

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
(港湾事業)

事後評価 説明資料

令和2年7月27日

中部地方整備局 清水港湾事務所

目 次

1. 清水港の概要	2
2. 事業の概要	4
3. 事業効果等の確認	
3-1. 事業の効果の発現状況	5
3-2. 社会経済情勢の変化	8
4. 評価のまとめ	9

1. 清水港の概要

- 清水港は、全国の製造品出荷額の約5%（平成30年：全国4位）を占める静岡県の産業や物流を支える輸出入拠点であり、貿易額は約2.9兆円（平成30年：全国10位）となっている。
- 清水港のコンテナ取扱貨物量は、約57万個※（平成30年：全国8位）であり、輸出では、自動車部品、オートバイ、産業機械等、輸入では、食品、化学薬品、日用雑貨等を取り扱っている。

※長さ20フィートのコンテナ1本を1個としてカウント（本資料において同様）



清水港の位置

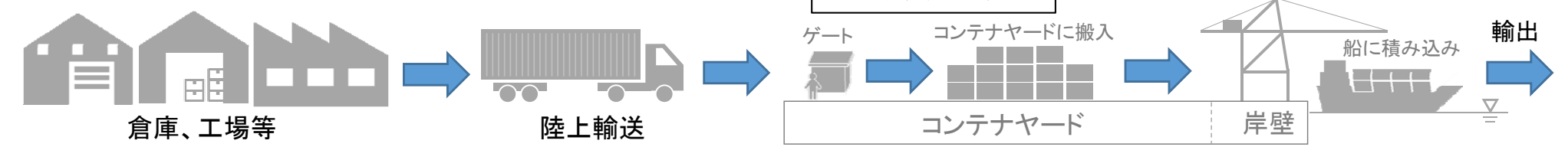


新興津コンテナターミナルの利用状況
(コンテナ船2隻同時着岸)



新興津コンテナターミナル

コンテナ輸送の例(輸出の場合)



1. 清水港の概要

- 清水港の背後圏では、新東名高速道路や中部横断自動車道等の道路ネットワークの整備が進展している。
- 中部横断自動車道(双葉JCT~新清水JCT)が令和3年夏頃開通予定となっており、内陸の長野県や山梨県から清水港へのアクセス向上が図られ、清水港利用の優位性が高まることが想定されている。



2. 事業の概要

整備目的

- コンテナ取扱貨物量の増加及び船舶の大型化に伴う既存施設的能力不足(他港の利用、岸壁の利用待ち)を解消し、物流の効率化を図るため、岸壁及び泊地、防波堤、荷役機械、ふ頭用地、臨港道路の整備を行った。
- なお、大規模地震発生時においてもコンテナ物流機能を確保するため、岸壁は耐震構造を採用した。

事業内容

- 新規採択 : 平成19年度
- 事業期間 : 平成20年度～平成30年度
(直轄整備は平成27年度に完了)
- 再評価 : 平成24年度
- 構成施設

施設名	数量	備考
岸壁(水深15m)(耐震)	350m	直轄
泊地(水深15m)	11.4ha	
防波堤	310m	
荷役機械(ガントリークレーン)	2基	交付金・起債
ふ頭用地	13ha	
臨港道路	300m	

