

2-5-2 地区別の課題整理

(1) 千葉港全体の課題

千葉港の現状における主な課題を以下に示しました。特に千葉中央地区における自動車ヤード等の用地不足、背後地域との交通アクセスの確保、外貿コンテナ貨物の千葉港利用の促進などの課題への対応が急務となっています。

また、港内全域で施設の老朽化が進行しており、対応が必要です。

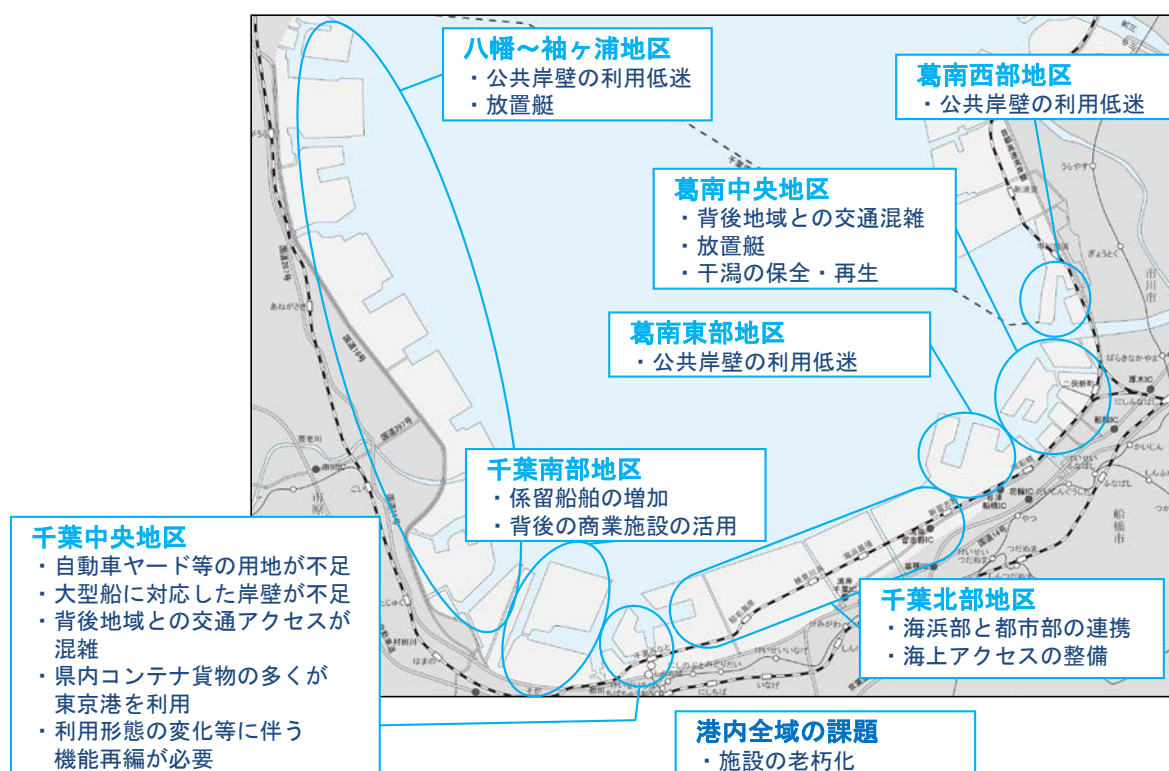


図 2-5-21 千葉港の主な課題

(2) 葛南中央地区の課題

葛南中央地区は、鋼材や砂・砂利等のバルク貨物拠点地区のひとつですが、物流の効率化と災害時における背後地域とのアクセス性の悪さがが主な課題となっています。その他の課題として、干潟の自然環境の保全・回復、耐震強化岸壁の未整備が挙げられます。



