

しみずこう しんおきつ ちく
清水港 新興津地区
国際物流ターミナル整備事業

国土交通省 港湾局

清水港の課題と事業の必要性・緊急性（パルプ貨物の増加への対応）

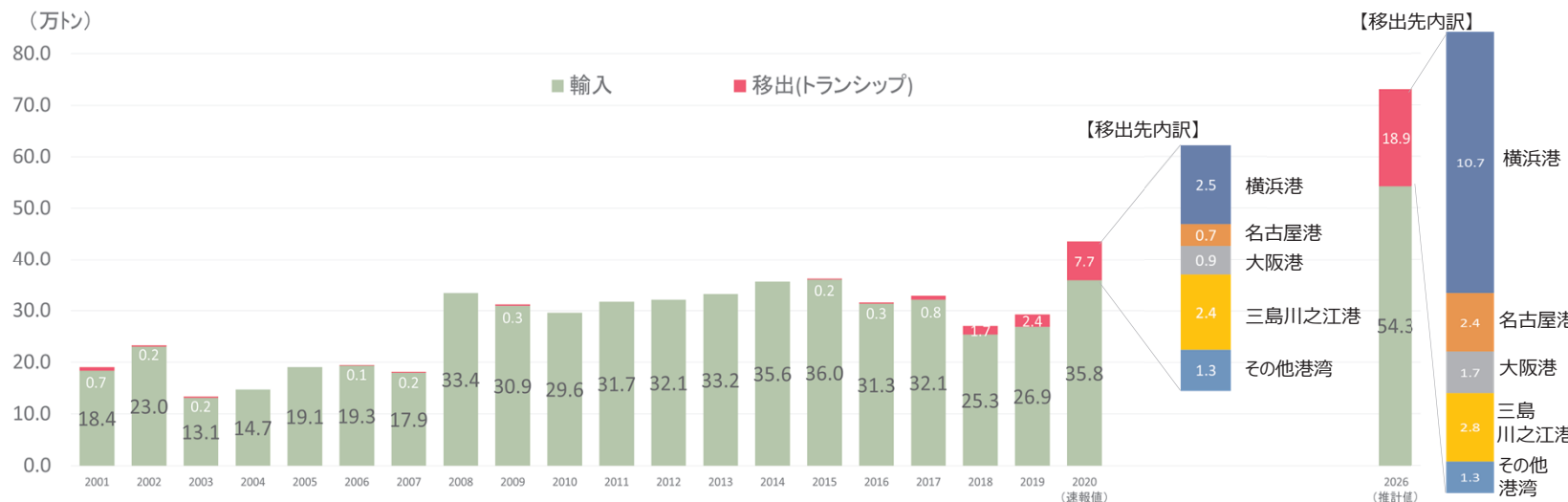
- 清水港は、製紙業の製造品出荷額等が全国第1位である静岡県の製紙原料の輸入を支える港湾であるとともに、近年は、全国の製紙工場の原料の輸入拠点となっており、パルプの輸入量が増加している。
- また、背後圏の海上輸送の拠点であり、特に東南アジア航路のコンテナ貨物量や航路数が増加し、船舶が大型化している。
- 一方、大型船は利用できる岸壁が限られており、減載し水深の浅い岸壁を利用するなど非効率な輸送を強いられていることから、大型船が着岸可能な岸壁を整備することが必要である。

■ 製紙業の製造品出荷額等 (2018年)



