

木更津港港湾区域の変更

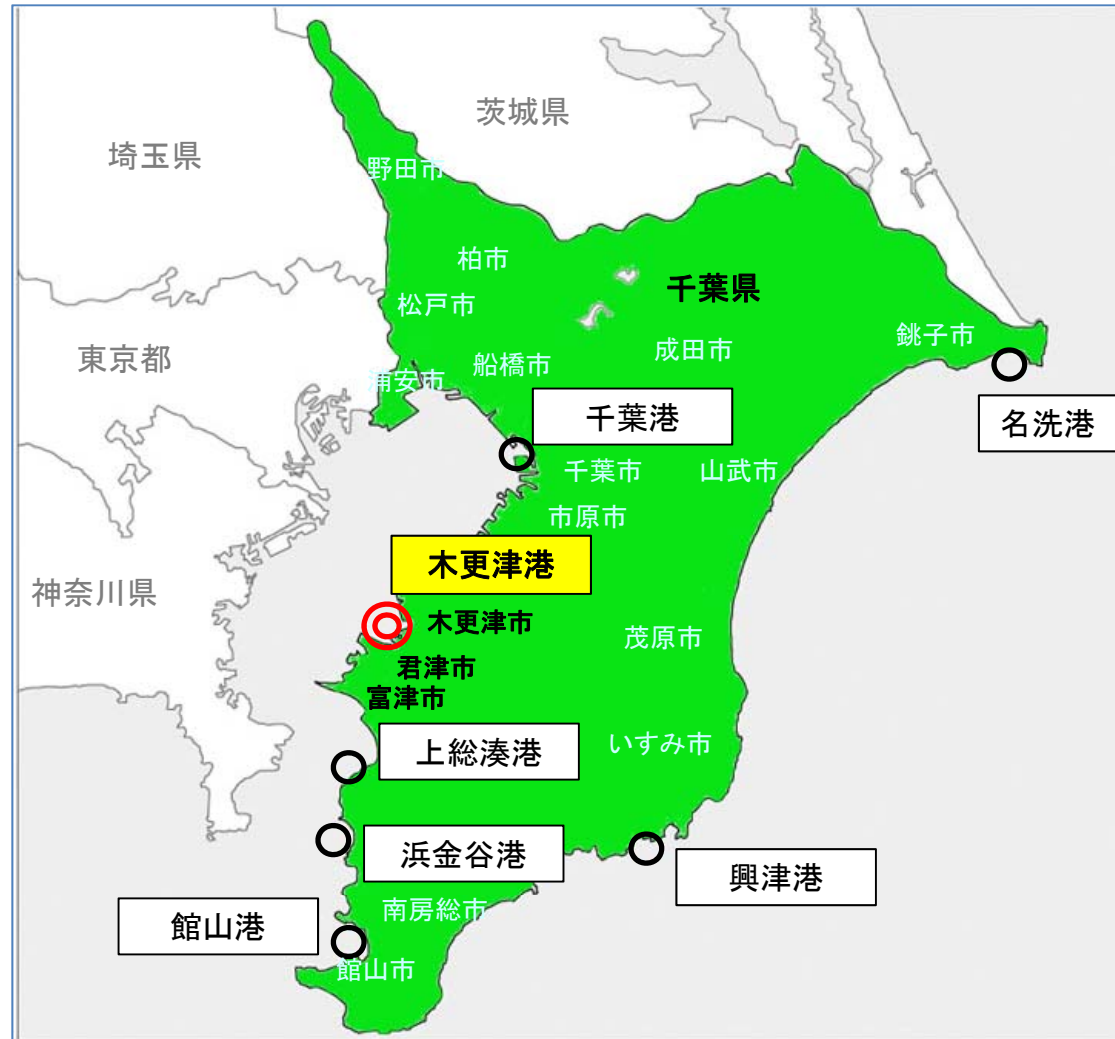
平成25年12月

【目次】

1. 木更津港の概要・・・・・・・・・・P1
2. 木更津港港湾区域の変更・・・・P12

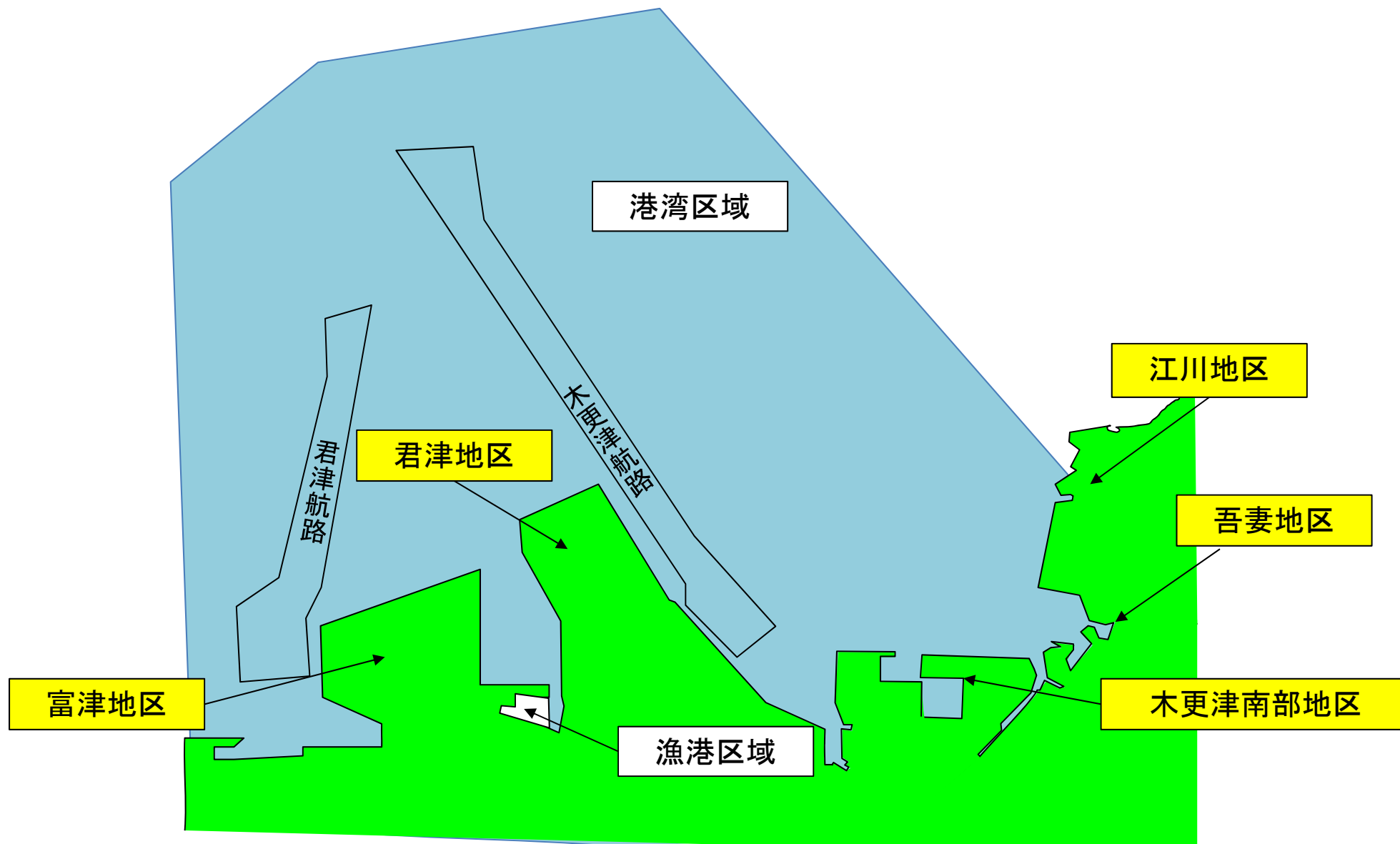
1. 木更津港の概要

木更津港の位置



木更津港の概要

特徴 輸入貨物の占める割合が多く、LNGや鉄鉱石など周辺に立地する企業に由来する貨物が多い。

