

第1章

小樽市の歴史的風致形成の背景

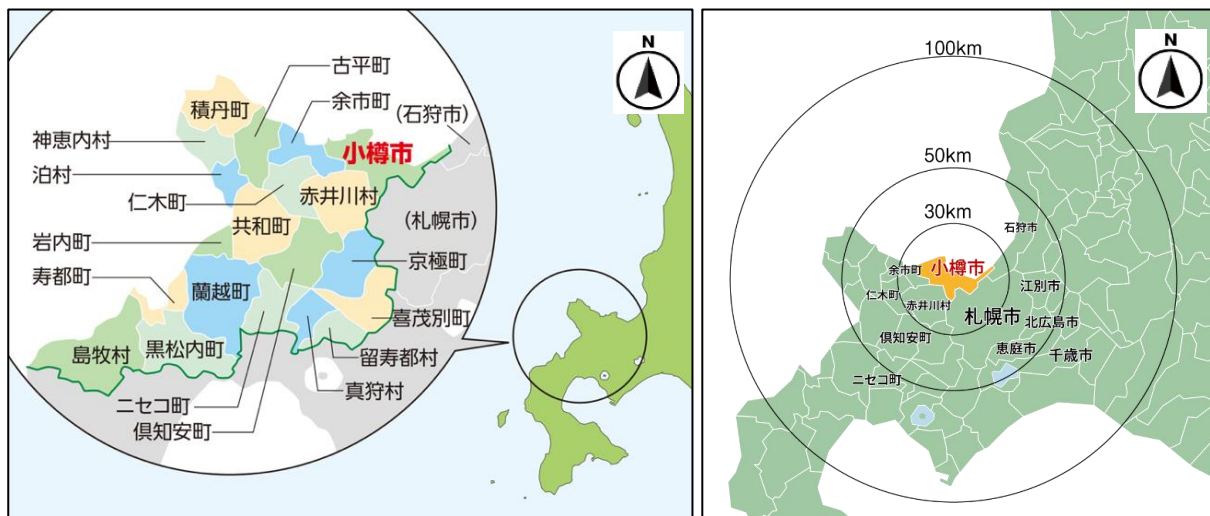


1. 自然的環境

(1) 位置

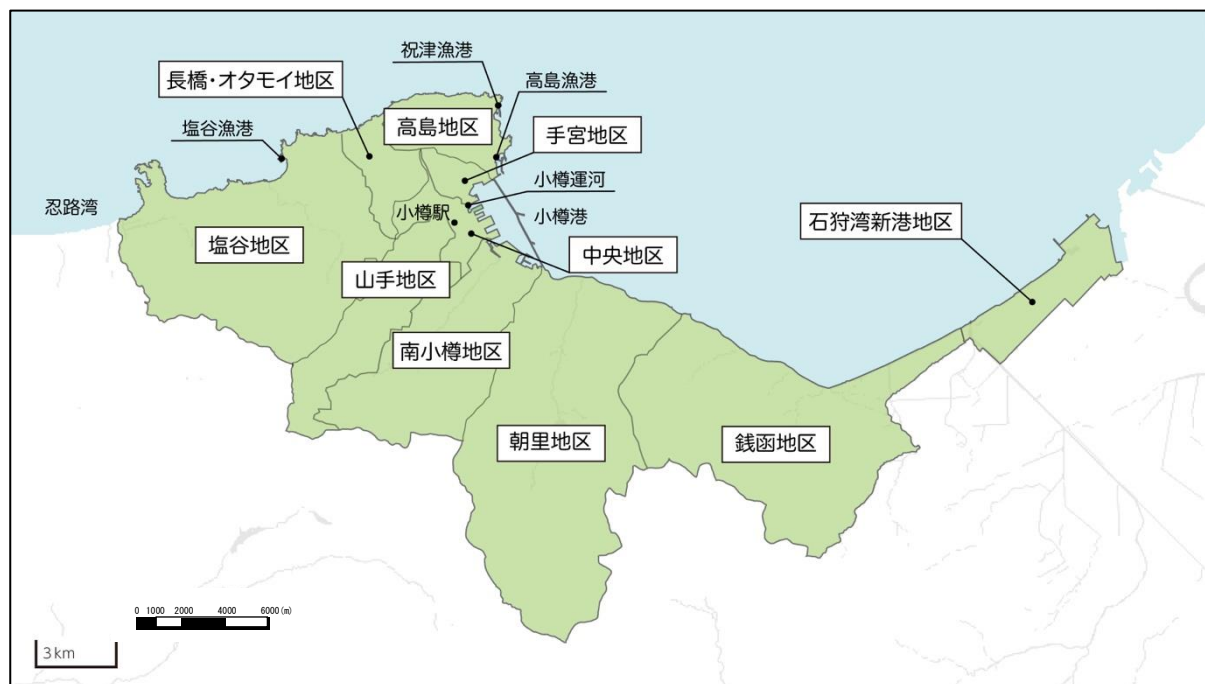
本市は、北海道の北西部に位置し、近隣の19町村で構成される後志総合振興局内^{しりべし}で唯一の市である。市域の面積は約243.83km²であり、東西約36km、南北約20kmと東西に長い地形を成している。北西部に伸びる日本海に面した海岸線の長さは約70kmに及び、その約60%は自然地形が残り、いくつかの岬状の地形がある自然海岸が特徴として挙げられ、一部は勇壮な海岸美として昭和38年（1963）に「ニセコ積丹小樽海岸国定公園」^{しやこ}に指定されている。

隣接市町村には、札幌市、石狩市、赤井川村、余市町があり、小樽市中心部から札幌市中心部までの距離は約40kmである。



小樽市を含む後志総合振興局の市町村位置図

小樽市から他市町村までの距離



小樽市の概要図

(2) 地形・地質・水系

① 地形

本市は山々に囲まれた起伏に富んだ地形をしており、^{きょうあい} 狭隘な平坦地の背後には丘陵地が広がっている。市域の南部は、^{しおや} 塩谷丸山、^{てんぐ} 天狗山、^{けなし} 毛無山、^{はるか} 春香山、奥手稲山などによって屏風のように区切られ、河川の上流域を中心に豊かな森林に覆われている。

市街地は、山を背に、一方が海に開けた地形をしている。また、丘陵地を切り開いて宅地開発が行われてきたため坂が多いことが特徴である。その中でも屈指の急坂として知られる^{ふたみ} 船見坂（勾配 15%）からは、港に停泊する船を見下ろすことができ、小樽らしい景観として市民に親しまれている。

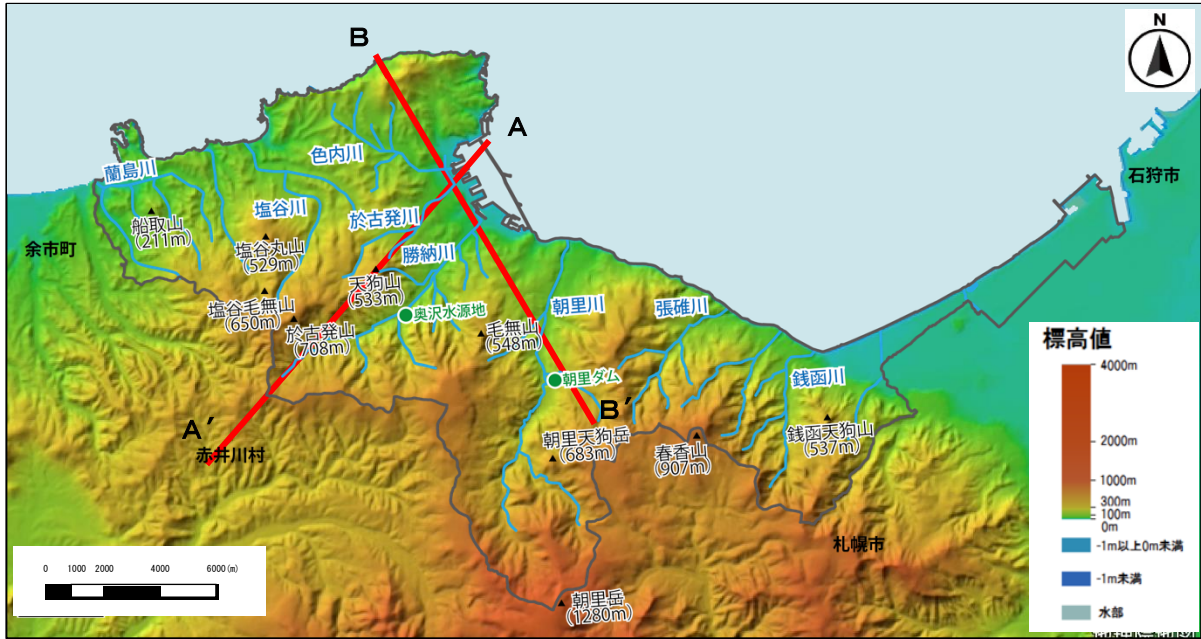
さらに、平坦地が少ない小樽では、明治初期から海岸埋立てによる整地が行われたことも特徴として挙げられる。埋立てによる整地は、明治後期から大正時代にかけて港湾機能の充実を急ぐ小樽区の区営事業として進められ、倉庫等が建ち並ぶ元の岸壁と埋立地の間には^{はしけ} 舢舨荷役のための導入路として「運河」が整備された。



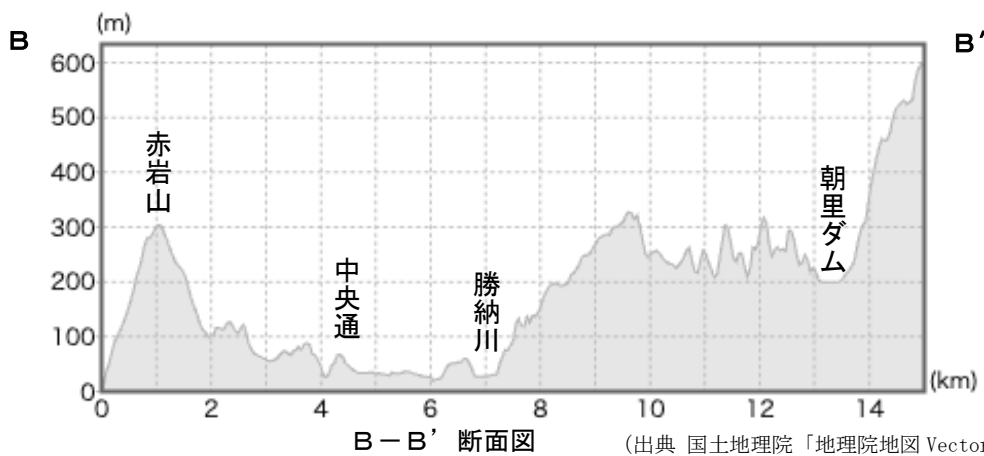
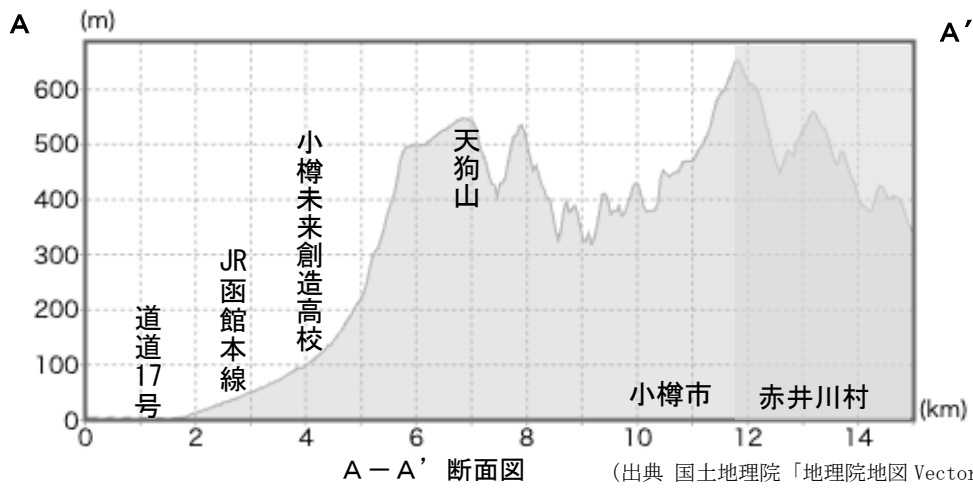
上空から見た小樽市の市街地



船見坂から港を見下ろした景色



地形図 (出典 国土地理院「地理院地図 Vector」を加工して作成)



② 地質

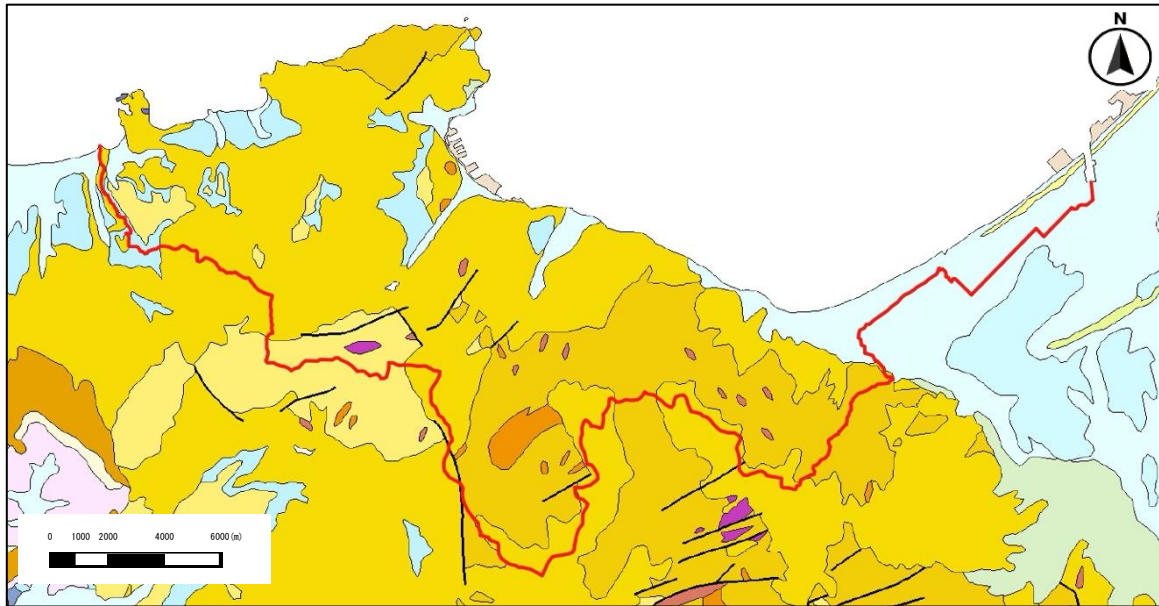
本市の地質の大部分は火山由来であり、塩谷丸山、天狗山、毛無山、春香山、奥手稲山などから噴出した「安山岩の溶岩・火砕岩」から成っている。そして、その下には海底火山の噴出物である凝灰岩などの「海成層」があり、桃内や天神などの地域に部分的に露出している。また、石狩平野の一部である市域東部の銭函や、朝里川・勝納川などの河川周辺は、「河川・海岸平野堆積物」が分布している。

本市の海岸部で奇岩の風景が見られるのは、火山活動の影響によるところが大きい。その中で特筆に値するのは、忍路において海底火山噴出物を間近に見られることである。代表的なのは、溶岩が水中で急激に冷やされてバラバラになった「水冷破碎岩」、水中に流れ出た溶岩の表面だけが固まって形成された「枕状溶岩」、海底火山の溶岩の通り道である「火道」で、これらが市街地近くの陸域で見ることができるのは世界的に希少だといわれている。海底火山の活動跡が確認できる忍路は、地質学上重要であるとともに優れた自然の風景地であるとして、国定公園の特別地域に定められている。

「安山岩の溶岩」は、「硬石」として市内各所で採石され、小樽運河の護岸や市内の石垣などに使用され、本市の発展に寄与した石材である。また、「海成層」の「凝灰岩」は、「軟石」として桃内や天神などで採石され、加工しやすく断熱性にも優れた特徴から、石蔵や倉庫など多くの歴史的建造物の外壁材に使用され、本市の代表的な風景を形成する大きな役割を果たした。



忍路で見られる水冷破碎岩（写真左）と火道の跡（写真右）



凡例	岩相	形成時代
	盛り土・埋立地・干拓地	新生代第四紀完新世
	谷底平野・山間盆地・河川・海岸平野堆積物	新生代第四紀完新世
	海岸・砂丘堆積物	新生代第四紀完新世
	海成層 泥岩	新生代新第三紀中新世 メッシニアン期～鮮新世
	玄武岩 貫入岩	新生代新第三紀中新世 メッシニアン期～鮮新世
	安山岩・玄武岩質安山岩 溶岩・火砕岩	新生代新第三紀中新世 メッシニアン期～鮮新世
	安山岩・玄武岩質安山岩 溶岩・火砕岩	新生代新第三紀中新世 ランギニアン期～トートニアン期
	安山岩・玄武岩質安山岩 貫入岩	新生代新第三紀中新世 メッシニアン期～鮮新世
	デイサイト・流紋岩 溶岩・火砕岩	新生代新第三紀中新世 ランギニアン期～トートニアン期
	デイサイト・流紋岩 貫入岩	新生代新第三紀中新世 メッシニアン期～鮮新世
	閃緑岩・石英閃緑岩 島弧・大陸	新生代新第三紀中新世 サーラバリアン期～トートニアン期

地質図

出典：産総研地質調査総合センター，20万分の1日本シームレス地質図V2
(地質図更新日：2023年5月10日)に行政区域を一部加筆(赤線)

