

運河を埋めるな

保存要望意見書集

小樽運河を守る会 編

さる6月29日、小樽市議会は運河埋め立ての最終
手続きを承認した。

小樽を愛し、小樽に生きるものとして、この決定に
は、失望と怒りを禁じえない。

市議会に先だち、小樽市長には、所定の手続きに従
いる千余通の運河埋め立て反対の意見書がよせられた。
運河のもつかけがえのない価値を論じ、道路建設の緊
急性に疑問を投げかけ、小樽の町に運河が活きづくこ
とを切望する、それら市民の声は、市議会ではついに
かえりみられなかつた。

私達は、行政手続きにおいて、一枚の紙きれ固然に
あつかわれたこれらの声の重みを、改めて多くの人々
に問いたい。

よつてこの意見書集を刊行する。

ここに収録した意見書は、公有水面埋め立て手続き
に関してよせられたものの一部と、先の都市計画変更
手続きに関して全岡からよせられたものの一部である。

なお、この度の刊行に際しては、意見書をよせられ
た方々の了承をえるのが筋ですが、なにぶん数も多く
氏名を略すことによつて、事後御承諾をお願いするし
だいです。

昭和56年7月18日

小樽運河を守る会

◎ 都市計画街路3 2 号線等の計画変更
に対する意見

意見提出期間 昭和35年3月6日 ~ 19日
反対意見書数 1,304通

◎ 公有水面(小樽川)埋め立てに対する意見

意見提出期間 昭和35年3月6日 ~ 28日
反対意見書数 2,090通

公有水面埋立てに関する

意見書

小樽運河を守る会

私及び過去七年に亘って小樽運河の保存と
再生と訴えてきました。それは小樽の町から
運河と倉庫と失つては生きないとの思ひかり
に支えられてのことでした。

小樽が小樽であることの証しと失ふことは
意味のないことなので、この保存運動は次
と全国の方々から賛援されるに至りました。

併し、行政的手續は一昨年の秋強行解決
された故に愚かな新行政案が可成り強、い
よこの六月議会において公有水管理を決議
されるうとしていきました。

この最終段階の行政手続は前にして今一度
私達の主張と訴えと再生を願うもので、

「町」は今住んでいる人、かつて住んでいた
、これから住むであろう人々の運命はさう
割りきつておいていけません。小樽の町を
つた先人町屋部々に見るとその町は運河
と息意のある町屋とをつくりました。

それは同国の自然に恵まれた環境と親子で
市民は勿論多くの人々に頼りた意気だて
ました。のみならず明治建築として高の
語り私共はありぬめて又粗かつた文化
歴史に感動と覚えるのです。

今はその繁栄はありません。しかしそ
に生きられた生活のしるしは生きても
ないと思ひます。

市の港湾と港湾施設の増進のため
の臨海路と、縦覧もまた埋立による効果、社会

① 遺跡と石造倉庫が 道路で分断される。

遺跡の水田と石造倉庫は 元の歴史的形成からいって同一体のものであり、歴史的環境としての価値、魅力といったものは別の次元にある。遺跡が埋没された道路ができ、1日は数万台の車が走るということになり、遺跡は道路のその狭い水田となり、石造倉庫の水田とのつながりを失ない、車道の騒音の時に散逸し、環境が一変する。また車の通行する新道路は歴史的環境の歴史の連続性を断ち切るものである。

② 道路ができては、石造倉庫は残らない。

道路の建設により、直接間接に与える石造倉庫の破壊は、道路建設が原因となり、他の石造倉庫の取り壊しと同様にされる危険が大きい。現在は、倉庫業界では、歴史的遺産を観光地化する目的で、倉庫の修復事業がスタートしており、歴史的遺産の保存の目的もついでに、道路建設の目的も兼ねて、遺跡の修復と、石造倉庫の修復があることを希望している。また、大規模な開発事業をなく、歴史的遺産を、観光地化するだけでなく、歴史的遺産を観光地化する目的がある。一方では、倉庫としての建物と修復が実現していることが事実であり、道路建設が原因となり、歴史的遺産が消失することが不可避である。道路建設自体、事業が進行している背景は、倉庫業界の事業に年間と合わせて、倉庫、水田の復旧の条件を有利にする、という面があるといえる。

私達が、遺跡と石造倉庫による道路環境に反対する他の理由も、現在の計画が、小規模の街づくりを考へるうえで次の案から案直しや変更があるということである。

③ 交通計画上の条件の変化

問題の道路は計画決定から15年が経過し、郊外の急速な宅地

化、港湾の中心の移動など道路環境を決める諸条件が大きく変わっている。さらに道路の狭い小規模のモータリゼーションの無条件容認が、生活道路を中心とした歩行者環境の悪化を招いている。改めて道路整備の優先順位・機能・容量に検討を要するほか、道路建設一辺倒の計画から、生活環境との関係を図る総合的計画への脱皮が必要とされる。

④ 市街地の生活環境整備

小規模の都市部は、先に述べたモータリゼーションの影響に加えて、水田空間の消失、オープンスペースの不足などの問題、さらには人口流出といった社会問題により環境の荒廃が目立つ。今後の整備課題として、潤いある川辺空間の復活、緑の再生づくり、モータリゼーションの制約による魅力ある生活道路の創出、広場づくりなどについて、都市居住も誘導することを考えられる。小規模都市は、その歴史となりうる資産も残している。

⑤ 湾岸地区の再開発

遺跡に隣接する湾岸地区は、湾のまがや中央部、勝浦半島など他の埠頭に比べてに、歴史的環境も目立ち、再開発の必要性が高まっている。再開発に際しての検討課題には、湾岸道路と遺跡環境との兼ね合い、いいては、路肩部に沿った道路環境の代替道路の可能性を、湾岸道路の直直ととも検討することも考えられる。さらに産業経済における湾への依存度の低下、市民意識の高まりなどによっていくかという問題が、遺跡を中心とした湾岸部の土地利用とどうつながっていくかを重要課題といえる。

⑥ 新しい都市像の模索

先に述べた物心両面における湾への依存度の低下、さらには高齢者の人口の増加としての大規模ニュータウンの建設、市民への通勤人口の増大などに見られる小規模の自立性の低下は、都市として大きな転換期にあるといえる。これに対して、自然、歴史など恵まれた資源を利用しての観光、あるいは文化的環境を生かしての工芸などの地元産業の創出、育成をつうじ、新レ

小樽の発展をもたらした港の運河がその機能の弱体化により、これを埋めたとしても経済的に見てその効果が大きいものであろう。小樽をよりよく発展させるという経済的意義は見えない。むしろ文化的見地の運河をとり、これときれいに保存し、小樽人の心のよりどころとしてこそ今後の小樽の発展を真に考える市民の基盤となると深く信ずる。唯いたずらに経済的立場で運河を改変する考へ方は小樽発展百年の計とあやまらぬものにすぎない。市行政者は深く熟慮したまえ。

小樽市新光 M.K

小樽名物の運河は、せむせむにおこぼれをあたると思ふ。埋めてしまつてはあつた作ることではない。埋めずにきれいに残すことを考へるべきだ

小樽市稲穂 H.M

今後の小樽の発展の方向を考へる時、観光という面を無視することはできないと思ひます。運河は、空間的にはその存在となくれば、それを見るためには多くの旅行客が小樽市を訪ねて来ます。

道庁側にもつては、小樽市全体について見直し、根本的の都市計画の面にも実施することを、小樽市にまず解決と称する段階にはいると思ひます。

小樽市稲穂 T.K

基本的には埋め方に反対ですが、運河の長さは短かくともよいが、運河そのものと、周辺の整備をせよとし、市民の人々の憩いの場、心の故郷の場とするよう努力を願ひます。

④ 道庁の海の水が常に出入にあり、ボートが浮かび、街の発展が成長し、憩いの建物が増え、歴史を物語る建物があつて... 全国から人が集り... 小樽は古い港都としての(国)の景観をもつて進むべき。

小樽市幸 M.T

小樽の運河を埋め立てること、真に小樽の街を以て住
む人々の生活を潤すものになるでしょうか。既に港線は
ある地点からある地点を結ぶだけの道の存在でしょうか。
ゴミトラックや夏間台の乗用車、排気ガスを押し前
騒音をだし、あるいは交通騒音事故をふやす原因ともな
りかねず、小樽は港町で商業の所でした。しかし
現在には、それら環境は、今迄昔の夢など違
い、日本でも独自の小樽の新しい生き方をあきらめ
ておかないかと思っております。

小樽市末広 F.S

文化遺産は一度破壊すればお元へは
おとすことはできません。

経済性(コスト、不確実)にのみ依拠
して、百年の計をたてておこなうには、

最近の地盤沈下(小樽市全体の斜陽化)
の回復策としては臨港線は又にも有効
とはおぼやかす

運河を埋め立ててお

小樽市奥沢 T.Y

1. 交通渋滞は山回りハイバス建設のすべき
(赤川線 最上-塩谷線の整備拡充)

2. 運河は凌ぎつゝ整備して公園化する
文化財は一度おとせばおとすは
再現不能

3. 観光ルートとして道内他都市に
繋ぐにはおとすべきではない。おとす
おとすは、観光ルートの喪失を恐る

小樽市入船 T.S

現在の小樽運河の状態に決して満足し
ておとすおとすおとすおとすおとすおとす
おとすおとすおとすおとすおとすおとす
おとすおとすおとすおとすおとすおとす

小樽運河に訪ねてきたおとすおとすおとすおとす
おとすおとすおとすおとすおとすおとす
おとすおとすおとすおとすおとすおとす
おとすおとすおとすおとすおとすおとす

小樽市潮見台 A.M

海沿の街、小樽の繁栄を担った運河は、
古くからこの街の発展に不可欠な存在として

この街の発展に貢献して

充分な管理をして、先人が築いた

小樽の街の歴史を大切に守るべき

と願っています

運河埋め立てに反対します

小樽市松ヶ枝 Y.K

世界とは言わぬまでも日本各地には名所
旧跡があって観光客の心を引かれています。北の
道は歴史深く名所旧跡が少なく、運河は全国的
にも有名です。何か一つ残すには悔き残すのでは
ないかとも思われるし、一方残すとしてもあの昔の江戸
と異いにはどうにもならぬと。残すならお水清く金
かたもやるべきで、残さぬなら悔き残さぬ計画を
たのむものであります

小樽市最上 T.N

先人の造り上げた小樽の誇りたる文化遺産。運河、右造倉
庫群が交通渋滞解消というだけで取り壊されるのは、まことに
惜しいこと、むづかしいことですが、これからの小樽をにほう思
小樽の歴史を伝える故郷を愛する心を育てさせるためにも、他都
市には見られない宝物を何となく残していかなくてはなりません
一度破壊してしまつたものは二度と戻って来ないです。先人の意の
こめられた文化遺産をうまく守りつづけていこうと、早急な
運河埋め立てには強く反対します。

小樽市稲穂 T.T

道路も運河もという市の計画であるが、はたしてどうであろうか。
道路を走ればよいという考えが根子にあるのではなか。
車のせいで走りぬけるに、何の公園か、誰か産気がその中を散歩しようか。
道路が通れば渋滞が解決するように言っているが、それはいい
だろう。かといって、出口は入り口（稲穂方面）で一まるのてはいいか。
又、産業本位の考えで車を走らせようというのであつたら、一般市民に
とて、はたしてそのメリットがあるか。
単に小樽通過の車のための路として、小樽市民がその人である。それ
が本府市政の本質であるように思ふ。観光客は、
運河と運河の周辺に集まるのであつて、台車線道路とかがこれである。
一刻も早くやめよ。

小樽市最上 T.T

小樽運河は、小樽の歴史そのものであり
私達が大事にしておかなければならないもの
ではないでしょうか。この街も画一化された街
並にならば、味わいも個性もなくなります。
交通渋滞解消の道路も大切だと思いますが
それとか、小樽の顔である運河をつぶさず、道路
を考えてくださる案を切に希望いたします。

小樽市豊川 S.N

市の運河公園構想は、運河の環境を台無し
にしてしまうものです。

臨港線ができて交通渋滞は解消され
ません。

小樽市のシンボル、小樽運河を失ってしまうこと
はできません。運河は保存すべきである。

小樽市稲穂 S.T

小樽運河には歴史があり、観光客をはじめ、美術家の向井
も有名な全日航の知り合いの所がある。息巻と叫ぶ地域環境
にマフスという要素はあるものの、早急な交通渋滞解消は全国的な形
場として不明な点がある以上は慎重に調査を小樽市と国に
特に住民(市民)の意見を十分取り入れる様を望みます。