図 2-5-22 葛南中央地区の課題

(3) 葛南西部地区、葛南東部地区の課題

葛南西部地区及び葛南東部地区では、公共岸壁の利用が低水準であり、岸壁の使用料が得られないにもかかわらず、維持管理費が嵩むことが課題となっています。



図 2-5-23 葛南西部地区、葛南東部地区の課題

(4) 千葉中央地区の課題

千葉港の拠点地区のひとつとして、物流関連の課題が多くあります。具体的には、自動車ヤード不足、船舶の大型船の進展、千葉中央ふ頭のコンテナ取扱岸壁と完成自動車貨物岸壁の混在、背後地域及びふ頭間の交通アクセス性の悪さです。また、用地確保のために埋め立てを実施する場合、官公庁船・曳船の移設先が必要となります。その他の課題としては、海上交通ネットワークの連携不足が挙げられます。



図 2-5-24 千葉中央地区の課題

(5) 千葉北部地区の課題

前面海域は、緑地や人工海浜が整備され、背後地には商業施設が立地する幕張新都心が位置していますが、商業施設と緑地・人工海浜との回遊性・連携の不足が課題です。また、集客施設と他地区とを結ぶ海上ネットワークの連携不足、前面海域の自然環境の保全・回復が課題です。



図 2-5-25 千葉北部地区の課題

(6) 千葉南部地区の課題

地区内の係留船舶が増加が見込まれており、新たな係留場所の確保が課題となっています。



図 2-5-26 千葉南部地区の課題

(7) 八幡～袖ヶ浦地区の課題

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です。公共岸壁の利用は低水準であり、岸壁の使用料が得られないにもかかわらず、維持管理費が嵩むことが課題となっています。また、放置艇が多数存在しており、港内環境の悪化が課題となっています。



