

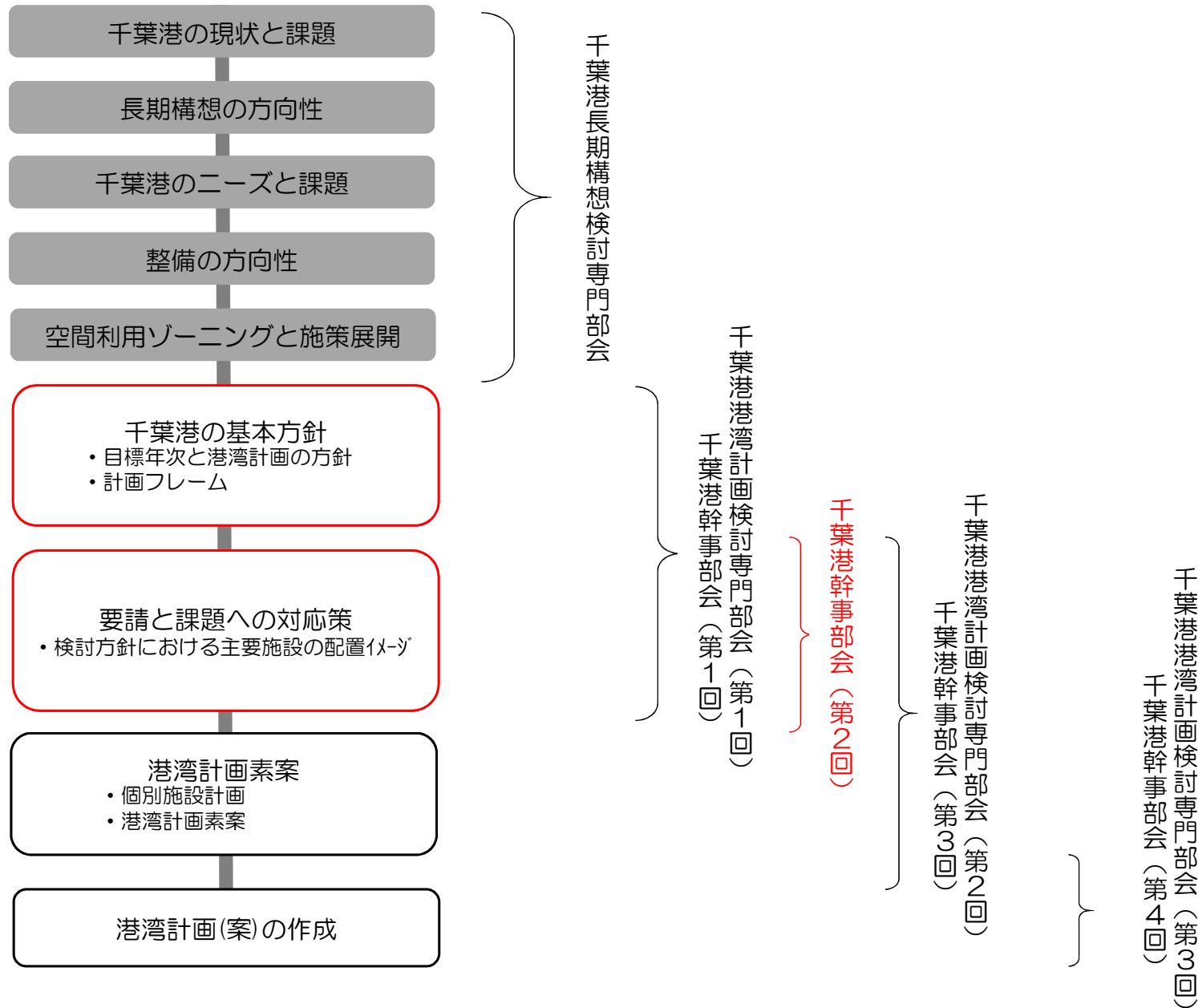
# 千葉港港湾計画検討 第2回幹事部会資料



平成29年10月19日  
千葉県県土整備部港湾課

1. 幹事部会における検討内容	2
(1) 幹事部会における検討内容	
(2) 第1回幹事部会(7/18)における主な意見	
(3) 第1回専門部会(7/31)における主な意見	
2. 千葉港の基本方針	5
3. 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イメージ）	13
3-1 葛南西部・葛南中央・葛南東部地区	
3-2 千葉北部地区	
3-3 千葉中央・千葉南部地区	
・外内貿コンテナ埠頭	
・外内貿埠頭（完成自動車）	
・内貿ユニットロード埠頭	
・外内貿埠頭（バルク）	
・多目的岸壁	
・小型船だまり	
・外郭施設	
・土地利用計画	
3-4 八幡地区	
3-5 五井地区	
3-6 姉崎地区	
3-7 北袖ヶ浦地区	
3-8 南袖ヶ浦地区	
4. 今後のスケジュール	38

## 1. 幹事部会における検討内容 (1) 幹事部会における検討内容



## (2) 第1回幹事部会(7/18)における主な意見

項目	意見要旨	回答及び対応
1	船橋地区において、長期構想のゾーニングで示された内容を <b>どういった形で整備していくのか</b> 。	葛南地区については、 <b>他地区と併せて検討を進めている</b> ところであり、詳細については決まり次第示していく。 →本資料に反映(P. 13)
2	コンテナ船の大型化について、定期船、不定期船含めて整理した方が良い。	→専門部会資料を修正。
3	自動車船は平均トン数で示されているが、等級別に整理された方が良い。	
4	<b>大型クルーズ船をどこにつける計画</b> なのか。	クルーズ船の計画位置付けについては、 <b>千葉市・関係機関と意見調整を図りながら決めていく</b> 。 →専門部会での意見も踏まえ、本資料に反映(P. 27・28)
5	クルーズに関するデータが古いため、最新に更新した方が良い。	2016年のデータを含めたものに更新した。
6	<b>耐震強化岸壁や緊急輸送道路</b> については、今後、計画に施設の配置が示されるのか。	・ <b>耐震強化岸壁</b> については、 <b>港湾計画に位置付けをしていく</b> 。 →次回幹事部会で示す予定。 ・緊急輸送道路については、緊急輸送網が地域防災計画で位置付けていくが、 <b>港湾計画には緊急輸送網の位置付けはしない</b> 。
7	<b>小型船の収容の将来イメージ</b> について、どういう設定になっているのか。	現在係留している船舶が、引き続き係留することを考えている。 →本資料に反映(P29・30)
8	ニーズの把握は、具体的にどのように実施したのか。	・長期構想を策定するために、荷主企業約500社を対象にアンケート調査を実施している。 ・県民ニーズについては、ポートパーク来訪者とNPO260団体にアンケートを実施している。
9	今回の改訂に向けて、ヤード確保のための再編という考え方は千葉港の特色を生かした良い計画だと思っている。	-

## (3) 第1回専門部会(7/31)における主な意見

項目	意見要旨	回答及び対応
1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・専用貨物の荷動きが漸減していくという考えや、逆に自動車関係が伸びるという考えは、妥当な予測だと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ハイブリッドや電気自動車への転換も含め、顕著に伸びていく可能性はあると思う。</li> </ul>
2	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船の状況について、物流と並行して使っていくことになると思うが、2020年やそれ以降を見据えて、千葉港として港のマネジメントどのように考えているか。</li> <li>・千葉県では多様な観光資源が点在する中で、地域資源の活力を上げていく上でも、クルーズ船の受入れは地域振興の要であると考える。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉港としては、基本的には物流と考えている。クルーズ船については、千葉みなと緑地や小型旅客船棧橋側に賑わい空間を集約できればよいと考えている。 →旅客船埠頭を千葉中央I岸壁に計画 (P.27・28)</li> <li>・ここで受け入れられない大きさの船は、コンテナ岸壁側での受入れを関係機関と調整していく。</li> </ul>
3	<ul style="list-style-type: none"> <li>・千葉中央地区において大型クルーズ船を受入れすることは非常に難しいと考えている。大勢の観光客が大型バスで移動するため、埠頭内は相当輻輳し、それに対応する背後の問題が考えられる。</li> <li>・千葉県の中で千葉中央地区以外でも大型クルーズ船が着岸できて、それによって千葉県の観光が成り立つのであれば、もう少し広範囲で考えればいいのか。</li> <li>・クルーズ船の横浜港の事例は、千葉港に大型クルーズ船が着岸するようなイメージを持たれてしまうため、記載方法を見直しする必要もあるのではないか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船の規模については、ご意見を踏まえ、千葉港に合った形を十分に検討していきたい。 →本資料に反映(P.28)</li> </ul>
4	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船誘致については、千葉中央ふ頭I岸壁であればそれほど影響はないと考えられる。</li> <li>・コンテナ岸壁側では長期間の制約を受けてしまうため影響が大きく、大型クルーズ船の誘致を主目的とするのは、厳しいと考える。ただし、賑わい空間の重要性については理解しているため、絞り込んでいきたい。</li> <li>・耐震強化岸壁の整備を積極的に進めていきたい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご意見を踏まえて、利用しやすい港、選ばれる港として計画を検討していきたい。 →本資料に反映(P.27・28)</li> <li>→耐震強化岸壁は、次回幹事部会で示す予定。</li> </ul>
5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・親水性の確保の具体的な施策展開はどのように考えているのか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・緑地の再配置の中で整備を進めていきたい。旅客棧橋を活用した緑地間の連携などを考えていきたい。 →緑地については次回幹事部会で示す予定。</li> </ul>
6	<ul style="list-style-type: none"> <li>・埋立など重要な案件を詰めるために、1回幹事部会ないしは専門部会を開催し、議論の密度を高めてはどうか。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・提案のとおり、幹事部会においてしっかりと検討していきたい。 →幹事部会を本日開催。</li> </ul>
7	<ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ船の誘致については、現在木更津港で岸壁改良を進めており、今後大型船の受入れが可能となる。</li> <li>・千葉中央地区の埋立については、港湾計画の検討の中でしっかり議論していかないと長期的には機能不全に陥ってしまう。将来を見越した道路、ヤードのスペース確保をすることが非常に重要である。</li> </ul>	

## 2. 千葉港の基本方針

### (1) 目標年次と港湾計画の方針

#### 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大型化するコンテナ船や自動車専用船に対応するため、航路や岸壁の増深により物流機能の向上を図る。
- ②不足している自動車ヤードやコンテナヤードを確保するために、港湾用地の確保を図り、埠頭機能の再編を行う。
- ③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。
- 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。