小樽市新光 T.K

今議決で審議される小樽運河埋め立て案は、
反対いたします。

運河公園構想は運河の環境を台無しにしてしまふ。又臨港
線ができて交通渋滞は解消される。後に埋め立て
済まないためにも運河保存をうたえます。

小樽市新光 M.K

小樽市古来の文化的、情緒あふれる物語的
情感あふれる港、濱として市民に愛しめら
れた運河なので、急激に埋め立てることは
うまくないと思われ、研究して下さい。

小樽市奥沢 Y.N

小樽運河が市の発展に大きな役割を果たしてきたことは今さらいまでもありません。その運河を整備し、石造倉庫群と共に歴史の足跡として子孫に残し、市民の心の故郷とするには現在控えている者として当然のことです。その運河が交通渋滞^滞などで埋め立てられることには反対せざるをえません。交通渋滞の解消は別に考えるべきです。

小樽市天神 S.N

次の理由で公有水面(小樽運河)を埋め立てに反対です。人間は街をみて考えるが、自然の景観、風土を考慮しわが心にいいところです。それに運河は小樽の歴史的文化遺産の最大の一つです。人間の水辺は人類発祥の時からなくしてはならない。これをなくしたら、それは人の気持がなくなり、市民の環境にならなくなります。もし水辺がなくなれば、人の心も体も乾き切ってしまうのではないかと、道路はほかに公道せす。運河をつぶしたら、永久に遺れたいのです。とんちんかんな議論を繰り返す必要は、再考をうながす次第です。

小樽市清水 Y.I

現存、小樽-錦仁木間の石垣遺道建設や、赤井川から倶利伽羅に至る道路の国道昇格など、山回りバス乗客の激増による中心臨路線から、より多くの可能性を有する。ゆえに、これに伴う経済的メリットも期待する人が少ない中であり、北海道の歴史文化を代表する小樽の町を、一歩的存理由を埋め立てる事に納得出来ません。

小樽市天神 E.Y

全国的に貴重な文化遺産にあり小樽運河の埋め立てに反対します

埋め立て強行は子孫にまで後悔の念を

惹き起こす

再考を強く希望いたします

小樽市最上 T.A

臨港線が市内の交通渋滞の解消策であろうか。
私は寺宮在住の者です。例年レジャーの季節とも
なれば、寺宮線踏み切りから箱根交番そして長瀬
方面にかけて車の長蛇の列です。この問題が
解消されない限り市内の交通渋滞は必至なのです。

この難問が手付かずのまま、歴史ある川筋の美点
の一つを草急に埋め立てる必然性を感じません。

依って、私は運河埋め立てに反対します。

小樽市末広 M.O

私達の毎日の散歩コースです

今のまゝでは困ります

美しい水と緑の草木、古い建物

を活かす公園をつくら

私達の町の誇りに（ましよう）

後に悔いのこない

環境をつくる為にも運河を大切に

ましよう。

小樽市梅ヶ枝 F.N

小樽の歴史と文化の象徴として港に付随する運河は
都市の近代化を推進したの運命にさらされてい
るが、私達小樽に生れ育つ者は勿論、北海道、日本
の文化遺産としての運河を残すことが後の世代への責任と
もおぼしめます。各総政者である行政関係の方の深い
理解と努力を一層望みます

小樽市最上 R.I

小樽の先輩がのこした貴重な文化遺産である
運河とその周辺の環境は、市民や全道
民の深い関心をあつていっています。
道路は、工費によっていかにしても建設さ
れますが、文化遺産は、金銭で買えません。
古い時代の文化を中心とした街づくりを
進めたいという、ぜひその中心である
運河の保存を切望するところです。

小樽市塩谷 S.I

時々 運河添いに通勤しておりますが きちんと舗装された石垣、それい厚しは年月、機械文明の今では簡単な工事でしょうが、先人の汗の結晶です。その維持も満足にしていながら、緩急激に車が渋滞するからといって、簡単に埋立てて良いでしょうか。また埋立てたからといって車の渋滞が解消されますか。長橋地区に平行する道路、札幌方面へのバイパス路も確保しない限り無理だと思います。運河埋め立ては、それから考えてもいいのでは無いでしょうか。

小樽市長 橋 R.S

先人の残した貴重文化的価値のある物は、その(現状)時の都合だけで埋まったり、こわたりすべきでない。その中での都市には都市の顔があるかと思う。小樽のように特別な産業のない都市では、このような文化的価値のあるものを活用し観光資源として開発する必要もある。人間の交流のなす所に発展するものと思う。

小樽市長 橋 T.M

六月の市議会に運河埋め立てが審議はされますか。市の運河公園構想では運河も環道道路のつくるといっていますが、運河のすくした環境も台無しにしてしまうのです。この問題は北海道の歴史文化の中心だった小樽の大事な遺産です。その辺りが一変再考を続けたい。悔いを残さないよう特設の紙配慮をお願いします。

小樽市長 橋 Y.T

小樽運河は小樽の歴史であり文化であり財産です。これを破壊することは、小樽の歴史文化にとって大変な損失であり、取り返しのでないものになると思います。

交通渋滞の問題もこれで解消されることにはならないと思いますので、小樽運河の埋め立てには反対します。

小樽市長 橋 Y.K

川橋運河は全国的にみて文化的に貴重なものと思われ
 絵画に好む岸の私的価値だけでなく文化人が認めた
 価値をわけていふと思われ。現在の運河は倉庫群を含め
 た景観が貴重であつて。運河が狭くなり車道が拡張され
 たため、稀薄なものになつてしまふと思つて反対する
 小樽市の歴史というより日本国民の財産と思つて存せよと
 夏には平を入ると共にもつと有効に活用する平を建て
 替へてほしい

小樽市花園 E.S

小樽運河は、単に小樽のみの判断で埋め立てて
 (手)にすることが出来るものではなく、歴史的文化的な
 建造物として残しておくべきものであり、他に代るもの
 がないものである。道路については他に建設すること
 があるのであり、運河を埋め立てなければならぬ必然性は
 ありません。交通上の問題は別のところにあります。運河
 の利用は埋め立てることによつてではなく、運河の再生に
 よつてなされるべきです。埋め立てには反対します

小樽市入船 E.W

半分埋めたところの運河はもはや運河とはいへません。
 小樽の歴史と文化を象徴していかにも言ふと運河を
 ないなしにする埋め立ては十年に一度するもので、
 交通渋滞と臨港線によつて解決されることは
 考えられません。運河埋め立て計画の撤回を
 お願ひします。

小樽市長橋 K.N

小樽市の経済的発展のためには運河を埋め立てることは
 現在の都市計画においても前記の通り経済的によつて
 必要とされてゐる。この運河は先人の苦心と
 労力と情熱のたまひである。大正の時代に建設され
 た。当時の運河は埋め立てられた。1970年代に
 再び建設された。この運河は市民の生活に
 必要とされてゐる。埋め立てることは
 できません。埋め立てることは
 できません。

小樽市福地 Y.Y

以前市の老壮大学で学んだ時ある講師のお話には文化遺産は
 其の一部を残すとか、場所を変えたのでは遺産としての価値は完全では
 ないといわれ死言葉が胸裏に刻まれている。小樽市が将来つと立派に
 活きていく為にはどうしても運河の一部でも埋め立て道路にしなければならぬ
 のだろうか。交通渋滞が解消されるにはそれより方法がないのだからと疑問
 を持っていますので運河埋め立ての意見に反対します

小樽市長橋 T.G

小樽に生れ小樽に58年間住む一市民として吾々の祖先が残してくれた文化遺産の運河は何故埋立てるのでしょうか。小樽市の発展を頼るのは市民としてあり余ることですが、市の計画その他を思えば、全く破かいと云う外ありません。古き倉庫群の並に囲まれた静かな景観は全国に何処に存在するのでしょうか。大規模道路わきに残る水路とも云うべき運河など価値はゼロです。どうか小樽市発展のため目を開いて吾々子孫のために残すべきものが何かを考へ、悔を後世に残すことのない様決断してこそ立派な政治家と云えるでしょう。小樽には全国的に自慢出来るものは運河の外ありません。

小樽市奥沢 Y.B

運河水面を一部埋め立て、6車線の道々臨港線とすることは――

1) 歴史的な文化遺産を破壊し、2) 港湾と市街地との連関を断ち切り、3) 小樽市の将来の「行く先」に決定的な障壁を及ぼすことになるので――絶対に反対です。

浄化装置と環境整備により、「きれいな水面」をもつ小樽運河の保存、周辺倉庫群の補強を強く望みます。

小樽市桜 T.M

市の運河公園構想では、運河を残し、道路をつくるというていますが、果たしてどうでしょう。半分埋め立てられた運河は大型道路初めの単なる水路でしかなくなります。石造倉庫群も今のままではほとんど残らなくなる可能性が高い。臨港線を穿つる事によって交通渋滞は解消されるのでしょうか。踏み切りや箱水交差点がネックとなり、以上の交通渋滞を引き起こすことになりかねない。大切は運河、貴重な運河是非保存し、残して欲しいものである。

小樽市高島 T.O

全面埋め立て、長橋地区が2回道を早急に完成しないのであれば、バリエーションの多いインターより全市方面への2回道を完成させることにより小樽市内の交通は緩和されるので、運河など手を加える必要はなく、したがって全面保存の方向で取り組む方が解決は早い。

小樽市新光 K.Y

小樽には、工業・商業・娯楽・漁業共に斜陽を以て
 今一つ山あり、海あり、厂史あり、札幌差には見られぬ
 自然の景色がある。又他都市には無い運河がある
 巨船を通るとはせずといつてより程 スケッチしたり。
 史実をいつて人に会う。運河と白かた倉庫何れも
 言えぬ風景である。小樽の発展につれた運河とその
 厂史を大事に保存するが現代に生きた我々の
 責任ではなからうか。観光地として存するべきか今の小
 樽で可からうか。埋め立てより清掃と力を入れたら可い。

小樽市花園 Y.N

- ・ 道路幅が狭く市に経済的繁栄をたらすことには
 なるに短絡的な判断であらうか。
- ・ 重要な文化遺産として考へなければ、埋め立ては容易であ
 るが、河の特色もない市の観光資源としても、その
 価値を認めなければ不認識である。一面、埋め立てた
 ものは、二度と復元は不可能である。文脈で道路は
 他都市でもめづらしくないが、市の運河は、他都市に
 類を見ないものという。国策にとらわれなくて、対処
 することの方が大切である。

小樽市高島 S.S

- ① 長橋の波濤解決が望ましいか
- ② 一丁の狭みと運河の道路と、色をとり一丁の狭みと車の往来
 交通量を比べた方がいいか
- ③ 運河の道路と小樽市には「車線」として利用出来る
- ④ 高度成長期の案に「た」のりすかて、いいか
 時代が変ったの存案そのものを見るべきでしょう
- ⑤ 石造建築の外観を残す、街の再開発を考へるべきか

小樽市福地 J.M

なんとはいわれない情緒を運河の絵や写真か
 とれだけ数多く発表されていることであらう。そして一度は訪ね
 てみたいと旅情を言われている人々が、とれだけいることであらう
 今失つたら、小樽は小樽でなくなり、なにか(の道路で)小樽
 の経済ととれだけ衰えぬか、小樽は、日本中にたれ一
 つというもので生きてゆく道を考へるべきでないであらうが
 軽勤で周東周西かなりの方を見に来ましたが小樽は特
 殊の香りのある街です。感傷ではなく、むしろ柔軟を見方を
 え方で、処にほいむです。

小樽市福地 R.T

港と汽船の発展は証明である。小樽の運河を掘り立てる事は、これを作り、その利用に、小樽を北海道一の商業港として整備させてくれた。先代の方々に、申し分ない事があり、又、小樽の人々に、申し分ない大きな遺産を、我々の時代に、失つてしまった事を、取り戻さなければならぬと思ひます。けつして、失つてはならない小樽のシンボリックなものを、再考をお願ひ致します。

小樽市幸 S.Y

運河を中世風に、6車線をつくるのは、運河の歴史と、大史的価値を存続させるには、お互い両立しない。

この点は、このころを、散策する人が、あんまり、すむところは、考えたい。

その設計では、通船の倉庫群を、見ることが出来る。この大々たる欠陥のある、市の掘立に、構想は、お互い、

相互、この「運河線」が出来、交通状態が、解明出来、これは、大々の指摘が、とるべき。

小樽市花園 N.K

哥たけでは生きてゆくことは出来ません。運河の御愁といたして、主君のむかしとすゝめでいひたいです。

小樽の将来を考へる時、運河を今のままに残すことは、絶対に必要です。港湾に未来を託する事は、困難がある事は、泉目の一部である。いたづらに、無駄な投資をする位なら、よい運河を、捨てた、すばらしい人間の、すまじい、持った、小樽の、未来に、いかに、切羽詰る。その、と、さ、る、の、小、粒、を、何、故、と、と、め、る、と、せ、せ、来、ぬ、か、し、う、か、。

