

特集

建築のまちを
旅する 05

小樽

港湾、鉄道、銀行——。
日本の近代史の縮図を見る





表紙の写真

〈機関車庫3号〉

出庫口と転車台

設計 | 平井晴二郎

幌内の石炭積み出しのために敷設された北海道初の鉄道(幌内鉄道)の機関車庫。中央の転車台を中心に、同様の車庫が扇状に配置されており、車庫自体珍しいプランとなっている。車庫から出た機関車は転車台に載り、回転して駅へ向かう線路へ乗り出してゆく。敷地は小樽市総合博物館本館にあり、蒸気機関車の実運転にも活用されている

[写真:石田 篤]

左写真

〈旧日本郵船株式会社小樽支店〉

貴賓室の復元された金唐革紙

(復元部分)

設計 | 佐立七次郎

2階の貴賓室と会議室の壁には金唐革紙(きんからかわし)が用いられている。オリジナルのものは現在変色して金色が残っていないが、写真は、1984～87年の修復工事の際、国選定保存技術保持者で金唐紙研究所代表の上田 尚 氏によって復元された貴賓室の金唐革紙の一部分。部屋を明るく華やかに演出するため、鏡とともに貴賓室の壁紙に用いられた。金唐革紙は擬革紙の一種で、和紙に金箔などの金属箔を張り、型押しして彩色を施す。江戸時代、日蘭貿易で欧州から輸入した装飾革を参考に、和紙で模造したことから生まれた。明治以降はこの製法でつくった壁紙が盛んに輸出される一方、鹿鳴館や岩崎邸などの壁も飾った

[写真:石田 篤]

LIXIL eye no.17

2018年10月20日発行

発行 | 株式会社LIXIL

編集発行人 | 早川氏幸

LIXILジャパンカンパニー

TH統括部

〒100-6007

東京都千代田区霞が関3-2-5

霞が関ビルディング7階

Tel: 03-6273-3635

Fax: 03-6273-3742

制作 | 株式会社フリックスタジオ

デザイン | 株式会社ラポラトリーズ

印刷 | 竹田印刷株式会社

* 本記事の無断転載を禁じます

* 本文中の敬称は省略させていただきました

次号『LIXIL eye』no.18は、
2019年2月発行予定です。

『LIXIL eye』のバックナンバーは
インターネットでご覧いただけます。

<http://www.biz-lixil.com/column/lixileye/>

CONTENTS

特集

04 建築のまちを旅する | 05

小樽

06 テーマ1

港湾、鉄道、銀行——。 日本の近代史の縮図を見る

ナビゲーター | 駒木定正

10 旧三井銀行小樽支店(現・小樽芸術村 旧三井銀行小樽支店)／旧北海道拓殖銀行小樽支店(現・小樽芸術村 似島美術館)／ 日本銀行旧小樽支店(現・金融資料館)／旧日本郵船株式会社小樽支店

14 テーマ2

北海道の鉄道はここから始まった。 今も活かされるその遺産

18 小樽建築めぐり

22 住宅クロスレビュー | 05

庭

八木幸二「ブラタナスの家」× 藤原徹平「稲村の森の家」

32 建築家の〈遺作〉 | 02

坂倉準三「タイ国文部省職業教育学校(タイ25校計画)」

談 | 萬代恭博

36 新世代・事務所訪問 | 05

VUILD

ナビゲーター | 門脇耕三

44 構造家の新発想 | 05

真っ直ぐな適材適所の追求

アラン・バーデン

48 触覚デザイン | 02

村野藤吾の階段手すり

ナビゲーター | 笠原一人

52 土木のランドスケープ | 05

出島表門橋

ナビゲーター・文 | 八馬 智

58 Design + Technique

築地本願寺境内整備 インフォメーションセンター・合同墓

62 TOPICS

THINK HEAT 考えよう ヒトと地球にやさしい温度

文 | みんなでスマイルエコプロジェクトチーム

65 INFORMATION

LIXILからのご案内／展覧会＋イベント／LIXIL出版 新刊案内

68 紙上の建築 | 05

断面のシークエンス

座二郎



運河と石蔵のまち小樽はまた、近代建築の宝庫だ。

石蔵だけでなく、鉄道、工場、庁舎、事務所、商店といった近代の立役者がそろい、戦前の施設がよく残っている。特に銀行は軒を連ねて存在感を放ち、日本有数の近代金融街を形成した。

いくつかは工部大学校1期生の辰野金吾、曾禰達蔵、佐立七次郎らが手がけたもので、3人の建築が残っているのは東京のほかに小樽だけ。北辺のまちでなぜこれほど豊かに近代建築が開花したのか。その謎を解きに出かけてみよう。

小樽運河には昔ながらの石造倉庫が水路に沿って並ぶ。小樽と聞いて真っ先に思い浮かぶのがこの風景だろう。運河は1923（大正12）年に完成し、1960年代半ばに実用を停止。1970年代の保存運動を経て、1986（昭和61）年に現在の姿に落ち着いた。散策路には63基のガス灯が設置され、夜も風情を楽しめる【写真：石田 寛】

小樽

特集—建築のまちを旅する—05

テーマ1

港湾、鉄道、銀行——。日本の近代史の縮図を見る

ナビゲーター | 駒木定正（北海道職業能力開発大学校 特別顧問）

取材・文 | 長井美暁
写真 | 石田 篤（特記以外）



01 | JR小樽駅

左右対称の外観、敷地の高低差を利用して設けた地下道および2階レベルのプラットホームの構成が特徴。吹き抜けのコンコースも創建当時の姿を残す。第12回小樽市都市景観賞受賞。国登録有形文化財（本屋・プラットホーム）【写真：小松正樹】



駒木定正氏。旧三井銀行小樽支店にて【写真：編集室】

02 | 辰野金吾

建築家（1854–1919）。首席で卒業後、欧米に官費留学。帰国後、ジョサイア・コンドルの後任として工部大学校教授に就任。教育の傍ら、自身の建築事務所を開設した。「日本銀行本店」や「東京駅」をはじめとする近代日本の代表的な建物を多く設計

03 | 曾禰達蔵

建築家（1852–1937）。卒業後は工部大学校助教教授や海軍省を経て三菱社に入社。定年退社後、中條精一郎と曾禰中條建築事務所を開設。特にオフィスビルの設計で手腕を発揮した

04 | 佐立七次郎

建築家（1856–1922）。工部省時代に会計検査院、通信省時代に名古屋郵便局、独立後に東京株式取引所などの設計を手がけたが、ほとんどの建物が現存しない

明治期に建てられた近代建築が多く残る都市として、それを観光の目玉にする北海道小樽市。特に銀行建築が多いことで知られるが、なぜ小樽には銀行建築が多いのか。また、なぜ現在に至るまでそれらの建物は生き残ることができたのか。それを紐解くには小樽の歴史を知る必要がある。北海道職業能力開発大学校で長く教鞭を執り、現在は特別顧問の駒木定正氏と市内を巡った。

