

（中間研究報告書）

（中間研究報告書）

（中間研究報告書）

トヨタ財團環境問題研究コンクール『身近な環境を見つめよう』

## 中間研究報告書

まちづくりにおける環境の教育力と環境ベクト型市民運動の  
展開に関する研究 一 小樽運河問題を通して

（中間研究報告書）

## ② はじめに

本研究は、小樽のまちづくりの大生は課題となつてゐる。小樽運河を中心とする歴史環境再生の手がかりとして「環境の教育力」という概念を設定し、小樽運河をめぐって展開されている市民のまちづくり運動と運動しながら、地域の内発的再生の可能性と方法論を立べることを目的としている。

中間段階では、〈図-1. 研究のフロー〉に示すように全体が三章の構成で、第1章・歴史環境の現状と課題、第2章・環境イベント型市民運動の展開過程と市民の環境観への影響、第3章・まちづくり実践の課題、について調査、分析、考察をおこなつた。なお、「小樽の環境構造と市民の環境観」についても、まだ研究成果をまとめまるまでには至っていないが、予備的な調査研究をおこなつている。

以下、上記の三章について、それぞれ研究成果を報告する。

## 第1章 歴史環境の現状と課題

本章では歴史環境の問題点と課題をあきらかにすることを目的とし、①小樽市全体の人口、経済等の現状の把握とそのなかにおける歴史環境の位置づけ、②歴史環境地区の経済的、社会的、環境（空間）的側面における変容の実態とその要因、および今後の動向、③それらを総合化した歴史環境の変容構造、の視点から分析した。

調査方法は、①北海道市町村勢要覧（昭58年度版）、小樽市要覧、小樽市都市診断報告書（昭53年）等の各種統計資料、②建物所有者へのヒヤリング調査結果（「小樽の歴史環境に関する研究。その4、その7」柳田良造他、昭56・57年、日本建築学会大会梗概）、③小樽市史（全6巻）、古地図等の史料、などの既存資料にもとづいている。

### 1-1. 小樽市の現状

小樽市は明治初期に北海道開拓の玄関口として位置づけられて以来、明治末から大正、

昭和初期にかけて物資流通の一大拠点となり、商港都市として大きな繁栄をみた。しかしその後、第二次大戦をはさみ、さまざまの社会状勢の変化を背景に経済的な活力を失い、それをベースとする社会、環境面に及ぶ都市全体の衰退が進行している。おそらく、日本の中で最も衰退の激しい都市の一つにかぞえられるであろう。たとえば、商港都市を代表する指標として卸売販売額と港湾取扱貨物量をとりあげてみると、その全道構成比はそれぞれ、21.4%（昭29）から1.8%（昭57）へ、30.5%（昭23）から5.2%（昭50）へ激減している。（表-1）一方、生活保護率と財政の歳出における民生・衛生費率は、現在、夕張市などの炭鉱都市を除くと道内で第一位である。このように、小樽はまちの衰退に伴い、北海道における商港都市としての地位を失、たといえる。こういうなかで、現在小樽が他に誇れるものは、繁栄時の歴史・文化遺産である（たとえば表-1に示すように、歴史的建築

物の現存棟数は全道で 18.2 % を占める)。

### 1 - 2. 歴史環境の変容過程と今後の動向

臨港部に位置する小樽運河を中心として、独自の石造倉庫群や近代建築群がその周辺にひろがる歴史環境は、小樽のアイデンティティをあらわす文化遺産である。しかし同時に、繁栄時の経済中枢だった地区でもあり、そのために、まち全体の衰退の影響を最も直接的にかつ激しく受け、経済機能の低下、環境の悪化が進んでいる。

昭 35 年には地区内の都市銀行は 12 行を数えたが、中央への引揚げや出張所への格下げなどで、現在わずか 1 行を残すのみである。これと同じ頃、昭 30 年代半ばから 40 年代半ばにかけて、地区内に支店や出張所をかまえていた海運業、総合商社、石炭卸商などの大手外部資本の企業が軒並撤退した。地場の企業はその影響を受け、倒産や規模縮小あるいは札幌市への転出が相次いだ。現在、フェリー会社、製缶会社、銀行、海運局など、大手の

企業や官庁の転出意向もある。

人口（夜間）も市全体では漸減傾向にあるのに対し、地区では昭30～55年の25年間で $\frac{2}{5}$ に激減している。世帯数についても、市全体では戦後増加の一途をたどっているのに対し、地区では昭40年をピークに以降減少し続け、昭55年世帯数の対40年比は57%であり、世帯まるごとの流出傾向が著しい。

環境面では、地区を特徴づけている歴史的建築物の取り壊しが近年相次いでいる。過去10年間の事例の調査・分析では、取り壊しの要因として、経済沈滞を背景とする維持管理能力の低下、施設近代化事業、道路事業などがあげられている。（図-2、表-2）とくに注目すべき点は、建物取り壊し後の跡地利用ではなく人が空地、駐車場にはっていることであり、更新が進まず停滞しているといえる。現在の建物所有者の意向調査によれば、地区外への転出あるいは取り壊しの意向のある建物は、運河沿い全体で約50%、うち社会

的評価をうけている歴史的建築物では65%の高率にのぼり（図-3）、地区がきれめて不安定な状態にあることがうかがえる。環境変容の要因が高まっており、地区に大きなインパクトが生じると、昭30年代半ばから40年代半ばにかけての大変動に匹敵するような現象がおこる可能性が高いといえる。

また、水辺環境と市民生活との係わりをみても、大正期から四度にわたる博覧会や、最近では各種のまつりなど、市民を港・水辺へ誘ういくつかのイベントの開催は注目されるが、海岸の埋立や人工岸壁化、河川の暗渠化があり、自然の姿が失われるなど、全体としては水辺が市民生活から疎遠になる方向にある。（図-4）埋立地の臨港鉄道の建設も海面への接近に対する障壁となっている。このなかで運河は、水質汚濁、悪臭発生といった環境悪化がみられるものの、最も身近なところにある水面（駅から500mで、都心から徒歩圏内にある）であり、最近ではまつりの

会場として活用されるなど、市民生活との係わりをもつ、ほとんど唯一残る水辺環境である。

### 1-3.まとめ—歴史環境の衰退の構造と再生計画の考え方

以上、小樽の都市全体における経済衰退をベースとする、小樽運河を中心とした歴史環境の現状と変容について述べてきたが、その相互関連の中で環境変容の構造を示したのが図一七である。すなはち、経済＝エコノミーの衰退、社会＝コミュニティの衰退、環境＝アメニティの低下が相互に関連し、悪循環となり、ますます地区の衰退をすすめ、深化させていくという構造がある。したがって、この歴史環境の課題としては、水辺や歴史的建築物などからなる特色のある景観を保全していくとともに、経済、社会、生活、環境等の総合的な面からの底上げが重要である。ところに、後者の課題を達成しないことには、特色のあるものの保持が、内的にも外部からの

インパクトの面からも、もはや困難となりつつある。それゆえ、手法としては、保全的修復よりも保全的再開発とでもいべきものが求められているといつてよい。

このような歴史環境の再生計画の考え方について、一つの試論を図-6に示す。まず、地区再生のモデルとして左図のような三角錐を考える。環境再生計画の位置づけとしては、経済再生計画、社会再生計画とともに三本柱として総合化されて再生の目標に達するものである。また、三角錐を構成するⒶ、Ⓑ、Ⓒの3つの側面は、それぞれの再生計画を横につなぐものとして、目標達成に欠かせないものとなる。これらは人体にたとえれば、Ⓐ体力（環境－経済－再生）、Ⓑやる気（社会－環境－再生）、Ⓒ液の循環（経済－社会－再生）などもいべきものになるであろう。一要素の独走をおさえ、特化的な環境改变ではない有機体的蘇生を目標とする。地区再生のモデルとして、その進展にと、このバロメー

タ一的役割となる。環境再生計画は、「課題の整理」、「目標設定」、「保全再生計画」、「計画のすすめ方」の四つのフェイズからなる。その具体的な内容と展開は図-6に示すとおりである。

#### 1-4. 今後の研究課題

今後の研究課題としては、小樽市全体および歴史環境の変容が最も激しかった昭35年から40年代にかけて、その変容のプロセスを詳細に調査・分析・考察することと、小樽と類似の状況にある函館市西部地区との比較研究をおこない、共通点と相違点をあきらかにし、小樽の問題点と課題をよりクリヤーに把握することを考えている。

## 2章 環境イベント型市民運動の展開過程と 市民の環境観への影響

### 2-1. 運動の展開過程

小樽運河保存運動の展開過程を分析するべースとして、「小樽運河を守る会」の発足する昭48年12月から、昭58年11月現在までの運動の流れを年表にまとめた(表一三)。年表化を研究チームの共同作業として行なうことによって、個人の運動への係わり方の時間的、内容的違いや越えて共通の理解を生むことができた。

年表をもとに運動の流れを小結すると、3つの期に分けてみるとがができる(表一四)。

第一期は、昭48年12月の「小樽運河を守る会」の発足から昭51年までで「問題提起期」といえる。保存陳情とそれをつけた道政季節に対する文化庁調査の受け入れと含めた調査実施の行政指導。さらに石油ショックの影響もあり工事はストップし、「守る会」と市議事務との話し合いがもたらす時期である。

重要な問題提起ではあつたが、運動は議会の陳情や行政への抗議に終始し、市民へのアピールが弱く、運動の中心メンバーが経済的しきりつけで脱落するなどして昭51年には運動がほとんど停止しつづけるまでになる。

第二期は、昭52年から昭55年までで、運動のメンバー交代がおこり、中心は20~30才台のヒターン組、流入組となり、運動内容も環境学習型イベントを中心とした市民意識の啓発が主眼がおかれた。主張も、従来の埋立てに対する異議申し立てに加え、歴史環境のもう一つ潜在的価値をまちづくりに生かすこと、が小樽再生の手掛かりとなるという、まちづくり論争の色彩が強めに。いわば「啓発期」といえる。行政側は、先の道教育委員会の行政指導に対して、運河地区の価値評価の調査実施や、道路計画の抜本的見直しがさけ、連に経済界と共同で計画推進の体制となり、運河保存に対する関心が市内外で高まりを見せ、後も、計画の部分的修正案でのりきろうとしている。

た。

第三期は、昭56年から現在に至る間である。

小樽の経済的衰退や、それに併ほう歴史環境の荒廃が、現象として顕在化するほか、運河沿い石造倉庫の近代化事業がスタートし埋め立て工事も着手されると環境が大きく変化しようとしている。運動は、衰退する小樽の活路と歴史環境に求めらる經濟界とまさに、市民の過半数を越える埋め立て見直しの署名を集めなど盛りあがりを見せたが、環境が大きく変化しようとしている状況で、實際の環境の向上にどのように資していくかが問われている。

保存運動の流れの中で注目すべきは、運動の主体と市民に与えた影響の大きさから、第二期の「啓発期」を特徴づけている環境學習型イベントである。

研究会とりあげにイベントは、「ポートコエスティバル・イン・オタル」、「小樽運河研究講座」、「まちづくりミニユミ誌」など

元すに小樽」、「タウン・オリエンテーリング」、「運河紙芝居」であるが、それらの動機、内容、実施状況、成果、課題まとめたのが、(表一五)である。

参加者へのピアリングを中心としたさらに環境学習型イベントに共通する特徴を整理分析したのが、(図一七)である。

動機として、小樽で生きる者として、自分が今最もやりたいことを具体的に表現する「地域での自己表現」が主体となっていること、方法として、運河という現場で自己表現実践する「現場主義」、市民の誰もが参加できる開かれた企画と創意に富んだ方法、「参加しやすい」という特徴立めげることができるが、成果として、イベントをつうじて「場が生まれた」とことに注目したい。

イベントをつうじて生まれた「場」は、運河地区の環境資源としての可能性、再発見の場の他、新しい市民連帯の場、語り合う場、学習・教育の場があげられる。

## 2-2 市民の環境観への影響

上記の環境学習型イベントの成果の分析を

昭和57年7月に市民300人を対象に行なったアンケートと対照してみる(図-8.9表-6)。各イベ

ントの市民の認知は高く、比較的意味は「小樽運河研究講座」で3割、「ポートフェスティ

バル」では9割が、イベントの存在を知っている。また、各イベントに対するは、共感

しないという否定的なうけとめ方に比べ、共

感する市民の割合は3倍以上に達している。

共感の理由も、「運河や、歴史的な建物、町並みを見直すきっかけになった」とするもの

が高いのをはじめ、「小樽の観光価値を高めた」、「市民のまちへの愛着を深めた」、「

人と人とのふれあいが生まれた」、「人々語りあう話題を提供してくれた」などがあげ

られている。

イベントの成果としてあげられた「再発見

の場」、「市民連帯の場」、「語りあう場」

「学習・教育の場」が生まれた事をアンケ

アンケート結果からもみることができます。

### 2-3. まとめ

アンケート結果から環境学習型イベントが市民の環境観に何らかの影響を与える、運河埋め立て見直しの世論の高まりをつくる背景の一つとなってきたことがうかがえる。

イベントの成果の分析と重ね合わせてみると、まちづくりにおける「場」、意識の重要性が浮かびあがる。環境の荒廃により、市民の意識からその存在が薄らいだ「場」を、再びさまさまな面から、意味ある「場」として再認識させることができなければ、市民の力による環境の内発的再生を望むことはできない。

今回の研究テーマの一つとしてきた「環境の教育力」の概念も、その面から「場」、「場」と意識するものを生む力と、これらはおずこことができる。

## 2-4. 今後の研究課題

環境イベント型市民運動の展開過程と、市民の環境観への影響に関する今後の研究課題は、第一に、主たつて運動主体の問題意識の展開プロセスを、人物像や運動とかかわる以前の環境観や、まちづくり意識も含め詳細にヒヤリング調査、分析を行う。第二に、計画推進側、特に行政サイドの動きについて、さらに資料収集、分析する。第三に、同様に運動を展開している、函館の市民運動の動きと比較研究を行なう。これらをつうじ、市民運動と、市民の環境観への影響をより深く、ダイナミックに分析することが可能と思われる。

### 3章 環境の教育力の位置づけとまちづくり

#### 実践の展開構造

3章のまちづくり実践の課題としては、次の点について、調査・研究立おこなった。

- 運河問題をめぐる計画論争の構造

- 計画が出てきた背景としての戦後の小樽の都市計画の推移

- 市民のまちづくりと運河問題に対する意識

- 運河問題をめぐる実際の意志決定のしくみ

以上の4点を通して、運動の実践課題と、まちづくり実践における環境の教育力の位置づけについて、仮説的枠組立てるに。以下調査研究結果を示す。

#### 3-1、運河問題をめぐる計画論争の構造

##### (1) 計画論争の構造 I (S.49 ~ S.58)

保存派の基点は運河＝かけがえのない文化遺産が動かされない、都市開発の方向は観光・

文化開発に的る。道路計画の見直し、運河の淨化と環境整備を進め、その具体化として石造倉庫買収取り基金（ロフトキヤンペーン）なども戦略にあがっている。

道路網の基点は、まず都市整備施策の主要課題は、港丘都市開発の核として幹線・港湾道路の必要性があげられる。また運河はすでに機能を失った無用の空間であるので、用地賠償も少ない故、それを埋め立て、道路を計画した。

