

第七編

建設・公共事業

第一章 苦小牧港

第一節 苦小牧港の充実と発展

一、苦小牧港の管理と運用

苦小牧港の築 苦小牧港の築設運動は大正末期（一九二四頃）に始まる。砂浜の海岸線のため沿岸漁業が中心で設運動と開港 あったが、それが不漁になるにつれ、沖へ出て漁をしたい、そのためには漁港が欲しいというのが出発点であった。その後、勇払原野の開発がからみ、工業港の築設運動に変わっていった。しかしながら、何もなし砂浜に内陸掘込式港湾を造ることは、当時としては技術的な問題に加え、莫大な経費を要するとあって、幾多の計画案も挫折していった。

こうした先人たちの熱意は戦後に引き継がれ、昭和二十四年（一九四九）十二月に苦小牧港築設期成同盟会が結成され、中央運動が再開された。当時はまだ戦後の混乱が続く中、有志の手弁当による運輸省、大蔵省への陳情運動が繰り返され、翌二十五年度（五〇）において調査費程度の僅か三〇万円ではあったが、国費予算を獲得するに至った。そして、同二十六年（五一）八月十八日には、待望久しかった苦小牧港起工式が行われたのである。思えば大正期以来、実に四〇年という長い長い年月が流れていた。

国費を獲得し、盛大なる起工式を行った苫小牧港ではあったが、その進捗状況は牛歩の如く遅いもので、砂浜の海岸に捨て石による防波堤がほんの少しずつ伸びる程度で、港の形をなすものではなかった。さらに、十年を経た昭和三十五年度（六〇）に六億円の国費がつき、いよいよ内陸掘り込みが開始されることになった。国鉄日高線の移設も終え、工事は順調に進み、港らしさを整えていった。同三十八年（六三）三月には苫小牧港が重要港湾に追加指定されたが、まだ港が出来上がっていないのに重要港湾に指定されたのは異例のことであった。それだけに新産業都市建設のために必要な臨海工業地帯の造成という面が重視されたもので、まだその頭角を表す前に、道内の重要港湾である函館港、小樽港、室蘭港、釧路港、留萌港、稚内港の仲間入りをし、その開港が約束されたのである。⁽¹⁾

かくして、同三十八年（三八）四月二十五日には第一船を迎えて入船式が行われ、八月十八日には開港式が行われ、苫小牧港は名実ともに重要港湾としての地位を獲得したのである。

苫小牧港管理 苫小牧市は昭和二十八年（五三）から港湾管理者となり整備を進めてきたが、同三十六年（六一）組合の設立 四月には開港の見通しがついたことから十二日に一日付けをもって港湾部を新設して、管理運営に当たることになった。しかし、部長人選で難航し、当初は空席、後に開発計画部長の兼務とする多難な出発であった。

苫小牧港が開港すると、工業港区の掘さくに併せ、この臨海工業地帯に企業立地を強力に推進していくことが重要な課題となり、大蔵省主計局との予算折衝の際、道開発庁にたいして北海道と苫小牧市が共同で管理することが望ましいとの意見があった。

同三十八年（六三）八月には道開発局から北海道と苫小牧市に対し、苫小牧工業地帯造成計画は本道の工業開発の中核であって全道的な課題でもあり、工業地帯造成、企業誘致、港湾管理は有機的な連携が必要である。現在の苫小牧市単独の港湾管理を北海道と苫小牧市が共同管理するようにとの提案があった。一方、本市では同年九月に道知事



苫小牧港管理組合

に対し、道民所得の僅か二パーセントを占めるに過ぎない市が単独管理するのは負担が重すぎるとし、共同管理に移行するように陳情書を提出した。

この結果、道開発庁は昭和三十九年（六四）四月に、同五十年（七五）を目標とする港湾計画を策定し、工業港としての開発整備を推進することになり、多額の国費が投入されることになった。そこで、同三十九年十月に北海道との連絡会議でこの計画を強力に進めるために、苫小牧港の共同管理案が正式に提案された。また、北海道港湾協会では苫小牧港だけを優遇する措置として一部に不満はあったものの同意することになった。苫小牧港は国家的な事業として例外的な措置ではあったが、同四十年（六五）七月一日に地方自治法に基づく一部事務組合方式による共同管理が、苫小牧港管理組合の発足によって開始されたのである。

共同管理の期間は、当初同五十年三月三十一日までの一〇年間としたが、東港の関連が出てきたため、これを延期して続けられている。組合の組織は、普通地方公共団体と同じように執行機関と議決機関とに分かれ、管理者は道知事または苫小牧市長で任期二年、議会議員は道議会、苫小牧市議会から各五人を選出し、計一〇人で任期は二年である。組合経費は道と市の折半であるが、管理者については発足以来苫小牧市長が、専任副管理者は道職員が務めている。

管理組合が処理する主な業務は、①港湾区域及び港湾施設の維持管理、②港湾施設の建設及び整備計画の作成、③水域施設の使用規則及びけい留施設

の運営規則、④入出港届の受理、⑤港湾調査及び諸統計の作成、⑥船舶給水、ひき船、その他港湾役務の提供及び幹旋、⑦船員及び港湾労務者の福利厚生施設の設置、管理、⑧港湾諸料率表の作成、公表などである。なお、共同管理期間が終わった組合が解散した場合には、組合の財産・債権債務は苦小牧市に委譲されることになっている。²⁾

議決機関である苦小牧港管理組合協議会は道議会議員五人であるが、苦小牧市部、胆振、日高地区からの選出議員が当たり、市議会議員からは各会派の割り当てにより選出されるのが通例である。議会事務局には秘書係、議事係、庶務係があり、執行機関職員の兼務である。

執行機関には管理者（市長）、副管理者二人（道土木部長、市助役）、専任副管理者がおり、総務部（総務課・業務課・企画課）、施設部（計画課・施設課）、出納長（市収入役）に出納室があり、職員数は六一人（道派遣一二人・市派遣二十九人・管理組合二〇人）である。

さらに、監査委員二人（道監査委員・市監査委員）があり、審議機関として苦小牧地方港湾審議会がある。

歴代管理者一覧

- | | | |
|---|-------|----------------------|
| 1 | 大泉源郎 | 昭和40年7月1日～昭和58年4月30日 |
| 2 | 板谷 實 | 昭和58年5月1日～昭和62年4月30日 |
| 3 | 鳥越 忠行 | 昭和62年5月1日～ |

なお、苦小牧港は昭和五十三年（七八）二月十五日にニュージールランド・ネーピア港と姉妹港の締結、同六十年（八五）五月十八日に中国・秦皇岛港と友好港の締結を行なっているが、第二編政治・行政編の「姉妹都市。友好都市と姉妹港」を参照されたい。

苦小牧港灣建設

昭和二十六年（五一）七月に北海道開発法に基づき、札幌市に北海道開発局が設置され、苦小牧

事務所の充実

港の修築工事もその直轄事業の中に組み入れられた。そして、この工事を施工するため、北海道開発局の下部機関である室蘭開発建設部苦小牧港修築事務所が設置され、七月一日より業務を開始した。しかし、正規職員は所長のみで、他に臨時雇いの現場工事者四、五人がいるだけで、修築事務所は極めてお粗末なものであった。

同三十三年（四一）五月から職員が増員され、翌三十四年（四二）五月には苦小牧港建設事務所と改められた。港湾の建設が進むにつれ、事務量も人員も多くなり、同三十五年（四三）一月に現在地に庁舎を新築して移転した。その後東港の整備も始まり、同四十七年（七二）五月に苦小牧港灣建設事務所と改称し、課制をとり、大幅な人員増となり、一時は七課一九係で職員も所長以下一九六人を数えた。しかし、国の行政改革や機械化などもあつて、規模の縮小があり、平成九年度には所長、副所長二人（事務・技術）、庶務課、経理課、第一計画課、第二計画課、第一工事課、第二工事課、第三工事課の所長以下五五人体制である。³⁾

港湾関係

苦小牧港に関連する港湾関係機関には官公署と各種団体、法人などがあるが、供用開始や開港に合

機関の変遷

わせて設置されたもの、港湾の充実と発展により設置されたものがあつた。

まず、入船式を間近かにひかえた昭和三十八年（六三）四月一日に運輸省北海道運輸局室蘭支局苦小牧分室が設置された。これは苦小牧港の進展とともに、翌三十九年（六四）四月一日には苦小牧出張所となり、同四十六年（七一）四月一日には北海道運輸局苦小牧支局に昇格、これまで半月がかりで室蘭支局に決裁を求めていた業務処理が、重要事項を除いて支局独自で処理出来るようになり、平成元年（八九）四月には国の行政改革により、北海道運輸局は廃止となり、運輸省北海道運輸局苦小牧海運支局となって現在に至っている。

昭和三十八年（六三）六月一日に運輸省海上保安庁第一管区海上保安本部室蘭海上保安部苦小牧連絡事務所が開設

され、昭和三十九年（六四）六月一日に室蘭海上保安部苦小牧信号所となり、同四十年（六五）四月一日には室蘭海上保安部苦小牧海上保安署に昇格し、現在に至っている。

昭和三十九年五月一日に函館税関室蘭税関支署苦小牧分室が開設され、これは同四十一年（六六）四月一日に同支署苦小牧監視署、同四十二年（六七）七月二十五日に同支署苦小牧出張所、そして同五十年七月一日に函館税関苦小牧支署に昇格し現在に至っている。平成九年度（九七）では支署長以下二一人体制である。

また、外国貿易港の指定をうけて各種検疫港となった。昭和四十二年（六七）九月一日に横浜植物検疫所札幌支所苦小牧出張所が、十月一日に函館検疫所苦小牧出張所が開設された。横浜植物検疫所は農林水産省の所管で穀物や木材をチェックするが、平成八年（九六）四月から行政改革により、室蘭と苦小牧が一緒になり、農林水産省横浜植物検疫所札幌支所室蘭・苦小牧出張所となり、同九年度現在所長以下五人体制である。函館検疫所は厚生省の所管で外国人の伝染病を水際でチェックするが、平成二年度（九〇）まで本道は函館、小樽の二検疫所体制であつたが、行政改革により本道は小樽検疫所だけの一検疫所となり、同三年（九一）四月から厚生省小樽検疫所苦小牧支所となり、同五年（九三）四月一日から千歳出張所の事務も取り扱い、同九年度現在支所長以下三名体制である。

昭和四十一年（六六）四月一日に苦小牧は国内八〇番目の開港指定港となり、外国貿易船が自由に出入りすることになり、当初は出入国事務は室蘭港からの出張員により行われていたが、出入国船の増加から多忙を極めることになった。そこで昭和四十五年（七〇）九月一日に法務省札幌入国管理局苦小牧出張所が設置された。平成三年（九一）五月八日には行政改革により苦小牧と千歳の出張所を統合して法務省札幌入国管理局千歳・苦小牧出張所となり、平成九年度現在所長以下一〇名体制である。

平成元年になると、苦小牧港での動物検疫問題が浮上し農林水産省の調査が行われた。動物検疫港に指定されると、

貿易貨物として生体又は肉食などの半加工品を取り扱うことが出来るようになるもので、成田空港以北にはない施設であったから苦小牧市ではさっそく陳情運動を展開した。この結果、苦小牧港、千歳国際空港が同四年（九三）十二月二十五日付けで動物検疫港に指定され、東港、千歳空港を視野に入れて厚真町共和に農林水産省動物検疫所小樽出張所胆振分室が設置され、同五年（九三）一月十九日に記念式典が行われ、供用開始となった。

港 湾 関 係 管 公 署 一 覧

名 称	所 管 官 庁	所 在 地	職 員 数	設 立 年 月 日
苦小牧海上保安署	省	苦小牧市港町1・6・15	二二	S 38・6・1
苦小牧税関支署	省	苦小牧市港町1・6・15	二一	S 39・5・1
北海道運輸局苦小牧海運支局	省	苦小牧市港町1・6・15	七	S 38・4・1
小樽検疫所苦小牧支所	省	苦小牧市港町1・6・15	三	S 42・10・1
札幌入国管理局千歳苦小牧出張所	省	苦小牧市港町1・6・15	一〇	S 45・9・1
横浜植物検疫所札幌支所苦小牧出張所	省	苦小牧市港町1・6・15	五	S 42・9・1
動物検疫所小樽出張所胆振分室	省	厚真町共和	三	H 5・1・19
室蘭開発建設部苦小牧港湾事務所	省	苦小牧市末広町1・1・1	五	S 26・7・1
苦小牧港管理組合	北海道・苦小牧市	苦小牧市港町1・6・38	六〇	S 40・7・1

『苦小牧港史』 昭和五十七年 苦小牧港管理組合、『苦小牧経済人人名録・一九九八』 平成九年 苦小牧商工会議所

注(1) 『苦小牧港』 昭和五十七年 苦小牧港管理組合

(2) 『市勢概要―第一六版』 平成七年 苦小牧市議会事務局

(3) 『苦小牧経済人名録・一九九八』 平成九年 苦小牧商工会議所

二、苦小牧港の諸事項

苦小牧港灣 苦小牧港の港灣区域は、昭和二十六年（一九五二）四月二日に法律第一二四号で公布された苦小牧区域の変遷 浜の高さ六・九メートルの三角点を中心とした一、五〇〇メートルの半径を有する円内の海面となった。しかし、同二十八年（五三）三月三十一日に港灣築設計画の変更で東寄りに移動し、三角点から東方に二、七〇〇メートルの地点を中心とした二、七〇〇メートルの半径を有する円内の海面に変更となった。その後、同四十年（六五）七月一日には苦小牧港管理組合の設置により、新たに苦小牧港の港灣区域が告示されたのである。ただ、この時点では苦東問題はまだ生じていなかったから、苦小牧港とは現西港区だけを指していた¹。

ところが、同四十三年（六八）四月、北海道開発庁は第三期北海道総合開発計画の目玉として苦小牧東部大規模工業基地開発を取り上げたが、これはナショナルプランとして関係機関で承認され、あつという間に計画立案、用地買収が行なわれた。一方では、環境破壊、大気汚染の公害たれ流しの悪計画であるとの反対運動も展開されたが、苦小牧市は独自案に基づく東部開発基本方針を同四十八年（七三）十一月十七日の市議会に提出して賛成多数で可決し、苦東開発が始まることになった。

これにより東港も建設されることになり、港灣区域問題が新たに生ずることになった。また、港灣法の改正により、地方港灣審議会の設置が義務付けられ、苦小牧港管理組合では苦東開発に伴う漁業保障問題、港灣区域の変更など東港着工に必要な審議を行い、答申することになった。苦小牧港管理組合は同議会の議決を経て、同四十九年（七四）四月に「苦小牧港地方港灣審議会条例」を施行し、七月に審議会委員二一人を決定した。

また、審議会の事実上の意見調整を行なう幹事会のメンバー九人も選出された。

苫小牧港地方港湾審議会条例（昭和四十九年三月一日 条例第三号）

（設置） 第1条 苫小牧港の開発、利用、保全及び管理に関する重要事項を調査審議するため、苫小牧港管理組合に、苫小牧港地方港湾審議会（以下「審議会」という。）を置く。

（所掌事務） 第2条 審議会は、管理者の諮問に応じて、次に掲げる事項を調査審議し、または、これに関し意見を具申することができる。

①港湾計画、②港湾区域の変更、③港湾隣接地域及び臨港地区の指定、変更ならびに解除、④その他必要と認めた事項

（組織） 第3条 審議会は、委員二五人以内で組織する。

（委嘱） 第4条 委員は、次に掲げる者のうちから、管理者が委嘱する。

①学識経験者、②港湾関係者、③当該議会の議員を代表する者、④関係行政機関の職員

2 委員の任期は二年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠の委員の任期は、前任者の残存期間とする。

