

千葉港長期構想検討 第5回幹事部会資料

平成28年 9月
千葉県 県土整備部 港湾課

- 1 長期構想の概要
- 2 千葉港の現状
- 3 千葉港を取り巻く社会情勢の変化
- 4 利用者・県民のニーズ
- 5 千葉港が抱える課題
- 6 千葉港の長期構想

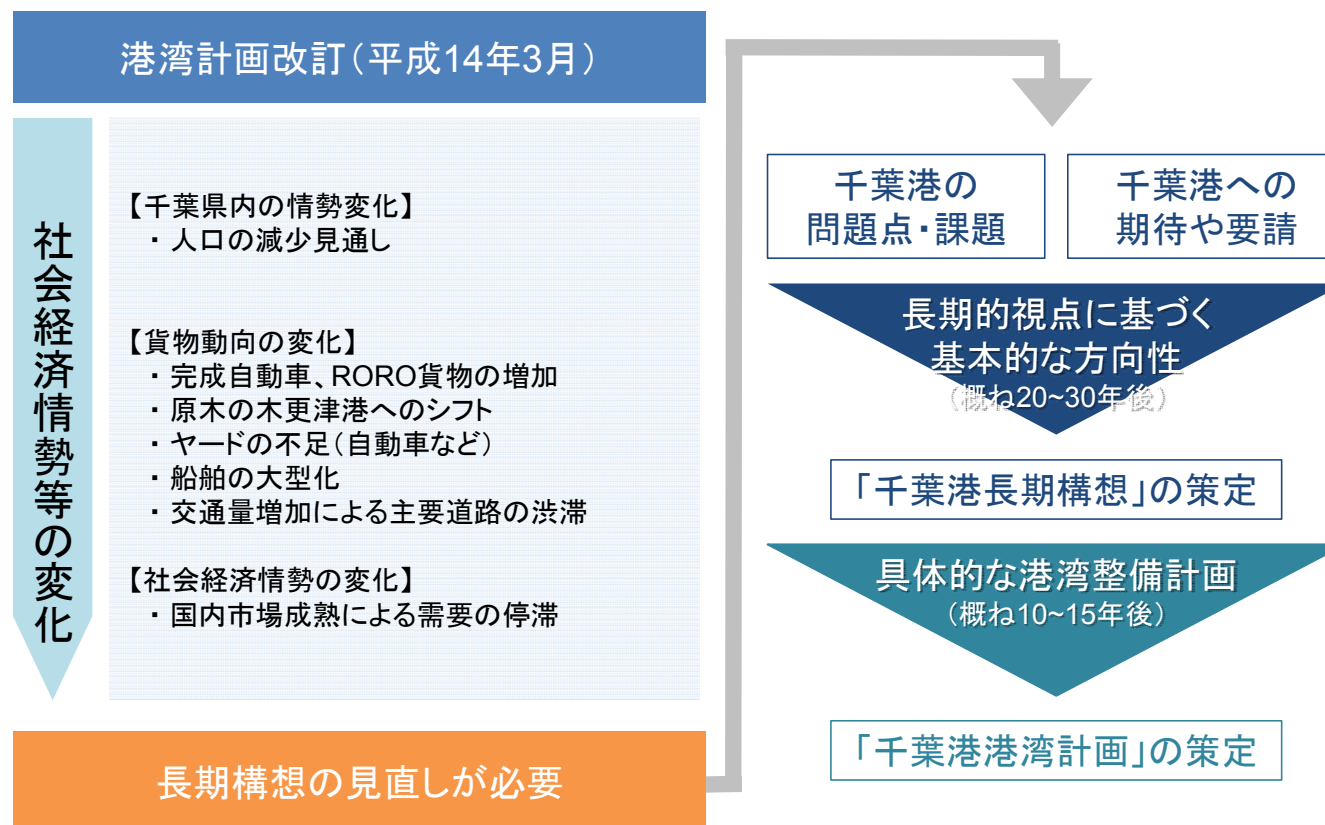
1.長期構想の概要

(1) 「長期構想」とは

- ・「長期構想」とは、港湾管理者が、概ね20～30年の長期的視点から、港湾空間利用の基本的な方向性をとりまとめるものです。
- ・「千葉港長期構想」は、千葉港の現状の問題点・課題を踏まえ、千葉県民、千葉港の背後に立地する荷主企業等の利用や港湾関係者から、千葉港に対する期待や要請を聴取し、概ね20～30年後の将来を展望する長期的な指針として、千葉港の将来像やその実現に向けた取り組みをとりまとめるものです。
- ・策定した「長期構想」を踏まえ、概ね10～15年後の具体的な整備計画である「港湾計画」を検討していきます。

(2) 「長期構想」の必要性

- ・千葉県では、千葉港の港湾計画を平成14年に改訂し、計画の実現に向けて取り組んできました。
- ・しかし、改訂から14年が経過し、社会情勢や企業活動に伴う貨物動向など、千葉港を取り巻く状況は変化しており、長期構想・港湾計画の見直しを検討する時期にきています。
- ・千葉県では将来における千葉港の更なる発展を目指し、「長期構想」を策定します。



