

## 秋田港のあゆみ

The History of Port Akita

成瀬 進\*\*・玉内克一\*\*\*

by Susumu NARUSE and Yoshikazu TAMANAI

### (概 要)

秋田港は県のほぼ中央西端に位置し、旧雄物川河口に開けた日本海側有数の要港である。その歴史は古代までさかのぼるが、海運が発達した戦国時代から江戸時代には漂砂、流下土砂による航路埋没との苦闘の歴史であり、築港時代の明治から戦前にかけては豊かな資源に恵まれながらも時々の政治・経済情勢に翻弄され、東北裏日本の宿命を脱しきれず他港の後塵を拝して近代化に大きく遅れをとった後発の歴史である。

今日の秋田港は、対岸諸国（韓国・ロシア・東南アジア）の経済発展とともに交易が増大し、港勢も進展して取扱い貨物量も670万噸と順調な伸びを示しているが、過去、幾多の困難を克服しつつ今日に至った築港の歩みを以下にまとめるものである。

### 1. 古代の秋田港

秋田港が歴史に登場するのは7世紀中頃である。大和朝廷による日本海側の国造りは、海岸線に沿って東北地方に進んで来たものと考えられ、「大化改新」により中央政権への政治改革を成し遂げた朝廷が、日本統一の経略として3回に亘って北遠の東北、北海道にまで至る蝦夷征討の大遠征を行っている。

658(斉明4)年夏、越の国守阿倍引田臣比羅夫が180艘の軍船を率い罽田の浦につく、とあり、蝦夷の長である恩荷を帰順せしめて小乙上の位を授け淳代(能代)、津軽の三郡に郡領を置いて帰る<sup>3)</sup>。

罽田の浦とはあるが大遠征軍の兵員輸送等兵站上の軍事戦略から、内陸部侵攻に便利な雄物川河口周辺で、現在の秋田市であったろうと考えられる。

708(和銅1)年に至り庄内から由利までの地域が越国に属する「郡」として出羽郡が置かれ、最上川河口周辺に「出羽棚」が建てられるが必ずしも治安がゆきわたらなかったことから度々反乱があり、経

国のため712(和銅5)年に独立した「出羽国」として建国される。その後蝦夷鎮圧の前進に伴い733(天平5)年には『出羽棚を秋田の村高清水岡に遷置』する。これが後の秋田城と称されることとなる。当時の高清水丘は東側に雄物川が流れ、西側は海に面して軍事戦略上からも港を有する要害の地であったと推定される<sup>3)</sup>。港の機能としては軍事上のみならず貢物等の物資輸送もあったものと思われるが、新野直吉元秋田大学学長によれば、当時の日本の大陸との交流は朝鮮半島や東シナ海と九州北部を結ぶ「西の海みち」ばかりでなく、沿海州や朝鮮半島北部と北海道・東北日本海岸には「北の海みち」があり、縄文時代から交流があったと説いている。特に阿倍比羅夫が北征した目的には蝦夷の征討と共に、北方から南下交流していた大陸民族(高麗)との交流を求めていたとし、「出羽棚」そのものが軍事上の最前線基地であると同時に外国(渤海国)との交流を司る役所の機能を有していたものとしている。

### 2. 戦国時代の秋田港

830(天長7)年秋田地方に大地震が起り、「城廊、官舎、四天王寺、丈六佛像等悉く顛倒し死傷者百余人、地割れ甚だ多く大河涸れ盡し云々」の大被

\* keywords : 戦前、港湾、港づくり

\*\* 運輸省第一港湾建設局秋田港工事事務所長

\*\*\* 運輸省第一港湾建設局秋田港工事事務所

(〒011 秋田市土崎港西1丁目1-49)

害を生じ、雄物川も河道が変じて現在の新屋放水路のやや北方に注ぐようになったと云われている<sup>3)</sup>。

平安時代中期になると地方豪族が勢力をのびし、東北地方も安倍、清原氏等が覇を競う時代となり「秋田城」の兵鎮も次第にその実体を失い、湊の移動とともに拠点が土崎湊へと移り、湊城の時代へと変わって行く。

足利時代になると津軽郡の十三湊を拠点とする安倍安東一族が南下し、秋田の湊（土崎湊）を領して湊安東太郎と称し、後の秋田氏となる。安東一族は十三湊に住し、強大な水軍を擁して東北日本海一円を影響下におき、日下將軍を称して遠く大陸との交易をなしその湊は殷賑を極めたと伝えられている。

