

# 千葉港 長期構想検討

## 第3回 専門部会資料



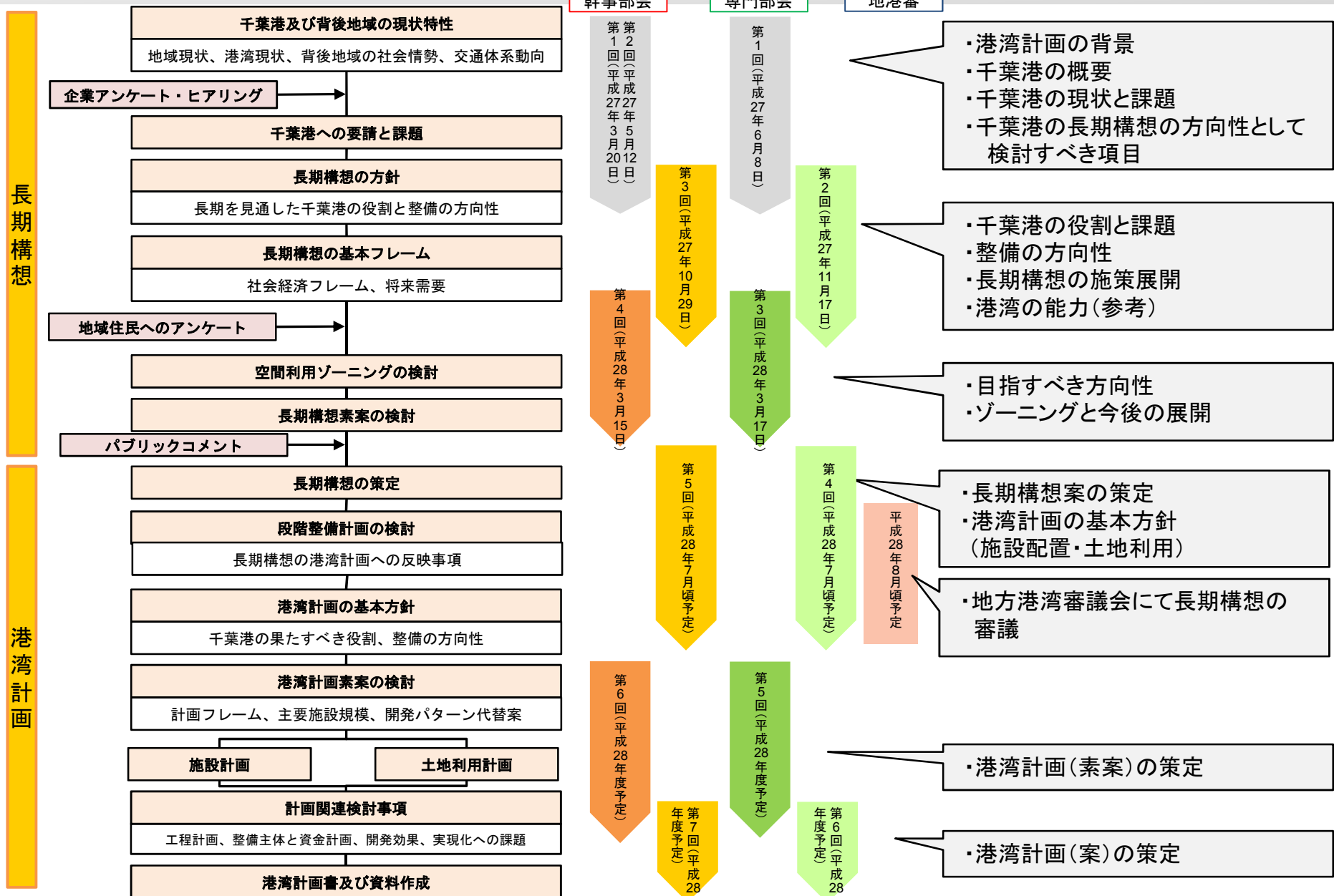
平成28年 3月

千葉県 県土整備部 港湾課



# 1. 長期構想と港湾計画の検討フロー

(1) 長期構想と港湾計画の検討フロー



## 2. 千葉港の目指すべき方向性

## (1) 千葉港の特性

### 強み (Strengths)

1. 大消費地である東京圏に立地
2. 陸・海・空の優れたアクセス
3. 我が国有数の鉄鋼、石油、化学、エネルギー産業の集積
4. 近隣の人口集積
5. 多くの農林水産物の品目で出荷額全国1位
6. 京浜港と比較して道路混雑の少なく、定時制が確保されている

### 弱み (Weaknesses)

1. 県民の港湾に対する理解不足
2. 千葉港の経営戦略の欠如
3. 財源不足による施設の老朽化と港湾整備の停滞
4. ポートセールスが不足しており、官民連携も不十分
5. 東京湾の一番奥に立地
6. 千葉港は6市に立地しており、連携が難しい
7. ヤードの不足
8. 港湾サービスが隣接する京浜港に劣る
9. 利用頻度の低い岸壁が多く存在
10. 公共ふ頭の少なさ

### 機会 (Opportunities)

1. 円安基調定着に伴う産業の国内回帰
2. TPP参加による輸出入機会の増加
3. アジアの経済発展に伴う事業機会の増加
4. 圏央道、外環道など周辺道路の整備
5. 環境・新エネルギー産業の成長・拡大
6. 首都圏における高い物流ニーズ
7. 地理的優位性を生かした集貨・創貨
8. モーダルシフトの更なる進展

### 脅威 (Threats)

1. 京浜港が国際コンテナ戦略港湾に指定
2. 国内貨物量の低迷
3. 製造業の海外展開(未利用地の発生)
4. 精油事業所の拠点集約の動き
5. 大規模地震の発生リスク
6. 環境保護との両立

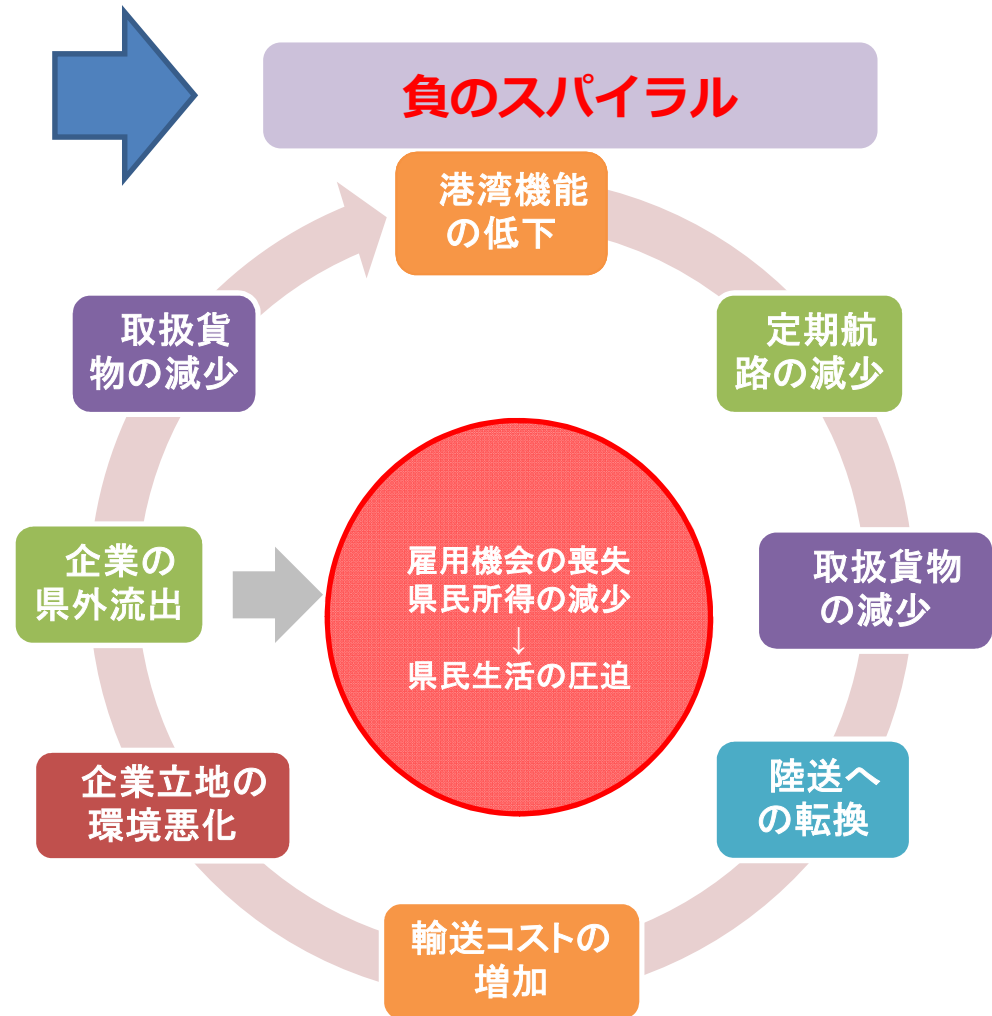
(2) 千葉港の現状

千葉港は港湾整備が滞り、負のスパイラルに陥りつつある

千葉港の危機

- 老朽化に追いつかない施設改修
- 需要に対応できず寄港船舶が減少
- 寄港減少による港湾関係者の雇用喪失
- 物流コストが上昇し企業経営が圧迫
- 物流コストの価格転嫁により、県民の負担が増加
- 背後立地企業が、物流体系のより良い条件を求めて他県へ移転 コンテナ→京浜港  
車→三河港、茨城港
- 県民の雇用喪失
- 働き手・定住人口の減少

