

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 1 0 月 3 日 (金)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 0 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="padding-left: 40px;">委員長</p> <p style="padding-left: 40px;">署名員</p> <p style="padding-left: 40px;">署名員</p> <p style="text-align: right; padding-right: 40px;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

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

「平成 9 年第 2 回石狩西部広域水道企業団議会定例会の報告について」

(水道)総務課長

去る 9 月 9 日に開催され、平成 8 年度同企業団水道用水事業会計決算認定について審議された。

決算状況については、資本金収入が 1 3 億 5 , 6 7 4 万円、資本金支出が 1 3 億 4 , 7 6 1 万円であり、建設概要としては、送水管の布設 1 , 1 0 7 . 2 m、当別ダム負担金、上水管・送水管予定路線の測量、実施設計等である。

この議案については全会一致で認定された。

委員長

「石狩湾新港港湾計画改訂原案等について」

(港湾)今林主幹

前回の当特別委員会で報告した改訂計画原案、港湾整備 5 箇年計画及び海岸事業 5 箇年計画並びに平成 1 0 年度港湾関係事業予算要求については小樽港湾振興会及び小樽商工会議所に意見を求めることとしていた。

港湾改訂計画原案について市で検討した内容としては、取扱貨物量の推計にあたっては現計画の機能分担の方針に沿った貨物配分の考え方に基づいて行われており、既定計画に比べ 5 0 万 t の増にとどまっていること。次に、係留施設の計画については小樽市域の西地区に 5 万 t 級船舶に対応するマイナス 1 4 m 岸壁 1 バース、樽川地区にマイナス 5 . 5 m 岸壁 2 バースのほか石狩市域の花畔地区にマイナス 1 2 m 岸壁 3 バースの計 6 バースの計画となっているがその内花畔地区の 3 バースと背後の埠頭用地整備については将来の貨物動向により所要の措置を講ずる区域として点線で計画に位置づけられたものであること。

これらについては平成 1 0 年代後半を目標年次とするものであり、将来計画も含めた内容になっており、貨物量、施設計画ともに妥当なものと考えている。

港湾整備 5 箇年計画については港内の静穏度を高めるため北防波堤や島防波堤の改良など継続事業のほか、港湾計画の改訂が前提となる北防波堤の延伸等の外郭施設の整備とあわせ、西地区においては船舶の大型化に対応するための整備を図る計画になっており、改訂計画と整合性がとれているため妥当なものと考えている。

海岸事業 5 箇年計画については、この度の改訂計画に新たに盛り込む事業がないことから既定計画のみとなり、妥当なものと考えている。

平成 1 0 年度港湾関係事業予算要求については北防波堤、島防波堤の整備等継続事業のほかに港湾計画改訂が前提となる西防砂堤と北防波堤の延伸のための調査設計等となっており、改訂計画及び港湾整備 5 箇年計画との整合性がとれており、妥当と判断している。

以上により、事前協議のあったものについては同意したいと考えている。

委員長

「平成 9 年第 2 回石狩湾新港管理組合議会定例会の報告について」

(港湾)今林主幹

去る 8 月 2 9 日に開催され、石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例案、石狩湾新港管理組合港湾施設管理条例の一部を改正する条例案、石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について原案どおり可決となった。

次に、欠員となっていた石狩湾新港管理組合出納長の選任について議案が出され、岡眞則北海道出納長が同意議決された。

次に、財団法人石狩湾漁業操業安全基金協会、社団法人石狩湾漁業総合振興対策協会及び石狩湾新港サービス株式会社の経営状況に関する件の報告があった。

委員長

これより質疑に入る。

西脇委員

改訂計画に対する小樽港湾振興会、小樽商工会議所の意見書等について、従来と比べ、過大施設、過大投資という言葉が消えているが両者とも計画は妥当であると判断したということか。

港湾部長

今回の計画案そのものが過大投資とならないという観点から貨物量等が決まっており、施設計画についても 6 パースの計画はあるものの、うち 3 パースは点線計画として将来の貨物動向を見た上で整備する事としている。

