

## 2-1-5 地区別の利用状況（概要）

### (1) 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ます。岸壁の背後の野積み場では、これらの貨物が主に保管されています。背後の幹線道路とのアクセスが1本のみのため、交通渋滞が発生するという問題があります。

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ます。前面の海域には大規模な干潟（三番瀬）が位置しています。

東側には船橋ボ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。



図 2-1-18 葛南中央地区の利用状況

## (2) 葛南西部地区、葛南東部地区

葛南西部地区は物流センター等が立地する物流拠点となっています。

葛南東部地区には鋼材業者や港運業者等が立地しており、これらの企業が扱う鋼材などが専用岸壁で取り扱われています。

公共岸壁では砂・砂利貨物の取扱を行っています。

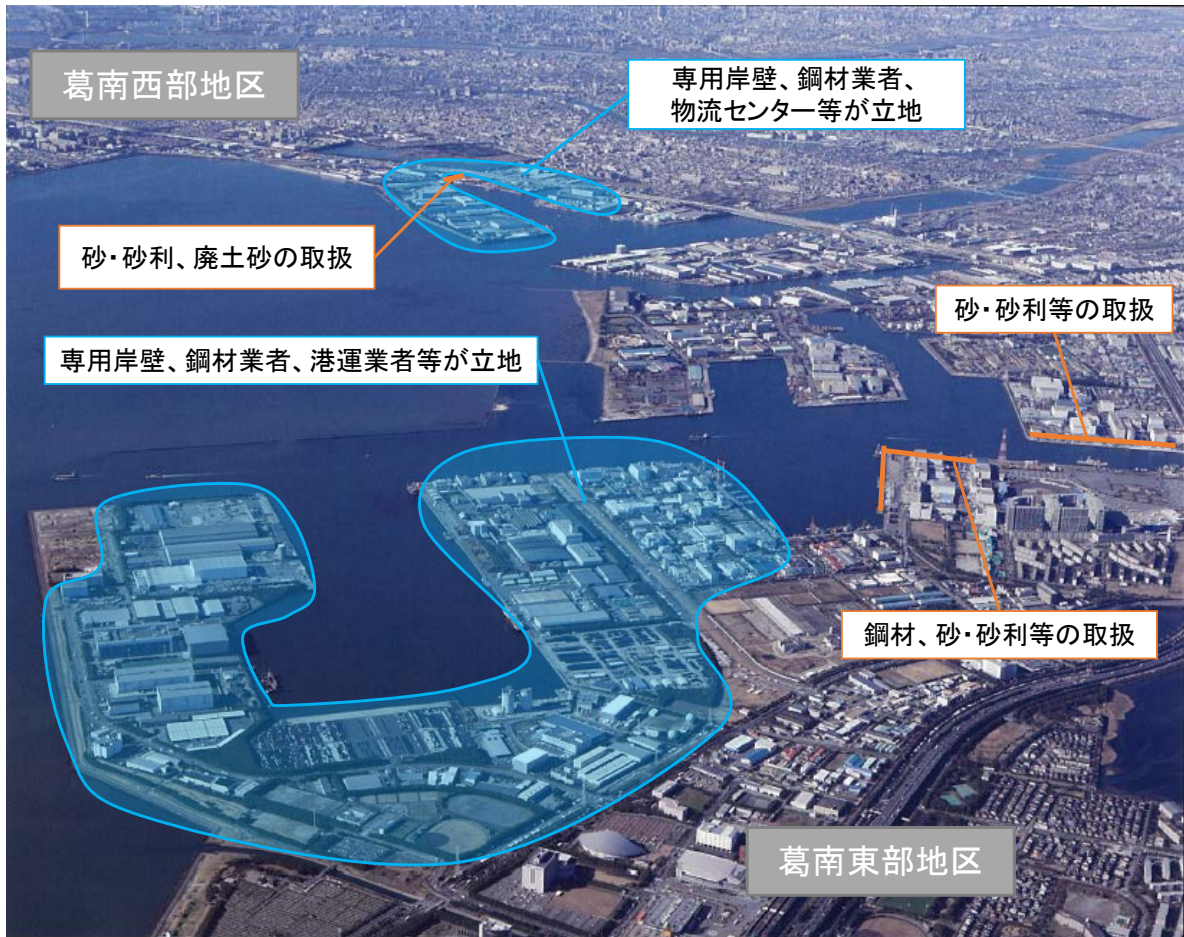


図 2-1-19 葛南西部地区、葛南東部地区の利用状況

### (3) 千葉中央地区

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ます。また、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ます。

出洲ふ頭では主に RORO 貨物を取り扱っています。また、野積み場には製材や鋼材等が保管されています。

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います。

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ます。



図 2-1-20 千葉中央地区の利用状況

#### (4) 千葉北部地区

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ます。



図 2-1-21 千葉北部地区の利用状況

## (5) 千葉南部地区

千葉南部地区には鉄鋼製品メーカー等が立地しています。  
また、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ます。  
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ます。

