



稚内

「最北端」ということ

巖谷 國士 *Iwaya Kunio*

1943年東京生まれ。東京大学出身。仏文学者・評論家・作家・写真家・明治学院大学名誉教授。シュルレアリスムの研究と実践を軸に、芸術・文化の広い領域にわたって執筆活動を展開。講演や展覧会監修、内外の紀行でも知られ、北海道との縁も深い。著書に『シュルレアリスムとは何か』ほか多数、近著に『滝澤龍彦論コレクション』全5巻。夏にはまた道央を中心に旅した。

独特的湯の香のなつかしい豊富温泉をすぎて、浜勇知に入ると、茫茫たる平原の向うに日本海が見えはじめた。「こうほねの家」という平たい建物の前で駐車したが、看板に「展望休憩施設 稚内市」とあり、もう市内にいることがわかった。

「こうほね」はスイレン科の植物の名で、根茎が白骨に似ていることから河（川）骨と呼ばれるが、花は黄色でかわいい。海の手前に「こうほね沼」があつて、花はまだでも水生植物を遠望できる。「こうほねの家」はすっきりしたログハウス風だが、「家」といつても人がいるわけではなく、「ご自由にお休み下さい」とのこと。屋上にあがると広大な眺望がひらけた。

周囲いちめん樹木の影もない平坦な草原と沼地で、ハマナスやエゾカンゾウなどが点々と咲いている。耕地も牧地もないばかりか人っ子ひとり見えない。広大なサロベツ（佐呂別）原野の北部にいることを実感できる。雨模様の空の下、灰色の海のかなたには、白い靄につつまれた利尻富士が浮かんでいる。

稚内の港は宗谷湾の西岸に位置するが、市域はオホーツク海岸から日本海岸（利尻水道）にまで及んでいる。内陸には氷河期にできたという波状の丘陵地帯もあり、風土の多様性をそなえた都市なのだ。しかも

北のサハリン（樺太）と間近に向かい、「日本最北端」を占めているというだけで、特異なところだとわかるだろう。

その日は南稚内駅のそばのホテルに泊まり、夕食も近くの居酒屋でとった。車でつれてきてくれた二人の札幌人に招されたのだが、二つの大海と内陸にわたる食材はそれぞれに旨かった。

ホタテの刺身

生ウニ

タコ酢

ヒラメの縁側

ヒラメの昆布じめ

アスパラガスの炭火焼

勇知ポテトのホイル焼

ブリ鑓の煮付

など。

食後にはあたりを散策したが、かつての稚内駅だった現・南稚内駅の周辺も、市の中心部といはいえ人通



稚内駅から港へつづく広場の途中まで、いまは使われていない線路が残されている。かつての「稚内港駅」の記憶をとどめるためだろう。 撮影：筆者

稚内港北防波堤ドーム。全長427メートルのかなたまで、視線が一気に吸いこまれる。撮影：筆者

りがほとんどなく、初夏のひんやりした空気に潮の香がまじっていて心地よかった。明日は稚内駅から港に出てみよう。

行きどまりの線路

稚内駅は函館駅や根室駅と同じように、その先にもう次の駅のない「終着駅」である。行きどまりの線路がガラスごしに見えるようになっていて、「最北端の線路」との看板がある。

この種の駅だと建物のスタイルも、それにふさわしい立派なターミナルビルにできる。2012年完成の新しい駅舎では、ガラス張りの大空間が「キタカラ KITA color」(北の色の意か)と呼ばれ、観光売店やコンビニなどのほかに市場や「道の駅」や地域交流センター、なんと映画館や高齢者住宅まであるという。

売店には昆布やタコや勇知ポテトやエゾシカの罐詰(角煮、味噌煮、カレー煮)などの物産のほか、乳製品を生かしたパンやケーキが多い。ライ麦パンのサンドイッチ、勇知ポテトのサブレ、熊の形のマドレーヌ、などのしゃれた品々もあり、試してみたくなる。熊マドレーヌもわるくない出来だった。

駅前には広々とした空間がある。広場というよりも、そのまま港までつづいているコンクリートの平面で、人通りはほとんどなく、海風と潮香がただよっている。以前に何度か来たことがあるので、視界の先のあの「北防波堤ドーム」にすぐ目が行った。

平面には列車のレールが2本、駅からまっすぐに伸びて行きどまりになり、かつての鉄道の記憶をよびおこす仕掛けだ。この町に最初の宗谷本線が到達したのは1922年のことで、これはのちに天北線と改称されるオホーツク海岸ルートだった。4年後に内陸を北上する天塩線(現・宗谷本線)も到達するが、当時の終点である「稚内駅」はいまの南稚内駅の位置にあった。

