

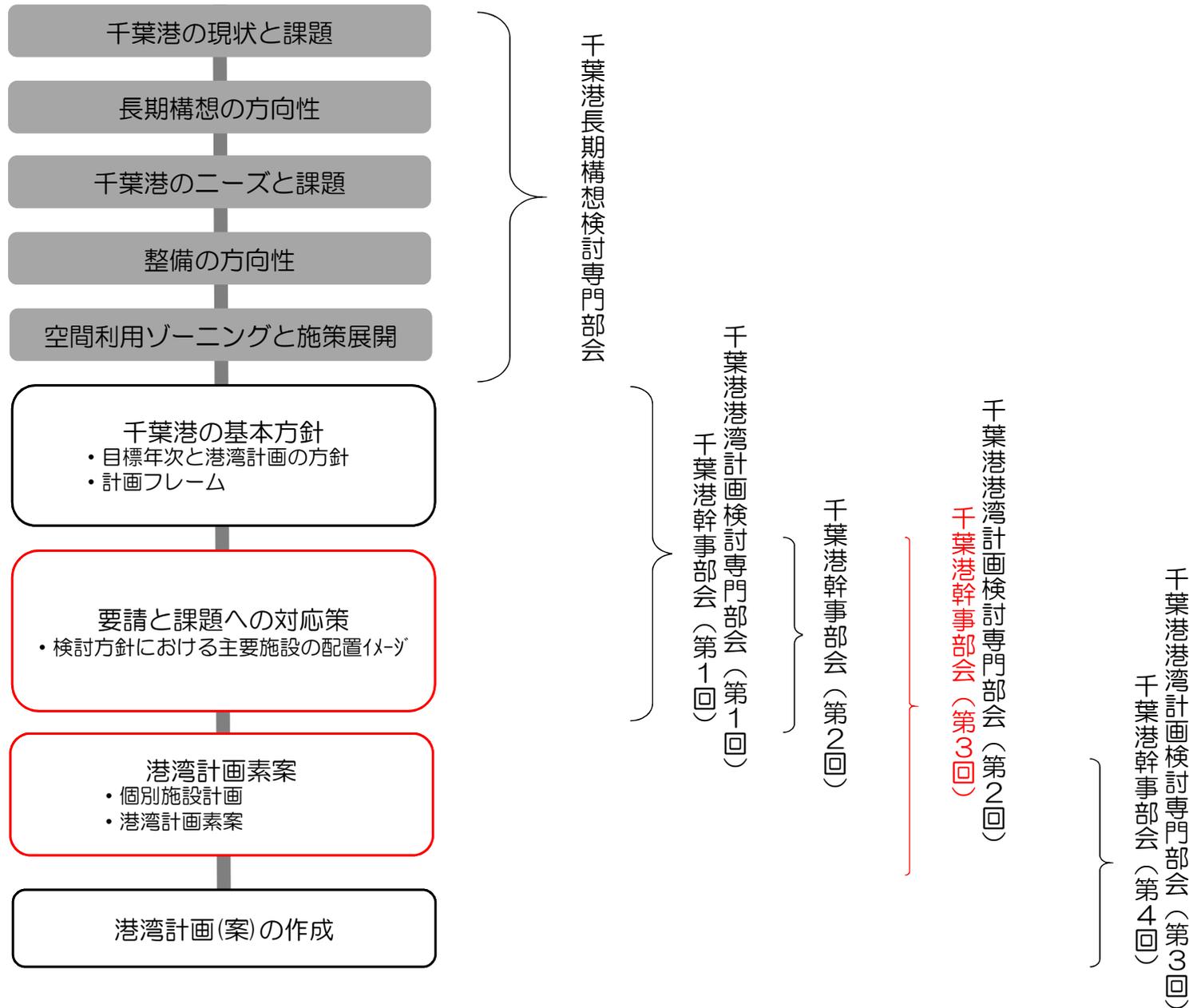
千葉港港湾計画検討 第3回幹事部会資料



平成29年12月27日
千葉県県土整備部港湾課

1. 幹事部会における検討内容	2
(1) 幹事部会における検討内容	
(2) 第2回幹事部会(10/19)における主な意見	
2. 千葉港の基本方針	4
3. 要請と課題への対応策（検討方針における主要施設の配置イメージ）	13
3-1 葛南西部・葛南中央・葛南東部地区	
3-2 千葉北部地区	
3-3 千葉中央・千葉南部地区	
・外内貿コンテナ埠頭	
・外内貿埠頭（完成自動車）	
・内貿ユニットロード埠頭	
・外内貿埠頭（バルク）	
・多目的岸壁	
・小型船だまり	
・水域施設計画	
・外郭施設	
・土地利用計画	
・大規模地震対策施設	
3-4 八幡地区	
3-5 五井地区	
3-6 姉崎地区	
3-7 北袖ヶ浦地区	
3-8 南袖ヶ浦地区	
3-9 物資補給施設	
4. 港湾計画素案	44
4-1 個別施設計画	
4-2 港湾計画素案（別紙）	
5. 今後のスケジュール案	62

1. 幹事部会における検討内容 (1) 幹事部会における検討内容



(2) 第2回幹事部会(10/19)における主な意見

項目	意見要旨	回答及び対応
1	千葉中央地区I岸壁におけるクルーズ船の対象船舶は、「 <u>ぱしふいっくびいなす</u> 」なのか。 また整備に当たっては、どのように整備を行っていくのか。	・ 回頭水域や水深等の関係から「ぱしふいっくびいなす」を対象船舶としている ・ 構造や整備期間は、計画改訂後に検討する。
2	千葉中央地区に港内静穏度を確保するため防波堤を設置する計画だが、千葉港の静穏度も向上するのか。	・ 静穏度解析を行った結果、向上することを確認している。
3	広域水面を埋立てたことにより、静穏度が変化するのか。反射波も考慮しているのか。	・ 静穏度解析は、埋立てたと仮定した形で解析を行っている。
4	葛南東部地区において、親水性に配慮した施設計画を位置付けられないか。	・ 現在は、親水性を高めるため、ビュースポットの整備や連絡通路等の検討を進めている。
5	八幡地区において、 <u>プレジャーボート等の放置艇</u> が多数あるが、 <u>どのような対策</u> を考えているのか。	・ 小型船の係留施設として、千葉北部地区と千葉南部地区に位置付けをする。
6	千葉中央地区I岸壁を延伸するにあたり、千葉中央埠頭の先端部付近にある <u>テトラポットが、計画上支障をきたす恐れがある</u> 。	・ 事業実施に当たっては、周辺施設の状況を踏まえた上で検討を進めていく。
7	埋立てスケジュールは、事前に情報提供をお願いしたい。	・ スケジュールについては、引き続き情報提供させていただき、調整を図っていきたい。
8	千葉県内におけるクルーズ船の棲分けを、きちんと行ってもらいたい。	・ 地元市の意向や国内クルーズの動向を踏まえ、木更津港、館山港との棲分けを行うこととする。

2. 千葉港の基本方針

(1) 目標年次と港湾計画の方針

目標年次

平成40年代前半を目標年次として、

「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」

「県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港」

「環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港」

を将来像に掲げ以下のように港湾計画の方針を定め、港湾計画を改訂する。

港湾計画の方針

【物流・産業】

- ①大型化するコンテナ船や自動車専用船に対応するため、航路や岸壁の増深により物流機能の向上を図る。
- ②不足している自動車ヤードやコンテナヤードを確保するために、港湾用地の確保を図り、埠頭機能の再編を行う。
- ③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。
- ④小型船だまりの集約・再配置を行い、水域利用の適正化を図る。

【生活と安心】

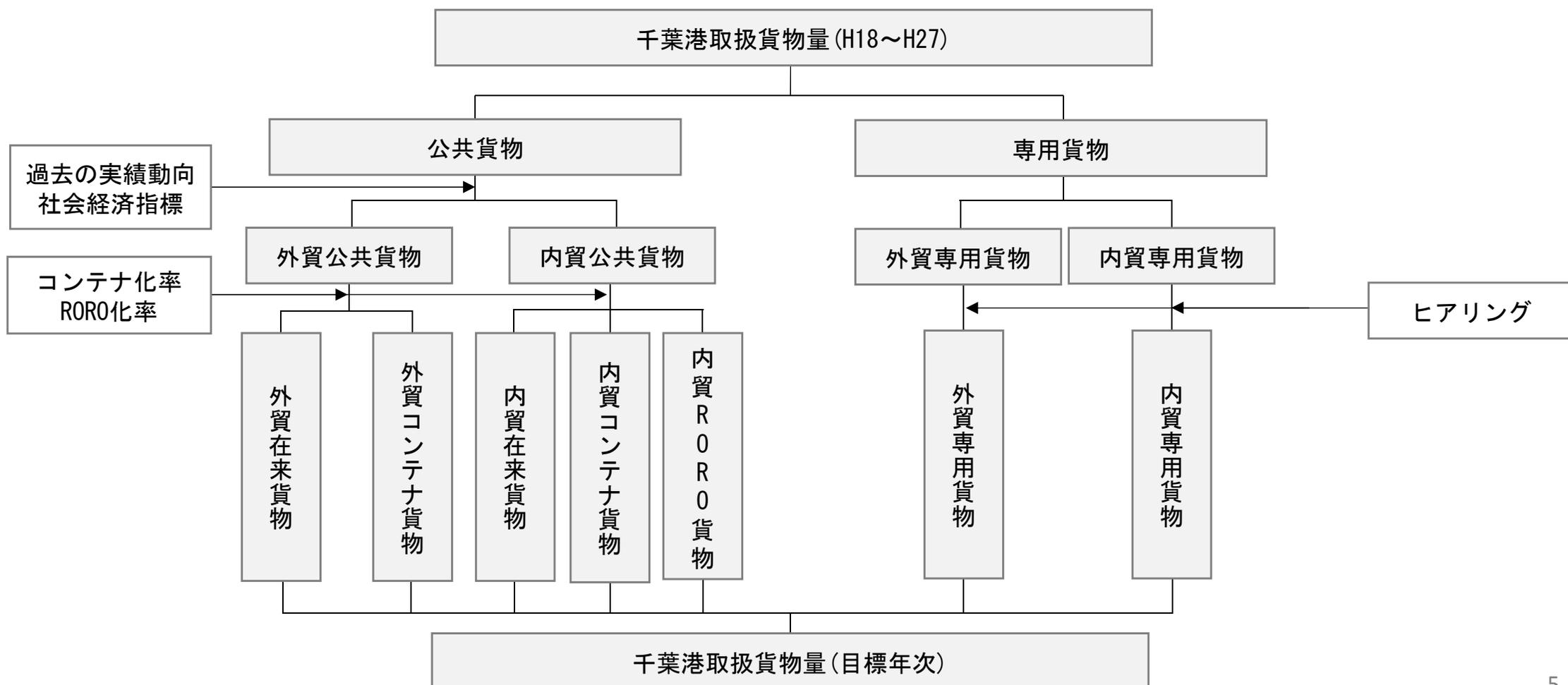
- ①災害時に緊急輸送物資等を確実に被災地に届けるため、耐震強化岸壁の計画的な整備により港湾機能の災害対応力を高める。
- ②旅客船棧橋を整備することにより、東京湾内の各港との海上交通ネットワークを構築し、背後の地域資源を活用しながら、賑わい空間の創出を図る。
- ③クルーズ船が接岸できるよう岸壁施設を改良し、地域のクルーズ船誘致活動や船社の寄港要請に適切に対応する。

