
文 献 紹 介

北海道開発局港湾部監修 「北海道港湾建設史」

松 沢 太 郎
(札幌大学)

1. はじめに

北海道の開発は、明治2年(1869)明治新政府が開拓使を設置したときからはじまる。開拓使は、明治4年、アメリカからケプロンを団長とする顧問団を招いて、近代的な開発政策を練り、明治10年、開拓使10カ年計画を策定した。

以来、北海道の開発は、今日に至るまで、常に国の主導のもとに、国の長期計画に基づいて実施されてきた。

周囲を海に囲まれた北海道は、豊富な水産資源に恵まれ、早くから海岸沿いに開かれ、漁業・交易が盛んに行われていた。

しかしながら、明治政府は、北海道開発のために必要な移民や物資の受け入れ、開発された資源の積出しの必要性から、港湾の修築を主要な課題としてとりあげ、明治20年~21年にかけて、イギリス人C.S.マーク、オランダ人H.L.R.モルトルなどの外人技術者を招き、港湾の調査・計画を委嘱するなど港湾修築のための準備を進め、明治29年には、本州連絡の拠点である函館港の工事に対して助成措置をこうじた。

小樽港は、明治15年、小樽—札幌—幌内間の鉄道開通とともに、幌内石炭の積出しが開始され、明治30年には、広井勇博士(その後、東大教授)の計画・設計・施工により、小樽港第1期工事(北防波堤)が着手された。

室蘭港は、明治25年、輪西—岩見沢間の鉄道開通とともに、海陸交通の要衝としての位置を高め、明治40年日本製鋼所、41年輪西製鉄所(現在の新日本製鉄室蘭製鉄所)が操業を始め、臨海工業港としての第一歩をふみ出した。

このように、函館、小樽、室蘭港などの国費による港湾工事は、横浜(明治22年)大阪(明治30年)、神戸(明治39年)といった本州における主要港湾工事にくらべて、かなり早い時期に着手されたのである。

「北海道港湾建設史」は、昭和50年3月ごろ、北海道の港湾建設に関与された多く

の諸先輩の意見として、明治初期以降の北海道の港湾建設の正史を刊行しようではないかという話がまとまり、以来3年有余の才月を費して、昭和53年12月漸く発刊される運びに至った。

このような港湾建設工事を主体として執筆された「港湾史」が、果して、「港湾経済研究」に掲載する文献紹介として適切であるか否か、私は、数年間ちゅうちょしていたが、今回、あえて紹介させていただくことにした。

2. 本書の構成と概要

本書は、「北海道港湾建設史」（869ページ）と「北海道港湾建設・回想録」（135ページ）の二巻からなりたっている。

今回は、「北海道港湾建設史」についてのみ紹介する。

「北海道港湾建設史」の目次を示すと、次のようである。

第1編 北海道の開発と港湾の整備

第1章 初期の開拓

第1節 北海道の開拓

第2節 初期の港湾

第2章 近代化への胎動

第1節 拓植計画

第2節 近代港湾への歩み

第3章 経済復興から高度経済成長へ

第1節 北海道の総合開発と港湾

第2節 港湾法と北海道の港湾整備

第3節 経済計画と港湾整備5カ年計画

第4章 北海道の新たなる発展

第1節 新しい総合開発

第2節 港湾整備の課題

第1編は僅か28ページで、北海道の開発と港湾整備の概要を示したもので、いわばプロローグ的なものである。

第2編 北海道の各港湾

第1章～第12章

特定重要港湾2港、重要港湾10港について、章別に、現況、港湾建設に関して詳述し、このために352ページを充当している。

第13章～第36章

地方港湾18港、避難港6港について、章別に前記同様の内容で詳述している。このために334ページを充当している。

いうなれば、第2編が本書の根幹をなすものである。なお、この編の末尾第36章では千島の港湾についても説明を加えている。千島はかつてわが国の領土であったが、敗戦によってソ連の支配下におかれ、現在に至った。戦前の千島は、各島が北海道との連絡基地をもち、また、漁業基地として、あるいは軍事基地として、22港もの多くの港湾の修築がなされていた。その概要が示されているのである。

