



第4章

小樽市の 関連文化財群

小樽人は歩行せず、常に疾駆す。

小樽の生活競争の劇甚なる事、殆んど白兵戦に似たり。
其生活の調子の男性的にして急調なる事、

爽快、勇壮、歓呼の趣を通過して却つて悲壯の感を与へむとす。

彼等は休息せず、又歌はず、又眺めず。唯疾駆し、唯驅進す。

「疾駆する小樽人」の心臓は鉄にて作りたる者の如し。

——石川啄木「胃弱通信」

第4章 小樽市の関連文化遺産群

1. 文化財を生み出した歴史的背景と関連文化遺産群の設定

小樽は近世末以降、本州からニシン漁の出稼ぎ漁民が大勢集まり、近代に北海道移民の玄関口となって急速に発展した。人口も急増し、大正期には全国13位にまで膨れ上がった。現在、市内に所在するさまざまな文化財には、この明治以降の小樽の急速な発展の歴史を物語るものが数多く含まれている。

小樽の人の暮らしは、約8,000年前から確認され、国指定史跡を含む古代の遺跡が多く残されている。また、海食崖や砂丘の海浜部から1,000m級の山までを含む多様な自然環境は、古代の人々からアイヌの人々、そして近世末から近代にかけて本州から渡ってきた人々にとってもかけがえのないものであった。このように、とりわけ近代に栄華を極めた小樽であったが、昭和30年代には国のエネルギー政策の転換などにより、小樽の経済も衰退の道をたどり「斜陽の街」と称されるようになった。昭和40～50年代の小樽運河の保存と活用を巡る、市を二分した論争が、大きな時代のわかれ目となった。以降、小樽市は、商業都市から観光都市へと大きく姿を変えることとなる。その中で、「小樽市歴史的建造物及び景観地区保全条例」の制定（昭和58（1983）年）など、小樽の歴史と文化を伝える歴史的建造物と景観の価値を後世に伝え、小樽らしい個性的なまちづくりに取り組むという理念を掲げた。

なお、小樽文化遺産には、現存する文化財（指定、未指定を問わない）だけではなく、かつて存在した文化財（習俗や景観を含む）も、順次調査を実施し記録保存の対象とする。

本構想においては以下に示すように、小樽文化遺産を8群の関連文化財群に分類した。この関連文化財群は、それぞれのテーマごとに異なるジャンルの小樽文化遺産を関連付けたものである。また、近代に入ってから急速に発展した経済都市である小樽では、市内各地域を結びつけるように文化遺産が点在するため、地域を限らず全市的な視点で整理を行った。

また、一つの文化遺産が複数の関連文化財群に関連付けられている例も多い。これは、小樽のまちが形成され、現在に至るまでの行程が多面的であり、相互に深い関連性を持っているためである。

関連文化財群は、以下の条件に適合する文化遺産のまとまりを持つものを設定した。

- 1 小樽の姿、あゆみを物語るもの
- 2 関連文化財群の中で強い共通性を持つテーマを有すること
- 3 将来にわたり保存継承する必然性があるもの

図表36 歴史構想で設定した関連文化遺産群のテーマ

1	近世以前の自然・地形を生かした暮らしの文化遺産群
2	ニシンとともにやってきた文化遺産群
3	北海道の玄関として築かれた港と鉄道の文化遺産群
4	北日本随一の経済都市の面影を伝える文化遺産群
5	歴史を伝える画像資料群
6	小樽の風土を象徴する自然遺産群
7	水と産業の文化遺産群
8	民の力・協働と互助の文化を示す文化遺産群

2.歴史的テーマと関連文化遺産群

(1)近世以前の自然、地形を生かした暮らしの文化遺産群

近世以前にかかる小樽文化遺産の特色の一つが、ストーンサークルや洞窟内の陰刻画など、千年以上前の人々の営みを実際に見ることができるという点である。小樽の市街地は尾根状の台地が数本のびるところに築かれたため、坂の多い、平坦地の少ない地形となっている。一方で、現在確認されている102か所の遺跡の内、およそ6割が集中する西部地域（忍路、蘭島、塩谷地区）は、砂丘列の痕跡や河口部の堆積などによる平坦地が多い。西部地区は小樽では数少ない農業が盛んな地区であり、明治の早い段階から開発が行われてきた市街地に比べると、大きな開発が少なかったことも遺跡の確認数が多い原因となっている。

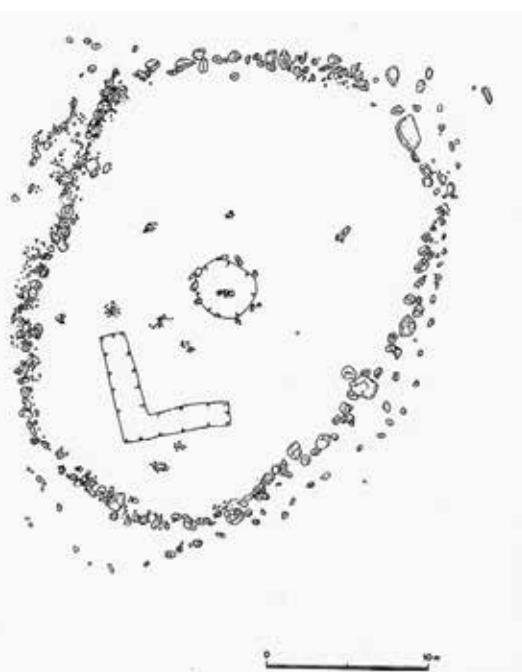
①西部地区の遺跡

西部地区、特に蘭島地区及び忍路地区の内陸部は、蘭島川や種吉沢川、チブタシナイ沢川、モチヤ沢川などの小河川が流れている。これらの川は、現在も屈曲しながら砂丘列の間を通り、余市湾に注いでいる。この砂丘列は、余市町側のフゴッペ岬、さらに余市川河口付近まで広がっており、縄文時代中期から形成されていったと考えられている。遺跡が営まれていた縄文時代中期から後期にかけては、蘭島市街地付近の平坦地は小さい湾のような入り江であったと考えられる。この地区で明治時代に使われていた字名には「土場^{どば}」「さわ^{さわ}」「めのこ^{めのこ}」「女の子沢」などがあり、入り江の痕跡としての沢や湿地が広がっていたことがうかがえる。

舟による交易や湿地での加工作業に適した場所であった、入り江の最も奥に位置するのが、「忍路環状列石」（国指定史跡）と「忍路土場遺跡」である。縄文時代後期に位置するこれらの遺跡は、忍路環状列石の南側（内陸側）に広がる忍路7遺跡を含め、一体のものと考えられる。巨大な墓若しくは祭祀の場である環状列石、アク抜きや漆製品生産、交易の場であった土場遺跡、居住地域と推測される忍路7遺跡というように、相互に関連し合い、立地により異なる使われ方がさ



蘭島川河口



忍路環状列石実測図

れていた。

忍路土場遺跡は、昭和60(1985)年～62(1987)年の調査で大量の木製品を含む遺物が出土し、全国的に注目された。ことに漆製品や、巨大な木柱を含む建物の一部と思われる木製品、大量の土器の投棄、熱加工された食物などの検出、分析により、縄文時代の生活の一端を知ることができるようになった。



忍路土場 朱漆糸玉

土場遺跡から段丘を上ると、忍路環状列石がある。環状列石周辺の試掘調査では、土場遺跡で発見された巨大木柱に符合する穴が複数見つかっており、列石の外側に木柱を使った構造物があったことが判明している。この列石の一部には、直線距離で8km以上離れた、余市町シリバ岬の石材が使用されている。推定500kg以上の石材をどのように運んだのかについては諸説あるが、水運での運搬も可能な立地であった。環状列石の造成だけではなく、その後の管理には多くの人手が必要であり、忍路7遺跡にあったと考えられている集落の人口だけでは維持は困難である。縄文時代後期には、忍路から塩谷の海岸段丘、河岸段丘上に遺跡が爆発的に増加する。そこにあった集落の人々が、集団で作業、儀礼を行ったことが想定できる。その多くの人々が集まる入り江の奥は、同時に他地域からの舟付場としても機能していたと考えられる。ふなとりやま背後の三笠山や船取山は、海上からも目印としてよく見えていたはずである。この景観は、縄文時代の海上交通の重要なポイントとなっていた可能性が高い。

忍路環状列石の立地は、このような重要な「湊」とも言える場所を見下ろし、入り江全体を見渡すことができる場所を占めていた。忍路から余市・仁木町に至る範囲には、縄文時代後期の配石遺構や環状列石が散在している。その中で最大のものが忍路環状列石であるが、西接する「地鎮山環状列石」(道指定史跡)やその西にある「西崎山環状列石」(余市町域の一部は道指定史跡)も、入り江にのびる尾根の上に存在する。現在は遺跡から海が見られない場所もあるが、築造当時はいずれも入り江に向かう舟や周辺の集落を一望できる場所であった。このように、縄文時代後期の人々は、眺望、景観を強く意識して環状列石を築造していたことがうかがえる。

こうした、蘭島から忍路に広がる入り江は、川が運んだ堆積土や、湾流による砂の堆積により、しだいに小さくなっていく。蘭島地区に残る縄文時代晚期から擦文時代初頭にかけての遺跡は、堆積と砂丘列の形成を追いかけるように、立地する地点が移動している。

しかし、いずれの時代の遺跡も、海岸から湾曲する川をさかのぼる地点にある。これらは、砂丘



鉄製直刀(蘭島遺跡)

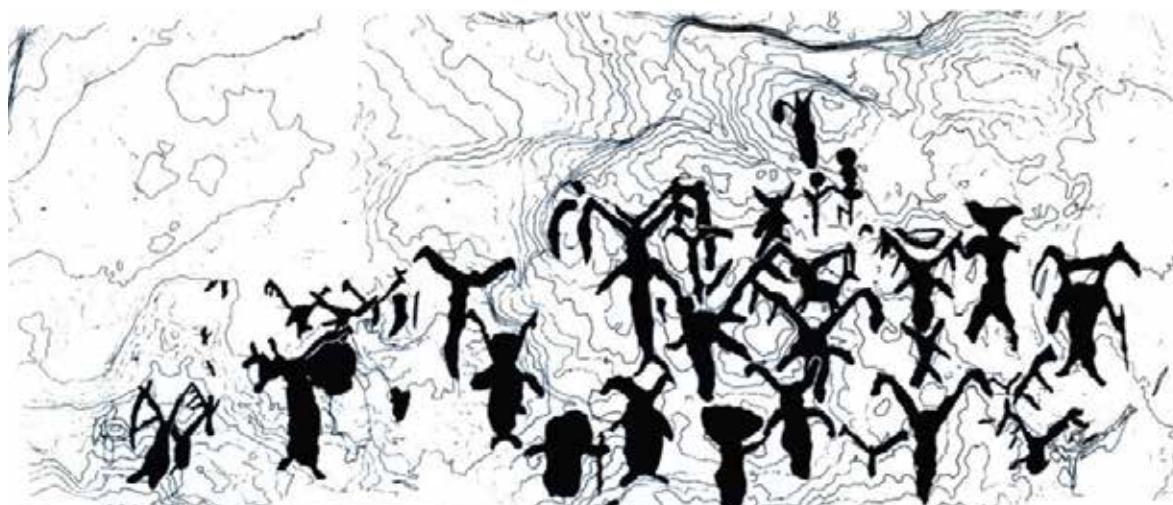
列が自然の防波堤の役割をはたす「津」のような場所である。一般的に、縄繩文時代には海を生業の場所にしていたと言われ、これらの遺跡は舟の出入り、停泊にも機能していたと考えられる。この地区の遺跡から、サハリン産の石材を使った「耳飾」や、本州産の鉄製直刀が出土しているのは、この地形を生かした「交易」の場であったことを示唆している。

②中心市街地の遺跡

古代の人々が、航海の際に目標とする場所の近くに遺跡を残した例としては、「手宮洞窟」(国指定史跡)も挙げられる。手宮洞窟は、茅柴岬に続く海食崖を背後に持つ。北を遮る崖によって、小樽湾は安全な停泊地となっているが、その中で、海食崖、凝灰岩の露頭は白く目立つものである。そこにできた海蝕洞窟に、陰刻画が刻まれている。手宮洞窟が使われていた時代、縄繩文時代後期の集落と思われる地点からは1km以上離れた場所で、当時は波打ち際を歩くことすら困難な地形であった。集落から隔絶された場所に営まれた儀礼がどのようなものであったのかについては諸説あるが、海上から目印となる場所につくられた、しかもそれが大陸との関係を強くうかがわせるものである点が重要である。このような地形に、海を越えた交流の痕跡が残されている。遺跡周辺の景観も、歴史的な意味を持っていると言えよう。