小樽市花園 T.Y

港湾機能の大部分は、勝納、中央埠頭に集中するのを、から、臨港線として、その、未だ、部分は、4車線を、充分である。臨港線は、通過交通（パパス）の、復旧、を、せ、ま、す、こと、は、非常、に、か、た、く、あ、ら、か、た、の、新、し、い、ネ、ツ、ク、に、な、る、運、河、を、つ、ぶ、し、て、6車線に、しても、十分、な、各、種、の、貨、物、の、積、り、降、り、の、条、件、に、な、ら、な、い、。

上、述、は、他、の、新、作、や、改、修、の、ま、ね、を、し、て、港、湾、の、条、件、に、な、い、小、樽、に、お、き、な、る、活、か、し、に、使、う、こと、で、あ、る、折、角、の、地、域、の、公、道、化、を、運、河、が、つ、ぶ、し、て、保、持、さ、す、。

運河と倉庫群、その、敷、地、を、空、間、を、残、め、て、し、ま、う、こと、に、対、する、。

小樽市新光 T.A

市の中心にバイパスを通すとゆう都市計画の立案者が誰かあれ、
いつたん決定したものは、事の是非に関係なく推進可とゆう
行政の態度と、それを支える、やり切れない役人根性が小樽
を父にしてゆく。市長も市の役人も、小樽人として、小樽の将来
を現実を、もと直視し、フランクに英智を集結するならば、
ひとにきりの見方界人への都合により、大切な史蹟を破壊し
てまで、空気汚染と騒音をまぢらす車道を拡大するやう
牙力な都市計画を生んだやつたハズだ。市長は市長の責をかね
ても、これを阻止するのかわ、小樽人としての責任と思う。

小樽市松ヶ枝 T.S

玄い頃かう親しみ、雪解けの運状の美しい氷と飲めることとく、春霞の中
にこれの火壁、冬は雪の白く、夏は緑の運河、夕焼けの運河、秋の日の中、山ありと散歩
する運河、季節毎に像し語りかける。運河、小樽にしかない、その素晴らしい景観と
長い、小樽の歴史とある。小樽の歴史を、小樽の歴史を、小樽の歴史を、小樽の歴史を、
小樽の歴史を、小樽の歴史を、小樽の歴史を、小樽の歴史を、小樽の歴史を、
交通渋滞は、小樽市の発展と、小樽市の発展と、小樽市の発展と、小樽市の発展と、
歴史のゆかり、歴史のゆかり、歴史のゆかり、歴史のゆかり、歴史のゆかり、
運河埋め立ては、歴史のゆかり、歴史のゆかり、歴史のゆかり、歴史のゆかり、
歴史のゆかり、歴史のゆかり、歴史のゆかり、歴史のゆかり、歴史のゆかり、

小樽市長 Y.O

六月市議会での運河埋め立て審議に反対する
意見をもちつものとして、運河並みに倉庫群の保存を希
望します。いわゆる巨港線完成により交通渋滞
の解消を考えている様ですが、長橋・塩谷・余市
間の交通渋滞は、以前と同様に続き、長橋バイパス
考案が実現しても、余市までの渋滞は目に見える
のが現実問題であり、それよりも、いわゆる山回りバ
スの建設を支持し、運河埋め立てに反対します。

小樽市長 橋 S.S

小樽運河は、小樽はもとより、北海道の歴史と
文化を代表するもので、もし埋め立てを
実施すれば、二度とうまることができません。
先人の残した文化遺産を周辺の倉庫群を
含め、現在の形で保存することを強く求めます。

小樽市長 T.K

運河、そのものを愛する小樽市民は多いはず。今更
きたくし、『はては市政をかえりみず』だからつづす
というには、増々小樽の斜陽にはく率直につづす、
文化のありを認めなければ、小樽の保存の
方法を検討すべきである、石炭の交通法滞りの
解消は必要であるが、小樽の産業又は観光という面の
望も若ていふのたふし、小樽の港の整備と、運河
保存、改修も含め、運河と利用すべき保存案を考へ
べきである

小樽市 磯園 M.S

小樽運河は私達、小樽市民にとつて心の
“ふる里”だと思ひます。そこを散策する時、心は穏
やかに、かつての小樽の人を思い、豊かな気持ちになりまし
ゆ。かつて臨港線のたふしつづす、失つてしまつた。
石炭倉庫の影を思う時、今どうしても運河を
失いたくないのです。

小樽市 住吉 K.M

市当局は運河の清掃管理とばかり、それが不潔につながら
る責をせよつてゐる。意識的に清掃をせよつてゐるとは思はれる。
当局は『清掃に取組むべき』とつてゐることは、運河の
景観に歴史的な文化遺産の維持もつて思はれる。
しかし、工業的遺産の価値と利用価値の比較を考へ
運河の運用を決定すべきであると思ふ。

小樽市 東雲 K.Y

運河は小樽の町にこれ数少ない歴史的遺産
であり、これを簡単に再開港の名のもとに消し去ることは、後
に悔いを残すことになるのではないか（とうとう交通
法を解消するのたふしつづす、長橋心ハスの完成
を急ぐべきと思ひます。

小樽市 塩谷 M.W

学生会や遠足など幼い時からいろいろお
かかわりをもって日々培ってきた運河を
埋め立てるということに強く反対します。多くの
国語や問題をかかえてはいませんが、小樽の
天辺は、歴史の遺産である運河を万難を排
して整備保存してほしい……と切望して
います。

小樽市オタモイ M.I

小樽の歴史上重要な文化遺産として、我が市にあり、
写真などで確認されています。今後、小樽の風物として、全面的
に保存したいと思っております。又、支庁と三好と赤井川との
山回りバイパス建設の動きが具体化していることが、既に、その
線に、支庁、バイパスを實現させ、運河保存に、余力が、
加わります。以上、宜しく御検討下さい。

小樽市勝納 M.M

小樽の歴史的な遺産である運河
を埋め立てるのみでの判断で埋め立ての結論
を出すことは、「後悔先に立たず」にならないか。
性急な事に事を選ばず、市民の意見、将来の
小樽の発展と環境を十分考えたうえで
行うよう強く望みます。全面的な埋め立て
には反対します。運河をせかすことを考
えてもらいたい。

小樽市新光 T.N

小樽は歴史の町庶民の町です。小樽の
過去の人々は先人たちの作りあげたこの
町を誇りとしていました。その中心として
運河があると思っております。都市の近
現代の必要は理解できずとも、今
史的な価値がある運河を、是非
保存保護して欲しいと思っております。

小樽市塩谷 K.I

小樽運河は、あつた頃で小樽の顔とでも言えるほど、
小樽らしい所、絵に写る数少ない場所でもあります。
旅人がカメラを手にあつたとき、小樽の町情を伝
えている景をばけ目に見ています。一度埋めてしま
う、後になって気がついて、もう復元は不可能です。
何としても残しておきたいものです。小樽の歴史、
小樽に誇り、小樽をこよなく愛する小樽市民と
して、心から小樽運河埋め込みに反対します。

小樽市新光 E.K

北海道の自然の良港として明治の初めより戦後しばらく
の間に、貨物取扱量の第一と謳われていた小樽港と
街の発展と歴史的にとらえることのできる運河と石炭倉庫は
この街の住民として長く保存してほしいものです。また水の
あたたかさは街のゆかんに風情を添えています。
運河をつぶすだけでは携え続ける車の解決は、石炭倉庫
倉敷柳川の街並の美しさは水辺と切りも切れない
園地にあると思えます。都市機能は運河をつぶすことでは
発展は望みません。

小樽市桜 E.H

市の運河公園構想では、運河に残し道路もつくることになっているが、
それと半分埋め込められた。運河はもはや運河ではなく、
六車線の大型道路敷きの沿線の水陸と、散策路も
車の波がゆきかう道路わきの歩道にすぎず、運河のつくした
環境を台無しにしてしまうものです。運河は北海道の歴史
と文化を代表する小樽の町にとって大切なものと考えます。
後に悔い残さないよう、尚一層の論議を所望し
ます。

小樽市長橋 M.D

国道5号線が流通のネックになって
いることは一市民として、改善の余地が
あることは認めざるを得ない。反面、文化的
価値ある運河を現状のまま(勿論清
浄化して)残すことも市として当然考
えなければならぬことと思う。
安易な処置にならないよう慎重な対策
を望む次第です。

小樽市石山 S.K

小樽に来て、一年かたった。その短い間に
幾度、運河が私の心を安心させてくれたらう。
過去、多くの人々が私と同じ思いで運河を再開
した。 「開発」という目先の便利さにとらわれ
小樽運河に心を寄せた人々の「心を踏みにじると
だけは絶対やめてほしい。

小樽市末広 S.I

小樽の経済は限界に達している。高度な発展を
望みません。 「観光、木材の目玉とすべきはまちの
なごころ。 そういう時運河という観光のメーンになる
は大きな推進です。 運河の沿い道路をどうするかの
小樽市のクリティカル 地点 → 札幌へ → 通過
路のあり方をどうするか。 どうしよう

小樽市新光 K.T

ここからは街の特色を失くす街づくりがなされ
るべきである。 小樽においては、運河がその
役割を持っている。

古くからあるものを破壊し、人間性のないものを
つくする。心を冷やそうがものはいいない。

メリットの少ないバイパスよりも、小樽運河の
全面存続を希望します。

小樽市長橋 S.N

歴史的遺産を / 土人埋めて / まうと回復は
全く困難であるし、車の渋滞たい。 案について
もっと違う方法で解決できようである。

現状をみていると、女しくまじに運河の埋め立て
の方向にむかっているようである。 例之は、土砂の流れ
を放逐したり、倉庫のくずれ落ちを気にまじし
ているのは市(初級)の責任である。

小樽市富岡 Y.A

小樽のシンボル、小樽運河を失つてしまふことはできません
市の構想は、運河の新たな環境を益無しにしては行かず
臨港線まででの交通渋滞の解消には到底人カでなく
交差点や手宮線、踏切のネットワークを今更けの
波岸を引き延ばすことに努めます。小樽、余市、本町の
広域農道建設や亜州の復興安へ道路の国道昇格等
4回りのハブ建設の動きを具体化して完成すれば臨港線も
なくならず、臨港線の建設は急ぐ必要はないと思えます。

小樽市 奥沢 M.M

運河は北海道開拓時代の歴史を語り又明治以前の
文化の遺産そのたたずまいの中に残されており
現在 ~~は~~は当時と同様の役割はしていないものの
ただ、機能面だけでなくその歴史を考慮するのではなく
将来の小樽の姿をもう一度計画しなおし単に車社
会の車だけでなく長期的な立場に於て「歴史」は
取り組む様願っています

小樽市 桂岡 T.T

小樽には貴重な文化財が数多くみられ
ます。小樽運河や倉庫群も「小樽の顔」とも
言うべき、歴史的につくられてきた文化財です。
小樽の将来について考えるとき、このような文化財
を保存しながら文化都市として発展させるのが最良の
道ではないかと考えます。現在の小樽市政はどうも
その点で「すぐ」ではないでしょうか。海外には、古い
街並みを残しながら調和のとれた美しい街が ~~お見~~
~~えられます~~ ~~か~~が街もそのような発展を望みます。
数多く見られます。

小樽市 勝納 R.F

^{では、}
現在の運河を整備し、^{運河}小樽の今後の発展や将来
性を考えた時、どんな方向を目指すか、それによって
決まるか、そんなことは決まるとは無い。美し、しかも伝統
ある運河の被りには心かいたお思いである。
せむ、運河公園を実現させて下さい。あの夜更か
りには、意味がないのでは無い。

小樽市 桜 T.M

北海道の歴史文化を代表する小樽の町に
て運河埋立は大切な課題です。
臨港線の2300m交通渋滞は解消されず
加之に南北交通の主要線が踏切で切りか
ねつとつり
今以上の渋滞が予想されず、一部之行
路の
考之て大町の歴史文化的遺産を埋
立てることは
後世に大きな悔いを残すことになる
と思われ、埋立は
反対です。

小樽市住吉 N.K

私は、~~小樽~~ 小樽に
て小樽運河とその
周辺の建築物を愛しています。今、歴史的に
意味のある文化財を取りこわす時、それを取り
戻すことは大へん難かしいこと、思
います。日米の
利害に左右され、明日を失う運河の取りこわし
に絶対反対です。善処されますよう
重ねてお願い
申し上げます。

小樽市富岡 K.F

生活・経済の点では、山形市の問題
と違って、小樽市の歴史文化を
守ることは、山形市と同様に、
重要な課題です。
小樽市の歴史文化を
守ることは、山形市と同様に、
重要な課題です。
運河及び周辺の石造倉庫等は、
貴重な遺産です。小樽市で
見られるベストサイトに
選ばれていて、一度失った
ものはとりかえしが
ききません。

