

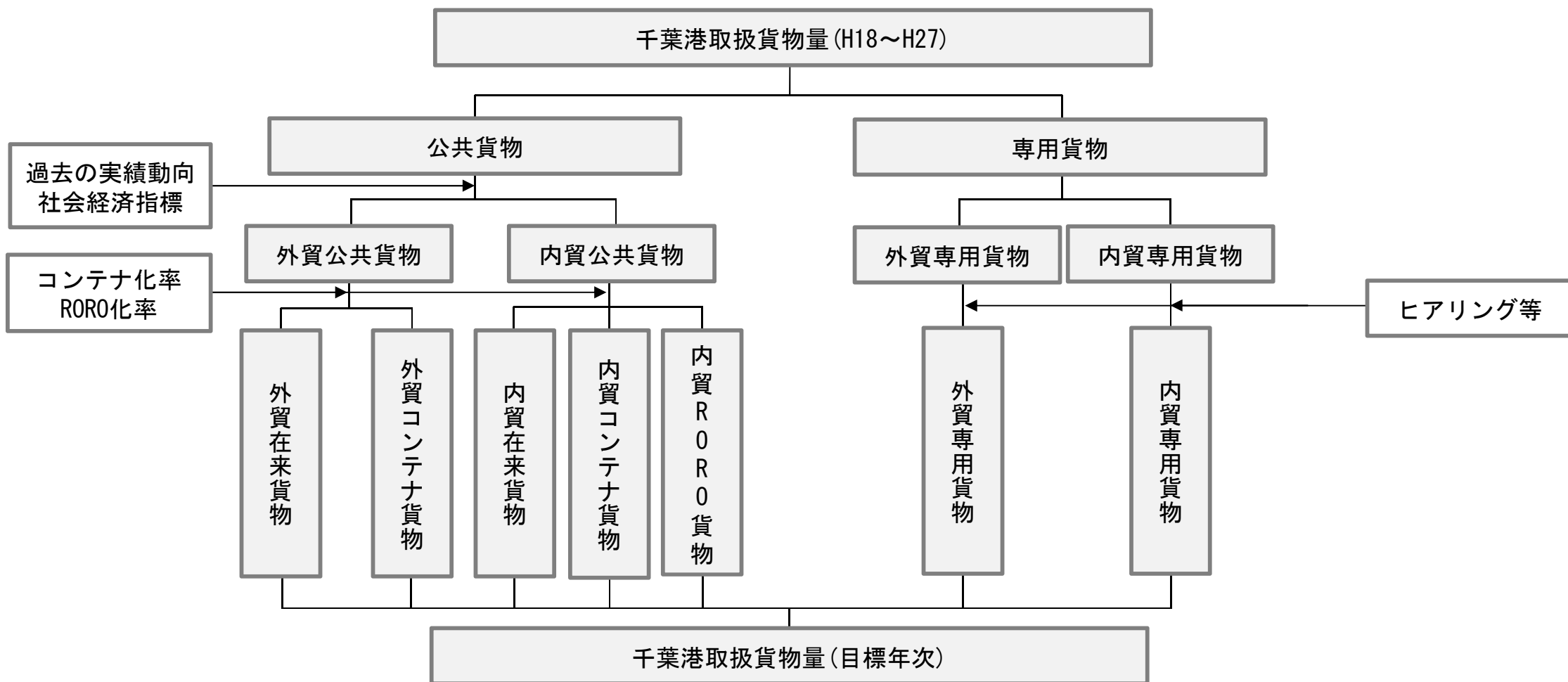
3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

