

千葉港 長期構想検討

第2回 専門部会資料



平成27年 11月
千葉県 県土整備部 港湾課

目 次

1. 前回の専門部会のまとめ

- (1) 長期構想と港湾計画の検討フロー
- (2) 長期構想の方向性として検討すべき主な項目
- (3) 主要な意見

2. 千葉港の役割と課題

- (1) 千葉港の役割と課題の検討
- (2) 千葉港へのニーズ
- (3) 千葉港の取り組むべき課題

3. 長期構想の施策展開

- (1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開
- (2) 地区別の施策展開
- (3) ゾーニングと今後の展開(案)

4. 港湾の能力(参考)

- (1) 港湾の能力
- (2) 計画フレーム(社会経済指標)
- (3) 主な産業の見通し
- (4) 港湾の能力(概算推計)

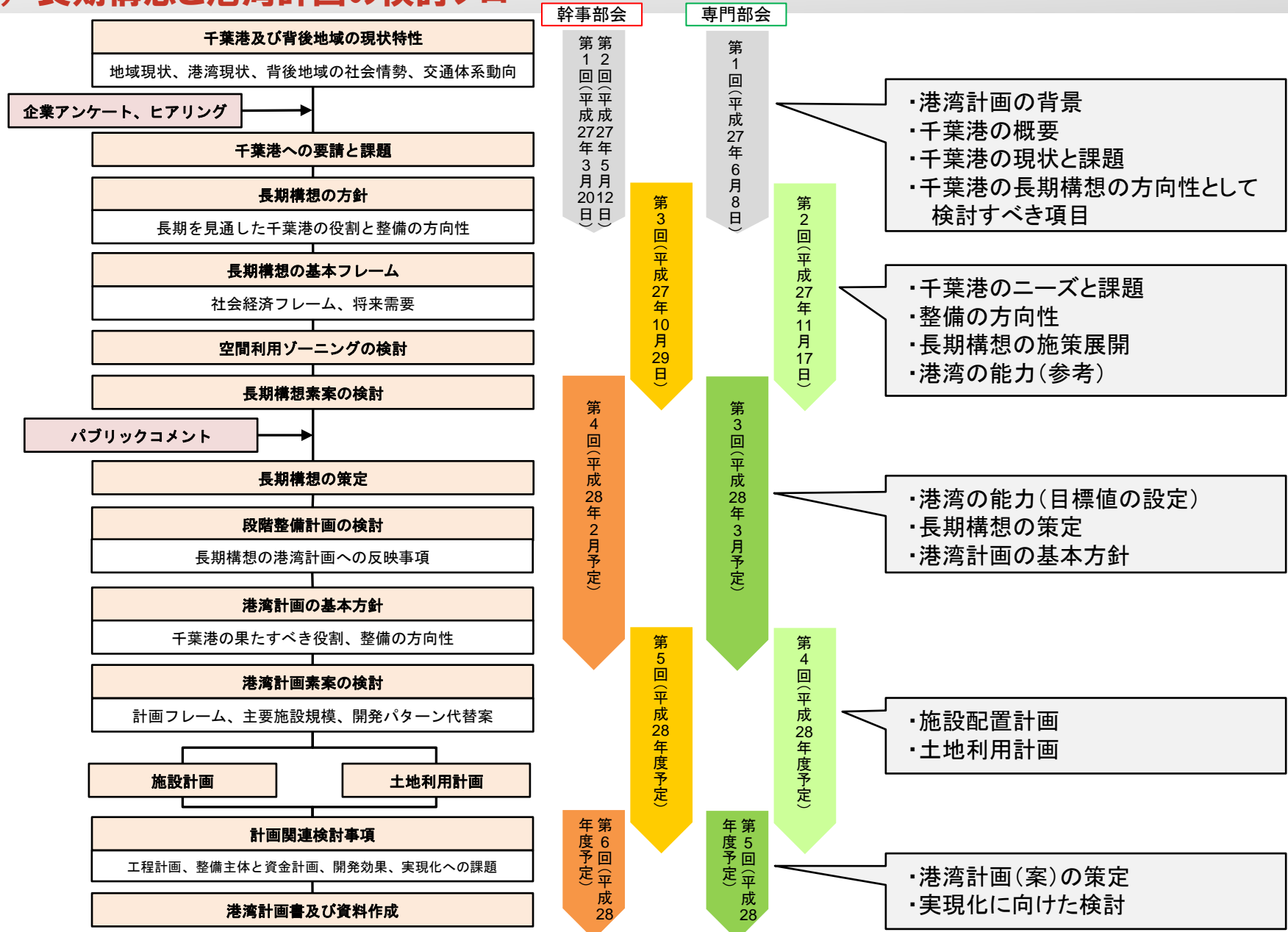


1. 前回の専門部会のまとめ

(1) 長期構想と港湾計画の検討フロー

長期構想

港湾計画



(2) 長期構想の方向性として検討すべき主な項目(たたき台)

- 前回の専門部会で挙げた、千葉港の主な課題と検討すべき主な項目を示す。

千葉港における主な課題

1. 物流・産業機能

- ・自動車及びRORO貨物の取扱増加
- ・外貿貨物と内貿貨物の混在(ヤードの混雑)
- ・外航自動車運搬船の大型化への対応
- ・自動車運搬船の待機発生(岸壁の不足)
- ・低利用施設の有効利用
- ・港湾背後の主要道路との交通渋滞の発生
- ・港湾施設の老朽化、陳腐化した港湾施設の適正な維持管理等

2. 人流・交流機能

- ・背後地域と連動した観光交流の促進、連携の強化

3. 環境機能

- ・東京湾湾奥部の干潟や浅瀬等の貴重な自然環境の保全と再生

4. 生活・安全機能

- ・耐震強化岸壁数の不足
- ・臨港道路のリダンダンシーの確保
- ・大規模地震発生時の緊急物資輸送や燃油供給の確保

【 検討すべき主な項目 】

①競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

- ・千葉中央地区を利用しやすい埠頭とするための整理・再編。
- ・大型船に対応した岸壁を配置(主に自動車船やコンテナ船への対応)。

②にぎわい空間の創出

- ・千葉港の魅力を高めるために港を起点とした地域活性化や、観光振興としての交流拠点や憩いの場等の「にぎわい空間」の創出を目指す。

③東京湾の環境改善に向けた取り組み

- ・現存する干潟の保全及び自然環境の改善に努める。

④大規模地震発生時の港湾物流機能の継続

- ・災害発生時においても物流機能を維持するため、背後圏とを結ぶ緊急輸送道路に接続する耐震強化岸壁を適切に配置。
- ・臨海部の石油コンビナートの防災、減災。

千葉県経済と生活を支える港づくり

(3) 主要な意見

- 前回の専門部会で委員の方から挙げた意見を示す。

①競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

(i) 完成自動車貨物の取り扱いについて

- 完成自動車貨物の増加に対応できるよう、モータープールの用地確保が必要
- モータープールの用地確保のために中央ふ頭・出洲ふ頭間の埋立てを検討してはどうか
- 寄港を促すための利便性の向上が必要

(ii) 交通ネットワークについて(物流・産業面)

- 圏央道など千葉港の背後には道路ネットワークが整備されているが、水際には不足している
- ふ頭背後の物流を円滑にするための臨海部の道路ネットワークの構築が必要
- 道路ネットワークを構築し、低利用地区を高利用地区の補完として活用してはどうか
- 物流面において、千葉港と成田空港の近接性を活かした空港との連携を図ってはどうか

(iii) 専用岸壁・企業用地について

- 専用岸壁の老朽化が著しく、耐震化の実施方法等を企業に対して示すことが必要
- 専用岸壁の耐震化に対して補助金等で支援し、企業撤退の抑止を図ってはどうか
- 企業跡地を公共で利用することにより、用地不足の解消が可能ではないか

(3) 主要な意見

- 前回の専門部会で委員の方から挙げた意見を示す。

②にぎわい空間の創出

(i) 交通ネットワークについて(人流・交流面)

- 千葉の特徴は、大型集客施設等に海からアクセス可能な点
- 人流・交流面においても、千葉港と成田空港の近接性を活かした空港との連携を図ってはどうか
- 千葉港は海の玄関としてではなく、湾内の遊覧船等で活用してはどうか

(ii) 旅客船に対応する施設の整備について

- 大型旅客船の棧橋整備が必要なのか、検討・議論する必要がある
- 観光分野に対する新たな投資は考えづらく、既存の岸壁を最大限に有効活用する方策が必要

③東京湾の環境改善に向けた取り組み

- ラムサール条約への登録促進が図られているエリアがあり、環境保全と物流などのバランスがとれた港づくりが課題
- 自然環境に配慮した物流システムの展開が必要

④大規模地震発生時の港湾物流機能の継続

- 県民・市民から最も求められているのは、クリーンで安全・安心な港づくりではないか
- 東日本大震災では、道路の機能麻痺により臨港従事者の避難に支障が出たため、災害時に機能する避難ルート確保が必要

2. 千葉港の役割と課題

(1) 千葉港の役割と課題の検討

- 上位計画や社会・経済的状况、千葉港へのニーズ等を踏まえ、千葉港の役割に対する課題を検討する。

【検討の考え方】

(上位計画・港湾行政の取り組み)

(社会・経済的状况)

(千葉港の利用動向・ニーズ)

千葉港の役割

千葉港の取り組むべき課題

【上位計画・港湾行政の取り組み】

- 国際コンテナ戦略港湾
- 国際バルク戦略港湾
- 港湾施設の長寿命化計画
- 地域防災計画
- コンビナート港湾の強靱化
- 既存ストックの有効活用
- 放置艇対策に関する推進計画
- 千葉県の地方創生「総合戦略」

【千葉港を取り巻く社会・経済的状况】

① 関東・東日本からの俯瞰

- 完成自動車貨物の取扱拠点
- 地域に密着したコンテナ貨物取扱拠点
- 工業原料、エネルギー物資の一大拠点
- 多くの観光客を集める賑わい空間
- 干潟等の水辺環境による貴重な生態系

② 近隣他港の動向

- 国際コンテナ戦略港湾である京浜港
- 国際バルク戦略港湾である木更津港

③ 社会経済動向

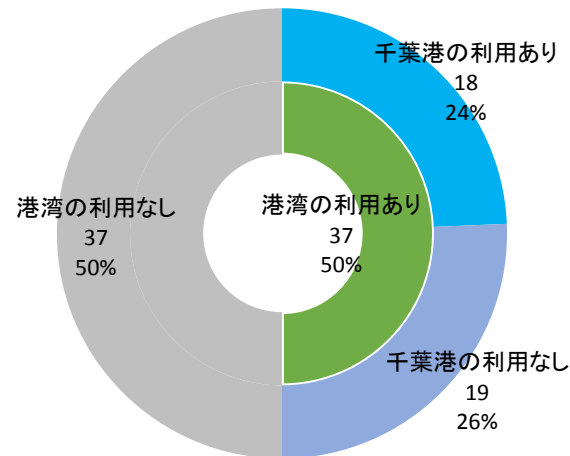
- 国内市場成熟による貨物需要の停滞
- グローバル化・アジア地域発展に伴う経済交流の活発化
- TPPでの関税撤廃による輸出入の活発化
- 景気回復による輸入自動車の増加
- 客船の寄港数の増加

(2) 千葉港へのニーズ

① 企業へのアンケート調査結果について

- 目的: 背後立地企業の千葉港利用状況や千葉港への要請、ニーズを把握するためにアンケート調査を実施。
- 調査手法: 県内企業460社にアンケート調査票を郵送し、回答を募った。
- 結果概要
 - 74社から回答を得た(回収率16%)。
 - 港の利用があるのは37社(50%)、うち千葉港の利用があるのは18社(24%)であった。
 - 残りの37社(50%)は港の「利用なし」、「今後も利用しない」との回答であった

【回答企業の港湾利用率】



【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) 千葉港へのニーズ

②企業へのヒアリング調査結果について

- 千葉港への要請、ニーズ等を把握するため、港運業者やアンケートへの回答があった企業などを抽出し、ヒアリングを実施

【要請、ニーズ(千葉中央地区)】

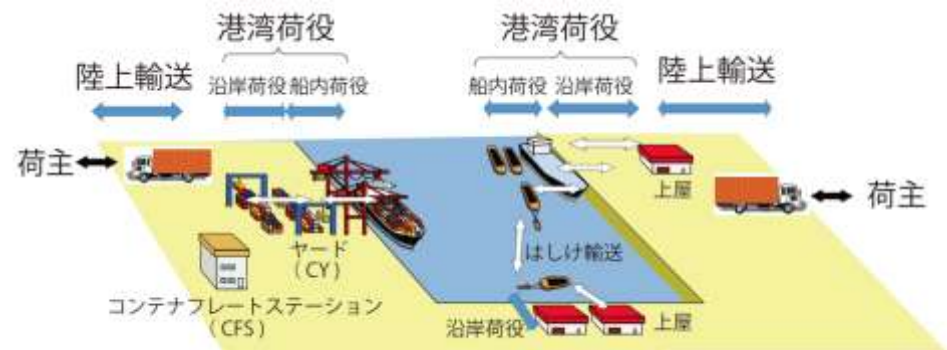
製造業者A	コンテナの定期航路が少ない。
製造業者B	ヤードが少ない。 入出港時間の制限により作業に支障が出る。
運送事業者C	風が強い時期(3~6月)はF、H岸壁は波を被り、商品車が汚れる。 高速道路とのアクセス性が悪い。
運送事業者D	商品車の置き場所が不足している。 道路を整備して、混雑を緩和してほしい。 上屋・倉庫の老朽化のため、建て替えが必要。
運送事業者E	ヤードが不足している。 風が強い日に商品が波を被ることがある。

