運河関係総合調査について

昭和52年9月30日

小樽市

目　次

1　はじめに
2　調査の基本方針
3　調査項目と調査範囲
4　項目毎の調査概要
(1)　運河について
(2)　倉庫について

1. はじめに

域内発生交通量の処理と港湾貨物輸送ルートの強化並びに札幌、後志方面への輸送力アップの役割を担って昭和41年7月、北海道都市計画審議会の諮を経て決定、施工された都市計画街路「臨港線」事業は、昭和41年度から昭和52年度までに55億4,500万円の事業費が投下され、旧稲北文番前から勝納町3番地地先間、全延長3,550メートルのうち、現在その約2分の1(1,800メートル)が完成している。

本工事着工以来、すでに11年が経過しているが、この間昭和48年12月に「小樽運河を守る会」の発起人会が開かれ、さらに昭和50年6月には同会の設立総会が開かれ運河及び周辺建造物を保存するための陳情運動が続けられている。一方、経済界を中心とする業界や地元町内会からは国道5号線及び臨港地帯の交通渋滞の緩和と市の産業経済の振興のため建設促進の陳情が昭和47年以降数次にわたり行なわれ、本年2月にはさらに約16,000名の署名による早期完成を要望する陳情書が提出されている。

市としては、守る会側の理解と協力を得るため、昭和50年8月を第1回目として9回にわたる話し合いを持ち、その結果、文化庁のいわゆる等価調査は依頼しないが、道路問題、運河建造物など経済問題も含めた総合的な調査を市と守る会双方で実施することに合意し、そのため調査準備委員会を発足させ検討を進めて来たのであるが、これも本年2月24日の第4回調査準備委員会を最後に市側の再三に亘る働きかけにもかかわらず、守る会側の都合でその後開催されるに至っていない。

一刻の猶予も許されないこの重要な事業にあたって、これまで守る会側の理解と協力を得るべく最大の努力を払って来たのであるが、このような状態では、もはや守る会側との話し合いを継続することは不可能であり打ち切らざるを得ないとの判断に立ち、市はこの際、独自の立場で必要な調査を実施することに決定したものである。

この調査の実施と、調査後の計画推進にあたっては、関係市民の深い理解と協力が必要であるが、市の立場を理解され暖かな支持とご協力を切に願うものである。

2. 調査の基本方針

運河関係の総合調査は、道路、運河、倉庫の三つを調査対象物として集約することができる。このうち、道路問題については昭和50年に守る会側から提案のあった代替案を含めて、これまで市独自で調査検討を進めてきたがその結果、道路機能、建設上の問題点、工事費等からいずれも難点があり、現計画路線が最も機能的、経済的に好ましいものであるとの結論に達した。(調査レートと調査結果の概要は、別紙のとおり。)従って小樽運河(第1期運河)全長1,142メートルのうち、浅草線交差点から色内川下までの運河700メートルについては、計画どおり埋立てた道路として再活用することの方針のもとに右調査を実施する。

なお、運河の残余部分については、運河公園として利用する計画を検討する。

3. 調査項目と調査範囲

2の調査の基本方針にもとづき、調査項目と調査範囲を次のように設定する。

(1) 調査項目

調査項目は、運河（はしけを含む）、倉庫とする。

(2) 調査範囲

調査範囲は、運河及び運河沿いの倉庫とする。

4. 項目毎の調査概要

(1) 運河について

① 運河の歴史的背景の調査

明治、大正、昭和を通じた小樽の経済、港湾、文化、労働等の面からアプローチした運河の歴史的背景の調査を行う。

② 運河の企画、設計、記録の収集

運河建設時の企画、設計、記録等の発掘、収集を行う。

③ 運河の実測、図化

第1期運河の構造、現形などの実測、図化、写真撮影を行う。

(2) 倉庫について

① 倉庫所有者、使用者の意向調査

倉庫所有者、使用者の利用実態と今後の利用意向、並びに運河、倉庫群を含めた臨港地区の経済活動の実態と今後の見とおし、及び資料収集、実測、図化等の調査に対する協力の意向を調査する。

② 倉庫の歴史的背景の調査

明治、大正、昭和を通じた小樽の経済、港湾文化、労働等の面からアプローチした倉庫の歴史的背景の調査を行う。

③ 倉庫の企画、設計、記録の収集

倉庫建設時の企画、設計、記録等の発掘、収集を行う。

④ 倉庫の実測、図化

運河周辺倉庫の構造、現形などの実測、図化、写真撮影を行う。

別紙

臨港線ルートの検討

小樽市における全般的な道路計画については、既に昭和51年度において従来の国道、臨港線を2本の軸とした梯子型体系から市街地を取りまく環状線体系へと見直しを行っている。その中で臨港線は環状線の一部として構成されており、その重要性はますます増している。

臨港線のルートについて現計画路線のほか、種々のルートの調査検討を行って来たが、その内容と調査結果の概要は次のとおりである。

(1) ルートの検討

まず、臨港線について現計画路線以外のルートとして検討したルートは次のとおりである。

① 中央橋から市道中央通りに左折し、小樽駅前で国道に接続させるルート

② 運河の下をトンネルで貫通するルート

③ 運河部分を全線高架方式とするルート

④ 海岸寄りに振り替えるルート

なお、ある会提案の旧柏北交番前に最短距離で結ぶ「中央地下道ルート」は、道路機能が果たされず、実現不可能と判断、また守る会側もこの案を撤回したため、以後検討も加えていない。

(2) 調査検討結果の概要

①案について

臨港線6車線分に中央通り4車線分が重複することとなり、現行計画幅員36メートルの中央通りを更に大幅に拡幅しなければならないこと。更に、小樽駅前から旧柏北交番間の国道については交通を捌くことが不可能となる。

②案及び③案について

港湾背後地として臨港地区に膨大な取付けランプ用地が必要となり、背後地が分断、または占用されて臨港地区としての機能が損われる。更に、概算100億円以上の工事費を要することとなり、現在計画約50億円の2倍以上の経費を要する。

④案について

幅員40メートルの臨港線を平面的に築造することは臨港地区を分断し、港湾機能がマヒする結果となるばかりでなく臨港道との接合がさけられない。また、臨港部を高架で築設する場合には、港湾貨物輸送の交通ルートとしての機能を失い、低内交通量を捌くことも不可能となり、且つ新たに港湾埋立て、或いはラリッサ方式による連絡工事等が必要となり、時間的、経済的に実現は至難である。