



北運河をまちの 新たな活用資源に



北運河エリアの中心的場所「運河公園」・奥に見えるのは旧日本郵船株小樽支店



昭和23年の小樽運河。運河左端から下に延びる入潤が現在の運河公園(国土地理院提供)

の役割は減り、やがて放置されるようになります。

昭和41(1966)年、利用されなくなつた運河を全面埋め立てて6車線の道路を建設する都市計画が決定しました。

同48(1973)年、運河南端500メートルまで道路工事が進むと、石造倉庫取壊しの様子やそ

の先の運河埋め立てに危惧を抱いた市民が、同年11月に「小樽運河を守る会」を結成し、以後10年余

りにわたつて小樽を二分する運河論争が続きました。

結果的に、道路建設と重なる運

河の南側は、運河幅の半分を埋め立てて道路を建設することとなり、同61(1986)年には散策路

も整備され、今日の運河に生まれ変わりました。

皮肉にも、この運河論争が全国

的に報道され、小樽の名が全國に知れわたり、観光客が押し寄せるようになりました。同時に、市民にまちづくりへの意識が高まり、小樽の歴史的建造物を守り、再利用していく動きが生まれ、歴史的建造物を利用した多くの観光施設が誕生しました。

手宮線は昭和60(1985)年に廃線となりましたが、平成13(2001)年に小樽市は中央通り～寿司屋通りまでの510メートルを整備し、その後取得した中央通り～小樽市総合博物館間1,160メートルを含めた旧手宮線を一括的に活用しようと、平成22年(2010)年3月、「旧手宮線活用計画」を策定しました。

現在、小樽は年間約800万人が訪れる観光都市となり、国内はもとより中国、韓国、香港、台湾

小樽観光の課題と 北運河への着目

小樽運河の整備をきっかけに小樽観光が発展、今まで30年が経過しました。

現在、小樽は年間約800万人が訪れる観光都市となり、国内はもとより中国、韓国、香港、台湾

小樽運河建設までの歴史

小樽運河が完成したのは大正12(1923)年のことです。

運河建設の背景を探るため、少し時代を遡ります。

明治政府が誕生し、北海道に開拓使が置かれたのが明治2

(1869)年。本府は札幌、小樽は道内への人流・物流基地となりました。小樽が物流基地となつた背景には、江戸時代から続く北前船出入りの実績が大きかつたようです。

北前船については、前号で小樽商大の高野先生が詳しく紹介していますので、ご覧下さい。

そして、同13(1880)年、空知の石炭を小樽港から搬出する目

的で北海道初、全国で3番目の鉄道が手宮～札幌間に敷設されました。その後、樺太や欧米にも航路

が開かれたことで石炭に加え雑穀や日用雑貨等の輸出、移出が増加し、多くの金融機関が進出するとともに小樽は明治期から戦前に至るまで商工港湾都市として一大発展を遂げていくことになります。

小樽港が商業港として発展する中、大型船を沖に泊めてはしけ(台

など東アジア圏からも多く訪れる観光は小樽市の基幹産業の一つとなっています。

しかし、その一方で、宿泊率が低い通過型観光であることや観光と市民生活のかい離、観光エリアでの休憩場所の少なさなどといつた多くの課題を抱えています。

こうした中、小樽の発展を支え、当時の面影を今も残す北運河は、これから的小樽観光に新たな光を当てる重要な資源として注目されるようになってきました。

これにより、北運河は運河沿いと並行する形で行き来ができるようになりました。

また、北運河は、人力車での周遊、中央橋発着による運河観光クルーズも運航されていますが、北運河でも乗り降りが可能になると、さらに回遊性が高まり、徒歩、人力車、運河クルーズなどを組み合わせたさまざまな周遊ルート作りが期待できます。

荷役としての運河の 終焉と新生運河の誕生

船)を使う荷揚げは、取扱量が多くなるほど効率が悪く、運搬作業の効率化が必要でした。当初は、埠頭岸壁方式による小樽港埋め立てが決定していましたが、小樽港築港工事顧問の廣井勇博士が運河案を提示したことで運河方式に変更されました。運河は通常、陸地を掘削して建設しますが、小樽運河は日本で唯一、海を埋め立てる方式が採用されました。工事に必要な埋め土は、石山町と浚渫船による土砂が使われ、大正3(1914)年に着手しました。工事は9年の歳月を経て、幅40メートル、長さ1,324メートル、水深2.4メートルの小樽運河が完成しました。その姿は、海岸線を利用して緩やかな曲線を描いています。

船)を使う荷揚げは、取扱量が多くなるほど効率が悪く、運搬作業の効率化が必要でした。当初は、埠頭岸壁方式による小樽港埋め立てが決定していましたが、小樽港築港工事顧問の廣井勇博士が運河案を提示したことで運河方式に変更されました。運河は通常、陸地を掘削して建設しますが、小樽運河は日本で唯一、海を埋め立てる方式が採用されました。工事に必要な埋め土は、石山町と浚渫船による土砂が使われ、大正3(1914)年に着手しました。工事は9年の歳月を経て、幅40メートル、長さ1,324メートル、水深2.4メートルの小樽運河が完成しました。その姿は、海岸線を利用して緩やかな曲線を描いています。

船)を使う荷揚げは、取扱量が多くなるほど効率が悪く、運搬作業の効率化が必要でした。当初は、埠頭岸壁方式による小樽港埋め立てが決定していましたが、小樽港築港工事顧問の廣井勇博士が運河案を提示したことで運河方式に変更されました。運河は通常、陸地を掘削して建設しますが、小樽運河は日本で唯一、海を埋め立てる方式が採用されました。工事に必要な埋め土は、石山町と浚渫船による土砂が使われ、大正3(1914)年に着手しました。工事は9年の歳月を経て、幅40メートル、長さ1,324メートル、水深2.4メートルの小樽運河が完成しました。その姿は、海岸線を利用して緩やかな曲線を描いています。

旧手宮線散策路の完成で 回遊性が大きく向上

手宮線は昭和60(1985)年に廃線となりましたが、平成13(2001)年に小樽市は中央通り～寿司屋通りまでの510メートルを整備し、その後取得した中

央通り～小樽市総合博物館間1,160メートルを含めた旧手宮線を一括的に活用しようと、平成22年(2010)年3月、「旧手宮線活用計画」を策定しました。

寿司屋通りから博物館の間に7つのエントランス広場を設け、ベンチや市民が憩えるような空間づ

北運河の魅力

北運河とその周辺には先に紹介した旧手宮線をはじめ、小樽の発展に重要な役割を果たした歴史的な遺産が多く残っています。

明治39(1906)年建設。日露戦争後の樺太の日露国境画定会議が開かれた歴史の重要な場所。国の重要文化財。

【旧日本郵船株小樽支店】

現在、小樽は年間約800万人が訪れる観光都市となり、国内はもとより中国、韓国、香港、台湾