



明治初年の小樽港 手宮

小樽市 産業の歩み

序 章 はじめに

メルヘン交差点にある堺町郵便局の付近に、オタルナイ運上屋跡があります。江戸時代、ここでは場所請負をしていた岡田家が漁場を管理しており、漁期に雇の漁師を集めて漁を行ない、ニシン粕をはじめとする水産製品を作っていました。まさに小樽の産業事始めといつてよいでしょう。

小樽に和人が定住するようになって、まだ160年ほどしか経っていませんが、この町でかつて暮らした人々が、どのような稼ぎをして生きたのかちよつと覗いてみましょう。

第1章 近代産業のあけぼの 《明治初年から明治20年頃》

小樽商人の始まり

明治2年に新政府が開拓使を設けますが、札幌に本庁を建設して北海道のかなめとすることに決めたことから、小樽は札幌の外港と

して将来の発展が約束されることになりました。

また、商船の取り締まりや徴税を行う役所である海官所が置かれたことから、小樽港には直接、北前船などの商船の寄港が可能になりました。

小樽への寄港が増えると、江戸時代まで松前や江差など道南を拠点に大規模な漁業経営をしながら呉服・※荒物雑貨、海陸産物などの問屋を兼営していたような多くの裕福な商人が小樽へ移住して事業を行うようになります。

彼らは、漁場や周辺の村落で必要とした米、味噌醤油、清酒といった食料品や衣類などの生活必需品、さらに漁網などの漁業資材を本州各地から取り寄せて、供給しました。本州各地で高く売れるニシン粕や身欠き鯿、干数の子、塩鮭、塩鱒など漁業生産物を大々的に買い上げることで、莫大な利益を得て資産を蓄積し、小樽商人としての確固とした地歩を固めていくことになりました。

※荒物 ほうき、ざるなどの家庭で使う雑貨類

幌内鉄道と日本郵船

明治時代初期は、日本の国にとって蒸気機関が文明を象徴するものでした。開拓使は蒸気を生み出すエネルギー源である石炭産業の育成を進め、幌内炭鉱を開発しました。炭鉱から掘り出された石炭を運ぶための鉄道が明治15年、幌内（現三笠市）と小樽の間に結ばれ、小樽港で船積みされ本州へ運ばれるようになります。ここに大量の石炭を船に積み込むための石炭荷役が始まりました。

また、明治8年に、東京・函館・小樽間に開拓使付属船による定期航路が開設され、東京と小樽の間に情報・人流・物流のチャンネルが結ばれるようになります。さらに明治18年には、日本郵船小樽支店が発足し小樽でも支店営業を開始するなど、小樽港が汽船による海運の拠点になると、船荷の積み込みや積み下ろしのための艀業や仲仕業といった港湾荷役が台頭してきました。

石炭や貨物をついで運ぶ石炭・



明治30年代の小樽港 南濱町

港湾荷役は、機械化が進む以前は、多くの労働者が必要とした産業であり、物流の拠点だった小樽港では特徴的なものでした。

国が北海道への移民を進める中で、北海道の玄関口となった小樽には、多くの移民が上陸することになります。荷役作業が盛んだった小樽では、日銭を稼ぐことに事欠かず、経済的な成功を求めてきた人たちが当座の仕事として荷役作業に従事することも多かったと考えられます。北の釐酒造の創業者 野口喜一郎は、石川県から裸一貫で来樽した当時、石炭を運んで糊口を凌いだことが伝えられています。

小樽の人口は年々増加し、マーケットが拡大することになり、飲食、理美容、銭湯といった生活関連サービスや、生活必需品を扱う商売の増加にもつながっていき、とになりました。

第2章 商圏の拡大

《明治20年代から明治末》

開拓の伸展と道内需要の拡大

北海道の開拓が進み、鉄道網が広がると、小樽の商圏は、内陸に向けてどんどん広がっていきました。

開拓地では、農機具はもちろん、住宅や納屋などを建設するための建築用金具、食料品をはじめとする生活必需品などの需要が高まり、港と鉄道の結節点だった小樽の街が、これらの供給元となります。

