

タイトル	鉄道史から見た小樽観光の魅力に関する研究
著者	上浦, 正樹; KAMIURA, Masaki
引用	開発論集(115): 149-161
発行日	2025-03-05

鉄道史から見た小樽観光の魅力に関する研究

上 浦 正 樹*

1 はじめに

小樽は、札幌の北西約 30 km に位置する人口 12~13 万人の小都市である。小樽という地名は札幌市との境界付近を流れるオタルナイ川から由来とされている。北海道の開拓が本格化すると、開拓移民の生活を支えるため、小樽港には様々な物資を満載した船の出入りが多く見られた。このような経緯を経て小樽は道央の玄関港として発展した。一方、明治 13 (1880) 年、鉄道が小樽と札幌の間で開通し、ますます流通の要となった。明治 20 年代には小樽港に木骨石造の倉庫が多く立ち並ぶこととなった。最も活気がある頃は、営業用倉庫は 250 を数え、石造倉庫も 100 棟以上に達した。このように小樽は、北海道の交通の要衝、物流拠点、国際貿易港の役割を担うことになった。それは世界の商況を反映して銀行・商社を呼び寄せ、「北のウオール街」と呼ばれまでに発展した。

2023 年度の市町村魅力度では小樽市は全国 8 番目であり、その前年度が全国 5 位だったことを考慮すると第 1 級に観光都市と言える。この玄関である小樽駅舎は 1934 年に建設された鉄筋コンクリート造りの国の登録有形文化財に指定されていて、完成後から 90 年を経た現在も供用している。

次に観光旅行の行先を魅力の要因から捉えると、「push 要因」と「pull 要因」という 2 つの要因に分類できる。ここで「push 要因」とは個人的な側面が強く、積極的に目的を達成しようとする要因がある。一方、「pull 要因」とは人のある特定の場所に向かわせる要因で雰囲気ややりなど社会的な側面がある。

一般的に「小樽への観光客の来訪回数を重ねるに従い、食べ物に関する割合はほぼ同程度で推移しているが、運河と歴史的景観に関する割合が減少していたこと」と言われている。そこで本研究の目的は鉄道などの歴史的建造物の観光を対象としている「pull 要因」について検討し、小樽観光の魅力に資する方法を提案することにある。

* (かみうら まさき) 北海学園大学開発研究所特別研究員

2 鉄道史から見た小樽

1) 幌内鉄道、函樽鉄道と小樽

三笠市（幌内）から石炭を道外へ移出するために、明治13（1880）年に、幌内鉄道が旧手宮駅と札幌との間で開通した。これを北海道にかつて存在した官営の鉄道事業者である北海道開拓使が建設・運営していた。これは北海道で最初の鉄道であり、日本では3番目の鉄道であった。旧手宮駅には機関庫、倉庫などが造られ、手宮海岸は石炭積み出し基地となった。また、海産物などで札幌との交易でも鉄道は大きな役割を果たした。幌内鉄道の経営は決して順調というわけではなく、明治22（1889）年に私鉄のである北海道炭礦鉄道に事業譲渡した。

一方、明治29（1896）年には洪沢栄一らの主導によって函館と小樽を結ぶ目的で函樽鉄道が設立、明治33（1900）年には北海道鉄道と改称された。

明治36（1903）年、北海道鉄道は現在の小樽駅の位置に『小樽中央』駅を設置した。なお、現在の小樽駅は小樽中央、高島、中央小樽と3回の名称変更があった。同年にこれに対抗するかのようには北海道炭礦鉄道が当時の住吉駅を『小樽』駅と改称した。この結果、大正9（1920）年までの間、約15年間『小樽』と『中央小樽』の2つの駅が併存することとなった。当初は、既に中心街は小樽中央駅付近まで北上しており、また、北海道鉄道と北海道炭礦鉄道はまったくの別会社で接続もしていない為、紛らわしく、非常に不便なため不評であった。明治37（1904）年には北海道鉄道株式会社によって、後志地方を通る函館本線の小樽―蘭越―倶知安―函館間が開通した。その終点が現在の小樽駅であった。その後、明治38（1905）年に旭川師団の要請で小樽―南小樽の短絡線が開通した（図1）。これにより函館本線は函館―旭川となった。なお手宮線の廃止は昭和60（1985）年である。明治39（1906）年に施行された鉄道国有化法によって北海道炭礦鉄道が国有化、翌年には北海道鉄道も国有化され、『小樽』と『中央小樽』間の連絡線は一体的に運用される鉄路となった。