2.千葉港の現況

2 千葉港の現況

2-1 千葉港の概要

(1) 千葉港の概要

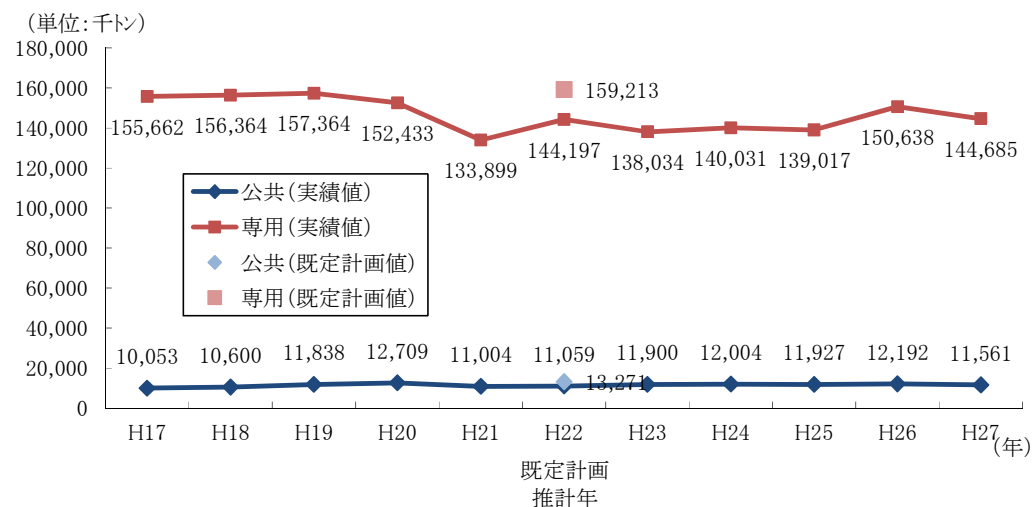
- 千葉港は、国際海上貨物輸送網の拠点となる国際拠点港湾です。
- 東京湾奥部に位置し、県内6市(市川市～袖ヶ浦市)にまたがる、海岸線延長約133kmを有する日本一広い港湾です。千葉港背後6市には、約256万人(県人口の約42%)の人口を擁し、多くの人々の生活を支えています。
- 港湾取扱貨物量は、約1.6億トン(H26)で全国第2位となっています。
- 千葉港の港湾区域には、石油コンビナート、製鉄所、LNG基地などが集積し、県内及び首都圏の産業活動を支える重要な役割を担っています。
- 背後には高速道路や空港等の輸送インフラが整備されています。
- 自然環境も残されており、多様な生物を育む干潟や豊かな漁場を有しています。



(2) 貨物の取扱状況

- 過去10年間の貨物量推移は、専用貨物はほぼ横ばいで推移、公共貨物はH20のリーマンショックに起因する世界同時景気後退による減少以降、1,100万トン程度で推移しています。

公専別貨物量の推移



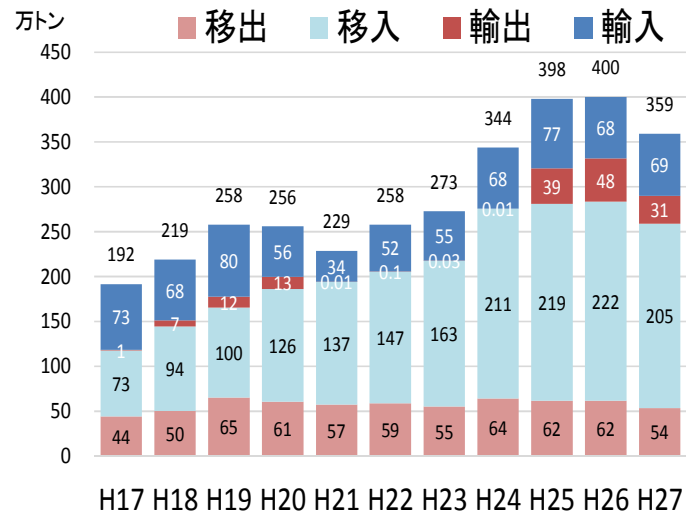
2 千葉港の現況

2-2 千葉港の特徴

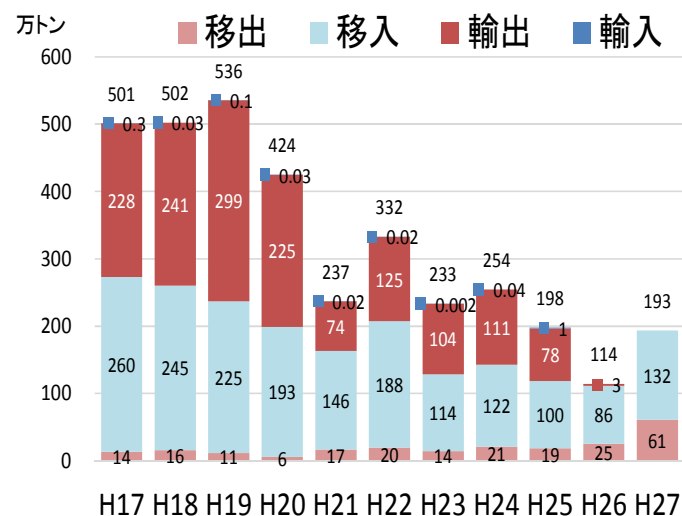
(1) 関東における完成自動車貨物流通拠点

- 千葉港は、自動車流通の重要な拠点となっており、主にBMW、トヨタ自動車、富士重工業が利用しています。
- 自動車貨物(公共)は増加傾向にあり、平成26年の取扱貨物量(輸移出入合計)は、全国第10位となっています。