運送事業者F	ヤードに空きがないため、引き合いがあっても断ることがある。 中央埠頭と出洲埠頭をつなぐ道路が狭く、大型車の通行に危険を感じる。 船舶が多数入港する時間帯は、操船に時間のかかる大型船が待たされている。
運送事業者G	コンテナ船が大型化しているので、今後は岸壁の延伸や増深が必要。
運送事業者H	利用している岸壁の隣の岸壁では、大型のコンテナ船が当社利用の岸壁まで、はみ出して係留されており、荷役作業に支障が出ている。
運送事業者I	コンテナ航路の便数が少ない(東京港は毎日就航している)。 背後地に空きがなく、野積み場等が不足している。

【要請、ニーズ(葛南中央地区)】

運送事業者J	濡らすことのできない貨物を扱っているため、外貨3号上屋の建設を望む。 野積み場の未舗装部の舗装を望む。
運送事業者K	船橋中央ふ頭北のA3~5の岸壁は状態が悪く、荷役が出来ないため、補修が必要。 ヤードが不足している。 357号との接続部の交差点が渋滞している。
運送事業者L	357号との接続部の交差点が渋滞している。 ヤードが不足している。

【港湾運送業の様態】



(2) 千葉港へのニーズ

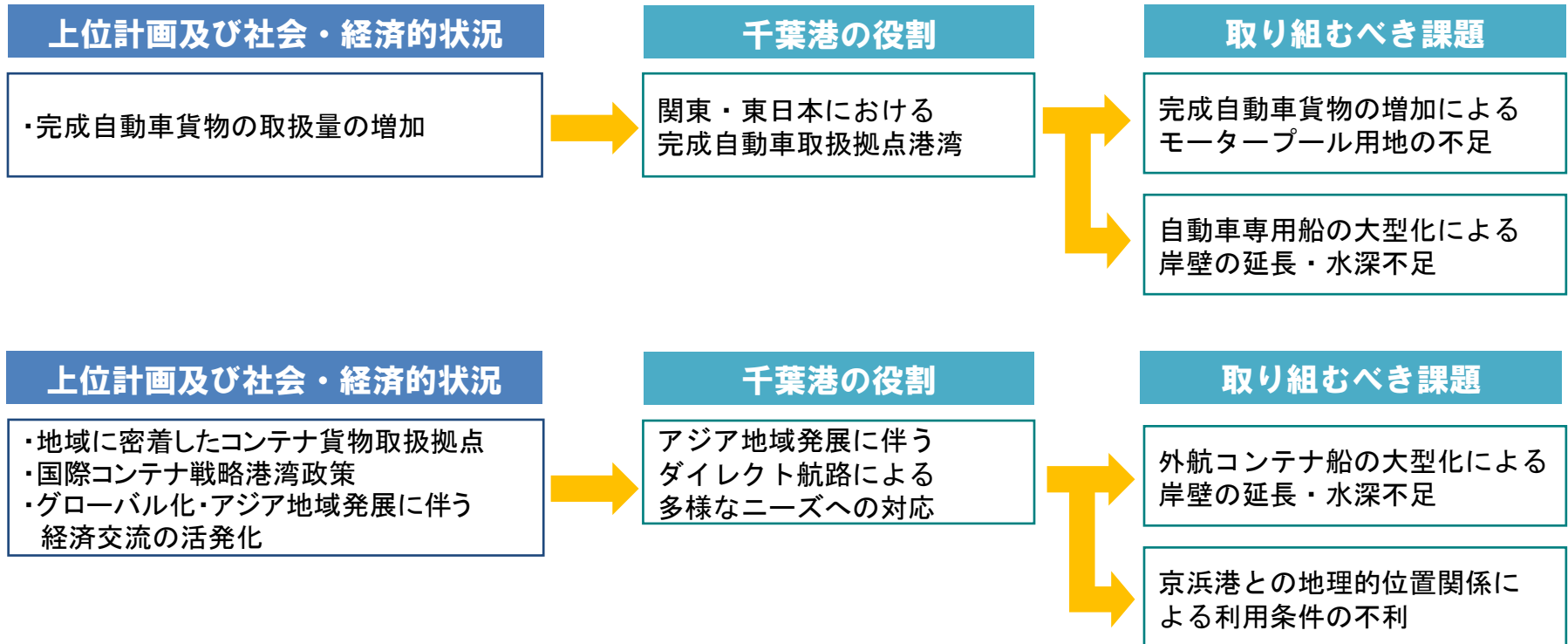
③一般市民へのアンケート調査結果について

- 目的:一般市民が千葉港に対して抱いている現状の課題、ニーズを把握する
- 調査手法Ⅰ:千葉港の集客施設への来訪者に対するアンケート調査
 - 千葉ポートタワー、千葉港めぐり観光船乗り場にアンケート調査票を3週間置き、来訪者からの回答を募った。
 - 回答者がその場で調査票に記入をし、用意するポストに投函する方式で回収を行った。
- 調査手法Ⅱ:千葉県認証のNPO法人に対する郵送アンケート調査
 - 千葉県に認証されているNPO法人うち、千葉港の背後市に事務所を置き、かつ下記のいずれかの種類の活動を行っている262団体に対してアンケート調査票を郵送し、回答を募った。
 - 対象とした「活動の種類」
 - ✓ まちづくり
 - ✓ 観光の振興
 - ✓ 環境の保全
 - ✓ 災害救援
 - ✓ 地域安全活動
 - ✓ 経済活動の活性化

アンケート調査結果の主要ニーズを整理(H27年度調査)(整理中)

