

千葉港港湾計画検討 第1回幹事部会資料



平成29年7月18日
千葉県県土整備部港湾課

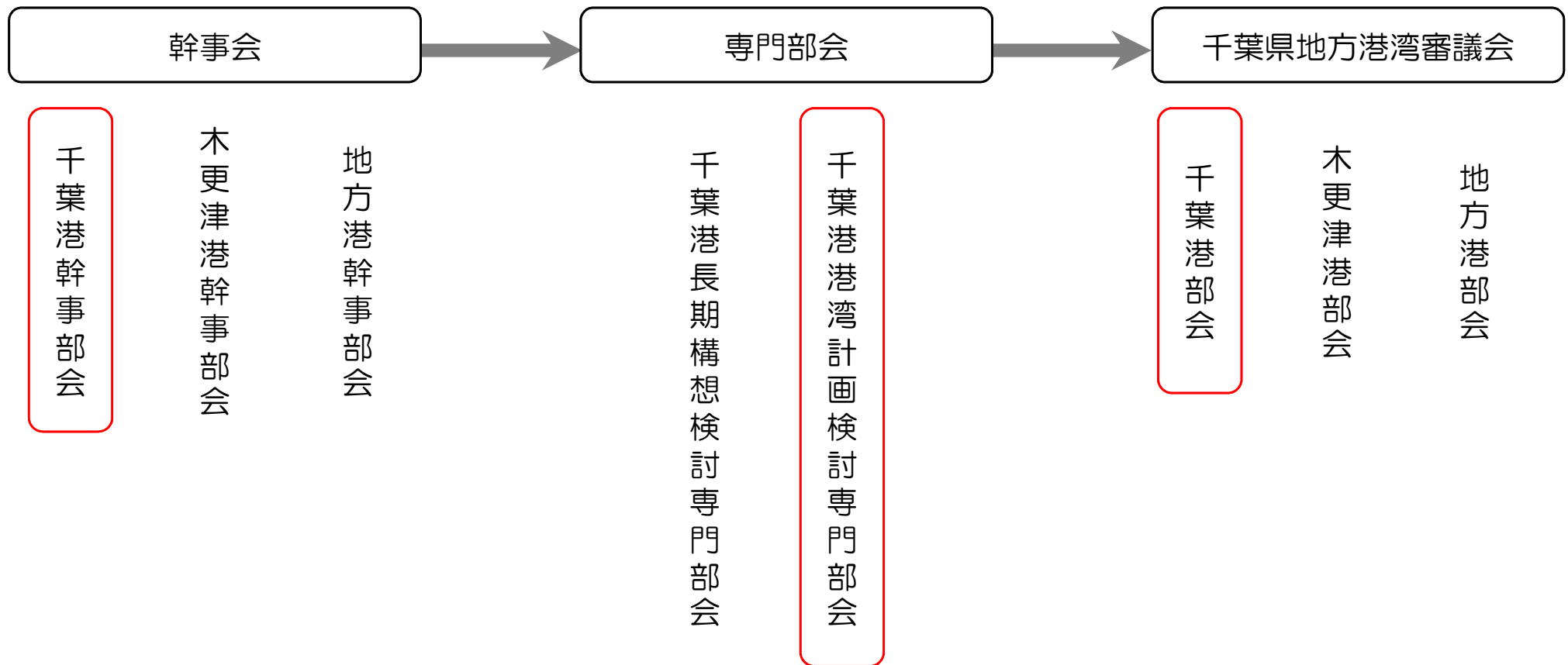
議事(2) 千葉港港湾計画の改訂について

1. 専門部会・幹事部会の目的と位置付け

(1) 専門部会・幹事部会の目的

- 千葉港の港湾計画は、平成14年3月に改訂し、各施設計画について鋭意整備を進めている。
- 港湾計画改訂後、15年が経過しており、社会情勢や貨物動向など千葉港を取り巻く環境が変化している。
- このような情勢の変化を踏まえ、港湾管理者である千葉県は、20～30年後の将来を見据え、平成29年1月に「千葉港長期構想」を策定した。
- 千葉港港湾計画検討専門部会は、長期構想を踏まえ、今後の千葉港の役割・整備の方向性・必要施設等について検討を行い、次期港湾計画改訂の原案を作成することを目的とする。
- 本幹事部会は、専門部会で円滑かつ効率的に原案を作成するため、素案を作成することを目的とする。

