

История развития города Хакодатэ

1. Первый внешнеторговый порт нашей страны

В далёком прошлом на месте города Хакодатэ была рыбацкая деревня Усукэси. На языке коренных жителей айну это слово означает «место в самой глубине залива».

В 1454 году местный феодал по имени Коно Масамичи построил в этой деревне свою укреплённую усадьбу или «татэ». Окруженная стенами усадьба была похожа на ящик, по-японски «хако», поэтому её и прозвали «хакодатэ». Так произошло название нашего города.

В 1799 году центральное правительство «Бакуфу» установило свой непосредственный контроль над управлением «Землями Эдзо», как тогда именовали остров Хоккайдо. Началось строительство дорог, одновременно охрана острова была возложена на два местных феодальных клана Цугару и Намбу и во всех гаванях острова были сооружены сторожевые посты. В след за этим в Хакодатэ было учреждено Эдзобугёо или наместничество Эдзо, которое позже было переименовано в Хакодатэ Бугёо, т.е. наместничество Хакодатэ.

В это время центральное правительство создаёт в Хакодатэ судоверфь, ведёт активное строительство дорожных и речных мостов, осваивает целинные сельскохозяйственные земли и проводит ряд мероприятий по развитию культуры в Хакодатэ. Кроме того, коммерсант и путешественник Такадая Кахэй, сделав Хакодатэ своей базой, исследует морские пути к островам Кунашир и Итуруп. В итоге, всё это приводит к заметному развитию Хакодатэ, как в экономической, так и в политической областях.

В 1854 году был заключен японо-американский договор о мире и дружбе, а в следующем году Хакодатэ был открыт для снабжения американских судов продовольствием, водой и топливом. Вдобавок в 1859 году был заключен японо-американский договор о торговле, в результате которого Хакодатэ вместе с Иокогама и Нагасаки стал первым в нашей стране портом, открытым для внешней торговли, и с этого момента в нем началась торговля с пятью странами: США, Англии, России, Голландии и Франции. После открытия порта Хакодате происходит рост торговли, главным образом, за счёт увеличения доли экспортных товаров, что содействовало ещё большему расцвету города, как политического и административного центра.

2. От средневекового Хакодате к Хакодатэ современному

В 1867 году феодальное правительство возвращает право на управление страной Государю и создается новое правительство. В 1868 году в Хакодатэ учреждается суд

Хакодатэ, позже переименованный в администрацию Хакодатэ, и новая власть начинает управление Землями Эдзо. Однако ряд высокопоставленных деятелей прежней власти во главе с Эномото Такэаки, Хидзиката Тосидзо, Отори Кэйсукэ и др. были недовольны политикой нового правительства. Вместе со своими сторонниками они высадились на побережье близ Хакодатэ и, захватив форт Горёкаку, установили вооруженный контроль над городом. Правительственные войска начали ответные действия и к весне следующего года, восстановили положение. Эти события в просторечии получили название «Хакодатэ Сэнсо (Хакодатской баталии)»

В 1869 году уже после завершения «Хакодатэ Сэнсо», японское правительство переименовало «Землю Эдзо» в «Хоккайдо» или «Губернаторство северных морей» и учредило «Кайтакуси Хонтё» т.е. Управление по освоению Хоккайдо, центральный аппарат которого находился в Токио.

В 1872 году штаб-квартира Управления по освоению Хоккайдо была перенесена в Саппоро, а мероприятия этого управления были сконцентрированы на освоении Хоккайдо и создании транспортной инфраструктуры. Уже в 1873 году благодаря Управлению началось регулярное морское сообщение между Хакодатэ и Аомори, а в следующем году компания Мицубиси открыла регулярную морскую линию между Хакодатэ и Иокогама. В результате этого Хакодатэ превратился в важный транспортный узел, продолжающий по-прежнему развиваться как центр торговли, в итоге он превратился в самый густонаселенный город на Хоккайдо.