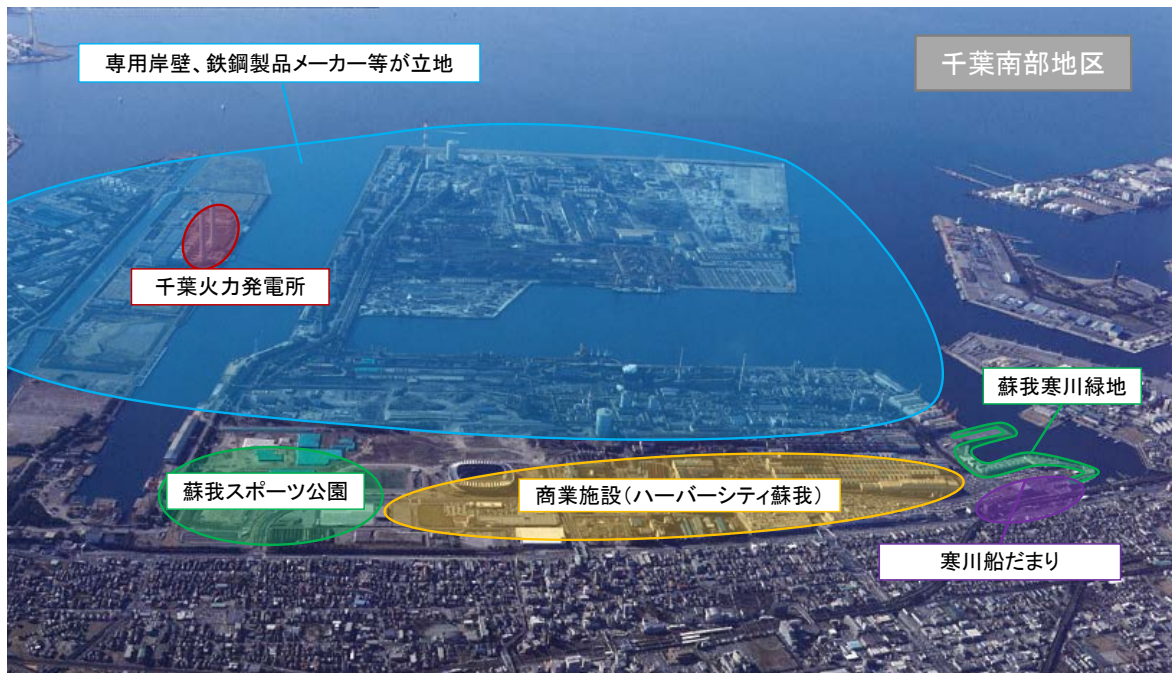


図 2-1-22 千葉南部地区の利用状況

## (6) 八幡～袖ヶ浦地区

八幡地区、五井地区、姉崎地区、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ます。

京葉臨海コンビナートでは、石油精製や石油化学の事業所間で水素の供給ネットワークが構築され、相互融通が図られているほか、液化水素等を製造する工場が立地し水素の効率的な輸送、貯蔵が行われています。

