



散策路から望む小樽運河と石造倉庫

Otaru Canal - the symbol of Otaru's evolving legacy

## 形を変えて受け継がれる小樽のシンボル「小樽運河」 北海道小樽市

Special Features / Conversion of civil engineering facilities



IIZUKA Rie

特集  
土木施設の転用

セントラルコンサルタント株式会社 / 東京事業本部技術第1部 / 道路第2グループ  
飯塚理恵 (会誌編集専門委員)

### 運河とともに歩む小樽

「小樽」といえば、多くの人が運河や石造の倉庫、レトロな街並みを思い浮かべることだろう。今や小樽の代名詞とも言えるこの景色が、消失の危機に瀕していた時代があったのである。

明治～大正期、北海道開拓の玄関口として繁栄した港湾都市小樽。その後、時代の波にのまれ低迷していくことになる。しかし、ある議論が沸き起こり、港湾都市から観光都市へと変貌を遂げた。その鍵を握るのが小樽運河である。建設当時の運河は幅40mあり、港湾機能の一部を担う施設であった。その後、役目を終えた運河は、現在では半分が道路となり、20mに狭められた現在の形となった。歴史的な価値があるものでも、時代の変化と共に失われていく事例も少なくない中、なぜ運河は、形は変わったものの残ったのだろうか。

### 港湾都市小樽の変遷

明治維新を経て、蝦夷地から北海道へと改称され、道内各地では明治政府の政策である開拓が盛んに行われていた。そして、小樽の東側に位置する三笠市の官営幌内炭鉱で生産された石炭を、国内外へ輸出するための中継地となったのが小樽である。炭鉱から石炭を運搬するため、手宮～幌内間を結ぶ官営幌内鉄道が1882(明治15)年に全通し、小樽港で船に積み替えられ、道内外へ輸送されていた。

石炭だけでなくニシン漁でも栄えた小樽港は、港の機能を拡充するため、大規模な海岸の埋め立てを実施し、1923(大正12)年に小樽運河が完成した。当時の運河は延長約1.3km、幅40m、水深は2.4mである。大型の貨物船は運河内に進入することが出来なため、運河による荷役方式が採られた。これは港内に停泊した貨物船から、舢舨はしけと呼ばれる荷物運搬用の平底の船に貨物を積み替え、舢舨で運河内を移動し、運河に面して建

つ倉庫や工場に接岸して荷降ろしを行うものである。

当時の港周辺には100棟以上の石造倉庫が立ち並び、北海道の物流拠点だけでなく、ロシアをはじめとする国際貿易港となった小樽には、日本銀行などの銀行や商社が軒を連ね、「北のウォール街」と呼ばれる商都となった。

しかし、港湾都市や商都としての繁栄はそう長くは続かなかった。主要な産業でもあったニシン漁は徐々に漁獲量が減少し、第2次世界大戦後には樺太など諸外国との交易が途絶え、そしてエネルギー革命が起こり主役は石炭から石油へ移り変わった。また、太平洋沿岸地域での経済活動の活発化や苫小牧港の整備により、北海道の経済の中心は札幌へ移り、小樽は衰退していく。さらに、小樽埠頭の機能強化により、運河は役割を失った。小樽の繁栄を支えてきた運河は、その後、人々から忘れ去られ、ヘドロの溜まった悪臭の漂う水路へと成り果てた。

### 道道臨港線計画

高度経済成長期、日本中で急速にモータリゼーションが進展し、大気汚染や騒音、交通渋滞等の問題が起きた。小樽も例外ではなく、深刻な交通渋滞が問題となっていた。当時、小樽を通過する幹線道路は国道5号のみで、本来2車線道路で許容出来る交通量の3倍もあり、道内でも有数の渋滞箇所であった。渋滞は物流や産業だけでなく市街地の商業活動にも悪影響を及ぼしており、市民からも慢性的な渋滞の解消が熱望されていた。

1966(昭和41)年、小樽市は「道道臨港線」を都市計画決定した。国道5号の交通量を分散させ渋滞を解消、物流の円滑化、札幌自動車道へのアクセス強化等が目的であり、道路整備に期待を寄せる声も多くあった。この道道臨港線は、札幌自動車道入口から運河を通り稲北交差点で国道5号へ接続するルートであり、運河の北側を一部残し、南側の運河をほぼ全面的に埋め立てて6車線道路とするものであった。ルート上には、小樽の繁栄を語る貴重な史料でもある石造倉庫などの歴史的建造物がいくつも建っていた。

