資料9

清水港新興津地区
国際海上コンテナターミナル整備事業
事後評価　説明資料

平成２６年１２月５日

清水港湾事務所

目　　　次

１．清水港の概要 ･･ 1

２．事業の概要 ･･･ 3

３．事業の効果の発現状況 ･･ 4

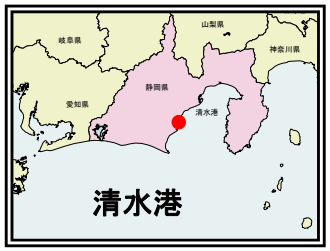
４．事業実施による環境の変化 ･･ 6

５．社会経済情勢の変化 ･･ 7

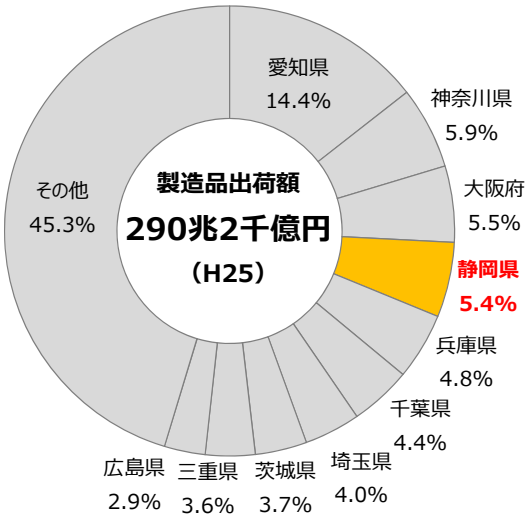
６．評価のまとめ ･･･ 8

1. 清水港の概要

■静岡県は、全国の製造品出荷額の約5%（全国4位）を占める「ものづくり県」であり、清水港はそれを支える物流・流通拠点である。
■清水港において、輸入ではマグロや紅茶、輸出では楽器、プラモデルや大型オートバイのトップシェアを誇っている。



≪我が国における製造品出荷額(H25)（速報値）≫

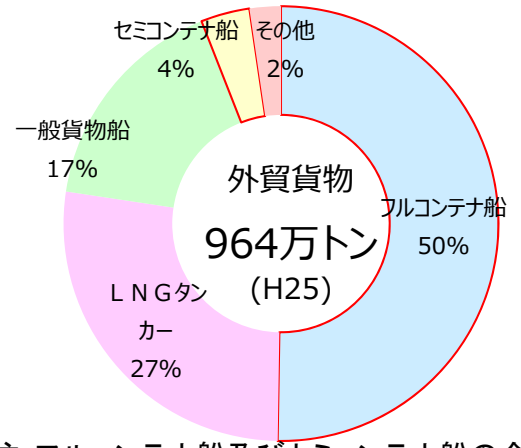


（資料：工業統計調査（経産省））

1. 清水港の概要

■清水港における外貿貨物（964万トン）のうち、54%の貨物はコンテナ船を利用して取り扱われている。
■大型のコンテナ船が用いられる北米・欧州向けの航路（基幹航路）に加え、中国航路、東南アジア航路など、清水港には22.75便／週が就航している。
■清水港における輸出コンテナ貨物に占める自動車部品の割合22%であり、輸入コンテナ貨物においても9%を占めるなど、自動車関連産業が盛んな地域の輸送拠点となっている。

