

地域番号	001	協議会名	小樽市日本遺産推進協議会
------	-----	------	--------------

解説文一覧

NO.	スポット名（タイトル）	中国語文字数	想定媒体
001-001	小樽の物語	1385	WEB
001-002	小樽の物語	555	QR、パンフ
001-003	天狗山からの眺望	835	QR、パンフ、WEB
001-004	旧手宮鉄道施設	1360	WEB
001-005	旧手宮鉄道施設	495	QR、パンフ
001-006	小樽市総合博物館に展示されている機関車	1130	QR、パンフ、WEB
001-007	旧手宮線散策路	1110	WEB
001-008	旧手宮線散策路：小樽の鉄道遺産をたどって	495	QR、パンフ
001-009	小樽港北防波堤	960	QR、パンフ、WEB
001-010	おたるみなと資料館	530	QR、パンフ、WEB
001-011	旧北浜地区倉庫群	1185	WEB
001-012	旧北浜地区倉庫群	440	QR、パンフ
001-013	旧右近倉庫	345	QR、WEB
001-014	旧広海倉庫	320	QR、WEB
001-015	旧小樽倉庫	360	QR、WEB
001-016	旧南浜地区倉庫群	915	QR、パンフ、WEB
001-017	旧木村倉庫	870	QR、WEB
001-018	旧嶋谷倉庫	385	QR、WEB
001-019	旧高橋倉庫	525	QR、WEB
001-020	田中酒造と旧岡崎倉庫	520	QR、パンフ、WEB
001-021	旧日本郵船株式会社小樽支店	560	QR、パンフ、WEB
001-022	日本銀行旧小樽支店金融資料館	1175	WEB
001-023	日本銀行旧小樽支店金融資料館	430	QR、パンフ
001-024	旧三井銀行小樽支店	1070	WEB
001-025	旧三井銀行小樽支店	495	QR、パンフ
001-026	繁栄の時代から遺産の保存へ：小樽の色内金融街	1225	WEB
001-027	色内金融街	580	QR、パンフ
001-028	旧北海道拓殖銀行小樽支店	660	QR、WEB
001-029	堺町通りと色内大通りの歴史的な街並み	1475	WEB
001-030	堺町通りと色内大通りの歴史的な街並み	605	QR、パンフ
001-031	旧岩永時計店	465	QR、WEB
001-032	旧金子元三郎商店	330	QR、WEB
001-033	田中酒造店	345	QR、WEB
001-034	旧荒田商会	265	QR、WEB
001-035	旧北海雑穀株式会社	390	QR、WEB
001-036	旧小樽商工会議所	435	QR、パンフ、WEB

001-037	JR 小樽駅：港湾都市への玄関口	885	WEB
001-038	JR 小樽駅：港湾都市への玄関口	525	QR、パンフ
001-039	繁栄期の小樽の料亭とホテル	980	WEB
001-040	繁栄期の小樽の料亭とホテル	455	QR、パンフ
001-041	旧光亭	425	QR、WEB
001-042	旧魁陽亭	330	QR、WEB
001-043	旧越中屋ホテル	510	QR、WEB
001-044	小樽運河	1135	WEB
001-045	小樽運河	585	QR、パンフ
001-046	奥沢水源地水道施設	500	QR、パンフ、WEB
001-047	小樽運河沿いの倉庫群	500	QR、パンフ、WEB
001-048	旧浪華倉庫	795	QR、WEB
001-049	旧北海製罐株式会社小樽工場第3倉庫	565	QR、パンフ、WEB
001-050	小樽総合博物館の映像資料	420	QR、パンフ、WEB
001-051	中村善策—小樽の印象	545	QR、パンフ、WEB
001-052	小樽運河を守る会	965	QR、パンフ、WEB
001-053	藤森茂男—芸術家と活動家の2つの顔	510	QR、パンフ、WEB
001-054	兵庫コレクション（写真）—小樽の記憶	400	QR、パンフ、WEB

【タイトル】 小樽の物語

【想定媒体】 WEB

<簡体字>

小樽的故事

小樽故事的主人公无疑就是小樽市民。小樽从一个小渔村成长为重要港口，乃至发展成为如今日本的文化遗产保护领军者，小樽市民功不可没。19 世纪，渔民来到这个北部开拓前哨地区，靠捕捞鲱鱼求发家致富，从那时起，开拓精神就一直推动着小樽不断发展。

无产阶级作家小林多喜二(1903-1933)在小樽度过了青年时代，他的许多长篇和短篇小说都以这里为舞台。小林多喜二称这座城市为“北海道的核心”，在他看来，小樽是北海道的活力源泉，它将北海道岛内广袤平原地带的资源输送到全国乃至全世界，同时又吸引了一批又一批追求新生活的移民奔赴而来。

繁荣的浪潮

1865 年的小樽还是一个仅有 300 户左右人家的渔村。每年春天，鲱鱼群会涌到小樽近岸海域产卵，北海道南部的渔民追逐而来，在此地定居下来。大部分渔获都被加工成种植棉花和蓝草（可制造靛蓝染料）所需的肥料，再由木制商船沿着日本海的海岸线送到本州岛西南部的各处港口和批发市场。

随着捕捞技术的改进，鲱鱼捕获量不断增长。到 1897 年，当地鲱鱼年产量已达 9 万吨左右，有时甚至需要本地居民全员出动到海滩上帮忙卸载渔获。20 世纪中期的本地记录显示，当时的渔获量大到学校都要为此停课一天，好让教师和学生家长能有时间帮忙运送鲱鱼。

小樽的渔民们因此积攒下丰厚的财富。他们建起豪宅，配置来自大阪、京都和东京最时兴的居家设备，平日里还经常出入城内的高档餐厅和艺术品商店。

不断发展的港口城市

19 世纪晚期，明治政府(1868-1912)决定开发北海道，并鼓励人们移居这座资源丰富的北部岛屿，小樽很快成为了这一新开拓地区的枢纽。1882 年，北海道第一条铁路开通运行，火车将岛内开采的煤炭送到小樽港。当时，煤炭是政府工业化的核心能源。

从 1869 年至 1926 年，大约 227 万人口从日本各地来到北海道寻求发家致富之道，其中许多人都在小樽港登陆，有的就地定居下来。到了 1920 年，小樽已经由渔村发展成为了一座人口逾 10 万的繁华城市。

蓬勃的经济

日俄战争(1904-1905)后，连接萨哈林岛（库页岛）南部的全新贸易路线开通，小樽的经济地位进一步提升。贸易公司和银行相继来到这座城市开设分支机构，为接待海外贸易商，新的酒店纷纷开张，小樽成为了北海道的金融中心。

银行林立的“色内大通”街道一带，在日本顶级建筑师们手中化身为现代建筑的展示场。20 世纪 30 年代，街道两旁的文艺复兴风格的建筑、装饰艺术风格的建筑和早期现代风格的建筑交相辉映，形成了一道亮丽的风景。当地政府邀请了全国顶尖的土木工程师，前来打造城市的现代化基础设施。当时建造的防波堤、供水系统、运河和公园等设施直到今天仍在使用。

时代的变迁

20 世纪 60 年代，日本的国家主要能源需求从煤炭转向石油，身为煤炭运输主要港口的小樽失去了往日地位。也正是在这 10 年里，有关填埋小樽运河、拆除仓库、新建道路的计划被提上议事日程。然而，小樽运河象征着这座城市昔日的辉煌，一场守护运河的草根市民运动就此兴起。

经过长达数年的讨论，市政当局修改了原有计划。20 世纪 80 年代，运河的一部分被填平，同时在保留下来的河段建起一条沿河步道，吸引人们重回这一地区。新的商业设施落户旧仓库、商铺和银行建筑内，迅速兴盛起来的旅游业支撑起了本地区的存续发展和城市遗产的保护。这场由市民引领的运动影响到全国各地的城市，引发了一场该如何在经济发展与文化遗产保护之间寻求平衡的思考。

<繁体字>

小樽的故事

小樽從一個小漁村成長為重要港口，乃至今日的日本文化遺產保護領軍者，當地居民扮演了重要角色。如果要將小樽故事譜寫成一部舞台劇，站在舞台最中央的一定是小樽居民。19 世紀，漁民來到這個北部前哨地區，靠捕撈鯡魚求發財致富，從那時起，開拓精神就一直推動著小樽持續發展。

無產階級文學作家林多喜二（1903-1933）在小樽度過了青年時代，他所創作的許多長篇和短篇小說都以這裡為背景。林多喜二認為小樽是北海道的力量中心，稱這座城市為「北海道的心臟」。在他眼中，小樽不僅將島內廣闊內陸地區的物資輸送到全日本乃至全世界，同時也吸引了一批又一批移民到此追求新生活。

繁榮的浪潮

直到 1865 年，小樽還是一座僅有約 300 戶居民的小漁村。每年春天，鯡魚群會湧到小樽近岸海域產卵，北海道南部的漁民因此移居此地捕魚。大部分漁獲被加工成種植棉花和藍草（可製造靛藍染料）所需的肥料，然後木造船船沿日本海的海岸線，將它們送到本州西南部各地的港口和批發市場。

隨著捕撈技術的改進，鯡魚捕獲量也不斷增長。到 1897 年，當地鯡魚年產量已達約 9 萬公噸，有時甚至需要當地居民全員出動到海灘上幫忙卸載漁獲。20 世紀中葉當地曾有紀

錄，當時的漁獲量大到學校都要為此停課一天，好讓教師和學生家長能有時間幫忙運送鮮魚。

小樽的漁民們因此累積了豐厚財富，他們建起豪宅，配上來自大阪、京都和東京最流行的家居用品，平日裡還會經常光顧城市裡的高級餐廳和藝品店。

不斷發展的港口城市

明治政府（1868-1912）在 19 世紀晚期決定開發北海道，鼓勵大家移居這座資源豐富的北部島嶼，小樽很快成為了這一新開拓地區的樞紐。1882 年，北海道第一條鐵路開通運行，火車將島內開採的煤炭送到小樽港。當時，煤炭是政府工業化的核心能源。

從 1869 年至 1926 年，大約有 227 萬人從日本各地遷入北海道尋求致富之道，其中許多人在小樽港登陸，有的便就地定居下來。到了 1920 年，小樽已經由漁村蛻變為一座人口逾 10 萬的繁華城市。

蓬勃的經濟

日俄戰爭（1904-1905）後，隨著連接薩哈林島（庫頁島）南部的全新貿易路線開通，小樽的經濟地位進一步提升。貿易公司和銀行紛紛來到這裡開設分支機構，為了接待海外貿易商，新飯店也陸續開張，小樽逐步發展成了北海道的金融中心。

日本頂級建築師們將「色內大通」街道一帶的金融街變成了現代建築的伸展台。1930 年代，街道兩旁的文藝復興建築、裝飾藝術建築和早期現代風格建築交相輝映，令人印象深刻。當地政府也邀請了全國頂尖的土木工程師，前來打造城市的現代化基礎設施，當時建造的防波堤、供水系統、運河和公園等設施直到今天仍在使用的。

時代的變遷

1960 年代，日本主要能源需求從煤炭轉向石油，身為煤炭運輸主要港口的小樽失去了昔日地位。也正是在這十年內，填埋運河、拆除倉庫、新建道路的計畫被提上議事日程。然而，由於運河一直被視為小樽昔日輝煌的象徵，民間掀起了一場守護運河的草根運動。

經過多年討論，市政當局修改了原有計畫。1980 年代，部分運河被填平，同時在保留下來的河段建起一條沿河步道，吸引人們重回這一地區。舊倉庫、商鋪和老銀行建築內開起了新店鋪，迅速興盛的旅遊業支撐起了城市永續發展，也保護了城市遺產。這場由市民引領的運動影響了全國各大城市，也引發了一場如何在發展與保護之間尋求平衡的討論。

<日本語仮訳>

小樽の物語

この街の物語の中心は疑いなく小樽市民でしょう。この街が一塊の漁村から主要な海上運送の拠点へと発展し、現在では国の文化遺産保存の先頭を走る街へと発展する上で、中心的な役割を果たしたのは小樽市民です。19 世紀にニシンで財を成すために北の前哨基地に移住してきた漁師たちの時代から、小樽は開拓者精神に突き動かされてきたのです。

プロレタリア文学の代表的作家、小林多喜二（1903-1933）は若いころに小樽で過ごし、ここは彼の長編や短編小説の舞台になっています。彼は小樽を「北海道の心臓」と評しました。小林は、北海道の広大に広がる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が絶えず流入する目的地であることなどから、小樽を北海道の活気の中心的

存在であると考えていたのです。

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導かれるように、漁師が北海道南部から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（藍は主に藍染に使われる）で使用する肥料に加工され、木造商船で日本海沿いを通して本州南西部の港や卸売市場に輸送されていきました。

漁の技術が進化する中、ニシンの漁獲量も増えていき、1897 年には、約 9 万トンになりました。地域社会を挙げてニシンの水揚げを行ったこともあります。20 世紀半ば当時の地元の記録によると、ニシンの漁獲量があまりにも多かったために、その日は学校を休みにして先生や生徒の親もニシンの運搬を手伝ったそうです。

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。彼らはこの街の高級レストランや美術店に足繁く通いました。

成長を続ける港町

19 世紀後半になると、明治政府（1868–1912）が資源の豊富な北の島である北海道を開拓し移住を奨励すること決め、小樽はやがて新辺境地の中心となっていきました。1882 年には、内陸の鉾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通。石炭は政府による工業化の原動力となったのです。

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 万人都市へと成長したのです。

急成長する経済

日露戦争（1904–1905）後、サハリン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高まりました。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に発展したのです。

日本の一流建築家の手により、色内大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・リバイバル様式の建造物、アールデコ風の建造物、近世初期の建造物が混在し、印象的な風景を作り上げていました。地元の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。

潮流の変化

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す。しかし、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ったのです。

数年に及ぶ話し合いの末、この街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が埋め立てられ、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たのです。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街に影響を及ぼし、成長と文化遺産の保存をどうバランスさせるかについて一石を投じたのです。

【タイトル】 小樽の物語

【想定媒体】 QR、パンフレット

<簡体字>**小樽的故事**

小樽市民是小樽这座城市故事的主人公，也是将这座城市由小渔村发展为重要港口，乃至如今日本遗产保护领军者的核心力量。19 世纪，渔民们来到此处北方开拓前哨地区捕捞鲱鱼，以求发家致富，从那时起，开拓精神就不断推动着小樽发展。

19 世纪晚期，明治政府(1868-1912)决定开发北海道，并鼓励人们移居这座资源丰富的北部岛屿，小樽很快成为了这一新开拓地区的核心。1882 年，北海道第一条铁路通车，岛内开采的煤炭被运送到小樽港，成为政府工业化的核心能源。日本主要银行纷纷在这座城市设立分支机构，以应对日益增长的贸易商、各类商家和船运公司的业务需求。到了 20 世纪 20 年代，小樽已经成为了北海道的金融中心。

进入 20 世纪 60 年代后，随着日本的主要能源需求从煤炭转向石油，小樽的经济很快衰退，这座城市失去了它身为煤炭运输港的重要地位。就在同一时期，一项填埋小樽运河、拆除旧仓库、新建道路的计划被提上议事日程。本地市民自发掀起了守护运河的草根运动，历经数年抗争，市政当局最终调整了计划。

20 世纪 80 年代，运河的一部分被填平，保留下来的河段沿岸修建了步道。小樽因成功保护城市历史遗产、灵活开发利用历史建筑而重新得到认可。这场由市民引领的运动影响了全国各地的城市，并引发了一场该如何在经济发展与文化遗产保护之间寻求平衡的思考。

<繁体字>**小樽的故事**

小樽市民是小樽故事的主角，也是推动这座城市从小渔村发展为重要港口，乃至今日的日本文化遗产保护领军者的核心力量。19 世纪，怀抱著财梦的渔民来到这里捕捞鲱鱼，从那时起，开拓精神就不断推动著小樽发展。

19 世纪晚期，明治政府（1868-1912）决定开发北海道，鼓励人们移居这座资源丰富的北部岛屿，小樽很快成为了新兴开拓地区的枢纽。1882 年，北海道第一条铁路通车，岛内开采的煤炭被运送到小樽港，为政府提供了工业化的核心能源。因为贸易商、各类商家和航运公司的业务量不断增加，日本的主要银行也纷纷在这座城市设立支行。到了 1920 年代，小樽已经成为北海道的金融中心。

进入 1960 年代后，随著日本的主要能源需求从煤炭转向石油，小樽的经济很快衰退，这座城市失去了煤炭运输港的重要地位。就在同一时期，一项填平小樽运河、拆除旧仓库、

新建道路的計畫被提上了日程，引發了當地市民掀起的運河守護運動。歷經數年抗爭，市府最後調整了計畫。

1980 年代，部分運河被填平，保留下來的河段沿岸修建了步道。因為成功保護歷史遺產、靈活利用歷史建築，小樽贏得了全新的城市身份。這場由市民引領的運動影響了全國各地的城市，並引發了一場對城市如何兼顧發展和文化遺產保護的思考。

<日本語仮訳>

小樽の物語

この街の物語の中心は疑いなく小樽市民でしょう。この街が一塊の漁村から主要な貿易拠点へと発展し、現在では国の文化遺産保存の先頭を走る街へと発展する上で、中心的な役割を果たしたのは小樽市民です。19 世紀にニシンで財を成すために北の前哨基地に移住してきた漁師たちの時代から、小樽は開拓者精神に突き動かされてきたのです

19 世紀後半になると、明治政府（1868–1912）が資源の豊富な北の島である北海道を開拓し移住を奨励すること決め、小樽はやがて新天地の中心となっていきました。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通。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街に支店を設立し、1920 年代ごろには小樽は北海道の金融の中心へと発展したのです。

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た結果、小樽の財政力が低下し、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す。しかし、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、この街の当局が当初の計画を修正したのです。

1980 年代になると、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。小樽は歴史的建造物を別の用途に転用しながらも、文化遺産の保護に成功した街として、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街に影響を及ぼし、成長と文化遺産の保存をどうバランスさせるかについて一石を投じたのです。

【タイトル】天狗山からの眺望

【想定媒体】QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

天狗山观景

天狗山（532.5 米）峰顶附近共有五个观景台，都能俯瞰小樽街区及港口风光。天气晴朗的日子里，还能远眺石狩湾对岸的暑寒别岳（1491 米）。天狗山西面的积丹半岛山峦起伏，一直向着日本海延伸开去。此外，从天狗山眺望的夜景也十分壮观，它与札幌藻岩山和函馆山并称为“北海道三大夜景”。搭乘小樽天狗山索道，只需约 4 分钟便可登上高处，轻松抵达观景平台。

俯瞰城市

从天狗山俯瞰小樽，可以清晰地看见这座城市紧贴着海岸线。这里原本只是胜纳川河口旁的一个小码头，随着 19 世纪晚期第一条铁路开通运行，小樽开始沿着铁路向码头北端的手宫高架栈桥方向发展。如今，在市中心部分地方依然能够看到这条连接煤炭栈桥的铁道遗迹。运河沿岸矗立着建于 19 世纪和 20 世纪早期的银行和酒店，这些优雅的建筑见证了小樽昔日的繁华，以及本地居民为保护家园所作的努力。

北海道滑雪运动的起源

天狗山是北海道最早的滑雪场地之一，也是 1923 年首届全日本滑雪锦标赛的举办场地。1911 年，奥匈帝国陆军中校西奥多·冯·莱尔希(Theodor von Lerch, 1869-1945)来到新潟县（潟，音同“戏”），向日本步兵第 58 连队传授了滑雪技术，这项运动从此落地日本。1912 年，一名高中教师前往新潟县学习滑雪后，将技术带回小樽并传授给了学生。同年，冯·莱尔希成功滑下俱知安附近的羊蹄山（1898 米），令滑雪运动迅速风靡北海道。而天狗山得益于往来小樽市的便利交通，成为了热门的滑雪场所。

自然特色

5 月上旬，索道峰顶站旁一株名为“天狗樱”的樱花树花繁艳丽。这株樱花树属于本土品种“虾夷山樱”（虾夷为北海道旧称），相传已有百年以上树龄。山顶周边的森林里有一条全长 1.6 公里的徒步环线，沿途生长着白桦、帝王桦、岳桦等树木。身为保护物种和“国家天然纪念物”的珍稀鸟类——黑啄木鸟全年安居于此。在从春到秋的温暖季节里，徒步者有可能遇见红翅绿鸠；到了冬季，或许能见到出没雪地的北海道赤狐和虾夷鹿。

小樽天狗山索道

运营时间：9:00～21:00

＜繁体字＞

天狗山觀景

天狗山（532.5 公尺）峰頂附近的五個觀景台，都可俯瞰小樽街市及其港口風光。如果天氣晴朗，還能遠眺石狩灣對岸的暑寒別岳（1491 公尺）。天狗山西面的積丹半島山巒起伏，一直探入日本海。這裡的夜景也十分壯觀，它與札幌藻岩山和函館山一併被譽為「北海道三大夜景」。搭乘小樽天狗山纜車，只需約 4 分鐘便可登上高處，輕鬆抵達觀景平台。

俯瞰城市

從天狗山俯瞰小樽，可以清楚地看見這座城市緊貼著海岸線。這裡原本只是一個勝納川河口旁的小碼頭，隨著 19 世紀晚期第一條鐵路開通運行，小樽開始沿著鐵路向碼頭北端的手宮高架棧橋方向發展起來。如今依然能在市中心部分地方，看到這條連接煤炭棧橋的鐵道遺跡。運河沿岸是建於 19 世紀和 20 世紀早期的銀行和飯店，這些優雅的建築見證了小樽昔日的繁華，以及當地居民為保護家園所作的努力。

北海道滑雪運動的起源

天狗山是北海道最早的滑雪場地之一，1923 年，首屆全日本滑雪錦標賽便在此舉辦。把滑雪傳入日本的是奧匈帝國陸軍中校希歐多爾·馮·賴爾希（Theodor von Lerch, 1869-1945），1911 年，他在新潟縣（潟，音同「戲」）向日本步兵第 58 連隊傳授了滑雪技術。1912 年，一位高中老師前往新潟縣學習滑雪，回小樽後把技術傳授給了學生。同年，馮·賴爾希成功滑下俱知安附近的羊蹄山（1898 公尺），令滑雪運動迅速風靡北海道。由於天狗山與小樽市之間的交通相當便利，因此這裡成為了熱門滑雪場。

自然特色

每年 5 月上旬，可以看到纜車峰頂站旁一株名為「天狗櫻」的櫻花樹獨自盛放，這株櫻花樹是本土品種「蝦夷山櫻」（蝦夷為北海道舊稱），據說樹齡在百年以上。山頂周邊的森林裡有一條全長 1.6 公里的健行環道，沿路生長著白樺、帝王樺、岳樺等樹木。日本的保護物種，同時也是「國家天然紀念物」的珍稀鳥類——黑啄木鳥全年安居於此。從春到秋的溫暖季節裡，旅行者可能會遇見紅翅綠鳩。在冬雪紛飛的季節，則有機會在雪地裡見到北海道赤狐和蝦夷鹿。

小樽天狗山纜車

營運時間：9:00～21:00

＜日本語仮訳＞

天狗山からの眺望

天狗山（532.5m）の頂上付近の 5 つの展望台からは、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（1,491m）を見渡すことが可能です。天狗山の西方には山がちな積丹半島が日本海に突き出ています。ここから眺める夜景もまた素晴らしく、札幌藻岩山、函館山と並び「北海道三大夜景」と称されています。小樽天狗山ロープウェイを使え

ば、天狗山の上部斜面までは約 4 分。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スタート。その後 19 世紀後半に最初の鉄道が開通すると、街は鉄道に沿って港の北端の手宮高架栈橋に向かって発展しました。今でも街の中心部分に、石炭栈橋までの鉄道線路跡が残っています。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、それまでの街の繁栄や、住民たちが保存活動に向けた努力を物語ります。

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ています。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（1869-1945）が新潟県で日本の歩兵第 58 連隊に技術を教えた 1911 年に日本に紹介されました。高校教師が 1912 年に新潟でスキーの方法を学び、生徒に持ち帰ったことで小樽に伝わったのです。同年、フォン・レルヒは、倶知安近くの羊蹄山（1,898m）でスキーを滑り、あっという間に北海道にスキーが浸透していきました。街からのアクセスの良さもあり、天狗山は、人気のスキー場に成長していきます。

自然の魅力

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」です（エゾとは、古代北海道の呼び方）。山頂周辺の森林を巡る全長 1.6 キロのハイキング道沿いには、白樺、鵜松明樺、岳樺が生い茂っています。保護種であり、国の天然記念物である珍しいクマゲラも、1 年を通じて天狗山の森の中で暮らしています。春から秋にかけての暖かい季節になると、ハイカーはこのエリアに生息するアオバトを見ることができるかもしれません。冬には、雪の中でキタキツネやエゾシカに出会えるかもしれません。

小樽天狗山ロープウェイ

営業時間：9:00～21:00

【タイトル】旧手宮鉄道施設

【想定媒体】WEB

<簡体字>

旧手宮鉄道施設

小樽の旧手宮鉄道施設建于 19 世纪晚期，用于存放和维护北海道的第一批机车（火车头）。如今，这里的小樽市综合博物馆・本馆通过展示等比例模型、照片，以及火车车厢和蒸汽机车原件，介绍北海道早期铁路的历史。包括一个机车库在内的部分原始设施至今仍在使⽤，并面向公众开放。旧手宮鉄道施設現已被指定为国家重要文化财产。

美国铁路工程师约瑟夫·克劳福德(Joseph Crawford,1842-1924)受聘修建从幌内（今三笠市）煤矿经札幌到小樽的铁路。他从宾西法尼亚州的 H.K. 波特公司(H.K. Porter & Co.)订购了美国产蒸汽机车，又从特拉华州的哈伦&霍林斯奥公司(Harlan & Hollingsworth)订购了客运车厢。铁路于 1880 年首先开通了手宮至札幌路段，1882 年全线通车。馆内公开陈列着多件克劳福德当年购买的机车和车厢，同时展出后来各时期的铁路设施。

3 号机车库

这是日本现存最古老的砖砌机车库，建成于 1885 年，可同时容纳 3 列机车。车库兼具功能性与美观性，有着装饰性的砖墙、弓形屋顶、嵌有拱顶石的拱窗和鱼骨纹木门。

机车穿过这座扇形建筑正面的巨大木门进入库内。车库两侧及后侧均设有上下推拉窗，配合前门上方的窗户，为工作人员检查、维修机车提供了必需的光照。越屋根[※]式屋顶上，沿屋脊排布的天窗则增加了额外的采光。此外，屋顶上还有 3 个烟囱，用于排放机车检修时产生的烟雾。

※越屋根：日本传统建筑形式之一，指常规屋顶的屋脊上方带窗的小屋顶，以增加室内采光、通风。

1 号机车库

1 号机车库建成于 1908 年，可容纳 5 辆机车。如今，这里停放着北海道最古老的现役蒸汽机车“铁马号”(Porter 4514)。站在转车台处看机车库，右侧两库是原有建筑，左侧三个则为 1996 年修复，因此砖墙的颜色略有不同。正面的车库门上方开有拱窗，拱窗上还有一排高窗，车库后墙设上下推拉窗，充分保障了车库内的采光和通风。

转车台

蒸汽机车只能往前开，调转方向需要借助转车台。机车库前方的这处钢铁转车台是东京横河桥梁制作所（今株式会社横河桥梁）在1919年建造的。转车台最初依靠人工手动操作，后来改为空气压缩系统。如今，它主要为铁马号(Porter 4514)服务，这辆机车夏季每天都会博物馆区域内的铁轨上运行数次。

贮水槽

蒸汽机车运行需要消耗大量的水和燃料（木柴或煤炭）。长途运行时，有时还会在火车上额外加挂一节车厢，称“煤水车”，专门装载全程运行所需的水和燃料。旧手宫铁道设施内的钢制贮水槽大约建于1916年，主要用于为煤水车补水，借助一条长长的出水管，将水注入煤水车中。贮水槽的砖砌地基可隔温，以应对冬季的严寒。

危险品库

这座石构仓库建于1898年左右，用于存放涂料、石油等易燃品。它也是设施内少数留存至今的19世纪建筑之一。

拥壁

为方便煤炭装船，1911年，手宫高架栈桥建成。火车可以沿斜坡直接驶上这座全长313米、高20米的栈桥。斜坡外侧砌起的砖石挡土墙称“拥壁”，能起到稳固并支撑轨道的作用。煤车驶上栈桥后，只需打开车厢底部的卸货口，车内的煤炭便会顺着溜槽直接被送到停泊在下方的货船上。1944年，栈桥拆除，但这段85米长的拥壁却被保留了下来。

小樽市综合博物馆・本馆

开馆时间：9:30～17:00

闭馆日：周二（如遇节假日顺延）、元旦放假期间

<繁体字>

舊手宮鐵道設施

小樽的舊手宮鐵道設施建於19世紀晚期，主要用來存放和維護北海道的第一批機關車（火車頭）。如今，這裡的小樽市綜合博物館・本館透過展示同比例模型、照片，以及火車車廂和蒸氣機關車原件，介紹北海道早年鐵路的歷史。包括一個機關車庫在內的部分原始設施至今仍在使用的，並面向民眾開放。舊手宮鐵道設施現已被指定為國家重要文化財產。

美國鐵路工程師約瑟夫·克勞福德（Joseph Crawford, 1842-1924）受聘修建從幌內（今三笠市）煤礦經札幌到小樽的鐵路。他從賓西法尼亞州的 H.K. 波特公司（H.K. Porter & Co.）訂購了美國產的蒸汽機關車，又從德拉瓦州的哈倫&霍林斯奧公司（Harlan & Hollingsworth）訂購了客運車廂。1880年，手宮至札幌路段開通，1882年全線通車。館內展出多件克勞福德當年購買的機關車、車廂，以及後來各時期的鐵路設施。

3號機關車庫

3 號機關車庫在 1885 年建成，是日本現存最古老的磚砌機關車庫，可同時容納 3 列機關車。車庫兼具功能性與美觀性，有裝飾性的磚牆、弓形屋頂、嵌有拱頂石的拱窗和魚骨紋木門。

機關車穿過這座扇形建築正面的巨大木門進入庫內。車庫兩側及後側都設置了上下推拉窗，配合前門上方的窗戶，為工作人員檢查、維修機關車提供光照。越屋根※式屋頂上沿屋脊排布的天窗，則增加了額外的採光。此外，屋頂上還有 3 個煙囪，可以排放機關車檢修時產生的煙霧。

※越屋根：日本傳統建築形式之一，指常規屋頂的屋脊上方帶窗的小屋頂，以增加室內採光、通風。

1 號機關車庫

1 號機關車庫在 1908 年建成，可容納 5 輛機關車。如今，這裡停放著北海道最古老的現役蒸汽機關車「鐵馬號」（Porter 4514）。站在轉車台附近看機關車庫，右側兩庫是原有建築，左側 3 庫則為 1996 年修復，因此磚牆的色澤略有不同。正面的車庫門上方開有拱窗，拱窗上還有一排高窗，車庫後牆設上下推拉窗，這些窗戶可保障車庫內良好的採光和通風性。

轉車台

蒸汽機關車只能往前開，調轉方向需要借助轉車台。機關車庫前方的鋼鐵轉車台是東京橫河橋樑製作所（今株式會社橫河橋樑）在 1919 年製造的。轉車台最初依靠人工手動操作，後來改用空氣壓縮系統。如今，它主要服務鐵馬號（Porter 4514），鐵馬號夏季每天都會在博物館內的鐵軌上開行數次。

貯水槽

蒸汽機關車運行需要消耗大量的水和燃料（木柴或煤炭）。長途運行時，有時還會在火車上額外加掛一節車廂，稱「煤水車」，專門裝載全程運行所需的水和燃料。舊手宮鐵道設施內的鋼製貯水槽大約建於 1916 年，用來給煤水車補水，一條長長的出水管將水槽裡的水注入煤水車中。貯水槽的磚砌地基可隔溫，以應對冬季嚴寒。

危險品庫

這座石造倉庫建於 1898 年左右，主要用於存放塗料、石油等易燃品。它也是設施內少數留存至今的 19 世紀建築之一。

擁壁

為方便煤炭裝船，手宮高架棧橋在 1911 年建成。火車可以沿斜坡直接駛上這座全長 313 公尺、高 20 公尺的棧橋。斜坡外側砌起的磚石擋土牆稱為「擁壁」，能起到穩固支撐軌道的作用。煤車駛上棧橋後，打開車廂底部的卸貨口，車內的煤炭便會順著溜槽直接被送到停泊在下方的貨船上。1944 年，棧橋拆除，但這段 85 公尺長的擁壁卻被保留了下來。

小樽市綜合博物館・本館

開館時間：9:30～17:00

閉館日：週二（如遇節假日順延），元旦放假期間

旧手宮鉄道施設

小樽の旧手宮鉄道施設は 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・本館内に保存されているスケールモデル、写真、オリジナル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。旧手宮鉄道施設は国の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（1842-1924）が、幌内（現在の三笠市）の炭鉱から札幌を経由して、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&ホル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たのです。クロフォードが注文した機関車や客車のいくつかは後の時代の鉄道設備とともに施設に展示されています。

機関車庫三号

これは日本で最も古い現存しているレンガ造機関車庫で、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ます。この機関車庫は機能的かつ優雅で、装飾的なレンガ組み、弓型の屋根、要石付きのアーチ窓、ヘリンボーン柄の木製ドアが備わっています。

