

An aerial photograph of a port area. In the upper half, there is a large industrial facility with several tall smokestacks and a large area of dark material, possibly coal or oil. Below this, there is a container yard filled with many colorful shipping containers. The port is situated on a peninsula or a large island, surrounded by water. The lower half of the image shows a different part of the port, with a large ship docked at a pier and a residential area with many houses. The text is overlaid on the right side of the image.

苫小牧港開港50周年記念誌

港から世界へ、そして未来へ。

～砂浜と原野に挑んだ偉業～

苫小牧港開港50周年記念誌

港から世界へ、そして未来へ。

「砂浜と原野に挑んだ偉業」





苦小牧港は、開港50周年の節目の年を迎えました。
昭和38年4月に第一船を迎えた苦小牧港の誕生には、その構想から実現に至るまで、様々な険しい道のりがありました。

この勇払原野に港を構想し、掘り込むという壮大な計画や事業に携わった多くの先人の想像を絶する苦勞と、困難を乗り越えた凄まじい努力と、それを支えた地元苦小牧市民の力強い熱意があったからこそであります。

広漠とした不毛と砂浜の勇払原野に港灣を造ることは極めて困難と考えられていた時代に、技術の粋を結集して漂砂に挑み、世界初の掘り込み式港灣を建設することにより、険しい道を切り拓いて来られたことに心から敬意と感謝を表するものです。

開港から50年が経ち、苦小牧港は約1億トン、道内港灣の約半分の貨物を取り扱い、国内の港灣貨物では全国一位の取扱いを続けており、北日本最大の港灣としてはもとより、国際拠点港灣として、道内経済さらには我が国経済にも大きな役割を果たすまでに成長してきました。これもひとえに、多くの関係者のご尽力、ご支援によるものと心から感謝申し上げます。

このたび開港50周年にあたり、苦小牧港の歴史を振り返り、先人の功績や港の役割を国内外に広く周知するとともに、グローバル経済や国際物流の動向に迅速に対応する国際拠点港灣として、新たな価値や魅力の創出を目指し、苦小牧港の未来を自ら切り開く意識と発信力を高める契機とするため、記念事業を実施することとし、『苦小牧港開港50周年記念誌 港から世界へ、そして未来へ。』を上梓いたしました。

この記念誌を通して、苦小牧港のこれまでの歩みと、果たしてきた役割が多くの関係者に伝わり、苦小牧港の重要性をご理解して頂く一助となれば幸いです。

平成25年7月

苦小牧港開港50周年記念事業実行委員会 会長 苦小牧港管理組合管理者

苦小牧市長 岩倉 博文

●北海道地図と苦小牧港の位置



岩倉市長・子供たち・とまチョップ



開港50周年を祝うタグボートなどのカラー放水

目次

苦小牧港24時
開港50年目の苦小牧港 …………… 4

歓喜の夜明け
にぎわいの始まり
支える人びと
発着の舞台
ふれあいの海
不夜の港

Ⅰ 人びとは港を求め、
英知と情熱で砂浜に挑んだ。………… 16
熱望される港
英知と情熱
(航空写真で見る苦小牧港のカタチ)

Ⅱ ついに第一船は入港し、
人びととまちは歓びに沸いた。…… 22
入船式
市民歓喜
開港のころの苦小牧
(とまこまい港まつりポスター)

Ⅲ 時代は成長を求め、
石炭港は物流港へと変遷した。…… 30
進む港灣施設整備
物流港への胎動
新時代を開くフェリー
物流港へ確かな歩み
東港区の着工
(絵図と地図で見る「みなと」の移り変わり)

Ⅳ 港は世界に広がり、
そして未来へと伸びゆく。………… 40
拡大する物流
海と親しむ港の新しい姿
工業港から総合港灣へ
苦小牧港から世界へ
そして未来へ
姉妹港・友好港
(数字で見る50年目の苦小牧港)
(苦小牧港のあゆみ)
(協賛団体・企業)

苫小牧港

24時

開港50年目の苫小牧港

苫小牧港が開港して、半世紀を経た。この港は、太平洋の荒波が打ち寄せる広大な砂浜と原野に港を造りたいと、一世紀近く前の大正時代から望まれ、ちょうど50年前、石炭を積み出す港として開港した。世界初の大規模内陸掘り込み港として建設が進められ、時代の要請に応じるように成長し、苫小牧市も港の成長に歩調を合わせて順調に発展した。今では、国内フェリー貨物量が全国一、国内外貨物量が北日本第一の港。国内のみならず、世界からの玄関である。

これから、開港50年目の「ある日」の、苫小牧港の姿を紹介する。

歓喜の夜明け

港の北端に公園がある。国道36号から、徒歩でもものの数分とからない。

かつて北ふ頭として自動車などが陸揚げされていたこのふ頭に公園が造られ、平成16年に「北ふ頭緑地」として市民に提供された。平成22年には「キラキラ公園」という愛称が付けられた。南側の太平洋から照り付ける太陽で海がキラキラと輝く。そんな風景から当時の小学4年生が名付けたという。以来、その名で親しまれ「より楽しい公園に」と整備が進められてきた。広い駐車場、船の形をした展望台、噴水、水路、トイレ。ベンチに座りながら、フェリーや大小の船舶の往来をのんびりと眺めることができる。港は、産業を支えるためだけのものではない。家族連れや子供たち、カップルやお年寄り。多くの人びとが海とふれあう場所でもあるのだ。

夜明け前、その公園を訪れた。とりどりの照明の中でひとときわ明るのはフェリーふ頭だろうか。波間に映った金色の光線が、ゆらゆらと揺れて届いてくる。強い光の反射を受けて、水路の対岸の穀物サイロの姿が浮かび上がる。石油配分基地の小さな照明がしっかりと輝く。

夜明けとともに、この海岸特有の海霧が立ち込めた。その霧を分けて、入港する巨船3隻。最後尾はフェリーだ。初夏だというのに、霧を通して届く日の光は弱々しく、けれども朝の歓喜にあふれて船体を照らす。港の、夜が明ける。



大迫力で入航してくる大型フェリー「いしかり」



係船作業



ランプウェイが開くと一番に乗り込む作業員



接岸したフェリーと係船作業



港内を航行するタグボート

船の出入りをコントロールする管制信号

05:30

苦小牧港
24時

～開港50年目の苦小牧港～

にぎわいの始まり

早朝の港はいろいろな音で満ちている。重機やクレーンのうなる音、鉄骨か何かのぶつかり合う音、波の音、海鳥の鳴き声。目の前を、タグボートが軽快なエンジン音を響かせて進んで行く。

フェリーターミナルでは、作業員や大小の作業車が、この日一番の便の着岸を待っていた。八戸（青森県）を昨夜10時に出航し、8時間かけて苦小牧港に入港する「ベガ」（6698ト、全長134.6m）。薄い海霧の中を、2隻の貨物船に続いて入港した。

巨体が岸壁に静かに接岸する。接岸作業は手際がよい。ターミナルに降り立つ乗客は眠そうな顔。誰もが無口なのが、何か港らしい。ゆつくりと開いたランプウェイから次々と車両が吐き出される。こちらは乗客と違って、堰を切ったように走り出す。作業員が手を振って誘導し、走り去る車両を見送る。

昼近くに大型フェリー「いしかり」が入港して来た。名古屋まで1330キロメートルを約40時間で結ぶ。2年前に就航したこの船は1万5762ト、全長約200メートル。その巨体が驚くほど静かに接岸すると船側のランプウェイがゆつくりと開き、真っ先に作業員の一群が入っていく。

西港区のフェリーふ頭に発着するのは八戸、大洗、仙台、名古屋と結ぶ4航路。東港区は日本海側の秋田、新潟、敦賀と結ぶ3航路で、計7航路。出入りするフェリーは西港区が13隻、東港区が4隻で計17隻。初入港は昭和47年、大洗からの「しれとこ丸」（7862ト）だった。しかし、着岸したのは当時の石炭専用ふ頭の一角。今はセメントや石炭、一般のバラ貨物が

乗降客が集まるフェリーターミナル



明け方、乗船を待つトラック



09:00



出航後、静けさが戻ったフェリーターミナル内



早朝に出航するフェリーも



ランプウェイが開き、トラックが顔を出す



耐震強化岸壁の工事状況を検査



パトロールに出航する巡視艇「えぞかぜ」



港と人びとの安全を守る海上保安署員



丸太の荷役作業

11:30

10:00

苦小牧港
24時

～開港50年目の苦小牧港～

支える人びと

一日の時間の流れの中には、港と物流を支える多くの人びとの風景がある。

午前9時過ぎ、海上保安署の5人の署員が漁港区の隣の汐見地区第1船だまりへやってきた。係留されているのは、巡視艇「とまかぜ」と「えぞかぜ」。ともに全長約20^{メートル}、26^ト。小型で小回りがきき、港内の巡視などに活躍している。いざというときには時速60^{キロ}を出せる。ライフジャケットを装着し、「えぞかぜ」に乗り込んで出航準備。西港区と東港区を約1時間半で回り、船舶や乗組員の安全、犯罪防止に気を配る。

隣の船だまりには、タグボートが忙しく出入りしている。あちこちの岸壁では、港と物流を支える人びとが作業を開始している。木材、石炭、セメント、コンテナ。貨物を運ぶさまざまな荷役機械。それを操作する人びと。

南ふ頭から西ふ頭にかけては、倉庫と上屋が立ち並んでいる。苦小牧港が石炭積出港として開港した年、こちらは半年ほど遅れて「雑貨ふ頭」としての第一船を迎えた場所で、いわば物流港としての発祥地だ。

倉庫の中には新聞用紙や鋼材などが保管され、小型のフォークリフトが細く立ち働いて、荷を運んでいく。人馬一体ならぬ人車一体で物流を

しっかりと支える。西ふ頭では耐震強化岸壁の工事が進んでいる。地震に備えて構造を強化。近くに「キラキラ公園」の広いスペースがあるので、いざというときにこの岸壁が役に立つ。

午後2時、苦小牧港管理組合の会議室に、船舶代理店の人たちが集まってきた。週に3回開かれる係船会議が始まる。パース会議ともいい、どの船が何日の何時から何時までこの公共岸壁を使うかを調整する。書類を脱む真剣な眼。ミスの許されない調整に、緊張した声が部屋に響く。

クレーンでの船積み。最後は人の目が頼り



人とフォークリフトが一体で作業



公共岸壁の使用を調整するパース会議





晴海ふ頭に着岸した石炭船にはロシア文字の船名



石炭の荷揚げ



南ふ頭では接岸したチップ船からチップがベルトコンベアーでヤードに送られる



漁船の船だまりでは漁から帰った人びとが網の手入れをしていた



西ふ頭に着いた RO-RO 船に車両が入っていく



中央北ふ頭での木材の荷役

コンテナを吊り上げるトップリフター



東港区国際コンテナターミナルの岸壁にはハングル文字の名を付けた船が



小さな働き者、タグボート



中央南ふ頭では穀物などを吸い上げるアンローダーが活躍



係船の準備をするタグボートと作業員



苦小牧港
24時
～開港50年目の苦小牧港～

発着の舞台

ふ頭は、人や物が行き来し、にぎわう物流のステージである。苦小牧港西港区のふ頭を歩いた。

港の西端、漁船の船だまりは海鳥の声がけたたましい。船から揚げた魚のおこぼれをいただこうというのだ。その隣の船だまりにはタグボート、巡視艇など。南ふ頭は背後に広大なチップヤードを持ち、製紙原料のチップを満載した船が着く。西ふ頭は大阪、名古屋、東京などを結ぶ定期航路の拠点。自動車、新聞用紙、雑貨などが扱われる。

そんな具合に様々に区分され、それぞれが機能的であるのが面白い。東ふ頭はセメントや石灰、砂利などが運ばれてきて背後地のセメント工場群に送られる。その隣の人船ふ頭はかつてあった国際コンテナターミナルの跡がRO-RO船専用のふ頭になっている。フェリーターミナルを挟んで東側に非鉄金属や製紙会社の

専用ふ頭、晴海ふ頭、中央北ふ頭と続く。

晴海ふ頭は石炭、鋼材など、中央北ふ頭は木材、鋼材、非金属鉱物。背後地に製材所群がある。勇払ふ頭は広いコンテナヤードやチップヤードを持つ。さらに時計回りに回って、中央南ふ頭では輸入穀物、飼料、肥料が扱われ、背後地に大規模な穀物サイロや、飼料工場群がある。そして東防波堤の付け根は石油配分基地で、オイルタンクが並んでいる。

東港区は外貿コンテナを扱う国際コンテナターミナルのある中央ふ頭が注目されている。40トをつり上げる巨大なガントリークレーンが3基並ぶ、迫力のあるふ頭だ。その東側には火力発電所とコールセンター。その向かい側に日本海航路のフェリーの周文ふ頭、そして漁船の船だまりがある。

ふ頭をめぐって気付くのは、漢字、アルファベット、ロシア文字、ハングル文字などの名をつけた大小の船が入り交じっていること。平和の上に物流があると強く感じる風景だ。



プレジャーボートが並ぶ勇払マリナー



西港区フェリーターミナル内のポートミュージアム



親水空間として北ふ頭に整備されたキラキラ公園



キラキラ公園からは大型船が間近に見える

れたハマナスの群落。よみがえった海浜をハマニガナ、ウンラン、シロヨモギなどの海浜植物が彩っている。

「入船公園」は、西港区に出入りする船を間近で眺めることができるスポット。フェリーふ頭の隣にあり、巨大なフェリーの接岸の様子を目の当たりにできる。

西ふ頭に接岸する1万5000トのRO-RO船の、167坪の巨体が入港してきた。入船公園の真ん前を通り、キラキラ公園の前でぐりと方向を変えて接岸する。接岸した船の向こうに、樽前山が見える。その間30分ほどだろうか。見飽きない。

勇払マリナーは、勇払の集落の東側の海岸にある公共マリナー。大小のヨット、クルーザーが係留されているだけでなく、陸上にも保管されている。平成14年4月に陸上保管施設を先行して供用開始し、翌年3月に係留栈橋や給油栈橋、修理工場などを造った。

夜、キラキラ海岸へ向かう。真砂町臨海南通、港の水路の南側で、夜には工業地区の石油コンビナート群の明かりがまばゆく輝くのでこの名で呼ばれるようになった。港の明かりや石油採掘所の火炎も夜景を華やかにしている。昼は何の変哲もない工業地帯の、夜の顔だ。

