

唐津港

～日本の末端、世界への先端～（1/3）

唐津港は、江戸時代後期に石炭を積み出すための港として松浦川河口部にできた。その後、荷役が不便だったことや唐津鉄道が開通したことから、明治30年頃に港の中心が西港（現在の大島・妙見地区）へ移った。明治、大正期は全国でも屈指の貿易港として発展したが、昭和30年代後半のエネルギー転換により石炭産業が衰退した。その後、昭和45年に港湾計画が策定され、県勢振興計画に基づき外内貿ふ頭の拡充整備、地域開発を促進するための工業用地の造成、さらにレクリエーション需要に対応するため海洋性レクリエーション施設の整備を図るなど現在の唐津港が概成した。

現在では、LPGや建設資材などの物流基地として、魚の水揚げなど水産基地として、水産加工などの工業団地として、大型旅客船やイベント船などが寄港する観光港として、ヨットや海水浴場などの海洋性スポーツレクリエーションの場として、唐津港は比較的小さいながらも本来「みなと」がもつ多様な機能を広く有する多機能型の港湾として重要な役割を果たしている。

今後の整備の要請としては、増大する貨物や大型旅客船受入のため既存ふ頭の再編、地域の安全・安心を支えるため耐震強化施設の整備、快適で潤いのある環境の創出を図るため緑地等の整備などがあり、平成17年11月に現在の港湾計画に改定された。

アジアに近い唐津港：唐津港はアジアの主要都市に近い位置にある。200km圏内には韓国の釜山があり、九州南部より釜山のほうが近く、また韓国のソウルと大阪がほぼ同距離、大連や上海の方が東京よりも近く、地理的に恵まれた位置にある。このように、唐津港は地理的な好条件を活かし、金属くずの輸出や造船関連貨物の中継基地として重要な役割を果たし、今後はアジアへ向けた「海」の玄関口として一層の発展が期待されている。

人が賑わう港、唐津港：佐賀圏内には大型旅客船などが寄港できる港がほとんどなく、唐津港では大型旅客船の寄港やその他海のイベントを開くなど、佐賀県観光の「海の玄関口」として重要な役割を果たしている。また、平成19年4月には吉岐行きのフェリーが就航し、さらに周辺には緑地を整備するなど、今後ますます賑わいと交流の拠点として重要な役割を果たしていく。

■世界から唐津港へ

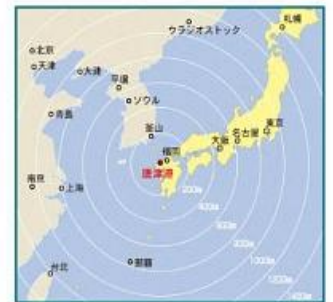
唐津港の海外取扱貨物は、輸入が93%に対して輸出が7%と輸入がとても多い。その中でも輸入貨物の大部分を中東からの『LPG（液化石油ガス）』が占めている。大島地区にはLPGの貯蔵タンク（1次基地）があり、配送基地として地域のエネルギー需要を支えていく。

～2/3へつづく～

分野 産業

地域 唐津

◎地図・写真・統計資料など



◎引用・参考文献（出典）

- ◆国土交通省 九州整備局 唐津港湾事務所HPより

◎もっと詳しく知りたい方は

唐津市近代図書館へ
お問い合わせください。

■電話：0955-72-3467

■ホームページ：
http://tosyokan.karatsu-city.jp/hp/cnts_lib/index.html

唐津港

～日本の末端、世界への先端～（2/3）

～1/3からつづく～

■東港

昭和30年代、石炭需要の増大に対応するために整備された東港地区。しかし、急激なエネルギー転換により、昭和40年代には海外や国内のいろいろな貨物を取り扱う岸壁として改良され、重要な役割を果たしてきた。現在では、施設の老朽化のため荷役はあまり行われていないが、今後はフェリーふ頭や緑地の整備等により、人や物の交流で賑わう地区として再生していくことが期待されている。クリーン貨物の物流基地：唐津港の中で貨物を主に取り扱っている妙見地区では、今後貨物量の増加で岸壁や背後地が一杯になることが見込まれている。そこで妙見地区で取り扱っているコンテナで運ぶ貨物など、比較的きれいな貨物の物流基地として計画されている。観光の「海の玄関口」：観光の「海の玄関口」として唐津城や虹の松原が臨め、景観や環境の優れた東港地区に旅客船やイベント船などを受け入れ、観光振興や国際交流の場として計画されている。災害時の防災拠点（耐震強化岸壁）：北部九州地域の港湾においては、これまで大規模地震が発生しなかったことから、耐震強化岸壁や防災拠点などの備えが十分ではない状況にある。今後は地域の暮らしの安全・安心を確保するために耐震強化岸壁として計画されている。