3 委員は、非常勤とする。

（欠職） 第5条 前条第1項第2号、第3号及び第4号に掲げる者の中から委嘱された者がその職をはなれたときは委員の職を失う。

（会長） 第6条 審議会に、委員の互選による会長を置く。

2 会長は、会務を総理する。

3 会長に事故あるときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代理する。

（会議） 第7条 審議会は、委員の総数の過半数の出席がなければ、会議を開き、議決することはできない。

2 審議会の議事は、出席した委員の総数の過半数をもって決し、可否同数のときは、会長の決するところによる。

（幹事） 第8条 審議会に、幹事一〇人以内を置く。

2 幹事は、関係行政機関の職員のうちから管理者が委嘱する。

苫小牧市史（追補編）

3 幹事は、審議会の補助機関とする。

4 幹事は、非常勤とする。

（関係者の出席） 第9条 審議会は、特に必要と認めたときは、管理者の承認をえて学識経験者及び関係者の出席を求め意見をきくことができる。

（雑則） 第10条 こり条例に定めるもののほか、審議会の運営に関し必要な事項は、管理者が定める。

（附則） 1 この条例は、昭和四十九年四月一日より施行する。

2 苫小牧港審議会条例（昭和四十年条例第一七号）は廃止する。

（『苫小牧港管理組合例規類集』 平成十一年二月加除分 苫小牧港管理組合）

苫小牧港地方港湾審議会委員

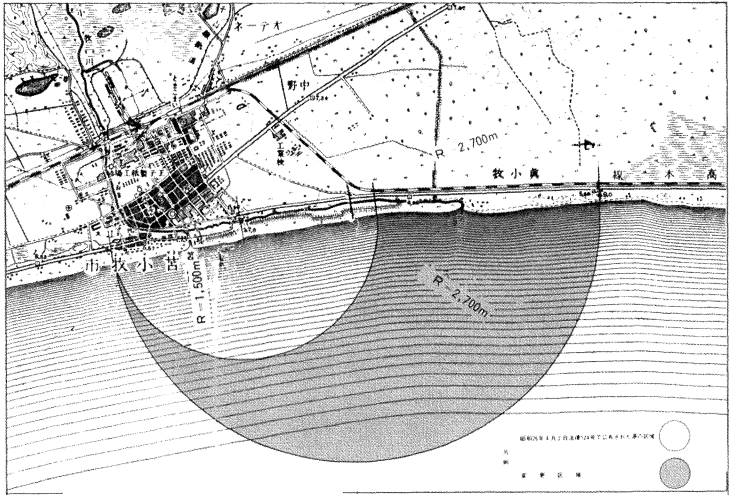
宮本義勝、本波博、穴釜正吉、瀧谷正夫、浅井正敬、近藤椒郎、岩倉巻次、西田理、浜浦博、井上光平、小堤吉松、相沢成益、石川晃、藤田隆一、谷内信雄、加藤市郎、佐藤彦三、宮腰一郎、松田登夫、黒岩晋、大沼秋久

同幹事

根岸巖、昆野時雄、徳丸清一、津田武、金瀬信雄、土田繁次、浜島清正、宇治昇、藤村幸七郎

（『苫小牧民報』 昭和四十九年七月二日号 苫小牧民報社）

このように地方港湾審議会の所掌事務に港湾区域の変更が諮問事項の一つになっていた。第一回苫小牧港地方港湾審議会は、昭和四十九年（七四）八月二十三日に開催され、会長に穴釜正吉（北海道港湾懇談会）を選出し、港湾区域変更は鶴川町の入鹿別川口付近から沖合し五、〇〇〇メートル、苫小牧市元町中央院裏付近から沖出し五、〇〇〇メートルを結んだ線とし、区域内面積は約一万四、〇〇〇ヘクタールとなり、審議会はおおむね適当とし諮問案どおり承認した。



苦小牧港区域図（昭和28年3月31日）

苦小牧港港湾区域平面図（昭和49年12月25日）



昭和二十八年当時の苦小牧港湾区域

昭和四十九年変更の苦小牧港湾区域

苫小牧港管理組合は昭和四十九年（七四）十二月七日の組合議会に港湾区域変更議案を提出したが、これは苫東開発を容認する問題でもあったから、七〇人の反対派が議場内に入り込み、道警機動隊と苫小牧警察署員が実力で排除するという、議会始まって以来の混乱の中で苫東を含む港湾区域の変更などが可決されたのである。

新苫小牧港湾区域は運輸大臣の認可を受け、変更年月日は昭和四十九年十二月二十五日で、翌五十年（七五）一月四日に苫小牧港管理組合告示第一号として公示されたが、苫小牧港の旧港湾区域と新しい港湾区域図は前頁のとおりである。

1、変更後の港湾区域

鵠川地区浜三角点（六・三五メートル）（北緯四二度三五分〇七秒、東経一四一度五三分三七秒）から二六四度五二分一、二〇〇メートルの地点、同地点から二〇〇度二五分五、〇〇〇メートルの地点まで引いた線、同地点から二八〇度四二分二一、六四〇メートルの地点まで引いた線、同地点から三五三度五九分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面

2、変更年月日 昭和四十九年十二月二十五日

（『苫小牧港管理組合例規類集』 昭和十一年十月加除分 苫小牧港管理組合）

特定重要港 苫小牧港は昭和三十八年（六三）四月一日に開港を前にして（入船式四月二十五日・開港式八月十

日）重要港湾に指定された。その後、同四十一年（六六）四月一日に外国貿易港、同四十七年（七二）四月二十九日にフェリー就航、同五十五年（八〇）十月二十四日に苫小牧港東港の開港があり、その地位を着々と固めていった。

この間、苫小牧港（西港）の貿易取扱は、輸出が紙パルプ、化学薬品、輸入が原油、木材、紙パルプ、移出が輸送機械、石炭、重油、石油製品、移入が鉄鋼、セメントなどの主要品目により、同五十年には貨物取扱量で全道一の座

を占めることになった。同五十三年（七八）には初の四、〇〇〇万トンを超え、全国で第一八位となり、四年連続全道一であった。

このため、苫小牧港の特定重要港湾への昇格問題が起り、昭和五十三年からすでに条件を満たしているとし、苫小牧港湾協会、苫小牧貿易振興会などにより、毎年陳情運動が続けられていたが、同五十六年（八一）にその実現を見ることになった。港湾には地方港湾、重要港湾、特定重要港湾の格付けがあり、苫小牧港は港湾として最高のランクを得ることになったのである。

国内には一七港（新潟・千葉・東京・川崎・横浜・名古屋・四日市・和歌山下津・境泉北・大阪・神戸・姫路・徳山下松・下関・北九州・清水・室蘭）あり、苫小牧港は一八番目の特定重要港湾になることになった。また、道内では室蘭に次いで二番目であった。



特定重要港湾指定日の港旗掲揚式

特定重要港湾になると、地方交付税の基準財政需要額の算出方法が変わり増額となること、外国貿易が増えて港湾使用料、固定資産税などの増額が見込まれるほか、港湾信用という面でも大きなメリットがあった。

苫小牧港の特定重要港湾の指定は、昭和五十六年（八一）五月二十二日に閣議決定をみ、二十六日の官報において政令第一八六号により、別表第四（特定重要港湾）北海道の項中「室蘭」の下に「苫小牧」を加えると政令公布され、ここに晴れて特定重要港湾の仲間入りをしたのである。

これにより名実ともに全道一の座を獲得したが、港管理組合では二十六日に新しく作られた「港旗」の掲揚式などのセレモニーを行なった。「港湾関係者などみんなの努力でこまできた。本当にありがたいことだ。苫小牧港は道内では一番の取り扱い貨物量があり、苫東基地への企業誘致にも大きな力となる。西港では水際線の有効活用、東港では港湾建設という課題があるが、港湾としての信用が多くなつたわけで、立派な港にしていきたい」と大泉源郎苫小牧港管理者は語った。^④

苫小牧港の港章 苫小牧港は昭和五十六年度（八一）から全国一八番目の特定重要港湾に昇格することになり、シンボルマーク 苫小牧港管理組合ではこれを記念して、港のシンボルともいえる港章を一般公募することになった。そして、同年一月十九日に募集要領を発表した。

「港章」のデザインは国内最初の内陸掘込式の人造港で、この建設の歴史とともに、広大な臨海工業地帯として内外の物流、流通の活性化による市民生活、文化の向上を目指した港の歴史と未来への飛躍を象徴するもの。公募資格や作品の点数制限はなく、用紙はB5判の画用紙で、黒の筆記具を使用する。作品には住所、氏名、年齢、職業、電話番号及び、デザインの表現している意味を添付すること。締切は二月二十八日で、送り先は苫小牧市港町二丁目六・三八、苫小牧港管理組合総務部総務課。優秀作品一点（副賞五万円）、佳作三点（副賞一万円）で三月下旬に発表するというものであった。^⑤

苫小牧港管理組合には遠くは沖縄、京都、長野などから三七四点（うち苫小牧市民一二六点）の応募が寄せられ、四月八日には地元画家など一三人による港章審査委員会が開かれ、優秀作品には金沢市扇町の梅木勝吉の作品が、佳作には長野市三輪の三輪城人、盛岡市神明町の長沢知子、苫小牧市三光町の高田次郎の各作品が選ばれた。

優秀作品は、北海道の「北」で波頭を表し、下に苫小牧港の位置を示すとともに、港のイメージを出し、苫小牧港



苦小牧港章と港旗

苦小牧港の港旗

の頭文字「T」を港内に雄飛するカモメをかたちどり、未来への飛躍をシンブルに象徴したデザインであった。

港旗は藍色に円形で白抜きして金赤色で港章を表したが、藍色地は雄大な海を意味し、港章の金赤色は飛躍への不屈のエネルギーを、港章の周囲の白色は平和と清潔さを表すものであった。^⑥

港管理組合ではシンボルにするとともに、港旗や職員バッチ、みやげ品などに使用することになった。さっそく、特定重要港湾として施行された昭和五十六年（八一）五月二十六日には港管理組合前庭のポールに、出来上がった「港旗」の掲揚が、大泉源郎管理者（苦小牧市長）と宮本義勝港管理組合議長（道議会議員）の手により行なわれた。

入港料の 苦小牧港管理組合では財源不足を補うため、昭和五十二年度（七七）から一トン当たり一円六〇銭徴収の入港料を徴収する考えを示し、北海道重要港湾協議会と日本船主協会入港料対策協議会との話し合いを進めていた。これにより年間二、〇〇〇万円を見込んでおり、すでに横浜港、神戸港など八大港が船主協会と合意しており、苦小牧港でも実施したいというものであった。

同五十二年一月に入り、両者の話し合いがまとまり、港湾環境整備負担金という名目で苦小牧港西港に出入りするカーフェリーを含めた船舶から入港料を徴収することになった。入港料は七〇〇トン以上の船舶に対して、①外航船は一トン当たり一円六〇銭、②内航船は八〇銭、③昭和五十三年度までとし、以後は再協議することで決着をみた。

この中でカーフェリーからの収入は、専用岸壁（開発埠頭）を建設して以来、管理組合への財源的なメリットがなかっただけに、年間七〇〇万円の収入は大きな意味を持つものであった。⁷⁾

苫小牧港管理組合は昭和五十二年（七七）二月の管理組合議会で「苫小牧港管理組合入港料条例」を議決し、同年四月から入港料を徴収出来るようになった。また、この入港料は同五十四年度（七九）以降も続けられ、経済情勢の変化と港湾の建築・管理など諸経費の増大を理由に値上げされ、平成十一年度（九九）現在では一トン当たり、①外航船二円一六銭、②内航船はその半額になっている。

苫小牧港管理組合入港料条例（抜粋）

（目的） 港湾法第四十四条の規定により、苫小牧港管理組合が徴収する入港料について必要な事項を定める。

（入港料の徴収） 入港料は、苫小牧港に入港する船舶から徴収する。ただし、港湾法に規定する船舶、総トン数七〇〇トン未満の船舶、その他管理者が定める船舶については徴収しない。

（入港料の料率） 入港の料率は、入港一回につき総トン数一トンごとに二円一六銭とする。ただし、外航船（船舶運航事業者）を除く船舶については、この額に一〇銭を加算した額（基準料率）とし、内航船舶については、基準額の二分の一を減じた額とする。

（入港料の額） 入港料の額は、入港一回につき入港船舶一隻ごとに算出するものとする。

（入港料の減免） 管理者は公益上その他特別の理由があると認めたときは、入港料を減免することができる。

（『苫小牧港管理組合例規類集』 平成十一年二月加除分 苫小牧港管理組合より抜粋）

苫小牧港には、この入港料のほか、岸壁使用料、船舶給水料、上屋使用料、港湾施設用地等使用料、荷さばき地使
用料、漁港区域等物揚場使用料、船揚場使用料、木材水面施設使用料、木材埠頭物揚場使用料、木皮償却施設利用料
などがある。

コンテナ コンテナは物流において荷姿をまとめ、標準化された形で輸送を行なう容器の総称であつて、海上

航路の開設 コンテナ、鉄道コンテナ、ミニコンテナなどがあり、特に海上コンテナは昭和四十九年前後（七四）

から大部分を占めるようになった。苦小牧港においても同五十六年（八二）現在で、苦小牧く東京間、苦小牧く大阪間、苦小牧くナホトカ間（現ロシア）にコンテナ船が就航し、年間の取扱量は四万七、六四七個、四二万四、四三三トンであつたが、外航路であるナホトカ分は一、二四二個（二・六％）、二万一、六七三トン（五・一％）に過ぎず、固定したコンテナがないことから、外貿フィダーポート（中継基地）の指定がなかつた。そのため数年前から苦小牧港管理組合、苦小牧商工会議所、苦小牧港貿易振興会、苦小牧港湾振興会の四者で道内外の船会社一七社と太平洋・大西洋運賃連盟、西カナダ・東カナダ運賃同盟にフィダーポートの指定を陳情したのである。

一方、コンテナ貨物はシベリアランドブリッジの外貿コンテナは商港区南埠頭、内航の大型コンテナは工業港区の中央北埠頭、内航の小型コンテナは勇払埠頭の三カ所に分散するという不便があつた。このため、港管理組合では苦小牧港のコンテナヤードを建設する方針を同五十五年（八〇）七月に打ち出したのである。

即ち、西港の整備計画の中で、勇払東埠頭は西港で残された最後の水際線であり、海上輸送のコンテナ化が激しくなっていることから、コンテナヤードとして整備することにしたもので、第六次港湾整備計画に盛り込まれて予算要求することになった。さらに、いすゞ自動車の苦東進出が決まつたことにより、西港のコンテナヤードの建設、フィダーポートの指定を急ぐことになった。

西港コンテナ基地は同五十七年（八二）十一月に三億五、六〇〇万円をもって荷さばき地の整備・舗装工事から開始された。この勇払東埠頭は同五十九年（八四）三月十七日に岸壁の水深七・五メートル（最終一二メートル）までと、荷さばき地、照明が完成して第一船が着岸し、暫定使用が開始された。そして、同年十二月二十日には苦小牧港

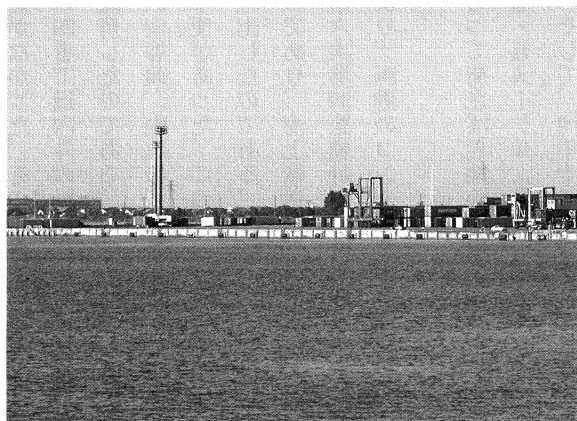
が欧州運賃同盟のコンテナサービスポートに指定されたのである。

こうした西港のコンテナ取扱岸壁を勇払埠頭に集中する計画は着々と進められ、勇払五号埠頭の四〇トンクレーンの据え付け、さらに昭和六十三年度（八八）までに勇払四、六号埠頭を完成させ、三専用岸壁体制とするものであった。