その駅から港までは遠い。徒歩で行くのは難儀だったため、線路をさらに伸ばし、2年後の1928年には現在の稚内駅の位置に「稚内港駅」ができた。その



後1938年になると、それが「稚内桟橋駅」まで伸びることになる。いま駅前の平面上に伸びて行きどまりになっているレールは、その線の名残である。

行きどまりの線路の先には、もちろんあの「北防波堤ドーム」があった。現在でも防波堤の役目をはたしながら、CMなどに使われて観光名所にもなっているこの特異な建造物は、かつては南樺太にいたる定期船へのアプローチになっていたのである。

こんな形の防波堤は世界のどこにもない。見よう見よでは昭和初期のコンクリート建築の粋のようでもあり、モダニズムの西洋憧憬の生んだ巨大なキッチュのようでもある。しかも「稚泊連絡船」といういまはなき航路の記憶もよびおこす歴史モニュメントだ。稚内を再訪した以上、これを再見しないですることはできない。

北防波堤ドームの記憶

北防波堤ドームは不思議な建造物である。写真で見ただけでも特異な外観に惹かれるけれど、その規模の大きさと内部で味わえる感覚は、当然だが行ってみなければわからない。

厚いコンクリートの北壁面がアーチ状に曲ってそのまま天井になり、半分まで途切れているという構造物が、等間隔にならぶドーリス式ふうの円柱70本に支えられて、一直線に、なんと427メートルも伸びているのだ。

内部の高さも10メートル以上あるため、西側の入口に立っただけで圧倒されるが、すごいのは奥の奥までまっすぐにひらける眺望だ。右には70本の太い円

瀬戸内に展示されている昔の北防波堤ドームの絵はがき。本文にあるとおりで、「稚内港埠頭乗降場（其の一）」と題されている。撮影：筆者



柱の列、上にはその支梁がつづき、湾曲して左下まで降りてゆく特異な左右不対称の空間は、そのままはるか先の出口へと、視線を一気に導く。吸いこまれるような感覚である。

さらに特異なのは、6メートル間隔で整列する太い円柱の形だ。明らかに古代ギリシア様式にならっているが、その模倣ぶりはいささか中途半端で、柱頭には装飾がなく、平たい正方形のコンクリート板が載っているだけだから、あまり洗練されたデザインには見えない。内部には単純な半アーチ状の壁面があるばかりで、莊厳な古代神殿のイメージには遠い。昭和初期のモダニズムを感じとれるにしても、どこか未消化で粗野なところのある建築作品、というよりも「土木」作品、のような印象がある。

ただし、それだからこそ貴重でおもしろく、感動的なのである。

1931年、この壮大な構造物を設計したのは、まだ26歳の技師・土谷實だった。港は強風で波が高いので、埠頭まで行く船客と荷物の安全を守るために、堅固な建造物が必要とされていた。はじめ高さ5メートルの防波壁が計画されたが、それでは足りないとわかったので、北海道大学を出て赴任後3年という新人技師が起用され、設計をまかされたのだった。

工学部の1期生だった土谷實は、当時まだあまり普及していないかったコンクリート技術を研究し、卒業論文には「コンクリートアーチ橋梁の設計」を書いていたのだが、思いがけぬ指名に驚き、難題に頭を悩ませた末に、茫然とオートマティックに鉛筆を走らせていたとき、この変形ドーム構造のアイディアが浮かんだとのことである。

地中海世界を訪れたこともなく、ギリシア神殿の研究をしたわけでもない土谷實が、学生時代に見た写真的記憶を潜在意識からよみがえらせ、こんなデザインに到達したという逸話も興味ぶかい。専門の建築家でもなく、経験も実績もない若者だからこそ、自由な発想が可能だったのだろう。

建造に5年をついやして1936年に完成、「北防波堤

ドーム」と呼ばれるようになるが、用途はただの防波堤にとどまらなかった。2年後には手前に「稚内港桟橋駅」が開設され、なかに案内所や待合所、貴賓特別待合室や婦人待合室、日本食堂1号店などもできたという。いまはなにもない防波堤内の空間も、埠頭への長い長い通路になり、東端には改札口もつくられた。

いうまでもなくその先には、南樺太へ向う連絡船の桟橋があった。1905年に日露戦争の結果としてサハリン（樺太）南部を割譲されて以来、ここはその新天地への中継地となり、1911年には稚内港と南樺太の大泊（現・コルサコフ）港をむすぶ季節運航の航路が開設された。1923年に鉄道も到達して、函館－稚内間が直通になったことを機に、この「稚泊連絡船」は鉄道省直営の定期便になり、翌年には稚内－本斗（現・ネベリスク）間の航路もひらかれた。利尻島と礼文島への定期便ができたのも同じ年である。

南樺太への移民・入植が増加するにつれて、稚内の終着駅から連絡船の埠頭までの距離は縮められ、多くの人々が北防波堤ドームを通って桟橋へ向うようになった。ときには新天地への夢をいたいで、またときには失意と疲労のはてに。

