

# 稚内水陸連絡設備

鐵道省札幌鐵道局工務部工事課長 野村 多津雄

稚内港は北海道北端の關門として留萌・紋別兩港間の唯一の要港であるのみならず、樺太との連絡の要衝に當り、併せて近海漁業の隆盛並に近來北方の守り重大性を加へる等、軍事上にも重要性を増して時局の波に乗り將來益々發達の趨勢にあるのである。

本港に於ける鐵道省水陸連絡は、大正12年4月稚内～大泊間連絡航路開設以來のものであるが、時恰も本道第2期拓殖計畫に基き稚内港修築工事中であつて、連絡船は沖泊りをして居たのであるが、埠頭完成後は取敢えず

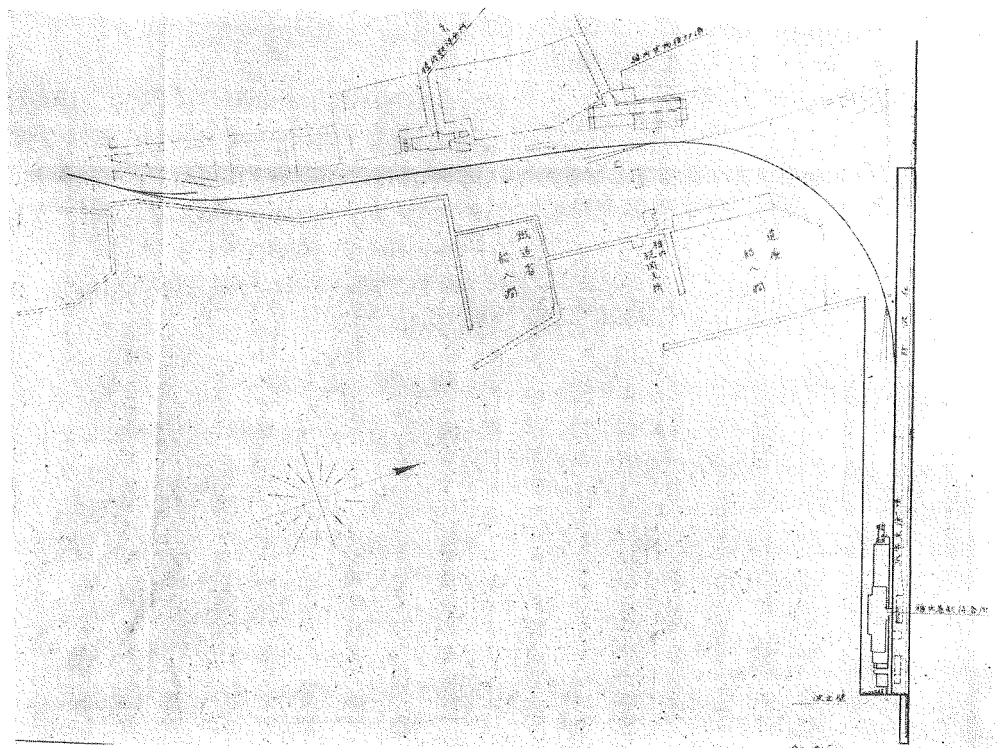
埠頭に暫定的繫船設備をなしたのである。

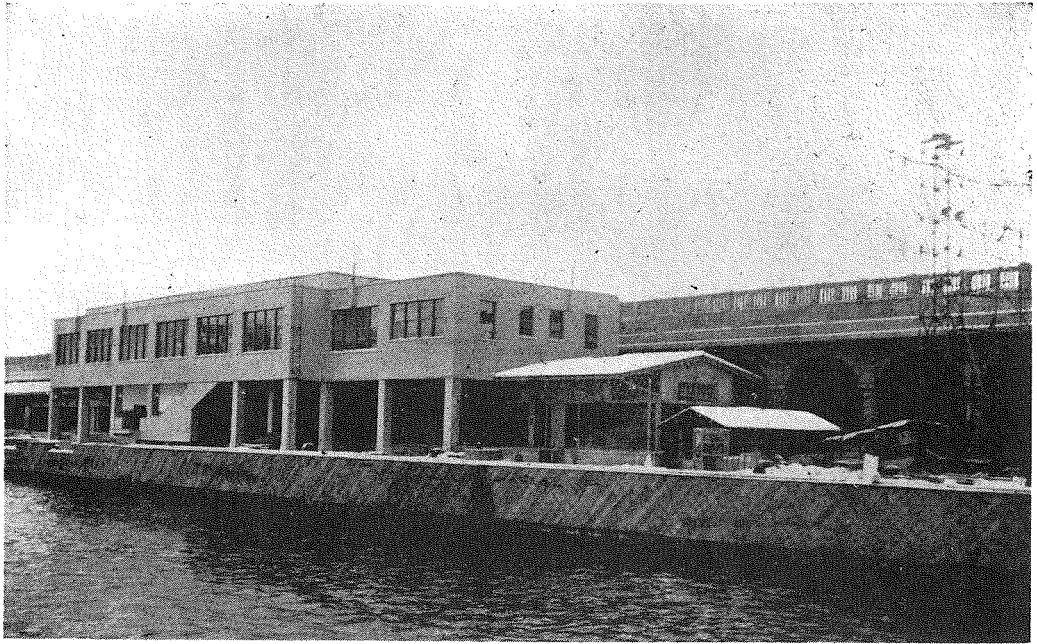
然しながら船車直接の連絡設備なき故、依然として舳により今日に至る迄、往年の青函連絡の如き不便を忍んで居たのである。