JR小樽駅⁰¹の駅舎は1934（昭和9）年に建てられた鉄筋コンクリート造の駅舎で、その駅を背に中央通りのゆるい下り坂を10分ほど歩くと、小樽運河に到着する。運河沿いに石造の古い倉庫が並ぶ風景は観光地・小樽を象徴するものだ。

この運河のすぐ近くに、小樽を象徴するもうひとつの場所、旧銀行街がある。明治末期から昭和初期にかけて、小樽は北日本随一の経済繁栄を誇り、最盛期には札幌や函館より多い、25の銀行が存在した。そして、辰野金吾⁰²が設計した「日本銀行旧小樽支店」や、曾禰達蔵⁰³が中條精一郎と組んで設計した「旧三井銀行小樽支店」など、その社屋の多くは当時第一線で活躍する建築家が設計を手がけ、最新の構造技術や西欧の建築様式を取り入れた。そうした建物が当初の使命を終えた後も取り壊されることなく残り、運河とともに小樽の重要な観光資源となっている。

旧銀行街の色内大通りを南に進むと堺町通りに入る。この通り沿いは古くから商業地域で、明治期の商家建築が残る。一方、運河の北端付近には佐立七次郎⁰⁴の設計による「旧日本郵船株式会社小樽支店」（以下、郵船小樽支店）があり、そこまで運河沿いに散策路が整備されている。その先をさらに北に進むと「小樽市総合博物館」もある。ここは敷地内に北海道で最初に開通した鉄道の起点である「旧手宮鉄道施設」を保存している。

辰野・曾禰・佐立は東京大学工学部建築学科の前身である工部大学校造家学科の第1期卒業生4人のうちの3人だ。小樽の歴史的建造物の保存・活用や景観向上に尽力する駒木定正氏は、「旧銀行街には日本の近代化を支えた建築家の設計による

建物がそっくり残り、その建築家の顔ぶれ、様式や意匠、構造技術など、日本の近代建築史の縮図を見ることができます。また、工部大学校は日本の近代化のために設置された教育機関で、小樽はその造家学科1期生3人の作品を一度に見ることができると話す。

近代建築界の先駆者たちが活躍した舞台

3人の作品のうち、佐立が設計した郵船小樽支店は1906（明治39）年の竣工で、最も早い。1969（昭和44）年に国の重要文化財に指定された。

石造2階建ての建物は佐立の几帳面な性格を表すように端正なつくりだ。駒木氏は「造家学科1期生のなかで最年少の佐立が小樽にこれだけ格調高い建物を最初につくったから、辰野も曾禰も手を抜かなかったでしょうね」と語る。実際、辰野ら「日本銀行旧小樽支店」の設計陣はこの建物を意識し、支店長と情報交換した記録が残っているという。

佐立は卒業後、工部省や海軍省、藤田組（現・フジタ）、通信省を経て独立。設計事務所を開設し、のちに事務所経営の傍ら日本郵船の建築顧問となったが、健康を害し、67歳で他界する10年前に退社。以降は建築の設計自体も知人の要請のみ引き受け、ほかは一切謝絶して隠居生活を送った。

在学中より「建築実地家」になることを望んだ佐立の人生は、近代日本の建築界を牽引した同期のほかの3人とは異なる。表舞台に出ることを嫌い、建築界の裾野に生きた。この志向は元来病弱で内向的な性格によるところも大きかったようだ。

佐立は生涯に30数棟の建物を設計した。そのうち現存するのは郵船小樽支店と、その関連建物、および東京都千代田区の国会前庭にある「日本水準原点標庫」のみ。後者は日本各地の土地の高さの基準となる水準原点を収める建物で、現役ながら規模は小さく、郵船小樽支店が残ることは日本の近代建築史のうえで大きな意味がある。

郵船小樽支店竣工の6年後、1912（明治45）年に「日本銀行旧小樽支店」が竣工。設計者には辰野のほか、長野宇平治⁰⁵と岡田信一郎⁰⁶が名を連ねる。駒木氏は「明治期の日本銀行の支店・出張所で竣工時の建物がほぼ完全に残るのは、この小樽と京都だけ。また、それまで木造だった小屋組に鉄骨造を採用し、客だまりと営業室を柱のない一室空間としたのは小樽支店が日銀初です」と話す。この支店は2002（平成14）年に営業を終え、翌年から金融資料館として公開されている。

曾禰らが設計した「旧三井銀行小樽支店」は1927（昭和2）年に竣工した。鉄骨鉄筋コンクリート造や水洗トイレなど、当時最先端の技術や設備を採用し、洗練された意匠と合わせて、小樽に林立した銀行建築の最後を飾るにふさわしいものだ。2002（平成14）年に閉店し、2016（平成28）年にニトリが所有者となり、翌年から「小樽芸術村」を構成する施設のひとつとして公開されている。

旧銀行街にはほかに、現在は「似鳥美術館」として生まれ変わり、小樽芸術村の一面を成す「旧北海道拓殖銀行小樽支店⁰⁷」や、現在は小樽運河ターミナルとして利用されている「旧三菱銀行小樽支店⁰⁸」、現在は服地メーカーのグループ会社が縫製加工工場として使う「旧第一銀行小樽支店⁰⁹」、現在は北海道中央バス本社・小樽バインが入る「旧北海道銀行本店¹⁰」などがある。また、旧北海道銀行本店に隣接する現・松田ビルの「旧三井物産小樽支店¹¹」は、旧三井銀行小樽支店竣工の10年後、1937（昭和12）年に竣工したオフィスビルだ。アール・デコ様式を取り入れたデザインで、このころにはデザインに新しい潮流が生まれていたことがわかる。

さらにその隣の市立小樽文学館・美術館¹²は、もとは1952（昭和27）年竣工の「旧小樽地方貯金局」で、小樽で最も早く、デザインにインターナショナル・スタイルを採用した。戦後の建物だが、駒木氏はここまでを「比類なき近代建築が残る街区として後世に伝えなければならない」と力説する。

発展と衰退の歴史のなかで

小樽市には現在、市の指定する歴史的建造物が79件ある。歴史的建造物がこれだけ多く残り、エリ

アとして面を形成するまちは全国でも稀だろう。しかし、歴史的建造物の数々はなぜ取り壊しの運命を逃られたのか。その答えを探る前に、小樽の近代史を順に追ってみよう。

小樽の経済発展は蝦夷地に開拓使が置かれ、北海道に改称されてまもない1870年代、ニシン漁によって始まった。ニシン漁は1900年前後をピークに戦後まで続き、その間に台頭した有力な親方が祝津を中心に番屋建築群を形成し、一部が今も残る¹³。

