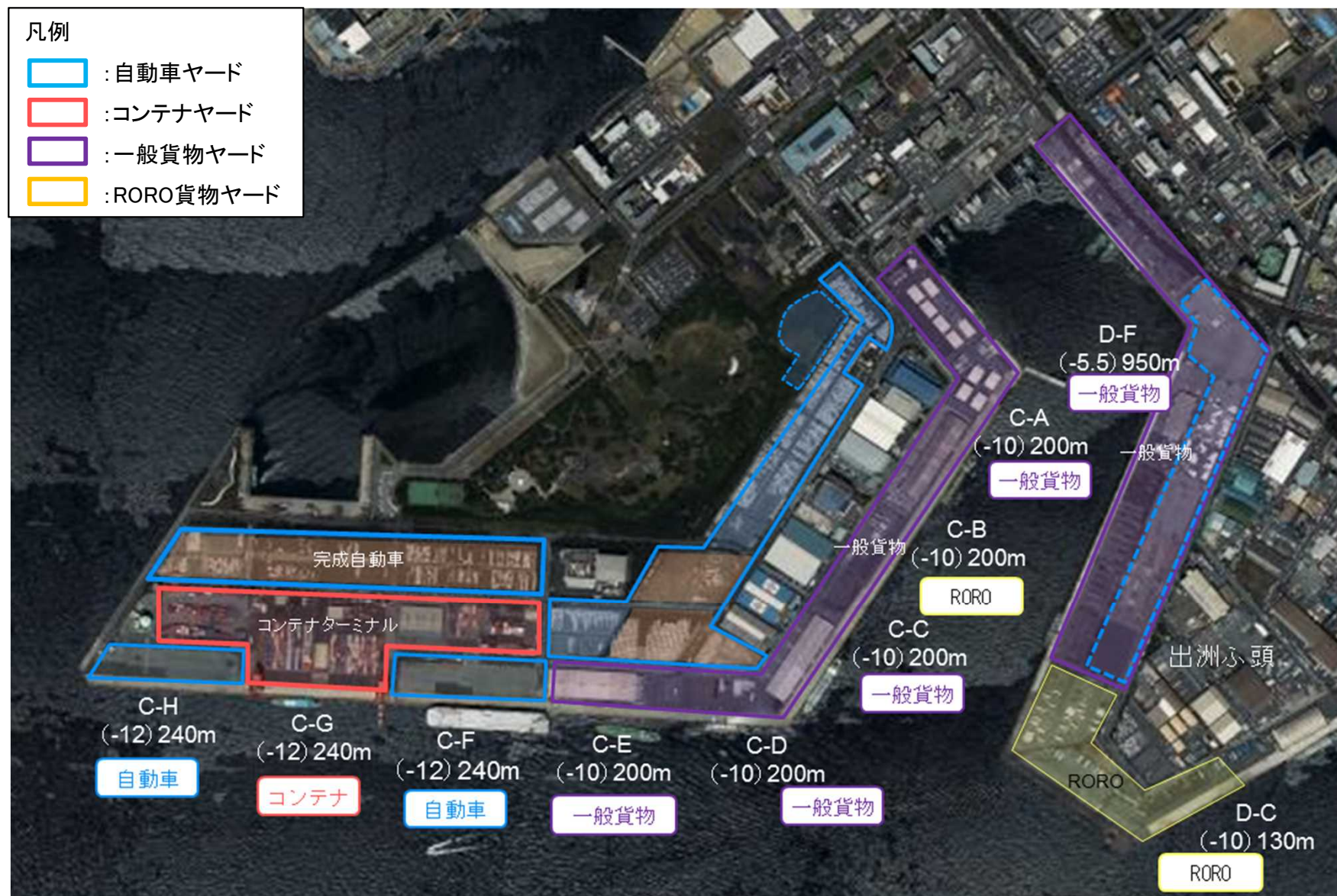


## 4 千葉港が抱える課題

## 4 千葉港が抱える課題

### 非効率なヤード利用

- 千葉中央地区では、コンテナ、完成自動車、一般貨物(合成樹脂)、RORO貨物を扱っているが、各船舶が利用する岸壁や荷捌き地の配置が混在しており、非効率な荷役が行われており、埠頭の利用再編が必要。