【環境・ふれあい】

- ①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。
- ②港湾施設の整備に当たって、再生可能エネルギーの活用などによりCO2などの温室効果ガス削減等環境対策を行う。

(2) 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、企業ヒアリングから将来生産動向を踏まえ推計する。



(3) 取扱貨物の見通し（公共貨物：貨物増加量※上位5品目）

前回までの
内容

※増加量は、目標年次から平成27年値を引いた値

《外貿公共貨物の推計》

- 鉄鋼(輸出)は、他国の過剰生産が緩和することを見込み、過去5年の最大値より設定する。
- 金属くず(輸出)は、輸出相手国別の貨物動向を踏まえ設定する。
- 鋼材(輸入)は、建設資材として利用されるものと考え、社会経済指標との相関より設定する。

単位：トン

品目	出入	実績値										推計値
		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H44
完成自動車	輸入	675,404	800,051	562,461	344,589	516,660	549,216	680,380	774,376	683,252	688,738	1,134,440
完成自動車	輸出	67,487	124,181	134,597	64	1,020	250	55	392,871	481,650	310,637	481,650
鉄鋼	輸出	80,486	112,361	193,215	144,214	219,154	168,647	294,826	285,906	129,591	152,905	294,826
金属くず	輸出	678,070	455,456	376,551	874,362	501,635	392,117	735,671	678,259	828,956	1,030,785	1,119,659
鋼材	輸入	901,876	868,320	753,328	534,483	902,466	891,399	896,765	896,810	1,133,584	1,010,537	1,063,560

《内貿公共貨物の推計》

- 紙、パルプ(移入)は、商品のパッケージ用途や物流・流通用途の需要を見込み、社会経済指標との相関より設定する。
- 紙、パルプ(移出)は、再生紙の原料である古紙の全国消費量を踏まえ、過去5年の最大値より設定する。
- 染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品(移入)は、過年度の貨物動向(増減)を踏まえ、過去5年の平均値より設定する。

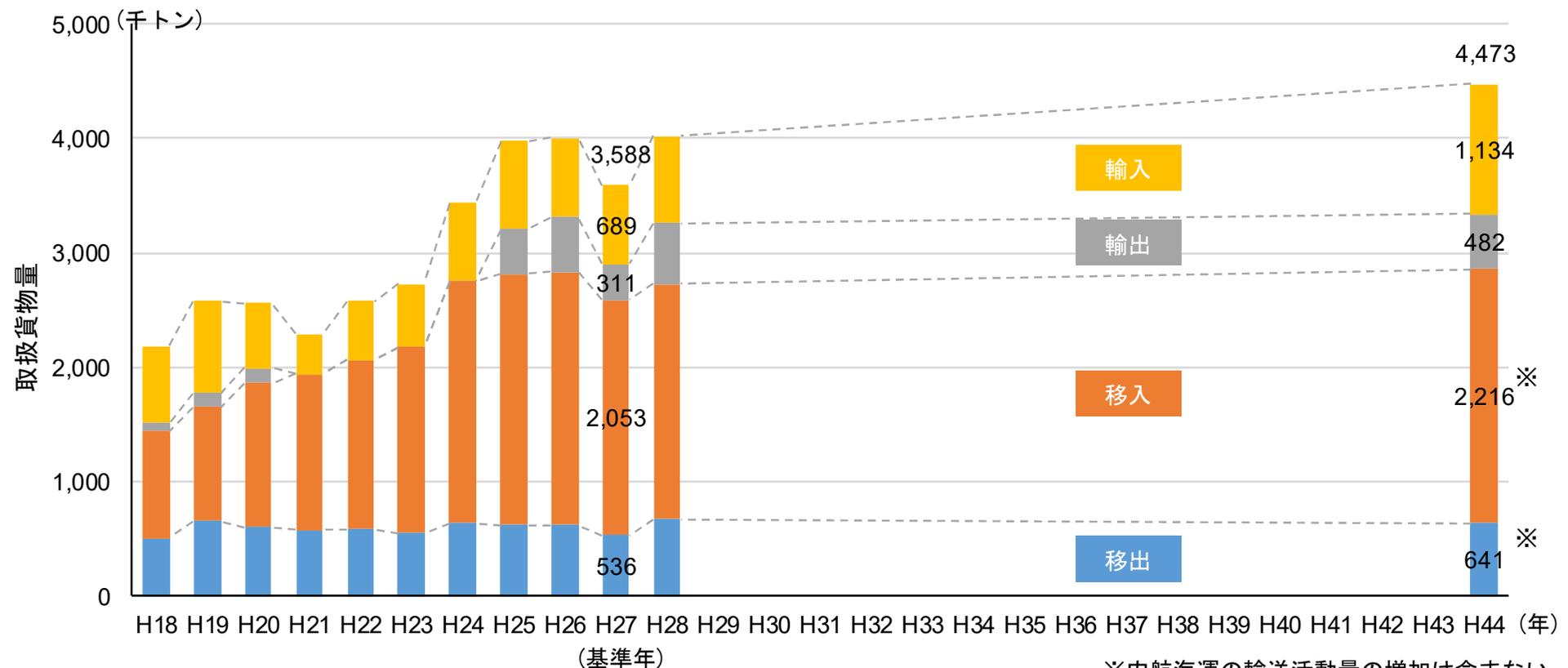
単位：トン

品目	出入	実績値										推計値
		H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H44
紙、パルプ	移入	216,662	267,720	377,481	272,639	296,357	327,831	336,293	352,432	433,061	428,848	741,976
紙、パルプ	移出	35,545	50,708	154,945	166,410	207,273	228,767	265,375	238,285	65,400	75,440	265,375
完成自動車	移入	941,115	1,001,655	1,256,936	1,368,311	1,468,947	1,626,027	2,114,740	2,192,060	2,215,560	2,052,733	2,215,560
完成自動車	移出	503,465	651,446	605,253	573,204	589,215	553,258	640,851	618,739	619,024	535,774	640,851
染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品	移入	183,113	198,696	220,363	270,382	337,709	341,055	303,902	296,510	169,378	196,076	261,384

(4) 取扱貨物の見通し（公共貨物：完成自動車）

前回までの
内容

- 目標年次（平成40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447万トン（約45万台）と設定し、約89万トン（約8.9万台）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45万トン（約4.5万台）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44万トン（約4.4万台）の増加を見込む。（後述する内航海運の輸送活動量の増加分は含まず）



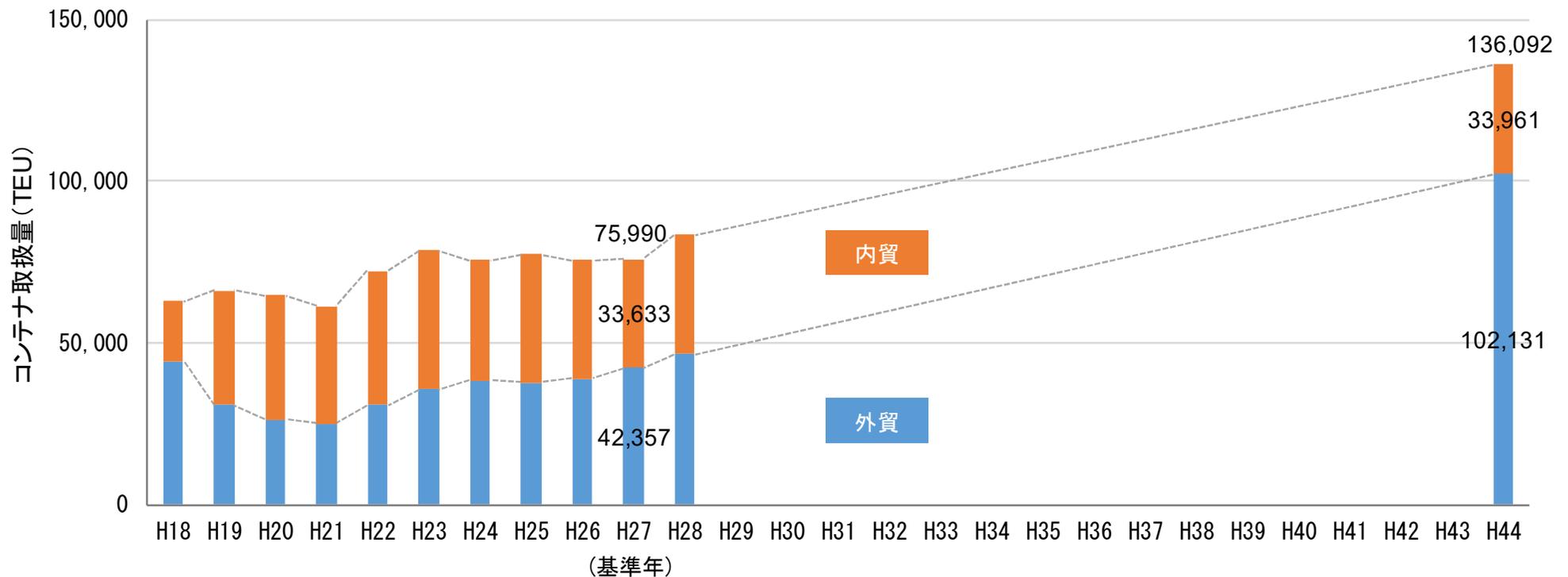
※内航海運の輸送活動量の増加は含まない

(5) 取扱貨物の見通し（公共貨物：コンテナ）

前回までの
内容

- 目標年次（平成40年代前半）における千葉港公共コンテナ取扱量を約13万TEU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TEU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10万TEUを見込む。

