

PORT OF TAGONOURA

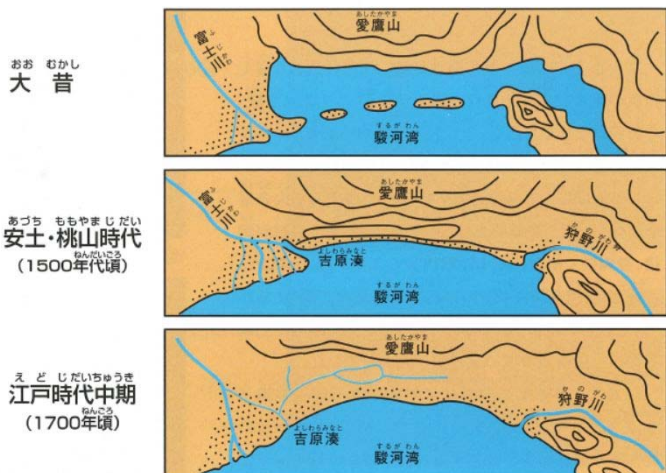
開港50年

未来に向けて田子の浦港



# 1 沿革 (湊から港へ)

## ① 富士川の流れと田子の浦



現在の港のある一帯は、往時、富士川の一大三角州で、日本三大急流の一つと云われる富士川の本流が流れ込んでいた。激しい水流のため、河口近くに、一時的な浮棧橋が架けられた程度の利用と思われる。

源平富士川の戦いのあと、鎌倉時代に入ると、富士川は西へその流れを変えはじめ、もとの河口は水流も穏やかになり渡し舟も容易になった。

時の鎌倉幕府は、河口に見附を構えたという記録がある。

戦国時代から江戸時代へ、歴史がその中心を東国に移すにしたがって、吉原宿は主に官道の渡船場としてその重要性を高めていった。

江戸時代に入り、古郡氏らによる富士川の治水工事により、富士川も現在の水流に移された後、潤井川、和田川、沼川の合流した河口が、新しい吉原湊として利用された。

その後の湊利用は、沿岸漂砂による埋塞と高潮災害との戦いでもあった。

## ② 湊から港へ

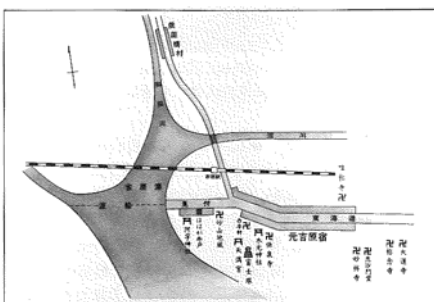
### ■中世後期 田子浦周辺



中央の小川は潤井川と思われる。  
富士曼荼羅図（富士山本宮浅間大社所蔵）  
写真提供：富士市立博物館

### ■江戸時代

- 陸揚品：伊豆の石材、セトモノ  
遠州・伊勢の海産物、塩
- 積出品：材木・木炭、年貢米（旗本領）
- 旅客：富士登山客



元吉原宿

### ■明治時代



(明治初期の吉原湊)

昭和26年	(1951)	公有水面埋立法による「乙号港湾」に指定
27年	(1952)	港湾法による「地方港湾」に指定、港湾管理者（静岡県）を設立
33年	(1958)	富士臨海地区総合開発事務所設置、第1期修築工事着手
36年	(1961)	富士南(-4.0m)岸壁完成、田子の浦港管理事務所設置
37年	(1962)	第1船「第2白銀丸」入港
38年	(1963)	吉原埠頭(-9.0m)岸壁完成
39年	(1964)	吉原埠頭(-7.5m)岸壁完成、鈴川埠頭(-5.5m)岸壁完成 港湾法による「重要港湾」に指定、工業整備特別地域に指定
40年	(1965)	石油埠頭(-5.5m)ドルフィン完成、吉原1号・鈴川1号上屋完成 田子の浦港水先区決定
41年	(1966)	関税法による「開港」指定、出入国管理令による「出入国港」指定
42年	(1967)	中央埠頭(-9.0m)岸壁410m完成、アンローダの設置 検疫法による「検疫港以外の港における検疫」指定
43年	(1968)	中央埠頭(-7.5m)岸壁、富士埠頭(-7.5m)岸壁完成 植物防疫法による「輸入可」指定
46年	(1971)	公害防止対策事業（汚泥浚渫）着手（～昭和56年）
平成元年	(1988)	港湾計画改訂：-12m増深計画・市民への開放
7年	(1995)	中央埠頭整備に先立つ、富士1号岸壁(-10m)170m完成
9年	(1997)	中央埠頭改修工事着手（岸壁(-9.0m)→岸壁(-12.0m)）
10年	(1998)	石油1号埠頭(-6.5m)供用開始
15年	(2003)	中央埠頭1号岸壁(-12m)240m供用開始
16年	(2004)	公害防止対策事業（ダイオキシン類浄化対策）着手
18年	(2006)	富士緑地（ふじのくに田子の浦みなと公園）着手
19年	(2007)	中央埠頭2号岸壁改修工事着手（国直轄事業）
21年	(2009)	鈴川海岸整備事業（公害防止対策）着手
23年	(2011)	中央埠頭1号岸壁(-12m)240m供用開始
26年	(2014)	鈴川（吉原）緑地工事着手
28年	(2016)	開港50周年（関税法による「開港」指定から50年）