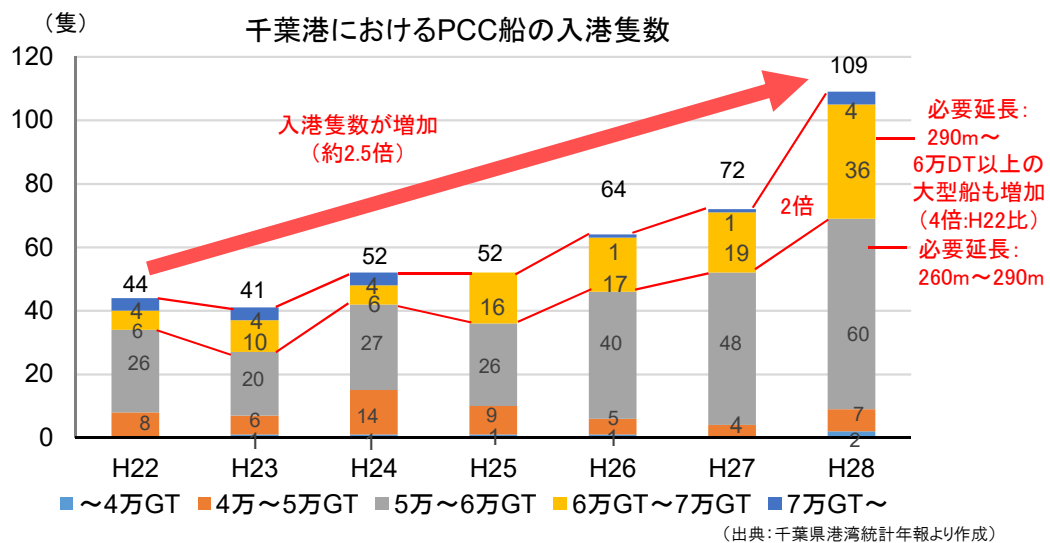
## 4 千葉港が抱える課題

### 自動車ヤード不足と船舶の大型化

- 完成自動車のヤード不足のため、出州埠頭の臨時野積場への横持ちが発生している。
- PCC船の大型化が進んでおり、最大7万GT級が入港しているが、岸壁延長不足のため、隣接する一般貨物岸壁まではみ出して係留しており、大型PCC船着岸時は岸壁背後の一般貨物の荷役が行えない状況。
- 荷主企業からは、大型船2隻(6万GT、7万GT)の同時接岸に対応できる岸壁整備及び自動車ヤード拡張が求められている。



自動車ヤード不足のため  
横持ちが発生(最大900台/月)

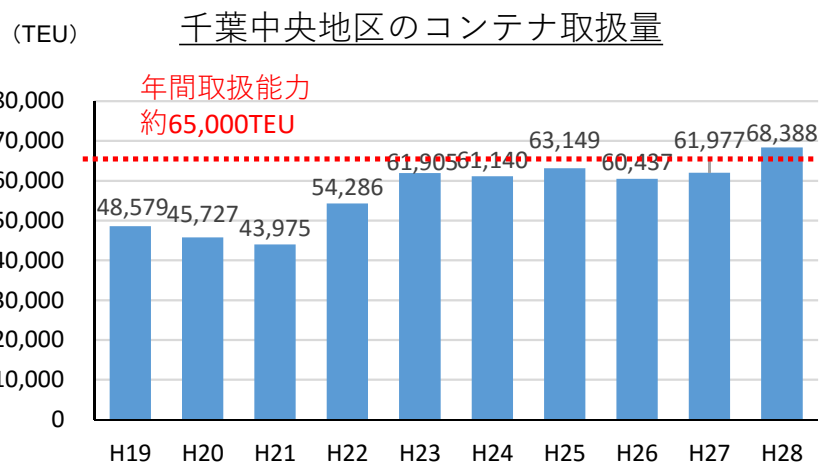




# 4 千葉港が抱える課題

## コンテナヤード不足

- 千葉中央地区のコンテナ取扱量は、コンテナターミナルの取扱能力(約6.5万TEU)に達しており、コンテナヤード不足のため、葛南中央地区の一般貨物取扱埠頭を一部のコンテナ船が利用(約1.4万TEU)するとともに、千葉中央地区の物揚場をシャーシ置き場として利用している状況。
- 葛南中央地区では、一般貨物用の上屋の前面にコンテナを蔵置せざるを得ない状況であり、コンテナが一般貨物の荷捌きの支障となっている。また、コンテナ船入港の度にクレーンを調達する非効率な荷役体制となっている。
- コンテナ取扱の効率化のため、千葉中央地区のコンテナ取扱能力向上が必要。



