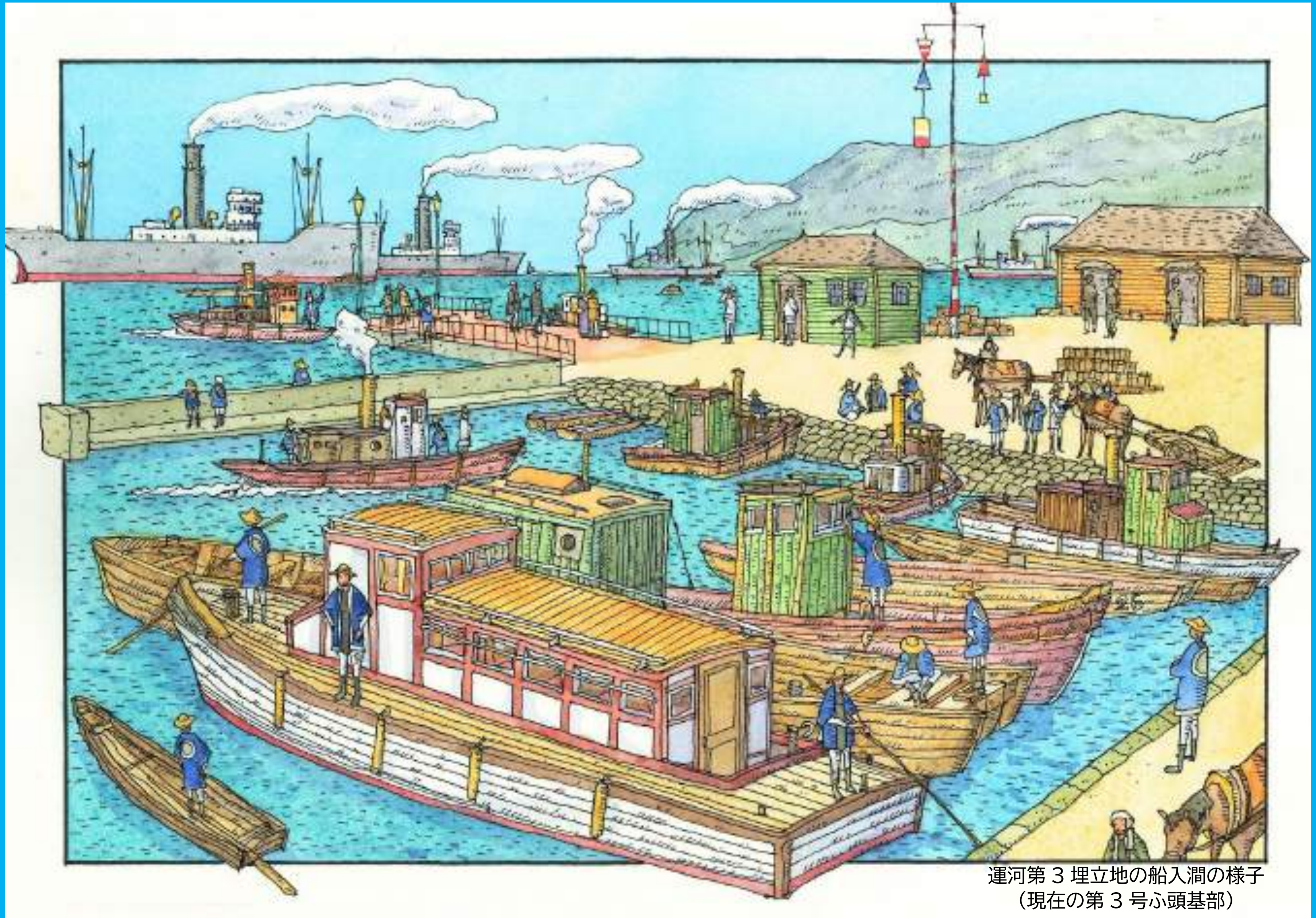
小樽港の歴史

附　第３号ふ頭及び周辺再開発



運河第３埋立地の船入澗の様子
（現在の第３号ふ頭基部）

小樽港の歴史

Ⅰ　元治 2(1865)年から明治15(1882)年

近代港湾の産声

小樽が村並になる以前の文久元(1861)年、場所請負人岡田家は奇岩が乱立し通行不能で荷揚げが不便だった堺町海岸に、小樽で最初の埋立てを行いました。村並となってからも官が埋立を継続し、さらに開拓使も明治 4 年・8 年と埋立てを行ったことから堺町や港町が発展しました。

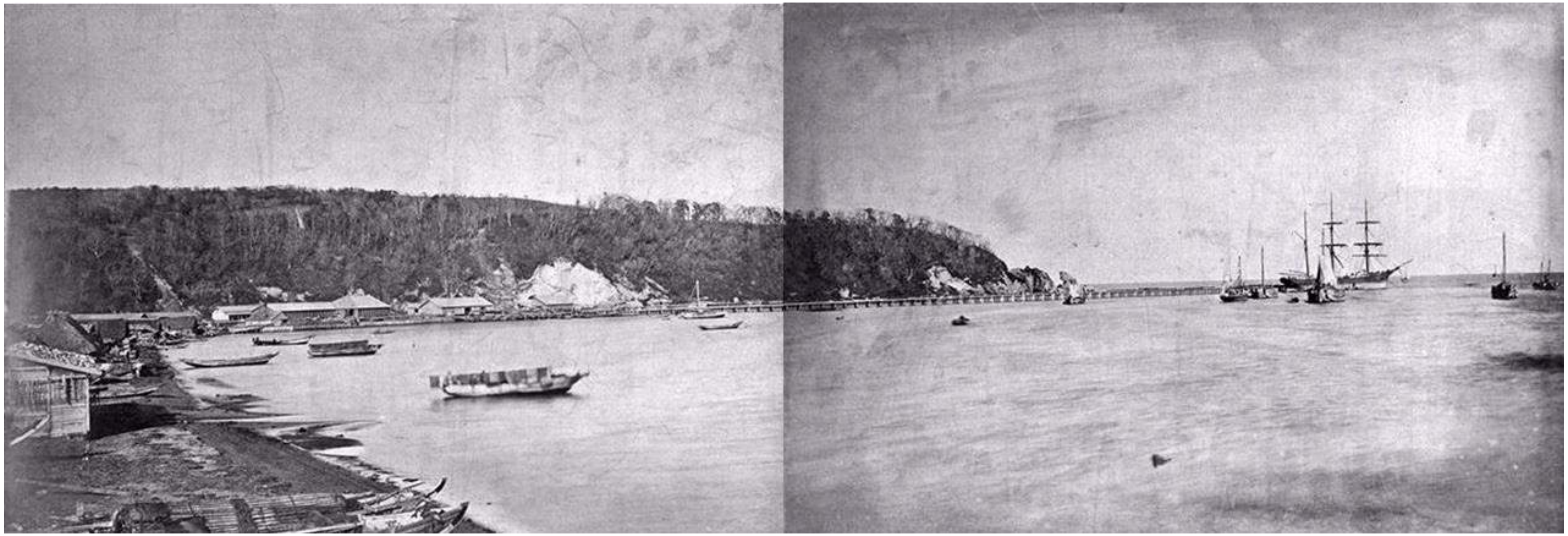
松前藩の時代、松前・江差・箱館の三湊でのみ蝦夷の産物は取引が行われ、沖之口番所が出入り商船の取り締まりや徴税を行っていました。明治 2 年に手宮に海官所(翌年、手宮海関所と改称)が設置されたことから、直接、小樽に北前船の寄港が可能になり、道南を拠点としていた商人や富裕者が小樽へ移住して商売を行うようになります。

小樽は外国との貿易ができる開港場の指定はされていませんでしたが、明治 11 年に函館税関小樽出張所が色内に設けられました。開拓使付属船及び雇船に限り海外直輸出が許可されたためです。明治 12 年に官営幌内炭鉱が開かれると、幌内の石炭を輸送するため北海道初の鉄道整備が手宮から始まり、明治 15 年には幌内炭鉱まで到達したことから、小樽港へ石炭が運ばれ、積み出しが行われるようになります。手宮の海岸には、木造のふ頭が開拓使により築かれていましたが、鉄道工事が始まると、旅客の乗降、貨物の積み下ろしに手狭になったことから、長さ約440mの手宮桟橋が整備されました。

和暦	西暦	事　　項
元治 2	1865	オタルナイが村並になる
明治 2	1869	手宮に海官所が設置される
明治 6	1873	色内に石造ふ頭が築かれる
明治 8	1875	東京・函館・小樽間に開拓使付属船の定期航路が開設される
明治 10	1877	手宮ふ頭(木造)が完成する
明治 11	1878	色内に函館税関小樽出張所が設置される
明治13	1880	手宮と札幌間に鉄道が開通する
明治14	1881	・手宮桟橋が完成する ・信香から手宮までの海岸通りが開通する ・函館税関小樽出張所が一旦廃止になる
明治15	1882	札幌と幌内間に鉄道が開通した

■石炭荷役労働者

また、手宮桟橋が完成した年には、信香から有幌、港、色内を経て手宮迄の海岸沿いに車道が開通しています。天然の良港と呼ばれていた小樽は、石炭の積み出しや北海道開拓に必要な物資等の集散場として、近代港湾整備が進められていきます。



【写真1】明治 13 年、整備中の手宮桟橋に接岸する米国帆船「ジェラルド・トベイ号」。北海道を最初に走った機関車「弁慶」号を米国から積んできました。

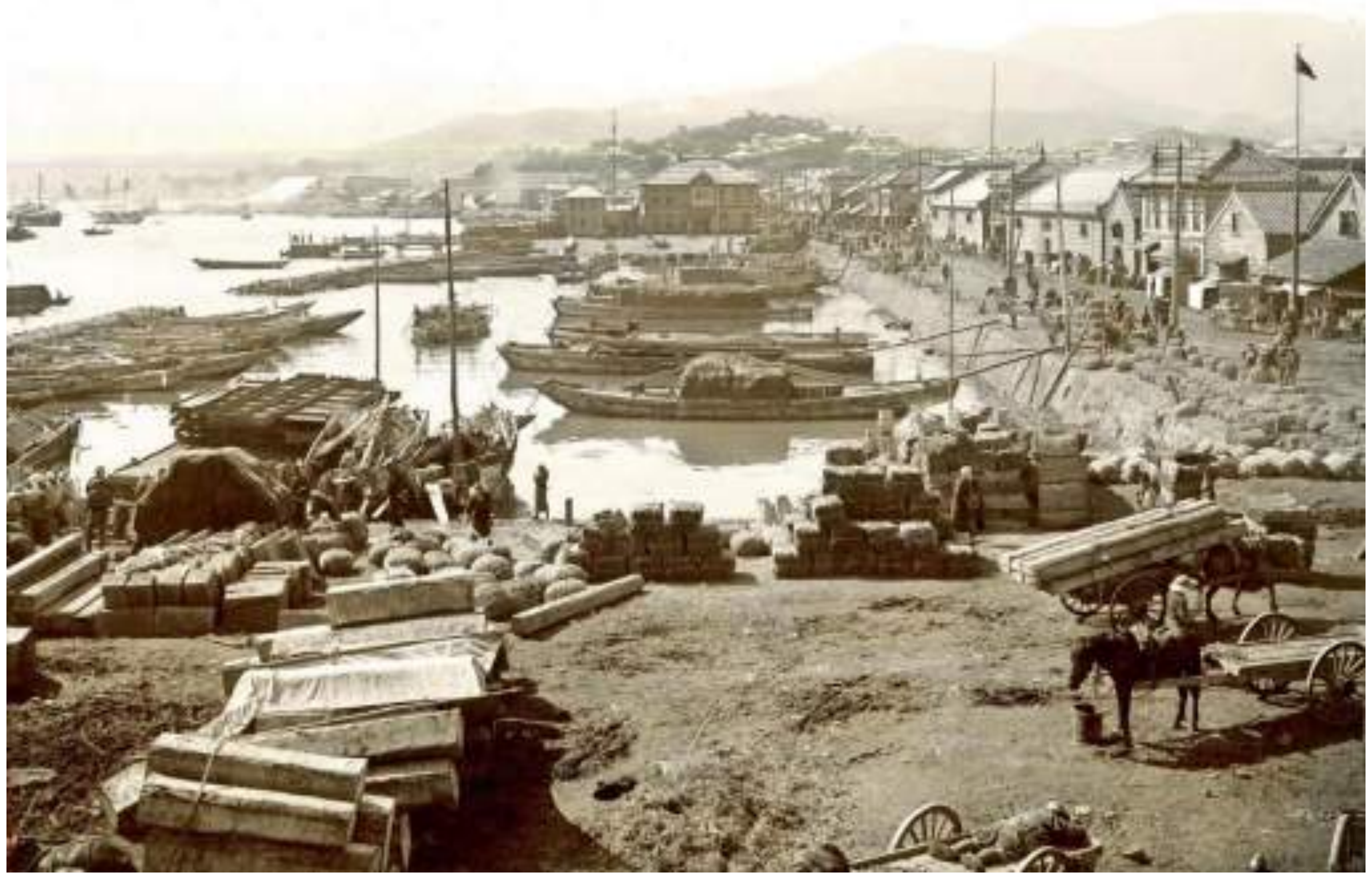
Ⅱ　明治16(1883)年～明治 33(1890)年

貿易のはじまりと進む港湾整備

明治 21 年から 22 年にかけて堺町地先にあった立岩から手宮まで大規模な海岸埋立が行われました。埋立を行ったのが林有造です。林は土佐藩士で、兄が初代北海道庁長官の岩村通俊でした。明治維新後は高知県令を務めますが、政界から下野した板垣退助に伴って辞職し、政府転覆の嫌疑で逮捕・収監され、出所後に小樽で埋立事業に手を出します。埋立には道庁の許可が必要ですが、林の行った 3 万 8 千坪の大規模な埋立は異例のもので、埋立地の売却で大きな利益を生んだことから様々な疑惑を呼びました。林の埋立てた土地には石造倉庫が櫛の歯のように並び小樽の風景の原型ができあがりました。 港湾施設としては手宮桟橋のほか日本郵船や鉄道専用の船入澗しかなく、公共の港湾施設の無かった小樽港では、林の埋立の結果、新たに生まれた南濱町と港・入船町に船入澗が整備され、艀による荷役作業が行われました。南濱町は国が、港・入船町は地元小樽がそれぞれ整備しました。

和暦	西暦	事　　項
明治18	1885	日本郵船小樽支店が開設する
明治19	1886	・函館税関小樽出張所が再設置される ・北海道庁が設置される
明治20	1887	出港税が廃止され、国内貨物の移出入が活発化する
明治22	1889	・特別輸出港に指定される ・林有造により立岩から手宮にかけて海岸線1.８kmの埋立が行われる ・北海道炭鉱鉄道㈱(北炭)が設立される
明治25	1892	南濱町と港・入船町に船入澗が完成する
明治26	1893	北海道道庁長官北垣国道が小樽港修築の重要性について意見を提示する
明治27	1894	・日清戦争が始まる(～明治28) ・特別貿易港に指定される
明治28	1895	小樽商工会議所が設立される
明治29	1896	帝国議会で北防波堤の修築工事予算が成立する
明治30	1897	北防波堤工事が始まる 南濱町に移民休憩所が設置される
明治32	1899	国際貿易港に指定される(開港)　　区制施行　小樽区となる
明治33	1890	小樽商業会議所が「小樽港修築意見書」を発表する

【写真2】林有造が行った海岸埋立地に立ち並ぶ木骨石造倉庫群。沖に停泊する本船との間で艀(はしけ)による荷役作業が行われていました。



【写真3】南濱町船入澗。正面奥中央の大きな建物は移民休憩所

明治 20 年代、本州の農村社会が近代化の中で変化すると、食べられなくなった人々などが北海道開拓に生活の糧を求め、移民として小樽港に陸続と上陸するようになります。小樽港では貨物取扱量が増えるにつれ、港湾荷役労働の仕事も増え、移民の中には港湾労働者として小樽にそのまま住み着いてしまう人も多かったのではないかと思われます。

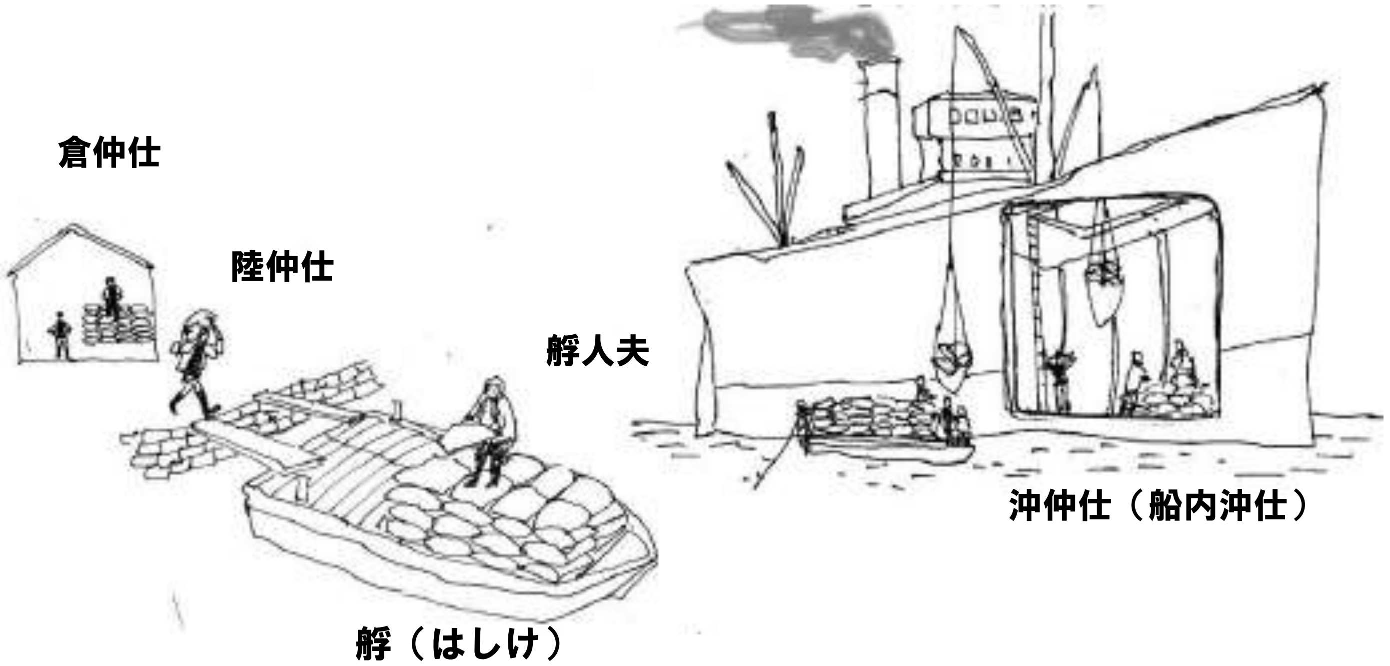
【写真4】移民休憩所前の移民

■小樽港のエンジン　港湾労働者

港湾荷役を担った港湾労働者を扱った仲仕業は親方・子方関係の特殊な組制度があり、「組頭」の下に「小頭」、その下に作業員の「仲仕」で組織されていました。さらに、ゴモや出面と呼ばれた日雇労働者がその日の貨物量により臨時に雇われ、日の出から日の入りまで荷役作業を行いました。