この苫小牧港西港のコンテナ集約埠頭は部分的に完成して供用を開始した。この間、苫小牧港と外国港を結ぶ国際コンテナ定期航路が誕生し、同六十三年七月一日には新興工業国（香港・台湾・韓国）に、同月八月には北米間に、平成元年（八九）三月二十七日には東南アジア間に、同二年（九〇）九月二十九日に韓国釜山間にそれぞれ就航した。

勇払コンテナヤードは同元年二月六日に最後の六号岸壁が供用開始し、全面利用可能となった。そして、同三年（九一）三月三十一日には新荷さばき地の拡張工事が完成し、十一月一日から完全供用開始となったが、さらに増えるコンテナ荷さばきに対処するため、拡張工事が続けられた。同六年（九四）十月韓国定期コンテナ航路、同八年（九六）一月には中国定期コンテナ航路が開設された。

ところが、平成元年になって苫小牧港開発会社が同三年度には石炭積み出しがゼロになることから、同社所有の石炭岸壁のコンテナヤード化を持ち出した。西港の中では一等地であり、背後には荷さばき用地も十分にあり、俄にクローズアップされることになり、国際コンテナヤードは新たな曲面を迎えることになった。



苫小牧港西港勇払埠頭



頭埠南中央港西小牧港

コメの輸入 わが国は平成五年（九三）に記録的な凶作に見舞われ、コメ不足が生じるようになった。政府は同港に指定 年十月緊急に外国米を輸入して対処することになったが、輸入米の本格的な販売を前に買いだめ現象が起こり、コメが店頭から消え始めたのである。

苦小牧でも同年十月にコメ騒動が起こり、今日、明日食べるコメがなく、スーパーや米販売店に長い列が出来るほど、切迫した事態を招いていた。その後一時緩和されたが、翌六年（九四）二月の輸入米の販売を前に再びコメ買い騒動が起こった。一人一袋に制限すると、家族で買いあさり、車に積み込んで再び戻るといふことで、外国米はいや、ブレンド米もいやといふことで、国産米を買いあさったのである。

こうした中で食糧庁は、同六年二月二十二日に苦小牧港をコメの追加輸入港に指定した。これを受けた苦小牧港管理組合では、西港中央南埠頭を使用することに決め、その準備に入った。

緊急輸入米の第一船「サンライズ号（三、二〇〇t）」は同年三月二十六日、中国産米三、二〇〇トンを積んで中央南埠頭に接岸した。だが、降雪の影響で荷役は延期され、植物検疫だけが行なわれた。二十八日午前九時から陸揚げを開始し、一袋ずつパレットに積み上げ、グレーンでトラックに移し、燻蒸倉庫前で食糧事務所の職員の抜き取り検査が行なわれた。その後、残留農薬など食品関連の検査結果の出た後、三月下旬には店頭に並ぶことになった。^⑧

その後、苦小牧港には五隻が入港し、三万一、〇〇〇トンの輸入米が陸揚げされた。しかし、米輸入は小樽、函館、釧路、室蘭、留萌の各港でも取り扱っており、苦小牧港の指定はあくまでも暫定的なものであったため、八月以降の入港の予定はなく、暫定指定も切れることになった。

このため、港管理組合では全道一の貨物取扱量の港湾として、取り扱えない品目があるというのは問題ではないかとして永続的なコメの輸入港指定の運動を行い、臨海部に穀物サイロが集積していることからムギの指定についても陳情活動を展開することになった。

苦小牧港はコメの受け入れ施設を充実させるため、民間の燻蒸倉庫と公共の燻蒸上屋（二棟）と合わせて、一万五、〇〇〇トンの収容能力と保管機能を持つという全道一の規模とした。政府も苦小牧港の荷役作業や保管機能、流通システムを高く評価することになり、平成七年（九五）四月二十五日に正式にコメ輸入港として指定したのである。

同八年（九六）一月三十日には苦小牧港西港にガット・ウルグアイ・ラウンドの農業合意に基づき、コメのミニマムアクセス（最低輸入）である、オーストラリア産米約一万吨を初荷揚げをし、同九年（九七）一月八日にはアメリカ産のコメ五、〇〇〇トン陸揚げしたのである。

全国九大港湾管理者 全国九大港湾管理者港湾運営協議会は、港湾の管理運営の諸問題を協議し、港湾行政の港湾運営協議会の開催 円滑化、近代化を図ることをねらい、昭和四十八年（七三）に全国の特定重要港湾の上位六港を除く（別に六大港協議会あり）、境泉北港・千葉港・四日市港・徳山下松港・室蘭港・姫路港・新潟港・和歌山下津港・清水港の九大港の管理者で組織されたので、その名残で今だに九大港湾協議会と呼ばれている。同五十六年（八一）五月二十六日に苦小牧港と水島港（岡山県）が特定重要港湾に指定され、この協議会に加盟したので、実際には一一大港湾協議会となっていた。

この九大港湾管理者港湾協議会は毎年二回開催されているが、苫小牧で初めてこの協議会が開催されたのは、昭和五十八年（八三）十月十二日・十三日の両日、苫小牧港を一望できるホテルイースト・ジャパンでの第二回協議会で、各港共通の問題点の解決などについての話し合いが行なわれた。

苫小牧の二度目の第三回九大港湾管理者港湾協議会は、平成元年（八九）七月六日・七日に同じホテルで開催されたが、参加港は伏木富山港が加盟していて、一二港の実務担当者約七〇人が参加した。

さらに苫小牧での三回目の第四回九大港湾管理者港湾協議会は、同七年（九五）七月二十四日・二十五日の両日、全国一三港から約六〇人が参加して開催された。地震対策や海外ポートセールス、姉妹港（友好港）との交流などについて協議されたが、特に今回の協議会では阪神淡路大震災を教訓とした地震対策で、九大港協議会として災害時の相互救援協力に関する申し合わせを次回協議会に提案することを確認して閉会した。

注(1) 『苫小牧港の築設運動史』 昭和五十二年 堀江敏夫著 苫小牧市史編さん室

(2) 『苫小牧民報』 昭和四十九年十二月七日号 苫小牧民報社

(3) 『官報—第一六二九七号』 昭和五十六年五月二十六日 大蔵省印刷局

(4) 『新聞切抜綴—苫小牧港管理組合①』 昭和四十八年〜同六十二年 苫小牧市史編集事務局編

(5) 『苫小牧民報』 昭和五十六年一月十九日号 苫小牧民報社

(6) 『苫小牧港史』 昭和五十七年 苫小牧港管理組合

(7) 『苫小牧民報』 昭和五十二年二月一日号 苫小牧民報社

(8) 『新聞切抜綴—苫小牧港②』 平成二年〜同十二年 苫小牧市史編集事務局編

三、港 勢 と 港 湾 統 計

苫小牧港 苫小牧市は北海道の南西部に位置し、北は支笏洞爺国立公園、南は太平洋に面し、面積約五六二平方キロメートルである。気候は積雪の少ない地で、気温はマイナス一五度以下になることは稀で、夏は三〇度を超えることはほとんどなく、ただ、春先から初夏にかけて霧が発生しやすく、船舶航行の支障になった例もあり、これを除けば温暖な気候といえる。しかし、地質が樽前や支笏火山の噴出物でおおわれていて、痩せた土地のために農業には不向きな土地であった。

この平坦で広大な土地を利用して、港湾を核とした工業開発を進めるべく、昭和二十六年（一九五二）から砂浜に掘り込む港造りを開始した。苫小牧港西港区は、わが国初の大規模な掘り込み式港湾として同三十八年（六三）に開港した。苫小牧港は西港区と東港区からなり、海岸線二四キロメートル、港湾区域一万四、二〇〇ヘクタールの水域を有している。

東港区は、第三期北海道総合開発計画による北海道における工業生産の拡大と産業構造の高度化を推進するため、苫小牧東部地区の大規模工業基地開発計画に基づいて、昭和五十一年（七六）八月建設に着手し、同五十五年（八〇）十月に一部供用開始となった。平成七年（七五）には開発計画は大幅に見直されたが、苫東開発の推進母体である苫小牧東部開発株式会社が多額の債務を抱えて清算されることになり、同十一年（九九）七月三十日に新たな推進母体となる株式会社「苫東」が設立され、八月二日より業務を開始した。東港区もこれまでの工業専用港から、国際流通港として変身が迫られることになった。

苫小牧港の同八年（九六）の貨物取扱量は、外貿一、九〇一トン、内貿六、五九三トンの計八、四九四トンで、北

海道の港湾貨物取扱量の三分の一を超え、本道経済の大きな役割を果たしてきている。その内訳は輸出五四万トン、輸入が一、八四七万トン、移出が二、八八七万トン、移入が三、七〇六万トンであった。主な取扱品目は、輸出では化学薬品、紙パルプ、石油製品など、輸入では木材、原油、石炭などである。移出ではフェリー貨物、石油製品、紙パルプなど、移入ではフェリー貨物、自動車などの輸送機械、石油製品などである。

西港区臨海部には、石油精製工場、自動車工業、電力、木材、木製品製造業のほか、化学工業、非鉄金属、配合飼料など多種多様な企業が立地した。さらに、地理的に北海道の中心都市札幌市や新千歳空港に接近していることから、流通拠点としての役割も大きく、北海道の海の玄関口として、貨物輸送の近代化に伴うRO／RO船、コンテナ船、カーフェリーなどのユニットロード貨物に対応した施設の整備も進められ、平成八年現在で定期航路はフェリー一〇



苫小牧港西港区全景



苫小牧港東港区中央埠頭

航路、内航一四航路、外航八航路が就航している。

東港区は、石炭火力発電所、石油備蓄基地、コールセンターなどエネルギー関連企業及び自動車工業の立地に対応した整備と西港区と一体となった広域的な流通港湾としての機能の充実、強化を進め、国際港湾としての着実な発展が期待されている。^①

苫小牧港の入 苫小牧港は昭和三十八年（六三）四月二十五日に第一船が入港してスタートを切った。同年入港港船舶の変遷 船舶は内航船のみの僅か三七四隻であったが、港湾の整備が進むとともに、同四十一年（六六）四月一日に外国貿易港の指定を受け、九月には漁港区の使用開始、同四十七年（七二）四月二十九日にカーフェリーが就航して、同四十九年（七四）には外航船三二一隻（うち外国船一六八隻）、内航船八、二五四隻を数えるに至った。同五十年（七五）には苫小牧港が貨物取扱量において初の全道一の地位を占めるに至り、商船の入港船舶は九、一四〇隻、総トン数では二、四七九万トンであり、一隻平均の総トン数は二、七一三トンであった。また、漁船は小船のためトン数は少ないが、一万隻で、数からいうと、全体の五二パーセントを占めるものであったが、総トン数では〇・三パーセントに過ぎなかった。

外航商船は定期貨物航路、国際コンテナ定期航路の開設により年々増加し、外国船籍では同六十年（八五）に五〇〇隻、平成二年（九五）に一、〇〇〇隻を超え、同九年（九七）に一、六一三隻となったが、翌十年（九八）にはやや現象して一、四〇〇隻に止まった。一方、日本船籍は数を減らす一方で、同二年（九〇）に一〇〇隻を切り、同五年（九三）年には過去最低の三九隻となった。

内航商船は昭和五十一年（七六）以降一万隻を維持し、平成七、八年（九五、九六）は一万一、〇〇〇隻を超えたこともあった。

全体的にはその他の漁船が減り五、〇〇〇隻代になり、商船は一万二、〇〇〇隻代でやや上昇していて、合計で一
 万七、〇〇〇隻であったが、近年は一万六、六〇〇隻代になっている。

昭和五十年以降における苦小牧港の船舶入港数の推移 (単位・隻、万トン)

年次	外 国 航 船	日 本 航 船	内 航 商 船	そ の 他	合 計
	隻 数	隻 数	隻 数	隻 数	隻 数
昭和50年	一九五	二二六	一三七	一〇、〇八一	二、四九四
51年	二四〇	二七八	一三九	九七二	二、八五八
52年	三〇二	三六〇	一三五	六五三	二、九八〇
53年	三四一	三九三	一五二	六七三	三、一九四
54年	四二六	五一一	一三八	五七三	三、三八
55年	三九七	五〇七	一四三	六四七	三、五五〇
56年	三〇九	四九四	一〇五	六四二	三、四五五
57年	三三九	四三八	一四一	六四七	三、四二一
58年	三八一	五〇五	一三八	六七四	三、四五四
59年	四〇七	四二七	一四四	六九二	三、五八〇
60年	五〇九	五三二	一三八	六七五	三、五九五
61年	五七二	六二九	一四八	六八八	三、七三四
62年	六四六	七四九	一三七	六七八	三、九〇一
63年	七二五	九三五	一三三	六七〇	四、三五一
平成元年	八四〇	一、〇八〇	一一一	六七七	四、七二五
2年	八四六	一、一五三	八一	六五八	四、九二八
3年	八四九	一、一三三	六六	六三〇	五、〇二五
4年	八三八	一、一〇八	四一	六一八	四、九九〇
5年	八六二	一、二六八	三九	五九三	五、一二七
6年	八四七	一、三三二	四〇	五七四	五、二六七
7年	一、〇二四	一、三三三	五九	五七五	五、六〇七

苫小牧市史（追補編）

平成8年	9年	10年	10年	9年	平成8年	10年	9年	平成8年
一、二一七	一、二五九	一、二三二	一、四九八	一、六二三	一、四六九	四四	二二一	一〇、二八六
五三	四〇	二二一	二五六	一〇、六〇〇	三、八六八	五、五二六	一一	一七、八三九
一一、一五三	四、〇一〇	五、五二一	三、九八五	五、五二一	五、五二一	一一	一七、八三九	五、七五〇
二二	八	一六、六五九	五、五二一	五、五二一	五、五二一	五、五二一	五、五二一	五、五二一

『苫小牧港統計年報』 各年 苫小牧港管理組合より作成

苫小牧港の貨物

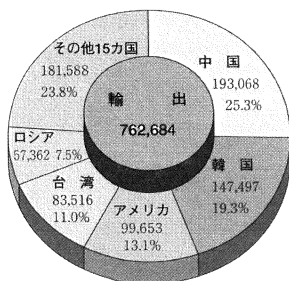
苫小牧港の昭和四十九年（七四）の貨物取扱量は、輸移出が一、二〇四万トン、輸移入が一、取扱量の変遷 七七九万トンで、輸移入が若干多く、五九・六パーセントであつた。

翌五十年（七五）には輸移出が一、二六九万トン（外国七万トン・内国一、二六二万トン）、輸移入が一、八七七万トン（外国五八六万トン・内国一、二九一萬トン）で若干の伸びを示し、割合では〇・三パーセント輸移入が増えただけであつた。主な品目をみると、輸移出では輸送機械五一〇万トン、石炭三〇八万トン、重油一五六万トン、石油製品一・五万トン、紙パルプ七五万トンなどであつた。輸移入では輸送機械六六一万トン、原油三四四万トン、石油製品二三四万トン、重油一六六万トン、木材八四万トン、鉄鋼七〇万トン、金属鉱六六万トン、セメント五五万トン、原木五二万トンなどであつた。

