

千葉港長期構想(案)

平成 28 年 9 月

千葉県 県土整備部 港湾課

資料—3

目 次

1. はじめに	1
1-1 長期構想とは	1
1-2 長期構想検討の経緯	1
2. 千葉港の現況と課題	2
2-1 千葉港の現況	2
2-1-1 千葉港の概要	2
2-1-2 取扱貨物量の推移	3
2-1-3 航路	5
2-1-4 千葉港の特徴	7
2-1-5 地区別の利用状況（概要）	14
2-2 千葉港を取り巻く社会情勢の変化	20
2-2-1 千葉県の人口減少	20
2-2-2 千葉県への観光入込客数の推移	20
2-2-3 コンテナ貨物に関わる動向	21
2-2-4 クルーズ船の動向	24
2-2-5 千葉港に関わる主な産業の動向	25
2-3 上位・関連計画の整理	32
2-3-1 港湾・物流に関する上位計画・関連計画	32
2-3-2 人流・交流に関する上位・関連計画	40
2-3-3 防災に関する上位・関連計画	41
2-3-4 千葉県の計画	46
2-3-5 千葉港背後市の総合計画	53
2-4 利用者・県民のニーズ	61
2-4-1 利用企業のニーズ把握のためのアンケート・ヒアリング調査.....	61
2-4-2 利用者・県民のニーズのためのアンケート調査	62
2-5 千葉港の課題	64
2-5-1 分野別の課題整理	64

2-5-2 地区別の課題整理	79
3. 将来の目標取扱貨物量.....	83
3-1 総貨物量	83
3-2 コンテナ貨物.....	84
3-3 自動車貨物	84
3-4 内貿 RORO 貨物.....	85
3-5 目標取扱量に対する必要面積.....	85
4. 千葉港による経済波及効果.....	87
5. 千葉港長期構想.....	88
5-1 千葉港の特性.....	88
5-2 千葉港の危機とその解消に向けて	89
5-3 千葉港の将来像.....	91
5-4 将来像の実現に向けた基本戦略と施策展開	93
5-5 千葉港長期構想のゾーニング	99
5-5-1 地区別のゾーニングと施策展開	100
5-5-2 千葉港全体のゾーニング	104
5-6 主要施策の実現に向けて.....	105
5-6-1 民間資金の導入可能性の検討	105
5-6-2 海上交通ネットワーク	110

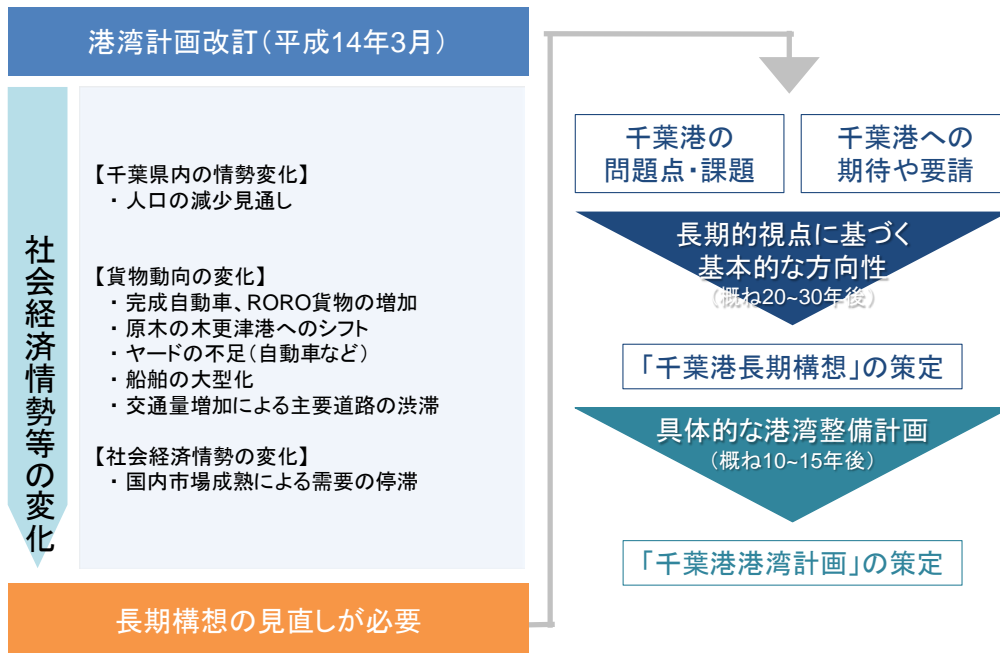
1. はじめに

1-1 長期構想とは

「長期構想」とは、港湾管理者が、概ね 20～30 年の長期的視点から、港湾空間利用の基本的な方向性をとりまとめるものです。

「千葉港長期構想」は、千葉港の現状の問題点・課題を踏まえ、千葉県民、千葉港の背後に立地する荷主企業等の利用者や港湾関係者から、千葉港に対する期待や要請を聴取し、概ね 20～30 年後の将来を展望する長期的な指針として、千葉港の将来像やその実現に向けた取り組みをとりまとめるものです。

策定した「長期構想」を踏まえ、概ね 10～15 年後の具体的な整備計画である「港湾計画」を検討していきます。



1-2 長期構想検討の経緯

日時	議題
平成 27 年 6 月 8 日	<ul style="list-style-type: none"> 千葉港の現状と課題 長期構想の方向性
平成 27 年 11 月 17 日	<ul style="list-style-type: none"> 千葉港のニーズと課題 整備の方向性 港湾の能力(参考)
平成 28 年 3 月 17 日	<ul style="list-style-type: none"> 空間利用ゾーニングと施策展開

2. 千葉港の現況と課題

2-1 千葉港の現況

2-1-1 千葉港の概要

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づけられています。東京湾奥部に位置し、県内6市（市川市～袖ケ浦市）にまたがる、海岸線延長約133kmを有する日本一広い港湾です。

