

特集

3.11 東日本大震災から
もうすぐ10年
～大きく変わった
沿岸防災～



復旧・復興、津波等防災地域づくり の取組み

野田 武則 釜石市長

復興という長い道のりを支えた市民の希望

東日本大震災から10年目を迎える今日、家々が流され、多くの尊い命が奪われ、残された瓦礫が無残に散乱するという悲惨な光景にあった釜石市も、この10年間、日本全国、世界各地からの温かいご支援とご協力、そして何より、そこで暮らす市民の皆様の復興にかける気概と努力によって、現在、ようやく復興の総仕上げを迎えているところです。

これまで皆様から賜りました心温まる数々のご支援ご協力に対し、衷心より御礼申し上げる次第です。

さて、令和が幕を開けた昨年、日本中を興奮と感動の渦に巻き込んだラグビーワールドカップ2019™日本大会が、44日間にわたるスケジュールを終え、同年11月2日に閉幕しました。

岩手県・釜石市では、9月25日、一次リーグD組、フィジー対 ウルグアイの一戦が行われ、ウルグアイが歴史的勝利を収めたところでした。

一方、10月13日に開催される予定だった、一次リーグB組、ナミビア対カナダの試合は、台風19号の影響によって中止を余儀なくされました。

しかしながら、両国代表は帰国の途につかずそのまま岩手県に残留され、カナダ代表の選手たちは釜石市内で台風ボランティア活動を、ナミビアの選手たちは宮古市内でファン交流会をそれぞれ開催されるなど、台風被害に遭われた方々を元気づけるという感動的なエピソードもございました。

この出来事は、大会公式ツイッターでも紹介され、世界中から賞賛されると同時にラグビーが長年大切に守ってきた価値の1つである「結束」を実感したところでした。

平成27年3月、ラグビーワールドカップ開催12市が選ばれましたが、あの瞬間、ラグビースタジアムを有していないのは釜石市だけの状況でした。

その後、各方面から多大なるご支援ご協力を賜りながらスタジアム建設を進めてまいりましたが、平成30年8月19日、多

数のご来賓、全国からご来場頂きましたお客様のご協力の下に、釜石鵜住居復興スタジアムのオープニングイベントを盛大に挙行することができました。

釜石におけるラグビーワールドカップの初戦、フィジー対ウルグアイの試合前には、復旧・復興に対する御礼のメッセージが書かれた、巨大フラッグシートがフィールドに広げられました。世界中に向けて、市民の募る思いを発信できたと思っております。

なお、釜石市は、東日本大震災の甚大な津波被害からの復興を通じラグビーの価値を高めたとして、ラグビーユニオンの国際統括団体であるワールドラグビーの年間表彰式で、キャラクター賞（アワード・フォー・キャラクター）を受賞しました。



世界に向けて発信された御礼フラッグシート

復旧・復興、その先の発展期を支える 社会インフラ

今から約13年前、平成19年当時の釜石市では、3本の大型公共事業であった、釜石港湾口防波堤、釜石港公共ふ頭、交通の難所を切り拓く仙人峠道路、地元では3大基盤整備と呼称されておりましたが、まちの未来を見据え、この完成に沸いておりました。

震災によって、その多くが壊滅的な被害を受けたわけですが、国、岩手県等のお力添えによって震災前を遥かに凌ぐスケール



復旧工事で蘇った釜石湾湾口防波堤

で社会基盤の復旧整備が進められてまいりました。

平成30年3月31日には、津波多重防護の核をなす湾口防波堤が、強靱化された上で復旧工事を完了、翌月4月30日、完成記念式典が挙行されたところです。

広大な面積を有する岩手県は、北上山系によって内陸部と沿岸部が隔てられておりましたが、同区間を結ぶ唯一の高規格幹線道路、東北横断自動車道釜石秋田線が、復興支援道路として加速度的に整備が進められ、平成31年3月9日、ついに全線開通を迎えました。約13年前に開通した仙人峠道路も同路線に含まれます。

長年隔てられていた岩手県内陸部と沿岸部は、今後1時間程度で結ばれることとなり、東北地方の物流体系に劇的な変化をもたらすものと期待をしております。

一方、釜石JCTを通じて東北横断自動車道釜石秋田線に接続する、青森県八戸市から宮城県仙台市までの約360km区間を結ぶ三陸沿岸道路もまた、復興道路として鋭意工事が進められているところです。

