

国土交通省

清水港湾事務所

100年のあゆみ



国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所



清水港湾事務所は、1921年(大正10年)に、内務省横浜土木出張所清水港修築事務所として開設され、本年(2021年(令和3年))、100周年を迎えました。

これまでお支えいただいた地域の皆様や港湾関係者の皆様に心より感謝を申し上げます。

この節目にあたり、これまで当事務所が手がけてきた主要プロジェクトや、現在実施中のプロジェクトの概要を冊子にまとめました。

各プロジェクトの時代背景や、施工技術も含め、清水港湾事務所100年のあゆみを、ぜひご覧いただければ幸いです。

清水港湾事務所では、次の100年に向け、引き続き皆様と手を携えて、静岡の港づくりを着実に進めて参ります。

清水港湾事務所 職員一同

## 清水港湾事務所 100年のあゆみ 目次

100年のあゆみ (年表)	3
100年間の主要プロジェクト	8
<b>清 水 港</b>	
第二期修築工事	8
第二次世界大戦後の復旧・復興工事	10
石炭埠頭・村松埠頭の整備	11
興津第1埠頭の整備	12
興津第2埠頭の整備	13
外港防波堤・三保防波堤の整備	14
三保ケーソン製作場の整備	15
袖師第1埠頭の整備	16
新興津コンテナターミナルの整備	17
防波堤の改良(地震・津波対策)	18
富士見地区 岸壁の改良(老朽化対策)	19
日の出地区 岸壁の改良(老朽化対策・大型クルーズ船対応)	20
新興津岸壁の延伸	21
<b>御 前 崎 港</b>	
防波堤の整備	22
西埠頭 多目的ターミナルの整備	23
防波堤の改良(地震・津波対策)	24
<b>田子の浦港</b>	
中央地区 岸壁の改良(大型船対応・耐震化)	25
中央航路の保全	26
<b>下 田 港</b>	
防波堤の整備	27
これからの港づくり・地域づくり	28



第二期修築工事中の清水港  
(1924年)



岸壁ケーソンの製作工事  
(1924年)



岸壁ケーソンの進水  
(1924年)



清水港丙岸壁(現・日の出1~2号岸壁)に第1船が入港(初の接岸荷役)  
(1929年)



清水港 新興津コンテナターミナル  
(2021年5月)



田子の浦港 中央地区  
(2021年3月)



御前崎港 西埠頭10号岸壁  
(2021年3月)



下田港 防波堤  
(2020年10月)



国土交通省

# 清水港湾事務所 100年のあゆみ ①

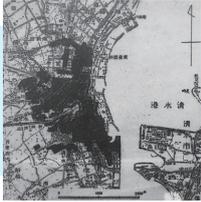
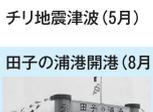
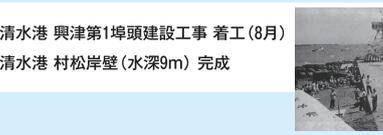
年	清水港湾事務所の動き(主要プロジェクト)	静岡県内各港の動き	主な出来事
1899年 (明治32年)		清水港が開港場に指定(8月)	
1909年 (明治42年)		静岡県による清水港第一期修築工事着手(5月) 清水港の茶輸出額が横浜港を抜き全国1位に	
1911年 (明治44年)		清水港の貿易額が初めて1千万円を超える	
1914年 (大正3年)	清水港 解(はしけ)への輸出茶の積み込み(明治後期) 清水港 貿易1千万円祝賀会(1911年11月26日) 大正中期の清水港(現・清水マリナーパーク付近)	清水港第一期修築工事完成(3月)	第一次世界大戦勃発(7月)
1918年 (大正7年)			第一次世界大戦終結(11月)
1921年 (大正10年)	●清水港 第二期修築工事 起工式(5月22日) ■内務省 横浜土木出張所 清水港修築事務所 開設(10月1日) (現在の清水港日の出地区等の整備に着手)	 清水港 第二期修築工事 起工式(基石沈下)	
1922年 (大正11年)	 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)	沈められた基石(基石沈下)	ソビエト連邦が成立(12月)
1923年 (大正12年)		関東大震災(9月) (清水港が京浜地区からの避難者の受入拠点・救援物資輸送拠点として機能)	関東大震災(9月)
1924年 (大正13年)	 岸壁ケーソンの製作工事(コンクリートの打設)	 ケーソンの進水	
1925年 (大正14年)	 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	 関東大震災避難者の上陸	ラジオ放送開始(3月)
1926年 (大正15年) (昭和元年)			
1927年 (昭和2年)	●清水港 丙岸壁(水深7.3m) 完成(3月) 		東京地下鉄道開業(上野-浅草間)(12月)
1928年 (昭和3年)			
1929年 (昭和4年)	●清水港 追加岸壁(水深10.6m) 建設工事 着工(5月) 丙岸壁及び1・2号上屋(1928年頃)	清水港丙岸壁に第1船「泰仁丸」が入港(初の接岸荷役)(5月)	世界恐慌
1930年 (昭和5年)	■天皇陛下が静岡県の御巡幸において清水港築港工事を御視察(5月) ●清水港 乙岸壁(水深8.5m) 完成(7月)	北伊豆地震(11月)  丙岸壁に着岸した「泰仁丸」	満州事変(9月)
1931年 (昭和6年)	 乙岸壁及び丙岸壁に着岸する貨物船	北伊豆地震により被災した乙岸壁	
1932年 (昭和7年)	天皇陛下が清水港築港工事を御視察	下田港修築工事着手	昭和三陸地震津波(3月)
1933年 (昭和8年)	●清水港 甲岸壁(水深10.6m) 完成(7月)	 完成した追加岸壁	室戸台風(9月)
1934年 (昭和9年)	●清水港 追加岸壁(水深10.6m) 完成(3月)		
1935年 (昭和10年)		静岡地震(7月)  清水港の荷役風景(1930年頃)	
1936年 (昭和11年)	●清水港 渡棧橋 完成(1月) (日の出埠頭が総延長約800mの連続バスとなる)	 静岡地震により被災した丙岸壁及び1号上屋	日中戦争勃発(7月)
1937年 (昭和12年)			
1938年 (昭和13年)	●清水港 第二期修築工事 完了(3月) ■清水港第二期修築工事完了に伴い事務所閉所(3月)		
1939年 (昭和14年)	 第二期修築工事着手前の清水港平面図(1920年)	 第二期修築工事完了後の清水港平面図(1938年)	第二次世界大戦勃発(9月)
1940年 (昭和15年)		 現在の清水港(2021年3月)	
1941年 (昭和16年)			太平洋戦争開戦(12月)
1942年 (昭和17年)			

写真提供: 静岡県、フェルケール博物館



# 清水港湾事務所 100年のあゆみ ②

国土交通省

年	清水港湾事務所の動き (主要プロジェクト)	静岡県内各港の動き	主な出来事
1943年 (昭和18年)			
1944年 (昭和19年)			
1945年 (昭和20年)	 空襲により被災した清水市街図 (黒い部分が被災地域(清水市全戸数の約85%))		三河地震(1月) 太平洋戦争終結(8月15日) 第二次世界大戦終結(9月2日) 国際連合発足(10月)
1946年 (昭和21年)	 旧市役所付近  江尻踏切付近	空襲や艦砲射撃により 清水港が大きな被害を受ける(7月)	日本国憲法公布(11月) 南海地震(12月)
1947年 (昭和22年)	■運輸省 第二港湾建設部 清水港工事事務所 設置(5月) ●第二次世界大戦により被害を受けた清水港の復旧・復興工事 着手	第1回清水みなど祭り開催(8月)	カスリーン台風(9月)
1948年 (昭和23年)	 事務所庁舎(二代目) (1947年12月完成)	御前崎港避難港工事着手(7月)	
1949年 (昭和24年)	 日の出岸壁と5号上屋(1950年)	 工事着手当時の御前崎港(1948年)	中華人民共和国成立(10月)
1950年 (昭和25年)	 日の出岸壁(1950年)		朝鮮戦争勃発(6月)
1951年 (昭和26年)	 清水港に入港する大阪商船「あめりか丸」(1951年)	下田港が避難港に指定(8月)	サンフランシスコ平和条約、 日米安全保障条約締結(9月)
1952年 (昭和27年)	●清水港 石炭岸壁(水深9m)建設工事 着工	清水港が特定重要港湾に指定(2月)	
1953年 (昭和28年)	 工事中の石炭岸壁 (1953年)	 清水港 特定重要港湾指定祝賀式 (1952年2月11日)	テレビ放送開始(2月) 奄美群島返還(12月)
1954年 (昭和29年)	 石炭岸壁 鋼矢板の打設工事 (1954年)		洞爺丸台風(9月)
1955年 (昭和30年)		 天皇・皇后両陛下が清水漁港を御視察 (1955年)	イタイイタイ病発生
1956年 (昭和31年)		天皇・皇后両陛下が清水漁港を御視察(10月)	日本が国際連合に加盟(12月) 水俣病発生
1957年 (昭和32年)	●清水港 石炭岸壁(水深9m) 完成(3月)	田子の浦港第一期修築工事着手(4月)	関門トンネル開通(3月)
1958年 (昭和33年)	●清水港 村松岸壁(水深9m)建設工事 着工	狩野川台風(9月)	東京タワー完成(12月)
1959年 (昭和34年)	 完成後の石炭岸壁(1962年)	 工事着手当時の田子の浦港(1958年)	伊勢湾台風(9月)
1960年 (昭和35年)	 現在(富士見岸壁)(2021年3月)	御前崎港避難港工事完成(3月)	カラーテレビ放送開始(9月)
1961年 (昭和36年)	 村松岸壁 鋼管杭の打設工事(1962年)	チリ地震津波(5月)	四日市ぜんそく発生
1962年 (昭和37年)	 石炭岸壁と貯炭場(1960年)	田子の浦港開港(8月)	ソ連のポストーク号打ち上げ、 人類初の有人宇宙飛行(4月)
1963年 (昭和38年)	●清水港 興津第1埠頭建設工事 着工(8月) ●清水港 村松岸壁(水深9m) 完成	 田子の浦港 開港祝賀式	
1964年 (昭和39年)	●清水港 興津第2埠頭建設工事 着工	清水港の取扱貨物量が初めて1千万トンを超える	
1965年 (昭和40年)	 興津第1埠頭 起工式(1962年8月3日)	大井川港開港(3月)	東海道新幹線開業(10月)
1966年 (昭和41年)	●清水港 興津2~3号岸壁(水深10m) 完成(3月) ※興津第1埠頭 ●清水港 外港防波堤建設工事 着工(4月)	田子の浦港が重要港湾に指定(4月) 清水港の貿易額が初めて1千億円を超える	東京オリンピック開催(10月) 第二水俣病発生(新潟県)
	 工事中の興津第2埠頭(1965年)	田子の浦港開港(8月)	ベトナム戦争が激化
		 開港当時の大井川港	