##### 【生活と安心】

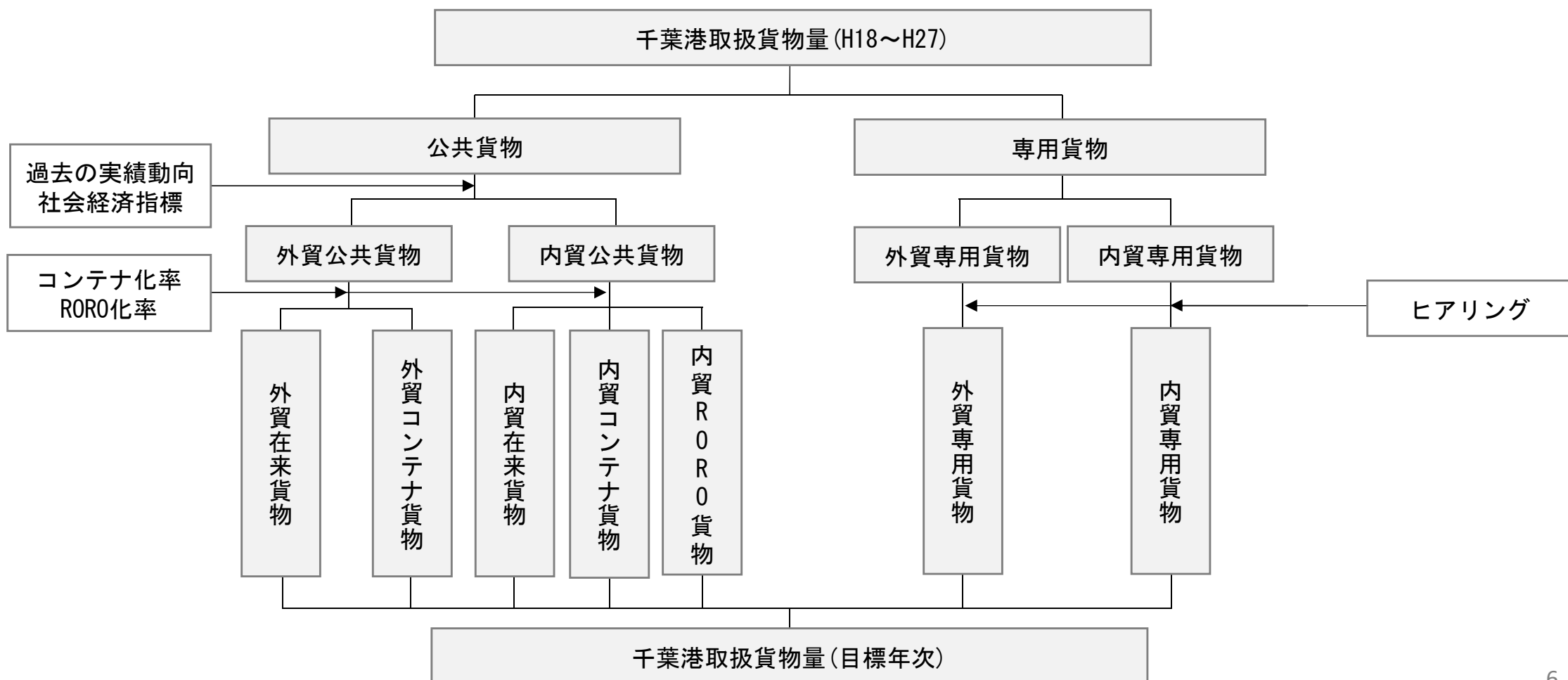
- ①災害時に緊急輸送物資等を確実に被災地に届けるため、耐震強化岸壁の計画的な整備により港湾機能の災害対応力を高める。
- ②旅客船棧橋を整備することにより、東京湾内の各港との海上交通ネットワークを構築し、背後の地域資源を活用しながら、賑わい空間の創出を図る。
- ③クルーズ船が接岸できるよう岸壁施設を改良し、地域のクルーズ船誘致活動や船社の寄港要請に適切に対応する。

##### 【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。

(2) 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。



### (3) 取扱貨物の見通し（公共貨物：貨物増加量※上位5品目）

前回内容

※増加量は、目標年次から平成27年値を引いた値

#### 《外貿公共貨物の推計》

- 鉄鋼(輸出)は、他国の過剰生産が緩和することを見込み、過去5年の最大値より設定する。
- 金属くず(輸出)は、輸出相手国別の貨物動向を踏まえ設定する。
- 鋼材(輸入)は、建設資材として利用されるものと考え、社会経済指標との相関より設定する。

単位：トン

品目	出入	実績値										推計値
		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
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
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
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
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

#### 《内貿公共貨物の推計》

- 紙、パルプ(移入)は、商品のパッケージ用途や物流・流通用途の需要を見込み、社会経済指標との相関より設定する。
- 紙、パルプ(移出)は、再生紙の原料である古紙の全国消費量を踏まえ、過去5年の最大値より設定する。
- 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品(移入)は、過年度の貨物動向(増減)を踏まえ、過去5年の平均値より設定する。

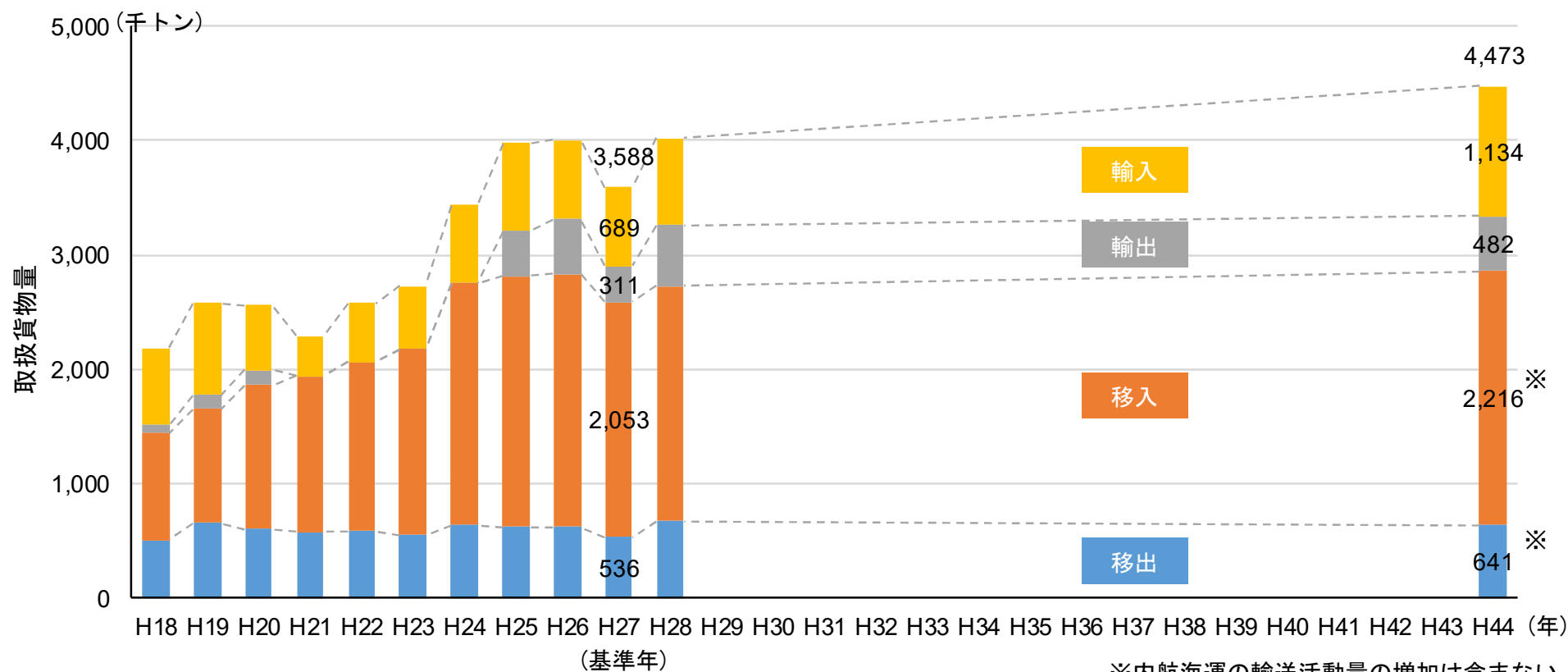
単位：トン

品目	出入	実績値										推計値
		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
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
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
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
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



### (4) 取扱貨物の見通し（公共貨物：完成自動車）

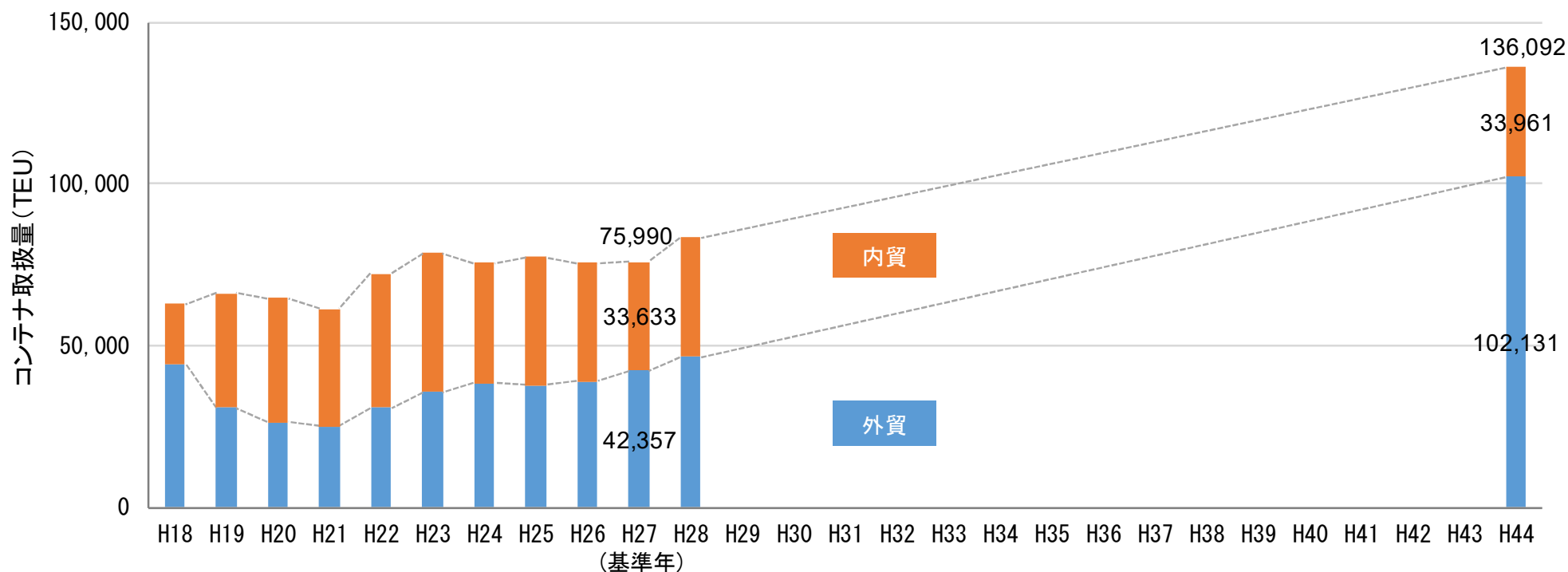
- 目標年次（平成40年代前半）における千葉港（公共貨物）完成自動車の取扱貨物量は、約447万トン（約45万台）と設定し、約89万トン（約8.9万台）の増加を見込む。
- 輸入は、過去の取扱実績と社会経済指標との相関より設定し、約45万トン（約4.5万台）の増加を見込む。
- 輸出、移出、移入については、過去の取扱実績や自動車メーカーの企業動向より設定し、合計約44万トン（約4.4万台）の増加を見込む。（後述する内航海運の輸送活動量の増加分は含まず）