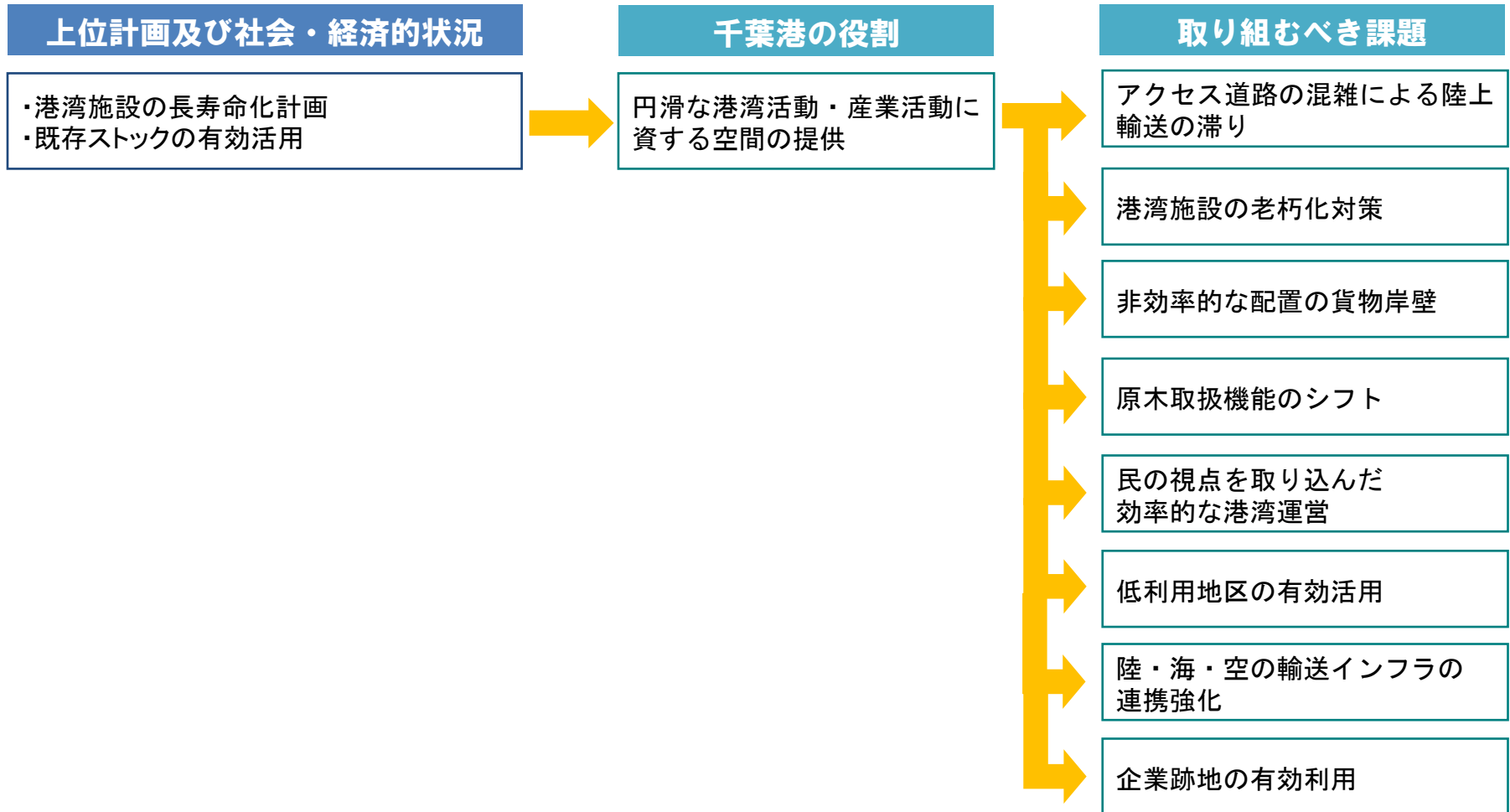
(3) 千葉港の取り組むべき課題

① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化



(3) 千葉港の取り組むべき課題

① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化



(3) 千葉港の取り組むべき課題

②にぎわい空間の創出

上位計画及び社会・経済的状况

- ・多くの観光客を集める賑わい空間
- ・客船の寄港数の増加への対応

千葉港の役割

臨海部の集客施設と港湾とが
一体となったレクリエーション空間の提供

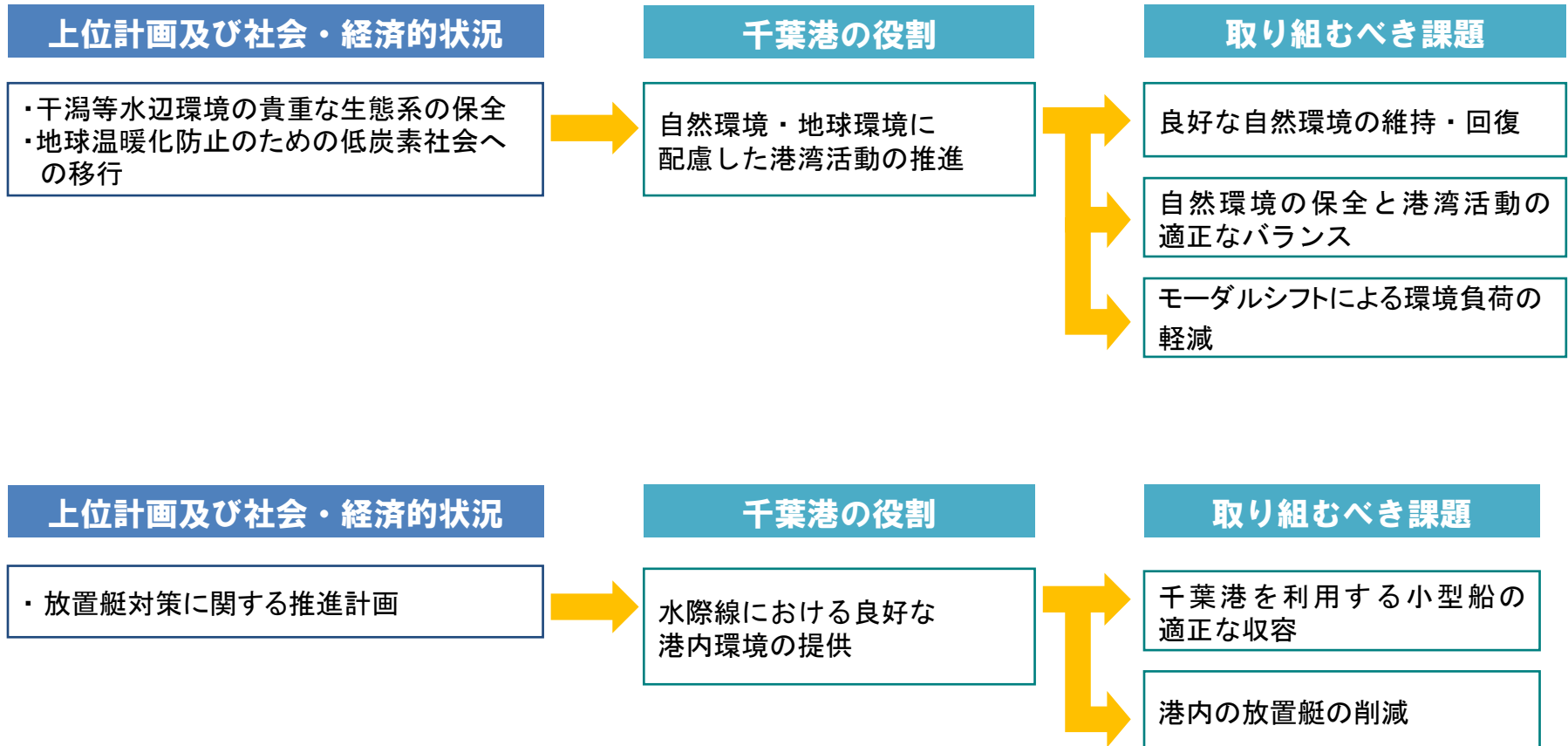
取り組むべき課題

集客施設への海上アクセスの
有効活用

客船の受け入れ

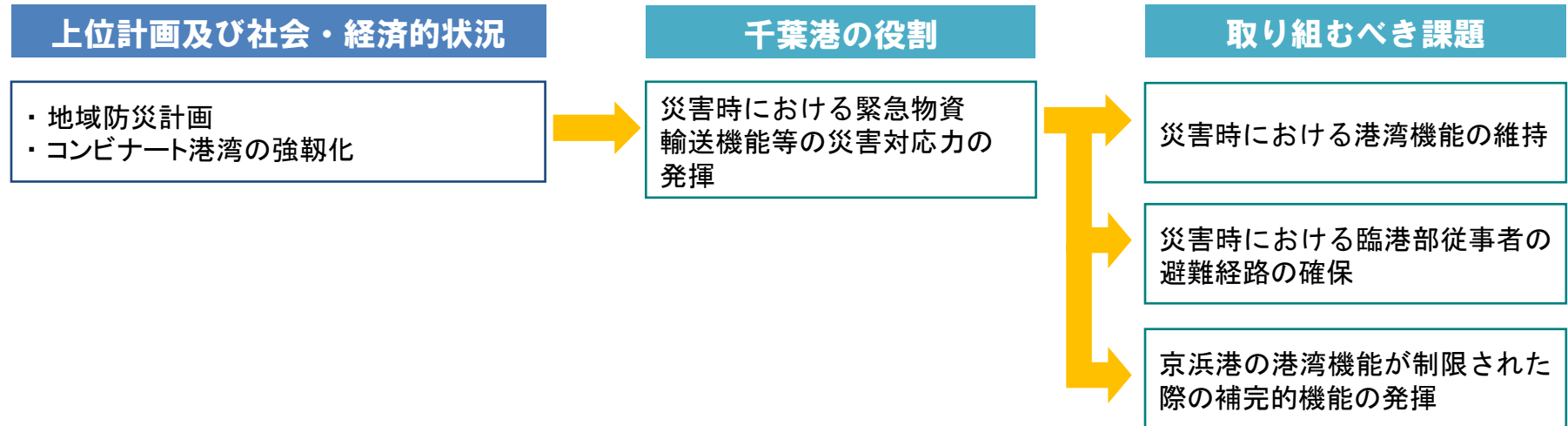
(3) 千葉港の取り組むべき課題

③東京湾の環境改善に向けた取り組み



(3) 千葉港の取り組むべき課題

④大規模地震発生時の港湾物流機能の継続



3. 長期構想の施策展開

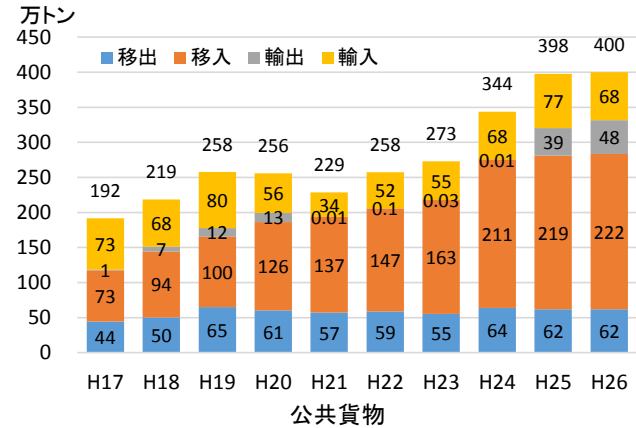
(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
関東・東日本における完成自動車取扱拠点港湾	完成自動車貨物の増加によるモータープール用地の不足	完成自動車取扱拠点としての役割を維持していくためにも、埋め立ても考慮し、モータープールの用地を確保し、整備を進める。	千葉中央地区

自動車貨物の増加によるモータープール用地の不足

- 千葉港は関東における自動車流通の重要拠点となっており、平成25年における輸入、移入の完成自動車取扱量は全国4位である。
- 公共岸壁における完成自動車貨物の取扱量は年々増加しており、モータープールが不足している。



資料: 千葉県港湾統計年報(千葉県県土整備部港湾課)より作成

輸出				輸入				移出				移入			
順位	港湾名	貨物量	全国シェア	順位	港湾名	貨物量	全国シェア	順位	港湾名	貨物量	全国シェア	順位	港湾名	貨物量	全国シェア
1	名古屋港	3,018	39.2%	1	三河港	167	29.3%	1	名古屋港	2,138	39.5%	1	名古屋港	1,291	25.5%
2	横浜港	1,074	14.0%	2	名古屋港	113	19.8%	2	仙台塩釜港	545	10.1%	2	仙台塩釜港	421	8.3%
3	三河港	934	12.1%	3	横浜港	103	18.1%	3	荻田港	276	5.1%	3	横浜港	417	8.2%
4	川崎港	475	6.2%	4	千葉港	79	13.8%	4	横浜港	268	5.0%	4	千葉港	319	6.3%
5	三田尻中間港	370	4.8%	5	茨城港	55	9.7%	5	北九州港	228	4.2%	5	三河港	294	5.8%
6	広島港	333	4.3%	6	横須賀港	31	5.4%	6	茨城港	207	3.8%	6	横須賀港	256	5.1%
7	荻田港	307	4.0%	7	博多港	11	1.9%	7	三河港	204	3.8%	7	苫小牧港	249	4.9%
8	神戸港	280	3.6%	8	神戸港	5	0.8%	8	東京港	199	3.7%	8	北九州港	203	4.0%
9	博多港	147	1.9%	9	東京港	2	0.4%	9	中津港	172	3.2%	9	博多港	168	3.3%
10	千葉港	117	1.5%	10	大阪港	1	0.3%	10	四日市港	165	3.0%	10	川崎港	128	2.5%
全国計	7,691	100%		568	100%		5,414	100%		5,073	100%				

資料: 平成25年港湾統計年報(国土交通省)より作成



(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

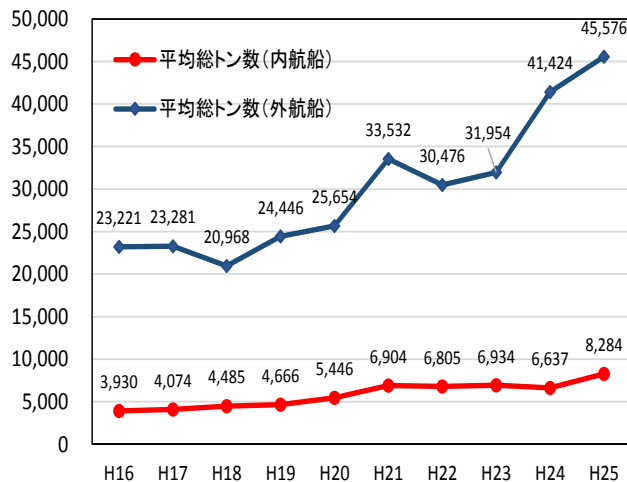
① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
関東・東日本における完成自動車取扱拠点港湾	自動車専用船の大型化による岸壁の延長・水深不足	大型自動車専用船に対応する施設を適切に配置するとともに、岸壁の延伸・増深等の整備を進める。	千葉中央地区
アジア地域発展に伴うダイレクト航路による多様なニーズへの対応	外航コンテナ船の大型化による岸壁の延長・水深不足	施設整備やふ頭の再編等により、コンテナ貨物取扱機能の拡充を図る。	千葉中央地区

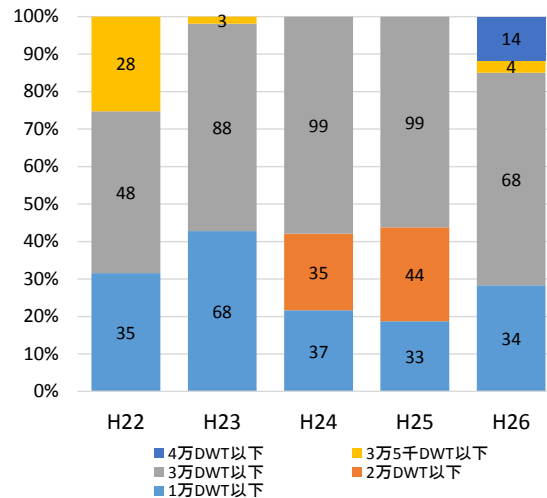
自動車専用船・コンテナ船の大型化による岸壁の延長・水深不足

- 外航の自動車専用船・コンテナ船の大型化が進展しており、岸壁の水深・延長が不足している。
- 「千葉県 地方創生総合戦略」において、物流の充実・強化や企業活動の活性化を図るため、岸壁の増深を進めることを提言している。

【自動車専用船の平均総トン数の推移】 【外航コンテナ船の入港隻数推移(重量トン階別)】 【自動車専用船の入港の様子】



資料：千葉港湾統計年報より作成



資料：千葉港EDIデータより作成



(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

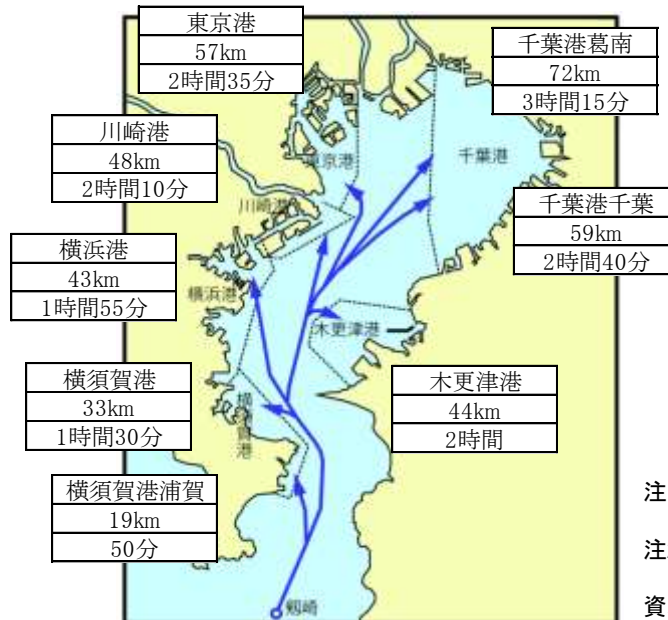
① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
アジア地域発展に伴うダイレクト航路による多様なニーズへの対応	京浜港との地理的位置関係による利用条件の不利	京浜港からの航路延長による寄港数の増加や、京浜港で増大するアジア貨物の分担等、京浜港との連携強化を図り、コンテナ貨物取扱量の増加を目指す。	千葉中央地区
		千葉港背後地域から陸上輸送で京浜港に輸送される貨物について海上輸送への転換を促進し、道路混雑の緩和やトラックドライバー不足への対応等を図る。	千葉中央地区

京浜港との地理的位置関係による利用条件の不利

- 千葉港は東京湾内の最奥部に位置するため、京浜港に比べて海上輸送コストがかかる。
- 不利な条件の下で京浜港と競争するのではなく、連携を図ることでアジア貨物の取り込みを目指す。

【東京湾口からの海上距離】



注1) 海上距離は釧崎～各港の接続地点までの距離である。

注2) 所要時間は速力12ノットとした値

資料：距離表（海上保安庁）

(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
円滑な港湾活動・産業活動に資する空間の提供	アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り	動線の分離や臨港道路の新規位置づけなど、アクセス道路の混雑解消のために道路機能の拡充を進める。	千葉中央地区 葛南中央地区
	港湾施設の老朽化対策	予防的な維持管理を進め、維持管理費用の縮減に努めるとともに、必要に応じて施設更新に対する投資を行う。 民有の港湾施設について、支援が図られるように努める。	全体

アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り

- 葛南中央地区、千葉中央地区では、アクセス道路に混雑が生じている。

港湾施設の老朽化対策

- 港内の係留施設、上屋は、供用されてから約40～60年が経過しており、老朽化による損傷が著しい。
- 「千葉県 地方創生総合戦略」では、施設の長寿命化を図るために、計画的・効率的な維持管理に向けた総合的な管理計画を策定することとしている。 【アクセス道路の状況と道路混雑の様子】

【港湾施設の老朽化の状況】



(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
円滑な港湾活動・産業活動に資する空間の提供	非効率的な配置の貨物岸壁	港湾全体の利用方針を踏まえ、効率的な港湾の運用が出来るよう、施設配置の再編を進める。	千葉中央地区
	原木取扱機能のシフト	既定計画において原木取扱拠点としていた出洲ふ頭の機能再編を進める。	千葉中央地区

非効率的な配置の貨物岸壁

- 千葉中央地区では、コンテナターミナル(G岸壁)によって自動車貨物を扱う岸壁(F、H岸壁)が分断されており、非効率的な運用となっている。

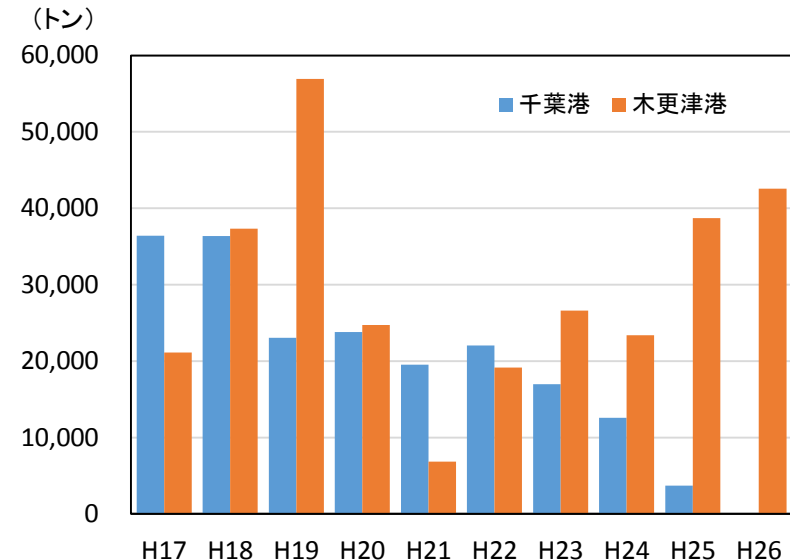
原木取扱機能のシフト

- 千葉中央地区は原木の輸入機能を担っていたが、取り扱いが木更津港にシフトした。

【千葉中央埠頭F～H岸壁の配置】



【原木貨物の推移(公共貨物)】



資料: 千葉港、木更津港の港湾統計年報より作成

(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

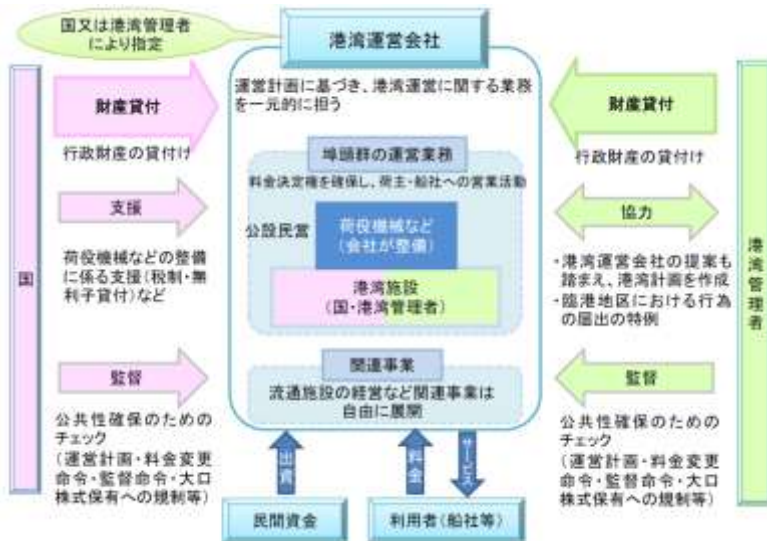
① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
円滑な港湾活動・産業活動に資する空間の提供	民の視点を取り込んだ効率的な港湾運営	民の視点を取り込むことにより、港湾利用や物流サービス向上について、効率的な運営を推進する。	千葉中央地区

民の視点を取り込んだ効率的な港湾運営

- 平成23年に施行された港湾運営会社制度では、民の視点を取り込んだ一元的なターミナル運営による効率化・競争化を目指している。
- 水島港(岡山県)では、水島港国際物流センター(株)が国際拠点港湾としては全国初となる港湾運営会社に指定され、管理システム等によるコンテナターミナルの効率的な運営が図られている。

【港湾運営会社の仕組み】



資料: 国土交通省HP

【水島港のコンテナターミナル管理システム】



資料: 水島港国際物流センター(株)HP

(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
円滑な港湾活動・産業活動に資する空間の提供	低利用地区の有効活用	利用促進や機能転換、高利用地区との連携など、利用活性化の方策を進める。	葛南東部地区 北袖ヶ浦地区 南袖ヶ浦地区
	陸・海・空の輸送インフラの連携強化	成田空港や道路など、既存の輸送インフラの活用・連携により、効率的な物流機能を背後立地企業に提供する。	全体

低利用地区の有効活用

- 葛南中央地区の日の出ふ頭、葛南東部地区の船橋東ふ頭、袖ヶ浦地区では利用が低迷している。

陸・海・空の輸送インフラの連携強化

- 千葉県では東京湾アクアラインや圏央道などの陸上輸送網、成田国際空港といった輸送インフラが整備されている。

【低利用地区の岸壁の取扱量】



【千葉県及び近郊の輸送インフラ】



(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

① 競争力強化を目指した埠頭の再編・強化

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
円滑な港湾活動・産業活動に資する空間の提供	企業跡地の有効利用	企業活動に注視し、今後の展開について適宜把握するとともに、遊休地が生じる場合には、有効的に活用出来るよう検討する。	全体

企業跡地の有効利用

- 石油製品の国内需要減少に伴い、港内に立地する製油所の規模が縮小している。
- 千葉港に立地する製油所の跡地や既存設備を有効活用するため、数カ所の発電所が建設予定である。

【製油所の立地状況と原油処理能力】



原油処理能力: 合計71.5万バレル/日(▲11.2万)

※かっこ内は、過去10年のピークであった2008年との比較

資料: 今日の石油産業2015(石油連盟、平成27年4月)、
石油産業の現状と課題
(資源エネルギー庁、平成26年2月)より作成

【石炭火力発電所の建設計画】

事業者	立地予定地	出力	稼働開始年(予定)
市原火力発電合同会社	市原市	約100万kW	2024年
千葉袖ヶ浦エナジー	袖ヶ浦市	約200万kW	2020年代半ば

(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

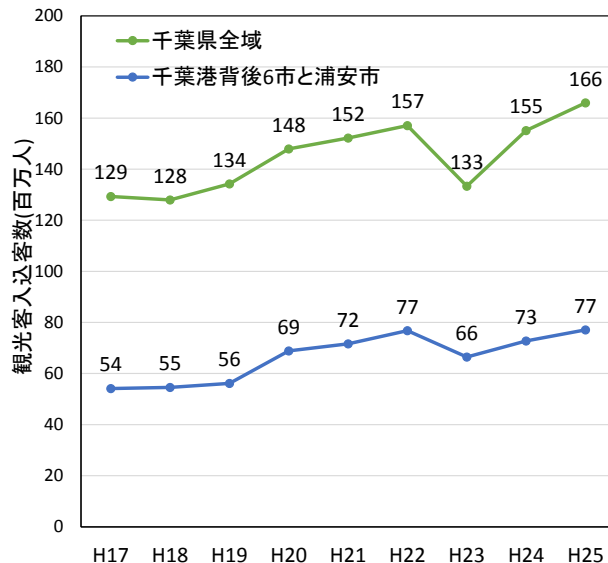
②にぎわい空間の創出

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
臨海部の集客施設と港湾とが一体となったレクリエーション空間の提供	集客施設への海上アクセスの有効活用	小型旅客船による東京湾内各地区と幕張新都心との海上アクセスの需要を把握し、旅客船棧橋の整備を適切に進める。	千葉中央地区 千葉北部地区

集客施設への海上アクセスの有効活用

- 千葉県、背後市・浦安市ともに近年は観光客数が増加傾向にある。
- 千葉中央地区では、千葉市とともに旅客船棧橋の整備を進めており、旅客船ターミナル機能を有する集客施設の整備が民間により進められている。
- 増加する観光客の期待に応えられるよう、更なる旅客船棧橋、海上アクセス等の施設整備が求められる。

【観光入込客数の推移】



※入込客数は延べ人数

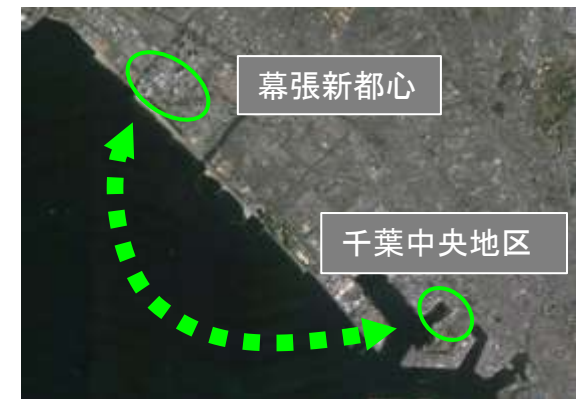
資料：平成17～25年観光入込調査(千葉県商工労働部観光企画課)

【千葉中央地区整備イメージ】



資料：千葉市新基本計画(千葉市)

【海上アクセスによる集客施設の接続】



(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

②にぎわい空間の創出

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
臨海部の集客施設と港湾とが一体となったレクリエーション空間の提供	客船の受け入れ	客船の寄港に関する多彩な需要に応えられるよう、既存施設を有効活用しながら受け入れ体制の確立を図る。	千葉中央地区

客船の受け入れ

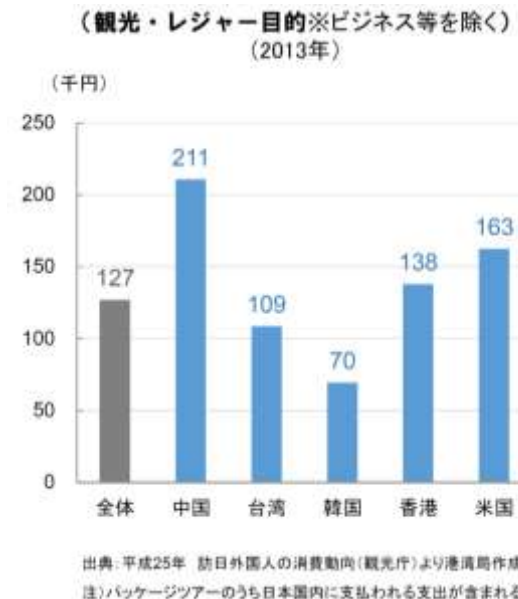
- 2014年の日本への客船の寄港回数は、外国船社による日本発着クルーズや中国発着クルーズ等に増加等により、過去最高を記録している。港湾別の寄港回数では、横浜港が第1位となっている。
- 乗船客のショッピングや港湾施設利用料など、クルーズ船の寄港により大きな経済効果が見込める。特に、中国人の旅行支出額は突出している。

【客船の寄港回数の推移】



資料：2014年の我が国のクルーズ等の動向について（国土交通省海事局・港湾局、平成27年5月）

【訪日外国人1人当たりの滞在中旅行支出額】



出典：平成25年 訪日外国人の消費動向(観光庁)より港湾局作成
注)パッケージツアーのうち日本国内に支払われる支出が含まれる

資料：クルーズ振興を通じた地方創生(国土交通省港湾局、平成27年2月)

(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

③ 東京湾の環境改善に向けた取り組み

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
自然環境・地球環境に配慮した港湾活動の推進	良好な自然環境の維持・回復	自然環境保全ゾーンを定め、干潟等の自然環境の維持・回復に努める。	千葉北部地区 葛南中央地区
	自然環境の保全と港湾活動の適正なバランス	自然環境に配慮した護岸等の施設整備を進め、港湾活動と自然環境との共生を図る。	全体
	モーダルシフトによる環境負荷の軽減	陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトを促進させることで、排出ガスの削減を図る。	全体

良好な自然環境の維持・回復

- 港内には、ラムサール条約に登録されている谷津干潟や、東京湾奥部最大級の干潟である三番瀬などの自然環境の良好な干潟が存在する。
- 千葉県では自然環境の回復を図り、浚渫窪地の埋め戻し事業や「三番瀬再生計画」を実施している。

モーダルシフトによる環境負荷の軽減

- トラックによる輸送では、排出ガスによる環境への影響が問題となっている。千葉港背後地域から京浜港に陸上輸送されている貨物の海上輸送へのモーダルシフトを図ることで排出ガスを削減することができる。