1930年頃の昭和恐慌が日本全体の影響を受けたが、食糧・原材料の供給基地としての北海道・樺太を経済圏に持つ小樽の経済界ではさほど大きな影響を受けず発展した。一方で、他都市のような大規模な空爆被害を受けなかったことは、市内の歴史的建造物が残る大きな要因となった。

1930年代に郊外での都市開発も始まった。東小樽地区では欧州の「田園都市」をモデルに計画が立てられた。この計画は第二次世界大戦や農地改革を経て計画通りに進まなかったが、一部ではあるが良好な住宅地開発を具現化として戦前としては非常に特殊な事例であった²⁾。これからも日本における小樽の経済的なレベルを伺い知ることができる。また、オタモイ海岸には戦前の好景気を代表するように断崖上にオタモイ遊園地が作られた。

このようにして手宮を中心として発展し、そこから現在の小樽の中央へと市街地が形成された。その結果、20世紀初頭には海岸近い平坦な場所である市街地は現在に近いものになっていった。

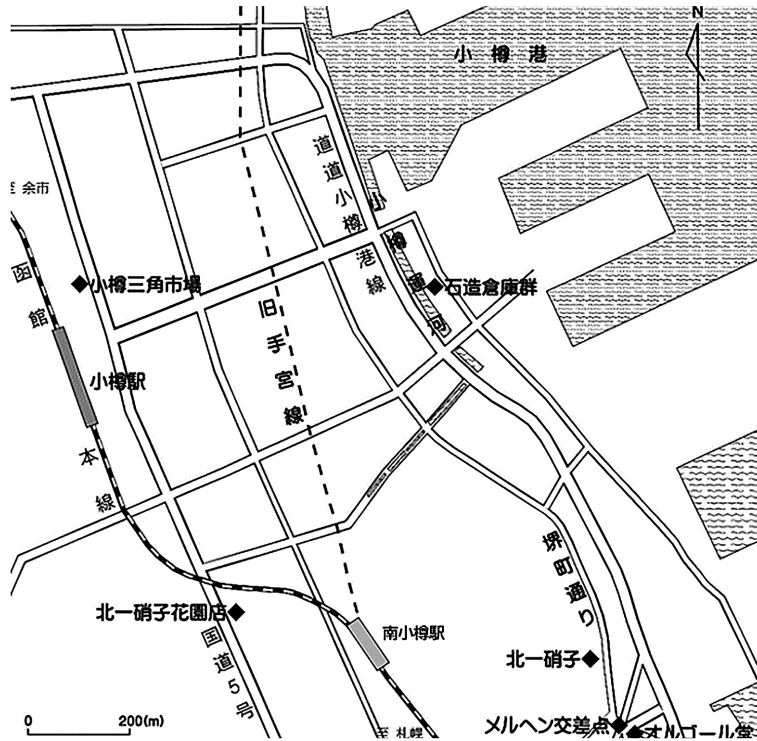


図1 小樽駅周辺の位置関係¹⁾

2) 小樽駅の歴史

現在の駅舎は現存する数少ない昭和初期の鉄筋コンクリート造の近代駅舎で、昭和9(1934)年に3代目駅舎として建てられた。外観は左右2階建、両端を平屋建とする左右対称のデザインで、昭和7年に完成した東京の上野駅をモデルにしている。また、エントランスホールやホームに飾られているランプは、昭和62(1987年)に北一硝子がランプ108灯を駅へ寄贈したことによる。

