

千葉港長期構想(案) 概要版



平成28年 9月

千葉県 県土整備部 港湾課

目次

- 1 長期構想の概要
- 2 千葉港の現状
- 3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化
- 4 利用者・県民のニーズ
- 5 千葉港が抱える課題
- 6 千葉港の長期構想

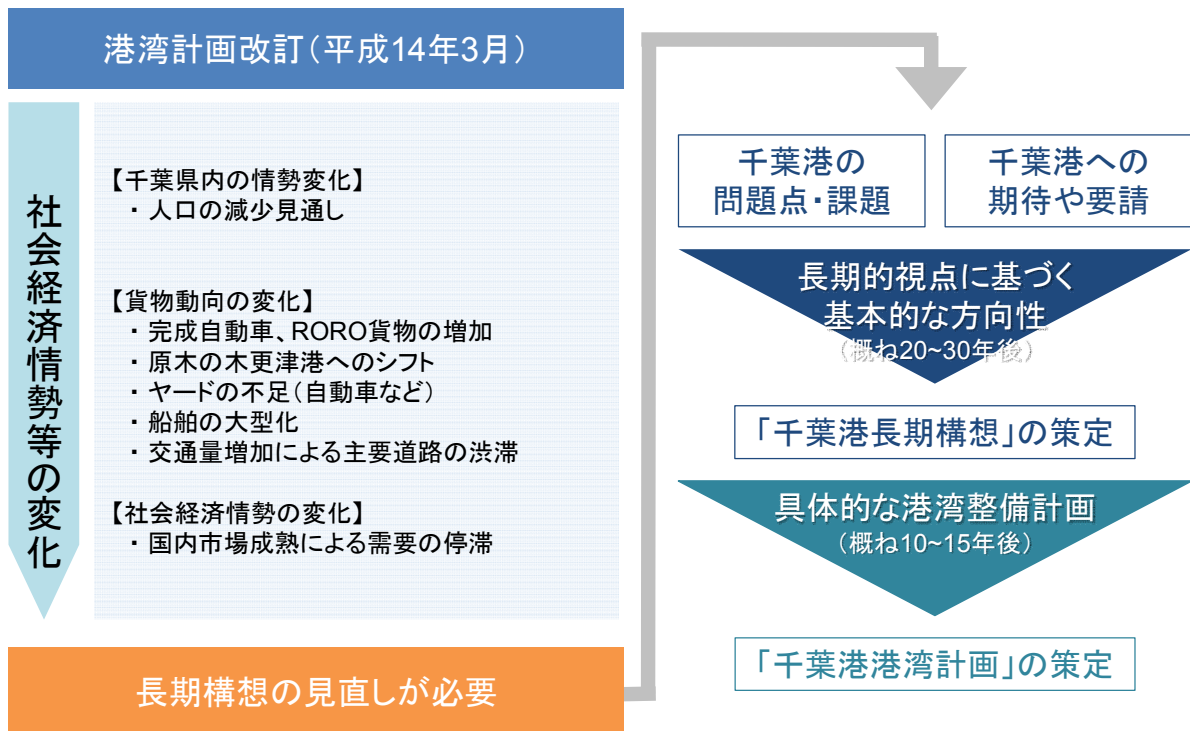
1 長期構想の概要

(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。

(2) 「長期構想」の必要性

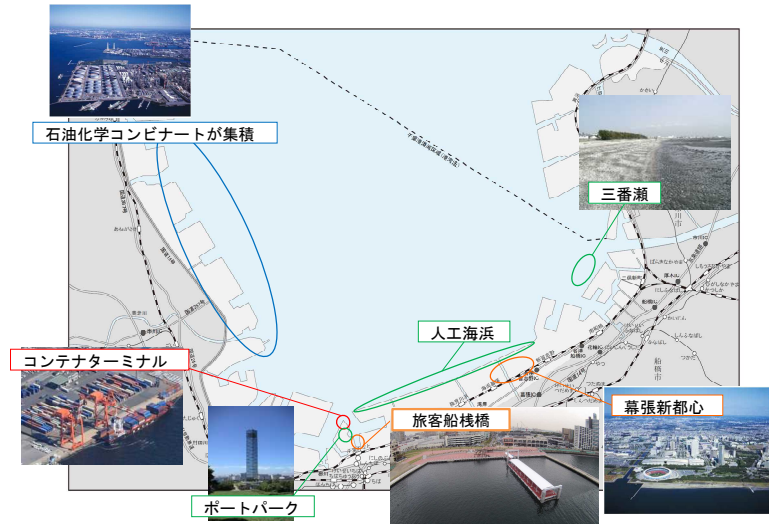
- ・ 千葉県では、千葉港の港湾計画を平成14年に改訂し、計画の実現に向けて取り組んできました。
- ・ しかし、改訂から14年が経過し、社会情勢や企業活動に伴う貨物動向など、千葉港を取り巻く状況は変化しており、長期構想・港湾計画の見直しを検討する時期にきています。
- ・ 千葉県では将来における千葉港の更なる発展を目指し、「長期構想」を策定します。