将来取扱貨物量の設定

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、企業ヒアリング等から将来生産動向を踏まえ推計する。

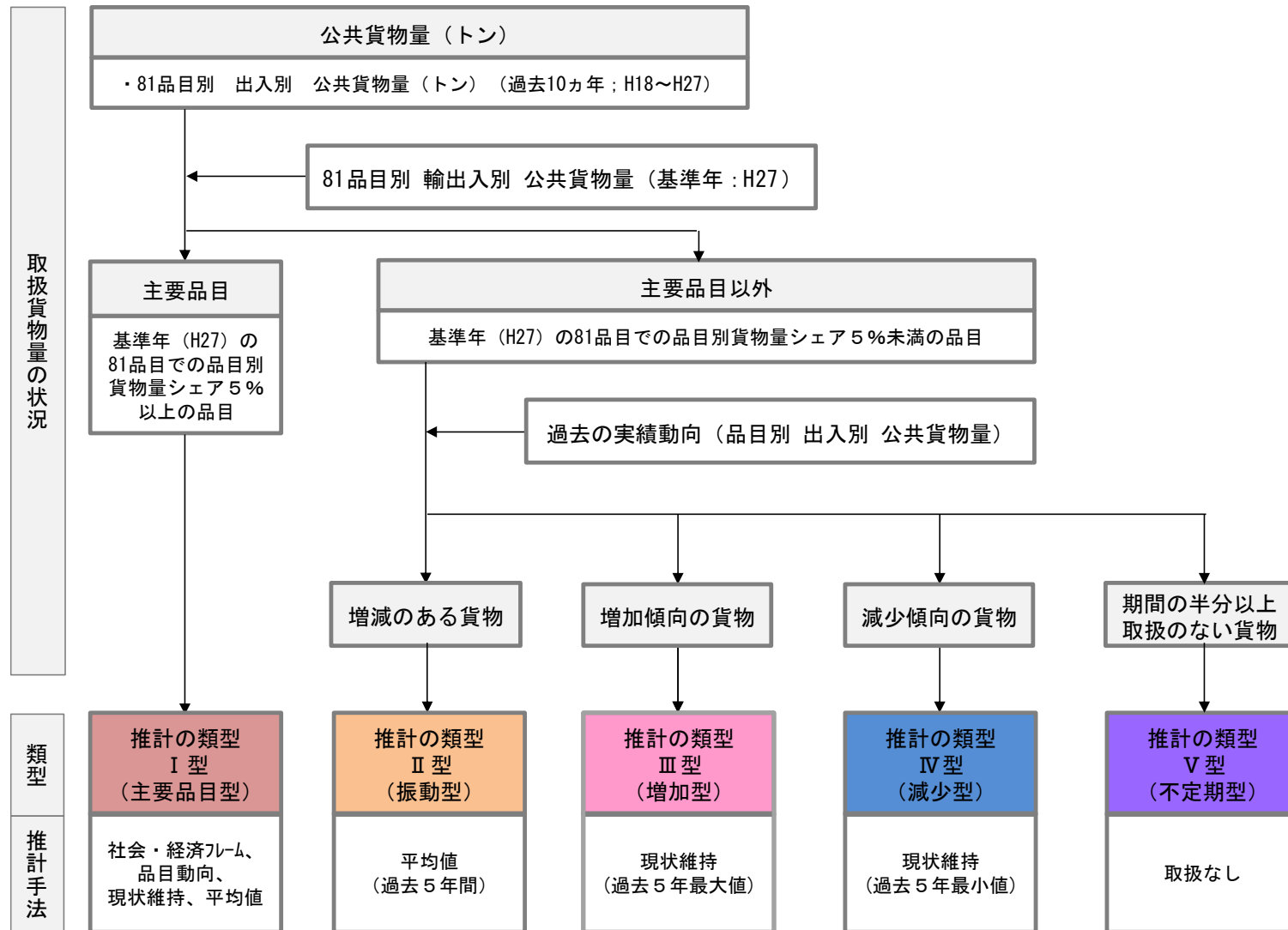


3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

将来取扱貨物量の設定

港湾の基本フレーム（推計の考え方）

- 公共貨物は、取扱貨物量の実績に基づき、推計を行う。
- 主要品目については、各種経済指標等を勘案し、推計する。
- 新たに千葉港の利用が見込める貨物については、コンテナ流動調査を基に推計する。

