

2-2 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

2-2-1 千葉県の人口減少

平成 27 年現在の千葉県の人口は、約 620 万人となっています。

将来の人口については、平成 27 年 10 月に「千葉県人口ビジョン」を策定し、若い世代の結婚・出産・子育てや居住等に関する希望がかなえられた場合における将来人口の試算を複数パターン実施したところです。

この中の 1 つのパターンである、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計に準拠し、一部再計算を行った推計においては、2010 年からの 50 年間で約 30%減少し、2060 年には 433.5 万人となると見込みです。特に生産年齢人口（15 歳～64 歳）の減少が大きく、2010 年からの 50 年間で 45.2%減少すると見込まれ、こうした傾向は、いずれのパターンにおいても同様となっています。

■推計パターン

【パターン1】

合計特殊出生率について、本県在住者の希望する子どもの数(2.2人)が全国(2.2人)と同じであることから、国の長期ビジョンにおいて示された合計特殊出生率を共有し、2030年(平成42年)に1.8、2040年(平成52年)に2.07まで上昇すると仮定。

【パターン2】

【パターン1】の仮定に加え、2015年(平成27年)以降、転出者のうち23.7%*の人が、5年間で本県に戻ってくるものと仮定。

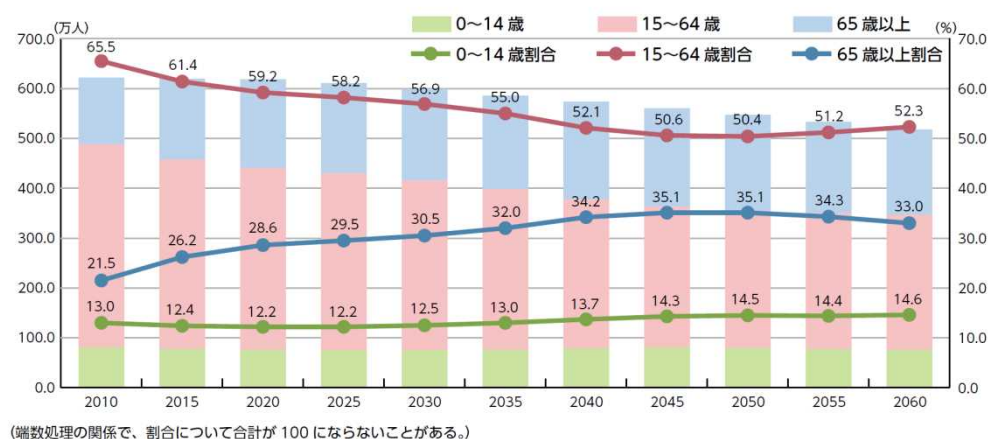
*千葉県への再居住に関するアンケートにおいて、千葉県に再び「とても住みたい」と回答した人の割合