世界の船舶(コンテナ、自動車船、RORO船その他全て)は大型化を続けており、現状維持でも自然に寄港が減少する。対応できない港は負のスパイラルに転落の危機。





## (2) 千葉港の現状

### そうならないために、千葉港の港湾整備を促進し、港湾運営を改める

そのためには、千葉港長期構想作成を通じて、着実な港湾整備を進め、千葉港の取扱貨物量の増加を通じて、県民の利益につなげる

#### 港湾整備促進・港湾運営の改善

- ユーザーのニーズに答えられていなかった港湾整備、運営を改善
- 民間の資金を取り入れて事業の実施及び運営改善を図る
- 積極的なポートセールスの実施

#### 貨物、航路の増加

- 港湾施設を整備し、使いやすい港にすることで貨物増やし、航路の増加させ、利用者の増加に繋げる。

#### 物流コストの削減

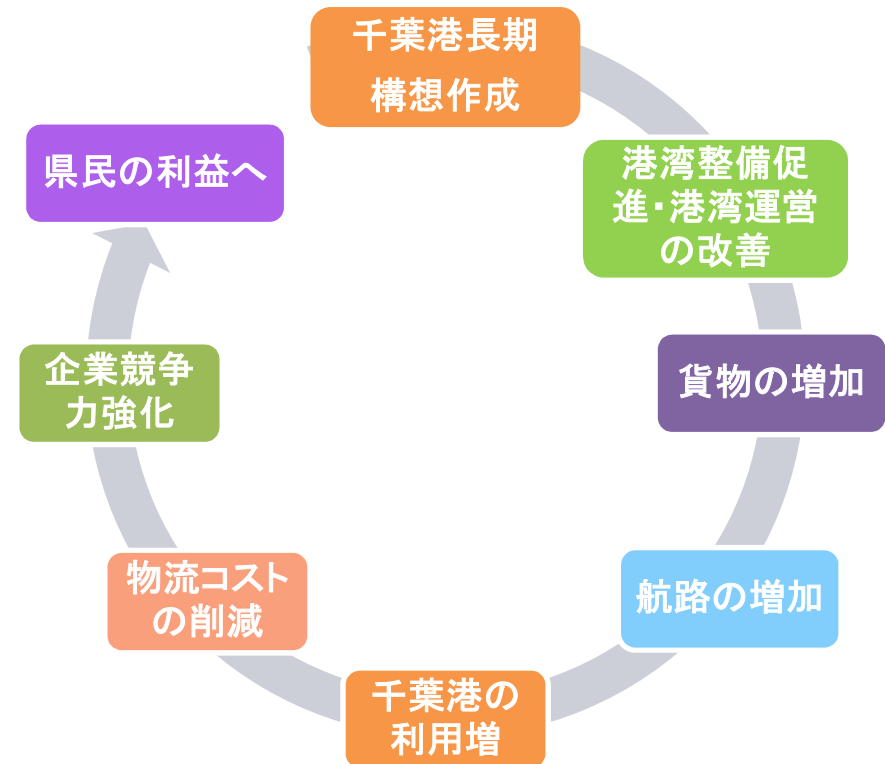
- 京浜へ陸送している貨物を千葉港から出すことにより物流コストの削減が進む
- モーダルシフトによるCo2削減

#### 企業競争力の強化

- 物流コストを削減し、企業の競争力を強化

#### 県民の利益へ

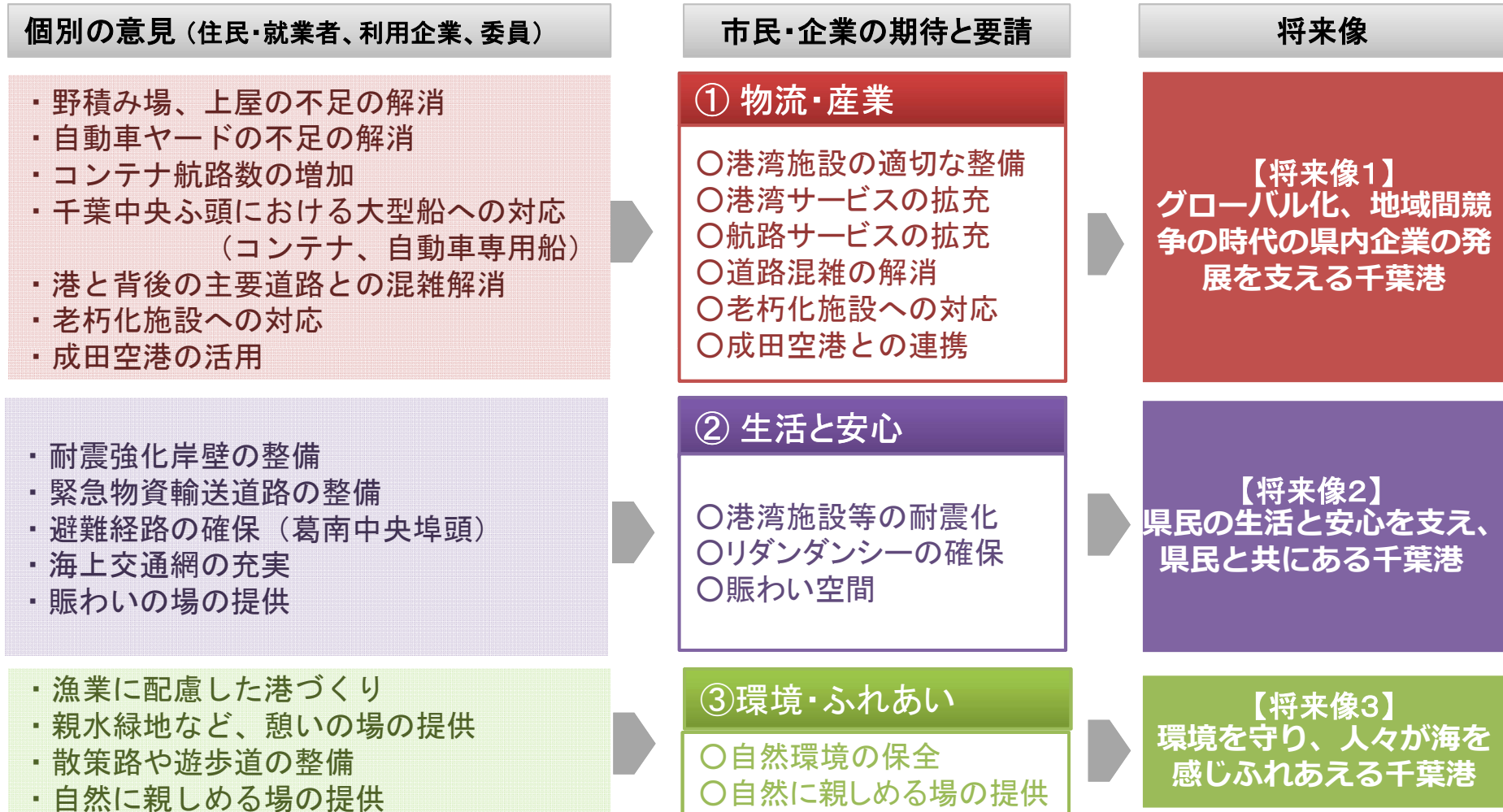
- 企業の競争力強化により、雇用創出、人口増大、県民の利益へ





### (3) 千葉港に対する期待・要請

- ・千葉港に対する期待や要請について、住民・就業者や利用企業などに対するヒアリング、アンケートにより把握した。
- ・また、これまでの幹事部会、専門部会の委員の意見を反映した。



## (4) 千葉港長期構想の将来像と戦略

### 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

### 将来像 1

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

- 成田空港や圏央道等とネットワークを形成し、県内企業の物流サプライチェーンの高度化に貢献し、多くの荷主企業から信頼され、選ばれる港
- 首都圏の国際港湾としての物流機能を十分に果たし、地域に貢献する港

### 【目標】

- ① 国際国内物流のゲートウェイとして成田空港と両輪で千葉県の物流を支え、京葉コンビナートから県南部・東部・北東部まで幅広い地域の企業の発展に資する。
- ② トラック輸送に依存した県内物流のモーダルシフトを進め、県内企業の京浜港への過度な依存を解消する。
- ③ これまで港湾整備が着実に進められなかったことで失った荷主企業からの信頼を取り戻し、県民や県内企業、経済界から頼りにされる港湾に成長する。