一方、国は近代化を進めるにあたり石炭産業を重視し、1878（明治11）年に煤田開採事務係を創置。石炭の輸送ルートとして1880（明治13）年、北海道初の鉄道である幌内鉄道を手宮と札幌間に開通した。「旧手宮鉄道施設」に残る機関車庫は1885（明治18）年につくられたもので、小樽最初期の近代建築だ。物資と旅客の輸送を兼ねる鉄道の敷設は新橋～横浜間、神戸～大阪間に次ぎ、日本で3番目。アメリカの鉄道技術を導入した最初である。

石炭は小樽港から各地へ積み出された。小樽港は北前船の主要な寄港地として江戸時代から物流の拠点だった。その周囲に、北陸出身の船主や海産物商が倉庫を構えたのは1890年代以降のこと¹⁴。

そして1905（明治38）年、日露戦争後に樺太の南半分が割譲されて正式に日本領になると、その物流拠点が小樽に定められた。小樽の海運業は一気に拡大の機運に乗り、そのタイミングで郵船小樽支店が建てられた。物流の拠点となった小樽に、企業や銀行が続々と進出したのは当然と言える。日本銀行が1906（明治39）年に小樽出張所を支店に昇格したことも、小樽の繁栄ぶりを裏付けるだろう。その6年後、辰野らの設計による建物も完成した。

また、1914（大正3）年に第一次世界大戦が始まり、ヨーロッパに石炭や農産・海産物が輸出されるようになると、小樽の経済はさらに隆盛し、1920年代の各銀行の支店開設に続いていく。

日露戦争後の物流拡大にともない、港湾機能も求められた。1897（明治30）年にすでに小樽港調査



07 | 旧北海道拓殖銀行小樽支店（現・小樽芸術村 似鳥美術館）

バブル経済期にはホテルとして利用され、その時ナイジェル・コーツがデザインした改築部分が残されている。左写真はのひとつ、床タイル。小樽市指定歴史的建造物。左手奥に、旧三井銀行小樽支店が並ぶ

05 | 長野宇平治

建築家（1867–1937）。日本銀行の技師長として、大阪・京都・小樽などの支店・出張所の設計監理に従事。小樽支店の設計時は並行して自宅で「旧北海道銀行本店」の設計に取り組み、これも1912年に竣工

06 | 岡田信一郎

建築家（1883–1932）。大阪市中央公会堂の設計競技で1等当選。この岡田案をもとに辰野と片岡安が実施設計を行った。鳩山一郎邸（現・鳩山会館）や明治生命館などの設計でも知られる



08 | 旧三菱銀行小樽支店

（現・小樽運河ターミナル）

建築当初は外壁に煉瓦色のタイルが張られていたが、1937年の改築の際に現在の色に変更。その際、1階に6本の半円柱が立つ姿となった。小樽市指定歴史的建造物【写真：小松正樹】



09 | 旧第一銀行小樽支店

（現・トップジェント・ファッション・コア）

現在はシンプルな外観だが、創建時は道路側2面に巨大な円柱が並び、壁に彫刻が施された華やかなつくりだった。設計者・田辺淳吉の遺作のひとつと言われる。小樽市指定歴史的建造物【写真：小松正樹】



大日本職業別明細図之内小樽市(部分)、1925(大正14)年発行

小樽運河が竣工した2年後の市街図。倉庫用地不足から沿岸を埋め立て、船の入る航路を運河として残した【所蔵：小樽市総合博物館】



10 | 旧北海道銀行本店
(現・北海道中央バス本社・小樽バイン)

内部は大きく姿を変えたが、アーチ窓、玄関まわりの石積みなどルネサンス様式を採用した。屋根勾配を変えているが、外観正面はほぼ創建当時のまま残る。現在は、北海道中央バス本社が入り、一部はレストランとして営業。小樽市指定歴史的建造物【写真：小松正樹】

委員会が発足し、運河か埠頭かの検討が始まっていたが、その運河がようやく1923(大正12)年に竣工。鉄筋コンクリート造で大規模な「旧北海製罐倉庫」(20ページ)はそのときにできた。1920年代から1930年代にかけてが小樽経済の最盛期だ。1930年代は船荷揚げから埠頭荷揚げへの転換期でもあり、一度は却下された埠頭が建設されて港湾機能がさらに拡充した。

しかし、盛況は戦前まで。戦後の衰退にはさまざまな原因が重なる。まず1950年代半ばにニシンが沿岸の海から姿を消した。次に、エネルギー源が石炭から石油に変わった。さらに海運も、苫小牧港が整備された1960年代半ばごろから、東京など大都市への航路は太平洋ルートが主流となった。小樽は市の経済を支えていた産業を次々に失い、企業や銀行の支社・支店が撤退した。

そして経済力が落ちた小樽は、古い建物を建て

直すこともできなかった。これが、観光地として再起を図ったときに幸いしたのである。

運河保存運動を機に

まちの遺構を観光資源として利用する。そのきっかけとなったのが運河だ。小樽の運河は1960年代半ばまでに実用的な機能をほぼ停止した。その後は当時の下水処理施設が不十分だったこともあり、廃水の流れ込む運河にはヘドロが推積し、朽ちた廃船が放置され周辺は荒廃していたという。

ちょうどそのころ、急激なモータリゼーションの進展により、市内の交通渋滞が深刻化。これを緩和するために1966(昭和41)年、運河の大部分を埋め立てて6車線道路を整備するという都市計画が決定された。その工事が進む一方、1973(昭和48)年に「小樽運河を守る会」が市民を中心に発足。1978(昭和53)年には若者らによる「ポートフェスティバル」が開催され、運河の水辺と倉庫の活用に関心する市民が参加した。

行政や経済界を中心とする埋め立て推進派と保存派との間で、運河の歴史的価値に対する評価が分かれるなか、運河の北部は残し、それ以外を半分の幅に埋め立てたうえで整備し、6車線道路と共存させる案(現在の運河のあり方)がつくられ、1982(昭和57)年に市議会でも可決。運河保存の市民運動はその後も続いたが次第に終息に向かい、1986(昭和61)年に自動車道路が開通し、同時に運河沿いの散策路も完成した。

運河保存運動は小樽運河の知名度を全国的に



12 | 市立小樽文学館・美術館
(旧・小樽地方貯金局)

設計者の小坂秀雄は、東京帝国大学建築科を卒業後、逓信省営繕課に入省。吉田鉄郎を師と仰いだ。インターナショナル・スタイルを彷彿とさせるこの建物は、小坂にとって戦後初の鉄筋コンクリート造建築であり、日本の近代を支えた郵政建築のモデルとなっている。2010年に市民に広く開放することを目的に、広場や研修室などの改修を実施した

高めるとともに、市内の歴史的な建物の重要性に市民が気づき、目を向けるきっかけになった。それらを保存・再利用しようという動きが始まるのは運河保存運動が活発だった時期に重なる。