3) 駅らしさ

鉄道駅は、都市と都市を結ぶ鉄道輸送の拠点であり街の交通結節点として存在している。そのことから、都市は必然的に鉄道駅と密接な関係を持ち、旅行者などは駅に降り立ってからはじめて、その街の雰囲気に触れることができる。駅は都市の玄関として象徴的存在になり得る建築物でもある。鉄道駅における「駅らしさ」に関する研究³⁾では「駅らしさ」は造形、利便性、雰囲気、文化性に分類している。この研究によれば小樽駅では「広々ととした空間」に、ランプなどの「ホットできる空間」があり「歴史を感じる」文化性が認められる。小樽市は政令指定都市である札幌市から近いということもあり、観光客の54%⁴⁾が交通手段としてJRを用いている。これが昭和9年から使われている駅舎のレトロな雰囲気とともに小樽全体の観光価値の向上に貢献していると思われる。

3 船と運河

1) 小樽運河

幌内鉄道は、幌内から石炭を小樽の港へ運ぶために作られた鉄道である。小樽の港では明治5（1872）年に最初の築造ふ頭が完成し、その後堺町や南浜、北浜などの海岸が埋め立てられた。明治20年代になると本州からの北前船から物資の保管が必要となり、海岸を埋め立てて石造倉庫が立てられるようになってきた。その後、大型船による輸送が多くなると、埠頭を増強して船に接岸する方式と船を沖合に停泊してそこで荷物を動力のない小型船である舢（はしけ）に移し、舢を接岸する方式の2方式で選択する必要が生じた。明治32（1899）年からこの選択の論争が始まり16年間にわたったが、結果として大正3（1914）年には運河の建設が決まり、大正12（1923）年に小樽運河が完成した（図2）。この運河を選択するにあたり、諸外国の港や日本の主要港湾での荷役作業を調査した結果から日本における先進港湾の殆どが運河荷役であると判断し、時代の波に乗ろうとする機運から運河方式が採用した⁵⁾。この運河の岸には、ニシン粕を貯蔵する目的の石造倉庫群があり、ニシンが取れなくなってからは、広く倉庫として使われた⁶⁾。



図2 小樽港と小樽運河

2) 小樽運河存続論争

1970年代に入ると大型船に対応できる中央埠頭が造られ、舢の必要性がなくなったことから小樽運河の役目は終わった。そこで小樽市は昭和41年に都市計画で運河を埋め立ててバイパスとして道道を通すことを決定した。これに対し小樽運河と隣接する倉庫群を観光資源として活用できるとして市民から「小樽運河存続運動」が起こった。この選択の論争は約12年間

を要した。結果として小樽運河の約半分が存続することとなった。このような経緯を経て、いまでは小樽運河は小樽観光の大切なポイントとして生かされている。

4 小樽観光の魅力に関する要素の検討

1) 観光の魅力度の変遷

従来の観光の多くは、有名な観光地として定着したエリアを見て回る行動が主体であった。小樽でも歴史的な建造物、鮭などの食べ物などが観光の中心であった。また、札幌から鉄道によって1時間程度でアクセスできることから日帰り往復できるメリットであった。観光情報は旅行雑誌やテレビなどのマスメディアによって発信され、これに地元が呼応して観光産業が成熟していった。

一方、映画のロケ地として旧日本郵船(株)小樽支店などの歴史的建物、天狗山からの眺望、運河プラザなどの歴史を感じる風景などが知られるようになると、その映画の雰囲気を感じる場所を訪れ、SNSにより多くの人とその感じを共有するといった新しい旅の楽しみ方が見られるようになってきた。さらに地元からSNSを通じて発信された固有な情報も観光に一役買うようになっている。