然るに稚内港修築工事は昭和12年を以つて完成せられ、鐵道省多年の懸案であつた水陸連絡設備工事起工の運びとなり、工費約38萬圓餘を以て同年工事を著手せられ、昭和13年12月開業するに至つた。

因に現在就航せる船は亞庭丸(3391噸)宗谷丸(3598噸)の2隻である。

稚内港水陸連絡設備平面圖。





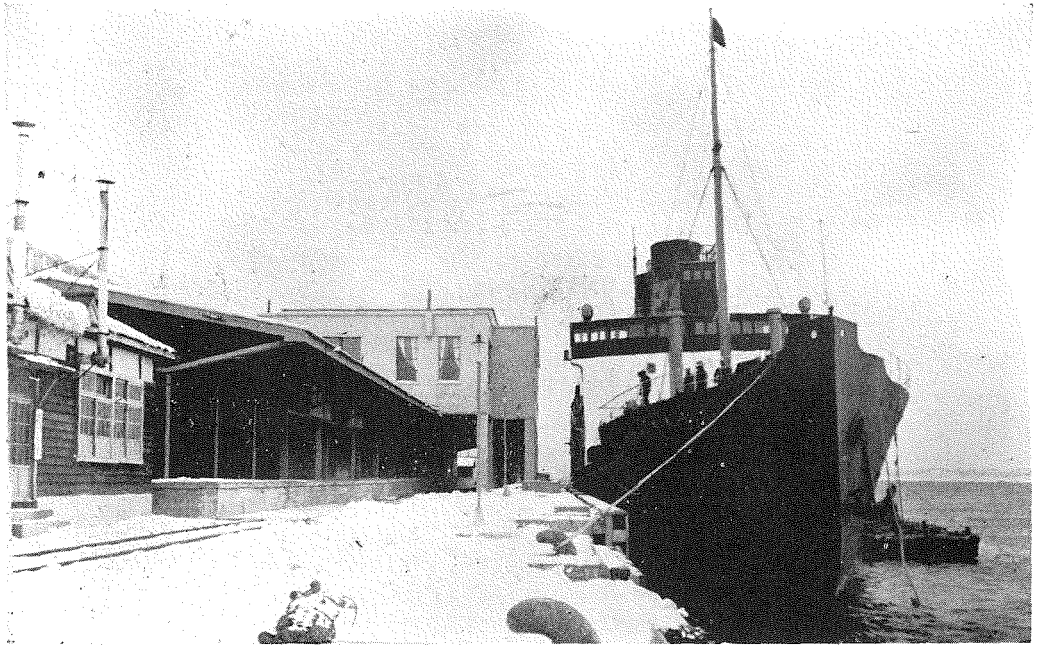
### 〔寫眞 1〕

寫眞 1 は繫船岸壁を示し、正面の建物は船車乗降旅客待合所である。

古軌條鐵筋コンクリート造りで、表面は淡黄色タイル張仕上げとなし、階下は稚泊連絡貨物保管庫なり。尙建物中央部にある階段は乗船口である。

線路も此の直下を通り岸壁突端まで乗入れ船車直接連絡となし、従來の舳連絡に依る不便を除いた。

尙建物の後に見える橋梁様のものは荒天に備へた鐵筋コンクリート造防波庇で此の向ふ側は宗谷灣である。



〔寫眞 2〕

寫眞 2 は岸壁に省連絡船亞庭丸(3,391ton)が繋船せる所である。

左側に見える線路は貨物線で、此の貨物積卸場を挟んで反対側に本線に乗入れ在り。旅客乗降場設備をなす。