渋滞解消のためにバイパス路線を計画することは一般的である。また、役目を終えて無用の長物と化した運



写真1 建設当時の運河と石造倉庫群



写真2 建設当時の運河俯瞰



図1 1966(昭和41)年策定の道道臨港線ルート

河を公共用地と捉えて有効活用しようとするのは、現在の小樽の姿からすれば考えられないことだが、当時の運河の状態からすれば当然のことだったのかもしれない。だが、これが小樽市民だけでなく全国の人々を巻き込む論争へと発展することになるとは、この時点では予想だにできなかっただろう。

### 運河論争

臨港線の建設は札幌自動車道側から着々と進められ、運河の東側に位置し歴史的建造物も多く残ってい



写真3 小樽市指定有形文化財の日本銀行旧小樽支店



写真4 小樽市指定歴史的建造物の旧大家倉庫

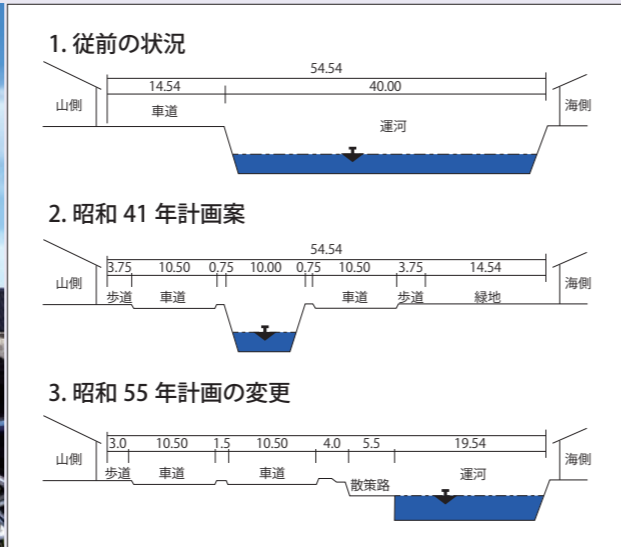


図2 道道臨港線と運河の断面の変遷

た有幌地区まで至った。道路建設のために石造倉庫を含む歴史的建造物が次々に取り壊されていき、市民は「このままでは運河や石造倉庫群がなくなってしまう」という事実気づく。運河や石造倉庫群を守るために一部の市民が立ち上がり、1973（昭和48）年に「小樽運河を守る会」が発足した。

守る会の主な主張は「①市民共有の文化遺産である運河と、その周辺の歴史的建造物を保存してほしい」「②運河の水をきれいにし、倉庫群も再利用を考えるなど、産業の振興や観光の拠点として蘇らせてほしい」「③道道臨港線には反対ではないが、運河を避けた機能的な代替ルート案を提案するので再検討してほしい」というものだった。この保全運動は、単なる道路建設反対運動ではなかった。市民も市内の交通渋滞への問題意識

があり、道路建設の必要性は理解していた。それ故、運河や石造倉庫群の保全と道路建設の両立という選択肢を検討してほしいと訴えた。

守る会は度々、市や市議会へ陳情を行い行政に訴えるだけでなく、「ポートフェスティバル」というお祭りを運河周辺で開催したり、運河の歴史などをレクチャーする講座を開くなど、道道臨港線建設が他人事ではなく、自分たちが考えるべき問題であることを市民に認識してもらい、運河に再び興味と親しみを持ってもらおうと、精力的な活動を行っていた。道及び道議会、時には国会でも運河論争について取り上げられ、全国紙に載ることもあった。札幌や東京でも運河保存を訴える団体が組織されるなど、市内だけでなく、全国的に注目を集めた。

運河保存の気運が高まる一方で、守る会と小樽市との議論は平行線を辿ったまま数年経った1979（昭和54）年、市から道道臨港線の変更案が提示された。当初案は運河を全面的に埋め立てる計画だったが、変更案は運河幅を元々の40mから20mに狭めるものの残し、運河沿いに散策路を設けるというものであった。これは1975（昭和50）年の文化財保護法の一部改正や、全国的に歴史的環境の保全の気運が高まったことを受けたもので、運河やその周辺環境に配慮した計画である。一見、守る会の訴えを受け入れた折衷案のように見えるが、守る会の訴えはあくまでルート変更であり、それは最後まで聞き入れられることはなかった。だが、長年に渡る市民運動があったからこそ、時代の流れを味方に付け、完全ではないが運河を守ることに結びついたのだから。



