

# 千葉港 港湾計画 改訂

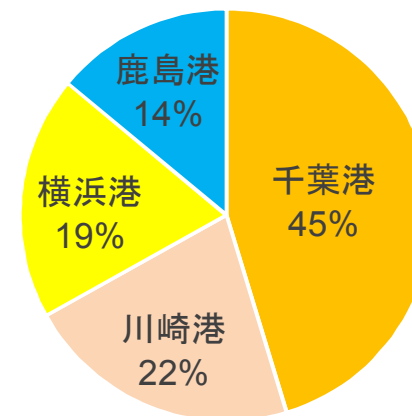
- 火力発電所やガス工場等が立地し、首都圏で消費されるエネルギーの供給拠点の役割を担う。
- 千葉港の直背後には石油化学工業・鉄鋼業等の企業が立地し、基幹産業の原材料の調達及び製品の出荷のための物流拠点の役割を担う。
- 背後の道路網を活かし、千葉県内発着の完成自動車や建設資材等の物流拠点の役割を担う。

平成30年11月14日  
 交通政策審議会  
 第72回港湾分科会  
 資料1-1

港湾管理者:千葉県

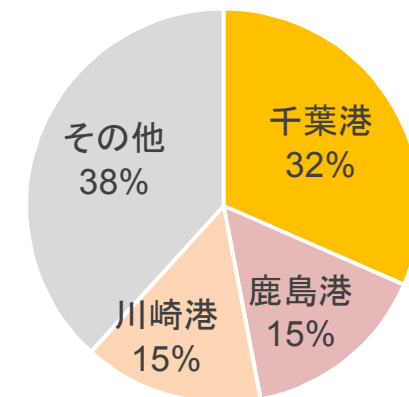


首都圏の港湾に立地する製油所の原油精製能力(バレル/日)



出典:石油連盟HPより港湾局作成

首都圏の港湾に立地する火力発電所の発電能力(kw)



出典:東京電力HPより港湾局作成

凡例	国幹道 (国土交通省管轄)	開港中	事業中 (港湾計画区域を境)	計画中	首都高速道路	開港中	事業中	一般有料道路	開港中	事業中	調査中	直轄	補助	事業中
凡例	国幹道 (国土交通省管轄)	開港中	事業中 (港湾計画区域を境)	計画中	首都高速道路	開港中	事業中	一般有料道路	開港中	事業中	調査中	直轄	補助	事業中

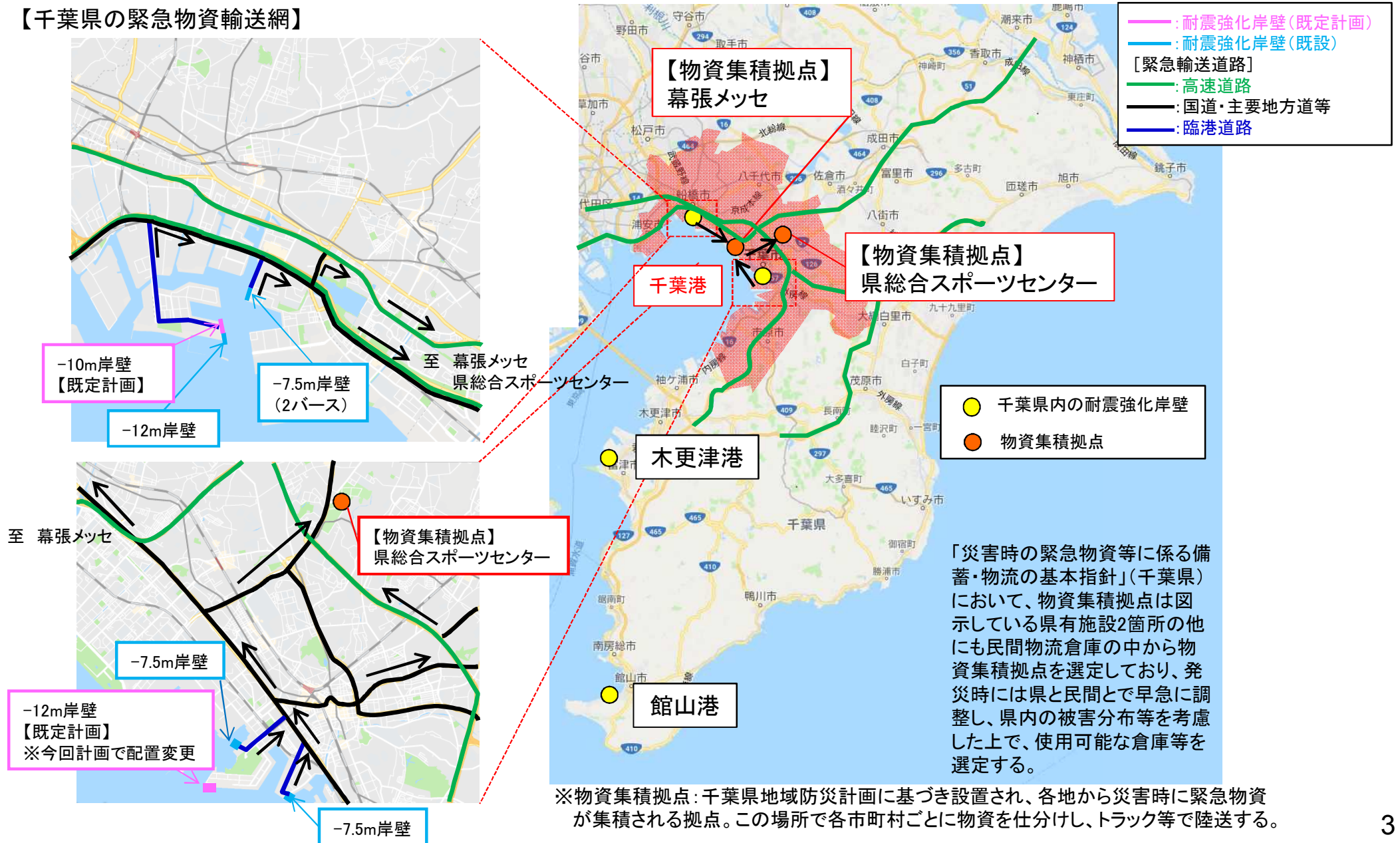
- 京葉工業地帯に立地する火力発電所の燃料となるLNGの輸入、製油所のガソリン原料等となる原油の輸入がなされており、首都圏へのエネルギー供給拠点となっている。
- 石油化学工場のエチレン原料となる原油が輸入され、製造された合成樹脂が外貿コンテナ航路により輸出、内航RORO航路、背後の道路網により首都圏や西日本の合成樹脂の加工工場へ出荷されている。
- また、背後の道路網により千葉県内及び北関東地域を背後圏として、立地する自動車工場の完成自動車の搬出入、消費地への移入自動車の輸送、千葉県内で消費される建設資材や日用品等の製品輸入等の拠点となっている。