このような観光のあり方に対し、「push要因」と「pull要因」という2つの要因から検討できる。ここで、「push要因」とは観光の個人的な側面が強く、積極的に目的を達成しようとする要因がある。例えば食べ物、マリレジャー、ウィンタースポーツなどが対象となる。一方、「pull要因」とは人のある特定の場所に向かわせる要因で雰囲気やはやりなど社会的な側面がある。

また、最近の観光の動向をみると、観光地情報をメディア・コンテンツとSNSコンテンツと区分する必要があると考える。このようなコンテンツについて、金は、「メディア・コンテンツによる誘発した観光現象とそれによる観光産業の振興に注目したメディアツーリズム研究とコンテンツツーリズム研究はお互いに強い関連性があるが、両者は異なる側面が重視されているように思われる」としている⁷⁾。このような先行研究を参考に本研究では観光をメディアツーリズムとSNSコンテンツツーリズムと分けて検討を進める。

2) 小樽観光の魅力に関する要素の選定

観光そのものの定義は吉田竹也⁸⁾は「観光を定義することは困難である」とあるものの、ミス(1989)は観光を「①民族観光、②文化観光、③歴史観光、④環境観光(エコツーリズムに相当すると考えてよい)、⑤レクリエーション観光(カジノ観光など)」の5つに分類した⁹⁾。またミル(1990)は観光を「太陽・海・リゾート、風景、動物、温泉・健康リゾート、都市的魅力、地方的魅力」スポーツイベント、(地域の気候や歴史・文化的背景を利用して)計画的に開発された魅」の8つに分類した。

小樽観光の魅力に関する要素の選定を考慮して、これらの2件の先行研究を検討すると、共通するものとして、「都市的魅力」に対応するものとして鉄道史に関係するものを含め『歴史観光、文化観光』を第一要素とし、「風景」に対応するものとして『環境観光』を第二要素とする。

5 小樽観光のアンケート

小樽市観光客動態調査報告書（令和2（2020）年3月21日発行）¹⁰⁾により検討を進める（以下では本報告書とする）。本報告書では、小樽市の観光地を訪問する道内、道外、外国人の観光客を対象に現地で訪問観光客を対象にしている。

1) 対象地域

都市的魅力に対応する歴史観光地として、歴史的建造物が多く見られる小樽駅周辺地区、築港地区、運河地区、文化観光地として堺町地区としている。また、風景に対応する環境観光として祝津地区、天狗山地区としている。また従来観光地として朝里川温泉地区も加えられ、全体で7地区としている。

2) アンケート数

本報告書では、道内、道外、外国人に対して4季（春、夏、秋、冬）において有効回答数5,136人であった（表1）。

表1 アンケート数 (単位人)

	平成30年度			
	道内容	道外客	外国人	合計
春季	404	625	124	1,153
夏季	438	844	130	1,412
秋季	319	675	212	1,206
冬季	313	659	363	1,335
合計	1,474	2,803	829	5,106

注1) 数字は、無回答を除く。

3) 小樽を選択した動機

本報告書において複数選択による小樽を選択した動機のアンケートが実施されていた。この結果に基づき、本研究ではメディア・コンテンツとSNSコンテンツに分類し、それ以外を口コミ・体験及びその他とした。ここでメディア・コンテンツにはガイドブック、新聞・雑誌、