これらの必需品は小樽商人によって本州各地から集められたほか、小樽に現れた鉄工所や町工場などにより、金属製品、ランプなどのガラス製品等の製造、味噌、醤油、酒の醸造、菓子や餅などの食品製造、明かりの燃料としての魚油を作る製油など、製品は多岐に渡りました。

また、小樽に特徴的な産業として精米業がありました。米が育たなかった北海道では、玄米を本州

から移入し、精米工場で精米して道内各地へ供給していましたが、東北以北で最大の精米会社だった共成株式会社をはじめ、多くの精米会社があった小樽は、かつて精米業が基幹産業の一つでした。

さらに、衣類などの繊維販売業についても全道のほとんどのシェアを占め、小樽は一貫して、昭和戦後まで、大阪、名古屋、東京に次ぐ、全道一の実力を有する繊維問屋の街でした。

一方、森林の宝庫だった北海道では、三井物産が早くから木材を取扱い、盛んに造材を行なうなど輸出に主力を注いでおり、明治42年には札幌から小樽に支店を移しています。また、明治末にはゲルトネル商会といった世界的な木材貿易商も活躍するなど、多くの木材商が小樽に店を開き、木材が集散した小樽は木材の街としても隆盛を誇るようになります。明治40年に小樽に進出した新宮商行は、現在も広く木材製品などを扱う小樽を代表する企業です。

これら小樽に集まった膨大な物



大正時代 小樽運河

資の運搬は、主に馬車により行われ、明治後半の小樽は、千頭以上の馬が行き来する馬の街でもありました。しかし、自動車が使用され始めた大正初期以後、徐々に数を減らしていくこととなります。

馬車は客運も担っていましたが、大正10年に公共交通機関として小樽乗合自動車が発足しバスの時代を迎えました。これが現在、道内最大のバス会社である北海道中央バス株式会社のルーツになります。また、小樽に集まった物資を保管するための倉庫業も発展してきました。

日露戦勝利と樺太の領有

明治37年から38年にかけて戦われた日露戦争で辛くも勝利した日本は、北緯50度以南の樺太（現サハリン）を領有しました。地理的に優位にあつた小樽港は、樺太との間に定期航路が結ばれ、樺太の物流基地となり、米や野菜、防寒着などの衣類、水産物を塩蔵するための食塩などが小樽から樺太へ

送られました。樺太の発展に伴い、さらに多くの人々が移住し生活するようになる昭和戦前までには、衣類をはじめ菓子やビール、和紙・紙製品、金属製品、煙草、石鹼・化粧品などを中心に、日常の生活必需品の供給のほとんどを小樽の業者の手を経て行っていたことから、大きな富が小樽の街に流れてくることになりました。

樺太で生産された木材は、小樽港から積取船で集荷しており、樺太材の基地となった小樽は、本州からも広く募集した積取人夫の供給地でした。一航海が10日から20日間で、実働が4日から5日間。5月から10月が稼働の季節で、海が凍る冬期は休業しました。彼らは仕事が無い時は、小樽に数多くあつた積取下宿に暮らしながら次の仕事を待つという生活を続けており、小樽に特有の職業でした。

第3章

北海道の心臓と呼ばれたまち 《大正から昭和初年》

空前の雑穀ブーム

北海道の開拓が進展し、安定してくると、農産物の生産量が増加していきました。中でも、数量の一番多い豆類と澱粉は、その80%以上を小樽の雑穀商や澱粉商が扱っていました。品質の良い北海道産の大豆や小豆は本州で人気があり、インゲン豆なども一般庶民の食材として愛用されていました。

そのような中、大正3年に勃発した第一次世界大戦では、戦場となったヨーロッパで、食料としての豆類や工業用澱粉が不足し輸出されました。ヨーロッパ、南米から、北海道産の豌豆、鶏豆、手亡豆、澱粉などに対する引き合いが急増したことによる、いわゆる「雑穀ブーム」がにわかに発生し、小樽の雑穀商や澱粉商は莫大な利益を手にするようになりました。

