新書紹介

小樽運河戦争始末

小笠原　克著

朝日新聞社　B6版　二八〇頁　一、六〇〇円

小樽はかつて〈北海道の産業の集散地、移出入の最大の窓口〉として栄えた町である。港に近い色内大通り近辺には〈日銀や有力都市銀行、海運業界の各支店が集中し、いわゆる〝北海のウォール街〟を構成する多彩な様式の建築が、明治・大正・昭和にわたって櫛比(しっぴ)する類例のない街並みの偉容を今も保っている〉。

この小樽に運河がある。幅四〇メートル、長さ一、三〇〇余りで海岸線に沿ってゆるやかに湾曲し、周囲の石造倉庫群を水面に映している。

戦後しばらくして木材の原木が不足し、石炭産業も斜陽化しだすと商都小樽にもカゲリが見えはじめ、苫小牧港の整備が進むとその傾向は決定的となった。

大手都市銀行は一〇年もたたない間に支店を札幌に移してしまい、小樽の地盤沈下は明らかなものとなってしまった。

なかでも、港湾施設の近代化とともに艀による荷役から埠頭に直接接岸する荷役に主役がかわり、運河は時代遅れのものとして小樽斜陽化のシンボルとさえ言われるようになってしまったのである。

そんな中で脱斜陽化のかけ声とともに、さまざまな計画が立案され、企画されるようになった。道道（都府県道にあたる）臨港線の計画が事業決定されたのは昭和四十一年であった。

有幌地区の石造倉庫群が臨港線の建設とともに破壊され、小樽運河と石造倉庫群にも同じ運命が迫っていると市民が気づき保存の運動をはじめたのが昭和四十八年十二月。着工後七年たってからであった。

本書はそれから十二年間、〈行政決定の後手に回り続け〉ながら、運河と周辺の石造倉庫群の保存・再生を訴え、〈人間が人間らしく生きるための新たな都市空間の創造をめざして〉辛抱強くおこなわれた活動の記録である。

序章が運河の埋めたて後の昭和六十年夏の時点からはじまり、その後の章で、運河の成り立ちから道道臨港線策定、そして運河と石造倉庫群の保存に向けた運動の経過がのべられている。

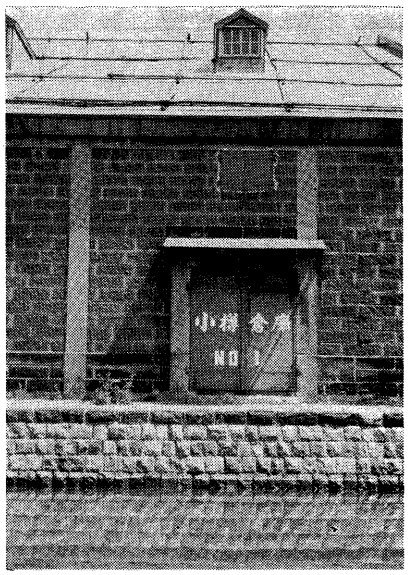
私はその中で学んだことを中心に触れてみたい。

一番注目したのは〝環境学習型イベント〟である。とりわけ〈ポート・フェスティバル・イン・オタル〉に学ぶことが多かった。第七章にも書かれているように、〈小樽運河沿いの、石造倉庫の連なる道路を主会場に、〈倉庫も運河も使って夏の二日間開かれる〉〝まつり〟がそれである。数年前、私が訪れたときも感じたが、運河はさびれた雰囲気で、またそれが思い入れあるものには魅力的に感じられたのだが、現実には市民の日常との接点はあまりなかったのではないだろうか。市民の生活とのかかわりが失われ、見捨てられようとしているけれど、実は本当に魅力があり、その町のその町らしさを保つために欠かせないものがあったとした