# 千葉港が担う役割(緊急物資輸送の拠点)

- 「千葉県地域防災計画」に基づき、千葉港の千葉中央地区、葛南中央地区及び葛南東部地区に耐震強化岸壁が7バース整備・計画されている。
- 千葉港は、災害時における港湾に隣接する背後市向けの緊急物資の海上輸送の拠点としての役割を担っている。

## 【千葉県の緊急物資輸送網】



# 千葉県における防災対応

計画	災害想定	港湾の役割	港湾の対応状況	今後の対応予定
千葉県地域防災計画 ※H29修正	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震</li> <li>津波</li> <li>風水害</li> <li>放射性物質事故</li> <li>大規模火災等</li> </ul>	<b>【行政】</b> 耐震強化岸壁・港湾緑地の整備、液状化対策、航路啓開、港湾区域内の流木等の除去、港湾施設の応急処置、港湾施設の状況調査・復旧	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者と災害応急業務協定を締結</li> <li>耐震強化岸壁7バース供用中(千葉港、木更津港、館山港)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>耐震強化岸壁3バース整備予定(千葉港、木更津港)</li> </ul>
千葉県石油コンビナート等防災計画 ※H29修正	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震</li> <li>津波</li> <li>事故 等</li> </ul>	<b>【行政】</b> 港湾施設の被災状況の把握・機能確保、油流出対策 <b>【企業】</b> 港内における船舶の安全対策、消火活動・油撤去等の協力	<ul style="list-style-type: none"> <li>油流出対策関係で必要な備品等の配備やマニュアル策定等</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>総合防災訓練の継続実施</li> </ul>
千葉港における東京湾北部地震発生時の震後行動(港湾BCP) ※H26策定	<ul style="list-style-type: none"> <li>地震</li> </ul>	<b>【行政】</b> 被害情報の収集、関係機関調整、耐震強化岸壁の応急復旧、道路・航路啓開等 <b>【企業】</b> 緊急物資荷役、被害調査、応急復旧等	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係者と災害応急業務協定を締結</li> <li>防災訓練等を通じて連絡体制確保</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>2018年度に製油所・油槽所を考慮したBCP(震後行動)に改訂予定</li> <li>2019年度に風水害(高潮暴風)を考慮したBCPに改訂予定</li> </ul>

# 千葉港が担う役割(にぎわい空間)

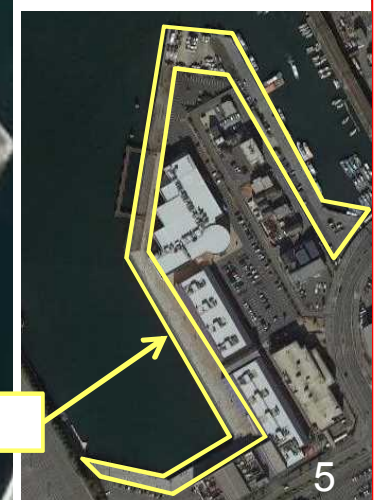
- 平成30年3月、遊覧船等が就航する千葉中央地区において「みなとオアシス千葉みなと」が登録され、みなとオアシスを中心としたにぎわい空間の創出を図っている。
- 千葉北部地区の幕張の浜・検見川の浜・いなげの浜は、日本一長い人工海浜(合計延長4,320m)であり、海水浴や花火、音楽イベント、マリンスポーツ等が行われている。



「あるめりあ」発着場所  
※千葉中央地区～千葉南部地区の遊覧船  
所要時間: 40分  
運航頻度: 2便/日



□ : みなとオアシスエリア



# 千葉港の目指す姿

## 【港湾の中長期政策「PORT2030」】

### 1. グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築

- ◆ 港湾背後地において、高度な流通加工・検疫・発送、さらには再生部品の輸出、越境修繕サービス等新たな付加価値を提供する機能を有するロジスティクスハブを形成
- ◆ コンテナターミナルとの一体的な空間を構成するとともに、近傍の物流施設とも陸上・海上の輸送手段によりシームレスに接続する。

### 2. 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築

- ◆ 内航フェリー・RORO航路については、災害時等には機動的な輸送手段となることを考慮して、岸壁の標準化等を検討
- ◆ 企業によるサプライチェーンマネジメントの高度化・効率化に対応するため、臨海部空間の利用再編・面的再開発

### 4. ブランド価値を生む空間形成

- ◆ 歩行者空間の充実や港湾の持つ静穏な水域や背後都市・自然等との接続性を活かしたパブリックアクセスを整備する。
- ◆ 地域の文化・歴史を活かしたみなとまちづくりやみなとオアシスの活性化を行うとともに、市民が安全・多目的にみなとを利用できるような環境を整備

### 7. 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化

- ◆ 地域の早期復旧・復興を支援するため、広域的に一連の物資輸送ルートを確保できるよう岸壁や臨港道路等の耐震化

## 【今回計画】

目標年次：2030年代前半

### グローバル化、地域間競争の時代の県内企業的发展を支える千葉港

公共埠頭の物流機能の強化により、背後に立地する企業の国際競争力強化や国内物流の安定性向上

- コンテナ船、自動車専用船、RORO船の大型化対応
- コンテナ・完成自動車の荷捌き用地不足を解消するため、用地造成を伴う埠頭再編

### 県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港

賑わい空間の連携を図るための海上交通のネットワーク化及び市民生活の安全・安心を支える防災機能の強化

- 背後の地域資源を活用しながら、東京湾内の各港との海上交通ネットワークを構築
- 大規模地震発生時の緊急物資等の輸送の確保、地域の経済活動を支える物流機能の維持のため、耐震強化岸壁の配置

