

# 東京港品川地区 複合一貫輸送ターミナル整備事業

令和2年10月19日(月)

港湾局港湾整備部

# 目次

1. 事業概要	.....	1
2. 社会経済情勢等の変化	.....	4
3. 事業の投資効果	.....	5
4. 事業の進捗状況	.....	9
5. 事業の進捗の見込み	.....	13
6. コスト縮減等	.....	14
7. 対応方針(原案)	.....	15

# 1. 事業概要

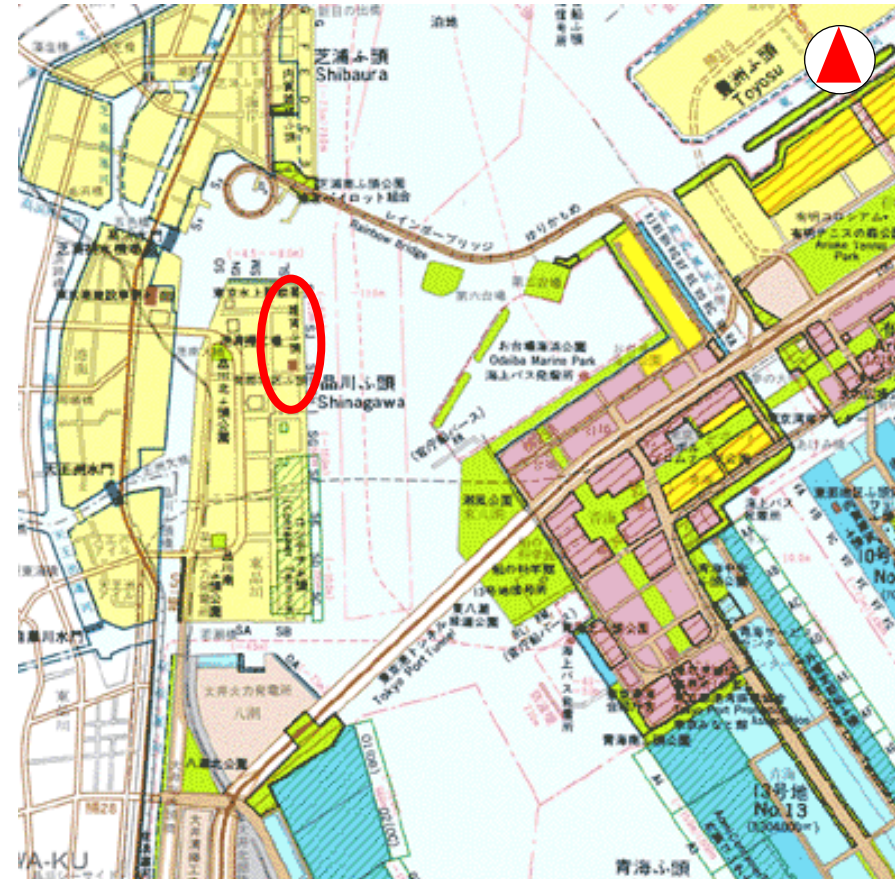
## 計画概要

事業名	東京港区品川地区 複合一貫輸送ターミナル 整備事業
事業期間	平成18年度から令和8年度
施設内容	岸壁(-8.0m ⇒ -8.5m)(耐震改良)、 泊地、ふ頭用地(野積場)、上屋
総事業費	118億円

## 事業目的

- ・ 施設の老朽化対策に加えて、ユニット貨物を扱うRORO船の大型化への対応や荷役方法に対応した背後ヤードの再編など、効率的な施設配置とし、物流効率化を推進させる。
- ・ 大規模地震時の緊急物資輸送対応施設として、都民の生活を支える。

## 位置図



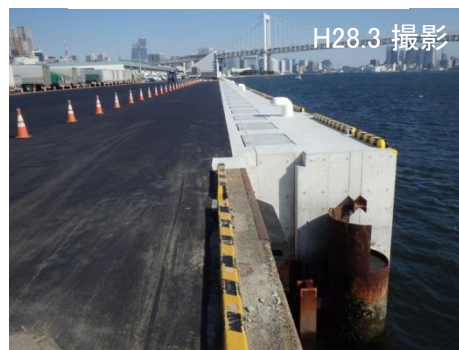
※ユニット貨物: 複数の物品又は包装貨物をパレット、コンテナなどを使って一つの単位にまとめた貨物

※RORO船: 船に設置されたランプウエー(搬出入路)により、運搬車両が自走、牽引により、乗降(Roll on/Roll off)できる構造を持った貨物船

# 1. 事業概要



S2バース (完了)