千葉港背後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ます。

港湾取扱貨物量は、約1.6億トン（H26）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ます。

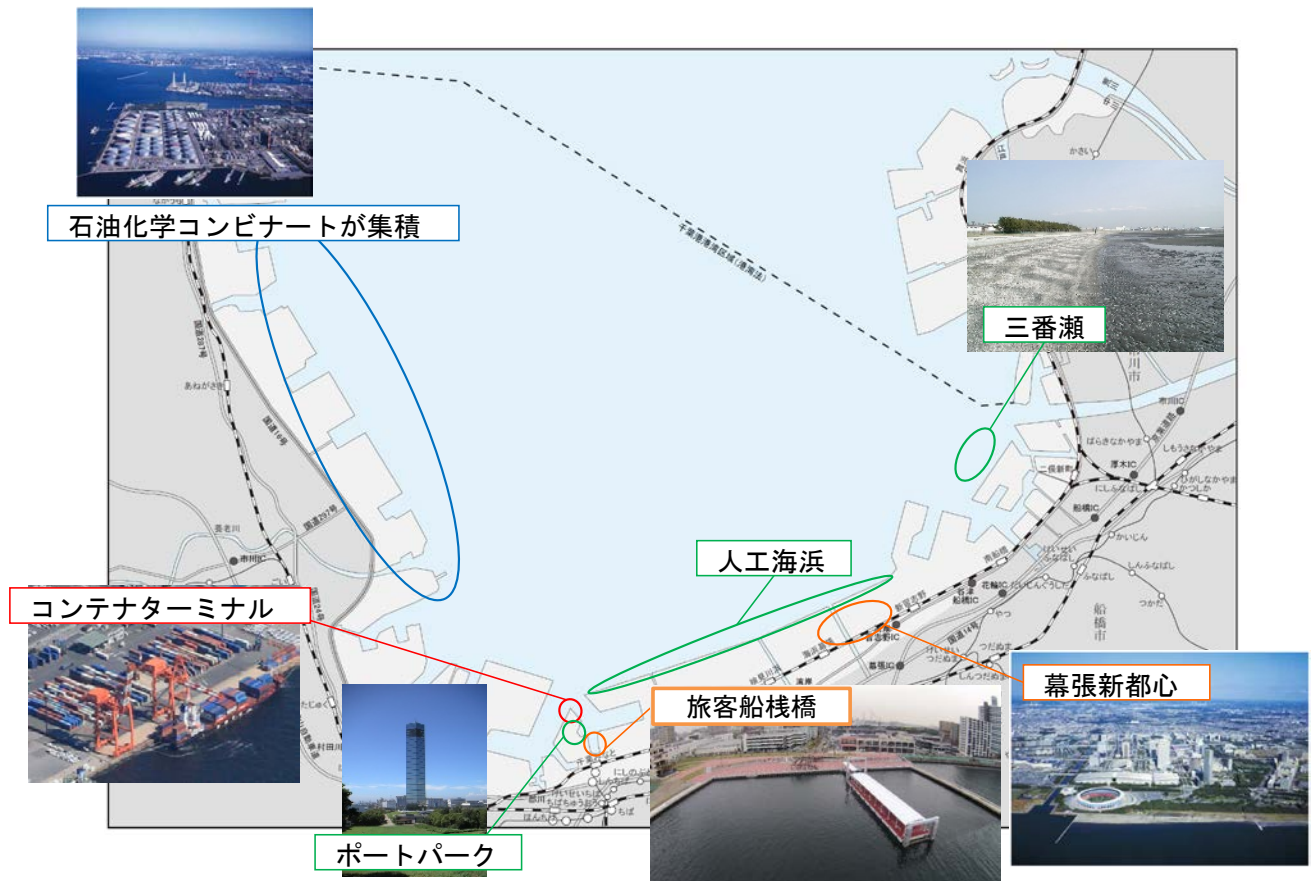


図 2-1-1 千葉港の現況

2-1-2 取扱貨物量の推移

(1) 総取扱貨物量の推移

千葉港における総取扱貨物量の推移を見ると、平成20年に発生したリーマン・ショックの影響下にある平成21年以外は全体的に横ばいで推移しています。

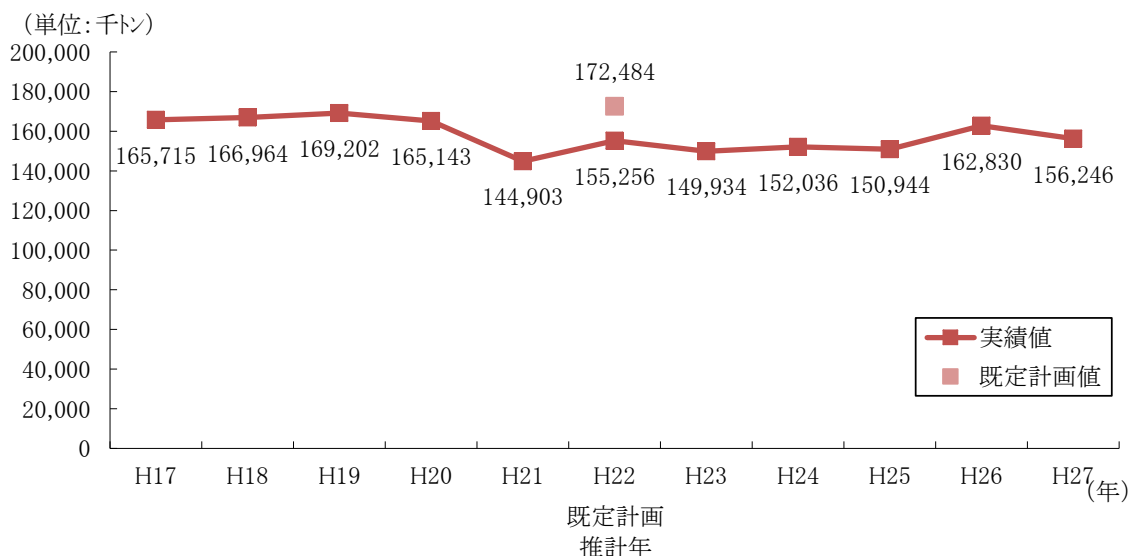


図 2-1-2 千葉港総取扱貨物量の推移と既定計画値

(2) 公専別取扱貨物量の推移

公専別に取扱貨物量の推移を見ると、公共貨物は1千万トンから1千2百万トン程度で推移しており、専用貨物は、近年は1億4千万トンから1億5千万トン程度で推移しています。平成27年現在、取扱貨物量の約7%を公共ふ頭で、約93%を民間の専用ふ頭で取り扱っています。