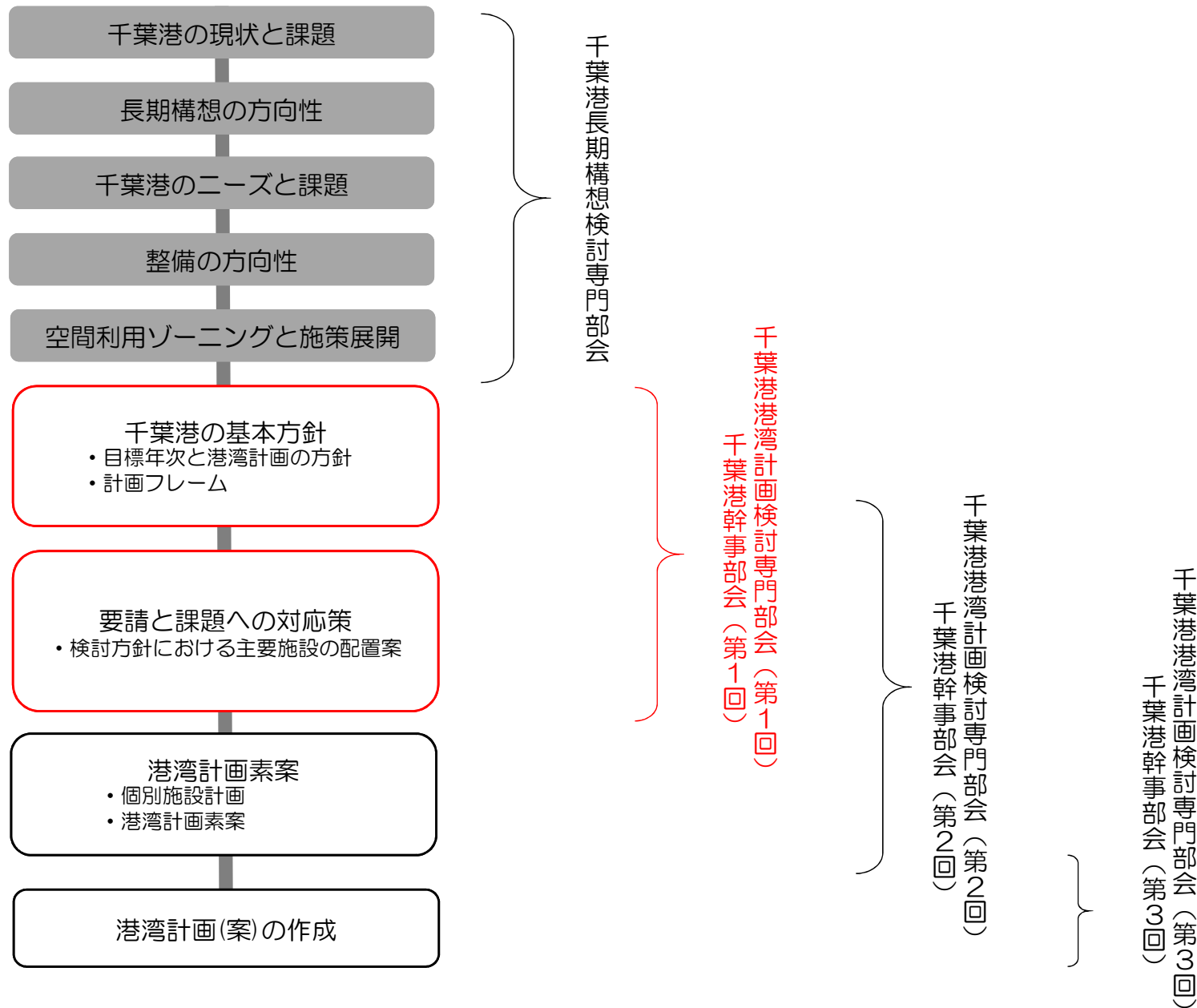
(2) 専門部会・幹事部会の位置付け



検討部会で円滑かつ効率的に原案を作成するため、**素案を作成することを目的**とする。

長期構想を踏まえ、今後の千葉港の役割・整備の方向性・必要施設等について検討を行い、**次期港湾計画改訂の原案を作成することを目的**とする。

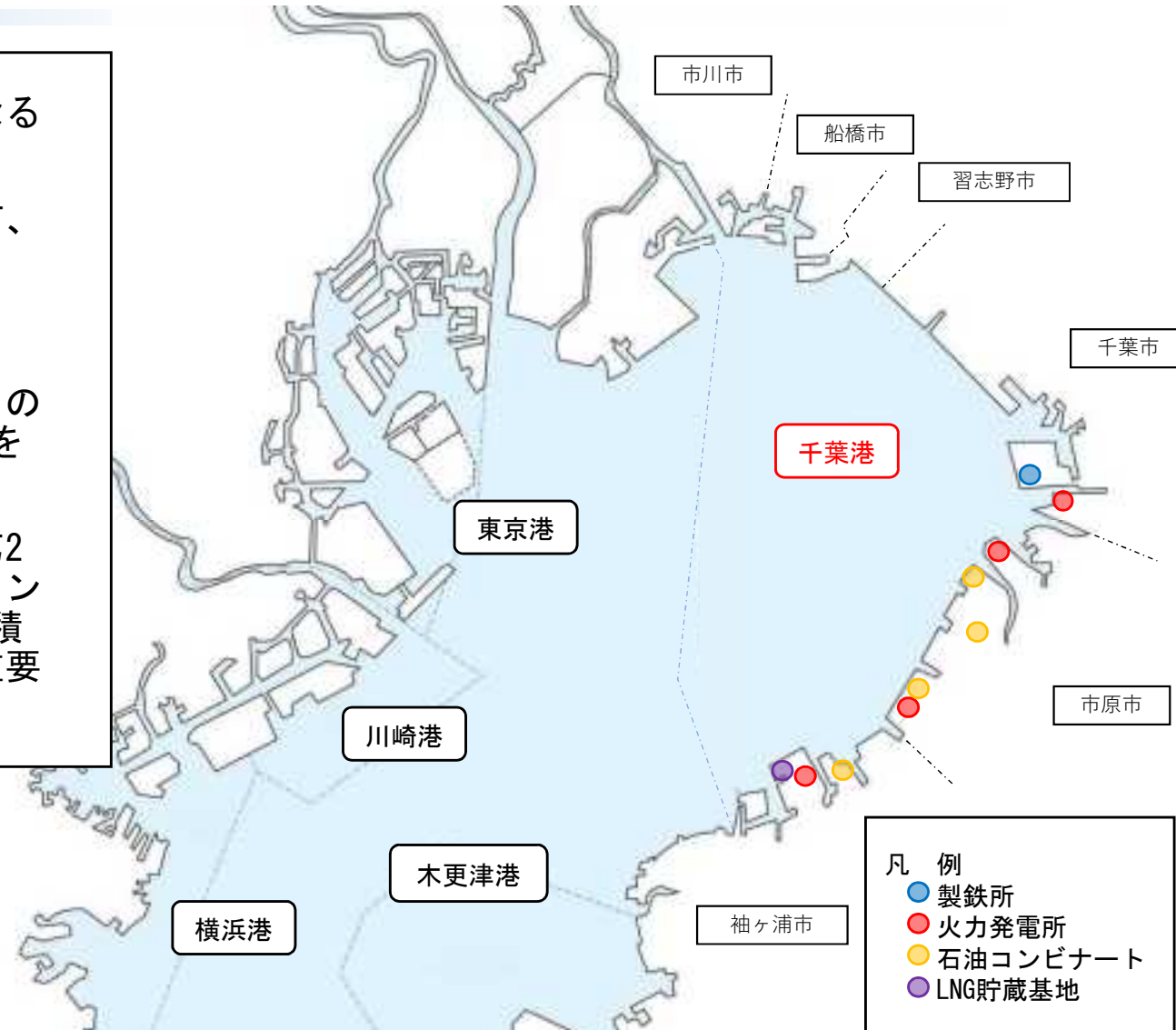
(3) 専門部会・幹事部会の検討内容と進め方



2. 千葉港の現状

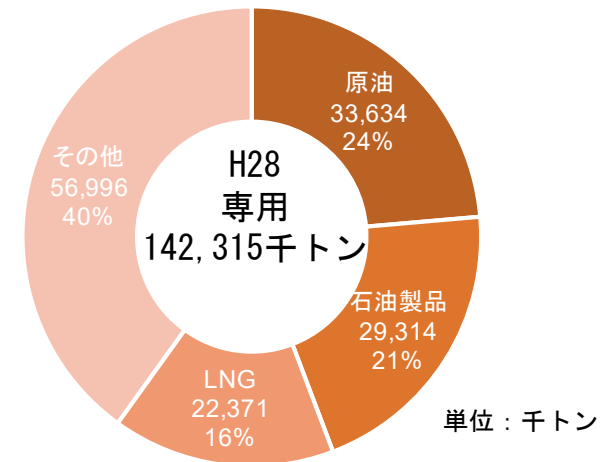
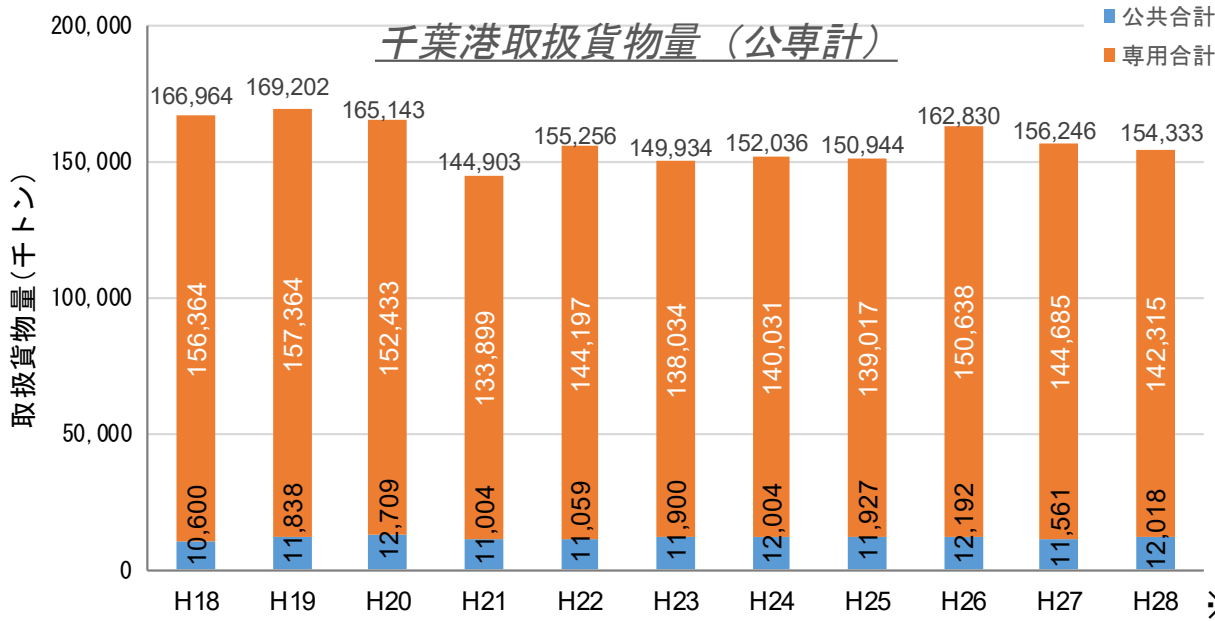
(1) 千葉港の位置

- 千葉港は、国際海上貨物輸送網の拠点となる国際拠点港湾に位置付けられている。
- 東京湾奥部に位置し、6市(市川市、船橋市、習志野市、千葉市、市原市、袖ヶ浦市)にまたがる、海岸線延長約133kmを有する日本一広い港湾である。
- 千葉港所在の6市には、約256万人(県人口の約42%)の人口を擁し、多くの人々の生活を支えている。
- 港湾取扱貨物量は、約1.56億トンで全国第2位であり、千葉港の港湾区域には、石油コンビナート、製鉄所、LNG貯蔵基地などが集積し、県内及び首都圏の産業活動を支える重要な役割を担っている。



(2) 取扱貨物量の推移 (公専計)

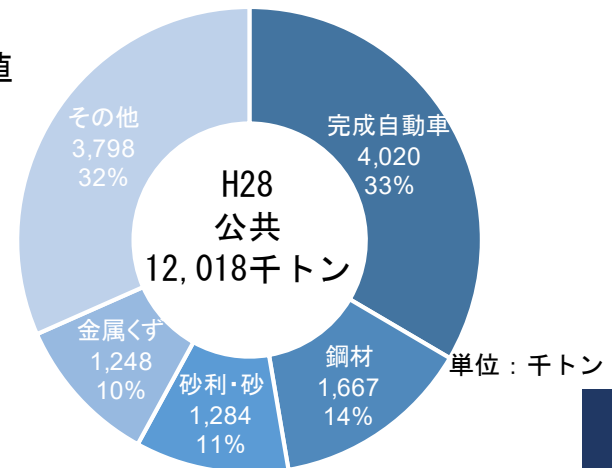
- 千葉港の取扱貨物量は平成22年以降横ばいで推移している。
- 千葉港は専用貨物の取扱量が多く、全体の約93%を占めている。
- 特に輸入が多く、全国1位、総取扱量についても全国2位である。



平成27年外内出入別貨物量の港湾ランキング

輸出				輸入				移出				移入			
順位	港湾名	貨物量	全国シェア	順位	港湾名	貨物量	全国シェア	順位	港湾名	貨物量	全国シェア	順位	港湾名	貨物量	全国シェア
1	名古屋	55,236	18.8%	1	千葉	84,822	8.8%	1	苫小牧	43,559	5.6%	1	苫小牧	43,411	5.6%
2	横浜	31,591	10.8%	2	名古屋	75,758	7.9%	2	名古屋	35,228	4.5%	2	北九州	34,036	4.4%
3	神戸	23,297	7.9%	3	川崎	46,042	4.8%	3	北九州	31,993	4.1%	3	名古屋	31,758	4.1%
4	東京	12,933	4.4%	4	木更津	45,242	4.7%	4	千葉	31,146	4.0%	4	千葉	29,255	3.8%
5	千葉	11,022	3.8%	5	横浜	42,897	4.5%	5	喜入	26,037	3.3%	5	神戸	26,978	3.5%
6	川崎	10,753	3.7%	6	水島	42,421	4.4%	6	水島	20,629	2.6%	6	大阪	25,274	3.3%
7	水島	10,283	3.5%	7	四日市	37,479	3.9%	7	大阪	20,043	2.6%	7	堺泉北	25,178	3.2%
8	大阪	9,693	3.3%	8	鹿島	36,768	3.8%	8	神戸	18,839	2.4%	8	東京	24,729	3.2%
9	三河	9,297	3.2%	9	大分	35,816	3.7%	9	堺泉北	17,639	2.3%	9	横浜	23,945	3.1%
10	福山	8,604	2.9%	10	東京	33,766	3.5%	10	函館	17,386	2.2%	10	仙台塩釜	18,395	2.4%
全国計		293,602	100.0%			959,829	100.0%			780,255	100.0%			776,670	100.0%

※H28は速報値

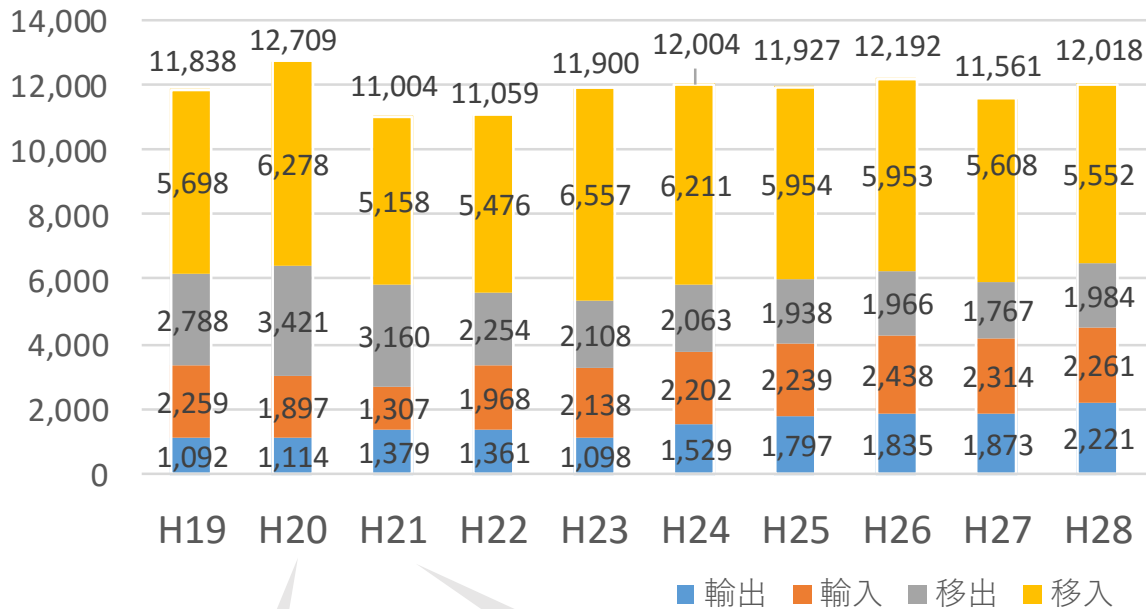


資料：平成27年港湾統計年報（国土交通省）より作成

(3) 公共一般貨物取扱状況

- 千葉港の公共貨物は、世界同時不況の影響により平成21年に一度減少した後、平成23年には回復し、以後横ばいで推移している。
- 公共一般貨物の約半数が移入で占められており、その主要品目は完成自動車である。また、完成自動車は輸出・輸入・移出において主要品目となっている。

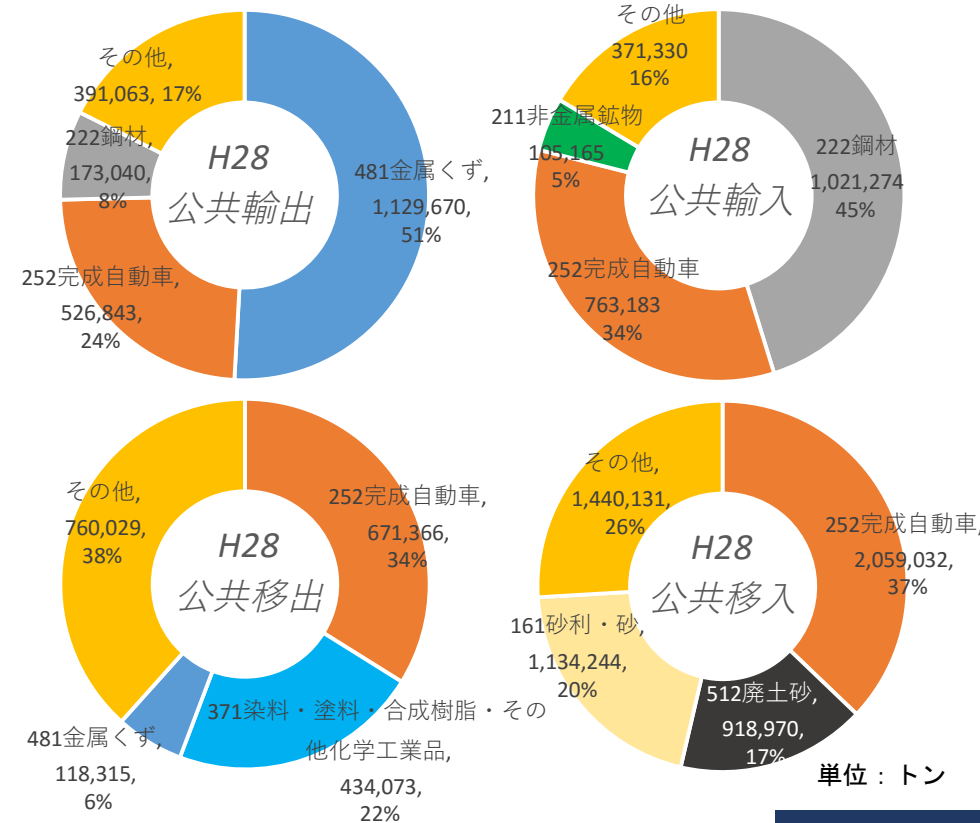
公共一般貨物取扱量 (千トン)



リーマンショック

日本経済の悪化

※H28は速報値



単位：トン

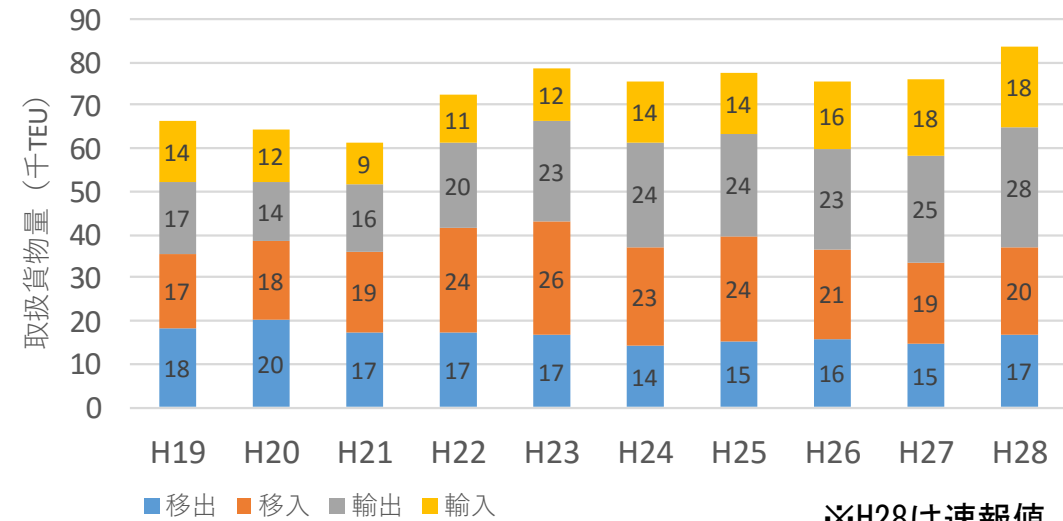
(4) 公共コンテナ取扱状況

- ❑ 千葉港の外貿コンテナ航路は5航路7便、内貿コンテナ航路は2航路が就航している。
- ❑ 平成28年の公共コンテナ貨物は、過去10年間で最高値を記録している。
- ❑ 千葉港に寄港する外航コンテナ船は近年大型化が進展している。

