

小樽の歴史をどのように記述するか

～『小樽学』を出発点として～

藤 本 健太郎

1. はじめに

地域を研究するという取り組みは全国各地で行われているが、中でも小樽という地域を研究するにあたっての特徴は、小樽には単なる地方の一都市にとどまらない、非常に多様な論点が混在していることであろう。2023年に出版された『小樽学～港町から地域を考える～』（醍醐龍馬編著、小樽商科大学出版会発行、日本経済評論社。以下、本書と記す）は、小樽商科大学で開講されている「小樽学」の教科書として、その多様な論点を学際研究の論集として結実させた、地域研究として非常に意義深い書籍である。

本書は、地域に関する研究を、その地域に関するより深い理解で完結させるにとどまらず、現代の社会問題の解決に寄与させるという姿勢をとる。序章において、編者の醍醐は「地域学の一環として本書が念頭に置いている目的は、今日的課題と今後の小樽の歩み方の模索である。[中略]小樽が直面しているのは人口減少社会という現状である」としている¹。実際に、本書の各章においては、小樽が抱えている諸問題について、さまざまな切り口からの研究成果を使って検討がなされている。

また、編者が歴史研究者であることもあり、本書では歴史的な視点から小樽を検討する章が多い。具体的には、第2章はまさに「小樽の歴史」というタイトルであり、観光都市小樽の地方都市としての行き詰まり、そしてそれと並行して起こる人口減少や経済発展の限界という問題を念頭に、観光都市小樽が形成される過程を、観光資源の由来とその観光資源の形成、という視点で描いている。また第5章から第8章にかけては、小樽ゆかりの人物に焦

点を当てて、当時の小樽の情景を、人物を通して描き出している。第11章と、第13章から第15章までにおいては、小樽が経験した具体的な事象や問題についての経緯を検討している。後述する通り、これらの視点や分析方法、また扱う事象の幅広さにおいて、本書は既存の「小樽史」の記述を大きく更新する可能性を有していると言える。

一方で本書では、大学の教科書、また広く一般に小樽を知ってもらうための書籍、という目的のために、それぞれの章の記述があくまで導入的・概説的な記述にとどまっている²。そこで本稿は、小樽の歴史記述をさらに発展させる可能性を、本書の記述を検討しながら探っていきたい。具体的には、本書以前に小樽の歴史がどのように記述されてきたかを検討し、それらと比べて本書の各章の歴史記述に見られる意義と、さらなる可能性を整理する。

検討にあたって、3つの論点を提示したい。歴史学の基本姿勢としての「過去と現在の対話」、方法論としての「史料実証主義」、要素としての「地理的要因」である。これらは、歴史研究においては基本的な論点であるが、後述するように、小樽の歴史記述において十分に検討されてきたとは言えない。これらの論点について小樽の歴史記述を再検討し、明らかになった課題を統合することで、小樽を歴史的に検討するさらなる可能性と、今後の小樽史記述の方向性を考えたい。

2. 過去と現在の対話

国際政治学者であり歴史学者であったE.H.カーは、代表的著作の一つである『歴史とは何か』において、「歴史とは現在と過去との間の尽きることを知らぬ対話」という有名な一節を残した。より具体的には、同書で「過去は現在の光に照らされて初めて知覚できるようになり、現在は過去の光に照らされて初めて十分に理解できるようになる」とも述べている³。

過去の事実が「歴史」となるためには、歴史家の基準による解釈を経る必要があり、歴史家の基準とは、現代の社会に対する問題意識から生じるもの

である、とカーは捉えている。現在の社会問題を念頭において過去の事象を整理し解釈することで、その事象についてより一層深い洞察を得ることができる。また、その洞察は翻って、現在の社会問題を考える際の知見となる可能性を秘めている。

地域の問題を深く理解することを目的として、その地域の歴史を考えると、この「対話」は非常に重要である。その地域の抱えている今日の問題はその地域で過去に起きた多くの事象が要因となっている。また、当該地域以外で起こった様々な事例も、翻って当該地域の今日の問題解決のための知見となる可能性を秘めている。

