

国土交通省 清水港湾事務所 広報紙

# みなとしみず

SINCE 1990.6

～清水港をはじめ静岡県内の「みなと」の旬な情報をお届けします！～

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番2号

TEL 054-352-4146（代表）

事務所HP

<https://www.shimizu.pa.cbr.mlit.go.jp>

## 清水港湾事務所長 田中 大司 着任のご挨拶



清水港湾事務所長 田中 大司

このたび、所長として着任した田中と申します。これまで本省港湾局での勤務が長く、前職では中部地方整備局 港湾空港部 計画企画官として、中部管内の港湾予算・計画を総括する仕事をしておりました。引き続き中部管内で、現場により近い場所で仕事ができることとなり、大変うれしく思っています。

静岡県内には、清水港、田子の浦港、御前崎港をはじめ、地方港湾も含めると15の港湾があります。これまでに多くの港を訪問してきましたが、どこも地域の産業や暮らしを支える大切な港であると実感しています。事務所としても、各港の施設

整備を通じた機能強化や賑わい創出などの取組を進めて参ります。

また、静岡県は、伊豆半島、駿河湾、遠州灘に渡る506kmの海岸線を有しており、自然災害の激甚化や南海トラフ地震が切迫するなか、海の防災拠点として港の役割がますます重要になります。ハード対策に加え、命のみなとネットワーク等のソフト対策により、災害対応力の強化を進めて参ります。

着任以来、多くの港湾関係者の方々から、直轄事務所に対する期待や声援をいただきました。「港の元気は、静岡の元気」ということで、港の発展を通じて地域に活力をもたらせるよう、地域に寄り添った事務所運営を目指します。何卒よろしく申し上げます。

## 転任のご挨拶 前 清水港湾事務所長 滝川 尚樹

4月1日付けで清水港湾事務所長を退任となりました。関係の皆様には、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、清水港袖師地区岸壁老朽化対策、御前崎港防波堤（A）津波対策に着工し、また、日の出岸壁2バース化が完了するなど、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。

新型コロナウイルスの影響が薄まった昨年、富士山を背景に、国内第一号となる外国クルーズ船「アマデア」が清水港に入港した感動的な光景は強く印象に残っています。御前崎港、田子の浦港でも外国クルーズ船が初入港し、Sea級グルメ全国大会in沼津、下田黒船祭りなど、みなとの賑わい復活を象徴する瞬間に立ち会えたことは光栄でした。

また、一昨年の台風災害対応、松崎港における駿河湾フェリーの輸送訓練など、様々な面で港湾インフラの活用が重要であることも実感しました。

日本一の富士山を眺めながら仕事できなくなることは大変残念ですが、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。今後ともよろしく申し上げます。

## 清水港日の出岸壁改良工事完成式典を行いました！



テープカットの様子

3月9日（土）、清水港日の出岸壁改良工事が完成したことを記念して「清水港日の出岸壁改良工事完成式典」を開催しました。（静岡県・静岡市と共催）

当日は式典を清水マリンターミナルで執り行い、太鼓演奏とテープカットのセレモニーは、外国クルーズ船「オイローパ」と美しい富士山が望める、日の出岸壁の上で行いました。



