

## 「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」英語解説文整備

### ○著作権の帰属について

本事業で作成した解説文の著作権は、全て観光庁に帰属します。

### ○解説文の全部又は一部の利用について

解説文の全部、又は一部を一字一句変更せずに利用する場合、観光庁への通知は不要です。

### ○日本語部分について

各解説文の日本語部分は英語解説文の内容を確認するための仮訳であるため、日本語の言い回しが適当でない場合がありますので、ご注意ください。

### ○解説文の改変について

改変は原則として認めておりませんが、以下の①～③の場合は例外として認められます。

②③に該当する場合は、改変前に観光庁との事前協議が必要です。

① 客観的な事実の変更に伴う修正（観光庁への事前承認は不要）

- （例）・自然形態の変化、災害等による地形の変化による変更
- ・建築物の増築や改修によって生じる変更

② 他媒体で利用することに伴う変更（観光庁への事前承認が必要）

- （例）・他媒体の記載範囲が狭いため文章ごとではなく、文の途中で切除する
- ・指示語が変更になる（here が there に変わる）

③ その他、外国人旅行者に観光資源の魅力を分かりやすく伝えるために必要、かつ、やむを得ないと判断される変更（観光庁への事前承認が必要）

※改変した解説文も、著作権は観光庁に帰属します。

※改変後の解説文を更に改変しようとする場合も、上記②③に該当する場合は通知が必要です。

### ○商業利用について

幅広く日本各地で横展開することを想定しているため、営利目的の利用も可とします。

### ○観光庁のロゴマーク等の表示のお願い

解説文が本事業で作成されたとわかるよう、入り口の看板や HP のトップページ など人目に付くところに、観光庁のロゴマークや、「この英語解説文は観光庁の地域観光資源の多言語解説整備支援事業で作成しました」及び「This English-language text was created by the Japan Tourism Agency.」等の文言をなるべく盛り込んでいただきますよう、ご検討ください。



観光庁  
Japan Tourism Agency

○「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」のロゴマーク等の表示のお願い

入り口の看板や HP のトップページ など人目に付くところに、「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」のロゴマークをなるべく盛り込んでいただきますよう、ご検討ください。



○媒体化の際の注意事項

英語解説文を活用して、媒体化する際には[こちら](#)を必ずご確認ください。

解説文目次

NO	構成文化財	ワード数
<a href="#">001-001</a>	北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽	501-750
<a href="#">001-002</a>	北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽	250 ワード以内
<a href="#">001-003</a>	天狗山からの眺望（小樽港）	251-500
<a href="#">001-004</a>	旧手宮鉄道施設	501-750
<a href="#">001-005</a>	旧手宮鉄道施設	250 ワード以内
<a href="#">001-006</a>	小樽市総合博物館所蔵鉄道車両群	251-500
<a href="#">001-007</a>	旧手宮線散策路（手宮線跡及び附属施設）	501-750
<a href="#">001-008</a>	旧手宮線散策路（手宮線跡及び附属施設）	250 ワード以内
<a href="#">001-009</a>	小樽港北防波堤	251-500
<a href="#">001-010</a>	小樽港湾事務所みなとの資料コーナー 収蔵防波堤関係資料（波力公式を含む）	250 ワード以内
<a href="#">001-011</a>	北浜地区倉庫群	501-750
<a href="#">001-012</a>	北浜地区倉庫群	250 ワード以内
<a href="#">001-013</a>	旧右近倉庫	250 ワード以内
<a href="#">001-014</a>	旧広海倉庫	250 ワード以内
<a href="#">001-015</a>	旧小樽倉庫	251-500
<a href="#">001-016</a>	南浜地区倉庫群	251-500
<a href="#">001-017</a>	旧木村倉庫	251-500
<a href="#">001-018</a>	旧嶋谷倉庫	250 ワード以内
<a href="#">001-019</a>	旧高橋倉庫	251-500
<a href="#">001-020</a>	旧岡崎倉庫（3 棟）	251-500
<a href="#">001-021</a>	旧日本郵船(株)小樽支店及び付属倉庫群	250 ワード以内
<a href="#">001-022</a>	日本銀行旧小樽支店	501-750
<a href="#">001-023</a>	日本銀行旧小樽支店	250 ワード以内
<a href="#">001-024</a>	旧三井銀行小樽支店	501-750
<a href="#">001-025</a>	旧三井銀行小樽支店	250 ワード以内
<a href="#">001-026</a>	色内銀行街	501-750
<a href="#">001-027</a>	色内銀行街	250 ワード以内
<a href="#">001-028</a>	旧北海道拓殖銀行小樽支店	251-500
<a href="#">001-029</a>	色内通り、堺町通りの商店	501-750
<a href="#">001-030</a>	色内通り、堺町通りの商店	250 ワード以内
<a href="#">001-031</a>	旧岩永時計店	250 ワード以内

<a href="#">001-032</a>	旧金子元三郎商店	250 ワード以内
<a href="#">001-033</a>	田中酒造店	250 ワード以内
<a href="#">001-034</a>	旧荒田商会	250 ワード以内
<a href="#">001-035</a>	旧北海雑穀(株)	250 ワード以内
<a href="#">001-036</a>	旧小樽商工会議所	250 ワード以内
<a href="#">001-037</a>	JR 小樽駅本屋およびプラットホーム	501-750
<a href="#">001-038</a>	JR 小樽駅本屋およびプラットホーム	250 ワード以内
<a href="#">001-039</a>	繁栄期の料亭、ホテル建築群	501-750
<a href="#">001-040</a>	繁栄期の料亭、ホテル建築群	250 ワード以内
<a href="#">001-041</a>	旧光亭	250 ワード以内
<a href="#">001-042</a>	旧魁陽亭	250 ワード以内
<a href="#">001-043</a>	旧越中屋ホテル	250 ワード以内
<a href="#">001-044</a>	小樽運河	251-500
<a href="#">001-045</a>	小樽運河	250 ワード以内
<a href="#">001-046</a>	奥沢水源地水道施設	251-500
<a href="#">001-047</a>	運河完成後の倉庫群	251-500
<a href="#">001-048</a>	旧浪華倉庫	251-500
<a href="#">001-049</a>	旧北海製罐倉庫(株)事務所棟・工場・倉庫	251-500
<a href="#">001-050</a>	小樽市総合博物館所蔵 9.5 ミリ動画資料	250 ワード以内
<a href="#">001-051</a>	中村善策作風景画	250 ワード以内
<a href="#">001-052</a>	小樽運河を守る会関係資料	251-500
<a href="#">001-053</a>	藤森茂男作風景画	250 ワード以内
<a href="#">001-054</a>	兵庫写真コレクション	250 ワード以内

---

## **The Story of Otaru**

Otaru's people are central to the story of the city and its transformation from a fishing village to a major shipping hub and now a national leader in heritage preservation. Starting with the fishermen who moved to this northern outpost to make their fortunes from herring in the nineteenth century, Otaru has been driven by a pioneer spirit.

The proletarian writer Kobayashi Takiji (1903–1933) spent his youth in Otaru and set his novels and short stories in the city. He described it as “the heart of Hokkaido.” Kobayashi saw Otaru as the center of Hokkaido's power, a port from which resources from the island's vast interior were shipped throughout Japan and to the world, and a destination for the steady flow of settlers seeking to begin new lives.

### *Waves of prosperity*

In 1865, Otaru was a fishing village of around 300 households. Fishermen moved to Otaru from southern Hokkaido, drawn by the large shoals of herring that spawned in the waters off the coast each spring. Processed into fertilizer for cotton and indigo, much of the catch was then transported by wooden merchant ships along the Sea of Japan coast to ports and wholesale markets in southwestern Honshu.

As fishing methods improved, the annual herring catch increased. In 1897, it was close to 100,000 tons. Sometimes the whole community helped to land the fish on the beaches. Local accounts from the mid-twentieth century recall days when the herring catch was so large that schools would close for the day, so that the teachers and parents of school children could help transport the herring.

Fishing families amassed wealth and built grand mansions in Otaru, furnished with the latest goods from Osaka, Kyoto, and Tokyo. They frequented luxury restaurants and fine art stores in the city.

### *A growing port city*

In the late nineteenth century, the Meiji government (1868–1912) resolved to develop and settle the resource-rich northern island of Hokkaido, and Otaru became a hub of the new frontier. In 1882, Hokkaido's first railway opened to transport coal from inland mines to the port at Otaru, and the coal helped fuel the government's industrialization drive.

Between 1869 and 1926, some 2.27 million people from other parts of Japan moved to Hokkaido to make their fortunes, and many landed at the port of Otaru. Some settled there, and by 1920 Otaru had grown from a fishing village to a thriving city of over 100,000.

### *A booming economy*

A new trade route to southern Sakhalin opened after the Russo-Japanese War (1904–1905), further elevating Otaru's economic importance. Subsequently, branches of trading companies and banks moved to the city, hotels opened to accommodate international traders, and Otaru became Hokkaido's financial center.

Japan's top architects made the banking district around Ironai Street a showcase for modern architecture. In the 1930s, the street was lined with an impressive mix of Renaissance Revival, Art Deco, and early Modernist buildings. The local government invited Japan's leading civil engineers to design modern infrastructure for the city, including breakwaters, waterworks, canals, and public parks that are still in use today.

### *Turning tides*

In the 1960s, the main source of the nation's energy shifted from coal to oil, and Otaru lost its status as a major coal shipping port. In the same decade, a plan was proposed to reclaim the canal that had fallen into disuse, demolish warehouses, and build new roads. A grassroots citizens' movement arose to protect the canal, which was seen as a symbol of the city's former glory.

After years of debate, the city authorities modified the plan. Part of the canal was reclaimed in the 1980s, and a promenade was constructed along the remaining section of the canal to encourage people to return to the area. New businesses opened in the former warehouses, stores, and banks, and a burgeoning tourism industry developed to sustain the community and preserve the city's heritage. The citizen-led movement influenced other cities across the country to consider how to balance development and preservation.

-----

### 北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽

この町のストーリーの中心は小樽市民です。この町が漁村から主要な貿易拠点へと変遷した際に中心にいた小樽市民が、現在では遺産保護の国家的リーダーです。19 世紀にニシンにより財を成すために北の前哨基地に移住してきた漁師をはじめとして小樽は開拓者精神により突き動かされてきました。

プロレタリア作家の小林多喜二（1903 年–1933 年）は若いころ小樽で過ごし、その小説や短編の土台を小樽で作りました。彼は小樽を「北海道の心臓」と評しました。小林は、北海道の広大な内陸にある資源が（小樽から）日本中、世界中に出荷されること、新たな人生のスタートを求める移住者の絶え間ない流れの目的地であることなどから小樽を北海道の力の中心と考えていました。

#### 繁栄の波

1865 年当時、小樽は 300 世帯ほどの漁村でした。毎年春になると、小樽沖の海域に放卵するニシンの大群に惹かれて、北海道南部から漁師が小樽に移住してきました。漁獲量のほとんどは、綿畑や藍畑で使用する肥料に加工され、木造商船で日本海沿いを通って本州南部の卸売市場に輸送されていました。

漁獲法が改善され、ニシンの毎年の漁獲量が増えていきました。1897 年には、10 万トンに迫るほどになりました。時には地域社会全体の協力を得て魚の水揚げを行っていました。20 世紀半ばの地元の記録によると、ニシンの漁獲量が非常に多かったので学校を休みにし、先生や生徒の親もニシンの運搬を手伝っていたようです。

漁師の家は財を成し、小樽に、大阪・京都・東京から取り寄せた最新の設備を備えた豪邸を建てました。彼らはこの街の豪華なレストランや美術店に足繫く通いました。

#### 成長を遂げた港町

19世紀の終わりになると、明治政府（1868年–1912年）が資源の豊富な北の島である北海道への開拓・移住を決め、小樽は新天地の中心となりました。1882年には、内陸の釧山から小樽港に石炭を輸送するために北海道初の鉄道が開業し、石炭は政府による工業化の原動力となりました。

1869年から1926年にかけて、およそ227万人が財を成そうと日本各地から北海道に移住してきましたが、その多くが小樽港に上陸しました。一部の人たちはそのまま小樽に住み、1920年までに漁村であった小樽は10万人を超える繁栄の町へと成長しました。

### 急成長する経済

日露戦争（1904年–1905年）後、樺太の南部までの新たな通商路が開通し、小樽の経済的重要性がさらに増しました。その後、貿易会社や銀行の支店がこの町に移転し、海外からやって来る貿易商の宿泊施設としてホテルが開業し、小樽は北海道の金融の中心となりました。

日本の一流建築家の手により、色内通り周辺の銀行地区は近代建築の展示の場となりました。1930年代にこの通りは、ルネッサンス・リバイバル様式建造物、アールデコ風建造物、近世初期の建造物が印象的に融合し、立ち並んでいました。地元自治体は国内の一流土木技師を招聘し、防波堤、浄水場、運河、公共公園など、この町の近代インフラの設計を要請し、これらは現在も使用されています。

### 形勢の変化

1960年代になると、国のエネルギーの主流が石炭から石油へと変遷し、小樽は石炭の主要な出荷港としての地位を失いました。その頃には使われなくなった小樽運河を埋め立て、倉庫を取り壊し、新しい道路を作る計画が持ち上がりました。この町のかつての栄華のシンボルとして考えられていた小樽運河を守ろうという草の根運動が市民の間で沸き起こりました。

数年に及ぶ話し合いの末、この町の当局が当初の計画を修正しました。1980年代に小樽運河の一部を埋め立て、また人々がここに帰ってきてくれるよう、小樽運河の残った部分に沿って遊歩道を建設しました。地域社会を支え、この町の遺産を守れるよう、かつて倉庫や商店や銀行であったところで新たな事業が開業され、急成長している観光産業が発展してコミュニティを維持し、街の遺産を保護しました。この市民主導の動きが日本各地の町に影響を及ぼし、いかに成長と保護のバランスを取るかについて考えさせるようになりました。



---

## The Story of Otaru

Otaru's people are central to the story of the city and its transformation from a small fishing village to a major shipping hub and today a national leader in heritage preservation. Starting with the fishermen who moved to this northern outpost to make their fortunes from herring in the nineteenth century, Otaru has been driven by a pioneer spirit.

In the late nineteenth century, the Meiji government (1868–1912) resolved to develop and settle the resource-rich northern island of Hokkaido, and Otaru became a pulsing hub of the new frontier. In 1882, Hokkaido's first railway opened to transport coal from inland mines to the port at Otaru, and the coal helped fuel the government's industrialization drive. Major Japanese banks established branches in the city to cater to the growing numbers of traders, merchants, and shipping companies. By the 1920s Otaru was the financial center of Hokkaido.

In the 1960s, the main source for the nation's energy needs shifted from coal to oil. Otaru's financial vigor diminished as a result, and the city lost its status as a coal shipping port. In the same decade, a plan was proposed to reclaim the canal that had fallen into disuse, demolish warehouses, and build new roads. A grassroots citizens' movement arose to protect the canal, and after years of debate the city authorities modified the plan.

Part of the canal was reclaimed in the 1980s, and a promenade was constructed along the remaining section. Otaru gained a new identity as a city that successfully preserved its heritage while repurposing many historical buildings. The citizen-led movement influenced other cities across the country to consider how to balance development and preservation.

---

## 北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽

この町のストーリーの中心は小樽市民です。この町が小さな漁村から主要な貿易拠点へと変遷した際に中心にいた小樽市民が、現在では遺産保護の国家的リーダーです。19世紀にニシンにより財を成すために北の前哨基地に移住してきた漁師をはじめとして、小樽は開拓者精神により突き動かされてきました。

19世紀の終わりになると、明治政府（1868年–1912年）が資源の豊富な北の島である北海道への開拓・移住を決め、小樽は新天地の中心となりました。1882年には、内陸の鉱山から小樽港に石炭を輸送するために北海道初の鉄道が開業し、石炭は政府による工業化の原動力となりました。増加を続ける貿易商や商人、海運会社に対応するため、日本の大手銀行がこの町に支店を設立しました。1920年代まで小樽は北海道の金融の中心でした。

1960年代になると国のエネルギーの主流が石炭から石油へと変わり、その結果小樽の経済力は徐々に衰退し、小樽は石炭の出荷港としての地位を失いました。その頃には使われなくなった小樽運河を埋め立てて倉庫を取り壊し、新しい道路を作る計画が持ち上がりました。すると、小樽運河を守ろうという草の根運動が市民の間で沸き起こり、数年に及ぶ話し合いの末、この町の当局が当初の計画を修正しました。

1980年代に小樽運河の一部を埋め立て、小樽運河の残った部分に沿って遊歩道を建設しました。小樽は歴史的建造物を別の用途に使いながらも遺産の保護に成功した町として、新たなアイデンティティを得ました。この市民主導の動きが日本各地の町に影響を及ぼし、どのように成長と保護のバランスを取るかについて考えさせるようになりました。

---

## **The View from Mt. Tengu**

Five observation platforms near the peak of Mt. Tengu (532.5 m) afford views of Otaru and its port. On a clear day, the view extends to Mt. Shokanbetsu (1,491 m) on the far side of Ishikari Bay. To the west of Mt. Tengu, the mountainous Shakotan Peninsula juts out into the Sea of Japan. The Otaru Tengu-yama Ropeway offers easy access to the observation decks, reaching the upper slopes of Mt. Tengu in around four minutes.

### *The city below*

The way that Otaru hugs the coastline is apparent in the view from Mt. Tengu. The city began with a small port that developed around the mouth of the Katsunai River. Later, when the first railway line opened in the late nineteenth century, the city developed along the rail line towards the Temiya Coal Pier at the north end of the port.

Traces of the rail line to the coal pier are still visible in parts of the city center. Elegant banks and hotels built near the canal in the nineteenth and early twentieth centuries are reminders of the city's prosperity and a testament to residents' preservation efforts.

### *The introduction of skiing to Hokkaido*

Mt. Tengu is one of Hokkaido's oldest ski areas and served as the venue for the first All Japan Ski Championships in 1923. Skiing was introduced to Japan in 1911 when Lieutenant Colonel Theodor von Lerch (1869–1945) of the Austro-Hungarian Empire taught the technique to Japan's 58th Infantry Regiment in Niigata Prefecture. Skiing arrived in Otaru after a high school teacher learned how to ski in Niigata in 1912 and brought back skis for his students. That same year, von Lerch skied down Mt. Yotei (1,898 m) in nearby Kutchan, and skiing quickly took off in Hokkaido. Mt. Tengu became a popular ski area, given its easy access from the city.

### *Natural features*

In early May, a lone cherry tree known as "Tengu Sakura" reaches full bloom near the

summit ropeway station. The tree is a native Ezo Yamazakura (lit. “Hokkaido mountain cherry”) believed to be over 100 years old. A 1.6-kilometer-long hiking trail loops through the forest around the mountain summit. White birch, Monarch birch, and Erman’s birch grow along the trail. In warmer seasons, hikers may see the white-bellied green pigeon that inhabits the area from spring to autumn. The rare black woodpecker, a protected species and National Natural Monument, lives in the forests of Mt. Tengu throughout the year. Ezo red fox and Yezo deer may be spotted in the snow in winter.

---

## 天狗山

天狗山（532.5 m）頂上付近の 5 つの展望台から小樽の街と小樽港の眺めを楽しむことができます。晴れた日には石狩湾の向こう側に暑寒別岳（1,491 m）を見ることができます。天狗山の西方には山の多い積丹半島が日本海に突き出しています。天狗山の上部斜面まで約 4 分で行く小樽天狗山ロープウェイを使うと展望デッキまで簡単にアクセスできます。

### 眼下に見える街

天狗山から見ると、小樽の街が海岸線を抱え込んでいる様子がよくわかります。この街は勝納川の河口付近に作られた小さな港から始まりました。その後 19 世紀後半に最初の鉄道が開通すると、町は鉄道に沿って港の北端の手宮棧橋に向かって発展しました。

石炭棧橋までの鉄道線路跡は今でも街の中心部分に見ることができます。運河近くに建てられた 19 世紀と 20 世紀初頭の優美な銀行やホテルが街の繁栄や、住民たちの保存活動の証を彷彿とさせます。

### 北海道へのスキーの伝来

天狗山は、北海道で最も歴史あるスキー場の 1 つであり、1923 年の第 1 回全日本スキー選手権大会の開催地として役割を果たしました。スキーはオーストリア＝ハンガリー帝国のテオドール・フォン・レルヒ中佐（1869 年–1945 年）が新潟県で日本の歩兵第 58 連隊に技術を教えた 1911 年に日本に導入されました。高校教師が 1912 年に新潟でスキーの方法を学び、生徒のためにスキー板を持ち帰ったことで小樽に伝わりました。同年、フォン・レルヒは、倶知安近くの羊蹄山（1,898 m）でスキーを滑り、あっという間に北海道でスキーが始まりました。街からのアクセスのよさもあり、天狗山は、人気のスキー場となりました。

### 地勢

5 月の中旬には、「テングサクラ」として知られる一本の桜の木が頂上のロープウェイの駅の近くで満開

を迎えます。この木は樹齢 100 年を超えている自生のエゾヤマザクラ（学名：Hokkaido mountain cherry）です。全長 1.6 キロのハイキング道が山頂周辺の森林を通り抜けています。白樺、鶺松明樺、岳樺が、ハイキング道沿いに生い茂っています。暖かい季節にはハイカーは春から秋にかけてこのエリアに生息するアオバトを見るかもしれません。保護種であり、国の天然記念物である珍しいクマゲラが 1 年を通じて天狗山の森林で暮らしています。冬になると、雪の中にキタキツネやこの土地特有のエゾシカを見つけられるかもしれません。

---

## Former Temiya Railway Facility

The Temiya Railway Facility in Otaru was built in the late nineteenth century to house and maintain Hokkaido's first locomotives. It is now part of the Otaru Museum and explains the history of Hokkaido's early railways through scale models, photographs, and original rail cars and steam locomotives. Some original features including a locomotive depot are still in use and are open to the public. Several structures at the facility are designated Important Cultural Properties.

American railway engineer Joseph Crawford (1842–1924) was hired to develop the railway from the coal mine at Horonai (present-day Mikasa) to Otaru via Sapporo. Crawford ordered American-made steam locomotives for the line from H.K. Porter & Co. in Pennsylvania and passenger cars from Harlan & Hollingsworth in Delaware. The first section of the line between Temiya and Sapporo opened in 1880, and the full line was completed in 1882. Several of the engines and carriages that Crawford ordered are displayed at the facility, along with railway stock from later periods.

### *Locomotive Depot No. 3*

This is the oldest extant brick depot in Japan and was completed in 1885, with bays to accommodate three locomotives. The depot is both functional and elegant, with decorative brickwork, a bow roof, arched windows with keystones, and herringbone-patterned wooden doors.

Engines enter through large wooden doors at the front of the fan-shaped building. Sash windows on both sides and at the back of the building, and windows above the front doors provide light for maintenance staff to inspect and repair the locomotives. Clerestory windows along the roof monitor admit extra light, and the three chimneys on the roof discharge smoke produced during engine inspection.

### *Locomotive Depot No. 1*

The No 1. depot held five locomotives and was completed in 1908. It currently houses the oldest working steam locomotive in Hokkaido, known as The Iron Horse (Porter 4514). The two bays on the right side (when viewed from the turntable) are original, but the three bays on the left were restored in 1996, resulting in a subtle variation in brick coloration. It has arched windows above the doors, a row of high windows on the front, and sash windows at the back to provide lighting and ventilation.

### *Turntable*

Since steam locomotives only travel forward, turntables are needed to change direction. The steel turntable in front of the depots was manufactured by Yokogawa Bridge Engineering Works in Tokyo in 1919. It was originally manually operated but converted to compressed air later. It is now used to operate The Iron Horse (Porter 4514), which makes several runs a day on a section of track on the museum grounds.

### *Water tank*

Steam locomotives consume a large amount of water and fuel (wood or coal). Some haul a rail vehicle called a tender, containing water and fuel to keep them running over long distances. The steel tank in the rail yard was built around 1916 to supply water for the tender. A long spout from the tank filled the tender with water, and the brickwork base acted as insulation against freezing weather.

### *Dangerous goods storage*

The stone warehouse was built around 1898 for storing flammable goods such as paint and petroleum. It is one of the few remaining buildings from the nineteenth century.

### *Retaining wall*

To facilitate loading coal onto cargo ships, the Temiya Coal Pier, an elevated pier 313 meters long and 20 meters high was constructed at the port in 1911. Trains accessed the pier via tracks running along a gradient, which was supported by a brick retaining wall. Once a coal wagon reached the pier, its load would be emptied via a hatch in the underside of the wagon, down chutes onto the ship waiting below. Although the pier was dismantled

in 1944, this 85-meter-long section of the retaining wall remains.