千葉港（公共貨物）コンテナ取扱貨物量の見通し



(6) 取扱貨物の見通し（公共貨物）

前回までの
内容

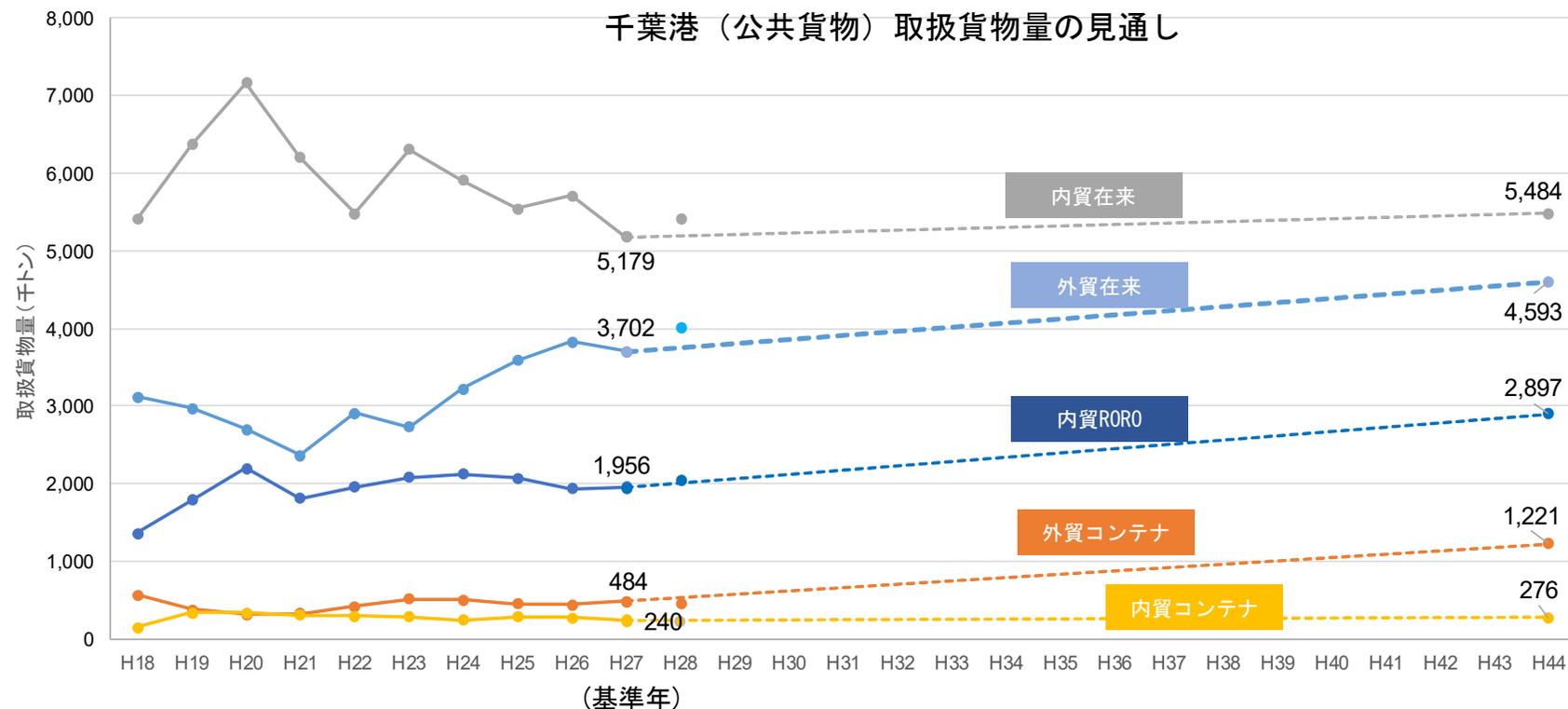
【外貿貨物】

□ 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。

【内貿貨物】

□ 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)の増加を見込む。

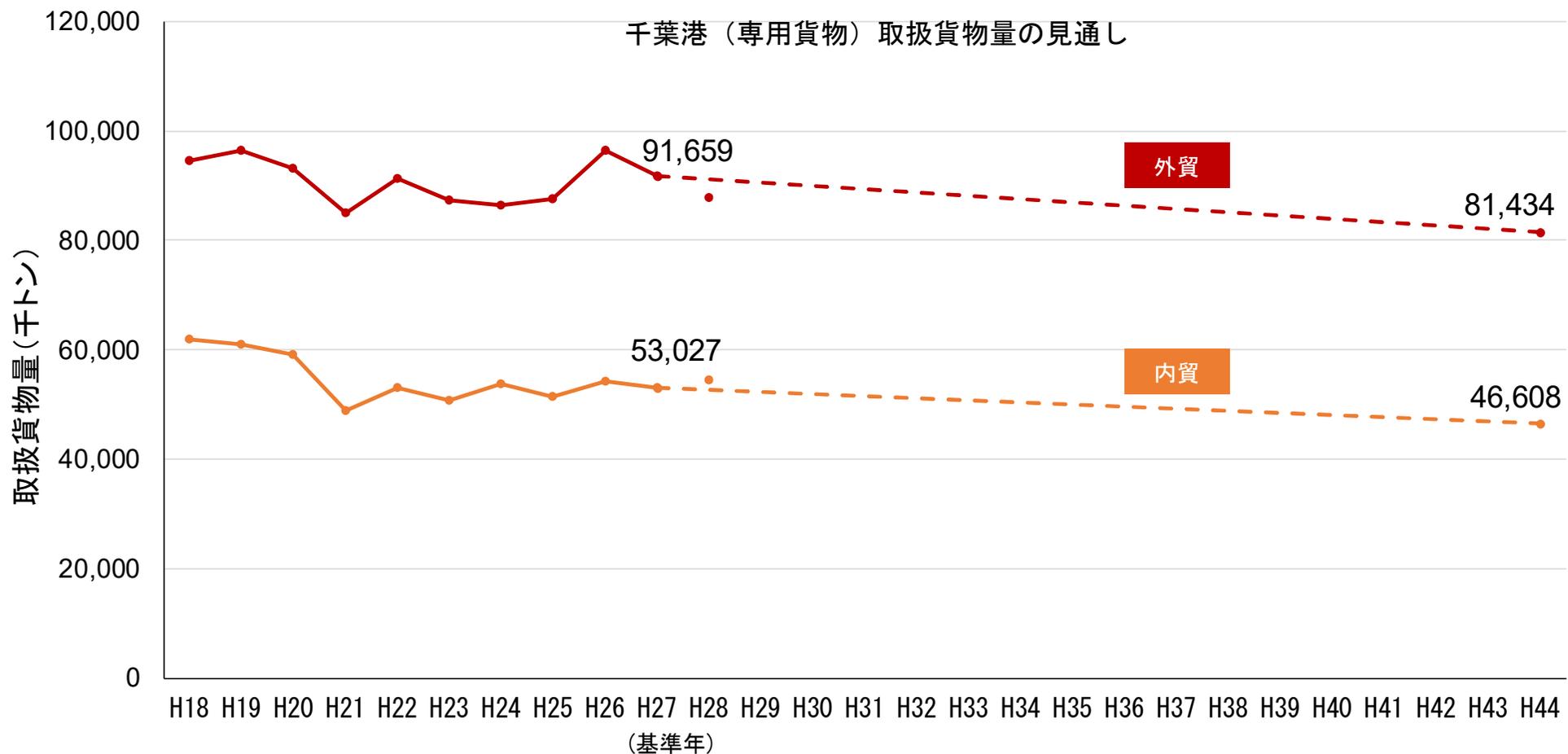
□ 内航RORO貨物は、既存航路の取扱量の増加に加え、将来のモーダルシフトによる内航海運の輸送活動量の増加を見込む。



(7) 取扱貨物の見通し（専用貨物）

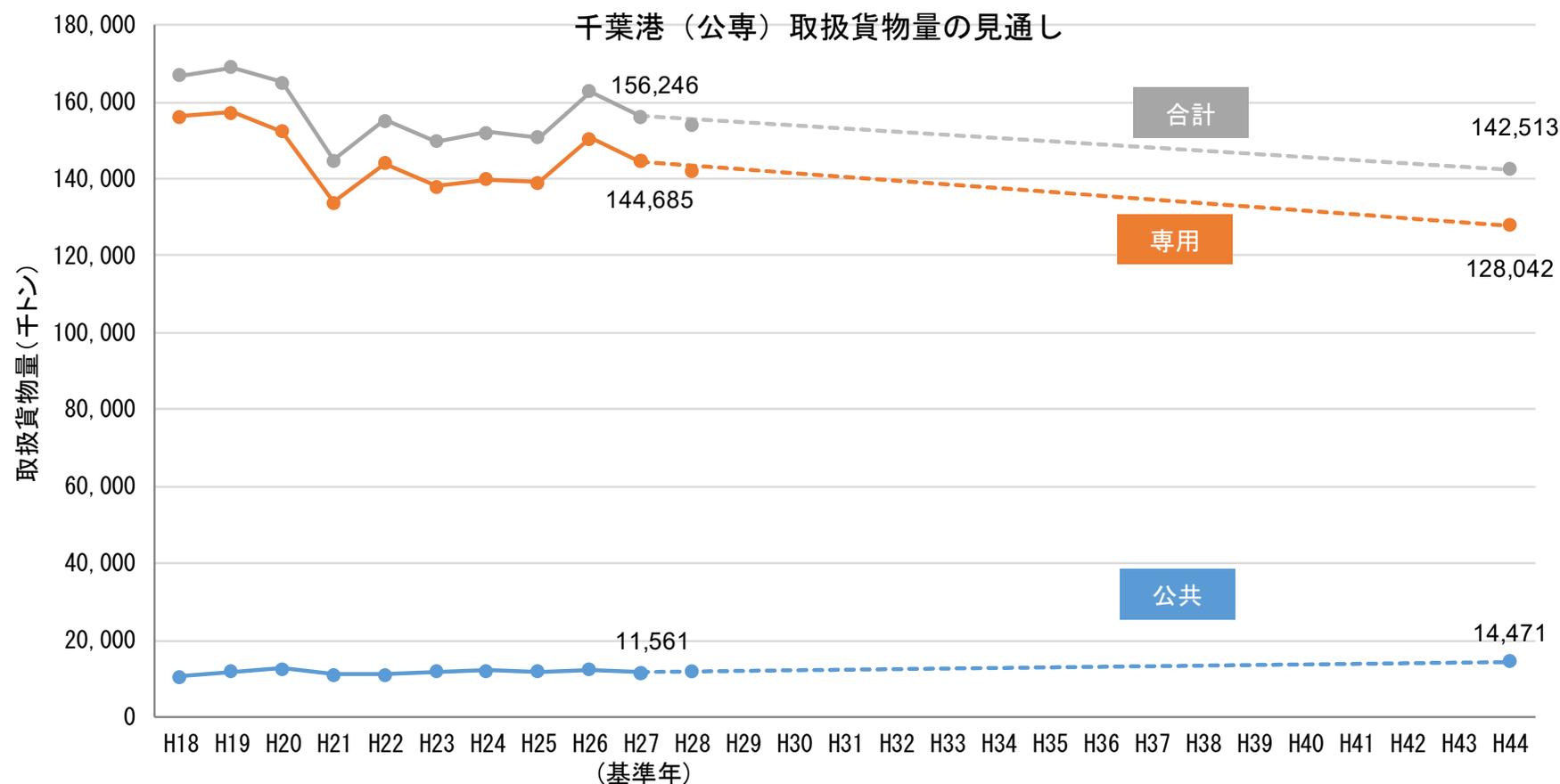
前回までの
内容

- 目標年次（平成40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1億2,800万トン（約12%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（輸出入、移出入）の減少を見込む。