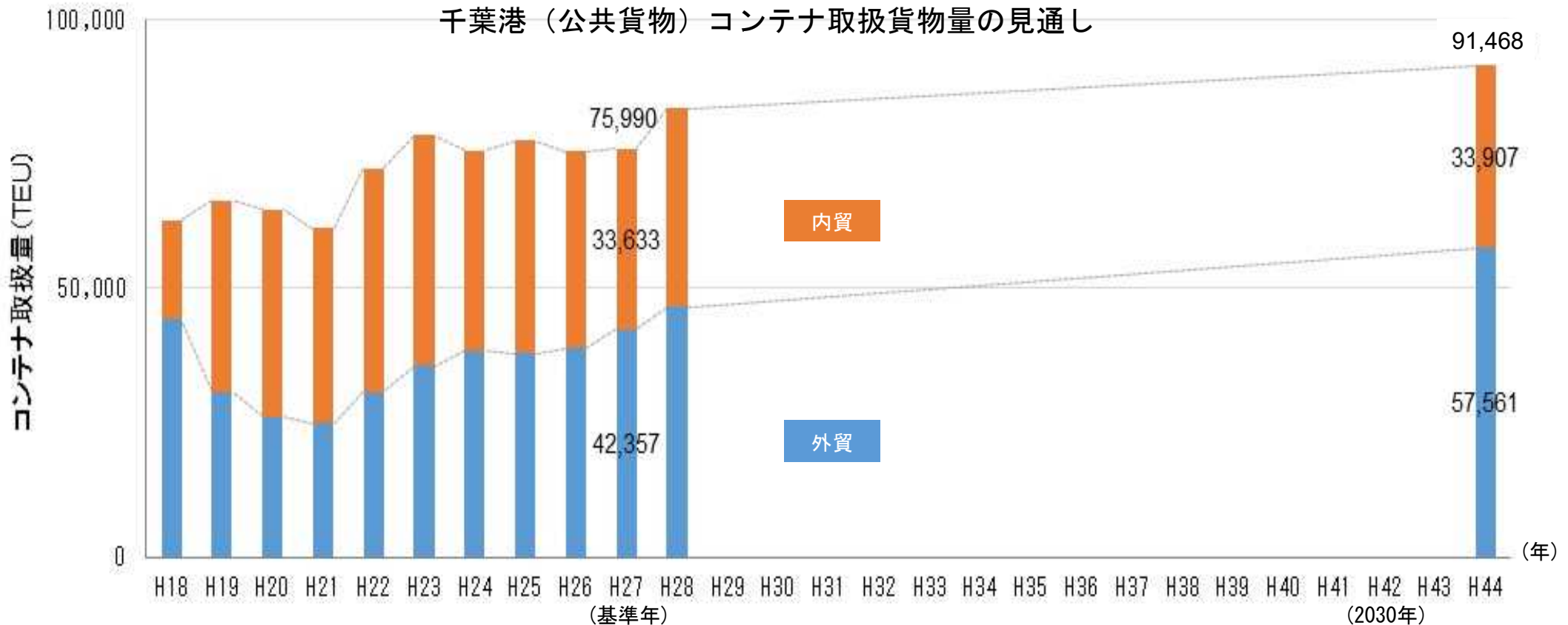


3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

将来取扱貨物量の設定

公共貨物（コンテナ）

- 目標年次（2030年代前半）における千葉港公共コンテナ取扱量を約9万1,000TEU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3万4,000TEU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5万8,000TEUを見込む。