そして1980年代半ばから始まるバブル景気の時代には、近代遺産を観光施設に改築する動きに再開発の投資が試みられた。その代表例が「旧北海道拓殖銀行小樽支店」で、イギリスの建築家ナイジェル・コーツの設計でホテルに生まれ変わった。ホテルは長く続かなかったが、この試みは近代遺産を残しながら活用する動きに先鞭をつけた。

かつて「旧日本郵船株式会社小樽支店」の前には船入潤(船による貨物の積み下ろし場)や倉庫があ

り、その場所が現在は「運河公園」として整備されている。公園で近隣の子どもたちが遊ぶ姿を見て、駒木氏は「これは建物保存の理想的な風景だと思います。子どもたちは郵船の建物が国の重要文化財であることを知らずに遊んでいるけれど、大きくなったときに子どものころを懐かしんで思い出した風景にはきっと、あの建物が一緒にある。非日常の建物と日常生活が記憶のなかで連続するはずです」と語った。ほかの都市同様に小樽も、歴史的建造物の保存活用についてはさまざまな課題を抱えるが、市民と市外から進出する商業関係者のまちづくりに対する理解や協力が不可欠であることは間違いない。

| 小樽市 略年表 | | |
|---|---|--|
| 1865(元治2)年 | 設立。創業後もなく小樽支店を設置 | 1973(昭和48)年 |
| 幕府は「オタ・オル・ナイ」を村並とする | 1889(明治22)年 | 小樽運河を守る会が発足 |
| 1869(明治2)年 | 小樽港が特別輸出港に指定される。色内・手宮の地先の埋め立てが完成し、石造倉庫が建造される | 1978(昭和53)年 |
| 「蝦夷」を改め「北海道」と称し、「オタ・オル・ナイ」を「小樽」に改める | 1893(明治26)年 | ポートフェスティバル開催(1994年まで) |
| 1879(明治12)年 | 日本銀行が札幌・函館・根室に出張所を開設すると同時に、小樽派出所を札幌出張所所属として開設 | 1983(昭和58)年 |
| 官営幌内炭鉱が開山。辰野金吾、片山東熊、曾禰達蔵、佐立七次郎の4人が工部大学校造家学科を第1期生として卒業 | 1897(明治30)年 | 倉庫を活用した北一硝子三号館が開店。小樽運河埋め立て工事開始 |
| 1880(明治13)年 | 道内で最初の鉄道が手宮～札幌間に開通 | 1985(昭和60)年 |
| 1882(明治15)年 | 官営幌内鉄道全線開通(手宮～幌内間) | 手宮線全線廃止 |
| 1885(明治18)年 | 郵便汽船三菱会社と共同運輸会社が合併して日本郵船を | 1986(昭和61)年 |
| 1906(明治39)年 | 「旧日本郵船株式会社小樽支店」が竣工、設計は佐立七次郎。日本銀行小樽出張所が支店に昇格 | 小樽運河周辺散策路・ガス灯完成 |
| 1912(明治45)年 | 「日本銀行旧小樽支店」が竣工、設計は辰野金吾・長野宇平治・岡田信一郎 | 1989(平成元年) |
| 1914(大正3)年 | 小樽運河着工 | 旧北海道拓殖銀行小樽支店の建物を転用した小樽ホテルが開業(1995年営業終了) |
| 1922(大正11)年 | 小樽市誕生 | 2017(平成29)年 |
| 1923(大正12)年 | 「旧北海道拓殖銀行小樽支店」が竣工。設計は矢橋賢吉・小林正紹・山本萬太郎。小樽運河竣工 | 旧北海道拓殖銀行小樽支店が似島美術館として開業。ニトリによる「小樽芸術村」がグランドオープン |
| 1927(昭和2)年 | 「旧三井銀行小樽支店」が竣工、設計は曾禰中條建築事務所 | |
| 1966(昭和41)年 | 小樽運河埋め立て計画が決定 | |



13 | 旧白鳥家番屋

祝津の漁場を経営する親方のなかでも、「御三家」と呼ばれた青山家、炭木家、白鳥家。白鳥家の番屋は、北海道の漁家のなかでも古い番屋建築の形態を残す。1995年に建物の補修工事が行われ、翌年、小樽市都市景観賞を受賞。内部は非公開。小樽市指定歴史的建造物



14 | 旧小樽倉庫

小樽運河ができる前の時代、加賀の北前船船主によって建設された初期の倉庫。小樽市指定歴史的建造物。詳細はp.21参照

駒木定正 こまき・さだまさ

1951年北海道釧路市生まれ。1974年近畿大学理工学部建築学科卒業。大阪の高校や美唄工業高校、小樽工業高校を経て、1990年より北海道職業訓練短期大学校(現・北海道職業能力開発大学校)に勤務。1999年「明治期の官営幌内炭鉱と幌内鉄道の建築に関する歴史的研究」で博士(工学)取得(北海道大学)。小樽市文化財審議会会長、小樽市景観審議会会長。

長井美暁 ながい・みあき

編集者、ライター／山形県出身。日本女子大学家政学部住居学卒業後、『室内』編集部所属。2006年よりフリーランス。

旧三井銀行小樽支店

現・小樽芸術村 旧三井銀行小樽支店

1927年

設計 | 會禰中條建築事務所

構造と意匠に優れ、 小樽の繁栄を物語る銀行建築

小樽で早くに鉄骨鉄筋コンクリート造（SRC造）を採用した建物。地下1階・地上2階一部3階建てで、外観は石積みの壁面にアーチ窓を連ね、軒に彫刻模様を施すルネサンス様式。1923（大正12）年の関東大震災後の建設だったことから耐震性を重視し、躯体に加えて壁面に石を積み、堅牢につくっている。

會禰中條建築事務所は會禰達蔵と中條精一郎が開設し、多くのオフィスビルを設計したことで知られる。内部は営業室と客だまりの吹き抜けに回廊がめぐり、1階は銀行業務の諸室、2階は応接室や会議室を配置。天井の漆喰模様をはじめ、優雅な装飾が細部に施され、大理石もふんだんに使っていて、建設当時の小樽の栄華がうかがえる。地下の貸し金庫室とその回廊も見どころだ。

閉店は2002年と、本州資本の都市銀行では最近まで営業していたことから建設当初の壁紙や家具の一部が良い状態で残るほか、設計図や家具図、着工前に行った地下ボーリング資料、工事の記録写真などがきちんと保管されていた。それらは現在、展示物として公開している。



1

- 1 正面と側面の一部の壁は岡山県北木島の花崗岩を張り、軒まわりは人造石の洗い出し。鉄骨鉄筋コンクリート造の躯体の壁面に石を積んで堅牢とする形態は、「SRC造の利点である張壁の軽快さを表現せず、当時の構造と意匠の特徴を示している」と駒木氏
- 2 かつて営業室と客だまりだった1階。カウンタ一天板の大理石は1955（昭和30）年に交換されたが、ほかの大理石は建設当時のまま。2階の回廊からは、漆喰天井に施された装飾を間近に見ることができる
- 3 2階の会議室。建設当初の唐革紙の壁紙やセーム革の椅子などが残り、往時の雰囲気味わえる
- 4 1階の金庫室。地下の貸し金庫室とともにアメリカ製の頑丈な扉を採用。器材は一部更新されているが、建設当初の雰囲気をほぼ残している。この金庫室は閉店まで使われていた