【パターン3】

【パターン1】の仮定に加え、2015年(平成27年)以降、転出者のうち53.1%*の人が、5年間で本県に戻ってくるものと仮定。

*千葉県への再居住に関するアンケートにおいて、千葉県に再び「とても住みたい」、「やや住みたい」と回答した人の割合

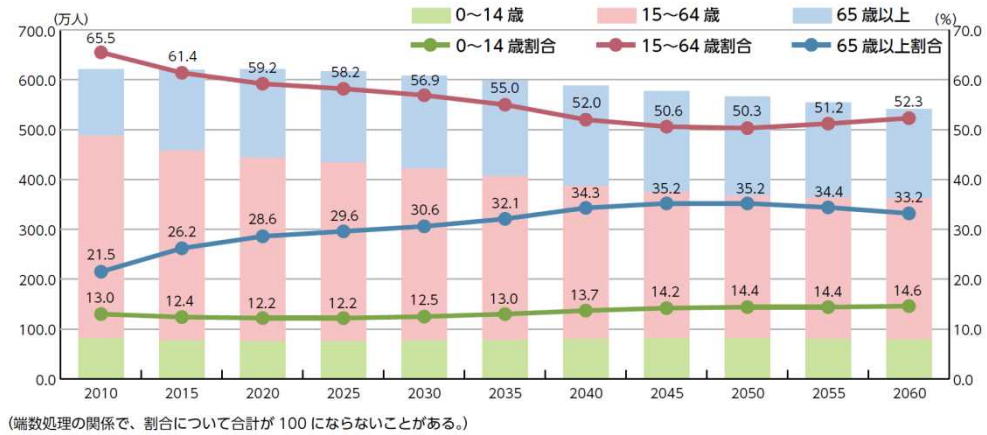
【パターン1】



資料：千葉県人口ビジョン（千葉県総合企画部政策企画課、平成 27 年 10 月）

図 2-2-1 (1) 千葉県の総人口及び年齢区分別人口の推移

【パターン2】



【パターン3】

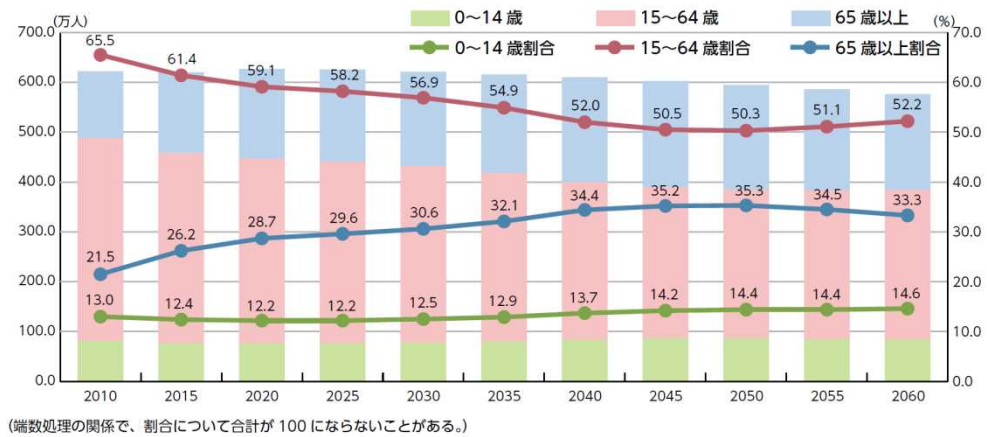
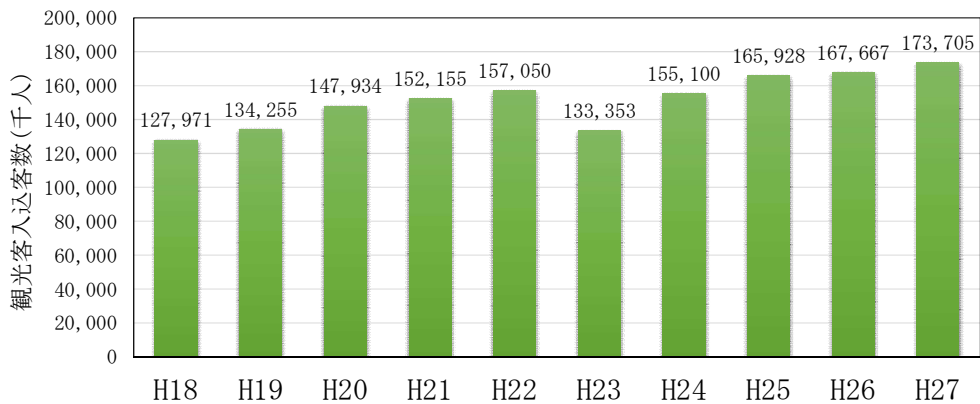


図 2-2-1 (2) 千葉県の総人口及び年齢区分別人口の推移

2-2-2 千葉県への観光入込客数の推移

千葉県への観光入込客数は増加傾向で推移しています。平成23年は東日本大震災の影響で落ち込んだものの、平成27年には約1億7,400万人となり、過去最高を記録しました。



資料：千葉県観光入込調査（千葉県商工労働部観光企画課）より作成

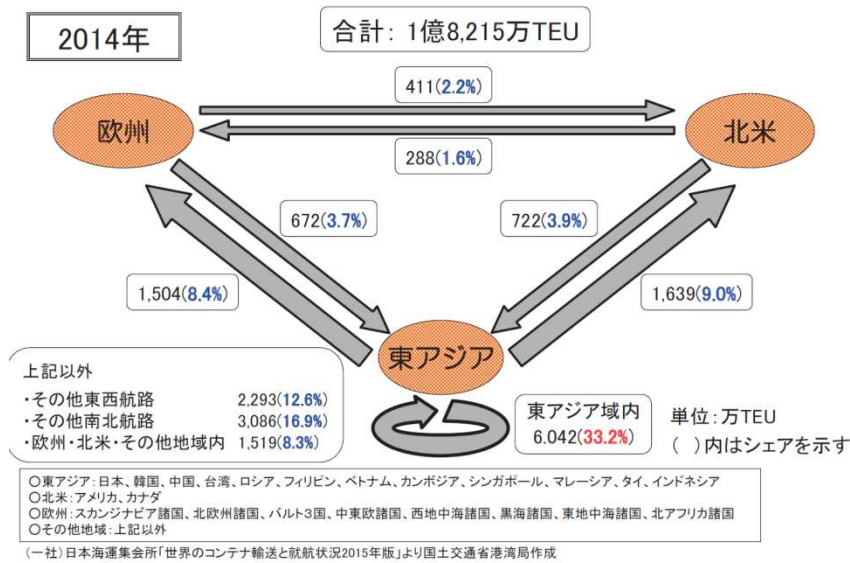
図 2-2-2 観光入込客数の推移

2-2-3 コンテナ貨物に関わる動向

(1) 世界の海上コンテナ荷動量

世界の海上コンテナ荷動量をみると、2014年は全世界合計で1億8,215万TEUとなっています。そのうち、東アジア域内での荷動量が6,042万TEU(33.2%)となっており、東アジアを中心としたコンテナ荷動量が世界のコンテナの荷動きにおいて大きな地位を占めています。

2010年と比較すると、各地域のシェアに大きな変化はありませんが、荷動の総量が3,000万TEU増加しています。



資料：海事レポート2016(国土交通省海事局、平成28年7月)