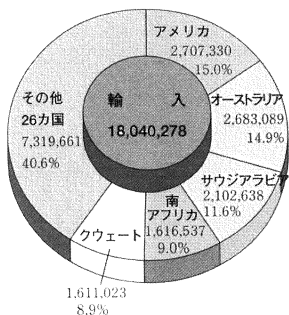
外国貿易では輸入、輸出とも伸びを示し、輸出では昭和五十二年（七七）に三〇万トンを超え、同五十八年（八三）に七一万トンを記録したが、同五十九年（八四）には化学薬品のベルギー、オランダなどヨーロッパの減少により四七万トンと前年より二四万トンの減少となり、平成五年（九三）には五三万トンに回復し、同十年（九八）には七六万トンを占めた。その内容は化学薬品二二万トン（アメリカ・ブラジル。中国等）、石油製品一七万トン（中国・ロシア・チリ等）、紙パルプ一三万トン（台湾・中国・韓国等）、米・雑穀・豆四万トン（北朝鮮・インドネシア・モザンビーク等）、ゴム製品四万トン（中国・韓国・アメリカ等）であつた。一方、輸入では昭和五十五年（八〇）に九二九

貿易国別グラフ

輸出（平成十年）



輸入（平成十年）



万吨を示したが、その後七〇〇万吨代、八〇〇万吨代であったが、同六十年（八五）に再び九〇〇万吨代を回復し、その後は順調に伸びを示し、平成元年（八九）に一、五三三万吨、同七年（九五）に一、八二七万吨を記録していた。平成十年には一、八〇四万吨で、その内容は原油六四八万吨（サウジアラビア・クエート・カタール等）、その他木材四六八万吨（南アメリカ・オーストラリア等）、石炭三二六万吨（オーストラリア・カナダ・中国等）、原木七三万吨（ロシア・アメリカ・カナダ等）、米・雑穀・豆（アメリカ・アルゼンチン・カナダ等）であった。

国内貿易では移出、移入とも近年においては大きな伸びを示し、移出では昭和五十年（七五）に一、二九一万吨であったが、同五十五年に一、八〇五万吨となり、その後やや低迷があった。平成元年に二、二五〇万吨となり、同八年二、八八七万吨と過去最高となり、同十年には二、七五八万吨で、その内訳は機械製品、石油製品、原油等で、関東、東北、東海、近畿方面である。移入では昭和五十年に一、二九一万吨であったが、同五十四年に二、〇〇〇万吨、平成二年（九〇）に三、〇〇〇万吨、同八年には過去最高の三、七〇六万吨を記録し、同十年には三、三四七万吨で、その内容は輸送機械、石油製品、石炭等で、関東、東北、東海方面等である。^③

昭和五十年以降における苫小牧港の貨物取扱量の推移

（単位・トン）

年次	輸出	輸入	計	移出	移入	計	総計
昭和50年	六九五六一	五八四四八七	五九四四八八	二、六三、九九六	二、九三、七四一	二五五七、七二七	三、四七、一六五
51年	一五、四三二	六二、七、〇一	六三、九五三	一四四四五、九八〇	一五七、一九一七三	三〇、一六五、一五三	三六、四四、六八五
52年	三〇、三、一九二	六一、三、四六	六四、三、三八	一五四七五、七六五	一七、九七、〇八四	三三、四四、六六〇	三九、八七、八九八
53年	三〇、四三〇一	六九五九、五八〇	七、六三、八八一	一六三八五、四九四	一九、二六、〇七九八	三五六六、二九二	四、一九、一七三
54年	四四五、三六九	七、八三、九六	八三、九三、〇五	一六四八七、三三五	二、〇六、七、五〇三	三七、一五四、八三八	四五四、九四一
55年	四九六、八八九	九、二九、六四八	九七、九三、七九	一八〇五八、六二三	二、一五、五〇、九六	三九五九、七〇九	四九三、三八七
56年	六八、二七三	七、八九、五七五	八五、七、八四八	一七、二四四、〇一八	二、〇〇、四九、九八三	三七、二九四、〇〇一	四四、八二、八四九
57年	六八、〇六五	七、一九、七、三六九	八、七、八四六	一六、三二、二七	二、一五、九、二六五	三七、八三、一五四二	四四、五七、二〇〇
58年	七二、七三	八、三六、六〇	八、九七、九三	一六、六五、〇、八三	二、〇、二九五、五〇二	三六、九四六、三三四	四四、五九、五八七
59年	四七、一九四二	八、一〇、九〇二	八、五七、八四四	一六、九三、六三	二、一六、八六、五五四	三九、六一、九一七六	四八、一九五、〇二〇
60年	五七、六四八	九、六〇、八八	一〇、一九七、二四六	一六、八〇、四九九五	一九、八六、五九三	三六、六三、一五八八	四六、八二、八三四
61年	五四、八〇六	一〇、二八、一八二	一〇、七六、六一八	一五、七、四、五九	一九、七八四、三五五	三五、五〇、八八四	四六、二七五、〇三二
62年	三〇、四五	一一、八六、九八	一二、一七、四三	一六、二三、三四三	一九、八六、五九三	三六、六一、一七六	四八、五三、七九六
63年	三、四四、六三〇	二、五〇、六四五	二、三八四、五七五	一七、二六、五二三	二、一九五、一三六一	四〇、二二、一八七七	五四、〇五七、一五二
平成元年	四八、〇、八三二	一五、三三、八四九	一五、七、四六八一	二、一五、〇、三八〇二	二、八三、九六、一〇	五〇、八三、四二二	六六、五八、〇九三
2年	三九、二、九五	一五、〇、五一〇八	一五、四、九、〇四三	二、三、五、八、八四四	二、三、五、四四、六四四	五四、〇八三、四八八	六九五、〇、五二
3年	四〇、〇、八七〇	一五、七五、一八六	一六、一八、三、七六	二、四七、四、七六四	二、五〇、七五、七二七	五八、一八七、四九一	七三、〇〇、二六七
4年	四六、三、四五三	一四、六、四八三	一五、〇、七、八二七六	二、四、五、〇、〇九九	三、一、八二、四〇八	五六、三二、一五〇七	七、三、九、七、八三
5年	五、五、一、六五	一四、六、五、八四五	一五、一、四、一〇	二、四三、三八、六五	三、一、九、四、六五八	五六、一、四三、二八三	七、一、四三、七、九三
6年	五、二、一、八二	一五、三、〇、一八	一五、八、四、一〇	二、五、七、七、七〇	三、四、四、三、五四六	五六、二、四二、一六六	七、六、〇五、六、〇六
7年	六、九、二、九七	一八、二、八、二四四	一八、九、一、五四一	二、八、〇、九、六、七六	三、六、二、三、五、九六〇	六四、三、四、八、三六	八、三、二、六、三、七七
8年	五、四、〇、六七	一八、四、六、二六二	一九、〇、〇、九、三九	二、八、八、七、三、七〇	三、七、〇、六、四、五三一	六五、九、六、九〇一	八、四、九、四、八、四〇
9年	六、〇、七、八六八	一八、八、二、九、九一	一九、四、九、八、五九	二、七、六、九、六、四一五	三、四、二、〇、五、一四九	六、一、九〇、一、五六四	八、一、三、三、一、四三三
10年	七、六、二、六八四	一八、〇、四、〇、七、八	一八、八、〇、二、九、六二	二、七、五、八、〇、三、三三	三、三、四、六、九、二、二七	六、一、〇、四、九、五、五〇	七、九、八、五、二、一〇

（『苫小牧市統計書』 各年 苫小牧市企画調整部企画課より作成）

注(1) 『苦小牧港要覧―一九九七』 平成九年 苦小牧港管理組合

(2)(3) 『苦小牧港統計年報』 各年 苦小牧港管理組合

第二節 苦小牧港の整備

一、西港区の整備状況と現況

苦小牧港の港 苦小牧港は苦東建設に伴い、東港区について昭和四十七年度(一九七二)から予算措置がなされ、湾計画の改訂 港湾建設の作業基地などの整備を行なってきたが、同五十年(七五)一月四日に東港区を併せた港湾区域が告示され、これに伴って計画も同一化されることになった。

苦小牧港の港湾計画はこれまでに同三十六年度(六一)から各五カ年計画をもって進められ、近年では同六十一年度(八六)から平成七年度(九五)までの十カ年計画で進められてきたが、策定当時に想定した入港船舶や貨物量が予想以上の伸びを示したことから、この十年間に四回の計画変更があった。

同七年度(九五)を目標とする港湾計画では、①西港区については、物資需要の増大に対応して物流拠点としての機能拡大、②東港区については、海洋性レクリエーション需要の増大に対応し、マリーナ等の施設整備をめざす、というものであった。

同八年(九六)からの港湾計画は十年ぶりに将来像を見据えて改訂されるもので、苦小牧や本道の産業構造を支え

た物流機能に、国際港としての飛躍を盛り込むものとなった。その中核に位置付けされたのが流通港として再出発した東港区であった。水深七・五メートルから一四メートルまでの岸壁一九カ所を整備し、二ヶ所の水路も内陸に掘り込み、特に中央水路地区には輸入促進地域などを視野に入れた大規模な国際コンテナターミナルを形成するもので、海外とのパイプが充実する中で、国際貿易の北の拠点をイメージさせるものになった。

西港区は既設の水際線を残して地域産業にこたえながら、緑地などのレクリエーションの場を設け市民との接点とし、勇払マリナーも継続計画として盛り込むものであった。

全体としては両港の機能分担を図るものであったが、いまだに問題点の多い、苫東新計画との係わりや安全対策の課題も残っている。この計画は平成八年（九七）二月十四日に地方港湾審議会で、三月二十七日には中央港湾審議会ですれぞれ承認された。西港区・東港区を合わせて年間貨物取扱量を約一億三三〇万トンと想定し、西港区は親水性を生かしながら地域産業に配慮する一方、東港区は大型岸壁の配置などで流通機能を充実されるというものだが、先が読めない時代だけに果たして計画どおり進むかどうか問題もある。^①

昭和五十年までの 苫小牧港は昭和二十六年（五一）に初めて国費が投入されて以来、国の港湾整備計画に
苫小牧港の整備状況 乗り、同三十六年度（六二）～同三十九年度（六四）に第一次計画、同四十年（六五）～同四十二年（六七）に第二次計画、同四十三年（六八）～同四十五年（七〇）に第三次計画、同四十六年度（七一）～同五十年（七五）に第四次計画が実施され、同五十年までに国費一九五億円、管理者一七億円、受益者二億円の負担で、計二三四億円が投入され、商港区と工業港区の一部が完成し、また、漁港区も同四十一年（六六）四月に使用開始となった。^②

▼けい留施設

昭和四十九年度までの苫小牧港の整備状況

施 設 名	称	水 深	対 象 船 種	延 長	ス バ イ ル	主 要 取 扱 品 種	昭 和 49 年 度 の 完 成 度
(東) 東埠頭1～4号	公共	九・〇	一〇、〇〇〇	六六〇	四	石炭	完成
(東) " 5～6号	"	九・〇	一〇、〇〇〇	二六〇	二	セメント、鉱物、鋼材	"
(東) 西埠頭1～4号	"	九・〇	一〇、〇〇〇	六六〇	四	雑貨	"
(東) 北埠頭1～2号	"	七・五	五、〇〇〇	二六〇	二	車輛、コンテナ、鋼材	"
(東) " 3～4号	"	五・五	二、〇〇〇	一八〇	二	"	"
(東) 南埠頭1～2号	"	一〇・〇	一五、〇〇〇	三七〇	二	雑貨	"
(東) " 3号	"	一〇・〇	二〇、〇〇〇	一九五	一	雑貨、チップ	"
(工) 中央南埠頭1号	公共	一二・〇	四〇、〇〇〇	二四〇	一	米穀類、雑貨	完成
(工) " 2号	"	一〇・〇	一五、〇〇〇	一八五	一	雑貨	"
(工) 中央北埠頭2～3号	"	七・五	五、〇〇〇	二六〇	二	雑貨、コンテナ	"
(工) " 4号	"	五・五	二、〇〇〇	九〇	一	雑貨	"
(工) 勇払埠頭1号	"	一二・〇	三〇、〇〇〇	二四〇	一	チップ	完成
(工) 勇払埠頭2号	"	一〇・〇	一五、〇〇〇	一八五	一	雑貨	"
(工) 勇払埠頭3号	"	七・五	五、〇〇〇	一三〇	一	雑貨	完成
(木) 中央北埠頭1号	公共	一〇・〇	一五、〇〇〇	一八五	一	木材	完成
(漁) 漁港区1号	公共	五・五	五〇〇	五五	一	水産物	完成
公 共 計	専用	八・五	GT八、〇〇〇	四、一五五	二七	勇払1号のみ未完	完成二六
(工) 苫小牧港開発埠頭	"	一〇・〇	一五、〇〇〇	四七六	二	フェリー	完成
(工) 日軽金東埠頭	"	一四・〇	七〇、〇〇〇	二〇〇	一	アルミナ、アルミニウム	"
(工) " 中央埠頭	"	一〇・〇	五、〇〇〇	六〇	一	ボーキサイト、コークス	"
(工) 共同発電埠頭	"	一〇・〇	五、〇〇〇	四九〇	二	機械類、石油	"
(工) ソーダ・グループ埠頭	"	一〇・〇	一五、〇〇〇	三三〇	二	原塩外	"
(工) 苫小牧ケミカル埠頭	"	一〇・〇	五、〇〇〇	三三〇	二	硫酸、鉱石	"

[illegible]

▼外かく施設

名 称	延 長	樣 式	主 要 材 料	施 工 年 度	工 事 費 (万円)
東防波堤	一、四〇〇	捨石堤・混成堤	函塊、割石(鉄筋、骨材、セメント)	S 26 S 34 S 40	一五七、六五一
東外防波堤	三六〇	混成堤	鉄骨セメント	S 44 S 48	一〇一、四〇〇
西防波堤	八〇〇	捨石堤・混成堤	函塊、割石(鉄筋、骨材、セメント)	S 33 S 39	五六、〇二一

南防波堤	二〇〇	捨石堤・混成堤	函塊、割石（鉄骨、骨材、セメント）	S 39	九、七七〇
北防波堤（漁港）	八五	混成堤	函塊、割石（鉄骨、骨材、セメント）	S 41	二、五八〇
船溜防波堤	二八〇	鋼矢板・ダブルウォール	鋼矢板	S 41・49	八二、八〇〇

『苦小牧港史』 昭和五十七年 苦小牧港管理組合、『議会要覧』 昭和五十年年度版 苦小牧市議会事務局より作成

この他に昭和四十九年度までに完成をみた施設には、上屋が西埠頭岸壁に四棟、東埠頭岸壁に二棟、南埠頭岸壁に二棟、中央南埠頭岸壁に一棟が完成し、倉庫は民間の一〇棟、サイロが七九個もでき、荷揚場、貯炭場、野積場なども完成していた。航路標識である灯台は海上保安署の所管で、苦小牧灯台（有珠川河口）、苦小牧港西防波堤灯台、苦小牧港南防波堤灯台が設置されていた。

港区の 苦小牧港の港区の呼び名（通称）は工事区や開発区域により付けられたもので、今までその通称が名称変更 あたかも名称のように呼ばれてきた。しかし、それはあくまでも計画上や工事上のもので、単なる符号に過ぎなかった。そこには条例上で決められた町名や字名があるにも拘らず、この正式な名称で呼ばれるところはあまりなかった。