---

## 旧手宮鉄道施設

小樽の手宮鉄道施設は 19 世紀の終わりに北海道初の機関車を収蔵・保全するために建てられました。現在は小樽総合博物館の一部として縮尺模型、写真、元の鉄道車両や蒸気機関車によって北海道の初期の鉄道の歴史を伝えています。機関庫など当時の設備のいくつかは今でも使用されており、一般公開されています。施設内のいくつかの建物は重要文化財に指定されています。

アメリカ人鉄道技術者ジョセフ・クロフォード（1842 年–1924 年）が幌内（現在の三笠市）の炭鉱から札幌を經由して、小樽までの鉄道線路を造るために雇われました。クロフォードはペンシルバニアの H.K.ポーター社にアメリカ製蒸気機関車を、デラウェアのハーラン&ホーリングスウォース社に客車を注文しました。手宮・札幌間の最初の鉄道区間は 1880 年に開通し、1882 年には全線が完成しました。クロフォードが注文したエンジンや客車のいくつかはのちに購入した車両とともに施設に展示されています。

### 第 3 機関庫

これは日本で最も古い現存している煉瓦造機関庫で、1885 年に完成しました。3 台の機関車を収容することができる格納庫を備えています。この機関庫は機能的かつ優雅で、装飾的な煉瓦組み、弓型の屋根、要石付きのアーチ窓、ニシンの骨の図柄（ヘリンボーン）の木製ドアが備わっています。

扇形の建物の前側にある木製の大きなドアから車体が入ります。建物の両側と後ろ側には上げ下げ窓が設置されており、前側のドアの上の窓から保守保全人員が機関車の点検、修理を行えるよう、光が差し込むようになっています。越屋根に沿った高窓からも光が差し込み、屋根についている 3 本の煙突から車体の点検中に発生する煙を輩出することができます。

### 第 1 機関庫

第 1 機関庫は 5 台の機関車を収容でき、1908 年に完成しました。現在、この機関庫にはアイアンホース号（Porter4514）として知られている北海道で一番古い現役の蒸気機関車が収納されています。（転車台から見て）右側の 2 つの格納庫は元々あったものです。しかし、左側の 3 つの格納庫は 1996 年に復元されたものなので煉瓦造りの色がわずかに異なります。建物の正面には、ドアの上にアーチ窓、正面に高窓の列があり、後ろ側には上げ下げ窓があって、光の取り込みと換気を行っています。

### 転車台



蒸気機関車は前にしか進めないで、方向転換のための転車台が必要です。機関区の前にあるスチール製の転車台は、1919年、東京の横河橋梁製作所（現：横河ブリッジ）により製造されました。これは元々、手動で操作するものでしたが、のちに圧縮空気使用に変わりました。転車台は現在、博物館の敷地内の線路区間を1日数回走行するアイアンホース号（ポーター4514）を操作するために使用されています。

#### 貯水タンク

蒸気機関車は大量の水と燃料（木または石炭）を消費します。なかには長距離の走行を継続するための水や燃料を載せた炭水車を運ぶ場合もあります。1916年ごろに造られた車両基地の中にあるスチール製のタンクは炭水車に水を供給していました。タンクから出た長い噴出口が炭水車に水を満たし、煉瓦造りの基礎は凍り付くような天気からの断熱の役目を果たしていました。

#### 危険物の保管

塗料や石油などの可燃物を保管するための石造りの倉庫が1898年ごろに建てられました。これは19世紀から残っている数少ない建築物の1つです。

#### 土留め壁（擁壁）

蒸気船への石炭の積み込みを容易にするため、1911年、港に長さ313メートル、高さ20メートルの高架栈橋である手宮石炭栈橋が建てられました。列車は勾配に沿って土留め壁に支えられた軌道を通して栈橋に到着します。石炭を乗せた荷車が栈橋に着くと荷車の下にあるハッチから荷が下ろされ、下に泊まっている船までシュートで運ばれます。栈橋は、1944年に取り壊されましたが、土留め壁のうち、この85メートルは今でも残っています。

---

## Former Temiya Railway Facility

The Temiya Railway Facility in Otaru was built in the late nineteenth century to house and maintain Hokkaido's first locomotives. It is now part of the Otaru Museum and explains the history of Hokkaido's early railways through scale models, photographs, and original rail cars and steam locomotives.

In the late nineteenth century, American railway engineer Joseph Crawford (1842–1924) was hired to develop a railway line from the coal mine at Horonai (present-day Mikasa) to Otaru via Sapporo. The first section of the line between Temiya and Sapporo opened in 1880, and the full line was completed in 1882.

Several structures at the facility are designated Important Cultural Properties. These include Japan's oldest surviving brick depot (1885), with bays for three locomotives, and another brick depot (1908) which houses five. The doors of the depots open to a steel turntable (1919). The turntable is now used to operate The Iron Horse steam engine, which makes several runs a day on a section of track on the museum grounds.

Other structures on the grounds include a water tank constructed around 1916 that supplied steam locomotives, utilizing a gravity-fed system. The stone warehouse was built around 1898 for storing flammable goods such as paint and petroleum. Part of the original retaining wall remains for an elevated pier that was constructed at the port in 1911 to facilitate loading coal from the railway into waiting cargo ships.

---

## 旧手宮鉄道施設

小樽の手宮鉄道施設は19世紀の終わりに北海道初の機関車を収蔵・保全するために建てられました。現在は小樽総合博物館の一部として縮尺模型、写真、元の鉄道車両や蒸気機関車によって北海道の初期の鉄道の歴史を伝えています。

19 世紀の終わりに、アメリカ人鉄道技術者ジョセフ・クロフォード（1842 年–1924 年）が幌内（現在の三笠市）の炭鉱から札幌を經由して小樽までの鉄道線路を造るために雇われました。手宮・札幌間の路線の最初の区間は 1880 年に開線し、全線は 1882 年に完成しました。

手宮鉄道施設内のいくつかの建造物は重要文化財に指定されています。3 台の機関車を収容することができる格納庫を備えた、日本で最も古い現存している煉瓦造機関庫（1885 年）、5 台の機関車を収容するもうひとつの煉瓦造機関庫（1908 年）があります。機関区のドアを開けるとスチール製転車台（1919 年）があります。転車台は今は博物館の敷地内の線路区間を 1 日数回走行する蒸気機関車アイアンホース号を操作するために使用されています。

その他にも重力給水システムを利用し蒸気機関車に水を供給していた 1916 年ごろに造られた貯水タンクがあります。塗料や石油などの可燃物を保管するための石造りの倉庫が 1898 年ごろに建てられました。鉄道から待機している貨物船への石炭の積み込みを容易にするため 1991 年に港に建てられた高架棧橋のための元の土留め壁（擁壁）の一部が今でも残っています。

---

## Locomotives in the Otaru City Museum Collection

In 1869, the Meiji government invited former samurai families and other people from around Japan to settle and help develop Hokkaido, an undertaking considered essential to Japan's prosperity and defense. Railways contributed to the development of the vast northern island by facilitating migration and the development of agriculture and mining.

### *Opening a new frontier*

The government brought in experts from the United States who had experience with similarly harsh environments to develop Japan's "new frontier." American railway engineer Joseph Crawford (1842–1924) established Hokkaido's first train line between the newly opened Horonai coal mine in Horonai (present-day Mikasa) and the Temiya Coal Pier, a loading facility at Otaru Port. The first section opened in 1880 between Temiya and Sapporo, and the whole line became operational two years later.

### *American technology*

Crawford ordered American-made steam locomotives for the line from H.K. Porter & Co. in Pennsylvania and passenger cars from Harlan & Hollingsworth in Delaware. The small, lightweight locomotives (16.5 tons) built by the Porter Company were ideal for Hokkaido's early railways which used inexpensive, easy-to-lay narrow gauge rails. The first two locomotives, which arrived in Hokkaido in 1880, were named Yoshitsune and Benkei; later engines were named Hirafu, Mitsukuni, Nobuhiro, and Shizuka, all after historical figures. Shizuka, which arrived in 1885, is housed at Otaru City Museum, with other historical rolling stock.

### *Shizuka (7106)*

Shizuka was the sixth steam locomotive made for the Horonai Railway in 1884. It has the classic appearance of an American locomotive of the time: an engine with a bulging chimney called a diamond stack (to prevent sparks and embers from escaping) and a wooden "cow catcher" on the front. Shizuka operated in Hokkaido until 1917.

### *Taisho (7150)*

The second steam locomotive made in Japan was named Taisho, meaning “great victory.” It was modeled after American steam locomotives and manufactured at the Temiya railway works of the Hokkaido Tanko Railway in 1895. It is the oldest extant domestic-made steam locomotive in Japan and bears the red polar star that the Hokkaido Development Commission adopted as a symbol of the frontier at the time.

### *The Iron Horse (Porter 4514)*

The Iron Horse is the oldest working steam locomotive in Hokkaido and was manufactured in 1909 by the Porter Company. In summer, it makes several round trips a day for passengers within the museum grounds, running along a single track with a manual turntable at each end. The museum offers a rare opportunity to see an original locomotive in operation.

### *Snowplows*

Heavy snowfalls make operating trains in Hokkaido a challenge. In 1881, a snowplow was made by customizing a regular freight car with metal wedges on the front and rear. Snowplow locomotives were later imported from the United States to help clear tracks. A Russell snowplow from 1910 and a rotary snowplow manufactured in 1923 by the American Locomotive Company of New York are on display.

---

## **小樽市総合博物館所蔵鉄道車両群**

1869 年、明治政府は旧武家や日本中の人々に日本の繁栄、防衛にとって重要と考えられていた役割を果たす北海道に定住し、その開拓を手助けするよう要請しました。鉄道は移住や開拓を押し進めることにより、広大な北の島の開拓に寄与しました。

### 新天地を開く

政府は日本の「新天地」を切り開くため、アメリカから同じような厳しい環境での経験を有する専門家を連れてきました。アメリカ人鉄道技術者ジョセフ・クロフォード（1842 年–1924 年）は、北海道初の鉄道線路を、新しく開鉱した幌内（現在の三笠市）の幌内炭鉱と、小樽港の積み込み施設がある手宮石炭栈橋の間に造りました。手宮・札幌間の最初の区間は 1880 年に開線し、その 2

年後全線が運行可能となりました。

#### アメリカの技術

クロフォードは、ペンシルバニアの H.K.ポーター社にアメリカ製鉄道線路用の蒸気機関車、デラウェアのハーラン&ホーリングスウォース社に客車を注文しました。敷設が容易で安価な狭軌レールを使用していた北海道の初期の鉄道にとっては、ポーター社が造る小さく、軽量の機関車（16.5 トン）が理想的でした。1880年に到着した北海道初の2台の機関車は「義経」号、「弁慶」号と名付けられ、その後の車両は「比羅夫」号、「光国」号、「信広」号、「しづか（静）」号と名付けられました。これらの名前はすべて歴史上の人物にちなんでいます。1885年にやって来た「静」号は、その他の歴史的車両といっしょに、小樽市総合博物館に収容されています。

#### 「しづか（静）」号（7106 形）

「しづか（静）」号は 1884 年に幌内鉄道のために造られた蒸気機関車第 6 号でした。当時のアメリカ機関車を持つクラシックな外観をしており、ダイヤモンドスタック（火の粉や残り火を撒き散らさないためのもの）と呼ばれる作り付けの煙突が付いた車体で、前部には木製の「カウキャッチャー」がついていました。小樽での機関車の運行は、1917 年まで続きました。

#### 「大勝」号（7150 形）

日本で造られた蒸気機関車第 2 号は「大勝利」を意味する「大勝」と名付けられました。これは、アメリカの蒸気機関車をモデルに 1895 年に北海道炭礦鉄道の手宮の鉄道工場で製造されたものです。これは、日本で最も古い、現存している国産蒸気機関車であり、当時の国境のシンボルとして北海道開拓使が採用した北極星がついています。

#### アイアンホース号（ポーター4514）

アイアンホース号は北海道におけるもっとも古い、現役の蒸気機関車で、1909 年に、ポーター社により製造されました。夏には乗客を乗せて博物館の敷地内の単線を一日数回往復し、端まで来ると、手動で転車されます。この博物館は元々の機関車が稼働しているのを見られる稀な機会を提供しています。

#### 除雪車

大雪により北海道を走る鉄道には大きな問題がありました。1881 年、通常の貨物用車両の前部と後部にメタル製楔をカスタマイズし、除雪車を造りました。のちに、線路をきれいにするため、アメリカから除雪機関車が輸入されました。1910 年からのラッセル式除雪車、ニューヨークのアメリカン・ロコモティブが 1923 年に製造したロータリー除雪車が展示されています。

---

## Former Temiya Line Walking Path

A 1.6-kilometer walking path follows a section of Hokkaido's first railway line through the banking and commercial districts of Otaru to the Former Temiya Railway Facility. The tracks and some level crossing gates have been preserved. Walking the path affords a glimpse of what life was like in the old city as it developed as a major trade hub. At some points, the trains that transported coal and other commodities to the port passed barely a meter from the front doors of homes.

### *Hokkaido's first railway*

The Temiya Line was the first section of the Horonai Railway, which opened in 1882 to connect the new coal mine in Horonai (now Mikasa City) to a coal loading pier at Temiya in Otaru Port. Steam locomotives transported coal on the Horonai Railway to Otaru for shipment to the main island of Honshu, and carried goods and passengers between Otaru and destinations in central Hokkaido.

During the Meiji period (1868–1912), the Japanese government prioritized the development of Hokkaido as a northern frontier. As part of the policy to modernize the nation, engineers and agricultural experts were engaged who had experienced the rapid industrialization following the American Civil War (1861–1865) and who were familiar with harsh winters like those in Hokkaido. Railway engineer Joseph Crawford (1842–1924) was hired to develop Hokkaido's first train lines.

### *Built for local conditions*

Hokkaido railway tracks were built using the same narrow gauge (1,067 mm) rails used on the main island of Honshu, which were cheaper and easier to lay than the standard gauge (1,435 mm) rails widely used in Europe. Small, lightweight locomotives (16.5 tons) and rail cars were custom-built for the railway. The first two engines in Hokkaido were named Yoshitsune and Benkei, after legendary Japanese warriors of the twelfth century. One month before the Temiya Line officially opened in 1880, Crawford and his engineers

made a trial run on Benkei. Accounts of the time record the astonishment of the citizens of Otaru to see a steam locomotive for the first time.

### *Changing priorities*

In the 1880s, the Horonai Railway operated one round trip per day between Temiya and Sapporo. Passengers paid one yen for a one-way trip, which took three hours. By 1906, the volume of coal being shipped from Otaru had become so high that passenger services were suspended to prioritize more lucrative coal transport. In response to campaigning by residents, an extra track was added in 1912 to accommodate passenger trains. Temiya Station became freight-only, and a new dedicated passenger station was built a few hundred meters up the line.

### *The end of the line*

The Temiya section of the Horonai Railway remained a vital link between inland Hokkaido and Otaru Port until 1985 when service was finally suspended. As the rail network in Hokkaido developed, passenger trains from Sapporo and Hakodate passed through the new Otaru Station further inland, while freight and coal continued to use the Temiya Line, with limited local passenger services. Passenger trains on the Temiya Line were ultimately discontinued in 1962. Freight services continued to operate on the line until 1985.

The passenger station platform next to the rail line near the Ironai banking district remains, waiting for a train that never comes. It is a reminder of the Temiya Line's presence in the daily lives of Otaru's citizens as the port city flourished.

-----

### **旧手宮線散策路**

小樽の銀行・商業地区をって旧手宮鉄道施設までつながる北海道初の鉄道線路の一区画に続く1.6キロの散策路があります。線路やいくつかの踏切遮断機が保存されています。通った跡を歩いていくと、主要な貿易の拠点として発展したときのその古い街での生活の様子がかすかに見受けられます。いくつかの場所で、石炭やその他商品を港に輸送した列車が家屋の正面ドアから1メートルも離れていないところを通過していました。



## 北海道初の鉄道

手宮線は幌内鉄道の最初の区間で、幌内（現在の三笠市）の新しい炭鉱を小樽港の手宮にある石炭載積棧橋につなげるために 1882 年に開通しました。蒸気機関車が幌内鉄道で本州に出荷する石炭を運び、小樽と北海道中部の目的地間を商品や乗客を乗せて走りました。

明治時代（1868 年–1912 年）、日本政府は北の新天地として北海道を開拓することを優先しました。日本の近代化を図る政策の一環として、南北戦争（1861 年–1865 年）の終わりのアメリカの急速な産業化を経験し、同じような厳しい冬季気象条件に精通しているアメリカ人技術者や農業専門家を雇い入れました。アメリカ人鉄道技術者であるジョセフ・クロフォード（1842 年–1924 年）を、北海道初の鉄道線路を造るために雇い入れました。

## 現地の状況に合わせた建設

北海道鉄道線路は、ヨーロッパで広く使われていた標準ゲージ（1,435mm）レールを敷くよりも安価で、かつ容易な本州で使用されているものと同じ狭軌レール（1,067mm）を使って造られました。小さく、軽量の機関車（16.5トン）と鉄道車両が、この線路用に特注で造られました。北海道初の 2 台の機関車は、12 世紀の伝説の日本の武人にちなんで、「義経」号と「弁慶」号と名付けられました。手宮線が 1880 年に正式に開通する 1 か月前に、クロフォードと彼の技術者は、「弁慶」号に乗って試運転を行いました。当時の記録には、小樽市民が蒸気機関車を初めて見る様子が記録されています。

## 変化する優先順位

幌内鉄道は 1880 年代、手宮・札幌間を 1 日 1 往復運行していました。乗客は片道あたり 1 円の運賃を支払い、所要時間は 3 時間でした。1906 年までに、小樽から出荷される石炭の積載量が多くなり、利益の上がる石炭輸送を優先させるため乗客サービスを一時停止しました。住民によるキャンペーン（反対運動）に応じて 1912 年に旅客列車を運行するために線路を追加しました。手宮駅は、貨物輸送専用となり、新しい乗客専用の駅が幌内線の数百メートル上に造られました。

## 路線の終焉

幌内鉄道手宮線は 1985 年に最終的に廃止されるまで、北海道内陸部と小樽港の間をつなぐ欠かせない路線でした。北海道の鉄道網の発達に伴い、札幌や函館からの旅客車両はさらに内陸にある新小樽駅を通過するようになりましたが、地元の乗客向けの一部のサービスと貨物・石炭の輸送は引き続き手宮線を使っていました。手宮線の旅客サービスは最終的に、1962 年に廃止されました。貨物サービスは、1985 年まで、運行を続けました。

旅客駅のプラットフォームは、もう来ることのない列車のために、色内銀行地区近くの鉄道線路の隣に

今なお残っています。これが、この港町が繁栄していたときの小樽市民の日々の生活の中での手宮線  
線の存在を彷彿とさせます。

---

## Former Temiya Line Walking Path: Tracing Otaru's Railway Legacy

A 1.6-kilometer walking path follows a section of Hokkaido's first railway line through Otaru's historic banking and commercial districts to the Temiya Railway Facility. The preserved tracks and level crossing gates of the discontinued Temiya Line offer a glimpse into the city's past as a bustling hub of trade, where trains once rumbled within arm's reach of homes. The Temiya Line was the first section of the Horonai Railway, which opened in 1882 to connect the new coal mine in Horonai (now Mikasa City) to a coal loading pier at Temiya in Otaru Port.

The Temiya line ran from the Temiya Railway Facility to Otaru Station, which was later renamed Minami-Otaru Station. Steam locomotives transported coal on the Horonai Railway to Otaru via Sapporo for shipment to the main island of Honshu, and carried goods and passengers between Otaru and destinations in central Hokkaido.

Passenger trains made one trip per day between Temiya and Sapporo, and the journey took three hours. As the rail network in Hokkaido developed, passenger trains from Sapporo and Hakodate passed through the new Otaru Station further inland. Freight and coal continued to use the Temiya Line, with limited local passenger services. Passenger trains on the Temiya Line were ultimately discontinued in 1962, but freight services continued until 1985. A passenger station platform near the Ironai banking district is a reminder of the Temiya Line's integral role in Otaru's development.

---

### 旧手宮線散策路：小樽の鉄道遺産をたどって

小樽の歴史ある銀行・商業地区を通過して旧手宮鉄道施設までつながる北海道初の鉄道線路の一区画に続く 1.6 キロの散策路があります。廃線となった手宮線の線路や遮断機が保存されており、かつては家々に手が届く範囲で電車が轟音を響かせる賑やかな貿易拠点として栄えた街の過去を垣間見ることができます。1882年、幌内（現在の三笠市）の新しい炭鉱と小樽港手宮の石炭積載棧橋を結ぶ幌内鉄道の第1期区間として手宮線が開業しました。

手宮線は手宮鉄道施設からのちに南小樽駅と改名される小樽駅まで走っていました。蒸気機関車が幌内鉄道で本州に出荷する石炭を運び、小樽と北海道中部の目的地間を商品や乗客を乗せて走りました。

旅客列車は手宮・札幌間 1 日 1 往復し、3 時間かかりました。北海道の鉄道網の発達に伴い札幌や函館からの客車はさらに内陸部にある新小樽駅を通過するようになりました。地元の乗客向けの一部のサービスと貨物・石炭の輸送は引き続き手宮線を使いました。最終的に手宮線の旅客サービスは 1962 年に廃止されましたが、貨物サービスは 1985 年まで続けられました。色内銀行街近くの旅客駅プラットホームは小樽の発展に欠かせない手宮線の役割を思い出させます。

---

## Otaru Port North Breakwater

A concrete breakwater stretches 1,289 meters across the bay near the former Temiya Coal Pier. Otaru was the main hub for sea traffic in Hokkaido. It is a deep-water port that is partially protected by a cape on the north side. By the end of the nineteenth century, however, as more vessels frequented the port, the storms and rough seas of winter caused increasing damage to ships and their cargo. In 1897, construction began on the breakwater to better protect the port.

### *Taming the waves*

Civil engineer Hiroi Isami (1862–1928) devised a wave power formula to calculate the optimum height and angle of the barrier and used it to design the breakwater, made up of blocks weighing between 14 and 24 tons. He determined that stacking the blocks at an angle to the waves would best reduce the impact of heavy seas. On the surface, the breakwater appears to be a narrow concrete jetty, 7.3 meters wide. Under the waterline, blocks stacked like steps on the seaward side break the waves.

In nineteenth-century Japan, breakwaters were often made of large, uncut stones stacked together without mortar, similar to the construction of defensive castle walls. Using concrete, Hiroi designed interlocking blocks that could withstand the heaviest seas. Domestic concrete production was in its early days, and the concrete used a few years earlier in breakwaters at Sasebo in Nagasaki Prefecture and Yokohama in Kanagawa Prefecture was already starting to crack. Hiroi came up with the idea that adding volcanic ash to the concrete mix would increase durability, and he put his idea to the test by making around 60,000 samples of various compositions.

### *The father of modern civil engineering*

Hiroi was born into a samurai family of the Tosa domain (present-day Kochi Prefecture), but his family lost their status and income when the samurai class was abolished after the Tokugawa shogunate fell in 1867. At age 10, Hiroi moved to an uncle's home in Tokyo

to study, then later moved to the new frontier of Hokkaido and entered Sapporo Agricultural College at age 15. He was 21 when he visited the United States, first to work on improvement projects on the Mississippi River, then designing railway bridges.

Hiroi returned to Japan after four years in the United States and two years in Germany. He worked as a professor at Sapporo Agricultural College for two years, then joined Tokyo Imperial University (the present-day University of Tokyo) as a lecturer. His students went on to work on projects around the world, including the construction of the Panama Canal. During his twenty-year tenure, he donated his time as an advisor on construction projects across Japan from major bridges to dams and hydroelectric works. After more than 100 years, the Otaru Port North Breakwater still protects the port from heavy seas, and Hiroi's wave force formula remained in use until the 1980s in the design of ports around the world.

---

### 小樽港北防波堤

旧手宮石炭棧橋近くのコンクリート製の防波堤は、石狩湾を横切り 1,289 メートルにわたり延びています。小樽は、北海道における海上交通の主要な拠点でした。小樽は北側の岬に一部守られた水深の深い港です。しかし、19 世紀の終わりに多くの船舶が港に頻繁に来るようになるにつれ、冬の嵐や荒波により、船やその積み荷のダメージが増加しました。1897 年、港を守るために、北側の防波堤の建設が始まりました。

#### 波を制御する

土木技師である廣井勇（1862 年–1928 年）は防壁の最適な高度と角度を計算するために波力公式を考案し、それを使って 14-24 トンの重さのブロックからできた防波堤を設計しました。彼はブロックを波に対してある角度に積み上げるのが荒波の衝撃を一番うまく減らすということを断定しました。水面上では、その防波堤は幅 7.3 メートルの幅の狭いコンクリート製の棧橋に見えます。水面下では、海に面した側に階段状に積まれたブロックにより、波が砕かれます。

19 世紀の日本では、防波堤は防御的な城壁の建築と同じように、モルタルを使わないで大きな無削石を互いに積み重ねて造られていました。廣井はコンクリートを使うことで、荒波に耐えられるインターロッキングブロックを設計することができました。国内におけるコンクリート生産はまだ始まったばかりのときで、長崎県佐世保や神奈川県横浜の防波堤で数年前から使用されているコンクリートにはすでにひびが入り始めていました。廣井は、コンクリート混合物に火山灰を加えることで耐久性が増すとい

うアイデアを思いつき、約 60,000 種の混合サンプルを作ってこのアイデアを検証しました。

#### 現代の土木工学の創始者

廣井は、土佐藩（現在の高知県）の武士の家に生まれましたが、1867 年に徳川幕府が滅び、武士階級が廃止されると、一族は、地位と収入を失いました。廣井は、10 歳のとき、勉強をするために東京の叔父の家に移り、その後北海道の新天地に移り住み、15 歳で札幌農学校に入学しました。21 歳のときに、アメリカに渡り、最初はミシシッピ川改修プロジェクトに取り組み、その後、鉄道橋の設計を行いました。

廣井は、アメリカで 4 年、ドイツで 2 年過ごした後、日本に戻りました。廣井は札幌農学校で 2 年間教授として働き、その後東京帝国大学（現在の東京大学）に講師として参加しました。彼の生徒たちはパナマ運河の建設など世界中のプロジェクトに携わりました。20 年間の講義の間、彼は大規模な橋からダム・水力発電まで、日本中の建設プロジェクトにアドバイザーとして貢献しました。100 年以上たった今でも、小樽港北防波堤は、荒波から港を守っており、廣井の波力公式は、1980 年代まで世界中の港の設計で用いられました。

---

## Otaru Port Museum

Models, materials, and photographs related to the construction of the North Breakwater and subsequent breakwater projects in Ishikari Bay are on display at the Otaru Port Museum. The museum is located in the Otaru Port Office, which was established in 1897 as the site office for the construction of the Otaru Port North Breakwater. Construction began on the breakwater in 1897 under the direction of civil engineer Hiroi Isami (1862–1928), using the latest machinery from overseas and new materials and techniques developed by Hiroi.

