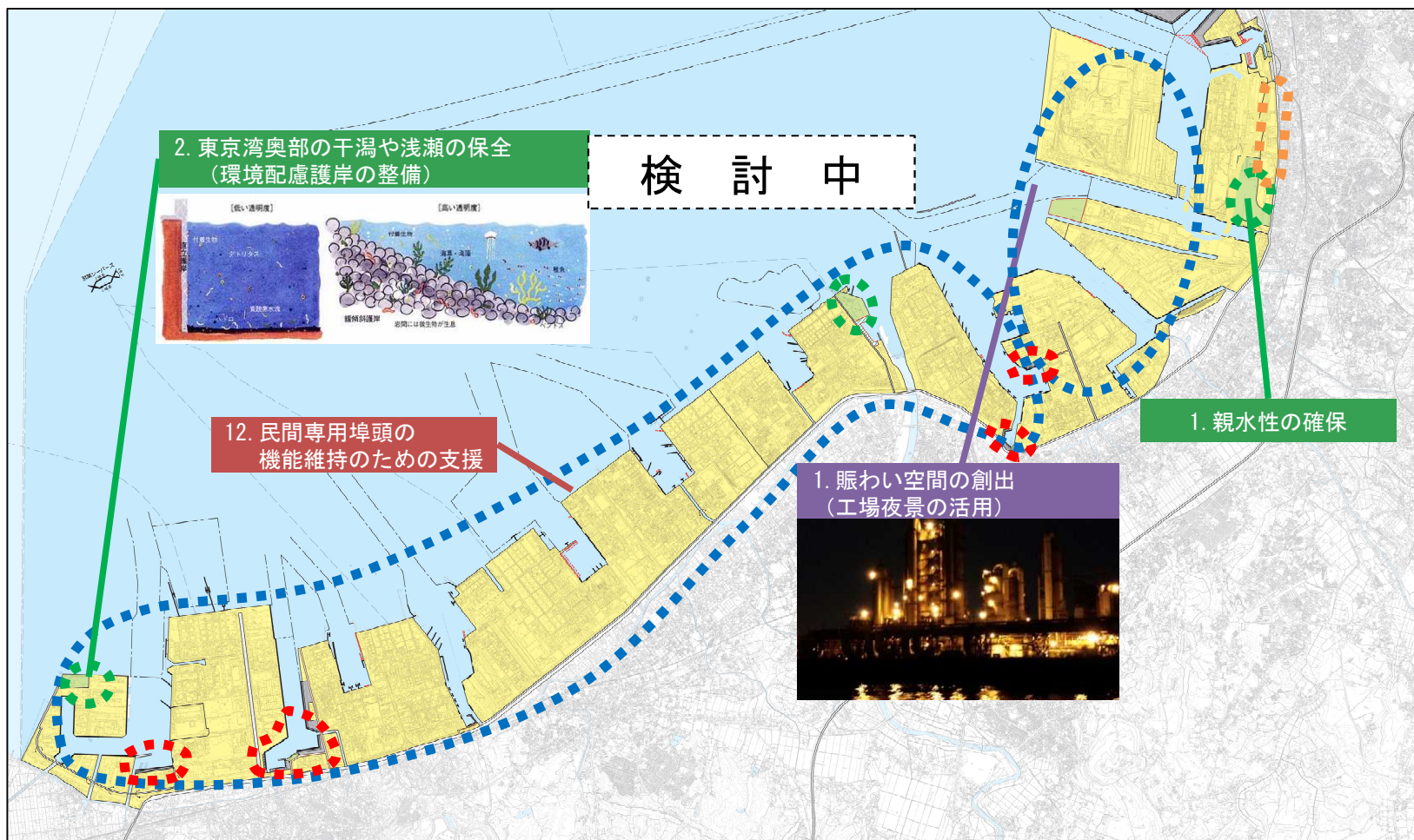


(5) 千葉南部、八幡、五井、姉崎、袖ヶ浦地区の空間利用イメージ

- ・ 袖ヶ浦地区から八幡地区にかけては、石油製品、化学工業品の製造を担う「産業ゾーン」とします。千葉南部地区の西側は、鉄鋼製品の製造を担う「産業ゾーン」とします。
- ・ 「産業ゾーン」では、民間専用埠頭の機能維持のための支援を進めます。また、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。
- ・ 千葉南部地区の東側は、商業施設が立地する「都市機能ゾーン」と、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、親水空間機能の向上を図る「親水・交流ゾーン」とし、親水性の確保を図ります。