カーの議論を敷衍して考えると、これまで小樽の歴史を考える際に最も重要視されてきた現在の社会問題は「観光都市としての発展（あるいはその不足）」であったと言える。

小樽の歴史と聞いて、多くの人がまず初めに思い描くのは、市内に多々存在する歴史遺産であろう。文化庁認定の「日本遺産」である「北前船」「炭鉄港」だけでなく、有名な小樽運河沿いの倉庫街をはじめとする「小樽市指定歴史的建造物」から、市場などの生活遺産まで、小樽にはさまざまな歴史遺産が存在する。

そもそも小樽は、北海道の中でいわゆる「和人」が入植した時期が早く、幕末から街が発展した。明治時代には、北海道の政治の中心を担う人工都市として造成された札幌の外港として、小樽は交通の要所を占め、それゆえ北海道の経済・金融の中心としても発展してきた。加えて戦前は北海道の石炭の積出港として、また北日本海の手運の要所としても繁栄した。このように北海道において重要な役割をいくつも担ってきた歴史によって、小樽には有形・無形の歴史遺産が多く残っている。戦後、日本の敗戦に伴う樺太・朝鮮領の放棄と、ソ連との一時断交によって、北日本海の手運が事実上消滅し、またその後主なエネルギー源が石炭が石油に置き換わっていくと、小樽の港としての重要性は失われ、小樽はいわゆる「斜陽」の時代を経験することになる。小樽はこの難局に際し、その歴史的建造物を利用した観光都市化に舵

を切った。観光都市化の先駆けである「運河保存運動」は、全国的にも最先端の市民によるまちづくり運動であった。その結果が、北海道でも有数の観光地「小樽」の形成である⁴。

このような背景から、小樽の歴史は、上記のような観光資源たる歴史遺産の（再）発見と保存、という文脈で語られることが多い。つまりは、そもそもその歴史遺産はどのように形成されたのか、またその歴史遺産をどのように保存してきたのか、という記述である。その代表例が、2019年3月にまとめられた「小樽市歴史文化基本構想」と、2004年に設立されたNPO法人「歴史文化研究所」である。

「小樽市歴史文化基本構想」は、2016年から小樽市教育委員会が中心となって立案されたもので、その目的は「地域の文化財及びその周辺の総合的な保存・活用を図るとともに、地域の文化財の防災体制・防災方針等を確立するため」とされている⁵。

「歴史文化研究所」はその設立目的を、「観光産業は文化と経済の融合であること、また小樽観光の特徴は歴史的建造物再利用が牽引していることから、小樽の歴史背景および歴史的建造物の調査・研究を行い、『歴史を未来の資源とする』指針を実践しています」と説明している⁶。またその基幹事業の一つと位置付けられている「小樽歴史百科データベース」においても、その主旨は「小樽の文化素材は歴史にふんだんに埋蔵され、しかも再利用可能な近現代史であるからこそ、小樽はどこよりも先駆けて、その基本となるクラウドデータベース「小樽歴史百科」事業を推進すべき」とされる。ここでも強調されるのは、小樽の観光資源としての「歴史」である⁷。

官民双方の活動によって、小樽の歴史（観光）遺産は非常に多く（再）発見され、歴史文化研究所が2021年にまとめたデータベース『小樽の着地型観光商品づくりのための素材集』では、実に100ページ以上にわたって歴史遺産が紹介されている。

この、「小樽の歴史＝観光資源の発見」という構図は、『小樽学』でも全体の姿勢として踏襲されている。本書の目的の一つとして、「観光都市として

の活性化」のために、「観光名所自体を増やし、観光地の広域化を目指すべきだが、小樽の総合的の魅力の発掘に努めた本書の各章では、その素材をストーリー化し提示した」とされている⁸。この目的が最も反映されているのは、第2章「小樽の歴史」（菅原）である。第2章では、小樽の抱える課題を全体と共有しつつ、小樽の特色として、その歴史から生まれた多様な観光資源を挙げ、それらの観光資源がどのような文脈で生まれたのかを紹介するとともに、観光都市としての小樽の形成自体を論じている。