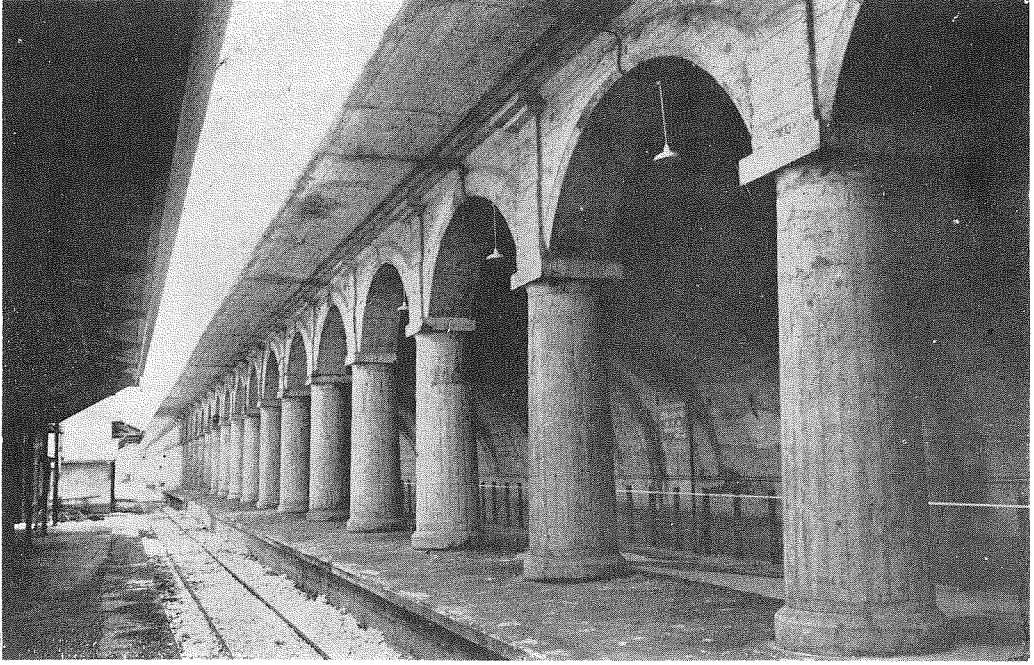
尙手前方岸壁續きは北日本汽船専用岸壁で稚内——本斗間連絡をなす。



〔寫 眞 3〕

寫眞3は連絡待合所内部を示す。此所は三等待合所たる大廣間にして天井及壁は白色ペイント塗りとす。

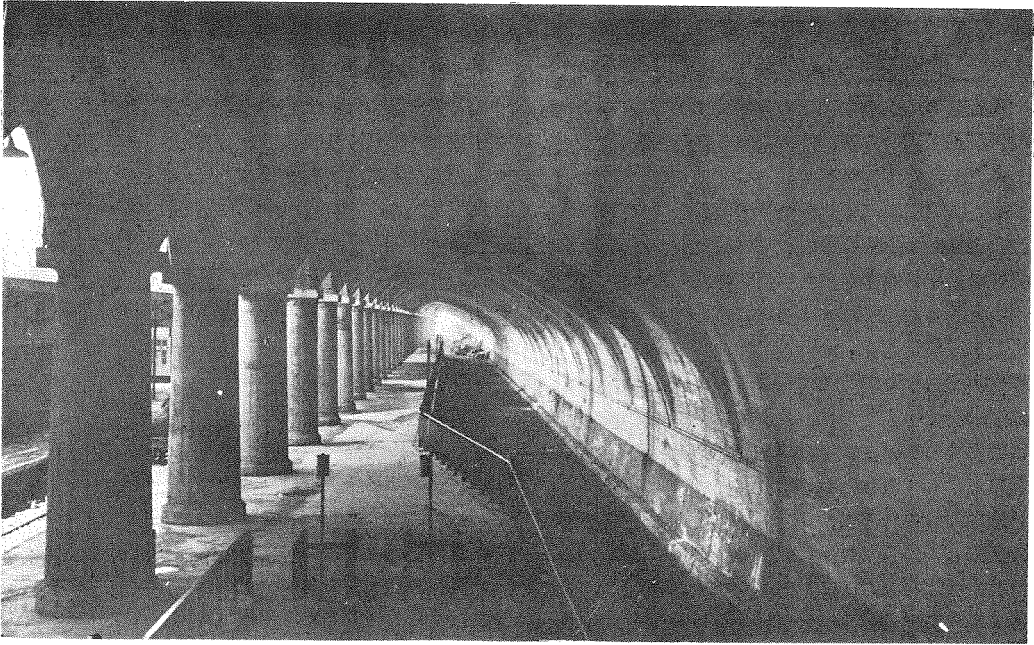
正面の左に見ゆる開戸は特別室入口にして、右側柱のカゲになつて見える開戸は一、二等待合所入口。其他婦人待合所(内部は疊敷)、食堂、賣店其他各一般設備を有す。尙正面左側の出窓は案内所切符賣場等である。



〔寫眞 4〕

寫眞 4 は旅客乗降場側を示し、乗降場上に立並ぶ圓柱は防波底支柱にして甚だ偉觀を呈して居る。

左側は貨物積卸場並貨物上家を示す。尙旅客乗降場手摺向ふ、側は一般通路に充つ。



〔寫眞 5〕

寫眞5は旅客乗降場改札口を示す。手摺外側は一般通路にして市街に通ず。此の防波庇延長は約420米にして高さ地表面上約8米にして之にても尙且荒天時には飛沫之を乗越へることがある。