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

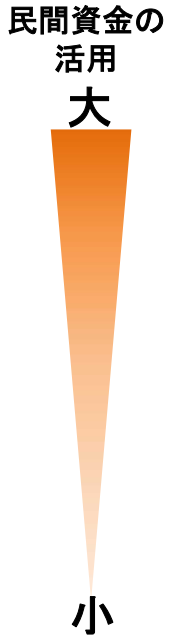
6-5 主要施策の実現に向けて

(1) 民間資金活用の手法と対象施設

■ 官民連携 (PPP) 手法の類型

- 官民連携 (PPP) には、官民の関与度の違いにより、様々な形態・手法があります。
- 民間資金の活用割合が高い順に、「民設民営」、「民設公営」、「公設民営」となります。

手法	概要	役割分担			
		資金調達	設計建設	施設所有	管理運営
民設民営	BOO	民間	民間	民間	民間
	BOT	民間	民間	民間 契約期間後は 公共	民間
	BTO	民間	民間	公共	民間
民設公営	施設借用 (リース方式)	民間	民間	民間	公共
	施設譲受	民間 譲受後は 公共	民間	民間	公共
公設民営	DBO	公共	民間	公共	民間
	施設貸与	公共	公共	公共	民間
	管理運営委託 (指定管理者制度含む)	公共	公共	公共	民間



参考

PPP (Public Private Partnership)
官民が連携して公共サービスの提供を行う様々な手法の総称

PFI (Private Finance Initiative)
公共施設等の設計、建設、維持管理、運営等に対し、民間の資金や経営・技術能力などのノウハウを活用し、効率的かつ効果的な公共サービスの提供を図る社会資本整備の手法 (PPP手法のひとつ)

■ 千葉港でのPPP手法適用を検討する施設

- 港湾におけるPPP手法の適用対象施設としては、コンテナターミナル、小型船だまり施設、物流センター、官民複合施設、緑地・公園が考えられます。
- 千葉港における適用対象施設としては、コンテナターミナル、物流センターが考えられます。

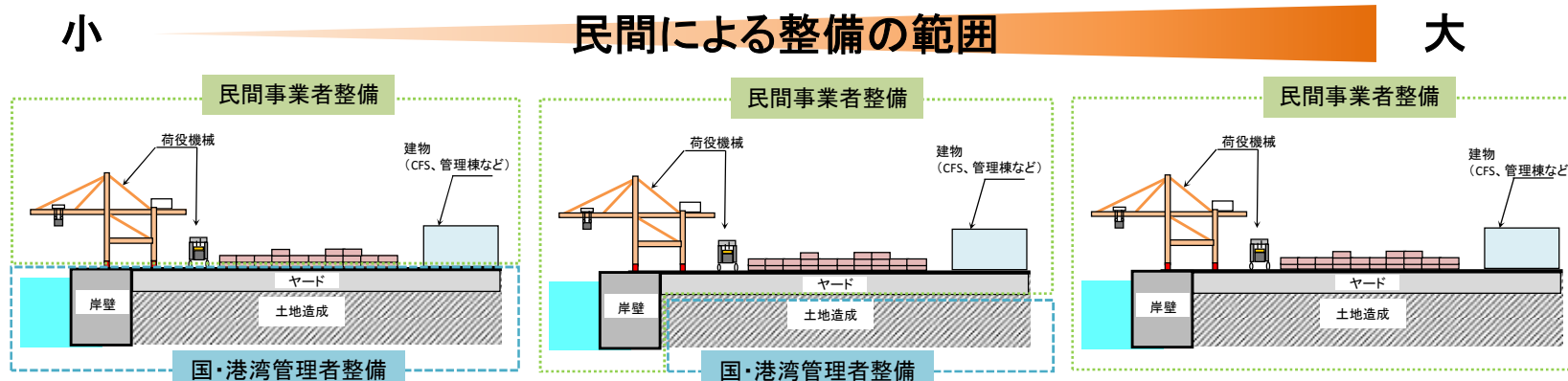
PPP導入の分野		事例	千葉港でのPPP活用
港湾施設	コンテナターミナル	名古屋港、北九州港	○
	小型船だまり施設	ポートパーク広島、神戸フィッシャリーナ	△
物流センター		那覇港総合物流センター	○
官民複合施設 (公共施設と商業施設の併設)		竹芝地区都市再生プロジェクト	△
緑地・公園		名古屋港ガーデンふ頭整備	△

6-5 主要施策の実現に向けて

(2) PPP手法の適用事例 (①コンテナターミナル)

■コンテナターミナル整備・管理のPPP手法

- コンテナターミナルでは上下分離式※による整備・管理が一般的。土地造成も民間が行った事例も存在します。
※上下分離式:公共が下物(水域施設・外郭施設・係留施設等)、民間が上物(荷役機械、保管施設等)の整備・管理を行います。
- 港湾管理者が水域施設・外郭施設の整備・管理を担うことが一般的であるが、港湾管理会社(民間)を設立し、整備・管理を一任する例もあります。