## (5) 取扱貨物の見通し（公共貨物：コンテナ）

- 目標年次（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。
- 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を見込む。
- 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、潜在需要が見込まれる航路開設による取扱貨物増を踏まえ、約10万TEUを見込む。

千葉港（公共貨物）コンテナ取扱貨物量の見通し



## (6) 取扱貨物の見通し（公共貨物）

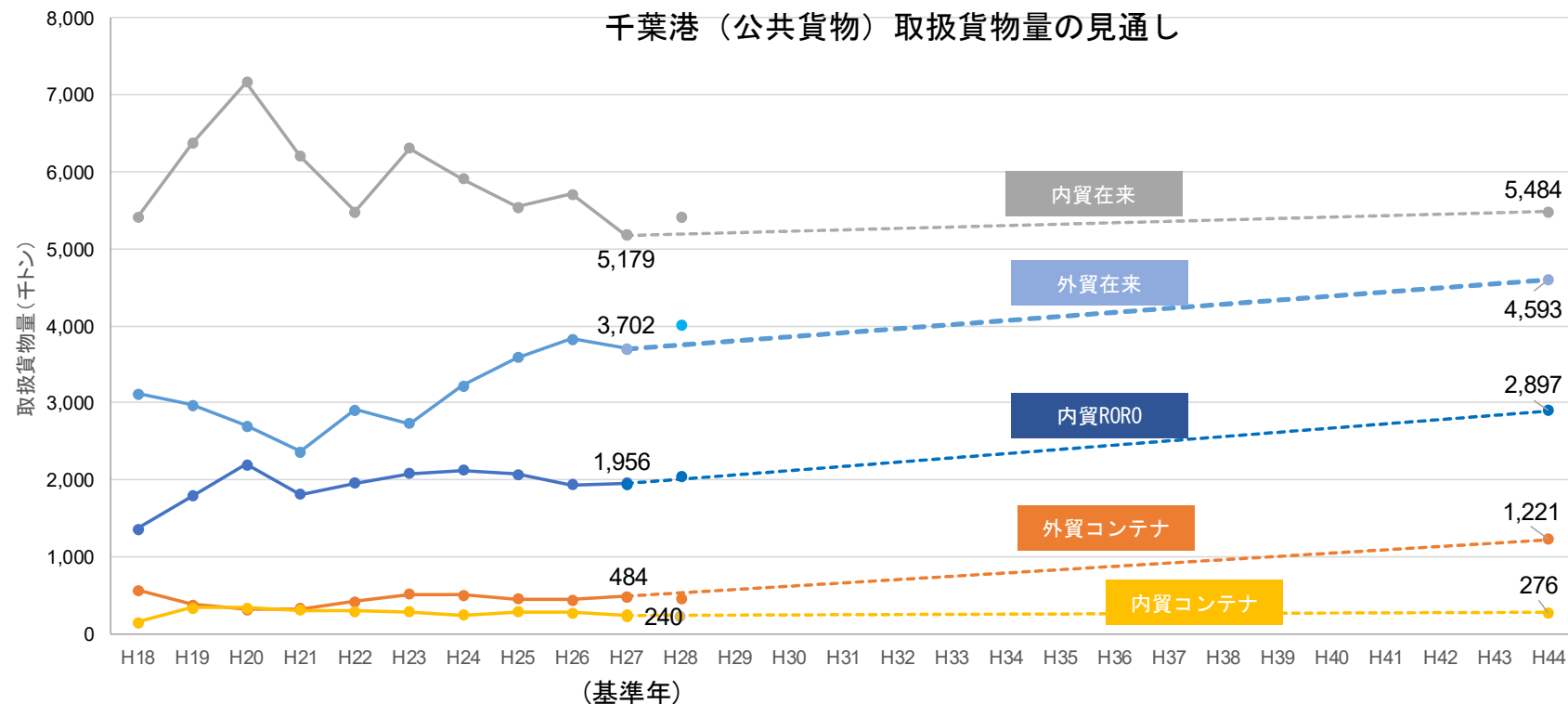
## 【外貿貨物】

□ 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)等の増加を見込む。

## 【内貿貨物】

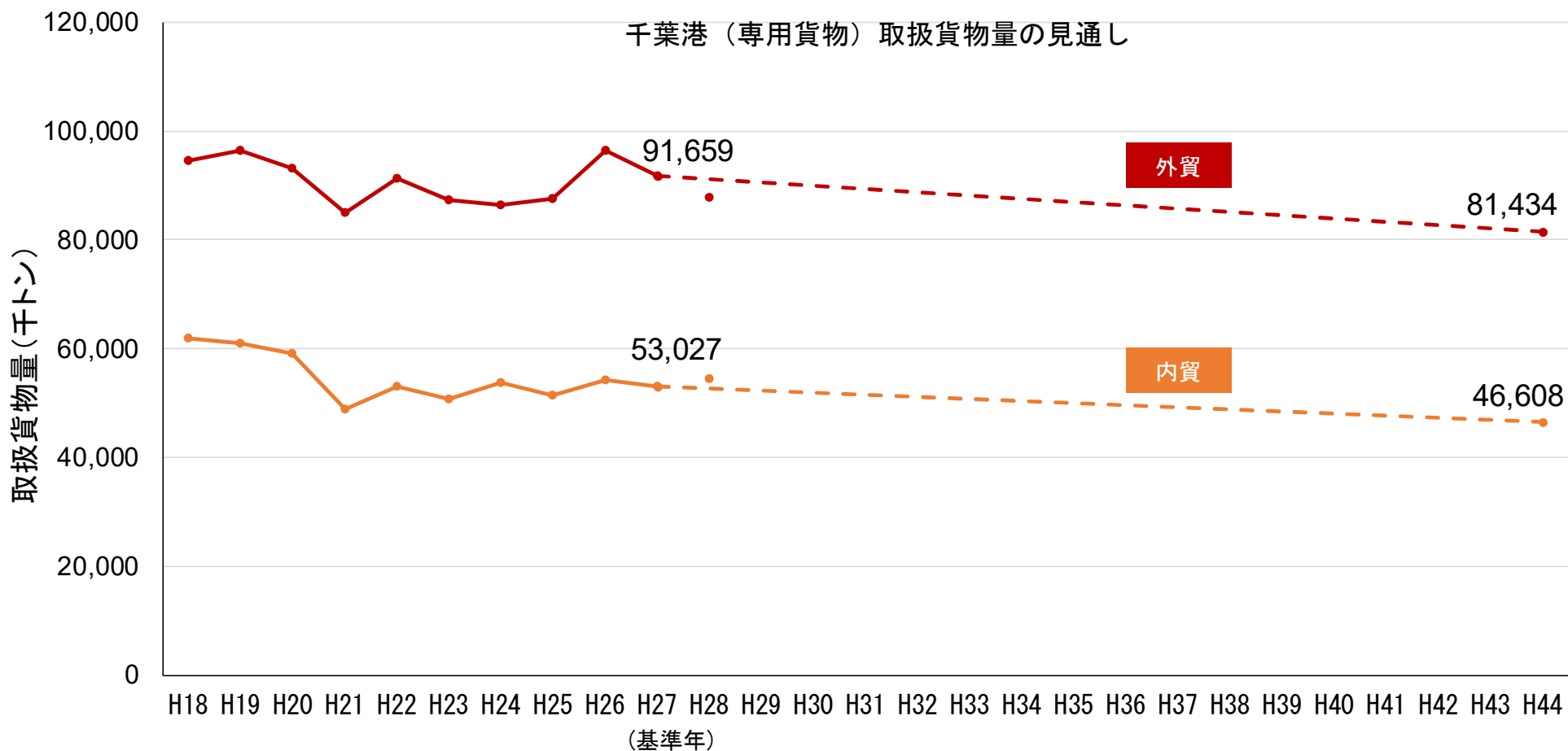
□ 内貿在来貨物における主な増加要因としては、完成自動車(移入)の増加を見込む。