≪利用船舶別外貿貨物の割合　平成25年≫



注：フルコンテナ船及びセミコンテナ船の合計は54%
（資料：清水港統計）

■新興津コンテナターミナルの着岸状況

≪清水港におけるコンテナ航路就航状況(平成26年)≫

航路	就航便数(便/週)
北米西岸航路	2.5
欧州航路	1
近海航路	10
東南アジア航路	9
南太平洋諸島	0.25（月1便）
合計	22.75

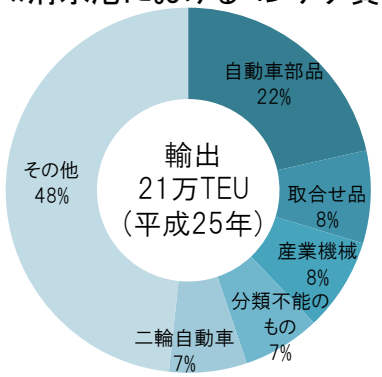
（資料：清水港管理局HP（平成26年8月現在）

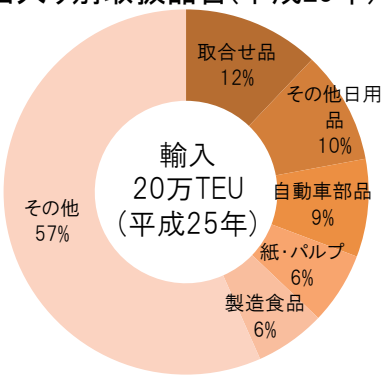
■コンテナ輸送
コンテナという鉄の箱に様々な貨物を入れて運ぶ輸送方法であり、昭和40年代に海上コンテナの国際規格が定められて以降、荷役時間の短縮、海上輸送時間の短縮、陸上輸送の簡素化等による定時性・定期性・安全性・確実性の優位性から取扱量が飛躍的に増大した。

≪ガントリークレーンによる荷役≫

≪トレーラーによるコンテナ輸送≫

≪清水港におけるコンテナ貨物の出入り別取扱品目(平成25年)≫





（資料：清水港港湾統計）

注：TEU（twenty-foot equivalent unit）：国際標準規格（ISO規格）の20フィートコンテナを1とし、40フィートコンテナを2として計算する単位

2. 事業の概要

整備目的

（1）貨物量増加及び大型化するコンテナ船への対応

■外貿コンテナ貨物取扱量の増加に伴う既存施設能力不足を解消し、物流効率化を支援するため、岸壁及びふ頭用地等の整備を行う。

■大型のコンテナ船が投入されている基幹航路の船舶航行における制約を解消することにより、航路の維持を図り、物流効率化を支援するため、大水深岸壁の整備を行う。

（2）巨大地震への対応

■清水港では東海地震をはじめとする巨大地震の発生が懸念されており、被災時の貨物輸送に備える必要があることから、耐震構造を採用し大規模地震時のコンテナ貨物輸送拠点として物流機能を維持し地域経済を支える。

事業内容

■事業採択：平成8年度

■工事着手：平成8年度

■整備期間：平成8年度～平成21年度

■構成施設：

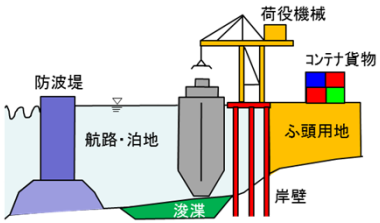
施設名	数量
岸壁（水深15m）（耐震）	350m
防波堤	390m
泊地（水深15m）	88.5ha
臨港道路	1,035m
ふ頭用地	12.9ha
荷役機械	3基

