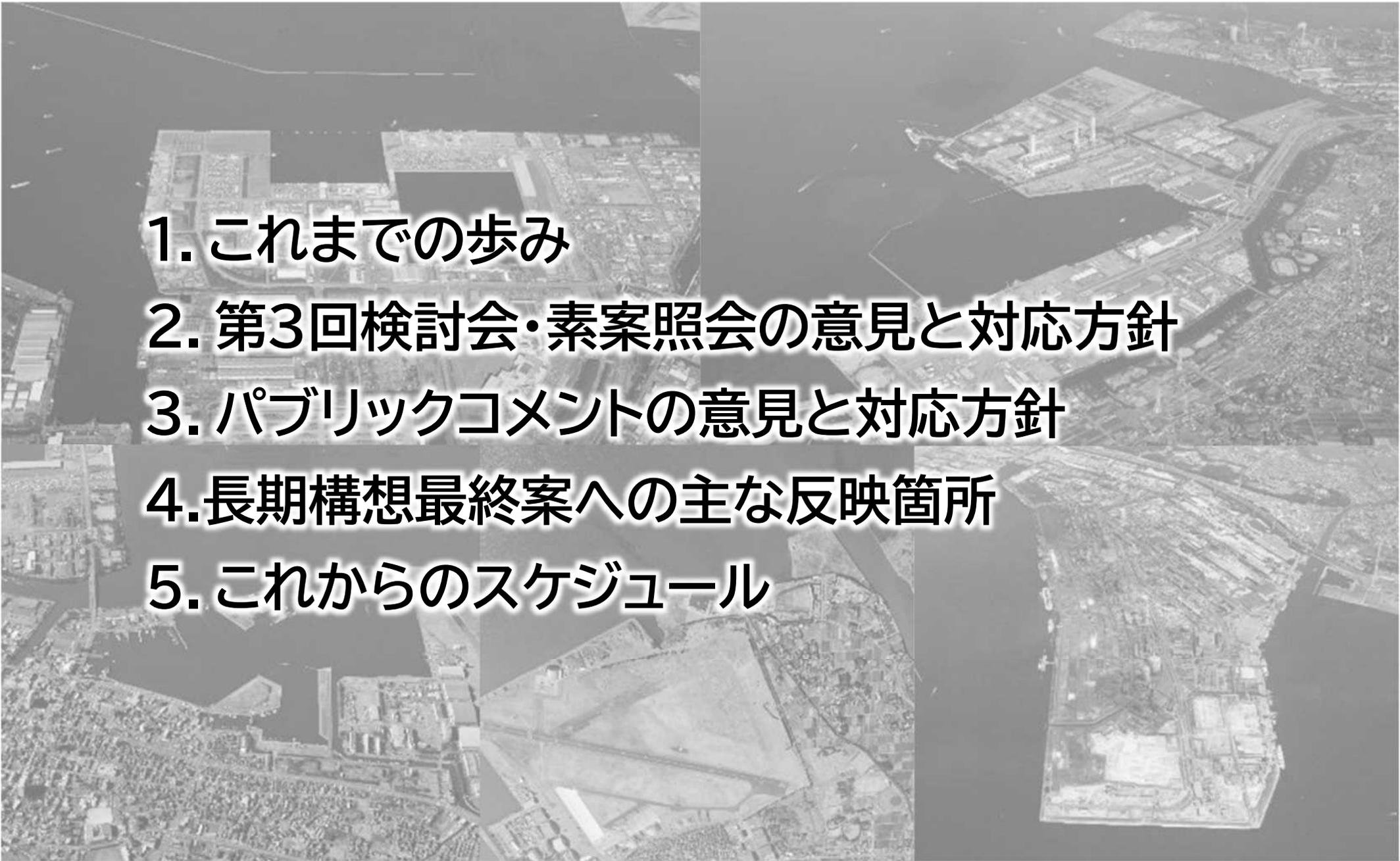




## 『世界と繋がる木更津港』 ～ 地域とともに ～

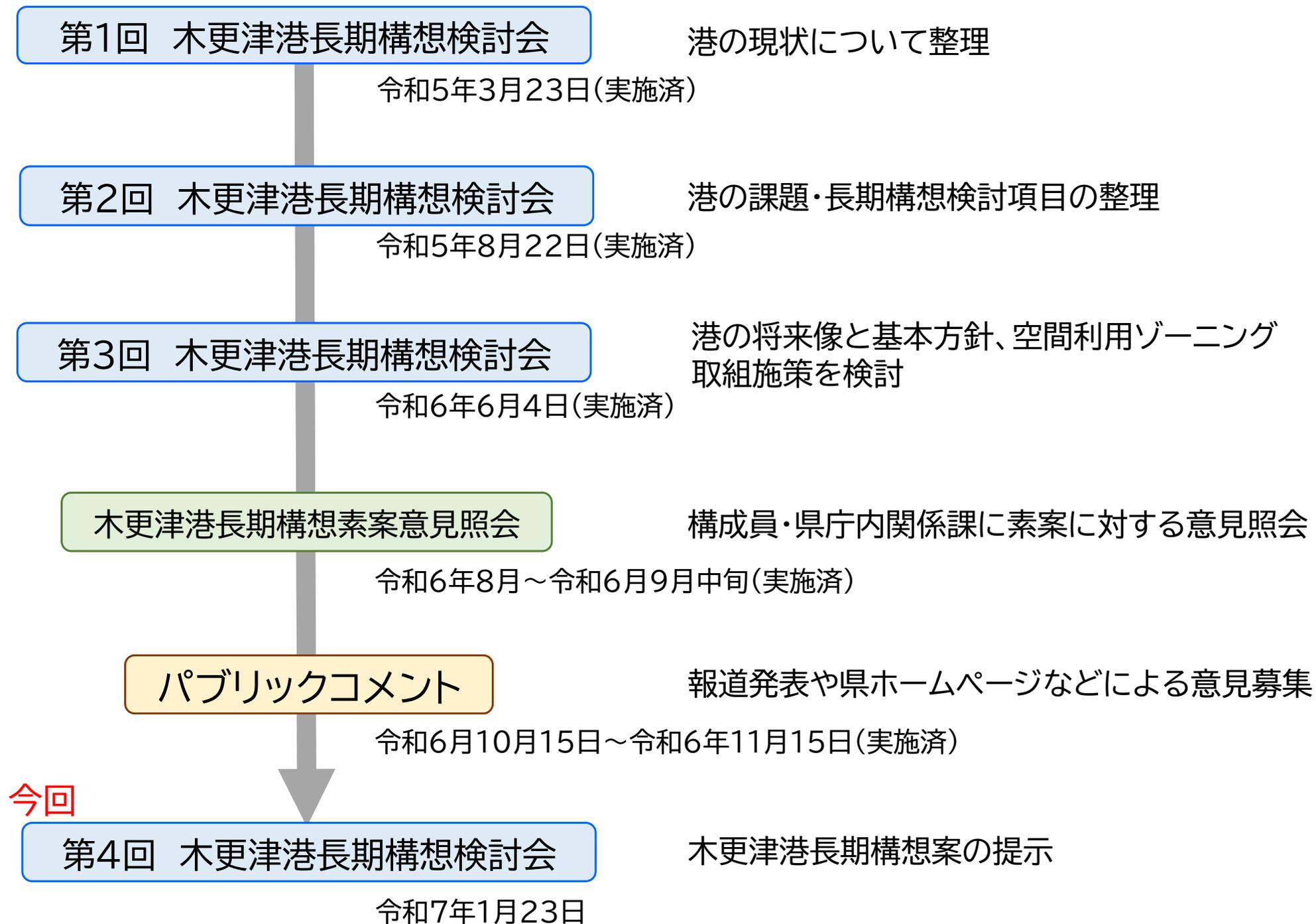


令和7年1月23日  
千葉県県土整備部港湾課

- 
1. これまでの歩み
  2. 第3回検討会・素案照会の意見と対応方針
  3. パブリックコメントの意見と対応方針
  4. 長期構想最終案への主な反映箇所
  5. これからのスケジュール