2



3



4

MAP 3

26

旧北海道拓殖銀行小樽支店

現・小樽芸術村 似鳥美術館

1923年

設計 | 矢橋賢吉、小林正紹、山本萬太郎

数奇な運命を辿った末に 美術館として再生

鉄筋コンクリート造、地下1階と地上4階の構成。3階と4階は20室ほどの貸し事務室にしていた。外壁の仕上げと窓の形は、1階は花崗岩とアーチ窓、2階以上は化粧タイル張りに四角形の縦長窓を組み合わせている。3人の設計者はいずれも大蔵省の官僚建築家で、この建物の設計時期は矢橋賢吉が設計を担当した国会議事堂の建築工事が始まったときだった。駒木氏は「拓銀小樽支店と国会議事堂の外観構成には類似点がある」と指摘する。2018年の夏に行われた改修工事により、現状は写真と異なる。

- 1 改修工事中の営業室（2018年7月撮影）。三方向から光を採り入れ、明るく開放的な吹き抜け空間を演出。それまでの重々しい銀行のイメージを一新したデザインだ。円柱はカウンターに沿って立っている。プロレタリア作家の小林多喜二は小樽高等商業学校（現・小樽商科大学）を卒業後、この建物内で働いていたという
- 2 地下の金庫室。入り口の上部に見えるのは、「人孔」と呼ばれる非常用の扉
- 3 建設当時の姿に何度かの改装が加えられた階段



1



2



3

MAP 3

32

日本銀行旧小樽支店

現・金融資料館

1912年

設計 | 辰野金吾、長野宇平治、岡田信一郎

当時最新の構造技術を活用した建物が 完全に現存

本館は煉瓦造、地下1階・地上2階建て。海を眺められる4階建ての高塔が東南隅に付き、南側は金庫と付属家を廊下で接続していた。本館の外観は辰野金吾らしく古典系の建築様式を採用。小屋組は木造ではなく、八幡製鉄所製品の鋼材で組み立てている。これにより、営業室と客だまりの間に梁を受ける柱を設けることなく、吹き抜け空間を一体化。また、鉄骨小屋組の合掌上部にコンクリートを打って防火したのは、駒木氏によると「日本銀行では小樽支店が最初で、我が国の鉄骨小屋組の建物でも極めて早い例」という。

- 1 外壁は煉瓦を積み、表面にモルタルを塗っている。「この組み合わせは先行した本店や西部（門司）、大阪、名古屋、京都で用いなかった、最先端の設計」と駒木氏
- 2 営業室と客だまりは柱のない一体空間。小屋組を鉄骨造にしたことで実現できた



1



2

MAP 2

12

旧日本郵船株式会社小樽支店

1906年

設計 | 佐立七次郎

日本の近代建築史において 貴重な石造建築

17世紀フランス建築の影響と見られるマンサード屋根を設けた地上2階建ての石造。外壁は主に小樽天狗山産の軟石（凝灰岩）と登別産中硬石を使用。運河沿いの倉庫群など、小樽では軟石を使った石造の建物をよく見るが、全国的には希少な存在だ。駒木氏は「重要文化財のなかでは最大規模の石造建築」と話す。竣工1カ月後に、2階の会議室では日露国境画定会議が行われた。また、佐立七次郎が設計した建物で現存するのは本建築と関連の建物以外は東京に1棟しかなく、日本の近代史のみならず近代建築史のうえでも貴重な。大規模な保存修理工事のため、2018（平成30）年11月5日から長期休館する。

- 1 外観について駒木氏は「壁に石を積み、ギリシア・ローマ時代の様式で装飾するなど、佐立はコンドルの教えを誠実に表現したと言える」と話す
- 2 1階営業室カウンター柱の建設当時のままのブラケットライト
- 3 2階の会議室。広さは198㎡で柱がなく、吊り天井にしている。壁は金唐革紙で、建設当初は金色だった。天井は漆喰で華やかな装飾が施されている
- 4 営業室のカウンターにはコリント式の円柱が並ぶ。照明器具はひとり1個ずつ、方向や高さを自在に調整できる仕組み。ほかにもスチールシャッターや暖房など、機能的かつ装飾的な工夫が随所に見られる



2



1



3



4

北海道の鉄道はここから始まった。 今も活かされるその遺産

取材・文 | 磯 達雄
写真 | 石田 篤

港湾都市として発展した小樽だが、鉄道もまた重要な役割を担ってきた。北海道で最初の鉄道はここから敷かれ、そのターミナル施設は現在、鉄道の展示に活用されている。市内中心部を走っていた鉄道の支線は廃止されたが、その跡は市民や観光客が行き交う都市のオープンスペースとして活かされている。「運河のまち」と言われる小樽だが、「鉄道のまち」でもあるのだ。

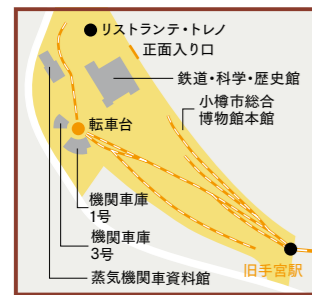
小樽市中心部の北側に位置する手宮に小樽市総合博物館の本館がある。この施設の呼び物は、何と言っても鉄道の展示だ。館内では一番目を引くところに、1885(明治18)年に米国から輸入された蒸気機関車の「しづか号」と一等客車の「い1号」が置かれ、また広大な屋外展示スペースには、数多くの蒸気機関車、電気機関車、ディーゼル機関車、客車、除雪車などが並んでいる。また敷地内には線路も敷かれ、短い区間だが本物の蒸気機関車が走っている姿を見することもできる。

なぜこの博物館で鉄道が大々的に扱われているのか。それはここ小樽市が、北海道における鉄道発祥の地だからだ。開拓使は幌内(現・三笠市)で採れる石炭を運搬するために鉄道の敷設を計画。積み出し港として小樽が選ばれた。1880(明治13)年にまず小樽から札幌までの区間が開通。その2年

後に幌内まで延びて、全線が開通している。以来、石炭をはじめとする物資や、旅客の輸送に大きな力を発揮し、小樽のまちが物流拠点として栄える支えとなった。その駅と施設が置かれたのがここ手宮であり、その跡地が現在の博物館になっているというわけだ。