(8) 取扱貨物の見通し（公専合計）

- 目標年次（平成40年代前半）における取扱貨物量は、約1億4,300万トン（9%減）を見込む。
- 公共貨物は、完成自動車等の増加により、約290万トン増（約25%増）を見込む。
- 専用貨物は、原油、石油製品の減少により、約1,700万トン減（約12%減）を見込む。



3. 要請と課題への対応策（検討方針における主要施設の配置イメージ）

前回までの
内容

3-1 葛南西部・葛南中央・葛南東部地区



【既定計画どおり】

前回までの
内容

3-2 千葉北部地区

(a) 現在の利用状況

(現状と課題)

- 沿岸部には緑地や人工海浜が整備され、背後地には商業施設や基礎プラッセが集積するなど、多くの人が集まる地区となっている。
- 輸水空間・憩いの空間を有しているが、海上交通ネットワークによる各地区との連携が不足している。
- 港内の設置型収容施設が不足している。



(b) 将来の利用イメージ

(対応策)

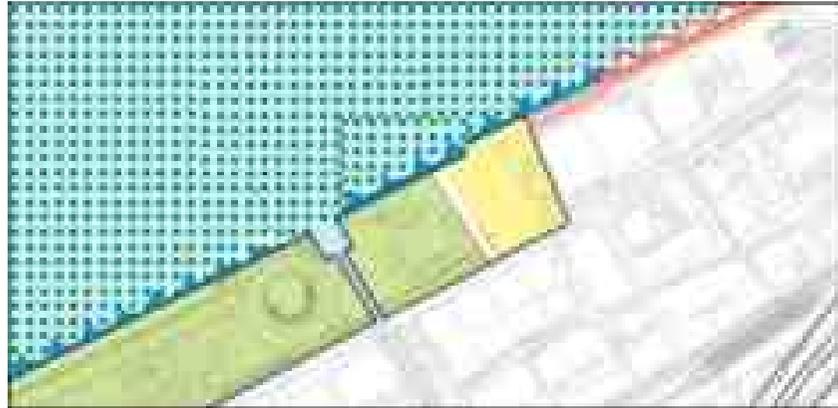
- 商業施設集積を位置付けすることにより、港内だけでなく、東京湾内の海上交通ネットワークの充実を図る。
- 小規模の収容施設を位置付けすることにより、港内の設置型対策を図る。



旅客船埠頭

小型船だまり

【現況】



【今回計画】



■ 旅客船埠頭の必要性

幕張新都心は国際交流機能や国際的業務機能を始め、先端成長産業の中核的業務機能、研究開発機能のほか、学術・商業・文化、スポーツ・レクリエーション等の諸機能の一体的な集積をめざしたまちづくりが進められている。

幕張新都心利用者の交通利便性や湾内遊覧による魅力向上等により旅客船ふ頭の整備が必要となっている。

■ 小型船だまりの必要性

現在、千葉港において放置艇数が366隻あり、プレジャーボートを適正に收容するための対応が求められている。千葉北部地区で小型さん橋を位置付けることにより、182隻を受け入れることが可能となり、港内の放置艇の縮減に寄与する。

■ 施設規模

現況なし



旅客船埠頭 【既定計画】

小型さん橋 1基（公共）、防波堤 450m、
ふ頭用地 1ha（旅客施設用地）、
導流堤 65m撤去

小型船だまり 【新規】

小型さん橋 4基（水深3m）

3-3 千葉中央・千葉南部地区

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



前回までの内容

外内貿コンテナ埠頭

前回までの
内容



(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



(凡例)

- コンテナターミナル
- コンテナヤード
- 自動車ヤード(臨時)
- 輸送動線
- 動線

外内貿コンテナ埠頭

前回までの
内容

■船舶の大型化への対応

- ・ 現在、千葉港に就航している東南アジア航路の最大船型は40,000DWT級であり、既設の12m岸壁では水深・延長ともに不足している。このため、喫水調整した上で入港し、隣接岸壁にはみ出して荷役をしており、隣接岸壁の入港を制限することとなっている。
- ・ 船社からはさらなる大型船(50,000DWT)の就航計画が示されており、船舶の大型化に対応した岸壁整備（増深・延伸）が要請されている。

■バースウィンドウの検討

- ・ コンテナ取扱量の増加に伴い、現在就航している航路が外貿・内貿合わせて14便になる。（下表参照）
- ・ 東南アジア航路と中国航路（新規開設）は50,000DWT級対応のコンテナバースの利用、韓国航路、内貿コンテナ、内航フィーダーは30,000DWT級対応のコンテナバースの利用を想定すると、2バース必要となる。

大型コンテナ船の荷役状況



岸壁延長が足りないため、隣接岸壁の荷役は（C部以内）を制限

退当たりのコンテナ航路必要便数

航路名	両岸対応船型		必要便数 (往/還)	合計
	DWT	標準喫水 (m)		
韓国航路	20,000	1.40	1	14
	20,000	1.40	1	
	40,000	2.00	1	
	50,000	2.30	1	
40,000	2.00	1		
中国航路	50,000	2.00	2	
フィーダー	3,000	2.00	2	
内貿航路	700	1.00	1	
内航フィーダー	700	1.00	2	

コンテナバースの利用スケジュール
[-12m]250m [-14m]330m



外内貿コンテナ埠頭

前回までの
内容

■コンテナヤード拡張の必要性

現在のコンテナターミナルの面積は千葉中央G岸壁背後に約8haあるが、現状の取扱量に対し取扱可能能力に達しており、**コンテナヤードが不足している。**

将来のコンテナ取扱量から必要面積を推計すると約17haとなり、**コンテナヤードの拡張が必要**となる。

■施設規模

水深12m 240m (貨物船 30,000DWT)



水深12m 250m (コンテナ船 30,000DWT)

水深14m 330m (コンテナ船 50,000DWT)

コンテナターミナル 約 8 ha



コンテナターミナル 約 17 ha



千葉中央地区コンテナターミナルにおける
コンテナ取扱量 (T E U)



外内貿埠頭（完成自動車）

(a) 現在の利用状況



〔現状と課題〕

- 船舶の大型化に伴い、入港時には所定の岸壁延長を越えて開港している。
〔既存岸壁の延長不足〕

〔現状と課題〕

- 現状の貨物量に対し、自動車ヤードが不足しており、臨時ヤードに横持ちしている。
- 非効率的な体制配置・ヤード配置により、コンテナドレーラと完成自動車の輸送動線が重なり、非効率的地上輸送となっている。

(b) 将来の利用イメージ



〔対応策〕

- 船舶の大型化に対応した岸壁を位置付け、自動車専用岸壁の機能向上を図る。
〔既存岸壁の延伸〕

〔対応策〕

- 千葉中央埠頭と出洲埠頭の間に土地造成することにより、自動車ヤードを確保する。
- 埠頭の再編を行うことで、岸壁やヤードを適切に配置することにより、輸送動線を分離させ、効率的な輸送を確立する。

前回までの内容



千葉中央地区

〔凡例〕

- コンテナヤード
- 自動車ヤード
- 自動車ヤード（臨時）
- コンテナレーラ
- 自動車レーラ

前回までの
内容

外内貿埠頭（完成自動車）

■船舶大型化への対応

現在、千葉港に就航している外貿自動車専用船については、60,000GT級（船長200m程度）以上の船舶が主流であり、着岸した岸壁（延長240m）から船尾ランプがはみ出てしまい、隣接岸壁の荷役作業や上屋作業に支障が出ている。

また、年間数隻程度は70,000GT級（220～230m程度）の船舶が入港していることから、70,000GT級に対応した岸壁延長300mを設定する必要がある。

表：千葉港における外貿自動車専用船の入港隻数の推移



出典：千葉港研より作成



前回までの
内容

外内貿埠頭（完成自動車）

■2バースの必要性

将来の輸出入自動車の貨物量から推計すると、岸壁1バースで運用した場合バース利用率が高くなり、滞船の恐れがあることから効率的な貨物輸送の妨げになる。

また、現状においてもバース混雑による沖待ち調整が発生するなど、船社からは大型船の2隻同時着岸が可能な岸壁整備を要望されている。

表 目標年次における外貿自動車専用船の入港隻数とバース利用率

品目	出入	目標年次				バース利用率 (入港隻数/年間稼働日数)
		H44				
		貨物量 (千トン)	想定台数 (台)	1寄港当たり 平均積載量 (台)	入港隻数 (隻)	
完成自動車	輸出	477	47,700	1,700	29	85%
	輸入	1,134	113,400	500	227	
	計	1,611	161,100	2,200	256	

※年間稼働日数 = 300日とする。

また、図8.8(b)に示されるようにバースの利用率が高いことは好ましいことではなく、むしろ利用率が、0.4~0.6程度のときが国民経済的にみて有利な利用法であるという興味ある示唆も与える。60%をこえるある率以上になると、船舶の運航は何らかの障害を生じ、バースがいわゆるフルに使われても、バース待ちその他により、大きい損失をもたらすことになるということが明らかに示される。

出典：「港湾工学」より引用

■自動車ヤード拡張の必要性

現在の自動車ヤードの面積は約12haあるが、貨物取扱量に対する必要面積が不足しているため、繁忙期には出洲埠頭に横持ちするなど非効率な荷役が行われている。

また、将来の完成自動車の貨物量及び入港回数から必要面積を推計すると、自動車ヤードは約20haが必要となるため、新たに用地を確保する必要がある。

■施設規模

水深12m 240m×2バース(貨物船 30,000DWT)



水深12m 300m (自動車専用船 70,000GT)

水深12m 260m (自動車専用船 60,000GT)

自動車ヤード 約12ha



自動車ヤード 約20ha

内貿ユニットロード埠頭

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



前回までの
内容



内貿ユニットロード埠頭

■9m岸壁の必要性

船社からのヒアリングによれば、現行8,000GT級のRORO船を大型化する計画があり、10,000GT級に対応する岸壁が必要となる。

■2バースの必要性

現在、千葉港でRORO航路が2航路就航しており、出洲C岸壁を利用している船社は既に週6便の定期運航を実施している。このため、1バースで2航路の共用ができないことから、2バース必要となる。