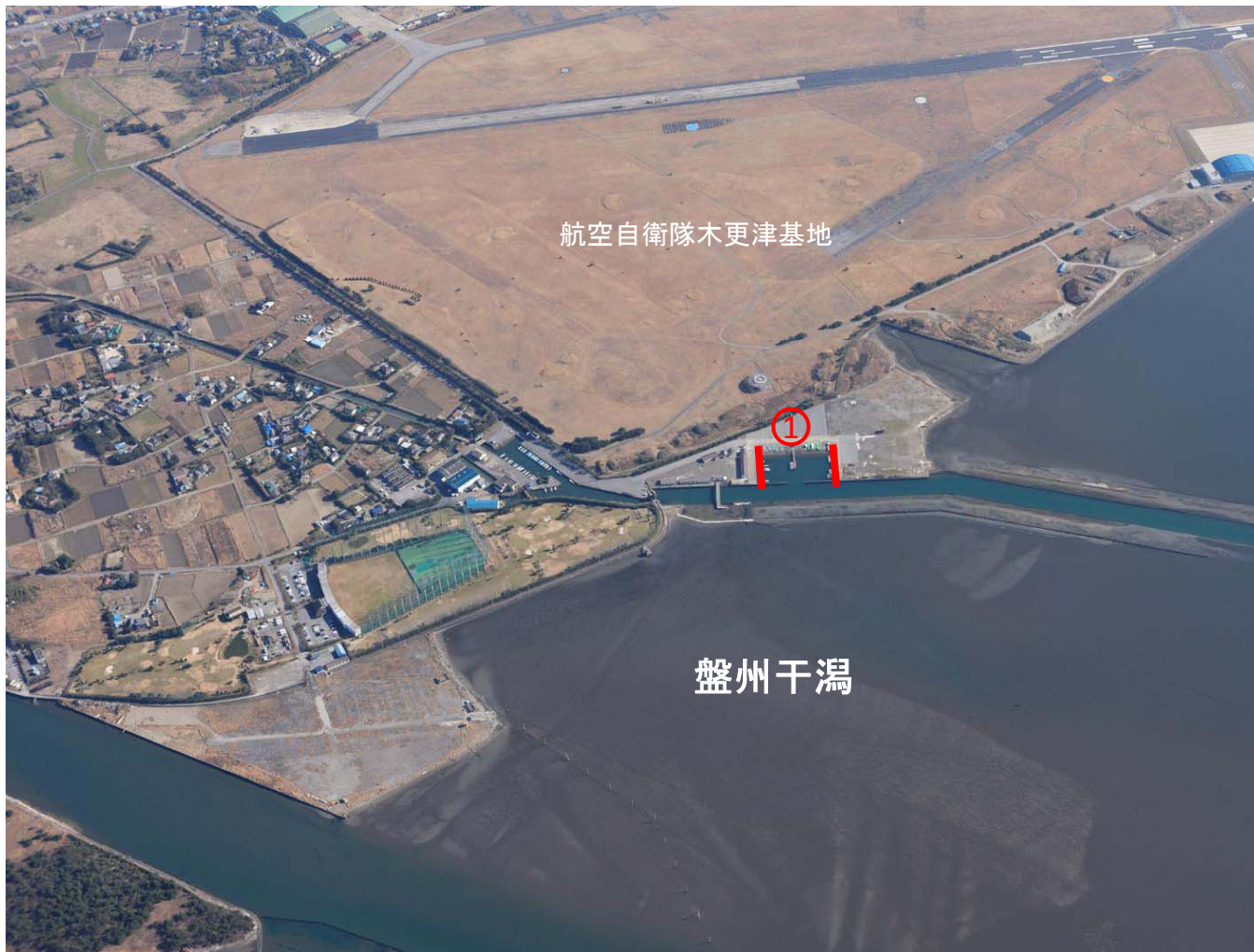


主な企業の立地状況



江川地区

- 周囲に盤州干潟が広がる自然環境が豊かな地域。
- 物揚場では、当地域で活動する漁船等を対象とする船だまりとして利用されている。



番号	岸壁名	水深(m)
①	江川物揚場	-2.0



盤州干潟



盤州干潟の海苔養殖

吾妻地区

- 木更津港発祥の地であり、昭和9年の海軍航空隊の飛行場建設に伴い整備が進んだ地区。
- 地域の活性化を支援するため、港の再開発として、物揚場、臨港道路、緑地の整備を進めている。