□ 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む。



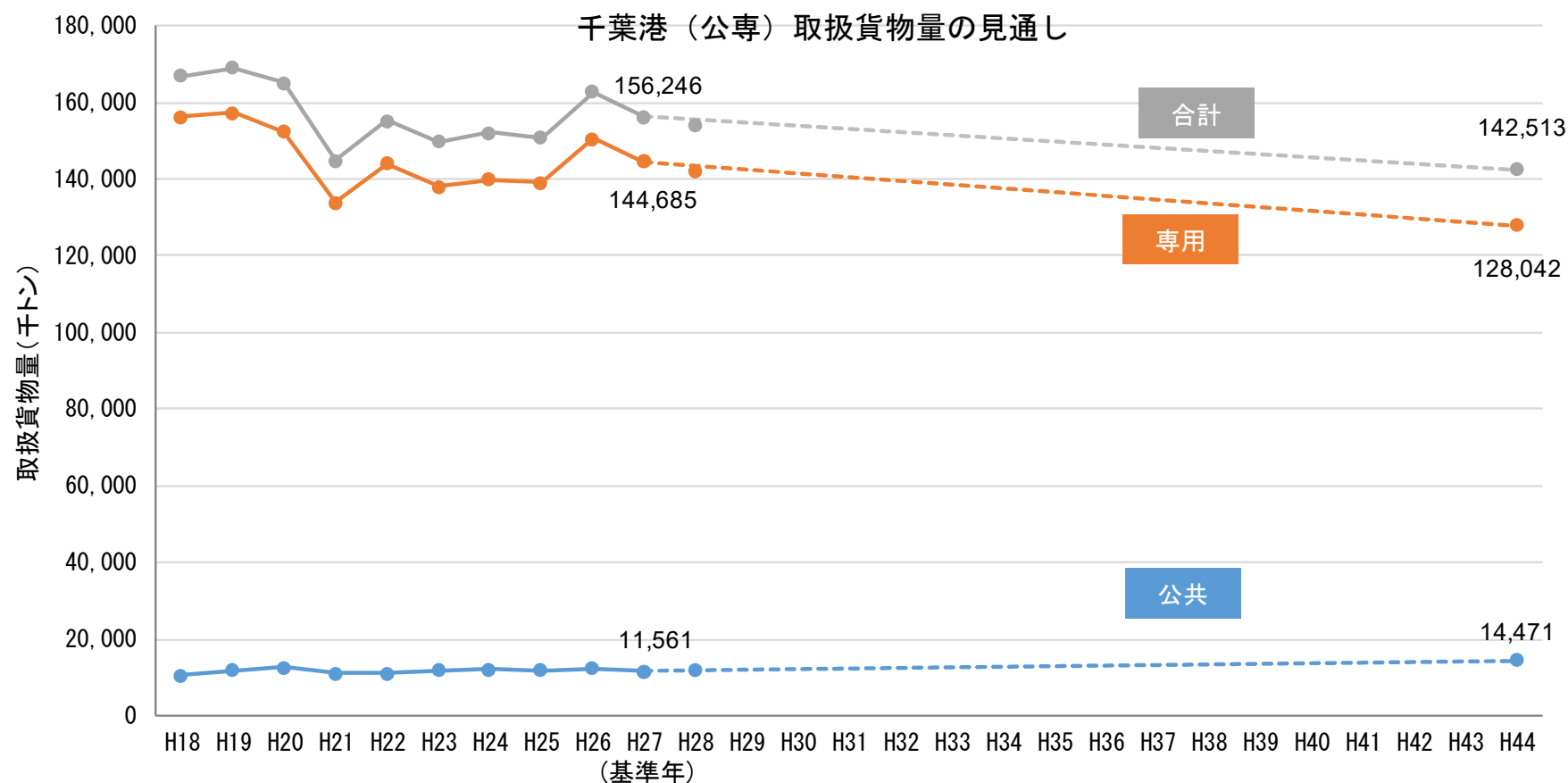
## (7) 取扱貨物の見通し（専用貨物）

- 目標年次（平成40年代前半）における専用貨物の取扱量は、外貿内貿合わせ約1億2,800万トン（約12%減）を見込む。
- 外貿内貿ともに、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）の減少を見込む。



## (8) 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）を見込む。
- 公共貨物は、完成自動車等の増加により、約290万トン増（約25%増）を見込む。
- 専用貨物は、原油、石油製品の減少により、約1,700万トン減（約12%減）を見込む。



## 3. 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イメージ）

## 3-1 葛南西部・葛南中央・葛南東部地区



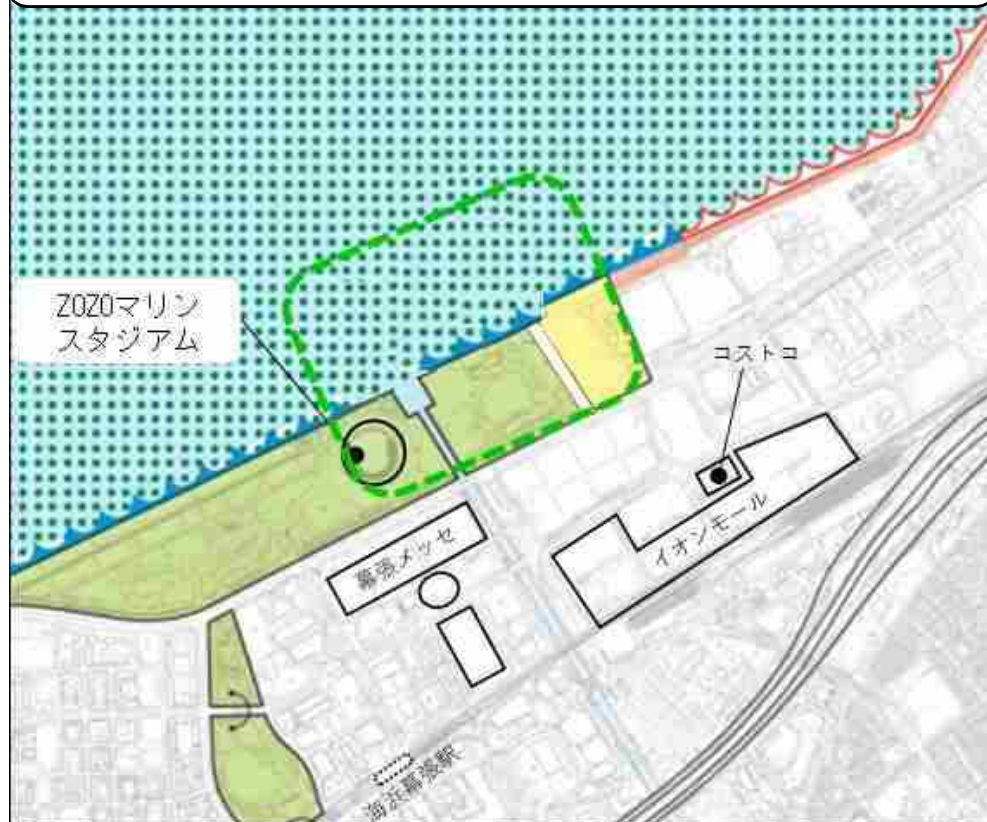
【既定計画どおり】

## 3-2 千葉北部地区

### (a) 現在の利用状況

(現状と課題)

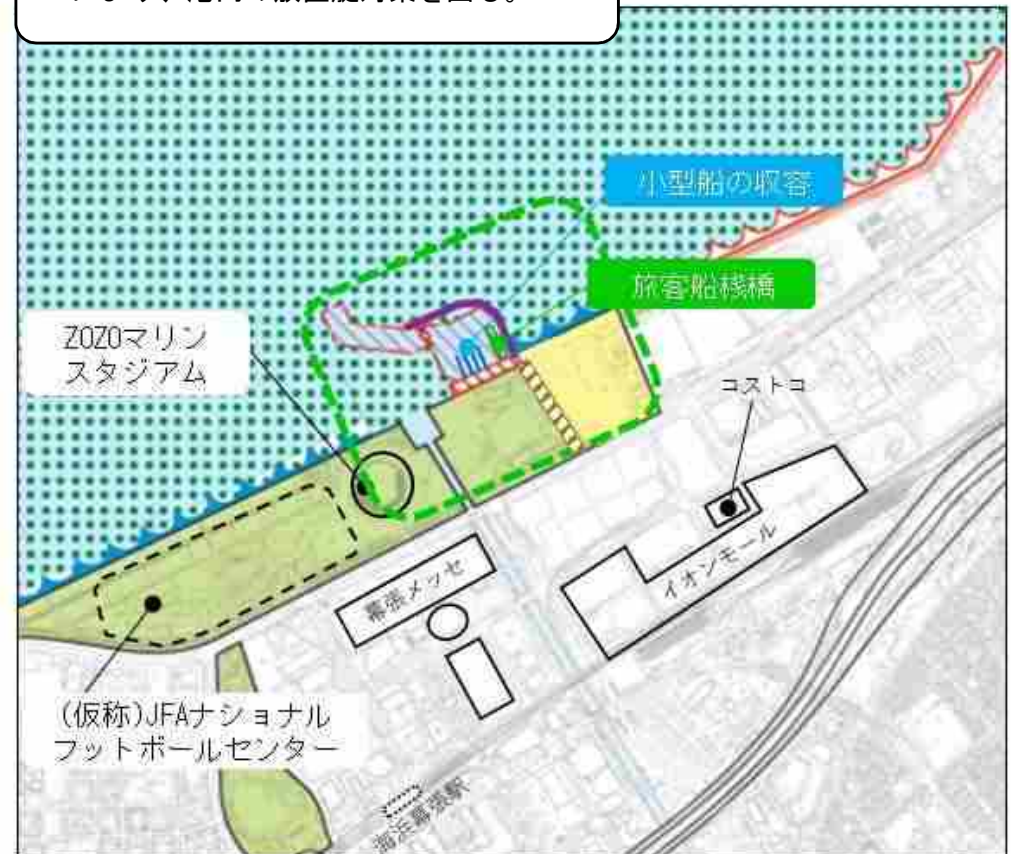
- ・沿岸部には緑地や人工海浜が整備され、背後地には商業施設や幕張メッセが集積するなど、多くの人が集まる地区となっている。
- ・親水空間・賑わい空間を有してはいるが、海上交通ネットワークによる各地区との連携が不足している。
- ・港内の放置艇収容施設が不足している。



### (b) 将来の利用イメージ

(対応策)

- ・旅客船棧橋を位置付けすることにより、港内だけではなく、東京湾内の海上交通ネットワークの充実を図る。
- ・小型船の収容施設を位置付けすることにより、港内の放置艇対策を図る。



#### 旅客船埠頭

#### 小型船だまり

【現況】



【今回計画】



#### ■ 旅客船埠頭の必要性

幕張新都心は国際交流機能や国際的業務機能を始め、先端成長産業の中核的業務機能、研究開発機能のほか、学術・商業・文化、スポーツ・レクリエーション等の諸機能の一体的な集積をめざしたまちづくりが進められている。

幕張新都心利用者の交通利便性や湾内遊覧による魅力向上等により旅客船ふ頭の整備が必要となっている。

#### ■ 小型船だまりの必要性

現在、千葉港において放置艇数が366隻あり、プレジャーボートを適正に收容するための対応が求められている。千葉北部地区で小型さん橋を位置付けることにより、約170隻程度を受け入れることが可能となり、港内の放置艇の縮減に寄与する。