【干潟の位置】



資料：東京湾環境情報センターHP

【モーダルシフトによる効果】



(1) 千葉港の課題と長期構想の施策展開

④大規模地震発生時の港湾物流機能の継続

千葉港の役割	取り組むべき課題	長期構想の施策展開	地区
災害時における緊急物資輸送機能等の災害対応力の発揮	災害時における港湾機能の維持	災害時においても港湾機能を発揮できるよう、耐震強化岸壁・緊急輸送道路の適切な配置・整備を進め、千葉港の防災対応力を強化する。	千葉中央地区 葛南中央地区
	災害時における臨港部事業者の避難経路の確保	災害時に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、ソフト・ハード両面の対策を進める。	全体

災害時における港湾機能の維持

- 想定される大規模地震に対し、千葉県地域防災計画では耐震強化岸壁の整備等による被災時の港湾機能の確保や、緊急輸送ネットワークの形成を港湾施設に求めている。
- 耐震強化岸壁は港内に5基が整備されており、2基の整備が未着手となっている

【東京湾北部地震による被害想定】



東京湾北部地震（マグニチュード7.3）

【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

資料：千葉県地域防災計画（千葉県防災会議、平成24年8月）

(2) 地区別の施策展開

① 葛南中央地区

現状： 鉄鋼、金属くず等、バルク貨物の輸入拠点。

課題： 千葉港の拠点地区(バルク系貨物)のひとつとして、物流の効率化、更なる機能強化(野積場、上屋の不足)が課題。

埋立てによる人工島であり、災害時における背後地域とのアクセス確保が課題。

主要意見： 地区内のアクセス改善のための最低限の道路整備。環境保全と港湾利用との適正なバランス。

整備の内容： アクセス道路機能の拡充、自然環境の維持・回復、耐震強化岸壁・緊急輸送道路の整備、放置艇の削減、港湾施設の老朽化対策



※ 白抜きは整備の内容

(2) 地区別の施策展開

② 葛南西部地区、葛南東部地区

現状： 岸壁の利用低迷

課題： 利用促進の検討

整備の内容： 高利用地区との連携等の利用活性化の推進、港湾施設の老朽化対策



※ 白抜きは整備の内容

(2) 地区別の施策展開

③ 千葉中央地区

現状: コンテナ貨物、完成自動車の取扱拠点。-12m岸壁(公共)3バースが供用。
出洲ふ頭の木材輸入機能が木更津港へ移転。

課題: 千葉港の拠点地区のひとつとして、物流の効率化、更なる機能強化が課題。内外貿が混在。
大水深耐震強化岸壁、岸壁延長及び自動車プールが不足(港湾隣接区域外に收容スペースを保有して対応)。

主要意見: 埋立も視野に入れたモータープールの用地確保。地区内のアクセス改善のための最低限の道路整備。

整備の内容: モータープール用地の確保、大型船に対応した施設整備、コンテナ貨物の海上輸送への転換促進、アクセス道路機能の拡充、効率的な施設配置への再編、出洲ふ頭の機能転換・有効活用、集客施設を結ぶ海上ネットワークの構築



※ 白抜きは整備の内容

千葉中央地区

(2) 地区別の施策展開

④ 千葉北部地区

- 現状： 商業・業務・コンベンション施設からなる高度な都市機能が展開(幕張新都心)。
 前面海域は、緑地や人工海浜が整備。
- 課題： 東京湾内の各地区と結ぶ海上アクセスの必要性。良好な自然環境の保全・再生の取り組みの継続。
- 主要意見： 環境保全と港湾利用との適正なバランス。
- 整備の内容： 集客施設を結ぶ海上ネットワークの構築、自然環境の維持・回復、港湾施設の老朽化対策



(2) 地区別の施策展開

⑤ 千葉南部地区

- 現状: JFE工場、発電所が立地。
寒川船溜まり周辺の再開発箇所にも多数の作業船が係留中。
- 課題: 小型船溜まりを再配置するには利用者との調整が必要。
- 整備の内容: 放置艇対策の推進、港湾施設の老朽化対策



※ 白抜き は整備の内容

(2) 地区別の施策展開

⑥ 八幡～南袖ヶ浦地区

現状： 石油化学工業、火力発電所等の民間企業が立地。今井ふ頭の利用低迷。

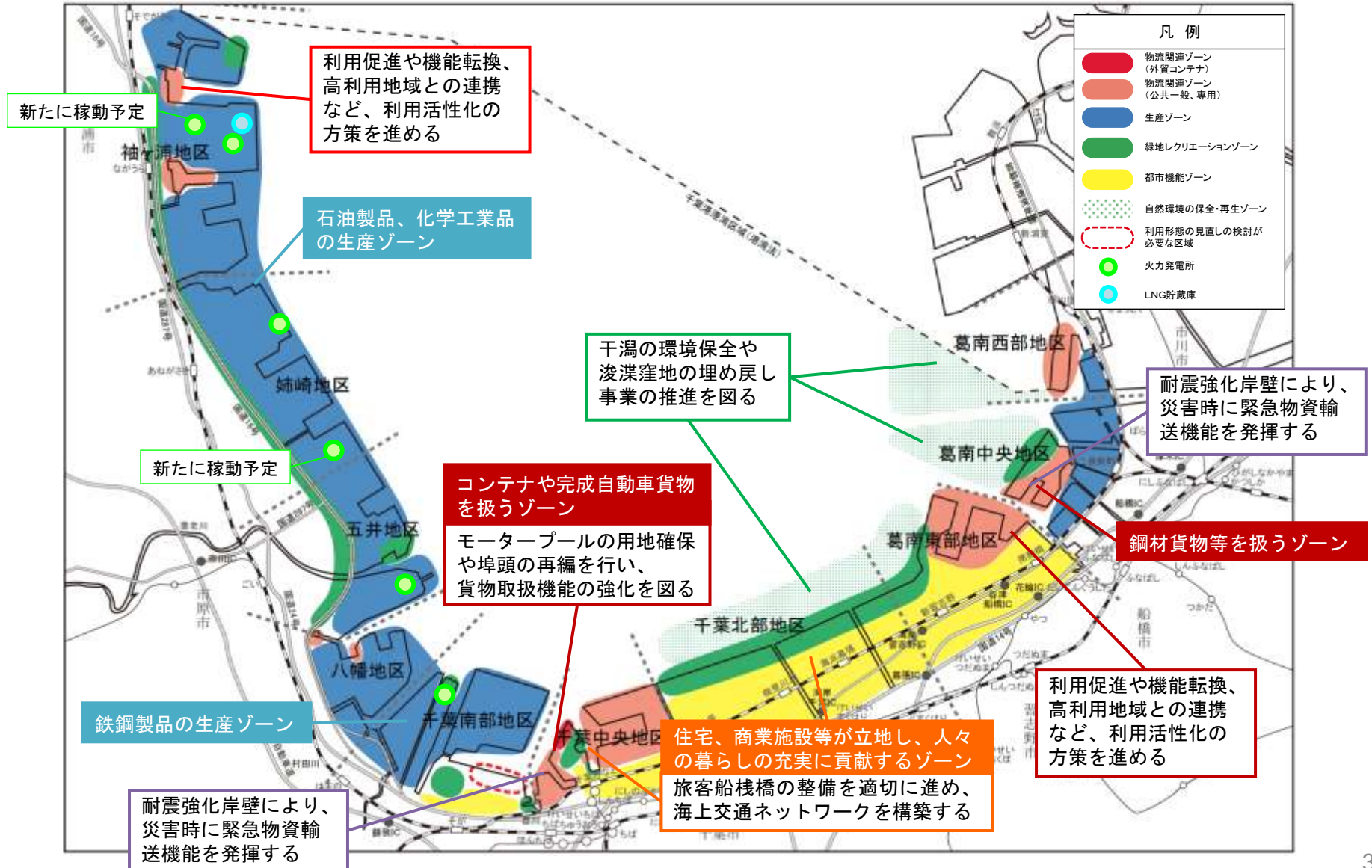
課題： 公共ふ頭の利用促進。高利用エリアとの連携。

主要意見： 低利用地区を高利用地区の補完として活用する。

整備の内容： 高利用地区との連携等の利用活性化の推進、放置艇対策の推進、港湾施設の老朽化対策



(3) ゾーニングと今後の展開(案)



4. 港湾の能力(参考)

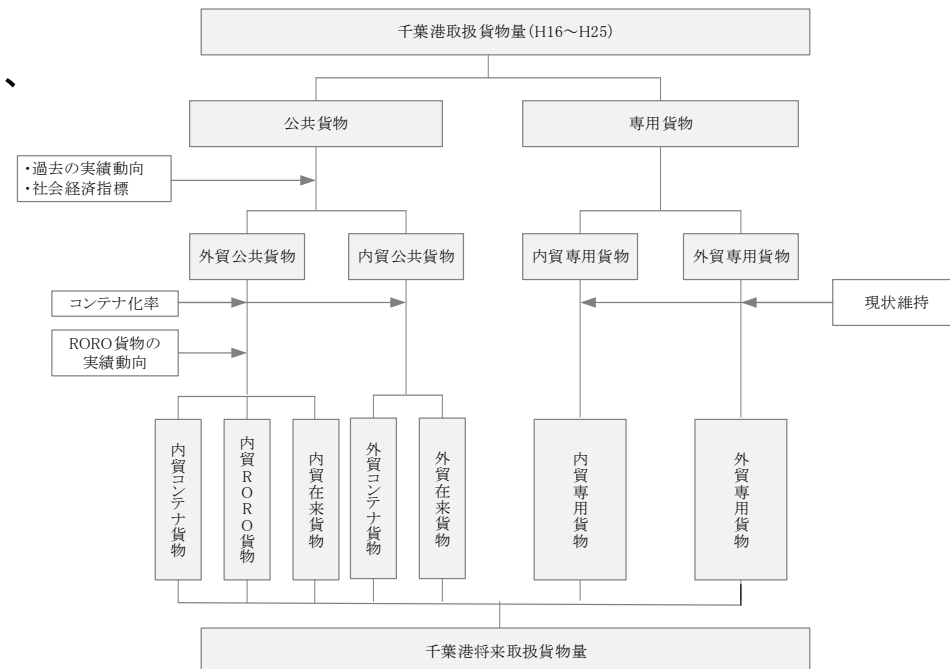
(1) 港湾の能力

① 港湾の能力とは

- ・港湾施設の規模や配置を決定するために、目標年次における取扱貨物量を設定する

② 将来取扱貨物量の推計方法

- ・ 基準年次と目標年次の設定
 - 基準年次は「平成25年」、目標年次は概ね30年後の「平成50年代後半」とする。
 - 参考として、次期港湾計画改訂の目標年次を概ね15年後の「平成40年代前半」とする。
- ・ 貨物量の推計方法
 - 公共貨物は品目ごとに過去10年間の推移や経済フレームの動向に基づき、推計
 - 専用貨物は現状維持として設定
※専用貨物は企業動向により左右されるため、通常は港湾計画改訂時に利用企業の将来生産動向等に基づき設定する。長期構想の検討段階では、現状維持と設定するものとした。



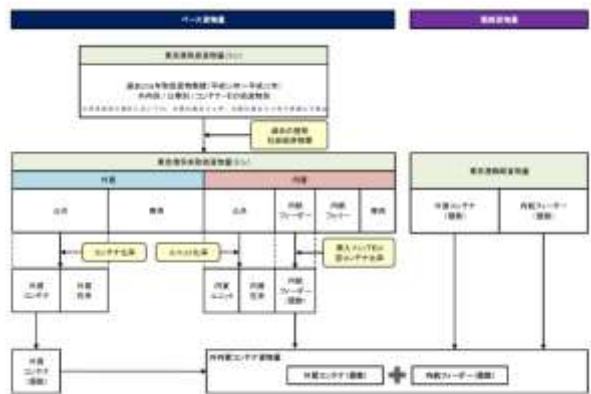
(1) 港湾の能力

③京浜港との推計方法の比較

- 公共貨物の取扱量は、過去の実績値の動向や経済指標との相関に基づき設定しており、本検討と大きな差異はない。川崎港では、これに加え、利用企業へのアンケートも考慮している。
- また、京浜港では貨物集貨策の展開による貨物の取り込みを想定した貨物量を計上している。

