



沿革

Port of Wakkanai

- 1781~88年 (天明年間) 松前藩が運上屋を置き、漁場振興を図ったのが稚内港のはじまりとされる。
- 1901年 (明治34年) 5月、町政施行に伴い鉄道と築港の積極的な整備をはじめ。
- 1905年 (明治38年) 日露戦争によって日本が南樺太(サハリン)の割譲をうけ、中継基地としての要請が高まる。
- 1911年 (明治44年) 日本郵政(株)が季節運航で稚内・大泊(現コルサコフ)間定期航路を開設。樺太への最短航路の拠点となる。
- 1919年 (大正 8年) 政府による第1期北海道拓殖計画に、急遽稚内港防波堤と貨客バースを整備する港湾築港計画が追加となる。この計画に合わせて鉄道省船入洞、町営船入洞の建設も計画される。
- 1920年 (大正 9年) 稚内港建設に着手
- 1923年 (大正11年) 函館・稚内間を結ぶ直通列車に接続する鉄道省直営の稚内・大泊間定期航路を新設。本州・北海道・樺太ルートが形成される。稚内・大泊間の稚泊連絡船就航。
- 1924年 (大正12年) 北日本汽船(株)による稚内・本斗間(現ネベリスク)の連絡船航路を開設。樺太開発が促進される。また、利尻島・礼文島への航路が開設。
- 1935年 (昭和10年) 稚内・鷺泊・香深三角航路開港。
- 1936年 (昭和11年) 稚内港整備事業の一環として、北防波堤ドームが建設される。
- 1945年 (昭和20年) 太平洋戦争終結。
- 1948年 (昭和23年) 関税法による「開港」指定を受ける。
- 1949年 (昭和24年) 戦後サハリンからの引揚者により人口が増え稚内市制施行。沿海州沖・東西サハリン沖・間宮海峡海域と広範で、全国有数の漁港として多くの労働者が定着。沖合底引網漁業と関連水産加工業が発展。
- 1950年 (昭和25年) 利尻島・礼文島が道立公園に指定。
- 1952年 (昭和27年) 出入国管理令による「出入国港」指定を受ける。
- 1957年 (昭和32年) 港湾法により、「重要港湾」の指定を受ける。
- 1962年 (昭和37年) 検疫法により、「検疫港」の指定を受ける。
- 1965年 (昭和40年) 利尻島・礼文島が国定公園に指定。
- 1969年 (昭和44年) 稚内港湾取扱貨物量が100万トンを超える。



停泊中の宗谷丸(大正11年)



稚内棧橋駅(昭和13年)

- 1972年 (昭和47年) 稚内連友好親善使節団が戦後初、サハリン州ネベリスク港へ直接乗り入れ。稚内市とネベリスク市が友好都市を提携。
- 1974年 (昭和49年) 「利尻礼文サロベツ国立公園」に指定。観光客が増加し、フェリーの大型化が図られる。
- 1975年 (昭和50年) 稚内港湾取扱貨物量が200万トンを超える。
- 1976年 (昭和51年) 稚内港漁獲量が国内第2位の51万トンを記録。
- 1977年 (昭和52年) 200海里漁業専管水域を設定。
- 1978年 (昭和53年) 老朽化が著しかった北防波堤ドームの全面修復工事の実施。
- 1987年 (昭和62年) 北防波堤ドームと一体化した遊歩道を備えた親水護岸「しおさいプロムナード」が完成。
- 1991年 (平成 3年) 稚内市とコルサコフ市が友好都市を提携。「稚内マリンタウンプロジェクト」を策定し、第1期事業を開始(～1994年)。
- 1995年 (平成 7年) 稚内・コルサコフ間定期航路(サハリン定期航路)が戦後50年を経て復活。「マリンタウンプロジェクト」第2期事業(～2010年)開始。
- 1996年 (平成 8年) 日口定期航路棧橋が完成。
- 2001年 (平成13年) 稚内市とコジノサハリンスク市が友好都市を提携。北防波堤ドーム、「北海道遺産」に指定。
- 2003年 (平成15年) 北防波堤ドーム、「土木学会選奨土木遺産」に認定。
- 2005年 (平成17年) 貿易総額が開港以来最高額(317億6,018万円)を記録。末広ふ頭が、宗谷丘陵に建設される風力発電施設資材の一時保管場所として利用される。
- 2007年 (平成19年) 副港市場の完成。北地区・港地区を中心としたエリアが「わっかないみなおアシ」に認定。
- 2008年 (平成20年) 中央埠頭に国際・国内フェリーターミナルオープン。
- 2011年 (平成23年) 外航船舶の入港隻数が開港以来5万隻を達成。日本海側拠点港選定。
- 2012年 (平成24年) 北防波堤ドーム公園オープン。
- 2013年 (平成25年) 副港市場とポートサービスセンターが「わっかない海の駅」に認定。
- 2015年 (平成27年) 中央埠頭にボーディングブリッジが完成。
- 2018年 (平成30年) 末広埠頭東岸壁が大型客船にも対応。