### 【基本戦略】

- |                                        |                               |
|----------------------------------------|-------------------------------|
| I. 経営戦略組織の設置と戦略の策定                     | VII. トラック輸送のモーダルシフト           |
| II. 民間活力の導入による港湾経営・管理・整備               | VIII. 自由貿易拡大に伴うアジア成長戦略の取り込み   |
| III. 埠頭の再編・港湾機能の強化                     | IX. 後背地物流施設と連動した物流サプライチェーンの構築 |
| IV. 千葉中央埠頭コンテナターミナルにおける航路の拡大・多便化等の機能強化 | X. 成田空港物流機能と連携したSea&Air       |
| V. 千葉中央地区の完成自動車輸出入拠点の強化                | XI. 民間専用埠頭の機能維持のための支援         |
| VI. 国内RORO便の充実強化                       | XII. 戦略的なポートセールス              |
|                                        | XIII. 信頼される港湾としての品質管理         |

## (4) 千葉港長期構想の将来像と戦略

### 将来像 2

#### 県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港

- 生活に欠かせない生活物資を安全に運び、600万県民の生活を支え、どんな時でも物流が確保され県民の中で存在感・安心感のある港

#### 【目標】

- ① 県民がその存在に誇りをもつ千葉港となる。
- ② 千葉港が県内に及ぼす経済効果や県民生活を大きく支えていることについて、常に発信し、県民理解と共感を得て整備・振興を図る。
- ③ 県内で消費される貨物の取扱いを増やすことで、県民港としての立場を確立する。
- ④ 災害時に確実に物資が運ばれる岸壁や道路を整えた頼れる千葉港となり、県民の安心を支える。

#### 【基本戦略】

- I. 賑わい空間の創出
- II. 生活関連物資の輸入促進による県民生活との関連性の増進
- III. 安全・安心のための港湾づくり

## (4) 千葉港長期構想の将来像と戦略

### 将来像 3

#### 環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

- モーダルシフトと環境保全を進め、地域や地球の環境改善に貢献する港
- 県民が日常的に海に親しめ、千葉を感じることができる港

#### 【目標】

- ① 千葉の宝である干潟や海浜などの自然を守り、共存する港となる。
- ② 県民が海や海辺、の港湾景観に触れ、海を交通手段として利用することで、東京湾や千葉港を身近に感じることができる。
- ③ 港湾整備における環境対策やモーダルシフトを進め、地球環境の保全に大きく貢献する。

#### 【基本戦略】

- I. 東京湾奥部の干潟や浅瀬の保全
- II. 県民の親水性の確保
- III. 環境に配慮した港湾施設の整備とモーダルシフトの推進

### 3. ゾーニングと今後の展開

## (1) 全体ゾーニング

・「千葉港長期構想」の実現に向け、下記に示す将来のゾーニング(空間利用計画)を設定する。

### 物流関連ゾーン(外貿コンテナ)

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、特に外貿コンテナ貨物を取り扱うゾーンとする。



### 都市機能ゾーン

集客施設や商業施設等が立地し、人々の暮らしの充実に貢献するゾーンとする。



### 物流関連ゾーン(公共一般、RORO貨物)

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、鋼材や化学工業品、RORO貨物を扱うゾーンとする。



### 親水・交流ゾーン

快適な親水緑地等の港湾環境を創造し、人々が海に親しむことのできるゾーンとする。



### 産業ゾーン

臨海部に立地する鉄鋼業や石油化学製造業などの企業の産業活動に提供されるゾーンとする。



### 自然環境の保全・再生ゾーン

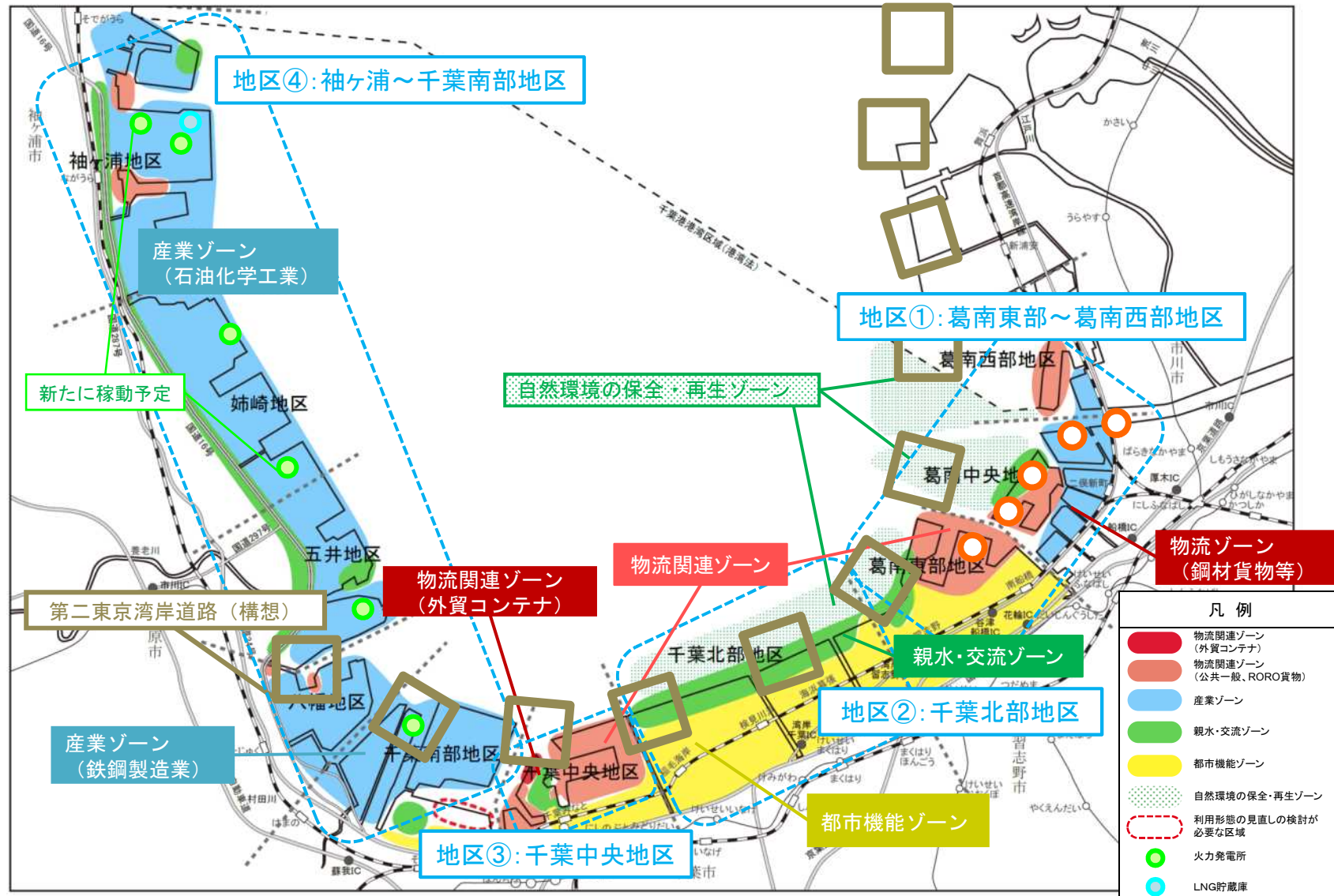
三番瀬等の貴重な自然環境の保全・再生をし、人と自然が共生する良好な港湾環境の形成を図るゾーンとする。





## (1) 全体ゾーニング

- ・千葉港の全体ゾーニングを以下に示す。
- ・各地区(地区①～④)の施策展開及びゾーニングは、次頁以降に示す。





## (2) 長期構想の施策展開 (1/3)

- ・長期構想の施策展開を分野別に以下に示す。
- ・地区ごとに特記すべき施策展開は、後述する地区別ゾーニング図に示す。

		地区① 葛南東部 ～葛南西 部	地区② 千葉中央	地区③ 千葉北部	地区④ 袖ヶ浦 ～千葉南部
①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	①経営戦略組織の設置と戦略の策定	経営戦略に基づいた港湾運営を行うため、港湾課内に経営戦略担当組織を設置し、毎年の運営の指針となる「千葉港経営戦略」を策定。千葉港経営戦略は、共有し理解を得ることで、千葉港の整備・振興を進める。	●	●	●
	②民間活力の導入による効率的な港湾運営・管理	PPPやPFI等の民の資金やノウハウを取り込むことにより、港湾利用や物流サービス向上について、効果的かつ効率的な運営・管理を推進する。		●	
	③埠頭の再編・港湾機能の強化	不足しているヤードを確保するため、埋立による港湾用地の確保し、再編を行う。岸壁の増深を図り、船舶の大形化へ対応。  葛南地区で臨港道路の東京方面への新設を進め、国道357号へのアクセスを複数確保することにより交通渋滞の緩和を図る。	●	●	
	④千葉中央コンテナターミナルの機能強化	千葉県内貨物の千葉港利用率を向上させるため、航路の増設と多便化を図る。また、ダイレクト便の実現も目指す。  港湾運営主体の変更によるターミナル運営の効率化、戦略的なインセンティブ措置の実施などによりターミナルコストの低減を図り、千葉港利用のトータルコストの削減を行う。		●	
	⑤完成自動車貨物取扱機能の強化	ヤードの確保、大型船対応を進め、首都圏向けの自動車供給基地及び輸出拠点としての機能を確保する。		●	
	⑥国内RORO便の充実強化	関西方面とのRORO便の充実を図るとともに、国内他方面への展開を検討する。		●	
	⑦トラック輸送のモータリシフト	トラックドライバー不足による運送コストの増及びトラック手配の困難化による県内企業の物流コスト増、県内荷主企業の競争力低下対策、CO2などの温室効果ガス削減等環境対策を実施。	●	●	●
	⑧自由貿易拡大に伴うアジア成長戦略の取り込み	TPP等を契機として今後見込まれる東南アジア方面との貿易拡大を展望し、輸入増貨物の把握と県内農林水産物をはじめとした輸出増貨物の調査把握を進め、戦略性をもって集荷に努める。	●	●	●

