

# 釜石港の沿革について

【出典】釜石市誌（通史）：昭和52年3月10日発行）

昭和52年に発行された「釜石市誌（通史）」の中には、釜石を築いてきた先人達の「未来予想図」とも受け取れる以下のような興味深い記述があります。

《いま、釜石は、鉄と魚の二大柱を市勢発展の軸とし、加えて流通港として、岩手の海の玄関として位置づけるために、これら二本の柱に深い関連性をもち、しかも、その柱をささえる土台ともなる港湾環境の整備を進めようとしている。港湾整備にとって最大の要件は、湾口防波堤の建設であり、このことは、津浪襲来の宿命から市民の生命財産を守るという基本的施策の上になつて、釜石の再開発最大の課題解決がその緒につこうとしている。高度経済成長の時代に対応して、釜石が、広域経済圏の流通港として、また、鉄と魚の調整の上になつて、港の開発が進められるなら、人口の動態も変わるであろう。》

～釜石市誌 51ページ～

国内の主要都市の大半が臨海部に位置し、そして、そこには港の賑わいがあります。

国内に限らず世界の歴史が示しているように、貿易の利便性に優れた地域は産業活動を行う方々にとって魅力的な地域となり、その結果、経済活動が躍動し雇用の場が創出されるほか、商業振興、地域福祉向上など様々な波及効果が期待されます。

一方では、釜石港の振興に欠くことのできない密接不可分な基盤のひとつに道路があり、現在、釜石自動車道や三陸縦貫自動車道の整備促進に向けた取り組みも進められております。

この釜石の地に活力をもたらし、ふるさとを担うべき子供たちに、明るい未来を引き継ぐため、「地域産業を支える工業港湾から、限りないお客さまを支える流通港湾へ」をキーワードに、釜石港の振興に取り組んでまいります。

以下に、釜石市誌（通史）に記述された、釜石港の沿革をご紹介します。

## 〔釜石港の沿革〕

東北地方有数の良好を誇る釜石港の沿革のあらまは、次のとおりである。

釜石港に関することの所見は、13世紀に「閑伊頼基の遺骸を尾崎山宝剣の傍に葬る（尾崎神社縁起）」にはじまり、阿曾沼氏の所領になって、狐崎一揆並びに大槌孫八郎の「片岸浦、釜石浦にて獲れた鮭を商船で江戸のぼせにした」ことによって、釜石浦の名があらわれている。

江戸時代に入り、寛永のころから帆船の出入りがあって、正保2年の南部藩御絵

図に釜石湊が書きあげられ、平田村「をさき」、釜石村「こやとりさき」に船遠見御番所がおかれた。

ついで元禄年間になると、三陸地方漁業の発展にともない、釜石浦に海辺大奉行がおかれ、十分一役所において海の諸役を徴収した。

宝暦の頃から、釜石浦の豪商佐野氏等の台頭によって、江戸及び銚子方面との間に帆船を往復させ、主として魚介類、海草等海産物を移出し、また、これらを「俵物」として遠く長崎に送り、米麦・甘藷・日用品等に移入した。

これに加えて、東廻り航路が開発され、江戸・松前間の航行がひらけると、釜石湊は回航基地として、より一層繁栄した。

安政4年、盛岡藩士の大島高任によって、甲子村大橋に熔鋳炉が建てられ、その後、明治7年に官営製鐵所を釜石に建設して以来、船舶による移出入が急増し、また、全国漁船が廻来して基地港となり、釜石港は三陸漁場の一大中心港となった。

明治4年9月12日に、政府は兵部省海軍部に水路局を設け、初めて近代的な海図の製作にのりだした。そしてその年のうちに海図第1号として《釜石港》が刊行された。

このことから釜石港は、当時から良港としていかに重要視されていたかがうかがわれる。

明治29年6月、三陸大津波の来襲で甚大なる被害を受け、その後、政府の補助を受けて復興に努め、明治41年に三陸汽船株式会社が設立されて、塩釜～宮古間の定期航路がひらけ寄港地となった。

明治44年5月、釜石・大橋間の釜石鋳山専用汽車鉄道が完成、大正2年8月、仙人峠の鉄索開通、大正4年11月、岩手軽便鉄道花巻～仙人峠間が完成して内陸との連絡がつき、釜石港の重要性が高まった。

大正7年、南北2基の棧橋を増設して、臨港鉄道を架し、港内8万余坪を浚渫して1万トン級船舶を埠頭に横着けできるようになって、大正11年、指定港湾に編入された。

昭和7年、工費34万円を計上し、3ヶ年継続事業として大渡川河口より前面に防波堤、岸壁埋立を施工し、水面積11万2千平方メートルの泊地をつくる計画のもとに築港工事が進められていたところ、昭和8年3月の大津波で大被害を受け、工事が一時停滞した。

