

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議事係

市街地活性化特別委員会会議録			
日 時	平成13年 6月26日(火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 3時05分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	中村委員長、秋山副委員長、成田・大竹・斉藤(裕)・古沢・小林・八田・武井・北野・佐々木(政)・高橋 各委員		
説明員	市長、助役、総務・企画・財政・経済・土木・建築都市・港湾各部長、水道局長ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p>			

委員長

ただいまより、委員会を開きます。

本日の会議録署名委員に、成田委員、北野委員をご指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

本定例会において付託された案件について、説明願います。

(港湾) 港政課長

それでは、議案第21号と議案第22号の公有水面埋立てについて、一括してご説明をいたします。

この2件の議案につきましては、いずれも臨港道路小樽港縦貫線の改良に伴うものであります。

この改良については、平成15年度の暫定2車線供用開始に向けて、現在工事を進めており、今後、平磯岬の海上部で工事を施工していく予定となっております。

配付資料の1、埋立区域図をご覧いただきたいと思いますが、この工事は、国が事業主体となって行う工事であり、そのルート上、図に赤と緑で示した公有水面を埋め立てる必要があるため、このたび工事の施工者である小樽開発建設部長より、その埋立承認願書の申請が出されたところであります。

具体的には、赤の港湾区域の埋立ては、免許権者である小樽港港湾管理者に対して、緑の海岸区域の埋立てについては、同じく免許権者である北海道知事に対して、いずれも4月11日に出されております。

申請内容は、港湾区域につきましては、築港74番及び国有未開地地先の公有水面、74.05平方メートルを埋め立てようとするものであり、海岸区域につきましては、船浜町国有未開地、市道敷地、1番、2番、5番、6番の2、7番の4、7番の6及び14番地先の公有水面、3,384.25平方メートルを埋め立てようとするものであります。

これを受けて、小樽港港湾管理者は、4月17日から5月7日まで、北海道知事は、5月22日から6月11日まで、それぞれ関係図書の縦覧を行ったところであり、縦覧者は港湾区域分で1名でありました。

また、申請を受けたこれらの免許権者は、公有水面埋立法第3条第1項の規定に基づき、地元市長の意見を聴取することとなり、意見を求められた小樽市長は、同条第4項の規定により、議会の議決を経て意見を述べることとなっております。

今回の議案第21号及び第22号につきましては、そのような一連の手続の中で、市長として異議のない旨を、それぞれの免許権者に答申しようとするものであり、海岸区域の分が第21号で、北海道知事に対してのもの、港湾区域の分が第22号で、小樽港港湾管理者に対してのものであります。

なお、出願以降の経過等につきましては、資料の2のとおりでございますので、ご参照をいただきたいと思っております。

委員長

これより、質疑に入ります。

なお、順序は、共産党、自民党、市民クラブ、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

古沢委員

配付資料の確認について

実は、前回の委員会で、本件事業、縦貫線の事業にかかわる進捗状況や、用地・漁業補償の状況など、あわせてマイカル小樽の状況を伺いましたから、今日は具体的な関連する事項について幾つかお尋ねをしたいと思います。

その前に、提出いただいた資料について確認をしたいと思います。

提出いただいた資料図面では、港湾区域外、海岸保全地域にかかわる埋立区域、ここが、どう言ったらいいのですか。きれいな曲線になっていません。それで、私どもの手元に入っている全体平面図で言えば、住民説明会の時に提出いただいている図面はあるのですが、これも今回の図面資料とは形が違っておりますので、まず確認させて

ください。

(港湾)工務課長

埋立区域に表示されております緑の区域の海岸保全区域の道路の形状でございますけれども、以前に平成11年の11月に住民説明会で説明した図面と、各委員の方にお配りしているかと思いますが、その時点ではここへおりていく市道海岸線の市道の部分の取り付けを、ボックスカルバートで本線を地下で横断する形で当初考えて住民説明会を行ってまいりました。その後、地元との協議の中で、市道の取り付けを、今言った1カ所だけでは困難だということで、海側の本線の方にも市道を取り付けるという部分が出てまいりまして、図面で言います斜めに海側の方へ飛び出している部分、この部分が市道で本線に取り付く部分に変更になった、そういうような状況でございます。

古沢委員

お願いですが、せっかく埋立区域図というふうに資料としていただいたのですから、全体平面図もこれに沿った形のを提出いただければよかったかと思っております、今後そういう取扱いを是非やっていただきたいと思っております。

東小樽海水浴場への連絡道路について

それでは、具体的な事項に関連して質問をいたします。

現道の平磯橋手前から浜側におりる道路があります。今説明いただいた取り付け道路の現在の状況の道路ですが、この先に東小樽海水浴場があります。この関連で幾つか、まずお尋ねしたいと思います。

いわば東小樽海水浴場につながる連絡道路としては、これが唯一の道路であります、縦貫線整備の中でこの道路がどのように位置付けられているのか、まずお伺いしたいと思います。

(港湾)工務課長

縦貫線整備の中で、この市道部分の取り付けでございますけれども、本線縦貫線をやるに当たりましては、既存道路が支障になってまいりますので、既存道路の道路を補償するという形で、この本線の工事と合わせて市道部分の整備も行う予定です。

この市道部分の線形等につきましては、市の土木部の方と十分協議を行いながら実施しているところでございます。

古沢委員

市道というお答えでしたから、道路管理者は、当然、市長だと思うのですが、これは市道何線になるのですか。

(土木)水沢主幹

市道海岸線です。

古沢委員

旧道の時には、今は線路で切断されていますけれども、山側の海岸線と一体の道路だったのだと思いますが、今お尋ねしたこの道路ですが、縦貫線整備に伴って、どこまで整備されるのでしょうか。具体的に言いますと、公衆トイレがあります。ちょうどこの道路がぶつかるあたりですが、その手前までは整備区域に入るのでしょうか。

(港湾)工務課長

この市道の整備でございますけれども、これにつきましては、あくまでも本線工事に伴います影響のある部分ということで、現況の道路の中、終点がほぼその近くまでということで聞いてございます。

古沢委員

そうしますと、道路はそこで行き止まりなのです。その先は漁師さんの作業場等がありまして、海水浴場に行くとなれば、これは私有地だと思いますが、網で、回廊風に人が立ち入らないようにされている間を海側におりて、そして海水浴場へ入っていくのですが、ちょうどそのあたりは漁師さんの作業場のところですから、昆布だとかワカメ、海草類の残滓が積まれています、この時期から、私は日曜日に行った時に既に異臭を放っているという状

態でした。

海水浴場を利用する方は、今のところ、ここを歩いていくしかないのでしょうか。

(経済)観光振興室観光事業課長

現在は、札幌側の方の川の一部に仮設踏切を設置しまして、海水浴の期間中はそちらから海水浴場の方に誘導しているという格好をとっております。

古沢委員

今お答えいただいたのは、山側、海岸通から熊碓川河川敷を歩いて、JR線を横断するわけですね。仮設踏切を設置しているというのですが、この前見てきましたら、ここには小樽市の看板が立っています。「仮設踏切の設置は終わりました」という看板が立っているのですが、これは、例えば東小樽海水浴場が海開きをしたら、別の看板が立つのでしょうか。具体的な質問ですが。

(経済)観光振興室観光事業課長

先ほども申し上げましたとおり、仮設踏切については、海水浴期間中の限定でございます。海水浴期間が終わりましたら、そこは仮設踏切は撤去されますので、渡る踏切がなくなります。それで、仮設踏切の設置は終わりましたということで、安全性の意味からもそういう看板を立てて周知しているということでございます。

古沢委員

実際に、日曜日に現地を見てきました。まだ海開きは確かしていませんでした。海水浴場組合の立て看板、手書きの看板ですが、仮設踏切を利用してくださいというのが何カ所か設置されていまして、今言った仮設踏切のところに行きますと、実は「仮設踏切の設置は終わりました 小樽市」という看板があるのですが、先ほどお尋ねしたのは、海開きになったら、あの看板は塗り替えるのか、設置替えされるのか。