明治以降、急速に市街地化が進み、削平^{さくへい}が行われた中心市街地には、現在遺跡として確認されている地点は極めて少ない。しかし、明治後期に丹念な調査を行った尾形順一朗などの記録から、中心市街地にも遺跡が存在していたことがわかる。坂の多い地形ではあるが、小さい沼がいくつか存在していたことから、その周囲に遺跡が残されていたと思われる。日本銀行旧小樽支店の周辺や住吉神社周辺などからは、土器片などの遺物が採集されている。また、尾根地形の先端にあたり、海上からは独立した丘のように見える水天宮の周辺からは、オホーツク式土器が採集されている。

市街地の後ろに広がる山岳部には、春香洞穴遺跡^{はるか}のようなキャンプサイト以外には遺跡は確認されず、



手宮洞窟陰刻画実測図

AN AINU HUT

3

また銭函海岸周辺の砂丘列でも確認されていない。擦文時代以前の人々の暮らしは海を生業の舞台とし、彼らが生活してきた地形もまた歴史的な意味合いを持つ。

13世紀頃からは、小樽でも土器を使用しない時代となる。北海道では、便宜的にこの時期を「アイヌ文化期」と呼んでいる。狩猟、採集、交易を生業の中心に置いていたこの時期の人々も、中小河川の河口部を中心に集落を営んでいた。この時期の後半、おそらく16世紀頃の遺跡としては、「チャシ」が挙げられる。チャシは市内では3か所あるとされ、いずれも海を臨む小高い丘陵に築造されている。

明治初年につくられた地図には、「夷人地」「土人地」としてアイヌの人々の集落が記されている。また、E・モースの『Japan day by day』(邦題:「日本その日その日」)には、入船地区界隈のアイヌ集落の様子がスケッチで描かれている。

ヲショロ、タカシマ場所の場所請負商人であった西川家文書には、人別帳をはじめ、周辺のアイヌの人々についての資料が含まれている。西川家ヲショロ運上屋近くの忍路神社遺跡の発掘調査では、大量のカレイの骨とともにアイヌ文化の伝統的な骨角器も出土し、和人の漁場経営の中にありながらも伝統的な生業を保っていた様子がうかがえる。

アイヌ文化に関する資料で特筆すべきものには、「林家旧蔵アイヌ風俗画画稿」がある。和人がアイヌの人々を描くいわゆるアイヌ風俗画には、定型的で「異国風」を強調した作品が多いが、幕末の後志を舞台にスケッチされたこの画稿群は、実際のアイヌの人々の表情を生き生きと描いたもので、アイヌの人々の何気ない日常の風景を民具の解説とともに記したものである。

近代以前の小樽の姿は、このように景観を含めた小樽文化遺産によって伝えられている。この一連の遺産を「近世以前の自然・地形を生かした暮らしの文化遺産群」として把握していく。

The hut was simply a large, square room literally black with soot. The fireplace was a square area in the middle of the dirt floor, over which, hanging from the roof, was a simple device to suspend a pot or kettle. Most of their household effects were in round Japanese lacquer boxes. In many things the evidence of Japanese contact could be seen: in the quavering voice in singing, in their dance, and in other behavior; or possibly the Japanese may have derived some of these features from the Ainu centuries ago when the Ainu occupied the whole country. There were one or two openings in the hut besides the door, but the place was too dark to make out details. Figure 365 is the merest apology of a sketch made in the dark. I hope to get more details of the Ainu huts later.

While we were in the hut an Ainu woman came in. She had large, coarse features and a wild, untamed look in her eye.



Fig. 365

E・モース著『Japan day by day』より

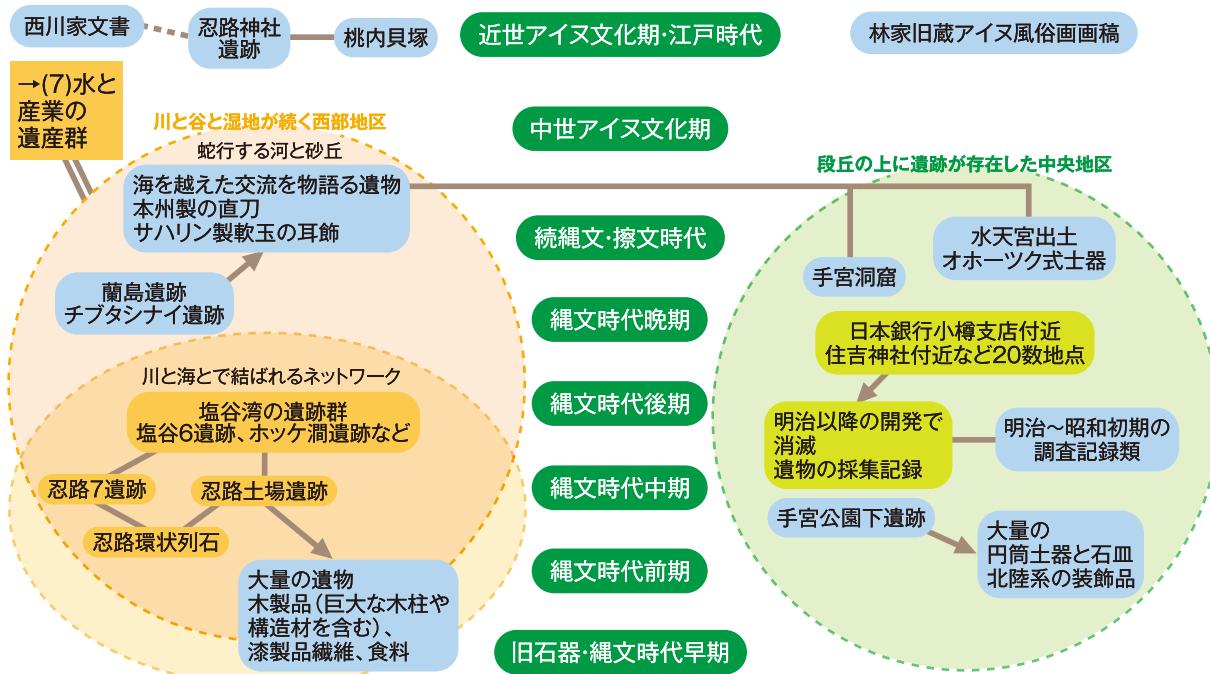


林家旧蔵アイヌ風俗画画稿より

図表37 (1)近世以前の自然・地形を生かした暮らしの文化遺産群



図表38 (1)近世以前の自然・地形を生かした暮らしの文化遺産群



(2) ニシンとともにやってきた文化遺産群

ニシン漁は、江戸時代後期から大正まで北海道の基幹産業であった。ニシンを中心として相互に密着した資料群は、小樽の歴史を特徴付ける文化遺産群であると言えよう。

小樽を含む日本海側のニシン漁は、江戸時代からはじまった。当時の小樽におけるニシン漁場経営は、場所請負人にしか許されていなかった。小樽の場所請負人は、於古発川を境に、西側にあるヲショロ場所、タカシマ場所を住吉屋西川傳右衛門が、東側にあるヲタルナイ場所を恵美須屋岡田弥三郎が経営した。両者の場所経営の様子は、残された文書類からうかがうことができる。

江差追分に、「忍路高島およびもないがせめて歌葉磯谷まで」と歌われた好漁場を請け負った西川家に
関しては、現在の忍路地区に、忍路神社社殿、手水鉢、津古丹稻荷等の文化遺産が残されている。津古
丹稻荷は、嘉永2(1849)年に建造されたもので、小樽市内で建築された社寺建築では最古のものである。
また、忍路神社については建築年が不明である。境内
の手水鉢に、西川家ゆかりの橋の紋と「元治二丑三
月吉 運上屋連中」の文字が刻印されており、元治2
(1865)年に寄進されている。忍路地区には、これらの
漁場での生活習俗や労働歌を保存するため、「忍路
鰯場の会」が設立された。ニシン漁撈にかかる労働
歌や風習は、かつて高島地区や朝里地区にも伝承さ
れていた。なお、「忍路鰯場の会」が保存する習俗風習は、市指定無形民俗文化財に指定され、その中に
は「網おろし」の食事の際に振る舞われる巨大な大福もちなどの食習慣も含まれている。ヲタルナイ場所の朝
里地区でも、幕末から明治初期にかけての「二八取」の人々によって寄進された石造物が残されている。

18世紀末になると、道南でニシン漁が不漁になり、
蝦夷地への出稼ぎが許可されるようになる。いわゆる
「追ニシン」である。ニシン漁の中心地は、道南から後
志地方へと移った。この後、後志では最盛期の明治
30年代にかけて、北海道全体の2~3割を占める大量
の、かつ品質の高いニシンが獲れた。明治、大正期に
は、「ニシン漁場建築」が建てられる。本来は漁夫たち



忍路湾



津古丹稻荷神社



荻木家中出張番屋

が寝泊まりする作業小屋と経営者の居宅が一棟にある家屋を指す。祝津地区に集中して残る旧白鳥永作番屋、泊村からの移築であるが旧田中家（「にしん漁場建築」道指定有形文化財）などが残されている。作業用の番屋と主屋が分離しているものとして、茨木宅と中出張番屋が挙げられる。旧青山別邸（国登録有形文化財）は漁場経営者の邸宅であり、漁場建築ではないがニシン漁の繁栄期を示す小樽文化遺産である。祝津地区には安政3（1856）年に建築された恵美寿神社が残り、小樽における数少ない江戸時代の建造物の一つである。

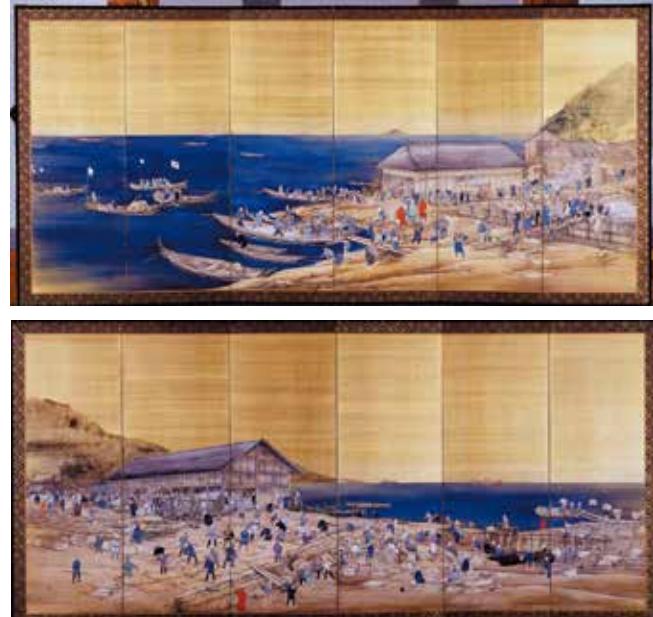
また、関連文化遺産として明治期のニシン漁の様子を描いた屏風が挙げられる。久保田金僊の描いた「鯨盛業図屏風」である。明治37（1904）年に、セントルイス万博に日本を代表する工芸品とともに出品されている。留萌近郊小平町花田家漁場の風景を、沖上げから出荷まで細部にわたって描いており、ニシン漁の一連の流れを知ることのできる好資料である。

ニシン漁の様子や浜での加工風景の様子は、大量の「絵葉書」、乾板写真、フィルム等にも残されている。

ニシン漁撈に関する民具として、昭和期のものではあるが、モッコ（ニシンを運搬する箱型木製の背負子）、タモ（網）、角胴（ゆでたニシンをプレスする道具）など、実際に使用された民具一式が残る。モッコには、現在もニシンのうろこが貼りついている。

ニシン漁のために東北各地から集まった人々によってもたらされた習慣も、多く残されている。そこには「信仰」も含まれており、明治初期、廢仏棄釈の中で新たな布教の場をニシン漁で賑わう小樽に求めた寺も少なくない。特筆すべきは、平安前期の「聖観音立像（浅草觀音寺蔵）」が、この流れの中でもたらされていることである。明治前半に招来された仏像の中では道内最古のものである。

漁獲されたニシンは、最盛期は8~9割がメ粕などの魚肥に加工されて本州などに向けて出荷され、巨万の富をもたらした。肥料としてニシンメ粕が広まったのは19世紀はじめであるが、日



鯨盛業図屏風



浅草觀音寺聖観音立像（平安前期）

持ちがして栄養価の高いメ粕は、それ以前までの主流であった胴ニシン（身をはいだ後の頭と背骨）、笛目（エラ）、白子を押さえ、大きく販路を伸ばしていく。つまり、ニシン漁は食料生産という側面よりも、肥料の原料生産の要素が圧倒的に大きかったのである。明治38（1905）年の統計によれば、ニシンの売上高は811万円余りで、水産物全体の66%を占め、うちメ粕生産高は551万円であった。ちなみにこの年、道内工業生産高は986万円、また石炭出炭額は700万円余りである。ニシンメ粕製造が一大産業であったことを示している。