■施設配置の考え方

現在、老朽化により共用されていない出洲D岸壁を大型化に対応した岸壁に改良し、出洲C岸壁については、引き続きRORO貨物を取り扱うこととする。

■施設規模

水深 10m 200m (貨物船 15,000DWT)
水深 7.5m 130m (貨物船 5,000DWT)



水深 9m 220m (RORO船 10,000GT)
水深 7.5m 180m (RORO船 5,000GT)

千葉港に就航しているRORO航路

航路名	寄港地	船社	寄港 頻度	船舶諸元						
				船名	GT	DW	船長 (m)	満載喫水 (m)	積載量 (トレー：台)	積載量 (車：台)
大阪・四国航路	千葉—大阪—宇野— 三島	大王海運(株)	週6便	第一はる丸	7,756	4,987	145.0	6.21	100	250
				第二はる丸	7,756	4,991	145.0	6.51	100	250
				第三はる丸	8,558		153.9		100	250
中国航路	千葉—広島	マツダロジス ティクス(株)	1 2 便/月	第二東洋丸	4,898	3,200	124.7	6.16		
				第三東洋丸	3,990	2,888				

外内貿埠頭（バルク）

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



前回までの
内容



外内貿埠頭（バルク）

前回までの
内容

■施設配置の考え方

現在、非効率な岸壁配置により、外貿貨物と内貿貨物が埠頭内に混在していることから、外貿の一般貨物（バルク）については千葉中央ふ頭に、内貿の一般貨物（バルク）は出洲埠頭及び千葉中央ふ頭I岸壁に集約し、効率的な荷役や輸送を図る。

■施設規模

水深 10m 200m×4バース（貨物船 15,000DWT）

水深 7.5m 130m×3バース（貨物船 5,000DWT）

水深 5.5m 95m×10バース（貨物船 2,000DWT）



水深 10m 200m（貨物船 15,000DWT）

水深 7.5m 240m（旅客船 27,000GT）

水深 7.5m 130m（貨物船 5,000DWT）



多目的岸壁

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



前回までの内容



多目的岸壁

前回までの
内容

■施設規模

水深 7.5m 130m (貨物船 5,000DWT)

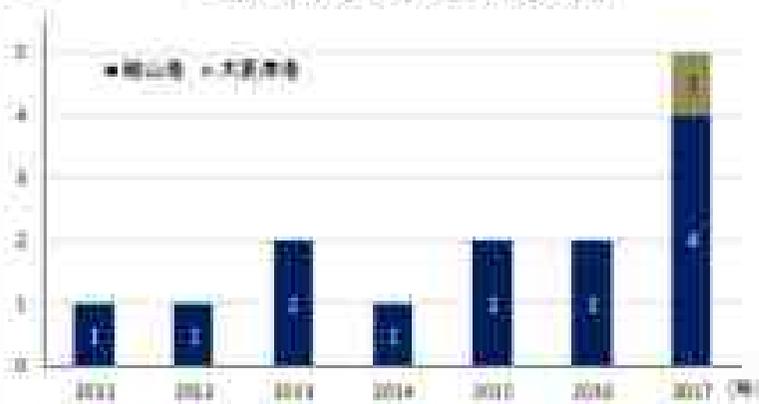


水深 7.5m 240m (旅客船 27,000GT)

■クルーズ船への対応について

- ・ 県内のクルーズ船の就航状況としては、館山港への国内クルーズ船寄港や木更津港においては、外航クルーズ船受入れのための実証実験として、平成29年9月に「ぱしふいっくびいなす」が初寄港するなど、着実に寄港実績を増やしている。
- ・ さらに、千葉市からも千葉みなと駅前の賑わい空間の創出、背後地域の活性化を図るため、千葉港へのクルーズ船誘致が要望されている。
- ・ 対象となる岸壁は、千葉みなと駅から千葉ポートパークを結ぶ動線に位置し、周辺には千葉みなと駅前緑地において、多目的栈橋から港内遊覧船が運航している。
- ・ 主に内航クルーズ船の発着地として、旅客船岸壁を位置付けることにより、賑わいのある親水空間と千葉港の新たな玄関口としての機能の拡充を図る。
- ・ 既存岸壁を有効活用することにより、対象船舶としては「ぱしふいっくびいなす」(26,594GT)の寄港に対応できる多目的岸壁とする。(内貿一般貨物、旅客)

千葉県沿岸におけるクルーズ船寄港実績



前回までの
内容

小型船だまり

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



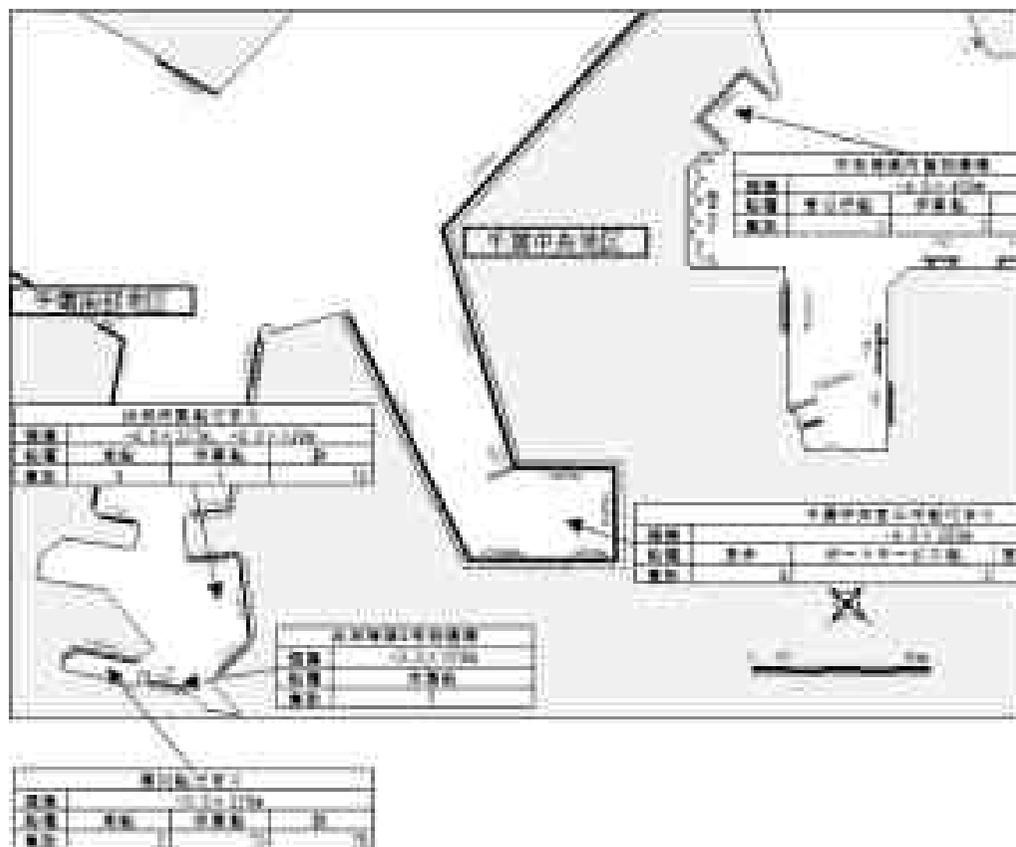
前回までの
内容

小型船だまり

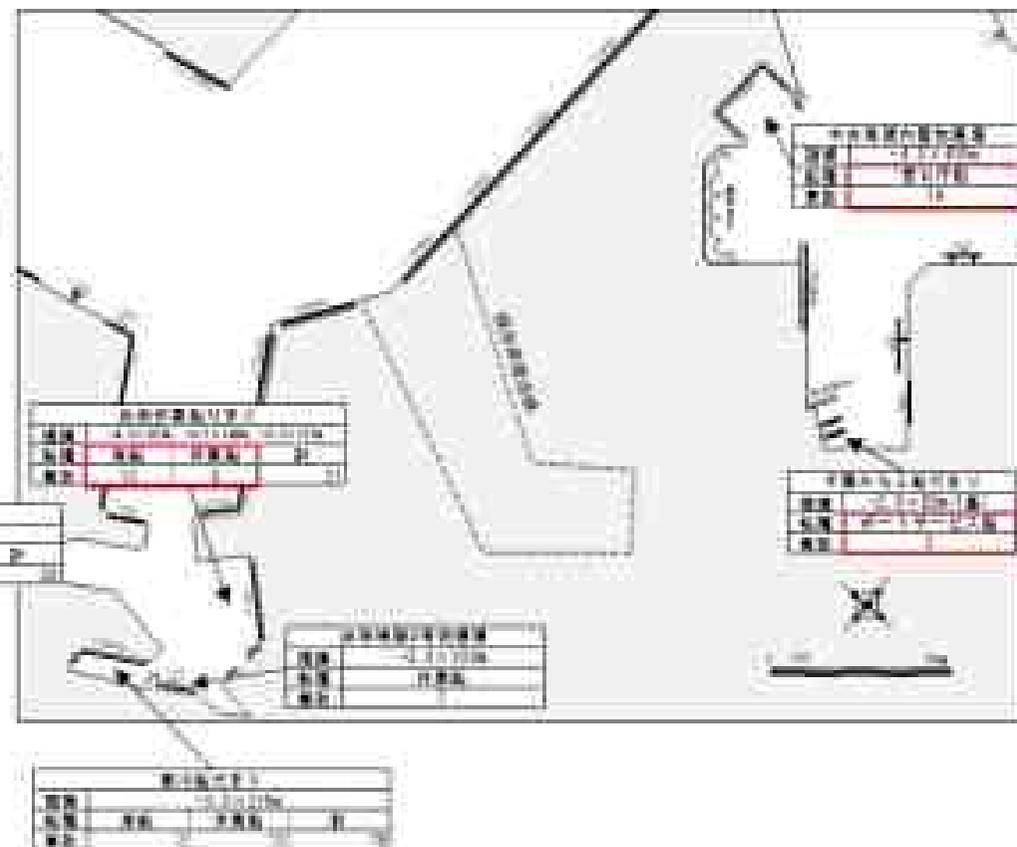
■現状の係留状況と今回計画の配置

- 千葉中央地区および千葉南部地区においては、**現在116隻の小型船（曳船、官公庁船、作業船、ポートサービス船）が係留**されている。
- 今回計画で千葉中央地区の土地造成に伴い、現在係留している小型船を移転、集約する。

