

発行

国土交通省中部地方整備局
清水港湾事務所
 御前崎港事務所/下田港事務所/田子の浦港事務所
 静岡県清水区日の出町7番2号
 TEL. 054-352-4146(代表)
<http://www.shimizu.pa.cbr.mlit.go.jp>

みなとしみず

～お知らせ～



- ・しずおか建設まつり 11月10日(土)・11日(日) 場所：清水マリンパーク
- ・田子の浦ポートフェスタ 11月18日(日) 場所：田子の浦港富士ふ頭周辺



「清水港日の出岸壁改良工事着工式典」を開催しました

10月7日(日)、今年度より清水港日の出岸壁の改良工事に着手することを記念して「清水港日の出岸壁改良工事着工式典」を静岡県、静岡市と共に日の出岸壁において開催しました。

当日は台風一過の青空となり、客船ノルウェー・ジュエルと美しい富士山を望む中、望月義夫衆議院議員、大口善徳衆議院議員、榛葉賀津也参議院議員、牧野たかお参議院議員、岩井茂樹参議院議員、平山佐知子参議院議員をはじめ、多数の来賓、関係者の方々にお集まり頂きました。式典では、主催者より挨拶を述べたあと、来賓の方々にお祝いの言葉を頂き、最後に、清水海洋少年団による手旗信号の披露、続いて鍬入れを行いました。

清水港のクルーズ船受け入れ拠点である日の出地区の岸壁は、平成25年6月の富士山の世界文化遺産登録を契機に、クルーズ船が数多く寄港していますが、供用から30年余りが経過し、施設の老朽化が進んでいることが課題でした。また、日の出地区はクルーズ拠点形成計画が策定され、今後も数多くのクルーズ船が寄港する見込みであり、これらの課題に対応するため、清水港湾事務所では今年度から岸壁の改良工事を行うこととしました。

工事は岸壁の一部を、鋼鉄製の「はり」を使用して、既設岸壁の栈橋部分の鋼管杭同士を繋いで補強するものであり、完成すれば施設の長期利用が可能となることに加え、大型客船が2隻同時に接岸できるようになります。

また、工事期間中には寄港する客船に向けて、工事区域を覆うフェンスに、清水港を紹介するメッセージを掲示し、クルーズ船乗船客や清水港を訪れた人々を歓迎します。

工事の完成は、2022年を目標としており、本工事により、「国際旅客船拠点形成港湾」に指定された清水港の国際的なクルーズ拠点形成を支援していきます。



＜式典出席者による鍬入れ＞



＜望月衆議院議員 ご挨拶＞



＜海洋少年団による手旗信号＞



＜工事断面イメージ＞



＜清水港紹介メッセージ＞

浚渫兼油回収船「清龍丸」の一般公開を行いました

9月1日（土）、清水港湾事務所と清水海上保安部は、清水港日の出の頭にて、浚渫（しゅんせつ）兼油回収船「清龍丸」と巡視船「おきつ」の一般公開を行いました。

今回の一般公開は、9月2日（日）の「平成30年度静岡市・静岡県総合防災訓練」に合わせて開催したものです。（※9月2日（日）は気象注意報が発令されたため訓練は中止となりました。）

清龍丸（全長104m、総トン数約4800トン）は通常、名古屋港で航路の整備を行っていますが、災害や事故により、海へ大量の油が流出した場合には、速やかに流出現場に向かい油回収を行います。また、東日本大震災や熊本地震、平成30年7月豪雨では、緊急支援物資の輸送や被災者への入浴支援などで活躍しました。

一般公開ではデッキや操舵室など船内見学が行われ、子どもたちからは「大きい!」「すごい!」と声が上がりました。今回の一般公開は「防災の日」の開催となり、数百名の見学者が来場され、清龍丸の担う防災の役割を知っていただく良い機会となりました。



