議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議事係

石狩湾新港特別委員会会議録			
日 時	平成 9 年 8 月 2 8 日 (木)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 2 時 3 7 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出 席 委 員	次木委員長、新野副委員長、中村・大竹・斉藤・秋山・渡部(輝)・ 渡部(智)・佐藤(次)・横尾・阿部・西脇 各委員		
説 明 員	市長、平野助役、小原助役、水道局長、総務・企画・財政・経済・ 港湾・各部長ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p style="margin-left: 40px;">委員長</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="text-align: right; margin-right: 40px;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議宣告。署名員に秋山・阿部両委員を指名。継続審査案件を議題とし、理事者より報告を求める。

「石狩湾新港地域土地利用計画（原案）及び環境影響評価書の経過・見通しについて」

（企画）佃主幹

石狩湾新港地域の現土地利用計画は、おおむね平成7年を目標年次としているところから策定作業を進めてきた。これについては平成5年6月16日以降、石狩湾新港地域開発連絡協議会及び石狩湾新港企業団地連絡協議会による石狩湾新港地域の土地利用計画検討委員会を開催し、協議を進めてきた。この間本市においても庁内検討会議等を開き、小樽市としての意見を申し述べ反映させてきたところである。

その後、各市の意見を踏まえ九者連協議会において同計画の原案が示され了承された。

それを受けて、北海道において環境影響評価条例に基づく策定作業にかかり、平成9年1月10日に九者連の幹事会で素案が示され、一連の手続きを経て平成9年8月19日の審議会を経て答申が出されている。

その後、特定事業者の意見照会、回答等の手続きを経て、8月25日開催の九者連の幹事会及び協議会に一部修正をされたうえでかけられ、環境影響評価書が9月2日の修正告示をもって手続きが完了し、確定することになっている。

この評価書が確定すると、土地利用計画も確定し、「原案」がはずれ原案どおりとなる。

環境対策課長

一部修正の内容について報告する。

環境影響評価書については平成9年5月9日、北海道環境影響評価審議会に諮問され、8月20日に答申された。

評価書268頁のキタハウネンエビについては「道路の建設などによる生息への影響はほとんどないものと考えられる」となっていたが開発と環境への影響との因果関係について不明な点が多いことから「今後、調査を進め保全対策を検討すること」との答申がだされ答申どおり修正し9月2日に告示する予定と聞いている。

なお、キタハウネンエビについては、平成6年度の調査で7箇所中1箇所まで1個体が確認されており、その形態は体長1.5～2cmで体形はミジンコのような淡水性のプランクトンで、石狩湾新港地域及び周辺地域の海岸防風保安林地域の雪解け水の融雪プールに局地的に分布しており、この地域以外からの生息の報告はない。

委員長

「石狩湾新港港湾計画改訂案について」、「港湾整備五箇年計画管理者案について」、「海岸事業五箇年計画管理者案について」、「平成10年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について」、「平成9年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について」、「石狩湾新港管理組合条例の一部改正について」、「平成9年度石狩湾新港管理組合議会第1回臨時会について」

（港湾）今林主幹

について、石狩湾新港港湾計画改訂業務の一環として、石狩湾新港港湾計画調査委員会が設けられており、第3回委員会が3月19日に開催された。

第3回委員会では、1～3回委員会のまとめの事務的なデータ整理及び文言上の手直しについて会長に一任されることになり、その整理作業並びに管理組合との調整作業に時間を要し報告が遅くなったと管理組合から説明があった。

改訂計画については、石狩湾新港管理組合から現在、母体や関係機関と協議を進めている管理組合原案をもって平成9年8月20日付で事前協議があった。

（資料1-1、1-2、1-3により説明）

これについては、新港特別委員会の審議をはじめ小樽港湾振興会、小樽商工会議所の意見を踏まえ、10月上旬

をめぐり市の考えをまとめたいと考えてる。

及び について、これらについては石狩湾新港管理組合から 8 月 2 0 日付で事前協議があった。

経過としては、双方とも平成 7 年 6 月に事前協議があったが、その当時改訂計画の方向性が見えない状況だったので、改訂計画のフレームや方向性が出た段階で特別委員会や小樽港湾振興会、小樽商工会議所の意見を踏まえ市の考えをまとめるとして保留していた。

(資料 2 - 1、2 - 2、2 - 3 により説明)

なお、 については港湾計画の改訂が前提となる施設計画なので、港湾計画の改訂にあわせて特別委員会の審議、港湾振興会、商工会議所の意見を踏まえ市の意見を決めたい。

については、今回の港湾計画の改訂にあたり新たな事業がなく既定計画のみである。

(資料 3 - 1、3 - 2 により説明)