Hiroi devised a wave power formula to calculate the optimum height and angle of the breakwater as well as a range of interlocking concrete blocks to suit the wave conditions and the shape of the seabed. His calculations and designs optimized the performance of the breakwater while reducing material costs. Scale cross-sectional models of the breakwater and the concrete blocks, which each weighed between 14 and 24 tons, help visitors visualize Hiroi's design.

Photographs of the British-made steam-powered stacking machine that was used to place the concrete blocks in the sea show the scale of the construction project. The machine, called Titan, had a lifting capacity of 24 tons and moved on rails that were laid along the breakwater as construction progressed. With a crew of nine (including two divers to check the alignment of the blocks underwater), the Titan could install about 16 blocks per day.

---

### おたるみなと資料館

北防波堤の建設、石狩湾のその後の防波堤プロジェクトに関する模型、資料、写真が、おたるみなと資料館に展示されています。おたるみなと資料館は、小樽港北防波堤の建設のための現場事務所として 1897 年にできた小樽港湾事務所に併設されています。この防波堤の建設は、土木技師である廣井勇（1862 年–1928 年）の指揮のもと、1897 年に始まり、海外からの最新の機械、廣井が作り出した新しい材料、技術が使用されました。



廣井は波力公式を考案のうえ、防波堤の最適な高度と角度、ならびに波の状態や海底の形状に合うようなさまざまなインターロッキングブロックを計算しました。廣井の計算と設計は、防波堤の性能を最適化すると同時に、材料コストを削減しました。ここを訪れた人は、その防波堤の縮尺断面模型と、1つあたり14-24トンの重さのコンクリートブロックを見ると、廣井の設計を思い描くことができます。

海の中にコンクリートブロックを据え付けるために使用した、イギリス製の蒸気スタッキング装置の写真から、この建設プロジェクトの規模が分かります。「タイタン」と呼ばれるこの装置は、24トンの吊り上げ能力があり、建設が進むにつれ、防波堤沿いに置かれたレールの上を移動しました。9名の作業員（水中でブロックの整列状況を確認するダイバー2人を含む）により、タイタンで1日に約16個のブロックを設置することができました。

---

## Warehouses in the Kitahama Area

Otaru was already an important port for sea freight and trade in the mid-nineteenth century, but its economy and population grew rapidly when Hokkaido's first railroad opened in 1882, bringing coal from inland mines to the port. Land reclamation efforts created additional areas along the coast to accommodate the needs of the expanding port. The Kitahama district was established on reclaimed land in 1889. Many warehouses were built in Kitahama, which had convenient access to the waterfront and railroads. A number of these warehouses were owned by merchant shipowners based in the Hokuriku region of Honshu which includes the prefectures of Ishikawa, Fukui, Niigata, and Toyama.

Six of the warehouses built by such merchant shipowners remain in the Kitahama area, near the north end of Otaru Canal. They are built from tuff stone from Otaru and Sapporo, fixed to a timber framework. The stone served as protection from fires, while the timber framework was quick and cheap to build.

### *1. Former Ukon Warehouse*

The Ukon Warehouse was built in 1894 for merchant shipowners from Fukui Prefecture. It is a large gable-roofed warehouse. The Ukon family logo of two parallel black lines resembling chopsticks, is displayed on the front of the warehouse. The logo was also used on their store fronts and staff uniforms. The warehouse originally had a monitor roof. However, in 1924, dynamite being carried to a freight train exploded at Temiya Station, damaging nearby buildings, including the Ukon Warehouse. The roof was rebuilt, and the truncated shape of its roofline is a reminder of the incident.

### *2. Former Hiroumi Warehouse*

The Hiroumi Warehouse is a large timber-framed stone warehouse built in 1889. The Hiroumi family were shipowners from Kaga in Ishikawa Prefecture, who established a warehouse business in Otaru in 1889. They traded in marine products and co-founded a marine insurance service with the Ukon family at the end of the nineteenth century. The

warehouse has two large stone arched doorways for loading cargo.

### *3. Former Masuda Warehouse*

The Masuda Warehouse was built in 1903. Like the Hiroumi family, the Masuda family were shipowners from Kaga. In the 1880s, they operated eight wooden *kitamaebune* merchant ships and three European-style sailing vessels. The warehouse is a two-story stone structure built on a wooden frame, with a gabled roof. Today, these Ukon, Hiroumi, and Masuda Warehouses are used for storage by the Kitaichi Glass Company, which operates a retail store and café in the Kimura Warehouse on Sakaimachi Street.

### *4. Former Oie Warehouse*

The Oie Warehouse has decorative double-arched stonework over the two doors on its wide front and a monitor roof with windows. It was built in 1891 by the Oie family, shipowners from Kaga in Ishikawa Prefecture.

### *5. Former Shibusawa Warehouse*

The Shibusawa Warehouse complex is a series of three connected stone buildings dating from 1895. A large stone structure with a gabled roof set back from the street connects two smaller buildings in front. The complex was built by the Endo family, but in 1915 it was purchased by industrialist Shibusawa Eiichi (1840–1931). Shibusawa is known as the “Father of Japanese Capitalism” for his work in developing modern businesses in Japan. The warehouse is currently open as a café.

### *6. Former Otaru Warehouse*

The Otaru Warehouse complex was built in 1890 on newly reclaimed land by Nishitani Shohachi and Nishide Magozaemon, who were merchant shipowners from Kaga. The warehouses are built around a courtyard, where cargo was unloaded and processed. Several of the buildings now serve as the Otaru Museum.

---

## **北浜地区倉庫群**

小樽は 19 世紀中頃にはすでに海上貨物と貿易の重要な港でしたが、1882 年に内陸の鉱山

から港に石炭を運ぶ北海道初の鉄道が開通すると、小樽の経済と人口は急速に成長しました。拡大する港の需要を満たすため海岸沿いに新たな土地が造成されました。北浜地区は 1889 年の埋め立てで作られました。これらの倉庫の多くは石川県、福井県、新潟県、富山県などの北陸地方に基盤を置く商船主が所有していました。

小樽運河の北端に近い北浜地区にはこれらの商船主によって建てられた倉庫のうち 6 棟の倉庫が残っています。小樽と札幌で採れた凝灰石を木材の骨組みに固定して造られています。石は火災に強く、木の枠組みは早く安価に建設できました。

### 1. 旧右近倉庫

右近倉庫は 1894 年に福井県の商船主のために建てられました。切妻屋根を持つ大型倉庫です。簷に似た 2 本の平行な黒い線である右近家の印が倉庫の正面に記されています。この印は右近家の店先や店員の制服にも使われていました。倉庫は元々、越屋根でした。しかし、1924 年に手宮駅で貨物列車に運ばれていたダイナマイトが爆発し、右近倉庫など近隣の建物が被害を受けました。屋根は再建され、屋根の切り取られた形状がその事故を思い起こさせます。

### 2. 旧広海倉庫

広海倉庫は 1889 年に建てられた大きな木骨石造り倉庫です。広海家は石川県加賀出身の船主で、1889 年に小樽で倉庫業を始めました。広海家は海産物を取引し、19 世紀末には右近家とともに海上保険サービスを開始しました。この倉庫には貨物を積み込むための 2 つの大きな石造りのアーチ型出入り口があります。

### 3. 旧増田倉庫

増田倉庫は 1903 年に建てられました。増田家は広海家と同じく加賀の船主でした。1880 年代には木造北前船 8 隻とヨーロッパ式帆船 3 隻を運用していました。倉庫は木骨 2 階建ての石造りで、切妻造りの屋根がついていました。現在、これらの右近倉庫、広海倉庫、増田倉庫は堺町通りの木村倉庫内で小売店とカフェを運営する北一硝子株式会社の倉庫として使用されています。

### 4. 旧大家倉庫

大家倉庫には広い正面の 2 つの扉の上の装飾的な二重アーチ型の石積みと窓のための越屋根があります。1891 年に石川県加賀の船主大家家によって建造されました。

### 5. 旧渋沢倉庫

渋沢倉庫は 1895 年に建てられた 3 棟の石造り建造物が連なった建物です。道路から奥に入った切妻屋根の大きな石造りの建造物が正面にある 2 つの小さな建物を繋いでいます。この倉庫は遠藤家によって建てられ、1915 年に実業家渋沢栄一（1840 年 - 1931 年）に購入されまし

た。渋沢は、日本の近代経済の発展に尽力した功績で「日本資本主義の父」として知られています。この倉庫は現在カフェとして営業しています。

#### 6. 旧小樽倉庫

小樽倉庫は 1890 年に加賀の商船主である西谷庄八と西出孫左衛門によって、新たに埋め立てられた土地に建てられました。倉庫は貨物が陸揚げされ、加工されていた中庭の周りに建てられています。現在、倉庫のいくつかは小樽市総合博物館として使われています。

---

## Warehouses in the Kitahama Area

After Hokkaido's first railway opened in 1882 to carry coal from inland mines to Otaru's ports, the city's economy and population grew rapidly. Land reclamation efforts created additional areas along the coast to accommodate the needs of the expanding port. The Kitahama district was established on reclaimed land in 1889. Many warehouses were built in Kitahama, which had convenient access to the waterfront and railroads.

Six stone warehouses built by merchant shipowners remain in Kitahama near the north end of Otaru Canal. Three warehouses were built near the Temiya Railway Facility by families from Fukui and Ishikawa Prefectures. These are the Hiroumi Warehouse, built in 1889; the Ukon Warehouse, built in 1894; and the Masuda Warehouse, built in 1903.

The other three warehouses are close to Chuo Street, about halfway along the canal. They are the Otaru Warehouse, built in 1890; the Oie Warehouse built in 1891; and the Shibusawa Warehouse, built in 1895. The warehouses face the canal, where barges moored to unload merchandise from ships in the harbor. Each warehouse has distinctive features, from the decorative double-arched stonework over the doors of the Shibusawa Warehouse to the protective figures of mythical sea creatures on the roof ridges of the Otaru Warehouse buildings.

---

## 北浜地区倉庫群

内陸の鉱山から小樽港に石炭を輸送するために 1882 年に北海道初の鉄道が開業した後、この町の経済と人口は急成長しました。拡大する港の需要を満たすため埋め立てによって海岸沿いに新たな土地が造成されました。北浜地区は、1889 年に埋立地の上に造られました。ウォーターフロントや手宮線へのアクセスが便利な北浜に多くの倉庫が建てられました。

小樽運河の北端近くの北浜には、現在も商船主が建てた 6 つの石造倉庫が残っています。手宮鉄道施設近くの 3 つの倉庫は福井県と石川県出身の一族により建てられたものです。1889 年建造

の広海倉庫と、1894 年建造の右近倉庫、1903 年建造の増田倉庫です。

他の 3 つの倉庫は中央通りの近くの小樽運河沿い、その中間に位置しています。1890 年建造の小樽倉庫と、1891 年建造の大家倉庫、1895 年建造の澁澤倉庫です。これらの 3 つの倉庫は小樽運河に面しており、ここに船が停泊して船から港への荷下ろしをしていました。澁澤倉庫の戸の上部に取り付けられた二重アーチの装飾的な石細工や小樽倉庫建物群の越屋根の上へのせられた伝説の海の生き物の守り彫像など、倉庫にはそれぞれ特徴があります。

---

## Former Ukon Warehouse

The Ukon Warehouse, built in 1894, is located at the north end of Otaru Canal. It is a large gable-roofed warehouse, typical of the Kitahama area. The Ukon family were *kitamaebune* merchant shipowners from Kono in Fukui Prefecture. The family logo, two parallel black lines resembling chopsticks, is displayed on the front of the warehouse. The logo was also used on their store fronts and staff uniforms.

The Ukon family established a base in Otaru in the 1890s, operating warehousing and fishing businesses. They were one of Japan's leading shipping agents, and also co-founded a marine insurance business.

The warehouse originally had a monitor roof, like the Hiroumi Warehouse next to it. However, in 1924, dynamite being carried to a freight train exploded at Temiya Station, damaging nearby buildings, including the Ukon warehouse. The roof was rebuilt, and the truncated shape of its roofline is a reminder of the incident.

---

## 旧右近倉庫

1894年に建てられた右近倉庫は小樽運河の北端に位置しています。北浜地区でよく見られる切妻屋根を持つ大きな倉庫です。右近家は福井県河野出身の北前船主です。箸に似た2本の平行な黒い線である右近家の印が倉庫の正面に記されています。この印は右近家の店先や店員の制服にも使われていました。

右近家は1890年代に小樽に基盤を確立し、倉庫業、漁場経営を営みました。右近家は日本有数の海運商の1つで、海上保険サービスの共同創始者でもありました。

倉庫は元々隣の広海倉庫と同様に越屋根でした。しかし1924年、手宮駅で貨物列車に運ばれていたダイナマイトが爆発し、右近倉庫など近隣の建物が被害を受けました。屋根は再建されましたがその切り取られた形状がこの事故を思い起こさせます。



---

### Former Hiroumi Warehouse

The Hiroumi Warehouse is a timber-framed stone warehouse built in 1889. The warehouse is distinguished by large arched stone doorways on the front and back of the building for loading cargo. The Hiroumi family were shipowners from Kaga in Ishikawa Prefecture, who established a warehouse business in Otaru in 1889. They traded in marine products and co-founded a marine insurance service with the Ukon family at the end of the nineteenth century. The Hiroumi shipping business was headquartered in Osaka and operated both wooden *kitamaebune* sailing ships and steamships made in England.

Like the other warehouses at the northern end of Otaru Canal, the Hiroumi Warehouse was built on reclaimed land in the Kitahama district. When the warehouse was built, the harbor was immediately in front of it and Temiya Station only a few hundred meters away, making it an ideal location for transporting and storing cargo from both land and sea. More land was reclaimed in front of the warehouses around 1914 when construction started on Otaru Canal.

---

### 旧広海倉庫

広海倉庫は 1889 年に建てられた木造骨組みの石造り倉庫です。この倉庫は建物の前後に荷物を積み込むための大きな石造りアーチ型出入口があるのが特徴です。広海家は石川県の加賀出身の商船主で、1889 年に小樽で倉庫業を開始しました。広海家は海産物を扱い、19 世紀末に右近家とともに海上保険サービスを開始しました。広海海運会社は大阪に本社を置き、木造北前船と英国製蒸気船を運航していました。

小樽運河の北端にある他の倉庫と同様、広海倉庫は北浜地区の埋立地に建てられました。建設当時は倉庫の目の前に港があり、また手宮駅も数百メートルの距離にあって陸海問わず荷物の輸送・保管に最適な立地でした。小樽運河の建設が始まった 1914 年頃には倉庫の前のさらに多くの土地が埋め立てられました。

---

## Former Otaru Warehouse

The Otaru Warehouse complex was built in 1890 on newly reclaimed land by Nishitani Shohachi and Nishide Magozaemon, who were merchant shipowners from Kaga. The warehouses are built around a courtyard, where cargo was unloaded and processed.

Pairs of ceramic mythical sea creatures (*shachihoko*) decorate the roof ridge of each building. Commonly seen on castles, this motif was believed to protect against fire and was a symbol of wealth. Similar figures also appear on the roof of the Iwanaga Clock Store on Sakaimachi Street.

Several of the buildings now serve as the Otaru Museum, which traces the city's history through scale models, photographs, artworks, and other artifacts. A section of the museum recreates a typical shopping street in the early nineteenth century, with full-size models of stores and merchant houses. Other displays focus on the wildlife in the mountains and forests surrounding Otaru with realistic life-size dioramas.

---

## 旧小樽倉庫

小樽倉庫は加賀の商船主、西谷庄八と西出孫左衛門によって 1890 年に新しく埋め立てられた土地に建てられました。倉庫は貨物の積み込みや加工をしていた中庭の周りに建てられました。

各建物の屋根の棟には一対の陶器製の伝説の海の生き物（シャチホコ）像が飾られています。城でよく見られるこのモチーフは、火災から守ると信じられ、また富の象徴でした。堺町通りの岩永時計店の屋上にも同様の像が見られます。

いくつかの建物は現在小樽市総合博物館として使用されており、縮尺模型、写真、美術品やその他の工芸品を通して小樽市の歴史をたどっています。博物館の一部には店舗や商家の実物大の模型があり、19 世紀初頭の典型的な商店街が再現されています。他の展示では小樽周辺の山や森の野生動物に焦点を当てたリアルな実物大のジオラマが展示されています。

---

## Warehouses in Minamihama District

After Hokkaido's first railway opened in 1882 to carry coal from inland mines to Otaru for shipping, the economy and population of the city grew rapidly. Land reclamation efforts created additional areas along the coast to accommodate the needs of the expanding port. The new districts of Sakaimachi, Ironai, Kitahama, and Minamihama were established on reclaimed land in 1889, forming the city's commercial center. Wholesalers built warehouses and stores on Sakaimachi Street in the Minamihama district in the early twentieth century, many of which remain.

Some wholesalers made their fortunes by speculating on commodities such as beans grown in Hokkaido. They bought them cheaply in bulk, then stored them until prices rose. The former Kimura, Shimatani, and Takahashi Warehouses in the Minamihama district are reminders of Otaru's past prosperity and symbols of the city's recent economic revival.

### *Former Kimura Warehouse*

The Kimura Warehouse was built in 1894 and is the only remaining warehouse of nine owned by the Kimura family. It was first used to store fertilizer made from herring caught in the waters off Otaru. The fertilizer was then shipped to the indigo and cotton fields of southwestern Honshu. The warehouse retains many of its original features, including a stone corridor with rails for guiding hand carts from the port into the warehouse. After the herring industry collapsed in the mid-twentieth century due to overfishing, the warehouse was used to store dry goods. Otaru's position as a major port gradually diminished and by the 1960s the Kimura Warehouse, like many other warehouses and stores in the area, was left empty. The warehouse was renovated by Kitaichi Glass in 1983 to serve as a retail store and restaurant. After the successful restoration and repurposing of the historical building, other businesses opened in former warehouses along Sakaimachi Street and around the canal, creating an attractive shopping area.

### *Former Shimatani Warehouse*

The Shimatani Warehouse was built in 1892 for steamship company Shimatani Kisen. It is built of volcanic tuff fixed to a wooden frame. The stone is around 15 centimeters thick and, along with the metal door and metal shutters on the small upper windows, it protected the contents from fire. Between 1880 and 1910, there were 16 large fires in Otaru. These devastated the wooden buildings but caused minimal damage to the Shimatani Warehouse and the other stone-clad warehouses around the city. The warehouse is now open to the public as a café.

### *Former Takahashi Warehouse*

The Takahashi Warehouse was built in 1923 by the Takahashi family, who sold rice and seafood and produced miso and soy sauce. The family became wealthy through commodity speculation in the early twentieth century, buying up adzuki beans and storing them until the price rose to sell for a profit. In 1989, the warehouse was renovated and opened as a stained glass museum, exhibiting stained glass windows recovered from churches in England and Europe.

---

## **南浜地区倉庫群**

内陸の鉱山から小樽港に石炭を輸送するため 1882 年に北海道初の鉄道が開業し、この町の経済と人口は急成長しました。拡大する港の需要を満たすため、新たな土地が海沿いに造成されました。1889 年には、埋め立て地に堺町、色内、北浜、南浜という新しい地区が誕生し、この町の商業中心地となりました。20 世紀初めには、卸売業者が南浜地区の堺町通りに倉庫や商店を建て、その多くは現在も残っています。

一部の卸売業者は北海道産の豆類などの生活必需品に投機しました。彼らはこれらを大量に安く買い付け、その後価格が上がる時まで貯蔵することで財を成しました。旧木村倉庫、旧嶋谷倉庫、旧高橋倉庫は小樽の過去の繁栄を思い起こさせるものであり、この町の近年の経済復興のシンボルとして存在しています。

### 旧木村倉庫

木村倉庫は 1894 年に建てられ、木村家が所有していた 9 つの倉庫のうち唯一現在も残っている倉庫です。当初は小樽沖の海域で漁獲されたニシンから作られた肥料を貯蔵するために使用されていました。肥料は本州南西部の藍畑や綿畑に出荷されました。この倉庫には、手車用のガイドレールを取り付けた港から倉庫までつながっている石の廊下など、元々あった多くの特徴が残っています。20 世紀半ばに乱獲によりニシン産業が衰退すると、乾物を貯蔵するためにこの倉庫を使用するようになりました。主要港としての小樽の地位はしだいに消え去り、1960 年代までに、このあたりの他の多くの倉庫や商店と同じように、木村倉庫はもぬけの殻となりました。この倉庫は 1983 年に北一硝子により改修され、小売店兼レストランとなりました。この歴史建造物の改修と再利用が成功を収めた後、他の企業も堺町通り沿いや小樽運河近くの旧倉庫をオープンさせ、魅力的なショッピングエリアを作り上げました。

#### 旧嶋谷倉庫

嶋谷倉庫は 1892 年に蒸気船会社である嶋谷汽船のために建てられました。この倉庫は、凝灰岩を木の骨組みに固定して造られています。石の厚みは 15 センチほどで、上部にある小窓には鋼製の鎧戸と扉が取り付けられており、火災から建物の内部を守る役割をしていました。1880 年から 1910 年にかけて、小樽では大火災が 16 回発生しました。この火災により木造建造物は壊滅しましたが、嶋谷倉庫やこの町周辺の他の石造り倉庫は、ごくわずかな被害ですみました。この倉庫は、現在カフェとして一般に公開されています。

#### 旧高橋倉庫

高橋倉庫は米や海産物を販売し、味噌や醤油を生産していた高橋家により、1923 年に建てられました。高橋家は、20 世紀初めに、生活必需品に投機すること、つまり、小豆を買い占め、その後価格が上がるときまで貯蔵してから販売して利益を得ることで、財を成しました。この倉庫は 1989 年に改修され、ステンドグラス美術館としてオープンし、イギリスやヨーロッパの教会で実際に使用されていたものを元の状態に修復したステンドグラス窓を展示しています。

---

### **Former Kimura Warehouse**

The Kimura family built their warehouse in 1894 to store fertilizer made from herring caught in the waters off Otaru. The fertilizer was then shipped to the indigo and cotton fields of southwestern Honshu. It is the only remaining warehouse of nine that belonged to the family and is one of the largest warehouses on Sakaimachi Street, which was the trade and retail center of the city until the mid-twentieth century. The building was renovated in 1983 by Kitaichi Glass as a retail store and restaurant. After the successful restoration and repurposing of the historical building, other businesses opened in former warehouses along Sakaimachi Street and around the canal, creating an attractive shopping area.

#### *Built to last*

Sakaimachi Street was built on reclaimed land, and the warehouses on the port side of the street were close to the water's edge. Fertilizer was unloaded from ships in front of the Kimura warehouse and transported by wheeled handcarts, guided on rails. A stone corridor with cart rails still divides the warehouse building into two parts. After the herring industry collapsed in the mid-twentieth century due to overfishing, the warehouse was used to store dry goods. When Otaru's position as a major seaport diminished in the 1960s, it was left empty, along with many other warehouses on the street. The Kimura Warehouse was built of volcanic stone on a frame of Sakhalin fir and Ezo spruce, with cypress floors. The building has remained in good condition for over a century.

#### *Otaru's glass heritage*

Kitaichi Glass has deep roots in Otaru, opening in 1901 as Asahara Glass. The company made hand-blown glass oil lamps at a time when electricity was not yet common and oil lamps were a necessity of daily life. Asahara Glass later manufactured glass floats for herring fishing nets. By the 1920s, the company had around 400 employees, and was one of the largest glass makers in Hokkaido. As electricity and plastics became widespread, the demand for glass lamps and floats diminished, and by 1960, Asahara Glass was the

only remaining glass manufacturer in Otaru.

In 1971, the sales department was renamed Kitaichi Glass, and the company began manufacturing and selling lamps as nostalgic mementos, alongside other glass products. The lamps remain a popular souvenir of Otaru. The entrance hall of Otaru Station is lit with glass lamps from Kitaichi Glass, using electric bulbs in place of oil. The Kitaichi Hall restaurant occupies half the former warehouse and is illuminated by 167 glass oil lamps that are lit by hand each morning.

---

## 旧木村倉庫

木村家は小樽沖で獲れたニシンから作られた肥料を保管するため 1894 年に倉庫を建てました。この肥料は本州南西部の藍畑や綿畑に出荷されました。この倉庫は木村家が所有していた 9 つの倉庫のうち唯一残っているもので、20 世紀半ばまで市の貿易と小売の中心地だった堺町通りにある最大の倉庫の 1 つです。この建物は 1983 年に北一硝子が物販・飲食店として改装しました。歴史ある建物の改修と再利用が成功したのをきっかけに他の経営者が堺町通り沿いや運河周辺の旧倉庫をオープンさせ、魅力的な商店街を生み出しました。

### 継続のための建造

堺町通りは埋め立て地に作られており、通りの港側の倉庫は水際にありました。肥料は木村倉庫前で漁船から降ろされレールに沿って車輪付き手押し車で運ばれました。このレールのある石造りの廊下が倉庫の建物を 2 つに分けています。20 世紀半ばに乱獲のためニシン産業が崩壊した後、この倉庫は乾物を保管するために使用されていました。1960 年代に小樽の主要な港としての地位が低下すると、通りにある多くの倉庫と同様に空き家となりました。トドマツとエゾマツの骨組みに小樽軟石で建てられたヒノキ床の倉庫です。1 世紀以上経っても良好な状態を保っています。

### 小樽のガラス遺産

1901 年に浅原硝子として創業した北一硝子は小樽に深く根付いています。電気がまだ普及しておらずオイルランプが生活必需品であった時代に手吹きガラスのオイルランプを製造しました。その後、浅原硝子はニシン漁網用のガラス浮きを製造しました。1920 年代までに従業員数約 400 人に達し北海道最大規模のガラスメーカーの一つとなりました。電気とプラスチックの普及とともにガラス製のランプや浮きの需要は減少し、1960 年には小樽に残る唯一のガラスメーカーになりました。

1971 年に販売部門の名称を北一硝子に変更して、その他のガラス製品とともに懐かしい思い出の品としてランプを製造・販売することにしました。ランプは小樽のお土産として今でも人気があります。

小樽駅エントランスホールは油の代わりに電球を使った北一硝子のガラスランプで照らされています。旧倉庫の半分を占めるレストラン「北一ホール」には、毎朝 167 個のガラスオイルランプが手作業で灯されます。



---

## Former Shimatani Warehouse

The Former Shimatani Warehouse was built in 1892 for storing rice and is now open to the public as a café. The Shimatani family were *kitamaebune* merchant shipowners from Yamaguchi Prefecture, mainly trading rice. They were quick to adapt to changing times, transitioning to steamships in 1895 and transporting goods for other merchants.