苦小牧港
24時
～開港50年目の苦小牧港～
ふれあいの海

苦小牧港にはいくつもの人と海とのふれあいの場所がある。「キラキラ公園」だけでなく、西港区西部の「ふるさと海岸」、入船ふ頭の「入船公園」、それに勇払地区の「勇払マリナー」。

「ふるさと海岸」は苦小牧市汐見町から高砂町にかけての海岸。沖に海岸線と平行に造られた離岸堤、砂浜と緩傾斜護岸。海岸浸食を防ぐと、最初は直立護岸を造ったが波の力にはかなわず、その反省から、自然の力を受け流す緩傾斜護岸とした。また、砂浜をよみがえらせ、人と海とが優しく付き合える工夫もした。フェリーや貨物船が行き交うのどかな海の風景が広がる。背後地には植え込ま



入出港の船が目の前を通る入船公園

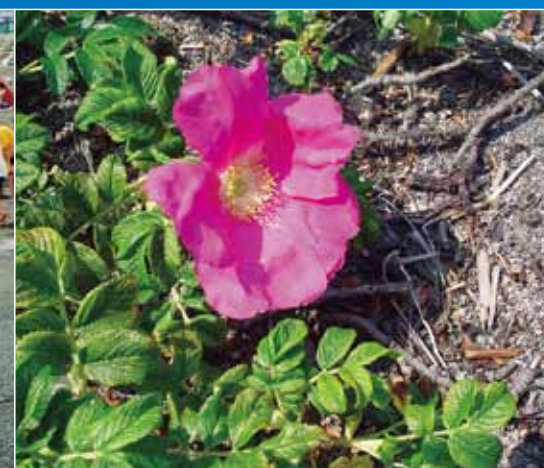
21:00



石油コンビナートの明かりが美しい真砂町臨海南通。通称キラキラ海岸

離岸堤と緩傾斜護岸で砂浜が復元されたふるさと海岸。海浜植物も回復した

ハマナスの花



シロヨモギ(左)とウンラン

ハマナスの実

ハマニガナ





23:00



苫小牧東港区周文フェリーターミナル



乗船準備をする作業員

苫小牧港
24時

～開港50年目の苫小牧港～

不夜の港

苫小牧港東港区は、苫小牧市と厚真町にまたがる勇払原野の真ん中にある。整備の行き届いた舗装道路を走って勇払川を渡る。昼なら、葦原や湿地、草原、低木林が広がる原野の風景が見えるはずだ。すでに午後11時を回っている。

闇に沈んだ原野の向こうに、不夜城のように明かりが見える。苫小牧国際コンテナターミナル、苫東厚真火力発電所、その向こうにフェリーが接岸する周文フェリーターミナルがある。「周文」というのはア

苫小牧国際コンテナターミナルのガントリークレーンとコンテナ船

24:00

中央ふ頭の苫小牧国際コンテナターミナルにコンテナ船が接岸している。40トンを軽々とつり上げる巨大なガントリークレーンが唸りをあげている。トラックの荷台から直接、次々とコンテナが積み込まれる。クレーンの下は、順番待ちのトラックの列だ。ふと時計を見ると24時を1時間も回っている。もう3時間もすると夜が開ける。港は眠らない。

この東港区は「苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画」に沿って昭和51年に着工し、昭和55年に第一船を迎えた。西港区が着工から開港まで12年間を要したのに比べて、わずかに4年。その後、苫東計画の見直しに沿って物流機能を高めた。フェリーは平成11年に就航した。

そのフェリーターミナルから、敦賀行きのフェリー「すずらん」が出港しようとしている。全長224.4m、1万7382トンの超、日本で最大級のフェリーだ。



東港区周文ふ頭を出港する日本海航路の大型フェリー



照明に姿が浮かび上がるコンテナ船

人びとは港を求め、 英知と情熱で砂浜に挑んだ。



勇払原野を室蘭港に向かう石炭列車(明治末期)



海岸での突堤工事(昭和10年)



試験突堤着工を報じる苫小牧毎日新聞(昭和10年8月2日付)



砂浜から出漁する漁船。後ろは試験突堤(昭和中期)



林 千秋



大正13年に
林千秋が発表した「勇拂港論」



昭和14～15年に発表された
苫小牧町、北海道の築港論



イワシ地引き網の様子(明治～大正時代)



樽前浜イワシ漁場の風景(明治37年)



イワシ粕製造(明治37年)



苫小牧海岸の地形(明治43年)



出漁するイワシ漁の船(大正中～昭和前)

熱望される港

苫小牧周辺の浜は「樽前浜」と呼ばれ、江戸時代末から明治時代にかけてイワシ地引き網漁と金肥の魚粕(メ粕)づくりでにぎわった。しかし、明治時代末期になって漁は衰えをみせ、漁業者からは沖合漁を望む声が高まった。それには大型船と港が必要であった。

「港が欲しい」という声の高まりを受けて、自らも漁業権を持っていた今井寅之助は私財を投げ打ち、独力で勇払川河口に港を造ろうと試みた。これが、苫小牧での港造りの先駆であった。だが、せっかく掘り込んだ水路は打ち寄せる波と潮の流れで砂に埋もれてしまった。その後、苫小牧町や漁家の永井勇三郎が同じく勇払川河口への漁港造りを試みたものの、やはり水路は波と砂でかき消されてしまう。

それでも人びとは港造りへの情熱を燃やし続け、大正12年には苫小牧町が初めて政府、国会に対して勇払原野の開発と苫小牧港の築港を陳情した。

天与の大使命

大正13年になって、留萌築港事務所長の林千秋が「勇払築港論」を発表した。これは、留萌港、釧路港とともに「勇払港」を道内産炭地に対応した三大石

炭積出港と位置付けるものであった。

この時、留萌港、釧路港とともに港の体裁が整っていたが、「勇払港」はその構想も定かではなかった。それまで、石狩・空知地方の炭田から産出される石炭は室蘭港から積み出されていたが、林は「勇払港」からの積み出しの方がはるかに有利であるとし「天与の大使命」として「勇払港」を造るべきであると地元の奮起を求めた。

この反響は大きく、飯田誠一町長は昭和6年に苫小牧漁港速成同盟会を発足させ、同10年には試験突堤を造る。後を継いだ八巻耕三町長は工業港建設へと目標を変え、国への陳情運動を行った。一方、北海道庁でも北海道工業地帯と工業港築設の研究が進められ、昭和14年からは本格調査に入るなど、築港への動きは活発化する。

先人たちの情熱

昭和21年、西田信一町長(翌年、道議会議員)を会長として漁港築設促進同盟会がつくられ、道や国に苫小牧港築設を働きかけた。また、昭和24年に衆議院議員に当選した篠田弘作は国会で勇払原野開拓と工業港築設の必要性を訴えた。篠田の選挙を支えた岩倉巻次らは手弁当で国会、政府への働きかけを行い、同年、苫小牧市と市議会は勇



現地製造のケーソン第一号の進水(昭和31年)



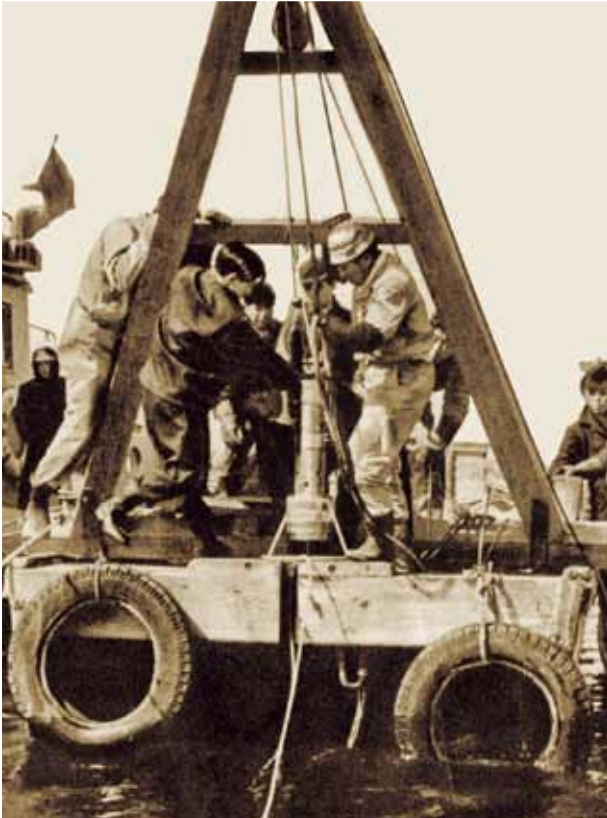
築港の様子をご視察される昭和天皇と皇后陛下(昭和36年5月)



内陸の掘り込み



起工式のパンフレット
(昭和26年)



アイソトープによる漂砂追跡調査(昭和29年)



昭和35年から始まった内陸掘り込みの現場



起工式に参列した人びと(昭和26年8月18日)



起工式での基石の投入



昭和27年の苫小牧港建設工事



起工式での港標の除幕



苫小牧港建設の説明会



苫小牧駅前の「祝苫小牧港起工」の塔

により、これまで誰も成し得たことのない砂浜と原野への港造りに挑むことになったのである。

英知を傾けて

工事は、漂砂との戦いであった。海に突堤を築くと、潮の流れで海底の砂が流れ、港口や航路をふさいでしまう。漂砂の調査は昭和25年から11年間にわたって続けられた。昭和29年には世界初のラジオアイソトープ砂による漂砂追跡調査が行われ、放射ガラスを利用した沿岸流の実験研究として「原子エネルギー平和利用に関する国際会議」で発表されて高く評価された。

昭和31年には、苫小牧工業港の形が決まった。港の計画図は、着工後も必要に応じて検討し直され、現在の形に近づいていく。同年、現地で造ったケーソンが初めて設置された。それまでケーソンは室蘭で造られて苫小牧に引き船で引かれてきたため、10基を設置するのに3カ月もかかったが、現地で造る方法を工夫したことで、防波堤の工事は一段と進んだ。

昭和34年には石炭積み出し施設の建設計画が具体化。また、同35年には陸地掘り込みのための大型ポンプ浚渫船が稼働を始めて、苫小牧港は一步一步開港に近づいていった。

田中市長らが上京して陳情を繰り返す。西田が道に対して、篠田が国に対して港の必要性を説く。努力は実り、昭和25年、国費30万円で海岸の調査をし、道費100万円と市費225万円の合計325万円で防波堤を築く試験工事が行われた。これによって港造りは緒につき、国の昭和26年度予算に苫小牧港築港のための400万円が計上された。

起工式は昭和26年8月18日。快晴この日、築港現場には各界の名士約300人が集まり、盛大な苫小牧港起工式が行われた。式は基石の沈下、港標の除幕、式辞、そして工事計画報告と進み、人びとは起工までの多くの苦勞をしのび、着工の喜びに沸いた。

同年10月には第1期北海道総合開発計画が答申され、翌年スタート。これ

地元の努力で勝ち得た予算

弘原野の総合開発に関する陳情書を関係機関に提出。この中で戦後初めて工業港築設を表面に打ち出した。

その昭和24年、苫小牧町が昭和10、11年に造った試験突堤が、港湾調査規則上の「港」として認められた。この調査は港湾の開発、利用に資することが目的であり、「港」と認められたことは今後の開発の事実上の足がかりとなる画期的なことであった。

航空写真で見ると 苦小牧港のカタチ

勇払原野は、苦小牧港の築設とまちの発展に伴って、大きく姿を変えてきた。そして港もまた、石炭積み出し港から物流港へと時代の要請によって姿を変える。航空写真を並べてみると、移り変わる原野と港の形がよく分かる。

【西港区】

S22

昭和22年に撮影された。自然海岸が緩い弧を描いて続いている。写真左側が苦小牧市街地で、中央のちに苦小牧港西港区となる地域。写真右側には勇払原野が広がる。

S28

昭和28年ごろの撮影で、東防波堤の工事の進捗具合が分かる。海岸線左側には苦小牧川が蛇行し、その左側に勇払街道と国鉄日高線が海岸線と平行に伸びている。

S34

昭和34年の撮影。東防波堤(写真中央)の捨て石工事が進み、沖合にまで伸びている。付け根の四角い部分は作業船だまり。東防波堤の右側に苦小牧川の河口が見える。

S36

昭和36年の撮影。昭和35年から内陸の掘り込みが始まった。作業船溜まりの背後から掘り込みを開始。水路幅の狭くなった部分は国鉄日高線で、鉄橋が架かっている。

S38

第一船を迎えた昭和38年の撮影。本港地区の半分ほどの掘り込みが終わった。石炭岸壁が整備され、その背後には広い石炭ヤードがあって黒々と石炭が積まれている。

【東港区】

S52

昭和52年撮影の東港建設現場。東港区の建設は昭和51年に始まり、投石と防波護岸の築設が急ピッチで行われる。背後地は苦小牧東部大規模工業基地として開発予定だった。

S51

昭和51年の撮影。勇払地区まで掘り込みが進み、現在と同様の形になった。石炭ふ頭は健在、東に伸びる水路にはフェリーふ頭ができた。石油タンク群も姿を現した。

H10

平成10年の撮影。石炭ふ頭は使命を終えて跡地は国際コンテナターミナルになって平成9年に供用開始。その後ターミナルは東港区へ移される。

H10

平成10年の撮影。石油備蓄基地から東港区を望む。オイルショックを契機にエネルギー政策の一環でコールセンターとともに計画が浮上。国家、民間の石油備蓄基地がある。

H21

平成21年の撮影。着工からわずか4年目の昭和55年には第一船が入港。その後の経済事情から物流港へと変わり、周文ふ頭のフェリーターミナルや中央ふ頭の国際コンテナターミナルが活況を帯びる。



くす玉を割って入船を祝った入船式(昭和38年4月25日)



石炭専用岸壁に接岸した第三北星丸(手前)と光輝丸



石炭ローダ上のくす玉のロープを切る田中苦小牧市長(左)と上戸北海道開発局長



入船式での神事

Ⅱ

ついに第一船は入港し、
人びととまちは歓びに沸いた。

歓喜の汽笛に迎えられ 第一船入港

苦小牧港に第一船が入港したのは昭和38年4月24日、入船式が行われたのは翌25日のことである。入船式の前日の入港の様子を、新聞は次のように報道している。

「午前八時半過ぎ、東京港から直航の光輝丸(1998総ト)が、むかわ丸の水先案内で静かに港内に入ると港内や船だまりに停泊中の漁船、作業船約四十隻が一斉に歓迎の汽笛を港一杯に吹鳴する。(略)続いて室蘭港から回航された第三北星丸(3016総ト)も入港(略)午前十一時近くには延べ三百三十以上の石炭ふ頭岸壁に二隻の船体を横付けした(北海道新聞)。岸辺の市民は、「ようこそ光輝丸」「よく来てくれた北星丸」とばかりに、手を振り、船上の乗組員たちも、これにこたえて手を振った。