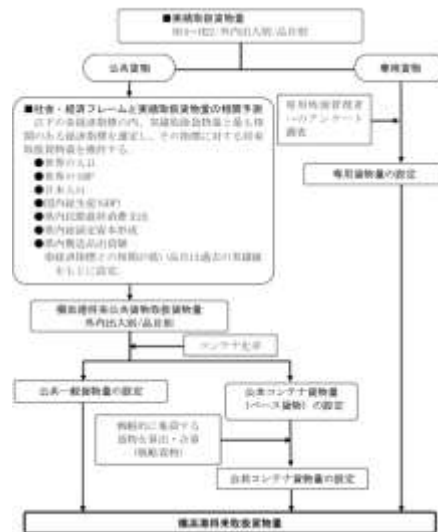
港湾名	公共貨物	公共貨物					専用貨物
		コンテナ	RORO	内航フィーダー	フェリー	一般	
千葉港(本検討)	・実績動向 ・経済関連指標	・実績動向に基づき コンテナ化率を設定	・実績動向	・なし	・なし	(公共貨物) - (コンテナ+RORO)	・現状維持
東京港	・実績動向 ・経済関連指標	・実績動向に基づき コンテナ化率を設定	・実績動向に基づき ユニット化率を設定	・実績動向	・現状維持	(公共貨物) - (コンテナ+RORO+フィーダー+フェリー)	・現状程度
横浜港	・実績動向 ・経済関連指標	・実績動向に基づき コンテナ化率を設定	・なし	・なし	・なし	(公共貨物) - (コンテナ)	・埠頭管理者へのアンケート
川崎港	貨物形態別に推計	・実績動向 ・企業アンケート ・京浜港としての分担	・実績動向 ・船社ヒアリング	・実績動向 ・企業アンケート ・京浜港としての分担	・なし	・実績動向 ・経済関連指標 ・企業アンケート	・実績動向 ・経済関連指標 ・企業アンケート

【東京港(平成26年計画改訂)】



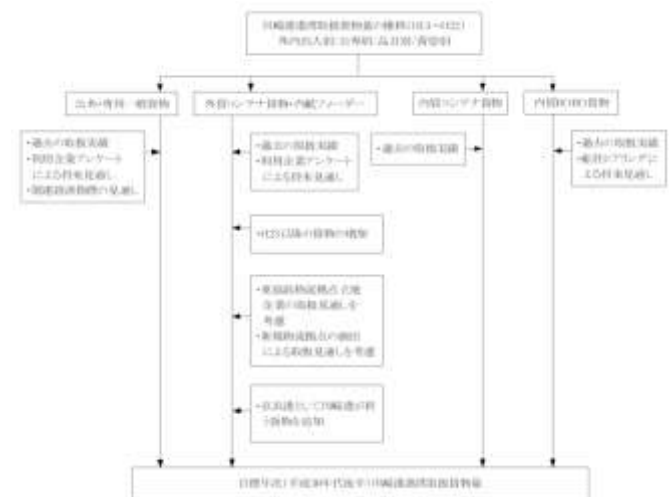
資料: 東京港港湾計画資料(その1)(東京都、平成26年11月)

【横浜港(平成26年計画改訂)】



資料: 横浜港港湾計画資料(その1)(横浜市、平成26年11月)

【川崎港(平成26年計画改訂)】



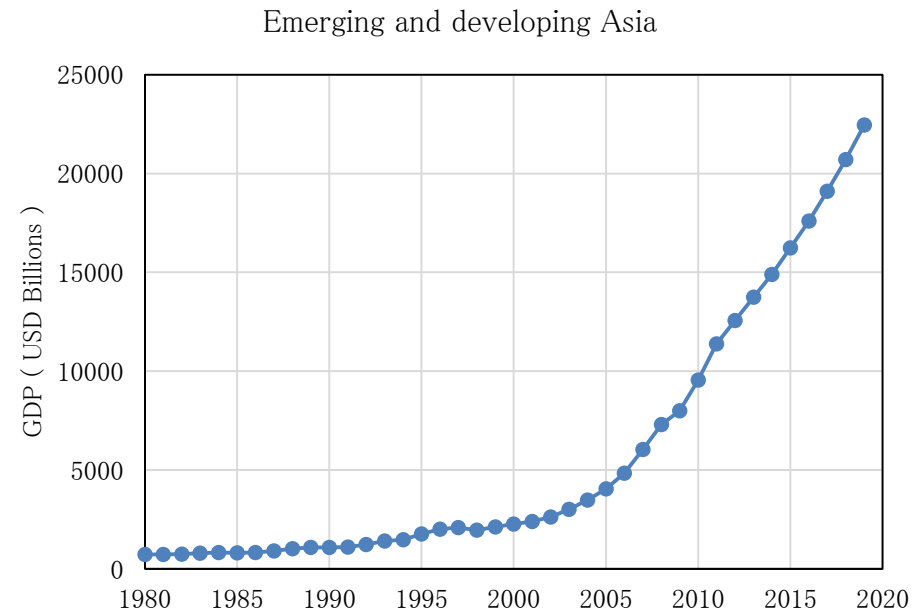
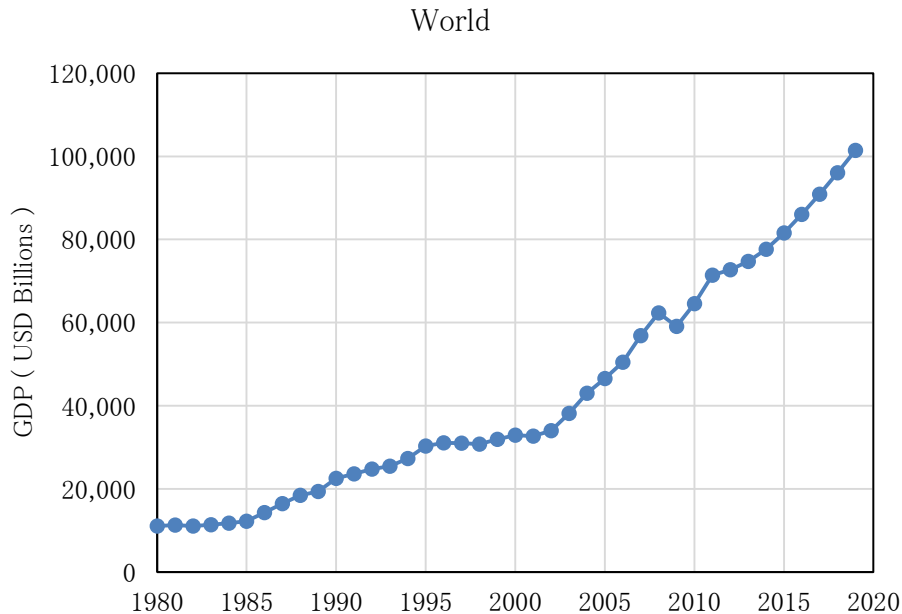
資料: 川崎港港湾計画資料(その1)(川崎市、平成26年11月)

※戦略貨物量とは、貨物集貨策の展開による地方港湾取扱貨物や海外トランシップ貨物の取り込みを想定した値

(2) 計画フレーム(社会経済指標)

① 世界経済の見通し

- 世界及びアジアの新興国のGDPは増加傾向で推移しており、今後もその傾向が継続するものと見込まれる。



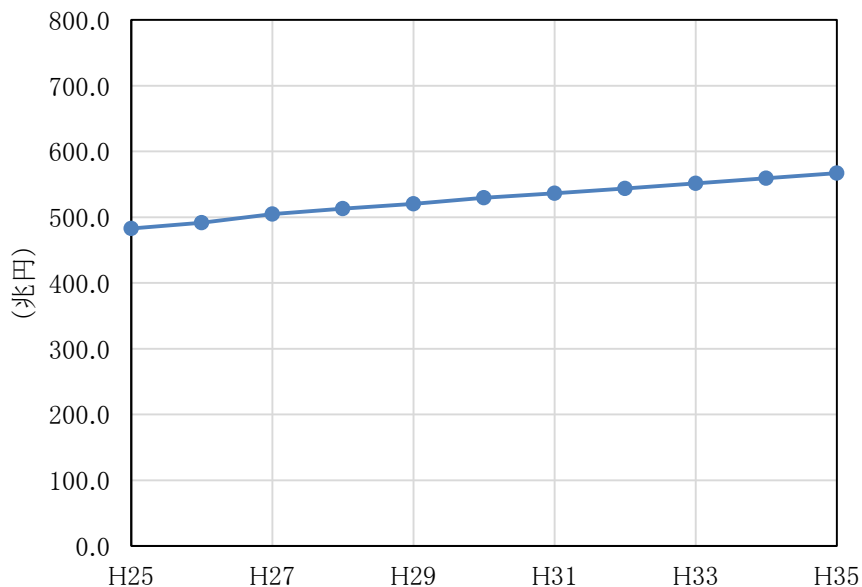
- 国際通貨基金が発表している「World Economic Outlook Database (October 2014 Edition)」に示されているGDP(名目値)の、「平成31年(2019年)までの推計値の推移に基づき、目標年次の数値をトレンド推計により経済フレームを設定

(2) 計画フレーム(社会経済指標)

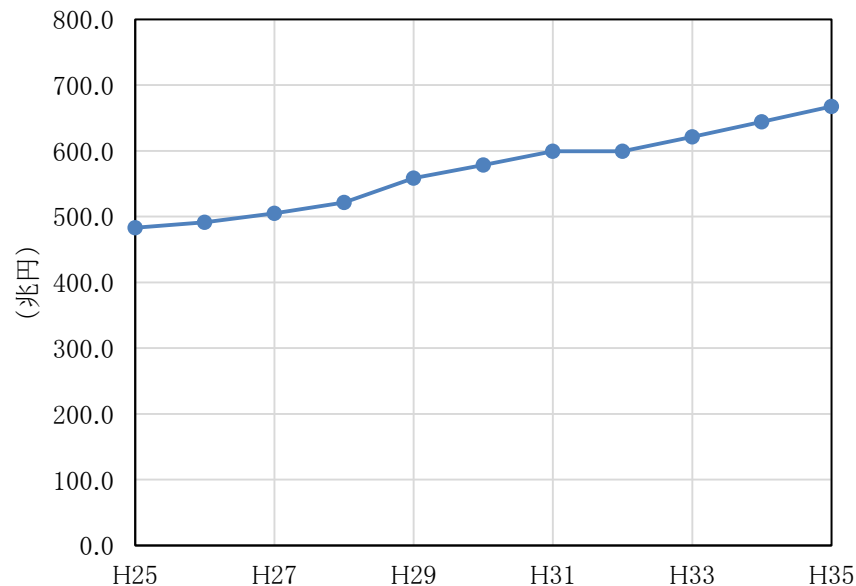
②日本経済の見通し

- ベースラインケースでは、経済が足下の潜在成長率並みで、将来にわたって推移するものと想定しており、経済成長率は実質1%弱、名目1%半ば程度を見込んでいる。
- 経済再生ケースでは、日本経済再生に向けた政策の効果が着実に発現した場合を想定しており、経済成長率は実質2%以上、名目3%以上を見込んでいる。

名目GDP (ベースラインケース)



名目GDP (経済再生ケース)



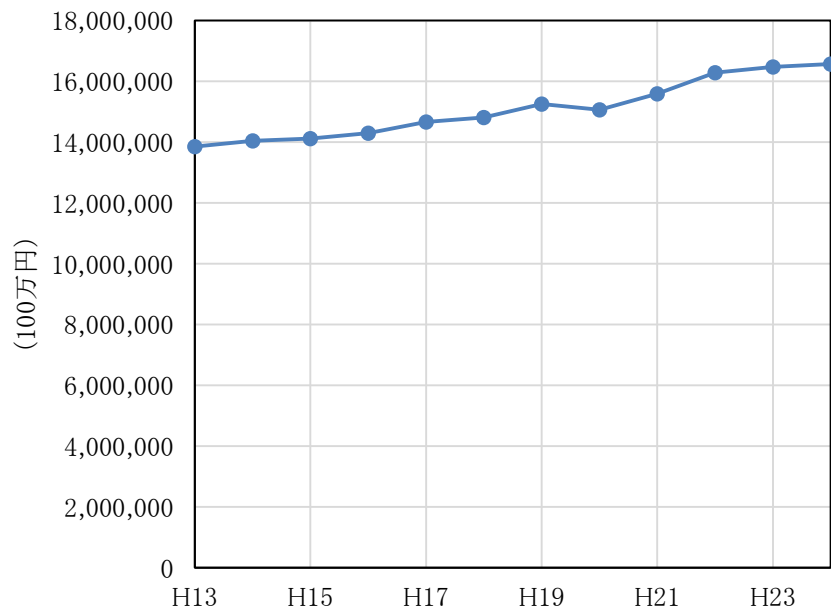
- 内閣府が発表した「中長期の経済財政に関する試算」(平成27年2月)に示されている平成35年までの名目GDPの推計値に基づき、目標年次の数値をトレンド推計により、経済フレームを設定

(2) 計画フレーム(社会経済指標)