一方で、『小樽学』の中には、上記以外の観点で過去の事象と「対話」しようとする試みも見られる。第11章「港湾都市小樽の高度成長期」（山田）は、戦前に北日本海の重要な海上拠点として発展した小樽が、敗戦に伴いその「海城」のほとんどを失って「斜陽」となった後、いかに経済を立て直したかを論じている。ターニングポイントとして1960年代から70年代に着目し、行政による取り組みとして交通と貿易の再整備、民間の取り組みとして運河保存運動と催事の積極的な開催を挙げ、官民双方からの働きかけによって「斜陽」を脱した経緯を明らかにしている⁹。また、第14章「小樽とナホトカ」（藤本）も、1960年代に、貿易発展のため沿岸貿易を推進しようとした当時の安達与五郎市長による独自外交方針とソ連の沿岸貿易推進方針が合致し、安達がソ連中央政府から招待されてナホトカと姉妹都市提携を締結することになった経緯を明らかにしている¹⁰。

山田と藤本の論考は、小樽の歴史を考えるにあたって、従来支配的であった「歴史遺産」以外の観点から「対話」する可能性を示唆している。山田は、ともすれば「運河保存運動」にのみ焦点が当たりがちな「斜陽」からの復興において、一方で行政による道路港湾の整備もまた重要な役割を占めていたこと、民間と行政の粘り強い折衝によってその復興が成し得たことを強調している。また藤本は、今日まで続く小樽の都市外交の一端であるナホトカとの姉妹都市提携が、どのような経緯で結ばれたのかを明らかにするとともに、文化交流に偏りがちな現在の姉妹都市提携を、地域経済や地域間経済といった観点からも考え直すことの重要性を示唆している。

当然ながら、現代の小樽が抱える問題は観光だけではない。人工減少や地域経済などの、日本や世界で普遍的に見える問題であっても、小樽に特有の要因は必ず存在する。それらの問題を改めて小樽の歴史と「対話」させる可能性は依然として大きいと言えるだろう。

3. 『市史』と郷土史は史料実証主義を超えられるか

歴史学の方法論として第一に挙げられる「史料実証主義」は、歴史を、特定の立場によらず、科学的・客観的に検証しようとする試みとして、19世紀にL.ランケらによって体系化されたものである。歴史研究者は、取り扱う史料に対して厳密な史料批判を行い、事実のみに基づいた歴史記述を行うべきとされた。これは、世の中にエビデンスを提供する職業としての歴史研究者が、そのエビデンスの質を担保するためにとる手続きの一つとして、現在にいたるまで重要視されている。

実証主義に基づく歴史記述は、その性格から、研究対象として公文書を重視する。その公文書を基に作成される歴史の代表例が、自治体編纂による自治体史であろう。『小樽市史』は、戦前に編纂された全3巻のもの(1943-44年)を引き継ぐ形で編纂された1～6巻(1969年)、またその続編としての7～10巻(1993-2000年)、さらにその続編として1999年から12年間の山田勝磨市長在任中をまとめた市政12年誌『未来(あした)のために』がある。どの巻においても、重視されているのは公文書に基づいた正確な記述である。7～10巻の編集においては「信頼すべき資料により事実を克明に記録することに重点を置いた」と明記されている¹¹。

一方で、史料実証主義の大きな欠点は、文書史料の存在しない過去は基本的に記述できない、という点である。例えば、政策決定過程について、文書の残らない政策の意図や決断のタイミングなどについては、文書だけではわからない場合が多い。また、その当時のいわゆる「時代の空気」なども、同時代的には体感することができるものの、時間が経過すると忘れられてしま

うものである。

この欠点を補う手法の一つとして、オーラル・ヒストリーがある。1920年代にアメリカの社会学の手法から派生して、文字通り、当時を知る人物に直接／間接的に口頭での聞き取りを行い、その内容を他の史料と突き合わせながら歴史記述を行うというものである。

『小樽学』においては、第15章「小樽とソウル特別市江西区」（野間俊希）においてオーラル・ヒストリーの手法が用いられている。2009年に締結された小樽市とソウル特別市江西区との姉妹都市提携について、『未来のために』では、1988年ごろから両市の自動車学校関係者の間で友好関係があったことに触れた後、以下のように記述されている。