石炭岸壁で入船式

入船式の25日の苦小牧港は、明け方こそ苦小牧特有の濃霧が立ち込めていたが、前日の悪天候とは打って変わって穏やかな海模様。午前11時開催の式典を前に、自衛隊第七師団音楽隊の演奏する「祝典ギャロップ」が流れる中、北

海道開発庁長官、自治大臣、自民党副総裁などの要人をはじめ、道内外の関係者ら400人が次々に到着した。

苦小牧港の前途を祝福する花火が派手に打ち上げられ、修祓式を挙行。引き続き行った入船式では、第一船として市民の歓迎にこたえて入港した光輝丸は石炭岸壁1号バースに、第三北星丸は同2号バースにそれぞれ満船節で接岸。漁船や開発局の浚渫船が泊地に約50隻並び、船体を飾って港の開港を祝福すると、第三北星丸と光輝丸が汽笛を高らかに鳴らした。勇払原野の真ん中で劇的な人造港が供用開始となった合図だった。感激に震える手で田中苦小牧市長と上戸北海道開発局長によつてひもが切られ、高架ベルトに下げられた花吹雪のくす玉が開いた。高らかになるファンファレの曲、色とりどりの600個の風船が両船から放たれ、広大な勇払原野の空高く希望を乗せて舞い上がった。

第三北星丸の船長には田中市長の孫田中裕子、光輝丸の船長には渡辺市議会議員の孫渡辺幸子から花束を贈呈。入船式を祝う各船の汽笛、タグボート苦小牧丸も泊地に出て歓迎の放水をする中で、田中市長から両船長に記念品が手渡された。

このあと、荷役作業開始のボタンが



入船に向けて竣工した苦小牧ビル。祝賀会が開かれた（昭和38年4月）



ブラスバンドを先頭に行進



入船式を祝うパレード



石炭を運ぶベルトコンベアー



石炭ヤードの貯炭の山



ローダーから船倉に流れ込む石炭



第一船を見物に訪れた市民



第一船を報じる新聞



入船式の会場に設けられたゲート

押されると、延長約5^キのベルトコンベアーが一斉に動き出し、音楽隊の奏でる『祝典曲』と一緒に、ローダーから石炭が両船のハッチに流れ込んだ。

百年の大計といわれた苦小牧港。大正13年の林千秋の初案計画以来実に40年の長歲月にわたって、この日を夢みて勇払原野開発、苦小牧港の修築運動を続けてきた多くの人たちの努力によって、この晴れの開港の日を迎えたのである。

第一船見物に市民5千人

この日は、午前9時から午後1時まで駅前―築港間に臨時バスを30分おきに運行させ、多くの市民が晴れの入船式を見ようと集まってきた。当日の様子を新聞は次のように報道した。

「苦小牧港にはじめて入った船をみよう、この感激の目を喜び合おう」と車や自転車で港頭をうめた祝福の人たちはザツと五千人、手に手に『祝開港』の小旗を持って、両船が接岸している付近を中心に『アリの行列』をつくった。田中市長の手で2つのクス玉が開かれ、同時に両船からは五色のゴム風せんが空高く舞い上がり、タグボートからは五本の放水、汽笛の吹鳴：まさしく開港を祝う感激の一瞬である。高校生は体育の時間を利用してランニングでかけつけ、折から地方選挙運動中の市議候補のなかには名前入りのタスキ姿で入港船見学に顔を出すという抜け目のない組もチラホラ。両船の一般見学客もひっきりなしで、船内で案内係は押しかけたお客さんに汗ダクとなつての説明。開港を祝い、市内商店街はアーチや造花で色どられた（苦小牧民報）。

このあと、新装された苦小牧ビル5階大ホールで入船祝賀パーティーが行われ、石炭を満載した両船は午後4時、京浜に向けて出港し、入船に関する行事はすべて終了。苦小牧市の歴史に新しい1ページを飾った。

当日、異例の市議会で感謝決議

入船式のこの日、折からの統一地方選挙による市長選、市議選の公示後であつたにもかかわらず、異例の臨時市議会が午前10時から開催された。この市議会では入船式にかかわる苦小牧市所有のタグボートと給水施設の運営委託に関する協定、入船式行事費の予算補正などを可決した後、全議員提案による「開港感謝決議」が行われた。決議文は次の通りである。

―「苦小牧工業港開港に際し感謝決議 北海道総合開発に重要な使命を有する苦小牧工業港は全市民熱望の中に本日入船式挙行の喜びを迎え、誠に感激

押されると、延長約5^キのベルトコンベアーが一斉に動き出し、音楽隊の奏でる『祝典曲』と一緒に、ローダーから石炭が両船のハッチに流れ込んだ。

百年の大計といわれた苦小牧港。大正13年の林千秋の初案計画以来実に40年の長歲月にわたって、この日を夢みて勇払原野開発、苦小牧港の修築運動を続けてきた多くの人たちの努力によって、この晴れの開港の日を迎えたのである。

第一船見物に市民5千人

この日は、午前9時から午後1時まで駅前―築港間に臨時バスを30分おきに運行させ、多くの市民が晴れの入船式を見ようと集まってきた。当日の様子を新聞は次のように報道した。

「苦小牧港にはじめて入った船をみよう、この感激の目を喜び合おう」と車や自転車で港頭をうめた祝福の人たちはザツと五千人、手に手に『祝開港』の小旗を持って、両船が接岸している付近を中心に『アリの行列』をつくった。田中市長の手で2つのクス玉が開かれ、同時に両船からは五色のゴム風せんが空高く舞い上がり、タグボートからは五本の放水、汽笛の吹鳴：まさしく開港を祝う感激の一瞬である。高校生は体育の時間を利用してランニングでかけつけ、折から地方選挙運動中の市議候補のなかには名前入りのタスキ姿で入港船見学に顔を出すという抜け目のない組もチラホラ。両船の一般見学客もひっきりなしで、船内で案内係は押しかけたお客さんに汗ダクとなつての説明。開港を祝い、市内商店街はアーチや造花で色どられた（苦小牧民報）。

このあと、新装された苦小牧ビル5階大ホールで入船祝賀パーティーが行われ、石炭を満載した両船は午後4時、京浜に向けて出港し、入船に関する行事はすべて終了。苦小牧市の歴史に新しい1ページを飾った。

当日、異例の市議会で感謝決議

入船式のこの日、折からの統一地方選挙による市長選、市議選の公示後であつたにもかかわらず、異例の臨時市議会が午前10時から開催された。この市議会では入船式にかかわる苦小牧市所有のタグボートと給水施設の運営委託に関する協定、入船式行事費の予算補正などを可決した後、全議員提案による「開港感謝決議」が行われた。決議文は次の通りである。

―「苦小牧工業港開港に際し感謝決議 北海道総合開発に重要な使命を有する苦小牧工業港は全市民熱望の中に本日入船式挙行の喜びを迎え、誠に感激



一条通のにぎわい(昭和38年7月15日)



苦小牧駅前通(昭和38年)



駅通十字街(昭和38年)



王子製紙東部社宅街(昭和38年ころ)



苦小牧市街地と苦小牧港(昭和38年)

この記念式典に、寛政12年、蝦夷地勇払場所に移住し、開拓と警備の任にあたった八王子千人同心のふるさと八王子市から河西重蔵市議会議長など4人が招かれ、これをきっかけに、10年後の昭和48年8月には苦小牧市と八王子市が姉妹都市を結ぶこととなった。

移り変わるまち並み

苦小牧港の築港工事が始まった昭和26年の苦小牧の人口は約4万1000人。港の建設工事でまちはにぎわい、昭和38年の開港時には約7万5000人に膨れ上がっていた。

この間、苦小牧市役所など官公庁は旧市街地から現在の立地場所へと移転。駅前マーケットの解体をはじめとして戦後復興期の様相は払拭され、上下水道の敷設、幹線道路の舗装化、市立病院や図書館の建設など公共施設、都市施設の整備が進み、駅前通への百貨店の開店など、新しい市街地が形成されていた。

昭和31年の経済白書は「もはや戦後ではない」と唱い、人びとの生活の中にテレビや洗濯機が入り込み、新しい時代が実感されていく。その中で、人びとは開港をまちの新たな夜明けととらえ、以降、苦小牧はその期待にこたえるように発展を続けていく。

に堪えないところがあります。省みるに昭和二十六年八月基石沈下の起工式より(略)本日をもって開港の運びに至ったこの欣びは、七万五千市民の永く銘記致すところであります。(略)各位の今日に至る深い御理解と御努力に対し、深甚なる感謝の意を表する為、われわれ市議会議員一同、本日臨時市議会を開催致し、へき頭満場一致をもって感謝の決議を致します」――

決議後、一同は入船式へと向かった。

**開基90周年と合わせて
開港記念式典**

苦小牧港の開港記念式典は、苦小牧市の開基90周年、市制施行15周年を兼ね、第8回とまこまい港まつりの期間中である昭和38年8月18日、雑貨ふ頭の苦小牧埠頭倉庫を会場として、新市長大泉源郎のもと盛大に行われた。

後に総理大臣となる佐藤栄作北海道開発庁長官、町村金吾北海道知事ら道内外から関係者1200人が参加し、まず全員が港湾築設の尊い犠牲者となった人びとに黙とうを捧げた。式典では、開港に尽力した88人に感謝状を贈ったほか、開基90周年、市政15周年記念の表彰者を表彰。100通に上る祝電が披露され、記念式典終了後には祝賀会も催された。

とまこまい 港まつりポスター

「とまこまい港まつり」は、「観光まつり」（昭和25年9月21〜24日）を前身とし、昭和31年に「第1回」が開催された。以降休むことなく続けられ、昭和42年の第12回からはテーマも決められた。以下に「とまこまい港まつり」のポスターの数々を紹介する。



▲第38回1993(平成5)年



▲第29回1984(昭和59)年



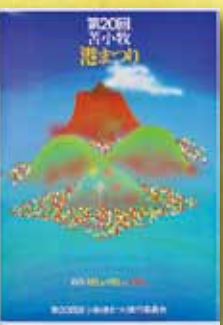
▲第10回1965(昭和40)年



▲第50回2005(平成17)年



▲第22回1977(昭和52)年



▲第20回1975(昭和50)年



▲第40回1995(平成7)年



▲第22回1977(昭和52)年



▲第11回1966(昭和41)年



▲第8回1963(昭和38)年



▲第1回1956(昭和31)年



▲第57回2012(平成24)年



▲第34回1989(平成元)年



▲第26回1981(昭和56)年



▲第5回1960(昭和35)年

第5回港祭り行事表

8月16日(土)	8月15日(金)	8月14日(木)
10時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 11時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 12時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 13時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 14時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 15時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 16時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 17時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 18時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 19時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 20時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 21時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 22時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 23時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 24時 空中生きかし 三社賞賽馬大会	10時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 11時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 12時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 13時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 14時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 15時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 16時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 17時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 18時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 19時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 20時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 21時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 22時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 23時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 24時 空中生きかし 三社賞賽馬大会	10時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 11時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 12時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 13時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 14時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 15時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 16時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 17時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 18時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 19時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 20時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 21時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 22時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 23時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 24時 空中生きかし 三社賞賽馬大会

▲第5回行事表 1963(昭和35)年

第1回苫小牧港まつり

8月14日	8月15日	8月16日
10時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 11時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 12時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 13時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 14時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 15時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 16時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 17時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 18時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 19時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 20時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 21時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 22時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 23時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 24時 空中生きかし 三社賞賽馬大会	10時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 11時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 12時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 13時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 14時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 15時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 16時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 17時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 18時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 19時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 20時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 21時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 22時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 23時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 24時 空中生きかし 三社賞賽馬大会	10時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 11時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 12時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 13時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 14時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 15時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 16時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 17時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 18時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 19時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 20時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 21時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 22時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 23時 空中生きかし 三社賞賽馬大会 24時 空中生きかし 三社賞賽馬大会

▲第1回プログラム 1956(昭和31)年



苫小牧港開発会社の設立披露会(昭和33年8月)



苫小牧埠頭株式会社設立披露会記念写真(昭和35年5月)



苫小牧港管理組合(昭和44年)



急ピッチで進められた東防波堤工事



築設が進む漁港



完成間近の苫小牧灯台(昭和40年5月)



工業港区主水路の掘り込みを開始(昭和40年5月)



雑貨ふ頭の完成で新聞用紙を積んで出航する第一船(昭和38年11月)



雑貨ふ頭第一船の入船式(昭和38年11月)

Ⅲ

時代は成長を求め、 石炭港は物流港へと変遷した。

急速な施設整備

苫小牧港は、昭和38年に第一船を迎えたとはいえ、供用を開始した施設は全体計画の1割にも満たなかった。国は港湾整備5カ年計画の中に苫小牧港の整備を位置付け、商港区のほとんど、外郭施設の整備や工業港区の半分ほどを完成させようとした。また、北海道開発庁は昭和39年11月、苫小牧臨海工業地帯造成計画を示し、公共水路、公共岸壁を特定港湾事業として整備する方針を打ち出し、これらによって内陸掘り込みをはじめとする整備は急速に進められた。

すなわち、昭和40年に西防波堤、同41年に東防波堤が完成し、次々にふ頭岸壁が完成する中、航路の浚渫が開始された。また、苫小牧臨港鉄道の整備がスタートし、西ふ頭公共臨港線が完成、航行の安全を守る苫小牧灯台も昭和40年に完成するなど陸上施設の整備も進められた。

港管理運営体制の整備

施設整備とともに海上保安署、北海道運輸局、税関などの出先機関の設置が進められた。

港湾管理については、北海道と苫小牧市の共同管理が提案されて苫小牧港

■カメラナリ航行に頭悩ます

昭和38年4月に第一船を迎えた苫小牧港は、翌年2月には500隻近くの入港数となるが、まだ航路管制がされていないため出入航は自由。石炭運搬船と貨物船は増加の一途で、一度に7隻も入港して石炭岸壁(現在の東ふ頭・入船ふ頭)と雑貨ふ頭(同西ふ頭)の間にすらりとその7隻が錨を下ろすという事態にもなった。それまでも出入航する船のニアミスがあつたが、具体的な対策はパース会議だけという状態。このため海上保安署は、入出港する船が苫小牧信号所の信号によって航行する航路管制方式を提案。ただ、この信号所の建設は490万円の予算がついたばかりで、運用開始となるには1年間を要する。この間をどう無事故で過ごすか、にぎわう港ならではの悩みであった。