#### ■ 施設規模

現況なし



#### 旅客船埠頭 【既定計画】

小型さん橋 1基（公共）、防波堤 450m、  
ふ頭用地 1ha（旅客施設用地）、  
導流堤 65m撤去

#### 小型船だまり 【新規】

小型さん橋 4基（水深3m）



## 3-3 千葉中央・千葉南部地区

### (a) 現在の利用状況

**(要請と課題)**

- ・ 既存岸壁の水深や延長の不足
- ・ 非効率な岸壁配置による外内貿貨物の混在
- ・ 近年の気象変動による静穏度の低下



**(要請と課題)**

- ・ 取扱貨物の増加に伴う背後ヤードの不足
- ・ クルーズ船を係留できる岸壁がない

### (b) 将来の利用イメージ

**(対応策)**

- ・ 船舶の大型化に対応した岸壁の位置付け
- ・ 埠頭の再編による埠頭内・埠頭間の連携強化
- ・ 静穏度を確保するための防波堤の位置付け、再配置



**(対応策)**

- ・ 千葉中央ふ頭と出洲ふ頭との埋立てによるヤードの確保
- ・ クルーズ船に対応する岸壁の位置付け

**(凡例)**

コンテナ  
ターミナル

自動車  
ヤード

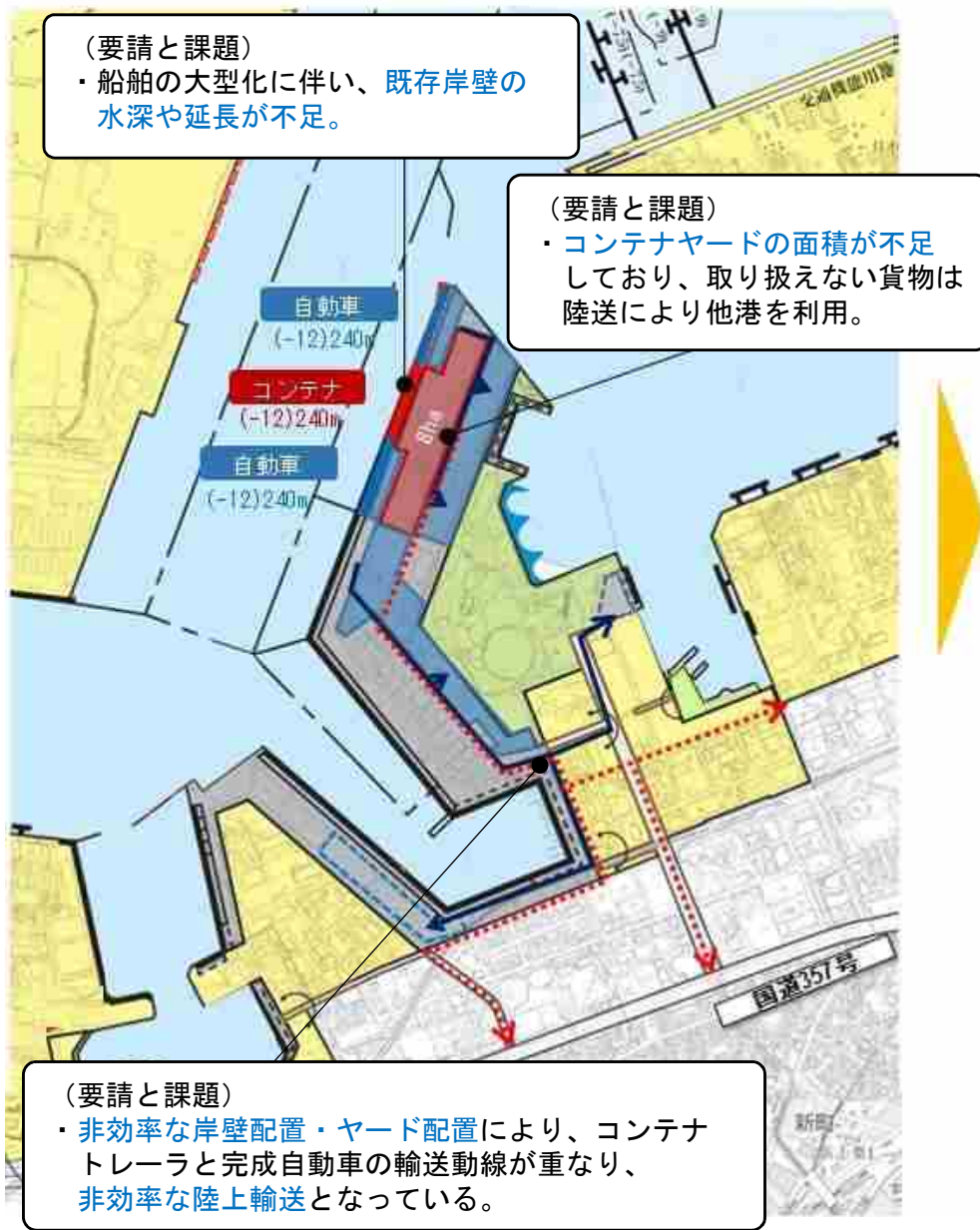
自動車  
ヤード  
(臨時)

RORO  
ヤード

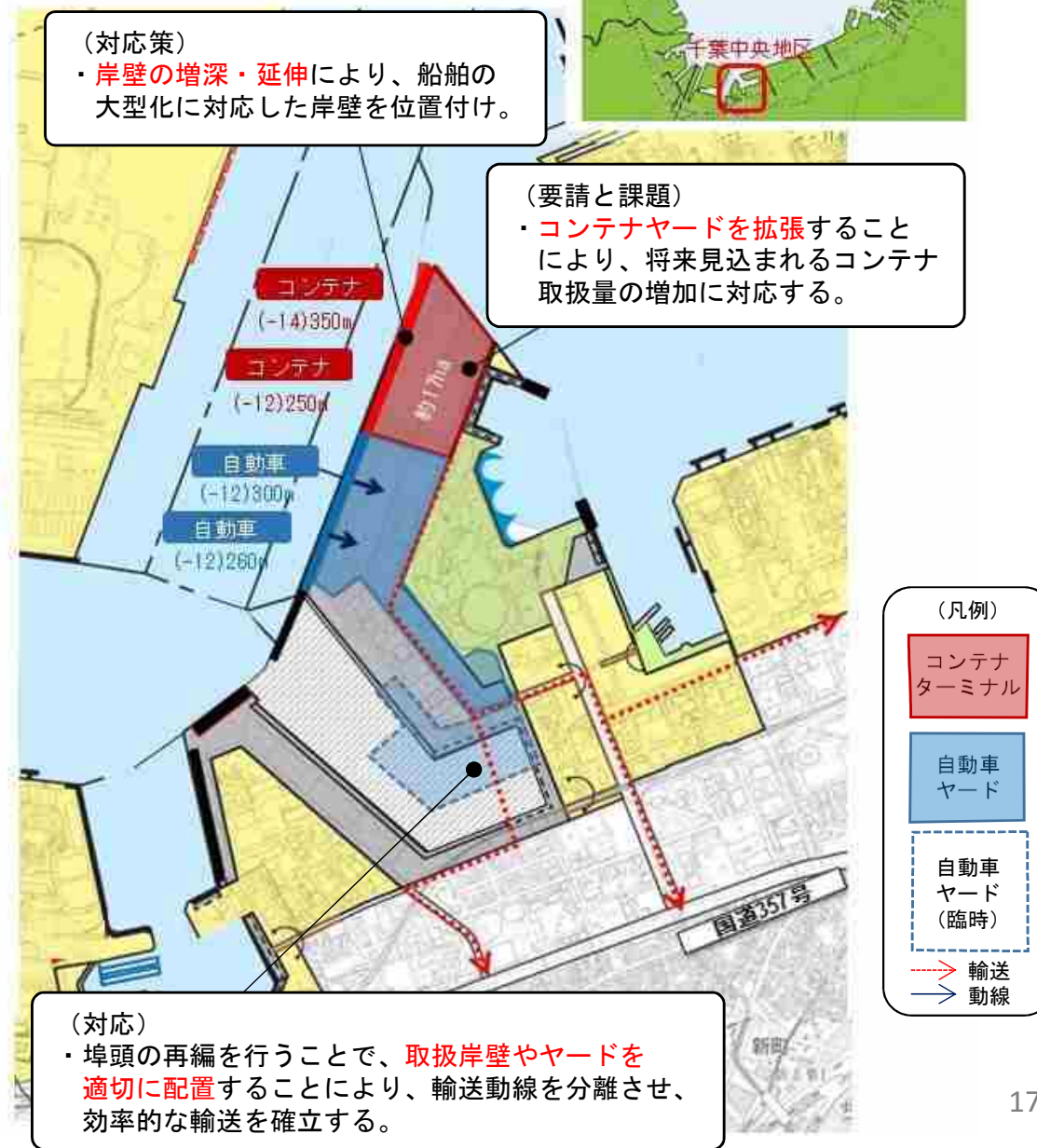
バルク  
ヤード

## 外内貿コンテナ埠頭

### (a) 現在の利用状況



### (b) 将来の利用イメージ



#### 外内貿コンテナ埠頭

##### ■船舶の大型化への対応

- ・現在、千葉港に就航している東南アジア航路の最大船型は40,000DWT級であり、既設の12m岸壁では水深・延長ともに不足している。このため、喫水調整した上で入港し、隣接岸壁にはみ出して荷役をしており、隣接岸壁の入港を制限することとなっている。
- ・船社からはさらなる大型船(50,000DWT)の就航計画が示されており、船舶の大型化に対応した岸壁整備（増深・延伸）が要請されている。

##### ■バースウィンドウの検討

- ・コンテナ取扱量の増加に伴い、現在就航している航路が外貿・内貿合わせて14便になる。（下表参照）
- ・東南アジア航路と中国航路（新規開設）は50,000DWT級対応のコンテナバースの利用、韓国航路、内貿コンテナ、内航フィーダーは30,000DWT級対応のコンテナバースの利用を想定すると、2バース必要となる。

大型コンテナ船の荷役状況



岸壁延長が足りないため、隣接岸壁の係船柱（○囲み内）を使用

週当たりのコンテナ航路必要便数

航路名	将来の想定船型		必要便数 (便/週)	合計 (便/週)
	DWT	積載個数 (TEU)		
韓国航路	20,000	1,450	1	14
	20,000	1,450	2	
東南アジア航路	40,000	3,000	1	
	50,000	3,800	1	
	40,000	3,000	1	
中国航路	40,000	3,000	2	
フィーダー	2,000	200	3	
徳山航路	700	100	1	
徳山下松航路	700	100	2	

コンテナバースの利用スケジュール  
(-12m) 250m (-14m) 330m



## 外内貿コンテナ埠頭

### ■コンテナヤード拡張の必要性

現在のコンテナターミナルの面積は千葉中央G岸壁背後に約8haあるが、現状の取扱量に対し取扱可能能力に達しており、**コンテナヤードが不足している。**

将来のコンテナ取扱量から必要面積を推計すると約17haとなり、**コンテナヤードの拡張が必要**となる。

### ■施設規模

水深12m 240m (貨物船 30,000DWT)



水深12m 250m (コンテナ船 30,000DWT)

水深14m 330m (コンテナ船 50,000DWT)

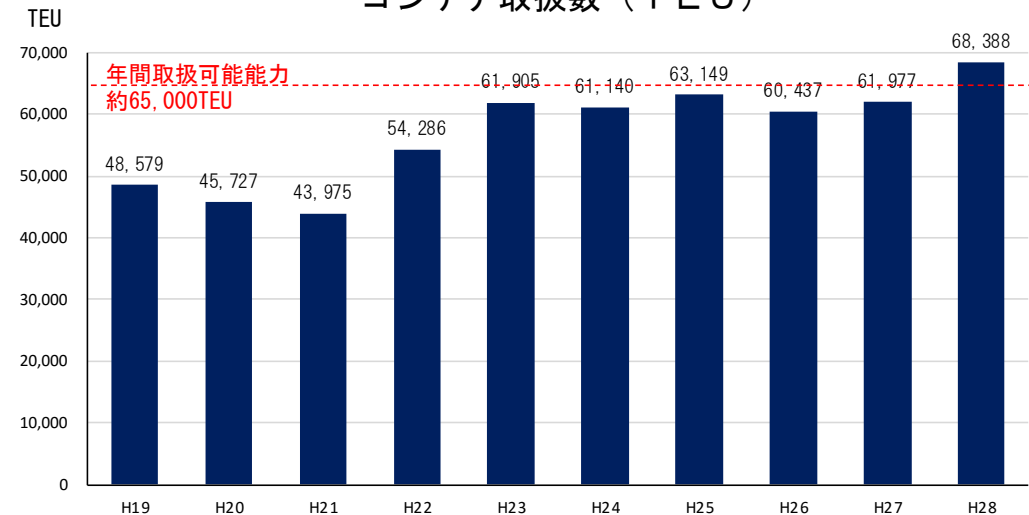
コンテナターミナル 約 8 ha



コンテナターミナル 約 17 ha



千葉中央地区コンテナターミナルにおける  
コンテナ取扱数 (TEU)



