

広報

# かみす

Kamisu public relations

2025年

7/1

No.439



特集

神栖ディスカバリー

File  
25

## 鹿島開発

砂と海に挑んだ6年間のストーリー



昭和44(1969)年の鹿島臨海工業地帯建設の様子です。神栖市誕生20周年を迎えるにあたり、改めて鹿島開発を振り返ります。

### Pick up

- 総合防災訓練 ..... P6  
1000人画廊に壁画を描こう！ ..... P7  
市制施行20周年記念式典開催 ..... P22



市公式  
LINEは  
コチラ



広報かみすが動き出す  
[COCOAR]アプリをダウンロード  
し表紙にスマートフォンをかざしてください。  
詳しくは14ページ



特集

# 鹿島開発

砂と海に挑んだ6年間のストーリー

鹿島灘の荒波が打ち寄せる砂丘を、巨大な臨海工業地帯へと生まれ変わらせた鹿島開発。その拠点となる鹿島港が、本格着工からわずか6年という短期間で開港したことをご存じですか？ 今回は、鹿島開発が動き始めてからの6年間にスポットを当てます。

## 砂丘に世界最大級の港をつくる

今から約60年前の神栖市は、「陸の孤島」とも「不毛の大地」とも呼ばれていました。利根川に隔てられて交通の便が悪く、農業に向かない砂丘が広がっていたためです。その地を豊かな近代都市にしようと、昭和36（1961）年に鹿島開発の構想が打ち出されました。当時の岩上二郎茨城県知事が目標に掲げたのは、農業と工業が共に栄える「農工両全」です。そうした地元の悲願が国家プロジェクトとして実現されることとなり、昭和38（1963）年に鹿島港の起工式がおこなわれました。

神栖には鹿島砂丘という広大な土地があり、霞ヶ浦・北浦の豊かな水源に恵まれ、首都圏に近いことから、臨海工業地帯として絶好の条件を備

## 荒波と闘つて築かれた防波堤

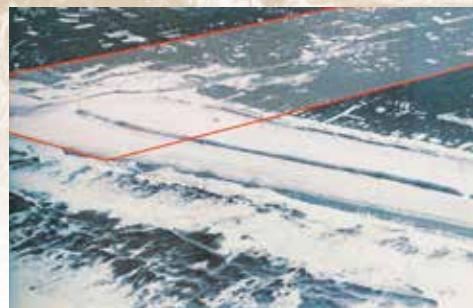
まず直面したのは、荒波との闘いです。防波堤を築かなければ、港湾を掘り込む工事に取り掛かることができません。そこで深芝浜から、鹿島開発の生命線となる南防波堤の建設が始まりました。

工事は、ケーンクリート製の箱型コンクリート製の箱を、沖に向かつて並べていく方法で進められました。

ケーソンを海に浮かべて船で引っ張り、据え付け位置で箱の中に重りを入れて、コンクリートブロックで箱の中に入ります。最初の1函は台湾坊主と呼ばれた南岸低気圧によつて跡形



現在もケーソンは防波堤の延伸工事に使用されている



左上／鹿島港開発前の海岸線。鹿島砂丘が広がっていた※□はおおよその現在の中央航路の位置 右上／中央航路にひしめく浚渫船(昭和44年頃)  
左下／防波堤ケーソン据え付けの様子。当時は人力でおこなっていた(昭和44年頃) 右下／鹿島港港口付近の造成状況(昭和45年頃)



もなく壊れ、その後も荒波に阻まれて失敗が続きました。

そこで、鹿島開発独自の手法が編み出されました。まず、波の穏やかな日が3日以上続く条件で工事がで

きるよう、風向き・風速・波浪などを予測できる新しいシステムを導入。加えて、やや波が高くても作業を中断せずにすむよう、据え付け位置から数メートル離れた場所から波の力を

を利用してケーソンを誘導する「流し方式」という施工方法を考案。さらに、砂上でケーソンを作成し、砂を掘つて進水させるという独創的なケーソンヤードを設けました。この

ケーソンヤードは現在も使用され、防波堤の延伸工事で活躍しています。

こうした先駆的な技術により、当時年間で最大12函といわれていたケーソン据え付け工事が、鹿島港では最盛期に年間67函というスピードでおこなわれました。

### 砂丘を掘り、海の砂を浚う

昭和40(1965)年には中央航路の掘り込み工事がスタートし、陸上からの掘削工事と、海上からの浚渫(しんせつ)工事がおこなわれました。陸上では、モータースクレーパー

#### 【現在の鹿島港】



(土砂の掘削・積み込み、運搬、敷きならしなどを1台でこなす重機)や40トンダンプトラックなどを国内でいち早く取り入れました。海上では従来の浚渫船のほか、波に強いクリスマスツリー方式大型ポンプ浚渫船を十数隻導入。水深の深い港口部では、自航式大型ドラグサクション浚渫船が用いられています。当時を記録した写真や映像には、見慣れない巨大な重機や浚渫船が行き交う様子が収められ、改めて20世紀最後の巨大プロジェクトといわれた鹿島開



