

清水港における港湾成立の歴史と歴史的資産に関する研究

正会員 ○ 大森文彦*
正会員 黒瀬武史**

港湾	波止場	石造倉庫
開港場	産業遺産	清水港

1. 研究の背景と目的

清水港は、静岡県の中央、静岡県静岡市清水区にある港湾であり、中京圏の物流拠点として、県内外の産業を支えている。清水港では北側の興津地区に大型のコンテナ埠頭が整備され、在来型の埠頭である日の出埠頭を中心に、将来的には港湾以外の用途への転換をおこなう必要があると考えられる。一方で日の出埠頭周辺には近代清水港の発展に寄与した歴史的に重要な空間、建造物と都市構造が残っており、それを明らかにすることが本研究の目的である。

2. 清水港の沿革

2.1. 江戸時代まで

駿河湾に面した天然の良港である清水は巴川の川湊として発達した。戦国時代には軍事上重要な拠点として城郭が築かれたが、大阪夏の陣における軍功により、徳川家康により営業独占権与えられた船主は廻船問屋となり、清水湊は駿河湾周辺の海上輸送の拠点として隆盛した。

2.2 明治時代前半

文明開化により営業独占権を失った廻船問屋は、海側の向島に波止場を築造し、さらに清水町と波止場を結ぶ港橋、波止場通りの整備をおこなった。これにより清水港は川湊から外海港となり、当時の代表的な輸出品である茶を横浜港経由で海外に輸出する方策に出た。しかし1887年の東海道線の開通と、日本郵船などの大手船会社の進出で、元廻船問屋である清水の回漕業者は大きな打撃を受ける。そのため、熱烈な請願運動をおこない、1899年には開港場指定を受け、海外との直接貿易に乗り出した。これ以降清水港からの茶輸出力は急速な伸びを示すことになった。

2.3. 第一次修築工事

このように、港勢が拡大していった清水港は、1907年に第二種重要港湾に指定され、大規模な改造を目指す内務省直轄の第一次修築工事が1909年に始まった。この工事で波止場の内側が浚渫され、水上警察署の設置や魚市場の移設、巴川河口付近の改修、その他埋立地の整備を含め、外海港としての清水の礎をなすものが整えられた。また海面貯木場の整備も進み木材関連の産業も集積した。

2.2. 第二次修築工事

このように、新たな産業も増え、外国との貿易が進むにつれ、大型船が横づけできる埠頭が求められてくることに

なる。そこで、1921年より開始された清水港の第二次修築工事では、巴川河口と清水波止場の間に大型船が直接接岸できる日の出埠頭の埋め立て・建設をはじめ、三保貝島などの埋立地、鉄道省岸壁・荷揚場護岸・船だまり・貯木場・臨港線・道路などの大規模な整備が行われ、これにより清水港の港域は一気に拡大した。



図8 波止場、波止場通り、港橋の位置関係

3. 歴史的資産

3.1. 港橋

明治初期に港の中心が巴川口から海側へ移っていく中、清水町と向島との連絡を図るため、1879年に地元有志の「波止場会社・博運会社」の主導で港橋が巴川に架けられた。この港橋の完成により、清水町から港橋、波止場通りを経て波止場へと続く直線的な空間が生まれ、巴川東岸側へ会社や倉庫、商店などが急速に建てられていくことになる。その後架け替えが行われており、現在の橋梁は4代目である。

3.2. 波止場通り

波止場通りは、港橋から波止場に至るまでの道路で、港



図1 二代目港橋（1912年）の1



図2 現在の港橋

Study on the history of the modern port and the historical heritages at Shimizu-port

OMORI Fumihiko, KUROSE Takefumi

橋および波止場の建設に伴い整備された。江戸時代の町割りが残る川湊の清水町と、新しく生まれた波止場を結ぶ直線的な空間は、清水が近代港として発展を始めた黎明期を象徴する都市空間である。またこの波止場通りを基点として南北にグリッド上の街区整備が進んだ（現在の港町）。こうした都市空間の変容も含めて、波止場通りの建設が近代清水港形成に与えた影響は大きい。

波止場通りには明治後期から昭和期にかけて、船員向けの食堂や漁具屋、倉庫、船食屋が連なり、活況を呈した。現在でも長屋造りの魚屋や石造りの蔵が確認できる。

3.3. 波止場

明治維新までは巴川の河口の川湊であった清水で、明治初期に外海港として整備された最初の場所が波止場である。静岡市内から運ばれた茶の輸出は、この波止場を介して舳で沖合に停泊する貨物船に積み込まれた。つまり、近代清水港初期の茶の輸出を支えた、歴史的に非常に重要な場所であると言える。

