

みなとしみず

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>

はやかわ

ゆうすけ

早川 佑介事務所長 着任のご挨拶

4月1日付けで清水港湾事務所長を拝命いたしました。中部地方整備局は4年ぶり2回目の勤務となります。静岡県内15港の港湾関係者の皆様と、再び仕事をさせていただけることをとても楽しみにしております。何卒よろしくお願いいたします。

前職は、国土交通省鉄道局で鉄道の防災・減災対策、安全対策、災害復旧などに携わっておりました。昨今の頻発化・激甚化する地震・豪雨災害により、鉄道施設が被災し、路線が長期間にわたり運休となる事態も生じています。鉄道ネットワークが寸断された場合、地域の経済や暮らしに大きな影響が及びますが、これは、海上・陸上輸送ネットワークの結節点である港湾においても同様です。こうした災害により地域への影響を極力生じさせないよう、大規模地震や津波、高潮・高波に対する防災・減災対策にしっかり取り組みたいと考えております。

また、現在、新型コロナウイルスにより、生産・消費活動への影響が拡大していますが、経済の血流とも言える物流を止めるわけにはいきません。どのような事態が発生しても対応できる強靱なみなとを目指して、



清水港湾事務所長 早川 佑介

必要な機能強化を着実に進めていく必要があります。観光面でも、クルーズ船の寄港に影響が生じていますが、静岡県内港湾の寄港地としての魅力が変わるものではありません。今後の観光需要回復に向けて、地域資源を活かしつつクルーズ船の受入環境の整備を進めて参ります。

港湾をとりまく諸課題や要請は多岐にわたりますが、この地域の未来に向けて、関係者の皆様としっかり連携をさせていただきながら、着実かつ前向きに取り組んで参る所存です。皆様のご指導をよろしくお願い申し上げます。

転任のご挨拶

前 清水港湾事務所長 木村 俊介

4月1日付けで清水港湾事務所長を退任となりました。静岡県内港湾に関わる皆様には、とりわけ弊所事業の実施にあたり、多大なる御理解と御協力を賜り、誠にありがとうございました。

在任中には、大型客船2隻同時着岸に対応するための清水港日の出岸壁改良、御前崎港女岩地区岸壁の老朽化対策、田子の浦港の航路保全などの事業が着工するなど、皆様のお力添えにより円滑に事業を進めることができました。また、一昨年の第19回北東アジア港湾局長会議や昨年の清水港開港120周年記念事業などの大きな行事にも関わらせて頂いたことも印象深く思い出されます。この他、釣り振興やみなとオアシスをはじめとした港の賑わいを創出する取組み、台風などの災害や新型コロナウイルスへの対応など多岐に亘る様々な課題に関わり、目まぐるしく時代が変化する中で貴重な経験をさせて頂いたことは私にとって大きな財産となりました。ここでの経験を今後の港湾行政に活かして参る所存です。

清水港湾事務所は、引き続き地域の皆様と一緒に、様々な諸課題に全力で取り組んで参ります。今後ともよろしくお願い申し上げます。

令和2年度 清水港湾事務所事業概要

弊所では、新たな物流・人流需要を捉え、安全・安心かつ効率的で信頼性の高い港湾サービスが提供できるよう、港湾施設の機能向上、既存岸壁の老朽化対策、耐震・耐津波性能の強化などを各港湾で進めております。

なお、昨年度に引き続き、清水港、御前崎港における防波堤の「粘り強い」構造への改良につきましては、防災や国民経済・生活を支える重要インフラ等の機能維持の観点から、「防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策」(=インフラ緊急対策)として集中的に推進して参ります。

清水港

東日本大震災では、津波により防波堤が倒壊した港は、長期間人流・物流拠点としての機能に支障をきたしました。静岡県でも南海トラフ巨大地震等の大規模地震の発生が危惧されていることから、地震時の被災低減を考慮し、外港防波堤を「粘り強い」構造に改良するための工事を引き続き進めて参ります。