В 1882 году Управление по освоению Хоккайдо было упразднено, а на острове были созданы три префектуры: Хакодатэ, Саппоро и Нэмуру, но четыре года спустя они тоже были упразднены. В 1886 году в Саппоро было создано Управление Хоккайдо. Затем в 1899 году была введена система административных округов, в результате чего был образован округ Хакодатэ, получивший права самоуправления.

3. База северного рыболовства

В конце 80- г.г. 19 века экономика и промышленность Хакодатэ стремительно развивались. В 1904 году была открыта железная дорога между городами Хакодатэ и Отару, а затем в 1906 году открылось регулярное морское сообщение между Хакодатэ Отару и Сахалином. Кроме того, в 1908 году начала действовать система железнодорожного и паромного сообщения между портами Хакодатэ и Аомори.

В это же время была заключена японо-российская рыболовная конвенция, благодаря которой были определены права на лов рыбы, а вслед за этим и промысловые зоны, которые были значительно расширены вплоть до Приморской области и полуострова Камчатки. Это повлекло за собой стремительное развитие японского рыболовства в северной части Тихого океана. Вместе с развитием рыболовства и ростом торговли для Хакодатэ, как базы северного рыболовства и транспортного узла наступил подлинный «золотой век».

Первого августа 1922 года в Японии была введена муниципальная система управления, в этот момент население Хакодате составило 146 855 чел., а уже в 1930 году оно достигло 197 252 чел. Это означало, что Хакодате превратился в крупнейший город Японии к северу от Токио!

21 марта 1934 года город охватил огромный пожар, почти 30% городской территории выгорело, а число жертв этого ужасного бедствия составило 2054 чел. Однако благодаря усилиям, направленным на скорейшее восстановление города, и труду большого числа специалистов в области городского планирования со всей страны, быстрыми темпами шло строительство «несгораемого» города. В следующем году в семидесятисемилетнюю годовщину со дня провозглашения в 1859 Хакодате открытым международным портом, первого июля в память этого события в городе был проведен первый в его истории «минато мацури» или праздник порта Хакодате.

4. Новые рубежи послевоенного развития Хакодате

После второй Мировой войны права на лов рыбы в северных водах Тихого океана были утрачены, местные рыболовство и торговля пришли в упадок, но в 1952 году был заключен японо-американо-канадский договор о рыболовстве, благодаря которому японский промысел лосося и горбуши в северной части Тихого океана был восстановлен. В Хакодате, возродившемся как промысловая база, оживление деловой конъюнктуры продемонстрировали судостроение, переработка рыбы и морепродуктов и все смежные с ними отрасли. В 1954 году в Хакодате открылась юбилейная общехокайдоская выставка в честь восстановления северного рыболовства.

В 1965 году были завершены работы по подготовке прибрежной территории для промышленной зоны, а в 1980 году созданная здесь группа промышленных предприятий уже начала свою работу. Вместе с этим, с 1971 года началось строительство торгово-финансового центра экономической зоны Хакодате, который благодаря группированию предприятий оптовой торговли и смежных отраслей стал выполнять важные функции как центр обращения южного Хоккайдо. В 1984 году было принято решение о создании регионального технополиса, что содействовало активному привлечению сюда передовых предприятий, повышению технического уровня местных предприятий и т.д.

Однако первый нефтяной шок 1973 и введение в 1977 году двухсотмильных промысловых зон контролируемого рыболовства оказали большое негативное влияние на базовые отрасли промышленности Хакодате: судостроение и переработку рыбы и море продуктов. В 1991 году в результате мероприятий направленных на защиту нерестовых рек, лов лосося и горбуши в северной части Тихого океана был запрещен. Это тоже оказало большое негативное влияние на рыболовство, и даже в большей степени на смежные с ним отрасли.

В этот период в области административного управления происходило расширение

городской территории: в 1966 году к Хакодатэ была присоединена близлежащая деревня Дзэникамэдзава, а в 1973 с Хакодате слился городом Камэда. В след за этим население города стало постепенно перемещаться в его восточные и северные районы, и вместе с этим увеличились административные мероприятия, направленные на обустройство окружающей среды и создание социальной инфраструктуры, включавшей в себя объекты благосостояния и здравоохранения, школы и другие объекты социального образования.