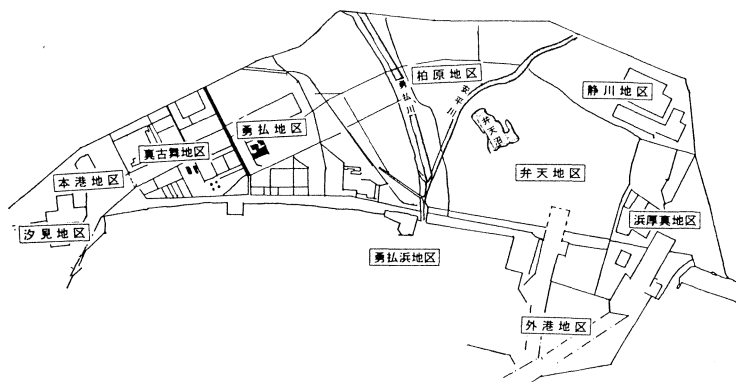
そのうえ工事が進むにつれ、その通称と実態とが合わなくなっていたから、この際、より分かりやすく、親しみの持てるイメージづくりを狙って、港区名称を変更することになった。

苦小牧港は西港のうち、①「商港区」と呼ばれる区域は南や西、フェリーの各埠頭やその背後地を含めた地区で港町・汐見町の一部、②「工業港区」は晴海、中央北、勇払の埠頭区域で港町・汐見町・元中野町・入船町の一部であった。東港区では、外防波堤内側が海岸線にかけてを外港地区、水域を中央水路地区と東水路地区に、背後の工業基地をA地区（浜厚真の一部）、B地区（中央水路と東水路間の海岸寄りの弁天・浜厚真の一部）、C地区（東水路西側の

弁天の一部）、D地区（国道二三五号西南側の弁天の一部）、E地区（柏原・静川地区の一部）に分かれていた。

しかし、工業港区であっても、実際にはコンテナをはじめ多様な貨物を取り扱っているし、東港には東水路があるのに中央水路で、何故西水路ではないのかとの声もあり、実情に即していない面も多くなってきた。このため、苦小牧港管理組合では、平成九年（九七）三月の港湾計画の改定を契機に、分かりやすい名称に変えることになったのである。

新しい名称は、西港区では、①「汐見地区」とし、漁港区周辺で、現町名では汐見町の一部）、②「本港地区」とし、旧商港区を中心とする一体で、現町名では港町・元中野町・入船町の一部、③真古舞地区とし、旧工業港区の西側とその臨海部で、現町名では真砂町・晴海町・一本松町、字勇弘の一部、④「勇弘地区」とし、旧工業港区の東側とその臨海部で、字勇弘・字沼ノ端の一部、⑤「勇弘浜地区」とし、勇弘マリーナ建設地区で、現町名では字勇弘の一部とその地先である。東港区では、⑥「外港地区」はそのままとしたが、水路地区をやめて概ね現字名地区を生かした区画とし、⑦「弁天地区」とし、弁天沼中心とする地で、現町名では字弁天、⑧「柏原地区」とし、北西に地域で、現町名では字柏原、⑨「静川地区」とし、北東の地域で、現町名では字静川、⑩「浜厚真地区」とし、東側の海



苦小牧港の港区名称図

岸一帯で、厚真町字浜厚真の一部である。

この中で注目すべき名称は、西港区の「真古舞地区」で、これは苦小牧川の原名でもあり、昔はマコマイと呼ばれた苦小牧川は海岸線に沿って東流し、河口は現苦小牧港西港の港口の真ん中当たりから海に注いでいた。そして、この河口付近一帯をマコマイと呼び、昭和十八年（四三）までマコマイ、真小牧の字名が存在した。有珠川（現新苦小牧川）もマコマイ川と同じように東流し、現矢代町付近で神社沼をつくりマコマイ川に繋がっていた。

アイヌ人はこの沼の川を「ト・マコマイ」（沼のマコマイ川）と呼んでいた。幕末になってこの地が発達するとトマコマイとなり、この地方の中心地になり、苦細から苦小牧の漢字名となり、マコマイ川も苦小牧川に変わってしまった。ただ、本来のマコマイの地は地名として残り、「満古前」「麻古前」「馬子前」「真古前」「真小牧」「マコ舞」などの漢字地名も文献上存在したが、同十九年（四四）一月一日の改正で字マコマイ・字真小牧が廃止となっていた。⁽³⁾

勇払埠頭

勇払埠頭は苦小牧港西港区で公共用として残された最後の水際線で、西港奥地の東南に面した鉤型

岸壁の完成の地であった。南側の三号岸壁が昭和五十年（七六）四月に、一号、二号岸壁は同五十二年五月にそれぞれ供用開始となった。五九五メートルの三バースで、水深七・五メートルから一二メートルで、五、〇〇〇トンから一万トンの船舶の接岸が可能となり、チップヤードも完成した。取扱貨物は、輸入がチップ、紙パルプ、金属屑、移出が米、雑穀、豆、輸送機械、紙パルプ、移入が鉄鋼、非鉄金属、金属製品、輸送機械、化学薬品などであった。

同五十五年（一九八〇）になり、苦小牧港管理組合は勇払東埠頭をコンテナヤードとして整備していく方針を打ち出し、これを苦小牧港の港湾整備五カ年計画に盛り込んだのである。

勇払東埠頭五号岸壁は同五十九年（八四）三月十七日に第一船（東洋丸）を迎えて、暫定使用を開始した。そして、同六十年（八五）十二月四日に四〇トンの大型クレーンが始動を開始し、東京港からの第二大蔵丸のコンテナ三四個



勇払埠頭岸壁配置図

を軽々と持ち上げ荷揚げし、更に三〇個のコンテナを積込み初仕事を終えたのである。

苦小牧港のコンテナ取扱量は順調に推移し、昭和六〇年度（八五）には道内の内航入りコンテナの三分の二となり、港管理組合ではコンテナ専用岸壁として同六十四年度（八九）までに三バースを完成させることにした。

先ず四号岸壁が同六十三年（八八）五月十日に五号岸壁の北側に完成して供用開始し、平成元年（八九）二月六日には六号岸壁が供用開始となって、四号から六号岸壁が計画どおり完成した。

苦小牧港としても本格的なコンテナ基地造成に向けて力を入れて、整備、拡張に当たってきた。しかし、石炭の積み出しがなくなることから、この埠頭をコンテナヤード化したいとの動きが出てきた。一方、国際定期直行航路の開設により、外貿コンテナが急増し、勇払埠頭は飽和状態となり、ヤード拡張、一四メートルへの水深掘り下げを行

なつて対処することになった。

こうした中で、港管理組合はその解決策として、平成三年度（九二）から始まる苦小牧港第八次港湾整備計画の中に、石炭埠頭の外貿コンテナ岸壁化と貯炭場のコンテナターミナルへの活用を打ち出したのである。

入船埠頭（石炭埠頭）の整備は順調に進み、同九年（九七）三月にはガントリークレーンが設置され、四月二十一

日に国際コンテナターミナル完成記念式典が行なわれ、原則的に入船埠頭では外貿コンテナを、勇払埠頭では内航コンテナを扱うことになった。

晴海埠頭 晴海埠頭は日輕金苫小牧の専用埠頭と中央北埠頭の間にある未利用水際線で、公共埠頭として整備の岸壁工事 されることになり、昭和六十二年度（八七）で一部着工され、水際線に矢板が打ち込まれた。翌六十三年度（八八）から本格的な工事に入り、水深七・五メートルの岸壁三バースなどを整備するものであった。

しかし、平成元年（八九）になって木材運搬船の大型化から、これまでの木材専用岸壁の中央北埠頭一号岸壁では対応出来なくなったことから、晴海埠頭は大型船が着岸できる岸壁にするため、三万トン級の岸壁一バース（水深一二・延長二四〇m）、一万トン級岸壁二バース（水深一〇m・延長一七〇m）に変更し、十一月三十日の中央港湾審議会承認され、同二年度（九〇）の苫小牧港第七次港湾計画の中に盛り込まれ、変更着工した。一号埠頭（三万トン級）は翌二年一月に完成し、二十三日から暫定使用となり、一カ月間に九隻の大型木材船が入りフル回転となった。

晴海埠頭二号岸壁は当初一万トン級であったが、船舶の大型化からこの岸壁については三万トン級岸壁に変更して、同二年度から国の直轄事業として整備を急ぐことになった。この晴海埠頭二号岸壁は（水深一二m、延長二四〇m）同四年（九二）九月に完成し、同月二十八日から供用開始した。しかし、まだ荷さばき地が建設中だったので第一船が接岸したのは十月一日で、しかも小型船であり、クレーンで吊り上げて直接トラックに積むものであった。荷さばき地完成後には丸太、製材、パルプ、金属、機械などの大型船を扱うことになっていた。

晴海埠頭三号岸壁は一万トン級船舶が接岸出来る水深一〇メートル、延長一七〇メートルで、平成四年度に着工し、平成六年三月一日に供用開始し、苫小牧港西港の新しい公共岸壁となり、利用可能な岸壁は三一カ所となり、西港の歴史は三十年であるから、年間にほぼ一カ所の割合で岸壁が整備されたことになった。⁽⁴⁾

苦小牧港西港区晴海埠頭公共岸壁

岸壁名	水深	延長	供用開始	工事年度
晴海埠頭一号岸壁	一二m	二四〇m	平成二・一・二三	昭和六二年度～平成元年度
晴海埠頭二号岸壁	一二m	二四〇m	〃 四・九・二八	平成二年度～同四年度
晴海埠頭三号岸壁	一〇m	一七〇m	〃 六・三・一	平成四年度～同五年度

〔苦小牧港要覧一九九七〕 平成九年 苦小牧港管理組合

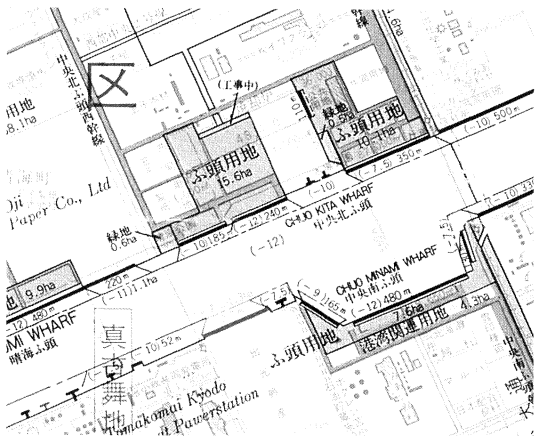
水面貯木場 苦小牧港西港区中央北埠頭（木材埠頭）の公有水面は、原木輸入の水中燻蒸の必要性から設けられるの埠頭転用 していたが、水中燻蒸を行なう南洋材の産出国が輸出禁止や製材などにして付加価値を高める形で輸出するようになり、水面貯木場の利用が極めて少なくなった。一方、陸揚げで取り扱う北洋材や米材の増加で、公共埠頭の木材荷さばき地が狭隘になり、そのうえ運搬船の大型化で水深のより深い岸壁が必要になった。

苦小牧港管理組合では、こうした事情と水中燻蒸がなくなった以上公有水面場の使命も終えたとして、平成元年度（八九）から埋め立てを行なつて公共岸壁に転用することにした。埋め立て面積はおおよそ半分の八、一〇〇平方メートルに約四八万立方メートルの土砂を必要とするものであった。

港管理組合では同元年七月までに運輸大臣の埋め立て免許を取得し必要な手続きを終えて、いわば苦小牧港の再開発となる公有水面埋め立て、岸壁転用工事が総工費約二八億円をかけ八月に着手した。新しい公共埠頭は岸壁とエプロンを道開発局苦小牧港湾事務所が水深一二メートル、延長二四〇メートルの岸壁と幅二〇メートルのエプロンを建設し、港管理組合が荷さばき地の新設を行なうことになった。

中央北埠頭の新岸壁は一号東岸壁として同四年一月三十日に供用開始となつたが、荷さばき地の完成は九月上旬で

さらに同十一年（九七）十二月には海上での煙蒸や保管がなくなり、貯木場を借りている業者も使用をやめたことから、港管理組合としても約三十年にわたった水面貯木場の役目も終わったとして、今後の活用方法を検討することになった。これにより中央北埠頭東一号岸壁と二号岸壁に挟まれた水域、だけとなり、作業員が丸太の上を歩きながら、丸太を返していく昔ながらの光景は、苫小牧港から完全に姿を消すことになった。



中央北南埠頭岸壁配置図

あった。これにより中央北埠頭は、一号岸壁が水深一〇メートル、延長一八五メートル、二、四号岸壁が水深七・五メートル、延長三五〇メートル（三バース）と、木材ドルフィン水深一〇メートル、一バースに加え、大型岸壁の東一号岸壁の完成により、輸入木材受け入れ態勢が整ったのである。

しかしながら、水面貯木場はまだ半分ほど残っており、時代の変化から不要となった中央北埠頭に囲まれた約三万八、〇〇〇平方メートルの水面を除いて、平成七年度（九五）から商港区に形成する外貿コンテナ基地の建設に伴って排出する航路や泊地の浚渫土砂での埋め立てが行なわれることになった。この埋め立ては同九年一月までにほぼ完了し、今後は苦小牧港木材振興の所有地として、荷さばき地など港湾関連用地として活用されることになった。

号岸壁（水深一〇m、延長一八五m）、物揚場（三、四m、三四五m）が完成していた。その後西岸壁（水深九m、延長一六五m）の岸壁ができ、荷役は飼料の陸揚げが中心で、背後に穀物サイロ、飼料コンビナート基地（七社）があり、道内でも最大級の規模を誇るものであった。その後、飼料船の入港増加と大型化が進み、三万トン級船舶が多くなった。この大型船には水深一二メートルの岸壁が必要であったが、同埠頭の対応岸壁は一号岸壁しかなく、飼料船の沖待ちが目立つようになった。

そこで、平成三年（九一）六月になって、港管理組合は西港再開発の一環として二号岸壁の大型化（水深一二m、延長二四〇m）と船だまり地区を埋め立て水深七・五メートルの岸壁を新設するという中央南埠頭を拡張する方針を決めた。この計画は同月十一日の苦小牧地方港湾審議会で、八月五日に中央港湾審議会で承認され、翌四年（九二）六月に国の直轄事業として着手されたのである。

工事は順調に進捗し、同年六月一日には苦小牧初の本格的埋め立て式による三号岸壁が暫定ながら供用を開始した。また、二号岸壁の改良工事（三万トン級大型船舶接岸）は十一月下旬に完了したが、正式な海図に記載されていないので、運輸省への管理委託を行い、十二月一日から供用開始となり、飼料コンビナート地区に対応する港湾機能の充実と沖待ち解消に大きな役割を果たすことになったのである。

石炭輸送公共臨港線 苦小牧港のそもその出発点は石狩・空知炭田の石炭を積み出そうという構想のもとに築と石炭岸壁の廃止 設された、いわば石炭積出港がその出発点であった。開港した年の第一船は石炭積出船であり、昭和三十八年（六三）に八〇万二、〇〇〇トン積み出し、同三十九年（六四）以降ぐんぐんと取扱量を伸ばし、同四十三年（六八）にはピークの四三〇万トンを記録し、同四十年代後半まで四〇〇万トン台を確保してきた。

しかしながら、国策としてのエネルギー政策の転換や国民の生活様式の変化、併せて炭鉱事故などにより、相次ぐ

炭鉱の閉山などで徐々に減少し、昭和六十年代（八五）には一〇〇万トン台まで落ち込み、平成に入るや毎年減少が続ぎ、平成四年（九二）には年間四〇万トンになってしまったのである。

この間、石炭の船積み荷役機械四基の老朽化が進み、昭和五十三年（七八）以降毎年一億円以上をかけて補修工事を行ってきたが、さらに同六十年になって業務を続けるために痛みの激しい二基を解体撤去し、一基を更新して三基体制とする苦しい選択を迫られた。