また明治時代に清水の次郎長（清水長五郎）が経営する船宿が近くにあったことに由来すると思われる次郎長堤が波止場北側に残っている。石組みの重厚な堤であるが、現在、車止めとして使用されており保存状態は良くない。



図3 舳でにぎわう波止場（大正）^{*1}



図4 現在の次郎長堤

3.4. 石造倉庫群

日の出埠頭中心部に、石造りの倉庫群が残り、現在でも現役の倉庫として稼働している。石造倉庫の中で、戦前の築造のものは、1931年から1939年の間に相次いで竣工したものである。一部は爆撃で焼失したが、戦後に建てられたものも同様の切妻形式で再建されている。屋根は木組みの切妻様式で、瓦葺である。連棟形式で、隣の倉庫との間に壁を設けず、内部で空間が繋がっている場合もある。倉庫は建てられた時期によって微妙に様式が異なり、使い勝手などを検討して改善を加えていったことが読み取れる。

3.5. 日の出埠頭

日の出埠頭が建設されたのは、清水港第二次修築工事によ



図5 砂糖保税倉庫群（1933年）^{*2}



図6 現在の切妻倉庫群

* 東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻 修士課程

** 東京大学工学部都市工学科 助教 工学修士

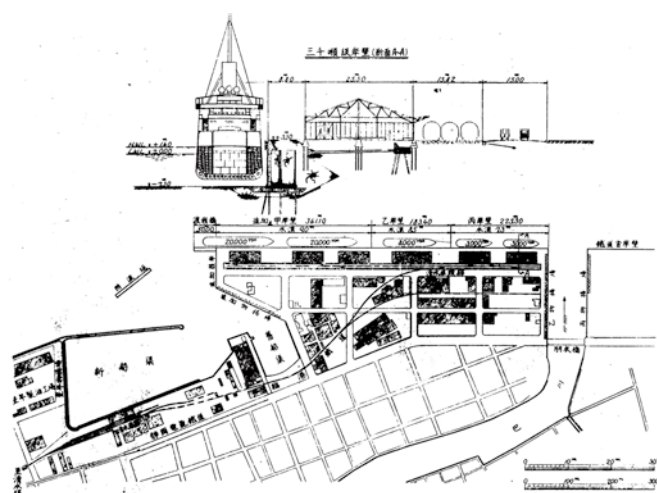


図7 竣工時の日の出埠頭の図面（清水港修築工事誌より）

るもので、工事は3度の地震により修復、計画変更を余儀なくされて長期間におよび、竣工したのは1938年である。

1938年時点で、岸壁の延長はおおよそ800m、水深は7.3m～10.6m、北側から2万トン級2隻、8千トン級1隻、3千トン級2隻の貨物船の係留が可能。都市計画道路の大曲波止場線（現マリンロード）を臨港道路と位置づけ、それを西端としてグリッド状の広幅員道路（6間～10間、11m～18m）が埠頭内に配されている。

4. まとめ

以上のように、明治期において、清水港が川湊から近代外海港として発展していく初期の段階において、内陸から港橋、波止場通り、波止場が直線的に整備された点が、清水港の特徴となっている。また日の出埠頭およびその周辺には、清水港の発展に寄与した歴史的な施設が数多く残されており、その一部は改良を加えられつつ現役で利用されている。こと日の出埠頭に関しては、建設から70年以上を経てもなお、街区の構造や道路幅に大きな変化がなく、現在も物流施設として活躍する先進的な設計思想・先見性の高さが見受けられ、清水港の飛躍的な発展を支えた近代埠頭として土木遺産的価値が認められる。また清水港の発展と密接な関係にある岸壁・港湾施設（土木遺産）と旧砂糖保税倉庫群（建築遺産）が一体に残っていることで、日の出埠頭総体として産業遺産的価値がある可能性があり、同埠頭周辺を通して、清水港の歴史を現在まで伝えているという点で非常に興味深い。今後は裏付けとなる調査を進めたい。また同埠頭周辺の再開発に近い将来企図されているが、こうした点に留意して進められることが望ましいと考える。

参考文献

- 1) 清水港開港100周年の会「清水港開港100年史」清水港100年史編集室、1999年
- 2) 鈴木社史編集委員会「鈴木百七十年史」鈴木社史編集委員会1971年
- 3) 鈴木繁三「我が郷土清水」戸田書店1962年
- 4) 内務省横浜土木出張所「清水港修築工事誌」内務省横浜土木出版所1938年
- 5) 株式会社天野回漕店「天野回漕店200年史」天野回漕店社史編集室2000年

*Master course, Graduate school of Faculty of Eng., The Univ. of Tokyo

**Assist. Prof., Faculty of Eng., The Univ. of Tokyo