仲仕には、倉庫の中で荷の積卸をする倉仲仕、倉と艀を行き来する陸仲仕、艀で荷の積卸や作業をする艀人夫、沖の本船で荷の積卸をする沖仲仕など、複雑な社会が築かれていました。

【仲仕の仕組み】



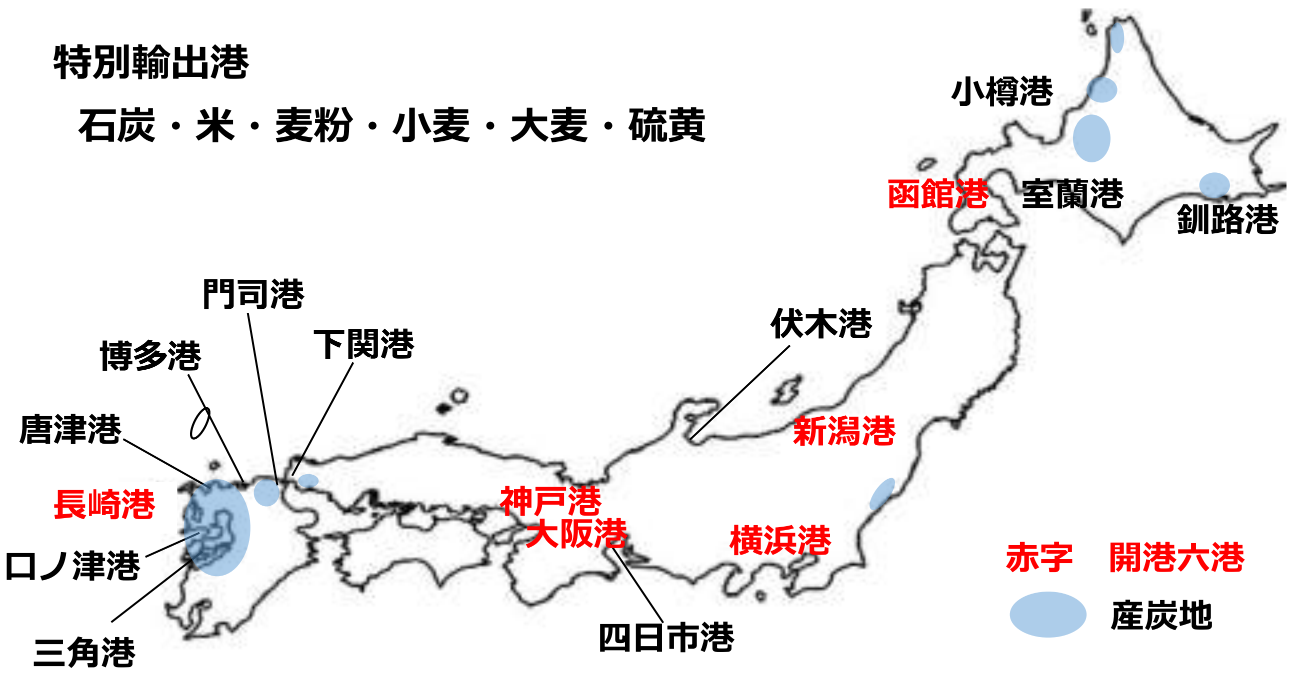
■小樽開港までの　ホップ！ステップ！ジャンプ！

貿易港に欠かせない役所が税関です。小樽港では一度廃止となっていた函館税関小樽出張所が明治 19 年に再設置されました。その後、小樽港は特別輸出港、特別貿易港となり、明治 32 年に国際貿易港に指定され、いよいよ開港を迎えます。

ホップ！　特別輸出港(明治22年)

函館港が北海道で唯一外国貿易を行うことのできる開港場でしたが、明治 22 年に小樽港は特別輸出港に指定されました。この特別輸出港の制度は、輸出貿易の振興のため開港の不足を補うことを目的に設けられたものです。特別輸出港は、日本船または日本人が雇う外国船に制限し、米・麦・麦粉・石炭・硫黄の重量があり運搬に支障のある輸出品に限り、直接外国へ輸出できるようにしたものでした。特別輸出港に指定されたのは、当初、小樽をはじめ、四日市、博多、口

ノ津、三角、下関、門司、唐津、伏木の九港でしたが、後に釧路、室蘭が追加されました。産炭地など制限輸出品の積み出しに便利な港が指定されました。



ステップ！　特別貿易港(明治27年)

国内経済の発展によって外国貿易が隆盛になったため、横浜、神戸など開港されていた六港以外にも日本人所有の船舶に限って外国貿易を認めることにしたのが特別貿易港の制度です。特別貿易港に最初に指定されたのは、厳原、下関、博多など九州･対馬にある三港で、朝鮮との貿易を行うためでした(明治 17 年)。その後、明治 23 年に対馬の佐須原、鹿見の両港を同じく朝鮮との貿易のために、明治 26 年には、ウラジオストクと朝鮮との貿易のため、宮津港(京都)を特別貿易港に指定しています。ロシア領沿海州、サハリンおよび朝鮮との貿易のために、特別貿易港に指定されたのが小樽港及び伏木港で、明治 27 年のことです。小樽港の特別貿易港指定については函館税関長から上申された次の意見が背景にありました。

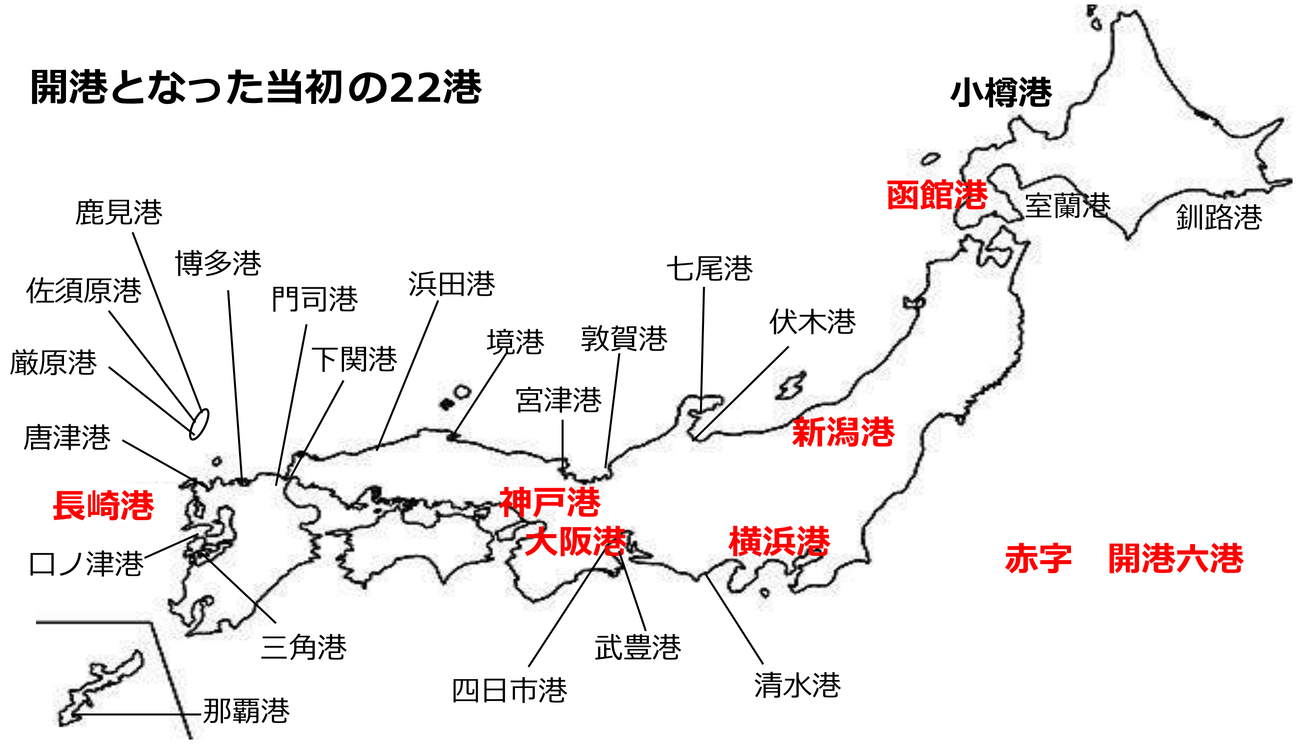
小樽港人民からサハリンとの貿易に関する船舶及び貨物の出入りを許可するよう願いが出されたが、その趣旨として、小樽港の発展にともなって港が混み合い、港内で漁業を営むことが困難になっている。そこでサハリンで漁業を営もうとする者が増えているが、小樽港からサハリンへ直航できなければ利益が出ないので、朝鮮との貿易の例にならってサハリンとの貿易のため小樽港を開放してほしいというものだ。小樽港は函館港に次ぐ要港だが、サハリンと函館のちょうど中間に位置している。小樽からは一度函館港へ回航してからでないとサハリンへ行くことができない。もし小樽港を開放したら、こうした課題を解決できる。加えて小樽へは日本郵船が神戸、横浜、函館との間に定期船を運航しているのだから、小樽で外国の貨物を降ろして定期船に積み替え内地に運べば効率的である。小樽港には既に税関出張所もあるので貿易開放に伴う経費も新たにかからないと思う。

(函館税関長の上申概要)

ジャンプ！　開港(明治32年)

日本の貿易は開港六港と、それを補うものとして特別輸出港、特別貿易港などの諸制度が設けられてきましたが、明治 32 年に関税法が制定され貿易港の制度を一新することになりました。特別輸出港、特別貿易港の制度が廃止され小樽港をはじめとする 22 港が新しく開港されることになり、いよいよ完全に自由な貿易が出来るようになります(8 月 4 日施行)。

その後、明治末までに新しく開港した港は糸崎、若松、住ノ江、青森、名古屋、三池、大泊、根室の8港で、全国の開港数は 36 港になりました。



函館税関小樽出張所は明治 28 年に南濱町船入澗の北側敷地に庁舎を新築落成しました。明治 30 年には小樽支署に昇格し、そのまま明治 32 年の開港を迎えることになります。特別輸出港だった明治 26 年の小樽港の貿易実績は約 6 万円でしたが、日清戦争を契機に三倍になり、10 年後の明治 36 年には輸入も加わって輸出入計96万円と 15 倍にも伸びています。また、明治 27 年と 28 年の小樽港の輸移出入額は 1 千万円台でしたが、明治 30 年には 3,800 万円台となり、

【写真5】函館税関小樽支署

明治 35 年には 6,480 万円と急増し、函館の輸移出入額を越すようになりました。これは鉄道が内陸部に延伸するにつれて小樽の商圏が拡大されたことや、小樽港がロシア領サハリンや沿海州などにおける生産・消費物資の出入基地としての地位を築いたためと考えられます。

■貿易と商工会議所

日本の商工会議所の歴史は明治 11 年に東京商法会議所と大阪商法会議所の設立が始まりで、時の政府が設立を勧めました。日本が初めて幕末に諸外国と結んだ条約は不平等かつ不利益なものであり、なかでも関税制度を自主的に決められないことは、外国貿易を進め産業を振興することに大変不利益となっていました。政府は条約改正のための対外交渉を行ない、不平等に対する国民の不満を改正の理由にあげますが、「日本には多くの人が協議する仕組みがなく不満は個々人の意見に過ぎない」と反駁されたことから、世論を形成するために商業会議所（後の商工会議所）を設立することになったのです。北海道に商業会議所が誕生したのは、東京・大阪の設立から17年後の明治 28 年で、農商務大臣榎本武揚により函館と小樽に相次いで設立が認可されました。

商業会議所議員の資格として所得税を納める商人であることが規定されており、当時、所得税を免除されていた北海道では、商業会議所を設立したくとも設立できませんでした。そこで、この壁を取り除いたのが榎本で、北海道特例として地方税を条件としました。榎本は、商業会議所の役割の大きさを知っており、特に明治 28 年度の輸出の 80%、輸入の70%を外国商社が握っている現状に危機感を持っていたことから、商権の回復には商業会議所の協力がどうしても必要と考えていました。

榎本に縁のある龍宮神社に建つ銅像

■小樽商業会議所と港湾開発

発足間もない小樽商業会議所が行った大きな仕事が「小樽港港湾修築意見書」の作成です。当時、埋立による小樽港の開発をめぐり経済人の間で激論が交わされていました。これに対し、商業会議所としての考えをまとめるべく、会議所では港湾改良工事調査委員会を設置して国内の主要港湾を視察し、外国の主要港湾については文献調査を行なったうえ、小樽港の開発の方向性について明治 33 年に意見書としてまとめました。この時、国内の港を視察したのが、後に貿易で成功し、小豆将軍として有名になる高橋直治でした。

■国家プロジェクト「北防波堤修築事業」

北前船をはじめ多くの船で賑わった小樽港ですが、海岸に波が直撃し、船の沈没や桟橋・船入澗の破壊を引き起こすこと等が問題となっていました。明治 25 年、第 4 代北海道庁長官に就任した北垣国道は、小樽港の重要性を認識しており、問題の解決を図るため、小樽に防波堤が備わる近代的な港の建設を訴え、意見書を政府に提出しました。これを受けて井上馨内務大臣は明治 26 年に北海道・小樽へ視察に訪れ、明治29年の帝国議会において工事費全額を国費で支出することが決定されます。こうして国家事業としての北防波堤の建設が、廣井勇小樽築港事務所長の下、明治 30 年に始まりました。全額国費での施工は小樽が初めてのことでした。

【写真6】海岸に打ち付ける大波

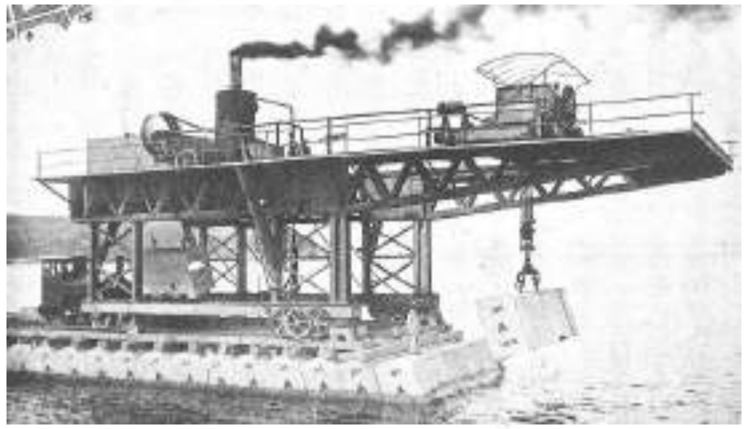
■コラム①　北垣国道

北垣 国道（天保 7（1836）年 - 大正 5（1916）年）は、現在の兵庫県養父市に生まれた志士で、戊辰戦争では新政府軍側に付き、維新後は開拓使に仕官しました。この時、榎本武揚も開拓使務めをしていました。戊辰戦争を敵味方で戦った榎本と北垣は同い年で、力を合わせて北海道を切り拓きます。二人は借金をして未開の地であった稲穂、富岡一帯 20 万坪の払下げを受けて小樽の市街地開発を進めました。北垣は、開拓使を辞した後京都府知事に着任し、その後、明治 25 年に北海道庁長官に就任します。長官として小樽港をはじめとする道内の港づくりや幹線鉄道の整備に尽力しました。小樽では北垣を小樽の発展と北海道近代化を進めた功労者として高く評価し、北垣の没後、大正 8 年に小樽公園内の嵐山（現在の裁判所付近）に高さ7mを超える銅像を建設しました。しかしこの像は戦時中の金属供出により失われてしまいます。戦前、小樽商業会議所会頭及び小樽市長を務めた河原直孝の父親の手記には、北垣の銅像について、「1丈3尺（約4m）の礎柱の上に、1 丈 1 尺（約3.3m）の、活けるが如き大礼服の立像は、東南面に厳然と起立して、幾多偉勲を語られる如き感動を生じ（中略）、夜間像側に反射鏡付の1千燭電燈が点ぜられ、遠方迄明光々と輝いて、偉人の遺徳を照らすと同時に、小樽夜間の一偉観である」とライトアップされていたことが描かれています。

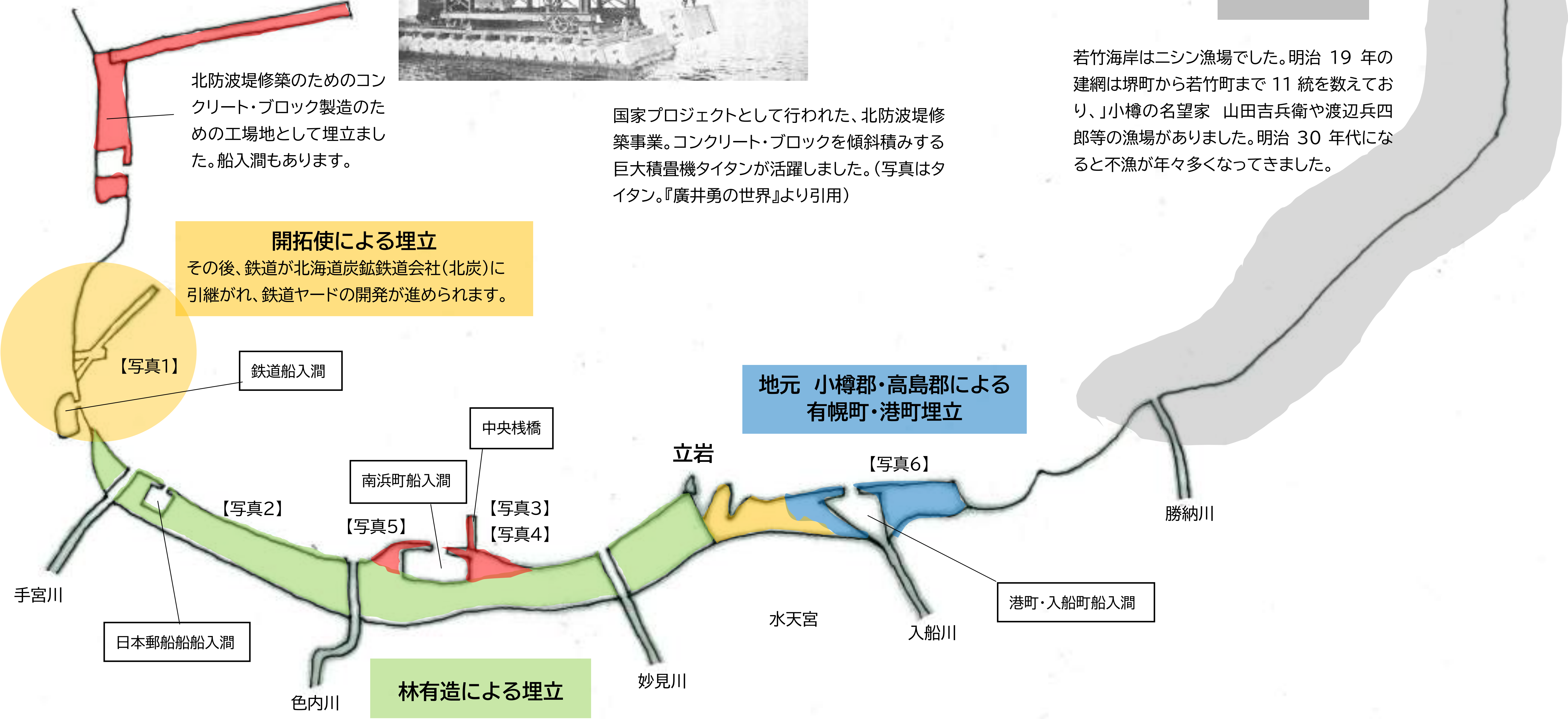
【写真7】北垣国道

【写真8】小樽公園嵐山に建つ銅像

■図で見る小樽港の歴史①（明治30年代前半）



国家プロジェクトとして行われた、北防波堤修築事業。コンクリート・ブロックを傾斜積みする巨大積畳機タイタンが活躍しました。（写真はタイタン。『廣井勇の世界』より引用）