■フェリーふ頭

現在は佐賀県呼子港～長崎県壱岐のいんどうじ港で運行されているフェリーが、大型化・高速化されるのに伴い、発着が唐津港にシフトし、平成19年4月に就航する予定。唐津と壱岐の間を100分（42）で結び1日6往復する予定で、年間30万人程度の乗客が見込まれている。東港地区緑地：潮風の心地よい憩いの空間 唐津には個性的で優れた景観を有する海がありながら、唐津港周辺には海辺で人々がゆったり憩い楽しめる緑地（公園）があまりない。現在整備が進められている緑地（公園）は地域住民をはじめフェリーの利用や観光で「みなと」を訪れるヒト等が集い賑わう交流空間として「みなと」のシンボリックな公園となることが期待されている。

■西ノ浜

唐津市の市街地に隣接していることから、古くから「うみ」と「まち」の接点となり、市民に親しまれてきた砂浜の西の浜地区。昭和40年代までは、海水浴や潮干狩りなど賑わっていたが、浸食が著しくなってから市民の足が遠のいていた。平成12年ごろには砂浜の復元をはじめ、遊歩道・シャワー・トイレ・放送設備などが整備され、賑わう場所（人工海浜）としての姿を取り戻した。佐賀県ヨットハーバー（別個票有）も設置され、世界大会なども開かれている。

～3/3へつづく～

分野	産業
地域	唐津

◎地図・写真・統計資料など



項目	単位	数値
人口	人	1,234
面積	㎡	5,678
人口密度	人/㎡	21.5



◎引用・参考文献（出典）

- ◆国土交通省 九州整備局 唐津港湾事務所HPより

◎もっと詳しく知りたい方は

唐津市近代図書館へ
お問い合わせください。

■電話：0955-72-3467

■ホームページ：
http://tosyokan.karatsu-city.jp/hp/cnts_lib/index.html

唐津港

～日本の末端、世界への先端～（3/3）

～2/3からつづく～

■大島地区

明治時代に鉄道により島と陸が繋がった大島地区。鉄道沿いに埋め立てられた水産ふ頭地区。この地区は唐津港の中でも石炭輸送や漁業など近代的な港湾の始まった歴史のある地区である。現在でも唐津港の物流・生産ゾーンとしての役割を果たしている。

大島地区：明治時代に鉄道により島と陸が繋がった大島地区。ここからは主に石炭が運び出されていた。昭和20年代にはさらに増加する石炭の取扱量に対応するため、石炭ふ頭としてふ頭が整備された。現在では、石炭にかわって砂利・砂を取り扱っており、九州でも常に上位の取扱量を誇っている。また、石油やLPGを取り扱っており、エネルギー供給基地としての重要な役割も果たしている。

水産ふ頭地区：明治から昭和に賭けて埋め立てられた水産ふ頭地区。昭和30年代頃から水産関連施設が整備され、獲れた魚を加工する唐津水産加工団地もこの地区の中にある。ここで水揚げされる魚は主に東シナ海の遠方で獲れるアジやサバ、近海で獲れるタイやブリなどで、かつては西日本でも有数の水揚げ量を誇った。現在は、水揚げ量が落ちており、施設の老朽かも進んでいることから、水産基地の再生計画があり、再び活気を取り戻すことが期待されている。

■妙見地区

昭和40年代から昭和60年代にかけて整備された妙見地区。現在では、唐津港の中でも特に外内貿の貨物を多く取り扱い、背後には妙見工業団地の中に工場が立地し、物流・生産ゾーンとしての役割を果たしている。

妙見工業団地：妙見工業団地は、昭和42年から55年に造成され、主に冷凍魚やソーセージなど水産加工業の工場など13社が立地しており、海のまち唐津らしい工業団地である。

公共ふ頭：妙見ふ頭には、公共岸壁では最大の12m岸壁があり、唐津港の中でも多様な貨物を取り扱っている。現在では、主に船の材料になる鋼材、中古自動車、スクラップ、セメントなどを取り扱っている。

人口海浜：地域の人々は砂浜と密接なつながりをもって生活していたが、近年では海辺と親しめる場所（里浜）が無くなってしまった。そこで、地元からの要請により里浜・自然再生のため人工海浜・浅場・藻場を計画し、生活環境や海域環境の向上を考えている。

■佐志地区

ここは、船の道にあたる航路や泊地などの工事で発生した土を受け入れて作られた土地で、港が発展する上では非常に重要な場所だった。将来、海側は親水緑地として、陸側は都市機能用地として検討中だが、地域に残された貴重な臨海部の土地としての有効活用が期待されている。

分野 産業

地域 唐津

◎地図・写真・統計資料など



項目	大島地区	水産ふ頭地区
面積	1,234.56	789.01
人口	12,345	6,789
産業	石炭、砂利、石油	水産加工



項目	妙見地区
面積	567.89
人口	5,678
産業	水産加工、工業

◎引用・参考文献（出典）

- ◆国土交通省 九州整備局 唐津港湾事務所HPより

◎もっと詳しく知りたい方は

唐津市近代図書館へ
お問い合わせください。

■電話：0955-72-3467

■ホームページ：
http://tosyokan.karatsu-city.jp/hp/cnts_lib/index.html