■凍結石炭にスチーム噴射

石狩、空知の炭坑から大量の石炭が運ばれてくる苫小牧港に、思わぬ難題が持ち上がった。それは、列車に積まれて到着した石炭が凍ってしまつており、貨車から降ろすことができないというものだ。開港2年目の冬、この対策として導入されたのがスチーム噴射装置。小型ボイラーで加熱した170〜200℃の蒸気を、貨車に積まれたまま固まつてしまった石炭の下部に噴射し、石炭と貨車を切り離してから荷下ろしする。試験では40分の厚さで貨車に張り付いてしまった石炭を2、3分で解かすことができた。このほか、手取り早いのは張り付いた箇所を大ハンマーでたたくことで、その音からこの作業は「ガンガン叩き」と呼ばれ、港の冬の風物詩ともなった。



南ふ頭に接岸したチップ船王子丸



東南アジア向け尿素



水面貯木される輸入木材(昭和41年)



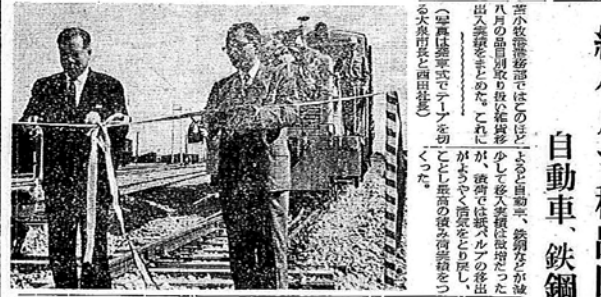
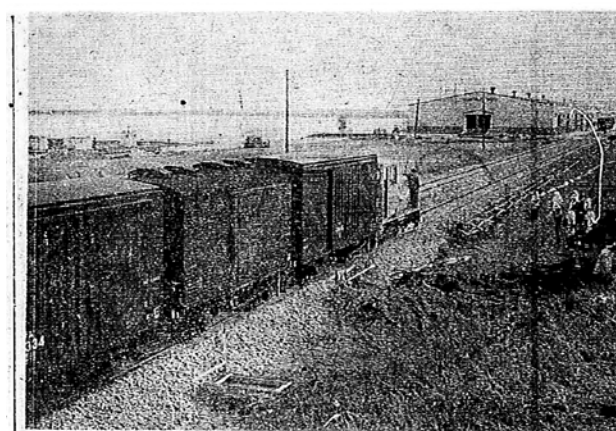
車両の陸揚げでにぎわう苦小牧港



春を前に農業機械が陸揚げ



出光興産(株)北海道製油所の建設工事(昭和46年)



臨港鉄道開通式を伝える新聞(昭和40年10月2日付、苫小牧民報)



日軽金の立地予定地



臨港鉄道の貨車への積み降ろし

管理組合が昭和40年7月に発足。既に開港以前に設立されていた苦小牧港開発会社、苦小牧埠頭株式会社と合わせて、官民の苦小牧港管理、運営の体制が整った。苦小牧港開発会社は、石炭積出荷役、工業用地の造成と分譲などのために昭和33年8月に設立。その後、フェリーターミナルの運営などに事業を拡大していった。また、苦小牧埠頭株式会社は開港後の一般商業貨物の増加を見越して荷役、倉庫、港灣運送、道路運送を担うために昭和35年5月に設立されていた。ともに苦小牧港の管理運営に欠かせないものとして官民で設立準備が進められたもので、公的資金の割合がともに約45^割という公共性の強い企業であった。

相次ぐ企業進出と
貨物取扱量の増加

第二船入港以降の、港湾後背地への企業進出はどうだったであろうか。昭和40年度から始まった工業港区の掘り込みは、鉄鋼業の進出を想定したものであったがこれは不調に終わった。しかし、非鉄金属の日本軽金属(アルミ)が昭和42年に進出を決めると臨海工業地帯の整備は急速に進み、同49年までに80社が進出を決定し45社が操業または工場建設に着手した。主なものを挙

■農産物の増加と日勝峠

石炭積出港として脚光を浴びる苫小牧港だったが、昭和40年になって、農産物の大量輸送がクローズアップされてきた。その理由は、まず40年10月に試運転を予定している臨港鉄道の完成が近いこと、次に、やはり同月に日勝トンネルの完成で道東と道央を短時間で結ぶ日勝ルートが開通すること。臨港鉄道で運ぼうとするのは米。道産米の本州向け出荷量は年間約21万ト。このうち65割が室蘭から出荷されていた。臨港鉄道が雑貨ぶ頭に至まで敷設されると、苫小牧港からの米の積み出しは可能で、陸上輸送経費を節約できるのは石炭の場合と同じ。一方、日勝ルートでは十勝地方からトラックで出荷される穀類の積み出しの活発化が考えられ、ともに保管倉庫の整備が課題となって浮上した。秋には十勝地方など道東から本州に送られる農産物や本州から道東に送られる肥料の積み降ろしにきくい、春を前に本州からの耕運機の陸揚げが盛んになるのは、その翌年頃からのことである。

自動車陸揚げでにぎわう

日本にマイカーブームが起こつたのは昭和30年代後半のこと。カローラ、コロナ、サニー、ブルーバードなどの大衆車が生産され、人びとの購買意欲を誘った。北海道でこの大衆車の陸揚げ場所となつたのが、苫小牧港。道内大消費地の道央圏にあり、後背地に広いモータープールを置くことが可能。本州からの完成自動車の陸揚げはその7割が室蘭港だったが、室蘭から札幌へ陸送するコストは1台30000円。苫小牧から札幌まではその半分で済んだため、苫小牧への陸揚げは年々増加し、やがて道内一となった。

世紀の大工事 30万ト級シーバス建設

外洋では世界で初めてという出光興産の外洋シーバスが昭和48年8月20日、苫小牧港沖に完成した。30万ト級の大型タンカーが接岸できる国内最大級のシーバスであった。シーバスは臨海工業地帯の出光興産(株)北海道製油所沖合2870㍎の水深25㍎の位置に建設を予定。当初、一点係留方式を7億円程度で建設する計画だったが、潮流1.5ノット、最大風速43㍎、波高9.6㍎という自然条件では安全性が保たれないとして検討が重ねられた。

この結果、出光興産と施工にあたる鹿島建設はジャケット型棧橋という工法を用いようと方向を転換した。延長490㍎。中央にブラットホーム、その左右にドルフィンを設置。これらにはプリジストンが世界で初めて開発したという新方式の防舷材を取り付ける。中央のブラットホームなどの高さは、30㍎。鉄パイプを組み合わせたものを海底まで降りし、鋼管の杭を打ち込んで海底に固定する。組み立ては現地でできず、九州で組み立てたものを苫小牧まで運んで設置する。しかし、工費は55億円にも膨れ上がった。着工から完成まで約11カ月。「世紀の大工事」といわれたシーバスは完成し、国内ばかりでなくソ連や中国など外国からも視察団が訪れた。



積載量30万ト、全長333㍎の大型タンカーが接岸したシーバス
(写真は出光興産北海道製油所提供)



外貿コンテナ輸送の増加を報じる新聞
(昭和51年9月6日付、苫小牧民報)



ネービアからのバルブ船が入港(昭和50年7月)



(この項の写真は苫小牧民報提供)

ソ連船「プロペコフ号」(昭和50年7月)



船長への花束贈呈



船内でゲームを楽しむ



船室でくつろぐ乗客



入港する「しれとこ丸」



フェリーを降りる車両



操舵室

フェリー第一船「しれとこ丸」入港・乗船風景

けるなら先の日本軽金属を筆頭に、出光興産、北海道電力、電気化学工業、苫小牧ケミカル、岩倉組、苫小牧共同発電、北海道曹達、日之出化学工業などである。

苫小牧港は昭和41年4月に関税法上の開港指定を受けて、初の外国貿易船が入港。翌年3月には北米定期船が初入港し、合板などを積んでロサンゼルスに向けて出航するなど、外国貿易港としての様相が見えてきた。これらによつて貨物取扱量は急速に増え、昭和45年には年間貨物取扱量1500万㍎の舞台を突破し、早くも道内第2位の港湾に発展していくのである。

取扱量全道一の大規模港に

昭和47年、マイカーによる旅行ブームの到来もあって、苫小牧港にもフェリーが就航する。苫小牧(東京(大洗)間で、初入港は大洗からの「しれとこ丸」(7862ト)だった。しかし、着岸したのは当時の石炭専用ふ頭の一角、現在の東ふ頭の4号岸壁に設けられた仮のフェリーふ頭であった。苫小牧港は札幌、道央圏に近いことから仙台、名古屋、八戸との間に相次いでフェリーが就航。昭和50年には現在地にフェリーふ頭とターミナルが完成し、供用開始した。これにより同年、苫小牧港は室

蘭港を抜いて全道一の港湾貨物取扱量となった。

「青いハイウエー」で新時代

大洗港からの「しれとこ丸」は、4月29日からの就航を前に23日には試験就航が行われ、フェリー会社や地元商店会が市民ら約600人を招待し、襟裳岬沖までクルージングした。苫小牧港のフェリー第一船とあって、船長、機関長、マネージャー、そしてウエートレスまで外国航路の経験者をそろえた。船内では民謡大会、ダンスパーティー、ゲーム大会等が開かれ、人気が出始めた「コーラ」などもたちまち売り切れた。「しれとこ丸」は横揺れ防止のフィン・スタビライザーやタグボートを使わなくても接岸でき停止距離も短い可変ピッチを装備した新造船。快適な航行は「青いハイウエー」ともいわれた。フェリーが就航した翌年の昭和48年、世界最大規模のシーバスが外洋に完成。昭和53年には勇払ふ頭が供用を開始し、苫小牧港の主な施設は完成をみた。昭和38年4月の第一船入港から15年目のことである。

コンテナ輸送で民間から注文

苫小牧港は開港から10年を経て工業港から物流港としての性格を強め、昭



大型ケーソンの製作(昭和51年10月)



厚真町浜厚真沖の東港区着工現場(昭和51年10月)



大型ケーソンの設置(昭和51年10月)



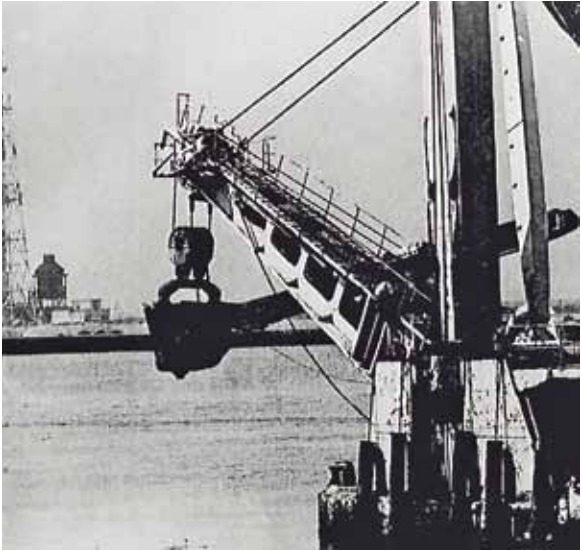
防波護岸の建設(昭和51年)



東港区着工を報じる地元の新聞
(昭和51年8月7日付、苫小牧民報)



苫小牧東部開発株式会社の
発足を報じる新聞
(昭和47年7月17日付、苫小牧民報)



東港区作業船だまりから北海道電力苫東厚真発電所を望む



東港区着工の第一石を投入(昭和51年8月7日)

設史上異例のスピードで昭和55年10月に一部供用開始となった。苫東開発は昭和46年に基本計画が策定され、昭和60年代に鉄鋼、石油精製、自動車、アルミ、電力など工業出荷額3兆3000億円を見込んだものであった。

昭和51年の着工を前に、開発を具体的に推進する機関として、第三セクター方式による苫小牧東部開発株式会社(昭和47年7月に発足した。開発に必要な土地の取得、用地の造成、分譲、諸施設の建設・管理運営などを行った。しかし、昭和48年の石油危機後のわが国の低成長、減速経済は、当初計画の実現を困難なものにした。

一方、石油危機に端を発するエネルギー政策の中で、国家石油備蓄基地とコールセンター構想が浮上。既に着工していた東港区を玄関口として苫東への立地がクローズアップされてくる。56年には苫小牧東部石油備蓄株式会社(国家石油備蓄基地)設立、57年7月には北海道石油共同備蓄株式会社(民間石油備蓄基地)にオイルイン。また、57年6月には苫東コールセンター株式会社(苫東)が設立され、新たな苫東の形が整っていく。

苫東計画の見直しの中で苫小牧東部開発株式会社は平成11年7月、新会社「苫東」に引き継がれる。

港湾整備が進むにつれて外航船の入港増加、フェリー航路の増加、コンテナ貨物の増加と、苫小牧港はまさに躍進の一途をたどる。小樽港、室蘭港が低迷する中、苫小牧港では沖待ち船が増え、岸壁不足が問題になっていた。

昭和51年、厚真町浜厚真沖において東港区の礎となる初の捨て石が投入された。東港区は苫小牧東部工業基地開発と一体のものであった。公害防止、漁業補償問題や自然環境保全に配慮した東港区の建設は、巨大ケーソン投入による大規模急速施工により、港湾建

和50年代に入ってコンテナ輸送が増加してきた。50年6月現在で苫小牧港に入港する大型のコンテナ船は3隻。バラ積みよりも積み降ろしの時間が短く、コンテナだけを積むためRO・RO船よりも積載効率がよいコンテナ船はこのころ増加傾向をみせていたが、3隻が別々のふ頭を使い、荷役機械も整備されていなかった。これに注文をつけたのが苫小牧港貿易振興会。苫小牧港管理組合でもコンテナヤードと岸壁の建設を検討していた矢先で、幹線道路に隣接し、広い後背地もある勇払ふ頭をコンテナ専用にしてはとの構想が浮上し、コンテナ基地の草分けとなった。

東港区の建設

「みなと」の移り変わり 絵図と地図で見る

漁港、石炭積出港、工業港、そして物流港へ

苫小牧港は、漁港、石炭積出港、工業港など、その用途が様々な考えられ、また、苫小牧市、北海道庁、北海道開発庁など各機関が計画立案し、図面を引いた。昭和26年の着工後も、検討を重ねられ、物流港としての形を整えていく。