# 1. これまでの歩み

# 1. これまでの歩み



## 2. 第3回検討会・素案照会の意見と対応方針

## 2. 第3回検討会・素案照会の意見と対応方針

区分	第3回検討会における主要意見	対応方針
物流に対する意見	<p>今後の埋立て、施設増加により交通量が増加し、作業車両の運行に支障が出ることは必至である。交通事故防止のための作業車両と一般車両で通行エリアを分けるなど道路インフラ整備を要望します。</p>	<p>今後、関係部署に共有し、道路のインフラ整備に関する協議の中で反映されるよう努めていく。</p>
	<p>圏央道の開通により木更津港からの荷揚げ需要が高まる。揚げた荷物を保管する倉庫用地が必要となるが、貯木場を埋立てることで対応ができると思う。</p>	<p>物流需要への対応として、水面貯木場を埋立てることで、倉庫用地等を確保すると整理している。</p>
	<p>木更津南部地区は一般貨物、富津地区は中古自動車など貨物を地区ごとに分けるといいと思う。</p>	<p>木更津南部地区は一般貨物及びRORO貨物、富津地区は自動車として整理している。RORO貨物は、倉庫用地の確保の観点と自動車との重複を避けるため木更津南部地区と整理している。</p>
	<p>自動車は富津地区へまとめる方向性であることに異論はない。木更津南部地区から富津地区までの自動車の輸送は輸送距離と時間がかかるため、バスのみならず、ストックヤードを含めて検討していただきたい。土地利用の検討もあるため、木更津南部地区から富津地区への移行が極論過ぎるため、自動車船の棲み分けなど検討いただきたい。</p>	<p>ストックヤードを含めた土地利用は、港湾計画に反映させる際には土地利用も含めて計画に反映を行う。段階的な移行や棲み分けをしていく旨、長期構想に追記した。</p>
	<p>貯木水面の埋立の構想は道路計画と一緒に考える必要がある。水面を取り巻く企業が事業を行っており、将来的に影響を受けることから埋立と合わせて道路計画を検討いただきたい。</p>	<p>水面貯木場を活用した埋立地における道路計画は、長期構想では示すことができないが、港湾計画に反映させる際には道路計画を含めて計画に反映を行う。</p>
観光・交流・アメニティに対する意見	<p>木更津南部地区のRORO船について、クルーズ船と併用するのであれば、旅客船バスとして岸壁延長、水深を改めて検討していただいた方がいいと思う。</p>	<p>木更津南部地区の新規バスの検討について、具体的な岸壁規格は港湾計画に反映させる際に、必要規模等を考慮して計画に反映を行う。</p>
	<p>大型プレジャーボートは、需要がどこまで顕在化しているか分かりにくいいため、新たにバスを作るのはハードルが高く感じる。吾妻地区にビジターバスを設けることで、大も小も兼ねて利用ができるのではないだろうか。</p>	<p>大型プレジャーボートは、吾妻地区にて受け入れを行い、吾妻地区で受け入れられない大型の船舶は、潮浜公園のエリアに専用岸壁を整備することで受入拠点の形成を目指していく。長期構想の表記を修正。</p>
	<p>昨今、クルーズの観光客は、町中を歩くことも主流となっており、町と港が近い港まちづくりに対する取組みが多く記述されていることは、将来的にも魅力的な取組みになると期待できる。町の人たちと海外の方たちで交流が生まれ、町の活性化にも繋がると思う。</p>	<p>港を活かしたまちづくりとの連携による一体的なにぎわい空間を創出していく。長期構想に一部追記</p>

## 2. 第3回検討会・素案照会の意見と対応方針

区分	第3回検討会における主要意見	対応方針
環境に対する意見	<p>環境問題と経済活動でバランスが取れた記述になっている。特にグリーンインフラ、ブルーカーボンなど、カーボンニュートラルポートに向けてもゾーニングされており、これを掘り下げていくことが今後の課題になると思う。</p> <p>方向性としてはよろしいのではないかと思う。</p>	<p>カーボンニュートラルについて、港湾脱炭素化推進計画と連動し、今後、具体的な取組を検討していく。</p>
安全・安心に対する意見	<p>プレジャーボートを不法係留させないための法律など、根本的なところを考えて欲しい。</p> <p>プレジャーボートは吾妻航路を航行してもらえれば、木更津航路を航行する貨物船と輻輳がなくなると思う。</p> <p>事故防止のため小型船舶が、貨物船の航行ルートに入らないなど、海上交通について対策と検討を要望します。</p> <p>「観光・交流・アメニティ」においては、物流ゾーンと重複しないよう、十分な配慮を要望します。</p> <p>吾妻地区は観光、重要港湾としての機能は木更津南部地区のように棲み分けをしていただければ安全面は良いと思う。</p> <p>漁港も将来の活用方法を考えており、プレジャーボートと漁船が共存できる港となれば、木更津港の長期構想に貢献できるのではないかと考えている。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大型クルーズ船の受入を除き、物流と観光・交流・アメニティのゾーンが重複しないよう整理している。</li> <li>・既定計画の収容施設整備の推進並びに既存施設の活用により収容を促していく。</li> <li>・今後、港湾計画を変更する際に、海上交通について十分に留意し、関係者と調整させていただきながら進めていく。</li> </ul> <p>長期構想に一部追記した。</p> <p>既存ストックの活用については、今後も検討していきたい。</p>