写真提供：静岡県、焼津市、清水港利用促進協会、アオキトランス株式会社、清水埠頭株式会社 出典：「ふるさとの思い出写真集 清水」(国書刊行会)、「目で見る清水100年史」(静岡郷土出版社)



国土交通省

# 清水港湾事務所 100年のあゆみ ③

年	清水港湾事務所の動き(主要プロジェクト)	静岡県内各港の動き	主な出来事
1967年 (昭和42年)	● 清水港 三保ケーソン製作場建設工事 着工(9月)		東南アジア諸国連合(ASEAN)発足(8月)
1968年 (昭和43年)	● 清水港 三保ケーソン製作場 完成(3月) ● 清水港 興津6~7号岸壁(水深10m) 完成(3月) ※興津第2埠頭		小笠原諸島返還(6月)
1969年 (昭和44年)	 ● 清水港 興津12号岸壁(水深12m)、13~14号岸壁(水深10m) 完成(3月) ※興津第2埠頭	東名高速道路全線開通(5月)	アポロ11号が人類初の月面着陸(7月)
1970年 (昭和45年)	● 清水港 興津12号岸壁(水深12m)、13~14号岸壁(水深10m) 完成(3月) ※興津第2埠頭	清水港で初のフルコンテナ船「バシフィックバンカー」が入港(富士見埠頭)(1月) 清水港で初のコンテナ荷役用ガントリークレーンを設置(興津第2埠頭)(6月)	よど号ハイジャック事件(3月) 大阪万博開催(3月~9月)
1971年 (昭和46年)	● 清水港 袖師第1埠頭建設工事 着工(11月)	御前崎港が関税法に基づく開港に指定(4月) 田子の浦港公害防止対策事業着手(4月)	
1972年 (昭和47年)	● 清水港 興津8号岸壁(水深10m) 完成(3月) ※興津第2埠頭 ● 清水港 三保防波堤建設工事 着工(11月)		札幌冬季オリンピック開催(2月) 沖縄返還(5月) 日中共同声明、中国と国交回復(9月)
1973年 (昭和48年)	● 清水港 袖師6号岸壁(水深12m) 完成(3月)		第一次オイルショック
1974年 (昭和49年)	● 清水港 興津9号岸壁(水深10m)、10号岸壁(水深7.5m)、11号岸壁(水深12m) 完成(3月) ※興津第2埠頭	伊豆半島沖地震(5月) 七夕豪雨(7月)	
1975年 (昭和50年)	● 清水港 三保防波堤(延長330m) 完成(1月) ● 清水港 袖師7号岸壁(水深12m) 完成(3月)	御前崎港が重要港湾に指定(4月)	ベトナム戦争終結
1976年 (昭和51年)			
1977年 (昭和52年)	● 清水港 袖師8号岸壁(水深12m) 完成(3月)	伊豆大島近海地震(1月)	
1978年 (昭和53年)	■ 御前崎分室 設置(4月) ● 御前崎港 防波堤(東)建設工事 着工(6月) ● 清水港 外港防波堤改良工事 着工(6月)(港外側への消波ブロック設置)		成田空港開港(5月) 第二次オイルショック
1979年 (昭和54年)	● 清水港 袖師9~10号岸壁(水深9m)、11号岸壁(水深12m) 完成(3月)		
1980年 (昭和55年)	● 清水港 興津1号耐震岸壁(水深10m)建設工事 着工 ● 下田港 防波堤基礎調査 着手(5月)	清水港の貿易額が初めて1兆円を超える	イラン・イラク戦争勃発(9月)
1981年 (昭和56年)	■ 下田分室 設置(4月) ● 清水港 外港防波堤(延長1,300m) 完成(9月)		スペースシャトル コロンビアが宇宙空間を初飛行(4月)
1982年 (昭和57年)	● 清水港 三保防波堤改良工事 着工(1月)(港外側への消波ブロック設置) ● 清水港 日の出4~5号岸壁改良工事 着工(4月)(甲・乙岸壁の水深12mへの増深・耐震化)		清水港袖師第1埠頭コンテナターミナル完成(3月)
1983年 (昭和58年)	● 清水港 興津1号耐震岸壁(水深10m) 完成(12月)		東京ディズニーランド開園(4月) ファミリーコンピュータ発売(7月)
1984年 (昭和59年)	● 清水港 富士見4~5号岸壁改良工事 着工(7月)(水深9m~水深12mへの増深)		
1985年 (昭和60年)	● 下田港 防波堤(西)建設工事 着工(9月)		マイクロソフト「Windows1.0」発売(6月) 日本航空123便墜落事故(8月)
1986年 (昭和61年)			ソ連チェルノブイリ原発事故(4月)

写真提供: 静岡県、清水港利用促進協会



# 清水港湾事務所 100年のあゆみ ④

国土交通省

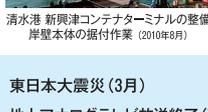
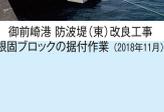
年	清水港湾事務所の動き(主要プロジェクト)	静岡県内各港の動き	主な出来事
1987年 (昭和62年)			国鉄分割・民営化、JR発足(4月)
1988年 (昭和63年)	●御前崎港 防波堤(西)建設工事 着工(7月) 	清水港日の出地区再開発事業着手 	青函トンネル開通(3月) 瀬戸大橋開通(4月) イラン・イラク戦争停戦(8月)
1989年 (昭和64年) (平成元年)	●清水港 日の出4~5号岸壁改良工事 完成(3月) (水深12m、延長480m) ●清水港 江尻4~5号岸壁(水深6.5m)建設工事 着工(9月) ●下田港 防波堤(西)ケーソン第1号函 据付(11月)		消費税導入開始(3%) (4月) 東西冷戦終結(12月) 日経平均株価が史上最高値 (12月29日終値 38,915.87円)
1990年 (平成2年)	●清水港 富士見4~5号岸壁改良工事 完成(3月) (水深12m、延長480m) 	清水港に豪華客船「クイーン・エリザベスII」が 初寄港(2月) 	東西ドイツ統一(10月)
1991年 (平成3年)			湾岸戦争勃発(1月) 雲仙普賢岳噴火 ソビエト連邦崩壊(12月)
1992年 (平成4年)	●清水港 江尻4~5号岸壁(水深6.5m) 完成(3月)	「清水港・みなど色彩計画」策定(3月) 	
1993年 (平成5年)	 工事が進む御前崎港防波堤(東) (1994年)	 Jリーグ開幕(5月) 北海道南西沖地震(7月) 欧州連合(EU)発足(11月)	
1994年 (平成6年)	●御前崎港 西埠頭10号岸壁(水深14m)建設工事 着工(2月)	 関西国際空港開港(9月) 北海道東方沖地震(10月)	
1995年 (平成7年)		 阪神・淡路大震災(1月) 地下鉄サリン事件(3月)	
1996年 (平成8年)	●下田港 防波堤(西) 消波ブロック内蔵双胴型ケーソン第1号函 据付(11月)		
1997年 (平成9年)	●清水港 三保防波堤改良工事 完成(2月) (改良延長330m)	国道1号静岡バイパス全線開通(3月) 御前崎港に自動車運搬船が初入港(8月)	消費税が5%となる(4月)
1998年 (平成10年)			長野冬季オリンピック開催(2月)
1999年 (平成11年)	●清水港 新興津コンテナターミナル 岸壁(水深15m)第1バース建設工事 着工(7月) ●清水港 新興津防波堤建設工事 着工(9月)	清水港日の出地区 再開発事業概成 清水港開港100周年 	欧州単一通貨ユーロ導入(1月)
2000年 (平成12年)	●下田港 防波堤(東)建設工事 着工(11月)	沼津港、松崎港が特定地域振興重要港湾に指定(5月)	三宅島噴火(6月)
2001年 (平成13年)	■省庁再編により 国土交通省 中部地方整備局 清水港湾工事事務所に改組(1月) 	 沼津港 松崎港	USJ開業(3月) 米国同時多発テロ(9月)
2002年 (平成14年)	 下田港 防波堤(西) 消波ブロックの据付作業(2002年10月)  御前崎港 西埠頭10号岸壁 ケーソンの据付作業(2001年11月)		サッカーワールドカップ 日韓大会開催(5月~6月) 日朝平壤宣言(9月)
2003年 (平成15年)	●清水港 新興津コンテナターミナル 岸壁(水深15m)第1バース建設工事 完成(3月) ●御前崎港 西埠頭10号岸壁(水深14m) 完成(3月) ■清水港湾事務所に改称(4月)	清水港新興津コンテナターミナル 第1バース供用開始(6月) 	イラク戦争勃発(3月) SARSがアジアを中心として 世界的に流行
2004年 (平成16年)	 完成後の御前崎港西埠頭10号岸壁  御前崎港多目的ターミナル供用式典 (2004年1月31日)	御前崎港多目的国際ターミナル供用開始(1月) 下田港開港150周年 御前崎港の外航定期コンテナ航路第1船が入港(10月) 	新潟県中越地震(10月)
2005年 (平成17年)	●清水港 外港防波堤改良工事 完成(11月) (改良延長1,300m)		愛知万博開催(3月~9月) JR福知山線脱線事故(4月)