■全体事業費：395億円

■B/C　　：1．4

《プロジェクト概要図》

《施設のイメージ図》

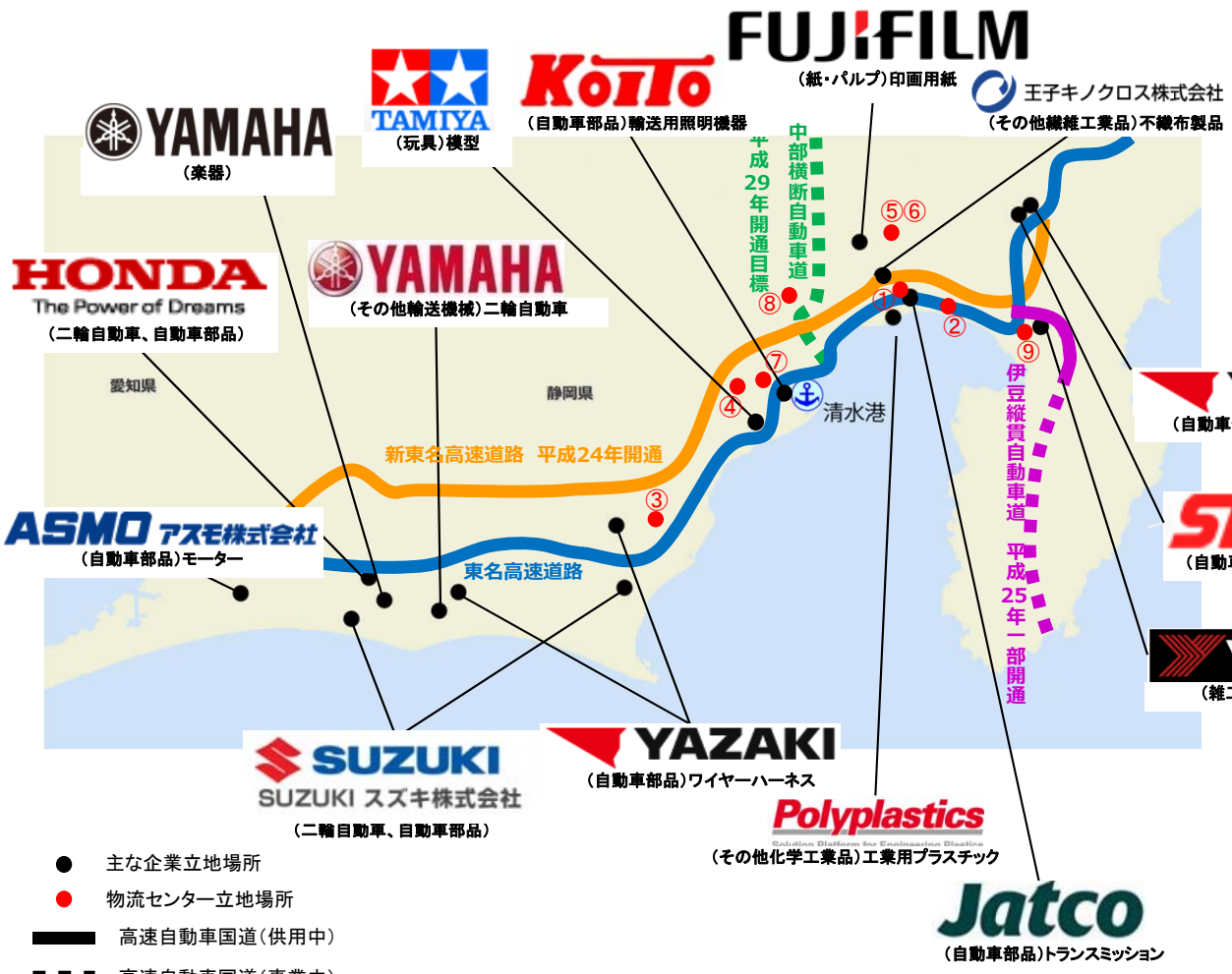


3. 事業の効果の発現状況

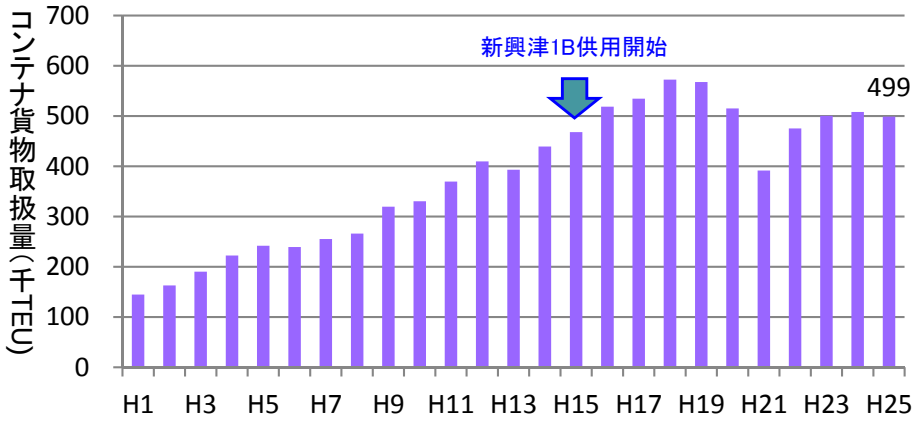
整備効果の事例①

■清水港の周辺には自動車部品などのコンテナ貨物を取扱う企業が多数立地している。
■静岡県背後圏では高速IC付近を中心に多数の物流センターが立地しており、企業の物流効率化を支援している。
■清水港のコンテナ貨物取扱量はリーマンショックの影響により一時減少したものの、その後は回復基調にある。