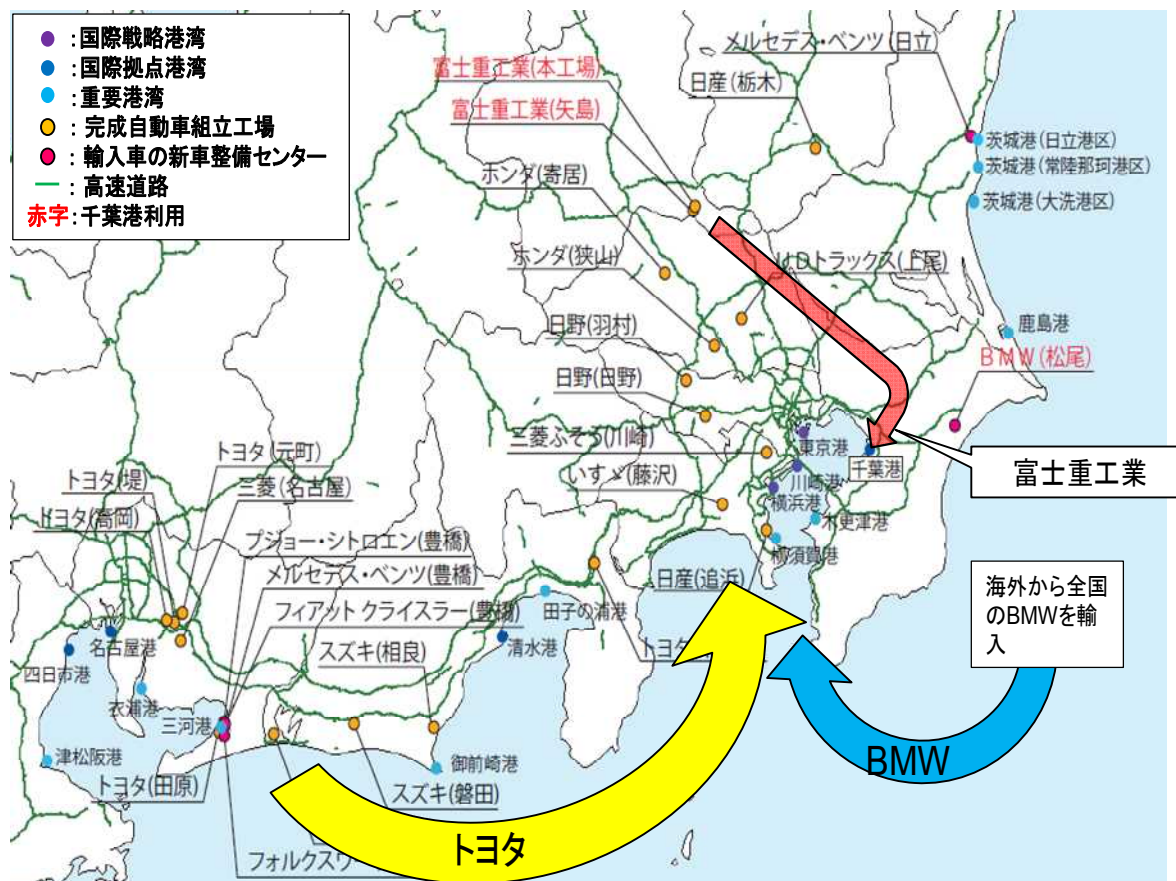
完成自動車(公共貨物)



完成自動車(専用貨物)



関東近辺の自動車工場・整備センターの立地と千葉港利用企業



2 千葉港の現況

2-2 千葉港の特徴

(2) 日本を支える素材型産業・エネルギー拠点

- 京葉臨海工業地帯は日本有数の素材型産業の集積地であり、その中枢拠点として千葉港は機能しています。
- また、東京電力の火力発電所が5箇所 に立地しており、関東圏及び東日本へのエネルギー供給を担っています。

石油化学産業の立地状況

- 原油処理能力: 合計73.5万バレル/日
(全国シェア: 19%、平成28年2月現在)
- エチレン生産能力: 合計247.7万トン/年
(全国シェア: 34%、平成24年12月現在)



資料: 製油所の所在地と原油処理能力(石油連盟HP)、コンビナート所在地及びエチレンプラント生産能力(石油化学工業協会HP)より作成

鉄鋼産業の立地状況

- 粗鋼生産量: 合計406.2万トン/年
(全国シェア: 4%、平成23年度実績)



資料: 製鉄所別粗鋼生産(鉄鋼新聞社HP)より作成

火力発電所とLNG貯蔵基地の立地状況

- 火力発電所の最大出力: 合計1,850.6万kW
(東京電力火力発電所の43%)
- LNG貯蔵能力: 合計266万kL
(全国シェア: 15%、平成27年6月現在)



資料: 東京電力HP、東京ガスHPより作成

2 千葉港の現況

2-2 千葉港の特徴

(3) 親水空間におけるにぎわい

- 千葉港は、日本一長い人工海浜を有するなど、親水レクリエーションを楽しめる場が港内に多く存在しています。臨海部にはショッピング、スポーツ観戦、イベントなどを楽しめる多くの商業施設・集客施設が立地しています。
- 千葉中央地区では旅客船棧橋が整備され、海に親しめる空間づくりが進んでいます。

潮干狩りを楽しむ人々(三番瀬)



千葉みなとと旅客船棧橋



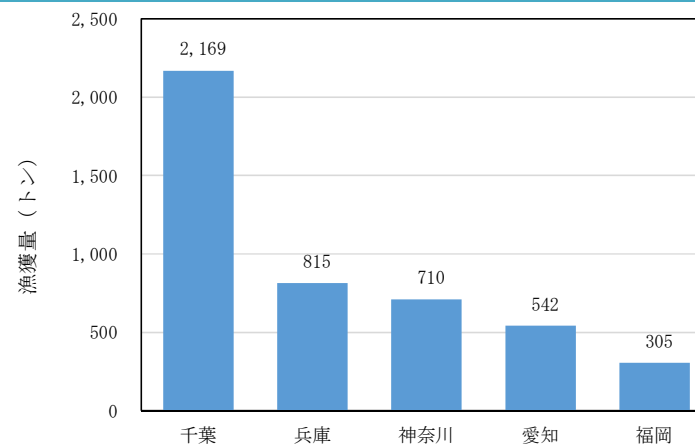
(4) 豊かな自然環境

- 千葉港には豊かな干潟が存在しています。東京湾奥部に残る三番瀬は、多様な生物の成育場所、水鳥類の中継地、水質浄化機能の発揮などにより重要な位置を占めています。
- また、千葉港は豊かな漁場としての一面もあります。千葉県はすずき類の漁獲量が全国で最も多く、特に船橋漁港は県内屈指の漁獲量を誇ります。

三番瀬に群れる水鳥



すずき類の漁獲量(都道府県別、平成25年)



資料:平成26年度漁業・養殖業生産統計農林水産省)

