

Data

設計：土屋 実

建設：1931（昭和6）～36（同11）年

場所：北埠頭（JR稚内駅から北へ徒歩約5分。また稚内公園から港とドームを展望できる）



●お問合せ先

稚内市建設部港湾課 Tel.0162-23-6161

北海道開発局稚内開発建設部

稚内港湾建設事務所 Tel.0162-33-2758

左上に防波堤ドームの光が並ぶ。



日本最北の港湾都市・稚内の港のシンボル、北防波堤ドーム。古代ローマ建築にも似た70本の太い支柱の上に半円形のアーチを描く壮大な建造物は、高さが13・2メートル、支柱の内側から奥の壁までが8メートル、総延長427メートル。

このドームのほぼ真ん中に70年建立の「稚泊（ちはく）航路記念碑」があり、碑文には「稚内と樺太（現サハリン）大泊（現コルサコフ）港との間に国鉄稚泊航路が開設されたのは1923（大正12）年」とある。

開設当初、旅客ははしけで沖に停泊する連絡船との間を行き来していた。28（昭和3）年に現JR稚内駅と同じ場所に「港駅」が開駅し、ほぼ同時に北防波堤の基礎が完成しようとしていた。

この年、稚内築港事務所に赴任してきたのが北大工学部（1期生）を卒業して間もない26歳の土木技師、土谷実であった。着任早々、所長から岸



壁や連絡船を高波から守る防波壁の設計を命じられた土谷はぼうぜん自失した。土谷の卒論のテーマは「コンクリートアーチの橋梁（きょうりょう）と設計」で、防波壁とは似て非なるものだった。まして現場経験は無いに等しかった。

土谷の挑戦が始まった。四六時中紙と鉛筆を手元に置き造形に専念した。一定の形が出来ると強度計算から模型製作、実験を繰り返し、直立式防波壁からようやくドーム型防波堤にたどり着いた。これはのちに「稚内港防波庇（ひ）工事」と題し「土木工学」第5巻第1号（36年7月）に掲載され、学界の注目を集めた。

ドームは31年から5年の歳月を経て完成した。3000トン級1隻、2000トン級2隻の船舶着岸を想定した岸壁や、列車がドームの中をくぐり連絡船に接続する「栈橋駅」も整備された。こののち「稚泊航路」がわずか9年で終えんを迎えるとは誰が想像しただろう。

た。「宗谷丸」は45年8月24日早朝、約4500人の樺太避難民を乗せて稚内に入港。これが稚泊航路最後の航海となった。

まちづくりと遺産

改修で復活、行事に活用

半世紀を経て老朽化したドームは古い設計図をもとに78年から3年かけて大改修が行われ、よみがえった。マリントウンプロジェクトとしての周辺整備も進み、99年からは耐震補強工事も進められている。ドームは単に過去の遺物ではない。新しい命が吹き込まれたのだ。防波堤としての使命はもちろん、改修後は全天候型ドームとして多くのイベントに活用されてきた。

今年も7月27日から8月16日まで第12回「いーべやわっかない」物産まつり（協水青年部主催）が開催され、大勢の観光客や市民でにぎわっている。

国立公園利尻礼文両島と稚内を結ぶフェリーのターミナルもその一角を占め、観光スポットの役割も。さらに99年から稚内・コルサコフ定期航路が54年ぶりに再開。便数も年ごとに増え、今年は5月から10月までに50往復の予定だ。この「稚泊航路」の復活こそ、先人が北防波堤ドームに込めた「遺産」そのものだった。