船橋中央埠頭北F岸壁 (-7.5m) 130m

|   |    |                               |
|---|----|-------------------------------|
| 月 | AM | 徳山下松[東ソー物流]<br>1,500DWT<100m> |
|   | PM |                               |
| 火 | AM |                               |
|   | PM |                               |
| 水 | AM | 徳山[山九]<br>1,500DWT<90m>       |
|   | PM |                               |
| 木 | AM | 徳山下松[東ソー物流]<br>1,500DWT<100m> |
|   | PM |                               |
| 金 | AM |                               |
|   | PM |                               |
| 土 | AM |                               |
|   | PM |                               |
| 日 | AM |                               |
|   | PM |                               |

物揚場をシャーシ置き場として利用



千葉中央埠頭G岸壁 (-12m) 240m

|   |    |   |
|---|----|---|
| 月 | AM |   |
|   | PM |   |
| 火 | AM | 韓国[KMTC]<br>1.2万DWT<220m>                     |
|   | PM | 内航フェーダー[OOCL]<br>1,500DWT<90m>                |
| 水 | AM |   |
|   | PM | 徳山[山九]<br>1,500DWT<90m>                       |
| 木 | AM | 東南アジア(台湾・タイ)<br>[WH]<br>4万DWT<300m>           |
|   | PM |   |
| 金 | AM | 韓国[CKL]<br>1.2万DWT<220m>                      |
|   | PM | 東南アジア(台湾・香港・華南)<br>[Yang Ming]<br>5万DWT<330m> |
| 土 | AM | 内航フェーダー[OOCL]<br>1,500DWT<90m>                |
|   | PM |   |
| 日 | AM |   |
|   | PM |   |

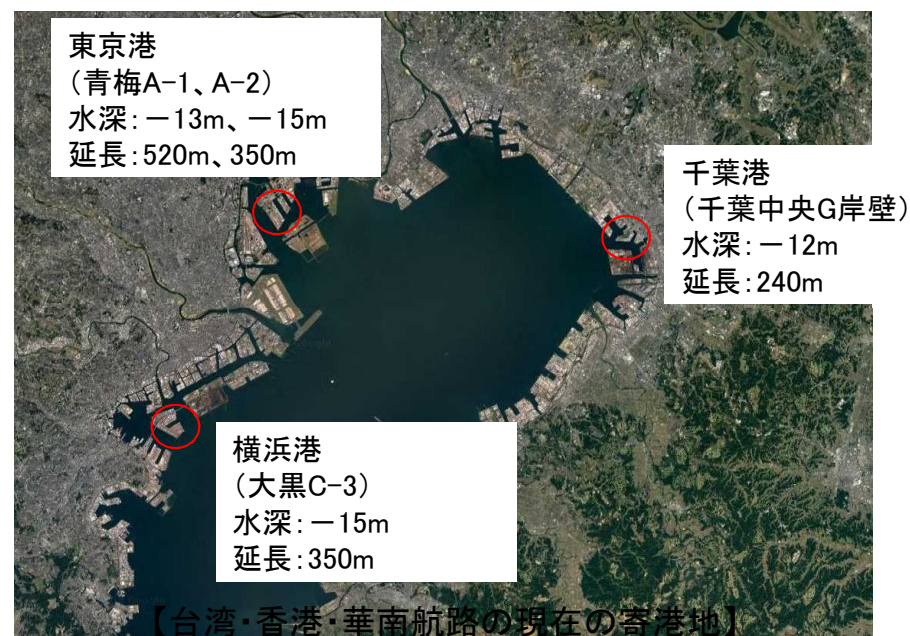
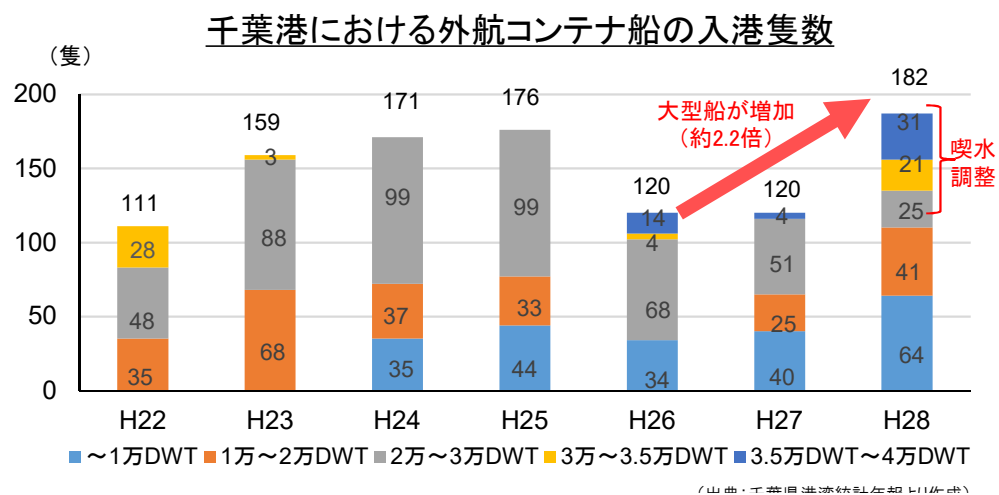
葛南中央地区 H29取扱量(速報値): 約15,000TEU