テレビ・ラジオとし、SNS コンテンツにはインターネット、SNS とした。この結果を図 3 に示す。

これから小樽の観光を選択する上で、SNS コンテンツが従来のメディア・コンテンツとほぼ同じ回答数であり、同等の影響力があることが分かる。

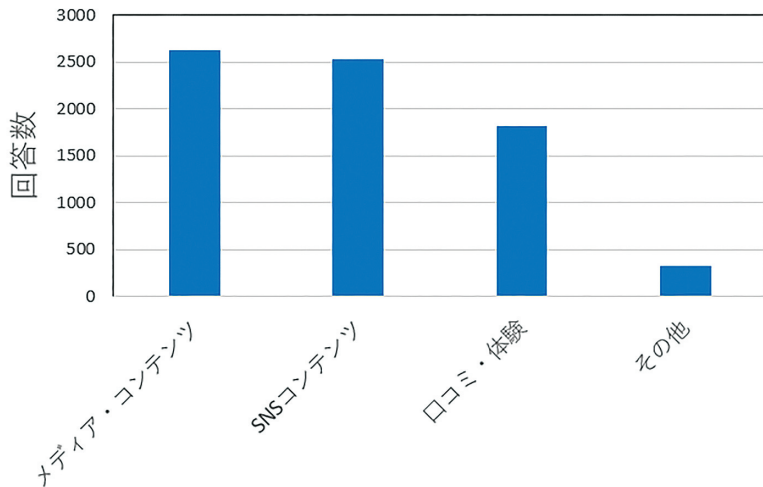


図 3 小樽を選択した動機

4) 旅行の目的

本報告書によると、旅行形態では道内客、外国人いずれも、「個人旅行」が、全体の8割以上を占めていた。これらの旅行形態において、旅行の目的を表2に示す。この表から道内、道外客ともに「食べ物」が最も多くの回答数を集め、ついで「運河と歴史的建造物」であることが明らかになった。

本報告書では、来訪回数を重ねるに従い、「食べ物」の割合はほぼ同程度で推移しているが、「運河と歴史的景観」の割合が減少していたとの記述があった。

これに対し表2では「push 要因」では個人的な側面が強く、積極的に目的を達成しようとする要因が含まれる食べ物、マリンレジャー、ウインタースポーツ、イベント、お祭りなどが対象となる。一方、「pull 要因」には運河と歴史的建造物、自然、ガラス・オルゴールなどが対象となる。

本研究では「来訪回数を重ねるに従い、食べ物に関する割合はほぼ同程度で推移しているが、運河と歴史的景観に関する割合が減少していたこと」に着目して、鉄道などの歴史的建造物の観光を対象としている「pull 要因」について検討を加える。

5) 旅行形態と交通手段

本報告書によると個人旅行が全体の73%であり、次に旅行会社によるプランが18%、その

表2 旅行の目的

(回答数)

	道内客	道外客	外国人	合計
運河と歴史的建造物	435	1,584	599	2,618
文学・美術	106	147	83	336
自然	210	550	330	1,090
ガラス・オルゴール	322	772	312	1,406
食べ物（鮎、スイーツなど）	718	1,799	511	3,028
温泉	189	338	188	715
マリレジャー（水族館を含む。）	307	112	13	432
ウィンタースポーツ	3	31	47	81
イベント、お祭り	44	54	55	153
その他	189	275	51	515
回答人数	1,407	2,747	823	4,977

表3 交通手段

(単位人)

	平成30年度			
	道内客	道外客	外国人	合計
JR	529	1,578	593	2,700
フェリー	－	52	1	53
路線バス（都市間高速バスを含む。）	62	56	35	153
定期観光バス	5	44	14	63
貸切バス	32	168	30	230
タクシー	2	22	21	45
レンタカー	35	652	93	780
自家用車・バイク	792	194	7	993
その他	1	5	4	10
合計	1,458	2,771	798	5,027

他が9%であった。交通手段では、小樽市外から小樽へ移動する交通手段の調査では、鉄道（JR）利用が全体の54%であり、次のレンタカー・自動車・バイクが35%、バス9%であった。これから小樽を観光する約半分が小樽駅で乗り降りしていることになる。また駅から運河へ向かって緩やかな道を下れば小樽運河周辺の観光が可能である。小樽市内の移動手段ではレンタカー、自動車・バイク、バスを除くと、徒歩が80%で残りがタクシーや市内バスであった。また、旅行会社によるプランが18%に対し、定期観光バスと貸切バスは全体の6%でことから、残りはJRを利用してものと思われる。以上から小樽を訪れる観光客の約半分が歴史的建造物である小樽駅の魅力を感じる機会を得ていることが推定される。