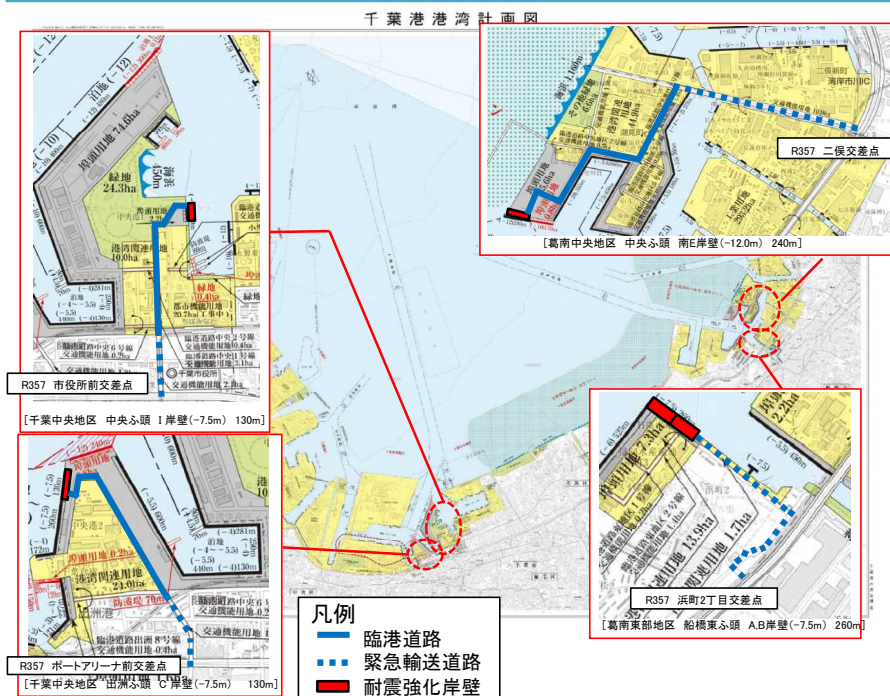
2 千葉港の現況

2-2 千葉港の特徴

(5) 県民の生命を守る防災拠点

- 千葉港には耐震強化岸壁が5バース整備されており、被災時には緊急物資や避難者の海上輸送に利用されます。

千葉港の耐震強化岸壁と緊急輸送道路



資料: 千葉港における東京湾北部地震発生時の震後行動
(千葉港BCP連絡協議会、平成26年6月)

(6) 背後の輸送インフラ

- 千葉港周辺には、高速道路、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ます。また、直背後では第二東京湾岸道路が構想されています。

千葉港周辺の輸送インフラ



3.千葉港を取り巻く社会情勢の変化

(1) 千葉県の人口

- 平成27年現在の千葉県の人口は、約620万人となっています。
- 将来の人口は、2010年からの50年間で約30%減少し、2060年には433.5万人になると見込まれます。特に生年層人口(15歳～64歳)の減少が大きく、2010年からの50年間で45.2%減少すると見込まれます。

千葉県の総人口及び年齢区分別人口の推移

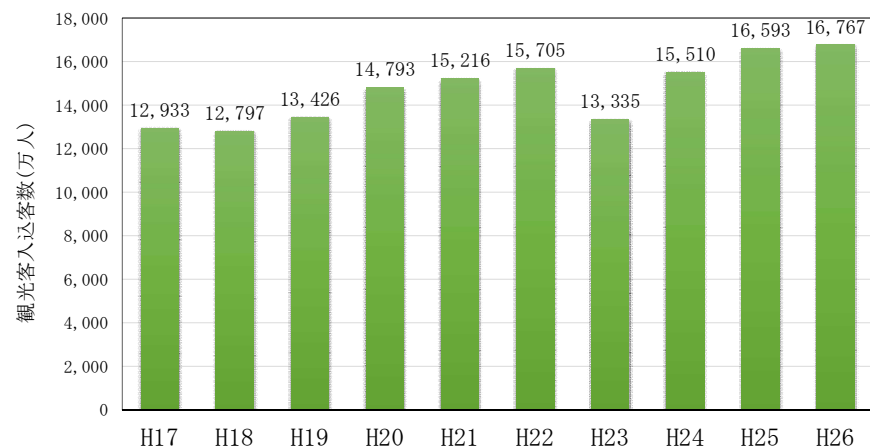


資料:千葉県人口ビジョン(千葉県総合企画部政策企画課、平成28年2月)

(2) 千葉県への観光入込客数

- 千葉県への観光入込客数は増加傾向で推移しています。平成23年は東日本大震災の影響で落ち込んだものの、平成26年には約1億6,800万人となり、過去最高を記録しました。

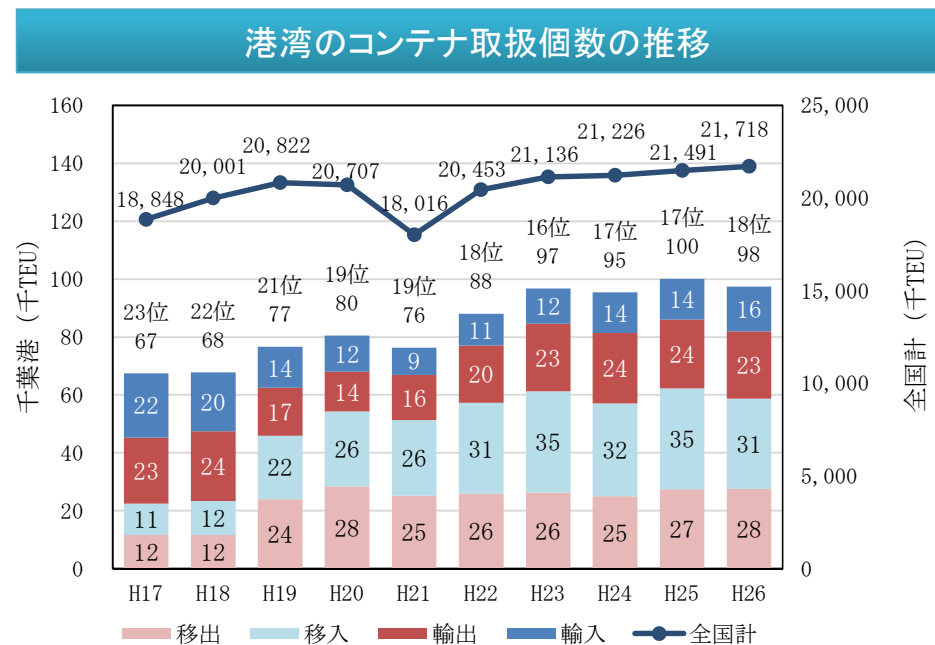
千葉県への観光入込客数の推移



資料:千葉県観光入込調査(千葉県商工労働部観光企画課)