西港区

東港区

西港区



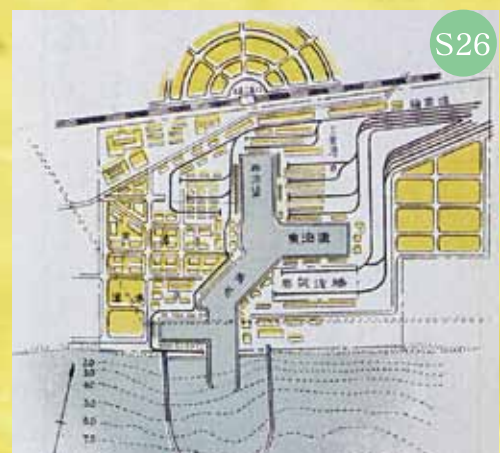
北海道開発庁による昭和27年の苫小牧工業港修築計画図。東の水路を海岸線と平行に掘り込む計画だった



昭和25年に北海道港湾課が計画した「苫小牧漁港」掘り込み式ではなく、防波堤で囲った小規模なもの

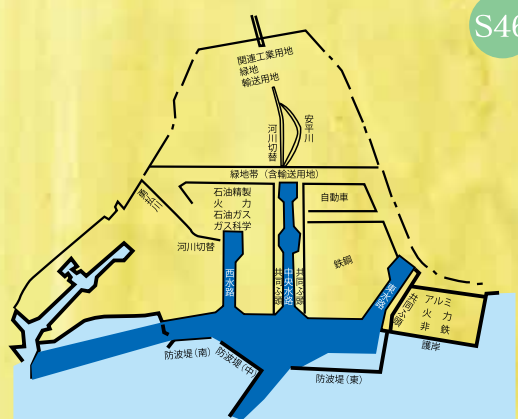


昭和30年の苫小牧工業港計画図では「人口100万人収容」を想定した大工業地帯を計画した（苫小牧市）



昭和26年の起工時の苫小牧港計画図は、掘り込み式でほぼY字型。西泊渠(商港区)と東泊渠(工業港区)があった

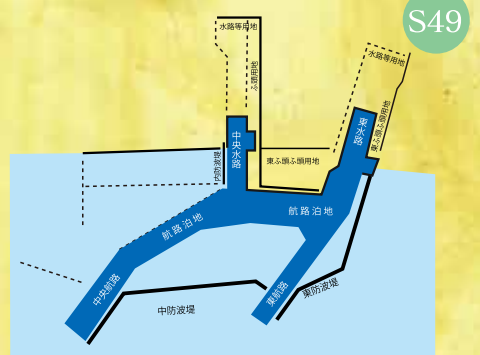
東港区



S46

■ = 航路

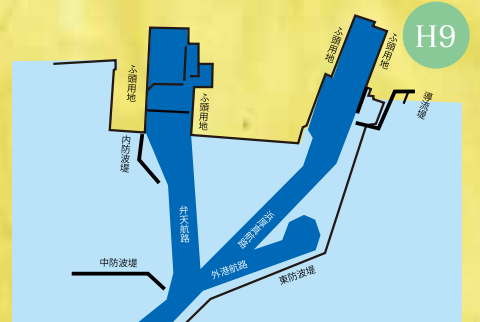
昭和46年の基本計画図略図。防波堤で囲まれた海岸から西、中央、東の3本の水路を掘り込み、その周辺に石油、火力発電所、自動車、鉄鋼、非鉄金属などの工場群が立地する重工業地帯と一体の港が計画された



S49

■ = 航路

昭和49年の港湾計画図略図。基本計画図のうちの中央水路と東水路の築設が計画されている



H9

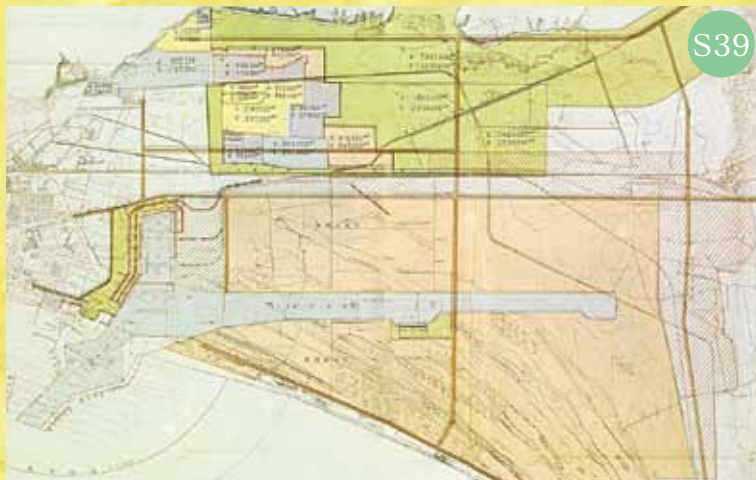
■ = 航路

平成9年の港湾計画図略図。昭和48年から54年に至る2度のオイルショックをはじめとする経済状況の変化の中で、平成7年にそれまでの計画が見直された



S32

昭和32年、北海道開発庁による計画図。東側の水路が鉄道と平行に伸びるように変更されている



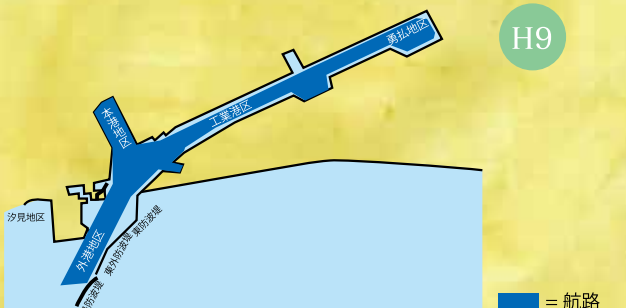
S39

昭和39年、苫小牧港建設事務所による苫小牧工業港整備計画図略図。ほぼ現在と同じ形になった



S43

昭和43年の苫小牧港管理組合による苫小牧港整備計画図略図。現在は埋め立てられた木材の水面貯木場（東側水路の上部）が見られる



H9

■ = 航路

平成9年の港湾計画図略図。汐見地区や木材港区の埋め立てが進められた



初期のフェリー岸壁(写真左)は東ふ頭にあった



接岸するフェリー「いしかり」



東ふ頭～入船ふ頭～フェリーふ頭。手前は石油配分基地



中央南ふ頭、穀物サイロ(上)とトヨタ自動車北海道(下)



勇払ふ頭～中央北ふ頭、石油資源開発(写真右側)



苫小牧港西港区全景



耐震強化岸壁となる西ふ頭



後背にチップヤードがある南ふ頭

Ⅳ

港は世界に広がり、
そして未来へと伸びゆく。

特定重要港湾の指定

苫小牧港は昭和56年5月26日、特定重要港湾に指定された。道内では室蘭港に次いで2番目、国内では18番目の指定であった。特定重要港湾とは、重要港湾のうち外国貿易上特に重要な港湾として政令で定められるもので、国内港湾としては最高ランクに位置し、信用度が増し、港としての格が上がる。昇格を受けて同日、苫小牧港管理組合は新しく作った「港旗」の掲揚式を行い、大泉源郎管理者(苫小牧市長)は「これからは西、東港を一つの港湾として管理していくことになり、運用は難しい。気持ちを新たに世界の経済に挑んでいく覚悟を持ちたい」と決意を述べた。

拡大の一途をたどる物流

その後、苫小牧港は貨物量の増大によって物流動向が大きく変化していった。平成元年の貨物取扱量は前年比23%も増え、道内取扱量の35%を占めた。コンテナ取扱量の伸び率は前年比14.4%で、特に外資コンテナの伸びが著しく、東南アジアを中心に国際コンテナ定期航路が相次いで開設された。

定期コンテナ航路は、昭和63年に北米航路、平成元年に東南アジア航路、

同3年に韓国航路、同8年に中国航路と開設が続き、この間、指定検疫所の輸入港の指定を受け、動物検疫所も開設。このため、西港区勇払ふ頭のコンテナターミナルは飽和状態となった。また、苫東初の生産工場として、いすゞ自動車北海道工場が昭和59年に操業を開始、さらに平成4年10月にはトヨタ自動車北海道が生産を開始し、これに伴う自動車関連企業の活動が活発化して、苫小牧港の貿易構造を大きく変えていった。

その中で開港以来の石炭ふ頭が使命を終え、跡地の入船ふ頭には新たな国際コンテナターミナルが計画された。同ターミナルの建設は4万トンの大型コンテナ船が接岸可能な水深14メートルに改造するもので、港口の拡幅などを含む大規模な事業となり、平成9年4月から供用開始された。

その後も定期コンテナ航路は平成14年に中国・韓国、同15年に韓国・タイの航路が開設された。これに伴い、平成16年3月には、函館税関苫小牧コンテナ検査センターが完成し、これまで3時間以上かかっていたコンテナ内容物の検査が5分から10分程度でできるようになった。平成17年には輸入食肉検査港に指定されるなど、物流のための諸施設、機関が整備されていった。



勇払マリーナで
海洋レジャーを
楽しむ人びと



勇払マリーナ



苫小牧港東港区全景（写真奥は石油備蓄基地）



着工間もない東港区



親子連れなどに親しまれているキラキラ公園



ふるさと海岸の砂浜を駆ける子供たち



キラキラ公園として整備された北ふ頭岸壁背後地



市街地に近く家族連れで楽しめるふるさと海岸

海と親しむ港の新しい姿

市民が親しみをもてる港造りのためのウォーターフロントの構想と整備が進んだ。

整備された施設としては「入船公園」「キラキラ公園」「ふるさと海岸」「勇払マリーナ」が挙げられる。

「入船公園」は、入船ふ頭とフェリーふ頭の間の角地に、平成11年に完成したポケットパーク。約5000平方メートルの遊休地を活用したもので、高さ約5メートルの展望台も造られた。公園からは入出航するフェリーなどを間近に見ることができ、港を眺望するとびきりのスポットとなった。

「キラキラ公園」は、北ふ頭の緑地としての再開発によって整備されたもので、平成12年度に着手。市民が港に親しめる空間として生まれ変わり、一般公募により「キラキラ公園」と名付けられた。西ふ頭や東ふ頭に接岸している船を間近に見ることができる。ステージやトイレなどの施設があつてイベント会場として利用でき、夏場には水遊びもできてたくさんの家族連れでにぎわう。平成23年には、人びとにぎわいや交流をつくりだす港の施設として国から「みなとオアシス苫小牧」の認定を受けた。

「勇払マリーナ」は平成14年に一部を残して供用を開始した。ヨットやレジャーボートなど500隻を収容する海洋レジャー施設。札幌圏に近い利便性から昭和63年に着工したものだ。 「ふるさと海岸」は西港区西側の汐見町から高砂町にかけて約1キロメートルの海岸で、それまでの直立護岸を緩傾斜護岸にして遊歩道を造り、離岸堤を設けて砂浜の復活に挑むもので、平成2年に着手、同17年に完了した。後背の緑地と緩傾斜護岸から続く海岸には砂浜ができ、かつて自然海岸にたくさん見られたハマナスが植栽されたほか、海浜の草地にはハマニガナ、ウンランなどの海浜植物も増え始めた。

工業港から総合港湾へ

東港区は「苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画」に沿って、昭和51年に建設に着手し、昭和55年に第一船を迎えた。その後、経済社会情勢の変化に伴い「苫小牧東部開発新計画」（平成7年度）が策定され、これによって苫小牧東部工業基地と一帯となった「工業港」という制約が外され、多様な機能が集積された総合的な港湾空間へと見直しが図られた。これまでの工業港としての位置付けから、西港区と一体となった広域的な流通港湾としての機能拡充



苫小牧港北ふ頭に着岸した豪華客船「ぱしふいっく びいなす」



国際コンテナターミナルに
接岸したロシアのコンテナ船
(苫小牧民報社提供)



港と未来を見つめる子供たち



苫小牧東港区の国際コンテナターミナル(左)と
西港区にあったころの国際コンテナターミナル
＝平成14年＝(上)



国際コンテナターミナルのガントリークレーン



日本海側の港を結ぶ周文ふ頭のフェリーターミナル



北海道電力苫東厚真発電所とコールセンター



周文ふ頭のフェリーターミナルに接岸したフェリー「すずらん」

東港区の多目的国際ターミナルの整備は、国際貨物輸送を円滑化・効率化させ、経済成長が著しい東アジア地域との交易をはじめとする国際物流の競争力を強化するとともに、国際拠点港湾として北海道の産業・経済の発展にも寄与するものとなった。また、中央ふ頭では耐震強化岸壁の整備が進められ、大規模地震発生時における貨物の輸移出入が可能となり、地域の産業活動を維持することが可能となった。

東港区では苫小牧東部地域に立地する企業に対応するための公共埠頭として、昭和63年に中央ふ頭、平成4年には周文ふ頭が供用開始となっていた。周文ふ頭は平成11年7月にフェリーターミナルとしての利用が開始され、中央ふ頭では多目的国際ターミナルとしての整備が進み、平成17年に一部供用を開始した。西港区入船ふ頭にある国際コンテナターミナルでは、計画取扱量年間11万個に対して約17万個を取り扱うなど過密状態にあったが、東港区の多目的国際ターミナルではこのうち7万4000個のコンテナを取り扱うことができた。

港から世界へ、そして未来へ

この整備事業のさなかの平成20年度には、西港区の国際コンテナターミナルが東港区中央ふ頭に移転。平成22年6月には外航コンテナ船5000隻目が入港した。

苫小牧港は平成23年4月、港湾法による国際拠点港湾の指定を受けた。翌年1月には東港区中央ふ頭で同港初の耐震強化岸壁が供用開始され、8月にはガントリークレーン3基体制が整った。そして、内航フェリーターミナルの移転が完了して国際コンテナ機能が東港区に集約され、国際港湾としての機能が一段と高まったのは平成25年3月のこと。翌4月にはロシア極東のポストーチヌイ港(ナホトカ市)及びウラジオストク港と苫小牧港を結ぶナホトカ航路が18年ぶりに復活し、コンテナ船が東港区の国際コンテナターミナルの岸壁に接岸した。

西港区では4月25日、開港50周年をタグボートなどの五色の放水で祝い、6月には記念事業でクルージングの豪華客船が接岸した。

人びとが集ったのは、50年前に第一船を迎えた岸壁が間近に見えるキラキラ公園。先人たちが英知と情熱で拓き今は世界につながる港に、大人たちの笑顔があふれ、未来を担う子供たちの歓声が響いた。



