

小樽

― 北のウォール街の栄枯盛衰

他にはない旅情を漂わせ、多くの観光客に人気の街、北海道・小樽。その歴史をあらためて振り返ってみると、さまざまな表情が見え隠れする。かつては、北のウォール街として北海道経済の中心をなし、また最近の観光によるにぎわいは街の輪郭を明るく彩るが、一方で高度経済成長期には「斜陽都市」の代表として知られ、あたりの沈滞ムードは隠しようがなかった。この街はいかにして再生し、さらには今後、どういった方向を目指すのか。街作りに対して、深く関心を抱く人たちの声に、その答えを探った。

取材・文 河村清明 写真 谷山 實



「小樽も昔は栄えてたんだよ。札幌に負けてなかったんだから」

駅前より乗車したタクシীর、もう老人の域に達した運転手が、自らの盛りを懐かしむかのよう

に、心の弾みを込めてつぶやいた。

その言葉にあたりを見つめ直す

と、石造りの建造物が続いている。

金融機関のかつての支店が建ち並び、北のウォール街と称される一

角だった。さらに海へと進めば、

間を置かず運河のそばに出た。平

日の昼間ではあったが、いかにも

観光客といった出で立ちのグルー

プが、にこやかな表情で写真撮影

に興じていた。

小樽と聞いて思い浮かぶもの

は、人それぞれにきつといくつも

ある。

海、寿司、ガラス細工、倉庫、

裕次郎、そしてこの運河。

そうした断片は街のどこかで融

合し、時の流れによって発酵し、

周辺の佇まいは独自の匂いを放つ

ようになった。観光の目当ては目

当てとして別にあっても、訪れる

人の多くは、この匂いをこそ胸の

深くにしまい込んで、旅の満足に

換えて持ち帰るに違いない。

特有の匂いを、小樽という街は

いかにして醸し出すに至ったか。

振り返ればその歴史は、決して平

坦ではなかった。観光都市としての

現在からは想像のできない過去



金融資料館に姿を変えた日本銀行旧小樽支店(上)。天井や柱にはフクロウの塑像が配され、職員のいない夜、支店を見張っていた(左上)。実際に利用した金庫(左中)や営業場(左下)も公開されており、見学者の総数は今年3月末で17万2000人になった。

このあたりがいわゆる「北のウォール街」。石造りの建物が通り沿いに並び、





これが現金輸送用のマニ車。その存在は謎に包まれ、名前や移動スケジュールが運行ダイヤに載ることはなかった。車体や窓はすべてが防弾構造になっている。



小樽交通記念館ではマニ車のほか、懐かしのSL(上中)や除雪のための車両などが展示されている。ただ、訪れるには冬季(おおよそ11月から4月まで)が閉館となるので、注意が必要だ。上が館長の中松義治氏。



1985年に廃止された手宮線の跡地。レールも残っている。この地点は金融街の近くだが、先へとたどれば交通記念館に行き着く。

を持ち、住民の経験した紆余曲折こそが、多くの人を惹きつける深みと趣とを、この土地に与えてきたのはどうやら間違いない。

街を発展させた鉄道の開通 発祥の地にある交通記念館

江戸時代、あたりは「ヲタルナイ」と呼ばれた。ニシン漁を中心とする漁業の集落だった。

最初の転機は明治十三年に訪れた。海沿いの手宮から札幌へと道内では最初の、全国でもまだ三番目の鉄道が開通したのだ。

その持つ意味は大きかった。道内の農作物や材木が集まるようになり、一方で、

江戸時代の北前船を起源とする行き来によって、本州

各地からの物資も小樽を集積地とした。さらに二年後、路線は幌内炭鉱へと延び、本来の目的であった石炭輸送も本格的に始まった。つまりは北海道陸海交通の要衝を占めるに至ったのである。

商業都市としての位置づけが鮮明になり、街は一気に活気を得た。資本と人口とが流入し、まさに隆盛期を迎えることとなった。

今、鉄道発祥の地・手宮には、小樽交通記念館の姿がある。完成し、今年で一〇年目になる。五・八ヘクタールの敷地には本物のSLが走り、館内のジオラマでは当時の様子が忠実に再現されている。街の原点を忘れるな、との趣向だろつ。