令和2年度中の全線開通が予定されておりますが、一端をお示しいたしますと、全線開通後、釜石市と宮城県気仙沼市のアクセス所要時間が92分から51分へと変化、41分もの時間短縮が図られることとなります。

震災以降、釜石港のコンテナ物流情勢が飛躍的に進展してい



三陸沿岸道路・釜石自動車道の結節点「釜石JCT」

る状況にあり、釜石市と岩手県内陸部、さらには青森県八戸市や宮城県仙台市とのアクセス性向上で、釜石港の国際貿易港化に一層拍車がかかるものと期待をしております。

T字路から十字路へと変貌する釜石市

前述のとおり、震災前を遥かに凌ぐスケールで社会インフラの復旧整備が進められてきた中で、震災前から続く国・岩手県の積年の負託に応え、果たすべき釜石市の社会的役割とは、岩手県における海運の要衝として釜石港を成長させ、もって釜石市発展の礎として地域経済の振興施策を講じていくことにあると考えております。

釜石市から青森県八戸市、宮城県仙台市、岩手県内陸部の3方向へと広がる高規格幹線道路の整備が進み、手と手を取りやすくなった今、今度は海の向こうと手を繋ぐ番です。

内陸経済圏と釜石港の流通促進は、世界共通の物流ツールである海上コンテナ輸送がその役割を担うものと確信をしております。

平成23年7月、国際フィーダーコンテナ輸送最大手、井本商運株式会社（兵庫県神戸市）が運行する国際フィーダーコンテナ定期航路が開設されました。

これと同時に、世界的海運会社、オリエント・オーバーシーズ・コンテナ・ライン・リミテッド（OOCL）による輸出入サービスも開始されております。

また、平成28年1月からは、中国の海運大手、エス・アイ・ティー・シー・コンテナラインズ（SITC）が、苫小牧、八戸、仙台に続く東日本における4番目のサービスポートとして、釜石港での輸出入サービスを開始しました。

OOCL、SITCの両船社ともに国際フィーダーコンテナ定期航路を活用し、京浜港で積み替えを行うことで釜石港発着の輸出入サービスを提供頂いております。

貿易の選択肢が増えれば増えるほど、荷主企業等へのメリットが大きいものと期待をしているところです。

コンテナ定期航路開設前の釜石港は、工業色の強い港湾として形成されてきましたため、釜石市は海に面している、釜石港もある、港湾インフラを活かしたまちづくりを、といった言葉を良く耳にいたしました。が、工業港湾であるが故に、その恩恵を受ける人・企業は、かなり限定されておりました。

しかしながら、特にも岩手県内陸部に集積する各種産業群の輸出入貨物を釜石港に集積させることで、貿易の万能ツールであるコンテナ定期航路の開設を実現し、航路の維持、拡大発展に努めている昨今、釜石港は流通港湾としての利便性が格段に向上している状況にあり、現在、ボーダーレスにて、誰もがそ

の恩恵を享受することが可能な状況となっております。

また、釜石港の近隣、即ち釜石市内に物流拠点や加工貿易拠点などを構えることで、ビジネス展開上、大きな優位性を発揮していくものと考えられ、震災以降、製造業や物流業など複数社が釜石市に進出しておりますほか、これからも産業集積の呼び水になっていくものと期待しているところです。

震災を契機に空白地帯に生まれた国際貿易拠点港

震災前、海に面する39都道府県のうち、唯一岩手県だけが本格的な国際コンテナ取扱港湾が整っていない地域でありましたため、岩手県内に立地する各種産業群の輸出入行為は、他県の港湾に頼らざるを得ず、敢えて言うならば岩手県産GDPをみすみす県外に流出させている状況にありました。

また、東北地方に焦点を当てますと、どうしても他県の主要コンテナ取扱港湾の存在が気になることです。

本格的な国際コンテナ取扱港湾が不在の岩手県を除き、東北5県の主要コンテナ取扱港湾の全てにガントリークレーンが立地しておりました。

コンテナ定期航路の誘致、維持存続に向けては、大型化するコンテナ船への対応、さらには荷役スピードの向上が重要な要素となりますことから、ガントリークレーンを必須とする傾向があり、言い方を代えますとガントリークレーンが複数のコンテナ輸出入サービスを呼び寄せ、県内の荷主企業も他県の港湾においてこの恩恵を受けてきたわけです。