国際姉妹港 **ネーピア港**
(ニュージーランド)

王子製紙と国策パルプ(当時)が現地の法人との合弁でネーピアでパルプ製造を開始。昭和48年9月から苫小牧港へのパルプの陸揚げが開始された。これをきっかけに昭和53年1月、両港は姉妹港の調印を行った。ネーピア港からはパルプ、チップ、製材のほか冷凍肉、羊毛なども輸出されている。ネーピア市は人口約5万7000人。ニュージーランド有数のリンゴ、西洋梨、ワイン用ブドウの産地でもある。苫小牧市とネーピア市は、昭和55年には姉妹都市の盟約を締結している。



国際友好港 **秦皇島港**(中国)

秦皇島港は中国河北省の北部で渤海に開いた北方随一の不凍良港。近郊の油田・炭田から輸送された原油・石炭などの中国最大のエネルギー輸出港で、1984年に沿岸開放都市(経済開発区)に指定された。友好港となったのは、苫小牧港に同港からの原油タンカーが入港していたことや、苫小牧港が石炭の積み出し、石油の精製・備蓄などをしており両港に共通性があったのがきっかけ。昭和60年に友好港の調印を行って交流を続け、平成10年に国際友好都市として盟約を締結した。

■ 苫小牧港と定期航路でつながる港



大連港(中国)



釜山港(韓国)

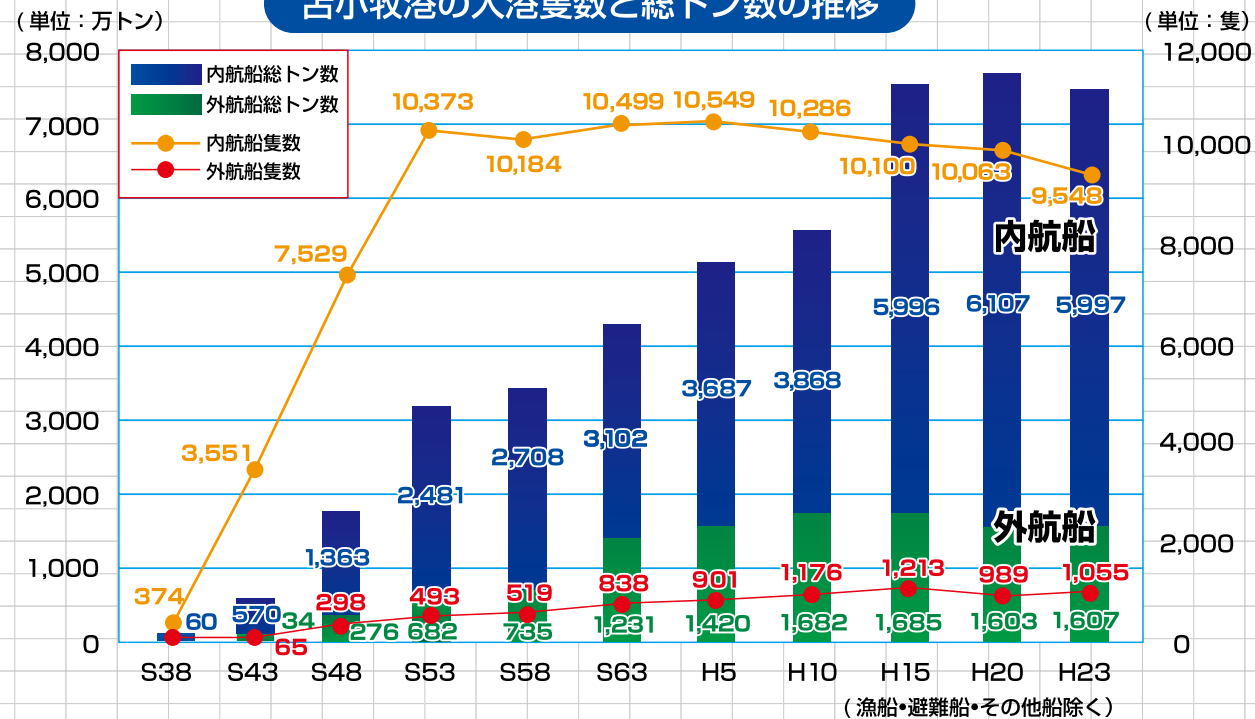


シアトル港(アメリカ)



バンクーバー港(カナダ)

苫小牧港の入港隻数と総トン数の推移



定期船の現状

フェリー

航路	便数
八戸	28便/週
仙台	3.5便/週
大洗	12便/週
仙台～名古屋	3.5便/週
秋田～新潟	5便/週
秋田～新潟～敦賀	1便/週
敦賀	7便/週
合計	60便/週

航路数=7

RORO 船及び コンテナ船(内航)

航路	便数
常陸那珂	12便/週
京浜	2便/週
東京	10.75便/週
川崎	2便/週
横浜	1便/週
名古屋	9便/週
敦賀	6便/週
大阪	4便/週
合計	46.75便/週

航路数=16

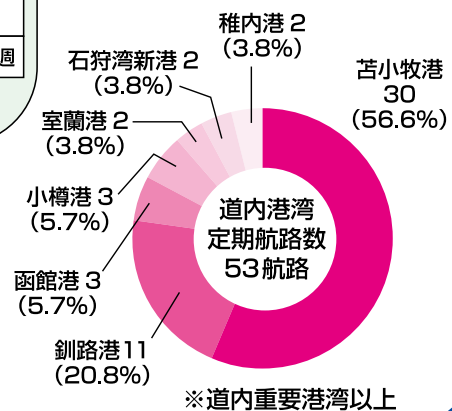
コンテナ船(外航)

航路	便数
北米	0.5便/週
韓国	4便/週
中国・韓国	2便/週
合計	6.5便/週

航路数=7

航路数合計 30航路
(113.25便/週)

(平成24年12月現在)



数字で見る50年目の苫小牧港

外航定期航路

平成25年5月現在

航路	運航経路(コンテナ)
ナホトカ	苫小牧～横浜～名古屋～神戸～門司～富山～ ポストーチマイウラジオストウ～苫小牧

外航定期航路

平成25年5月現在

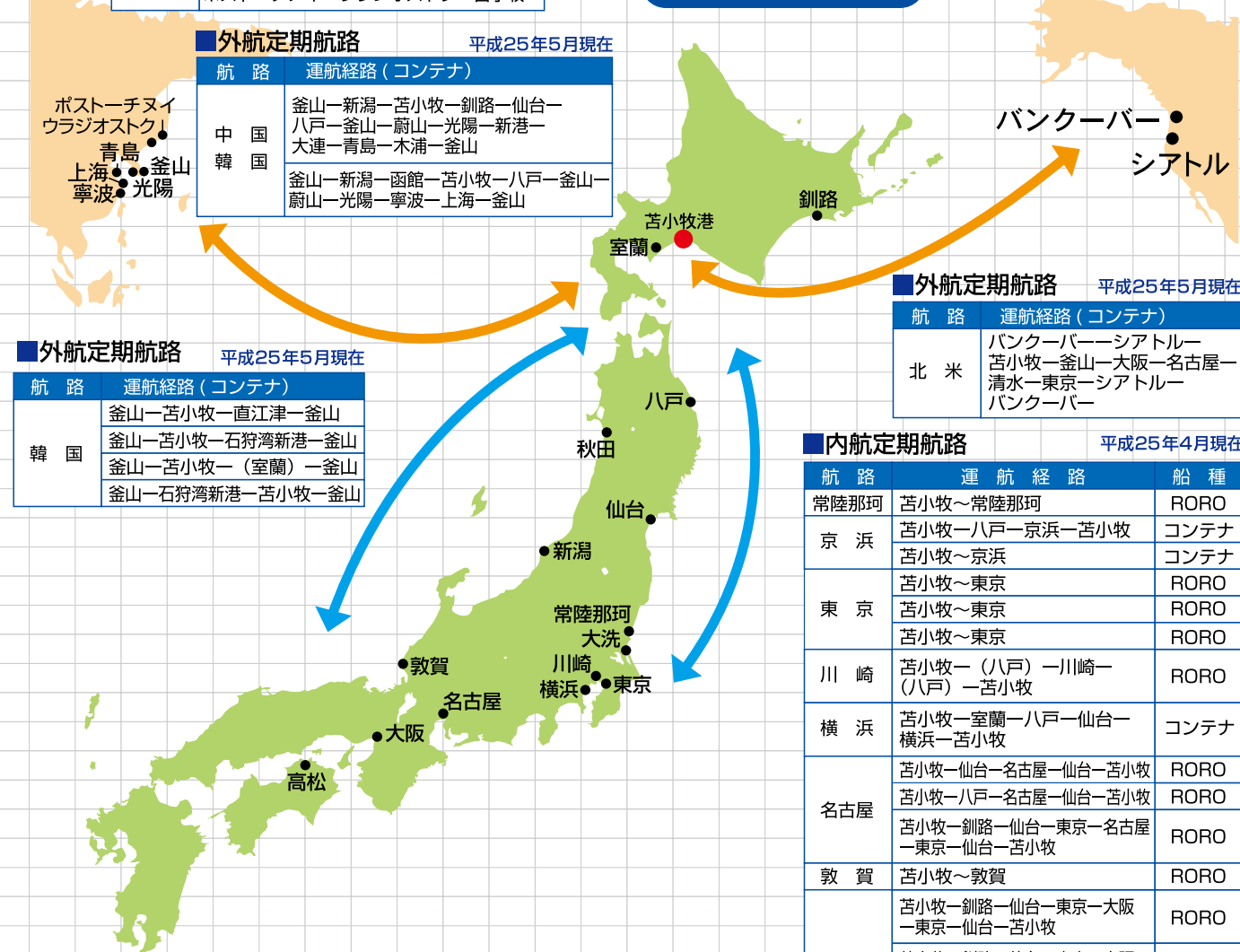
航路	運航経路(コンテナ)
中国	釜山～新潟～苫小牧～釧路～仙台～ 八戸～釜山～蔚山～光陽～新港～ 大連～青島～木浦～釜山
韓国	釜山～新潟～函館～苫小牧～八戸～釜山～ 蔚山～光陽～寧波～上海～釜山

外航定期航路

平成25年5月現在

航路	運航経路(コンテナ)
韓国	釜山～苫小牧～直江津～釜山 釜山～苫小牧～石狩湾新港～釜山 釜山～苫小牧～(室蘭)～釜山 釜山～石狩湾新港～苫小牧～釜山

国内外の定期航路



外航定期航路

平成25年5月現在

航路	運航経路(コンテナ)
北米	バンクーバー～シアトル～ 苫小牧～釜山～大阪～名古屋～ 清水～東京～シアトル～ バンクーバー

内航定期航路

平成25年4月現在

航路	運航経路	船種
常陸那珂	苫小牧～常陸那珂	RORO
京浜	苫小牧～八戸～京浜～苫小牧 苫小牧～京浜	コンテナ
東京	苫小牧～東京	RORO
東京	苫小牧～東京	RORO
川崎	苫小牧～(八戸)～川崎～ (八戸)～苫小牧	RORO
横浜	苫小牧～室蘭～八戸～仙台～ 横浜～苫小牧	コンテナ
名古屋	苫小牧～仙台～名古屋～仙台～苫小牧 苫小牧～八戸～名古屋～仙台～苫小牧	RORO
敦賀	苫小牧～釧路～仙台～東京～名古屋 ～東京～仙台～苫小牧	RORO
大阪	苫小牧～敦賀	RORO
大阪	苫小牧～釧路～仙台～東京～大阪 ～東京～仙台～苫小牧	RORO
大阪	苫小牧～釧路～仙台～東京～大阪 ～名古屋～仙台～苫小牧	RORO
大阪	苫小牧～釧路～東京～大阪～高松 ～東京～苫小牧	RORO

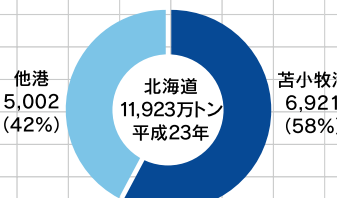
フェリー定期航路

平成25年2月現在

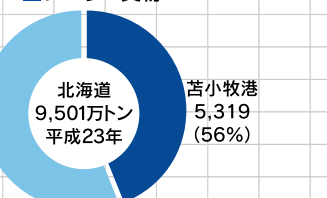
航路	運航船舶	運行便数
八戸	シルバーQueen シルバープリンセス べにりあ	1便/日 1便/日 1便/日
仙台	きそ いしかり きたかみ	1便/日 1便/日 1便/日
大洗	さんふらわあ しれとこ さんふらわあ だいせつ さんふらわあ さっぽろ さんふらわあ ふらの	6便/週 日曜日除く 6便/週 日曜日除く
仙台	いしかり	1便/2日
名古屋	きたかみ	1便/2日
秋田	フェリーあざれあ	5便/週
新潟	フェリーしらかば	5便/週
敦賀	すずらん すいせん	1便/日 1便/日

苫小牧港の 船種別定期航路の貨物量

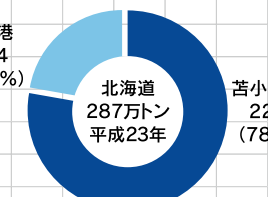
定期船総取扱量



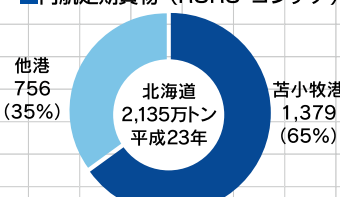
フェリー貨物



外航定期貨物(コンテナ)



内航定期貨物(RORO・コンテナ)