江西区から平成19年及び平成20年に区庁長を団長とする使節団が来樽し、また双方の都市で少年野球チームによる交流が56行われるなど、市民レベルさらには行政レベルでの交流が深まった。平成21年2月、江西区からの使節団が来樽し、山田市長と金在炫（キム・ジェヒョン）区庁長が友好都市提携に関する協定書に調印し、文化、教育、産業、スポーツなど広範な分野にわたる交流と協力を推進することで合意した¹²。

事実関係として正確ではあるものの、その経緯や意図については不明な点が多い。このような記述にとどまっているのは、紙幅の制限もあるだろうが、公文書から確実に判明している事実のみを記述するという方針によるところも大きいと考えられる。

これに対して、野間の論考は、山田勝麿・元小樽市長、織田恵憲・小樽自動車学園会長、山崎範夫・元小樽市総務部長などへのインタビューを通じて、自動車学校同士の交流が姉妹都市提携に繋がるまでの経緯や、その際の山田の意図などを詳細に明らかにしている¹³。姉妹都市提携については、締結のきっかけや共通点などはよく紹介されるものの、締結に至る過程が不明なことがある¹⁴。野間の論考は、オーラル・ヒストリーの手法を取り入れること

で姉妹都市提携の政治過程を明らかにしたという点で、大きな意義がある。

そもそも地方政治では、国政ほど詳細に文書が残されていない場合も多く、その政治過程について文書から明らかになることが比較的少ない¹⁵。また、国政に比べてアクターが少なく、上述の小樽・江西区間の姉妹都市提携のように、ある人物の思いや個人的な交流がきっかけで政治が動くことも珍しくない。そういった意味で、小樽史において、オーラル・ヒストリーの手法を活用できる余地は依然として大きいと言えるだろう。

関連して、職業研究者以外による地域の歴史記述、いわゆる「郷土史」についても触れておきたい。在野の「郷土史家」による研究は、「史料実証主義」をはじめとする研究上の手続きが徹底されていないことも多く、その研究成果が疑問視されることも少なくない。一部では、職業研究者と「郷土史家」がお互いの手法や姿勢を批判し合い、対立構造が生み出されることもある。

しかし、「郷土史」の中でも極端な創作や特定の対象を傷つけることを目的としたものはもちろん論外とした上で、例えば小二田誠二が静岡市に現存する「舍人親王祭典」を巡る経緯で示しているように、実際の生活には、史料実証主義などの「正しい学問」が介入できない（し難い）領域が存在する¹⁶。特に地域研究においては、その領域は無視できない規模であるといっていだらう。それらが表現される場の一つとして郷土史は存在意義があり、それらをいかに実証主義と融合させて記述していくかが、地域史研究においては重要である。特に、前節で述べたように現在の社会における問題と「対話」をさせるのであれば、その重要性はより高まるだろう。

4. 銭函を「小樽史」に包括する

過去の事象を歴史的に考える際に行わなければならない作業の一つに、対象の選定がある。そのために考慮しなければならない要因は、時代区分やアクターなど数多くあるが、特に地域の歴史を考える際に、地理的範囲はその中でも重要な要因である。小樽の歴史を検討する際に、その「小樽」とは地

理的にどの部分を指すのかが曖昧なままでは、現在の具体的問題との「対話」も困難である。

また、それぞれの要因は他の要因と相互に関連している。例えば「小樽」が指す地理的範囲は、明治期と現在とで異なるし、また同時代においても行政官と漁師とで大きく異なることは想像に難くない。それらの連関を検証しながら、同時代的にその要因はどのように捉えられていたかを検討し、現代を生きる我々の目にどのように映るのか、解釈を加えていく必要がある。

『小樽学』をはじめ、従来よく語られてきた「小樽の歴史＝観光資源の発見」という構図において、「小樽」とは、おおよそ現在の高島地区から南小樽駅にかけての地域を指すことが多い。現在の小樽における問題意識が「観光資源」にある限りその地域区分は一定の有効性を持つが、例えば人口減少問題などの別の問題を考える際には、より広い地域としての「小樽」の歴史を考える必要がある。

この問題を考えるにあたって、現在の小樽市の最東端に位置する銭函地区を例にとってみたい。地理的条件として、この地区は小樽市街地とは山でほぼ断絶しており、むしろ札幌と石狩平野を共有している。それでも、明治30年に設置された銭函村が、朝里村との合併を経て最終的に昭和15年に小樽市に編入されたのは、当地の歴史的経緯が関係している。