後志の海で取れたニシンは、瀬戸内や四国に運ばれ、備中、備前の綿、阿波の藍栽培に使用された。徳島では、ニシンメ粕の使用が19世紀半ばに開始された。この時期は、藍栽培がピークを迎えており、それに伴い使用されるメ粕が爆発的に増加していた。藍栽培に使用される魚肥には、イワシメ粕もあったが、ニシンメ粕はその3倍近い価格であった。この価格は、ニシンメ粕に対する評価の現れと言えよう。

食用の加工品として、身欠きニシン（乾物）も西日本に出荷された。

北海道の身欠きニシンが使用された痕跡と言える料理が、現在も関西地区で親しまれているニシンそばである。ニシンそばは、明治15（1882）年に京都のそば屋で考案された。ことに京都では、年越しそばとして人気の高いメニューであり、小樽のそば屋でも提供されている。

一方で、小樽での伝統的なニシン料理としては、焼き魚（生、糠漬け、塩漬け）、身欠きニシンを戻した切り込み、ニシン漬け、三平汁、飯酢などが挙げられる。現在は、家庭内での伝承が危惧されるメニューもある。

ニシンが産卵行動のために沿岸に押し寄せ、海が白く濁ることを「群来」というが、ニシン漁が盛んだった頃に見られていたこの現象は半世紀ほど途絶えていた。しかし、近年、日本海沿岸の自治体や漁業関係者による人工種苗放流などの取組により、平成20（2008）年には、再びニシンの「群来」が復活しており、以来毎年「群來た」海が見られるようになっている。

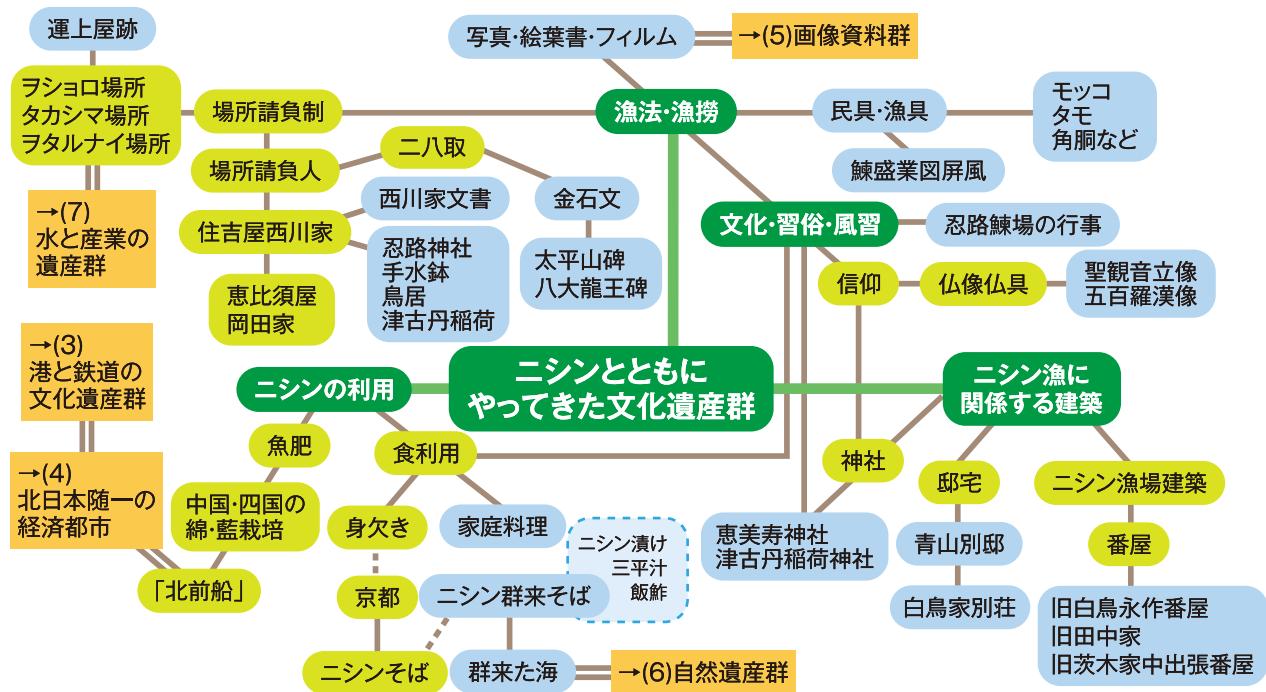


ニシンの産卵行動で「群來た」海

図表39 (2)ニシンとともにやってきた文化遺産群



図表40 (2)ニシンとともにやってきた文化遺産群



(3) 北海道の玄関として築かれた港と鉄道の文化遺産群

明治20年代以降、小樽が函館に代わり北海道の玄関となり大きく発展したきっかけは、港と鉄道の整備である。全国的に見ても先駆的であった海路と鉄路の整備は、その後の北日本全体の物流を変え、日本の近代化を支えていく。小樽の港と鉄道に関する資料群は、日本の近代史の中でも貴重であり、まちの繁栄を支えた文化遺産群であるといえよう。

北海道初の鉄道である官営幌内鉄道(明治13(1880)年11月手宮-札幌間、明治15(1882)年全線開通)の存在は、多くの船舶が小樽港への入港を選択する要因となった。この鉄道敷設の目的は、現在の三笠市幌内で発見された幌内炭山からの石炭輸送であった。明治11(1878)年、米国から鉄道技師、J・U・クロフォードが招かれた。クロフォードはまず、札幌-小樽間の交通の難所といわれた神居古潭を通る車馬道を、短期間かつ低予算で完成させた。これが決め手となり、幌内-札幌-小樽までのびる幌内鉄道の工事がはじまった。

既に、明治5(1872)年に新橋-横浜間、明治7(1874)年には神戸-大阪間に鉄道が敷設されている。しかし、これらは都市間を結ぶ公共交通機関として建設されたものである。官営幌内鉄道やその半年前に開通した釜石鉱山鉄道(岩手県)は、鉄道の本来の機能である「重量物を大量に運搬する」ために建設され、同じ鉄道とはいえ目的が異なるものであった。

明治13(1880)年の建設工事で現在も原形を保っている遺構は、朝里-銭函間に残された「第5張碓隧道」(通称「義経隧道」と張碓鉄橋橋脚のみであるが、JR平磯トンネルは「第4平磯隧道」を拡幅したものであり、また旧手宮線散策路、JR函館線敷地は官営幌内鉄道の跡地である。この敷地の上を通った石炭が日本の近代化を進め、手宮から延伸していった鉄道網により道内各地にまちが生まれていった。近代史上、極めて重要な文化遺産である。

鉄道についての文化遺産は、明治18(1885)年建設の機関車庫三号をはじめとする旧手宮鉄道施設(国指定重要文化財)がその代表である。機関車庫、転車台、給水塔、危険品庫が含まれているが、かつての石炭輸送の象徴でも



試運転後のクロフォードとスタッフ(北海道大学附属図書館提供)



旧手宮鉄道施設 給水塔

あつた高架桟橋に至る引き込み線のレンガ擁壁
こそが石炭と小樽の関係を雄弁に物語っている。
なお、建設当初の遺構ではないが、オコバチ川や
入船川を渡る鉄橋の橋脚は明治30年代のもの
で、すべてが指定文化財級の歴史的価値を有
している。

小樽市総合博物館には、車両群(しづか号、
大勝号、い1号客車など)や転車台や蒸気機関
車関係工具資料など、貴重な資料群が残されている。ことに、機関車庫と転車台は稼働できる状態で保存
され、米国ポーター社製の蒸気機関車の運行用の施設として活用されている。また同館敷地内には北海
道鉄道開通起点(市指定史跡)が存在する。

現在のJR函館線小樽駅以西は、明治37(1904)年に開通した北海道鉄道が前身である。塩谷-小樽
間のトンネル、蘭島-塩谷間の防雪林も開通当時のものを改修しながら使用している。なお、現在の小樽駅
舎は昭和8(1933)年建設の3代目の建物である。また、小樽築港にあった保線区の作業員の間で労働歌
として歌い継がれてきた「搗き固め音頭」は、保存会を中心に継承活動が行われている。

一方、空知地方から運ばれた石炭のために、
明治末まで手宮駅(現 小樽市総合博物館敷地)
に貯炭場と積み出し施設が設けられた。総合博
物館敷地そのものも、貯炭場跡地であり文化遺
産とも言える。なお、戦前の小樽港のシンボルで
あつた高架桟橋については、前述したレンガ擁壁
以外に、設計図など文献資料が残されている。ま
た、戦後に使用された石炭ローダーの基部2基
が現在も残されている。

昭和2(1927)年からは、手宮に代わり小樽築港に貯炭場と積み込み施設がつくられた。石炭ローダー
や石炭貨車ごと180度回転させ積荷を落とすカーダンバーなど、近代的設備が整った場所であった。現在
は大型商業施設などが建てられており、小樽築港駅構内に危険品庫(レンガ造り)が遺存するが、ほとんどの痕跡を残していない。わずかに築港機関区の転車台が移築保存されているほか、戦前の記録動画が残されている。

鉄道敷設により、内陸部との物流の要となった小樽港では、海岸の埋立地に木骨石造倉庫などが建てられた。これらの倉庫の多くは北前船主たちが建てたもので、軟石を使った外壁と瓦屋根という共通点を



手宮の石炭積出用高架桟橋



戦後設置された石炭ローダー

持っている。大型の弁財船(北前船)は、江戸時代には熊石(現 八雲町)までしか来航できなかつた。明治2(1869)年、海官所(通行税の徵収を行う役所)の設置に伴い、小樽港までの自由航行が許される。明治20年代までは、北海道では新たな航路も開発され、北前船交易は最後のにぎわいを見せる(西川家文書)。その主要な中継地が、小樽港であった。明治に入り、道内各地への入植者が増加すると、彼らの必要とする生活雑貨や食料品が運ばれた。小樽からの移出品は、明治時代初期はニシン^{シメカサス}粕、後には入植に成功した道内の農地で作られた麦類や豆類であった(各種統計資料)。これらの物資の保管のために、小樽港の海岸線には次々と倉庫が建設された。明治に建てられた倉庫は、現在でも一部残されており、そのうちの一部は平成30(2018)年に、日本遺産「北前船寄港地、船主集落」の構成要素に認定された。この日本遺産の構成要素には、売買の記録を示す帳簿類を含む西川家文書や明治時代の北前船を撮影した古写真も含まれている。

その小樽港の象徴は、完成から100年以上経過してもなお現役で機能する、北防波堤(日本土木学会推奨土木遺産ほか)、南防波堤であろう。どちらも、日本土木史の記念碑と呼ぶべき設備である。小樽築港に関しては、廣井勇と伊藤長右衛門の名を欠くことができない。

小樽港は、18世紀後半には本州にその存在が知られていた(古地図コレクション)。しかし、特に冬期に押し寄せる高波は、荷揚げ作業の障害だけではなく、港湾施設を破壊していた。「港湾工学の父」と呼ばれた廣井勇が小樽港内の保護のために築いた北防波堤は、日本初のコンクリート製外洋防波堤である。「斜塊ブロック」と呼ばれる、当時最先端の工法を採用している。また、コンクリートブロックの耐久性を検査するため6万個以上の「供試体」を製造した。この供試体による耐久性の検査は、現在も続けられ「コンクリート耐久100年試験」の名で知られている。この供試体は、廣井に関する資料とともに港近くの資料館に保存されている。また、廣井が考案した波力公式は、近年まで使用されていた。これも小樽港が生んだ文化遺産である。

伊藤長右衛門によって、南防波堤、島防波堤、北防波堤の延伸工事が行われた。伊藤の業績で特筆すべきものは、「ケーソン工法」の採用で



堺町付近に停泊する日本型帆船(北前船:明治30年ころ
奥山コレクション)

しめかす
貨や食料品が運ばれた。小樽からの移出品は、明治時代初期はニシン^{シメカサス}粕、後には入植に成功した道内の農地で作られた麦類や豆類であった(各種統計資料)。これらの物資の保管のために、小樽港の海岸線には次々と倉庫が建設された。明治に建てられた倉庫は、現在でも一部残されており、そのうちの一部は平成30(2018)年に、日本遺産「北前船寄港地、船主集落」の構成要素に認定された。この日本遺産の構成要素には、売買の記録を示す帳簿類を含む西川家文書や明治時代の北前船を撮影した古写真も含まれている。



小樽築港事務所に保管されている「供試体(テストピース)」

ある。ケーソンとは、大型のコンクリート製の箱をつくり、洋上を牽引し、沈めて使用するものである。明治45(1912)年竣工した小樽港のケーソンヤードは、斜路式のレール上をすべらせて、進水、埋没させる独特の構造であった。ケーソン斜路は、現在も現地で保存されている。