写真提供: 静岡県、静岡市、清水埠頭株式会社



# 清水港湾事務所 100年のあゆみ ⑤

国土交通省

年	清水港湾事務所の動き(主要プロジェクト)	静岡県内各港の動き	主な出来事
2006年 (平成18年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>田子の浦港 中央2号岸壁改良工事 着工(10月) (水深9m→12mへの増深・耐震化)</li> <li>清水港 新興津コンテナターミナル 岸壁(水深15m)第2バース建設工事 着工(12月)</li> </ul> 	 <p>第2バース工事着工前の新興津コンテナターミナル (2006年3月)</p>	
2007年 (平成19年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>田子の浦港事務所 設置(4月)</li> <li>下田港 防波堤(東) 直立消波スリットケーン第1号掘削(5月)</li> </ul> 	<p>沼津港「みなとオアシス沼津」登録(11月)</p> 	
2008年 (平成20年)		<p>みなとオアシス沼津</p> 	リーマンショック(9月)
2009年 (平成21年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>御前崎港 防波堤(西)建設工事 完成(12月)</li> </ul> 	<p>静岡空港開港(6月)</p> <p>駿河湾地震(8月)</p>	
2010年 (平成22年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>清水港 日の出4~5号岸壁(水深12m)改良工事 着工(6月) (老朽化対策)</li> </ul> 	<p>田子の浦港国際物流ターミナル 供用開始(2月)</p> 	<p>清水港 新興津コンテナターミナルの整備 岸壁本体の掘削作業 (2010年8月)</p> 
2011年 (平成23年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>田子の浦港 中央2号岸壁改良工事 完成(2月) (水深12m、延長240m、耐震構造)</li> <li>清水港 日の出4~5号岸壁(水深12m)改良工事 完成(7月)</li> </ul>		<p>東日本大震災(3月)</p> <p>地上アナログテレビ放送終了(7月)</p>
2012年 (平成24年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>御前崎港 防波堤(西)改良工事 着工(10月) (地震・津波対策(「粘り強い構造」の導入))</li> </ul> 	<p>新東名高速道路 (御殿場JCT-浜松いなさJCT) 開通(4月)</p>	<p>東京スカイツリー開業(5月)</p>
2013年 (平成25年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>清水港 新興津コンテナターミナル 岸壁(水深15m)第2バース建設工事 完成(3月)</li> </ul> 	<p>清水港新興津コンテナターミナル 第2バース供用開始(5月)</p>	
2014年 (平成26年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>清水港 外港防波堤改良工事 着工(3月) (地震・津波対策(「粘り強い構造」の導入))</li> <li>御前崎港 防波堤(東)改良工事 着工(6月) (地震・津波対策(「粘り強い構造」の導入))</li> </ul> 	<p>大井川港開港50周年</p> <p>大井川港「みなとオアシスおおいがわ」登録(11月)</p> 	<p>消費税が8%となる(4月)</p> <p>御嶽山噴火(9月)</p>
2015年 (平成27年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>清水港 富士見5号岸壁改良工事 着工(1月) (老朽化対策)</li> </ul>	<p>御前崎港「みなとオアシス御前崎」登録(8月)</p> 	
2016年 (平成28年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>清水港 新興津防波堤(延長700m) 完成(3月)</li> <li>清水港 日の出4~5号岸壁(水深12m) 改良工事 着工(5月) (大型クルーズ船の受入対応)</li> </ul> 	<p>下田港で初のクルーズ船「ル・ソレアル」が寄港(4月)</p> <p>田子の浦港開港50周年</p> 	<p>熊本地震(4月)</p>
2017年 (平成29年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>御前崎港 防波堤(東)(延長1,200m) 完成(3月)</li> <li>田子の浦港 中央航路保全対策工事 着工(7月) (港口部におけるポケット整備)</li> </ul>	<p>清水港が国際旅客船拠点形成港湾に指定(7月)</p> 	<p>九州北部豪雨(7月)</p>
2018年 (平成30年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>清水港 日の出4~5号岸壁(水深12m)改良工事 完成(3月)</li> <li>御前崎港 防波堤(西)改良工事 完成(3月) (改良延長870m)</li> <li>清水港 日の出1~3号岸壁改良工事 着工(6月) (老朽化対策・大型クルーズ船の受入対応)</li> <li>下田港 防波堤開口部(航路部) 完成(11月)</li> </ul>	<p>清水港「みなとオアシスマくろのまち清水」登録(6月)</p> 	<p>大阪北部地震(6月)</p> <p>西日本豪雨(7月)</p> <p>北海道胆振東部地震(9月)</p>
2019年 (平成31年) (令和元年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>清水港からの農産物輸出促進に向けた海上輸送試験を実施 (8月~2020年12月までに計5回実施)</li> <li>御前崎港 西埠頭1~2号岸壁(水深12m)改良工事 着工(12月) (老朽化対策)</li> </ul> 	<p>清水港、熱海港が「釣り文化振興促進モデル港」に指定(3月)</p> <p>御前崎港で初のクルーズ船「ばいふいつくびいなす」が寄港(8月)</p> <p>田子の浦港「みなとオアシス田子の浦」登録(11月)</p> 	<p>九州北部豪雨(8月)</p> <p>消費税が10%となる(10月)</p> <p>東日本台風(10月)</p>
2020年 (令和2年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>高性能冷蔵コンテナによる農産物輸送試験(2020年12月)</li> <li>清水港 外港防波堤改良工事 上部工の嵩上げ後(2021年4月)</li> </ul> 	<p>御前崎港が「釣り文化振興促進モデル港」に指定(8月)</p> 	<p>新型コロナウイルス感染症が世界的に流行</p>
2021年 (令和3年)	<p>■清水港湾事務所100周年</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>清水港 新興津岸壁(水深15m)延伸工事 着工(2021年予定)</li> </ul> 	<p>御前崎港開港50周年</p> <p>浜名港「みなとオアシス浜名湖」登録(7月)</p> <p>中部横断自動車道(山梨-静岡)開通(8月)</p> <p>下田港「みなとオアシス下田」登録(2021年予定)</p>	<p>東京オリンピック・パラリンピック開催(7月~9月)</p>

写真提供: 静岡市、富士市、御前崎市、沼津市、熱海市、焼津市、清水港客船誘致委員会



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。

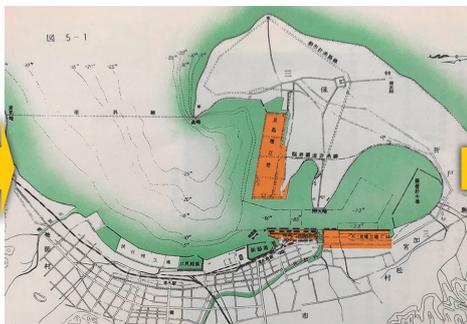
岸壁の完成により、それまでの舢ほしけによる沖荷役から、岸壁での直接荷役が可能となり、本船との荷役効率が格段に向上するなど、清水港の近代化の大きな一歩となりました。

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。

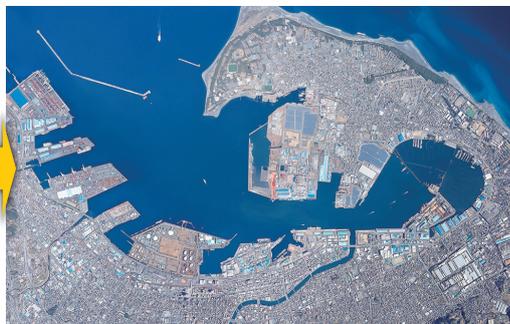
- 主要事業／甲岸壁(水深10.6m、延長212m)、乙岸壁(水深8.5m、延長183m)、丙岸壁(水深7.3m、延長225m) } ※現在の日の出地区  
追加岸壁(水深10.6m、延長149m)、渡棧橋(水深10m、延長50m)
- 鉄道省岸壁(水深7.3m、延長266m)、不二見物揚場(水深2.3m、延長750m) ※現在の富士見地区
- 航路泊地浚渫(水深7.3~9m)、埋立地造成(清水受新田(日の出)、清開、不二見、三保貝島)
- 事業期間／1921年(大正10年)~1938年(昭和13年)



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

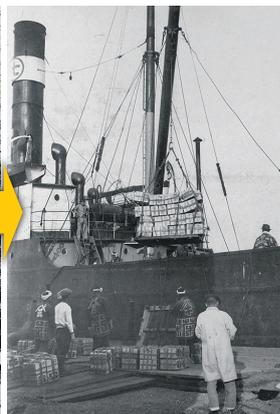
(例:輸出茶の積み込み)

岸壁整備前:舢ほしけによる沖荷役

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)で貨物を運ぶ



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)