貴重な設備や建造物も残っている。転車台は蒸気機関車の方向を転換させる装置で、敷地内に2箇所が残る。北側のものがもともとこの場所にあったもので、1919(大正8)年につくられた。その周りには、扇形の平面をもった2つの機関車庫がある。小さい方の機関車庫3号が1885(明治18)年の竣工、大きい方の機関車庫1号は1908(明治41)年の竣工だ。いずれも構造は煉瓦造。京都鉄道博物館の一部となっている梅小路蒸気機関車庫など、規模で上回る扇形庫はほかにいくつもあるが、それらは鉄筋コンクリート造であり、歴史の古さにおいても、手宮に匹敵するところはない。設計者は農商務省の技師だった平井晴二郎。のちに札幌の北海道庁旧本庁舎も設計する人物である。

小樽市総合博物館本館を訪れるなら、寄っておきたいのが入口のすぐ手前にある「レストラン・トレノ」だ。鉄道車両を使い、中を改装してイタリアンレストランを営業している。ここから1kmほど離れた場所にあったが、2008年、この場所へと移転した。このリニューアル・プロジェクトにかかわったN合同会社の福島慶介氏は「ここはもともと駅だったところ。進出してきたというよりも、本来の場所に帰ってきたという感じです。地元の人にも喜んでくれた」と、その意義を語る。



1



2



3

- 1 小樽市総合博物館本館の敷地内にある中央駅側の転車台。鉄製の桁に蒸気機関車を載せて回転させることにより方向を変える。現在も動く。その奥に機関車庫3号が見える。機関車庫3号、機関車庫1号、転車台、貯水槽、危険品庫、擁壁から構成されるこれら旧手宮鉄道施設は、国の重要文化財に指定されている
- 2 転車台を挟んで向かい合って建つ2つの機関車庫。右側、機関車庫3号の方が古く、建てられたのは1885年。煉瓦はフランドル積み(いわゆるフランス積み)が採られている。左側の機関車庫1号は、5スパンのうち右側の2スパンが1908年から残るもの、それ以外は1996年に復元されたものである。煉瓦はイギリス積み
- 3 機関車庫3号はもともと煉瓦造の躯体に木造の屋根が架かっていたが、のちの補強工事で鉄骨が追加された。内部では蒸気機関車を展示、車両底部を点検するためのピットも復元されている



1

- 1 旧手宮線を活用したオープンスペース。線路を残しながら散策路や花壇などを整備し、都市の中心部に線形の公園を実現している
- 2 市立小樽文学館・美術館（旧・小樽地方貯金局）の傍を抜けていく手宮線跡。線路を挟んで向かい側には、かつてあった色内駅の建物を再現している
- 3 小樽市総合博物館本館の入り口近くで営業しているレストラン・トレノ。国鉄で使われていたスハ43形客車が使われている
- 4 レストラン・トレノの内部

廃止された鉄道の用地を散策路として活用する

1904（明治37）年、小樽と函館が鉄道でつながると、それにもないその前年、1903（明治36）年に新しく小樽中央駅ができる。現在のJR小樽駅で、ここで札幌方面と函館方面がつながることとなった。それに従い、南小樽駅から手宮駅までの区間が支線となってしまう。以降も手宮線という名前に変わって使われ続けたが、1962（昭和37）年には旅客営業を休止。さらに1985（昭和60）年には貨物輸送も止めて、手宮線は廃止となる。背景には、1960年代に

エネルギー資源の主流が石炭から石油に変わっていったことも影響している。

けれども手宮線は消えなかった。2001年、寿司屋通りの別名で知られる於古発通りと中央通りまでの約510mの区間を、JR北海道から小樽市が用地を取得。さらに2007年には中央通りから小樽市総合博物館本館までの約1,160mの区間を取得した。そして市民のためのオープンスペースとして開放したのである。

線路や途中駅のプラットホームなど歴史遺産としての鉄道をできるだけそのまま残しながら、緑化やベンチなどを整備して、散策路として活用している。寿司屋通り、「北のウォール街」とも呼ばれた近代建

築が多く残るエリア、現在のJR駅、そして博物館と、市内の主要観光ポイントを結んでいる。

線路跡を歩く体験 観光客にも喜ばれる

鉄道の跡を活用した都市のオープンスペースという、近年ではニューヨークの高架線路を空中公園に変えたハイラインが大きな話題となった。小樽のそれは高架ではないが、同じように線路跡をたどって歩くというなかなか味わえない体験ができる。観光客にとって、これは嬉しい。また毎年2月に催される



2



3



4

イベント「小樽雪あかりの路」の会場として、地元の人にとっても欠かせない場所となっている。

「小樽を発展させた大きな要因のひとつが鉄道。それが使われなくなっても、まちと一体化して活かされているのはとても良いこと。予想していた以上に人通りも多く、効果を上げている」と、福島氏が評価する。

産業構造が大きな変革を遂げるなかで、小樽において重要だった鉄道は、運河とともにその機能を縮小させた。しかしこれらの意義は市民の意識から忘れ去られることがない。そして博物館に押し込められて凍結保存されているのではなく、まちの中で生き続けている。

磯 達雄 いそ・たつお
建築ジャーナリスト／1963年埼玉県生まれ。1988年名古屋大学工学部建築学科卒業。1988-1999年日経アーキテクチャ編集部勤務。2002年よりフリックススタジオ共同主宰。現在、桑沢デザイン研究所および武蔵野美術大学非常勤講師。

小樽建築めぐり

OTARU

参考
 ・小樽再生フォーラム編『小樽の建築探訪』北海道新聞社、2001
 ・『小樽市指定歴史的建造物一覧』小樽市建設部まちづくり推進課、2018年4月1日改定

おことわり
 04-21ページの作品名称は文化財指定名称とし、ほかは原則として2018年9月時点の施設名称を使用しています。

北海道は明治に始まり、その歴史は近代史そのものだ。開発のエネルギーは物流拠点であった小樽のまちを急成長させた。

小樽の経済はニシン漁に始まる。幕末に移住してきた漁師はニシン景気に大きな網元となり、祝津地域に番屋建築群を形成し、鯨御殿と呼ばれる豪華な木造建築も残された。そして日本の近代を支えた石炭。その産地・幌内から石炭を輸送するための鉄道施設が手宮の地に建設される。鉄道史最初期の建設事業だ。小樽運河の西側は昔の海岸線。古くから船主や海運商の石蔵や倉庫が建っていたが、用地不足から沿岸が埋め立てられ、荷揚げの舁通路として残された海が

運河となり、運河両岸には蔵が建ち並んだ。


そこから1本内陸側の南北に連なる大通り、色内通りと堺町通りがかつての小樽経済最前線。商店、倉庫、事務所、銀行などの歴史的建造物が軒を連ね、堺町通りのそれら建物の多くは土産店に転用されている。色内通りと直行する日銀通りはかつての色内駅前通り。旧色内駅から運河にかけて銀行が集まり、近代の金融街の風景を生んだ。小樽にはショップ、レストラン、文化施設などに活用されている歴史的建造物も多い。

写真 | 小松正樹 (特記以外)