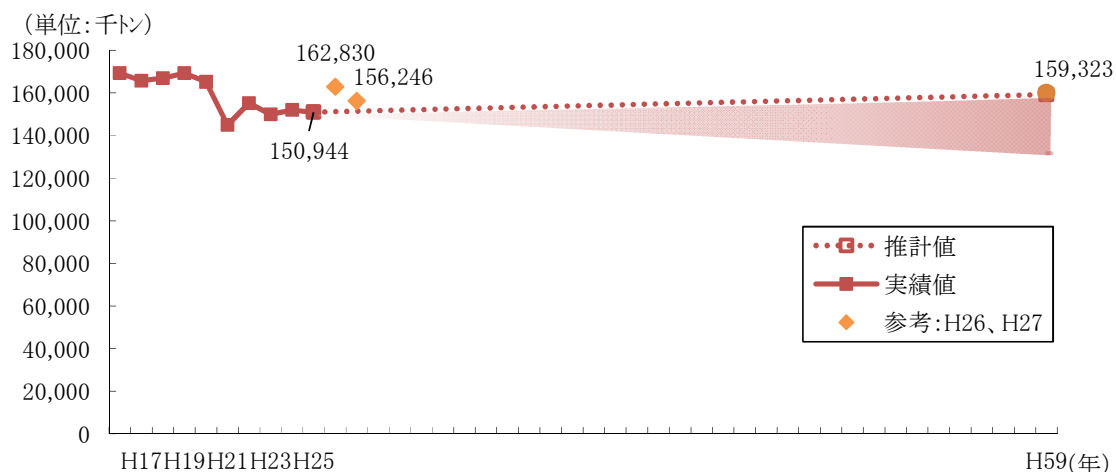
図 2-5-27 八幡地区～袖ヶ浦地区の課題

3. 将来の目標取扱貨物量

3-1 総貨物量

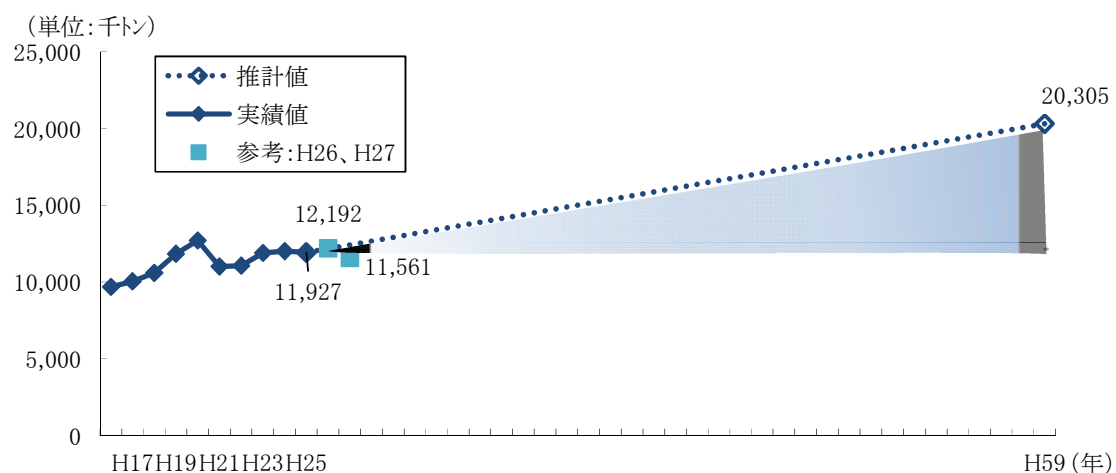
将来の目標取扱貨物量（推計基準年：平成25年）を図3-1-1に示します。

貨物量は、千葉港全体で159,323千トン、公共貨物では20,305千トンとなっており、推計基準年である平成25年に対し、千葉港全体では+6%、公共貨物では+70%となっています。



千葉港全体の貨物

長期構想
目標年次



千葉港公共貨物

長期構想
目標年次

	推計基準年 (平成25年)	長期構想 目標年次 (平成59年)	増加率
千葉港全体	150,944	159,323	+6%
うち、公共貨物	11,927	20,305	+70%

図3-1-1 貨物量推計値

3-2 コンテナ貨物

千葉港のコンテナ取扱個数は現在、約 10 万 TEU となっています。千葉県内生産・消費外貿コンテナ貨物の千葉港取扱量は現状 4%と、利用が少ない状況ですが、利用率の向上を図り、中期で 30 万 TEU（現在の 3 倍）、長期では 40 万 TEU（現在の 4 倍）を目指します。

コンテナヤードは現状の貨物量に対し、ほぼフル稼働している状態にあります。今後は貨物量増加を見込むため、新たな用地の確保が必要となります。

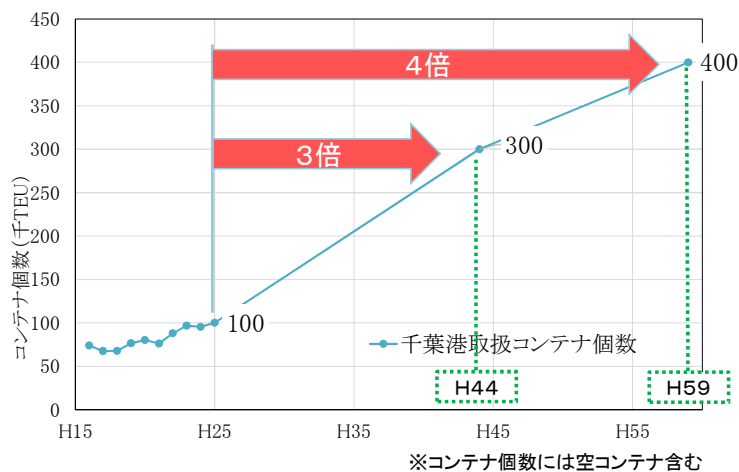


図 3-2-1 コンテナ貨物取扱量

3-3 自動車貨物

自動車貨物は、千葉港を利用している数社の動向に大きく影響するため、現状維持パターンと増加パターンの 2 パターンを設定し、この幅の中で貨物量が推移することを想定しました。

現状で自動車貨物の保管用地が不足しており、用地整備に対する要望も利用企業から挙がっているため、短期的な対応を進めるとともに、情勢変化を注視しながら中長期的な対応を図る必要があります。