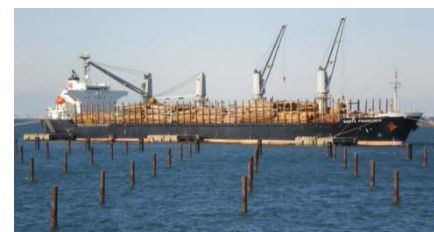
番号	岸壁名	水深(m)
①	内港物揚場(1)	-3.0
②	内港物揚場(2)	-3.0
③	内港物揚場(3)	-2.0
④	吾妻物揚場	-2.0

木更津南部地区

- 金属製品や金属加工業（トーヨーカネツ（株）、新日鐵住金（株）関連企業）の拠点。
- 木材水面整理場及び水面貯木場を利用した県内木材業者（（株）キーテックなど）の輸入原木・製材などの取扱拠点。



番号	岸壁名	水深(m)
①	木更津埠頭物揚場	-4.0
②	木更津A岸壁	-5.5
③	木更津B岸壁	-5.5
④	木更津C岸壁	-5.5
⑤	木更津D岸壁	-5.5
⑥	木更津E岸壁	-7.5
⑦	木更津F岸壁	-7.5
⑧	木更津G岸壁	-12.0
⑨	木更津H岸壁	-12.0
⑩	潮浜A・B・C・D岸壁	-4.5



木材運搬船
荷役の様子

君津地区

- 新日鐵住金（株）、同社の関連企業が立地し、年間の粗鋼生産量1,000万トンを誇る国内最大級の粗鋼生産拠点。
- 主な取扱貨物は、輸入品目では鉄鉱石、石炭、輸出品目では鉄鋼など、新日鐵住金（株）及び関連企業の原材料・製品である。



大型バルク船による鉄鉱石の荷役

富津地区

- LNGを燃料とした国内最大級の発電所（東京電力(株)富津火力発電所）が立地し、首都圏全域へのエネルギー供給基地。
- 千葉県が事業計画を策定した「千葉県西・中央地域におけるエコタウンプラン」に含まれ、リサイクルポートに指定されており、リサイクル関連企業（東日本資源リサイクル(株)、富津市水産加工業協同組合）の誘致・集積を進めている。