С другой стороны в области транспорта в 1961 году был введён в эксплуатацию аэропорт Хакодатэ с взлетно-посадочной полосой 1200 м., который изначально был запланирован на последующее расширение. В 1999 году взлетно-посадочная полоса была удлиннена до 3000 м., а в июне 2005 года был создан новый пассажирский терминал для внутренних авиалиний. В июне 2006 года была открыта международная авиалиния между Хакодатэ и Сеулом. В настоящий момент аэропорт Хакодатэ превратился в ключевой региональный аэропорт, обслуживающий две международные и одиннадцать внутренних авиалиний. Кроме того, в 1964 году началась крупнейшая стройка века – тоннель Сэйкан или тоннель Хакодатэ-Аомори, который вступил в строй в 1988 году. С этого года Хоккайдо стал связан с островом Хонсю прямым железнодорожным сообщением. В июне 2003 года начал работу новый железнодорожный вокзал Хакодатэ, а в марте 2004 года были завершены реконструкция и расширение привокзальной площади. Всё это привело к повышению роли Хакодатэ, как перевалочной базы грузо и пассажиропотоков на юге Хоккайдо.

Создание современной транспортной системы стало тем фактором, который повлёк за собой рост числа туристов, приезжающих в Хакодатэ. В 1989 году, благодаря принятию положения о «городах близнецах», по которому был запланирован обмен в широкой области: туризм, экономика, культура и т.д., в отношениях между Хакодатэ и Аомори началась новая эпоха.

Кроме того, в 2000 году благодаря созданию Ассоциации расширенных районов в Хакодатэ открылся муниципальный Мирай дайгаку – Университет будущего, одновременно была реконструирована городская больница, и начался новый этап развития Хакодатэ, на котором он, как ключевой город юга Хоккайдо играет связующую роль между островами Хоккайдо и Хонсю.

5. Глядя в будущее

В конце 80-х начале 2000-х г.г. в Японии проводится политика «укрупнения городских административных единиц». В качестве первого мероприятия этой политики на Хоккайдо первого декабря 2004 года к Хакодатэ были присоединены посёлки Тоич, Эсан, Минамикаябэ и деревня Тодохоккэ, и началась новая страница в его истории. Общим в истории развития объединившихся в одно целое пяти административных единиц было море, ставшее основой их существования. Поэтому в основу развития

Нового Хакодатэ было положено море: используя среду, которая вобрала в себя отрасли промышленности, связанные с морем и с добычей рыбы и морепродуктов, а так же и научно-исследовательские и технологические учреждения, исследования которых тоже связаны с морем и рыболовством, создать город «моря и международного рыболовства». Одновременно планируется и создание широкой туристической зоны с использованием оригинальных местных туристических ресурсов, и поэтому одной из целей развития Хакодатэ становится превращение его в город «международного туризма».

Кроме того, производится расширение и модернизация комплексной транспортной системы, соответствующей роли Хакодатэ, как центра юга Хоккайдо. Эти мероприятия включают в себя ускоренное строительство новой кольцевой автострады вокруг Хакодатэ, строительство магистральных автострад, пронизывающих весь Хоккайдо, а так же и подготовку соответствующей инфраструктуры в связи с начавшимся в мае 2005 года на Хоккайдо строительством местной ветки общепонской железнодорожной магистрали Синкансэн.

С наступлением эпохи передачи власти регионам для стабильного развития регионального общества, основанного на использовании местных ресурсов и возможностей, стало необходимым создание административно-финансового управления, нацеленного на самостоятельность и самоконтроль, при котором регион сам принимает решения и сам несёт за них ответственность.

Поэтому первого октября 2005 года Хакодатэ стал «центральным городом Японии» и ему были переданы многие административные полномочия, благодаря чему стало возможным проводить мероприятия с использованием региональной специфики, и предоставлять гражданам Хакодатэ в большем, чем ранее объёме необходимые им услуги.