2 千葉港の現況

(1) 千葉港の概要

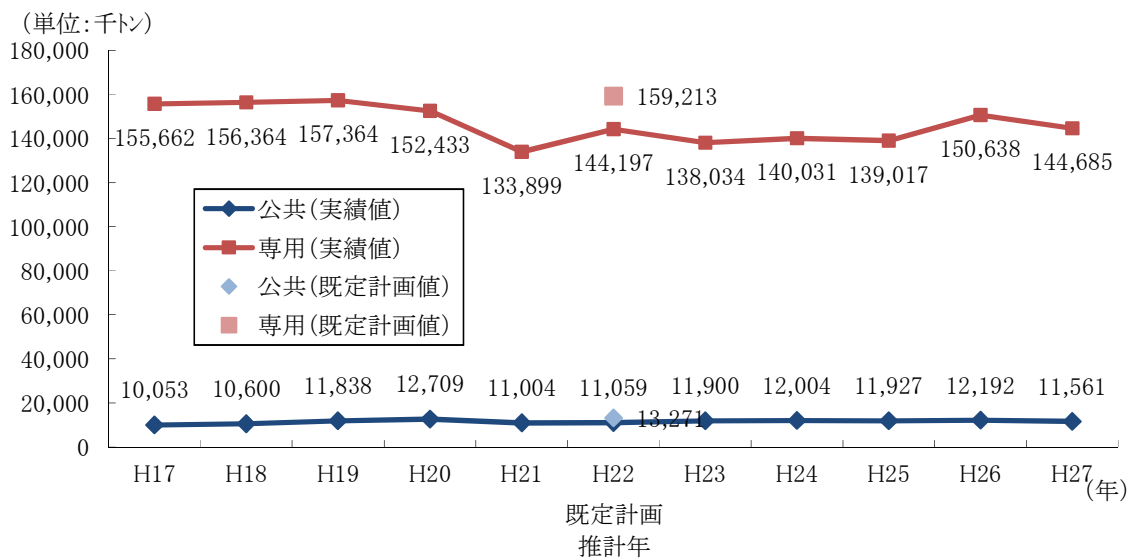
- 千葉港は、国際海上貨物輸送網の拠点となる国際拠点港湾です。
- 東京湾奥部に位置し、県内6市(市川市～袖ヶ浦市)にまたがる、海岸線延長約133kmを有する日本一広い港湾です。千葉港背後6市には、約256万人(県人口の約42%)の人口を擁し、多くの人々の生活を支えています。
- 港湾取扱貨物量は、約1.6億トン(H26)で全国第2位となっています。
- 千葉港の港湾区域には、石油コンビナート、製鉄所、LNG基地などが集積し、県内及び首都圏の産業活動を支える重要な役割を担っています。
- 背後には高速道路や空港等の輸送インフラが整備されています。
- 自然環境も残されており、多様な生物を育む干潟や豊かな漁場を有しています。



(2) 貨物の取扱状況

- 過去10年間の貨物量推移は、専用貨物はほぼ横ばいで推移、公共貨物はH20のリーマンショックに起因する世界同時景気後退による減少以降、1,100万トン程度で推移しています。

公専別貨物量の推移

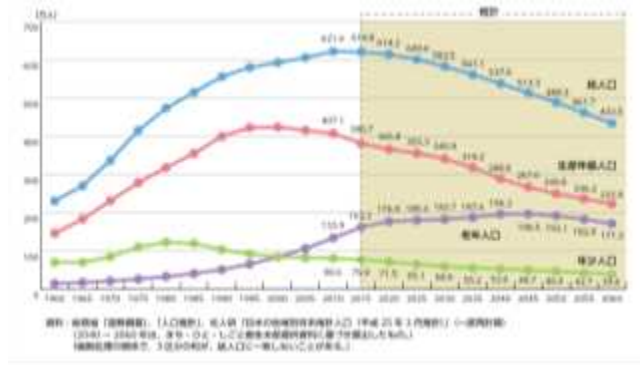


3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

(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。
- 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。