## 2 航空写真で見る 田子の浦港の変遷



### ① 昭和33年当時

- 田子の浦港は、潤井川と沼川の河口部合流付近を掘込んで築造されたみなとです。
- この年、静岡県は「富士臨海地区総合開発事務所」を開設し、第一期修築工事に着手しました。
- 写真は工事着手前のもので、一面が水田であったことがわかります。また新幹線や国道1号線バイパスも未整備の状態です。
- 翌年の昭和34年に旭化成工業株式会社富士工場が操業を開始しています。

### ② 昭和36年当時

- 内陸部への掘込が進み、中央埠頭や鈴川埠頭などのアウトラインが出来つつありますが、周りにはまだ水田が残っています。
- 昭和36年8月4日に「開港式」を行い、正式に港湾としての出発をしました。
- 同年12月には、「田子の浦港管理事務所」を設置し、港の運営、管理を始めた年でもあります。
- 翌年の昭和37年2月に第一船「第2白銀丸」が入港しています。



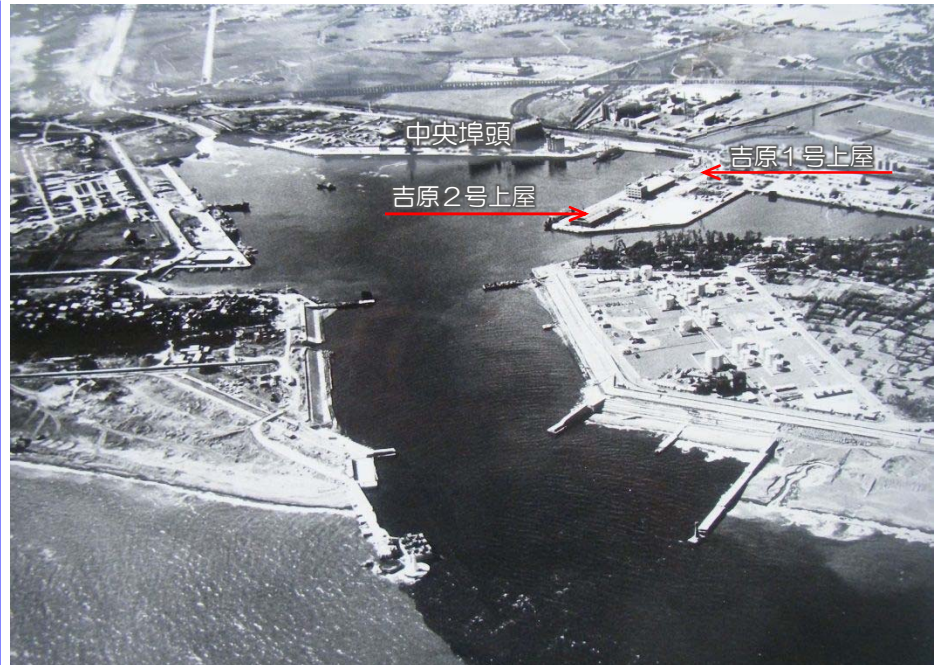


### ③ 昭和39年当時

- 港の全容がほぼ整い、昭和39年4月1日「重要港湾」に指定されます。
- この年、東海道新幹線開通、東京オリンピック開催等高度成長期のまただ中にあり、港周辺も徐々に開発が進んでいます。
- 同年12月には、日本セメント田子の浦包装所や宇部興産田子の浦セメントセンター、翌年の昭和40年4月には日本食品化工富士工場、6月には石油基地が開設される等企業の進出が活況を呈していました。