01 旧小樽区公会堂・旧岡崎家能舞台 (現・小樽市公会堂・能楽堂)
 設計指導 | 木子幸三郎 (旧小樽区公会堂) 設計 | 不詳 (旧岡崎家能舞台)
 竣工 | 1911年 (旧小樽区公会堂)、1926年 (旧岡崎家能舞台)
 花園5-2-1
 公会堂は、1911年、皇太子 (のちの大正天皇) の北海道行啓にあたり、「御旅館」として建てられた建物。行啓後は公会堂となるが、市民会館建設に伴い、現在地に移築。その際、本館と御殿の配置が変わり、同敷地内に岡崎家から市に寄贈された能舞台を移設した。舞台背後の鏡板の絵は、狩野派の絵師を呼び寄せ描かせたもの。ともに小樽市指定歴史的建造物




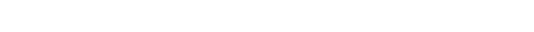

02 坂牛邸
 設計 | 田上義也
 竣工 | 1927年
 入船5-8-15
 フランク・ロイド・ライトに師事した田上義也が設計した住宅兼弁護士事務所。玄関西側の八角形の応接間、薄緑色の羽目板打ちの腰壁と漆喰塗りとの対比が特徴的。十字形平面などにライトの影響が見られ、家具も田上がデザインした。現在、内部は非公開。小樽市指定歴史的建造物




03 旧岡川薬局 (現・旧・岡川薬局)
 竣工 | 1930年
 改修 | 2010年
 若松1-7-7
 市の歴史的建造物に指定された薬局建築を、地元出身の建築家・福島慶介氏が取得し、カフェ、レンタルスペース、ゲストハウスに改修。モダンな空間に、かつての調剤室や天井のレリーフが溶け込んでいる。「景観を守ることは記憶を守ること」とは、福島氏。建物の保全と大胆な活用によって建物に新たな命が吹き込まれ、現在は、地域の交流スペースとしても機能している。小樽市指定歴史的建造物




04 和光荘 (旧・野口喜一郎宅)
 基本設計 | 野口喜一郎
 設計 | 佐立忠雄
 竣工 | 1922年 (本館)
 潮見台2-4-1
 小樽の酒造会社・北の誉酒造の二代社長・野口喜一郎の自邸。佐立七次郎の息子・忠雄の助言のもとに設計されたと伝えられる。和洋折衷の4層の建物は、昭和天皇・皇后の北海道巡幸時に宿泊所としても使われた。建物は、本館と別館、持仏堂からなり、円形のサンルームやステンドグラス、シャンデリア、二間続きの52畳もの大広間など、アール・デコの幾何学な装飾と、野口の郷里・金沢の伝統的な建築技術が組み合わされている。2018年7月から一般公開開始

05 小樽市鯨御殿
 設計 | 不詳
 竣工 | 1897年 (1958年移築)
 祝津3-228
 積丹半島西海岸にある泊村の網元が建てた鯨番屋を、現在の高台に移築・復元。当時の網元の財力を伺い知ることができる。正面右手に親方の住まい、左手に漁夫の居住空間と明確に区分けされながら大屋根で一体となった間取りは番屋建築の特徴。当時の生活用具などを展示し、一般公開している。北海道指定有形文化財




06 旧白鳥家番屋
 祝津マリーナ
 祝津漁港
 祝津マリーナ
 祝津漁港




06 ▶ p.09参照
旧白鳥家番屋
設計 | 不詳
竣工 | 明治10年代
祝津3-191

07 いばらきはななかべり
茨木家中出張番屋
設計 | 不詳
竣工 | 明治期
祝津3-165



08 茨木家住宅
設計・竣工 | 不詳
祝津3-145-1

祝津の三大親方のひとつ、茨木家の住まい。主屋と離れた2棟からなる。正面右手の主玄関の左脇には、出窓付きの洋間が設けられている。現在、内部は非公開



09 旧青山別邸
(現・にしん御殿 小樽貴賓館)
設計 | 不詳
竣工 | 1923年
祝津3-63

ニシン漁で巨万の富を築いた祝津の親方・青山家の2代目政吉が、娘夫婦とともに建設にあたった別宅。完成に6年半の歳月を要した建物は、青山家の郷里・山形から取り寄せたケヤキや、紫檀、黒檀といった高級木材をふんだんに用い、各地から呼び寄せた一流の宮大工や絵師、職人たちによる手彫りの彫刻や挿絵など、内外ともに贅をつくした造り。国の登録有形文化財



10 ▶ p.14参照
旧手宮鉄道施設 (機関車庫1号・3号、転車台、貯水槽、危険品庫、擁壁)
竣工 | 1908年 (機関車庫1号)、1885年 (機関車庫3号) 1919年製造 (転車台)、明治末期~大正初期 (貯水槽)、1898年ごろ (危険品庫)、不詳 (擁壁)
手宮1-3-6 (小樽市総合博物館敷地内)



11 ▶ p.16、17参照
レストランテ・トレノ
移築・改修 | 2008年
手宮1-3-7

12 ▶ p.13参照
旧日本郵船株式会社小樽支店
設計 | 佐立七次郎
竣工 | 1906年
色内3-7-8

15 旧北海製罐倉庫(株) [旧第2倉庫、第3倉庫、工場、事務所棟]
(現・北海製罐小樽工場)
設計 | 不詳
竣工 | 1922年 (旧第2倉庫)、1924年 (第3倉庫)、1931年 (工場)、1935年 (事務所棟)
色内3-1 (旧第2倉庫、ほか2棟)、港町4-6 (第3倉庫)
1921年ごろから1935年にかけて建てられた、小樽の鉄筋コンクリート造の建築では初期の建物。製品を運河へ搬出するためのスライラシュートが特徴的な第3倉庫、横長の連続窓が目立つ事務所棟、柱、梁、窓のシンプルな構成がとられた工場など、運河の南側に連なる石造りの倉庫群とは対照的な、近代建築の合理的、機能的な姿が見られる。小樽市指定歴史的建造物

16 おおいえ
旧大家倉庫
設計 | 不詳
竣工 | 1891年
色内2-3-11
石川県出身の海産商・大家七平によって建てられた木骨石造の倉庫。外壁には、札幌軟石が使用されており、大きな越屋根と入口の二重アーチが特徴。建物妻壁に取り付けられた「倉(やましち)」の印が目立つ。一時は博物館として利用されていたが、現在、内部は非公開。小樽市指定歴史的建造物

13 旧日本郵船株式会社小樽支店残荷倉庫
設計 | 佐立七次郎
竣工 | 1906年
色内3-7-6

旧日本郵船株式会社小樽支店と同時に建設された倉庫。マンサード屋根の小屋組、壁の石積みの仕様など、支店社屋との共通点が多い。現在内部は非公開だが、2002年に屋根と正面外壁部分が改修された。佐立が設計した現存する建築として貴重な存在。小樽市指定歴史的建造物