The building is one of around 350 timber-framed stone warehouses in Otaru. Timber-framed warehouses could be built more quickly and economically than all-stone buildings, and the style became common in Japanese port towns. Many of the warehouses built in Otaru in the late nineteenth and early twentieth centuries share the same timber frame and stone construction, using blocks of locally quarried tuff, each around 15 centimeters thick.

The thickness of the stone gives the building structural integrity and protects the contents from cold and fire. Between 1880 and 1910, there were around 16 large fires in Otaru. Over 2,000 houses were damaged in one that broke out a few blocks south of Otaru Station in 1902, but the stone-clad warehouses were relatively unscathed.

---

## 旧嶋谷倉庫

旧嶋谷倉庫は 1892 年に米貯蔵用に建てられ、今ではカフェとして一般公開されています。嶋谷家は山口県出身で、北前船という商船を所有し、主に米を取り扱っていました。彼らは時代の変遷にいち早く順応し、1895 年に蒸気船に移行し、他の商人のために物の輸送を行いました。

この建物は小樽にある約 350 の木造骨組みの石造り倉庫のうちの一つです。木造骨組みの倉庫はすべてが石造りの倉庫に比べて早くかつ経済的に建てることができたので、日本の港町ではこのスタイルが一般的になりました。19 世紀末と 20 世紀初頭に小樽に建てられた倉庫の多くは、地元で切り出された約 15 センチメートルの厚さの凝灰岩ブロックを使用しています。

この石の厚さが建物に構造的完全性を与え、貯蔵物を寒さや火災から守っています。1880 年から 1910 年の間に、小樽で約 16 回大火が発生しました。1902 年に小樽駅の数ブロック北側で発

生じた大火で 2,000 を超える家屋が損傷を受けましたが、石で覆われた倉庫は比較的無傷でした。

---

### Former Takahashi Warehouse

The Takahashi Warehouse was built in 1923 to store goods for wholesale trade. In 1989, the building was renovated and opened as a stained glass museum, exhibiting stained glass windows recovered from churches in England and Europe. Most of the windows on display date from the early twentieth century.

Takahashi Naoji (1856–1926) was 18 years old when he came to Otaru from his hometown in Niigata. He worked as a clerk at a dry goods store for three years to learn the trade before establishing his own business. He began brewing miso and soy sauce and set up a business with his younger brother in 1899, handling consignment sales of rice, miso, soy sauce, and marine products.

The Takahashis became wealthy in the early twentieth century through commodity speculation, buying up beans and grains cheaply and storing them until the price rose to sell for a profit. When the war in Europe in 1914 affected the export of beans from major European producers such as Romania and Hungary, Otaru merchants including the Takahashi family took advantage of the situation. Takahashi Naoji bought up much of Hokkaido’s adzuki bean harvest for one season and negotiated with one of Japan’s largest shipping companies, Nippon Yusen Kaisha (now known as NYK Line), to ship directly to a trading company in London. Takahashi Naoji was known as the “Adzuki Shogun” when he later entered politics—though it is believed he came up with this name himself.

---

### 旧高橋倉庫

高橋倉庫は、卸売り用の商品を貯蔵するために 1923 年に建てられました。この倉庫は 1989 年に改修され、ステンドグラス美術館としてオープンし、イギリスやヨーロッパの教会で実際に使用されていたものを元の状態に修復したステンドグラス窓を展示しています。展示されている窓のほとんどは、20 世紀初めに作られたものです。

故郷の新潟から小樽にやって来たとき、高橋直治（1856年-1926年）は18歳でした。高橋直治は3年間荒物商の店員として働き、そこで商いを学んだあと、独立しました。高橋直治は、味噌や醤油の醸造を始め、1899年に弟と一緒に米、味噌、醤油、水産物などの商品の取引を行う会社を開業しました。

高橋家は20世紀初めに生活必需品に投機すること、つまり、豆や穀物を安く買い占め、その後価格が上がるときまで貯蔵してから販売して利益を得ることで、財を成しました。1914年にヨーロッパで起こった戦争により、ルーマニアやハンガリーなどヨーロッパの主要生産国からの豆類の輸出に影響が及ぶようになると、高橋家をはじめとする小樽商人はこの状況を利用しました。高橋直治は1シーズン分の北海道の小豆の収穫の多くを買い占め、日本の大手海運会社の1つである、日本郵船会社（現在は日本郵船株式会社として知られる）と交渉のうえ、ロンドンの貿易会社に直接出荷しました。高橋直治は、後に政界に進出したとき、「小豆将軍」として称されるようになりましたが、高橋直治自身がこの名を思い付いたと考えられています。

---

## **The Tanaka Sake Brewery and the Former Okazaki Warehouses**

The Tanaka Sake Brewery was one of 50 sake breweries in Otaru when it was founded in 1899. Today, Tanaka is the only remaining sake brewery in the city. Under the wartime regime in 1944, sake brewing in Otaru was consolidated under a single entity to control supply and pricing, and the Tanaka Sake Brewery operated as a retail-only business. In 1996 Tanaka Sake Brewery bought the Okazaki Warehouses and resumed brewing.

Sake brewing is typically conducted in winter when it is easier to control the fermentation temperature and avoid bacterial contamination. However, with Otaru's cool, dry climate and improvements in brewing technology, the Tanaka Sake Brewery has been able to brew sake year-round. Visitors can observe the process regardless of the season and taste fresh, unpasteurized sake throughout the year. Most of the sake is sold locally.

Tanaka Sake is brewed with spring water from Mt. Tengu in Otaru, drawn from a well next to the brewery. All the rice used in the brewing process is grown in Hokkaido. Tours of the brewery are free and do not require prior reservations for groups of fewer than 10 people. Tastings are available of sake, fruit liqueurs, and non-alcoholic drinks such as amazake, a sweetened fermented rice drink.

The brewery operates out of the Okazaki Warehouses in three stone buildings connected by wooden corridors. The warehouses were built south of the city center between 1902 and 1905 by the Okazaki family. They started their business making miso and soy sauce before selling rice and general merchandise, and warehousing goods for other merchants.

---

**田中酒造と旧岡崎倉庫**

田中酒造は 1899 年の創業当時、小樽に 50 軒あった酒蔵のうちの 1 軒でした。現在では、田中酒造はこの町で唯一残っている酒蔵です。1944 年の戦時体制のもと、小樽での酒造りは供給と価格を管理する 1 つの組織のもとで統合されており、田中酒造は小売りに限定した商いをしていました。1996 年に田中家は岡崎倉庫を購入し醸造業を復活させました。

酒造りは通、発酵温度の管理や菌の混入回避が容易となる冬場に行います。しかし、小樽の涼しく乾燥した気候と醸造技術の進歩のおかげで、田中酒造は年間を通じての酒造りを行うことができました。田中酒造では、季節を問わず、酒造りの工程を見学し、年間を通じて造りたての生酒を試飲することができます。ほとんどの酒は現地でのみ販売されています。

田中酒造では酒の醸造の際に醸造所の隣にある井戸から汲み上げた小樽の天狗山の沸き水を使用しています。醸造の工程で使用される米はすべて北海道産のものを使用しています。無料で醸造所の見学ツアーを実施しており、10 名以下の団体であれば事前予約の必要はありません。日本酒や果実酒、さらには甘く発酵させた米のお酒である甘酒などのノンアルコール飲料が試飲可能です。

この醸造所は木の廊下でつながった 3 棟の石造り建造物から成る岡崎倉庫で操業しています。この倉庫は 1902 年から 1905 年にかけて岡崎家によりこの町の中心から南の方に建てられました。岡崎家は、味噌や醤油を作る商いを始め、その後、米や雑貨を売ったり、他の商人のために商品の収納を行っていました。

---

### Former Otaru Branch of Nippon Yusen

The stately Nippon Yusen building at the northern end of Otaru Canal is a reminder of the prosperity of the city in its heyday. It was completed in 1906 for Nippon Yusen Kaisha (now known as NYK Line), one of Japan's largest shipping companies. At the time, Japan's leading architects were designing the city's buildings, using the finest materials and cutting-edge technology.

The Nippon Yusen building and its adjacent stone warehouse were designed by Satachi Shichijiro (1856–1922). Satachi was one of the first students of British architect Josiah Conder (1852–1920) at the present-day University of Tokyo. His design embodies the Renaissance Revival style that was popular in Europe. The building's symmetrical layout, mansard roof, dormer windows, and incorporation of stone for both structural and ornamental purposes are typical of the style.

The building incorporates the latest innovations from overseas to counter Hokkaido's cold winters, including steel shutters from the United States, a boiler room in the basement for steam heating, and double-glazed windows. Much of the first floor is an open-plan space where administrative employees managed cargo shipments and staffed the high wooden counters where passengers could purchase ship tickets. At the time, Nippon Yusen had a fleet of around 58 steamships taking goods and passengers to ports in China, Europe, India, the United States, and Australia.

On the second floor, a conference room and private lounge include parquet floors and decorative plaster moldings, and the walls are papered with *kinkarakami*, gilded and embossed Japanese paper that resembles European gilt leather.

---

### 旧日本郵船(株)小樽支店及び付属倉庫群

小樽運河の北の端にある堂々とした日本郵船の社屋を見ると、全盛期の街の繁栄が思い出されま

す。これは、日本の大手海運会社の1つである、日本郵船会社（現在は「日本郵船株式会社」として知られる）のために1906年に完成しました。当時は、日本の一流建築家が最高品質の材料、先端技術を駆使して、この街の建物を設計していました。

日本郵船の社屋と隣接する石造り倉庫は佐立七次郎（1856年-1922年）により設計されました。佐立は、現在の東京大学でイギリスの建築家であるジョサイア・コンドル（1852年-1920年）の一期生のうちの1人でした。彼の設計は、ヨーロッパで流行していたルネッサンス・リバイバル様式を体現したものでした。建物の左右対称のレイアウト、マンサード屋根（腰折れ屋根）、ドーマーウィンドー（屋根窓）、構造上かつ装飾用の石の組み込みはこの様式の典型です。

この社屋には、アメリカのスチール製シャッター、地下にある、スチーム暖房のためのボイラー室、二重ガラス窓など、北海道の寒い冬に対抗するための最新の世界的な技術革新が用いられていました。1階の大部分は広いスペースで、ここで管理職員が出荷管理をしたり、乗客が船のチケットを買う背の高い木製カウンターに職員が並んだりしていました。その当時、日本郵船会社は、中国、ヨーロッパ、インド、アメリカ、オーストラリアの港に物や乗客を運ぶ蒸気船約58隻を保有していました。

2階は寄木張りの床が敷き詰められ、装飾石膏の造形が施された会議室や専用ラウンジがあり、ヨーロッパのギルトレザーに似せた、金箔が張られ、浮彫が施された日本の紙である、金唐紙の壁紙が貼られています。



---

## Bank of Japan Otaru Museum

The Bank of Japan's Otaru Branch was designed to reflect the wealth of the city and the financial power of the national bank. By the mid-1920s, some twenty-five banks were operating in Otaru, compared with thirteen banks in Hokkaido's capital, Sapporo. Otaru was the gateway to Hokkaido in the late nineteenth century; goods and settlers arrived through the port, and commodities such as grain were shipped to various destinations in Honshu, as well as Russia and Europe. The banks facilitated financial transactions and international currency exchange, for the growing port city.

### *Currency reform*

Under the regime of the Tokugawa shoguns (1603–1867), gold and silver coinage was used for international trade. Unequal trade treaties between the shogunate and foreign powers in the mid-nineteenth century undervalued Japanese currency and large quantities of gold were taken out of the country as a result. In response, the Bank of Japan was founded in 1882 to issue banknotes and reform Japan's monetary and financial systems. It came a year after the Meiji government (1868–1912) introduced the yen as the official currency.

In 1885, the Bank of Japan issued its first notes, which were guaranteed in exchange for silver. Then, in 1887, Japan followed many Western countries in adopting gold as the standard for its currency. A branch of the Bank of Japan opened in Otaru in 1893 to facilitate financial transactions in Hokkaido. As well as handling the storage, receipt, and circulation of treasury funds, the Otaru Branch, as it became known, purchased gold panned in Hokkaido to build up its gold reserves.

### *Symbols of success*

A new building for the Bank of Japan in Otaru was constructed over three years from 1909 to 1912. It was designed in the Renaissance Revival style by Tatsuno Kingo (1854–1919), and his protégé Nagano Uheiji (1867–1937). Tatsuno was one of Japan's most

famous architects at the time and is best remembered for designing the Bank of Japan Head Office (1896) in Tokyo's Nihonbashi and the red brick Marunouchi building of Tokyo Station (1914). He was one of the first students of British architect Josiah Conder (1852–1920) at the Imperial College of Engineering (now the Faculty of Engineering at the University of Tokyo).

The two-story Otaru Branch building used new construction methods, including a steel-frame structure and concrete-coated floors and roof for fire prevention. Steel roof trusses made it possible to create a large open space for the banking hall without support pillars. A mezzanine gallery overlooks the banking hall, allowing bank managers to observe the activity below. Throughout the interior, Tatsuno incorporated the symbol of the Bank of Japan—a stylized yen motif. The circular design is printed on Japanese banknotes to this day.

The building's brickwork exterior is covered with cement to resemble stone and protect the bricks from rain and snow. The building has four domes along the roof on the north side, and a four-story watchtower overlooking Otaru Port on its southeast corner.

In operation until 2002, the bank was restored and opened to the public as the Bank of Japan Otaru Museum in 2003. Exhibits include scale models of Otaru's financial district and the original bank vault. Admission is free.

---

### **日本銀行旧小樽支店**

日本銀行小樽支店は、街の富と国営銀行の金融力を反映するよう設計されました。1920年代半ばまでに、北海道の県庁所在地である札幌が13行であるのに対し、小樽市内でおおよそ25行の銀行が営業していました。小樽は、19世紀の終わりには北海道の玄関口となっていました。つまり、物や移住者は小樽港から到着し、穀物などの商品はロシアやヨーロッパ同様に本州のあらゆる場所へ輸出されていました。成長する港町のために、銀行は金融取引と国際通貨交換を促進していました。

### **通貨改革**

徳川幕府（1603年–1867年）の下、国際貿易では、金貨と銀貨が使用されていました。19世紀半ばにおける幕府と外国勢力の間の不平等な通商条約により、日本の通貨が過小評価され、そ

の結果、大量の金が海外に流出しました。これに対応して銀行券を発行し、日本の通貨・金融制度を改革するため、1882年に日本銀行が設立されました。明治政府（1868年-1912年）が公式通貨として「円」を導入した1年後のことでした。

1885年に日本銀行が最初の紙幣を発行し、紙幣は銀との交換が保証されていました。その後、1887年に、日本は、多くの西洋諸国の後続き、貨幣の基準として金を採用しました。北海道での金融取引を推し進めるため、1893年、日本銀行の支店が小樽に開設されました。財政資金の保管、受領、循環を取り扱うだけでなく、小樽支店は、世に知られるようになるにつれ、北海道で採られた金を買い付け、自らの金準備を構築しました。

### 成功の象徴

小樽の日本銀行の新社屋が1909年から1912年までの3年で建設されました。これは、辰野金吾(1854年-1919年)と彼の弟子長野宇平治（1867年-1937年）が設計した、ルネッサンス・リバイバル様式によるものでした。辰野は、その当時の日本でもっとも有名な建築家の1人であり、東京日本橋にある日本銀行本店（1896年）や赤レンガ造りの東京駅丸の内駅舎（1914年）を設計したことで、最も記憶に残っています。辰野は、帝国工科大学（現在の東京大学工学部）で、イギリスの建築家であるジョサイア・コンドル（1852年-1920年）の一期生のうちの1人でした。

2階建ての小樽支店の社屋では、鉄骨骨組構造、防火用のコンクリート打ちの床や屋根など、新しい建築法を用いました。鉄骨屋根小屋組を用いることにより、支柱を使わず、銀行ホールの広いオープンスペースを創り出すことが可能となりました。中2階の回廊から銀行ホールを見渡せるようになっており、ここから銀行支店長が階下での様子を見ることができました。内装全体を通して、辰野は日本銀行のシンボルである、「図案化された円」を組み込みました。この丸いデザインは今日に至るまで日本銀行券に印刷されています。

社屋の煉瓦造りの外装は石に似せたセメントで覆われ、雨や雪から煉瓦を守っています。北側の屋根に沿って4つのドーム、南東の角には小樽港を見渡せる4階建ての望楼が取り付けられています。

この銀行は2002年まで営業され、2003年に復元されて「日本銀行旧小樽支店金融資料館」として一般公開されました。展示物には、小樽の金融地区の縮尺模型、元の銀行金庫室などがあります。入場料は無料です。

---

## Bank of Japan Otaru Museum

The Bank of Japan's Otaru Branch building was completed in 1912 by one of Japan's leading architects with ornate details and construction methods new at the time. The building was designed to reflect Otaru's financial power in the early twentieth century and is now open as a museum. Photographs and scale models explain the history of Japan's currency system and Otaru's economic growth.

The elegant Renaissance Revival building was designed by renowned architect Tatsuno Kingo (1854–1919) and his protégé Nagano Uheiji (1867–1937). Tatsuno was one of Japan's most famous architects at the time and is best remembered for designing the Bank of Japan Head Office (1896) in Tokyo's Nihonbashi and the red brick Marunouchi building of Tokyo Station (1914).

The symbol of the Bank of Japan, a stylized yen motif, is repeated throughout the interior in plaster moldings. The motif is printed on Japanese banknotes to this day. The building's brickwork exterior is covered with cement to resemble stone and protect the bricks from rain and snow. The building has four domes along the roof on the north side, and a four-story watchtower overlooking Otaru Port on its southeast corner. Entry to the museum is free.

---

## 日本銀行旧小樽支店

日本銀行小樽支店の建物は日本を代表する建築家の一人によって、華麗な細部と当時の新工法で 1912 年に完成しました。この建物は 20 世紀初頭の小樽の金融力を反映するよう設計され、現在では博物館としてオープンしています。写真や縮尺模型を通じて日本の通貨制度と小樽の経済成長を伝えています。

エレガントなルネッサンス リバイバル様式の建物は有名な建築家辰野金吾 (1854 年-1919 年) と彼の弟子である長野宇平次 (1867 年-1937 年) によって設計されました。辰野は当時日本で最も有名な建築家の一人であり、東京日本橋の日本銀行本店 (1896 年) や赤レンガの東京

駅丸の内駅舎（1914年）の設計でよく知られています。

様式化された円のモチーフである日本銀行のシンボルが石膏の方で内装全体に使用されています。このモチーフは今日まで日本の紙幣に印刷されています。建物のレンガ造りの外観は石に似せたセメントでおおわれており、雨や雪からレンガを保護しています。北側の屋根に沿った4つのドームと南西の角の小樽港を見渡せる4階建ての望楼を備えています。博物館への入場は無料です。

---

## Former Otaru Branch of Mitsui Bank

The Otaru Branch of Mitsui Bank was built in 1927 and operated until 2002. The building was restored and reopened as a museum in 2016. Parts of the bank that were once off-limits to the public are now accessible and exhibits in the open-plan banking hall trace the development of the Ironai banking district.

The building was designed in 1927 by Sone Tatsuzo (1853–1937) in the Italian Renaissance Revival style, inspired by the opulent merchant houses of fourteenth- and fifteenth-century Italy. Sone designed the building with a steel frame and reinforced concrete structure, based on lessons learned from the Great Kanto Earthquake of 1923. The exterior is covered in a layer of granite to resemble solid stone and decorated with Greco-Roman motifs. This building was a symbol of Otaru's financial vigor in the early twentieth century when it was one of twenty-five banks in the city.

### *Wealth and innovation*

Above the banking hall were offices and three reception rooms for important clients. One room remains much as it was in 1927, with decorative wallpaper, velvet curtains, and velvet-upholstered couches. Glass jars on a shelf display samples of the commodities once traded through Otaru, including herring-based fertilizer, beans, and flax. The samples date from the 1940s.

In the basement is a walk-in vault with safety deposit boxes for customers. It is surrounded by a tiled corridor with a channel to drain the condensation which formed on the cool basement walls in summer.

### *Otaru's financial district evolves*

Mitsui Bank opened an Otaru branch in 1880 near the newly built Kaiuncho Station (later named Minami-Otaru Station). This southern part of the city was the commercial center until 1881, when a fire destroyed most of the buildings, including the bank and the train

station. Most businesses moved further north, closer to the port. From 1887, banks and trading houses were established in the Ironai district, close to the new commercial center. When Mitsui Bank relocated to Ironai Street in 1898, it was one of ten banks in the area. By 1926 there were twenty-five banks in Otaru.

### *From the kimono trade to a banking powerhouse*

Mitsui Bank was established in Tokyo in 1876 as Japan's first private bank. The Mitsui family started dealing in kimonos in 1673 before launching a money exchange business. Mitsui Bank handled the government funds for the development of Hokkaido until 1882, when the Bank of Japan was established. In the late twentieth century, Mitsui Bank merged with several others and now operates as Mitsui Sumitomo Banking Corporation. The Otaru Branch of Mitsui Bank is a National Important Cultural Property and is part of Otaru Art Base, five historical buildings that are open to the public as museums and art galleries.

---

### **旧三井銀行小樽支店**

三井銀行小樽支店は1927年に建設され、2002年まで営業していました。この建物は改修され、2016年に博物館として再開しました。かつては一般公開されていなかった銀行は、今では立ち入り可能で、オープンプランの銀行ホールでの展示で色内銀行街の発展を辿っています。

この建物は、14世紀から15世紀のイタリアの豪華な商家にインスピレーションを得たイタリアルネサンスリバイバル様式で、曾禰達蔵（1853年-1937年）によって1927年に設計されました。曾禰は1923年の関東大震災の教訓を踏まえ、鉄骨鉄筋コンクリート造りの建物を設計しました。外観は堅い石に似せた御影石の層に覆われ、ギリシャ・ローマのモチーフで装飾されています。この建物は、この街にある25銀行のうちの1つであった20世紀初頭には、小樽の金融力の象徴でした。

### **富とイノベーション**

銀行ホールの上にはオフィスと重要な顧客のための3つの応接室がありました。応接室の一つは1927年当時のままで、装飾的な壁紙、ベルベットのカーテン、ベルベット張りのソファが置かれています。棚にあるガラス瓶にはニシンを原料とした肥料、豆、亜麻など、かつて小樽で取引されていた商品のサンプルが展示されています。このサンプルは1940年代のもので、

地下にはアーチ天井の貸金庫室があります。夏に冷たい地下室の壁に生じる結露を排出する水路

を備えたタイル張りの回廊に囲まれています。

### 進化する小樽の金融街

三井銀行は 1880 年新設の開運町駅（後の南小樽駅）近くに小樽支店を開設しました。市の南部にあたるこの地区は 1881 年の火災で銀行や駅を含むほとんどの建物が焼失するまで商業の中心地でした。ほとんどの企業はさらに北の港近くに移転しました。1887 年以降、新しい商業中心地に近い色内地区に銀行や商社が設立されました。三井銀行が 1898 年に色内通りに移転した時点では、この地域にあった 10 の銀行のうちの 1 つでした。1926 年には小樽に 25 の銀行がありました。

### 着物貿易から銀行の中心地へ

三井銀行は 1876 年に日本初の民間銀行として東京に設立されました。三井家は 1673 年に着物の取り扱いを始め、その後両替商を始めました。三井銀行は 1882 年に日本銀行が設立されるまで北海道開発のための政府資金を扱っていました。20 世紀後半に三井銀行は他のいくつかの銀行と合併し、現在は三井住友銀行として運営されています。三井銀行小樽支店は国の重要文化財であり、5 つの歴史的建造物が博物館や画廊として一般公開されている小樽芸術村の一部となっています。



---

### Former Otaru Branch of Mitsui Bank

The Otaru Branch of Mitsui Bank was built in 1927 and operated until 2002. The building was restored and reopened as a museum in 2016. Visitors can see parts of the bank that were once off-limits to the public and learn about the development of the Ironai banking district from the early twentieth century, through exhibits in the open-plan banking hall.

In the basement is a walk-in vault with safety deposit boxes for customers. It is surrounded by a tiled corridor with a channel to drain the condensation which formed on the cool basement walls in summer.

The building was designed by architect Sone Tatsuzo (1853–1937) in the Italian Renaissance Revival style, inspired by the opulent merchant buildings of fourteenth- and fifteenth-century Italy. Sone designed the building with a steel frame and reinforced concrete structure, based on lessons learned from the Great Kanto Earthquake of 1923.

The Otaru branch was a symbol of the city's financial vigor in the early twentieth century when Mitsui was one of twenty-five banks in Otaru. Sone was a classmate of Tatsuno Kingo (1854–1919), who designed the Bank of Japan Otaru Branch in 1912. The Mitsui Bank Otaru Branch building is part of Otaru Art Base, five historical structures that are open to the public as museums and art galleries.