その後、運河の文化的価値がいわれたので埋め立てるかわりに周辺の環境整備を同時に行なうとして、（残った）運河の淨化と環境整備を進めることにした。「運河再開発特別委員会」、「景観保全条例審議会」の設置や石造倉庫の買収はその具体化である。

基本的には対立点は、現状と計画上、まちの基点をどこにおくかにあるが、（外からの動き）としての太平資本による運河観光リゾート開発構想の動きや、市内の有力企業の相次

ぐ倒産による、市の経済基盤の動搖により、  
従来道路推進派であつた経済界サイドでは、  
運河を残して観光開発し、まちの活性化への  
刺激策とすることへの期待が高まってきた(図10-1)。

## (2) 計画論争の構造Ⅱ(S58.8月～9月)

58.8.16 小樽商工会議所首脳の保存声明以降、運河問題の対立構造は、従来の「運河への評価」を基軸としたものから、「計画への評価」を基軸としたものへ変わっていく。  
 「計画を見直す」か「計画を進めるか」でめぐら。計画を進める側は、行政の一貫性として「(計画を変更すれば)不定見のそしりをまぬがれはない」としている。また都市開発の方角としても道路・港湾行政が相変わらずを中心である。運河保存派の基点としては、まちの経済への危機感を動機として、運河の観光開発によるまちの活性化であり、従来の運河三文化財の保存から、より経済構造に根をからす。

主張となつてきたりとこらに運河保存の「意味」の根着きを感じる。より現実的・功利的にはつてきたりともいえよう(図10-2)。

### 3-2 戦後の小樽の都市計画の推移

運河問題に関して、行政側の既定道路計画への固執はさわめて強い。その背景はどこにあるのか。戦後の都市計画資料の収集分析を通して、計画の流れとその思想をさぐった。資料は、戦後の主な都市計画、総合計画の計画書、「小樽市のみちづくり計画のあゆみ」(小樽市総合計画策定会議、昭和53.6)、小樽市史他である。

小樽市の戦後から現在に至る都市計画・総合計画の流れを、図11にまとめた。おおよそ5次の計画からなるが、大きくは2つに分けられるといってよい。戦後の復興期の計画と日本全体が高度成長期に入った昭和30年代後半からの計画である。昭和48年のオイルショック以後の日本が安定成長期に入つてからの

計画は、小樽の場合はそれは高度成長期と大きな変化はみられない。

戦後復興期の計画とは、昭和27年の「小樽市産業開発調査委員会答申」と呼ばれるもので、法的計画ではないとは言へ、單なる産業開発の調査報告書を超えた、まさに本来の意味で総合計画と呼ぶに適さわしい内容をもつたものである。小樽市史第六巻にその内容が付録として詳しくのせられているが、それは<sup>10</sup>「（明治33年）埋立問題をめぐって（当時の）小樽商業會議所が、詳細な研究報告書『小樽港修築意見書』を作成したが、それと相対する論文といえよう。」（小樽市史第6巻）と述べられているように、全二万頁におよぶ巨編そのものの答申である。<sup>15</sup>

高度成長期の計画は、昭和37年の「産業振興の基本構想」にほじまる。それは小樽の都市の性格を、港湾と商工の都市として位置づけ、これまでの総合的な都市振興の方向から、産業経済重点のまちづくりを目指したもので、

ある。機能主義万能の計画といつてよく、運河地区の再開発、港湾道路計画など現在の計画内容の骨子はこの計画で確立されたといつてよい。その後これをより交通計画の面から確立したのが、昭和42年の「小樽市総合計画」である。この計画により小樽運河埋め立て道路に町名計画・小樽臨港線計画が、都市計画決定（昭和41年）として、はじめてオンライン化されたりのである（表-7）。その後昭和48年の「小樽市総合計画」、昭和46年～昭和55年」、昭和55年の「小樽市総合計画」、昭和55年～昭和64年」と法定計画は統合（図12）。その内容は骨格として、変化はなく、部分的な事業の修正がなされていく程度である。その間、行政としても政権交代はなく、内部での昇格による行政執行がなされていく。運河埋め立て道路計画は、小樽の都市計画全体の流れからいっても、高度成長期の産業優先機能主義一点ばりの計画思想によつて、組み立てられてきていくことが明らかになつ

た。その問題は、埋め立て計画の計画思想の「古さ」という直接面だけではなく、計画の「意味」あるいは「有効性」をチェックする機構が、Planning サイドの中にまたたく間にこのことになると見える。

### 3-3. 市民のまちづくりと運河問題に対する意識

小樽市民のまちづくりと運河問題に対する意識を上げるために、アンケートをかけようとした。運河問題と小樽の環境に関しては、昨年の予備研究の段階でもアンケートをかけながら、今回は、研究メンバーのひとりが属する小樽青年会議所でのまちづくりに関するアンケートがかけられた。実施時期が S.58. 10月ということで、S.58. 8月の商工会議所首脳の保存宣言以降ということでもあり、昨年との対比でどういう違いがあらわれるか、強い関心をもって、とり組んだ。

アンケート調査は、小樽市民 1000 人を対象

に、ハガキでの回答郵送式で、回収率は 56.4% であった。解答者の属性としては、男 62.8%，女 34.4%，職業では、商業 8.2%，会社員 41.9%，公務員 2.8%，サービス業 15.2%，会社経営 4.6%，主婦 9.2%，学生 3.9%，その他 11.7% など。

まず小樽のまちについては、イメージとして、従来からのく親しみやすさ>があげられる一方、<保守的>、<やぼったい>、<暗い>などマイナス面が高い点を示し、将来の生活環境や人口数の予測でも、現状以下が過半数を超えるなど、暗い小樽のイメージが市民のほかに強くあることが示された（図 13-1, 2, 3）。

次に、その対策としてのまちづくり振興についても、<非常に不活気 30.1%>、<やや不活気 28.7%>と並帶した点が示され、不活気は要因として、<市政 62.8%>が一番強くあげられ、ついで<経済会 39.7%>、<小樽的体質 39.7%>、<計画性（シティポリシー）

32.7% > と、行政と計画行為への不満が市民の中に高い程度であることが示された（図13-4.5）。

最後に運河問題に関する質問では、昨年のアンケートでは、道路計画見直し派、条件つき道路派、道路派と3分され、条件つきを含めさせて道路派が半数を超えていたのが、今回のアンケートでは、見直し派が44.7%、条件つき道路派が31.9%、道路派14.0%と、見直し派と条件つき含め道路派がほぼ同数で、見直し派が増加したことが注目される。今回の調査の被調査者の属性が男6割と就学者8割などの点を房えると、市民全般としては、（従来のアンケートでは、女性は圧倒的に保存見直し派が高いので）更に見直し派の比率が高いと考えられる（図13-6）。こういう市民意識の変化をうまくとらえ世論化したものに、9月からスタートした「小樽運河百人委員会」の10万人署名の成功があげられるよう。次に計画変更の成立する条件としてあげたのは

は、〈運河地区再開発計画〉、〈市民の合意〉、  
 〈予算〉の3条件であり、現実には最もネット  
 クにはっていないと見られる〈行政系統〉に  
 ついては、第4位にしかあげてほい点は、注  
 目に値しよう（図13-8）。

### 3-4. 運河問題をめぐる意志決定のしくみ

実際の運河問題をめぐる意志決定のしくみ  
 に関する記述は、S 56～S 58、11月にかけての動  
 き自ら、研究チームのメンバーが直接その動き  
 にふれるなかで得た情報を、内部討論・分析  
 した内容が図-14に示すものである。この期  
 間は、運河問題の10年間の中でも最も、め  
 まぐるしい動きと流動化した動きがあつた時  
 機であり、まさにその過程中に研究チームがあ  
 つたわけであり、その動きを客観的に構造づ  
 けたところには、情報的条件、判断的条件、時間的  
 条件等から、現時点では大きは制約のほかに  
 あることは免かれまい。しかし、経過をでき  
 るだけ正確に記録し、構造化したものであり、

仮説的な枠組として、運動の第一期、第二期に二つの分析方法を挙げ、より一般化したものにすることが今後期待できると思われる。しかし、運動実践の面からは、こういう分析はたいへん重要であり、流動化した状況のなかで正しい方針を出していくうえで、内部情報として手がけて有効に作用している。

次に現時点からの分析でいえることは、以下の諸点である。

①行政と特定の経済界（港湾業者を中心）の結びつきが強く、重要な動きは両者の合意の上に進められる。

②行政の内部でも、土木・港湾セクションが中心であり、経済・文化部局の力はほんの少し作用している。

③市議会の多数派を占める保守政党が①、②の動きを完全にバックアップしていること。

④以上、①、②、③が運河問題をめぐる行政側の埋立て既定方針を進める主要因であるが、保存見直し派もマスコミ、世論、経済界

全体（3省のスクラムは強い）のほかでは、急速にS58年に入り多數派を形成するに至っている。

⑤従来の保守会員を中心とする保存派、小樽運河百人委（保守会員会員、商店主、工場主等、大学教官、労働組合等の幅広い連合組織）、商工会議所正副会頭等による動きの連合から、

S58. 11月に、見直し保存署名が人口の過半数を超え、10万人に近づく数（11/13 約9万5千）をあげ、大きな世論をつくった。

⑥その世論の方固網と従来から保存見直しの見解を持った革新知事の誕生から、S58. 11月の運河埋立てクイ打ちの中止を目標に運動がつくられたが、上記の①、②、③のスクラムによって方固網が破られた。

⑦しかし、それらの過程で、行政、計画に対するアンケートに外れる不満や、決定機構における市民参加、世論尊重の姿勢の欠如等、運河に問い合わせ打たれた後の運動目標の設定等から、行政機構そのものの立開う姿勢が今

後のまちづくりへの模索として課題となりつつある。

### 3-5.まとめ

以上、3章でのまちづくり実践での展開と課題をまとめると、図-15として仮説的枠組が考えられる。この枠組に沿って各点を以下まとめめる。

まず計画論争は図のほかでは⑦の部分に位置づけられるが、運動は当初第一期は、計画への異議申し立てから、代替案の提示による計画論争であったが（⑥→⑦）、第二期以降、環境学習型イベントを通じて、運河に対する市民の環境感覚変えるのに成功し、その後での計画論争（⑧→⑨→⑩→⑪）は、表面上の対立点は、類似の面はあっても、その深さと質においては、新しい面を獲得していく了。それが、S58年に入り、経済界の見直しの動きや、市を取り巻く経済、環境の諸条件の変化に合わせ、計画論争では保存見直し派の勝利に近い

ところまで進んできた背景と房元られよう。

しかし、計画変更の実際のプログラム五十分のうちづくり全体へのプログラムを十分に示しえない点で、① → ⑤の動き、すなわち決定、推進の機構では成功をおさめるには至っていない原因があるといえよう。

次に運動の展開とは逆に、①からはじまり ④ → ⑤ → ③と続く、行政側での逆流の動きが注目されよう。機構では、審議会、市議会、行政を重視したしくみである。積極的には市民の参加、決定の機構は持っていない。この点などが全般的には小樽の不振（アンケート結果）の原因のひとつともいえよう。計画においても、戦後の計画の流れをそのままに延長したもののがめり、埋立道路計画の背景五十分に説得力あるものにしえていよい。変化に対応した計画立案とはなっていよい。小樽にせよ行政側の「逆流」は運河問題という環境問題において、運河という環境そのものを十分にとらえ、計画、機構に反映することがはかつ

た故（運動側に琳琅あれど④→⑤→⑥→⑦の動きがまつたばかりだ）、折衷案といふかたちで計画変更し、一定程度の歩みよりを示したにもかかわらず、最終的な世論の支持を得らるはかったといえよう。ここに環境の教育力の概念の意味と位置づけがめると考える。

④から⑤、⑥と至る過程で、当事者の何かが変わるのである。この部分については2章で概要を分析したが、更にイノベーション論なども援用しつつ、今後分析を進めてゆきたい。更にその分析を運動の第1期、第2期での展開構造に含め、分析してゆきたい。

次にまちづくり論として、環境の教育力の位置づけをめるが、図-16のようす枠組を仮説として考えていく。まちづくり論における発見的方法として、今後更に分析を深めてゆきたい。

もうひとつ研究の課題の柱としては、まちづくり実践として、どう環境的、経済的困難な状況のなかで、深化した運動展開をつくり

うるかがめる。その展開の仮説的枠組として、

図-16・在研究チームでの討論分析からえた。

運河問題解決の方向をどう具体化していくか、今後の最大の課題である。

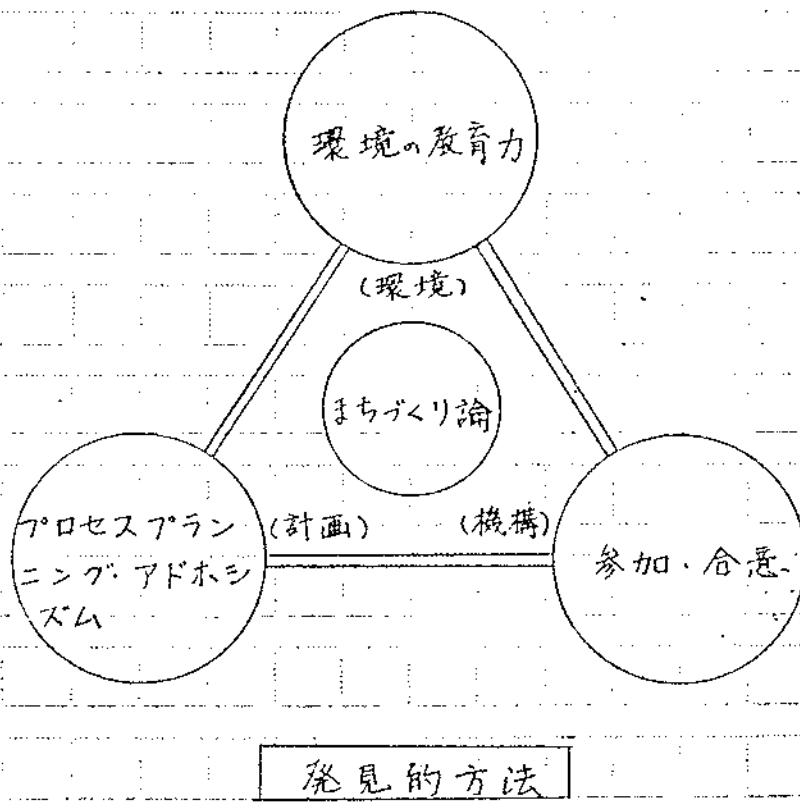


図-16. まちづくり論における発見的方法

様式 II

昭和58年10月14日

助成番号 20-077

代表者氏名 佐々木 奥次郎

トヨタ財団第2回研究コンクール“身近な環境を見つめよう”