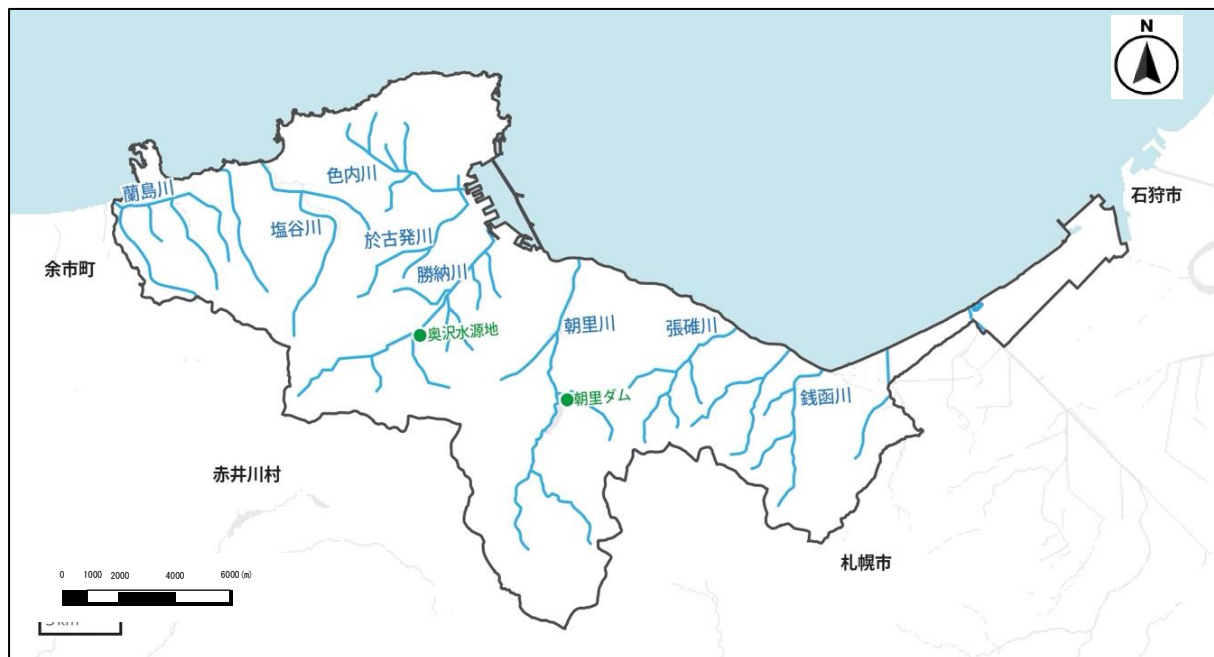
https://gbank.gsj.jp/seamless/v2/viewer/?base=CHIRIIN_BLANK¢er=43.1706%2C141.0081&z=13&opacity=0.73&selector=14479560&subtype=ifs&target=cursor

③ 水系

本市の河川のほとんどは比較的短く流速のある小河川であり、多くが暗渠化されている。一級河川に該当する河川はなく、二級河川としては、^{らんしま}蘭島川、^{しおや}塩谷川、^{かつ}勝納川、朝里川などの8河川がある。最も流路延長が長い河川は、朝里川である。

また小樽運河には、現在は一部暗渠化されている色内川や、本市の中心部を流れる^{おこぼち}於古発川が流れ込んでいる。

勝納川の上流には、大正3年（1914）に創設した^{おくさわ}奥沢水源地があり、本市の水道の発祥の地とされている。平成20年（2008）には、^{いつりゅうろ}階段式溢流路を含む奥沢水源地水道施設が土木学会選奨土木遺産に選定されている。現在は朝里川に建設された朝里ダムが、本市の水がめとして市民の生活を支えている。



水系図（出典 国土地理院「地理院地図 Vector」を加工して作成）



奥沢水源地（階段式溢流路）



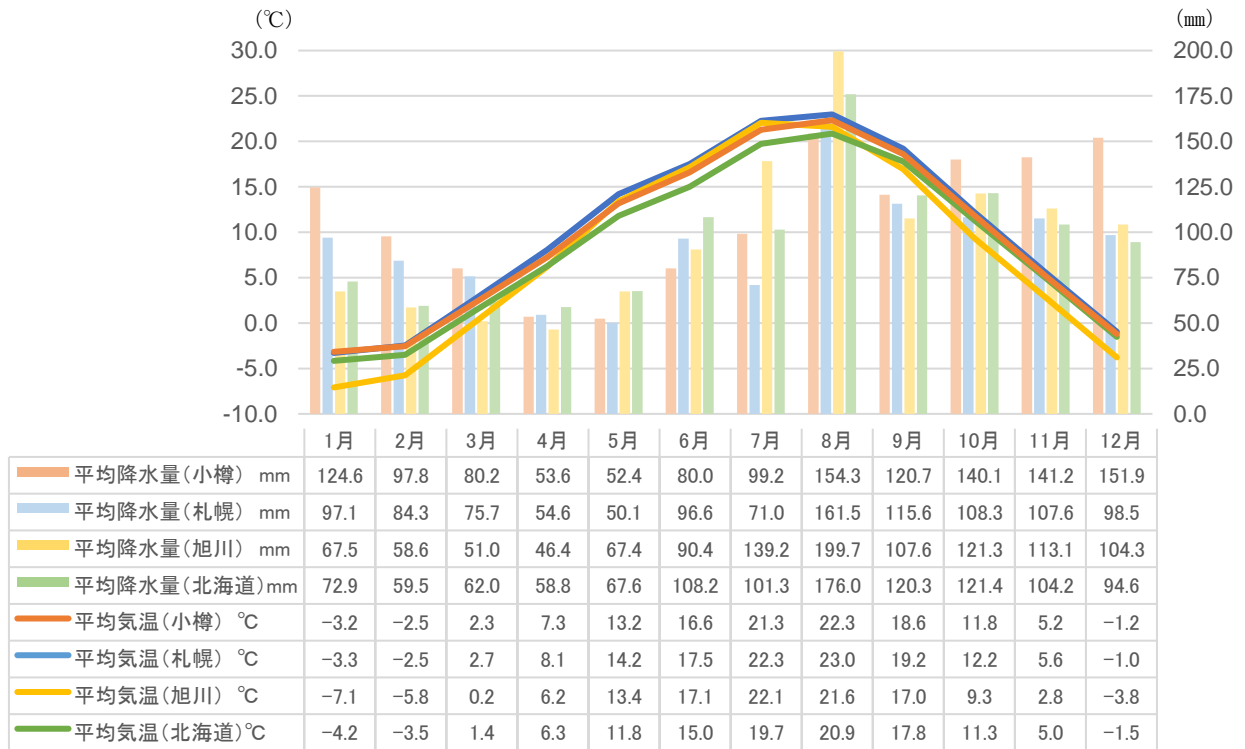
朝里ダム

(3) 気象

本市の気候は、北海道の日本海側の特徴を示し、内陸地域の旭川市と比べて気温の日較差や年較差はあまり大きくない。また、寒冷地の北海道の中でも、夏は冷涼で降水量が少なく、冬は比較的温暖で降水量が多くなっている。

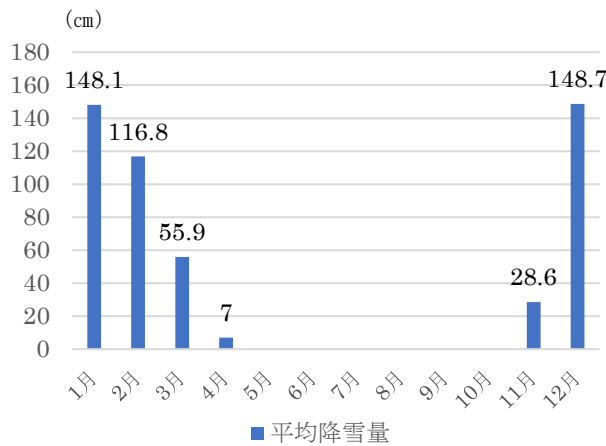
平均降雪量は、12月では148.7 cm、1月では148.1 cmとなっている。

小樽市の令和5年度(2023)の年平均気温は10.4℃、年間降水量は1,317.5mm、年間降雪量は532cmである。



小樽市・札幌市・旭川市・北海道の平均気温と平均降水量
(平成26年(2014)から令和5年(2023)の平均値)

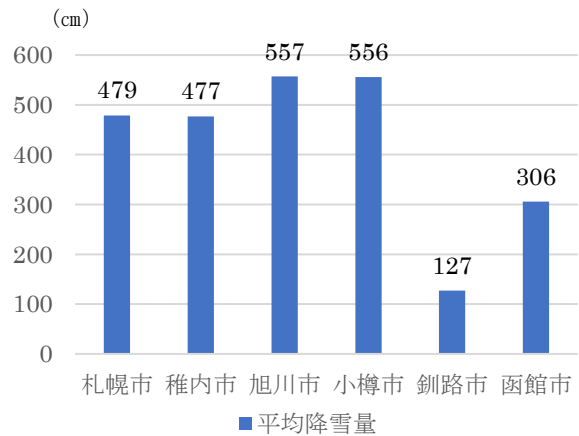
(出典 気象庁HPより)



小樽市の降雪量

(平成26年(2014)から令和5年(2023)の平均値)

(出典 気象庁HPより)



道内主要都市の降雪量

(平成3年(1991)から令和2年(2020)の平均値)

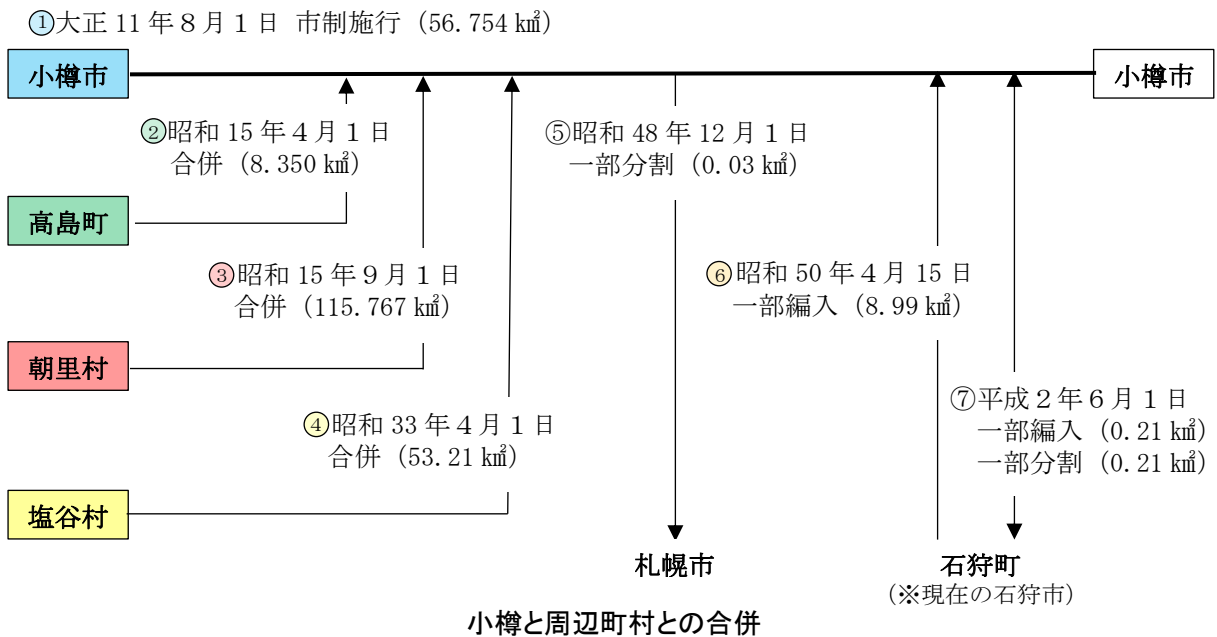
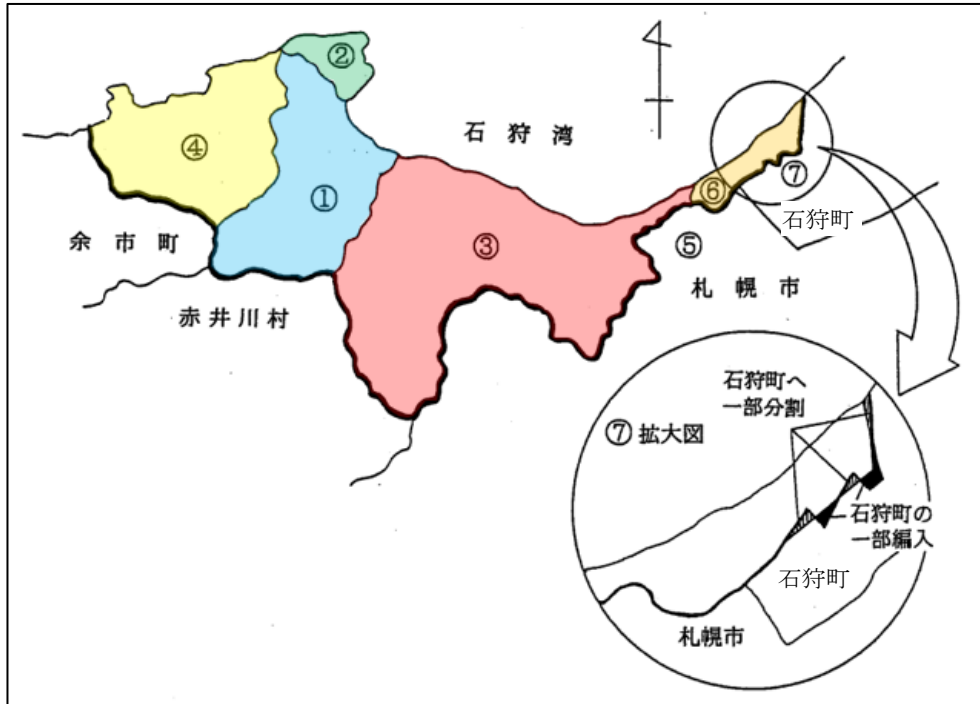
(出典 気象庁HPより)

2. 社会的環境

(1) 市町村の合併経緯

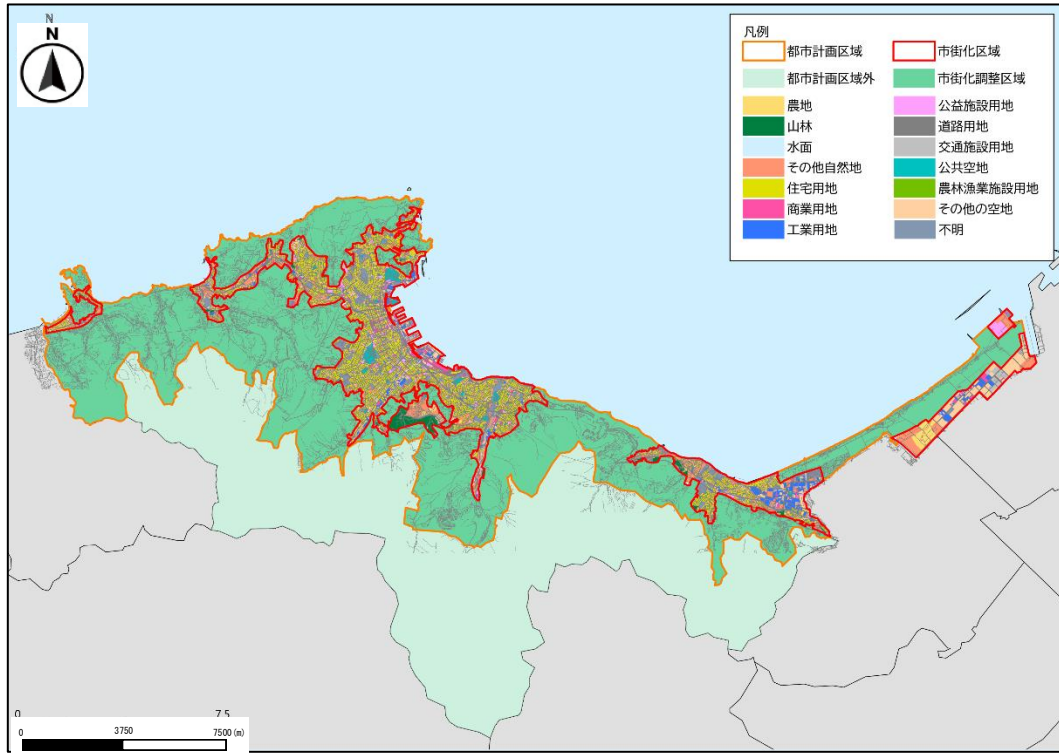
明治32年(1889)の区政施行ののち、大正11年(1922)に市制施行する。昭和15年(1940)に朝里村、高島町が合併、昭和33年(1958)に塩谷村が合併する。また、昭和48年(1973)札幌市へ一部分割、昭和50年(1975)、平成2年(1990)に石狩町の一部を編入し、現在の小樽市となる。

令和4年(2022)には、市制施行100周年を迎えた。



(2) 土地利用

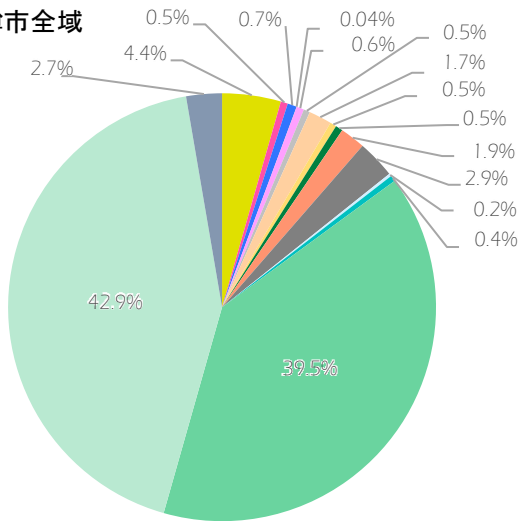
本市の行政区域 24,383ha のうち、13,960ha が都市計画区域に指定されている。そのうち市街化区域が 4,288ha であり、北部の海に面した比較的標高の低い範囲が指定されている。



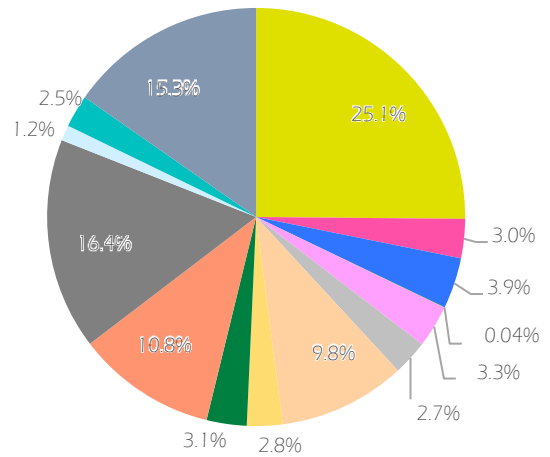
土地利用現況図

(出典 都市計画基礎調査より)

小樽市全域



市街化区域



- | | | | |
|--------|---------|---------|----------|
| 住宅用地 | 商業用地 | 工業用地 | 農林漁業施設用地 |
| 公益施設用地 | 交通施設用地 | その他の空地 | 農地 |
| 山林 | その他自然地 | 道路用地 | 水面 |
| 公共空地 | 市街化調整区域 | 都市計画区域外 | 不明 |