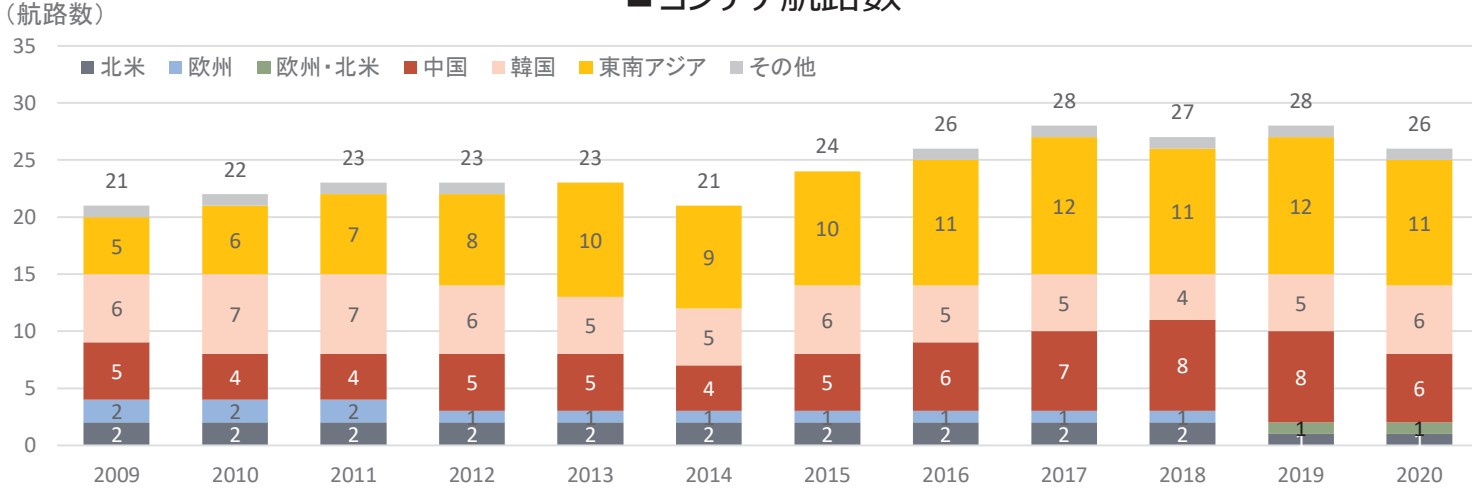
出典：経済産業省「工業統計」より従業員4人以上の事業所の製造品出荷額等より作成

■ パルプ船による輸入貨物量とトランシップ貨物量の推移



出典：清水港 港湾統計（静岡県）

■ コンテナ航路数



出典：清水港 港湾統計（静岡県）

事業の概要

【事業の目的】

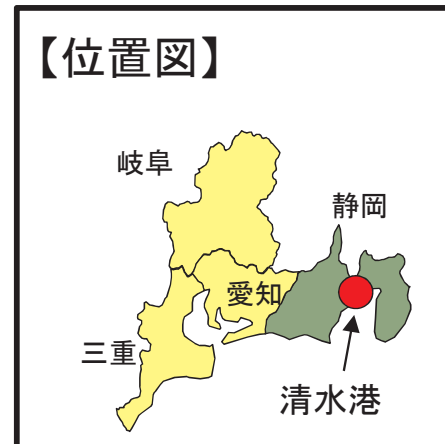
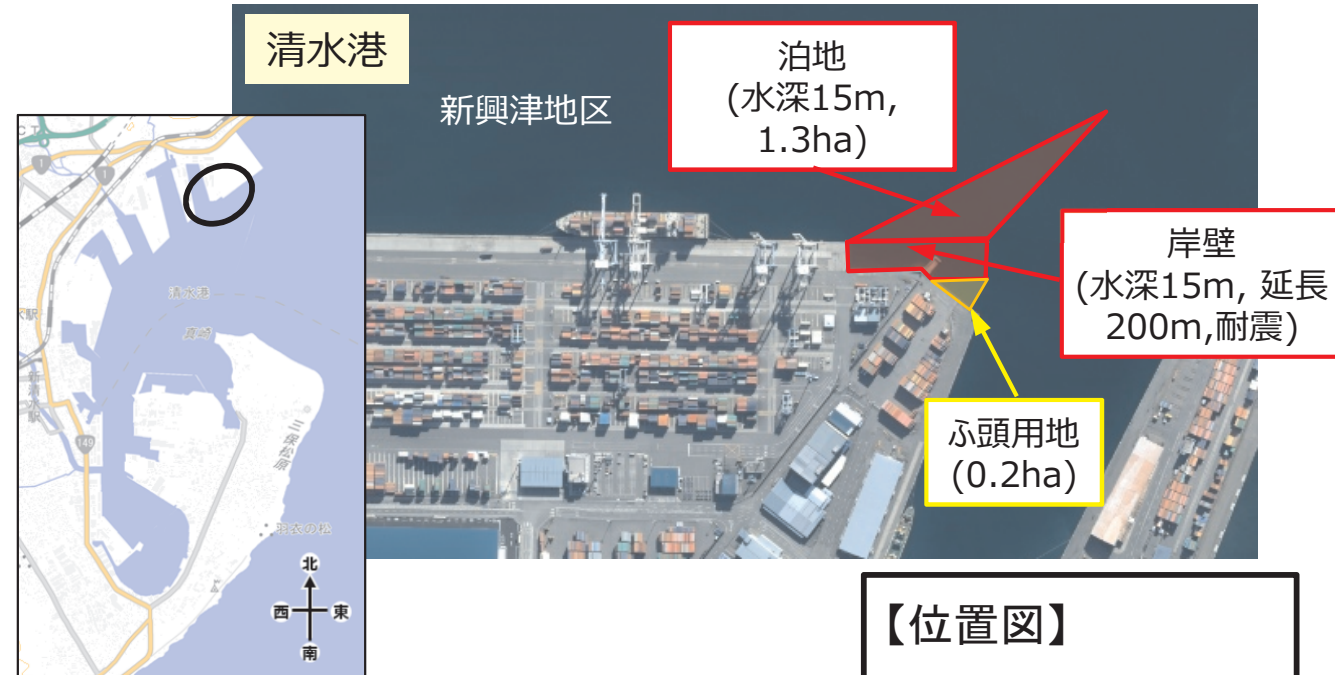
清水港において、パルプやコンテナ貨物量の増加及び船舶の大型化に対応するため、新興津地区において岸壁の整備、泊地の浚渫等、国際物流ターミナルの整備を行う。