《清水港背後圏における主な企業及び物流センターの立地場所》



≪清水港におけるコンテナ貨物取扱量の推移≫



（資料：清水港港湾統計）

≪清水港背後圏における主な物流センター≫

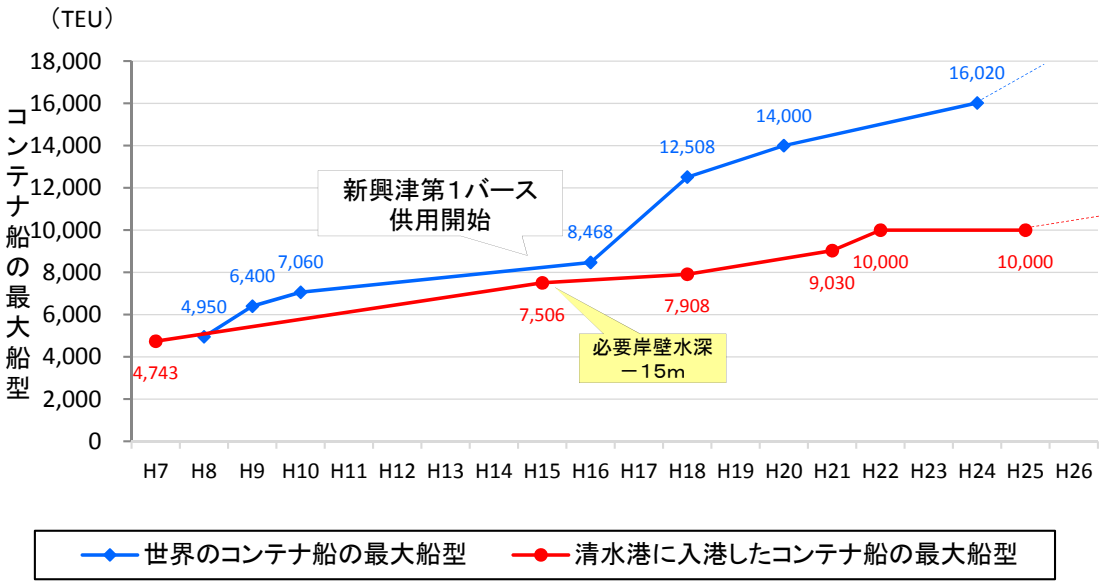
企業名	稼働時期	近接IC	規模	業種
① 富士KDセンター	H22.12	東名富士	—	港湾物流
② (株)タカキュー	H24.3	新東名新富士	1.7ha	物流
③ トナミ運輸㈱	H24.3	東名富士	1.7ha	物流
④ 平和みらい㈱	H24.4	東名吉田	1.1ha	物流
⑤ ㈱日本アクセス	H24.9	新東名新静岡	1.0ha	食品卸売
⑥ ㈱日立物流	H25.9	新東名新富士	3.2ha	港湾物流
⑦ 鈴与㈱	H25.12	新東名新富士	3.6ha	港湾物流
⑧ ㈱丸総	H26.1予定	東名清水	1.2ha	物流
⑨ 清和海運(株	H27.1予定	新東名新清水	8.5ha	港湾物流
⑩ マックスバリュ 東海㈱	H27.6予定	新東名長泉沼津	3.2ha	食品加工