また、富士見地区、日の出地区においては、老朽化が進んでいる岸壁を今後も長く使用できるようにするための改良工事を引き続き進めて参ります。



＜清水港の事業位置＞

田子の浦港

大型船舶の入出港や、大規模地震発生時における緊急物資を輸送するための航路の保全を考慮し、港口部のポケット浚渫工事を引き続き進めて参ります。

御前崎港

清水港と同様に大規模地震への対応力強化のため、女岩地区防波堤（東）において「粘り強い」構造への改良工事を引き続き進めます。

また、女岩地区においては、泊地の水深確保のための保全対策、老朽化した岸壁の改良工事を引き続き進めて参ります。

下田港

避難港の下田港については、荒天時における船舶の避難場所を確保するための防波堤整備を進めており、今年度も防波堤の工事を引き続き進めます。



＜田子の浦港の事業位置＞



＜御前崎港の事業位置＞



＜下田港の事業位置＞

新型コロナウイルス水際対策の港湾保安委員会を開催

新型コロナウイルスに関し、今後のさらなる感染拡大の防止に向け、静岡県内の国際拠点港湾及び重要港湾において、検疫機関や荷役業者など、港湾関係官公署、港湾関連の民間事業者団体からなる港湾保安委員会を開催しました（開催日：清水港1月31日、御前崎港2月3日、田子の浦港2月5日）。

この取組みは、今年1月24日にWHO（世界保健機関）から、中華人民共和国以外の国においても監視強化が重要との声明が出され、港湾においても検疫等による水際対策の重要性が増したことを受け、港湾関係者が緊密に連携し、今後の対策・対応に万全を期すことを目的として、清水港湾事務所と静岡県（港湾管理者）が主催し緊急開催したものです。

委員会では、検疫方法やクルーズ船の入港情報、また港湾において感染が疑われる状況が発生した場合の通報先などを確認し、今後の情報共有のための緊急連絡体制の強化を図りました。

新型コロナウイルスに対しては、国を挙げての感染拡大防止措置が続いておりますが、港湾においても引き続き、港湾保安委員会の枠組みを活用し関係官所との連携を図り、水際対策を徹底して参ります。

なお、日本全国の国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾においても、同様の港湾保安委員会が開催されています。



＜委員会の様子＞

埠頭保安設備の合同点検の実施

人やモノの集まる港湾では、テロ対策をはじめとする保安対策の一層の強化が必要となります。そのため、清水港湾事務所では静岡県内の国際拠点港湾及び重要港湾において、関係機関と共に埠頭保安設備の合同点検を実施しています。

2001年に発生した米国同時多発テロ以降、外国船が出入りする国際港湾では、国際条約（SOLAS 条約）に基づく保安対策が義務づけられており、侵入防止フェンスや監視カメラなど、各埠頭の機能に応じた様々な埠頭保安設備が設置されています。

これらの埠頭保安設備は、清水港湾事務所と静岡県（埠頭保安管理者）による巡視や立入検査などで定期的に点検を実施していますが、同じ組織の点検では視点が偏りがちになり、思わぬ弱点や改善点が見過ごされる可能性もあるため、多様な視点を取り入れることを目的として、他の保安機関（海上保安庁、警察署、税関、出入国在留管理局など）に点検に参加してもらい合同点検を実施しているものです。

重要港湾である田子の浦港、御前崎港はそれぞれ2月14日と26日に点検を実施し、参加者の職務経験を反映した指摘や改善アイディアなどが出され、有意義な成果を得ることができました。

また、国際拠点港湾である清水港は、クルーズ船やコンテナ船などの大型船舶が多く入出港するため、昨年、一昨年もこの合同点検を実施しておりますが、今後も定期的の実施し、更なる保安強化を図る予定です。



＜意見交換会の様子＞



＜保安設備点検の様子＞



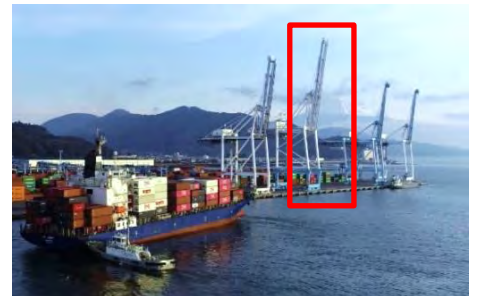
国内最大級のガントリークレーン設置！

2月下旬、清水港の新興津コンテナターミナルに新たなガントリークレーンが導入されました。

このガントリークレーンは従来のものより大きく機能強化されたものです。従来のクレーンがアウトリーチ（手の横長さ）が51.5mに対し65.0mとなったことで、18列積対応が23列積対応に、クレーンの高さが36.5mに対し44.0mとなったことで、6段積対応が8段積のコンテナ船まで荷役が可能となりました。この様に機能強化されたことで従来の約9千個積コンテナ船までの対応だったのに対し、約2万個積める大型コンテナ船の荷役が出来ることとなりました。