扇形の建物の正面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、正面の扉上部の窓から、保守人員が機関車の点検、修理を行えるよう明かりが取れる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排出することができます。

※越屋根：日本伝統的な建築様式で、大屋根の棟に、採光、通風などのために設ける開口部のある小さな屋根のこと。

機関車庫一号

機関車庫一号は 5 台の機関車を収容でき、1908 年に完成しました。現在、この機関車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 つの格納庫は当初からあったものです。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、レンガ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、その上に高窓の列があり、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：株式会社横河ブリッジ）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、のちに圧縮空気仕様になりました。現在、転車台は夏には、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 年ごろに造られた旧手宮鉄道施設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、レンガ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。

擁壁

貨物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 メートルの手宮高架栈橋が建てられました。汽車は勾配に沿ってレンガ積みの擁壁に支えられた軌道を通っ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、擁壁のうち、この 85 メートルは今でも残っています。

小樽総合博物館・本館

開館時間：9:30～17:00

休館日：火曜（祝日の場合は翌平日）、年末年始

【タイトル】旧手宮鉄道施設
【想定媒体】QR、パンフレット

<簡体字>

旧手宮鉄道施設

小樽の旧手宮鉄道施設建于 19 世紀晚期，用于日常存放和维护北海道的第一批机车（火车头）。如今，这里的小樽市综合博物馆・本馆通过展示等比例模型、照片，以及火车车厢和蒸汽机车原件等物品，介绍北海道早期铁路的历史。

19 世紀晚期，美国铁路工程师约瑟夫·克劳福德(Joseph Crawford, 1842-1924)受聘建造从幌内（今三笠市）煤矿经札幌到小樽的铁路。1880 年，手宮到札幌路段首先开通运行。1882 年，全线通车。

旧手宮鉄道施設現已被指定为国家重要文化财产。设施包括两座砖砌机车库，其中一座是日本现存最古老的砖砌机车库（1885 年），可同时容纳 3 辆机车，另一座（1908 年）可容纳 5 辆机车。机车库正门面对着一个钢制转车台（1919 年），如今，它主要服务于蒸汽机车“铁马号”(Porter 4514)，这台机车夏季每天沿博物馆内的铁路运行数次。

设施内的其他建筑还包括一个建于 1916 年前后的贮水槽，可利用重力系统为蒸汽机车补水；一座石构仓库，建于大约 1898 年，用于存放涂料、石油等易燃物资；一段高架栈桥的拥壁（挡土墙）。栈桥建于 1911 年，主要为了方便把从火车上卸下的煤炭直接装上待运的货船，现已不存。

<繁体字>

舊手宮鐵道設施

小樽的舊手宮鐵道設施建於 19 世紀末，用於存放和維護北海道第一批機關車（火車頭）。如今，這裡的小樽市綜合博物館・本館透過展示等比例縮小模型、照片，以及火車車廂和蒸汽機關車原件，介紹北海道早年鐵路的歷史。

19 世紀晚期，美國鐵路工程師約瑟夫·克勞福德（Joseph Crawford, 1842-1924）受聘建造從幌內（今三笠市）煤礦經札幌到小樽的鐵路。1880 年，手宮到札幌路段通車。1882 年，全線通車。

舊手宮鐵道設施現已被指定為國家重要文化財產。設施包括兩座磚砌機關車庫，一座為日本現存最古老的磚砌機關車庫（1885 年），可同時容納 3 輛機關車，另一座機關車庫（1908 年）則可容納 5 輛機關車。機關車庫正門前是一個鋼製轉車台（1919 年），現在，它主要服務蒸汽機關車「鐵馬號」（Porter 4514），這台機關車夏季每天沿博物館內的鐵路運行好幾次。

設施内其他建築還包括一個建於 1916 年前後的貯水槽，水槽利用重力系統為蒸汽機關車補水；一座建於 1898 年前後的石造倉庫，用來存放塗料、石油等易燃物資；一段高架棧橋的擁壁（擋土牆）。棧橋建於 1911 年，為了方便把從火車上卸下的煤炭直接裝上貨船，現已不存。

<日本語仮訳>

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・本館内に保存されているスケールモデル、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（1842-1924）が幌内（現在の三笠市）の炭鉱から札幌を経由して小樽までの鉄道線路を造るために雇われました。最初の手宮・札幌区間は 1880 年に開線し、1882 年に全線が完成したのです。

旧手宮鉄道施設は国の重要文化財に指定されています。3 台の機関車を収蔵することができる、日本で最も古い現存しているレンガ造機関車庫（1885 年）、5 台の機関車を収蔵するもうひとつのレンガ造機関車庫（1908 年）はその一部です。機関車庫のドアの前には、スチール製の転車台（1919 年）があります。現在、夏には、転車台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（ポーター-4514）を操作するために、現役で使用されています。

その他にも、1916 年ごろに造られ、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貯水タンク、1898 年ごろに建てられ、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なども見ることが可能です。高架棧橋のための擁壁の一部も残っています。高架棧橋は 1911 年に港に建設され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に造られましたが、いまはなくなっています。

【タイトル】小樽市総合博物館に展示されている機関車

【想定媒体】QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

小樽市综合博物馆的机车藏品

1869 年，作为推动日本繁荣发展和国防建设中至关重要的一环，明治政府(1868-1912)发起倡议，号召日本各地的前武士家族及其他民众迁居北海道，协助当地开发。铁路为人口迁徙以及农业、矿业的发展提供了助力，从而促进了北部岛屿的发展。

开拓新天地

为了开发这片“新天地”，政府从美国请来了拥有应对类似恶劣自然环境经验的专家。美国铁路工程师约瑟夫·克劳福德(Joseph Crawford, 1842-1924)主持建起了北海道第一条铁路，路线连接当时新建设的“幌内煤矿”（今三笠市内）和小樽港的装运码头“手宫高架栈桥”。1880 年，手宫至札幌路段通车，两年后全线开通运营。

美国技术

克劳福德为这条铁路线订购了美国宾西法尼亚州的 H.K. 波特公司(H.K. Porter & Co.)生产的蒸汽机车（火车头），又从特拉华州的哈伦&霍林斯奥公司(Harlan & Hollingsworth)购买了客运车厢。考虑到工期以及成本等因素，北海道早期铁路使用了轻量的窄轨，与波特公司生产的轻量级小型机车（16.5 吨）十分匹配。最初的两列机车在 1880 年运抵北海道，被命名为“义经号”和“弁庆号”，现分别收藏于京都铁道博物馆和埼玉市铁道博物馆。后来引进的机车同样以历史人物命名，如“比罗夫号”“光国号”“信广号”和“静号”。其中，1885 年引进的静号机车现存于小樽市综合博物馆，与其他历史车辆一同展出。

静号（7106 型）

静号机车制造于 1884 年，是幌内铁路定制的第 6 辆蒸汽机车。它拥有当时美国蒸汽机车的经典外观：机车头上方竖着一个“钻石烟囱”，可以防止火星和余烬散逸；前方还有一块被称为“捕牛手”的木制排障器。静号一直在北海道运行至 1917 年退役。

大胜号（7150 型）

这是日本本土制造的第二部蒸汽机车，也是日本现存最早的国产蒸汽机车。它以美国蒸汽机车为模型，由北海道炭矿铁道公司的手宫铁道工厂于 1895 年制造。车身上的红色五稜星（北极星；稜，同“棱”）是当时负责北海道开发事业的临时政府机构“北海道开拓使”选定的标志，象征着开荒拓土的最前沿。

铁马号 (Porter 4514)

铁马号是北海道最古老的现役蒸汽机车，由美国 H.K. 波特公司于 1909 年制造。如今，它在夏季载着游客沿博物馆内的单线铁轨每日运行数次。铁轨两头各有一个气动转车台。造访博物馆便可以看到仍在运行中的原装机车，这种机会非常难得。

除雪车

在北海道，大雪是铁路运输需要面对的一大挑战。1881 年，人们在一节常规货车的头尾加装上金属楔头，将其改造为除雪车。后来又从美国引进除雪机车，用于清理铁轨。这里展出的是拉塞尔除雪车（1910 年型）以及纽约美国机车公司(American Locomotive Company)制造的旋转式除雪车（1923 年型）。

<繁体字>

小樽市綜合博物館的機關車藏品

1869 年，為了實現日本繁榮發展、加快國防建設進程，明治政府（1868-1912）號召日本各地的前武士家族及其他民眾遷居北海道，協助當地開發。鐵路推動了人口遷徙和農業、礦業發展，也促進了北部島嶼的發展。

開拓新天地

為了開拓這片「新天地」，政府從美國請來了擁有應對類似惡劣自然環境經驗的專家。美國鐵路工程師約瑟夫·克勞福德（Joseph Crawford, 1842-1924）統籌建起了北海道第一條鐵路，路線連接當時新建設的「幌內煤礦」（今三笠市內）和小樽港的裝運碼頭「手宮高架棧橋」。1880 年，手宮至札幌路段通車，兩年後全線開通。

美國技術

克勞福德為這條鐵路線訂購了美國賓西法尼亞州 H.K.波特公司（H.K. Porter & Co.）生產的蒸汽機關車（火車頭），又從德拉瓦州哈倫 & 霍林斯奧公司（Harlan & Hollingsworth）購買了客運車廂。考量到工期以及費用等因素，北海道的早年鐵路使用了輕量的窄軌，與波特公司生產的輕量級小型機關車（16.5 公噸）十分匹配。1880 年，最初的兩列機關車運抵北海道，被命名為「義經號」和「弁慶號」，現在分別收藏在京都鐵道博物館和埼玉市鐵道博物館。後來引進的機關車同樣冠以歷史人物的名字，像是「比羅夫號」、「光國號」、「信廣號」和「靜號」。其中，1885 年引進的靜號機關車現存於小樽市綜合博物館，與其他歷史車輛一同展出。

靜號 (7106 型)

靜號機關車是幌內鐵路定製的第 6 輛蒸汽機關車，製造於 1884 年。它擁有當時美國蒸汽機關車的經典外觀：機關車頭上方豎著「鑽石煙囪」，可以防止火星和餘燼散逸；前方有一塊被稱為「捕牛手」的木製排障器。靜號一直在北海道運行，直至 1917 年退役。

大勝號 (7150 型)

大勝號由北海道炭礦鐵道公司的手宮鐵道工廠在 1895 年製造，以美國蒸汽機關車為模型。它是日本本土製造的第二部蒸汽機關車，也是日本現存最早的國產蒸汽機關車。車身上的紅色五稜星（北極星；稜，同「棱」）象徵著開拓最前沿，由當時負責北海道開拓事業的臨時政府機構「北海道開拓使」選定。

鐵馬號（Porter 4514）

鐵馬號機關車由美國 H.K.波特公司於 1909 年製造，是北海道最古老的現役蒸汽機關車。它在夏季每日載客沿博物館內的單線鐵軌運行數次。鐵軌兩頭各有一個氣動轉車台。造訪博物館，便可以看到仍在運行中的原裝機關車，這種機會非常難得。

除雪車

北海道鐵路運輸需要面對的一大挑戰是大雪。1881 年，人們在一節常規貨車的頭尾加裝上金屬楔頭，將其改造為除雪車。後來又從美國引進除雪機關車，用於清理鐵軌。這裡展出的是拉塞爾除雪車（1910 年型）以及紐約美國機關車公司（American Locomotive Company）製造的旋轉式除雪車（1923 年型）。

<日本語仮訳>

小樽市総合博物館に展示されている機関車

1869 年、明治政府（1868-1912）は旧武家や他の人々を日本各地より広く募り、日本の繁栄と防衛にとって重要な役割を果たすと考えられていた北海道に定住して、その開拓を手助けするよう要請しました。鉄道は、その移住の促進や農業、鉱工業の発展を後押しすることで、広大な北の大地の開拓に寄与しました。

新天地の開拓

政府は日本の「新天地」を切り拓くため、同じような厳しい環境での開拓経験を有する専門家をアメリカから招聘しました。アメリカ人鉄道技術者ジョセフ・クロフォード（1842-1924）は、北海道初の鉄道線路を、新しく開鉱した幌内炭鉱（現在の三笠市）と、小樽港の積み込み施設がある手宮高架栈橋の間に敷設。最初の手宮・札幌区間は 1880 年に開通し、その 2 年後に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。敷設の工期とコストを考慮して、軽量の細い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）は理想的でした。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、いまはそれぞれ京都鉄道博物館と鉄道博物館（さいたま市）に保存、展示されています。その後の車両はこの 2 台と同じく、「比羅夫」号、「光圀」号、「信広」号、「しづか（静）」号と、すべて歴史上の人物にちなんで名付けられました。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。静の北海道での運行は 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 号は現存している日本最古の国産蒸気機関車です。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。当時のフロンティアのシンボルとして北海道開拓使（北海道開拓のための臨時地方行政機関）が採用した赤い星印の「五稜星」があしらわれています。

アイアンホース号（ポーター4514）

アイアンホース号は、北海道最古の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。線路の両端にあるエア駆動転車台で転車します。博物館では、当時のままの機関車が走る姿を見られる稀有な体験を楽しむことが可能です。

除雪車

豪雪は、鉄道を北海道に走らせる上で大きな問題でした。1881 年、通常の貨物用車両の前部と後部に金属製のくさびを加工することで、除雪車を造りました。のちに、アメリカから線路の雪を取り除くことができる除雪機関車が輸入されています。博物館では 1910 年式のラッセル式除雪車、ニューヨークのアメリカン・ロコモティブ社が 1923 年に製造したロータリー除雪車が展示されています。

【タイトル】旧手宮線散策路

【想定媒体】WEB

<簡体字>

旧手宮線散歩道

在已经废弃的北海道第一条铁路“手宮線”沿线，有一段长 1.6 公里的步道，它穿过小樽市内的银行和商业区，通往旧手宮铁道设施所在地。这条步道保留了废线的部分铁轨和数个平交道口闸机，游走在步道上，可以窥见昔日身为重要贸易枢纽的城市生活风貌。此外，步道也是很好的摄影去处，从铁路上能拍到平时难得一见的风景。

北海道最早的铁路

手宮線是幌内铁路最早开通的路段，1882 年便已通车。它连接幌内（今三笠市）当时新开的煤矿和小樽港装卸煤炭的手宮高架栈桥。煤炭由蒸汽机车沿着幌内铁路送到小樽，再装船转运到本州岛。此外，另有火车往来于小樽和北海道中部各站点，运送货物和旅客。

明治时代(1868-1912)，日本政府将北海道视为北方的前沿阵地，鼓励发展该地区。作为国家现代化政策的一部分，政府还聘请了有经验的美国工程师和农业专家前来助阵，他们都亲历过美国南北战争(1861-1865)后高速发展的工业化时期，也拥有应对类似北海道这样严寒冬季的实践经验。受聘建造北海道第一条铁路的铁路工程师约瑟夫·克劳福德(Joseph Crawford, 1842-1924)就是其中一位。

因地制宜的建设

北海道的铁路采用了与本州岛相同的窄轨设计（1067 毫米），相较于欧洲广泛使用的标准轨道（1435 毫米），它们造价相对低廉，铺设也更容易。于是，建造者为这条铁路定制了 16.5 吨的小型轻量级机车（火车头）和车厢。北海道最早的两辆机车分别被命名为“义经号”和“弁庆号”，取自日本两位 12 世纪的传奇武士源义经和武藏坊弁庆。1880 年，在手宮線正式开通前一个月，克劳福德和他的工程师团队驾驶弁庆号完成了试运行。资料记录下了当时小樽市民第一次看到蒸汽机车的震惊情景。

经营重心的转变

19 世纪 80 年代，幌内铁路每天在手宮和札幌之间往返一个班次，单程客运票价 1 日元，行程 3 个小时。到了 1906 年，小樽港发出的煤炭货运量剧增，铁路暂停了客运服务，全力投入到利润更高的煤炭运输业务。由于本地居民抗议，1912 年铁路上新添了一条客运轨道，手宮站成为货运专用站，一个新的客运站则在向前几百米外建成。

线路的终结

直到 1985 年最终停运之前，幌内铁路（部分路段后来更名为手宫线）始终是连接北海道的内陆和小樽港的主干线。随着北海道铁路网的发展，由札幌和函馆开出的客运火车经停更靠近内陆的中央小樽站（今 JR 小樽站），不过货运火车和煤炭车依旧继续使用手宫线，直至其停运。在 1962 年前，手宫线也同时兼顾少量的本地客运服务。

如今，火车客运站台依然矗立在色内金融街附近的铁道旁，等待着再也不会到来的火车。它提醒着人们，当初这座港口城市繁荣兴盛时，手宫线曾是小樽居民日常生活中不可或缺的存在。

<繁体字>

舊手宮線散步道

在已經廢棄的北海道首條鐵路「手宮線」沿線，有一段長 1.6 公里的步道，它穿過小樽市內的銀行和商業區，通往舊手宮鐵道設施所在地。這條步道保留了部分鐵軌和數個平交道口閘機，遊走在步道上，可以窺見這座城市成長為重要貿易樞紐時的昔日生活樣貌。很多人還喜歡來這裡拍照，從鐵路上能拍到平時難得一見的風景。

北海道最早的鐵路

手宮線 1882 年便已通車，是幌內鐵路最早開通的路段，連接幌內（今三笠市）當時新開的煤礦和小樽港裝卸煤炭的手宮高架棧橋。煤炭用蒸汽機關車沿著幌內鐵路送到小樽後，再裝船轉運到本州。此外，蒸汽機關車也往來於小樽和北海道中部各站點運送貨物和旅客。

明治時期（1868-1912），日本政府將北海道視為北境的前沿陣地，大力優先其發展。同時作為國家現代化政策的一環，政府還聘請了有經驗的美國工程師和農業專家前來助陣。遠道而來的專家們都親歷過美國南北戰爭（1861-1865）後高速發展的工業化時期，也擁有應對類似北海道這樣嚴寒冬季的實踐經驗。受聘建造北海道第一條鐵路的鐵路工程師約瑟夫·克勞福德（Joseph Crawford, 1842-1924）便是其中一位。

因地制宜的建設

北海道的鐵路採用了與本州相同的窄軌設計（1067 毫米），相較於歐洲廣泛使用的標準軌道（1435 毫米），窄軌造價相對低廉，鋪設也更簡單。於是，設計者為這條鐵路定製了 16.5 公噸小型輕量的機關車（火車頭）和車廂。北海道最早的兩輛機關車分別被命名為「義經號」和「弁慶號」，取自日本兩位 12 世紀的傳奇武士源義經和武藏坊弁慶。1880 年，在手宮線正式開通前 1 個月，克勞福德和他的工程師團隊駕駛弁慶號完成了試運行，史料記錄下了當時小樽市民第一次看到蒸汽機關車時的吃驚場面。

經營重心的轉變

1880 年代，幌內鐵路每天在手宮和札幌之間往返一個班次，單程客運票價 1 日圓，行程 3 個小時。到了 1906 年，從小樽港發出的煤炭貨運量實在太大，鐵路暫停了客運服務，全力投入到利潤更高的煤炭運輸業務。由於當地居民的抗議，1912 年鐵路上新添了一條客運軌道，手宮站成為貨運專用站，一個新的客運站則在幾百公尺外建成。

線路的終結

直到1985年停運之前，幌內鐵路（部分路段後更名為手宮線）一直是連接北海道內陸和小樽港的主要幹線。隨著北海道鐵路網的發展，由札幌和函館開出的客運火車經停更靠近內陸的中央小樽站（今 JR 小樽站），不過貨運火車和煤炭車依舊繼續使用手宮線直至其停運。手宮線也同時兼顧少量的當地客運服務，1962 年，客運業務徹底終止。

如今，火車客運站台依然矗立在色內金融街附近的鐵道旁，等待著再也不會到來的火車。它提醒著人們，當初這座港口城市繁榮興盛時，手宮線曾是小樽居民日常生活中不可或缺的存在。

<日本語仮訳>

旧手宮線散策路

小樽の銀行・商業地区を通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廃線跡地の一区画に 1.6 キロの散策路があります。当時の線路や踏切遮断機の一部がそのまま残されています。散策路を歩いていくと、主要な貿易拠点として発展した古い街の往時の姿を垣間見ることが可能です。ここは最高の撮影スポットでして、鉄路に上って、普段では撮ることのできない風景を撮ることができます。

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で石炭を積載するための手宮高架栈橋につなげるために 1882 年に開通しました。蒸気機関車は幌内鉄道で本州に出荷する石炭を小樽まで運び、小樽と北海道内陸部の各地を商品や乗客を乗せて結びました。

明治時代（1868–1912）、日本政府は北のフロンティアの大地として北海道を開拓することを奨励しました。日本の近代化を図る政策の一環として、南北戦争（1861–1865）後の急速な産業化を経験したアメリカより、北海道と同じような厳しい冬の気候に精通したアメリカ人技術者や農業の専門家を招聘しました。北海道初の鉄道線路を造るために雇い入れた、アメリカ人鉄道技術者のジョセフ・クロフォード（1842–1924）もその 1 人です。

現地の状況に合わせた建設

北海道の鉄道線路は、ヨーロッパで広く採用されていた標準ゲージ（1,435mm）のレールよりも安価で敷設が容易な、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、この線路に合わせて特注されたのです。北海道初の 2 台の機関車は、日本が誇る 12 世紀の伝説の武士「源義経」と「武蔵坊弁慶」にちなんで、「義経」号と「弁慶」号と命名。手宮線が 1880 年に正式に開通する 1 か月前に、クロフォードとその技術者たちは、「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て驚く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年になると、小樽からの石炭の出荷量が急激に多くなり、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。住民からの運動に応じて1912年には旅客汽車を運行するための線路が増設されました。手宮駅は、貨物輸送専用となり、新しい乗客専用の駅が数百メートル先に造られました。

路線の終焉

幌内鉄道（一部のちに手宮線）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、不可欠な路線でした。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中央小樽駅（現在のJR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、その後1985年まで運行を続けています。

旅客駅のプラットホームは、もう来ることのない汽車を待つよう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。この港町がかつて繁栄していたときの小樽市民の日常における、手宮線の存在感を彷彿とさせる光景です。

【タイトル】旧手宮線散歩路：小樽の鉄道遺産をたどって

【想定媒体】QR、パンフレット

<簡体字>

旧手宮線散歩道：追寻小樽的铁道遗产

在北海道第一条铁路的轨道沿线，一段 1.6 公里的步道穿过小樽历史悠久的银行和商业区，一直通往旧手宫铁道设施。手宫线早已停运，可部分铁轨和平交道口的闸机留存至今，令人得以一窥这座繁华商贸港口城市的昔日景象，不禁遐想当年火车隆隆飞驰过仅一臂之隔的民居门前的场面。1882 年，后来改名为“手宫线”的路段开始运营，它是幌内铁路最早通车的路段，连接着幌内（今三笠市）当时新开的煤矿和小樽港装卸煤炭的手宫高架栈桥。

手宫线从手宫铁道设施出发，通往后来改名“南小樽站”的小樽站。煤炭由蒸汽机车沿幌内铁路经过札幌送到小樽，然后装船转运至本州岛。其他客货运火车则往来于小樽和北海道中部的各站点。

客运火车每日在手宫和札幌之间往返一个班次，单程 3 小时。随着北海道铁路网的发展，新的客运线路从札幌和函馆出发，经停更靠近内陆的中央小樽站（今 JR 小樽站）。手宫线转为货运和煤炭运输专线，间或向本地居民提供少量客运服务。1962 年，手宫线的客运业务彻底终止，货运业务则一直延续到了 1985 年。色内金融街附近至今保留着一座客运站台，它提醒人们，手宫线是小樽发展史上不容忽视的一部分。

<繁体字>

舊手宮線散歩道：追尋小樽的鐵道遺產

在北海道第一條鐵路的軌道沿線，一段 1.6 公里的步道穿過小樽歷史悠久的銀行和商業區，一直通往舊手宮鐵道設施。手宮線早已停運，但藉由留存至今的鐵軌和平交道口的閘機，令人遐想當年火車隆隆飛馳過僅一臂之隔的民居門前的場面，一窺這座繁華商貿港口城市的昔日景象。後來改名為「手宮線」的路段於 1882 年開始運行，它是幌內鐵路最早通車的路段，連接著幌內（今三笠市）當時新開的煤礦和小樽港裝卸煤炭的手宮高架棧橋。

手宮線從手宮鐵道設施出發，通往後來改名「南小樽站」的小樽站。煤炭用蒸汽機關車沿幌內鐵路經過札幌送到小樽，在這裡裝船轉運至本州。其他客貨運火車則往來於小樽和北海道中部的各站之間。

客運火車每日在手宮和札幌之間往返一個班次，單程 3 小時。隨著北海道鐵路網的發展，新的客運線路從札幌和函館出發，經停更靠近內陸的中央小樽站（今 JR 小樽站）。於是，手宮線成為貨運和煤炭運輸專線，時而為當地居民提供少量客運服務。1962 年，手宮線的客運業務徹底終止，貨運業務則一直延續到了 1985 年。如今，色內金融街附近保留著一座客運站台，它提示人們，手宮線是小樽發展史上不容忽視的一部分。

<日本語仮訳>

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そのまま残されており、家々に手が届く範囲で汽車が轟音を響かせる、かつては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可能です。1882 年、幌内（現在の三笠市）の新しい炭鉱と小樽港で石炭を積載するための手宮高架栈橋を結ぶ幌内鉄道の第 1 期区間として（のちの手宮線）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の区間を走っていました。蒸気機関車は幌内鉄道で本州に出荷する石炭を札幌経由で小樽まで運び、一方商品や乗客を乗せて小樽と北海道内陸の各地を結んでいたのです。

旅客汽車は手宮・札幌間 1 日 1 往復し、所要時間は 3 時間でした。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中央小樽駅（現在の JR 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。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。色内金融街地区近くに今なお残っている旅客駅のプラットフォームは、小樽の発展に多大な貢献をした手宮線の存在感を彷彿とさせます。

【タイトル】 小樽港北防波堤

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

小樽港北防波堤

在旧手宫高架栈桥附近，有一道横跨石狩湾的混凝土防波堤，它是日本第一座外海防波堤，全长1289米。小樽曾是北海道的航运枢纽港，北面的海岬为这座深水港提供了部分天然防护。然而，到了19世纪末期，大量船只频繁出入港口，冬季的风暴和恶劣的海况令船只及其装载的货物蒙受到越来越多的损失。1897年，为加强港口防护，被誉为“日本土木工程学之父”的广井勇(1862-1928)开始兴建防波堤。

驯服海浪

为了设计这道防波堤，广井勇推导出了一个全新的波浪力学公式，用来计算堤坝的最佳高度和角度。防波堤由单体重量介于14~24吨之间的混凝土组件构成。广井勇认为，按照一定的角度堆叠组件筑成斜面，可以最大程度地消解海浪冲击的力量。最终建成的防波堤，单看露出海面的部分，仿佛只是一条宽7.3米的狭窄混凝土长堤。然而在水面下，堤坝朝向外海一侧呈阶梯状逐渐向下加宽，将海浪牢牢挡在了海湾之外。

在19世纪的日本，人们通常采用类似修筑城墙壁垒的方式建造防波堤，将未经切割的大石块直接堆砌起来，不使用砂浆。广井勇引入混凝土，设计出可以严密锁合的建筑组件，足以抵御巨浪冲击。当时日本国内的混凝土制造业刚刚起步，长崎县佐世保市和神奈川县横滨市此前都曾使用混凝土修建防波堤，但短短几年后便开始出现裂痕。广井勇提出在混凝土中加入火山灰以增加耐久性的设想，并试验制作了总计大约6万件不同成分配比样品。

现代土木工程学之父

广井勇出生于土佐藩（今高知县）的一个武士家庭，然而，随着1867年德川幕府退出历史舞台，武士阶层被废除，他的家庭也失去了曾经的地位与收入。广井勇10岁时到东京求学，借住在叔父家里。15岁前往刚刚起步开发的北海道，入读札幌农学校。21岁远渡美国，先后参与了密西西比河的改造工程和多项铁路桥梁设计。

在留美四年、留德两年后，广井勇回到日本，进入札幌农学校担任了两年教授，后赴东京帝国大学（今东京大学）出任教授。他的学生参与的工程遍布全球各地，其中包括巴拿马运河的建设。在长达20年的执教生涯中，广井勇以顾问的身份在日本各地的建设项目中投注了大量心血与时间，包括大桥、堤坝乃至水利发电站的设计建设。小樽港北防波堤

建成已逾百年，至今依然保護着港口免受巨浪侵襲。同樣，廣井勇的波浪力學公式直到 20 世紀 80 年代還被廣泛應用於全球各地的港口設計中。

<繁体字>

小樽港北防波堤

日本第一座外海防波堤位於舊手宮高架棧橋附近，這道混凝土防波堤橫跨石狩灣，綿延 1289 公尺。小樽曾是北海道的航運樞紐港，北面的海岬為這座深水港提供了部分天然防護。然而，到了 19 世紀末期，大量船隻頻繁出入港口，冬季的風暴和惡劣的海況，讓船隻及其裝載的貨物蒙受了越來越多的損失。為了加強港口防護，被譽為「日本土木工程學之父」的廣井勇（1862-1928）於 1897 年開始興建防波堤。

馴服海浪

廣井勇推導出了一個全新的波浪力學公式，用來計算堤壩的最佳高度和角度。防波堤由單體重量介於 14~24 公噸之間的混凝土元件構成。廣井勇認為，按照一定的角度堆疊元件築成斜面，最能夠消解海浪衝擊的力量。最後建成的防波堤，如果單看露出海面的部分，只是一條寬 7.3 公尺的狹窄混凝土長堤，然而在水面下，堤壩朝向外海一側呈階梯狀逐漸向下加寬，將海浪牢牢擋在了海灣之外。

19 世紀時，日本人通常採用類似修築城牆壁壘的方式建造防波堤，將未經切割的大石塊直接堆砌起來，不用砂漿加固。廣井勇引入混凝土，設計出可以嚴密鎖合的建築元件，可以抵禦巨浪衝擊。當時日本國內的混凝土製造業剛剛起步，長崎縣佐世保市和神奈川縣橫濱市在此之前都曾使用混凝土修建防波堤，但短短幾年後便開始出現裂痕。廣井勇提出在混凝土中加入火山灰以增加耐久性的想法，並試驗製作了總計大約 6 萬件不同成分配比的樣品。

現代土木工程學之父

廣井勇出生於土佐藩（今高知縣）的一個武士家庭，然而隨著 1867 年德川幕府退出歷史舞台，武士階層被廢除，他的家庭也失去了曾經的地位與收入。10 歲時，廣井勇到東京求學，借住在叔父家裡。15 歲前往剛剛起步開發的北海道，入讀札幌農學校。21 歲遠渡美國，先後參與了密西西比河的改造工程和多項鐵路橋梁設計。

在留美 4 年、留德 2 年後，廣井勇回到日本，進入札幌農學校擔任了兩年教授。後來赴東京帝國大學（今東京大學）出任教授。他的學生參與的工程遍佈全球各地，其中包括巴拿馬運河的建設。在長達 20 年的執教生涯中，廣井勇作為顧問在日本各地的建設項目中投注了心血與時間，包括大橋、堤壩，乃至水力發電站建設。小樽港北防波堤建成已逾百年，至今依然保護著港口免受巨浪侵襲。同樣，廣井勇的波浪力學公式直到 1980 年代還在全球各地的港口設計中被廣泛使用。

<日本語仮訳>

小樽港北防波堤

かつての旧手宮高架棧橋近くにある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。ここは日本初めての本格的な外洋防波堤となります。小樽は、北海道における海

上交通の主要な拠点でした。北側の岬に一部守られた水深の深い港ですが、19 世紀末に船舶が港に頻繁に往来するようになると、冬の嵐や荒波により、船や積み荷の被害が増加しました。そこで 1897 年、港を守るために、「日本の土木工学の父」と呼ばれる廣井勇（1862-1928）は防波堤の建設が始まったのです。

波の制御

廣井勇は防壁の最適な高度と角度を計算するために波力計算式を考案し、それを使って 14-24 トンの重さのブロックを使った防波堤を設計。ブロックを波に対してある一定の角度に斜めに積み上げることで、荒波の衝撃を一番効果的に減じると判断しました。海上からは、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栈橋に見えますが、水面下では、海に面した側に階段状に積まれたブロックが波を砕くのです。

19 世紀の日本では、防波堤は城を守る城壁の建築と同じように、モルタルを使わずに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。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。そこで廣井は、コンクリート混合物に火山灰を加えることで耐久性を高める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）の武家に生まれましたが、1867 年に徳川幕府が幕を閉じると武士階級は廃止され、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住。その後北海道の新天地に渡り、15 歳で札幌農学校に入学しました。21 歳のときに渡米。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、帰国。札幌農学校で 2 年間教授として勤めたのち、東京帝国大学（現在の東京大学）で教授を務めました。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っています。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、廣井の波力計算式は、1980 年代まで世界中の港の設計で用いられました。

【タイトル】 おたるみなと資料館

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>**小樽港资料馆**

在小樽港资料馆内，陈列着与北防波堤建设及石狩湾后续防波堤工程相关的模型、资料 and 照片。资料馆设在小樽港湾事務所内。此处事务所开设于 1897 年，是小樽港北防波堤修建时的现场工程办公室。防波堤工程也在这一年开工，由被誉为“日本土木工程学之父”的广井勇(1862-1928)主持，采用了当时最先进的海外机械设备和广井勇本人研发的新材料、新技术。