## 中間研究報告書

資料編

研究題目 まちづくりにおける環境の教育力と環境イベント型市民運動の  
展開に関する研究 — 小樽運河問題を通して

# 図-1 研究のフロー

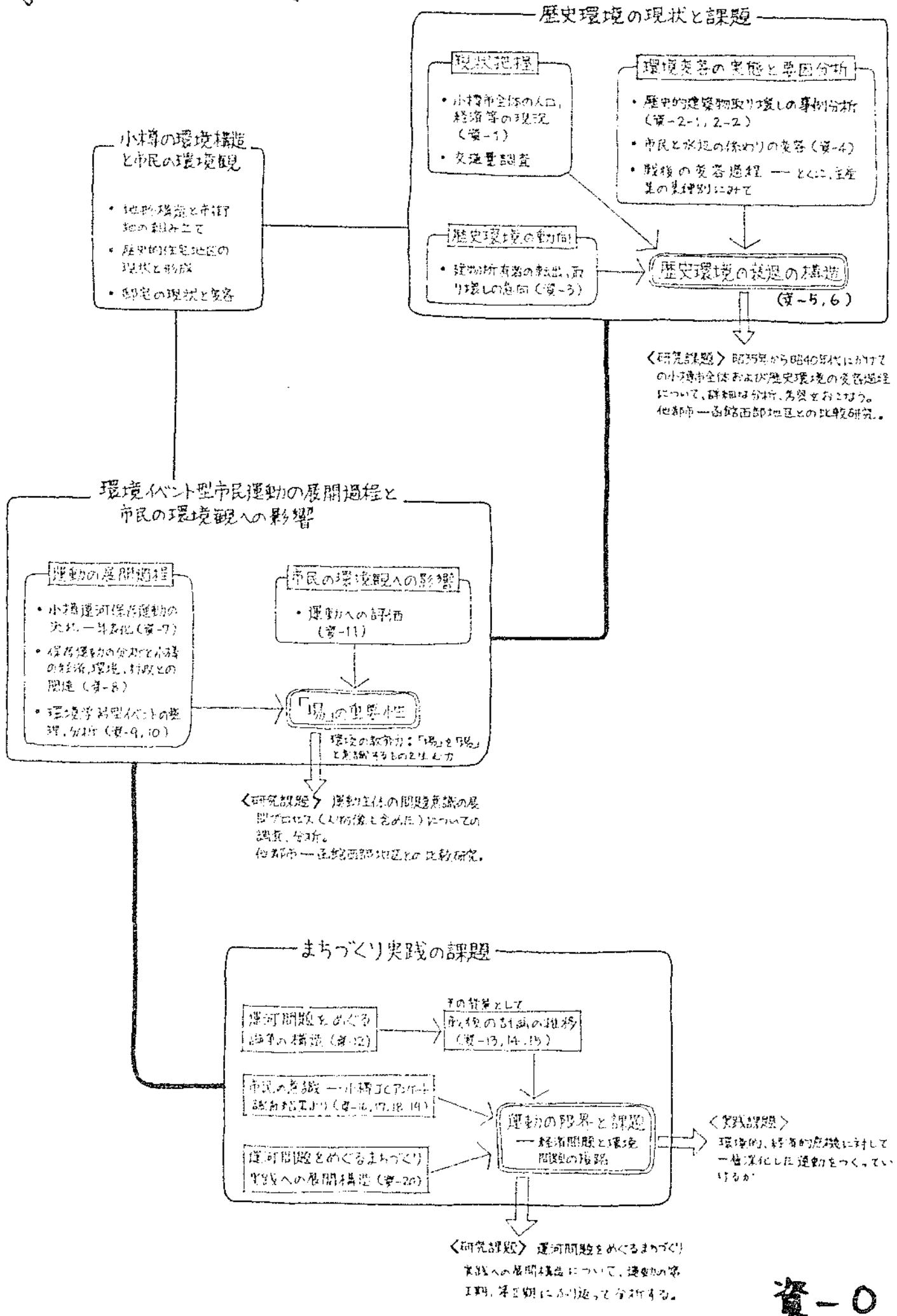
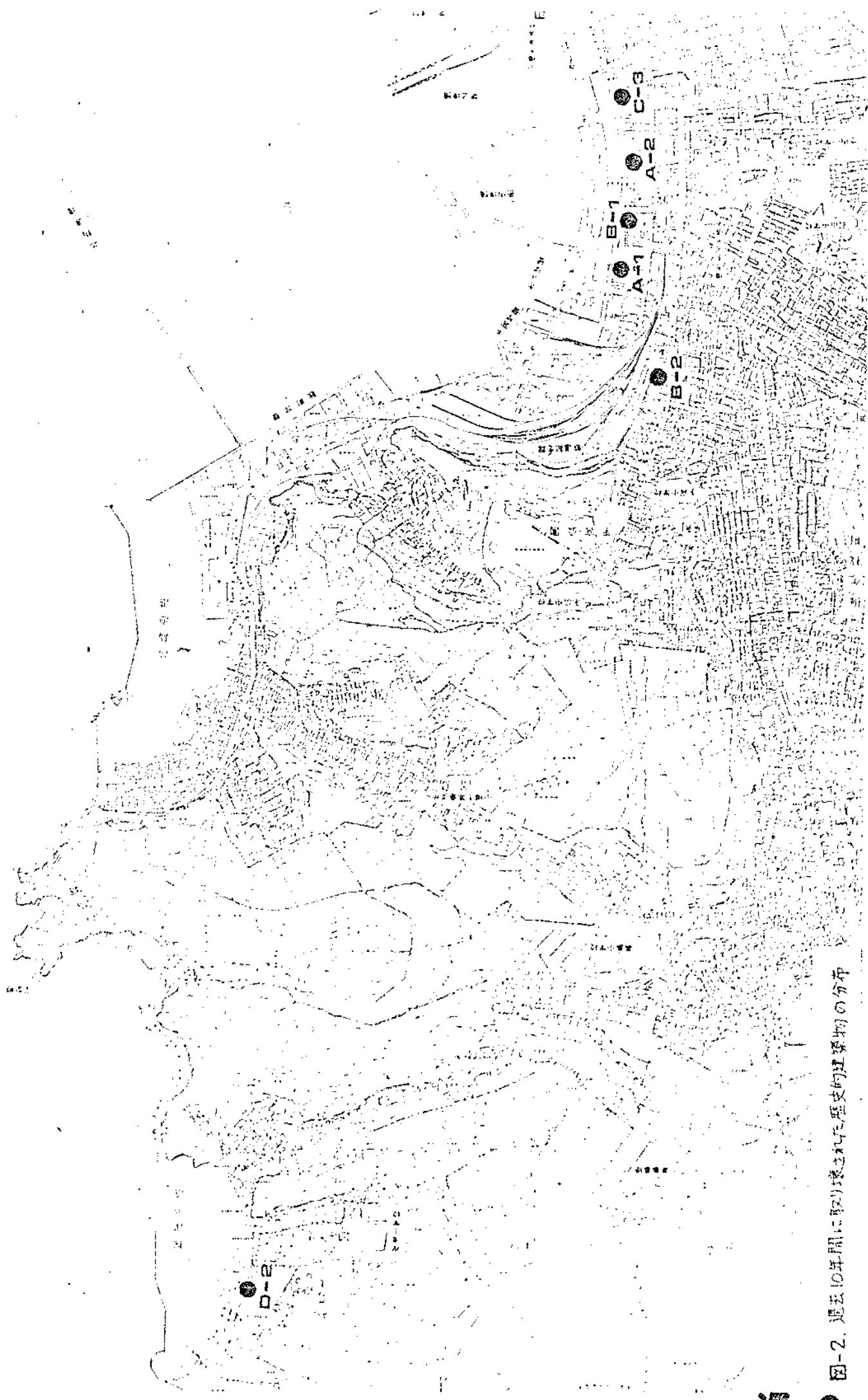


表-1 小樽市の人団、経済等の現況

指標	小樽市	全道	全道構成比	備考
人口 (S55)	180,728人	5,575,989人	3.2%	S55で 5.2% S25で 4.2%
卸売貿易額 (S57)	246,221百万円	13,725,602百万円	1.8%	S29で 21.4%
製造品出荷額等 (S56)	176,358百万円	5,127,699百万円	3.4%	S27で 6.9%
港湾取扱貨物量 (S50)	5,180千t	100,001千t	5.2%	ビーフ時 M30で 46.6% S23で 30.5%
銀行預金金額 (S50)	154,182千円	4,200,631千円	3.7%	ビーフ時 T10で 30.2%
生活保護率 (S57)	27.9%	20.1%	—	全道32都市中、旅館都市 を除くと カーイ立 全道32都市中、 第一位
県民の収出で、民生・衛生費の占める割合 (S56)	3万.1%	21.9%	—	—
歴史的建築物現存棟数 (近代建築総額 S55)	114棟	627棟	18.2%	運河沿いの石造仓库が含まれてい ない。これが入れば 25%

図-2. 過去10年間に取り壇された歴史的遺跡物の分布

質-2-



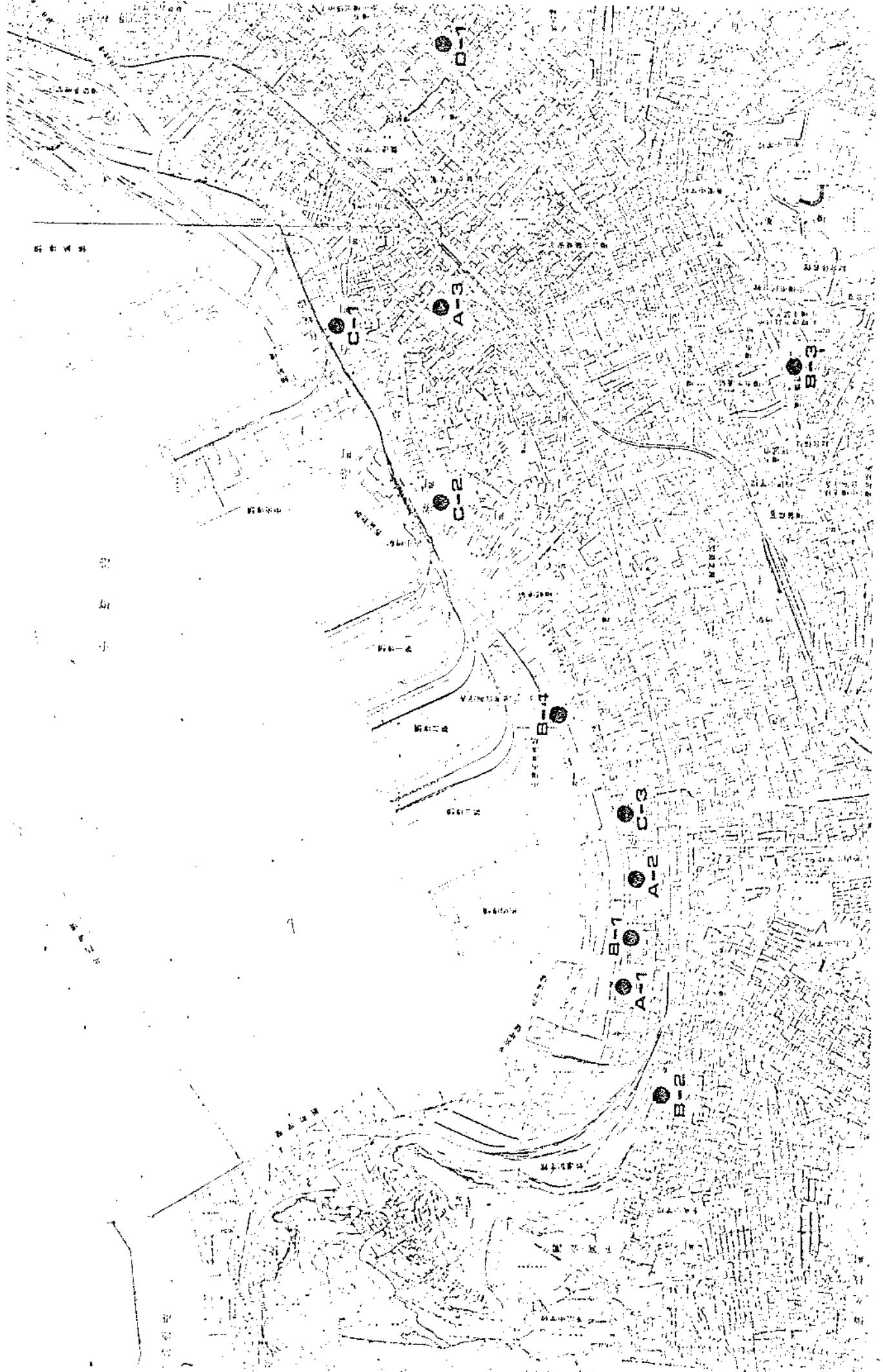
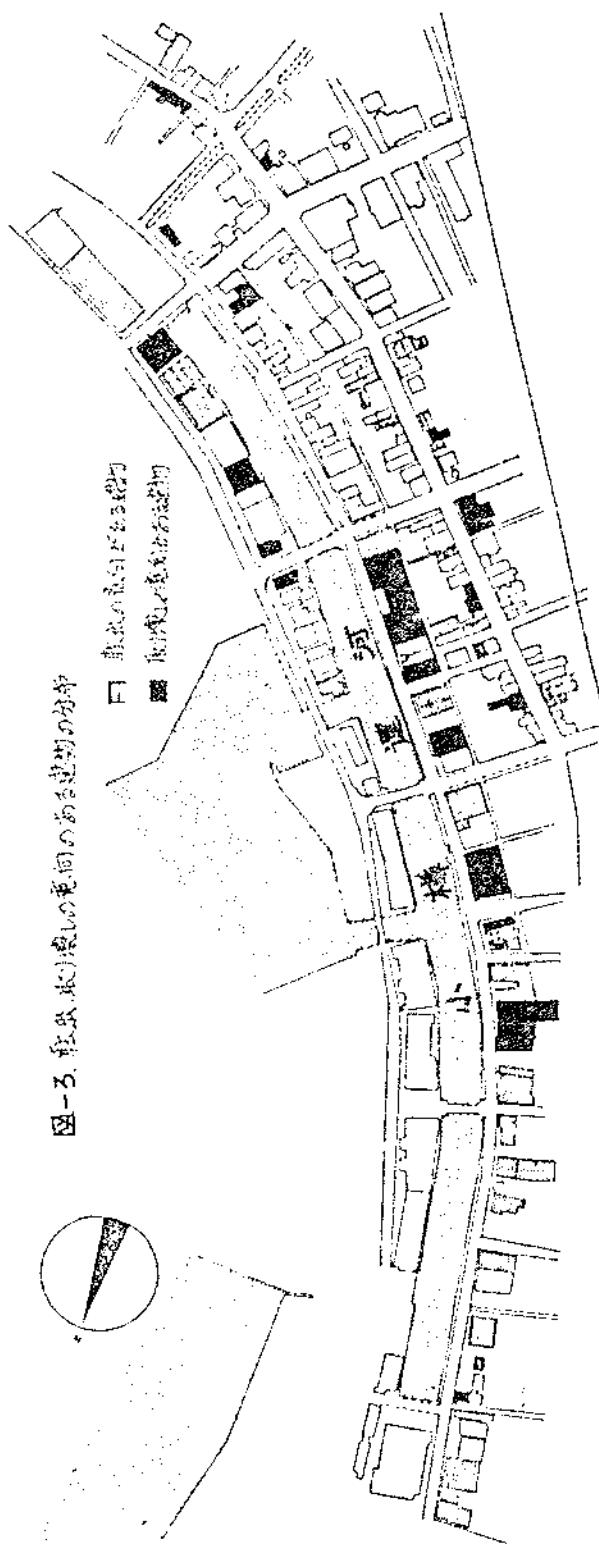


