

小樽的故事

小樽從一個小漁村成長為重要港口，乃至今日的日本文化遺產保護領軍者，當地居民扮演了重要角色。如果要將小樽故事譜寫成一部舞台劇，站在舞台最中央的一定是小樽居民。19世紀，漁民來到這個北部前哨地區，靠捕撈鮭魚求發財致富，從那時起，開拓精神就一直推動著小樽持續發展。

無產階級文學作家林多喜二（1903-1933）在小樽度過了青年時代，他所創作的許多長篇和短篇小說都以這裡為背景。林多喜二認為小樽是北海道的力量中心，稱這座城市為「北海道的心臟」。在他眼中，小樽不僅將島內廣闊內陸地區的物資輸送到全日本乃至全世界各地，同時也吸引了一批又一批移民到此追求新生活。

繁榮的浪潮

直到1865年，小樽還是一座僅有約300戶居民的小漁村。每年春天，鮭魚群會湧到小樽近岸海域產卵，北海道南部的漁民因此移居此地捕魚。大部分漁獲被加工成種植棉花和藍草（可製造靛藍染料）所需的肥料，然後木造商船沿日本海的海岸線，將它們送到本州西南部各地的港口和批發市場。

隨著捕撈技術的改進，鮭魚捕獲量也不斷增長。到1897年，當地鮭魚年產量已達約9萬公噸，有時甚至需要當地居民全員出動到海灘上幫忙卸載漁獲。20世紀中葉當地會有紀錄，當時的漁獲量大到學校都要為此停課一天，好讓教師和學生家長能有時間幫忙運送鮭魚。

小樽的漁民們因此累積了豐厚財富，他們建起豪宅，配上來自大阪、京都和東京最流行的家居用品，平日裡還會經常光顧城市裡的高級餐廳和藝品店。

不斷發展的港口城市

明治政府（1868-1912）在19世紀晚期決定開發北海道，鼓勵大家移居這座資源豐富的北部島嶼，小樽很快成為了這一新開拓地區的樞紐。1882年，北海道第一條鐵路開通運行，火車將島內開採的煤炭送到小樽港。當時，煤炭是政府工業化的核心能源。

從1869年至1926年，大約有227萬人從日本各地遷入北海道尋求致富之道，其中許多人在小樽港登陸，有的便就地定居下來。到了1920年，小樽已經由漁村蛻變為一座

人口逾 10 萬的繁華城市。

蓬勃的經濟

日俄戰爭 (1904-1905) 後，隨著連接薩哈林島 (庫頁島) 南部的全新貿易路線開通，小樽的經濟地位進一步提升。貿易公司和銀行紛紛來到這裡開設分支機構，為了接待海外貿易商，新飯店也陸續開張，小樽逐步發展成了北海道的金融中心。

日本頂級建築師們將「色內大通」街道一帶的金融街變成了現代建築的伸展台。1930 年代，街道兩旁的文藝復興建築、裝飾藝術建築和早期現代風格建築交相輝映，令人印象深刻。當地政府也邀請了全國頂尖的土木工程師，前來打造城市的現代化基礎設施，當時建造的防波堤、供水系統、運河和公園等設施直到今天仍在使用。

時代的變遷

1960 年代，日本主要能源需求從煤炭轉向石油，身為煤炭運輸主要港口的小樽失去了昔日地位。也正是在這十年內，填埋運河、拆除倉庫、新建道路的計畫被提上議事日程。然而，由於運河一直被視為小樽昔日輝煌的象徵，民間掀起了一場守護運河的草根運動。

經過多年討論，市政當局修改了原有計畫。1980 年代，部分運河被填平，同時在保留下來的河段建起一條沿河步道，吸引人們重回這一地區。舊倉庫、商鋪和老銀行建築內開起了新店舖，迅速興盛的旅遊業支撐起了城市永續發展，也保護了城市遺產。這場由市民引領的運動影響了全國各大城市，也引發了一場如何在發展與保護之間尋求平衡的討論。