



北防波堤ドーム竣工80周年記念セミナー

～ 稚内市民のくらしと稚内港 ～

国土交通省北海道開発局稚内開発建設部

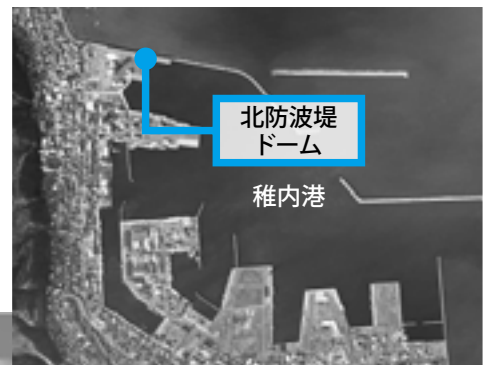
2017年2月7日、国土交通省北海道開発局稚内開発建設部は、稚内港のシンボルである北防波堤ドームの竣工80周年を記念し、稚内港が稚内市民の暮らしにどのように役立っているかを一般の方々に広く紹介することを目的としてセミナーを開催しました。

プログラム

- 基調講演 「稚内マリンタウンプロジェクトの新たなステージへ」
日本データサービス株式会社
顧問 関口 信一郎 氏
- 特別報告 「北防波堤ドーム80周年—まちと港を振り返る」
稚内市 建設産業部長 鈴木 聡 氏
- 活動報告 「稚内港湾・空港利活用懇話会について」
稚内港湾・空港利活用懇話会ワーキンググループ
リーダー 土門 哲也 氏
- 成果報告 「稚内港ストック効果検証報告」
(一社) 寒地港湾技術研究センター調査研究部
研究員 小田 玲司 氏
- 工事報告 「北防波堤ドーム工事報告」
北海道開発局稚内開発建設部稚内港湾事務所
第1工務課 計画係長 佐々木 剛

当セミナーは、古くから稚内市の発展とともに歩んできた稚内港の歴史や役割を振り返り、施設がもたらすストック効果や今後のまちづくりについて考える機会となりました。

本稿では、稚内市建設産業部長の鈴木聡氏による特別報告を紹介します。



特別報告

北防波堤ドーム 80 周年—まちと港を振り返る



鈴木 聡 氏
稚内市建設産業部長

今年度から稚内開発建設部が稚内港北防波堤ドーム改良工事に着手しており、稚内市民も本工事の完成を大変楽しみにしています。

80周年を迎えた北防波堤ドームについて、過去の歴史を振り返りながら、改めて北防波堤ドームの魅力に触れるとともに、わが町の港の将来について夢を共有していただければと思います。

北防波堤ドームの概要

現在の北防波堤ドームは、昭和11年に建設されたのを昭和53～55年に全面改修したものです。半アーチ形の屋根は、強風と荒波を防ぐためのもので、平成13年に北海道遺産に認定され、平成15年には土木学会の土木遺産に選定されました。

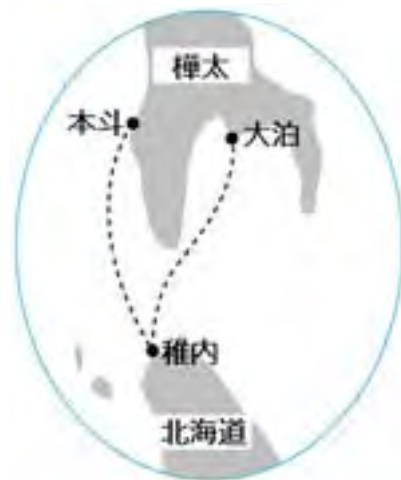
まちと港のあゆみ

海運業についてみると、明治に入り、蝦夷が北海道と改められ、開発が積極的に進められるようになりました。明治18年に日本郵船が政府の指定航路として小樽と稚内の定期運航を図り、明治34年には稚内から網走、斜里にも定期航路が開設され、稚内は小樽商業圏の有力な拠点となりました。