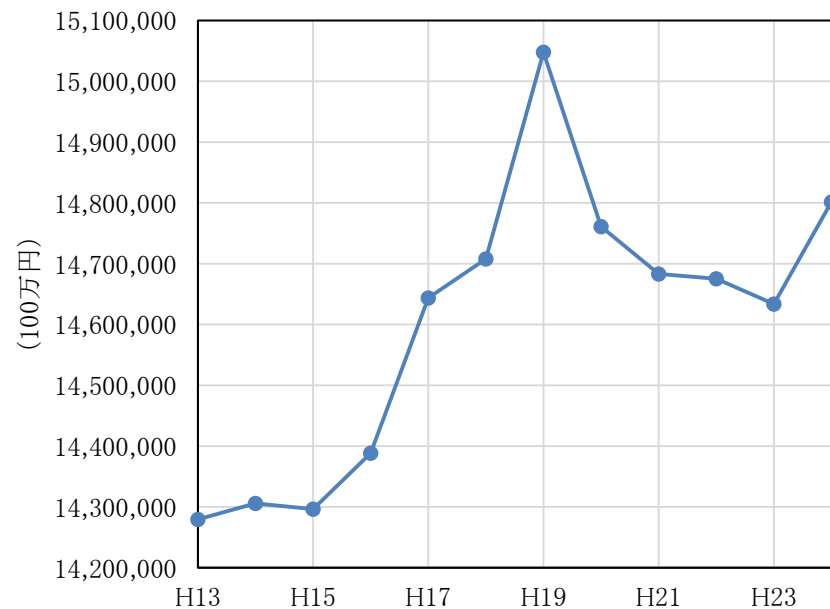
③千葉県経済の見通し

- 千葉県の民間最終消費支出(2005暦年)は増加傾向にあり、個人消費は堅調に推移している。

民間最終消費支出(千葉県) (2005暦年) (実質値)



民間最終消費支出(千葉県) (名目値)



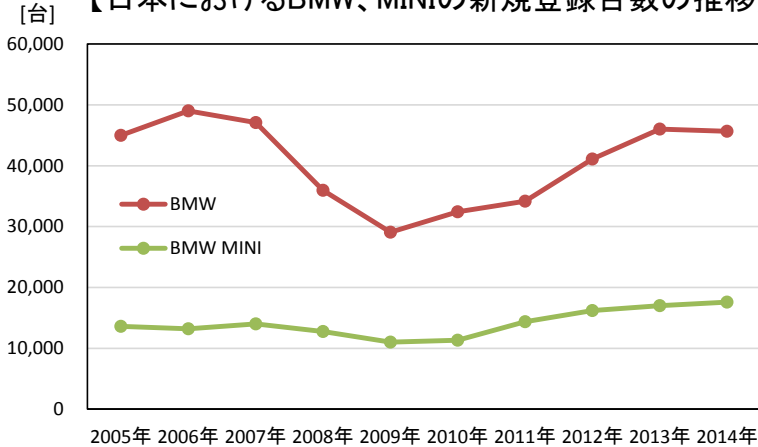
- 千葉県が発表している「県民経済計算」に示されている民間最終消費支出の、平成24年までの実績値の推移に基づき、目標年次の数値をトレンド推計により、経済フレームを設定

(3) 主な産業の見通し

① 完成自動車

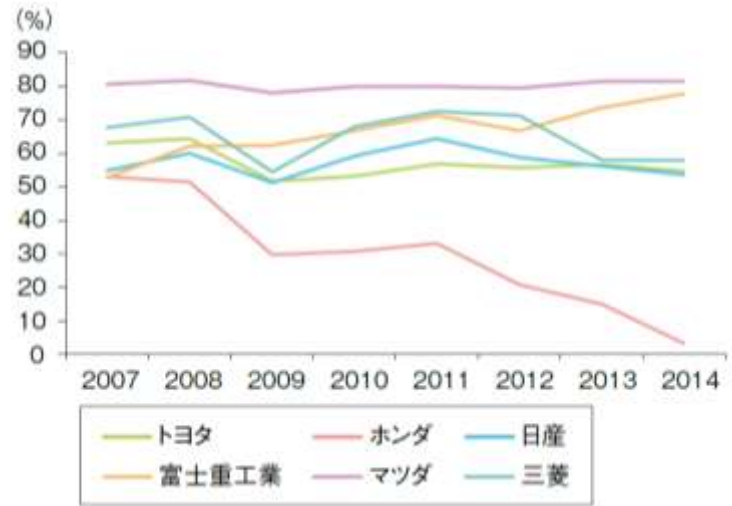
- 日本におけるBMWの輸入台数は、2009年に大きく減少したものの、回復を続けている。
- 輸出については、メーカーによって戦略が異なり、富士重工業では輸出比率が伸びている。
- 世界における自動車販売台数は、新興国の人口増加や所得向上により、拡大を続ける見込みである。

【日本におけるBMW、MINIの新規登録台数の推移】



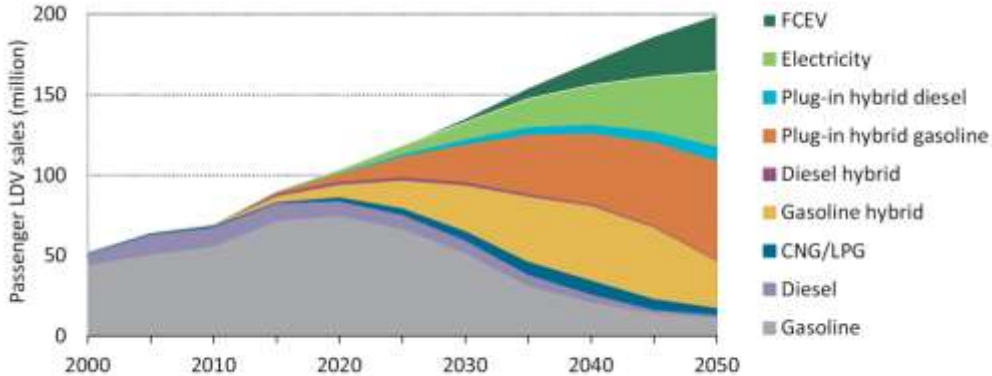
資料: 日本自動車輸入組合HPより作成

【メーカー別輸出比率の推移】



※輸出比率は、国内生産のうち輸出向け台数の比率
資料: 2015年版ものづくり白書(経済産業省ほか、平成27年6月)

【世界の自動車販売台数の将来予測】



出典: IEA/ETP (Energy Technology Perspectives) 2012

資料: 自動車産業戦略2014 (経済産業省、平成26年11月)

(3) 主な産業の見通し

②鉄鋼・鋼材

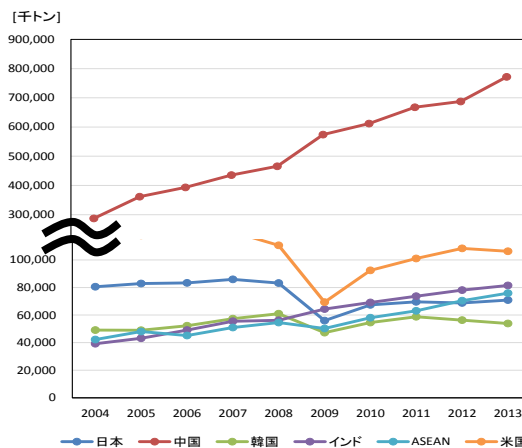
- 日本の粗鋼生産量は、2007年のピーク時は約120万トンであったが、近年は110万トン前後で推移している。内訳では、内需が減少しており、相対的に輸出の比率が増加している。
- 世界的な鉄鋼の消費量は、中国、インド、ASEAN諸国では増加傾向にあり、今後の拡大が見込まれるものの、中国や韓国では国内生産能力の拡大に伴い輸出を増やしている。

【日本の粗鋼生産需要別推移】



資料: 経済産業省 省エネルギー・新エネルギー分科会 省エネルギー小委員会(第7回)資料(平成26年12月)

【主要国・地域の鉄鋼消費量推移】



※ASEANにカンボジア、ブルネイ、ラオスは含まれていない(統計データがないため)
資料: Steel Statistical Yearbook 2014 (世界鉄鋼協会)より作成

【中国・韓国企業の鉄鋼生産能力・国内消費】



備考: 2013年は見込み値、2014年は予測値。
資料: OECD

資料: 2015年版ものづくり白書(経済産業省ほか、平成27年6月)

(3) 主な産業の見通し

③ 石油製品

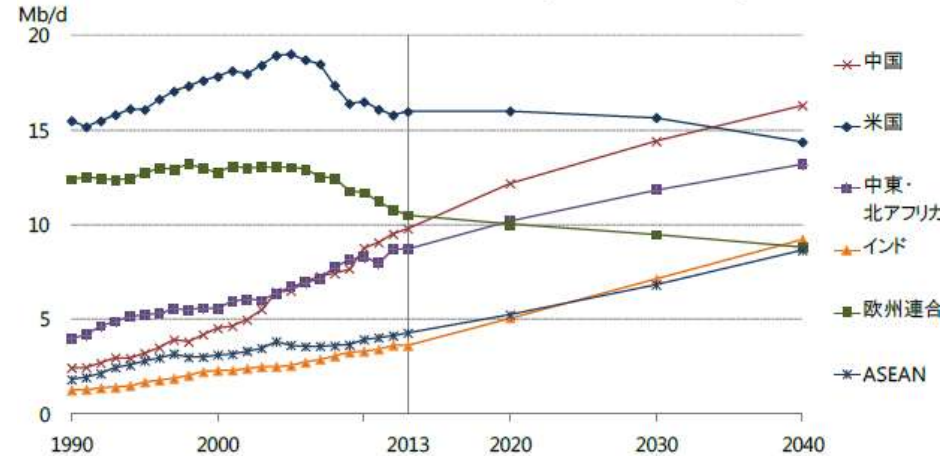
- 石油製品の国内需要は人口減少などを理由に減少しており、今後も減少傾向が継続する見込みである。
- 需要の減少に伴い、各地の製油所で原油処理能力が縮小している。
- 世界的に見ると、アジアでの石油需要は増加する見込みであるが、アジアにおいて石油コンビナートの増設が続き石油精製能力が増強されることで、アジア域内全体でも供給過剰になる恐れがある。

【石油製品内需の推移と見通し】



資料: 今日の石油産業2015(石油連盟、平成27年4月)

【主要国・地域の石油消費の見通し】



資料: アジア/世界エネルギーアウトルック2015 (日本エネルギー経済研究所、平成27年10月)

【原油処理能力の推移】



資料: 今日の石油産業2015(石油連盟、平成27年4月)

(3) 主な産業の見通し

④ 化学工業品

- 近年の化学工業品の輸出額はアジア向けを中心に伸びている。
- しかし、①中国における安価な石炭を原料とした化学製品の増産、②中東の化学産業への投資拡大による安価な製品のアジア市場への流入、などを理由に、将来的な国内のエチレン生産量は減少する見込みである。

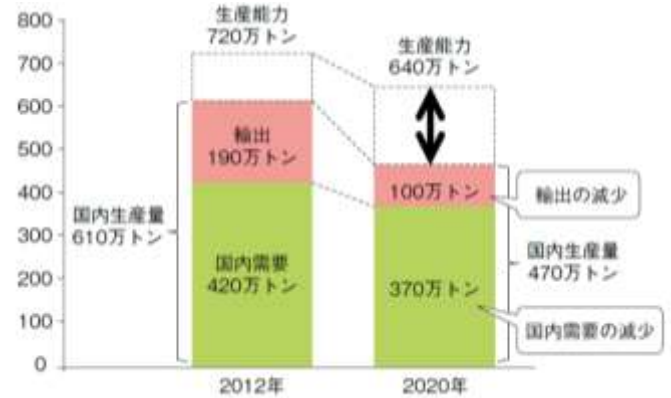
【化学工業品の地域別輸出入額の推移】

輸出						地域	輸入					
5年毎			最近3年間				5年毎			最近3年間		
2000	2005	2010	2012	2013	2014		2000	2005	2010	2012	2013	2014
22,742	40,150	51,799	47,830	56,702	58,563	ア ジ ア	6,414	12,974	17,474	20,358	22,714	25,249
224	364	580	585	578	617	中 東	521	692	652	740	892	1,066
5,948	7,609	7,084	6,288	7,043	7,398	西 ヨ ー ロ ッ パ	12,065	17,398	21,413	23,298	24,939	24,612
7,065	7,743	6,824	6,103	7,413	7,893	北 ア メ リ カ	8,198	9,364	11,190	11,293	12,026	13,438
1,402	1,829	1,819	1,849	2,275	2,613	中 南 米	694	1,790	2,013	2,271	2,660	2,657
163	196	278	238	281	302	ア フ リ カ	54	177	128	236	207	215
419	586	494	398	420	392	大 洋 州	457	520	595	682	815	925
84	204	374	354	363	399	ロ ー ス ・ 中 東 ・ 東 欧	147	298	330	387	388	480
38,047	58,480	69,253	63,846	75,074	78,177	化 学 製 品 合 計	28,550	43,212	53,794	59,263	64,642	68,642

資料:財務省(貿易統計)
注:化学工業品に特く。

資料:グラフで見る日本の化学工業2015(日本化学工業協会、平成27年7月)

【国内のエチレン生産量の将来予測】



資料:2015年版ものづくり白書(経済産業省ほか、平成27年6月)

