

# 千葉港千葉中央地区における物流機能強化等基盤整備検討調査

○（調査の背景）公共岸壁を多く有する千葉港千葉中央地区は、高利用頻度のバースがある一方、未利用の老朽岸壁・低利用の用地が存在し、運営が効率的な運営が行われていない。今後、貨物取扱量の増加が見込まれる千葉中央地区では、2つの埠頭を一体的・効率的に運営を行うため、港湾運営会社やPPP/PFI等の民間活力・技術の導入による埠頭の管理・運営や整備手法の可能性について検討する。

## （調査の手順）

千葉県生産消費貨物の物流特性の把握及び千葉港における船舶及び貨物の需要特性  
 ①千葉港を取り巻く利用者・関係者の整理  
 ②貨物需要動向分析

効率的な施設配置検討  
 ①既存設備やサービスに係る評価（今後整備・拡充が必要な機能の分析）  
 ②機能拡充にかかる概略整備計画案の検討

PPP/PFI導入の検討  
 ①港湾PPP活用先事例・経営効率化事例分析、②民間活力・技術の導入効果と想定されるスキーム・経営管理体制の検討、③事業スキーム・経営管理体制の検討、④同スキームと体制の絞り込み、⑤諸条件の検討、官民連携実施時の財務シミュレーション及び効果分析  
 →基本構想の方向性を策定

## 調査成果

（ア）千葉県生産消費貨物の物流特性の把握及び千葉港における船舶及び貨物の需要特性  
 港湾取扱貨物量の8%を占める11バースの公共岸壁では取扱貨物量がトン数ベースで減少、TEUベースで微増傾向にある。後背地の京葉工業地域の出荷量と比較すると、千葉中央地区で現在取り扱われていない品目が京浜（東京・横浜）に流出している可能性がある。貨物需要動向分析では、需要を牽引している品目は、完成自動車、石油化学製品であり、食料品取扱いの可能性もある。しかし、千葉中央地区は船舶大型化に対応していないこと、他港の積極的なポートセールスにより、千葉中央地区の取扱い貨物量が減少する可能性がある。

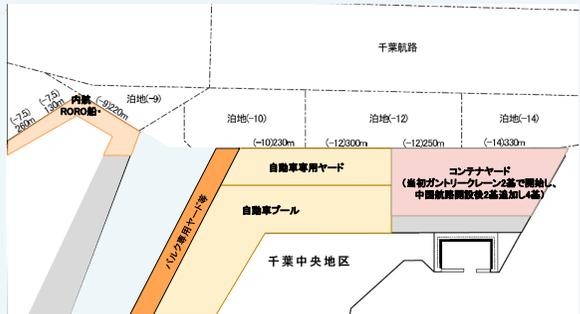
ス向上も必要となる。バース収益維持に向け左図の様なハード整備案が考えられる。

（ウ）PPP/PFI導入の検討  
 ヒアリング等を通じた他港の経営管理体制事例を整理し、民間活力・技術の導入効果の検討を行った。港湾運営の各業務における望ましい関与主体を検討した結果、千葉中央地区では将来的に埠頭運営会社とPPP/PFIに分けて経営管理体制を実施することが考えられる。事業スキームを比較し、ターミナル運営型の従来型PFIが現時点で実現可能性が高い。

### 事業スキームの比較

	DBO	PFI（サービス購入型）	PFI（コンセッション）	
対象業務	資金調達	×	○	○
	上物整備 (ガントリークレーン、上屋)	○	○	○
	維持・管理 (使用料等の料金設定可能)	○	○	○
	ターミナルオペレーション	○	○	○
資産保有	管理者	管理者	管理者	
報酬	サービス購入費	サービス購入費	利用料金収入	
移転されるリスク	完工リスク+施設管理リスク	完工リスク+施設管理リスク	完工リスク+施設管理リスク+必要リスク	
効率化の可能性	・民間の創意工夫により効率化の可能性あり	・民間の創意工夫により効率化の可能性あり	・独立採算になるため左記に比べてより効率化が進みやすい	
千葉中央地区の活性化への貢献	・施設管理が中心なため相対的に貢献は小さい			
受け手の可能性	・重工系企業とターミナルオペレーターが連携JVないしは再委託することにより、実施できる可能性あり	・必要リスクを受け入れられる事業者が無い可能性が高い		
備考	・金融機関のモニタリングが働き、DBOよりも適正なスペックになる可能性がある			

（イ）効率的な施設配置検討  
 今後整備・拡充が必要な機能を分析し、機能拡充に係る概略整備計画案の検討・整理をするため、既存の施設・サービスに係る評価を行った。需要分析、バース稼働動向も勘案し、現状の収益維持の方策を検討した。各バースの稼働率から、バースの並びによる機会損失、内航自動車取扱量の増加、バルク貨物用バースの低稼働率が明らかになった。大型本船寄港に対応する港湾設備や自動車や冷凍コンテナを取扱うための施設拡充に加え、基幹道路へのアクセ



官民連携実施効果を示す財務シミュレーションの結果、DBO(181,981千円; 6.6%)・PFI(126,007千円; 4.5%)何れもVFMが出る結果となった。今後のアクションプランでは、経営管理体制の詳細検討、埠頭運営会社の設立に向けた準備手続き、PPP/PFI事業の詳細化、PPP/PFI事業の実施検討につき重要論点をまとめた。