## (2) 長期構想の施策展開 (2/3)

- ・長期構想の施策展開を分野別に以下に示す。
- ・地区ごとに特記すべき施策展開は、後述する地区別ゾーニング図に示す。

	地区① 葛南東部 ～葛南西 部	地区② 千葉中央	地区③ 千葉北部	地区④ 袖ヶ浦 ～千葉南部
① 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	⑨ 後背地物流施設と連動した物流サプライチェーンの構築	●	●	●
	⑩ 成田空港物流機能と連携したSea&Air	●	●	●
	⑪ 民間専用埠頭の機能維持のための支援	●	●	●
	⑫ 戦略的なポートセールス	●	●	●
	⑬ 信頼される港湾としての品質管理	●	●	●
	埋立により生み出された土地について、民間活力を導入した手法により、高機能物流倉庫等を整備又は誘致し、物流機能の高度化を図る。また、千葉港利用を前提とした高付加価値型製品を扱う企業の県内誘致に取り組む。			
	成田空港との近接性を活かし、貨物輸送の緊急性や規模、性質等に応じた多様な物流の提案を行う等、成田空港株式会社と連携した荷主企業開拓、ポートセールスに取り組む。			
	民間専用埠頭の利用状況の共有化を図り、企業間の利用調整の斡旋を行うなど、情報共有システムや相談窓口の設置などの検討を行い、千葉港を支える専用岸壁における民間活動をサポートしていく。			
	港湾運送事業者、船社、県内経済団体等と連携し官民一体となった戦略的ポートセールスに継続的に取り組んでいく。ポートセミナーを毎年開催するほか、輸入貨物増のための海外セールスを行う。			
	(1) 船舶航行の安全確保 航路や泊地が土砂の堆積により埋没することに伴う船舶航行への支障を排除するため計画的に浚渫を行う等適切な航路等管理に努める。 (2) 小型船等の適正な収容の推進 収容場所の確保等により放置艇の適切な管理を促進する。 (3) 老朽化した施設の適切な維持管理 港湾機能の維持に必要な施設の補修や改修は、スピード感をもって適時適切に対応していく。 長期的な視点に立った計画的な維持管理方策により、施設の利用状況を見極めながら施設の更新、再編・集約、廃止、利用転換を図っていく。			

## (2) 長期構想の施策展開 (3/3)

		地区① 葛南東部 ～葛南西部	地区② 千葉中央	地区③ 千葉北部	地区④ 袖ヶ浦 ～千葉南部
② 県民の生活と安心を支え、 県民と共にある千葉港	⑭賑わい空間の創出	●	●	●	●
	⑮生活関連物資の輸入促進による県民生活との関連性の増深	●	●	●	●
	⑯千葉港の役割、経済効果、雇用効果等の積極的な広報	●	●	●	●
	⑰安全・安心のための港湾づくり	●	●	●	●
③ 環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港	⑱東京湾奥部の干潟や浅瀬の保全				●
	⑲県民の親水性の確保	●	●	●	●
	⑳環境に配慮した港湾施設の整備とモーダルシフトの推進	●	●	●	●

### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

#### ①葛南東部、葛南中央、葛南西部地区

##### 空間利用計画(長期)基本フレーム

#### ■ 葛南東部地区

- ・ 葛南東部地区は、物流関連ゾーンとする。船橋東埠頭岸壁前面の水域の有効活用を検討する。

#### ■ 葛南中央地区

- ・ 葛南中央地区はスクラップや鋼材の取扱を主力とする物流関連ゾーンと鋼材などの生産ゾーンとする。
- ・ 海浜部は地元住民のための親水・交流ゾーンとする。
- ・ 臨港道路を新規に位置づける。