6) 滞在時間

小樽観光の滞在時間は本報告書によると平均で道内の観光客が5.2時間、道外では4.7時間、外国人では7.8時間であった。これは日帰りの観光が主体であることを示している。4)に示す観光目的を達成するにあたり、日帰りを可能としている原因を考察すると、観光目的地が、図4小樽駅周辺の観光エリアに示すように直径1.2km圏に集中していることが読み取れる。以上からこの集中が、運河と歴史的景観に関する割合が減少していたことに関係しているものと考えられる。

宿泊状況の調査では日帰りの観光者数の比率は道内では70%、道外では62%、外国人は51%であった。一方、二泊以上は全て10%以下であった。

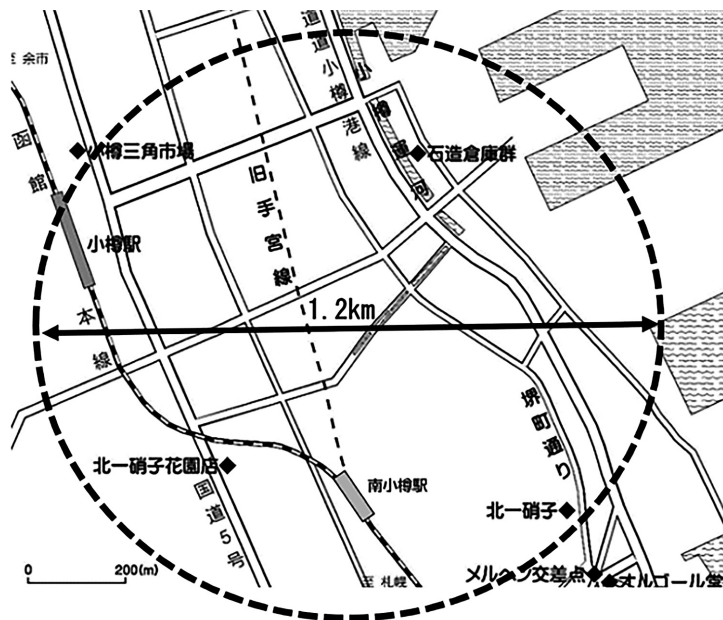


図4 小樽駅周辺の観光エリア

6 解析項目の設定

以上の検討から、小樽観光の魅力を整理すると以下となる

- ①「小樽を選択した動機」から SNS コンテンツが従来のメディア・コンテンツと同等の影響力があること
- ②「旅行の目的」から鉄道などの歴史的建造物の観光を対象としている「pull 要因」について検討を加えること
- ③「旅行形態」から個人旅行が全体の73%であったこと
- ④「交通手段」からレンタカー、自動車・バイク、バスを除くと、徒歩が80%であったこと

⑤「滞在時間」から、滞在時間がおおよそ6時間±1時間程度で、日帰りが可能な時間であった。これは観光目的の多くが小樽駅、小樽運河周辺の直径1.2km圏に集中していることによるものと考えられる。

これらからこのエリアに存在する以下の4項目（①～④）とした。

表4 解析項目

①小樽駅
②倉庫群などの古い建物
③小樽運河
④ガラス・オルゴール
⑤自然

これを裏付ける台湾からの観光者の小樽に対するイメージに関する報告¹¹⁾がある。そこには、小樽に対するイメージは、小樽運河80.5%（404名）、堺町通り商店街57.4%（288名）、新鮮な海鮮物55%（276名）、小樽オルゴール堂52%（261名）、洋風建物45.4%（228名）、となっていた。これから、人のある特定の場所に向かわせる要因で雰囲気ややはりなど社会的な側面がある「pull 要因」には、堺町通り商店街と新鮮な海鮮物55%を除く小樽運河、小樽オルゴール堂、洋風建物が該当するものと考えられる。これは表4の解析項目の②、③、④に含まれることが確認できる。

