

1. はじめに

長期構想とは

- 「長期構想」とは、港湾管理者が、概ね20～30年の長期的視点から、港湾空間利用の基本的な方向性をとりまとめるものです。
- 「木更津港長期構想」は、木更津港の現状の問題点・課題を踏まえ、千葉県民、木更津港の背後に立地する荷主企業等の利用者及び港湾関係者から、木更津港に対する期待や要請を聴取し、概ね20～30年後の将来を展望する長期的な指針として、木更津港の将来像やその実現に向けた取組みをとりまとめたものです。
- 策定した「長期構想」を踏まえ、概ね10～15年後の港の指針となる基本的な計画(港湾計画)を検討していきます。

長期構想の必要性

- 千葉県では、木更津港の港湾計画を平成22年3月に改訂し、計画の実現に向けて取り組んできました。しかし、改訂から14年が経過し、社会情勢や企業活動に伴う貨物動向など、木更津港を取り巻く状況は変化しており、長期構想・港湾計画の見直しを検討する時期にきています。
- 千葉県では、将来における木更津港の更なる発展を目指し、新たな「長期構想」を策定します。

港湾計画改訂(平成22年3月)

社会経済情勢等の変化

【千葉県内の情勢変化】

・人口減少の見通し

【貨物動向等の変化】

・輸出中古自動車の増加
・ヤードの不足(中古自動車など)
・水面貯木場の遊休化
・船舶の大型化

【社会経済情勢の変化】

・ウクライナ侵攻によるエネルギー危機
・2050年カーボンニュートラル宣言
・2024年問題(働き方改革)等

長期構想の見直しが必要

木更津港の問題点・課題

木更津港への期待や要請

長期的視点に基づく
基本的な方向性
(概ね20～30年後)

「木更津港長期構想」の策定

港の指針となる基本的な計画
(概ね10～15年後)

「木更津港港湾計画」の改訂

2. 木更津港の現状と役割

- 木更津港は、海上輸送網の拠点となる港湾法上の重要港湾に位置付けられています。木更津市、君津市、富津市の3市にまたがる、海岸線延長約28km、港湾区域7,340haを有する港湾です。
- 木更津港における港湾取扱貨物量は、5,775万トン(令和4年)で全国第13位であり、鉄鋼業などに関連した外貿貨物や、砂・砂利等の内貿貨物を中心に取扱っており、千葉県南部地域における経済社会の基盤として、重要な役割を果たし京葉臨海工業地帯の一翼を担っています。



木更津港輸移出入別取扱貨物量の推移

3. 社会情勢変化

物流	観光・交流 ・アメニティ	環境	安全・安心
・人口減少による人手不足や トラックドライバーの時間外労働の 上限規制によるモーダルシフトの加速 ・デジタルトランスフォーメーション(DX)の加速 ・道路ネットワークの拡充	・海外からの個人旅行再開による訪 日客の回復 ・クルーズ船の寄港回数の回復 ・大型プレジャーボートの寄港数増加	・2050年カーボンニュートラル宣言 ・カーボンニュートラルポートの形成	・自然災害の激甚化・頻発化 (切迫する巨大地震のリスク、 気候変動等による台風被害 の増加) ・港湾施設の老朽化