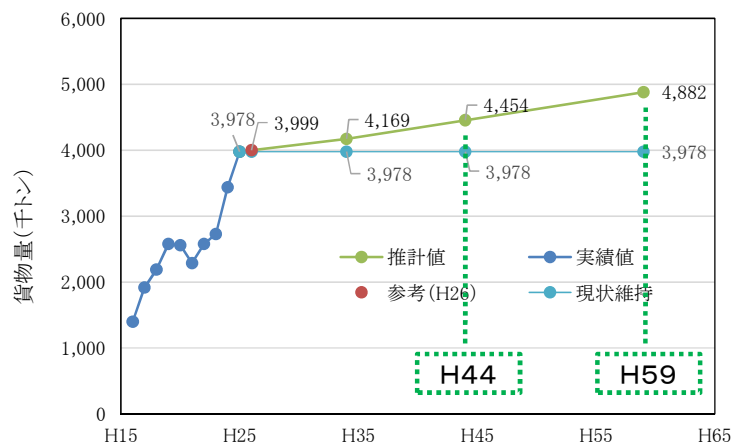
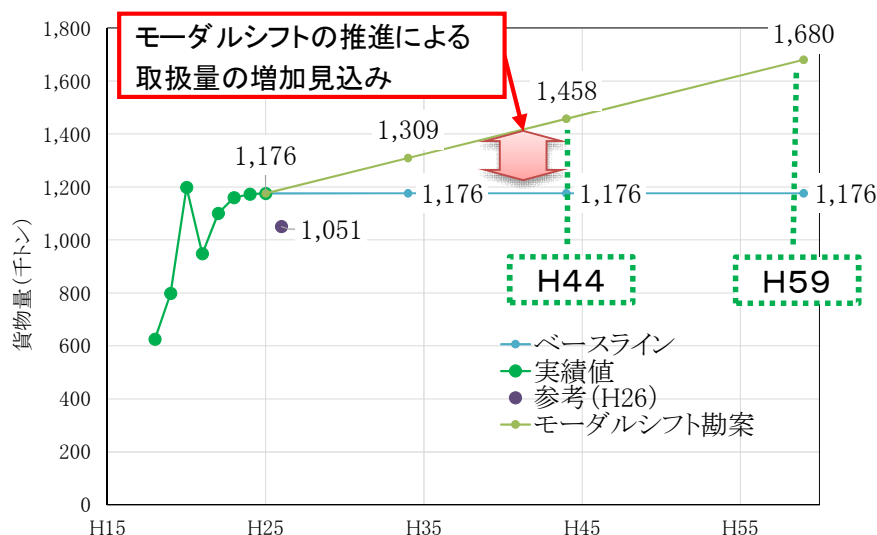


図 3-3-1 自動車貨物取扱量

3-4 内貿 RORO 貨物

内貿 RORO 貨物は、トラックドライバー不足、CO₂ 排出量の削減等への対応からモーダルシフトが推進されることにより、増加が見込めます（船社ヒアリングからも確認）。

現状では、内貿 RORO 貨物を扱うシャーシプールの収容率がほぼ 100% であるため、貨物量の増加に対応してシャーシプールの用地確保が必要となります。



※ベースラインの貨物量は、取扱品目の国内需要の動向に基づき、現状程度と想定されます。

※モーダルシフト推進による増加分は、国土交通省が掲げる海運へのモーダルシフトによる目標取扱量の伸びにより仮定しています。

図 3-4-1 内貿 RORO 貨物取扱量

3-5 目標取扱量に対する必要面積

千葉中央ふ頭で取扱う目標貨物量の蔵置に必要な面積は概算で 52.1ha となり、現況に対し約 30ha 不足しています。埋め立て及び用地を機能転換することで不足分を確保します。