次に道内の高校生と中学生で小樽に修学旅行をする際に自主見学したい箇所のアンケートを行っている。その結果を分析して報告書が作成されている¹²⁾。

本研究では高校生と中学生のアンケート結果を合計して図5にまとめた。この表から食べもの関係であるルタオは「push 要因」に入ることによってこれを除けば、「pull 要因」である解析項目の②、③、④に含まれることが確認できる。

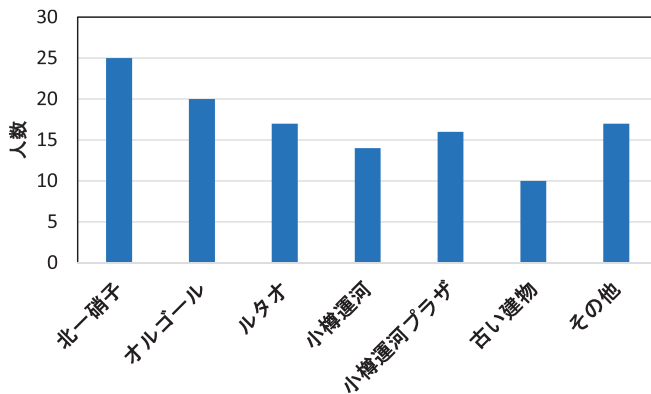


図5 高校生と中学生のアンケート結果

次に表4における①小樽駅について先行研究がある¹³⁾。

「小樽市が人気の理由の一つは小樽駅自体にある。JR小樽駅駅舎は国の登録有形文化財に指定されており、昭和9年から使われている駅舎のレトロな雰囲気や構内のランプは観光客の目を惹きつけている。Instagramでは、「#小樽駅のランプ」のタグが付いた投稿が100件以上あるほどである。」と記述されている。また、解析項目の⑤自然については、小樽の自然に着目して小樽の滞在時間を延長するために「自然資源の積極活用」が提言されている¹⁴⁾。

以上から、表4の各項目が小樽観光の魅力度に関係する項目としての妥当であると考えられる。

7 分 析

(1) 方法

本研究で採用した小樽市観光客動態調査報告書にはアンケートの個々のデータは示されていない。そこで個別データを想定して解析を進める。その意味ではデータの結果が重要ではなく、解析のプロセスが重要である。採用したデータは0～5までの範囲で分布するのランダムデータ30個（参考）である。

(2) 相関関係の分析

表4の5項目についてそれぞれ相関係数を求めた（表5）。このように個別データの相関をとることによって各項目間の相関性を見ることができる。表5では小樽駅とガラス・オルゴールの相関が高いことが示されている。一方、古い建物や自然とは相関が低いことが考えられる。また、小樽運河と自然とは他の項目に比べ相関性が高いことが考えられる。

よって、小樽の観光客における滞在時間を延ばす計画する上で、この手法から自然と小樽運河との結びつきに着目することで、小樽観光の魅力向上に結び付けることができると考えられる。

表5 項目間の相関係数

	①小樽駅	②小樽運河	③ガラス・オルゴール	④古い建物
②小樽運河	0.65			
③ガラス・オルゴール	0.83	0.41		
④古い建物	0.16	0.02	0.03	
⑤自然	0.1	0.3	0.09	0.08

8 ま と め

- 1) 現在の小樽駅の成立状況を鉄道史からまとめ、小樽駅周辺の古い建物が残っている要因を整理した。
- 2) 小樽観光地を選択する要因として、観光の個人的な側面が強く、積極的に目的を達成しようとする「push 要因」とをある特定の場所に向かわせる要因で雰囲気やはやりなど社会的な側面を有する「pull 要因」に分け、メディアツーリズムと SNS コンテンツツーリズムと分けて検討を進めた。
- 3) 小樽市観光客動態調査報告書（令和 2（2020）年 3 月 21 日発行）に示された観光地に小樽を選択した動機、旅行の目的、交通手段、滞在時間に関するデータから小樽観光の魅力を表す項目を抽出した。
- 4) 小樽観光の魅力を示す各項目の関連性を分析する手法を示した。