整備・管理	公共	①臨港交通施設 ②航路、防波堤 ③土地造成 ④岸壁、ヤード	①臨港交通施設 ②航路、防波堤 ③土地造成	①臨港交通施設
	民間	⑤荷役機械、建物	④岸壁、ヤード ⑤荷役機械、建物	②航路、防波堤 ③土地造成 ④岸壁、ヤード ⑤荷役機械、建物
運営形態	運営形態1: 整備・管理を港湾管理者と民間事業者(オペレーター)で行う 整備・管理の主体 公共(港湾管理者) → 運営権、土地 → (民間事業者) → 荷役サービス等 → 港湾利用者(船社等) (民間事業者) ← 賃借料 ← 公共(港湾管理者) (民間事業者) ← 係船料、施設利用料等 ← 港湾利用者(船社等)		運営形態2: 整備・管理を民間事業者(港湾管理会社・オペレーター)で行う 整備・管理の主体 公共(港湾管理者) → 運営権、土地 → (民間事業者) → ターミナル運営権 → (民間事業者) → 荷役サービス等 → 港湾利用者(船社等) (民間事業者) ← 賃借料 ← 公共(港湾管理者) (民間事業者) ← 賃借料 ← (民間事業者) ← 係船料、施設利用料等 ← 港湾利用者(船社等)	
	例	常陸那珂港、北九州港、名古屋港	ボルティモア港(米国)、レムチャバン港(タイ)、ラックフェン港(ベトナム)	ブリスベン港(豪州)

6-5 主要施策の実現に向けて

(3) 千葉港におけるPPP手法の適用案 (①コンテナターミナル)

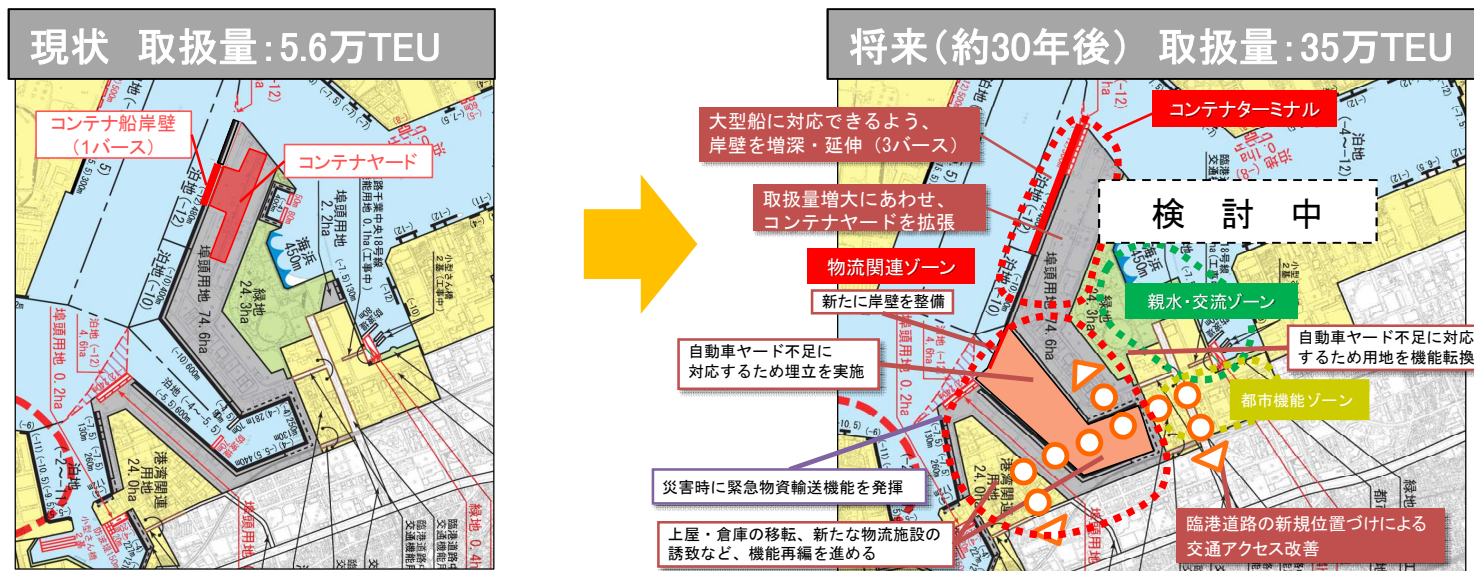
■ PPP手法適用にあたっての留意事項

- PPP手法による民間事業者の参加を促すには、事業への参加に見合う収益性の確保が課題となります。
- PPP手法適用にあたり、民間事業者の参加の障害となる可能性のある事項を以下に示します。