その一族が治めた土崎湊も、北方方面から南は北陸方面まで広い交易が行われていたのではないかと推測される。湊安東家が最も栄えたのは質季公の時代で、同族の檜山安東家と土崎湊の湊安東家を統一し、その勢力圏は檜山郡（比内）にまで及び、豊臣秀吉時代には北陸方面との交流があったことが史実にも明らかである。

### 3. 江戸時代の秋田港

「関ヶ原」戦後、湊安東家につづいて秋田を支配したのは水戸から転封された佐竹家であった。徳川家康の実質的全国統一による領地仕置きにより佐竹藩の支配領地は由利郡を除く県内のほぼ全域にわたった。

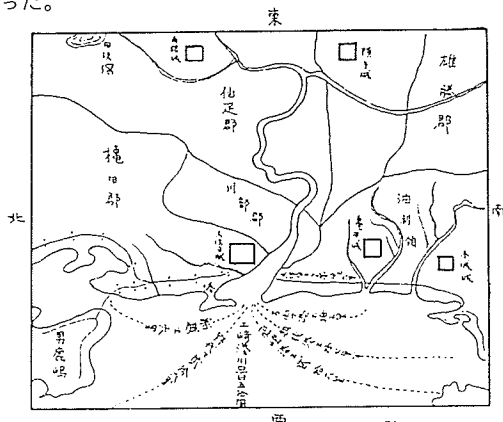


図-1 出物十二郡詰めたる図<sup>3)</sup>

従って戦国群雄割拠の時代には困難であったと思われる雄物川（年貢〈御物成〉を積み下す川＝御物川＝が由来<sup>2)</sup>）を利用した内陸水運も盛んとなり、河

舟が河辺・仙北・平鹿・雄勝郡と河口とを往来し、河口にある土崎湊が内陸物資の集積基地となり、諸国廻船との交易によって佐竹藩の玄関口として急速に発展した。佐竹公が1604（慶長 9）年久保田に城を築き（現在の秋田市千秋公園）移転したことは、長い間支配者の拠点である城下町として発展してきた土崎湊町にとっては一大変革ではあったが、町人の町として商業と交易による経済都市としての繁栄の基となった。

特に佐竹藩の経営方針が「自由貿易と商業保護」であり、「殖産興業」に力を入れたことによって船着場周辺には米蔵が建ち並び、町割りも行われて次第に商港として基盤を整えて行った。新興の湊町は物資のみならず北陸方面からの移住者をも多く受け入れることとなり、経済的にも文化的にも次第に東北日本海沿岸の重要な湊としてその地歩を築き、北国七湊（越前三国湊、能登七尾湊、越中岩瀬湊、越後新潟湊、庄内酒田湊、秋田湊、津軽十三湊）に数えられることとなる<sup>3)</sup>。その商圏は西廻り北前航路から東廻り航路と共に次第に拡大され全国に広がっていった。当時の交易を1810（文化7）

表-1 1810(文化7) 沖出物<sup>3)</sup>

| 品  | 数 | 数       | 量 |
|----|---|---------|---|
| 米  |   | 154,046 | 石 |
| 大豆 |   | 6,838   | 石 |
| 小麦 |   | 961     | 石 |
| 蕎麦 |   | 909     | 石 |
| 菜種 |   | 149     |   |
| 狗背 |   | 24,745  | 貫 |
| 粕  |   | 191,715 | 貫 |
| 干鰯 |   | 346,407 | 貫 |

年の移出入品目からみると沖出物（移出）では表-1のとおりであるが、沖入物（移入）は古着、木綿、綿等の衣類及び塩、砂糖、茶、魚等の食料品、紙、蠟燭、畳表等の日常品が<sup>2)</sup>主なものであった。

#### （1）河口港の宿命

日本海側の河口港は流砂とのたたかいが宿命である。冬期、日本海で発達する低気圧は西高東低の気圧配置となって台風並の気象・海象を引き起こし、漂砂を誘発して河口を埋没変動させ湊の運命を左右する、往時の人々にとっては抗しがたい自然現象であった。土崎湊も雄物川が運ぶ流送土砂と漂砂により度々河道を変更し、河口を移動させた古くからの記録が残っている。河道と河口の変動を古絵図によ

ってみると次のとおりである。

湊が小規模であった時代には河道、河口の変動に合わせて船着場（湊町）が移動したことが、古い記録の記述からもうかがわれる所であるが、湊の規模も大きくなり、都市が形成されて物流の中核としての機能が

