

私の生地は小樽市手宮^{てみや}である。祖母が助産婦だったため、母の実家で私は生まれた。この生家には今も伯父と伯母が住み、母も小樽の天狗山麓に住んでいる。小樽は戦前、道内内陸地域や樺太への玄関（ゲートウェイ）であった。手宮は、明治13年開通の北海道の鉄道発祥地であり、高架石炭棧橋によって幌内炭鉱などからの石炭移出港として栄えた。戦前の小樽は、多くの商船が港内に停泊し、運河沿い倉庫と商船の間を船が往復して、本州からの生貨品や道内農水産品を運んだ。東京以北随一の経済都市として、街には商店・商社が連なり、銀行が林立する「北海道のウォール街」は世界の穀物相場に一喜一憂した。しかし戦後は、その卓越した経済機能を札幌に奪われ、小樽は斜陽都市と呼ばれて久しい。私の生年（1960年）20万だった人口は、半世紀以上も減

り続け、今年12万を切るのは必至の情勢である。ゲートウェイは、交易や交通によって、新開地と旧開地などの遠隔地域間の人とモノを結びつける。その立地点は、旧開地寄りの新開地の縁辺である。このため、新開地の発展に伴い、かつて有利に作用した地理的位置は、新開地への近接性の低さの不利な条件へと転化する。明治20年代の滝川は、日本最北の鉄道駅を有し上川全域までその商圏としたが、やがて旭川に取って替わられた。北九州の門司は、戦前には中国大陸を見据え、九州全域の移出入品が集まったが、戦後は港湾経済機能が低落した。これらの事例は何れも、同じ原理によるゲートウェイ・シティの衰

退を示している。外国都市のなかでは、アフリカ南端のケープタウンの印象は強い。同市の象徴

を囲む山容を見下ろした瞬間、私は思わず「小樽にそっくりだ」と叫んでいた。同市と小樽は、景観のみならず、都市発達史や都市機能においても共通性が多い。ケープタウンはヨーロッパとアジアを結ぶ中継地、南部アフリカの開拓拠点として成立したが、経済中心は後に内陸のヨハネスブルグへ移った。

いまちがスポットライトを浴びるまちに変貌したのである。なお、この背景として、わが国の街並み保存運動の嚆矢^{こうし}である「小樽運河保存運動」の存在は深く銘記しておきたい。

都市論・オムニバスエッセー① ゲートウェイ・シティ



寺谷 亮司 (てらや りょうじ)

1960年小樽市手宮生まれ。札幌南高卒、東北大学理学研究科博士後期課程（地理学教室）修了。理学博士（東北大学）。北海道大学文学部助手、愛媛大学法文学部教授などを経て、現在、愛媛大学社会共創学部教授・地域創成研究センター長。専門は、北海道や東南部アフリカ都市、世界の酒・盛り場、まちづくりの研究など。

であるテーブルマウンテン（標高1,086m）に登り、目前に広がる都心ビル街、中央公園、埠頭と湾、市街

石造倉庫を活かした観光客向けショップが数多く立地し、小樽は一大観光地となった。鄙^{ひな}びてパツとした

（今回は、昨年好評（？）の「北海道の酒風土」に引き続き、こうした都市をテーマとする話題を連載したいと思います）

都市発達史や都市機能においても共通性が多い。ケープタウンはヨーロッパとアジアを結ぶ中継地、南部アフリカの開拓拠点として成立したが、経済中心は後に内陸のヨハネスブルグへ移った。しかし、発展に取り残された都市だからこそ、小樽には新しいビルが立たず、古い建物が残存した。古い街並みが再評価されるなか、小樽運河周辺や堺町通りには、古い建物や

小樽と同様、門司そしてケープタウンも古い建物群を活用したウォーターフロント地区の再開発がなされ、観光客の人气が高い。経済が沈滞するゲートウェイ・シティにおいて、全国さらには全世界から観光客を集める新たなゲートウェイ機能が本格化してきたのである。

札幌からの電車から見る小樽市街、とりわけ日本海への落日は美しい。ゲートウェイ・シティは、歴史に翻弄^{ほんろう}され、再び大きく変わろうとしている。