土地利用の構成

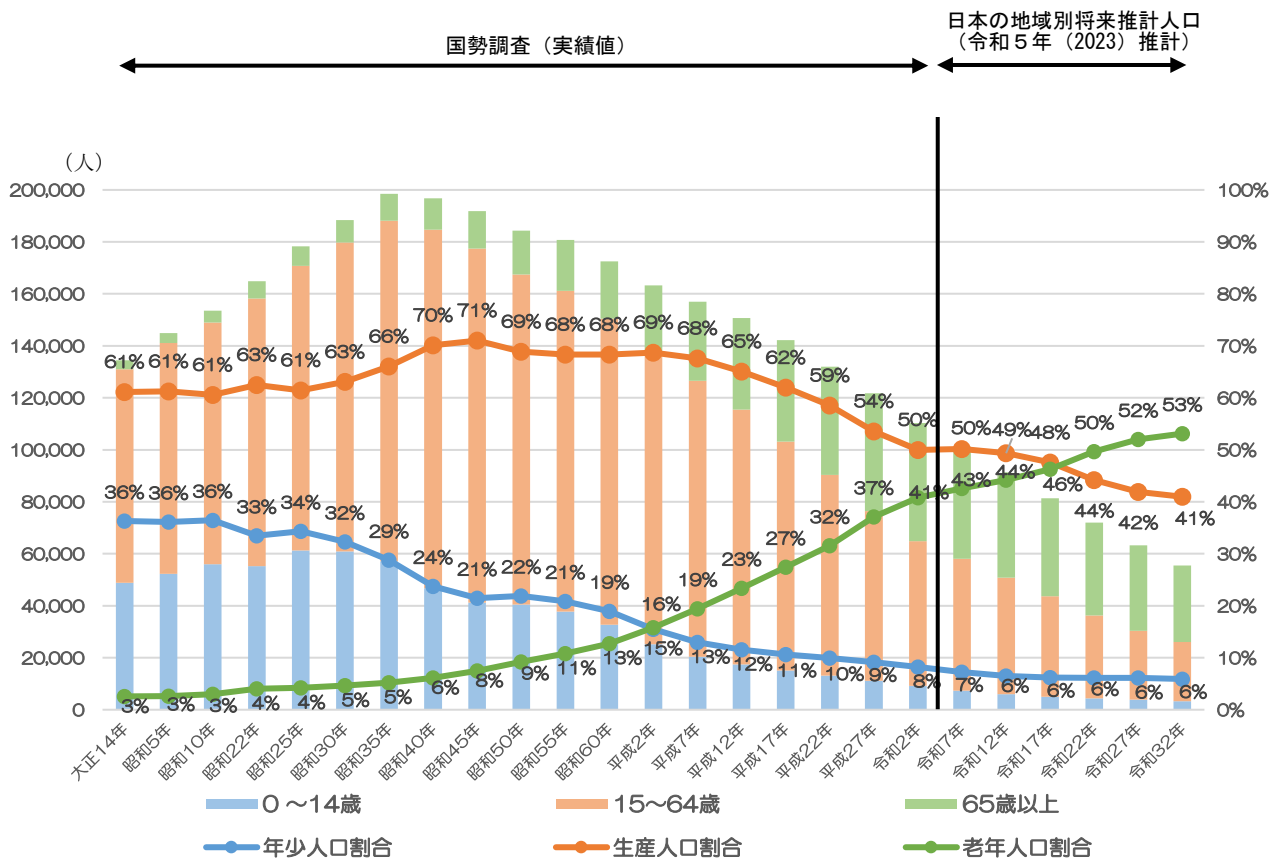
(出典 都市計画基礎調査より)

(3) 人口動態

本市には 18 世紀後半から、ニシン漁を主な目的として、和人（本州以南にルーツを持つ日本語を母語とする人々）が進出し、慶応 3 年（1867）にはヲタルナイ場所（穂足内村）の人口は 2,308 人となる。

明治 13 年（1880）には、北海道初の鉄道である「官営幌内鉄道」が部分開通され、明治 15 年（1882）には手宮～幌内が全線開通し、幌内から運ばれる石炭の積出港として手宮が拠点となって、小樽港は日本の近代化に貢献した。一方、ニシン漁も最盛期を迎え、東北地方から出稼ぎ漁夫を多数雇用した。明治後期には、港湾の発展は隆盛を極め、全国屈指の経済都市、港湾都市として急成長を遂げる。

明治の好況は大正時代も継続し、大正 9 年（1920）の第 1 回国勢調査では人口 108,113 人を数え、全国 13 位の人口規模となる。その後、昭和 39 年（1964）の 207,093 人（住民基本台帳）をピークにして減少に転じ、令和 7 年（2025）には 103,225 人（住民基本台帳 令和 7 年 6 月時点）とピークから 5 割程度減少している。



年齢区分別人口構造の推移と将来推計

(出典 国勢調査・国立社会保障・人口問題研究所による日本の地域別将来人口推計)

(4) 交通機関

① 道路

本市の一般道は、函館市から札幌市までを結ぶ国道5号、小樽市から赤井川村を経由し倶知安町までを結ぶ国道393号のほか、朝里川温泉や定山溪温泉じょうざんけいにつながる道道小樽定山溪線や道道小樽環状線などを骨格として形成されている。

また、高速道路は、小樽ICから札幌JCTまでを結ぶ札幌自動車道が整備されているほか、現在、倶知安ICから小樽JCTを結ぶ後志自動車道を整備中であり、仁木IC・小樽JCT間が供用開始されている。

② 鉄道

本市の鉄路は、函館駅から旭川駅までを結ぶJR函館本線が市内を東西に横断しており、市内には7つの駅が設置されている。

また、小樽駅・新千歳空港駅間は、快速エアポートが直通運行されており、市内に停車する駅は、小樽駅、南小樽駅、小樽築港駅となっている。

なお、現在、新青森駅と札幌駅を結ぶ北海道新幹線の建設工事が進められており、本市天神地区に新駅が設置される予定となっている。

③ バス交通

本市の路線バスは、3社のバス事業者により運行されている。市内路線は、市内各地区を網羅的に運行しており、市民の重要な交通手段となっている。

また都市間高速バスは、本市から札幌市へ向かう路線や、余市よいち、岩内いわない、積丹しゃこたん、ニセコ方面へ向かう路線がある。

④ 海上交通

本市の航路は、小樽港と舞鶴港及び新潟港を結ぶ国内定期フェリー航路が運行されており、貨物輸送及び旅客輸送において重要な役割を担っている。

また、小樽港から海上観光船が運行されており、海上から断崖絶壁の景勝地を楽しむことができる「オタモイ航路」、「赤岩航路」のほか、「祝津航路」については小樽駅周辺の中心部とおたる水族館や鯨御殿などがある祝津地区を結ぶ交通手段としても利用されている。



小樽海上観光船「あおぼと」

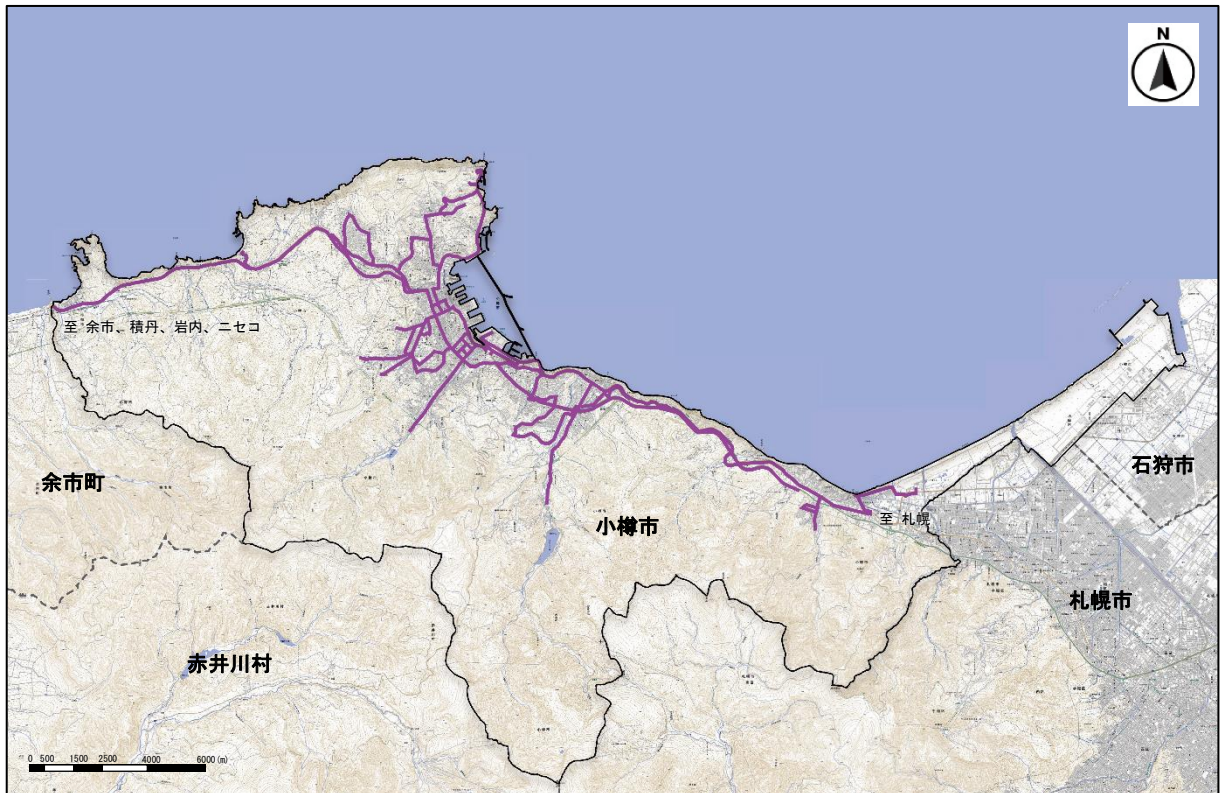


凡例

- 国道： — 道道： — 高速道路： — フェリー航路： - - - 観光船航路（祝津航路）： - - -
- JR 函館本線： 北海道新幹線（予定）： - - -

小樽市の交通機関（バスを除く）

(出典 国土地理院「地理院地図」を加工して作成)



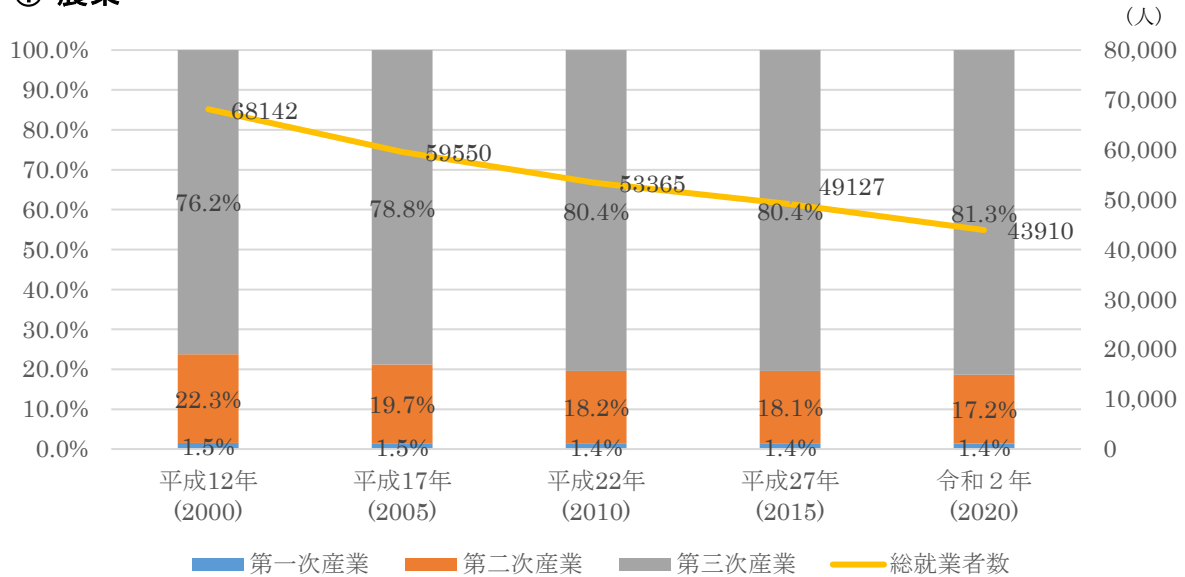
バス路線図（市内路線図一部抜粋）

(出典 国土地理院「地理院地図」を加工して作成)

(5) 産業

本市の令和2年（2020）の産業3部門別就業者数は、就業者 43,910 人のうち、第1次産業が 619 人（1.4%）、第2次産業が 7,572 人（17.2%）、第3次産業が 35,719 人（81.3%）となっている。平成27年（2015）と比べると、第1次産業の比率は変わらず、第3次産業の比率が増加し、第2次産業の比率が減少している。

① 農業

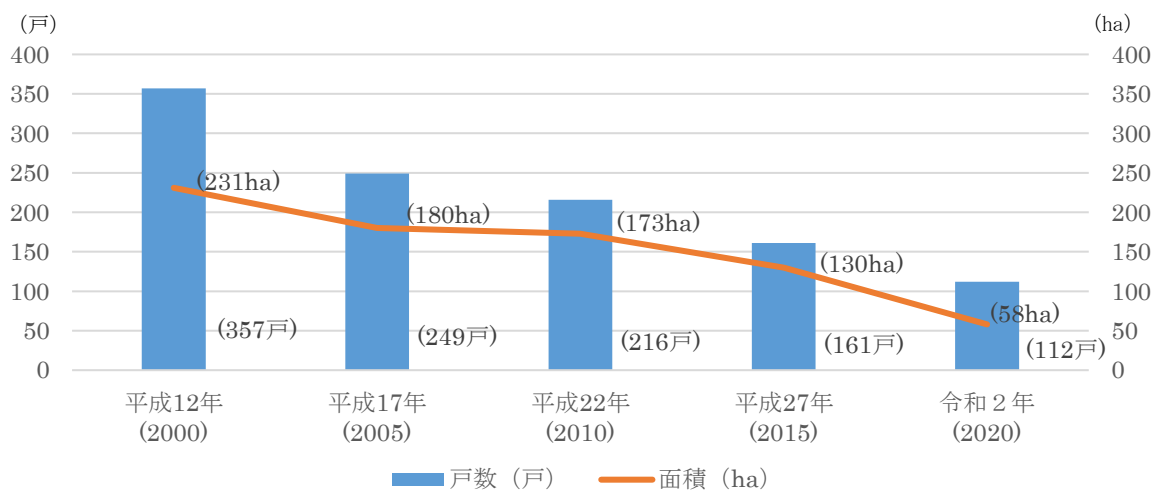


産業三部門別就業者の割合の推移

(出典 令和6年版小樽市統計書より)

本市では、いちごやさくらんぼ、プラム、トマト、ミニトマト、きゅうり、とうもろこし、なす、かぼちゃ、じゃがいも、ピーマン、キャベツなどが生産されている。

現在、農家戸数及び経営耕地面積の両方が減少傾向にある。



農家戸数と経営耕地面積の推移

(出典 令和6年版小樽市統計書より)

② 漁業

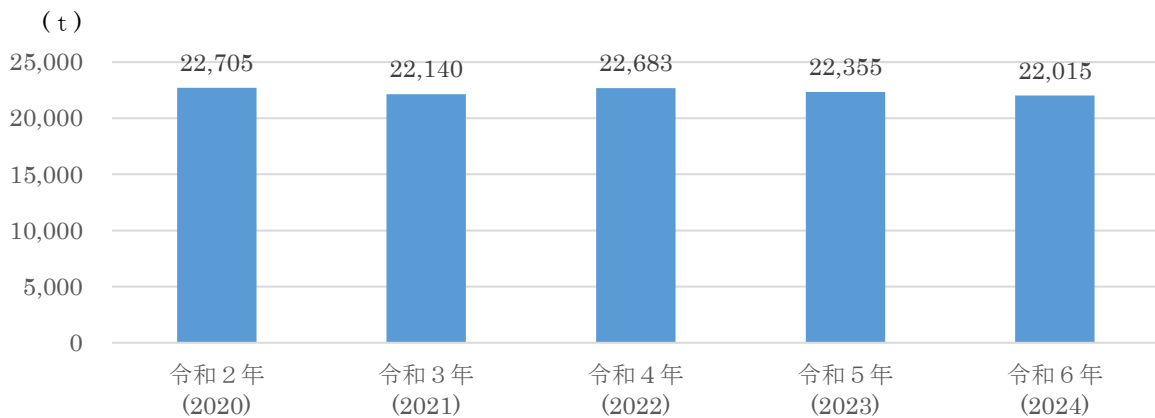
本市は、約 70 kmの海岸線を有している。海岸の形状は、砂地海岸や岩石海岸と変化に富んでおり、魚介類の種類も多く、漁獲される魚介類は約 40 種類であり、令和 6 年（2024）の漁獲量は 22,015 t である。

本市の沿岸漁業は、江戸時代から行われたニシン漁を主体に栄えてきたが、『北海道春ニシン統計資料第 3 号』（中央水産試験場集計）によると、昭和 29 年（1954）に群来たのを境にニシンの漁獲が途絶えた。その後、刺網・エビ籠・沖合底びき・延縄等の漁船漁業を主体に発展している。

昭和 52 年（1977）に 200 海里水域が設定され、国際漁業規制が年々強化されることに伴い、沖合底びき漁業の縮小を余儀なくされ、その後、採介藻漁業やホタテ養殖漁業に力を注ぎ現在に至っている。

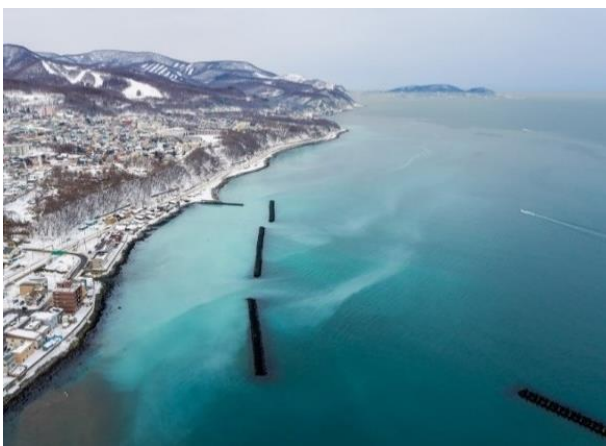
ニシンについては、平成 15 年（2003）から稚魚の放流を続け、平成 21 年（2009）に漁獲量が急増したことから、放流の成果であると考えられる。

本市で水揚げされる水産物は、卸売市場で「せり」にかけられ、仲卸売業者を通じて小売店に届けられる。本市には、「小樽市公設水産地方卸売市場」と「小樽市漁業協同組合地方卸売市場」の 2 つの地方卸売市場がある。



漁獲量の推移

(出典 令和6年版小樽市統計書より)