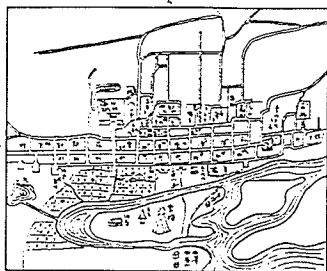


図-2 元文中港古絵図<sup>3)</sup>

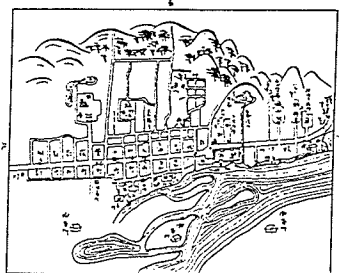


図-3 土崎湊嘉永記年図<sup>3)</sup>

湊町の生命を制することとなる江戸期には、河道、河口の変動は重大事であったと思われる。1665（寛文5）年雄物川河口が埋没し船の出入が困難となったため、富裕な二町人が自己資財をなげうって「勝平山を切り抜き」河口を確保したとある<sup>3)</sup>。

しかし、水戸口を開削しても西風波浪により深浅を繰り返し、為に「水戸教」を置き、「水戸教案内船」を出して水先案内をしたと記録されている<sup>3)</sup>。尚、こうした『普請』は佐竹藩により行われたものではなく、土崎湊町人の私財によって賄われたもので、当然交易品からの徴税権を与え、上納金以上は個人（廻船問屋）の利得を許したことから湊町の発展へとつながって行ったものである。

#### 4. 明治の秋田港

明治の維新を生み出す戊辰戦争において、佐竹藩は幕府体制維持をはかる奥羽列藩同盟とは一線を画し勤王の旗を掲げたが、周辺の幕軍に抗しがたく官軍の応援を仰ぎ、1868（慶応 4）年7月6日鍋島藩の援軍250人が到着、土崎湊初の蒸気船入港となった。続いて8月には肥州藩の軍艦が入港する等の戦時下の動きはあったが、商船としての汽船が初入港した

のは1873（明治 6）年であり、本格的汽船時代には至らず以降も江戸時代同様の和船の湊として、雄物川の河舟と共に県経済を支えた。

この間、旧藩体制下で保護を受けていた廻船問屋等の利権も「御一新」と共に次第に改革され、自由経済へと向かうこととなる<sup>3)</sup>。

当時の湊はまだ自然河口港のままであり、年により又季節によって深浅は一定しなかったが、出入りする船は和船・帆船であり、河口が浅い時は沖合に碇泊して舢舨により積荷を陸揚げし、喫水を上げて曳船により湊に引き入れる等の荷役を行っていた。又、海が荒れるときは隣港である船川湊に退避し、航海も波の穏やかな季節を主体とした運行で、本格的汽船による海運を受け入れる築港への気運は、1880（明治13）年頃迄待たなければならなかった<sup>3)</sup>。

土崎湊が停滞している間に船川湊が近代的海運への先鞭をつけた。男鹿半島の付け根南磯に位置し、流送土砂・漂砂に災いされず冬の季節風を遮り、昔から避難港として知られた天然の良港であったことから大型汽船が出入港するには容易であり、初の汽船入港も1870（明治 3）年と土崎湊より早く、3年後には土崎湊との間に「川蒸気船」を運行し、1876年には三菱汽船会社の定期航路が開設され、1878年には「船川築港」運動が始まる等船川湊が海運、築港において先行することとなる<sup>3)</sup>。

##### （1）第1期築港<sup>3)</sup>

1880（明治13）年に至り雄物川が氾濫して河岸が決壊し物揚場等が消失、又、河道も変じて隣村相築新田村の入会地を物揚げ地とせざるを得ず、境界紛争にまで発展した結果「波止場設置願」を県令（知事）に願い出る状況となる。翌年に千円の修築費が予定されるが着手されず、15年に港湾修築運動として全町の連合会を組織して土崎戸長から「建言書」が差し出される。

修築計画は「波止場及び道路を修築」せんとするもので、予算の半分を土崎湊で負担するとの内容であったが、県議会において予算案から削除され着工に至らなかった。

1884（明治17）年、古市公威博士（内務省土木技師）が来港、河心の変化・河岸の崩壊を防ぐ波止場の建設を指導、翌年長さ367間、幅（上敷3間、下敷7間）高さ8尺の波止場が完成し「古市波止場」と呼

ばれる。和船、帆前船の時代であったことから当面の危機は回避し、以後、第2期築港まで紆余曲折を経ることとなる。

## (2) 第2期築港

1896(明治29)年、先行していた船川港に「船川海面埋立」が許可されるに及び、土崎湊にも「土崎築港同盟会」が結成されて築港運動が激しくなり、県政界を二分して土崎築港論と船川築港論とが対立、1899年まで続く大政争となった。

