直江津港

新潟県交通政策局港湾整備課

〒950-8570　新潟市中央区新光町４番地１
☎025-280-5466
URL：http://www.pref.niigata.jp/kowanseibi/

1. 概況

〈多彩な歴史をもつ北陸の要津〉

直江津港は、北緯37度10分46秒、東経138度15分12秒に位置し、新潟県南西部の頸城平野の中央を流れる関川と、同平野を縦貫している保倉川が合流して日本海に注ぐ河口にあり、鉄道は信越・北陸両本線の分岐点で、道路は国道8号と国道18号が新潟、京都、高崎に通じ、海陸交通の要衝をなしており、日本海沿岸から中部日本に通ずる門戸となっている。

奈良時代には川口という意味の水門（みなと）と呼ばれ、越後の国府として、平安中期には、安寿と厨子王の悲しい物語でも知られるように佐渡及び北陸航路の中心であった。上杉謙信が春日山に居城をなした最盛期には人口6万を数え、経済商港として手厚い保護の下に、米・塩・鮭・綿などを特産として、遠くは九州・四国・北海道の諸港と交易する北陸の要津として栄えた。

〈明治15年に定期航路開設〉

明治15年（1882）に直江津～佐渡間に定期航路が開設され、この頃より汽船の寄港をみるようになり、発展の一途を辿った。さらに明治21年（1888）に当港を起点とする信越本線が長野方面に開通するに及んで、中部日本に達する唯一の門戸となり、新潟・小木・伏木富山の諸港と貨物の定期便が開通して賑わいを呈した。その後、信越線直江津～新潟間、北陸線等の開通により鉄道への依存度が高まったため、港湾取扱量が一時減少したものの、大正9年（1920）6月内務省指定港となり、また当地区の背後の豊富な電力源の開発により、工場の進出が進み、さらに関川河口分離の整備事業が進行した。この結果、一般消費物資として、石炭・セメント・魚・肥料の移入が逐次増加し、アジア各国からの貨物船の往来が頻繁になった。

〈国際貿易港として発展〉

昭和26年（1951）9月、港湾法に基づく重要港湾に指定され、その後新潟県が港湾管理者となり、昭和30年（1955）港湾計画会議の結果、河口分離を根幹とする整備計画が策定されたことにより港湾施設の整備も順調に進み、大型船の入港が可能となり、日本海沿岸に通ずる門戸として近代港湾の形態をなしてきた。

昭和44年（1969）に了承された外港部への拡張計画により、中央埠頭に50,000D/W級岸壁1バース、15,000D/W級岸壁2バース、5,000D/W級岸壁1バース、東埠頭に15,000D/W級岸壁3バースが新設され、港湾機能は飛躍的に向上し、港湾取扱貨物量も増大した。また、昭和55年（1980）には、港湾出入の安全性向上、危険物取扱施設の集約、漁船用施設の充実等の要請に応えるため、港湾計画を策定し、東埠頭に5,000D/W級岸壁5バース等の整備を行ってきた。

近年では、平成7年（1995）6月に中国丹東、同年10月に韓国釜山との間にコンテナ航路が開設され、国際航路網が広がりをみせるとともにコンテナ取扱量が飛躍的に増大した。そのため平成11年（1999）にガントリークレーンを設置する等整備を行っている。

さらに、上信越自動車道の開通等、陸上交通網の充実により、県内のみならず、関東・中部・北陸地方を圏域とする物流需要の増大が見込まれることから、平成8年（1996）に、50,000D/W級岸壁の建設を含む大型公共埠頭の整備や国内最大級のLNG火力発電所の建設用地確保等を盛り込んだ港湾計画を策定した。

港湾計画に基づき、平成11年（1999）には荒浜ふ頭地区において本格的に埋立工事を開始し、平成16年（2004）11月に火力発電所用地が完成、平成24年（2012）7月から国内最大級のLNG火力発電所として中部電力㈱上越火力発電所が営業運転を開始した（平成26年（2014）5月に全面稼働）。また、平成25年（2013）12月には、国際石油開発帝石㈱によるLNG受入基地も供用が開始された。

高速交通網の整備も進み、直江津港は、関東・中部・北陸地方を圏域として、国内はもとより環日本海を見据えた国際貿易港、また、エネルギー港湾として、ますます物流機能の向上が図られている。