商工会議所、港湾振興会についてはそれらの内容を検討した結果妥当と判断したと聞いている。

西脇委員

現在まで多額の費用をかけ調査し素案を作成したのに、8 1 8 万 t から 6 6 4 万 t に貨物量の推計を下方修正した主な原因は何か。

港湾部長

今回の推計についても前回の 8 1 8 万 t を推計したときと同じ手法を用いているが、以前は企業ヒアリングによる数字や地元の要請による将来計画的な部分を含んでおり、今回の改訂にあたっては国の方針としても現状を踏まえた上で将来計画を推計し、遊休資産にならないような施設をつくるように変わった。

そうした結果、現実に即し、シビアに推計を行った結果こうした数値となった。

西脇委員

我党は以前から繰り返し道内の港湾施設そのものが過大・過剰投資であると指摘してきた。

国の今回の方針も、そうした指摘と同様の公共投資に対する国民の世論を受け、変えざるを得なかった結果と思う。

しかし、新港は小樽港の補完港として建設されたものであるという当初の目的に照らして考えると近年の両港の貨物量の推移を見ても建設の必要がない港であると思うがどうか。

港湾部長

新港は小樽港と共に互いの機能を補完しあいながら道央圏における日本海側の物流拠点港としての役割を果たしていく港であり、両港の特徴を生かしたなかで貨物量の推計を行いこの改訂計画を立てた状況である。

西脇委員

増大する小樽港の貨物に対処するためというのが当初の建設理由であったが、現状では道央圏の拠点の役割を果たす港と性格・位置付けが変わったのか。

港湾部長

もともと新港については大量のバラ荷貨物を扱うという計画で行ったものであり、既存の小樽港の機能を生かしながら、広大な背後地という特徴を生かし日本海側の物流港湾としての役割を果たすということを目的として進めてきている。

西脇委員

今回、商工会議所、小樽港湾振興会から出された同意書等を見ても、依然として小樽港と石狩湾新港の相互補完を図るためには国道 5 号の 4 車線化が必要であり、新港整備に優先して行うべきといている。

この件は毎回要望として出されているが、現在の状況なら完成まで何十年もかかることになる。

こうした要望に対し、どのように考えているのか。

(企画)白岩主幹

銭函工区については平成 8 年 1 1 月に完成し、現在、春香 - 見晴間 2 , 7 0 0 m の工事にかかっている。

拡幅工事については、平成 5 年から調査測量を実施しており、8 年度に銭函小学校の擁壁が完成し、9 年度には見晴町の道路改良工事及び桂岡の十万坪改良工事を実施すると開建から聞いている。

ただ、それ以降については国の予算との関係もあるので、何年までにどこを行うかは聞いていない。

西脇委員

第二白糸トンネルの崩壊により、予算の配分が変わり更に進捗が遅れることになるのではないのか。

企画部長

一般道路の予算配分から考えるとトンネルの問題や、全体的な公共投資を抑制する現状から考え、大きく期待できない状況にある。

国道 5 号の拡幅は新港と小樽港のアクセスの改善という意味だけではなく、観光振興など小樽のまちづくりの観点からも大きな意味があるので、今後も国、道に働きかけていきたい。

また、市としての役割として、拡幅に伴う用地確保のため用地対策室の体制を強化しており、今後もそうした面で力を入れていきたい。

西脇委員

国道 5 号の拡幅は、新港の港湾整備に優先して行って欲しいというのが港湾振興会の意見である。

事業自体は反対だが、来年度には築港のマイカルもオープンするのだから、その面からも小樽市としては最優先し解決しなければならない問題と思うが、いつまでに決着をつける考えなのか。