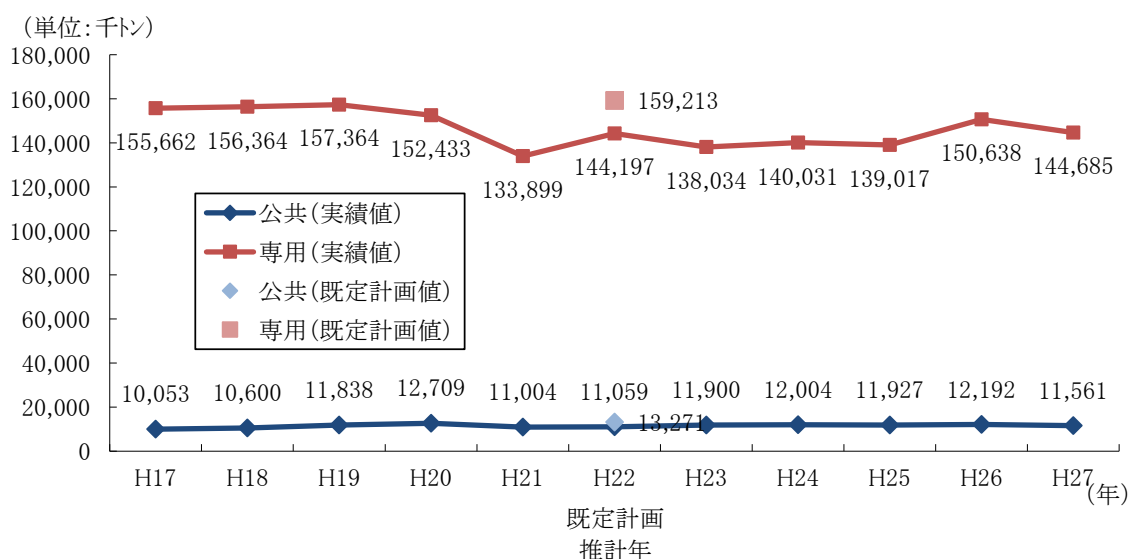


図 2-1-3 千葉港における公専別取扱貨物量の推移と既定計画値

(3) 輸移出入別取扱貨物量の推移

輸移出入別取扱貨物量の推移は、下図のとおりです。

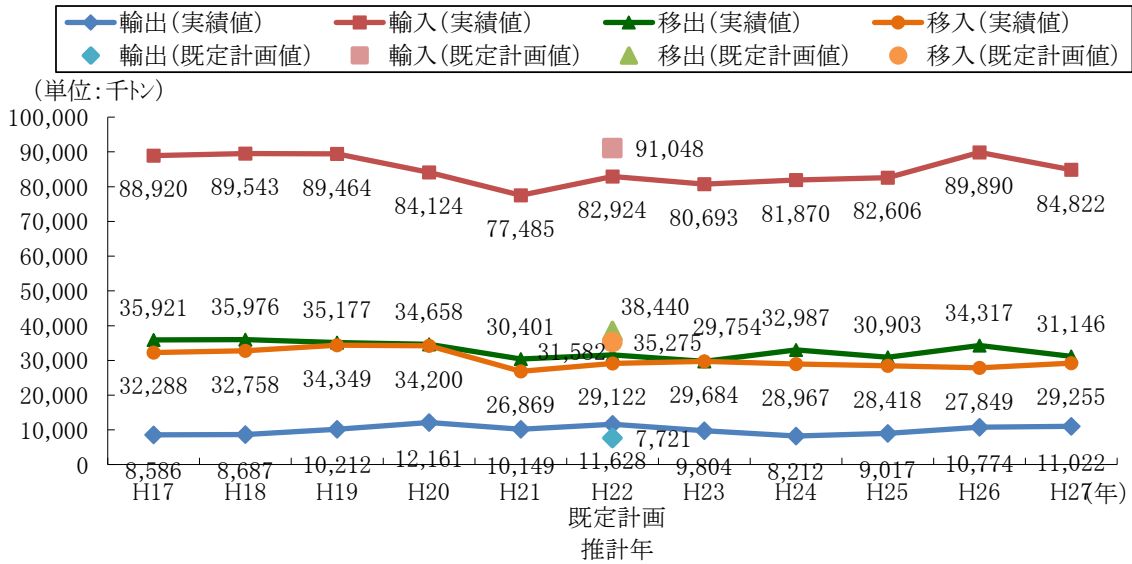


図 2-1-4 千葉港における輸移出入別取扱貨物量の推移と計画値

(4) 貨物形態別貨物量の推移

コンテナ・バルク別取扱貨物量の推移は、下図のとおりです。

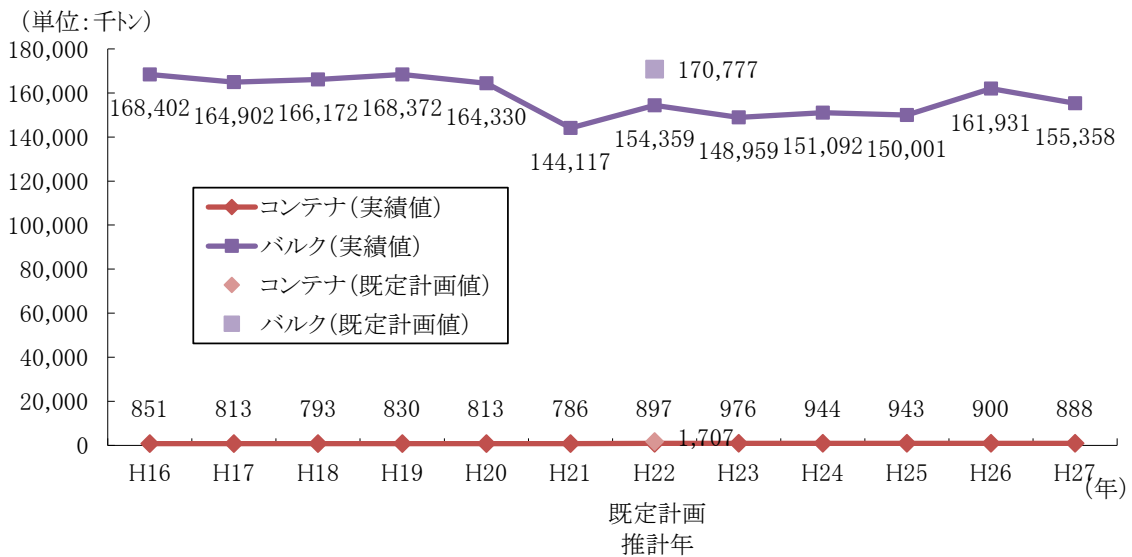


図 2-1-5 千葉港における輸移出入別取扱貨物量の推移と既定計画値

2-1-3 航路

(1) 外航コンテナ航路

千葉港には現在、韓国、中国、台湾、東南アジアと結ぶコンテナ航路が週5便運航しています。これらに加え、東京港・横浜港を発着する東南アジア航路（週3便）とバージ輸送により接続しています。

<韓国航路>

船社名	便数 (便/週)又は(便/月)	寄港地