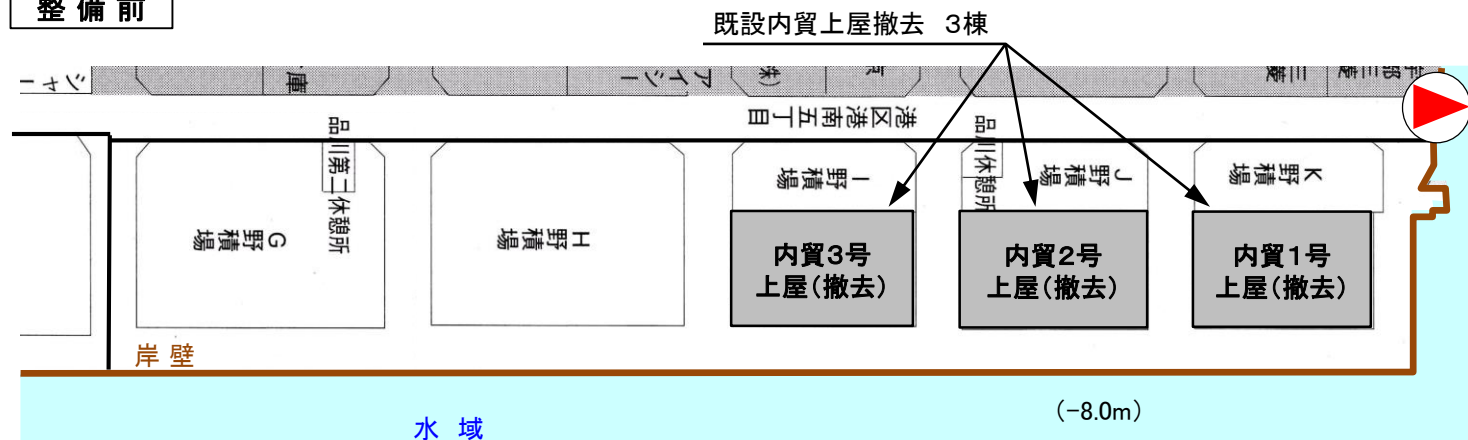
S3バース (整備中)



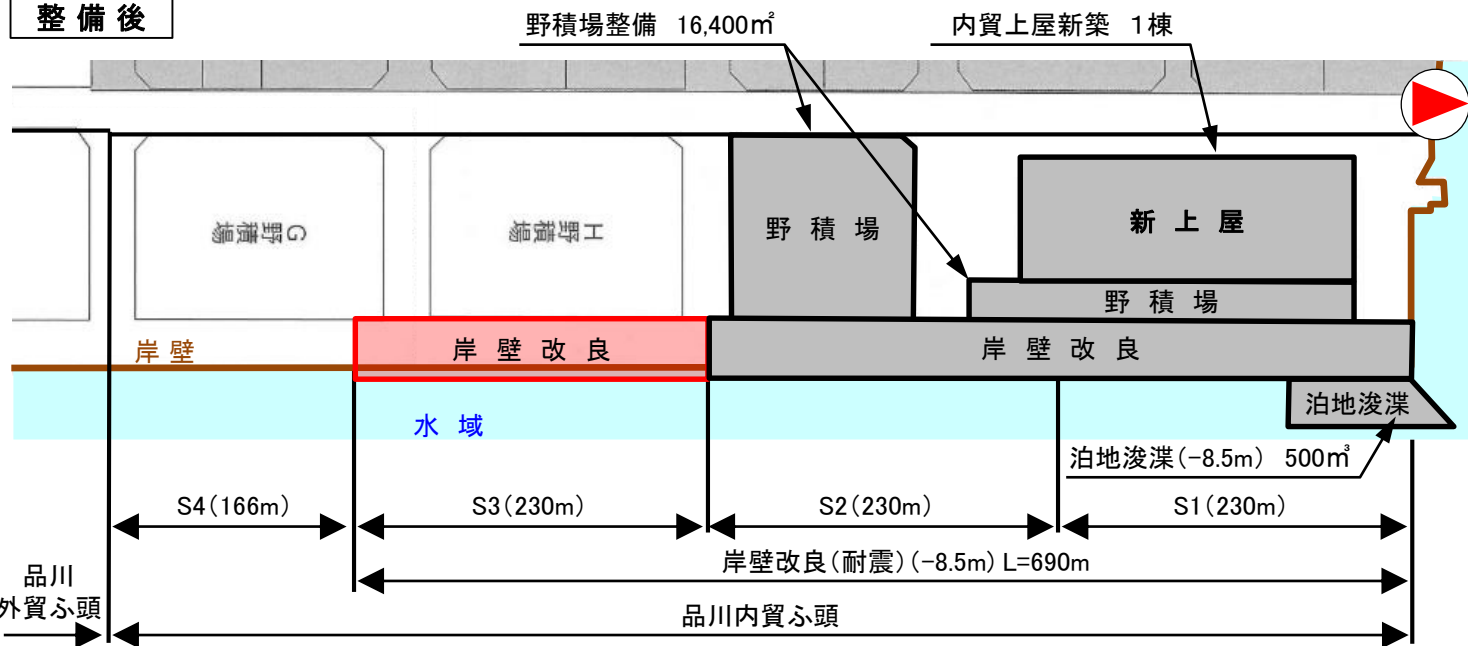
- S1バース:平成23年度完了
- S2バース:平成28年度完了
- S3バース:平成29年度～整備中