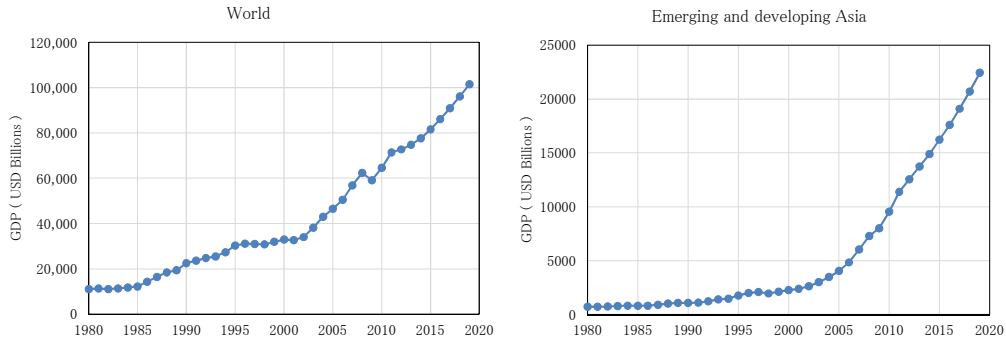
項目	貨物量	必要面積	現況	現況との差分
完成自動車	488千台	17.3ha	12.0ha	▲5.3ha
内貿RORO貨物	1,680千トン	2.5ha	1.8ha	▲0.7ha
コンテナ貨物	35万TEU	29.7ha	7.3ha	▲22.4ha
新規道路用地	—	2.6ha	—	▲2.6ha
合計		52.1ha	21.1ha	▲31.0ha

※千葉中央ふ頭の取扱い

【参考】各種経済指標の推移

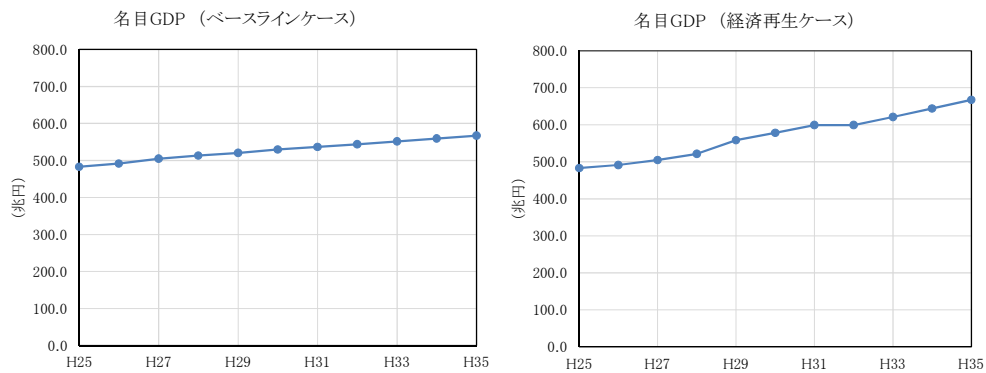
貨物量推計に用いた各種経済指標を示します。

①世界経済の見通し



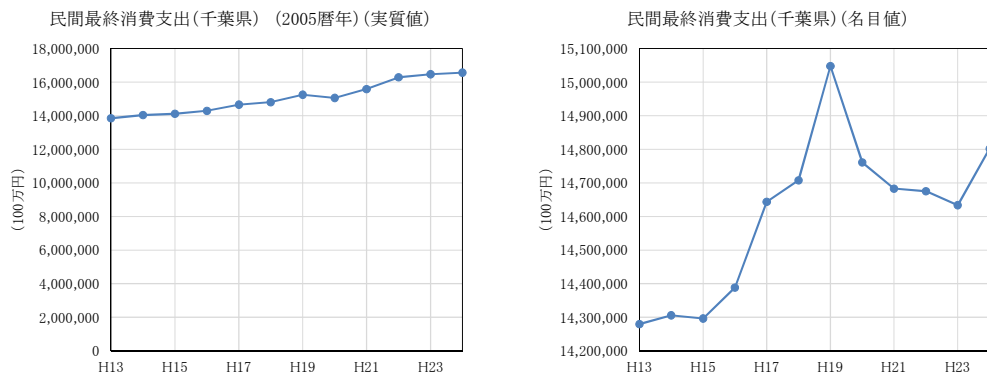
※「World Economic Outlook Database (October 2014 Edition)」(国際通貨基金)に示されているGDP(名目値)の、平成31年(2019年)までの推計値の推移に基づき目標年次の数値をトレンド推計より設定