<清龍丸>



<おきつ>



<清龍丸一般公開の様子>



<清龍丸操舵室での見学の様子>

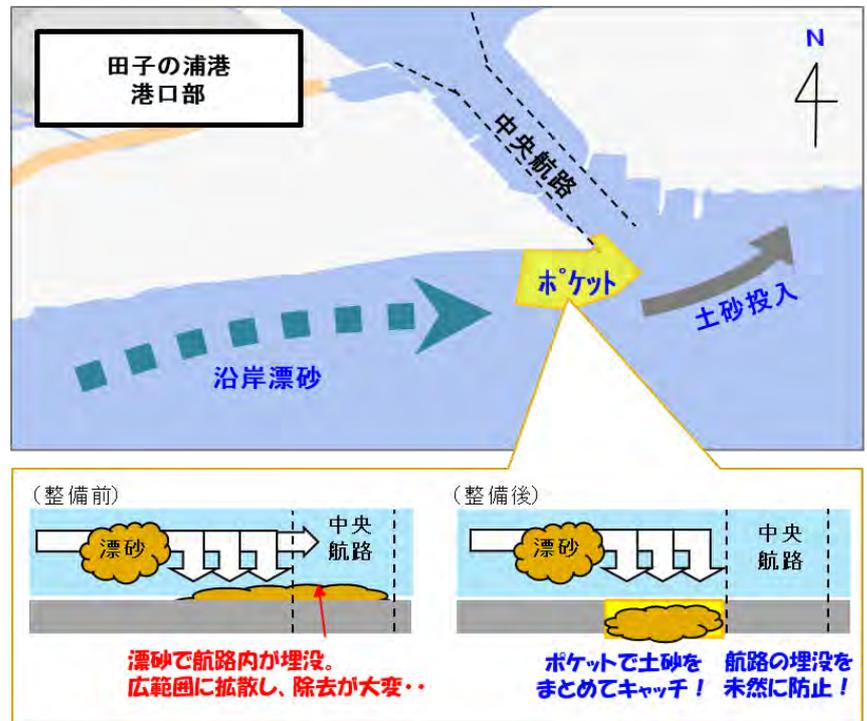
田子の浦港において航路保全対策工事を進めています

富士市の沿岸部に位置する田子の浦港では、同市周辺で盛んな製紙業、化学工業、輸送機械、電気機械等の企業活動に不可欠な資源・エネルギー源である石油製品、石炭、セメント、とうもろこし等を中心に、年間約400万トンの貨物が中央航路を通過して運ばれてきます。

一方、田子の浦港周辺の沿岸部では強い潮流によって、河川から流れてくる土砂や周辺海岸の浸食された土砂が西から東へ流される傾向にあり、台風等の荒天時には大量の漂砂が中央航路に流入することもあります。航路が埋没すると貨物船が通れなくなり、様々な企業活動の停滞、ひいては多大な経済損失に繋がることから、漂砂の速やかな除去が必要ですが、航路内の広範囲に拡散した漂砂の除去には大変な手間がかかります。

そこで清水港湾事務所では航路保全対策として、港口の西側に海底を掘り下げたポケットを作る工事を進めています。漂砂が航路に流入する前にポケットでまとめて受け止め、これを除去することで航路の埋没・閉塞防止を効率的に進めることが可能になります。

なお、除去した漂砂については港口東側に投入しており、波浪で浸食されつつあった海岸線の保全にも一役買っています。



清水港において「リーファープラグ完成記念式典」が行われました

8月19日(日)、清水港の新興津コンテナターミナルにおいて「リーファープラグ完成記念式典」が執り行われました。リーファープラグとは、冷凍、冷蔵ができるコンテナ「リーファーコンテナ」に電気を供給するための施設で、今回「農水産物輸出促進基盤整備事業」の制度を活用し、静岡県が進める「農水産物輸出促進計画(清水港)」の一環として整備されました。

当日は、望月義夫衆議院議員、難波喬司静岡県副知事、田辺信宏静岡市長、下司弘之港湾局長をはじめ、およそ60人の関係者が出席しました。式典では、主催者挨拶、来賓挨拶の後、プラグの起動、くす玉割りが行われ、会場は祝賀ムードに包まれました。

その後、今後の活用が期待される温度調節機能が向上した高規格リーファーコンテナの説明・視察が行われ、最後に式典会場から管理棟に移動し、この高規格リーファーコンテナで予め長期間冷蔵保管されていた農産物の試食が行われました。どれも、冷蔵保管したものとは思えないほどフレッシュで、「おいしい」という声が上がっていました。

今後、リーファーコンテナの積極的な活用が進み、清水港からおいしく新鮮な農水産物が海外に輸出されることが期待されています。



<挨拶される
松浦清水コンテナターミナル(株)社長>

<くす玉を割る様子>

<試食の様子>

各イベントに防波堤模型による実験コーナーを設けました!

