

小樽運河

漫步在歷史悠久的小樽運河沿岸，一條蜿蜒伸展的磚石步道在路旁煤氣燈的照映下格外浪漫。20 世紀早期因貿易港口而建的倉庫建築現在以餐廳、商舖和博物館的面貌迎接遊客。如今美麗的街景，應當歸功於當地居民 1960 年代開始的不斷努力。

為了緩解港口泊船到沿岸倉庫之間的貨物轉運壓力，小樽運河自 1914 年動工開鑿，耗時 9 年完成。到了 1960 年代，一項填河造路的規畫引發了小樽民眾保護當地文化遺產的草根運動。

繁榮的邊境港口

在明治時代（1868-1912），由於貿易蓬勃發展和如日中天的鮭魚產業，再加上大量移民的到來，讓這座港口城市得以迅速成長。到了 1880 年代末，小樽近海水域的鮭魚年捕獲量達約 9 萬公噸。港口裡擠滿了來自大阪和日本海各地載滿物資和等待補給的商船，返程南歸時，船上則滿載用鮭魚加工的肥料。為了加速北海道的發展，政府推出了土地交付以及資金援助計畫，吸引了本州和日本其他地區的大量新移民來到小樽，或在小樽上岸後繼續前往北海道其他地方。到了 1880 年，北海道的第一條鐵路通車，幌內煤礦（今三笠市內）開採的煤炭被運送到小樽港，然後裝船送往全國各地，為日本的工業化提供能源。

修建運河

到 20 世紀早期，小樽已經是日本北部最大的商業港。當時的港口擁擠不堪，往來於海岸和商船之間接駁乘客、貨物的駁船幾乎找不到停靠的地方。為了解決這種情況，人們開始填海造陸。此項工程自 1914 年開始一直延續到 1923 年，在海岸邊修築了多個人工島。這些小島和原本的海岸之間形成了一條 40 公尺寬的水道，人工島鏈綿延 1.3 公里，由幾座橋樑與主島相連。島上建起了新倉庫，駁船通過這條水道能夠直達倉庫，也有了額外的停靠空間。這條水道就是後來的小樽運河。

興衰變遷

隨著科技不斷進步，大型貨輪逐漸取代了木造帆船。到了 1937 年，一座全新的蒸汽船碼頭建成，蒸汽船隻可以直接靠岸，不再需要借助駁船裝卸貨物，運河的作用也被大大

削弱了。大約在同一時期，日本的主要能源需求也從煤炭轉向石油，小樽作為北海道主要港口的地位漸漸成為了歷史，運河變成了不再使用船舶的廢棄場。

小樽復興的標誌

1966 年，當地政府為了推動城市的現代化建設，提議填平運河並拆除沿岸倉庫、興建一條六車道的公路。當地民間團體在 1973 年發起了守護運河和城市歷史風貌的運動，他們自發清理運河，並提出各種替代方案。當時，這樣的草根保護運動在日本並不常見，小樽居民的努力引起了全國關注。到了 1980 年代，保護派與政府之間達成協議，決定填平部分運河的河段，以改建成新的道路，其餘河段則收窄，用於拓寬現有道路。同時在運河沿岸修建磚石步道，路旁安裝煤氣燈，舊倉庫則改造為餐廳、商舖和博物館，對外開放。這個決定讓小樽運河北段大致上保留了過去的模樣，只是當年那些幫助城市創造財富的駁船已不見蹤影，現在岸邊整齊停靠著小型漁船和遊船。