



国土交通省

清水港湾事務所 100年間の主要プロジェクト 清水港 第二期修築工事①

(1921~1938)

1899年(明治32年)8月、清水港が開港場に指定され、茶の輸出をはじめとする貨物量の増加に対応するため、1909年(明治42年)から、静岡県が第一期修築工事を実施、江尻・日の出地区の船溜まりが整備されました。

その後も貨物は増え続け、清水港の施設拡充に対する地域からの強い要請を受けて、1920年(大正9年)に、国の清水港修築予算が認められました。翌1921年(大正10年)、内務省直轄による清水港第二期修築工事の実施が決定し、10月1日に、内務省横浜土木出張所清水港修築事務所を開設しました。

事務所開設直後から、測量や土地収用業務を開始し、1922年(大正11年)から、航路の浚渫や大型船が接岸可能な岸壁(現・日の出岸壁)の整備、埋立地の造成等を進めました。

岸壁の完成により、それまでの舢はしけによる沖荷役から、岸壁での直接荷役が可能となり、本船との荷役効率が格段に向上するなど、清水港の近代化の大きな一歩となりました。

第二期修築工事は1938年(昭和13年)に完了し、同年3月に清水港修築事務所を閉所しました。

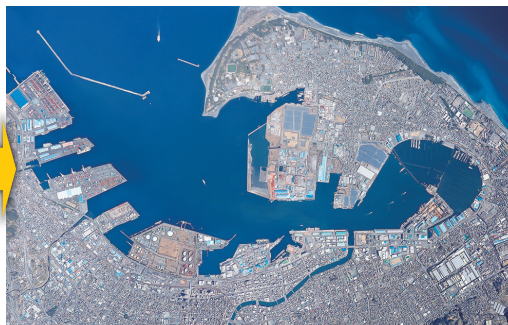
- 主要事業／甲岸壁(水深10.6m、延長212m)、乙岸壁(水深8.5m、延長183m)、丙岸壁(水深7.3m、延長225m) } ※現在の日の出地区
追加岸壁(水深10.6m、延長149m)、渡棧橋(水深10m、延長50m)
- 鉄道省岸壁(水深7.3m、延長266m)、不二見物揚場(水深2.3m、延長750m) ※現在の富士見地区
- 航路泊地浚渫(水深7.3~9m)、埋立地造成(清水受新田(日の出)、清開、不二見、三保貝島)
- 事業期間／1921年(大正10年)~1938年(昭和13年)



第二期修築工事前の平面図
(1920年)



第二期修築工事後の平面図
(1938年)



現在の清水港
(2021年3月)



修築工事中の清水港 (1924年)



現在の清水港(日の出地区) (2021年5月)



第二期修築工事 起工式(基石沈下)
(1921年5月22日)



丙岸壁に第1船「泰仁丸」が入港(初の接岸荷役)
(1929年5月)

岸壁整備による荷役形態の変化

(例:輸出茶の積み込み)

岸壁整備前:舢はしけによる沖荷役

日の出岸壁での直接荷役



沖合に停泊している本船に
小型船(舢)で貨物運ぶ



大型の本船が岸壁に接岸し
直接貨物を積み込む



国土交通省

清水港湾事務所 100年間の主要プロジェクト 清水港 第二期修築工事②

(1921~1938)

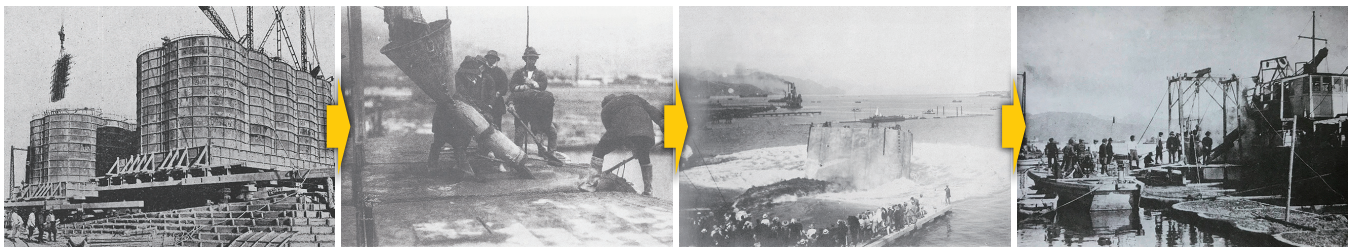
清水港第二期修築工事を進めるにあたり、港内の浚渫工事等に必要な作業船を建造するとともに、巴川河口右岸にケーソン^{※1}製作場や機械工場を設置し、事務所職員の直営施工^{※2}により工事を実施しました。