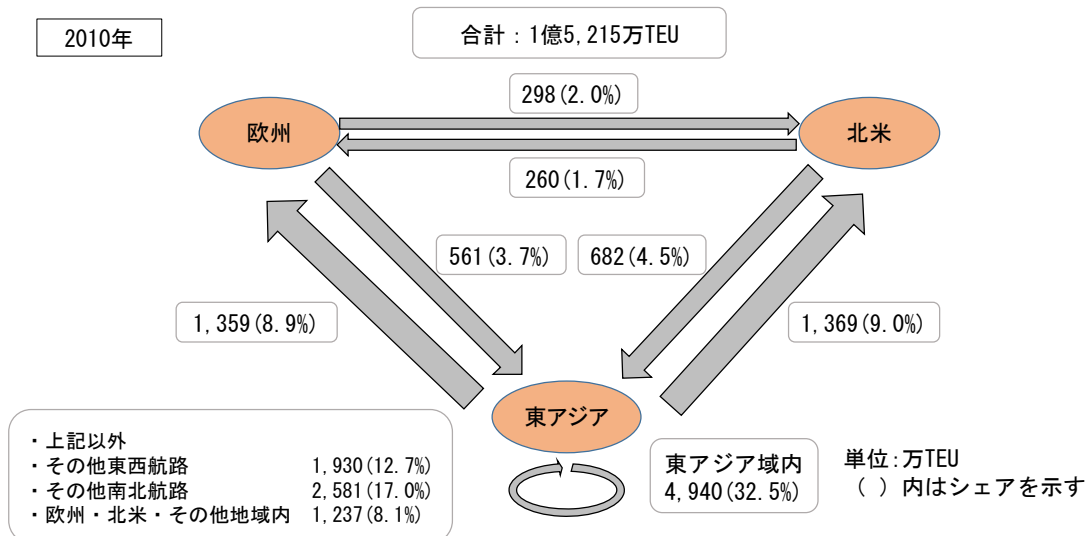
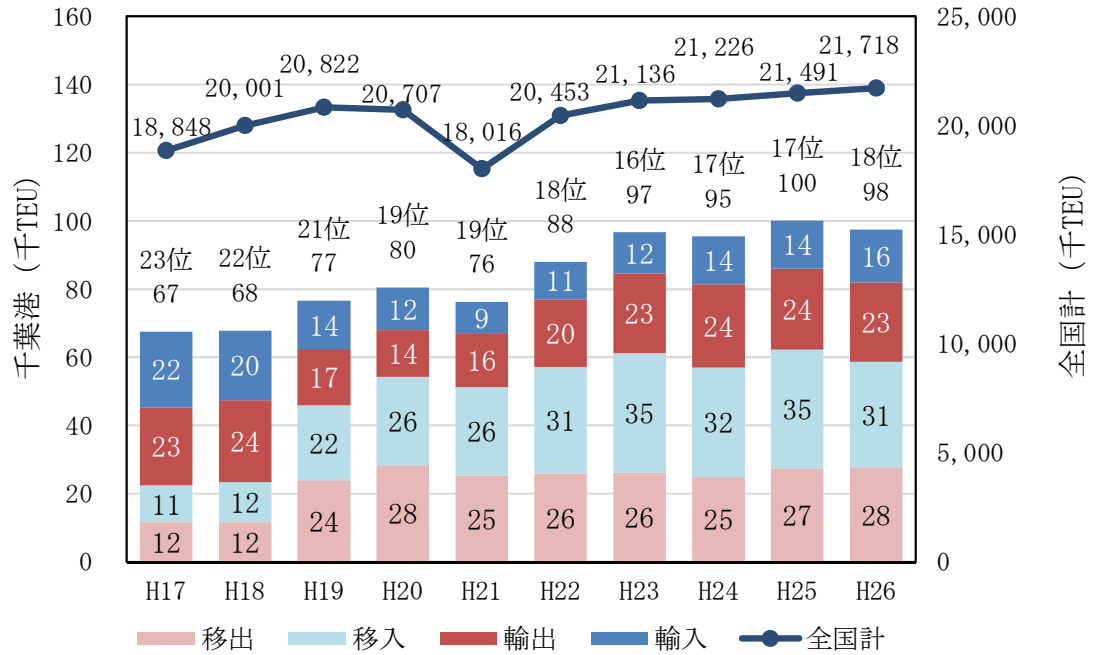


図 2-2-3 世界の海上コンテナ荷動量

(2) 国内のコンテナ港湾の概況

港湾におけるコンテナ取扱個数は増加傾向にあり、平成 26 年の取扱個数は全国で 2,172 万 TEU となっています。

港湾別取扱個数の順位では、千葉港は 20 位前後で推移しており、平成 26 年は約 9 万 8,000TEU で全国 18 位となっています。



資料：港湾調査（国土交通省）より作成

図 2-2-4 港湾のコンテナ取扱個数の推移

(3) 外航船の大型化

外航のコンテナ船・自動車専用船は、スケールメリットによる輸送コスト低減のために大型化が進んでおり、この傾向は今後も継続するものと考えられます。

大型化に伴い、必要岸壁水深も深くなっており、国内港湾でも大型コンテナ船に対応できる大水深岸壁の整備が進められています。

岸壁水深	船型(例示)				船名	同船尺イメージ (長さ方向に同船尺)
	積載TEU	トン数(DWT)	全長(m)	幅(m)		
12m	2,553	33,100	200	32	MOL SPARKLE	
14m	3,398	35,595	223	32.2	Hanjin Constantza	
16m	9,300	99,500	332	45	NYK ALTAIR	
17m	13,092	140,700	366	48	MAERSK EFFINGHAM	
	14,000	-	366	51	-	
18m	18,000	-	400	59	MAERSK MC-KINNEY MOLLER	
	19,000	-	400	59	-	