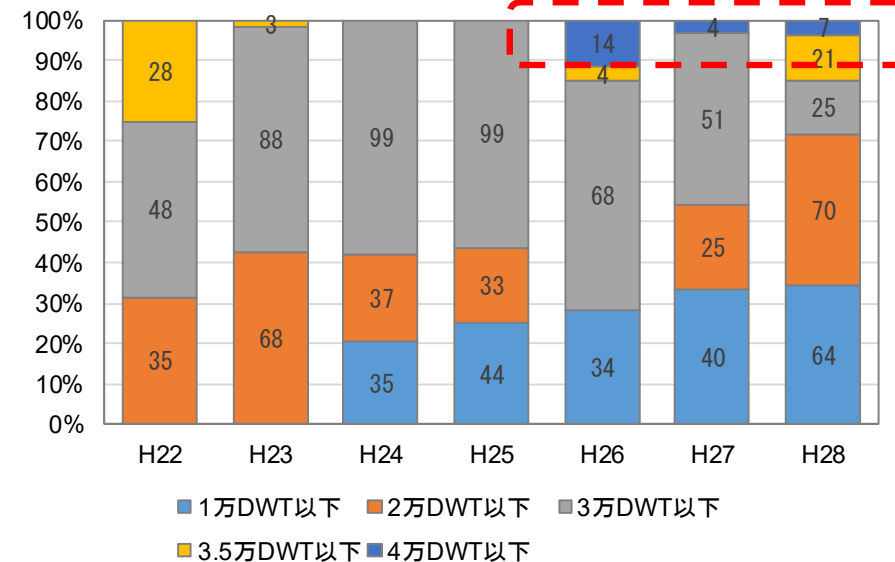
千葉港のコンテナ定期航路（外航、内航）

航路の種類	航路名	船社名	便数	寄港地
外航コンテナ航路	韓国航路	高麗海運	1便/週	横浜－東京－名古屋－蔚山－釜山－千葉
	韓国航路	天敬海運 太榮商船	1便/週	千葉－釜山－仁川－釜山－清水－東京－横浜－名古屋－千葉
	華南・台湾航路	陽明海運	1便/週	千葉－横浜－基隆－高雄－香港－蛇口－廈門－名古屋－東京－千葉
	東南アジア航路	ワンハイラインズ	1便/週	東京－横浜－千葉－名古屋－大阪－神戸－台北－香港－蛇口－ポートケラン－パシルグタン－シンガポール
	東南アジア航路	OOCL	3便/週	千葉－東京・横浜間のバージ輸送を経て、東南アジア航路に接続
内航コンテナ航路	千葉～徳山下松	東ソー物流	7便/月	千葉－徳山下松
	千葉～徳山	山九	1便/6日	船橋－千葉－川崎－岩国－徳山

公共コンテナ貨物量（千TEU）



4万DWT級のコンテナ船の寄港が増加

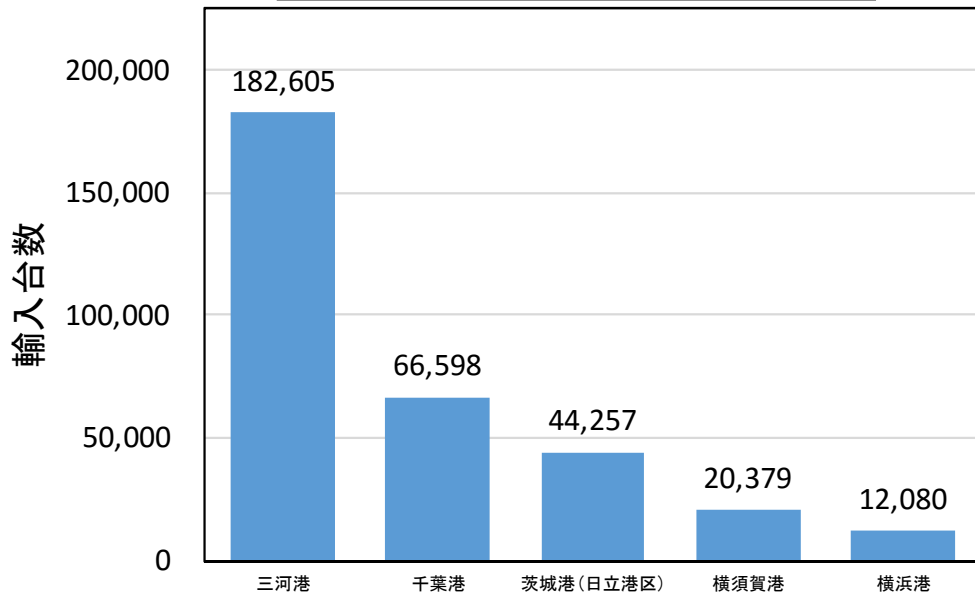


外航コンテナ船の入港隻数推移

(5) 完成自動車取扱状況

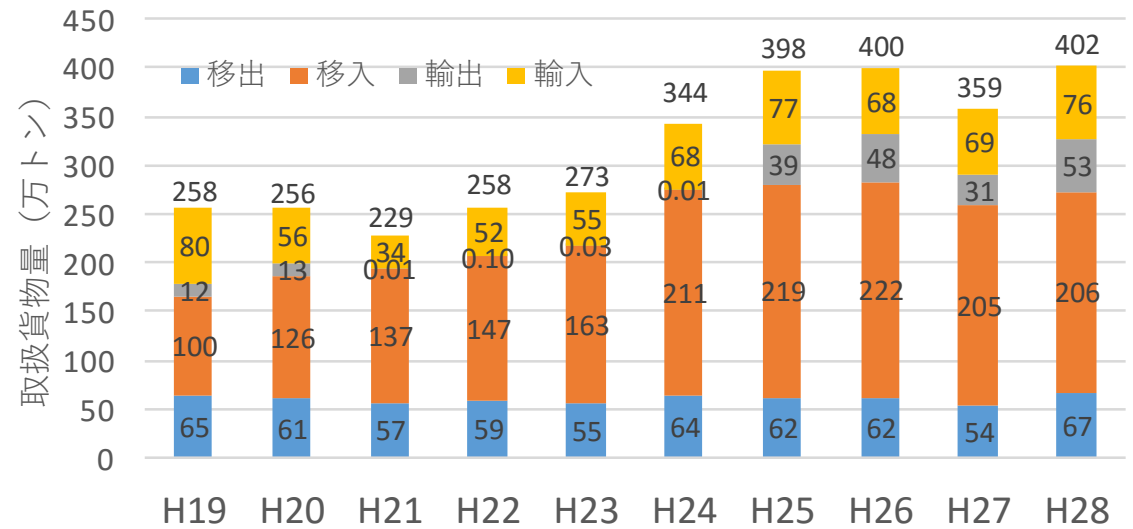
- 完成自動車の公共取扱量は、直近10か年でみると、概ね増加傾向にあり、取扱貨物量が最大となっている。
- H27年の完成自動車の輸入量は、全国2位となっている。
- 千葉港の公共岸壁に寄港する外航自動車専用船は、近年大型化が進展している。

平成27年完成自動車輸入量



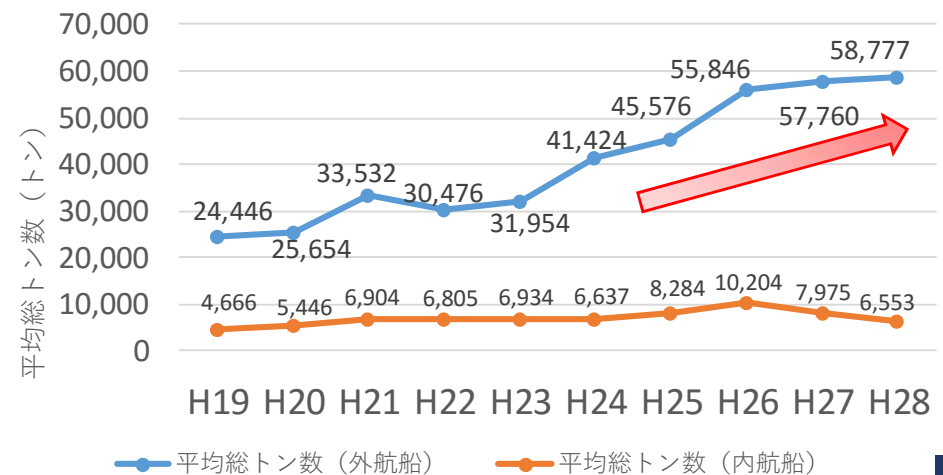
資料：財務省貿易統計（H27年データ）より作成

完成自動車（公共）量の推移（万トン）



※H28は速報値

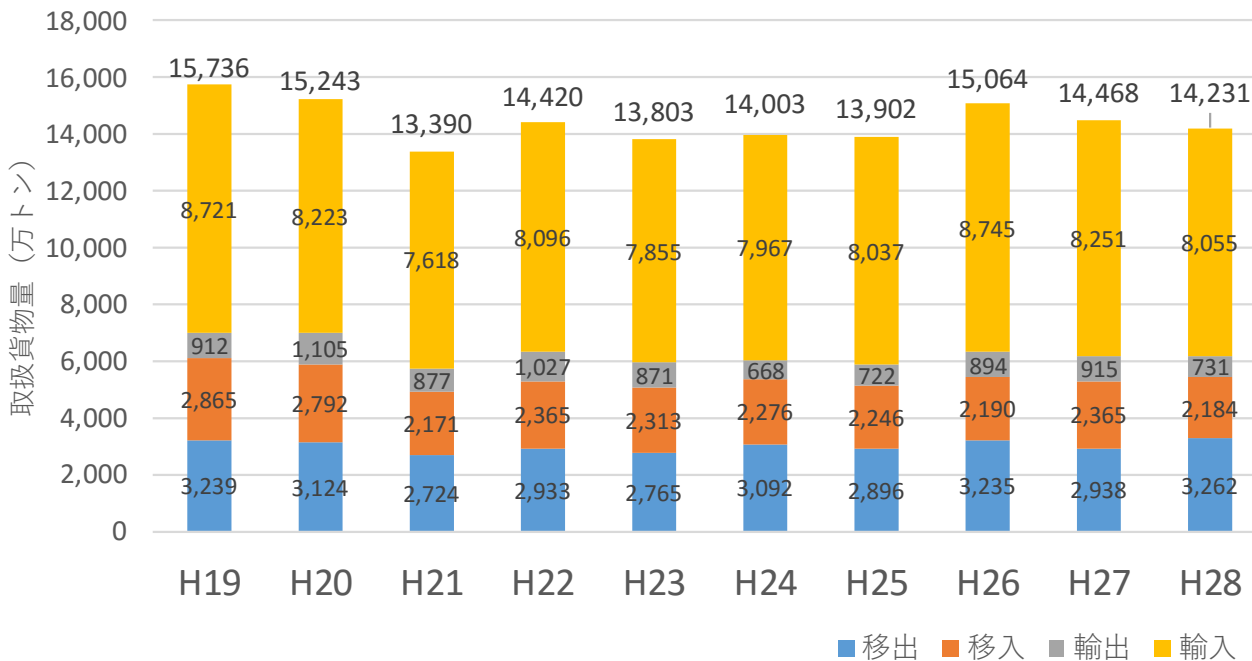
自動車専用船総トン数（トン）



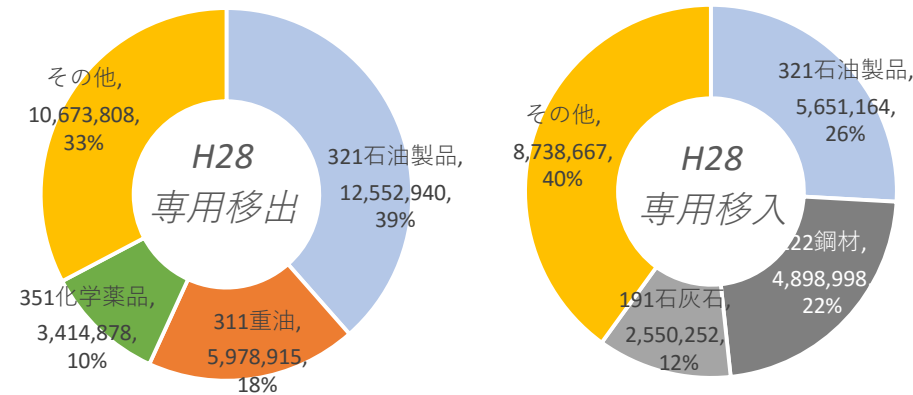
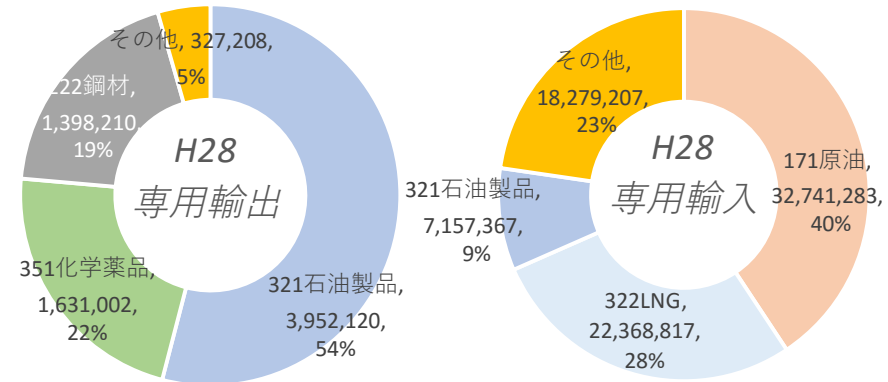
(6) 専用貨物取扱状況

- 千葉港の専用貨物は、平成22年以降概ね 横ばいで推移している。
- 外内出入別では、輸入貨物（主に原油、LNG等のエネルギー物資）が全体の半数を占めている。

専用貨物取扱量 (万トン)