高麗海運	1便/週	千葉-横浜-名古屋-蔚山-釜山-東京-千葉
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-釜山-仁川-木浦* -釜山-東京-横浜-千葉

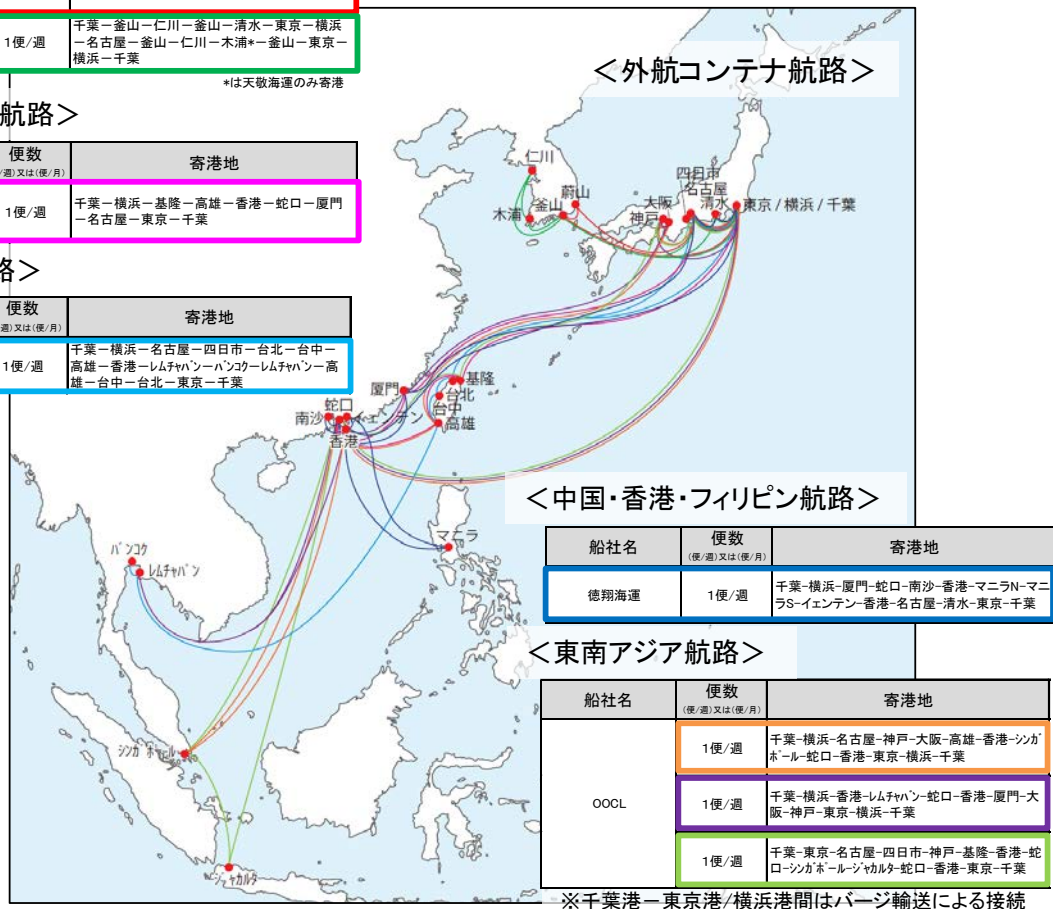
*は天敬海運のみ寄港

<台湾・南中国航路>

船社名	便数 (便/週)又は(便/月)	寄港地
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

<台湾・タイ航路>

船社名	便数 (便/週)又は(便/月)	寄港地
ワンハイラインズ	1便/週	千葉-横浜-名古屋-四日市-台北-台中-高雄-香港-レムチャバン-バンコク-レムチャバン-高雄-台中-台北-東京-千葉



<中国・香港・フィリピン航路>

船社名	便数 (便/週)又は(便/月)	寄港地
徳翔海運	1便/週	千葉-横浜-廈門-蛇口-南沙-香港-マニラN-マニラS-イエンテン-香港-名古屋-清水-東京-千葉