### 環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港

地域住民が海に親しむことのできる開放的な親水空間の創出

- 港湾緑地、海浜の整備による快適性向上

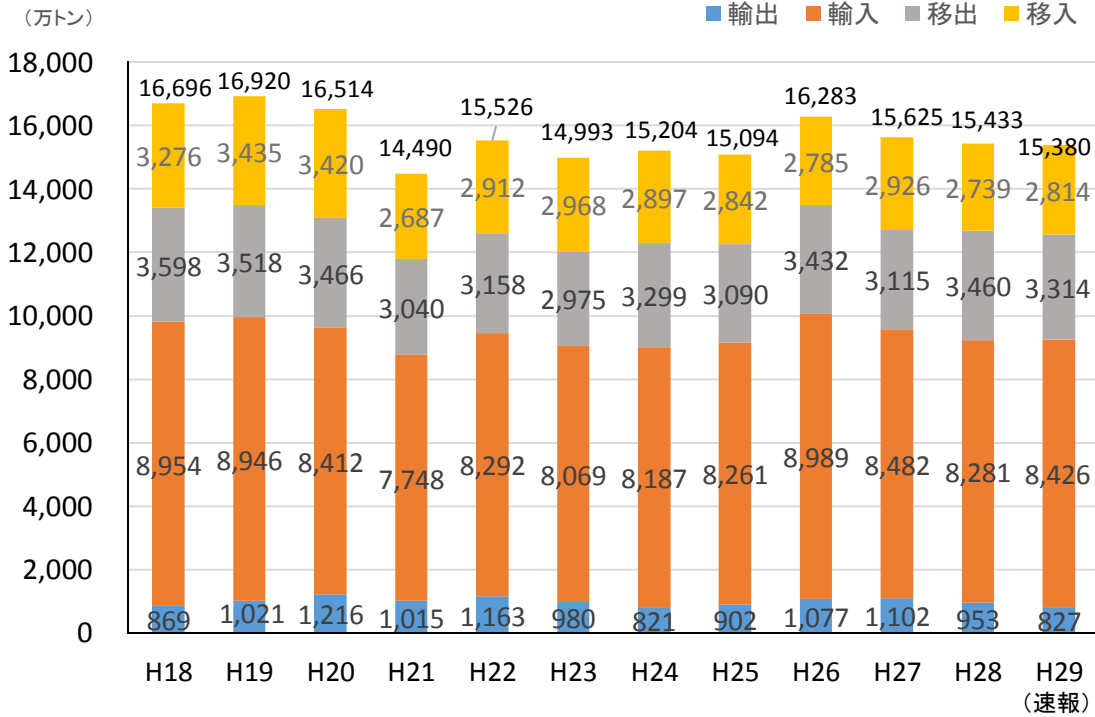
# 千葉港の利用状況



# 千葉港の貨物取扱状況

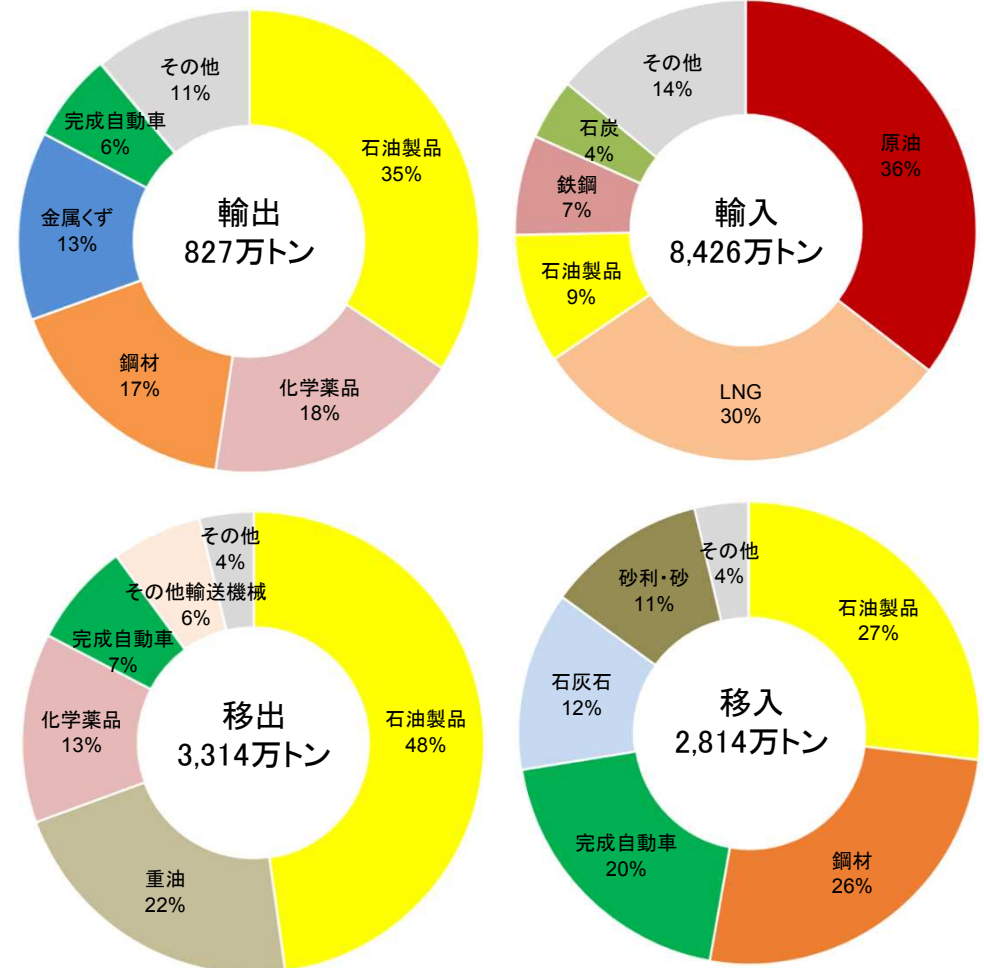
- 大宗貨物は、原油、LNGの輸入、石油製品の輸出、移出入。
- 原油は、主にUAE、カタール、サウジアラビアから輸入しており、精製後、化学製品（合成樹脂等）や生活、工場用の燃料油として利用。
- LNGは、主にブルネイ・マレーシア・オーストラリアから輸入しており、火力発電用の燃料油として利用。
- 石油製品（ガソリン、潤滑油等）は、主に韓国に輸出、東京港に移出、横浜から移入。

取扱貨物量の推移



(出典：千葉県港湾統計年報より作成)

取扱貨物量の内訳(平成29年)