## 2. 第3回検討会・素案照会の意見と対応方針

区分	素案照会における主要意見	対応方針
観光・交流・アメニティ に対する意見	<p>観光・交流・アメニティにおけるクルーズ船の施策の表現がRORO船優先のクルーズ船と読み取れる記載となっている。クルーズの施策はクルーズを主に記載すべき。</p>	<p>木更津南部地区におけるクルーズ船の施策について新規バースの表現を「RORO船に対応した新規バース」から「新規バース」に修正を行った。</p>
	<p>「大型プレジャーボート専用岸壁の整備」と記載されている箇所を「大型プレジャーボート等専用岸壁の整備」として、他船舶も接岸・係留を可能にできるように修正してほしい。</p>	<p>大型プレジャーボートの寄港がない時など、必要に応じて他の船舶も接岸・係留が出来るよう「大型プレジャーボート等専用岸壁の整備」に修正した。</p>
環境 に対する意見	<p>ゾーニングにおいて小糸川漁港背後地の将来の方針として整理されている「次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進の検討」については新たな開発であり、その内容が具体化でなく、海域などへの環境負荷が懸念されることから、削除して欲しい。</p>	<p>富津地区のゾーニングについて、港湾利用者の意見を踏まえ修正した。</p>
その他	<p>文章の表現、誤字・脱字へのご意見</p>	<p>文章の表現、誤字・脱字の修正を行った。</p>

### 3. パブリックコメントの意見と対応方針

### 3. パブリックコメントの意見と対応方針

区分	パブリックコメントにおける意見	対応方針
物流に対する意見	<p>木更津南部地区における岸壁について、富津地区への完成自動車集約後における、岸壁の必要性について、改訂に向けてしっかりと整理いただきたい。</p>	<p>岸壁の必要性については、港湾計画改訂時に向けて整理していく。</p>
	<p>企業・利用者ニーズ・要望において「富津地区のSOLAS区域を拡張してほしい」と意見がある一方で、別頁には「岸壁延長の不足に対応するためのSOLAS区域の拡張」とも記載があり、要請事項としては、「富津地区のSOLAS区域を拡張」が正しいのではないかと。</p>	<p>要請としては「富津地区のSOLAS区域を拡張」が正しい表現であるため長期構想の修正を行った。(本文P61, 64) また、外貿貨物の取扱いにおいては、SOLAS区域の拡張も検討しつつ、対応を進めていくと取組施策で追記した。</p>
	<p>企業・利用者ニーズ・要望において「水面貯木場をカーボンニュートラルに資する用地として活用」とあるが、対応はしないのか。</p>	<p>水面貯木場の利用方針については、様々な意見が出されたところである。最終的に検討会において、多様化・高度化する物流需要や将来的な圏央道の開通による新規貨物需要の見込みへ対応するため、埋立てることで、「保管・流通施設用地の確保」を目指していくものとしたところである。「社会要請や脱炭素化へ向けた取り組みを考慮した土地利用も視野に入れていく」と追記した。</p>
	<p>木更津港は、平成23年に国際バルク戦略港湾(鉄鉱石)に選定されたが、木更津港育成プログラムの第1段階(VLOC満載対応、23m化)には未着手である。長期構想においては、今後の木更津港君津地区における国際バルク戦略港湾の方向性を記載しては如何か。</p>	<p>関係者調整の上で、現在の本文(本編P12)のままとした。</p>
その他	<p>誤字・脱字へのご意見</p>	<p>誤字・脱字の修正を行った。</p>