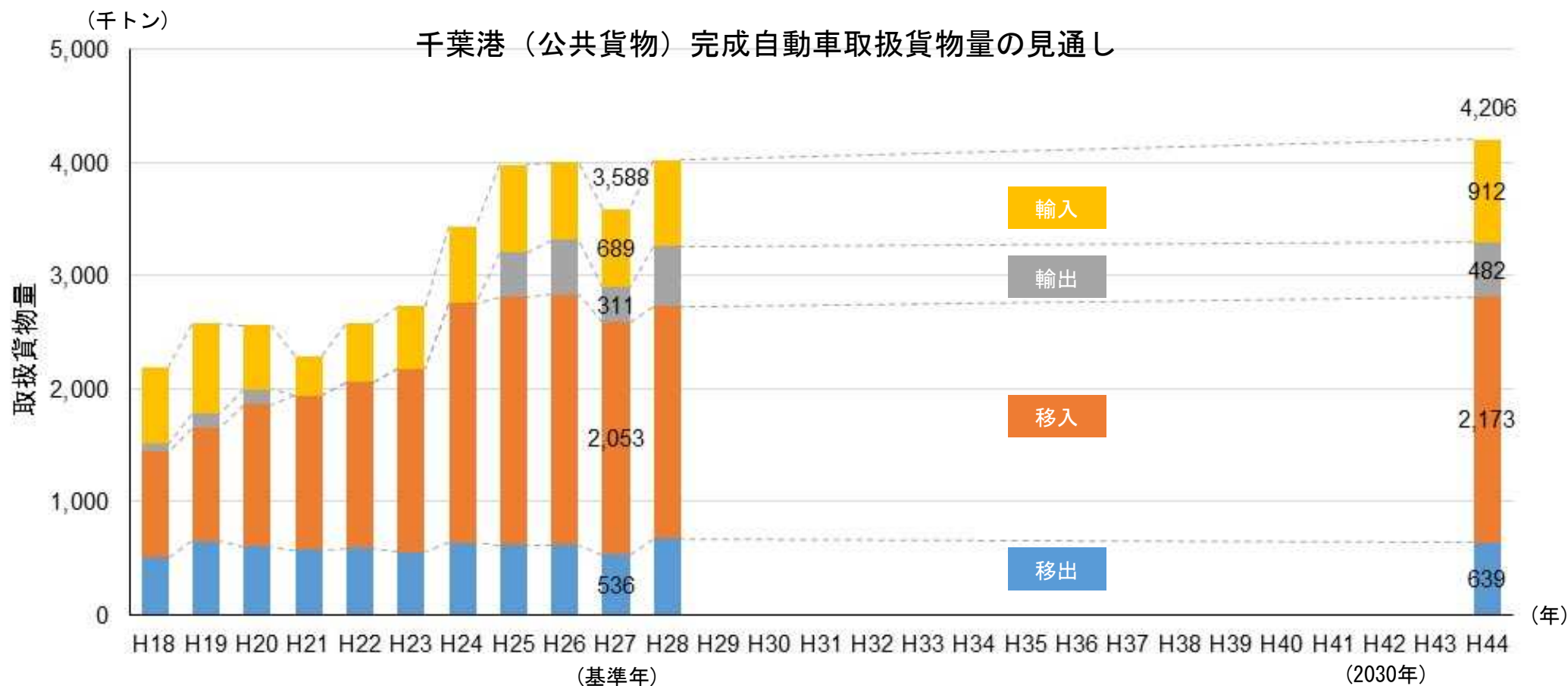


3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

将来取扱貨物量の設定

公共貨物（完成自動車）

- 目標年次（2030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421万トン（約42万台）と設定し、約62万トン（約6.2万台）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22万トン（約2.2万台）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39万トン（約3.9万台）の増加を見込む。