4. 企業・利用者ニーズ・要請

物流	観光・交流 ・アメニティ	環境	安全・安心
【木更津南部】 ・船舶大型化に対応するための 岸壁の延伸 ・クルーズ船と物流機能の両立 ・砂利・砂貨物の取扱拠点としての 機能強化 ・中古自動車保管ヤード不足への対応 ・水面貯木場を埋立て、 物流関連用地として利用 【富津】 ・大型船が接岸できる 大水深岸壁の整備 ・富津地区のSOLAS区域を拡張	【全地区】 ・大型プレジャーボート受け入れの検討 【吾妻】 ・小型船舶収容施設の早期整備 ・港を活かしたまちづくりとの連携に よる一体的にぎわい空間の創出 【木更津南部】 ・国内外大型クルーズ船の 受入環境の強化 ・水面貯木場を marina として活用 【富津】 ・富津みなと公園を活かした にぎわいの促進 ・小型船舶収容施設の早期整備	【全地区】 ・カーボンニュートラルへの対応 【江川】 ・東京湾内に残された 干潟や浅場等の 貴重な自然環境の保全 【木更津南部】 ・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	【全地区】 ・航路の適切な維持浚渫 【吾妻】 ・港内船舶の移転先の早期整備 【木更津南部】 ・貨物船とプレジャーボートが 輻輳すると危険 ・大規模災害時の木更津港の 役割を踏まえた 防災拠点機能の見直し ・小型船だまりの早期整備 【富津】 ・大規模災害時の木更津港の 役割を踏まえた 防災拠点機能の見直し

6. 木更津港の特性

強み (Strengths)

- 大規模消費地東京圏に立地
- 千葉県南部地域の経済社会基盤
- 砂利・砂の供給源
- 土地価格が安価(生産・輸送コストの縮減に寄与)
- 東京湾口から航行距離が短い
- 陸上交通(空港の近接性)による利便性が良い
- マリンアクティビティ(潮干狩り、マリナー等)
- 房総半島の豊かな自然環境と観光資源
- 市街地と港が近接

弱み (Weaknesses)

- 非効率な土地利用による用地の逼迫
- 入港船舶に対する岸壁規模の不足
- クルーズ船寄港時の物流活動の制限
- クルーズ船の受入環境が不十分
- クルーズ船社からの認知度が低い
- 貨物船とプレジャーボートの輻輳(木更津航路)
- 港湾施設の老朽化
- 小型船舶の収容施設が分散

新たな要素 (New elements)

- 圏央道開通
- 物流の2024年問題
- インバウンドの増加
- パークベイプロジェクトの推進
- クルーズ船・大型プレジャーボートの寄港回数の増加
- カーボンニュートラル
- 大型商業施設等の立地
- 自然災害の激甚化
- 情報通信技術の進歩

5. 木更津港の主な課題

物流

- ① ガット船、自動車輸送船における岸壁スベックの不足
- ② 新規貨物需要に対応する岸壁が不足
- ③ クルーズ船寄港時の物流機能の停止
- ④ 新規貨物需要や取扱貨物量増加に対応する用地が不足
- ⑤ 富津地区の利用の低迷

観光・交流・アメニティ

- ① にぎわい空間の形成に向けた小型船舶収容施設が未整備
- ② プレジャーボート収容施設が未整備
- ③ 国内外大型クルーズ船の受入環境整備が不十分
- ④ 大型プレジャーボートの受入機能がない

環境

- ① 次世代エネルギーの利用・受入可能性の検討
- ② 多様な生物が生息する盤洲干潟の保全継続
- ③ 豊かな自然環境を有する港湾緑地の活用

安全・安心

- ① 耐震強化岸壁が未整備(木更津南部地区)
- ② 木更津航路における貨物船とプレジャーボートの輻輳
- ③ 作業船・官公庁船等の係留場所が点在(早期対応事項)
- ④ 放置艇、不法係留艇の収容施設の不足

7. 長期構想の基本理念

『世界と繋がる木更津港』
～ 地域とともに ～

8. 木更津港の将来像

物流



将来像1 県内産業と首都圏の経済活動を支える木更津港

目指すべき姿

- 首都圏における自動車輸出入拠点として、効率的な中古自動車の輸出、将来的に電気自動車等の輸入など、国民生活に貢献する港
- 成田空港や羽田空港、圏央道開通による北関東等とのアクセスの良さから、荷主企業から選ばれる港
- 原材料や製品の海上輸送拠点として安定的な貨物輸送を確保することで、首都圏の経済活動・産業振興に貢献する港
- バルク貨物の取扱機能を強化し、首都圏の経済活動・産業振興に貢献する港