②日本経済の見通し



※内閣府が発表した「中長期の経済財政に関する試算」(平成27年2月)に示されている平成35年までの名目GDPの推計値に基づき、目標年次の数値をトレンド推計により、経済フレームを設定

③千葉県経済の見通し



※千葉県が発表している「県民経済計算」に示されている民間最終消費支出の、平成24年までの実績値の推移に基づき、目標年次の数値をトレンド推計により、経済フレームを設定

4. 千葉港による経済波及効果

千葉港が存在することにより、千葉港に関わる企業が商品やサービスを購入したり、千葉港を通じて海外への輸出や県外への移出を行ったりするなど、さまざまな需要が生み出されます。そうした需要が、関連する産業の生産を喚起し、その産業による資材やサービスの購入が、さらに他産業の生産を喚起するなど、効果が波及していきます。

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	9.0兆円
雇用創出効果	18万人	21万人

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

図 3-5-1 経済波及効果推計結果

5. 千葉港長期構想

5-1 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)

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

弱み (Weaknesses)

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

機会 (Opportunities)

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

脅威 (Threats)

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

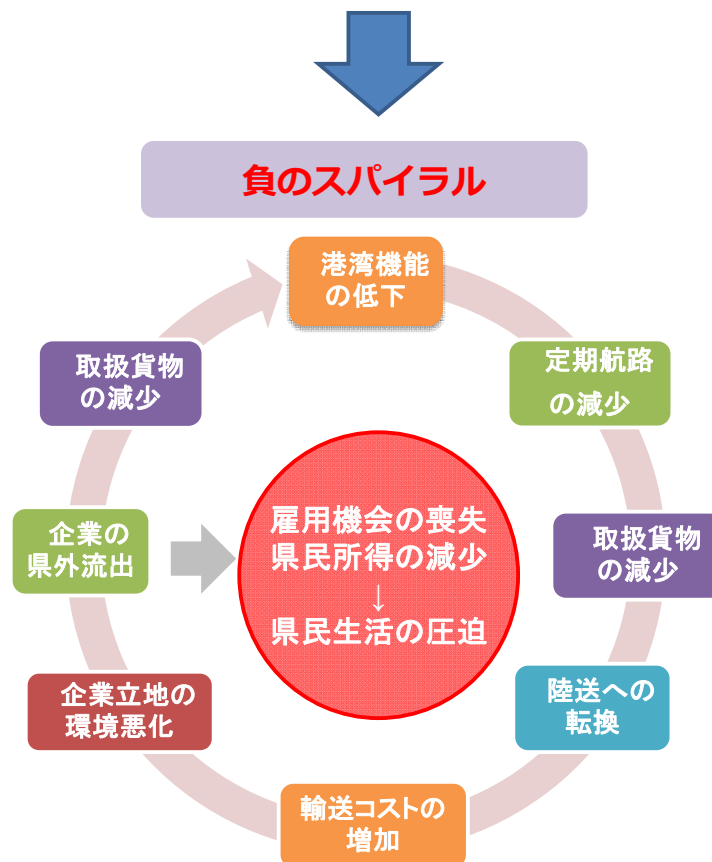
5-2 千葉港の危機とその解消に向けて

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。港湾機能の低下によって利便性が下がり、立地企業が県外に流出してしまうことで、県民の雇用の機会が喪失し、県民生活の圧迫につながる危険性があります。

そうならないために、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。

千葉港の危機

- **老朽化に追いつかない施設改修**
 - **需要に対応できず寄港船舶が減少**
 - **寄港減少による港湾関係者の雇用喪失**
 - **物流コストが上昇し企業経営が圧迫**
 - **物流コストの価格転嫁により、県民の負担が増加**
 - **背後立地企業が、物流体系のより良い条件を求めて他県へ移転**
 - **県民の雇用喪失**
 - **働き手・定住人口の減少**
- コンテナ→京浜港
車→三河港、茨城港