また、色は清水港のシンボルカラーであるアクアブルーとホワイトを基調としており、富士山を望む美しい清水港の景観に溶け込んでいます。

今後は、1月に完成した新興津国際物流センターや2020年内の開通が予定されている中部横断自動車道等により、ますます発展が見込まれる清水港の荷役を担っていくことが期待されています。



＜新たに導入されたガントリークレーン＞

120人海岸清掃@三保内浜

明治32年、勅令第342号により外国貿易の開港場に指定され、昨年、令和最初の年に「開港120周年」を迎えた清水港では、7月に「過去・現在・未来」をキーワードとした「開港祭」を開催するなど、年度を通じて記念事業を展開しており、今回は本事業の締めくくりとして、その成果を確実に未来へ引継ぎ、官民の連携による継続的な行事の足掛かりとするべく、「クリーンアップ作戦@三保内浜」と銘打って、海岸清掃を実施することとなりました。



当日2月22日（土）は天候にも恵まれ、目標の120人を大きく上回る65団体311人が参加、昨年度に三保海岸の清掃活動により清水港湾事務所長表彰を謹呈した「チームつながり」代表の方の説明により、4人1組でゴミを分別しながら回収し、途中、ゴミ袋が足りなくなるほど熱心に清掃が行われました。

三保地区は、清水港長期構想や清水みなとまちづくりグランドデザインにおいて「海洋レクリエーション拠点の形成」や「マリンスポーツの聖地」として提案されており、この行事により実現に向けた機運が一層図られました。



＜清掃の様子＞



＜清掃活動の成果＞

県内の小学生が清水港を見学しました



まぐろの冷凍倉庫を見学



清水港の概要説明

2月20日（木）

富士市立須津小学校 4年生 107名

2月21日（金）

富士宮市立貴船小学校 4年生 116名

室内学習や清水港関連施設を見学することで、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。



【取材レポート】清水港に新しい物流センターができました

物流センターとは、輸出入貨物を保管、仕分け、流通加工、在庫管理などを行うための施設で、物流において重要な役割を担う施設です。今回は令和2年1月29日に竣工した「新興津国際物流センター」について、鈴与株式会社のご協力のもと取材させていただきましたので、ご紹介させていただきます。

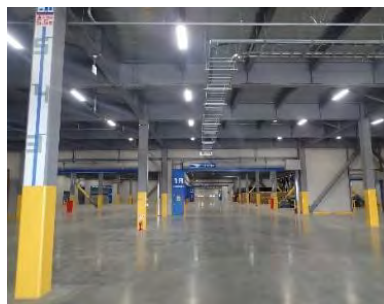


＜新興津国際物流センター＞

「新興津国際物流センター」は、地元の物流企業4社（アオキトランス株式会社、株式会社天野回漕店、鈴与株式会社、清和海運株式会社）の共同出資により整備され、延床面積22,500坪を誇る清水港最大の物流施設として建設されました。

この物流センターには三つの特徴があり、一つ目は「好立地による高い利便性」が挙げられます。新興津コンテナターミナルのゲートから100mという好立地にあり、輸出入貨物の取扱いが非常に効率的にできるよう配慮され、コンテナターミナルから物流センター間の運搬時間の大幅な短縮ができます。

二つ目は「災害に強い」ことが挙げられます。周辺の地盤高から4mほど嵩上げしているため、大規模地震による津波等発生時においても、浸水等の被害を抑え物流機能を維持できるようになっています。また建物の基礎に最長28mの杭336本を岩盤層まで打ち込んでおり、地震時における高い耐震性を有する大変強固な構造となっています。さらに、運搬車両の乗り入れ口となるランプウェイが物流センターの東西2箇所に配置されるなど、災害時においても物流機能が確保されています。また、鈴与株式会社が使用するスペースの特徴として、内部は隔壁を防火シャッターにすることで支障となる壁を減らしたり、大型エレベーターやコンテナ車両の積載状態に応じて貨物を搬入出可能なレバライザーなどの機能が備え付けられていたり、広い物流空間を最大限、効率的に生かせるよう工夫されていました。



