

小樽の歴史的建造物を巡ろう

原風景の祝津から近代建築の縮図まで

手宮の鉄道敷設とれんがの導入

明治政府は近代の工学技術を学ばせるために 1870（明治 3）年アメリカへ留学生を派遣し、帰国した彼らを開拓使の幌内鉄道開設の中心技術者とした。最初に留学したのは松本荘一郎、次いで平井晴二郎はニューヨーク州トロイのレンセラー工科大学（Rensselaer Polytechnic Institute）で土木工学を学び、それぞれ 78 年、81 年に開拓使の煤田開採事務係に奉職した。アメリカから招いた鉄道工事顧問 J. クロフォード（Crawford）の帰国（明治 14 年）は鉄道の全線開通前であったが、無事にそれを完成できたのは松本と平井の尽力であろう。

彼らは鉄道の橋脚や建物にれんがを導入した。とくに平井晴二郎は手宮機関車庫（明治 18 年、国指定重要文化財）、さらに北海道庁赤れんが庁舎（明治 21 年、国指定重要文化財）をアメリカで学んだ技術を応用して設計した。東京駅がれんがで建てられる（大正 3 年）よりも手宮機関車庫は 29 年前、赤れんが庁舎は 26 年前に完成していたことから、平井の先見性がうかがわれる。ちなみに平井は東京駅新築工事で発注者側の鉄道院副総裁であり、れんが造の先駆者として辰野金吾に指示を与えていた。

アメリカの大学と工部大学校の学卒では、明治政府の待遇に大きな違いがあった。明治 17 年の給与で比較すれば、レンセラー工科大学を卒業し北海道で鉄道敷設に従事した松本荘一郎は 250 円、平井晴二郎は 170 円に対し、工部大学校を卒業し母校の教授に就任した辰野金吾は 100 円であった。政府は、松本と平井をトップランナーの技術者として厚遇したのである。後年、二人はわが国鉄道界の重鎮となり、松本は鉄道庁長官（明治 26 年）、平井は貴族院議員と帝国鉄道庁総裁（明治 40 年）に就任した。

明治初期に手宮の鉄道施設はアメリカの技術によって建設されたが、およそ 40 年後の昭和初期にアメリカ人建築家フランク・ロイド・ライト（Wright）の影響を受けた田上義也は市内に実業家の住宅を設計して行く。その一つが入船の坂牛邸（昭和 2 年）であり、NPO 小樽ワークスによって保存活用されている。