基本方針

- ①自動車の海上輸送拠点の形成 ②RORO貨物の受入拠点の形成
③公共バルク貨物の物流機能向上 ④物流活性化のための物流用地の形成



環境

将来像3 自然と調和し脱炭素社会へ貢献する木更津港

目指すべき姿

- 次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進により脱炭素社会へ貢献する港
- 豊かな自然環境を活かし、生物多様性や温室効果ガスの吸収に貢献する港

基本方針

- ①東京湾内に残された貴重な自然環境の保全
②カーボンニュートラルポートの形成

観光・交流・アメニティ



将来像2 ウォーターフロントを活かした国内外の人々にぎわう木更津港

目指すべき姿

- 快適な親水空間で住民や国内外の旅行客が憩い、海や緑にやすらぎ、楽しむ港
- クルーズ船や大型プレジャーボートが寄港することで、木更津を玄関とした房総地域の活性化に貢献する港

基本方針

- ① 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
②クルーズ船の受入拠点の形成



安全・安心

将来像4 安全・安心な暮らしと経済活動を支える木更津港

目指すべき姿

- 大規模災害に対する県民の「暮らし」と「仕事」の安全・安心を支える港
- 多様な船舶が安全に利用できる港

基本方針

- ①激甚化する自然災害に備えた防災拠点機能の拡充
②船舶の航行安全の確保
③老朽化した港湾施設の維持管理

9. 木更津港長期構想の取組施策

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

基本方針① 自動車の海上輸送拠点の形成

物流

施策(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

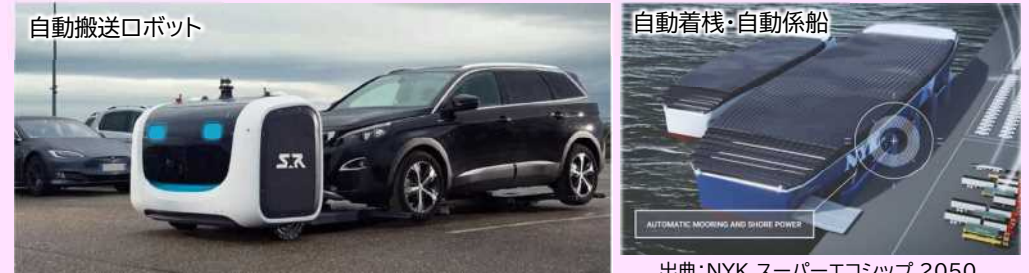
- 完成自動車の貨物量増加、港の機能配置を考慮し、当面は木更津南部と富津地区で棲み分けをしつつ、段階的に富津地区への機能集約を図ります。機能を集約するにあたり、外貨貨物を取り扱えるようSOLAS区域の拡張も検討しつつ、対応を進めていきます。
- 富津地区に取扱機能を配置することで、十分なストックヤードの確保、港内及び他港への横持ち輸送の解消を図り、自動車の海上輸送拠点の形成を目指していきます。



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

施策(1)-2:先進技術を活用した自動車の荷役効率化

- 完成自動車の自動搬送や自動係船等の先進技術を活用することで、高規格な自動車の海上輸送拠点の形成を目指していきます。



出典：三菱重工グループWebページ
(<https://www.mhi.com/jp/news/21102702.html>)

出典：NYK スーパーエコシップ 2050
(日本郵船 <https://www.nyk.com/esg/envi/ecoship/>)

基本方針	取組施策	地区名	短期 (～10年後)	中期 (10～20年後)	長期 (20～30年後)
①	(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			

基本方針② RORO貨物の受入拠点の形成

物流

施策(2)-1:RORO船に対応した岸壁の整備

- 木更津港の潜在貨物需要は、合成樹脂、セメント製品、鉄鋼等が占める割合が高く、東北方面は約779万トン/年、西日本方面は約484万トン/年の潜在貨物需要が確認されています。木更津南部地区のH岸壁に隣接する形でRORO船に対応した新規バースを検討し、RORO船の新規航路の確立又は、東京湾内の定期航路へ組み込まれることを目指していきます。



