船川港

秋田県建設部港湾空港課

〒010-8570　秋田市山王4-1-1
☎018-860-2541
URL：https://www.pref.akita.lg.jp/

1. 概況

〈風待ち港から近代港へ〉

船川港は男鹿半島南部にあって、周囲は山と岩礁に囲まれ、東に向かって海に臨んでいる。

港内地盤は軟岩で漂砂が少なく、また半島により北西の季節風を防ぐなど自然条件に恵まれている。この地形は日本海側ではまれであり、なんら施設のなかった昔から風待ち港として利用され、四季にわたって船舶の絶えることがなかった。

天然の良港も時代の変遷にともない、しだいにその利用を増すにつれ、この修築が望まれるようになった。そこで明治40年より本格的に測量調査が実施され、同43年港湾調査会において土崎港（秋田港）とともに、第2種重要港湾に指定されるに至った。そして明治44年より3カ年継続県単独事業として4,600㎡の立地造成に着手するとともに、同44年より大正11年までの12カ年継続事業として国庫の補助を得、防波堤、−7.5m岸壁等の各施設を計画整備にかかったが、関東大震災や物価の騰貴によりおくれ、昭和6年にようやく完成した。

この間、国鉄船川線（男鹿線）が、大正5年に開通したこともあって、ますます港勢が発展し、昭和11年には早山製油所（日鉱船川製油所）が設立された。戦後、昭和21年より施設整備を再開し、同29年の港湾計画会議で計画が決定されるまで第2期工事として、浚渫、物揚場などの工事を行った。

また、昭和40年に男鹿市が秋田湾地区新産業都市に指定され、同42年より木材団地造成事業に着手し、同45年までに50万㎡の造成を完了している。

〈観光都市男鹿市を背景として〉

本港は男鹿市を背後に、秋田湾の弓形海岸の北の端、男鹿半島の付根部、北緯39度53分、東経139度50分に位置している。

男鹿市は明治22年、付近3カ町村を合併し船川町となり、昭和29年町村合併促進法に基づき、隣接4カ町村を合併して男鹿市となり、同30年2町を吸収合併、平成17年に若美町を合併し、現在に至っている。同市は県の中央部、日本海につき出た半島であり、豪壮な海岸線の動的な美と、一ノ目潟、二ノ目潟、寒風山の草原美などの静的な美をもつ男鹿国定公園を擁し、秋田県観光の中心地として発展している。

本港は、平成24年1月にポート・オブ・ザ・イヤー2011に選定され、平成25年7月には第10回海フェスタのメイン会場となったほか、平成30年7月には臨港地区に複合観光施設が開業する等、観光拠点として大きな役割を果たしている。

〈冬期波浪を防ぐ自然条件〉

本県の気象・海象は、日本海側特有の性質をもち、春から秋にかけては南東よりの風が多く、秋の台風の影響を除けば比較的温和であるが、晩秋から冬にかけて西高東低の気圧配置となるため、北西の季節風が多い。本港の場合、この季節風が半島により遮へいされるため、冬期の北西の波浪の影響がほとんどない。

〈エネルギー基地としての港湾整備〉

本港は昭和40年の新産業都市指定により、秋田港と一体となってその建設の中核的役割を果たすべく、石油精練工業、木材団地などを基幹とする工業団地の形成など、近代港湾として本格的な整備が進められて来た。昭和48年、51年の二度に渡る石油危機以来、こうした基幹産業も長期低迷状態に陥ったことから、港湾の停滞も余儀なくされてきた。そこで、こうした状況を打開し、背後地域の活性化を促すため、エネルギー政策の一環として国家石油備蓄基地の立地を図った結果、昭和57年に立地が決定し、昭和59年には東基地71.2haの埋立て造成に着工するとともに、西基地39ha（既設用地）のオイルタンク建設に着工した。そのうち西基地については平成元年11月に完成し、東基地については平成7年8月にオイルインが完了し、もって石油備蓄基地が完成した。

平成21年3月には、臨港道路生鼻崎線の4車線化が完成供用し、船川港と秋田港が4車線で結ばれた。

本港は主な係留施設として、1万5千トン岸壁1バース、7千トン岸壁1バース、5千トン岸壁2バース、専用施設として18万トン備蓄ドルフィン1バース、8.5千トン日鉱ドルフィン1バースを有しており、現在は、平成9年7月の港湾審議会第163回計画部会の議を経た港湾計画に基づき整備を行っている。

平成30年の取扱貨物量は、原油・製材、石灰石等を主要貨物として、外貿4万トン、内貿26万トン、合計30万トンとなっている。

〈これからの船川港〉

今後の整備方針としては、船舶の安全な操船のための所要水深の確保や、荷役作業の効率化のための港湾施設の再編を実施し、背後圏に立地する企業の生産活動を支えるため男鹿市の活性化の拠点としての港湾整備促進を図る。