

2

千葉港湾事務所

1. 千葉港葛南中央地区の整備 東京湾奥部に残る自然干潟三番瀬と開発
2. 木更津港南部地区の整備 物流拠点からクルーズ拠点へ
3. 海洋環境整備事業



1. 千葉港葛南中央地区の整備 東京湾奥部に残る自然干潟 三番瀬と開発



■完了時



■水平固定材施工状況



■位置図

千葉港葛南中央地区岸壁(-12m)Eバース(旧5バース)は、1978(昭和53)年度から1983(昭和58)年度にかけて岸壁(-10m)として整備し、1994(平成6)年度に岸壁背後の液状化対策を実施した。

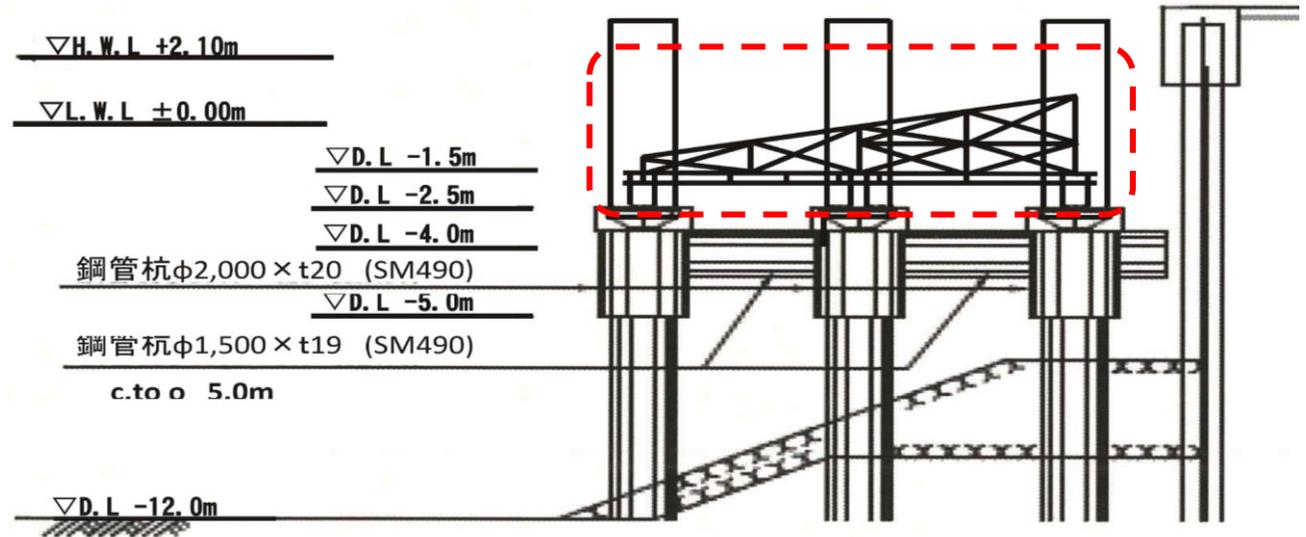
その後、葛南中央地区に3万t級の貨物船が接岸できる岸壁を整備し、多目的な国際ターミナルにすることが求められ、2002(平成14)年3月の交通政策審議会第3回港湾分科会において、岸壁(-12m)への改良を決定し、2005(平成17)年度～2011(平成23)年度にかけて既設の岸壁(-10m)前面に延長240mの栈橋構造の岸壁を整備した。また、災害時の緊急物資輸送が可能な耐震強化岸壁に位置づけられている。

なお、整備にあたり、東京湾奥に残る自然干潟「三番瀬」に隣接し、三番瀬円卓会議の議題として同会議の了承が必要であったことから、多様な生物が生息する環境が構築される東京都での「カニ護岸」の事例や、独立行政法人「港湾空港技術研究所」(現：国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所)での干潟模型実験、「横浜港湾空港技術調査事務所」での海洋環境を改善する技術調査について説明を行い、環境共生型の岸壁を整備することとして三番瀬円卓会議に諮った。また、延伸部30mをドルフィン構造にし、東京港ゲートブリッジの仮設栈橋杭を再利用することによりコスト縮減を行い整備した。