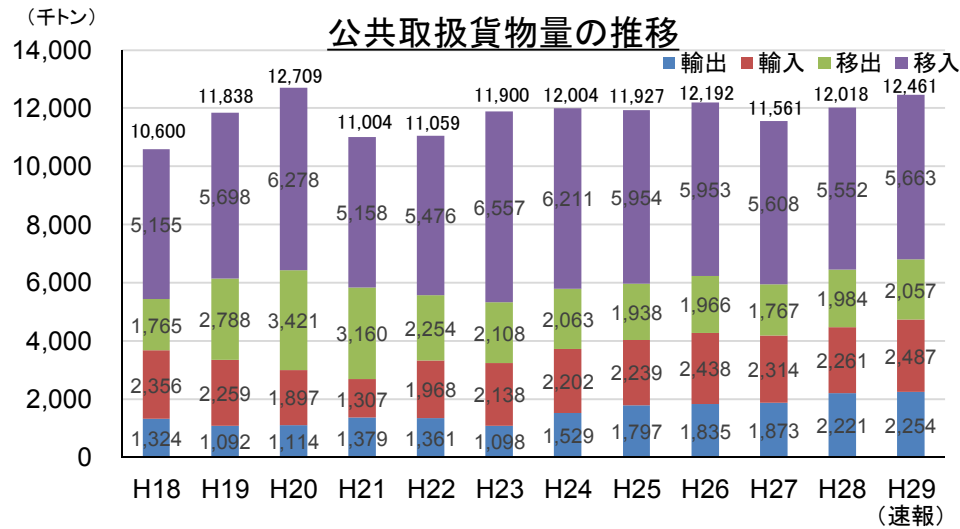


(出典：千葉県港湾統計年報より作成)

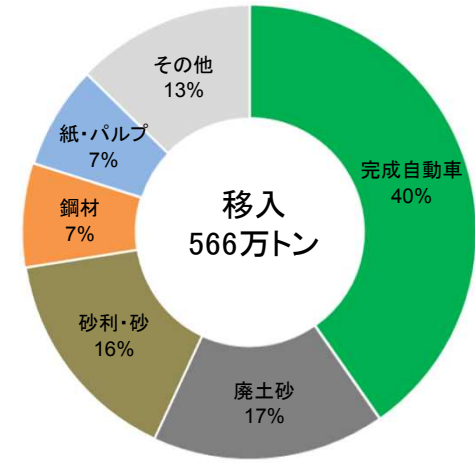
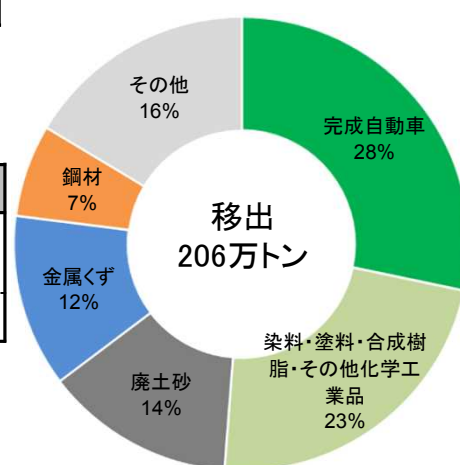
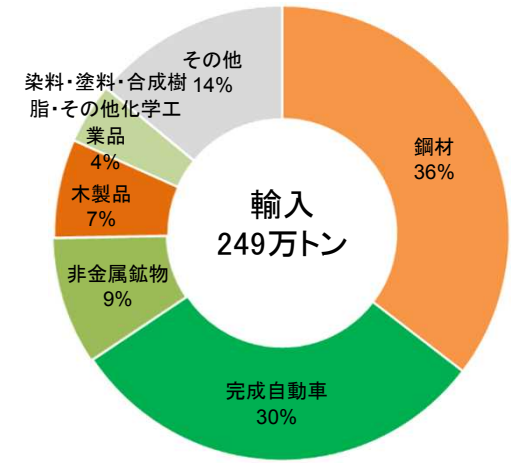
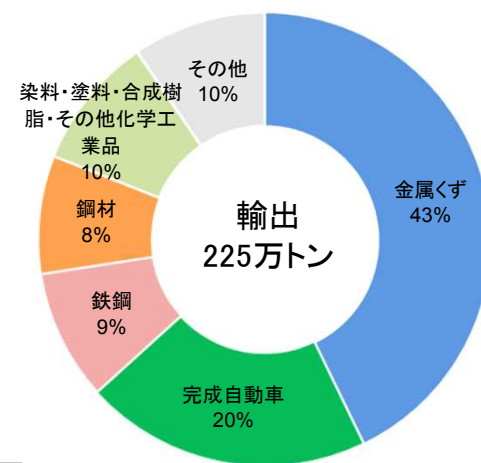


# 千葉港の貨物取扱状況（公共貨物）

- 大宗貨物は、完成自動車の輸出入・移出入、金属くずの輸出、鋼材の輸入。
- 完成自動車は、主にアメリカに輸出、ドイツから輸入、大阪府に移出、愛知県から移入。
- 金属くずは、主に鉄鋼の原料として韓国に輸出。
- 鋼材は、主に建設資材として韓国から輸入。



公共取扱貨物量の内訳（平成29年）



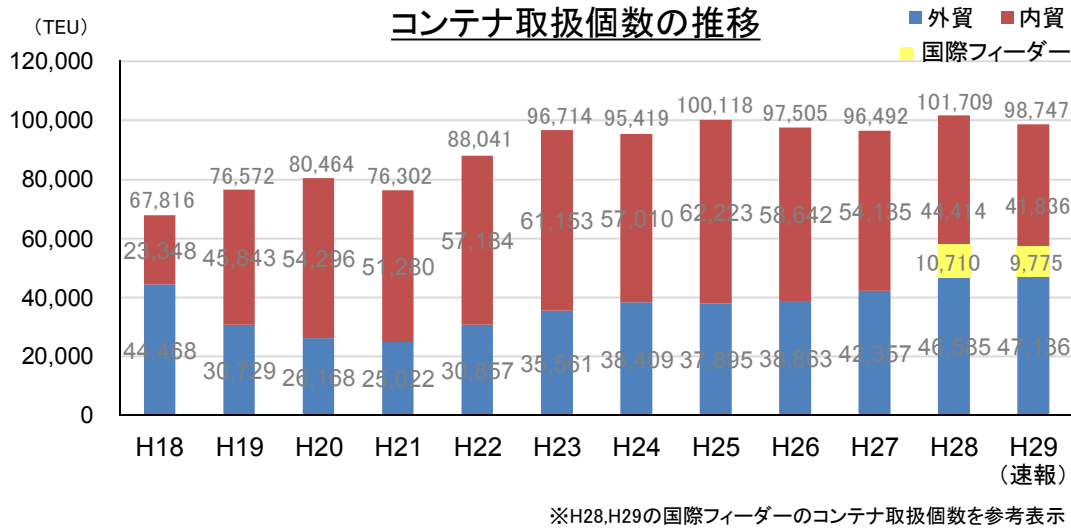
外貿コンテナ航路	便数	国際フィーダー航路	便数
韓国	2便/週	京浜	3便/週
台湾・香港・中国	1便/週		
台湾・香港・中国・東南アジア	1便/週		