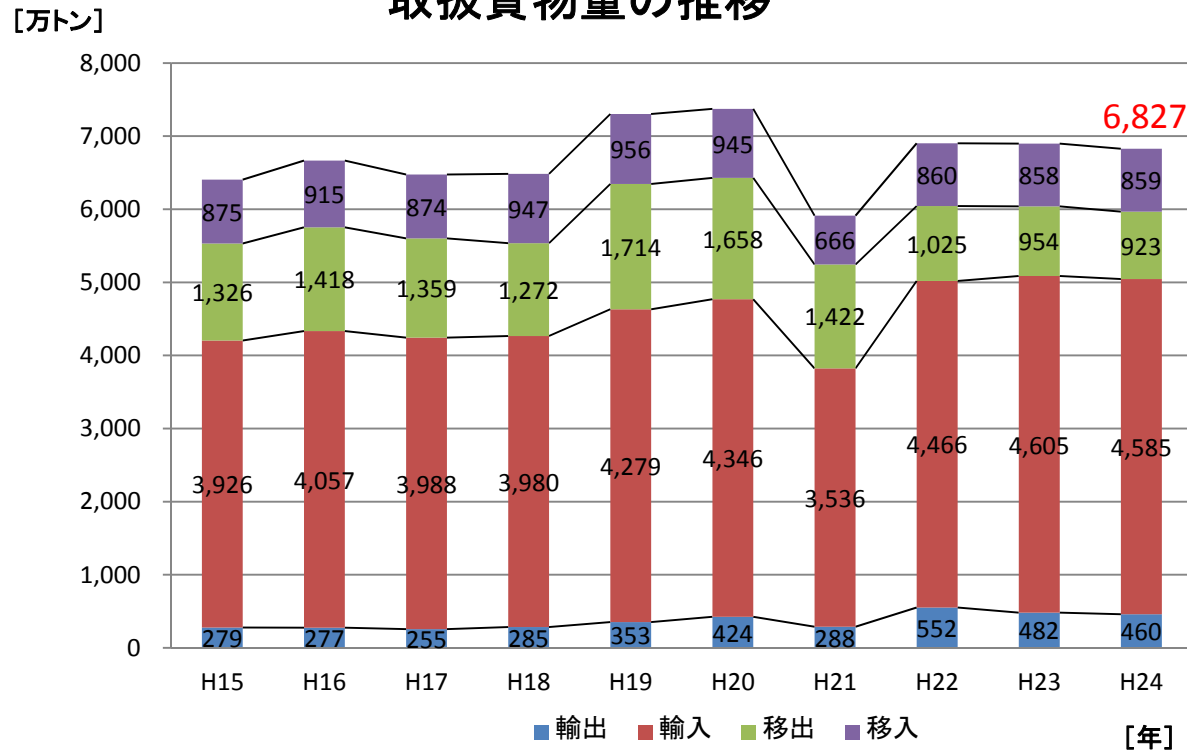


番号	岸壁名	水深(m)
①	富津埠頭F岸壁	-7.5
②	富津埠頭E岸壁	-7.5
③	富津埠頭A・B・C・D岸壁	-5.5
④	富津埠頭物揚場	-4.0

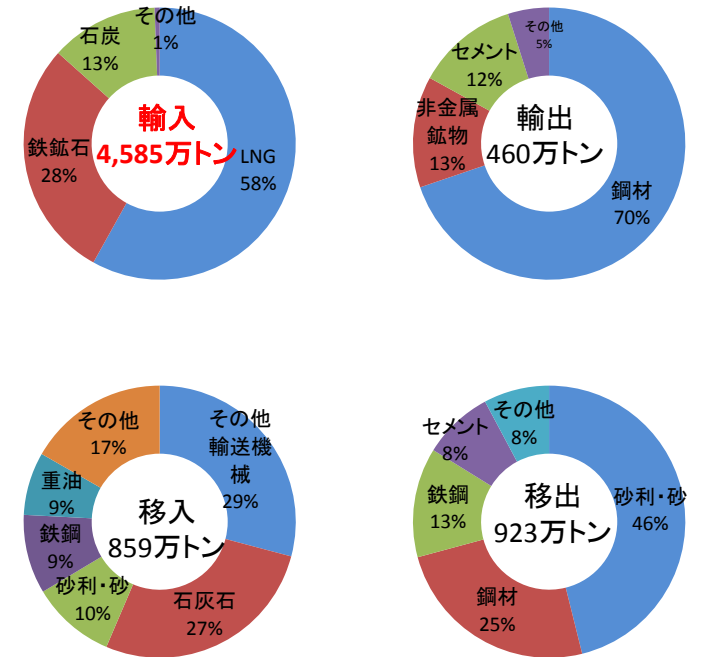


取扱貨物量推移と内訳

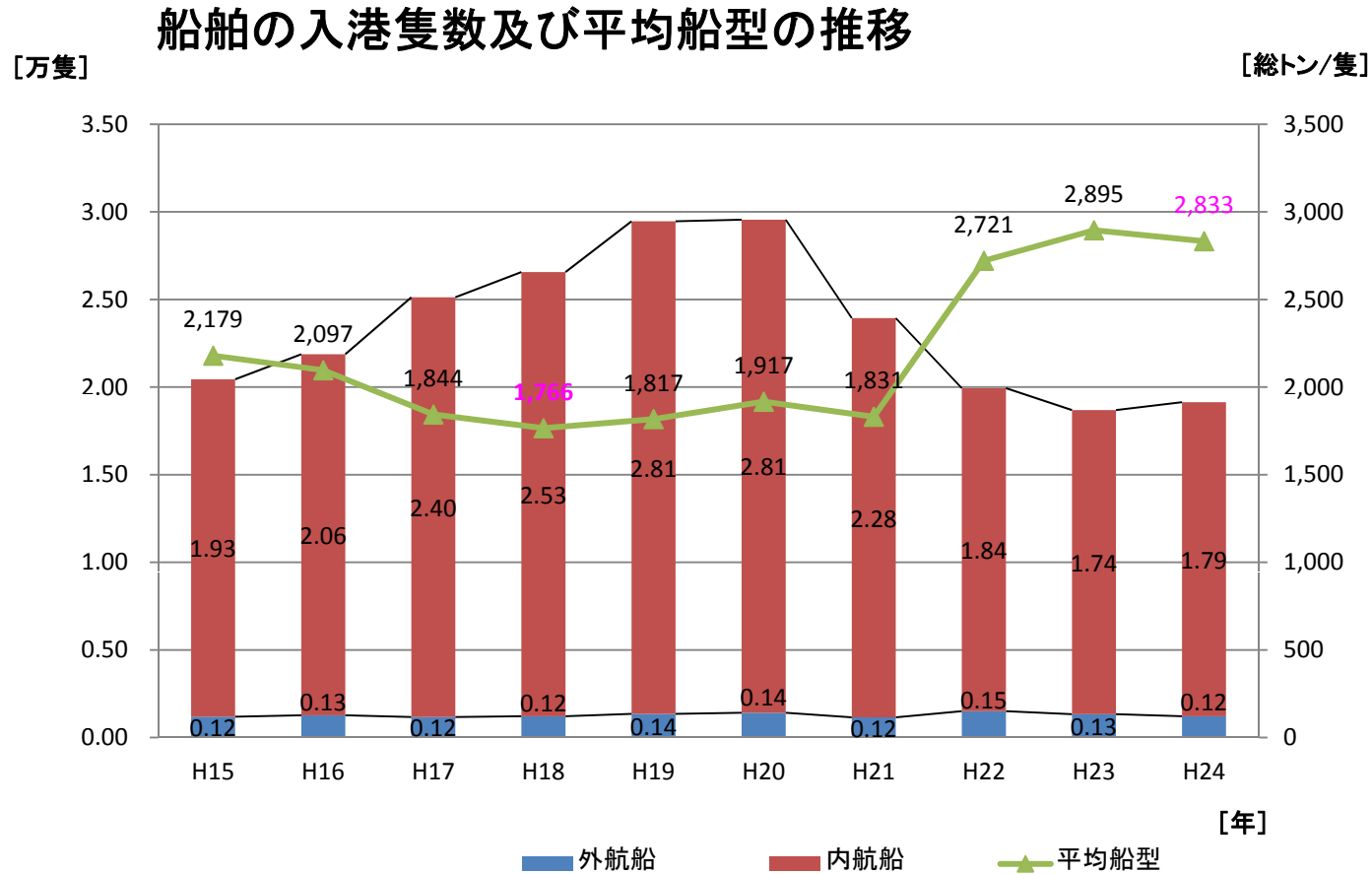
取扱貨物量の推移



取扱貨物量の内訳 (平成24年)