广井勇推导出了一个波浪力学公式，用于计算防波堤的最佳高度和斜面角度，此外还设计了一系列可以相互锁扣的混凝土组件，以适应不同的波浪条件和海床环境。他的计算和设计不但提升了防波堤的性能，还减少了原材料的成本。通过参观陈列在这里的防波堤与混凝土组件（原件单体重 14～24 吨）的等比例缩小横截面模型，能够直观地了解广井勇的设计。

从照片上的英国产蒸汽动力堆垛机就可以看出当年这项工程的规模。这台机器名叫“泰坦”，主要用于将混凝土组件放到海中指定的位置。它能够吊起 24 吨重的物料，并且可以在施工过程中沿着铺设在防波堤上的轨道移动。泰坦需要 9 名工作人员协同作业（包括两名潜水员，负责查看水下的组件排列情况），每天可安放大约 16 个组件。

小樽港资料馆

开馆时间：9:00～12:00, 13:00～16:30

闭馆日：周末和节假日，元旦放假期间

<繁体字>**小樽港資料館**

小樽港資料館展出了與北防波堤建設、石狩灣後續防波堤工程相關的模型、資料和照片。資料館設在小樽港灣事務所內。這處事務所於 1897 年開設，是小樽港北防波堤修建時的現場工程辦公室。防波堤工程也在這一年開工，由被譽為「日本土木工程學之父」的廣井勇（1862-1928）負責建設。工程採用了當時最先進的海外機械設備和廣井勇本人研發的新材料、新技術。

廣井勇推導出了一個波浪力學公式，用於計算防波堤的最佳高度和斜面角度。此外，為了適應不同的波浪條件和海床環境，還設計了一系列可以相互鎖扣的混凝土元件。他的計算和設計不但提升了防波堤的性能，還減少了原材料的成本。在這裡，通過參觀防波堤

與混凝土元件（原件單體重 14～24 公噸）的等比例縮小橫截面模型，能夠清楚地了解廣井勇的設計。

透過照片上的英國產蒸汽動力堆垛機，就可以看出當年這項工程的規模。這台機器名叫「泰坦」，主要用於將混凝土元件放到海中指定的位置。它能夠吊起 24 公噸重的物料，並且可以在施工過程中沿著鋪設在防波堤上的軌道移動。泰坦需要 9 名工作人員協同作業（包括兩名潛水夫，負責查看水下的元件排列情況），每天可安放大約 16 個元件。

小樽港資料館

開館時間：9:00～12:00, 13:00～16:30

閉館日：周末和節假日，元旦放假期間

<日本語仮訳>

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、「日本の土木工学の父」と呼ばれる廣井勇（1862-1928）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や技術が駆使されました。

廣井は波力計算式を考案し、防波堤の最適な高度と角度を算出し、そして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開発しました。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。防波堤および 1 つあたり 14-24 トンの重さのコンクリートブロックの縮尺断面模型を見ることで、来場者は廣井の設計思想を視覚化することができます。

海中の所定場所にコンクリートブロックを設置するために使用した、イギリス製の蒸気式積疊機の写真が、この建設プロジェクトの規模を物語っています。「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。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 個のブロックを積むことができました。

おたるみなと資料館

開館時間：9:00～12:00, 13:00～16:30

休館日：土曜、日曜、祝日、年末年始

001-011

小樽市日本遺産推進協議会

【タイトル】旧北浜地区倉庫群

【想定媒体】WEB

<简体字>

旧北浜地区仓库群

早在 19 世纪中叶，小樽便已是一处重要的海上货运及贸易港口。然而，它的经济与人口进入飞速发展还是在 1882 年北海道第一条铁路开通之后，这条铁路主要用于将岛内开采的煤炭送往港口。为满足不断扩大的港口物流需求，人们开始沿着海岸线填海造地，北浜地区就是 1890 年前后填海所建。该地区往来海岸和火车站都很便捷，因此，人们在这里建起许多仓库，其中不少都属于北陆地方的船主所有。北陆地方位于本州岛，包括石川、福井、新潟（音同“戏”）和富山等县。

在靠近小樽运河北端的北浜地区，至今依然保留着 6 座由船主建造的仓库。它们都采用小樽和札幌本地的凝灰岩石块建造，用木框架固定。石块可以防火，而木框架结构搭建起来省时又便宜。

1. 旧右近仓库

旧右近仓库建于 1894 年，为福井县的船主建造。这是一座悬山顶式的大型仓库，正墙上方有右近家族的商号——酷似筷子的两根平行黑线。该家族的店铺和员工制服上也都有这个徽标。仓库最初为“越屋根”样式，即在大屋顶的屋脊上方加盖带窗的小屋顶，以加强室内采光和通风。然而，1924 年，一列装载了炸药的火车在手宫站发生爆炸，附近建筑被毁，右近仓库也在其中。如今的屋顶是之后重建的。

2. 旧广海仓库

旧广海仓库是一座大型木框架石造建筑，建于 1889 年。同年，石川县加贺地区的船主广海家族来到小樽发展仓储业务。他们主要从事海产贸易，并在 19 世纪末期与右近家族共同创办了一家海上保险公司。这座仓库有两个巨大的石拱门，用于装卸货物。

3. 旧增田仓库

旧增田仓库建于 1903 年。与广海家族一样，增田家族也是来自加贺地区的船主。在 19 世纪 80 年代，这个家族运营着 8 条木制北前船[※]和 3 条欧式帆船。仓库为悬山顶的两层木框架石构建筑。如今，旧右近仓库、旧广海仓库和旧增田仓库都是北一硝子株式会社的库房，该公司在“堺町通”街道上的木村仓库内经营咖啡馆和零售商店。

※北前船：自 18 世纪至 19 世纪末期，沿日本海海岸往返于大阪与北海道之间的日本传统帆船。

4. 旧大家仓库

旧大家仓库是一座带天窗的越屋根式建筑，宽大的正面墙上并排开了两个门，门上方均有双拱石砌装饰。仓库由来自石川县加贺地区的船主“大家”家族于 1891 年建造。

5. 旧涩泽仓库

旧涩泽仓库建于 1895 年，是三座连体石构建筑组成的仓库建筑群，其中一座大型悬山顶石构库房较为靠里，与前方两座较小的建筑相连。它们由远藤家族建造，在 1915 年被实业家涩泽荣一(1840-1931)收购。涩泽荣一因为对日本现代经济发展的贡献而享有“日本资本主义之父”的称号，荣登 2024 年 7 月开始发行的 1 万日元纸币。旧涩泽仓库如今是一处咖啡馆，日常开放营业。

6. 旧小樽仓库

1890 年，来自加贺地区的船主西谷庄八和西出孙左卫门在填海土地上建造了旧小樽仓库建筑群。仓库群中间的空地是卸载和处理货物的地方。其中几座建筑现为小樽市综合博物馆·运河馆。

<繁体字>

舊北濱地區倉庫群

小樽在 19 世紀中葉時已經是重要的海上貨運及貿易港口，然而，它的經濟與人口進入飛速發展還是在 1882 年北海道第一條鐵路開通之後，這條鐵路主要用於將島內開採的煤炭送往港口。為滿足港口不斷擴大的物流需求，人們開始沿著海岸線填海造地，北濱地區就是 1890 年前後填海所建。該地區往來海岸和火車站都很方便，人們在這裡建起許多倉庫，其中不少都屬於北陸地方的船東所有。北陸地方位於本州，包括石川、福井、新潟（音同「戲」）和富山等縣。

靠近小樽運河北端的北濱地區，至今依然保留著 6 座由船東建造的倉庫。它們都採用小樽和札幌當地的凝灰岩石塊建造並用木框架固定。石塊可以防火，而木結構框架搭建起來不但省時，而且便宜。

1. 舊右近倉庫

舊右近倉庫為福井縣的船東於 1894 年建造。這是一座懸山頂式的大型倉庫，正牆上方有右近家的商號——酷似筷子的兩根平行黑線。家族店鋪和員工制服上也都有同樣的徽標。倉庫最初為「越屋根」樣式，即在大屋頂的屋脊上方加蓋帶窗的小屋頂，以加強室內採光和通風。1924 年，一列裝載了炸藥的火車在手宮站發生爆炸，附近建築被毀，右近倉庫也沒能倖免。如今的屋頂是之後重建的。

2. 舊廣海倉庫

舊廣海倉庫建於 1889 年，是一座大型木框架石造建築。這一年，石川縣加賀地區的船東廣海家來到小樽發展倉儲業務。他們主要從事海產貿易，並在 19 世紀末期與右近家合作創辦了一家海上保險公司。這座倉庫有兩個巨大的石拱門，用於裝卸貨物。

3. 舊增田倉庫

舊增田倉庫建於 1903 年。與廣海家一樣，增田家也是來自加賀地區的船東。在 1880 年代，這個家族經營著 8 條木製北前船^{*}和 3 條歐式帆船。倉庫為懸山頂的兩層木框架石造建築。現在，舊右近倉庫、舊廣海倉庫和舊增田倉庫都是北一硝子株式會社的庫房，該公司在「堺町通」街道上的木村倉庫內經營著咖啡館和零售商店。

※北前船：自 18 世紀至 19 世紀末期，沿日本海海岸往返於大阪與北海道之間的日本傳統帆船。

4. 舊大家倉庫

舊大家倉庫是一座帶天窗的越屋根式建築，寬大的正面牆上並排開了兩個門，門上方均有雙拱石砌裝飾。倉庫建於 1891 年，由來自石川縣加賀地區的船東「大家」家建造。

5. 舊澀澤倉庫

舊澀澤倉庫由遠藤家於 1895 年建造。這是由 3 座連體石造建築組成的倉庫建築群，其中一座大型懸山頂石造庫房較為靠內，與前方兩座較小的建築相連。1915 年，倉庫被實業家澀澤榮一（1840-1931）收購。澀澤榮一被稱為「日本資本主義之父」，因為對日本現代經濟發展貢獻卓著，登上了 2024 年 7 月開始發行的 1 萬日圓紙幣。舊澀澤倉庫如今被改建成咖啡館，對外營業。

6. 舊小樽倉庫

1890 年，來自加賀地區的船東西谷莊八和西出孫左衛門在填海土地上建造了舊小樽倉庫建築群。倉庫群中間有一片空地，用來卸載和處理貨物。其中幾座建築現為小樽市綜合博物館・運河館。

<日本語仮訳>

旧北浜地区倉庫群

小樽は 19 世紀中頃にはすでに海上貨物と貿易を担う主要港でしたが、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成長。拡大する港の需要を満たすため、海岸沿いには新たな土地が造成されました。北浜地区は 1890 年前後に埋め立て造成された土地です。北浜地区は海岸と鉄道へのアクセスが大変便利なため、ここにある倉庫の多くは、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、こうした商船主によって建てられた倉庫のうち 6 棟が今でも残っています。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

旧右近倉庫は 1894 年に福井県の商船主のために建てられた、切妻屋根を持つ大型倉庫です。簷に似た 2 本の黒い平行線で描く右近家の印が倉庫の正面にあしらわれています。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（大屋根の棟に、採光、通風などのために設ける開口部のある小さな屋根）でしたが、1924 年に手宮駅構内で貨物汽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。いまの屋根は再建されたものです。

2. 旧広海倉庫

旧広海倉庫は 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商船主で、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下ろすための、大きな石造りのアーチ型の出入口が 2 つあります。

3. 旧増田倉庫

旧増田倉庫は 1903 年に建てられました。増田家は広海家と同じく加賀の商船主でした。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。
※北前船：18 世紀から 19 世紀末にかけて、日本海沿岸で北海道と大阪間を往復する日本の伝統的な形態の帆船のこと。

4. 旧大家倉庫

旧大家倉庫は、幅広い正面にある 2 つの扉部分の装飾的な二重アーチ型の石積みと、天窓がある越屋根が特徴です。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. 旧澁澤倉庫

旧澁澤倉庫は 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は、前面にある 2 つの小さな建物と繋がっています。この倉庫は遠藤家によって建てられたものを、1915 年に実業家澁沢栄一（1840－1931）が購入しました。澁沢は、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」として知られており、2024 年 7 月から発行の新 1 万円紙幣に登場しています。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

旧小樽倉庫は 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。複数の倉庫は、貨物の陸揚げと荷捌きをしていた中庭を囲むように配置されています。現在、建物のいくつかは小樽市総合博物館・運河館として使われています。

【タイトル】旧北浜地区倉庫群

【想定媒体】QR、パンフレット

<簡体字>**旧北浜地区仓库群**

1882 年，为将岛内矿山开采的煤炭运往小樽港，北海道开通了第一条铁路。自此，这座城市的经济和人口进入了飞速增长时期。同时，人们开始沿着海岸线填海造地，以满足港口扩建需求。1890 年前后，在一片填海营造的土地上，北浜地区诞生了。由于它与海岸以及火车站之间的交通都很便捷，许多仓库都建在了这里。

在位于小樽运河北端附近的北浜地区，现存 6 座由当年船主修建的石构仓库。其中，靠近旧手宫铁道设施的 3 座仓库由来自福井县和石川县的两个家族建造，分别是 1889 年修建的旧广海仓库，1894 年修建的旧右近仓库，以及 1903 年修建的旧增田仓库。

另外 3 座仓库靠近运河中段的“中央通”街道，分别是 1890 年建造的旧小樽仓库、1891 年建造的旧大家仓库，以及 1895 年建造的旧涩泽仓库。3 座仓库皆面朝小樽运河，当时河上停靠着驳船，随时准备从港口的大船上卸货。每座仓库都有各自鲜明的特征，比如旧涩泽仓库大门上方装饰着双重拱形艺术石雕；旧小樽仓库建筑群的屋顶上摆放着神话中守护海洋生物的脊兽雕塑。

<繁体字>**舊北濱地區倉庫群**

1882 年，北海道開通了第一條鐵路，將島內礦山開採的煤炭運往小樽港。從此以後，這座城市的經濟和人口飛速成長。人們也開始沿著海岸線填海造地，以滿足不斷擴大的港口物流需求。1890 年前後，北濱地區在一片填海土地上誕生了。由於該地區和海岸以及火車站之間的交通都相當方便，因此有大量倉庫設在這裡。

小樽運河北端附近的北濱地區，現在還保存著 6 座由當年船東修建的石造倉庫。其中，靠近舊手宮鐵道設施的 3 座由來自福井縣和石川縣的三個家族建造，分別是 1889 年修建的舊廣海倉庫、1894 年修建的舊右近倉庫以及 1903 年修建的舊增田倉庫。

另外 3 座倉庫建築靠近運河中段的「中央通」街道，分別是 1890 年建造的舊小樽倉庫、1891 年建造的舊大家倉庫以及 1895 年建造的舊澀澤倉庫。3 座倉庫皆面朝小樽運河，當時河上停靠著駁船，隨時準備從港口的大船上卸貨。每座倉庫特色都相當鮮明，例如舊澀澤倉庫大門上方有雙拱形石砌裝飾、舊小樽倉庫屋頂上有神話中守護海洋生物的脊獸雕塑。

<日本語仮訳>

旧北浜地区倉庫群

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、1890 年前後に埋立地の上に造られました。海岸や鉄道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。旧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 3 家族により建てられたものです。1889 年建造の旧広海倉庫と、1894 年建造の旧右近倉庫、1903 年建造の旧増田倉庫です。

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 年建造の旧小樽倉庫と、1891 年建造の旧大家倉庫、1895 年建造の旧澁澤倉庫です。これらの 3 つの倉庫は小樽運河に面しており、ここに舢舨が停泊して、港に停泊している船から荷下ろしをしていました。旧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旧小樽倉庫建物群の屋根の上に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。

【タイトル】旧右近倉庫

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧右近仓库**

旧右近仓库建于1894年，坐落在小樽运河的北端。这座大型仓库采用了北滨地区常见的悬山顶式样。业主右近家族是来自福井县河野地区的北前船※船主。仓库正墙上方有右近家族的商号——两道形似筷子的平行黑线，该家族的店铺和雇员的制服上也使用了这个徽标。

19世纪90年代，右近家族以小樽为基地，经营仓储业和渔业。作为日本最大的航运企业之一，他们还与其他家族共同开启了海上保险服务。

这座仓库原本和旁边的旧广海仓库一样，是“越屋根”样式，即在屋顶沿屋脊上方加盖带窗的小屋顶，以增强室内采光和通风。但在1924年，一列装载着炸药的货运火车在手宫站发生爆炸，附近建筑均被波及，右近仓库也在其中。如今仓库的屋顶是之后重建的。

※北前船：自18世纪至19世纪末期，沿日本海海岸往返于大阪与北海道之间的日本传统帆船。

<繁体字>**舊右近倉庫**

舊右近倉庫坐落在小樽運河的北端，建於1894年。這座大型倉庫採用了北濱地區常見的懸山頂式樣。業主右近家是來自福井縣河野地區的北前船※船東。倉庫正牆上方有右近家的商號——兩道形似筷子的平行黑線，右近家店鋪以及員工的制服上也印有同樣的徽標。

1890年代，右近家以小樽為基地經營倉儲業和漁業，他們是日本最大的航運企業之一，還與其他家族共同開創了海上保險業務。

這座倉庫原本和旁邊的舊廣海倉庫一樣，是「越屋根」樣式，即在屋頂沿屋脊上方加蓋帶窗的小屋頂，以增強室內採光和通風。但在1924年，一列裝載著炸藥的貨運火車在手宮站發生爆炸，包括右近倉庫在內的附近許多建築都受到了波及。如今倉庫的屋頂是之後重建的。

※北前船：自18世紀至19世紀末期，沿日本海海岸往返於大阪與北海道之間的日本傳統帆船。

<日本語仮訳>

旧右近倉庫

1894 年に建てられた旧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型の倉庫です。右近家は福井県河野出身の北前船※主です。簀に似た 2 本の黒い平行線で描く右近家の印が倉庫の正面にあしらわれています。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、漁業を営みました。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。

倉庫は元々隣の旧広海倉庫と同様に「越屋根」（大屋根の棟に、採光、通風などのために設ける開口部のある小さな屋根）でした。しかし、1924 年に手宮駅で貨物汽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。いまの屋根は再建されたものです。

※北前船：18 世紀から 19 世紀末にかけて、日本海沿岸で北海道と大阪間を往復する日本の伝統的な形態の帆船のこと。

【タイトル】 旧広海倉庫

【想定媒体】 QR、WEB

<簡体字>**旧广海仓库**

旧广海仓库建于1889年，是一座木框架石构建筑。仓库建筑前后各有一个独特的拱形大石门，是装卸货物的出入口。业主广海家族是来自石川县加贺地区的船主，1889年来到小樽开办仓储企业。他们主要从事海产品贸易，并在19世纪末与右近家族联合创办了一家海上保险公司。广海家族的航运业务总部位于大阪，旗下同时拥有木制的北前船※和英国产的蒸汽船。

和小樽运河北端的其他仓库一样，旧广海仓库也建于北滨地区的填海土地上。仓库距离手宫站只有几百米，港口也近在咫尺，是最完美的陆海转运和仓储地点。小樽运河于1914年前后开始修建，为此，在仓库群前方又填出了更多的土地。

※北前船：自18世纪至19世纪末期，沿日本海海岸往返于大阪与北海道之间的日本传统帆船。

<繁体字>**舊廣海倉庫**

舊廣海倉庫是一座木框架石造建築，建於1889年。倉庫建築的前後各有一個獨特的拱形大石門，是裝卸貨物的出入口。業主廣海家是來自石川縣加賀地區的船東，1889年來到小樽開辦倉儲企業。他們主要從事海產品貿易，並在19世紀末與右近家聯合創辦了一家海上保險公司。廣海家的航運業務總部位於大阪，旗下同時擁有木製的北前船※和英國產的蒸汽船。

和小樽運河北端的其他倉庫一樣，舊廣海倉庫也建於北濱地區的填海土地上。倉庫距離手宮站只有幾百公尺，離港口也近在咫尺，無論是陸運或是海運，這裡都是完美的轉運和倉儲地點。1914年前後，小樽運河開始修建，倉庫群前方又填出了更多的土地。

※北前船：自18世紀至19世紀末期，沿日本海海岸往返於大阪與北海道之間的日本傳統帆船。

<日本語仮訳>**旧広海倉庫**

旧広海倉庫は 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、大きな石造りのアーチ型の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創業。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、旧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 年頃には倉庫群前の土地はさらに埋め立てられました。

※北前船：18 世紀から 19 世紀末にかけて、日本海沿岸で北海道と大阪間を往復する日本の伝統的な形態の帆船のこと。

【タイトル】旧小樽倉庫

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧小樽仓库**

旧小樽仓库于1890年在填海土地上落成，建造者是来自加贺地区的船主西谷庄八和西出孙左卫门。仓库群中央的中庭用于卸载和处理货物。

仓库群每座建筑的屋脊两头都安放着一对陶瓷的海洋神兽鯨（音同“虎”）。这种装饰多见于城郭建筑，人们相信，它们不但象征着财富，还能保佑建筑免遭火灾。类似的装饰也出现在“堺町通”街道的旧岩永時計店（钟表店）屋顶上。

仓库群中的几座建筑如今被小樽市综合博物馆・运河馆所用，展馆通过等比例模型、照片、美术品和其他工艺品回溯这座城市的历史。博物馆有一处区域展示了真实大小的商店和商人住宅的模型，重现了19世纪末期典型的商店街风貌。此外，馆内还通过实物大小的立体模型，将小樽周边山地和森林中的野生动物展现在人们面前。

小樽市综合博物馆・运河馆

开馆时间：9:30～17:00

闭馆日：元旦放假期间

<繁体字>**舊小樽倉庫**

1890年，舊小樽倉庫於填海土地上落成，倉庫的建造者是來自加賀地區的船東西谷莊八以及西出孫左衛門。倉庫群中央的中庭被用來卸載和處理貨物。

在倉庫群中每座建築的屋脊兩頭，都安放著一對陶瓷的海洋神獸鯨（音同「虎」）。這種裝飾多見於城郭建築，人們相信，它們除了象徵財富，也能保佑建築免遭火災。在「堺町通」街道的舊岩永時計店（鐘錶店）屋頂上，也可以看到類似裝飾。

倉庫群中的幾座建築如今被小樽市綜合博物館・運河館所用，館內以等比例模型、照片、藝術品和工藝品回溯這座城市的歷史。博物館有一個區域展示了真實大小的商店和商賈宅邸的模型，重現了19世紀末期經典的商店街模樣。此外，館內還有實物大小的立體模型，將小樽周邊山地和森林中的野生動物展現得鮮活淋漓。

小樽市綜合博物館・運河館

開館時間：9:30～17:00

閉館日：元旦放假期間

<日本語仮訳>

旧小樽倉庫

旧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。複数の倉庫は、貨物の陸揚げと荷捌きをしていた中庭を囲むように配置されています。

各建物の屋根の棟には、陶器で作られた想像上の海の生き物（シャチホコ）の像が飾られています。城でよく見られるこのモチーフは、火災から建物守ると信じられており、また富の象徴でもありました。堺町通りの旧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・運河館として使用されており、スケールモデル、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 世紀末特有の商店街の姿を再現している他、小樽周辺の山や森の野生動物に焦点を当てた実物大のリアルなジオラマも展示されています。

小樽市総合博物館・運河館

開館時間：9:30～17:00

休館日：年末年始

【タイトル】旧南浜地区倉庫群

【想定媒体】QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

旧南浜地区仓库群

1882 年，为将岛内矿山开采的煤炭运往小樽港，北海道开通了第一条铁路。自此，这座城市的经济和人口进入飞速增长时期。为了满足不断扩大的港口物流需求，人们开始沿着海岸线填海造地。1890 年前后，在填海土地上建立的堺町、色内、北浜、南浜等新区形成了这座城市的商业中心。20 世纪早期，批发商开始沿南浜地区的“堺町通”街道修建仓库和店铺，其中许多都留存至今。

一些批发商通过投机北海道种植的大豆等商品发家致富。他们以低廉的价格大量购入货品，存放起来等待价格上涨来获利。南浜地区的旧木村仓库、旧岛谷仓库、旧高桥仓库都是小樽昔日繁华的见证，也是这座城市近年来经济复兴的象征。

旧木村仓库

旧木村仓库建于 1894 年。木村家族曾拥有 9 个仓库，唯有此处留存至今。它最初用于存放鲱鱼肥料——当时人们把在小樽海域捕捞的鲱鱼加工成肥料，装船后运往本州岛西南部，用于蓝草（可制造靛蓝染料）和棉花种植。这座仓库保留了很多最初的特征，包括一条从港口通向仓库并带手推车轨道的石头长廊。20 世纪中叶，鲱鱼产业由于过度捕捞而崩溃，仓库转为存放干货。随着小樽港口枢纽地位的逐渐降低，到了 20 世纪 60 年代，旧木村仓库和本地区许多其他仓库、店铺一样空置下来。1983 年，北一硝子公司将这座仓库改造为一处零售商店兼餐厅。这是一次成功改造和活化利用历史建筑的案例，此后，各种商业机构相继在堺町通街道的沿街和运河周边的旧仓库里开张营业，形成了一片魅力十足的商业区。

旧岛谷仓库

旧岛谷仓库为岛谷汽船公司在 1892 年修建。仓库为木框架石构建筑。厚约 15 厘米的凝灰岩石块加上金属大门和高处带金属套窗的小窗户，保障了库内物资免受火灾损害。在 1880 年至 1910 年之间，小樽市共发生过 16 起大型火灾，大量木构建筑被摧毁，旧岛谷仓库和周围其他石构仓库遭受的损伤却极小。如今，此处仓库已被改造为咖啡馆开放营业。

旧高桥仓库

旧高桥仓库建于 1923 年，由高桥家族建造。该家族主营大米和海产交易，同时从事味噌和酱油生产。20 世纪早期，高桥家族通过投机生意发家，他们买入豆类，囤积至高价时

卖出获利。1989 年，仓库改造为彩绘花窗美术馆对外开放，馆内主要展出从英国和欧洲各地教堂回收并修复的彩绘玻璃窗。

＜繁体字＞

舊南濱地區倉庫群

1882 年北海道開通了第一條鐵路，用來將島內礦山開採的煤炭運往小樽港。從此以後，這座城市的經濟和人口就快速增長。為了滿足不斷擴大的港口物流需求，人們開始沿著海岸線填海造地。1890 年前後，在填海土地上建立起來了堺町、色內、北濱、南濱等新區，由此形成了這座城市的商業中心。20 世紀早期，批發商開始沿南濱地區的「堺町通」街道修建倉庫和店鋪，不少留存至今。

一些商販透過投機發家致富，他們以低廉的價格大量購入北海道種植的大豆等商品，存放起來等待價格上漲再賣出，從中獲取了巨大利益。南濱地區的舊木村倉庫、舊嶋谷倉庫、舊高橋倉庫都是小樽昔日繁華的見證，也是這座城市近年來經濟復興的象徵。

舊木村倉庫

舊木村倉庫建於 1894 年，該家族曾有 9 個倉庫，唯有此處留存至今。它最初用於存放鯡魚肥料——當時人們將在小樽海域捕撈的鯡魚加工成肥料，裝船後運往本州西南部，用於藍草（可製造靛藍染料）和棉花種植。這座倉庫保留了很多初建時的特徵，像是倉庫內有一條從港口通向倉庫、帶手推車軌道的石頭長廊。20 世紀中葉，鯡魚產業由於過度捕撈而崩潰，倉庫轉而存放乾貨。隨著小樽港口樞紐地位逐漸降低，1960 年代，和當地區許多其他倉庫和店鋪一樣，舊木村倉庫也是人去樓空。1983 年，北一硝子公司將這座倉庫改造成了商店和餐廳，這是一次老屋新生的成功案例。從此，堺町通街道沿街和運河周邊的舊倉庫紛紛被改造為餐廳商店並陸續開張，這裡逐漸成為一片魅力十足的商業區。

舊嶋谷倉庫

舊嶋谷倉庫是嶋谷汽船公司於 1892 年修建的，倉庫為木框架石造建築。厚約 15 公分的凝灰岩石塊加上金屬大門和高處帶金屬套窗的小窗戶，保障了庫內物資免受火災損害。在 1880 年至 1910 年之間，小樽市共發生過 16 起大型火災，摧毀了大量木造建築，但對舊嶋谷倉庫和周圍其他石造倉庫造成的損傷卻極小。現在，這間倉庫化身咖啡館對外開放。

舊高橋倉庫

舊高橋倉庫由高橋家於 1923 年建造。這個家族主營大米和海產交易，也生產味噌和醬油。20 世紀早期，高橋家因為投機生意發家，他們買入豆類，囤積至高價時賣出獲利。1989 年，倉庫改造為彩繪花窗美術館並對外開放，館內主要展出從英國和歐洲各地教堂回收並修復的彩繪玻璃窗。

＜日本語仮訳＞

旧南浜地区倉庫群

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、この街の経済と人口は急成長。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。1890

年前後には、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、町の商業の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商品に投機。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ときまで貯蔵することで財を成しました。南浜地区の旧木村倉庫、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、この街の近年の経済復興を象徴する存在です。

旧木村倉庫

旧木村倉庫は 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（藍は主に藍染に使われる）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、当時からの特徴が数多く残っています。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落ち、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ったのです。この倉庫は 1983 年に北一硝子により、小売店兼レストランに改修。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

旧嶋谷倉庫は 1892 年に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、金属製の鎧戸と扉が取り付けられている上部の小窓には、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済みました。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

旧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 世紀初めに商品への投機、つまり豆を買い占め、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。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。

【タイトル】旧木村倉庫

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>

旧木村仓库

木村家族在 1894 年建造了这座仓库，用于存放鲱鱼肥料。这些肥料使用小樽本地水域捕捞的鲱鱼加工而成，装船后运往本州岛西南部的棉花田和蓝草田（蓝草可制造靛蓝染料）。这是当年木村家族 9 个仓库中仅存的一座，也是“堺町通”街道上最大的仓库之一。在 20 世纪中叶以前，这条街一直都是小樽的贸易和零售中心。1983 年，北一硝子公司将旧木村仓库改造成零售店兼餐厅。随着这处历史建筑的成功改造和活化利用，各类商业设施相继在堺町通街道的沿街和运河周边的旧仓库里开张营业，形成了一个独具魅力的商业区。

坚固耐用的建筑

堺町通街道建在填海土地上，街道靠港口一侧的仓库毗邻水岸。肥料直接从船上卸到木村仓库门前，装上手推车，再沿着车轨送进仓库。如今的仓库建筑依然被一条带推车轨道的石头长廊一分为二。20 世纪中叶，由于过度捕捞，鲱鱼产业崩溃，仓库转而用于储存干货。到了 20 世纪 60 年代，小樽作为主要海运港口的地位逐渐下降，木村仓库和沿街许多仓库一样无奈空置。旧木村仓库采用火山凝灰岩建造，木构框架以库页冷杉、鱼鳞云杉为原料，地板则用日本扁柏铺就。历经一个多世纪，这座建筑依然保持着良好的状态。

小樽的玻璃遗产

北一硝子公司与小樽渊源深厚。公司创办于 1901 年，原名“浅原硝子”。在电力尚未普及的年代，油灯是日常生活的必需品，浅原硝子公司的主要产品正是人工吹制的玻璃油灯。后来，公司还生产过鲱鱼渔网上的玻璃浮子。到了 20 世纪 20 年代，公司已经拥有约 400 名员工，成长为北海道最大的玻璃制造商之一。随着电力和塑料制品的普及，玻璃油灯和浮子的需求越来越小，到 1960 年时，小樽只剩下了浅原硝子一家玻璃制造企业。

1971 年，公司销售部门更名“北一硝子”，在经营其他玻璃制品的同时，将油灯作为怀旧纪念品来生产和销售。时至今日，油灯依然是广受欢迎的小樽纪念品。小樽站的入口大厅采用了北一硝子出品的玻璃油灯照明，只是电灯泡替代了油芯。如今占据半个旧木村仓库的北一馆餐厅也使用 167 盏玻璃油灯照明，不过这里依然用油芯。每天早晨工作人员手工点亮每一盏油灯的情景已成为非常受欢迎的一道风景。

<繁体字>

舊木村倉庫

1894 年，木村家建造了這座倉庫用來存放鯡魚肥料。這些肥料使用小樽當地水域捕撈的鯡魚加工而成，裝船後運往本州西南部的棉花田和藍草（可製造靛藍染料）田。當年木村家族的 9 座倉庫如今只剩下這一座，它也是「堺町通」街道上最大的倉庫之一。在 20 世紀中葉以前，這條街一直都是小樽的貿易和商業中心。1983 年，北一硝子公司將舊木村倉庫改造成商店和餐廳。隨著這棟歷史建築被成功改建再利用，各種老屋新生的店鋪在堺町通街道和運河周圍的舊倉庫裡相繼開張，逐漸形成了一個獨具魅力的商業街區。

堅固耐用的建築

堺町通街道建在填海土地上，街道靠港口一側的倉庫毗鄰岸邊。肥料直接從船上卸到木村倉庫門前，裝上推車，再沿著車軌送到倉庫。直到今天，倉庫建築依然被一條帶推車軌道的石頭長廊一分為二。20 世紀中葉，由於過度捕撈，鯡魚產業崩潰，倉庫轉而用於儲存乾貨。到了 1960 年代，小樽作為主要海運港口的地位逐漸下降，木村倉庫和沿街許多倉庫一樣無奈空置。舊木村倉庫採用凝灰岩建造，木框架以庫頁冷杉、魚鱗雲杉為原材料，地板則用檜木鋪就。經過了 100 多年，這座建築依然保持著良好的狀態。

