

ンになっています。(図5)
また、ゲートに隣接するように普通車69台、大型バス6台分の駐車場の整備を行います。(図6)

■ジップラインの導入

世界中でジップラインの設計・施工・運営を展開しているカナダの専門会社に、オタモイの地形データ等を送り、ジップライン設置の技術的な可能性を検証してもらいました。ワイヤーを固定するタワーを建設する地盤の安全性については詳細な調査が必要となりま



図6 駐車場

すが、地形については、高評価を得ており、オタモイの場合、水平距離で約800m、高低差約100mで、仰角が約7度となり、これはジップラインとして理想的な傾斜になります。

また、所要時間は時速30km程度で約1分30秒になります。

この会社は、アメリカのグランドキャニオンやカナダのナイアガラの滝、日本では二セコハナゾノリゾートの日本一距離の長いジップラインを設計しています。オタモイのように海上で、且つ崖のすぐ側を通過するジップラインは他

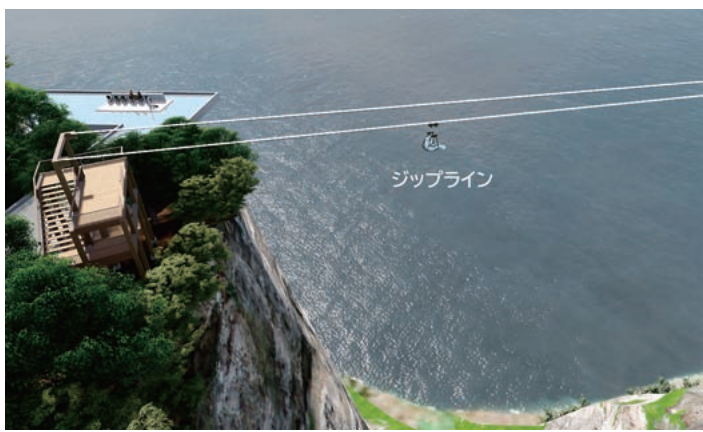


図7 ジップライン

にはなく、完成した場合は世界有数のものになると話しています。特にスタート地点から飛び出す時の高さは150mあり、これはさっぽろテレビ塔のつべんから飛び出して、大通西8丁目に着地するイメージと考えることができます。ジップラインはちようど、龍宮閣が建っていた崖の上を通過するので、特別委員会では、「ジップラインはかつての龍宮閣の景観を、迫力をもって想像できる唯一の方法」といった意見や、単に観光アクティビティということではなく、地質を間近に観察できる有

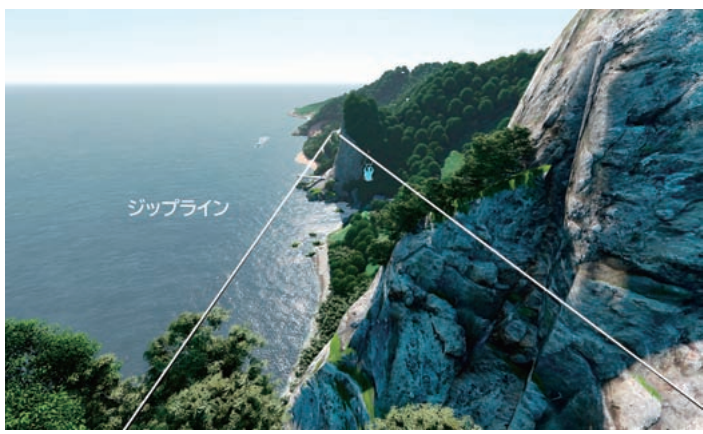


図8 ジップライン

効な方法として評価する声がありました。
オタモイの場合、ジップラインは、スタート地点に約7mの高さのランチャタワー、ゴール地点に約2・5mの高さのオフロードデッキ、途中にワイヤーを支える約12mの高さのベースタワーをいずれも簡易なやぐらを組んで設置するだけで、自然環境に負荷をかけることなく整備が可能です。(図7、8、9)

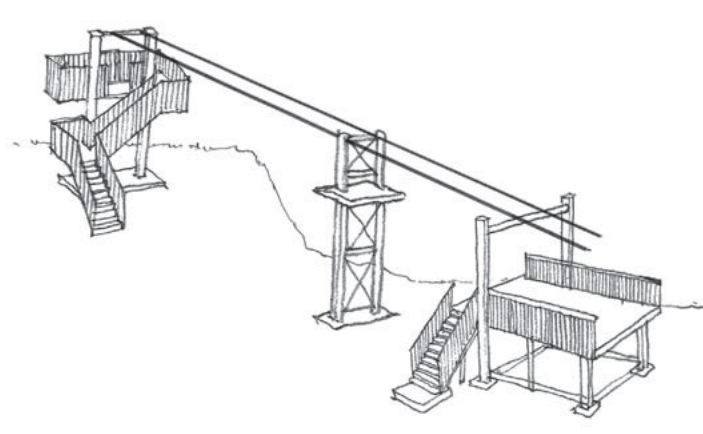


図9 ジップライン

■諸々の課題

約70年前に龍宮閣が焼失し、旧オタモイ遊園地が閉鎖された後も、三度にわたって小樽市や小樽観光協会などによりオタモイ再開発は検討されてきましたが、実現しませんでした。四度目となる今回は、株二トリホールディングスの似鳥昭雄会長が再開発の検討を小樽市に依頼したことに始まりました。