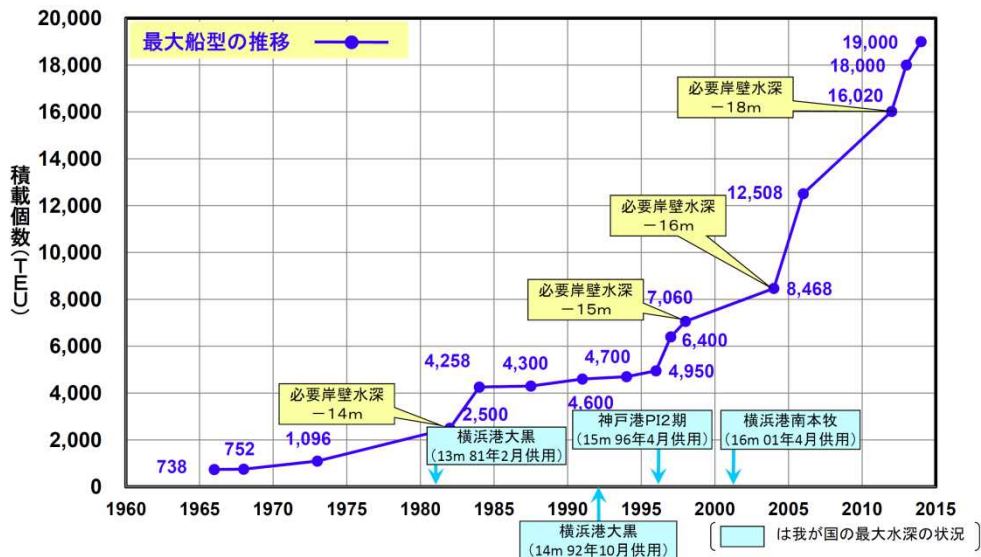
※1: 各船型の積載数(Clearcon Container Ship Register 2012, Clearcon World Fleet Register Report (Jan.2013), Marine Traffic及び船社ホームページによる)
 ※2: 岸壁水深と積載船数は「港湾の施設の数値上の基準-同船尺(平成19年1月)」に準拠

日本に寄港している
最大船型

世界で就航している
最大船型

資料：第58回港湾分科会資料（国土交通省、平成26年11月）より作成

図 2-2-5 国内外に就航しているコンテナ船の船型

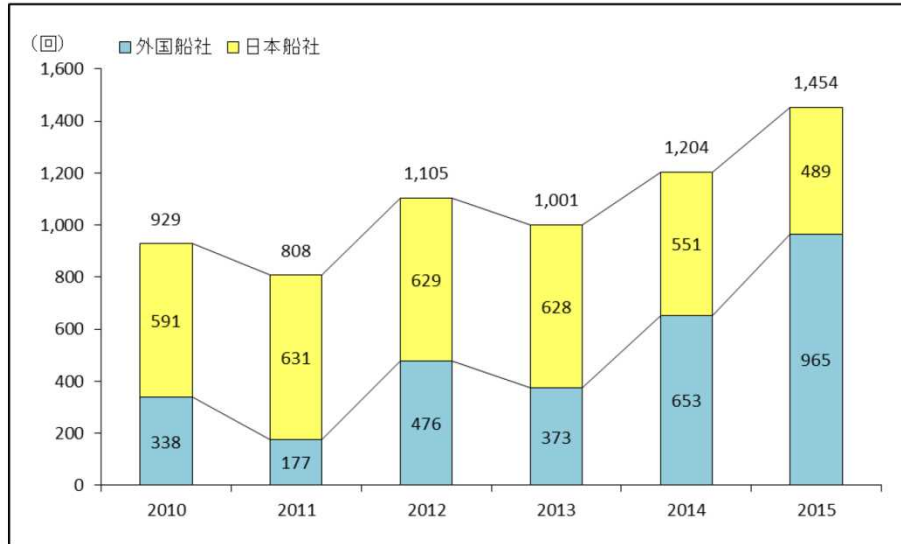


資料：第58回港湾分科会資料（国土交通省、平成26年11月）

図 2-2-6 コンテナ船の大型化と国内港湾の最大水深岸壁の推移

2-2-4 クルーズ船の動向

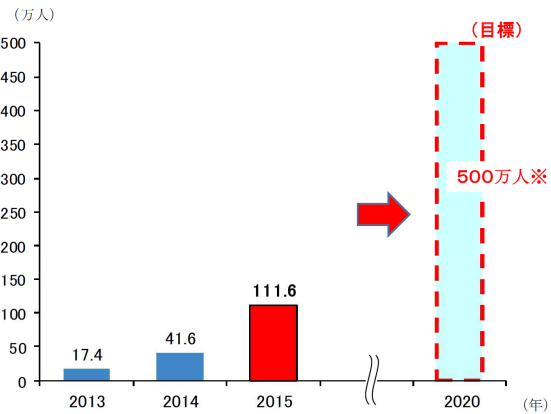
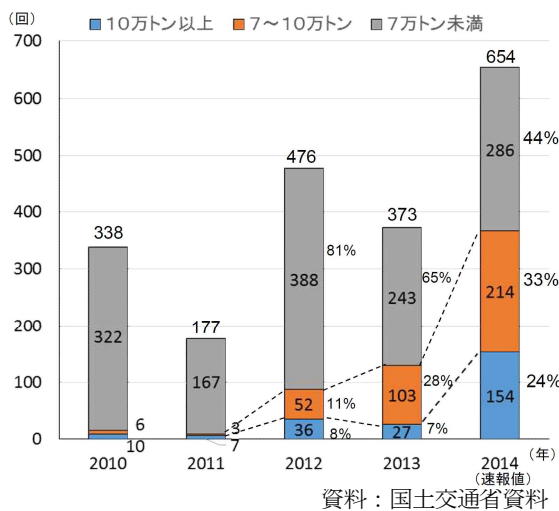
国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、2015年は過去最高の1,454回となっています。また、外国船社が運航するクルーズ船では、大型船の寄港が急増しています。



