



現在の石狩湾新港。道央圏の物流拠点として、企業活動や私たちの暮らしに大きなメリットをもたらすこの港は、今や北海道の日本海側の拠点港として、その重要性がますます高まっています



東埠頭に入港した第1船は旧ソ連のブランカ・レーニア号でした(昭和57年8月11日)

# 石狩湾新港

は、北海道の

中心都市である札幌市から一番近いところにある港です。距離にして約15km、車で30分ほどの場所に位置しています。石狩湾新港は、ほかの港と少し異なります。

例えば函館、横浜、長崎のような古くからある港は、「天然の良港」と呼ばれ、その地形には共通点がありません。それは港の背後に山や丘陵地があり、その斜面が海底まで続いていることです。また、半島などに波が遮られるため、天然の地形のままが安全に入港することができます。

一方、石狩湾新港は石狩平野に位置するため、背後に山がありません。原野や砂浜が広がり、遠浅で海底は浅く、船底がつかえてしまい、波もじかに入ってくるため、港として簡単に使える状況にはありませんでした。

それでも石狩の地に「新たな港湾を建設しよう」と計画されたのは明治のころから。ファン・セント、C・S・メーク、岡崎文吉、廣井勇といった先人たちがそれぞれに雄大な構想を描きました。昭和に入ってからその夢は引き継がれますが、なぜ、それほどまでに石狩湾に港を造ろうとしたのでしょうか。

四方を海に囲まれた日本には、海運に支えられた歴史があります。特に北海道は、本州との輸送において、海運の担う役割は大きく、港は私たちの生活には欠かすことができません。石狩の地に将来の可能性を感じた先人たちの構想は、現在の石狩湾新港の姿を見ると、自然な流れだったのでしょ。

石狩湾新港の現在の発展を支えてきたもの——それは、先人たちの情熱と日本の技術でした。

## 石狩湾新港、その生い立ち



### 昭和45年

石狩湾新港の建設と背後地域の開発が決定し、同48年から東埠頭の工事が始まりました。第1船となる旧ソ連のブランカ・レーニア号を迎えたのは、それから約10年経った昭和57年のことです。

石狩湾新港の開発は、北海道の日本海側の物流拠点と

して、日本海沿岸地域の発展に寄与するとともに、今後進展が予想される北方圏交流の拠点としての役割を積極的

に担うことが期待され、スタートを切りました。そして、新港の入港船舶数や取扱貨物量も着実に増えてきた平成6年、念願だった〈税関・出入国管理・検疫〉の

指定を受け、国際貿易港の仲間入りを果たしました。

そこからは期待どおりの勢いで港は発展を遂げ、外航船数1千隻の達成は、道内港湾でも最短を記録しています。

石狩湾新港は今まさに、期待される能力を発揮し始めたところです。