また、不揃いの豆粒や砕けた豆



昭和初年 銀行街

を一つ一つ選分ける豆選工場が、堺町や有幌町を中心に数多く整備され、最盛期の豆選女工の数は3600人に達したと言われています。

さらに雑穀ブームは、雑穀を収納する麻袋など包装資材の急激な高騰を引き起こすなど、周辺産業にも大きな影響を与えました。物流拠点だった小樽には、海陸産物などの梱包材の専門業者が活躍しましたが、当初は延(むしろ)や吠(かます)、麻袋などに始まり、その後、段ボールやプラスチックフィルム、発泡スチロールなど梱包材の材質を変えながら、現在も小樽の伝統として引き継がれています。

「雑穀ブーム」で活況を呈した雑穀商や澱粉商ですが、その後、第一次世界大戦後の不況期の中で急速に没落、停滞することになりました。

銀行街の形成

北海道の金融は、最初、主に漁業資金の融通のために始まったと

考えられますが、日清戦後の好況によって国内では多くの企業が興り、経済的な賑わいを見せていた小樽にも銀行など金融機関の進出や設立が進みました。特に、明治33年に設立された北海道拓殖銀行では、北海道の農産物を担保とする貸付が行われたことから、農産物を扱う多くの小樽商人に利用されています。

日露戦争後には、さらに各種産業が発展し、資金需要が多くなったことから、小樽にも本州の銀行支店の進出が相次ぎました。日本銀行も明治39年に小樽出張所を支店に昇格させています。

さらに第一次世界大戦の影響によって移出や輸出が促進され、市況が活発化するにしたがって、金融界も隆盛を迎え、大正11年には小樽の銀行の数は20行に上り、小樽は北海道の金融の中心になります。

色内町には一大銀行街が形成され、「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」の、まさに心臓の役割を果たしていきます。

各種産業の隆盛

小樽の経済的な発展により、大正から昭和期にかけて各種産業が近代化を進めることになりました。なかでも食品加工業と金属・機械工業は、昭和期に入ると、小樽の工業を代表する二大業種として発展しました。

小樽には明治初年から、幌内鉄道の手宮工場における鉄道を基礎とした技術などの金属加工の伝統がありました。大正10年に設立された北海製罐倉庫(現北海製罐株式会社)の存在は際立っており、その周辺に各種の金属・機械工場が生まれています。これらの金属・機械工場の多くは中小企業ではありますが、それぞれ、鉱山用の機械などの主力製品を持ちつつ、多種多様な製品づくりを行っています。その技術力は時代の変化にも対応できるものでした。現在でも、独自の技術による製品開発を行っている企業が稼働しています。食品加工業では、中小の製菓業者やカマボコ製造を主とする水産



昭和30年代 築港石炭ロード

加工業者が多数存在していました。大正14年に日本製粉小樽工場が進出するなど、多様化も進みました。特に菓子製造は和洋の各種多様な菓子類を生産して「菓子の街」小樽にふさわしい地位を有し、小樽市内はもとより、道内、樺太へ供給していました。

その他、戦前昭和期には、ゴムの加工業が伸張しました。小樽のゴム工業は北海道における主要産業の一つとなり、現在も創意工夫を凝らした製品の開発など、活躍を続けています。

製紙業、製材・木製品工業なども比較的重要な位置を占めることになり、製紙業では、生活必需品であるチリ紙の製造で道内の大きなシェアを占めていました。

商業においては、昭和期に入ると、雑穀商などの投機的な取引に経営の基盤をおく商人層の多くがいなくなり、新たに三井、三菱、鈴木商店などの大商社と特約関係をもちつつ、食品、繊維製品、機械、雑貨などを専門的に取り扱う近代的な問屋商人層が、小樽商人の代

表となっていました。

第4章 戦時統制と戦後復興 《昭和戦前から昭和30年代》

戦時統制と戦後の経済活動の縮小

昭和12年の満州事変に始まる、いわゆる15年戦争の時代に入ると国家による統制経済が導入され、小樽の産業界は大きな打撃を受けることになりました。統制により販売する商品がなくなった小樽商人の多くが、休業や廃業に追い込まれ、さらに各種統制機関が札幌に置かれたことも小樽商人の経済活動の低下に追打ちをかけることになりました。