小樽市奥沢 E.T

全面反対。

運河は市の中心地です。
小樽の人、北海道の心の故郷です。
運河を失えば、小樽の歴史を
失うことになるでしょう。
ぜひ保存してほしいと
思います。

小樽市入船 T.K

小樽運河場の工事に絶対反対します

私は小樽育ち、一時は小樽を離れて住んでいましたが、小樽の
町の空・風景・風情を故郷にできるのは、
他にない。MAGICAL TOWN 小樽は、例外的な
町に成り代わって、私には「運河の小樽」が、
目撃するほど小樽をしのび、愛する町に成ります。
小樽のKTDは良辰巨変通流港開港の名のもとに、
事のは小樽ご尽力を願います

小樽市幸 H.E

小樽運河の小樽の歴史を大切に守る
ことか、私には教職員にまかされたこと
です。産業の振興をうたいながら、一部財
界だけが得するよう、自動車道路の建設
は、小樽の特色ある文化をこわしていくことは
市政として絶対に許す訳にはいきません。
美しい運河を創出していくことを願わ
います。

小樽市若竹 K.T

6月の小樽市議会で運河埋め立てが審議され
と聞いています。埋め立てを決定する事のないよ
うお願いです。坂と海の街である小樽の文化
を代表する運河詩情をそえる運河、絵画や
短詩型などの分野で創造的な役割をはた
す分野は大きいのです。運河をなくすること
のないよう心掛けて下さい。

小樽市桜 H.K

私達子供頃の小樽運河は、小樽の町の
象徴として信じて聞いてきました。
倉庫のそばには運河あり、おみこた氷お、あつどろ
どろしたよどんだ水、とびくさにお、それが
良くて、絵画となり、おみこた（た）のあま街
小樽、大好きな小樽、運河をつぶすにせが
永久に運河のある町、小樽にしたいのです。
つぶすに絶体反対です。

小樽市桜 R.N

北海道の歴史と文化を代表するこの小樽の町として、運河問題は真剣に考えざるをえません。

地域社会が守ってきた伝統文化が次々と消されていく現在、今こそ次代をにぎう子らの為にも私は「かけがえのない運河」の全面保存と再生を強く願います。市長のご英断を切に望みます。

小樽市福穂 H.I

小樽運河は本市だけでなく全道、全国的な面から見ても貴重文化遺産であり、歴史的な価値のあるものだと思います。一度埋め立てたら二度ととに戻りません。運河を生かした小樽独自の発展を考えた方がいいと思います。交通渋滞とは無縁の現計画には反対せざるをえません。

小樽市新光 T.S

全てに慎重で用心深い行動を取る貴殿か。この小樽の歴史と共に長年歩みつづけた愛ある「小樽運河」のことと733と、その^{敬慕}運河に固くは、敬慕の感も受けながら誠に残念ではございません。後に悔を覚えた後でも、この問題にこそ待たず、守り続けたい。最大の限まで、百年の定見通した政治を行ってほしいと願っています。

小樽市オタモイ S.S

小樽運河は北海道の歴史と文化を代表するものとして是非残すべきである。現在の市は交通渋滞の解消には小樽一仁木(山手方面の道路南側)の解消の手段で済ませたい。この道路拡幅も是非早急に進めたい。

小樽市桜 S.Y

小樽の魅力はなんだろう。古い建築物と港、運河、山坂
とたくさんありますが、これらは今市民の生活の中でどの
ように利用を自覚しているだろうか。放置され壊れていくだけ
である。それらをつぶして新しい物を造るのはどうか。とすればここに
問題がある。港、運河、古い建築物が市民の生活を
うまく調和かした所づくりの必要はないだろうか。
交通設備の緩和は他方法をとりませう。
小樽の魅力を無くして行く市政には反対です。

小樽市蘭島 M.S

小樽運河は、国の重要文化財的存在です。
現在は、汚れています。小樽市の代表的名所として
数多くの人々に利用されています。埋め立ての形では
なく、環境を清潔にし、全面保存の形で存続
させて下さい。小樽の観光にも充分に役立ててもら
えようと思います。

小樽市若竹 M.M

石造り倉庫群と運河は一体のものと考えます。現在
市議会に於いて倉庫群については綺麗保存という観点
からその保存が話されていると伺いますが、その話しが一定の
結論を見ない時点で、一木の運河を埋立てる（もうこと）
は納得行きません。
倉庫群と運河を一体のものとはじめて、保存の意味
があると思います。とうに理由で、現状の埋立て
には絶対反対致します。

小樽市天神 M.W

小樽にとって貴重な文化遺産である運河
運河を是非現存のまま保存してください。
整備に公園にすれば観光資源として大に
活用できます。

これにすれば永久に悔いを残さず
全国民、町並保存会も見守っています。
気!! 文化財も小樽命を是非。

小樽市幸 H.S

石神見は運河を各の余りの外に...
 小樽には...
 運河は...
 小樽は...
 運河は...
 小樽は...

小樽市興高 H.H

全国...
 小樽...
 運河...
 小樽...
 運河...
 小樽...

小樽市若竹 Y.F

増えたところで...
 小樽...
 運河...
 小樽...

小樽市興高 K.A

運河は北海道の歴史と文化を代表するもので小樽の
 町にあって貴重な財産です。今の構想では、運河を
 残し道路をつくるという手前が、大車輪の大型道路が
 走らば、運河は早に消え去ってしまう。
 私は運河全面保存をいく中で、文化財の価値に懸念。
 運河周辺の環境作りをすすめていく方向で方針を決め、
 小樽運河埋め立てをしないようお願いをし、
 6月議会での審議を期待しています。

小樽市桜 K.S

運河は北海道の歴史と文化を代表するもので小樽の
 町にあって貴重な財産です。今の構想では、運河を
 残し道路をつくるという手前が、大車輪の大型道路が
 走らば、運河は早に消え去ってしまう。
 私は運河全面保存をいく中で、文化財の価値に懸念。
 運河周辺の環境作りをすすめていく方向で方針を決め、
 小樽運河埋め立てをしないようお願いをし、
 6月議会での審議を期待しています。

小樽市桜 K.T

労働的に 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋

築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋

小松市石山 R.S

小松市石山 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋

築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋

小松市新元 M.H

築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋

小松市新元

築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋
築橋 築橋 築橋 築橋 築橋 築橋

小松市新元 R.K

小樽市民の歴史的 舞臺文化遺産を 治して
自動車道路工事は、今秋の道立 養老 災外作
して、小樽市民が 現在の文化 芸術文化を
治して、小樽市民 小樽を 小樽を 小樽を
治して、小樽市民 小樽を 小樽を 小樽を

小樽市民 M.K

小樽市民の歴史 舞臺文化遺産を 治して
自動車道路工事は、今秋の道立 養老 災外作
して、小樽市民が 現在の文化 芸術文化を
治して、小樽市民 小樽を 小樽を 小樽を
治して、小樽市民 小樽を 小樽を 小樽を

小樽市民 M.K

小樽の運河は北海道の歴史と文化を代表する かつ
かゝるの町には、今この歴史的遺産が道路にされ
ようとしてゐるが 小樽を愛する一人として 黙視する
ことはできぬ //
たゞ今一度 道路計画を考へておし、祖傳のいし
た 運河を 保存する方向で 対応して いくべきこと
願ふ。

小樽市民 M.K

小樽運河は小樽のシンボルで、山樽運河を埋めて
陸橋線と作れば 市内の交通改善は 決して 解消される
事だ 多くの 町民が 指摘している通り、 治して、小樽を
小樽の新陽に 畜産の 畜産の 畜産の 畜産の
公園の 理想にして 環境的に 平等的に 環境的に
美しいことは 自明の 事だ
小樽市民と共に 望んだ 小樽運河の 増設に 反対致し

小樽市民 K.S

小樽運河の埋め立てが議題になって、過去の年鑑
が、各方面から意見が多く出されてきた。埋
め立てに賛成する人は、小樽の経済の発展を促
しているように思います。私は、地場産業としての在
市前取り廻りが、河川の手配に負わされているように
思います。運河は交通路に活用して、小樽の
経済の発展と発展を考えると、文庫港として運河を
残すことが今後よい結果として来ると思っています。

小樽市 赤岩 K.K

小樽の意気と文化と物語を、児童
文化遺産として、目先の便利にとばかりは、文化
的遺産を失うことになる。見識の高さを、
小樽運河を見守り、行方不明にしない。
全面的な保護と整備を強く要望致し
ます。

小樽市 入船 K.I

長、伝統のある運河の埋め立ては、反対
今後、つくり得る、(つくり得る) ~~べきこと~~
多い。市民の声をよく聞いてほしい。
(たしかに賛成の人も居るが)

目先のことで、左右で決まるとは、思いません。
土地というものは、有形無形に人の心
を育んでいる。 ~~市民の~~ 教育の場 ~~である~~
(教育は、学校、社会、家庭、など) 風物も、風物詩にも、
高き、高きを市民として、(すべて)である。

小樽市 級 K.I

六月議会で、小樽運河の埋め立てが審議されると
うです。運河や石造倉庫群は、小樽の歴史
と文化です。小樽になくてはならない場所と
す。たとえ、臨港線ができたとしても、交通渋滞は
解消されない。かえって、箱根交差点や手宮線の
踏切が、不十分となり、今後以上の渋滞を引き起こすこと
なりかねません。臨港線の建設を、急ぐ必要あり
と、強く求めます。

小樽市 稲穂 M.O

斜陽小樽とありちちびさやから、近い将来は
石狩湾新港もできると、港付巻々さびし小樽の
生きた道は観光資源の活用が期待される。
運河のふりして、道路をどう計画は、交通渋滞
の解消には役立ちますか。観光資源を
し、小樽を素通りにした、小樽はとして、マイン
の面が期待される。運河周辺を整備し、
観光の目玉にするには、か必要かと思ひます。

小樽市最上 E.D

市の運河公園構想では、運河を廃し道路を作るとい
いますが、半世紀前建てられた運河は、もはや運河でなく
大正線の大型道路のふりしての単なる水路でしかありません。
市が埋め立ての最大の理由としている交通渋滞も、交通量
激減に伴い、実は減っていますし、渋滞の原因もインターチェンジ
もので、巨額投資はこれとさばく機能は落ちていません。
運河問題は、むしろ北海道の歴史と文化を伝える小樽の町としての
大切な問題です。運河保存のまちづくりを進めてください。

小樽市花園 E.K

私は旅が好きです。どんな所へ旅を好きかといふと、
その街で味わえない、何かがある所です。
小樽には、今は、その何かがあるかと思ひます。
しかし運河が埋められてから、小樽の街らしい
ものの、大部分は、消えてしまつて、あつた、あつたといふ
ある、小樽市に對するのと私は考へます
心から運河が埋められてしまつた事を祈つて
やみません。

小樽市西夕夜 H.K

批判言ひ、今斜陽化一方の小樽の
経済的發展は、望みない所が、気がしき、
こから小樽の中心と成るべく、和塾学生も
札幌志向で、あるところから... 地方の

これも、連休、夏休みなど、若者か、かう片手に
小樽へ来るのは、皆が小樽に“何か”を見つけて
いるからだと、思ひます。他の町と、いいものを、持っている
小樽... 大切に、するべきだと、思ひます。

小樽市経歴 H.M

小樽の運河は、北海道の歴史と文化に
重要な遺産です。真の優先すべきは、
運河を川に改修して作ることは、
いやと多く感じています。むしろ、
まわりの町で運河を川にし、周辺を整理し
更利用の方法を考えたい。

小樽市 田見台 Y.S

次世代を担う青少年が社会を発展させるためには歴史を人々が
知り歴史を知ることによって未来を発展させるべきです。
小樽運河は昔は日本人の歴史を語るのに重要な役割を
果たして今も価値を残すべきです。交通 渋滞等は運河を
川に改修して他の町に改修するべきです。運河を
川に改修しては歴史を語り継ぎたいと思います。歴史を
語り継ぐことが、小樽の歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ
歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ

余市町 S.S

臨港線と長橋方面の交通渋滞との関係がはっきりしない。現在
埋め立てを急いで決定することは無いと思います。かといって
渋滞解消にはないか。

小樽が山回りばかりだと建設に力を入れたらどうだろうか。
歴史と文化を代表する小樽の町をよりよくなるべきだ。
歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ

小樽市 橋上 T.T

小樽運河の観光資源としての価値を埋め立てに
とまらぬ減じてしまうだろうし、道路の拡張は交
通渋滞をいっぺん緩和するだろうが、市のためにもたら
す利益は少ないのではないかと懸念される。

小樽市 松ヶ谷 H.O

臨港線ができて交通渋滞は本質的に解消
されるのでいい。
合理的で、川を川としたりはいいですね。
小樽市 橋上 T.T
歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ歴史を語り継ぐ