※H28は速報値



単位：トン

(7) 千葉港の特徴

①日本を支える素材型産業・エネルギー拠点

- 京葉臨海工業地帯は日本有数の素材型産業の集積地であり、その中枢拠点として千葉港は機能している。
- 東京電力の火力発電所が5箇所立地しており、関東圏及び東日本へのエネルギー供給を担っている。

石油化学産業の立地状況

鉄鋼産業の立地状況

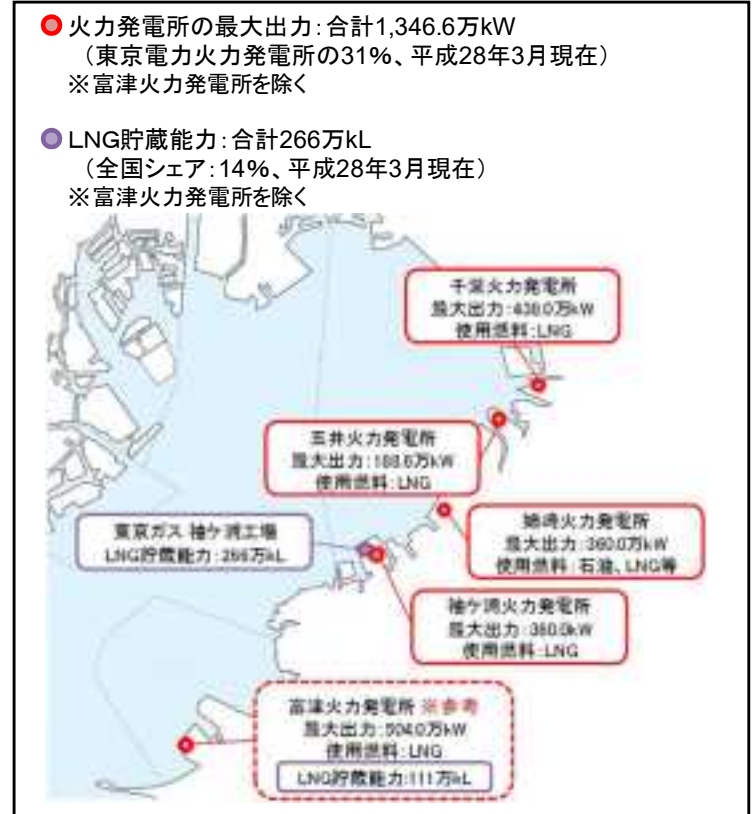
火力発電所とLNG貯蔵基地の立地状況



資料:製油所の所在地と原油処理能力(石油連盟HP)、コンビナート所在地及びエチレンプラント生産能力(石油化学工業協会HP)より作成



資料:経済産業省資料より作成



資料:東京電力HP、東京ガスHPより作成

②親水空間におけるにぎわい

- 千葉港は、日本一長い人工海浜を有するなど、親水レクリエーションを楽しめる場が港内に多く存在しています。臨海部にはショッピング、スポーツ観戦、イベントなどを楽しめる多くの商業施設・集客施設が立地している。
- 千葉中央地区では小型旅客船棧橋が整備され、海に親しめる空間づくりが進んでいる。

③豊かな自然環境

- 千葉港には豊かな干潟が存在しています。東京湾奥部に残る三番瀬は、多様な生物の成育場所、水鳥類の中継地、水質浄化機能の発揮などにより、重要な位置を占めている。
- 千葉港は豊かな漁場としての一面もあり、千葉県はすずき類の漁獲量が全国で最も多く、特に船橋での水揚げは県内屈指の漁獲量を誇る。

幕張ビーチ花火フェスタ（千葉北部）



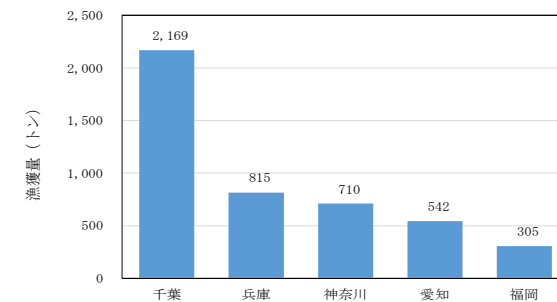
千葉みなと旅客船棧橋（千葉中央）



三番瀬に群れる水鳥（葛南中央）



すずき類の漁獲量（葛南中央）



資料：平成26年度漁業・養殖業生産統計（農林水産省）

④ 県民の生命を守る防災拠点

- 千葉港には耐震強化岸壁が5バース整備されており、被災時には緊急物資や避難者の海上輸送に利用される。

⑤ 背後の輸送インフラ

- 千葉港周辺には、高速道路、東京湾アクアラインや圏央道などの陸上輸送網、成田国際空港といった輸送インフラが整備されている。

千葉港の耐震強化岸壁と緊急輸送道路



資料：千葉港における東京湾北部地震発生時の震後行動
(千葉港BCP連絡協議会、平成26年6月)

千葉港周辺の輸送インフラ



(8) 地区別の利用状況（葛南中央地区）



- 葛南中央地区の公共岸壁の主要貨物は金属くず、鋼材、砂・砂利貨物となっている。
- 海浜公園が整備されており、人々が海と親しめる場所となっている。
- 前面の海域には大規模な干潟（三番瀬）が位置している。
- 東側に位置する日の出埠頭には船橋ポートパークが位置し、プレジャーボート等が係留されています。

- 東側に位置する日の出埠頭には船橋ポートパークが位置し、プレジャーボート等が係留されている。



(8) 地区別の利用状況（葛南西部地区、葛南東部地区）



- 葛南西部地区は鋼材業者や物流センター等が立地する物流拠点となっている。
- 葛南東部地区には鋼材業者や港運業者、食品業者、自動車関係業者等が立地しており、これらの企業が扱う完成自動車貨物などが専用岸壁で取り扱われている。
- 公共岸壁では砂・砂利貨物などの取扱いを行っている。

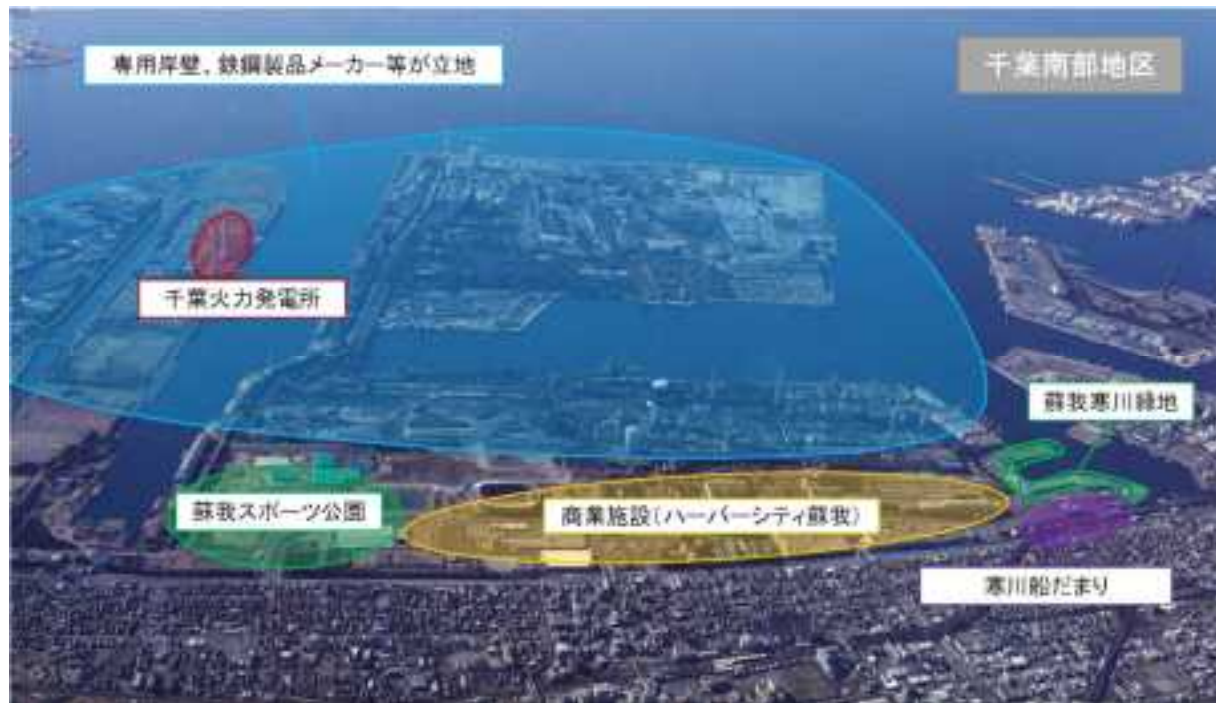
(8) 地区別の利用状況（千葉中央地区、千葉北部地区）



- 千葉中央地区の千葉中央ふ頭は主に、コンテナ貨物と完成自動車貨物を取り扱っている。
- 千葉ポートパーク、旅客船棧橋があり、人々の憩いの場・賑わいの場ともなっている。
- 出洲ふ頭では主にRORO貨物（紙・パルプ、化学工業品、鋼材）を取り扱っている。
- 耐震強化岸壁が千葉中央ふ頭、出洲ふ頭に1バースずつ整備されており、大規模災害時には緊急物資の輸送を担う。
- 千葉中央ふ頭の西側は専用岸壁で構成されており、背後に立地する食品業者やLPG基地などが利用している。

- 千葉北部地区には幕張新都心や海浜公園が位置し、また前面の水際線には、日本一長い人工海浜が整備され、県内外から多くの人々が訪れる地区となっている。

(8) 地区別の利用状況（千葉南部地区、八幡～南袖ヶ浦地区）



- 千葉南部地区には鉄鋼製品メーカー等が立地している。
- 商業施設や緑地が位置しており、人々が集う場所ともなっている。
- 寒川船だまりでは、係留されている作業船の移設が計画されている。

- 八幡地区、五井地区、姉崎地区、北袖ヶ浦地区、南袖ヶ浦地区には、石油製品や化学工業品メーカー等の企業が立地し、京葉臨海コンビナートが形成されており、専用岸壁による貨物の取扱が主要となっている。
- 京葉臨海コンビナートでは、液化水素等を製造する工場が立地し、事業所間で水素の供給ネットワークが構築され相互融通が図られるなど、効率的な輸送、貯蔵が行われている。
- 八幡～南袖ヶ浦地区の公共岸壁では、主に廃土砂、砂・砂利、石油製品を取扱っています。
- 南袖ヶ浦地区の先端部には海浜公園が整備されている。



(9) 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

① 千葉県の人口

- 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。
- 国の研究機関によれば、将来の人口は、2010年からの50年間で約30%減少し、2060年には433.5万人になると見込まれます。
- 千葉県では、若い世代の結婚、出産、子育て、居住に関する支援をすることで、人口減少に歯止めをかけていく取組みを進めています。

② 千葉県への観光入込客数

- 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、過去最高を記録している。

千葉県の総人口及び年齢区分別人口の推移



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）

千葉県への観光入込客数の推移



資料：千葉県観光入込調査（千葉県商工労働部観光企画課）

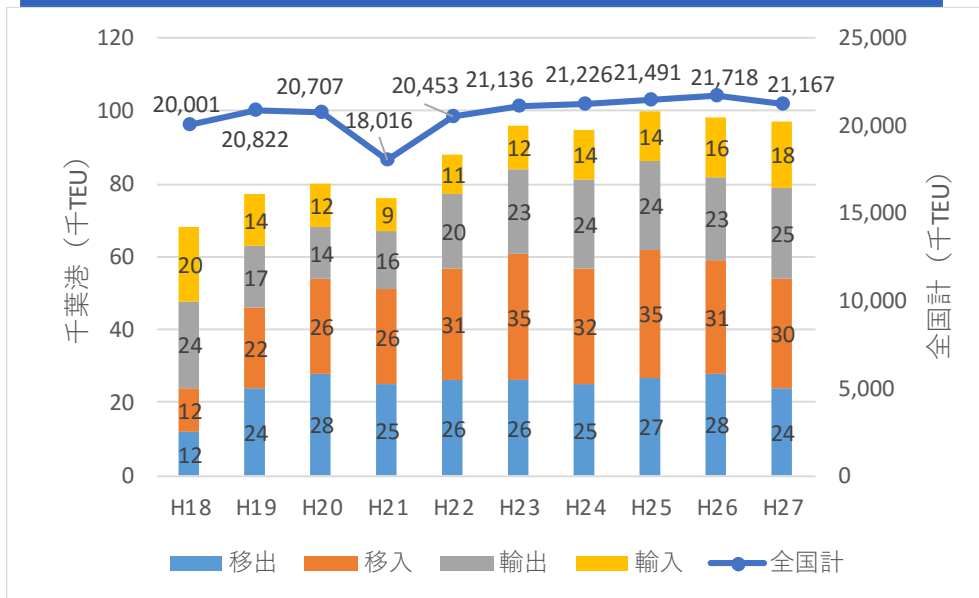
③国内のコンテナ港湾の貨物取扱概況

- 国内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となっている。
- 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位となっている。