そもそも「小樽」の地名の由来であるアイヌ語の地名「ヲタルナイ」は、現在の銭函地区にあったことがわかっている（図1参照）。「ヲタルナイ」には運上屋¹⁷があったが、漁業の都合でその運上屋を当地のアイヌごと現在の南小樽付近（当時は「クツタルウシ」と呼ばれていた地区）に移動させ、そこを「ヲタルナイ場所」としたことが、現在の「小樽」の地名の由来である¹⁸。

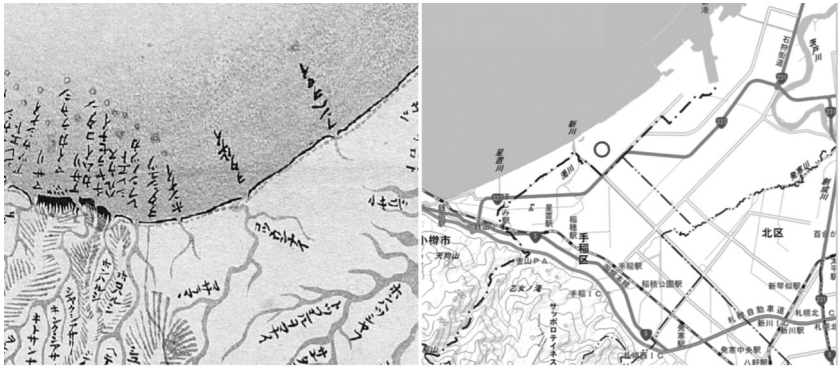


図1：安政6（1859）年の松浦武二郎編「東西蝦夷山川地理取調図」に見るヲタルナイの記述（左地図中央付近の海岸沿い。右地図中の丸印が現在の対応する位置）¹⁹

銭函は明治期には小樽と札幌の間の交通の要所であったと言える。明治2年、開拓使の最初の仮役所が銭函に置かれ、それが明治3年に小樽、明治4年に札幌へと移動した。また、明治13年に手宮～札幌間に鉄道が開通した際も、銭函には開業当初から駅が置かれている。

鉄道開業後、港町として発展していく「小樽」の一方で、銭函は昭和初期にかけて漁業が最盛期を迎え、「千石場所」と呼ばれるまでになる²⁰。明治35年の朝里村との合併も、漁業のつながりによるものが大きいと考えられる。また一方で、銭函は広い平地を活かして、昭和10年の新宮商行銭函工場（木材加工）など²¹、工場地としても発展していく。

また、札幌という消費地に近く海沿いの広い平地は、レジャー用地としても注目されるようになる。海水浴場としてはもちろん、大正3年創業の小樽ゴルフ倶楽部（現小樽カントリー倶楽部）、昭和23年に開場した道営競馬小樽競馬場（昭和28年に札幌競馬場に吸収）など、さまざまなレジャー施設が設置され、海水浴場とゴルフ場は現在も利用されている。

「斜陽」の小樽からの復興計画の一環として計画された「銭函副港計画」は、元々は小樽市の港湾機能を商業港と工業港に分け、銭函に後者の役割を

期待するものであったが(図2参照),それが石狩町での「札幌新港整備計画」と一部対立し,最終的には新たに建設される石狩湾新港を石狩と小樽で折半することとなった²²。