袖ヶ浦地区には公共岸壁があり、廃土砂、砂・砂利、石油製品を取扱っています。袖ヶ浦地区の先端部には海浜公園が整備されています。

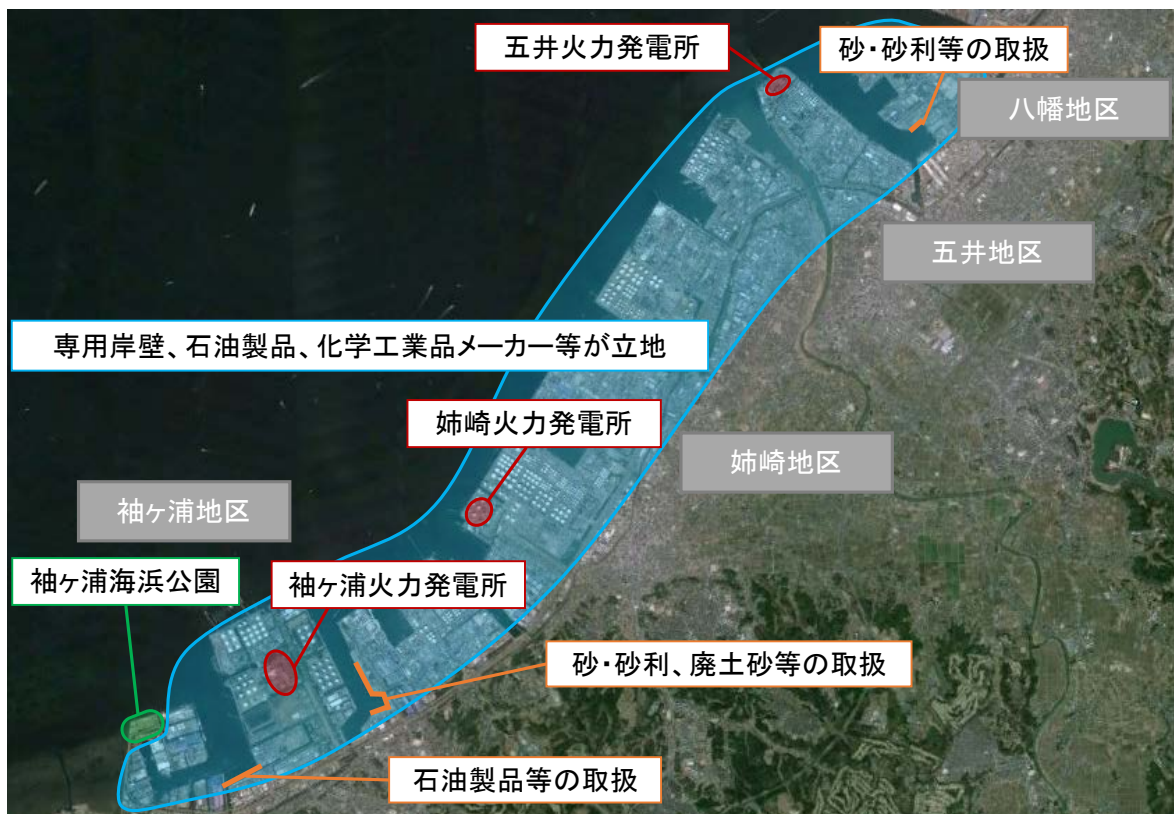


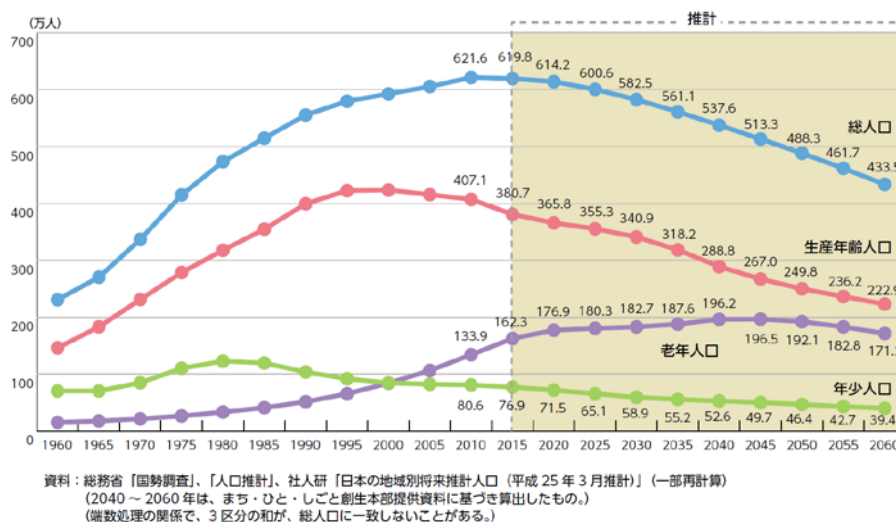
図 2-1-23 八幡地区～袖ヶ浦地区の利用状況

## 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。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ます。

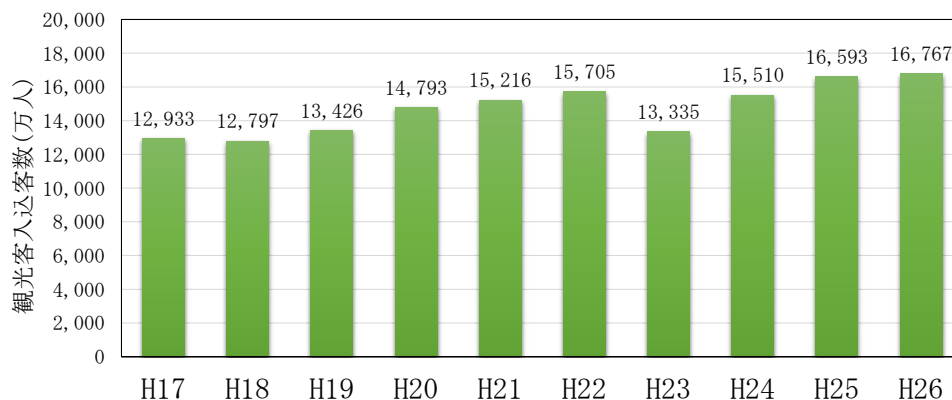


資料：千葉県人口ビジョン（千葉県総合企画部政策企画課、平成 28 年 2 月）

図 2-2-1 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 26 年には約 1 億 6,800 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