これについても、特別委員会の審議、港湾振興会、商工会議所の意見を踏まえ市の意見をまとめたい。

については、石狩湾新港管理組合から 6 月 1 7 日付で事前協議があった。

(資料 4 - 1、4 - 2 により説明)

これについても、港湾計画の改訂が前提となる施設計画が含まれているので特別委員会の審議、港湾振興会、商工会議所の意見を踏まえ市の意見をまとめたい。

については、8 月 2 0 日付で事前協議があった。

内容は、埠頭用地に新たな電気施設として冷凍コンテナ用のコンセントを設置した事によるものである。

(資料 5 - 1 により説明)

今回の補正に伴う母体負担の増はない。

これについては検討の結果、同意する方向で考えている。

について、これも 8 月 2 0 日付で事前協議があった。

「石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与等に関する条例の一部を改正する条例」について、これは、管理組合の特別職、一般職の職員の寒冷地手当の基準日及び支給日の変更並びに基準金額を設けることとするため規定の整備をするものである。

「石狩湾新港港湾施設管理条例の一部を改正する条例」について、これは埠頭用地に新たな冷凍コンテナ用の電気施設としてコンセントを設置することにより、その使用料を定めるものである。

これらについては、同意する方向で考えている。

について、第 1 回臨時会が 6 月 1 0 日に開催され、会議の冒頭議長から 5 月 2 8 日付で佐々木政美議員、佐藤利次議員から辞職願いが出ており同日許可し、後任として小樽市議会より渡部輝久議員、渡部智議員が 6 月 1 0 日付で選出されている旨報告があった。

次に、管理者から 5 月 3 0 日付で退任した田畑宏一前専任副官の後任として佐藤英起氏を選任する旨提案があり、同意議決された。

委員長

これより質疑に入る。

西脇委員

港湾改訂計画について、この原案では取扱貨物量が 6 6 4 万 t となっており、第 2 回調査委員会報告の 8 1 8 万

tに比べ154万t減少している。

この2年間の間にどのような変化がありこのような推計になったのか。

(港湾)今林主幹

第2回調査委員会においては、過去の実績等から目標年次における貨物量を推計したがその後、国から近年の厳しい財政環境、国際的物流動向の変化を勘案したものとする事とする政策が示された。

このため計画策定に関する国の考え方も、これまでの長期的展望を含んだ基本計画的なものから、より目的、投資効果をはっきりした整備計画的な計画作りをすることになった。

改訂計画は、それを受け、貨物需要や企業ヒアリングの概要を整理し、目標年次における取扱貨物量を推計した結果である。

西脇委員

改訂計画の貨物量は既定計画に比べ約50万t(約8%)の増となっているが、施設計画をみると岸壁もパース延長もそれぞれ30%以上の増となっている。

貨物量の伸びに比べ明らかに過大な施設になると思うがどうか。

(港湾)今林主幹

取り扱う品目の荷姿や荷役形態により取扱トン数は相当違うため、係留施設数、規模が取扱貨物量とは一概に一致しない。

西脇委員

既定計画の貨物品目でみると、鉱産品が約30万tだったが改訂計画では181万7,000tとなっている。

平成7年の目標では400万t以上扱うことになっていた化学工業品も70万t程度であり、平成8年度実績をみても全体の54.6%を砂・砂利が占めている。

既定計画では19パースだが、未完成が3パースあり、延長としてもまだ437m完成していない状態であり、逆に言えばこの部分が完成した場合、614万t扱えるということになる。

それなのにあと6パース、1,000mも岸壁を増やす理由は全く無いと思うがどうか。

港湾部長

改訂計画では6パース計画しているが、将来の動向を見て必要なときに整備する点線計画としているものが3パースある。

改訂の段階では貨物量の伸びとパースの伸びとの間に数字的な連携はないが、こうしたことも背景にある。

今までは大量バラ荷の他に雑貨も積算していたが、貨物量の見直しも行った結果であると理解してほしい。

西脇委員

取扱貨物量が下がったことが良くないと言っている訳ではない。国の動向や、今までの経過から現実に即した対応であり、これまでの論議が一定程度反映した結果と思う。

しかし取扱貨物量の伸びに対し、投資金額1,000億円以上をつぎこむ過大な施設計画であり、その一方で建設した島防波堤の一部を取り壊すという計画性のないものである。

このための費用は幾らかかるのか。

(港湾)今林主幹

調査していない。

西脇委員

300mの小口では安全が確保できないため、また、東防波堤と島防波堤の間を開けているので砂がたまり、浚渫に費用がかかるためというがそれでは設計ミスだったのではないのか。