表-2. 歴史的建築物取り壇しの経緯。

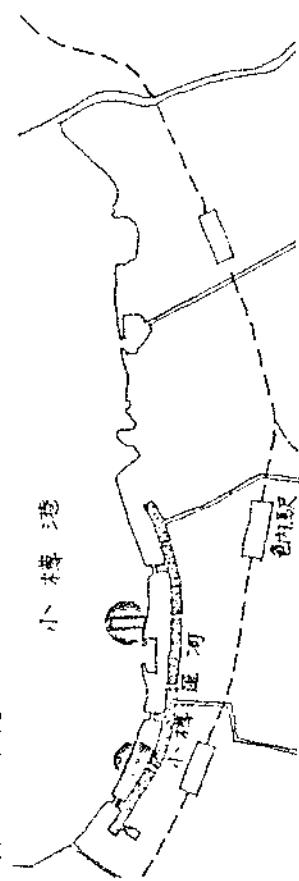
分類	建物名	取扱い開始年	取扱い終了年	建造年	構造	特徴	取扱い廃止の原因	許可料	地区に開けた問題	所有者に開けた問題	行政との関係	保管場所	備考
A	1 倉庫	同	同	明治31	木骨石造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	堂	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	無	無
	2 倉庫	同	同	明治36	木骨石造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	堂	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	無	無
	3 倉庫	同	同	明治36	木骨石造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	堂	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	無	無
B	1 倉庫	冷蔵庫	同	明治30	木造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	堂	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	有	①
	2 銀蔵蔵師	同	同	明治14	木造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	堂	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	販賣手帳が運河に及 びて販賣場所を失 ったため。	有	②
C	3 市立圖書館	同	同	大正12	木造	運河沿い、市役所の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	新築	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	有	無
	4 洋裁所	同	同	大正13	木造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	新築	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	有	無
D	1 倉庫	同	同	明治後 へ大正初	木骨石造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	新築	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	有	無
	2 新聞社屋	同	同	明治32	木骨石造	運河沿い、洋蔵の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	港の整備工事の 影響による倒壊。	堂	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	有	無
E	3 倉庫	同	同	昭和10	木造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	運河沿い、洋蔵の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	堂	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	有	無
	1 紹定	同	同	昭和10	木造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	運河沿い、洋蔵の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	堂	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	有	③
F	2 ニシン漁衣	同	同	大正8 (昭和6)	木造	運河沿い、倉庫の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	運河沿い、洋蔵の 外壁は土塗り。屋根 は瓦葺き。	堂	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	港の整備工事に伴 して新築。	有	④

昭56年8月調査結果

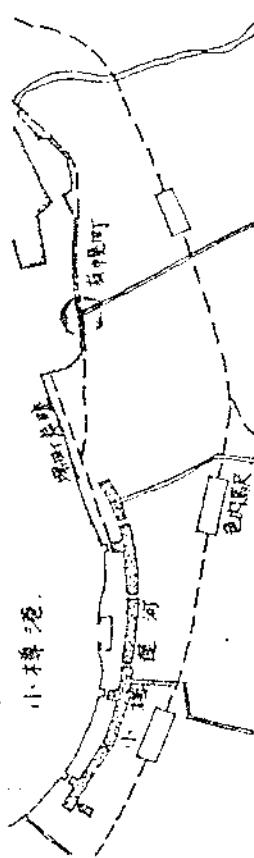
図-3. 佐賀市川原町の主要施設の分布



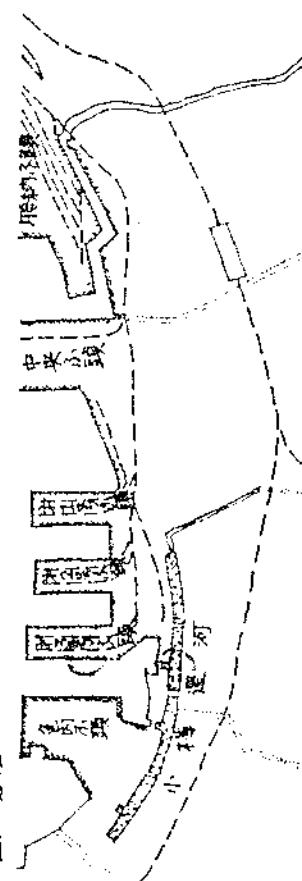
I. 明治・大正期



Ⅱ. 昭和初期



Ⅲ. 現在



○人の集まり、博覧会、祭り

— 河川

— 堤

— 人工岸壁

T7. 開港50年記念北海道  
博覧会

T12. 川樽運河竣工

旅客機械橋設置

S2. 施設尾町の海岸埋立  
工事完成  
S7. 堤町岸壁竣工

S6. 港湾博覧会  
S12. 關石防波堤竣工  
S24. 關港50年記念「港まつり」  
S33. 北海道大博覧会

S12. 第1小頭竣工  
S25. 第2小頭竣工  
S41. 第3小頭竣工  
S47. 中央小頭竣工  
S55. 色内小頭竣工  
船納小頭竣工

S12 關石防波堤竣工

S24 關港50年記念「港まつり」

S33 北海道大博覧会

S42~45 潮まつり

ホーリフェスティバル

S53~56 潮まつり

ホーリフェスティバル

S58~61 潮まつり

ホーリフェスティバル

S62~65 潮まつり

ホーリフェスティバル

S66~69 潮まつり

ホーリフェスティバル

S70~73 潮まつり

ホーリフェスティバル

S74~77 潮まつり

ホーリフェスティバル

S78~81 潮まつり

ホーリフェスティバル

S82~85 潮まつり

ホーリフェスティバル

S86~89 潮まつり

ホーリフェスティバル

S90~93 潮まつり

ホーリフェスティバル

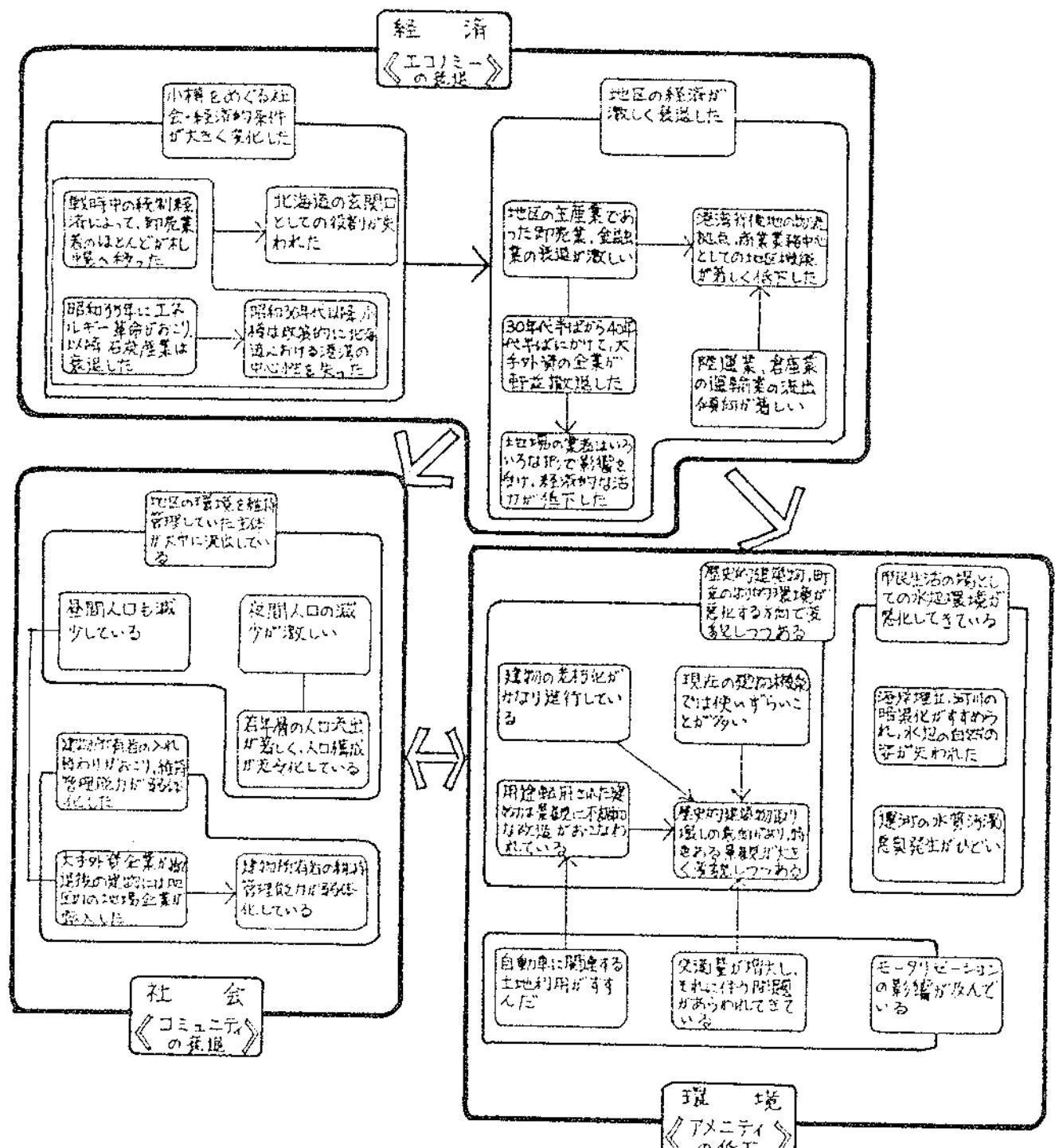
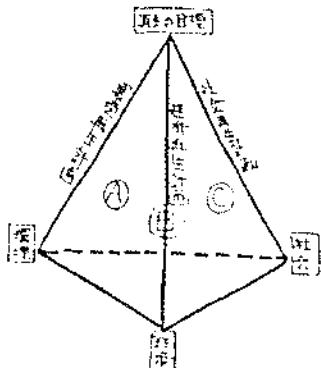
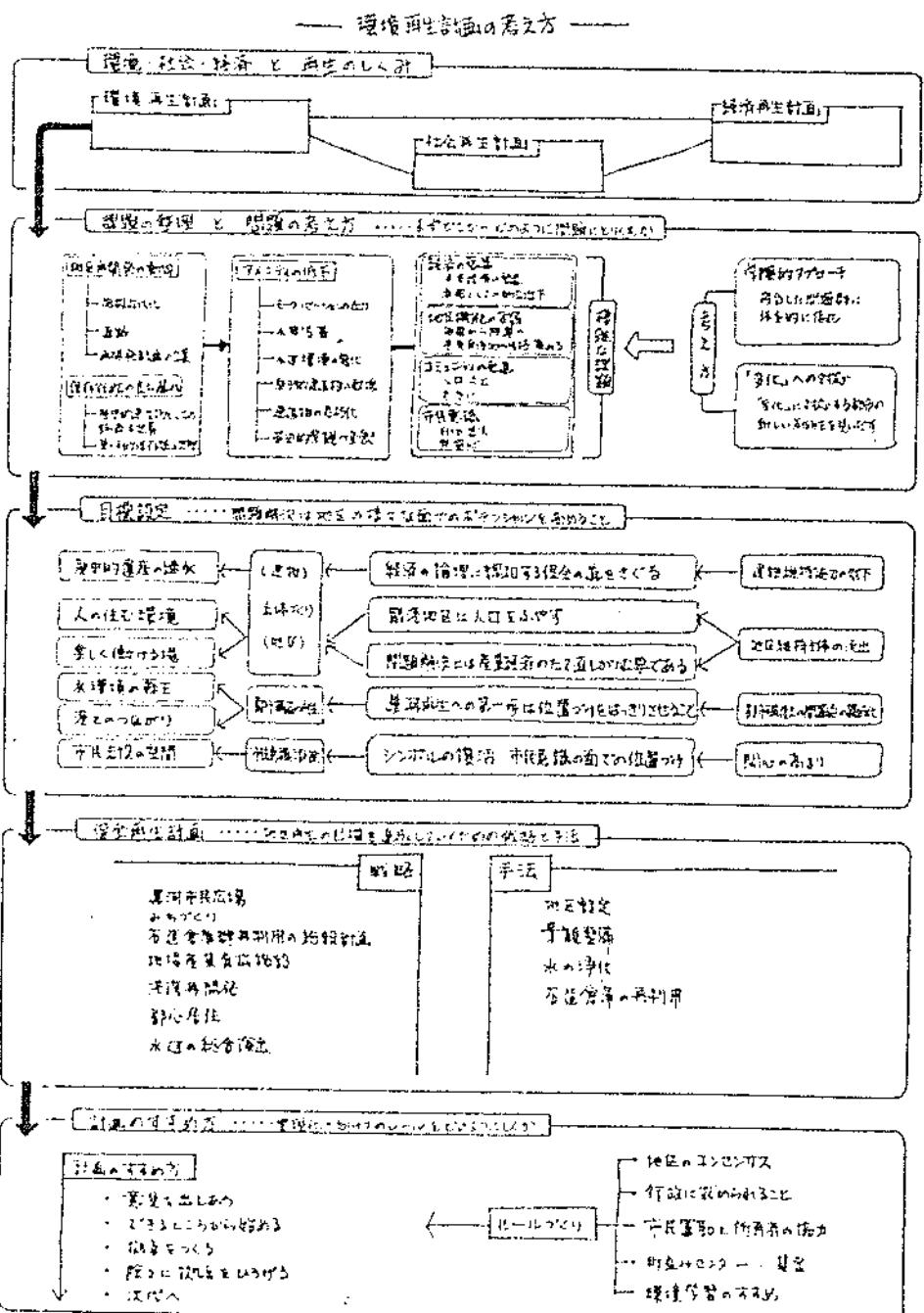