小樽的玻璃遺產

北一硝子公司原名「淺原硝子」，創辦於 1901 年，與小樽淵源深厚。在電力尚未普及時，油燈是日常生活的必需品，淺原硝子公司的主要產品正是人工吹製的玻璃油燈。後來，公司還生產過鯡魚漁網上的玻璃浮子。到了 1920 年代，公司已經有大約 400 位員工，成為北海道最大的玻璃製造商之一。但之後隨著電力和塑膠製品普及，玻璃油燈和浮子的需求越來越小，到 1960 年時，淺原硝子已經是小樽僅存的玻璃製造企業了。

公司業務部門在 1971 年更名為「北一硝子」，除了一般玻璃製品，開始生產油燈作為懷舊商品銷售。時至今日，油燈依然是當地廣受歡迎的紀念品。小樽站的入口大廳採用了北一硝子出品的玻璃油燈照明，不過用電燈泡替代了油芯。如今佔據半個舊木村倉庫的北一館餐廳也使用了 167 盞玻璃油燈照明，但這裡還是用油芯。每天早晨工作人員手工點亮每一盞油燈，已經成為一道十分受歡迎的風景。

<日本語仮訳>

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（藍は主に藍染に使われる）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。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。

耐久性のある堅牢なつくり

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の内部を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年代に主要港としての小樽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凝灰岩で建てられたヒノキ床の倉庫は、1世紀以上経った今で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ていました。その後、浅原硝子はニシン漁網用のガラスの浮きを製造。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」にはまだ石油を使う167個のガラスオイルランプを毎朝手作業で灯される風景は大変人気があります。

【タイトル】旧嶋谷倉庫

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧岛谷仓库**

旧岛谷仓库建于1892年，原本用于存放大米，如今是一家咖啡馆。岛谷家族是来自山口县的北前船※船主，主要从事大米贸易。他们适时顺应时代变迁，在1895年改用蒸汽船为其他商人提供货运服务。

小樽约有350处木框架石构建筑，旧岛谷仓库也是其中之一。和纯石造仓库相比，木框架建筑修建更快、成本更低，是日本关东地区北部以及九州等港口城市常见的建筑样式。在这里，大多数19世纪晚期和20世纪早期的仓库都采用本地开采的凝灰岩修建，石块厚度通常在15厘米左右。

石块的厚度确保了建筑结构的完整性，同时为仓储提供了良好的防火、防冻保护。在1880年至1910年之间，小樽曾发生过16起大型火灾，其中，1902年在小樽站以南数个街区外发生的火灾烧毁了2000多所房屋，但石砌的仓库几乎安然无恙。

※北前船：自18世纪至19世纪末期，沿日本海海岸往返于大阪与北海道之间的日本传统帆船。

<繁体字>**舊嶋谷倉庫**

舊嶋谷倉庫建於1892年，原本用於存放大米，現在是一家咖啡館。嶋谷家是來自山口縣的北前船※船東，主要從事大米貿易。他們很會適時順應時代變遷，在1895年就改用蒸汽船為其他商人提供貨運服務。

包括舊嶋谷倉庫在內，小樽約有350間木框架石造建築。木框架倉庫是日本關東地區北部以及九州等港口城市常見的建築樣式，它比純石造建築修建起來更快、成本更低。大多數建於19世紀晚期和20世紀早期的小樽倉庫，都採用當地開採的凝灰岩修建，石塊厚度大約為15公分。

石塊厚度確保了建築結構的完整性，同時為倉儲提供了防凍和防火保護。在1880年至1910年之間，小樽曾發生過16起大型火災，其中，1902年在小樽站以南數個街區外發生的那次燒毀了2000多間房屋，但石砌的倉庫幾乎安然無恙。

※北前船：自18世紀至19世紀末期，沿日本海海岸往返於大阪與北海道之間的日本傳統帆船。

<日本語仮訳>

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。山口県出身の嶋谷家は北前船※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、他の商人の物資の輸送を行っていました。

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、日本の北関東や九州など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 回の大火が発生しました。1902 年に小樽駅の数ブロック南側で発生した大火で 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。

※北前船：18 世紀から 19 世紀末にかけて、日本海沿岸で北海道と大阪間を往復する日本の伝統的な形態の帆船のこと。

【タイトル】旧高橋倉庫

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧高桥仓库**

旧高桥仓库建于 1923 年，最初用于存放批发商品。1989 年，经过改造后，这座建筑以彩绘花窗美术馆的面貌重新开张。馆内主要展示来自英国和欧洲各地教堂的彩绘玻璃窗，其中大部分展品都出自 20 世纪早期。

高桥直治(1856-1926)18 岁离开家乡新潟县（潟，音同“戏”）来到小樽，在一家杂货店当了三年店员，学会如何做生意后开创了自己的事业。他从酿造味噌和酱油起步，并于 1899 年和弟弟联手创办企业，从事大米、味噌、酱油和海产品的商贸业务。

20 世纪早期，高桥家族通过投机生意积累起财富。他们低价囤入豆类和谷物粮食，等到价格上涨后再售出获利。1914 年，欧洲爆发战争，罗马尼亚、匈牙利等欧洲主要豆类出口国的贸易受到影响，却给包括高桥家族在内的小樽商人带来了机会。高桥直治买下了北海道几乎一整季的赤小豆，并与日本航运公司巨头之一日本邮船会社（今日本邮船株式会社）谈判，将货品直接送往伦敦的贸易公司。高桥直治后来进入政界，被称为“赤小豆将军”，不过，据说这个名号其实是他自封的。

小樽艺术村 彩绘花窗美术馆

开馆时间：5～10 月 9:30～17:00，11～4 月 10:00～16:00

闭馆日：5～10 月 每月第 4 个周三，11～4 月 每周三（如遇节假日顺延），元旦放假期间

<繁体字>**舊高橋倉庫**

舊高橋倉庫建於 1923 年，一開始用來存放批發商品。到了 1989 年，這座建築經過改造，以彩繪花窗美術館的面貌重新開張。館內主要展示來自英國和歐洲各地教堂的彩繪玻璃窗，大部分展品都出自 20 世紀早期。

18 歲時，高橋直治（1856-1926）離開家鄉新潟縣（潟，音同「戲」）來到小樽，在一家雜貨店當了 3 年店員。在學會了如何做生意後，開創了自己的事業。他從釀造味噌和醬油開始，並在 1899 年時和弟弟聯手創辦企業，販賣大米、味噌、醬油和海產品。

20 世紀早期，高橋家低價囤入豆類和穀物糧食，等到價格上漲後再售出，這樣的投機生意讓他們迅速積累起了財富。1914 年，歐洲爆發戰爭，羅馬尼亞、匈牙利等歐洲主要豆類出口國的貿易受到影響，卻給包括高橋家在內的小樽商人帶來了機會。高橋直治買下了北海道幾乎一整季的赤小豆，並與日本最大的航運公司之一日本郵船會社（今日本郵船株

式會社）談判，將貨品直接送往倫敦的貿易公司。高橋直治後來進入政界，被稱為「赤小豆將軍」，不過據說這個名號其實是他自封的。

小樽藝術村 彩繪花窗美術館

開館時間：5～10 月 9:30～17:00，11～4 月 10:00～16:00

閉館日：5～10 月 毎月第 4 個週三，11～4 月 每週三（如遇節假日順延），元旦放假期間

<日本語仮訳>

旧高橋倉庫

旧高橋倉庫は、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 年に改修されて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のステンドグラス窓を展示しており、そのほとんどが、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（1856-1926）は 18 歳でした。3 年間荒物商の店員として働き、そこで商いを学んだ後に独立。その後高橋直治は、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 世紀初めに商品に投機すること、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うまく利用しました。高橋直治は 1 シーズン分の北海道のあずきの収穫のほとんどを買い占め、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、「あずき将軍」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。

小樽芸術村 ステンドグラス美術館

開館時間：5～10 月 9:30～17:00、11～4 月 10:00～16:00

休館日：5～10 月の毎月第 4 水曜日、11～4 月の水曜日（祝日・休日の場合は翌平日休館）、年末年始

【タイトル】 田中酒造と旧岡崎倉庫

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

田中酒造和旧岡崎仓库

田中酒造创建于 1899 年，是当时小樽 50 家清酒酿造企业之一，也是唯一留存至今的一家。1944 年，战时政府控制了小樽清酒酿造业的供应和售价，田中酒造只保住了零售业务。直到 1996 年，田中酒造收购了旧岡崎仓库，才恢复酿酒业务。

清酒酿造通常在冬天进行，那时更容易控制发酵温度，有效抑制杂菌。但小樽气候凉爽干燥，加上酿造技术的进步，使得田中酒造能够实现全年酿酒。来访者一年四季都可以前来参观酿造过程，并品尝到“生酒”，即未经巴氏灭菌法消毒处理的新鲜清酒。田中酒造的大部分产品仅在本地销售。

田中酒造的酿酒用水是小樽天狗山的泉水，从酿造所旁边的一口井里汲取。酿酒的大米都出自北海道本地。酿造所免费开放参观，10 人以下无需预约。来访者可以在古雅的店内品尝到清酒、水果利口酒，以及用大米发酵的甘酒（类似甜酒酿，几乎不含酒精）等软饮，共计 10~15 种饮料。

酿造所位于旧岡崎仓库内，这是一个由三栋石构建筑组成的建筑群，建筑间有木构走廊相连。仓库位于城市中心以南，是岡崎家族在 1902 年至 1905 年之间修建的。岡崎家族最初经营味噌和酱油业务，后来转为售卖大米和杂货，并为其他商家提供仓储服务。

田中酒造 亀甲蔵

开放时间：9:05~17:30（全年）

<繁体字>

田中酒造和舊岡崎倉庫

田中酒造創立於 1899 年，是當時小樽 50 家清酒釀造企業之一，也是如今僅存的一家。1944 年時值戰爭時期，政府控制了小樽清酒釀造業的供應和售價，田中酒造只剩下零售業務。到了 1996 年，田中酒造收購了舊岡崎倉庫，也恢復了釀酒業務。

因為低溫環境更容易控制發酵溫度，且能有效抑制雜菌，所以清酒通常在冬天釀造。但小樽的氣候涼爽乾燥，加上釀造技術的進步，田中酒造可以全年釀酒。遊客一年四季都可以參觀釀造過程，還能品嚐到「生酒」——一種未經巴氏消毒法處理的新鮮清酒。田中酒造的大部分產品只在當地銷售。

田中酒造用來釀酒的大米都出自北海道，釀酒用水則從酒廠旁邊的一口井裡汲取，其水源是小樽天狗山的泉水。釀造所對大眾免費開放參觀，10 人以下無需預約。遊客可以在

古雅の店内品嘗に清酒、水果利口酒、以及用大米發酵的甘酒（類似甜酒釀，幾乎不含酒精）等軟飲，共計 10～15 種飲料。

釀造所位於舊岡崎倉庫內，這是一個由三棟石造建築組成的建築群，建築間以木造走廊相連。倉庫是岡崎家在 1902 年至 1905 年之間修建的，位於城市中心以南。岡崎家一開始販賣味噌和醬油，後來轉賣大米和雜貨，同時也為其他商家提供倉儲服務。

田中酒造 龜甲藏

開放時間：9:05～17:30（全年）

<日本語仮訳>

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、田中酒造はこの街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が統制されており、田中酒造は小売限定の商いをしていました。1996 年になると、田中酒造は岡崎倉庫を購入して釀造業を復活させたのです。

酒造りは通常、発酵温度の管理や菌の混入を回避しやすい冬場に行います。しかし、小樽の涼しく乾燥した気候と釀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可能です。ほとんどの酒は現地でのみ販売されています。

田中酒造では酒の釀造の際に、釀造所の隣にある井戸から汲み上げた小樽の天狗山の湧き水を使用しています。釀造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。釀造所の無料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。古き良き風情を残した店内では常時日本酒や果実酒、さらには甘く発酵させた米の飲料である甘酒などのノンアルコール飲料など 10～15 種類の試飲が可能です。

製造場は、木製の廊下でつながった 3 棟の石造りの建造物から成る旧岡崎倉庫で操業しています。これらの倉庫は、1902 年から 1905 年にかけて岡崎家によりこの街の中心から南の方に建てられました。岡崎家は、味噌や醤油をつくる商いからスタートし、その後米や雑貨の販売や、他の商人の物品の保管を行っていました。

田中酒造 龜甲藏

見学可能時間：9:05～17:30（年中無休）

【タイトル】旧日本郵船株式会社小樽支店

【想定媒体】QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

旧日本郵船株式会社小樽分店

在小樽运河北端，巍然矗立着日本邮船大厦，它是这座城市鼎盛时期繁荣的象征。当时，日本顶尖的建筑师汇聚在这里，使用最好的材料和最先端的技术，为这座城市建造了众多建筑。这座大厦建于1906年，为日本航运公司巨头之一的日本邮船会社（今日本邮船株式会社）所有，现已被指定为国家重要文化财产。

日本邮船大厦及旁边的石构仓库均由佐立七次郎(1856-1922)设计，他是英国建筑师乔赛亚·康德(Josiah Conder, 1852-1920)在今东京大学的第一批学生之一。佐立七次郎的设计呈现出当时欧洲流行的文艺复兴风格，大厦的对称布局、复折式屋顶、屋顶天窗以及在结构和装饰上采用石材等特点，都是这一风格的典型特征。

为了应对北海道寒冷的冬天，此处建筑采用了当时世界上最先进的技术，包括美国的钢铁百叶窗、双层玻璃窗、蒸汽供暖所需的地下锅炉房等。一楼的大部分区域为开放式空间，工作人员在这里管理货物运输，票务人员则在高高的木质柜台后面为乘客办理船票事宜。当时，日本邮船会社拥有大约58艘蒸汽船，往来于中国、欧洲、印度、美国 and 澳大利亚等国家和地区的港口，提供货运及客运服务。

二楼有一间会议室和一个私人休息室，室内铺设拼花地板，有石膏装饰，墙上贴着金唐革纸制作的壁纸，这是一种用金箔做出浮雕纹样的高级和纸，类似欧洲的贴金皮革。

<繁体字>

舊日本郵船株式會社小樽分店

日本郵船大廈建於1906年，巍然矗立在小樽運河北端，是這座城市鼎盛時期繁榮的象徵。大廈所有者是日本航運公司巨頭之一的日本郵船會社（今日本郵船株式會社）。當時，日本最好的建築師都匯聚這裡，使用最頂級的材料和最尖端的技術，為這座城市建造了眾多建築。這座大廈已被指定為國家重要文化財產。

日本郵船大廈及其旁邊的石砌倉庫都由佐立七次郎（1856-1922）設計，他是英國建築師喬賽亞·康德（Josiah Conder, 1852-1920）在今東京大學的第一批學生之一。從大廈的對稱佈局、複折式屋頂、屋頂天窗，以及結構與裝飾的石材運用上都可以看出，佐立七次郎的設計屬於典型的文藝復興風格，當時在歐洲十分流行。

北海道冬天寒冷，因此這棟建築使用了當時世界上最先進的禦寒技術，包括美國的鋼鐵百葉窗、雙層玻璃窗，還有蒸汽暖氣所需要的地下鍋爐房等。一樓大部分為開放式空間，工作人員在這裡管理貨物運輸，票務人員則在木質櫃台後面為乘客辦理船票事宜。當時，

日本郵船會社擁有大約 58 艘蒸汽船，往返於中國、歐洲、印度、美國和澳大利亞等國家和地區的各大港口之間，提供貨運和客運服務。

2 樓有一間會議室和一個私人休息室，室內鋪著拼花地板，有石膏裝飾，牆上還貼著金唐革紙的壁紙，這是一種用金箔做出浮雕花紋的高級和紙，有些像歐洲的貼金皮革。

＜日本語仮訳＞

旧日本郵船株式会社小樽支店

小樽運河の北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。当時は、日本の一流建築家たちが最高品質の材料と先端技術を駆使して、この街の建物を設計していました。この建物は、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）の社屋として、1906 年に完成しました。この建物は国の重要文化財に指定されています。

日本郵船の社屋と隣接する石造りの倉庫は佐立七次郎（1856–1922）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（1852–1920）の教えを受けた一期生のうちの 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、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）、ドーマー窓（屋根窓）、構造や装飾用に石の組み込みを使用するのは、この様式の典型です。

この社屋には、北海道の寒い冬に対抗するための世界各地の最新の革新技术を採用。アメリカのスチール製シャッター、二重ガラス窓、地下にあるスチーム暖房のためのボイラー室などが特徴です。1 階の大部分はオープンスペースとなっており、ここで事務職員が貨物輸送管理をしたり、背の高い木製の乗客用チケットカウンターに職員を配置したりしていたのです。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資や乗客を運ぶ蒸気船を約 58 隻保有していました。

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、金属箔に凹凸加工を施した和紙である、金唐紙の壁紙が貼られています。

【タイトル】 日本銀行旧小樽支店金融資料館

【想定媒体】 WEB

<簡体字>

日本銀行旧小樽支行金融資料館

日本銀行旧小樽支行的设计彰显了这座城市的富庶以及这间国家银行的金融实力。到20世纪20年代中期时，小樽已有大约25家银行，当时北海道的首府札幌也仅有13家。19世纪晚期的小樽是进入北海道的门户，无论货物还是移民都从本地港口登岸，粮食谷物等商品也都在这里装船，再发往本州各地，甚至俄罗斯和欧洲。在这座发展迅猛的港口城市里，各家银行为小樽的金融交易和国际货币兑换提供着助力。

货币改革

德川幕府时代(1603-1867)，日本采用金、银币进行国际贸易。到了19世纪中叶，幕府和外国列强签订了不平等的贸易协定，导致日本货币贬值，大量黄金流失。为了应对这一局面，日本银行于1882年成立，负责发行纸币，并对日本货币和金融体系进行改革。而此时差不多是在明治政府(1868-1912)确定日元（円）为官方货币的10年后。

1885年，日本银行以白银作为交易价值的保障，发行了第一套纸币。很快，日本跟随西方诸国脚步，在1887年将日元的货币本位改为黄金。1893年，为了促进北海道的金融交易，日本银行在小樽开设支行。随着小樽支行闻名于世，该行在处理财政资金的存储、接收和流通以外，还购买了北海道本地开采的金子，建立起了自己的黄金储备。

成功的象征

1909年至1912年，日本银行小樽支行共花费三年时间建造了公司新楼。这是一座文艺复兴风格的建筑，由辰野金吾(1854-1919)和弟子长野宇平治(1867-1937)共同设计。辰野金吾是当时日本最著名的建筑师之一，也是英国建筑师乔赛亚·康德(Josiah Conder, 1852-1920)在帝国工科大学（今东京大学工学部）的首届学生之一。位于东京日本桥的日本银行总部（1896年）和东京站的丸之内红砖大楼（1914年）都是他的代表作品，两者均已被指定为国家重要文化财产。

小樽支行新楼高两层，采用了全新的建造方法，例如钢筋结构、防火混凝土的地面和屋顶。钢结构桁架能够支撑大跨度的屋顶，无需添加立柱，因此为银行大厅留出了开阔的空间。夹层走廊可俯瞰大厅，方便银行经理们随时了解厅内情况。而在内饰上，辰野金吾大量使用了日本银行的标志：一个日文“円”字的变形图案，代表日元。今天的日元纸币上依然保留着这个圆形标记。

建筑的砖结构外墙上覆盖着一层模拟石材效果的水泥，能防止雨雪侵蚀墙砖。建筑北侧的屋顶上排列着四个小拱顶，东南角有一座四层的瞭望塔，可俯瞰小樽港。

日本银行在这里一直营业到 2002 年。2003 年，这座建筑经修葺后改造为“日本银行旧小樽支行金融资料馆”，重新对公众开放。馆内展品包括小樽金融街等比例模型和原银行金库等。金融资料馆免费开放。

日本银行旧小樽支行金融资料馆

开馆时间：夏（4 月～11 月）9:30～17:00，冬（12 月～3 月）10:00～17:00

闭馆日：周三（如遇节假日顺延），元旦放假期间

<繁体字>

日本銀行舊小樽支行金融資料館

19 世紀晚期的小樽是進入北海道的門戶，貨物和移民都從這個港口上岸，糧食穀物等商品也都在這裡裝船後發往本州各地，甚至俄羅斯或歐洲。在這座發展迅猛的港口城市裡，各家銀行為小樽的金融交易和國際貨幣兌換提供了助力。1920 年代中期時，小樽已有大約 25 家銀行，相對於只有 13 家銀行的北海道首府札幌，金融業更加發達。從日本銀行舊小樽支行的設計便能看出這座城市的富庶，以及這間國家銀行實力的雄厚。

貨幣改革

在德川幕府時代（1603-1867），日本採用金、銀幣進行國際貿易。到了 19 世紀中葉，由於幕府和外國列強簽訂了不平等的貿易協定，導致日本貨幣貶值，大量黃金流失。為了應對這一局面，政府在 1882 年成立了日本銀行，負責發行紙幣，同時也對日本貨幣和金融體系進行改革。此時正是明治政府（1868-1912）確定日圓（円）為官方貨幣差不多 10 年後。

1885 年，日本銀行發行了第一套紙幣，以白銀作為交易擔保。不久之後又跟隨西方腳步，在 1887 年將日圓的貨幣本位改為黃金。到了 1893 年，為了促進北海道的金融交易，日本銀行在小樽開設了支行。隨著小樽支行聲名鵲起，在處理財政資金的存儲、接收和流通以外，小樽支行還購買了北海道當地開採的金子，建立起了自己的黃金儲備。

成功的象徵

1909 年至 1912 年，日本銀行小樽支行花費了 3 年時間建造了一座文藝復興建築風格的新樓，設計師是當時日本最著名建築師之一辰野金吾（1854-1919）和其弟子長野宇平治（1867-1937）。辰野金吾是英國建築師喬賽亞·康德（Josiah Conder, 1852-1920）在帝國工科學校（今東京大學工學部）的第一屆學生之一，位於東京日本橋的日本銀行總部（1896 年）和東京站的丸之內紅磚大樓（1914 年）都是他的代表作品，兩者皆已被指定為國家重要文化財產。

兩層樓的小樽支行新樓採用了全新的建造方法，像是鋼筋結構、防火混凝土的地面和屋頂。鋼結構桁架能夠支撐大跨度的屋頂，不需要再添加任何立柱，為銀行大廳留出了開闊的空間；夾層走廊可俯瞰大廳，方便銀行經理們隨時了解廳內情況；在內飾上，辰野金

吾大量使用了日本銀行的標誌：一個日文「円」字的變形圖案，代表日圓。今天的日圓紙幣上依然保留著這個圓形標記。

建築的磚結構外牆上覆蓋了一層水泥，不但能防止雨雪侵蝕牆磚，還可以模擬出石材效果。建築北側的屋頂上排列著 4 個小拱頂，東南角有一座四層的瞭望塔，可俯瞰小樽港。

日本銀行在這裡一直營業到 2002 年。2003 年，這處建築經修葺改造為「日本銀行舊小樽支行金融資料館」後重新對外開放。現在館內展品包括小樽金融街等比例模型以及原銀行金庫等。金融資料館向民眾免費開放。

日本銀行舊小樽支行金融資料館

開館時間：夏（4 月～11 月）9:30～17:00，冬（12 月～3 月）10:00～17:00

閉館日：週三（如遇節假日順延），元旦放假期間

<日本語版訳>

日本銀行旧小樽支店金融資料館

日本銀行旧小樽支店は、街の富と国立銀行の財力を反映した設計が特徴です。1920 年代半ばまでに、北海道の県庁所在地である札幌で営業していた銀行が 13 行であったのに対し、小樽市内ではおよそ 25 行の銀行が営業していました。19 世紀の終わりには北海道の玄関口となっていた小樽では、物資や移住者が小樽港から流入し、穀物などの商品が本州のさまざまな場所や、ロシアやヨーロッパへと出荷されていました。成長著しい港町のために、銀行は金融取引と国際通貨交換の役割を担っていたのです。

通貨改革

徳川幕府（1603–1867）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た結果、大量の金が海外に流出。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（1868–1912）が正式通貨として「円」を導入したおよそ 10 年後のことでした。

1885 年に日本銀行は、銀との交換が保証されている最初の紙幣を発行しました。その後、1887 年に西洋諸国の多くに続き、日本は金本位制を採用。北海道での金融取引を推し進めるため、1893 年に日本銀行の小樽支店が開設されました。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付け、自らの金準備を構築していきました。

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（1854–1919）と彼の弟子長野宇平治（1867–1937）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、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（1852–1920）

の教え子の一期生の 1 人でした。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、その名が歴史に刻まれています。この二つの建物は国の重要文化財に指定されています。

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、新しい建築技術を駆使。屋根の小屋組に鉄骨を用いることにより、支柱を使わずに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、ここから銀行の管理職が階下での様子を見ることができたのです。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セメントで覆って石造り風に仕上げ、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 階建ての望楼が配置されています。

この銀行は 2002 年まで営業を続け、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、小樽の金融地区のスケールモデルや、当時使われていた金庫室などがあります。入場料は無料です。

日本銀行旧小樽支店金融資料館

開館時間：夏季（4～11 月）9:30～17:00、冬季（12～3 月）10:00～17:00

休館日：水曜日（祝日・休日の場合は翌平日休館）、年末年始

【タイトル】 日本銀行旧小樽支店金融資料館

【想定媒体】 QR、パンフレット

<簡体字>

日本銀行旧小樽支行金融資料館

日本銀行旧小樽支行建成于1912年，由日本最顶级的建筑师操刀设计。支行建筑采用了当时最先进的建筑工艺，细节精美华丽，体现了20世纪早期小樽的金融实力。如今，它是一处面向公众开放的资料馆，馆内的照片和等比例模型阐释着日本货币体系和小樽经济成长的历史。

这是一座文艺复兴风格的优雅建筑，设计者是著名建筑师辰野金吾(1854-1919)及其弟子长野宇平治(1867-1937)。辰野金吾是当时日本最著名的建筑师之一，东京日本桥的日本银行总部（1896年）和东京站的丸之内红砖大楼（1914年）是他最负盛名的代表作，两者都已被指定为国家重要文化财产。

日本银行的标志是一个日文“円”字（日元单位）的变形图案，楼内随处可见这个标志的石膏装饰，如今的日元纸币上也依然印着这个符号。建筑的红砖外墙上覆盖着一层水泥，可保护红砖不受雨雪侵蚀，同时模拟石砌效果。屋顶北面排列着四个小拱顶，东南角是一座四层的瞭望塔，可以俯瞰小樽港。金融资料馆免费开放参观。

<繁体字>

日本銀行舊小樽支行金融資料館

1912年，日本銀行舊小樽支行建成，由日本最頂尖的建築師負責設計。建築展現了20世紀早期小樽的金融實力，內外細節精美華麗，並採用了當時最先進的建築工藝。如今它是一間對外開放的資料館，館內的照片和等比例模型闡釋了日本貨幣體系統和小樽經濟成長的歷史。

這是一座文藝復興風格的優雅建築，由當時日本最著名建築師之一辰野金吾（1854-1919）與其弟子長野宇平治（1867-1937）設計。在他的代表作中，以東京日本橋的日本銀行總部（1896年）和東京站的丸之內紅磚大樓（1914年）最負盛名，兩者都已被指定為國家重要文化財產。

日本銀行的標誌是一個日文「円」字（日圓單位）的變形圖案，樓內到處可見這個標誌的石膏裝飾，在現在的日圓紙幣上也可以見到這個符號。建築的紅磚外牆上覆蓋了一層水泥，起到了保護紅磚不受雨雪侵蝕的作用，同時還模擬出了石砌效果。屋頂北面排列著4個小拱頂，東南角是一座四層的瞭望塔，可以俯瞰小樽港。金融資料館向公眾免費開放。

<日本語仮訳>

日本銀行旧小樽支店金融資料館

日本銀行旧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、華麗なディテールと当時の新工法で建てられ、1912 年に完成しました。この建物は 20 世紀初頭の小樽の財力を反映するよう設計されましたが、現在では資料館として一般に公開されています。写真やスケールモデルを通じて日本の通貨制度と小樽の経済成長の過程を伝えています。

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（1854-1919）と彼の弟子である長野宇平治（1867-1937）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おり、この二つの建物は国の重要文化財に指定されています。

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、石膏を内装全体に組み込みました。このモチーフは現在でも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セメントで覆って石造り風に仕上げ、雨や雪からレンガを保護。北側の屋根に沿った 4 つのドームと南西の角には小樽港を見渡せる 4 階建ての望楼を備えています。資料館への入場は無料です。

【タイトル】旧三井銀行小樽支店

【想定媒体】WEB

<簡体字>

旧三井銀行小樽支行

旧三井銀行小樽支行建于 1927 年，一直营业至 2002 年。2016 年，该建筑经翻新后化身为博物馆重新开放。过去禁止公众入内的区域如今也都可以参观，设在开放式银行大厅里的展览则追溯了色内金融街的发展历程。

这是一座意大利文艺复兴风格的建筑，由建筑师曾祢达藏(1853-1937)于 1927 年设计，其灵感来自 14 至 15 世纪意大利商人的豪华住宅。曾祢达藏吸取 1923 年关东大地震的教训，采用了钢筋混凝土结构。建筑外墙覆盖着一层花岗岩，看上去仿佛整面墙都是用坚硬的石块砌成，上面还装饰有仿希腊、罗马的图案。当年小樽拥有 25 家银行，身为其中之一，这座建筑体现了 20 世纪早期小樽金融业的蓬勃活力。从明治时代(1868-1912)末期到昭和时代(1926-1989)初期，小樽一直享有“北日本第一经济都市”之誉。

财富与创新

大厅楼上是银行办公室和三间重要客户接待室，其中一个接待室还保留着 1927 年的原貌，装饰性的墙纸、天鹅绒窗帘和天鹅绒的布艺沙发一应俱全。展示架上的玻璃罐里盛放着当年小樽商贸交易的主角——鲱鱼肥料、豆类、亚麻等，这些样品标本都出自 20 世纪 40 年代。

地下层有一个供客户租用的保险库。保险库外有一条瓷砖回廊，回廊沿途设有排水槽，用于排出夏季地下室墙面因低温凝结的冷凝水。

小樽金融街的升级

1880 年，三井銀行在刚刚落成的开运町站（后改名“南小樽站”）附近开设支行。这里位处小樽南部，当时是这座城市的商业中心，直到 1881 年的一场大火烧毁了包括銀行和火车站在内的绝大部分建筑。此后，该地区大部分商业设施都迁到了离港口更近的北部城区。从 1887 年开始，銀行和商贸机构渐渐聚集到新商业中心附近的色内地区。三井銀行也在 1898 年搬迁到“色内大通”街道，成为当时该地区的十家銀行之一。截至 1926 年，共有 25 家銀行在小樽设立网点营业。

从和服贸易到銀行巨头

三井銀行是日本第一家私人銀行，于 1876 年在东京创立。三井家族从 1673 年就开始经营和服生意，后来才涉足货币兑换业务。在 1882 年日本銀行建立之前，北海道的政府

发展资金都经由三井银行调度管理。20 世纪晚期，三井银行与其他几家银行合并，组成了现在的三井住友银行。旧三井银行小樽支行建筑现已被指定为国家重要文化财产，同时也是小樽艺术村的一部分。艺术村内共有 5 栋历史建筑，均已改造为博物馆和画廊向公众开放。

旧三井银行小樽支行

开馆时间：5～10 月 9:30～17:00，11～4 月 10:00～16:00

闭馆日：5～10 月 每月第 4 个周三，11～4 月 每周三（如遇节假日顺延），元旦放假期间

<繁体字>

舊三井銀行小樽支行

持續營業至 2002 年的舊三井銀行小樽支行建於 1927 年。2016 年，這棟建築經過翻新後變身博物館，重新對外開放。許多過去禁止進入的區域如今也都可以參觀，設在開放式大廳裡的展覽追溯了色內金融街的發展歷程。

這是一座義大利文藝復興風格的建築，由建築師曾禰達藏（1853-1937）在 1927 年設計，其靈感來自 14 至 15 世紀義大利商賈的豪華住宅。曾禰達藏在設計時吸取了 1923 年關東大地震的教訓，採用了鋼筋混凝土結構使建築更加牢固。建築的外牆覆蓋著一層花崗岩，看起來如用堅硬的石塊砌成，上面還裝飾著仿希臘、羅馬的圖案。當年小樽一共有 25 家銀行，身為其中之一，這座建築體現了 20 世紀早期小樽金融業的蓬勃活力。從明治時代（1868-1912）末期到昭和時代（1926-1989）初期，小樽一直是「北日本第一經濟都市」。

財富與創新

大廳樓上是銀行辦公室以及 3 間重要客戶接待室，其中一間接待室保留著 1927 年的原貌，裝飾性壁紙、天鵝絨窗簾、天鵝絨布藝沙發，一應俱全。當年小樽商貿交易的主角——鯡魚肥料、豆類和亞麻被放在展示架上的玻璃罐裡，這些樣品標本都出自 1940 年代。