港湾部次長

改訂計画では5万tクラスの大型貨物船舶を見込んでおり、それに対応する航路幅を確保するため先端を約66m撤去することとした。また、表砂の流入防止対策として、現在の柵を封鎖し新たに島防波堤を建設することを考えている。

これについては、十分調査を行ったうえで実施したいと考えている。

西脇委員

小樽港の航路幅は何メートルか。

(港湾)工務課長

防波堤の幅は244mである。

航路幅については水深によって変わるが、例えば水深13mであれば170mである。

西脇委員

小樽港は244mの幅で5万t級のパナマックスも入っており、来月5日には8万tの空母も入ってくる。これに対し海上保安庁も安全は確保されると言っている。

新港は現在でも300mあるのに、なぜ更に防波堤を壊して広げる必要があるのか。

港湾部次長

大型船に関する幅員については運輸省の技術基準に基づき、新港のように比較的港内の距離が長い場合は船舶同士が行き交うことがあるので、対象船舶の長さの1.5倍としている。

5万tクラスは216mあるので1.5倍すると324mになり、余裕分を考慮し350mとしている。

西脇委員

いろいろ理由を言うが350mに広げなければ使用できないというものではない。

将来的には5万トン級の船舶が入ることになるが、この財政難の時にあえてする仕事ではない。

表砂がたまる問題については、計画、調査がずさんだったとしか言いようがなくこの計画には同意すべきではないと思うがどうか。

(港湾)工務課長

航路の幅員については港湾施設の技術上の事を定める省令があり、これを更に細分化したものが運輸省の監修に基づき示されている。

新港の場合は船舶が行き交う可能性があるのも、その航路幅を確保することが望ましいかたちになる。

それに対し、小樽港もその幅を確保できればいいが古くに整備した港であり、懐が狭いので大口を開けば静穏度が低下するため航路幅の拡幅は計画していない。

そういう理由があるので小樽港と比較して新港が過大な計画をしていることにはならない。

表砂については昭和30年代から調査を行い、その結果に基づき整備した。当時の技術のなかでは最大の努力をして計画したものであるが、シミュレーションを行うという手法がなかったので当時の推計と一部異なる状況が出てきた。

そこで、現在の技術ではどうすれば最大限阻止できるか検討し、この計画になったと理解している。

西脇委員

国では財政構造会議を設けて徹底した財政の切り詰めを行っており、その結果が反映しかなり圧縮された計画となっている。

その中で、取扱貨物量がわずかしは増えていないのに、25パーズ、3,820mにするのは明らかに過大である。砂・砂利を運ぶためにマイナス7.5mパーズは必要無いと小樽市としても意見を言うべきである。

国の方針としては国際化、コンテナ化、大型化に対応するための港をつくるように言うが、そのことが小樽港にとってどのような影響があるかも小樽港の港湾管理者として考えるべきである。

改訂計画や資金計画を5箇年計画としなくなったのは何故なのか。また、今回の改訂計画を説明する資料は事業費も資金も全体のものしか記載しておらず不親切である。以前は管理者分、国費分等を分けて記載していたのに今回はしていない。

せっかく建設した島防波堤を壊すような計画には安易に同意すべきでないと思うがどうか。

市長

いろいろな意見はあるが、島防波堤については掘込港の性格上、砂の流れについて予想し得ない状況も出てくると思う。そのことからくる必要な修正を全くだめとは言い切れない。そういったことも含めて今回の計画が出ているものと考えている。

今回の計画の目標年次は平成10年代後半としており、5箇年計画としなくなったのは経済情勢や財政状況に弾力的に対応していくためと考えている。

西脇委員

新港は不要不急の港であると以前より指摘してきた。

防波堤にしても小樽港では3mで十分対応できるのに、新港は静穏度を保つため4m必要であるという。

結局は、自然の悪条件に逆らってつくった政治港であると指摘する。

中央地区3工区埋立地の処分見通しについて、4分の3は企業からの引き合いがあり、残りの4分の1については処分できる見通しであるとのことであったが現状を示せ。

港湾部次長

管理組合から聞いている話では、以前からの状況と変わっていない。埋立の竣工期限が平成11年7月なので、それまでには決まるものと思う。

現在、規制緩和の影響もあり、商社や関連企業から相当数の希望があると聞いている。

西脇委員

1工区売却の際のように母体負担が出る不安があるから、この時期になっても明確なことが言えないのだと思う。石狩湾新港管理組合への札幌市の加入について、石狩市議会が6月にこの趣旨の決議をしたが、その後の状況を示せ。