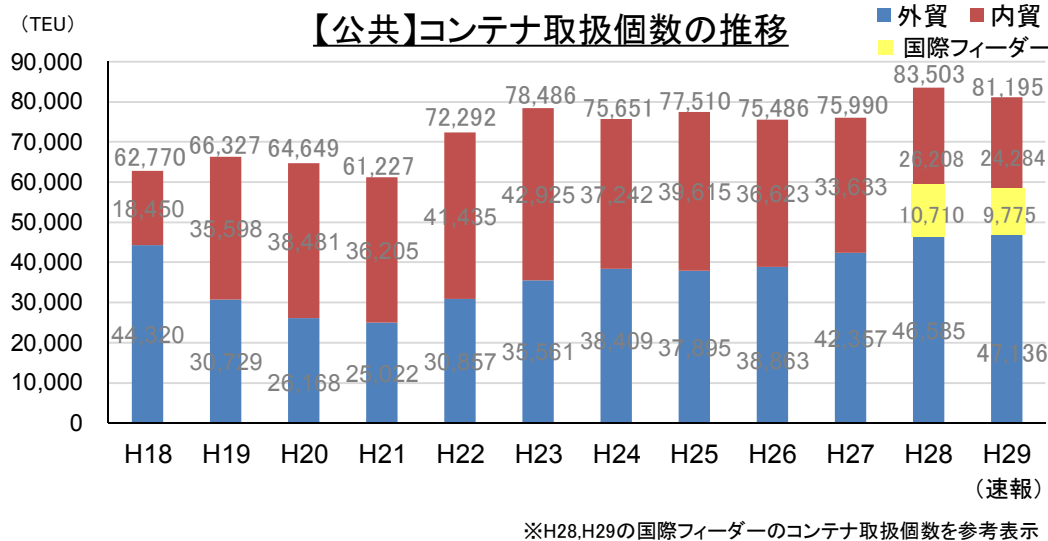
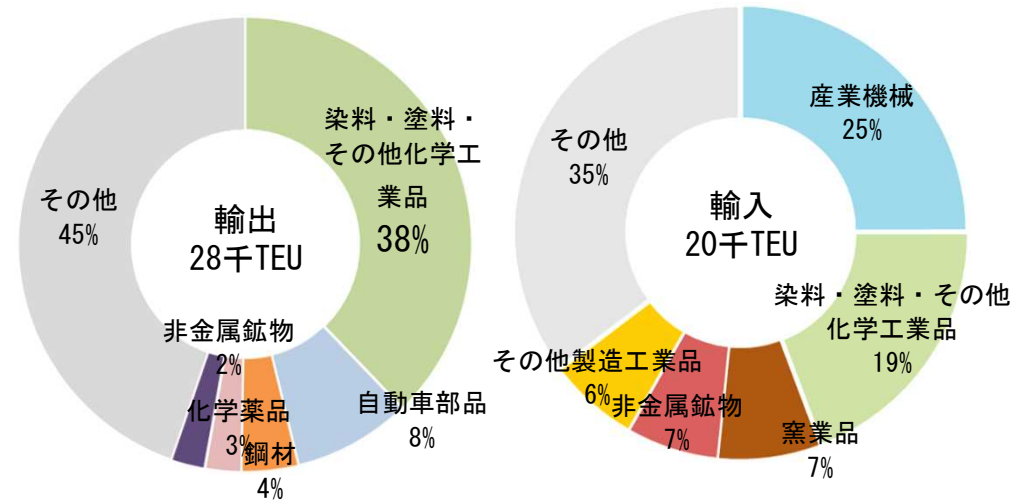
内航コンテナ航路	便数	内航RORO船航路	便数
千葉～川崎～岩国～徳山下松	1便/6日	千葉～堺泉北～宇野～三島川之江	6便/週
千葉～徳山下松	7便/月	千葉～広島	3便/週

# 千葉港の貨物取扱状況（コンテナ貨物）

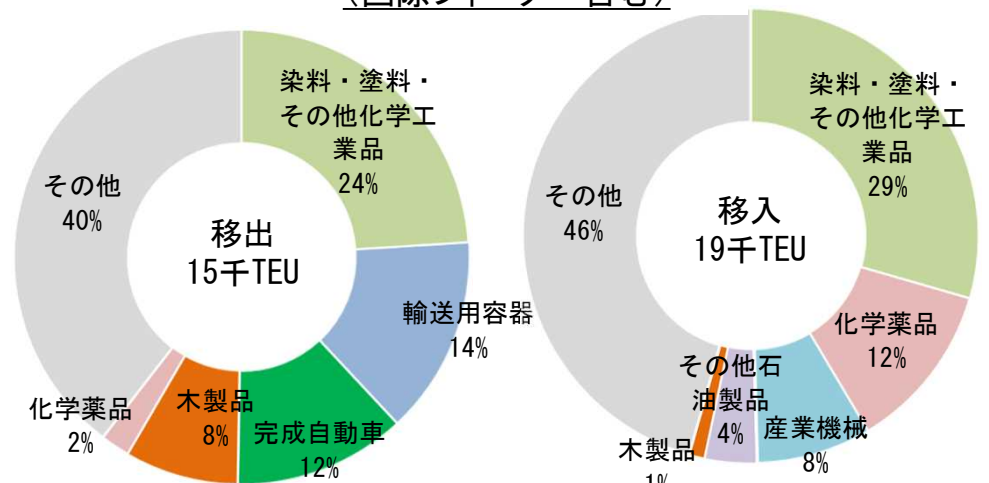
- 大宗貨物は、「染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品」の輸出入・移出入。
  - 主に合成樹脂を香港・台湾に輸出、韓国・台湾から輸入、大阪府・広島県に移出、山口県・愛媛県から移入。
- ※公共ふ頭のほか、姉崎地区の専用ふ頭から東京港・横浜港へのバージ輸送が行われている。