写真―1　小樽運河1986.8.10（撮影―長尾政治）

ら、普通の市民の人が目を向け、出かけてもらうようなしかけを作ることが大切である。ふだんは夜ともなれば暗くて人通りもとだえる運河沿いに、ライトをともし、二〇〇以上も露店をならべ、艀でコンサートをし水上ビアホールが登場し、石造倉庫が劇場になった時〝小樽運河〟の魅力が再認識されて毎年一〇万人を越える市民がやってくるようになった。それらの大多数の普通の市民が、そぞろ歩きをするのに楽しい運河を暮しの中に取りこんで、身近にこんな良い所があったのかと思ったとき、はじめて町づくりに向けての幅広い市民の共感が得られ、自発的な力が生まれるのだと思う。小樽の運河保存運動はこのやりかたに取り組んで、知識人の思い入れを中心にした形から脱皮したと思う。

写真—2　小樽倉庫



ポート・フェスティバルの実行委員は必ずしも〝運河保存派〟ではないのであるが〈〝小樽の顔〟である運河の〝観光価値〟を強く実感した人々が自然とふえてくる〉わけだ。

運動がおこる七年も前から事業が決定していた道道臨港線による運河の埋め立てを、行政決定の後を追うという敗色濃い位置から、全面保存へ向けてあそこまで迫り得たのは、ポートフェスティバルを通じて市民の実感に広げたことに他ならない。

街づくりや環境の保全・創造に市民として取りくむものは、〝小樽運河〟からそこを学ばなければならない。

それでは行政に携わるものとして小樽から学ぶべきものは何だろうか。注目すべき点は同じであるが観点を変えなければならない。意図する、しないにかかわらず長期化してしまった計画と現実の食い違いをどう調整するかである。行政手続きが進んでしまったものを覆すのはたしかに相当に困難である。しかしそうだからといって小樽で言えば、市民の大多数がつどい楽しんでいる運河でのポートフェスティバルにあらわれた市民の意向をくみとらなくて良いとは言えない。運河のある街の魅力のほうに市民が傾いた時、政治としての決断があって良かったと思う。長期計画に柔軟性をもたせたり、実施の段階で変化させることの出来るようなシステムも最近は組みこまれている。しかし、計画が根本から見直しを迫られた時、往往にして行政は硬直化していると言われるのである。

その時点でいくら民主的な手続きをし、多数であっても、課題によっては誤った判断の時もある。先日、この小樽の運河保存運動の中心的存在だった峰山富美さんにお会いすることが出来た。その時のお話しで運河埋めたて後、志村小樽市長に「あの時、運河を保存すると決断したら、あなたは後世に残る〝名市長〟と言われたのに」と言ったら「それでは私は〝迷市長〟といわれてしまう」と答えられたそうである。私は迷って良いのではないかと思った。一〇年も二〇年も前の計画を手順どおり手続きを踏んで推進すれば良いという時勢でもない。行政に少しでも携わるものは〝小樽運河〟からそんなところを学ぶ姿勢をもってほしい。

この本をはじめて読んだとき、なんとなくあと味が悪かった。なぜもう少し読んで楽しく書かないのか、とか、古い表現を使って、とか正直に思った。〈渾融〉〈背馳〉など序章に多い。しかし自分の卑小な経験からしても、運動が挫折し、とくに小樽の場合、最後に盛りあがって期待をもたせた分だけ、がっかりもし、運動内部の対立もあって心身ともに傷ついたと思うのに、良くこれだけの文章が書けたと評価すべきなのだと思い直した。これまでさまざまな環境問題に対する市民運動があったが、幕切れも含めてこれだけコンパクトにまとめたものはないように思う。

結果的には運河は埋められ、北寄りの部分と幅をせばめられた水面を残しただけだが、小樽市民の活動は継続されている。ポート・フェスティバルは会場を勝納埠頭に移しておこなわれた。いろいろ評価はあるにしても《小樽市活性化委員会》は動いており、《小樽再生フォーラム》などの〈新たな保存再生への提言・ビジョンも動きを見せ始め〉ている。この時代に小樽で共に生きるものとしての責任が問われるのはこれからなのかもしれない。

なお、さらに興味のある方には、著者らの編集による「小樽運河保存の運動・資料篇、歴史篇」を読まれることをお進めしたい。

〈公害対策局　松岡恒司〉