#### ■ 葛南西部地区

- ・ 葛南西部は鉄鋼等や砂、土砂を取り扱う物流関連ゾーンとする。



### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

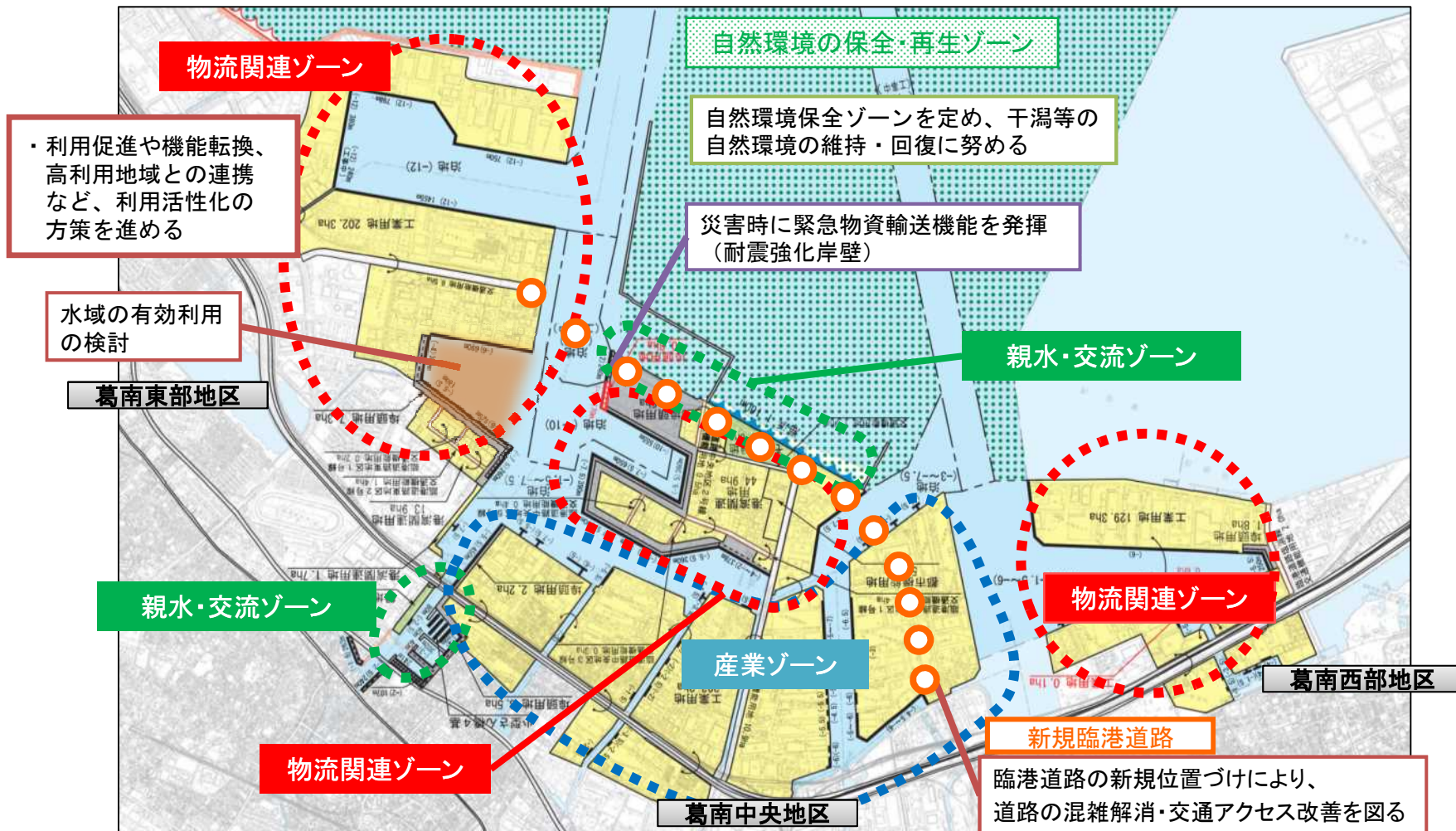
#### ① 葛南西部、葛南中央、葛南東部地区（長期）

施策展開の凡例

① 物流・産業

② 生活と安心

③ 環境・ふれあい

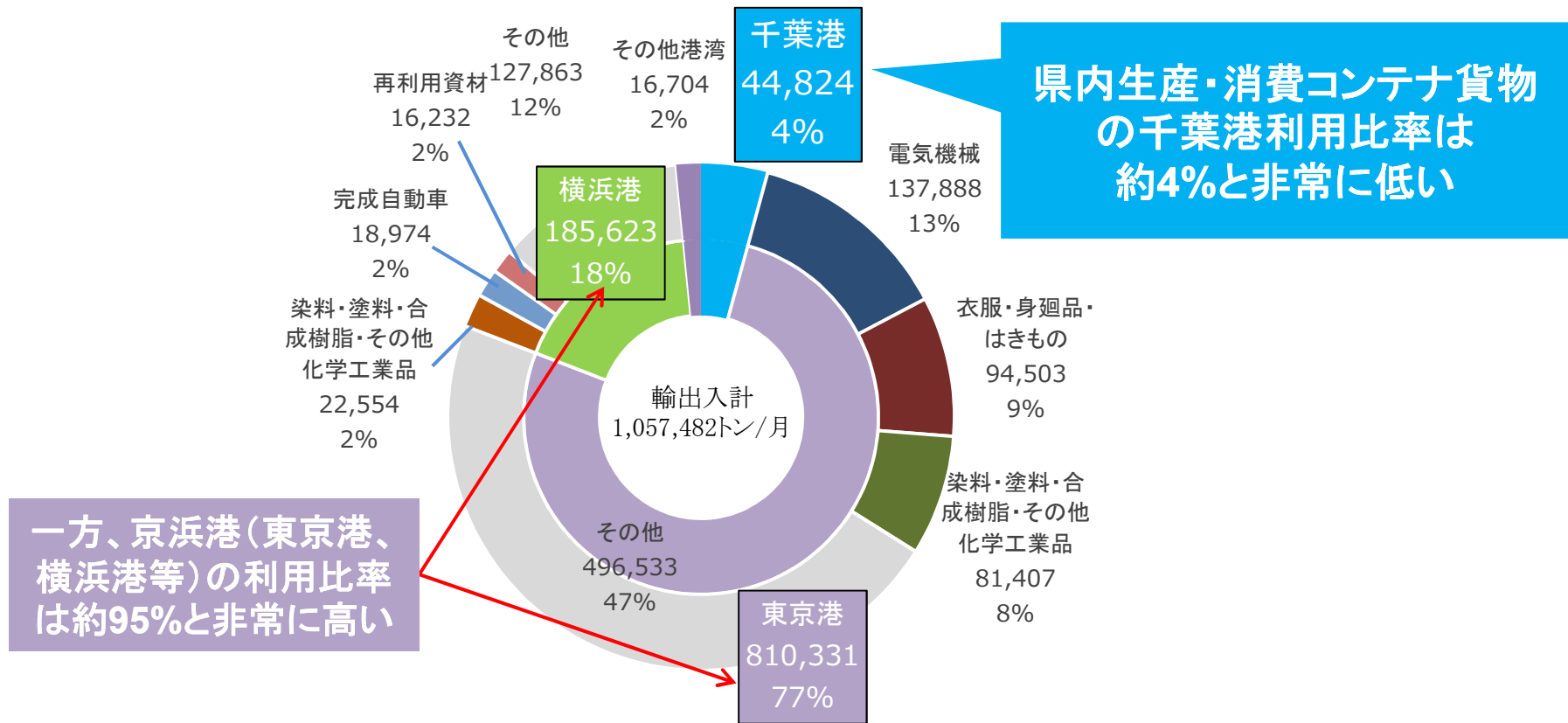


### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

#### ②千葉中央地区

#### コンテナ貨物の動向

- 千葉県内で生産・消費される外貿コンテナ貨物は、主に東京港を利用しており、千葉港を利用しているものは全体の4%のみであるため、今後は取り込みを図り、増加を見込む。
- 東京港利用が多い品目は、輸入では、「電気機械」、「衣服・身廻品・はきもの」、輸出では「再利用資材」、「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」。



千葉県生産・消費外貿コンテナ貨物の港湾別・品目別利用率

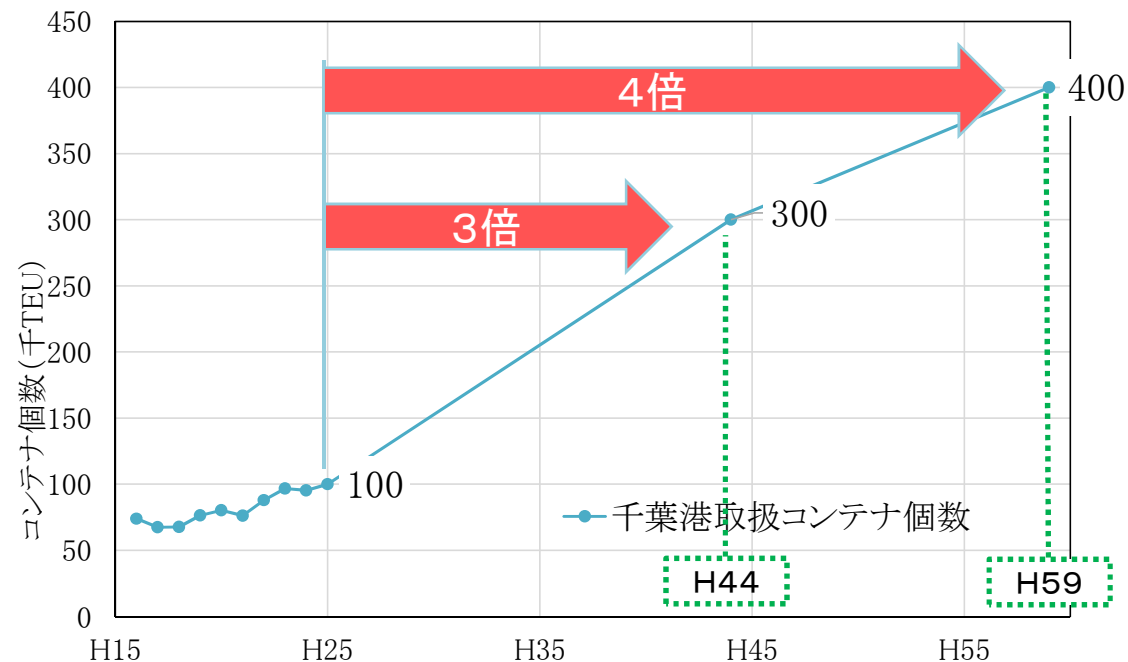
出典：平成25年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査

### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

#### ②千葉中央地区

##### コンテナ貨物の動向

- 平成25年の千葉港のコンテナ取扱量は100,118個(TEU)
- 港湾別コンテナ取扱国内ランキングは17位



千葉港全体のコンテナ取扱量では中期で30万TEU(現在の3倍)、長期では、40万TEU(現在の4倍)を目指す。

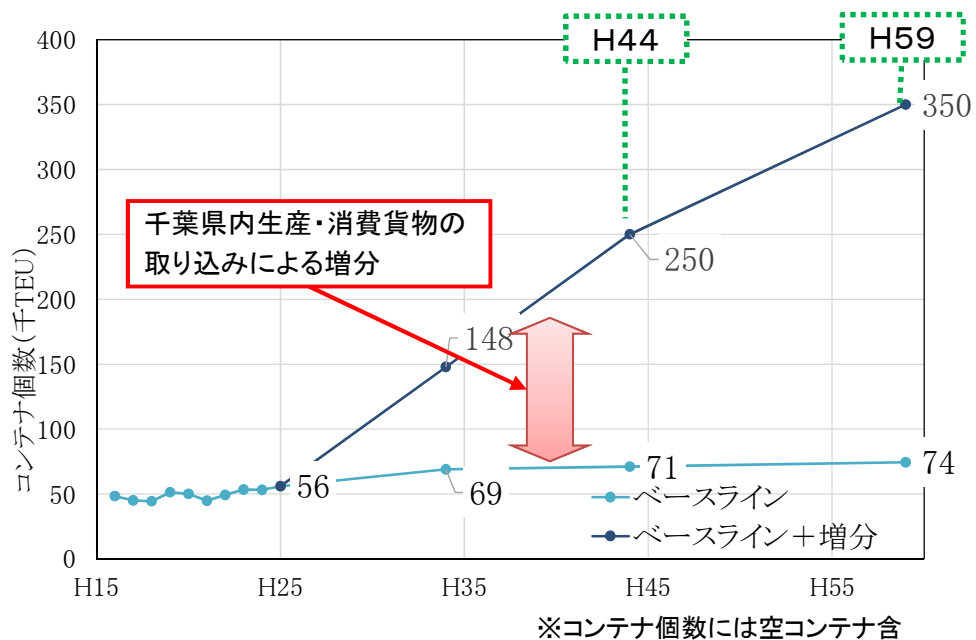


### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

#### ②千葉中央地区

#### コンテナ貨物の動向

- ・ベースラインとして、経済指標動向に基づき推計
- ・千葉県内生産・消費外貿コンテナ貨物の千葉港取扱量を現状(4%)から増加させる場合を仮定



		現況	中期	長期
ベースライン	貨物量 (千TEU)	56	71 (1.3倍)	74 (1.3倍)
	面積 (ha)	7.3	9.8 (▲2.5)	10.2 (▲2.9)
	バース数	1	1	1
千葉県内貨物取扱増分	県内貨物取扱比 (外貿コンテナ)	約4%	約23.6%	約31.4%
	貨物量 (千TEU)	56	250 (4.5倍)	350 (6.3倍)
	面積 (ha)	7.3	18.0 (▲10.7)	29.7 (▲22.4)
	バース数	1	2	3