### 外貨公共コンテナ取扱貨物量の内訳(平成29年)



### 内貨公共コンテナ貨物量の内訳(平成29年) (国際フィーダー含む)

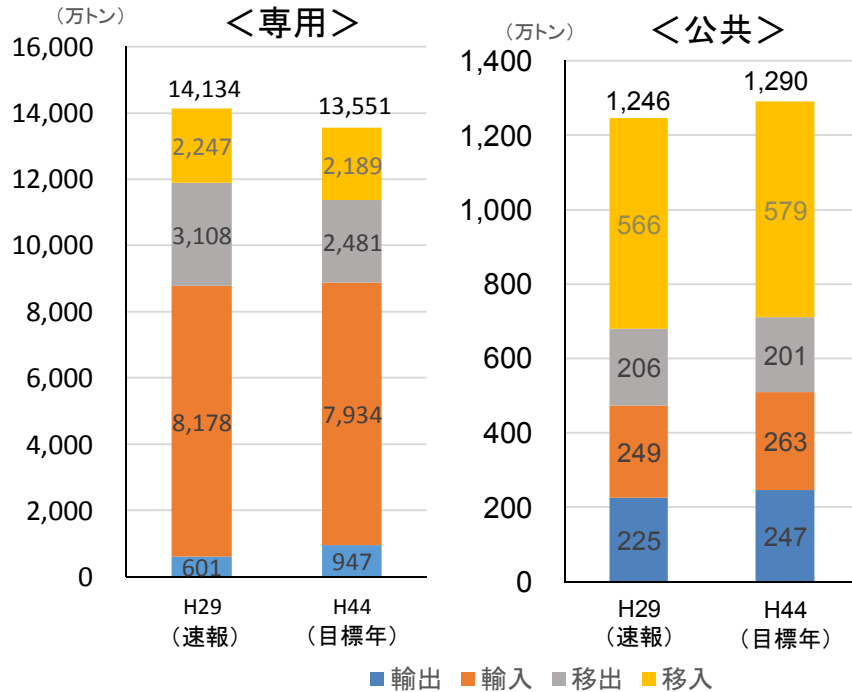


※その他には空コンテナ含む

# 計画貨物量の設定

- 人口減少や燃費改善等を背景に、国内向けのガソリン等の石油製品の移出入減少が見込まれ、これに伴い、原材料となる原油の輸入減少が見込まれる。
- 鉄鋼について、東南アジアの鉄鋼需要の安定成長等を背景に、輸出増加が見込まれる。

## 【増減の主な要因】



### ＜専用＞

【輸入】原油(H29)2,986万ト → (今回推計)2,205万ト  
 ・企業ヒアリング及び石油需要の見通しを踏まえ、取扱減少を見込む

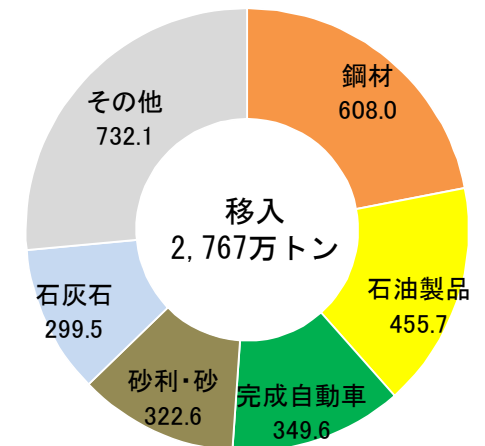
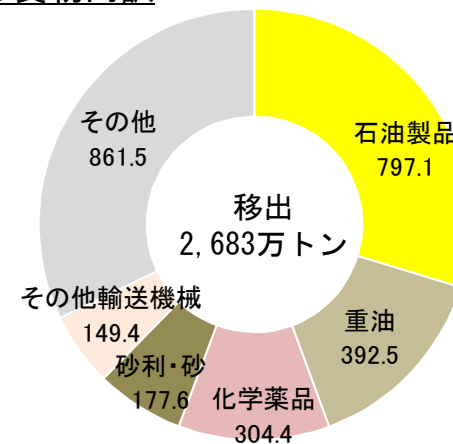
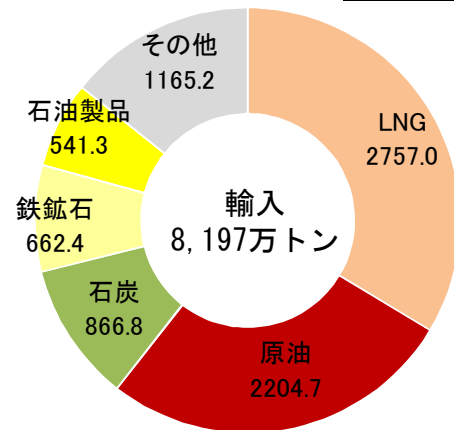
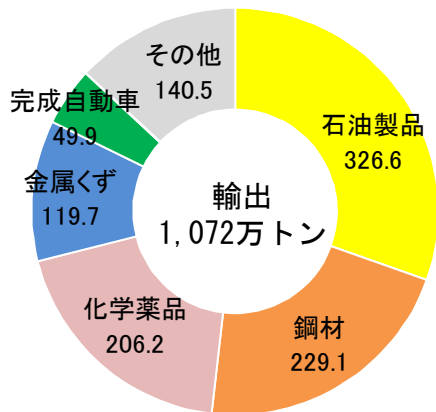
【輸入】石炭(H29)363万ト → (今回推計)867万ト  
 ・火力発電所の立地動向を踏まえ、取扱増加を見込む

### ＜公共＞

【輸出】鉄鋼(H29)23万ト → (今回推計)30万ト  
 ・東南アジアの鉄鋼需要の安定成長等を踏まえ、輸出増加が見込まれる。

【輸入】完成自動車(H29)84万ト → (今回推計)91万ト  
 ・海外の自動車メーカーの日本市場へのニューモデルの定期的な導入意向を踏まえ、取扱増加を見込む。

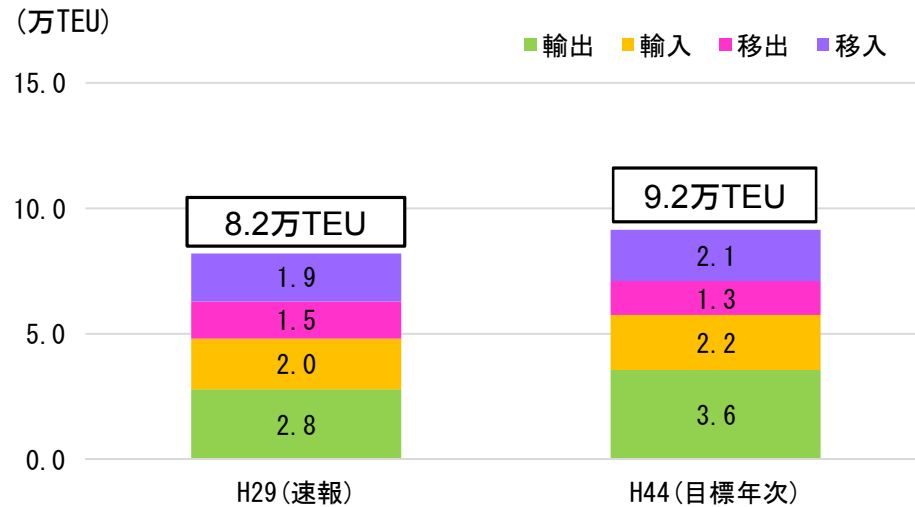
## 今回計画の貨物内訳



# 計画貨物量の設定(公共テナ貨物)

- 中国における化学工業品(プラスチック製品等)の需要が増加しており、原材料となる合成樹脂の輸出の取扱増加が見込まれる。
- 新規航路(中国)の開設のニーズが生じており、現在は京浜港を利用している千葉県発着の対中国貨物(再利用資材の輸出、電気機械の輸入等)の千葉港での取扱が見込まれる。