明治38（1905）年の日露戦争によって南樺太がわが国の領土となり、地理的に一番近い稚内港の重要性が高まります。明治44年には樺太庁命令の補助航路として稚内～大泊間を5～12月まで月2回開設したことにより、稚内は大いに注目を浴びることになります。

大正9年に国の港湾整備が開始され、大正11年には鉄道が稚内まで開通。大正12年には稚内から大泊（現コルサコフ）を結ぶ航路、翌年、本斗（現ネベリスク）との航路が開設されました。

昭和20（1945）年の終戦の時に南樺太に住む日本人は約42万人でしたが、8月23日、連絡船宗谷丸の福井船長が大泊で見たものは、横8列、長さ3kmにも続く人の列でした。最後の航海で運べた人は4,700人でした。この航海を最後に、23年にわたる稚泊航路の歴史は幕を下ろしました。



1946年における稚内港の重点政策のひとつに、石炭の移出のための基本施設の整備がありました。定期航路の途絶えた北防波堤ドームは昭和30～40年頃まで、倉庫と移出用石炭の貯炭場として利用されていました。

終戦の辛い歴史が残り、樺太を失い、交通連絡港としての役割はなくなりましたが、底引き船による北方漁場の開発や、天北石炭の需要の伸び等によって港湾の利用は増大していきます。昭和32年に稚内港は重要港湾*1に指定され、整備はさらに加速。昭和38年には中央ふ頭が完成し、埋蔵量12億tといわれる天北炭の移出や工業の原材料、背後圏の生産物の移出入を担いました。

昭和48年には北洋ふ頭が完成し、大型の底引き船への対応だけではなく、水産物の流通加工センターとして、冷凍食品工場や水産会社も集結しました。しかし、昭和51年のピーク時にあった56隻の底引き船は、昭和56年の200海里規制により減船の一途をたどり、現在は6隻が操業。沖合底引き水産業の大きな減退となっています。

まちと港のこれから

数々の歴史を歩んできた北防波堤ドームは、市民に愛され、夏の「WAKKANAIみなとコンサート」や冬の「彩北わっきゃナイト」のほか、市民憩いの野遊会、各種イベントに多くの観光客も訪れています。

～稚内が目指すこれからの稚内港～

- ★『クルーズ船』のまち
- ★『北極海航路』の先端基地
- ★『自然エネルギー』のまち
- ★『サハリンプロジェクト』拠点港
- ★『油防除』の基地

これからの稚内港はどのようにして将来に向かっていくのか、稚内が目指すこれからの稚内港について考えます。

まず、私たちがなんとしても実現したいのが、クルーズ船の誘致です。平成29年度の国の直轄事業として、末広岸壁の改良が行われますので、平成30年の稚内港開港・稚内市施行70周年の記念事業としてクルーズ船の寄港を目指しています。



