

R5.07.03 IPAC講演会 「北海道の水運・港の歴史とその背景」

講師のご紹介

<基調講演> 「北海道のみなとまちの歴史」



関口 信一郎 (セキグチ シンイチロウ)

1950年岩手県出身。北海道大学院工学研究科修了。北海道開発庁(現国土交通省)入庁。運輸省(現国土交通省)港湾技術研究所、水産庁漁港部、北海道開発局等に勤務。明治・大正期を代表する土木工学者・廣井勇博士の研究を続け、博士の設計した小樽港北防波堤および函館漁港船入瀬防波堤の修復に係わる。
萩原建設工業株式会社 特別顧問 工学博士

講演の概要

北海道は蝦夷地と呼ばれていた頃から、海運と漁業によって経済が支えられていた。ロシアの南下政策に対し、明治期に北方の守りとして北海道の開拓が進められるようになると、人々の移住と生業、さらに産業の勃興のために海運・漁業・産業の基地として近代港湾の建設が最重要課題となった。本講演では、函館・小樽を前進基地として進められた北海道の開拓と港町の発展過程を、我が国の近代築港技術の基礎を築き発展させた廣井勇博士の北海道における貢献とあわせ解説する。

<講演・1> 「幕末～明治期の函館港」

～ 函館港の開港から近代港湾整備技術の開花と街づくり ～



布村重樹 (ヌノムラ シゲキ)

1960年函館市生れ、1982年芝浦工業大学土木工学科卒業後、関西の建設コンサルタント会社を経て、1993年帰函、2005年(株)ノース技研 代表取締役
日本技術士会北海道本部 地方委員会道南技術士委員会 代表、技術士(総合技術監理、建設、水道、森林部門)、函館湾岸価値創造プロジェクト (GRHABIP) 会長

講演の概要

函館の経済と街づくりは、水産業と貿易業が牽引し、その基盤となる港湾整備を進めることにより発展して来たと言える。本格的に市街化されたのは幕末期に高田屋嘉平が函館を拠点に本格的に北方水産物の交易を始めたことにより就業者増加による住環境整備がきっかけである。その後ペリー来函で国際貿易港として開港し、交流人口の拡大と共に港湾整備が進み街づくりを牽引して行った。その時代の先端技術を取り入れて整備し、それらの技術が他のインフラ整備にも波及して日本の近代化に重要な役割を果たした。

<講演・2> 「中世の環日本海交易圏の海上交通」

～ 十三湊 安藤氏と上之国 蠣崎氏による北方日本海交易と港湾整備 ～



塚田 直哉 (ツカダ ナオヤ)

1976年愛知県尾張旭市生れ、2002年富山大学人文学部国際文化学科考古学コース卒業後、青森県教育委員会、2004年上ノ国町教育委員会入庁
学芸員、潜水土、NEALリーダー

講演の概要

北海道が夷島（えぞがしま）と呼ばれた中世。当時の海上交通は日本海において活況で、水運によって多くの生活道具などが北海道に搬入された。これらの交易活動は十三湊の安藤氏、後に北海道南西部の上之国の蠣崎氏が中心となり、海や川に面した港湾で行われている。当時の人々の港湾整備に対する考え方について、発掘調査で明らかとなった十三湊や上ノ国の都市構造や出土品から読み解く。

<講演・3> 「北海道における前近世の水上交通」

～ 考古学からみた古代船と交易 ～



鈴木 信 (スズキ マコト)

北海道伊達市生まれ、同志社大学文学部文化史学科卒業、同志社大学大学院文学研究科博士課程後期中退、博士(文化史)
(公財)北海道埋蔵文化財センター常務理事兼第一調査部長

講演の概要

本州においては、縄文時代の丸木舟に始まり、弥生時代には丸木舟に舷側板を綴じつける準構造船へ変化し、古墳時代には船底の長さ・幅の拡張が行われ大型化した。弥生以降の大型化に伴い漕走から帆走へと変化し、古墳時代には漕走・帆走が拮抗する。北海道では擦文期(奈良・平安期並行)以降に弥生時代と同じ構造船が確認され、史料によれば擦文期には日本海側は秋田県、太平洋側は岩手県にまで航行していた。くわえて、アイヌ民族は斜め追い風も利用し、帆走を汎用していたことが史料によって知られる。船の構造変化は航法の変化や交易範囲の拡大をもたらし、鉄製品などの実用財の入手が安定して石器時代の終焉をもたらした。

※講演資料は、建設イノベーション推進機構WEBページで公開の予定 <http://www.ipac.or.jp/>