図-5. 遠河・色内・緑山手地区の衰退の構造



〈図〉 地区属性のモデル



#### 図-6. 環境再生計画の考え方

表 - 3. >

### 1. 梅慶河保守運動之流北（續略）

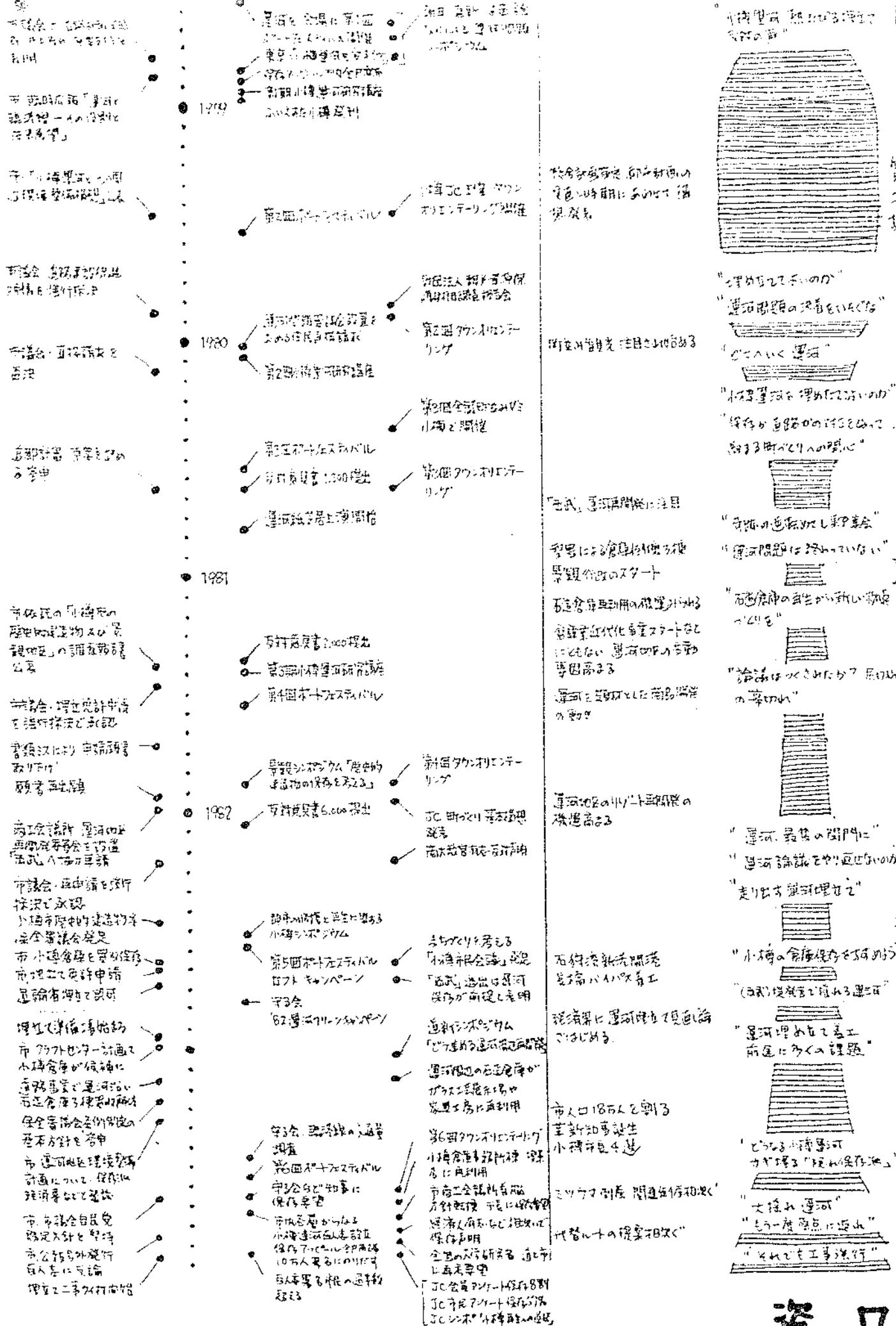
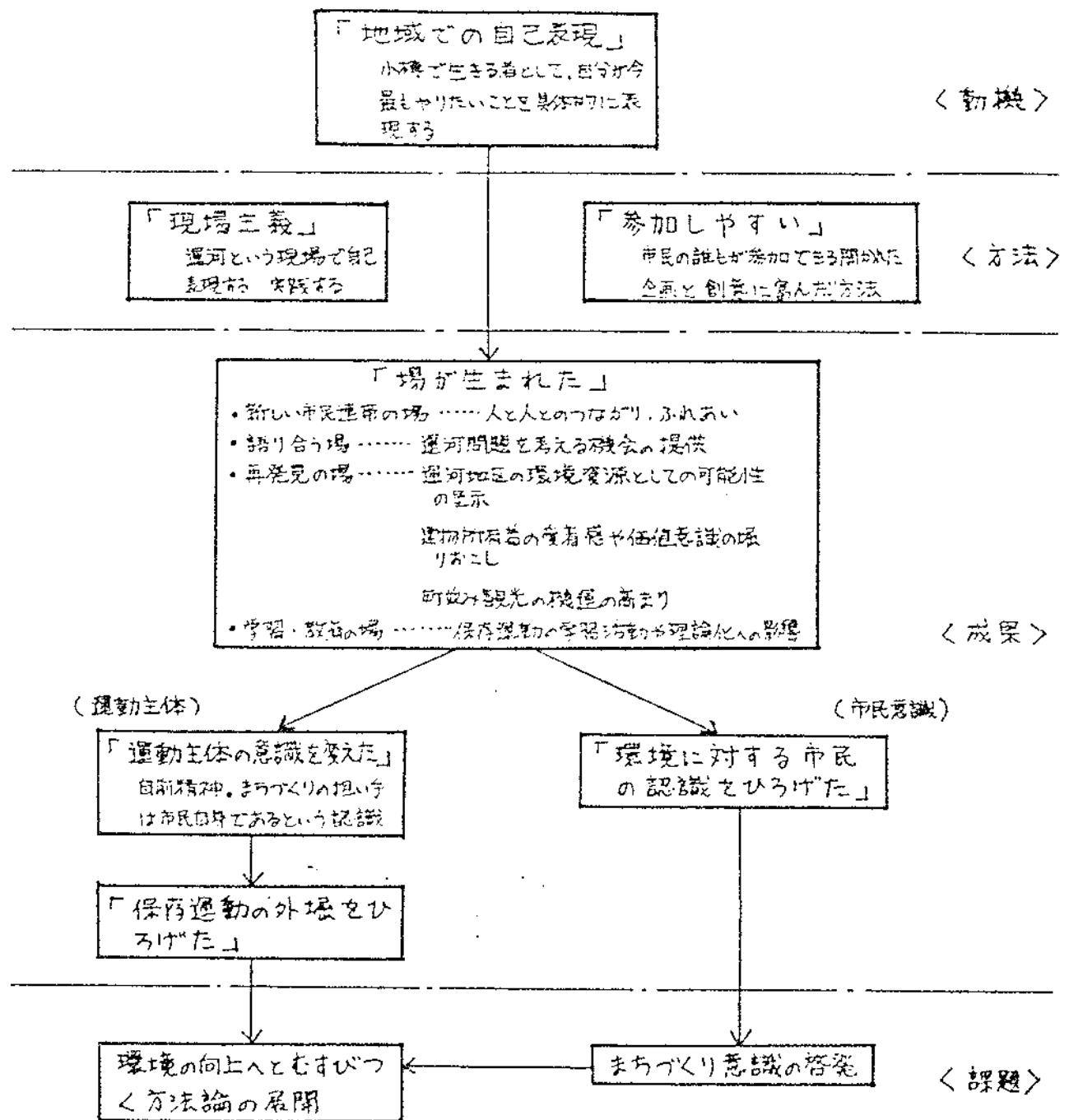


表-4 運河保育運動第一段階、環境、社会の状態変化

	経済	循環	環境	保存	運動	行政と政策	関連事項
~'73	・新銀行、大手商業銀 ・漁港	・河川の暗号化 ・古道具、食文化の博物 ・遺物の復元と発見				・運送路規制(通津淀 ・橋ハイヤー開通)	
第Ⅰ期 (問題提起期) '73.11 ~ '76					・小樽運河ヒュッセ、船尾少翁、「年会」と 市長との意見の相違による時計 ・漁業者への影響が、運河の基金 への障害や行政への抗議に始まりに始 ・しかし、運動の中心たるハーバーが「脱原 石炭」もしくは「廃止には運動がほとんどしていなかった 能」になる	・石油ショックで、東洋的事件 ('79春まで)	
第Ⅱ期 (啓発期) '77 ~ '80					・運動のメンバー交代がおり、環境保護 イベントを中心とした市民運動が失つて景 観開拓となり時期。中心は20~30台のPBR 船、流入組。	・市長、時間切れを理由拒否('77) ・漁工会議所を中心とした道路整備 促進期成会を設立 ・若狭診断報告書	・相模見光注目され はじめめる
第Ⅲ期 ('81 ~ )				↑歴史的建造物の 取り扱い	・創意に富んだ方法により、運動の形態もさか せん環境に対する市民の意識も活性化し 考えられる。 ・行政は構工場と対抗(港路開拓の根柢) 見直しは無。)	・市民会議 ('79.11) ・専門知識更新決定 ・船合計西 ('85.1~64) 審定 ・工事用則 ('79.3) ・市長選 ('79.4)	・市長、時間切れを理由拒否('77) ・専門知識更新決定 ・理立免許
					・環境が大きく変化する要因が生じている 状況の中で、施工期、竣工期の運動がふ まえ、変遷の環境の向こうに潜していくか どうかが問われる時期。	・測量ミス ('81.6) ・再開発多発是正	
					・埋め立て改定計画は工事に入り、歴史的 環境とともに、小樽のまちづくりそのもの が「剝げた傘」に立たされている。(ホスト運河) ・小樽市民の主体的判断、実践ができるが、 運動が全体制が阻むられている	・理立工事着工 ('82.11) ・市長選 ('83.4)	経済界から保守の声

表-5 「環境學習型」イベントの概要

イベント	特徴	内容	実施状況	成果	課題
「ポートフェスティバル」 ・イン・オブリュ	・運河の復活を市民にアピールしたい ・文化活動の成果を発表する場がほしい	・運河での祭り ・運河の水辺・駅・音楽・芝生などを活用 ・市民が楽しめるイベントをみこなす	・1978年～ ・年1回2日 6回実施 ・人出 1回平均 10万人	・新しい市民運動の「場」を生んだ ・運河の環境資源としての可能性を市民に呈示 ・観光客層を惹いた ・文化活動の形態といた ・主催者の運河に対する意識を啓発した ・保存運動のシンボルとなった ・市民の意識を活性化させた	・運河の環境の向上にはつながるといい ・内容にマンスリ化がみられる
運河保存運動のメンバー 地域で文化活動をおこなう若者	・水辺で何かしたいという若者の「自己表現」	・ナーチリ、キネシ			
「水路運河研究講座」 ・三井会員	・運河問題に対する認識を深めたい ・市民が運河問題をより身近に、めざつきつくりたい	・講演とディスカッション ・幅広いテーマの設定 ・運河問題工場 ・運河問題を知る ・地図帳を手作りして作 やぶら会 ・市民公開 ・講座終了発刊 ・チケット	・1978年～ ・計32回 開催 ・受講者 1回平均 50人	・開かれた学習、ます論の「場」をつくりた ・運河問題をより身近にさせ、問題意識も及める方向性に欠ける	・一般市民の関心は高い ・運河をぐるが況に流れ、問題意識も及める方向性に欠ける
運河保存運動のメンバー 若者を中心とした立ちづくり運動のメンバー					
ミニコミ発行 ・三井会員 若者を中心とした立ちづくり運動のメンバー	・立派をしたい ・うちのことをもっと知ってほしい	・3ヶ月に運河の複数紙 ・わかりやすく、郷土的情報を提供する ・読者に付けてアンケートの実施 ・チケット	・1978年～ ・週刊 15号 ・講読部数 約1,500人	・ミニコミとして地域に足りしある ・若者のうちに立派意識を養いつづける	・立派的な紹介における ていう ・何を立派したいかが明確に意識されずなる ・地域の問題を主体的に発見していく力が不足している
アム・オリエンターリング ・三井会員 小磯貢生会議所のメンバー	・立ちづくりに貢献する ・何をしたい ・歴史的所見みの再生とひろくアピールしたい	・駆茶による町並みづくり ・駆茶フレリエーション ・駆茶コースの設定と解説書の配布 ・チケット	・1979年～ ・年1回 6回実施 ・参加者 1回平均 2千人	・町並み観光の構造を高めた ・立派者の町並みに対する意識を啓発した ・駆茶所若者に、立派や伝統意識を芽生えさせた ・駆茶の町並みに対する意識を啓発した	・駆茶環境が整備されない ・内容にマンスリ化がみられる ・観光公言を生みはじめている
旅次店の上漬 ・三井会員 運河保存運動のメンバー	・運河への思いを何まで表現してみたい ・運河保存を今後と地域に伝えたい	・運河を題材にした旅次店 ・街頭で中心に各所で上漬 ・绘本にまとめ出版 ・観客へのアンケート実施 ・チケット、チケット	・1980年～ ・60回上演	・立派への環境教育的効果 ・市民の反応をじっくり感じところができる ・上漬公演など反響がある	・地域との関わりを深めていく努力が大事