資料：2015年の我が国のクルーズ等の動向について（国土交通省、平成28年6月）

図 2-2-7 クルーズ船の寄港回数の推移

クルーズ船による外国人旅客数は大きく増加しており、今後も増加が見込まれます。観光庁では2020年に外国人クルーズ旅客数を500万人にすることを目標としています。



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数（乗員除く）。

注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、（各港で重複して計上するのではなく）1人の入国として計上している。

資料：明日の日本を支える観光ビジョン

（観光庁、平成28年3月）

図 2-2-8 寄港クルーズ船の船型推移
(外国船社)

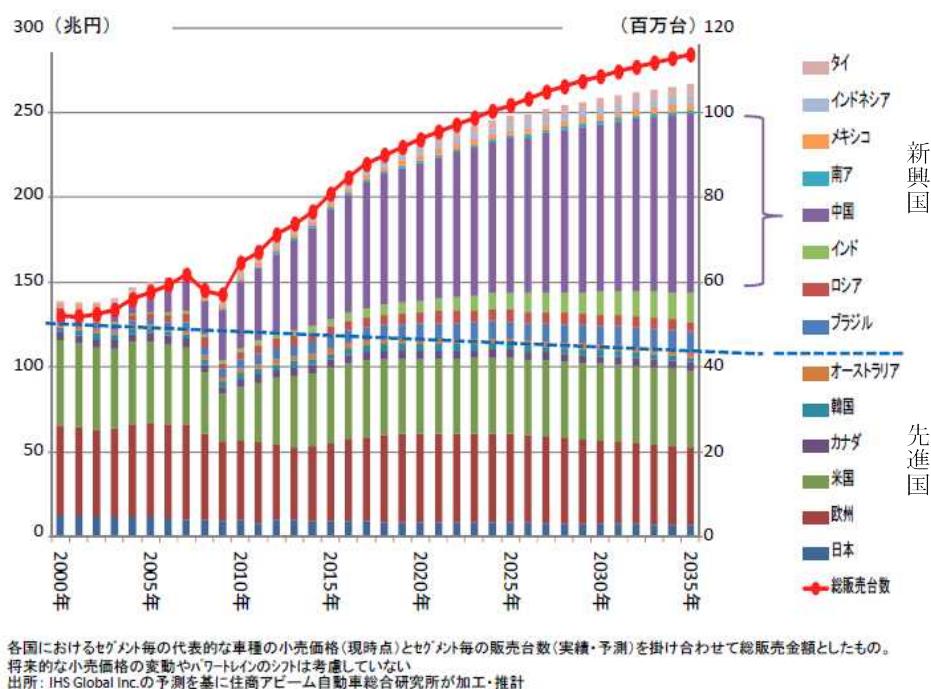
図 2-2-9 外国人クルーズ旅客数

2-2-5 千葉港に関わる主な産業の動向

(1) 自動車

1) 世界の動向

自動車販売市場は、先進国で縮小しているのに対し、新興国の成長により拡大しています。新興国では特に中国のシェアが大きくなっています。販売台数は2020年代前半には1億台に達すると見込まれています。



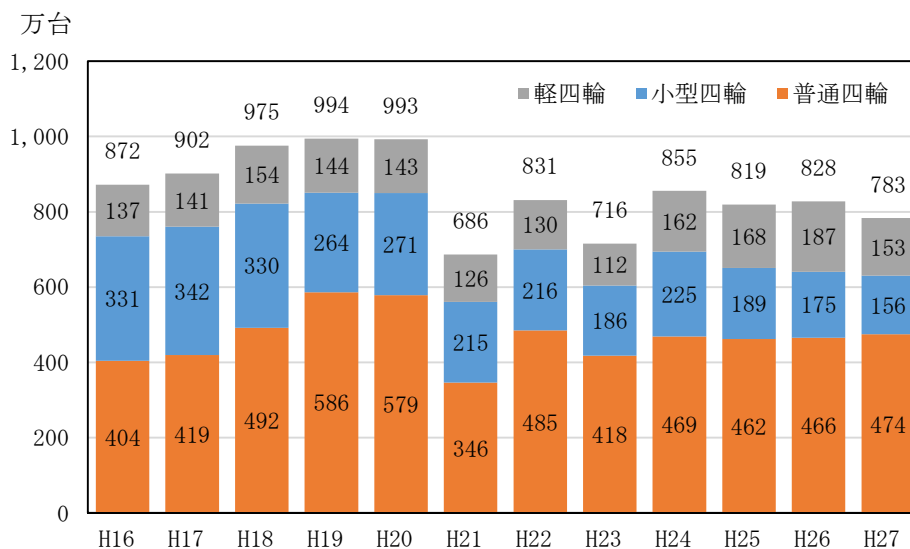
資料：自動車産業の未来（経済産業省、平成27年7月）

図 2-2-10 自動車販売額・台数の推移・予測

2) 国内の動向

平成 27 年における乗用車の国内生産実績は 783 万台であり、前年に比べ減少しています。内訳では、軽四輪車、小型四輪車が減少した一方で、普通四輪車が増加しています。