■ 総事業費 : 258億円



清水港 新興津コンテナターミナル

費用便益比

■ B/C : 1.9

3-1. 事業の効果の発現状況(陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減)①

- 1) 事業前の課題

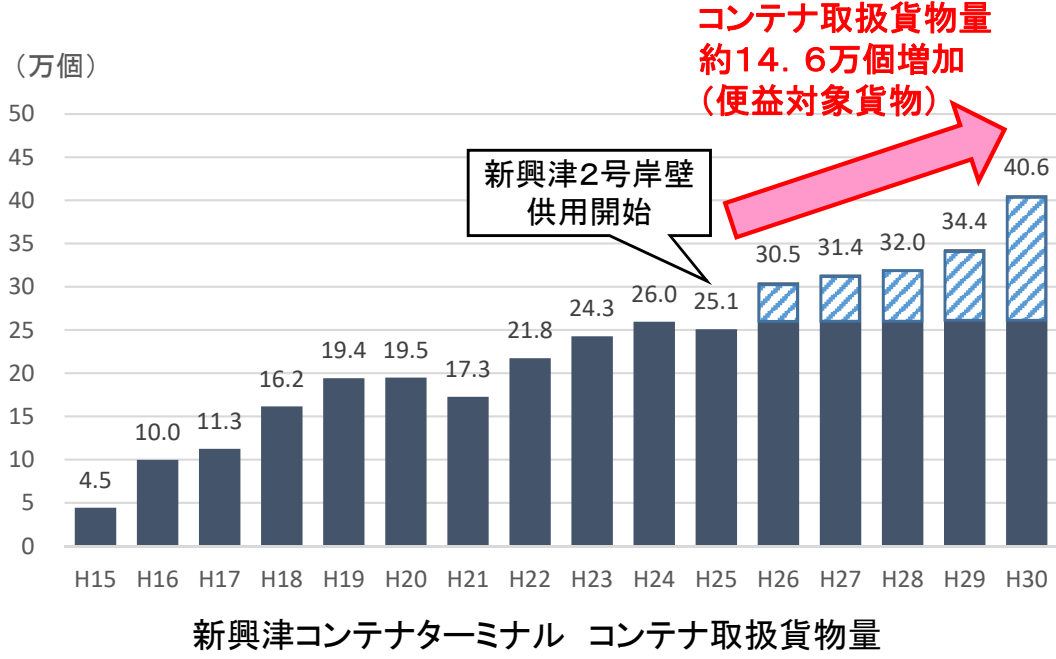
既存施設の能力不足(岸壁延長の不足)により、清水港で取り扱うことができないコンテナ貨物は、他港を利用することとなり、非効率な輸送となっていた。
- 2) 事業効果

コンテナターミナル(新興津2号岸壁)が整備されたことにより、清水港で新たにコンテナを取り扱うことが可能となり、陸上輸送距離が短縮され、輸送コストの削減が図られた。

《事業効果のイメージ: 静岡県東部の荷主が輸出する場合》



清水港を利用することにより、陸上輸送距離が短縮され、輸送コストが削減



輸送コスト削減額: 年間約27.4億円※

※平成30年の便益対象貨物の場合

3-1. 事業の効果の発現状況(陸上輸送距離の短縮による輸送コスト削減)②

・新興津2号岸壁の供用開始に伴い、清水港で新たにコンテナを取り扱うことが可能となり、輸送コスト削減の観点から清水港の利用が増加している。

事例①: 他港利用からの転換

・A社は、アジア向け玩具の輸出で一部横浜港を利用していたが、新興津2号岸壁の供用により、ほぼ全量を清水港利用に転換した。
・これに伴い、新たに年間約1,000個のコンテナを同岸壁で取り扱うこととなった。



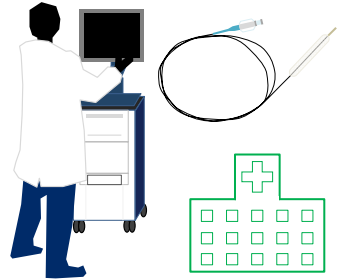
事例②: 他港利用からの転換

・B社は、アジア向けペットフードの輸出で名古屋港を利用していたが、新興津2号岸壁の供用により、全量を清水港利用に転換した。
・これに伴い、新たに年間約200個のコンテナを同岸壁で取り扱うこととなった。



