

造船

清水港は、江戸時代、陸海の交易地として行き交う船の拠点となり、幕府から重用されました。

慶長 19 年（1614）大阪冬の陣の際、物資の輸送に協力した清水の間屋衆 42 人に「駿河小早（するがこはや）」という鑑札を与え、下田から御前崎までの海上難破船の救助義務や海上の警察権とともに商品売買の独占権を与え運搬品に係る口銭を許可するほどでした。

明治初期、廻船問屋の有志により波止場会社と博運会社が創られるなど港湾機能の充実に加え、明治 32 年（1899）、開港外輸出入港の指定を受け、外国からの船が入港してくるなど、清水港は発展を続けます。

その一方で、清水港は漁港としても良港だったため、造船業が起こる条件が整っていました。

さらに、第一次世界大戦後の世界的な船舶不足による需要も、造船所設立に拍車をかけました。

大正 8 年（1919）、三保真崎に三保造船所が設立され、翌 9 年には三保塚間で金指造船所が本格的な造船所として出発しました。

三保造船所 45 年史に、

当時の静岡県を中心漁業はカツオ漁で、明治 30 年代では櫓船創業は頂点に達していた。40 年代に入り動力化が実現し、遠洋漁業に移行しつつあった。こうした機械化によって漁区が飛躍的に拡大、漁船も大型化し、その建造に多額の資金を必要とするようになり、企業の合理化を目指して、明治 40 年（1907）に焼津に東海遠洋漁業株式会社ができ、翌年産業組合法により焼津生産組合が生まれました。

明治 39 年（1906）静岡県水産試験場が米国製の灯油発動機をつけた 20 トン船を建造、41 年になり焼津に初めて 25 トン・21 馬力の石油発動機の漁船 4 隻が誕生、遠く三宅島、八丈島の沖合まで出漁しています。

と、三保造船所の創立を意図した当時の静岡県の漁業と造船状況が記されています。

昭和に入ると造船は隆盛を極め、清水における近代工業の柱となりました。特に清水港が遠洋マグロ漁の中心地であることから、漁船部門では全国屈指の造船地域となりました。

昭和 51 年当時、清水には大中小七つの造船所がありました。大型船舶の造修業を大としこれは社団法人日本造船工業会に所属する造船所のことをいいます。社団法人日本中型造船工業会に属し中型船舶の造修業を中とし、社団法人日本小型船舶工業会その他に所属する小型船舶の造修業を小と区別されていました。

これらの造船所は三保半島の折戸湾に、大型船を建造修理する日本鋼管清水造船所、小型船の修繕を主とする清港ドック株式会社、三保工業株式会社折戸ドック、下村造船所の 4 工場。塚間湾には、中型船舶を建造修理する株式会社金指造船所貝島工場、同本社工場の 2 工場。また本村湾に所在したのに株式会社三保造船があり、巴川下流左岸に株式会社大万造船所 1 工場がありました。（静岡新聞社発行「ふるさと百話 1 8 造船史話」）

その後、世界情勢・産業構造の変化に伴い浮沈はあったものの、近年は多様化するニーズに対応し、小型タンカー、フェリー、省エネ新技術を導入した漁船など付加価値の高い船舶へも進出しています。また、長年蓄えてきた造船技術を活かし、独自の耐震性貯水槽建造など、新分野への取り組みも始まっています。