稚泊連絡船が役割を終えるのは、1945年、もちろん太平洋戦争の敗戦によってである。当時まで南樺太に住んでいた42万人ほどの日本人と一部の先住民族の人々が、こんどは稚内への連絡船で引き揚げてきた。同年8月23日、4,500人を乗せて大泊を発った最後の連絡船「宗谷丸」には、だが乗りきれずに、そのまま居のこった人々もいたという。

新天地への不可欠の通路だった北防波堤ドームは、石炭や資材を貯蔵する場所にされましたが、1978年までは利尻・礼文への「離島フェリー」の埠頭入口としても用いられていた。だが同年からの全面改修工事を機にその役割も終り、以後は稚内という港湾都市の歴



瀬戸家住宅の日本式庭園。各地からとりよせた色とりどりの庭石や、季節折々の木や花に趣がある。いまはツツジの花の盛り。撮影：筆者

史を記憶するモニュメントとして、シンボルの意味を帯びながら遺すことになった。

20年ぶりくらいだろうか、利尻・礼文へ発つ前にこのドームの内部を歩いてみたとき、私は予想以上に距離を長く感じることに驚いた。だれもいない単調な通路はいつはてるとも知れない。今回もまた、かつてここを往き来していた人々の運命を漠然と想像しながら、円柱のあいだから外へ出たのだった。

漁業繁栄期の名残

さて次はどこへ行こうか。駅にもどってタクシーを拾うと、親切な女性の運転手さんが相談に乗ってくれた。ノシャップ（野寒布）岬や宗谷岬は以前に行つたことがあるし、雨模様だから近くのどこかへ行きたい、と伝えると、それならぜひあそこへ、と勧めてくれたのが、2012年に一般公開されたという「旧瀬戸家住宅主屋」だった。

せとつねぞう瀬戸常蔵（1909–1987）は利尻島の出身で、ニシン定置網漁業を経営していたが、1935年に機船底曳網をはじめ、翌年に稚内へ移った。敗戦後の1956年に瀬戸漁業株式会社を設立し、稚内水産業界の中心となった「親方」だ。ここは1952年に建ったその住居である。

南権太からの引揚者も加えて人口のふえていた稚内は、1949年に市制になり、底曳網漁業で栄えた。一時は千葉県の銚子について国内2位の漁獲量を誇ったほどだが、その繁栄期の立役者のひとりが瀬戸常蔵なので、住居も豪華なものが想像されるだろう。

だが外観は大邸宅のようではなく、門もなく道路に直接面した木造モルタル建築で、2本の長い煙突が目をひく以外は、戦後によくあった町なかの旅館のような二階家だ。玄関には石や珊瑚や古木が雑然と飾られているので、受付の女性に聞くと、あるじは一種の趣味人だったとのこと。とくに夫人は石を好んだとい

瀬戸家に展示されている稚内港の古い絵はがき。戦後の底曳網漁業の最盛期、ごったがえす港の有様がよくわかる。撮影：筆者

うので興味を惹かれた。

実際、多くの部屋に石の置物がのこっていて、不思議な雰囲気をかもしている。驚いたのは本格的な日本式庭園があることだ。小規模だが道北らしからぬ植木もそろい、池も燈籠もあり、やはり石がたくさん配置されている。四国の青石をはじめ、内地の各所からとりよせたらしめ銘石もある。いまは6月でもツツジの盛りで、とくにめずらしいクリーム色の花が風土に合っているように感じた。

この庭に面して、茶室を兼ねている座敷に低い引き戸があり、「にじり口」にしては大きいので尋ねてみると、「大鵬さんが来たときに造ったそうですよ」とのことだった。

そうか、かつて巡業中の横綱を招いて茶を供するほどの有力者だったのだな、と納得して見なおすと、巨体を屈めて庭から入ってくる有様が想像される。はたして奥には相撲関係の展示空間もあり、1964年の「板番付」を見られた。当時の横綱は大鵬、柏戸、栃ノ海だ。さらにその横には、徴兵されて戦地で受けた銃弾が体内に残るなどの不運ゆえに、1950年代には「悲劇の横綱」と呼ばれ、持ち前の美貌でも人気のあったあの吉葉山のサイン入りの手形や、常蔵の兄の一家と撮っている記念写真まであって、懐かしい。もちろん吉葉山も大鵬も、北海道出身の横綱である。

展示品でいっそう懐かしく思えたのは戦前・戦後の稚内のモノクロ絵葉書だった。いまでは想像もできない数の漁船とトラックの密集する稚内港。そして、連絡船の改札口のあった時代の北防波堤ドームも。

実際に見たことがないのに懐かしい、というこの感じは、近代の歴史に深くかかわる光景だったからだろう。