# 1. 事業概要

整備前



整備後



<事業内容>

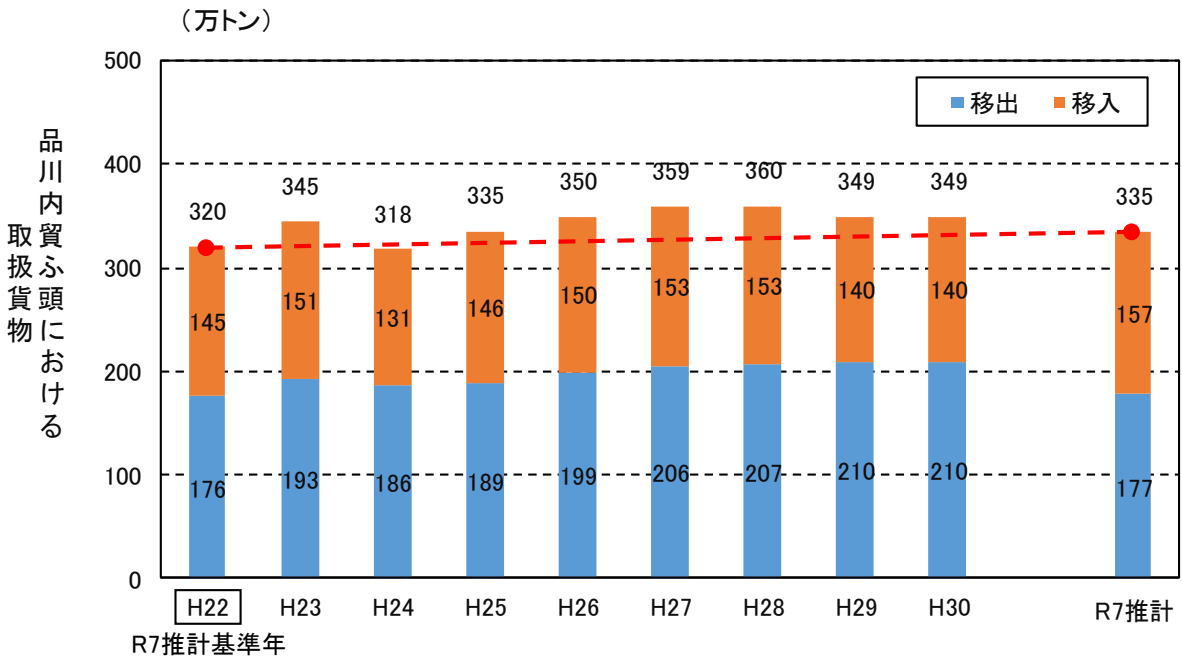
- ・岸壁(-8.5m)  
(耐震強化岸壁)  
690m
- ・泊地(-8.5m)  
500㎡
- ・ふ頭用地(野積場)  
16,400㎡
- ・上屋  
1棟(23,651㎡)

