

小樽港における港湾利用の歴史的変遷

時代とともに発展してきた小樽港の役割

過去60年間における
北海道の産業経済と港湾利用の関わり【その5】





1 100年間、日本海の荒波から小樽港を守る北防波堤。

小樽港



いまから100年以上前、「北防波堤」が建設され、安全に停泊できる近代的な港となった小樽港。小樽港の役割はこの100年間で変遷しましたが、「北防波堤」が変わらず小樽港を守り続けています。

明治

大正～戦前

高度経済成長期

現在

昔



およそ100年前の小樽港
(北防波堤及び南防波堤の完成時)

現在



現在の小樽港

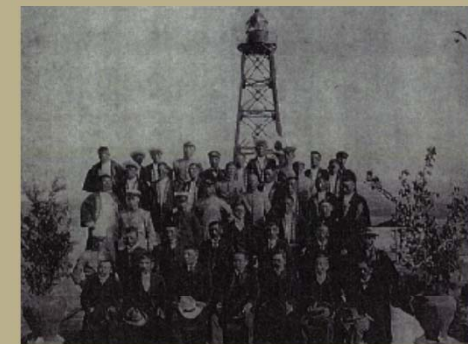
「北防波堤」をつくった男 ～近代小樽港の父 廣井 勇～

廣井 勇が直接監督した北防波堤は、明治30年(1897)に着工し、明治41年(1908)に完成しました。



廣井 勇

- 文久2年(1862年)
- 昭和3年(1928年)11月1日
- 札幌農学校
(現在の北海道大学)卒業。
「港湾工学の父」と呼ばれた
- 初代小樽築港事務所長



築港工事に携わった技師たち
(最前列中央が廣井勇)



2 日本・北海道の発展を支えた小樽港(明治時代)。

北海道と小樽港

石炭の需要で大きく発展！

○鉄道や汽船、工場などのエネルギーとして 当時欠かせない「石炭」を供給



鉄道開通により、石狩炭田からの石炭の積出拠点

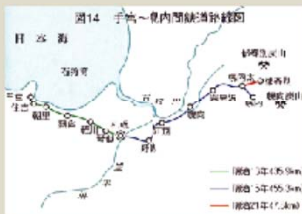
北海道開拓の本拠地として

○疲弊した農村から「新天地・移住先」として 北海道開拓へ



鉄道開通により北海道内陸部開拓の玄関口

(移住の上陸地、物資集散地)



日本で3番目に鉄道が開通
明治15年当時、最も長い線路



当時最先端の石炭積出棧橋
(明治44年から昭和19年まで活躍)



小樽港から上陸する移住民



土木遺産・北海道遺産

北防波堤は、土木学会推奨「土木遺産」の指定を平成12年に受けるとともに、平成13年には「小樽みなとと防波堤」として、北海道遺産にも選定されています。



日本の時代背景 富国強兵・殖産興業

明治時代の日本は、西洋諸国との差を埋めるべく「富国強兵」「殖産興業」を遂行していました。

- 鉄道や汽船による交通網の整備
- 富岡製糸場など繊維工業の振興
- 官営八幡製鉄所開業など重工業化
- 工業化、都市化、現金経済化により、農村経済が破綻、共同体が崩壊





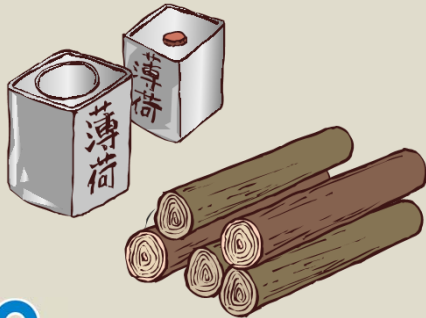
3 日本・北海道の発展を支えた小樽港(大正～戦前)。

北海道と小樽港

産業革命で船舶貨物が急増

さかんになったヨーロッパ、全国、中国などと貿易・交流

- 産業革命、経済発展を続ける全国に向けて、石炭、木材、農産物、でんぷんなどを供給
- 南樺太や中国東北部との交易拠点
- 北海道からヨーロッパ向けに豆類を輸出



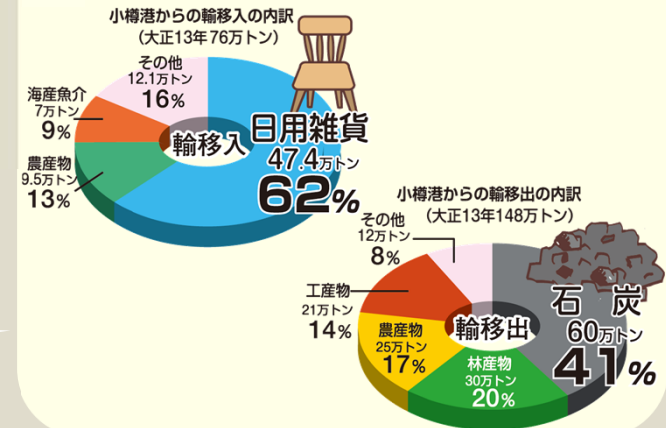
豆選工場(大正7年)