企画部長

具体的に何年までということをお答えするのは、全体のことを考えると難しい。

この拡幅は小樽のまちづくりの観点からも重要な事業なので、最大限の努力をしたい。

西脇委員

努力はしていると思うが、どのような努力をしているか不透明である。

この問題は、議会も全会一致で推進を求めているものだが、問題解決の意欲を示せ。

市長

意欲の度合いは示せないが、この問題については緊急課題と思い取り組んでいる。

予算的にも相当額を必要とするが、用地買収にも時間を要しているもので、市としてもこの問題に対応すべく用地対策室の体制強化を図っている。

今後も、あらゆる機会をとらえ、建設省、開建に要請していきたい。

西脇委員

依然として、先行き不透明な状況はなんら変わっておらず、今回港湾振興会から出された要望に応えられるか心配である。

商工会議所の意見書にある「地元企業優先発注」の要望について、8 年度において管理組合が発注した工事の受注状況を示せ。

港湾部次長

全体で約 3 3 億 9 , 0 0 0 万円の発注があり、内、小樽市内の業者に発注しているのは 2 億 1 , 0 0 0 万円である。

西脇委員

全体の約 6 . 4 %にとどまっている。

管理組合に対し母体として 6 分の 1 の負担をしているのだから、せめてそれに見合う分受注があっても良いと思

うが、今後、地元企業への発注率を引き上げるために市としてどのように考えているのか。

港湾部次長

地元企業への発注については増やしていきたいと考えており、業者にも営業努力をするよう常日頃から話している。また、管理組合に対して今後も強く要請していきたいと考えている。

西脇委員

管理組合発注分だけではなく国直轄事業についても平成 8 年度で約 5 0 億円の発注を行っており、小樽の業者では 2 社しか受注していない状況である。

この部分についても地元業者への発注率を高めるよう努力して欲しい。

新港の新たな資金計画について、荷役機械の設置に力を入れているようであるが、それと比較し小樽港の資金計画では荷役機械ではなく築港ヤード再開発のための道路予算が主となっている。

以前から、今急がなければならないものは港湾施設そのものではなく、荷役機械の近代化であると指摘してきたが、このままでは一層小樽港が寂れていくのではないのか。

(港湾)工務課長

資金計画については港湾計画そのものではなく参考資料なので、記載方法について定まったルールはない。

小樽港については港湾計画図に示した岸壁、防波堤整備等に関する資金計画は記載したが荷役機械等の機能施設については記載していない。

いずれにしても、参考資料である資金計画に記載されている、いないということで、その実施が左右されるものではなく、必要に応じ実施するものである。

西脇委員

新港の計画では管理組合が荷役機械を設置して、手数料をとり運営するが、小樽港の場合そうした計画自体が無い。結局は倉庫業者まかせの状況である。

現在、中央埠頭のマイナス 1 4 m 岸壁については、国の方針としてコンテナ船にも対応するため多額の予算を注ぎ込んでいる。これまで、小樽港における荷役機械の実態は遅れており、今後、港湾機能の近代化については民間まかせではなく市が積極的に対応し、位置づけを明確にする必要があるのではないのか。

港湾部長

中央地区再開発については多目的外貿埠頭ということでコンテナも想定した基盤整備を行っている。

必要な機能については今後の推移を見て、港湾管理者が設置するものも出てくるし、事業者が設置するものも出てくると思う。これは、管理組合にとっても同様な状況と思うので、小樽市としてもそれらの状況を考えた上で進めていきたい。

西脇委員

小樽港の軍港化は認めないという市長答弁もあるので、低料金で、利用しやすく効率の良い港づくりを目指して欲しい。

改訂計画における浚渫土砂 7 8 6 万 t の捨て場について、廃棄物処理用地に 2 8 9 万を捨て、西地区に 4 0 h a の埋立地をつくらんとのことだが、何のためにここを埋め立てなければならないのか。砂の捨て場がないからこうするのか。

(港湾)今林主幹

廃棄物処理用地については本港地区の航路・泊地の浚渫土砂を処分するため必要な施設である。

西脇委員

中央地区の掘り込み等により土砂が増大するのは分かるが、あえて海を埋め立てなければならないという理由はない。この埋め立てた土地は将来どのように利用するのか。以前火力発電所を建設するという話もあったが、その