項目	留意事項	
需要	見込まれる取扱量	取扱量が少ない場合、収益性の確保が困難
港湾施設	コンテナヤードの広さ	取扱量に対しヤード面積が小さい場合、動線の輻輳等、荷役作業の非効率化につながる
	岸壁能力(水深・延長)	大型化が進むコンテナ船の就航に影響
その他インフラ	交通アクセス	交通アクセスが不便な場合、荷主企業に敬遠される恐れがある

■ 対象施設

- 千葉中央埠頭のコンテナターミナルへのPPP適用が可能と考えられます。
- 長期構想に位置づける施策(コンテナヤード拡張、岸壁の増深・延伸、新規臨港道路)により、留意事項の改善が図られ、民間事業者参加の障害が小さくなると考えられます。



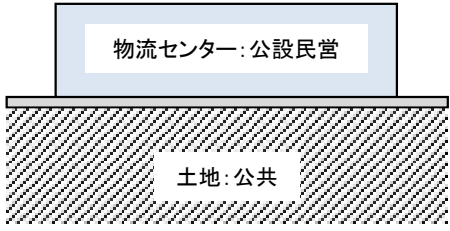
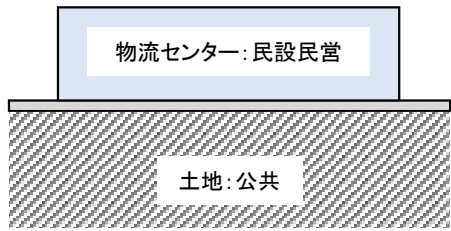
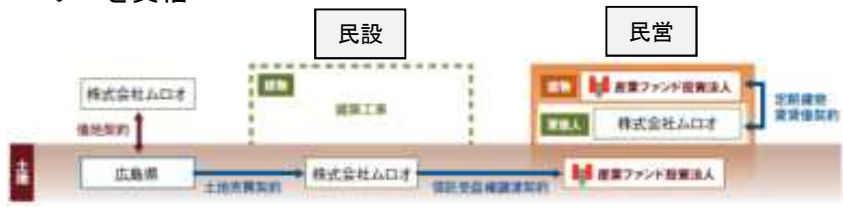
6-5 主要施策の実現に向けて

(4) PPP手法の適用事例 (②物流センター)

■ 物流センター整備・管理のPPP手法

- 物流センターの整備手法には、直接建設方式(公設民営)、PFI方式(民設民営)、公有地売却方式(民設民営)の事例があります。

小 大

方式	直接建設方式(公設民営)	PFI方式(民設民営)	公有地売却方式(民設民営)
土地の所有	公共	公共	公共⇒民間
設計・施工	公共	民間	民間
運営・維持管理	民間	民間	民間
事業形態	<ul style="list-style-type: none"> 公共が設計施工を行い、物流センターの運営・維持管理は入居する民間事業者が行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 公有地上で民間事業者が設計施工・運営・維持管理を一括して行う。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共が所有する土地を民間事業者(物流会社)に売却 民間事業者(物流会社)が物流センターを建設 産業ファンド投資法人に土地・物流センターを譲渡 産業ファンド投資法人が民間事業者(物流会社)に物流センターを賃借 
例	那覇港総合物流センター		IIF広島ロジスティクスセンター

資料:『第2回不動産証券化等による公的不動産(PRE)の活用のあり方に関する検討会』資料

(5) 千葉港におけるPPP手法の適用案 (②物流センター)

■ PPP手法適用にあたっての留意事項

- PPP手法による民間事業者の参加を促すには、事業への参加に見合う収益性の確保が課題となります。
- PPP手法適用にあたり、民間事業者の参加の障害となる可能性のある事項を以下に示します。
- そのほか、当初の想定より工費が増大する場合には採算性が見込めなくなり、民間事業者が参加しないこともあります。

項目	留意事項	
需要	見込まれる取扱量	取扱量が少ない場合、収益性の確保が困難
物流センター	床面積	取扱量に見合った床面積にする必要がある
	施設レイアウト (公設の場合)	ユーザーの利便性を考慮した施設レイアウトにする必要がある
その他インフラ	交通アクセス	交通アクセスが不便な場合、ユーザーに敬遠される恐れがある

■ 対象施設

- 千葉中央埠頭の埋立地に物流センターを立地する際にPPP手法の適用が可能と考えられます。
- 物流センターを公設する場合には、ユーザーが利用しやすい施設とするために、入居が想定される民間企業の意見を聞きながら施設レイアウトの計画を行うことが必要と考えられます。