また、戦後についても、小樽に支店を構え、道内産業界を抑えていた三井、三菱と言った大商社の解体により、特約関係でつながっていた小樽商人は重大な打撃を受けました。

自由取引の再開と港湾整備

こうした経済の低迷を打開すべく、戦後、貿易などの自由取引が回復すると、小樽経済を支えてきた港湾物流の活性化を目指して、港湾施設の近代化が図られ、昭和25年に第2号ふ頭、昭和29年に第3号ふ頭が相次いで竣工しました。

小樽に集散する物資は、戦前に比べ内容は変わりましたが、数量では、昭和30年には昭和14、15年頃の最盛期に匹敵するようになり、大正11年との比較では約2倍に達していました。また、国際貿易が再開され、インチ材の輸出や米国などからの食糧の救援物資の受け入れなど、移出入、輸出入の貨物の大きな動きが明るい将来を示していました。

また、小樽港の主要な積み出し物資である石炭は、戦後も本州向けの移出が過去最高の量を記録していました。



昭和45年 フェリーすずらん丸初入港

第5章

斜陽の時代を乗り越えて

《昭和40年代から現在》

斜陽都市の始まり

しかし、戦後、日本の物流が太平洋側にシフトし、世界初の堀込式港湾として昭和38年に完成し、昭和41年に国際貿易港に指定された苫小牧港によって、小樽港の役割の低下は決定的になりました。

また、小樽港における石炭移出量が、戦後に過去最大を記録していましたが、国策として石炭から石油へのエネルギーの転換が図られ、さらに昭和55年には小樽港における石炭船積荷役が終了を迎えることになりました。

さらに、道内の農産物などは、産地業者による本州との直接取引やホクレンなどの勢力拡大による流通システムの大きな変化により、小樽の経済をささえてきた卸売商など小樽商人の手を離れ、衰退の道を歩んでいくことになりました。

銀行についても高度経済成長期

に入るとつぎつぎに小樽から撤退し、小樽を全道一にした金融的地位が失われてしまいました。

フェリーとコンテナ航路

このような中で、昭和45年に地元経済界の支援により、新日本海フェリー株式会社が発足し、日本初となる長距離フェリーを舞鶴港―小樽港間に就航させます。それまで冬の日本海の長距離フェリー運航は困難と言われていましたが、当時、世界最大のカーフェリーを新造し、日本海の荒波を克服することができたと言われています。北海道と関西地方を結ぶバイパスルートとしても注目され、現在もフェリー貨物は小樽港の取扱貨物量の大宗を担う不可欠の存在になっています。

また、平成14年には、神原汽船株式会社による中国との定期コンテナ貨物航路が、外貿定期航路としては22年ぶりに就航しました。

銭函工業団地と石狩湾新港

小樽市では戦後、経済振興策として企業誘致政策が議論されてきた中で、昭和50年代から60年代にかけて造成を行った銭函工業団地において企業誘致を進めてきました。現在、道内でも有数の工業集積地となり、食料品・機械・プラスチック・流通など、集積業種のバリエーションが豊富で、約130社の企業が操業しています。

また、道央の新たな流通と生産機能を分担する拠点港として小樽市と石狩市（当時は石狩町）にまたがって石狩湾新港が整備され、昭和57年に第一船が入港しました。石狩湾新港地域にも工業団地の造成・整備を促進し、積極的な企業誘致を進め、現在では、札幌圏最大の工業流通団地となっており、小樽地域の冷蔵倉庫群は、北海道内有数の保管能力を備えています。



現在の小樽運河

歴史的遺産を活用した観光産業

明治以来目覚ましく発展した、かつての商業的・金融的繁栄を物語る旧銀行街、旧問屋街、石造倉庫などの歴史的建造物は、小樽が高度経済成長期のスクラップアンドビルドの波に飲まれなかったことが幸いしてその多くが残ったと言われています。