【事業の概要】

- ・整備施設：岸壁（水深15m）（耐震）
泊地（水深15m）
ふ頭用地
- ・事業期間：令和3年度～令和7年度
- ・総事業費：78億円
（うち港湾整備事業費76億円）

【整備スケジュール】

地区名	事業区分	施設名	全体数量	単位	令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度
新興津地区	直轄	岸壁(水深15m)(耐震)	200	m					
		泊地(水深15m)	1.3	ha					
	起債	ふ頭用地	0.2	ha					



事業の効果（1）

①製紙産業における国際競争力向上や製品価格の低下

- 本事業の実施により、パルプの輸入における海上輸送が効率化することで、清水港のみならず、清水港からトランシップで輸送される他港を活用する企業においても物流コストの削減が図られ、我が国の製紙産業における国際競争力の向上が期待できる。
- また、各製紙企業における物流コストの低下により、製品価格の低下に寄与する。

【清水港における輸入と国内各港へのトランシップのイメージ】



②地域産業の振興、背後企業の新規立地・投資

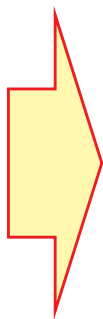
- 本事業の実施により、海上輸送が効率化することで、製紙産業をはじめとする清水港背後における産業の振興が図られる。
- 大型コンテナ船の安定的な就航が可能となり、海上輸送が効率化することで、背後企業の国際競争力の向上が期待できる。
- 清水港の利便性が向上することで、清水港と道路ネットワークにより結ばれる周辺地域の利便性も向上し、背後圏の工業団地等への更なる新規立地の促進が期待される。