国による築港工事

北防波堤修築のためのコンクリート・ブロック製造のための工場地として埋立ました。船入澗もあります。

開拓使による埋立

その後、鉄道が北海道炭鉱鉄道会社（北炭）に引継がれ、鉄道ヤードの開発が進められます。

若竹海岸

若竹海岸はニシン漁場でした。明治 19 年の建網は堺町から若竹町まで 11 統を数えており、」小樽の名望家　山田吉兵衛や渡辺兵四郎等の漁場がありました。明治 30 年代になると不漁が年々多くなってきました。

Ⅲ 明治 32(1899)年～大正 10(1921)年

港湾の充実と2つの戦争

日露戦争に勝利した日本は、北緯 50 度以南のサハリン(南樺太)を領有することになりました。以前からサハリンとの往来があった小樽港は、日本領となったサハリンへの中継地点としていよいよ人や物の流れが盛んになります。一方、明治 30 年に始まった北防波堤工事が明治 41 年に完成し、引き続いて南側の防波堤工事に着手し、大正 10 年に完成します。この小樽港修築事業は、世界的にも空前の事業といわれ、新たな工法や技術が実施に移された近代港湾工事の先導的なものでした。この間、国営となった鉄道は、石炭の積出専用に巨大な高架桟橋を完成させ、地元小樽でも運河の造成工事が始まるなど、小樽港の整備が勢いよく進んでいきます。

このような中で、第１次世界大戦が勃発しました。ヨーロッパの農業停滞による農産物の不足により、北海道の豆やジャガイモ澱粉等の引き合いが増え、小樽港から積出されていきます。

■日露戦争後の小樽港

日露戦争後の明治 39 年に、小樽港が輸出実績で北海道一の地位を確保しました。輸出品ベスト5のうち、1，2位を木材・板と枕木の林産物が占め、構成比も75～90%と非常に高くなっています。明治 40 年の木材取扱い実績は189万 5,217 石、524 万 2,842 円となり、10 年前の３万 1,696 石、5 万376円に比べると数量で約60倍、金額で104倍の驚異的な増加となりました。この木材ラッシュで、小樽の街の中では、木材を運ぶ馬車による事故が多発し社会問題になりました。また小樽商工会議所の月報には、「荷馬車及び艀仲仕業人夫の手裡に帰する賃金のみにて少なくとも120万円を下らざる・・・」と好景気により市中にお金が回っている状況が報告されています。

小樽港輸出上位５品目(明治41年)		
品名	価額(円)	構成比
木材・板	1,787,793	53.5%
枕木	1,117,821	33.4%
リンゴ	168,684	5.0%
玉ネギ	102,270	3.1%
燕麦	51,489	1.5%
輸出額計	3,342,655	100%

【写真9】木材集積場の様子

林産物の取扱い最大手の三井物産も明治 39 年に小樽に木材課を進出させ、明治 41 年には札幌出張所を廃止して小樽支店を新設するなど、小樽港の隆盛とともに木材部門を強化していきました。

林産物以外では、開拓使時代からの栽培努力が実を結び、リンゴや玉ネギが小樽港の有力商品として定着しました。好景気は、物資の増加のみならず人口増加にもつながり、明治40年の小樽の人口は９万370人で、函館８万 8,038 人、札幌６万 6,193 人を上回って全道一になりました。

和暦	西暦	事　　項
明治37	1894	・日露戦争が始まる(～明治 38) ・函館と小樽が鉄道でつながる(函樽鉄道)
明治39	1896	鉄道が国営化される
明治41	1908	・北防波堤が完成し、引き続き南防波堤・島防波堤工事が始まる ・小樽区営の港湾埋立がふ頭式で許可される
明治42	1909	小樽区営の港湾埋立が運河式埋立に変更される
明治44	1911	鉄道院による手宮石炭ヤード埋立と手宮高架桟橋建設が完成する
大正3	1914	・第1次世界大戦が始まる(～大正7) ・小樽運河の工事(小樽区営第一期港湾修築工事)が始まる ・鉄道院による若竹海岸の第１次埋立工事が竣工する
大正7	1918	運河埋立地(第２埋立地)で開道五十年記念北海道博覧会が開催される
大正10	1921	・南防波堤・島防波堤・北防波堤延長工事が完成する ・運河埋立地(第２埋立地)に北海製缶倉庫㈱の工場と倉庫が新設される

■第１次世界大戦と小樽港

北海道の青豌豆の海外輸出は、明治 40 年に函館から香港に向けて送り出したことに始まりました。翌明治 41 年３月には、横浜のアーベンハイ商会が少量の見本をロンドンに送り、その年の５月にロンドンから 200 トンの注文を受けて積み出したのが、欧州輸出の最初となります。

大正４年から青豌豆の輸出が急激に増えますが、これは大正 3 年に始まった第 1 次世界大戦が原因となっています。青豌豆の主な需要先であるイギリスに輸出していたオランダ、ドイツ、ロシア等からの輸入が全くなくなったことや、各交戦国の軍

【写真10】豆選り女工

隊食糧、軍需品、工場労働者の食糧などの需要が増えたことに、加えて、農村で生産に従事していた若者たちが出征したことによる各国の生産の減少も相まって、遠く日本からヨーロッパへの輸出が急激に促進されたものです。日本からの青豌豆輸出は98～100％が北海道産であり、十勝・北見等の産地から汽車で小樽に送られ、船ではるばる南洋を回ってヨーロッパまで運ばれました。

イギリスの青豌豆の市場では、北海道産はオランダ産と競合することになり、オランダ産の青豌豆の品種は粒が大きく鮮やかな緑色で、見た目が非常に良く、一方で北海道産のものは粒が多少小さいけれども、粒がそろっていて不良粒が無いというのが特徴で売り込んでいました。この粒をそろえる検査をしていたのが船積み前の「粒選(え)り」で、小樽運河沿いの木骨石造倉庫では、「豆選り女工」がずらりと並んで、青豌豆を机の上に広げ、一粒ずつ、形のそろっていないものや色や光沢の悪いものを撰び出していました。さらに日本産は検査の厳重さと積荷の注意が好評で、オランダ産の普通品と同格にまで値上げされていくことになります。(『北海道貿易史』)

■防波堤と石炭高架桟橋

「港湾工学の父」と呼ばれる廣井勇により建設された北防波堤(写真下　左の防波堤)は、セイロン(現スリランカ)のコロンボ港の防波堤を参考にして、独特の傾斜ブロック工法を採用した日本初の外洋防波堤で、11 年の歳月をかけて完成しました。

南防波堤と島防波堤(写真下　右の防波堤)は、第 2 代小樽築港事務所長の伊藤長右衛門によって建設され、南防波堤は北防波堤同様に傾斜ブロック工法を採用しています。島防波堤については、ケーソン工法を取り入れますが、このケーソンを陸上の斜路上で製造し、海中に滑り落とす進水方式を世界で初めて実施しました。

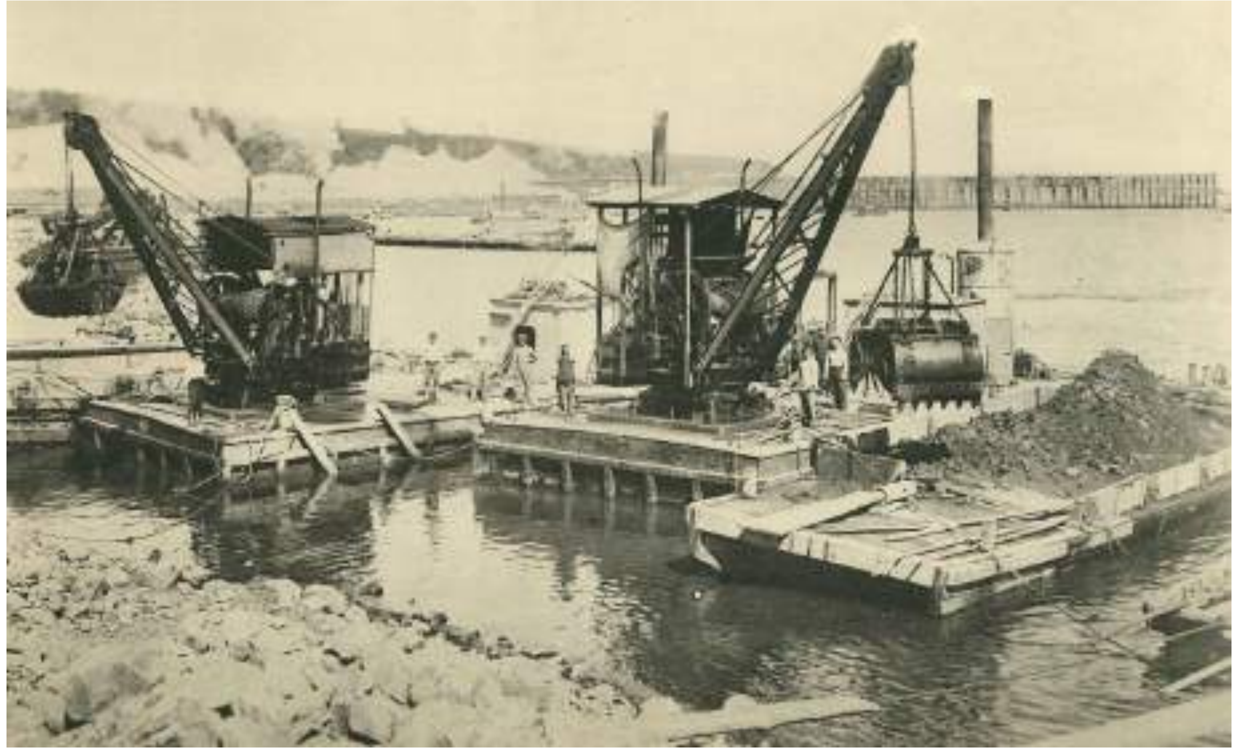
石炭高架桟橋は、増加する石炭輸送へ対応するために建設され、明治 44 年に鉄道院が完成させたものです。長さ 289 メートル、海面からの高さ 19 メートルの木造施設で、同時に 4 千トン級の汽船 4 隻を係留できる巨大なものでした。高架桟橋上に導かれた石炭貨車から漏斗の付いたシューターを使って貨物船に石炭を流し込む構造になっており、年間 120 万トンの石炭を取り扱う能力がありました。(『写真集　小樽築港 100 年の歩み』)

【写真11】手宮石炭高架桟橋と防波堤

■小樽運河の築造工事

小樽運河は、港勢の活発化により荷揚場の不足などが問題となり、埋立事業について、明治 29 年から主に経済界で議論されていたことに始まります。当初から埋立式による運河造成に決まっていたわけではなく、ふ頭岸壁方式と対立しながら埋立計画が二転三転していました。一度はふ頭岸壁方式に決まりますが、廣井勇の助言もあって、最終的に埋立式運河に決まりました。

工事は 4 工区に分けられ手宮側から着手されました。工事に要する埋土は手宮裏の石山の土砂と浚渫船による土砂が充てられ、9年の歳月をかけて約 10 万㎡の埋立地を造成し、幅40m、長さ1,324mの小樽運河が大正 12 年に完成しました。



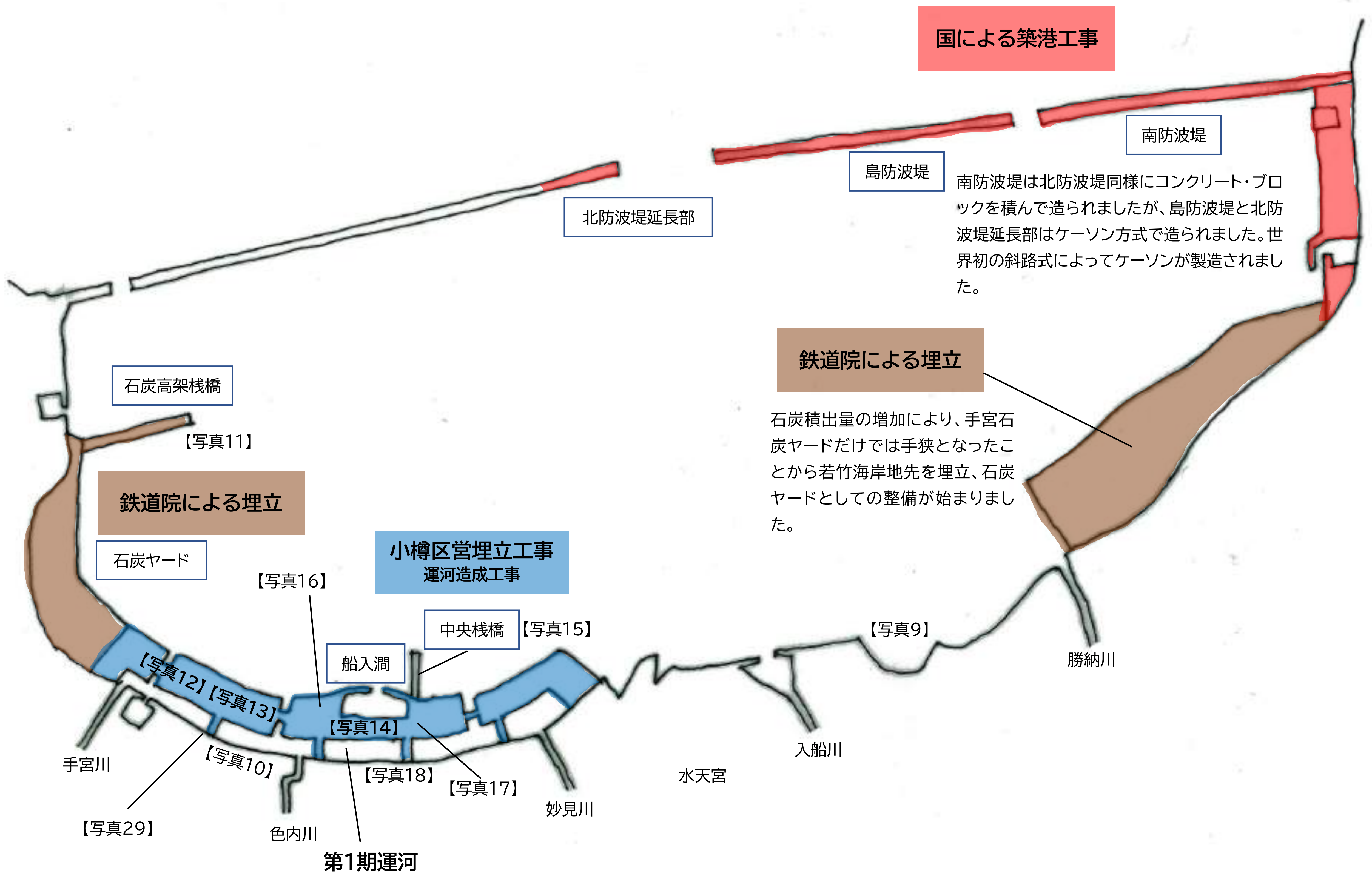
【写真12】運河築造の様子(浚渫作業)

■博覧会と北海製缶倉庫㈱

埋立が続く運河工事の第 2 工区の完成に合わせ、大正 7 年、開道五十周年記念北海道博覧会が開催されました。札幌との共同開催で、小樽港は第 3 会場という位置づけで水族館や演芸場が設けられました。博覧会会場となった第2工区(運河第 2 埋立地)には、大正 10 年に北海製缶倉庫㈱の工場と倉庫が建設されました。

【写真 13】北海製缶倉庫㈱の工場と倉庫

■図で見る小樽港の歴史②（大正13年頃）



Ⅳ 大正11(1922)年～昭和 11(1936)年
艀荷役からふ頭の時代へ

小樽港は、明治・大正期を通じて船が接岸できる係船岸壁を持たなかったので、汽船による貨物の積み下ろしは全て艀によって行われ艀業が早くから発達してきました。

完成した小樽運河は、これら艀を収容する溜り場ですが、100トン積みの艀 40 隻が同時に係留できました。これにより海岸に建つ既存の倉庫はもとより、運河埋立地に建てられた新たな倉庫や上屋も無駄なく使うことができたことから、荷役の能率を著しく高めることになり、貨物量の増加により荷さばき地が狭隘となっていた問題を解決することになりました。運河の完成した大正 12 年の小樽の人口は12万 7,561 人で、北海道第1の都市になり、商圏は、北海道一円はもとより樺太、沿海州、カムチャッカに及んで、石炭の年間供給量だけでも函館の6万9千トン、室蘭の 37 万トンに比べて 73 万1千トンという抜群の数字を示していました。