国内の自動車メーカーは世界市場における販売台数を増加させるため、海外工場の生産能力強化や新工場の設立により、現地での供給体制を整えています。



資料：自動車工業会資料より作成

図 2-2-11 国内生産台数の推移

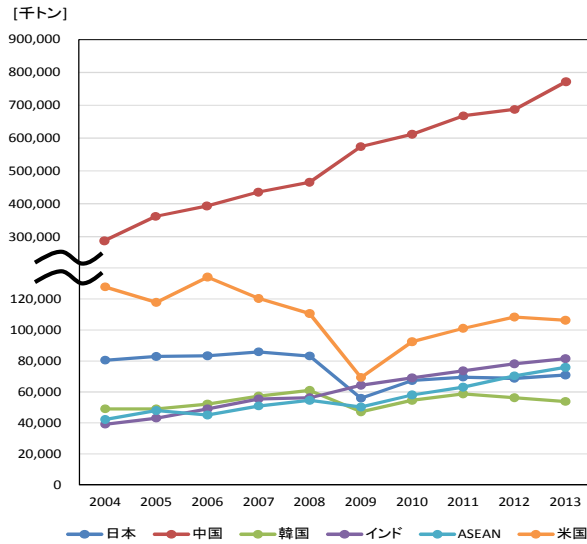
表 2-2-1 自動車メーカーの販売目標及び生産拠点の動向

メーカー	中期経営計画			生産拠点の動向
	策定年	目標年	目標台数など	
富士重工 (スバル)	2014年5月	2020年度	<ul style="list-style-type: none"> 国内生産台数 60万台(2013) → 65万台(2020) 販売台数 国内：18万台(2013) → 20万台(2020) 北米：48万台(2013) → 60万台(2020) 	北米工場の生産能力増強 (2016年末予定)
三菱	2013年11月	2016年度	<ul style="list-style-type: none"> グローバル販売台数 987千台(2010) → 1,430千台(2016) 	インドネシアに新工場建設 (2015年3月)
マツダ	2012年2月	2016年度	<ul style="list-style-type: none"> グローバル販売台数 1,247千台(2012) → 1,534千台(2016) 	
日産	2011年6月	2016年度	<ul style="list-style-type: none"> グローバル市場占有率 5.8%(2010) → 8.0%(2016) 	ブラジルに新工場建設 (2014年4月)
いすゞ	2015年5月	2018年度	<ul style="list-style-type: none"> グローバル販売台数(商用車) 331千台(2015) → 380千台(2018) グローバル販売台数(ピックアップトラック及び派生車) 338千台(2015) → 440千台(2018) 	
トヨタ	—	—	—	マレーシアに新工場建設 (2016年5月)

(2) 鉄鋼・鋼材

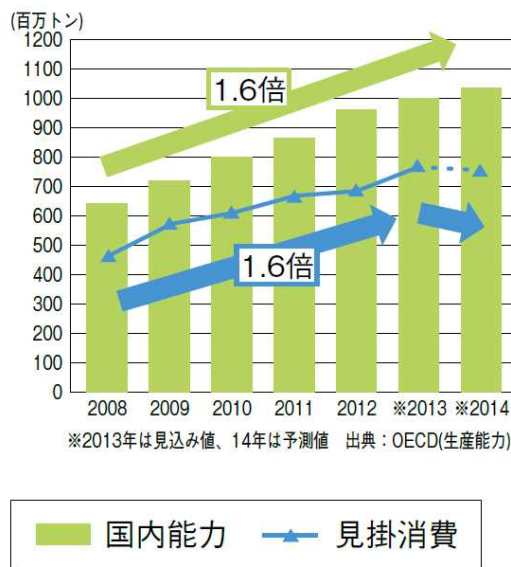
1) 世界の動向

世界的な鉄鋼の消費量は、中国、インド、ASEAN 諸国では増加傾向にあり、今後の拡大が見込まれます。中国では、中国国内の需要を上回る生産能力のため供給過剰となっており、余剰分は輸出されています。



資料：Steel Statistical Yearbook 2014（世界鉄鋼協会）より作成

図 2-2-12 主要国・地域の鉄鋼消費量推移

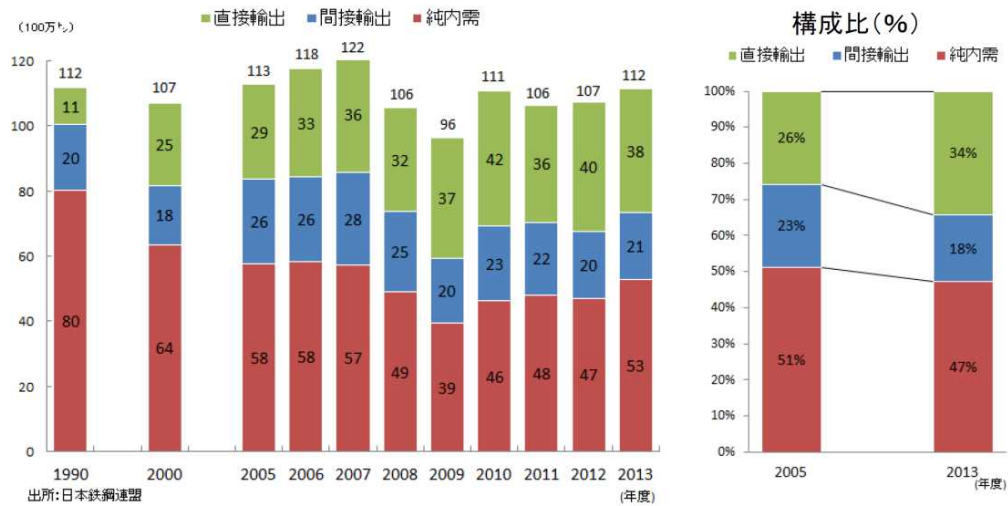


資料：2015年版ものづくり白書（経済産業省ほか、平成27年6月）

図 2-2-13 中国の生産能力と国内消費

2) 国内の動向

日本の粗鋼生産量は、ピーク時の2007年は約120万トンでしたが、近年は110万トン前後で推移しています。内訳では、内需が減少しており、相対的に輸出の比率が増加しています。