### ④ 昭和42年当時

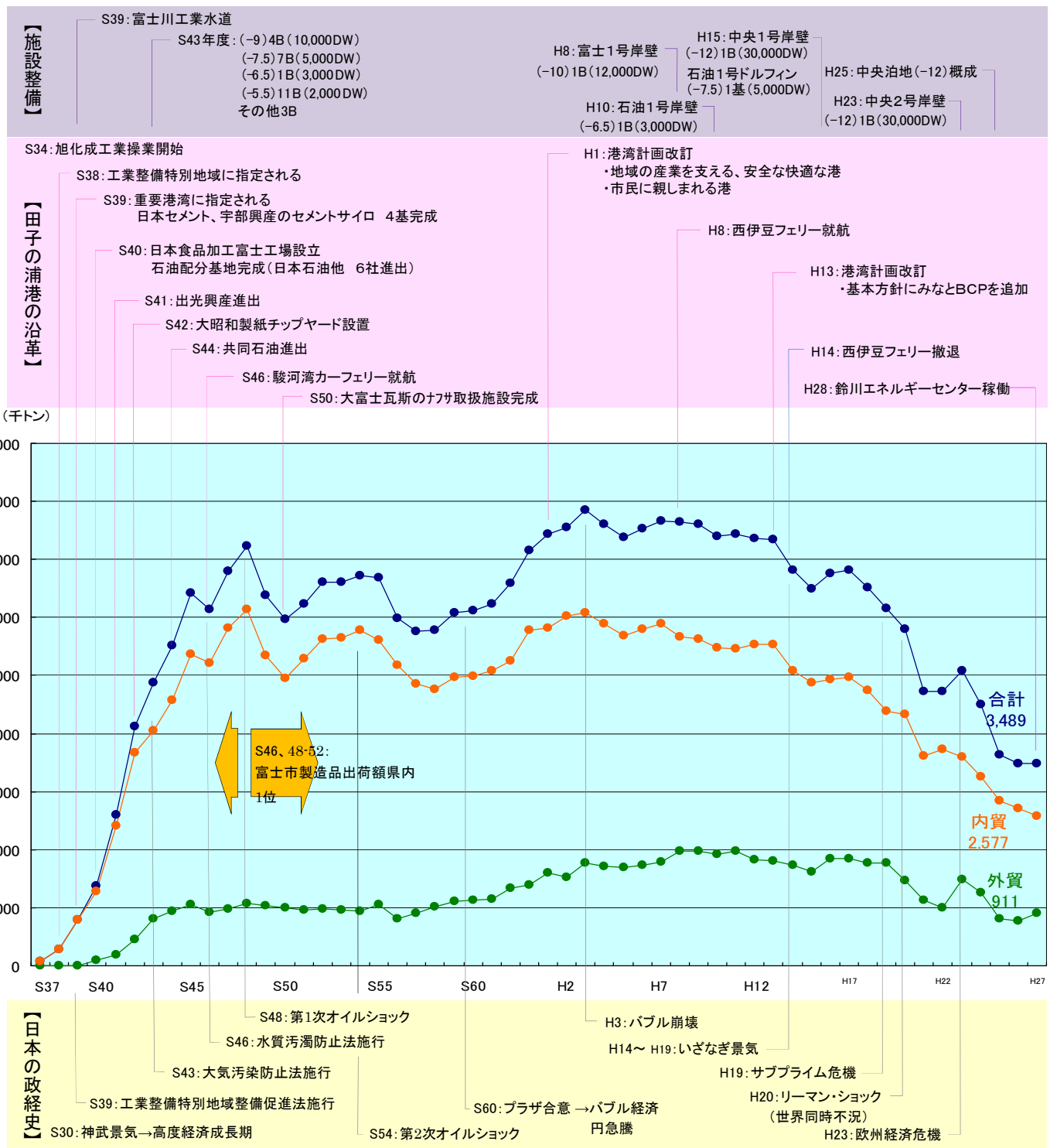
- 昭和41年4月1日関税法に基づく「開港」指定を受けました。
- 同時に名古屋税関田子の浦出張所が開設される等国際貿易港としての体制が整います。
- 同年の3月に中央埠頭が完成し、チップの取扱いが始まります。
- 内陸施設が拡充され、昭和40年に吉原1号上屋、昭和42年に2号上屋、昭和44年には富士1号上屋と建物が次々と建設されます。
- 昭和43年には鈴川跨線橋をはじめとする臨港道路がほぼ整備されています。
- 昭和44年の総合開発事務所の廃止とともに、整備がひと段落していた時期でもあります。