凡 例	
完成部分	■
事業中部分	■



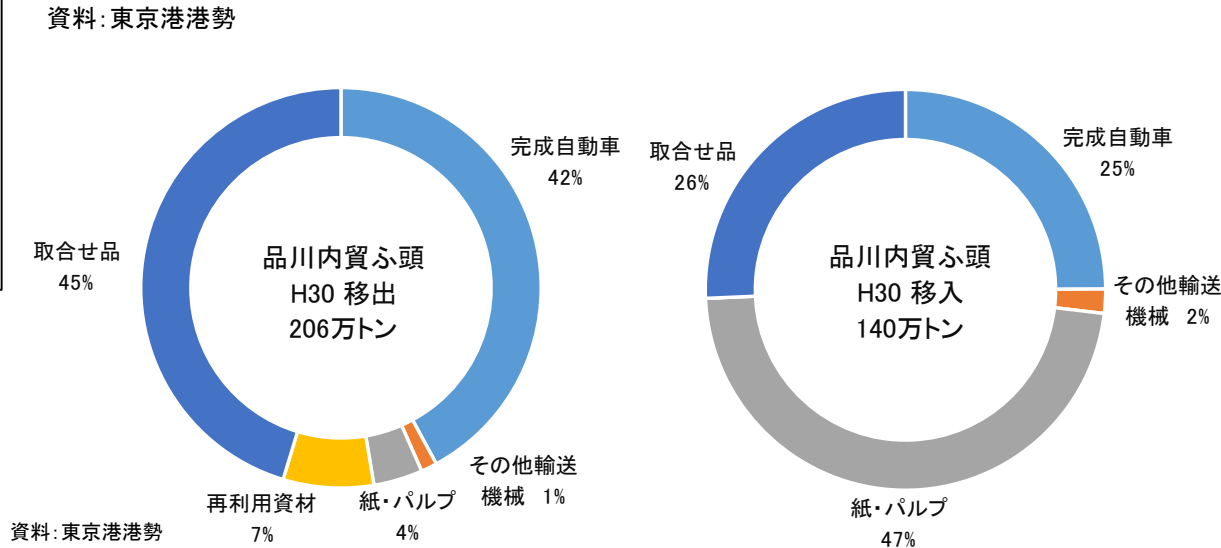
# 2. 社会経済情勢等の変化(取扱貨物)

- 品川内貿ふ頭は北海道定期航路(RORO船)の拠点であり、昭和37年の供用開始から、既に50年以上経過している。
- 品川内貿ふ頭における取扱貨物量は年間350万トン程度で順調に推移している。