小樽市 末広 M.K

最近、小樽港の初探の記録、約維持のため、多岐
 0年、各地の学者、文化人の来訪、見地、文
 蹟保存、環境保存の意見、置く、文化の町、小樽
 市、歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、

歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、
 歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、
 歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、
 歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、

小樽市見聞 K.E

小樽遺河埋没の歴史と遺跡の調査
 北海道の歴史と文化の代表として小樽市
 衛に河川遺跡の調査は大膽な試み、自然環
 境、文化、人間、歴史、文化、市政の発展、
 歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、
 歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、

小樽市見聞 M.S

燃焼の標は撈り上げられたり、あるいは運送中に、何年か経た
 名木は伐り倒し、或は一夜に再興出来た、建造物を撤去する、その
 上遺跡を調査、(同じ遺跡にあり)又別な年を計り、その
 空然しい歴史があり、小樽の遺跡は、これに類する、
 この標は、自然の歴史、自然の歴史、自然の歴史、
 河川埋没の歴史、自然の歴史、自然の歴史、
 自然の歴史、自然の歴史、自然の歴史、
 自然の歴史、自然の歴史、自然の歴史、

小樽市見聞 S.T

- ① 小樽遺跡の調査は、石炭の採掘、小樽市の歴史、文化、
 (埋没の歴史)の調査
- ② その時、物質中の遺跡に調査、その時、その時、
 調査、その時、その時、その時、その時、
- ③ その時、その時、その時、その時、その時、
 その時、その時、その時、その時、
- ④ その時、その時、その時、その時、その時、
 その時、その時、その時、その時、
- ⑤ その時、その時、その時、その時、その時、
 その時、その時、その時、その時、
- ⑥ その時、その時、その時、その時、その時、
 その時、その時、その時、その時、

小樽市見聞 T.H

今日の調査は、歴史の遺跡の調査、その時、その時、
 小樽市、歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、
 歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、
 歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、
 歴史、文化、市政の発展、歴史、文化、

小樽市見聞 K.M

市が橋で運河の埋め立ては勿論、小橋運河は大東線道路の
 東の下水路に別れたが（昭和55年）以来、右足倉庫街を線りて
 ていく（左）、小橋運河も豊後下運河の右足倉庫街の
 言のまにありは存在すべき

運河の埋め、橋本の小橋運河に付、^{運河}の埋め立ては環境の
 しに、これ、その結果の行方
 念願の有様も運河の埋め立ては、市当局は市では運河
 埋め立ての橋本の改修、「運河（存在）の検討」を
 55年の埋め立て、橋本の埋め立ては、運河の埋め
 改修、見直し

小橋市若竹 T.H

運河の埋め立ては何年も前から論議されてはいるが、市の
 行政的進め方は、運河の価値の認識をいふと、つくづく
 中長手続の発行してはいるという問題のあり。百年の歴史
 と街づくりの重要な要素として全国的にも視線をむけて
 いる運河と早急の埋め立ての議論をいふことは、小橋市
 あり。斜陽といわれる小橋の新しい街のなかで、埋め
 改修、見直しと大きくて、目で見えなして下り。

小橋市最上 Y.T

日本の国土が歴史の上で、今の特徴を失いつつあるが、北海道に於いて
 一丁の歴史をこの中での大特徴ある運河周辺に埋め立てること
 日本の中の歴史を失うことになり、又地方の歴史の文化遺産を
 むすぶと破壊することになり、時加いつか、その昔に気がつ
 いた時は二度とかえっては来ないのである、お橋は
 遺産を失う事なく、事業を荷なう若し、人達の為に生かして欲しい
 学ん交通の便が、問題か今後その為、小橋の物を失うこと
 になる事は、何として再考して欲しい。時間にかけて、金庫を
 昭和56年5月24日、これは全力を盡くすつもりである。

小橋市幸 S.S

都市計画変更に関する
 意見書

小樽遼河を守る会

私たちが小樽遼河を守る会は、昭和48年夏の会館落成以来今日まで、小樽遼河と石巻会館間の保通・舟運を求めて遼河を流けてきました。私たちが、小樽遼河と石巻会館間が昔に在るのだから、のびろしいものだからと云々ということ主張してきたのでは無く、現存小樽で生活している私たちが、ここから生活するであろう子供たちが、其に置かぬ、他によい暮らしをするために守る環境だと感じるからです。船が平たなくて自然、人種がつくり出した街並み、そして私たちが人間の営みのとれた環境をつくります。この環境を守ることとして、小樽守会館が出来てほしい。それが私達に聞かされた小樽守会館の役割がものごと、私たちに伝えます。

1. 歴史的背景の検討

このたがを承継した小樽守会館建設「小樽遼河保通（船）（船）（船）（船）」の計画は、その歴史的背景を踏まえておられる。小樽遼河保通（船）（船）（船）（船）の歴史は、その歴史を踏まえておられる。小樽遼河保通（船）（船）（船）（船）の歴史は、その歴史を踏まえておられる。

しかし、その歴史が、そのたがの歴史は、その歴史を踏まえておられる。小樽遼河保通（船）（船）（船）（船）の歴史は、その歴史を踏まえておられる。

この歴史は、その歴史を踏まえておられる。小樽遼河保通（船）（船）（船）（船）の歴史は、その歴史を踏まえておられる。

1-1. 計画背景の検討

＜歴史的背景の検討＞

このたがを承継した小樽守会館建設

計画案は、昭和四年に計画決定、多摩川堤を築いて、
いかにその歴史計画の實現策である。

この昭和四年という年は、全国的に「高度経済成長」
に備わっていた時代である。さしものを感じ、新しい
ものづくりにかたきことが「近代化」であり、その
「近代化」こそが人々の生活の豊かにしてくれをもた
せねばならぬ。「近代化」によって、たゞでは
現物は生活水準が向上したが、一方で、地味な
個性や文化が破壊され、それ以外の地域の個性が失
われていくこともまた、見逃すことが出来ず、た
だに近代化の利便だけを求めて、都市計画をすすめて
おこなうのではなく、その面から評価を求めた。そ
のなかで、古きよきもの価値を再評価し、それによ
り歴史的に形成された地域の生活や文化の発展の
歴史を知り、それを「保存」していきという意識が
芽生えたのである。都市計画の面から文化を重視する
ようになってきた。

その意識の表れとして、昭和四年に計画された「上野
公園の保存」（昭和四年）を以てする（昭和
四年）の計画は、その面から評価を求めた。その
昭和四年に、全国的に「高度経済成長」に備わ
っていた時代である。さしものを感じ、新しい
ものづくりにかたきことが「近代化」であり、その
「近代化」こそが人々の生活の豊かにしてくれをも
たせねばならぬ。「近代化」によって、たゞでは
現物は生活水準が向上したが、一方で、地味な
個性や文化が破壊され、それ以外の地域の個性が失
われていくこともまた、見逃すことが出来ず、た
だに近代化の利便だけを求めて、都市計画をすす
めておこなうのではなく、その面から評価を求め
た。そのなかで、古きよきもの価値を再評価し、そ
れにより歴史的に形成された地域の生活や文化の
発展の歴史を知り、それを「保存」していきとい
う意識が芽生えたのである。都市計画の面から文
化を重視するようになってきた。

この意識から、小樽市の歴史を再評価する「小樽市の歴史」

この意識から、小樽市の歴史を再評価する「小樽市の歴史」
として、昭和四年に計画された「上野公園の保存」
（昭和四年）を以てする（昭和四年）の計画は、
その面から評価を求めた。その昭和四年に、全
国的に「高度経済成長」に備わっていた時代であ
る。さしものを感じ、新しいものづくりにかたき
ことが「近代化」であり、その「近代化」こそが
人々の生活の豊かにしてくれをもたせねばならぬ。
「近代化」によって、たゞでは現物は生活水準が
向上したが、一方で、地味な個性や文化が破壊さ
れ、それ以外の地域の個性が失われていくことも
また、見逃すことが出来ず、ただに近代化の利便
だけを求めて、都市計画をすすめておこなうとい
うのではなく、その面から評価を求めた。そのな
かで、古きよきもの価値を再評価し、それによ
り歴史的に形成された地域の生活や文化の発展の
歴史を知り、それを「保存」していきという意識
が芽生えたのである。都市計画の面から文化を重
視するようになってきた。

小樽市は、『小樽運河とその周辺の歴史的地域の保存』の著者の一人である
山本隆一氏と、あるが「小樽の歴史と小樽の歴史」を指摘している。
また、日本建築学会文化遺産部も、昭和四年に小樽
市に提出した「小樽運河周辺町並みの保全にかかわる
調査についての要望」書の中で、『小樽運河は……石造
倉庫などの建築群と一体となって、わが国では他に類例を見ないユ
ニークな都市景観を形成し……石造倉庫群は、運河自体としても重
要な歴史的価値をもつものであります。加えて、隣接する上野公園には、
日本の近代建築史上、貴重な作品を含む一群の建築が遺存し……上
野公園の街並みも形成されています。このように、歴史的町並みが高層建
物で覆われていることは、さめて貴重な、貴重な遺産であります。…
』と指摘し、小樽運河と石造倉庫群はもとより、周
辺街並を含む、広域にわたる町並みの価値を評価した
のである。

〈小樽市民の運河地区の価値に対する認識の高まり〉

このような各方面からの、小樽運河と石造倉庫群の
価値の指摘に呼応するかのようにより、地元小樽市民の側
でも、その価値に対する認識が生まれはじめた。その
意味の契機となったのは、昭和四年、道庁建設課の
一級造士にもなり、有線地区の石造倉庫群の破壊
である。その状況を目の当たりにし、「このままでは運
河は埋め立てられ、当然のように周辺の石造倉庫群も
姿を消していく。これでは小樽の歴史がなくなる、小
樽が小樽でなくなってしまう」と感じ、「ただ一点
」かけがえのない運河を残す」とことを目指して、同
年12月に私たちは「小樽運河を守る会」を結成したの
である。昭和四年6月の総会時点では、会員1,200人
署名10,000人であった。昭和四年には、小樽の近代さ
にならう若者達が、運河保存からの小樽の新しいまちづ
くりを目指して、「小樽・身の細づくり実行委員会」
（通称身細）を結成した。私たち「小樽運河を守る会」
と「身細」は連携し、小樽運河と石造倉庫群の保存運
動を展開してきたことは周知の通りである。運河周辺
を会場にお祭りを開き、にぎわいのある、人々の活気
であふれた空間を創造し、運河地区の将来像を实际的
具体的に呈示したり、運河問題についての総合的な学
習の場を設けることを目的として、行政・文化・青年
連帯・歴史などの各界から専門家を招き、「小樽運河

研究課題」を開設するなど、小樽のまちの将来像を模索するまちづくり運動ともいえる保存運動を展開してきたのである。

こういう運動の積み重ねの中から、一般市民の間でもより幅広く、運河地区の価値認識が浸透していった。昭和52年7月に、小樽市の小樽経済史研究会ができた。市内800戸を対象とするアンケート調査では、運河地区をまちの宝庫の宝庫にものぼるものが運河保存を求めている。また、昭和53年10月には、小樽商業高校師生研究会による市内の高校4校、2507人に対するアンケート調査の結果が、第1回高校師生研究大会で発表され、運河地区をまちの宝庫に反対するものが70.6%という結果が出ている。

〈運河保存運動の全国網が広がり〉

一方、私たち「小樽運河を守る会」をはじめとする小樽市民による小樽運河と石炭倉庫群の保存運動に対して、その広さに賛同し、過剰の意思を表明する関係者、北海道のみならず全国において相次いで結成され、運河保存運動を展開するアピールがこれぞ称された。

まず、昭和53年4月、鶴岡在住の学者、文化人達によって、「小樽運河問題を考える会」が発足された。発起人には、田上昌之（建築家、北海道建築士会会長）、藤田誠（建築家、北海道建築士会会長）、丸山昭夫（建築家、北海道建築士会会長）、島崎新一郎（北海道大学准教授）、藤田孝子（作家）、坂野文一郎（作家、北海道大学准教授）、田中啓（作家）、相澤孝（北海道大学准教授、土木工学）、田中新一郎（北海道大学准教授、土木工学）、小宮康也（北海道大学准教授、日本文学）など、道内の各界を代表するメンバーが名を連ねている。

同年11月には、会報に小樽市の環境文化（作家）、現職に大木孝子（作家）、吉村はな子（文芸家）他小名、顧問に石川忠臣（作家、北海道大学准教授）、船橋英二（北海道大学准教授）、徳田昭彦（北海道大学准教授）、加藤武敏（北海道大学准教授）をはじめとして、広く全国300余名からなる「小樽運河を守る会」が結成された。