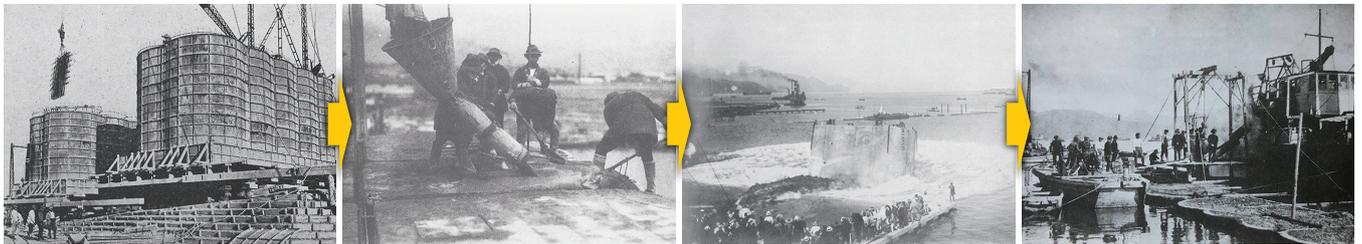
清水港第二期修築工事を進めるにあたり、港内の浚渫工事等に必要な作業船を建造するとともに、巴川河口右岸にケーソン<sup>※1</sup>製作場や機械工場を設置し、事務所職員の直営施工<sup>※2</sup>により工事を実施しました。

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。

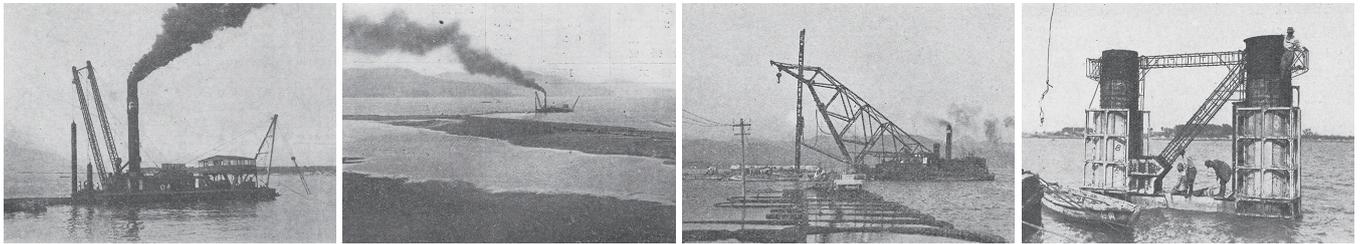
※1 岸壁・物揚場の本体となる鉄筋コンクリート製の箱

※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)



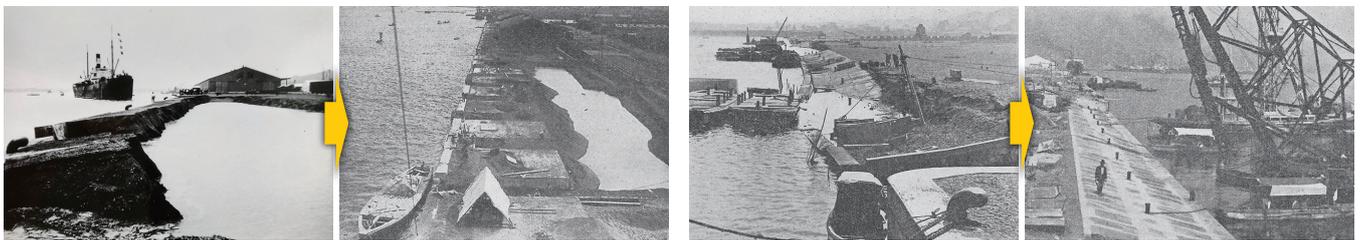
清水港修築事務所所属ポンプ浚渫船「草薙号」による浚渫作業

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



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 第二次世界大戦後の復旧・復興工事

(1947~1952)



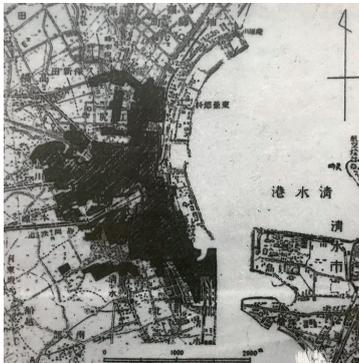
1945年(昭和20年)7月、空襲や艦砲射撃により、清水港の港湾施設は大きな被害を受けました。8月の終戦後も外国貿易は停止状態となっていました。翌年7月には米国からの援助物資を積んだ第1船が入港し、徐々に貿易が再開されました。

地域の復興に向けて清水港の再建が急がれる中、当時の運輸省(現・国土交通省)は、旧・内務省清水港修築事務所の業務を引き継ぐ組織として、1947年(昭和22年)5月に、清水港工事事務所を設置し、同年から1952年(昭和27年)にかけて、清水港内の浚渫、岸壁の補修・改良、貨物上屋の整備などの復旧・復興工事を実施しました。

地域経済の回復・成長に伴い、輸出入貨物が急増。1952年2月には清水港が特定重要港湾に指定され、以降、急速に近代化が進められることとなります。

- 主要事業／日の出地区：5号上屋の新設、乙岸壁の改良(水深8.5m→水深9.3mへの増深、岸壁前面を1.2m拡張)、渡棧橋の補修、航路の浚渫(水深8.5m~9m)、清水船溜まり(新船渠)の浚渫(水深2.5m)
- 折戸地区：泊地浚渫(水深9m)
- 事業期間／1947年(昭和22年)~1952年(昭和27年)

空襲後の清水市街地



空襲により被災した清水市街図(1945年7月)  
(黒い部分が被災地域(清水市全戸数の約65%))

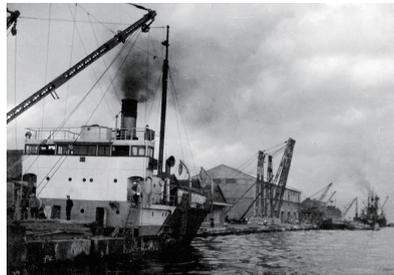


旧市役所付近



江尻踏切付近

復旧・復興工事後の清水港



日の出岸壁と5号上屋(1950年)



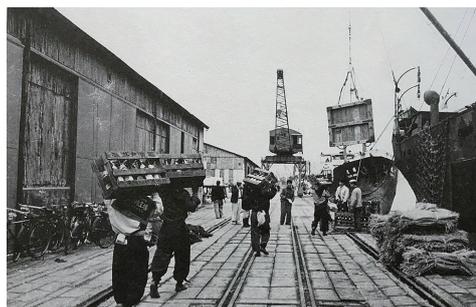
日の出岸壁(1950年)



清水港に入港する大阪商船「あめりか丸」  
(1951年)



清水港 特定重要港湾指定祝賀式  
(1952年2月11日)



日の出岸壁における日本酒の積み込み(1953年)



日の出岸壁における石炭の荷揚げ(1955年)



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 石炭埠頭・村松埠頭の整備

(1952~1962)



戦後の経済復興により、静岡県内の産業は成長を続け、エネルギー源として石炭の需要が拡大しました。当時の清水港には、石炭を荷揚げする岸壁や貯炭場が十分に確保されておらず、大量の石炭を拠点的に取り扱うための施設として、1952年(昭和27年)、石炭埠頭の建設工事に着手、1957年(昭和32年)に水深9m岸壁(現・富士見4~5号岸壁)が完成しました。

完成後、主に北海道や九州で産出された石炭を取り扱いましたが、1960年代に石炭から石油へのエネルギー転換が急速に進み、石炭の取り扱いが縮小しました。代わって、製紙原料の木材チップや飼料・食料用穀物の需要が増加するとともに、輸送船舶の大型化も進みました。

このため、1984年(昭和59年)から1990年(平成2年)にかけて、岸壁の改良工事(水深12mへの増深)を実施し、現在は、穀物・木材チップ・セメント等のばら積み貨物(バルク貨物)の受入拠点としての役割を担っています。(2015年から、老朽化対策のための改良工事を実施中)

また、石炭埠頭の整備に続いて、主に食品の輸出や穀物の輸入増加に対応するため、1958年(昭和33年)から1962年(昭和37年)にかけて、村松岸壁(現・富士見6~7号岸壁)を整備しました。現在は、飼肥料や合板等が取り扱われています。

- 主要施設 / 石炭岸壁(水深9m、延長115m×2バース) ※現在の富士見4~5号岸壁  
村松岸壁第1バース(水深9m、延長173m) ※現在の富士見6号岸壁  
村松岸壁第2バース(水深9m、延長156m) ※現在の富士見7号岸壁
- 構造形式 / 石炭岸壁：A型脚構(第1バース)、円筒脚柱(第2バース)  
村松岸壁：矢板式岸壁(上部棧橋式)
- 事業期間 / 1952年(昭和27年)~1962年(昭和37年)  
※その後、石炭岸壁については、1984年(昭和59年)~1990年(平成2年)に改良工事(水深9m→水深12mへの増深、構造を棧橋式に変更)を実施し、富士見4~5号岸壁(延長480m)となる



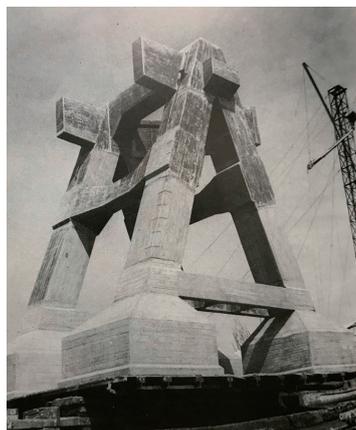
工事中の石炭岸壁  
(1955年)



完成後の石炭岸壁  
(1962年)



現在(富士見岸壁)  
(2021年3月)



石炭岸壁 A型脚構本体の製作状況  
(1953年)



石炭岸壁 円筒脚柱の鋼平板打設工事  
(1956年)



石炭岸壁に石炭荷役用アンローダー1号機を設置  
(1958年)



石炭岸壁と貯炭場  
(1960年)



村松岸壁 鋼管杭の打設工事  
(1962年)



村松岸壁(現・富士見6号岸壁)に、清水港で初のフルコンテナ船「パシフィックバンカー」が入港  
(1970年1月)



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 興津第2埠頭の整備

(1964~1974)