- 品川ふ頭の取扱貨物は取合せ品、完成自動車及び紙・パルプなどである。
- 内貿ユニット貨物の輸送効率化に対応するため、船舶の大型化が進んでいる。

※シャーシ貨物等、中味が判別できない場合は「取合せ品」に計上



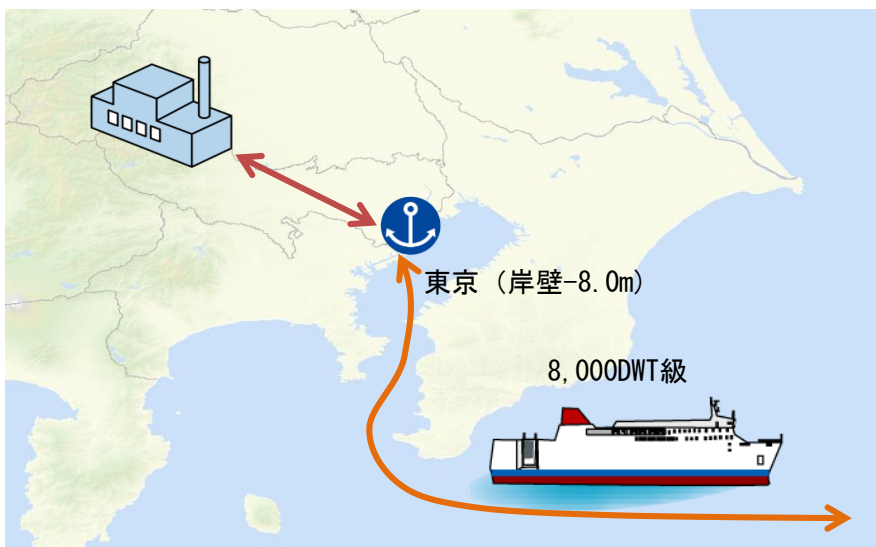
# 3. 事業の投資効果

## ■ 便益の計測 (船舶大型化による輸送コスト削減)

● 対象プロジェクトの実施により、船舶の大型化が図られ、海上輸送コストが削減される。

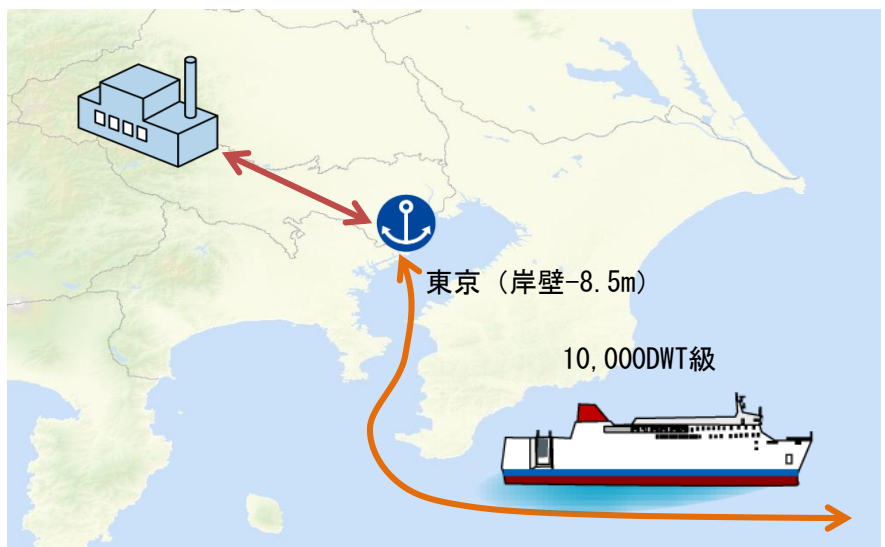
### Without (整備なし) ケース

- ・ 輸送経路 : 背後圏～東京港～相手港
- ・ 船型 : 8,000DWT級



### With (整備あり) ケース

- ・ 輸送経路 : 背後圏～東京港～相手港
- ・ 船型 : 10,000DWT級



※DWT: 載貨重量トン数 (deadweight tonnage)  
貨物を満載した状態での重量と船舶のみの重量の差。  
船舶にどれだけの貨物を積めるかを表した単位である。

単年度便益 (without-with)

輸送コスト削減額 年間 13 億円

# 3. 事業の投資効果

## ■ 便益の計測(岸壁耐震改良に伴う輸送コスト増大回避)

●対象プロジェクトの実施により、緊急物資や一般貨物（緊急物資を除く）を海上輸送で直接被災地域へと搬入・搬出することが可能となり、輸送コストを削減することができる。

### Without（整備なし）ケース

- ・輸送経路 : 背後圏～茨城港～相手港
- ・船型 : 10,000DWT級



### With（整備あり）ケース

- ・輸送経路 : 背後圏～東京港～相手港
- ・船型 : 10,000DWT級



※首都直下地震を想定し、震災時の代替港は茨城港とする。

便益 (without-with)

地震1回分

輸送コスト回避額 86億円  
施設被害回避額 31億円

※地震発生確率考慮前



# 3. 事業の投資効果

## 定量的な効果

### 計算条件

- ・ 適用マニュアル：「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(H29.3)」  
「港湾投資の評価に関する解説書2011」
- ・ 基準年：令和2年度
- ・ 完了年：令和8年度
- ・ 検討年数：主要施設供用後50年

### 計算結果

		事業全体
費用 (C)	事業費	154.6億円
	維持管理費	5.0億円
	合計	159.6億円
便益 (B)	船舶大型化による輸送コスト削減便益	295.8億円
	耐震便益	16.0億円
	合計	311.8億円
費用便益比(B/C)		2.0

※ 費用及び便益の金額は、社会的割引率(4%)として令和2年度の価値に換算した、事業開始から主要施設供用後50年目までの総額

※ 費用及び便益の合計は表示桁数の関係で一致しない場合がある

# 3. 事業の投資効果

## 定性的な効果

- ユニット貨物の輸送効率の向上等により、首都圏の生活基盤を支えるとともに、移出先の地域産業の安定・発展、地域活力の向上も図れる。
- 品川地区内貿ふ頭における施設の老朽化対策が図られ、今後もユニット貨物の安定した輸送を維持することができる。

# 4. 事業の進捗状況

## (1) 事業の進捗状況

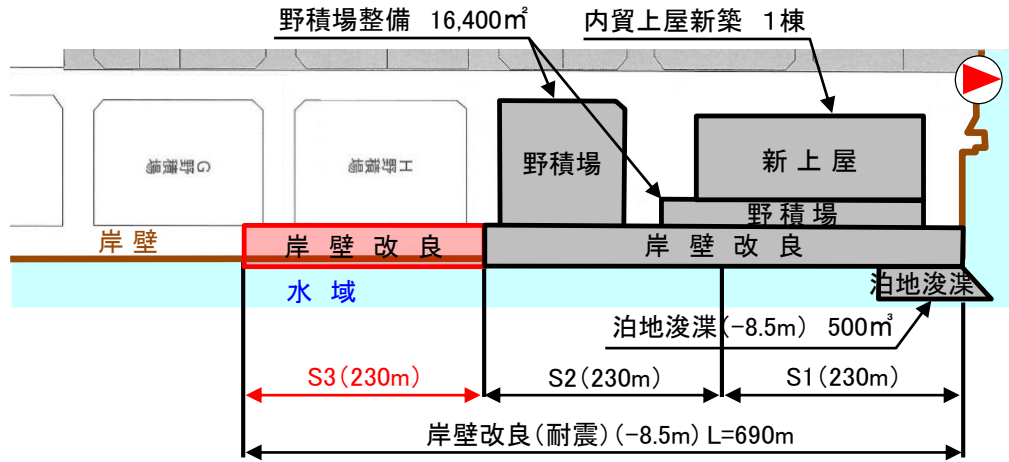
### ○進捗状況

岸壁(-8.5m)(耐震改良)S1	230m	: H23完了
岸壁(-8.5m)(耐震改良)S2	230m	: H28完了
岸壁(-8.5m)(耐震改良)S3	230m	: 整備中
泊地(-8.5m)	500m <sup>2</sup>	: H23完了
ふ頭用地(野積場)	16,400m <sup>2</sup>	: H26完了
上屋	1棟	: H23完了

