

能代港

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

〈能代港の沿革〉

能代港は秋田県北部米代川河口にあり、北緯40度13分、東経140度1分に位置している。その背後地は鉱物・林産・農産物に富み、特に秋田杉の生産地として有名である。

能代港の歴史を見ると、658年越国守阿部比羅夫が軍船180隻を率いて蝦夷征伐のため上陸したのが野代湊「能代港」といわれている。また安土桃山時代には秋田城介實季の領下にあり、野代「能代」奉行の統治下にあったが、関ヶ原の戦い以後は、佐竹義宜がこれに代わった。以後は佐竹藩北部の木材を中心とした物資集積地として飛躍的に発展し裏日本有数の港町として繁栄していった。

明治に入り30年代から40年代にかけて良質な秋田杉の利用計画がなされ、機械製材技術の導入、秋田木材株式会社の設立、その他大小の製材・木工・機械工業の設立と、文字どおり木都能代の名声が海外までもおよぶに至った。その後大正11年内務省告示により指定港湾となり、大正14年に363隻(8万1千トン)の入港があった。このように繁栄を続けた能代港も度重なる米代川の洪水による土砂の流入から安定した機能を発揮できず、喫水の浅い漁船などしか入港できなくなった。

戦後、米代川の改修工事とともに港の整備も始まり、昭和21年に県知事より調査依頼を受けた港湾協会による修築計画が樹立され、昭和23年からの港湾整備五カ年計画の一環として整備が図られ、昭和28年に地方港湾の指定を受けて事業が推進された。この計画は米代川を航路泊地として利用する河口計画であった。しかし河口航路を安定させる工事も予期した効果が上がらなかったことと、天然木の減少による外材依存度が高まったことから、昭和40年からの港湾整備計画では、米代川河口南側に航路を掘り込み、米代川と本港を分離する計画を策定した。その後の情勢変化に伴い第4次整備計画において計画を拡大して整備が進められ、昭和40年8月に5千トン級船舶の入港が可能となった。その後、植物防疫法による指定港の指定ならびに関税法による開港指定を受け開港した。また昭和48年には木材需要に対応して臨海部に木材工業団地造成工事に着手し、昭和51年に完成した。その後、大森地区に1万5千トン岸壁を整備した。

〈能代港の現況〉

能代港の背後である能代・山本地域は、人口約5万2千人

を擁し、秋田県北部の流通拠点都市であるとともに、米代川流域の秋田杉を利用した製材・木材業等の中心都市でもある。これら木材及び木材関連産業の一部の臨海部造成地への立地や外材の取り扱いなど、港湾との結びつきも非常に深いものとなっている。

一方、エネルギー需要の増大、多様化に対応する石炭火力発電所の立地が昭和54年に決定し、昭和56年5月には重要港湾に昇格した。こうした情勢に対応するため、昭和56年に港湾計画を策定し、これに基づいた整備が進み、昭和56年に火力発電所用地造成(110ha)に着手し、昭和60年には完成、平成5年5月には1号機、平成6年12月に2号機、令和2年3月に3号機の運転を開始している。

さらに、近年、地球温暖化に向けた再生可能エネルギーの積極的導入が期待され、洋上風力発電事業が注目されるなか、能代港周辺は風況や海底の地盤状況等から洋上風力発電事業の有望地域として期待されている。すでに能代港周辺では、港湾区域内を含め複数の洋上風力発電事業が進められており、さらに導入が活発化すると考えられていることから、洋上風力発電事業の進展により、現在の火力発電に加えてより一層のエネルギー供給拠点として、地域経済を牽引する役割が期待されている。

平成18年12月にはリサイクルポートに指定され、秋田県北部エコタウン計画と連携した循環資源物流の拠点港として、整備が進められている。

本港の主な係留施設として、4万トン岸壁1バース、1万5千トン岸壁1バース、5千トン岸壁2バース、専用施設として東北電力㈱の6万トン棧橋及び5千トン棧橋それぞれ1バース等を有しており、平成30年の港湾取扱貨物量は、石炭、窯業品、砂利・砂等を主要貨物として、外貿320万トン、内貿46万トン、合計366万トンとなっている。

〈これからの能代港〉

今後の整備方針としては、引き続き港内静穏度向上のための防波堤整備等を促進すると共に、港湾施設の利活用を図り、北部エコタウンと連携した総合静脈物流拠点として、リサイクル関連物資の取扱いに配慮した機能強化を図る。また、洋上風力発電導入等の環境の整備を進め、総合的なエネルギー供給基地を目指す。