お役立ち
コラム

当時の小樽港の移出入貨物

日本・北海道の発展とともに増え続ける船舶貨物を輸送しました。



小樽運河の建設へ

○日本・北海道の発展とともに増え続ける船舶貨物を輸送
増え続ける貨物で波止場が大混雑。倉庫や役所などのための土地も不足



港内に停泊する貨物船ら



はしけ波止場に



運河完成後のはしけ役
(右後ろの建物は税関小樽支署)

日本の時代背景 産業の近代化・国際化が進む

「文明開化」を遂げた日本は、近代化・工業化の道を順調に歩む。

- 全国各地で様々な産業・工場が興る
- 日清戦争～第一次世界大戦による好景気





4 戦後の北海道の経済を支えた小樽港(高度経済成長期)。

小樽港



北海道の
木材輸入拠点



木材であふれる貯木場
(昭和38年)



道内一の輸入木材保管機能(昭和48年)



北海道～
本州間の物流拠点



全国初の長距離フェリーが就航
フェリー第1船・すずらん丸(昭和45年)



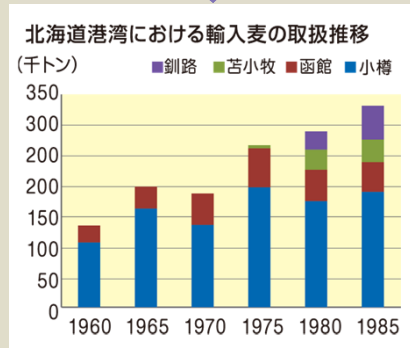
上部への乗降に対応した
ランプウェイフェリーあかしあ
(昭和49年)



道内随一の
小麦輸送拠点



当時最新の荷役機械で
輸入小麦を陸揚げ



1960～80年代にかけて、北海道に輸入される麦の半分以上を小樽港で取扱う



「北のウォール街」と
呼ばれた小樽

明治・大正・昭和(戦前)までの小樽は、港を中心として商都として世界に知られ、大手銀行、商社、海運業等の本支店が軒を連ねていました。その街並みはアメリカの金融街になぞらえ、「北のウォール街」と呼ばれていました。



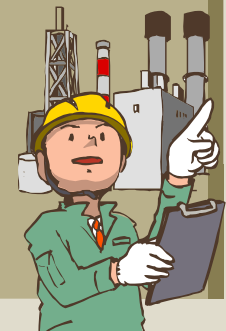
日本銀行旧小樽支店

日本の時代背景

戦後の復興と高度経済成長の波

戦後の復興を果たし、高度経済成長を遂げる。

- 住宅着工需要が増加
- モータリゼーション、トラック輸送が主流に
- はしけ荷役の衰退





5 北海道の経済を支える現在の小樽港。

小樽港



現在の小樽港は日本海側の海上輸送の拠点として、道央地域の食料をはじめとする様々な商品の輸出や輸入、国内フェリー航路による北海道の観光や産業経済の発展に大きな役割を果たしています。

日本海側の国際物流拠点



中国・大連などと北海道を直接結ぶコンテナ航路

中国で加工された製剤(住宅用建材)、製品化された履物(長靴など)、石材などを輸入。

道央の観光拠点、レクリエーション拠点



年間10隻を超えるクルーズ船の寄港



道央の海洋レクリエーション拠点
(小樽マリーナ)



年間600万人超の観光客で
にぎわう運河公園

日本海側の国内物流拠点



舞鶴、新潟と北海道を結ぶ大型・高速フェリー

新潟と舞鶴を結び、北海道で生産される農水産品を本州中部及び近畿圏に輸送。



ロシアへたくさんの中古車を輸出！

ロシアでは、品質の高い日本車の人気が高く、小樽港からロシアへ輸出される中古車は道内の9割以上。小樽港のロシア貿易額は年間223億円で全道の約8割を占めています。



日本の時代背景 国際化にむけて

経済のグローバル化、
長引く景気低迷、余暇の増加

- 貿易の活発化
(特にアジアとの貿易)
- 物流コストの削減
(物流の効率化)
- 観光客やレクリエーション人口の増加