潜在貨物の転換イメージ

施策(2)-2 情報通信技術を活用した機能高度化(DX)

- RORO船によるシームレスな輸送の効率性向上のため、船舶自動運航や自動離着岸装置の導入、GPS等情報システムの活用など、情報通信技術を活用した機能高度化を目指していきます。



出典：港湾の中長期政策「PORT 2030」の概要(平成30年7月 国土交通省港湾局)

基本方針	取組施策	地区名	短期 (～10年後)	中期 (10～20年後)	長期 (20～30年後)
②	(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			

基本方針③ 公共バルク貨物の物流機能向上

物流

施策(3)-1:大型化するガット船へ対応するための岸壁増深

○ガットの船の大型化動向は、総トン数では+13.9%、満載喫水では+6.2%の伸び率となっており、水深4.5mでは受け入れられないガット船が増加している傾向にあります。利用者からは、砂利・砂の取扱能力強化のために、既定計画で位置づけられた岸壁増深に対する要請があがっています。

ガット船の大型化動向

項目	2011年 (平均値)	2021年 (平均値)	伸び率 (2011年比)
総トン数	494トン	560トン	+13.9%
重量トン数	1,231トン	1,581トン	+30.0%
全長	61.9m	66.1m	+6.9%
船幅	12.4m	13.0m	+5.1%
満載喫水	4.0m	4.3m	+6.2%

出典:日本船舶明細書より作成



基本方針	取組施策	地区名	短期 (~10年後)	中期 (10~20年後)	長期 (20~30年後)
③	(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			

基本方針④ 物流活性化のための物流用地の形成

物流

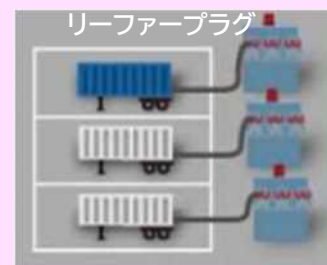
施策(4)-1:物流施設の新設に向けた保管・流通施設用地の確保

○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きます。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を視野に入れていきます。

○ORORO貨物への対応を想定した小口貨物積替施設やリーファープラグ機能の配置を検討します。



貨物の集荷・配送イメージ



出典:「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会中間とりまとめ」(令和5年6月国土交通省港湾局計画課)



基本方針	取組施策	地区名	短期 (~10年後)	中期 (10~20年後)	長期 (20~30年後)
④	(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			

基本方針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

観光・交流・アメニティ

施策(1)-1:吾妻地区のにぎわい空間に必要な用地の拡充

○既定計画(緑地、交流厚生用地)の早期実現を図り、マルシェやお祭り開催時の集客、遊覧船など、これまで以上に日々の回遊から、吾妻地区におけるにぎわい空間の創出を目指していきます。

施策(1)-2:多様なマリンレジャーを複合した親水拠点の形成

○吾妻地区では、プレジャーボートや潮干狩り、江川地区では潮干狩りなどのマリンレジャーの拠点化を目指し、ウォーターフロントとしての良好な景観を創出し、利用者のみならず、住民、観光客が憩える親水拠点の形成を目指していきます。

施策(1)-3:緑地を活用した住民の憩い空間の形成

○親水緑地内におけるイベント活動の充実、休憩所や飲食店の整備を進めることで、住民の満足度・幸福度を高めていきます。また、地域住民とともに、緑地内の植栽、定期的な清掃活動を行うことで、一体的な景観及び環境の維持・向上を目指していきます。



基本方針	取組施策	地区名	短期 (～10年後)	中期 (10～20年後)	長期 (20～30年後)
⑤	(1)-1:吾妻地区のにぎわい空間に必要な用地の拡充 (1)-2:多様なマリン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			