【現況】

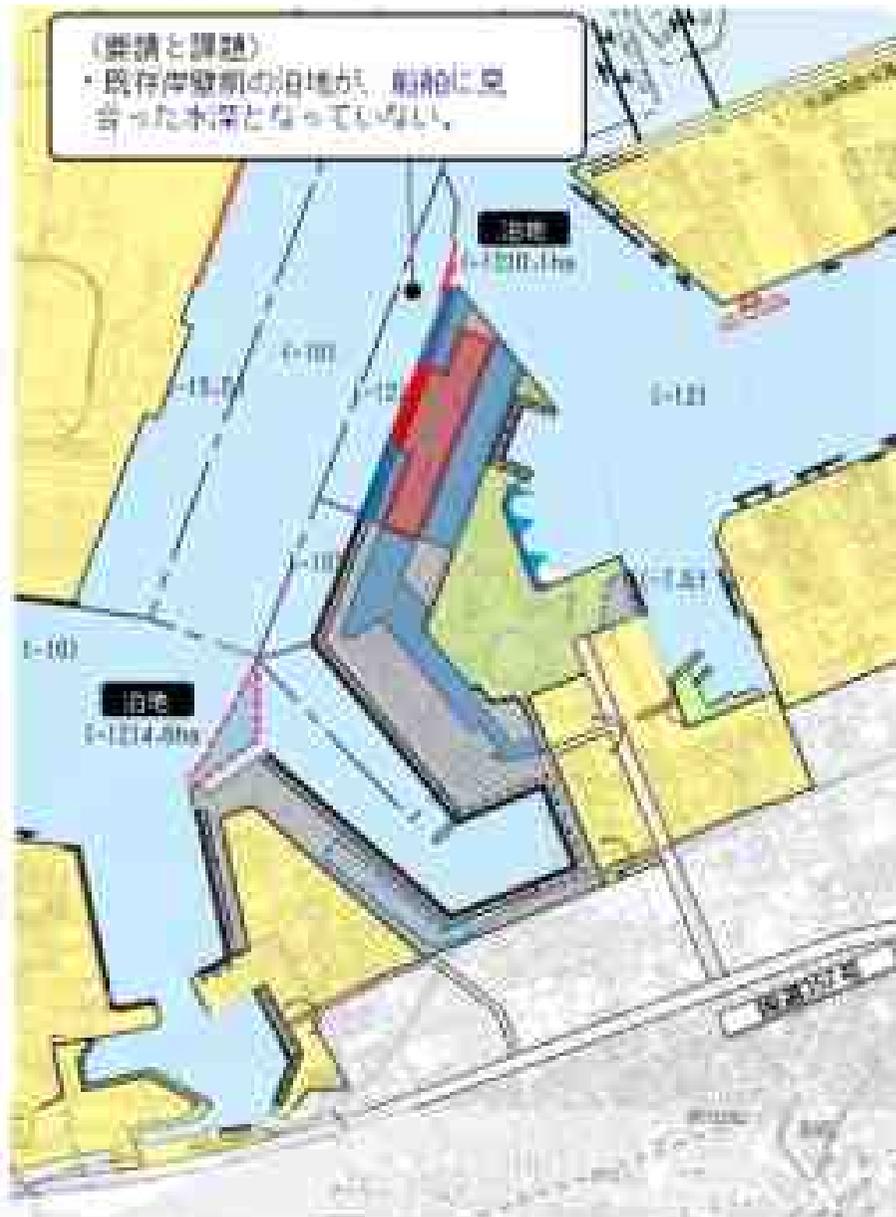


【今回計画】

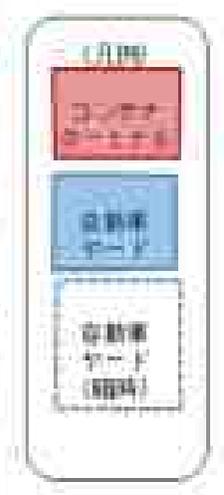


水域施設計画

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



水域施設計画

■施設規模

泊地 (-12m)
(-10m)



泊地 (-14m) 11.7ha [既定計画の変更計画]
(-9m) 4.5ha [既定計画の変更計画]
(-12m) 9.5ha [既設の変更計画]
(-10m) 2.2ha [既設の変更計画]



千葉中央埠頭D岸壁(15,000DW級)
操船例図



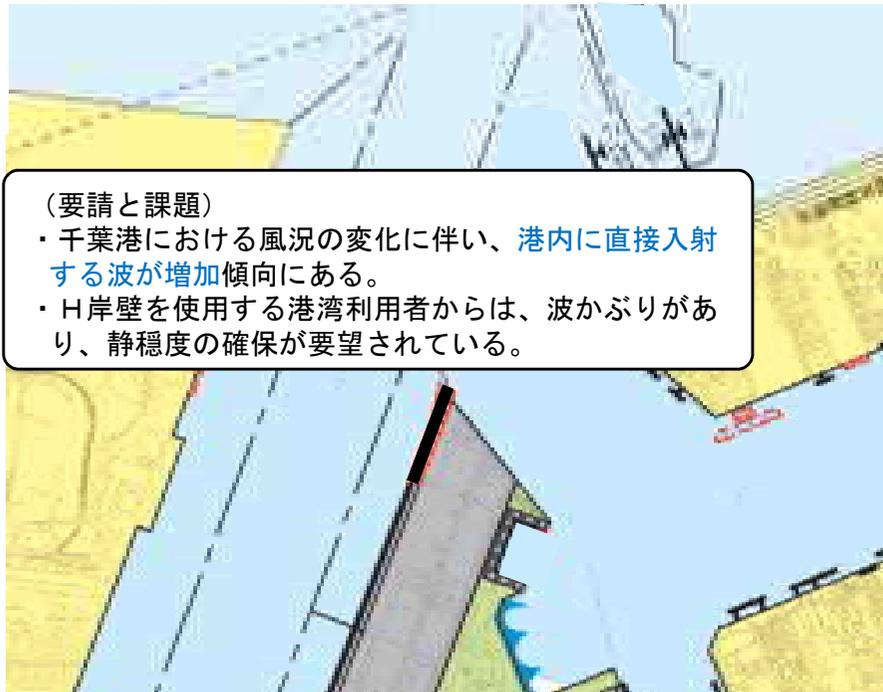
千葉中央埠頭H岸壁(50,000DW級)
操船例図



千葉中央埠頭I岸壁(27,000GT級)
操船例図

外郭施設

(a) 現在の利用状況



(要請と課題)

- 千葉港における風況の変化に伴い、港内に直接入射する波が増加傾向にある。
- H岸壁を使用する港湾利用者からは、波かぶりがあり、静穏度の確保が要望されている。

(b) 将来の利用イメージ

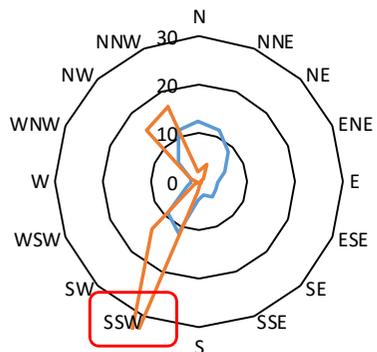


前回までの内容

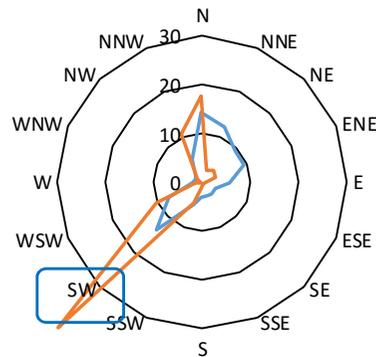
(対応策)

- 港内静穏度を確保するため、防波堤を計画する。

風配図(1) 1994～1999



風配図(2) 2007～2016



— 全風向頻度 — 風速10m/s以上の風向頻度

千葉港において卓越する風向が西寄りに変化している。
(千葉港波浪観測塔(千葉県所有)の観測データを解析)



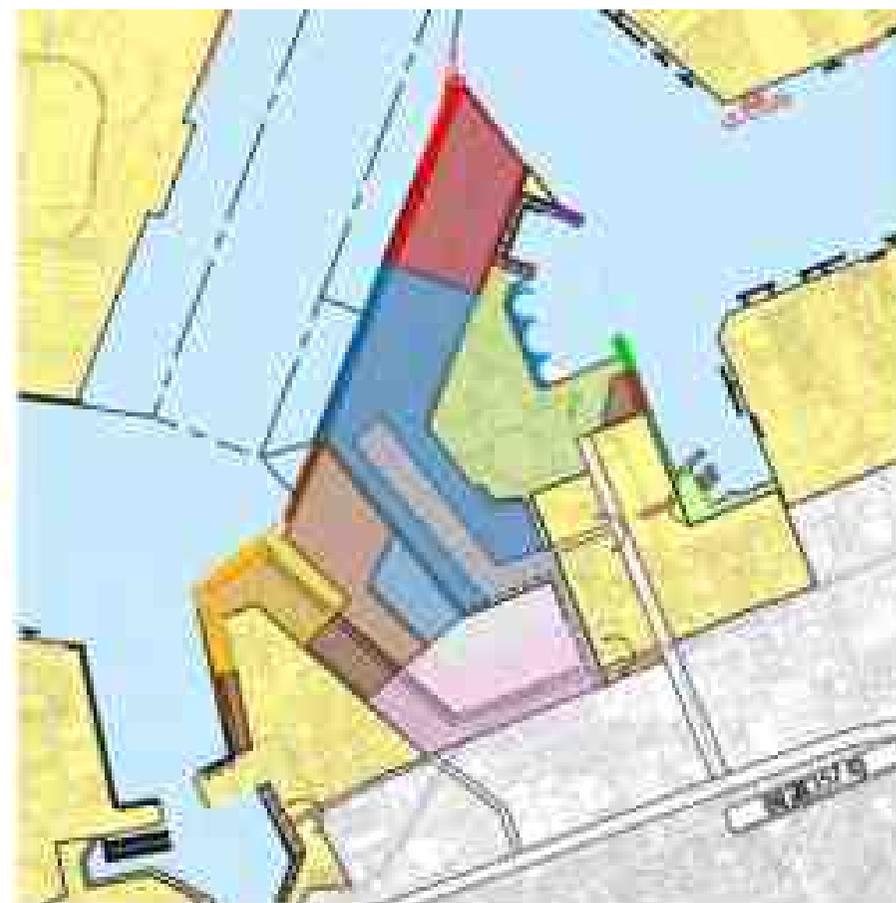
波向の変化に伴い、直接千葉中央ふ頭内に入射する頻度が増えた。

土地利用計画

前回までの
内容

(a) 現在の利用状況

(b) 将来の利用イメージ



凡例

コンテナ
ターミナル

自転車
パーク

自転車
パーク
(仮設)