一方で、市内交通渋滞緩和のために、昭和41年に決まった道道臨港線の整備によって埋立が予定されていた小樽運河ですが、市民によって行われた運河保存運動は、歴史的建造物に対する市民の認識を大きく変えたと考えられます。

また、運河保存運動が進めた歴史的町並み保存によるまちづくりの議論は、昭和58年の「小樽市歴史的建造物及び景観地区保全条例」制定につながりました。現在、多くの観光客が訪れるようになった小樽では、観光客をターゲットにした宿泊施設や飲食、物販施設などが整備され、観光産業が、小樽の主要産業の一つになっています。

終章

明治初年から増加が続いていた小樽の人口は、昭和39年に20万7千人のピークを迎えた後は、昭和40年から現在まで減少が続いています。

かつて、開拓による道内経済の拡大や戦争による国土の拡大そして人口の拡大の中で、小樽は地の利、時の利に恵まれ経済の繁栄を享受してきました。

今、人口が10万人になり、小樽の経済繁栄の黄金期とも言える100年前と社会情勢が全く変わってしまった中で、この街で生きていくため、この機会に改めて考えてみてはいかがでしょうか。

■原稿執筆・イラスト：
菅原 馨（小樽商工会議所）
■協力：小樽市総合博物館

■参考文献

- ・『小樽市史第三巻』（小樽市、1964年12月1日）
- ・『小樽市史第五巻』（小樽市、1967年3月31日）
- ・「戦前期における小樽の経済的発展」（井上 巽、『北海道経済』1978年9月）
- ・『小樽の労働者の伝統』（琴坂守尚、『北海道経済』1978年9月）
- ・『観光資源調査報告VOL・7 小樽運河と石造倉庫群』（財団法人観光資源保護財団、1979年3月）
- ・『小樽繊維製品卸商同業会結成満15周年記念誌〈小樽の織維〉』（小樽繊維製品卸商同業会、1965年12月1日）
- ・「オタル新地図 織維問屋街」（北海道新聞記事、1951年10月2日）
- ・『小樽鉄工組合創立60周年記念誌「匠」』（小樽鉄工組合、2022年11月26日）
- ・『小樽ものづくりの原動「プラスチック・ゴム関連」』（小樽市、2009年11月）
- ・『共成製薬50年のあゆみ』（共成製薬株式会社、2006年10月）

小樽の産業史 年表

| 年 | | 事 項 | |
|-------|------|---|------|
| 明治 2 | 1869 | 蝦夷地を北海道に改称。 開拓使は手宮、函館、幌泉（襟裳）、寿都に海官所を設置（翌年「海関所」に改称）。 | |
| 明治 5 | 1872 | 開拓使、手宮の港を小樽港と改称。 函館～室蘭～札幌～小樽の郵便が開業。 | |
| 明治 7 | 1874 | 札幌～小樽で電信線開通。 | |
| 明治 8 | 1875 | 小樽で公衆電報の取扱い開始。 東京～函館～小樽に開拓使附属船の定期航路開設。 | |
| 明治 11 | 1878 | 〈函館税関小樽出張所〉を色内に設置。 | |
| 明治 13 | 1880 | 〈幌内鉄道〉手宮～札幌間が開通。 | |
| 明治 15 | 1882 | 〈幌内鉄道〉手宮～幌内間が全通。幌内炭鉱からの石炭輸送始まる。 | |
| 明治 18 | 1885 | 〈日本郵船〉が発足。小樽でも支店営業開始。 | |
| 明治 19 | 1886 | 〈函館税関小樽出張所〉を再設置。 | |
| 明治 20 | 1887 | 出港税が廃止され、国内貨物の移出入が活発化する。 | |
| 明治 22 | 1889 | 小樽港が特別輸出港に指定される。 | |
| 明治 25 | 1892 | 南濱町と入船町地先に船入澗が完成。 | |
| 明治 26 | 1893 | 〈日本銀行小樽派出所〉稲穂町に設置。 | |
| 明治 27 | 1894 | 小樽港が特別貿易港に指定される。 露領沿海州、サハリン及び朝鮮との貿易が許可される。 | 日清戦争 |
| 明治 28 | 1895 | 〈小樽電燈舎〉開業、市街で電力供給開始。 〈小樽商業会議所〉設立許可下りる。 | |
| 明治 30 | 1897 | 小樽築港第一期修築工事（北防波堤）着工。 南濱町に移民休憩所設置。 | |
| 明治 32 | 1899 | 小樽港が外国貿易港に指定される（開港）。 小樽は区制施行。小樽郡、高島郡下38町村を統合して〈小樽区〉が誕生。 | |
| 明治 33 | 1900 | 小樽区内で電話が開通（5月には小樽～札幌間も）。 | |
| 明治 37 | 1904 | 〈北海道鉄道〉函館～小樽が全通。 | 日露戦争 |
| 明治 38 | 1905 | 〈北海道鉄道〉は〈北海道炭鉱鉄道〉（〈幌内鉄道〉改め）との連絡線を開業。 函館～札幌方面の直通運転が可能となる。 | |
| 明治 39 | 1906 | 〈北海道炭鉱鉄道〉の鉄道路線が国有化される。 〈日本郵船小樽支店〉で日露代表による樺太の国境画定会議開催。 | |
| 明治 40 | 1907 | 〈北海道鉄道〉（函館～小樽）が国有化される。 | |