また、修築工事中には、北伊豆地震（1930年（昭和5年）11月）、静岡地震（1935年（昭和10年）7月）により、整備したばかりの港湾施設が大きな被害を受けました。このため、地震後の復旧工事とともに、同程度の地震にも耐えられるよう補強工事を実施しました。

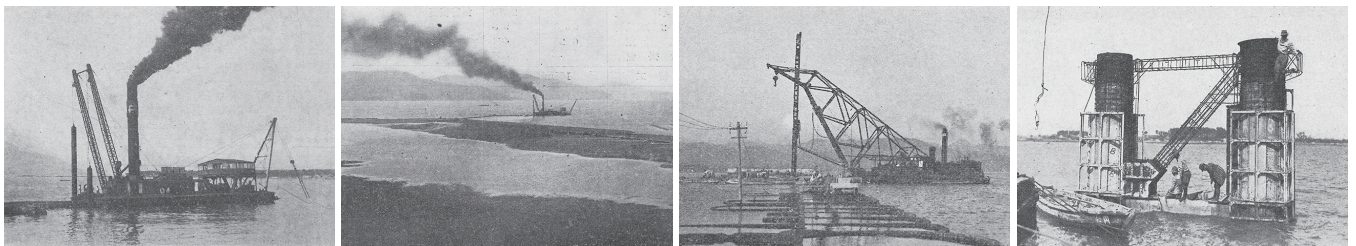
※1 岸壁・物揚場の本体となる鉄筋コンクリート製の箱

※2 現在の港湾工事は民間の建設会社が施工していますが、当時は港湾工事の技術を持つ会社が限られていたことから、国の職員による直営施工が広く行われていました。清水港での直営施工は1982年（昭和57年）まで行われました。

第二期修築工事の状況



岸壁ケーソンの製作・進水・据付
(1924年~1930年頃)



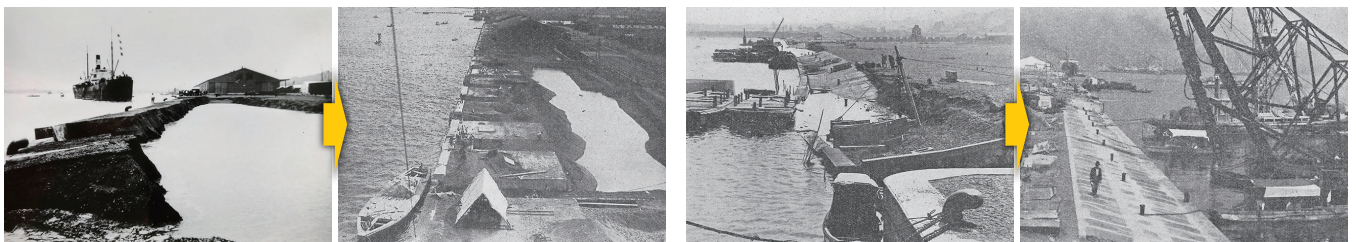
清水港修築事務所所属ポンプ浚渫船「草薙号」による浚渫作業

受新田地先（現・日の出ふ頭）埋立工事

追加岸壁 基礎杭の打設工事
(1931年頃)

渡棧橋 下部（円筒構）の製作工事
(1935年頃)

1930年（昭和5年）11月 北伊豆地震による被災及び復旧工事



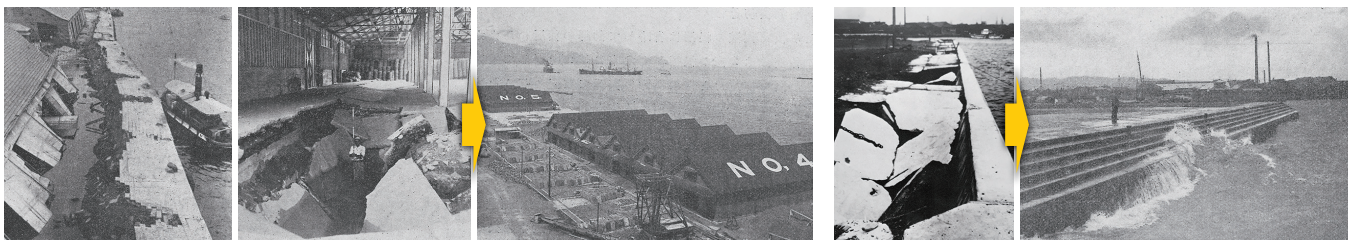
乙岸壁の被害状況

補強工事中の乙岸壁

甲物揚場の被害状況

補強工事竣工間近の甲物揚場

1935年（昭和10年）7月 静岡地震による被災及び復旧工事



丙岸壁及び1号上屋の被害状況

乙岸壁背後の陥没

復旧工事後の甲岸壁付近

護岸の被害状況

復旧工事後の護岸