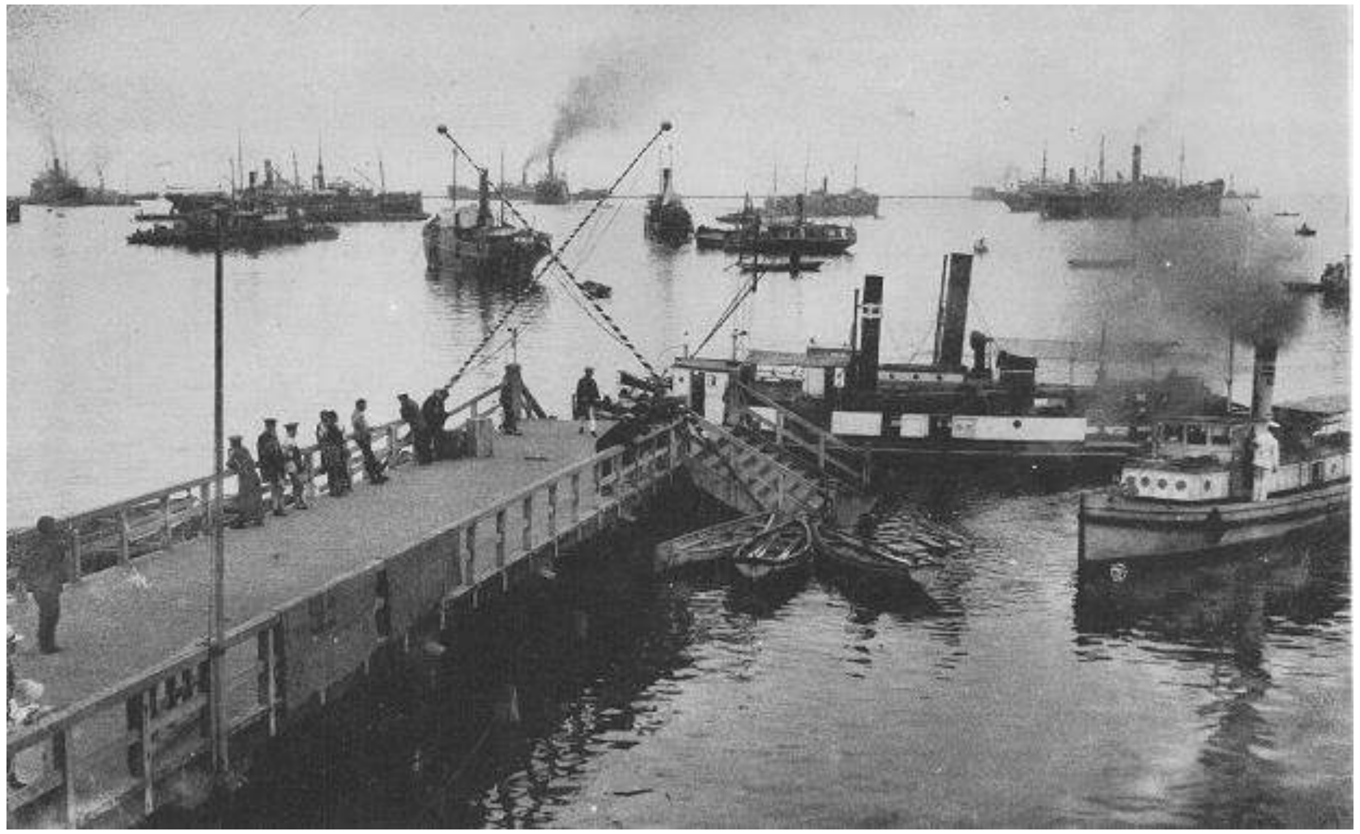
しかし、昭和に入ると、船舶の大型化や貨物量のさらなる増大、さらに艀荷役では貨物を破損したり海水で濡らしたりするおそれがあったので、より効率の良い荷役方法への転換が求められるようになりました。世界の潮流も海陸荷役は本船が接岸できる大型ふ頭の築造であり、小樽港においても運河完成からわずか 9 年後には堺町岸壁が完成し、本船が直接接岸できるようになり、その 4 年後には北海道で初となる突堤式ふ頭＝第 1 号ふ頭の築造工事が始まりました。

【写真14】完成した運河埋立地(右の水路が運河、左の突き出しが中央桟橋)

和暦	西暦	事　　項
大正11	1922	市制施行　小樽市になる
大正12	1923	小樽運河が完成する
大正13	1924	防波堤及び運河完成の祝賀会が挙行される
大正14	1925	日本製粉小樽工場が開設される
昭和6	1931	小樽開港博覧会が開催(旧入船町船入澗埋立地)
昭和7	1932	・市営第二期港湾修築工事が完成する(堺町岸壁や勝納貯木場ができる) ・臨港鉄道が開通する
昭和9	1934	厩町岸壁が完成する
昭和10	1935	第 1 号から第 3 号ふ頭の整備が計画される
昭和11	1936	・鉄道院の若竹地区第 2 次埋立工事が着工　石炭積込桟橋等が整備される ・第 1 号ふ頭建設工事が始まる

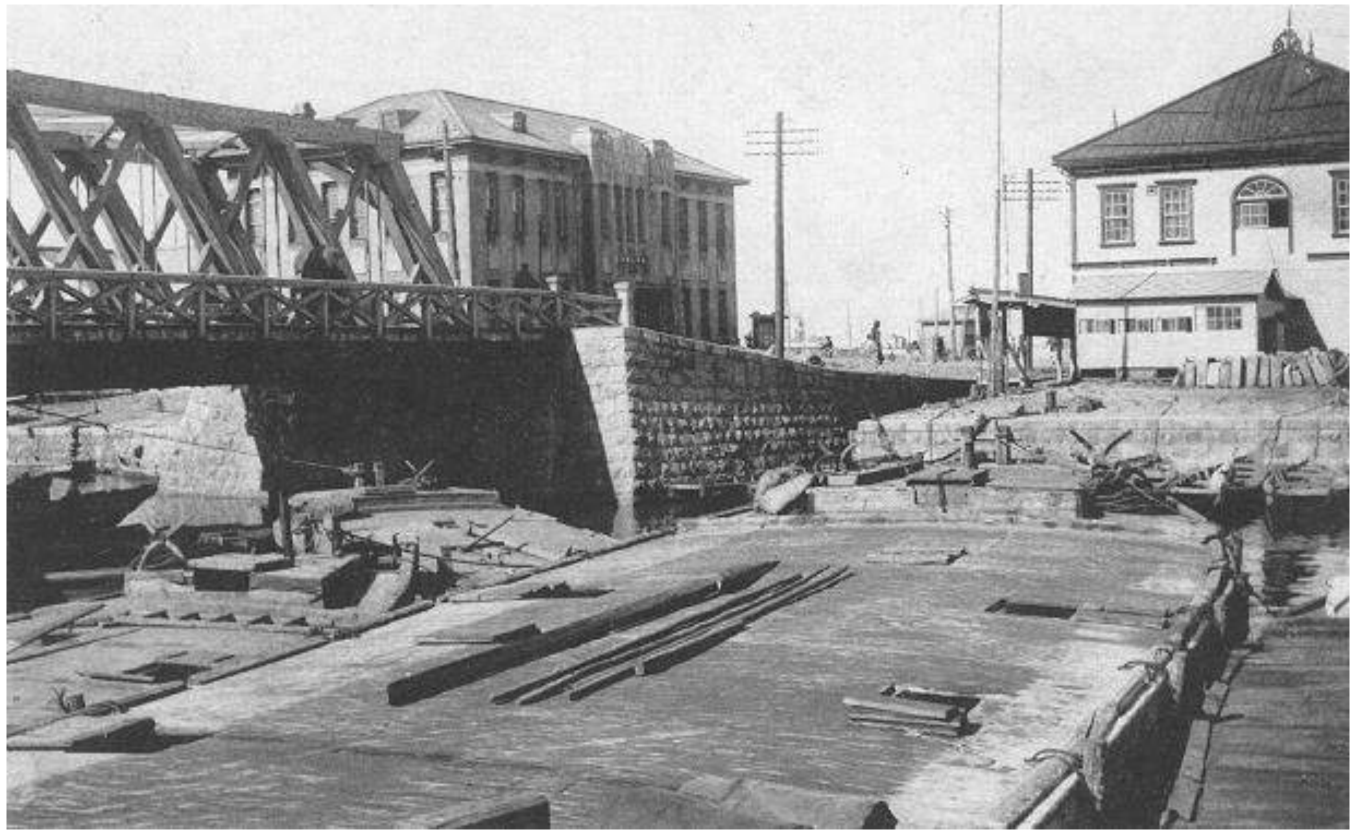
■小樽港運の絶頂期

小樽港の絶頂期は、運河完成の祝賀が行われた大正 13 年を頂点として昭和初期にいたる前後になります。大正 13 年の小樽港入港汽船の隻数 6,248 隻(他に帆船の入港 6,195 隻)は全道に冠たるばかりでなく、全国主要港中でも、神戸、門司、大阪、横浜、下関に次いで第 6 位にランクし、海運による年間輸移出入の総額は 2,240,590 トン(2 億 7,189 万7千円)で、その全国順位は函館に次いで第 9 位であり、これに特殊貨物だった石炭の 1,368,231トン、木材の 309,517トンを主とする鉄道の輸送量を合算すれば 4,790,680 トンとなり、その総額は 5 億 1,280 万 3 千余円に達しました。

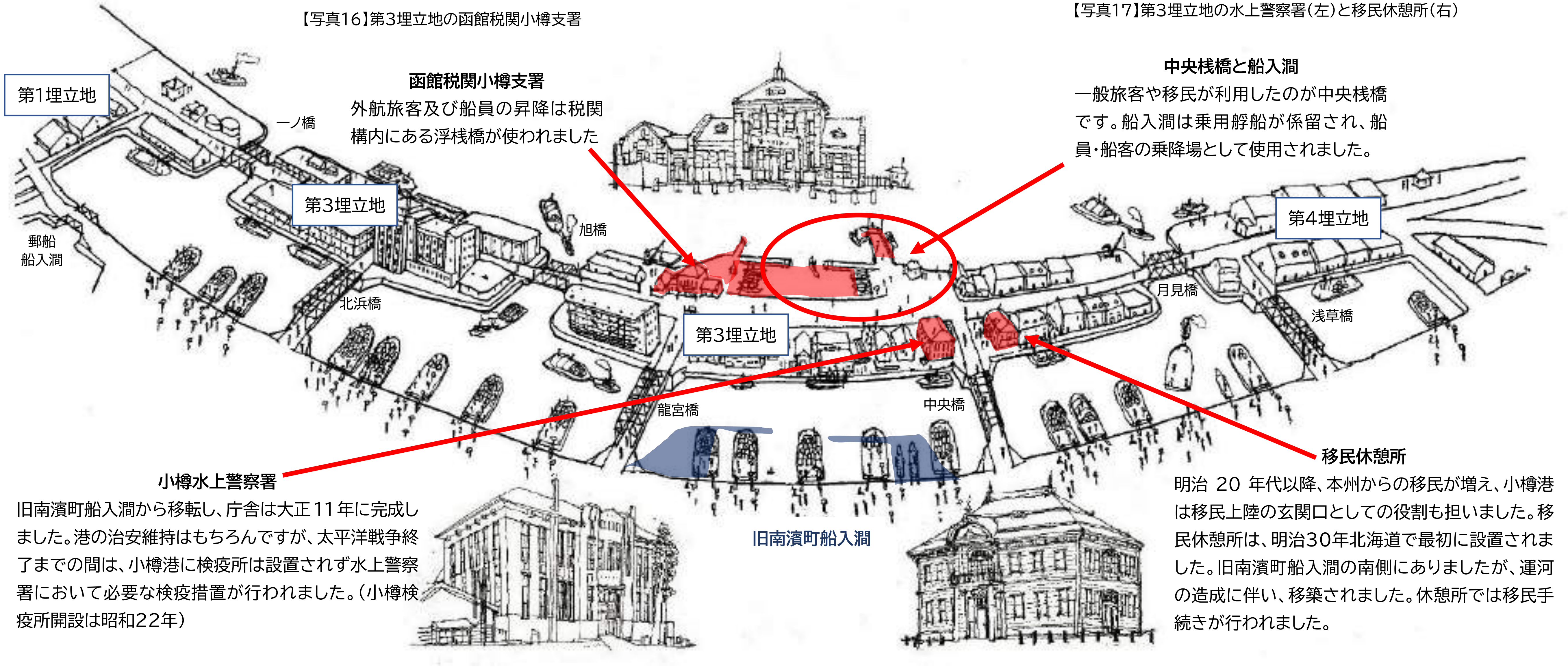


【写真15】中央桟橋に係留する小型蒸気船(現 第 3 号ふ頭基部)

【写真16】第3埋立地の函館税関小樽支署



【写真17】第3埋立地の水上警察署(左)と移民休憩所(右)



函館税関小樽支署

外航旅客及び船員の昇降は税関構内にある浮桟橋が使われました

中央桟橋と船入澗

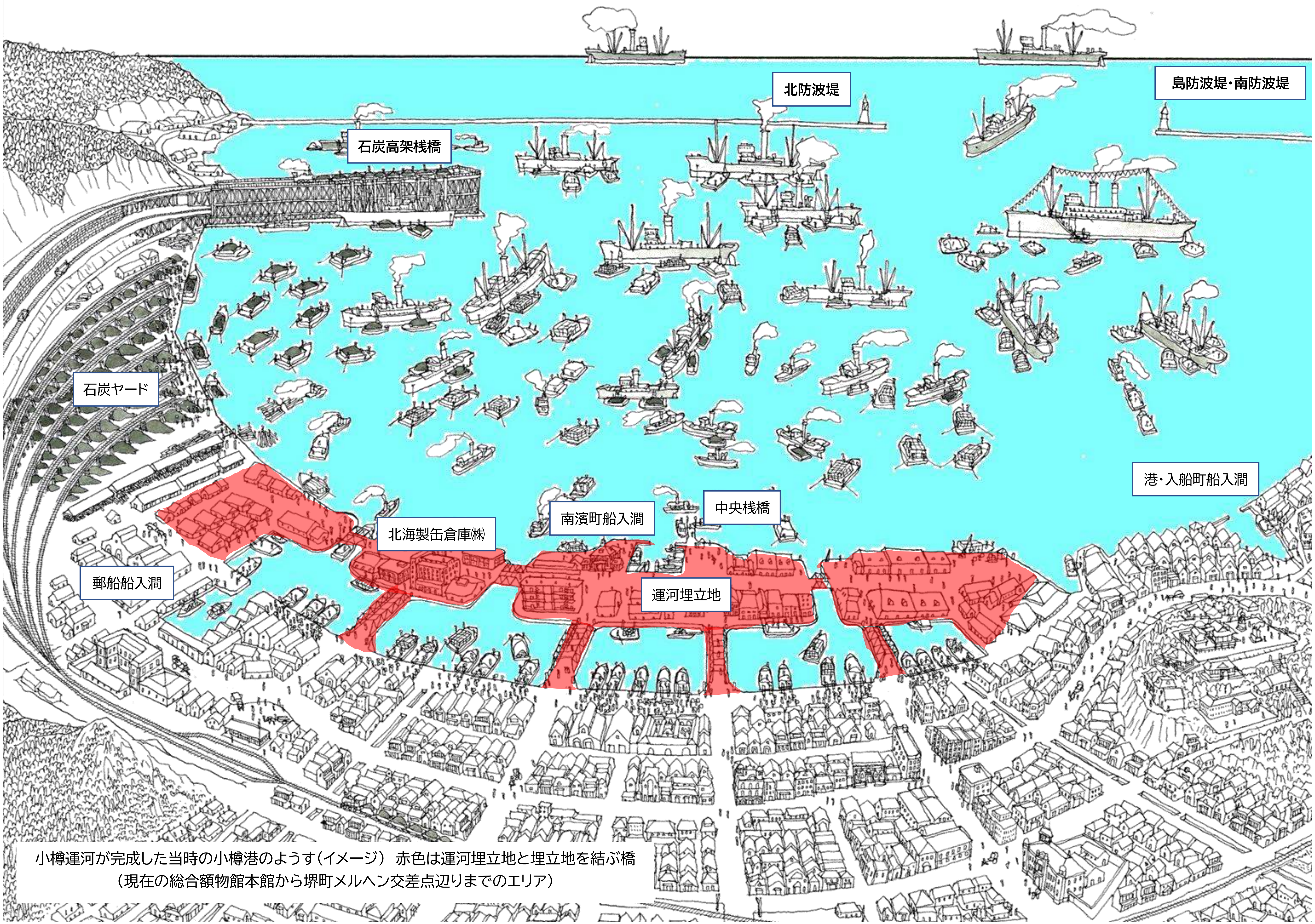
一般旅客や移民が利用したのが中央桟橋です。船入澗は乗用艀船が係留され、船員・船客の乗降場として使用されました。

小樽水上警察署

旧南濱町船入澗から移転し、庁舎は大正11年に完成しました。港の治安維持はもちろんですが、太平洋戦争終了までの間は、小樽港に検疫所は設置されず水上警察署において必要な検疫措置が行われました。(小樽検疫所開設は昭和22年)

移民休憩所

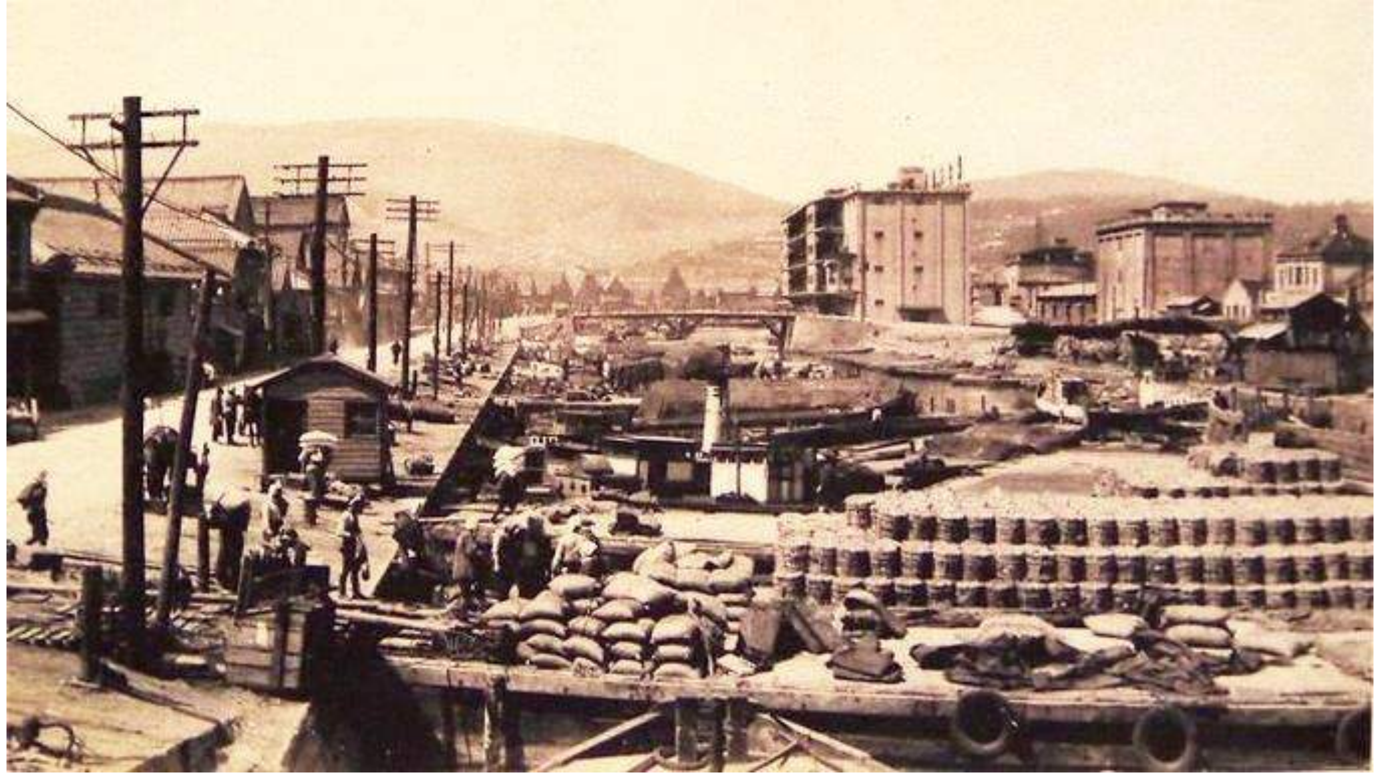
明治 20 年代以降、本州からの移民が増え、小樽港は移民上陸の玄関口としての役割も担いました。移民休憩所は、明治30年北海道で最初に設置されました。旧南濱町船入澗の南側にありましたが、運河の造成に伴い、移築されました。休憩所では移民手続きが行われました。