基本方針⑥ クルーズ船の受入拠点の形成

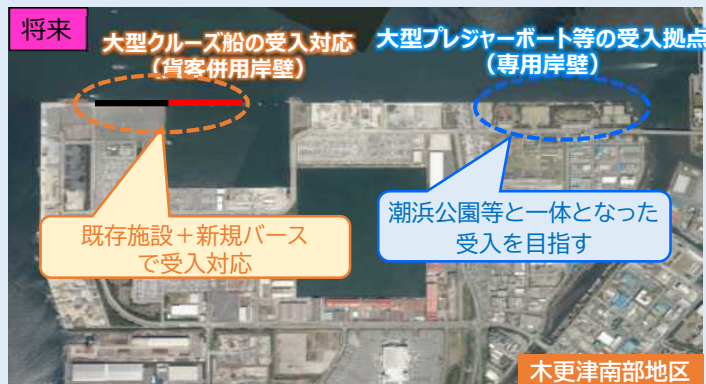
観光・交流・アメニティ

施策(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

○将来のクルーズ船の受け入れでは、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け入れを行っていきます。
○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きます。

※大型プレジャーボートとは、外国人富裕層などが個人で所有する全長24m以上の大型クルーザーを指す



施策(2)-2:旅客の人流・交流の活性化

○空港からのアクセス性を活かしたフライ&クルーズの誘致、並びにクルーズ船旅客が背後地の観光等に滞在ができる仕組みづくりを検討していきます。
○空港及び背後地の観光地へ満足な移動ができるよう駐車場の整備を進めていきます。
○グリーンスローモビリティや水陸両用バスを活用することで、住民や観光客、クルーズ船・大型プレジャーボートの乗客・クルーの吾妻地区や木更津駅、周辺の商業施設へのアクセス及び回遊性を向上させ、木更津港周辺における人流・交流の活性化を目指していきます。



空港・港・観光地へのアクセスイメージ

基本方針	取組施策	地区名	短期 (～10年後)	中期 (10～20年後)	長期 (20～30年後)
⑥	(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			

基本方針⑦ 東京湾内に残された貴重な自然環境の保全

環境

施策(1)-1:盤洲干潟の保全

○潮干狩りを中心とした観光資源としても活用されるほか、近年では、環境教育やエコツーリズムの普及により、多目的な利用にも期待が高まっています。気候変動による干潟消失にリスクが高まることから、地域一体となった干潟の保全活動を推進していきます。

干潟の清掃活動



観光資源として活用(潮干狩り)



環境教育に活用



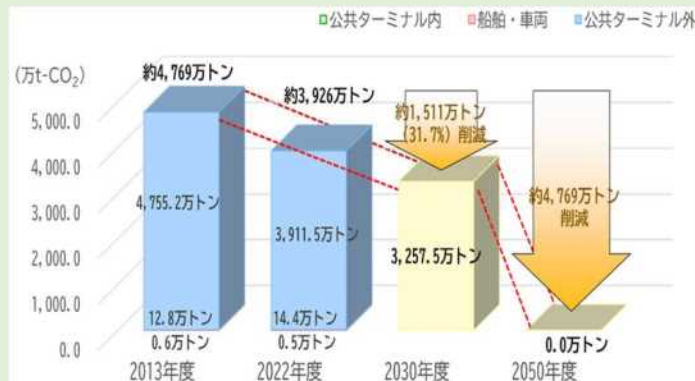
基本方針	取組施策	地区名	短期 (～10年後)	中期 (10～20年後)	長期 (20～30年後)
⑦	(1)-1:盤洲干潟の保全	吾妻・江川			

基本方針⑧ カーボンニュートラルポートの形成

環境

施策(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

○千葉港・木更津港の港湾脱炭素化推進協議会では、CO2排出量を2030年までに2013年度比で31.7%削減、2050年までにカーボンニュートラルポートの実現に向け、背後立地企業の燃料転換やクリーンエネルギーの活用等の脱炭素化に向けた取組みが示されています。今後あげられる意見を踏まえ、木更津港の背後立地企業の脱炭素化に向けた取組みを支援することで、木更津港におけるカーボンニュートラルポート形成を目指していきます。