(経済)観光振興室観光事業課長

「仮設踏切の設置は終わりました」という看板は、海水浴期間中は撤去いたします。

古沢委員

ついでにお伺いします。

30分ほど、ちょうどそのあたりを歩いていたのですが、その間に、上り線、下り線、わずかの時間ですが、3本ほど行き来しました。それで、例えば午前8時から午後5時まで、この間に、JR函館本線は、ここに列車が上り線何本、下り線何本通過するか、ちょっと教えてください。

(経済)観光振興室観光事業課長

上り42本、下り48本ということで、時刻表で確認しております。

古沢委員

そうしますと、おおよそ1時間に10本です。1時間に10本の列車が行き来をする。そこに仮設踏切が設置されています。仮設踏切ですから、信号機も、列車通過を知らせる警報装置もなければ、遮断装置もないということですね。見ましたら、この仮設踏切から小樽側を見ますと、線路はちょうど曲線を描いていまして、非常に見通しが悪いです。突然、列車のブーンという、列車の何と言うのですか。昔は汽笛と言いましたけれども、今は何と言うのですか。あれが、トンネルを通過したあたりから聞こえるのでしょうかけれども、突然迫ってくるような感じです。そういう状況が、海水浴場を利用する一般市民が行き来する仮設踏切あたりの状況です。

なお、その前後ずっと歩いてみました。例えて言えばですけども、仮設踏切に対して例えて言うのですから、私設踏切といったらいいのでしょうか。4カ所、5カ所、もう少しあったかもしれません。市民や海水浴場の利用客の皆さんが通過するために使っていると思われるようなところがありました。特に、市道の海岸線の起点、現在、縦貫線を整備しようとするところから海側におりたすぐのところから、鉄路を横断して海側に渡る、いわば私設踏切、このあたりからは、わずか五、六十メートル先が平磯トンネルです。私もちょうど見に行った時に列車が1両

来たのですが、線路に出るなり、突然うあーっと迫ってくる感じなのです。大変危険な状態なのですが、承知していますか。

(土木) 水沢主幹

この踏切については、昔、平磯線がない時に、道路として使用して踏切があったと聞いております。それで、昭和40年ごろ平磯線が開通したことにより、当時の国鉄と協議をしてその踏切を撤去してフェンスをまわしていた、そのような経過であったと聞いております。

古沢委員

数年前も、この付近で、札幌寄りですが、人身事故がありました。聞きますと、この熊碓川のところに設置される仮設踏切、これは、縦貫線整備事業が完了した時点では、国もJRも完全に閉鎖をするというふうに言っているようだと言っている人はおっしゃっています。この事実はどうなのですか。

(経済) 観光振興室観光事業課長

仮設踏切につきましては、毎年、運輸局の方から許可をもらって設置をしております。運輸局の話によれば、仮設踏切は本来的には認められないということで、毎年そういう話をされます。その中にありまして、縦貫線が整備されておりますので、縦貫線の完成以降については踏切は認められませんという話を、今のところいただいております。

古沢委員

海水浴場を利用するお客さん、一般市民は、かろうじて身の危険を恐れずにといいますが、海岸線側から仮設踏切もしくは私設踏切を使って海側におります。道路として連絡する道路は、先ほど言った市道海岸線、海側におります道路1本しかありません。これも途中で行き止まりになって、あとは私有地を渡っていかなければいけないという状況であります。

こうした問題が、なぜこういう縦貫線整備の中で一緒に検討されなかったのでしょうか。

(港湾) 工務課長

縦貫線の整備に当たりましては、既存の市道の取り付け部分、これにつきましては補償という形でこの本体工事でやっております。一時、海上ルートといいますが、沖出しルートがあった時代には、海上ルートから海水浴場等へおりにいくような海岸等の検討もされた経過はあるのですけれども、ルートが変わったことによりまして、あくまでもこの道路事業では既存の市道の補償ということの中で、縦貫線は進めてまいります。

古沢委員

お尋ねしておきますが、平成8年の2定の本会議で、市長は答弁されています。実は、この東小樽海水浴場の前浜の浸食問題が大きく発生しまして、これに対して我が党の西脇議員が、この浸食問題並びに東小樽海水浴場の問題について取り上げて、それに対する答弁ですが、市長はこの東小樽海水浴場の前浜、海岸保全地域区域になりますが、前浜の保全、そして海水浴場の確保のために強く働きかけていく。具体的に言えば北海道に要望など働きかけていく、そういう旨の答弁をしているのですが、今もってこの立場は変わりませんか。

(経済) 観光振興室観光事業課長

海岸浸食につきましては、離岸堤という工事が平成12年度に終わりました。今年度につきましては、工事が終わった後も、海岸浸食は土現に聞かしても今のところ見られないという格好になっております。その中におきまして、今後について海岸浸食があった場合については、土現とお話している中では、大きな台風が来て越波して海岸が浸食されたという場合につきましては、土現の方でも海岸浸食の工事について検討するという回答をいただいております。

古沢委員

お尋ねしたのは、海岸浸食問題だけではなくて、古くから熊碓の海水浴場として小樽市民に親しまれた海水浴場

で、いわば市民海水浴場と言ってもいいようなところですが、先ほどお聞きしましたように、縦貫線整備が進む、そして、片側2車線の供用開始が平成15年に開始されます。その時点で仮設踏切及び私設踏切、これら是一切閉鎖される。一方、縦貫線側から浜側におりる市道海岸通は途中で行き止まりですよ。そうしますと、海岸浸食問題どころか、この東小樽海水浴場は途端にもう利用することができないというか、海水浴場として利用できる条件、手足を全部失ってしまうに等しいのではありませんか。

(経済) 観光振興室長

この仮設踏切の問題につきましては、今、確かに縦貫線絡みでお答えをしていますが、この仮設踏切の問題は、実はもう10数年前から小樽市としては非常に頭を痛めております。というのは、先ほど課長から言いましたように、運輸局自体が仮設踏切自体を基本的には認めないということです。それと、端的な例を言いますと、張碓の海水浴場とか、そういったところも今廃止になっているという現実もございます。

そういった中で、我々としても、毎年、運輸局の方に出向いて、その辺の事情を説明しながら今まで来たわけですが、その中で、縦貫線、先ほど工務課長が申しましたように、一つの計画といいますか、そういうものがあったのですが、それが変更になって、それもだめになった。しからば、今、例えば踏切を造るとか、いわゆる線路の下をくぐり抜けるとか、そういった大工事自体が現実的には難しいものと私どもは思っております。

そういったことで、15年度前後にということ、15年度いっぱいということなものですから、先ほどから出ている海岸線の行き止まりのルート、そういったものをその先の海水浴場にどうつないでいけるのか。用地の問題もございしますが、それは一つの現実的な選択肢だと思っております。そういった中で、時間ももう少しありますので、地先の関係者なり、皆さんとお話をした中で、この海水浴場をなくするというのは、張碓と違って、私どもは現実的にはない話だと思っておりますので、そういった作業をしながら、海水浴場を生かしていくといいますか、運営していけるような形で何とか考えてまいりたいというふうに思っています。

古沢委員

海岸通の側からについて検討される旨のお答えを今いただいたのですが、あの辺の地形に詳しい人だったらわかるとおり、今ご答弁いただいた海岸通側というのは、概して、海水浴場を利用する一般市民からすれば、利用しづらい方なのです。できればそっちなんか使いたくないという方です。車も置けないです。しかし、連絡道路としてはそれしかないのです。そうしますと、今、大半は仮設踏切を使っているのですが、その先で、仮設踏切を検討いただけないかという答弁はないのですが、その点については、念のためもう一度、いかがですか。