この間、時の土崎築港運動の指導者であった近江谷氏が、「小樽」の築港に携わっていた廣井博士(工科大学教授)を私財をなげうって招聘し、調査計画を依頼する。この計画を基本に1900(明治33)年県会で「土崎築港」が決定される<sup>3)</sup>。

この『築港計画』は総工費34万円。第1期工事として右岸に護岸石垣を築き、荷揚場を設けて河岸の決壊を防ぐと共に水陸の連絡を便ならしめ、第2期工事としては同護岸の先端より沖合に導水堤を突出させ、左岸には波浪及び漂砂を防御する数百間の突堤を築造し、又、護岸に接する河底を浚渫、干潮面以下十尺以上の水深を維持する計画であった。第1期工事は1901(明治34)年度からの3箇年計画、第2期工事は1903年度からの5箇年計画とした。

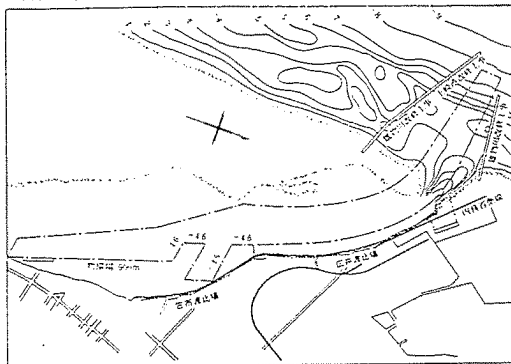


図-4 古市・廣井波止場<sup>4)</sup>

この第1期工事は2箇年で古市波止場より河口に達する東部護岸(構造的には古市波止場に準じた)570間と西部水制工を竣功させ「廣井波止場」と称された<sup>4)</sup>。

1904(明治37)年日露戦争が布告され、第2期工事は全面的に中断、翌年の終戦後も工事再開の見通しが立たなかった。

## (3) 土崎港の衰退

築港が停滞している間に土崎港に重大な影響を及ぼす状況が次々に発生した。特に1902(明治35)年の奥羽本線開通による輸送革命は港の命運を左右するほどの事態で、大量の物資を輸送する唯一の運輸機関として、内外の物資を集散させていた港がその中継機能を失う事となった。物資の集散が鉄道沿線で可能となることは河川船運に頼っていた内陸部の輸送手段、商取引を変革し必然的に商業都市としての土崎の地位をも著しく低下させることとなる。又、海運そのものが和船主体の時代から、西洋型帆船を経て汽船に移行する時代にもあたり、築港の遅れが船腹の大型化、増大化に対応できず港としての衰退を招くこととなった。加えて船川港の築港が進展する中、1916(大正5)年には船川線(現男鹿線)が開通して港湾機能の比重を高め、1924(大正13)年には羽越本線の開通も重なって秋田市が交通運輸の中心地となり<sup>3)</sup>、土崎港町の衰退に拍車をかけることとなる。

港勢の衰退を船舶の入港数でみると表-2のとおりである。

表-2 出入港船舶数推移<sup>3)</sup>

| 年     | 和 船   |         | 西 洋 帆 船 |        | 汽 船 |         |
|-------|-------|---------|---------|--------|-----|---------|
|       | 隻 数   | 石 数     | 隻数      | 屯 数    | 隻数  | 屯 数     |
| 1894年 | 488   | 117,350 | 30      | 3,125  | 123 | 47,206  |
| 1899年 | 1,098 | 32,940  | 79      | 8,848  | 173 | 124,732 |
| 1906年 | 228   |         | 119     | 42,449 | 158 | 184,671 |
| 1912年 | 271   |         | 120     | 7,950  | 192 | 135,896 |
| 1921年 | 389   |         | 555     | 9,955  | 86  | 65,596  |
| 1924年 | 14    |         | 4       | 288    | 74  | 109,082 |

又、港と内陸間の物資輸送を担った河舟の推移をみると表-3のとおりである。

表-3 雄物川流域の都市別船舶数<sup>2)</sup>

| 年 郡   | 秋田市 | 河辺  | 仙北  | 平鹿  | 雄勝 | 計     |
|-------|-----|-----|-----|-----|----|-------|
| 1899年 | 73隻 | 613 | 723 | 212 | 93 | 1,714 |
| 1905年 | 33  | 497 | 547 | 175 | 67 | 1,319 |
| 1913年 | 23  | 414 | 431 | 128 | 41 | 1,037 |