基盤整備の見込み・方向性  
 【施設整備】本調査で提案したのは短・中期整備計画であり「長期構想」の整備計画に資する  
 【ソフト面の改善】ポートセールス強化に向け、港運関係者、船社、経済団体、荷主と協働する  
 【経営管理体制】H31年頃の埠頭会社の設立を目指す港湾業務

今後の課題  
 ・「千葉県長期構想」と整合性を取ってバード整備を進めていく必要がある。  
 ・ポートセールスの改善では、あまり接点のなかった京葉工業地域の経済団体、商工会議所、JETRO等の組織と連携強化が必要である。  
 ・第三セクター企業のような維持管理を担う母体が千葉港には存在しないため、運営会社設立には既存の港湾関係者との調整が必要である。  
 ・将来PFI導入を検討するならば、千葉港中央地区の運営会社への出資に前向きな企業が必要だが、現状そのような民間事業者がいない。

千葉港千葉中央地区における物流機能強化等基盤整備検討調査			
調査主体	千葉県		
対象地域	千葉県千葉市中央区	対象となる 基盤整備分野	港湾

## 1. 調査の背景と目的

千葉港は、東京湾奥部に位置し、千葉港所在の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る。

港湾取扱貨物量は、約1.56億トン（H27）で全国第2位となる見込みであり、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る。

千葉中央地区は、千葉港の主要となる公共岸壁を有する物流地区であるが、利用頻度の高いバースがある一方、老朽化の進み未利用の岸壁や高度利用されていない土地がある等、効率的な運営がなされていない状況である。今後、千葉中央地区においては、更なる貨物の取扱いの増加が見込まれており、物流拠点の形成と貿易活性化のためのふ頭再編や必要な基盤整備のあり方を検討し、ふ頭内における港湾運営会社やPPP/PFI等の民間活力・技術の導入による埠頭の管理・運営や整備手法の可能性についても併せて検討する。

## 2. 調査内容

### (1) 調査の概要と手順

千葉港中央地区（千葉中央ふ頭・出洲ふ頭）において、二つの埠頭を一体管理することで、効率的な港湾運営を目指している。そのために、以下の点について調査・検討を行った。

#### (ア) 千葉県生産消費貨物の物流特性の把握及び千葉港における船舶及び貨物の需要特性

千葉中央地区に関連する制度、既存の関係者の概要及び権利関係を整理した。併せて外部環境の分析（需要動向に影響を与える制度・貿易・産業等の動向）を行った。そのために、荷主、フォワーダー、ターミナルオペレーター、船会社、他の地方港へのヒアリングを行い定性的な情報を得ると同時に、統計データや維持管理コスト等の定量データを使用し、収益性分析を行った。

#### (イ) 効率的な施設配置検討

(ア) で把握した貨物の需要特性外部環境の動向を基に、①既存設備やサービスに係る評価、②貨物需要動向分析、③今後整備・拡充が必要な機能の分析、④機能拡充にかかる概略整備計画案の検討・整理、を行った。

#### (ウ) PPP/PFIの導入可能性の検討

千葉中央地区における民間活力の検討のため、①港湾におけるPPP活用先行事例・経営効率化事例の分析、②民間活力・技術の導入効果の検討、③想定されるスキーム・経営管理体制の検討、④事業スキーム・経営管理体制の絞り込み、を行った。他港ヒアリングからの情報を元に、異なる港湾運営体制で運営に特徴のある港の取組みを整理し、各

港がその体制を選択するに至った理由を分析。また、一連の港湾運營業務の種類を示すと同時に、民間活力がどの業務に活用できる可能性があるのかを示した。千葉県参考検討資料として、競合港や規模類似港などの経営管理体制を整理した。その結果考えられる民間関与の体系と特定し、①諸条件の検討、②官民連携実施時の財務シミュレーション及び効果分析、③基本構想の策定、を行った。なお、平成28年度に千葉県が作成した「千葉港長期構想」を考慮して、本調査では長期構想に繋がる短期・中期の計画を検討した。

## (2) 調査結果

### (ア) 千葉港を取り巻く現状の整理

千葉港の取扱貨物量の約8%を占める公共バースのうち、千葉中央地区では千葉中央ふ頭・出洲ふ頭あわせて11バースの公共岸壁が供用されており、公共のコンテナバースの取扱貨物量はTEUバースでは増加傾向にある。後背地の臨海埋立地に存在する京葉工業地域から出荷される製品と千葉中央地区の取扱い貨物量を比較すると、現在千葉中央地区で取り扱われていない品目が京浜港（東京・横浜）に流出している可能性がある。

外部環境としては、港格ごとに支援策が異なっており、港湾整備計画に影響する。また、千葉港の港湾運營業務は、港湾法での港湾業務の定めその他、千葉県の規定に沿って運営されている。

### (イ) 千葉中央地区の需要分析

#### ① 既存の施設やサービスに係る評価

フォワーダー、ターミナルオペレーター等の港湾利用者に対してヒアリングを行い、千葉中央地区が抱える課題を抽出し、以下の様にハード面（施設）とソフト面（サービス）において整理した。