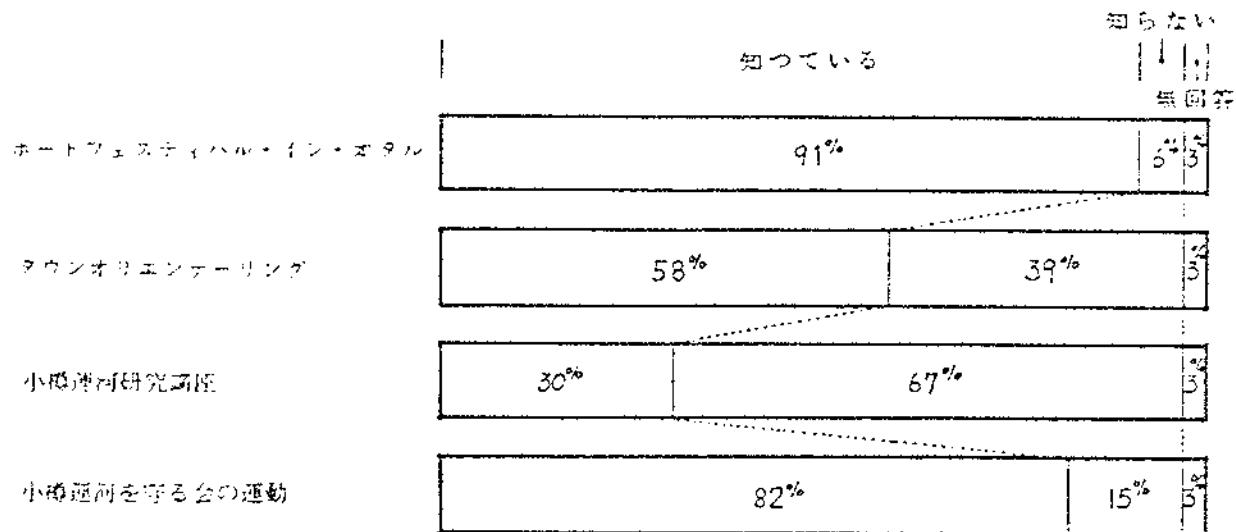


図-8. 市民運動の認知について

— あなたはどういう運動があるかご存知ですか

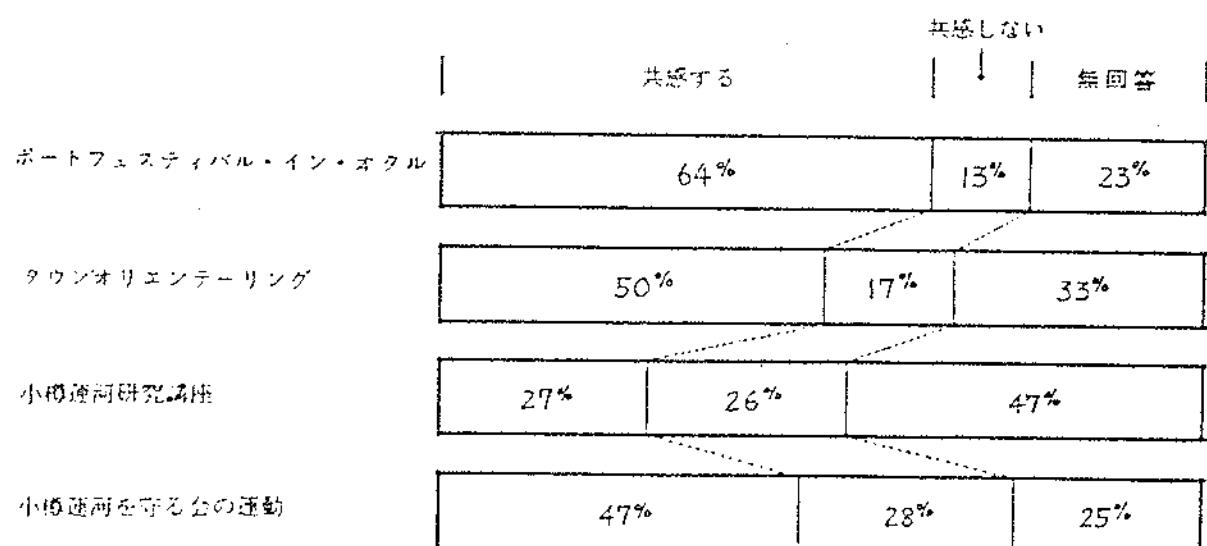
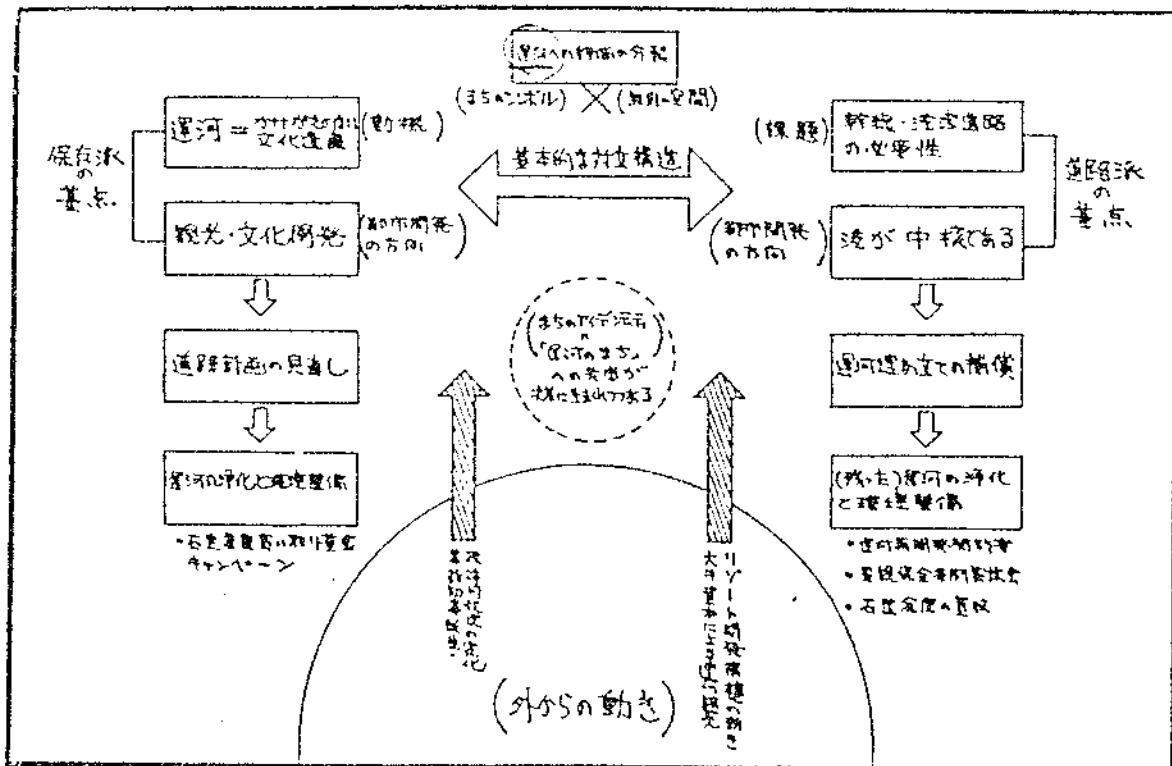


図-9. 市民運動への共感について

— あなたはこれらの運動に共感しますか

表-6. 市民運動に共感する理由

運河のことを見直すきっかけになった	91人
古い歴史的な建物や町並みを見直すきっかけになった	92
小樽の観光価値を高めた	75
市民のまちへの愛着を深めた	67
人と人とのふれあいが生まれた	65
人と語りあう話題を提供してくれた	60
運動の趣旨に賛同する	44



S58. 8～9月

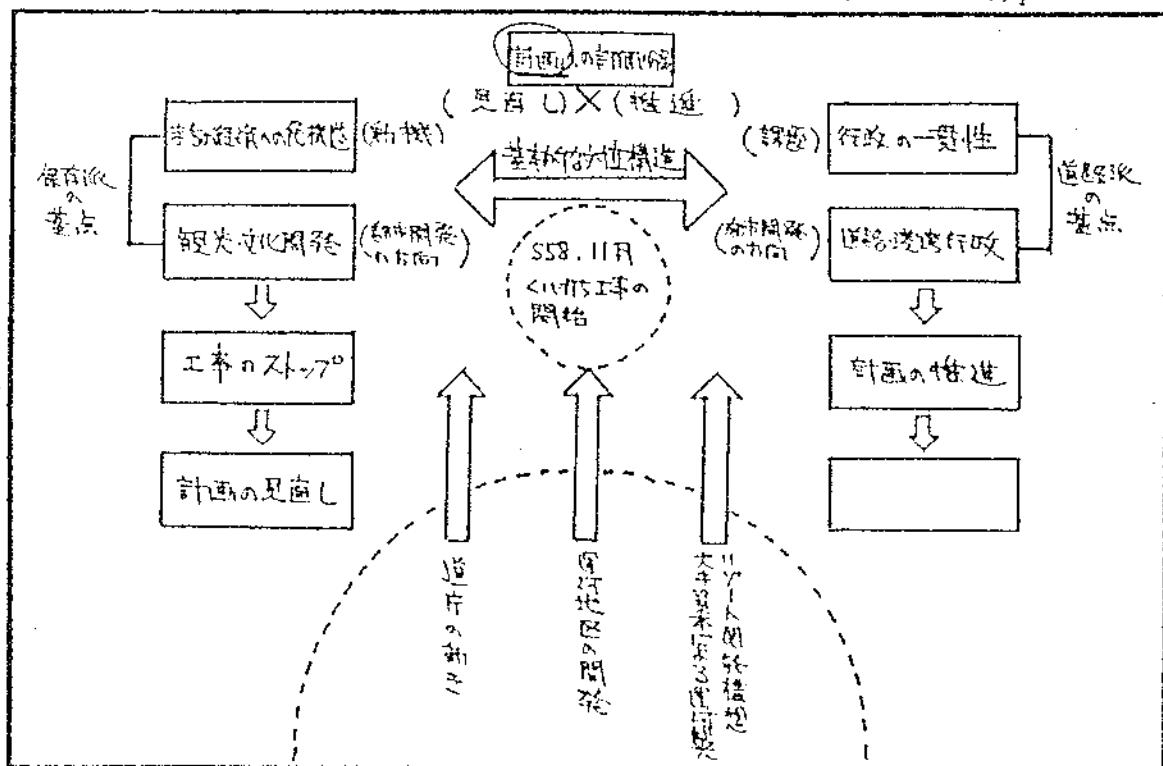


図-10. 運河問題の論争の構造

# 図-11 戦後の計画の推移

小樽市産業開発調査委員会答申 一小樽市一

(作成年月日) 昭和 27 年 3 月

## 札樽地方総合計画

一札幌市、小樽市、江別市、手稲町、石狩町一

(作成年月日) 昭和 26 年 9 月 (目標年次 昭和 45 年)

## 産業振興の基本構想 一小樽市一

(小樽市産業振興計画委員会)

(作成年月日) 昭和 37 年 4 月 (計画期間 昭和 36 年～昭和 45 年)

(都市の性格づけ) ~~港湾と重工の都市~~

## 小樽市開発基本計画 一小樽市一

(作成年月日) 昭和 38 年 3 月 (計画期間 昭和 38 年～昭和 45 年)

(都市の性格づけ) ~~港湾と重工の都市~~

(主要指標) 昭和 45 年 人口 232,000 人

## 道央地区新産業都市建設基本計画 一北海道一

(作成年月日) 昭和 39 年 12 月 25 日 (目標年次 昭和 50 年)

## 小樽市総合都市計画 一小樽市一

(小樽総合都市計画策定委員会)

(作成年月日) 昭和 42 年 3 月 (目標年次 昭和 60 年)

(主要指標) 昭和 60 年 人口 250,000 人

## 小樽市総合計画 一小樽市一

(作成年月日) 昭和 43 年 11 月 (計画期間 昭和 43 年度～昭和 52 年度)

(都市の性格づけ) ~~典型的な港湾、重工都市~~

(主要指標) 昭和 47 年 人口 218,000 人 昭和 52 年 230,000 人

## 札樽地区開発基本計画 一札樽經濟審議会一

(作成年月日) 昭和 45 年 3 月 (計画期間 昭和 45 年度～昭和 55 年度)

## 小樽市発展の方向について

(当面する問題と若干の提言)

一北海道産業開発会議第一

(作成年月日) 昭和 48 年 1 月

(都市の性格づけ)

小樽市は、港とともに栄え、港とともに郊離化したと言われるが、小樽市の将来に対しては依然として大きな改訂りをなっている。この意味で在来構造を小樽市の立派な骨髄にすることが必要である。

## 小樽市総合計画 一小樽市一

(作成年月日) 昭和 48 年 11 月 (計画期間 昭和 46 年度～昭和 55 年度)

(都市の性格づけ) 本道中央部と後志一円にわたる港湾都市、典型的な港湾都市

(主要指標) 昭和 50 年 人口 221,000 人 昭和 55 年 人口 238,000 人

## 道都調整基本計画 道都調整協議会

(作成年月日) 昭和 52 年 3 月 (目標年次 昭和 70 年)

## 小樽市都市診断

(作成年月日) 昭和 53 年 7 月

## 小樽市総合計画 一小樽市一

(作成年月日) 昭和 55 年 3 月 (計画期間 昭和 55 年度～昭和 65 年度)

(主要指標) ~~昭和 55 年 人口 230,000 人~~

資料-13

1

(昭41)

**表-7. 道路計画(運河埋立)立案時の都市計画**

	札幌地方計画 昭36	産業計画基本構想 昭37	近央地区都市計画地元会 昭39	小樽港合意計画 昭42
自 勘 年 次	昭和45年(1970)	—	昭和45年(1970)	昭和60年(1985)
管 辖 地 域	札幌、小樽、江別、千歳、石狩	小樽	近央地域のうち小樽市	小樽
合 计 人 口	S 4.5・全城で 2170000 (過去よりの推移から推定)	—	(新規開発によるつみあ 等) 2520000	過去よりの推移 札樽地方計画からの配合 近江計画よりの配合等に より推定 250000
主な開発地区と 目標生産額	小樽開発では 利根、鐵道地区	木材、建設資材、食品化學 関連工業を中心に鐵道、利 根、奥尻地区を開発する。	鐵道地区、鐵道地区 鐵道地区は木材関連工業を 中心に大規模開発する。 昭和4.5年は940億円目標	在来の工業に加えて近代 的内燃工業が発展する。 昭和6.0年 1300億円
土 地 利 用	・広域的な土地利用計画が 必要である。 積極的大規模開発地区は 鐵道(工業) 利根(住宅) のほか小樽外	土地利用の適正化をはかる ため公共用地の先行取得を 始め、公的機関の設立も必 要	市街地面積 4690haを計画 工業 210ha 住居 2160 商業 560 その他 1710	市街地面積 3966ha 工業 525ha 住居 1873 商業 340 その他 928
住 宅 地 開 発	利根、鐵道地区	2~3万人の住区 単位で拠出開発	鐵道地区 1280ha 利根 300ha を大規模開発	東 部 126ha 中央部 388 西 部 184 を新規開発
道 路 通 路 計 画	札幌バイパスが必要なか くも小樽一鐵道間が開通整備 を必要とする。	札樽間に高速道路を 整備する必要がある。	札樽高速道路と接続する 市街地道路の整備	札幌バイパスとそれを引 ける鉄道への幹線道路 を整備する。また、それ に併せて街路を整備す る。
鐵 道	南郷本線、小樽から札幌方 面へ電化・複線化新幹線等 の開発	複化、複線化 手荷における駅地の 確保問題	小樽一船津(電化複線化 貨物設備の充実)、改善	貨物設備の複線化による 陸地の利用に押迫してお る現状の整備
港 点	小樽港の整備 手宮、利根地区の防護地 盤整備 鐵道付近に小樽新港建設	利根の整備 利根地区用船舶輸送と 密着させるターミナル整 備	埠頭の増強 石狩新港の建設	北海道を自動車輸送との連 絡を強化する 防護地盤の輸送体系の再構 成の必要な 埠頭強化・新規整備
其 他	区域的緑地公園の創設計 画が必要	陸地地帯、道路整化 駅前、陸道整備 駅前廣場整備 公共交通下利用	海岸附近公園の整備 スマート、海水浴場の整備	公園の整備(1人当たり7.6m) 自然公園、森林の整備 カーペー化、海水浴場の整備 駅前地盤の整備 駅前広場の整備 駅前にわける文部処理計画