RORO
ヤード

パルク
ヤード

高規格物流
施設

その他

土地利用計画

(a) 現在の利用状況



(b) 将来の利用イメージ



土地利用計画

■施設規模

緑地 1.8ha (工事中)

緑地 0.6ha



緑地 1.4ha (既設の変更計画)

埠頭用地 0.4ha (新設)

港湾関連用地 0.6ha (既設の変更計画)

■施設配置の考え方

- ・千葉中央地区および千葉南部地区において、現在116隻の小型船（曳船、官公庁船、作業船、ポートサービス船）が係留されている。
- ・今回計画で千葉中央地区の土地造成に伴い、現在係留している小型船を移転、集約する。
- ・既定計画において寒川地区に緑地1.8haを位置付けているが、現状の利用状況は物揚場となっていることから、今回計画において現状に合わせ、**曳船及び作業船が必要となる埠頭用地0.4haを新設し、工事中の緑地計画を1.4haに変更する。**
- ・千葉中央地区中央埠頭内貿物揚場に移転・集約する官公庁船は緊急用船舶も多数あることから、**係留地に隣接する位置に庁舎用地を確保するため、緑地0.6haを港湾関連用地0.6haに変更する。**

大規模地震対策施設

■ 施設規模

大規模地震対策施設 C-H (-12m) 300m



大規模地震対策施設 C-E (-12m) 260m [既設の変更計画]

■ 耐震強化岸壁の配置の考え方

- ・ 千葉港では、葛南中央地区で2バース、葛南東部地区で2バース、千葉中央地区で3バースの合計7バースの耐震強化岸壁を計画に位置付けている。
- ・ コンテナバース背後は常にコンテナが蔵置・保管されており、十分なスペースが確保できないため、背後に十分なヤード面積があり、緊急時に利用できるスペースのある自動車専用バースに位置付ける。
- ・ 既定計画においては、H岸壁に耐震強化岸壁を位置付けていたが、埠頭再編計画により自動車専用バースを移設したことから、耐震強化岸壁の位置を変更する。

3-4 八幡地区



前回までの
内容



- 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となっている。
- 公共岸壁においては、主に砂・砂利、廃土砂、コークスを取り扱っており、今後も同様の品目を取り扱っていく。

3-5 五井地区

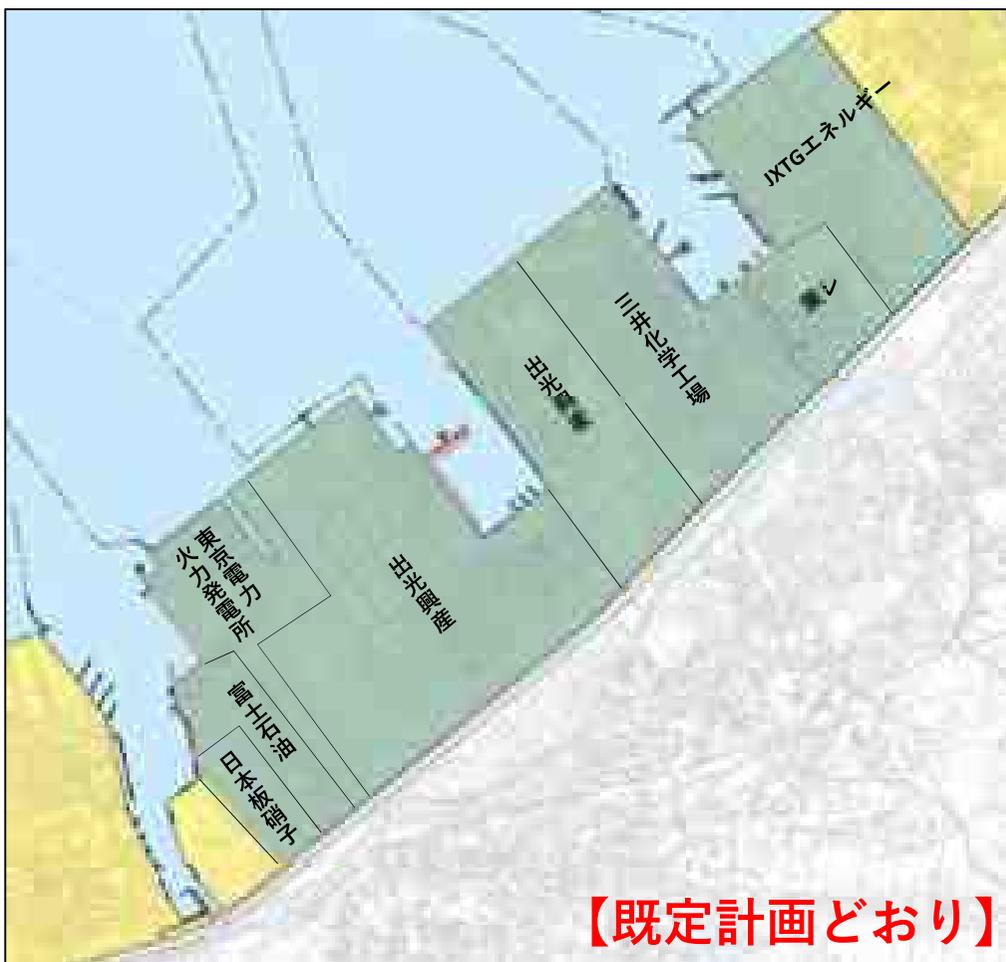
前回までの
内容



- 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となっている。
- 公共岸壁においては、主に砂・砂利、廃土砂、コークスを取り扱っており、今後も同様の品目を取り扱っていく。
- 海に面した養老川公園には緑地が整備され、来訪する人々賑わっている。

3-6 姉崎地区

前回までの
内容



■石油化学工業、火力発電所等の民間企業が立地し、当地区の岸壁は全て専用岸壁となっている。

3-7 北袖ヶ浦地区



- 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となっている。
- 主に砂・砂利、非金属鉱物を取り扱っており、今後も同様の品目を取り扱っていく。

3-8 南袖ヶ浦地区



前回までの
内容

南袖ヶ浦地区

- 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となっている。
- 主にその他石油製品を取り扱っており、今後も同様の品目を取り扱っていく。
- 袖ヶ浦海浜公園は港を来訪する人々のくつろぎ空間として整備された緑地で、展望台からは対岸のスカイツリーを望める。

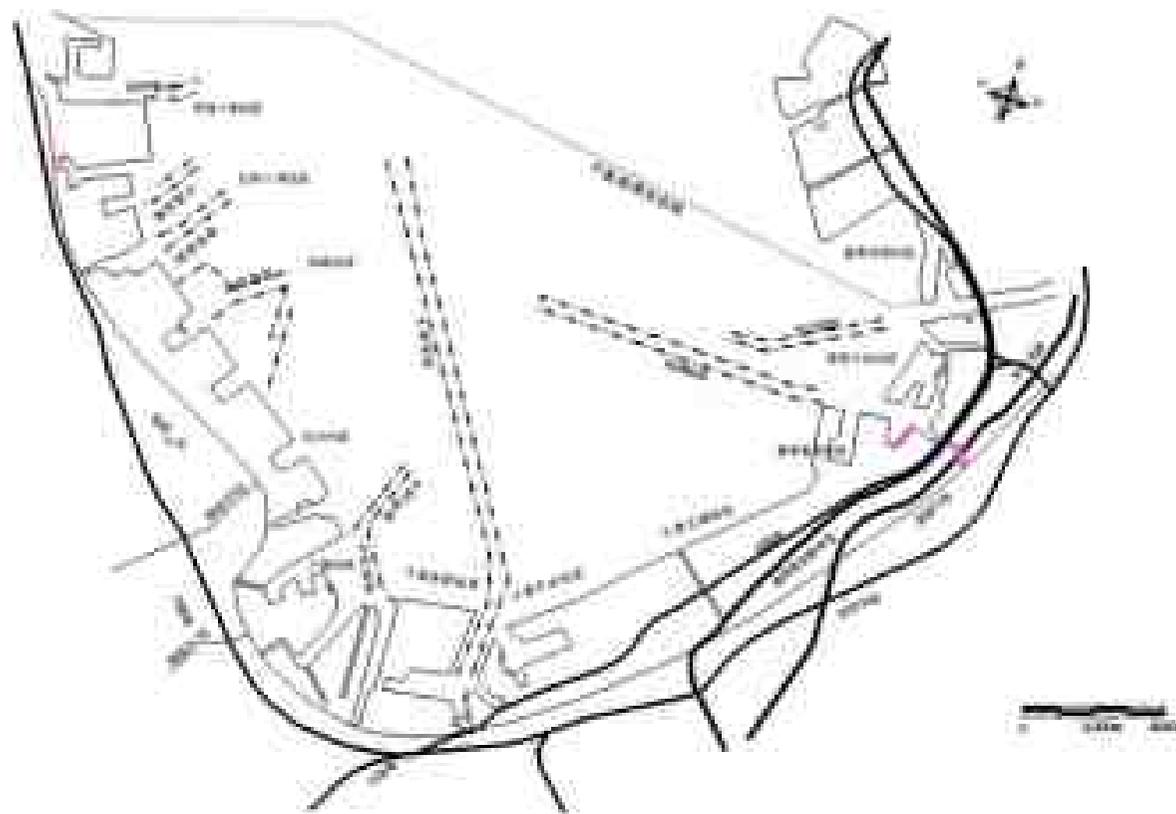
3-9 物資補給施設

□ 物資補給施設について

・貨物船、作業船等の休憩ならびに物資補給（飲料水・食料・燃料等）の用に対応するため、既存施設を有効に活用し、今回計画において新たに物資補給等のための施設を位置付ける。

□ 物資補給施設計画案について

・現状の利用状況やふ頭利用の再編方針を踏まえ、将来的に貨物荷役用として利用する施設（岸壁あるいは物揚場）、作業船や漁船等の係留用として利用する小型船だまりの利用計画を設定し、それ以外の既存施設を物資補給岸壁及び物資補給物揚場として計画する。



物資補給施設位置付け全体図

4. 港湾計画素案

4-1. 個別施設計画

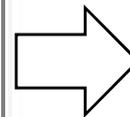
公共埠頭計画（外内貿コンテナ）

○コンテナ船の大型化やコンテナ貨物量の増加に対応するため、岸壁の増深・延長およびコンテナヤードの拡張を計画する。



既定計画

C-F (-12m) 1B 240m 【既設】
C-G (-12m) 1B 240m 【既設】



今回計画

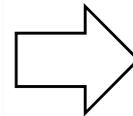
C-H (-14m) 1B 330m (コンテナ船用) 【既定計画の変更計画】
C-G (-12m) 1B 250m (コンテナ船用) 【既設の変更計画】
ふ頭用地（荷さばき施設用地及び保管施設用地）17ha 【既設の変更計画】

