

千葉港長期構想 概要版



平成29年1月

千葉県

目次

- 1 長期構想の概要
- 2 千葉港の現況
- 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

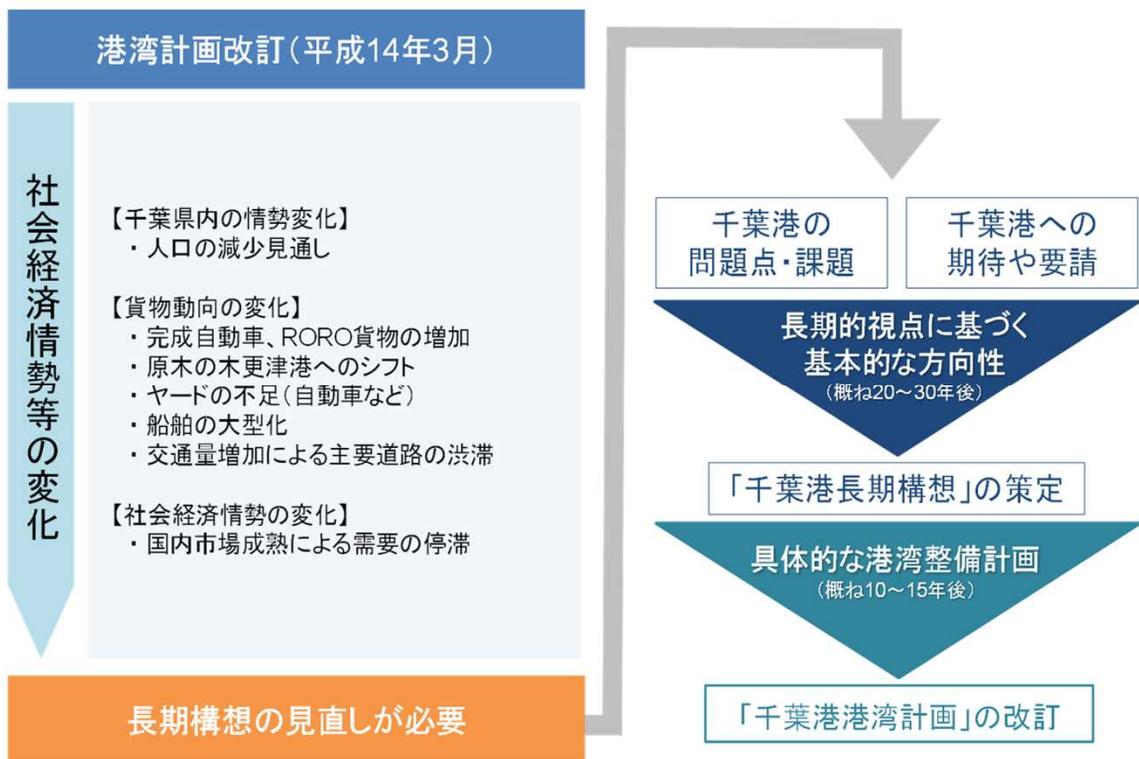
1 長期構想の概要

(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

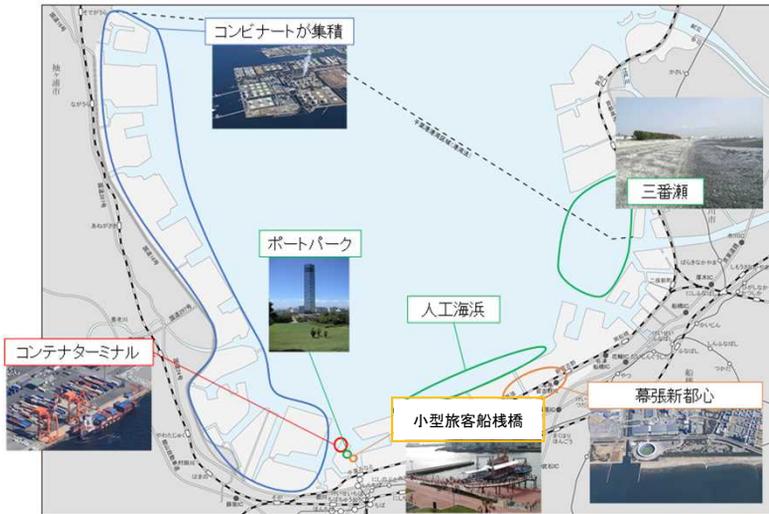
- 千葉県では、千葉港の港湾計画を平成14年に改訂し、計画の実現に向けて取り組んできました。
- しかし、改訂から14年が経過し、社会情勢や企業活動に伴う貨物動向など、千葉港を取り巻く状況は変化しており、長期構想・港湾計画の見直しを検討する時期にきています。
- 千葉県では将来における千葉港の更なる発展を目指し、「長期構想」を策定します。



2 千葉港の現況

(1) 千葉港の概要

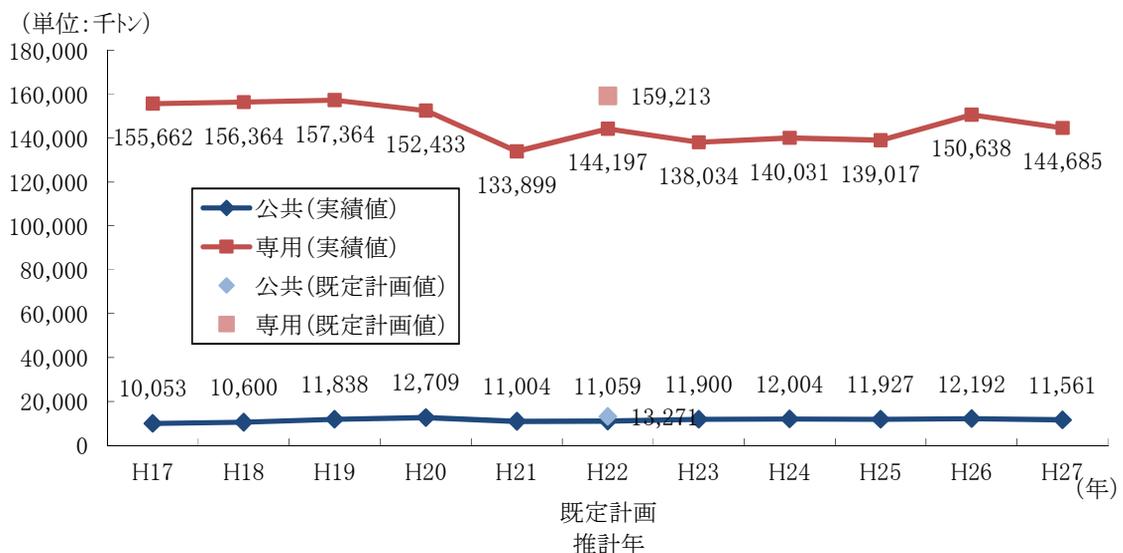
- 千葉港は、国際海上貨物輸送網の拠点となる国際拠点港湾です。
- 東京湾奥部に位置し、県内6市(市川市～袖ヶ浦市)にまたがる、海岸線延長約133kmを有する日本一広い港湾です。千葉港背後6市には、約256万人(県人口の約42%)の人口を擁し、多くの人々の生活を支えています。
- 港湾取扱貨物量は、約1.56億トン(H27)で全国第2位となる見込みとなっています。
- 千葉港の港湾区域には、石油コンビナート、製鉄所、LNG基地などが集積し、県内及び首都圏の産業活動を支える重要な役割を担っています。
- 背後には高速道路や空港等の輸送インフラが整備されています。
- 自然環境も残されており、多様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。