---

### 旧三井銀行小樽支店

三井銀行小樽支店は1927年に建設され、2002年まで営業していました。この建物は改修され、2016年に博物館として再開しました。かつては立ち入りが禁止されていた銀行の一部を見学し、オープンプランの銀行ホールでの展示を通じて20世紀初頭からの色内銀行街の発展を学ぶことができます。

地下にはアーチ天井の貸金庫室があります。夏に冷たい地下室の壁に生じる結露を排出する水路を備えたタイル張りの回廊に囲まれています。

この建物は、14 世紀から 15 世紀のイタリアの豪華な商人の建物にインスピレーションを得て、建築家曾禰達蔵（1853 年-1937 年）によってイタリア ルネッサンス リバイバル様式で設計されました。曾禰は 1923 年の関東大震災の教訓を踏まえ、鉄骨鉄筋コンクリート造りの建物を設計しました。

小樽支店は三井銀行が小樽の 25 銀行のうちの 1 つであった 20 世紀初頭には、この街の金融力の象徴でした。曾禰氏は、1912 年に日本銀行小樽支店を設計した辰野金吾（1854 年-1919 年）の同級生でした。三井銀行小樽支店は、5 つの歴史的建造物が博物館や画廊として一般公開されている小樽芸術村の一部となっています。

---

## **From Prosperity to Preservation: Otaru's Ironai Banking District**

The view along Nichigin Street from the intersection with Ironai Street reveals the history of a modern city. In a radius of some 500 meters, the buildings of the distinguished banks that made Otaru the economic center of the north are eminent examples of modern Japanese architecture. Ten of the original twenty-five bank buildings remain, some designed by the leading Japanese architects of the early twentieth century.

### *A new financial frontier*

The first financial institutions in Otaru were moneylenders and pawnbrokers that catered to the influx of fishermen and fortune seekers during the “herring gold rush” of the late nineteenth century. By 1897, the annual herring catch in Otaru was close to 90,000 tons, and the city's population grew from about 2,000 at the beginning of the Meiji era (1868–1912), to over 100,000 in the 1920s. This rapid growth created a need for larger, government-regulated banks.

Mitsui Bank was the first to arrive in Hokkaido, setting up a branch in Hakodate in 1876 and another in Otaru in 1880. The bank handled the government funds for the development of Hokkaido until 1882, when the Bank of Japan was established. Early banks contributed to Otaru's fledgling economy by offering loans at lower interest rates than the moneylenders, issuing checks with a value equivalent to paper money, and offering currency exchange services to international traders.

### *A showcase for Japan's modern architecture*

The number of banks increased rapidly from three in 1887 to ten in 1897 and twenty-five by the mid-1920s, making Otaru the financial center of Hokkaido. The earliest extant bank building is the Dai-hyakujusan National Bank Otaru Branch, which was completed in 1893 on Sakaimachi Street. It is a rare surviving example of a warehouse-style bank, fusing Japanese and European styles.

At the beginning of the twentieth century, Japanese banks adopted classical European architectural styles to express wealth, integrity, and stability. As the Meiji government studied monetary and financial systems overseas, Japan's leading architects also looked to Europe and America for inspiration. Four of the most prominent architects of the early twentieth century studied under British architect Josiah Conder (1852–1920) at the present-day University of Tokyo. They went on to build the Bank of Japan's Otaru Branch (1912) on Nichigin Street and the Otaru Branch of Mitsui Bank (1927) on Ironai Street.

In contrast to earlier bank buildings, those built in the 1920s—such as the Otaru branches of Hokkaido Takushoku Bank (1923), Mitsubishi Bank (1924), and Dai Ichi Bank (1924)—feature smooth facades with simple columns and minimal surface decorations. They are typical examples of the restrained neoclassical style then popular in Europe and America for civic buildings and institutions.

#### *The financial downturn that saved a historical streetscape*

Many of the original bank buildings in Otaru have survived due to a number of environmental and historical factors. There has been a relative absence of earthquakes throughout the city's history, and during World War II, the city suffered no major damage from air raids.

The city's financial decline also contributed to their preservation. In the mid-twentieth century as the main source for the nation's energy needs shifted from coal to oil, Otaru lost its status as a coal shipping port. Many financial institutions and trading companies subsequently withdrew from Otaru in the 1960s, leaving their stately buildings vacant. Had the economy continued to flourish, they might have been replaced with new buildings in more contemporary styles. In a way, Otaru's financial decline saved the banks of the Ironai district.

---

#### **色内銀行街**

色内通りとの交差点からの日銀通り沿いの眺めは近代都市の歴史を物語っています。半径約500メートルの範囲にある小樽を北の経済中心地に仕上げた名門銀行の建物群は日本の近代

建築の粋を集めています。当時の 25 棟の銀行建物のうち 10 棟が残っており、その一部は 20 世紀初頭の日本の一流建築家によって設計されました。

#### 新たな金融フロンティア

小樽最初の金融機関は 19 世紀後半の「ニシンのゴールドラッシュ」の際に流入した漁師や富を求め人々に対応した金貸しと質屋でした。1897 年までに小樽市の年間ニシン漁獲量は 9 万トン近くになり、市の人口は明治時代（1868 年-1912 年）の初めの約 2,000 人から 1920 年代には 10 万人以上に増加しました。この急速な成長により政府の規制下にある大規模な銀行の必要性が生まれました。

三井銀行は北海道に初めて進出した銀行で 1876 年に函館に支店を、1880 年には小樽に支店を開設しました。三井銀行は 1882 年に日本銀行が設立されるまで北海道開発のための政府資金を扱っていました。銀行は貸金業者よりも低い金利で融資を提供し、紙幣と同等の価値を持つ小切手を発行し、国際貿易業者に外貨両替サービスを提供することで小樽の新興経済に貢献しました。

#### 日本近代建築のショーケース

銀行の数は 1887 年の 3 行から 1897 年には 10 行、1920 年代半ばには 25 行へと急速に増加し、小樽は北海道経済の中心地になりました。現存する最古の銀行建築は 1893 年に堺町通りに完成した第百十三国立銀行小樽支店です。和と洋が融合した現存する珍しい倉庫型銀行です。

20 世紀初頭、日本の銀行は富、誠実さ、安定性を表現するために古典的なヨーロッパの建築様式を採用しました。明治政府が海外の通貨と金融システムを研究するにつれて、日本の主要な建築家もインスピレーションを求めてヨーロッパやアメリカに目を向けました。20 世紀初頭の最も著名な建築家 4 人は現在の東京大学で英国人建築家ジョサイア・コンドル（1852 年-1920 年）に師事しました。彼らは日銀通り沿いに小樽日本銀行（1912 年）、と色内通りに三井銀行小樽支店（1927 年）を建設しました。

初期の銀行建築とは対照的に 1920 年代に建てられた北海道拓殖銀行（1923 年）、三菱銀行（1924 年）、第一銀行（1924 年）の小樽支店などはシンプルな柱と最小限の装飾を備えた滑らかなファサードが特徴です。これらは、当時ヨーロッパやアメリカで公共の建物や施設向けに人気があった、抑制された新古典主義スタイルの典型的な例です。

#### 歴史ある街並みを救った財政不況

小樽の当時の銀行建物の多くは数々の環境的・歴史的要因に救われました。1 つはこの都市の

歴史を通じて比較的地震がなかったこと、そして第二次世界大戦中に空襲による大きなダメージがなかったことです。

街の経済力の衰退も保存に貢献しました。20 世紀にこの国のエネルギー需要の主流が石炭から石油に代わり、小樽は石炭出荷港としての地位を失いました。そのため 1960 年代に小樽から多くの金融機関や商社が撤退し、重厚な建物は空き家となりました。経済が繁栄し続けていたらより現代的なスタイルの新しい建物に建て替えられたかもしれません。ある意味、小樽の財政悪化が色内地区の銀行を救ったのです。

---

## The Ironai Banking District

The view along Nichigin Street from the intersection with Ironai Street reveals the history of a modern city. In a radius of some 500 meters, the buildings of the distinguished banks that made Otaru the economic center of the north are eminent examples of modern Japanese architecture. Ten of the original twenty-five bank buildings remain, some designed by the leading Japanese architects of the early twentieth century.

The first banks and warehouses were established around Minami Otaru, but after the area was almost completely destroyed by a fire in 1881, the commercial center was moved north to the Ironai district, where it remains today. The district is like a museum of modern architecture, lined with banks and trading houses from the late nineteenth to mid-twentieth centuries.

Banks adopted classical architectural styles to express wealth, integrity, and stability. Architects looked to Europe and America for inspiration: the Bank of Japan's Otaru Branch (1912) was designed in the Renaissance Revival style by Tatsuno Kingo (1854–1919) and his protégé Nagano Uheiji (1867–1937). It incorporates Baroque elements, such as decorative masonry and turrets. The Otaru Branch of Mitsui Bank (1927) was designed in the simpler Italian Renaissance Revival style by Sone Tatsuzo (1853–1937).

In the mid-twentieth century, Otaru's financial vigor diminished as the main source for the nation's energy needs shifted from coal to oil, and the city lost its status as a coal shipping port. Many banks withdrew from Otaru, leaving their stately buildings vacant, until they were restored as museums and other facilities.

---

## 色内銀行街

色内通りとの交差点からの日銀通り沿いの眺めは近代都市の歴史を物語っています。半径約500メートルの範囲にある小樽を北の経済中心地に仕上げた名門銀行の建物群は日本の近代

建築の粋を集めています。当時の 25 の銀行の建物のうち 10 棟が残っており、そのいくつかは 20 世紀初頭の日本の一流建築家によって設計されました。

最初の銀行と倉庫は南小樽周辺に設立されましたが、1881 年にこの地域が火災でほぼ完全に焼失した後、商業の中心地は北の色内地区に移転され現在に至っています。この地区は 19 世紀後半から 20 世紀半ばまでの銀行や商社が立ち並ぶ近代建築の博物館のような場所です。

銀行は、富、誠実さ、安定性を表現するために古典的な建築様式を採用しました。建築家たちはヨーロッパとアメリカにインスピレーションを求めました。日本銀行小樽支店（1912 年）は辰野金吾（1854 年 -1919 年）と彼の弟子である長野宇平次（1867 年-1937 年）によってルネサンス リバイバル様式で設計されました。装飾的な石積みや塔などのバロック様式の要素が組み込まれています。三井銀行小樽支店（1927 年）は曾禰達蔵（1853 年-1937 年）によってよりシンプルなイタリア ルネサンス リバイバル様式で設計されました。

20 世紀半ば、この国のエネルギー需要の主流が石炭から石油へ移行するにつれて小樽の財政力は低下し、小樽は主要な石炭積出港としての地位を失いました。多くの銀行が小樽から撤退し、その荘厳な建物は博物館やその他の施設として改修されるまで空き家でした。



---

### Former Hokkaido Takushoku Bank, Otaru Branch

The Nitori Museum of Art opened in 2017 in the former Hokkaido Takushoku Bank's Otaru Branch. The Takushoku Bank branch was built in 1923 at the height of Otaru's economic prosperity, the same year Otaru Canal was completed. It was one of the largest buildings in Hokkaido at the time, with a bank and rental offices filling four floors, and a basement with a vault.

The bank relocated in 1969 as Otaru's economic vigor diminished, and the building sat empty until it was reopened as a hotel in 1989. The property underwent several changes of ownership before being converted into an art museum. There are around 300 artworks on display over the four floors and the basement. The collection focuses on artists active when Otaru was at the peak of its prosperity, including modern Japanese paintings (*nihonga*) by Yokoyama Taikan (1868–1958) and Kawai Gyokudo (1873–1957), and Western-style paintings by Kishida Ryusei (1891–1929). The basement is used for special exhibitions.

The former first-floor sales area is a large open-plan space with six Grecian-style columns. The marble floor is inlaid with motifs representing Otaru's history as a port city—the decorative floor dates to 1989, when the building was a hotel. The first floor now holds a collection of stained glass windows by Louis Comfort Tiffany (1848–1933), made for St. John's Episcopal Church in New Jersey in 1915 and salvaged when the church closed in the 1990s. The windows are backlit so that viewers can appreciate the opalescent effects that Tiffany captured in his glasswork.

---

### 旧北海道拓殖銀行小樽支店

2017年、旧北海道拓殖銀行小樽支店に似鳥美術館が開設されました。この拓殖銀行の支店は小樽の経済的繁栄の絶頂期であった1923年に建てられ、同年、小樽運河が完成しました。当時、北海道最大級の建物の1つに数えられており、地上4階のフロアに銀行と貸事務所が、地下には

金庫室がありました。

北海道拓殖銀行は小樽の経済力が衰退した 1969 年に移転し、1989 年にホテルとして再オープンするときまでもぬけの殻となっていました。美術館に生まれ変わるまでこの建物の所有者は何度も変わりました。地上 4 階のフロアと地下には、およそ 300 の芸術作品が展示されています。所蔵作品は、横山大観（1868 年–1958 年）や川合玉堂（1873 年–1957 年）の近代日本絵画（「日本画」）や、岸田劉生（1891 年–1929 年）の洋画など、小樽が繁栄の絶頂にあったときに活躍していた芸術家の作品が主です。地下は特別展のために使用されています。

1 階の旧営業室は 6 本の古典的なグレコ様式の柱に支えられた開放的な大空間です。大理石が敷き詰められた床には港町としての小樽の歴史を表すモチーフがちりばめられています。この装飾的な床は 1989 年に造られたもので、当時この建物はホテルでした。現在も、1 階には、1915 年にルイス・コンフォート・ティファニー（1848 年–1933 年）がニュージャージーのセント・ジョンズ・エписコパル教会のために作製し、1990 年代にこの教会が閉鎖されたときに回収されたステンドグラス窓のコレクションが展示されています。ティファニーが自身のガラス製品の中で捉えた乳光効果を感じられるよう、窓は後ろからライトで照らされています。

---

## **The Historical Streetscapes of Sakaimachi and Ironai**

A large number of merchant houses, warehouses, and banks from the late nineteenth and early twentieth centuries have been preserved on Sakaimachi and Ironai Streets, making them popular destinations for shopping and sightseeing. Rickshaws carry visitors around the area as they did over a century ago at the peak of Otaru's prosperity.

### *On the waterfront*

Otaru's rise to financial power began with herring fishing. Herring was made into a valuable fertilizer that was shipped to southwestern Honshu for use in cotton and indigo fields. In the late nineteenth century, the annual herring catch was close to 90,000 tons, and Otaru expanded rapidly as the "herring gold rush" brought wealth and an influx of new businesses.

Although Otaru had a deep harbor suitable for shipping, the city's mountainous terrain meant there was very little flat land suitable for building the necessary infrastructure. Land reclamation efforts created additional areas along the coast to accommodate the needs of the expanding port. The new districts of Sakaimachi, Ironai, Kitahama, and Minamihama were established on reclaimed land in 1889, forming the city's commercial center. At the time, Sakaimachi Street was right on the waterfront.

Before work began on Otaru Canal in 1914, merchants built their stores and warehouses along Sakaimachi Street for access to the water. Barges ferrying goods from ships in the harbor could moor directly in front of the warehouses. Wholesalers opened, dealing in sugar, cotton, rice, and other commodities.

### *A prosperous, modern city*

Sakaimachi Street developed as a wholesale and shopping district. Photographs of Otaru from the early twentieth century show a mix of bankers and retail staff wearing suits and customers in kimonos, along with horse carts, rickshaws, and the occasional automobile.

A brass band was employed to perform on the balcony of the Iwanaga Clock Store to attract customers, adding to the street's lively atmosphere.

To the north of the Myoken River, Sakaimachi Street becomes Ironai Street. Banks and trading companies opened along Ironai Street, and it became the city's banking district. The number of banks increased rapidly, from three in 1887 to sixteen in 1907. The Bank of Japan Otaru Branch opened in 1912, cementing Otaru's position as Hokkaido's economic center.

### *Challenging times*

By the mid-twentieth century, Otaru's economy was in decline. Other ports on Hokkaido's east coast offered more convenient shipping routes to Tokyo, and the main source for the nation's energy needs switched from coal, once shipped from Otaru, to oil. Many banks moved to Sapporo, which was established as the administrative capital of Hokkaido in 1886, and shoppers took advantage of improved rail connections to visit the large department stores in the capital. The crowds that once thronged Sakaimachi Street dwindled, and by the 1960s, many warehouses, stores, and banks stood empty.

### *Saving Otaru's history and reviving the city's fortunes*

In the 1960s, the local government proposed to fill in Otaru Canal to build a new six-lane roadway. The proposal led to community efforts to save the canal, and these marked the beginning of a preservation movement to revitalize Otaru's historical downtown. In the 1980s, the two sides reached a compromise, and part of the canal was saved. It was revived as an attractive strolling area with paved walkways, streetlamps, and decorative bridges. The large Kimura Warehouse was renovated in 1983 by Kitaichi Glass as a retail store and restaurant, drawing visitors. This success inspired other businesses to move into the warehouses along Sakaimachi Street and around Otaru Canal, creating an attractive shopping area. Today, the Arata Trading Company shipping offices and the Takahashi Warehouse, which once stored adzuki beans, are part of Otaru Art Base, five historical buildings that are open to the public as museums and art galleries. The grand two-story brick offices of the Kyosei Company, once one of Hokkaido's leading rice mills and grain

merchants, have been restored as a music box emporium.

The old Etchuya Hotel, built on Ironai Street in 1931 as a hotel for international traders, has been restored and reopened as the Unwind Hotel, and the nearby Chamber of Commerce Building is now an annex of the OMO5 Hotel. Several former banks are open to the public as museums. Some are part of Otaru Art Base. The historical appeal of these once-empty buildings has played a large part in the city's economic revival.

-----

### **色内通り、堺町通りの商店**

堺町通りや色内通りには 19 世紀後半から 20 世紀初頭の商家や倉庫、銀行が数多く保存されておりショッピングや観光の拠点として人気です。1 世紀以上前、小樽の繁栄の頂点にあったときと同じように人力車が観光客をこのエリアに運びます。

#### ウォーターフロント

小樽の経済力の台頭はニシン漁から始まりました。ニシンは貴重な肥料に加工され本州南西部の綿花畑や藍畑に使用するため出荷されました。19 世紀末にはニシンの年間漁獲量が 9 万トン近くに上り、「ニシンのゴールドラッシュ」が富と新たな企業の流入をもたらして小樽は急速に発展しました。

小樽には海運に適した深い港がありましたが、山がちな地形のため必要なインフラ整備に適した平地がほとんどありませんでした。拡大する港の需要を満たすため埋め立てで新しい土地が造成されました。1889 年、市の商業中心地となる堺町、色内、北浜、南浜が埋立地の上に造成されました。当時、堺町通りはまさにウォーターフロントでした。

1914 年に小樽運河の工事が始まる前、商人は海へのアクセスを考えて堺町通り沿いに店舗や倉庫を建てました。港の船から商品を運ぶ小舟は倉庫の前に直接停泊することができます。砂糖、綿花、米などの商品を扱う問屋が開業しました。

#### 豊かな近代都市

堺町通りは卸売りやショッピングの地区として発展しました。20 世紀初頭の小樽の写真にはスーツを着た銀行員や小売店のスタッフ、着物を着た顧客が、馬車、人力車、そして時折自動車とともに写っています。岩永時計店のベランダでは集客のためのブラスバンドによる演奏が行われ、通りに活気を与えました。

妙見川の北側で堺町通りが色内通りになります。色内通り沿いには銀行や商社が開業し、小樽の

銀行街となりました。小樽の銀行の数は、1887年の3行から1907年には16行へと急速に増加しました。1912年には日本銀行小樽支店が開設され、小樽は北海道の経済の中心地としての地位を確立しました。

#### 困難な時代

20世紀半ばになると小樽の経済は衰退していきました。北海道東海岸の他の港が東京へのより便利な航路を提供し、国のエネルギー需要の主流がかつて小樽から出荷されていた石炭から石油に切り替わりました。多くの銀行が北海道行政の首都として確立された札幌に移転し、買い物客は鉄道の便が改善されたため札幌の大型デパートを訪れました。かつて堺町通りに押し寄せていた人出は減り、1960年代には多くの倉庫、店舗、銀行が空き家になりました。

#### 小樽の歴史を守り、街の繁栄を取り戻す

1960年代、地元政府は小樽運河を埋め立てて新たに6車線の道路を建設することを提案しました。この提案が運河を保存するための地域社会の取り組みに繋がり、小樽の歴史的な中心街を活性化するための保存運動の始まりとなりました。1980年代に二者が妥協に達し運河の一部が保存されました。舗装された歩道、街灯、装飾的な橋が設置され、魅力的な散策エリアとして復活しました。広い木村倉庫は、北一硝子が1983年に小売店兼レストランとして改修され、訪問客を呼び込みました。この成功をきっかけに他の企業が堺町通り沿いや小樽運河周辺の倉庫を魅力的な商店街に作り上げました。現在、荒田商会の出荷事務所とかつて小豆を保管していた高橋倉庫は、5つの歴史的建造物を博物館や画廊として公開した小樽芸術村の一部となっています。かつて北海道有数の精米所および穀物商社であった共生株式会社のレンガ造りの2階建ての立派な事務所はオルゴール専門店に改装されました。

1931年に色内通りに貿易商向けのホテルとして建てられた旧越中屋ホテルがアンワインドホテルとして改装オープンし、近くの商工会議所ビルはOMO5ホテルの別館となっています。かつての銀行のいくつかは博物館として一般公開されています。いくつかは小樽芸術村の一部です。かつて空き家だったこれらの建物の歴史的魅力は都市の経済復興に大きな役割を果たしてきました。

---

## **The Historical Streetscapes of Sakaimachi and Ironai**

Numerous merchant houses, warehouses, and banks from the late nineteenth and early twentieth centuries are preserved on Sakaimachi and Ironai Streets. These districts, once the hub of banking and warehousing, are now popular destinations for shopping and sightseeing.

Although Otaru had a deep harbor suitable for shipping, The city's mountainous terrain left little flat land suitable for building. Land reclamation efforts created additional areas along the coast to accommodate the needs of the expanding port. The new districts of Sakaimachi, Ironai, Kitahama, and Minamihama were established on reclaimed land in 1889, forming the city's commercial center. At the time, Sakaimachi Street passed along the waterfront, and merchants built stores and warehouses along the street for convenient cargo transfer. By the end of the nineteenth century, the economy in Otaru was booming, and Sakaimachi Street was the commercial center of the city.

Some 25 banks, along with trading companies, opened around Ironai Street, and it became the city's banking district. In the early twentieth century, Otaru was Hokkaido's economic center. By the mid-twentieth century, however, Otaru's economy declined as other ports on Hokkaido's eastern coast offered more convenient shipping routes to Tokyo. Banks and larger stores moved to Sapporo, and their buildings in Otaru stood empty.

In the late 1970s, a preservation movement took shape to revitalize Otaru's historical downtown. Over time the area was revitalized, and businesses began opening in the former warehouses. The large Kimura Warehouse was renovated in 1983 by Kitaichi Glass as a retail store and restaurant, drawing visitors. More businesses moved into the historical buildings to create an attractive shopping area. Several former banks are now open to the public as museums and art galleries. The historical appeal of these once-empty buildings played a large part in the city's economic revival.

---

## 色内通り、堺町通りの商店

堺町通りと色内通りには 19 世紀後半から 20 世紀初頭の商家、倉庫、銀行が数多く保存されています。かつて銀行や倉庫の中心地であったこれらの地区は現在ではショッピングや観光の目玉となっています。

小樽には出荷に適した深い港がありますが、山がちな地形のため建築に適した平地がほとんどありません。拡大する港の需要を満たすために海岸沿いを埋め立てて新しい土地を造成しました。1889 年に埋立地に境町、色内、北浜、南浜という新しい地区ができ、この街の経済の中心地となりました。当時、堺町通りはまさにウォーターフロント沿いにあり、商人は荷の受け渡しに便利な通り沿いに店舗や倉庫を建てました。19 世紀末までに小樽の経済は活況を呈し、堺町通りは商業の中心地でした。

色内通り周辺には約 25 の銀行や商社が開業し、市の銀行街になりました。20 世紀初めには、小樽は北海道の経済の中心地でした。しかし、20 世紀半ば頃には北海道東海岸の他の港が東京へのより便利な航路を提供したため小樽の経済は衰退しました。銀行や大型店は札幌に移転し、小樽の建物は空き家となりました。

1970 年代後半、小樽の歴史ある下町を再興しようと保存運動が起こりました。次第にこの地区は復活し、旧倉庫で事業がオープンし始めました。1983 年、北一硝子が大きな木村倉庫を小売店とレストランとして改修して訪問客を呼び込みました。多くの企業が歴史的建造物に移り、魅力的な商店街を作りました。かつての銀行のいくつかは現在、博物館や画廊として一般公開されています。かつては空き家だったこれらの建物の歴史的魅力が都市の経済復興に大きな役割を果たしました。



---

### Former Iwanaga Clock Store

Five generations of the Iwanaga family sold watches and clocks from an elegant two-story stone building on Sakaimachi Street in Otaru's old shopping district. The Iwanaga Clock Store dates from the early twentieth century. It stands out among the other buildings on the street for its ornate details and large balcony on the second floor. Photographs from the early twentieth century show the balcony being used as a stage for regular performances by a brass band employed by the store. The band performed in striking red and white uniforms, likely to attract customers.

Like many of the warehouses and stores built in Otaru in the early twentieth century, the Iwanaga Clock Store was constructed with a timber framework clad with volcanic stone. However, design elements drawn from both Edo-period (1603–1867) merchant houses and European architecture add a sense of affluence. Pairs of ceramic mythical sea creatures (*shachihoko*) decorate the roof ridge of each building. Commonly seen on castles, this motif was believed to protect against fire and was a symbol of wealth. The arched French doors with decorative masonry on the second floor and the stone columns topped with stylized foliage are typical of the Renaissance Revival style that was fashionable in Europe and the United States in the 1890s.

Currently, the property is occupied by the Otaru Music Box Store Sakaimachi, but the Iwanaga family still runs a business selling timepieces and jewelry on Miyako Street, a few blocks away.