## 4. 長期構想最終案への主な反映箇所

# 4. 長期構想最終案への主な反映箇所(取組施策)

概要版4頁、本編78～101頁

機能	将来像	基本方針	取組施策	地区名
物流	県内産業と首都圏の経済活動を支える木更津港	①自動車の海上輸送拠点の形成	(1)-1:大型自動車専用船に対応した岸壁整備及び埠頭用地の確保 (1)-2:先進技術を活用した自動車の荷役効率化	富津
		②RORO貨物の受入拠点の形成	(2)-1:RORO船に対応した岸壁の整備 (2)-2:情報通信技術を活用した機能高度化(DX)	木更津南部
		③公共バルク貨物の物流機能向上	(3)-1:大型化するガット船へ対応するための岸壁増深	木更津南部
		④物流活性化のための物流用地の形成	(4)-1:物流施設の新設に向けた保管・流通施設用地の確保	木更津南部
観光・交流 アメニティ	ウォーターフロントを活かした国内外の人々でにぎわう木更津港	⑤港を活かしたまちづくりとの連携による一体的なにぎわい空間の創出	(1)-1:吾妻地区のにぎわい空間に必要な用地の拡充 (1)-2:多様なマリレジャーを複合した親水拠点の形成 (1)-3:緑地を活用した住民の憩い空間の形成	吾妻・江川 木更津南部 富津
		⑥クルーズ船の受入拠点の形成	(2)-1:クルーズ船の受入環境及び大型プレジャーボート等専用岸壁の整備 (2)-2:旅客の人流・交流の活性化	吾妻 木更津南部
環境	自然と調和し脱炭素社会へ貢献する木更津港	⑦東京湾内に残された貴重な自然環境の保全	(1)-1:盤洲干潟の保全	吾妻・江川
		⑧カーボンニュートラルポートの形成	(2)-1:次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進の検討 (2)-2:グリーンインフラ、ブルーカーボンの維持・拡大	全地区
安全・安心	安全・安心な暮らしと経済活動を支える木更津港	⑨激甚化する自然災害に備えた防災拠点機能の拡充	(1)-1:大規模地震に備えた耐震強化岸壁の整備	木更津南部
		⑩船舶の航行安全の確保	(2)-1:物流活動に配慮した小型船の適正収容 (2)-2:安全な航路水域を確保するための維持浚渫の実施	全地区
		⑪老朽化した港湾施設の維持管理	(3)-1:港湾施設の長寿命化対策	全地区