北防波堤ドーム(旧稚内港屋蓋式防波堤)



全長427m、高さ13.8mの半アーチ形をした北防波堤ドーム。70本の円柱が連なり、古代ローマ建築の回廊をほうふつさせる世界的にも類を見ない建造物です。

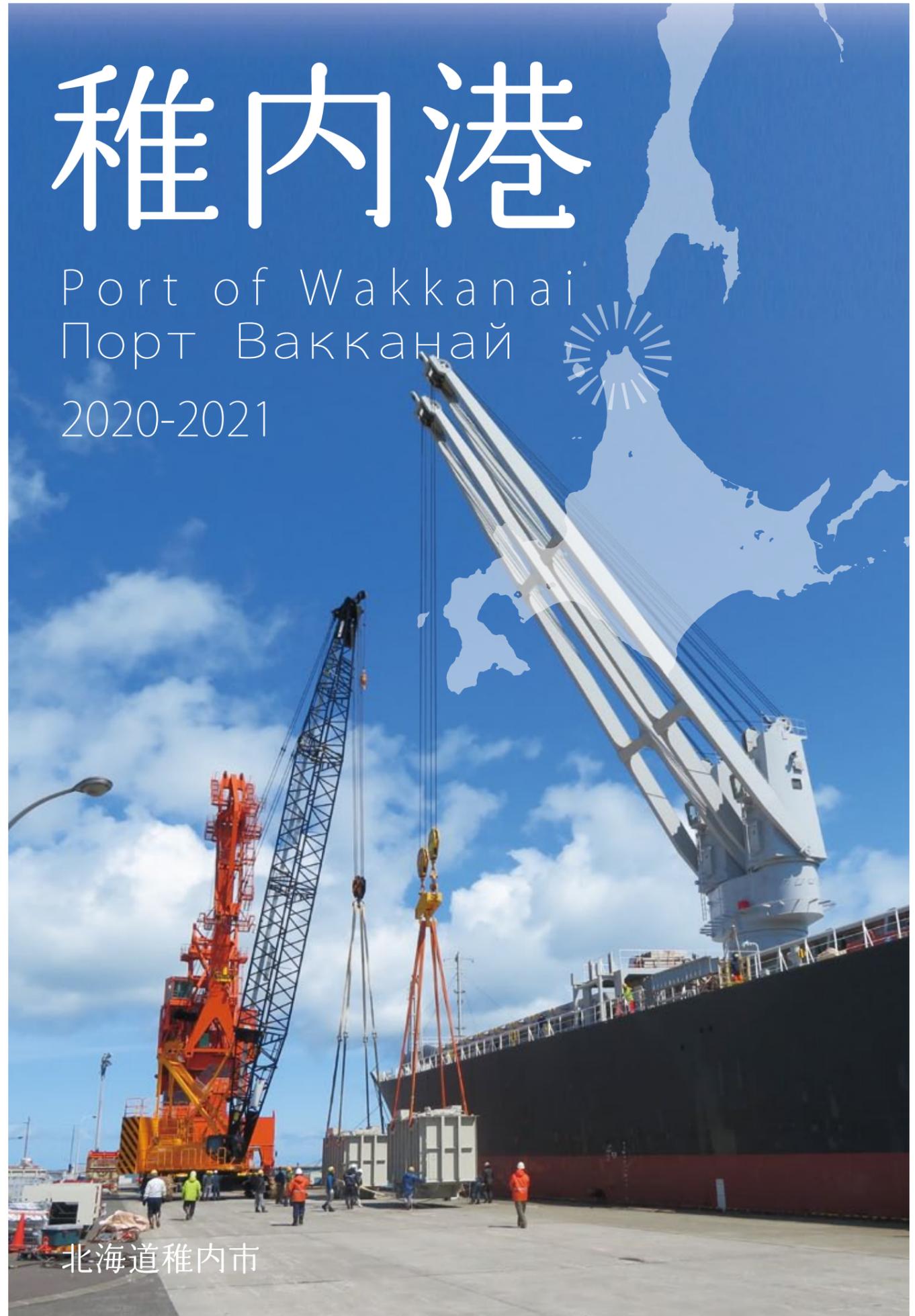
当初、高さ5mの防波壁が計画されていました。しかし、防波堤を飛び越える波浪と強風から樺太航路連絡船発着場の乗客や貨物の安全を確保するため、更に堅固な施設が求められ、ドーム形防波堤の建設に至りました。設計したのは、当時26歳の若き技師、土谷実氏。独特な形状に工夫を施し、1931年(昭和6年)に着工し、5年を費やし、1936年(昭和11年)に完成しました。