防波堤工事が行われていた時期、小樽港に上がった貨物を札幌方向に運ぶ手段は、鉄道以外は水運のみであった。クロフォードの建設した車馬道は、わずか1年で鉄道に転換してしまった。ところが日露戦争が起きると、海岸線を走る鉄道への攻撃が想定され、内陸部に迂回路がつくられた。明治37(1904)年から工事が始まった、通称「軍用道路」である。完成後、余り利用はされなかったものの、通信線などの管理には便利であったため、電信線などが道沿いにつくられた。この道路は、一部を除き痕跡をたどることができ、電信柱や設備の収納施設なども現存している。

軍用道路が余りにも不便であったために、昭和6(1931)年に、現在の国道5号(当時は国道4号)の小樽・札幌間が着工する。この工事で架けられた張碓橋(日本土木学会推奨土木遺産)は、当時の最先端の技術を使った鉄製の道路橋で、道内で最古のものである。

港に鉄道が敷かれたことにより、その後の小樽の発展は約束された。それを伝える関連文化遺産群の中には、現在も現役で使用されている小樽文化遺産も多い。現役ゆえに、歴史的に貴重な文化遺産と市民に理解されていないこともあるが、長い年月に渡り小樽のまちの歴史と繁栄の基礎を築いた文化遺産群である。今後の情報発信と使いながら残す工夫が求められる。

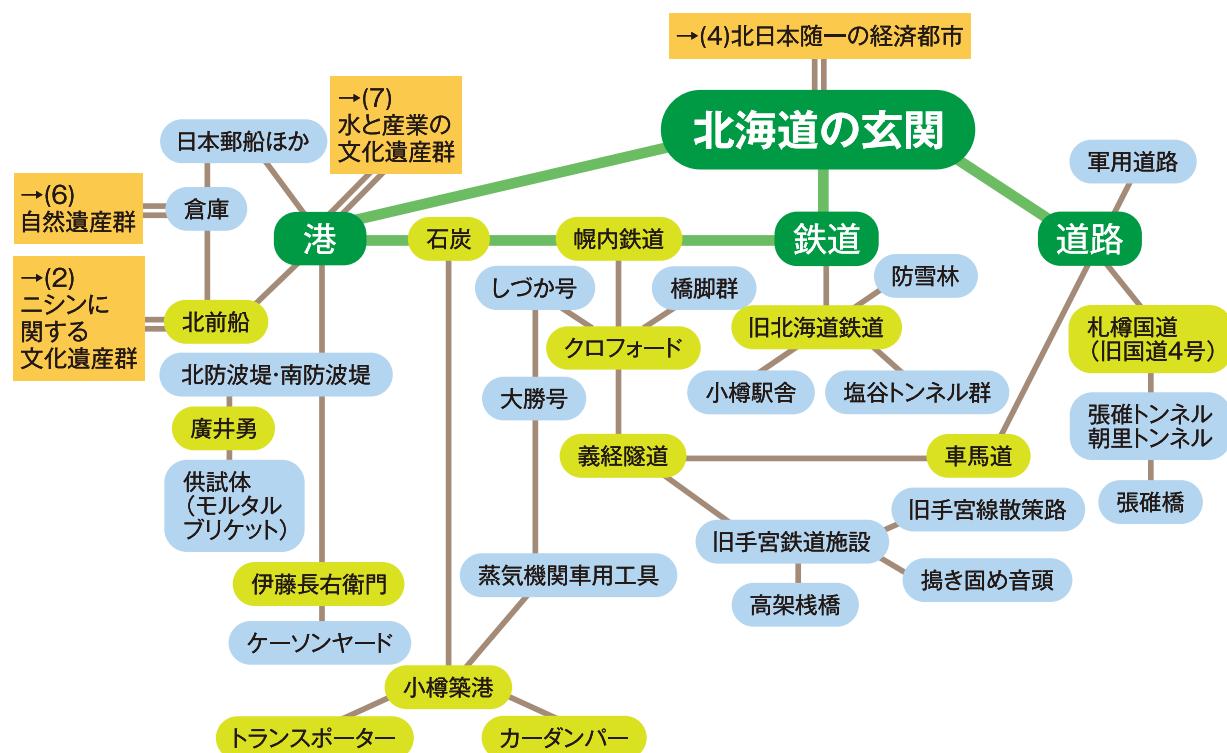


完成直後の張碓橋(昭和8年)

図表41 (3) 北海道の玄関として築かれた港と鉄道の文化遺産群



図表42 (3) 北海道の玄関として築かれた港と鉄道の文化遺産群



(4) 北日本随一の経済都市の面影を伝える文化遺産群

小樽が経済都市として発展できた最も大きな理由は、関連文化財群(3)で述べたように港と鉄道を介した物資の集積地となつたためである。運河沿いに建ち並ぶ木骨石造の倉庫群も、交通の発展と強く結びついている。

小樽発展を示す文化遺産としては、明治10(1877)年頃の小樽湾沿岸を描いた絵図が挙げられる。絵図には、公共施設のほか、料亭、銭湯、菓子屋、蕎麦屋などが描かれ、既に多くの職種の商店が営業をしていたことがわかる。

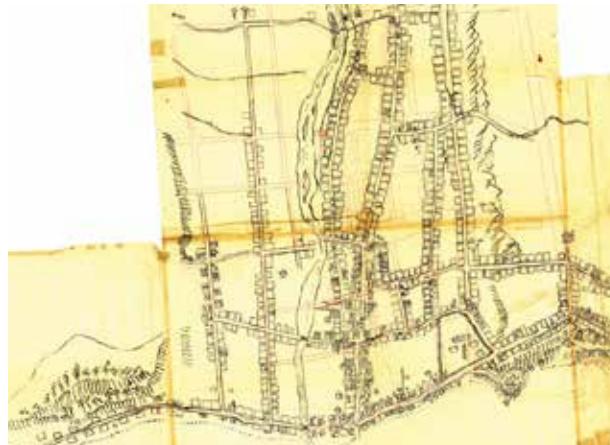
商業活動が活発に行われることによって、小樽には多くの富裕層が生み出された。大火を繰り返す小樽の市街地から離れた、水天宮、富岡周辺には、資産家の邸宅群が形成された。これらの邸宅は、現存、移築しているものもある。一方で、解体された建物であっても、残された石垣などから、その壮大な邸宅の片鱗がうかがえるものもある。

市街地に建築された店舗は、火災、特に明治37(1904)年の大火で焼失したものが多い。大火の跡に再建された建物は、防火対策として外壁に軟石を使用し、鉄製の防火窓を持つものが主流となり、旧梅屋商店、旧名取商店などが現存している。

これらの商店、商店主が残した文献に、忍路を拠点に明治以降も商業を行った西川家、明治から昭和にかけての精米業に関する資料が残る早川家、銅鉄商として活躍した名取家の資料がある。

時代が下るが、オタモイ遊園地関係資料(映像資料も含む)や、数店舗の資料からなる和菓子屋の木型コレクションも、商都として発展した小樽の歴史を克明に伝えている。加えて、『小樽新聞』、『北海タイムス』の道内二大新聞の原紙を、市立小樽図書館で保存している。

北日本随一の経済都市を端的に表しているのが、銀行建築群である。明治13(1880)年に既に小樽に出張所を設け、約120年間、小樽に存在した三井銀行のほかにも、最大24行(大正13(1924)年の無尽を含めた数字)の銀行が市内で営業していた。これは、東北、北海道で最大の数字である。



明治初期の小樽



明治37年の大火後のまちなみ

現在も半径500mの範囲に、日本銀行旧小樽支店をはじめとする明治から昭和初期の銀行建築が10件建ち並んでいる。密集する銀行建築群の光景は、全国的に他に例のないものである。旧手宮線東側の地区には、旧小樽貯金局や旧三井物産ビルも残っており、区域全体を保存できるような措置が必要とされる。

このほか、旧日本郵船小樽支店（明治39（1906）年）及び付属倉庫群や、公共建築物では公会堂（明治44（1911）年）、小樽市庁舎本館、旧商工会議所（いずれも昭和8（1933）年）、小樽駅（昭和9（1934）年）なども現存している。

また、港町という性格上、寺社やキリスト教会の布教者たちが宗教施設をつくった。現在も、人口規模に比べ多くの宗教施設が残っている。カトリック小樽教会富岡聖堂（昭和4（1929）年）、日本基督教団小樽公園通教会（大正15（1926）年）、小樽聖公会（明治40（1907）年）などは小樽のまちの景観をつくる要素となっている。

小樽を代表する建物の設計者には、工部大学校造家学科、第一期卒業生4名のうち、3名が含まれている。東京以外で、一期生のうち3名の作品が残るのは小樽だけである。これは建築に限らず、北海道の都市公園の先駆けとなった小樽公園の設計に、近代造園を確立した「祖庭」そてい、長岡安平ながおかやすへいを招き、近代水道の導入にあたっては、日本水道建設の権威、中島銳治の指導を仰いでいる。このように、当時の小樽の土木、建設事業には、日本のトップリーダーが参加している。彼らを招聘し事業に参加させたのは、小樽の持つ経済力が一因であったことは疑いない。また、小樽の大工の棟梁として実際に建築作業に携わった、加藤忠五郎についても資料が残されている。明治30年代から昭和初期にかけて、小樽の建築遺産を語る上で、設計者たち以上に重要な存在である。

経済都市としての栄華は、スポーツや娯楽にも表れた。明治21（1888）年から行われていた小学



日本銀行旧小樽支店



旧日本郵船小樽支店



花園公園設計図

校の連合運動会は、明治40(1907)年頃には小樽最大のイベントとなり、数万人の観客を集めていた。これを記録した「絵葉書」も多数出版され、更にこれに刺激を受けた社会人の運動会も多数開催された。自転車やボートも人気のスポーツとなり、これについても資料が多く残されている。

産業としても盛んになったのは、スキーである。小樽でスキーが紹介されたのは明治45(1912)年と古く、大正中期には学校教育にも取り入れられている。また、ジャンプ台(シャンツエ)も市内各地につくられた。その中でも野口喜一郎(北の誉酒造)の寄贈により昭和9(1934)年に潮見台の斜面を利用してつくられた、50m級の「紀念シャンツエ」(現在の潮見台ジャンプ台)は、改修、補強を繰り返しながら、現在も主に少年選手のために現役で使用されている。大正12(1923)年には、第一回全日本スキー選手権が小樽で開催された。

小樽では、導入直後から小規模な工場でスキーが製造されていた。本格的な製造販売は、野村スキー(のちにホシスキー製作所)が昭和7(1932)年から開始している。さらに、小川スキー(のちに北海道イレブン株式会社)も昭和16(1941)年に創業する。一時は小樽を代表する工業として紹介されることもあったが、昭和50年前後に製造を中止している。

このほか、スキーワックスのダイヤワックス社も挙げられる。

区民、市民の娯楽としては、映画の隆盛が挙げられる。明治42(1909)年には、常設の映画館としてオコバチ川沿いの神田館が開業する。その後、映画館は増え、戦争の影響で営業停止となる昭和18(1943)年までには12館となっていた。さらに戦後、全国的な映画ブームもあり、昭和31(1956)年には市内に23館が営業していたが、平成7(1995)年に単館上映の映画館は市内から



行列ができた映画館(電気館:昭和47年)

姿を消した。現在、映画館で使用した大型投影機をはじめとした機器、パンフレット、設計図、収支帳簿など、映画館隆盛期、衰退期の資料が多く収集されている。加えて遊郭や料亭なども経済都市的一面を示すものであるが、残念ながら現在は旧料亭の建物が残るだけになっている。

このほか、当時「慈善事業」と呼ばれた社会福祉事業にも、経済界の人々が多大な協力、支援を行っている。



小樽小川スキー

また、経済都市小樽の繁栄は、教育面でも大きな遺産を残している。後述するが最も象徴的なものが明治44(1911)年に開校した小樽高等商業学校(現 小樽商科大学)の誘致であった。この誘致に関する芳名録など貴重な資料が残されている。

経済界の人々は、芸術面でも良き支援者となっていた。後に「小樽派」と呼ばれるようになる画家達の活動には、経済界からの大きな支援があった。中村善策と西谷海運、太地社と野口家の関係のように、製作展示活動に対する支援のほか、全国的に著名な作家を招いて展示会や講演会などを催し、小樽の若い芸術家に対して刺激を与えていた。

また、先述したとおり、三浦鮮治らに大きな影響を与えた、明治期の美術団体「羊蹄画会」の中核は小樽の資産家の子息であり、その活動の背景に経済的、精神的支援があった。

小樽の経済的発展は芸術面にも影響を与え、優れた作品が美術館を始めとして、個人宅などにも多く残されている。

経済的な活況の中で、文学作品も多く誕生した。石川啄木が小樽日報に招かれたのは、明治40(1907)年からの4か月足らずであったが、文学に情熱を燃やす青年たちが彼を訪問し、彼の文学論に耳を傾けた。そのうち、当時16歳だった高田紅果らは、明治43(1910)年同人誌『詩と創作』を発行、大正4(1915)年に発行した文芸雑誌『白夜』には、東北帝国大学予科(現 北海道大学)学生だった早川三代治が参加している。

