



【新春特別号】
令和8年 1月5日



福島県小名浜港湾建設事務所

おなはまみなと通信



小名浜港湾建設事務所ホームページはこちら
<https://www.pref.fukushima.lg.jp/sec/41400a/>

【発行元】

福島県小名浜港湾建設事務所
企画調査課

☎ 0246-53-7126



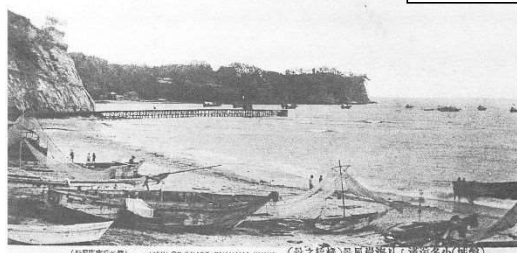
「おなはまみなと」YouTube チャンネル
URL : <https://youtu.be/5wp8PNh7MxY>

令和8年に開港70周年を迎える 小名浜港

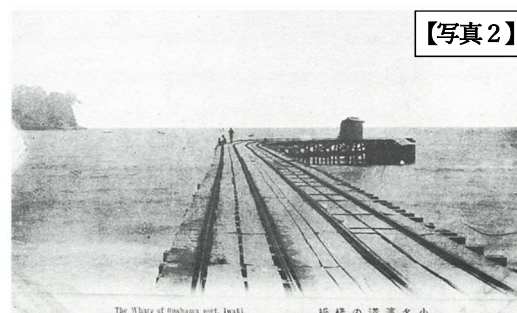
1956年（昭和31年）5月に関税法に基づく国際貿易港として開港して以来、

時代とともに姿を変えながら、地域の産業・物流の拠点として、そして海と人をつなぐ窓口として発展しました。

そんな小名浜港の歴史を振り返ってみたいと思います。



【写真1】



【写真2】

小名浜港は、古くは漁港として利用されながら、磐城各藩の納付米の積出港として基礎が築かれた。幕末に弥勒沢（現いわき市内郷白水町）で石炭が発見され、炭鉱会社による採掘が本格化すると一八八七年（明治20年）に小名浜港（現漁港区の東側回り）に石炭用栈橋が作られ、常磐地区から馬車鉄道で運ばれてきた石炭を栈橋から舁（はしけ）に積み替えて本船に積み込んだ記録が残っています。

【写真1、2】しかしながら、海上輸送は気象に左右され不安定であったこと、さらに一八九七年（明治30年）の日本鉄道磐城線（現常磐線）開通により石炭輸送は鉄道輸送に切り替わり、小名浜港の石炭取扱いが激減、再び漁港の姿に戻ります。

この苦難に対応するため小名浜町民が丸となり、新時代の港づくりに向けて築港運動を展開していきます。一九〇〇年代初頭の当時、漁船も動力化され大型化が進み、従来の砂浜での水揚げから漁船が接岸できる岸壁の整備を求められ、一九一八年（大正7年）に県営直轄事業として小名浜漁港修築工事に着手、一九二三年（大正12年）5月に完成しました。（現在の漁港区のベースとなる整備）



【写真3】

昭和4年5月の起工式は関係者及び地域住民の期待を担って盛大に催され大変な賑わいとなった。当時としては数少ない乗用車が象徴的である。

【写真1】：石炭用栈橋遠景（明治28年頃）

【写真2】：石炭用栈橋（明治28年頃）

【写真3】：小名浜商港起工式（昭和4年）

同年9月に関東大震災が発生すると鉄道輸送が混乱し、鉄道運賃の値上げも相まって北海道、九州からの海上輸送よりも常磐炭が割高となります。そこで地元の有志や炭鉱経営者らが中心となり、大型船が利用可能な岸壁を有する商港の整備機運が一気に高まります。

一九二七年（昭和2年）に小名浜港が第2種重要港湾に指定され、さらに一九二九年（昭和4年）には、小名浜港商港修築第一期工事が6カ年計画で決定されます。本工事は、国の直轄事業として施工されることとなり、小名浜商港の起工式が盛大に執り行われました。【写真3】当日は、県内のタクシーのほとんどと思われる50台の車両が集結し、来賓を運んだそうです。