整備資金は似鳥氏を中心とした民間の寄附を前提としており、その額は約15億円にのぼります。このほかにも上下水道などのインフラ整備に最低3億円は必要と考えられ、資金確保の問題があります。さらに、国定公園であるオタモイの開発には北海道の許認可が必要で、通常の開発に加えて制限も多くあります。特にジップラインについては、道内の国立・国定公園に設置された実績はまだ、ありません。

■新たな組織の設立

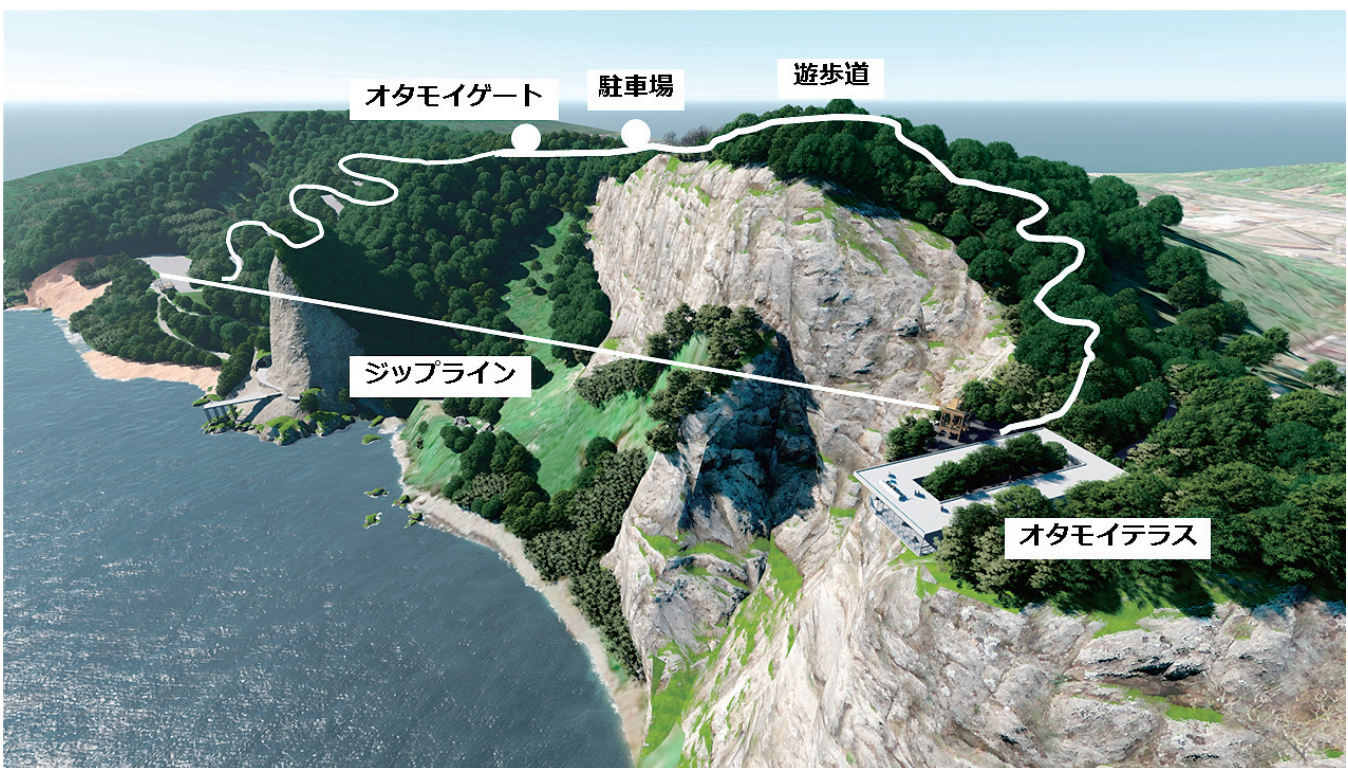
最終計画案は、3月8日に開催した特別委員会です承されました。株二トリから寄附していただいた5千万円を資金に、三年間にわたる調査・検討等を行ってきました

が、今後、この計画案を基に、事業実施の検討の段階に移ります。一定の役割を果たした特別委員会は、3月末で発展的解消を行い、新たな組織にバトンを渡すこととなります。

オタモイ開発は、オール小樽の事業として取り組む必要がある中で、新たな組織は非営利型の一般社団法人とし、構成員が対等である協議会形式にすることを考えています。

最終計画案では、令和8年度の事業完成に向けた行程をまとめましたが、開発の前提である北海道の許認可を得るために、現地の測量や詳細な地質調査、施設の基盤設計など協議に必要な資料の作成に早期に着手する必要があります。引き続き、諸課題の整理、検討を進めていくこととなります。

今、インバウンドが増加する中で、国では人気のある自然観光コンテンツの充実に向け、国立公園の柔軟な活用を積極的に進めています。特別委員会では、ジオパーク認定に向けた取り組みをオタモイ開発の中で並行して進めてはどうかといった意見もあり、恵まれた小樽の自然活用は今後、重要になると考えられます。



オタモイ開発最終計画案全体イメージ