積石五十石未満及び浮漁船・廻船数:「県統計書」による

しかし、港の発展に町の再興をかける築港運動は引き続き継続され、1910(明治43)年内務省港湾調査会において土崎・船川両港を併せて一港となし、「重要港湾」14港の一港として選定決議されるまでにこぎつけた<sup>4)</sup>。しかし、築港への道のりは遠く港

勢は衰えるばかりであったが、港町を救ったのは大型工場の進出であった。1899（明治32）年蒸気を原動力とした機械挽製材工場が稼働して近代産業の形態をとり始めた港町に、蒸気機関車・車両修理の「鉄道院土崎工場（現JR土崎工場）」が1908（明治41）年操業を開始。1910（明治43）年港湾地区には秋田県産原油を精製する日本石油（株）秋田製油所（現日本石油加工（株）秋田事業所）が操業し、付帯する機械工場・鋳物工場等関連工場や企業の進出が相次ぎ、交易・商業港から工業港への兆しを現し始めた。

## 5・大正・昭和初期（戦前）の秋田港

大正から昭和初期にかけては、本格的築港への幕開けとなった雄物川改修工事が土崎港に光明を与える事となった。1910（明治43）年、全国的に起こった洪水被害を契機に「治水調査会」が内務省に設置され、全国主要河川の改修計画が策定された。雄物川も1894（明治27）年・96年の大洪水以来の長期にわたる改修要望運動が実って第1期改修河川に指定され、1914（大正3）年計画成案の後、1919（大正8）年、県費負担の前倒しにより着工の運びとなった。

『雄物川改修事業』は「河口10Km上流の新屋町で北流する河川を締め切り、西方丘陵を開削して直接日本海に放流させ、秋田市及び周辺を洪水から守ると共に、土崎港の安定・水深維持を図る」<sup>1)</sup>もので、工費270万円をもって10ヶ年継続事業として開始された。計画の要点を港湾に関連してみると次のとおりである。

- a) 旧川（運河となる）の小型船航路の確保のため締切堤に閘門を設置。
- b) 旧川と土崎港の水質保全のため締切堤に洗堰を設置して分水。
- c) 旧川の船・筏の航行及び旭川、太平川、草生津川の洪水解消のため、河幅を50～91mとして低水時の水深（1.5m）を確保のため浚渫。
- d) 河口における沿岸漂砂を防止し、港口維持と航深確保のため突堤の設置と港内の浚渫。

雄物川改修工事は当時の最先端掘削機を導入したものの人力が主体で、第1次世界大戦後の経済過熱

や、1923（大正12）年の関東大震災による物価高騰により工事費の増額や工期延長の事態となり、加えて1929（昭和4）年には世界大恐慌が起り、1931年の満州事変に始まる上海、支那事変等の戦時体制下の停滞により、最終的には着工以来実に22年の歳月と1,170万円の総事業費で、1938（昭和13）年ようやく完成を見た。この間の延べ労働者数は397万人・掘削土量1,490万 $\text{m}^3$ にのぼる難事業であった。

尚、掘削土は旧河川沿い新屋・茨島地区の湿地帯を埋立、177.4haの土地が造成された。これにより八橋油田の開発が行われて日本一の産油県となり、1938年には「秋田市工場設置奨励条例」による誘致企業として新屋地区に「東北新興パルプ」が、茨島地区には「東北肥料」が誘致され、後の茨島工業地帯となるほか、港湾地区には日石製油所周辺の土地埋立による工業用地造成会社として「東北新興土地会社」が設立され、工業港として発展する基礎が形成される。

この間、土崎港修築にかかわる動きは1926（大正15）年、政府に設置された『臨時土崎港湾調査会（会長 内務大臣浜口雄幸）』による築港計画に始まる<sup>4)</sup>。

### (1) 『土崎築港計画大要』<sup>3)</sup>

この計画は、現在の秋田港を形造る基となるものでその内容は次のとおりである。

#### a) 岸壁及び物揚場

雄物川口より約7百間下流右岸に南北2基の突出埠頭を築き、北部突出埠頭は水深25尺岸壁とし其の延長281間、南部突出埠頭は296間とす。其の上流に100間の平行埠頭を設け水深15尺岸壁とす。南部突堤埠頭の南方に水深6尺～10尺の物揚場を築造し、其の延長400間とす。

#### b) 浚渫及び埋め立て

川口より北部突堤埠頭に至る間は幅員100間ないし200間、面積8万4千坪を水深25尺に。南部突堤の前面約5千坪を水深15尺に。物揚場前面約8万5千坪を6尺ないし10尺に浚渫するものとす。右浚渫土砂を以て両埠頭並びに物揚場以東約5万4千坪を埋立つるものとす。