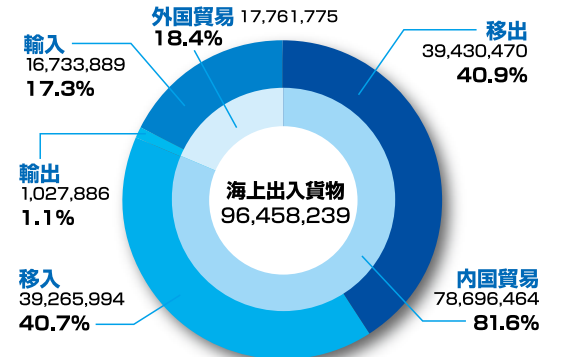


数字で見る50年目の苫小牧港

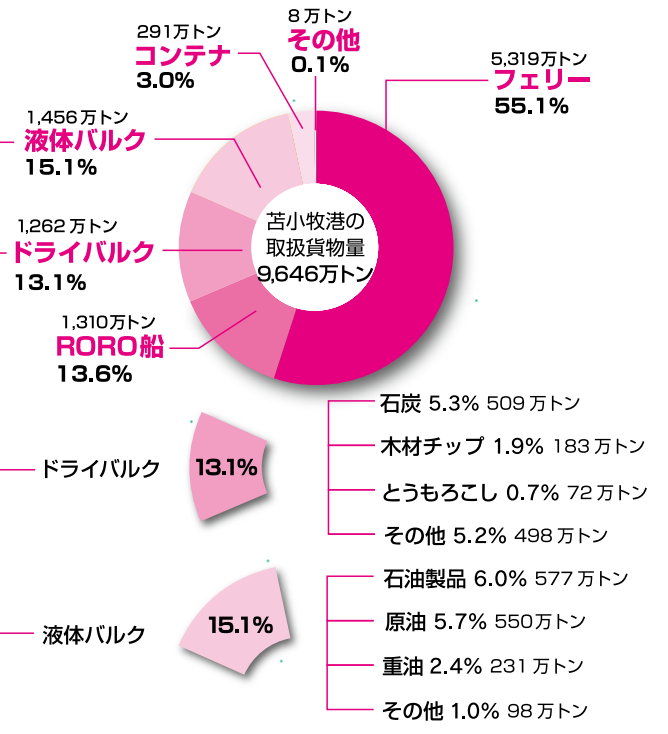
苫小牧港における取扱貨物の構成

(平成23年)

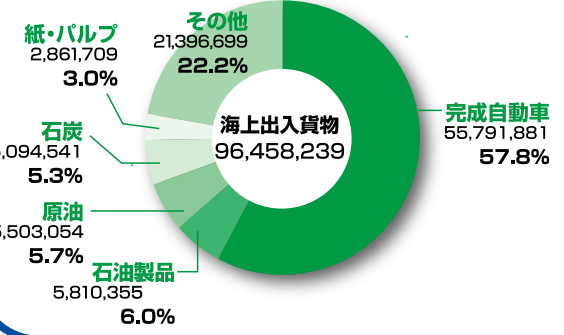
海上出入貨物の構成 (単位:トン)



苫小牧港における取扱貨物の構成



5大主要品種比較 (単位:トン)



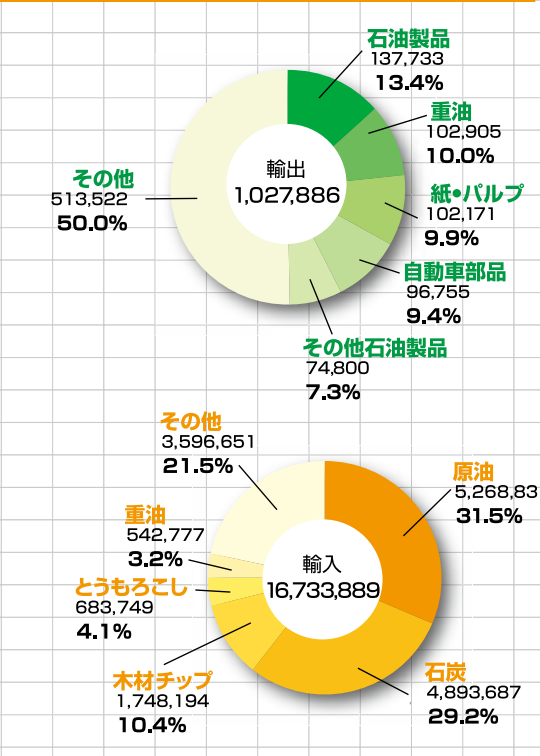
港湾背後地域の立地企業

港湾の背後には多くの工業団地等が形成されており、西港区で672社、東港区で85社、計757社の企業が立地しています。(平成23年3月末現在)



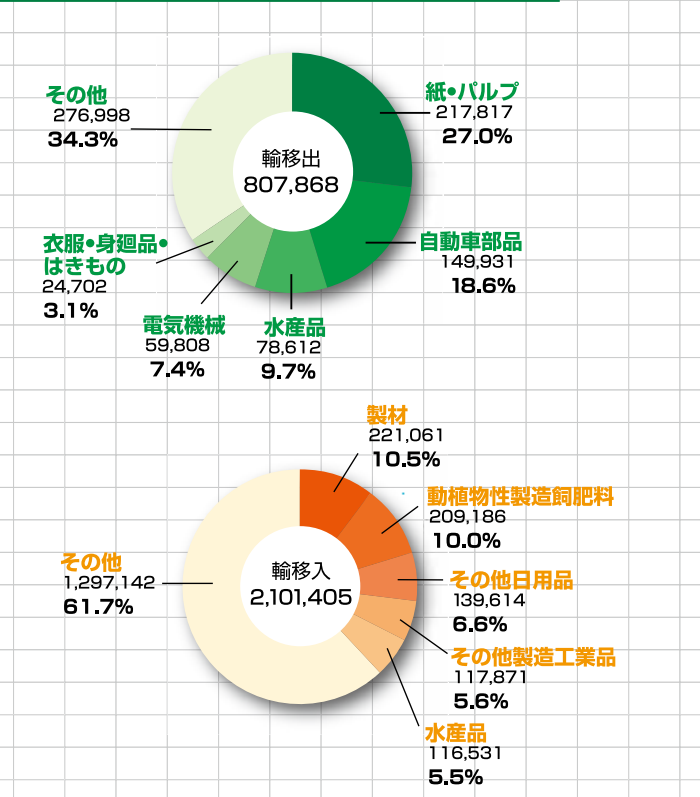
外国貿易主要貨物別比較

(単位:トン)
(平成23年)

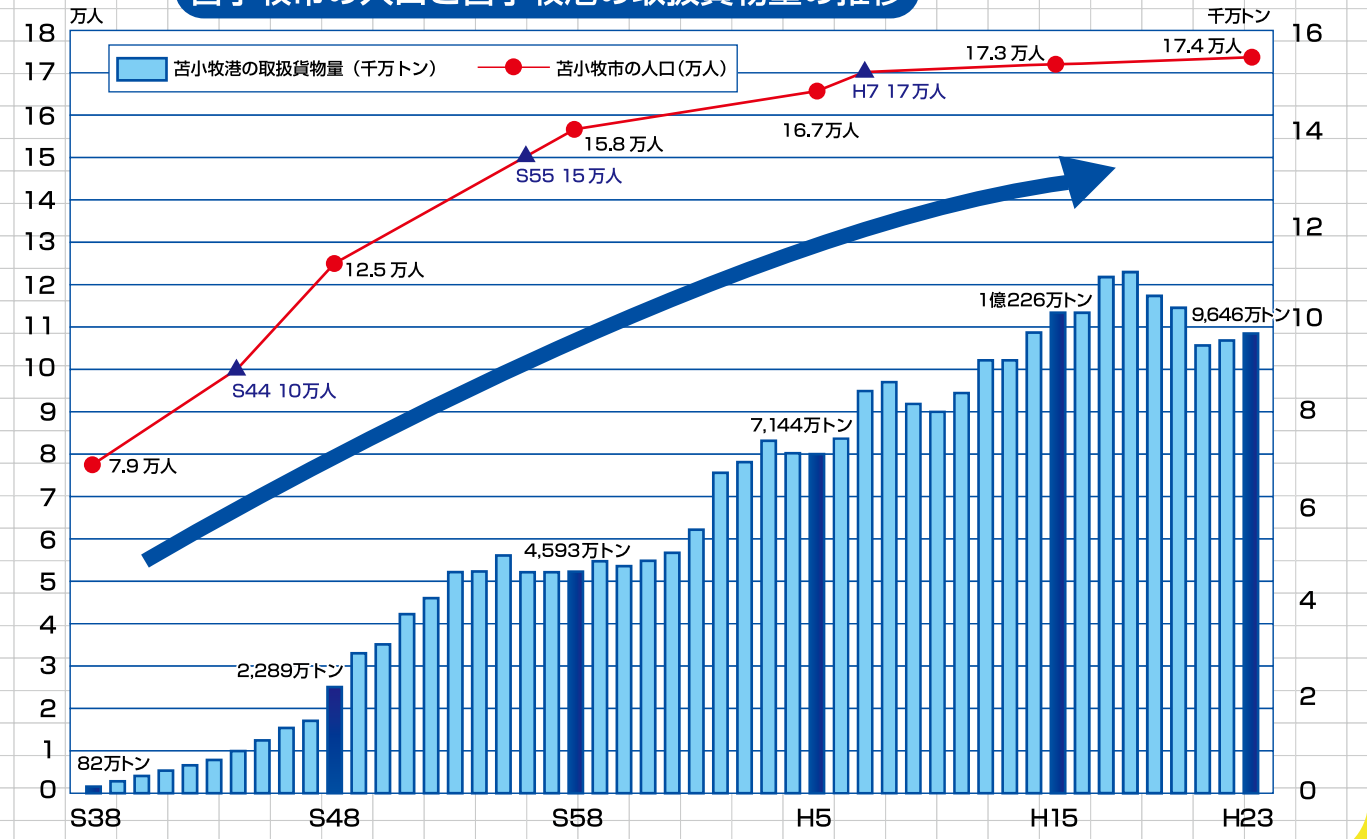


内・外国貿易コンテナ貨物品種別比較

(単位:トン)
(平成23年)



苫小牧市の人口と苫小牧港の取扱貨物量の推移



苦小牧港のあゆみ

大正7年 今井寅之助（漁業家）が、勇払川河口に漁港の築港を試みる

大正13年 苦小牧町が勇払川新河口掘削。永井勇三郎（漁業家）が私費で事業継続

8月 林千秋氏（北海道庁技師）が勇払築港論を「港湾時論三」に発表

昭和6年2月 苦小牧漁港速成同盟会発足（苦小牧前浜付近に漁港を築設する会）

昭和10年7月 苦小牧漁港試験工事に着手（工費7000円）。翌年2期工事

昭和14、15年 苦小牧町、北海道による築港論相次ぐ。「北海道工業港論」など発刊

昭和24年4月 港湾調査規則上の港となる

昭和26年8月 苦小牧港の起工式（18日）

昭和28年3月 苦小牧市が港湾管理者となる

昭和29年6月 アイソトープ投入による漂砂追跡試験開始

6月 現地製造ケーソン第一号投入

昭和33年8月 苦小牧港開発株式会社発足

昭和35年5月 苦小牧埠頭株式会社発足

6月 内陸掘込開始

昭和36年5月 天皇皇后両陛下ご視察

昭和38年4月 港湾法による重要港湾指定

第1船入港（石炭船光輝丸、第三北星丸）、入船式挙行（25日）

公共臨港鉄道・石炭ふ頭公共臨港線開通

西ふ頭1号岸壁（雑貨ふ頭）供用開始

11月 北洋材をソ連から初輸入

昭和39年5月 苦小牧灯台完成（大型無人）

昭和40年5月 苦小牧港管理組合発足し、港湾管理者となる

昭和40年7月 （北海道と苦小牧市による港の共同管理開始）

8月 貨物定期航路開設（苦小牧〱八戸間）

昭和41年3月 東防波堤完成

4月 関税法上の開港／漁港区の供用開始

昭和42年3月 北米定期船初入港

9月 植物防疫法による木材輸入特定港の指定

10月 石油配分基地供用開始・檢疫法による檢疫港の指定

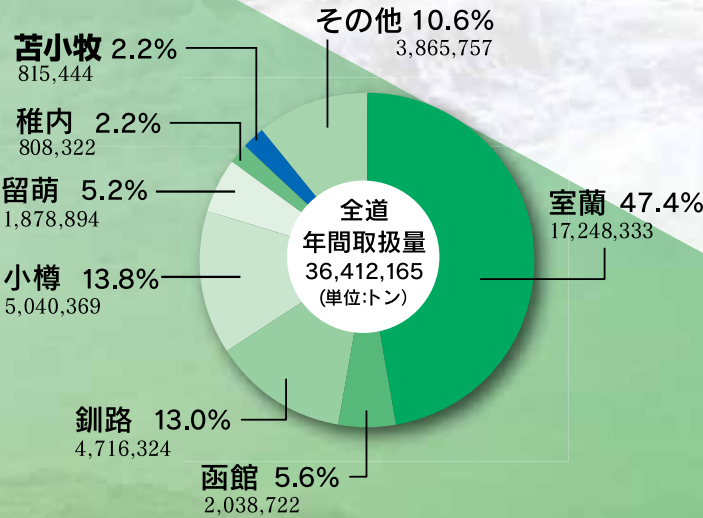
昭和45年8月 植物防疫法による穀類輸入特定港の指定

昭和47年4月 カーフエリー就航（太平洋航路）

7月 苦小牧東部開発株式会社設立

8月 植物防疫法による輸入港指定

〈昭和38年全道港湾貨物量〉



第一船を迎えた苦小牧港(昭和38年)



イワシ漁(大正時代)