# 4. 長期構想最終案への主な反映箇所

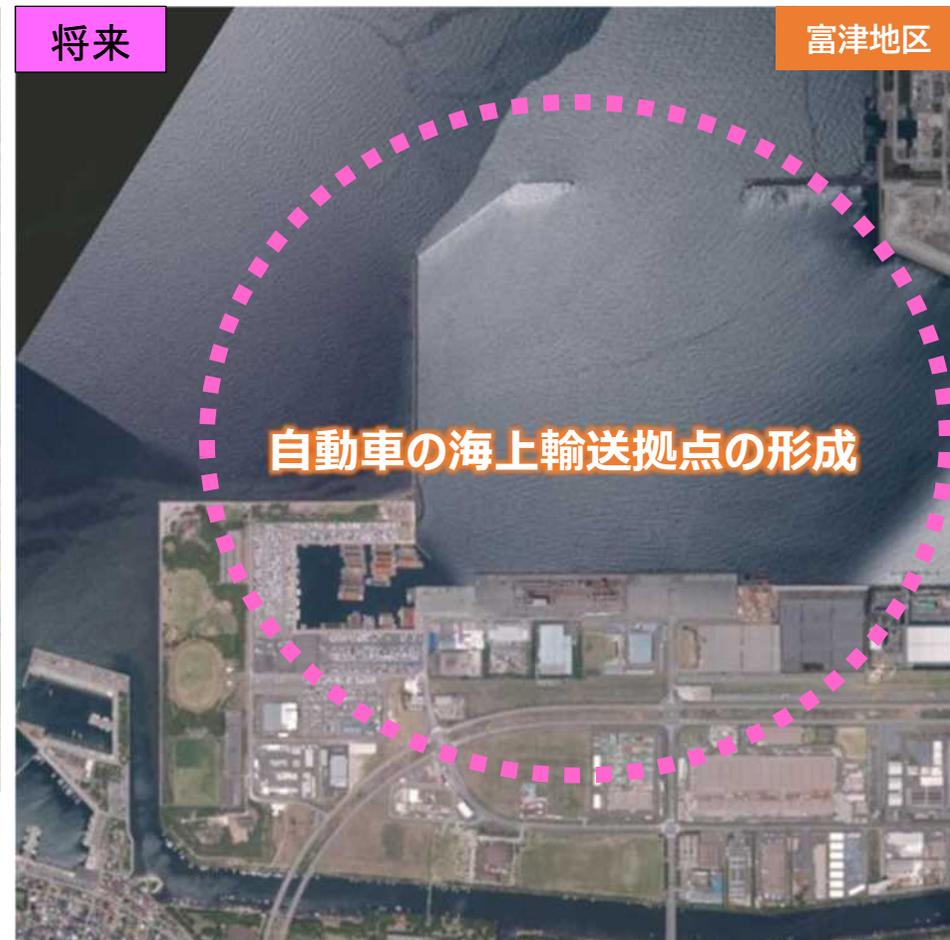
概要版5頁、本編80～81頁

## 【物流】基本方針①：自動車の海上輸送拠点の形成

- 第3回検討会後に修正
- パブリックコメント後に修正

### (1)-1：大型自動車専用船に対応した岸壁整備及び埠頭用地の確保

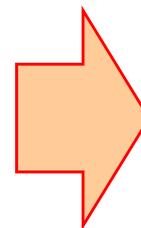
○現在、完成自動車の取扱は木更津南部地区で行っているが、貨物量の増加(ストックヤード確保)、港の機能配置を考慮し、当面は木更津南部と富津地区で棲み分けをしつつ、段階的に富津地区への機能集約を図ります。機能を集約するにあたり、外貿貨物を取り扱えるようSOLAS区域の拡張も検討しつつ、対応を進めていきます。富津地区に完成自動車の取扱機能を配置することで、十分なストックヤードの確保、港内及び他港への横持ち輸送の解消を図り、自動車の海上輸送拠点の形成を目指していく。



**富津地区：自動車輸送拠点として取扱える用地確保を目指す**  
**木更津南部地区：富津地区と船舶の大きさなどで棲み分けしながら段階的に移行**

### (4)-1: 物流施設の新設に向けた保管・流通施設用地の確保

- 多様化・高度化する物流需要や将来的な圏央道の開通による新規貨物需要の見込みへ対応するため、木更津南部地区の水面貯木場を埋立てることで、保管・流通施設用地の確保を目指していく。  
また、社会要請や脱炭素化へ向けた取り組みを考慮した土地利用も視野に入れていく。
- 水面貯木場は周辺からの排水流末となっているため、一部水域を水面として利用する。  
水域は、海洋性レクリエーション(釣り・SUPなど)を行える水域として活用する。



### (2)-1:クルーズ船の受入環境及び大型プレジャーボート等専用岸壁の整備

- 現在のクルーズ船の受入は、貨物船とのバース調整が必要であり、クルーズ専用岸壁の整備が要請されている。
- 将来のクルーズ船の受入では、大型船は既存岸壁を活用しつつ、バース調整に応じて新規バースにて受入を行う。  
吾妻地区で受け入れられない大型プレジャーボートなどは、潮浜公園のエリアに専用岸壁を整備することで受入拠点の形成を目指していく。