地下層還有一個用以租借給客戶的保險庫，保險庫外環繞著一條瓷磚走廊，走廊沿途設有排水槽，用來排出夏季地下室牆面因低溫凝結的冷凝水。

小樽金融街的升級

1880 年，三井銀行在剛剛落成的開運町站（後改名「南小樽站」）附近開設了支行。這裡地處小樽南部，當時是這座城市的商業中心。但 1881 年的一場大火將銀行和火車站在內的大部分建築燒毀，之後，此處的大部分商業設施都遷到了離港口更近的北部。從 1887 年開始，銀行和商貿機構漸漸聚集到新商業中心附近的色內地區，三井銀行也在 1898 年搬到「色內大通」街道，成為當時該地區的 10 家銀行之一。到了 1926 年，總共有 25 家銀行在小樽設立支行。

從和服貿易到銀行巨頭

三井銀行於 1876 年在東京創立，是日本第一家私人銀行。從 1673 年開始，三井家就開始經營和服生意，之後才涉足貨幣兌換業務。在 1882 年日本銀行成立之前，北海道的政府發展資金都經由三井銀行調度管理。到了 20 世紀末，三井銀行與其他幾家銀行合併，組成了現在的三井住友銀行。舊三井銀行小樽支行建築現已被指定為國家重要文化財產，同

時也是小樽藝術村的一部分。藝術村內的 5 棟歷史建築都被改造成博物館和畫廊，供遊客前來參觀。

舊三井銀行小樽支行

開館時間：5～10 月 9:30～17:00，11～4 月 10:00～16:00

閉館日：5～10 月 毎月第 4 個週三，11～4 月 毎週三（如遇節假日順延），元旦放假期間

<日本語仮訳>

旧三井銀行小樽支店

旧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。かつては一般公開されていませんでしたが、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金融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のルネサンス・リバイバル様式で、曾禰達蔵（1853-1937）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。外観は堅い石に似せた花崗岩の層に覆われ、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、小樽の金融業の活気の象徴でした。明治時代（1868-1912）の末から昭和時代（1926-1989）の初期にかけて、小樽は「北日本随一の経済都市」と呼ばれていました。

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用の応接室が 3 つありました。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 年代のものです。

地下には顧客用の貸金庫室があります。夏に冷たい地下室の壁に発生す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 年に新設された開運町駅（後の南小樽駅）の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は商業の中心地でした。同地区の商業施設の大多数は、さらに北の港近くに移転。1887 年以降になると、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す。三井銀行が 1898 年に色内大通りに移転した時点では、この地域にあった銀行 10 行のうちの 1 つでした。1926 年には小樽に 25 行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ています。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。旧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。

旧三井銀行小樽支店

開館時間：5～10 月 9:30～17:00、11～4 月 10:00～16:00

休館日：5～10 月の毎月第 4 水曜日、11～4 月の水曜日（祝日・休日の場合は翌平日休館）、年末年始

【タイトル】 旧三井銀行小樽支店

【想定媒体】 QR、パンフレット

<簡体字>

旧三井銀行小樽支行

旧三井銀行小樽支行建于 1927 年，一直营业到 2002 年。这处建筑经修复改造后，在 2016 年作为博物馆重新开放。来访者可以进入从前不对外开放的区域参观，并通过设在开放式银行大厅内的展览，了解 20 世纪早期以来色内金融街的发展历程。

银行的地下层是供客户租赁的保险库。库房的天花板呈拱形，一条铺着瓷砖的回廊环绕库房，回廊沿途设排水槽，用于排出夏季因地下温度较低产生的墙面冷凝水。

这座意大利文艺复兴风格的建筑出自建筑师曾祢达藏(1853-1937)之手，其设计灵感来自 14 至 15 世纪意大利的商人豪宅。曾祢达藏吸取 1923 年关东大地震的教训，采用了钢筋混凝土结构设计。曾祢达藏是辰野金吾(1854-1919)的同班同学，1912 年建造的日本银行旧小樽支行就是后者的作品。

从明治时代(1868-1912)末期到昭和时代(1926-1989)初期，小樽一直享有“北日本第一经济都市”之誉。当时共有 25 家银行在小樽开设网点营业，旧三井銀行小樽支行正是其中之一，这栋建筑象征着 20 世纪早期这座城市的金融实力。旧三井銀行小樽支行如今也是小樽艺术村的一员。艺术村内共有 5 座历史建筑，都已改造为博物馆或画廊对公众开放。

<繁体字>

舊三井銀行小樽支行

1927 年，舊三井銀行小樽支行成立，2002 年終止營業。2016 年，這棟建築經修復改造後，化身為博物館重新對遊客開放。遊客可以進入從前不對外開放的區域參觀，並透過開放式大廳內的展覽，了解 20 世紀早期以來色內金融街的發展歷程。

銀行的地下層是供客戶租賃的保險庫。庫房的天花板呈拱形，一條鋪著瓷磚的走廊環繞在庫房四周，走廊沿途有排水槽，用來排出夏季因地下溫度較低產生的牆面冷凝水。

這座建築出自建築師曾禰達藏（1853-1937）之手，屬於義大利文藝復興風格，據說其設計靈感來自 14 至 15 世紀義大利的商賈豪宅。曾禰達藏採用了鋼筋混凝土結構設計，這是吸取了 1923 年關東大地震的教訓。他和另一位知名建築師辰野金吾（1854-1919）是同班同學，建於 1912 年的日本銀行舊小樽支行就是辰野金吾的作品。

從明治時代（1868-1912）末期到昭和時代（1926-1989）初期，小樽一直是「北日本第一經濟都市」。當時一共有 25 家銀行在小樽設支行，舊三井銀行小樽支行正是其中之一，這棟建築象徵著 20 世紀早期這座城市的金融實力。現在，舊三井銀行小樽支行也是小樽藝術村的一員。藝術村內共有 5 座歷史建築，都已改造為博物館或畫廊，對遊客開放。

<日本語仮訳>

旧三井銀行小樽支店

旧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。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金融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（1853-1937）によってイタリアルネッサンスリバイバル様式で設計。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。曾禰氏は、1912 年に日本銀行小樽支店を設計した辰野金吾（1854-1919）の同級生でした。

明治時代（1868-1912）の末から昭和時代（1926-1989）の初期にかけて、小樽は「北日本随一の経済都市」と呼ばれていました。三井銀行小樽支店が当時小樽の 25 銀行のうちの 1 つであった 20 世紀初頭には、この建物はこの街の財力の象徴でした。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。

【タイトル】 繁栄の時代から遺産の保存へ：小樽の色内金融街

【想定媒体】 WEB

<簡体字>

从繁荣到保护：小樽色内金融街

站在与“色内大通”街道相交的路口眺望“日银通”街道，一幅现代城市发展的历史画卷在眼前徐徐展开。在方圆 500 米左右的范围内，聚集了许多日本近现代建筑的杰作，它们都是当年各大银行的营业大楼——正是这些银行把小樽推上了日本北部经济中心的地位。原有的 25 座银行建筑中，共有 10 座留存至今，其中部分是 20 世纪早期日本顶尖建筑大师设计的作品。

新的金融前沿

最早出现在小樽的金融机构是放贷钱庄和典当行，它们主要为 19 世纪晚期“鲱鱼淘金热”中的渔民和“淘金者”提供服务。到了 1897 年，小樽的年鲱鱼捕捞量已高达 9 万吨左右，城市人口也从明治时代(1868-1912)初期的大约 2000 人，增长到了 20 世纪 20 年代的逾 10 万人。这种飞速发展催生了对政府监管下大型银行的需求。

三井银行是最早进入北海道的银行，1876 年便已在函馆开设分支机构，1880 年在小樽开设了第二家。在 1882 年日本银行成立以前，北海道的政府开发经费都经由三井银行调度处理。早期到来的银行以低于钱庄的利率发放贷款，发行与纸币等值的支票，同时提供国际贸易汇兑服务，为当时刚刚起步的小樽经济做出了贡献。

日本近现代建筑展

从 1887 年的 3 家，到 1897 年的 10 家，再到 20 世纪 20 年代中期的 25 家，银行数量的迅速增长令小樽成为了北海道的金融中心。市内现存最早的银行建筑建成于 1893 年，是位于“堺町通”街道的旧“第百十三国立银行”小樽支行。这是一座融合了日本和欧洲风格的仓库式银行，在现存建筑中非常罕见。

20 世纪初期，为了凸显财富、诚信和稳定可靠的企业形象，日本的银行开始青睐经典欧式建筑。伴随着明治政府对海外货币和金融体系的学习，日本最顶级的设计师也纷纷将目光投向了欧洲和美国，以寻求灵感。20 世纪早期日本最重要的 4 位建筑大师都曾在现在的东京大学师从英国建筑师乔赛亚·康德(Josiah Conder, 1852-1920)。位于日银通街道的日本银行旧小樽支行（1912 年）和色内大通街道的旧三井银行小樽支行（1927 年）都是他们的作品。

与早期银行建筑不同，旧北海道拓殖银行小樽支行（1923 年）、旧三菱银行小樽支行（1924 年）、旧第一银行小樽支行（1924 年）等建于 20 世纪 20 年代的银行都采用了光滑

的外牆立面、簡潔的立柱、極少的表面裝飾，這些都是當時風行歐美市政建築及各種機構的新古典主義的典型代表。

經濟下行與歷史街區面貌的保存

小樽的許多銀行歷史建築能夠原樣保留至今，其中不乏環境和歷史的因素。

首先，這座城市幾乎不曾經歷過地震，就連第二次世界大戰(1939-1945)期間也沒有遭受嚴重的空襲破壞。其次，城市的經濟衰退也是原因之一。20 世紀中葉，日本的主要能源需求從煤炭轉向石油，小樽隨之失去了它作為煤炭運輸港的重要地位。20 世紀 60 年代，大量金融機構和貿易公司相繼撤出小樽，只留下厚重威嚴的建築無人問津。如果經濟持續繁榮，這些大樓或許會被更新潮的建築取代。從某種意義上說，小樽的經濟衰退反而保全了色內金融街的銀行建築。

<繁體字>

從繁榮到保護：小樽色內金融街

站在與「色內大通」交叉的路口眺望「日銀通」街道，彷彿在閱讀一本現代城市的發展史書。在方圓 500 公尺範圍內，聚集了許多日本現代建築的傑作，它們都是當年各大銀行的營業大樓，正是這些銀行把小樽推上了日本北部經濟中心的地位。原有的 25 座銀行建築中有 10 座留存至今，其中部分是 20 世紀早期日本頂尖建築大師設計的作品。

新的金融前沿

錢莊和當舖是最早出現在小樽的金融機構，它們主要為 19 世紀晚期「鯡魚淘金熱」中的漁民和「淘金者」提供服務。1897 年時，小樽的年鯡魚捕撈量已高達約 9 萬公噸，城市人口也從明治時代（1868-1912）初期的大約 2000 人增長到 1920 年代的 10 萬多人，這種飛速發展勢必催生對政府監管的大型銀行的需求。

三井銀行於 1876 年便已在函館開設支行，是最早進入北海道的銀行，1880 年又在小樽開設了第二家支行。在 1882 年日本銀行成立以前，北海道的政府開發經費都經由三井銀行調度處理。早年到來的銀行以低於錢莊的利率放貸、發行與紙幣等值的支票，同時提供國際貿易匯兌服務，為當時剛剛起步的小樽經濟做出了貢獻。

日本近現代建築展

小樽的銀行數量從 1887 年的 3 家，到 1897 年的 10 家，再到 1920 年代中葉的 25 家，增加速度相當驚人，這令小樽逐漸成長為北海道的金融中心。市內現存最早的銀行建築是 1893 年建成、位於「堺町通」街道的舊「第百十三國立銀行」小樽支行，這是一座融合了日本和歐洲風格的倉庫式銀行，在現存建築中非常少見。

20 世紀初期，為了展現財富、誠信、穩定可靠的企業形象，日本的銀行開始青睞經典歐式建築。隨著明治政府對海外貨幣和金融體系的學習，日本最頂尖的建築師們也將目光投向了歐洲和美國以尋求靈感。20 世紀早期，日本最重要的 4 位建築大師都曾在現在的東京大學師從英國建築師喬賽亞·康德（Josiah Conder, 1852-1920），他們的作品中有位於日銀通街道的日本銀行舊小樽支行（1912 年）和色內大通街道的舊三井銀行小樽支行（1927 年）。

與之前的銀行建築不同，舊北海道拓殖銀行小樽支行（1923 年）、舊三菱銀行小樽支行（1924 年）、舊第一銀行小樽支行（1924 年）等建於 1920 年代的銀行，其外牆表面平滑、立柱簡單、裝飾極少，是當時風行歐美市政建築及各種機構的新古典主義的經典代表。

經濟衰退與歷史街區面貌的保存

小樽的許多銀行建築之所以能夠留存至今，其中不乏眾多環境和歷史方面的原因。

首先，這座城市幾乎不曾經歷過地震，就連第二次世界大戰（1939-1945）期間也沒有遭受嚴重的空襲破壞。其次，小樽經歷的經濟衰退也是原因之一。20 世紀中葉，日本的國家主要能源需求從煤炭轉向石油，小樽隨之失去了作為煤炭運輸港的重要地位。1960 年代，大量金融機構和貿易公司相繼撤出小樽，只留下厚重威嚴的建築。如果經濟持續繁榮，這些大樓或許會被更新潮的建築取代。從某種意義上說，小樽的經濟衰退反而使色內金融街的銀行建築得以完整保存下來。

<日本語仮訳>

繁栄の時代から遺産の保存へ：小樽の色内金融街

色内大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る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約 9 万トンになり、市の人口は明治時代（1868-1912）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じました。

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。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たのです。

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旧第百十三国立銀行小樽支店です。日本と欧州のスタイルを融合した、現存する貴重な倉庫型の銀行です。

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。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たのです。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（1852-1920）に師事しました。彼らは日銀通り沿いに日本銀行旧小樽支店（1912 年）、色内大通りに旧三井銀行小樽支店（1927 年）を建設しました。

初期の銀行建築とは対照的に 1920 年代に建てられた旧北海道拓殖銀行小樽支店（1923 年）、旧三菱銀行小樽支店（1924 年）、旧第一銀行小樽支店（1924 年）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。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

小樽の当時の銀行の建物が数多く残っている背景には、数々の環境的・歴史的要因があります。

この街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（1939-1945）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 世紀半ばに、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。ある意味で、小樽の不況が色内金融街の銀行を救ったとも考えられます。

【タイトル】 色内金融街

【想定媒体】 QR、パンフレット

<簡体字>**色内金融街**

站在与“色内大通”街道相交的路口眺望“日银通”街道，就能感受到现代城市发展的历史。许多日本近现代建筑的杰作聚集在方圆 500 米左右的范围内。它们都是昔日各大银行的大楼，这些银行曾推动当年的小樽成长为日本北部的经济中心。原有的 25 座银行建筑中有 10 座留存至今，其中部分建筑的设计出自 20 世纪早期日本顶尖建筑大师之手。

最初的银行和仓库都建在南小樽一带，然而，1881 年的一场大火几乎将这个区域夷为平地。此后，城市的商业中心便北移到了色内区，并一直保留至今。这里就像是一个近现代建筑的博物馆，汇集了从 19 世纪晚期到 20 世纪中叶的银行和商贸机构建筑。

当时，为了展示财富、诚信、稳定可靠的企业形象，日本的银行青睐于采用新古典主义建筑样式，建筑师们也将目光投向了欧美寻求灵感。日本银行旧小樽支行（1912 年）是辰野金吾(1854-1919)及其弟子长野宇平治(1867-1937)设计的文艺复兴风格建筑，融入了装饰性的石砌设计、塔楼式屋顶等巴洛克元素；旧三井银行小樽支行（1927 年）出自曾祢达藏(1853-1937)之手，是相对简约的意大利文艺复兴风格。

20 世纪中叶，随着日本的主要能源需求从煤炭转向石油，小樽的经济活力开始减退，这座城市失去了它身为煤炭运输港的重要地位。许多银行相继撤离小樽，只留下了堂皇的大楼无人问津。

如今，这些建筑已被改造成博物馆或其他设施，焕发新生。

<繁体字>**色内金融街**

站在與「色内大通」交叉的路口眺望「日銀通」街道，就能感受到這座城市的發展歷程。方圓 500 公尺左右的範圍內，坐落著許多昔日各大銀行的建築，它們都是日本近現代建築的傑作。當年，正是這些銀行推動小樽成長為日本北部的經濟中心。原有的 25 座銀行建築中有 10 座留存至今，其中部分設計出自 20 世紀早期日本頂尖建築大師之手。

最初的銀行和倉庫都建在南小樽一帶，然而，1881 年的一場大火幾乎將這裡夷為平地。此後，城市的商業中心便北移到了色内地區，並一直保留至今。這裡就像是一個近現代建築的博物館，匯集了從 19 世紀晚期到 20 世紀中葉的銀行和商貿機構建築。

當時，為了對外展現財富、誠信和穩定可靠的企業形象，日本的銀行偏好採用新古典主義建築風格，建築師們也因此將目光投向歐美以尋求靈感。日本銀行舊小樽支行（1912 年）是由辰野金吾（1854-1919）與其弟子長野宇平治（1867-1937）操刀設計的文藝復興

風格建築，還融入了裝飾性的石砌設計、塔樓式屋頂等巴洛克元素；義大利文藝復興風格的舊三井銀行小樽支行（1927 年）在視覺上更為簡約，它出自曾禰達藏（1853-1937）之手。

20 世紀中葉，隨著日本的主要能源需求從煤炭轉變為石油，小樽也失去了它身為煤炭運輸港的重要地位，這座城市的經濟活力開始減退，許多銀行相繼撤離小樽，只留下了宏偉的建築。直到多年以後，這些建築被改造成博物館或其他空間，小樽才迎來了新生。

<日本語仮訳>

色内金融街

色内大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。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。日本銀行旧小樽支店（1912 年）は辰野金吾（1854-1919）と彼の弟子である長野宇平治（1867-1937）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。旧三井銀行小樽支店（1927 年）は曾禰達藏（1853-1937）によってよりシンプルなイタリアのルネサンス・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力は低下し、小樽は石炭の主要な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となったのです。

【タイトル】旧北海道拓殖銀行小樽支店

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧北海道拓殖銀行小樽支行**

2017 年，似鸟美术馆在旧北海道拓殖銀行小樽支行內開館。拓殖銀行的這處支行創建於 1923 年，時值小樽經濟的鼎盛時期，同年，小樽運河竣工。這座大樓是當時北海道最大的建築之一，地上四層，內設銀行、出租辦公室，還有一個地下保險庫。

隨著小樽經濟活力的持續衰退，銀行於 1969 年撤出，這座大樓從此空置了下來，直到 1989 年改造為酒店再度開門營業。此後，大樓所有權幾度變更，最終成為似鳥美術館。美術館地上四層和地下室都是開放展區，共展出約 300 件藝術品。展品主要聚焦活躍在小樽最繁華時期的藝術家的作品，包括橫山大觀(1868-1958)、川合玉堂(1873-1957)的近現代日本畫作，以及岸田劉生(1891-1929)的西洋畫等作品。地下室則用於舉辦特展。

一樓是從前的營業大廳，開放式的大空間里有六根古希臘風格的立柱。大理石地板上鐫刻着小樽港的城市歷史，這些裝飾性地板鋪設於 1989 年，當時這座建築還是一家酒店。如今，一樓主要展出彩繪玻璃窗，它們是美國藝術家路易斯·康福特·蒂芙尼（Louis Comfort Tiffany, 1848-1933；蒂芙尼珠寶公司創始人之子）在 1915 年為新澤西的聖約翰聖公會教堂制作的，於 20 世紀 90 年代教堂關閉時保存了下來。為方便參觀者欣賞蒂芙尼在自己作品中呈現的乳色光暈效果，所有彩繪玻璃窗背後都配有光源照明。

小樽藝術村 似鳥美術館

開館時間：5～10 月 9:30～17:00，11～4 月 10:00～16:00

閉館日：5～10 月 每月第 4 個周三，11～4 月 每周三（如遇節假日順延），元旦放假期間

<繁体字>**舊北海道拓殖銀行小樽支行**

2017 年，似鳥美術館在舊北海道拓殖銀行小樽支行內開館。拓殖銀行的這間支行創立於 1923 年，時值小樽經濟的鼎盛時期，小樽運河也是在那一年竣工。這座大樓是當時北海道最大的建築之一，地上四層，內部包括銀行、出租辦公室，還有一個地下保險庫。

隨著小樽經濟持續衰退，銀行於 1969 年撤出，這座大樓從此空置，直到 1989 年被改造為飯店才再度開門營業。此後，大樓所有權層多次變更，最後成為現在的美術館。館內地上四層和地下室都是開放展區，共展出約 300 件藝術品，展品主要聚焦活躍在小樽最繁華時期的藝術家作品，包括橫山大觀（1868-1958）、川合玉堂（1873-1957）的近現代日本畫作，以及岸田劉生（1891-1929）的西洋畫等作品。地下室則用於舉辦特展。

一樓過去是營業大廳，開放式大空間裡有 6 根古希臘風格立柱。大理石地板上鑄刻著小樽港的城市歷史，這些裝飾性地板鋪設於 1989 年，當時這座建築還是一家飯店。現在一樓主要展出彩繪玻璃窗，它們是美國藝術家路易斯・康福特・蒂芙尼（Louis Comfort Tiffany, 1848-1933；蒂芙尼珠寶公司創始人之子）在 1915 年為新澤西的聖約翰聖公會教堂製作的。1990 年代教堂關閉時，玻璃窗被保存了下來。為了方便參觀者欣賞蒂芙尼在自己作品中呈現的乳色光暈效果，所有彩繪玻璃窗背後都配有光源照明。

小樽藝術村 似鳥美術館

開館時間：5～10 月 9:30～17:00，11～4 月 10:00～16:00

閉館日：5～10 月 每月第 4 個週三，11～4 月 每週三（如遇節假日順延），元旦放假期間

<日本語仮訳>

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（1868–1958）や川合玉堂（1873–1957）の近代日本絵画や、岸田劉生（1891–1929）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。

元営業スペースであった 1 階は、6 本の古典的なグレシアン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 年に米国の芸術家ルイス・コンフォート・ティファニー（1848–1933、ラグジュアリーブランド「ティファニー」創業者の息子）がニュージャージーのセント・ジョーンズ・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、乳白色の光の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。

小樽芸術村 似鳥美術館

開館時間：5～10 月 9:30～17:00、11～4 月 10:00～16:00

休館日：5～10 月の毎月第 4 水曜日、11～4 月の水曜日（祝日・休日の場合は翌平日休館）、年末年始

【タイトル】 堺町通りと色内大通りの歴史的な街並み

【想定媒体】 WEB

<簡体字>

堺町通和色内大通的历史街区风貌

“堺町通”街道和“色内大通”街道一带保留了大量 19 世纪晚期至 20 世纪早期的商人住宅、仓库和银行建筑，是热门的购物和观光区。在这里，人力车载着游客穿梭往来，仿佛回到了一个世纪以前小樽最繁华的时代。

滨海而建

小樽的经济发展起步于鲱鱼捕捞。捕获的鲱鱼被加工成宝贵的肥料，装船运往本州岛西南部，用于棉花和蓝草（可制造靛蓝染料）种植。19 世纪晚期，这里的鲱鱼年捕捞量高达 9 万吨左右。随着这股“鲱鱼淘金热”带来的财富和新兴商业的涌入，小樽开始飞速发展。

这座城市拥有适合发展海运的深水港，却受困于多山的陆地地形，缺乏建造必要设施所需的平地。为了满足不断扩大的港口物流需求，小樽不断填海造地。1889 年，在新土地上诞生了堺町、色内、北浜、南浜等区域，形成了这座城市的一大商业中心。

在 1914 年小樽运河开掘动工之前，商人们大都沿堺町通街道修建商铺和仓库。因为当时的堺町通街道紧邻水岸，驳船可以载着从港口货轮上卸下的货物直接开到仓库门口。批发商汇聚在这里，经营糖、棉花、大米等各类商品交易。

繁华的现代城市

堺町通街道渐渐发展为批发零售商业区。从 20 世纪早期的小樽旧照片中，可以一窥往日的繁华街景：街头有穿着西服的银行职员和零售店员，有身穿和服的顾客，有马车、人力车往来，偶尔还有汽车驶过；岩永時計店（钟表店）雇佣了一支铜管乐队在阳台演奏，以此吸引顾客，也为这个街区增添了热闹喜庆的气氛。

以妙见川为界，南侧是堺町通街道，到了北侧就叫色内大通街道。色内大通街道是这座城市的金融街，沿街多为银行和贸易公司。自 1887 年至 1907 年，这一带的银行数量迅速增长，从 3 家发展到了 16 家。1912 年，日本银行小樽支行开业，进一步确立了小樽身为北海道经济中心的地位。

艰难时期

20 世纪中叶，小樽的经济开始衰退。北海道东部地区的其他港口开辟出了更便捷的东京航线。与此同时，国家的主要能源需求也由小樽港运出的煤炭转向了石油。许多银行都转而落户 1886 年设立的北海道首府札幌，购物者也更愿意搭乘便捷的铁路交通去光顾札幌

的大型商場。曾經興旺的堺町通街道漸漸變得門可羅雀，到了 20 世紀 60 年代，大量倉庫、商鋪和銀行都人去樓空。

保護小樽歷史，復興城市財富

20 世紀 60 年代，本地政府提出計劃，打算填平小樽運河，并在上面新建一條六車道公路。該計劃引發了社會各界守護運河的激情，進而開啓了為復興小樽歷史城區的保護運動。20 世紀 80 年代，意見雙方達成妥協，一部分運河的河段得以保留。這些區域被重新改造為極具吸引力的散步休閒區，鋪設了人行步道，安裝了路燈，建起了裝飾性的小橋。1983 年，北一硝子公司把高大的舊木村倉庫改造為零售店兼餐廳，吸引了眾多遊人到來。這次成功的改造帶動了其他商業設施紛紛入駐堺町通街道和小樽運河周邊的倉庫，把這裡打造成了一個獨具魅力的商業購物區。如今，曾經的荒田商會本店事務所和當年存放赤小豆的高橋倉庫都成為了小樽藝術村的組成部分。藝術村內共有 5 座歷史建築，均已改造為博物館或畫廊，面向公眾開放。共生株式會社過去是北海道首屈一指的精米加工和糧食貿易企業，它當年的二層磚砌辦公室現在是一家八音盒專賣店“八音盒堂”。

舊越中屋酒店於 1931 年在色內大通街道建成，主要接待國際商貿客人。如今經過改造，化身名為 Unwind Hotel 對外營業。相距不遠的舊工商會議所則是現在 OMO5 Hotel 的分館。此外，好幾處從前的銀行建築都已被改造為博物館對外開放，其中部分屬於小樽藝術村。這些曾經空置的建築以其獨特的歷史魅力，在這座城市的經濟復興中扮演了重要的角色。

<繁體字>

堺町通和色內大通的歷史街區風貌

「堺町通」街道和「色內大通」街道是熱門的購物和觀光區。沿街坐落的 19 世紀晚期和 20 世紀早期的商賈宅邸、倉庫和銀行建築群，還有載著遊客穿梭街頭人力車，這裡的一切令人彷彿回到了百年以前小樽最繁華的時代。

濱海而建

小樽的經濟發展起步於鯡魚捕撈，捕獲的鯡魚被加工成寶貴的肥料，裝船運往本州西南部，用於棉花和藍草（可製造靛藍染料）種植。19 世紀晚期，小樽的鯡魚年捕撈量高達 9 萬公噸左右。隨著這股「鯡魚淘金熱」帶來的財富和新興商業的湧入，這座城市飛速發展起來。

小樽雖然有適合發展海運的深水港，卻因其多山地形，缺乏建造必要設施所需的平地。為了滿足不斷擴大的港口物流需求，小樽不斷填海造地。堺町、色內、北濱、南濱等區域都是 1889 年在新土地上建成的，它們逐漸發展成為小樽的商業中心。

在 1914 年小樽運河開掘動工前，商人們大都沿堺町通街道修建商鋪和倉庫。因為當時的堺町通街道緊鄰著水岸，駁船載著從港口貨輪上卸下的貨物，直接就能開到倉庫門口。批發商聚集在這裡，販賣著糖、棉花、米和其他商品。

繁華的現代城市

隨著時間推移，堺町通街道漸漸發展為批發零售商業區。從一些保留至今的20世紀早期的小樽舊照片中，可以一窺當時的繁華景象：街道上除了馬車、人力車，偶爾也有汽車駛過，還有身著西裝的銀行職員和店鋪店員、穿著和服的顧客；岩永時計店（鐘錶店）雇了一支銅管樂隊在陽台演奏，不但吸引了顧客目光，也為街區增添了藝術氣氛。

以妙見川為界，南側是堺町通街道，到了北側就叫色內大通街道。色內大通街道是這座城市的金融街，沿街多為銀行和貿易公司。自1887年至1907年，銀行數量迅速增長，從3家發展到了16家。1912年，日本銀行小樽支行開業，小樽作為北海道經濟中心的地位更加穩固。

艱難時期

20世紀中葉，隨著北海道東部地區的其他港口相繼開闢更便捷的東京航線，同時，國家的主要能源需求也由小樽港運出的煤炭轉為石油，許多銀行都轉而落戶1886年設立的北海道首府札幌，購物者也搭乘更便捷的鐵路交通去光顧札幌的大型商場。小樽的經濟開始衰退，曾經繁華的堺町通街道漸漸人跡稀少。到了1960年代，大量倉庫、商鋪和銀行都已人去樓空。

保護小樽歷史，復興城市財富

1960年代，當地政府提出填平小樽運河並在上面新建一條六車道公路的計畫。這項計畫促發了社會各界守護運河的熱情，當地居民也開始了復興小樽歷史城區的保護運動。1980年代，意見雙方達成一致，運河的部分河段保留了下來。這些區域被重新改造為極具吸引力的散步休閒區，鋪設了人行道，安裝了路燈，建起了裝飾性的小橋。1983年，舊木村倉庫的大型建築被北一硝子公司改造為零售店兼餐廳，吸引了很多遊客到來。這次成功的老屋新生帶動了堺町通街道和小樽運河周邊倉庫的空間活化，餐廳和商店不斷入駐，把這片區域打造成了一個很受歡迎的商業區。如今，曾經的荒田商會本店事務所和當年存放赤小豆的高橋倉庫，都成為了小樽藝術村的一部分。藝術村共有5座歷史建築，均已改造為博物館或畫廊對外開放。共生株式會社曾經是北海道最具代表性的精米加工和糧食貿易企業，它當年的二層磚砌辦公室現在是一家音樂盒專賣店「音樂盒堂」。

舊越中屋飯店於1931年在色內大通街道建成，主要接待國際商務旅客。如今經過改造，以Unwind Hotel之名對外營業。相距不遠的舊工商會議所則成為OMO5 Hotel新館。此外，好幾棟從前的銀行建築都已被改造為博物館對外開放，其中部分屬於小樽藝術村。這些曾經空置的建築以其獨特的歷史魅力，成為了這座城市的經濟復興中不可或缺的一份子。

<日本語仮訳>

堺町通りと色内大通りの歴史的な街並み

堺町通りや色内大通りには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世紀以上前に、小樽が繁栄を極めていたときと同じように、人力車が観光客を乗せてこの界隈を巡っています。

ウォーターフロント

小樽の経済力の台頭はニシン漁がきっかけです。ニシンは貴重な肥料に加工され、綿花畑や藍畑（藍は主に藍染に使われる）で使用するために本州南西部に向けて出荷されました。19 世紀末にはニシンの年間漁獲量が約 9 万トンに上り、「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たのです。

小樽には海運に適した水深の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に、埋め立てることで新しい土地が造成されました。1889 年、埋立地の上に、市の商業中心地となる堺町、色内、北浜、南浜ができました。

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、ウォーターフロントだった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際は、倉庫の前に直接停泊することができます。そこで、砂糖、綿花、米などの商品を扱う問屋が開業していったのです。

豊かな近代都市

堺町通りは卸売りと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、通りに活気を与えていました。

妙見川を境に、南側は堺町通りで、北側は色内大通りになります。色内大通り沿いには銀行や商社が開業し、小樽の金融街となりました。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。北海道の東部エリアの他の港が、東京行きよりも便利な航路を提供するようになり、国のエネルギー需要の主流が小樽から出荷されていた石炭から石油に切り替わったのです。多くの銀行が北海道の行政の中心地として 1886 年に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札幌の大型デパートを訪れるようになりました。かつて堺町通りに押し寄せていた人出は減少し、1960 年代には多くの倉庫、店舗、銀行が空き家になったのです。

小樽の歴史を保存し、街の賑わいを取り戻す

1960 年代に地元の自治体は、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。これがきっかけとなり、地域社会による運河保存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が始まったのです。1980 年代になると両者は妥協に達し、運河の一部が保存されることになりました。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たのです。広大な旧木村倉庫は、1983 年に北一硝子により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も参画して、堺町通り沿いや小樽運河周辺の倉庫を魅力的なショッピングエリアへと変貌させたのです。現在、荒田商会の本

店事務所とかつてあずきを保管していた旧高橋倉庫は、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「オルゴール堂」に改装されました。

1931年に色内大通りに国際貿易商向けのホテルとして建てられた旧越中屋ホテルは、アンワインドホテルとして改装オープン。近くの旧商工会議所ビルは、OMO5ホテルの別館に生まれ変わりました。かつての銀行の一部は博物館として一般公開され、中には小樽芸術村の一部になったものもあります。かつて空き家だったこれらの建物の歴史的魅力は、小樽の経済復興に大きな役割を果たしてきました。