ニシンが群来た様子（令和 5 年、銭函）

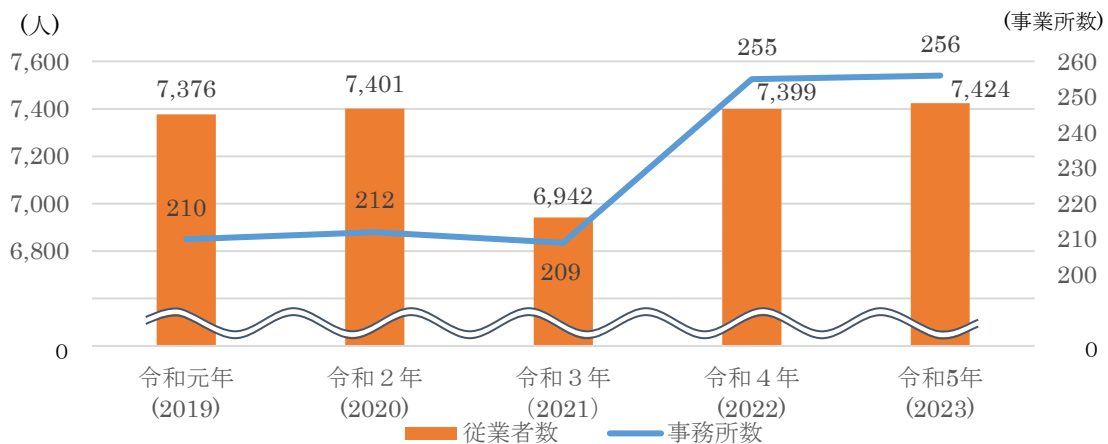
※ニシンの産卵・放精によって海の色が乳白色になることを「群来る」という



海藻に産み付けられたニシンの卵（船浜海岸）

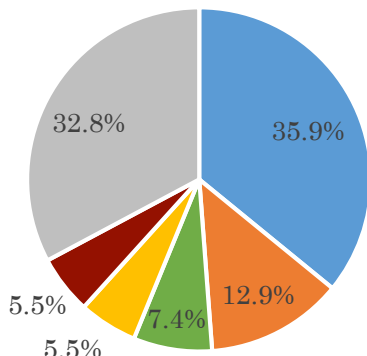
③ 製造業

本市の令和5年（2023）の事業所数は、256事業所で、従業員は7,424人となっている。事業所数の産業別構成割合は、食料品製造業が35.9%（92事業所）と最も多く、次いで、製缶板金業を含む金属製品製造業が12.9%（33事業所）、プラスチック製品製造業7.4%（19事業所）となっている。また、従業者数の産業別構成割合でも食料品製造業が52.8%（3,923人）と最も多くなっている。その中でも水産食品製造業が盛んであり、令和元年（2019）における水産食品製造業の製造品出荷額は219億993万円と食品製造業の24.4%を占めており、全体の12.8%に値する。本市における水産食品製造の技術は、江戸時代から水揚げされたニシンをはじめとする多種多様な水産物を、小樽港より本州へ輸送したことにより発展し、市内の水産加工会社では、厳選された原料と卓越した加工技術をもとに、多様化した消費者ニーズを取り込んだ逸品を製造している。そのほか、古くから北海道開拓の先駆的役割を果たしてきた鉄道や港湾に関連する高い技術力をもったものづくり企業が多く集積し、繊維工業や長靴をはじめとするゴム製品製造業が行われていることも特徴である。



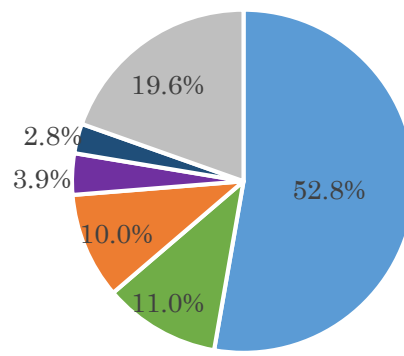
事業所数及び従業員の推移

(出典 令和6年版小樽市統計書より)



令和5年（2023）事業所数の産業別構成割合

(出典 令和6年版小樽市統計書より)



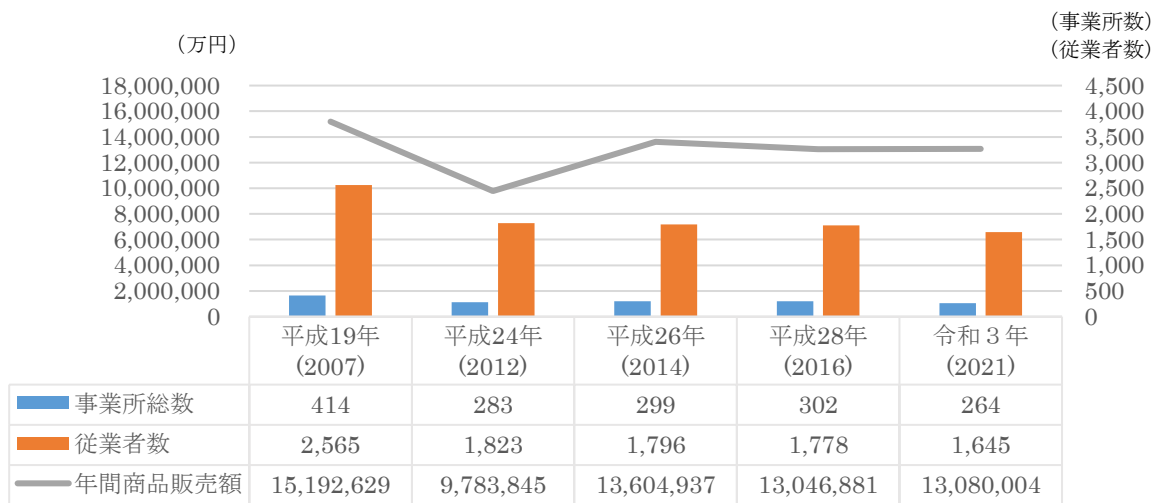
令和5年（2023）従業者数の産業別構成割合

(出典 令和6年版小樽市統計書より)

④ 商業

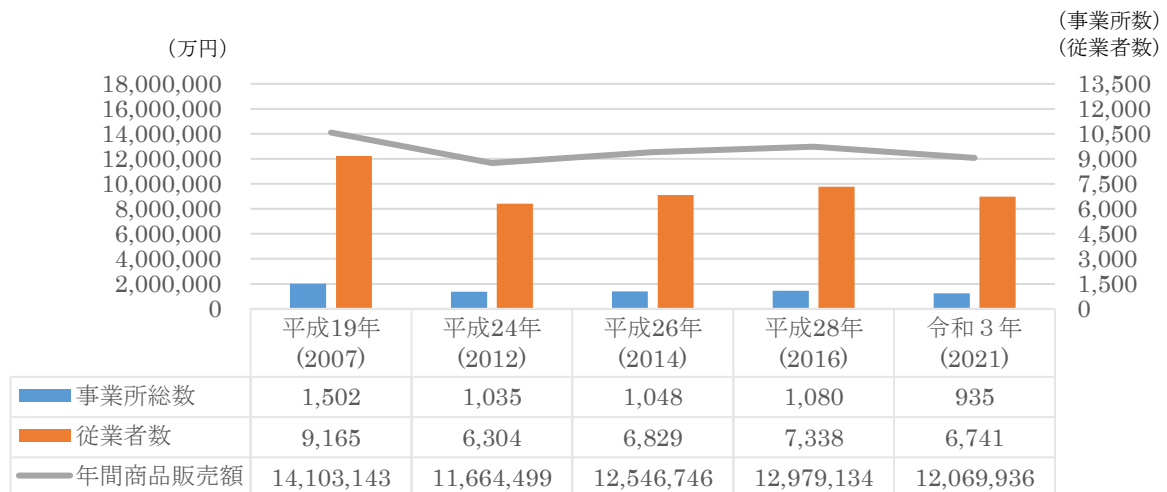
本市の令和3年（2021）の卸売業では、事業所数は264事業所、従業者数は1,645人であり、小売業では事業所数は935事業所、従業者数は6,741人である。卸売業・小売業の事業所数及び従業者数共に、平成28年（2016）から減少している。

小売業の特徴として、中心市街地において、歴史的建造物を活用した土産店や飲食店が営まれている。特にガラス工芸品や洋菓子といった特産品が観光客に人気がある一方で、市内中心部には地元に根付いた商店街も複数存在し、これらの商店街では、老舗店舗と新たな事業者が共存し、独自の魅力を発信している。



商業規模の推移（卸売業）

（出典 令和6年版小樽市統計書、令和3年経済センサス—活動調査より）



商業規模の推移（小売業）

（出典 令和6年版小樽市統計書、令和3年経済センサス—活動調査より）

(6) 観光

本市の基幹産業の一つである観光は、小樽運河や旧国鉄手宮線、歴史的建造物群といった小樽の発展に関わる文化遺産が観光資源となっている。また四季の豊かさを楽しむことができる天狗山や、小樽港を会場に行われる「おたる潮まつり」、雪に親しむ「小樽雪あかりの路」といった本市らしいイベントも魅力となり、外国人を含む多くの観光客を集めている。平成20年度(2008)に「小樽観光都市宣言」が決議され、市民、観光事業者、観光関連団体、経済界、行政が一体となって、より質の高い時間消費型観光のまちを目指し、「観光都市・小樽」を宣言している。

小樽が観光に向け舵を切ることとなったきっかけは、昭和61年(1986)の小樽運河の整備完了にある。運河論争によって全国的に注目された小樽運河が観光スポットとして人気を集めるなどして、昭和61年度(1986)に約237万人であった観光客入込客数は平成4年度(1992)には537万人を数えた。また平成11年3月に開業した大型複合商業施設による集客効果などが影響し、平成11年度(1999)の観光入込客数は約972万人に上り、ピークを迎えた。以降は600~800万人の範囲で推移していたが、新型コロナウイルス感染症の影響により令和2年度(2020)は約260万人と大きく落ち込んだ。令和4年度(2022)は行動制限が解かれたこともあり、約407万人まで回復し、令和6年度(2024)には約806万人まで回復した。

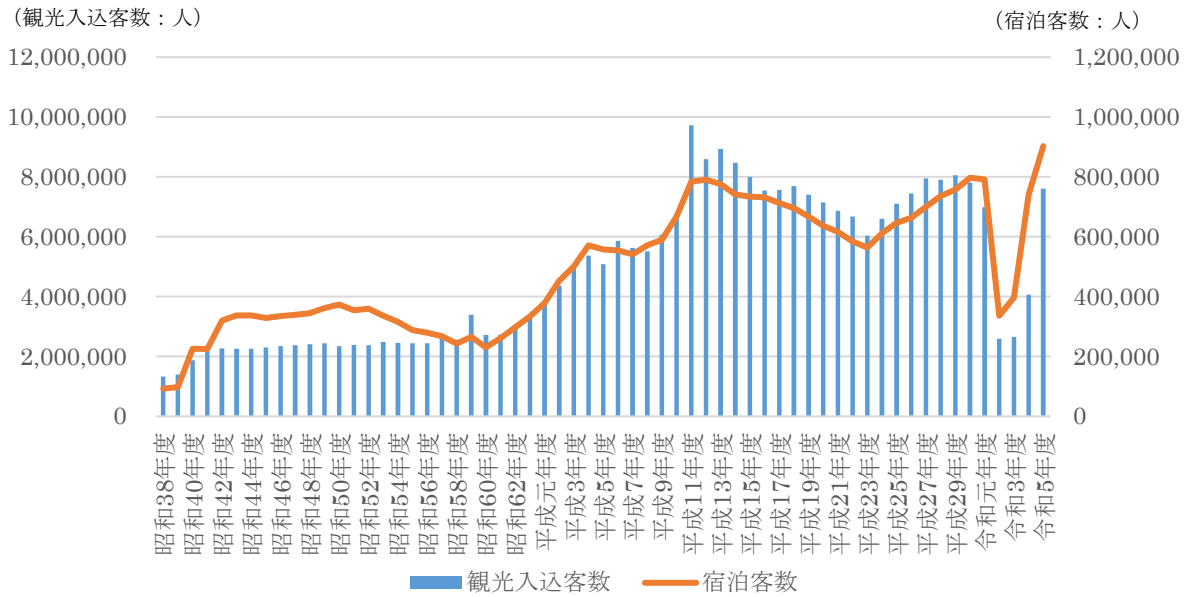
外国人宿泊客は、統計のある平成9年度(1997)の1,718人以降順調に推移し、映画「Love Letter」のヒットにより韓国や香港からの観光客が増加したことや経済成長の著しい中国からの観光客が急増して、平成22年(2010)には49,487人(延べ55,613人)となった。平成30年度(2018)には過去最高の232,553人となったものの、新型コロナウイルス感染症の影響を大きく受け、令和2年度(2020)は858人(延べ1,581人)まで落ち込んだ。令和6年度(2024)は、282,688人(延べ369,448人)となっている。

本市の令和6年度(2024)の宿泊客数と日帰り客数は、宿泊客数が983,200人、日帰り客数が7,085,600人と圧倒的に日帰り客が多くなっている。これは、札幌市を中心とした観光ルートの一部に取り込まれ、本市での滞在が短時間になっていることが影響していると考えられる。

現在本市では、時間消費型観光の推進に寄与する、ホンモノの小樽を実感できるような魅力ある体験プログラムや宿泊につながる夜の小樽を満喫できる街歩きプログラムの構築と提供を進めている。

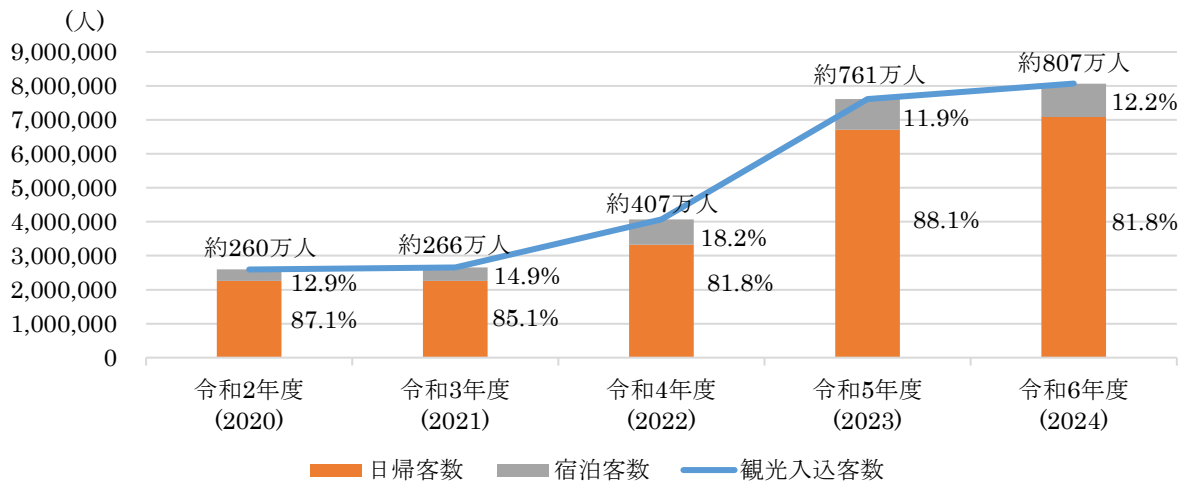


小樽運河



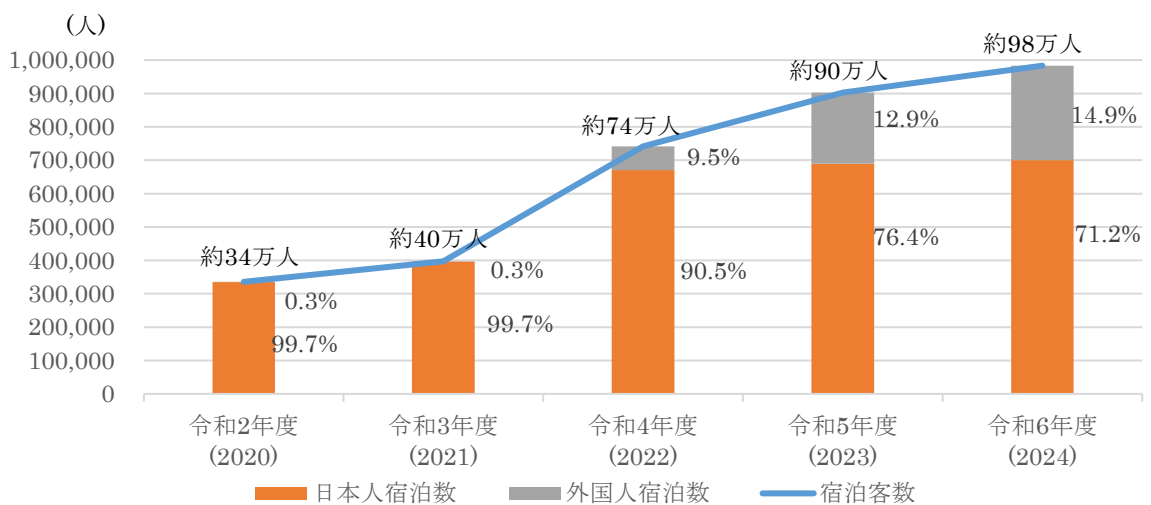
観光入込客数と宿泊客数の推移

(出典 小樽市 HP 観光入込客数の推移 (昭和 35 年～) より)



観光入込客数と日帰客・宿泊客数の割合

(出典 令和6年版小樽市統計書・令和6年度小樽市観光入込客数の概要より)



宿泊客数と日本人・外国人宿泊客数の割合

(出典 令和6年版小樽市統計書・令和6年度小樽市観光入込客数の概要より)

年度	令和元年度 (2019)	令和2年度 (2020)	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)
おたる水族館	402,477	202,938	233,345	388,960	388,434
小樽天狗山ロープウェイ	356,279	68,084	85,661	228,619	341,590
おたる潮まつり	1,020,000	-	-	900,000	1,000,000
小樽雪あかりの路	315,200	-	-	252,000	251,000

施設等の利用者数及びイベント来場者（人）

(出典 令和6年版小樽市統計書より)

年度	令和元年度 (2019)	令和2年度 (2020)	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)
総数	1,859,827	1,861,385	1,985,956	1,973,823	1,631,738
小樽天狗山スキー場	284,708	145,475	128,768	145,451	141,486
朝里川温泉スキー場	709,917	728,064	776,450	816,858	734,265
スノークルーズオーズ	865,202	987,846	1,080,738	1,011,514	755,987

市内スキー場の延べ利用者数（人）

(出典 令和6年版小樽市統計書より)