#### c) 突堤

既定雄物川改修計画書に於ける左右導水堤を各40間延長し、其の突端距離を70間とす。尚、本港

発展の際、拡張を要するときは北部突出埠頭の北部に於いて更に2基の突出埠頭を築造す。

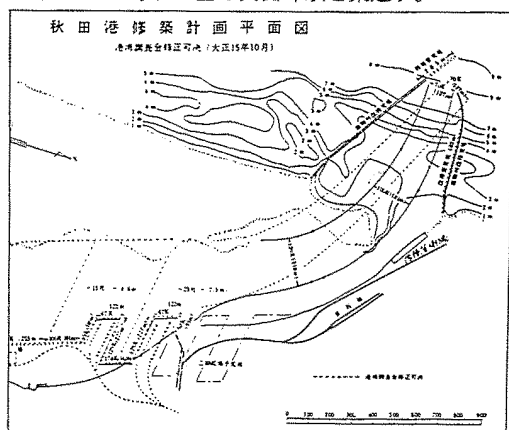


図-5 秋田港修築計画平面図（大正15年）<sup>4)</sup>

## (2) 第1期修築工事<sup>4)</sup>

本計画にもとづき、緊縮政策下の国家財政のもと県の起債事業として工事に着工したのが1928（昭和3）年で、翌年には内務省仙台土木出張所土崎港修築事務所（現第一港湾建設局秋田港工事事務所の前身）が発足し、当初計画 225万円をもって国の直轄施行となる。（最終的には 207万円、11ヶ年の継続事業となった。）計画及び実施状況をみると表-6のとおりである。

表-6 土崎港修築工事計画及び実施<sup>4)</sup>

| 費 目        | 計 画                     | 実 施                     |
|------------|-------------------------|-------------------------|
|            | 数 量                     | 数 量                     |
| (計 画 年 度)  | 1929-1933               | 1929-1939               |
| - 7. 5m岸壁費 | 349m                    | 227m                    |
| - 4. 6m岸壁費 | 700m                    | 589m                    |
| - 2. 0m物揚場 | 881m                    | 900m                    |
| - 3. 0m物揚場 | 675m                    | 142m                    |
| 南 防 波 堤 費  | 205m                    | 157m                    |
| 浚 渫 費      | 1,552,000m <sup>3</sup> | 2,027,062m <sup>3</sup> |
| 埋 立 費      | 550,000m <sup>3</sup>   | 550,000m <sup>3</sup>   |
| (総 工 費)    | 2,500,000円              | 3,393,000円              |

1932（昭和 7）年頃の工事には既にケーソン方式による防波堤工事が取り入れられており、当時は世界一を誇る工事と自負する程の規模であった。しかし、戦時体制下の経済情勢から工事の進展も滞りがちとなるが、時局が大陸をも視野に入れた工業港として発展すべく、6千屯級船舶入港規模の港湾へと修築運動が進んで行く。

## (3) 第2期修築工事

第1期工事は1939（昭和14）年度を以て竣功としたが、港湾周辺には国策を体した大型工場が進出して工業地帯としての発展がめざましく、大量の原材料や原油の搬入が必要となり、将来を見通した大型港湾への要望が強まった。しかし、雄物川改修による流路変更で流下土砂は抑止され、南側突堤の築設はあったものの依然として港口部の漂砂の動きは激しく、航路維持には更に防波堤等外郭施設の充実が必要であった。従って第2期修築計画は南防波堤の延伸補強、北防波堤の建設、航路泊地浚渫、6千屯級岸壁（中島）新設を主体に1940（昭和15）年度を始期とする6ヶ年計画で策定されたが、1941（昭和16）年第2次世界大戦突入により工事の遂行が困難となり、さしたる進展を見ないまま終戦を迎え本計画は1946（昭和21）年度をもって打ち切り竣功となった<sup>4)</sup>。

この先、1941（昭和16）年には工業地帯が存立する新屋町、寺内町、土崎港町他が秋田市に編入され、土崎港から秋田港へと改称されている。

## (4) 土崎空襲と戦災復旧

終戦前夜の1945（昭和20）年8月14日 午後10時38分、土崎はB29爆撃機 132機の襲来を受け、翌15日 午前2時半頃まで数次にわたる波状爆撃で投下爆弾は 100Kg爆弾7,360発、50Kg爆弾4,687発に及び、標的の日石製油所が潰滅状態となった他、土崎地区の被害戸数は全焼104戸、全壊12戸、死者二百数十名余となっている<sup>6)</sup>。このとき秋田港の修築工事は極端な工事費、工事資材、労力不足から航路確保に重点を置いた浚渫工事が主体で、4隻の浚渫船をもって航路・泊地の水深維持に努めていたが、主力浚渫船「第5開北丸」が直撃弾を受けて沈没、「第1開北丸」も機関部に被弾して港の機能維持に致命的な打撃を受けた<sup>4)</sup>。