小樽運河が完成した当時の小樽港のようす（イメージ）　赤色は運河埋立地と埋立地を結ぶ橋
（現在の総合額物館本館から堺町メルヘン交差点辺りまでのエリア）

■このころの貿易

満州事変(昭和 6 年)、日中戦争(昭和 12 年)と太平洋戦争へ至る前夜、昭和初期の北海道の輸入品の主なものは、工業原材料、農業・水産業の資材類や米、小麦、砂糖などの食料品でした。大正 2 年の米騒動のあと、タイ、ビルマなどの南方から外米が輸入されるようになりますが、後に台湾米や朝鮮米が輸入されるようになります。また道内でも米が増産されるようになったので、昭和5～6年頃から南方米などの外米輸入はほとんどなくなりました。小麦はうどん、そうめん、パン用小麦粉の原料として、道産小麦の不足を補う形でオーストラリア、カナダ、満州から輸入されます。小樽には大正 14 年に日本製粉小樽工場が開設されたので、輸入小麦の相当量を引き受けることになります。砂糖は主にインドネシアから輸入されていましたが、しだいに台湾産が多くなりました。



【写真18】艀による荷役作業の様子(運河)

■運河から岸壁・ふ頭の時代へ　堺町岸壁と第 1 号ふ頭

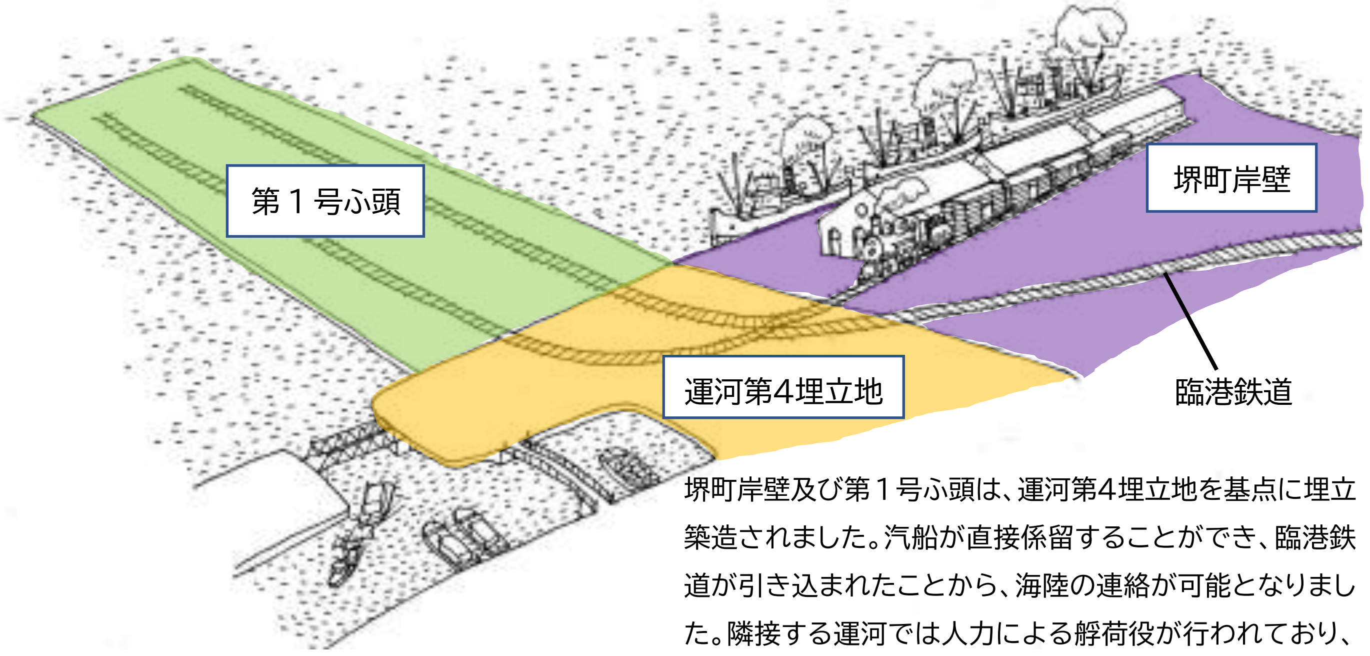
石炭は、手宮石炭高架桟橋により鉄道から汽船へ直接積み込みが行われていましたが、一般貨物ついては、堺町岸壁が完成して3千トン級 3 隻の接岸が可能となり臨港鉄道が整備されたことから、ようやく汽船と鉄道の間に直接荷役が行われるようになりました。

堺町岸壁は、昭和3年から7年にかけて堺町にあった立岩から勝納川河口までの小樽市営埋立事業により生まれたもので、この埋立により、現在の臨海部の原型がほぼ形作られました。現在メルヘン交差点と呼ばれる五差路にあった港・入船町船入澗はこの時埋め立てられ、その埋立地を会場に昭和 6 年、小樽海港博覧会が小樽市と小樽商工会議所の共催により開催されました。

運河の完成に要した期間は、工事期間の 10 年間に、地元経済界による港湾埋立事業が発案されてから運河式かふ頭式かで揉めた 18 年間を加えた 28 年間になります。実は、運河工事のまだ終わっていない大正 12 年 3 月当時に、市の理事者間には、手宮厩の海岸前面にふ頭 3 基を築く構想が進められており、運河の完成それ自体が世界の趨勢から遅れを取っていたことが伺われます。

3 基のふ頭は、その後、運河の第 3 埋立地と第 4 埋立地の前面に築造する計画に変更となり、昭和 10 年に 1 万トン級の汽船が接岸できる北海道初の突堤式公共ふ頭として第 1 号ふ頭の築造工事が始まりました。堺町岸壁広場の式場では、盛大な式典と基石沈下等が行われ、併せて記念マラソン競争、漕艇大会などの催しも開催され、当時の小樽新聞は空前の盛り上がりだったと報道しています。時代は既にふ頭の時代へ移行していました。

【写真19】堺町岸壁に接岸する貨物船



堺町岸壁及び第１号ふ頭は、運河第4埋立地を基点に埋立築造されました。汽船が直接係留することができ、臨港鉄道が引き込まれたことから、海陸の連絡が可能となりました。隣接する運河では人力による艀荷役が行われており、対照的な光景が繰り広げられていました。

V　昭和12(1937)年～昭和32(1957)年

敗戦から復興へ

昭和 12 年、小樽では北海道大博覧会が開催され、整備中の第 1 号ふ頭が海岸会場になりました。同年、第 2 号ふ頭が、昭和 15 年には第 3 号ふ頭が相次いで着工されますが、いずれも戦争のため中断となり、完成は戦後になります。

昭和 20 年に敗戦を迎え、連合国進駐軍が小樽港に上陸し、サンフランシスコ講和条約が締結されるまで、日本は 7 年間占領下におかれます。昭和 20 年 7 月 15 日に小樽空襲がありましたが、小樽港は直接戦火の破壊からはまぬがれました。しかし、敗戦により南樺太の商圏を失い、戦時中の統制経済によって、経済の中心も政治・行政の中心だった札幌に移ってしまいます。

北海道の戦後貿易は、食料の救援をはかるため GHQ 管理下の国営貿易でスタートし、昭和 21 年 3 月に米国カリフォルニア州米 7,750 トンを積んだ第 1 船が小樽港に入港しました。小樽港の入港船舶数も昭和 23 年には 6,910 隻となり港内の活動はいち早く活発化しましたが、小樽にあった貿易商社などは貨物獲得のため札幌に移動をはじめ、これを追って船会社や銀行も小樽を離れていく動きが続きました。

【写真20】堺町岸壁で出征する兵士と見送る人たち

和暦	西暦	事　　項
昭和12	1937	・北海道大博覧会が開催 ・日中戦争が始まる ・第 2 号ふ頭建設工事が始まる（戦争のため中断）
昭和15	1940	・第 1 号ふ頭が完成する ・第 3 号ふ頭建設工事が始まる（戦争のため中断）
昭和16	1941	太平洋戦争が始まる
昭和20	1945	敗戦　GHQ の占領下におかれる
昭和22	1947	日本の民間貿易が再開される
昭和25	1950	第 2 号ふ頭が完成する
昭和26	1951	小樽港が重要港湾に指定される
昭和27	1952	サンフランシスコ講和条約が締結される　日本が主権を取り戻した
昭和28	1953	・第 3 号ふ頭の建設に再着手する（戦後復興安全保障費） ・小樽市が港湾管理者になる
昭和29	1954	第 3 号ふ頭の原設計の半分が完成する

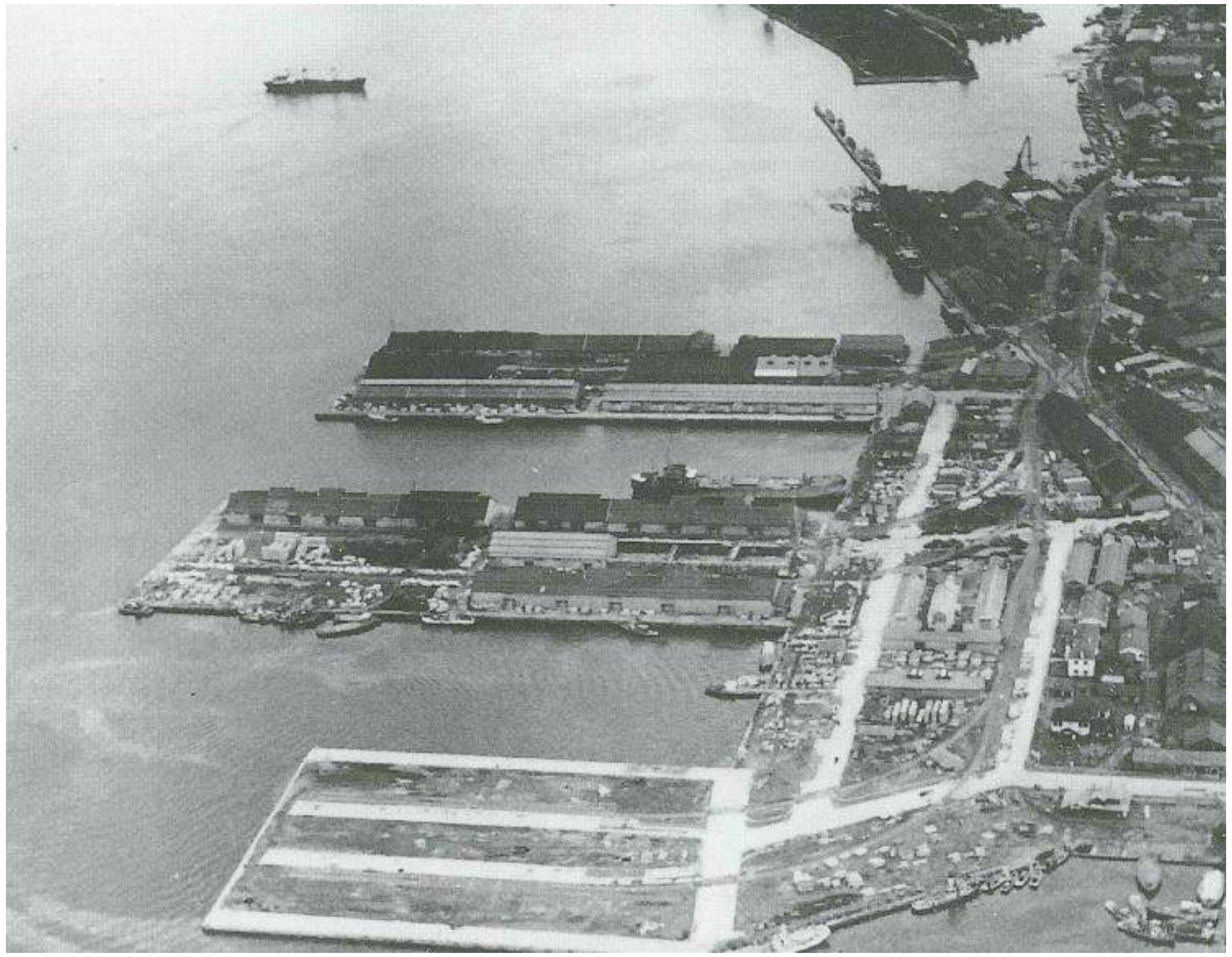
戦後は、昭和25年に中断されていた第2号ふ頭が完成し、昭和29年には同じく中断していた第3号ふ頭が完成しますが、第3号ふ頭は、主に稼ぎ頭だったインチ材の積出ふ頭として大きな期待を持って整備されました。ここに 3 基のふ頭が揃うことになりますが、道内の主要港でも相次いでふ頭建設が着手される中で、3 基もの公共ふ頭が完成したのは小樽港だけでした。

【写真21】集会も軍事色が濃くなる （中央桟橋前の広場＝現第 3 号ふ頭基部）

■小樽開発埠頭株式会社の設立

第 3 号ふ頭は7～8 千トン級の船舶 2 隻を係留することができ、運輸交通の利便性など港内では好条件に恵まれたふ頭として期待されていました。しかし、倉庫や上屋などふ頭の上部施設の整備が進まず外貨の稼ぎ頭だったインチ材が臨時的に野積みになっている状態が問題となっていました。第 1･2 号ふ頭の上部施設が民営に限られていたことから、第 3 号ふ頭は公営的に整備をすることが検討されましたが、整備が進まなかった理由の一つが市の苦しい財政状況でした。そのため、民間資金も導入する公私合弁の方法が考えられ、第 3 号ふ頭全体と基部を合わせた 5,800 坪を経営する会社を設立することになりました。

第1･2 号ふ頭の既設施設と競合しないように気をつけながら、インチ材専門や一般雑貨を扱う倉庫業の建設･運営をはじめ、離島や沿岸定期航路船等を対象とする上屋建設と経営にあたる計画が立てられ、昭和 31 年に小樽開発埠頭株式会社が設立されました。会社設立後はインチ材専用倉庫が建設されますが、続く立体的上屋の建設が小樽市の財政事情から遅れていたところ、昭和 33 年に開催された北海道博覧会の海洋･海運のテーマ館に、立体的上屋が会場として予定されたことから、着工が早まることになりました。



【写真22】3 基のふ頭(奥から第 1 号、第 2 号、第 3 号ふ頭)

■コラム②　インチ材

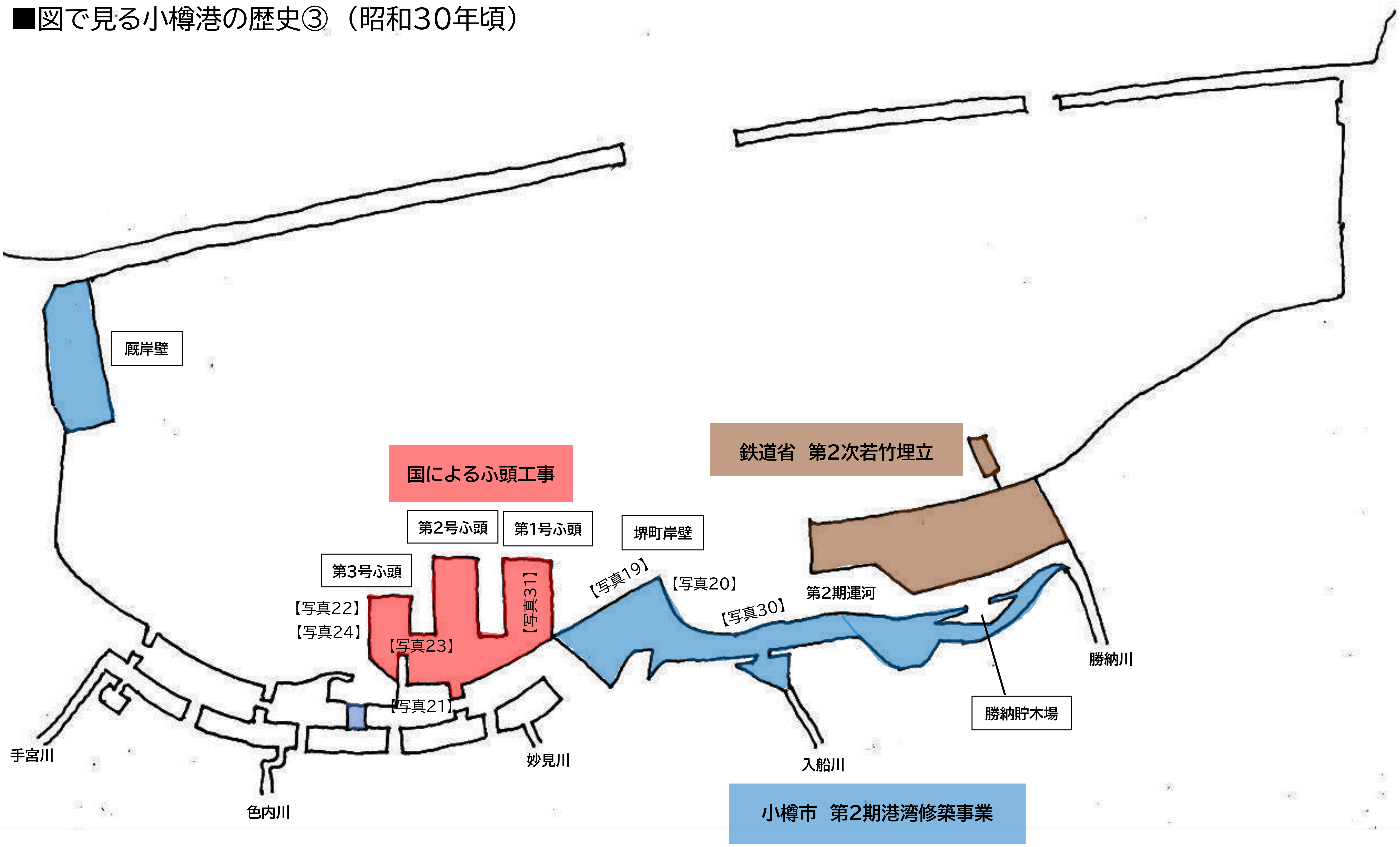
北海道の材木は針葉樹と広葉樹に分かれ、針葉樹の主なものはトドマツ、エゾマツで一般用材、土木建築用、パルプ用材、坑木等に使用され、広葉樹はナラ、カバ、ブナ、カツラ、タモ等で一般に硬質で加工に不便なため家具用材として欧米を主とする海外への輸出用に向けられました。この広葉樹の挽材がインチ材であり、製材の規格が厚さ 1 インチ(2.54 ㎝)であることからインチ材と総称されています。

小樽港では大正3年、第一次世界大戦が始まるまで、ナラのインチ材として大量に輸出されていました。太平洋戦争後、他の輸出の不振にも拘わらず、インチ材は海外から活発な引き合いを見て毎年北海道の輸出総額の40～50%を示し、道材合板、生糸とともに日本の食糧難を救い、戦後復興を助けました。

インチ材は小樽港から輸出される林産物の首位を占め、昭和 30 年度は総金額 50 億円以上に達し、輸出品中でもその王座を占めていました。インチ材は様々な樹種がありますが、北海道の総輸出インチ材の70%はナラです。