## 図-12 総合計画の内容

昭和46年度～昭和55年度

# 小樽市総合計画

### 1 本市の性格と実情

- (1) 本道中央部と接する一貫にわたる桜並木街である。
- (2) 商業的な要素、また都市であり、港町、漁港、漁工活動の振興が基礎發展の特徴的である。
- (3) 港町都市への住民意識を必要としている。
- (4) 市は環境は良好であり、また市街圖における居住地帯としての役割も期待される。
- (5) 常住人口は市街地を中心部に集中しているか、近年周辺部への移動が目立っている。

### 2 行事への取組

#### (1) 本市施設整備の問題

##### 1. 有効的軽便車道、歩道設立問題

- ① 横道を有効的軽便車道
- ② 港道小橋スカイライナー(仮称)の建設
- ③ 小樽港頭橋ふ頭の建設
- ④ 小樽市新市街地開発事業の実施
- ⑤ 大規模な桜並木の整備

#### (2) 京成閣提携の連絡の問題

#### (3) 石狩湾新港建設構造上の問題

#### (4) 北海道銀行新設申請の問題

#### (5) 長期的な事業計画

小樽市は、北海道開拓の先駆的な点として開かれ、その発展の歴史の中で經濟都市としての機能が集積され港商商工都均として北海岸の發展に貢献するとともに、美しい自然環境や人情の豊かさなど潤いと住み良さとして、市民にすぐらぎと愛着を与えてまいりました。

しかし、その反面都市として近代化の進歩は、その機能を保たせ難い生活が市民生活に多大の影響を及ぼしていることや治安・衛生に対する改善が求められ、この役割がますます重要になっていることなど、市民生活の向上と都市的振興を進めるための解決すべき課題が多くあります。

新しい地方の時代に対応して、本道の端かしい未来に希望を託し、来るべき21世紀へ向けての展望をふまえた小樽市基本構想を新たに定めたが、ここで本構想にかかるける理想の都市像「美しい自然と住みよい環境、活力に満ちた魅力ある地方都市」、「新港開港を核として、堅かに発展する消火・後志の経済都市」の実現をめざし、総合的かつ計画的な政策の展開をはかるため、この基本計画を策定し、まちづくりをすすめるものとする。

第12章 機械設計

四三和四六年一度

小樽市總會計画

卷之二

EQUILIBRIUM OF POLYMER 103

指標 1 人 口 の 絶 定

18 分		昭和 45 年	昭和 50 年	昭和 55 年	昭和 60 年	昭和 65 年
人	14	131,856	221,000	238,000	238,000	238,000
(1)45年指数)		100	115.2	124.1		
人	17	—	29,100	46,100	46,100	46,100
(45年基準)						
人	11	80,735	100,100	107,200	107,200	107,200
(2)45年指数)		100	111.8	119.5	119.5	119.5
人	3,655	4.1	3,300	3.3	3,000	3.000
人	—	—	—	91.2	90.9	90.9
人	—	26,855	36,300	36,100	36,100	36,100
人	—	—	—	129.2	111.8	111.8
人	59,225	126.0	60,800	60,600	60,700	60,700
人	—	—	—	101.5	101.8	101.8
人	—	—	—	100,000	100,000	100,000
人	—	—	—	—	17,500	17,500
人	—	—	—	—	—	—

這就是人品，真實的真氣！想來才100,000人，應該有

關稅局各處所，自清末民初迄至民國時期，均為重要之關稅機關。

小樽市總會計画

西漢和帝五十五年

次年撮影日2

この基本計画の目標年次は、昭和65年とする。

3 主要指標

其標準法における人目、産業廃棄物等を次のとおり想定する。

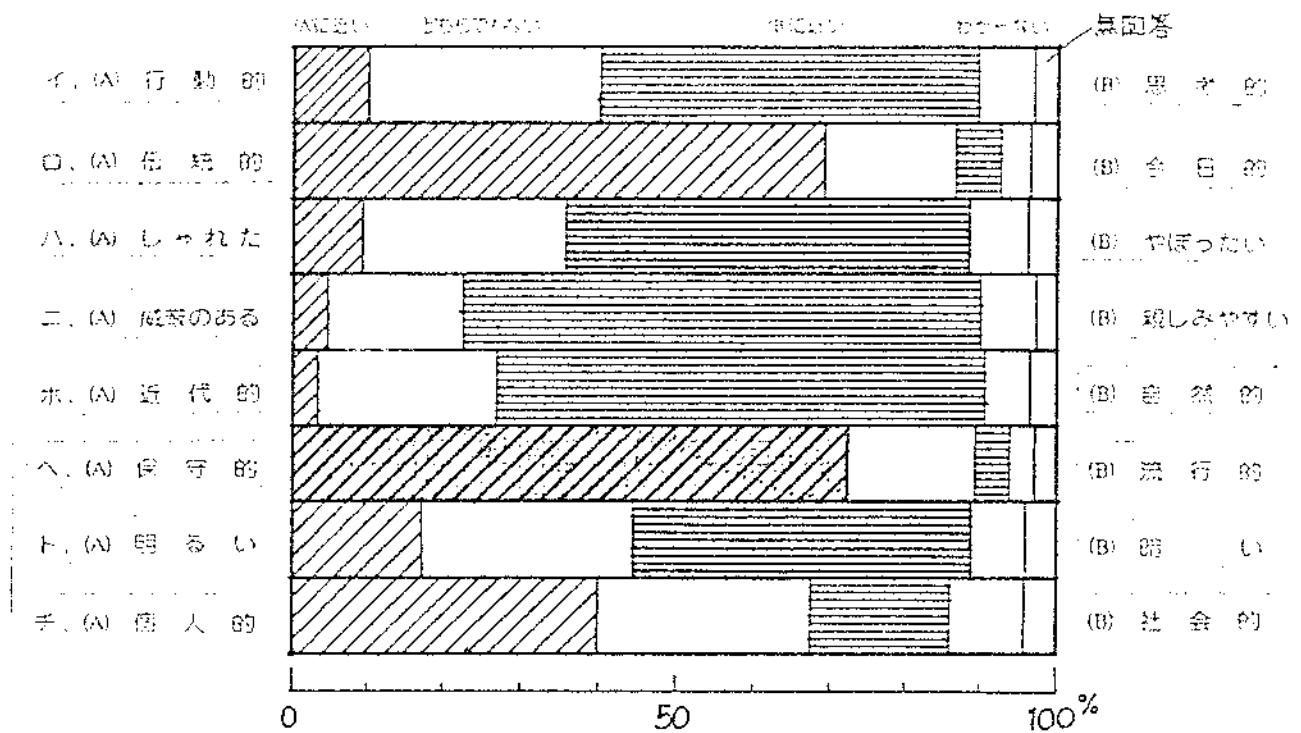


図-13-1 「おたる」のイメージ(印象)について、下の中していくつかの表現があります。

あなたは、Ⓐ・Ⓑの2つの表現のうちどちらに近いですか。

(それぞれ4つの回答欄から1つ選んで下さい)

— 小樽JCアンケート調査結果より (558人, 564人)

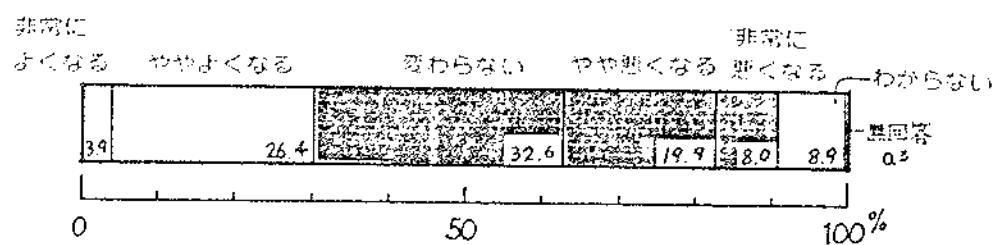


図-13-2 10年後の小樽の基本的な社会的・経済的情勢の変化についてお伺いします。

1) 10年後の生活環境は住みよくなると思いますか。

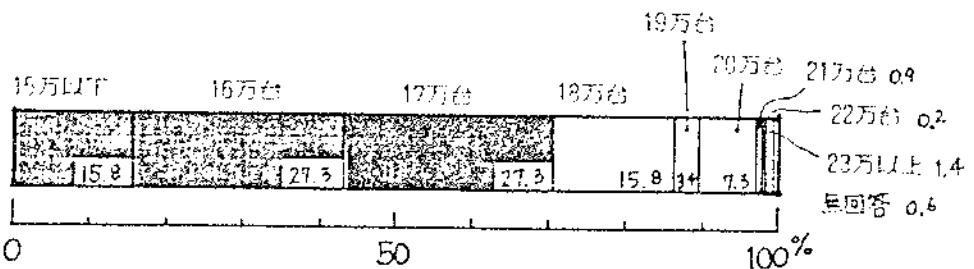


図-13-3 2) 小樽市の人口は昭和40年以降減少しており、現在18万人を割っておりますか、10年後の人団数はどの程度とお考えですか。

〈図-13.

市民の意識〉

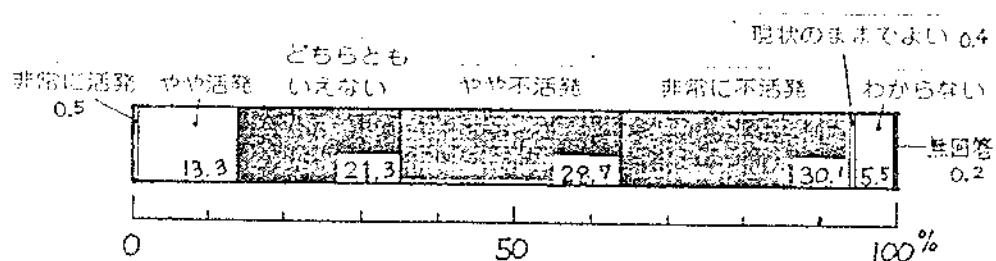


図-13-4 現在の小樽市において、何らかの経済的波及効果をねらいとした活性化がなされているとお考えですか。

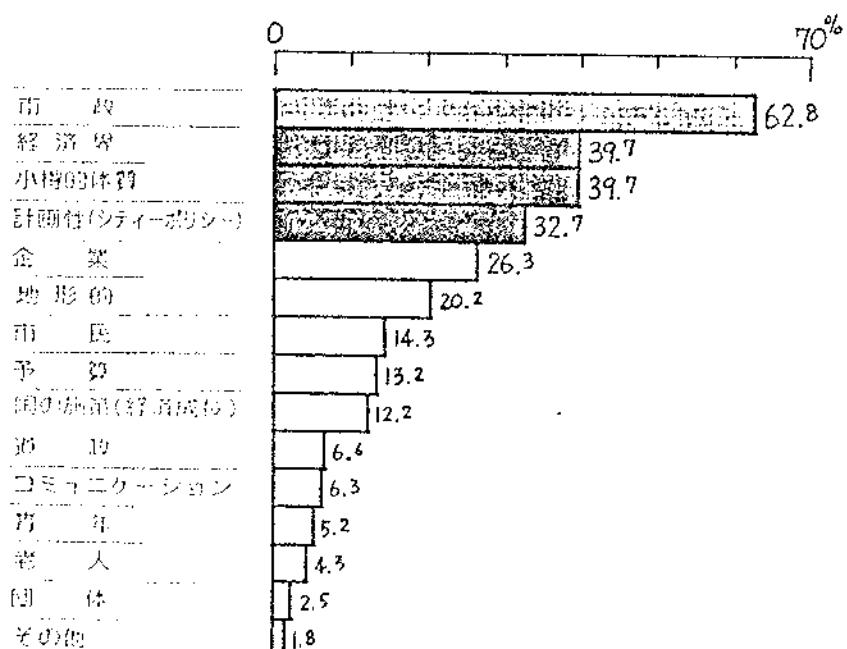


図-13-5 活性化がなされていないとすれば、その要因は何が主なものとお考えですか。(下の中から3つ以内で選んで下さい)

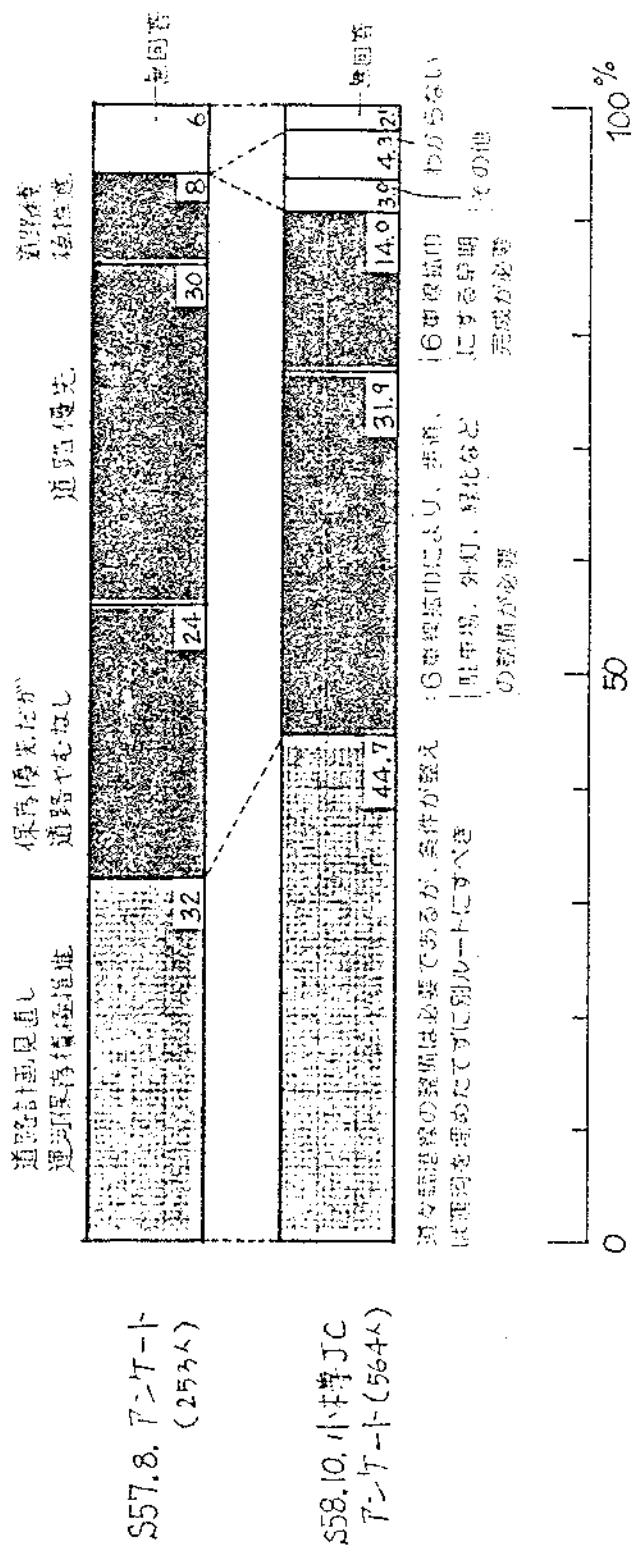


図-13-6. 運河問題に対する市民の意識

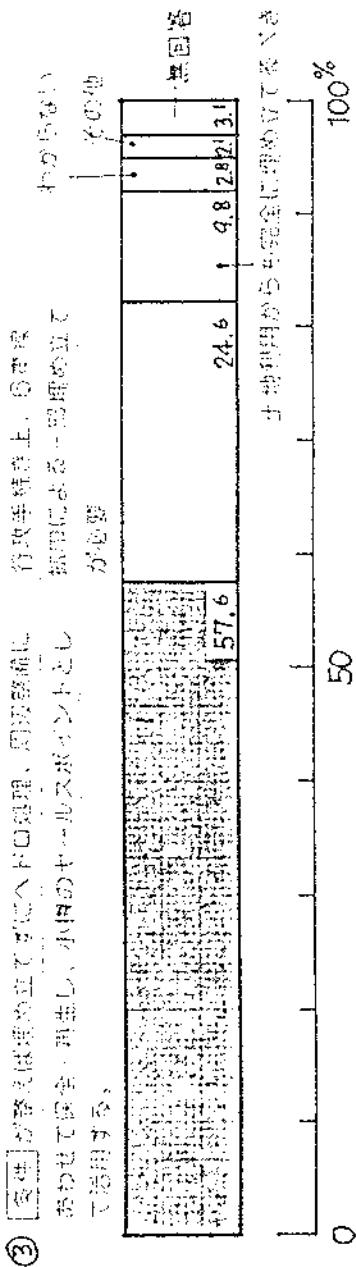


図-13-7 あなたの望まれる渋河地区(西新潟)を実現する場合、駆逐線、遠河はどうあるべきだと考えますか。

遠河についていかですか  
(8)と駆逐線も含めてお答え下さい)