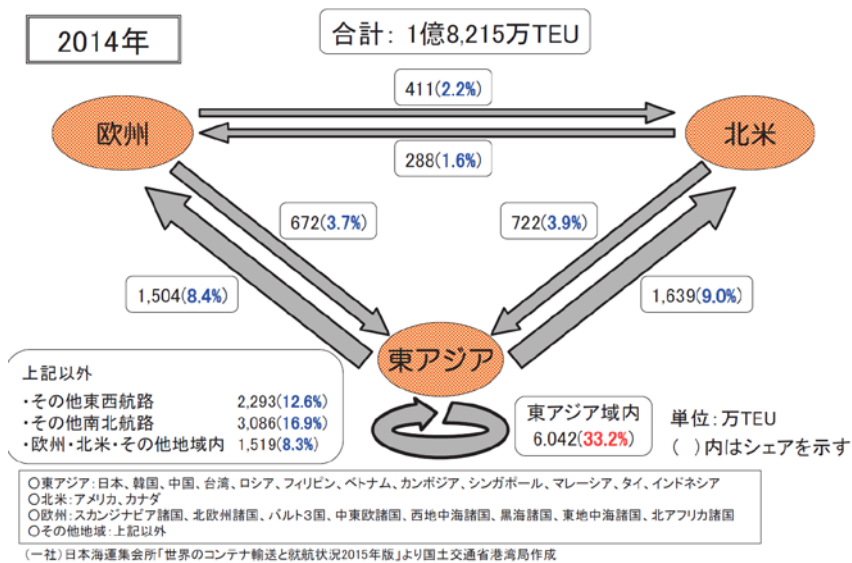
図 2-2-2 観光入込客数の推移

## 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）

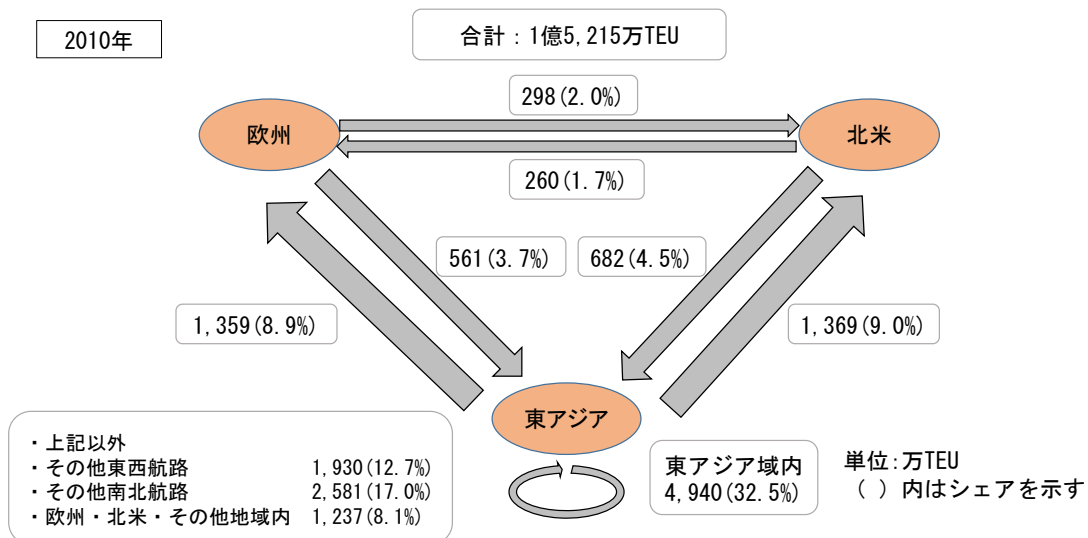


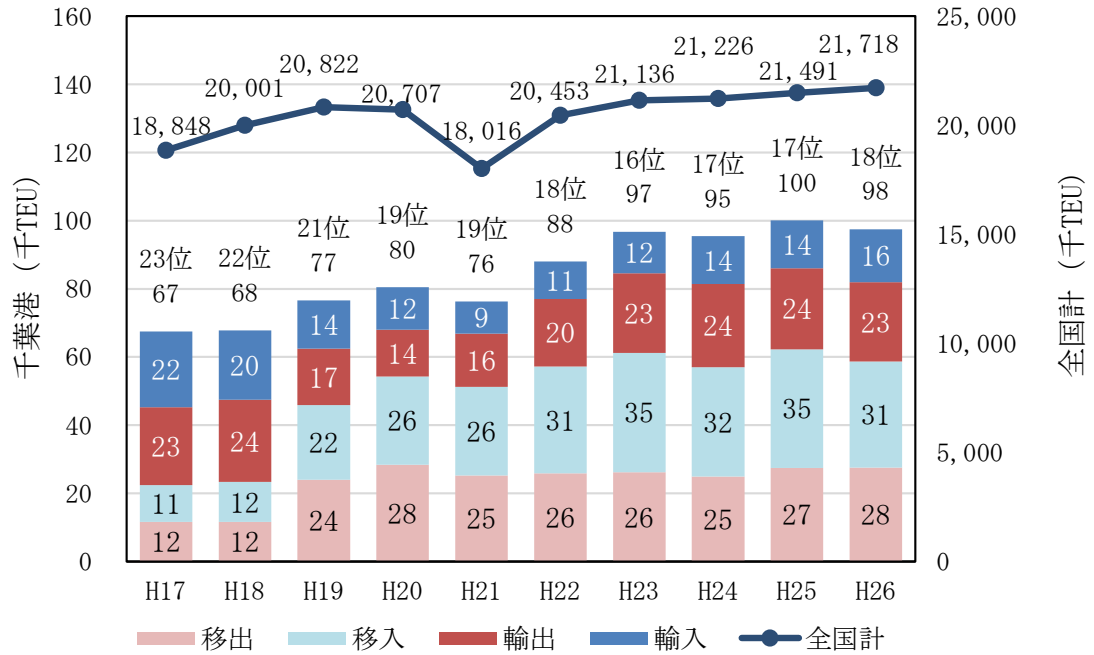
図 2-2-3 世界の海上コンテナ荷動量



## (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) コンテナ船の大型化

現在、世界で就航しているコンテナ船の最大船型は1万9千個積み、国内に寄港しているコンテナ船の最大船型は1万4千個積みです。スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船の大型化の傾向は今後も継続するものと考えられます。

コンテナ船の大型化に伴い、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	同縮尺イメージ (長さ方向に同縮尺)
	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	Harjin 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	-	

