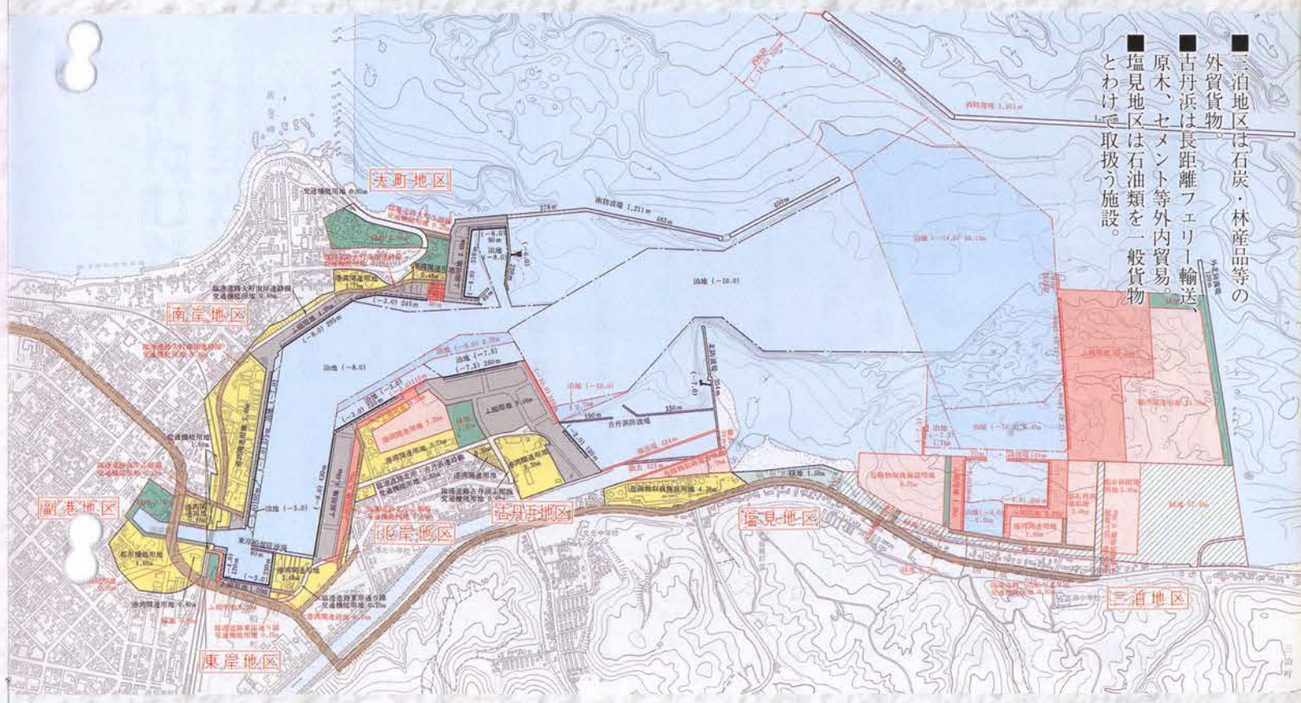
港湾は社会情勢の変化で大きく変わっていきます。

外国貿易に対応した大水深岸壁、物流を考えた港湾用地、国内貿易のための施設整備、ウォーターフロントや海岸レクリエーションなど、新しい需要に対応し、道北経済圏の拠点、市民の憩いの港としての施設の整備をすすめます。

今年から留萌港港湾計画を改訂し、21世紀に向けた留萌の港づくりがはじまります。

西防波堤ができたことで座礁などの海難はなくなりました。



■三泊地区は石炭・林産品等の外貿貨物。

■古丹浜は長距離フェリー輸送、原木、セメント等外内貿易。

■塩見地区は石油類を一般貨物とわけて取扱う施設。

留萌港は、道北・道央地域を考えた場合、流通の拠点となりうる位置にあります。産業立地の用地を確保することでスムーズな流通が可能となり、物流の拠点としての経済効果は大きいものがあります。