3. 事業の効果の発現状況

整備効果の事例②

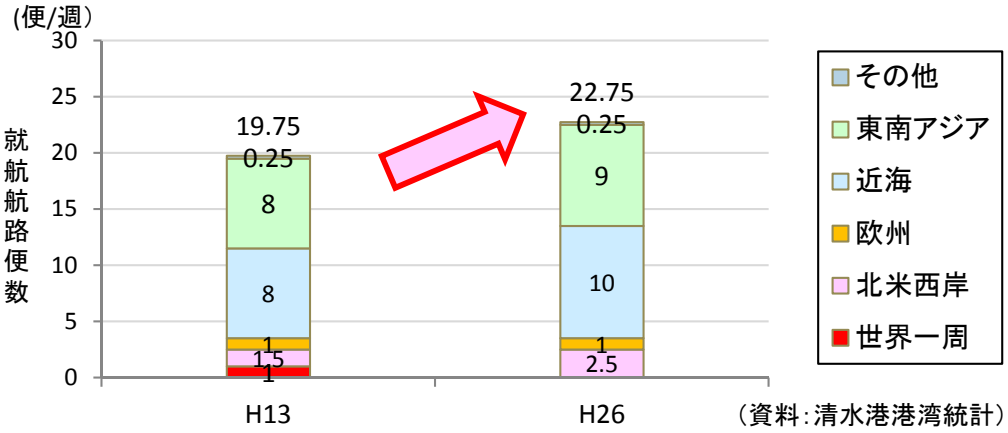
■近年、世界のコンテナ船は大型化している。清水港においても新興津第1バースの整備により、コンテナ船の大型化に対応。
■コンテナ航路の就航航路便数は、新興津第1バース供用開始前の平成13年には 19.75便/週であったが、平成26年には22.75便/週に増加。
■新興津第1バース（岸壁水深15m）整備により、大型船が着岸可能となった。

《世界のコンテナ船及び清水港に入港したコンテナ船の船型推移》



（資料：CyberShippingGuide、SHIPSPOTTING.com、清水港入港実績データ）

《清水港におけるコンテナ航路就航状況の推移》



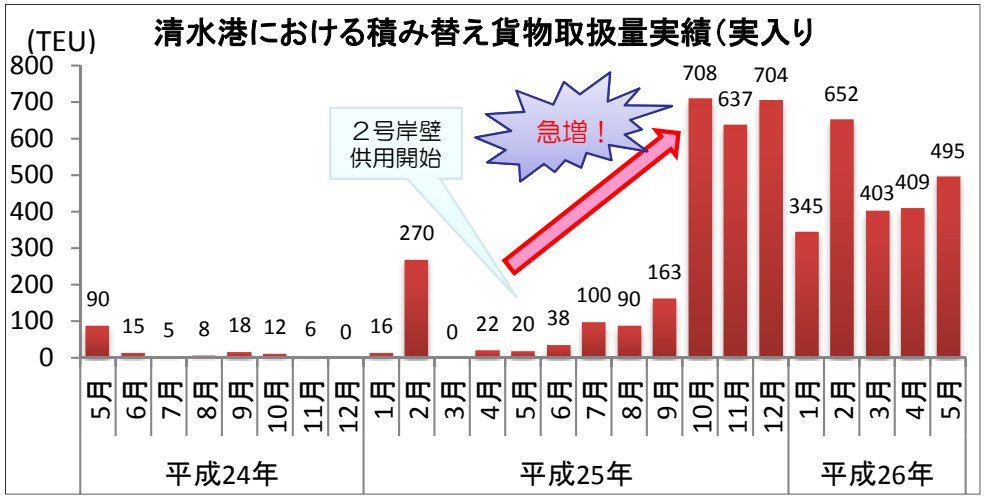
（資料：清水港港湾統計）

《新興津コンテナターミナルの着岸状況》

4. 事業実施による環境の変化

■新興津コンテナターミナル第1バースの整備に引き続き、平成25年5月に第2バースが一部供用し、水深15m、延長700mの2ﾊﾞｰｽ体制を開始。（コンテナ船の2隻同時着岸が可能）
■袖師ふ頭で取り扱っていた東南アジア航路の一部機能を移転することにより、ターミナル間の横持ちせずに基幹航路への積み替えが可能となった。（トランシップ貨物の利便性向上）