### ○進捗率

	用地費	工事費	合計
全体事業費	—	118.1億円	118.1億円
執行済額	—	78.6億円	78.6億円
進捗率	—	66.6%	66.6%

【進捗状況平面図】

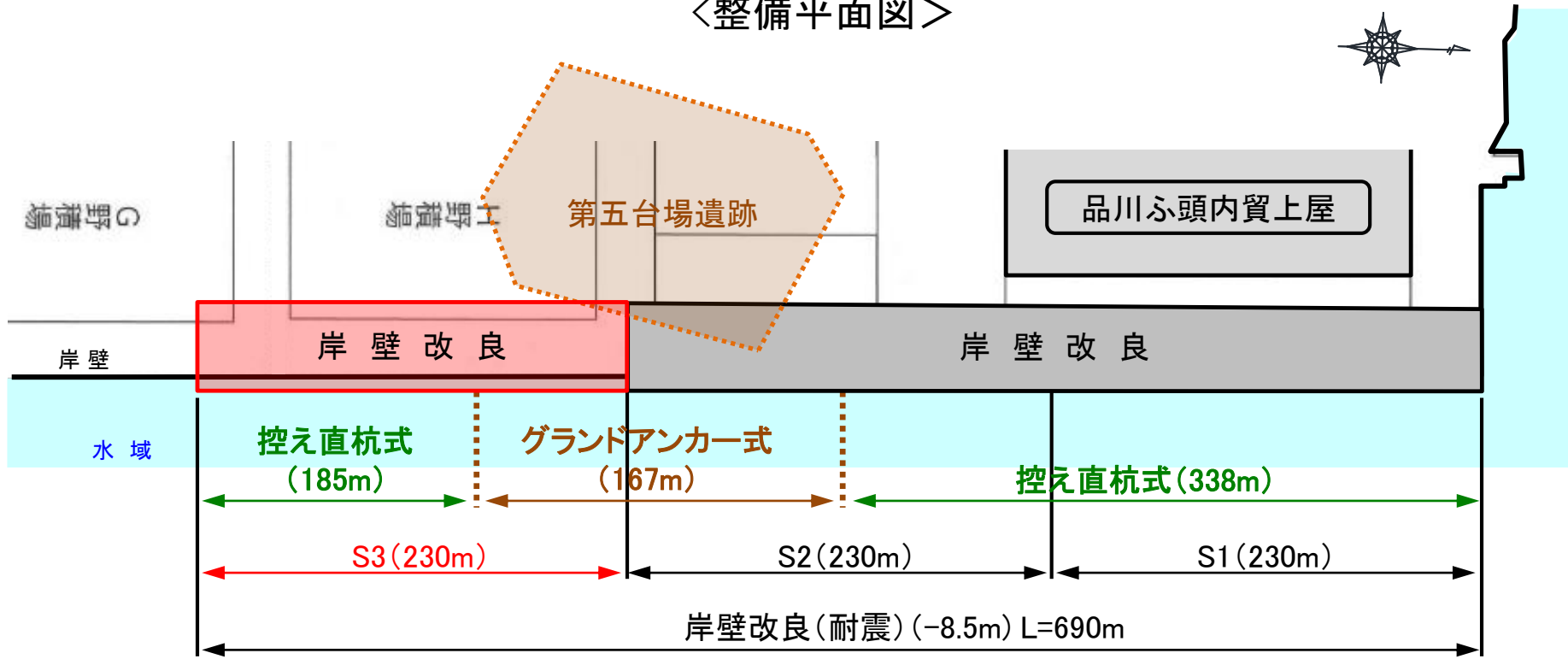


凡 例	
完成部分	<span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:gray;"></span>
整備中部分	<span style="display:inline-block; width:20px; height:10px; background-color:red;"></span>