<東南アジア航路>

船社名	便数 (便/週)又は(便/月)	寄港地
OOCL	1便/週	千葉-横浜-名古屋-神戸-大阪-高雄-香港-シンガポール-蛇口-香港-東京-横浜-千葉
	1便/週	千葉-横浜-香港-レムチャバン-蛇口-香港-廈門-大阪-神戸-東京-横浜-千葉
	1便/週	千葉-東京-名古屋-四日市-神戸-基隆-香港-蛇口-シンガポール-ジャカルタ-蛇口-香港-東京-千葉

※千葉港-東京港/横浜港間はバージ輸送による接続

図 2-1-6 千葉港の外航コンテナ航路

(2) 内航コンテナ航路

内航コンテナ航路は、千葉ー徳山下松航路と、船橋ー千葉ー川崎ー岩国ー徳山下松を結ぶ航路が就航しています。

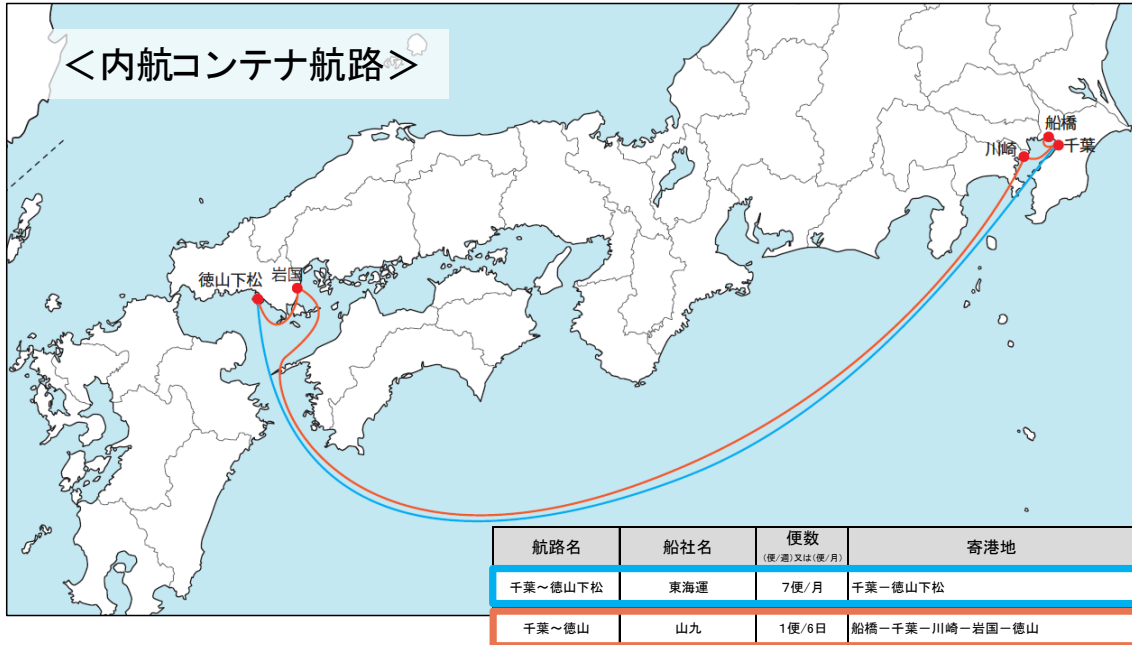


図 2-1-7 千葉港の内航コンテナ航路

(3) RORO 船航路

RORO 船航路は現在、千葉ー泉大津（大阪）ー田井（岡山）ー三島川之江（愛媛）を結ぶ航路と、千葉ー広島を結ぶ航路が就航しています。

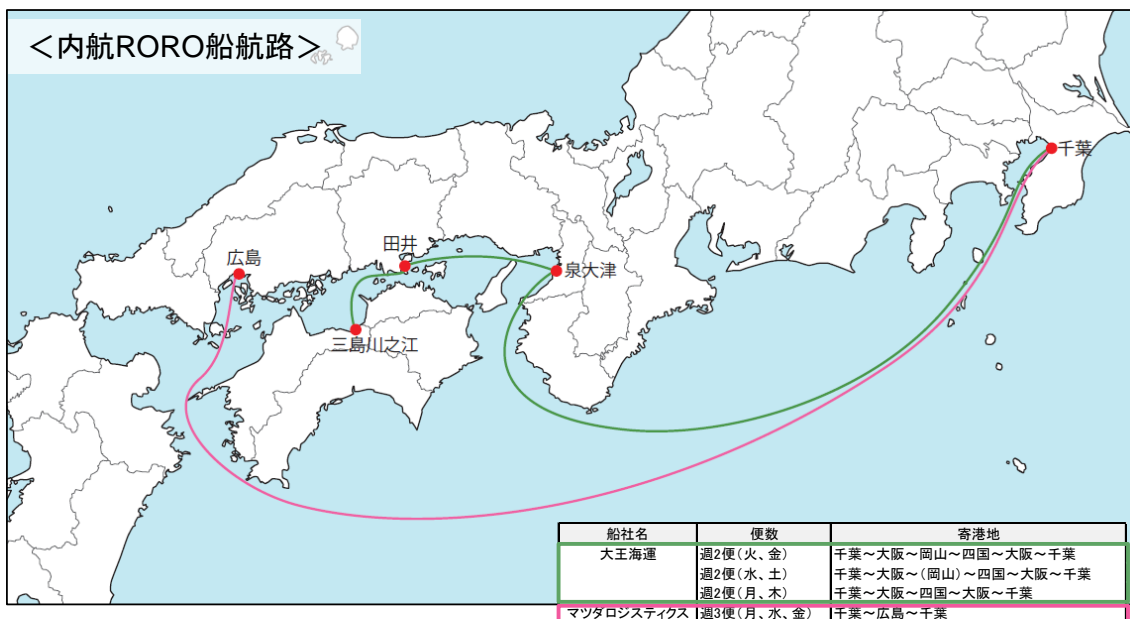


図 2-1-8 千葉港の RORO 船航路

2-1-4 千葉港の特徴

(1) 関東における完成自動車貨物流通拠点

千葉港は、自動車流通の重要な拠点となっており、主に富士重工業、BMW、トヨタ自動車を利用しています。

完成自動車貨物（公共）は増加傾向にあり、平成 26 年の取扱貨物量（輸移出入合計）は、名古屋港、横浜港、三河港に次ぐ全国第 4 位となっています。

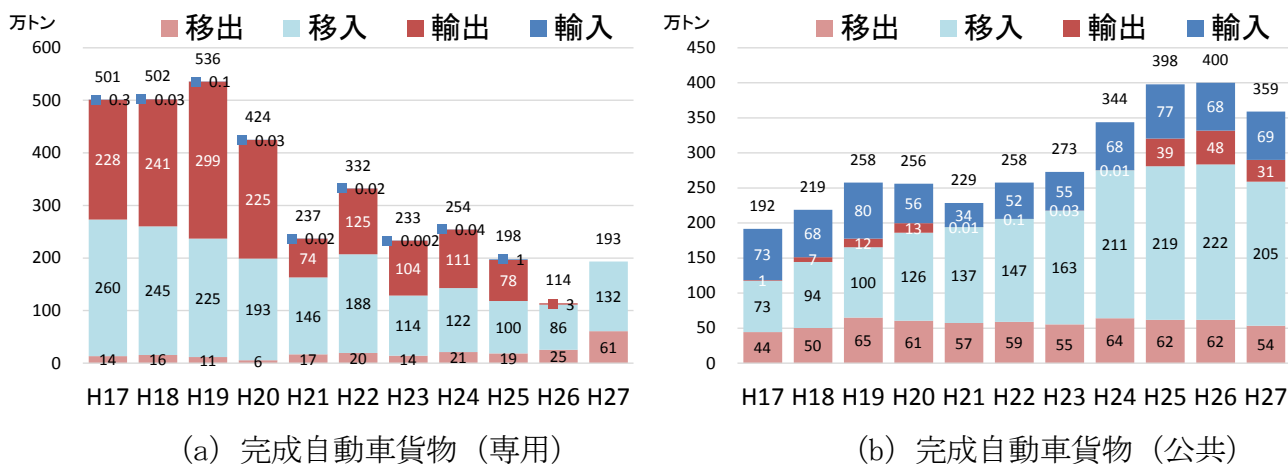


図 2-1-9 完成自動車貨物の推移

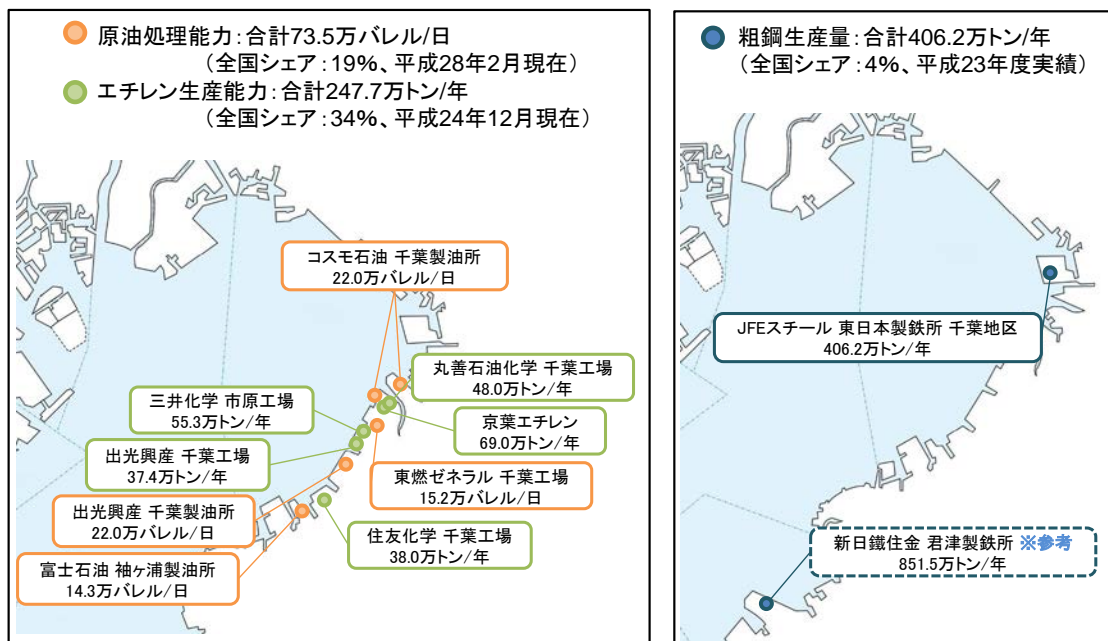


図 2-1-10 関東近辺の自動車工場・整備センターの立地と千葉港利用企業

(2) 日本を支える基礎素材型産業・エネルギー拠点

京葉臨海工業地帯は日本有数の基礎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ます。

