



これまでの北運河

History of North canal

小樽運河は大正12(1923)年に完成、その後時代の波に揉まれ、10年余り続いた運河論争を経て、南側半分は幅20mに埋められ、散策路が整備された。今、小樽運河は小樽を代表する観光スポットとなったが、北側半分の北運河は完成当時の姿を残しながらも市民の生活の場となっている。これまでの経過や周辺の様子を振り返る。

小樽運河と観光の歴史

■幕末・明治期の小樽

安政元(1855)年、日露和親条約の締結を機に、江戸幕府は蝦夷地(北海道)を統治する方針を持って動き出した。幕府瓦解後の明治政府においても統治方針は変わらず、殖産興業・富国強兵の政策のもと開拓のための移民を奨励した。

明治政府が北海道開拓の本府を札幌に決めると、小樽は道内への人流・物流の基地となった。明治13(1880)年には空知地方の豊富な石炭を搬出するため北海道初の鉄道が敷設され、また小樽港は同22年に特別輸出港に、同32年には国際貿易港に指定され、石炭はもとより雑穀、日用雑貨等の輸出と移出が盛んになり、海産物は全道の7割が小樽に集積されたと言われている。

明治38年に南樺太(現在のロシアサハリン州)が日本領になったことから樺太航路が開設され、さらにその後欧米航路も開かれ、石炭、雑穀の輸出がますます増大するようになり、港は船で埋まった。多くの金融機関も進出し、小樽は明治期から戦前に至るまで、商業港湾都市として一大発展を遂げていった。

■北前船

開拓使が小樽を物流基地に設定した背景には、既に江戸時代から小樽港に北前船が出入りしていた実績が大きな判断材料となっていた。北前船は大阪を起点に瀬戸内海～日本海～蝦夷地の様々な港で仕入れと販売を繰り返し、明治中期まで広域にわたる経済活動を行った。そして重要な港には倉庫を建設し、北前船で運ばれた荷を保管しながら完売することを目指した。

小樽には多くの木骨石造倉庫が残っているが、北前船主が建てた倉庫は5棟確認でき、どれも小樽の景観を特徴付けるシンボルになっている。その中の右近倉庫・広海倉庫・増田倉庫の3棟が北運河に存在している。

■明治論争と運河の誕生

近代港湾の整備を急いでいた小樽では、埠頭建設か運河建設かをめぐり明治の論争が巻き起こったが、結果的には運河建設に決まり、大正3(1914)年に着工し、同12年に運河が竣工した。

以後戦前までの間は、運河では舢舨(はしけ)や運搬船が活発に行き交う光景がみられたが、戦後、船舶を埠頭に接岸させて荷物の積み下ろしを行う方式に転換したことから、運河はその使命を終え次第に放置されるままになっていった。

■昭和論争と新生運河の誕生

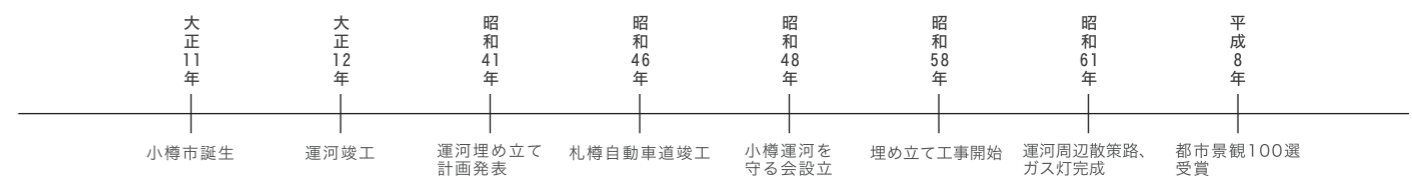
昭和41(1966)年、運河を全面埋立てで6車線の自動車道路(道道小樽臨港線)を建設する都市計画が決まった。同48年、運河南端500mまで道路工事が進み、それに伴い有幌地区の倉庫群が次々と取り壊されていった。これを目の当たりにした小樽市民が石造倉庫取り壊しの無残さとその先にある運河埋立てを危惧して、同年11月に「小樽運河を守る会」を結成、以後同59年まで小樽を二分する運河論争が続けられた。結果的に道路も開通し、運河も残すということになり、同61年には散策路も整備され今日の運河に生まれ変わった。

■小樽観光の誕生

埋立てか保存かをめぐり10年余りにわたって続いた運河論争が全国に報道された。それにより小樽の名が全国に鳴り響き、「小樽運河を見に行こう」と観光客が押し寄せるようになり、受け入れ態勢が整わないうちに観光客を迎える事態となった。

