

小樽运河守护协会

1973 年，小樽运河守护协会成立，这一创举成为了这座城市形象转变的重要转折点。

从此，小樽从一个日渐没落的商业港，变成了在城市发展与保护之间找到了平衡的历史古城。20 世纪 60 年代中期，填平小樽运河、兴建道路的计划引发了市民的强烈抗议，一场影响深远的保护运动就此拉开帷幕。本地居民的努力最终保全了运河的大部分河段，进而推动了全国范围内有关城市遗产保护与社区复兴的讨论。小樽市综合博物馆定期轮换展出当时保护运动相关的海报、横幅、新闻报道和各类宣传品。

衰落的城市

战争期间，政府引导北海道的经济活动中心向札幌转移，曾经为小樽带来“北海道经济中心”盛誉的银行开始撤出。大约在同一时期，国家的主要能源需求从煤炭转向石油，身为主要煤炭运输港的小樽也失去了昔日的地位。北海道东南海岸的其他港口开辟了往来东京更加便捷的运输路线，铁路和公路货运量也最终超越了船运。在这样的大环境下，小樽的经济陷入萎靡，到 20 世纪 50 年代中期时，它已成了公认的“衰落的城市”。

草根保护运动

当年穿梭在小樽运河上的驳船日渐朽坏，废弃的水道蓄满淤泥，老仓库建筑因为缺乏拆除的资金或扶助金而依旧空置。1966 年，为了刺激经济发展，本地政府打算修建一条新的六车道公路以缓解拥堵、方便卡车进出港口。这项小樽运河填埋计划主张填平运河、拆除周边仓库，从而激起了民众的不满。本地居民聚集起来，并自发组成了“小樽运河守护协会”。全城各处的商店、咖啡馆和餐厅都张贴了海报，强调小樽为此将要失去怎样的建筑和文化遗产，并将小樽运河定位为小樽特色中不可或缺的部分。

改变命运

协会的努力起初并未见效，仅仅将运河作为怀旧的标志来争取守护之举未能得到支持，本地政府不愿意放弃原有计划。不过进入 20 世纪 70 年代后期，新生力量加入了行动行列，他们带来了新的思路和新的计划：把运河和石砌仓库作为主要资源，发展旅游业，借此复兴城市。这项提议得到了本地企业的支持，并引起了媒体的广泛关注，保护活动也因此升华到以发展小樽经济为目标的一大民间行动。终于，政府在 80 年代初期通过了决议，决定只缩窄部分河段的宽度为规划中的公路让路，同时在保留的河段区域增建步道和路灯。如今，小樽的旅游业已经大大超过货运业，成为了本地经济的驱动力。小樽的保护运动的确挽救了一条运河，但对时代和社会而言，它具有更为重大和深远的意义。