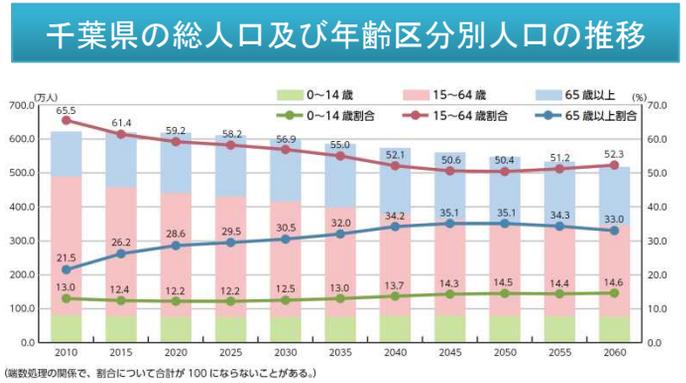
公専別貨物量の推移



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。



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27年10月)

(2) 千葉県への観光入込客数

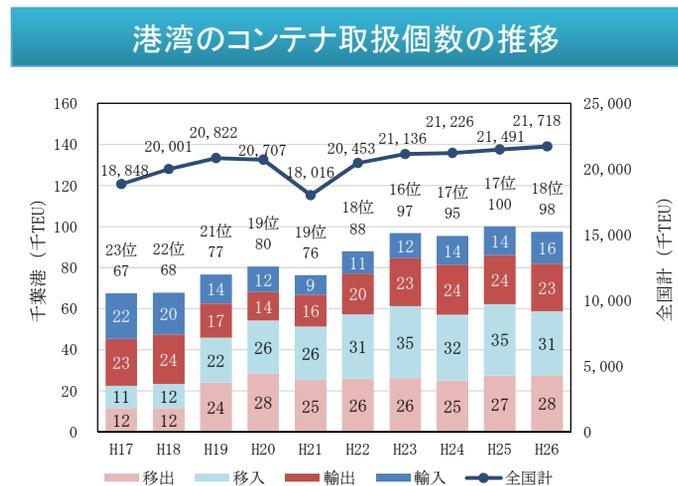
- 千葉県への観光入込客数は増加傾向で推移しています。平成23年は東日本大震災の影響で落ち込んだものの、平成27年には約1億7,400万人となり、過去最高を記録しました。



資料:千葉県観光入込調査(千葉県商工労働部観光企画課)

(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。



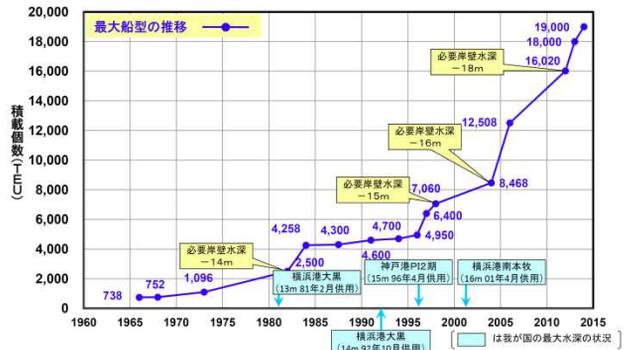
資料:港湾調査(国土交通省)より作成

3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

(4) 外航船の大型化

- 外航のコンテナ船・自動車専用船は、スケールメリットによる輸送コスト低減のために大型化が進んでおり、この傾向は今後も継続するものと考えられます。
- 大型化に伴い、必要岸壁水深も深くなっており、国内港湾でも大型コンテナ船に対応できる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

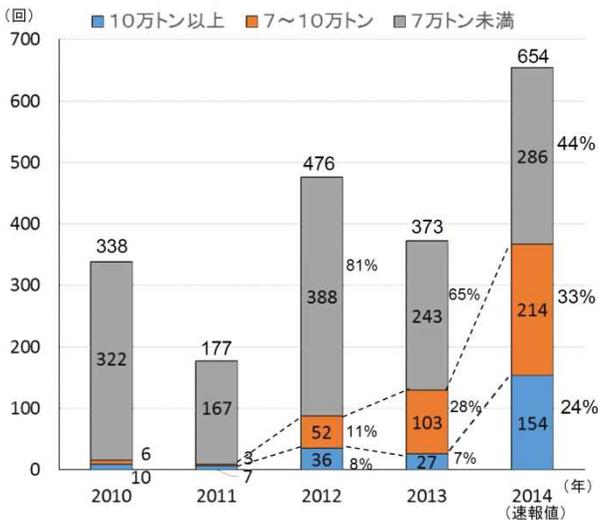
- 国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、2015年は過去最高の1,454回となっています。また、外国船社が運航するクルーズ船では、大型船の寄港が急増しています。
- クルーズ船による外国人旅客数が大きく増加しており、観光庁では2020年に500万人にすることを目標としています。

国内へのクルーズ船の寄港回数の推移



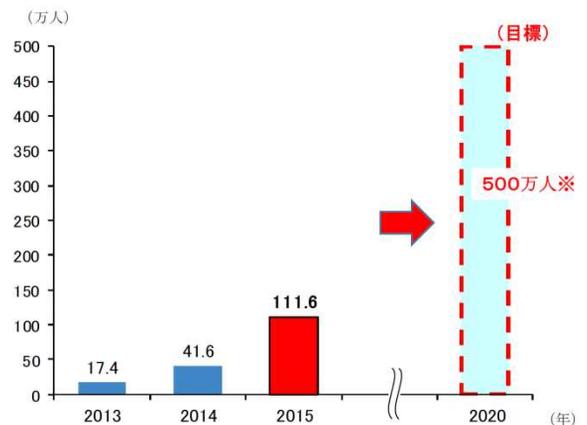
資料: 2015年の我が国のクルーズ等の動向について (国土交通省、平成28年6月)