(3) 国内のコンテナ港湾の貨物取扱概況

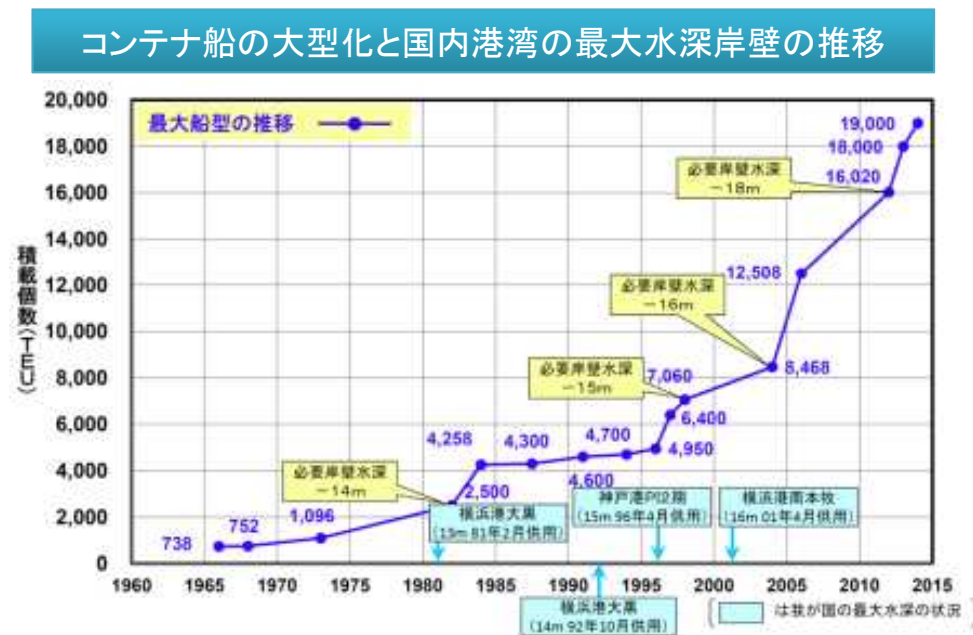
- 港湾におけるコンテナ取扱個数は増加傾向にあり、平成26年の取扱個数は全国で2,172万TEUとなっています。
- 港湾別取扱個数の順位では、千葉港は20位前後で推移しており、平成26年は約9万8,000TEUで全国18位となっています。



資料:港湾調査(国土交通省)より作成

(4) コンテナ船の大型化

- 現在、国内に寄港しているコンテナ船の最大船型は1万4千個積みです。スケールメリットによる輸送コスト低減のため、コンテナ船の大型化の傾向は今後も継続するものと考えられます。コンテナ船の大型化に伴い、必要岸壁水深も深くなっており、国内港湾でも大水深岸壁の整備が進められています。



資料:第58回港湾分科会資料(国土交通省、平成26年11月)

(5) クルーズ船の動向

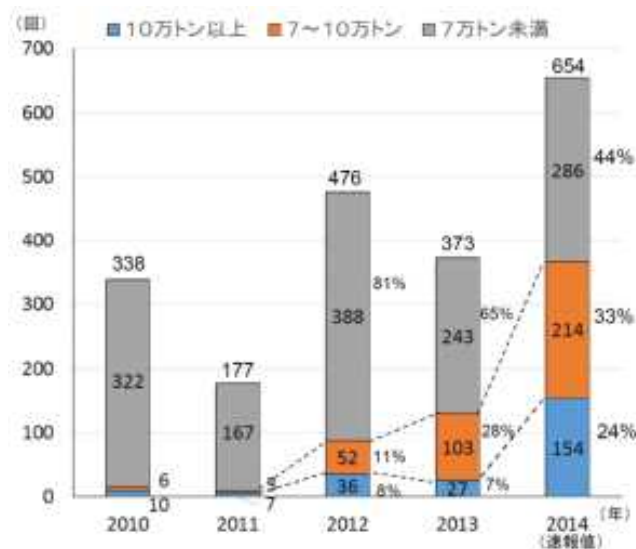
- 国内港湾へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、2015年は過去最高の1,454回となっています。また、外国船社が運航するクルーズ船では、大型船の寄港が急増しています。
- クルーズ船による外国人旅客数が大きく増加しており、観光庁では2020年に500万人にすることを目標としています。

国内へのクルーズ船の寄港回数の推移



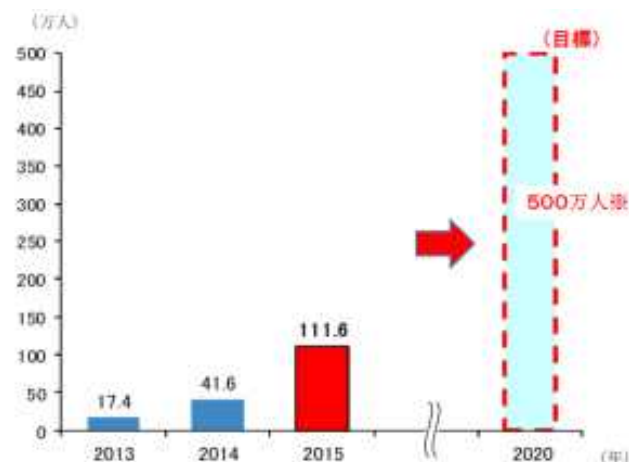
資料:2015年の我が国のクルーズ等の動向について
(国土交通省、平成28年6月)