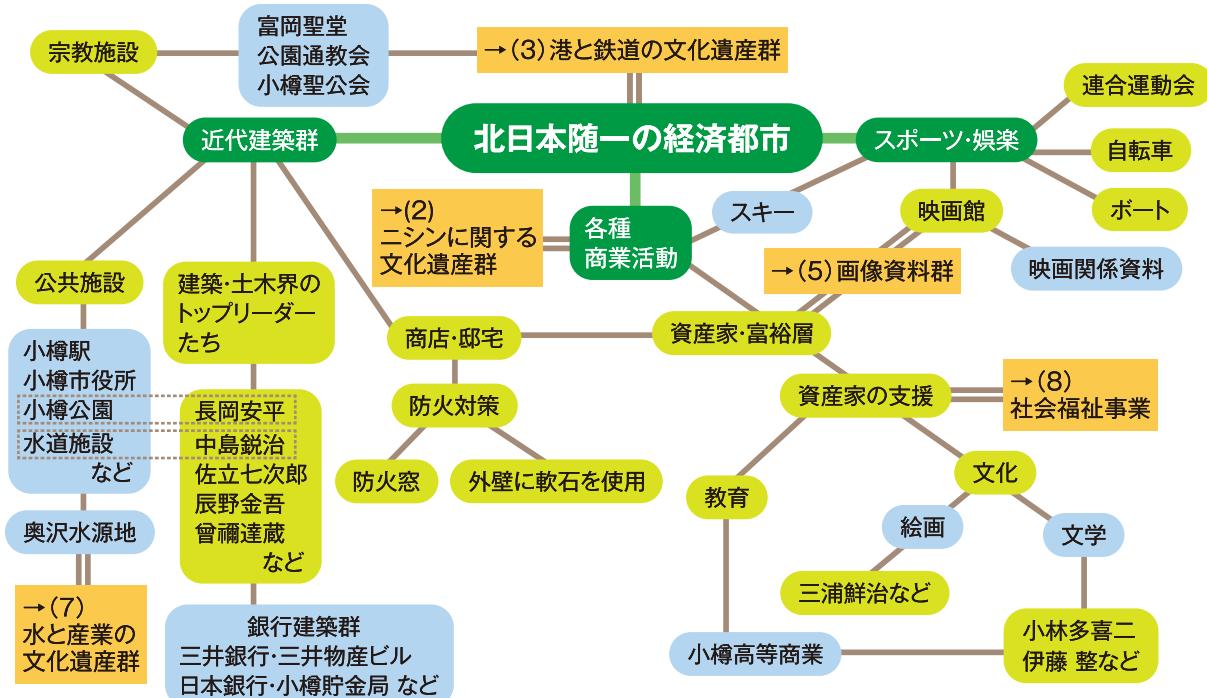
家族で小樽に移住した小林多喜二は、小樽高等商業学校に入学した。当時は開明的な若い優れた教師たちが揃い、図書館には専門書のほか国内外の文芸書も豊富であった。学校の雰囲気、外観や内装、各教師の横顔は、伊藤整の自伝的小説「若い詩人の肖像」(昭和31(1956)年)に鮮やかに描かれている。

北日本随一の経済都市が残した文化遺産は、今も市内のあちらこちらに、市民の心の片隅に生きている。

図表43 (4) 北日本随一の経済都市の面影を伝える文化遺産群



図表44 (4) 北日本随一の経済都市の面影を伝える文化遺産群



(5) 歴史を伝える画像資料群

一般的に、写真、絵はがき、動画などの画像資料は、一部の作品を除き、歴史的な事象を記録した二次資料として扱われてきた。しかし小樽の場合、豊富な被写体からなる膨大な画像資料群が存在し、それを可能にした多数の撮影者や機材の導入を含め、それ自体が小樽の歩んだ近現代を表す貴重な文化遺産群であると言える。

現存する小樽最古の写真は、函館の写真師、田本研造が明治4(1871)年に撮影した16枚の写真である。既に人口が2,000人を越えていた小樽であったが、田本の写真を見ると、信香付近の旧オタルナイ役所跡周辺を除き、海岸線や背後の丘も未開発のままであったことがわかる。

明治10(1877)年頃、小樽に写真館が登場する。佐久間範造の佐久間写真館と、三浦喜八の三浦写真館である。それぞれの写真館の名前が書かれた額付き写真は、数十枚確認されている。また佐久間は、明治初期的一般住宅の様子がわかる「小樽勝納川筋出水ニテ破壊ノ場ヲ写」や、小樽の近代を代表する写真の一枚である「第二号機関車弁慶号試運転」の撮影者と言われている。

弁慶号の試運転が撮影された明治13(1880)年から、鉄道と港が結びついた小樽港は次第に函館港を凌駕し、北海道の玄関口となっていく。卸商などの商店や金融機関も増加し、佐久間と三浦はそうした商店経営者などの富裕層を顧客に、多くのポートレートを残した。明治30(1897)年頃になると、写真館は市内各地に増えていった。

一方で、小樽の画像資料群を構成する特徴的な要素の一つであるアマチュア写真家たちも、その頃から活躍をはじめる。当時、写真を撮影する機材そのものはもちろん、印画紙などの消耗品も大変高価であり、一般の家庭への普及はまだ先の話であったが、経済都市として繁栄に向かっていた小樽では、商店主などの富裕層が競って専門的な写真機材を購入した。

写真を趣味とした富裕層の中でも、資産家の奥山富作と、「梅屋」の屋号で知られた商店主、村住政太郎の二人は特に多くの作品を残している。二人は明治30(1897)年頃から撮影活動をしていたが、明治36



弁慶号の試運転（入船陸橋 北海道大学附属図書館提供）



忍路での写真撮影（明治30年ころ：右端が奥山）

(1903)年に「小樽写真会」が開催されると、一層活動の場が増えていった。「小樽写真会」は、アマチュア写真家による撮影会としては北海道初の催しであり、全国的に見ても東京での「東京写真会」開催(明治34(1901)年)からわずかに2年後のことであった。小樽の人々の先進性や好奇心の強さを示すとともに、いかにこのお金のかかる趣味を楽しむことができる経済的な余力があったのかがわかる。

奥山、村住を代表とするアマチュア写真家の作品は、当初はポートレートや盆栽など静物を中心であつたが、次第に市内外に撮影に繰り出し、さまざまな被写体を撮影した。明治30年代は、しばしば大火に見舞われながらも、小樽が飛躍的に発達した時期であった。その移り行く小樽のまちなみや人々を、丹念に撮影している。彼らの撮影対象は、港、鉄道、祭礼、正月の風景、雪に埋もれた商店街など多岐に渡る。明治30年代の写真資料が、このように質、量ともに豊富に残されていることは、地方都市の中では他に例を見ない。小樽の近代化遺産は全国的に見ても貴重なものであるが、それらが日々建設され、稼働していた当時の姿を残している画像写真群は、小樽文化遺産の中でも特に注目されるべき資料である。

商業都市であり流行の発信基地であった小樽では、絵はがきの製造販売でも道内のトップを走っていた。明治38(1905)年の『小樽新聞』には、盛んに「絵葉書」販売を行う書店の紹介が掲載されており、店舗側も品ぞろえにも工夫を凝らしていたことがうかがえる。小樽市総合博物館では、明治30年代から昭和末期までの「絵葉書」6,000枚を所蔵している。これらはデジタル化され、更に詳細な分析が行われている。小樽文化遺産での特徴の一つが、「絵葉書」の原版写真もガラス乾板で保存されている点である。市内で「絵葉書」の製造、販売を行っていたいろは堂からは、ガラス乾板とその写真をもとに作られたものや、更に原版を転用した他社の絵はがきが収集されている。「絵葉書」資料の分析では、その画題となる事



堺町の祭礼(明治30年ころ 奥山コレクション)



昭和初期の「いろは堂」



ガラス乾板

象、建物などが時期ごとに変遷していくことが明らかになっている。これらは、主にお土産や近況報告を伝えるために購入された。そのため、購入者は当時の小樽の状況が生き生きと伝わる図柄を好んだであろう。

北海道を代表する港として、小樽経済の基幹であった小樽港は、^{ふくそう}輻輳する船舶、迫力のある石炭の積出光景など、その要望に十分こたえるものであった。銀行街、商店街の写真は、ほぼすべての「絵葉書」セットで組み込まれている。しかし、その被写体となる地区は、時期とともに比重が変化している。小樽を代表する「活況を呈する商店街」は常に当時の繁華街であり、その変遷に小樽の市街地の盛衰を見ることができる。小樽を題材にした「絵葉書」が、道内他都市、他地域に比べ多く出版されたこともあり、多くの「絵葉書」が、市内各地で所蔵されている。

写真館は、昭和に入ると更にその数が増加していった。ガラス乾板は、写真館で撮影されたものとアマチュア写真家によるものを合わせ、1万枚近くの存在が明らかになっている。これらは、タイトル、被写体、撮影年代が不明なものも多いが、背景にある建物などにより、おおよそ昭和初期から20年代のものが中心であると判明した。

大正半ばからは、携帯用カメラがコダック社などから発売され、写真は次第に一般的に普及するようになり、現在も市内各家庭でアルバムなどに保管されている。今回の調査では、そのすべてを把握することはできなかったが、既に博物館、図書館などで保管されているものだけでも数万枚となっている。

この時期、小樽港に入港する船舶を専門に撮影する木下海事写真館が登場する。木下海事写真館は、大正から戦後まで、最盛期の小樽港に入港した船舶を網羅的に撮影し、その数はおよそ1万枚にのぼる。これらの船舶写真コレクションは、小樽港の歴史を如実に物語る資料であるとともに、船舶研究資料としても我が国唯一の資料とも言える。港町小樽を代表する文化遺産である。

昭和初期、携帯用カメラの普及と時期を同じくして、大流行となった画像機器があった。9.5mmフィルム、カメラである。大正11(1922)年に発売された、個人映画向けのムービーフィルムの規格で、フランスのパテ(Pathé)社が開発した。8mmフィルムの登場まで、小型映画機器の主流となった。パテ社は、世界初の家庭内上映向けのフィルム、撮影機、映写機のシステムを備えたパテベビー(Pathé Baby)を発売、翌年には



手宮駅と高架桟橋



氷川丸(木下海事写真館資料より)

東京・日本橋の高島屋玩具売場で発売された。昭和2(1927)年、全国組織日本アマチュア・シネマ・リーグが設立され、昭和7(1932)年には、札幌郊外で「第一回カメラデー」が開催され、小樽からも多数の参加者があった。小樽では、昭和初期からこの機器を使用した撮影が行われている。アマチュア向けというよりは家庭向けとして普及し、現在と変わらず、家族の様子やイベントごとなどが撮影された。

パテベビーは決して安価なものではなかったが、「映画」が撮影できること流行した。今回の調査では、昭和初期の小樽、道内の状況を映した貴重な動画や、旧樺太地区を撮影した全国的にも貴重な動画が確認されている。

戦後の画像資料で大きな柱となるものは、プロ写真家、兵庫勝人氏が撮りためた「兵庫コレクション」である。昭和50(1975)年頃、港の不況や繊維産業の移転などにより「斜陽の街」と言われた頃の小樽の姿を撮影したもので、5年間の撮影期間で写真枚数はおよそ5,000枚にのぼる。従来の「小樽らしい」撮影視点ではなく、車では入れない細い路地裏にまで入り込み、当時の小樽をありのままにモノクロで捉えた。繁栄、衰退、そして再生を図ってきた小樽近現代史の中で、衰退期の姿を記録した極めて貴重な資料と言える。

前述したように、最盛期小樽の画像資料は、小樽の歩んだ近代を探る貴重な資料であり、経済都市の市民文化の遺産として小樽を特徴付ける文化遺産群である。各家庭で潜在的に保存されていると推測され、今後も継続的な調査の必要がある。