小樽の産業史 年表

協力：小樽市総合博物館

| 年 | | 事 項 | |
|-------|------|---|---------|
| 明治 41 | 1908 | 小樽築港第一期修築工事（北防波堤）の竣工。 小樽築港第二期修築工事（南防波堤、島防波堤）の着工。 | 第一次世界大戦 |
| 明治 44 | 1911 | 〈手宮高架栈橋〉竣工。 | |
| 大正 3 | 1914 | 小樽区第一期埋立て工事の着工。 上水道竣工、通水開始。 小樽港が植物防疫港に指定される。 | |
| 大正 7 | 1918 | | |
| 大正 10 | 1921 | 〈小樽乗合自動車〉が区内4路線でのバス運行事業を開始。 北浜町埋立て地に〈北海製罐倉庫〉設立。 | |
| 大正 11 | 1922 | 小樽区は市制施行。〈小樽市〉となる。 | |
| 大正 12 | 1923 | 小樽港埋立てが完工。小樽運河が全区間完成。 | |
| 昭和 14 | 1925 | 〈日本製粉(株)小樽工場〉開設。 | |
| 昭和 元 | 1926 | 潮見台町に〈ロシア領事館〉開設。 | |
| 昭和 2 | 1927 | 市営第二期港湾修築工事（有幌町埋立）の着工。 | |
| 昭和 3 | 1928 | 小樽商業会議所は〈小樽商工会議所〉に改称。 | 15年戦争 |
| 昭和 6 | 1931 | 〈小樽海港博覧会〉の開催。 満州事変。 | |
| 昭和 7 | 1932 | 市営第二期港湾修築工事の竣工。 鉄道省小樽臨港線（小樽築港～浜小樽）開業。 | |
| 昭和 12 | 1937 | 〈北海道大博覧会〉の開会（8月25日まで）。 | |
| 昭和 15 | 1940 | 第1号ふ頭完成。 高島町及び朝里村を小樽市に編入。 | |
| 昭和 20 | 1945 | 終戦。 | |
| 昭和 24 | 1949 | 色内に〈北海道貿易館〉開館（昭和45年閉館）。 | |
| 昭和 25 | 1950 | 第2号ふ頭完成。 | |
| 昭和 26 | 1951 | 小樽港が重要港湾に指定される。 | |
| 昭和 27 | 1952 | サンフランシスコ平和条約締結。 | |
| 昭和 29 | 1954 | 朝里温泉（現朝里川温泉）で初の温泉宿泊施設〈元湯朝里温泉〉開業。 第3号ふ頭一期工事完成。 | 朝鮮戦争 |
| 昭和 30 | 1955 | | |
| 昭和 31 | 1956 | 〈小樽市産業会館〉開館。 | |