公共テナ取扱量推計



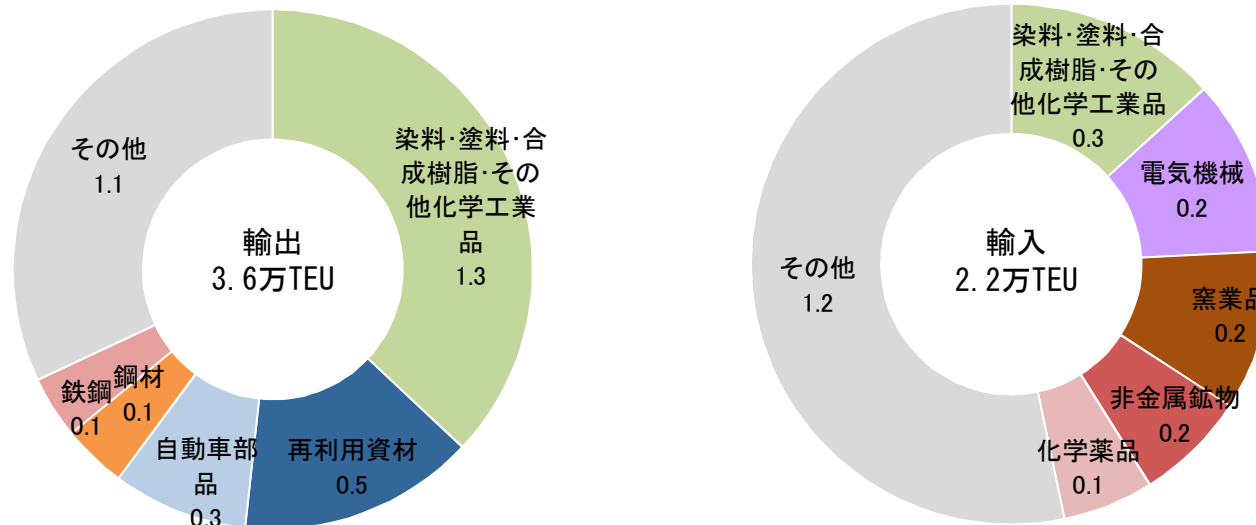
<増加する主な要因>

【輸出】染料・塗料・合成樹脂・その他化学工業品  
 (H29)10,405TEU → (今回推計)13,147TEU  
 ・中国向け合成樹脂輸出の取扱増加

【輸出】再利用資材  
 (H29)574TEU → (今回推計)5,239TEU  
 ・新規航路(中国)開設に伴う古紙輸出の他港利用からの転換

【輸入】電気機械  
 (H29)10TEU → (今回推計)2,411TEU  
 ・新規航路(中国)開設に伴う家電製品輸入の他港利用からの転換

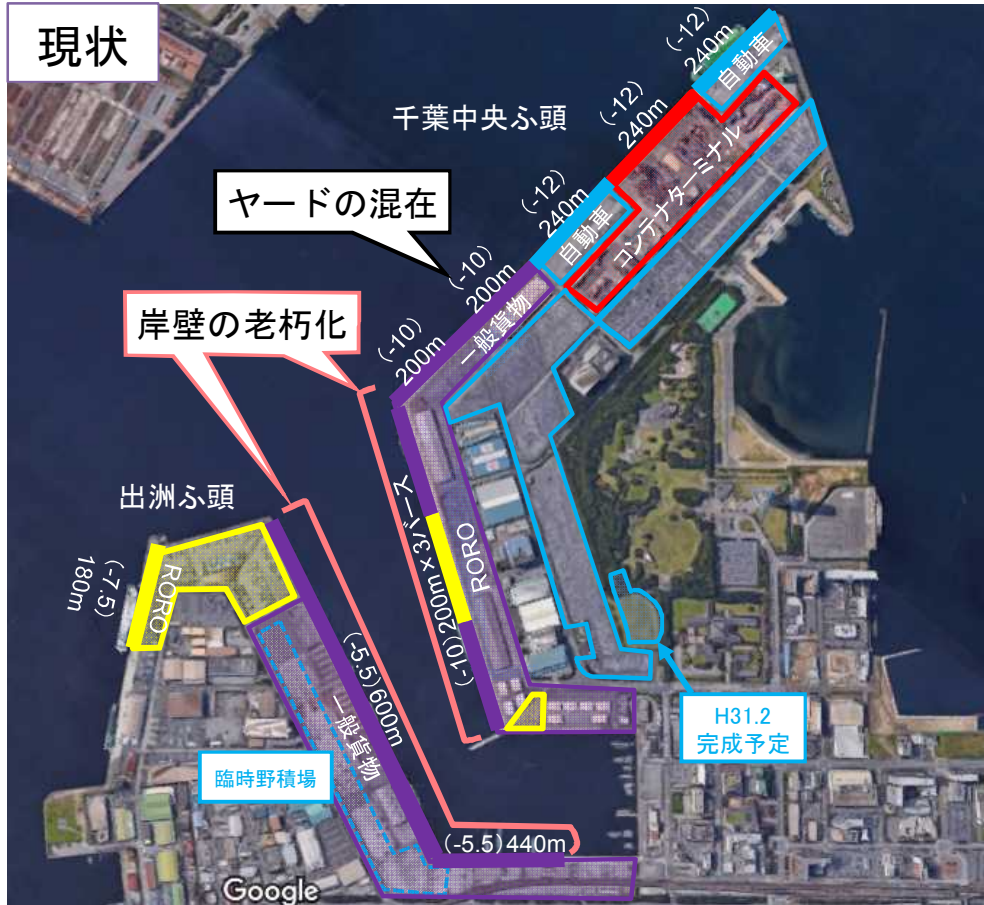
今回計画の貨物量内訳



# 千葉港港湾計画改訂の概要



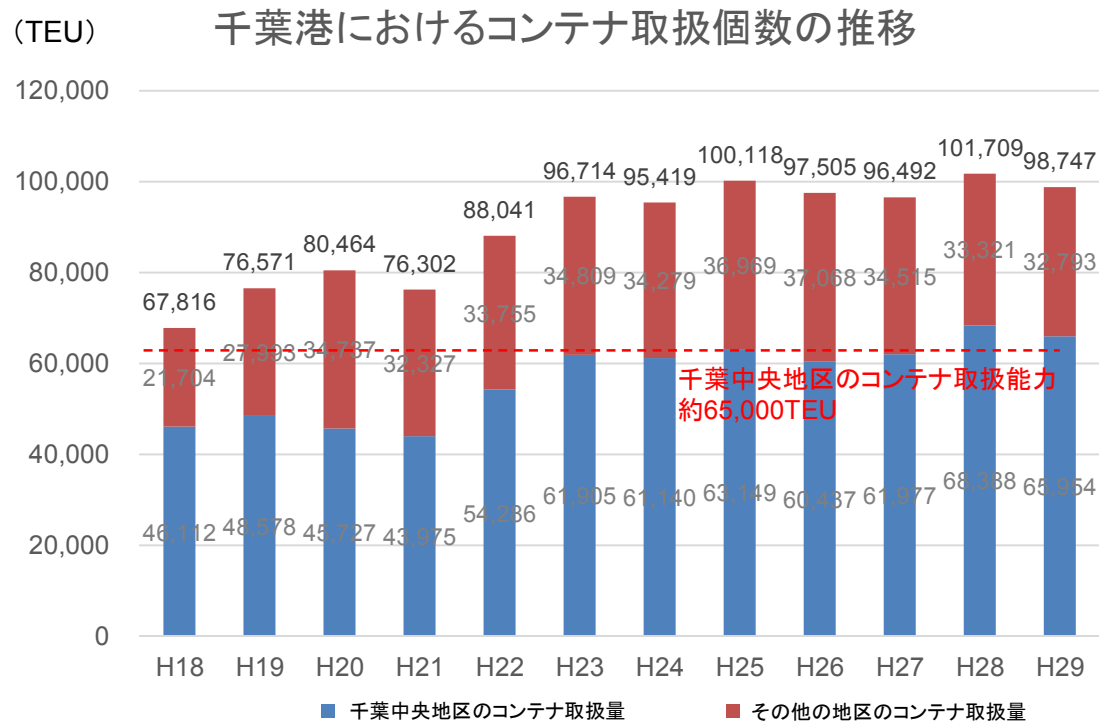
# 主な計画の内容(物流機能の向上)[千葉中央地区]



# 課題(コンテナヤード不足)[千葉中央地区]

- 千葉中央地区のコンテナ取扱量は、コンテナターミナルの取扱能力(約6.5万TEU)に達しており、コンテナヤード不足のため、隣接する物揚場をシャーシ置き場として利用している状況。