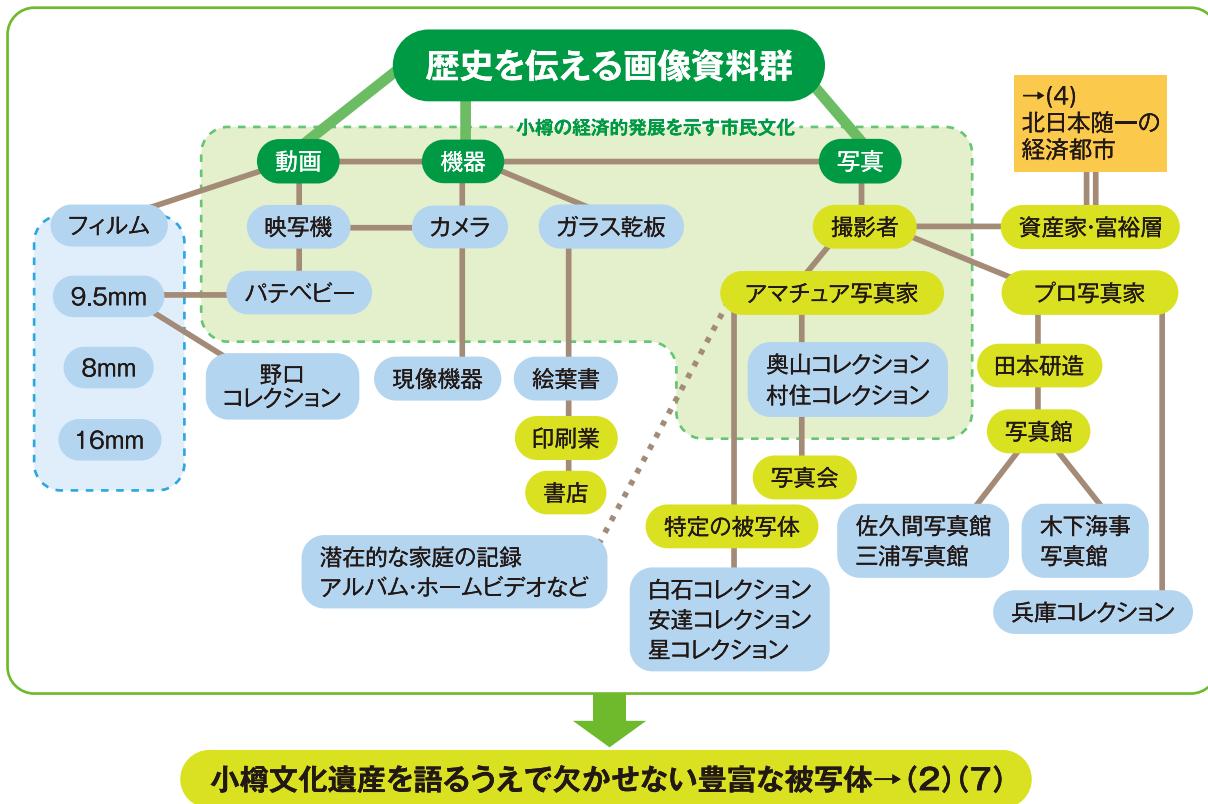


パテベビーと映写機



兵庫コレクションより「昭和50年ころの稲穂」

図表45 (5)歴史を伝える画像資料群



(6) 小樽の風土を象徴する自然遺産群

気候、地形、地質、生態系といった、地域を取り巻く自然環境は、地域の特徴を構成する重要な要素である。小樽らしい文化、生活の土台として、まちの歴史にも多大な影響を与えてきた。ニシンをはじめとする水産資源、港湾の開発に適した地形、多雪な気候、坂の多い地形、豊かな水資源、加工に適した石材資源などは、小樽特有の産業や経済の発展、文化・風土の形成に大きな影響を与えてきた自然の恵みである。

地域の自然の特徴や成り立ちを示し、象徴する自然の事物を、地域の文化遺産群として以下のとおり位置付ける。

① 自然のまま残された長大な海岸線

小樽市は、東西に約70kmに及ぶ長大な海岸線を有し、その約60%は人為的な改変がほとんど行われていない自然海岸である。森と海とが織りなす海岸本来の姿は、全国的にも残り少ない貴重なものであり、野生生物の生息地としても重要である。恵まれた海岸環境は、小樽の歴史、文化の成立にも大きな影響を与えてきた。

祝津から忍路までの地域は、ニセコ積丹小樽海岸国定公園の特別地域であり、数十kmにわたって独特の美しい景観が続き、小樽の豊かな自然の象徴と言える場所である。景勝地として古くから知られ、観光都市小樽の原点とも言える場所である。

市東部、銭函地区の海岸は、北海道有数の規模を持つ「石狩砂丘」の一部であり、断崖の続く西部とは異なった、特徴的で貴重な自然環境が残されている。砂丘の内陸に広がるカシワ海岸林は、日本最大級の規模であり、防風、防砂の目的で江戸時代から伐採を禁止され、ほぼ手付かずで残存した貴重な天然林である。

石狩湾では、上位蜃気楼「高島おばけ」が特異な気象現象として古くから知られ、松浦武四郎が文献に残していることで有名である。上位蜃気楼は、一定の気象条件が揃わないと発生しない珍しい現象で、毎年のように観測できるのは、富山湾など国内でも限られた地域しかない。



銭函海岸（眞柄利香提供）



オタモイ海岸（眞柄利香提供）

②火山による地形、地質、それに育まれた特異な生態系

小樽市の土地は、多くが溶岩や水中火山噴出物によって構成されている。それらは、変質、侵食、堆積、人為的な掘削等によって急崖や特徴的な奇岩として表出し、美しく特徴的な景観を形成している。それらは、観光資源としても古くから利用されてきた。

各地に見られる火山活動によるさまざまな現象の痕跡は、小樽の地球史的な成り立ちについて

多くの情報をもたらす貴重な資料である。忍路半島に見られる水中火山の火道跡や、枕状溶岩、水冷破碎岩などは、貴重な地学資料として世界的にも有名である。

また市内各地には、水中火山由来の凝灰岩、凝灰質砂岩の地層が広く分布し、これらは石造建築物の石材（軟石）の供給源として重要であった。桃内、手宮、富岡、奥沢には、当時の採石場跡が現在も残っている。また市内各所には、軟石を石材とした建築物が300件以上残存しており、重要な観光資源となっている。

また、岩崖地に見られる特殊な植生やそこにすむ生物も、小樽ならではの自然環境として特筆すべきものである。銭函天狗山や塩谷丸山、海岸の海食崖には、独特の希少な生物が数多く生息し、特異な生態系を形成している。



塩谷丸山の岩崖地

③開発以前の小樽の自然景観を伝える場所

小樽は、北海道でもいち早く都市化が進んだまちの一つである。一方で、市街地や交通網の開発に伴う自然環境の改変の歴史は、小樽の社会、文化にもさまざまな影響を与えてきた。都市化以前の小樽の姿を今に残す場所は、地域の歴史的一面を伝える文化財として価値が高い。

長橋なえぼ公園は明治26（1893）年に開設された林業用苗畑圃場、旧小樽苗圃が前身であり、道内林業のパイオニアとして、カラマツ植林の普及などに重要な役割を果たした産業遺産である。周囲の市街化から切り離されて保存された貴重な低地林であり、園内を流れる二ツ目川を中心とする渓畔林は、小樽のかつての自然を残す重要な景観と言える。

銭函3～4丁目にまたがる新川河口域には、かつて清川、濁川が合流し石狩湾に注いでいた河川「オタルナイ」の流路痕である沼地、低層湿原が残されている。付近は、オタルナイ場所の最初の拠点が置かれた地とされ、「小樽」という地名の語源となった場所とされる。小樽では既に多くが失われた湿原環境が残存し、豊かな湿原植生に多くの希少な生物が生息している。

勝納川上流部は、水源涵養の目的で森林環境が保存されてきた地域であり、近世以降ほとんどが失われた原生的な森林環境を残す貴重な場所である。特に源流部の穴滝周辺は、ヤチダモの大径木を主体とした豊かな溪畔林が広がっている。ニホンザリガニ、クマゲラなどの希少種も生息する。



クマゲラ

④地域の自然史を記録する標本資料

採集地、採集日、採集者等のデータが揃った生物の標本資料は、生物学的な研究資料であると同時に、時代とともに変わっていく自然の状況を詳細に記録する歴史的資料としても価値が高い。また、標本に伴うさまざまな付加情報からは、地域社会と自然とのかかわりについて多くの知見を得ることができる。これらを文化財群として体系的に保存、活用することは、地域の歴史、文化の記録、継承の手段として有意義である。

小樽市総合博物館には、小樽で採集された生物標本が数万点保存されているが、中でも明治から平成に至る各時代が揃う植物標本のコレクションは、地域の自然の歴史に関する多くの情報を包含する極めて重要な資料である。その多くは、地域に根ざした活動を長年に渡り続けてきた植物研究家、ボランティア団体からの寄贈標本である。

総合博物館運河館で常設展示されているトドの骨格標本は、野生個体の完全な骨格標本として極めて貴重なものである。トドの来遊は、海岸の自然の豊かさを象徴するものであり、小樽近海に生息していた証拠として高い重要性を持つ。またトドは、深刻な漁業被害をもたらす動物でもあり、漁業史、産業史的な資料としても価値が高い。

総合博物館に収蔵されているエゾヒグマのはく製標本の一体は、平成10(1998)年8月から9月にかけて塩谷地区、長橋地区の市街地にヒグマが出没し、小中学校が臨時休校するなどの騒動になつた際、駆除された個体である。この事件をきっかけに、マニュアルの作成や専門家との連携など、小樽市のヒグマ対策の整備が進められた。ヒグマの生息する森林と市街地が近接する小樽の自然環境を象徴する資料と言える。

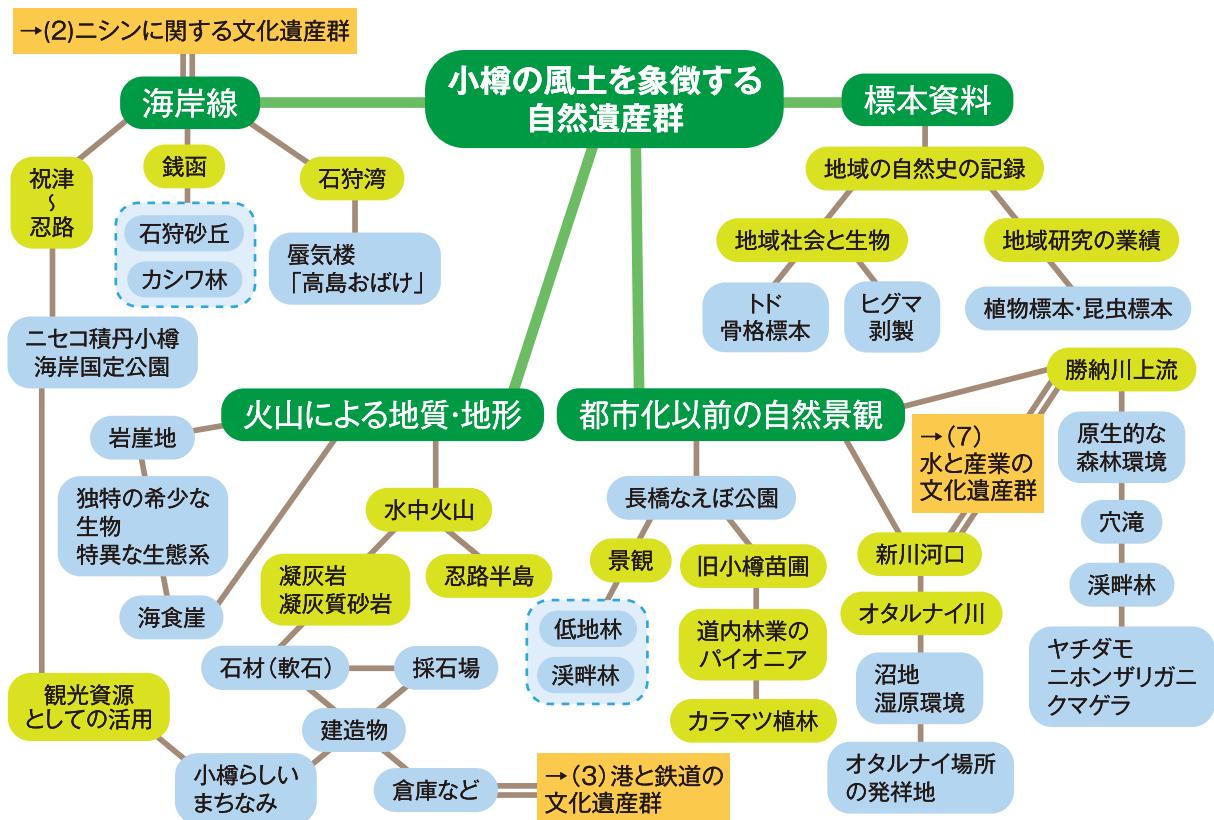


平成10年に長橋で捕獲されたヒグマのはく製

図表46 (6) 小樽の風土を象徴する自然遺産群



図表47 (6) 小樽の風土を象徴する自然遺産群



(7) 水と産業の文化遺産群

第2章で述べたように、小樽市内に流れる川は、いずれも比較的短く急峻な中小河川である。

小樽では、古代から近代に至るまでこれらの河川を生活に利用してきた。河川を利用して起った産業やそれと関係する物事を、水と産業の文化遺産群として扱う。

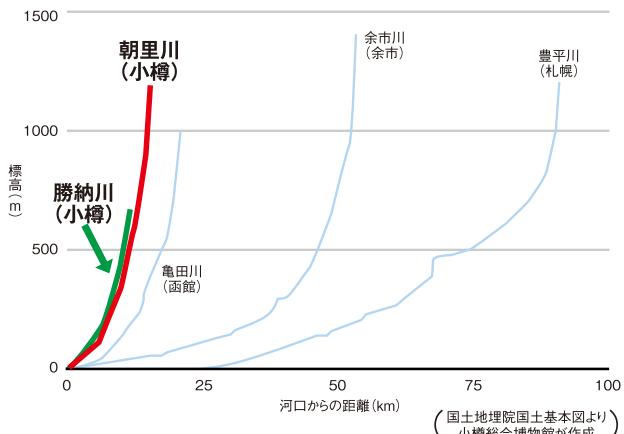
小樽の人々と川の歴史は古く、縄文時代から関連文化財群が残されている。小樽の近世も河口から始まっている。遅くとも18世紀初頭の地図には、小樽の地名のもとになった「おたるない」の地名が見える。