<p><b>ハード面の課題</b></p>	<p><b>【バース】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本船の大型化に適応しておらず、主流のサイズの中大型船(4,000TEU～8,000TEU積)が寄港できない</li> <li>バース用地が限定的なため複数の本船が着岸できず、バースが空くの待たざるを得ず本船スケジュールに遅れが出る</li> <li>コンテナ船、自動車専用船が3隻同時に停泊できない</li> </ul> <p><b>【ガントリークレーン】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>2基のみでしかも故障しがち、予備クレーンなし。クレーンの仕様が小さいため稼働効率が悪く、これが要因で全体のスケジュールの遅れも生じることがある。</li> </ul> <p><b>【コンテナヤード(CY)、自動車ヤード】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>スペースが足りておらず、拡張も難しい。自動車ヤードも同様の状況で、拡張しようにも港に余剰スペースがない</li> </ul> <p><b>【その他】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>「構造物」への規制が厳しく、民間事業者が簡単な設備(例:洗車施設)を自動車ヤードなどに設置したくても許可されない</li> </ul>
<p><b>ソフト面の課題</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>「入出港制限」が厳しく、一度本船に遅れが生じるとこの制限のために遅れが拡大しがち</li> <li>ポートセールスについて他港に比べ専門性や実施度合いに差が生じている</li> <li>利用者からの要望や質問等にタイムリーに対応できていない</li> <li>港湾担当者の異動が2年程度の周期で行われるため開発計画の実効性が低い</li> </ul>

図 1 千葉中央地区におけるハード面・ソフト面における課題

#### ● 機会損失が考えられるバース並び問題

ヒアリング調査から、コンテナ船の大型化が原因で、コンテナ船が停泊している際、となりのF岸壁に自動車船が寄港できない状況や、隣接する岸壁に2隻停泊する際は、どちらかが本

来のバースをはみ出して停泊している状況が確認された。このことから、3隻が同時停泊することができず、3岸壁の内2岸壁しか同時に利用できないことによる機会コストの損失が生じている。

- 内航自動車取扱いの増加

中央H岸壁、出洲C岸壁で扱われる内航自動車が、千葉港中央地区の稼働率向上に大きく寄与している。出洲C岸壁で扱いきれない分がうまくH岸壁で取扱いされていることで、H岸壁は稼働率を上げている。2つの岸壁にニーズがある内航自動車取扱いは今後も千葉中央地区にとって重要品目と考えられる。

- バルク貨物用バース

その他のバルク貨物を扱うバースの稼働率は軒並み低く、バース統合利用又は廃止したとしても収益面では影響が小さい程度の稼働率となっている。



図 2 千葉中央地区配置図

## ② 需要動向分析

千葉港の将来の取扱貨物量について平成40年代前半を目標年次として、図3のフローにより推計した。千葉中央地区でメイン貨物となっているコンテナ貨物は外貨660,918トン、内貨249,340トン、自動車貨物は外貨1,079,840トン、内貨2,737,302トン、内貨RORO貨物については1,040,753トンと推計された。

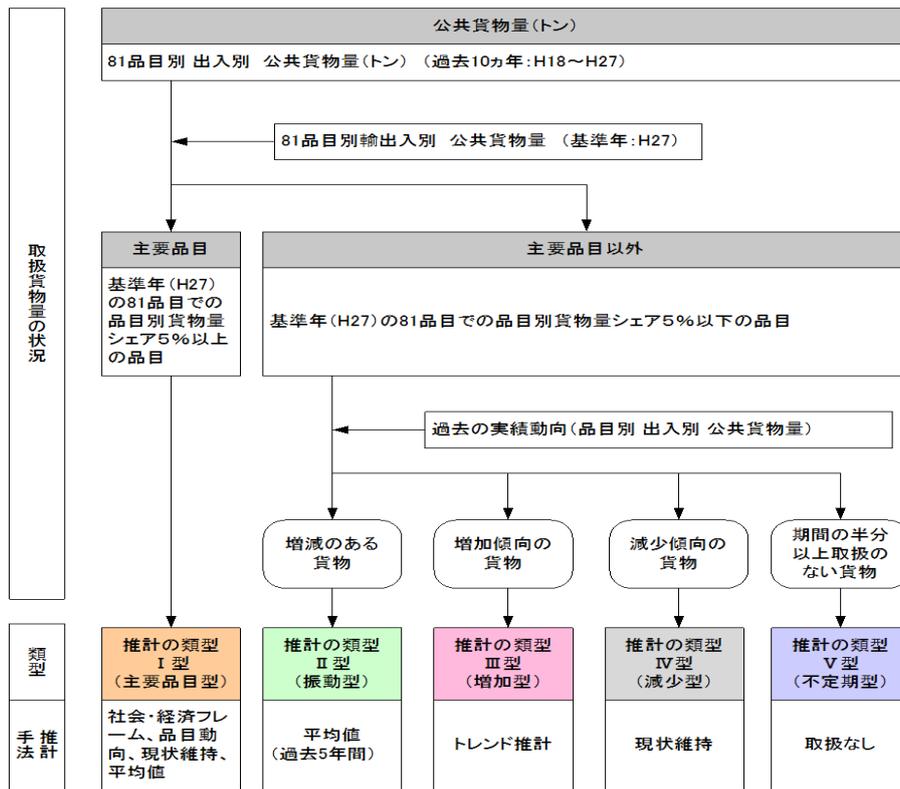


図 3 千葉港の将来の取扱貨物量の推計

③ 今後整備・拡充が必要な機能の分析

ヒアリング結果等を踏まえると、整備が進まない場合、自動車・コンテナの貨物取扱量が減少する可能性がある。収益性を決定する要因は多岐に渡り必要貨物量を詳細に算定することは困難なため、本調査では、減少する可能性がある貨物と同等の貨物量を確保できる対応策を検討した。その結果、現状の貨物量を維持・向上させるために、減少貨物と同等以上の物量を確保できると考えられる食品や化学品の取り込みが必要であるという結果が得られた。