開港からの主な出来事

昭和38年 苦小牧市議会による「開港感謝決議」

昭和40年 苦小牧駒沢短期大学開校

昭和41年 苦小牧市スポーツ都市宣言

昭和43年 西部工業団地進出企業第一号の日の出化学操業開始

昭和44年 苦東大規模工業基地開発計画案を決定

苦小牧市人口10万人を達成

昭和48年6月 檢疫法による無線檢疫港の指定

8月 出光興産の外洋シーバース完成

昭和49年9月 ナホトカ定期コンテナ航路開設

12月 港湾区域変更認可（西港と東港を合わせて苦小牧港となる）

昭和50年12月 港湾取扱貨物量全道第1位以後現在まで連続1位

昭和51年8月 東港区着工

昭和53年1月 ネーピア港（ニュージーランド）と姉妹港締結

昭和55年10月 東港区に第1船が入港、入船式

昭和56年5月 港湾法による特定重要港湾の指定

昭和60年5月 秦皇島港（中国）と友好港締結

昭和63年5月 東港区中防波堤着工

7月 北米定期コンテナ航路開設、東港区中央ふ頭供用開始

平成元年2月 東南アジア定期コンテナ航路開設

10月 勇払マリナー着工

11月 外国貿易船1万隻目入港

平成3年3月 韓国定期コンテナ航路開設

5月 札幌入国管理局千歳・苦小牧出張所開設

10月 函館檢疫所苦小牧出張所が小樽檢疫所苦小牧支所に昇格

平成4年6月 指定檢疫物（骨粉等）の輸入港の指定、東港区東（周文）ふ頭供用開始

平成7年1月 指定檢疫物（動物等）の輸入港の指定

2月 農林水産省動物檢疫所北海道出張所胆振分室の開設

4月 外国産食糧輸入港（米）の指定

平成8年1月 中国定期コンテナ航路開設

平成9年4月 入船ふ頭国際コンテナターミナル供用開始

平成11年7月 日本海航路カーフェリー就航（東港区）、外国貿易船2万隻目入港

10月 外国産食糧輸入港（大麦）の指定

平成14年4月 勇払マリナー供用開始

6月 中国・韓国定期コンテナ航路開設

平成15年10月 韓国・タイ定期コンテナ航路開設

12月 取扱貨物量1億トン突破

平成17年4月 東港区中央ふ頭多目的国際ターミナル一部供用開始・指定檢疫物（肉類）の輸入港の指定

平成20年1月 外国貿易船3万隻目入港

8月 東港区の国際コンテナターミナル供用開始

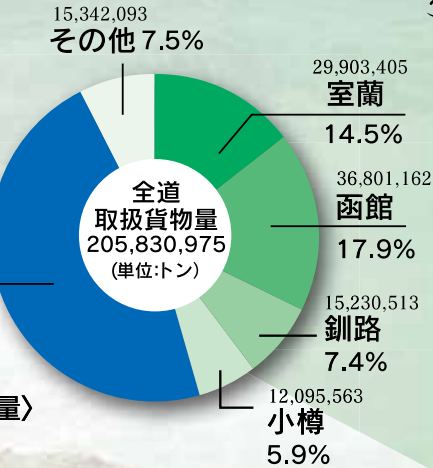
平成22年6月 外航コンテナ船5千隻目入港

平成23年4月 港湾法による国際拠点港湾に指定

平成24年1月 苦小牧港初の耐震強化岸壁供用開始（東港中央ふ頭）

9月 国際コンテナターミナル2連続バース・ガントリークレーン3基体制による荷役開始

平成25年4月 ナホトカ定期コンテナ航路再開



〈平成23年全道港湾貨物量〉

昭和48年 苦小牧市開基100年／人間環境都市宣言／出光興産（株）北海道製油所操業開始／八王子市と姉妹都市提携

昭和55年 苦小牧市人口15万人を達成

昭和56年 ウトナイ湖サンクチュアリ指定

昭和57年 日光市と姉妹都市提携／新苦小牧駅完成（現苦小牧駅）

昭和58年 市庁舎完成

昭和59年 いすゞ自動車（株）北海道工場操業開始／国家石油備蓄基地にオイルイン開始

昭和60年 市民憲章制定

平成元年 苦小牧市基本構想改定

平成3年 道央テクノポリス地域指定／人口16万人達成

平成5年 ウトナイ湖と周辺510鈐がラムサール条約登録湿地となる

平成6年 トヨタ自動車北海道（株）竣工

平成7年 アイスアリーナ着工／天然ガスパイプライン起工式

平成8年 苦小牧市人口17万人を達成

平成10年 白鳥アリーナ完成

平成10年 苦小牧駒澤大学開学

平成10年 勇武津資料館オープン

平成13年 苦小牧市非核平和都市条例制定／市の目として「ホッキ貝」を制定／ウトナイ湖野生鳥獣保護センターオープン

平成16年 駒大苦小牧高校全国高校野球選手権大会初優勝

平成17年 駒大苦小牧高校全国高校野球選手権大会2連覇

平成18年 新苦小牧市立病院が開院

平成19年 全国植樹祭開催

平成21年 道の駅「ウトナイ湖」オープン



現在の西港区(平成25年)



苦小牧港開港 50 周年記念事業

協賛団体・企業

アイシン北海道株式会社
株式会社 I・TEC ソリューションズ
株式会社阿部文具
株式会社アルファ水工コンサルタンツ
勇建設株式会社
いすゞエンジン製造北海道株式会社
出光興産株式会社北海道製油所
株式会社伊藤工業
株式会社イワクラ
岩倉建設株式会社本店
王子製紙株式会社苦小牧工場
株式会社開発ストア
勝幸辰建設株式会社
北日本曳船株式会社
北日本港湾コンサルタント株式会社
株式会社桐井産業
株式会社クマシロシステム設計
栗林海陸輸送株式会社
栗林機工株式会社

株式会社栗林商会苦小牧支社
株式会社小金澤組
株式会社ゴダイ電設
株式会社小橋建設
JX 金属苦小牧ケミカル株式会社
JFE エンジニアリング株式会社北海道支店
株式会社篠田自工
シバタ技術コンサルタンツ株式会社
清水鋼鐵株式会社苦小牧製鋼所
清水電設株式会社
盛興建設株式会社
株式会社成友設備
石油資源開発株式会社北海道鉱業所
株式会社ダイナックス苦小牧工場
株式会社タナカコンサルタント
谷岡緑化株式会社
中部飼料株式会社北海道工場
株式会社電気工事西川組
道央船主協会

道南綜合土建株式会社
道路建設株式会社本店
苦港サービス株式会社
苦小牧ガス株式会社
苦小牧管工事業協同組合
苦小牧漁業協同組合
苦小牧北倉港運株式会社
苦小牧栗林運輸株式会社
苦小牧港開発株式会社
苦小牧港外貿コンテナ事業協同組合
苦小牧港木材振興株式会社
苦小牧サイロ株式会社
苦小牧飼料株式会社
苦小牧信用金庫
株式会社苦小牧清掃社勇弘リサイクルセンター
苦小牧倉庫株式会社
苦小牧タグセンター
苦小牧埠頭株式会社
苦重建設株式会社
株式会社苦東
苦東コールセンター株式会社
苦東石油備蓄株式会社苦小牧事業所
トヨタ自動車北海道株式会社
ナラサキスタックス株式会社
株式会社錦戸電気
株式会社 NIPPO 北海道支店苦小牧出張所
日本海運株式会社
日本軽金属株式会社苦小牧製造所
日本 CCS 調査株式会社苦小牧事務所
日本製紙株式会社北海道工場勇弘事業所
日本タルク株式会社苦小牧工場
日本通運株式会社苦小牧支店
日本データーサービス株式会社
日本道路株式会社日胆出張所
日本ミストロン株式会社苦小牧工場
榆建設株式会社
パブリックコンサルタント株式会社
菱中建設株式会社苦小牧本店

藤建設工業株式会社
北旺運輸株式会社
北洋海運株式会社
北海運輸株式会社苦小牧支店
北海産業株式会社
北海道運搬機株式会社
北海道エコリサイクルシステムズ株式会社
一般財団法人北海道建設技術センター
北海道石炭荷役株式会社
北海道石油共同備蓄株式会社北海道事業所
北海道曹達株式会社
北海土建工業株式会社
北紘建設株式会社
株式会社ホテルニュー王子
株式会社松本鐵工所
株式会社マテック苦小牧支店
株式会社マリーナジャパン
株式会社丸三興業
株式会社丸成成田組
マルトマ苦小牧卸売株式会社
丸彦渡辺建設株式会社苦小牧支店
株式会社水堀組
三ツ矢建設工業株式会社
みらい建設工業株式会社
メイプル建設株式会社
株式会社山口工業所

(五十音順)

※この他にも多くの企業からご厚志をいただいております。



《実行委員会》

【顧問】

橋本 聖子（参議院議員）
堀井 学（衆議院議員）
橋 浪蔵（苦小牧日中友好促進協会名誉会長）
安藤 邦夫（北海道議会議員）
梅尾 要一（苦小牧港管理組合議会議員）
遠藤 連（苦小牧港管理組合議会議員）
大杉 秀樹（北海道電力株式会社苦小牧支店長）
大塚 省吾（苦東石油備蓄株式会社苦小牧事業所取締役事業所長）
大橋 邦一（出光興産株式会社北海道製油所執行役員所長）
沖田 清志（苦小牧港管理組合議会議員）
金澤 俊（苦小牧港管理組合議会議員）
神野 秀俊（株式会社北洋銀行苦小牧中央支店長）
川村 豊（札幌入国管理局千歳苦小牧出張所長）
神戸 典臣（苦小牧港管理組合議会議員）
北岸由利子（苦小牧港管理組合議会議員）
窪田 護（苦小牧信用金庫会長）
戀塚 貴（北海道開発局室蘭開発建設部長）
小泉 信男（苦小牧地方港湾審議会会長）
後藤 節男（苦小牧港管理組合議会議員）
小林 秀明（港運同盟北海道地方本部議長）
近藤 寿克（苦小牧海上保安署長）
佐藤 康博（全日本海員組合北海道地方支部長）
鈴木 新一（いすゞエンジン製造北海道株式会社代表取締役社長）
鈴木 良八（苦小牧水先区水先人会会長）
田中 義克（トヨタ自動車北海道株式会社取締役社長）
谷口 彰（北海道警察札幌方面苦小牧警察署長）
谷本 誠治（苦小牧港管理組合議会議員）
田村 茂（北海道石油共同備蓄株式会社北海道事業所取締役所長）
田村 雄二（苦小牧市議会議長）
田村 龍治（苦小牧港管理組合議会議長）
辻 重隆（函館税関苦小牧税関支署長）
土居 昭一（苦小牧フェリー協議会会長）
長谷川陽一（苦東コールセンター株式会社代表取締役社長）
馬場 忠二（横浜植物防疫所札幌支所室蘭・苦小牧出張所長）
濱沖 賢（日本製紙株式会社北海道工場取締役工場長）
早野 裕康（王子製紙株式会社取締役苦小牧工場長）
松井 雅宏（苦小牧港管理組合議会議副議長）
水口 信隆（北海道パワーエンジニアリング株式会社
苦東厚真火力センター常務取締役センター長）
三宅 純明（日本軽金属株式会社苦小牧製造所長）
宮坂尚市朗（厚真町長）
山田 博人（胆振総合振興局長）

【参 与】

伊藤 洋志（株式会社室蘭民報社東部支社長）
熊谷 衝（北海道テレビ放送株式会社報道部苦小牧支局長）
近藤優美子（NHK 苦小牧報道室）
齋藤 誠（毎日新聞苦小牧通信部）
鈴木 祐二（ニューデジタルケーブル株式会社苦小牧ケーブルテレビ所長）
土田 浩平（読売新聞北海道支社苦小牧支局長）
寺澤 純（北海道新聞社苦小牧支社長）
畑中 雅樹（株式会社時事通信社苦小牧支局長）
深沢 博（朝日新聞苦小牧支局長）
宮本 知治（株式会社苦小牧民報社代表取締役社長）
森本 光彦（札幌テレビ放送株式会社苦小牧・室蘭放送局長）

【会 長】

岩倉 博文（苦小牧港管理組合管理者 苦小牧市長）

【副会長】

柏葉 導徳（苦小牧港管理組合専任副管理者）
栗林 成光（苦小牧港外貿コンテナ事業協同組合理事長）
（苦小牧栗林運輸株式会社代表取締役社長）
鈴木 信一（北海道港運協会苦小牧支部長）
（ナラサキスタックス株式会社代表取締役社長）
藤田 博章（苦小牧商工会議所会頭）

【委 員】

石森 亮（苦小牧港開発株式会社代表取締役社長）
泉 康広（株式会社栗林商会苦小牧支社取締役支社長）
伊藤 晃（北海道開発局室蘭開発建設部苦小牧港湾事務所長）
北川 浩一（道央船主協会会長）
（栗林商船株式会社苦小牧支社長）
栗林 秀光（苦小牧港二水会会長）
（苦小牧北倉港運株式会社代表取締役社長）
澤口 照實（苦小牧漁業協同組合代表理事組合長）
辻 泰弘（株式会社苦東代表取締役社長）
長岡 久人（苦小牧埠頭株式会社代表取締役社長）
中村 行宏（北海道運輸局室蘭運輸支局苦小牧海事事務所長）
福原 功（苦小牧市産業経済部長）
福原 次郎（一般社団法人苦小牧観光協会会長）
藤本 隆（みなとオアシス苦小牧運営協議会会長）
峯島 孝好（苦小牧地区倉庫協会会長）
（日本通運株式会社苦小牧支店長）
宮崎 英樹（一般社団法人苦小牧建設協会会長）
（岩倉建設株式会社代表取締役社長）
山口 英彦（苦小牧タグセンター理事長）
（苦港サービス株式会社代表取締役社長）

【監 事】

青木 眞（苦小牧埠頭株式会社取締役総務部長）
金谷 瞬一（苦小牧港開発株式会社取締役総務・財務部長）

《幹事会》

【幹事長】

大岡 秀哉（苦小牧港管理組合施設部長）

【副幹事長】

大野 英士（苦小牧商工会議所専務理事）

【幹 事】

内山 泰光（北海道運輸局室蘭運輸支局苦小牧海事事務所次長）
遠藤 和盛（苦小牧商工会議所地域振興課長）
大泉 立生（苦小牧栗林運輸株式会社取締役総務部長）
大西 育子（みなとオアシス苦小牧運営協議会事業推進部長）
小田桐秀明（株式会社栗林商会苦小牧支社総務課長代理）
柴田健太郎（苦小牧市産業経済部企業立地推進室企業立地課副主幹）
菅原 修孝（苦小牧埠頭株式会社参与企画担当部長）
菅原 博見（一般社団法人苦小牧建設協会専務理事）
田川 人士（北海道開発局室蘭開発建設部苦小牧港湾事務所計画課長）
鍋田 正博（株式会社苦東基盤事業部次長）
小澤 勇（ナラサキスタックス株式会社社長室長）
丸茂 均（一般社団法人苦小牧観光協会事務局長）
道端 恒平（苦小牧港開発株式会社総務・財務部総務課係長）
吉田 昭二（苦小牧漁業協同組合総務部長）
松原 敏行（苦小牧港管理組合総合政策室企画振興課長）

《参考文献》

苦小牧港史（苦小牧市、苦小牧港管理組合）、苦小牧市史上・下巻、資料編第二巻、苦小牧市年表、目で見る苦小牧の百年（以上苦小牧市）、苦小牧港事典、
苦小牧港統計年報、経済と暮らしを支える苦小牧港（以上苦小牧港管理組合）、苦小牧民報（苦小牧民報社）、北海道新聞（北海道新聞社）、運ぶ（苦小牧埠頭株式会社）
日本国港湾統計（運輸大臣官房統計調査部）、北海道港湾統計年報（北海道）

《写真提供》

国土交通省北海道開発局苦小牧港湾事務所／苦小牧市立中央図書館／苦小牧民報社／志方写真館／ふるさと文化セミナー／出光興産株式会社北海道製油所／株式会社マリナージャパン



苫小牧港開港50周年記念事業実行委員会