こうした中でいよいよ石炭積み出し関係設備の終えんを迎えることになった。それはJR線と貯炭場を結ぶ公共臨港鉄道の廃止と石炭岸壁の他への転用であった。

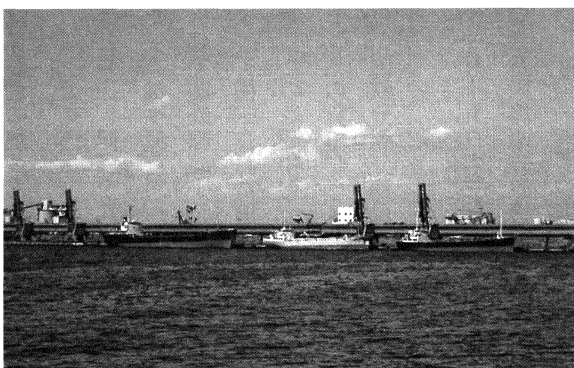
苫小牧港公共臨港線は苫小牧港の開港と共に、同三十八年四月に苫小牧港開発会社が港管理組合の委託を受けて管理運営し、石炭貨車輸送に当たってきた。石油や原材料、製品を輸送するため同四十三年十二月から港開発会社の私鉄線として営業した苫小牧臨港鉄道と併せて国鉄線（JR線）と港を結ぶ重要な足となってきた。

公共臨港線は苫小牧港の掘り込みによって撤去された旧国鉄日高線のレールや枕木が使われ、苫小牧駅新停車場と臨海部貯炭場間一・八キロの運行を開始したのは昭和三十八年四月一日であった。最盛期は同四十五年頃で一日に三〇〇両から四〇〇両（一両に石炭三〇トン）の貨車がピストン輸送されたが、国によるエネルギー政策の転換、度重なる石炭政策による炭鉱の閉鎖、合理化、国鉄分離分割民営化に伴うローカル線の廃止、輸送コストの安いトラック輸送への切り替えが行なわれていった。

苫小牧港への貨車輸送も同六十三年十一月十九日の三井芦別鉱から最後の一〇両が苫小牧停車場内の苫小牧港開発中野駅に到着した。翌二十日午前十時過ぎ石炭埠頭貯炭場に搬入され、港開発、荷役を行なう北海道石炭荷役、ヤマ元の三井鉱山などの関係者四〇人が出席して、一両ずつ塩と酒をかけて清めた後、最後の荷役を行なった。これによ



苫小牧港の公共臨港線



苫小牧港の石炭埠頭

り二十五年間続けられた石炭貨車輸送
は終わりを告げ、公共臨港線も廃止され
ることになった。なお、二十五年間に貨
車で運ばれた石炭は約五、八五八万トン
にのぼるものであった。

一方、石炭岸壁は昭和四十九年（七四）
には一バースを増設して、一号から四号
岸壁（水深九m・延長六六〇m「各一六
五m」）の四岸壁制となり、年間四〇〇万
トンを超えていたが、同六十一年（六八）
十月から石炭積み出しの減少と荷役機の
老朽化から再び三バース体制となった。

平成元年（八九）になると、やがて苫

小牧港の石炭積み出しはゼロになるとの見通しから、石炭埠頭と背後の貯炭場の利用をめぐって、苫小牧港の港湾計画の変更は必至の状況となった。港管理組合が財団法人「港湾空間高度化センター」に依頼してまとめた「苫小牧港西港区臨海部活性化調査」で、石炭埠頭と貯炭場を物流ゾーンとし、外国定期カーゴ（貨物）の主流になりつつある外貿コンテナの専用ターミナルを建設するという考えを初めて示したのである。

この外貿コンテナターミナル構想は、日米経済構造協議の中で政府が輸入促進の手立てとして示したもので、苫小

牧港はこの追い風を受けて平成三年度からスタートする、第八次港湾整備計画の中に一連の実施計画として策定されたのである。

その内容は、①石炭埠頭の水深九メートル岸壁を一四メートルに改造、②港の出入口に当たる外港区の航路幅を三〇〇メートルから四〇〇メートルに拡大、泊地を浚渫して最大一五メートルの水深にする、③延長七七〇メートルの東島防波堤を新設するというもので、工期八年、工費四四〇億円というものであった。⁽⁵⁾ いわば、苦小牧港西港区は四万トン級の船舶が航行する大型化、石炭埠頭の消滅により国際コンテナ基地を主役にしようとする新しい構想であった。

一方、石炭荷役関係を管理運営する苦小牧港開発会社は平成二年（九〇）十月に入り、石炭積出港の時代は終わりを告げたとして、すでに遊休化している石炭荷役施設の解体作業に着手し、再開発の行方に注目していた。

同四年（九二）十月に苦小牧港管理者（苦小牧市長）は石炭埠頭のコンテナ化を主体とする苦小牧港西港区の変更案を地方港湾審議会に諮問し、「変更は妥当」との判定を受け、十二月の中央港湾審議会でも承認され、西港区で最も大きな変更に向けて取り組むことになった。

苦小牧港西港区石炭埠頭の荷役機械を使った最後の積み出しは、同五年（九三）九月二十六日に行なわれた。前日の二十五日夜に三号岸壁に接岸した石炭船「仁龍丸・一、九〇二トン」は翌二十六日午前八時から二台のローダーで約四、〇〇〇トンの石炭を積み込み、昼過ぎには作業を終え、宮城県塩釜港に向けて出航した。これにより三十年間の役割にピリオドを打ったのである。

以後の石炭荷役は隣接の東埠頭でクレーン車を使って船への積み込み行い、石炭埠頭は一時閉鎖され、荷役設備の撤去、国際コンテナ基地に変貌することになった。

国際コンテナターミナル 平成三年度（九二）の苫小牧港の道内炭の取扱は二社に減ったため五〇万トンまで落ち込むミナルの開設 ことになった。この減少に伴い、埠頭の石炭荷役施設をはじめ貯炭場を管理する苫小牧港開発会社では休止施設の撤去と貯炭場の再生を実施することになり、十月中旬から解体工事に着手した。石炭鉱業審議会第九次石炭対策の答申によつては全面撤去の方針を打ち出していた。

既に、苫小牧港管理組合では西港活性化計画として取り組んでいて、①石炭埠頭の改造、②外港区の拡大、深水の掘り下げ、③東島防波堤の新設を行なう計画で、総工費四四〇億円をもつて第八次港湾整備計画に盛り込むことになった。この計画は同四年（九二）十月と十二月の地方港湾審議会、中央港湾審議会においてそれぞれ承認され、西港区で最も大きく、最後の大変更といわれる計画に向けて取り組むことになった。

こうして石炭埠頭はその使命を終えたが、国際貿易埠頭専用の外資コンテナターミナルへと変貌を遂げることになったが、その原因は道内各炭鉱の相次ぐ閉山による出炭量の減少であつた。

同四年（九二）十二月に調査事業がスタートし、翌五年（九三）十月から岸壁改修工事が開始された。第一段階として、延長三三〇メートルの石炭埠頭を四万トン級的大型コンテナ船が接岸できるように、水深を一四メートルまでの掘り下げ工事から始まった。

ところが、阪神淡路大震災で神戸港が壊滅的な被害をうけたことから、苫小牧港も本道の拠点港として耐震機能の強化が必要となり、港管理組合ではその調査を行い、道開発局などに対し、新工法での建設を要望した。

本道初の国際コンテナ基地となる苫小牧港西港区入船埠頭（旧石炭埠頭）国際コンテナターミナルは、同九年（九七）二月末には岸壁、ヤード部分が完成し、荷役機械の組み立てを残すばかりとなった。コンテナターミナルは、四万トン級のコンテナ船が接岸出来る水深一四メートルの岸壁と約五万七、〇〇〇平方メートルのコンテナヤードが出来

上がつた。ただ、内港区航路泊地の一部に二メートルの部分があり、これを一四メートルに下げたため、平成九年（九七）四月に供用開始の予定であった。

施設は岸壁を道開発局苫小牧港湾事務所、ヤードを港管理組合で建設し、港管理組合は運輸省から予定港湾施設として許可を得ており、海図の補正や区分使用の手続きなどを経てから、港長や水先人、船舶代理店に対して供用開始を通知することになった。

一方、荷役施設では先ず平成九年（九七）三月五日に大型のガントリークレーン（荷役用の門型クレーン）が設置されたが、機能は一時間に約四〇個のコンテナを吊り上げて運ぶもので、港管理組合が八億五、四九〇万円で日本鋼管から購入し、室蘭で組み立てバールジ船で運んできたものであった。また、勇払埠頭のガントリークレーンは同十一年（九九）九月十三日に水路輸送で約四・五キロ離れた入船埠頭に移設され、同十二年（二〇〇〇）二月から活動を開始し、入船埠頭の荷役は二機体制で行なわれることになった。

外貿コンテナ基地の管理運営に当たするため、苫小牧港の港湾運送業者五社による「苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合」（理事長西田理）を同八年（九六）十一月一日に設立した。民間だけで運営する



苫小牧港西港区入船埠頭

のは初めての試みでコンピュータにより一元的に管理を行なうものであった。

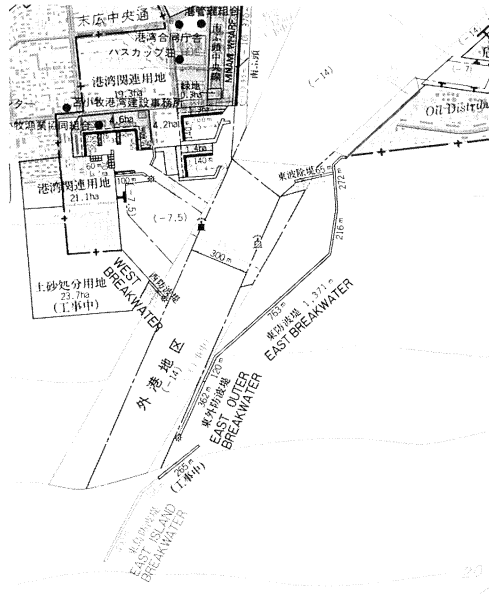
入船埠頭のコンテナヤードはスペースが狭いため、効率的な運営方法について港管理組合も加わって五社間で協議してきた。組合が船舶からの荷役、保管、移動などの管理をすべて一元的に行い、行き先や航路、船舶別など管理方法を迅速に行なうものである。五社とは苫小牧埠頭、苫小牧栗林運輸、ナラサキスタックス、北旺運輸、苫小牧北倉港運で、港湾輸送全般の免許を持ち、出資金は一、〇〇〇万円で運輸省から既に免許が下りていた。

苫小牧港西港区最後の大改修となる石炭埠頭から国際コンテナターミナルの入船埠頭は、平成九年（九七）四月一日に供用開始となった。ただ、航路など浚渫が残っているため、当面は三万トン級の対応となり、初日の入船はなかなか船出であった。

同年四月四日第一船を迎えたが、「ユーワ（四、四六九七）」という小型コンテナ船であった。ガントリークレーンがうなりを上げながらコンテナを次々にトレーラーに降ろし、トレーラーは無線で指示を受けながらヤード内の決められた場所に移動した。

入船埠頭の「国際コンテナターミナル供用開始記念式典」は同年四月二十一日午前、入船埠頭で北海道開発政務次官など関係者が出席し行なわれた。また、この完成を祝う祝賀会が午後から会場をホテルニュー王子に移して、同祝賀会実行委員会（中村光雄委員長）の主催により関係者一〇〇人が参加して盛大に行なわれ、苫小牧港の新しい顔となる施設の完成を祝ったのである。⁶⁾

東島防波 苫小牧港西港区の再開発に伴って石炭バースから外貿コンテナバースに切り替えられることに提の新設 になった。ただ、パナマックス船と呼ばれる四万トン級のコンテナ専用船は全長が二六〇メートル、幅三四メートルと非常に大きく水深一四メートルの岸壁を必要とすると共に、コンテナを満載した場合は風の影響を受



東島防波堤配置図

けやすく、現状の航路幅三五〇メートルでは危険性が高いとして四〇〇メートルに拡張する必要があった。

苦小牧港管理組合ではこの風の危険性を防止するため、平成四年（九二）九月に東島防波堤を建設して大型船の安全運行を確保しようと、東島防波堤の設計原案をまとめた。これは港口拡幅に伴いうねりや波が港内に入り込むのを抑え、静寂度を保つのが狙いであった。

ただ、当初の形状は直線であったが、航行船舶が入港しやすいように、ほぼ中央より南側は航路と平行に建設し、東防波堤の南部を一部さえぎるように変更された。

延長は七七〇メートルで既存の東防波堤と合わせると、防

波堤の総延長は二、五〇〇メートルを超えるものであった。

この計画案は地方港湾審議会と中央港湾審議会で承認され、同五年度より着工され、この年に一〇〇メートルが延長された。その後も毎年継続して延長工事が続けられている。

注(1) 『苦小牧民報』 平成九年三月二十八日号 苦小牧民報社

(2) 『苦小牧港史』 昭和五十七年 苦小牧港管理組合

(3) 『地名とともこまい』 昭和五十七年 堀江敏夫著 北海道新聞

苫小牧市史（追補編）

（４）『苫小牧民報』 平成六年三月三日号 苫小牧民報社

（５）『新聞切抜綴—港湾計画②』 昭和六十二年～平成十二年 苫小牧市史編集事務局編

（６）『苫小牧民報』 平成九年四月二十二日 苫小牧民報社

二、東港区の整備状況と計画

昭和五十年年度 苫小牧東部工業地帯の開発は、新全国総合開発計画に基づくビックプロジェクトで、北海道の
までの整備状況 有する優れた潜在発展力を有効に活用した掘込港湾（東港）を備える大規模な工業基地の開発の
事業であった。

この計画は、昭和四十五年（一九七〇）七月に閣議の決定を見た第三期北海道総合開発計画において、苫東地区に
港湾などの産業基盤を重点的に整備し、背後にある未開発の地域に工業基地の建設を図るとされていた。周辺地区は
もとより北海道の長期的飛躍、発展に寄与すべく重要な役割を果たすものと期待されていたスタートであった。

新たに苫東地区に臨海工業を主体とする工業港を建設することを基本方針とし、同六十年代（八五）の取扱貨物量
は外貿一億四〇〇万トン、内貿五、三〇〇万トン、計一億五、七〇〇万トンと見込んだが、当面は環境保全の観点か
ら第一段階として同五十三年（七八）を目標に取扱貨物量を外貿一、六七〇万トン、内貿一、一四〇万トン、計二、
八一〇万トンを想定して、同四十九年一月の中央港湾審議会計画部会で東港地区の港湾計画が決定した。

さらに、同四十九年（七四）十一月の港湾審議会計画部会で一部変更し、工業基地周辺環境の一層の保全を図るた
め緩衝地帯を追加した。^①

施設計画の基本方針

苫小牧東部工業基地開発の基礎となる工業港を整備するため、港湾施設計画は次の方針に基づいて行なうものとする。

- ① 将来における港勢の進展と企業動向の変動、海上輸送革新等に対処し得るような弾力性を考慮した施設計画とする。
- ② 掘込水路については、取扱貨物、立地企業船舶航行の安全性等を考慮し、当面、二つの水路を直線型に独立して配置する。
- ③ 水際線は荷役形態の合理的な集約によって高度利用を図るものとし、大型バースは外港部に配置するよう考慮する。
- ④ 待船等のための泊地を、外かく施設内に十分確保する。
- ⑤ 航路泊地、水路の浚渫土砂については、海面埋立、陸域用地造成等に流用する。
- ⑥ その他、水路には河川を導入するものとする。