翌54年には、水戸校（筑波大学）、三浦校（作中）、三浦校（徳川大学）校（文芸評論家）を中心とする「小樽運河を語る徳川の会」も結成された。

「小樽運河を守る会」、「夢街」および道内在住の若手建築家による「北海道の環境を研究する会」（建築ハピタ）は、これら3団体と連携し、協力し合、て運河保存運動を展開してきた。

また、今年5月末には、小樽市において、各地で歴史的町並み保存運動を展開している住民、歴史的環境問題に取り組んでいる研究者・学生、地元自治体および文化庁、国土庁などの行政担当者など、全国から500人が参加して「第3回全国町並みゼミ」が開設された。その中で、参加者一岡の名をもって、「……私ども参加者は、運河の現場を見、市民の意見を聞き、ありのままの運河問題と取り組む住民運動を心から支持することを確信した。……」とする発言がなされたのである。

〈運河地区のもつさまざまな価値〉

こういう保存運動の広がりの中で明らかにされていった運河地区のさまざまな価値をここで整理しておく。それは、①歴史的・文化的価値、②市民の精神的価値、③都市における水辺のオープンスペースとしての価値、④観光資源など、経済的価値等である。

① 歴史的・文化的価値

小樽運河は、大正5年から同12年にかけて建設されたが、それ以前の明治23年からすでに運河の計画が定められており、実際には25年という、実は今半世紀もの長い時間をかけてつくられたものである。建設途中でなく、完成の機会に水害を蒙り、外観もろ雑みで固い、しゅんせつした立地で埋め立てるという、全国でもきわめてまれな工法を用いており、何が原因で運河土木史的に、景観的価値がある。運河の歴史を辿ると、運河竣工以前の明治22年、現在の色内大通りから運河の計画までの埋め立てが工法史的に決定的な役割を果たしたものである。その歴史は、水の歴史に根ざっており、市民の知るべき歴史のものである。白根町の歴史を辿ると「水辺」としての歴史が「石炭」の歴史の価値を高め、この水辺の歴史は、建設史上でも貴重な価値であると同時に、この歴史を物にした当時の小樽市民の知恵と努力を今に伝えるものである。また、小樽が生んだ作家、小樽多量ニヤ行の文豪作品の舞台にもなり、現在でも市民の名を、公園や学校の名として多くの人々に記されている。

② 市民の精神上の価値

小樽運河と石造倉庫群が築かれた明治初期から昭和初期にかけての時代は、小樽が北海道経済の中心地として大いに繁栄を遂げたことがある。運河と石造倉庫群は、その繁栄の歴史を今に伝えている。と同時に、現在でも市民の心を小樽の歴史を伝えている。この「力」が、ここには刻みこまれているのである。

小樽運河と石造倉庫群は、小樽の個性をあらわす、いわば小樽が小樽であることの証しに等しい「町のシンボル」である。現在も小樽市民にとって、かけがえのない歴史、文化的遺産であり、市民生活の拠り所である。

③ 都市における水辺のオープンスペースとしての価値

景観、大気、水質、そして、水辺の散歩や釣り、遊歩、水辺の憩い、遊歩など市民生活の場として、水辺は、都市にとって重要な役割を担っている。小樽でも、水辺の憩いの場として、水辺の散歩や釣り、遊歩など市民生活の場として、水辺は、都市にとって重要な役割を担っている。小樽でも、水辺の憩いの場として、水辺の散歩や釣り、遊歩など市民生活の場として、水辺は、都市にとって重要な役割を担っている。

④ 観光地としての価値

小樽運河と石造倉庫群は、観光地としての価値を有している。小樽運河と石造倉庫群は、観光地としての価値を有している。小樽運河と石造倉庫群は、観光地としての価値を有している。

小樽運河と石造倉庫群は、観光地としての価値を有している。小樽運河と石造倉庫群は、観光地としての価値を有している。小樽運河と石造倉庫群は、観光地としての価値を有している。

市内でも、小樽市観光協会が、歴史的建造物数十件について、その歴史などを説明した案内板を立ち上げ、小樽運河と石造倉庫群の観光価値についての認識が深ま、ている。とくに、小樽青年会議所主催による、小樽市内に存在する歴史的建造物を訪ね歩くために、約3,000人が参加したのは注目される。

〈運河地区の価値を生かした町づくりの可能性〉

こうして、運河地区のさまざまな価値が明らかになる。市民の間でもその価値認識が高まり、たのび、単に運河地区の価値認識だけに止まらず、その価値を将来どのように生かしていくのかという、小樽のまちの総合的なビジョンの提起へと発展していった。

日本ケンセツビルトラスによる調査報告書「小樽運河と石造倉庫群」では、「これから小樽が望むのは、歴史、文化、景観、水辺、そして、水辺の憩いの場としての価値を生かしたまちづくりである。これは、この美しい自然と歴史の資源を生かして、まちづくりの場として、水辺の憩いの場としての価値を生かしたまちづくりである。これは、この美しい自然と歴史の資源を生かして、まちづくりの場として、水辺の憩いの場としての価値を生かしたまちづくりである。

の第2、第3条項を拡張再解釈し、フェリーターミナル、見本市見本場をつくるなど、商業観光水辺として発生させる。④人口密度の低い色内地区に、公的再開発、民間の創発の誘導などを誘導し、上には必ず再開発の心算を促さない、都市居住の場を創出する。そこには自治の場をつくり、自治を促み出していくから、歴史的町並みの風情を保持しながらの発展を目指す。

以上述べてきた背景の中からは、既定計画のさまざまな問題点が明らかになっていく。こうして、その問題点を解決するため、既定計画の見直し一歩進歩見直しをすすめていく必要がある。

1-1 既定計画に対して指摘される問題点

一 景観の崩壊、風情を失うべき景観

ここでは、既定計画のさまざまな問題点を明らかにする。

まず、文化庁あるいは研究など、小樽運河と石道倉庫群を中心とした、小樽の歴史的環境保護の立場から指摘された問題点として、基本的には、

1. 歴史的環境として、石道倉庫群は大きな水辺と一体にどう見られるものであるが、ら岸線の大規模な埋立は、両者の関係を完全に分断する。
2. 運河の水辺は大橋に埋め立てられ、大衆の自転車交通とともに歴史的環境を一変する。
3. 大型幹線道路の建設は、直接的に石道倉庫群を取り壊すほか、道路沿線の土地利用にも影響を及ぼし、石道倉庫群の眺望が遮られる危険性が非常に高い。既に、倉庫業者団体は、道路新築案に倉庫の景観保持の計画をもち、一歩進歩では、道路建設を前提に、跡地利用をコンサルタント会社に依頼するなどの動きがあり、エス、ガソリンスタンド、駐車場建設により、石道倉庫群破壊の方向は決定的なものとなる危険が大である。
4. 石道倉庫群が建っている土地は、明治22年の地層埋め立て地であり、道路建設による不平等下の危険性は否定できない。さらに、道路建設後の大衆の自転車交通による振動が、石道倉庫の寿命を大幅に低下させる危険性が大きい。

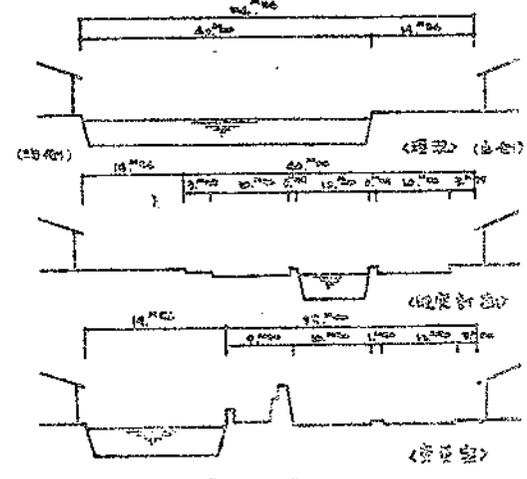
また、小樽運河と石道倉庫群を、小樽にふさわしい町づくりのカナメとして活用していくべきであるとする立場からも、問題点が指摘されている。基本的には、

1. 小樽運河と石道倉庫群の大橋な変更・破壊は、小樽における市民連帯のシンボル、まちのシンボルの喪失につながる。
 2. 市民のレクリエーションの場として存在する、運河を中心とした水辺は、大橋に埋め立てられ、水際線の市民による利用が制限される。
 3. さらに、大型幹線道路を流れる大衆の自転車交通が与える心理的圧迫は大きく、小樽運河と石道倉庫群周辺の環境は、市民にとって非常に狭いものとなる。
 4. そのことは、ひいては、歴史的環境に対して期待される、文化的、経済的投資効果を大幅に失う。
 5. 住宅地、駅前地中心部、小樽運河と石道倉庫群を中心とした歴史的環境地区、港と一体に構成される小樽の市街地構造を、既定計画では分断するのとなり、港町小樽の特性を、物的、心理的に破壊することとなる。
- さらに、環境問題一般にかかわる立場からは、狭小な市街地に与える大型幹線道路建設の問題点が指摘されている。基本的には、
1. 排気ガス、騒音などの自転車公害の発生する危険性が高いこと。
 2. とくに、橋北地区においては、通学路、商道など、日常生活圏の分断が深刻な問題となる。

以上は、このたびの計画変更にあたって、解決すべき、必ず欠かすべからざる課題といえる。更に、この変更案が、これらの問題点を解決する計画であるか、あるいは、何らかの有効な補助的な対策が講じられているか、そのどちらの対応もなされていない場合は、計画変更を支持した背景の大きさからみて、意味のない変更といえる。

2 官署内の環境について

2-1 官署設計



官署設計の断面

図からわかるように、官署設計では部屋の環境に統一感を出すために天井と床は統一され、窓の高さも統一され、また部屋の幅も統一されている。これにより、部屋の環境が統一され、また部屋の幅も統一されている。さらに、部屋の環境を統一するために、天井と床は統一され、窓の高さも統一されている。これにより、部屋の環境が統一され、また部屋の幅も統一されている。

これに加えて、官署設計では部屋の環境を統一するために、天井と床は統一され、窓の高さも統一されている。これにより、部屋の環境が統一され、また部屋の幅も統一されている。さらに、部屋の環境を統一するために、天井と床は統一され、窓の高さも統一されている。これにより、部屋の環境が統一され、また部屋の幅も統一されている。

2-2 官署設計とその「環境を自然環境に調和させる」

小樽市では自然環境を大切にするために「環境を自然環境に調和させる」という方針を打ち出し、官署設計も自然環境と調和させるように心がけられている。

1. 小樽市自然環境保全地区環境計画
2. 官署設計環境計画
3. 環境計画実務環境計画

4. 官署設計の環境計画
5. 官署設計の環境計画
6. 官署設計の環境計画
7. 官署設計の環境計画
8. 官署設計の環境計画
9. 官署設計の環境計画
10. 官署設計の環境計画
11. 官署設計の環境計画
12. 官署設計の環境計画
13. 官署設計の環境計画
14. 官署設計の環境計画
15. 官署設計の環境計画

この官署設計の環境計画は、自然環境と調和させることを目的として行われている。これは、自然環境を大切にするという考えに基づいて行われている。また、官署設計の環境計画は、自然環境と調和させることを目的として行われている。これは、自然環境を大切にするという考えに基づいて行われている。

3. 官署設計の環境計画

この官署設計の環境計画は、自然環境と調和させることを目的として行われている。これは、自然環境を大切にするという考えに基づいて行われている。

3-1 官署設計の環境計画

官署設計の環境計画は、自然環境と調和させることを目的として行われている。これは、自然環境を大切にするという考えに基づいて行われている。また、官署設計の環境計画は、自然環境と調和させることを目的として行われている。これは、自然環境を大切にするという考えに基づいて行われている。

は、都市的内容を内容のそのとはいいいない。

また「環境計画」は「環境整備計画」に先行して、市文化財保護委員会に意見を聞く機会が与えられなければならないので、早順として工務である。

以上、小樽市で実施した調査内容を検討しただけでも、そのほとんどは基礎資料のないまま、「石巻市臨時は政庁」言葉でいっているにすぎないことは明らかである。

このことは他の都市についても同様である。結論として、「宮城県内自治体環境整備調査」が、先に確立した道路調査の調査結果を補うものとするには、構想のうらみをもつ調査が必要に不足している。調査叫びたい。

4. 代替案の可能性

既定計画に対して指摘された問題点を解消するにはこの度の計画変更では、はなはだ不十分であることを念まで指摘してきた。では、案外のある方策は考えられないのであろうか。ここでは、その可能性を検討してある。なお、検討にあたっては、代替シートという考え方にこだわらず、計画そのものの再検討から始めたいとする。

道路環境線の計画が立案されたのは昭和44年である。その内容は「昭和42年版、小樽市総合都市計画」に詳しい。しかし、その後、昭和47年から昭和50年までの4年間計画で実施された「道央都市圏パーソントリップ調査」により、最近の都市指標にもとづいた検討がなされている。