出典:第2回千葉港・木更津港港湾脱炭素化推進協議会資料
千葉港・木更津港港湾脱炭素化推進計画と連携

施策(2)-2:グリーンインフラ、ブルーカーボンの維持・拡大

○木更津港のカーボンニュートラルポート実現を目指し、港内に存在する港湾緑地(グリーンインフラ)や干潟(ブルーカーボン)などの自然環境を保全し、CO2吸収源対策を進めていくことが重要です。



「花枝(種)採取会」にて、
花枝を採取する参加者の様子

出典:アマモ場再生活動への取組 国土交通省
東北地方整備局 塩釜港湾・空港整備事務所HP



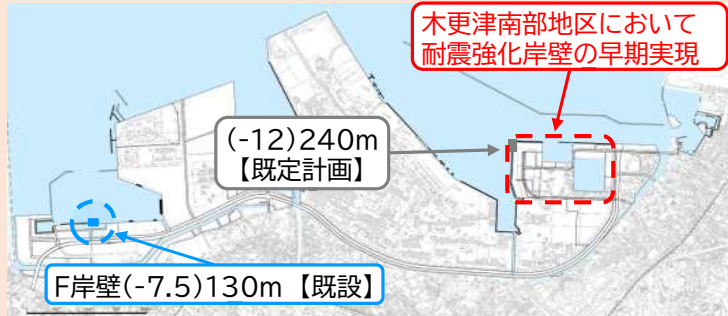
基本方針	取組施策	地区名	短期 (～10年後)	中期 (10～20年後)	長期 (20～30年後)
⑧	(2)-1:次世代エネルギー・クリーンエネルギーの利活用促進の検討 (2)-2:グリーンインフラ、ブルーカーボンの維持・拡大	全地区			

基本方針⑨ 激甚化する自然災害に備えた防災拠点機能の拡充

安全・安心

施策(1)-1:大規模地震に備えた耐震強化岸壁の整備

○フェリー、RORO船は、災害時における緊急物資輸送、被災者の支援に貢献する船舶であり、これらの船舶に対応できる耐震強化岸壁の整備が不可欠です。木更津南部地区において耐震強化岸壁の早期実現を目指していきます。また、激甚化する自然災害や気候変動に伴う海面上昇に対して、将来的な埠頭用地の嵩上げ等の対策を検討していきます。



木更津港の耐震強化岸壁の現況と将来計画

出典:耐震強化岸壁について
(平成24年3月国土交通省港湾局)出典:防衛省x
(https://twitter.com/ModJapanSakai/status/1747494320608026916)

基本方針	取組施策	地区名	短期 (~10年後)	中期 (10~20年後)	長期 (20~30年後)
⑨	(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			

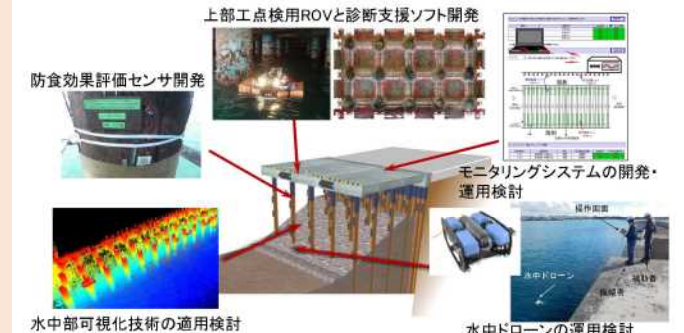
基本方針⑪ 老朽化した港湾施設の維持管理

安全・安心

施策(3)-1:港湾施設の長寿命化対策

○既定計画及び今後の港湾計画改訂による一部施設の廃止を進めるほか、研究が進む情報通信技術等を活用しつつ、計画的に点検診断を実施し、適切な時期に予防対策を講じることにより港湾施設を維持していきます。