港湾計画

〔議会要覧 昭和五十四年版〕 苫小牧市議会事務局

1、公共埠頭計画

① 東埠頭（埠頭用地 四七万平方メートル）

金属類、輸送機械などの外貿及び内貿貨物を取扱うため、公共埠頭を次の通り計画する。

三〇、〇〇〇D／W級 水深一二メートル 岸壁一バース 延長二四〇メートル

五、〇〇〇D／W級 水深七・七メートル 岸壁六バース 延長七八〇メートル

② 中央埠頭（埠頭用地 三五万平方メートル）

化学工業品、雑工業品等の外貿及び内貿貨物取扱のため、公共埠頭を次の通り計画する。

五、〇〇〇～一〇、〇〇〇D／W級 水深七・五～一〇メートル 岸壁バース延長一、一三〇メートル

苫小牧市史（追補編）

2、大型タンカー係留施設計画

臨海部に立地する石油精製工場への原油輸入のため、外港部に大型タンカー係留施設を次の通り計画する。

二〇〇、〇〇〇D/W 水深二二メートル ドルフィン 一バース

一〇〇、〇〇〇D/W 水深一七メートル ドルフィン 二バース

3、防波堤計画

入港船舶の安全と泊地の静穏を図るため、防波堤を次の通り計画する。

東防波堤 延長 四、三五〇メートル

中防波堤 延長 四、六五〇メートル

内防波堤 延長 九五〇メートル

4、航路、泊地計画

係留施設の計画に対応し、あわせて船舶航行の安全を確保するため、航路泊地を次の通り計画する。

① 外港部

a、中央航路 水深二四メートル 幅員五四〇メートル 最大対象船型三〇〇、〇〇〇D/W

b、東航路 水深一七・一八・五メートル 幅員四〇〇メートル 最大対象船型一〇〇、〇〇〇D/W

c、航路泊地 水深一七・二三メートル 水面積四六二平方メートル

② 内港部

a、東水路 水深七・五・一二メートル 幅員五五〇メートル 水面積一一八万平方メートル

b、中央水路 水深七・五・一〇メートル 幅員五〇〇メートル 水面積八八万平方メートル

5、用地造成計画

港湾施設の計画に対応して、用地造成を次の通り計画する。

① 埠頭用地	九九万平方メートル
② 工業用地	三、七三六万平方メートル
③ 廃棄物処理用地	四五万平方メートル
④ 緑地その他	四、三一二万平方メートル
計	八、一九二万平方メートル

注・緑地その他には、緑地、道路、公園等の用地を含む。

なお、廃棄物処理用地については、将来、公共用地、工業用地としての利用を検討する。

6、港湾取扱貨物量の推計

昭和五十三年時点を目標とした港湾取扱貨物量については、同時点の企業立地の規模を想定して外貿一、六七〇万トン、内貿一、一四〇万トン、合計二、八一〇万トンと推定した。

（『議要覧 昭和五十年版』 苫小牧市議会事務局）

苫小牧港東港 苫小牧港東港着工の条件として、①漁業補償問題の解決、②環境アセスメントの策定、③安全操

区の現地着工 業問題の解決の三点であった。この中で最大の問題は漁業補償の解決であったが、苫小牧漁協組は昭和四十五年（一九七〇）三月十八日の漁民大会で反対決議し、大漁旗をかがげてデモ行進して氣勢をあげ、市や港管理組合などとの交渉でもなかなか進展しなかった。その後、道と漁民代表との話し合いが持たれ、一貫して反対の態度をとってきた苫小牧漁協組が同四十九年（七四）になつて漁業振興策等において妥協の余地ありとし、条件付き

賛成への立場へと転換したのである。

昭和五十年（七五）八月二十八日には苦小牧漁協組、厚真漁協組、鵠川漁協組、胆振東部七漁協組との話し合いが付き、史上最高一〇二億八〇〇万円で、苦東開発に伴う東港づくりの漁業補償問題が全面解決し、丸三年間にわたる交渉に終止符をうった。

また、住民からの要望意見を十分取り入れた新しい環境アセスメントが同年十一月五日に環境庁に提出されてその解決をみた。残る安全操業についても少し遅れることになったが、同五十一年（七六）五月に協定を締結してすべての手続きを終えたのである。

これにより東港着工へのメドがついたが、注目されていた苦小牧港東港区の同五十一年度（八七）予算が四七億六、〇〇〇万円と予算化されていて、着工は時間の問題となっていた。

しかしながら、一方では苦東開発に反対する苦地区労や大資本奉仕・公害たれ流しの苦東開発に反対する会等は、東港着工に実力をもって阻止することを決め、強い反対運動を展開し、足踏み状態が続いていた。

昭和五十一年八月七日、ついに苦小牧港東港の現地着工の日がやってきた。この日浜厚真海岸はベタなぎで、午前十時前には投げ釣り人が二、三人いたが、同十時半にはるか苦小牧港の方からモヤを突いて現われたガット船、第五

苦小牧港東港の着工を報ずる新聞

泰正丸（一九五〇・大野雅宏船長）が現場に到着した。同船は函館港に待機していて約一〇時間かけて厚真町・厚真沖にやって来たが、同十一時から防波堤A三一〇メートル建設のため、二七〇メートルの捨て石作業を開始した。

だが、反対派の阻止運動を恐れて着工は隠密作戦がとられ、北海道開発局室蘭開発建設部は着工について、何時、どの業者がどの港から捨て石を海上輸送するのかを直前まで発表しなかった。秘密主義が貫かれたナショナルプロジェクト、公共事業につきものの起工式も行なわれず、業者の安全祈願祭さえも省略されたのである。東港施工命令が運輸大臣から出された後の、指名競争入札も秘密の中で行なわれており、このような秘密主義のとられたナショナルプロジェクトがかつて存在したのだろうか、おそらくは無かったであろう。それだけに、賛成・反対の激突した開発だったのである。

この隠密作戦について関係者は、指名入札を秘密裡に実施した佐藤幸男室蘭開発部長は「いたずらに混乱させたくなかった」と説明、起工式について大泉源郎市長（港管理組合管理者）は「開発反対派を刺激することは避けたほうが良い」と言い、根岸苫小牧港湾建設事務所長も「開発反対派の動きが……」との理由をつけていた。⁽²⁾

一方、開発に反対する苫小牧地区労は東港が着工された七日、苫小牧港湾建設事務所に「工事中止を！」と抗議したほか、厚真川河口付近で捨て石作業をする「第五泰正丸」を前にして「苦東開発反対！」などと、労働組合員がシュプレヒコールを繰り返し氣勢を上げたが、参加したのは僅か三〇人という淋しいものだった。

苫小牧港東港はこうして着工されたが、誠に前途多難なスタートであったといえる。そして、その後において多くの問題を抱えることになり、開発は一向に進まず、苫小牧東部開発会社の破綻など、根本的な見直しも迫られることになったのである。

第一船の入港

苫小牧港東港は昭和五十一年（七六）八月七日に当時の反対派の実力阻止を恐れて秘密裡に着工と供用開始したが、その後、五二五億円という巨費が投入され、まさしくお金の力によって、着工後九四年という異例のスピードでその一部が完成して供用開始となった。なお、東港の建設に先立って、同四十七年度（七二）から港湾建設の作業基地整備として予算措置が講ぜられていた。

苫小牧港西港と同様、くしくも石炭専用船の入船によるものであったが、港湾としてはほんの一部が使用可能となっただけで、機能などはまだまだ不十分であった。港則法に基づく港域すらまだ設定されておらず、港湾施設も東防波堤三、九〇〇メートルが築設されただけで、中央水路、東水路の掘り込みには全く手が付けられていなかった。

同五十五年（八〇）十月二十四日午前十時、東港に第一船が入港した。

第一船となったのは苫東基地への立地第一号である北海道電力苫東厚真発電所の使用燃料である太平洋石炭一、八〇〇トンを積んだ石炭専用船「君島丸」（六九五七、浜本正船長）が同発電所の揚炭棧橋に着船した。これにより苫小牧港東港の供用開始となったのである。

この日、午後零時半から北電苫東厚真発電所前浜で中央政界、経済人、港湾関係者、地元関係者など四三〇人が見守る中、苫小牧市消防音楽隊の事前演奏が始まり、花火が打ち上げられ、現地式典が始まった。修祓式のあと、佐藤幸男道開発局長、大泉源郎苫小牧港管理組合管理者の二人によってクス玉が割られ、五色の花火が打ち上げられた。入船第一号となった



苫小牧港東港の工事作業風景

「君島丸」や「作業船」、満艦飾の漁船約二〇隻が一斉に汽笛を吹鳴し、苦小牧海上保安署の巡視船「とまかぜ」が放水した。この後、ミス苦小牧から君島丸の浜本船長に花束と記念品が贈られ、現地式典を終えた。^③

入船式は場所をホテルニュー王子に移して行なわれ、関係大臣（代理）、堂垣内道知事らが祝辞を述べ、祝賀会を開催した。着工の時には行政が主催する式典は反対運動を刺激するとして、一切実施していなかっただけに、これまでのうっ積を爆発させるように盛大であり、関係者のえびす顔が絶えなかった。

国の総合計画に位置づけられ、道の発展計画の目玉としていただけに、苦東開発には苦小牧市民の多くが過大な期待を持ち大きな夢を描いていた。ところが、ニクソンショック、オイルショックによる景気の変動が、お膳立ての整った苦東計画にも及び、これまでに立地したのは北電苦東厚真発電所と北海道石油共同備蓄基地だけであり、苦東の基本方針である臨海型基幹産業は未だ進出無しであった。苦東への地元住民の考え方が少し変わり始めていたが、それはナショナルプロジェクトでも決してバラ色のビジョンではないということだった。苦東開発の推進母体である苦小牧東部開発株式会社にしても、国や道の紐つきだけに、民間的な発想や機転の変更にはうとかなかっただけに、軌道に乗れば強さを発揮するが、ひと度躓くと自力では立ち上がれない特異な性格を暴露していた。したがって、広大な用地を抱え込んだまま、なすすべもなく、大きく変わっていく時の流れを見つめるだけであった。

大きく修正されつつある苦東開発ではあったが、東港の開港は地元民にとってその不安より今後への期待の方が遥かに大きいものであった。それだけに東港への第一船の入港は、市民が喜びにわき、休みなない苦東開発の続くことを願ったのであった。

関税法に基づく開港指定 苦小牧港の港湾区域について、昭和四十九年（七四）十二月二十五日に「港湾法」と港則法に基づく港域拡大 準用による港湾区域は西港・東港を含む一万四、二〇〇ヘクタールの海面と定められ

ていたが、これは港湾を管理運営するためのものであり、苦小牧港管理組合条例により公布されたものであった。しかし、関税法と港則法上では従前のままで、東港が含まれていなかったため、東港での外国船の入港は出来なかった。既に東港は開港していたが、幸いなことに北電厚真発電所用の石炭専用船は国内炭の輸送であつたから、支障がなかつたのである。

ところが、苦東地区の石油備蓄の立地、苦東コールセンターの誘致にともない、海外からの原油タンカー、海外炭専用船などの入港が迫つてきたことから、苦小牧港管理組合をはじめ港湾関係機関が昭和五十七年（八二）当初より函館税関に対して、早期に関税法上の開港を指定して欲しいと要請していた。

一方、港則法の適用では西東両港が同一港域となり、一気に一〇倍の一万四、〇〇〇ヘクタールに拡大されることになり、苦小牧港長（海上保安署長）への届け出、許可申請範囲が東港にも及ぶことになり、東西両港の安全対策が一層強化されることになった。

そこで、苦小牧海上保安署は港区の設定を行い、港区を一区から四区までとし、各種船舶、危険物積載船舶の停泊区域を設けることになった。新港域では、第一区は西港区工業港区（真古舞・勇払地区）、第二区は西港内港区（本港区）、第三区は西港東防波堤から西側（外港・汐見地区）、第四区は西港東側から東港全域とし、第四区を各種船舶、危険物積載船舶の停泊地とすることを決めた。この港区指定により、東港への入出港届はもとより、移動する場合や危険物荷役許可申請なども苦小牧港長に提出しなければならないという法律規制がとられることになり、海難事故の未然防止に効果を発揮することになった。

政府においても苦小牧港東港の外航船の入港が間近いことから、港則法による港域拡大並びに関税法による開港を急ぐことになり、同五十七年七月六日の『官報・第一六六二九号』により改正政令を公布した。

政令第一八八号

港則法施行令の一部を改正する政令

内閣は、港則法（昭和二十三年法律第一七四号）第二条及び第三条第二項の規定に基づき、この政令を制定する。

港則法施行令（昭和四十年政令第二九〇号）の一部を次のように改正する。

別表第一北海道の部苦小牧の項を次のように改める。

苦小牧

真小牧三角点（九メートル）（北緯四二度三七分四三秒・東経一四一度三九分二九秒）から二六三度五、四一〇メートルの地点から一七四度五、〇〇〇メートルの地点まで引いた線、同地点と下厚真三角点（五メートル）（北緯四二度三六分四〇秒・東経一四一度四八分五二秒）から一五五度三〇分八、四五〇メートルの地点とを結んだ線、同地点から二〇度三〇分に引いた線及び陸岸により囲まれた海面。

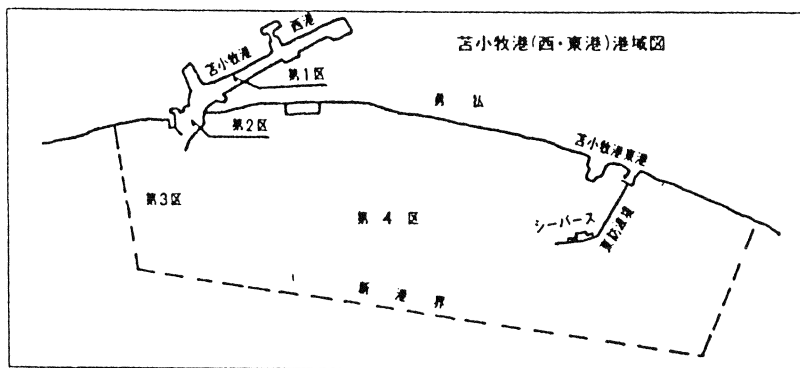
関税法施行令の一部改正

関税法施行令（昭和二十九年政令第一五〇号）の一部を改正する。

別表第三北海道の項を削る。

『官報』第一六六二九号 昭和五十七年七月六日号 大蔵省印刷局

港則法及び関税法は同年七月十日付で施行されたが、関税法上の開港により港域は国内港湾の中でもトップクラスの広い港域を持つことになり、東港に入



苦小牧港の港区・港域図

港する外国貿易船に伴う特別トン譲与税が地元自治体である苦小牧市及び厚真町の収入になることになった。

このように官報告示があり、苦小牧港は西港・東港を合わせて港則法による港湾区域が指定され、重要港湾として関税法の開港があった。ただ、昭和四十九年（七四）四月一日に港管理組合条例で告示された港湾法上の港湾面積と、同五十七年（八二）七月六日に政令で公布された港則法による港域面積では、三角点からの測定方法等により若干異なるものであった。

注（１）『苦小牧港史』 昭和五十七年 苦小牧港管理組合

（２）『苦小牧民報』 昭和五十一年八月七日号 苦小牧民報社

（３）『苦小牧民報』 昭和五十五年十月二十四日号 苦小牧民報社

三、港湾整備計画と施設状況

中防波堤と内防 昭和六十年（一九八五）まで苦小牧港東港の造成に九二六億円余が投入され、東防波堤、Ｂ波堤の建設経緯 地区埋め立て地、東水路と中央水路の一部が海上に姿を見せるようになった。既に一〇万トン級タンカー、大型石炭専用船の入港が可能だが、今後、港内の静穏度を高め、特に中央水路やＢ地区南面を使いやすくするには、中防波堤と内防波堤の築設が不可欠な要素となった。

そこで苦小牧港管理組合が中心になって、同六十一年度（八六）から始まる第七次港湾整備五カ年計画に是非盛り込んで欲しいと予算獲得運動を展開することになった。この結果、同年度予算において内防波堤の着工と中防波堤の