式典の様子

清水港では、これまでの長年の誘致活動、富士山の世界文化遺産登録などにより、クルーズ船の寄港需要が高まる中で、岸壁の老朽化等が課題となっていました。

今回、平成30年度に始めた改良工事が完成し、隣接する岸壁と一体的に使用することで、大型クルーズ船や貨物船の2隻同時接岸が可能な岸壁に生まれ変わったものです。



クルーズ船「オイローパ」と太鼓演奏の様子

この完成により、日の出地区を中心とした清水港と地域の更なる発展が期待されます。



【清水港】



<清水港の事業箇所>

①新興津岸壁の延伸

近年のパルプ輸入量増加や、船舶の大型化により岸壁利用に混雑が生じています。こうした課題に対応するため、岸壁を200m延伸する工事を進めます。

②外港防波堤の改良

大規模地震・津波による防波堤の倒壊を防ぐため、「粘り強い構造※」への改良工事を進めます。

岸壁延伸箇所：



<新興津岸壁延伸事業の概要>

③富士見岸壁の改良

老朽化対策にあわせて、大型の穀物運搬船等が着岸する老朽化岸壁の改良工事を進めます。

④袖師岸壁の改良

国内RORO船が利用する主要岸壁である袖師8号岸壁では、供用から40年以上が経過し、老朽化が進んでいます。そのため、嵩上げしつつトラックやトレーラー等が安全にRORO船に乗り降りできるよう、岸壁の老朽化対策工事を進めます。

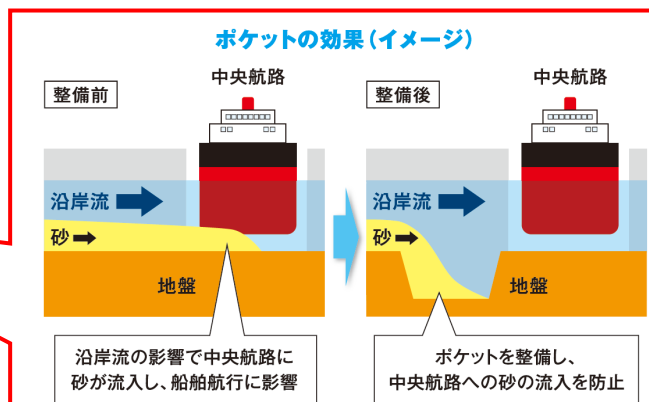
【田子の浦港】



<田子の浦港の事業箇所>

①ポケットの整備

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、港口部のポケット(くぼみ)整備を進めます。



【御前崎港】



<御前崎港の事業箇所>

①防波堤 (A) の改良

大規模地震・津波による防波堤の倒壊を防ぐため、「粘り強い構造※」への改良工事を進めます。

②西埠頭岸壁の改良

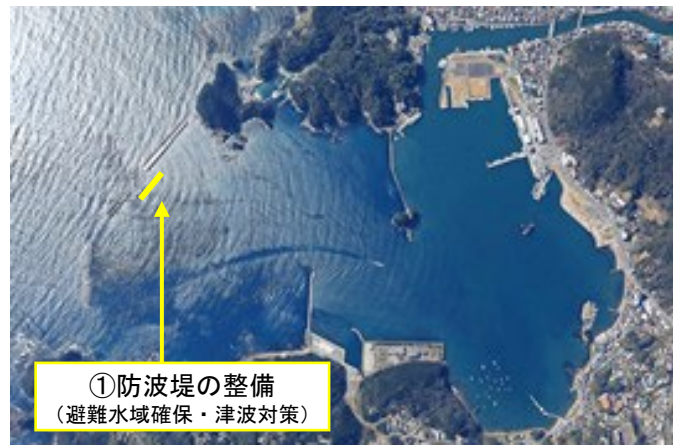
大型自動車運搬船等が安全かつ安定的に利用できるよう、岸壁の老朽化対策工事を進めます。

①防波堤の整備

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。このため、下田港は、荒天時の船舶の避難場所として利用されてきました。

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ため、防波堤の整備を進めます。

【下田港】



<下田港の事業箇所>

※「粘り強い」構造

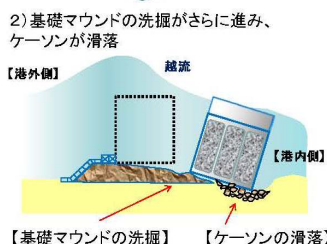
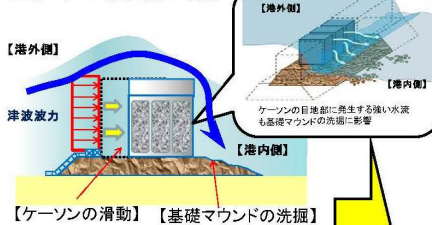
東日本大震災では、津波により防波堤が倒壊し、その後、長期にわたり港湾荷役に影響が生じました。

