

日本遺産



「日本遺産」とは、各地域に残された文化遺産を通じ、わが国の歴史文化とその魅力を語る「ストーリー」として文化庁が認定したものです。

小樽市では、道内や他府県の地方自治体と共通のストーリーとして「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」と「本邦国策を北海道に観よ！～北の産業革命「炭鉄港」～」の二件が認定されています。

ここでは、それぞれの日本遺産における、小樽の特色を紹介します。

荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間 ～北前船寄港地・船主集落～



江戸時代、大坂（大阪）から瀬戸内を経て、北陸・東北の日本海側を經由し松前にいたる「西廻り航路」は経済の大動脈であり、そこで活躍した商船はのちに「北前船」と呼ばれました。西廻り航路の各港には、北前船の運んだ文化とともに、北前船交易による巨万の富によって生み出された様々な事物が残されています。ことに船主たちが多く住んだ北陸には、現在も当時の栄華を物語るまちなみが残されています。

小樽では、明治以降に北前船の来航が本格化します。明治前期の主な移出品は、漁法の改良などにより漁獲高が飛躍的に増加したニシンでしたが、次第に農産物などを取り扱うようになると、移出品は多様化し、明治後期は、大量に押し寄せた移住者の生活物資を運ぶ重要な役割を担いました。

物流の面で最盛期を迎えたのがこの時期で、交易で得た資本をもとに新たな業態である倉庫業が繁栄し、大規模な石造倉庫や蔵などが建造され、船主や問屋たちの社交場として料亭がにぎわいました。また、船主たちが社寺で航海の安全などを祈って、鳥居などを寄進することもありました。

北前船は、明治30年代には汽船の台頭により衰退していきませんが、市内には往時の痕跡が残されています。小樽は、北前船最後の繁栄の舞台であり、終焉の地でした。小樽に残された北前船ゆかりの文化遺産によって、壮大な北前船の物語は完結します。

【構成文化財】

- 日和山
- 旧北浜地区倉庫群（旧増田倉庫・旧広海倉庫・旧右近倉庫・旧大家倉庫・旧小樽倉庫）
- 旧魁陽亭
- 住吉神社奉納物
- 船絵馬群（恵美須神社、龍徳寺金比羅殿）
- 北前船関係古写真
- 西川家文書



写真／小樽市総合博物館所蔵

本邦国策を北海道に観よ！ ～北の産業革命「炭鉄港」～



日本の近代化において、北海道の石炭は重要な役割を果たしました。

明治5年、空知地方の幌内^{ほろない}で良質かつ豊富な石炭が埋蔵されていることが確認されると、明治政府・開拓使は、石炭という新たなエネルギーを活用し、近代国家建設に向け始動するため、明治13年、石炭輸送を目的にした「官宮幌内鉄道」を敷設します（明治15年全面開通）。小樽の手宮^{てらち}を起点として建設された、北海道最初のこの鉄道を通じ、空知の石炭は日本全国に運ばれました。

さらに空知の石炭開発を加速させたのが、小樽港の近代化でした。日本最初のコンクリート製外洋防波堤「北防波堤」の完成（明治41年）により、小樽港は名実ともに北海道の玄関口となっていきます。

また、もう一つの石炭積出港となった室蘭^{むろらん}では、明治後期に製鉄所が建設され、北海道の三地域が日本の近代化に大きく貢献することとなります。

これら石炭にまつわる炭鉱・製鉄・港湾の遺産を結ぶ物語が「炭鉄港」として認定を受けました。

小樽では、先述した鉄道・港湾施設のほか、日本の基幹産業として成長していった石炭産業に着目し小樽に進出した、大手商社の建物が残されています。さらには戦後、行商「ガンガン部隊」の仕入れ先としてにぎわい産炭地の暮らしを支えた「中央市場」など、「炭都」の面影をしのばせる文化遺産が残されています。

小樽の「石炭の時代」は昭和40年代で終わりを告げますが、「旧手宮線散策路」など、現在も市民の暮らしのすぐそばで息づいている遺産があります。

【構成文化財】

- 旧手宮鉄道施設（国指定重要文化財）
- 手宮線跡及び附属施設
- 色内銀行街
（旧三井物産小樽支店・旧三菱商事小樽支店）
- 小樽港北防波堤
- 北炭ローダー基礎
- 小樽中央市場



写真／小樽市総合博物館所蔵