8月4日(土) 御前崎みなと夏祭2018



御前崎市民によるステージショーや渚の盆踊り、アロハ・オマエザキなどが催されました。

10月14日(日) 第18回清水港興津フェア



地元産の農産物や長野県や山梨県の特産品の販売などが行われました。

◆実験コーナーの様子◆



両日とも多くの方にお立ち寄りいただき、実験を楽しんでもらいました。

(防波堤がないと)船がすごく揺れている。防波堤ってすごい! といった声が上がりました。



興津フェア

~県内外の学生が清水港について学習!~

- 7月20日(金) 清水小学校5年生《出前講座》
- 8月1日(水) 東海大学海洋学部学生
- 9月13日(木) 八王子市立上川口小学校5年生
- 10月12日(金) 清水小学校5年生

学生の皆さんには室内学習や海上から清水港を見学することで清水港の物流・港湾施設の機能についての知識をより一層深めていただくことができました。



【室内での学習】



【乗船して見学】

シリーズ「富士川水運」②（全8回）

京都の豪商「角倉了以（すみのくら りょうい）」は、朱印船貿易によって更なる財を蓄え、新しい事業として、1605年、丹波と京都・嵐山を結ぶ大堰川（おおいがわ）の私費での開削を始めます。

丹波地方と京都への街道は、間に広がる丹波山地を越える為、人馬に頼る輸送には難所となっていました。その中であって、「大堰川」は、丹波盆地から山々を縫うように進み、角倉了以の住む京都嵐山を通り、大阪湾に注いでいます。以前、備中を訪れた際に、沼地や浅瀬を行き来する舟での運搬を目の当たりにした了



【大悲閣入口付近の大堰川】（保津川）

以は、これを「大堰川」に応用して大量に物資を運搬する事が出来ないかと思いつきました。ただ、嵐山より上流には、舟を阻む幾つかの難所がある為、「舟運」を阻んでいました。その難所を解消して、舟での運行を安全に行う為の開削事業を幕府に申し出ます。

徳川時代に入って間もない時期もあり、この開削における費用は角倉了以の私財で負担し、その費用は完成後の船の通行代で賄うという申し出を幕府にしました。通行代は1隻1回2貫500文（江戸時代初期1両=1貫=4000文、金1両=約10万円）と換算すると1文=2.5円、約201,250円になります。そのうち、1貫は幕府に上納、250文は船加工代、残りは所得とし

ました。一隻約2トンの運搬能力のある高瀬舟による舟運の確立によって、それまでの人馬の陸運より物流は倍増し、その都度入る通行代は幕府にも角倉家にも有益となりました。この「大堰川」とは、流域によって「大堰川」「保津川」「桂川」と呼び名が変わって居ますが、淀川水系の桂川の事です。舟運の必要が無くなった現代でも「保津川下り」として観光財源となっています。

1607年（慶長12年）2月、大堰川開削事業の実績を基に、徳川幕府は了以に富士川の開削工事を命じます。この富士川の開削に関しても、信州、甲州の年貢米を迅速に江戸へ輸送する手段が欲しい幕府と、巨万の富を得ている「豪商」への幕府、諸大名からの風当たりを弱める一方で、整備後の通行料による利益を見込む、まさに一石二鳥+αの効果を角倉了以は考えたのではないのでしょうか。江戸幕府では「戦に備えた米を江戸・大坂に備蓄しておく」という方針が取られており、甲州からの年貢米は江戸へ運ぶ方針になっていました。江戸へ向かう街道には、笹子峠を始めとする急な山間地が多く困難な為、甲府盆地を流れる河川を利用し、清水港を経由して、江戸に運ぶルートが考案されました。甲府盆地の南側に位置し、釜無川と富士川が合流する鰍沢（現在の山梨県南巨摩郡富士川町）から岩淵（富士市）まで約18里、高低差約250m、当時18カ所の難所がある富士川の開削に挑んで行く事になります。



【釜無川と富士川の合流点】（富士川町）

※このシリーズは「富士川水運」について紹介するもので、今回は連載2回目です。

山口 博史（やまぐちひろふみ）昭和43年 静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。

海とみなとの相談窓口



全国共通フリーダイヤル

おーいによくなれみなの

0120-497-370

受付時間：9時30分～12時、13時～17時（土・日、祝祭日は除く）

☆携帯電話・PHSからもご利用できます☆

- ・海やみなとの利用に関する事
- ・総合的な学習時間に関する事
- ・みなとの構想や計画に関する事
- ・海洋土木技術に関する事
- ・みなとの防災に関する事

その他、海とみなとに関する事は何でもお問い合わせください。

■本紙に関するお問い合わせ先■

清水港湾事務所 企画調整課

江口・浦野 Tel. 054-352-4148

ご意見ご感想をお寄せ下さい。

pa.cbr-shimizukouwan@mlit.go.jp