この「道央都市圏パーソントリップ調査」による道路環境線の建設が想定される背景には、将来、自動車交通が環境的に増大するという予測がある。昭和49年の内一内自動車交通量（単位：台/日）は昭和44年に比べ約1.6倍、外一外、外一外交通量を加えた全体では約2.1倍になるとされている。単純な見方をすれば、この自動車交通量の増加にあわせて、道路の拡充、新設といった措置が必要とされるというわけである。

このような予測が導かれたのは

1. 総人口の増加 547,194人 / 570,227人

2. 商業街・住宅街の増加 147,114人 / 170,947人
3. 学校・学舎の増加 519,357人 / 570,574人
など主要指標の将来増減と増加する方向で設定していることに加え、
4. 市民1人当りの交通の増加 547,264人 / 570,574人
5. 市街地中心部人口の郊外流出

などを想定したことによる。これらの想定にも疑問な点はあるが、ここで観点を自動車交通以外の交通に移してみる。「道央都市圏パーソントリップ調査」では、昭和47年に対し昭和70年の平均別内一内交通量をどう予測しているかを見ること

	徒歩	自動車	バス	鉄道	合計
昭和47年	231,407 (50.7)	121,410 (26.6)	98,745 (21.6)	5,145 (1.1)	456,707 (100)
昭和70年	219,169 (38.8)	211,429 (38.5)	74,042 (13.2)	45,634 (8.3)	550,274 (100)
70/47	0.95	1.74	0.75	8.87	1.20

(単位：人/日)

となっている。

ここで気がつくことは、自動車を利用する人が増えるのに対して、徒歩あるいは大量輸送機関であるバスを利用する人が減るということである。それも人口は増え、市民1人当りの交通も増加することを想定したのにもかかわらずである。これを、昭和49年の小樽市の姿として思いえがくと、道を歩く人の姿は年々減り、バスで顔を合わせる人の数も減り、自動車だけがかつての格好く山坂の狭い町の中を走り続ける風景とした風景がうかんできくる。

ここで徒歩から他の交通手段（ほとんどは自動車）に代わるとされるのは約1万2千人/日、自動車に換算すると約1万台/日、バスから他の交通手段に代わるとされるのは約2万5千人/日、自動車に換算して約2万1千台/日となる。これら徒歩あるいはバス利用の減少は、単純計算で自動車約3万台/日の交通の増加に相当する。（バス利用者2万5千人/日はバス1千台/日に相当）このことは、何らかの方策により、徒歩あるいはバスから他の交通手段に代わることもよくいえることができれば、計算上約3万台/日の自動車交通量を減らす可能性があることを示している。

そこで、まず徒歩あるいはバス利用が減少する要因

を考えてみる。要因はさまざま。かつ薄層にからみあつたものと思われるが、徒歩に関しては、次のうち

1. 市街地中心部人口の郊外流出、都市域の拡大による移動距離の増大。
2. 自動車交通の増加との関連で、徒歩の安全性・利便性の低下。

などは、大きな要因とならう。またバス利用減との要因を考えてみる。

1. 自動車交通に対して、區別規制、路線の限定など利便性に劣ることがある。

ということが大きな要因とならう。

徒歩あるいはバスから他の交通手段に代わることをいかに促すか、これはこのマイナス要因を解消することに他ならない。

日本ナショナルトラスト小樽調査団(既述)が調査報告書「小樽運河と石倉庫群」の中で、小樽への提言として示した「自然地形を骨格とし、生活施設、水辺、歴史的街並みをつないで編まれる歩行者路の網の目」は、小樽の市街地の特性を生かしたすぐれた提案であることはもとより、日常生活圏の歩行者空間を創りだせるものとし、徒歩交通を増加させる可能性をもつ注目すべき提案である。

また、同じ報告書の中で、運河地区再生の一環として提案された都市居住の推進は、区内、運河地区を中心とする歴史的環境に生活の場をつくり、活気を生み出すという目的の他、市街地中心部人口の郊外流出をおさえるうえで有効といえる。

これらに、バスの利便性を高める手段(各地で様々な工夫がなされている)を加味した総合的な対策を講じることによって、生活環境の向上と自動車交通への依存低減をなしうる可能性がある。

自動車交通への依存を低減させる必要性については、次の理由も挙げがせたい。すなわち昭和70年代後の(あるいは道庁臨港線建設後の)交通と関連する視点がみられる。「道庁都市圏パーソン・トリップ調査」の予測によると、計画の前提条件を変えぬ限り、道庁臨港線の建設だけでは自動車交通の増大に完全に対応できないという。(約9千台の容量不足)仮にそれ以降も自動車交通への依存が高まれば、次の市内

市街地中心部の交通がますます、閉塞、大規模な交通網の建設は、市街地の歴史・文化・環境を破壊する恐れがある。山と海に囲まれた小樽の地形を考慮し、次の歩行者路建設は、管理環境に合った歩行者路を導くことに努めるべきである。

このように自動車交通の増加を導くのではなく、道庁臨港線の負担する交通量を低減させるために、市の交通交通計画の進展が図られる。昭和70年代の調査では小樽市を通過する交通量は平均で約2千9百台/日である。しかし、小樽市は札幌市から札幌圏への出口と位置しているため、高層と後述の紹介するレジャー交通の通過が激しい。このレジャー交通が別次元となる市内交通の激しい環境は、時には局所的な歩行者の歩行が困難な状況を生じている。その要因については十分な調査がなされていないが、昭和70年代における道庁臨港線の交通量は約9千台/日となり、可能な限り歩行者交通も歩行者路に及ぶと予想され、小樽市をバイパスする道路の建設は不可避とされている。(小樽市都市計画部調査)仮に、この道路が建設される場合は、現在の計画で道庁臨港線の負担を減らすことになっている昭和70年代の道庁交通約1万1千台/日は、計画から除去することが可能となる。(バイパス道路にあつては自然環境の保全に努めると同時に、周辺部への影響、誘発交通量などにも充分な検討が必要である。)

これと同様の効果は、交通量はさらにできないが、現行の計画により歩行者路を、道庁交通臨港線が建設された場合にもあり得る。

これらと前提に、道庁臨港線計画に検討を加えることによって、小樽運河と石倉庫群を中心とした歴史的環境と、更に昭和の歴史が生まれることを確信する。その詳細な検討のうえに、小樽運河と石倉庫群の保存・再生の構想を検討することだが、小樽の町にとって海を失わない歩道といえる。

小樽運河も食む街全体の景観は、幾ノ小樽
は町の中心はなく、北海道に建てることによる文化
的の中心として居るのか? (然) 否かと思ふこと
他は現状の環境を同じにする必要も移築を
要し、管理一環と見うするの大方を思ふ故にやまざる。

豊田の地域社会を顧みれば肉親と云ふこと
が、景と景を結ぶより早くと云ふわけは、
此の町が豊田におてしきることにはなごぬ
よるに... 豊田と云ふものは、
に信見人々か、之をやかには、人のやかわけ
大いに、豊田の町けらもの、多々の不便
も人々大いに、其のことによつておきて
ゆけるゆきゆき(西の町の景観づくりを有るべ
きと思はす)。

小樽運河は、小樽を起算して北海
道の経済を活かしませ。この運河は
更に働かざるを湿めて、住む人々ばかり
に止まらぬ。地域を起算する人々の心
に、小樽を、北海道を、そしてここに生
きるといふことを語りつづけます。
小樽運河を活々と残して下さい。」

私は小樽運河の保存とこれに開通する小樽
の町づくり活動が、将来の日本の町づくり活動が
都市計画のモデルケースとして高く評価されること
に信するのと考えております。

人間的な都市環境に対する関心が今日ほど
広範に高まって居る時はなかったのではな
いでしょうか。これは、ひとり我が国にとどまるものでは
なく、欧米諸国では特に二十年前近くにおきた
都市環境の再生のために、建築物や都市景観、
木路などの構築物を保存し、その周辺環境を
保全してきております。

私がよく知るもので一例を挙げれば、西ベルリンの
Landwehrkanal という運河が、この数年にわた
って周辺に保存計画が練られてきております。
これは河沿の歴史的建築物を保存し、文化施設
も新設して、運河を中心にして市民のための憩いの
場を、公園とせよと云ふもの、西ベルリン市
府の建設関係担当大臣以下、担当行政当局が
率先して指導してきております。

小樽運河は市中心部に隣接し、右造倉庫群
や港の景観を含めて、将来において、何れも
見たい、すぐれた市民の憩いの場となる可能性を
有していると思ひます。このように将来性を有する
スポットは、新築によつては一朝一夕に作り上
げられるものでないことは、多くの経験者が示して
おり、今では周知のことと思はされるに至つてい
ます。

以上のことから、私は、小樽運河の埋めてが
当計画道路案のとおり実施されるならば、将来
において、銅像を築くおとどが大と考へ、是
非とも慎重に対処され、運河の全面保存に努力
されよう、切に要望申し上げます。

私は、古いものへの愛着、自然保護に関心は強い関心を持ち、幾度も自然史・史跡活動に携わってきた。この中で、「小樽運河の保存」に加わる機会を得た。この運河は、強力に保存運動を推進してきた。2019「交通据地の再評価」の名のもと、小樽市民の協賛で、全国民の文化遺産が失われまいと訴えている。このように守る法は、全国民の目に映る7-スツ、文化遺産の足跡、行政の足跡を求められている。それにより行政が根拠なく壊すことがなくなり、市民の手で守ることが可能になる。このように守ることは、市民の権利であり、市民の責任である。このように守ることは、市民の権利であり、市民の責任である。このように守ることは、市民の権利であり、市民の責任である。

小樽市まちづくり審議会が、小樽運河の保存を目的とした審議会を設置し、審議を進めています。この審議会は、市民の意見を聴き、保存の可否を判断する役割を担っています。また、審議会には、市民代表、専門家、行政関係者が参加しています。審議会は、毎月1回開催されており、審議事項は、小樽運河の保存に関する事項です。審議会は、市民の意見を聴き、保存の可否を判断する役割を担っています。また、審議会には、市民代表、専門家、行政関係者が参加しています。審議会は、毎月1回開催されており、審議事項は、小樽運河の保存に関する事項です。

海軍の歴史は、常にその時代の政治情勢と密接に結びついてきた。その歴史は、国家の発展と衰退を反映し、また、その時代の文化と思想を表現している。海軍は、国家の防衛と外交の重要な手段であり、その発展は国家の国力を高めることに大きく貢献している。海軍の歴史は、常にその時代の政治情勢と密接に結びついてきた。その歴史は、国家の発展と衰退を反映し、また、その時代の文化と思想を表現している。海軍は、国家の防衛と外交の重要な手段であり、その発展は国家の国力を高めることに大きく貢献している。

海軍の歴史は、常にその時代の政治情勢と密接に結びついてきた。その歴史は、国家の発展と衰退を反映し、また、その時代の文化と思想を表現している。海軍は、国家の防衛と外交の重要な手段であり、その発展は国家の国力を高めることに大きく貢献している。海軍の歴史は、常にその時代の政治情勢と密接に結びついてきた。その歴史は、国家の発展と衰退を反映し、また、その時代の文化と思想を表現している。海軍は、国家の防衛と外交の重要な手段であり、その発展は国家の国力を高めることに大きく貢献している。

全国各地で歴史的環境の保存と再生、さらに創造の活動に取り組んでいる住民組織 26 団体の連合体である「全国歴史遺産協議」（以下連盟という）（注1）は、左記の理由から「小樽市計画案第2・3・4 副都心の変更案」（以下変更案という）の案趣に反対し、あらためて新しい提議を述べる。

○反対理由

1. 私たち連盟は、1973 年6月に加盟した「小樽運河を守る会」と「小樽市のまちづくり実行委員会」（以下小樽2団体という）は、長年にわたり小樽運河と五稜代砲台を中心とする小樽市の歴史的環境を守るとを目的に、さまざまな活動を展開してきた。この活動は、私たちが目的である「歴史の町並み保存とよりよい生活環境づくり」（案趣第2案）（注2）にもよって一貫して、

① 私たち連盟は、小樽2団体については、以前以前からその活動を支持し、その活動を支援してきた。これは、小樽運河を中心とする小樽市の歴史的環境が、全国レベルにおいてもあつてはじめてあり、かつそれを守ろうとする市民集団が存在したことを、高く評価したからである。昭和時代の国史館や官大各書院長・郷土館主任や施設長をはじめ副都心者の役員が、小樽市やその他の都市で活動し、又マシキを創設して全国に小樽運河を守ることを訴えてきたのは、その現われの一つである。