静岡県でも、大規模地震に伴う大きな津波が発生することが想定されています。

清水港湾事務所では、100年から150年周期で発生している東海地震など、比較的発生頻度の高い津波を超える大きさの津波が発生した場合でも、防波堤の効果が粘り強く発揮できるよう、防波堤の改良を進めています。

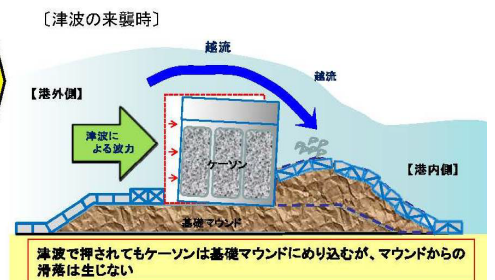
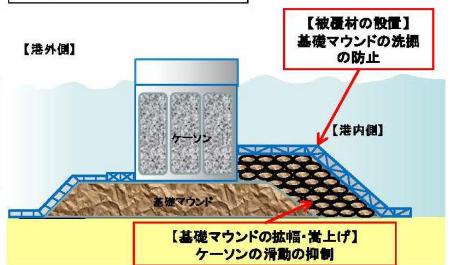
通常の防波堤 (津波による被災のメカニズム)

1) 津波外力によりケーソンが滑動し、越流により基礎マウンド(港内側)が洗掘



対策の実施 (粘り強い構造)

粘り強い構造の防波堤





## 今年過去最多を予定！清水港に多くのクルーズ船が寄港します

3月、清水港には計14回のクルーズ船が寄港しました。そのうち3月9日（日）の「オイローパ」、3月18日（月）の「リビエラ」は初寄港でした！

岸壁では歓迎式典が催され、記念品の交換が行われました。



入港するリビエラ



オイローパ歓迎式典



リビエラ歓迎式典

天気の良い日は富士山が綺麗に見え、乗客が写真を撮る姿が多く見られました。4月には18隻の寄港予定があります。清水港は今年、過去最多のクルーズ船寄港を予定しています。みなさんもぜひ見物にいらしてください。



寄港予定は  
ここを  
チェック！

清水港客船誘致委員会HP

## 「清水港農産物輸出セミナーin松本」を開催しました

「産直港湾※」の清水港では、農産物の輸出拡大に取り組んでいます。この取り組みに関連し、2月1日（木）に長野県松本市で長野・山梨県内の農産物生産者や輸出事業者を対象に、当事務所と関東農政局の共催でセミナーを開催しました。

約60名に対して農産物輸出支援の取り組みや清水港の紹介を行い、参加者からは「長野県と清水港が近いのは意外だった」という声もありました。

今後、さらに清水港が農産物の輸出拠点として活用されることを期待しています。



セミナー開催状況

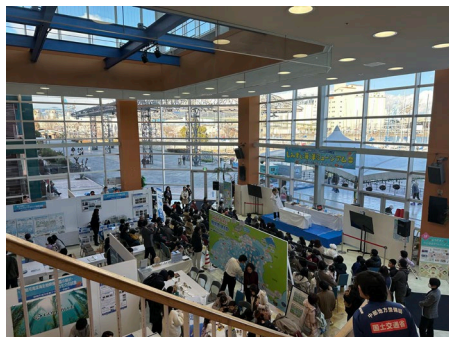
※産直港湾：農産物の輸出産地による海外への直航サービスを活用した輸出を促進するための港湾として国交省・農水省が指定し、取組を支援するもの。

## 「しみずと海洋ミュージアム2024」に出展しました！

1月13日（土）、14日（日）に、サイエンスショー、トークイベント、ワークショップ、展示等を通して、駿河湾の魅力や海洋保全について楽しみながら学べるイベント「しみずと海洋ミュージアム2024」に、出展しました！