公共埠頭計画（完成自動車）

○PCC船の大型化に対応するため、岸壁の延伸および自動車ヤードの拡張を計画する。
○併せて、効率的な荷役のため岸壁の配置変更を行う。



C-H (-12m) 1B 300m(完成自動車船用) 【既定計画】
C-F (-12m) 1B 240m【既設】



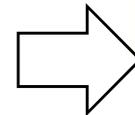
C-F (-12m) 1B 300m (完成自動車船用) 【既設の変更計画】
C-E (-12m) 1B 260m (完成自動車船用) 【既設の変更計画】
ふ頭用地（荷さばき施設用地及び保管施設用地）20ha【既設の変更計画】

公共埠頭計画（バルク）

○老朽化・低利用岸壁および新たな土地造成計画に対応するため、バルク船用岸壁の集約および配置変更を行う。



C-I	(-7.5m)	1B	130m	【既設】
C-E	(-10m)	1B	200m	【既設】
C-D	(-10m)	1B	200m	【既設】
C-C	(-10m)	1B	200m	【既設】
C-B	(-10m)	1B	200m	【既設】
C-A	(-10m)	1B	200m	【既設】
D-D	(-12m)	1B	240m	【既定計画】
D-C	(-7.5m)	1B	130m	【既設】
D-B	(-7.5m)	1B	130m	【既設】
D-A	(-7.5m)	1B	130m	【既設】



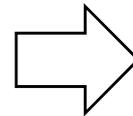
C-D	(-10m)	1B	200m	【既設の変更計画】
C-C	(-10m)	1B	200m	【廃止】
C-B	(-10m)	1B	200m	【廃止】
C-A	(-10m)	1B	200m	【廃止】
D-B	(-7.5m)	1B	130m	【既設】
ふ頭用地（荷さばき施設用地及び保管施設用地）				2ha【既設の変更計画】

公共埠頭計画（内貿ユニットロード）

○ RORO船の大型化及び新たな土地造成計画に対応するため、岸壁の延伸および配置変更を行う。



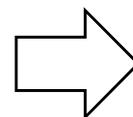
C-A~E (-10m) 5B 1,000m のバルク岸壁を利用



D-D (-9m) 1B 220m (RORO船用) 【既定計画の変更計画】
 D-C (-7.5m) 1B 180m (RORO船用) 【既設の変更計画】
 ふ頭用地 (荷さばき施設用地及び保管施設用地) 7ha 【既設の変更計画】

公共埠頭計画（多目的岸壁）

○ 賑わい機能の強化に伴い、旅客・貨物の機能を併用する岸壁を計画する



C-I (-7.5m) 1B 240m(旅客・貨物用)【既設の変更計画】

水域施設計画

○係留施設の計画変更に伴い、岸壁前面に対象船舶の停泊に必要な泊地を確保する。



○泊地

(-12m)	0.1ha	【既定計画】
(-12m)	4.6ha	【既定計画】



○泊地

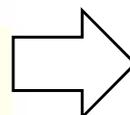
(-14m)	11.7ha	【既定計画の変更計画】
(-12m)	9.5ha	【既設の変更計画】
(-10m)	2.2ha	【既設の変更計画】
(-9m)	4.5ha	【既定計画の変更計画】

外郭施設計画

○港内の静穏度向上を図るため、外郭施設計画を変更する。



防波堤（波除） 130m 【既定計画】



防波堤 400m 【新規計画】
防波堤（波除） 30m 【既定計画の変更計画】

小型船だまり計画

○新たな土地造成計画に伴い、千葉中央地区内の小型船だまり計画を変更する。



○川崎製鉄寒川船だまり
小型さん橋 2基 【既定計画】

○出洲船だまり
防波堤 120m 【既定計画】
護岸 30m 【既定計画】
物揚場 (-4) 120m 【既定計画】
物揚場 (-3~-4m) 348m 【既設】
船揚場 20m 【既定計画】
ふ頭用地 1.8ha
(うち1.6ha既設、0.2ha既定計画)

○中央埠頭内貿物揚場
防波堤(波除)130m 【既定計画】
物揚場(-4) 400m 【既設】

○千葉みなと船だまり
小型さん橋 1基 【既定計画】

○千葉中央官公庁船だまり
防波堤(波除) 延長140m 【工事中】
岸壁 (-5.5m) 5B 440m 【既設】
物揚場(-4m) 661m 【既設】

○川崎製鉄寒川船だまり
小型さん橋 2基 【既定計画】

○出洲船だまり
防波堤 120m 【削除】
護岸 30m 【削除】
物揚場 (-4) 120m 【削除】
物揚場 (-3~-4m) 358m 【既設の変更計画】
船揚場 20m 【削除】
定係場 149m 【新規計画】(既設)

○寒川船だまり
物揚場(-3) 125m 【新規計画】(既設)
埠頭用地 0.4ha 【新規計画】(既設)

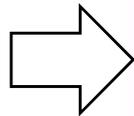
○中央埠頭内貿物揚場
防波堤(波除)30m 【既定計画の変更】
物揚場(-4) 400m 【既設】

○千葉みなと船だまり
小型さん橋 1基 【工事中】

○千葉中央官公庁船だまり
防波堤(波除) 延長140m 【廃止】
岸壁 (-5.5m) 5B 440m 【廃止】
物揚場(-4m) 661m 【廃止】

小型船だまり計画

○千葉港内の放置艇を收容するため、千葉北部地区に小型船だまりを計画する。



小型栈橋 4基 【新規計画】

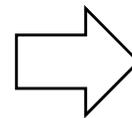
大規模地震対策施設計画

○大規模地震の発生時における緊急物資等の輸送機能を確保するため、耐震強化岸壁の配置を変更する。



既定計画

C-H (-12m)	300m	(緊急物資輸送用)	【既定計画】
C-I (-7.5m)	130m	(緊急物資輸送用)	【既設】
D-C (-7.5m)	130m	(緊急物資輸送用)	【既設】



今回計画

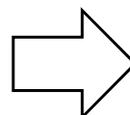
C-E (-12m)	260m	(緊急物資輸送用)	【既設の変更計画】
C-I (-7.5m)	130m	(緊急物資輸送用)	【既設】
D-C (-7.5m)	130m	(緊急物資輸送用)	【既設】

土地造成及び土地利用計画

○コンテナ貨物及び完成自動車の取扱貨物量の増加に対応するため、千葉中央地区の土地造成および土地利用計画を変更する。



80.6ha (うち78.5ha既設) [既定計画]



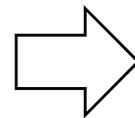
107.9ha (うち78.5ha既設、1.1ha既定計画)
土地造成 28.3ha 【新規計画】

土地造成及び土地利用計画

○小型船溜まり計画の変更に伴う官公庁の用地確保に対応するため、土地利用計画を変更する。



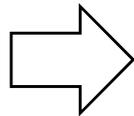
緑地 0.6ha 【既設】



港湾関連用地 0.6ha 【既設の変更計画】

港湾施設の利用（物資補給施設計画）

○作業船等の係留、貨物船等の待機並びに物資補給の用に供するため、葛南中央地区に物資補給のための施設を計画する。



○葛南中央地区

(-2m)	1B	258m	(不荷役)	【既設】
(-4m)	1B	120m	(不荷役)	【既設】
(-4m)	1B	100m	(不荷役)	【既設】
(-4m)	2B	190m	(不荷役)	【既設】
(-3m)	1B	302m	(不荷役)	【既設】
(-2.5m)	1B	240m	(不荷役)	【既設】
(-2m)	2B	367m	(不荷役)	【既設】
(-1.5m)	1B	263m	(不荷役)	【既設】

○葛南中央地区

(-2m)	1B	258m	【既設の変更計画】
(-4m)	1B	120m	【既設の変更計画】
(-4m)	1B	100m	【既設の変更計画】
(-4m)	2B	190m	【既設の変更計画】
(-3m)	1B	302m	【既設の変更計画】
(-2.5m)	1B	240m	【既設の変更計画】
(-2m)	2B	367m	【既設の変更計画】
(-1.5m)	1B	263m	【既設の変更計画】

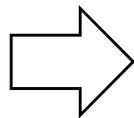
港湾施設の利用（物資補給施設計画）

○官公庁船等の係留、貨物船等の待機並びに物資補給の用に供するため、葛南東部地区に物資補給のための施設を計画する。



○葛南中央地区

(-6m)	5B	525m	(不荷役)	【既設】
(-5.5m)	2B	180m	(不荷役)	【既設】
(-4m)	1B	300m	(不荷役)	【既設】
(-3m)	1B	32m	(不荷役)	【既設】



○葛南中央地区

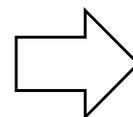
(-6m)	5B	525m	【既設の変更計画】
(-5.5m)	2B	180m	【既設の変更計画】
(-4m)	1B	300m	【既設の変更計画】
(-3m)	1B	32m	【既設の変更計画】

港湾施設の利用（物資補給施設計画）

○新たな土地造成計画に対応し、貨物船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、千葉中央地区に物資補給のための施設を計画する。



D-F (-5.5m) 10B 950mのうち505m (不荷役) 【既設】
 D-E (-5.5m) 1B 95m (不荷役) 【既設】



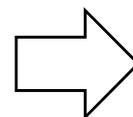
D-A (-7.5m) 1B 80m 【既設の変更計画】
 (-4m) 1B 172m 【既設の変更計画】
 D-F (-5.5m) 10B 950mのうち505m 【廃止】
 D-E (-5.5m) 1B 95m 【廃止】

港湾施設の利用（物資補給施設計画）

○作業船等の係留、貨物船等の待機並びに物資補給の用に供するため、五井地区に物資補給のための施設を計画する。



(-3m) 1B 130m (不荷役) 【既設】



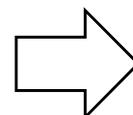
(-3m) 2B 250m 【既設の変更計画】

港湾施設の利用（物資補給施設計画）

○貨物船、作業船等の待機並びに物資補給の用に対応するため、北袖ヶ浦地区に物資補給のための施設を計画する。



(-3m) 1B 270m (不荷役) 【既設】



(-4.5m) 1B 91m 【既設の変更計画】
 (-4m) 1B 90m 【既設の変更計画】
 (-3m) 1B 270m 【既設の変更計画】

専用埠頭計画

○立地企業の要請に対処するため、専用埠頭計画を変更する。



○専用埠頭計画
(-7.5) 1B 210m 【既設】

○専用埠頭計画
(-7.5) 1B 130m 【新規計画】
(-11) 1B 210m 【既設の変更計画】

○水域施設計画
泊地
(-7m) 0.9ha 【新規計画】
(-11m) 2.2ha 【新規計画】

今後のスケジュール（案）