事業の効果（2）

③パルプとコンテナの荷役動線交錯の緩和

- 本事業により整備する岸壁にパルプ船が着岸することで、コンテナ荷役とパルプ荷役の動線の交錯が緩和され、安全かつ効率的な荷役が可能となる。

【新興津地区におけるパルプとコンテナの荷役動線の例】



④被災時における社会・経済活動の維持

- 本事業の実施により、被災時においても耐震強化岸壁を活用した海上輸送が可能となり、背後企業が事業を継続し、社会・経済活動を維持することが期待される。

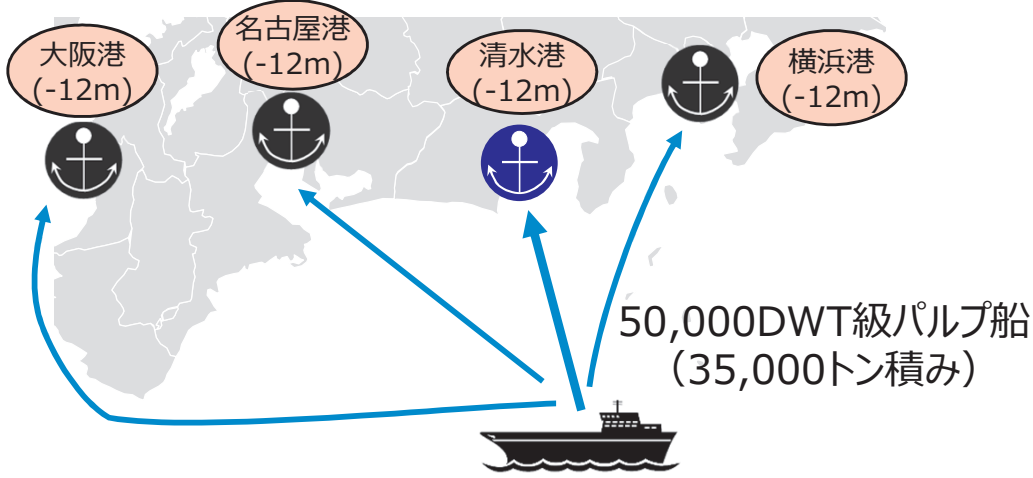
⑤排出ガスの減少

- 海上輸送回数の減少に伴い、船舶のCO₂及びNO_x排出量がそれぞれ以下の通り減少する。
CO₂ : 95,897トン-C/年 NO_x : 9,013トン/年

便益の考え方 (①船舶大型化による輸送コスト削減効果)

①船舶大型化による輸送コスト削減効果
 船舶の大型化により、1回あたりに輸送できる貨物量が増加し、貨物の海上輸送コストが削減される。

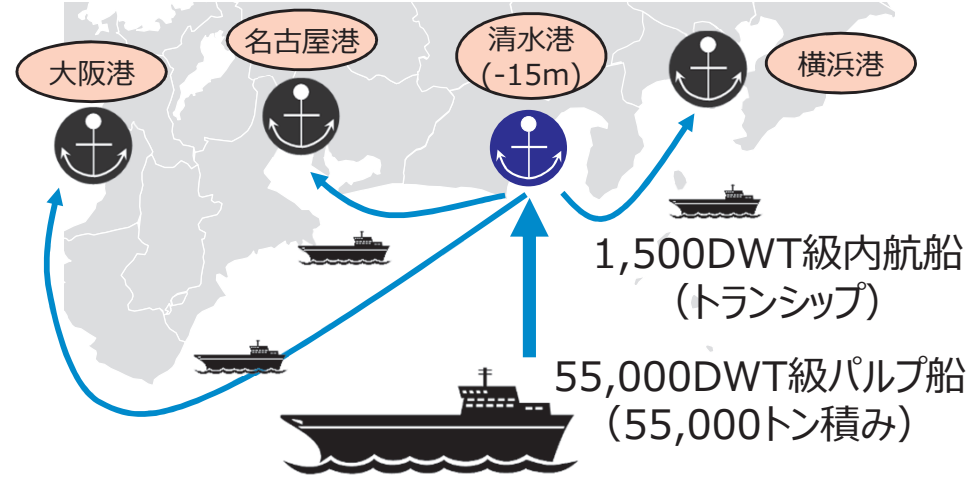
Without (整備なし) 時:
 清水港興津・日の出地区岸壁、横浜港、名古屋港、大阪港の岸壁 (水深12m) を利用



(清水港にウルグアイ発パルプを輸入する場合の例)
 54.3万トンのパルプのうち当該航路の貨物(57,300トン)を減載35,000トン積みで年間14回輸送 (1回あたりの海上輸送日数往復82日)。これに海上輸送費用原単位429千円/日・隻を乗じる。
 ※この他、9通りの輸送経路がある。また、清水港からのトランシップにかかる費用も計上している。