船舶の入港隻数の推移



バルク船



LNG船

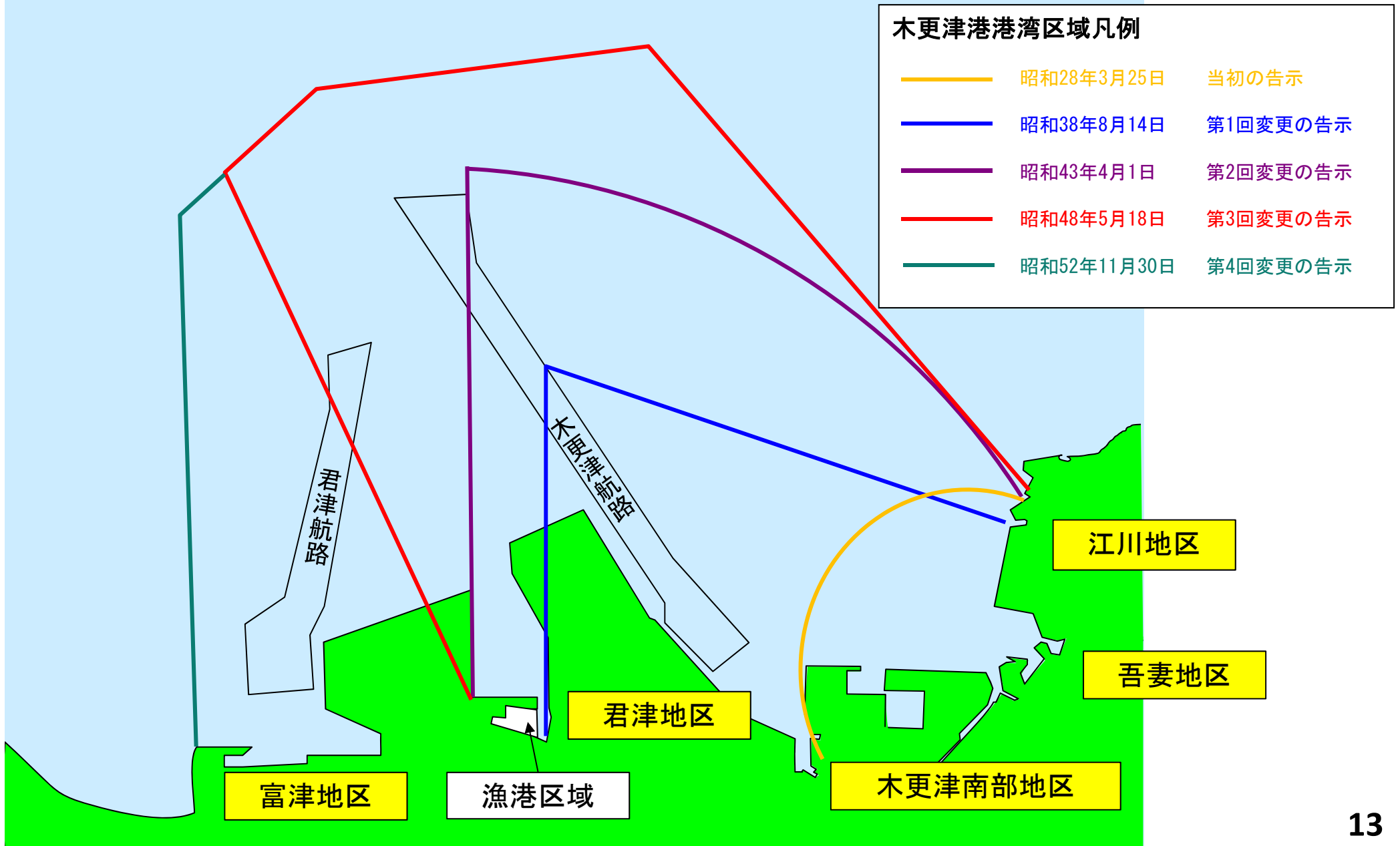
【出典】千葉県港湾課HPをもとに作成

2. 木更津港港湾区域の変更

港湾区域変更の変遷

木更津港港湾区域凡例

- | | | |
|---|-------------|----------|
|  | 昭和28年3月25日 | 当初の告示 |
|  | 昭和38年8月14日 | 第1回変更の告示 |
|  | 昭和43年4月1日 | 第2回変更の告示 |
|  | 昭和48年5月18日 | 第3回変更の告示 |
|  | 昭和52年11月30日 | 第4回変更の告示 |

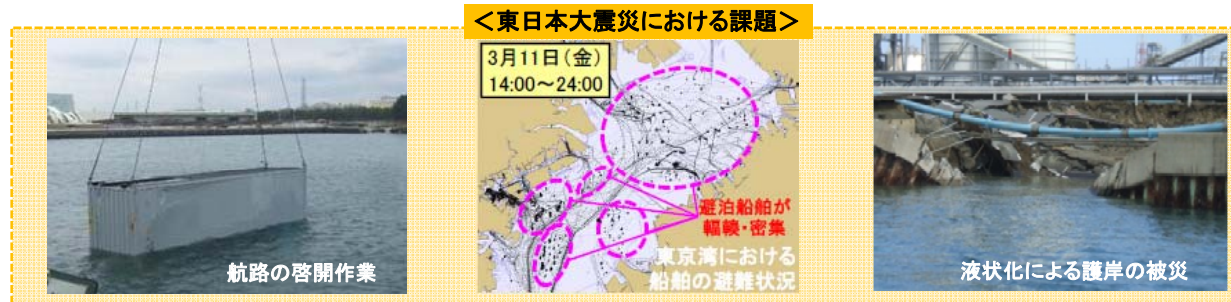


港湾法改正の概要

施策の背景

東日本大震災の経験を踏まえ、非常災害時に港湾機能を維持するため、事前防災・減災対策が必要

首都直下地震等の発生時には、三大湾(東京湾・大阪湾・伊勢湾)において、大量の漂流物や護岸の被災等により船舶の入出港が困難となり、湾内の港湾機能が長期間麻痺する恐れ。