昭和9年1月9日、釜石港は青森港、船川港に次ぐ、東北3番目の開港場となり、釜石税関支署が設置された。これにより以後は、東北海運局釜石支局、海上保安部、東京検疫支所、入国管理庁出張所等の諸官庁が設置され開港場としての機能が整えられた。また、戦後になって海事関係者憩いの施設として、宿泊、娯楽設備兼備の会員会館が建設された。

昭和8年の津波災害のため停滞した工事を工費39万4千円として1ヶ年間延長し、昭和12年、予定の工事を完了した。また、波浪予防施設として、工費23万7千余円をもって、北岸船溜、西方に防波堤延長77メートルを築造し、昭和1

3年に竣工した。

この年には、昭和11年に完成した釜石魚市場の拡張工事が完了、また、東前・滝の沢・小色（現新浜町）の埋立完了、津波防波堤には予防台（験潮所）が新設された。

昭和14年には待望の山田線が開通して釜石港も活況を呈し、平田漁港の船溜りが完成、製鉄所南棧橋の改造が行われた。

昭和18年には、戦局がきびしくなるとともに、生産増強の急務から製鉄所に対して平田湾埋立の免許がおり、第1期工事が開始された。

昭和20年、二度にわたる米軍の艦砲射撃により、市街地の大半は灰じんに帰し、製鉄所はその機能を失ったが、製鉄所当時者の熱意と市民の復興再建の意欲と努力によって、製鉄所の再建、市街の復興となり、港湾も昔日の姿を取り戻し、昭和24年8月には岩手県知事より港湾協会に釜石港計画策定の委託があり、昭和25年、釜石線開通、翌26年9月4日に釜石港は重要港湾に指定され、また、10月17日には農林省告示第369号で釜石港は第三種漁港、嬉石は第一種漁港に指定された。

釜石港の検疫区域は、検疫法（昭和26年法律第201号）第8条第4項の規定によって、鎌ヶ崎から95度850メートルの地点を中心として、500メートルの半径を有する円内の海区中、東径141度55分以西の部分と定められている。

昭和27年、十勝沖地震、2メートル50の津浪襲来し、釜石魚市場の施設の一部が倒壊した。

この年、昭和25年策定の港湾計画第1期計画を「釜石港修築計画」（釜石市港湾課）として作成、昭和26年において能力的に飽和点に達したとして、年間216万トンの取扱貨物量に対し、さらに80トンの増強を見込むこととなった。

昭和28年、釜石魚市場完成、また、昭和5年に建設点灯した中根灯台も完成した。中根灯台は、明治9年9月18日、釜石港の岩礁の位置を示す為、浮標を設置する日本政府の布告があり、同年同月27日の岩手県令島惟精の通達により設置したのがはじまりである。

昭和29年、公有水面埋立。同年、釜石港港湾計画を第3回港湾計画会議に諮問、原案どおり可決す。計画の基本方針は、①いわゆる「鉄の港」であり、一連の鉱工業区の生産計画が第一の基礎である。②地理的に海運主体の地域であり、未開発資源の開発を支柱とする地方開発の基礎である。③三陸漁場の根拠地かつ北洋等遠洋漁業基地である。④地理的に避難港としての対策も必要である。

昭和30年、陸中海岸国立公園指定。昭和32年、平田湾第2期埋立を富士製鉄所に免許（昭和52年まで）。昭和34年、釜石漁港、魚市場から税関前までの埋立完了す。同年、仙人峠有料道路開通、35年、チリ地震津波来襲す。昭和36年、第一次港湾整備計画を策定（昭和29年策定の港湾計画の一部を変更して策定）。昭和37年、2級国道仙台～八戸線、1級国道45号線に昇格。同年、チリ地震津波対策事業として、平田・白浜地区防潮堤着工、昭和42年完成す。昭和44年、

釜石製鐵所南棧橋を延長、140メートル棧橋となる。同年、第3次港湾整備5ヶ年計画を策定。昭和45年、南防波堤消波工設置す。同年、釜石市市勢発展計画を策定。須賀岸壁供用開始。海岸保全事業として釜石漁港関係防潮堤着手（昭和51年完成）。昭和46年、大平工業団地埋立竣工、須賀埠頭埋立竣工、海岸保全事業として須賀地区防潮堤着工（昭和51年完成）、第4次港湾整備5ヶ年計画策定。昭和47年、大平・須賀埠頭・港内（漁港）の反射波により防波工設置。大平地区防潮堤完成、須賀埠頭に紀州造林(株)専用ドルフィン完成。新浜町地区埋立竣工、新浜町地区（漁港）東防波堤着工湾口防波堤に関する数値計算実施、最適法線の決定。昭和48年、第5次港湾整備5ヶ年計画の策定に着手（須賀埠頭沖側に計画）、須賀地区物揚場改良着手、津波対策検討委員会発足。