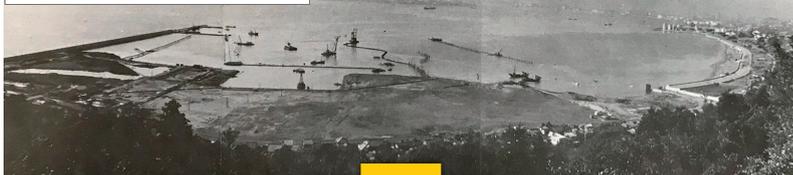
1962年の興津第1埠頭の工事着手に続いて、1964年(昭和39年)、興津第2埠頭の工事に着手しました。

1968年(昭和43年)に東側の6~7号岸壁が完成、1970年(昭和45年)には西側の12~14号岸壁が完成し、同年、12号岸壁に清水港で初めてコンテナ荷役用のガントリークレーンが設置されました。その後、1974年(昭和49年)に、埠頭先端部分にあたる9~11号岸壁が完成し、現在の興津第2埠頭の形となりました。

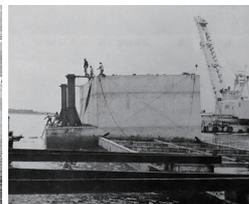
1970年代から1990年代にかけて、主にコンテナの輸出入や完成自動車の輸出拠点として利用され、現在は、紙パルプの輸入や冷凍マグロの荷揚げが行われています。また、近年は、地球深部探査船「ちきゅう」の係留地としても利用されています。

- 主要施設 / 興津6~9号岸壁(水深10m、延長185m×4バース)  
興津11~12号岸壁(水深12m、延長220m×2バース、耐震構造)  
興津13~14号岸壁(水深10m、延長185m×2バース)
- 構造形式 / 興津6~9号岸壁: 重力式岸壁(ケーソン)  
興津11~12号岸壁: 重力式岸壁(ケーソン)  
興津13~14号岸壁: 栈橋式岸壁
- 事業期間 / 1964年(昭和39年)~1974年(昭和49年)

工事中の興津第1・第2埠頭 (1965年)



興津13号岸壁 栈橋上部の構築工事 (1966年)



興津12号岸壁 ケーソンの据付作業 (1968年)

現在の興津第1・第2埠頭 (2021年4月)



完成後の興津第2埠頭 (1983年)



興津12号岸壁に、清水港で初めてコンテナ荷役用ガントリークレーンを設置 (1970年6月)



ガントリークレーン1号機で初の本船荷役 (1970年7月29日)



完成自動車の輸出 (1978年)

## 現在の利用状況



輸入紙パルプの荷揚げ (2021年4月)



地球深部探査船「ちきゅう」の係留 (2021年5月)



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 外港防波堤・三保防波堤の整備

(1966~2005)



1960年代の高度経済成長に伴い、清水港の取扱貨物量や入港船舶は年々増加し、1963年（昭和38年）には年間取扱貨物量1千万トン、1964年（昭和39年）には年間貿易額1千億円を突破しました。

清水港の港勢が急拡大する中、港湾施設の増強が喫緊の課題となったことから、1966年（昭和41年）、興津第1・第2埠頭の拡張、袖師第1・第2埠頭の建設に加え、港内の静穏性や船舶航行の安全性を確保するための第一線防波堤の新設を計画決定し、同年に外港防波堤、1972年（昭和47年）に三保防波堤の建設工事に着手しました。その後、消波ブロックの追加工事を実施し、2005年（平成17年）に、外港・三保防波堤が完成しました。

現在は、東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模地震に伴う津波による防波堤の倒壊を防止するための改良工事（粘り強い構造の導入）を進めています。

- 主要施設 / 外港防波堤（延長1,300m）（2005年11月完成）、三保防波堤（延長330m）（1997年2月完成）
- 構造形式 / 外港防波堤・三保防波堤：消波ブロック被覆堤（当初はケーソン混成堤、後に消波工を追加）
- 事業期間 / 1966年（昭和41年）～2005年（平成17年）



清水港 外港防波堤・三保防波堤（2021年3月）



防波堤整備前の清水港（1962年7月）

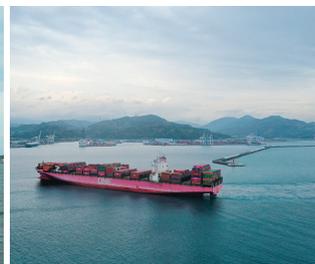
現在の清水港（2021年3月）

### 防波堤の効果

（港内の静穏性向上による船舶の安全・安定利用）



低気圧接近時における船舶の避難（2020年7月）



入港する大型コンテナ船と外港防波堤（2021年5月）



三保防波堤 ケーソンの据付作業（1973年）



外港防波堤 40t型消波ブロックの製作工事（1979年）



外港防波堤 40t型消波ブロックの据付作業（2005年3月）



清水港湾事務所港湾業務艇「まさき」による外港防波堤の施設点検（2021年5月）



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 三保ケーソン製作場の整備

(1967~1968)



1960年代の高度経済成長に伴い、清水港の港勢が急拡大し、不足する岸壁や防波堤等の港湾施設の拡充が急がれる中、岸壁や防波堤の本体となるケーソン（鉄筋コンクリート製の箱）を効率的に製作するため、1967年（昭和42年）から1968年にかけて、三保地区にケーソン製作場を整備しました。

本製作場は、重さ2,000トンのケーソンを製作可能であり、当時は日本で最大規模のケーソン製作場でした。

これまでに、合計約460函のケーソンを製作し、これらのケーソンは、清水港や御前崎港の港湾施設に活用されています。

- 施設面積／約28,800㎡（同時に4函のケーソンを製作可能）
- 進水方式／斜路式（斜路の延長167m、勾配10%）
- 対象ケーソン／幅16.5m、長さ15.0m、高さ15.5m、重量2,000t（最大）
- 事業期間／1967年（昭和42年）～1968年（昭和43年）
- 主なケーソン活用先  
清水港：外港防波堤、三保防波堤、興津第2埠頭、袖師第1埠頭、新興津防波堤  
御前崎港：防波堤（東）、防波堤（西）



ケーソン4函の同時製作工事  
(1983年3月)



三保ケーソン製作場の全景  
(2008年12月)

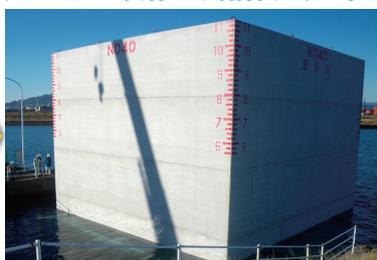


清水港新興津防波堤本体ケーソン(約1,600t)の製作工事  
(2013年1月)

## ケーソンの製作から据え付けまでの手順



①鉄筋の組立



③進水



⑤所定位置で据付



②コンクリートの打設



④船で所定位置まで曳航



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 袖師第1埠頭の整備

(1971~1979)



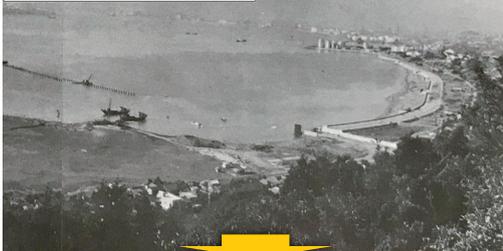
1960年代の高度経済成長に伴い、清水港の港勢が急拡大する中、1966年（昭和41年）、興津第1・第2埠頭の拡張や、袖師第1・第2埠頭、外港・三保防波堤等の建設を計画決定し、1971年（昭和46年）に袖師第1埠頭の建設工事に着手しました。

1978年（昭和53年）までに東側の6~8号岸壁が完成、1979年には西側の11号岸壁が完成し、輸入木材、コンテナ等が取り扱われました。その後、国際物流における海上コンテナ輸送の進展に対応するため、荷役機械（ガントリークレーン）等の整備が行われ、1982年（昭和57年）に、袖師コンテナターミナルが供用を開始しました。

現在は、中国・韓国航路や国内航路のコンテナ船、北海道（苫小牧）・九州（大分）等を結ぶRORO船の利用に加え、静岡県産木材（原木）の国内外への積み出し基地としても利用されています。

- 主要施設／袖師6~8号岸壁（水深12m、延長240m×3バース）  
袖師9~10号岸壁（水深9m、延長175m×2バース）  
袖師11号岸壁（水深12m、延長240m）
- 構造形式／袖師6~11号岸壁：重力式岸壁（ケーソン）
- 事業期間／1971年（昭和46年）~1979年（昭和54年）

袖師第1埠頭整備前（1965年）



工事中の袖師第1埠頭  
(1973年)

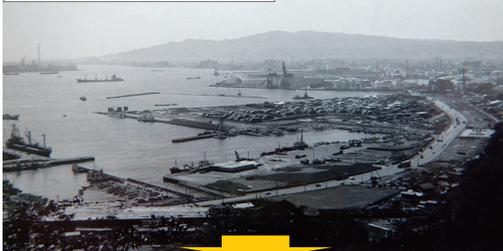


ケーソンの据付作業  
(1973年)



完成後の袖師第1埠頭8号岸壁  
(1978年7月)

工事中の袖師第1埠頭（1973年）



袖師コンテナターミナル竣工記念式典  
(1982年5月26日)



清水港の欧州定期コンテナ航路第1船  
「ニホン」が入港（1983年1月）



袖師コンテナターミナル  
(1989年)

現在の袖師第1埠頭（2021年4月）



## 現在の利用状況



コンテナの積み込み  
(2021年5月)



RORO船からのトレーラーの積み下ろし  
(2021年5月)



原木の積み込み  
(2021年1月)



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 新興津コンテナターミナルの整備

(1999~2016)