④外航船の大型化

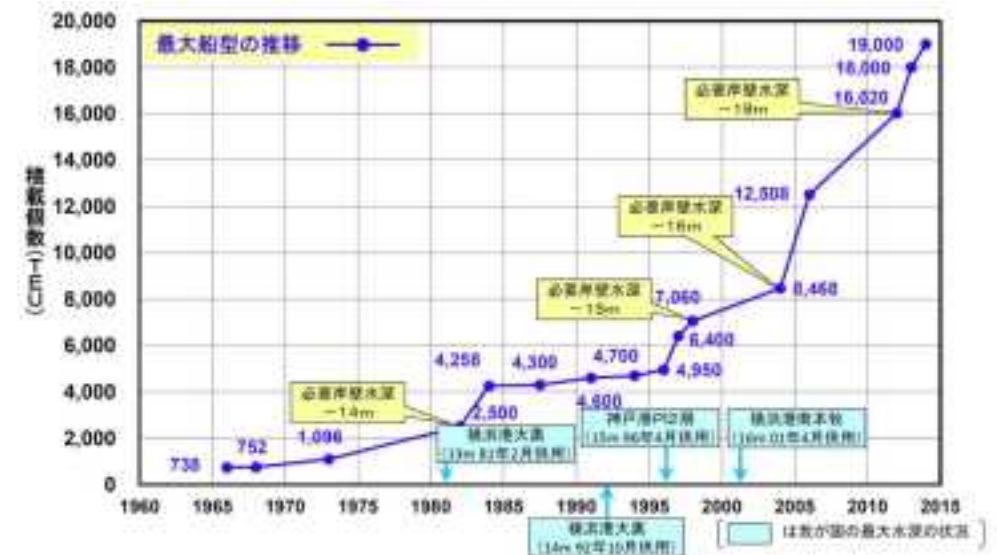
- 外航のコンテナ船・自動車専用船は、スケールメリットによる輸送コスト低減のために大型化が進んでおり、この傾向は今後も継続するものと考えられる。
- 大型化に伴い、必要岸壁水深も深くなっており、国内港湾でも大型コンテナ船に対応できる大水深岸壁の整備が進められている。

港湾のコンテナ取扱個数の推移



資料:港湾調査(国土交通省)より作成

コンテナ船の大型化と国内港湾の最大水深岸壁の推移



資料：第58回港湾分科会資料(国土交通省、平成26年11月)

⑤クルーズ船の動向

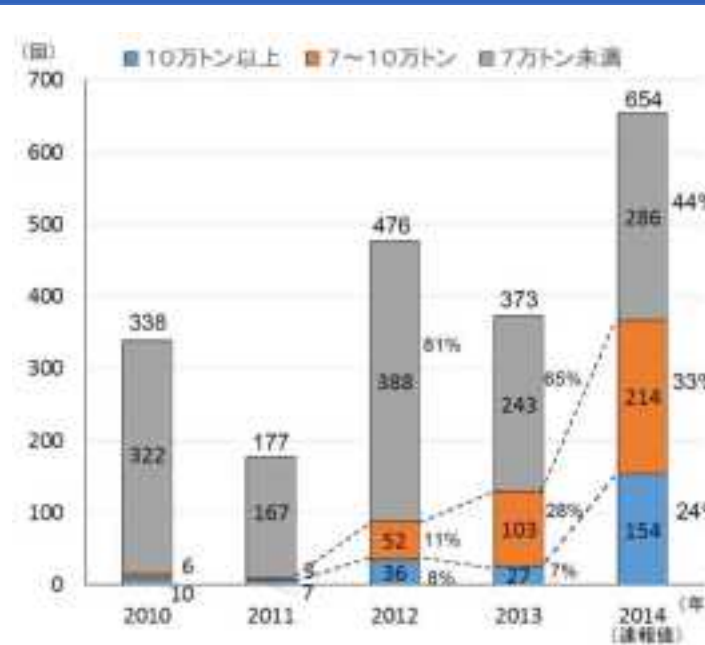
- 国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、2015年は過去最高の1,454回となっています。また、外国船社が運航するクルーズ船では、大型船の寄港が急増している。
- クルーズ船による外国人旅客数が大きく増加しており、観光庁では2020年に500万人にすることを目標としている。

国内へのクルーズ船の寄港回数の推移



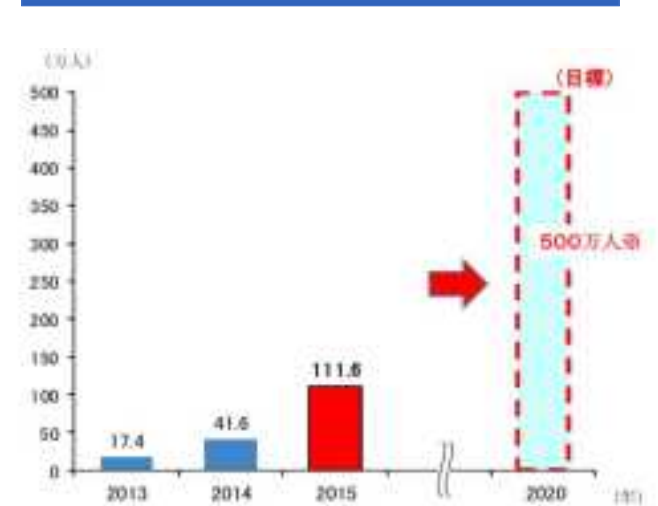
資料：2015年の我が国のクルーズ等の動向について
(国土交通省、平成28年6月)

寄港するクルーズ船の船型推移 (外国船社)



資料：国土交通省資料

クルーズ船による外国人旅客数



注1) 出発者入国管理届の集計による外国人入国者数で既数(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は、(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)

(10) 上位計画・関連計画

港湾・物流に関する上位・関連計画	千葉県の計画
(1) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針	(10) 新 輝け！ちば元気プラン（千葉県総合計画）
(2) 戦略港湾政策	(11) 千葉県地方創生「総合戦略」
(3) 京浜港の総合的な計画	(12) 明日のちばを創る！産業振興ビジョン
(4) 総合物流施策大綱(2013-2017)	(13) 第2次観光立県ちば推進基本計画
人流・交流に関する上位・関連計画	(14) 「ベイエリア地域」の観光戦略
(5) 明日の日本を支える観光ビジョン	千葉港所在市の総合計画
防災に関する上位・関連計画	(15) 市川市総合計画I&Iプラン21 市川市第二次基本計画
(6) 首都直下地震緊急対策推進基本計画	(16) 船橋市総合計画、船橋市総合計画後期基本計画
(7) 千葉県地域防災計画	(17) 習志野市長期計画
(8) 千葉県石油コンビナート等防災計画	(18) 千葉市新基本計画
(9) 臨海部防災拠点マニュアル	(19) 市原市総合計画
	(20) 袖ヶ浦市総合計画

(10) 利用者・県民のニーズ

①利用企業のニーズ（荷主企業・港運事業者）

背後立地企業の千葉港利用状況や千葉港への要請、ニーズを把握するためにアンケート及びヒアリングを実施し、「ヤード不足の解消」、「交通アクセスの改善」が多く挙げられた。

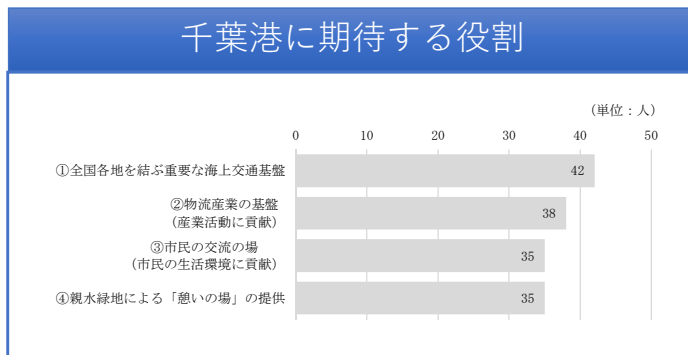
荷主企業・港運事業者の主な要請、ニーズ

- モータープール、野積み場、上屋等の不足の解消
- 中央ふ頭コンテナターミナルによる一般貨物利用の分断の解消
- 大型化する船舶への対応（岸壁の延伸、増深）
- 老朽化した施設の更新
- 道路の混雑の解消

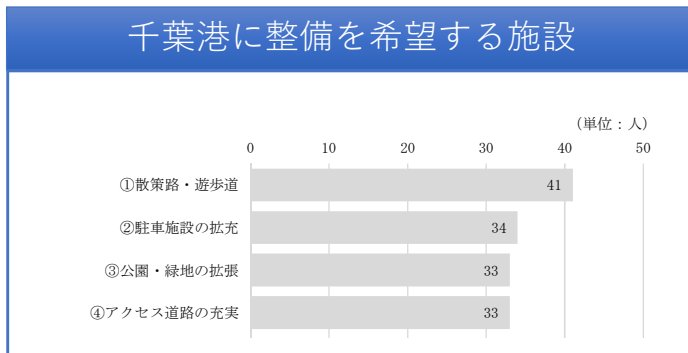
②利用者・県民のニーズ

千葉港に期待する役割、千葉港の問題点、整備を希望する施設、災害対策として期待する施設機能について、アンケートを実施し、以下の回答を得ている。

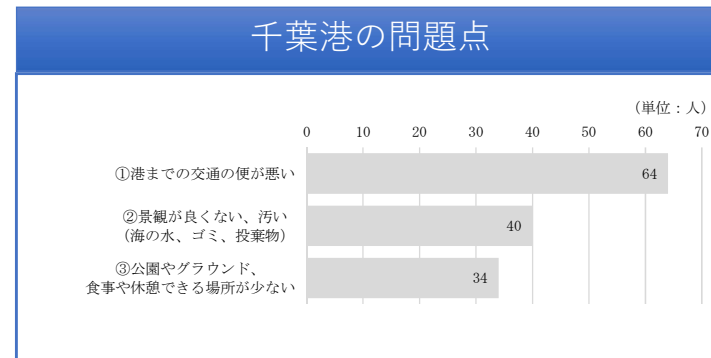
千葉港に期待する役割



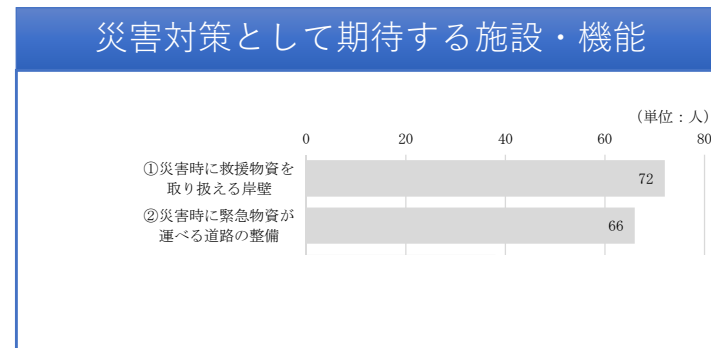
千葉港に整備を希望する施設



千葉港の問題点

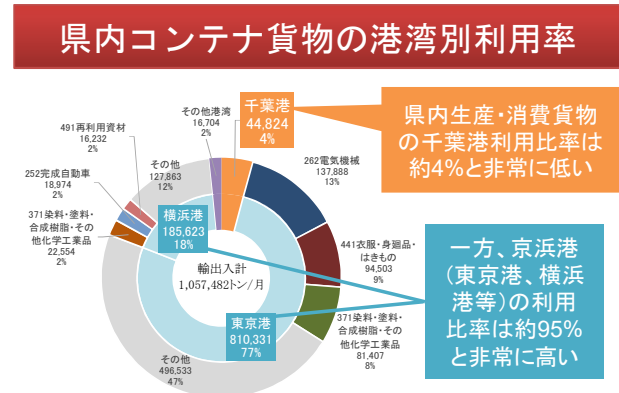


災害対策として期待する施設・機能



(1 1) 千葉港が抱える課題

物流・産業に関する課題	
① 完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足	<ul style="list-style-type: none"> 公共岸壁における完成自動車貨物の取扱量は増加傾向にあり、それに伴って自動車ヤードが不足しています。 完成自動車貨物を取り扱う業者は、暫定的な用地の借用や、港外の保管用地の借用などの対応を行っていますが、横持ちによるコスト増加につながっています。
② 外航船の大型化の進展	<ul style="list-style-type: none"> 外航の自動車専用船・コンテナ船の大型化が進展しており、岸壁の水深・延長が不足しています。 大型船に対応していない岸壁のため、隣接する岸壁にはみ出して係留し隣接岸壁の荷役作業と輻輳するなど非効率な荷役を強いられたり、大型船が寄航できずに航路数が減少する等の問題があります。
③ 県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準	<ul style="list-style-type: none"> 千葉県で生産・消費される外貿コンテナ貨物の千葉港利用率は、約4%程度と非常に低い状況です。一方、隣接する京浜港（東京港、横浜港等）の利用比率は、約95%と非常に高くなっています。 背後立地企業が、より良い物流体系の条件を求めて他県に移転するのを防ぐために、今後は積極的なポートセールスをはじめ、航路の増便など利便性の高い港湾サービスの拡充を推進する必要があります。
④ 財政状況の悪化による港湾整備の滞り	<ul style="list-style-type: none"> 財政状況の悪化により、大規模な港湾整備は困難な状況です。 厳しい財政状況等を考慮し、公共投資額をできる限り抑制しつつ、効率的・効果的に港湾整備を進める必要があります。
⑤ アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り	<ul style="list-style-type: none"> 千葉中央地区、葛南中央地区の背後の国道357号線との接続箇所では近年で渋滞が発生しており、円滑な陸上輸送・効率的な物流の妨げとなっています。
⑥ トラックドライバー不足	<ul style="list-style-type: none"> トラック運送業界においては、人手不足感が強い状況です。 ドライバー不足により、輸送コストの増加、輸送に必要な車両を確保できなくなることによる輸送の遅延等、荷主企業の事業への影響が生じています。