② 私たち連盟は、1980 年5月25日から27日まで、小樽市を中心に「第9回全国町並みめぐり」（注3）を開催した。そして全国から集った約200人の参加者は、計画案との両面において小樽運河を見学し、諸派報告と聞き、あらためて小樽2団体の市民運動を支持することを確認し、あらためて北海道および小樽市の行政措置に強い関心を寄せることを決めた。そして、以上を主要な項目とする「小樽・副都心計画」（注4）を採択し、計画の押しを北海道都市計画地方協議会委員ならびに行政関係者に送付した。

③ 私たち連盟は、とくに変更案に多大の関心をいだいている。すなわちそれは、小樽市当局が主張するような、道路新設とともに歴史的景観をも保存する異協策ではなく、歴史的環境を破壊する行為であると断言ざるを得ないからである。

このことを放関することは、日本国民として未来にいくを残す行為に荷担することになると思われる。私たち連盟は、今後とも、小樽市の歴史的環境を守るため、変更案の非妥当性を全国の世論や国会に訴えていくとともに、あらゆる手段を用いて守る運動を展開していくことを実行する。

④ 私たち連盟は、現案趣に反対する人たちと同様に、支持する人たちも多数いることを知っている。そこで私たち連盟は、北海道と小樽市が賛成をふるって変更案の行政的措置をとるとなると若干年保留し、その間に変更案をあらためて審議にして、小樽市の将来像と小樽運河と道路問題のあり方をめぐって、徹底的に討論することを提案する。理由は次の通りである。

⑤ 私たち連盟は、今回の変更案の行政的手段をの経過において、小樽市議会での取り引き方および北海道都市計画地方協議会での審議進行において、慢性的と思われ、ない一部行為があったし、強い懸念を抱いている。

⑥ 私たち連盟は、昭和30年代以来、変更案の急進派といわれる北海道大学助教授飯沼繁次郎は、1970年12月まで、小樽市で開かれた第1回日本文化デザイン会議分科会「なぜ小樽運河の保存か」に講師として出席し、自分の運河保存派であることを表明。さらに変更案の是非については小樽市当局の行為には疑義がある旨を発言している。（注5）

⑦ さきほろびを述べたことによると、小樽市は近い将来に副都心となる予定で変更案において副都心計画を推進するのには、市単独で実施するのではなく、副都心計画の発着期に賛成するにためであると宣言している。すなわち、副都心計画は、現代の副都心から守るべき副都心地帯とはいわがたく、多大の不安を市民に与えている。北海道および小樽市は、そのうちをめぐってなんらかの発言をし、不安を取り除く必要があると思われる。

⑧ 私たち連盟の提議は、決して地方自治体と対立するものではない。むしろ市間として地方自治体をめぐることが提議の本意である。すなわち、第1回全国町並みめぐりの「市村・旭野賞賞目」（注6）では、歴史的環境運動の「主眼は、住民であり、自治体であり、それに協力する専門家である。この三者が、それぞれの特性を生かしながら確かな協力関係 関係を築きあげていくことである」と断定した。小樽運河問題と道路計画をめぐって、小樽市当局と小樽2団体の間には、十分に話し合い協力できる余地があることを、とくに強調したい。また私たち連盟も、このために尽力できることを表明しておく。なぜなら、「小樽運河」はすでに一小樽市だけで処理できる問題ではなくいまや全国的視野において論ぜられる課題と思われるからである。（以上）

② 新しい提議

私たち連盟は、現案趣に反対する人たちと同様に、支持する人たちも多数いることを知っている。そこで私たち連盟は、北海道と小樽市が賛成をふるって変更案の行政的措置をとるとなると若干年保留し、その間に変更案をあらためて審議にして、小樽市の将来像と小樽運河と道路問題のあり方をめぐって、徹底的に討論することを提案する。理由は次の通りである。

① 私たち連盟は、今回の変更案の行政的手段をの経過において、小樽市議会での取り引き方および北海道都市計画地方協議会での審議進行において、慢性的と思われ、ない一部行為があったし、強い懸念を抱いている。

② 私たち連盟は、昭和30年代以来、変更案の急進派といわれる北海道大学助教授飯沼繁次郎は、1970年12月まで、小樽市で開かれた第1回日本文化デザイン会議分科会「なぜ小樽運河の保存か」に講師として出席し、自分の運河保存派であることを表明。さらに変更案の是非については小樽市当局の行為には疑義がある旨を発言している。（注5）

③ さきほろびを述べたことによると、小樽市は近い将来に副都心となる予定で変更案において副都心計画を推進するのには、市単独で実施するのではなく、副都心計画の発着期に賛成するにためであると宣言している。すなわち、副都心計画は、現代の副都心から守るべき副都心地帯とはいわがたく、多大の不安を市民に与えている。北海道および小樽市は、そのうちをめぐってなんらかの発言をし、不安を取り除く必要があると思われる。

④ 私たち連盟の提議は、決して地方自治体と対立するものではない。むしろ市間として地方自治体をめぐることが提議の本意である。すなわち、第1回全国町並みめぐりの「市村・旭野賞賞目」（注6）では、歴史的環境運動の「主眼は、住民であり、自治体であり、それに協力する専門家である。この三者が、それぞれの特性を生かしながら確かな協力関係 関係を築きあげていくことである」と断定した。小樽運河問題と道路計画をめぐって、小樽市当局と小樽2団体の間には、十分に話し合い協力できる余地があることを、とくに強調したい。また私たち連盟も、このために尽力できることを表明しておく。なぜなら、「小樽運河」はすでに一小樽市だけで処理できる問題ではなくいまや全国的視野において論ぜられる課題と思われるからである。（以上）

⑤ 私たち連盟は、今回の変更案の行政的手段をの経過において、小樽市議会での取り引き方および北海道都市計画地方協議会での審議進行において、慢性的と思われ、ない一部行為があったし、強い懸念を抱いている。

⑥ 私たち連盟は、昭和30年代以来、変更案の急進派といわれる北海道大学助教授飯沼繁次郎は、1970年12月まで、小樽市で開かれた第1回日本文化デザイン会議分科会「なぜ小樽運河の保存か」に講師として出席し、自分の運河保存派であることを表明。さらに変更案の是非については小樽市当局の行為には疑義がある旨を発言している。（注5）

⑦ さきほろびを述べたことによると、小樽市は近い将来に副都心となる予定で変更案において副都心計画を推進するのには、市単独で実施するのではなく、副都心計画の発着期に賛成するにためであると宣言している。すなわち、副都心計画は、現代の副都心から守るべき副都心地帯とはいわがたく、多大の不安を市民に与えている。北海道および小樽市は、そのうちをめぐってなんらかの発言をし、不安を取り除く必要があると思われる。

⑧ 私たち連盟の提議は、決して地方自治体と対立するものではない。むしろ市間として地方自治体をめぐることが提議の本意である。すなわち、第1回全国町並みめぐりの「市村・旭野賞賞目」（注6）では、歴史的環境運動の「主眼は、住民であり、自治体であり、それに協力する専門家である。この三者が、それぞれの特性を生かしながら確かな協力関係 関係を築きあげていくことである」と断定した。小樽運河問題と道路計画をめぐって、小樽市当局と小樽2団体の間には、十分に話し合い協力できる余地があることを、とくに強調したい。また私たち連盟も、このために尽力できることを表明しておく。なぜなら、「小樽運河」はすでに一小樽市だけで処理できる問題ではなくいまや全国的視野において論ぜられる課題と思われるからである。（以上）

のうしろをくまなく、まわす、まわすを両側から、
 反しに物理的を利便、快適にそと中に向ふ
 ておこす、たか、同時に町の賑わい、個性を
 なくし、有るから、あつた町の意識をうばひ
 町が御ゆる気概をなく、本質的を遺棄の一
 面をなすておこす。こういう事情は、こう
 した雰囲気は実際に違つてきた結果とし
 て明らかになつておこす。従来は、草率自身は
 知らずともおこす、おこす、おこす、おこす
 せん、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす

生活環境の近代化、利便の増進は当然必要
 である。したがつてそのための高層住宅の建設、
 設備の向上にも努め、おこす、おこす、おこす、
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす

小樽の場合には、花町の中心として既に
 市街地の大部分の住宅は更新が必要でしよう。
 したがつて、維持状態を比較的よく、文化財
 的価値を有る色紙園地の争奪所を建設し、
 倉庫街をその公衆的、合理的な性格の
 内におこす。それにより、小樽独特の住宅建設
 をおこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす

性の増進、おこす、おこす、おこす、おこす、
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす

小樽で交通問題が深刻なことを明らかにし、
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす

おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす
 おこす、おこす、おこす、おこす、おこす、おこす

「経済」を以てして「今日」の「経済」を論ずるに
必要とするのは、経済と政治とを共に論ずるに
必要とするのである。

経済学、経済的検討はもとより必要であるが、
現在必要なのは、それ以前の「運河、倉庫群」を
検討し、その「存在」の「可能性」の
検討である。この地帯は、港域に「開港」の
野心が、総合的を「再開発」の「計画」、
「運河、倉庫群」の「再生」を「検討」すること
である。この「検討」の中で、
「可能性」も出てくるが、これは「可能性」の
検討である。この「可能性」は、
「港域」を「再開発」する「計画」の「可能性」
である。この「可能性」は、
「港域」を「再開発」する「計画」の
「可能性」である。この「可能性」は、
「港域」を「再開発」する「計画」の
「可能性」である。

既に港域の「再開発」のための「調査」が
開始されています。都市の「骨格」を
「再開発」する「計画」を「検討」すること
である。この「調査」は、
「港域」を「再開発」する「計画」の
「可能性」を「検討」すること
である。この「調査」は、
「港域」を「再開発」する「計画」の
「可能性」を「検討」すること
である。

この「調査」は、
「港域」を「再開発」する「計画」の
「可能性」を「検討」すること
である。

「運河」の「存在」を「再開発」する「計画」の
「可能性」を「検討」すること
である。この「調査」は、
「港域」を「再開発」する「計画」の
「可能性」を「検討」すること
である。

日本大学 齋藤 吉田 雄二

小樽運河とその周辺、石造倉庫群は、
「高層」の「環境」を「再開発」する「計画」の
「可能性」を「検討」すること
である。この「調査」は、
「港域」を「再開発」する「計画」の
「可能性」を「検討」すること
である。

小樽運河の開設は、私共の意見に依りてなせしむるに
 存じませ。私共の東京大学で建築史研究家として建築史
 都市史歴史 及びその再生の について研究してはるが、
 調査研究の材料、外園や日本や、都市の 殆ど見て回らざ
 念にせざる。さうして、私共が、
 日本の中は、数少ない、都市風景をもつて、即ち、
 保存の価値がある。後、
 取つて、
 とつて、水運の宗廟として、
 形能とも、海に開か、
 印象、
 自然風景、
 大層、
 景観、
 人の、
 在り、
 今、
 重要、
 訂、
 日本、

水運の、
 一、
 全、
 確、
 日、
 解、
 人、
 運、
 意、
 思、
 格、

私は東京(通称で青空のぼろぼろ町)から
 京都へ移り住んで生活しています。京都は
 御自らの様に、社会的に歴史的背景が成り
 たる歴史的遺産も大切に、市民もそれを
 誇りにしています。町づくりの中でも
 市当局は、どういった方針ととりあげ町の
 発展に努めています。
 小樽も旅行して小樽の良さは外部
 の人間としても小樽暮らしではのところが
 多く、文化的蓄積もずいぶん高いところ
 とつくづく感心しました。そうした小樽
 を発展させてくれる人とその令が、町づくり
 の発展の礎とした一助した町づくり構想
 の快意に存じます。
 住んで、歴史的遺産を大切に、町
 づくりをいかに進めようお願ひします。

あまりに佳境な町づくりは、まことに感服
 のもの代しがありません。
 僕等には市民の合意を得る町づ
 くりをいかに進めようお願ひします。

東京都江東区 小栗 勝

「小樽の運河は歴史の生き証人です。遠く他地方
 から小樽を訪ねる者にとっても、必ずや愛と誇りを
 与えてくれる小樽の象徴です。私は学生時代に
 欧州で送り、歴史的建造物の保存再生が
 いかにも有効で、素晴らしいかを見て、変更之が
 ござりましたが、小樽が自らの文化の証しを断た
 保存再生の道を選ぶことを切に願ひします。」

運河を少しでも、せめて、残すこと
 念願群をその水運に併せ、それが、
 刀は半減しますが、それが、後世に
 残すことのありませぬように、運河を「木」

昭和56年7月18日 第1版 発行

編者 小樽運河を守る会

発行責任 小樽運河を守る会

代表 津田富美

小樽市西分校2-5-32

TEL(23)6377

昭和56年7月18日 第1版 発行

編 者 小樽運河を守る会

発行責任 小樽運河を守る会

代表 峰 山 富 美

小樽市松ヶ枝2-5-32

TEL (23) 6 3 7 7