輸送コスト 32.2億円/年

With (整備あり) 時:
 清水港新興津地区岸壁 (水深15m) を利用



(清水港にウルグアイ発パルプを輸入する場合の例)
 54.3万トンのパルプのうち当該航路の貨物(57,300トン)を55,000トン積みで年間5回 (1回あたりの海上輸送日数往復82日)。これに海上輸送費用原単位751千円/日・隻を乗じる。
 ※この他、6通りの輸送経路がある。また、清水港からのトランシップにかかる費用も計上している。

輸送コスト 25.4億円/年

単年度便益 6.8億円/年

※この他、withとwithoutともに、清水港新興津地区岸壁 (水深15m)、日の出地区岸壁 (水深12m) に入港する船舶について計上している

内容	単年度便益	Without時	With時
①船舶大型化による輸送コスト削減効果	6.8億円/年	清水港興津・日の出地区岸壁、横浜港、名古屋港、大阪港の岸壁 (水深12m) を利用	清水港新興津地区岸壁 (水深15m) を利用

※合計値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある

便益の考え方 (②被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果)

②被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果

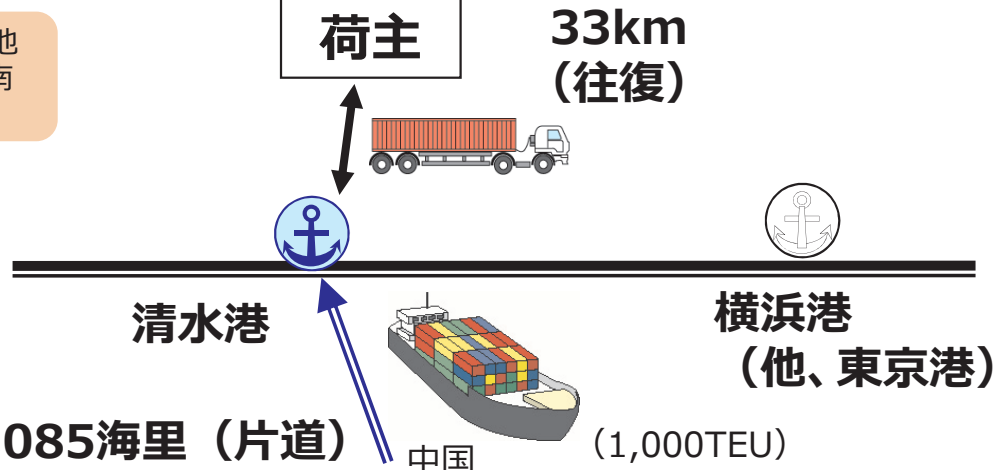
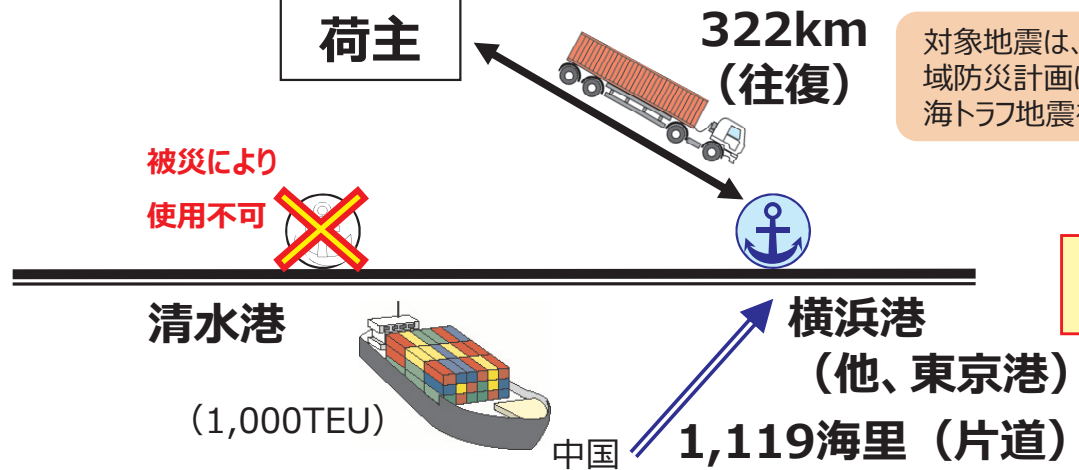
被災時において耐震強化岸壁を利用できることにより、近傍の清水港からの海上輸送が可能となり、輸送距離が短縮され、コンテナ貨物の輸送コストの増大が回避される。