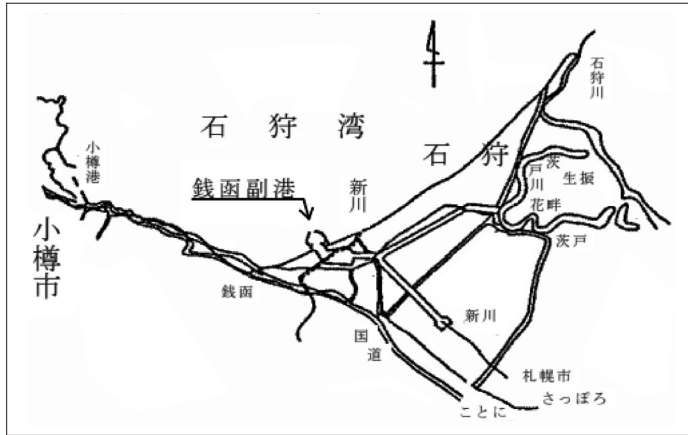


図2：銭函港整備計画図(小樽市港湾)²³

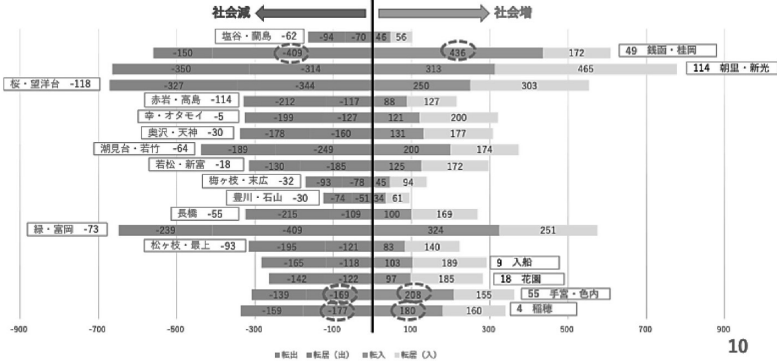
これらの経緯から,銭函は小樽にとって,札幌圏と接続する交通・経済の要所として機能し続けてきたことがわかる。文化的には小樽との連続性を有しながら,地理的・経済的に札幌と結びつきの強い銭函は,市街地であるのと同じ山がちで歴史的建造物が集約される「小樽」には物理的に困難である大規模工場やレジャー施設を抱え,特に戦後の小樽の「斜陽」脱出を裏で支えた存在であったと言えるだろう。

現在の銭函は,依然として工業と港で小樽経済を支える存在であり,またその交通の便と,歴史的建造物が少ないことによる再開発のしやすさから,小樽市の中でも人口流入が多い地域の一つである(図3参照)。歴史遺産による観光産業の発展もちろん重要であるが,銭函の発展も,「小樽」の諸問題に対処する有効な方法の一つと考えられる。

小樽市の人口の推移

社会動態 (地区ごとの転入出、転居の状況)

令和3年1月～12月



10

図3：銭函の人口社会増の多さ。特に市外からの「転入」が際立って多い²⁴

地理的範囲という点から考えると、地域の中にはさらにいくつかの地区があり、それぞれが異なった歴史体験を有している。銭函の例は小樽の中でも特殊なものであるが、小樽のような広範囲で多様な経験を持つ地域においては、それぞれの地区の特色ある歴史経験を検討し、それらを併記、または包括するような記述をすることによって、さらに厚みのある小樽全体としての歴史記述が可能になると考えられる。

またこれは、地理的範囲以外の要因についても同様である。例えば同じ時期の同じ地域においても、人によって歴史経験が異なることがある。その点において、『小樽学』の第5章から第8章までのように個人の伝記を小樽の歴史に昇華するような試みや、「小樽歴史百科データベース」の随所に見られるような個人史と接続して歴史遺産を語るような試みも、また大きな意義と可能性を有するだろう。

5. おわりに

これまで、小樽の歴史記述をさらに発展させるために重要と考える3つの論点：問題意識、研究手法、対象の選定、について述べた。

これらの論点がこれまで全く検討されてこなかった、ということではなく、むしろこれらは全て歴史学として基本的な論点であるし、本論で紹介した通り、上述の個々の論点について小樽を題材にした研究が存在する。本稿で挙げている事実や解釈は、基本的に筆者の独自研究や新規発見ではなく、すでに研究や資料紹介によって判明しているものである。本稿では、それらの研究がどのような論点に基づいているかを分析し、それぞれの論点について今後も積極的に検討していくべき可能性を残している、と指摘した。

これらの論点を統合すると、小樽の歴史記述の発展には、現代の社会問題と接続する問題意識を提示しながら、文書に限らない多様な史料を用いて、対象である小樽が持つ多様な経験をより詳細に検討して包括することが重要であると考えられる。

上記の問題意識や手法による先行研究をどのように併記または包括するか、また新たにとり上げるべき事象や対象、再解釈すべき歴史記述がないかをそれぞれ検討することで、さらに豊かな「小樽史」が記述できるだろう。

