

小樽運河

舗装された歩道とガス灯が歴史ある小樽運河に並んでいます。20 世紀初頭、貿易港の需要を満たすためにたてられた倉庫が今ではレストランや店舗、博物館を収容しています。景色の良いこの街角は 1960 年代に遡る地元住民のひたむきな努力によって実現しました。

この運河は湾に停泊する貨物船と海岸に沿って立ち並ぶ倉庫の間での商品の運搬を容易にするために、1914 年に始まった 9 か年運河建設事業の成果です。1960 年代に新しい道路を作るために運河を埋め立てる計画が持ち上がると、小樽の文化遺産を保全しようという草の根運動に繋がりました。

繁栄する国境の港

明治時代（1868 年-1912 年）にこの港町は貿易と好景気のニシン漁産業、そして移民により急成長しました。1880 年代末には小樽近海のニシンの年間漁獲高が約 9 万トンに達しました。大阪や日本海沿岸から品物や食料を積んできてその後ニシンから作った肥料を積んで南へと戻っていく商船で港が混雑しました。内陸の幌内炭鉱から小樽港エリアまで石炭を運搬するため 1880 年に北海道初の鉄道が開設され、全国に出荷された石炭が日本の工業化を支えました。

運河の建設

20 世紀初頭までに、小樽は北日本最大の商港となっていました。港が混雑するようになり、船から岸まで荷物や乗客を運ぶ舢舨を停泊させるスペースが不足するようになりました。これを解決するために海岸に平行に走る狭い島々の一列を埋め立てることにしました。1914 年から 1923 年にかけて、埋め立てプロジェクトが実施され、幅 40 メートルの水路が作られました。新しい倉庫がその島々に建てられましたが、それが延長 1.3 キロメートルほどに達したので、倉庫と本土との間にいくつも橋が架けられました。水路ができたことで倉庫に船を乗り付けることができるとともに、舢舨を停泊させるスペースに余裕ができました。この水路が後に小樽運河として知られるようになりました。

運命の変化

木造の帆船は次第に巨大な貨物船に置き換わり、1937 年に新たな棧橋が完成して舢舨を使わずに蒸気船が着岸して積荷を下せるようになったため、運河の役割は大幅に減少しました。ほぼ同時期に、この国のエネルギー需要の主流が石炭から石油に代わり、北海道の主要港としての小樽の地位は歴史の中に消えていきました。そして、運河は使われなくなった舢舨の廃棄場となりました。

小樽再生のシンボル

1966 年に地元自治体が、3 車線道路を敷設して町を近代化するために運河を埋め立てて倉庫群を取り壊すことを提案しました。しかし、1973 年に住民団体が運河と歴史的都市景観を保全す

るための運動を組織しました。草の根の保護運動は日本ではまだ珍しかったので、運河をきれいにして代替案を求める運動を起こした住民たちの取り組みは全国的な注目を集めました。1980年代に保護運動は自治体との間に妥協点を見出すに至りました。運河の一部は新しい道路を造るために埋め立てて、他の部分は既存の道路を拡幅するにとどめることになりました。運河沿いには舗装された歩道とガス灯が設置されて、倉庫群はレストランや店舗、博物館として利用するために改修されました。小樽運河の北側は昔の面影を色濃く残しており、かつて町の富を築くのに一役買った舳に代わって小型の釣り船やクルーズ船が並んでいます。