Without (整備なし) 時：
東京港、横浜港の岸壁を利用

With (整備あり) 時：
清水港新興津地区岸壁 (水深15m) を利用

(静岡市葵区の場合の例)

(静岡市葵区の場合の例)



対象地震は、静岡県地域防災計画に基づき南海トラフ地震を設定

(静岡市葵区から40ftコンテナを輸出する場合の陸上輸送費用の例)
52,854TEUのコンテナ貨物のうち当該経路の貨物を297台/年のトラックで往復322km輸送。これに陸上輸送費用原単位203千円/個を乗じる。
※この他、88通りの輸送経路がある。また、陸上輸送費用の他、海上輸送費用、輸送時間コストを計上している。

(静岡市葵区から40ftコンテナを輸出する場合の陸上輸送費用の例)
52,854TEUのコンテナ貨物のうち当該経路の貨物を297台/年のトラックで往復33km輸送。これに陸上輸送費用原単位47千円/個を乗じる。
※この他、88通りの輸送経路がある。また、陸上輸送費用の他、海上輸送費用、輸送時間コストを計上している。

輸送コスト**116.4**億円/年

単年度便益
36.8億円/年※

輸送コスト**79.6**億円/年

内容	単年度便益	Without時	With時
②被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果	2.0億円/年 [36.8億円/年※]	東京港、横浜港の岸壁を利用	清水港新興津地区岸壁 (水深15m) を利用

※ [] は地震発生確率考慮前

事業の効果（3）（費用便益分析の概要）

1) 便益の考え方

○ 「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル（H29.3）」に基づき、主に以下の便益を計上する。

①船舶大型化による輸送コスト削減効果

船舶の大型化により、1回あたりに輸送できる貨物量が増加し、貨物の海上輸送コストが削減される。

②被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果

被災時において耐震強化岸壁が利用できることにより、近傍の清水港からの海上輸送が可能となり、輸送距離が短縮され、コンテナ貨物の輸送コストの増大が回避される。

内容	単年度便益	Without時	With時
①船舶大型化による輸送コスト削減効果	6.8億円/年	清水港興津・日の出地区岸壁、横浜港、名古屋港、大阪港の岸壁（水深12m）を利用	清水港新興津地区岸壁（水深15m）を利用
②被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果	2.0億円/年 [36.8億円/年※]	東京港、横浜港の岸壁を利用	清水港新興津地区岸壁（水深15m）を利用

※： [] は地震発生確率考慮前

事業の効果（４）（費用便益分析の概要）

- 2)分析の計算条件
- ・計算期間：令和3年度～令和57年度
 - ・評価基準年度：令和2年度
 - ・社会的割引率：4%

3)費用便益分析の結果

項目	内容	金額		
		単年度便益※1	現在価値換算後	合計
便益 (B)	・船舶大型化による輸送コスト削減効果	6.8億円/年	110.1億円	総便益 132.5億円
	・被災時における輸送距離の短縮による輸送コスト削減効果	2.0億円/年 [36.8億円/年※2]	22.4億円	
	・残存価値	0.4億円	0.05億円	
費用 (C)	・建設費	-	62.4億円	総費用 64.8億円
	・管理運営費等	-	2.4億円	

※1：社会的割引率考慮前
 ※2：[] は地震発生確率考慮前

費用便益比 (B/C)	2.0
純現在価値 (B-C)	67.8億円
経済的内部収益率 (EIRR)	8.5%

注) 合計値は、四捨五入の関係で一致しない場合がある。