ところが、政権交代による国政の混乱や緊縮財政などが重なり、小名浜商港の予算は大幅削減を通告され、事実上の工事中止が決定されてしまします。

小名浜港湾建設事務所では、いわき市内のみなとの管理、運営及び整備を行っています。

「おなはまみなと通信」では、小名浜港をはじめとしたいわき市内の港湾・漁港の整備状況や話題等、みなとに関する情報を発信します。

※おなはまみなと通信は、当事務所のホームページからご覧いただけます 二次元コードはこちらです





【写真4】

【写真4】
：白馬隊記念塔
（富ヶ浦公園）

【写真5】
：現在の小名浜港

【参考文献】

- ・小名浜沿岸域形成史（小名浜沿岸域研究会）
- ・みなとのあゆみ（福島県港湾漁港協会・福島県土木部港湾課）
- ・小名浜港工事事務所 50年のあゆみ（小名浜港湾事務所）

これに対し地元有志により「小名浜港修築継続祈願団」が結成され、常磐線で上京した一団が羽織袴に白だすきをかけ明治神宮参拝後に、内務省、大蔵省に対して予算復活の陳情活動を行いました。当時の小名浜町民約八千人のうち陳情者の数は総括責任者の小野晋平氏ら217名（115名とも）に上りました。（これが小名浜港の歴史にたびたび登場する「白だすき隊の陳情」と呼ばれる事案です。）

この当時、大人数による陳情行動は、反政府運動とも受け止められかねず、参加者は相当の覚悟の上での行動であつたとのこと。また、上京の際には当局の目をのがれるため植田、泉、勿来、平、湯本などの駅から分散して常磐線に乗り込み、上京後も宿を分散するなど計画的に慎重な行動をしていたことが窺えます。

この陳情の甲斐もあり予算が復活し、当初の計画から3年遅れの一九三八年（昭和13年）に商港第1期（三千ト岸壁2バース現1号ふ頭）が完成したことで、石炭の海上輸送が復活しました。

その後、一九四二年（昭和17年）には商港第2期工事に着手、戦争で一時中断するも一九四八年（昭和23年）に工事は再開されます。

終戦直後の国の方針は食糧増産であり、その一貫で漁獲高を上げるために、漁港区の前面に小規模な防波堤が計画されました。当時は、戦後の資材不足の中、旧海軍軍艦を利用した沈船防波堤が検討され、小名浜港漁港区と1号ふ頭において、それぞれ駆逐艦「澤風（さわかぜ）」と「汐風（しおかぜ）」が防波堤として沈められた歴史があります。澤風は漁港区の改良工事に伴い撤去されましたが、汐風は道の駅「いわき・ら・ら・ミユウ」の南側で護岸の一部として現存しています。

一九五一年（昭和26年）に重要港湾に指定され、一九五二年（昭和27年）7月には福島県が港湾管理者になり、一九五四年に1号ふ頭三千ト岸壁に初の県営荷役機械（揚力6ト）が完成。さらに同年1号ふ頭の一万ト岸壁工事に着手するなど、港湾施設の整備が進められる中、一九五六年（昭和31年）5月に関税法による開港が指定されます。そして翌年には、大型外国貿易船が着岸可能となる一万ト岸壁が完成しました。



【写真5】

開港から数えて今年が70年目の節目の年に当たります。東日本大震災による被災を経て、二〇一一年（平成23年）五月には小名浜港は国際バルク戦略港湾（石炭）に指定され、東日本地域の石炭輸送拠点として東港地区の整備が進みました。

これまでの小名浜港の歴史を振り返ってみて、石炭と命運を共にし、切っても切れない関係性を再認識させられました。小名浜港のために行動してきた先人達の熱い想いを胸に、小名浜港の港勢拡大に向けて引き続き、進取の気性を持って邁進して行きたいと思っています。