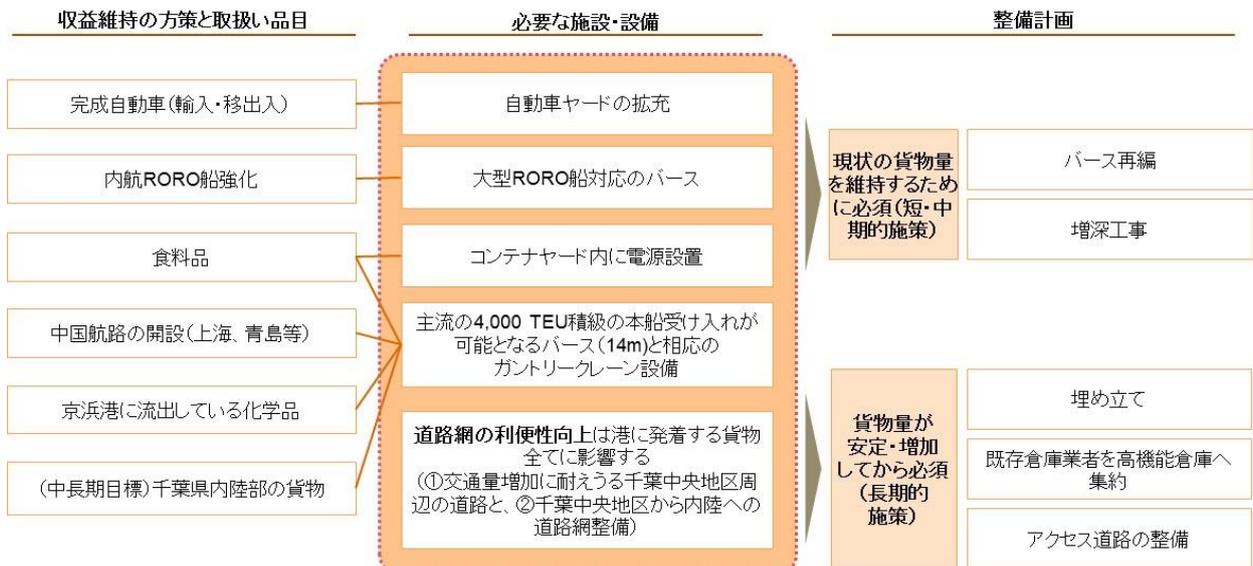


図 4 バース収益維持に向けての方策

④ 機能拡充にかかる概略整備計画案の検討・整理

短期・中期的な目標として、現状のバース稼働率を維持、若しくは向上させ、船舶の大型化に対応することを目指す。千葉中央ふ頭のバース再編と増深工事を行うことが短期的に想定される。出洲ふ頭は既に内航自動車で安定的な実績を上げているため、内航船の発着は出洲ふ頭に集約し、出洲は内航に特化する。同時に、ソフト面の改善も一体的に実施することが重要である。

具体的には、ハード面では4,000TEU積載級の外航本船を係留するための水深14mの岸壁、内航RORO大型船の受け入れに最低限対応するため、バース再編と自動車船、RORO船に対応した岸壁の増深を実施、千葉中央ふ頭のコンテナヤード、自動車プールを拡張し、港の機能集約を行い動線の効率化を図る必要がある。

ソフト面では、民間活力を港湾運営のどの業務に活用するかを県として明確なビジョンを打ち出し、制度面の整備を進めていく必要がある。また、既に船社・荷主向けに多様なインセンティブを用意しているものの周知されていないこともあり、船社や港運事業者と共にポートセールスを展開する必要がある。