年度	令和元年度 (2019)	令和2年度 (2020)	令和3年度 (2021)	令和4年度 (2022)	令和5年度 (2023)
総数	240,297	266,869	349,505	311,285	312,721
おたるドリームビーチ	81,402	105,155	151,785	131,075	130,051
銭函海水浴場	25,295	23,350	36,000	36,170	40,470
朝里海水浴場	7,800	6,300	8,200	6,300	-
東小樽海水浴場	5,800	4,600	7,200	2,900	5,500
塩谷海水浴場	7,900	6,664	15,720	8,840	12,200
蘭島海水浴場	112,100	120,800	130,600	126,000	124,500

市内各海水浴場利用者数（人）

(出典 令和6年版小樽市統計書より)



第25回小樽雪あかりの路
令和5年（2023）



おたる水族館
(海を柵で仕切ったアザラシプール)

3. 歴史的環境

(1) 歴史

小樽を含む北海道はその地理的条件のため、畿内を中心とした本州の時代区分、文化とは異なる歩みをたどってきた。北海道独自の時代区分は一般に下表のとおり表される。

本州以南では、水稻耕作を中心とした社会が築かれた弥生文化以降、政治体制を含め大きな変化があった。一方北海道（東北北部やサハリンの一部を含む）では、水稻耕作は行われず、縄文時代の伝統を継承する「続縄文文化」が広がる。6世紀になると、小樽などの道央地区では、木のへらで擦ったような文様がみられる土器や、かまどが設けられた竪穴式住居などの特徴を有し、交易により本州の文化の影響を受けた「擦文文化」に移行していく。この擦文文化と道東に広がった「オホーツク文化」が融合し、13世紀以降、いわゆる「アイヌ」文化が成立していく。

一方で、道南の一部では15世紀ころから「和人」が進出し、17世紀には幕藩体制に組み込まれていく。小樽周辺地域では17世紀ころから、和人の交易場が設けられるが、18世紀には、「場所請負人」によるニシン漁経営が行われ、「アイヌ」文化と和人たちによる近世社会が並行しながら、明治維新を迎えることとなる。

本州の時代区分	年代(西暦)	北海道の時代区分
旧石器時代	B.C.30000	旧石器時代
縄文時代	B.C.13000	縄文時代
弥生時代	B.C.300	続縄文時代
古墳時代	A.D.300	
奈良時代	A.D.800	擦文文化期
平安時代		
鎌倉時代	A.D.1200	中世 「アイヌ」文化期
室町時代		
江戸時代		
明治～平成	A.D.1900	近代・現代

本州と北海道の時代区分

(公財)北海道埋蔵文化財センター「令和4年度 調査年報35」に記載の北海道史略年表を引用)

① 縄文時代

本市における最も古い集落跡には、およそ 8,000 年前の縄文時代早期の塩谷 3 遺跡がある。現在確認されている 102 か所の遺跡のうち、およそ 6 割が西部地域（忍路、蘭島、塩谷地区）に集中し、その多くが縄文時代を中心とする遺跡である。

縄文時代後期の代表的な遺跡としては、「忍路環状列石」（国指定の史跡）、「地鎮山環状列石」（道指定の史跡）などのストーンサークルが挙げられる。忍路環状列石は、標高 20m の緩やかな斜面を削った平らな面に砂利を敷き詰め、南北 33m、東西 22m の楕円形に大小の石が配置された史跡である。縄文人の世界観を今に伝える遺跡として、昭和 36 年（1961）に国の史跡に指定されている。

また、忍路環状列石の立地する段丘の下には、低湿地遺跡の「忍路土場遺跡」が広がり、土器や石器の他にも、大量の木製品や繊維製品などが出土している。これらの遺跡は、縄文時代後期には入江状の地形に面していたと考えられ、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。縄文後期の忍路環状列石や忍路土場遺跡、忍路環状列石の南側（内陸側）に広がる忍路 7 遺跡は一体の遺跡群と考えられる。

忍路から塩谷の海岸段丘および河岸段丘上に縄文時代後期の遺跡が多く確認されることから、そこにあった集落の人々が集団で作業、儀礼を行っていたことが考えられる。また、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による交易の場としても機能していたと考えられる。

② 続縄文時代

北海道が本州とは違う歩み始める続縄文時代の代表的な遺跡としては、「陰刻画」が刻まれた洞窟遺跡である「手宮洞窟」（国指定の史跡）が挙げられる。陰刻画が刻まれた洞窟遺跡は、国内では手宮洞窟と余市町のフゴッペ洞窟の 2 例のみで、アムール川流域やバイカル湖周辺などの岩壁画とよく似ていることから、手宮洞窟の陰刻画は



忍路環状列石



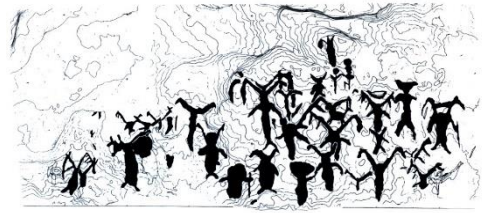
地鎮山環状列石



手宮洞窟陰刻画

4～5世紀頃、北海道に暮らしていた縄文時代の人々と日本海をはさんだ北東アジアの人々が交流していた可能性を示している。

手宮洞窟は、茅柴岬かやしばに続く、白く目立つ露頭にできた海食洞窟であり、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ものとされている。



手宮洞窟陰刻画（図面）

また、大きく蛇行する河口をもつ蘭島川周辺には縄文時代から擦文文化期への過渡期の遺跡から、サハリン製の石材を使った耳飾りや本州産の鉄製刀子が出土している。この遺跡群も舟による交易の場であったことを示唆している。

③ 擦文文化期・「アイヌ」文化期

「アイヌ」文化の原型を生み出した擦文文化期の遺跡は、蘭島遺跡群、チブタシナイ遺跡群や船浜遺跡など標高3～5m河口付近の微高地に広がっている。擦文文化では、交易も生業の重要な要素であり、市内の遺跡分布もそれを裏付けている。

擦文文化の終焉とともに土器による時代区分も終了する。この13世紀から明治までの時期を仮に「アイヌ」文化期と呼ぶ。

一方で道南ではこの時期は和人の拠点集落が築かれ、その影響は小樽周辺にも及んでいた。「アイヌ」文化期は、和人がニシン漁場経営をした近世末に当たる時期にも及ぶが、この時期の遺跡としては、忍路神社遺跡、桃内貝塚があげられる。

また地名も「アイヌ」文化期の数少ない文化遺産としてあげられる。現在使用している町名、通称名にも「小樽（ヲタルナイ）」「色内（イルオナイ）」などアイヌ語由来のものが多く残されている。



蘭島遺跡群から出土した
擦文文化の土器

④ 江戸時代

現在の小樽市域に和人が本格的に進出するのは、近江商人の住吉屋西川家がヲショロ・タカシマ場所、同じく近江商人の恵美須屋岡田家がヲタルナイ場所請負人として漁場経営を請け負う、江戸時代中期、18世紀後半からである。当時の小樽周辺の様子は彼らが残した文献類から知ることができる。



西川家文書

江戸時代中期、蝦夷地と呼ばれた北海道から畿内を中心とする本州へは、コンブ、サケなどの海産物が運ばれたが、出荷額として最大のものはニシンを加工した肥料であった。これは当時、西日本を中心に盛んとなっていた換金率の高い作物の栽培に使用され、特に19世紀になって、ニシンを搾った「メ粕」が普及すると、ニシン漁は膨大な富を生み出していった。場所経営を請け負った西川、岡田の両家も富を築くこととなった。

安政2年（1855）、積丹半島以東での和人の越年が許されるようになると、ヲタルナイをはじめ各場所には漁夫たちの定住がはじまり、小樽の沿岸には小規模な和人の集落が形成されはじめる。元治2年（1865）には、そのうちのヲタルナイが箱館奉行所の末端の行政機関である「村並」となり、慶応3年（1867）には人口が2,308人となった。

⑤ 明治時代

明治2年（1869）、明治政府は北海道開発の拠点として開拓使本府を札幌に置くことを定める。同時に、道南の熊石に置かれていた海官所を勝納に移転し、小樽までの商船の自由航行が可能となった。これにより、明治政府が盛んに奨励した北海道への入植も小樽港を経由して各地に向かうこととなり、小樽港は文字どおり北海道の玄関としての機能を果たした。

小樽港の物流拠点としての地位を決定づけたのが北海道で初となる鉄道の官営幌内鉄道であり、明治13年（1880）に小樽一札幌間が部分開通し、明治15年（1882）に幌内（現三笠市）までの全線が開通した。

空知地区の幌内で発見された良質で膨大な埋蔵量がある石炭を運ぶ手段として、幌内から手宮（小樽）の間を鉄道によって、手宮から本州の間を船によって、それぞれ運ぶことが可能となった。小樽港は日本の近代化の原動力になるとともに、小樽が商業都市として発達する基盤を築いていった。

鉄道はさらに延伸を繰り返し、道内各地へ入植者の開拓を進めた。また、物資を供給して入植を推進し、道内で産出された農産物、鉱物を本州に提供する役割を担っていった。

小樽港周辺では、これらの物資を扱う卸商の店が軒を並べ、それらを保管する大型の石造倉庫が建てられた。



手宮駅構内と高架棧橋

一方で江戸時代の主産業であったニシン漁にも大きな変化があった。幕藩体制の解体に伴い、独占的な場所請負制が廃止される。それにより、幕末から主流となった定置網「角網」の設置権を誰もが資金次第で入手できるようになり、蘭島から銭函まで 200 か所（「統」）あまりに海岸線が細分され、「親方」と呼ばれる各漁場経営者により、ニシン漁が大規模に行われた。漁法の改良・機械化などにより、現在の小樽市域だけで年間9万t近くの漁獲高をあげられるようになる。漁夫のほとんどは東北地方の農家の出稼ぎであり、親方となってそのまま移住するものも少なくなかった。忍路や祝津だけではなく、塩谷、朝里、銭函などでも、かつての拠点的な漁業集落の面影を現在も見ることができる。

ニシン漁場の親方や漁夫は、「番屋」と呼ばれる建物で暮らした。『建築大辞典（第2版、普及版）』（株式会社彰国社編、1993年）によると、番屋とは「北海道で主としてニシン漁のための建物。網元の居住部と使用人の居室や寝室から成る」とあり、小樽でも番屋建築が多数建てられた。これらの建築物や付属する蔵などは現在も忍路・高島・祝津地区などに存在する。成功した親方の中には小樽の市街地で倉庫業や海産物商などの経営に参画するものもあった。

明治30年代に入ると、小樽港の物流拠点としての地位は揺るがぬものとなり、取扱高では函館を上回り、全道の移出入の40%以上を占めるようになる。さらに「神戸、横浜に次ぐ商業港」とまで言われるようになるが、その港の機能をさらに高めたのは明治41年（1908）に完成した北防波堤（小樽港第一防波堤）である。明治末期には金融機関も多く小樽に進出し、商社なども北海道支店を小樽に置き、「北日本一の経済都市」の姿が明らかになっていく。明治40年（1907）に小樽の新聞社に勤めた石川啄木は、小樽の活況を「小樽人は歩行せず。常に疾駆す。（略）「疾駆する小樽人」の心臓は鉄にて作りたる者の如し」（胃弱通信）と表現し、少々粗野ではあるがエネルギーにあふれた新興の経済都市の姿をうかがうことができる。

⑥ 大正時代～昭和戦前期

明治時代の好況は、大正時代へ引き継がれ、昭和初期には最も小樽がにぎわった。すでに北海道一の港湾都市としてその地位は揺るぎないものとなっており、象徴的な出来事として、第一次世界大戦中の穀物輸出が挙げられる。戦場となって農業生産が落ち込んだヨーロッパに、北海道産の豆類、雑穀類がそれを補う形で小樽港から出荷され、「小樽がヨーロッパの雑穀相場を動かす」とまで言われた。この経済的な活況は市内の金融機関の増加にも見ることができる。明治39年（1906）に日本銀行小樽支店が新築移転した



色内銀行街

ことがその始まりを象徴するように、色内通り、^{いろない}浅草通り^{あさくさ}を中心に北海道及び本州資本の銀行本・支店が進出するようになり、この地区は昭和初期には「色内銀行街」「小樽銀行街」と呼ばれるようになる。これらの銀行建築は、現在も多く残り、小樽のランドマークとなっている。

この時期、世界的な恐慌があり、国内でも大きな影響はあったが、小樽は北海道で産出される物資の供給基地であるとともに、日露戦争以降は、内国化された南樺太（サハリン）からの原材料の移入や、そこで暮らす人々の生活物資の移出など、樺太を小樽の商圈に収めつつあったことから、大きな混乱がなく恐慌を乗り切っている。

物流の拠点となった小樽港は、明治後期より「第一期拓殖計画」に基づき整備され、その最終段階が、大正12年（1923）に完成した^{はしげにやく}解荷役改善のため埋立地と岸壁の間の海面を残し「運河」とする「区営埋立工事」である。しかし、北海道の人口増加、産業拡大に伴い、来港船舶数も予想以上に増加し、昭和2年（1927）の段階で6,000隻を超えて、入港できずに、防波堤の外で順番待ちをする船舶もあった。それを受け、昭和2年（1927）から「第二期拓殖計画」によって、岸壁・^ふ埠頭整備を進められ、まず先行して^{さかいまち}堺町岸壁と^{うまやまち}厩町岸壁が完成、中型船の横づけが可能となり、昭和15年（1940）には第一号埠頭が完成する。



第一号埠頭基部のケーソン

大正9年（1920）に発表された第1回国勢調査では、小樽の人口は108,113人と、全国で13番目、北海道内では函館に続く2番目に多い大都市となる。市内では商業だけではなく、食料品や木材加工などの製造業も盛んとなり、特に港に入荷する大量の米と豊富な水量が活用されて盛んになった醸造業は、中小の業者を含めると100軒を超えた。これらの産業で現在も市内で活躍している企業は少なくない。

このような発展をする中で、人口増加に應えるため、小学校、中学校（高等女学校を含む）などの各種学校が次々に設立され、全道から学生が集まるようになる。なお、これら各学校の整備は、地元実業家による誘致や寄付によって行われたものが多いことも、本市の特色といえる。

小樽の産業振興と人口増を受け、郊外の開発も進んでいく。明治後期の緑地区の造成に始まり、^{ながはし}長橋地区や奥沢地区などで住宅地が造られていく。さらに周辺の町村との往来も盛んとなり、昭和15年（1940）に隣接する高島町と朝里村を合併する。その朝里地区では、市街地に隣接する^{ひがしおたる}東小樽地区での都市開発が行われた。醸造業で財を成した野口家を中心に、郊外型の分譲住宅地の開発が行われる。モデルは欧

州で流行していた「田園都市」であり、ロータリー（現桜町ロータリー）を中心に公園や街路樹が配置された計画によるものであった。

また、郊外のオタモイ海岸で、戦前の最後の好景気を象徴するように、蛇の目寿司を経営していた加藤秋太郎^{あきたろう}によって、断崖の続く景勝地にオタモイ遊園地が造られる。この遊園地は海水浴や舟遊びを中心にした郊外型の施設で、特にその施設内でも断崖絶壁の上に建てられた料亭「龍宮閣」は話題となり、市内外から多くの人を訪れた。



オタモイ遊園地 龍宮閣
※昭和27年（1952）焼失

太平洋戦争開戦後の小樽港は、外国航路だけでなく国内航路も大きく減少し、経済的にも著しい影響を受ける。しかし、国内の他の港湾都市に比べ、市内には標的となる軍事施設は少なく、北海道経済の拠点である港であったにもかかわらず、空襲は終戦間近の1回であったことで、大きな被害を免れている。このことは、多くの歴史的建造物が残る一因ともなっている。

この時期の小樽の光景を小林多喜二^{たきじ}は「故郷の顔」の中で「北海道の『心臓』みたいな都会である」「時代的などんな波の一つも（略）素通りするということはない」と表現している。

⑦ 現代（戦後期から現在）

戦後、経済復興のために国策として石炭の増産体制が敷かれたことを受け、石炭の積出港であった小樽港では取扱量が増加し、特に小樽築港や手宮は活況を呈した。また、昭和に入ってから3度の隣接地域の合併が行われ（昭和33年（1958）に忍路郡塩谷村を合併）、市域を東・西・北部へ拡大し、昭和39年（1964）には人口は207,093人となり、ピークを迎えた。

しかし、昭和30年代に国のエネルギー政策が石炭から石油に転換したことにより、石炭の需要が減少し、それらを全国に送り出していた小樽港は主要な移出貨物を失うこととなった。さらに、昭和38年（1963）に太平洋側の苫小牧港が整備されると、地理的な利便性も高く、広大なバックヤードを持つ同港に船舶が集まり、港勢は急速に太平洋側へと傾き、小樽港の船の来港数（貨物量）は減少した。

これに加えて隣接する札幌市への産業資本の集中が拍車を加え、市内に進出していた大手の石炭、船舶、貿易関係の会社は相次いで札幌へと移転し、それを追いかけるように多くの銀行なども小樽から撤退していった。全国が高度経済成長に沸く中で、石炭輸出と港湾貨物という主要産業を失った小樽の経済は失速し、「斜陽の街」と称されるようになった。

経済が低迷した市内には、戦前の建物や倉庫が、解体費用不足などの消極的な理由からそのまま取り残されていた。その最たるものの一つが、運河であった。運河は、埠頭の整備が進み、舁荷役が激減したため流れを失い、ゴミや壊れた舁が沈み、一部の河川から生活排水が流れ込むことでヘドロが溜まり、メタンガスが湧き、異臭を放つという荒れ果てた姿で放置されていた。

昭和41年（1966）、市が将来の姿を検討する中で、運河を埋め立てて6車線の自動車道路（道道臨港線）を整備する都市計画が決定された。急激なモータリゼーションに伴う都市機能の課題を、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採択されたもので、本来の役目を失った運河を埋め立て、新たな幹線道路の整備が計画された。

昭和46年（1971）には、札幌方面から小樽までのバイパス（のちの札幌自動車道）が完成した。さらに余市方面に向けて工事は進み、昭和48年（1973）には道路整備に伴い、運河南端から500mの海岸沿いに多数建ち並んでいた有幌地区の木骨石造倉庫が次々と解体されていった。

その様子を目の当たりにした市民から、運河や周辺の倉庫の保存を求める声上がり、同年12月には有志24名が中心となって「小樽運河を守る会」の発起人会が結成された。運河を埋め立て道路の建設を推進するという行政や経済界の決定に対して、運河と倉庫から構成される歴史的な景観の保存を求めて展開された市民運動は、「運河保存運動」と位置付けられた。