当時の港口航路は冬期波浪による漂砂で埋没し、春から秋までの浚渫も翌冬には元に戻るという状況下、浚渫能力も水深2～3m確保が精一杯の状態、その様子は浚渫と云うより陸上掘削に近いものであったと言われている。終戦前後の航路埋没は秋田港のみならず日本海側各港（新潟・伏木・酒田）とも同様の状況で、港湾機能が停止しかねない窮地に置かれていた。このため運輸省では1946（昭和21）年「日

本海河口港埋没防止対策専門委員会規程」による委員会を設置し埋没防止対策を調査立案した。

a) 秋田港委員会の改良計画<sup>4)</sup>

1946（昭和21）年「秋田港委員会」は埋没防止対策として次の計画を定めた。

- 防波堤・・・北防波堤は未完成（基礎工事まで）延長175mの完成と400mの延長。南防波堤は元付60m延長と既設堤 822m中、元付より延長485mの堤体基礎の補強。
  - 防砂堤・・・南防波堤と間隔 150mをおき、航路に平行に延長600mの防砂堤を設置。
  - 航路浚渫・航路幅100m、水深6.5m浚渫。
  - 護岸・・・南防波堤元付から海岸に沿って延長300mの護岸新設。
  - 飛砂防止・向浜海浜からの飛砂防止のため、南防波堤元付海浜に飛砂防止柵を設置。
- 〔一般対策〕雄物川閘門の拡築、運河工事の促進、太平川・旭川改修工事の促進等。
- 〔事業費〕 3,950万円

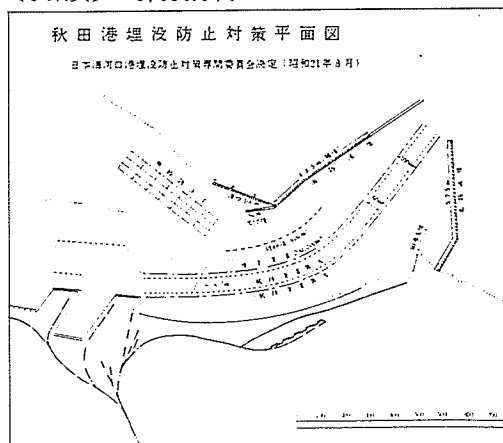


図-6 秋田港埋没防止対策平面図（昭和21）<sup>4)</sup>

b) 急速施工の沈艦防波堤

港口部の航路維持のためには北防波堤の築堤が急務であったが、戦後の経済混乱期でもあり急速な建設は望めなかった。1947（昭和22）年、連合軍の占領政策である武力解除と民生安定に対する施策として、旧日本海軍の軍艦を防波堤として利用することの許可が極東派遣米海軍司令官よりなされ、翌年駆逐艦2隻（竹、栃）、海防艦1隻（伊唐）を沈艦して北防波堤とすることの許可を、8月1日までの沈設を期限としてGHQより得る。

沈艦は波浪に抗するために港外側に傾斜させて沈設することとされ、艦底形状に合わせた技術的に難しい基礎均しの工事が短い工期の中で行われた。

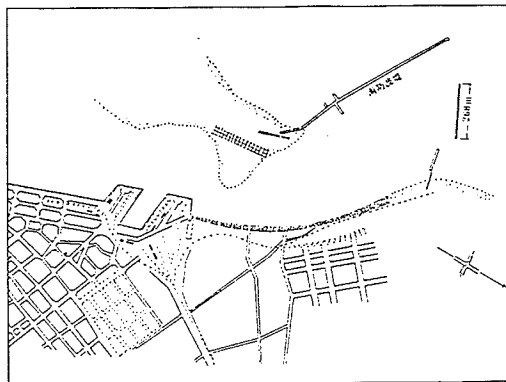


図-7 沈艦防波堤位置図<sup>4)</sup>

繋溜港（駆逐艦は舞鶴、海防艦は七尾）で鐵装を撤去され船体のみとなった各艦艇が曳航到着したのが5月及び7月であった。8月1日予定通り沈艦が行われ、中詰め・捨石・根固め方塊の据え付け等を行って北防波堤となった。沈艦防波堤の延長は 268mであったが沈設の年から波浪による被害を受け始め、数度にわたる被災と修復補強工事を繰り返しながらも、1963（昭和38）年完工の北防波堤延長 633mの一部を形成した。