図5 ハード面の整備、ソフト面の改善

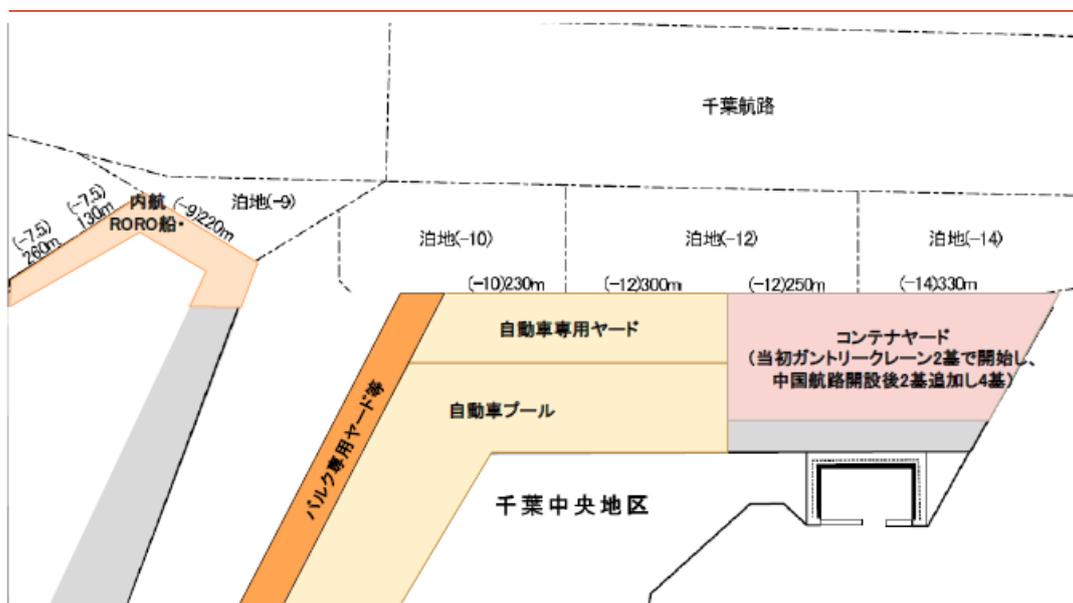


図6 千葉中央地区の配置案

(ウ) 千葉中央地区における民間活力・技術の導入の可能性の検討

① 港湾における PPP 活用先行事例・経営効率化事例の分析

現状生じている課題や港湾事業における競争環境の厳しさを踏まえると、港湾計画や政策立案の機能と執行の機能を分離させることで、ガバナンスの強化や執行における専門性の強化を図り、事業運営の効率化やポートセールスの強化を推進することが今後の方針として考えられる。

また、運営会社化した場合のメリットと、既に運営会社化港が感じている効果を調べたところ、計画的・戦略的港湾運営が可能になったことで運営が効率化され、港湾運営の専門性向上やセールス機能も含む体制強化が実現したことが確認された。

表 1：運営会社設立におけるメリットのまとめ

制度面におけるメリット	
①	<b>県の指定を受けて一元的に港湾施設の管理が可能</b>
	国や県で所有する財産貸し付けを受けることにより港湾運営に関する施設・設備を一元的に管理することが可能になる
②	<b>荷役機械など上物については運営会社が整備可能</b>
	倉庫や荷役設備等の上物については運営会社が独自に整備可能になり機動的に設備拡充が可能になる
③	<b>独自に利用料金の決定権を有し、荷主・船会社への営業活動が可能</b>
	各施設の利用料金の決定権を運営会社が有し、これも活用することで効果的に荷主や船社への営業活動ができるようになる
④	<b>運営会社には民間出資も可能</b>
	民間企業の出資を受け入れることでより機動的な設備整備や営業展開ができるようになる

↓

実際の運営会社設立におけるメリット	
①	<b>組織の強化</b>
	・自治体の人材不足の改善に貢献 ・自治体は港湾政策立案に専念することが可能で、出資比率によって運営会社への官のコントロールがある程度確保できる
②	<b>専門性強化</b>
	・運営会社として、港湾運営全般に精通する人材を雇用可能 ・異動を前提とせず人材を定着させることが可能
③	<b>事業運営効率化</b>
	・港湾利用者にとって窓口の一元化が可能 ・利用者からの要請に対応する際、自治体の許可なく独自に判断可能となり、対応が迅速化（*「予算請求」の時間を省略） ・長期の上物投資計画が設計しやすく、社内の意思決定なので早くなった（*単年度予算制度から脱却） ・分離したB/S、P/Lを元に収益性を考慮した投資計画立案が可能
④	<b>ポートセールスの強化</b>
	・港湾施設使用料を独自に設定、競争力ある価格を決定できる ・ポートセールスを専門に行う人材を配置し、港湾管理者や船社、荷主等とのコンタクトに時間を割いて戦略的にセールスを行うことができる ・商工会や経済団体と港湾管理者の間を取り持つ触媒のような役割を果たせる

② 民間活力・技術の導入効果の検討

民間活力を港湾事業で活用することで、経済性効果に加え、サービス面での効果も期待できる。先述の課題への対応として問い合わせ対応の迅速化や修繕をタイムリーに行うこと等が期待される。民間活力導入の際には、これら両方の効果を考えて判断することが重要である。

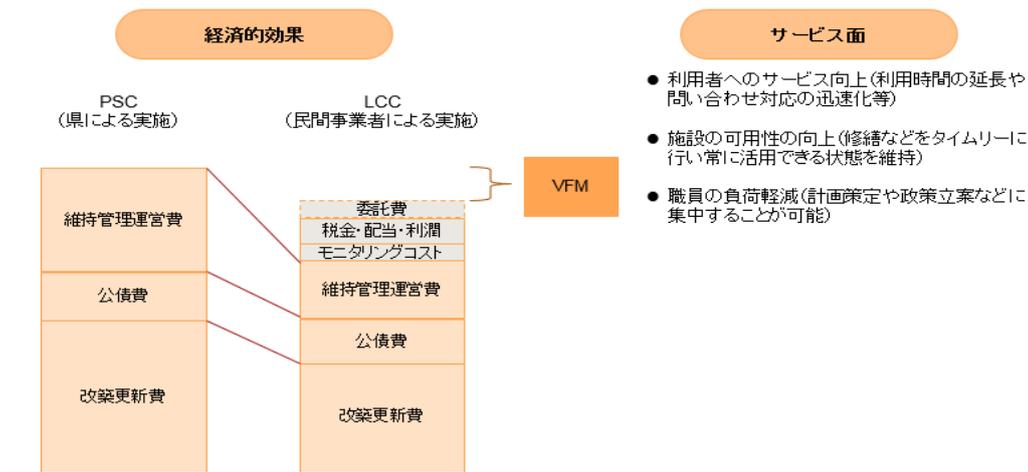


図 7 民間活力の導入による期待効果

現在は、千葉県が港湾管理者であり管理運営者であるため、港湾業務の全てに責任を持っている。千葉中央地区の現状と課題を鑑みて、新たな経営管理体制の案として、以下3つの案が考えられる。