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



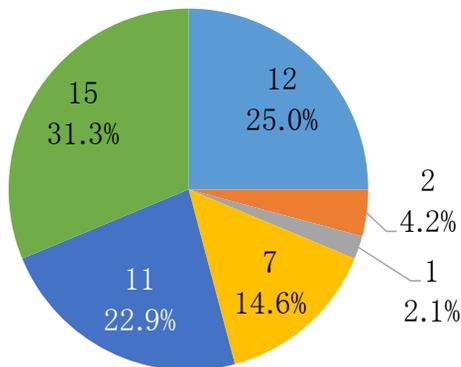
注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数 (乗員除く)。
 注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく) 1人の入国として計上している。

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)

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. 海上輸送は行いが、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

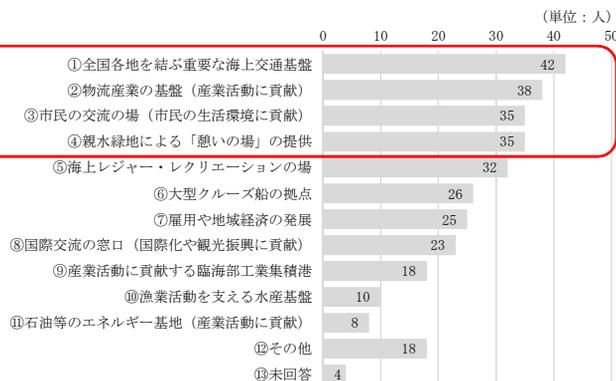
大型化する船舶への対応 (岸壁の延伸、増深)

老朽化した施設の更新

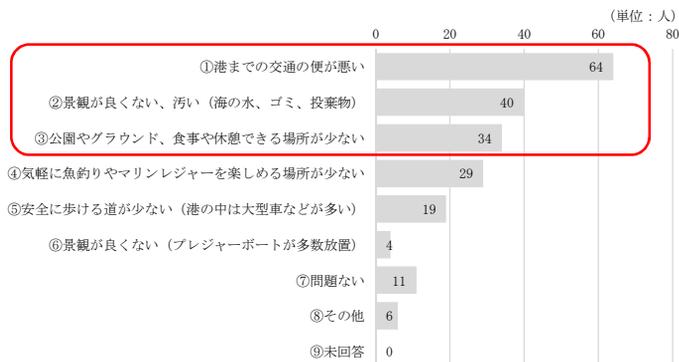
道路の混雑の解消

(2) 利用者・県民のニーズ

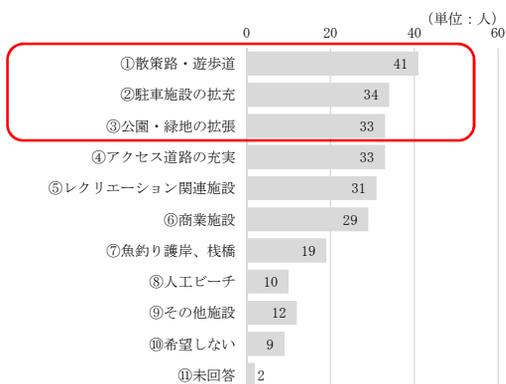
① 千葉港に期待する役割



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

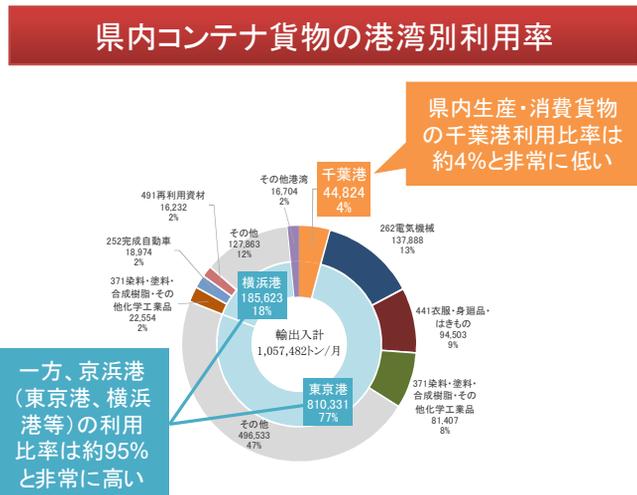
(1) 完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足



(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

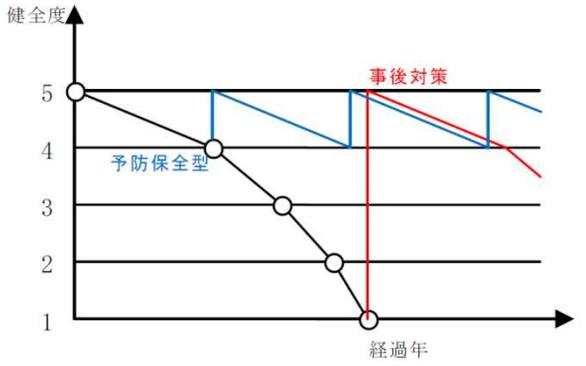


一方、京浜港（東京港、横浜港等）の利用比率は約95%と非常に高い

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



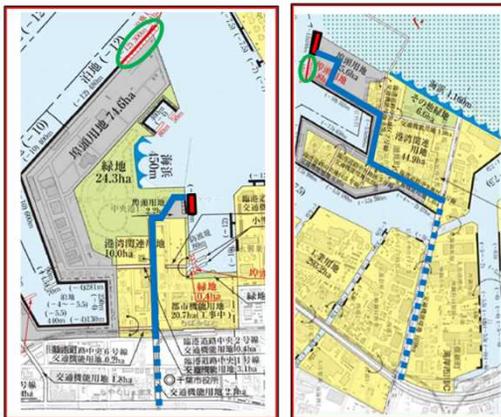
5-3 防災に関する課題

(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

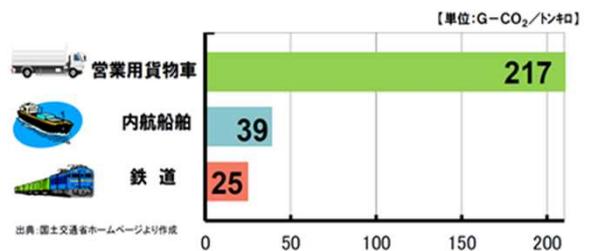
5-4 環境に関する課題

(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)

6 千葉港の長期構想

6-1 現況・課題を踏まえた千葉港の状況

(1) 千葉港の特性

- 千葉港の現況や課題をまとめ、「強み」、「弱み」、「機会」、「脅威」の項目ごとに千葉港の特性として整理しました。

強み (Strengths)

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

弱み (Weaknesses)

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

機会 (Opportunities)