関連も含めて答えよ。

港湾部次長

従来、エネルギーセンターを含めた土地利用を考えていたが、現在はマイナス 14 m バースを有していることもあり、ヤードを含めた土地利用を考えている。

エネルギーセンター構想そのものは、立ち消えた訳ではなく、都市計画上土地の有効利用に向かって、将来、エネルギーセンター構想を含めて検討されるものと考えている。

西脇委員

港湾振興会から出されている意見である「新港の整備に優先して国道 5 号の拡幅を行って欲しい」ということからいうと、新港は急がなくても良いということと思う。

貨物量の推計についても現状とほぼ横ばいであるということで港湾振興会も妥当と同意しており、現状に即した計画であるということは認めるが、小樽の立場からすると新港のこれ以上の整備促進は必要無いと私は考えている。

新港に注ぎ込む予算があるのであれば、その分は国道 5 号の拡幅に充てて欲しいがどうか。

市長

新港の整備費を国道 5 号の拡幅に注ぎ込むという話は分からなくはないが、それぞれの予算の仕組みが違うので、現実にもそのようにならないのは承知のとおりであり、むしろこの意見はそのくらい緊急性があるということ表現しているものであると考えている。

我々も気持ちとしては同じであるが、その精神を生かし早期に拡幅が実現するよう努力したい。

渡部(智)委員

改訂計画にかかる機能分担について、港湾振興会から出された同意書の中でも機能分担を堅持すべきという意見があるが、物流・貨物の形態の変化、ユーザーの要請等を勘案すると、単に「機能分担」という表現で今後もやっていけるのか心配な部分がある。

例えば木材に関しても南洋材は小樽港、北洋材は新港と分担してきたが南洋材についても単板等半製品は新港に入っている状況にある。

両港の取扱貨物の推移を見ても、過去において小樽港で扱っていたものが新港で取り扱っているケースもある。

改訂計画の目標年次である平成 10 年代後半を目途として見たとき、今後、機能分担の堅持、貨物量の推移についてどう考えているのか。

港湾部長

機能分担については基本的に個々の品物をとらえ、どちらの港で何を扱うかを決めるのは難しい。考え方としては両港の機能・特色を生かしていくというのが基本である。

指摘のあった木材の取り扱いについて機能分担の考え方のなかでは、南洋材は小樽港、北洋材は新港という表現はしていない。小樽港にはもともと水面貯木場があったので、その機能を生かし南洋材を扱うこととし、広大な土場が必要である北洋材については新港を中心に扱うとしたものである。

それぞれの港の機能に応じたかたちで行うのが基本であるが、現実の商業活動のなかではいろいろ難しい面があるのでこれらについて今後も協議していきたい。

渡部(智)委員

当初はそれぞれの港が競合せず、補完的役割を果たすということでスタートしており、小樽にとってこの機能分担は 1 つのよりどころになっていたのは事実である。

そうした中、小樽港の勝納の土場を改良した件について以前石狩市の議員から「北洋材を扱う為に行ったものであり機能分担の約束を破るものである」と指摘されたことがあるが、部長の今の答弁からしてなら問題が無いこ

とであり、なぜ、このようなことを言われなければならないのか非常に心外である。

荷主としても条件によって港を選びながら今日まで来ているので、両港の間で常に問題となっている部分については荷主や港湾管理者の話をきちんと聞き、その上で取扱貨物の協議をしていかなければ両港にとってマイナスであると思う。

単に言葉だけの機能分担ではなく、その港で扱う貨物については速やかに受けて、速やかに荷主に届けるという体制、徹底した港湾サービスの充実を心掛け取り組んでいって欲しいがどうか。

港湾部長

機能分担論で端的に現れてきているのは木材の取扱いの問題だが、計画の位置づけ上、施設の機能から北洋材は新港としていたが、荷主の意向が小樽に入れたいということもあり、現実問題経済活動のなかで変わってくる部分もある。

そうしたことも認識しながら、基本は両港の機能を生かしたうえで分担するというのを再度、お互いに認識し合わなければならない時期に来ていると思う。

渡部(智)委員

この件は、話に留めておくのではなくスムーズに貨物の取扱いができるよう行政としても問題解決のため努力してほしい。

改訂計画について、防波堤を含め現状間口300m、水深10mのものを間口350m、水深一部15mにするが、間口を50m広げることによって静穏度は保てるのか。

また、西部には防砂堤があるが、間口を広げることによって砂の動きが出てくるのが心配されるが、その辺りは十分シミュレーションを行った結果なのか。

港湾部次長

本港の波の方向についてシミュレーションを行ったところ、北防波堤、島防波堤の延長により静穏度は確保されるとなっている。

また、砂については波の方向によって若干あるが、測量を行った結果、際立った堆積もなく今回の港湾計画では西防砂堤を造ることになっているので、今後も堆積は防げると考えている。