その後、築設以来半世紀を経て、老朽化が著しく、安全面での支障が出始めたため、1978年(昭和53年)にドームの全面修復工に着工、1981年(昭和56年)建設当時の最新技術を駆使して築かれた往年の雄姿が甦りました。また、1999年(平成11年)から3年間、耐震設計法の見直しに伴う柱部の耐震補強工事やその他の劣化部分の補強工事、2016年(平成28年)から予防保全計画に基づき老朽

化対策を行い、より安全性を高めた施設となりました。

現在、北防波堤ドームは、現役の防波堤としてだけではなく、稚内港のランドマークとして、また、観光スポットとして、全国的にも知名度が高まっています。内部を多目的広場として活用し、各種観光イベントや市民の交流事業が開催され、稚内市のシンボルとして、観光客や市民からも幅広く親しまれています。

稚内港及び樺太航路の歴史を伝える構造物として、2001年(平成13年)10月、「北海道遺産」に選定されました。2003年(平成15年)11月には、その特異な構造と建設当時の技術が高く評価され、「土木学会選奨土木遺産」にも指定されています。



北海道稚内市



最北の重要港湾「稚内港」

写真提供：稚内開発建設部

概要 Port of Wakkanai

日本最北の街、稚内市。豊かな海と陸の資源に恵まれ、広大な宗谷丘陵をはじめとする自然景観が魅力的な地域です。そして対岸のサハリンまでわずか43km。稚内市は日本最北の交通の要所、港町としての歴史を歩んできました。

稚内港が初めて歴史に登場したのは18世紀後半。漁業開拓により魚介類の搬送を行ったのが始まりとされています。やがて明治に入り、北海道北部開拓の玄関口として稚内の発展に大いに貢献。日露戦争を経て日本が南樺太(現サハリン南部)を領有したのを機に、稚内港は樺太への最短航路の拠点として注目を浴び、本格的な往来が始まります。1911年(明治44年)稚内・大泊(現コルサコフ)間定期航路開設に始まり、1923年(大正12年)には函館・稚内間を結ぶ直通列車に接続する稚内・大泊間定期航路開設。これにより本州・北海道・樺太を結ぶルートが作られ、稚内港はますます交通の要所としての重要性を高めました。昭和に入り現在稚内港のシンボルの構造物である北防波堤ドームの建設が行われ、1936年(昭和11年)に完成しています。

戦後、樺太との往来は途絶えましたが、北洋漁業基地や天北石炭の積出港として、また利尻島・礼文島への生活航路の発着地として引き続き港湾整備が行われます。

北防波堤ドームは利尻島・礼文島を結ぶ離島フェリー発着場として流通活動の基盤をなしていましたが、1974年(昭和49年)「利尻礼文サロベツ国立公園」に指定されるとフェリーの大型化もあり観光客の利用が増加しました。1978年(昭和53年)、北防波堤ドームは全面修復工事が行われ、その後ドームと一体化した親水護岸「しおさいプロ