(経済) 観光振興室長

先ほど私が冒頭で申しましたとおり、この仮設踏切は、運輸局の方ではいわゆる仮設踏切を廃止してほしい、そういった形はやめてほしいという話は、これはここ数年の話ではなく、前からの話の中で、我々も苦しい中で運輸局と話し合いをしながらここまで来たという経過がございます。それが、果たして、今現在、今年も、先般、運輸局の方から許可を得た、それまでの作業は大変だったのですが、そういった中で、15年度、16年度以降に、その仮設踏切の設置を今までどおりできるかどうかというのは、非常に難しいというふうには私どもは判断しております。

ただ、私どもが検討した中で、いろいろな状況の変化もあるとすれば、そういった方向も全く捨てるということではなく、ただ、現状を申しますと、今までの10数年の経過を見ますと非常に難しいというふうには判断しております。

古沢委員

つまり、海水浴場確保のために、いわばできる限りのことをしたいという平成8年の市長答弁、これは今のご答弁でしたら、どうやら絵に描いた餅みたいなことになってしまうのではないですか。

なぜ海水浴場の問題に触れたかといいますと、先ほど答弁いただいた離岸堤、海岸浸食の問題に対して、土現が、北海道が海水浴場を小樽側に、離岸堤、テトラポットで4本だったと思いますが、それと前浜全面に横一文字に1

本入れています。これも、実は、この海岸浸食問題が起きて、北海道と地元住民や海水浴場組合の方々がいろいろ話し合い、交渉を持っておりますが、その経緯の中でも、縦貫線の沖出し道路との見合いでいろいろ検討するというふうにして先送りされていた問題でもあったわけです。ですから、海水浴場問題と言っても、いわばすぐれて縦貫線問題なのです、あの辺は。

それで、この離岸堤の問題で聞きますけれども、平成10年から土現が設置をしているわけです。同時に、前浜全面の横一文字は、平成12年、去年の11月ぐらいから設置されて、伺ってみますと、それによって浸食問題は相当に改善、解決されているのではないかということで、浜茶屋を運営されている皆さん方も大変大きな期待を寄せています。

しかし、もう一方の実態としては、12年11月ごろにそういう工事にかかっていますが、それまでの間に一定数の浸食は進んでいたのですね。その問題で、地元の組合の皆さん方は、今年の実開きを前にして、海水浴場開きを前にして、一定数、砂利を入れていただきたいという話し合いを持っているようですが、北海道としては、その離岸堤設置をもってこの問題は基本的には解決済みということで、特段、今年はその予定がないというふうに、どうやら言っているようなのですが、こういう問題が生じていることは承知しておりましたか。

(経済)観光振興室観光事業課長

北海道につきましては、基本的に、12年度で離岸堤工事が完成したという見解のもとで、13年度の工事については基本的にはありませんということ、こちらの方の話し合いの中でいただいております。ただ、海岸浸食が一部あったということは、離岸堤工事が一部遅れて、浜を整備した後に海岸浸食が起きたということの経過がございますので、土現も含めて、うちの関係部局の中で協議して、早急に結論を出したいというふうに思っております。

古沢委員

つまり、早急に対処したいということですね。

もう一つ、縦貫線沖出しルートとの兼ね合いで、確かに、平成11年2定の時に見直しがかかりました。沖出し部分が海岸側に若干へこんで現在の計画が進行しているわけです。とはいえ、周辺の住民や、海水浴場組合関係者の方は、少なくなったとはいえ、海岸に手が入る、一部埋立てがされる、そのことによって潮の流れ等が変わって、今まで一件着落をしたと思われるような浸食問題など、そういったことが新たに発生はしないかという心配も、お話をすると、相当根強くあるようです。

こういった不安や何かに対して、この道路整備計画の中で、確かに用地や漁業補償の問題では精力的に頑張られました。しかし、今言ったような問題で、現地に入って、どれだけの対応をされてきたのか。現実にはそういう心配する向きが寄せられましたから、ちょっとお答えください。

(港湾)工務課長

縦貫線整備に伴います海水浴場への影響ということでございます。

まず、海上部分の施工に当たりましては、まず一番大きな問題としまして、漁業海域、ここの区域はウニだとかアワビの漁業区域になっていますが、まずそちらの部分での影響が大きいということで、これらについては、地元の漁業者、それから漁業組合を通じましていろいろと協議をしております。

それから、海水浴場組合の関係につきましても、見直しの時の11年11月に住民説明会をさせていただいた中で、一緒に意見を聞かせいただいております。そのほかに、海水浴場組合の組合長とは個別にいろいろ協議をさせていただいている中で、できるだけの対応はしているつもりでございます。

古沢委員

もう一つ、離岸堤が設置されたことによって浸食問題が一段落かという安堵感はあるのですが、一方、自然というのはなかなかしたたかなもので、離岸堤がある時となかった時でまた様変わりしてきまして、今、藻の発生が、従来から比べたら様変わりしているそうですね。これの対策はどのように講じておられますか。

(経済) 観光振興室観光事業課長

藻の対策でございますけれども、基本的には、組合さんと小樽市の方で協力して、海水浴の海開き前に、藻を刈っているというのが現在の対処法でございます。

古沢委員

海水浴場に関連した質問はこれで終わりたいと思うのですが、10数軒あった浜茶屋が、浸食問題その他があって一気に減少して、そしてまた、ここに来て、今は6軒でしょうか、盛り返してきているのです。銭函や蘭島などの海水浴場とは比べものにはならないのですが、市が発表している海水浴場の利用客数調べでも、平成12年度で約3万5,000人ほどあそこを市民が利用しているわけです。

そういう市民海水浴場にかかわる点で質問したのですが、今お尋ねしたような付近の住民や海水浴場組合関係者、こういう人たちから寄せられている不安や疑問、さらには、踏切などに見られる利用する市民に対する安全対策、こういった問題で大変大きな未整備の問題があります。このことを承知の上というか、そのことを不問にしたまま、今回の議案の同意を求めているのでしょうか。

(港湾) 工務課長

縦貫線の整備に当たりましては、関係する機関と個々にいろいろ協議をさせていただいた中で、要望等も受け入れながら整備を進めてきております。

ただ、今回、海水浴場関係につきましては、今言われた仮設踏切等の問題がございますけれども、それにつきましても、また関係部局と調整をとりながら対応していきたいなど、この工事に対する同意をとっていきたいなどということ考えてございます。

古沢委員

大きな工事の陰で、必ずこういった問題が付きまとうのです。そういった問題に対して十分な配慮といえますか、手だてが講じられていない。こういう問題が、今度の縦貫線問題でも平磯沖出しルートにかかわる問題で見えてくるのです。

マイカル小樽について

ちょっと角度を変えて、別の質問をいたします。

マイカルがオープンしてから2年がたちました。我が党は、この縦貫線はマイカル道路だということで議論させていただいてきましたけれども、今度の平磯道路は、中でもマイカル対策道路だというふうに私たちは思っています。実は、マイカルの事業計画そのものはもう既に決着済みですけれども、定住人口5,000人問題、これは無しです。それから、雇用者数3,000人構想についても、雇用形態のあれやこれやを考えると大変問題含みだと。入込客数の900万人構想も、1,300万人と言ったけれども、以前にも質問をさせてもらいましたが、その根拠が脆弱だと。物販が大きく見込み割れしている。その逆に、入込客数だけが大きく上回るなどということは世間の常識から反する。そういったことを議論してきました。

具体的なことで1点、今年度、2月以降、約300人の解雇問題が発生しました。アウトレット・モールで衣替えをして、そして優先的に採用する、そういう取り組みをするというふうにお答えいただいております。

それでは、その実態をちょっと報告してください。

(経済) 藤原主幹

マイカルのアウトレット・モールの開業に伴う離職者の関係ですけれども、マイカルのビブレ、イスト、OBC、それぞれ大きなところを合わせて約300名の事実上の離職がありました。そのうち、ビブレにつきましては、本店の変更ということで、一旦離職はされましたけれども、すぐに再雇用がされたということでご報告を受けておまして、実際にアウトレット・モールの開業に伴います大きな離職者は260名ほど聞いております。