# 4. 事業の進捗状況

## (2) 事業概要 (岸壁耐震改良)

<整備平面図>



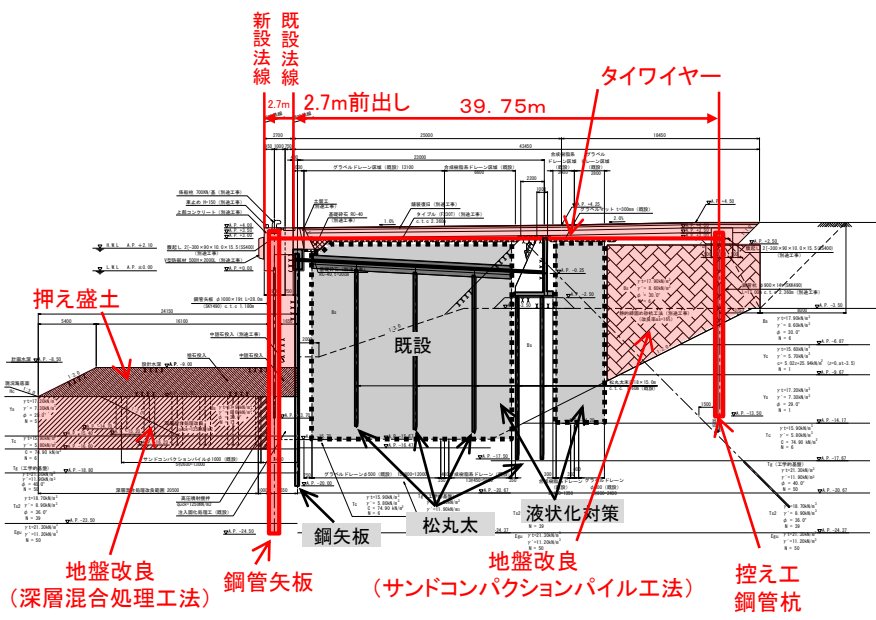
凡 例	
完成部分	■
整備中部分	■

# 4. 事業の進捗状況

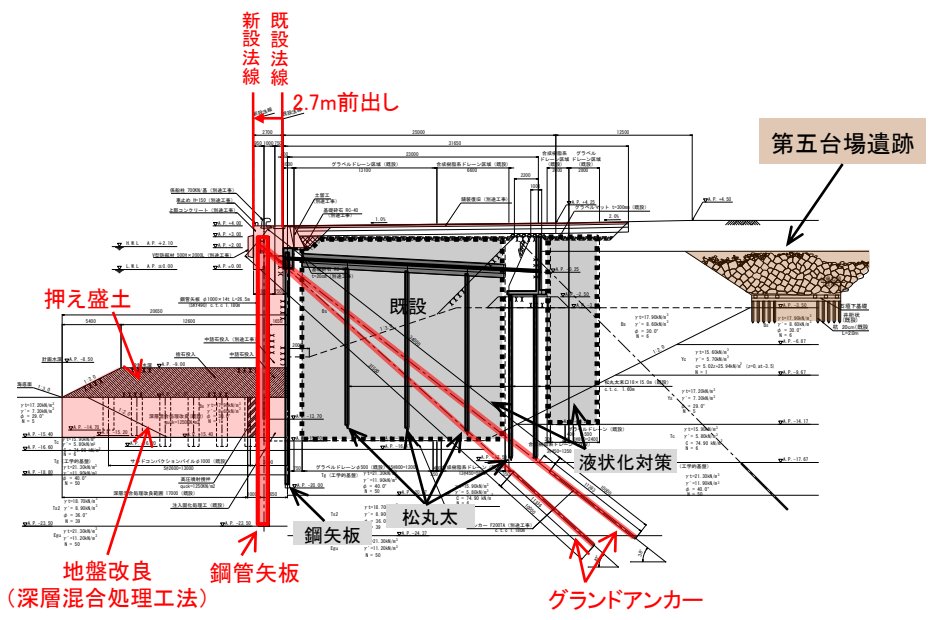
## (2) 事業概要(岸壁耐震改良)