館長の中松義治氏が言う。「鉄道の開通によって、北海道の表玄関の役割を小樽が担ったわ

けですね。かつて金融の中心地だった頃は、エンドウ豆の世界相場を小樽商人が動かしていたと、そんな話も伝わっているほどです」

敷地内に珍しいものを見つけた。日本銀行がかつて所有し、現金輸送に使用していた鉄道貨車、通称「マニ車」が、SL車両に連結され、展示されていたのだ。

正式には、マニ30形式貨物車両と呼ばれるこの貨車は、日本では唯一、小樽交通記念館でのみ見ることが出来る。「カメラを向けるとそれだけで職務質問された」と言われたほどに、マニ車の存在はヴェールに包まれ、秘中の秘でもあった。だからこそ今、多くの鉄道好きが見学に訪れる。

「展示は去年の七月に始まり、その七月、八月の来場者は、対前年で二〇〇人以上も増えまし

た。これからも、多くの人に楽しんでいただける施設、イベント作りに取り組んでいきたいと考えています」

記念館が、小樽の出発点に建っているとの自負からか、中松館長の表情はどこか誇らしげだ。

昭和初期まで続いた繁栄 しかしその後の没落

鉄道開通に端を発した小樽の繁栄は、昭和の前半まで続いた。明治十一年からは銀行の進出が相継ぎ、日本銀行の小樽派出所も明治二十六年に開設されている。冒頭にて言葉を出した、北のウォール街とは、そうした銀行建築などの並んだ一角を指して言う。その後は日清、日露の両戦争を経て、貿易がさらに隆盛を極め、町の発展に貢献した。中でも大きな役割を占めたのは、サハリン(樺太)との経済交流であった。ちなみに、大正十一年の銀行店舗数で比較すれば、小樽の一九に対し、函館一六、札幌一〇であり、その数字からだけでも、当時のにぎわいは想像が可能だ。

重厚さをたたえる当時の建築物は、今ではレストランや博物館に姿を変えている。中でも、交通記



小樽の街並みを彩るホテルやショップなど。いずれもかつての倉庫や企業の建物を利用して、独特の雰囲気をかもしだしている。

念館と共に、市内の観光施設において異彩を放つのが金融資料館である。平成十五年五月、日本銀行旧小樽支店を活用して開設された。金融街としての街並みを再生・展示し、小樽の歴史についても随所に解説がある。

そうした展示を手がかりに、さらに過去を検証すると、小樽の順調な発展も第一次世界大戦を前に失速した。太平洋戦争の開戦が近づくとつれて経済統制が強まり、商都としての機能が弱体化したためだ。加えて敗戦による樺太の喪失、対岸貿易の衰退、ニシン回遊の途絶などが重なり、衰退は決定的となった。昭和三十年頃からは大企業の札幌への移転が目立ち、いつしか「斜陽都市」との烙印が押されることになった。

小樽商科大学で長く教鞭を執り、現在は札幌大学経営学部の篠崎恒夫教授は、街の歴史に詳しく、運河保存運動にも携わってきた。

「再興に向けての動きは、周回遅れ」とさえ言えます。それくら

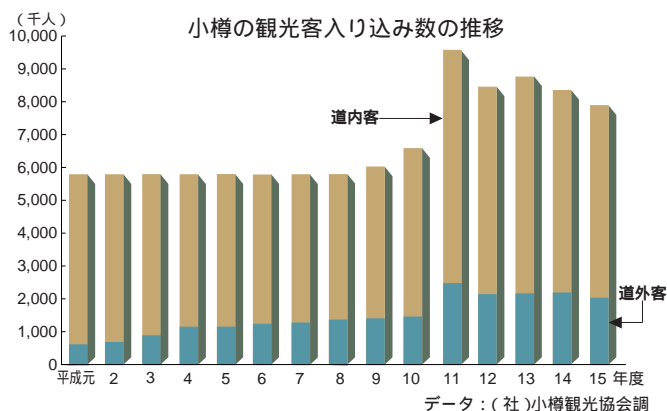
街作りを語り合い、その実現に向けた市民運動を展開する「小樽再生フォーラム」の代表でもある。

「僕がここへ移り住んだ昭和四十年代は、街全体が暗くて、低迷した印象が非常に強かった」と当時を振り返る。

篠崎氏によれば、昭和三十年代より高度経済成長に乗る形で、環太平洋に位置する都市の多くは発展を遂げた。しかし、日本海側にその波は訪れず、戦後の経済発展から取り残される形となった。小樽はその中のひとつだった。



篠崎恒夫教授。出身は本州だが、愛する小樽で暮らし早40年が過ぎた。



い、斜陽ムードを払拭する動きは見られなかった。実はそのひとつが、運河問題の発端となる道路計画(道道臨港線計画)だったんですよ。

運河を埋め立てて臨港道路を造る。その計画は昭和三十六年に初めて表明され、昭和四十一年、実際に動き始めた。

以降の小樽は、道路建設推進派と運河保存派に二分され、さまざまな論争が繰り広げられた。その詳しい経緯は割愛せざるを得ないが、ともあれ昭和五十九年に埋め立て工事は本格的に始まり、昭和



