

現在の名称	建築当時の名称	構造	築年
① 旧日本郵船小樽支店	日本郵船小樽支店	石造	1906年(明治39年)
② ライフハウス「小樽ゴールドストーン」	渋沢倉庫	木骨石造	1892年(明治25年)ごろ
③ 田中酒造本店	田中酒造店	木造	1927年(昭和2年)
④ 雑貨店「ビブレスァヴィンミーユ」	早川支店	木骨石造	1904年(明治37年)
⑤ カフェバー「石と鉄」	不明	石造	不明
⑥ レストラン「花ごころ小樽店」	安田銀行小樽支店	鉄筋コンクリート	1930年(昭和5年)
⑦ 渋谷建設	第四十七銀行小樽支店	木造	1936年(昭和11年)
⑧ そば店「小樽北勝庵」など	塚本商店	木骨鉄網コンクリート	1920年(大正9年)
⑨ ※ホテルへの改装工事が中断	小樽商工会議所	鉄筋コンクリート	1933年(昭和8年)
⑩ アンフインドホテル&パー小樽	越中屋ホテル	鉄筋コンクリート	1931年(昭和6年)
⑪ 小樽芸術村(旧三井銀行小樽支店)	三井銀行小樽支店	鉄骨鉄筋コンクリート	1927年(昭和2年)
⑫ 小樽芸術村(似鳥美術館)	拓銀小樽支店	鉄筋コンクリート	1923年(大正12年)
⑬ 小樽運河ターミナル	三菱銀行小樽支店	鉄筋コンクリート	1922年(大正11年)
⑭ 縫製会社「トップジエント・ファッション・コア」	第一銀行小樽支店	鉄筋コンクリート	1924年(大正13年)
⑮ 大正硝子館など	名取高三郎商店	木骨石造	1906年(明治39年)以降

「小樽の中心」再興に逆風

建物活用進む色内大通り



活性化の動き コロナで停止

【小樽】明治から昭和初期にかけて商店や銀行が立ち並び小樽の中心として栄えた色内大通り。ここ数年、観光エリアとして再び脚光を浴び、歴史的建造物を活用した都会的な飲食店やホテルが開業している。小樽運河や土産店が集まる堺町通りにも近く、年間780万人が訪れる観光都市小樽の新たな名所と地元の期待が高まっていた。しかし新型コロナウイルスの影響で客足は途絶え、活性化を目指す市民の動きも停止。関係者は我慢の時を迎えている。

1月下旬、色内大通り沿いのカフェバー「石と鉄」は熱気に包まれていた。堺町通りと手宮地区を結ぶ色内大通り(約1.5キロ)の可能性を探る討論会には市民約50人が集まり立ち見が出るほど。主

催した小樽商科大学の高野宏康客員研究員(46)は「活性化への機運ができた」と手応えを口にした。

道内初の鉄道として1880年(明治13年)に開通した旧国鉄手宮線と小樽運河に挟まれた色内地区は、小樽港の隆盛とともに発展。色内大通りは旧日本郵船小樽支店や旧拓銀小樽支店、田中酒造店など鉄筋・石造、木造の建物が並び、商業の拠点として栄えた。

歴史的建造物は今も多く残り、最近では年1軒のペースで美術館やホテルに転用されている。小樽の1級建築士駒木定正さん(68)は「小樽発展の基盤になったのが色内大通り」と強調。高野研究員も「建築の野外博物館的な側面もある」と影響を指摘している。

歴史的建造物を生かした飲食店やホテルが開業し再び脚光を浴びつつあった色内大通り。現在は新型コロナウイルスの影響で閑散としている。

「石と鉄」も古い石蔵で1階はカフェバー、2階はゲストハウス。昨年2月の開業後、石壁や高い天井を生かしたおしゃれな内装が女性客を中心に人気だ。経営する中源博幸さん(34)は「Instagramジックさを打ち出すだけでなく、古い建物を格好良く見せる意識で改装した」と話す。

市民有志も動き、歴史的建造物再活用を目指す団体「色内復興会」を設立。会社社長や飲食店主ら約20人が賛同し、設立趣意書案と発会式の準備まで進んでいた。

だが、新型コロナウイルスで全てが止まった。増えつつあった外国人などの観光客も、ほとんど見かけなくなった。4月下旬には、旧小樽商工会議所をホテルに改装中だったWBPホテル&リゾート(大阪)が民事再生法の適用を申請し、活性化の逆風となった。緊急事態宣言が解除された今も、状況は同じだ。

色内復興会設立の旗振り役でNPO法人歴史文化研究所(小樽)の石井伸和副代表(64)は「色内ストリート」としてアピールする集合体を結成したいと思っていたが、今は全くムネが立たない」と嘆く。

深掘り 炭鉄港と 小樽

小樽で活躍した北前船主・海運業者たちは多角的な経営構想を持ち、炭鉱業や鉄道貨物運輸業にも深く関わりましたが、実態はほとんど知られていません。その代表例が石川県出身の西谷家です。

小樽倉庫を創設した5代目西谷庄八は、明治20年代から30年代初頭にかけて美唄炭鉱に36鉱区を所有していました。天候不順もあって掘削は延期が相次

12 北前船主の西谷家

海陸運輸取り次ぎ繁栄

ぎ、結果的に炭鉱業は失敗に終わり、小樽倉庫を手放す原因の一つになりました。当時、さまざまなリスクを乗り越えた北前船主を持ってしても、炭鉱経営は困難だったとかがえまます。その後、西谷家は回漕業（船舶代理店業）で成功し、昭和初期には有力な海運会社の代理店



北都組の広告「北海道在住加越能人名録」（1916年発行）より

となり「東洋一の回漕店」と言われました。さらに西谷家は海陸運輸を円滑につなげるため、鉄道船舶貨物を取り扱う会社「北都組」を設立。小樽駅前と手宮駅前に出張所を設けました。

同社は日本郵船や藤山汽船などの海運会社と提携し、小樽と国内外の各地を密接に結びつけました。炭鉱業は挫折したものの、西谷家の構想は海運と鉄道による陸運をつなぎ、港湾都市・小樽の繁栄を支えたといえます。

（高野宏康・小樽商科大学客員研究員）

◇ 毎月最終金曜日に掲載します。次回は6月26日の予定です。