【タイトル】 堺町通りと色内大通りの歴史的な街並み

【想定媒体】 QR、パンフレット

<簡体字>

堺町通和色内大通的历史街区风貌

“堺町通”街道和“色内大通”街道一带保留了大量 19 世纪末 20 世纪初的商人住宅、仓库和银行建筑。曾经的金融和仓储中心如今已是热门的购物、观光地。

尽管小樽拥有适合发展海运的深水港，但市内多山，几乎没有适合建筑的平地。为了满足持续扩大的港口物流需求，小樽不断填海造地。1889 年，填海土地上建成堺町、色内、北滨、南滨等新区，形成了一大商业中心。当时，堺町通街道紧临水岸，为了方便货物装卸和运输，商人们沿街修建起商铺和仓库。小樽的经济在 19 世纪末期实现爆发式增长，而堺町通街道就是该市的商业核心区。

色内大通街道周边曾汇聚了大约 25 家银行和若干贸易公司，是这座城市的金融街。20 世纪早期，小樽是北海道经济中心，然而到了 20 世纪中叶，北海道东海岸的其他港口开辟了更加便捷的东京航线，小樽随之陷入衰退。银行和大商家纷纷迁至札幌，只给小樽留下了空置的建筑。

20 世纪 70 年代晚期，一场为复兴小樽历史城区的保护运动兴起。随着时间推移，各色商业设施陆续落户从前的仓库建筑，这片区域焕发出了新的生机。1983 年，北一硝子公司接手旧木村仓库，将这座大型建筑改造为零售店兼餐厅，引来了众多游人。此后，更多商业设施入驻各处历史建筑，最终将这个地区打造成了独具魅力的商业购物区。部分从前的银行大楼也化身博物馆或画廊，重新向公众开放。这些曾经空置的建筑凭借着它们独有的历史魅力，成为了推动这座城市经济复兴的核心力量。

<繁体字>

堺町通和色内大通的歷史街區風貌

在「堺町通」街道和「色内大通」街道一帶，保留了大量 19 世紀末 20 世紀初的商賈宅邸、倉庫和銀行建築，曾經的金融和倉儲中心，如今已經成為熱門的購物、觀光地。

雖然擁有適合發展海運的深水港，但小樽市內為多山地形，幾乎沒有適合建築的平地。為了滿足持續擴大的港口物流需求，這個城市不斷填海造地。1889 年，填海土地上建成的堺町、色内、北濱、南濱等新區，形成了小樽的商業中心。當時，堺町通街道緊臨水岸，為了方便貨物裝卸和運輸，商人們沿街修建了商鋪和倉庫。到了 19 世紀末期，小樽經濟進入快速成長期，而堺町通街道就是該市的商業核心區。

色内大通街道是這座城市的金融街，這一帶曾聚集了大約 25 家銀行和多家貿易公司。20 世紀早期，小樽曾是北海道的經濟中心，然而到了 20 世紀中葉，隨著北海道東海岸的

其他港口相繼開闢更加方便的東京航線，銀行和大商家紛紛搬到札幌，小樽經濟因此衰退，留下了許多空置的建築。

到了1970年代晚期，一場為復興小樽歷史城區的保護運動興起。隨著時間推移，各類商業設施陸續落戶從前的倉庫建築，這片區域也重新有了活力。1983年，北一硝子公司接手舊木村倉庫，將這座大型建築改造為店鋪兼餐廳，吸引了許多遊客。從此，更多商店入駐歷史建築，將這片地區打造成了獨具魅力的商業購物區。有些過去的銀行大樓也化身博物館或畫廊，重新對外開放。這些曾經空置的建築憑藉著獨有的歷史發展痕跡，成為了推動這座城市經濟復興中重要的一份子。

<日本語仮訳>

堺町通りと色内大通りの歴史的な街並み

堺町通りと色内大通りには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拠点として人気です。

小樽には海運に適した水深の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ることで新しい土地が造成されました。1889年、埋立地の上に、市の商業の中心地となる堺町、色内、北浜、南浜という新しい地区が作られたのです。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鋪や倉庫を建てました。19世紀末ごろには、小樽の経済は活況を呈し、堺町通りは商業の中心地となったのです。

色内大通り周辺には約25の銀行や商社が開業し、市の金融街を形成しました。20世紀初め、小樽は北海道経済の中心地だったのです。しかし、20世紀半ば頃になると、北海道東海岸の他の港が、東京行きのより便利な航路を提供するようになり、小樽の経済はやがて衰退していきました。銀行や大型店は札幌に移転し、小樽の建物は空き家となったのです。

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。次第にこの地区は賑わいを取り戻し、旧倉庫を使った事業が興り始めたのです。1983年、北一硝子が広大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。すると他の企業もこれに続いて、これらの歴史的建造物を活用し、魅力的なショッピングエリアへと変貌させたのです。かつての銀行の一部は博物館や画廊として一般公開されています。一時は空き家となっていたこれらの建物の歴史的な魅力が、小樽の経済復興に大きな役割を果たしたのです。

001-031

小樽市日本遺産推進協議会

【タイトル】旧岩永時計店

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>

旧岩永時計店（钟表店）

这栋优雅的二层石构小楼位于小樽历史购物区“堺町通”街道旁，过去是一家钟表店，岩永家族曾在这里经营了五代。旧岩永時計店的建筑可以追溯到 20 世纪早期，华美的装饰以及二楼大阳台令它在沿街诸多建筑中显得格外引人注目。在 20 世纪早期的照片上可以看到，店铺当年曾将这个阳台用作舞台，聘请了一支铜管乐队定期演出。或许是为了招徕顾客，乐队成员都身穿醒目的红白色制服。

和小樽许多建于 20 世纪早期的仓库和店铺一样，旧岩永時計店也采用了木框架凝灰岩建筑构造。但它同时还纳入了江户时代(1603-1867)的商人住宅和欧式建筑的设计元素，平添了一份富丽堂皇的感觉。屋脊两头各安放有一个陶瓷的海洋神兽“鯨”（音同“虎”），这种装饰多见于城郭建筑，人们相信，它们不但象征着财富，还能防范火灾。二楼带有石砌装饰的法式拱门和顶端有叶片装饰的石柱都是典型的文艺复兴风格，这种建筑风格曾在 19 世纪 90 年代风行欧洲和美国。

如今，这处建筑是小樽八音盒堂的堺町店，但岩永家族依然在几个街口开外的“都通”街道上继续经营着一家钟表珠宝店。

<繁体字>

舊岩永時計店（鐘錶店）

這棟優雅的二層石造小樓位於小樽歷史購物區「堺町通」街道旁，過去是一家鐘錶店，岩永家曾在這裡經營了五代。建於 20 世紀早期的這棟建築裝飾精美華麗，再加上二樓的大陽台，讓它在街邊諸多建築中脫穎而出。在 20 世紀早期的照片上可以看到，店鋪當年曾將這個陽台用作舞台，聘請了一支銅管樂隊定期演出。也許是為了更能吸引顧客注意，樂隊成員都身穿亮眼的紅白色制服。

和小樽許多建於 20 世紀早期的倉庫和店鋪一樣，舊岩永時計店也採用了木框架凝灰岩構造。但它同時還納入了江戶時代（1603-1867）的商賈宅邸和歐式建築的設計元素，讓小樓顯得更加富麗堂皇。屋脊兩頭各安放有一個陶瓷的海洋神獸「鯨」（音同「虎」），這種裝飾在城郭建築上很常見，因為人們相信，它們除了是財富的象徵，還有防範火災的功能。二樓帶有石砌裝飾的法式拱門和頂端有葉片裝飾的石柱都是經典的文藝復興風格，這種建築風格曾在 1890 年代風行歐洲和美國。

現在，這棟建築是小樽音樂盒堂堺町店，而岩永家依然在幾個街口開外的「都通」街道上繼續經營著一家鐘錶珠寶店。

<日本語仮訳>

旧岩永時計店

岩永家は 5 世代にわたり、小樽の歴史ある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。20 世紀初頭に建てられたこの建物は、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 世紀初頭の写真から、このバ

ルコニーは、店が雇ったブラスバンドによる、定期演奏のステージとして使用されていたことがわかります。バンドは客の目を惹く鮮やかな赤と白のユニフォームを着て演奏していました。

20 世紀初頭の小樽に建てられた多くの倉庫や店舗と同様、旧岩永時計店も木の骨組みに凝灰岩を組み合わせて建てられました。しかし、デザイン要素に関しては江戸時代（1603-1867）の商家とヨーロッパの建築の両方から取り入れられ、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）像が屋根の両端に飾られています。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、また富の象徴でした。2 階の装飾的な石積みを備えたアーチ型のフレンチドア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・リバイバル様式によく見られる意匠です。

現在この跡地では小樽オルゴール堂堺町店が営業していますが、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。

【タイトル】旧金子元三郎商店

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧金子元三郎商店**

旧金子元三郎商店建于1895年前后，此前的建筑毁于一场大火。坚固的石造结构与防火设施体现出本地商户和贸易商对货品安全的重视。金子元三郎(1869-1952)是杰出的贸易商，以寄卖海产品起家，后涉足航运、农业及其他领域。他在1891年被推举为小樽首任区长，此后逐渐在本地和北海道政治舞台上崭露头角。

“堺町通”街道上共有5家店铺在正面外墙上建有防火壁“卯建”，旧金子元三郎商店就是其中之一。房屋两侧各加一道顶部覆盖瓦片的防火石墙，可以在万一发生火灾时防止火势蔓延至左邻右舍，这在建筑密集的城市尤其重要。二楼是存放商品的地方，窗户上装有厚厚的耐火灰泥外窗。建筑本身是明治时代(1868-1912)小樽本地的典型商铺样式。如今，这里是一家饰品店。

<繁体字>**舊金子元三郎商店**

舊金子元三郎商店建於1895年前後，之前的建築毀於火災。這棟建築採用了堅固的石造結構，還配置了多重防火設施，體現出了當地商人及貿易商對保護貨品的重視。金子元三郎（1869-1952）是傑出的貿易商，以寄賣海產品起家，之後擴展到航運、農業及其他領域。他在1891年被推舉為小樽首任區長，此後逐漸在當地和北海道的政治舞台上嶄露頭角。

「堺町通」街道上共有5家店舖在正面外牆上建有防火壁「卯建」，舊金子元三郎商店就是其中一家。在建築密集的城市中，房屋兩側各加一道頂部覆蓋瓦片的防火石牆，可以在萬一發生火災時防止火勢蔓延至左鄰右舍。二樓存放商品，窗戶上裝有厚厚的耐火灰泥外窗。建築本身是明治時代（1868-1912）小樽當地商鋪的經典風格。現在，這裡是一家飾品店。

<日本語仮訳>**旧金子元三郎商店**

旧金子元三郎商店は、それまでの店舗が焼失した後、1895年ごろに建てられました。堅牢な石造りの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社の商品を守ることを重要視していたことが分かります。優れた貿易商であった金子元三郎（1869-1952）は、水産物の委

託販売からスタートし、海運業、農業、その他の事業分野にも手を広げていきました。金子元三郎は、1891年に初代小樽区長に選任され、その後、地元や北海道の政界に進出していきます。

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。建物の両側にある、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、類焼し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ています。明治時代（1868–1912）に小樽にあった店舗の典型的な例と言える建物です。現在は、アクセサリーショップが入っています。

【タイトル】 田中酒造店

【想定媒体】 QR、WEB

<簡体字>**田中酒造本店**

田中酒造创办于 1899 年，是当时小樽 50 家清酒酿造厂之一，也是如今市内仅存的一家。1927 年，田中酒造本店在原酿造厂旧址上开业。这座木构建筑是 20 世纪早期小樽店铺的典型样式，长长的屋檐可以在冬日为店面和客人遮挡风雪。

许多手工雕刻的木制广告牌保留至今，例如 20 世纪早期以来的各种原始店招和酒类广告。1944 年，小樽的清酒酿造厂在战时体制下被整合统筹，供给和售价均由政府控制，田中酒造只得到了零售权。1996 年，田中酒造买下位于小樽商业中心以南的旧冈崎仓库，在三栋石构建筑里，使用小樽天狗山的泉水和北海道本地大米重新开始了酿酒业务。本店和酿造所均提供免费的清酒试饮，古雅的店铺内常备 10～15 种饮品供来访者选择。酿造所可免费参观。

田中酒造 亀甲蔵

开放时间：9:05～17:30（全年）

<繁体字>**田中酒造本店**

田中酒造創辦於 1899 年，當時它是小樽 50 家清酒釀造廠之一，也是如今市內僅存的一家。1927 年，田中酒造本店在原釀造廠舊址上開業，這座木造構建築是 20 世紀早期小樽店鋪的經典風格，長長的屋簷可以在冬天為店面和往來的客人遮擋風雪。

店內保留了許多手工雕刻的木頭看板，其中有些是 20 世紀早期以來的原始招牌和酒品廣告。1944 年，小樽的清酒釀造廠在戰時體制下被整合統籌，供給和售價均被政府控制，田中酒造只得到了零售權。1996 年，田中酒造買下了位於小樽商業中心以南的舊岡崎倉庫，在三棟石造建築裡，用小樽天狗山的泉水和北海道當地產的大米重新開始釀酒。不論到本店或者釀造所都能免費試飲清酒，古雅的店鋪內常備 10～15 種飲品給遊客選擇。釀造所可免費參觀。

田中酒造 龜甲蔵

開放時間：9:05～17:30（全年）

<日本語仮訳>**田中酒造本店**

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、田中酒造はこの街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。

20 世紀早期からの元々使用していた店の看板や、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、供給と価格は政府のもとで一本化されており、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に建てられた 3 棟の石造り建造物から成る旧岡崎倉庫を購入。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。本店と製造場では、無料で酒の試飲ができ、古き良き風情を残した店内では常時 10～15 種類の酒が用意されています。製造場は無料で見学できます。

田中酒造 亀甲蔵

見学可能時間：9:05～17:30（年中無休）

【タイトル】 旧荒田商会

【想定媒体】 QR、WEB

<簡体字>**旧荒田商会**

此处装饰艺术风格的建筑曾经是荒田商会的本店事务所，建于1935年。左右对称的白色石条装饰凸显了这座正方形两层小楼简洁优美的轮廓。建筑以直线为设计特征，让唯一例外的正面拱形石门脱颖而出。

这栋小楼与旧高桥仓库、旧岛谷仓库共享一个中庭。建筑外墙已得到修复，从前的事务所被改造为美术馆商店和咖啡馆，同时也是旧高桥仓库内彩绘花窗美术馆的入口。

荒田太吉(1877-1965)28岁时从福井县来到小樽，一开始从事海产品贸易，后来转向航运业。旧荒田商会当年就是他名下航运公司的管理办公室。该事务所滨海而建，位于当时港口边填海新造的土地上。

<繁体字>**舊荒田商會**

這棟裝飾藝術風格的小樓建於1935年，曾經是荒田商會的本店事務所。左右對稱的白色石條裝飾，凸顯了這座正方形兩層樓房簡潔且優雅的輪廓。建築以直線條為設計基調，這讓唯一一處非直線的正面拱形石門脫穎而出。

這棟小樓的外牆已經修復，與舊高橋倉庫、舊島谷倉庫共用一個中庭。之前的事務所如今已被改造成了美術館商店和咖啡館，同時也是舊高橋倉庫內的彩繪花窗美術館的入口。

荒田太吉（1877-1965）28歲時從福井縣來到小樽，一開始經營海產品，後來轉向船運業，舊荒田商會當年就是他名下船運公司的管理事務所。事務所濱海而建，位於當時港口邊填海新造的土地上。

<日本語仮訳>**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。左右対称に配置された白い石の帯が、四角形の2階建て建物のすっきりした美しいラインを強調。徹底した直線的なデザインの中で、アーチ型をした石の入口のみが異彩を放っています。

この建物は、旧高橋倉庫や旧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、旧事務所は美術館売店やカフェになっています。また、この建物は旧高橋倉庫にあるステンドグラス美術館の入口になっています。

28 歳のときに福井県から小樽に移住してきた荒田太吉（1877-1965）は、当初海産物の取引を行い、その後、海運業に転じた。旧荒田商会の建物は当時、海運会社の管理事務所の役割を果たしており、港を新たに埋め立てたウォーターフロントに建てられたのです。

【タイトル】旧北海雜穀株式会社

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧北海雜穀株式会社**

北海雜穀株式会社于 1907 年在“堺町通”街道开业，在 1931 年公司关闭前，一直从事各类谷物的贸易、寄售业务。这处建筑于 2022 年重新修复，目前是一处玻璃展馆，馆内设有玻璃工艺品制作工坊。

这座两层建筑位于小樽繁华的堺町通商业街的一处拐角上，兼具欧式建筑和日式建筑的风格。建筑外形类似江户时代(1603-1867)典型的传统木构商人住宅，外墙表面却贴有凝灰岩石块。石头墙面上的工艺以雕刻的几何图案为特征，应该是受到了 19 世纪晚期风行欧洲的文艺复兴风格的影响。

尽管沿街有许多建筑都比这座房屋历史更悠久，但它正面外墙两端的防火壁“卯建”却格外引人注目。万一发生火灾时，这些覆盖了瓦片的防火石墙能够控制火势不至于殃及左邻右舍，这在建筑密集的城区内尤其重要。1902 年，一场大火曾席卷这一区域，许多商业建筑被焚毁，此后，堺町通街道上的业主们便纷纷建起了防火壁。

<繁体字>**舊北海雜穀株式會社**

北海雜穀株式會社於 1907 年在「堺町通」街道開業，在 1931 年公司關閉前，一直從事各種穀物的貿易和寄售業務。2022 年，這棟建築被重新修復，現在是一處玻璃展館，館內設有玻璃工藝品製作工坊。

這座雙層建築兼具歐式和日式風格，位於小樽繁華的堺町通商業街的一個街角上。其外形類似江戶時代（1603-1867）經典的傳統木造商賈宅邸，但外牆表面卻貼有凝灰岩石塊。石頭牆面上的工藝以雕刻的幾何圖案為特徵，可能是受到了 19 世紀晚期風行歐洲的文藝復興風格的影響。

在這片街區中，舊北海雜穀株式會社的建築並非最古老，但其正面外牆兩側的防火壁「卯建」格外吸引人們的目光。萬一發生火災，這些覆蓋了瓦片的防火石牆能防止火勢蔓延至相鄰房屋，因此它在建築密集的城區內至關重要。1902 年，一場大火曾席捲這一區域，許多商業建築被燒毀，此後，堺町通街道上的房東們便紛紛建起了防火壁。

<日本語仮訳>**旧北海雜穀株式会社**

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、諸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。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、小樽の賑やかな堺町商店街の角地に建っており、和洋折衷の建築様式が特徴です。その形状は江戸時代（1603–1867）の典型的な木造の商家に似ていますが、凝灰岩でおおわれています。外装の石細工は、幾何学模様の彫刻を特徴としており、おそらく 19 世紀終盤にヨーロッパで人気のあったルネサンス・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類焼し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。

【タイトル】 旧小樽商工会議所

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>**旧小樽工商会议所**

旧小樽工商会议所是一座装饰艺术风格的建筑，建于1933年。三层钢筋混凝土建筑的外立面上贴着雕花千岁石，这种石材产自石川县小松，因其泛金的色泽而弥足珍贵。柱廊式的入口处铺贴了土佐（今高知县）产的白色大理石，饰有花纹铜边。建筑材料的品质和加工细节都体现出那一时期小樽经济的欣欣向荣。这座建筑如今隶属于一家酒店。

随着19世纪晚期小樽贸易量的不断上涨，本地商人和企业界人士在1895年成立了工商会，以求维护自身利益。1897年，为了庆祝工商会诞生，人们在魁阳亭餐厅举办了一场盛大的宴会，与会客人超过200人。工商会成员先后就商业建筑税金、铁路改线、公路和海运新航线开发、与中俄两国开展贸易往来等事务向地方和中央政府发起请愿。此外，工商会还致力于小樽引进新的学校和金融机构。

小樽工商会一直在这座建筑内办公，直到2009才搬迁到一处更加现代化的办公场所。之后，旧小樽工商会所被卖给了OMO5 Hotel，改造为餐厅和休息区，但仍然保留了一些原来的家具与设备。

<繁体字>**舊小樽工商會議所**

舊小樽工商會議所建於1933年，是一座裝飾藝術風格的建築。這座三層鋼筋混凝土建築的外立面上貼著雕花千歲石，這種石川縣小松產的石材因為泛著金色光澤而彌足珍貴。柱廊式的入口採用了土佐（今高知縣）產的白色大理石，飾有花紋銅邊。從建材的品質到精細的加工，無不體現了當時小樽經濟的繁榮。現在，這座建築隸屬於一家飯店。

19世紀晚期，隨著小樽貿易量不斷上漲，當地商人和企業界人士為了維護自身利益，在1895年成立了工商會。1897年，為慶祝工商會誕生，人們在魁陽亭餐廳舉辦了一場盛大的宴會，參加人數超過200人。工商會成員先後針對商業建築稅金、鐵路改線、公路和海運新航線開發、與中俄兩國開展貿易往來等事務，向地方和中央政府發起請願。除此以外，工商會也熱衷為小樽引進新的學校和金融機構。

在2009年搬到更加現代化的辦公場所之前，小樽工商會一直在這棟建築內辦公。在此之後，舊小樽工商會議所被賣給了OMO5 Hotel，改造為餐廳和休閒區，但還是保留了一些原來的家具與設備。

<日本語仮訳>

旧小樽商工会議所

旧小樽商工会議所は、1933 年にアールデコ様式で建てられました。3 階建ての鉄筋コンクリート造の建物の外装は、石川県小松から取り寄せた美しい黄金色で珍重される千歳石に彫刻が施されたものが並んでいます。また、柱廊のある入口は、土佐（現在の高知県）から取り寄せた白い大理石で覆われ、模様のついた銅で縁取られており、建材の品質と細部の加工は、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 世紀末に小樽経由の貿易額の増加に伴い、地元の商人や実業家は、自分たちの利益を代表する商工会議所を 1895 年に設立。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、この新しい協会の誕生を祝いました。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、地元の自治体や日本政府に嘆願。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 年により近代的な事務所に移転するまで、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、元々あった家具と調度品のいくつかは現在も残っています。

【タイトル】 JR 小樽駅：港湾都市への玄関口

【想定媒体】 WEB

<簡体字>

JR 小樽站：通往这座港口城市的门户

如今搭乘火车抵达小樽，一出站就能看到小樽港，“中央通”街道从站前一直向下延伸到海边。若是在冬季西风劲吹的日子里，站在车站大楼前便可以看到海浪拍击防波堤的景象。不过如果是 20 世纪早期来到小樽站，映入眼帘的就会是数十艘帆船和蒸汽船停泊在港口、驳船载着货物和乘客来回穿梭于航船与海岸之间的光景。

新的连接

1903 年，小樽站启用。次年，连接北海道最南端城市函馆的路线通车运营。在小樽站建成以前，南小樽站是这座城市的主要火车站，连接着小樽港北部的煤炭装卸码头。

为发展中的城市打造现代化车站

如今的 JR 小樽站（JR 是 Japan Railway 的缩写）落成于 1934 年，为钢筋混凝土结构。进站大厅采用了左右对称的装饰艺术风格，是当时典型的大型火车站建筑样式。

从前，每当有火车进站，车站入口处的铜钟就会被敲响，这样的传统一直延续到 1965 年前后才中断。如今，这口钟依然挂在小樽站的入口处，可任意敲响，这里也成了热门的拍照点。

进站大厅的照明

自然光从进站大厅正面墙上并排的 6 面高窗倾泻而入，同时，333 盏由本地玻璃制造公司“北一硝子”捐赠的玻璃提灯令大厅分外明亮。北一硝子公司从 1901 年开始生产人工吹制的玻璃油灯，小樽站内的这些灯具正是模仿当年的油灯样式制作，只是如今用电。

充满回忆的 4 号站台

除了 1934 年进行过少许改造，以及近年新增了一部手扶电梯和一些照明器具等设施外，4 号站台大致保留了 1903 年刚刚建成时的模样。各站台屋顶使用的钢筋梁架和站台上的承重立柱都是当年从海外进口的。4 号站台的一根柱子上刻着制造公司的名字“BV & Co Ltd”和年份“1902”，这意味着，它们都出自当时世界上最大的钢铁制造企业之一、英国约克郡的 Bolckow, Vaughan & Co., Ltd 公司。

站台北端竖着一幅相框，里面镶嵌着著名演员石原裕次郎(1934-1987)的等身照片，纪念他曾在小樽拍摄过一部长篇电视剧。石原裕次郎虽然出生在神户，童年时却有一部分时

间在小樽度过，后来也常常回到这里。这张照片拍摄于 1978 年，画面中的他就站在如今被本地人称为“裕次郎站台”的 4 号站台上。

<繁体字>

JR 小樽站：通往這座港口城市的門戶

如今若是搭乘火車來到小樽，一出火車站就能看見小樽港。「中央通」街道從站前一直向下延伸到海邊。遇到冬季西風比較強的時候，站在車站大樓前還可以看到海浪拍擊防波堤的景觀。但如果是在 20 世紀早期來到小樽站，那看到的一定是數十艘帆船和蒸汽船停泊在港口、駁船載著貨物和乘客來回穿梭於航船與海岸之間的景象。

新的連結

在小樽站建成以前，南小樽站是這座城市的主要火車站，它與小樽港北部的煤炭裝卸碼頭相連。到了 1903 年，小樽站啟用。次年，連結北海道最南端城市函館的路線通車。

為發展中的城市打造現代化車站

1934 年，如今的 JR 小樽站（JR 是 Japan Railway 的縮寫）落成。這座火車站為鋼筋混凝土結構，進站大廳採用了左右對稱的裝飾藝術風格，是當時大型火車站的經典建築樣式。

1965 年之前，每當有火車進站，車站入口處的銅鐘就會敲響。現在，銅鐘依然掛在小樽站入口處，可任意敲響，大家也喜歡在這裡拍照。

進站大廳的照明

進站大廳正面牆上有 6 面高窗並排而建，自然光從那裡傾瀉而入。同時，333 盞由本地玻璃製造公司「北一硝子」捐贈的玻璃提燈讓大廳格外燈火通明。北一硝子公司從 1901 年開始生產人工吹製的玻璃油燈，小樽站內的這些燈正是模仿當年的油燈樣式製作，只是現在用的是電。

充滿回憶的 4 號月台

4 號月台大致保留著 1903 年剛剛建成時的樣子，只在 1934 年有過少許改造，近年新增了一部手扶電梯和一些照明器具。各月台屋頂的鋼筋樑架和月台上的承重立柱都是當年從海外進口的。4 號月台的一根柱子上刻著製造公司的名字「BV & Co Ltd」和年份「1902」，這代表它們出自當時世界上最大的鋼鐵製造企業之一、英國約克郡的 Bolckow, Vaughan & Co., Ltd 公司。

月台北端豎著一幅相框，裡面鑲嵌了著名演員石原裕次郎（1934-1987）的等身照片，這是為了紀念他曾在小樽拍攝一部長篇電視劇。石原裕次郎出生在神戶，小時候卻有一段時間在小樽度過，後來也常常回到這裡。這張照片拍攝於 1978 年，畫面中的他就站在如今被本地人稱為「裕次郎月台」的 4 號月台上。

<日本語仮訳>

JR 小樽駅：港湾都市への玄関口

鉄道を使って小樽にやって来ると、小樽駅の駅舎から出てすぐ目の前に港を望むことができます。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、駅舎の前から見えます。20世紀初めには、小樽駅に降り立つと、数十隻の帆船や汽船が港に停泊し、船が岸まで荷物や乗客を運んでいる光景が広がっていました。

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。小樽駅が建設される前までは南小樽駅がこの街の主要駅で、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。

成長を遂げた街の近代的な駅

現在の駅舎は鉄筋コンクリート造で、1934 年の完成です。左右対称に配置された入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。

小樽駅の入口正面には真鍮製の鐘があり、これを鳴らして汽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。鐘は現在も小樽駅の正面に掛かっているが、人気の写真撮影スポットとなっています。この鐘は誰でも鳴らすことが可能です。

入口ホールを照らす

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、入口ホールは光で溢れています。現在は、これらの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模したものになっています。

4 番ホームの思い出

4 番ホームは、1934 年に行われた一部の改造や、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。各ホームの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現物です。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（1934-1987）が長編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。1978 年に撮影されたこのパネルの中で石原裕次郎が立っている 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。

【タイトル】 JR 小樽駅：港湾都市への玄関口

【想定媒体】 QR、パンフレット

＜簡体字＞

JR 小樽站：通往这座港口城市的门户

小樽站于 1903 年启用。次年，连接北海道最南端城市函馆的路线开通运行。若在 20 世纪早期搭乘火车来到小樽站，看到的必然是数十艘帆船和蒸汽船停泊在港口、驳船装载着货物和乘客穿梭往来于岸边的景象。

现在的 JR 小樽站（JR 是 Japan Railway 的缩写）的车站大楼为钢筋混凝土结构，于 1934 年竣工。进站大厅为左右对称的装饰艺术风格，是当时日本大型火车站的典型建筑样式。

进站大厅正面墙上并排着 6 面高窗，自然光透过窗户倾泻而入。由本地玻璃制造企业北一硝子捐赠的 333 盏玻璃提灯为大厅提供了额外照明。北一硝子公司从 1901 年开始制造人工吹制的玻璃油灯，小樽站的这些提灯正是模仿当年的油灯模样制成，只是它们如今用电。

4 号站台除了 1934 年经过了一些改造，并在近年内增加了诸如一部手扶电梯、一些照明器具等设施外，大体保留了 1903 年刚刚建成时的模样。站台北端竖着一幅相框，里面是著名演员石原裕次郎(1934-1987)的等身照片，这是为了纪念他曾小樽拍摄一部长篇电视剧。石原裕次郎出生于神户，在小樽度过了童年的部分时光，后来也常常回到这里。这张照片拍摄于 1978 年，画面中的他就站在如今被本地人称为“裕次郎站台”的 4 号站台上。

＜繁体字＞

JR 小樽站：通往这座港口城市的门户

1903 年，小樽站启用。次年，连接北海道最南端城市函馆的路线开通。假若在 20 世纪早期搭乘火车来到小樽，那么展现在眼前的就会是数十艘帆船和蒸汽船停泊在港口、驳船装载着货物和乘客在岸边穿梭往来的码头风光。

现在的 JR 小樽站（JR 是 Japan Railway 的缩写）的车站大楼于 1934 年竣工，为钢筋混凝土结构。进站大厅采用了左右对称的装饰艺术风格，是当时日本大型火车站的经典建筑设计样式。

进站大厅正面墙上有 6 面并排的高窗，自然光就从那里倾泻而入。当地玻璃制造企业北一硝子捐赠的 333 盏玻璃提灯也照亮着大厅。北一硝子公司从 1901 年开始制造人工吹制的玻璃油灯，小樽站的这些提灯正是模仿当年的油灯模样制成，只是它们如今用电。

4 号月台大致保留了 1903 年刚刚建成时的模样，只在 1934 年有过一些改造，以及近年增加了一部手扶电梯和一些照明器具等设施。为纪念著名演员石原裕次（1934-1987）

在小樽拍攝了一部長篇電視劇，站台北端豎著一幅裝在相框裡的他的等身照片。石原裕次郎出生於神戸，但小時候有好幾年在小樽度過，後來也常常回到這裡。這張照片拍攝於1978年，畫面中的他就站在如今被當地人稱為「裕次郎月台」的4號月台上。

<日本語仮訳>

JR 小樽駅：港湾都市への玄関口

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、数十隻の帆船や汽船が港に停泊し、船が岸まで荷物や乗客を運んでいる光景が広がっていました。

現在の駅舎は鉄筋コンクリート造で、1934年の完成です。左右対称に配置された入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。

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模したものになっています

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。その4番ホームの北の端に人気俳優石原裕次郎（1934-1987）が長編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。1978年に撮影されたこのパネルの中で石原裕次郎が立っている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。

【タイトル】 繁栄期の小樽の料亭とホテル

【想定媒体】 WEB

<簡体字>

黄金时代的小樽餐厅和酒店

19 世纪晚期到 20 世纪早期，北海道最豪华的餐厅和酒店都聚集于小樽。从 1865 年的小渔村开始，小樽迅速成长，到世纪之交时便已成为拥有约 6 万人口的繁忙港口城市。

19 世纪末期，小樽的鲱鱼年捕捞量已达到了 9 万吨左右。丰富的鲱鱼资源为渔民和贸易商带来了财富，也引来了无数想要在“鲱鱼淘金热”中寻找机遇的人。捕获的鲱鱼大部分被加工成肥料，用于本州西南部棉花和蓝草（可制造靛蓝染料）的种植。

新的财富与休闲

富裕起来的人家在小樽修建起豪宅，从京都和日本海沿岸各港口购买最高档的家具、时尚用品和建筑材料。高级餐厅和艺术品商店相继出现，以满足富人的需求。旅馆和酒店也接连开张，为来自国内外的商人提供住宿便利。

奢侈的消闲设施

为接待富裕的商人、渔民、政治家及各界名流，一系列高级餐厅在小樽陆续开张。镶嵌了进口玻璃的窗户、枝形煤气吊灯、充满异国情调的木雕装饰是它们的共同特征。此外，餐厅内通常还设有宴会大厅和提供舞蹈、音乐表演的演出空间。在大正时代(1912-1926)，约有 600 名艺伎在这些高档消费场所为小樽的富裕阶层提供服务。20 世纪中叶，本地经济发展失速，大多数餐厅关闭，商人家族纷纷迁出。极少数保留下来的餐厅或停业改建，或另易其主，其中就包括魁阳亭和光亭。