地面の切削と敷きならしをおこなう、当時最新鋭の自走式建設機械モータースクレーパーを使用。大量の土砂を迅速に掘削、運搬した(昭和46年頃)



中央航路の掘り込みが始まる(昭和40年頃)



ベルコン通り



## 神之池の埋め立て風景

これら中央航路の掘削と浚発のスケールに圧倒されます。

局があり、船舶の安全な航行を支えています。

## 神之池の埋め立てと米作り

鹿島開発が始まり、まちの様子や農工両全の「農」はどのように変わったのでしょうか。当時を知る元神栖市助役の細田精吉さん(83)に話を聞きました。

さて、中央航路の掘り込みは波の影響を受けないよう、海岸部を残してその内側で進められました。が、南防波堤の建設が進んだ昭和43（1968）年、海岸部を切り開いて外洋と中央航路がつながりました。

このとき中央航路の入口の北側に、ま



居切島



居切島

うちは米農家で、祖父が神之池で漁業もしていたので、子どもの頃はよく祖父について行つて、池で顔を洗つたり泳いだりしていました。近くには海軍神之池航空基地があり、国有地が点在している土地でした。高校を卒業後は、父と一緒に米作りに従事。この辺りは陸の孤島とか不毛の大地といわれていましたが、住民はそんなふうに思つていませんでしたよ。稻作は安定していましたから」昭和43年には神之池の埋め立て工事が始まりま

す。細田さん  
はどのように  
思いで変わり



細田さん

す。細田さんはどのような思いで変わりゆく池の姿を見ていたのでしょうか？

「まず神之池を仕切つて、農業調整池を確保した上で埋め立てられました。当時20代の私は鹿島開発に期



待していたし、地域が発展するのは良いことだと思って見ていましたね。うちは自宅と水田の一部が南航路のエリアだったので、移転の対象となりました。それでも残りの水田は今まで通りで、神之池の水を利用して現在も米作りを続けています」

## ピーマン日本一への第一歩

奥野谷地区では農業団地の造成が進んでいました。

「白砂青松の松を伐採し、モーター・スクレーパーで砂山を崩して農業団地が造成されたのですが、乾けば砂が舞つて、まるで砂漠にいるようでした。サツシのレールに砂がたまり、

洗濯物も砂まみれになってしまってね。農業用のビニールハウスに洗濯物を干していた人もいたんですよ。

雨が降ると海拔7メートルの土地でも水たまりができる大変でした」

当時、農業の近代化も図られました。移転によって耕作面積が減る農家に対し、県は施設園芸を導入するための奨励金を出しました。細田さんは昭和42(1967)年に農業資材店を開業したといいます。

「農工両全で、ビニールハウスへの転換が急速に進みました。砂地なのでスイカ、メロン、ピーマンなど栽培に適しているし、ビニールハウスで促成栽培をすれば通常より早く

い時期に出荷できて高く売れます。前向きに取り組んだ農家はどんどん発展していました。農業資材店の仕事も、一時期は注文に追いつかなければ忙しかったですね」

これをきっかけにピーマン日本一の産地へと成長していくこととなります。

## 進化と成長を続けるまち

こうして昭和44(1969)年8月1日、ついに鹿島港が開港。10万トン級の船舶が入港できる掘込式港湾の完成は、世界の注目を集めました。しかしこの時点では、鹿島港は産声を上げたに過ぎません。前年の

昭和43年には港湾計画が再検討され、20万トン級の船舶が入港できるよう航路や防波堤の増強が決定。Y字型の航路をつくる南航路・北航路の掘削工事が始まったのは開港翌年からです。

その後、鉄鋼や石油化学、飼料、木材などの進出企業が続々と操業を開始し、令和6(2024)年の鹿島港の取扱貨物量は5388万トン、令和5(2023)年の神栖市の製造品出荷額は約2兆円と県内1位。特に穀物類の取扱量は国内1位で、国際バルク戦略港湾に選定されました。また、物流機能の充実、洋上再生可能エネルギーの基地港湾の整備など、開港から60年近く経った今も成長を続けています。

細田さんは「鹿島開発から60年を一つの転換点と捉え、若い世代にこれからの中安らげる緑地を守りたい」と、意欲的に神之池緑地の整備活動に取り組んでいます。

神栖市の市制施行20周年を迎えるにあたり、改めて市の一大転換点となつた鹿島開発の歩みを振り返りました。



砂山と松林の先に建設中のコンビナートが見える(昭和44年頃)



園芸農業の導入が推進され、ピーマンの栽培が進む



開港記念式典挙行(昭和44年10月)



現在の鹿島臨海工業地帯