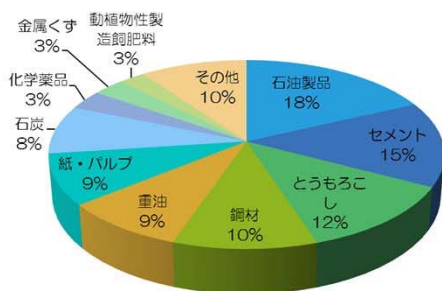
### ⑤ 開港50年に至るまで

- 昭和56年8月に「クリーン宣言」を行いヘドロ公害が終結します。(S45~)
- 平成元年3月には港湾計画を改訂し、今に引き継がれている、「地域の産業を支える、安全で快適な港」と「市民に親しまれる港」の整備方針が定められます。
- 平成6年、「田子の浦港管理事務所」新庁舎落成。
- 平成10年に「富士シンボル緑地」の埋立護岸工事に着手します。(～H18完成)
- 平成12年に環境調査により、ダイオキシン類の汚染土砂の堆積が判明します。
- 平成16年に「田子の浦港底質浄化対策事業計画」を取り纏め、土砂の除去を開始します。
- 同年、安全で使いやすく、親しまれるみなとづくりを目指す「田子の浦港みなとまちづくり基本構想」が纏まります。
- 平成18年に「富士シンボル緑地」公園の工事に着手します。
- 平成28年、開港50周年を迎える。

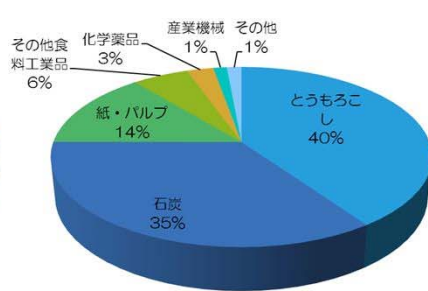
### 3 田子の浦港を取巻く環境と取扱い貨物量の推移



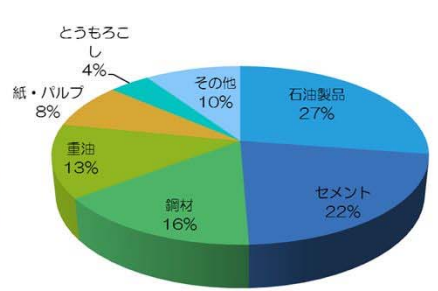
### 平成27年 田子の浦港 貨物取扱量



H27合計 3,489千トン



H27輸入 825千トン



H27 移入 2,303千トン

## 4 「地域の産業を支える、安全で快適な港」と「市民に親しまれる港」の整備

### ①メインバース中央埠頭および泊地航路の水深12mへの増深改良

#### ■従来の水深9mの計画船舶10,000D/Wを上回る大型船舶の利用状況



富士1号岸壁(-10m)  
SAGA WAVE(パルプ)  
47,029D/W  
8.6m(入港) / 11.9m(満載喫水)

中央2号岸壁(-9m)  
KEI SHO(チップ)  
38,381D/W  
9.2m(入港) / 10.5m(満載喫水)

中央1号岸壁(-9m)  
PACIFIC MASTER(とうもろこし)  
43,541D/W  
8.8m(入港) / 11.2m(満載喫水)



#### ■中央地区国際物流ターミナル整備事業

船舶の大型化への対応として、中央埠頭の再開発に取り組んだ。築港当時の水深9m岸壁から水深12m岸壁に改良する工事で、1号岸壁は棚式構造、2号岸壁（国直轄施工）は栈橋式構造を採用している。