【写真23】第2･第 3 号ふ頭基部に積まれたインチ材

■図で見る小樽港の歴史③（昭和30年頃）



Ⅵ　昭和 33(1958)年～昭和44(1969)年
博覧会の成功と新たな胎動

昭和 27 年、日本は主権を取り戻し、国は北海道総合開発 5 ヵ年計画を発足して電源開発や幹線道路の整備を進めていきました。次いで、開道90年の節目となる昭和 33 年からは、第 2 次 5 カ年計画に入ります。このようななかで、北海道と札幌市は、北海道開発の現況を広く伝えるため北海道大博覧会の開催を計画し、小樽市においても商工会議所を中心に、札幌市に対し申し入れを行い、札樽経済提携の見地から共催することになりました。会場には完成間もない第 3 号ふ頭が活用されることになりました。

■北海道大博覧会　海の小樽会場

小樽会場は海をテーマとした海洋海運館と水族館を主要施設として、産業観光館、貿易館、中国館、演芸館を設営しました。会期は 7 月 5 日から 8 月 31 日までの 58 日間で、入場者数は当初の想定を大幅に上回る延約 160 万人となり事業収支も黒字と大成功を収めました。

産業観光館、貿易館、中国館が現在の 31 号上屋であり、演芸館がその後、離島航路上屋として活用された現在の 34 号上屋です。また、来賓休憩所として使用された建物が現在の港湾室庁舎で、博覧会の開催のおかげで、第 3 号ふ頭の公共施設整備が促進されることになりました。

さらに、祝津会場には水族館が設置され、泊村から鰊御殿が移築されるなど、後のマリンレジャーの拠点としての礎が築かれるとともに、第 3 ふ頭会場と祝津会場を結んだ海上連絡航路が、後の祝津・オタモイ遊覧航路に繋がることになります。

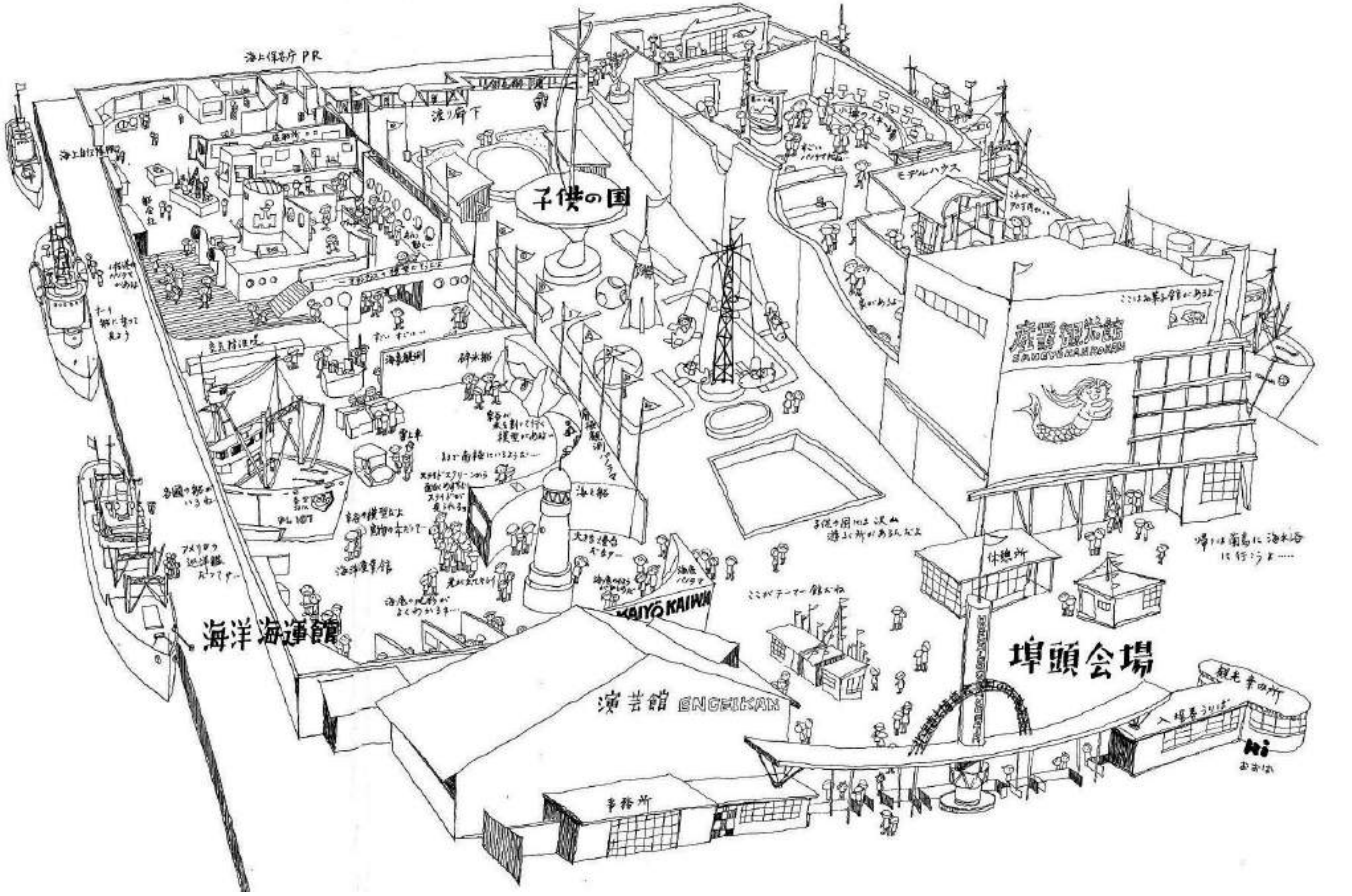
【写真24】第3ふ頭会場の様子

和暦	西暦	事　　項
昭和33	1958	・北海道博覧会が開催される。第 3 号ふ頭が会場になる ・貿易振興のため第 3 号ふ頭の延長工事促進に関する決議を行った（小樽市議会）
昭和34	1959	第 3 号ふ頭の延長工事が始まる
昭和38	1963	若竹地区に木材荷さばき施設が完成する
昭和39	1964	道央新産業都市に指定される
昭和40	1965	・小樽が開基 100 年を迎える ・小樽港湾合同庁舎が完成する
昭和41	1966	・道々小樽臨港線整備が都市計画決定される ・マトン、ラムの輸入港の指定を受ける ・ソビエトナホトカ市と姉妹都市を締結する（対岸貿易の振興）
昭和42	1967	・第 3 号ふ頭の延長工事が完成する ・第 1 回おたる潮まつりが開催される

■第 3 号ふ頭の拡張

昭和 30 年代後半から日本は高度経済成長期を迎えます。経済規模の拡大に伴い、港湾整備も早急な対策が求められるようになります。小樽港においても既に竣工していた第３号ふ頭を船舶大型化に対応するため、延長工事に着手し、昭和 42 年に完成しました。この完成間もない第 3 号ふ頭の延長部分を利用して開催したのが、第 1 回おたる潮まつりです。ふ頭会場にはその後、上屋の建設が行なわれたため、第２回目以降の潮まつり会場は小樽公園へ移りますが、昭和54 年、第15 回から第 3 号ふ頭基部へと会場が海に里帰りして現在に至っています。

【写真25】延長工事が完成した第 3 号ふ頭（手前）



おおば比呂司氏による第３ふ頭会場のイラスト（北海道博覧会　海の小樽会場より引用）

■マトン・ラムの輸入港の指定

小樽港は、昭和 41 年に畜肉及び家畜指定検疫物輸入港の指定を受け、マトン・ラムの輸入港としてニュージーランドと深い関係を築くことになりました。これをきっかけとして昭和 55 年に、人口、街並み、歴史性などが小樽にふさわしいニュージーランド・ダニーデン市と姉妹都市提携が結ばれることになりました。

【写真26】第 3 号ふ頭に荷揚げされるマトン

■対ソ沿岸貿易

昭和 38 年に、ソ連極東地域と日本の消費物資交流を目的として始まった対ソ貿易は、昭和 40 年に小樽や函館など道内の7つの貿易協同組合が北海道貿易協同組合を結成し、昭和 42 年には対ソ、対北海道を合わせた取引額が 15 億円、昭和 43 年には約 40 億円の実績を上げました。北海道からは、漁網、ゴム靴、家具、ビールなどが輸出され、ソ連からは木材、ニシン、石炭などが輸入されました。このような中で、ソ連極東地域を視察していた当時の安達與五郎小樽市長は、対岸貿易の振興を図るため、ナホトカ市と姉妹都市の提携を行いました。

【写真27】ナホトカ市で姉妹都市提携に調印する安達市長(左)

■貯木場の拡張

北洋材の輸入取扱量が増加したため、従前、使用していた勝納貯木場(第2運河)では対応できなくなり、昭和 38 年、若竹地区に当時、北海道一の規模を誇る水面貯木場が整備されました。昭和 40 年代に入ると、北洋材・南洋材の原木輸入がさらに急増したため、水面貯木場の拡張が行われます。

【写真28】拡張された若竹水面貯木場

■コラム③　港湾埋立地と博覧会

小樽では、港で新たな埋立が行われるたび、埋立地を会場に博覧会が開催されてきた歴史があり、大正７年を皮切りに昭和 59 年までの 66 年間に５回開催されました。港と博覧会は切っても切れない関係にあります。

① 運河第２埋立地　開道五十年記念北海道博覧会　第三会場（大正7年）

運河埋立地は埋立が完了した部分から順次、土地の利用が始まっていました。開道五十周年記念北海道博覧会は第２埋立地を会場しましたが、この場所は、この後に、北海製缶倉庫㈱の工場や倉庫が建設される場所です。【写真29】

② 港町・入船町船入澗埋立地　小樽海港博覧会（昭和6年）

港町・入船町船入間を埋め立てた跡地で、臨港鉄道が会場を横切っていたため、跨線橋を越えて海に面した会場へ移動しました。様々なショーが華やかに行われ、会期 41 日間に延 47 万人を超える入場者を集めました。【写真30】

③ 第１号ふ頭　北海道大博覧会　海岸会場(昭和12年)

小樽公園会場と第１号ふ頭を海岸会場として開催されました。目標の２倍半の 160 万人を超す入場者があり、剰余金を出すほどの黒字になりました。博覧会開会日の７月７日に盧溝橋事件が勃発し日中戦争が始まり、会場では会期中に召集令状の来た入場客の呼び出しが行われました。【写真31】

④ 第３号ふ頭　北海道大博覧会・小樽会場（昭和33年）

⑤ 勝納ふ頭・色内ふ頭　’84 小樽博覧会（昭和59年）

勝納ふ頭及び色内ふ頭をそれぞれ主会場、サブ会場にして開かれました。巨大な二枚貝を模したテーマ館「オタルステージ」が話題になりましたが、準備期間の短さ、全体的なテーマの希薄さなどから来場者数は伸び悩み、最終的には巨額の赤字を残す結果となりました。

【写真32】

Ⅶ　昭和45(1970)年～昭和59年(1984)

フェリー就航と巨大ふ頭の時代

昭和45年、北海道と関西を結ぶ海のバイパスとして、小樽港と京都の舞鶴港間に新日本海フェリー㈱のフェリー航路が開設されました。第1船となる「すずらん丸」が初めて小樽港へ入港したのが7月31日。潮まつり開催中だったこともあり、港は大変な歓声に包まれました。

一方、船舶の大型化や穀物・セメント等の新しい輸送に対応した第4号ふ頭として整備されていた中央ふ頭が昭和47年に完成しました。公共で整備したふ頭としては当時、東京以北随一のマンモスふ頭でしたが、昭和48年にはさらに大きな勝納ふ頭の工事に着手し、昭和56年に竣工しています。

また、下水終末処理場の敷設場所に困った小樽市では、第 3 号ふ頭の約 2 倍の大型ふ頭となる色内ふ頭を昭和 54 年に完成させ、地上に色内ふ頭公園、地下に下水処理施設を整備しました。

小樽港では昭和 40 年代後半から 50 年代にかけて巨大ふ頭の整備が進められました。

■新日本海フェリーの就航

海運の主流が太平洋側に移り、船舶入港量が減少していた小樽港にとって、新日本海フェリーの就航は久々の明るいニュースでした。すずらん丸は、冬の日本海の荒波を進めるように、当時、世界最大のカーフェリーとして広島県三原市の造船所で新造された船で、昭和 45 年 7 月 29 日に造船所を出航し、予定を 2 時間半遅れた、30 日の午後 6 時半頃に小樽港に到着。約 3,000 人の市民が岸壁に集まり、拍手で出迎えた感動的な初入港でした。2 日後に行われた船内公開には 1 万 6 千もの人々が訪れたということです。

昭和 45 年、就航当時のフェリー貨物取扱量は 20 万トンでしたが、昭和 50 年には既に他の貨物取扱量を抜いてしまいます。令和 2 年の取扱量は約 1,110 万トンにのぼり、小樽港における国内貨物取扱量の 95.8%、外国貨物を含めた総貨物取扱量に対しても 92.7%を占め、現在、小樽港の取扱貨物のほとんどがフェリーによることがわかります。

【写真33】第 1 船　すずらん丸の入港 （世界最大のカーフェリー(当時)）

和暦	西暦	事　　項
昭和45	1970	新日本海フェリー㈱が小樽～舞鶴・敦賀間にフェリーを就航する
昭和46	1971	・手宮岸壁が完成する ・若竹貯木場が完成する
昭和47	1972	中央ふ頭が完成する
昭和48	1973	「小樽運河を守る会」が設立し、以後、運河埋立について議論が続く
昭和49	1973	・新日本海フェリー㈱が小樽～新潟間にフェリーを就航する ・札樽自動車道が完成する
昭和54	1979	色内ふ頭が完成する
昭和55	1980	小樽港における石炭船積荷役が終了する
昭和56	1981	・勝納ふ頭が完成する ・小樽港再開発計画調査報告書(計画案)を発表する
昭和57	1982	小樽運河埋立工事が始まる
昭和59	1984	・'84 小樽博覧会が勝納ふ頭と色内ふ頭を会場に開催される ・臨港鉄道が廃止される

■巨大ふ頭の築造

外国貿易貨物を取り扱う小樽港としては初めての大型近代的ふ頭として中央ふ頭が整備され、2 万トン級の船舶が接岸できるようになります。15 万㎡の大地籍を有し、上部施設にはニューマチック・アンローダー、穀物サイロ、地下を通じて直接送りこめるセメントサイロのほか、冷凍・冷蔵倉庫などが建てられ、勝納ふ頭ができるまではフェリー基地になっていました。

さらに、中央ふ頭の 3 倍の 48 万㎡を有する勝納ふ頭が完成し、3万トン級大型船も接岸できるようになりました。勝納ふ頭には小樽港の取扱貨物のほとんどを占めるフェリー基地をはじめ、ニューマチック・アンローダーを持つ穀物サイロなどが整備され、小樽港の物流の核となりました。

【写真34】勝納ふ頭に入港した第1船(新設のニューマチック・アンローダーを使用)

■有幌倉庫群の取り壊しと「小樽運河を守る会」の発足

道々小樽臨港線整備は昭和41年に都市計画決定され、ルート上にある小樽運河の埋立が決まっていました。昭和42年には3基のふ頭の整備も完了し、港湾施設としての小樽運河の役割は既に終わっていたためです。臨港線の工事が進められる中で、昭和 48 年に有幌倉庫群の取り壊しが行われました。このことがきっかけとなり、小樽運河を守る会が発足され、以後、約 10 年間にわたり小樽市との間で小樽運河の保存か埋立かの議論が続くことになります。

運河埋立の問題は、臨港地区における景観や港湾施設の歴史的な価値など小樽市民にとってウォーターフロントのあり方に目を向ける機会となっていきます。

【写真35】臨港線第２工区（有幌地区）の工事の様子

■小樽港再開発計画調査報告

小樽港は、中央ふ頭や勝納ふ頭など、ふ頭の大型化や専門化の整備を進める一方で、堺町岸壁、第 1、第2、第 3 号ふ頭は小樽港の中心であるにも関わらず、老朽化が始まり、エプロンが狭く機械化による荷役形態に適さないなど港湾利用上の問題を生じていました。小樽市では、港の再開発によって問題を解決すべく調査を行い、昭和56年に報告しています。

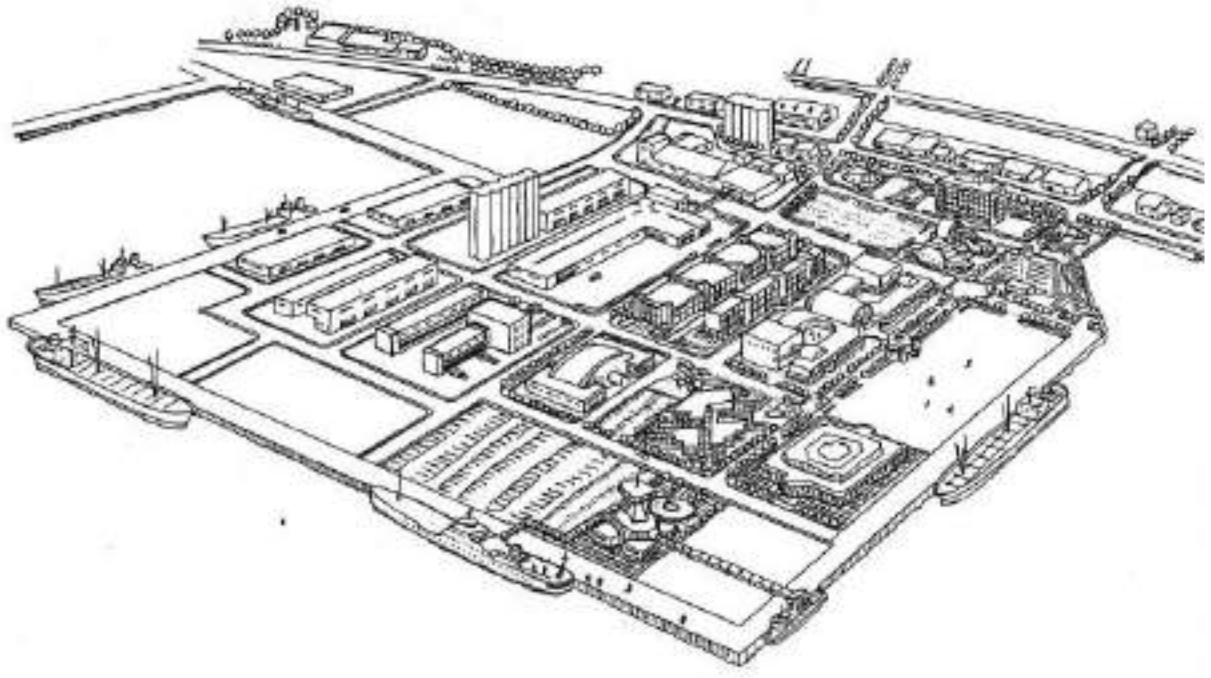
当時は、これまで物流が中心だった港づくりにおいて、時代の要請として住民に親しまれる港やレジャー機能を備え合わせた整備などが求められるようになっていました。

