

国際海上コンテナターミナルの整備(中央防波堤外側地区)

■事業目的

世界の標準となる新たな国際海上コンテナターミナル整備(水深16m)や直背後の臨海部物流拠点の形成等を通じて、欧米基幹航路を含めたシームレスな物流網を形成することにより、首都圏全域の産業基盤の強化を図る。

また、外貿貨物の施設能力は既に限界に達しているため、特にアジア・中国からの国際コンテナ貨物等の需要の増加に対応する。

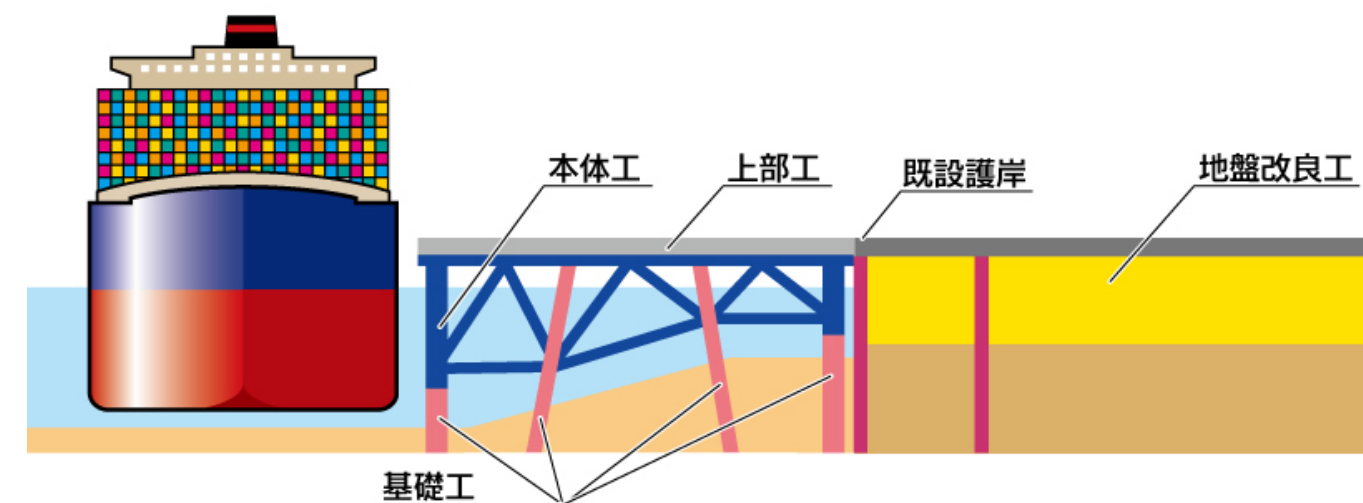
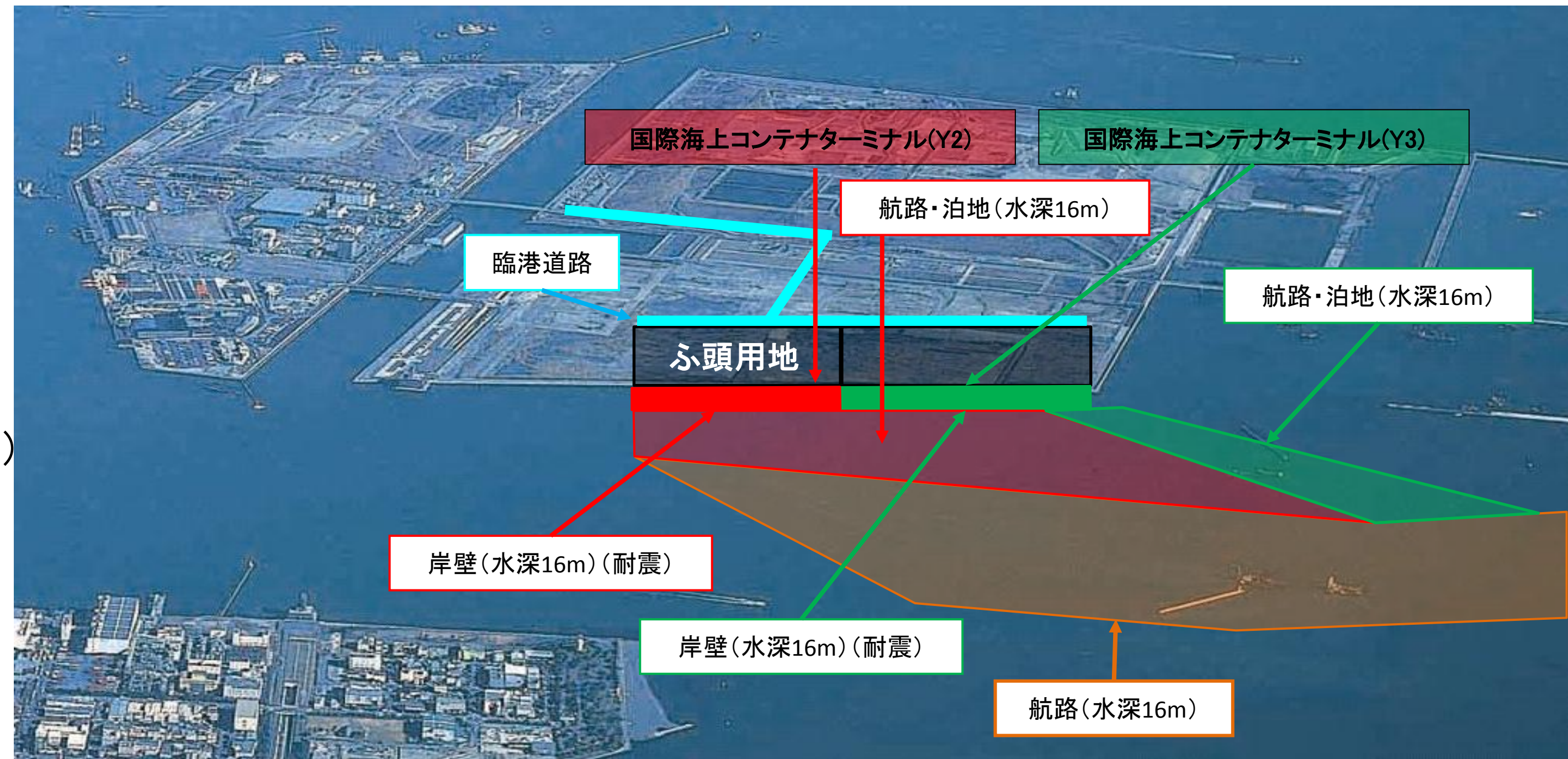
【国際海上コンテナターミナル整備事業(Y3)】