14 旧渋澤倉庫
(現・小樽ゴールドストーン/プレスカフェ)
設計 | 不詳
竣工 | 1892年ごろ
色内3-3-21

正面右手の倉庫がもっとも古く1892年ごろの竣工。その後、左棟を建てたあとに大きな切妻屋根が架けられ、現在の姿になったといわれる。1915年に小樽に進出した渋澤倉庫(渋沢栄一創業)の倉庫として利用されていた。現在、中央と左手はライブシアター&カフェレストラン「小樽ゴールドストーン」、右手はカフェとして活用されている。小樽市指定歴史的建造物



17 旧磯野支店倉庫 (現・ISO)
設計 | 不詳
竣工 | 1906年
色内2-2-14
小林多喜二の小説「不在地主」のモデルになった佐渡出身の商人・磯野進によって建てられた倉庫。小樽に残る数少ない明治期の煉瓦造りの倉庫で、小樽の倉庫・蔵の転用では初期の事例。現在は、飲食店として活用されている。第4回小樽市都市景観賞受賞。小樽市指定歴史的建造物



18 イルボンテ
小樽 PONTÉ
設計 | 倉本龍彦
竣工 | 1988年
色内2-1-19

札幌市出身の建築家・倉本龍彦の設計。当初、小樽運河工芸館として営業していた建物は、地下1階・地上2階の煉瓦を張った鉄筋コンクリート造で、2つのドーム型展望台が特徴的。1988年には小樽市のまちづくりの一環として、第1回小樽市都市景観賞作品に選定された。現在は、革小物や吹きガラスの制作体験スタジオとなっている



20 旧塚本商店
設計 | 不詳
竣工 | 1920年
色内1-6-27

呉服問屋の店舗として建てられた、黒塗りの外壁が異彩を放つ建物。昭和後期に総合食品卸問屋「後藤商店」の所有となり、その大看板が修繕を経た現在も掲げられている。その後、閉鎖や倉庫、店舗と機能を変えてきたが、現在、建物2階はカフェレストラン「cafe in 食堂」として利用されている。第1回小樽市都市景観賞受賞。小樽市指定歴史的建造物



19 旧小樽倉庫
(現・小樽市総合博物館 運河館、小樽市観光物産プラザ)
設計 | 不詳
竣工 | 1890-1894年
色内2-1-20

加賀の北前船の船主によってつくられた穀物や海産物などを預り受ける営業用倉庫。増築を重ね、2つの中庭を囲む大倉庫となった。内部を木で組み、外壁に軟石を張り巡らせた「木骨石造」と呼ばれる小樽の倉庫建築独特の様式が見られ、屋根に載る8つのシャチホコも特徴的。現在、倉庫北側は博物館、南側は観光案内所などが入る観光拠点として活用されている。小樽市指定歴史的建造物 [写真: 石田 篤]



23 旧小樽商工会議所
設計 | 土肥秀二
竣工 | 1933年
色内1-6-32
銀行建築が林立する色内大通りに面して立つ、地下1階、地上3階の建物。小樽経済界の拠点として、建築には地元の設計者・施工者があつた。窓の額縁のテラコッタ、玄関の大理石などに小樽の商人たちの勢いが見てとれる。昭和初期の鉄筋コンクリート造の建物としても貴重。現在、内部は非公開。小樽市指定歴史的建造物



22 小樽市庁舎 (現・小樽市庁舎本館)
設計 | 成田幸一郎 (小樽市営繕課)
竣工 | 1933年
花園2-12-1
小樽の有力者・土肥太吉の寄付を機に新築された庁舎。設計は市の営繕課長であった成田幸一郎以下のスタッフで、旧小樽商工会議所を設計した地元の建築家・土肥秀二もかかわったといわれる。タイル張りの外観、花崗岩を積んだ車寄せ、また建物正面には彫刻を施した6本の円柱を配した重厚な佇まいながら、内部の中央階段正面にステンドグラスをはめるなど華やかさも漂わせる。小樽市指定歴史的建造物

21 ▶ p.06参照
JR小樽駅
設計 | 不詳
竣工 | 1934年
稲穂2-22-15

25 ▶ p.10参照
旧三井銀行小樽支店
(現・小樽芸術村 旧三井銀行小樽支店)
設計 | 曾禰中條建築事務所
竣工 | 1927年
色内1-3-10

26 ▶ p.07、12参照
旧北海道拓殖銀行小樽支店
(現・小樽芸術村 似鳥美術館)
設計 | 矢橋賢吉、小林正紹、山本萬太郎
竣工 | 1923年
色内1-3-1

▶ p.09参照

24 旧越中屋ホテル
設計 | 倉沢国治事務所
竣工 | 1931年
色内1-8-25
外国人専用的高级ホテルとして竣工後、戦中は日本陸軍司令部の将校クラブ、戦後は米軍が接収したのち、企業の独身寮や保養所として使われた歴史をもつ。内部にちりばめられたステンドグラス、丸窓と垂直の窓割りなど風格ある内外装をもつ国際貿易港・小樽を象徴する建物のひとつ。現在、内部は非公開。小樽市指定歴史的建造物、近代化産業遺産



27 ▶ p.07参照
旧三菱銀行小樽支店
(現・小樽運河ターミナル)
設計 | 不詳
竣工 | 1922年
色内1-1-12

28 ▶ p.07参照
旧第一銀行小樽支店
(現・トップジェント・ファッション・コア)
設計 | 田辺淳吉 (中村田邊建築事務所)
竣工 | 1924年
色内1-10-21

▶ p.08参照
旧北海道銀行本店
(現・北海道中央バス本社・小樽バイン)
設計 | 長野宇平治
竣工 | 1912年
色内1-8-6

▶ p.08参照
旧三井物産小樽支店 (現・松田ビル)
設計 | 松井貴太郎 (横河工務所)
竣工 | 1937年
色内1-9-1



29 旧岩永時計店
(現・小樽オルゴール堂町店)
設計 | 不詳
竣工 | 1900年代初め
堺町1-21

木骨石造の商店建築として小樽では最古の部類に入る建物。時計卸商、初代若永新太郎により店舗として建てられ、建物の老朽化に伴い1950年に改造。1991年に、正面2階まわりを修繕し、創建時の姿を今に見せるようになった。屋根の上のシャチホコは商店では珍しい装飾。1軒おいた右隣は、旧第百十三国立銀行小樽支店(1895年竣工)で、上部のギリシア建築を思わせる飾りが特徴。さらにその右手は旧北海製糖株式会社社屋で、1909年以前竣工の木骨石造2階建て。3棟ともに小樽市指定歴史的建造物



▶ p.12参照
32 日本銀行旧小樽支店
(現・金融資料館)
設計 | 辰野金吾、長野宇平治、岡田信一郎
竣工 | 1912年
色内1-11-16

▶ p.09参照
33 市立小樽文芸館・美術館
(旧・小樽地方貯金局)
設計 | 小坂秀雄 (郵政省)
竣工 | 1952年
色内1-9-5