その結果、約1.3kmある運河のうち、南側約500mが幅40mから20mに埋め立てる折衷案が採用され、昭和58年（1983）から工事が始まった。埋め立て部分は道路とガス灯を含む遊歩道が整備される。運河の一部を埋め立てる工事は昭和61年（1986）に完了し、道道臨港線は平成元年（1989）に全通した。

市を「埋立派」と「保存派」に二分した議論が繰り広げられ、全国にまちづくり運動として報道され、一部とはいえ運河が保存されたことは全国の景観保存の運動に大きな影響を及ぼした。この論争を経て小樽市は歴史的建造物保全条例（当時）を制定し、積極的な景観保存に乗り出していく。小樽への観光客は、運河の整備が終わる昭和63年（1988）から、爆発的な増加を続けることになり、斜陽と揶揄されたまちは、北海道を代表する観光都市、文化遺産を活用したまちづくりを推進するまちへと生まれ変わった。



運河一部埋め立て工事



小樽ポートフェスティバル

一方で人口減少は続き、令和7年（2025）段階で約10万人まで縮小している。しかし、小樽の魅力を求めて世界各地から来訪する人々の流れは止まらず、文化遺産を活かした新たなまちづくりを求める議論は続いている。

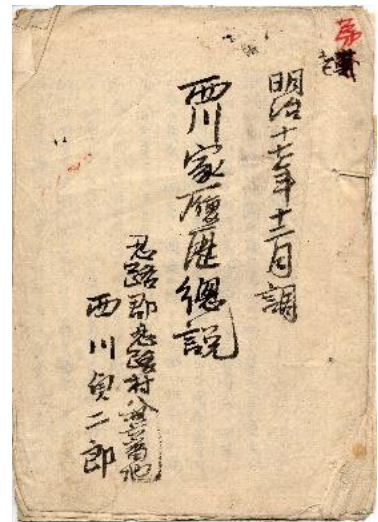
(2) 関わりのある人物

① ニシン漁に関わる人物

ニシン漁は、江戸後期から大正期にかけて北海道のみならず日本の基幹産業にまで拡大した。小樽は重要な生産地であり、ニシン漁で巨額の財を成した漁場経営者が多数存在する。

場所請負制度の敷かれていた時代、小樽でもヲシヨロ・タカシマ場所を住吉屋西川家、ヲタルナイ場所を恵美須屋岡田家といった近江商人たちが請負った。住吉屋西川家は、18世紀の後半、4代目伝右衛門のころからヲシヨロ場所を請負い、19世紀に入るところには、忍路・高島の両場所は「千石場所」と言われるほどの漁獲高を誇った。西川家は明治以降、活動拠点を松前から忍路に移し、海産物商としても活躍していく。恵美須屋岡田家は享保年間（1716～1736）、3代目岡田彌三郎右衛門のころからヲタルナイ場所を請負った。ヲタルナイ場所の運上屋は遅くとも19世紀前半にはクツタルウシ（現入船）に移転し、周辺地には集落が形成され、近代小樽の中心地となった。

明治2年（1869）に場所請負制度が廃止された後は、民間に土地と漁場が有償で分け与えられ、自営漁家が次々と誕生した。安政6年（1859）年に山形から北海道に渡った初代青山留吉（1836～1916）は祝津のニシン漁場で働きながら資金を蓄え、やがて祝津での漁業権を手に入れ、明治末から大正初期をピークに祝津で大規模な漁場を経営した。祝津ではほかにも茨木與八郎や白鳥永作などがニシンで財を成し、これらの人物が残した歴史的な漁場建築が群として遺存されており全国的に見ても貴重である。



西川家文書



史蹟 オタルナイ運上屋跡



初代青山留吉



茨木 與八郎



白鳥 栄作

② 北前船に関わる人物

小樽への「北前船」の来航は明治2年（1869）以降であるが、当地は江戸時代の終着地であった箱館（函館）や江差などの道南の港よりも北海道の中央に近く、また開拓使本府が設置された札幌とも地理的な利便性が高く、新しく北前船交易の終着地点として繁栄していく。

明治20年代から、特に加賀に拠点^{おおいえしちべい}を置く、大家七平（1865～1929）、^{ひろうみに さぶろう}広海二三郎（1854～1929）、さらに^{にしでまござ えもん}西出孫左衛門（1864～1938）、^{にしや しょうはち}西谷庄八（1860～1933）らは、いずれも小樽港を埋め立てた土地に木骨石造の大型倉庫を建て、それらは現在も小樽運河とともに、小樽を象徴する景観をつくり出している。加賀出身者以外にも、^{きゆう えもん}山本久右衛門（1834～1898 松前）、^{うこんごんざ えもん}右近権左衛門（1853～1916 越前）など北前船寄港地の商人たちが次々と小樽に進出し、のちの経済都市の基盤を築いていく。

北前船主たちの遺したものは、倉庫以外にも、連名で寄進した住吉神社の大鳥居などがある。



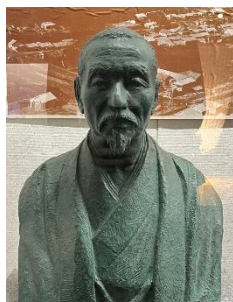
大家 七平



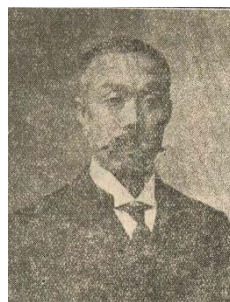
広海 二三郎



西出 孫左衛門



西谷 庄八



山本 久右衛門



右近 権左衛門

③ 鉄道敷設に関わる人物

石炭輸送を目的として北海道で最初に敷設された「官営幌内鉄道」（明治13年（1880）仮開通、明治15年（1882）全線開通）の拠点は手宮（小樽）に置かれ、その遺構の一部は重要文化財に指定されている（旧手宮鉄道施設）。

ジョセフ・ユリー・クロフォード（1842～1924）は、幌内鉄道敷設の指導者で、開拓使が明治11年（1878）にアメリカから招いた鉄道工事顧問であり、いわゆる「お雇い外国人」である。幌内の石炭を小樽まで搬出するルートには、小樽まで鉄道を敷く案は当初想定されておらず、^{ほろむいぶと}幌向太（現岩見沢市）まで鉄道を引き、石狩川の水運を利



ジョセフ・ユリー・クロフォード

用し小樽港まで運搬する案、室蘭まで鉄道で運搬する案などもあったが、クロフォードは札幌間の交通の難所とされた神居古潭に短期間かつ低予算で車馬道を開通させて課題を解消し、小樽までの鉄道延伸ルートを確立させた。

明治14年(1881)にクロフォードが解職された後は、いずれもアメリカで土木工学を学び、開拓使の煤田開採事務係(石炭の採掘、販売等を行う開拓使の部門のひとつ)に奉職した松本荘一郎(1848~1903)と平井晴二郎(1856~1926)が指導にあたり、明治15年(1882)に幌内鉄道は全線開通を遂げた。松本はクロフォードの基本設計に基づいた隧道(トンネル)を整備するなど実質的な建設指導者として尽力した。平井は白石(札幌市)にレンガ工場を創設し、手宮の機関車庫(機関車庫3号明治18年(1885)、重要文化財)に次いで北海道庁旧本庁舎(明治21年(1888)、重要文化財)を設計した。両名は、その後も日本の鉄道網延伸に多大な功績を残した。その原点が小樽にあったことは、注目に値する。



松本 荘一郎



平井 晴二郎(中央)

④ 港湾整備に関わる人物

小樽港は、江戸時代には天然の良港として知られ多くの船が寄港したが、冬季に押し寄せる高波は荷揚げ作業の障害になるだけでなく、港湾施設にも被害を及ぼしていた。

明治30年(1897)、小樽築港事務所初代所長の廣井勇(1862~1928)は、小樽港を保護するとともに安全な停泊を可能にするため、防波堤の建設に着手し明治41年(1908)に日本初のコンクリート製外洋防波堤(北防波堤)を完成させた。廣井はコンクリートブロックを斜めに積み上げる「斜塊積」と呼ばれる当時最先端の工法を採用したほか、コンクリートの経年劣化を検査するため6万個以上の供試体(ブリケット)を製造し、追加実験が可能な環境を整え、以降、継続して行われた実験は、「100年試験」の名で知られる。また、廣井が考案した波力公式も近年まで使用されており、小樽港が生んだ文化遺産の一つといえる。主に廣井の仕事を引き継いだのは伊藤長右衛門(1875~1939)で、彼によって南防波堤及び島堤の建設と北防波堤の延伸工事が行われた。伊藤は、陸上でコンクリート製の巨大な箱を作り、洋上を牽引し、沈めて使用する「ケーソン工法」を採用した。明治45年(1912)に竣工した小樽港のケーソンヤードは、斜路式のレールを



廣井 勇



伊藤 長右衛門

すべらせて、浸水・埋没させる独特の構造であり、現在も小樽港に遺構が保管されている。

⑤ 都市整備に関わる人物

小樽の近代化は港湾や市街地の建造物だけではなく、多くの面で当時その分野の一線で活躍した技術者を招へいして成し遂げられた。

^{ながおかやすへい}長岡安平（1842～1925）は、明治44年（1911）の皇太子（のちの大正天皇）行啓に際し本格整備されることとなった花園公園（現小樽公園）の設計を担った。小樽公園は明治14年（1881）に開拓使長官の黒田清隆の進言により公園地に指定された。明治32年（1899）には運動場が設けられ、小学校の連合運動会や花見の名所として区民に愛されていた。長岡の設計案は、巨大な設計図として残され、小樽市有形文化財に指定されている。設計図には、整備のきっかけとなった「御旅館（宿泊所）」や、長岡の設計にたびたび登場する「迷園」などの施設が確認できる。



長岡 安平

市民の生活を支える上水道建設については、^{なかしまえいじ}中島鋭治（1858～1925）が、大正3年（1914）に完成した奥沢水源地の工事の指導にあたった。市内では比較的大きな流域面積を持つ勝納川の中流域にダムを造ることによって、住民の飲料水や船舶給水で必要とされた清潔な水を市街地全域に行き渡らせることが可能となった。アースダム、取水塔、階段式溢流路などの一連の施設は、周囲の涵養林とともに、市街地とは異なる魅力的な景観を提供している。



中島 鋭治

⑥ 商業・経済に関わる人物

鉄道と港湾が整備され、明治末期から昭和初期にかけて小樽が急激な経済成長を遂げて行く背景には、多くの商人、とりわけ豪商と呼ぶに値する人物たちの経済活動と支援があった。

越後出身の高橋^{なおじ}直治（1856～1926）は、雑穀の販売で成功したことにより「小豆将軍」「小



高橋 直治



金子 元三郎

豆王」の異名を持ち、多くの事業を展開するかたわら北海道初の衆議院議員となった。さらに金子元三郎（1869～1952）も越後出身で、海陸物産商や海運業を営み、明治32年（1899）には初代小樽区長に選出された。同じく新潟出身の初代板谷宮吉（1857～1924）は板谷商船株式会社を設立し、二代目宮吉（1885～1962）の代には全国に誇る所得納税者となり、自身の土地と資金によって旧市立小樽中学（現小樽市立長橋中学校）を寄付したほか、三代目小樽市長を務めた。越中出身の寿原一族は、猪之吉（1863～1918）が小樽で小間物店を始める。その長男英太郎（1882～1957）は会社の業種・規模を拡大して、戦後に小樽市長を務めた。出羽出身の藤山要吉（1851～1938）は海運商を営み、明治44年（1911）に皇太子（のちの大正天皇）の小樽行啓の中心人物として御旅館（宿泊所）を建設し、のちに市に寄付した。現在、これらの豪商が建てた邸宅や商店が歴史的建造物として保存・活用されている。



初代 板谷 宮吉



二代目 板谷 宮吉



旧寿原小間物店倉庫



寿原 英太郎

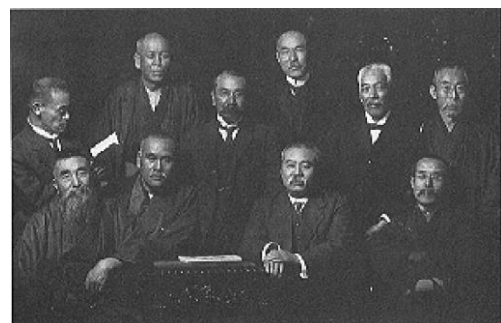


藤山 要吉

⑦ 建築に関わる人物

明治以降、商業都市として著しい発展を遂げた小樽では、明治から昭和初期にかけて、日本を代表する建築家により当時の最新技術やデザインを凝らした建築物が競うように建てられた。中でも、ジョサイア・コンドルに学んだ工部大学校造家学科一期生の4名のうち3名が小樽の建築に携わっており、その作品が現存していることは特筆すべきである。

3名の建築家のうち、佐立七次郎（1857～1922）は旧日本郵船株式会社小樽支店（明治39年（1906）、重要文化財）を手掛けた。石造2階建の随所で恩師の教えを忠実に表現したこの建物が、小樽の建築水準を高め、以降の建築家に刺激を与えることとなった。



佐立七次郎（前列左端）
辰野 金吾（前列右から2番目）
曾禰 達蔵（後列右から2番目）

辰野金吾（1854～1919）は、長野宇平治（1867～1937）、岡田信一郎（1883～1932）らとともに、日本銀行旧小樽支店（明治45年（1912）、市指定有形文化財）を顧問として手掛け、鉄骨構造の小屋組やモルタルの使用など、当時最先端の技術や材料を用いて建設した。

曾禰達蔵（1853～1937）は、旧三井銀行小樽支店（昭和2年（1927）、重要文化財）の設計を中條精一郎（1868～1936）と組んで行い、大正12年（1923）に発生した関東大震災の被害を踏まえた鉄骨鉄筋コンクリート造を採用した。

工部大学校一期生のほかにも、国会議事堂の設計主要メンバーである矢橋賢吉（1869～1927）は旧北海道拓殖銀行小樽支店（大正12年（1923））を、誠之堂などを手掛け大正時代を代表する建築家である田辺淳吉（1879～1926）は旧第一銀行小樽支店（大正13年

（1924））を、米国などで最新の建築を学んだ松井貴太郎（1883～1962）は旧三井物産小樽支店（昭和12年（1937））を、戦後を代表する建築家、小坂秀雄（1912～2000）は旧小樽地方貯金局（昭和27年（1952））を手掛けるなど、その時代を代表する数多くの建築家の作品群が残されている。なお、これらの建造物は、色内地区周辺に集中しており、ここでは近代建築史の縮図を見ることができる。そのほかにも、小樽市建設課長であった成田幸一郎（1888～1957）による小樽市庁舎（昭和8年（1933））、その設計に関わった土肥秀二（1899～1959）による旧小樽商工会議所（昭和8年（1933））など、地元の建築家が手掛けた建造物が現存している。



長野 宇平治



岡田 信一郎



中條 精一郎



矢橋 賢吉



田辺 淳吉



旧三井物産小樽支店



小坂 秀雄



成田 幸一郎



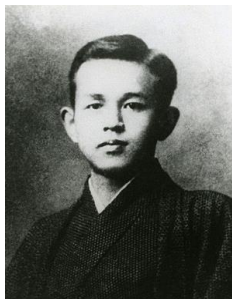
土肥 秀二

⑧ 文学・美術に関わる人物

石川啄木（1886～1912）は明治44年（1911）、小樽日報の記者として小樽に赴任した。滞在期間はわずか4か月間であったが、活気あふれる経済都市を目のあたりにし「小樽人は歩行せず、常に疾駆す」（胃弱通信）とその印象を記している。

『蟹工船』などの代表作で知られるプロレタリア文学の第一人者小林多喜二（1903～1933）と詩人伊藤整（1905～1969）は、幼少期から青年期を小樽で過ごし、同じ時代、ともに小樽高等商業学校（現小樽商科大学）で学んだ。

美術分野では、明治40年（1907）、東京美術学校（現東京藝術大学）に在学中であった長谷川昇（1886～1973）、小寺健吉（1887～1977）、工藤三郎（1888～1932）の3人が小樽で展覧会「羊蹄画会」を開催。先輩画家に刺激を受け画家を志した三浦鮮治（1895～1976）らは、小樽洋画研究所を設立。明るく伸びやかな風景画で知られる中村善策（1901～1983）などを輩出した。また、北海道で初となる公募展「太地社」を開催し、全道にその活動を広めた。三浦とともに大正から昭和初期にかけて洋画の発展を担った一群の画家たちは「小樽派」と呼ばれるようになった。戦後では、一原有徳（1910～2010）が、小樽地方貯金局に勤務する傍らモノタイプ版画に着手し、国内外で評価された。



石川 啄木



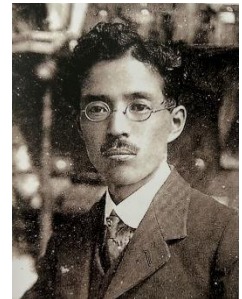
小林 多喜二



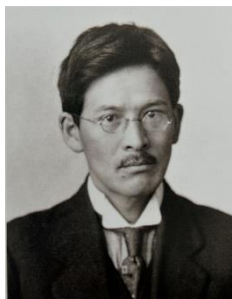
伊藤 整



長谷川 昇



小寺 健吉



工藤 三郎



三浦 鮮治



中村 善策



一原 有徳

⑨ 運河保存運動に関わる人物

運河を埋め立てて道路を整備する計画は、市を、運河保存派と道路整備促進派の二つに分かつこととなった。運河の価値を唱え、保存を訴える活動の中心には、常に市民の姿があった。昭和50年(1975)に結成された「小樽運河を守る会」には、多彩な市民が集い、初代会長には、食品卸業の傍ら地域史研究で多大な功績を築いた越崎宗一(1901～1976)、事務局長には市内で看板商を営んでいたデザイナーの藤森茂雄(1936～1987)があたった。2代目会長の峯山富美(1914～2010)は、小樽運河保存運動の母と呼ばれ、運動を牽引した。運河を会場にしたイベント「ポートフェスティバル」や98,000人分を集めた署名運動などで多くの賛同者を得ながら積極的な活動を展開し、運河保存運動を全国的な活動に押し上げた。運河の埋め立て工事着手後の昭和58年(1983)まで会長を務め、その後も知事提案の小樽活性化委員会に参加し、小樽のまちづくりに携わった。没後、全国町並みゼミ保存連盟内に、女性まちづくり活動者を表彰する「峯山富美賞」が設立された。