ブースでは、防波堤模型を用いた津波実験を行い、当事務所で整備している防波堤の役割を説明しました。

お越しいただいた地域の方々に、防波堤の必要性や私たちの仕事について知っていただく良い機会となりました。



イベントの様子



清水港湾事務所ブースの様子



## 静岡大学で講義を行いました

1月15日（金）に、静岡大学で港湾行政に関する講義及び若手職員による当事務所の業務内容説明を行いました。50名以上の学生が熱心に聴講し、学生からは「これまであまり馴染みがなかったが、講義をきっかけに港湾行政に興味を持った！」等の感想が挙がりました。

引き続き、港湾行政への理解促進と地域人材の育成に向けた取組を続けて参ります。



港湾行政講義



若手職員による業務説明

### 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）  
携帯電話からもご利用いただけます

- ・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

### ■お問い合わせ先■

清水港湾事務所 企画調整課  
TEL 054-352-4148

pa.cbr-shimizukouwan@mlit.go.jp

ご意見・ご感想をお寄せ下さい。

清水港湾事務所では、学校、企業、自治会の皆様にみなと見学会を行っています。  
詳しくは、ホームページをご覧ください



## シリーズ「続・富士川水運」：駿府城への水運（前編）

富士川水運によって運ばれた「甲州廻米」の一部は、駿府城の米蔵にも運ばれていました。今回から 2 回に渡り、その運搬ルートについて、お話します。

富士川水運は、江戸幕府によって、甲州の年貢米を運ぶため、富士川を舟で下り、清水湊を経由し、江戸、大坂へと円滑に結ぶルートとして考案されました。そして、京都の豪商であり大堰川（おおいがわ）の開削により丹波地方から京都への水運を確立させた角倉了以とその子の素庵によって、江戸時代初期に開削・整備されました。

甲州の年貢米は、釜無川と笛吹川の合流地点にある甲州三河岸（黒沢・青柳・鰍沢（かじかさわ））に集められ、富士川を舟で下り岩渚へ運ばれました。ここで一度陸揚げされ、陸路蒲原海岸を経て、小早舟で清水湊の米蔵に保管された後、弁才船（べざいせん）と呼ばれる大型の木造帆船によって年貢米の多くは江戸に運ばれました。船の大きさは、積載可能な量に応じた米の石高（こくだか）で五百石船、千石船などとも呼ばれました。江戸時代の石高の換算は、大人一人が一年間に消費する米の量とされ、また、田んぼの面積で表すと一反（約 300 坪）で収穫できる米の量とされました。具体的には、米 150 kg（1000 合）ですので、江戸時代後期に登場する千石船は、約 150 t の積載量という事になります。



嘉永御江戸絵図（国立国会図書館所蔵）より蔵前付近拡大

一方、江戸では、幕府の命により、元和 6（1620）年に浅草鳥越神社の丘を切り崩し、隅田川西岸沿の奥州街道沿いの地域を埋め立てて、約 20,000 坪の敷地に「浅草御蔵」を造営しました。最盛期には 36,000 坪ほどの敷地に 67 棟の巨大な米蔵が立ち並び、62 万 5 千俵もの米を収納出来ました。御蔵は、他にも大坂、京都二条などにもありましたが、幕府の財政根幹を担う米の集積地としての「浅草御蔵」は重要で、「蔵前」の地名の由来にもなっています。

富士川水運では、主に西国の瀬戸内から集められた「塩」を清水湊から甲州への帰りの積み荷として出荷されてきました。蒲原から岩渚を経由し、富士川を主に人力で舟を曳いて、4 日から 5 日かけて遡って行きました。当時の鰍沢河岸近くにある小原屋原田商店（富士川町）には、江戸時代の塩蔵が残っています。蔵の中には、土間に割った竹を敷き詰めた床面に、海水から生成された粗い塩が入った壺がひっそりと置かれています。



小原屋原田商店に江戸時代より伝わる塩

他にも、明治時代、富士川水運により運ばれた石油樽も数点残っています。石油は、電気が開通していない当時、闇夜を照らすランプの燃料として、重要な物資となっていました。