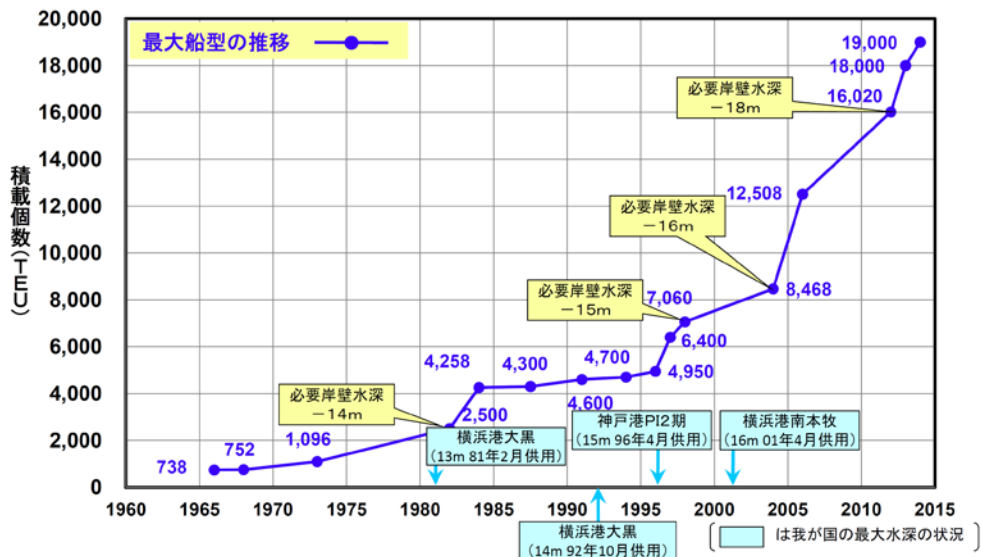
日本に寄港している最大船型

世界で就航している最大船型

※1: 各船舶の積載はClarkson Container Ship Register 2012, Clarkson World Fleet Register Report (Jan 2013), Marine Traffic及び船社ホームページによる  
 ※2: 岸壁水深と対象船舶は「港湾の施設上の基準-同縮尺(平成19年7月)」に準拠

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

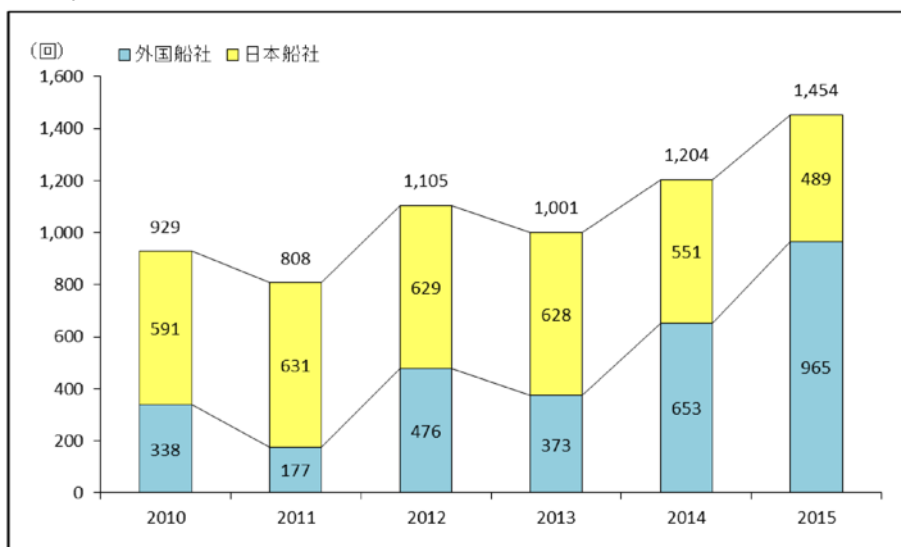


資料：第58回港湾分科会資料（国土交通省、平成26年11月）

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

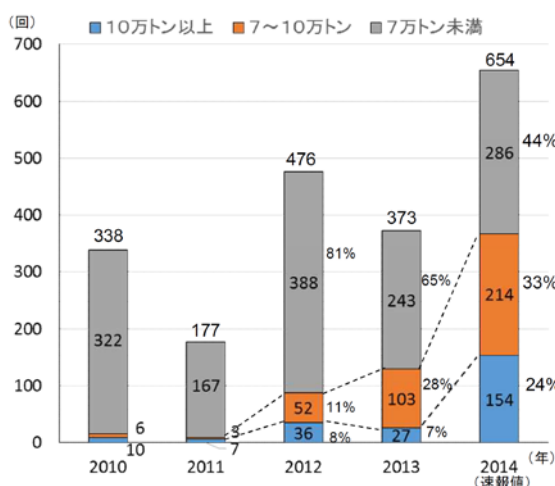
国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、2015年は過去最高の1,454回となっています。また、外国船社が運航するクルーズ船では、大型船の寄港が急増しています。



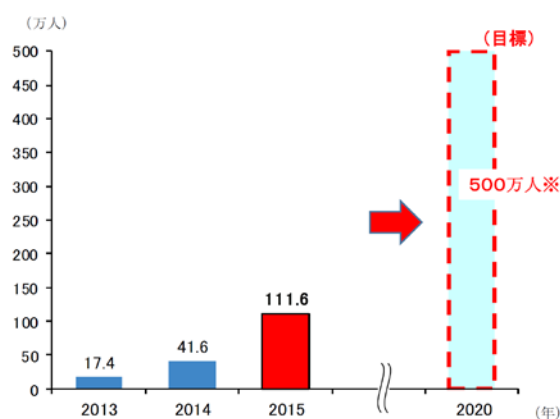
資料：2015年の我が国のクルーズ等の動向について（国土交通省、平成28年6月）