渡部(智)委員

西地区の取扱貨物はチップ、石炭、木材などだがここは北風の強いところであり、その状況からして石炭とチップ、木材は同じ場所で取り扱うものとしては相入れないものであると思う。

背後地の利用に関して、取扱貨物により配置を考えるなど何らかの手立てを考えてはいないのか。

港湾部次長

西地区は北西の風が強いということを考慮し、取扱場所についてはチップと石炭の間に築堤を設けるなど北西風の影響がないようにしたい。

現実、背後には防風林があり、施設の中で手立てを取ることは考えていないが、貨物が原木の場合については緩衝緑地を設けながらやっていきたい。

渡部(智)委員

西地区北側前面の埠頭整備にあたっては、風よけを設けるなど何らかの手立てを行うのか。

(港湾)今林主幹

ここは護岸整備を行う計画であるが、そこまで具体的にはなっていない。

渡部(智)委員

西地区の土砂処分用地の名称について、土砂処分用地と廃棄物処理用地に分かれている理由は何か。

また、西地区のマイナス14mパースの今後の整備の予定を示せ。

(港湾)今林主幹

土砂処分用地については国直轄で行う航路泊地の浚渫事業で発生する土砂を受け入れる所であり、廃棄物処理用地については浚渫土砂に限らず一般廃棄物も受け入れることとなっている。しかし実質的には航路泊地の浚渫土砂を受け入れている状態になっている。

名称が変わった理由は現在新たに「土砂処分用地」を計画することは、全国的に認められておらず、浚渫に伴う土砂の処分については補助事業の環境整備事業で行うようにという話が国からあったためである。

港湾部次長

マイナス14mパースの整備については、国の直轄事業で280m整備したい。

渡部(智)委員

道内の港で初めて全天候型パースを検討しているとのことだが、どのようなイメージを描いているのか。

(港湾)今林主幹

鋼材、金属、機械などの水濡れ禁止貨物を取り扱うため業者から要請があり、考えている。

今後の事業実施に向けては施設規模、管理運営方法、事業主体について関係機関等と十分相談し行っていきたい。

現時点では施設規模など明らかなものはない。

渡部(智)委員

ここについては水深5.5mの計画であるが、マイナス5.5mであるがゆえに利用度が低くなる心配はないのか。

(港湾)今林主幹

全天候型パースで扱う品物としては金属、食糧などであり、その対象船舶は2,000tクラスとなる。

もし、7.5mの水深にしたら規模が大きくなり過ぎてしまうので、実際、多く使われる船舶を想定している。

渡部(智)委員

建設にあたっては上屋を併設することなど、十分に検討して行って欲しい。

海難事故について、海難審判庁で出している資料によると平成3年から平成7年の5年間で衝突事故が47,000件あり、内7,700件が防波堤、棧橋で起こっている。原因としては船位の確認ができなかった等があげられている。

いま新たに島防波堤を建設する計画になっているが、入口がどちらなのか分かりづらいことも考えられ、特に吹雪の時には一層操船が困難になると考えられる。

防波堤の建設にあたっては船位が確認できるよう、照明や誘導灯の設置を行って欲しいがどうか。

港湾部次長

外郭施設の安全対策として現在新港では北防波堤の突端と島防波堤に1箇所づつ灯台が設置されており、更に航路には灯浮標という浮いた形の灯標を8箇所設置している。また、掘り込み部分に入っていくところについては船を導く導標があり、船舶の安全に努めており、改訂計画においてもその点については十分検討している。

島防波堤、北防波堤などについては灯台、またマイナス14m及び中央水路を表示する導標、灯浮標を新たに設ける計画になっており、実施にあたっては海上保安庁等関係機関の指導を受けていきたい。