魁阳亭于 1885 年至 1890 年之间在“堺町通”街道附近开业，主要招待商人、政治家 and 各界名流，2015 年停业。餐厅曾在大正时代扩建，现存建筑包含三个相连的翼楼，但都建于不同时期。光亭是东京新宿区一家热门餐厅在小樽开的分店，1937 年开业，店址位于小樽市内的高档街区东云町。光亭小樽店只接待有介绍人引荐的客人，提供艺伎服务。店内有多间榻榻米宴会厅和一个用于舞蹈和音乐表演的日本扁柏木地板舞台。直到 20 世纪 50 年代，东云町还至少有 5 家这样的餐厅。

豪华的住宿设施

19 世纪晚期至 20 世纪早期，随着商人和海外贸易商大量涌入，小樽的海滨和火车站周边建起了大量旅馆。这座城市的第一家欧式酒店名叫“越中屋酒店”，于 1931 年建造，主要为小樽当时日益增长的海外商贸人士提供住宿。它是越中屋旅馆的分店，两处设施相距

不远。越中屋旅馆是一家传统的日式旅馆，建于 1877 年，在 20 世纪早期就被列入英文旅行指南。但店主认为，现代化的豪华酒店应该更能吸引外国客人。越中屋酒店如今归属 Unwind Hotel 旗下，继续对外营业。

〈繁体字〉

黃金時代的小樽餐廳和飯店

19 世紀晚期到 20 世紀早期，北海道最高級的餐廳和飯店都聚集於小樽。從 1865 年的小漁村開始，小樽發展非常快速，到世紀之交時便已擁有約 6 萬人口，成為一座繁忙的港口城市。

19 世紀末期，小樽的鯡魚年捕撈量已達到了約 9 萬公噸。捕獲的鯡魚大部分被加工成肥料，用於本州西南部棉花和藍草（可製造靛藍染料）的種植。豐富的鯡魚資源為漁民和貿易商帶來了財富，自然也吸引了無數想要在「鯡魚淘金熱」中尋找機遇的人們，前來開啟人生新篇章。

新的財富與休閒

富裕起來的人們在小樽修建起豪宅，從京都和日本海沿岸各港口購買最高檔的家具、時尚單品和建材。高級餐廳和藝品店相繼出現，以滿足小樽富人階層的需求。旅館和飯店也接連開張，為來自國內外的商人提供服務。

奢侈的消閒設施

這些接待富商、漁民、政治家及各界名流的高級餐廳有著共同特色，它們都擁有鑲嵌了進口玻璃的窗戶、枝形煤氣吊燈、充滿異國風情的木雕裝飾，通常還設有宴會大廳和舉辦舞蹈、音樂演出的空間。在大正時代（1912-1926），大約有 600 位藝伎在這些高檔消費場所為小樽富裕階層提供服務。到了 20 世紀中葉，當地經濟衰退，大多數餐廳關閉，商人家族紛紛遷出，如魁陽亭和光亭這些極少數保留下來的餐廳，不是停業改建，就是改換門庭。

1885 年至 1890 年之間，魁陽亭在「堺町通」街道附近開業，主要為企業家、政治家和各界名流服務，直至 2015 年停業。餐廳曾在大正時代擴建，現存建築包括 3 個相連的翼樓，但都建於不同時期。光亭於 1937 年開業，是東京新宿區一家熱門餐廳在小樽的分店，位於小樽市內的高檔街區東雲町。光亭小樽店只接待有人介紹的客人，提供藝伎服務，有多間榻榻米宴會廳，還有一個檜木地板舞台時常舉辦舞蹈和音樂演出。直到 1950 年代，東雲町至少還有 5 家類似的餐廳。

豪華的住宿設施

隨著商販和海外貿易商大量湧入，19 世紀晚期至 20 世紀早期，小樽的海濱和火車站周邊建起了大量旅館。小樽的第一家歐式飯店是於 1931 年建造的越中屋飯店，主要為小樽日益增長的海外商賈人士提供住宿。它是越中屋旅館的分店，兩家相隔不遠。越中屋旅館是一間傳統的日式旅館，建於 1877 年，在 20 世紀早期就被列入英文旅行指南，但店主認為，現代化的豪華飯店應該更能吸引外國客人。如今，越中屋飯店已歸入 Unwind Hotel 旗下，繼續對外營業。

<日本語仮訳>

繁栄期の小樽の料亭とホテル

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、世紀の節目には人口約 6 万人の賑やかな港町へと急成長を果たしたのです。

19 世紀末には、小樽のニシンの年間漁獲量は約 9 万トンに達しました。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街に殺到したのです。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（主に藍染に用いられる）の生産での需要に応えました。

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、建築資材を買い付けて、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。

贅を尽くした娯楽の数々

裕福な商人や漁師、政治家、著名人をもてなすために高級レストランが次々にオープン。それらは、輸入ガラスがはめ込まれた窓、ガス灯のシャンデリア、エキゾチックな木から彫られた装飾品、そして大きな宴会ホールやダンスや音楽リサイタルのためのパフォーマンス空間を備えていました。大正時代（1912-1926）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たのです。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、商人たちは転出していきました。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。畳敷きの宴会場と、舞や音楽の演奏が行われる檜敷きの舞台を備えていました。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 世紀末から 20 世紀初頭にかけて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。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 年創業の歴史ある旅館、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たのです。現在、越中屋ホテルはアンワインドホテルとして営業しています。

【タイトル】 繁栄期の小樽の料亭とホテル

【想定媒体】 QR、パンフレット

＜簡体字＞

黄金时代的小樽餐厅和酒店

从 19 世纪晚期到 20 世纪早期，北海道最豪华的餐厅和酒店都聚集在小樽。光顾这里的客人多是富裕的渔民和商人，他们凭借着每年春天聚集到小樽海岸产卵的鲱鱼群，积累了丰厚的财富。

到 19 世纪末期，小樽的鲱鱼年捕获量已达到 9 万吨左右，“鲱鱼淘金热”吸引了大量的工人、商人和淘金者来到这座城市。大部分鲱鱼被加工成肥料，装船运到本州岛西南部，用于棉花和蓝草（可制造靛蓝染料）的种植。

餐厅和艺术品商店的客源是小樽的新兴富裕阶层，旅馆和酒店则为接待国内外的商人而开设。大正时代(1912-1926)，约有 600 名艺伎在小樽的豪华日式餐厅里为客人提供服务。然而，这类餐厅大都在 20 世纪中叶本地经济放缓后被拆除，只有魁阳亭、光亭等少数几家留存至今，但也都不再对外营业。

越中屋酒店是小樽的第一家欧式酒店，于 1931 年落成，当时是为了接待日益增多的海外商贸人士。相距不远的越中屋旅馆是它的本店，只是店主认为，一家现代化的豪华酒店更能吸引外国客人入住。如今，越中屋酒店已归属 Unwind Hotel 旗下，仍然开门营业。

＜繁体字＞

黃金時代的小樽餐廳和飯店

在 19 世紀晚期到 20 世紀早期，小樽擁有北海道最高級的餐廳和飯店。來到這裡消費的客人是富裕的漁民和商人，他們憑藉每年春天大量聚集到小樽海岸產卵的鮭魚，積累了豐厚的財富。

「鮭魚淘金熱」吸引了大量的工人、商販和淘金者來到這座城市。到 19 世紀末期，小樽的鮭魚年捕獲量已達到約 9 萬公噸，大部分鮭魚被加工成肥料，運到本州西南部，用於棉花和藍草（可製造靛藍染料）的種植。

餐廳和藝品店的主要客人是小樽的新興富裕階層，旅館和飯店則為了接待許多國內外的商人而開設。大正時代（1912-1926），約有 600 名藝伎在小樽的豪華日式餐廳裡為客人提供服務。然而，這類餐廳大都在 20 世紀中葉當地經濟衰退後被拆除，只有魁陽亭、光亭等少數幾家留存至今，但也都不再對外營業。

越中屋飯店是小樽的第一家歐式飯店，它的本店是相距不遠的越中屋旅館。店主認為，一家現代化的豪華飯店更能吸引外國客人，於是在 1931 年新建了這家歐式飯店專門接待日益增多的海外商貿人士。越中屋飯店如今已歸屬 Unwind Hotel 旗下繼續對外營業。

<日本語仮訳>

繁栄期の小樽の料亭とホテル

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、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 世紀末には、ニシンの年間漁獲量は約 9 万トンに達し、「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たのです。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（藍は主に藍染に使われる）に出荷されました。

小樽には、新興富裕層向けのレストランや美術店、本州や海外からの商人をもてなす旅館やホテルがオープン。大正時代（1912-1926）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、一般公開はされていません。

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たのです。現在、越中屋ホテルはアンワインドホテルとして営業している。

【タイトル】旧光亭

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧光亭**

东云町地区多陡坡，曾是小樽的富商聚居区。1937 年在这里开业的光亭是一家传统日式娱乐场所，提供艺伎服务，只接待有介绍人引荐的客人。这种被称为“料亭”的高级餐厅通常是进行重要商务或政治会晤的场所。光亭包含数栋二层楼房，彼此相连，可自由来往。店内拥有独立的用餐空间和表演区。

光亭是东京新宿地区一家餐厅的分店。这是一座日本传统的“数寄屋造”建筑，即以茶室风格修建的房屋，室内装潢遵循茶室简约朴素的美学风格。中心建筑的一楼是茶室，楼上是一个榻榻米大厅，可以举办宴会，大厅隔壁的房间里有一个日本扁柏木舞台，用于舞蹈和音乐表演。直至 20 世纪 50 年代，东云町地区至少还有 5 家这样的高级餐厅，传说当时这里总是飘荡着三味线和日本琴的乐声。

战后，小樽作为贸易港口的重要性降低，石油取代煤炭成为了日本最主要的能源，曾经为许多商人和商船主带来滚滚财富的鲱鱼捕捞业也由于过度捕捞而崩溃。1957 年，旧光亭成为了北海制罐株式会社的员工福利设施，建筑依旧保留了最初的风貌，但不对外开放。

<繁体字>**舊光亭**

東雲町地區坡道多且陡，這裡曾是小樽的富商聚居區。1937 年，光亭在此開業。它是東京新宿地區一家餐廳的分店，屬於傳統日式娛樂場所，有藝伎服務，需要有人介紹才能來此消費，很多重要的商務或政治會晤會選在這種被稱為「料亭」的高級餐廳舉行。光亭由數棟 2 層房屋組成，彼此相連，可以自由來往。店內擁有獨立的用餐空間和表演區。

這是一座日本傳統的「數寄屋造」建築，即以茶室風格修建的房屋，設計上遵循了茶室簡約樸素的美學風格。中心建築的一樓是茶室，樓上是一個可以舉辦宴會的榻榻米大廳，大廳隔壁的房間裡有一座用於舞蹈和音樂表演的檜木舞台。到了 1950 年代，東雲町地區至少還有 5 家這樣的餐廳，據傳當時這裡總有三味線和日本琴的樂聲飄盪。

戰後，石油取代煤炭成為日本最主要的能源，小樽作為貿易港口的重要性降低，曾經為許多商人和船東帶來滾滾財富的鮭魚捕撈業也由於過度捕撈而崩潰。1957 年，舊光亭成為了北海製罐株式會社的員工福利設施，建築保留了最初的模樣，但不再對外開放。

<日本語仮訳>

旧光亭

急な坂道の多い東雲町地区にはかつて、小樽の裕福な商人たちの邸宅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。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 2 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」、つまり茶室建築の手法を取り入れた日本代表的な伝統建築様式で建てられており、茶室特有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 階には宴会ができ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、三味線や琴の音が鳴り響いていたそうです。

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も乱獲のため衰退。光亭は 1957 年に北海製罐株式会社の福利厚生施設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。

【タイトル】旧魁陽亭

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧魁阳亭**

在过去近 150 年的漫长时光里，魁阳亭一直是富商、政治家以及各界名流出入的地方。这家餐厅位于“堺町通”街道附近，据说在 1885 年至 1890 年之间开业。餐厅曾在大正时代(1912-1926)扩建，如今的建筑包含三个分别建于不同时期的毗连翼楼。中央一栋里的宴会厅是餐厅建筑最古老的部分，很可能是在 1894 年一次火灾后重建的。

旧魁阳亭是小樽这个商业港兴衰变化的象征。餐厅早期的客人是因鲱鱼贸易发家致富的新兴商船主和渔民。从留存至今的一些建筑特征上，依然能看到 20 世纪早期小樽繁荣的印记，比如镶嵌进口玻璃的窗户、枝形煤气吊灯，以及用棕榈木制作的装饰柱。第二次世界大战(1939-1945)结束后，魁阳亭的其中一个宴会厅被改造成了驻日军队的俱乐部。餐厅在 2015 年结束营业，目前不对公众开放。

<繁体字>**舊魁陽亭**

在過去的 150 年間，魁陽亭一直是富商、政治家以及各界名流出入的場所。這家餐廳位於「堺町通」街道附近，據說在 1885 年至 1890 年之間開業，大正時代（1912-1926）餐廳曾進行擴建，現在的建築包含 3 個分別建於不同時期的毗連翼樓。中央一棟裡的宴會廳很可能是在 1894 年一次火災後重建的，它是餐廳建築最古老的部分。

看舊魁陽亭，就能了解小樽這個商業港由興至衰的歷史。早期，餐廳的客人是因鮭魚貿易發家致富的新興船東和漁民。從保留下來的一些建築細節中，依然能看到 20 世紀早期小樽繁榮的印記，像是鑲嵌進口玻璃的窗戶、枝形煤氣吊燈，以及用棕櫚木製作的裝飾柱。第二次世界大戰（1939-1945）結束後，魁陽亭的其中一個宴會廳被改造成了駐日軍隊的俱樂部。餐廳在 2015 年結束營業，目前不對外開放。

<日本語仮訳>**旧魁陽亭**

魁陽亭は、ほぼ 150 年にわたり裕福な商人や政治家、著名人をもてなしてきました。堺町通り近くに、1885 年から 1890 年の間に創業したとされています。この料亭は大正時代（1912-1926）に増築されて、現在は異なる時代に建てられた 3 つの翼部が繋がった構造になっています。中央の建物の宴会場はこの建物で最も古く、1894 年の火災の後に再建されたとされています。

旧魁陽亭は、小樽の商港としての栄華盛衰の象徴です。創業当初の最貴客は、ニシン漁で富をなし新たに富裕層となった商船主や漁師でした。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、ヤシの木でできた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うかがえます。大宴会場の 1 つは第二次世界大戦（1939-1945）後に進駐軍の社交場として利用するように改築されました。料亭としては 2015 年まで営業。魁陽亭は現在一般には公開されていません。

【タイトル】旧越中屋ホテル

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧越中屋酒店**

20 世纪早期的小樽是北海道最繁华的城市。越中屋酒店是小樽第一家欧式建筑风格的酒店。酒店于 1931 年落成，主要接待当时小樽日益增多的外国商贸人士。1914 年，西欧爆发战争，谷物、豆类、硫磺和其他物资从小樽运往欧洲，这轮国际贸易的浪潮促进了本地银行、酒店、餐饮等行业的爆发式发展。

这家酒店是越中屋旅馆的分店。越中屋旅馆创建于 1877 年，是一家传统的日式旅馆。尽管旅馆早在 20 世纪早期便被列入了英文旅行指南，老板依然认为，一家现代化的豪华酒店必然对外国客人更有吸引力。于是，在考察过神户和横滨的欧式酒店后，越中屋老板决定建造一座 4 层楼的装饰艺术风格建筑，其标志性特征是建筑正面外墙中央的两列柱状凸窗。越中屋旅馆的三角形装饰图案也被延用到了酒店建筑中，重复出现在彩绘玻璃窗和正门的石质门楣上。

在开业 10 年之后，越中屋酒店被日本军队征用为军官俱乐部。第二次世界大战(1939-1945)结束后，由美国驻军接管，用作住宿设施。1952 年，美国驻军撤出，这处建筑一度成为一家公司的宿舍。2019 年被改造为现在的 Unwind Hotel，再度开门迎客。酒店建筑的许多地方都保持了原貌，包括正面外墙和一些彩绘玻璃窗等。越中屋旅馆也在这个街区，依然对外营业。

<繁体字>**舊越中屋飯店**

在 20 世紀早期，北海道最繁華的城市莫過於小樽。1931 年落成的越中屋飯店是小樽第一家歐式建築風格的飯店，主要接待當時越來越多的外國商貿人士。1914 年，西歐爆發戰爭，穀物、豆類、硫磺和其他物資從小樽運往歐洲，這一國際貿易浪潮促進了當地銀行、飯店、餐飲等行業的爆發式發展。

這家飯店是創立於 1877 年的傳統日式旅館——越中屋旅館的分店。雖然這間旅館早在 20 世紀早期便被列入了英文旅行指南，但老闆認為，一家現代化設計、裝潢豪華的高級飯店會對外國客人更有吸引力。在參考了神戶和橫濱的歐式飯店後，越中屋老闆建造了一座 4 層樓、具備裝飾藝術風格的飯店，最明顯的建築特徵就是正面外牆中央的兩列柱狀凸窗。此外，飯店內的彩繪玻璃窗和正門的石質門楣上，都使用了越中屋旅館的三角形裝飾圖案。

開業 10 年之後，越中屋飯店被日本軍隊徵用為軍官俱樂部。第二次世界大戰（1939-1945）結束後，由美國駐軍接管成為住宿設施。1952 年，美國駐軍撤出，這棟建築又成為了一家公司的宿舍。2019 年，被改造為現在的 Unwind Hotel 再度開門迎客。飯店建築的許

多地方都保持了原貌，包括正面外牆和一些彩繪玻璃窗。越中屋旅館也在這個街區，依然對外營業。

＜日本語仮訳＞

旧越中屋ホテル

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。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す。増加を続ける海外から小樽にやって来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。1914 年に西欧で戦争が勃発すると、小樽からヨーロッパへ向けて穀物・豆類・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たのです。

越中屋ホテルは 1877 年創業の伝統的な旅館、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、建物正面の中央の縦 2 列の出窓が特徴的な、アールデコ様式の 4 階建てホテルを発注したのです。越中屋旅館の三角のモチーフがステンドグラスの窓や正面玄関の上にあるまぐさ石に繰り返しあしらわれています。

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（1939-1945）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。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、同じエリアで営業を続けています。

【タイトル】 小樽運河

【想定媒体】 WEB

<簡体字>

小樽运河

小樽运河历史悠久，陪伴它蜿蜒延伸的是一条砖石步道和路旁的煤气灯。20 世纪早期为满足贸易港口需求而建的仓库如今已被改造为餐厅、商店和博物馆。如此风情万种的街景，是本地市民自上世纪 60 年代开始不懈努力的结晶。

小樽运河的建设旨在缓解从港口货船到沿岸仓库的货物转运压力。这项工程自 1914 年动工，耗时 9 年完成。20 世纪 60 年代，一项有关填河造路的规划被提上议程，引发了小樽市民保护本地文化遗产的草根运动。

繁荣的边境港口

明治时代(1868-1912)，稳步增长的贸易、蓬勃兴旺的鲱鱼产业和大量移民的到来令这座港口城市飞速发展起来。到了 19 世纪 80 年代末，小樽近海水域的鲱鱼年捕获量已经达到 9 万吨左右。港口里挤满了来自大阪和日本海沿岸各地运送物资和补给的商船，当商船返程南归时，船上就会满载用鲱鱼加工的肥料。政府出台土地交付以及资金援助计划，吸引了本州岛和日本其他地区的大量新移民来到小樽，或经由小樽进入北海道其他地区。1880 年，北海道的第一条铁路通车，幌内煤矿（今三笠市内）开采的煤炭被运送到小樽港，然后装船送往全国各地，为日本的工业化进程提供动力能源。

修建运河

到 20 世纪早期时，小樽已经是日本北部最大的商业港。港口拥挤不堪，往来于海岸和商船之间接驳乘客、货物的驳船几乎找不到停靠的地方。为了解决这个难题，人们开始沿着海岸填海，修筑了一系列人工小岛。填海工程从 1914 年一直持续到 1923 年，人工岛和原本的海岸之间形成了一条 40 米宽的水道。人工岛链绵延 1.3 公里，通过数座桥梁与本岛相连。岛上建起了新的仓库，驳船通过水道能够直达仓库，同时有了充足的停靠空间。这条水道就是后来的小樽运河。

兴衰变迁

随着技术发展，大型货轮逐渐取代了木造帆船。1937 年，一个全新的蒸汽船码头建成，船舶可直接靠岸，不再需要借助驳船装卸货物，运河的作用大幅削弱。大约同一时期，國家的主要能源需求也从煤炭转向石油，小樽作为北海道主要港口的地位渐渐成为了历史，运河变成了废弃驳船的墓场。

小樽复兴的标志

1966 年，本地政府为了推动城市现代化建设，提议填平运河，拆除沿岸仓库，新建一条六车道公路。然而，本地居民团体在 1973 年发起了守护运河及城市历史风貌的运动，他们主动清理运河，积极提出各种替代方案。这样的草根保护运动在当时的日本尚不多见，小樽市民的努力引发了全国性的关注。20 世纪 80 年代，保护派与政府之间最终达成协议，决定填平一部分运河河段，建造新的道路，其余河段则收窄，用于拓宽现有道路。运河沿岸修建了砖石步道，装设了煤气路灯，旧仓库也被改造为餐厅、商店和博物馆。小樽运河北段大体保留了原来的面貌，只是当年那些帮助这座城市创造财富的驳船已不见踪影，取而代之的，是岸边停靠整齐的小型渔船和游船。

<繁体字>

小樽運河

漫步在歷史悠久的小樽運河沿岸，一條蜿蜒伸展的磚石步道在路旁煤氣燈的照映下格外浪漫。20 世紀早期因貿易港口而建的倉庫建築現在以餐廳、商舖和博物館的面貌迎接遊客。如今美麗的街景，應當歸功於當地居民 1960 年代開始的不斷努力。

為了緩解港口泊船到沿岸倉庫之間的貨物轉運壓力，小樽運河自 1914 年動工開鑿，耗時 9 年完成。到了 1960 年代，一項填河造路的規畫引發了小樽民眾保護當地文化遺產的草根運動。

繁榮的邊境港口

在明治時代（1868-1912），由於貿易蓬勃發展和如日中天的鮭魚產業，再加上大量移民的到來，讓這座港口城市得以迅速成長。到了 1880 年代末，小樽近海水域的鮭魚年捕獲量達約 9 萬公噸。港口裡擠滿了來自大阪和日本海各地載滿物資和等待補給的商船，返程南歸時，船上則滿載用鮭魚加工的肥料。為了加速北海道的發展，政府推出了土地交付以及資金援助計畫，吸引了本州和日本其他地區的大量新移民來到小樽，或在小樽上岸後繼續前往北海道其他地方。到了 1880 年，北海道的第一條鐵路通車，幌內煤礦（今三笠市內）開採的煤炭被運送到小樽港，然後裝船送往全國各地，為日本的工業化提供能源。

修建運河

到 20 世紀早期，小樽已經是日本北部最大的商業港。當時的港口擁擠不堪，往來於海岸和商船之間接駁乘客、貨物的駁船幾乎找不到停靠的地方。為了解決這種情況，人們開始填海造陸。此項工程自 1914 年開始一直延續到 1923 年，在海岸邊修築了多個人工島。這些小島和原本的海岸之間形成了一條 40 公尺寬的水道，人工島鏈綿延 1.3 公里，由幾座橋樑與主島相連。島上建起了新倉庫，駁船通過這條水道能夠直達倉庫，也有了額外的停靠空間。這條水道就是後來的小樽運河。

興衰變遷

隨著科技不斷進步，大型貨輪逐漸取代了木造帆船。到了 1937 年，一座全新的蒸汽船碼頭建成，蒸汽船隻可以直接靠岸，不再需要借助駁船裝卸貨物，運河的作用也被大大削

弱了。大約在同一時期，日本的主要能源需求也從煤炭轉向石油，小樽作為北海道主要港口的地位漸漸成為了歷史，運河變成了不再使用船舶的廢棄場。

小樽復興の標誌

1966 年，當地政府為了推動城市的現代化建設，提議填平運河並拆除沿岸倉庫、興建一條六車道的公路。當地民間團體在 1973 年發起了守護運河和城市歷史風貌的運動，他們自發清理運河，並提出各種替代方案。當時，這樣的草根保護運動在日本並不常見，小樽居民的努力引起了全國關注。到了 1980 年代，保護派與政府之間達成協議，決定填平部分運河的河段，以改建成新的道路，其餘河段則收窄，用於拓寬現有道路。同時在運河沿岸修建磚石步道，路旁安裝煤氣燈，舊倉庫則改造為餐廳、商鋪和博物館，對外開放。這個決定讓小樽運河北段大致上保留了過去的模樣，只是當年那些幫助城市創造財富的駁船已不見蹤影，現在岸邊整齊停靠著小型漁船和遊船。

<日本語仮訳>

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、貿易港として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。風情のあるこの街角は、1960 年代当時からの地元住民のひたむきな努力により実現しました。

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の貨物の運搬を容易にするために、1914 年に始まった 9 か年の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りました。

繁栄する国境の港

明治時代（1868-1912）にこの港町は貿易と成長著しいニシン漁産業、そして移民の増加により急成長。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備品を積んできて、その後ニシンで作った肥料を積んで南へと戻っていく商船で港は混雑していました。本州やその他の地域から多くの移住者が、土地交付や財政援助を提供する政府の計画に基づいて小樽にまたは小樽を経由して上陸しました。内陸の幌内炭鉱（現在の三笠市）から小樽港まで石炭を運搬するため、1880 年に北海道初の鉄道が敷設されると、全国に向けて出荷された石炭が日本の工業化を支えたのです。

運河の建設

20 世紀初頭には、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艀を停泊させるスペースが不足するようになりました。これを解決するために海岸に平行して並ぶ小さな島々を埋め立てることにしたのです。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、島と海岸の間に幅 40 メートルの水路が作られました。新しい倉庫が約 1.3 キロメートルにも及ぶ島々に建てられましたが、本土との間にいくつも橋が架けられたのです。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、舩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す。

運命の変化

技術進歩により、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舩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。ほぼ同時期に、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舩の廃棄場と化したのです。

小樽再生のシンボル

1966 年に地元の自治体が、㊦6 車線道路を敷設して街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たのです。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、全国的に注目を集めました。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す。運河の一部は新しい道路を造るために埋め立てて、他の部分を狭めて既存の道路を拡幅するになったのです。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、かつて街の富を築くのに一役買った舩に代わって小型の釣り船やクルーズ船が並んでいます。

【タイトル】 小樽運河

【想定媒体】 QR、パンフレット

<簡体字>**小樽运河**

小樽运河历史悠久，与之相伴的是一条砖石头步道、路旁的煤气灯，以及入驻了餐厅、商店和博物馆的百年老仓库。小樽运河既是这座 20 世纪早期繁荣贸易港口的历史印记，也是本地居民保护运动的标志。

20 世纪早期的小樽是日本北部最大的商业港。商船从本州运来货物和补给，再满载着北海道内陆出产的农作物（豆类、小麦等）和从小樽海域捕捞的鲱鱼返回。驳船往来穿梭于商船与海岸之间，运送乘客和货物。1882 年北海道第一条铁路通车后，煤炭经铁路运到小樽，再装船运往全国各地，为日本的工业化发展提供动力。

随着小樽港的贸易量不断增长，海岸沿线挤满了驳船。在 1914 年至 1923 年之间，当地填海造地，修筑了多个与海岸线平行的人工岛，岛链与海岸之间留出了一条 40 米宽的水道，为驳船提供了更多的停靠空间。这条水道就是后来的小樽运河。

然而，大型货轮最终取代了木造帆船。1937 年，货轮停靠的新码头落成后，不再需要驳船转运即可装卸货物。大约在同一时期，国家的主要能源需求从煤炭转向石油，削弱了小樽作为主要港口的地位，小樽运河逐渐废弃。

1966 年，填平小樽运河、拆除周边仓库以扩建道路的计划被提上议程。本地居民奋起抗争，掀起了地域保护运动。20 世纪 80 年代，双方达成协议，运河的大部分河段及周边仓库得以保存修复。小樽运河北端基本保留了原本的面貌，只是沿河停靠的小型渔船取代了当初帮助这座城市获得财富的驳船。

<繁体字>**小樽運河**

小樽運河歷史悠久，與其相伴而建的是一條磚石步道，還有路旁的煤氣燈，更有入駐了餐廳、商店和博物館的百年老倉庫。小樽運河既是這座 20 世紀早期繁榮貿易港口的歷史印記，也是當地居民保護運動的標誌。

小樽在 20 世紀早期就已經是日本北部最大的商業港。商船從本州運來貨物和補給，再滿載著北海道內陸出產的農作物（豆類、小麥等），以及從小樽海域捕撈的鮭魚南歸。駁船運送乘客也運送貨物，往來穿梭於航船與海岸之間。1882 年，北海道第一條鐵路通車，此後，煤炭由鐵路運到小樽，再裝船運往全國各地，為日本的工業化發展提供動力。

隨著小樽港貿易量不斷增長，海岸沿線擠滿了駁船。在 1914 年至 1923 年之間，當地填海造地，修築了多個與海岸線平行的人工島。島鏈與海岸之間留出了一條 40 公尺寬的水道，為駁船提供了更多停靠空間，這條水道就是後來的小樽運河。

然而，大型貨輪最後還是取代了木造帆船。到了 1937 年，供貨輪停靠的新碼頭落成，不再需要駁船轉運便可裝卸貨物。大約在同一時期，國家的主要能源需求也從煤炭轉向石油，小樽失去了作為主要港口的地位，運河也逐漸被廢棄。

1966 年，一項填平小樽運河、拆除周邊倉庫以擴建道路的計畫被提上議程，當地居民奮起抗爭，掀起了保護運動。1980 年代，雙方達成妥協。運河的大部分河段和周邊倉庫不但保留了下來，還經過修復，讓小樽運河北端基本保留了原本的面貌。只是沿河停靠的不再是當初幫助這座城市獲得財富的駁船，而是一些小型漁船。

<日本語仮訳>

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街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、本州から品物や補給物資を運んで、道内の農産物（豆、麦など）と小樽近海でとれたニシンを積んで戻って行きました。舩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、海岸は舩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に平行して並ぶ小さな島々を埋め立てることにしたのです。水路ができたことで舩が停泊するスペースに余裕ができ、これが後に小樽運河として知られるようになったのです。

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すると、舩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失われていき、運河も使われなくなったのです。

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存するための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舩の代わりに小型の釣り船が並んでいます。

【タイトル】 奥沢水源地水道施設

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>**奥泽水源地水道设施**

19 世纪晚期，随着小樽的飞速发展，改善城市供水成为了亟需解决的问题。当时的小樽已经从一个仅仅 2000 左右居民的渔村，成长为拥有约 9 万人的蓬勃港口城市，造访港口的船只数量也不断增长，淡水需求愈发增加。1907 年，奥泽水源地水道动工兴建。这处设施位于小樽东南部的胜纳川上，包括奥泽水坝、奥泽净水厂以及一段阶梯式溢流路。

奥泽水源地水道设施不开放参观，但每年 4 月下旬至 11 月初，到水管桥为止的区域对公众开放。站在这座位于水坝边的桥上，可以观赏溢流路的水流如瀑布般沿着宽阔的石阶流淌而下。每级石阶都形似瀑布下的浅水潭，能调节水流的冲力和清澈度。台阶边缘均使用长短不同的条石交错排列，用于减缓水势、引导流向，并产生水帘垂坠的效果。溢流路的石阶和边壁均为手工铺设而成。奥泽水源地水道设施被列入了日本“近代水道百选”。

水坝和净水厂的建设由小樽市委托土木工程师兼学者中岛锐治 (1858-1925) 教授负责。中岛锐治曾在美国和欧洲学习公共卫生工程和供水系统，回国后完成了东京皇居的供水系统建设。由于水坝和溢流路基本采用手工建造，受限于寒冷的天气和冬季大雪，工程耗时近 7 年才最终完工。

<繁体字>**奧澤水源地水道設施**

隨著小樽飛速發展，19 世紀晚期，改善城市供水成為了當務之急。當時小樽已經從一個僅僅 2000 左右居民的漁村，成長為擁有約 9 萬人的蓬勃港口城市，且造訪港口的船隻數量也不斷增長，淡水需求愈發增加。1907 年，奧澤水源地水道動工興建。設施位於小樽東南部的勝納川上，包括奧澤水壩、奧澤淨水廠以及一段階梯式溢流路。

奧澤水源地水道設施不開放參觀，但每年 4 月下旬至 11 月初，到水管橋為止的區域對外開放。站在這座位於水壩邊的橋上，可以看到溢流路的水流如瀑布般沿著寬闊的石階流淌而下。每級石階形似瀑布底下的淺水潭，可以調節水流的衝力和清澈度。台階邊緣使用了長短不同的條石交錯排列，用於減緩水勢、引導流向，達到水簾垂墜的效果。溢流路的石階和邊壁均為手工鋪設而成。奧澤水源地水道設施已被列入日本「近代水道百選」。