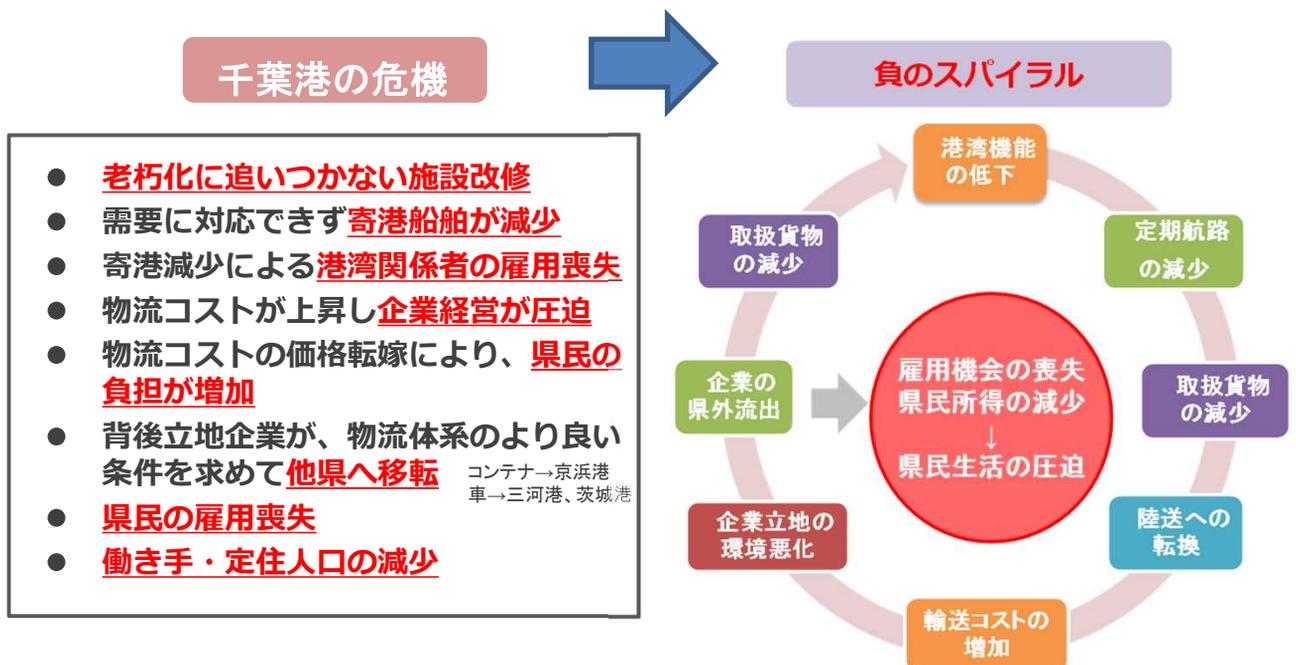
- TPP参加による輸出入機会の増加
- アジアの経済発展に伴う事業機会の増加
- 圏央道、外環道など周辺道路の整備
- 環境・新エネルギー産業の成長・拡大
- 首都圏における高い物流ニーズ
- 地理的優位性を生かした集貨・創貨
- モーダルシフトの更なる進展

脅威 (Threats)

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

(2) 千葉港の危機とその解消に向けて (1/2)

- 港湾整備が滞り、千葉港の弱みを解消できない状況が続いていくと負のスパイラルに陥る恐れがあります。



6 千葉港の長期構想

6-1 現況・課題を踏まえた千葉港の状況

(2) 千葉港の危機とその解消に向けて (2/2)

- 負のスパイラルに陥らないために、長期構想の策定を通じて着実に港湾整備を進め、千葉港の取扱貨物量の増加等により県民の利益につなげます。

港湾整備促進・港湾運営の改善

- ユーザーのニーズに応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、旅客船客数の増加

- 港湾施設を整備し、使いやすい港にすることで物流面では貨物、にぎわい面では旅客船客数を増やし、航路を増加させ、利用者の増加に繋げる。

物流コストの削減

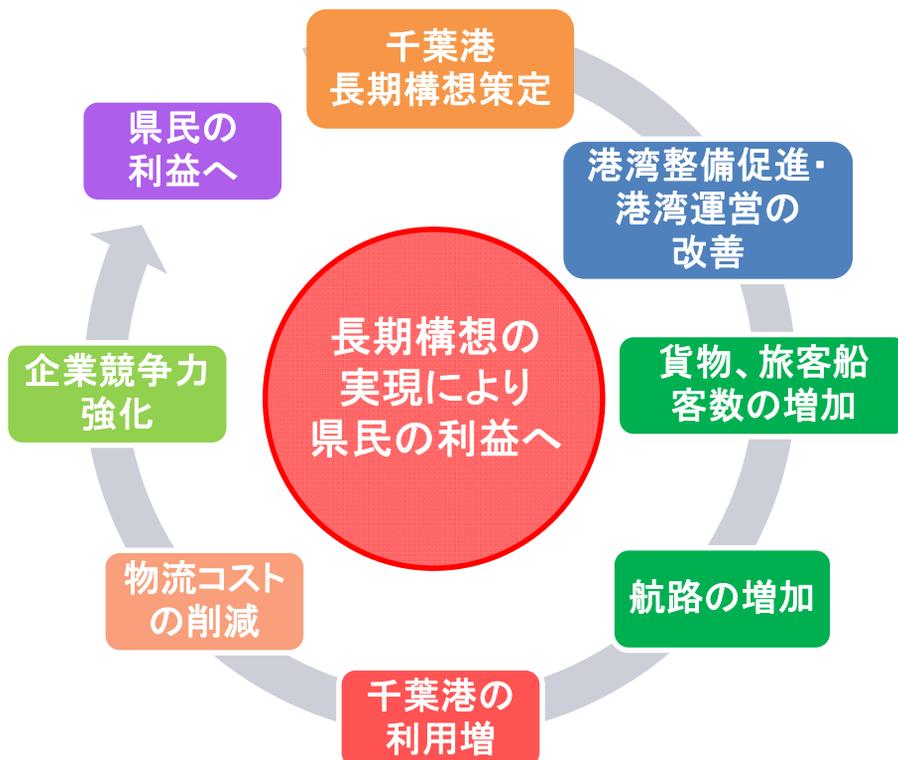
- 京浜港へ陸送している貨物を千葉港から出すことにより、物流コストが削減される
- モーダルシフトによるCO2削減

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



6-2 千葉港の将来像と貨物量

(1) 千葉港の基本理念と将来像

- ・ 港湾整備・運営について利用者の期待に応えられず、県民の利益の損失につながっていた現状を踏まえ、長期構想の基本理念として「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」を掲げます。
- ・ この基本理念のもと、住民・就業者や利用企業などに対するヒアリング・アンケート及び長期構想検討専門部会での意見より把握した期待・要請に対し、「物流・産業」、「生活と安全」、「環境・ふれあい」の3つの視点から千葉港の将来像を定めました。