写真5 小型船舶の停泊所になった北運河

その後、変更案による都市計画変更が採択され、1983（昭和58）年に運河改築工事が開始され、10年にも及ぶ運河論争は1989（平成元）年3月、道道臨港線の完成をもって幕を閉じた。

### 「小樽らしさ」とは何か

今日の小樽の姿は、運河論争がもたらしたものと言っても過言ではない。それは、運河や歴史的建造物を守ったということだけでなく、人々を惹きつける観光地として生まれ変わったことに対しても言えること、である。

運河論争は、市民に「小樽らしさ」とは何かを問い直す契機となり、それまで放置してきた運河や石造倉庫こそが、小樽の歴史を今に、後世に語り継いでいく貴重な街の財産であり「小樽らしさ」を形づくるものだという認識を、市民全体が共有するきっかけとなった。自らの手で街を守り、作っていかうという意識が市民の中に生まれ、また行政も歴史的景観の保全やまちづくりに力を入れ始め、市民と行政の協働体制が出来ていった。

また、運河論争が全国的な広がりを見せたことにより、小樽の知名度は一気に向上した。全国から観光客が集まるようになり、小樽は意図せず一大観光地となった。現在では海外からの観光客も多く訪れる国際的な観光都市である。

### 後世に受け継いでいくために

現在の運河は道道臨港線と並行して走る運河幅20mの南運河と、運河が出来た当時の面影を残す運河幅40mの北運河からなり、運河沿いには散策路が設けられている。今は港湾施設としての機能は担っておらず、観光用のクルーズ船が運航するほか、北運河は小型船舶の停泊に利用されている。

昔は生活排水が流れ込んでおり、管理もあまりされていなかったことから、悪臭を放つほどに水質が悪化していたが、現在は下水道が整備され、生活排水を運河へ流すこともなくなった。また、水の流れにより運河や接続する河川に溜まってしまふ土砂を、年に1度、水をせき止めて取り除くことで、運河をきれいな状態に保っている。

運河や歴史的建造物をこれからの時代に受け継いでいくために、運河では数年おきに目視点検を行い、対策



写真6 ライトアップされた運河と石造倉庫



写真7 観光客で賑わう運河と道道臨港線

工を計画し、必要に応じて修繕が行われている。歴史的建造物については市で景観条例等を定め、外観の形態や素材、色彩など、創建当時の姿を損なわないような制限があるが、一方で、文化財指定の建造物以外は建物の内側の改変も行うことが出来、かつて倉庫だった建物がレストランや土産物屋になっていたりする。近年、建物の老朽化や、持ち主の不在によりやむなく取り壊されるケースもあるが、空き店舗を利用したいという民間事業者も多いという。民間主体によるまちづくりだけでなく、行政によるしくみの整備や維持管理も、今の小樽を支えている。

運河沿いの散策路を歩いてみると、運河の歴史を語るポケットギャラリー、運河を横断する浅草橋や中央橋にはポケットパークが設けられ、散歩やジョギングを楽しむ地元の人たちや、景色を楽しんだり写真を撮ったりする観光客で賑わっている。夜になると、散策路に設置されたガス灯の灯りに照らされ、幻想的な光景が広がる。ここを訪れる人の大半は、かつて運河が消失の危機にあったことを知らないだろう。時代の流れにより形が変わるものもあるかもしれない。しかし、運河がそこにあり続ける限り、市民にとっての「小樽らしさ」は失われることなく、小樽は魅力的な街であり続けることだろう。

#### <参考資料>

- 1) 「小樽運河再生と臨港線建設」小樽市土木部
- 2) 「図説 日本と世界の土木遺産」五十畑弘 2017年 秀和システム
- 3) 「小樽運河戦争始末」小笠原克 1986年 朝日新聞社
- 4) 「町並み保存運動の論議と帰結 小樽運河問題の社会学的分析」堀川三郎 2018年 東京大学出版会
- 5) 「小樽市の景観行政について」小樽市建設部まちづくり推進課 2018年
- 6) 「小樽市ホームページ」(https://www.city.otaru.lg.jp/kankou/miru\_asobu\_tomaru/kankosisetu/otaruunga.html)

#### <取材協力・資料提供>

- 1) 小樽市産業港湾部観光振興室／港湾室／建設部まちづくり推進課

#### <図・写真提供>

- 図1 参考文献4) 図2 参考文献5)  
P10上 塚本敏行 写真1,2 小樽市  
写真3,6,7 飯塚理恵 写真4 高橋真弓  
写真5 佐々木勝