その中で、小樽職安管内で約200名の方が求職の登録をされました。そのうち、約6割が再就職をされたとお聞

きしておりました、実際には若い人が中心ということで聞いておりますけれども、アウトレット・モールの開業に伴いましては、マイカルの方の報告では約 330名ほどの雇用がなされたという報告を受けております。

古沢委員

実際の離職者が 260名でカウントして、ハローワークに登録したのが 200名、そのうちの 6 割というところだと 120人、それが実態ですね。わかりました。

先日、大変注目すべき小さな新聞記事が載っておりました。

マイカルの四方社長がある講演で述べたというのです。簡単に言いますと、これまでイケイケドンドンだったけれども、これは間違いだったと。その例として挙げているのが、事もあろうにマイカル小樽です。

この真意について、経済部にどういうことだったのか、お尋ねしていたのですが、おわかりでしたか。

(経済) 商工課長

お尋ねの内容は、6月2日の報道記事だと思いますが、OBC経由で少し確認している部分をお答え申し上げます。

この報道の内容につきましては、6月1日に大阪の船場経済クラブの朝食懇談会の席上、四方社長が発言した中身が新聞記事として報道されたのではなからうかというふうに言われております。

この中の発言は、細かくは確認しておりませんが、趣旨としては、マイカルも含むチェーンストア企業、スーパー企業全体が、60年代の後半から最近まで30年間にわたって急成長をして、その中で、その成長とともに、多種多様といえますが、いろいろなビジネスに手を広げていった、そのこと自体がやはり今の厳しい状況を生んでいるという認識をお示しになった。その中で、マイカルの大規模開発の例として、マイカルタウンがいろいろある中でも小樽が一番大きいわけですから、小樽と中国の大連を例として挙げたというふうには聞いております。

ただ、実態的には、今、マイカル本社の大きな方針の中では、先ほど言いました六つのタウンの中で、小樽に最大の投資をして、ここを頑張っていこうという方針を示しておりますから、現実にも今、再構築委員会の中での協議も進んでおりますし、先ほどお話がありましたアウトレットのオープンもある。そんな中では、小樽に力を入れてマイカル自体が今取り組んでいるという姿勢はある、そういう認識はしております。

古沢委員

大変名誉なことだと言っていいのかわかりかねますね。イケイケドンドンの国内見本が小樽マイカルで、国際的には中国大連をそれぞれ挙げられたわけですね。

しかし、社長が言っている真意は、そういう展開はもう終わったという意味合いで言っているわけですね。大型店舗を展開するなどというやり方はもうできない、しないという方向転換を明確に言っているわけですね。建てた以上は頑張る、これは当然のことです。頑張り切れるだけ頑張るとするのは当然のことです。しかし、マイカル本体そのものの営業方針、基本的な方向付けで言えば、マイカル小樽型はもう終わったということをご自身で言っている、このことは間違いのないのだと思います。

港湾区域内におけるテトラポット等の仮置きについて

別の問題でお伺いします。

今回の第21号、第22号の議案で、港湾区域内 74.05平方メートル、埋立水域、港湾区域内に関連してお伺いしますが、現地に行ってみるとびっくりしたのですが、ここにとんでもなく大きなテトラポットというか、ブロックが、もう既に所狭しと置いて置かれて、この水域74平方メートルもテトラポットで埋められているのです。これは一体どういうことなのですか。

(港湾) 工務課長

今、委員がご指摘のテトラポットが置いてあるということでございますけれども、これにつきましては、平成12年度で、直轄事業で、今後使う予定のテトラポットの大きさを確認するための試験施工ということで、4トン、6

トン、8トンのテトラポットを現地に仮置きをしまして、現在、その採用に向けての調査をしているところでございます。

古沢委員

港湾法の第37条第3項に規定しておりますが、今、ご答弁いただいた点で、直轄からこれらの工事に関する協議を受けたのはいつですか。

(港湾)工務課長

ただいまご指摘の工事につきましては、平成12年3月14日付で、小樽開発建設部長名で港湾管理者あてに協議が参っております。

古沢委員

協議内容ですが、三つあります。一つは工事の目的、二つ目は内容、三つ目として工事期間、これを説明してください。

(港湾)工務課長

まず、工事の目的でございますけれども、港湾貨物の増大に対応するためということで記載してございます。工事内容でございますけれども、工事内容としましては、土工一式、擁壁工131メートル、カルバート工60メートル、仮設工一式というようなことが記載されております。それから、工事期間といたしましては、平成12年5月から平成13年3月までと。ただし、仮設工の撤去につきましては、平成13年12月ということで記載してございます。

古沢委員

ここで、念のためにご確認いただきたいと思うのですが、協議書の中身を見て、実際にこの水域に置かれている数多くのブロック数を見て、一体何個運び込まれたのか。これが何かでわかるのかなということいろいろ調べてみましたら、私なりに行き着いたのは、実は、小樽港港湾区域内の工事に関する条例というのがあって、その中で、仮設物の建設など軽易な工事について小樽市長の許可を受けなければいけないという趣旨の条例ですが、ここで、この許可を受ける際に必要な材料や数量などを示した設計書を添付して出してくるからわかるのかなと思って見たのですが、どうやら実はそうではないようなんですけれども、念のために確認をしたいと思えます。

(港湾)工務課長

小樽市の港湾条例でございますけれども、これにつきましては、国又は地方公共団体が行う場合にはこの条例は該当しないということで規定してございますので、今回の国からの協議につきましては、小樽市の条例の採用にはならないかと思えます。

古沢委員

それでは、協議書の内容で、どれだけのブロック、どれだけのテトラが、4トンのテトラ、6トンのテトラ、8トンのテトラといろいろあるのでしょうかけれども、それがどれだけあそこに仮置きされるのかというのは、協議書の中ではわかる仕組みになっているのですか。

(港湾)工務課長

協議書では、その年に行う事業の概要について協議をしてございまして、個々の工事の内容につきましては、個別に、港湾部職員、それから囑託の職員等と協議をしながら進めているところでございます。

古沢委員

念のため言っておきたいのですが、直轄と市長の間との協議ですからね。先ほど言った1、2、3、目的、内容、期間、これらについて協議はされているけれども、実は、後で行って見たら、例えの話ですよ。テトラポットが陸地側に10個ほどあるのかなと思ったら、水域にも入っている、それを数えてみたら100個をはるかに上回る。こんなことで、仮に協議の中身がそういうことだとしたら、協議に値しないですね。ですから、きちんと協議の段階で、そういったことは、公式に記録されてしかるべきではないのですか。

(港湾)工務課長

港湾法に基づきます第37条の申請時点では、まだ工事の発注内容を詳細に把握していない中で協議をするわけですけれども、実際の工事の発注に当たりましては、その状況を見ながら、港湾部の職員等とも協議をしながら決めているということでございます。

ただ、個別の協議等につきましては、書類等で申請してございませぬけれども、今後その辺の協議内容につきましては、協議メモ等を資料として残していくような形も考えていきたいと考えております。

古沢委員

どうも港湾管理者と国直轄との関係が対等、平等でない感じがして仕方がないのです。そういうのは、仕組み上でも、それに基づいて備えつけられる書面上でも、きちっとしておかなければいけないというふうに僕は率直に思います。

小樽港縦貫線整備について

この縦貫線に関して、具体的に幾つか、最後にお伺いしておきたいと思います。

平成12年3月の小樽市発行のパンフレットの中で、小樽築港駅周辺地区再開発の基盤整備事業で、港湾における交通の円滑化を図ることを目的とした公共施設計画整備、これが小樽港縦貫線整備計画だというふうに言っておりますが、これは確認いただけますね。

(港湾)工務課長

そのとおりでございます。

古沢委員

先ほどお伺いした直轄との協議書の1、工事目的、港湾貨物の増大に対応するためにこの縦貫線を整備する、工事の目的をそういうふうに言っています。同時に、築港周辺地区再開発の基盤整備で、この縦貫線整備計画は、港湾における交通の円滑化を図るのだということを言っています。