---

### 旧岩永時計店

岩永家は 5 世代にわたり、小樽の商店街の中の堺町通りにある石造りの優雅な 2 階建ての建物で時計を販売していました。岩永時計店は 20 世紀初頭に創業しました。通りにある他の建物の中でもその凝った装飾と 2 階の大きなバルコニーが際立っています。20 世紀初頭の写真にはこの

バルコニーが店で雇われているブラスバンドによる定期的な演奏のステージとして使用されていたことが示されています。このバンドは客を呼び込むためか印象的な赤と白のユニフォームを着て演奏していました。

20世紀初頭に小樽に建てられた多くの倉庫や店舗と同様、岩永時計店も木の骨組みに火山石を被せて建てられました。しかし、江戸時代（1603年-1867年）の商家とヨーロッパの建築の両方から取り入れられたデザイン要素が、豊かな雰囲気を与えています。一対の陶器製の伝説の海の生き物（シャチホコ）像が各建物の屋根に飾られています。このモチーフは城でよく見られ、火災から守ると信じられ、富の象徴でした。2階の装飾的な石積みを備えたアーチ型のフランス風扉と様式化された葉で覆われた石の柱は1890年代にヨーロッパとアメリカで流行したルネッサンス リバイバル様式の典型です。

小樽オルゴール堂堺町店は現在敷地外で営業していますが、岩永家は数ブロック離れた都通りで今も時計や宝石を販売するビジネスを営んでいます。

---

### Former Kaneko Motosaburo Store

The Kaneko Motosaburo Store was built around 1895 after the previous store building burned down. The sturdy stone construction and fireproof features indicate the importance that local merchants and traders placed on protecting their merchandise. Kaneko Motosaburo (1869–1952) was a prominent trader who sold marine products on consignment and moved into shipping, farming, and other fields of business. He was elected the first head of Otaru Ward in 1891 and went on to a career in politics at the local and prefectural level.

The store is one of five along Sakaimachi Street that has *udatsu* firewalls at the front of the building. These stone walls, capped with roof tiles, were designed to prevent fire from spreading from one property to the next in cities where buildings were built close together. The second floor of the building was used for storing merchandise, and its windows were protected by fireproof plastered shutters. The building is a typical example of a Meiji-era (1868–1912) store in Otaru. Today, the building is occupied by an accessories store.

---

### 旧金子元三郎商店

金子元三郎商店は、以前の店舗建物の焼失後、1895 年ごろに建てられました。頑丈な石でできた構造や防火性能を有していることから、地元の商人や貿易商が自身の商品を守ることに重きを置いていたことが分かります。金子元三郎（1869 年–1952 年）は卓越した貿易商であり、水産物の委託販売を行い、その後、海運業、農業、その他の商いにも手を広げました。金子元三郎は、1891 年に初代小樽区長に選任され、その後、地元や北海道で政界に進出しました。

堺町通り沿いには、建物の正面に「うだつ」（防火壁）が上げられている場所が 5 箇所ありますが、金子元三郎商店はそのうちの 1 つです。上部を瓦で覆われているこの石の壁は、建物が密集して建てられている町で火災が起きた時に隣まで燃え広がらないよう造られたものです。建物の 2 階部分は、商品の貯蔵に使用されており、窓には耐火性のある漆喰塗りの鎧戸が取り付けられ、火災から守る役割をしていました。この建物は、明治時代（1868 年–1912 年）に小樽にあった店舗の典

型です。現在、この建物にはアクセサリショップが入っています。

---

## Tanaka Sake Brewery Main Store

The Tanaka Sake Brewery was one of 50 sake breweries in Otaru when it was founded in 1899. Today, Tanaka is the only remaining sake brewery in the city. The Tanaka Sake Brewery Main Store opened on the site of the original brewery in 1927. The wooden building is typical of stores built in Otaru in the early twentieth century, with long eaves to protect customers and the shopfront from snow in winter.

Many of the original hand-carved wooden signs have been preserved, including the original shop sign and advertisements for various brews from the early twentieth century. Under the wartime regime in 1944, sake brewing in Otaru was consolidated under a single entity to control supply and pricing, and Tanaka Sake Brewery operated as a retail-only business. In 1996, Tanaka Sake Brewery purchased the Okazaki Warehouses, three stone buildings to the south of Otaru's commercial center and resumed brewing. Tanaka Sake is brewed with spring water from Mt. Tengu in Otaru and rice grown in Hokkaido. Free sake tasting is provided at the main store and in the brewery.

---

## 田中酒造店

田中酒造は、1899年の創業当時、小樽に50軒あった酒蔵のうちの1軒でした。現在では、田中酒造はこの町で唯一残っている酒蔵です。1927年に、元の醸造所があった場所に田中酒造本店が開店しました。その木造の建物は、客や店先を冬の間の雪から守るための長い軒が付けられており、20世紀初めに小樽に建てられた店舗の特徴をよく示しています。

元々使用していた店の看板、20世紀以降のさまざまな醸造酒の広告など、初期の木製の手彫り看板が数多く保存されてきました。1944年の戦時体制のもと、小樽での酒造りは、供給と価格を管理する1つの組織のもとで統合されており、田中酒造は小売りに限定した商いをしていました。1996年に田中酒造店は小樽の商業中心地から南の方に建てられた3棟の石造り建造物から成る岡崎倉庫を購入し、醸造業を復活させました。田中酒造では、酒の醸造の際に小樽にある天狗山の沸き水と北海道産の米を使用しています。本店と醸造所では、無料で酒の試飲ができます。

---

## Former Arata Trading Company

The office of the Arata Trading Company was constructed in 1935 in Art Deco style. Symmetrical bands of white stone emphasize the clean lines of the square two-story building. The arched stone entrance is the only departure from the strict linear design.

The building is connected to the Takahashi and Shimatani Warehouses by a courtyard. The exterior has been restored, and the former office has a museum shop and a café. It serves as the entrance to the Stained Glass Museum housed in the Takahashi Warehouse.

Arata Takichi (1877–1965) moved from Fukui Prefecture to Otaru at age 28, first trading in marine products before moving into shipping. The Arata Trading Company building served as the shipping company's administration office. It was built on the waterfront, on land newly reclaimed from the harbor.

---

## 旧荒田商会

1935年、アールデコ様式建築で荒田商会の本店事務所が建てられました。左右対称に帯状に配置された白い石によって四角形の2階建て建物のすっきりした美しいラインが強調されています。アーチ型をした石の入り口のみが厳密な線形のデザインとは異なっています。

この建物は、高橋倉庫や嶋谷倉庫と中庭でつながっています。外装は元の状態に修復され、旧事務所はミュージアムショップ（美術館売店）やカフェになっています。この建物は高橋倉庫にあるステンドグラス美術館の入り口になっています。

28歳のときに福井県から小樽に移住してきた荒田太吉（1877年–1965年）は、当初海産物の取引を行い、その後、海運業に手を広げました。荒田商会の建物は、海運会社の管理事務所の役割をしていました。この建物は、港を新たに埋め立てたところにあるウォーターフロントに建てられました。

NO

001-035

---

### Former Hokkai Millet Company

The Hokkai Millet Company opened on Sakaimachi Street in 1907 and engaged in consignment sales and trade of millet and other grains until they went out of business in 1931. The building was restored and repurposed in 2022 as a glass gallery, which offers glass craft workshops.

The two-story building occupies a corner of Otaru's busy Sakaimachi shopping street and combines Japanese and European architectural styles. The shape is similar to a typical wooden merchant house of the Edo period (1603–1867) but is clad in volcanic stone. The external stonework of the building is carved with geometric designs, likely influenced by the Renaissance Revival architecture popular in Europe in the late nineteenth century.

It stands out from earlier buildings on the street for its *udatsu* firewalls at the front of the building. These stone walls, capped with roof tiles, were designed to prevent fire from spreading from one property to the next in cities where buildings were built close together. The firewalls were adopted by property owners on Sakaimachi Street following a fire in 1902 that destroyed many commercial buildings in the area.

---

### 旧北海雑穀(株)

北海雑穀株式会社は、1907年に堺町通りにて開業し、1931年に廃業するまで、雑穀やその他の小穀物の委託販売や取引を行っていました。建物は2022年に元の状態に修復されて硝子ギャラリーとして再利用され、現在はガラス工芸品のワークショップを開催しています。

この2階建ての建物は小樽の活気ある堺町商店街の角に建っており、和式と洋式を融合した建築様式となっています。その形状は江戸時代（1603年–1867年）の典型的な木造の商家に似ていますが、火山岩でおおわれています。外装の石細工は、彫刻された幾何学模様を特徴としており、おそらく20世紀の終わりにヨーロッパで人気のあったルネッサンス・リバイバル建築の影響を受けていると思われます。

建物の正面に上げられている「うだつ」（防火壁）があるため、この通りにあるこれより古い建物よりも目立っています。上部を瓦で覆われているこの石の壁は、建物が密集して建てられている町で火災が起きた時に隣まで燃え広がらないよう造られたものです。この防火壁は、このあたりの数多くの商業建物を壊滅させた 1902 年の火災の後、堺町通りの土地建物の所有者に取り入れられました。



---

### Former Otaru Chamber of Commerce and Industry

This former office of the Otaru Chamber of Commerce and Industry was built in Art Deco style in 1933. The facade of the three-story reinforced concrete building is covered in carved Chitose stone from Komatsu in Ishikawa Prefecture, prized for its golden color. The portico entrance is covered with white marble from Tosa (present-day Kochi Prefecture, on the island of Shikoku) and trimmed with patterned copper. The quality of materials and the workmanship of the details reflects Otaru's economic vigor at the time. The building is now part of a hotel.

Local merchants and business people established a Chamber of Commerce in 1895 to represent their interests as the volume of trade through Otaru increased in the late nineteenth century. They celebrated the new association with a banquet for over 200 guests at Kaiyotei restaurant in 1897. Chamber of Commerce members petitioned the local and national governments on issues including taxes on commercial buildings, relocating railway lines, adding new roads and sea routes, and opening trade with Russia and China. They also worked to attract new schools and financial institutions to Otaru.

The Otaru Chamber of Commerce and Industry used the building until 2009, when they moved to a more modern office. It was later sold to the OMO5 Hotel and renovated as a restaurant and lounge, keeping some of the original fittings and furnishings.

---

### 旧小樽商工会議所

1933年、アールデコ様式で小樽商工会議所の旧事務所が建てられました。鉄筋コンクリート造り3階建ての建物の正面には、その黄金色のために珍重される石川県小松から取り寄せた千歳石に彫刻が施されたものが並んでいます。また、柱廊のある入り口は、土佐（現在の四国高知県）から取り寄せた白い大理石で覆われ、模様をついた銅で縁取られています。細部の金属や加工の質が、当時の小樽の経済力を反映しています。現在、この建物はホテルの一部になっています。

19 世紀の終わりに小樽を經由した貿易取引高が増加すると、地元の商人や実業家は、自分たちの権益を表そうと、1895 年に商工会議所を設立しました。1897 年、彼らは魁陽亭に 200 人以上の招待客を招いて祝宴を開き、この新しい協会を祝いました。商工会議所の会員は、商業建物に課される税金、鉄道路線の移転、道路や航路の新設、ロシアや中国との貿易の自由化などの問題について、地元自治体や日本政府に嘆願しました。彼らはまた、小樽への新たな学校や金融機関の誘致にも取り組みました。

小樽商工会議所は 2009 年にもっと近代的な事務所に移るまでこの建物を使用していました。その後、この建物は OMO5 ホテルに売却されレストランやラウンジに改修されましたが、元々あった建具や備え付け家具のいくつかは現在も残っています。

---

## **JR Otaru Station: The Gateway to the Port City**

Visitors arriving in Otaru by rail can see the harbor as soon as they come out of the Otaru Station building. Chuo Street runs downhill from the station to the water, and when strong westerly winds blow in winter, waves running along the breakwaters are visible from the front of the station building. Passengers arriving at Otaru Station in the early twentieth century would have seen dozens of sailing ships and steamships moored in the harbor, with barges ferrying goods and passengers to shore.

### *New connections*

Otaru Station opened in 1903 and the line to Hakodate, Hokkaido's southernmost city, opened a year later. Before Otaru Station was built, Minami-Otaru Station was the city's main station and connected to the coal-loading pier in the northern part of Otaru Port.

### *A modern station for a growing city*

The current station building is made of steel-framed reinforced concrete and was completed in 1934. The symmetrical Art Deco design of the entrance hall is typical of large station buildings at the time.

A brass bell in front of the station entrance was rung to announce the imminent arrival of each train, a tradition that continued until around 1965. There is still a bell in front of the station, and it is a popular spot for taking photographs. Anyone is free to ring the bell.

### *Illuminating the entrance hall*

Natural light floods the entrance hall through six tall windows along the front of the building, supplemented by the light of 333 glass lanterns donated by local glass company Kitaichi Glass. Although they are powered by electricity today, they resemble the original hand-blown glass oil lamps that the company began making in 1901.

### *Memories on Platform 4*

Platform 4 looks much as it did in 1903, apart from some modifications made in 1934 and recent additions such as an escalator and additional lighting. The original steel beams used for the roof frames and support pillars along the platforms were imported from overseas. One of the pillars on Platform 4 is inscribed with the name “BV & Co Ltd” and the date 1902. It was sourced from Bolckow, Vaughan & Co., Ltd in Yorkshire, England, one of the world’s biggest steel producers at the time.

At the north end of the platform, a framed life-size image of popular actor Ishihara Yujiro (1934–1987) commemorates his visit to Otaru to film a long-running television drama. Although born in Kobe, he spent some of his childhood in Otaru and often returned to visit. In the image, taken in 1978, he stands on Platform 4, known locally as “Yujiro’s Platform.”

---

### **JR 小樽駅本屋およびプラットホーム**

鉄道を使って小樽にやって来ると、小樽駅から出てすぐ目の前に港が見えます。小樽駅から伸びている中央通りは海に向かって下り坂で、冬になると駅舎の前から強い西風に煽られて防波堤沿いに波が打ち寄せているのが見えます。20 世紀初めには、小樽駅に降り立つと、数十隻の帆前船や汽船が港に停泊し、舳が岸まで荷物や乗客を運んでいるのが見えていました。

#### 新しい接続

小樽駅は 1903 年に開業し、翌年には北海道最南端の町である函館までの路線が開通しました。小樽駅が建設される前までは南小樽駅がこの町の主要駅であり、小樽港北側にある石炭積み下ろし用ドックとつながっていました。

#### 成長を遂げた町の近代的な駅

現在の駅舎は鉄筋コンクリート造りで、1934 年に完成しました。左右対称に配置された入り口ホールのアールデコ風デザインは当時の大きな駅舎でよく使われていました。

小樽駅の入り口正面にある真鍮製の鐘を鳴らし、列車が入ってくるのを知らせていました。この慣例は 1965 年ごろまで続きました。現在も小樽駅の正面には鐘があり、人気の写真撮影スポットとなっています。誰でもこの鐘を鳴らすことができます。

#### 入り口ホールを照らす

駅舎正面にある背の高い 6 つの窓から差し込む自然光と、地元のガラスメーカーである北一硝子により寄贈された 333 個のガラス製ランタンが相まって、入り口ホールは光で溢れています。現在は、これらランタンには電力が供給されていますが、北一硝子が 1901 年に作製を始めた初代の手吹きガラスのオイルランプに似せてあります。

#### 4 番ホームの思い出

4 番ホームは 1934 年に行われた改造や、エスカレーターや追加の照明などの最近の増設を除けば、1903 年当時の姿とほとんど変わっていません。1903 年当時プラットホームに取り付けられていた屋根組や支柱に使用されていた元の鉄骨梁は、海外から輸入されたものでした。4 番ホームにある支柱の 1 つには、「BV & Co Ltd」の社名と 1902 年という日付が刻まれています。これは、イギリスのヨークシャーにあるボルコウ・ヴォーン株式会社から調達した原物です。ボルコウ・ヴォーン株式会社は、当時世界最大の鉄鋼メーカーの 1 つでした。

4 番ホームの北の端に人気俳優石原裕次郎（1934 年–1987 年）が長期テレビドラマの撮影のために小樽を訪れたのを記念して、額装された等身大パネルが置かれています。石原裕次郎は神戸で生まれましたが、幼少期の数年を小樽で過ごし、その後、頻繁に小樽を訪れていました。石原裕次郎は、1978 年に撮影されたこのパネルの中で 4 番ホームに立っており、この 4 番ホームは、地元では「裕次郎ホーム」として知られています。

---

## **JR Otaru Station: The Gateway to the Port City**

Otaru Station opened in 1903 and the line to Hakodate, Hokkaido's southernmost city, opened a year later. Passengers arriving at Otaru in the early twentieth century would have seen dozens of sailing ships and steamships moored in the harbor, with barges ferrying goods to the shore.

The current station building is made of steel-framed reinforced concrete and was completed in 1934. The symmetrical Art Deco design of the entrance hall is typical of large station buildings at the time.

Natural light floods the entrance hall through six tall windows along the front of the building, supplemented by the light of 333 glass lanterns donated by local glass company Kitaichi Glass. Although they are powered by electricity today, they resemble the original hand-blown glass oil lamps that the company began making in 1901.

Platform 4 looks much as it did in 1903, apart from some modifications made in 1934 and recent additions such as an escalator and additional lighting. At the north end of the platform, a framed life-size image of popular actor Ishihara Yujiro (1934–1987) commemorates his visit to Otaru to film a long-running television drama. Although born in Kobe, he spent some of his childhood in Otaru and often returned to visit. In the image, taken in 1978, he stands on Platform 4, known locally as “Yujiro’s Platform.”

---

## **JR 小樽駅本屋およびプラットホーム**

小樽駅は 1903 年に開業し、翌年には北海道最南端の町である函館までの路線が開通しました。20 世紀初めには、小樽駅に降り立つと、数十隻の帆前船や汽船が港に停泊し、舳が岸まで荷物や乗客を運んでいるのが見えていました。

現在の駅舎は鉄筋コンクリート造りで、1934 年に完成しました。左右対称に配置された入り口ホー

ルのアールデコ風デザインは当時の大きな駅舎によく使われていました。

駅舎正面にある背の高い 6 つの窓から差し込む自然光と、地元のガラスメーカーである北一硝子により寄贈された 333 個のガラス製ランタンが相まって、入り口ホールは光で溢れています。現在は、これらランタンには電力が供給されていますが、北一硝子が 1901 年に作製を始めた初代の手吹きガラスのオイルランプに似せてあります。

4 番ホームは 1934 年に行われた改造や、エスカレーターや追加の照明などの最近の増設を除けば、1903 年当時の姿とほとんど変わっていません。4 番ホームの北の端に人気俳優石原裕次郎（1934 年–1987 年）が長期テレビドラマの撮影のために小樽を訪れたのを記念して、額装された等身大パネルが置かれています。石原裕次郎は神戸で生まれましたが、幼少期の数年を小樽で過ごし、その後、頻りに小樽を訪れていました。石原裕次郎は 1978 年に撮影されたこのパネルの中で 4 番ホームに立っており、この 4 番ホームは、地元では「裕次郎ホーム」として知られています。

---

## Restaurants and Hotels in Otaru's Golden Age

From the late nineteenth to early twentieth century, Hokkaido's most opulent restaurants and hotels were in Otaru. Starting as a fishing village in 1865, Otaru grew rapidly to a bustling port town of around 60,000 by the turn of the century.

By the end of the nineteenth century, the annual herring catch in Otaru was close to 90,000 tons. The abundance of herring made fishermen and traders wealthy and brought an influx of fortune seekers looking to make the most of the "herring gold rush." Most of the herring was made into fertilizer and was in demand for the production of cotton and indigo grown in southwestern Honshu.

### *New wealth and leisure*

Newly wealthy families built mansions in Otaru, importing the finest furnishings, fashions, and building materials from Kyoto and ports along the Sea of Japan coast. Restaurants and fine art stores catered to the rich, and inns and hotels opened to accommodate merchants from the mainland and abroad.

### *Lavish entertainments*

High-class restaurants opened to entertain wealthy merchants, fishermen, politicians, and celebrities. They featured windows set with imported glass, gaslit chandeliers, decorative features carved from exotic woods, and large banquet halls and performance spaces for dance and music recitals. During the Taisho era (1912–1926) some 600 geisha entertained Otaru's wealthy citizens at these exclusive establishments. As the economy slowed in the mid-twentieth century, most of the restaurants closed down and merchant families moved away. The few restaurants that remain, including the Kaiyotei and Kotei, are closed for restoration or have been repurposed as private facilities.

The Kaiyotei opened near Sakaimachi Street between 1885 and 1890, hosting merchants, politicians, and celebrities until it closed in 2015. The restaurant expanded in the Taisho



era, and the current structure consists of three connected wings built at different time periods. The Kotei was a branch of a popular restaurant in Tokyo's Shinjuku district that opened in Otaru in the wealthy Shinonome-cho neighborhood in 1937. Otaru's Kotei accepted guests only by introduction and provided the services of geisha. It had tatami-floored banquet rooms and a cypress-floored stage for dance and music performances. Until the 1950s, there were at least five such restaurants in Shinonome-cho.

### *Luxurious accommodations*

With the influx of merchants and foreign traders in the late nineteenth century and early twentieth century, inns opened around the waterfront and near train stations in the city. The Etchuya Hotel, which today operates as the Unwind Hotel, was Otaru's first European-style hotel. It was built in 1931 to accommodate the growing number of overseas traders and merchants coming to Otaru. The hotel was an annex of the nearby Etchuya Ryokan, a traditional inn founded in 1877. Although the inn had appeared in English-language guidebooks since the early 1900s, the owners thought a modern luxury hotel would be more appealing to international guests.

---

### **繁栄期の料亭、ホテル建築群**

19 世紀後半から 20 世紀初頭にかけて、北海道で最も豪華なレストランやホテルは小樽にありました。1865 年に漁村として始まった小樽は世紀の変わり目までに人口約 6 万人の賑やかな港町へと急速に成長しました。

19 世紀末までに小樽のニシン年間漁獲量は 9 万トン近くに達しました。ニシンが豊富に採れたことで漁師や商人は裕福になり、「ニシンのゴールドラッシュ」の恩恵にあずかろうと富を求める人々が町に殺到しました。ニシンの大部分は肥料に加工され、本州南西部で育つ綿花や藍の生産に必要とされました。

### **新たな富と余暇**

新興の裕福な家族は京都や日本海沿岸の港から最高級の家具、ファッション、建築資材を輸入して、小樽に邸宅を建てました。小樽には富裕層向けのレストランや美術店が作られ、国内外からの商人を受け入れる旅館やホテルもオープンしました。

### 豪華なエンターテイメント

豪商、漁師、政治家、著名人をもてなすために高級レストランがオープンしました。輸入ガラスがはめ込まれた窓、ガス灯シャンデリア、エキゾチックな木から彫られた装飾品、そしてダンスや音楽リサイタルのための大きな宴会ホールやパフォーマンススペースが特徴でした。大正時代（1912年-1926年）には、約600人の芸妓がこれらの高級店で小樽の裕福な市民を楽しませていました。20世紀半ばに経済が減速したためほとんどのレストランが閉店し、商家が移転しました。魁陽亭や光亭などいくつか残っている施設は改修のため閉鎖されているか、民間の施設として再利用されています。

魁陽亭は1885年から1890年にかけて堺町通り近くにオープンし、2015年に閉店するまで商人、政治家、著名人をもてなしました。レストランは大正時代に拡張され、現在の建物は異なる時期に建てられた3つの棟が繋がった構成になっています。光亭は東京の新宿区にある人気料亭の支店で1937年に小樽の裕福な地区である東雲町にオープンしました。小樽の光亭は一見さんお断りで、芸妓のサービスを提供していました。畳敷きの宴会場とダンスや音楽のパフォーマンスが行われる檜敷きステージがありました。1950年代まで東雲町にはこのようなレストランが少なくとも5軒ありました。

### 豪華な宿泊施設

19世紀末と20世紀初頭に商人や外国貿易商が流入すると、ウォーターフロントや駅近くに旅館がオープンしました。現在アンワインドホテルとして営業している越中屋ホテルは小樽初の欧風ホテルです。小樽に来る海外貿易商や商人の増加に対応するために1931年に建設されました。このホテルは近くにある1877年創業の伝統的な旅館、越中屋旅館の別館でした。この越中屋旅館は1900年代初頭から英語のガイドブックに掲載されていましたが、オーナーはモダンで豪華なホテルの方が海外からのゲストにとって魅力的だと考えていました。

---

## Restaurants and Hotels in Otaru's Golden Age

From the late nineteenth to early twentieth century, Hokkaido's most luxurious restaurants and hotels were in Otaru. They served wealthy fishermen and merchants who had made their fortunes from the abundant shoals of herring that came to spawn off the coast of Otaru each spring.

By the end of the nineteenth century, the annual herring catch was close to 90,000 tons, and the "herring gold rush" brought an influx of workers, merchants, and fortune-seekers to the city. Most of the herring was made into fertilizer and shipped to the cotton and indigo fields in southwestern Honshu.

Restaurants and fine art stores catered to Otaru's wealthy residents, and inns and hotels opened to accommodate merchants from the mainland and abroad. During the Taisho era (1912–1926), some 600 geisha entertained guests at Otaru's exclusive *ryotei* restaurants. Most of these restaurants were demolished as the economy slowed in the mid-twentieth century. A few remain, including the Kaiyotei and the Kotei, but are closed to the public.

The Etchuya Hotel, which today operates as the Unwind Hotel, was Otaru's first European-style hotel. It was built in 1931 to accommodate the growing number of overseas traders and merchants coming to Otaru. The hotel was an annex of the nearby Etchuya Ryokan, whose owners thought a modern luxury hotel would be more appealing to international guests.