ムナード」が完成。今では地域と港の歴史を伝えるシンボルとして広く親しまれています。

また、北防波堤ドームを含む北地区は、市街地再開発と連携した「稚内マリンタウンプロジェクト」が進められ、2008年(平成20年)に国際・国内ターミナル機能を中央埠頭に集約し、2012年(平成24年)に北防波堤ドーム公園が完成し、国際交流拠点の形成、特にサハリンとの人・物の交流に貢献しております。

近年は、稚内港を含む北海道北部のクルーズ船の寄港が増加しており、2018年(平成30年)には末広埠頭において11万トン級のクルーズ船に対応した岸壁が完成しています。

稚内港背後圏では、国内で最適な風況を生かした風力発電事業が進められ、送電網や風力発電の資機材が2017年(平成29年)から稚内港に順次、陸揚げされております。対岸サハリンでは大規模な石油と天然ガス開発事業が進められ、稚内港が中継港として利用されているほか、現在注目されている北極海航路に対しても地理的優位性を活かした稚内港の役割を担っていく必要があります。

稚内港は、従来からの利尻・礼文との生活航路、漁港区としての役割や石油関連の移入のほか、風力発電関連事業の資機材の一時保管場所として、さらに外国からの生鮮魚介類の輸入港としてなど、宗谷地域と国内、国外とを結ぶ海の玄関口として大変重要な役割を担っています。

また、2017年(平成29年)には津波や地震に対する事業継続計画(BCP)を策定し、稚内港はより安定的な利用が可能となりました。

自然状況 Port of Wakkanai

位置及び地勢

稚内港は北海道の北端部(北緯45度27分、東経141度39分)に位置し、宗谷海峡を隔ててサハリンに面しています。稚内市の地勢はほぼ南北に縦走する2本の丘陵山地と、これらの中間と両翼に発達する低地帯からなっており、市街地は南に向かって末広の形となっています。

港湾区域

稚内市野寒布岬から、稚内市声間岬まで引いた線及び陸岸に囲まれた海面が「港湾区域」です。海域面積は1,800haです。(昭和28年3月31日北海道告示550号)

気象

稚内は海洋性気候で、年間の平均気温は7℃前後です。最高気温は8月に31.3℃(1946年)、最低気温は1月から2月にかけて-19.4℃(1944年)が観測されています。年間を通して南南西の風向が最も多く、冬季には北西から北の、風速10m/s以上になる強い季節風が吹きます。梅雨期などオホーツク海高気圧の影響を受ける時には、北東の風になります。降雪期間は11月下旬から4月上旬までの5ヶ月間に及びます。稚内港は「不凍港」です。しかし流氷の勢力が強い年には



オホーツク海から日本海に流氷の一部が侵入し、3日から4日程稚内港に接岸することもあります。

立地 Port of Wakkanai

稚内港は、北海道最北端に位置する重要港湾として、重要な役割を担っています。稚内は、札幌とJRで約5時間、飛行機を利用すると1時間以内でアクセスできます。

アクセス

自動車
稚内⇄札幌 約315km 約5時間40分
稚内⇄旭川 約250km 約4時間50分
稚内⇄網走 約330km 約5時間50分
都市間長距離バス
稚内⇄札幌 約6時間
JR
稚内⇄札幌 約5時間10分
フェリー
稚内⇄利尻島 (1日2~4便運航) 約1時間40分
稚内⇄礼文島 (1日2~4便運航) 約1時間55分
稚内⇄コルサコフ (6月~9月運3便) 約4時間30分 (休止中)

稚内空港 (国管理空港)

稚内空港は、1960年(昭和35年)4月に1,200m滑走路を有する第2種空港(主な国内路線に必要な空港、現国管理空港)として供用が開始され、北海道の「北の空の玄関口」としての態勢が整えられました。2020年(令和2年)現在、東京直行便が1日1便(夏期は2便)、新千歳便が通年1日2便の2路線で定期便が就航しており、道北観光拠点として地域振興に重要な役割を果たしています。
冬期間の天候悪化時における安定した就航体制の強化と、就航率向上を図るため、2009年(平成21年)11月に2,200m滑走路が供用開始されました。また、2020年(令和3年)3月以降、民間企業による稚内空港を含む北海道内7空港一体の運営が予定され、国内外の路線拡大や観光振興による地域経済の活性化が期待されています。