千葉県の総人口及び年齢区分別人口の推移

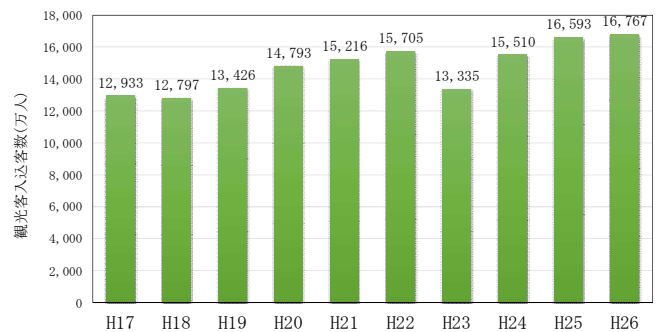


資料:千葉県人口ビジョン(千葉県総合企画部政策企画課、平成28年2月)

(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。

千葉県への観光入込客数の推移

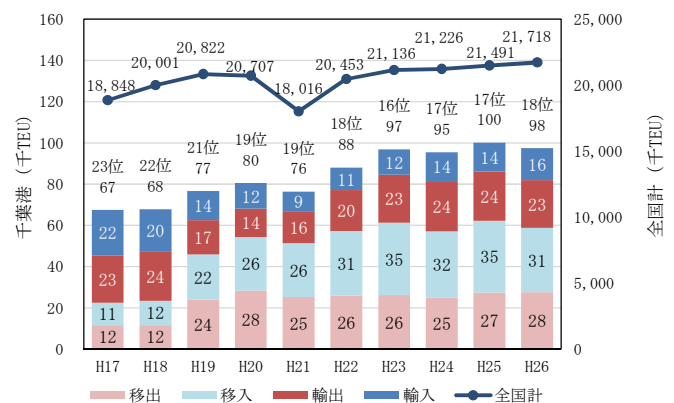


資料:千葉県観光入込調査(千葉県商工労働部観光企画課)

(3) 国内のコンテナ港湾の貨物取扱概況

- 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。

港湾のコンテナ取扱個数の推移



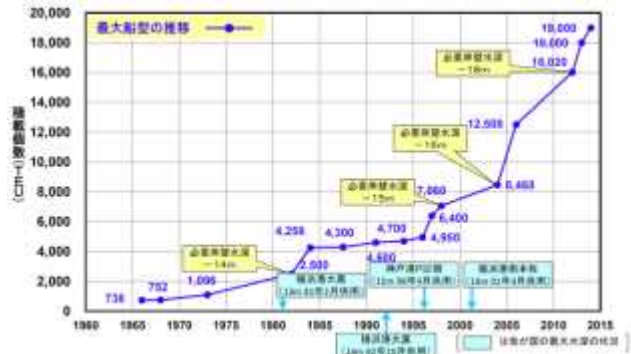
資料:港湾調査(国土交通省)より作成

3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

(4) コンテナ船の大型化

- 現在、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。

コンテナ船の大型化と国内の最大水深岸壁



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

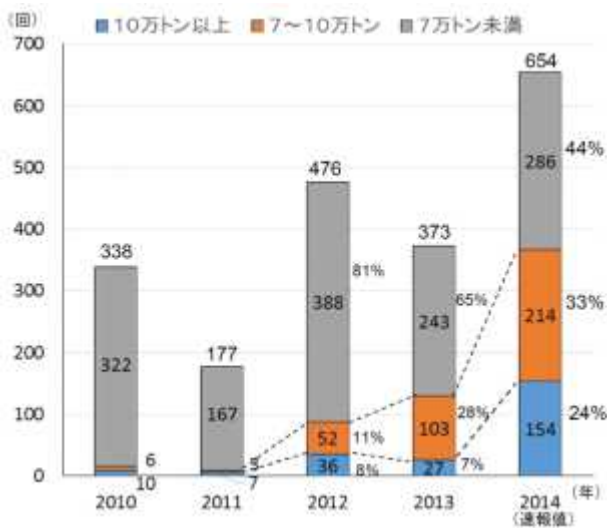
- 国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、2015年は過去最高の1,454回となっています。また、外国船社が運航するクルーズ船では、大型船の寄港が急増しています。
- クルーズ船による外国人旅客数が大きく増加しており、観光庁では2020年に500万人にすることを目標としています。