時代の変遷、自治体間競争の結果によって形作られた既存概念とパラダイムが、一瞬の間、震災によって瓦解しました。釜石市としてはこれを最大最後のチャンスと捉えることで逆境をバネとし、関係者の皆様と共に苦労と努力を積み重ね、釜石港のコンテナ物流情勢が、今、ようやく成長軌道に乗り始めました。

このような中、岩手県は釜石港に、岩手県下初となるガントリークレーンを整備、平成29年9月3日に稼働を開始したところです。

通常、非常に高額と言われるガントリークレーンですが、大阪府からの復興応援、無償譲渡によってついに夢が叶ったところです。

復興道路、復興支援道路の整備とも相俟って、東北6県のパワーバランスによりやく均衡が訪れようとしており、岩手県の港湾政策が新たなステージに突入したことを象徴する歴史的な出来事と受け止めております。

ガントリークレーン供用開始から2カ月後、韓国の有力船社、南星海運株式会社 (NAMSUNG) が運行する、海外と釜石港を週一便、かつダイレクトに結ぶ外貿コンテナ定期航路が開設さ



岩手県初のガントリークレーン

れ、平成29年11月17日、記念式典が挙行されました。

岩手県には、中国製の商材を大量に扱う大手ホームセンターの物流センターが複数立地しておりますほか、紙・パルプ製造業、鉄鋼業、農林・水産業、さらには裾野が広い自動車産業など数多くの企業が立地しております。

外貿コンテナ定期航路開設の翌年からは、船腹量で世界第2位の規模を誇る世界的海運会社、エム・エス・シー (MSC) の輸出入サービスも開始されております。

ついに岩手県にも、釜石港という国際貿易拠点港が誕生しました。

農林水産業の復興を物流面で支援

昨今、三陸の水揚げ不振が叫ばれておりますが、元々岩手県は世界三大漁場の1つ、三陸漁場に面しており、四季折々、旬な魚介類が豊富に水揚げされます。

水揚げされた魚介類の一部は、海外の缶詰工場や食品メーカーへ輸出されておりますが、こうした営みを釜石港が盤石に支えることによって地元水産業の復興を支えております。

釜石港における冷凍冷蔵コンテナ (リーファーコンテナ) の取扱いは、平成24年7月より開始されておりますが、1社だけの利用に留まっていた事業開始当初と比べ、現在、劇的な成長を遂げております。

事業開始当初、中には1ロット40本、分割不可といったオーダーが入ることもあり、リーファーコンテナ電源口数の問題から、みすみす他県の港湾に譲らざるを得ない状況に陥ることも多々ありました。

この状況打開に向けて、岩手県は、横浜港埠頭株式会社からの支援を受けて、リーファーコンテナ電源口数を、東北第3位の規模となる58口に増強し、令和2年3月、供用開始したところであり、今後、さらなる拡大が期待されております。



一方、国際貿易拠点港として急速に成長を続ける釜石港は、牧畜産業のメッカである岩手県にございます。

従いまして、動物検疫貨物の輸出入に係るオファーも当然のごとく受けているところですが、これまで岩手県には本格的な国際貿易上の動物検疫港はないため、動検対象貨物を取り扱うことができておりませんでした。

このため、一刻も早い動物検疫港の指定が望まれ、官民一体となって所要の取り組みを進めてまいりましたが、令和元年8月、岩手県下初の動物検疫港として農林水産省から釜石港が指定を受けたところです。

お陰様で、令和元年暮れより、動物検疫対象のコンテナ貨物を無事に取扱い、以降、特段のトラブルも無くスムーズな輸出入が行われている状況にございます。

農林水産産業の復興に向けて、釜石港がその役割を果たしていければ幸いと考えているところです。

ポート・オブ・ザ・イヤー 2019受賞

令和元年、釜石港のコンテナ取扱量は、自らが持つ県内過去最多記録を上回る9,292TEUを記録しました。また、利用企業数も定期航路開設時は8社でしたが、令和元年は84社を数えるまでに成長を続けております。