千葉港の現状	港湾計画の策定	港湾計画の一部変更	港湾施設関連許可発行	港湾料金の設定・徴収	下物整備(岸壁)	上物整備(ガントリークレーン、上屋)	維持・管理(使用料等の料金設定可能)	ポートセールス	ターミナルオペレーション
	千葉県港湾課(港湾管理者)	千葉県港湾課	千葉県港湾事務所	港湾課	港湾管理者	港湾管理者	港湾管理者	港湾管理者	ターミナルオペレーター(港湾管理者が使用許可発行)
<b>案1</b> 公共中心の運営会社設立	千葉県港湾課(港湾管理者)	千葉県港湾課 + 港湾運営会社が変更提案可	千葉県港湾事務所(公共の固有業務)	港湾運営会社が料金決定権を留保し料金徴収	港湾管理者が整備し港湾管理会社に貸付	港湾運営会社が業務実施			
<b>案2</b> PPP/PFIの一部活用	千葉県港湾課(港湾管理者)	千葉県港湾課 + 港湾運営会社が変更提案可	千葉県港湾事務所(公共の固有業務)	港湾運営会社が料金決定権を留保し料金徴収	港湾管理者が整備し港湾管理会社に貸付	荷役機械等の整備	施設の維持管理および料金設定	県と協働・個別に荷主・船社への営業活動可能	維持管理・運営実施
<b>案3(注)</b> 運営会社としてPPP/PFIが機能	千葉県港湾課(港湾管理者)	千葉県港湾課 + 港湾運営会社が変更提案可	千葉県港湾事務所(公共の固有業務)	港湾運営会社が料金決定権を留保し料金徴収	港湾管理者が整備し港湾管理会社に貸付	荷役機械等の整備	施設の維持管理および料金設定	県と協働・個別に荷主・船社への営業活動可能	維持管理・運営実施

県に残る業務  
 港湾運営会社の業務  
 PPP/PFI業務

図 8 経営管理体制の案

③ 想定されるスキーム・経営管理体制の検討

港湾運営の各業務における望ましい関与主体の検討した結果、千葉中央地区において埠頭運営会社とPPP/PFIに分けて実施することが現時点では考えられる。よって、上記の「案2」を中心に検討すると、将来の経営管理体制案は以下の様な分担が一案となる。