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。



資料：国土交通省資料



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）

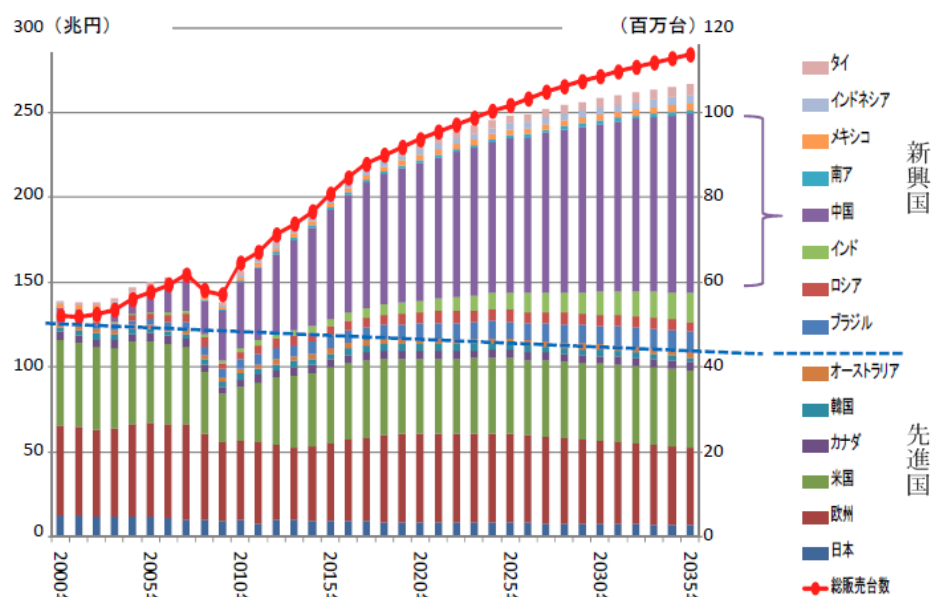
図 2-2-9 外国人クルーズ旅客数

## 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。



各国におけるセグメント毎の代表的な車種の小売価格(現時点)とセグメント毎の販売台数(実績・予測)を掛け合わせて総販売金額としたもの。  
将来的な小売価格の変動やハイブリッド車のシフトは考慮していない

出所: IHS Global Inc.の予測を基に住商アビーム自動車総合研究所が加工・推計

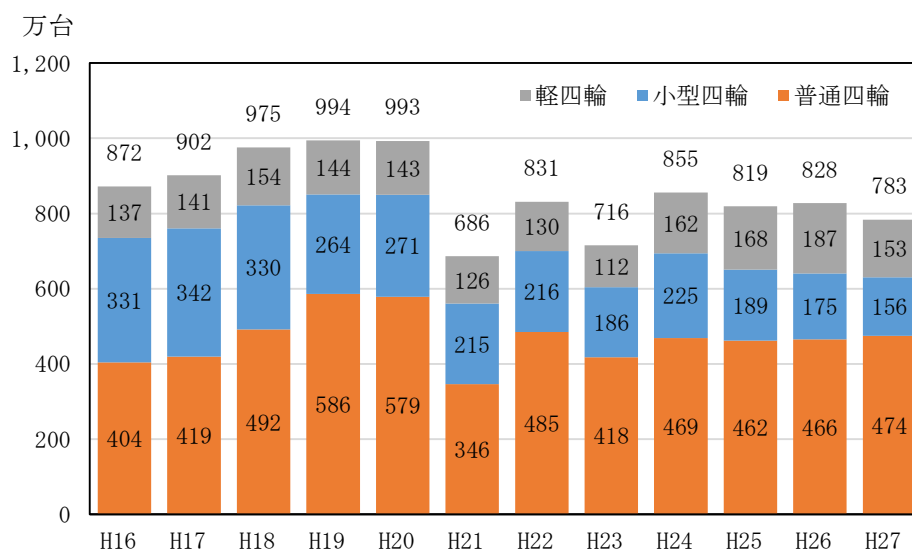
資料: 自動車産業の未来(経済産業省、平成27年7月)

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

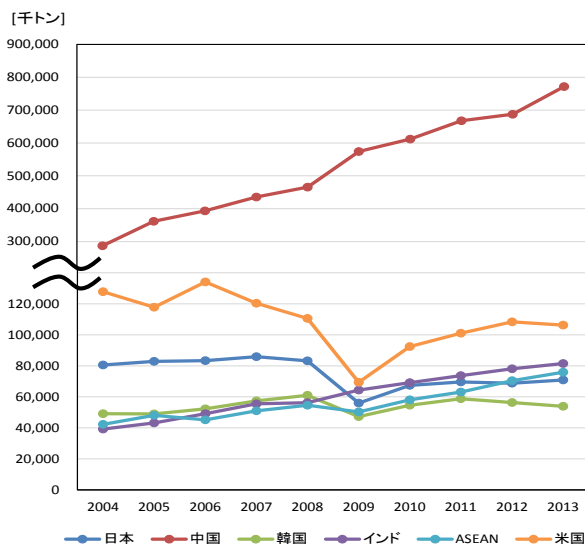
表 2-2-1 自動車メーカーの販売目標及び生産拠点の動向

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"> <li>国内生産台数 60万台 (2013) → 65万台 (2020)</li> <li>販売台数 国内：18万台 (2013) → 20万台 (2020) 北米：48万台 (2013) → 60万台 (2020)</li> </ul>	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"> <li>グローバル販売台数 987千台 (2010) → 1,430千台 (2016)</li> </ul>	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"> <li>グローバル販売台数 1,247千台 (2012) → 1,534千台 (2016)</li> </ul>	
日産	2011年6月	2016年度	<ul style="list-style-type: none"> <li>グローバル市場占有率 5.8% (2010) → 8.0% (2016)</li> </ul>	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"> <li>グローバル販売台数(商用車) 331千台 (2015) → 380千台 (2018)</li> <li>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)</li> </ul>	
トヨタ	—	—	—	マレーシアに新工場建設 (2016年5月)