センサや無人点検機等を活用した安全かつ効率的な点検診断手法の検討



出典:国土交通省における港湾施設の維持管理の取組について(国土交通省港湾局技術企画課)令和3年11月

港空研における維持管理関連の研究

基本方針	取組施策	地区名	短期 (~10年後)	中期 (10~20年後)	長期 (20~30年後)
⑪	(3)-1:港湾施設の長寿命化対策	全地区			

基本方針⑩ 船舶の航行安全の確保

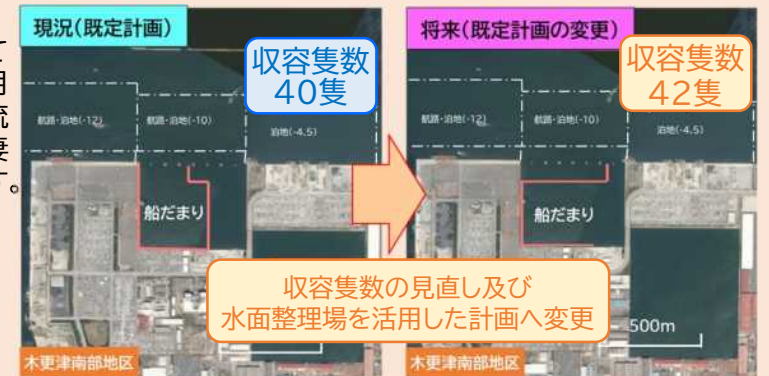
安全・安心

施策(2)-1:物流活動に配慮した小型船の適正収容

○プレジャーボート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」の整備を進めるほか、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きます。また、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きます。



○木更津南部地区の小型船だまり計画については、収容隻数の見直し及び水面整理場の活用を図るため、既定計画の変更を行い、物流活動の効率化及び係留施設の老朽化(吾妻地区)を考慮した早期整備を目指していきます。



施策(2)-2:安全な航路水域を確保するための維持浚渫の実施

○物流機能、漁業活動、レクリエーション等の活動を行えるよう、継続した維持・浚渫を実施することが重要となります。

基本方針	取組施策	地区名	短期 (~10年後)	中期 (10~20年後)	長期 (20~30年後)
⑩	(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			

10. 空間利用ゾーニング(木更津港全体)

- 木更津港の将来像の実現に向け、港の現状と将来の方向性を加味し、効率的でかつ快適性、安全性に富んだ空間利用ゾーニングを設定しました。それぞれのゾーンごとに必要な施策を重点的かつ効率的に展開していきます。

物流関連ゾーン	生産関連ゾーン	エネルギー関連ゾーン	環境保全ゾーン	緑地・交流拠点ゾーン	都市機能ゾーン
背後圏の産業・経済・生活を支える物流拠点として、港湾施設及び物流施設を提供する空間であり、主に砂利・砂、完成自動車、将来的なRORO貨物等を扱うゾーンとします。	臨海部に立地する製鉄業などの企業の生産活動に提供されるゾーンとします。	電力事業者などエネルギーの生産活動に提供されるゾーンとします。	盤洲干潟の貴重な自然環境を保全するゾーンとします。	快適な緑地、親水緑地等の空間で人々が憩い、やすらぎ、楽しむことのできるゾーンとします。	商業施設や各種公共施設等が立地し、人々の暮らしの充実に貢献するゾーンとします。



10. 空間利用ゾーニング(地区別施策展開)【吾妻地区・江川地区】

- 吾妻地区は、「吾妻地区のにぎわい空間に必要な用地の拡充」、「多様なマリレジャーを複合した親水拠点の形成」、「緑地を活用した住民の憩い空間の形成」など観光・交流・アメニティの施策を中心に取組めます。「物流活動に配慮した小型船の適正収容」の施策にも取り組むことで、海上交通の安全に寄与するとともに、小型船の適正収容によるマリレジャーの拠点化に取り組めます。
- 江川地区は、「多様なマリレジャーを複合した親水拠点の形成」、「盤洲干潟の保全」、「ブルーカーボンの維持・拡大」などの環境面の施策を中心に取組めます。