港湾部次長

石狩市も管理組合もこの件に関して特段目立った動きはない。

西脇委員

決議の内容としては、札幌市が一番メリットがあるのだから加入すべきというものだがこれについてどう考えているのか。

市長

札幌市が今、加入する必要性は特にないと思う。

この決議を行ったことによる影響についても特に聞いていない。

渡部(智)委員

港湾改訂計画について、昨年来より早期に計画をまとめようと管理組合としても運輸省と折衝を続けてきていたが、計画策定が遅れた原因は新港の計画自体に問題があったためか、それとも運輸省内部で基準が変わるなど変化があったのか。

港湾部長

第2回調査委員会以降、運輸省との調整には時間を要した。

いままでの港湾計画の考え方としては、地元の意見を取り入れ、将来に希望を託したものとしていたが、平成7

年に入り、重点的、効率的な港湾整備をすべきという国の方針が固まって以降は現状を踏まえ、実効性が早く上がるものとするよう計画の見直しをかけていた。

新港についても、こうした経過によりいくつかの項目について協議をし、時間がかかった。

渡部(智)委員

中央港湾審議会の第163回委員会の議事録を見ると、福岡県苅田港と鳥取県の港湾計画で防波堤を撤去する計画を出しており、これらは税の無駄使いと言われても仕方が無いと議論されている。

新港においても、同様に撤去することを計画に盛り込むのであればシミュレーションを行うなどきちんとした手続が必要である。

そうしなければ、撤去したことによるマイナス面が出てきては大変である。

この件に関しては、どのような考えで計画に入れたのか。

港湾部次長

撤去についてはマイナス14mパースの整備と同時に進めていかなければならないものなので今後、十分に調査・研究し進めていきたい。

渡部(智)委員

中港審の中で、「小樽港の港湾計画については石狩湾新港との機能分担を重視することが大切である。そうしなければ全国的にも見られるように、新しい港に全ての貨物が入り古い港が寂れてしまう」ということが質問されたというが、現状、機能分担についてはきちんと守られているのか。また、今回の新港の計画改訂にあたっては、小樽港と新港の貨物量の動向を十分分析したのか。

港湾部長

現状としては、機能分担を踏まえた利用がされていると思う。

今回の計画改訂にあたっては両港が扱うべき貨物を、機能分担に基づき細かく想定しながら振り分けをし、積算している。

大竹委員

築港ヤード跡地の開発により発生する土砂について、船で石狩湾新港に運び出す計画があると聞くが、内容について把握しているか。

(港湾)工務課長

勝納埠頭の札幌側に6,000㎡の国有地があり、ここを砂・残土の積み出し、あるいは砂・砕石の受け入れ口として使用できないか相談を受けている。

現在、所有者である国と許可手続に関する最終的な協議を行っている。

そこで積んだ土砂は新港へ運び、どこかの処分場で処理したいという話は聞いている。

大竹委員

環境面でも影響のある話だと思うがどうか。

環境対策課長

新港に陸揚げした後の処分については、新港地域外の民間所有地で砂を掘った跡地3箇所処分すると聞いている。

大竹委員

着工も迫っているので極力早く、情報収集につとめ内容を明らかにすべきと思うがどうか。

小原助役

詳細については検討中なので、その結果を見て議会に報告したい。

大竹委員

石狩湾新港の港湾計画改訂案について、西地区における廃棄物処理用地は従来の土砂処分場とは異なるのか。
また、完成後の利用についてはどう考えているのか。

(港湾)今林主幹

現在は土砂処分地と計画しているが、直轄事業による土砂の受け入れをするように整理した。廃棄物処理用地については、補助による手法は同じだが、事業形態が違う。

港湾部長

完成後の利用については定めていない。

大竹委員

表砂の堆積について、今回の計画では防砂堤を延長するなどの対策を講じているが、自然現象のことなので、このかたちで大丈夫なのか心配だが、シミュレーションをもう少し行うべきではないのか。

(港湾)工務課長

表砂の発生要因の1つは海流により川から搬送される土砂であり、もう1つは波で海岸が侵食され浮遊した粒子が海流により流されてきたものである。

表砂にも流れる限界の水深があるので、西地区で防砂堤をもうけて表砂が浮遊しないようにする計画となっている。

これは、管理組合で十分検討を行った結果と理解している。

大竹委員

冬になると風の影響で潮流が西から東に流れることがあり、今の説明では逆になってしまう。

全国的にも多くの事例があるので、もっと研究すべきと思うがどうか。

(港湾)工務課長

西側については西からの流れに、東側については東からの流れに対応している。

港内について、一部自然海岸が残っているところについては若干動きがあるが、表砂が発生する要因は少ない。
海流については一定ではなく、また夏、冬の違いもあるので現在のような状況が表れているものと理解している。

大竹委員

難しくデリケートな問題であるのでいろいろな角度から研究してほしい。

委員長

質疑終結。散会宣告。