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

千葉港の課題

- a.
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
 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
 11. 民間専用ふ頭の低利用化・老朽化
 12. 港内に散在する放置艇

- b.
1. 各地区の親水空間・にぎわい空間の連携不足
 2. クルーズ船の受け入れ

- c.
1. 耐震強化岸壁・緊急輸送道路の未整備

- d.
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

市民・企業の期待と要請

① 物流・産業

- 港湾施設の適切な整備
- 港湾サービスの拡充
- 航路サービスの拡充
- 道路混雑の解消
- 老朽化施設への対応
- 成田空港との連携

② 生活と安心

- 港湾施設等の耐震化
- リダンダンシーの確保
- 賑わい空間

③ 環境・ふれあい

- 自然環境の保全
- 自然に親しめる場の提供

将来像

【将来像Ⅰ】
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

【将来像Ⅱ】
県民の生活と安心を
支え、県民と
共にある千葉港

【将来像Ⅲ】
環境を守り、
人々が海を感じ
ふれあえる千葉港

6 千葉港の長期構想

6-2 千葉港の将来像と貨物量

(2) 千葉港の将来像と目標

- 千葉港の将来像と、その目標を示します。

将来像 I

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

- 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。
- 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。
- これまで港湾整備が着実に行え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。

将来像 II

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

- 県民がその存在に誇りをもつ千葉港となる。
- 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。
- 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。
- 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。
- 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。

将来像 III

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

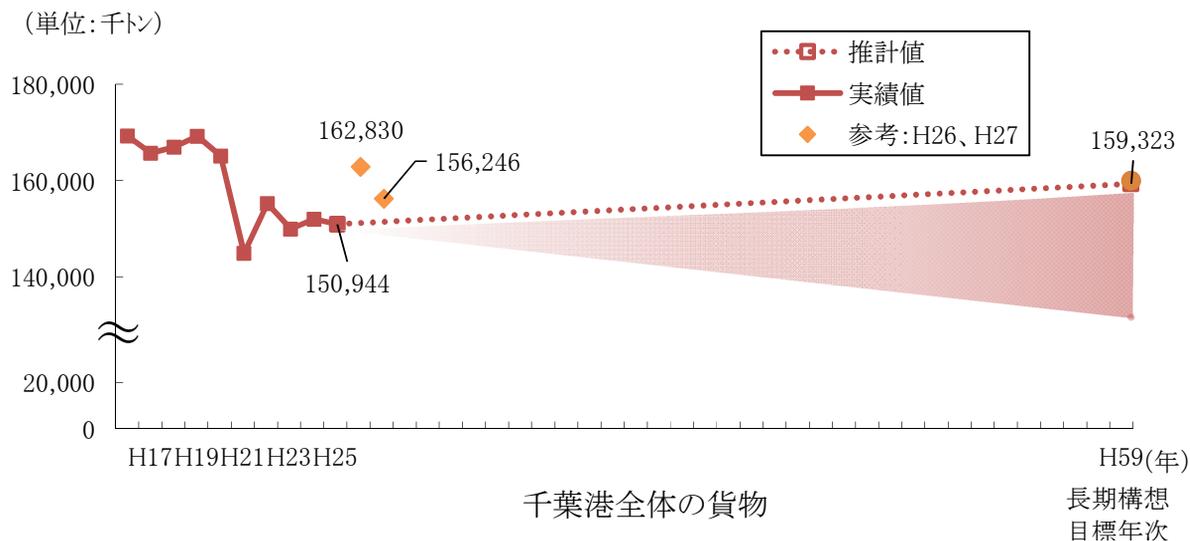
- 千葉の宝である干潟や海浜などの自然を守り、共存する港となる。
- 港湾整備における環境対策やモーダルシフトを進め、地球環境の保全に大きく貢献する。

6 千葉港の長期構想

6-2 千葉港の将来像と貨物量

(3) 将来の取扱貨物量

- 将来像実現に向けた施策を展開していくにあたっての基本フレームとなる目標取扱量を示します。



(4) 千葉港の経済波及効果

- 千葉港の関連産業によってもたらされる千葉県への経済波及効果は年間約8.4兆円と推計されました。これは、県内の産出額の約2割を占めることとなり、千葉港が県内経済において大きな役割を担っていることを示しています。また、雇用創出効果は約18万人と推計され、県内の従業者数の約1割を占めます。
- さらに、取扱貨物量が将来目標に到達すれば、その伸びに応じて経済波及効果も大きくなり、その効果は年間約9.0兆円(+7%)、雇用創出効果は約21万人(+17%)と推計されました。

	現在	長期構想 目標年次 (H59)
経済波及効果額	8.4兆円/年	9.0兆円/年
雇用創出効果	18万人	21万人

経済波及効果：年間約6,000億円（7%）の増加
雇用創出効果：約3万人（17%）の増加

6 千葉港の長期構想

6-3 実現に向けた基本戦略と施策展開

- 千葉港の将来像の実現に向けた、基本戦略と施策展開を示します。
- 施策の推進にあたっては、千葉港関係市町村との連携を強め、将来像の実現に向けた機運を高めていきます。

将来像の実現に向けた基本戦略

将来像Ⅰ. 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. ふ頭の再編・港湾機能の強化

対応する課題

① 千葉中央地区

- 不足しているヤードを確保するため、千葉中央ふ頭と出洲ふ頭間の埋立による港湾用地の確保を図り、ふ頭機能の再編を行う。
- コンテナ貨物、完成自動車、RORO貨物を中心に岸壁、荷捌地、野積場等の再編を行う。
- 多様な在来貨物についても、荷役機能の維持向上に努める。
- 岸壁の増深を図り、船舶の大型化に対応する。
- コンテナターミナルの拡張及びガントリークレーンの増設、更新を進める。
- 岸壁、荷捌地、野積場に照明設備等を設け夜間荷役を対応可能とする。
- ふ頭の再編に当たっては外貿・内貿の棲み分けを行う。
- 千葉中央ふ頭及び出洲ふ頭の倉庫群については、区画整理等により移転・集約化し土地の高度利用を図る。
- ふ頭内における荷役・運送の効率化、一般利用者の動線との分離のため、既存臨港道路を含め、臨港道路の適切な配置・整備を進める。
- なお、ふ頭の機能・利用については、社会経済情勢を考慮しながら、需要に対して柔軟に対応していく。

- a-1.完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足
- a-2.外航船の大型化への対応
- a-5.アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り
- a-7.非効率的な配置の貨物岸壁
- a-8.低利用地区の有効活用
- a-9.陸・海・空の輸送インフラの連携強化