このような中、令和2年1月、公益社団法人日本港湾協会発刊の情報誌「港湾」において、全国約1,000港の中から2019年度最も優れた港湾として、釜石港がポート・オブ・ザ・イヤー2019に選定され、全国一の栄誉に輝きました。

前述のとおり、釜石港のコンテナ物流情勢は飛躍的な成長を続け、釜石鶴住居復興スタジアムの建設資材輸送も担うなど、復興の牽引役として地域経済に大きく貢献したほか、釜石港界限に建設した、魚河岸テラスが、鉄と魚とラグビーのまち釜石を発信する基盤施設として、被災沿岸部に賑わいを創出するな

ど、釜石港が様々な面で地域の未来に夢と希望を与え続けている点が高く評価されたところです。

令和2年1月22日、都内ホテルにおいて表彰式が開催され、国会議員、全国の港湾関係者ら約1,000人に見守られる中、表彰状と盾を授与されました。

海に面する釜石市の宿命

釜石市では、平成23年12月に策定した、釜石市復興まちづくり基本計画に基づき、復旧・復興事業を進めてまいりました。

被災地域の中には、歴史的に個別のコミュニティが形成されていることから地区単位にさらに区分し、地区の意向や地区がおかれている状況を踏まえ、地区ごとの復興土地利用方針に基づき、復興事業に取り組んでまいりました。

また、あらゆる状況を総合的に勘案し、復旧・復興は急を要するものの、釜石市民が一丸となってスクラムを組み、釜石の復興を進めていくため、復興支援地域が抱える課題に適切に対応を図りながら、民間活力による活性化を基本に、土地利用計画の見直しも含めた土地利活用の高度化を推進してまいりました。

平成23年度に策定された同計画も、10年間という歳月を経て、令和2年度末をもって計画期間が終了します。

復旧・復興、津波等防災地域づくりの取り組みとして、海に面する釜石市は、宿命的に「みなと」が重要なファクターとなりますことから、今回は、物流の要衝として復興を遂げつつある釜石港の話題を中心とさせて頂きました。

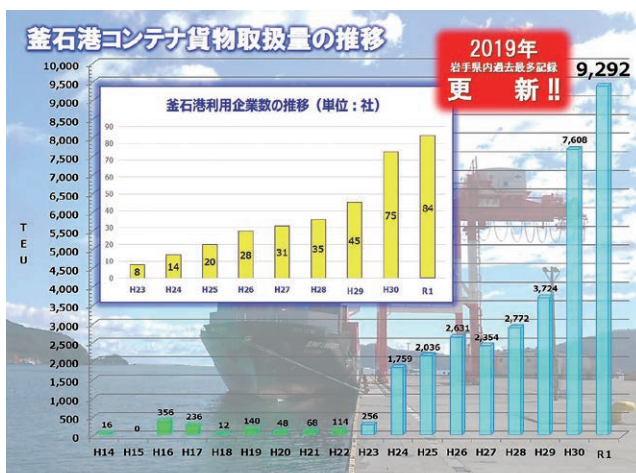
釜石港は江戸時代より、東廻海運の重要港として繁栄し、明治以降、鉄鋼及び関連貨物の取扱いを中心に港勢が発展してまいりました。

その後、オイルショックに代表される世界経済の変化の波にもまれながらも港勢を維持し続け、釜石港湾口防波堤の建設、平成に入ってから、完成自動車の陸揚げ・積出し、穀物等飼料原料の輸入、石炭火力発電所の石炭輸入などが段階的に開始され、まちの産業経済構造が、鉄鋼首都型から複合産業型へと変化していく中で、待望の公共ふ頭拡張事業がスタートするなど、近未来の釜石市にとって、港湾は大きな希望の光となりました。

時代の変化に呼応しながら、東日本大震災という未曾有の難局も乗り越えつつ、現在の釜石港が形成されております。

釜石港の国際貿易拠点港としての機能は、復興道路、復興支援道路の整備とも相俟って、自ずと釜石市に、物流上の地政学的優位性をもたらします。

復旧・復興の先の発展期は、釜石港の趨勢と歩調を合わせていきたいと考えているところです。



釜石港コンテナ貨物取扱量の推移