六十一年三月には六車線の新しい道路が開通した。全国的な広がりを見せた「小樽運河を守る会」の活動により、そのすべてが埋め立てられることはなかったが、それでも現存する運河は当時あった幅の半分に過ぎない。

ただ、皮肉にも、同じ頃より観光客が集まるようになった。伏線を敷いたのは、昭和四十年代に北海道を闊歩したカニ族だった。

小樽観光協会の常務理事・佐々木一夫氏が言う。

「カニ族は大きなリュックを背負った若者のことで、今でいうバックパッカーですね。たまたま小樽を訪れて、運河やガラス細工を口コミで広めてくれたんです。それで観光地として火が付きまして」

加えて、レトロブームとバブル経済が追い風となった。

当時、観光で街が再生できるかどうか、小樽の住民にはまだ不安

その保存か埋め立てによる道路建設かで、地元で大論争を巻き起こした運河。現存するのは当時あった幅の半分に過ぎないが、それでも貴重な観光資源であるのは間違いない。



《さっぽろ雪まつり》と並び、今や北海道の冬を代表するイベントとなった《小樽雪あかりの路》。ろうソクに照らし出された街並みが美しい。写真提供：小樽市観光振興室

が大きかった。また、観光を頼りにする方向性自体が、「身を落とすとの考えにつながっていた」（佐々木氏）のも事実だった。

だが、運河保存運動の最中に、「運河を中心とした街作りに取り組もう」と頑張る若者のグループが出現した。佐々木氏もその一人なら、老舗蕎麦屋・藪半の小川原格氏（現店主）も同じ仲間だった。その小川原氏が言う。

「われわれが考えていたのは『運河を守る』ではなかった。『運河からもう一度街を作る』との考えに基づいて行動しました。あの頃、街並み保存」という言葉はあっても、街作りとは誰も言っていなかった。『市民の行う街作りとは何か』を、周囲には投げか

けてきたつもりです」

小川原、佐々木の両氏が中心となった取り組みは多岐にわたる。代表例を二つだけあげておけば、

運河保存運動もったた中の昭和五十三年に始まった《ポートフェスティバル》がひとつ、もうひとつは平成十一年よりの《小樽雪あかりの路》である。前者は「保存運動のすそ野を広げるにはイベントを打つしかない」と企画され、多

くの人の目を小樽へと向けさせた。また後者は「小樽にとつてのオンリーワンとは何か、本当の街作りをあらためて考えたい」が主旨だった。一時代を築き、役割を終えた《ポートフェスティバル》は平成六年の第十七回をもって終了したが、一方で《雪あかりの路》は冬の小樽を代表するイベントにまで成長し、第七回の今年一月は全国から約四六万人を集客している。

再生した小樽にとって これからの課題とは

観光によって小樽は確かに再生した。では、今後はどういった方向を目指せばいいのか。

札幌大学の篠崎教授が言う。「観光客は確かに集まるようになった。でもこれからは、小樽に

住むとこうなるんだと、そういうメッセージも必要になってくる。内発的な企業がどれだけ育つかも鍵になるでしょう」

観光協会の佐々木氏が続ける。「今の小樽観光には行きすぎたアプローチも見受けられます。そうした部分を改善し、自分の家庭のようにつるぎる街、楽しめる街にしていきたい」

また小川原氏はこう指摘する。

「観光客の数にこだわる必要はないし、街を飾り立てる必要もない。身の丈にあつたサイズで、着実にまわっていく観光を目指すべきでしょう。街を訪れた人は満足感があればリピーターになってくれる。だからこそ、かつての運河のように、元々そこにある空間を活かすセンスが、これからはもっと重要になると感じています」

観光都市として蘇（よみがえ）りはしたが、同時に小樽は、将来に向けての新



小川原格氏は、国土交通省が選定する「観光カリスマ」の一人でもある。



「小樽の魅力は深く、広く、大きいんです」と観光協会の佐々木一夫氏。

たな岐路に立っていると、三氏の言葉にはそんな印象が残った。もしかすると今後の数年で、街はまた新たな表情を獲得するのかもしれない。目指すは「個の満足に耐えられる街」か。つまりは観光客にとつても、住民にとつても、真に愛される空間への変貌だろう。それが実現した時、かつての「北のウォール街」には、きっとまた別の匂いが漂い始める。