※輸送距離はgooglemapにより計測



※TEU：20フィートコンテナの大きさに換算した容積

清水港における積み替え
貨物の年間取扱量が
約12倍に増加！

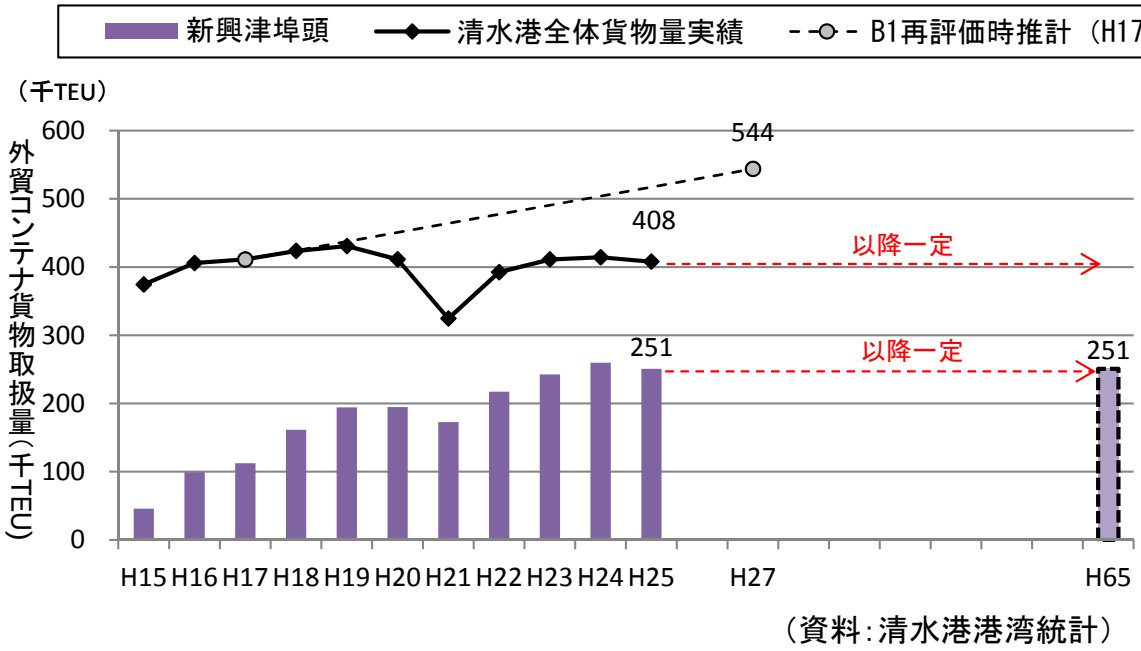
※「平成24年6月～平成25年5月」及び「平成25年6月～平成26年5月」を比較

5. 社会経済情勢の変化

貨物取扱状況

■清水港の外貿コンテナ貨物量はリーマンショックの影響により一時減少したものの、その後は回復基調にあり、平成25年の取扱実績は40.8万TEUである。
■今回の評価対象施設である新興津地区第1バースは、平成15年に暫定供用を開始し、隣接する岸壁（第2バース）と一体的に使用されており、平成25年における新興津ふ頭の取扱実績は25.1万TEU（実入り・空）である。
■引き続き、静岡県、静岡市、港湾運送事業者等が一体となり、清水港の更なる利用促進に向けた取組活動を行っている。

≪清水港外貿コンテナ取扱貨物量の推移≫



（資料：清水港港湾統計）

≪清水港全体の貨物量（H25実績）≫

貨物量	40.8万TEU

≪新興津地区の貨物量（H25実績）≫

新興津地区の取扱貨物量	25.1万TEU

6. 評価のまとめ

(1)今後の事後評価の必要性

○本事業は、前述のとおり整備目的に対して効果を発現していることが確認できたことから、今後の事後評価の必要性はないと考えます。

(2)改善措置の必要性

○本事業は、整備目的を達成していると判断できるため、改善の必要はないと考えます。

(3)同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

○現時点では、同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直し等の必要はないと考えます。