寄港するクルーズ船の船型推移(外国船社)



資料:国土交通省資料

クルーズ船による外国人旅客数



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。

注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、
(各港で重複して計上するのではなく) 1人の入国として計上している。

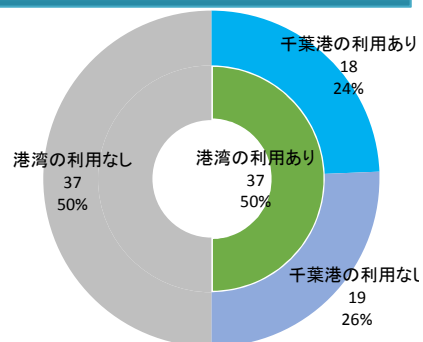
資料:明日の日本を支える観光ビジョン
(観光庁、平成28年3月)

4.利用者・県民のニーズ

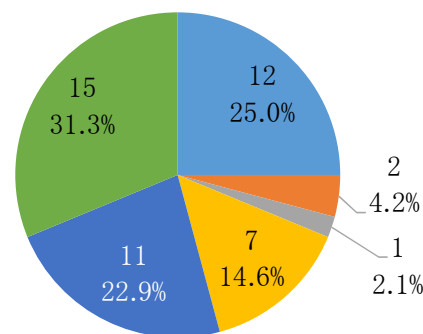
(1) 利用企業のニーズ（荷主企業・港運事業者）

- ・ 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及びヒアリングを実施しました。
- ・ アンケート回答者74社のうち、千葉港の利用があるのは18社(24%)でした。また、今後の千葉港の利用方針としては、「運送業者に任せているため、わからない」と回答した企業が15社(31%)で最も多く、「今後も千葉港を利用する」と回答した企業は12社(25%)でした。
- ・ アンケート・ヒアリングで把握した要請・ニーズとして、「ヤード不足の解消」、「交通アクセスの改善」が多く挙げられました。

港湾・千葉港の利用率



今後の千葉港の利用意向



- 1. 今後も千葉港を利用する
- 2. 他の港を利用していたが、千葉港に変えた/変えたい
- 3. 千葉港を利用していたが、他の港に変えた/変えたい
- 4. 海上輸送は行すが、千葉港を利用することが無い/利用する予定が無い
- 5. 今後も海上輸送の利用は考えていない
- 6. 運送業者に任せているため、わからない

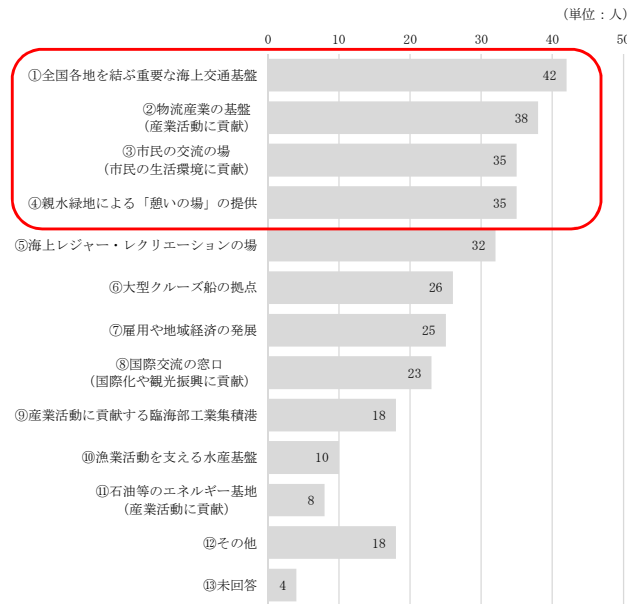
荷主企業・港運事業社の主な要請、ニーズ

- 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

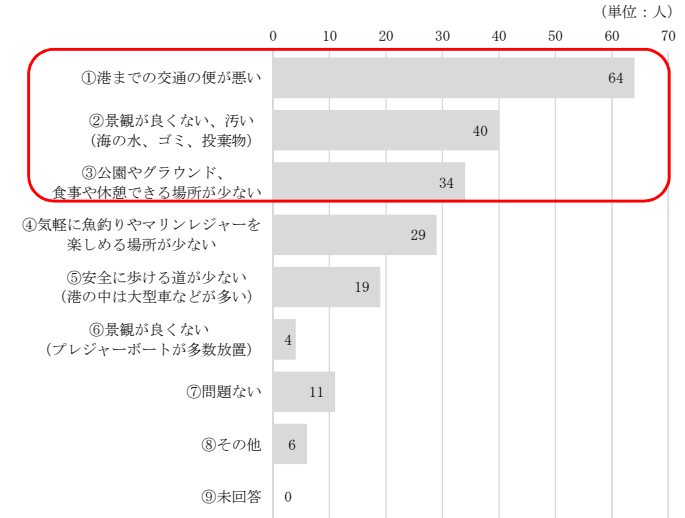
(2) 利用者・県民のニーズ

- ①千葉港に期待する役割は、「海上交通基盤」、「物流産業の基盤」、「市民の交流の場」などに関する回答が多くなり、「物流機能」としての役割にとどまらずに「親水緑地などの憩いの場」、「他の地域とを結ぶ海上交通基盤」としての役割が求められています。
- ②千葉港の問題点については、「港までの交通の便」、「景観」、「レジャー、休憩場所」などに関する回答が多い結果となりました。
- ③整備を希望する施設としては、「散策路・遊歩道」、「駐車施設の拡充」、「公園・緑地の拡張」、「アクセス道路の充実」、「レクリエーション関連施設」や「商業施設」に関する回答が多い結果となりました。
- ④災害対策として「災害時に救援物資を取り扱える岸壁」や「災害時に緊急物資が運べる道路の整備」、「水や食料などの保管場所」や「避難エリア」に関する回答が多い結果となりました。