運河論争の中で市民にまちづくりへの意識が醸成され、当初の「運河の水辺を守る」から「運河と周辺石造倉庫群を守る」を経て、「小樽全体の歴史的建造物を守る」というまちづくり運動へと発展した。運河に隣接する堺町には歴史的建造物が密集していたことから、これらを再利用して多くの多彩な観光施設が造られた。ちなみに平成18(2006)年時点では、信香町から手宮までの区間(堺町、中央運河、道道小樽臨港線を含む)に観光施設は278軒あり、そのうち歴史的建造物を再利用した施設が150軒にも上っている(歴史文化研究所の調査による)。

近年の小樽観光は全国的に知名度が定着し、各地から個人や団体など様々な観光客が訪れており、また台湾、香港、韓国など東アジア圏からも多くの外国人が訪れている。



埋立て以前の小樽運河(※)



大正11年頃の北運河(※)



昭和中期の小樽運河(※)



昭和後期の小樽運河

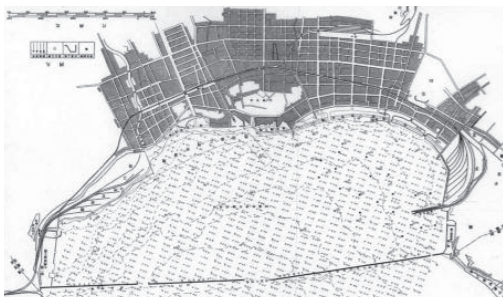
(※) 小樽市総合博物館提供



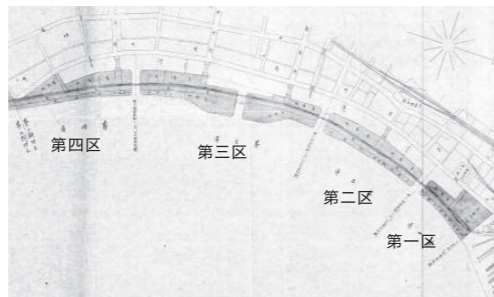
小樽運河の建設と埋立地

小樽運河の建設にあたり、最初に小樽港埋立ての申請をしたのは明治32（1899）年。その後、埋立計画は小樽区議会を中心に議論が重ねられ、同41年に埠頭岸壁の建設が決まった。しかし、翌年、築港工事顧問の廣井（ひろい）勇工学博士が運河案を提示したことから決定が覆り、大正3（1914）年に運河建設と埋立てが北海道庁から許可された。

埋立地は海側に四区に分け（下右図）、橋で連結し用地の中央に道路と鉄道を並行に通す計画であった。埋立ての総地積は約108,000㎡。工事は大正3年8月に第一区から着手され、区画ごとに埋立てを完成させて順次使用した。同7年に第二区埋立地で「開道50周年記念博覧会」が開催、同12年までに全区が竣工し、翌13年に小樽港湾竣工式が北海製罐（せいかん）倉庫社屋で挙行された。



「小樽港湾修築断面図」一部 大正10年7月末現況
（『小樽築港工事報文』）



「小樽港海陸連絡設備一覧図」一部 大正3年頃（推定）
（小樽市総合博物館蔵）一部加筆

北運河と北海製罐の建物群

現在、北運河の海側には北海製罐の建物群が建ち並んでいる。これらは北運河エリアの景観を形成する重要な存在であり、日曜画家たちの格好の題材にもなっている。

北海製罐の工場や倉庫は、運河建設により新たに造成された埋立地に建てられた。当初、製缶工場を建設したのは東洋製罐という会社であった。日露戦争後の日露漁業協約（明治40（1907）年に締結）により北洋漁業が本格化し、同43年に堤商会（後の北海製罐）がカムチャッカに缶詰工場を建設、翌年からは英国ロンドンに鮭缶詰を輸出したことから、当時繁栄を極めていた小樽の地に大正10（1921）年に製缶工場を建設した。

同10年、後に北海製罐となる北海製罐倉庫が創業し、東洋製罐から小樽工場の事業と建物を譲り受けたが、その後も運河の埋立地に鉄筋コンクリート（RC）造の倉庫なども建設された。海辺に近接して建てられた建物群は、現存する大正期のRC造ということで特徴のあるものだが、現在も操業を続けていることでも大変貴重な建物でもある。

北海製罐の建物群は、北運河と調和して小樽のノスタルジックな景観を形成しているだけでなく、歴史の語り部としてもその存在感を示している。（この項は駒木定正氏「北海製罐工場と小樽運河創設の関連について」を参考にして作成した。）