---

### 繁栄期の料亭、ホテル建築群

19 世紀後半から 20 世紀初頭にかけて北海道で最も豪華なレストランやホテルは小樽にありました。毎年春に小樽沖に産卵するニシンの大群から富を築いた裕福な漁師や商人をもてなしていました。

19 世紀末までにニシンの年間漁獲量は 9 万 トン近くに達し、「ニシンのゴールドラッシュ」により労働者、商人、富を求める人々がこの都市に流入しました。ニシンの大部分は肥料に加工され、本州南西部の綿花畑や藍畑に出荷されました。

小樽の新興富裕層向けのレストランや美術店、本州や海外からの承認をもてなす旅館やホテルがオープンしました。大正時代（1912 年-1926 年）には約 600 人の芸妓がおり、小樽の高級料亭で客をもてなしていました。これらのレストランのほとんどは 20 世紀半ばの経済低迷に伴って取り壊されました。魁陽亭や光亭などいくつかが残っていますが非公開となっています。

現在アンワインドホテルとして営業している越中屋ホテルは小樽初の欧風ホテルです。小樽に来る海外貿易商や商人の増加に対応するために 1931 年に建設されました。このホテルは近くにある越中屋旅館の別館で、オーナーはモダンで豪華なホテルの方が海外からのゲストにとってより魅力的だと考えました。

---

### Former Kotei Restaurant

The steep streets of the Shinonome-cho district were once lined with the homes of Otaru's wealthy merchants. The Kotei Restaurant opened there in 1937 as a traditional place of entertainment that accepted guests only by introduction and provided the services of geisha. Such restaurants were typically used for important private business or political meetings. A series of interconnected two-story buildings provided separate dining areas and performance spaces.

The Kotei was a branch of a restaurant in Tokyo's Shinjuku district. It was built in *sukiya-zukuri* style with interior decoration based on the simple aesthetics of tea ceremony rooms. The central building has a tea room on the first floor and a large tatami-floored hall above for hosting parties. Adjoining the hall is a room with a cypress-floored stage for dance and music performances. Until the 1950s, there were at least five such restaurants in the area, and the sounds of shamisen and koto music were said to fill the air.

In the postwar years, Otaru's importance as a trade port faded. Oil replaced coal as Japan's main source of energy, and herring fishing, which had built the fortunes of many merchants and shipowners, collapsed due to overfishing. The Kotei was repurposed in 1957 as a private villa, and its architectural features have been preserved. The building is not open to the public.

---

### 旧光亭

急な坂の多い東雲町地区はかつて、小樽の豪商たちの倉庫が立ち並んでいました。光亭は、紹介のある客だけが入れて芸者遊びができる遊興の場として 1937 年にこの地区で創業しました。こうした料亭は通常、重要な商談や政治的な会合に利用されていました。何棟かの二階建ての建物が連なって中で行き来できるようになっており、食事ができる個室や演舞場も備わっていました。

光亭は、東京の新宿地区にある料亭の支店でした。「数寄屋造り」という様式で建てられており、茶室の質素な美意識に基づいた内装が施されていました。中央の棟の 1 階には茶室、2 階には大人

数が入れる畳敷きの大広間があります。また、大広間には踊りや音楽用の檜床の舞台を備えた部屋が隣接しています。1950年代までこの地区には同じような料亭が少なくとも5軒あり、三味線や琴の音が響いていたと言います。

戦後になると貿易港としての小樽の重要度は低下しました。日本の主要なエネルギー源だった石炭は石油に取って代われ、多くの商人や船主に富をもたらしていたニシン漁は乱獲のため衰退しました。光亭は1957年に個人の別荘に生まれ変わりましたが、建築物としての特徴は今も保存されています。現在、一般には公開されていません。

---

### Former Kaiyotei Restaurant

The Kaiyotei hosted wealthy merchants, politicians, and celebrities for almost 150 years. The restaurant is believed to have opened in its present location near Sakaimachi Street between 1885 and 1890. The restaurant was expanded in the Taisho era (1912–1926), and the current structure consists of three connected wings built at different times. The banquet hall of the central building is the oldest part of the property and was likely rebuilt after a fire in 1894.

The Kaiyotei reflected Otaru's changing fortunes as a commercial port. Its first patrons were newly wealthy merchant shipowners and fishermen enjoying their riches from the herring trade. Some existing features reflect the prosperity of Otaru in the early twentieth century, including windows set with imported glass, gaslit chandeliers, and decorative pillars made of palm wood. One of the large banquet rooms was remodeled after World War II for use as a club for the Occupation Forces. The restaurant remained in business until 2015. The Kaiyotei is currently not open to the public.

---

### 旧魁陽亭

魁陽亭は、ほぼ 150 年にわたり豪商や政治家、著名人をもてなしてきました。1885 年から 1890 年の間に境町通り近くの現在の場所で創業したとされています。この料亭は大正時代（1912 年-1926 年）に増築されて、現在は異なる時代に建てられた 3 つの翼部がつながった構造になっています。中央建物の宴会場は当文化遺産の最も古い部分で、1894 年の火災後に再建されたようです。

魁陽亭は、小樽の商港としての栄華盛衰を反映していました。創業当初のひいき客は、新たに富裕層となった商船主やニシン漁で富をなした漁師でした。今も残っている輸入ガラスをはめ込んだ窓やガス灯のシャンデリア、ヤシの木製の飾り柱といったものからは、20 世紀初頭の小樽の繁栄ぶりがかがえます。大宴会場の 1 つは第二次世界大戦後に進駐軍の社交場として利用するよう改築されました。料亭としては 2015 年まで営業していました。魁陽亭は現在、一般には公開されていません。

---

## Former Etchuya Hotel

The Etchuya Hotel was Otaru's first hotel built in European architectural style. It was completed in 1931 to accommodate the growing number of overseas traders and merchants coming to Otaru. In the early twentieth century, Otaru was the most prosperous city in Hokkaido. When war broke out in Western Europe in 1914, grain, beans, sulfur, and other commodities were shipped from Otaru to Europe, and this international trade contributed to a building boom of banks, hotels, and restaurants.

The hotel was an annex of the Etchuya Ryokan, a traditional inn founded in 1877. Although the inn had appeared in English-language guidebooks since the early 1900s, the owners thought a modern luxury hotel would be more appealing to international guests. After visiting European-style hotels in Kobe and Yokohama, they commissioned a four-story building in Art Deco style, distinguished by two columns of bay windows down the center of the facade. The triangle motif of the Etchuya Ryokan is repeated in stained glass windows and carved on the stone lintel above the main entrance.

Ten years after it opened, the Etchuya Hotel was requisitioned by the Japanese army as an officers' club, then, at the end of World War II, it was taken over by U.S. forces for accommodations. After the American occupation ended in 1952, the building served as a company dormitory for a time before it was reopened in 2019 as the Unwind Hotel. Many of the original features have been preserved, including the front facade and some of the stained-glass windows. The Etchuya Ryokan is still in business, on the same block.

---

## 旧越中屋ホテル

越中屋ホテルは、小樽で初めてヨーロッパ建築様式で建てられたホテルでした。増加を続ける海外から小樽にやってくる貿易商や商人が宿泊する施設として 1931 年に完成しました。20 世紀初頭、小樽は北海道で最も繁栄している都市でした。1914 年に西ヨーロッパで戦争が勃発すると、小樽からヨーロッパへ向けて穀物・豆类・硫黄などの物品が出荷されるようになり、この国際貿易の波に乗



る形で銀行や宿泊施設、料亭の建設ブームが訪れました。

越中屋ホテルは、1877 年創業の伝統的な旅館の越中屋旅館の別館でした。この旅館は 1900 年代初頭から英語のガイドブックにも掲載されていましたが、旅館経営者らはモダンで豪華なホテルであれば外国の宿泊客にもよりアピールできると考えました。神戸や横浜にあるヨーロッパ式ホテルを視察した後、旅館経営者らは、建物正面の中央の下の出窓のある 2 本の柱が特徴的な、アールデコ様式の 4 階建てホテルを発注しました。越中屋旅館の三角のモチーフがステンドグラスの窓に繰り返しあしらわれており、正面玄関の上にあるまぐさ石にも彫り込まれています。

創業から 10 年経った時、越中屋ホテルは日本軍に将校の社交場として徴発され、その後、第二次世界大戦の終わりに宿泊施設としてアメリカ軍に収用されました。1952 年にアメリカによる占領が終わると、ホテルの建物は一時社員寮として使用された後、2019 年にアンワインドホテルとして再開しました。建物正面やいくつかのステンドグラスの窓など、創業当時の特徴を数多くとどめています。越中屋旅館は現在も、同じ場所で営業しています。

---

## Otaru Canal

A paved walkway and gas lamps line the historic Otaru Canal. Warehouses that were built to serve the trading port in the early twentieth century now house restaurants, stores, and museums. This scenic corner of the city was made possible through dedicated local efforts going back to the 1960s.

The canal is the result of a nine-year project started in 1914 to ease the transfer of goods between the cargo ships anchored in the bay and the warehouses along the shore. Plans to fill in the canal to make new roads in the 1960s led to a grassroots effort to preserve Otaru's cultural heritage.

### *A thriving frontier port*

During the Meiji era (1868–1912), the port city grew rapidly through trade, the booming herring industry, and migration. The annual herring catch in the waters around Otaru had reached around 90,000 tons by the late 1880s. The port was crowded with merchant ships bringing goods and provisions from Osaka and along the coast of the Sea of Japan, then returning south laden with fertilizer made from herring. Many settlers from Honshu and other parts of the country passed through Otaru under a government scheme that offered land grants and financial assistance. Hokkaido's first train line opened in 1880 to transport coal from the inland Horonai Coal Mine to Otaru's port area to be shipped across the country to fuel Japan's industrialization.

### *Building the canal*

By the early twentieth century, Otaru was the largest commercial port in northern Japan. The port had become congested and was running out of mooring space for the barges that transferred goods and passengers from ship to shore. The solution was to reclaim a string of narrow islands running parallel to the shore. That reclamation project ran from 1914 to 1923 and created a 40-meter-wide waterway between the islands and the shore. New warehouses were built on the islands, which stretched about 1.3 kilometers and were

connected to the mainland by a series of bridges. The waterway provided warehouse access and additional mooring space for the barges. It later became known as the Otaru Canal.

### *Changing fortunes*

Large cargo ships gradually replaced wooden sailing ships, and in 1937, a new wharf allowed steamships to dock and unload without using barges, greatly diminishing the role of the canal. Around the same time, the main source for the nation's energy needs shifted from coal to oil, and Otaru's position as a key port for Hokkaido faded into history. The canal became a graveyard for disused barges.

### *Symbol of Otaru renewal*

In 1966, the local government proposed reclaiming the canal and demolishing the warehouses to build a three-lane road and modernize the city. However, a group of residents organized a movement in 1973 to save the canal and the historic townscape. Grassroots preservation movements were unusual in Japan, and the residents' efforts to clean the canal and campaign for alternative solutions gained national attention. In the 1980s, the campaigners reached a compromise with the government. Part of the canal was reclaimed to make a new road, and other sections were reduced to widen an existing road. A paved walkway and gas lamps were installed along the canal and the warehouses were restored to serve as restaurants, stores, and museums. The north side of Otaru Canal remains much as it was, lined with small fishing vessels and cruise boats in place of the barges that once helped build the city's fortunes.

---

## **小樽運河**

舗装された歩道とガス灯が歴史ある小樽運河に並んでいます。20世紀初頭、貿易港の需要を満たすために建てられた倉庫が今ではレストランや店舗、博物館を収容しています。景色の良いこの街角は1960年代に遡る地元住民のひたむきな努力によって実現しました。

この運河は湾に停泊する貨物船と海岸に沿って立ち並ぶ倉庫の間での商品の運搬を容易にするために、1914年に始まった9年運河建設事業の成果です。1960年代に新しい道路を作るために運河を埋め立てる計画が持ち上がると、小樽の文化遺産を保全しようという草の根運動に繋が

ました。

### 繁栄する国境の港

明治時代（1868年-1912年）にこの港町は貿易と好景気のニシン漁産業、そして移民により急成長しました。1880年代末には小樽近海のニシンの年間漁獲高が約9万トンに達しました。大阪や日本海沿岸から品物や食料を積んできてその後ニシンから作った肥料を積んで南へと戻っていく商船で港が混雑しました。内陸の幌内炭鉱から小樽港エリアまで石炭を運搬するため1880年に北海道初の鉄道が開通され、全国に出荷された石炭が日本の工業化を支えました。

### 運河の建設

20世紀初頭までに、小樽は北日本最大の商港となっていました。港が混雑するようになり、船から岸まで荷物や乗客を運ぶ舢舨を停泊させるスペースが不足するようになり、これを解決するために海岸に平行に走る狭い島々の一列を埋め立てることにしました。1914年から1923年にかけて、埋め立てプロジェクトが実施され、幅40メートルの水路が作られました。新しい倉庫がその島々に建てられましたが、それが延長1.3キロメートルほどに達したので、倉庫と本土との間にいくつも橋が架けられました。水路ができたことで倉庫に船を乗り付けることができるとともに、舢舨を停泊させるスペースに余裕ができました。この水路が後に小樽運河として知られるようになりました。

### 運命の変化

木造の帆船は次第に巨大な貨物船に置き換わり、1937年に新たな棧橋が完成して舢舨を使わずに蒸気船が着岸して積荷を下せるようになったため、運河の役割は大幅に減少しました。ほぼ同時に、この国のエネルギー需要の主流が石炭から石油に代わり、北海道の主要港としての小樽の地位は歴史の中に消えていきました。そして、運河は使われなくなった舢舨の廃棄場となりました。

### 小樽再生のシンボル

1966年に地元自治体が、3車線道路を敷設して町を近代化するために運河を埋め立てて倉庫群を取り壊すことを提案しました。しかし、1973年に住民団体が運河と歴史的都市景観を保全するための運動を組織しました。草の根の保護運動は日本ではまだ珍しかったので、運河をきれいにして代替案を求める運動を起こした住民たちの取り組みは全国的な注目を集めました。1980年代に保護運動は自治体との間に妥協点を見出すに至りました。運河の一部は新しい道路を造るために埋め立て、他の部分は既存の道路を拡幅することとどめることになりました。運河沿いには舗装された歩道とガス灯が設置されて、倉庫群はレストランや店舗、博物館として利用するために改修されました。小樽運河の北側は昔の面影を色濃く残しており、かつて町の富を築くのに一役買った舢舨に代わって小型の釣り船やクルーズ船が並んでいます。

---

## Otaru Canal

A paved walkway and gas lamps line this historic canal, and former warehouses now house restaurants, stores, and museums. Otaru Canal is both a reminder of the city's history as a vital trading port in the early twentieth century and a symbol of local preservation efforts.

In the early twentieth century, Otaru was the largest commercial port in northern Japan. Merchant ships brought goods and provisions from Honshu, then returned laden with herring caught near Otaru. Barges plied the bay, ferrying goods and passengers between the ships and shore. Coal was shipped across the country to fuel Japan's industrial growth, brought to Otaru via Hokkaido's first train line, opened in 1882.

As trade through the port increased, the shoreline became congested with barges. From 1914 to 1923, a string of narrow islands were reclaimed parallel to the shore, with a 40-meter-wide waterway between. The waterway provided additional mooring space for the barges and later became known as the Otaru Canal.

Eventually, large cargo ships replaced wooden sailing ships, and in 1937, a new wharf allowed ships to dock and unload without using barges. Around the same time, the main source for the nation's energy needs shifted from coal to oil, eroding Otaru's position as a major port. The canal fell into disuse.

When plans emerged to reclaim the canal and remove neighboring warehouses for road expansion in 1966, local residents campaigned to save the area. After reaching a compromise in the 1980s, much of the canal and surrounding warehouses were restored. The north side of Otaru Canal remains much as it was, lined with small fishing vessels in place of the barges that once helped build the city's fortunes.

---

舗装された歩道とガス灯が歴史ある小樽運河に並び、以前は倉庫だった建物が今ではレストランや店舗、博物館を収容しています。小樽運河は 20 世紀初頭に活気ある貿易港だった町の歴史を思い出させるとともに、地元住民の保護活動のシンボルとなっています。

20 世紀初頭、小樽は北日本最大の商港でした。商船は、本州から品物や食料を運んできて、小樽近海でとれたニシンを積んで戻って行きました。舢舨が湾内を行き来して、船と岸壁の間で品物や乗客を運びました。1882 年に開通した北海道初の鉄道で小樽まで輸送された石炭が日本中に出荷されて日本の工業化の原動力となりました。

港を通る貿易の増加に伴い海岸は舢舨で混雑するようになりました。1914 年から 1923 年にかけて、幅 40 メートルの水路を挟んで岸壁に平行に並ぶ幅の狭い島々の列が埋め立てられました。水路ができたことで舢舨が停泊するスペースに余裕ができ、後に小樽運河として知られるようになりました。

やがて木造の帆船は次第に巨大な貨物船に置き換わり、1937 年に新たな埠頭が完成して舢舨を使わずに船が着岸して積荷を下せるようになりました。同じ頃、この国のエネルギー需要の主流が石炭から石油に代わり、主要港としての小樽の地位は損なわれていきました。そして、運河も使われなくなりました。

1966 年に、道路拡張のため運河を埋め立てて隣接する倉庫群を撤去する計画が浮上すると、地元住民がこの地域を保護するため運動を起こしました。1980 年代に和解に至った後、運河の大部分とその周りの倉庫群が改修されました。小樽運河の北側はほぼ昔のままで、かつてこの街が財を成すのを助けた舢舨の代わりに小型の釣り船が並んでいます。

---

## The Okusawa Waterworks

Improving the water supply of Otaru became critical as the city developed rapidly in the late nineteenth century. Otaru grew from a fishing village of around 2,000 people to a booming port city of some 90,000 by the late nineteenth century. The number of ships visiting the port also increased the demand for fresh water. In 1907, construction began on the Okusawa Waterworks, consisting of the Okusawa Dam, Okusawa Water Filtration Plant, and a stepped spillway on the Katsunai River in southeastern Otaru.

The waterworks is not open for tours, but visitors can stand on a bridge near the dam to watch overflow water cascade down the wide, stone steps of the spillway. Each step is shaped like a shallow basin to control the force and turbidity of the water. Long and short stones are laid alternately along the edge of each step to slow and direct the water, creating a draping effect. The stone steps and walls of the spillway were all laid by hand.

The city commissioned civil engineer and scholar Nakajima Eiji (1858–1925) to direct the construction of the dam and water purification plant. Nakajima studied sanitary engineering and water supply construction in the United States and Europe before working on water supply systems for the Imperial Palace in Tokyo. Most of the construction on the dam and spillway was done by hand and, because of the cold climate and heavy snow, it took almost seven years to complete.

---

## 奥沢水源地水道施設

19 世紀後半に小樽が急成長を遂げるにつれて、小樽の水供給の改善が深刻な問題になりました。19 世紀後半には 2,000 人ほどの漁村であった小樽が、約 9 万人の新興港町に成長しました。小樽港にやって来る船舶の数も、真水の需要を高めました。1907 年、奥沢ダム、奥沢浄水場、小樽南東部を走る勝納川の階段式溢流路で構成される奥沢水源地水道施設の建設が始まりました。

奥沢水源地水道施設の見学ツアーは実施されていませんが、奥沢ダム近くの橋の上に立って越流水が放水路の幅の広い石階段を急降下するのを見ることができます。各段が浅い滝つぼのような形をしており、水の勢いや濁りをコントロールする役割をしています。各段の縁には長い石と短い石が交互に組まれており、水の勢いを和らげ、水の流れを導く役割をし、すだれ効果を生み出しています。溢流路の石階段と壁はすべて手作業で組まれました。

小樽市は、土木技師で学者でもある中島鋭治教授（1858年-1925年）に奥沢ダムと奥沢浄水場の建設の指揮を委託しました。中島教授はアメリカとヨーロッパで衛生工学や給水設備工事について学び、その後、東京にある皇居の給水施設に取り組みました。奥沢ダムや溢流路の工事のほとんどは手作業で行われ、寒冷な気候や豪雪のため、完成までにおおよそ7年かかりました。



---

## Warehouses along Otaru Canal

The warehouses lining Otaru Canal form some of the most iconic views of the city. They were built on reclaimed land after the canal was completed in 1923. At that time, the warehouses opened to the canal on one side, allowing convenient access for loading and unloading cargo.

During World War I (1914–1918), the port was used for grain exports from Hokkaido to Europe, and Otaru’s warehousing industry expanded rapidly. The former Naniwa Warehouse located at the south end of the canal is one of the largest remaining warehouses in Otaru. The timber-framed stone structure was built in 1925. In 2022, it was repurposed as the House of Western Art, part of Otaru Art Base, five historical buildings that are open to the public as museums and art galleries.

The former Shinoda Warehouse (now a restaurant) is one of few brick buildings along the canal. It was completed in 1925 and used to store grain and imported goods. The Shibusawa Warehouse next door was built the same year. The Shibusawa-soko-bu (later named Shibusawa Warehouse Company) already owned several warehouses in Tokyo and expanded into Otaru in 1915. The walls of several warehouses along the canal are marked with the company’s logo, known as the *ryugo*, or “standing drum.”

Many warehouses stood empty in the 1960s and 1970s during Otaru’s economic downturn. However, with the efforts of the Otaru Canal Preservation Association, the canal and surrounding historical area were revived in the 1980s as a popular sightseeing destination. Many of the warehouses were renovated and repurposed as restaurants, shops, and museums.

---

運河完成後の倉庫群

小樽運河沿いに並んだ倉庫群は、小樽の最も象徴的な眺めのいくつかを形成しています。これら倉庫群は、1923年に小樽運河が完成した後、埋め立て地に建てられたものです。当時、これら倉庫群は片側に小樽運河側開口部があり、荷物の揚げ降ろしに便利でした。

第一次世界大戦（1914年–1918年）中、小樽港は北海道からヨーロッパへの穀物輸出に使用され、小樽の倉庫業は急速に拡大しました。小樽運河の南端にあった旧浪華倉庫は、現存している小樽最大の倉庫のうちの1つです。この木骨石造り倉庫は1925年に建てられました。2022年、この建物は5つの歴史的建造物から成る小樽芸術村の一部、西洋美術館として再利用されることになりました。

旧篠田倉庫（現在はレストラン）は、小樽運河沿いでは数少ない煉瓦造り建造物のうちの1つです。この倉庫は1925年に完成し、穀物や輸入品の保管に使用されていました。隣の澁澤倉庫も同年に建てられました。澁澤倉庫部（のちに澁澤株式会社と命名）は、この時すでに東京に数棟の倉庫を所有しており、1915年に小樽に進出しました。運河沿いのさらに数棟の倉庫の壁には、「りうご（立鼓）」として知られる会社のロゴが記されています。

小樽の経済的衰退が見えた1960年代、1970年代には、多くの倉庫がもぬけの殻となりました。しかし、小樽運河を守る会の努力により小樽運河とその周辺の歴史的エリアは、1980年代、人気観光地として復活しました。倉庫群の多くは改修され、レストラン、小売店、美術館として再利用されることになりました。

---

## Former Naniwa Warehouse

The Naniwa Warehouse is located at the south end of Otaru Canal and is one of the largest remaining warehouses in Otaru. The timber-framed stone structure was built in 1925, with over 2,644 square meters of open-plan space; it opened onto the canal for convenient loading and unloading.

In 2022, the building was repurposed as the House of Western Art. It is part of Otaru Art Base, five historical buildings that are open to the public as museums and art galleries. The museum's collection dates from Otaru's heyday, featuring stained glass windows, Art Nouveau and Art Deco glassware, furniture, porcelain, and other Western art objects produced in Europe and the United States from the late nineteenth to the early twentieth century.

Five rooms over two floors include collections of glass from well-known French artists, including Emile Gallé (1846–1904), August Daum (1853–1909), Antonin Daum (1864–1930), and René Lalique (1860–1945). One room is dedicated to ornate porcelain vases and figurines from German manufacturer Meissen. In the largest room, collections of furniture in Victorian, Art Nouveau, and Art Deco styles are arranged in room sets.

The warehouse was built by Naniwa, one of several warehouse companies founded following the expansion of Japanese shipping in the late nineteenth century. Otaru became one of Japan's leading warehousing centers owing to a rapid increase in cargo passing through the port from Japan, Russia, and Europe.

The Naniwa Warehouse Company was a subsidiary of the Suzuki Trading Company, headed by Suzuki Yone (1852–1938), known at the end of World War I as “the richest woman in Japan.” The company was a conglomerate with diverse interests, dealing in sugar, camphor oil, flour, rice, real estate, steel, mining, and shipping. The Suzuki

Trading Company went bankrupt in 1927 as Japan, along with most of the world, slid towards the Great Depression.

---

## 旧浪華倉庫

旧浪華倉庫は小樽運河の南端にあり、現存している小樽最大の倉庫のうちの1つです。2,644平方メートルを超えるオープンスペースを備えたこの木骨石造り建造物は1925年に建てられたもので荷物の揚げ降ろしに便利のように小樽運河側に開口部がありました。

2022年、この建物は西洋美術館として再利用されることになりました。これは博物館や画廊として一般公開されている5つの歴史的建造物である小樽芸術村の一部です。この美術館の所蔵品は、小樽の繁栄の絶頂期のときからあったものであり、19世紀の終わりから20世紀初めにかけてヨーロッパやアメリカで作製されたステンドグラス窓、アールヌーボー調・アールデコ調のガラス製品、調度品、陶磁器、その他の西洋の美術品を特徴としています。

2つの階にある5つの部屋には、エミール・ガレ（1846年-1904年）、オーギュスト・ドーム（1853年-1909年）、アントナン・ドーム（1864年-1930年）、ルネ・ラリック（1860年-1945年）など、有名なフランスの芸術家によるガラス細工の所蔵品が展示されています。そのうちの1つの部屋は、ドイツのメーカーであるマイセン製の装飾のある陶磁器の花瓶や小立像（人形）に特化しています。一番大きな部屋には、ヴィクトリア調・アールヌーボー調・アールデコ調の調度品の所蔵品が部屋用の一そろいとして配置されています。

旧浪華倉庫は、19世紀の終わりにおける日本の海運業の拡大後に設立された数社の倉庫会社のうちの1社である浪華により建設されました。日本、ロシア、ヨーロッパから小樽港を経由する貨物が急速に増えたことにより、小樽は日本有数の倉庫センターの1つとなりました。

浪華倉庫株式会社は、第一次世界大戦の終戦時に「日本で最も裕福な女性」として知られていた、鈴木よね（1852年-1938年）が率いる鈴木商店の子会社でした。鈴木商店は、砂糖、樟脳油、小麦粉、米、不動産、鉄鋼、採掘、海運など、さまざまな権益を有する複合企業体でした。鈴木商店は、世界のほとんどの国とともに日本が世界大恐慌に傾いていく1927年に倒産しました。

---

### **Former Hokkai Seikan Otaru Factory No. 3 Warehouse**

The Hokkai cannery and warehouses are located on a reclaimed island at the northern end of the Otaru Canal and are symbols of Otaru's industrial heritage. Hokkai Seikan Otaru Factory No. 3 Warehouse was built in 1924 for the Hokkaican Company a year after the canal was completed. The warehouse operated until 2020, when the aging structure became difficult to maintain.