② 葛南地区（葛南西部、葛南中央、葛南東部）

- 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。
- また、併せて葛南中央地区と葛南東部地区を結ぶ臨港道路の新設を行い、葛南地区から千葉中央地区へのアクセス改善を図る。
- 用地確保、岸壁増深等の機能強化を図る。
- 以上の取組みにより、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。

2. 千葉中央地区の完成自動車流通拠点の強化

対応する課題

- ヤードの確保、大型船対応、洗車設備等の整備等を進め、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。
- 検査整備施設、部品センター等関連施設の誘致を進め、拠点としての活性化を図る。

- a-1.完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足

6 千葉港の長期構想

6-3 実現に向けた基本戦略と施策展開

3. 信頼される港湾としての品質管理

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。
- 船舶の大型化に対応した航路等の水深、幅等について検討し、適切に対応していく。

② 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。
- 上記のためには、予定されている事業の優先順位を変更し対応するなど柔軟な港湾経営を基本方針とする。
- 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。

③ 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。

対応する課題

- a-2.外航船の大型化の進展
- a-10.港湾施設の老朽化による荷役困難、補修費増大
- a-12.港内に散在する放置艇

4. 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、速やかに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。
- 立ち上げた経営戦略担当組織の統制のもと、進捗管理を徹底し、目標の実現に向けて施策を進めていく。
- 千葉港経営戦略は、常に広く県民、企業等に広報し、共有し理解を得ることで、千葉港の整備・振興を進める。
- 千葉港の整備と運営により持たされた効果は、適宜公表する。

対応する課題

- 課題全般

5. 千葉中央ふ頭コンテナターミナルにおける航路の拡大・多便化等機能強化

- コンテナターミナルにおける東アジア、東南アジア向けの定期航路について、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。
- 荷主の海上運賃を抑えるため、各航路に複数の船社が参入するよう取り組み、サービスの競争環境を実現する。
- 上記フレート対策に加え、港湾運営主体の変更による戦略的な料金設定、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。
- リードタイムの短縮と定時性の確保、フリータイムの柔軟性、ヤード内荷役の効率化などの取り組みにより、荷主企業にとって使い勝手の良いターミナルを目指し、県内貨物の集荷に努める。
- リードタイムやコストの面で京浜港と競争力を確保するため、本船によるコンテナ荷役を目指す。

対応する課題

- a-3.県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準

6 千葉港の長期構想

6-3 実現に向けた基本戦略と施策展開

6. 戦略的なポートセールス

- 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。

対応する課題

- a-3.県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準

7. 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これに伴う重点的なポートセールスや、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。
- 農林水産関係団体や商社、港湾運送事業者と連携し、県内農林水産物の輸出拡大のための設備、トラック、輸出ルート等の開発を進める。

対応する課題

- a-3.県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準

8. 民間活力の導入による港湾経営・管理・整備

- 県による直接の港湾経営・管理を見直し、PPP（PFI、コンセッション）、港湾運営会社、指定管理者制度等あらゆる可能性を検討し、3年程度のちに導入する。
- 併せて港湾整備について、コンテナターミナルや物流センターなど民間活力の導入が適切と考えられる施設については、民間への移管、第3セクター設立、公営企業化などの手法を検討し、民間資金を活用した事業化を図る。これについては平成28年度の調査を基礎に更に検討を進め、経営・管理の導入と同時に一体に進める。

対応する課題

- a-4.財政状況の悪化による港湾整備の滞り

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

- 千葉中央地区の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（保管、加工、配送、保税等の機能を有する）等を整備又は誘致し、千葉港利用による相乗効果を生み出し、物流機能の高度化を図る。
- 湾岸エリア等を中心に展開する民間物流施設と連携し、千葉港利用の可能性を調査し連携して荷主企業の誘致に取り組む。
- 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。

対応する課題

- a-4.財政状況の悪化による港湾整備の滞り

6 千葉港の長期構想

6-3 実現に向けた基本戦略と施策展開

10. 国内RORO便の充実強化

対応する課題

- 今後貨物需要の増加が見込める関西方面の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。

- a-6.トラックドライバー不足

11. 成田空港物流機能と連携した Sea & Air

対応する課題

- 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、成田国際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。

- a-9.陸・海・空の輸送インフラの連携強化

12. 民間専用ふ頭の機能維持のための 支援

対応する課題

- 民間専用ふ頭における老朽化対策について、国による支援の働きかけを行っていく。
- 民間専用ふ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。

- a-11.民間専用ふ頭の低利用化・老朽化

6 千葉港の長期構想

6-3 実現に向けた基本戦略と施策展開

将来像の実現に向けた基本戦略

将来像Ⅱ. 県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港

1. 賑わい空間の創出	対応する課題
<ul style="list-style-type: none">▶ 千葉中央地区、千葉北部地区において、旅客船棧橋を整備することにより、東京湾内の海上交通の実現に寄与するとともに、地域資源を活用しながら市が目指す地域の賑わいの確保に資する。▶ 海辺が過ごしやすい空間となるような取組を進め、港湾所在市と県あるいは港湾所在市同士で情報共有を図りながら各市の特色に合ったイベントの開催・その支援により、地域の活性化を図る。▶ 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できる体制を整える。また、寄港に当たっては利用者のバス乗車場所やC I Qの場所確保など協力を行っていく。	<ul style="list-style-type: none">• b-1.各地区の親水空間・にぎわい空間の連携不足• b-2.クルーズ船の受け入れ
2. 安全・安心のための港湾づくり	対応する課題
<ul style="list-style-type: none">▶ 災害時に緊急輸送物資等を確実に被災地に届けるため、耐震強化岸壁や緊急輸送道路である臨港道路等の計画的な整備により港湾機能の災害対応力を高める。▶ 災害時の臨港従事者の安全を確保できるよう、避難経路や避難拠点の指定などを進める。▶ 京浜港の港湾機能が制限された際の補完的、代替的機能が発揮されるよう計画的に関連施設の整備を進めるとともに、運用面での京浜港との連携を進める。	<ul style="list-style-type: none">• c-1.耐震強化岸壁・緊急輸送道路の未整備
3. 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	対応する課題
<ul style="list-style-type: none">▶ 輸入コンテナ貨物に対して輸出コンテナ貨物が多いことから、空コンテナ対策として生活関連物資の輸入コンテナ貨物の集荷に努め、県民の生活に密着した貨物の取扱いの増を図る。▶ これにより、県民生活との関連性を更に深め、経済効果、雇用効果とともに積極的な県民への公表を行うことにより、千葉港の整備促進の県民理解を深め、県民とも歩む千葉港の立場を鮮明にしていく。	<ul style="list-style-type: none">• a-3.県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準
4. 千葉港の役割、経済効果、 雇用効果等の積極的な広報	対応する課題
<ul style="list-style-type: none">▶ 千葉港の役割をわかりやすく説明した資料の作成・配布や、定期的な経済効果や雇用効果の調査公表により、常に県民が千葉港を意識して生活する環境づくりに努める。▶ 県庁内の各部局の調整により、道路等を含めた県全体のインフラの効果として広報できるよう努める。▶ 県民理解の促進は、商工会議所等経済団体や貿易関係団体、その他協力民間団体と連携し効果的に行う。	<ul style="list-style-type: none">• 課題全般