1990年代に入り、世界経済のグローバル化、アジア諸国の経済成長が進む中、国際物流における海上コンテナ輸送は増加の一途をたどりました。

清水港においても、既存の袖師・興津地区コンテナターミナルの取扱量は限界に近づきつつあり、急速に進むコンテナ船の大型化や、大規模地震発生時の物流機能維持にも対応した、大水深・高規格コンテナターミナルの整備が必要となりました。

これを受けて、1995年(平成7年)、興津第1埠頭東側に水深15m、延長350m×2バースの新たなコンテナターミナルを計画決定し、1999年(平成11年)に工事着手しました。

2003年(平成15年)7月に第1バース、2013年(平成25年)5月に第2バースの供用を開始し、コンテナ取扱貨物量全国8位(2020年)の清水港における主力コンテナターミナルとして、重要な役割を果たしています。

- 主要施設 / 新興津1~2号岸壁(水深15m、延長350m×2バース、耐震構造)、泊地(水深15m)、新興津防波堤(延長700m)
- 構造形式 / 新興津1~2号岸壁: 重力式岸壁(ハイブリッドケーソン)
- 事業期間 / 1999年(平成11年)~2016年(平成28年)



新興津コンテナターミナル整備前 (1994年4月)



現在の新興津コンテナターミナル (2021年5月)



岸壁本体(ハイブリッドケーソン)の据付作業 (2010年8月)



完成間近の新興津2号岸壁 (2013年3月)



岸壁へのガントリークレーン設置作業 (2013年3月)



新興津コンテナターミナル第2バース供用開始式典 (2013年5月25日)

## 新興津コンテナターミナルの利用状況



大型コンテナ船「ONE Humber」(全長336m、総トン数9.9万トン) (2020年9月)



コンテナの積み下ろし (2021年4月)



コンテナ船の2隻同時着岸 (2021年5月)



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 防波堤の改良 (地震・津波対策)

(2014~)

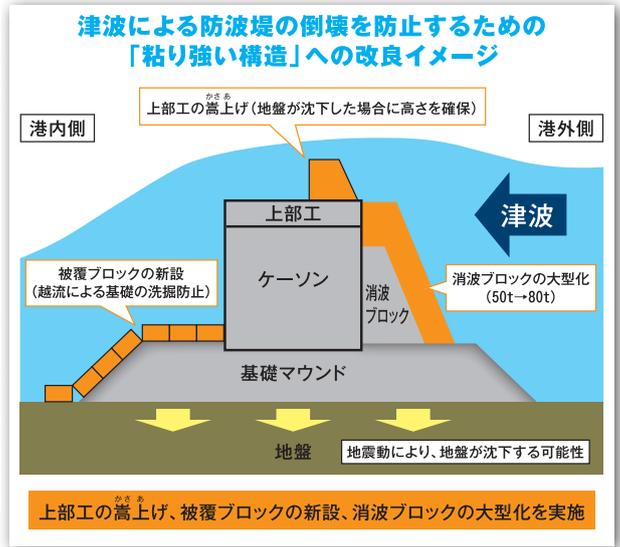


清水港では、2011年(平成23年)の東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模地震に伴う津波により防波堤が倒壊し、港湾利用が再開できない事態を防止するため、2014年(平成26年)から、防波堤の「粘り強い構造」への改良工事を進めています。

- 主要施設 / 外港防波堤(改良延長1,300m)
- 主な改良内容 / 上部工の高上げ(高さ約2.5m)、被覆ブロックの新設、消波ブロックの大型化(50t→80t)
- 事業期間 / 2014年(平成26年)～(2020年代完成予定)



防波堤の改良状況



80t型消波ブロックの製作状況 (2017年1月)



80t型消波ブロックの据付作業 (2020年12月)



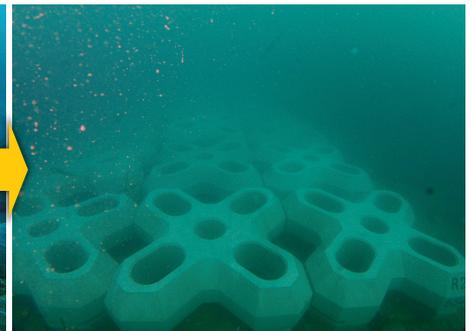
上部工の高上げ後 (2021年4月)



被覆ブロックの製作状況 (2021年1月)



潜水士による石材の均し作業 (2021年1月)



被覆ブロックの据付後 (2021年3月)



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 富士見地区 岸壁の改良(老朽化対策)

(2015~)



出典: 国土地理院発行 2万5千分1地形図

飼料・食料用穀物や製紙原料用木材チップ、セメント等のばら積み貨物(バルク貨物)の受入拠点である清水港富士見地区は、岸壁の老朽化が進んでいることから、バルク貨物の安全かつ安定的な受入機能を確保するため、2015年(平成27年)に、岸壁改良工事に着手しました。

穀物運搬船をはじめとする多くの船舶が利用する中での施工となるなど、難易度の高い条件の中、工事を進めています。

- 主要施設 / 富士見5号岸壁(水深12m、延長290m)
- 主な改良内容 / 既設栈橋を撤去し、矢板式岸壁に改良
- 事業期間 / 2015年(平成27年)~ (2020年代完成予定)



清水港 富士見地区 (2021年2月)

## 富士見岸壁の利用状況



穀物(トウモロコシ)の荷揚げ (2021年5月)



木材チップの荷揚げ (2021年5月)



■ 改良中(30m)  
■ 改良予定(290m)  
 (2021年3月末時点)

富士見5号岸壁(延長290m)

富士見岸壁の改良状況



大型起重機船による既設岸壁上部の撤去作業 (2021年1月)



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 日の出地区 岸壁の改良 (老朽化対策・大型クルーズ船対応)

(2016~)



出典:国土地理院発行 2万5千分1地形図

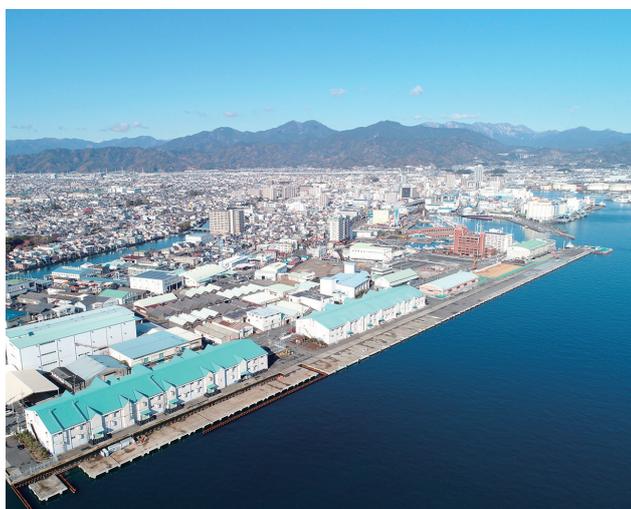
清水港では、近年、国内外のクルーズ船の寄港が増加しており、2017年(平成29年)には国際旅客船拠点形成港湾に指定されました。

クルーズ船の寄港拠点である日の出地区は、岸壁の老朽化が進んでおり、また、大型クルーズ船が着岸するために必要な水深が一部箇所不足している状況です。

こうした課題に対応し、大型クルーズ船の受入機能を確保するため、2016年(平成28年)から、日の出地区の岸壁改良工事を進めています。

工事が完成すれば、大型クルーズ船が2隻同時に着岸できるようになり、日の出地区の更なる活性化・賑わい創出が期待されます。

- 主要施設 / 日の出4~5号岸壁(水深12m、延長480m) (2018年3月 改良工事完成)  
日の出1~3号岸壁(水深4.5~7.5m、延長340m) (2018年6月より改良工事中)
- 主な改良内容 / 日の出4~5号岸壁(新2号岸壁): 係船柱の大型化(35t型→200t型)、防舷材の改良  
日の出1~3号岸壁(新1号岸壁): 既設棧橋の補強(深梁工法)、既設棧橋を撤去し矢板式岸壁に改良(水深12m化)
- 事業期間 / 2016年(平成28年)~2022年(令和4年)(予定)



清水港 日の出地区 (2021年1月)



豪華客船「クイーン・エリザベスII」が初寄港 (全長293.5m、総トン数7万トン) (1990年2月)

「飛鳥II」と帆船「海王丸」の同時入港 (2018年11月)



清水港史上最大の客船「マジスティック・プリンセス」が初寄港 (全長330m、総トン数14.4万トン) (2019年8月)

### 日の出岸壁の改良工事



#### 係船柱の大型化

左:従来型(35t型) 右:改良後(200t型)



鋼管杭の打設工事(回転圧入工法) (2020年2月)



日の出岸壁の改良状況



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 新興津岸壁の延伸

(2021~)



清水港新興津地区では、自動車部品・産業機械・電気機器等のコンテナ貨物や、製紙原料となる紙パルプ貨物の取り扱いが増加し、寄港する船舶の大型化も進む中、岸壁の混雑や延長不足により、船舶の沖待ちや他地区での荷役などの非効率な輸送が生じています。

こうした課題に対応し、必要な岸壁延長を確保するため、2021年(令和3年)から、新興津コンテナターミナルの岸壁延伸工事を実施します。

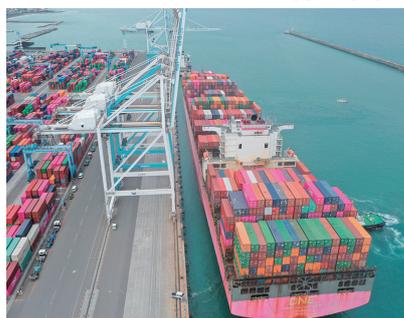
これにより、清水港背後に立地する自動車産業、製紙産業等の競争力を強化し、地域経済の活性化を図ります。