## 4 千葉港が抱える課題

### コンテナ船の大型化

- 現在、台湾・香港・華南航路のコンテナ船は4万DWT級が寄港しているが、岸壁水深・延長の不足から喫水調整等を強いられている。
- 船社から、同航路で5万DWT級（必要岸壁水深-14m）を就航したいとの要望が挙がっている。
- 将来的な千葉港での積卸し量増加に対応するためには、岸壁の増深が必要となる。



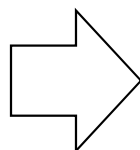
#### [航路]

東京⇒千葉⇒横浜⇒基隆⇒高雄⇒香港⇒蛇口⇒廈門

#### [利用船舶]

##### （現状）

載荷重量トン数：40,000DWT  
 積載可能コンテナ数：3,200TEU  
 必要水深：-13m  
 必要延長：300m



##### （将来）

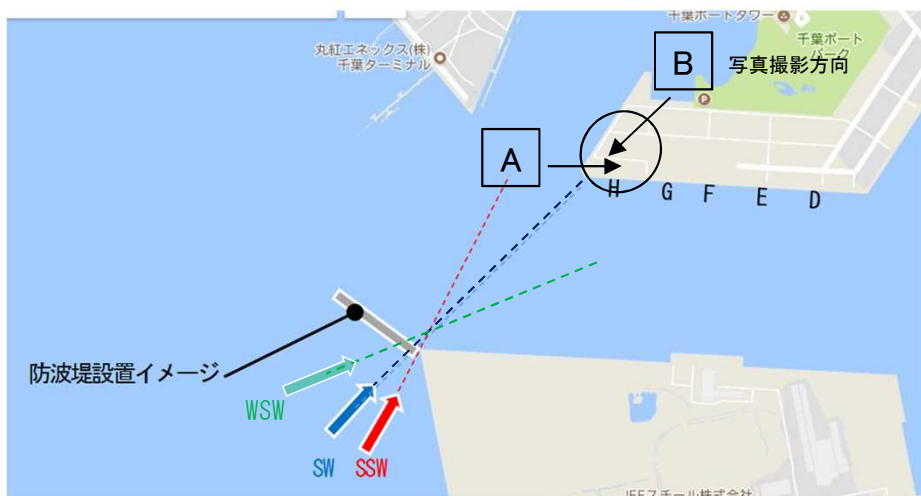
載荷重量トン数：50,000DWT  
 積載可能コンテナ数：3,900TEU  
 必要水深：-14m  
 必要延長：330m