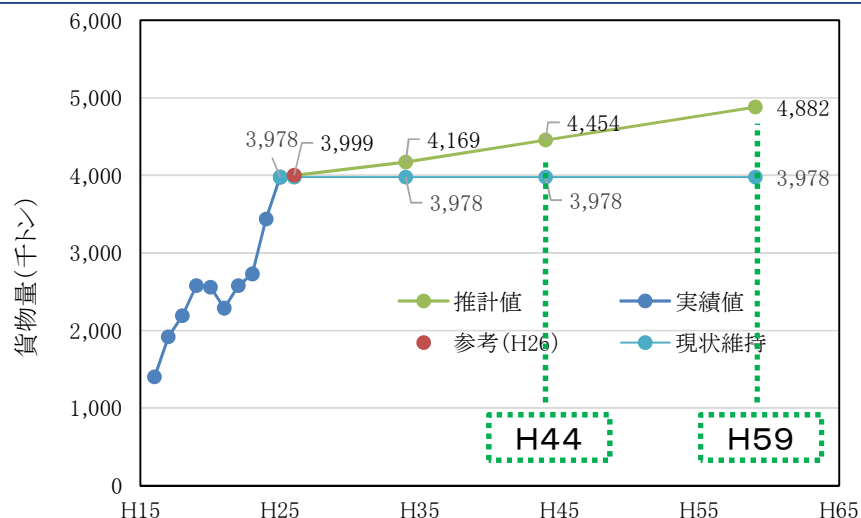
コンテナヤードは現状の貨物量に対し、ほぼフル稼働している状態である。今後は貨物量増加を見込むため、新たな用地の確保が必要となる。

### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

#### ②千葉中央地区

#### 自動車貨物の動向

- 現況を踏まえ、現状維持パターンと増加パターンの2パターンを設定し、この幅の中で貨物量が推移することを想定
- 近年の貨物動向や社会経済動向を考慮し増加パターンを仮定



		現況	中期	長期
現状維持パターン	貨物量(千トン)	3,978	3,978 (1.0倍)	3,978 (1.0倍)
	面積	14.5 (▲2.5)	14.5 (▲2.5)	14.5 (▲2.5)
増加パターン	貨物量(千トン)	3,978	4,454 (1.1倍)	4,882 (1.2倍)
	面積	14.5 (▲2.5)	15.8 (▲3.8)	17.3 (▲5.3)

※必要面積のかつこ内は、現在の用地面積(12ha)に対する不足分



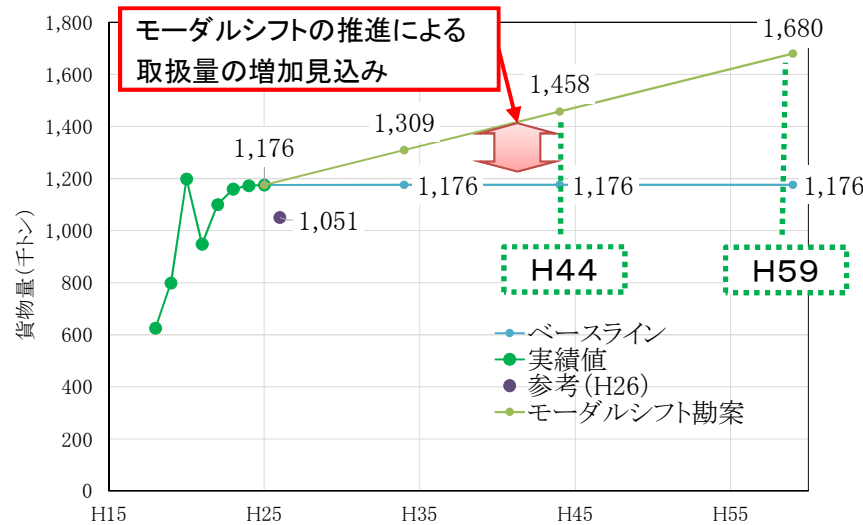
現状で用地が不足しており、整備に対する要望もあるため、短期的な対応と中長期的な対応を図る必要がある。

### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

#### ②千葉中央地区

#### RORO貨物の動向

- RORO貨物は、トラックドライバー不足、CO<sub>2</sub>排出量の削減等への対応からモーダルシフトが推進されることにより、増加が見込める(船社ヒアリングからも確認)。
- ベースラインの貨物量は、取扱品目(鋼材、樹脂、紙・パルプ)の国内需要の動向に基づき推計。
- モーダルシフト推進による増加分は、国土交通省が掲げる海運へのモーダルシフトによる目標取扱量の伸びにより仮定。



		現況	中期	長期
ベースライン	貨物量(千トン)	1,176	1,176	1,176
	シャーシプール面積(ha)	1.8	1.8	1.8
ベースライン+モーダルシフト増加分	貨物量(千トン)	1,176	1,458 (1.2倍)	1,680 (1.4倍)
	シャーシプール面積(ha)	1.8	2.2 (▲0.4)	2.5 (▲0.7)



