

探訪 北の風景 36

小樽の原風景残る北運河

小樽市

青木和弘



3月だというのに小樽北運河は、まだ重たい雲と真っ白い雪に覆われて、真冬の景色だった。人影はなく、カゴメが一羽、音も立てずに飛来してガス灯に留まった。小樽運河は全長1140メートル。そのうち約600メートルが、道路建設のため、運河幅が半分の20メートルになった。そこには遊歩道などが整備され、いま観光客でにぎわっている。一方、北の手宮側500メートルほどが「北運河」と呼ばれる。ここには小樽の原風景が残っている。

波のない幅40メートルの運河には小型船舶がずらりと係留され、海側には北海製罐の工場や倉庫

が立ち並ぶ。北端にある運河公園の周囲には歴史的建造物である木骨石造り倉庫が建ち、西側には国の重要文化財である旧日本郵船小樽支店がある。小樽の歴史を紐解きながら北運河沿いを散策すると、江戸期の北前船から、明治、大正、昭和と、激動期を経て現代に続く、時代に翻弄された産業の浮沈と人々の叫びが聞こえてくるような気がした。

江戸時代初期の小樽にはアイヌ民族が暮らしていたが、近江商人が松前を拠点に足場を築き、ニシン漁を独占して莫大な富を手にした。明治以降は、北海道開拓の拠点となる札幌への、人と物資の玄関口となり、幌内炭鉱などの石炭の積み出し港として急速に繁栄する。1905（明治38）年には北海道の北部、東部、南部へくまなく鉄道網が伸び、小樽は道内の商圏の3分の2を手にしたことになった。

小樽港は防波堤の整備などで近代化が図られ、沖で船に降ろした荷を倉庫の間に着岸して荷揚げができる運河の建設が決まるが、議論が右往左往し、完成まで実に27年を費やした。この間に、運河は時代の流れに遅れたのだが、それでも第1次世界大戦（1914～18年）で戦火に見舞われたヨーロッパへの食料輸出が急増し、小樽の金融街は華やかな時代を築いていた。

外階段が特徴の北海製罐第3倉庫。



小樽北運河のある手宮地区は港湾労働者の街でもあった。

北海道新聞文学の中の「小樽」（1981年）で、現・小樽文学館館長の玉川薫氏が解説している。一部を要約すると以下の通りだ。

小林多喜二の未完の長編『転形期の人々』に当時の街の情景が描写されている。作品は、小樽の町の全景から、夕暮れの海岸通りや銀行街を叙情的に描写して始まり、一転して市街地の北端、手宮の労働者街の貧困を綿密に描く。「手宮の街の中央には河がながれていて、その両側が高くなり両方の屋並が向い合っていた。どの家も煤けた同じ型の長屋で、それが階段に沿って規則正しくならんでいた。然し下の方へ移るに従って屋並が乱れ、汚い小さい家がゴジャゴジャに固まり、押しあい、へしあいした。」

作品の舞台は1922（大正11）年前後から28（昭和3）年ごろまでの小樽。25年に手宮公園で開かれた第1回メーデー、27年の日本で最初の産業別ゼネストとなった小樽港湾争議が起り、そして翌年、治安維持法によって組合活動家らを一



1922（大正11）年に完成した小樽運河は全長1140メートル。そのうち約600メートルが道路建設のため運河幅が半分の20メートルになったが、北側の500メートルほどは「北運河」と呼ばれ、小樽の原風景を残す。



運河幅40メートルの北運河には、新雪をまとった小型船舶が係留されていた。後ろに見えるのは、左が北海製罐の小樽工場で、右が同第3倉庫。

斉検束する「三・一五事件」が起きている。
 メーデーで手宮公園に集まった2000人の参加者の大部分、また三・一五事件で検束された多くの人々が、この街の住民だった。
 当時の荷役労働者の労働時間は日の出から日没まで、「ケガと弁当は人夫持ち」とされ、ケガの治療代は労働賃金から差し引かれ、ケガが治らず現場に帰れないときは、米1俵か5円、10円を支給されて解雇された。小樽の繁栄の裏側には冷徹な搾取の構造もあった。現在の手宮は「作品の中にも出てくる市場や古い飲食店、路地の家並が当時の面影をわずかに残している程度であるが、歴史を担った人々の、素朴で人情に厚く忍耐強い気質は今も受け継がれているようである」と玉川氏は記している。