第3編 港湾技術

第1章 自然概況と調査試験

第2章 施工技術

第3編は純技術的な説明が58ページにわたって述べられているが、本誌読者にとっては、あまり興味もわかないであろうから説明を割愛させていただく。

第4編 港湾管理

第1章 港湾の修築管理行政の歴史

第1節 港湾法制定前の法制度

第2節 港湾法の制定と改正の経緯

第3節 港湾財政

第4節 北海道の港湾事業

第2章 公有水面埋立法の沿革

第1節 公有水面埋立法の制定前

第2節 公有水面埋立法の制定後

あとがき

参考文献

あえて申し上げるならば、第4編のうち第1章のみが「港湾経済研究」の対象となるのではないと思う。第1章のなかで、特に興味深いのは、第2節の中に書かれている港湾と漁港の区分問題である。

北海道の港湾の修築や行政については、戦前は、北海道拓殖行政の一環として、内務省が所管し、道庁長官（現在の道知事）が担当してきた。ところが、戦後、内務省が解体され、北海道の拓殖行政は各省に分割・移管されることになり、運輸交通上の港湾は運輸省へ、漁業生産上の漁港は農林省へ移管され、工事施行は、北海道知事に委任された。

昭和25年5月に港湾法と漁港法がほぼ同時期に公布され、港湾管理者と漁港管理者がそれぞれ設置されることになり、いずれを運輸省所管の港湾とし、また、いずれを農林省所管の漁港とするかという問題が発生した。

そもそも、北海道の港湾事業は、明治19年以降昭和の初頭までは、港湾と漁港の区分はなく、その後、第2期拓殖計画時代（昭和2年～21年）においても、現在のような明確な区分はなかったが、一応、商港としては、函館、小樽、室蘭、釧路、留萌、

稚内、網走及び根室の8港が、また、漁港としては、岩内、浦河など8港が重点的に修築されていた。ところが、運輸省所管港湾と農林省所管漁港とをどのように区分するかは、極めて重要な問題を伴った。

北海道庁は、この区分のための一方法として、取扱貨物、入港船舶数、漁獲高、漁船数、沿岸各港間距離などの各要素によることも検討したが、理論的根拠として公表するまでには至らなかった。そこで、最終的には、漁港の性格の強いものでも運輸省所管とした方が予算獲得が比較的容易なことから、地域的拠点港としてまず港湾法上の港湾をきめ、その残り全部を漁港法上の漁港とする方針を決定した。

現時点では、運輸省所管の港湾は36港、農林水産省所管の漁港は257港の多数をかかえている（附表 北海道の港湾・漁港一覧表参照）。

3. 本書に対する若干の意見

本書は、北海道の港湾技術者が総力をあげて執筆したものであり、今後の港湾技術の発展に寄与するところは大きい。ただ惜しむらくは、港湾に関連する社会経済・土地利用・人口吸収・産業別生産所得・外貿内貿・労働力構造・総合交通・災害対策・環境保全など多方面から見た描写にまったく触れられていないことである。

これらの問題は、日本港湾経済学会北海道部会が中心となって、本部の援助のもとで執筆することが望ましい。しかしながら、その作業は容易なことではないであろう。

附表 北海道の港湾・漁港一覧表
港湾（運輸省所管）

区 分	港 数	港 名
特定重要港湾	2	室蘭、苫小牧
重 要 港 湾	10	函館、小樽、釧路、留萌、稚内、十勝、石狩湾新、紋別、網走、根室
地 方 港 湾	18	枝幸、霧多布、浦河、森、江差、瀬棚、岩内、余市、増毛、羽幌、焼尻、天塩、鴛泊、鬼脇、沓形、香深、船泊、石狩
避 難 港	6	宗谷、えりも、法華、松前、奥尻、天売
計	36	

4. おわりに

本書の刊行数は800部であり、昭和57年3月下旬現在では、もう残部は4部しかないが、参考までに発行者その他を記しておく。

漁港（農林水産省所管）

区 分	港 数	港 名
第 1 種 漁 港	195	静内，厚田外 193 港
第 2 種 漁 港	25	美国，登別外 23 港
第 3 種 漁 港	18	戸井，函館，福島，熊石，青苗，寿都，古平，浜益， 苫前，落石，厚岸，様似，三石，追直，砂原，臼尻， 久遠，江良
第 4 種 漁 港	19	山背泊，小島，神威脇，須築，余別，雄冬，仙法志， 元池，鉄府，東浦，元稲府，能取，宇登呂，羅臼， 温根元，齒舞，大津，庶野，抜海，
計	257	

（発行 財団法人 北海道開発協会 札幌市中央区北 2 条西19丁目 札幌開発総合庁舎内 定価 29,000 円）