現状では、シャーシプールの収容率はほぼ100%であるため、貨物量の増加に対応して、シャーシプールの確保が必要

### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

#### ②千葉中央地区

##### 空間利用計画(長期)基本フレーム

#### ■ 中央埠頭

- 千葉中央地区では、完成自動車とコンテナの取扱が主力。
- 今後は、コンテナ貨物を増やしコンテナヤードの拡張を行う。

#### ■ 出洲埠頭

- 今後は、RORO及び自動車等の国内貨物を基本とする。
- 港湾関連用地内にある、駐車場、倉庫を埋立地に移転後、新たな物流施設を誘致し、土地の高度利用を図る。

#### ■ 埋立地区

- 埋立地にヤードを確保。長期的には倉庫を整備。

### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

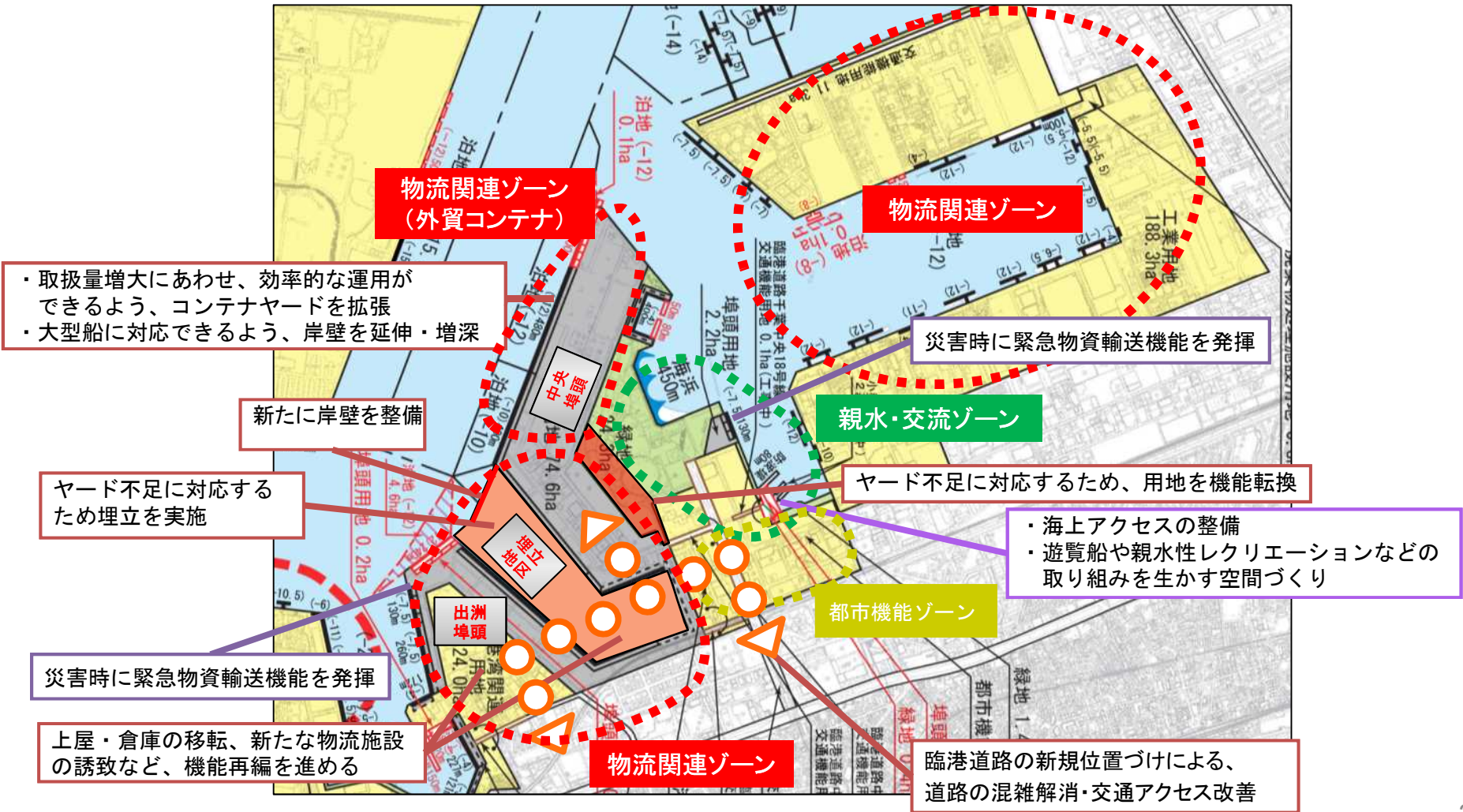
#### ②千葉中央地区（長期）

施策展開の凡例

①物流・産業

②生活と安心

③環境・ふれあい





### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

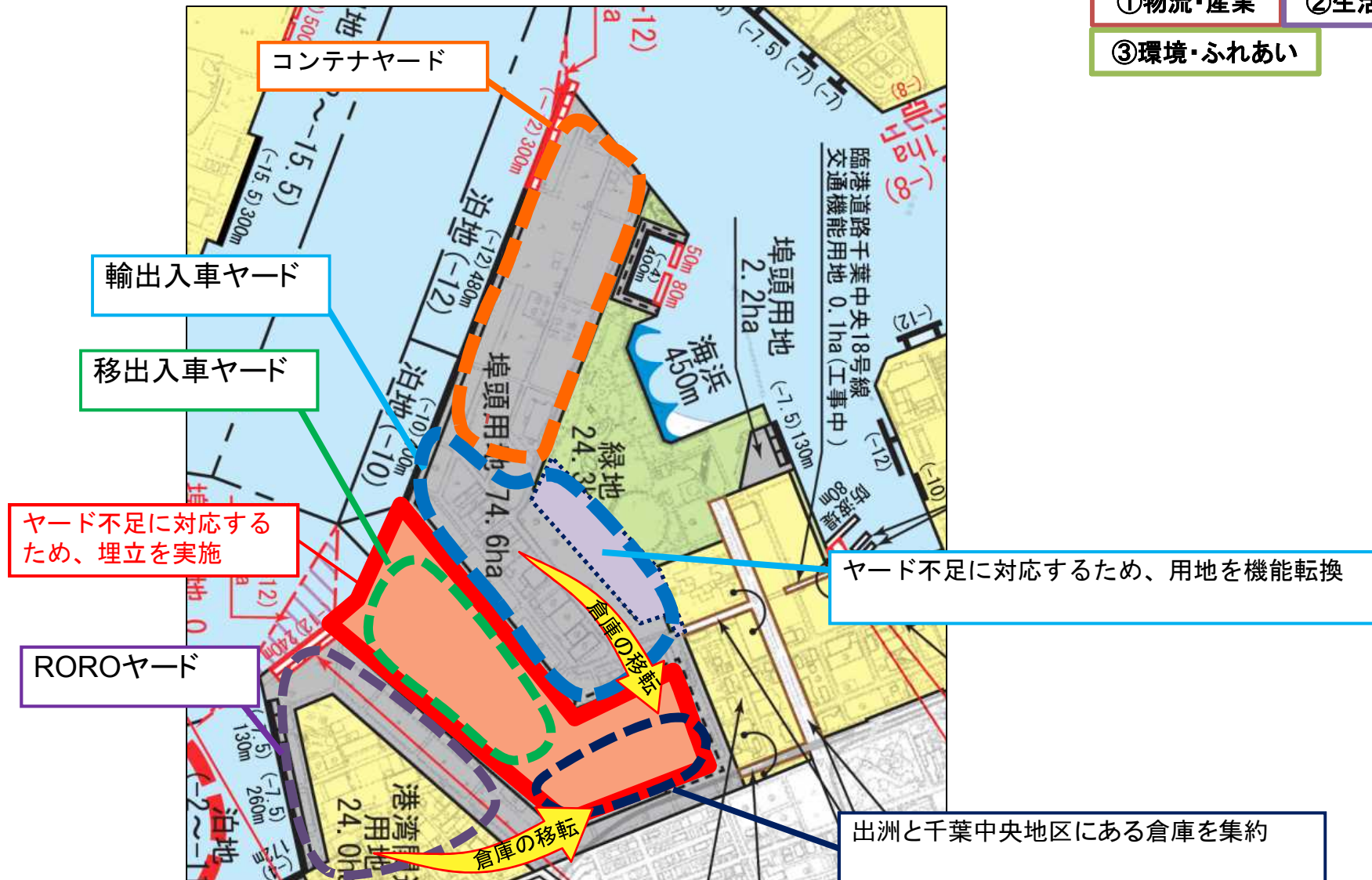
#### ②千葉中央地区拡大イメージ図（長期）

施策展開の凡例

①物流・産業

②生活と安心

③環境・ふれあい



### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

#### ③千葉北部地区

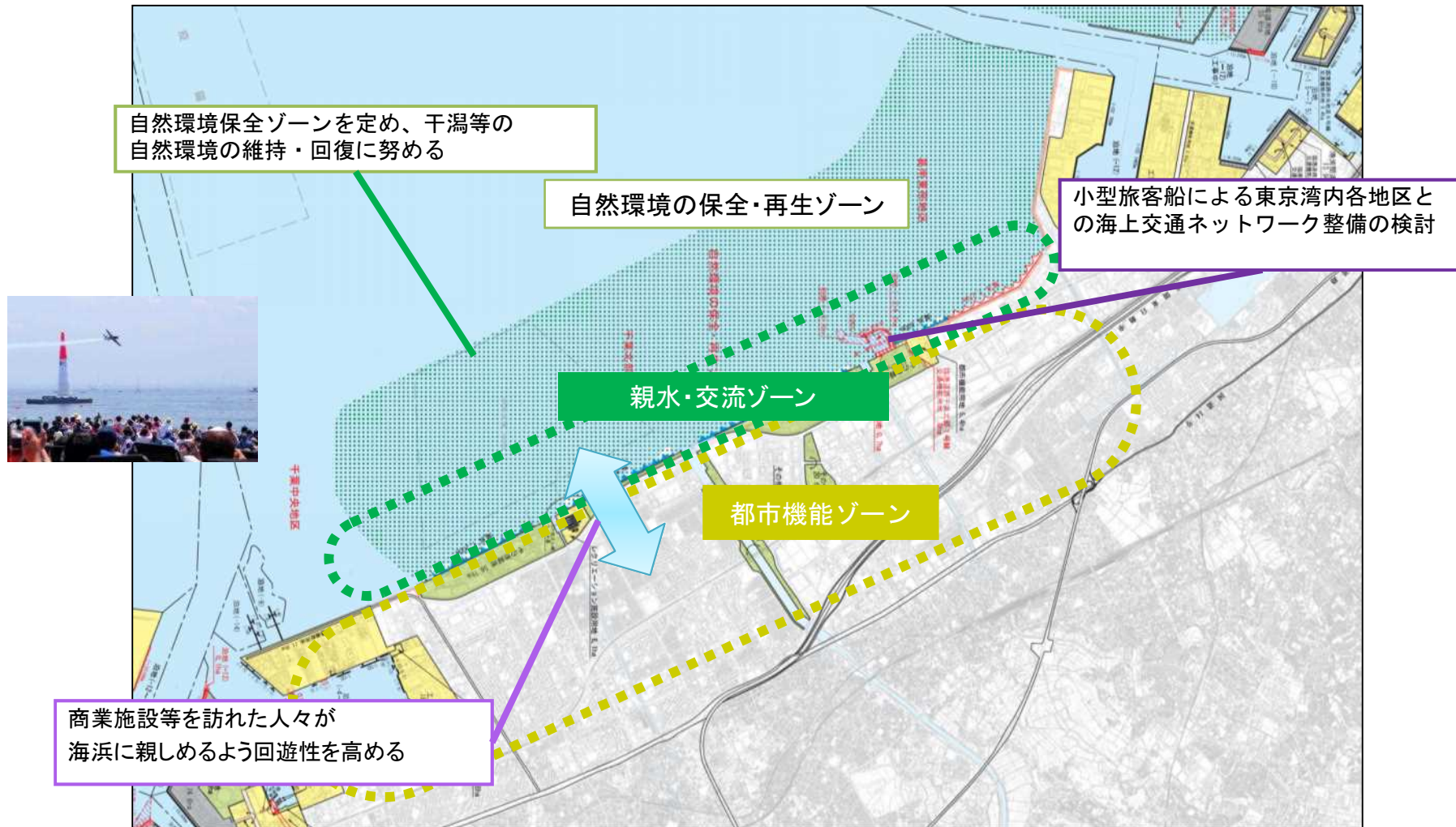
- 人工海浜部は緑地レクリエーションゾーン、その背後地を都市機能ゾーンとし、互いに連係し海浜を親しめる地区とする。