ヲタルナイは、オタルナイ川の河口に存在したアイスの人々の集落を指していた。現在も、周辺の沼や地形からかつてのオタルナイ川の流路が確認できる。

オタルナイ川の河口では、江戸時代中期には場所請負制によるニシン漁が行われており、その拠点として運上屋も置かれていた。19世紀までに、運上屋は入船川河口、現在の堺町に移動する。入船川河口には、小さな舟入澗がつくられた。明治5(1872)年頃の写真には、「物揚場」と書かれた木柱が確認できる。周辺は荷揚の人々でにぎわい、勝納川と入船川に挟まれた区域に約2,000人の人たちが暮らしていた。

小樽の川の中では比較的大きな流域面積を持つ勝納川河口付近は、幕末からヲタルナイ場所の中心地区として栄えていた。明治初年の小樽市街を描いた絵図では、勝納川の蛇行により市街地の南端が区切られていた。

図表48 勝納川、朝里川の勾配



元禄13年の地図にみえる「おたるない」



旧オタルナイ川河口



入船川河口の物揚場



共成株式会社

勝納川の豊富かつ上質な水源は、さまざまな面で活用され小樽の人々の生活を支えた。勝納川の水源を最初に産業に利用したのが、精米業者たちであった。明治10年代半ば頃からは、勝納川沿いの中流地域、現在の奥沢、真栄地区で精米業が行われはじめた。当時の奥沢周辺は、市街地に隣接する畠作地域で、勝納川の細長い河岸段丘が続く比較的平坦な土地が多い場所であり、精米工場建設に適していた。この地区の代表的な精米工場として、共成株式会社が挙げられる。明治24(1891)年に、勝納川と朝里村(現 朝里地区)を流れる朝里川に水車を設け、操業を開始している。共成の事務所は入船に現存している。

勝納川流域では、醸造業も発展した。明治16(1883)年からは、一時期北海道を代表する醸造所であった石橋醤油醸造所が、明治32(1899)年からは同醸造所から独立した野口酒造(後に北の誉酒造)が奥沢に開業した。いずれも、勝納川の水質の良さと安定した水量が大きな魅力となった。醸造業で財を成した野口家は、勝納川の対岸にも工場を設けた。野口家は、大正

11(1922)年に和洋折衷の居館「和光荘」を建築した。当時最先端のデザインであったアール・デコの幾何学文様、ステンドグラスを配したダイニング、噴水のあるリビングなど、同時期に全国で建てられた郊外型の洋館と比較しても、遜色のない建物である。昭和初期には、北の誉酒造周辺だけでも20を超える醸造所や関連の工場が立ち並んだ。石橋醤油醸造所の工場の一部は後に北の誉酒造が使用し、勝納川河畔に現存している。加えて、明治大正期には、製紙業、ゴム産業が興り、勝納川沿いに大手企業が工場を構えたほか、昭和に入ると、松倉鉱山(昭和46(1971)年閉山)でバリウムを含む鉱脈が発見され、堺化学工業によるバリウム製錬にも勝納川の水が利用された。松倉鉱山の遺構については、今後詳細な調査が必要である。



和光荘

勝納川の水源は、市民生活も支えた。

小樽の上水道施設が建設されたのは、大正3(1914)年である。日本水道の父と言われる中島銳治^{えいじ}の指導を受け、水源地、ろ過池、取水塔、配水施設などからなる近代的な水道施設、奥沢水源地水道施設が完成した。残念ながら、平成23(2011)年に堤に陥没箇所が見つかり、百年近い働きを終えた。奥沢水源地については、給水塔などの遺構群と併せ、

多くの資料(設計図、竣工写真、工具類)が保存されている。中でも、粘土層から発見されたスコップは、ほぼ当時のままの姿を残しており、近代日本の水道を考える際の貴重な資料である。奥沢水源地とほぼ同時期に設計された潮見台浄水場をはじめとする配水施設は、市内各地に遺構として、一部は現役施設として存在している。

小樽の近代水道建設は、消防設備の充実という側面も担っていた。明治時代から度重なる大火に見舞われた小樽は、水道の完成により近代的な消防システムを完成させた。消防器具や装備、昭和初期に設定された火災報知機などの消防設備資料も、小樽の歴史を語る重要な資料である。消防資料のユニークなものとしては、消防士とともに出動しその手助けを行った犬「消防



奥沢水源地溢流路

犬ぶん公」がある。当時から市民に親しまれ、死亡時には消防葬が行われた。現在でもぶん公は、はく製や児童書、銅像などを通じ人気を集めている。

市街地の北端を区切る石山の下を流れている色内川は、現在ほとんどが暗渠となっているため、市民の目に触れる機会は少ない。オタモイ地区に源流を持つ色内川は、オタモイ、長橋、色内を流れ、沿岸は幕末から塩谷、余市方向を結ぶ道路として使われた。一部は尾根がせり出し、流路が狭く、自然のダム地形が形成されていた。現在も、「砂留」の地名にその痕跡を残している。上流域の長橋から幸にかけては、砂留でせき止められた色内川が蛇行し、川沿いには沼や池が点在していた。この光景は、現在宅地開発でほとんど埋め立てられたものの、なれば公園内でごく一部見ることができる。

この沼が点在する地形を利用した産業が、養鯉業である。色内川流域での養鯉業は、明治30年代に、



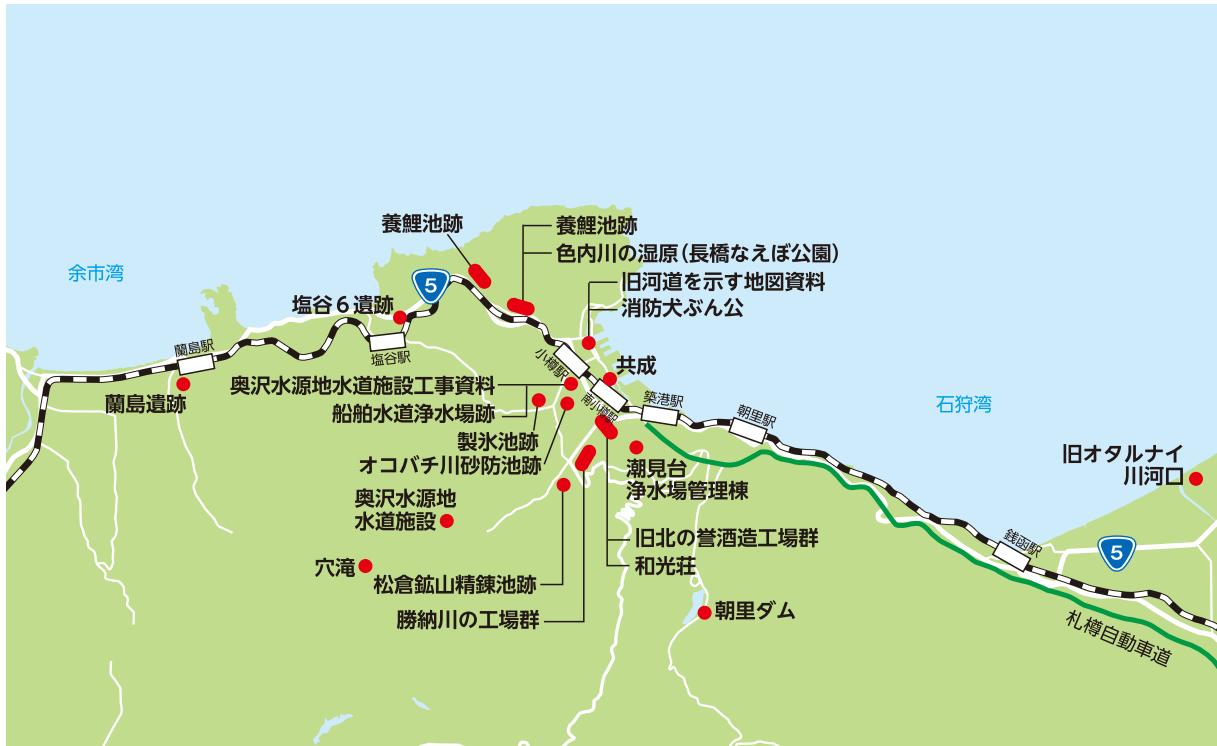
消防犬ぶん公

当時の手宮裡町(現 長橋2丁目)で創業した川島養鯉園からはじまる。沼や池の多い地形は、養鯉場の造成に適していた。川島養鯉園が大正期には小樽名所の一つとなり、鯉料理も小樽の名物となると、長橋地区を中心に養鯉園が次々と開業していった。鯉の生産は、大正8(1919)年～昭和13(1938)年の小樽市の統計にも登場するようになり、統計によると最盛期の昭和6(1931)年には市内に26か所の養鯉場が営業していた。これは、当時隆盛を極めていた小樽の料亭などで盛んに消費されていたことも原因である。養鯉業の中心地は現在のオタモイ・長橋地区で、廣部養鯉園をはじめ、大規模な事業が展開されていた。小樽の養鯉業は、昭和40年代には姿を消し、その痕跡は住宅地となった養鯉池の跡に残るひな段状の敷地に見ることができる。

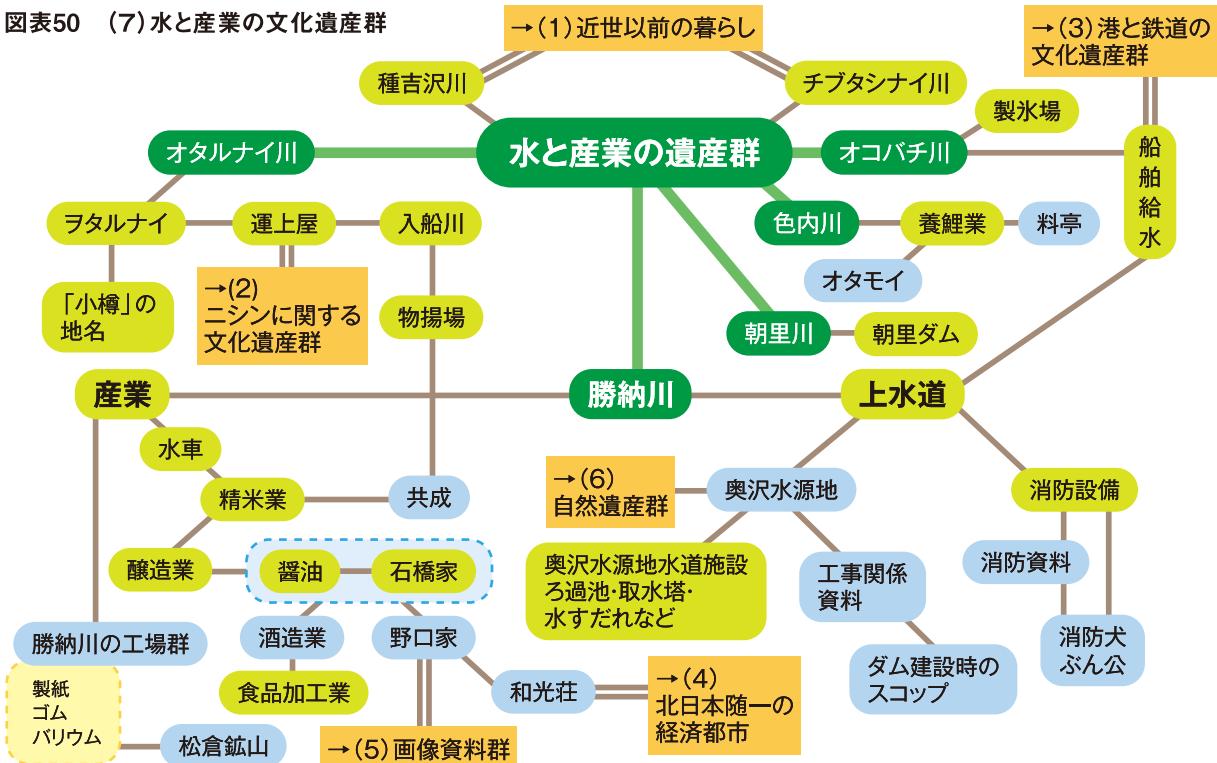
市街地中央を流れるオコバチ川は、流量が少ないため産業を支える場面は少なかったが、小さいながら深い渓谷を持っていたため、市民の憩いの場となっていた。上流域では、明治末頃まで天然氷の採集が行われ、小樽区が明治39(1906)年に設置した船舶給水のための仮設水道は、オコバチ川の砂防池から水を分流し、現在の図書館近くに浄水施設を設けたものである。