『小樽学』はこの試みの第一歩として、非常に意義のある論集であると位置付けることができる。先行する市史や「歴史文化研究所」の取り組みを基礎としつつ、現代の諸問題と対話可能な「小樽史」を構築する準備が、本書によって整ったと言える。小樽の歴史記述のさらなる発展に期待したい。

注

- 1 醍醐龍馬「小樽学とは何か」醍醐龍馬編著『小樽学～港町から地域を考える～』日本経済評論社、2023年、13頁。
- 2 同上、17頁。
- 3 E.H.カー（近藤和彦訳）『歴史とは何か 新版』岩波書店、2022年。

- 4 菅原慶郎「小樽の歴史」『小樽学』51-72頁。
- 5 小樽市ホームページ「小樽市歴史文化基本構想」(<https://www.city.otaru.lg.jp/docs/2020101500078/>, 最終アクセス: 2024年9月12日)
- 6 歴史文化研究所公式ホームページ(<https://www.rekibunken.com>, 最終アクセス: 2024年9月12日)「歴史文化研究所とは」より
- 7 同上
- 8 醍醐龍馬「あとがき」『小樽学』370頁。
- 9 山田健「港湾都市小樽の高度成長期—「斜陽」に向き合う政治と社会—」『小樽学』275-290頁。
- 10 藤本健太郎「小樽とナホトカー—安達与五郎市長時代の姉妹都市協定締結—」『小樽学』334-349頁。
- 11 『小樽市史』第7巻
- 12 山田市政12年誌編集委員会編『未来(あした)のために—山田市政3期12年をふりかえって』小樽市, 2012年, 56-57頁。
- 13 野間俊希「小樽とソウル特別市江西区—山田勝麿市長時代の姉妹都市協定締結—」『小樽学』350-368頁。
- 14 例えば, 筆者が『小樽学』において担当した小樽—ナホトカの姉妹都市提携においても, なぜ安達が単身でソ連に乗り込むことになったのかなどについては未だ不明である。
- 15 注14と同様に小樽—ナホトカの姉妹都市提携を例にとると, 現在, 姉妹都市提携に関して小樽市に残っている文書は, 安達市長の出張の日程が書かれた日報と, ナホトカで提携文書にサインする際に秘書がその日本語訳を記したメモ書き(藤本「小樽とナホトカー—安達与五郎市長時代の姉妹都市協定締結—」339頁), 提携の批准に関する市議会の議事録のみである。市議会においても, この件に関しては, 安達が議会に諮らずに単独で締結したことには批判があったが, 提携自体への反対はなかったため, 非常に短い議論に終わっている。
- 16 小田誠二「郷土史とは, 科学的な検証に耐えられない物も含めそこに生きる人たちのアイデンティティである」モダンタイムズ 2022年6月7日(<https://www.moderntimes.tv/articles/20220607-01/>, 最終アクセス: 2024年9月12日)
- 17 蝦夷地におけるアイヌとの交易場の経営拠点のこと
- 18 松浦武四郎『蝦夷日誌』『東西蝦夷場所境調書』, 永田方正『蝦夷語地名解』などで, これらの経緯の説明が断片的になされている。
- 19 北海道オープンデータポータル「東西蝦夷山川地理取調図」(<https://www.harpp.lg.jp/opendata/dataset/1256.html>)より筆者作成
- 20 手稲郷土史研究会『郷土史ていね』130号, 2018年, 1頁。
- 21 株式会社新宮商行ホームページ内「新宮商行のあゆみ」(<https://www.shingu-shoko.co.jp/history/>, 最終アクセス: 2024年9月12日)
- 22 その際, 小樽市は新港予定地である石狩町樽川地区を編入し, 現在の銭函4丁目と5丁目になっている。最近でも, 石狩湾新港における洋上風力発電の固定資産税収を折半にすることが取り決められた(<https://windjournal.jp/118995/>, 最終アクセス: 2024年9月12日)。
- 23 神代方雅「北海道石狩湾岸の港づくり」『沿岸域学会誌』19号, 2006年, 22頁。
- 24 小樽市ホームページ「小樽市の人口推移」(https://www.city.otaru.lg.jp/docs/2023030700045/file_contents/r4siryo5-2.pdf, 最終アクセス: 2024年9月12日)