また、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ます。

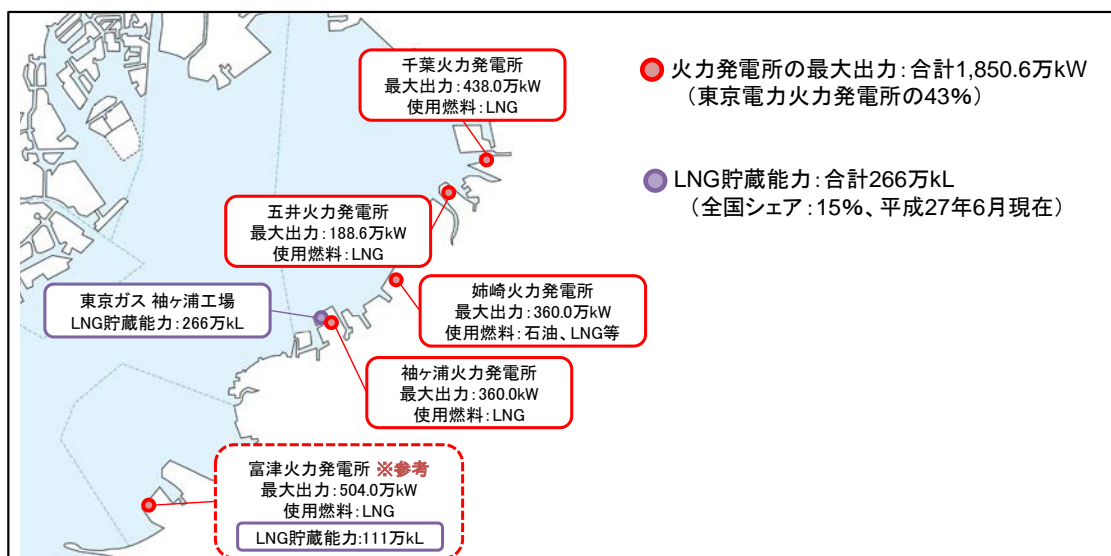


資料: 製油所の所在地と原油処理能力(石油連盟HP)、コンビナート所在地及びエチレンプラント生産能力(石油化学工業協会HP)より作成

資料: 製鉄所別粗鋼生産(鉄鋼新聞社HP)より作成

石油化学産業の立地状況

鉄鋼産業の立地状況



資料: 東京電力HP、東京ガスHPより作成

火力発電所とLNG貯蔵基地の立地状況

図 2-1-11 千葉港に立地する基礎素材型産業・エネルギー拠点

(3) 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、海浜公園等の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。三番瀬海浜公園（船橋市）には年間約13万2千人の潮干狩客、いなげの浜（千葉市）には年間約7万7千人の海水浴客が訪れています（平成27年）。また、海浜公園では様々なイベントが開催されています。

臨海部には海浜公園だけでなく、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ます。

千葉中央地区では旅客船棧橋が整備され、海に親しめる空間づくりが推進されています。



図 2-1-12 潮干狩りを楽しむ人々（三番瀬海浜公園）



図 2-1-13 千葉みなと旅客船棧橋

【参考】 親水空間における各市・企業の取り組み・イベント



Red Bull Air Race 千葉
(千葉市等が後援 開催地：海浜幕張公園)



幕張ビーチ花火フェスタ
(千葉市等が主催、開催地：海浜幕張公園)



千葉湊大漁まつり
(千葉市が主催 開催地：千葉ポートパーク)



JFE ちばまつり
(JFE スチールが主催 開催地：蘇我スポーツ公園)



五井臨海まつり
(臨海部企業が参加 開催地：市原緑地運動公園)



ふなばし市民まつり
(主催：船橋市 開催地：船橋港親水公園)