防災・減災：港湾機能の維持・早期復旧

緊急確保航路の指定

非常災害時において、国土交通大臣が所有者の承諾を得ることなく漂流物等の除去を行える航路を指定

船舶待避用の泊地の指定及び開発・保全

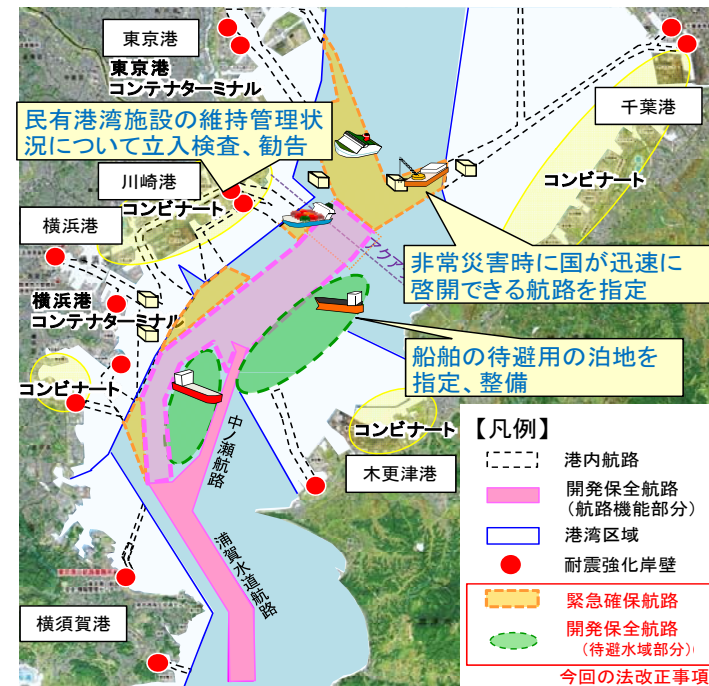
国土交通大臣が船舶の待避のために必要な泊地として開発保全航路を指定し、開発・保全

港湾施設の適切な維持管理の推進

港湾管理者が民有港湾施設の維持管理状況、耐震性に関する立入検査を実施し、必要に応じ勧告・命令

港湾広域防災協議会の設置

災害時の港湾機能維持のための広域的な協議会を設置



開発保全航路とは

【開発保全航路の定義】 [港湾法第2条第8項]

法改正前

港湾区域及び河川法第3条第1項に規定する河川の河川区域以外の水域における船舶の交通を確保するため開発及び保全に関する工事を必要とする航路をいい、その構造の保全及び船舶の航行の安全のため必要な施設を含むもの。



法改正後

港湾区域及び河川法第3条第1項に規定する河川の河川区域以外の水域における船舶の交通を確保するため開発及び保全に関する工事を必要とする航路をいい、その構造の保全並びに船舶の航行の安全及び**待避のため**必要な施設を含むもの。

【指定区域】

港湾法施行令別表第二(令第1条の2関係)において規定されており、全国16の開発保全航路の区域が定められている。

【開発保全航路の開発及び保全】

開発保全航路の開発及び保全は、国土交通大臣が行なう。(港湾法第43条の6)

【禁止行為等】

何人も、開発保全航路内において、みだりに、船舶、土石その他の物件で国土交通省令で定めるものを捨て、又は放置してはならない。(港湾法第43条の8第1項)

開発保全航路内において、水域を工作物の設置等により占用し、又は土砂を採取しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。(港湾法第43条の8第2項)

国土交通大臣は、前項の行為が船舶の交通に支障を与えるものであるとき、その他開発保全航路の開発又は保全に著しく支障を与えるものであるときは、許可をしてはならない。(港湾法第43条の8第3項)