越崎 宗一



藤森 茂雄



峯山 富美

4. 文化財の分布状況

本市では、令和6年（2024）3月現在、国指定文化財が6件、道指定文化財が3件、市指定文化財が11件指定されている。このほか、国の登録有形文化財が7件登録されている。小樽の文化遺産の特徴として、近代化にかかわる文化財が多く残されている点が挙げられる。明治以降小樽に移住してきた人々によって持ち込まれてきた習慣、風俗などが地域の人々によって保存伝承されていることも特徴である。

また、日本遺産として、「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」、^{きたまえぶね}「本邦国策を北海道に観よ！～北の産業革命「炭鉄港」～」及び「北海道の「心臓」と呼ばれたまち・小樽～「民の力」で創られ蘇った北の商都～」の3件が認定されている。

文化財種別件数

種 別		国		道指定	市指定	合計	
		指定	登録				
有形文化財	建造物	3	7	1	1	12	
	美術工芸品	彫刻	0	0	1	1	2
		歴史資料	0	0	0	5	5
無形文化財		0	0	0	1	1	
民俗文化財	無形の民俗文化財	1	0	0	2	3	
記念物	遺跡	2	0	1	1	4	
合計		6	7	3	11	27	

国指定文化財

種別	名称	指定年月日	所在地等
重要文化財 (建造物)	旧日本郵船株式会社小樽支店	昭和 44. 3. 12	小樽市色内 3 丁目 7 番 8 号
	旧手宮鉄道施設	平成 13. 11. 14	小樽市手宮 1 丁目
	旧三井銀行小樽支店	令和 4. 2. 9	小樽市色内 1 丁目 97 番地
重要無形民俗文化財	松前神楽	平成 30. 3. 8	松前神楽 小樽ブロック保存会他 (保護団体)
史跡	手宮洞窟	大正 10. 3. 3	小樽市手宮 1 丁目 3 番 4 号 (手宮洞窟保存館)
	忍路環状列石	昭和 36. 3. 10	小樽市忍路 2 丁目

北海道指定文化財

種別	名称	指定年月日	所在地
有形文化財	建造物	にしん漁場建築 (旧田中家)	昭和 35. 5. 31
	彫刻	木造五百羅漢像	平成 6. 2. 9
史跡	地鎮山環状列石	昭和 25. 8. 8	小樽市忍路 2 丁目

小樽市指定文化財

種別	名称	指定年月日	所在地等	
有形文化財	建造物	日本銀行旧小樽支店	平成 14. 9. 17	
	彫刻	木造聖観音立像	平成 11. 11. 3	
	歴史資料	西川家文書	令和 3. 9. 30	小樽市手宮 1 丁目 3 番 4 号 (小樽市総合博物館)
		稲垣益穂日誌	令和 3. 9. 30	
		花園公園設計図	令和 3. 9. 30	
		林家旧蔵アイヌ風俗画画稿	令和 5. 1. 26	
無形文化財	向井流水法	平成 3. 9. 2	向井流水法会 (保持団体)	
民俗文化財	無形の 民俗文化財	忍路鯨漁撈の行事	昭和 55. 10. 8	忍路鯨場の会 (保護団体)
		高島越後盆踊りの行事	平成 13. 7. 23	高島越後踊り保存会 (保護団体)
記念物	遺跡	北海道鉄道開通起点	昭和 41. 11. 3	小樽市手宮 1 丁目

国の登録有形文化財

種別	名称	登録年月日	所在地等	
登録有形文化財 (建造物)	JR 小樽駅	本屋	平成 18. 3. 27	小樽市稲穂 2 丁目 22 番 15 号
		プラットホーム		
	旧青山家別邸	主屋	平成 22. 9. 10	小樽市祝津 3 丁目 63 番
		文庫蔵		
		板塀		
	銀鱗荘	旧本館	令和 5. 2. 27	小樽市桜 1 丁目 1 番 2 号ほか
グリル銀鱗荘				

(1) 国指定文化財

① 重要文化財

旧日本郵船株式会社小樽支店

日本郵船は明治 11 年（1878）、前身の「郵便汽船三菱会社」時代に小樽に出張所、会社設立後の明治 27 年（1894）に支店を置いている。明治 36 年（1903）の大火で焼失後、明治 39 年（1906）に 2 代目の社屋が竣工した。設計者は工部大学校造家学科一期生の佐立七次郎である。外観は「近世復興様式」を採用し、重要文化財でも希少な純石造建築の重厚な佇まい



旧日本郵船株式会社小樽支店

が小樽の好景気を象徴している。内部は照明器具や暖炉など当初のものがよく残っており、壁紙に使用された「金唐革紙」きんからかわかみをはじめ建物全体が当時の最高級品で統一されている。昭和 29 年（1954）まで同支店として営業した。

旧手宮鉄道施設

「官営幌内鉄道」は、アメリカ人技師クロフォードの指揮のもと着工し、明治 15 年（1882）北海道ではじめての鉄道として全線開通している。

旧手宮鉄道施設は、手宮駅などの跡地（小樽市総合博物館構内）に残る一連の鉄道遺産群で、明治から大



旧手宮鉄道施設

正期に建造された機関車庫、危険品庫、貯水槽、転車台、および石炭専用の高架栈橋こうかさきんに続く引き込み線の擁壁ようへきから構成されており、蒸気機関車が主流であった時代の鉄道システムを現在に伝えている。

特に、現存する国内最古の機関車庫である「機関車庫 3 号」（明治 18 年（1885）竣工）や、明治末期に作られた「機関車庫 1 号」、また転車台は、総合博物館で動態保存している蒸気機関車の運行に活用されている。

旧三井銀行小樽支店

旧三井銀行小樽支店の現在の建物は、曾禰達蔵が主宰を務めた曾禰中^{ちゅうじょう}條建築事務所の設計、竹中工務店の施工により昭和2年

(1927)に竣工した。鉄骨鉄筋コンクリート造の地方における早い例で、金庫室や保護預庫（貸金庫）に鋼板を貼った防火防犯対策や、暖房などの設備機器も充実している。花崗岩を積み上げ石造を模した外壁、ネオ・ルネサンス風のデザインを取り入れた装飾、鉄骨で支えられた営業室の大空間と吹き抜けの回廊、大金庫室や地下貸し金庫室など、銀行営業当時の雰囲気をよく残している。実施図面などの建築設計図書が残されている。



旧三井銀行小樽支店

② 重要無形民俗文化財

まつまえかぐら 松前神楽

「釜湯立」などの神事を伴う松前藩の城内神事として17世紀ごろに成立した。21の舞楽^{まいがく}※を含む33の神事で構成され、神職や地域住民によって伝承されてきた。なお、松前神楽は、旧松前藩主が福井県若狭地方の出身とされることから、京都の舞楽や出雲地方の神楽との関連や、また直接的には地理的に近い東北地方の山伏神楽や番楽の影響が指摘される。発祥地から道内各地、特に日本海沿岸へ広がる過程が、道南の人々が道内各地へ移住していった北海道近代初頭の歴史を反映しており、北海道独自の民俗芸能として貴重である。



松前神楽

※「舞楽」…松前神楽では「まいがく」と読んで、舞を伴う神楽演目という意味で使用する。

③ 史跡

手宮洞窟

続縄文時代後期（約1,600年前）に洞窟に刻まれた陰刻画がある。洞窟内に確認できるモチーフは34個で、「Y字」のようなモチーフが繰り返し、不規則に刻まれている。同様の例は国内では手宮洞窟とフゴッペ洞窟（余市町）の他に例が無く、アムール川流域やバイカル湖周辺などの岩壁画と類似していることから、当時の人々が日本海を挟んだ東北アジアと交流していたことをうかがわせる。



手宮洞窟の陰刻画

忍路環状列石

忍路地区の小さな河岸段丘上に残るストーンサークルである。標高 20mの緩やかな斜面を削り、砂利を敷き詰めた上に、南北 33m、東西 22mの楕円形に大小の立石が配置されており、南辺から東辺にかけては二重の列石が残る。立石は約 9 km離れたシリパ岬（余市町）から運ばれたことが明らかになっている。

国内では最も早い時期（明治 19 年（1886））に専門誌に取り上げられた。隣接する忍路土場遺跡とともに、縄文研究において全国的にも有名な遺跡である。



忍路環状列石

(2) 道指定文化財

① 有形文化財

にしん漁場建築

北海道の日本海沿岸では、特に明治から大正年間にかけて、ニシン漁のための番屋が多く建てられた。本建築は明治30年(1897)に積丹半島の泊村でニシン漁場を経営していた田中家の番屋として建築され、昭和33年(1958)に現在地に移築されたものである。

『建築物緊急保存調査報告書』(北海道教育庁指導部社会教育課編、1972年)によると、番屋建築は親方の居住部分と傭漁夫の宿泊部分が同じ棟に並列されるが、同時に土間ニワによって厳しく区別されている。

本建築は移築の際に一部規模が縮小されているが、漁夫用と親方用の2つの玄関や、親方の居住空間と漁夫の空間が隣接して併存し、漁夫用の空間にはネダイ(寝台)が作りつけられている点などに、番屋建築の性格を見出すことができる。



にしん漁場建築

木造五百羅漢像

五百羅漢像が安置されている宗圓寺そうえんじは、寛永7年(1630)に松前藩主の菩提寺ぼだいじとして松前(現福山)に建立され、松前藩からの多くの移住者がいる小樽に明治42年(1909)に移転している。本尊の釈迦如来像や五百羅漢像も、このときに招来されている。

宗圓寺の五百羅漢像は、500体が一度に作られたのではなく、時代や製作者の異なる羅漢像が集まって構成されている。もっとも古いものでは室町時代の終わりのころ、新しいものでは江戸時代中期(天明年間)に作られたものや明治初頭に寄進されたものがあることが判明している。

北海道の仏教文化や、江戸期における仏像彫刻技術を検討する上で貴重な資料である。



木造五百羅漢像

② 記念物 遺跡

地鎮山環状列石

地鎮山環状列石は、縄文時代後期の小型のストーンサークルである。国指定の史跡忍路環状列石より西へ約1 km、標高 50mの丘の尾根上に作られている。12 個の小型の立石が、直径 10m、短径 8 mの楕円形に配置されている。

昭和 24 年（1949）に東京大学によって調査が行われ、主体部（遺体の埋葬場所）と思われる部分の発掘が行われている。ストーンサークルの内側の南寄りにこぶし大の礫^{れき}が円形に敷かれていたこと、その下にあった主体部は方形に掘られており、底部に敷石があることが判明している。



地鎮山環状列石
※四角いコンクリート部分は
主体部を保護したもの

（3）市指定文化財

① 有形文化財

日本銀行旧小樽支店

日本近代建築の先駆者である辰野金吾を工事顧問として、技師長の長野宇平治、囑託の岡田信一郎の設計により明治 45 年（1912）に竣工した。尖塔を四隅に配し、レンガ造の外壁にモルタル塗り、鉄骨構造の小屋組や防火シャッターなど当時の最先端技術を集結させた、色内銀行街を代表する建築であり、北日本随一の経済都市として繁栄した当時の面影を現在に伝えている。



日本銀行旧小樽支店

木造聖観音立像^{しょうかんのんりゅうぞう}

平安時代中頃（10 世紀後半）に京都・滋賀周辺で作られたものと考えられ、道内で確認された中では最古の仏像のひとつである。京都・聖護院にあった塔頭「有門院」から明治 20 年代後半に小樽に招来されたと伝わる。

サクラ材による一木造りで、右手の肘より先と左手の肩より先を別材で補修しているものの、顔や胴体など主要部分は 1000 年前の姿をよく残している。丸顔に小ぶりの目・鼻が、それ以降の仏像とは異なる穏やかな表情をあらわしている。



木造聖観音立像

西川家文書

江戸時代中期から明治期を中心に、小樽周辺で商業活動を展開した住吉屋西川家の商業記録類である。西川家はヲシヨロ・タカシマ場所請負のほか、ニシン漁、廻船業なども手掛けた。江戸時代から明治に渡る約300点の文書類には、漁場経営や当時の物価・物流の様子が記録されており、ここからは、漁場経営の実態、漁場で働く人々の暮らしぶり、さらに近郊のアイヌ文化史をうかがうことができる。また、明治前期の洋式帳簿（複式帳簿）からは、物品の売買記録によって当時の小樽の物流の様子を知ることができる、近世近代の小樽を語る上で欠かせない史料となっている。



西川家文書

稲垣益穂^{ますほ}日誌

小樽の教育界で活躍した稲垣益穂（1858～1935）が記した日記資料である。稲垣は土佐（現高知県）出身で、明治36年（1903）、小樽区稲穂尋常高等小学校（現稲穂小学校）の校長として着任して以来、昭和10年（1935）に亡くなるまでを小樽で過ごした。

日記は明治29年（1896）から昭和10年（1935）の約40年間ほぼ毎日欠かさず記されており、巻数は全55巻を数える。明治後期から昭和初期という最盛期の小樽の移り変わりや、歴史に残ることの少ない市井の人々の日常が、稲垣の目を通じ、生き生きと詳細に記されている。小樽のみならず北海道史においても貴重な地域史料である。



稲垣益穂日誌

花園公園設計図

現在も多くの人々に利用されている花園公園（現小樽公園）の設計図である。「近代公園の先駆者」といわれる造園家・長岡安平^{やすへい}（1842～1925）が明治43年（1910）に描いたもので、高さ240cm×幅320cm（外寸）の巨大な図面に、樹木や花壇^{あずまや}などの施設が緻密に描かれている。都市公園の設計にも日本のトップリーダーを招いた明治後期の小樽の勢いを示す資料である。



花園公園設計図

林家旧蔵アイヌ風俗画画稿

19世紀の後志地方に暮らしたアイヌの人々を描いた絵画及び解説文（詞書）を含む資料群である。作者は不明だが、作画の手法から幕末の円山派の流れを引く人物とみられる。作者が現地で直接アイヌの文化に触れて描いたスケッチや、それをもとに考えた絵画の図案（画稿）は、アイヌの人々の自然なしぐさや明るい笑顔を捉えており、従来の定型的で異国風を強調した、いわゆる「アイヌ絵」とは大きく異なっている。儀式の動作や道具の解説（詞書）を詳しく書いた資料もあり、歴史的・民俗学的・美術史的に貴重な資料となっている。



林家旧蔵アイヌ風俗画画稿

海岸ノ漁場屏風（練盛業図屏風）

留萌郡小平町鬼鹿に実在したニシン漁場の風景を題材としており、画面には、ニシンの漁獲、ニシン粕への加工、出荷する陸上での作業の様子が、作業に従事する350人を超える人物や、民具、建物などとともに、克明に描き出されている。

屏風のモデルとなった漁場は、小樽に居住した漁業家である花田傳七が経営していたことから、小樽に残され、明治44年（1911）には当時の皇太子、のちの大正天皇が小樽行啓の際に台覧したことが記録されている。

本作は北海道の主要な産業のひとつであった、近代のニシン漁を生き生きと描いた、ほとんど唯一の絵画作品であり、その点できわめて重要な歴史資料といえる。さらに、明治期に重要な役割を果たした画家のひとりである久保田金僊の代表作のひとつとしても位置付けられるべき作品である。



海岸ノ漁場屏風（練盛業図屏風）

② 無形文化財

向井流水法

向井流水法は、伊勢（現在の三重県）で発祥し、江戸幕府の「御船手」^{おふなて}（水軍）の泳法として確立、体系化された日本泳法の一つである。幕末、江戸湾警護のために召集された会津藩士に伝えられ、会津藩士の移住に伴い各地に伝承する。小樽には、明治28年（1895）、元会津藩士大竹作右衛門^{さくえもん}の移住によってその泳法が伝えられる。

流れのある自然の水の中で、戦闘や救助・遠泳などを行うための泳法として編み出され、足の裏で水を踏み込むような「あおり足」の泳法を基本として各種の型が伝えられており、現在は、保持団体の「向井流水法会」により伝統の型が保存・継承されている。



向井流水法

③ 民俗文化財

忍路鯨漁撈の行事

小樽市西部の忍路地区は、江戸時代より知られたニシンの好漁場であり、忍路鯨漁撈の行事は、ニシン漁にまつわる文化や風習、行事などで構成される無形民俗文化財である。

沖の網と陸を船で往復する際の「船漕ぎ唄」、網をたぐりよせる「網起こしの唄」、桙船からタモ（網）でニシンをすくい上げる「沖揚げ音頭（ソーラン節）」、網についたカズノコを落とす「子はたき音頭」の4件の労働歌や、祭礼の際の「海上渡御」のほか、「網おろし」、「ローカ洗い」といった宴会を構成要素としており、保存団体の「忍路鯨場の会」の活動などを通じて、かつてのニシン漁の光景を今に伝えている。



忍路鯨漁撈の行事

高島越後盆踊りの行事

市内の高島地区に移住した越後（新潟県北蒲原郡紫雲寺、現新発田市）出身者により伝えられた盂蘭盆会うらぼんえの行事である。

越後踊りは17世紀末ごろ越後地方で成立した踊り唄に起源があるとされており、高島越後盆踊りも近代以前に見られた盆踊りの形態を残している。その特徴は、2つの異なる種類の踊りを、1つの流れとして、途切れることなく繰り返し踊ることなどが挙げられる。盆踊りの唄や踊りのみではなく、行事そのものが文化財に指定されている。小樽は道内の他地域よりも移住者たちの出身地とのかかわりが薄いとされているが、高島地区は新潟及び津軽からの集団移住が行われたことから、現在も両地域とのつながりをうかがわせる風習が色濃く残っている。この盆踊りの行事は北陸とかかわりの深い小樽の地域性がうかがえ、「高島越後踊り保存会」を中心に地元の人々の手によって連綿と保存・伝承されている。



高島越後盆踊りの行事

④ 記念物 遺跡

北海道鉄道開通起点

北海道ではじめての鉄道「官営幌内鉄道」かんえい建設のための測量起点が設置された場所。昭和17年（1942）に、北海道鉄道発祥の地を顕彰するため、「北海道鉄道開通起点標」が設けられた。昭和41年（1966）、顕彰碑は国鉄（当時）により「準鉄道記念物」に指定され、起点は市の文化財に指定された。鉄道だけではなく、日本の近代化を支えた北海道の石炭産業の足跡を見ることができる遺跡である。



北海道鉄道開通起点

(4) 国の登録有形文化財

JR 小樽駅(本屋/プラットホーム)

明治36年(1903)に「小樽中央停車場」として開業して以来3代目の駅舎として昭和9年(1934)に竣工した。国内に現存する数少ない昭和初期の鉄筋コンクリート造の近代駅舎で、駅前の高低差を解消するため、本屋背面の2階にプラットホームを設けている。中央の吹き抜けのホールには、創建時はトッライトが設置されていた。外観は、左右を2階建、両端を平屋建とする左右対称のデザインとなっており、昭和7年(1932)に完成した東京の上野駅など、大正後期から昭和初期の鉄道省が設計した主要駅にみられるデザインの特徴を有している。



