

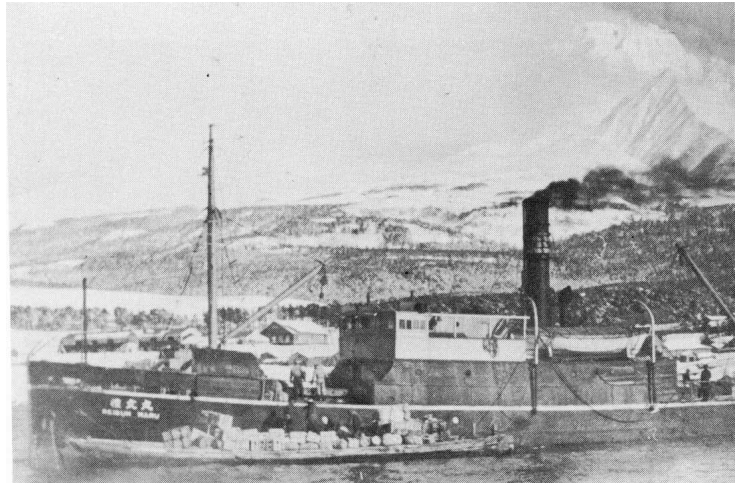


約 220km 隔てた商業都市・小樽と最北の島・利尻礼文を結ぶ航路は、明治 18 年、前年に開設した小樽―増毛間航路（共同運輸会社→日本郵船会社）を宗谷、利尻、礼文まで延長したことに端を発します。航路開設の背景には、開拓によって増加していく本州や道内各地からの人・物資の流通を支える交通アクセスの必要性が高まったことがあげられます。さらに、明治 25 年になると、冬季間でも、増毛―網走間航路（天塩北見漕運会社）で鬼脇・鷺泊・香深に寄港するようになりました。

明治も中ごろになると、ニシン漁の最盛期を迎え、漁獲物や生活物資、移住者、出稼者の運送を円滑にするための航路の拡充・整備が進められます。明治 33 年には、冬季間も航海する通年の定期航路として小樽稚内線（日本郵船）が開設されました。往復航海とも増毛・焼尻・天売・鬼脇・鷺泊・香深に寄港し、小樽から稚内まで丸 2 日を要しました。さらに、杓形・仙法志・船泊についても大正 4 年までに寄港地となり、利尻礼文の自治体すべてに定期船が寄港し、小樽と利礼の結びつきはいっそう強くなります。

しかし、大正をへて昭和になり鉄道の利用が活発になると、稚内が交通の拠点となります。それに伴い、昭和 11 年に稚内と利尻・礼文を結ぶ稚内利礼航路が開設され、昭和 20 年には両島の 6 自治体すべてと連絡されるようになりました。

このことは、北海道経済の中心が小樽から札幌へと移行していったこととともに、小樽稚内航路に少なからず影響を与えました。すなわち、これまで寄港地であった稚内がはずれ、藤山海運経営のもと（翌年、北海商船株式会社に移る）、鬼脇・仙法志・杓形・鷺泊・香深・船泊に寄港する小樽利礼航路となります。



禮文丸

さらに、昭和 30 年代後半以降、流通の主流がトラック輸送に移行するなか、稚内利礼航路がカーフェリ



鬼脇港（昭和 24 年ころ）

ー化、船舶の大型化・高速化など設備の充実を図ったことから、小樽利礼航路は岐路に立たされました。航路再興策として、昭和 56 年にカーフェリーを就航し輸送力、観光客増を狙いましたが、一時的なものにとどまり航路維持は困難を極めます。

そしてついに平成 5 年 12 月 29 日、小樽港出航を最後に、小樽と利尻礼文の生活・経済の橋渡しの役目を果たした小樽利礼航路は、108 年の長い歴史に幕を下ろすことになったのです。

◆この件に関するお問い合わせは、利尻富士町教育委員会（電話 0163-82-1370）まで