

北海道の水運・港の歴史とその背景

背景資料提供：市立函館博物館

日時

令和5年7月3日 12:55～16:50
2023年

開催場所

Web Zoom (WEB会議アプリ) にて全国域配信予定

申込方法

弊社ホームページの受付フォームからお申し込みください

ZOOM
Webセミナー
受講無料
定員1000名

講演会次第

開会挨拶	12:55～13:00	一般社団法人 建設イノベーション推進機構 代表理事 金澤 義輝
基調講演 終了後質疑応答5分	13:00～14:00	「北海道のみなとまちの歴史」 萩原建設工業 株式会社 特別顧問 博士(工学) 寒地港湾空港技術研究センター特別調査役 関口 信一郎 氏
講演・1 終了後質疑応答5分	14:05～14:50	「幕末～明治期の函館港」～ 函館港の開港から近代港湾整備技術の開花と街づくり～ 株式会社 ノース技研 代表取締役 函館港湾価値創造プロジェクト(GRHABIP) 会長 技術士 布村 重樹 氏
	14:55～15:05	休憩
講演・2 終了後質疑応答5分	15:05～15:50	「中世の環日本海交易圏の海上交通」～ 十三湊 安藤氏と上之国 蠣崎氏による北方日本海交易と港湾整備～ 上ノ国町 教育委員会事務局文化財グループ 次長(学芸員) 塚田 直哉 氏
講演・3 終了後質疑応答5分	15:55～16:40	「北海道における前近世の水上交通」～ 考古学からみた古代船と交易～ 公益財団法人 北海道埋蔵文化財センター 常務理事 兼第一調査部長 博士(文化史) 鈴木 信 氏
閉会挨拶	16:45～16:50	一般社団法人 建設イノベーション推進機構 副理事長 渡辺 邦夫

背景資料提供：小樽総合博物館

主催：一般社団法人 建設イノベーション推進機構
共催：公益社団法人 土木学会 土木史委員会 / 北海道産業考古学会
協賛：岩田地崎建設(株)、伊藤組土建(株)、(株)草別組
(株)ドーコン、(株)構研エンジニアリング、(株)開発調査研究所、(株)シン技術コンサル、
日本データサービス(株)、北海道土木設計(株)、アースコンサルタント(株)、新和測量(株)
(株)アイ・ティ・エス
後援：北海道開発局、北海道、札幌市、寒地港湾空港技術研究センター、
北海道開発技術センター、北海道道路管理技術センター、北海道河川財団、
北海道建設業協会、北海道港湾空港建設協会、北海道建設技術センター、
建設コンサルタンツ協会北海道支部、日本技術士会北海道本部、北海道測量設計業協会、
北海道新聞社、北海道建設新聞社、北海道通信社 (順不同)

お申込みはこちらから

IPAC 一般社団法人 建設イノベーション推進機構
<https://www.ipac.or.jp/2023/>



北海道の水運・港の歴史とその背景

講演会の主旨・概要

海に囲まれた島国日本は、古来より国内・国外との交易により発展してきました。

遣隋使・遣唐使を始め大陸との往來の例は、元寇・朝鮮出兵、朱印船貿易、また大航海時代のポルトガル船の種子島漂着など、時代と共に海上交通の範囲は国際的に拡大しました。

こうした時代の流れはペリー来航を機に鎖国時代の終焉を迎え、洋式船の碇泊が可能な港湾整備が急務の国策となりました。国内では、縄文早期・前期頃とみられる最古の丸木船が発掘され、先史時代の北海道～北東北の海上交易も推察されています。

中世には日本海海運の北の拠点であると同時に道南地域とのアイヌ交易の拠点でもあった国際的港湾都市遺跡「十三湊」が発掘され、幕末期の函館港発展の礎を築いた高田屋嘉平の功績など、本講演では北海道の港町の発展を歴史的に辿りながら、明治以降の近代技術導入による港湾施設・港町発展の歴史を学びます。

基調講演：「北海道のみなとまちの歴史」

北海道は蝦夷地と呼ばれていた頃から、海運と漁業によって経済が支えられていた。ロシアの南下政策に対し、明治期に北方の守りとして北海道の開拓が進められるようになると、人々の移住と生業、さらに産業の勃興のために海運・漁業・産業の基地として近代港湾の建設が最重要課題となった。本講演では、函館・小樽を前進基地として進められた北海道の開拓と港町の発展過程を、我が国の近代築港技術の基礎を築き発展させた廣井勇博士の北海道における貢献とあわせ解説する。

講演 1：「幕末～明治期の函館港」～ 函館港の開港から近代港湾整備技術の開花と街づくり～

函館の経済と街づくりは、水産業と貿易業が牽引し、その基盤となる港湾整備を進めることにより発展して来たと言える。本格的に市街化されたのは幕末期に高田屋嘉平が函館を拠点に本格的に北方水産物の交易を始めたことにより就業者増加による住環境整備がきっかけである。その後ペリー来函で国際貿易港として開港し、交流人口の拡大と共に港湾整備が進み街づくりを牽引して行った。その時代の先端技術を取り入れて整備し、それらの技術が他のインフラ整備にも波及して日本の近代化に重要な役割を果たした。

講演 2：「中世の環日本海交易圏の海上交通」～ 十三湊 安藤氏と上之国 蠣崎氏による北方日本海交易と港湾整備～

北海道が夷島（えぞがしま）と呼ばれた中世。当時の海上交通は日本海において活況で、水運によって多くの生活道具などが北海道に搬入された。これらの交易活動は十三湊の安藤氏、後に北海道南西部の上之国の蠣崎氏が中心となり、海や川に面した港湾で行われている。当時の人々の港湾整備に対する考え方について、発掘調査で明らかとなった十三湊や上ノ国の都市構造や出土品から読み解く。

講演 3：「北海道における前近世の水上交通」～ 考古学からみた古代船と交易～

本州においては、縄文時代の丸木舟に始まり、弥生時代には丸木舟に舷側板を綴じつける準構造船へ変化し、古墳時代には船底の長さ・幅の拡張が行われ大型化した。弥生以降の大型化に伴い漕走から帆走へと変化し、古墳時代には漕走・帆走が拮抗する。北海道では擦文期（奈良・平安期並行）以降に弥生時代と同じ構造船が確認され、史料によれば擦文期には日本海側は秋田県、太平洋側は岩手県にまで航行していた。くわえて、アイヌ民族は斜め追い風も利用し、帆走を汎用していたことが史料によって知られる。船の構造変化は航法の変化や交易範囲の拡大をもたらし、鉄製品などの実用財の入手が安定して石器時代の終焉をもたらした。

参加お申し込み方法

以下の URL にアクセスして、専用の申込フォームよりお申し込みください。
お申し込み期限は 6 月 23 日金曜日までとさせていただきます。

<https://www.ipac.or.jp/2023/>



お問合せは Mail にて承ります Mail : ipac@it-systems.co.jp