しかし、我が党は、最初にも言ったように、これは増える港湾貨物に対応するものではない、マイカルのための道路そのものだということを再三指摘しているのです。

それでは、直近5カ年間の小樽港における一般貨物量の推移はどういうふうになっていますか。

(港湾)港政課長

平成8年から申し上げますけれども、平成8年の一般貨物量は216万9,000トン、9年が221万7,000トン、10年が182万8,000トン、11年が173万トン、12年は166万6,000トンでございます。

古沢委員

この5年間だけで見ても、平成8年比で言えば、4分の1、取扱貨物量、一般貨物量が減っています。これは、記録を見ますと、昭和39年、40年当時、これが一般貨物量のピークで約500万トンだったようです。これから比べれば、取扱量はおよそ3分の1です。それでも港湾貨物の増大に対応するための縦貫線なのか、港湾における交通の円滑化を図るための縦貫線整備なのか、お尋ねします。

(港湾)工務課長

今の縦貫線でございますけれども、これにつきましては、平成9年改訂の港湾計画の中で4車線化の位置付けをしておりまして、その中で港湾貨物の増大に対応する臨港地区の臨港道路の整備ということで謳っておりますので、一応その目的をそのまま今回の申請に使っているということでございます。

古沢委員

港湾部がこのことで質問されて答弁しなければならないというのは、なかなか切ないと思うのです。しかし、港湾部の事業ですからやむを得ないところでもありますが、今おっしゃられた平成9年度に改訂された港湾計画に、それでは、その計画上、目標としている年次、それから、その時の一般貨物量の目標数値、現時点に立ってそれが

達成可能かどうかの見通しについて伺います。

(港湾)工務課長

平成9年改訂の港湾計画の目標年次であります。これにつきましては、平成10年代後半ということで、概ね平成17年前後を想定してございます。それから、一般貨物量の目標でございますけれども、これにつきましては、過去の取扱実績などを踏まえまして、経済社会動向などを推定して決めたものでありまして、460万トン計画してございます。それから、その見通しでございますけれども、現在、依然として景気が低迷し、厳しい経済状況下にありますが、今後、港町ふ頭の有効活用、さらには官民一体となりましたポートセールス、これらに積極的に取り組みまして目標達成に向けて努力してまいりたいと考えております。

古沢委員

質問のまとめに入りたいと思うのですが、この港湾計画の中で、縦貫線整備計画を立案する上で基礎的に見込んだ数字の中で、東小樽交差点側の1日交通量をどのように見込んでいたか、説明してください。

(港湾)工務課長

港湾計画における交通量の関係でございますけれども、交通量の算出方法としましては、臨港地区に発生する交通量を算定いたしまして、それを各臨港地区内の道路に配分していくというような手法で交通量を定めてございます。その時の計画日交通量としましては、1万2,126台という数字で計画してございます。

古沢委員

都市計画課でしょうか、マイカルがオープンしてからの周辺の交通量の調査を行っておりますね。その数字を見させていただいたのですが、3月14日が1万4,200台、8月14日が1万4,800台、10月10日が1万5,600台、いずれも休日の数字ですが、休日だから必ずしも多いというわけではなくて、平日でも同程度の交通量が調査の結果出てきたりなんかしています。

確かに、一般貨物量はどんどん取扱量が減りました。一般貨物量が減るとということは、それを港から他に運ぶ交通量、輸送量が減るということです。ですから、港湾計画で示した縦貫線整備計画、その実態は、私たちが言うように、現道の改修・改良、そして、できれば、私たちはずっと主張しておりますが、札幌バイパスの一般国道化で十分対応できるのではないかと、こういうふうに主張してきたのは皆さんもご承知の点だと思います。

そこで、2点ほど伺います。

平成11年12月20日の経済常任委員会、ここで港政課長がこのように答弁しています。港湾貨物がどの程度バイパスを利用しているか把握して検討したい。それから、平成12年3月22日の経済常任委員会で、港湾部長は、港湾輸送体制からのバイパスの助成も検討、同時に、港政課長は、臨港道路平磯線も必要であるが、一方ではバイパスから直にふ頭に出られるというのも魅力だ、このように答弁されています。

では、バイパスの利用状況の調査、それから、バイパスの助成についても検討していきたいというふうに言ったその検討の結果について、途中経過でも構いませんから、報告してください。

港湾部長

今お話のございましたバイパス利用でございますけれども、私どもも従前から業界の方々ともいろいろ意見交換をしておるわけですが、その中で、例えば、フェリー貨物につきましては、やはり運送事業会社がそれぞれの会社ごとに基地を持っておられるということもございまして、そこから搬出入をしているという実態がある中で、フェリー会社としては、そこからバイパスへどの程度乗っているかというのはなかなか難しいということが一つ言われております。

また、一方、一般貨物を含めた輸送体系の中の関連業界でございますけれども、これは特に札幌地区小樽トラック協会、こういった組織があるわけですが、そういった中でもちょっと聞いてみたのですが、私どもとしても、何とかバイパス利用のデータがないかというお話をしてございまして、業界の方としましては、それぞれの企業の

方々への聞き取りはなかなか難しいと。ただ、言えるのは、札幌バイパスの利用につきましては、荷主なり、また、業者の方々の意向によりまして、時間制限というか、時間のない中をどうしてもという場合には利用するケースがありまして、ケース・バイ・ケースでやっているというのが一般的でございますという話を伺ってございます。

私どもも、バイパスの助成につきましては、以前からそういう議論もございまして、一つは、国道5号線も4車線化されるという実態も近々にあるようですので、こういった実情の中で、実際に4車線が開通した後にバイパスがどの程度利用されるのかということを見極めた中で、先ほどお話をしましたトラック協会の中でも、私どもと協議をしている中では、アンケート調査をしてみたい、こんなような話も承っておりますので、私どもといたしましては、どこまでそういった実態をつかめるか定かでございますけれども、とりあえずそういった関係業界とも協議をしながら、アンケート調査を一度考えてみたい、このように思っているところでございます。

古沢委員

まとめます。

バイパスは有料ですから、港政課長が答弁されているように、例えば、無料化だとか、助成というのが制度化されれば、バイパスから直にふ頭に出られるという魅力が十分に生かされるわけです。いかんせん、有料なのです。ですから、おっしゃられるように、5号線の4車線化との関連も当然出てくるでしょうけれども、これは市として検討するというのを約束した事項です。きちんと検討を進めてください。これはね。

先ほどお尋ねしたことでわかるように、交通量が増大している。東小樽交差点付近の渋滞が大変だ。これを解消したいというのは、文字どおり、マイカルがオープンしてから、マイカルによってその混雑、渋滞の度合いが増してきているわけで、そういう意味で言えば、今回の縦貫線整備計画、沖出し平磯線、これは、文字どおり、マイカルのための道路と言っても過言ではないと思うのです。この道路に、片側2車線、平成15年度で供用開始をする、80億円以上の事業費がつき込まれます。その先、きちっとした計画がまだ定まっていなくても、もう一つ、片側2車線の整備が始まる。何年先になるかわからない。そうすると、やはり100億円以上をはるかに超えてしまう事業計画です。

最後に言っておきたいのは、結局、こうした莫大な税金をマイカル道路に投入する。道路が全面完成して、実は笑えない話になりますが、振り返ってみたら、その時にはマイカルが撤退していた。今はこういう実態さえ危ぶまれているわけです。ですから、見直しをかける。このことに早い、遅いというのはあっても、見直しをかけるということについて言えば、仮に遅くても、必要な場合は見直しをかける必要があると思うのです。

私たちは、こうした平磯沖出しルートの整備計画、それを保障するための今回の議案ですね。第21号、第22号、公有水面埋立てについては、今までお尋ねした中でも、地域住民、周辺の海水浴場組合員、そういった皆さん方からの不安、そうしたことから言っても未整理な事項が山ほどある。それなのに、事業だけをどんどん進めるということには同意はできません。