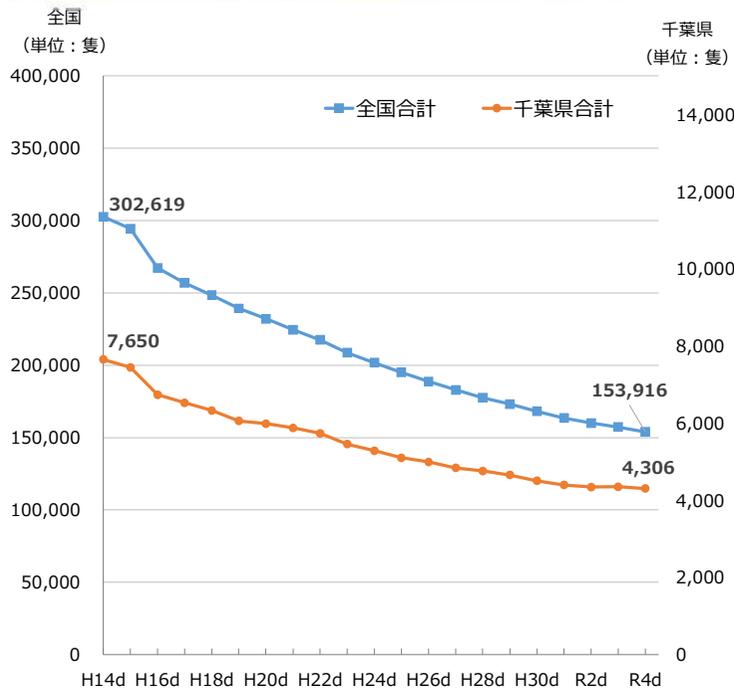




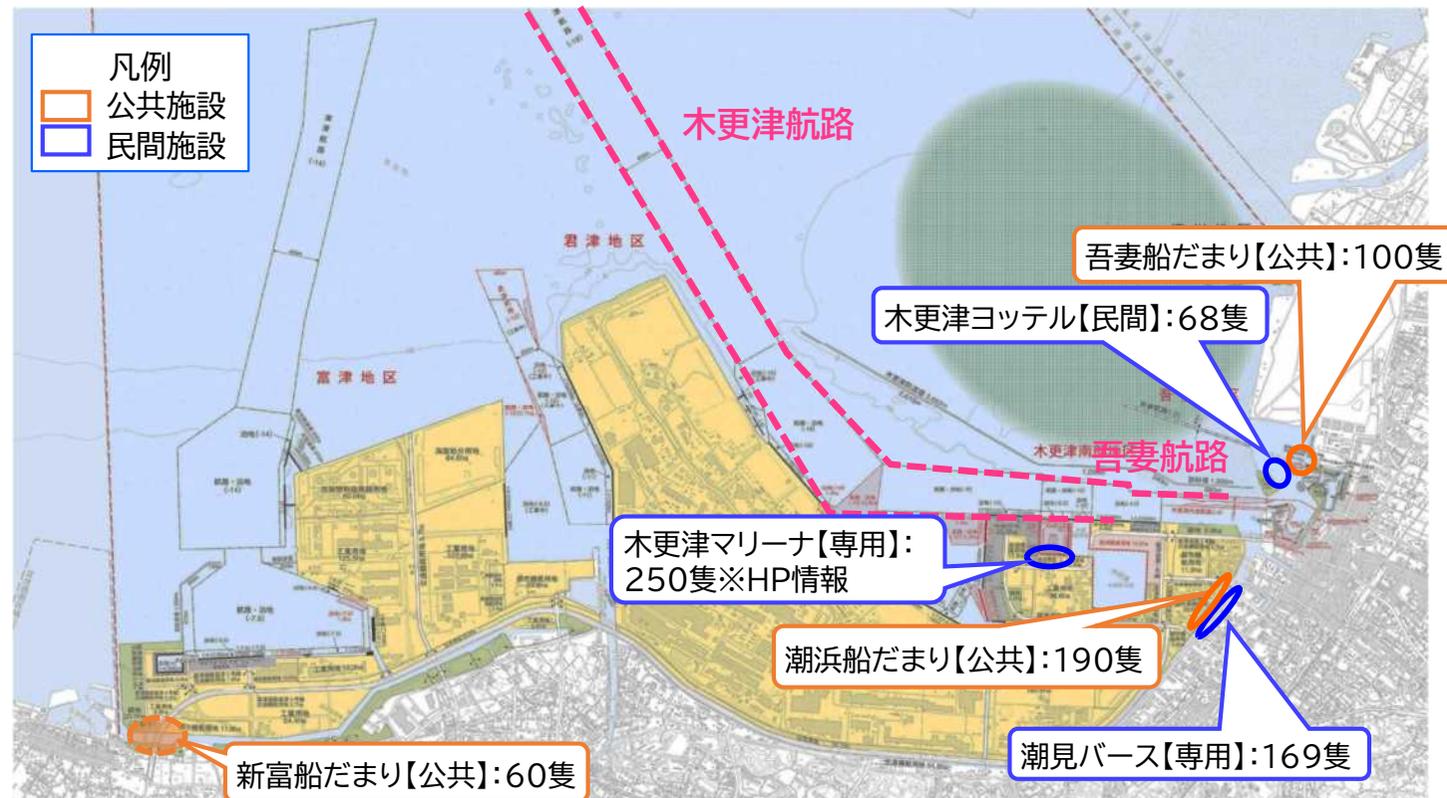
## (2)-1: 物流活動に配慮した小型船の適正収容

- 木更津港内全体では690隻のプレジャーボートが存在し、そのうち417隻が許可艇である(令和4年10月調査結果)。プレジャーボートの在籍隻数は全国・千葉県共に減少傾向にあり、県内の在籍隻数は約4千隻と約20年間で半数まで減少している。放置艇273隻の適正収容を図るため、既定計画である「吾妻船だまり、潮浜船だまり、新富船だまり」の整備を進める。また、受入余力のある民間マリーナへの収容を促していくとともに既存ストックの活用も検討していく。
- 木更津航路におけるプレジャーボートと貨物船の輻輳については、航路利用の棲み分けを検討していく。