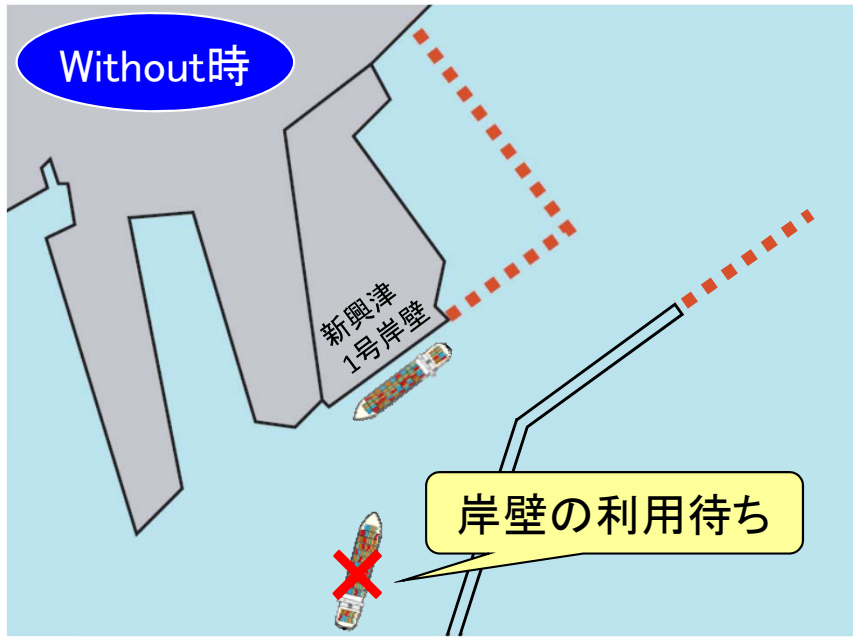
事例③: 新たな貨物の創出

・C社は、欧米向け医療機器の輸出で清水港を利用していたが、新興津2号岸壁の供用により、アジア向け航路が拡充されたことから、新たにベトナム向けにも医療機器の輸出を開始した。
・これに伴い、新たに年間約1,000個のコンテナを同岸壁で取り扱うこととなった。



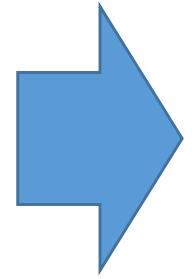
3-1. 事業の効果の発現状況(岸壁の利用待ち解消による輸送コスト削減)

- 1) 事業前の課題
既存施設の能力不足(岸壁延長の不足)により、コンテナ船が岸壁に着岸できず、岸壁の利用待ちが発生し、非効率な輸送となっていた。
- 2) 事業効果
コンテナターミナル(新興津2号岸壁)が整備されたことにより、岸壁の利用待ちが解消され、輸送コストの削減が図られた。