Empty tin cans were stored at the warehouse for packing salmon and crab caught off the coast of Russia's Kamchatka Peninsula, north of Hokkaido. Tsutsumi Shokai (now the Hokkaican Company) built its first cannery on the Kamchatka Peninsula in 1910, which led to the development of industrial fishing in the Sea of Okhotsk, with large factory ships moored off Kamchatka to process seafood for export.

Under the peace treaty following Japan's victory in the Russo-Japanese War (1904–1905) fishing rights were granted to Japanese fleets in the Sea of Okhotsk and along the coast of Russia's Kamchatka Peninsula. The agreement led to a boom in Japanese fisheries moving into the area. Salmon canning peaked in 1937, with some 2.5 million cases of canned salmon (each case held 48 cans) exported by steamship that year—almost 90 percent went to the United Kingdom.

Ample storage space was needed for the large volume of cans, and the four-story warehouse was designed to maximize internal space. It has a total floor area of over 7,000-square-meters, most of which was devoted to can storage. Workers used external stairways and decks to move around the warehouse, and cans were transferred between floors via external elevators and spiral chutes.

The warehouse was donated to Otaru City in 2021 and is sometimes open for tours and music events. The exterior, with its distinctive spiral chutes, is illuminated at night.

---

## 旧北海製罐倉庫(株)事務所棟 工場・倉庫

旧缶詰倉庫は小樽運河北端の埋め立て島にあり、小樽市の産業遺産の象徴です。北海製罐小樽工場第3倉庫は運河が完成した翌年、1924年に北海製罐株式会社のために建設されました。倉庫は老朽化により維持が困難となった2020年まで稼働していました。

北海道北部、ロシアのカムチャツカ半島沖で獲れたサケやカニを梱包するための空きブリキ缶が倉庫に保管されていました。堤商会（現在の北海製罐株式会社）は1910年にカムチャツカ半島に最初の缶詰工場を建設しました。これがオホーツク海の産業漁業の発展につながり、カムチャツカ沖には輸出用の魚介類を加工するための大型工場船が停泊しました。

日露戦争（1904年-1905年）での日本の勝利後の平和条約により、オホーツク海とロシアのカムチャツカ半島沿岸での漁業権が日本の船隊に認められました。この協定によりこの地域への日本の漁業進出がブームとなりました。サーモン缶製造は1937年にピークに達し、その年約250万ケース（各ケース48缶入り）のサーモン缶詰が汽船で輸出され、そのほぼ90%が英国に送られました。

大量の缶のための広い保管スペースが必要でした。4階建ての倉庫は内部空間を最大限に活用するように設計されていました。延床面積は7,000平方メートルを超え、そのほとんどが缶の保管庫でした。作業員は倉庫内を移動するために外部の階段とデッキを使用し、缶は外部のエレベーターとスパイラルシュートを介してフロア間で移送されました。

倉庫は2021年に小樽市に寄贈され、ツアーや音楽イベントなどに時々開放されています。スパイラルシュートが特徴的な外観は夜間ライトアップされています。

---

## Moving Image Material at Otaru Museum

The prosperity of Otaru in the Taisho and early Showa eras (1912–1945) is evident in the collection of home movies at Otaru Museum. Footage from more than 200 recordings depicts scenes from daily life: ordinary citizens strolling the shopping streets of Otaru, shoveling snow, hauling herring nets, and watching steam locomotives. The museum shows selections from the archives.

Many of these scenes were filmed with a Pathé Baby movie camera, a relatively inexpensive and easy-to-use amateur film system developed by the French film equipment company Pathé in 1922. The compact, hand-cranked movie camera used 9.5mm film. It was smaller than a standard hardback novel and weighed just over half a kilogram.

Camera shops in Otaru sold film, cameras, tripods, and projectors for showing home movies, but most 9.5mm film would have needed to be sent to Yokohama for developing. Filmmaking would have been an expensive hobby at the time, and the fact that some 200 films remain indicates the economic and cultural prosperity of the city.

---

### 小樽市総合博物館所蔵 9.5 ミリ動画資料

大正から昭和初期（1912 年-1945 年）の小樽の繁栄は小樽市総合博物館のホームムービーのコレクションにはっきりと刻まれています。200 以上の映像が小樽の商店街を散策したり、雪かきをしたり、ニシン網を引いたり、蒸気機関車を眺めたりする一般市民の日常生活を描いています。博物館ではアーカイブから厳選した作品を展示しています。

これらのシーンの多くはパテベビーのムービーカメラで撮影されました。パテベビームービーカメラは 1922 年にフランスの映画機器会社パテによって開発された比較的安価で使いやすいアマチュア向けフィルムシステムです。9.5mmフィルムを使用するコンパクトな手回しムービーカメラは標準的なハードカバー本よりも小さく、重さは 500 グラム強でした。

小樽のカメラ店ではフィルム、カメラ、三脚、ホームムービー上映用のプロジェクターなどを販売していましたが、ほとんどの 9.5mmフィルムは現像するため横浜に送らなければいけませんでした。当時、映画製作はお金のかかる趣味だったと思われ、約 200 本のフィルムが残っているということが街の経済的、文化的繁栄を物語っています。



---

## **Nakamura Zensaku – Impressions of Otaru**

The landscapes of Otaru have inspired many artists, and the works of Nakamura Zensaku (1901–1983) in particular are associated with the city. Throughout his life, Nakamura continued to paint the landscape of his hometown in a style characterized by vivid colors and lively compositions. Otaru's distinct landscape of mountains and sea was a common theme of his works.

The Nishiya family were shipowners who founded the first warehousing business in Otaru. They recognized Nakamura's talent when he was in his early teens. After completing his schooling, he worked for the family, studying art at night with a group of young artists at the Otaru Western Painting Institute.

In 1924, as Nakamura was preparing to move to Tokyo to study art full-time, the Nishiyas loaned him a villa for six months in the hills above Otaru, so that he could focus on painting. In his twenties, Nakamura discovered the work of French Post-Impressionist painter Paul Cézanne (1839–1906) and was inspired to paint Otaru's landscapes using similar broad brushstrokes and vivid colors. In 1925, his work was selected for the Nika-ten Exhibition in Tokyo, one of Japan's most prestigious competitive art exhibitions.

He returned to his hometown every year, capturing the city as it rapidly modernized, and its natural environment changed. Many of Nakamura's prewar works were destroyed during the bombing of Tokyo in 1942, but a significant number are on display in the Otaru City Museum of Art Nakamura Zensaku Memorial Hall.

---

### **中村善策作風景画**

小樽の風景は多くの芸術家にインスピレーションを与えてきましたが、特に中村善策（1901年-1983年）の作品といえば小樽を思い出します。中村は鮮やかな色彩と生き生きとした構成を特徴とするスタイルで、生涯を通じて故郷の風景を描き続けました。山や海は彼の作品に共通するテーマ

です。

西谷家は船主で小樽初の倉庫業を興しました。彼らは中村が 10 代前半の頃からその才能を認めていました。学業を修めた後は西谷家のために働き、夜は小樽洋画研究所で若手芸術家たちとともに美術を学びました。

1924 年、中村が専門的に美術を学ぶために東京に移る準備をしていたとき、西谷家は中村が絵を描くことに集中できるように小樽の小高い丘にある別荘を半年間貸し与えました。20 代の頃中村はフランスのポスト印象派の画家ポール・セザンヌ（1839 年-1906 年）の作品に出会い、インスピレーションを受けて同じような幅広い筆致と鮮やかな色彩で小樽の風景を描きました。1925 年、日本で最も権威のある美術品展の一つである東京の二科展に彼の作品が入選しました。

彼は毎年故郷に戻り、小樽が急速に近代化し、自然環境が変化する様子を描写しました。中村の戦前の作品の多くは 1942 年の東京大空襲で焼失しましたが、相当数が市立小樽美術館中村善策記念ホールに展示されています。

---

## **The Otaru Canal Preservation Association**

The formation of the Otaru Canal Preservation Association in 1973 marked a turning point in the city's identity, transitioning Otaru from a fading commercial port to a historical city that balances conservation and urban development. In the mid-1960s, a proposal to reclaim Otaru Canal for a new road caused public outcry and led to an influential preservation movement. Local efforts ultimately saved much of the canal and prompted discussions at a national level about how preserving urban heritage can revitalize communities. A collection of posters, banners, news articles, and other paraphernalia generated by the movement are periodically displayed at the Otaru Museum.

### *City in decline*

During wartime, government regulations shifted the focus of economic activity in Hokkaido to Sapporo. The banks that had once earned Otaru its reputation as the economic center of Hokkaido began to withdraw. Around the same time, the main source for the nation's energy needs shifted from coal to oil, and Otaru subsequently lost its status as a major coal shipping port. Other ports along the southeast coast of Hokkaido provided more convenient shipping routes to Tokyo, and road and rail transport eventually surpassed shipping for cargo transportation. Otaru's economy stagnated, and by the mid-1950s it was known as a "city in decline."

### *Grassroots preservation efforts*

The barges that once plied the Otaru Canal were slowly decaying, and silt accumulated in the unused waterways; the old warehouse buildings remained standing only for a lack of money or incentive to tear them down. In 1966, in an effort to boost the economy, the local government proposed a new six-lane road to ease congestion and improve truck access to the port. The Otaru Canal Landfill Project proposed filling in the canal and demolishing the surrounding warehouses. This galvanized a group of residents to form the Otaru Canal Preservation Association. Across the city, shops, cafés, and restaurants displayed posters that highlighted the architectural and cultural heritage that could be lost

and positioned Otaru Canal as an intrinsic part of Otaru's identity.

### *Changing fortunes*

The efforts of the Association failed to gain traction at first: the local government was unwilling to compromise and gaining support for preservation based solely on the canal as a nostalgic symbol was largely unsuccessful. However, in the late 1970s, new members with fresh ideas joined the campaign and developed a plan to revitalize the city through tourism, using the canal and stone-clad warehouses as the main assets. This won the support of local businesses and received widespread media attention. It became a community campaign to develop Otaru's economy. In the early 1980s, the government agreed on a plan to narrow some sections of the canal to make way for the planned road, while adding attractive walkways and street lights to the remaining parts. Now, tourism far outstrips freight as the driver of the local economy. Otaru's preservation movement saved much more than a canal.

---

### **小樽運河を守る会関係資料**

1973年に小樽運河を守る会が設立されたことは、小樽を衰退しつつある商業港から保全と都市開発のバランスがとれた歴史都市へと転換するという都市アイデンティティの転換点となりました。1960年代半ば、小樽運河を埋め立てて新しい道路を建設するという提案は市民の反発を引き起こし、影響力のある保存運動に繋がりました。地元の努力により最終的に運河の大部分が救われ、都市遺産の保存がコミュニティをどのように活性化できるかについて全国レベルでの議論が行われるようになりました。この運動のポスター、横断幕、ニュース記事、その他の道具のコレクションが小樽市総合博物館で定期的に展示されています。

### 衰退する街

戦時中、政府の規制により北海道の経済活動の中心は札幌に移行しました。かつて小樽が北海道経済の中心地であるという名声をもたらした銀行は撤退を始めました。そのころ、国のエネルギー需要の主流が石炭から石油へ移行し、それにより小樽は石炭の主要積出港としての地位を失いました。北海道の南東海岸沿いの他の港が東京へのより便利な輸送ルートを提供し、最終的に貨物輸送においては道路輸送と鉄道輸送が海運を上回りました。小樽の経済は停滞し、1950年代半ばには「衰退する街」として知られるようになりました。

### 草の根の保護活動

かつて小樽運河を行き来していた小舟はゆっくりと朽ち、使われていない水路には沈泥が蓄積していました。古い倉庫の建物は取り壊すお金も補助金もなかったためそのまま放置されていました。1966年、経済を活性化する取り組みの一環として地元政府は渋滞を緩和し港へのトラックのアクセスを改善するために新しい 6 車線の道路を提案しました。小樽運河埋め立て計画は運河を埋め立て、周囲の倉庫を取り壊すというものでした。これをきっかけに住民らが集まり「小樽運河を守る会」が結成されました。街中のショップ、カフェ、レストランには、失われる可能性のある建築遺産や文化遺産を強調した、小樽運河を小樽のアイデンティティの本質的な部分として位置づけるポスターが掲示されました。

### 運命を変える

守る会の努力は当初あまり成果を上げることができませんでした。地元政府は妥協する気がなく、ノスタルジックなシンボルとしての運河のみに基づいた保存への支持を得ることは全できませんでした。しかし 1970 年代後半になると新しいアイデアを持った新しいメンバーが運動に参加し、運河と石造りの倉庫を主な資産として観光を通じて街を活性化する計画を策定しました。これは地元企業の支持を獲得しメディアでも広く注目されました。これが小樽経済発展のための地域運動となりました。1980 年代初頭、政府は運河の一部の区間を、道路を作るために狭くし、残りの部分に魅力的な歩道と街路灯を追加する計画に合意しました。現在、観光業は貨物をはるかに上回り、地域経済の牽引役となっています。小樽の保存運動は運河以上のものを救ったのです。

---

## Fujimori Shigeo — Artist and Advocate

Fujimori Shigeo (1936–1987) was an activist supporting preservation of the Otaru Canal, using art to draw attention to the canal and surrounding warehouses during the city’s economic decline. In his commercial work, Fujimori designed signage and posters, but in the mid-1960s he turned to painting and sketching to support community preservation efforts, creating over 150 landscape paintings of the canal and warehouses in his lifetime.

At the height of Otaru’s economic vigor in the 1920s and 1930s, artists were drawn to Otaru Canal to capture bustling scenes of barges plying the waters and porters unloading cargo. Even in its decline, some artists found a certain bleak beauty in the scenery of decaying barges, disused buildings, and the muddy canal. The Otaru City Museum of Art has numerous canal paintings by local artists in its collection.

Fujimori served as executive director of the Otaru Canal Preservation Movement for several years and was instrumental in planning events to revitalize the city. In the mid-1960s, he helped launch the Otaru Ushio Festival (Otaru Tide Festival). The annual event runs over three days each July and now attracts around a million visitors with fireworks, music, and a parade of almost 10,000 dancers through the city streets.

One of Fujimori’s last works, *Red Canal*, was painted in 1985 when workers began to reclaim part of the canal for a new road. Fujimori wanted to preserve the entire canal and is said to have expressed his frustration by covering the image in a wash of red ink.

---

### 藤森茂男作風景画

藤森茂男（1936年-1987年）は小樽運河の保存を支援する活動家で、小樽の経済が衰退する中、アートを使って運河と周囲の倉庫に注目を集めました。藤森は商業的な仕事で看板やポスターをデザインしていましたが、1960年代半ばにコミュニティの保存活動を支援するために絵画やス

ケッチに転向し運河や倉庫の風景画を生涯で 150 枚以上制作しました。

1920 年代から 1930 年代の小樽の経済力の絶頂期に画家たちは小樽運河に引き寄せられ、運河を行き交う小舟や荷物を降ろすポーターのにぎやかな風景を描きました。衰退期にあっても朽ち果てた小舟、使われなくなった建物、泥だらけの運河の風景にある種の荒涼とした美しさを見出した芸術家もいました。市立小樽美術館は地元画家による数多くの運河絵画を所蔵しています。

藤森は小樽運河保存運動の事務局長を数年間務め、街を活性化するイベントの企画に尽力しました。1960 年代半ばには「小樽潮まつり」を立ち上げる手伝いをしました。この毎年恒例のイベントは毎年 7 月に 3 日間にわたって開催され、花火や音楽、市街を練り歩く約 1 万人のダンサーのパレードで現在約 100 万人の来場者を魅了しています。

藤森の遺作群の一つである「赤い運河」は作業員が道路のために運河の一部を埋め立て始めた 1985 年に描かれました。運河全体を保存したいと考えていた藤森は絵を赤インクで塗り、不満を表したといわれています。

---

## Memories of Otaru — The Hyogo Photograph Collection

Some 5,000 photographs taken between 1975 and 1980 depict Otaru as a city in decline. After the 1950s, other ports on Hokkaido's east coast offered more convenient shipping routes to Tokyo, and the main source for the nation's energy needs switched from coal, once shipped from Otaru, to oil. Banks and businesses moved to Hokkaido's capital, Sapporo. Against this backdrop, Hyogo Katsundo (1942–2004), a professional photographer from Sapporo, took thousands of photographs of the city, recording decaying barges, faded signage, narrow back alleys, and quiet shopping streets.

This collection of photographs is a rare record of Otaru before revitalization efforts began in the 1980s. The works stand in stark contrast to the restored warehouses, elegant streetlamps, and attractive landscaping of the city today. Hyogo bequeathed the collection to the Otaru Museum of History and Nature, where a changing selection of the photographs is on display.

---

### 兵庫写真コレクション

1975年から1980年にかけて撮影された約5,000枚の写真に衰退する都市としての小樽が写し出されています。1950年代以降、北海道東岸の港が東京へのより便利な航路を提供し、国のエネルギー需要の主流がかつて小樽から出荷されていた石炭から石油に代わりました。銀行や企業は北海道の首都、札幌に移転しました。このような状況を背景に、札幌出身のプロ写真家、兵庫勝人（1942年-2004年）は市内の写真を何千枚も撮影し、朽ち果てた小舟、色褪せた看板、狭い路地裏、静かな商店街などを記録しました。

この写真コレクションは1980年代に復興運動が始まる前の小樽の貴重な記録です。これらの作品は今日の小樽の改装された倉庫やエレガントな街灯、魅力的な景観とはまったく対照的です。兵庫はコレクションを小樽市総合博物館に遺贈し、厳選された写真が順次展示されています。



## 媒体化の際の注意事項

令和 5 年 9 月 1 日

本事業で作成した解説文の媒体化に際し、特にご注意いただきたい点を「忘れてはならない6つのチェックリスト・ルール」として定めております。媒体化の際は本資料を関係する方々の間で共有いただきますよう、よろしくお願いたします。

### ○6つのチェックリスト

- 1 適切な欧文フォントを用いていますか(日本語フォントを用いていないことを確認)。
- 2 行は左揃えになっていますか。
- 3 元の原稿のフォーマット(イタリック体など)は、最終テキストに漏れなく反映されていますか。
- 4 引用符、コンマ、コロン、アポストロフィは半角で表示されていますか。
- 5 ハイフン、エンダッシュ、エムダッシュが正しい長さになっていますか。
- 6 段落のインデントは適正でしょうか。

### ○忘れてはならない6つのルール

英文を案内板やウェブページで表示する際に留意すべき編集やデザインなどの「英文表記のルール」がございます。ルールをふまえずに媒体化された解説文では、訪日外国人観光客は見た目の不自然さや拙さに気が向いてしまい、肝心の伝えるべき内容がスムーズに頭に入ってこないことがあります。本事業で作成した解説文で地域の観光資源の魅力を効果的に伝えるために、本資料では媒体化の際に特に重要な6つの基本的ルールを紹介します。上記のチェックリストと併せてご一読ください。

#### 1) 英文には和文フォントを用いない

英文テキストは、すべて1バイトの単位で作成されています。一方、和文フォントは2バイト単位で作成され、欧文フォントとは基本構造が異なります。

そのため、1バイトの英文を和文フォントで表示すると、見栄えが悪くなることや「文字化け」してしまう可能性があります。

特にご注意いただきたいのは、欧文フォントで書かれた英文テキストを和文フォントのテキスト内にコピー&ペーストするケースです。その際、引用符(“ ”)、アポストロフィ(’)、ダッシュ(ー)等が全角記号に誤変換されることがしばしば起きます。読み手は、誤った記号の使われ方をした文を目にして、内容を読み取ろうとする以前に、大きな違和感を抱きかねません。

欧文フォントの正しい句読記号

(例: Times New Roman)

“For if it is rash to walk into a lion’s den unarmed, rash to navigate the Atlantic in a rowing boat, rash to stand on one foot on top of St. Paul’s, it is still more rash to go home alone with a poet.” (Virginia Woolf, *Orlando*)

和文フォントの誤った句読記号

(例: Yu Mincho)

" For if it is rash to walk into a lion 's den unarmed, rash to navigate the Atlantic in a rowing boat, rash to stand on one foot on top of St. Paul 's, it is still more rash to go home alone with a poet." (Virginia Woolf, *Orlando*)

## 2) 適切なフォントを選択する

欧文フォントには、セリフ(ひげ付き)フォントとサンセリフ(ひげなし)フォントの2種類が存在します。案内板の場合は読みやすいセリフ・フォントがよいでしょう。

下表にあげたのはよく使われる欧文フォントです。左列のセリフ・フォントの使用を推奨します。

セリフ (Serif)	サンセリフ (Sans-serif)	使用しない (非推奨)
Times New Roman	Arial	Osaka
Century	Verdana	ヒラギノ明朝
Garamond	Helvetica	遊明朝
Bodoni	Futura	小塚明朝
Book Antiqua	Optima	MS 明朝
Baskerville	Tahoma	

### 3) 文字揃えを「両揃え」にしない

英文テキストでは、行は「左揃え」にして、単語間には1バイト(半角)スペースを入れるのが一般的です。書式設定で行を「両端揃え」の設定にすると、日常的に英文を使う人にとって単語と単語の間がひらきすぎて読みにくくなり、ページの見た目も悪くなるので避けましょう。

#### 左揃えフォーマット (○)

“The habitual use of the active voice makes for forcible writing. This is true not only in narrative principally concerned with action, but in writing of any kind. Many a tame sentence of description or exposition can be made lively and emphatic by substituting a verb in the active voice for some such perfunctory expression as there is, or could be heard.” (William Strunk, *The Elements of Style*)

#### 両端揃えフォーマット (×)

“The habitual use of the active voice makes for forcible writing. This is true not only in narrative principally concerned with action, but in writing of any kind. Many a tame sentence of description or exposition can be made lively and emphatic by substituting a verb in the active voice for some such perfunctory expression as there is, or could be heard.” (William Strunk, *The Elements of Style*)

### 4) コピー&ペーストによるフォーマットの消失に注意

テキストのコピー&ペーストをする際に、イタリック体、太字、下線等、修飾したフォーマットが失われることがよく起こります。注意深くチェックしましょう。イタリック体は、時に「英語の言葉ではない」というサインとして用いられることがあります。日本語の音をそのまま表し(ローマ字読み)、それが日本語であることを意味する使い方です。しかし、コピー&ペーストによって、イタリック体が普通の字体(ローマン体)に戻ってしまうと、英語の言葉として認識されます。これは混乱や誤解の原因となります。たとえば、shine (イタリック体=日本語で「死ぬ」)のつもりが、shine (ローマン体=英語で「輝く(シャイン)」)に、同様に same は「鮫」のはずですが、same「同じ(セイム)」と認識されます。

## 5) ハイフン、エンダッシュ、エムダッシュ、3種それぞれの機能と記号

ハイフンは、語と語をつないで「複合語にする」最も短い横線(例:singer-songwriter)です。

エンダッシュ(en-dash)は、何頁から何頁、何年から何年までという、「範囲を表す」場合(例:pp. 24-31; 1914-1918)に使う、ハイフンより少し長い、大文字の N の横幅分の長さの記号です。

エムダッシュ(em-dash)は、「別の情報」—例えばこのような—を挿入するときに使う、大文字の M の横幅分の長さの記号です。

日本語フォント内にコピー&ペーストをすると、これらのハイフンやダッシュの文字が不適切なものに化けて意味が変わってしまうことがしばしば起きます。

記号	英文フォント 例: Times New Roman (○)	日本語フォント 例: MS 明朝 (×)
ハイフン	-	-
エンダッシュ	–	-
エムダッシュ	—	-

## 6) 適切な段落表示

案内板や印刷物では、小見出し後の最初の行の文頭はインデント(字下げ)なし、その後の段落は文頭にすべてインデントを設けます。インデントの幅が大きすぎても小さすぎても違和感を与えるため、正規の英文出版物を参照して適切な幅に調整します。ウェブサイト、QRコード・テキスト等、ネット上の文章については、段落が変わるところで行を空けます。アキを1行以上設け、段落の区別が一目瞭然となるようにします。

案内板と印刷物の適正な段落スタイル

### **Lorem Ipsum**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea commodo consequat.

Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim

veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea  
commodo consequat.

ウェブサイト、QR コード・テキスト等、デジタル・テキストの段落スタイル

### **Lorem Ipsum**

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod  
tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim  
veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea  
commodo consequat.

Duis aute irure dolor in reprehenderit in voluptate velit esse cillum dolore eu  
fugiat nulla pariatur. Excepteur sint occaecat cupidatat non proident, sunt in  
culpa qui officia deserunt mollit anim id est laborum.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed do eiusmod  
tempor incididunt ut labore et dolore magna aliqua. Ut enim ad minim  
veniam, quis nostrud exercitation ullamco laboris nisi ut aliquip ex ea  
commodo consequat.

以上