### プレジャーボートの在籍隻数の推移

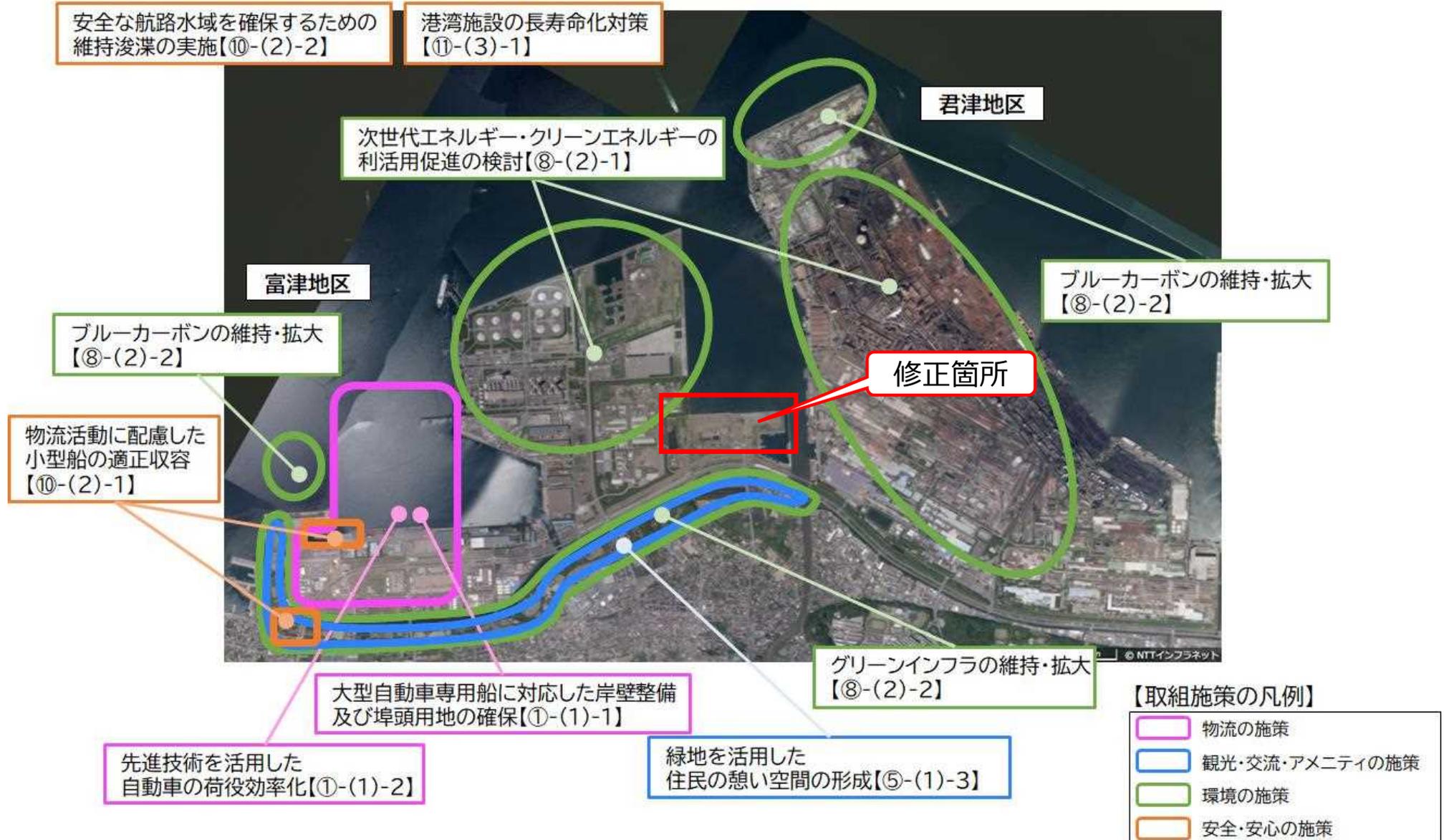


資料: 小型船舶統計(日本小型船舶検査機構)



○地区別のゾーニングと施策展開について、富津地区の小糸川漁港背後地における「次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進の検討」は利用者の意見を踏まえ削除した。

素案照会後に修正



## 5. これからのスケジュール

## 5. これからのスケジュール

今回

第4回 木更津港長期構想検討会

令和7年1月23日

長期構想策定

(予定)令和7年2月

千葉県地方港湾審議会

(予定)令和7年3月6日

長期構想策定の報告と  
木更津港港湾計画専門部会の設置

千葉県地方港湾審議会  
(木更津港部会・木更津港改訂  
専門部会・幹事部会)

(予定)令和7年3月～  
令和8年5月

木更津港港湾計画改訂案の審議  
(基本方針、素案、計画案の検討)

交通政策審議会港湾分科会(国)

(目標)令和8年6月

木更津港港湾計画改訂案の審議

港湾計画改訂

(予定)令和8年度中