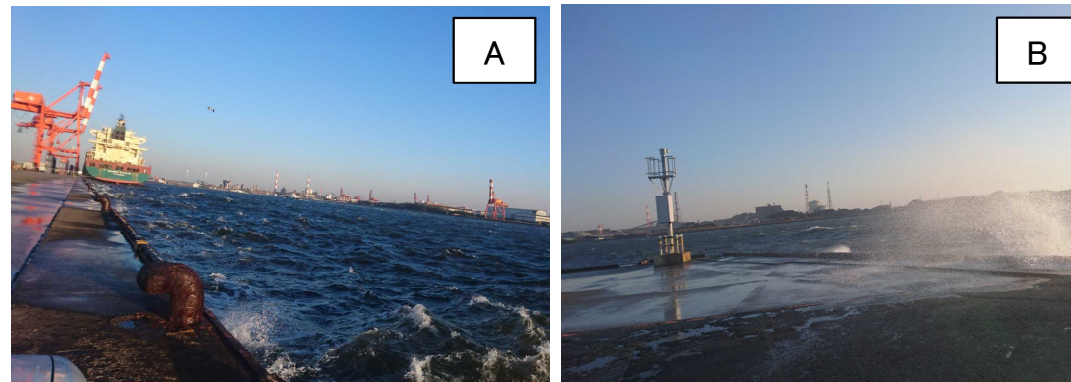
# 4 千葉港が抱える課題

## 港内静穏度の確保

- 港内に直接入射する波により、荒天時には埠頭先端部で越波が生じている。
- 最新の風向観測結果で静穏度解析を行ったところ、SW方向の風向が主方向(前回改訂時はSSW~S方向)となっており、新たに防波堤の設置が必要。



## ○荒天時の越波の状況



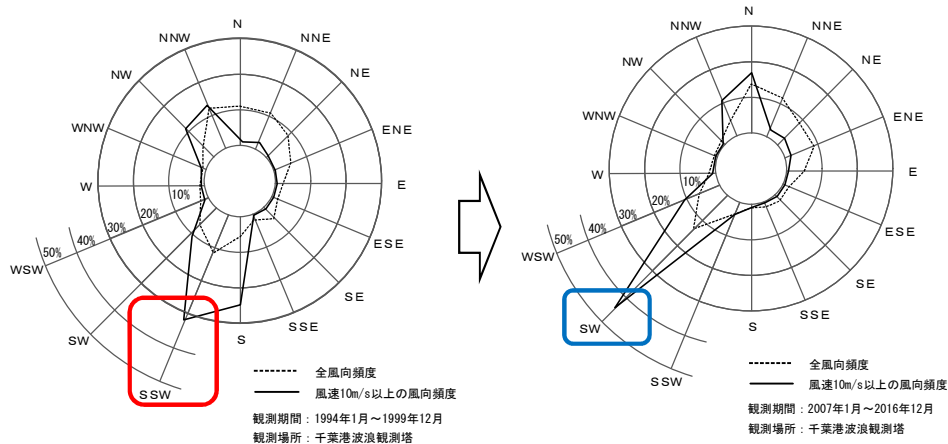
## ○静穏度の検討結果

(通常時の荷役稼働率)

|     | without |    | With (防波堤350m) |    | With (防波堤400m) |    | 基準値   |
|-----|---------|----|----------------|----|----------------|----|-------|
| C-H | 95.3%   | NG | 97.6m          | OK | 97.9%          | OK | 97.5% |
| C-G | 96.5%   | NG | 98.1m          | OK | 98.3%          | OK |       |
| C-F | 97.4%   | NG | 98.9m          | OK | 98.8%          | OK |       |

(異常時の前面波高の最大値)

|         | without |    | With (防波堤350m) |    | With (防波堤400m) |    | 基準値   |
|---------|---------|----|----------------|----|----------------|----|-------|
| C-H     | 1.84m   | NG | 1.51m          | NG | 1.44m          | OK | 1.50m |
| C-G     | 1.70m   | NG | 1.40m          | OK | 1.37m          | OK |       |
| C-F     | 1.64m   | NG | 1.30m          | OK | 1.29m          | OK |       |
| C-E     | 1.60m   | NG | 1.23m          | OK | 1.19m          | OK |       |
| C-D     | 1.57m   | NG | 1.19m          | OK | 1.15m          | OK |       |
| 出洲4号物揚場 | 0.56m   | NG | 0.49m          | OK | 0.49m          | OK | 0.50m |



(千葉港における風向観測結果)

千葉港において卓越する風向が西寄りに変化。ふ頭内に入斜する頻度が増加。