参考文献

- 1) 助重雄久他：北海道小樽市における観光の現況と課題，富山国際大学現代社会学部紀要，第 9 巻，pp.71-84，2017
- 2) 北海道における最初の田園都東小樽の都市デザインと公園緑地に関する研究：西大輔他，日本建築学会技術報告集 第 16 号，267-270，2002 年 12 月
- 3) 竹澤晋一，上浦正樹，臼井幸彦：鉄道駅における「駅らしさ」に関する基礎的研究，日本建築学会計画系論文集，第 553 号，pp.177-184，2002 年
- 4) 国土交通省国土政策局（2024） 駅別乗降客数 第 3.1 版『国土数値情報（駅別乗降客数データ）』https://nlftp.mlit.go.jp/ksj/gml/datalist/KsjTmplt-S12-v3_1.htm
- 5) 神代方雅他：小樽運河における倉庫群と船荷役にみる港湾労働の実態に関する考察，土木学会論文誌 D2，Vol.69，No.1，pp.1-15，2013
- 6) 出典：衣川恵：小樽市のまちづくりと中心市街地活性化策，地域総合研究，第 37 巻，第 1 号，pp.1-14，2009
- 7) 金千：複数のコンテンツによる誘発したツーリズムに関する研究，第 38 回日本観光研究学会全国大会学術論文集（2023 年 12 月）pp.107-112
- 8) 観光の定義の困難さについて：吉田竹也，南山大学人類学研究所 研究論文集第 12 号，pp.4-45，2023
- 9) (Smith, Valene L. In Hosts and Guests: The Anthropology of Tourism, University of Pennsylvania Press. Second Edition, pp.1-17. 1989
- 10) 小樽市観光客動態調査報告書：発行・編集 小樽市 産業港湾部 観光振興室，令和 2（2020）年 3 月
- 11) 佐山公一：コロナ禍におかれた台湾人観光客の訪日動機に SNS が与える影響（北海道，小樽を事例とした一考察），日本観光学会誌 第 63 号 pp.47-56，1922 年 12 月
- 12) 江頭進：小学校・中学校・高等学校に対する修学旅行地としての小樽に関する調査，小樽商科大学—小樽市共同研究「小樽市歴史資源の観光・教育への活用」最終報告書，pp.4-24，2022 年 3 月
- 13) 内山莉々菜：観光客と通学・通勤客が混在する小樽駅における歩行者のシミュレーション比較，

卒業研究論文, 2024.3

- 14) 助重雄久他：北海道小樽市における観光の現況と課題, 富山国際大学現代社会学部紀要 第9号。pp.71-84, 2017.3

参考

ランダムデータ

	小樽駅	小樽運河	ガラス・ オルゴール	古い建物	自然
1	2	3	1	0	0
2	3	2	2	1	1
3	4	1	4	1	2
4	4	1	5	2	2
5	4	0	5	3	2
6	4	1	5	3	0
7	4	1	4	3	0
8	3	2	3	2	1
9	2	2	3	1	2
10	2	3	3	1	1
11	2	3	3	0	0
12	2	2	3	0	1
13	2	2	3	0	2
14	3	1	3	0	3
15	3	1	3	0	3
16	3	1	2	0	2
17	2	1	2	0	0
18	1	2	1	1	1
19	0	3	0	2	2
20	0	3	0	2	2
21	0	3	0	3	2
22	0	3	0	3	0
23	0	2	0	3	0
24	0	2	0	2	1
25	1	1	0	2	2
26	2	1	0	1	2
27	2	1	0	1	2
28	2	1	0	0	1
29	2	2	0	0	0
30	2	2	1	0	0