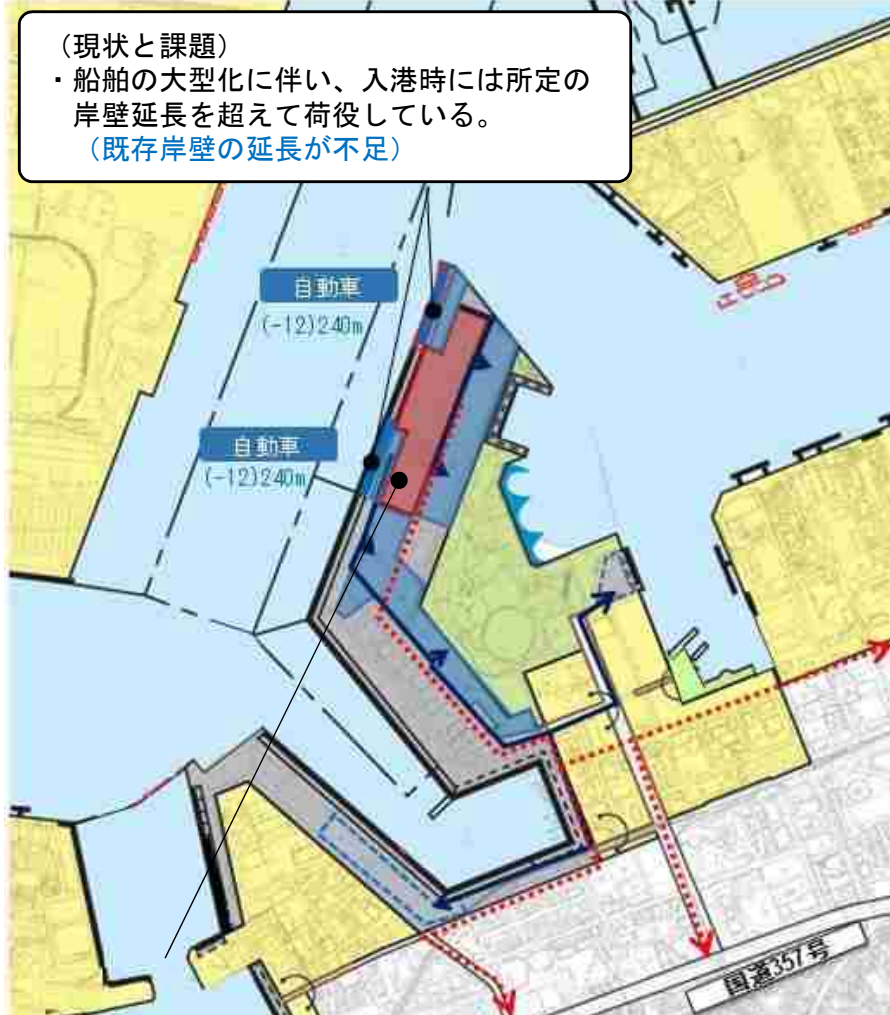
千葉港港湾統計より作成

#### 外内貿埠頭（完成自動車）

##### (a) 現在の利用状況

(現状と課題)

- 船舶の大型化に伴い、入港時には所定の岸壁延長を超えて荷役している。  
(既存岸壁の延長が不足)



(現状と課題)

- 現状の貨物量に対し、自動車ヤードが不足しており、臨時ヤードに横持ちしている。
- 非効率な岸壁配置・ヤード配置により、コンテナトレーラと完成自動車の輸送動線が重なり、非効率な陸上輸送となっている。

##### (b) 将来の利用イメージ

(対応策)

- 船舶の大型化に対応した岸壁を位置付け、自動車専用岸壁の機能向上を図る。  
(既存岸壁の延伸)



(対応策)

- 千葉中央ふ頭と出洲ふ頭の間を埋立てることにより、自動車ヤードを確保する。
- 埠頭の再編を行うことで、岸壁やヤードを適切に配置することにより、輸送動線を分離させ、効率的な輸送を確立する。

(凡例)

コンテナターミナル

自動車ヤード

自動車ヤード(臨時)

輸送動線

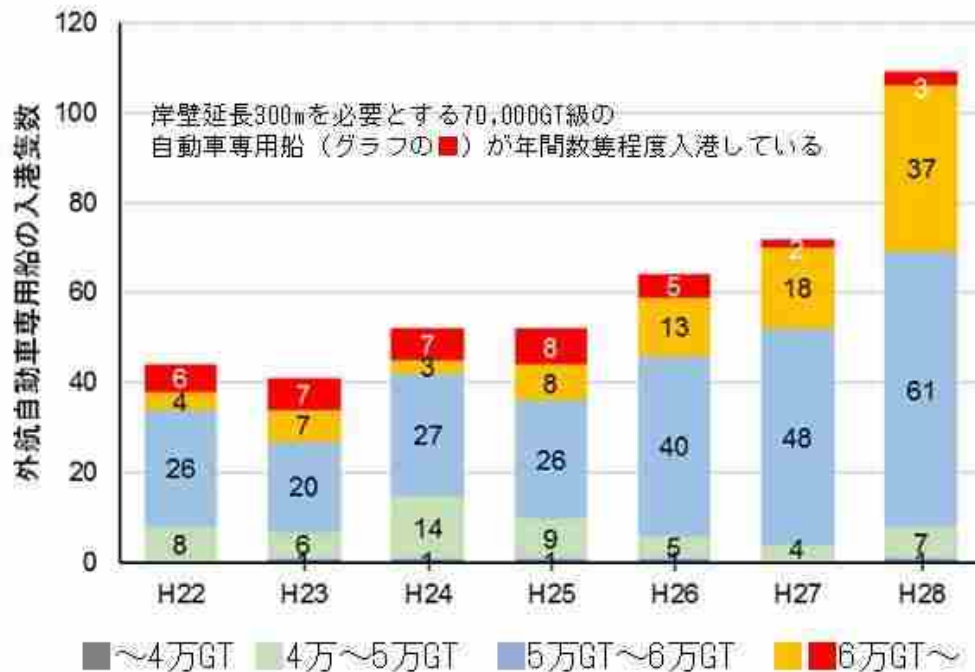
#### 外内貿埠頭（完成自動車）

##### ■船舶大型化への対応

現在、千葉港に就航している外貿自動車専用船については、60,000GT級（船長200m程度）以上の船舶が主流であり、着岸した岸壁（延長240m）から船尾ランプがはみ出てしまい、隣接岸壁の荷役作業や上屋作業に支障が出ている。

また、年間数隻程度は70,000GT級（220～230m程度）の船舶が入港していることから、70,000GT級に対応した岸壁延長300mを設定する必要がある。

表：千葉港における外航自動車専用船の入港隻数の推移



出典：千葉港EDIより作成



## 外内貿埠頭（完成自動車）

### ■2バースの必要性

将来の輸出入自動車の貨物量から推計すると、岸壁1バースで運用した場合バース利用率が高くなり、滞船の恐れがあることから効率的な貨物輸送の妨げになる。

また、現状においてもバース混雑による沖待ち調整が発生するなど、船社からは大型船の2隻同時着岸が可能な岸壁整備を要望されている。

表 目標年次における外貿自動車専用船の入港隻数とバース利用率

品目	出入	目標年次				バース利用率 (入港隻数/年間稼働日数)
		H44				
		貨物量 (千トン)	想定台数 (台)	1寄港当たり 平均積載量 (台)	入港隻数 (隻)	
完成自動車	輸出	477	47,700	1,700	29	85%
	輸入	1,134	113,400	500	227	
	計	1,611	161,100	2,200	256	

※年間稼働日数 = 300日とする。

また、図8.8(b)に示されるようにバースの利用率が高いことは好ましいことではなく、むしろ利用率が、0.4~0.6程度のときが国民経済的にみて有利な利用法であるという興味ある示唆も与える。60%をこえるある率以上になると、船舶の運航は何らかの障害を生じ、バースがいわゆるフルに使われても、バース待ちその他により、大きい損失をもたらすことになるということが明らかに示される。

出典：「港湾工学」より引用

### ■自動車ヤード拡張の必要性

現在の自動車ヤードの面積は約12haあるが、貨物取扱量に対する必要面積が不足しているため、繁忙期には出洲埠頭に横持ちするなど非効率な荷役が行われている。

また、将来の完成自動車の貨物量及び入港回数から必要面積を推計すると、自動車ヤードは約20haが必要となるため、新たに用地を確保する必要がある。

### ■施設規模

水深12m 240m×2バース(貨物船 30,000DWT)



水深12m 300m (自動車専用船 70,000GT)

水深12m 260m (自動車専用船 60,000GT)

自動車ヤード 約12ha



自動車ヤード 約20ha

#### 内貿ユニットロード埠頭

(a) 現在の利用状況



(要請と課題)

- ・船舶の大型化に伴い、出洲埠頭における**既存岸壁の水深や延長が不足**している。
- ・千葉中央埠頭では外内貿貨物が混在し、**非効率な荷役**となっている。

(b) 将来の利用イメージ



(対応策)

- ・船舶の大型化に対応した**岸壁を位置付ける**。
- ・埠頭の再編により、**内貿RORO貨物を扱う岸壁を集約**し、利便性の向上を図る。

(凡例)

RORO  
ヤード



#### 内貿ユニットロード埠頭

##### ■9m岸壁の必要性

船社からのヒアリングによれば、現行8,000GT級のRORO船を大型化する計画があり、10,000GT級に対応する岸壁が必要となる。

##### ■2バースの必要性

現在、千葉港でRORO航路が2航路就航しており、出洲C岸壁を利用している船社は既に週6便の定期運航を実施している。このため、1バースで2航路の共用ができないことから、2バース必要となる。

##### ■施設配置の考え方

現在、老朽化により共用されていない出洲D岸壁を大型化に対応した岸壁に改良し、出洲C岸壁については、引き続きRORO貨物を取り扱うこととする。

##### ■施設規模

水深 10m 200m (貨物船 15,000DWT)  
水深 7.5m 130m (貨物船 5,000DWT)