ですから、この議案には、皆さん方にとってみれば残念ながら、私どもは賛成しかねるということを最後に言って、質問を終わりたいと思います。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移ります。(「ありません」と呼ぶ者あり)

それでは、市民クラブ。(「市民クラブ、ありません」と呼ぶ者あり)

公明党。

高橋委員

小樽港縦貫線について

私は、市街地活性化特別委員会は初めてでございますので、何点か確認をさせていただきたいと思います。

まず初めに、臨港道路小樽港縦貫線についての位置付けと基本的な考え方を、簡単に結構ですから、教えてください。

(港湾)工務課長

縦貫線の位置付けでございますけれども、これにつきましては、臨港地区の交通量の増加に対応するため、港湾関連の交通の円滑化を図るということで、平成9年の港湾計画に位置付けております。小樽港と国道5号を結ぶ港湾幹線道路ということ以外にも、本市の経済活動や市民生活にとっても重要な幹線道路であるというような認識でございます。

高橋委員

前の資料を見させていただきましたけれども、前の計画では、ずっと海の方に張り出していたわけですが、構造的に、道路を支える方法というのは、張り出した計画ではどのような方法だったのでしょうか。

(港湾)工務課長

この道路につきましては、平成8年ごろから地元住民説明会を行いながら整備を進めてきました。その段階で、平成10年4月に冲出し案ということで、海上部に張り出す形で、橋梁形式でルートを選定し、地元の説明し、了解をいただきました。その詳細を詰める中で、かなり海上部分では問題があるというようなことで、今回の陸場に近づいたルートということになってございます。

高橋委員

橋梁方式というと、柱を立ててというのでしょうか、高速道路のピアみたいなものを立てて進めていくという方法でいいのですか。

(港湾)工務課長

はい。

高橋委員

わかりました。

今回は、かなり陸上側に寄っているわけですが、同じ方法ではなくて、埋立てということなのですが、なぜ埋立てなのか、教えてください。

(港湾)工務課長

今回、見直しをしたルートについての構造でございますけれども、このルートにつきましては、海上部分、一部橋梁形式と擁壁形式を比較検討してございます。海域に与える影響としましては、どちらもそんなに大きな差はございませんでした。ただ、橋梁形式の方がやはり工事費が高いということもございまして、工事費の軽減を図るため、擁壁構造をとったものでございます。

高橋委員

今日いただきました資料の2の方ですけれども、港湾区域埋め立てに関する工事の期間ということで5年2カ月で、非常に面積が小さいにもかかわらず、かなりかかるのかなという疑問が一つあるのと、それから、同じ海岸区域が5年4カ月というふうにあるのですけれども、この2カ月の違いと、5年4カ月の大まかな工程についてお知らせください。

(港湾)工務課長

資料2に記載してございます埋立てに関する工事の期間でございますけれども、これにつきましては、暫定2車の工事区間のみではなくて、将来の4車の部分も含んで工事期間を設定してございます。

あとは、工事期間の2カ月の違いですけれども、これは、あくまでも工事区域の差ということで2カ月ほど違いがございまして、この期間につきましては、将来の4車線化も含んだ工事期間ということで設計してございます。

高橋委員

実際に埋め立てる土量なのですけれども、赤く塗っているところ、グリーンのところ、それぞれ土量についてお知らせください。

(港湾)工務課長

埋立てに要する区域の土量でございますけれども、これにつきましては、赤い部分と緑の部分で、ちょっと区分けてございませぬが、両方合わせまして約6万6,000立方メートルを計画してございます。

高橋委員

それで、この埋土はどこから搬入する予定になっておりますか。

(港湾)工務課長

この埋戻しに使用します盛り土工の使用先につきましては、現在、国道5号の拡幅工事を進めてございまして、そこで発生する残土を、現在、各地区に仮置きをしております。区域としましては、銭函、それから張碓、それと塩谷地区と、それぞれの区間で仮置きしている土砂をその工事の方に流用するというところで聞いてございます。

高橋委員

資料2でいきますと、全体の完成については、平成18年ないし19年という考え方でよろしいですか。

(港湾)工務課長

全体4車の完成時期でございますけれども、これにつきましては、平成15年で暫定2車の供用開始をいたしまして、その利用状況を見た上で、将来の4車の着工時期について国なりと協議をしていきたいと考えております。

高橋委員

最後に、先ほど漁業補償の件がちょっとありましたので、漁業補償の金額についてお知らせいただきたいと思っております。

(港湾)工務課長

漁業補償の金額でございますけれども、これにつきましては、現在、国と漁業組合の方と協議をしております。金額については、まだ契約等が実施されておられませんので、金額等については控えさせていただきたいと思っております。

高橋委員

終わります。

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移ります。

武井委員

小樽港縦貫線について

資料の説明でちょっと教えてほしいのですが、資料2の中で、地元市町村の意見聴取というのがあります。これは、5月8日と5月22日に開かれていますけれども、地元市町村とはどこを指しているのか。

(港湾)港政課長

この場合ですと、私ども小樽市ということになります。

武井委員

小樽市の意見聴取ということなのですか。それとも、この地元の人たちの意見聴取なのか、そのところをはっきりしてください。

(港湾)工務課長

地元市町村の意見ということで、地元市町村の意見を出す場合には、市議会の同意をいただいてから出すという

手続で、今回、議会に提案した次第でございます。

武井委員

資料はそろっていると思いますが、今、高橋委員からも質問があったので、一部に重複する部分もございますが、まず、私は、埋立てに使用する土の必要量、今、銭函、塩谷、それから張碓に残土をためてあるので、それを持ってくるということですが、この必要量はどのくらい見込んでいますか。

(港湾)工務課長

工事区域に必要な土の量ということでございますけれども、埋立てに必要な土量としまして、現場内で使用する土量、これが約1,000立方メートルほどございます。そして、運搬盛り土といたしまして、6万5,000立方メートル、これについて今言いました国道5号から出てくる土を流用したいということで考えてございます。

武井委員

この土を利用して埋立てするわけですが、これには、先ほどの答弁を聞きますと、2車線の暫定供用が平成15年、4車線全部が5年後の2月ないし4月、こういうふうだということで理解してよろしいですか。

(港湾)工務課長

今回の暫定2車線につきましては、平成15年を予定してございます。

ただ、残りの4車部分につきましては、引き続き実施した場合に5年2カ月から4カ月ぐらいかかるということの算定で期間を記載させていただきます。残りの2車分の着手時期によりましては、この時期の変更も出てくるのかなという感じがしております。

武井委員

市長の所管のところは5年2カ月、それから、知事の関係のところは5年4カ月、こうしてはっきり出しているわけですが、ちょっと時期がずれるような答弁があったのだけれども、どういうことを指しているのですか。

(港湾)工務課長

ここに記載しております5年2カ月ないしは5年4カ月、この時期につきましては、平成15年度に暫定2車線の工事を終わらしまして、引き続き残りの2車線の分、この埋立てを継続してやっていくということになるとこのぐらいの期間がかかるということで算出してございまして、残りの完全4車に向けての2車線分の着工時期がずれ込みますと、その時期もずれ込んでくる可能性があるということでございます。

武井委員

それはいいのだけれども、継続するという理由を聞きたいのです。予算がついたならばという意味なのですか。今、政府は、予算を、公共事業を減らすとかなんとかと言っていますから、それが順調に来たならば5年2カ月ないし4カ月で終わる、そういう含みを持って言っているのですか。

港湾部長

今、課長の方からお話ししたのは、今回申請してございます埋立てですけども、これにつきましては、平磯回りの4車線化という計画の中で、当面、暫定2車で15年までに終わらせようということが一つございます。それ以降の残りの部分の2車につきましては、15年の2車が供用した後に、車の流れ、また、一つは交通量、それから一つは経済情勢もそうなのでですけども、そういった状況を見て4車に向かって手をかけるかという余裕というか、猶予を持ってございます。