〈整備断面図(標準断面)〉

〈控え直杭式〉



〈グランドアンカー式〉



整備箇所



# 4. 事業の進捗状況

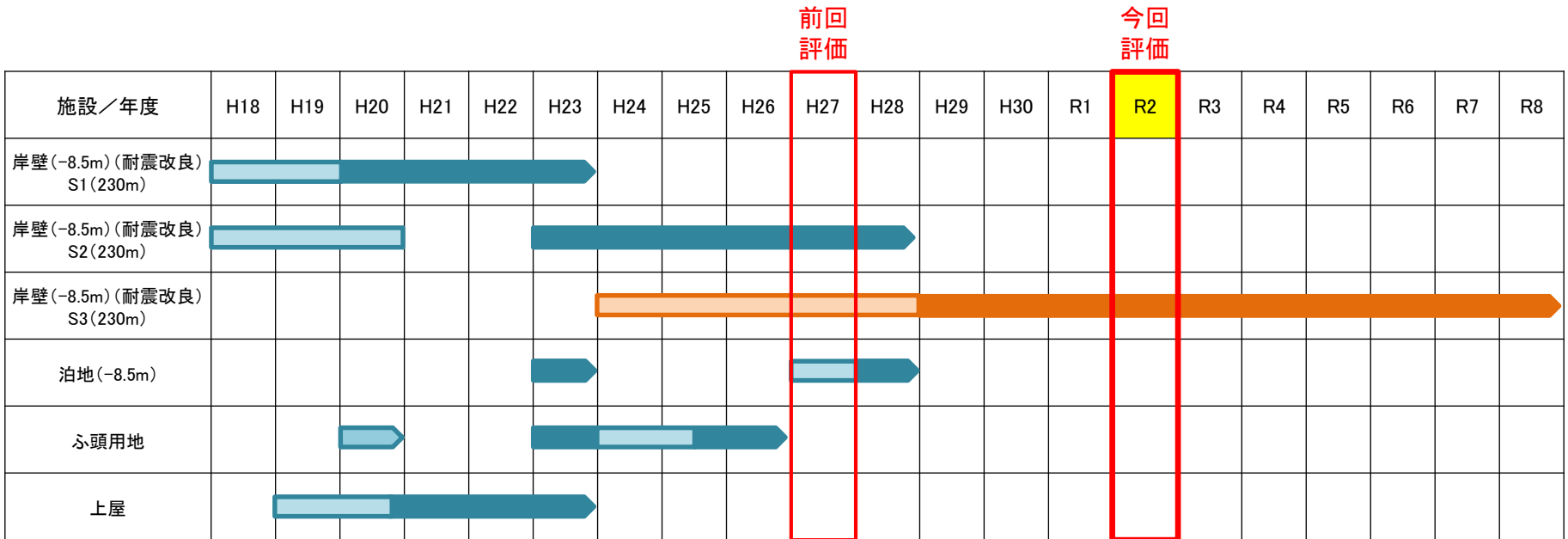
## (3) 事業費変動の要因

- 事業費は前回評価時より18億円増加
- 地盤改良の支障物対策等  
転石等がある支障物箇所の工法変更  
「深層混合処理工法 ⇒ 先行掘削＋高圧噴射攪拌工法」に変更
- グランドアンカーの支障物対策等  
既設松杭等の支障物を掘削するため、  
ケーシング径を「 $\phi 146\text{mm}$  ⇒  $\phi 165\text{mm}$ 」に変更
- その他、消費税率の改定等

# 5. 事業の進捗の見込み

## (1) 一定期間を要した背景等(事業期間見直しの要因)

- ふ頭利用者と調整・協議の結果、船舶の大型化が進んでおり、係船場所及び野積場の確保のため、施工エリアの細分化が必要になった。このため、事業期間を見直して令和8年度完了となる見込み。



<凡例>   : 調査、設計  
  : 工事

## 6. コスト縮減等

### (1) 事業手法、施設規模等の見直しの可能性

- 岸壁の耐震改良は、東京港港湾計画の大規模地震等における緊急物資輸送対応施設に指定され、かつ、東京都地域防災計画(震災編)における海上輸送基地にも位置付けられていることから、現況の施設規模等を継続して整備していくことが必要である。

### (2) コスト縮減の取組み

- 地盤改良等における経済的な工法の選定や建設発生土の再利用など、今後もコスト縮減の取組みに努めていく。

# 7. 対応方針(原案)

## (1) 事業の必要性等に関する視点

- 船舶の大型化対応と物流の効率化を推進する必要がある。
- 東京都地域防災計画における海上輸送基地として位置付けられており、岸壁の耐震改良を行うことにより、大規模地震時の緊急物資輸送対応施設として、都民の生活を支える必要がある。

## (2) 事業の進捗の見込みの視点

- 平成18年度に事業着手し、令和元年度末の時点で66.6%(事業費ベース)の進捗状況であり、期間の見直しにより令和8年度に事業完了予定となっている。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

- 地盤改良等における経済的な工法の選定や建設発生土の再利用など、今後もコスト縮減の取組みに努めていく。
- 当該施設は定期内航RORO航路が就航しており、災害時の物流機能を確保するために必要な施設規模で計画しており、代替案は考えられない。

# 7. 対応方針(原案)

## (4) 対応方針(原案)

- 本事業を実施することにより、ユニット貨物を扱うRORO船の大型化への対応や既存施設の能力不足(背後スペースの不足等)を解消し、物流の効率化を推進することができるほか、大規模地震時の緊急物資輸送対応施設として、都民の生活を支えることができる。
- 本事業の必要性・重要性は高く、中止の場合は上記の整備効果を発揮できないため、着実な効果発現を図ることが適切である。
- 以上より、本事業は『継続』が妥当であると考える。