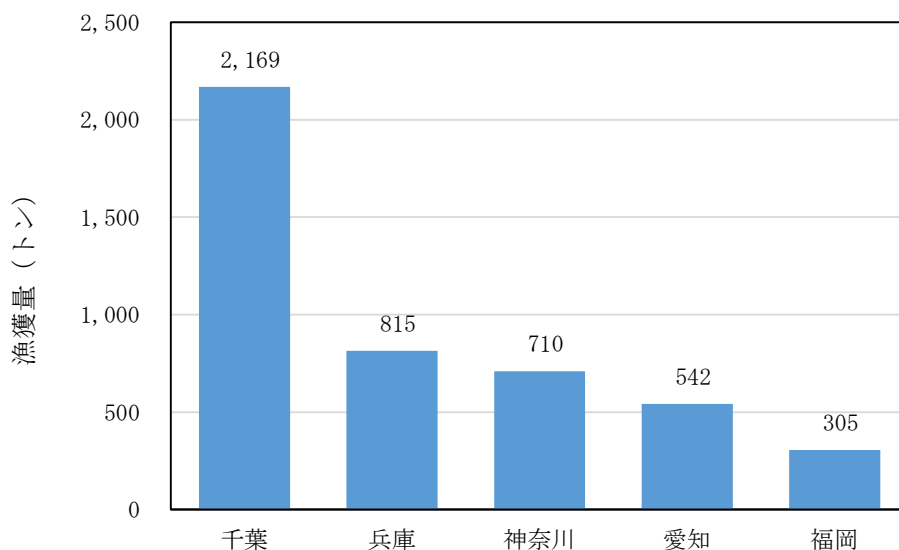
(4) 豊かな自然環境

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ます。

また、千葉港は豊かな漁場としての一面もあります。千葉県はすずき類の漁獲量が全国で最も多く、特に船橋漁港は県内屈指の漁獲量を誇ります。



図 2-1-14 三番瀬に群れる水鳥



資料：平成 26 年度漁業・養殖業生産統計（農林水産省）

図 2-1-15 平成 25 年すずき類の漁獲量（都道府県別）

(5) 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ます。