国内へのクルーズ船の寄港回数の推移



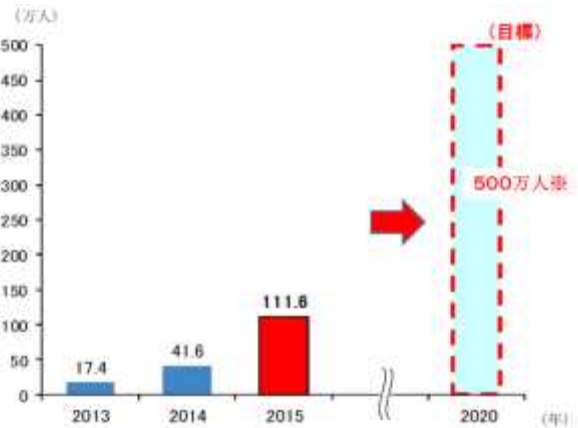
資料: 2015年の我が国のクルーズ等の動向について (国土交通省、平成28年6月)

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



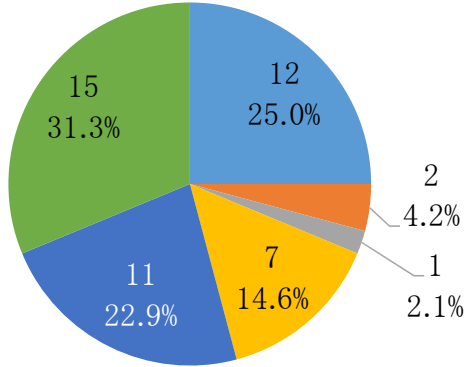
注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で観数(乗員除く)。
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

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)

4 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）

今後の千葉港の利用意向



- 1. 今後も千葉港を利用する
- 2. 他の港を利用していたが、千葉港に変えた/変えたい
- 3. 千葉港を利用していたが、他の港に変えた/変えたい
- 4. 海上輸送は行うが、千葉港を利用することが無い/利用する予定が無い
- 5. 今後も海上輸送の利用は考えていない
- 6. 運送業者に任せているため、わからない

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

中央埠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

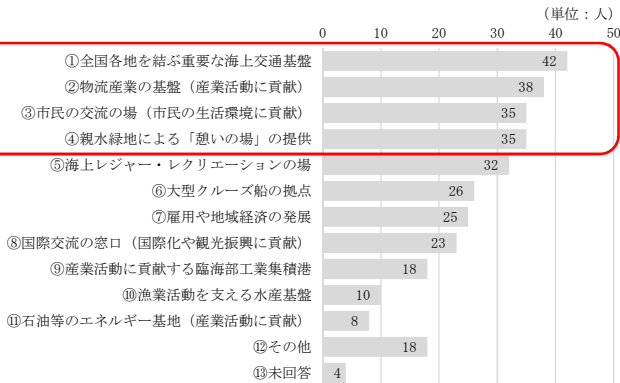
大型化する船舶への対応
(岸壁の延伸、増深)