旧日本郵船(株)小樽支店と運河公園



■旧日本郵船(株)小樽支店

明治に入り、近代化を急いだ我が国にとって喫緊の課題は海外との貿易であった。近代化に関する智慧・技術・資源・製品などを海外から輸入しなければならなかった。明治10（1878）年代には郵便汽船三菱会社と共同運輸会社という二大勢力があったが、国策合併により同18年10月、日本郵船会社が誕生する。創業と同時に小樽にも支店が設置されるが、現在の社屋が建てられたのは同39年。設計者は佐立七次郎、施工は地元の大工棟梁山口岩吉があたり、工費は当時の金額で約6万円であった。当時の小樽は北海道開拓の拠点都市として商業港湾機能を充実しつつあり、船舶・海運・倉庫業界が競って船入潤（ふないりま）を設置し石造倉庫を建てた。また明治後半から一流建築家たちが当時の最先端の技術で代表的作品を残した。この建物はその草創期の象徴的存在である。

昭和30（1955）年、市が日本郵船から譲り受け、翌31年から小樽市博物館として再利用されてきたが、同44年3月には明治後期の代表的石造建築として国の重要文化財に指定された。

しかし年ごとに老朽化が目立ってきたため、昭和59年10月修復工事を着工、33か月の工期を経て同62年6月竣工した。ここに商都小樽を代表する明治後期の商業建築が優れた文化遺産としてよみがえった。

■運河公園

郵便汽船三菱会社は、明治初期には小樽支店を現在の日本郵船の位置に設置していたが、日本郵船となった明治18（1885）年には船入潤を同時に築造した。当時は、まだ運河はなく、現在の運河公園は海だった。この船入潤は運河が誕生した大正12（1923）年を経て、昭和36（1961）年まであったといわれている。

そして平成10（1998）年には新たに運河公園が誕生。ここには日本人初の防波堤を造り、日本近代港湾の父といわれた廣井勇やその教えを受けケーソンを普及し港湾建設作業を合理化した伊藤長右衛門の胸像、童謡「赤い靴」の記念碑などが建立され、まさに小樽の顕彰拠点となっている。



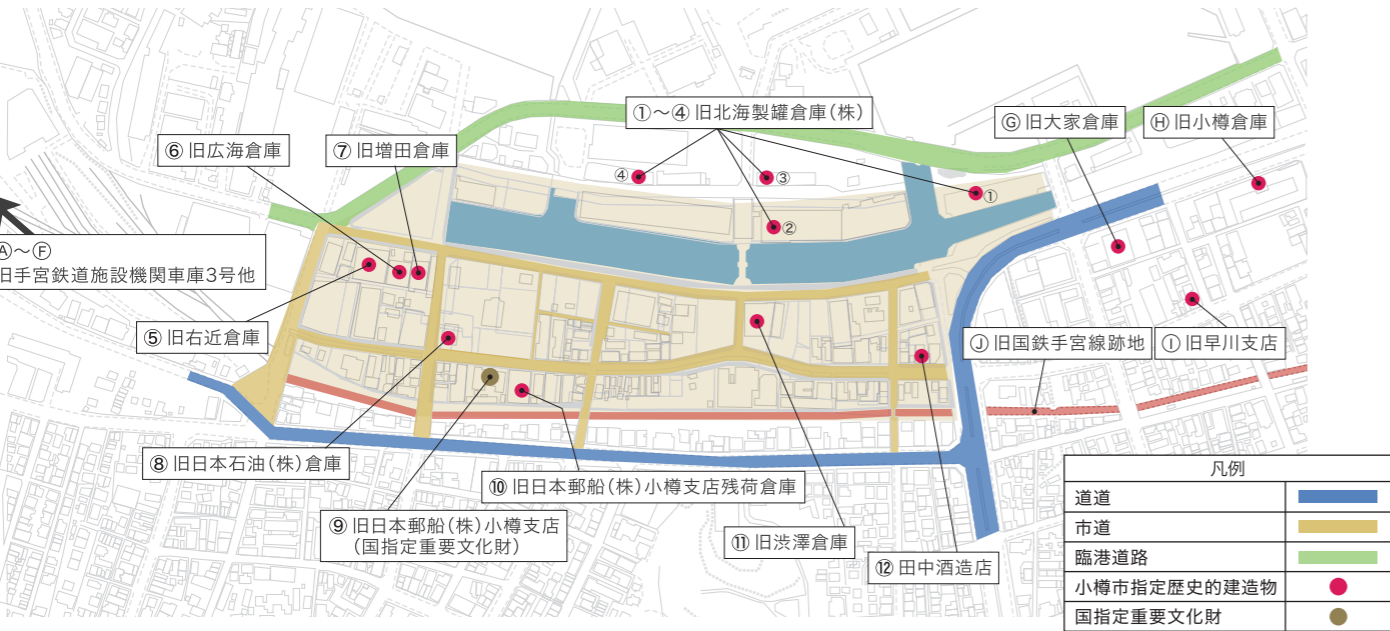
旧国鉄手宮線

明治13（1880）年手宮～札幌間、同15年手宮～幌内間の鉄道開通は北海道初であり、一般営業鉄道としては日本で3番目に敷設された。当初の目的は幌内で採掘された石炭を輸送するためであった。膨大な国費を投じて造られた鉄道であるが、近代化を推進した燃料の石炭を必要とした時代背景が伺われる。この通称手宮線は以後、客車用線路としても重要視され、開拓移民の移動や物資の輸送に貢献することになる。