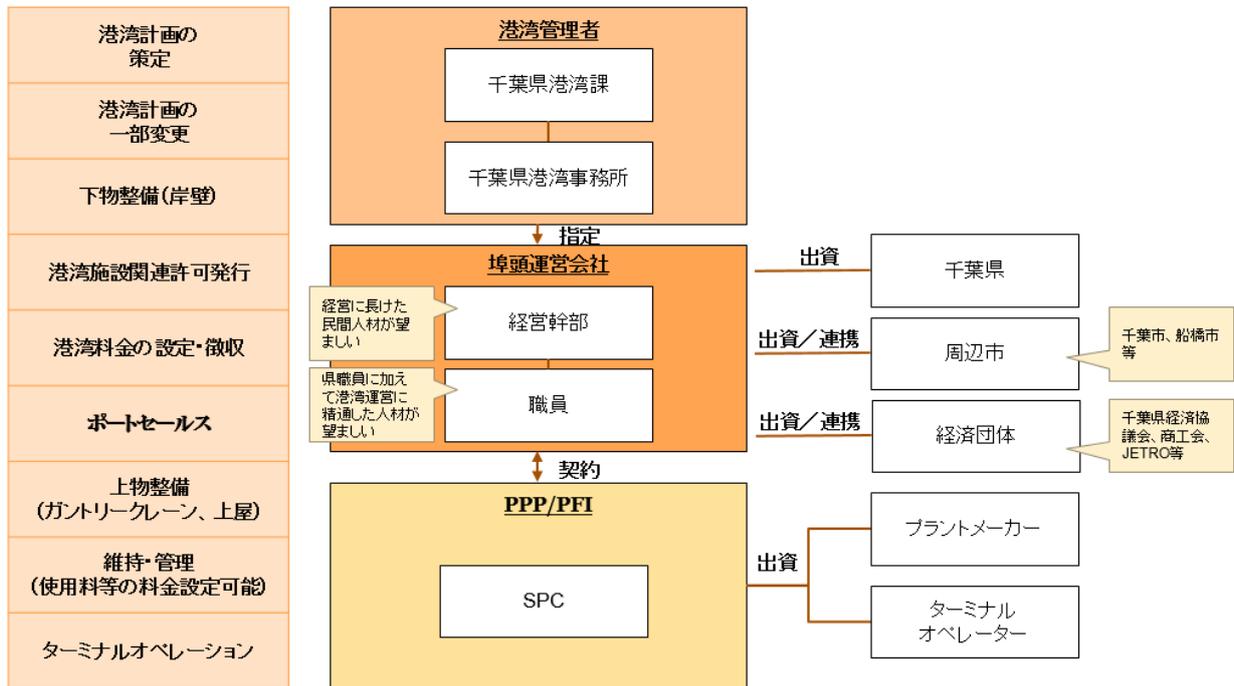


図 9 千葉中央地区の経営管理体制のイメージ

この経営管理体制に基づき施設ごとの役割分担を見ると、以下の様な分担となる。

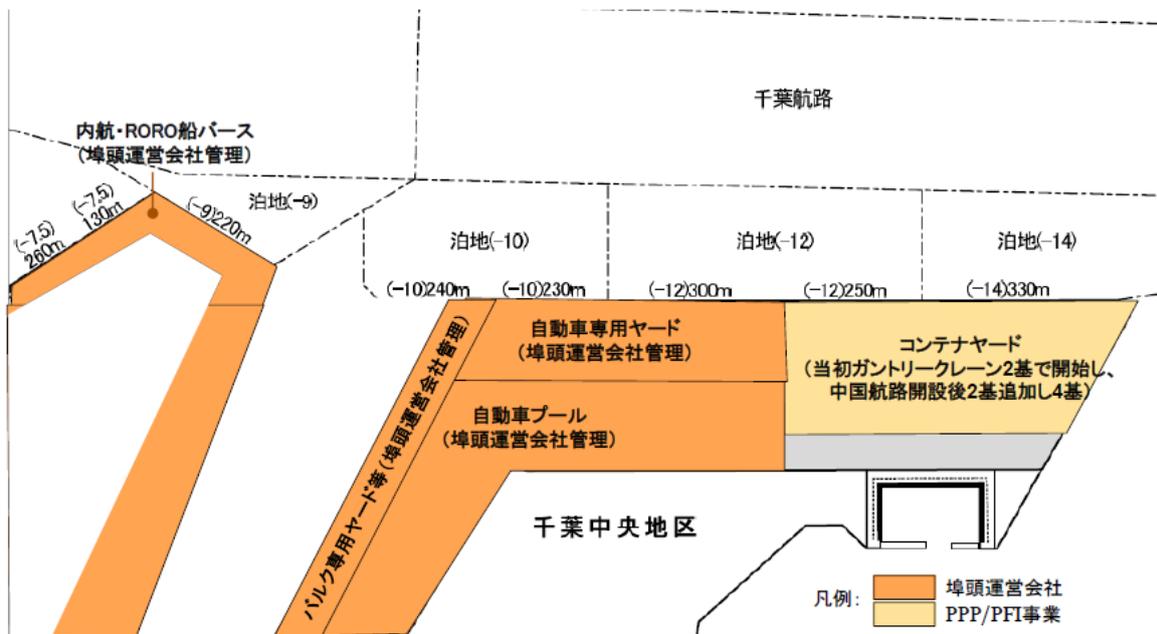


図 10 千葉中央地区の施設ごとの分担イメージ

④ 事業スキーム・経営管理体制の絞り込み

千葉港中央地区に相応しい事業スキーム・経営管理体制を検討する際、PPP/PFI の代表的なスキームとしては(1)包括的民間委託、(2)DBO、(3)PFI (サービス購入型)、④PFI (コンセッシ

ン※独立採算型を含む)が挙げられる。なお、本調査の対象事業としては上物整備を含むため、維持管理・運営のみの包括的民間委託は比較対象から外す。

これらのスキームを比較した場合、現時点で比較的可能性が高いのは「ターミナル運営型の従来型 PFI」になると思われる。コンセッションは、現時点で受け手になる民間事業者の想定が困難であるため、本検討から外す。

		DBO	PFI(サービス購入型)	PFI(コンセッション)
対象業務	資金調達	×	○	○
	上物整備 (ガントリークレーン、上屋)	○	○	○
	維持・管理 (使用料等の料金設定可能)	○	○	○
	ターミナル オペレーション	○	○	○
資産保有		管理者	管理者	管理者
報酬		サービス購入費	サービス購入費	利用料金収入
移転されるリスク		完工リスク+ 施設管理リスク	完工リスク+ 施設管理リスク	完工リスク+ 施設管理リスク+ 需要リスク
効率化の可能性		・民間の創意工夫により効率化の可能性あり	・民間の創意工夫により効率化の可能性あり	・独立採算になるため左記に比べてより効率化が進みやすい
千葉中央地区の活性化への貢献		・施設管理が中心なため相対的に貢献は小さい		
受け手の可能性		・重工系企業とターミナルオペレーターが連携(JVないしは再委託)することにより、実施できる可能性あり		・需要リスクを受け入れられる事業者が無い可能性が高い
備考		・金融機関のモニタリングが働き、DBOよりも適正なスベックになる可能性がある		・需要リスクをコントロールできる余地が小さいため実現可能性は低い