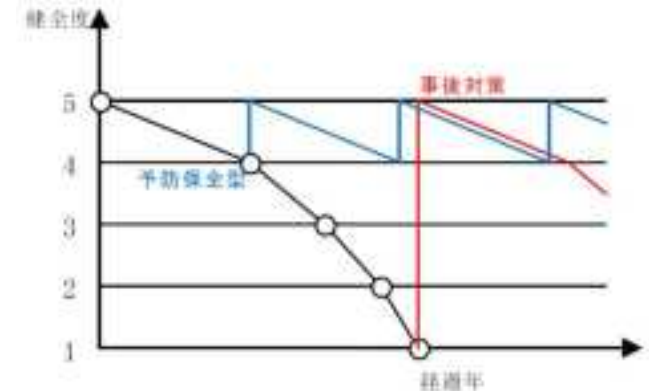


平成25年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

物流・産業に関する課題

⑦ 非効率な配置の貨物岸壁	<ul style="list-style-type: none"> 千葉中央地区では、コンテナターミナル（G岸壁）によって隣接する完成自動車貨物取扱岸壁（F、H岸壁）が分断されることにより、自動車ヤードまでの距離が長くなる、隣接する岸壁を連続バースして利用できない（コンテナターミナルはフェンスで仕切られているため）といった非効率な運用をしている状況です。
⑧ 低利用ふ頭における使用料収入と維持管理費の不均衡	<ul style="list-style-type: none"> 葛南中央地区の日の出ふ頭、葛南東部地区の船橋東ふ頭、袖ヶ浦地区の公共岸壁は取扱量が少ない状況となっています。低利用施設では、使用料収入がほとんど得られない一方、継続的な維持管理のため補修費が高むこととなります。
⑨ 陸・海・空の輸送インフラの連携不足	<ul style="list-style-type: none"> 千葉港の近郊には、東京湾アクアラインや圏央道などの陸上輸送インフラ、成田国際空港・羽田空港といった航空輸送インフラが整備されています。 しかし、千葉港から高速道路網へのアクセスなど、背後の輸送インフラと千葉港とのアクセス性に問題があります。
⑩ 港湾施設の老朽化による荷役困難、補修費増大	<ul style="list-style-type: none"> 港内の係留施設、上屋は供用されてから約40～60年が経過し、老朽化による損傷が著しくなっています。ヤードの損傷によって生じた凹凸による荷役作業への支障や、今後も増加する老朽化施設の補修費の増大が課題となっています。
⑪ 民間専用ふ頭の低利用化・老朽化	<ul style="list-style-type: none"> 千葉港には石油化学産業をはじめ多くの企業が立地しており、取扱貨物の約9割は民間企業が有する専用ふ頭での取扱いです。ただし、国内需要の減少に伴う企業再編や生産能力の縮小などによる港湾施設の利用低下や、施設の老朽化が進んでいる状況です。老朽化した施設の維持管理コストの最適化や資金調達等、さまざまな問題が生じています。
⑫ 港内に散在する放置艇	<ul style="list-style-type: none"> 千葉港内の放置艇は435隻が確認されています。 放置艇により船舶航行への支障、景観の悪化等、様々な問題が発生しているほか、津波・高潮・洪水等の際に放置艇が流出し、災害を引き起こす可能性があります。

予防保全型と事後的対策の維持管理イメージ



資料：千葉県における港湾施設の長寿命化計画について（千葉県、平成27年3月）

港内の放置艇



葛南中央地区

にぎわいに関する課題

- | | |
|------------------------|---|
| ① 各地区の親水空間・にぎわい空間の連携不足 | <ul style="list-style-type: none"> 千葉港には広大な海浜や親水緑地などの親水空間、幕張新都心などの大型の集客・商業施設が充実しています。また、千葉中央地区では、旅客船棧橋及び旅客船ターミナル機能を有する集客施設の整備がされました。 しかし、それぞれの親水空間・にぎわい空間が連携しておらず、海上交通ネットワーク等の、相互のアクセス・回遊を促進する取り組みが不足しています。 |
| ② クルーズ船の受け入れ | <ul style="list-style-type: none"> 国内港湾へのクルーズ船の寄港数は年々増加しています。また、外航船社のクルーズ船は大型化の傾向にあります。千葉港にはクルーズ船を係留できる岸壁がないため、対応した施設の整備が必要です。 |

千葉中央ふ頭旅客船棧橋



防災に関する課題

- | | |
|---------------------|---|
| ① 耐震強化岸壁・緊急輸送道路の未整備 | <ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁は港内に5基が整備されていますが、既定計画で位置づけられている2基の整備が未着手となっています。 また、葛南中央ふ頭は背後との接続道路が1つしかなく、被災・寸断した場合、避難に支障が生じます。 |
|---------------------|---|

港内の耐震化未着手の岸壁



環境に関する課題

- | | |
|------------------------|--|
| ① 良好な自然環境の保全・回復 | <ul style="list-style-type: none"> 港内には、ラムサール条約に登録されている谷津干潟や、東京湾奥部最大級の干潟である三番瀬などの自然環境の良好な干潟が存在します。このような貴重な干潟や漁場を、開発行為や環境変化から守っていく必要があります。 |
| ② 自然環境の保全と港湾活動の適正なバランス | <ul style="list-style-type: none"> 港湾整備や、貨物量増大に伴う荷役作業の増加による温室効果ガス排出量の増加が懸念されます。 |
| ③ トラック輸送による環境負荷 | <ul style="list-style-type: none"> トラックによる輸送は、船舶や鉄道に比べCO2の排出量が多く、環境への影響が問題となっています。 |

3. 千葉港の将来像

(1) 千葉港の将来像

□ 市民や利用企業などに対するヒアリング・アンケート等により把握した期待・要請に対し、「物流・産業」「生活と安心」「環境・ふれあい」の3つの視点から千葉港の将来像を定めた。



(2) 千葉港の基本理念

- 千葉港の将来像の実現にあたり、港湾整備・運営について、利用者の期待に応えられず県民の利益の損失につながっていた現状を踏まえ、千葉港の基本理念として「千葉の経済と600万県民の生活を支える社会基盤としての千葉港づくり」を掲げる。

【物流・産業】

グローバル化、地域間競争の時代の
県内企業の発展を支える千葉港



【環境・ふれあい】

環境を守り、人々が海を感じ
ふれあえる千葉港



基本理念

千葉の経済と600万県民の生活を支える社会基盤としての千葉港づくり

【生活と安心】

県民の生活と安心を支え、
県民と共にある千葉港



(3) 空間利用の構想

千葉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のゾーニングを設定する。

- 葛南西部地区、葛南中央地区、葛南東部地区、千葉中央地区、八幡地区、五井地区、北袖ヶ浦地区、南袖ヶ浦地区は「**物流関連ゾーン**」とする。
- 葛南西部地区、葛南中央地区、葛南東部地区、千葉中央地区、千葉南部地区～南袖ヶ浦地区は「**産業ゾーン**」とする。
- 葛南東部地区、千葉北部地区、千葉中央地区、千葉南部地区は「**都市機能ゾーン**」とする。
- 葛南中央地区、葛南東部地区、千葉北部地区、千葉中央地区、千葉南部地区、五井地区、南袖ヶ浦地区は「**親水・交流ゾーン**」とする。
- 葛南西部地区、葛南中央地区、葛南東部地区、千葉北部地区は「**自然環境の保全・再生ゾーン**」とする。



千葉港長期構想からの抜粋

① 葛南東部、葛南中央、葛南西部地区の空間利用イメージ

- 「産業ゾーン」を鉄鋼・鋼材業者等が立地し民間専用ふ頭の利用がある葛南西部地区、葛南中央地区の北側、葛南東部地区に配置し、民間専用ふ頭の機能維持のための支援を進めます。
- 「物流関連ゾーン」を葛南中央地区の南側、葛南西部地区の一部、葛南東部地区の一部に配置し、公共ふ頭の機能強化に努めます。また、臨港道路を整備し、交通渋滞の緩和、ふ頭間の連携強化、災害時の輸送・避難経路の複線化を図ります。
- 「親水・交流ゾーン」を葛南中央地区の沿岸部と船橋親水公園の周辺に配置します。新規臨港道路により、「物流関連ゾーン」利用者との輻輳を最小限に抑え、アクセス性が良好で県民・来訪者が親しみやすいゾーンを目指します。
- 「都市機能ゾーン」を葛南東部地区の背後に配置し、隣接する「親水・交流ゾーン」との調和を図ります。



施策展開の凡例

将来像Ⅰ グローバル化、地域間競争の時代の
県内企業の発展を支える千葉港

将来像Ⅱ 県民の生活と安心を支え、
県民と共にある千葉港

将来像Ⅲ 環境を守り、人々が海を感じ
ふれあえる千葉港

ゾーニングの凡例

- 物流関連ゾーン
- 産業ゾーン
- 親水・交流ゾーン
- 都市機能ゾーン
- 自然環境の保全・再生ゾーン

②千葉北部地区の空間利用イメージ

- 千葉北部地区の海岸沿いは、人々が海と触れ合える「親水・交流ゾーン」とし、旅客船棧橋整備による海上交通ネットワークの実現や、浜辺における各種のイベント開催への協力などによる地域の活性化を図ります。
- 前面の水域は、自然環境豊かな干潟・浅海域となっており、「自然環境の保全・再生ゾーン」として、今後も継続して自然環境を守っていきます。
- 背後の商業施設、集客施設等が立地するエリアは「都市機能ゾーン」とします。
- 隣接する「親水・交流ゾーン」と「都市機能ゾーン」では、商業施設等を訪れた人々が海浜に親しめるよう回遊性を高め、県民・来訪者に親しまれる港湾を目指します。



施策展開の凡例

将来像Ⅰ グローバル化、地域間競争の時代の
県内企業の発展を支える千葉港

将来像Ⅱ 県民の生活と安心を支え、
県民と共にある千葉港

将来像Ⅲ 環境を守り、人々が海を感じ
ふれあえる千葉港

ゾーニングの凡例

	物流関連ゾーン
	産業ゾーン
	親水・交流ゾーン
	都市機能ゾーン
	自然環境の保全・再生ゾーン

③千葉中央地区の空間利用イメージ

- 中央ふ頭は、将来的に取扱の増加を見込む外貿コンテナ貨物及び完成自動車を扱う「物流関連ゾーン」とし、外貿コンテナ貨物、完成自動車貨物の取扱機能の強化を図ります。
- 出洲ふ頭は、増加が見込まれるRORO貨物を扱うヤードと上屋・倉庫が立地する「物流関連ゾーン」とします。
- 埋立により確保した用地は「物流関連ゾーン」とし、自動車貨物ヤードを配置するとともに、奥部には高機能物流倉庫等の整備・誘致を図ります。また、ふ頭内における荷役・運送の効率化のため、既存臨港道路を含め、臨港道路の適切な配置・整備を進めます。
- 埋立によって移設が必要となる官公庁船や曳船等の収容先の確保を図ります。
- 海上交通網の整備等により「親水・交流ゾーン」と「都市機能ゾーン」との調和を図ります。また、臨港道路の適切な配置により、物流業者と一般利用者との動線を分離し、スムーズな利用を図ります。



施策展開の凡例

将来像Ⅰ グローバル化、地域間競争の時代の県内企業の発展を支える千葉港

将来像Ⅱ 県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港

将来像Ⅲ 環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

ゾーニングの凡例

- 物流関連ゾーン
- 産業ゾーン
- 親水・交流ゾーン
- 都市機能ゾーン
- 自然環境の保全・再生ゾーン

④千葉南部、八幡、五井、姉崎、袖ヶ浦地区の空間利用イメージ

- 「産業ゾーン」を、民間専用ふ頭の多い千葉南部地区から南袖ヶ浦地区にかけて配置し、民間専用ふ頭の機能維持のための支援を進めます。
- 「親水・交流ゾーン」を千葉南部地区、五井地区、南袖ヶ浦地区の各地区の一部に配置します。護岸については、環境配慮型施設の整備を進め、自然環境の保全に努めます。
- 「都市機能ゾーン」を千葉南部地区の東側の商業施設が立地するエリアに配置します。
- 千葉南部地区の東側には「親水・交流ゾーン」も配置し、民間事業者による遊覧船の設置などの取り組みを生かして親水空間機能の向上を図るゾーンとします。
- 千葉南部地区の一部を「利用形態の見直しの検討が必要な区域」とし、適切な利用を図れるよう、企業動向を注視していきます。



施策展開の凡例

将来像Ⅰ グローバル化、地域間競争の時代の県内企業の発展を支える千葉港

将来像Ⅱ 県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港

将来像Ⅲ 環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

ゾーニングの凡例

- 物流関連ゾーン
- 産業ゾーン
- 親水・交流ゾーン
- 都市機能ゾーン
- 自然環境の保全・再生ゾーン

4. 千葉港の基本方針

目標年次

平成40年代前半を目標年次として、

「グローバル化、地域間競争の時代の県内企業の発展を支える千葉港」

「県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港」

「環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港」

を将来像に掲げ以下のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂する。

港湾計画の方針

【物流・産業】

- ①不足しているヤードを確保するために、千葉中央ふ頭と出洲ふ頭の間の埋立による港湾用地の確保を図り、埠頭機能の再編を行う。
- ②東京湾における鉄鋼・鋼材、食品関係物流拠点の機能向上を目指す。
- ③船舶の大型化に対応するため、航路や岸壁の増深により物流機能の向上を図る。
- ④小型船だまりの集約・再配置を行い、水域利用の適正化を図る。