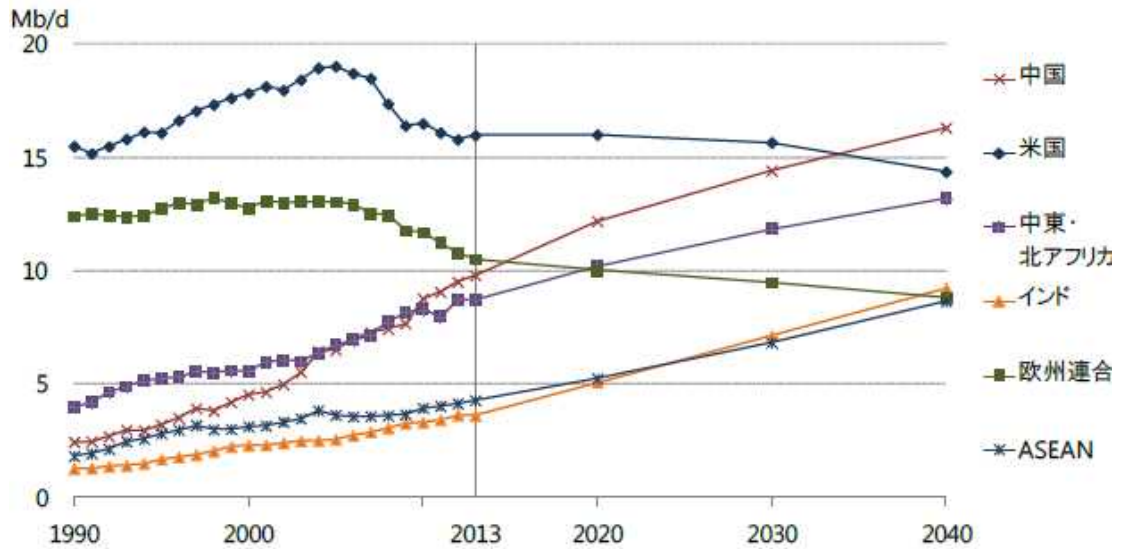
資料：経済産業省 省エネルギー小委員会（第7回）資料（平成26年12月）

図 2-2-14 日本の粗鋼生産推移（需要別）

(3) 石油製品

1) 世界の動向

世界の石油需要は、アジアでは増加すると見込まれますが、アジアにおいて石油コンビナートの増設が続いており、石油精製能力が増強されることでアジア域内全体でも供給過剰になる恐れがあります。