老朽化した施設の更新

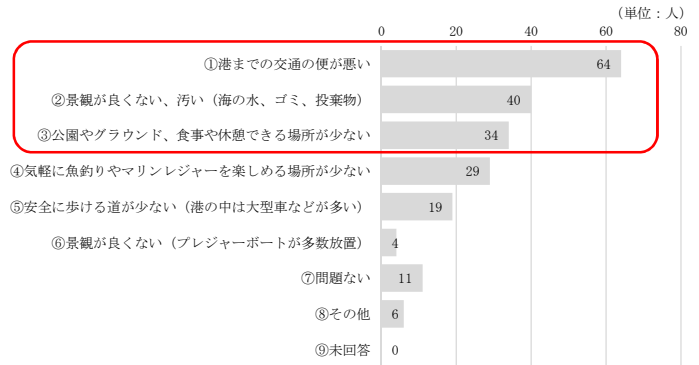
道路の混雑の解消

(2) 利用者・県民のニーズ

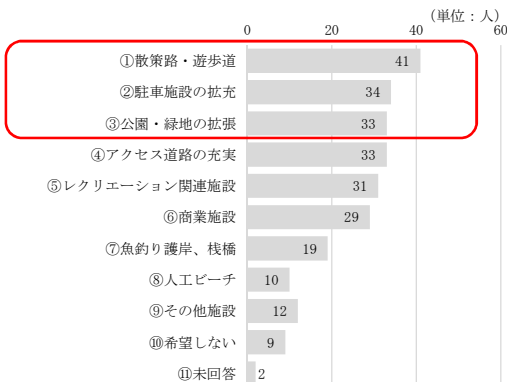
① 千葉港に期待する役割



② 千葉港の問題点



③ 千葉港に整備を希望する施設



④ 災害対策として千葉港に期待する施設・機能



5 千葉港が抱える課題

5-1 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

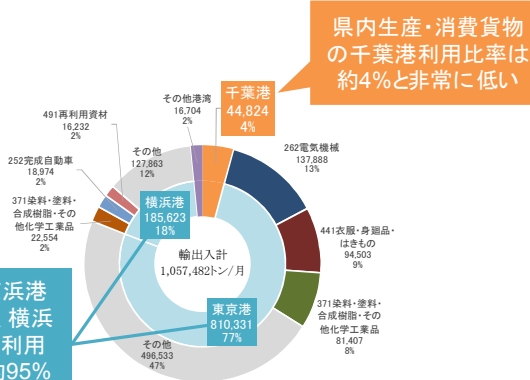


(2) 外航船の大型化の進展



(3) 県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準

県内コンテナ貨物の港湾別利用率



一方、京浜港（東京港、横浜港等）の利用比率は約95%と非常に高い

資料：平成25年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

(4) 財政状況の悪化による港湾整備の滞り

(5) アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り

(6) トラックドライバー不足

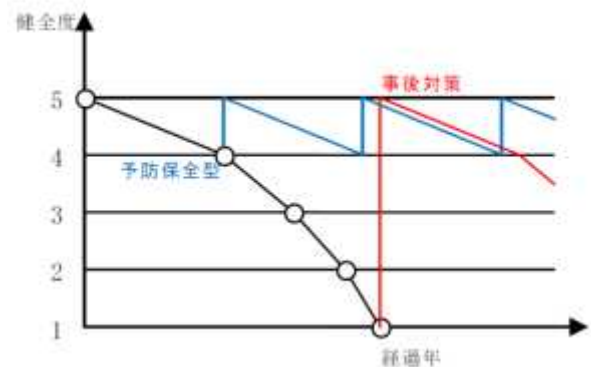
(7) 非効率的な配置の貨物岸壁

(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

(9) 陸・海・空の輸送インフラの連携不足

(10) 港湾施設の老朽化による荷役困難、補修費増大

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）

(11) 民間専用埠頭の低利用化・老朽化

(12) 港内の放置艇の削減

5 千葉港が抱える課題

5-2 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

千葉中央ふ頭旅客船棧橋



(2) クルーズ船の受け入れ

クルーズ船に対応した施設改良イメージ



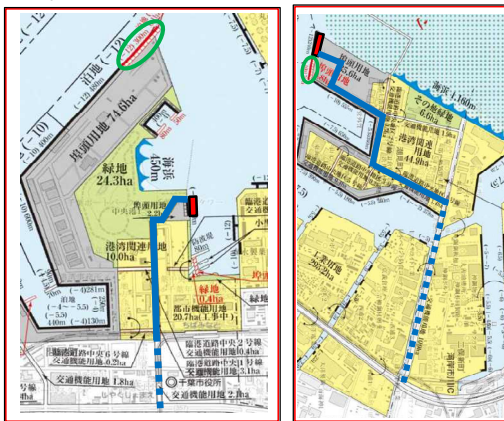
5-3 防災に関する課題

(1) 耐震強化岸壁・緊急輸送道路の未整備

港内の耐震化未着手の岸壁

千葉中央地区

葛南中央地区



- 凡例
- 臨港道路
 - - - 緊急輸送道路
 - 耐震強化岸壁
 - 耐震化未着手

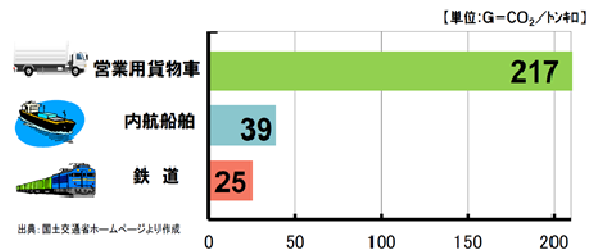
5-4 環境に関する課題

(1) 良好な自然環境の保全・回復

(2) 自然環境の保全と港湾活動の適正なバランス

(3) トラック輸送による環境負荷

輸送機関別CO2排出量原単位



資料: 平成27年度モーダルシフト等推進事業
(国土交通省、平成27年7月)