北防波堤はその後、1968（昭和43）年 大浜地区の堀込み港湾建設のため基部 140mが撤去され、更に外港地区－13m航路・泊地整備のため1975（昭和50）年より大部分が撤去されたが、沈艦防波堤は実に30年余にわたってその使命を達成したこととなる。

c) 港内不発弾

終戦後、復旧対策として重点的に実施された航路・泊地の浚渫が本格化すると不発弾の発見が相次ぎ、1952（昭和27）年以降現在までに94発が港内で発見処理されている。発見された爆弾は 100Kg爆弾23発、50Kg爆弾67発、その他4発となっている。

危険区域内の工事にあたっては、作業の安全を期するため模擬爆弾による水中爆発実験により作業船の安全を確認し、未作業海域等については工事に先立って爆弾探査を実施した。探査は区域内の磁気探査により磁気異常点を特定し、異常点は潜水探査により除去する方法で行ったが海中にはワイヤー、鉄屑類が散乱していて磁気異常点が極端に多く、潜水

探査による確認は極めて困難であった。

しかし、危険物完全除去を優先して磁気探査、潜水探査を繰り返して磁気異常点の除去に努め、幸いにも一度の事故もなく現在に至っている。不発弾は海域だけでなく陸域にも存在することから、1995

(平成 7) 年度から開始した向浜 - 12m 岸壁工事に際しても水平探査、鉛直探査を実施し、埋没している爆弾2発を発見している。又、爆撃目標であった日石製油所(現日石加工秋田工場)に於いても、1992(平成 4) 年度からの施設拡張工事に伴って構内の磁気探査を実施した結果、1995(平成 7) 年度迄に7発の爆弾を発見している。

#### (5) 戦後の計画

北防波堤の急速築造以来埋没量は軽減されたが、依然として港口部の埋没、向浜砂州の発達により航路の安全水深が得られず、なお、年間 140 $\text{m}^3$ の維持浚渫を余儀なくされていたが、1953(昭和28) 年埋没対策事業促進のため新潟、伏木、直江津、酒田、秋田等埋没港湾の管理者(1953(昭和28) 年港湾法の施行により秋田県が港湾管理者となる。)及び所在市町長を会員とする「日本海河口港埋没対策協議会」が発足、「秋田港技術調査委員会」が設置された。同会では大型船舶の入港や取扱い貨物量の急激な増大等の港湾事情、及び港状に基づく改良計画を1954(昭和29) 年策定し、以後の秋田港を整備する方向付けをなすこととなる。同年には秋田県が港湾管理者として初の「秋田港港湾計画」を策定し、工業港としての発展と外貨を目指して日本海時代をにらんだ港の整備が始まる。以後秋田港の整備は管理者が計画し、直轄施工と合わせて事業の推進が行われて行くこととなる。その後、1961(昭和36) 年には「港湾整備臨時措置法」が公布され、同年の「港湾整備5箇年計画」を1次として現在は第9次までに至っている。この間、国・県の経済政策や港湾政策及び港勢状況に基づく計画により、現在の秋田港が成立している。

#### 6 おわりに

現在の秋田港周辺は県工業の中核を形成し、貨物の取扱量も順調に推移している。さらに平成 7年11月にはコンテナ定期航路も開設され、「環日本海時代」にふさわしい北東北の拠点港として発展する途

上にある。

「港のあゆみ」を振り返ってみると、築港は自然の宿命と後進地域としての国の施策の狭間で苦闘した歴史であるが、今日の国際分業経済の中で日本海が果たすべき役割は、阿倍比羅夫の交易や渤海国との往来時代を思わせるものがある。秋田港が『大交流時代』の中で自然と調和した新しい歴史を拓く港へと発展して行くことが、秋田県のみならず北東北の発展のための重要な課題である。



写真-1 現在の秋田港(1995年8月撮影)

#### (参考文献)

- 1) 「雄物川改修史」：建設省秋田工事事務所、1957年
- 2) 斎藤實則：「雄物川の河川交通」、湯沢工事事務所、1995年7月
- 3) 「土崎港町史」：秋田市役所、1979年6月(復刻版)
- 4) 「百年のあゆみ」：運輸省第一港湾建設局、1986年7月
- 5) 新野直吉：「古代日本と北の海みち」、高科書店、1994年11月
- 6) 花岡泰順：「土崎空襲の記録」、秋田文化出版社、1983年9月