

# 1 小樽運河通信

創刊1号・隔月刊・定価100円

発行所/小樽運河を守る会

発行人/峰山富美・編集人/中一夫

編集室/小樽市花園4-6-18 中



再利用が始まる  
小樽倉庫

## 改めて問う、 小樽運河の保存と再生を！

### いま、 小樽の町は

今年の3月末、小樽市の人口はついに18万人台を割った。昭和39年の20万8千人弱をピークに、この20年間で約3万人減ったことになる。この人口減少の主たる要因は、不況を背景とする企業倒産、縮小による人口流出にあるが、ちなみに、昨年度の倒産、縮小企業は57社、解雇者は過去最高の772人にもほのぼの。人口は増えるのが無条件によいというわけではないが、減少するということは、それだけ都市の活力が低下してきていることをあらわしている。こういう人口の減少、経済の沈滞を中心とする小樽の衰退をいかにしていくと、美しく健康的で活力ある都市として再生するかが、今、小樽の最も大きな課題である。

必要がある。それは、小樽独自の文化遺産である運河と周辺地区の歴史的町並み(運河、石造倉庫群、色内の旧銀行街、問屋街一帯)の保存、再生による観光・文化的開発であり、これを核とするまちづくりが現在考えられる有力な小樽再生の方向である。

### 運河環境整備 計画の誤ち

現在、運河と周辺地区の開発計画として、昨年度からスタートした『小樽運河とその周辺地区環境整備計画』がある。この計画は、『都市計画道路臨港線の建設と、この地区に潜在している歴史的文化的資源を活用した環境の保全』再生と、そこから生まれる個性である新しい価値の創造をはかることを計画目標とし、道路建設にあわせて運河沿い散策路の整備、運河の浄化など8つの計画から成るものであるが、計画目標や計画内容からあきらかなように、これはあくまでも「はじめに道路ありき」の計画であり、道路建設の補償として、残った部分の環境を整備する計画にはかならない。したがって、6車線の大型道路建設と運河の歴史的環境の保存、再生を同時にはかるなどという矛盾にみちた、ありえもしないことを計画目標にかかげざるをえない羽目におちいってしまったのである。また、残った部分である運河の北側地区を中心に記念館や新博物館の建設とそれにあわせた周辺の整

備をおこなう計画になっているが、この北側の地区は、運河地区全体の中で景観的にも、土地利用からも、市街中心部からのアクセシビリティ(近つきやすさ)においても核になるような場所ではなく、むしろ運河地区の「はずれ」に近いところである。とくに、都通り、静屋通り、花園銀座通りの商店街との関連や日銀、文学館などが並ぶ色内の町並みとの関連を考えると、運河地区の中心として一番大切にならなければならないのは、代表的な石造倉庫である小樽倉庫と大家倉庫が並ぶ、中央橋と竜宮橋の区間である。その区間のご真中に6車線の大型道路を通すというこの環境整備計画は、10年間に百億円近い投資をしながら、結局のところ衰退する小樽の再生をいかにしてはかるかという課題に何らこたえていないばかりではなく、再生の重要な手がかりを自らつぶしてしまふものにはかならない。