甲州廻米の一部は、駿府城の備蓄米としても運用されていた為、清水湊から駿府城内へも運ばれていました。満潮時に逆流す

る逆川（さかがわ）である「巴川」は、起点となる葵区麻機付近との高低差が少なく、かなり上流部までの遡上が可能だったようです。

慶長6（1601）年2月、島津忠恒（家久）は江戸城築造用に石垣を積むための綱を巻き取る装置：神楽棧（かぐらさん＝ウインチ）を積んだ石綱船300艘を造り、5月にうち150艘を江尻に回漕、小舟にて、巴川、北川を遡上し、当時、駿府の町を流れていた安倍川の上流に堤を設け、流れを西側へ変え、藁科川（わらしながわ）と合流する大規模な治水工事を行いました。この時出来たのが麻機山（あさはたやま）西側に現存する「薩摩土手」です。この堤により、安倍川は現在の流れに近い西側に変り、水害の恐れがなくなった駿府城下では、さらに町整備が進むこととなります。

慶長12（1607）年、徳川家康は、有度群三ツ山（現：清水区村松付近）に船蔵と御召船（貴族の乗る船）「長永丸」（長さ10間5尺4寸、46挺立）を建造させます。周辺には、慶長7（1602）年に生まれた十男の徳川頼宣の御召船「大広丸」、小早舟などの複数の軍船が係留され、駿府と頻繁に行き来がされていました。家康は、60歳を目前にして生まれた頼宣を可愛がっていたようで、慶長8年、常陸水戸藩20万石を受け継いだ後も、駿府で育てられました。頼宣自身、御召船のある清水へは頻繁に行き来していたようで、その際の文献が、静岡市史編纂資料の中に存在します。慶長16（1611）年正月、頼宣一行は駿府八幡宮から三保明神を参拝し、三保より乗船した後、江尻より巴川を遡上し、上土（あげつち）川澤で下船したことが記録に残っています。また、同年11月13日には御召船にて三ツ山より貝塚へ向かっています。慶長17年、18年にも三保明神参拝等で、乗船されている記述がありますが、慶長18年6月15日、吉川の川上矢崎という場所まで、御召船を遡上させ乗船し、巴川を下り並木へ入御とされ、三保からの帰路は、三ツ山より御馬にて久能街道、駿府八幡宮へ参拝して戻っています。7月2日には、頼宣自ら、「6月15日に乗船した際に浅瀬があったので、横田の川下上土と申す所より江尻巴川岸を掘るように」と記されています。この開削の進捗状況などの詳細はありませんでしたが、高低差の少ない巴川は流れが緩く、また流入する河川より土砂等の流入や、以前の「清水瓦」の時にもお話した粘土層がある地域ですので、浅瀬は頻繁に出来、舟の往来の妨げになったと思われま

す。  
清水湊よりの駿府城への水運ルートとしては巴川から横内川が最短であり、駿府城の堀に直接繋がっている横内川が最も適していると思われませんが、ここにはまた別の問題がありました。1984年に発行された「千代田誌」によると、横内川には



駿府城米蔵のあった巽櫓・東御門付近

周辺地域の農業用水としての利用があり、また寛永年間（1624年～）からは、農業用水不足に悩んでいた大谷村方面への取水が許可され、横田から曲金方面への用水が引かれるようになり、小黒、曲金、小鹿など、かなり広範囲な田畑に利用されました。この川を水運として積み荷を載せた舟を通常で利用する場合、常に一定以上の水位を保つ必要があり、護岸工事、川の開削等に伴う農業取水口の変化による水利権や流入量の問題により、江戸時代を通じて横内川で日常的な水運が行われた事は無かったようです。静岡市史には、宝永年間に発生した2度の地震により被災した駿府城修理の為、正徳2（1712）年、幕府により石垣修復の臨時的措置として舟を巴川筋より入れましたが、工事終了後は「舟入等相止」となったのです。清水湊から巴川への水運の際は、水量も比較的多い上土付近までを舟で運び、ここで陸揚げして北街道を駿府城下へというルートが使われていたようです。