【国・地域別エチレン生産能力の見通し】



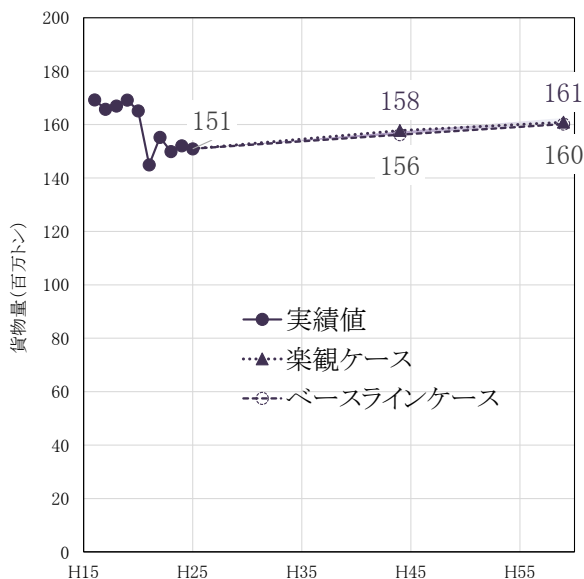
資料:世界の石油化学製品の今後の需給動向(総論)
(経済産業省、平成27年6月)

(4) 港湾の能力(概算推計)

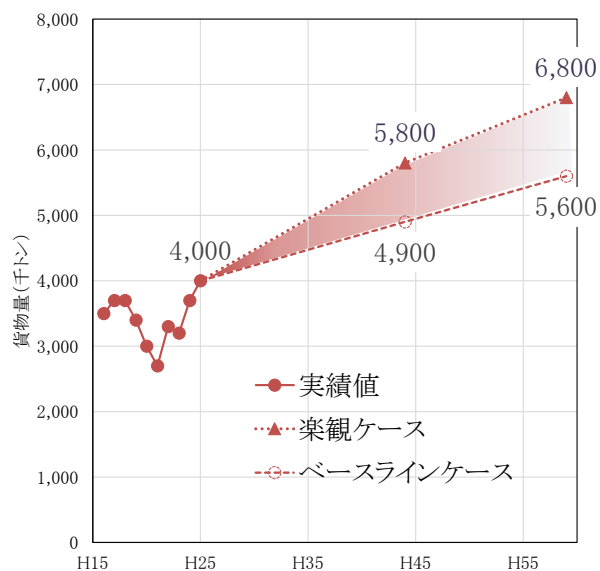
■平成50年代後半における取扱貨物量

- ・ 総取扱貨物量は約1億6千万トンである。
- ・ 外貿公共貨物の取扱量は約560万～680万トンである。
- ・ 内貿公共貨物の取扱量は約1,510万～1,560万トンである。

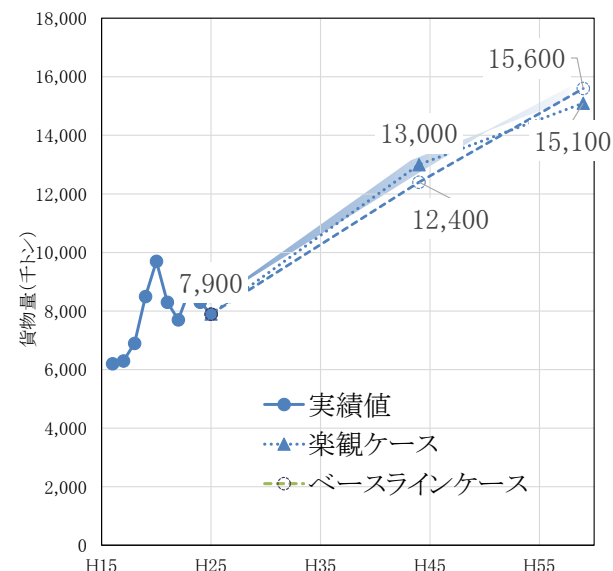
【総取扱貨物量】



【外貿公共貨物量】



【内貿公共貨物量】



※ベースラインケースが楽観ケースを逆転している理由：
ある品目の推計貨物量が、楽観ケースよりもベースラインケースに設定した経済指標に対する変動が大きいため

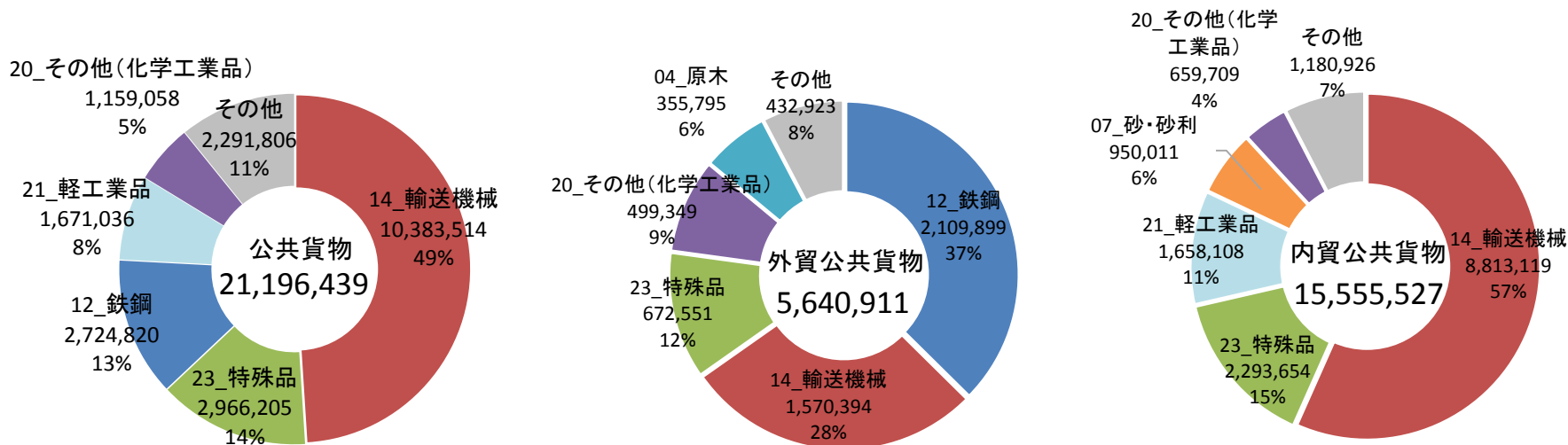
・ 2パターンの推計

- ベースラインケース: 過去の実績値の推移に基づき推計する。
主要品目については、各種経済指標との相関を勘案。
- 楽観ケース: 主要品目について、ベースラインケースを上回る社会経済指標を設定して推計。

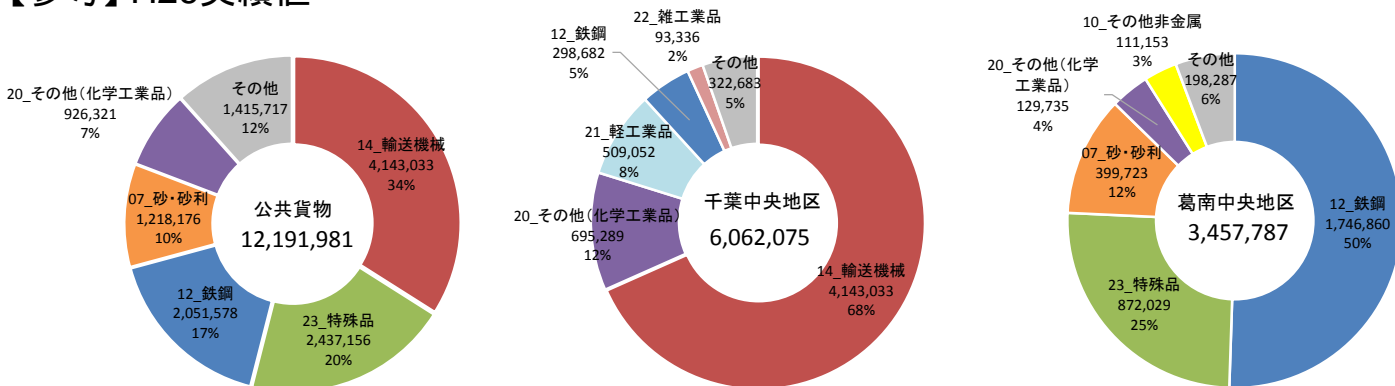
(4) 港湾の能力(概算推計)

■平成50年代後半における取扱貨物量(品目別、ベースラインケース)

- 公共貨物量では、輸送機械の取扱量が最も多く、半数近くを占める。
- 外貿公共貨物では、鉄鋼の取扱量が最も多く、次いで輸送機械となっている。
- 内貿公共貨物では、輸送機械の取扱量が最も多く、半数以上を占める。



【参考】H26実績値

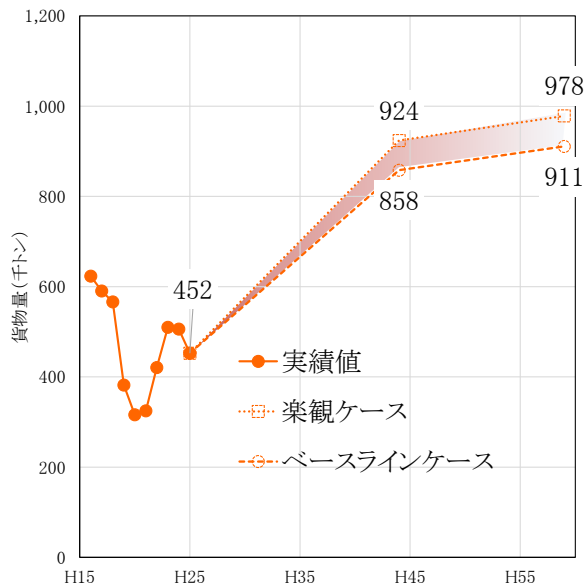


(4) 港湾の能力(概算推計)

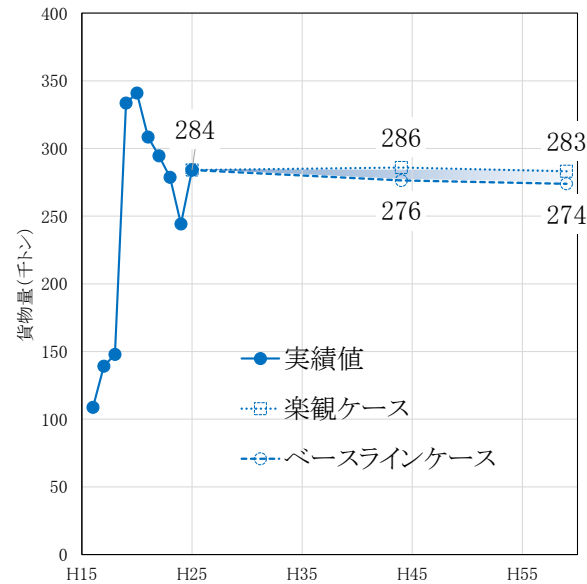
■平成50年代後半における取扱貨物量

- 外貿公共コンテナ貨物の取扱量は約91万～98万トン(6.0万TEU)である。
- 内貿公共コンテナ貨物の取扱量は約27万～28万トン(2.5万TEU)である。

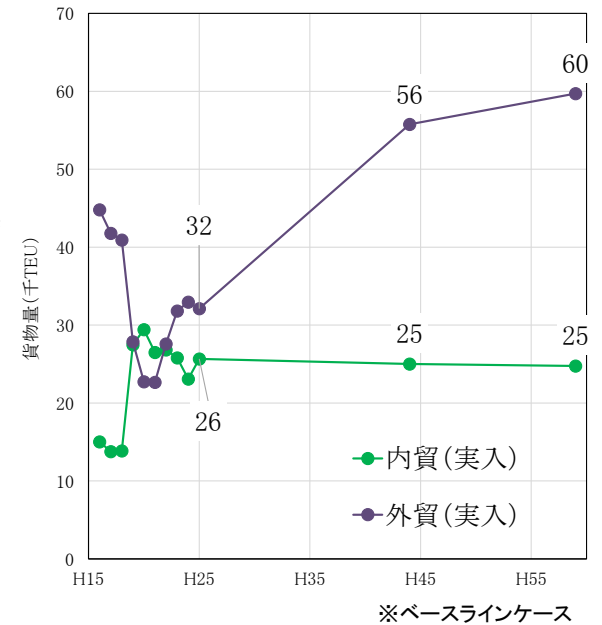
【外貿公共コンテナ貨物量】



【内貿公共コンテナ貨物量】



【公共コンテナ貨物量(個数)】



• 2パターンの推計

- ベースラインケース: 過去の実績値の推移に基づき推計する。主要品目については、各種経済指標との相関を勘案。
- 楽観ケース: 主要品目について、ベースラインケースを上回る社会経済指標を設定して推計。

(4) 港湾の能力(概算推計)

■ 平成50年代後半における公共コンテナ取扱貨物量(品目別、ベースラインケース)

- 外貿公共コンテナ貨物では、輸送機械の取扱量が最も多く、約4割を占める。
- 内貿公共コンテナ貨物では、その他化学工業品の取扱量が最も多く、約4割を占める。

