

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

港湾の建設と製缶工場の建築

小樽港の本格的な整備は防波堤を建設することから始まった。手宮側から延びる北防波堤の着工は明治30年、竣工は41年であり、わが国で最初のコンクリート造の防波堤になった。この設計は小樽築港事務所長の廣井勇が行った。彼は明治14年札幌農学校二期生として卒業し直ちに開拓使御用掛になり、間もなく煤田開採事務係に転じた。あのレンセラー工科大学を卒業した松本荘一郎と平井晴二郎の影響であろうか、わずか3年間勤務の後アメリカへ渡りさらにドイツへ留学して研鑽を積み、母校の教授として帰国した。

小樽港の岸辺に運河の建設を決断させたのも廣井勇である。埠頭岸壁の建設を覆し、運河を造り舩で荷を運搬する計画を提示した。工事は岸辺に沿って幅40mの水辺を残し、新たに海側を埋めて陸地を造成。その埋立地は手宮側の第1区から築港側の第4区まで区分し、大正12年に完成した。

さて、当初の計画では運河造成の埋立地の用途を倉庫と上屋、道路と鉄道の用地とした。しかし、造成地のおよそ3分の1を占めたのは北海製罐の工場群であった。日露戦争の終結がその建設を推進させた。ロシア領のカムチャッカ沖に漁場を拡張する北洋漁業が本格化し、工場で生産した缶を漁場に持ち込む必要に迫られた。都合よく完成した運河の造成地が工場用地になったのである。

北海製罐の大正10年から昭和10年までの建物は、着目に価する。それは、海を埋め立てた軟弱な地盤に当時最先端の建築技術を必要とした鉄筋コンクリート造で大規模な工場施設を建て、さらに90年を経た今なお現役の工場として稼動している。極めて希少な事例なのである。

一方、運河の対岸には、明治20年代から荷役のための大きな石造り倉庫が建ち、軒を連ねる雄大な景観であった。倉庫の構造は、木骨石造と呼ばれ、木で骨組みを造り、外壁に厚さ20cm程の石を積み、鏝で連結している。簡易な石造りであることから全国各地に建てられたが、地震に弱い欠点のため減少した。現在、木骨石造が最も多く残っているのが小樽である。運河の水辺に石造り倉庫と鉄筋コンクリート造の工場群が映る景観は、唯一無二といえる。