渡部(智)委員

小樽港の状況も示せ。

(港湾)工務課長

小樽港における事故については、操船ミスによるものが平成4年に2件、平成5年に1件あり、防波堤に衝突した事故は記憶にはない。

港湾計画策定の際には委員から一般論として、外国では防波堤を白く塗っているところもあるという意見もあっ

た。

小樽港においてはそのような例は起き得ないと思うが、今後の動向を見ながら必要に応じ対応していきたい。

佐藤(次)委員

石狩湾新港における石狩市の状況について、今回の改訂にあたり、石狩市の要望はどう反映されているのか。

石狩市では新港に貨物の輸送、従業員の通勤のため軌道を引きたいという強い要望があったがその後、どのような動きになっているのか。

また、この問題について道、石狩市、小樽市の間では意見交換を行っているのか。

石狩市議会で平成9年6月26日に札幌市の石狩湾新港管理組合加入に関する決議を議決しているが、これを受けて知事はどのような対応をしているのか。

また、小樽市として何か反応する必要はあるのか。

小樽港の土場改良に関し、石狩市の議員から機能分担の約束を破るものであるとの発言があったが、このことに関しどう考えているのか。

港湾部長

石狩市としては早期整備が要望であるが、今回の計画は先に報告した通りであるので、どの程度満足しているかは推測できない。

現在どのようになっているか特に把握していない。

決議後、特に具体的な動きはない。

また、小樽市として特段反応していないし、今のところそうした考えも無い。

基本的には、現在のそれぞれの機能を生かしたものを念頭に置き、経済活動のなかで実際に変わってくる面もあると考えられるので、それらについての考え方を話し合う時期には来ていると思う。

それが考え方の微調整で終わるのか、根本的に考え直さなければならないのか判断しながら機能分担の見直し、現実の考え方も含め論議していかなければならないと思う。

横尾委員

港湾振興会、商工会議所からの同意書等について、これが最終的に市に提出されるまでの流れを示せ。

港湾部次長

管理組合から8月20日に事前協議を受け、9月上旬に双方に内容を伝え、検討してもらった結果9月25日に同意してもらった。

横尾委員

協議については事務レベルで行っているのか。

港湾部次長

港湾振興会についてはまず事務局に説明し、その後、振興会の石狩湾新港研究会の理事会で協議し決定した。

(港湾)今林主幹

商工会議所については9月16日に運輸港湾審議会に説明している。

横尾委員

小樽港と石狩湾新港は道路問題も含め、さまざまな経緯があり今日まできているのに商工会議所の同意書を見ると以前提出されていたものに比べ、要望の内容がどんどん減っており、通り一遍のものになっている。

果たして本気で考えているのか疑問を感じるが、この点についてどう考えているのか。

港湾部長

石狩湾新港との関わりについては従来から港湾振興会、商工会議所の意見を聞きながら管理組合に同意するという立場を取ってきた。その中で、管理組合に対しどのような条件をつけてほしい等という要請はしたことが無い。

いろいろな状況変化をとらえ、表現は変わっているのだと思っているし、今回についても改訂内容については中間点で振興会、商工会議所に示しており、時間をかけ検討した結果と思っている。

提出されたものがどのような表現になっても、直してほしいということは一切ないので、意見は意見として受けとめている。

横尾委員

市役所と経済界で十分な意思の疎通を図り、真剣な討議をしているか疑問である。

商工会議所の文面を見ると、下記の事項を付記してこれを了承するとあり「機能分担及び相互補完を図る上からも、両港を結ぶ幹線道路の整備が肝要である。このため一般国道 5 号の早期 4 車線化を強力に促進されたい」「抜本的交通対策として小樽港と石狩湾新港を直結する海岸道路の検討を開始されたい」と記されているが、海岸道路の建設については本気で取り組んでいる姿勢が見られない。

「付記して了承」ということの重さについてはどうとらえているのか。

港湾部長

商工会議所としても海岸道路の検討がどう進められているかを理解した上で、更にアクセスの重要性・必要性があるということを前面に出している表現と理解している。

企画部長

海岸道路については新港地域と小樽を結び、はじめて相互補完ができるという考え方からも重要な意味があると思う。しかし、現状、要望はしているが具体的な姿があらわれている訳ではない。