水深 9m 220m (RORO船 10,000GT)  
水深 7.5m 130m (RORO船 5,000GT)

千葉港に就航しているRORO航路

航路名	寄港地	船社	寄港頻度	船舶諸元						
				船名	GT	DW	船長(m)	満載喫水(m)	積載量(トレー：台)	積載量(車：台)
大阪・四国航路	千葉－大阪－宇野－三島	大王海運(株)	週6便	第一はる丸	7,756	4,987	145.0	6.21	100	250
				第二はる丸	7,756	4,991	145.0	6.51	100	250
				第三はる丸	8,558		153.9		100	250
中国航路	千葉－広島	マツダロジスティクス(株)	1 2 便/月	第二東洋丸	4,898	3,200	124.7	6.16		
				第三東洋丸	3,990	2,888				

#### 外内貿埠頭（バルク）

#### (a) 現在の利用状況



#### (b) 将来の利用イメージ



## 外内貿埠頭（バルク）

## ■施設配置の考え方

現在、非効率な岸壁配置により、外貿貨物と内貿貨物が埠頭内に混在していることから、外貿の一般貨物（バルク）については千葉中央ふ頭に、内貿の一般貨物（バルク）は出洲埠頭及び千葉中央ふ頭I岸壁に集約し、効率的な荷役や輸送を図る。

## ■施設規模

水深 10m 200m×4バース（貨物船 15,000DWT）

水深 7.5m 130m×3バース（貨物船 5,000DWT）

水深 5.5m 95m×10バース（貨物船 2,000DWT）



水深 10m 200m（貨物船 15,000DWT）

水深 7.5m 240m（旅客船 30,000GT）

水深 7.5m 130m（貨物船 5,000DWT）



#### 多目的岸壁

#### (a) 現在の利用状況

(要請と課題)

- ・近年、国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、地元自治体からの誘致要望も強い。
- ・千葉港にはクルーズ船を受け入れられる岸壁がない。



#### (b) 将来の利用イメージ

(対応策)

- ・クルーズ船が着岸できるよう既設岸壁を改良し、緑地や旅客船棧橋と一体となったにぎわい空間の創出を図る。



#### 多目的岸壁

##### ■施設規模

水深 7.5m 130m (貨物船 5,000DWT)



水深 7.5m 240m (旅客船 27,000GT)

##### ■クルーズ船への対応について

- ・ 県内のクルーズ船の就航状況としては、館山港への国内クルーズ船寄港や木更津港においては、外航クルーズ船受入れのための実証実験として、平成29年9月に「ぱしふいっくびいなす」が初寄港するなど、着実に寄港実績を増やしている。
- ・ さらに、千葉市からも千葉みなと駅前の賑わい空間の創出、背後地域の活性化を図るため、千葉港へのクルーズ船誘致が要望されている。
- ・ 対象となる岸壁は、千葉みなと駅から千葉ポートパークを結ぶ動線に位置し、周辺には千葉みなと駅前緑地において、多目的栈橋から港内遊覧船が運航している。
- ・ 主に内航クルーズ船の発着地として、旅客船岸壁を位置付けることにより、賑わいのある親水空間と千葉港の新たな玄関口としての機能の拡充を図る。
- ・ 既存岸壁を有効活用することにより、対象船舶としては「ぱしふいっくびいなす」(26,594GT)の寄港に対応できる多目的岸壁とする。(内貿一般貨物、旅客)

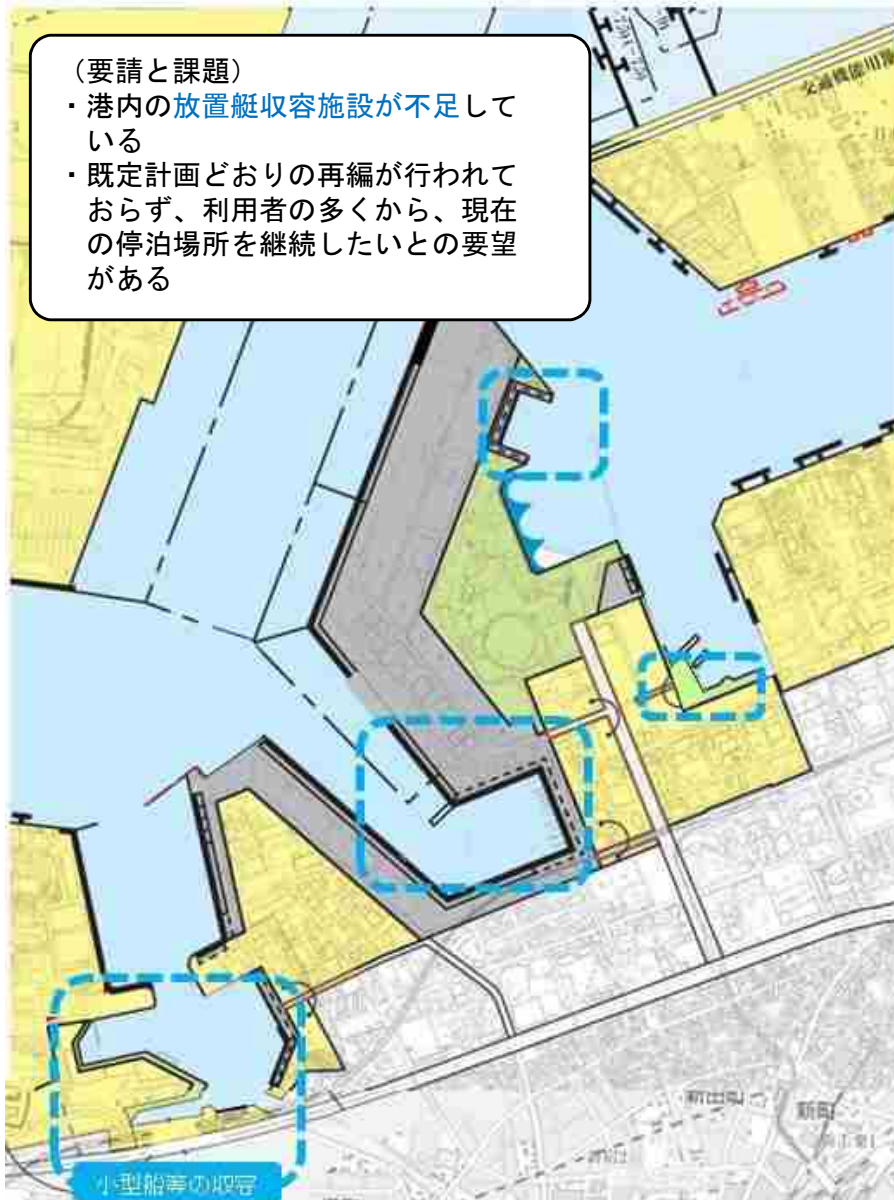


#### 小型船だまり

#### (a) 現在の利用状況

(要請と課題)

- ・ 港内の**放置艇収容施設が不足**している
- ・ 既定計画どおりの再編が行われておらず、利用者の多くから、現在の停泊場所を継続したいとの要望がある



#### (b) 将来の利用イメージ

(対応策)

- ・ **小型船の収容施設を位置付け**することにより、港内の放置艇対策を図る
- ・ 埠頭再編に伴い、**埋立エリアに係留**している官公庁船、作業船を移設する