【安全と安心】

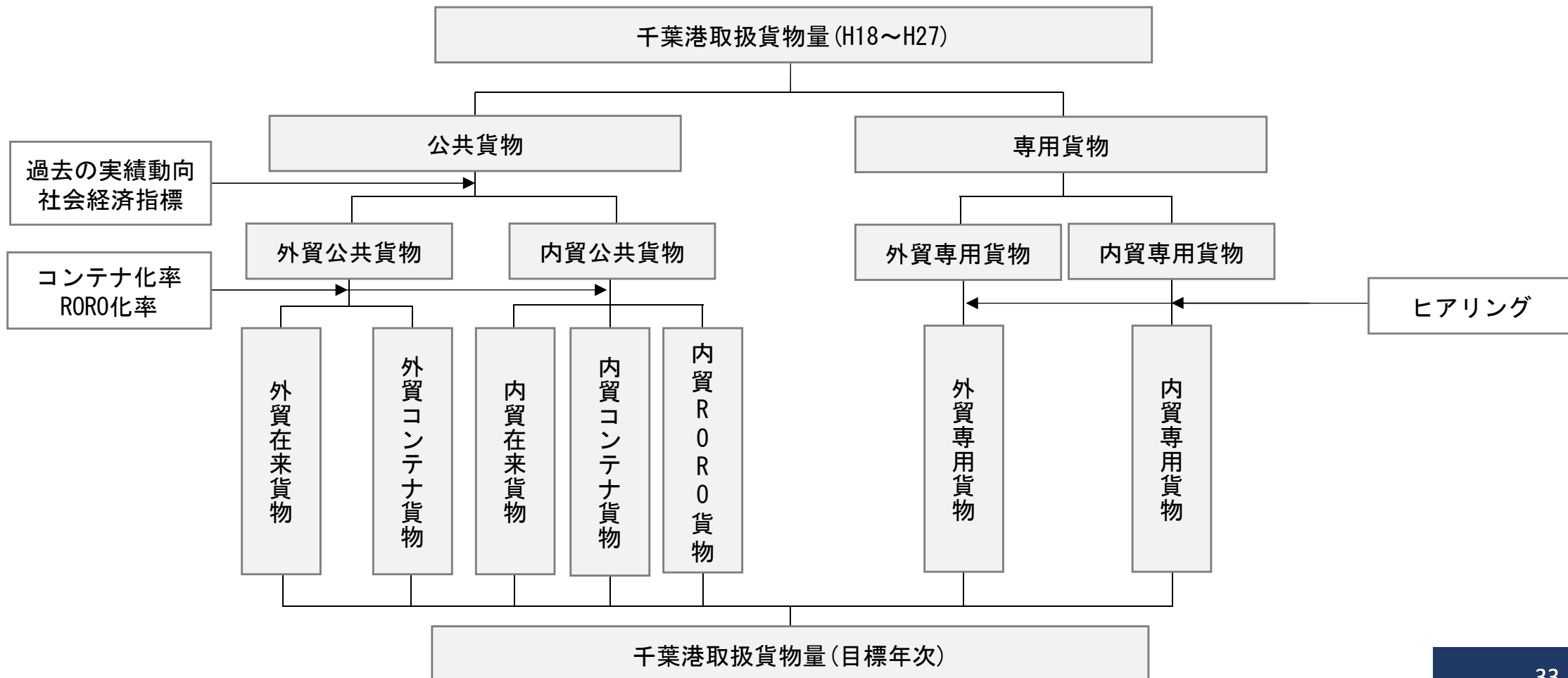
- ①災害時に緊急輸送物資等を確実に被災地に届けるため、耐震強化岸壁の計画的な整備により港湾機能の災害対応力を高める。
- ②旅客船棧橋を整備することにより、東京湾内の海上交通の実現に寄与するとともに、地域資源を活用しながら賑わいの確保に資する。
- ③クルーズ船が接岸できるよう岸壁施設を改良し、地域のクルーズ船誘致活動や船社の寄港要請に適切に対応する。

【環境・ふれあい】

- ①港湾緑地の適切な配置と整備などにより県民が海に簡単にかつ安全にアクセスできる環境を整える。
- ②港湾施設の整備に当たって、再生可能エネルギーの活用などによりCO2などの温室効果ガス削減等環境対策を行う。

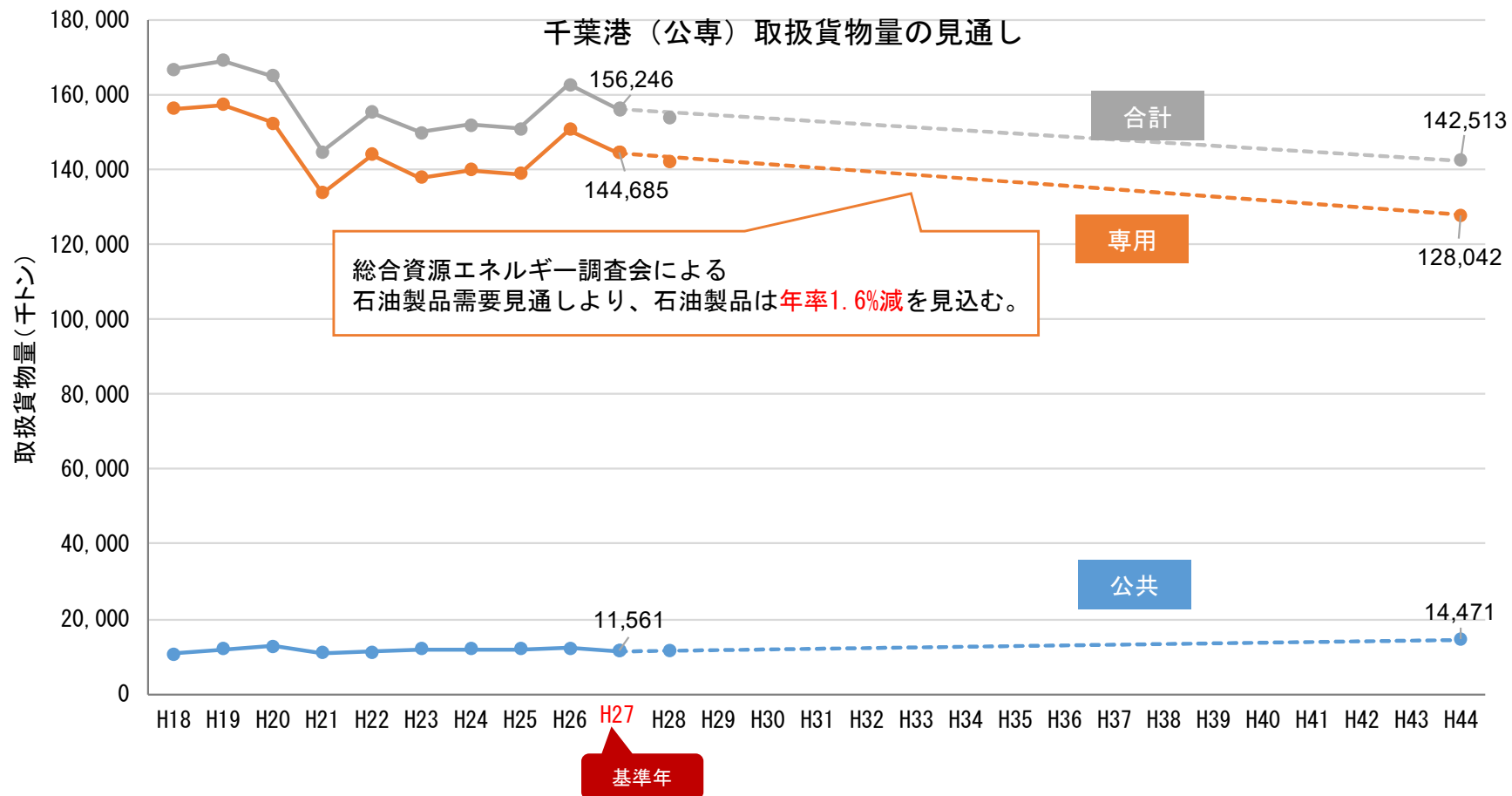
(1) 港湾の基本フレーム（推計の考え方）

- 公共貨物は、下記の推計フローによる。
- 専用貨物は、企業ヒアリングから将来生産動向を踏まえ推計する。



(2) 取扱貨物の見通し（公専合計）

- 目標年次（平成40年代前半）における取扱貨物量は、約1億4,300万トン（9%減）を見込んでいる。
- 専用貨物は、企業ヒアリング及び石油需要の見通しを踏まえ、原油（輸入）、石油製品類（輸出入、移出入）の取扱貨物量の減少を見込んでいる。
- 公共貨物は、完成自動車等の増加により、約290万トン（約25%増）を見込んでいる。



(3) 取扱貨物の見通し（公共）コンテナ含む

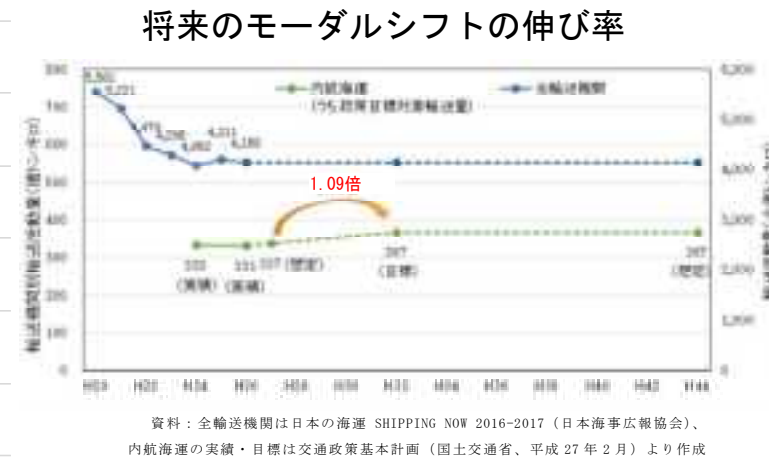
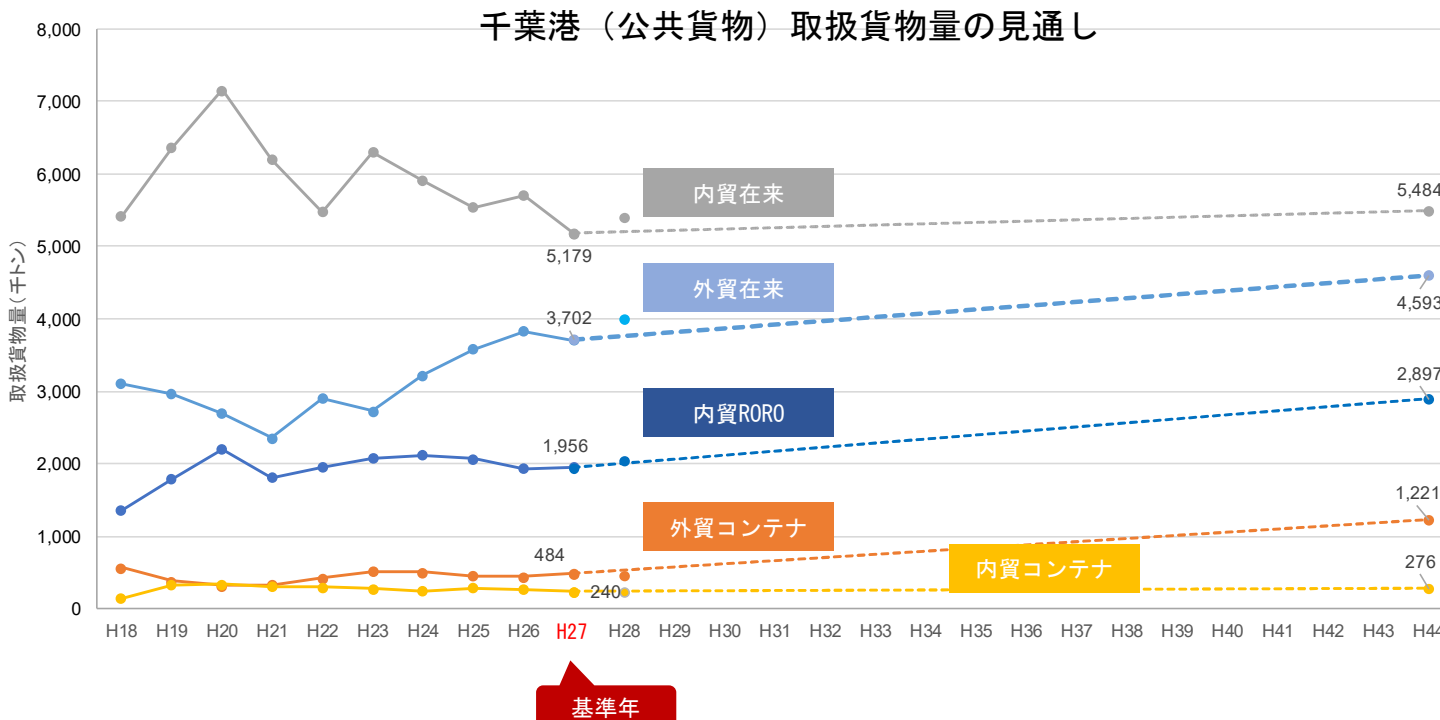
【外貿貨物】

□ 外貿在来貨物における主な増加要因としては、完成自動車(輸入)等の増加を見込んでいる。

【内貿貨物】

□ 内貿在来貨物における主な増加要因としては、完成自動車(移入)の増加を見込んでいる。

□ 内航RORO貨物は、既存航路の取扱量の増加に加え、将来のモーダルシフトによる内航海運の輸送活動量の増加を見込んでいる。



(3) - 1 外貿（公共）貨物取扱量一覧表（貨物増加量上位5品目）

- 外貿貨物については、完成自動車（輸入）と社会経済指標との相関から約45万トン増加を見込む。
また、完成自動車（輸出）は取扱実績と企業動向から約17万トンの増加を見込む。
- 鉄鋼（輸出）において、取扱実績の動向より約14万トンの増加を見込む。