将来像の実現に向けた基本戦略

将来像Ⅲ.環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

1. 親水性の確保

対応する課題

- ▶ 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。

- b-1.各地区の親水空間・にぎわい空間の連携不足

2. 東京湾内の干潟や浅瀬の保全

対応する課題

- ▶ 港湾利用とバランスをとりながら生物の生息環境に配慮した護岸の整備等を行う。

- d-1.良好な自然環境の保全・回復
- d-2.自然環境の保全と港湾活動の適正なバランス

3. 環境に配慮した港湾施設の整備とモダルシフトの推進

対応する課題

- ▶ 港湾施設の整備に当たって、再生可能エネルギーの活用やハイブリッド型クレーンの導入の検討、照明のLED化、倉庫・事業所等の屋上・壁面緑化を進めるなど、環境に配慮する。
- ▶ 千葉港の役割と併せて、環境に配慮した港湾施設の整備状況を広報する。
- ▶ 荷主企業にトラック輸送から船舶輸送に転換を促し、モダルシフトを加速させる取組みを行う。
- ▶ 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を行う
- ▶ 京浜港のコンテナ渋滞等東京湾岸エリアの渋滞による輸送時間の増対策及びリードタイム定時性確保対策を行う。
- ▶ CO₂などの温室効果ガス削減等環境対策を行う。

- a-5.アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り
- a-6.トラックドライバー不足
- d-2.自然環境の保全と港湾活動の適正なバランス
- d-3.トラック輸送による環境負荷

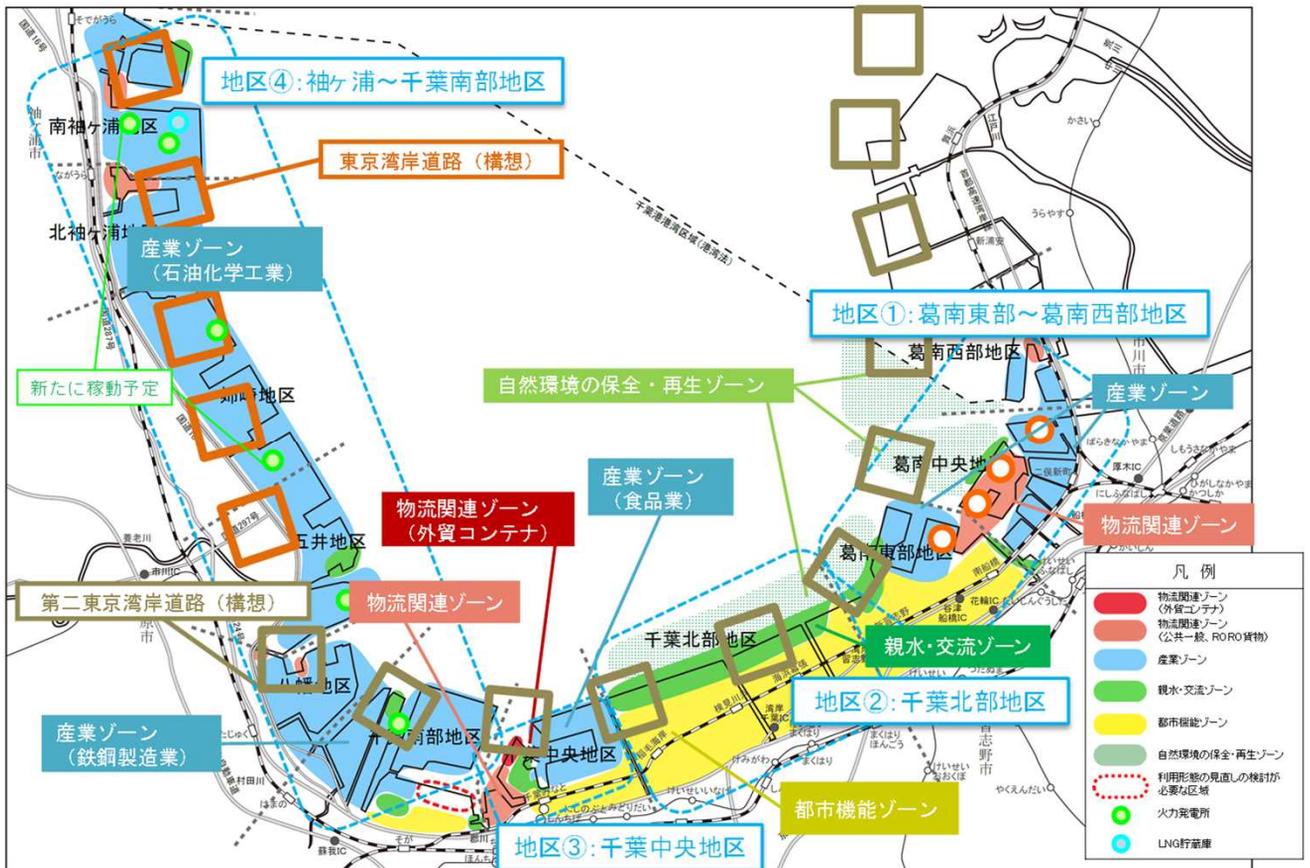
6 千葉港の長期構想

6-4 将来の空間利用イメージ

(1) 千葉港全体の空間利用イメージ

- 千葉港の将来像の実現に向け、港の現状と将来の方向性を加味し、効率的でかつ快適性、安全性に富んだ空間利用のゾーニングを設定しました。
- それぞれの地区・ゾーンの特徴を生かした空間利用となるよう、各地区・ゾーンに必要な施策を展開していきます。
- 特に、物流拠点となっている千葉中央地区については、最新の物流環境に対応するため、埋立の実施と地区内の再編により効率的な荷役・運送の実現を目指します。
- 大幅な機能再編を行う千葉中央地区を含め、地区別の空間利用イメージを次頁以降に示します。