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先客数を増やし、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

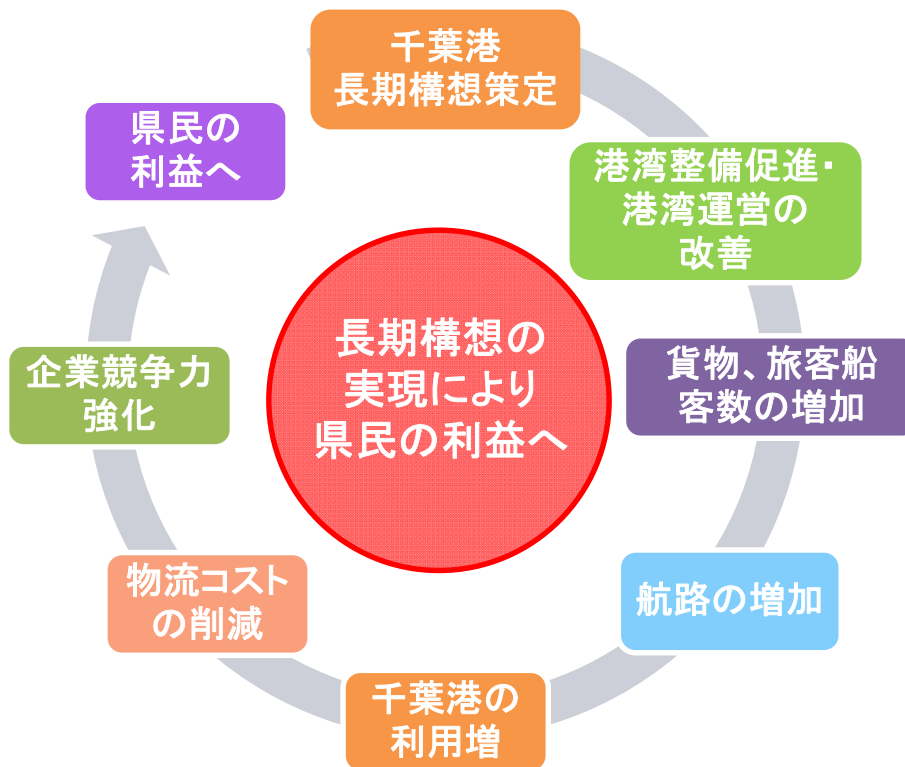
- 京浜港へ陸送している貨物を千葉港から出すことにより、物流コストが削減される
- モーダルシフトによるCO2削減

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



5-3 千葉港の将来像

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



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

- ① 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。
- ② 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。
- ③ これまで港湾整備が着実に進められ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

- ① 県民がその存在に誇りをもつ千葉港となる。
- ② 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。
- ③ 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。
- ④ 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。

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

- ① 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。
- ② 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。
- ③ 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。

5-4 将来像の実現に向けた基本戦略と施策展開

将来像実現に向けた基本戦略と施策展開を下記のとおり定めました。施策の推進にあたっては、背後市との連携を強め、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. 埠頭の再編・港湾機能の強化	対応する課題
<p>① 千葉中央地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 不足しているヤードを確保するため、千葉中央地区と出洲地区の間の埋立による港湾用地の確保を図り、埠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。 ▶ 多様な在来貨物の荷役機能の維持向上についても適切に行う。 ▶ 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に対応可能とする。 ▶ 埠頭の再編に当たっては外貿・内貿の棲み分けを行う。 ▶ 千葉中央地区及び出洲地区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。 ▶ 地区内臨港道路について、敷設替えを行い、埠頭内の交通の円滑化を図り荷役と運送の効率化を図る。 ▶ なお、埠頭の機能・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。 <p>② 葛南地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ▶ 以下の取組みにより、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。 <ul style="list-style-type: none"> ● 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-1.完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足 • 1-2.外航船の大型化の進展 • 1-5.アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り • 1-7.非効率的な配置の貨物岸壁 • 1-8.低利用埠頭における使用料収入と維持管理費の不均衡 • 1-9.陸・海・空の輸送インフラの連携不足
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
<ul style="list-style-type: none"> ▶ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-1.完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足

