

厳原港

長崎県土木部港湾課

〒850-8570 長崎市尾上町3-1

☎095-824-1111(代)

URL : <http://doboku.pref.nagasaki.jp/~kouwan/>



1. 概況

〈“国境の島”の表玄関〉

九州の北西約80km、玄界灘に浮かぶ最も朝鮮に近い島“対馬”、その南東側に本島唯一の重要港湾厳原港がある。その港域は「大野崎より鶴瀬岬に引いた線および陸岸により囲まれた海面」であり、その水域面積は1.18km²と広く、水深は中央部で12m～20mを有し大型船の停泊も可能である。港口は東に開き、湾奥部は滋賀鼻により二分され、北側に厳原地区、南側に久田地区があり、それぞれ厳原川、久田川が注いでいる。

古来より支那大陸及び朝鮮との交易港として知られ、また対馬の城主宗氏の藩船停泊地であった。現在は博多～壱岐～対馬の定期航路の終点港であり、今なお対馬島の中心港である。

明治16年12月、長崎税関厳原出張所が設置され、同17年2月、対馬～朝鮮貿易港として指定を受け、同32年8月、開港指定され、大正11年3月指定港湾となった。昭和6～7年港内に棧橋及び埋立てを実施し、定期便の発着並びに貨物船の接岸荷役に備え、対馬島の中心港としての施設を整えた。

戦後、国境の島となった対馬島の主要港として新たな意義を持ったのであるが、招かざる客、即ち密航、密漁、密貿易の基地となり、昭和22年9月、九州海運局厳原支局、同23年5月、厳原海上保安部が設置され、終戦直後の動乱を乗り切ってきた。

〈日韓貿易〉

昭和26年9月重要港湾に指定され、同27年5月県管理港湾となった。昭和27年ごろより日韓片道貿易が始まり、最盛期の35年には輸出額約98,200千円、輸入総額約22,500千円に達し、5トン未満の小型船であるが、1日10隻以上入港することがあり、港は活況を呈し、町には20社を超える貿易商社が軒を連ねた。しかしこの貿易も37年「韓国軍事革命」以来激減し、49年ごろまで最盛期の3割以下と停滞の状況であった。その後貿易も正常に復し、昭和49年10月ごろより上昇し、昭和52年には輸出総額約1,700千円、輸入総額約39,100千円の実績をあげている。

また、平成11年7月より釜山～厳原間に(株)大亜高速海運の運航するシーフラワー号が就航し、翌12年4月より定期化した。平成16年8月から従来のものにかわりシーフラワーⅡが導入され乗客定員も240名から376名に増加した。その後、ドリームフラワーが導入され2隻体制になり、平成24年

2月には新たにオーシャンフラワー(乗客定員445名)も導入された。また、平成23年10月にはあらたに未来高速(株)が同航路に参入、その後も新規参入が相次いで平成30年は4社が営業し、定期7便/週と不定期便により、年間約20万人もの利用となっている。

しかし、このような貿易も港湾施設整備という側面からの支えがあったからである。昭和27年、厳原地区湾奥部の泊地増深を行い、同32年西の浜物揚げ場を、同45年東防波堤を完成した。

以後、本港の港勢も着実な伸びを示し、本島の中心港として島民にとってかけがえのない港となった。

〈大型港湾を目指して〉

港湾の整備とともに港勢は伸び、新たな港湾整備の必要が生じた。特に整備が遅れた離島港湾では、往時の高度経済成長下この傾向が強く、さらに昭和47年11月、博多～壱岐～対馬の定期フェリー就航により拍車をかけられ、対馬の表玄関として新しい大型港湾を求める機運が強まった。

昭和48年8月に港湾審議会第56回計画部会の議を経た厳原港港湾計画が策定され、この計画に基づき、昭和54年に久田地区に岸壁(-5.5m)、小型船だまり等を完成させた。昭和58年12月に厳原港港湾計画が改訂され、この計画に基づき、厳原地区に旅客上屋、物揚場(-4.0m)等、久田地区においては物揚場(-3.0m)を完成させた。現在フェリーなど船舶の大型化や対馬島における物資の流通拠点の確保、水産振興のための基盤の充実に対処するため、平成9年11月改訂の港湾計画をもとに、対馬島の物流・人流の拠点として、より一層の拡充整備を行っている。