- 整備施設 岸壁(水深16m)(耐震)
航路・泊地(水深16m)、道路
- 整備期間 2013年度～2019年度(予定)

【国際海上コンテナターミナル整備事業(Y2)】

- 整備施設 岸壁(水深16m)(耐震)
航路(水深16m)、泊地(水深16m)
航路・泊地(水深16m)、道路
- 整備期間 2007年度～2017年(予定)

■総事業費 1,050億円(Y2・Y3合計)



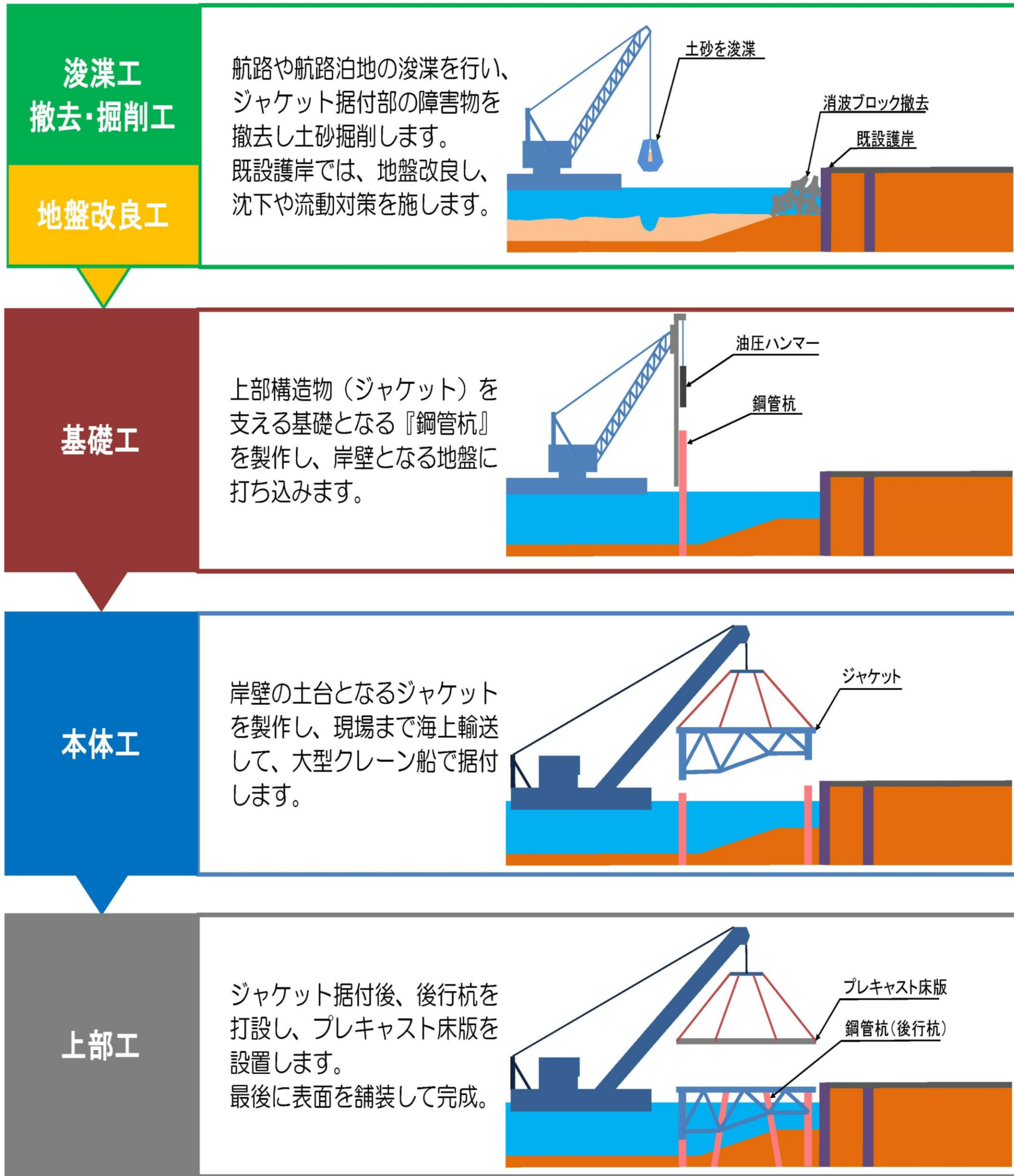
【整備効果】

○8,000TEU積みを超えるクラスの大型コンテナ船の入港が可能となり、物流コストの低減と国際競争力強化が図られる。

※TEUの個数換算
・1TEU=20ftコンテナ1個分 ・2TEU=40ftコンテナ1個分

国際海上コンテナターミナルの整備（中央防波堤外側地区）

工事の流れ