ただ、ここに載っている5年数カ月というのは、2車を今回始めますので、その部分とあわせて、一つは、残りの2車の4車線目なのでですけども、工事着工は定かではないのですけども、交通状況を見極めてということなものですから、それを含めた予定の中で5年数カ月ということでとってございまして、今、工務課長がお話ししましたように、4車線に向かう着工時期は、2車が完了した後でないとなかなか判断しないだろうということを我々はちょっと考えてございまして、そんな中で、一つは、もし継続していった時には5年4カ月という工期を設けた中

で工事をしていこう、こういう予定になってございます。

ただ、4車の方に向けてのやる、やらないは、2車の暫定供用の交通量を見極めてから手をかけることになるかと思しますので、そういう意味で5年4カ月ということでございます。

武井委員

どうもそこがすっきりしないのです。

例えば、今、東小樽の交差点のところは1万2,126台ある、あるいは、港湾計画の中には460万トンの貨物輸送もある、こういうような目標があるがゆえに、交通の円滑化を図るために4車線にするか、2車線にするか、その時の状況を、将来の交通量などの状況を見て、ともすれば2車線で終わるかもしれない、こういう意味なのですか。状況を見て判断をするというのですが、そこがどうもはっきりしないのです。いかがですか。

港湾部長

先ほどもお話しさせていただいたのですけれども、港湾計画につきましては、460数万トンと、10年代後半という目標が出ていますし、そういった貨物量から発生してくる交通量というのは一応推定はしてございます。今、お話がありましたように、私どもとして、15年度に供用開始した時に、車の台数がどういった形で流れるのかということを見極めてから4車に向かうという形を考えていきたいなと思っているものですから、そこで、今お話をさせていただいたわけでございます。

武井委員

それでは、どのような交通量になったら4車にするのですか。はっきり言ってください。

港湾部長

先ほどお話ししているのですけれども、一つは、当初計画した1万2,100数十台という数字がございますけれども、そういった数字と、それからやはり、交通渋滞、信号のこともあろうかと思っておりますけれども、そういった状況で交通渋滞を招くと。それから、今回は事故等を含めて緩和しようということでルートも見直してございますので、やっぱり、そういったことを見ながらやっていかなければならないだろうと思ってございますので、私どもとしては、暫定2車を開通してみて、車の台数、混雑度を見極めながら次に向かっていこうということで考えております。

武井委員

どういう状況だということは言えないのですか。こうなったらこうしますと。

港湾部長

一つは、当然、港湾関連車両ということでございますので、貨物量が増えてくることによりまして、当然、車も増えてくるだろうということが一つあるわけです。また、先ほど来お話ししていますように、市内の交通幹線の道路の一つでもあるということもございまして、大きな意味で言うと、港湾関連企業の貨物量が増えることによっても台数が増えてくるわけですから、こういったものと一般車両を含めた交通量が増大してくることによりまして4車線化に手をかけていかなければならないなと、こんなふうに思っております。

武井委員

どうなのでしょう。

私は何でこれを聞くかということ、暫定2車線の時は、東小樽の交差というのは平面交差ですよ、4車線になった時は立体交差を考えているのだという答弁を、確か前にされていたと思います。ですから、私は今これを聞いているわけです。

私は、あそこのところを平面交差にしたのでは、何ら交通緩和にはならないと思っているのです。ああして3回にわたる信号の変化を見ながら車は進むわけですから。ですから、私は、どうしても、あそこのところの交通緩和をするには、立体交差をせざるを得ないというふうに思っているのです。したがって、今、このことはどうなのだというのを私は聞いているわけなので、どういう状況になったら4車線になって、そして桜町のところが立体交

差になるのか、こういうことだという見通しを立てないで、そして先に補償するものは補償して、埋めるものは埋めてしまって、それではちょっと地元の市町村を納得させられないのではないですか。いかがですか。

何万台以上になったらこうしますとか、今、貨物は大体 180万トン、170万トン、大体こんなところにおさまっているようだけれどもね。

ですから、さっき言ったように、計画の 460万トンのうちの 300万トンになったらするとか、何か目標がない工事のような気がしてしょうがないのです。別にお金があってやるわけではないのですからね。

いかがですか、部長。

港湾部長

一概に貨物量が増えるという中で、幾らになったら車の台数が幾らになるかということはちょっと想定できないのですけれども、これは、当然、車の大きさもあろうかと思えます。一つは、港湾計画の中では、目標貨物量に向けた台数を想定してございますので、それに近づけば、当然、4車が必要ということになるわけですが、現実問題、今は貨物量が少し落ちていますので、そういった台数と、プラス一般車両もございますので、そういった台数も含めて、2車を供用した時にどういった混雑度があるのかということを見極めていかなければならないと思っています。

ですから、今言われるように、貨物量が何百トンになったからやるのだということではなくて、やはり、混雑度を見極めていかなければならないだろうということは一つ思っておりまして、そういう意味では、当然、貨物量の増大にもつながってくるわけですが、そういう考え方をもちながら4車線化に向かっていこうということで考えております。

武井委員

そうすると、端的に言いますと、2車線はやりますと。2車線をやった後、これは社会動態といいますか、そういうようなことなども含めて、あなた方が判断して、4車線にするか、どうするかということを決める、こういうふうに理解していいのですか。判断をするのは誰なのですか。市町村の合意を得たとすれば、市町村の判断なのですか。それとも、あなた方が、これは無理だ、460万トンにならないからこんなものは止めてしまえと、こういうふうに、我々はどこでもって判断すればいいのですか。

港湾部長

交通量の状況を見ながらということでございますので、貨物量が460万トンに近づくかどうかはあるのですけれども、一つは、やはり当然、貨物量も増え、港湾関連貨物車両も増えてくるわけですし、それに伴いまして、一般車両も増えてくるだろうという想定をしているのですが、そういった時点で、2車供用の時に、東小樽交差点を含めて混雑度を見極めながら、当然、私どもの道路でございますので、この辺は、直轄とも協議をさせていただきながら、いつの時点になるかどうかはあるのですけれども、混雑度を見て、協議をしていく中で4車になっていくものという考え方をしております。

武井委員

そうすると、判断する期間があるということですね。2車線とったら、判断する期間を置いて、その結果、4車線にするかどうかを決める、こういう理解でよろしいですね。

港湾部長

2車を供用して、交通量を見極めて、判断をして、4車に向かうということになるかと思えます。

武井委員

それで、継続という意味がわかりました。

先ほど、土の必要量が1,000立方メートルと6万5,000立方メートル、両方合わせると6万6,000立方メートルが必要のようですが、これを銭函方面や塩谷の方から運ぶわけですが、何台ぐらいの車を走らせるのですか。

それとあわせて、そのルートは、どこを走ってくるつもりですか。

(港湾)工務課長

盛り土に使用するダンプの台数でございますけれども、まず、搬入するのに約1万2,000台、搬出で、当然、現場におろした車が出て行くわけですから、車の台数としてはその2倍ということで、トータルで2万4,000台の車がこの現場に来ると。1日当たりとしましては約80台、搬入が40台で搬出で出ていく車が40台のトータルで80台程度を考えております。

それから、運搬の経路でございますけれども、銭函・張碓方面からは東小樽交差点を通過して現場に搬入する。それから、塩谷方面からは縦貫線を通して搬入されるというようなことで聞いてございます。

武井委員

そうしますと、今の5号線を銭函方面から走ってきて、高速道路の下のあそこを通ってきて、マイカルの方へ入ってくる通りを横切る、こういうルートですか。

(港湾)工務課長

銭函・張碓方面から来た場合は、東小樽交差点、縦貫線がちょうど国道5号線とぶつかる場所ですけれども、あそこから右折して縦貫線に入ってきてまして、縦貫線から現場内に搬入していく、そういうルートでございます。

武井委員

そうすると、矢印のところを通ってくるということになりますね。それは、ほかの交通機関に相当影響するか、しないか、それとも信号の時間を少し長くするような、矢印の時間を長くするような方法とか考え方を何か持っていますか。