小樽市將水壩和淨水廠的建設委託給土木工程師兼學者中島銳治（1858-1925）教授指揮。中島銳治曾在美國和歐洲學習公共衛生工程和供水系統，回國後完成了東京皇居的供水系統建設。受限於寒冷的天氣和冬季大雪，基本以手工鋪設的水壩和溢流路工程耗時近 7 年才完工。

<日本語仮訳>

奥沢水源地水道施設

19 世紀後半の小樽の急成長とともに、小樽への水の供給を改善することが深刻な問題になりました。2,000 人ほどの漁村であった小樽が、当時には約 9 万人の活気づく港町に成長したのです。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、奥沢水源地水道施設の建設が始まったのです。小樽南東部の勝内川に位置するこの施設は、奥沢ダム、奥沢浄水場と階段式溢流路で構成されています。

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、毎年 4 月下旬から 11 月初旬は、水管橋までのエリアが一般開放されており、奥沢ダム近くのこの橋の上に立って、流水が溢流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果たしています。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。奥沢水源地水道施設は「近代水道百選」に選ばれています。

小樽市は、土木技師で学者でもある中島鋭治教授（1858-1925）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従事。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。

【タイトル】 小樽運河沿いの倉庫群

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

小樽运河边的仓库群

小樽运河沿岸的仓库群是这座城市里最具标志性的景观之一。它们都是 1923 年运河竣工后在填海营造的土地上建成的。当时，为方便装卸货物，这些仓库都在朝向运河的一侧开有出入口。

第一次世界大战(1914-1918)期间，北海道出产的粮食经小樽港运往欧洲，由此也带动了本地仓储业迅速发展。位于运河南端的旧浪华仓库是小樽现存最大的仓库建筑之一。这座木框架石构建筑建于 1925 年，在 2022 年被改造为“西洋美术馆”，是小樽艺术村的一部分。艺术村共有 5 座历史建筑，现在都是面向公众开放的博物馆和画廊。

旧筱田仓库（筱，音同“小”；现在是餐厅）是运河沿岸少数几座砖砌建筑之一。仓库建成于 1925 年，用于存放谷物和进口物资。同年落成的还有毗邻的旧涩泽仓库。涩泽仓库部（后改名涩泽株式会社）当时已在东京经营多家仓库，并在 1915 年将业务拓展到了小樽。运河边好几座仓库的墙壁上都有这家公司的“立鼓”司标。

20 世纪 60 年代至 70 年代，小樽经济陷入衰退，许多仓库都闲置下来。不过，在“小樽运河守护协会”的努力下，运河及周边历史街区在 20 世纪 80 年代重现活力，成为了热门的旅游观光点，多处仓库经过改造，化身餐厅、商店和博物馆重新对外开放。

<繁体字>

小樽運河邊的倉庫群

小樽運河沿岸倉庫群無疑是這座城市裡最具標誌性的景觀之一。倉庫群是 1923 年運河竣工後在填海營造的土地上建成的。為了方便裝卸貨物，這些倉庫都在朝運河的一側設有出入口。

第一次世界大戰（1914-1918）期間，北海道出產的糧食經小樽港運往歐洲，由此也帶動了當地倉儲業迅速發展。位處運河南端的舊浪華倉庫建於 1925 年，是小樽現存最大的倉庫建築之一。這座木框架石造建築在 2022 年被改造為「西洋美術館」，是小樽藝術村的一部分。藝術村一共有 5 座歷史建築，現在都是博物館和畫廊，對外開放。

舊筱田倉庫（筱，音同「小」；現在是餐廳）是運河沿岸少數幾家磚砌建築之一。倉庫在 1925 年建成，用來存放穀物和進口物資。毗鄰的舊澀澤倉庫同樣建於這一年。在 1915 年將業務拓展到了小樽之前，澀澤倉庫部（後改名澀澤株式會社）已在東京經營多家倉庫。運河邊好幾座倉庫的牆壁上都有這家公司的「立鼓」徽標。

1960 至 1970 年代，小樽經濟陷入衰退，許多倉庫都閒置下來。在「小樽運河守護協會」的努力下，運河及周邊歷史街區在 1980 年代重現活力，成為了熱門的旅遊觀光點，多處倉庫經過改造後變身餐廳、商店和博物館重新對外開放。

<日本語仮訳>

小樽運河沿いの倉庫群

小樽運河沿いに並ぶ倉庫群は、小樽を最も象徴する景観の 1 つでしょう。これらの倉庫群は、1923 年に小樽運河が完成した後、埋め立て地の上に建てられました。当時、倉庫群の片側は小樽運河に面しており、荷物の揚げ降ろしに便利でした。

第一次世界大戦（1914–1918）の間、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、小樽の倉庫業界は急速な成長を果たしました。小樽運河の南端にある旧浪華倉庫は、小樽に現存している最大の倉庫に数えられます。この木骨石造り倉庫は 1925 年に建てられました。2022 年には、博物館や画廊として一般公開されている 5 つの歴史的建造物から成る小樽芸術村の中で、西洋美術館として再利用されることになったのです。

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の建造物です。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。隣の旧澁澤倉庫も同年に建てられています。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。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。

小樽が経済的衰退した 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 年代に人気観光地として復活。倉庫群の多くは改修され、レストラン、小売店、博物館として再利用されることになったのです。

【タイトル】旧浪華倉庫

【想定媒体】QR、WEB

<簡体字>**旧浪华仓库**

旧浪华仓库位于小樽运河南端，是小樽现存最大的仓库建筑之一。这座木框架石构建筑建于 1925 年，拥有超过 2644 平方米的开放式空间。仓库在运河一侧设有出入口，以方便货物装卸。

2022 年，此处建筑被改造为“西洋美术馆”，成为了小樽艺术村的一部分。艺术村内共有 5 座历史建筑，如今都是博物馆和画廊，面向公众开放。西洋美术馆的馆藏可追溯到小樽的鼎盛时期，包括从 19 世纪晚期到 20 世纪早期在欧洲和美国制作的彩绘玻璃窗、新艺术和装饰艺术风格的玻璃器皿、家具、陶瓷器，以及其他西方美术作品。

美术馆共两层，分五个展厅，展品包括艾米里·加莱(Émile Gallé; 1846-1904)、奥古斯特·道姆(Auguste Daum; 1853-1909)、安东尼·道姆(Antonin Daum; 1864-1930)和勒内·拉里克(René Lalique; 1860-1945)等法国著名艺术家的玻璃艺术品。其中一个展厅专门展出德国梅森公司(Meissen)出品的花瓶、人像等华美瓷器。最大的展厅里则汇集了维多利亚、新艺术、装饰艺术等各种风格的成套家具。

旧浪华仓库由浪华公司建造，这家公司是 19 世纪晚期创立的仓储企业，当时日本航运业正处于上升时期。得益于往来日本各地、俄国和欧洲货运量的迅速增长，小樽成为了当时日本首屈一指的仓储物流集散地。

浪华仓库株式会社是铃木商店旗下的子公司，当时的商店掌门人铃木よね(Suzuki Yone; 1852-1938)被称为第一次世界大战(1914-1918)末期“日本最富有的女人”。铃木商店是一家经营范围很广的综合企业，涉及白糖、樟脑油、面粉、大米等贸易，以及不动产、钢铁、矿业、船运等行业。但随着日本和全球多数国家陷入大萧条，铃木商店也于 1927 年破产倒闭。

小樽艺术村 西洋美术馆

开馆时间：5～10 月 9:30～17:00，11～4 月 10:00～16:00

闭馆日：5～10 月每月第 4 个周三，11～4 月每周三（如遇节假日顺延），元旦放假期间

<繁体字>**舊浪華倉庫**

舊浪華倉庫は小樽現存最大の倉庫建築之一、位於小樽運河南端。這座木框架石造建築擁有超過 2644 平方公尺的開放式空間，建於 1925 年。為了方便貨物裝卸，倉庫在運河一側設有出入口。

2022 年，這棟建築被改造為「西洋美術館」，成為了小樽藝術村的一部分。藝術村內一共有 5 座歷史建築，如今都是博物館和畫廊，對外開放。西洋美術館的館藏可追溯到小樽的鼎盛時期，包括從 19 世紀晚期到 20 世紀早期在歐洲和美國製作的彩繪玻璃窗、新藝術和裝飾藝術風格的玻璃器皿、家具、陶瓷器，以及其他西方美術作品。

美術館共兩層、5 個展廳，展品包括埃米爾·加萊（Émile Gallé; 1846-1904）、奧古斯特·多姆（Auguste Daum; 1853-1909）、安東尼·多姆（Antonin Daum; 1864-1930）和雷內·拉利克（René Lalique; 1860-1945）等法國著名藝術家的玻璃藝術品。其中一個展廳專門展出德國麥森公司（Meissen）出品的花瓶、人像等華美瓷器。最大的展廳裡則匯集了維多利亞、新藝術、裝飾藝術等各種風格的成套家具。

舊浪華倉庫由浪華公司建造，這家公司是 19 世紀晚期創建的倉儲企業，時值日本航運業的上升時期。因為往來日本各地、俄國和歐洲貨運量迅速增長，小樽成為了當時日本首屈一指的倉儲業中心。

浪華倉庫株式會社是鈴木商店旗下的子公司，當時的商店掌門人鈴木よね（Suzuki Yone; 1852-1938）被稱為第一次世界大戰（1914-1918）末期「日本最富有的女人」。鈴木商店經營範圍很廣，包括白糖、樟腦油、麵粉、大米貿易，還涉足不動產、鋼鐵、礦業、船運等行業。但隨著日本和全球多數國家陷入大蕭條，鈴木商店也於 1927 年破產倒閉。

小樽藝術村 西洋美術館

開館時間：5～10 月 9:30～17:00，11～4 月 10:00～16:00

閉館日：5～10 月每月第 4 個週三，11～4 月每週三（如遇節假日順延），元旦放假期間

<日本語版訳>

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 年に、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構成され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に遡り、19 世紀の終わりに 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の窓、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などがあります。

2 つの階にある 5 つの部屋には、エミール・ガレ（1846–1904）、オーギュスト・ドーム（1853–1909）、アントナン・ドーム（1864–1930）、ルネ・ラリック（1860–1945）など、著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揃いとして配置されています。

旧浪華倉庫は、19 世紀末の日本の海運業の成長期に設立された倉庫会社である、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の集積地となったのです。

浪華倉庫株式会社は、第一次世界大戦（1914-1918）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（1852-1938）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、幅広い事業を持つ複合企業体でした。鈴木商店は、世界の多く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。

小樽芸術村 西洋美術館

開館時間：5～10 月 9:30～17:00、11～4 月 10:00～16:00

休館日：5～10 月の第 4 水曜日、11～4 月の水曜日（祝日・休日の場合は翌平日休館）、年末年始

【タイトル】旧北海製罐株式会社小樽工場第3倉庫

【想定媒体】QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

旧北海製罐株式会社小樽工場第3倉庫

北海製罐株式会社及其仓库位于小樽运河北端一座填海营造的小岛上，是小樽市工业遗产的标志。小樽运河竣工一年后，北海製罐株式会社于1924年修建了这座仓库。仓库一直运营到2020年，最终因建筑结构老化且难以维护而关闭。

当年，仓库中存放的空罐主要用于包装在北海道以北的俄国勘察加半岛沿岸捕获的鲑鱼和蟹类。1910年，堤商会（今北海製罐株式会社）在勘察加半岛开办第一家罐头厂，带动了鄂霍次克海的工业化渔业发展。当时，大型加工船就停泊在勘察加半岛沿岸，就地加工供出口的海产品。

根据日本在日俄战争(1904-1905)获胜后签订的和平条约，日本船队有权在鄂霍次克海和俄属勘察加半岛沿岸从事捕鱼业，大量日本渔船随后涌入这一地区。鲑鱼罐头加工在1937年达到顶峰，当年共有大约250万箱罐装鲑鱼（每箱48罐）被装上蒸汽船出口，其中近90%都出口到了英国。

大量的空罐需要足够的存储空间，这座4层仓库在设计上最大程度地利用了内部空间。仓库可用面积总计超过7000平方米，绝大部分都用于存放罐子。工人利用外楼梯和走廊平台在仓库各区域之间走动，同时借助外装电梯和螺旋槽将罐子传送到不同楼层。

此处仓库于2021年捐赠给小樽市。仓库外墙上依然保留着其独特的螺旋槽，夜晚亮灯后又是另一般景致。仓库不定期开放参观或举办音乐演出。

<繁体字>

舊北海製罐（株）小樽工廠第3倉庫

北海製罐株式會社及其倉庫位於小樽運河北端一座填海營造的小島上，是小樽市工業遺產的標誌。1924年，在小樽運河竣工一年後，北海製罐株式會社修建了這座倉庫。倉庫一直經營到2020年，最終因為建築結構老化且難以維護而關閉。

當年，倉庫中存放的空罐主要用來包裝在北海道以北的俄國勘察加半島沿岸捕獲的鮭魚和蟹類。1910年，堤商會（今北海製罐株式會社）在勘察加半島開了第一家罐頭廠，帶動了鄂霍次克海的工業化漁業發展。當時，大型加工船就停泊在勘察加半島沿岸，就地加工出口海產品。

根據日本在日俄戰爭（1904-1905）獲勝後簽訂的和平條約，日本船隊有權在鄂霍次克海和俄屬勘察加半島沿岸從事捕魚業，隨後，大量日本漁船湧入這一地區。鮭魚罐頭加

工也在 1937 年達到高峰，當年共有大約 250 萬箱罐裝鮭魚（每箱含 48 罐）被裝上蒸汽船出口，其中近 90%都出口到了英國。

由於大量空罐需要足夠的存儲空間，這座 4 層倉庫在設計上最大程度地利用了內部空間。倉庫可用面積總計超過 7000 平方公尺，絕大部分都用於存放空罐。工人利用外樓梯和走廊平台在倉庫各區域之間走動，空罐則借助外裝電梯和螺旋槽被傳送到不同樓層。

2021 年，倉庫被捐贈給小樽市。倉庫外牆上依然保留著其獨特的螺旋槽，夜晚亮燈後又會是另一般景緻。這裡會不定期開放參觀或舉辦音樂演出。

<日本語仮訳>

旧北海製罐株式会社小樽工場第 3 倉庫

北海製罐株式会社とその倉庫は、小樽運河の北端の埋め立てられた島の上にあり、小樽市の産業遺産を象徴する存在です。北海製罐小樽工場第 3 倉庫は、運河が完成した翌年の 1924 年に北海製罐株式会社により建設しました。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。

北海道の北側、ロシアのカムチャツカ半島沖で獲れた鮭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。これがオホーツク海の漁業の産業化につながり、カムチャツカ沖には輸出入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（1904-1905）で日本が勝利した後、締結した平和条約により、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団に認められました。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ったのです。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（48 缶／ケース）のサーモン缶詰が汽船で輸出され、その約 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になり、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。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の移送が行われていました。

倉庫は 2021 年に小樽市に寄贈されました。夜間はライトアップされ、スパイラルシュートが特徴的な外観を楽しむことが可能です。また、ツアーや音楽イベントなどに時々開放されています。

【タイトル】 小樽総合博物館の映像資料

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

小樽市综合博物馆的动态影像资料

小樽市综合博物馆里收藏有大量的私人录像，记录了这座城市从大正时代到昭和时代早期(1912-1945)的繁华。200 多份录像片记录下普通市民在小樽各处商业街上漫步、铲雪、拉网捕捞鲱鱼、围观蒸汽机车等日常生活的画面。博物馆精选了部分馆藏资料公开展出。

许多录像都是用一款名叫“百代宝贝(Pathé Baby)”的摄影机拍摄的。它价格相对低廉，操作较为简单，是法国影像设备企业百代公司(Société Pathé Frères)在 1922 年为业余摄影爱好者设计并制造的产品。这款小巧的手摇式摄影机使用 9.5 毫米规格的胶片，机身比一本标准的精装书还要小一点，重量也只有 500 多克。

当时，小樽的相机店里出售胶片、照相机、三脚架和家庭放映机等设备，但大多数 9.5 毫米的胶片还是得送到横滨冲印。那个时代，摄像还是一项奢侈的爱好，能有多达 200 份左右的影像资料留存至今，足以证明这座城市当年经济与文化的繁荣。

<繁体字>

小樽市綜合博物館的動態影像資料

小樽市綜合博物館裡收藏有大量的私人錄影，記錄了這座城市從大正時代到昭和時代早期（1912-1945）的繁華。200 多份錄影片描繪了普通市民在小樽各處商業街上漫步、鏟雪、拉網捕撈鮭魚、圍觀蒸汽機關車等日常生活的畫面。博物館精選了部分館藏資料公開展出。

許多錄影都是用一款名叫「百代寶貝」（Pathé Baby）的攝影機拍攝的。這款小巧的手搖式攝影機使用 9.5 毫米規格的膠片，機身比一本標準精裝書還要小一點，重量也只有 500 多公克。它的價格相對低廉，操作較為簡單，是法國影像設備企業百代公司（Société Pathé Frères）在 1922 年為業餘攝影愛好者設計並製造的。

當時，小樽的相機店裡販賣膠片、相機、三腳架和家庭放映機等設備，但大多數 9.5 毫米的膠片還是得送到橫濱沖印。那個時代，錄影拍攝是一項奢侈的愛好，能有多達 200 份左右的影像資料留存至今，足以證明這座城市當年經濟與文化的繁榮。

<日本語仮訳>

小樽総合博物館の映像資料

大正から昭和時代初期（1912-1945）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 本以上の映像を通じて、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写。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の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なサイズで、重さは500グラム強ありました。

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映写機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。

【タイトル】 中村善策—小樽の印象

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

中村善策——小樽印象

小樽的风光曾激发了许多艺术家的创作灵感，其中，中村善策(1901-1983)的作品与这座城市联系尤为密切。终其一生，中村善策一直在描绘自己家乡的山川风貌。他的作品色彩鲜明、构图生动，小樽独具一格的山海风光是他作品中一以贯之的主题。

西谷家族是最早在小樽开启仓储业务的船主。早在中村善策少年时，西谷家族就发现了他的天赋。完成学业后，中村善策白天为西谷家族工作，晚上在小樽洋画研究所与一群年轻艺术家一起研习美术。

1924 年，在中村善策为前往东京专门学习艺术做准备时，西谷夫妇将小樽山间的一栋别墅借给他住了 6 个月，让他专心画画。中村善策在二十多岁时接触到了法国后印象派艺术家保罗·塞尚(Paul Cézanne, 1839-1906)的作品，从中受到启发，开始使用类似的大笔触和鲜艳色彩描绘小樽的风景。1925 年，他的作品入选在东京举办的二科展，这是日本最权威的艺术展之一。

中村善策每年都会回到家乡，捕捉高速现代化进程中的城市风貌与自然环境的变化。他战前的许多作品都毁于 1942 年的东京大空袭，但仍有大量作品收藏在市立小樽美术馆·中村善策纪念馆中对外展出。

市立小樽美术馆

开馆时间：9:30～17:00

闭馆日：周一（如遇周末和节假日顺延），元旦放假期间

<繁体字>

中村善策——小樽印象

小樽的風光曾激發許多藝術家的創作靈感，其中，中村善策（1901-1983）的作品與這座城市的聯繫尤為密切。終其一生，中村善策都在描繪著自己家鄉的山川風貌。他的作品色彩鮮明，構圖生動，小樽獨具一格的山海風光是他作品中一以貫之的主題。

西谷家是最早在小樽開始經營倉儲業務的船東。早在中村善策還是少年時，西谷家就發現了他的天賦。完成學業後，中村善策白天為西谷家工作，晚上在小樽洋畫研究所與一群年輕藝術家一起學習美術。

1924 年，在中村善策為前往東京學習藝術做準備時，為了讓他專心畫畫，西谷夫婦將小樽山間的別墅借給他住了 6 個月。中村善策在 20 多歲時接觸到了法國後印象派藝術家保

羅・塞尚（Paul Cézanne, 1839-1906）の作品，從中受到啟發，開始使用類似的大筆觸和鮮豔色彩描繪小樽風景。1925 年，他的作品入選了日本最權威的藝術展之一——在東京舉辦的二科展。

中村善策每年都會回到家鄉，捕捉高速現代化進程中的城市風貌與自然環境的變化。他戰前的許多作品毀於 1942 年的東京大空襲，但仍有大量作品收藏在市立小樽美術館・中村善策紀念館中對外展出。

市立小樽美術館

開館時間：9:30～17:00

閉館日：週一（如遇週末和節假日順延），元旦放假期間

<日本語仮訳>

中村善策—小樽の印象

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（1901-1983）の作品といえば小樽を思い出させます。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。小樽の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起業。彼らは中村が少年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んでいたのです。

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（1839-1906）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。

市立小樽美術館

開館時間：9:30～17:00

休館日：月曜日（土・日・祝日の場合は開館し、翌平日が休館）、年末年始

【タイトル】 小樽運河を守る会

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

小樽运河守护协会

1973 年，小樽运河守护协会成立，这一创举成为了这座城市形象转变的重要转折点。从此，小樽从一个日渐没落的商业港，变成了在城市发展与保护之间找到了平衡的历史古城。20 世纪 60 年代中期，填平小樽运河、兴建道路的计划引发了市民的强烈抗议，一场影响深远的保护运动就此拉开帷幕。本地居民的努力最终保全了运河的大部分河段，进而推动了全国范围内有关城市遗产保护与社区复兴的讨论。小樽市综合博物馆定期轮换展出当时保护运动相关的海报、横幅、新闻报道和各类宣传品。

衰落的城市

战争期间，政府引导北海道的经济活动中心向札幌转移，曾经为小樽带来“北海道经济中心”盛誉的银行开始撤出。大约在同一时期，国家的主要能源需求从煤炭转向石油，身为主要煤炭运输港的小樽也失去了昔日的地位。北海道东南海岸的其他港口开辟了往来东京更加便捷的运输路线，铁路和公路货运量也最终超越了船运。在这样的大环境下，小樽的经济陷入萎靡，到 20 世纪 50 年代中期时，它已成了公认的“衰落的城市”。

草根保护运动

当年穿梭在小樽运河上的驳船日渐朽坏，废弃的水道蓄满淤泥，老仓库建筑因为缺乏拆除的资金或扶助金而依旧空置。1966 年，为了刺激经济发展，当地政府打算修建一条新的六车道公路以缓解拥堵、方便卡车进出港口。这项小樽运河填埋计划主张填平运河、拆除周边仓库，从而激起了民众的不满。本地居民聚集起来，并自发组成了“小樽运河守护协会”。全城各处的商店、咖啡馆和餐厅都张贴了海报，强调小樽为此将要失去怎样的建筑和文化遗产，并将小樽运河定位小樽特色中不可或缺的部分。

改变命运

协会的努力起初并未见效，仅仅将运河作为怀旧的标志来争取守护之举未能得到支持，当地政府不愿意放弃原有计划。不过进入 20 世纪 70 年代后期，新生力量加入了行动行列，他们带来了新的思路和新的计划：把运河和石砌仓库作为主要资源，发展旅游业，借此复兴城市。这项提议得到了本地企业的支持，并引起了媒体的广泛关注，保护活动也因此升华到以发展小樽经济为目标的一大民间行动。终于，政府在 80 年代初期通过了决议，决定只缩窄部分河段的宽度为规划中的公路让路，同时在保留的河段区域增建步道和路灯。如

今，小樽的旅游業已經大大超過貨運業，成為了本地經濟的驅動力。小樽的保護運動的確挽救了一條運河，但對時代和社會而言，它具有更為重大和深遠的意義。

〈繁體字〉

小樽運河守護協會

1973 年，小樽運河守護協會成立，這一創舉成為了小樽城市形象轉變的關鍵點，從此以後，小樽從一個日漸沒落的商業港，變成了在城市發展與保護之間找到了平衡的歷史古城。1960 年代中期，填平小樽運河興建道路的計畫引發了市民的強烈抗議，一場影響深遠的保護運動就此拉開序幕。在當地居民的努力下，最後保留了大部分運河，進而推動了全國範圍內關於城市遺產保護與社區復興的討論。小樽市綜合博物館定期輪換展出當時保護運動相關的海報、條幅、新聞報導和各類文宣。

衰落的城市

戰爭期間，政府將北海道的經濟活動中心轉移到札幌，曾經為小樽帶來「北海道經濟中心」盛譽的銀行開始撤出。同一時期，國家的主要能源需求從煤炭轉向石油，身為主要煤炭運輸港的小樽失去了昔日地位。鐵路和公路的貨運量開始超過船運，北海道東南海岸的其他港口也先後開闢通往東京更為便利的運輸路線。在這樣的大環境下，小樽的經濟逐漸衰退，到 1950 年代中期，它已成為公認的「衰落的城市」。

草根保護運動

曾經穿梭在小樽運河上的駁船日漸朽壞，廢棄的水道蓄滿淤泥，老倉庫也因為缺乏拆除資金或扶助金而空置。到了 1966 年，為了刺激經濟發展，當地政府打算修建一條新的六車道公路以緩解擁堵，也方便卡車進出港口。但這項提議填平運河、拆除周邊倉庫的計畫激起了民眾的不滿。當地居民聚集起來並自發組成了「小樽運河守護協會」，全城各地的商店、咖啡館和餐廳都張貼了海報，以此告訴大家，如果填平運河、拆除倉庫，小樽將失去怎樣的建築和文化遺產，並將小樽運河定位為小樽特色中不可或缺的部分。

改變命運

最初，協會的努力並未見效，當地政府不願意放棄原有計畫，僅僅將運河作為懷舊的標誌來爭取守護的運動沒能得到有力支持。不過，進入 1970 年代後半期，新生力量加入進了行動行列，他們帶來了新的想法——以發展旅遊業來復興城市，而運河和石砌倉庫正是這項計畫的主要資源。這個提議得到了當地企業的支持，並引起了媒體的廣泛關注，保護活動也因此昇華到以發展小樽經濟為目標的一大民間行動。終於，政府在 1980 年代初期通過了決議，決定只縮窄部分河段的寬度，為規劃中的公路讓路，同時，在保留的河段區域增建步道和路燈。如今，小樽的旅遊業已經大大超過貨運業，成為當地經濟的驅動力。可以說，小樽的保護運動的確拯救了一條運河，但對時代和社會而言，它具有更為重大和深遠的意義。

〈日本語仮訳〉

小樽運河を守る会

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、その他のツール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、政府の政策により北海道の経済活動の中心は札幌に移行。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す。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るようになりました。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ったのです。

草の根の保存活動

かつて小樽運河を行き来していた舢舨は徐々に朽ちていき、使われていない水路には沈泥が蓄積。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、地元の自治体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 6 車線の道路の新設を提案しました。この小樽運河の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」を結成。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て、小樽運河を小樽のアイデンティティの本質的な魅力に位置づけるポスターが掲示されたのです。

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。地元の自治体側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は、全く支持を得ることができなかったのです。しかし、1970 年代後半になると新しいアイデアを持った新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。これが地元企業の支持を獲得し、メディアでも広く注目されたのです。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、残りの部分に歩道と街路灯を追加する計画に合意。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。

【タイトル】 藤森茂男—芸術家と活動家の 2 つの顔

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

＜簡体字＞

藤森茂男——画家和社会活动家

藤森茂男(1936-1987)是一名支持小樽运河守护运动的社会活动家，在这座城市经济低迷时，也曾尝试利用艺术唤起人们对运河及周边仓库的关注。藤森茂男原本从事商业标牌、海报等设计工作，为了支持城市社区保护行动，在 20 世纪 60 年代中期转向绘画和素描。他一生共创作了 150 多幅描绘运河与仓库的画作。

在小樽经济最繁荣的 20 世纪 20 年代至 30 年代，众多艺术家被小樽运河吸引，来到这里描绘驳船穿行水面和码头工人卸货的繁忙景象。即便是在这座城市衰落时，也有画家能够从锈蚀的驳船、废弃的建筑和淤泥堵塞的运河中找到某种荒败的美。市立小樽美术馆收藏了许多本地画家的运河主题画作。

藤森茂男担任小樽运河守护运动的事务局局长多年，参与规划了多项城市复兴计划。20 世纪 60 年代中期，他还协助发起了“小樽潮祭”。这项年度盛会在 7 月举办，为期 3 天，包括烟花、音乐等表演，以及近万名舞者参与的城市街道巡游。如今每年都能吸引约 100 万游客到访，共度节庆。

《红色运河》是藤森茂男晚年的作品之一，绘于 1985 年。当时，工人们已经开始填埋部分运河，为修建新公路做准备，而藤森茂男希望完整保留整条运河，据说他用红墨水绘制画面，即是在宣泄他的不满。

＜繁体字＞

藤森茂男——畫家和社會活動家

藤森茂男（1936-1987）是一名支持小樽運河守護運動的社會活動家，並在小樽經濟低迷時，嘗試利用藝術喚起人們對運河及周邊倉庫的關注。藤森茂男原本從事商業性廣告牌、海報設計工作，1960 年代中葉以後，他逐漸將創作重心轉向繪畫和素描，以此支持城市社區保護行動。他一生共創作了 150 多幅描繪運河與倉庫的畫作。

市立小樽美術館收藏了許多當地畫家的運河主題畫作。在小樽經濟最繁榮的 1920 至 1930 年代，許多藝術家被小樽運河吸引，來到這裡描繪駁船穿行水面、碼頭工人卸貨的繁忙景象。即便是在這座城市衰落時，也有畫家能夠從銹蝕的駁船、廢棄的建築和淤泥擁塞的運河中找尋到某種荒敗的美。

藤森茂男擔任小樽運河守護運動的事務局局長多年，參與規劃了多項城市復興計畫。1960 年代中葉，他還協助發起了「小樽潮祭」。這項年度盛會在 7 月舉辦，為期 3 天，包

括煙火、音樂等表演，以及近萬名舞者參與的城市街道巡遊。現在每年都能吸引約 100 萬遊客到訪，共同歡度慶典。

繪於 1985 年的《紅色運河》是藤森茂男的晚年作品之一。當時，工人們已經開始填埋部分運河，為修建新公路做準備，而藤森茂男希望完整保留整條運河，據說他用紅墨水繪製畫面，即是在表達不滿。

<日本語仮訳>

藤森茂男—芸術家と活動家の 2 つの顔

藤森茂男（1936-1987）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、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、運河を行き交う舢舨や荷物を降ろす荷役たち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舢舨、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の画家による運河の絵画を数多く所蔵しています。

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「おたる潮まつり」の立ち上げを支援。毎年恒例のこのイベントは、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 万人の踊り手のパレードで、現在では約 100 万人の来場者を魅了しています。

藤森の晩年の作品群の 1 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、不満を表したと言われています。

【タイトル】 兵庫コレクション（写真）—小樽の記憶

【想定媒体】 QR、パンフレット、WEB

<簡体字>

兵庫摄影集——小樽的记忆

这些照片共有大约 5000 张，都拍摄于 1975 年至 1980 年之间，记录了这座城市低迷时期的景象。进入 20 世纪 50 年代之后，北海道东部海岸的其他港口陆续开辟了往来东京更加便捷的航线。与此同时，日本的主要能源需求也开始转向石油，而不再是从小樽港运出的煤炭。银行和企业纷纷转移到北海道的首府——札幌。在这样的大背景下，札幌的职业摄影师兵库胜人(1942-2004)来到小樽，用数以千计的照片留下了这座城市当时的景象，如朽坏的驳船、褪色的商业标牌、狭窄的偏街小巷、安静的商业街。

这些照片是小樽在 20 世纪 80 年代复兴运动前的珍贵记录。照片上的画面与如今修复的仓库、优雅的路灯和迷人的城市风光形成了鲜明对比。根据兵库胜人的遗言，这些照片在他去世后捐赠给了小樽市综合博物馆。现在，由博物馆定期精选部分照片，在运河馆轮换展出。

小樽市综合博物馆・运河馆

开馆时间：9:30～17:00

闭馆日：元旦放假期间

<繁体字>

兵庫攝影集——小樽的記憶

這些照片拍攝於 1975 年至 1980 年之間，記錄了這座城市低迷時期的景象，共有大約 5000 張。1950 年代之後，北海道東部海岸的其他港口陸續開闢了往來東京更加便利的航線；在此同時，日本的主要能源需求也開始轉向石油，而不再是從小樽港運出的煤炭；銀行和企業也紛紛搬遷到北海道的首府札幌。在這樣的大背景下，札幌的職業攝影師兵庫勝人（1942-2004）來到了小樽，他用數以千計的照片為這座城市留下當時的景象，比如朽壞的駁船、褪色的商業性廣告牌、狹窄的偏街小巷、安靜的商業街。

這些照片是小樽在 1980 年代復興運動前的珍貴紀錄，照片上的畫面與如今修復的倉庫、優雅的路燈和迷人的城市風光形成了鮮明對比。根據兵庫勝人的遺言，這些照片在他去世後捐贈給了小樽市綜合博物館。現在由博物館定期精選部分照片，在運河館輪換展出。

小樽市綜合博物館・運河館

開館時間：9:30～17:00

閉館日：元旦放假期間

<日本語仮訳>

兵庫コレクション（写真）—小樽の記憶

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取って代わられました。銀行や企業は北海道の道庁所在地、札幌に移転していったのです。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（1942-2004）は市内の写真を何千枚も撮影し、朽ち果てた浮、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洗練された街灯、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、厳選された写真が定期的に入れ替えられながら運河館にて展示されています。

小樽市総合博物館・運河館

開館時間：9:30～17:00

休館日：年末年始