- 主要施設 / 岸壁(水深15m、耐震構造) 延伸200m  
泊地(水深15m)
- 構造形式 / 重力式岸壁(検討中)
- 事業期間 / 2021年(令和3年)~ (2025年度(令和7年度)完成予定)



清水港 新興津コンテナターミナル (2021年4月)

## 新興津岸壁の利用状況



新興津岸壁に着岸するコンテナ船  
(2021年5月)



輸入紙パルプの荷揚げ  
(2021年6月)

## 現在生じている課題



コンテナ荷役とパルプ荷役の輻輳



岸壁の混雑による船舶の沖待ち

## 岸壁延伸により期待される効果



岸壁の混雑解消、  
大型船の3隻同時着岸が可能に

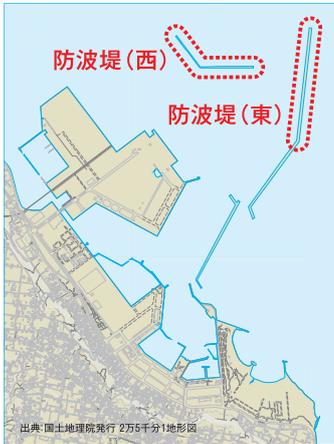
新興津岸壁延伸事業の概要



国土交通省

# 清水港湾事務所 100年間の主要プロジェクト 御前崎港 防波堤の整備

(1978~2017)

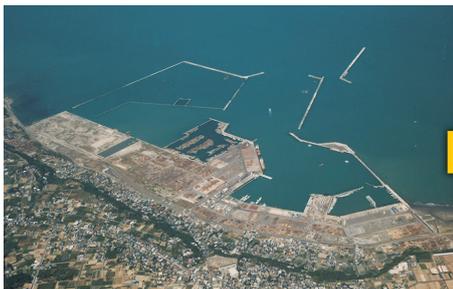


御前崎港は、静岡県内の木材需要量の急増による港勢の拡大に伴い、1975年(昭和50年)4月、重要港湾に指定されました。引き続き、更なる近代港化に向けて、1976年(昭和51年)、西埠頭岸壁の建設や防波堤の延伸・新設等を計画決定し、そのうち、港全体の静穏性や船舶航行の安全性を確保する上で最重要となる防波堤については、運輸省(現・国土交通省)の直轄事業として整備することになりました。

1978年(昭和53年)に防波堤(東)、1988年(昭和63年)に防波堤(西)の建設工事を開始し、2017年(平成29年)に、これらの防波堤が完成しました。

現在は、東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模地震に伴う津波による防波堤の倒壊を防止するための改良工事(粘り強い構造の導入)を進めています。

- 主要施設 / 防波堤(東)(延長1,200m)(2017年3月完成)、防波堤(西)(延長870m)(2009年12月完成)
- 構造形式 / 防波堤(東):消波ブロック被覆堤、防波堤(西):消波ブロック被覆堤(一部スリットケーソン堤)
- 事業期間 / 1978年(昭和53年)~2017年(平成29年)



防波堤(東)・(西)整備前の御前崎港  
(1979年4月)



防波堤(東)・(西)工事中の御前崎港  
(1996年)



現在の御前崎港  
(2021年2月)



防波堤(東) ケーソンの据付作業  
(2014年1月)



防波堤(東) 上部コンクリートの打設工事  
(2014年1月)



防波堤(東) 80t型消波ブロックの据付作業  
(2017年7月)



清水港湾事務所港湾業務艇「ふじ」による防波堤(東)の施設点検  
(2021年5月)



**防波堤の効果**  
(港内の静穏性向上による船舶の安全・安定利用)

御前崎港で初のクルーズ船「ばしゅいっくびいなす」が寄港  
(2019年8月)



西埠頭岸壁に着岸する自動車運搬船  
(2021年5月)



国土交通省

# 清水港湾事務所 100年間の主要プロジェクト 御前崎港 西埠頭 多目的ターミナルの整備

(1994~2004)



西埠頭10号岸壁

出典：国土地理院発行 2万5千分1地形図

1990年代に入り、世界経済のグローバル化、アジア諸国の経済成長が進む中、国際物流における海上コンテナ輸送は増加の一途をたどりました。

当時、静岡県コンテナ輸出入拠点である清水港では、コンテナ取扱量が限界に近づきつつあり、増加するコンテナ需要に対応するために、新たに県中西部のコンテナ輸出入拠点として、御前崎港の整備が必要となりました。

これを受けて、1994年（平成6年）、御前崎港において、コンテナの取り扱いや大規模地震発生時の物流機能維持にも対応した、水深14mの多目的ターミナルを計画決定し、同年に工事着手しました。

2004年（平成16年）1月に、岸壁部の供用を開始し、御前崎港背後に立地する自動車産業等を支える物流拠点として、重要な役割を果たしています。

- 主要施設／西埠頭10号岸壁（水深14m、延長310m、耐震構造）、航路泊地（水深14m）
- 構造形式／西埠頭10号岸壁：重力式岸壁
- 事業期間／1994年（平成6年）～2004年（平成16年）



工事中の御前崎港西埠頭  
(1979年4月)



西埠頭1～2号岸壁完成時  
(1985年1月)



西埠頭10号岸壁（多目的ターミナル）供用開始時  
(2004年1月)



現在の御前崎港西埠頭  
(2021年2月)



岸壁本体（ケーソン）の据付作業  
(2001年11月)



岸壁への防舷材の取付作業  
(2003年1月)



完成後の西埠頭10号岸壁  
(2003年12月)



西埠頭多目的ターミナル供用開始式典  
(2004年1月31日)

## 西埠頭多目的ターミナルの利用状況



御前崎港の外航定期コンテナ航路第1船が入港  
(2004年10月)



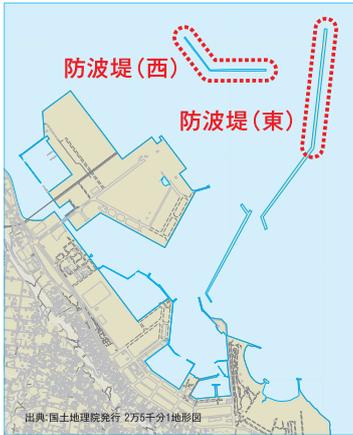
コンテナの積み下ろし  
(2021年3月)



国土交通省

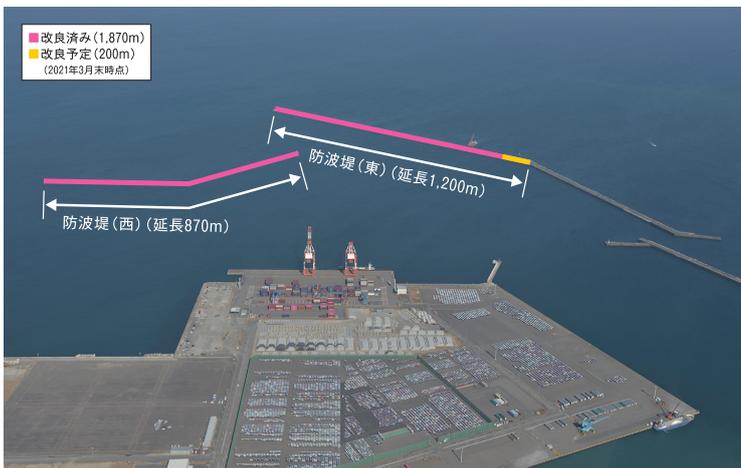
# 清水港湾事務所 100年間の主要プロジェクト 御前崎港 防波堤の改良 (地震・津波対策)

(2012~)

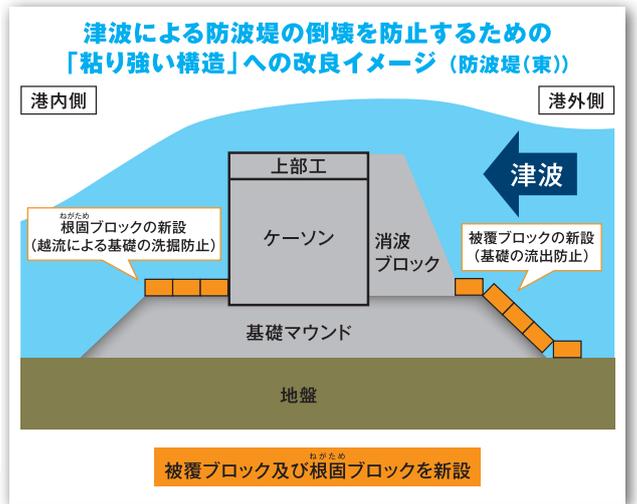


静岡県中西部の物流拠点・地域の賑わい拠点としての役割を担う御前崎港では、2011年(平成23年)の東日本大震災の教訓を踏まえ、大規模地震に伴う津波により防波堤が倒壊し、港湾利用が再開できない事態を防止するため、2012年(平成24年)から、防波堤の「粘り強い構造」への改良工事を進めています。

- 主要施設 / 防波堤(西)(改良延長870m) (2018年3月完成)  
防波堤(東)(改良延長1200m)
- 主な改良内容 / 防波堤(西): 上部工の高上げ(高さ約0.5m)、被覆ブロック・根固ブロックの新設  
防波堤(東): 被覆ブロック・根固ブロックの新設
- 事業期間 / 2012年(平成24年)～ (2022年度(令和4年度)完成予定)



防波堤の改良状況



防波堤(西) 30t型被覆ブロックの据付作業 (2016年2月)



防波堤(西) 上部工の高上げ工事 (2017年11月)



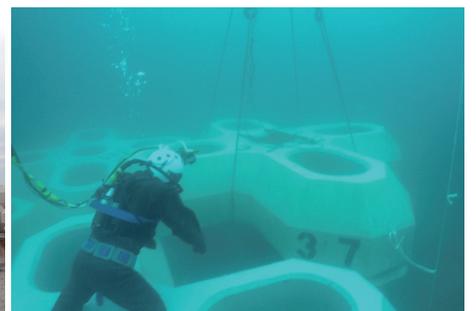
防波堤(西) 上部工の高上げ後 (2018年1月)