(港湾)工務課長

今予定しておりますダンプの台数ですけれども、先ほども言いましたが、1日に搬入で40台、搬出で出ていく方が40台と、両方合わせてダンプ80台ほどが現場を行ったり来たりするということでございますので、時間に換算しますと、1時間に5台程度ということですから、そんなに一般交通に影響を与えるような台数ではないということと考えております。

武井委員

ちょっと甘いのではないのでしょうか。なぜかと言いますと、それは時間帯にもよるでしょうけれども、例えば、マイカルから来る車も含んで、こちらの今おっしゃったようなルートから行くと、小樽方面から出てくる車をストップさせなければならないのです。横切らなければならないのですから。そうしたら、あの大型のダンプをやるわけですから、あそこにも信号が何かを付けて右折させるような考え方を持っているのですか。そうでないと、あなた方は、たかが40台ぐらいだから、往復で80台だと言うけれども、それを遮断する時間と云ったら、悪いのですが、1秒や2秒ではないですからね。今、塩谷のあそこのでさえ、右折するのにどれくらいの時間を待たなければならないと思いますか。

ですから、あの大きなダンプが全部横切るのですから、大変な時間だと思います。しかも、それが1台1台行ってくればいいのだけれども、1台、2台、3台とまとめて行けば、こちらの方へ来る車は皆相当ストップを食らうと思うのですよ。そういうようなことを考えて信号が何かを付けるのか、それとも、誰かを当ててストップをかけて通すのか、どんな方法を考えていますか。

(港湾)工務課長

現場内に車を誘導する場合は、必ず誘導員をつけて、道路を右折横断して入っていく形になりますので、その辺の安全確認のための誘導員は配置する予定と聞いております。あともう一つは、1時間に大体5台ぐらいという間隔ですから、大体10分から15分に1台ぐらいの割合で入ってきますので、現状の交通量からいきますと、そんなに大きな障害は生じないのかなと考えてございます。

武井委員

そうしますと、信号は付けないで、誘導員でもって入っていくということですね。あそここのところは非常に鋭角ですから、曲がるのに鋭角ですから、どういう道路工事をするか知りませんが、私は恐らく相当難儀をすると思います。

それでは、始める時期、期間、これは何月ごろから始めるのですか。

(港湾)工務課長

工事の期間でございますけれども、平成13年度、今年につきましては、今発注の準備をしてございまして、8月下旬ぐらいから3月いっぱいぐらいまでということで工事期間を予定してございます。

あとは、14年度以降、14年、15年につきましては、早ければ5月下旬ぐらいから3月いっぱいぐらいまでの間ということで、14年、15年につきましては、5月以降、フル稼働ということになるかと思えます。

武井委員

丁度5月以降になりますと、海水浴シーズンにもぶつかるわけですから、ストップをかけて右折させるということについて、一つ慎重にしてほしい、これだけは申し添えておきます。今年は、海水浴シーズンを超えているようですからあれですけれども、来年は5月からフル回転でやるということですから、相当、私は、その心配が当たらなければいいと思えますけれども、あまり影響を起こさせないようにしてください。

それから、これだけの土を埋めるわけですが、隣の海水浴場への濁水などの影響は懸念されないのでしょうか。いかがですか。

(港湾)工務課長

工事期間の濁水処理でございますけれども、まず一つ、工事をやるに当たりますと、擁壁等のコンクリートをやる部分につきましては、事前にコンクリートの仮設の壁を造りまして、まず現場内をドライの状態に、海水が入らない状態でやるのに、まず外側にコンクリート一つの壁を造って、その中で擁壁の工事を進めてまいります。それと、工事中に発生する濁水等につきましては、薬品を使った濁水処理、そういう機械の設置も考えてございます。特に、海水浴場に限らず、ここは漁場になってございますので、濁水については一切海の方には出さないというようなことで対応を考えてございます。

武井委員

そうすると、箱型のものをあらかじめコンクリートでもって造って、その中に入れるようにして、外に出ないようにする、こういう理解でいいのですね。

(港湾)工務課長

箱型といいますか、海側に壁を造りまして、つま部の部分は施工範囲ごと、長方形の箱型みたいな形になりますけれども、そういうような形でコンクリートの擁壁を造るブロックを一定の範囲で決めながら進めていくということで聞いてございます。

武井委員

漁業補償について、先ほどもちょっとあったようですけれども、漁業補償は、埋立てする部分だけの補償なのか、それに伴う、例えば、この図面でいきますと、外海にも影響があるようですけれども、外海の人たちも含めた補償を考えているのか、いかがですか。

(港湾)工務課長

まず、漁業補償の件ですけれども、この漁業補償は、漁業で影響を受ける部分というのは漁獲高に影響してきますので、補償の相手としましては、漁業組合と交渉いたしまして組合法に従うということになっています。

それから、漁業の範囲でございますけれども、実際に埋立てで構造物ができて減少する部分、それから、構造物ができたことによりまして漁業に影響する部分、そういうものを分けてそれぞれ算出して、最適な金額を組合と協

議して契約ということで聞いてございます。

武井委員

最後の質問ですが、こういう工事は市民の方々の協力がなければできないと思います。今回、やむなく家を壊されてよそへ移る方、築港の2番1号の方に移るような方もいらっしゃるようでございます。ところが、その家だけを移すわけにはいかないの、自分の仕事場である作業場も造らなければならないわけです。そうなりますと、今までなかったところに造りますので、どうしても、明かりといいますか、電柱といいますか、街灯といいますか、こういうような問題も市民からの要望が出るかと思っておりますので、その点は、ひとつ十分に市民や関係者と協議を重ねた上で、きちっとした、後で不平不満のないようなことをしていただきたい、こう思っています。それをお伺いして、終わります。

(港湾)工務課長

この工事の推進に当たりましては、地元住民説明会等で地元の意見を聞きながら、また、補償等に当たりましては、補償者の意見を聞きながら、それぞれ納得をいただいて補償をさせていただいているというふうに聞いてございます。

また、今後、実際に工事が進んでいくわけですから、地元の方に対しては、工事説明会等を十分やって、地元の意見を聞きながらこの工事をスムーズに進めていきたい、そういうふうに考えてございます。

委員長

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後 2時43分

再開 午後 3時00分

委員長

会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

共産党、古沢委員。

古沢委員

質疑の中でも明らかになっておりますけれども、本件議案のもとになっている縦貫線の整備計画は、その最大の目的を、港湾における交通の円滑化、港湾の貨物の増大に対応するためだと言っています。

しかし、これは、計画上も、実態からも、最大の根拠が根拠のないものであるということがはっきりしています。これが一つ。

港湾貨物は年々減少してきている。一方、交通量が増大しているのは、実態から言っても、マイカルオープン以降、マイカルのための道路と言っても過言ではない。そのマイカルも、先行きの見通しが極めて不透明と。つまり、片側2車線を平成15年に供用を開始して、その時点において、交通量等の一定の検討を加えて、もう片側2車線については検討される旨、答弁されておりました。これは、ある意味では賢明な判断だと思います。平成15年当時に、交通量、加えて、その最大の理由になっているマイカルの状況がより鮮明に見えてくるのではないかというふうに私どもは考えております。当然、そうした場合に、私どもが主張しているように、現道の改修、そして、議会答弁でも明らかのように、バイパスの助成とバイパスの活用などによって港湾の貨物量に伴います交通量に対応できるのだというふうに思っています。

もう一つは、今日の質疑でも幾つかお尋ねしましたがけれども、周辺地域住民、さらには東小樽海水浴場組合の役員や組合員の皆さんから寄せられているさまざまな不安、疑問、それから、海水浴場を利用する市民への安全対策

など、十分な対応がとられていない。こうしたことを不問にしたまま、本件議案、つまり公有水面埋め立てに同意を求められても、私どもはそれを可とするわけにはいかないということをもって、討論いたします。

委員長

以上をもって討論を終結し、これより採決いたします。

議案第21号及び議案第22号について、一括採決いたします。

可決にすることに賛成の方のご起立を願います。

(賛成者起立)

委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。