新興津2号岸壁供用開始前
→ 年間約150回の岸壁利用待ちが発生

- 岸壁の利用待ちにより
- ・貨物の輸送時間が増加
- ・コンテナ船の運航コストが増加



新興津2号岸壁供用開始後
→ 岸壁利用待ちが解消

- ・貨物の輸送時間が短縮
- ・コンテナ船の運航コストが削減

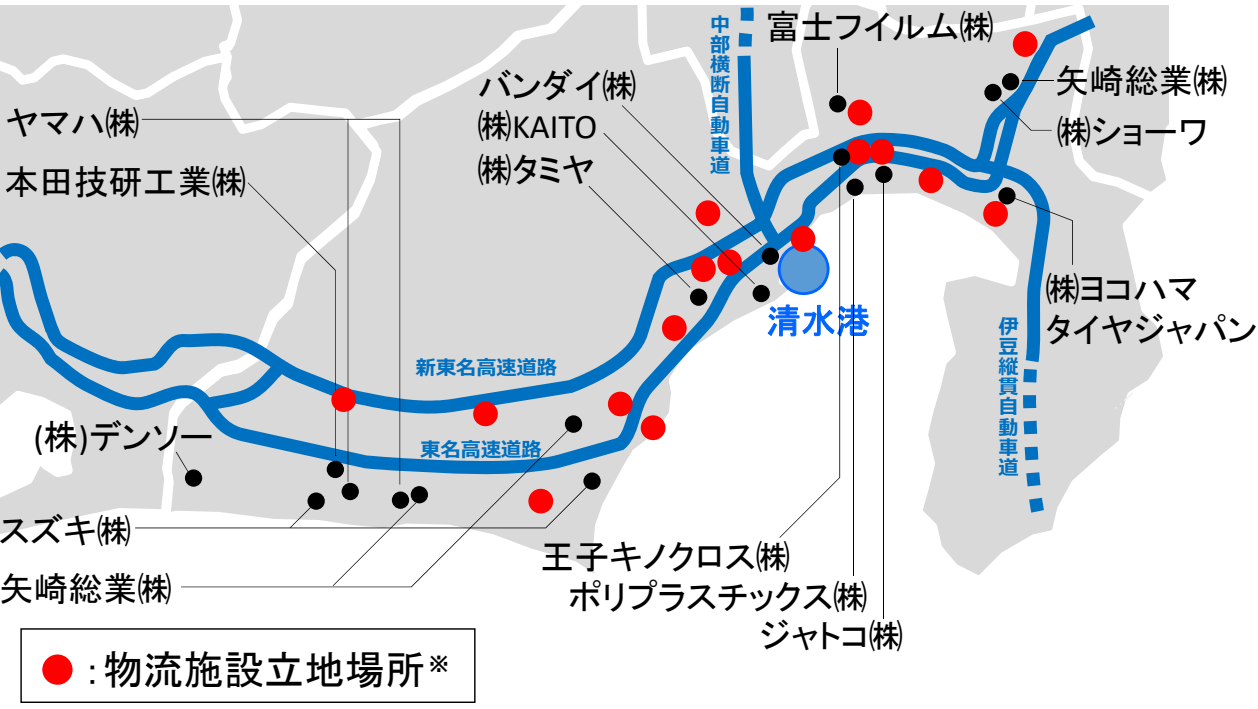
輸送コスト削減額: 年間約2.7億円

3-2. 社会経済情勢の変化

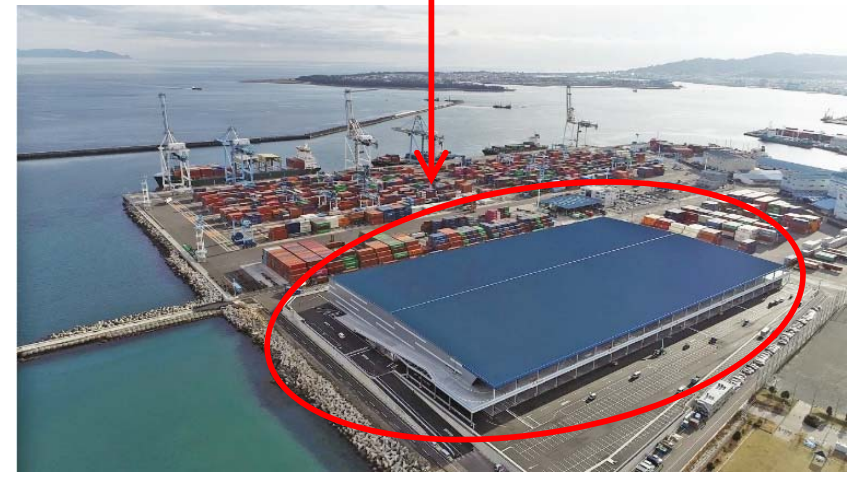
- ・新東名高速道路、中部横断自動車道等の整備の進展により、清水港と背後圏を結ぶ物流ネットワークが強化され、清水港周辺地域において物流施設の立地が増加している。
- ・これに伴い、当該物流施設を活用した清水港のコンテナ利用が進んでいる。

《清水港背後圏における主要企業及び物流施設の立地状況》

《物流施設の立地事例》



* 物流施設は、平成24年～令和2年に立地したものを対象としている。



新興津国際物流センター（令和2年2月利用開始）

4. 評価のまとめ

(1) 今後の事後評価の必要性

○本事業は、整備目的どおりの効果が発現していることから、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、改善の必要性はないと考えます。

(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性はないと考えます。