## (2) 鉄鋼・鋼材

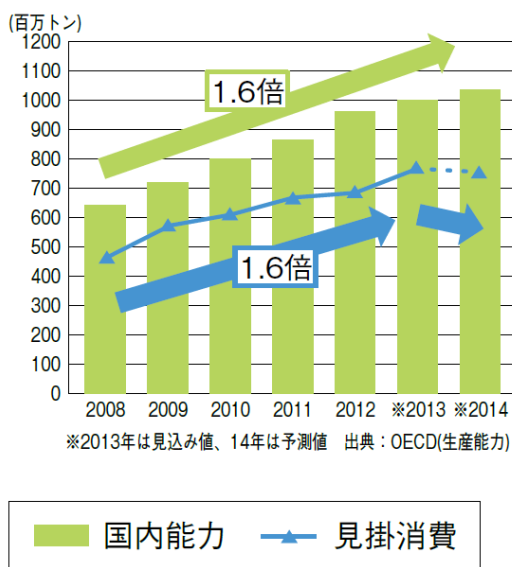
### 1) 世界の動向

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

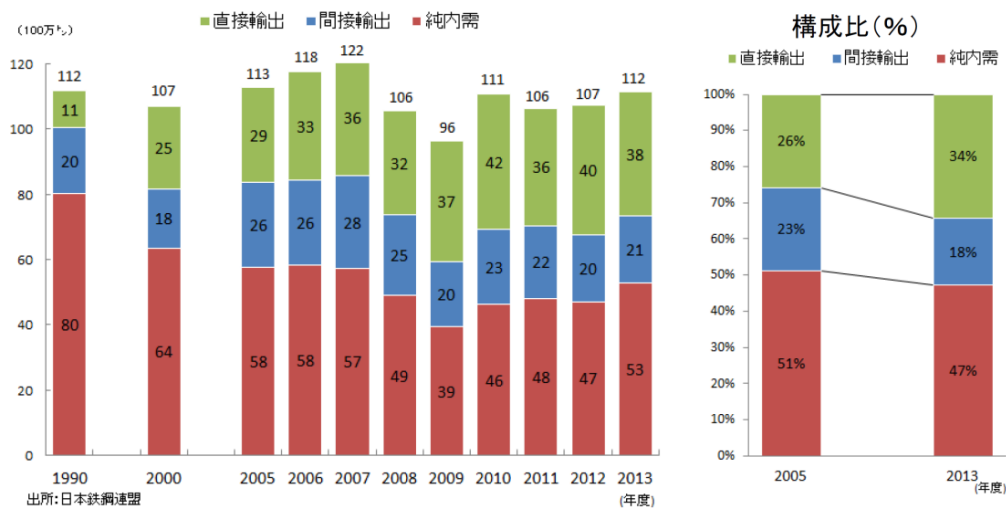


資料：2015年版ものづくり白書（経済産業省ほか、平成27年6月）

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。



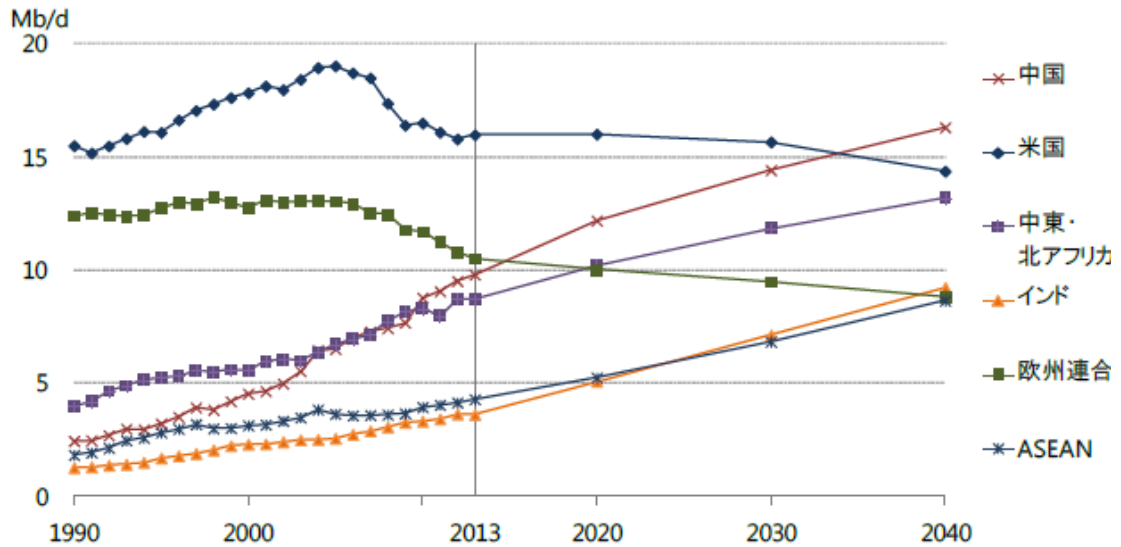
資料：経済産業省 省エネルギー小委員会（第7回）資料（平成26年12月）

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。