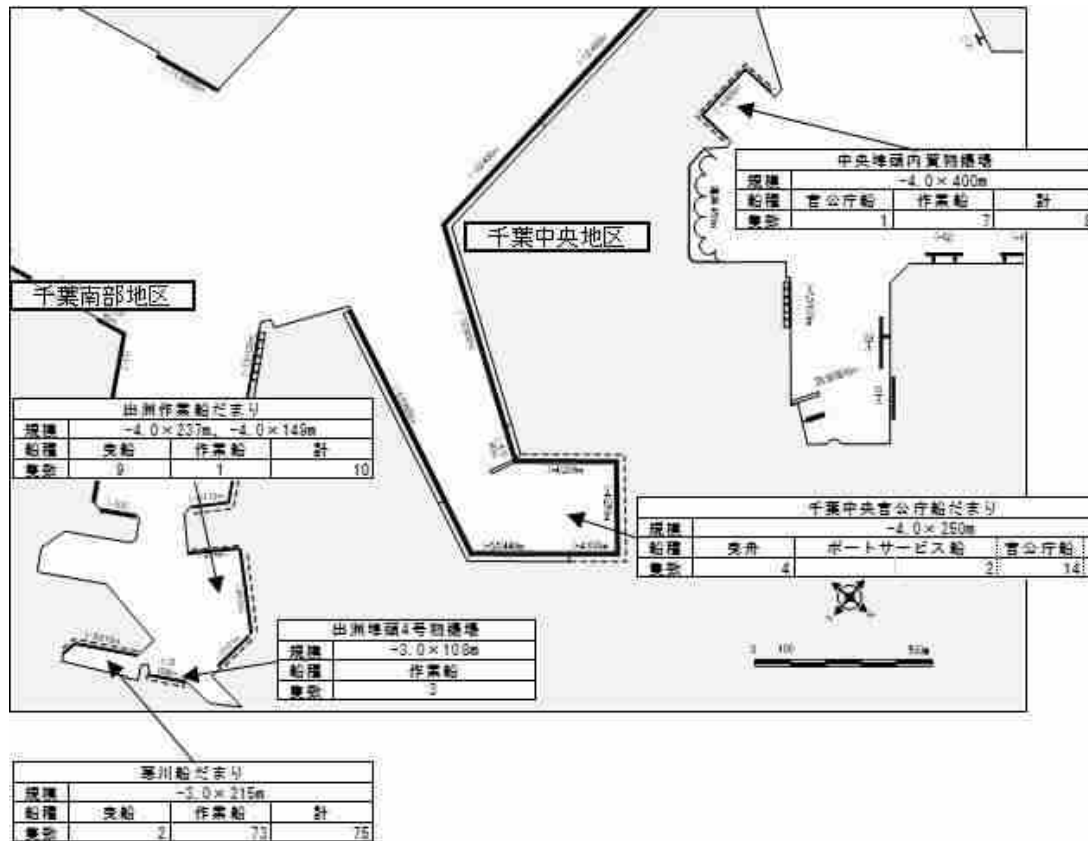


#### 小型船だまり

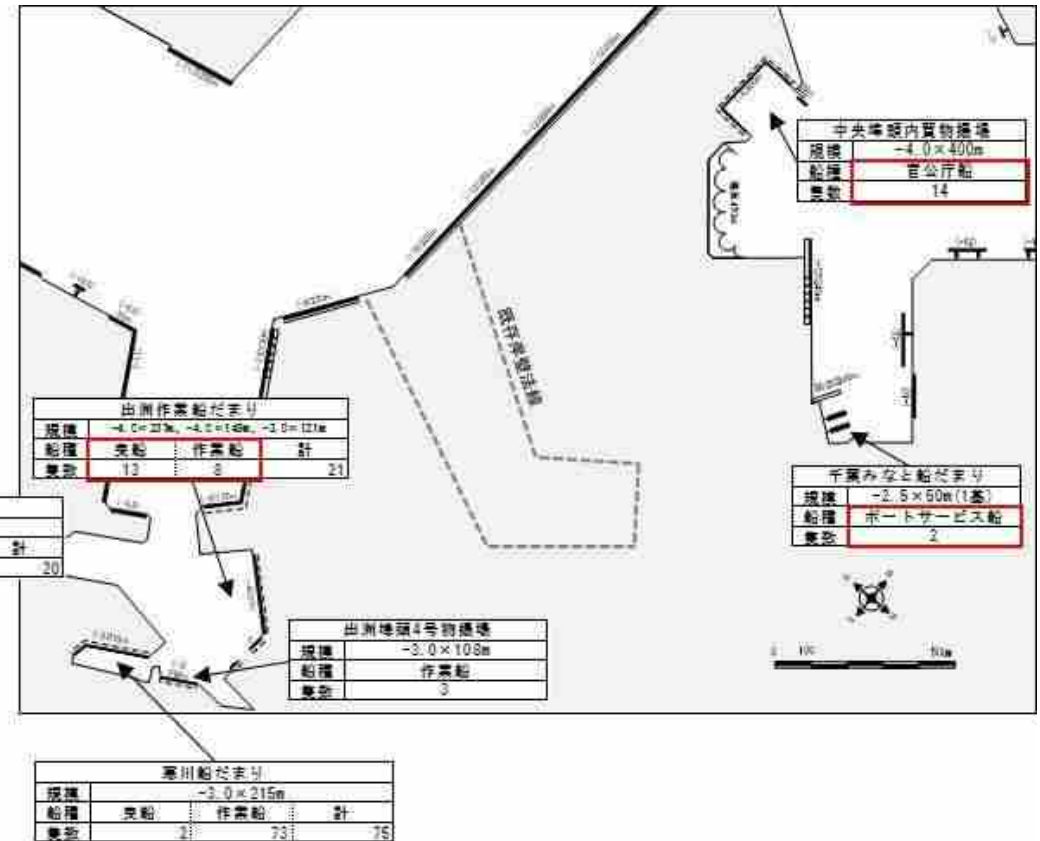
##### ■現状の係留状況と今回計画の配置

- 千葉中央地区および千葉南部地区においては、**現在116隻の小型船（曳船、官公庁船、作業船、ポートサービス船）が係留**されている。
- 今回計画で千葉中央地区の埋立に伴い、現在係留している小型船を移転、集約する。

【現況】

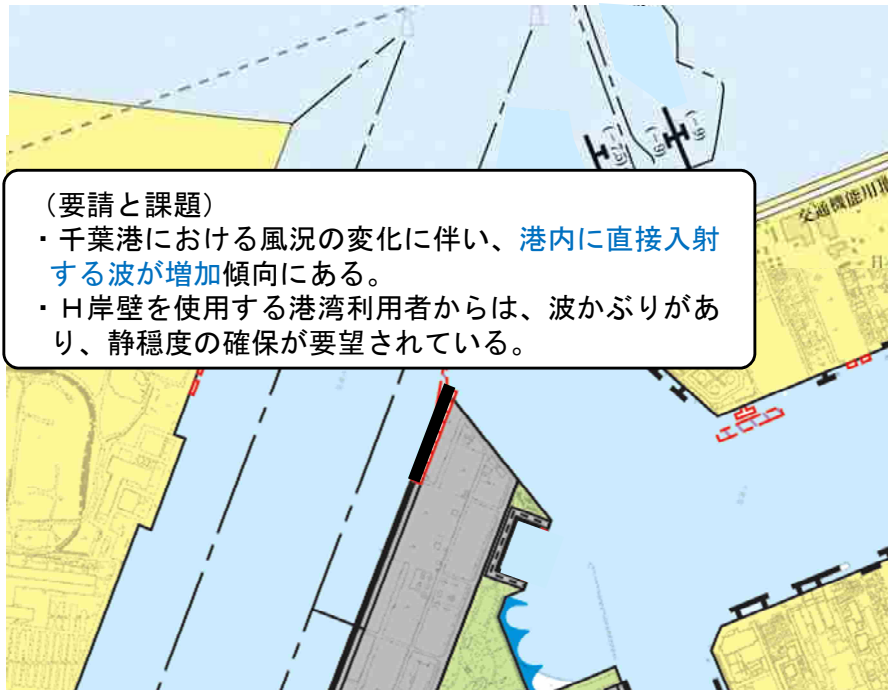


【今回計画】



## 外郭施設

### (a) 現在の利用状況

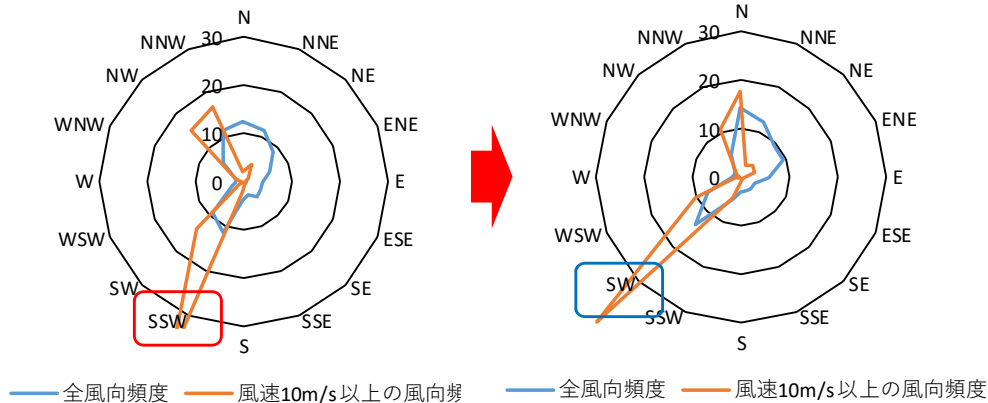


### (b) 将来の利用イメージ



風配図(1) 1994～1999

風配図(2) 2007～2016



千葉港において卓越する風向が西寄りに変化している。  
(千葉港波浪観測塔(千葉県所有)の観測データを解析)



波向の変化に伴い、直接千葉中央ふ頭内に入射する頻度が増えた。

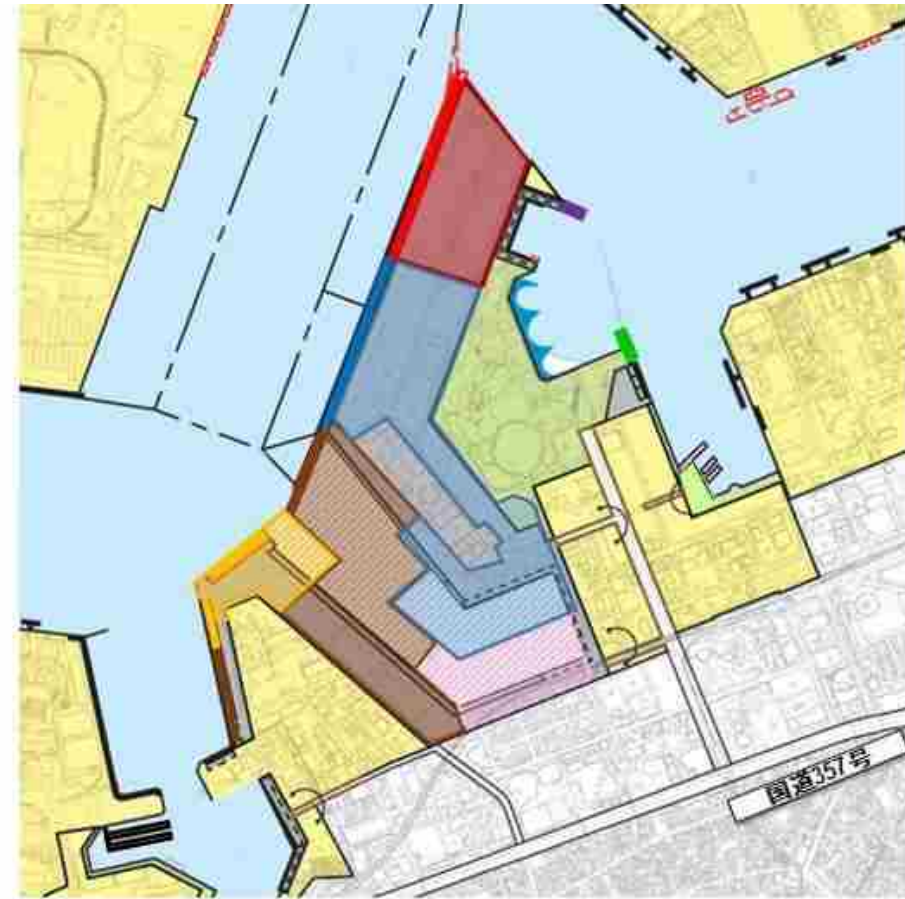


## 土地利用計画

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



(凡 例)

コンテナ ターミナル	自動車 ヤード	自動車 ヤード (臨時)	RORO ヤード	バルク ヤード	高機能物流 施設	その他
---------------	------------	--------------------	-------------	------------	-------------	-----

#### 3-4 八幡地区



- 石油化学工業、火力発電所等の民間企業が多数立地しており、専用岸壁の利用が多い地区となっている。
- 公共岸壁においては、主に砂・砂利、廃土砂、コークスを取り扱っており、今後も同様の品目を取り扱っていく。

## 3-5 五井地区



- 石油化学工業、火力発電所等の民間企業が多数立地しており、専用岸壁の利用が多い地区となっている。
- 公共岸壁においては、主に砂・砂利、廃土砂、コークスを取り扱っており、今後も同様の品目を取り扱っていく。
- 海に面した養老川公園には緑地が整備され、来訪する人々賑わっている。



#### 3-7 北袖ヶ浦地区



- 石油化学工業、火力発電所等の民間企業が多数立地しており、専用岸壁の利用が多い地区となっている。
- 主に砂・砂利、非金属鉱物を取り扱っており、今後も同様の品目を取り扱っていく。

#### 3-8 南袖ヶ浦地区



- 石油化学工業、火力発電所等の民間企業が多数立地しており、専用岸壁の利用が多い地区となっている。
- 主にその他石油製品を取り扱っており、今後も同様の品目を取り扱っていく。
- 袖ヶ浦海浜公園は港を来訪する人々のくつろぎ空間として整備された緑地で、展望台からは対岸のスカイツリーを望める。

今後のスケジュール