図 11 事業スキームの比較

上記で説明した「ターミナル運営型 PFI」スキームを図で表すと以下の通り。

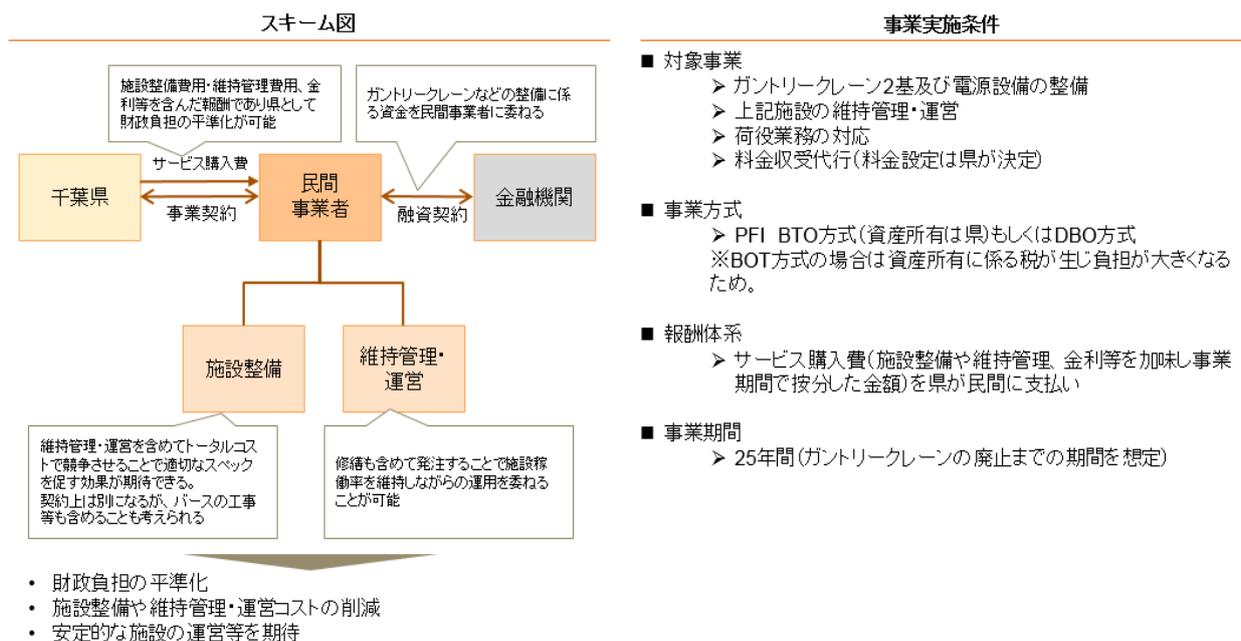


図 12 事業スキーム、実施条件

### (エ) 千葉中央地区における官民連携実施効果の検討

民間資金等活用事業推進室（PFI 推進室）が、「多様な PPP/PFI 手法導入を優先的に検討するための指針」に基づき定めた「PPP/PFI 手法導入優先的検討策定の手引」の「簡易な検討の計算表」をベースに前提条件を設定し、①DBO の場合、②PFI の場合の 2 通りの前提を設定した。

2 通りの財務シミュレーションを行ったところ、いずれの手法でも Value for Money (VfM) が出ており、従来手法より効果が出る結果になっているが、DBO と PFI の比較では、金利負担の差により数字面では DBO がより効果が出る結果となった。

表 2 財務シミュレーション結果

		従来型手法	採用手法	VfM
① DBO	金額	2,776,823	2,594,842	181,981
	%			6.6 %
② PFI	金額	2,776,823	2,650,816	126,007
	%			4.5 %

さらに、定性面での効果として、直接的効果と間接的効果が期待できる。

- 直接的効果：利用者へのサービス向上、施設の可用性の向上、職員の付加軽減
- 間接的効果：千葉中央地区の信頼性向上、ターミナルオペレーターの活動の拡大

## 3. 基盤整備の見込み・方向性

### 【施設整備】

千葉県長期構想は 20 年～30 年の長期の計画であるのに対し、本調査で検討したハード整備は、5 年～10 年の間に実施するものであり、短期的方向性を示している。長期構想実現の礎となる短期・中期整備計画であるため、実行する見込みが高い。

ガントリークレーン整備については、平成 40 年代前半までに社会資本整備総合交付金で事業化を予定。

### 【ソフト面の改善】

ポートセールスの強化が急務であることから、千葉県港湾課が主導するポートセールス検討委員会、経済団体等、既存の枠組みを活かせないか検討する必要がある。その方向性を考えつつ、船社や港運関係者、荷主をポートセールス協議の場に参加してもらう。

### 【経営管理体制】

本調査は PFI の導入可能性の検討であったが、分析検討の結果、将来の PFI 導入を目指して、まずは埠頭運営会社の設立を検討することが重要であると考えられる。埠頭運営会社設立に向け、民間活力を港湾運営のどの業務に活用すべきか、千葉県として方針を決定することが急務。

## 4. 今後の課題

- ・ ハード整備については、「千葉県長期構想」との整合性を取って進めていく必要がある。
- ・ ソフト面の改善では、これまであまり接点のなかった京葉工業地域の経済団体、商工会議所、JETRO といった組織との連携強化が、ポートセールス推進に不可欠であり、彼らに千葉

港中央地区発展のために共に活動してもらえよう、理解してもらい必要がある。

- 千葉港は県が直接港湾管理運営を担ってきたため、他港に存在する第三セクター企業のような、維持管理を担う母体が存在しない。そのため、運営会社設立にあたっては既存の港湾関係者との調整にある程度の時間が必要と予想される。
- 将来的に PFI 導入を目指すならば、千葉港中央地区の運営会社への出資に前向きな企業が必要となるが、現状そのような民間事業者がいないため、企業への働きかけが必要となる。