＜広い保管空間＞



＜供用スペース＞

最後に環境への配慮として、全館LED照明の導入による環境負荷の低減が図られていることや、建築物省エネルギー性能表示制度「BELS」最高ランクの「5STAR」を取得するなど、非常に省エネ性に優れているところも特徴です。併せて休憩等に使用する供用スペースなど、職員の方の業務効率化や健康面に配慮した施設が大変充実しており、働き方改革に対する工夫が随所に見られました。

今回、鈴与株式会社に新興津国際物流センターを見学させていただき、その規模や防災面、アクセス性、環境面での高い競争力に加え、徹底した物流の効率性を追求した設備の素晴らしさに感嘆しました。最後になりますが、取材にご協力頂きました鈴与株式会社の関係者のみなさまに、この場をお借りし心より御礼申し上げます。

シリーズ「富士川水運」⑧（全8回）



＜新蒲原駅付近の現在の堀川水路＞

明治時代になると、富士川水運は官から民に移行され、複数の会社が水運に携わることになります。明治5年（1872年）10月には、蒲原宿と甲州の有志によって、新水道会社が設立され、岩淵から蒲原まで1里に渡る水路設置を計画しました。明治8年（1875年）2月には、鰍沢の遠藤総知・青柳詢一郎らが資本金4000万円で「富士川運輸株式会社」を設立し、鰍沢本社と67支社、520隻を所有、鰍沢よりの舟運を集約する事になりました。先程の新水道会社の水路建設費1万円余りは、この富士川運輸株式会社が負担することにより、清水湊―蒲原―鰍沢へと運ばれる水運を掌握する事を目論みます。建設費は清水湊より鰍沢に送られる年間24万俵の「塩」の取り扱い益4年分が充てられる事になり、

同年11月頃の水路開通、蒲原河岸の完成式は、当時の山梨県令藤村紫郎らも参列するなど盛大に行われました。

この「堀川水路」と「蒲原河岸」の完成は、江戸時代初頭の東海道整備時に、幕府より岩淵村に与えられた「岩淵河岸より下流の富士川渡船禁止」の規定は完全に崩れ、岩淵の水運による取り扱い量は減少、岩淵、蒲原間の陸送従事者の失業を招く結果となりました。

その後、整備された蒲原河岸からは、清水港を介さず、蒸気船を手配し、直接横浜港への航路を構築するなど、山梨方面への輸送窓口として発展して行きます。しかし、蒲原河岸の規模は小さく、蒸気船を河岸に直接接岸する事は出来ず、小舟により、沖に泊めた蒸気船との間を往復させていました。

明治22年（1889年）2月、国府津―静岡間の東海道線が部分開通します。これに伴い県内では、小山駅、御殿場駅、佐野駅、沼津駅、鈴川駅、岩淵駅、興津駅、江尻駅、静岡駅が開業。鉄道駅が出来た岩淵には、江尻駅より「塩」を始めとする大量の荷物が鉄道により運ばれ、河岸付近に集まっていた会社は、駅周辺へと移動し、再び賑わいを取り戻しました。また身延山参りをする人々も増え、飲食や宿屋、商店なども増え、富士川銀行（明治29年設立）や岩淵銀行（明治33年5月設立）も開業し、富士川舟運の最盛期を迎えます。

鰍沢町誌によると、明治25年度（1892年）の岩淵よりの積出し貨物の上位は、塩、大豆・落花生・小豆、などの食料品に次ぎ、石油が3番目に上がっている。これは、当時急速に普及し始めた石油ランプに利用されたものと思われる。対して岩淵へは、米はなくなり、板、炭、木材などの資材が上位になっている。総量は、岩淵への物資（約136.7貫目）は、岩淵からの物資（約558.6貫目）の約4分の1と、鰍沢方面への積出しが遥かに多くなっている。

しかし、最盛期も長くは続かず、明治36年には甲府と新宿の間が鉄道で結ばれ、明治38年には、甲府―横浜間に直通貨物列車が運行されるなど、陸路で東京・横浜などへ直接アクセス出来るようになり、徐々に、水運は、陸運に移行し、昭和3年（1928年）身延線の開通により、江戸時代より300年余り続いた富士川水運は終息する事になりました。

※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8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 よくなれみなと

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こと
- ・総合的な学習時間に関すること
- ・みなとの構想や計画に関すること
- ・海洋土木技術に関すること
- ・みなとの防災に関すること

その他、海とみなとに関することは
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

木全・富田 Tel 054-352-4148

ご意見ご感想をお寄せ下さい。

pa.cbr-shimizukouwan@mlit.go.jp