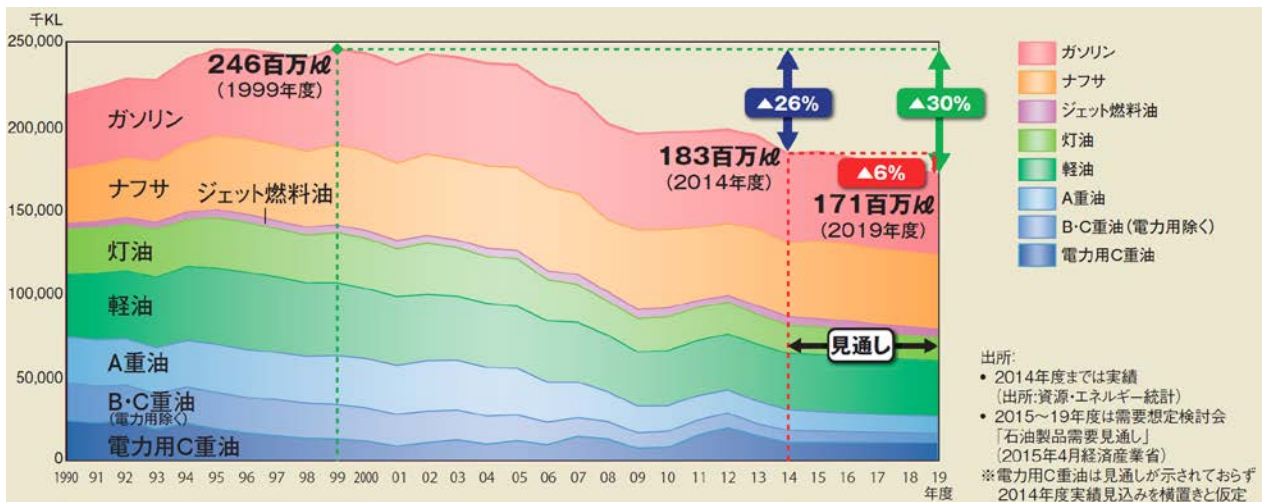
資料：アジア/世界エネルギーアウトック 2015（日本エネルギー経済研究所、平成 27 年 10 月）

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



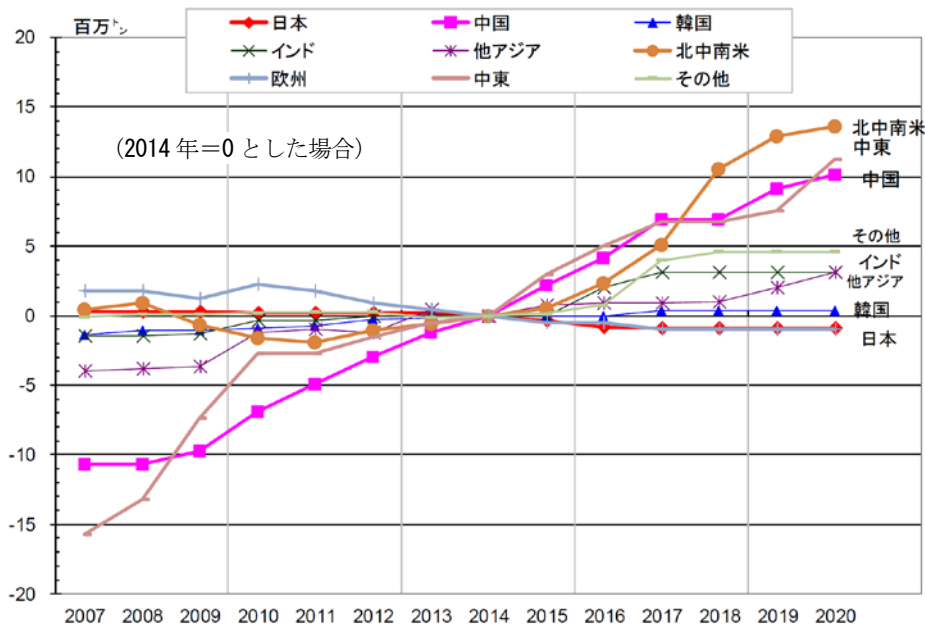
資料：今日の石油産業 2016（石油連盟、平成 28 年 4 月）

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。

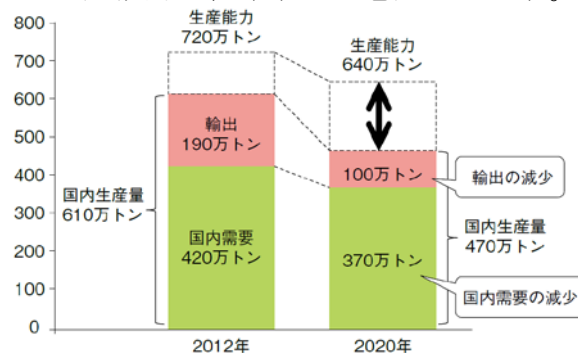


資料：世界の石油化学製品の今後の需給動向（経済産業省、平成 28 年 6 月）

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