平成19年工事着手、平成22年第1期供用開始（L=150m）、平成23年第2期供用開始（L=90m）

（写真提供：清水港湾事務所）

### ②「海とふれあい、交流と健康」をテーマとする緑地整備

#### ■ふじのくに田子の浦みなと公園

浚渫土の処理と人々に親しまれる港づくりと安全な港湾環境の創出を目的として緑地整備が計画され、平成10年度から護岸工事に着手した。

平成18年度に盛土完了、平成17年度からは「交流と健康」をテーマに公園工事に着手、平成22年度から部分供用を始め、多くの市民の憩いの場となっている。平成28年度のシンボルタワーの整備で全ての工事が完了予定である。

浚渫土処理量 V=54万m<sup>3</sup>



#### ■（仮称）砂山公園みなと緑地

公害防止対策事業による土砂処理と海岸堤防の補強を目的とした護岸整備と護岸背後への土砂埋立事業を行った。

土砂処理には地域の方々から反対意見もあったが、説明と協議を重ねた結果ご理解を頂き平成22年度に工事着手、平成26年度に護岸及び背後盛土が完了した。

現在、「躍動とスポーツ」を基本テーマとした緑地整備を進めている。

浚渫土処理量 V=14.9万m<sup>3</sup>

## 5 田子の浦港の利用企業や産業への利便性の向上を目指して

さまざまな貨物に対応できる港湾荷役

### 中央埠頭

水深12.0m岸壁2バースを有する国際物流ターミナルで石炭、パルプ、とうもろこし、セメントなどを取扱っています。水深12.0m岸壁のうち1つは耐震強化岸壁であり、災害時は緊急物資輸送に使用されます。



石炭



メイズ



パルプ



セメント

### 富士埠頭

水深10.0m岸壁を始め5バースを有する外航貿易埠頭です。紙、パルプ、鋼材、バラ貨物、化学薬品などを取扱っています。



棒鋼

### 吉原埠頭

水深9.0mと7.5mの岸壁2バースを有する外航貿易埠頭で、鋼材や鉄屑などを取扱っています。水深9.0m岸壁は、災害時には、緊急物資輸送に使用されます。



金属くず

### 鈴川埠頭

水深5.5m岸壁5バースを有する内航埠頭で、紙、パルプ、鋼材、化学製品などを取扱っています。



コイル

### 石油埠頭

水深7.5m岸壁を始め5バースを有する石油類専用の岸壁です。ガソリンや軽油、灯油、重油を取扱い、静岡県東部、山梨県方面への供給拠点となっています。



石油

## 湊から港湾に、“みなとまちづくり”へ・・・

田子の浦港は、古くは「吉原湊」と呼ばれた、富士山南麓の河川が集まる河口域に、静岡県総合開発計画を推進する駿河湾臨海工業地帯の拠点として昭和33年に開発が始まりました。

地域の暮らしと産業を支える国際港として発展してきた田子の浦港は、昭和41年(1966年)4月の関税法による『開港』から、平成28年(2016年)は50周年の節目を迎えることになりました。

今日までに至る、築港における駿河湾に面する厳しい自然との戦い、更には環境問題などの幾多の困難を関係者皆様のご理解とご協力により克服してまいりましたが、一方で産業や物流機能本位の工業港のイメージが定着し、市民を「みなと」から遠ざけることになってしまいました。

これらを踏まえまして、港のマスタープラン（港湾計画）に基づく、船舶の大型化に対応する物流機能の拡充や新しい環境問題への対応はもとより、市民に開かれた「田子の浦港みなとまちづくり」に取り組んでいるところです。

開港から高度成長期を富士市とともに歩み50年を迎えた田子の浦港は、利用企業や産業の高度化から取巻く環境が大きく変化しています。

未来に向け、関係者皆様の声をしっかりと捉え、「安全で、使いやすく、親しみのある」みなとづくりを進め、田子の浦港の使命を果たしてまいりたく考えています。

開港50年、未来に向けて田子の浦港。この式典が、これからの田子の浦港の発展をめざす新たなスタートとなり、既存産業の振興・発展と、地域資源の活用や技術革新による新産業創出により、「新たな産業都市富士市」の将来が開かれることを期待しているところです。



発行者

田子の浦港開港50周年記念式典実行委員会

事務局： 富士市経済産業部産業政策課港湾振興室 TEL 0545-55-2816  
静岡県田子の浦港管理事務所 TEL 0545-33-0495

## 富士山にいちばん近い、環境にやさしい、エコな港

田子の浦港は、“持続可能な循環型経済活動”を目指す取り組みを支援します。