<p>物流関連ゾーン(外貿コンテナ)</p> <p>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。</p> 	<p>物流関連ゾーン(公共一般、RORO貨物)</p> <p>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。</p> 	<p>産業ゾーン</p> <p>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。</p> 
<p>都市機能ゾーン</p> <p>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。</p> 	<p>親水・交流ゾーン</p> <p>快適な親水緑地等の港湾環境を創造し、人々が溜に親むことのできるゾーンとする。</p> 	<p>自然環境の保全・再生ゾーン</p> <p>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。</p> 

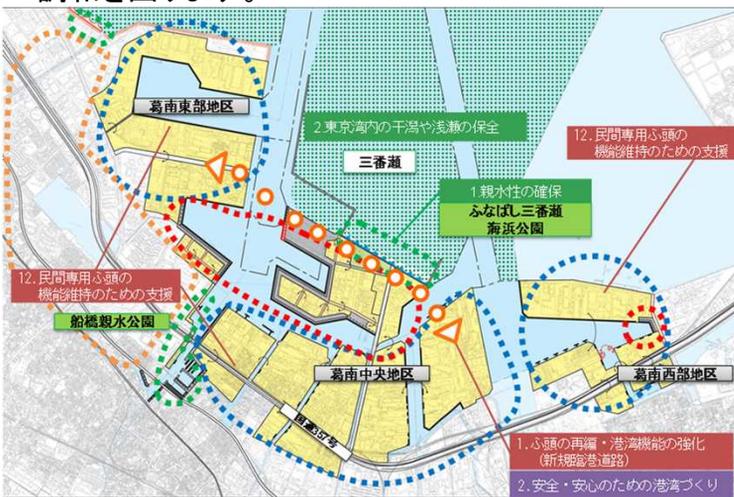


6 千葉港の長期構想

6-4 将来の空間利用イメージ

(2) 葛南東部、葛南中央、葛南西部地区の空間利用イメージ

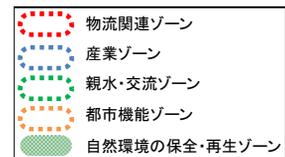
- 「産業ゾーン」を鉄鋼・鋼材業者等が立地し民間専用ふ頭の利用がある葛南西部地区、葛南中央地区の北側、葛南東部地区に配置し、民間専用ふ頭の機能維持のための支援を進めます。
- 「物流関連ゾーン」を葛南中央地区の南側、葛南西部地区の一部、葛南東部地区の一部に配置し、公共ふ頭の機能強化に努めます。また、臨港道路を整備し、交通渋滞の緩和、ふ頭間の連携強化、災害時の輸送・避難経路の複線化を図ります。
- 「親水・交流ゾーン」を葛南中央地区の沿岸部と船橋親水公園の周辺に配置します。新規臨港道路により、「物流関連ゾーン」利用者との輻輳を最小限に抑え、アクセス性が良好で県民・来訪者が親しみやすいゾーンを目指します。
- 「都市機能ゾーン」を葛南東部地区の背後に配置し、隣接する「親水・交流ゾーン」との調和を図ります。



施策展開の凡例

- 将来像Ⅰ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
- 将来像Ⅱ県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港
- 将来像Ⅲ環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

ゾーニングの凡例



(3) 千葉北部地区の空間利用イメージ

- 千葉北部地区の海岸沿いは、人々が海と触れ合える「親水・交流ゾーン」とし、旅客船棧橋整備による海上交通ネットワークの実現や、浜辺における各種のイベント開催への協力などによる地域の活性化を図ります。
- 前面の水域は、自然環境豊かな干潟・浅海域となっており、「自然環境の保全・再生ゾーン」として、今後も継続して自然環境を守っていきます。
- 背後の商業施設、集客施設等が立地するエリアは「都市機能ゾーン」とします。
- 隣接する「親水・交流ゾーン」と「都市機能ゾーン」では、商業施設等を訪れた人々が海浜に親しめるよう回遊性を高め、県民・来訪者に親しまれる港湾を目指します。



施策展開の凡例

- 将来像Ⅰ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
- 将来像Ⅱ県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港
- 将来像Ⅲ環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

ゾーニングの凡例



(c)Jason Halayko/Red Bull Content Pool

6 千葉港の長期構想

6-4 将来の空間利用イメージ

(4) 千葉中央地区の空間利用イメージ

- 中央ふ頭は、将来的に取扱の増加を見込む外貿コンテナ貨物及び完成自動車を扱う「物流関連ゾーン」とし、外貿コンテナ貨物、完成自動車貨物の取扱機能の強化を図ります。
- 出洲ふ頭は、増加が見込まれるRORO貨物を扱うヤードと上屋・倉庫が立地する「物流関連ゾーン」とします。
- 埋立により確保した用地は「物流関連ゾーン」とし、自動車貨物ヤードを配置するとともに、奥部には高機能物流倉庫等の整備・誘致を図ります。また、ふ頭内における荷役・運送の効率化のため、既存臨港道路を含め、臨港道路の適切な配置・整備を進めます。
- 埋立によって移設が必要となる官公庁船や曳船等の収容先の確保を図ります。
- 海上交通網の整備等により「親水・交流ゾーン」と「都市機能ゾーン」との調和を図ります。また、臨港道路の適切な配置により、物流業者と一般利用者との動線を分離し、スムーズな利用を図ります。



施策展開の凡例

- 将来像Ⅰ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
- 将来像Ⅱ県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港
- 将来像Ⅲ環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

ゾーニングの凡例

- 物流関連ゾーン
- 産業ゾーン
- 親水・交流ゾーン
- 都市機能ゾーン
- 自然環境の保全・再生ゾーン

(5) 千葉南部、八幡、五井、姉崎、袖ヶ浦地区の空間利用イメージ

- 「産業ゾーン」を、民間専用ふ頭の多い千葉南部地区から南袖ヶ浦地区にかけて配置し、民間専用ふ頭の機能維持のための支援を進めます。
- 「親水・交流ゾーン」を千葉南部地区、五井地区、南袖ヶ浦地区の各地区の一部に配置します。護岸については、環境配慮型施設の整備を進め、自然環境の保全に努めます。
- 「都市機能ゾーン」を千葉南部地区の東側の商業施設が立地するエリアに配置します。
- 千葉南部地区の東側には「親水・交流ゾーン」も配置し、民間事業者による遊覧船の設置などの取り組みを生かして親水空間機能の向上を図るゾーンとします。
- 千葉南部地区の一部を「利用形態の見直しの検討が必要な区域」とし、適切な利用を図れるよう、企業動向を注視していきます。



施策展開の凡例

- 将来像Ⅰ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
- 将来像Ⅱ県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港
- 将来像Ⅲ環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

ゾーニングの凡例

- 物流関連ゾーン
- 産業ゾーン
- 親水・交流ゾーン
- 都市機能ゾーン
- 自然環境の保全・再生ゾーン