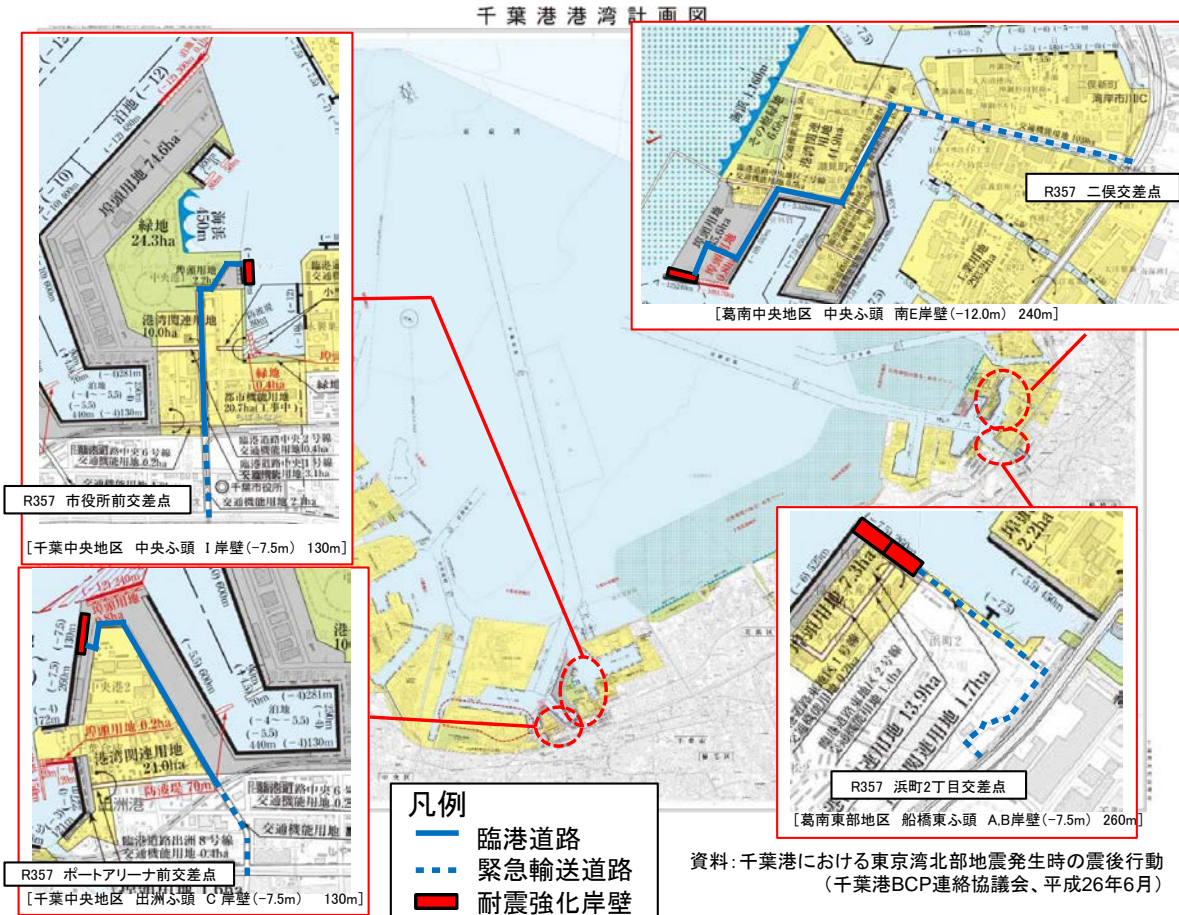
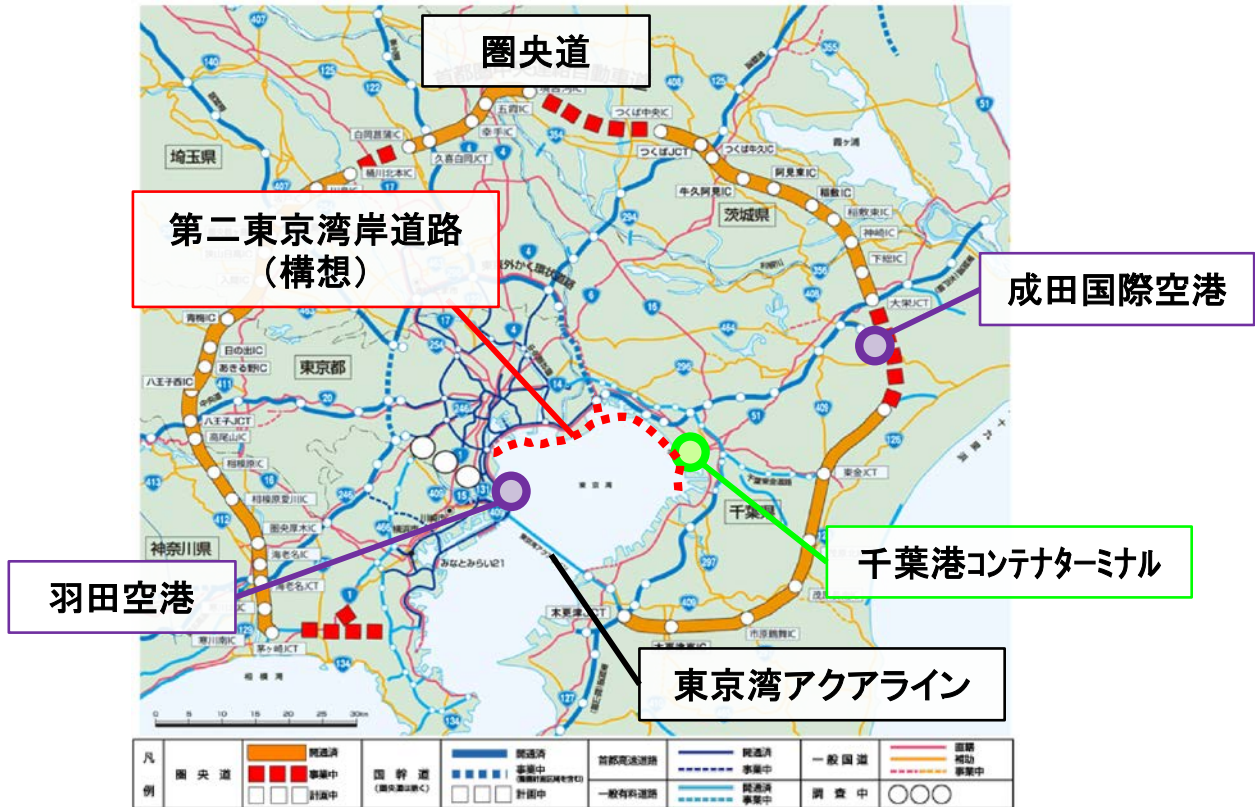


図 2-1-16 千葉港の耐震強化岸壁と緊急輸送道路

(6) 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ます。これらの輸送インフラと千葉港とのアクセス性には課題がありますが、直背後では第二東京湾岸道路が構想されており、アクセス性の向上が期待されます。



資料：国土交通省関東地方整備局 HP を基に作成

図 2-1-17 千葉港周辺の輸送インフラ