

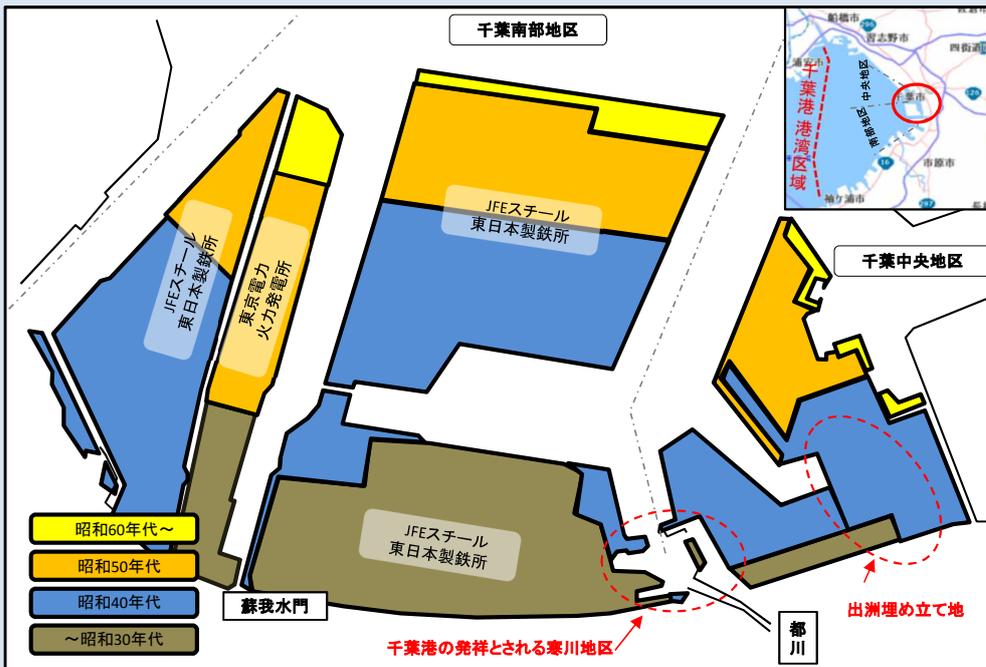


千葉港埋立ての始まり

昭和15年には、東京湾臨海工業地帯計画が内務省土木会議で決定され、その一環として千葉市今井町地先海面300haの埋立てを計画し、戦時中約200haを埋立て日立航空機の飛行場が建設されました。昭和18年に操業が開始されたが、昭和20年、第二次世界大戦の終結により中止となりました。

千葉県では、終戦後の昭和20年代には、第一次産業である農林水産業が根幹的な地位を占めており、工業といえば農林水産の加工を除いてはみるべきものはありませんでした。そこで、県政としてようやく工業の導入という課題に着目することとなりました。工業導入の契機は、地方税法が改正され、固定資産税などの税収を地方自治体の主要な財源とすることとなったことで、大工場などが立地する地方自治体は、税制面で有利となりました。昭和25年に、川崎製鉄(株) (現・JFEスチール(株)) が今井地先埋立地に誘致されることが決定しました。

千葉港の埋立ての状況 (千葉南部地区～千葉中央地区)



昭和30～40年代の千葉中央地区周辺状況

右上:埋立前の海苔棚風景(昭和30年代)

右下:川崎製鉄、東京電力(昭和34年)

左下:川崎製鉄(現・JFE)(昭和40年)



提供：千葉県企業土地管理局

日本一港湾区域の広い千葉港の成立

昭和22年12月には船橋港、市川港が運輸省告示により公有水面埋立法による港湾の指定を受けました。

昭和26年6月に千葉県土木部は、千葉港建設事務所を設置し、昭和28年3月に千葉県が港湾管理者となり、千葉港および船橋港の港湾区域を定め、両港は地方港に指定されました。昭和29年7月には関税法上の開港に指定されました。昭和32年に港湾法に基づく重要港湾に指定され、同年に五井、市原地区の埋立てが始まり、港湾区域が市原市海面まで拡張されました。昭和40年4月には、外国貿易のために特に重要な港湾として認められ、特定重要港湾に指定されました。

昭和43年に船橋港、市川港が千葉港に編入され、港湾区域が拡張されました。翌年44年には、袖ヶ浦町地先海面が港湾区域となりほぼ現在の水域形態となりました。こうして千葉港は、北は市川市、南は袖ヶ浦市の6市にまたがる港湾区域面積が日本一広い港となりました。

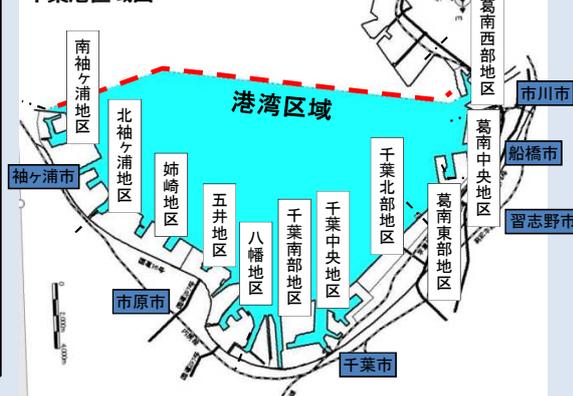
昭和後期～現在に至るまでの千葉港整備状況

昭和50年代～60年代初頭にかけては、千葉中央埠頭に水深-12m岸壁が整備され物流機能が強化されるとともに、「いなげの浜」、「検見川の浜」、「幕張の浜」などの人工海浜や千葉ポートタワー、稲毛ヨットハーバーが相次いで整備され、レクリエーション機能が拡充された。また、葛南中央地区では昭和41年に水深-5.5m岸壁が3バース、葛南東部地区では昭和51年に水深-6.0m岸壁が5バース整備されました。

平成に至り、元年には、首都圏の国際交流基盤として「幕張メッセ」がオープン。平成6年6月には千葉中央埠頭にコンテナターミナル(1基分の6ha)が完成しました。葛南中央地区では、平成17年から既存岸壁の水深-10m岸壁を大型船が接岸可能にするため-12mに改良し、あわせて耐震強化岸壁としての機能をもたせるため直轄事業により整備し、平成26年に完成しました。

現在では、東南アジアなどを結ぶ定期航路が5航路週7便就航しています。千葉港全体では、鉄鋼、エネルギー、機械、完成自動車等を扱い、様々な製品の一大物流拠点を形成しています。

千葉港区域図



千葉中央埠頭コンテナターミナルの状況



千葉県港湾課 (平成25年12月撮影)