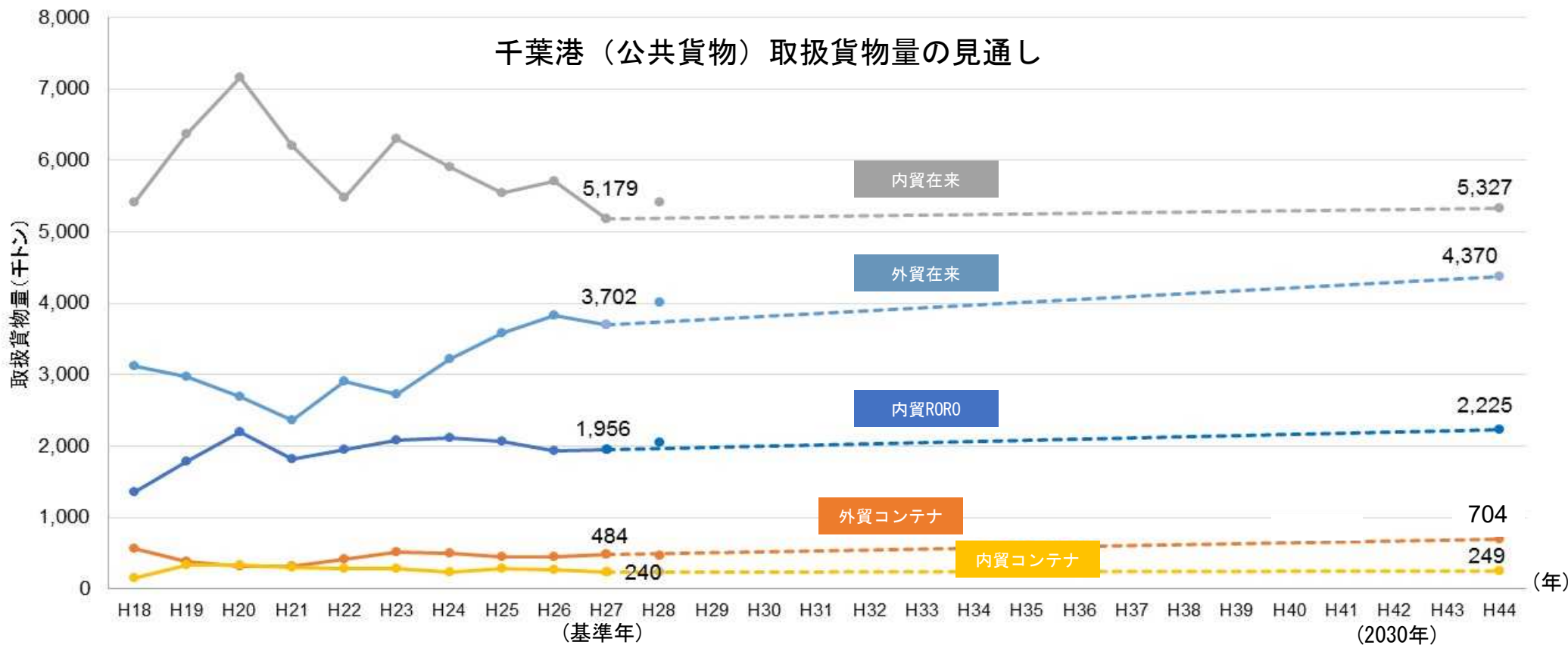


3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

将来取扱貨物量の設定

公共貨物

- ❑ 目標年次（2030年代前半）における公共貨物の取扱量は、外貿内貿合わせ約1,290万トン（約11%増）を見込む。
- ❑ 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）等の増加を見込む。
- ❑ 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。



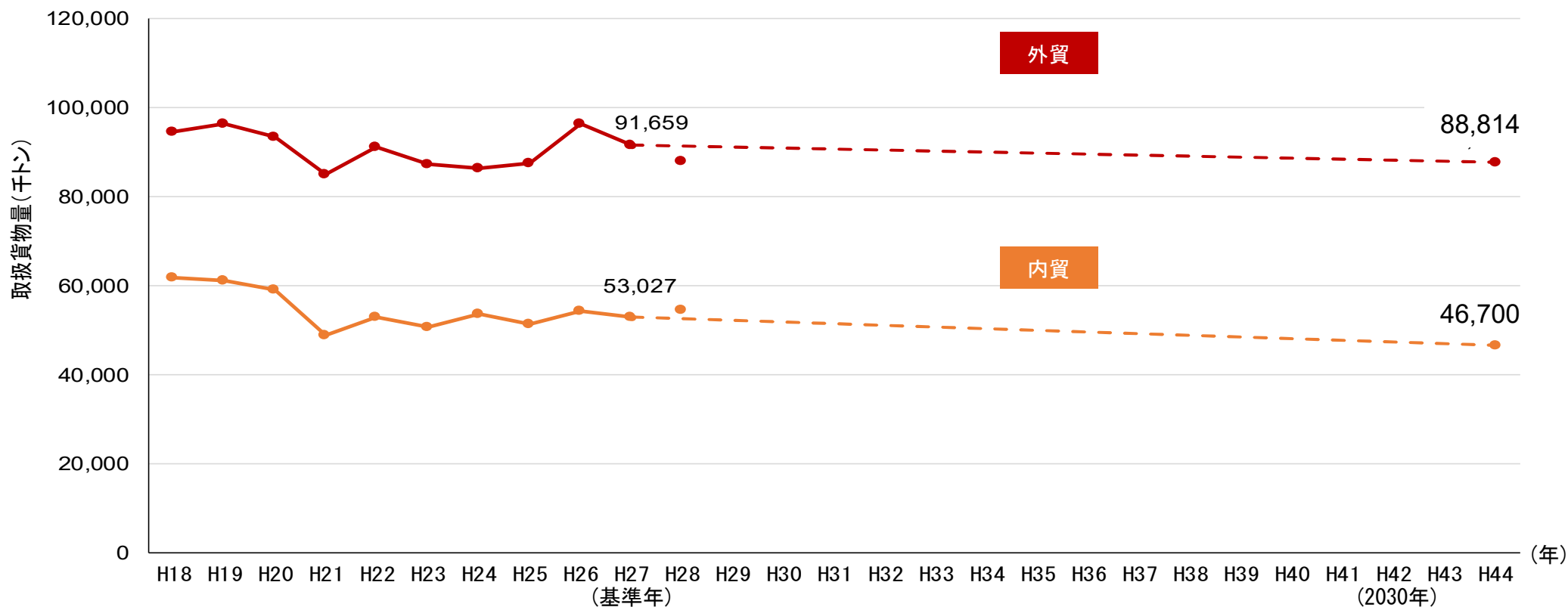
3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

将来取扱貨物量の設定

専用貨物

- 目標年次（2030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1億3,550万トン（約7%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（輸入・移出入）の減少、石炭（輸入）の増加を見込む。

千葉港（専用貨物）取扱貨物量の見通し



3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化

将来取扱貨物量の設定

公専合計

- 目標年次（2030年代前半）における取扱貨物量は、約1億4,840万トン（5%減）を見込む。
- 公共貨物は、完成自動車等の増加により、約130万トン増（約12%増）を見込む。
- 専用貨物は、原油、石油製品の減少により、約920万トン減（約7%減）を見込む。