小樽には豊富な水源があり、人々は古代から連綿とその水源と地形を利用し生活を営んできた。小樽にとって、これらの中小河川も小樽文化遺産の一部である。

図49 (7) 水と産業の文化遺産群



図表50 (7) 水と産業の文化遺産群



(8) 民の力、協働と互助の文化を示す文化遺産群

小樽の歴史の中では、「民」の力が主体となりまちを動かしてきた事例が数多くあることが特徴的だということができる。

明治中期～後期に集中して起きた先駆的な社会福祉活動や、昭和後期、約10年間にわたった運河保存運動などは「民の力」の好例である。これらの背後にあるのは、移住者たちのまちでの助け合い「互助」からはじまり、大きな問題を共に考え解決に向かう「協働」があると考えることができる。

本構想においては「民の力」を発端として起こったさまざまな活動そのものを、活動を伝える資料群とともに、「市民互助、協働の文化を示す文化遺産群」として、小樽文化遺産の一つに加えることとする。

①互助・共助のまち

小樽における互助、協同の文化のはじまりの古い例として、明治中期以降、塩谷では冠婚葬祭に共用する什器を保存しておく共用倉の存在や、漁村地区での相互扶助組織がある。

明治時代、繁栄を迎えた小樽での市民互助の例に、先駆的な社会福祉事業がある。

小樽は、明治、大正、昭和初期と急激に発展し、大正末期には最大で23～25行の銀行が存在する経済都市となった。最盛期の小樽は、その発展の波に乗り華々しい成功を収める人物がいた一方で、当時の戦争や凶作などの国民生活の混乱の影響を受け繁栄の陰に沈む人々が多く生み、街角には貧困にあえぐ市民や孤児が溢れることになった。

明治30年前後、こうした人々を支えようと、住民の中から私財を投じ「互助」を行う人々がさまざまな取り組みをはじめる。

中島武兵による、明治31(1898)年の小樽孤児院(のちに小樽育成院と改称)の個人での創立は小樽における社会福祉事業のはじまりである。

その後、院では孤児に限らず、貧困や虐待などの事情から恵まれない環境にあるこどもたちを広く受け入れ、時にはその家族を含めた措置を行った。また昭和2(1927)年には院内に養老部を開設し養老事業を開始した。現在でも、この養老部の流れをくむ老人福祉施設による活動が続けられている。院内には孤児院時代からの活動を示す資料が多数残されており、経営の実態や院児たちの様子を詳細に見ることができる。

小樽盲唚学校(明治39(1906)年創立)は小林運平による盲唚私塾を前身に持ち、視聴覚障がいを持つ人々の教育を行った。小林は特に聴覚障がい児の教授を担当したことを契機に視聴覚障がい児の教育を志し、中島同様、私財を投じ私塾を開いている。その後、東京音楽学校、東



育成院寄付者名簿
(小樽育成院提供)

京盲啞学校校長を務めた伊澤修二に師事を仰いだ。小樽聾学校閉校時(平成26(2014)年)に、伊澤修二の書簡や初期の発語法教則本などの資料は一括して小樽市総合博物館に寄贈された。

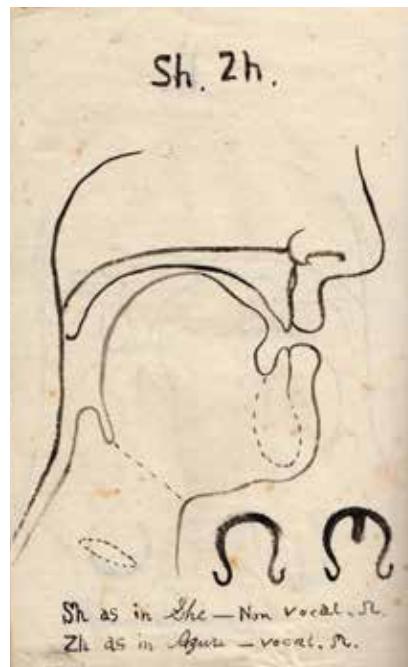
福原資孝による慈恵病院(明治43(1910)年創立)の創立は、寺の住職が病苦にある貧困者を救済するために福原に無料診察を依頼したことに始まる。この取り組みは貧困に苦しむ人々を無料で施薬、診療するもので、当初は、今の分類でいう「社会福祉事業」の側面が大きかった。

これらの取り組みは、いずれも個人、すなわち「民」が切実な熱意により始めたもので、設立や運営にかかる資金は、決して潤沢なものではなかった。

にもかかわらず、その精神が受け継がれ、社会福祉事業として現在も続く活動に至るまでには、その当時の地元の資産家たちの援助が欠かせなかった。

各施設に残された寄附名簿などから、当時の資産家たちは私財を公共事業や社会福祉に積極的に投じ、貢献していたことがわかる。明治時代から続く社会福祉施設の存在は、地元資産家たちがのこした財産であり、小樽における「民」による共助の歴史を示す小樽文化遺産である。

「互助」「共助」の文化遺産は教育面でも見ることができる。個人的な就学援助は資産家の多くが取り組んでいたが、最大のものが小樽高等商業学校(現 小樽商科大学)の誘致である。小樽の経済人たちは、子弟に高等教育の場を与るために、誘致運動、土地の無償提供、建設資金の援助などを行い、明治44(1911)年、小樽高等商業学校が開校している。さらに、個人で学校建設に援助を行った例が、板谷宮吉による小樽市立中学校(昭和2(1927)年開校、現 市立長橋中学校)である。商大、長橋中学校の開校にいたる文書群が両校に残され、小樽図書館には資産家たちの寄附に関する資料がある。



小林運平が筆写した『発音図解』



慈恵病院(明治後期)



開校当時の小樽高等商業学校

②協働のまち

近年「まちづくり」のキーワードとして定番となつた言葉に「協働」がある。「協働」とは「複数の主体が同じ目的のために力を合わせて働くこと」という意味を持ち、一説には昭和50年代に日本に持ち込まれた概念と言われているが、それよりも少し早い時代に、小樽市では「協働」が「まちづくり」に大きな影響を与える出来事が起きていた。それは「運河保存運動」である。

本構想ではこれまで何度か触れてきたエピソードであるが、本項では改めてその歴史と意義について「協働」という観点から触れることとする。

昭和40年代に入り、小樽市が将来のまちの姿を検討する中で、以前から何度か議論されてきた、運河を埋め立てて道路整備をするという都市計画が、昭和41(1966)年に決定された。これは急激なモータリゼーション化に伴う小樽市としての都市機能の課題を、主に交通アクセスや物流の観点において向上させる方法として選択されたものであった。

当時、行政側にとって、本来の役目を失った運河は、新たな幹線道路の適地と位置付けられ、その周辺の石造り倉庫群も同様に撤去の対象として解体されることになったのである。

工事が進行する中で、工区上にあった有幌町の石造倉庫群が次々と解体されるのを目にした市内の画家達などが、先人の遺産である貴重な小樽運河を守ろうと立ち上がり、昭和48(1973)年に「小樽運河を守る会」を結成したのが、この運動のはじまりであった。

当初24人の有志が中核メンバーとなり始まったこの運動は、第2章でも触れたように、以後約10年間にわたり、運河と石造り倉庫群を保存し、活用するか否かを争点として展開されていった。

やがて運動の反響は多くの市民や道内、道外の人々にも広がりを見せ、北海道はもとより中央省庁をも動かし、国会の場での議論にまで発展していった。

この間、運動そのものの姿は、紆余曲折を経ながらも、市民にとって、歴史的景観の持つ価値とは何か、それらを保存する意味とは何かを問いかける、得がたい契機となった。その結果のひとつとして言えることは、全国的にもまだ一般的ではなかった「まちづくり」という言葉の概念を小樽市民



保存派によるチラシ



運河の杭打ち

に浸透させたことである。

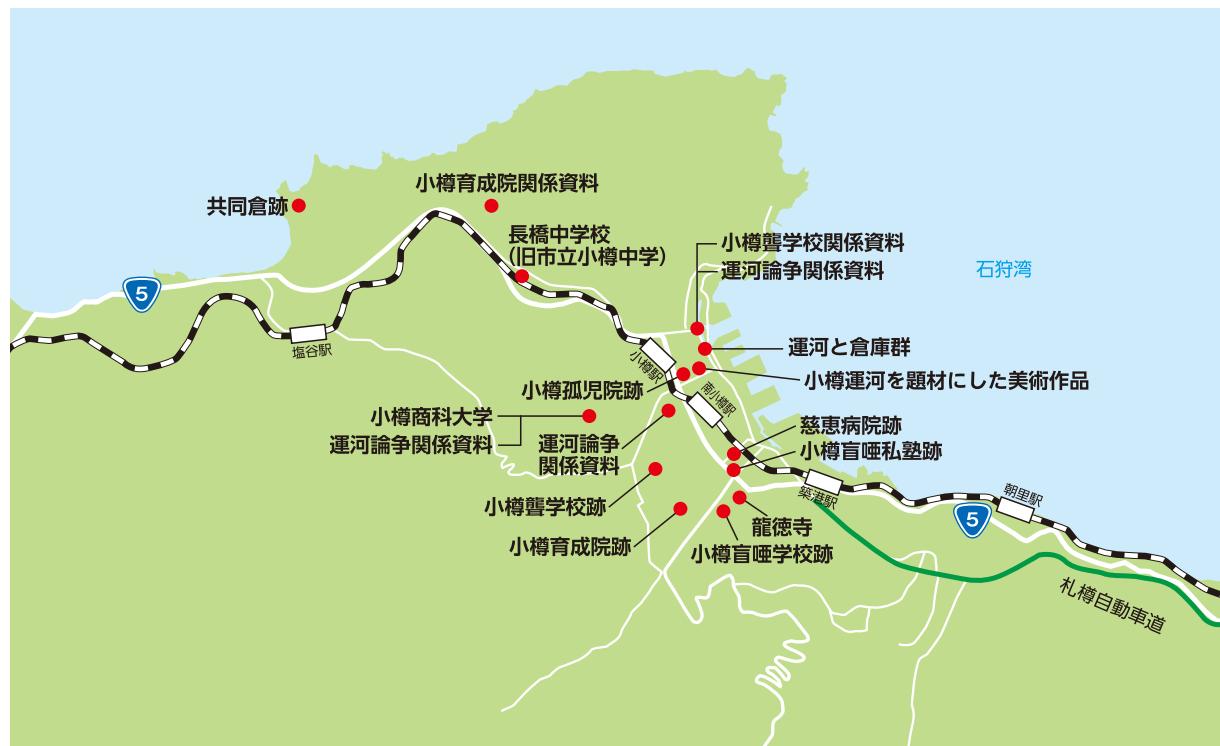
これは、「運河保存運動」から始まった小樽市の「まちづくり」が、かつて衰退のシンボルとも言われた小樽運河などの「古い」ものをめぐり、市民や行政などのさまざまな主体が関わって、議論し、対立し、あるいは協力しながら、結果的に運河やその周辺の歴史的な景観をいかにして保存し活用していくかという目的に向かって力を合わせて働いた「協働」という成果をもたらしたことができる。

「運河保存運動」以降、小樽市は観光都市として歩みを進め、歴史を活かしたまちづくりの推進に舵を切っていくこととなる。

このようにして新たな価値を得て保存された小樽運河および周辺の倉庫群は、かつての小樽の最盛期を物語る文化遺産であり、この運動の底流をなすこととなった「協働」の文化は、小樽の文化遺産の精神的な基盤を形成していることができるであろう。

これらの歴史を伝える資料群は、全国的にも先駆的であり、貴重な市民運動の記録であり、論文などの各種文献や活動内容周知のチラシやポスターなどのほか、市の広報や議会資料など行政側の資料も大量に保存されている。

図表51 (8) 民の力・協働と互助の文化を示す文化遺産群



図表52 (8) 民の力・協働と互助の文化を示す文化遺産群