<h3>3. 信頼される港湾としての品質管理</h3>	<p>対応する課題</p>
<p>① 船舶航行の安全確保</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 ➢ 更には、船舶の大型化や高速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。 <p>② 老朽化した施設の適切な維持管理</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 <p>③ 小型船等の適正な収容の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-2.外航船の大型化の進展 • 1-10.港湾施設の老朽化による荷役困難、補修費増大 • 1-12.港内に散在する放置艇
<h3>4. 経営戦略組織の設置と戦略の策定</h3>	<p>対応する課題</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 ➢ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 課題全般
<h3>5. 千葉中央埠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</h3>	<p>対応する課題</p>
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-3.県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準

<h2>6. 戦略的なポートセールス</h2>	<h3>対応する課題</h3>
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-3.県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準
<h2>7. 自由貿易拡大に伴うアジア成長戦略の取り込み</h2>	<h3>対応する課題</h3>
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-3.県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準
<h2>8. 民間活力の導入による港湾経営・管理・整備</h2>	<h3>対応する課題</h3>
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 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。今後は更に検討を進め、経営・管理の導入と同時に一体に進める。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-4.財政状況の悪化による港湾整備の滞り
<h2>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</h2>	<h3>対応する課題</h3>
<ul style="list-style-type: none"> ➢ 千葉中央地区及び葛南東部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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-4.財政状況の悪化による港湾整備の滞り

<h2>10. 国内RORO便の充実強化</h2>	<h3>対応する課題</h3>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-6.トラックドライバー不足
<h2>11. 成田空港物流機能と連携したSea & Air</h2>	<h3>対応する課題</h3>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-9.陸・海・空の輸送インフラの連携強化
<h2>12. 民間専用埠頭の機能維持のための支援</h2>	<h3>対応する課題</h3>
<ul style="list-style-type: none"> ➤ 民間専用埠頭における船舶の大型化や老朽化対策について、国による支援スキームの創設等の働きかけを行って行く。 ➤ 民間専用埠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。 	<ul style="list-style-type: none"> • 1-11.民間専用埠頭の低利用化・老朽化

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">▶ 千葉みなと地区において、旅客船桟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、市が目指す地域の賑わいの確保に資する。▶ 稲毛の浜、検見川の浜及び幕張の浜の過ごしやすい浜辺となるような取組を進め、背後市と県あるいは背後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">• 2-1.各地区の親水空間・にぎわい空間の連携不足• 2-2.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">• 4-1.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">▶ 輸出コンテナ貨物が多い工業港であることから、空コンテナ対策として実施する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">• 1-3.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
<p>➤ 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。</p>	<ul style="list-style-type: none">• 2-1.各地区の親水空間・にぎわい空間の連携不足
2. 東京湾奥部の干潟や浅瀬の保全	対応する課題
<p>➤ 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。</p>	<ul style="list-style-type: none">• 3-1.良好な自然環境の保全・回復• 3-2.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ーダルシフトの推進	対応する課題
<p>➤ 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化を進めるなど、環境に配慮する。</p> <p>➤ 荷主企業にトラック輸送から船舶輸送に転換を促し、県民への啓発を行うなどによりモーダルシフトを加速させる取組みを行う。</p> <p>➤ 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。</p> <p>➤ 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。</p> <p>➤ CO₂などの温室効果ガス削減等環境対策を行う。</p>	<ul style="list-style-type: none">• 1-5.アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り• 1-6.トラックドライバー不足• 3-2.自然環境の保全と港湾活動の適正なバランス• 3-3.トラック輸送による環境負荷