品目	出入	実績値										推計値	推計方法
		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H44	
完成自動車	輸入	675,404	800,051	562,461	344,589	516,660	549,216	680,380	774,376	683,252	688,738	1,134,440	社会経済指標との相関から推計
完成自動車	輸出	67,487	124,181	134,597	64	1,020	250	55	392,871	481,650	310,637	481,650	直近5年間の最大値から推計
鉄鋼	輸出	80,486	112,361	193,215	144,214	219,154	168,647	294,826	285,906	129,591	152,905	294,826	直近5年間の最大値から推計
金属くず	輸出	678,070	455,456	376,551	874,362	501,635	392,117	735,671	678,259	828,956	1,030,785	1,119,659	輸出相手国別の取扱量から推計
鋼材	輸入	901,876	868,320	753,328	534,483	902,466	891,399	896,765	896,810	1,133,584	1,010,537	1,063,560	社会経済指標との相関から推計

(3) - 2 内貿（公共）貨物取扱量一覧表（貨物増加量上位5品目）

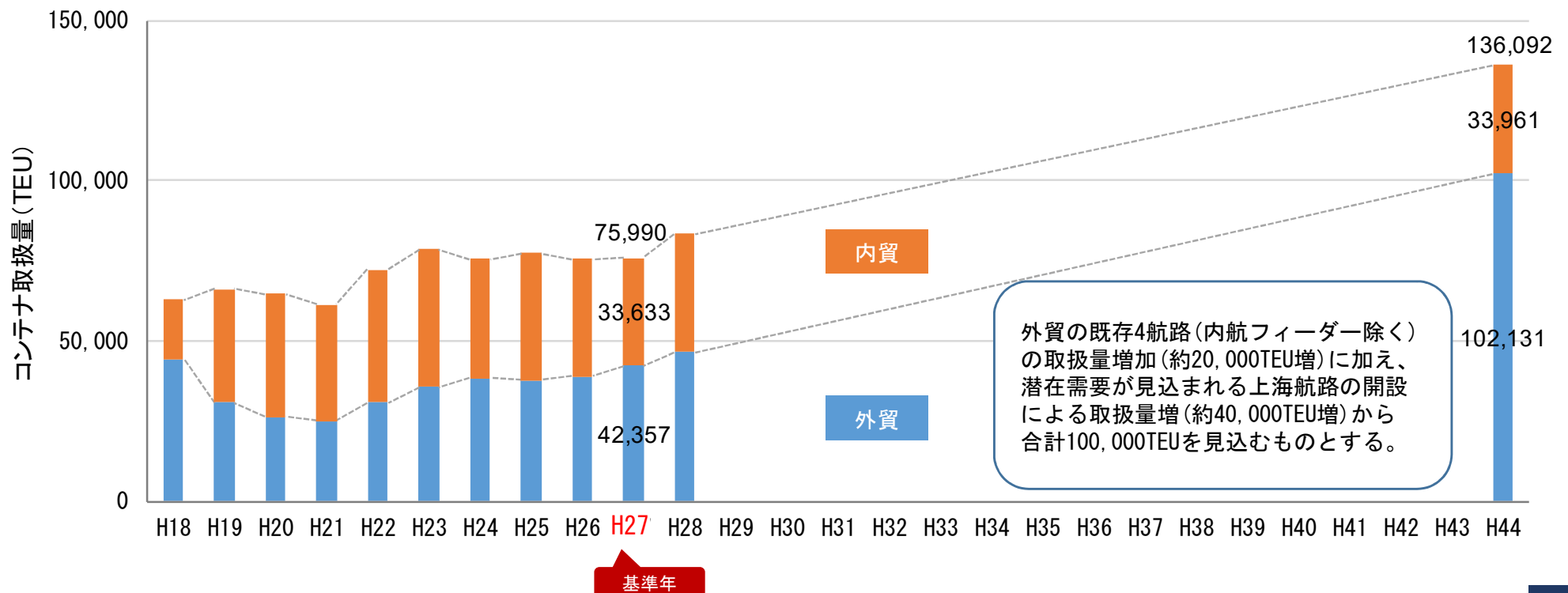
- 内貿貨物については、紙、パルプ（移入、移出）社会経済指標と貨物動向を踏まえ約50万トンの増加を見込む。
- 完成自動車（移入、移出）において、取扱実績と企業動向等から約27万トンの増加を見込む。

品目	出入	実績値										推計値	推計方法
		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H44	
紙、パルプ	移入	216,662	267,720	377,481	272,639	296,357	327,831	336,293	352,432	433,061	428,848	741,976	経済指標との相関から推計
紙、パルプ	移出	35,545	50,708	154,945	166,410	207,273	228,767	265,375	238,285	65,400	75,440	265,375	直近5年間の最大値から推計
完成自動車	移入	941,115	1,001,655	1,256,936	1,368,311	1,468,947	1,626,027	2,114,740	2,192,060	2,215,560	2,052,733	2,215,560	直近5年間の最大値から推計
完成自動車	移出	503,465	651,446	605,253	573,204	589,215	553,258	640,851	618,739	619,024	535,774	640,851	直近5年間の最大値から推計
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	移入	183,113	198,696	220,363	270,382	337,709	341,055	303,902	296,510	169,378	196,076	261,384	直近5年間の平均値から推計

(4) 取扱貨物の見通し（公共コンテナ）

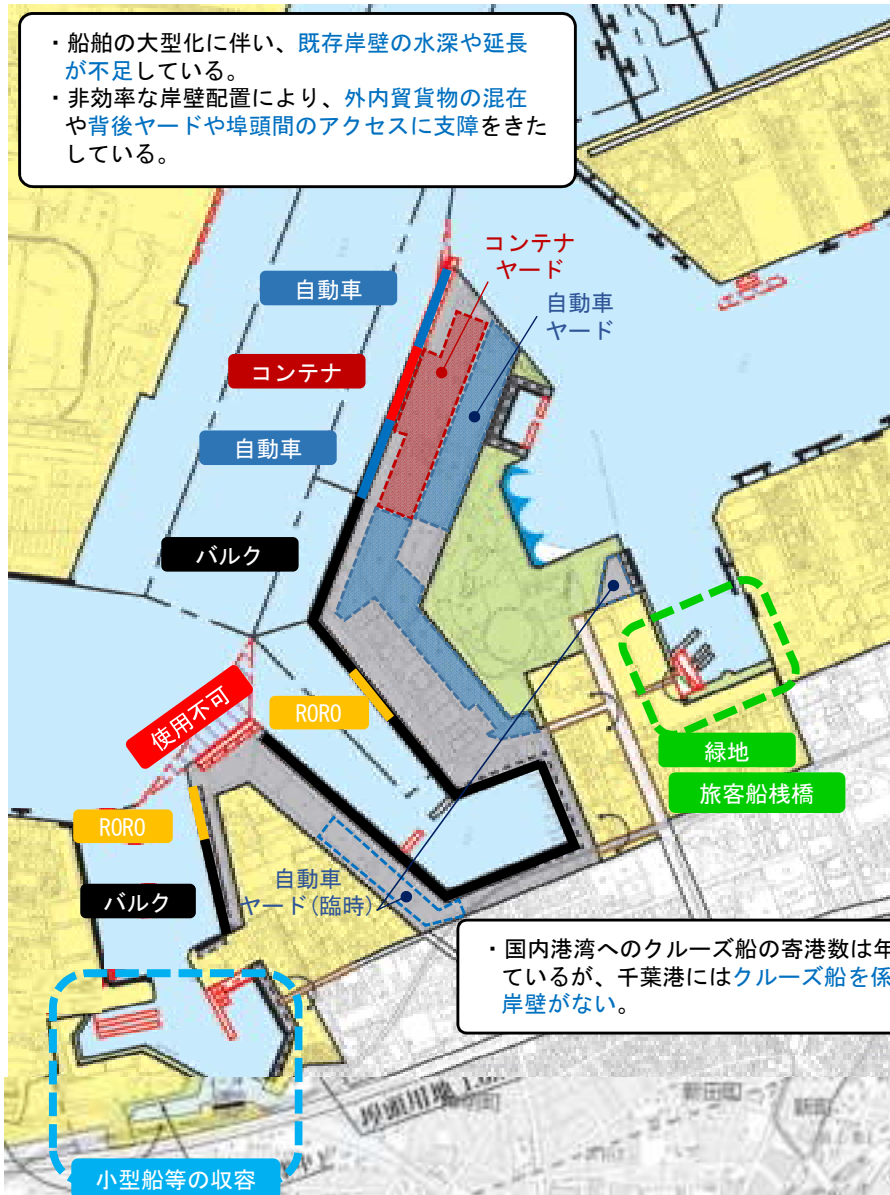
- 平成40年代前半における千葉港公共コンテナ取扱量を約13万TEU見込むものとする。
- 内貿コンテナの取扱量については、ほぼ横ばい推移するものとし、約3万TEUを見込んでいる。
- 外貿コンテナの取扱量については、H22年以降順調に伸びており、コンテナバースを2バースにすることで航路の多便化や開設が可能となるため、約10万TEUを見込んでいる。

千葉港（公共貨物）コンテナ取扱貨物量の見通し



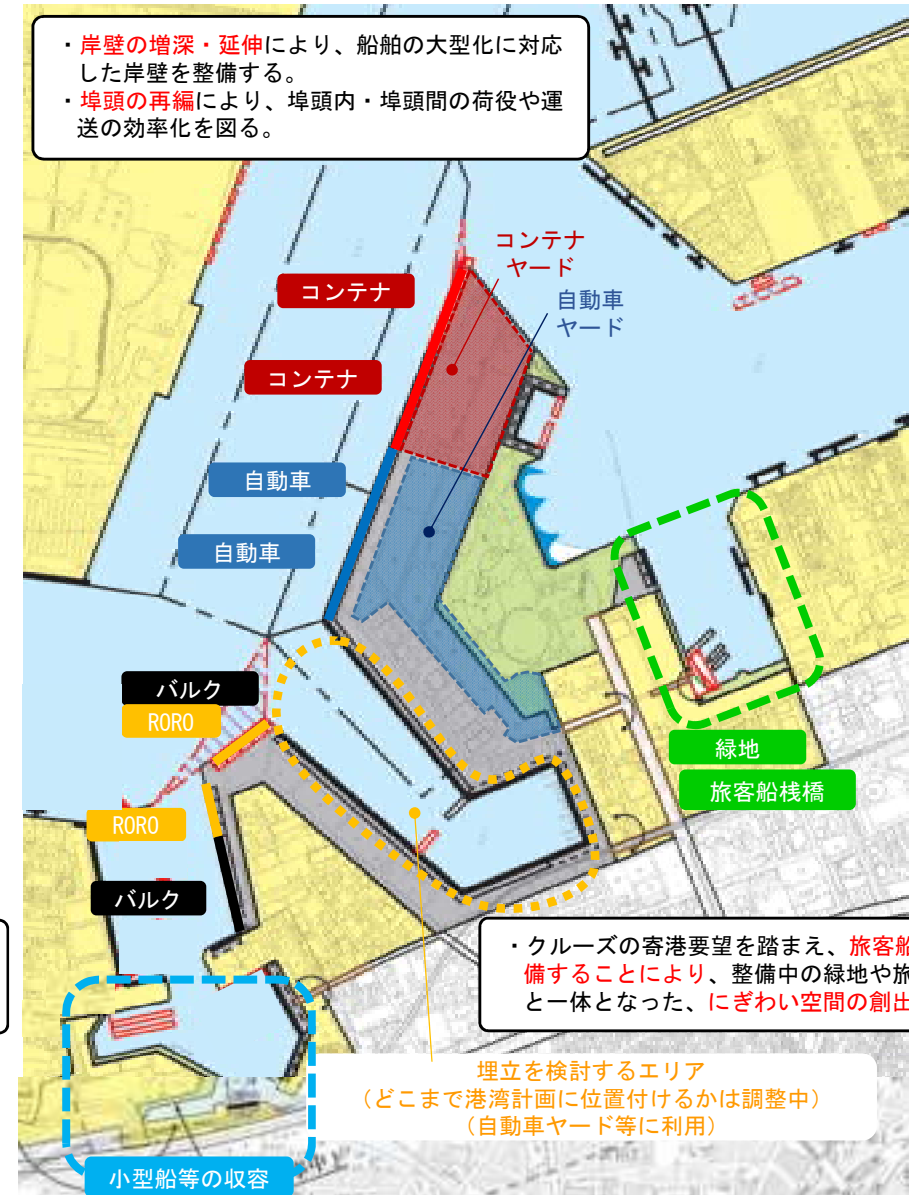
5. 要請と課題への対応策 検討方針における主要施設の配置案

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用状況イメージ

※施設規模は検討中



議事(3) 今後のスケジュールについて

今後のスケジュール

H28年度

H29年度

H30年度

長期
構想

★ 長期構想策定 (H29. 1)

環境現況調査、環境予測評価検討

港湾計画検討（施設配置、貨物量推計）

★ 幹事部会 (H29. 7)
● 専門部会 (H29. 7)

港湾計画の基本方針
港湾の基本フレーム

施設配置計画
港湾計画素案の作成

★ 幹事部会 (H29. 12)
● 専門部会 (H29. 12)

★ 幹事部会 (H30. 3)
● 専門部会 (H30. 3)

港湾計画案の審議

港湾計画原案の作成

◎ 地港審 (H30. 5)

港湾
計画