防波堤(東) 根固ブロックの据付作業 (2018年11月)



防波堤(東) 16t型被覆ブロックの製作工事 (2020年12月)



防波堤(東) 16t型被覆ブロックの据付作業 (2021年2月)



# 清水港湾事務所 100年間の主要プロジェクト

国土交通省

## 田子の浦港 中央地区 岸壁の改良 (大型船対応・耐震化)

(2006~2018)



出典: 国土地理院発行 2万5千分1地形図

田子の浦港において、穀物等を輸送する船舶の大型化に対応するとともに、大規模地震発生時においても物流機能を維持することができるよう、2006年(平成18年)、中央地区の岸壁改良工事(水深12mへの増深、耐震化)に着手しました。

2011年(平成23年)2月に、岸壁部の全面供用を開始し、田子の浦港背後に立地する製紙業・化学工業等を支える物流拠点として、重要な役割を果たしています。

- 主要施設 / 中央2号岸壁(水深12m、延長240m、耐震構造)  
航路泊地(水深12m)
- 主な改良内容 / 中央2号岸壁: 水深9m→水深12mへの増深、耐震化  
航路泊地: 水深10m→水深12mへの増深
- 事業期間 / 2006年(平成18年)~2018年(平成30年)



田子の浦港 中央地区 (2021年3月)



中央地区に着岸する貨物船 (2021年3月)



鋼管杭の打設工事  
(2007年4月)



岸壁床版の設置作業  
(2008年11月)



中央2号岸壁の利用状況

穀物(トウモロコシ)の荷揚げ  
(2021年5月)



岸壁本体(ジャケット式栈橋)の据付作業  
(2009年8月)



改良工事完成後の中央2号岸壁  
(2011年6月)



セメントの荷揚げ  
(2021年5月)



国土交通省

# 清水港湾事務所 100年間の主要プロジェクト 田子の浦港 中央航路の保全

(2017~)

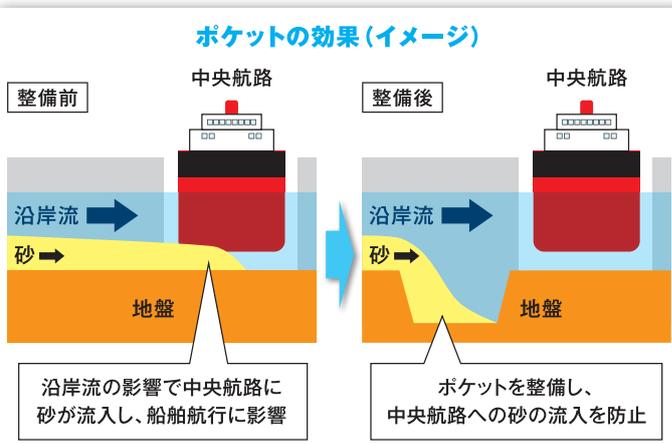


製紙業・化学工業等の原材料供給や製品搬出拠点としての役割を担う田子の浦港では、西からの沿岸流で運ばれる砂の航路内への流入・堆積を防止し、港の安全かつ安定的な利用を確保するため、2017年(平成29年)から、航路保全事業として、港口部のポケット(くぼみ)整備を進めています。

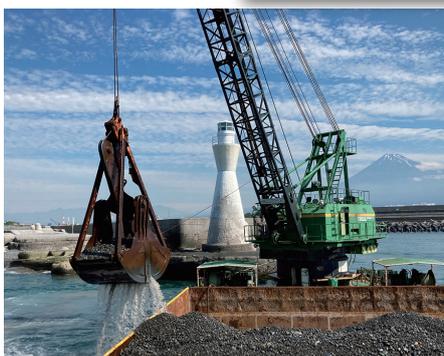
- 主要施設／港口部ポケット(水深16m)
- 事業期間／2017年(平成29年)～ (2023年度(令和5年度)完成予定)



田子の浦港 (2021年3月)



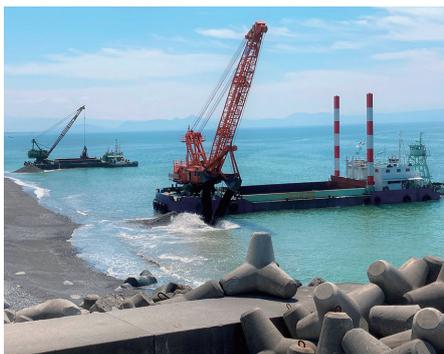
ポケットの掘削作業 (2019年4月)



ポケットの掘削作業 (2021年5月)



掘削した砂を活用した養浜 (2018年5月)



掘削した砂を活用した養浜 (2021年5月)

## 中央航路の利用状況



入港する石炭運搬船 (2021年6月)



出港するセメント運搬船 (2021年5月)



一斉に出漁するしらす漁船 (2018年)



国土交通省

# 清水港湾事務所 100年間の主要プロジェクト 下田港 防波堤の整備

(1980~)



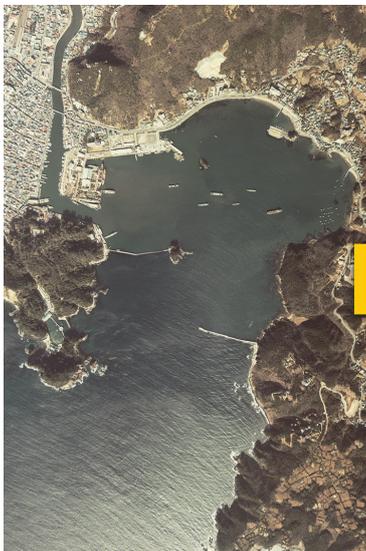
伊豆半島の下田沖は、海上交通の要衝であり、気象・海象条件が厳しい難所としても知られています。

また、下田港周辺地域は、古くから津波により繰り返し被災しており、津波対策が重要な課題となっています。

このため、下田港では、荒天時にも船舶が安全に避難できる静穏な水域を確保するとともに、東海地震などによる津波から市街地を防護する目的で、1980年(昭和55年)に、運輸省(現・国土交通省)の直轄事業として、湾口部の防波堤整備に着手しました。

最大水深45mの日本有数の大水深での施工に加え、季節風による波浪の影響で施工時期が限られるなど、難易度の高い条件の中、工事を進めています。

- 主要施設 / 防波堤(西)(延長500m) (2021年3月末時点 350m完成)  
防波堤(東)(延長400m) (2021年3月末時点 255m完成)
- 構造形式 / 防波堤(西): 消波ブロック内蔵双胴型堤、消波ブロック被覆堤  
防波堤(東): 直立消波スリットケーソン堤、消波ブロック被覆堤
- 事業期間 / 1980年(昭和55年)~ (2030年代完成予定)

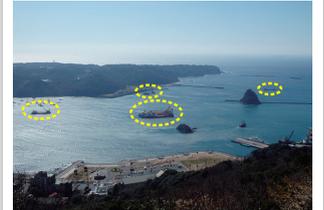


防波堤整備前の下田港  
(1983年)



防波堤の整備状況  
(2019年)

## 防波堤の効果 (港内の静穏性向上による船舶の安全・安定利用)



荒天時における船舶の避難  
(2016年3月)



下田港で初のクルーズ船「ル・ソレアル」が寄港  
(2016年4月)



下田港防波堤着工式典  
(1985年9月7日)



消波ブロック内蔵双胴型ケーソンの据付作業  
(1998年)



80t型高比重消波ブロックの据付作業  
(2002年10月)



防波堤開口部(航路部)の方塊据付作業  
(2016年7月)



# 清水港湾事務所 これからの港づくり・地域づくり

## ～ 次の100年に向けて～

清水港湾事務所では、これからも、時代の変化に対応しながら、地域の持続的な発展や安全・安心の確保に向けた港づくり・地域づくりを進めていきます。

ここでは、各港における今後の取組の方向性（イメージ）をご紹介します。引き続き、地域の皆様・港湾関係者の皆様と連携し、具体化に向けて取り組んでまいります。

### 清水港 更なる物流効率化・高度化と災害対応力の強化



コンテナターミナルの再編・拠点化とともに、デジタル技術・遠隔操作技術等の導入により、効率的で信頼性が高い港湾物流を実現し、地域産業の持続的な発展に貢献



岸壁や防波堤等の港湾施設の改良等により、地震・津波や台風・高潮・高波等の自然災害への対応力を強化

### 田子の浦港 より安全で使いやすい港に向けて



航路等の港湾施設の改良等により、波浪の影響を低減するなど、安全かつ安定的な港湾利用を実現

### 御前崎港 次世代エネルギー等の新たな産業展開や更なる賑わいの創出



港湾空間の再編や利活用により、物流機能に加え、次世代エネルギー等の新たな産業展開を図るとともに、地域の賑わい拠点としてのみなとづくりを推進

### 下田港 歴史・文化を活かしたまちづくりとの連携



歴史・文化を活かしたまちづくりと一体となり、津波からの市街地の防護や、静穏水域を活かした港の多面的活用に向けて、防波堤整備を着実に実施

### 駿河湾等 海路による広域防災ネットワークの構築



災害の発生に備え、関係機関との連携により、みなとオアシスをはじめとする港湾・漁港を拠点とした海路による広域防災ネットワークの構築を推進

# 清水港湾事務所 100年のあゆみ

令和3年8月1日 発行

国土交通省 中部地方整備局 清水港湾事務所

静岡市清水区日の出町7-2



国土交通省

国土交通省 中部地方整備局  
**清水港湾事務所**

**清水港湾事務所 100年のあゆみ**

令和3年8月1日 発行