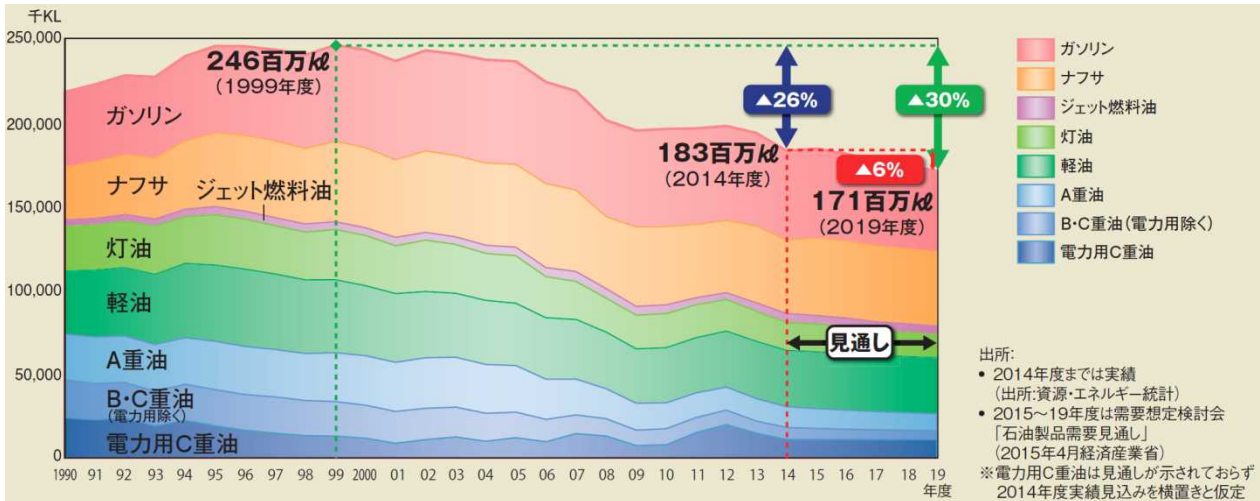


資料：アジア/世界エネルギーアウトルック 2015（日本エネルギー経済研究所、平成 27 年 10 月）

図 2-2-15 主要国・地域の石油消費の見通し

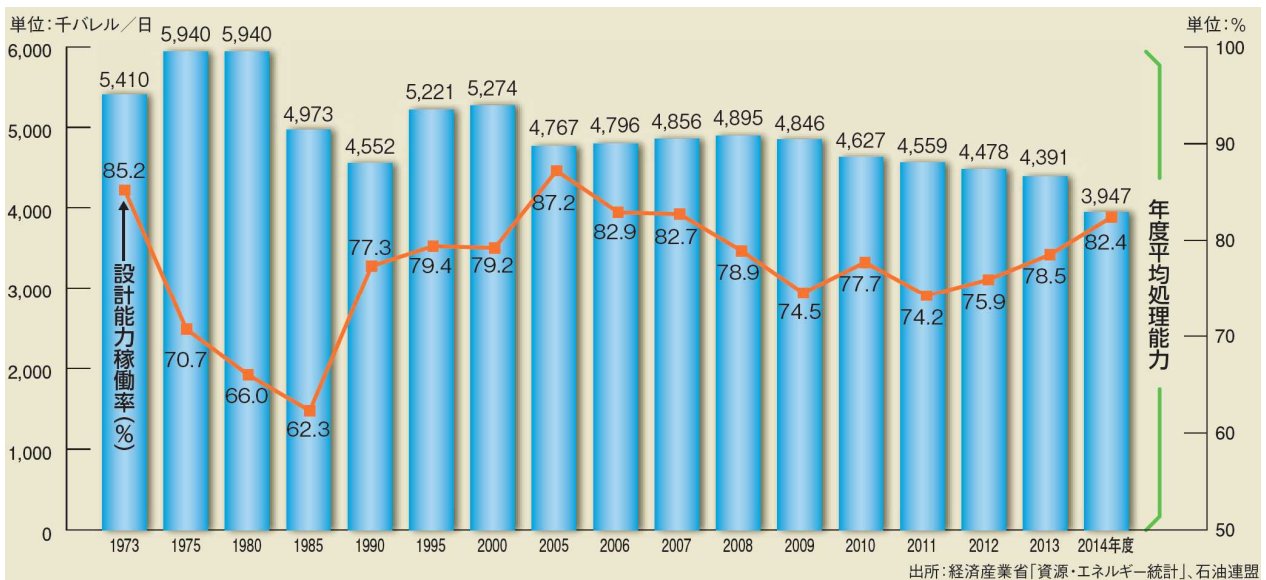
2) 国内の動向

石油製品の国内需要は人口減少などを理由に減少しており、今後も減少傾向が継続すると見込まれます。需要の減少に伴い、各地の製油所では原油処理能力を縮小させています。



資料：今日の石油産業 2016 (石油連盟、平成 28 年 4 月)

図 2-2-16 石油製品内需の推移と見通し



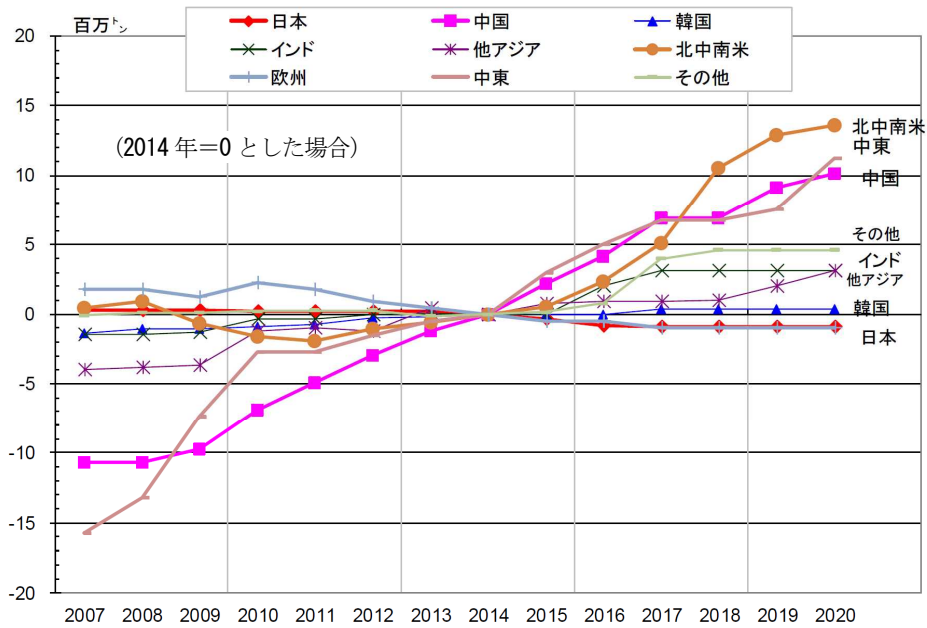
資料：今日の石油産業 2016 (石油連盟、平成 28 年 4 月)

図 2-2-17 原油処理能力と設計能力稼働率の推移

(4) 化学工業品

1) 世界の動向

合成樹脂等の基礎原料となるエチレンの生産能力の見通しは中国、中東及び北中南米で増加すると予測されています。背景には、①中国における安価な石炭を原料とした化学製品の増産、②中東の化学産業への投資拡大による安価な製品のアジア市場への流入、③北米のシェール革命による生産能力増加といった理由があります。

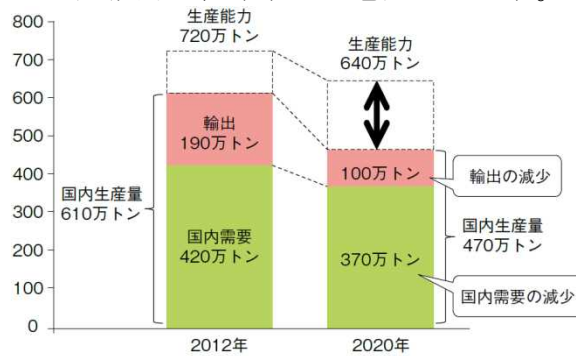


資料：世界の石油化学製品の今後の需給動向（経済産業省、平成 28 年 6 月）

図 2-2-18 世界のエチレン生産量の将来予測

2) 国内の動向

国内需要の減少に加え、他国の生産能力の増加に伴い輸出についても減少するとみられ、国内のエチレン生産能力は低下すると想定されます。



資料：2015年版ものづくり白書（経済産業省ほか、平成 27 年 6 月）

図 2-2-19 国内のエチレン生産量の将来予測