WAKKANAIみなとコンサート



彩北わっきゃナイト

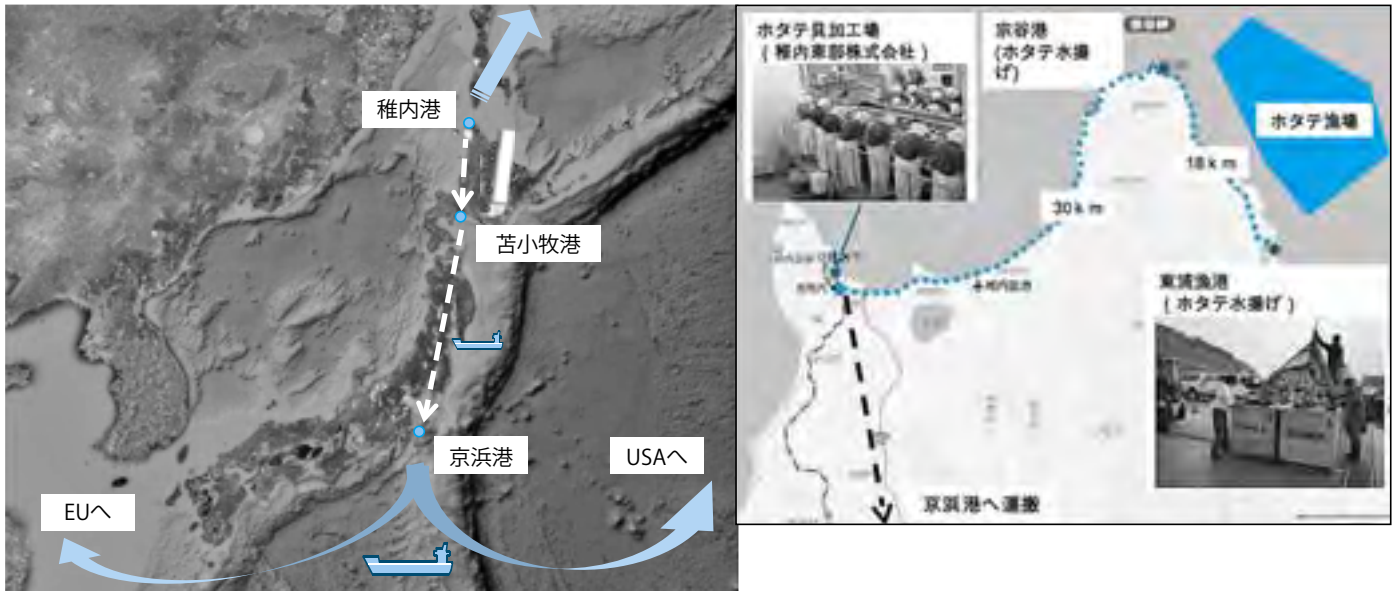


北防波堤グルメまつり

*1 重要港湾
外国との貿易など国際海上輸送網、または国内海上輸送網の拠点となっているみなと。北海道には10港がある。

北極海航路（EU向けホタテ玉冷の輸出拡大）

【将来】
■ 稚内港から北極海航路でEUへ



【現状】

■ 京浜港からスエズ運河経由でEUへ輸送（稚内から苫小牧へは陸送。苫小牧から京浜までは海上輸送）

次に期待するものとして、北極海航路を視野に入れています。とくに、宗谷地域の安心・安全な食材を HACCP*2の取得により、北極海航路を通じてEUへ輸出する構想です。さらには、北極海調査研究の拠点港、これから北極海の環境保全対策としての調査が進められる予定となっており、調査基地を誘致したいと思っています。

また、稚内は風力発電の最先端基地として大きな活躍を遂げると考えています。平成29年から稚内の風力建設会社が風車建設工事を予定しており、それらの資材陸揚げ基地として末広ふ頭が見込まれています。外国企業も現地視察に来ており、風力発電の資材をヨーロッパから取り入れることになると北極海航路も有力であり、稚内港の利用は急速に進展すると考えています。

稚内は空路、鉄路、海路が集中している日本最北端の交通結節点であり、今後、インバウンドの受け入れやサハリンプロジェクト*3・北極海航路のクルーチェンジにも最適な港です。

最後に、現実的に対応しなくてはならないのが油防除船の配備です。現在、稚内から一番近いところにある油防除船は、白山（新潟港）ですが、稚内に到着するまで2日以上を要します。宗谷海峡を通過する船舶数は年間4,000隻、そのうちタンカーは1,000隻あるといわれています。最北の海と自然と資源を守るためにも、油防除の北の拠点港としての稚内港の位置づけは重要です。

美しい北防波堤ドームはこれからも長く人々に愛されとともに、稚内港が今後のまちづくりに大いに生かされていくことを確信しております。

*2 HACCP（ハサップ）

食品衛生管理システム。米国航空宇宙局が安全な宇宙食を作る目的で開発。食品工業やレストランの衛生管理に活用されている。

*3 サハリンプロジェクト

サハリン島を取り巻く9つの鉱区で石油・天然ガスを開発するプロジェクト。世界の巨大石油企業が多数参加している。稚内港は、サハリン各港や開発現場から近く、物流や物資供給の他、要員の交代や機材の修理などの機能を担う「支援基地」としての役割も期待される。