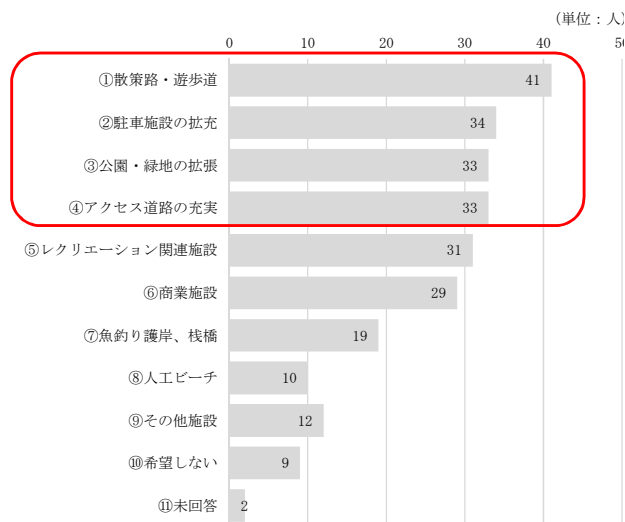
①千葉港に期待する役割



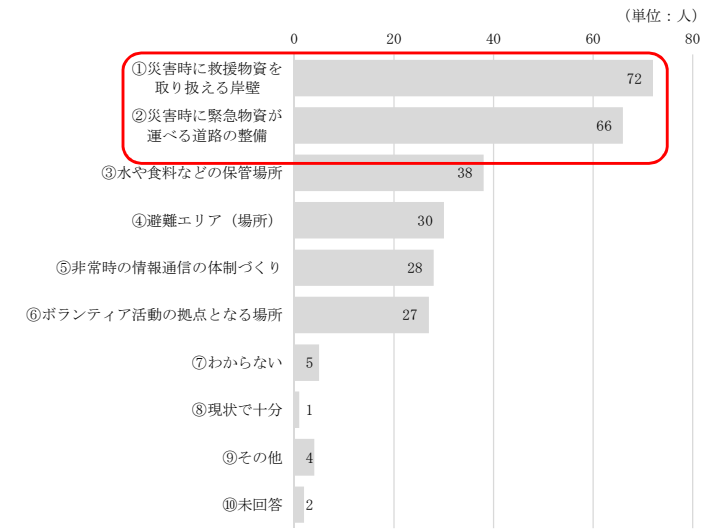
②千葉港の問題点



③千葉港に整備を希望する施設



④災害対策として期待する施設・機能



5.千葉港が抱える課題

5 千葉港が抱える課題

5-1 物流・産業に関する課題

物流・産業に関する課題

① 完成自動車貨物の増加による自動車ヤードの不足	- 公共岸壁における完成自動車貨物の取扱量は増加傾向にあり、それに伴って自動車ヤードが不足しています。 - 完成自動車貨物を取り扱う業者は、暫定的な用地の借用や、港外の保管用地の借用などの対応を行っていますが、横持ちによるコスト増加につながっています。
② 外航船の大型化の進展	- 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・延長が不足しています。 - 大型船に対応していない岸壁のため、隣接する岸壁にはみ出して係留し隣接岸壁の荷役作業と輻輳するなど非効率な荷役を強いられたり、大型船が寄航できずに航路数が減少する等の問題があります。
③ 県内コンテナ貨物の千葉港利用率の低水準	- 千葉県で生産・消費される外貿コンテナ貨物の千葉港利用率は、約4%程度と非常に低い状況です。一方、隣接する京浜港（東京港、横浜港等）の利用率は、約95%と非常に高くなっています。 - 背後立地企業が、より良い物流体系の条件を求めて他県に移転するのを防ぐために、今後は積極的なポートセールスをはじめ、航路の増便など利便性の高い港湾サービスの拡充を推進します。
④ 財政状況の悪化による港湾整備の滞り	- 財政状況の悪化により、大規模な港湾整備は困難な状況です。 - 厳しい財政状況や将来の財政負担等を考慮し、公共投資額をできる限り抑制しつつ、効率的・効果的に港湾整備を進めます。
⑤ アクセス道路の混雑による陸上輸送の滞り	千葉中央地区、葛南中央地区の背後の国道357号線との接続箇所では通年で渋滞が発生しており、円滑な陸上輸送・効率的な物流の妨げとなっています。
⑥ トラックドライバー不足	- トラック運送業界においては、人手不足感が強い状況です。 - ドライバー不足により、輸送コストの増加、輸送に必要な車両を確保できなくなることによる輸送の遅延等、荷主企業の事業への影響が生じています。

