

6 港と運河

小樽港は、明治32年に外国貿易港に指定された。そんな港の整備、発展のために、明治30年から本格的な外洋防波堤の建設工事が開始していた。第一期・北防波堤(延長1289メートル)は、完成までに11年もの歳月を要し、さらにその後、13年という長い年月を経て、大正10年に第二期・南防波堤(延長912メートル)、島防波堤(915メートル)、北防波堤(415メートル)が完成した。火山灰を用いたコンクリート、コンクリートブロックを斜めに積む技術、世界で類のなかった100年耐久試験など、優秀な工学博士・廣井勇の指揮指導の下、第一期工事のときから最新技術が導入された。第二期工事には、ケーソンという鉄筋コンクリート造りの構造物が使用され、廣井の後を継いだ伊藤長右衛門小樽築港事務所長が、様々な実験を重ねた後、進水方式(1000トンを超える巨大なケーソンを陸上のヤードで製作し、海中に滑り落とす)という経費の削減につながる画期的な方法を開発した。防波堤の基礎となる石積み工事の監督指揮を行った青木政徳は、若くして病に倒れ、北防波堤の完成を見ずに亡くなってしまったが、運河公園や手宮公園にある上述の3人の技術者たちの胸像や石碑は、今も港の安全と発展を見守るように佇んでいる。

明治30年から近代的な港づくりが開始される中、物資の積み下ろし作業をスムーズに行う方法も、埠頭岸壁式か運河方式のどちらで行うかという一大論争の中で模索された。利権問題などが絡み、長期間続いた論争が、当面は運河方式を採用するのが便利で良いとした廣井勇の発言によって、やっと決着の兆しを見せ、大正3年にそうした計画が認可されるまで、実に15年という長い年月が経過した。さらにその後、10年近くの歳月が建設工事に費やされ、小樽運河は大正12年に漸く完成の日を迎えた。新しくできた運河の周辺では、舢舨を使って物資の積み下ろしがなされたものの、舢舨での物資の運搬には経費と労力がかかることなどから、その後すぐに、埠頭岸壁式の工事が認可されたことを思うと、当時、影響力のあった技術者・廣井勇の主張がなかったら、運河の建設そのものが行われていなかった可能性を否定できない。

また、昭和41年の道路整備計画では、運河を埋め立て、幹線道路をつくることが決まり、有幌地区にあったたくさんの倉庫が壊された。その後、「小樽運河を守る会」などが市民主導の積極的な運河保存運動を展開していなかったらと思うと恐ろしい。そう考えると、様々な危機を乗り越え、現在の佇まいを見せてくれる小樽運河と倉庫群、その建設から保存に関わった全ての人たちに対する感謝の気持ちが強くなるばかりである。

以下、港町・小樽の今に受け継がれたことをまとめる。

- ・船で物を運ぶという歴史は、北前船から近代的な西洋や日本産の船、コンテナ船、フェリーの時代へ。
- ・小樽産の新鮮な水産物の水揚げが続いている。

- ・水産物の加工も、多くの新しい技術を取り入れながら、行われるようになった。
- ・職人が長年、守り続けてきた巧みな技を使って、魅力ある物をつくり、販売してきた歴史の上に小樽ブランドが確立し、日本のみならず世界各国から訪れる人たちに深く愛される工芸品となった。
- ・歴史的建造物は、過去に使われた歴史的遺産ということにとどまらず、公開したり、再利用したりする有益な観光資源となった。適切な補修工事が行われ、そこに存在しているだけでも、風格のある外観で人を魅了することができる。
- ・観光需要に応える商業、サービス業が著しく発展した。

このように、小樽に昔からあり、今につながっていったものを見ていくと、小樽という土地は、先人たちがつくりあげてきたものの価値を新たな技術で上塗りしているように見える。

日本各地の寄港地の現在をみると、後背地にコンテナヤや工場が立ち並び、トラックが激しく行き交うなどして、環境が著しく悪化したケースが多い。小樽市には港の後背に大規模に開発できる土地がなかったことも功を奏し、環境が守られた。充実した港湾設備がありながら、マリンスポーツもできる小樽築港からそう遠くないところで、絶景や温泉まで楽しめる。残された自然や歴史的遺産を保護し、観光資源にしていく努力が実を結び、古くから国際貿易で栄えたまちは、世界各国の人々が訪れ、愛される港まちに発展した。