- また、就航している航路(台湾・香港)の船舶大型化(5万トン級)や新規航路(中国)の開設のニーズが生じており、コンテナターミナルの機能強化が必要。

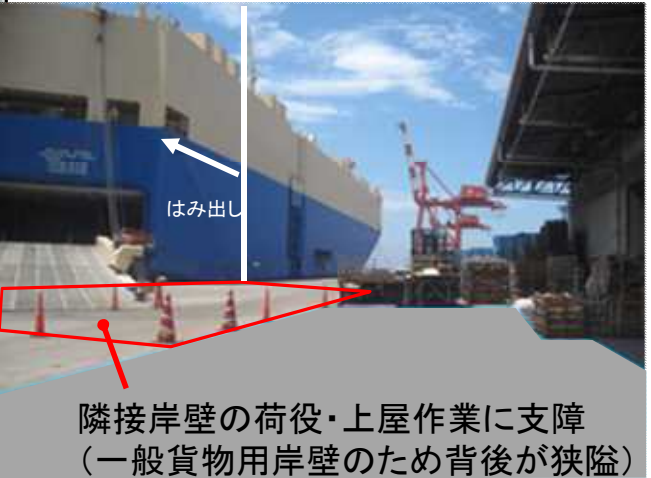
コンテナヤードの不足  
(物揚場をシャーシ置き場として利用)



- 完成自動車のヤード不足のため、離れた埠頭の臨時野積場への横持ちが発生している。
- 自動車専用船の大型化(最大7万トン級)が進んでおり、岸壁延長不足のため、大型船入港時は隣接する一般貨物岸壁まではみ出して係留し、岸壁背後の一般貨物の荷役が行えない状況。

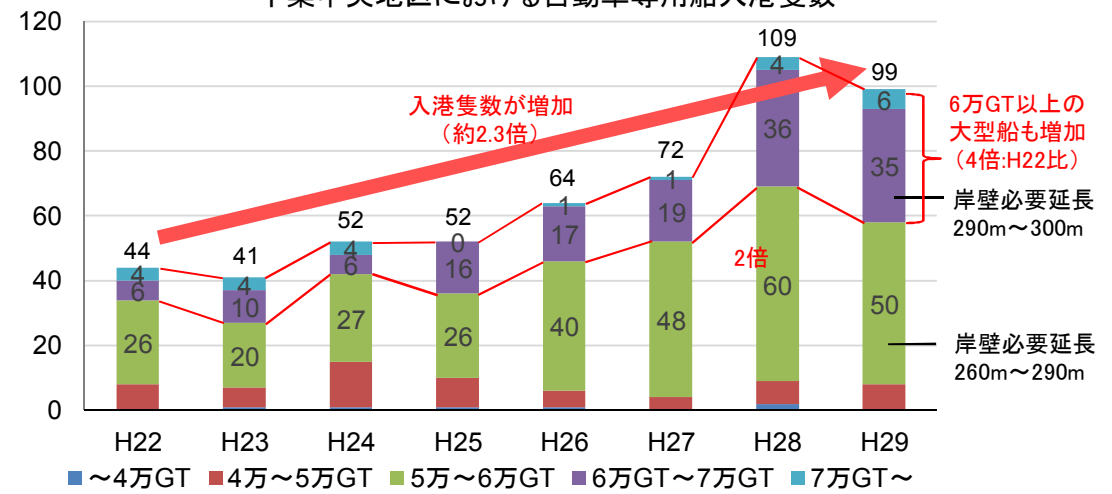


岸壁延長不足のため  
隣接岸壁にはみ出して係留



自動車ヤード不足のため  
横持ちが発生(最大900台/月)

千葉中央地区における自動車専用船入港隻数



(出典:千葉県港湾統計年報より作成)