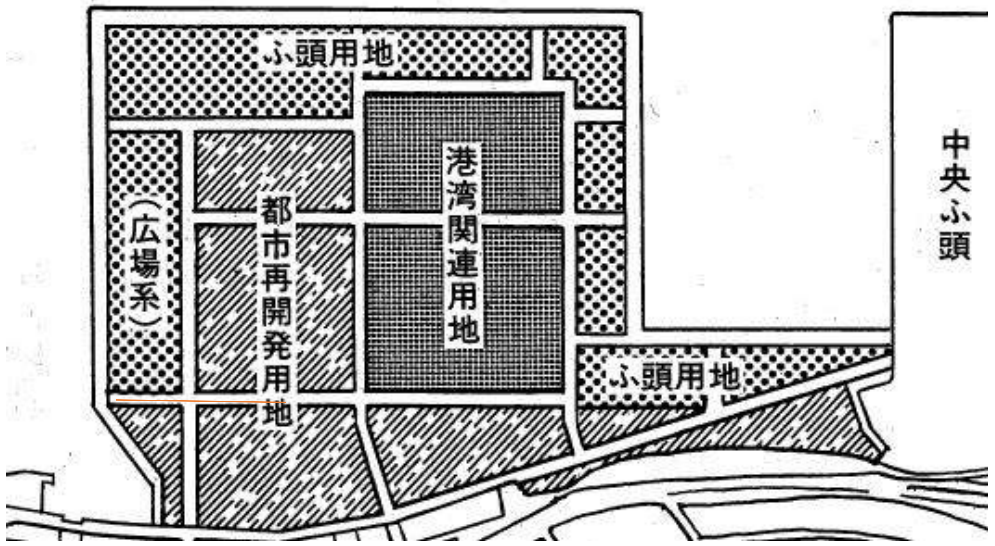
一方で、運河埋立を巡って臨港地区の景観保全や商業活用なども議論されており、市としてもまちづくりの観点から港の再開発計画を検討していくことになります。

調査報告書の計画案では、大型ふ頭の埋立事業が進んだ小樽港内は狭くなっていることから、新たなふ頭を作るのではなく、堺町岸壁、第1、第2. 第3号ふ頭を合体し、勝納ふ頭をさらに上回る巨大ふ頭にしたうえで、船が接岸するふ頭用地のほかに港湾関連用地と都市開発用地のゾーンを配置するものになっています。

港湾関連用地にはサイロや上屋などの港湾施設を整備し、都市部に最も近いふ頭基部の都市再開発用地には、ホテルやアスレチックセンター、ショッピングセンターを整備する計画案になっていました。特に、第3号ふ頭に位置する場所には、多目的広場として観光船が接岸する岸壁が隣接し、潮まつりをはじめとするイベントを開催できるようにしています。また、広場の一角には、市民が水辺に親しめるような臨海公園をイメージする親水ゾーンが計画されていました。

この計画案は、後の計画のベースになります。平成10年の港町ふ頭の整備に繋がり、令和3年に改訂された最新の港湾計画においても第3号ふ頭がクルーズ船拠点ふ頭として人流に特化した位置付けがされています。





【図1】再開発案における完成イメージ（上図）と配置図（下図）

Ⅷ　昭和60(1985)年～令和3(2021)年

ウォーターフロントの創造

　昭和41年、深刻化する交通渋滞緩和を目的とした臨港線の6車線化が都市計画決定されました。この計画では、ルート上にあった小樽運河を埋立てることになっていましたが、埋立と保存を問う議論が約10年間続き、最終的に、運河南側650mにわたり幅40mの半分を埋立て、石造木骨倉庫など周辺の歴史的建造物や歴史的景観を保存しながら道路を建設することになり、臨港線とその歩道に対応する小樽運河散策路が昭和61年に完成しました。この年をもって小樽の観光元年と言われ、臨港地区に位置する小樽運河や石造倉庫群などを観光資源とするウォーターフロント整備が進められていきます。

【写真36】運河散策路の開通式

■進むウォーターフロント整備

　運河北部(北運河)は大正 12 年に完成した当時の幅員40mのままで、往年のたたずまいを残していました。この北運河は運輸省の歴史的港湾環境創造事業の全国第1号の認定を受け、新たなウォーターフロント空間を創造することになり、平成2年に整備が完了します。また、旧日本郵船の船入間跡地には平成 10 年に運河公園が完成し、市民や観光客の憩いの場になっています。

　時代が昭和から平成に代わり、小樽運河周辺の再生が続くなかで、用途を廃止した港湾施設を活用したレジャー施設や商業施設の整備が進みました。北日本屈指のマリンスポーツの拠点「小樽港マリーナ」は、旧若竹地区水面貯木場を活用したもので平成2年4月にオープンしました。また、かつて、鉄道操車場と石炭集積場だった築港ヤード跡地は、商業、アミューズメント、ホテル、住宅などを配置した複合的なウォーターフロント空間を形成する構想が平成3年に策定され、平成7年に小樽築港駅周辺地区再開発事業が着手され、平成11年にマイカル小樽が開業しました。

和暦	西暦	事　　項
昭和60	1985	小樽港港湾計画において第 3 号ふ頭や築港地区にウォーターフロント整備が位置付けられた
昭和61	1986	小樽運河散策路が完成
平成2	1990	・北運河の散策路整備が完成する ・小樽港マリーナが完成する(若竹貯木場を変更)
平成3	1991	築港ヤード跡地に複合型ウォーターフロント整備構想が策定される
平成4	1992	勝納ふ頭に水深13mの大深水岸壁が完成する
平成7	1995	小樽築港駅周辺地区再開発事業が着手される
平成8	1996	臨港地域における分区条例が施行される
平成10	1998	・港町ふ頭が完成する(旧第 1 号ふ頭と旧堺町岸壁の拡張) ・運河公園が完成する
平成11	1999	マイカル小樽が開業する　観光入込客数が 973万人となりピークを迎える
平成14	2002	神原汽船㈱が小樽～中国定期コンテナ航路を開設する
平成15	2003	・手宮岸壁改良工事が完成する ・小樽市がクルーズ客船誘致活動を本格化する
平成23	2011	日本海側拠点港(外航クルーズ)に選定される
平成25	2013	小樽～ウラジオストク間に RO-RO 船定期航路が開設される
平成26	2014	『第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画』が策定される
平成27	2015	第 3 号ふ頭改良工事が始まる
令和2	2020	小樽港長期構想が策定される
令和3	2021	・分区条例を改正し、第 3 号ふ頭基部に「経済・観光振興指定区域」を設ける ・小樽港港湾計画が改訂される

【写真37】マイカル小樽と小樽港マリーナ

■クルーズ船振興

小樽市は平成15年頃からクルーズ客船の誘致を積極的に進め、平成20年には、小樽クルーズ客船歓迎クラブを設立し、立ち上げ、市民に寄港時の歓迎行事に参加してもらい、クルーズ客船についての知識獲得のためのセミナー開催を通じた啓発活動を行っています。平成 20 年代になると、大小様々なクルーズ船が小樽港へ入港するようになり、。小樽港では日本に船籍を置くクルーズ船３隻を毎年見ることができますが、北海道の港では珍しいと言われています。

また、輸入飼料原料の輸送船舶の大型化に対応するために、勝納ふ頭を水深13mに掘下げる工事を行ないましたが、この大深水岸壁のおかげで現在、勝納ふ頭には 13 万ｔ級のクルーズ客船が接岸することができます。

【写真38】第３号ふ頭でクルーズ船を出迎える　小樽クルーズ客船歓迎クラブ

【写真39】第３号ふ頭に停泊するクルーズ船にっぽん丸と新日本海フェリー

■第1号ふ頭の再開発とコンテナ航路

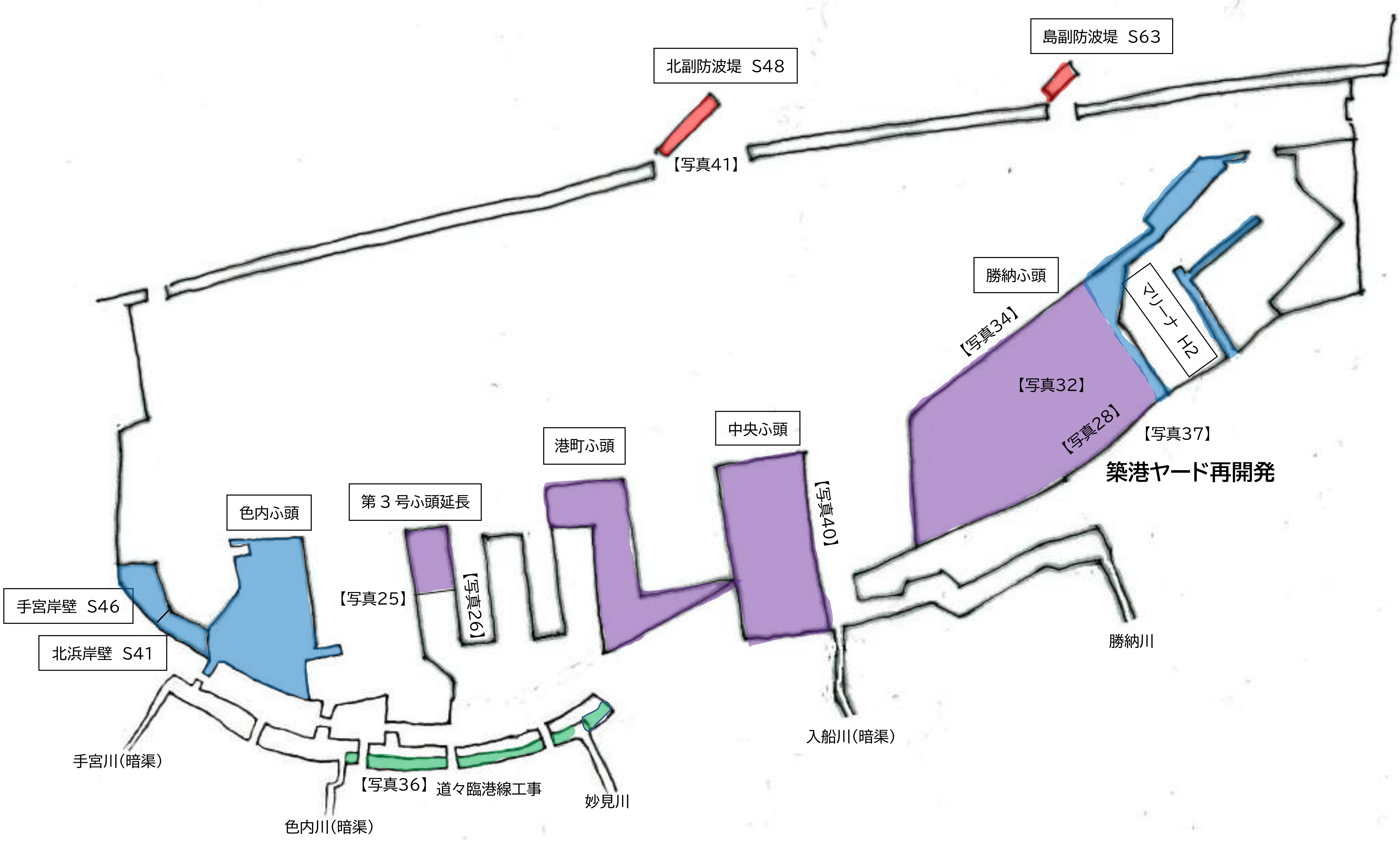
これまで小樽港の貿易は、ニュージーランドからのマトンやロシアからの北洋材の輸入など、国内の需要に直結し、非常に重要な役割を担ってきました。近年では、海外で生産された良質で安価な家具や衣類などの需要が高まってきたことから、平成 14 年に中国との間に、定期コンテナ航路を開設し、多くの貨物を受け入れています。機能の更新と用地拡張のため、平成 10 年には第 1 号ふ頭と堺町岸壁の拡張が行われ、「港町ふ頭」として再開発され、現在、定期コンテナ航路のコンテナヤードとして活用されています。

また、現在、小樽港の取扱貨物の9割以上をフェリー貨物が担っていますが、平成 25 年にはロシア・ウラジオストク港との間に RORO 船定期航路が開設されたほか、不定期ながらたくさんの貨物船の往来が続いており、これまでの穀物基地の役割に加えて物流機能の充実が必要になっています。

【写真40】港町ふ頭に接岸した第一船のコンテナ船（ココパーム・アイル号）　まだガントリークレーンが無い

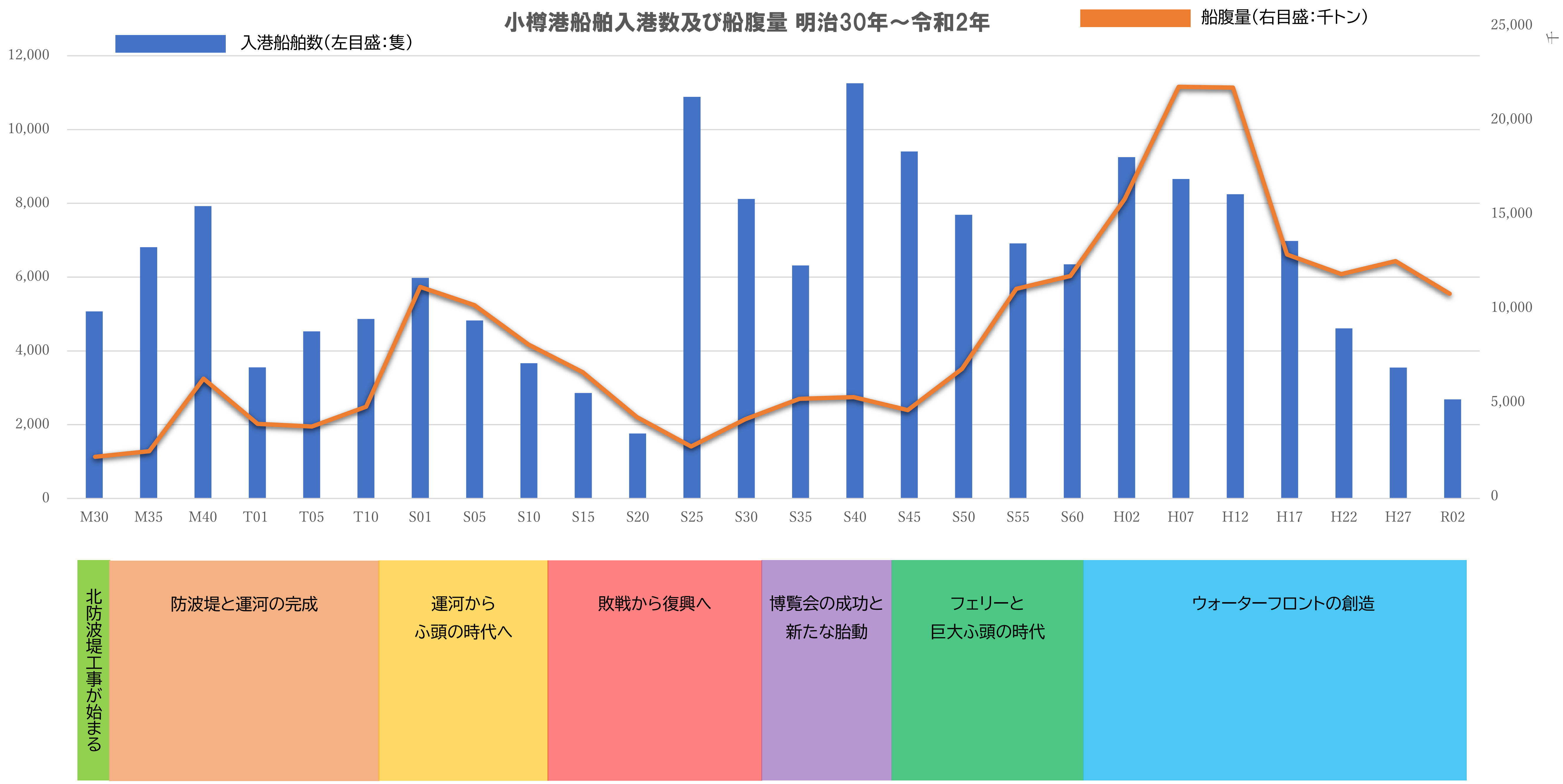
【写真41】台船で小樽港に運ばれるガントリークレーン

■図で見る小樽港の歴史④（現在）



■グラフで見る小樽港の歴史

（小樽港統計年報より作成）



第３号ふ頭及び周辺再開発

■港湾振興プロジェクトと第３号ふ頭及び周辺再開発計画

JR 小樽駅をまっすぐ海に向かって下った突き当りに第3号ふ頭があります。歴史的建造物が集積する観光エリアやまちの中心部が近接している第３号ふ頭とその基部周辺地域は、臨港地区の中でも観光ポテンシャルが高いため、これまでも注目されてきたエリアです。

JR 小樽駅から見た第３号ふ頭

北海道の主要輸出品だったインチ材の積み出しを主に行うふ頭として整備された第３号ふ頭は、現在も保税地域に指定されており、中古車をはじめ日本政府が輸入している MA(ミニマム・アクセス）米や水産物などの輸出入貨物を扱うふ頭として、物流を担っています。また、小樽市では、平成 15 年頃からクルーズ客船の誘致に実績を重ね、第３号ふ頭には、にっぽん丸や飛鳥Ⅱ、ぱしふぃっくびーなすなど５万トン級以下のクルーズ客船が接岸しており、中心市街地に近接する第３号ふ頭は、クルーズ船運航会社から高い評価を得ています。