#### 施策展開の凡例

①物流・産業

②生活と安心

③環境・ふれあい





### (3) 地区別ゾーニングと今後の施策展開

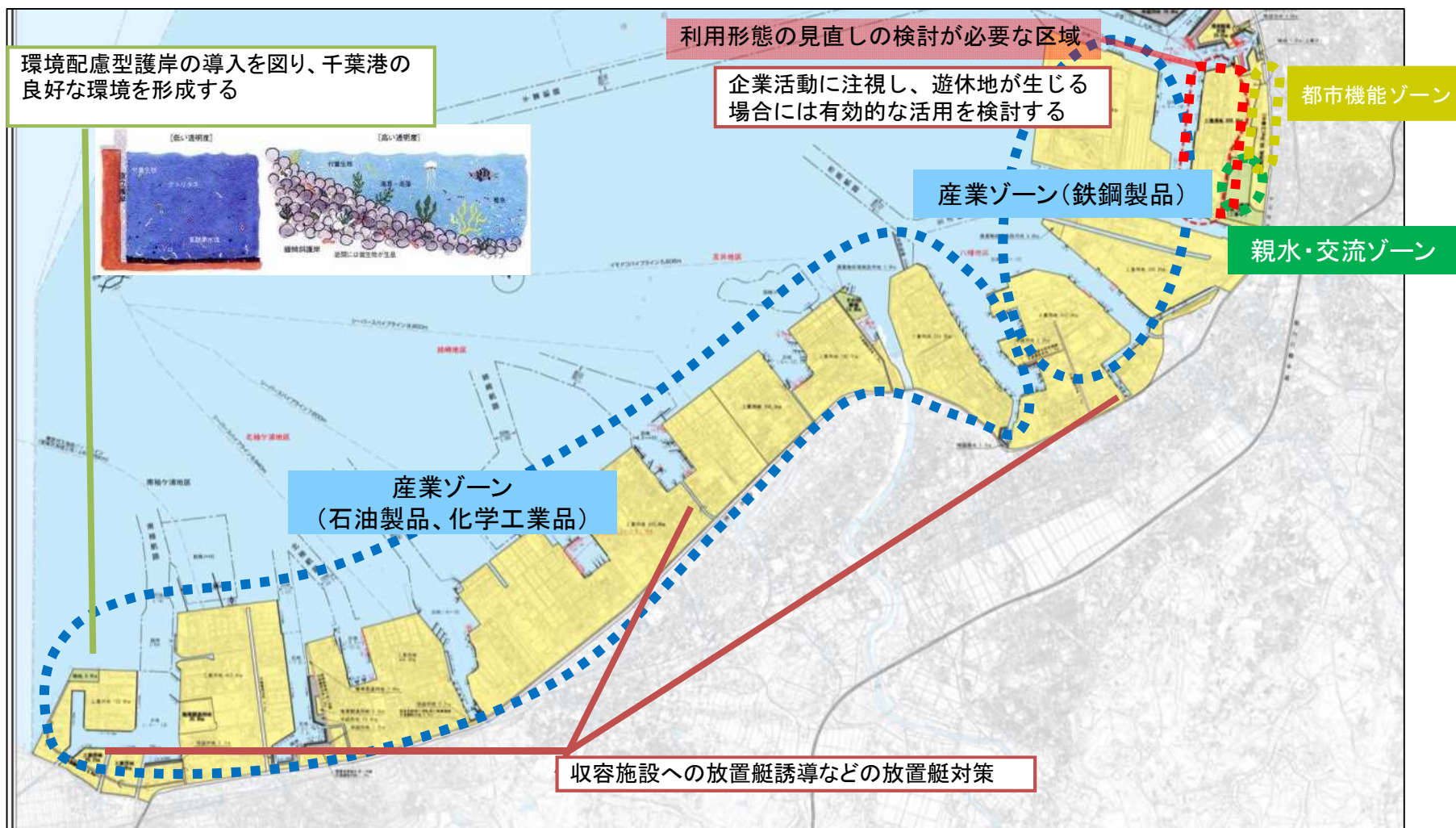
#### ④ 千葉南部、八幡、五井、姉崎、北袖ヶ浦、南袖ヶ浦地区

- 製鉄製品、石油製品、化学工業品の生産ゾーン地区とする。

施策展開の凡例

① 物流・産業      ② 生活と安心

③ 環境・ふれあい



## 4. 港湾の運営

## (1) 民の視点を取り込んだ効率的な港湾運営

これまでの直接の港湾経営・管理を見直し、あらゆる可能性を検討(PPP等手法の選定、官民の業務範囲、リスク分担など)PPP、港湾運営会社、指定管理者制度等を導入していく。

### PPP、PFI事業

#### ■ PPP・PFI事業のメリット

- 公民の連携により、行政の効率化や財政負担の軽減、高質な公共サービスの実現が期待できる。

#### ■ PPP (Public Private Partnership)とは

- PPPとは、公民が連携して公共サービスの提供を行う様々な手法の総称。
- PPPの手法として、PFI、指定管理者制度等がある。

#### ■ PFI (Private Finance Initiative)とは

- PFIとは、公共施設等の設計、建設、維持管理、運営等に対し、民間の資金や経営・技術能力などのノウハウを活用し、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図る社会資本整備の手法。

#### ■ 港湾におけるPFI事業の事例

##### 常陸那珂港コンテナターミナルの整備・運営

- 対象施設: 北ふ頭公共コンテナターミナル

水深	延長	面積
-10~15m	700m	28ha

- 事業の開始: 平成12年6月～

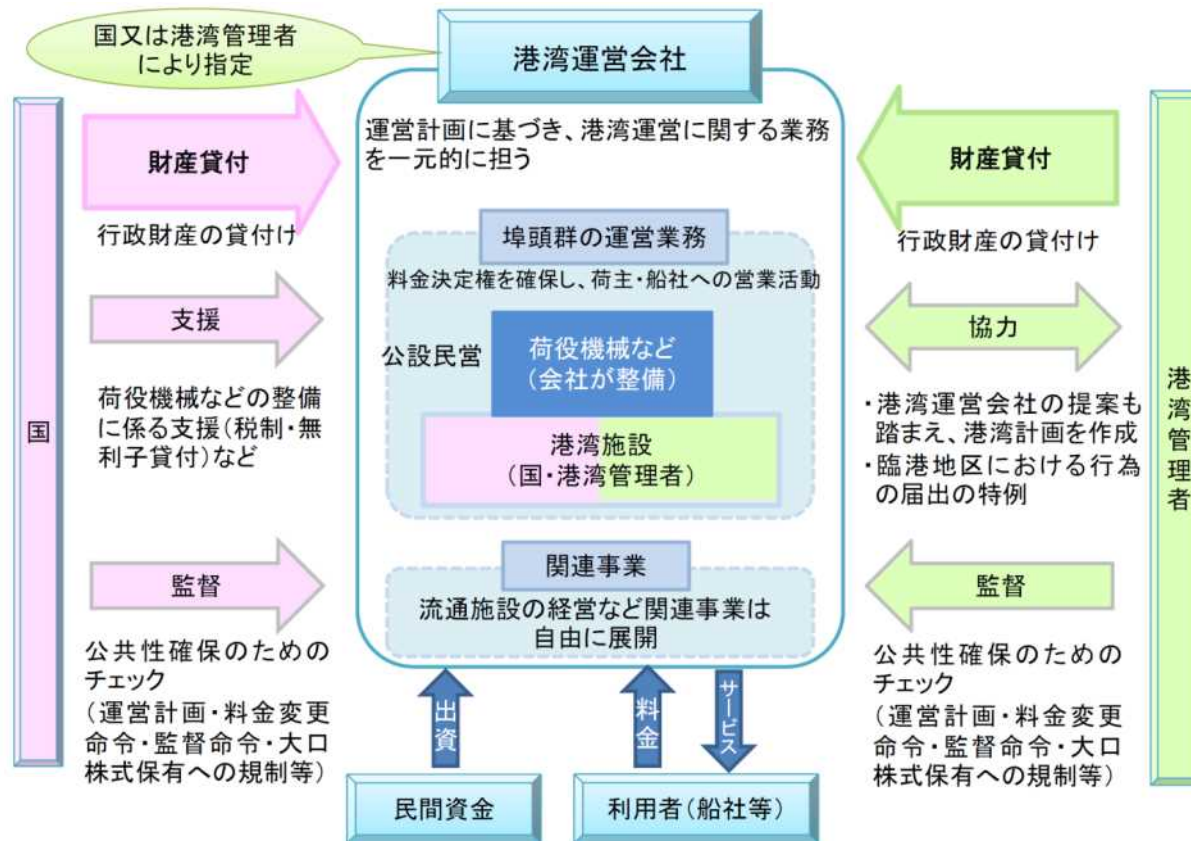
#### ■ PFI事業者の役割

- ターミナル施設の整備
- ターミナル施設の一体的管理・運営
- ターミナルの利用促進(船社・荷主の誘致活動等)

(1) 民の視点を取り込んだ効率的な港湾運営

港湾運営会社

◎民間資金を導入することにより、必要な港湾施設整備を行うとともに、公設民営の徹底により、創意工夫あふれる「港湾経営」への早期転換を図る。



港湾運営会社イメージ

資料: 国土交通省HP