しかし鉄道路線は同35年以後に北海道鉄道（現JR函館本線）が整備され、同38年に現在の小樽駅が設置されると手宮線は影を潜め、昭和60（1985）年には廃線となった。平成13（2001）年以降には小樽市は市の中心部を横断する手宮線の土地をJR北海道から購入し、オープンスペースとして整備を進めている。



北運河地区と周辺の歴史的建造物



北運河地区の歴史的建造物

図中番号	現在の名称	建築時名称	建築年	
①	北海製罐(株)第3倉庫	北海製罐倉庫(株)第3倉庫	大正13年	市指定歴史的建造物
②	北海製罐(株)工場	北海製罐倉庫(株)工場	昭和6年	市指定歴史的建造物
③	北海製罐(株)事務所棟	北海製罐倉庫(株)事務所棟	昭和10年	市指定歴史的建造物
④	北海製罐(株)旧第2倉庫	北海製罐倉庫(株)第2倉庫	大正11年	市指定歴史的建造物
⑤	旧右近倉庫	右近倉庫	明治27年	市指定歴史的建造物
⑥	旧広海倉庫	広海倉庫	明治22年	市指定歴史的建造物
⑦	旧増田倉庫	増田倉庫	明治36年	市指定歴史的建造物
⑧	旧日本石油(株)倉庫	日本石油(株)倉庫	大正9年	市指定歴史的建造物
⑨	旧日本郵船(株)小樽支店	日本郵船(株)小樽支店	明治39年	国指定重要文化財
⑩	小樽ナトリ	日本郵船(株)小樽支店残荷倉庫	明治39年	市指定歴史的建造物
⑪	小樽ゴールドストーン	洪澤倉庫	明治28年	市指定歴史的建造物
⑫	田中酒造店	田中酒造店	昭和2年	市指定歴史的建造物

北運河地区周辺の歴史的建造物

図中番号	現在の名称	建築時名称	建築年	
Ⓐ	旧手宮鉄道施設機関車庫3号	煉化石造機関車室	明治18年	国指定重要文化財
Ⓑ	旧手宮鉄道施設転車台	転車台	大正8年	国指定重要文化財
Ⓒ	旧手宮鉄道施設機関車庫1号	機関車庫	明治41年	国指定重要文化財
Ⓓ	旧手宮鉄道施設貯水槽	貯水槽	明治末期から大正初期頃	国指定重要文化財
Ⓔ	旧手宮鉄道施設危険品庫	危険品庫	明治31年頃	国指定重要文化財
Ⓕ	旧手宮鉄道施設擁壁	擁壁	明治45年	国指定重要文化財
Ⓖ	旧大家倉庫	大家倉庫	明治24年	市指定歴史的建造物
Ⓗ	小樽市総合博物館運河館など	小樽倉庫	明治23-27年	市指定歴史的建造物
①	Vivre sa vie+mi-yyu	早川支店	明治38年	市指定歴史的建造物
Ⓙ	旧国鉄手宮線跡地	手宮線	明治13年	近代化産業遺産



①北海製罐(株)第3倉庫



②北海製罐(株)工場



③北海製罐(株)事務所棟 ● ④北海製罐(株)旧第2倉庫 ●



⑨旧日本郵船(株)小樽支店



⑪旧洪澤倉庫 (現小樽ゴールドストーン)



Ⓖ旧大家倉庫



①旧早川支店 (現Vivre sa vie+mi-yyu)



⑤旧右近倉庫



⑥旧広海倉庫



⑦旧増田倉庫



⑧旧日本石油(株)倉庫



⑩旧日本郵船(株)小樽支店残荷倉庫 (現小樽ナトリ)



⑫田中酒造店

小樽にはたくさんの歴史的建造物があり、特に北運河は小樽の歴史が色濃く残る建物が景観を作っている大変貴重なエリアである。



Ⓖ旧手宮鉄道施設危険品庫



⑦旧手宮鉄道施設擁壁



Ⓒ旧手宮鉄道施設機関車庫1号



⑨旧手宮鉄道施設貯水槽



①旧国鉄手宮線跡地



Ⓓ旧手宮鉄道施設機関車庫3号 / 旧手宮鉄道施設転車台

● 小樽市建設部まちづくり推進課提供
■ 小樽市総合博物館提供