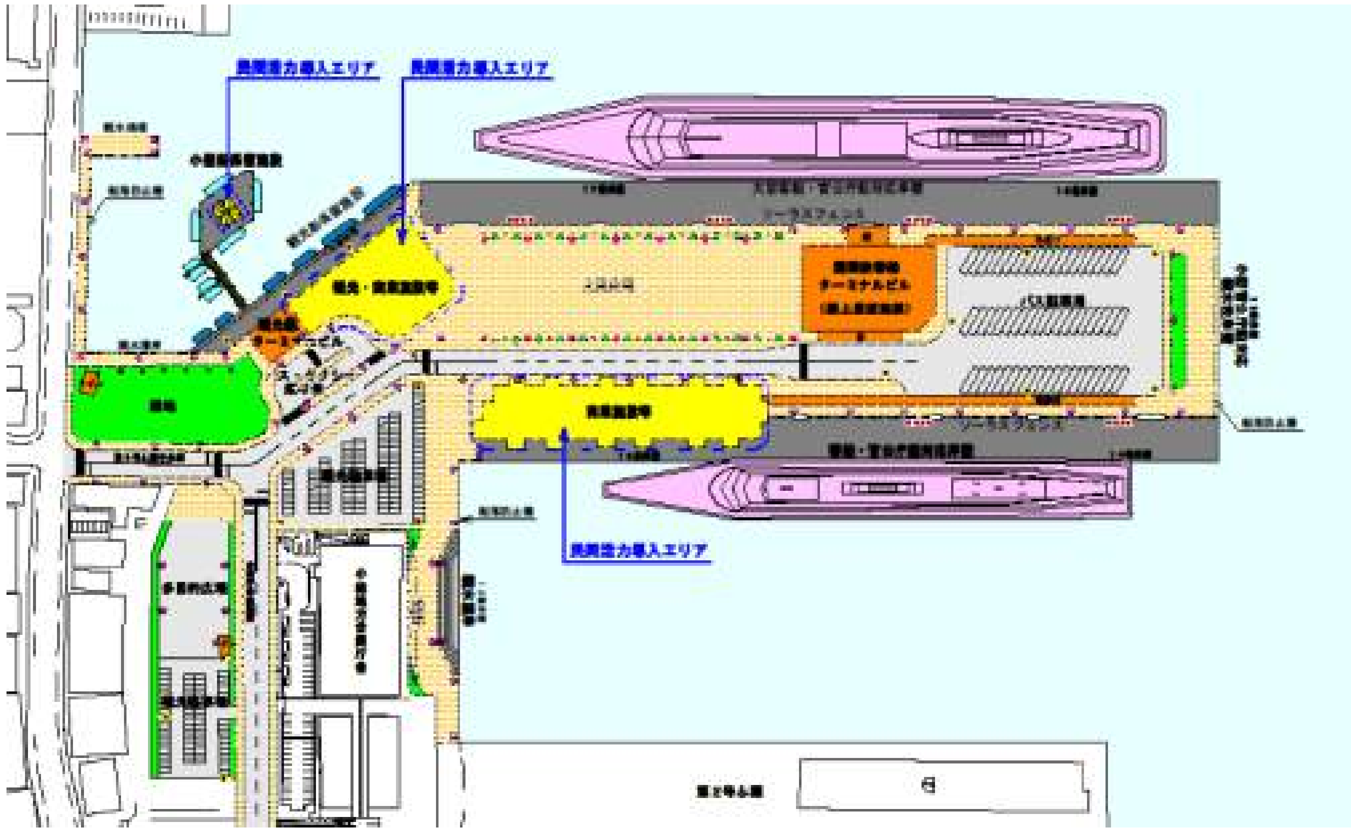
小樽商工会議所では、平成 23 年に「港湾振興プロジェクト」を発足し、小樽港の活性化と港湾関連産業の振興について議論や検討を重ねてきました。中でも、優先課題として、市民やクルーズ船客、観光客が集まり、にぎわいのある交流空間となるように、第３号ふ頭及び周辺地域の開発を進めることについて小樽市に提言を行いました。

また、第３号ふ頭基部を海とまちをつなぐ通年でにぎわいのある空間とするべく**「運河を越えて港を巷(ちまた)に」**をコンセプトに、コンテナを活用したカフェやバル、雑貨やアートの店を開設してにぎわい作りの実証実験やコンセプトを伝えるためのプロモーション映像を制作しました。

プロモーション映像
「運河を越えて　港を巷に」
（youtube）

実証実験の様子

市では、プロジェクトの提言を一部取り入れる形で、平成 26 年に「第３号ふ頭及び周辺再開発計画」を策定しました。目指すべき姿として「第3号ふ頭は国際旅客ふ頭を核とする空間、その周辺は観光船乗場と一体となった交流空間として、第3号ふ頭及び周辺区域全体をにぎわいある国際交流空間とする」としています。



【図2】第３号ふ頭及び周辺再開発計画より引用

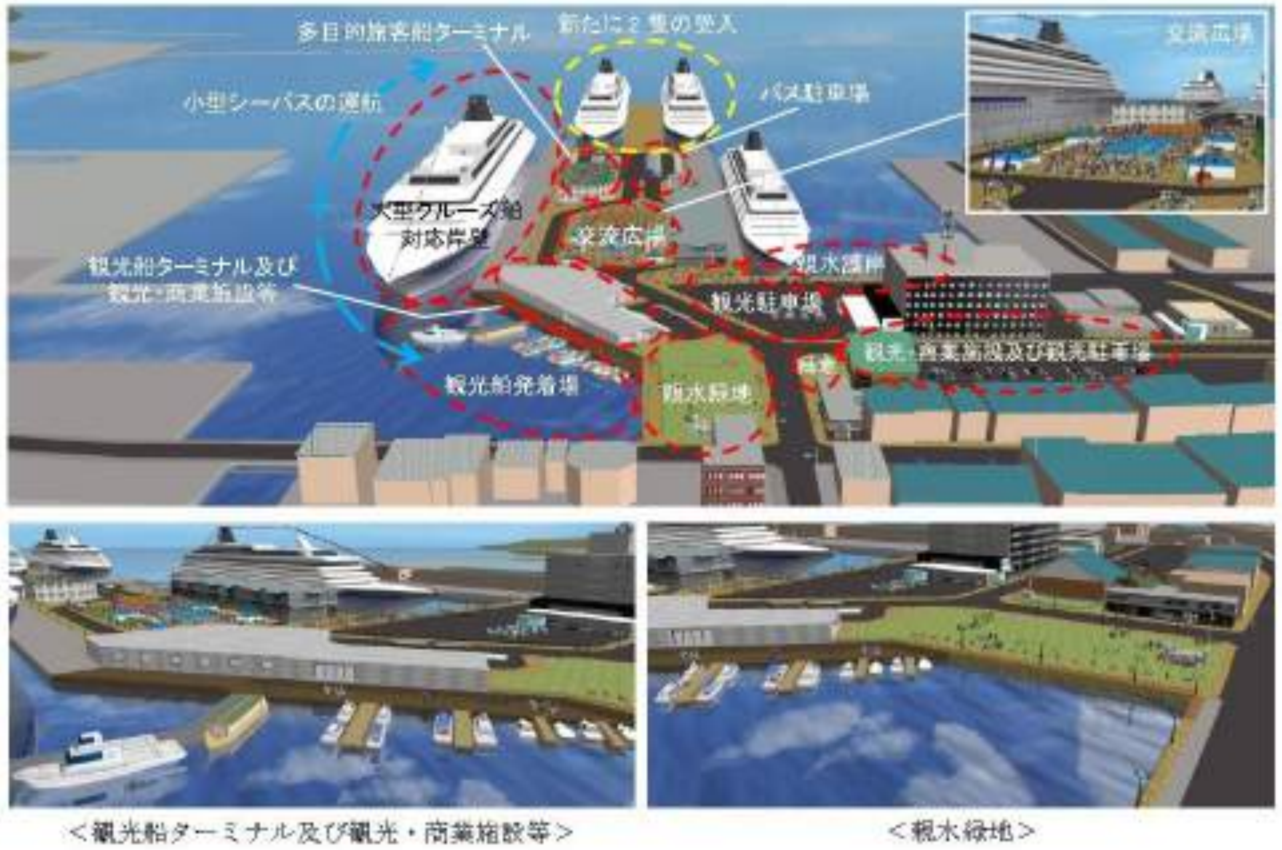
■分区条例の改正

臨港地区には、区域ごとの機能や目的を明確にした分区条例が定められています。第３号ふ頭及び周辺地域は、現在、「商港区」に定められています。この商港区は、旅客または一般貨物の取り扱いのための区域で、本来、観光客など一般利用客を対象とした飲食店や物販店などの建物を建てることが認められていません。そのため、再開発で想定している観光・商業施設を導入するためには、条例の改正が必要になります。小樽市では、令和３年４月に、この第３号ふ頭基部の商港区に「経済・観光振興指定区域」を設け、一般の方々が利用できる飲食・物販施設をはじめ会議場、展示場などを建設できるように条例を改正しました。

■小樽港長期構想と港湾計画

小樽市は、20～30 年後の社会・経済情勢の見通しや、小樽のまちの将来動向などを考慮した港の発展方向を示す「小樽港長期構想」を令和 2 年 12 月に策定しました。併せて、今後 10～15 年間の港湾整備の指針を盛り込むため、令和３年 12 月に「小樽港港湾計画」を改訂しました。

第３号ふ頭及び基部周辺については、港の背後に広がる歴史的景観地区などの豊富な観光資源を生かした寄港地として、また、新千歳空港や札幌からのアクセスの利便性が高い交通ネットワークを生かした定点クルーズの発着港や下船客と乗船客を入れ替えるターンアラウンド港として、様々なクルーズを受入れる日本海側北部のクルーズ拠点としての発展を目指しています。



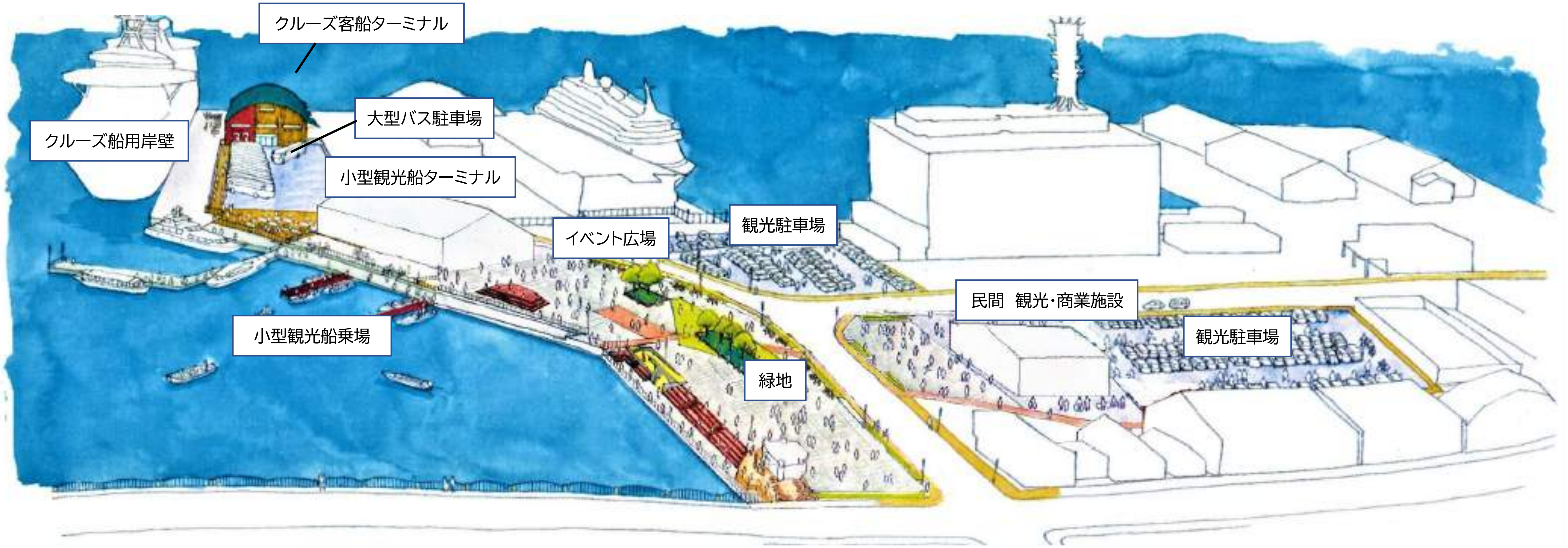
【図3】小樽港長期構想より引用

■みなと観光プロジェクト

会議所の港湾振興プロジェクトは、平成 30 年 11 月に「みなと観光プロジェクト」へ名称を変更し、第 3 号ふ頭基部にどのようなコンセプトで、どのような施設整備等を行なえば、港ににぎわいが生まれるのか、具体的なイメージづくりを進めてきました。プロジェクトでは、小樽港の歴史的な背景を検証しつつ、小樽港が全盛期であった大正から昭和初期の時代を回想することのできるデザイン、運河周辺地区と調和のある整備、古いものと新しいものの融合も重要であるといった整備のコンセプトなどについて議論を重ねてきました。

小樽市は、意見交換の場として「第 3 号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議」を設置し、みなと観光プロジェクトの考えなども取り入れながら、現在、港湾整備を進めています。当面は、第 3 号ふ頭に物流機能が残りますが、計画では物流機能を他のふ頭に移転して、クルーズ拠点を中心とした人流機能に特化したものになる予定です。

ふ頭については手宮側に、13 万トン級（ダイヤモンド・プリンセス級）の大型クルーズ船の接岸が可能となる岸壁改良工事が令和 5 年度の完成を目標に行なわれています。また、令和 4 年度からは既存上屋を国際クルーズ船ターミナルにする改修工事や大型バス駐車場工事が行われる予定です。また、ふ頭基部については、市民や観光客が集うことのできる広場として緑地やイベント広場の整備が令和 4 年度から始まる予定となっており、その後、小型観光船ターミナルや観光船乗場となる桟橋の整備、民間事業者による観光・商業施設や観光駐車場整備が進められる予定となっています。これらの事業については、令和 6 年から 7 年度の完成を目標としています。



■主な参考文献

『北海道紀行』(大正 7 年発行)
『小樽港に関する調査書』(昭和 3 年発行)
『小樽海港博覧会誌』(昭和7年発行)
『北海道大博覧会　海の小樽会場』(昭和33年発行)
『小樽運河史』(昭和 54 年発行)
『北海道貿易史』(平成 7 年発行)
『写真集　小樽築港100年のあゆみ』(平成9年発行)
『若竹町史』(平成 17 年発行)
『小樽散歩案内』(平成23年発行)
『写真で辿る小樽　明治・大正・昭和』(平成26年発行)
『おたる潮まつり　第 50 回記念誌』(平成28年発行)
『おたる案内人検定試験公式テキストブック』(平成30年発行)
『新ねっとわーく小樽第 63 号』(令和元年発行)

『小樽市史　第　3 巻』(昭和　　年発行)
『小樽市史　第　5 巻』(昭和　　年発行)
『小樽市史　第　8 巻』(昭和　　年発行)
『小樽市史　第 10 巻』(平成 12 年発行)

『広報おたる』(昭和59年6月号)
『広報おたる』(平成26年 1 月号)

『市民とともに　新谷市政 3 期 12 年・爽やかさと確かさの軌跡』(平成 12 年発行)
『未来(あした)のために　山田市政 3 期 12 年をふりかえって』(平成 24 年発行)

■写真

北大図書館所蔵
【写真1】

小樽市総合博物館所蔵
【写真2】【写真3】【写真4】【写真6】【写真8】【写真9】【写真11】【写真14】【写真15】【写真16】
【写真17】【写真18】【写真19】【写真20】【写真21】【写真23】【写真29】【写真30】【写真31】

小樽市広報広聴課所蔵
【写真25】【写真26】【写真27】【写真32】【写真34】【写真35】【写真36】【写真38】【写真39】
【写真40】【写真41】

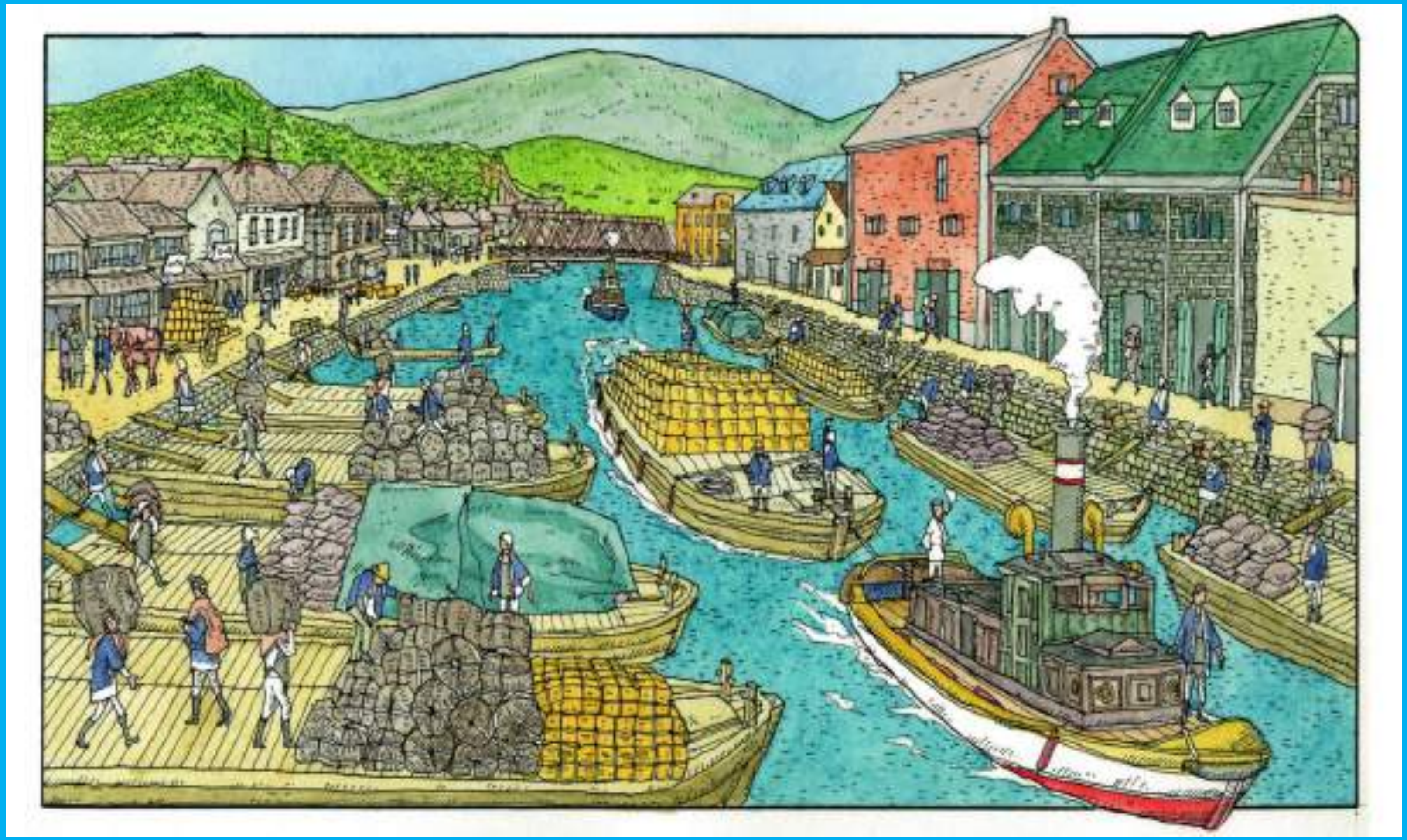
【写真5】『東宮殿下行啓記念北海道写真帖』(明治44年発行)
【写真7】『田邉家資料』京都市上下水道局
【写真10】 皇太子殿下行啓記念　小樽区写真帖(大正 11 年発行)
【写真12】『小樽港修築報文』(大正13年発行)
【写真13】『ホッカンホールディングス株式会社　100 年のあゆみ』(令和 4 年発行)
【写真22】【写真28】『写真集　小樽築港100年のあゆみ』(平成9年発行)
【写真24】『北海道大博覧会　海の小樽会場』(昭和33年発行)
【写真37】 株式会社ベイシティ開発提供

■図版

【図1】『広報おたる』(昭和59年6月号)
【図2】『第3号ふ頭及び周辺再開発計画』小樽市(平成26年)
【図3】『小樽港長期構想』小樽市(令和2年12月)

■見出写真

N合同会社提供



発行　小樽商工会議所　みなと観光プロジェクト
一般社団法人寒地港湾空港技術研究センター令和 3 年度助成事業