昭和49年、昭和48年に引続き湾口防波堤関係基礎調査実施。第1回地方審議会発足し、昭和29年の第3回港湾計画を変更す（昭和12年竣工の須賀物揚場を改良することに計画変更と浜町・新浜町地区港湾計画を追加）。昭和50年、釜石港湾計画を港湾審議会計画総会に諮問。

以上が、「釜石市誌（通史）」に記載された内容（原文のまま）となっておりますが、改めて、「釜石港の歩み」を以下に掲載します。

## ■釜石港のあゆみ

江戸時代	漁業基地として、東廻り海運の重要港として繁栄
明治 7年	国営製鐵所建設、釜石船改所設置
明治 9年	湾中央の中根に浮標を設置
明治14年	釜石製鐵所専用北棧橋が建設
明治29年	明治三陸地震津波（6月）
大正11年	内務省の指定港湾
昭和 7年	臨港鉄道、棧橋2基設置、須賀物揚場・防波堤建設着手
昭和 8年	三陸地震津波（3月）
昭和 9年	開港：岩手県初の開港場として釜石税関支所設置
昭和13年	須賀物揚場及び防波堤が完成
昭和18年	東北海運局釜石支局設置
昭和20年	二度の艦砲射撃により港湾施設、製鐵所等に大被害
昭和25年	国鉄釜石線の全線開通
昭和26年	重要港湾指定（港湾法）（9月）
昭和26年	第三種漁港指定（漁港法）（10月）
昭和28年	岩手県が港湾管理者となる（7月）
昭和34年	仙人有料道路開通
昭和35年	チリ地震津波（5月）
昭和37年	公共ふ頭建設に着手

	(5千トン岸壁(−7.5m)1バース等:昭和46年完成)
昭和43年	釜石市議会は県に対し、釜石湾全体の防災対策の実施を要望
昭和47年	大平地区の都市再開発用地造成完成 (石油流通基地、鉄工団地、下水終末処理場の約9ha)
昭和48年	県は釜石湾津波対策委員会を設置
昭和50年	釜石湾津波対策委員会より答申 湾口防波堤の調査開始
昭和52年	港湾計画<改定12月>:須賀地区の公共ふ頭、釜石港湾口防波堤
昭和53年	湾口防波堤工事着手(国の直轄事業として着手)
昭和54年	−3m物揚場工事着手
昭和55年	港湾計画の一部変更(3月)
昭和56年	平田石材積出場完成、防波堤深部投石開始
昭和57年	北堤浅部ケーソン1号函据え付け開始
昭和59年	泉地区作業基地着工
平成元年	中根岩礁撤去、泉地区作業基地完成
平成2年	北堤深部ケーソン1号函据え付け開始
平成4年	−11.0m公共岸壁、−7.5m耐震強化岸壁の建設着手
平成5年	開口部ケーソン1号函据え付け開始 完成自動車積み出し開始
平成9年	南堤ケーソン1号函据え付け開始
平成10年	港湾計画<改定11月>
平成12年	ケーソン50函据え付け
平成14年	ケーソン第1号函着座式(2月)
平成15年	リサイクルポート(総合静脈物流拠点港)に指定(4月)
平成16年	南堤ケーソン最終函据え付け
平成17年	南堤概成記念式典、港湾計画の一部変更(11月) 高度利用推進港湾に指定
平成18年	北堤最終函据え付け、南堤完成、北堤概成 湾口防波堤概成
平成19年	−11.0m公共岸壁・−7.5m耐震強化岸壁完成(3月)
平成20年	釜石港物流振興株式会社設立
平成21年	湾口防波堤完成 タイヤマウント型ダブルリンク式ジブクレーン導入 ストラドルキャリア導入
平成22年	釜石港湾口防波堤がギネス世界記録認定(7月27日)
平成23年	東日本大震災発災(3月11日) 釜石港国際フィーダーコンテナ定期航路開設(7月19日)

平成24年	リーファー（冷凍・冷蔵）コンテナ初輸出
平成25年	県営上屋1号・2号復旧完了
平成26年	ストラドルキャリア2基目導入
平成27年	釜石港コンテナ取扱量が岩手県過去最高記録を更新
平成28年	釜石港国際フィーダーコンテナ定期航路を活用し、新たなコンテナ船社がサービスを開始（12月1日）
平成29年	県営ガントリークレーン供用開始（9月23日） 釜石港外貿コンテナ定期航路開設（11月17日）
平成30年	湾口防波堤復旧完了