環境共生型岸壁の構造は、「エコ護岸」、「柵式護岸」「人工干潟」方式を採用し、以下の調査成果が得られた。

| | |
|------|--|
| エコ護岸 | 春季における魚類の生育場(メバル稚魚、アイナメ、スズキ等) |
| 柵式護岸 | 春季における魚類の生育場(メバル稚魚等) 多様性が最も高い |
| 人工干潟 | 近隣の天然干潟に比べ多様性が高い アサリの稚貝加入・成長・成体・成熟が確認され、種苗受入先、供給元としての機能 |

■環境共生型岸壁



■環境構造取付断面図(エコ護岸)



■エコ護岸



■柵式護岸



■人工干潟

2. 木更津港南部地区の整備

物流拠点からクルーズ拠点へ



■位置図

■入港した「ぱしふいっくびいなす」

木更津港は、千葉県南部地域の経済社会基盤として重要な役割を果たしているが、船舶の大型化及び荷役機械の変化に対応し、地域産業の振興や外貨貨物の取扱拠点として物流の強化・拡充を図るため、南部地区に岸壁(-12m) 2バースの整備が計画され、1号バースを1987(昭和62)年から1996(平成8)年、2号バースを1994(平成6)年から2008(平成20)年に整備した。

2015(平成27)年、千葉県が20~30年後における千葉港の姿を見据えた長期構想とそれに至る間の10~15年のあるべき姿を目標とした港湾計画を検討する中で、「訪日外国人旅行者数や

外航クルーズ船により入国した外国人旅客数の堅調な増加を踏まえ、千葉県においても外航クルーズの寄港可能性について検討するべき」との、意見が出されたことを踏まえ、千葉県を事務局に千葉港湾事務所、千葉県観光物産協会、木更津港運協会等で構成される「千葉県外航クルーズ研究会」を設置し、千葉県内港湾への外航クルーズ船の受入環境について整理・検討を実施した。3回の研究会では、クルーズ産業の実態にかかる講習や、接岸に必要な岸壁付属工の対応検討等の他、接岸中の大型クルーズ船内見学を実施した。2016(平成28)年度には、木更津市によ

る「みなとまち木更津プロジェクト推進協議会」が立ち上がり、「クルーズ船受入検討部会」による木更津港での本格的なクルーズ船受入の検討や、「訪日客受入検討部会」による木更津港を起点とした房総半島観光ツアー等のモデルコースの検討が行われた。これを受け、大型外航クルーズ船対応のため、2016(平成28)年度から防舷材及び係船柱を施工し2018(平成30)年度に岸壁の改良が完了した。2017(平成29)年9月に実証実験として最初のクルーズ船「ぱしふいっくびいなす」が入港、2018(平成30)年、2019(令和元年)年に各1回と継続的にクルーズ船が入港している。

併せて木更津市は、2020東京オリンピック・パラリンピック競技大会を見据え、ホテルシップとしてのクルーズ船誘致についても活動を進めている。

3. 海洋環境整備事業

東京湾における海洋環境整備事業は、「東京湾内の環境保全、公害防止に関する事業を積極的に推進するものとし、東京湾内に流出浮遊している排出油類及び各種浮遊ゴミを回収処理する」とのことから、1974(昭和 49)年に京浜港工事事務所に海域整備課が設置された事から始まる。

当初は、東京湾の陸岸線及び浦賀水道航路南口までの水域で、横須賀・横浜・川崎・東京・千葉・木更津各港港湾区域を除く 600km² を範囲としていたが、1990(平成元)年の省令改正により千葉県洲崎灯台と神奈川県劔崎灯台を結んだ線から館山港港湾区域を除いた 250km² が実施海域として追加され、現在は 850km² の範囲を所管している。

浮遊ゴミを回収する水域は増えたものの、浮遊ゴミの回収量は 1985(昭和 60)年度(760 m³)をピークに減少しており、近年では年間 100~200 m³程度で推移している。

これまでに 5 隻の海洋環境整備船(蒼海、清海、第二蒼海、第二清海)が就役し、現在の海洋環境整備船「べいくりん」が 2001(平成 13)年度に就役すると 1 船体制となり、2004(平成 16)年度からは京浜港湾事務所より千葉港湾事務所に所属替えになった。



■ 流木回収



■ 浮遊物回収



■ べいくりん



■ 海域区分図