8 月に確定した土地利用計画のなかでも必要性は認めるが、今後の交通量を見て将来の検討課題としたいとしている。

個人的には新港と小樽港の相互補完を図るためには国道 3 3 7 号との連結や国道 5 号の拡幅だけでは十分ではないと考えているので、この件については今後も力を入れていきたい政策課題であると考えている。

横尾委員

開港当時は海岸道路を位置づけていたが、その後ご破算になり、国道 5 号の整備を優先させた。海岸道路は筋からいうと堅持すべきものであったと思う。

交通量の動向を見てという話であれば現実的には先の話であり、相互補完を図るというためのものにはならない。

港湾振興会から出されている意見書について、第 1 項目で機能分担の堅持について明記されており、この見直しの必要性については先程からの答弁でも何度も出ている。

こうした要望が出ていることから、従来からある機能分担の 6 項目について、いつまで堅持し、いつ見直すのか明確に示す時期に来ているのではないのか。

港湾部長

今回の計画改訂に当たり、貨物量の推計は両港の機能分担に基づいて行っている。

この計画年次は平成 1 0 年代後半を目途としたものになっているので、最低限それまでは現在のかたちを生かしていきたい。

しかし、現実の中ではいろいろな論議が出てくるので、その段階でそれ以降機能分担をどうするか論議しなくてはならないという意味で言ったものである。

横尾委員

機能に応じた取扱いを行うのが機能分担であるというのが、新港はまだ整備途上の港である。

「今後の状況を見て」と見直しを先伸ばしするより、一定の時期に基本は基本とし原則を認識した上で時代に応

じた機能分担を行っていくべきと思う。

見直しの何時を示すべきではないのか。

港湾部長

機能に応じた取扱いというのは、現在小樽港で有している機能については活用し、新港では同じ機能のものを重複させないというのが基本である。

基本は両港の機能を生かし、それを理解し合いながら行うことが大切であるが、そのなかで時代の流れで変わるものが出てくることも事実なので、そうした際には根本的に考えていかなければならない時期が来ると思う。

市長

機能分担は諸情勢や港湾機能を判断しながらこれまで決め、守ってきた。

現在は規制緩和の時代であり、今の取り決めが永久に続くとは考えていないが、今回の改訂計画の目標年次までの期間は現在のかたちで進めていこうと考えており、早急にこれを見直さなければならないとは考えていない。

これからの状況を見ながら対応していくというのは、かなり先の話と考えている。

大竹委員

国道5号の拡幅について、平成11年を目途に桂岡工区の工事を終了する予定であり、その他の区間についても計画決定されるよう進めている。

用地取得については小樽市としても用地対策室の増員を図り対応しているが、今後とも開建の用地課と十分に連携を取ることが必要である。

また、この拡幅にあたっては張碓の大曲の部分で都市計画決定の変更が必要であり、銭函 - 榎里間については山側の改修や橋脚を用いながら道路建設にあたらなければならないとも聞いている。

小樽市としても、用地補償について連携を取ることや都市計画変更を先取りして行うなど事業がスムーズに進むよう努力して欲しいがどうか。

企画部次長

この事業は急がれるものであると認識し、国、道に早期実現に向け要請している。

指摘の件である市として先行的に取り組まなければならないもの、また、急がなければならないものについても意識し、進めていくことが大切と思う。

大竹委員

大曲などについてはどのような都市計画変更が必要なのか。

企画部長

必要なことは事実だが、詳しくは承知していない。

大竹委員

いろいろなことになるべく早く取り組むことが早期実現に結び付くと思うので、小樽市としても用地交渉など開建と連携を取り、進めることに努力して欲しいがどうか。

小原助役

実務的な面に関しては、指摘のように開建と連携を取り進めていくことが大切と思う。

そうした観点から、開建と先を見越した中での作業工程を協議し進めているので、今後も同様に進めていきたい。

委員長

散会宣告