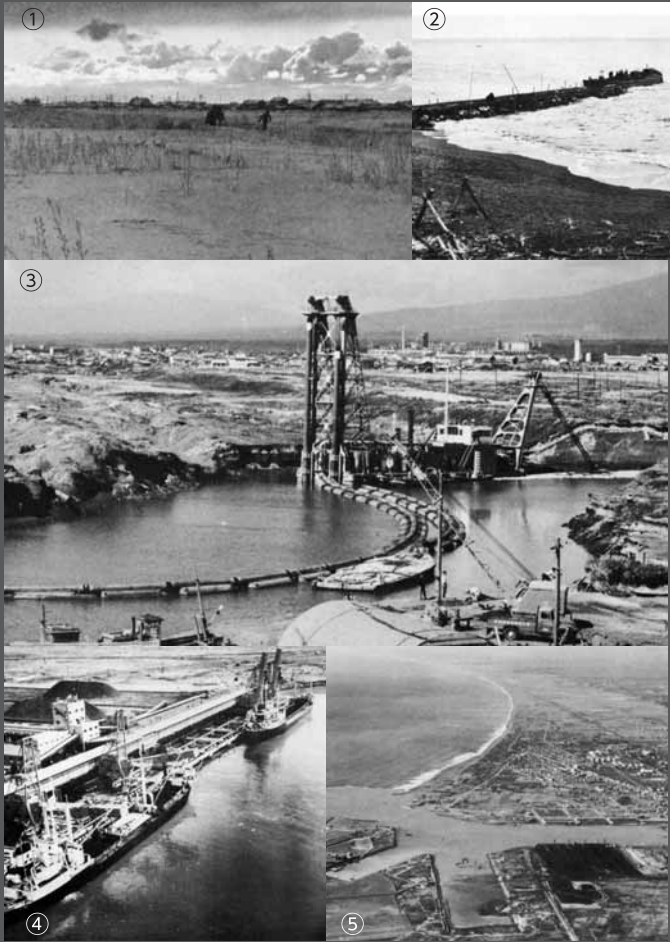


# 苦小牧港開港までの歴史



- ①掘り込み前の港湾用地
- ②昭和27年の苦小牧港の工事風景
- ③浚渫船により掘さく工事が進められる様子（昭和35年）
- ④第1船の入港。手前から第三北星丸、光輝丸（昭和38年4月）
- ⑤開港後もさらに建設が進む西港区（昭和39年）

ら再び、漁港築港の機運が高まった  
り、勇払原野で工業都市としての開  
発計画もあり、工業港築港としての  
計画が立てられることとなりますが、  
何もなし砂浜に内陸掘込式の港湾を  
造ることは当時として、技術的な問  
題や、莫大な経費が掛かることから  
大きな進展を見ることはできません  
でした。

しかし、港の建設こそが苦小牧、  
北海道の明日への発展につながる  
信じ、熱意はいつの時代にも引き継  
がれ、行政や国・道・町議会議員  
（昭和23年から市）、事業者などが  
一体となり、築港実現に向けて粘り  
強い中央運動（国への陳情）が繰り  
広げられました。

まちを挙げての熱意が実り、昭和

## 北日本最大の 流通港湾へ歩み

この港湾を背景に西港区の臨海部

26年、北海道総合開発第1次5カ年  
計画の重要施策として、わが国では  
初となる内陸掘込式人造港湾の建設  
に着手することになりました。着工  
から12年の月日が経った昭和38年4  
月25日に待望の入船式を行い、石炭  
の積み出し港として供用が開始され  
ました。

昭和51年には、北海道における工  
業生産の拡大と産業構造の高度化を  
推進するため、苦小牧東部地域の開  
発計画に沿って東港区の建設が始ま  
り、今では西港区とともに物流拠点  
として機能しています。

には石油精製業、自動車工業、電力  
木材・木製品製造業、東港区の臨海  
地域には石炭火力発電所、石油備蓄  
基地などのエネルギー関連企業やリ  
サイクル関連企業などが多く立地し、  
工業都市としての発展を支えています。  
他、この港湾と比較すると50年とい  
う短い歴史の中で北海道の港湾取扱  
貨物量の約5割を占め、国内貨物で  
は全国1位の港湾として成長してき  
ました。下の表が示すように、苦小  
牧港の基本的な物流の流れとしては、  
原材料が輸入・移入され、製品とな  
って輸出・移出されていく形態で、  
まさに「ものづくり産業都市」とま  
こまい」としての機能を支え、まち  
の発展に密接につながりを持ってい  
ます。

### 苦小牧港の主な取扱品目と貨物量（t）

貿易区分	品目	貨物量 (t)	
外国貿易	輸出	石油製品、重油、紙・パルプ、自動車部品	1,027,886
	輸入	原油、石炭、木材チップ、とうもろこし、重油	16,733,889
国内	移出	完成自動車※1、石油製品、紙・パルプ	39,430,470
	移入	完成自動車※1、石油製品、再生用資材	39,265,994

（平成23年）

苦小牧港発展の背景には、絶対的な地理的優位性が上げられます。北海道経済の中心である札幌圏に太平洋側で一番近い港湾であり、新千歳空港に近接するなど、地理的に利便性が高くJ-R貨物駅にも近い交通の要衝となっています。カーフェリー、RORO船※2、国内外定期コンテナ船など、国内の主要港のほか、北米、中国、韓国を結ぶ多数の航路を持ち、北海道全体の外貿コンテナ取扱個数の約8割を占め（水産品、生活物資、工業品など）北海道の暮らしを支えています。

近年は、西港区の狭域化が著しくなってきたことから、国際コンテナターミナル機能を東港区に移すなど、時代の変化に合わせた港湾機能を整備しています。

※1 完成自動車：主にフェリーなどで輸送される車両

※2 RORO船：船の中にトラックやトレーラーなどが自走して乗り込み、貨物の積み降ろしを行う輸送船