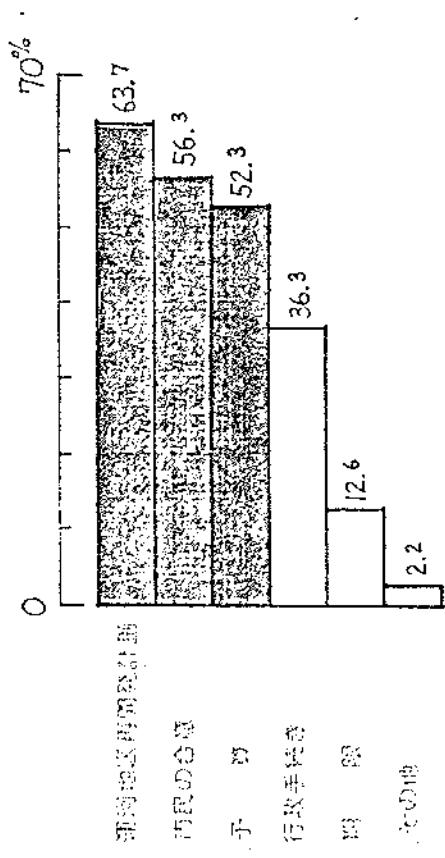
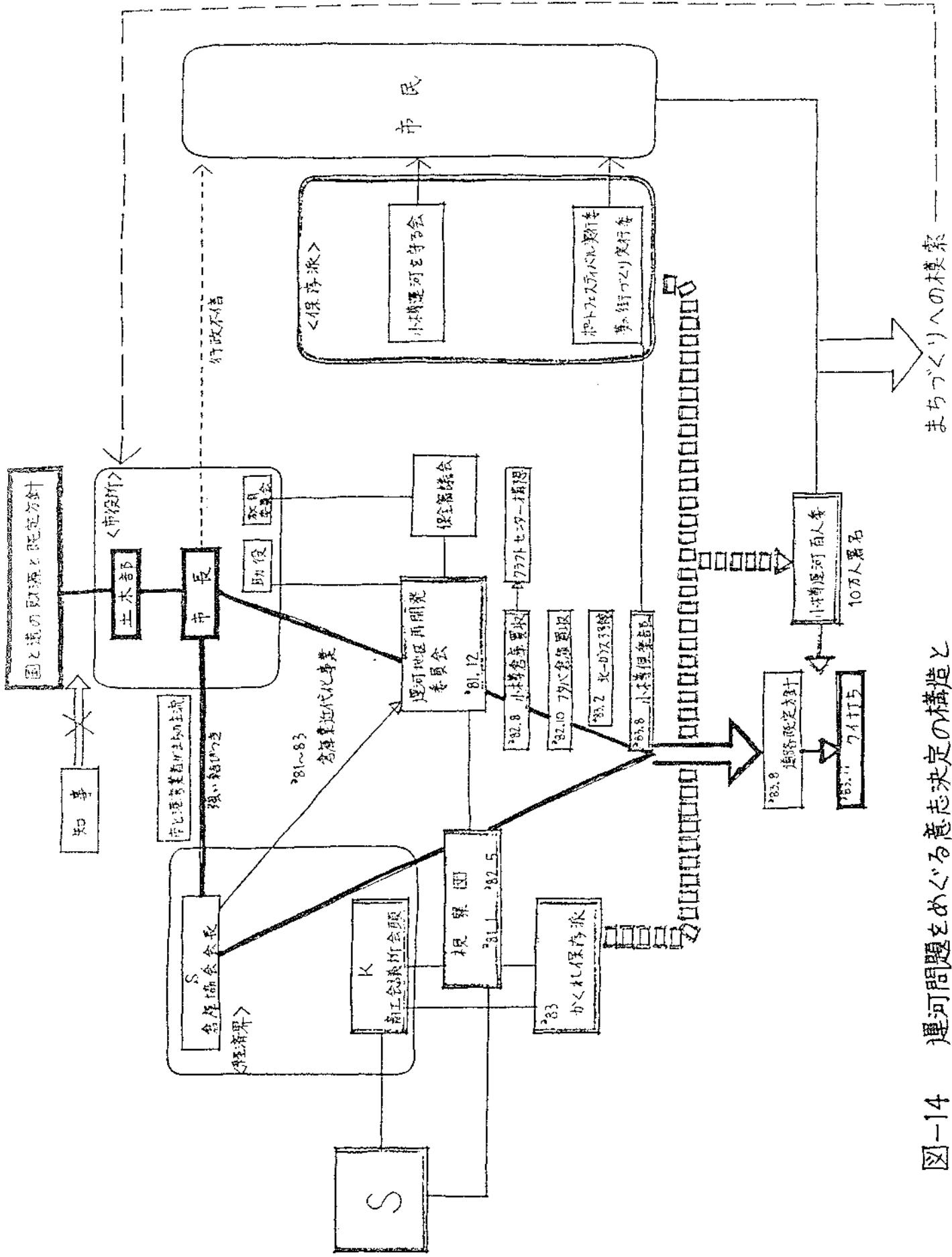


図-13-8 ④を実現された方は、その条件についてもご回答下さい  
(いくつでもかまいません)



まちづくり実践への展開構造

まちづくりへの摸索

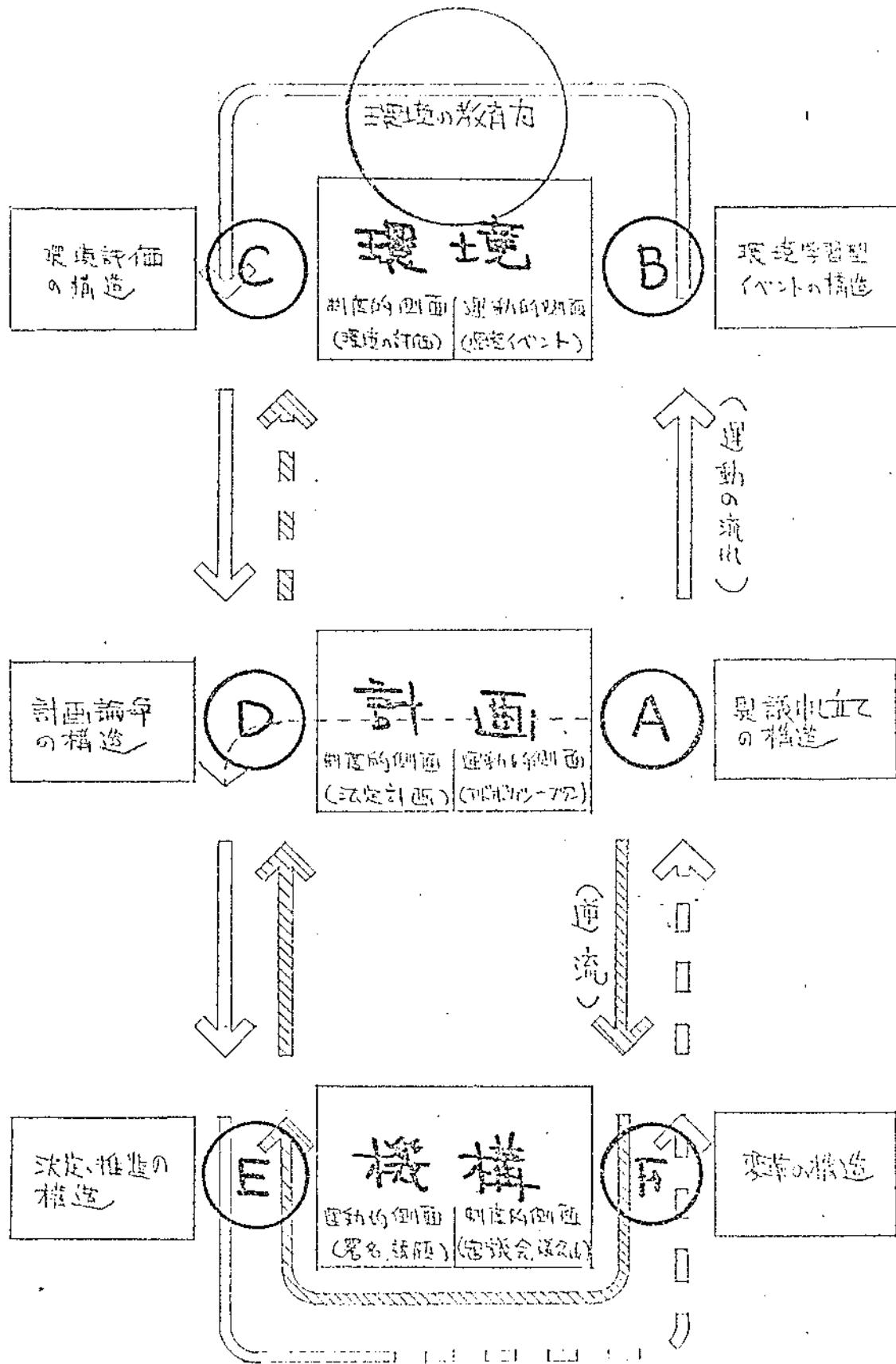


図-15 まちづくり実践ごとの展開と環境の  
教育力の位置づけ

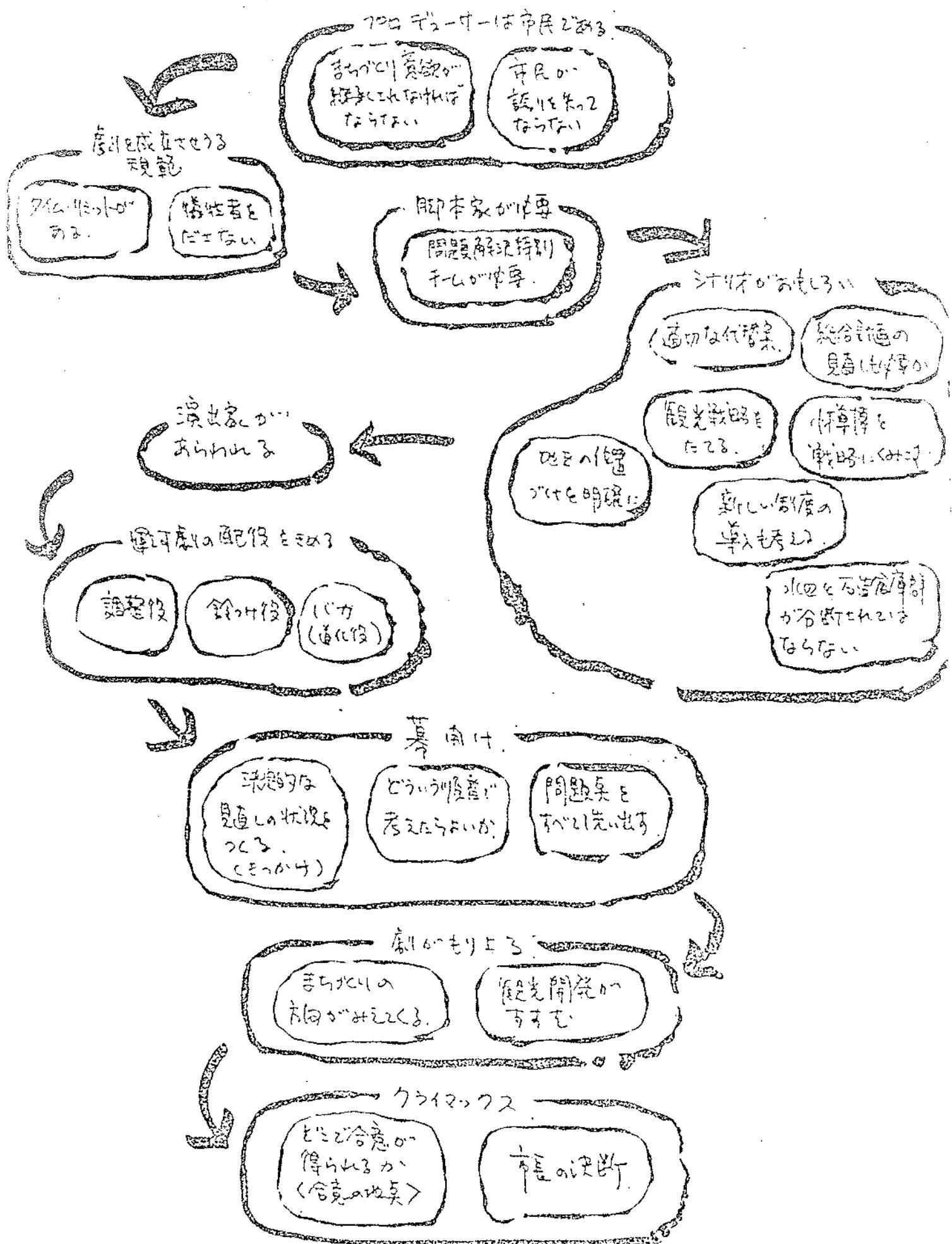


図-17 運河問題解決の方向