中ノ瀬航路での漂流ゴミの回収

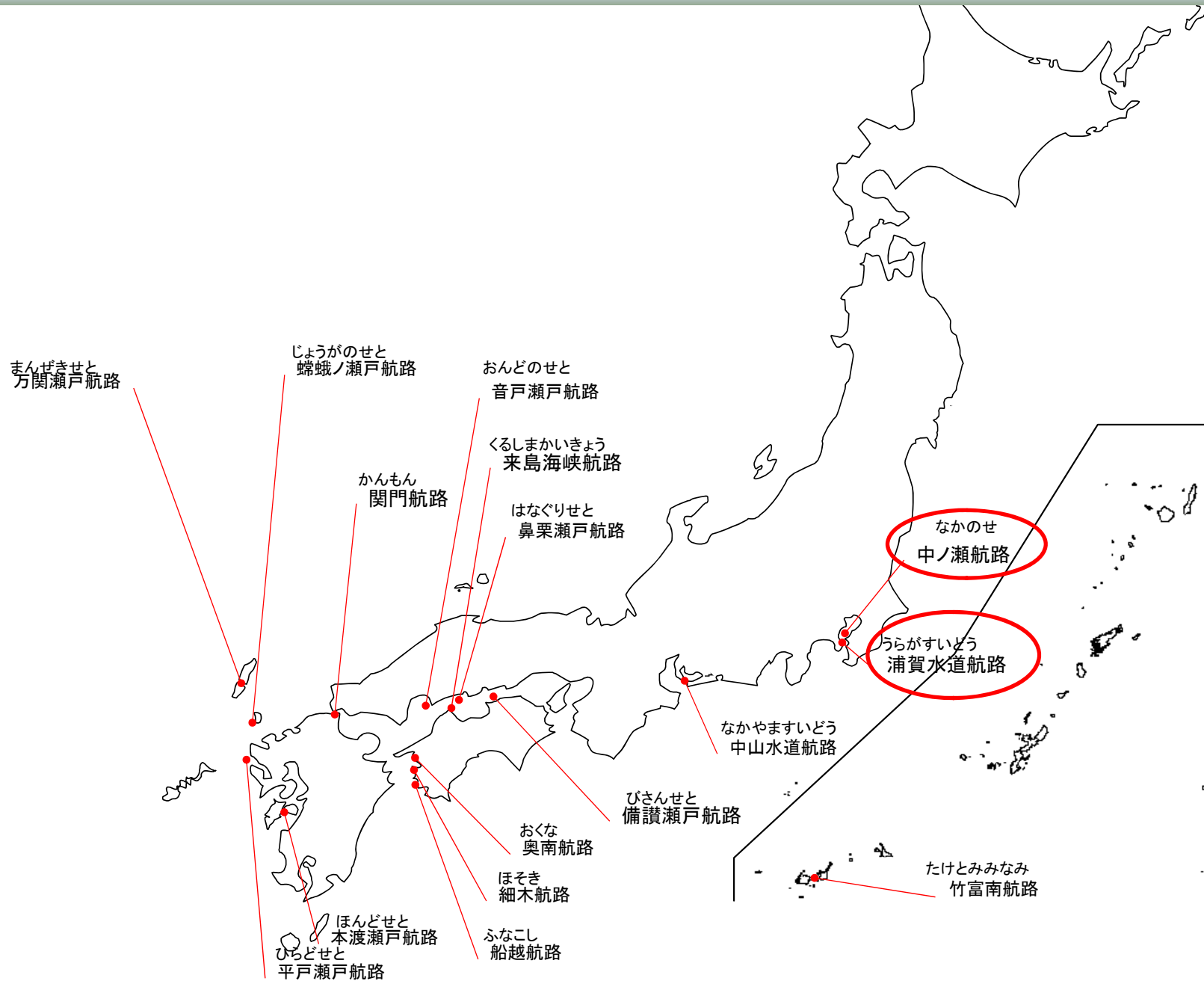


来島海峡航路における水深の調査

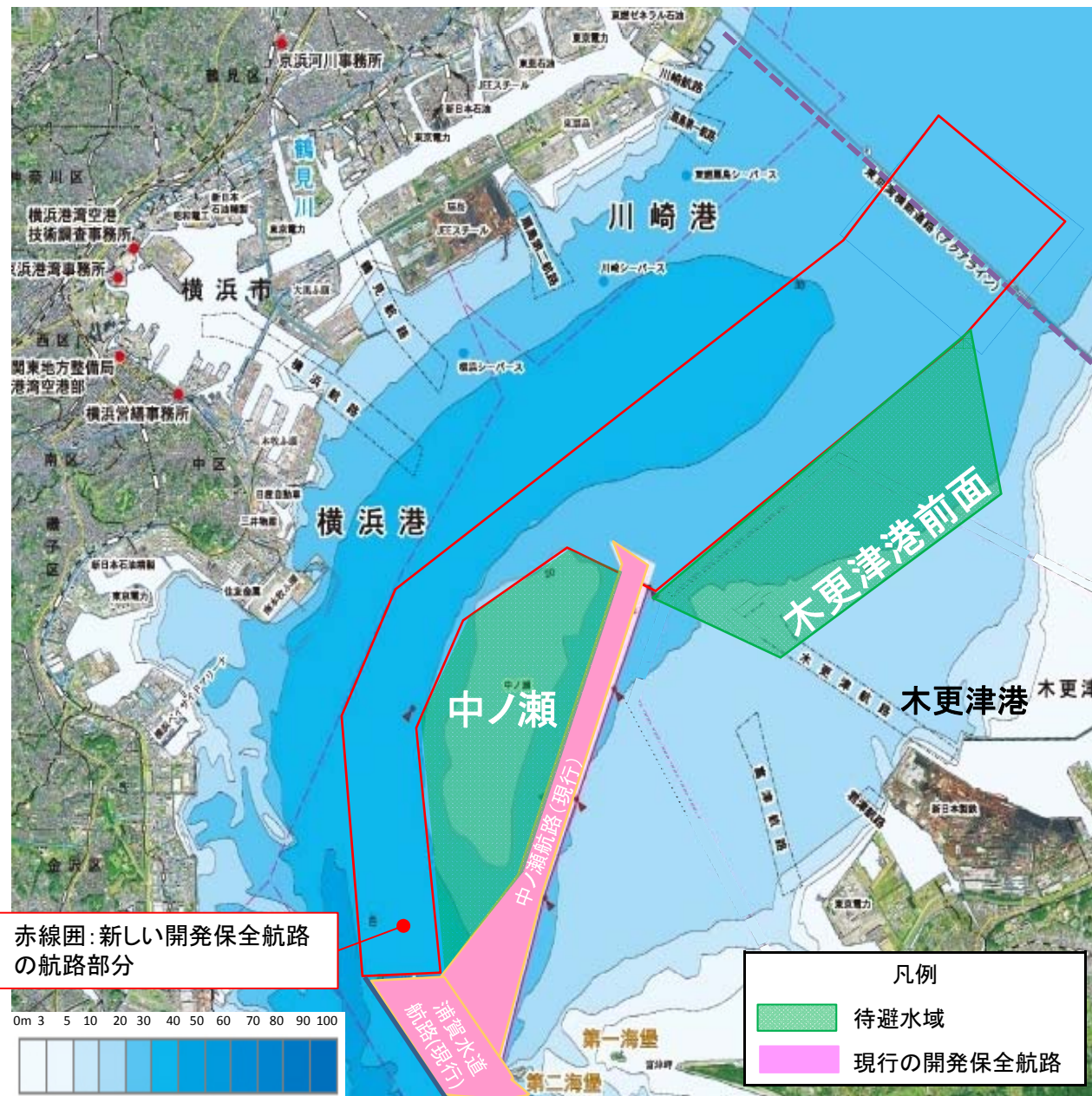


中ノ瀬航路における浚渫工事の様子

開発保全航路 位置図









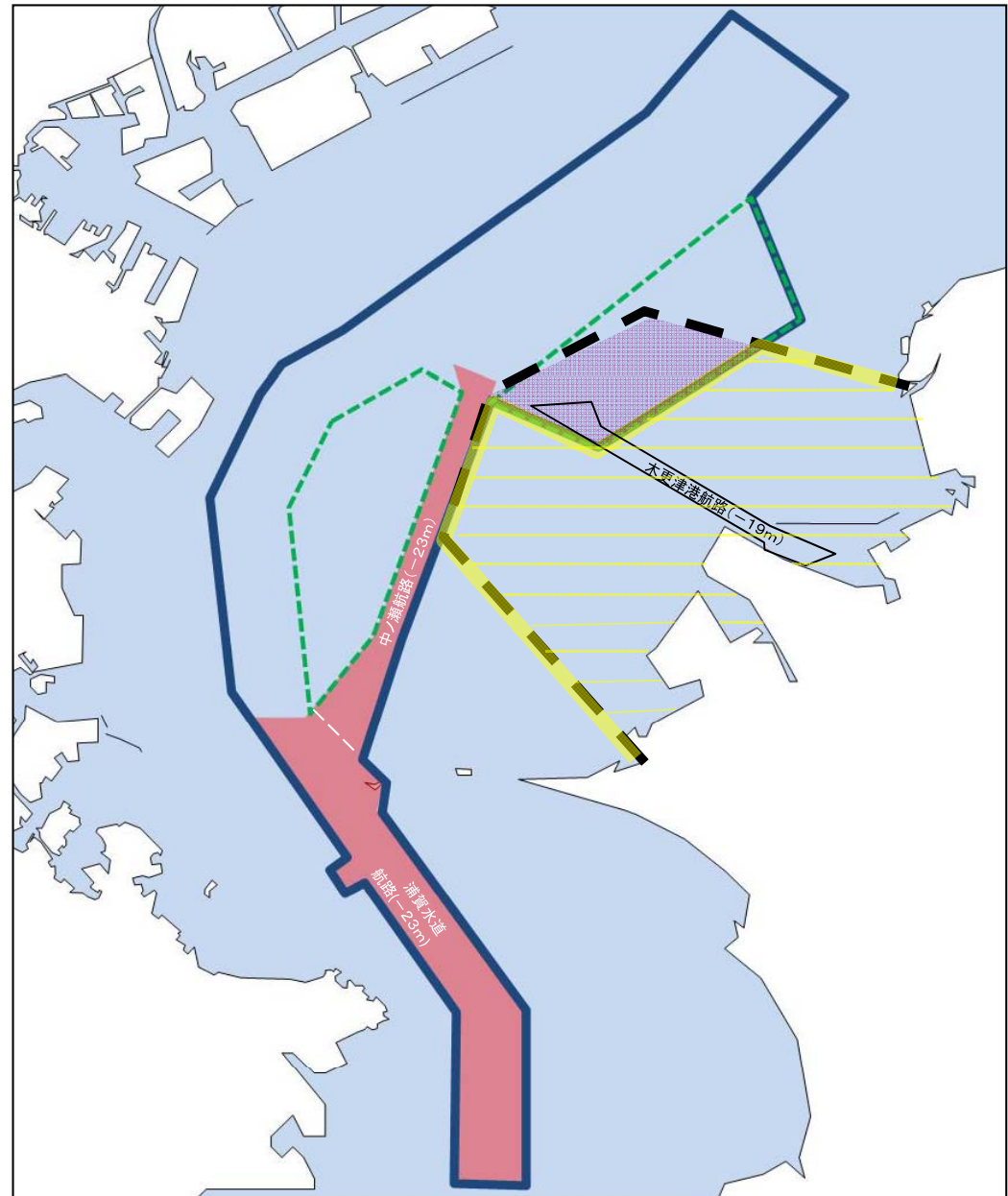
待避水域の設定について



新たな港湾区域の設定範囲

- 新たな開発保全航路の範囲は、現在の開発保全航路も含め「東京湾中央航路」という名称で指定される予定。
- 「新たに開発航路に指定する区域」と「現在の木更津港の港湾区域」の重複する区域について、港湾区域を縮小変更する。

-  新たに開発保全航路として指定する区域(東京湾中央航路)
-  現在の木更津港港湾区域
-  新たな港湾区域の設定範囲
-  現在の開発保全航路の区域
-  縮小する港湾区域の範囲
-  新たに開発保全航路とする泊地区域



港湾区域の縮小変更に伴う影響

- 国土交通省から港湾管理者の千葉県に対して、新しい開発保全航路の指定に伴う、港湾区域の縮小変更についての検討が要請され、千葉県において検討した結果、以下の観点から港湾区域を縮小しても港湾の管理運営上支障がないとしております。

【支障がない理由】

- ① 港湾区域変更により、現行航路（水深19m）の一部が港湾区域外となるが、同区域に指定される開発保全航路の計画水深が20mとなる予定であり、水深は確保されることから、港湾機能を損なう恐れはない。
- ② 港湾区域の縮小区域は災害時等に利用されるものであり、通常時の取扱貨物量に影響はなく、背後の企業に影響を与えることはない。
- ③ 開発保全航路として指定されれば、津波発生時に船舶の安全な避泊が可能となり、我が国経済を支える物流機能の維持に寄与し、本港においても、港内の船舶がすみやかに待避可能となるとともに、県の地域防災計画に基づく緊急支援物資の受け入れや物流機能を継続することが可能となる。