

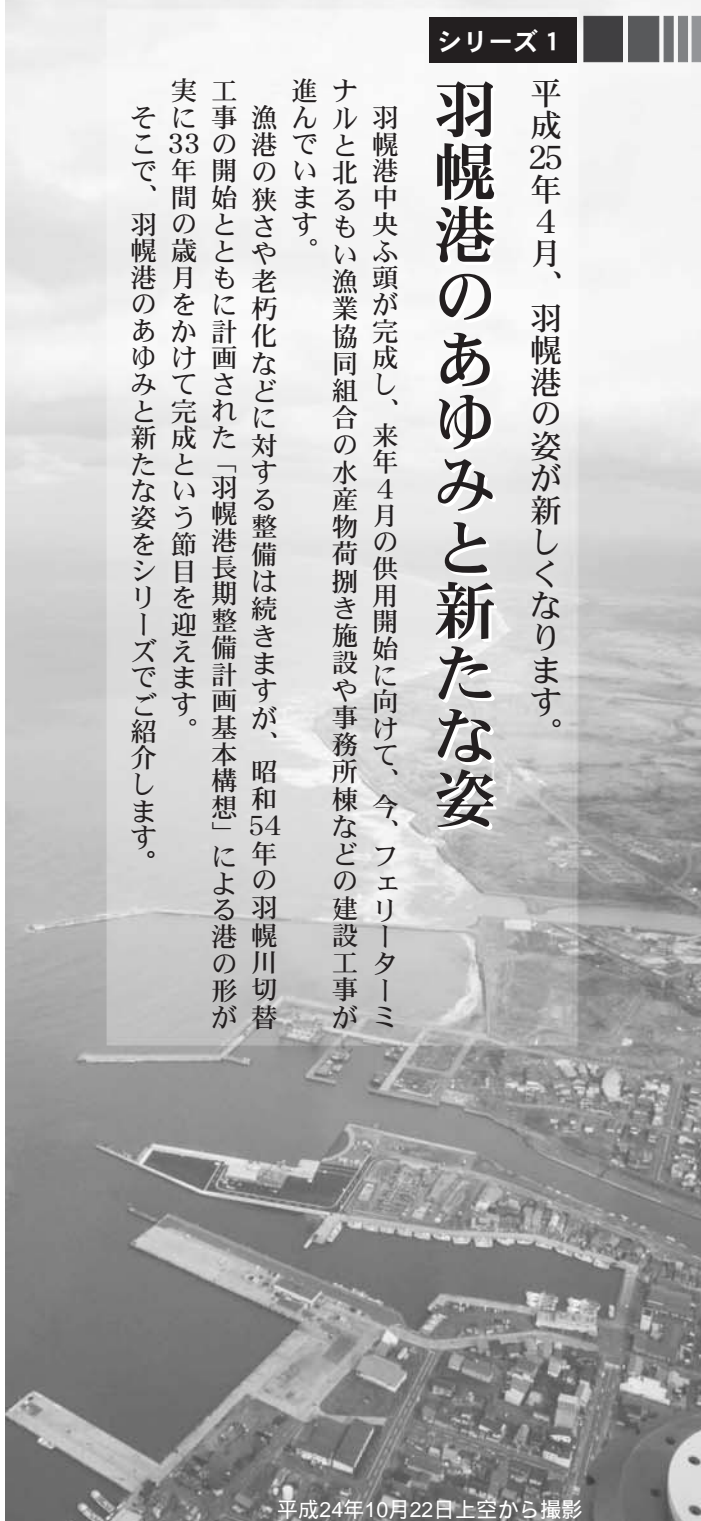
平成25年4月、羽幌港の姿が新しくなります。

## 羽幌港のあゆみと新たな姿

羽幌港中央ふ頭が完成し、来年4月の供用開始に向けて、今、フェリーターミナルと北るもい漁業協同組合の水産物荷捌き施設や事務所棟などの建設工事が進んでいます。

漁港の狭さや老朽化などに対する整備は続きますが、昭和54年の羽幌川切替工事の開始とともに計画された「羽幌港長期整備計画基本構想」による港の形が実に33年間の歳月をかけて完成という節目を迎えます。

そこで、羽幌港のあゆみと新たな姿をシリーズでご紹介します。



平成24年10月22日上空から撮影

とともに昭和27年から羽幌川左岸に港を拡張し、昭和32年西防波堤着工、昭和36年の「第一次港湾整備計画」で更に西防波堤延長を拡張し、平成24年度の「第十次港湾整備計画」まで長期計画により整備が進められてきました。

町では、昭和54年に「羽幌港長期整備計画基本構想」として計画。その後、状況やニーズの変化にあわせて、修正を加えながら整備を進め、今日に至っています。

### まちとともに

このように、捕鯨からニシン、沖合漁業へと変遷した漁業。天売村、焼尻村との合併。炭鉱開発により石炭とともにもたらされた繁栄、閉山による人口流出。離島観光ブームなど、羽幌町の歴史とともに役割を変えながら羽幌港は大きく成長してきました。

今回、耐震岸壁が整備され、万が一の災害の際には物資や人の輸送拠点としての役割も期待されています。

今回は、「港湾整備のあゆみ」を2月号に掲載予定です。

修築の陳情をしています。

### 鯨からニシン、そして沖合漁業へ

#### 念願の竣工と自然との闘い

羽幌町史を開くと、明治20年、石川県人がこの地で捕鯨業を始め、ニシン漁業者の来往が増え町に発展したとあります。昭和7年の国鉄羽幌線の開通までは、物資の運搬は専ら海上輸送によるものでした。

当時は羽幌川の河口付近の堤防で荷物の積み下ろしをしており、明治から船入澗ふないりまの修築が望まれていました。

大正のニシン不漁時代になると生活の安定を求めて沖合漁業への転換が必要となり、大正14年には、北海道に船入澗

始まり石炭の積出港として大きな役割を担いました。

その間にも昭和15年8月の津波により防波堤や胸壁が破損し、国の補助による復旧工事や、町民の奉仕、寄付による浚渫作業が行われるなど、漁船の利用にはたくさんのお金と苦勞が必要でした。

#### 両島航路の開設

天売・焼尻両島は、小樽から稚内への定期船により北海道本土と結ばれていました。

昭和8年に羽幌川口から石油発動機船「天羽丸」が造船。翌年郵便航路が開設、苦前と

両島を結ぶ天羽丸の定期航路が就航。羽幌港には昭和25年に寄港が認可され、両島と苦前、羽幌の三角航路が就航しました。

昭和30年天売村、昭和34年に焼尻村が併合され、離島観光ブームを経て、昭和39年に両島は、天売・焼尻道立自然公園に指定されました。昭和41年には2万人を超える観光客で賑わい、両島住民の要望が強まったことから昭和44年、羽幌港が両島航路の基地になりました。

#### 計画的港湾整備

羽幌港は、北海道総合開発