フェリーふ頭を整備し、市民や観光客のレクリエーションの場など、緑地帯を設け、親しみのある港づくりをすすめます。

■留萌港にフェリーを■

留萌港にフェリーが就航することによって道北の物流の一大拠点としての位置づけが確立されます。

―特に留萌の特産品である数の子の〝積み出し港〟としての有効性は言うまでもありません。―

留萌港フェリー就航促進期成会設立準備委員会
会　長
越後谷厚史さん

またオロロンラインの観光の玄関口として、さらに市民の皆さんが、より港と親しむためのゾーンとして、その期待は高まるばかりで、現在、一日も早いフェリーの就航をめざし準備をすすめています。

■活力とロマンの留萌港■

物流拠点としての港づくり、市民が親しめる港づくりを進めていくことが必要です。

太平洋の港湾にくらべ遅れをとっています。しかし、道北経済圏の物流を考えたとき、留萌港の役割は大きいと思います。

新しい港づくり。荷物を留萌に集約していくための大型船の導入に対応した岸壁の整備が必要となります。また高規格道路の整備は流通形態を変えていき、相互作用が働いていくことでしょう。

留萌港を知らないという方もおり、マルチメディアを利用した情報発信をし、どのようにして留萌港に目を向けてもらうかが重要課題です。

また、市民が港に親しみを持っていなければ意味がありません。

留萌の人たちのための港づくりも考えて行くことです。

どんな港にするか、使う側の立場で港湾計画を考え、さまざまな観点から意見を聞き、未来に向う港づくりをすすめてほしいと思います。港湾振興会の役割を最大限果していきたい。

留萌港湾振興会
会　長
井上貞雄さん

■留萌港の新しい時代■

「留萌港」の新しい港湾計画が平成8年度よりスタートしましたが、旭川市はもとより背後圏関係者の期待は大なるものがあります。

特に、外貿物流需要に対応した三泊地区の大型岸壁の整備に加え、古丹浜地区におけるフェリーふ頭の整備は、まさに道北の物流拠点「留萌港」にとって画期的なことであり、歴史的な新しい時代へのスタートになることでしょう。

旭川商工会議所
会　頭
山川久明さん

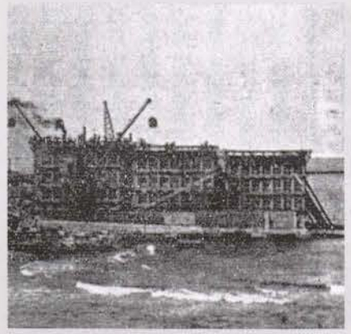
留萌港の発展は、旭川市をはじめ上川・北空知など道北地域の発展に大きく寄与するものであり、その経済効果は図り知れないものがあります。今後とも、留萌港の早期整備推進に向け、互いに連携、協力しあいながら共に歩んで参りたいと考えております。

―未来をめざしたまちづくりの礎―
港湾と留萌

留萌市特別功労者
故 五十嵐憶太郎氏

明治20年、イギリス人C・S・メークにより、港湾改築の調査を行った。「天塩川河口を除いては、留萌までの間に中規模の港湾建設に適当な地点はどこにもないように思われる。留萌は、その天然の地形を利用できること、および内陸との交通に便利であることのどちらからしても非常に恰好の位置を占めており、したがって天塩と石狩の間では、留萌港が具備すべき諸条件を満たす場所は留萌の他にはない。」と言わしめた。又、広井勇工学博士の調査によって、留萌港修築の構想が進められるようになった。

しかし、調査結果のみならず、地元人士の郷土発展への意欲が、国・道の関係・各業界・学者などの応援を得て紆余曲折の中、港湾完備の補足事業を推進し、多面的な街造りを進めた。

一方、港の将来に欠くことのできない鉄道の建設を陳情し、明治43年深川・留萌間の鉄道敷設完成、石炭の積み出し港として発展、昭和11年貿易港、明治27年2月には重要港湾の指定をうけた。

この時期、五十嵐憶太郎は、父五十嵐綱治の志を継ぎ、私財をなげうち、家庭を犠牲にして大留萌建設、築港の修築のため、全身全霊を捧げた。公人としては留萌町会議員、北海道会議員として大いに気をはき、今、港を見渡す千望台にたつ五十嵐憶太郎の銅像は、これからの留萌市を見守ってくれることだろう。