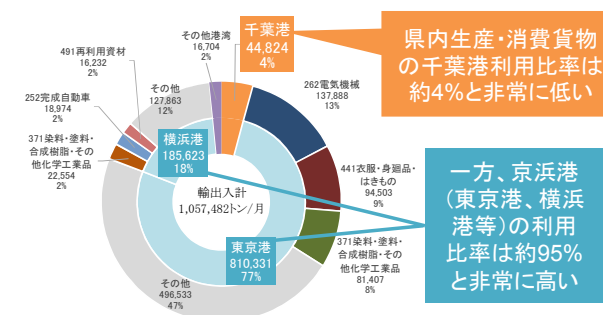
自動車ヤードの利用状況



大型自動車専用船の係留状況



県内コンテナ貨物の港湾別利用率



平成25年度 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

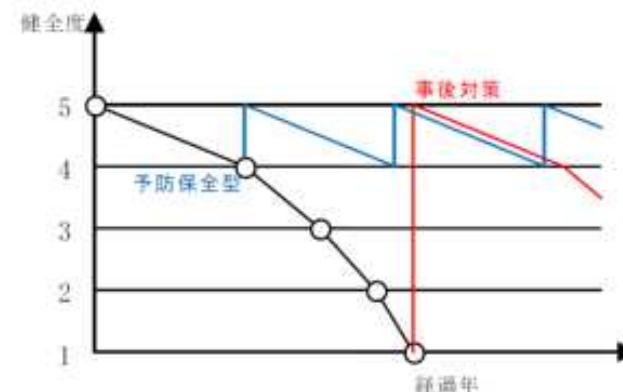
5 千葉港が抱える課題

5-1 物流・産業に関する課題

物流・産業に関する課題

- | | |
|----------------------------|---|
| ⑦ 非効率的な配置の貨物岸壁 | <ul style="list-style-type: none"> 千葉中央地区では、コンテナターミナル(G岸壁)によって隣接する完成自動車貨物取扱岸壁(F、H岸壁)が分断されることにより、自動車ヤードまでの距離が長くなる、隣接する岸壁を連続バースして利用できない(コンテナターミナルはフェンスで仕切られているため)といった非効率な運用をしている状況です。 |
| ⑧ 低利用ふ頭における使用料収入と維持管理費の不均衡 | <ul style="list-style-type: none"> 葛南中央地区の日の出ふ頭、葛南東部地区の船橋東ふ頭、袖ヶ浦地区の公共岸壁は取扱量が少ない状況となっています。低利用施設では、使用料収入がほとんど得られない一方、継続的な維持管理のため補修費が嵩むこととなります。 |
| ⑨ 陸・海・空の輸送インフラの連携不足 | <ul style="list-style-type: none"> 千葉港の近郊には、東京湾アクアラインや圏央道などの陸上輸送インフラ、成田国際空港・羽田空港といった航空輸送インフラが整備されています。 しかし、千葉港から高速道路網へのアクセスなど、背後の輸送インフラと千葉港とのアクセス性に問題があります。 |
| ⑩ 港湾施設の老朽化による荷役困難、補修費増大 | <ul style="list-style-type: none"> 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、老朽化による損傷が著しくなっています。ヤードの損傷によって生じた凹凸による荷役作業への支障や、今後も増加する老朽化施設の補修費の増大が課題となっています。 |
| 11 民間専用埠頭の低利用化・老朽化 | <ul style="list-style-type: none"> 千葉港には石油化学産業をはじめ多くの企業が立地しており、取扱貨物の約9割は民間企業が有する専用埠頭での取扱いです。ただし、国内需要の減少に伴う企業再編や生産能力の縮小などによる港湾施設の利用低下や、施設の老朽化が進んでいる状況です。老朽化した施設の維持管理コストの最適化や資金調達等、さまざまな問題が生じています。 |
| 12 港内に散在する放置艇 | <ul style="list-style-type: none"> 千葉港内の放置艇は435隻が確認されています。 放置艇により景観の悪化、船舶航行への支障等、様々な問題が発生しているほか、津波・高潮・洪水等の際に放置艇が流出し、災害を引き起こす可能性があります。 |

予防保全型と事後的対策の維持管理イメージ



資料：千葉県における港湾施設の長寿命化計画について(千葉県、平成27年3月)

港内の放置艇



5 千葉港が抱える課題

5-2 にぎわいに関する課題

にぎわいに関する課題

① 各地区の親水空間・にぎわい空間の連携不足

- 千葉港には広大な海浜や親水緑地などの親水空間、幕張新都心などの大型の集客・商業施設が充実しています。また、千葉中央地区では、旅客船棧橋及び旅客船ターミナル機能を有する集客施設の整備がされました。
- しかし、それぞれの親水空間・にぎわい空間が連携しておらず、海上交通ネットワーク等の、相互のアクセス・回遊を促進する取り組みが不足しています。

② クルーズ船の受け入れ

- 国内港湾へのクルーズ船の寄港数は年々増加しています。また、外航船社のクルーズ船は大型化の傾向にありますが、千葉港にはクルーズ船に係留できる岸壁がないため、対応した施設の整備が必要です。

千葉中央ふ頭旅客船棧橋



クルーズ船に対応した施設改良イメージ



5 千葉港が抱える課題

5-3 防災に関する課題

防災に関する課題

① 耐震強化岸壁・緊急輸送道路の未整備

- 耐震強化岸壁は港内に5基が整備されていますが、既定計画で位置づけられている2基の整備が未着手となっています。
- また、葛南中央ふ頭は背後との接続道路が1つしかなく、被災寸断した場合、避難に支障が生じます。

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

5-4 環境に関する課題

環境に関する課題

① 良好な自然環境の保全・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します。このような貴重な干潟や漁場を、開発行為や環境変化から守っていく必要があります。

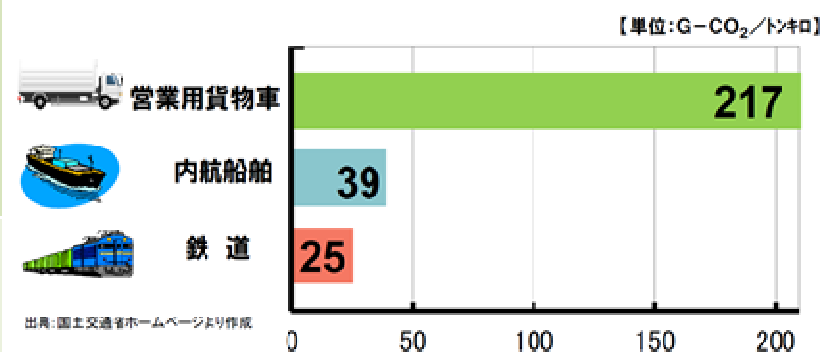
② 自然環境の保全と港湾活動の適正なバランス

- 港湾整備や、貨物量増大に伴う荷役作業の増加による温室効果ガス排出量の増加が懸念されます。

③ トラック輸送による環境負荷

- トラックによる輸送は、船舶や鉄道に比べCO2の排出量が多く、環境への影響が問題となっています。

輸送機関別CO2排出量原単位



資料：平成27年度モーダルシフト等推進事業
(国土交通省、平成27年7月)