| 年 | | 事 項 | |
|-------|------|---|---------|
| 昭和 33 | 1958 | 塩谷村を小樽市に編入。 〈北海道大博覧会〉開会。札幌との共催で小樽では第3号ふ頭と祝津が会場。 | 高度経済成長期 |
| 昭和 36 | 1961 | 〈小樽市商工会館〉開館。 | |
| 昭和 38 | 1963 | 若竹町に木材荷さばき施設が完成。 | |
| 昭和 39 | 1964 | 小樽市の人口ピーク(9月207,093人)。 小樽市が新産業都市に指定される。 | |
| 昭和 41 | 1966 | 小樽港が動物検疫港に指定される。 道道小樽臨港線整備が都市計画決定される。 | |
| 昭和 42 | 1967 | 第3号ふ頭延長工事完成。 | |
| 昭和 45 | 1970 | 〈新日本海フェリー〉小樽～敦賀～舞鶴間に長距離フェリー就航。 | |
| 昭和 46 | 1971 | 若竹貯木場完成。 〈小樽自動車道〉小樽インターチェンジ～札幌西インターチェンジ間が開通。 | |
| 昭和 47 | 1972 | 中央ふ頭完成。 | |
| 昭和 48 | 1973 | 〈小樽駅前再開発事業〉が始まる(昭和51年完成)。 | |
| 昭和 53 | 1978 | 第1回〈ポートフェスティバル〉開催。 | |
| 昭和 54 | 1979 | 勝納ふ頭フェリーターミナル完成。色内ふ頭完成。 | |
| 昭和 55 | 1980 | 小樽港における石炭船積荷役の終了。 苫小牧東港区開港。 | |
| 昭和 56 | 1981 | 勝納ふ頭落成。 | |
| 昭和 57 | 1982 | 石狩湾新港に第1船入港。 | |
| 昭和 58 | 1983 | 「小樽市歴史的建造物及び景観地区保全条例」の制定。 | |
| 昭和 60 | 1985 | 国鉄手宮線の営業が終了、廃線になる。 | |
| 昭和 61 | 1986 | 道道臨港線と運河散策路の工事終了。 | |
| 平成 62 | 1987 | 国鉄分割民営化で〈JR北海道〉発足。 | |
| 平成 2 | 1990 | 〈小樽市観光物産プラザ〉(運河プラザ)開館。 〈小樽港マリーナ〉開業。 | |
| 平成 11 | 1999 | 築港地区に〈マイカル小樽〉開業。 | |
| 平成 13 | 2001 | 国道5号札幌～小樽間、全線4車線化が完工。 旧手宮線跡地を遊歩道として整備(寿司屋通り～中央通り)。 | |
| 平成 14 | 2002 | 〈日本銀行小樽支店〉が営業終了。 市内で最後の都市銀行〈三井住友銀行小樽支店〉が営業終了。 | |

小樽の産業史 年表

協力：小樽市総合博物館

| 年 | | 事 項 | |
|-------|------|-----------------------------------|-----------------|
| 平成 14 | 2002 | 小樽～中国定期コンテナ航路開設。 | |
| 平成 17 | 2005 | 百貨店〈丸井今井小樽店〉が閉店。 | |
| 平成 21 | 2009 | 新駅前第三ビル〈サンビルスクエア〉オープン。 | |
| 平成 23 | 2011 | 小樽港が日本海側拠点港（外航クルーズ）に選定される。 | |
| 平成 28 | 2016 | 〈旧手宮線跡散策路〉 寿司屋通り～手宮までの全区間が開通。 | |
| 平成 29 | 2017 | 〈小樽芸術村〉がグランドオープン。 | |
| 平成 30 | 2018 | 〈後志自動車道〉小樽ジャンクション～余市インターチェンジ間が開通。 | |
| 令和 2 | 2020 | | 新型コロナウイルスの世界的流行 |
| 令和 3 | 2021 | 〈北海製罐小樽工場第3倉庫〉が市へ無償譲渡される。 | |
| 令和 4 | 2022 | 小樽市、市制施行100周年記念式典を開催。 | |

※令和 13 (2031) 年 北海道新幹線札幌延伸