安全な航路水域を確保するための
維持浚渫の実施【⑩-(2)-2】

港湾施設の長寿命化対策
【⑪-(3)-1】

吾妻地区

多様なマリレジャーを複合した
親水拠点の形成【⑤-(1)-2】

グリーンインフラの維持・拡大
【⑧-(2)-2】

緑地を活用した
住民の憩い空間の形成【⑤-(1)-3】

吾妻地区のにぎわい空間に
必要な用地の拡充【⑤-(1)-1】

物流活動に配慮した
小型船の適正収容【⑩-(2)-1】

盤洲干潟の保全【⑦-(1)-1】

江川地区

多様なマリレジャーを複合した
親水拠点の形成【⑤-(1)-2】

ブルーカーボンの維持・拡大
【⑧-(2)-2】

【取組施策の凡例】

- 観光・交流・アメニティの施策
- 環境の施策
- 安全・安心の施策

10. 空間利用ゾーニング(地区別施策展開)【木更津南部地区】

- 木更津南部地区は、「大型化するガット船へ対応するための岸壁増深」や圏央道開通による貨物需要の増加に対応するための、「RORO船に対応した岸壁の整備」、水面貯木場の埋立による「保管・流通施設用地の確保」など物流の施策を中心に組みます。また、小型船の適正収容に取り組むことで、安全の確保並びに、効率的な物流活動に寄与していきます。
- 観光・交流・アメニティでは、既存岸壁(木更津ふ頭H岸壁)の他、新規バースを貨客併用岸壁として活用することでクルーズ船の受け入れに対応していきます。また、近年の大型プレジャーボートの増加を受け、将来的に潮浜ふ頭において、大型プレジャーボート等の専用岸壁の整備を行っていきます。

大規模地震に備えた
耐震強化岸壁の整備【⑨-(1)-1】安全な航路水域を確保するための
維持浚渫の実施【⑩-(2)-2】港湾施設の長寿命化対策
【⑪-(3)-1】旅客の人流・交流の活性化
【⑥-(2)-2】大型プレジャーボート等専用岸壁の整備
【⑥-(2)-1】

木更津南部地区

RORO船に対応した
岸壁の整備【②-(2)-1】クルーズ船の受入環境の整備
【⑥-(2)-1】グリーンインフラの維持・拡大
【⑧-(2)-2】情報通信技術を活用した
機能高度化(DX)【②-(2)-2】緑地を活用した
住民の憩い空間の形成【⑤-(1)-3】物流活動に配慮した
小型船の適正収容【⑩-(2)-1】多様なマリレジャーを複合した
親水拠点の形成【⑤-(1)-2】
(釣り・SUP)大型化するガット船へ
対応するための岸壁増深
【③-(3)-1】物流施設の新設に向けた
保管・流通施設用地の確保
【④-(4)-1】グリーンインフラの維持・拡大
【⑧-(2)-2】緑地を活用した
住民の憩い空間の形成【⑤-(1)-3】

【取組施策の凡例】

- 物流の施策
- 観光・交流・アメニティの施策
- 環境の施策
- 安全・安心の施策

【ゾーニングの凡例】

- 生産ゾーン
- 都市機能ゾーン

10. 空間利用ゾーニング(地区別施策展開)【君津地区・富津地区】

- 君津地区は、「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」や「ブルーカーボンの維持・拡大」など、環境の施策に取り組みます。
- 富津地区は、将来的な完成自動車の増加に対応するため、自動車の海上輸送拠点の形成を図るための物流の施策を中心に取り組みます。また、「緑地を活用した住民の憩い空間の形成」や「グリーンインフラの維持・拡大」など、観光・交流・アメニティや環境の施策にも取り組んでいきます。