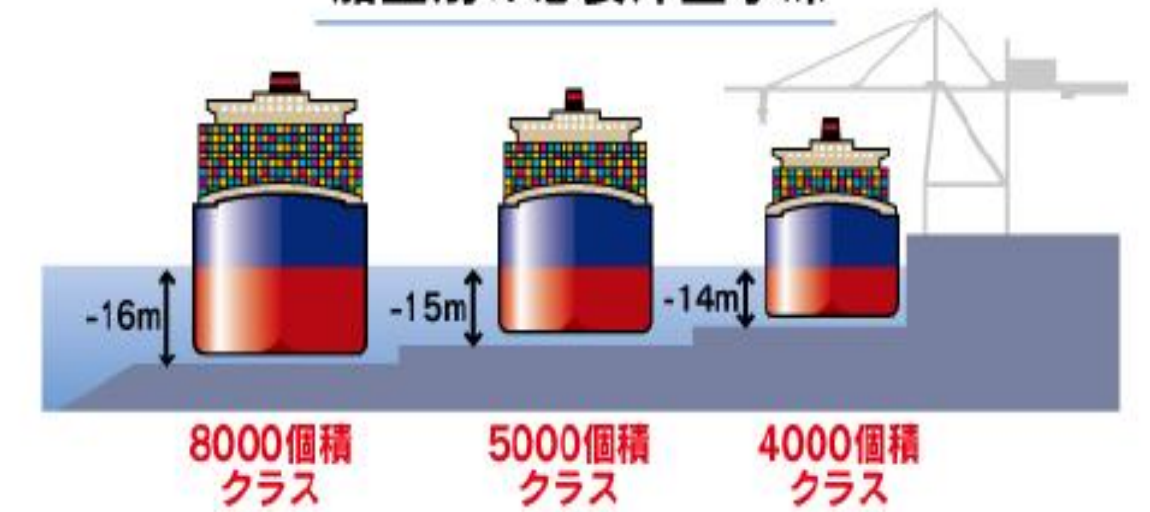


Topics

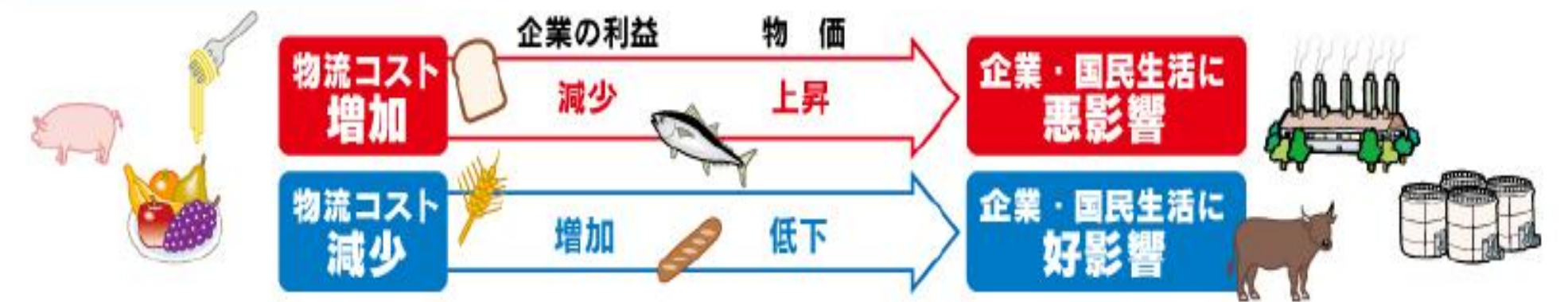
世界標準のコンテナターミナル誕生

水深16mの岸壁を整備することで、8000個積み、10万トン級の大型コンテナ船の入港が可能となり、物流コストの削減と国際競争力の強化が図られます。

船型別の必要岸壁水深

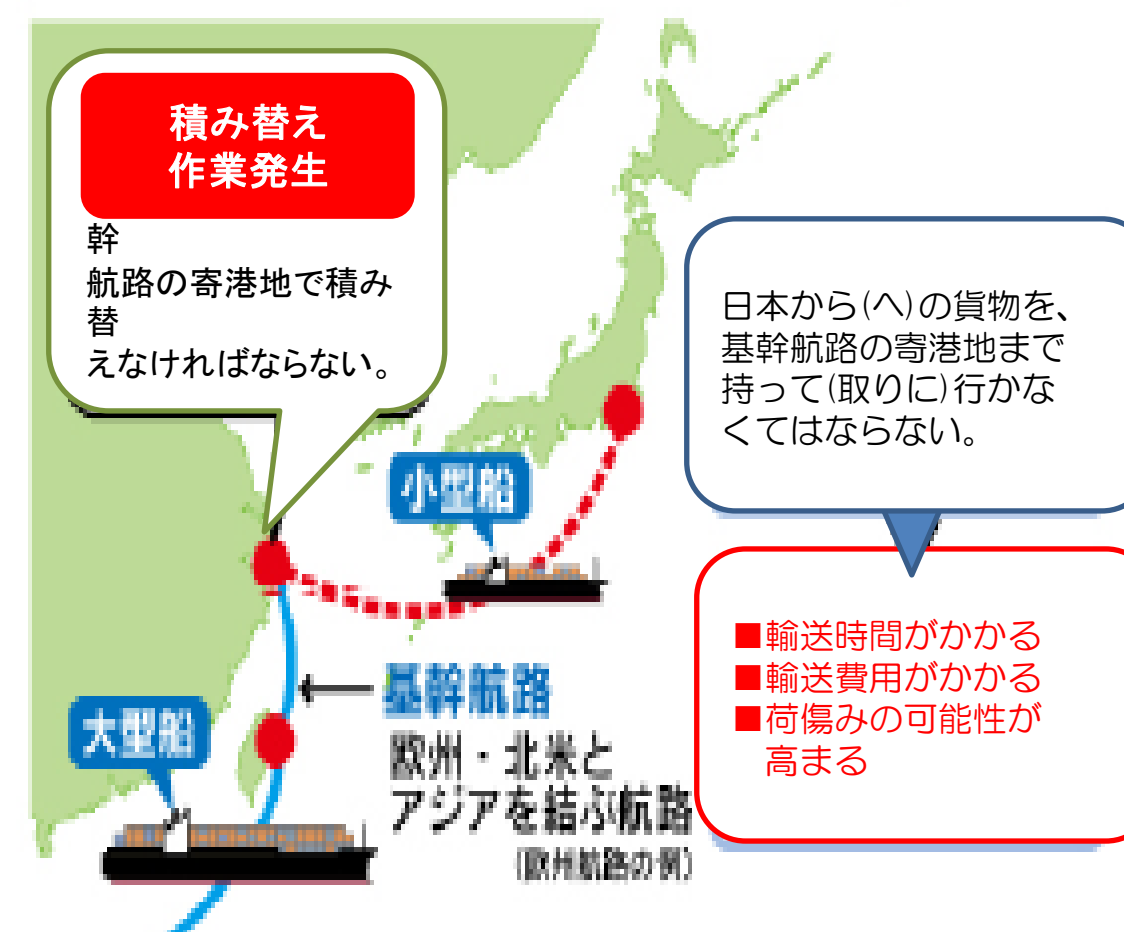


物流コスト増減の影響



世界的な船舶の大型化と基幹航路・寄港地の集約化

大型船が停泊できないと...



現在、アジアを中心とした貨物量の増大や造船技術の発展等に伴い、世界的に船舶の大型化が進み、これらの大型船舶を接岸できる港への貨物の集約化が進んでいます。輸送時間・費用を追加で発生させないようにするには、日本の貨物が中継されることなく直接海外の港湾と結ばれていること、すなわち基幹航路の確保が重要です。

国際海上コンテナターミナルの整備(中央防波堤外側地区)の工事経緯

工事の経緯

- 年度
- H19 事業採択
 - H20 浚渫工
 - ・航路・泊地浚渫(①)
 - ～
 - H22
 - H23 撤去工
 - ・既設護岸の撤去
 - H24 被覆工
 - ・被覆石、被覆ブロック

地盤改良工(②)

 - ・SGM

工場製作工

 - ・ジャケット製作

基礎工

 - ・鋼管杭打設

本体工

 - ・ジャケット据付(③)

地盤改良工

 - ・SCP

上部工

 - ・ジャケット間継手(④)

地盤改良工

 - ・CI-CMC
 - ・高圧噴射

上部工

 - ・本体コンクリート打設
 - ・舗装
 - ・付属物
 - H25 岸壁(Y2)竣工予定(H28年内)