JR 小樽駅(本屋/プラットホーム)

旧青山家別邸(主屋/文庫蔵/板塀)

大正12年(1923)に竣工したニシン漁家・青山留^{あおやまとめ}吉^{きち}の邸宅である。主屋は入母屋造^{いりもや}棧瓦葺^{せきわぶき}、木造平屋建で、2階建の離れがあり、正面の左右に主玄関と脇^{わき}玄関^{げんかん}を対象^{たいしょう}に配置^{ちやうそく}している。室内は春慶塗^{しゅんけいぬり}や銘木^{めいぼく}を用いており、部屋ごとに異なる和・洋の意匠を用いる。青山の本邸である旧青山家住宅(山形県遊佐町、重要文化財)と同様、贅^{ぜい}を凝^こらした造りになっており、ニシン漁最盛期の繁栄を物語る豪邸としての風格を示す。



旧青山家別邸(主屋)

銀鱗荘(旧本館／グリル銀鱗荘)

ニシン漁で財を成した猪俣安之丞いのまたやす の じょうが余市町に建設した望楼付きニシン漁家の母屋を移築し、宿泊施設として改修した建物である。

明治30年(1897)ころに、猪俣家の居宅として建てられた。昭和初期、全国的な資産家であった酒造会社社長の野口喜一郎きいちろうらが東小樽地区で道内初の近代的な宅地開発を計画し、そのシンボルとするため、昭和13年(1938)に小樽市(現在地)

に移築した。移築後は、野口が経営していた「北海ホテル」の別館として活用された。50畳もの大広間に堂々とした床構えを配し、大きな神棚や囲炉裏がニシンで栄えた時代を物語っている。昭和15年(1940)には、同じく猪俣家から廊下が移築され、昭和44年(1969)に付属のレストランとして開業した。



銀鱗荘(旧本館)

(5) 主な未指定文化財

本市には数多くの歴史的建造物が現存し、建築用途としては漁家、倉庫、店舗、料亭、寺院、教会、銀行など多種多様にわたる。これらの建物には当時の最先端の技術や洗練されたデザインが施され、優れた文化遺産として高く評価されている。本市では、昭和58年(1983)に「歴史的建造物」を保全する最初の条例となる「小樽市歴史的建造物及び景観地区保全条例」を制定し、平成4年(1992)には前条例を発展的に解消し、「小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例」を制定した。条例に基づき、これらの歴史的建造物のうち保存すべきものを「小樽市登録歴史的建造物」として登録し、そのうち特に重要と認め所有者の同意を得たものを「小樽市指定歴史的建造物」として指定し、これらの保全に努めている。現在、小樽市指定歴史的建造物は79件あり、ガイドマップやホームページにて情報を公開している。

このほか、港湾や交通、都市計画の分野においても多様な文化遺産がある。多くは現役の施設として使用されており、いずれも小樽の港づくり、まちづくりを支えた貴重な土木遺産であると同時に、日本を代表する近代化遺産群といえる。

① 小樽市指定歴史的建造物

倉庫建築

北海道の物流の拠点となった小樽には、大規模な営業倉庫を含む、大小さまざまな倉庫建築が建てられ、旧北浜地区を中心に現在も小樽を代表する景観を形成している。倉庫の多くで採用されている木骨石造と呼ばれる構造も特徴である。外壁の軸組はエゾ松など地元産の木材を用いて、柱の外側に凝灰岩（軟石）の切り石を積み上げ、かすがいにより柱に緊結する。小屋組はキングポストやクイーンポストと呼ばれる洋式トラス構造で、創建時は屋根に北陸産の瓦が葺かれていた。現在、17件の倉庫建築が指定されている。



指定第1号 旧大家倉庫

銀行建築

かつて「北日本随一の経済都市」と呼ばれた小樽を象徴するように、現在も色内通りと浅草通りを中心に多くの銀行建築が残り、小樽の代表的な景観となっている。これらの中には旧第百十三国立銀行小樽支店のように明治期に建てられた石造で小規模なものから大規模のものまである。大正末から昭和初期の小樽経済のピークに建てられた鉄筋コンクリート造も多い。現在、銀行建築は10件が市指定歴史的建造物に指定されているが、このほかに、日本銀行旧小樽支店と旧三井銀行小樽支店は国又は市指定文化財となっている。



指定第6号 旧北海道銀行本店

店舗建築

商業で栄えた小樽には多くの店舗建築が建てられ、現存するものは、様々な手法で防火対策に配慮したものが多く、このうち明治時代のものは、大型倉庫と同じ木骨石造瓦葺が多く、2階部分に防火用の袖壁を設ける例もみられる。また、大正期以降になると、外壁にコンクリートやモルタルを用いたものも建てられている。現在、15件の店舗建築が指定されているが、その多くが色内通り、堺町通りに面して建てられており、商店が立ち並んでいた通りの当時の面影を残している。



指定第7号 旧名取高三郎商店

事務所建築

事務所建築の多くは大正末から昭和初期にかけて建設された。当時の小樽の経済活動を反映し、アール・デコのデザインを取り入れたものや国際建築様式を導入したビルも登場する。用途も自社用に限らず、複数の会社が入る貸事務所ビルの形態をとるものが複数建てられ、下層階は銀行として、上層階は会社事務所として使用されたものもあった。現在、8件の事務所建築が指定されている。



指定第 30 号 旧三井物産
小樽支店

邸宅建築

邸宅建築の多くは、商店や銀行建築の集中する色内、稲穂地区とは距離を置く^{しのめ}東雲地区若しくは富岡地区に明治30年代から建てられた。平坦地はすでに商店の密集する地区となっており、延焼を防ぐ意味もあり、高台に位置する両地区にさまざまな事業で財を成した富裕層の邸宅が並んだ。現在、10件の邸宅建築が指定されている。



指定第 27 号 旧寿原邸

宗教建築

ニシン漁や北前船による交易により、18世紀後半から和人が本格的に進出してきた小樽には、江戸時代末期から明治にかけて建てられた神社、寺院も現存する。これらの神社や寺院には、北前船との関係を示す船絵馬なども奉納されている。また、小樽では明治前半よりキリスト教各派の布教が行われており、教会建築も複数建てられている。現在、神社・寺院・教会は9件が指定されている。



指定第 70 号 旧カトリック
富岡教会

漁場建築・料亭・ホテルなど

小樽の歴史的建造物の多様さを示すものとしては、ニシン漁場の繁栄を今に伝える祝津地区の「旧白鳥家^{しらとりけ}番屋^{ばんや}」などの漁場建築、明治 39 年(1906)に日露戦役による樺太境界画定委員会議後の晩餐会が開かれた「旧魁陽亭^{からふと}」に代表される料亭建築、国際貿易港小樽を象徴する外国人利用客などのための「旧越中屋ホテル^{えっちゅうや}」といったホテル建築なども挙げられる。このほかにも、工場建築、医院建築なども指定されている。



指定第2号 旧魁陽亭

② その他の文化遺産

北防波堤・島堤・南防波堤

初代小樽築港事務所長の廣井勇は、それまで失敗が続いていた外洋防波堤を試行錯誤の末、明治 41 年(1908)に完成させた。廣井はこの北防波堤（第一防波堤）の工事の中で、コンクリートの施工技術の発展に寄与する研究と開発を行い、今日の港湾技術の基礎を築いた。廣井の教えは、その後、伊藤長右衛門などに引き継がれ、島堤と南防波堤が完成し、最新技術が導入された一連の防波堤工事が完了した。これらの防波堤は 100 年以上経過した現在も石狩湾からの波を防いでいる。防波堤を含む小樽港建設に関する資料が残されており、それらの一部は、国土交通省北海道開発局小樽建設管理部「みなとの資料コーナー」で見学することができる。



小樽港の防波堤

奥沢水源地

「近代水道の父」と称される中島鋭治が工事顧問に就き、大正 3 年(1914)に完成した近代的水道施設。水源池、濾過池^ろ、取水塔、階段式溢流路^{いつりゅうろ}などから構成され、現在ではあまり例のない「緩速濾過方式^ろ」の浄水システムをそのままたどることができる。平成 23 年(2011)に提体に陥没箇所が発見され、100 年近い働きを終えたが、建設にかかる当時の図書類や工具類とともに遺構が保存されている。我が国の近代化遺産として貴重である。



奥沢水源地
階段式溢流路

旧手宮線ほか、鉄道関係施設と車両群

近代化を急ぐ明治初期の日本政府にとって、石炭の入手は必須の課題であった。空知の幌内で発見された石炭は、膨大な埋蔵量と優れた品質で注目を集め、北海道の炭鉱開拓がさらに推進された。この石炭を運んだのが、北海道初の鉄道として敷設された「官営幌内鉄道」である。小樽から全国に運ばれた石炭は、日本の近代化を長年にわたり支え続けた。官営幌内鉄道では、日本の他の地域とは異なり、米国の技術が導入された点が特徴として挙げられる。

市内には鉄道の跡地や機関車庫、転車台、さらに運行していた車両群が保存されている。一部は重要文化財や日本遺産の構成文化財となっている。



旧国鉄手宮線



重要文化財旧手宮鉄道施設
(機関車庫3号と転車台)



大勝号

(6) 食文化

明治以降に全国各地からの物資や移住者が集中したことから、食文化も豊かな広がりを見せた。郷土料理は、ニシンなどの海産物を使用したものが各家庭で手作りされているが、少子高齢化や生活様式の変化、作業の機械化などにより、かつての多様性は失われつつある。豊富で上質な水源を活用し発展した精米業や醸造業などの産業は、現在に続くものがある。また、飴や駄菓子、アイス、だんごなどのおやつやデザート、あんかけ焼そばも古くから市民に親しまれている。

ニシン料理

北海道のニシン漁は江戸時代に本格的に始まった。最盛期の明治期には8～9割が魚肥に加工されたニシンであるが、食利用が全くなかったわけではなく、漁夫には丸焼きや刺身にして食された。さらにエラや内臓を取り除き乾燥させた「身欠きニシン」は保存食として本州に出荷され、特に京都で人気となり、ニシン蕎麦などの名物を生み出した。家庭料理としては、ニシンの切込み、ニシン漬け、三平汁なども好まれ、ニシンの卵であるカズノコは正月料理に欠かせない一品である。



三平汁

練りもの

新鮮な魚と良質な水（蒲鉾^{かまぼこ}作りに適した軟水）に恵まれた小樽での蒲鉾製造は、明治 24 年（1891）に始まったとされる。明治 40 年代には手宮地区を中心に 40 軒以上の業者が活躍し、作れば作っただけ売れたと言われている。本市で蒲鉾製造が栄えた要因として、日本海に面していることから原料となるスケソウダラやホッケ、カレイなど安価な雑魚の確保が容易



揚げ蒲鉾

であったことと、消費人口の多い、小樽、札幌という都市を控えていたことが挙げられる。また老舗蒲鉾店が考案したすり身を包んだ揚げパンは、開発から 60 年を経過した今も市民や観光客に親しまれており、小樽独特の食文化となっている。

いすし 飯寿司

飯寿司は、米麴と魚、野菜を樽に入れ漬け込み、乳酸発酵させて作るなれずしの一種である。明治以降、小樽には飯寿司文化圏の東北・北陸地方からも移住者が多く訪れ、冬の保存食や正月料理として各家庭で手作りされ、親しまれてきた。魚の種類としてはベニザケ、ハタハタ、ニシン、ホッケなどが使用され、現在も市内の水産加工業者が飯寿司を製造している。



飯寿司

なお、今日小樽名物として定着している「握り寿司」が市内で広まったのは大正時代以降で、飯寿司と比べて新しい。

握り寿司

握り寿司は、遅くとも 19 世紀前半には江戸で屋台を中心に販売されていた。発酵させず、代わりに酢^{すし}を用いるタイプの鮓^{すし}の歴史の中では新しい調理法である。明治時代までは、東京を中心とした地方独特のものであった。小樽に本格的な飲食店ができた明治初年から「鮓」の字は文献に登場するが、この実態は関西系の押しずしであった。



握り寿司

小樽での握り寿司のはじまりは諸説あるが、握り寿司の販売が文献で確認できる最も古い店舗は、明治 40 年（1907）に「東京浅草蛇の目寿司支店」の看板を挙げた「蛇の目」である。蛇の目の握り寿司は当時の小樽

で評判を呼び、事業は順調に拡大し、昭和8年（1933）にはその資金を投じて、オタモイ遊園地の造成に着手するほどであった。蛇の目を追うように、大正時代には複数の店舗で握り寿司の提供がはじまり、現在までその系譜をひく店もある。

現在、握り寿司は小樽の名物となったが、そのきっかけは昭和末期に市内の老舗寿司店主らによって開催された「魚供養感謝祭」によるものといわれている。

餅・餅菓子

小樽は明治以降物流の拠点となり、道内で消費される生活物資の移出入が盛んに行われた。明治後期には移入品の4割近くが米（玄米）であったため、小樽では精米業をはじめ米加工の産業が多く生まれ、その代表は酒造業と餅製造であった。特に餅製造は初期投資が少額で済むことから、仕事を求めて来樽した人々が起業しやすい業種でもあった。腹持ちの良い餅は港湾労働者や船員に好まれ、製造した餅の多くは、「担ぎ（商品を箱などに入れ担いで売り歩く商人）」で売られていた。その中で財を成したものは店舗を構えていくが、さらに船で運ばれる砂糖、鉄道で運ばれる小豆などを加工し、餅菓子として売り出す店も多かった。戦後には餅商組合が結成されるほど、市内に多数の餅店が存在した。現在では店舗数は減少しているものの、創業150年以上の歴史を持つ店舗も残り、多くの市民にとって愛される嗜好品として、変わらぬ人気がある。



餅

ぱんじゅう

ぱんじゅうは、明治時代に東京の「七越ななこし（明治34年（1901）創業）」で製造された、小麦粉を溶かした生地^{ななこし}に餡を入れ、型に入れて焼いた菓子で、半球形もしくはつりがね型の形が特徴的である。小樽では、遅くとも大正2年（1913）には店舗の存在が確認されている。ぱんじゅうはいったんは全国に拡散したと思われるが、発祥地である東京地方では大正時代に店舗が撤退し、現在は創業者の出身地である三重県などにわずかに残っている程度である。しかし、もともと原料である小麦粉や小豆、砂糖などが船や鉄道で集められていた小樽では、現在も複数の店舗が営業を続けている。さらにぱんじゅうは、大正以降、鉄道によって道内各地に伝播し、特に石炭を通じて関係の深い産炭地の夕張にも継承されており、近代小樽の歴史的背景を象徴するような菓子である。



ぱんじゅう

(7) 日本遺産

① 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、北海道・東北・北陸と西日本を結んだ西廻り航路は経済の大動脈であり、この航路を利用した商船は北前船と呼ばれる。北前船は、米をはじめとした物資の輸送から発展し、船主自身が寄港地で仕入れた多種多様な商品を、別の寄港地で販売する買い積み方式により利益をあげたことから「動く総合商社」と形容される。このストーリーは平成29年(2017)に日本遺産に認定され、日本海や瀬戸内海沿岸に残る数多くの寄港地・船主集落は、北前船の壮大な世界を今に伝えており、その象徴的な資源は構成文化財として認定されている。

小樽は、平成30年(2018)に追加認定され、船乗りたちが出航前に日和(天候や空模様)を見た場所である「日和山^{ひより}」、北前船交易衰退後に船主たちがその資本を投下し、倉庫業を営んだ「旧北浜地区倉庫群」、北前船主や船乗りが航海の安全を祈願して寄港地や船主集落の社寺に奉納した「船絵馬群」などが構成文化財に認定されている。



日和山



「船絵馬群」の一枚

② 本邦国策を北海道に観よ！ ～北の産業革命「炭鉄港」～

北海道のみならず、日本の近代化に大きく貢献したのが、空知で掘り出された「石炭」、石炭を燃料に製造された「鉄鋼」、本州への積み出しを行った「港湾」、そしてそれらの拠点をつなぐ「鉄道」である。日本の近代化において北海道が果たした役割は大きく、「炭鉄港」のストーリーは令和元年（2019）に日本遺産に認定された。

小樽は、空知で発見された石炭の輸出港に選ばれ、小樽まで石炭を運ぶためのルートとして明治15年（1882）に官営幌内鉄道が開通する。これは北海道最初の鉄路であり、現在その一部区間は散策路として整備され、市民や観光客に親しまれている。「旧手宮鉄道施設」は炭鉄港の構成文化財で唯一の重要文化財であり、その一部は博物館の施設として動態展示されている。また、港湾工学の父・廣井勇を中心として完成した「北防波堤」は、110年以上経った現在も小樽港第一線防波堤としてその機能を果たしている。

戦後から昭和40年代にかけて鉄道に乗って小樽から空知の産炭地へ新鮮な食材をもたらした行商人たちは、地元で「ガンガン」と呼ばれる大型のブリキ製容器に商品を詰めて背負っていたことから「ガンガン部隊」と呼ばれた。ガンガン部隊の行商人たちが食材等を仕入れた「小樽中央市場」は現在も営業している。

これらの小樽の構成文化財は今も地域住民の生活空間の一部となっているだけでなく、観光資源にもなっている。



北防波堤



小樽中央市場

③ 北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽～民の力で創られ蘇った北の商都～

明治以降に、港と鉄道の大動脈により急速に発展した小樽は、各地から押し寄せた多種多様な人々の「民の力」によって北日本随一の商都となった。“北海道の『心臓』”と小説家・小林多喜二が表現したまちには、多くの歴史的遺産が生まれた。

やがて高度経済成長期に衰退した小樽は、荒廃した運河の埋立計画を契機に、10年にも及ぶ小樽運河保存運動が起こり、忘れられていた遺産を「民の力」により保存、再生する道を選んでいく。重厚な銀行建築、にぎわう運河とともに、路地のあちらこちらに、近代日本の姿を守り、活かす小樽市民の物語をみることができる。このストーリーは小樽市初の地域型日本遺産として令和7年（2025）2月に認定された。

小樽を代表する観光スポットである「小樽運河」をはじめ、一流の建築家が手掛けた銀行建築が立ち並ぶ「色内銀行街」、写真スポットとしてだけでなく市民の憩いの場ともなっている「旧手宮線散策路」や、重要文化財である「旧手宮鉄道施設」、「旧日本郵船(株)小樽支店」、「旧三井銀行小樽支店」など市内26の構成文化財が認定されている。



色内銀行街



小樽運河