調査費が認められたのである。

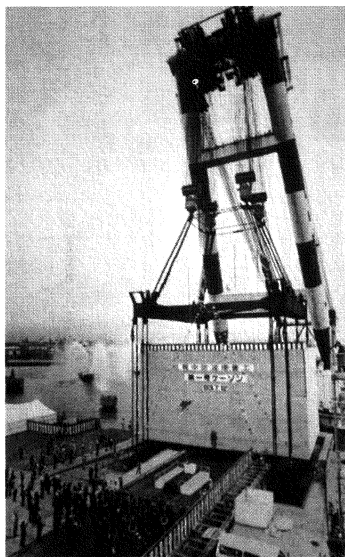
中防波堤は中央水路前面の、海岸から約四キロ沖合いに建設さる島防波堤で、水深一六メートル〜二〇メートル、延長二、七五〇メートルとし、総工費約四〇〇億円を要するとして、その負担問題から着工が遅れていた。昭和六十一、同六十二年度（八六、八七）の二カ年にわたり、約四億円をもって着工を前提にした調査が行なわれることになった。調査工事は全国で初めてという「砂マウント工法」を採用し、結果が良ければこの新しい工法を採用し、ケーソンを据え付けることにした。

同六十三年度（八八）から地元民の念願であつた東港中防波堤が国の直轄事業として着工されることになり、同年七月十二日に第一号ケーソンの進水式が行なわれた。その後、現地で関係者一八〇人が出席して着工式、会場をホテルニュー王子に移して祝賀会が行なわれた。同年度の事業費は六〇億円で、四五〇メートルの防波堤本体を築くもので、ケーソン（長さ一五m、幅二四m、高さ一六m）三〇函が使われることになった。

中防波堤の延長工事は毎年続けられ、平成三年度には国の直轄事業の四分の三にあたる一、〇八〇メートルが完成した。しかし、苦東臨海部の基礎素材型企業の原料、製品の輸送用大型船舶受け入れを考へての工事で、受益者負担で半分を建設する計画であつたが、その立地企業がなく、計画延長の半分一、五〇〇メートルとし、直轄事業は同七年度（九五）もって中断することになった。

その後の工事で同十一年（九九）当初には中防波堤は東西に一、二〇〇メートルまで延長され、北西から南東に掛けて二〇〇メートルが完成し、残り一〇〇メートルが工事中になっていた。

一方、内防波堤は中央水路の西側に突出し、公共埠頭への西方向からの風や波をさえぎるため計画されたが、将来的には埋め立ての岸壁と一体化させるものであつた。昭和六十一年（八六）九月に着工され、延長一、六〇〇メー



中防波堤のケーソン進水式

ルで中央公共埠頭の完成に併せて工事を進めるものであった。なお、中防波堤、西防波堤が完成するまでの間、中央水路の静穏度を高めるため仮設防波堤四〇〇メートルを建設することになった。

当初は内陸側に内防波堤A一、〇三〇メートルと、外港に向けて防波堤B四〇〇メートルがあった。これは同六十三年度（八八）に完成していたが、その後、中央水路の南側が埋め立てられ、岸壁化されて防波堤としての役割が無くなっていた。港管理組合でも東港は埋め立てと一部掘り込みを組合せた計画であり、内防波堤は埋め立てまでの暫定的な施設であるとしていた。このため、平成九年度（九七）から始まる新港湾計画では、現在の海岸線より前面を埋め立てて水深一四メートルの公共岸壁を中心とした弁天埠頭を造るもので、このため不要となる内防波堤Aを撤去することになった。

しかしながら、中央水路の一層の静穏度を高めるため、中央埠頭を十分に使える機能にするためには、西側にある内防波堤の延長が必要となり、同九年度（九七）から工事に着手した。残る四〇〇メートルの内防波堤に、さらに南東方向に五〇〇メートル延長し、総延長を九〇〇メートルにするものであった。同年度は九〇メートル延長され、その後も工事が続けられている。なお、撤去されて内防波堤A跡地は、現在国際コンテナ埠頭になっている。

中央埠頭公共 苫小牧港東港は昭和五十五年（八〇）に北電の揚炭栈橋に第一船を迎え、同五十七年（八二）岸壁の供用開始 に石油備蓄基地の原油タンカー受け入れドルフィン、同六十年（八五）にコールセンターの石炭

岸壁が供用開始したが、これらはいずれも企業や第三セクターの専用岸壁であった。

東港開港以来、実に十二年後になって初めて中央埠頭公共岸壁の供用開始となった。石油ショックや産業構造の変化があったとはいえ、いかに苦東開発が進まなかったかを物語るものであった。

東港中央埠頭は昭和五十八年（九三）にB2地区埋め立て事業と同時に着工し、同六十三年（八八）七月八日に供用開始となった。岸壁本体（エプロン二〇メートルを含む）に二五億四、七〇〇万円、前面泊地浚渫に一〇億四、七〇〇万円、荷さばき地と道路に五億一、三〇〇万円、事業費総額四一億七〇〇万円をかけての、暫定完成であり、苦小牧市の地元負担分はのうち二億八、〇〇〇万円であった。¹⁾

供用開始の第一船となったのはコンテナ船の「新ゆうふつ丸（三、五〇〇t）」で、同日午前七時に中央埠頭公共岸壁に接岸し、道内各地へ向けた各サイズのコンテナ九〇個を荷揚げした。これが終わると入船式に入り、関係者一〇〇人が出席し、式辞、挨拶、テープカット、クス玉割り、花火を上げて入船を祝った。

その後、苦東で唯一の生産工場であるいすゞ自動車北海道工場製のエンジンを積んだコンテナ二個（コンテナ一個にエンジン九〇台）を積み込み、苦東との関連をアピールしようとした。しかし、通常は西港の勇払埠頭と東京港を結ぶ定期航路が就航していて、今回の入船式のため特別のセレモニー用として入船させたものであった。この入船式当日現在、第二船目以降の入港予定はなく、一年目の利用は僅か三船のみであった。平成元年（八九）には



苦小牧港東港の供用開始を報ずる新聞

十四隻となったが、この公共埠頭は苫東工業基地に立地する企業への資材の陸揚げ、本州向け工業製品の船積みを目論んでいたが、肝心の企業立地がなく、低迷を続けることになった。このため、国際サイズの埠頭、流通港への転換が迫られることになった。

苫小牧港東港利用促進 苫小牧東港は着工以来平成二年度（九〇）までに一、三〇〇億円が投入され、六〇二億基礎調査委員会の設置 円の西港に比べ二倍近い金額であった。しかし、利用状況から見ると、年間に扱った港湾貨物が西港六、四一〇トンであったのに対して、東港は僅か二四〇トンで、三・六パーセントにすぎないものであった。したがって、西港では岸壁の空くのを港外で待つ、沖待ちが慢性化しているのに対し、東港ではガラガラの岸壁状態であった。

その理由の一つに苫小牧港の共同管理者である北海道が、道議会で東港は工業港であるから、流通貨物は取り扱わないと述べており、東港を使いたいとの申し出があっても、東部基地以外の貨物の場合は断っていたのである。

これに対してもう一方の管理者である苫小牧市は何とか利用を高めたいとしていた。この不利用には運輸省や道開発庁の中央官庁でも憂慮しており、地元の陳情団に対して、東港利用を研究し促進すべきと逆提案される始末だった。

こうした状況の中、苫東開発の推進母体である苫小牧東部開発株式会社、苫小牧港東港の利用促進を図るため、財団法人港湾空間高度化センターへの委託事業として調査検討を行なうことになった。

同センターは、同二年十月に苫小牧東港利用促進基礎調査委員会を設置し、西港の利用状態、周辺他港との係わりにメスを入れ、変化に対応した東港の役割を検討することになった。委員には日本港湾運営の第一人者である日本港湾協会理事長の藤野慎吾を委員長に、港湾研究者の大学教授、商社、船会社、金融機関、関係官庁などから一〇人が選ばれた。

約一年間にわたり調査研究を重ねた同委員会は、平成三年（九一）十月に報告書をまとめて公表した。二一世紀に向けた東港の将来像を検討し、討議し、提言の形をとっていた。現状と課題では、工業立地が臨海型基礎素材産業から加工組み立て型に変化し、立地企業も総合的な物流や都市機能の向上を求めるように変化していると強調した。西港が混雑緩和を課題としていることを示し、東港も防波堤整備などで西港並みの静穏度を確保するとともに、背後地に流通センター機能が必要であるとした。今後の在り方では、生産、物流、基礎整備のそれぞれの視点から整備方向を検討する。整備と利用促進の方策では、魅力ある産業用地、産業支援施設誘致、土地利用の見直し、景観形成などを示していた。

これに基づいた一〇項目の提言では、①産業構造の変化に対応した開発の見直し、②都市機能の整備促進、③取扱貨物の拡大、④ポートサービス機能の拡大、⑤港湾利用型企業の誘致促進、⑥国際総合物流ターミナル整備、⑦上屋、倉庫、荷役機械の整備、⑧港内静穏度確保のための防波堤整備、⑨J R日高本線切り替えの検討、⑩テクノスーパライナーに対応した港湾整備の検討であった。

この調査報告書の提言はその後の苦東開発計画と東港建設に大きな影響を与えることになり、苦小牧市も流通港化を目指すことになった。

苦小牧港東港区 平成七年（九五）八月に苦小牧東部開発が全面的に見なおされ、東港についても多様な機能がの港湾計画改訂 集積された総合的な港湾空間へと見直しが図られ、これまでの工業専用港から、新たな国際流通港として位置付けされることになった。

すでに東港については中央・東水路に三カ所の公共岸壁、防波堤などに約二、〇〇〇億円が投入されたが、利用促進は一向に進まなかった。苦小牧港管理組合では同八年（九六）四月に船舶代理店、海事官庁、荷役業者など関係者

による「利用促進研究会」を発足させ、意見調整を行なったが、調整に手間取り東港の将来像を描くのに時間を要した。一方、港湾計画については平成八年度（九六）から向う十年間までを想定したマスタープランをつくるため、有識者や行政、港湾関係者からなる苦小牧港湾計画改訂調査委員会（委員長・藤野慎吾日本港湾協会理事長）を設けて、計画案を固めることになった。

その後、苦小牧地方港湾審議会、中央港湾審議会において審議され、苦小牧港の港湾計画が改訂されることになっていた。東港についてはコンテナやシャシー（トレラー車の荷台部分）などの流通に対する機能に方向転換する。四万トン級のコンテナ船を接岸できる水深一四メートルの岸壁二カ所を新設する、新しい航路もつくり国内外の貿易拠点にするというものであった。⁽³⁾

さらに、同十四年（二〇〇五）を目標水準にした苦小牧港の青写真について、港管理組合の管理者案が同九年（九七）二月十四日に苦小牧港地方港湾審議会で、三月二十七日には中央港湾審議会で承認された。東港については、中央水路をさらに陸側に掘り込んで、水深一四メートルの国際コンテナ埠頭を建設するほか、東水路と合わせて七・五メートル×十二メートルの大型岸壁を一九カ所造り、国内外からの物流需要を受け入れる機能を整える。耐震強化岸壁も二カ所配備するなど、これまで西港が担ってきた「物流拠点」を東港に転換させる内容であった。東港に二つの水路を掘り込むことにより分断されるJRR日高本線の移設については、推進体制を早期に確立して条件を整備するとなっていた。

こうして苦小牧港東港区は流通拠点として、国際港への第一歩を踏み出すため、港湾計画が大きく改訂されて、整備されることになったのである。

周文埠頭 東港区の周文埠頭（東水路・東埠頭）は弁天埠頭（中央水路）に比べて静穏度が比較的高いことの整備 備 ら、中央埠頭に次いで公共岸壁として整備された。港湾計画では周文埠頭に水深一二メートル、延長二四〇メートルの岸壁第一号、第二号と、水深七・五メートル、延長一三〇メートルの第三号岸壁とがあった。予定した取扱貨物は、自動車、林産品、砂、砂利、金属機械、セメント、化学工業品、軽工業品、雑工業品、特殊品などであった。

最初に着手されたのは第二号岸壁で、水深一二メートル、延長二四〇メートルを確保、三万トン級外貿大型船に対応できる公共岸壁として、昭和六十一年（八六）二月二日に着工し、平成三年（九一）十一月二十九日に完成、同四年（九二）六月十五日から第一船接岸未定のまま供用開始となった。当初の計画では、苦東の自動車工場の生産する自動車を専用船で北米へ向けて積み出すことを念頭に計画された。中央埠頭の公共岸壁は水深一〇メートルであるため、大型船の対応が出来ないとして着手に踏み切ったのである。

しかしながら、産業構造や国際情勢の変化から自動車工場での完成車組み立てが見込めなくなったことから、完成後の利用に大きな不安があり、供用開始しても入船見込みが立たないという状態でのスタートとなった。

ところが一週間後になって苦東コンクリート工業で使用する石灰石の入荷が決まり、周文埠頭（東埠頭）への第一船入港となった。同月二十三日午前十一時に青森県尻屋崎港から二、〇〇〇トンの石灰石を積んだ「第七富洋丸（六三・トン）」が接岸し、午後から荷揚げを行なった。同年度は同じ石灰石を運ぶ予定が更に二度あり、港管理組合では他の利用に期待していた。⁴

だが、その後の周文埠頭の利用数は殆ど上がらず、同八年度（九六）に第一号岸壁新築工事費（地質調査）が認められたが、予算執行条件となっていた港湾計画が遅れたことから、ずれ込むことになった。翌九年（九八）三月二十



苫小牧港東港周文埠頭

七日に中央港湾審議会において承認され、四月からボーリングによる地質調査が開始され、ようやく動き出すことになった。

平成十年度（九八）から公共第一号岸壁の本工事が始まり、荷さばき地の拡充整備、上屋なども建設され、貨物を受け入れる体制を整え、民間に東港利用をアピールすることになった。また、防波堤の本体となるケーソン造り、周文埠頭にも浮きドックがお目見えし、第二号岸壁が日本海ルートのカナダ基地になることになり、その整備も行なわれて、久しぶりに周文埠頭が活気を呈したのである。

コンテナターミナル 苫小牧港のコンテナ基地は昭和五十五年（八〇）に苫ミナルの建設 小牧港管理組合が勇払東埠頭をコンテナヤードとして整備していく方針を打ち出し、港湾整備五カ年計画で整備していくことになった。これは、五号岸壁の完成により、同五十九年（八四）三月十七日に第一船を迎えて暫定使用を開始し、苫小牧港でのコンテナ業務の開始となった。その後、拡充整備され、四〇トン大型クレーンの導入と四号から六号まで岸壁が計画どおり完成した。

しかしながら、外貿コンテナが急増し、勇払埠頭は飽和状態となり、ヤードの拡張、水深の掘り下げなどを行なうて対処してきたが、これも限界となり、石炭の取り扱いの無くなった石炭埠頭を外貿コンテナ岸壁に整備して、平成九年（九七）四月二十二日に入船埠頭国際コンテナターミナルとして再出発したのである。

しかしながら、この西港入船埠頭の国際コンテナターミナルは僅か三年にして狭隘となり、入船埠頭で扱っている

コンテナが、同十一年（九九）にはヤード許容量を越える一二万一、〇〇〇個を記録し、ヤード狭隘対策として、平成十七年（〇五）を目標とする港湾計画に位置付けられている東港の国際コンテナ基地への展開が、平成十二年（二〇〇〇）当初より議論されることになった。

このため苦小牧港管理組合では東港での国際コンテナ基地形成への検討を開始することになった。港湾計画の中に位置付けられている施設であるから、計画上は支障はなかった。ただ、将来のコンテナ推計や入船埠頭との機能分担、港湾業者の意向など整理しなければならない課題も多く、同十三年度（二〇〇一）の国の予算に要求するか検討中である。

苦小牧港東港区は初期計画からみると大きな変化をみせたが、東港の発展は苦東開発に左右されることは紛れもない事実である。

苦小牧港東港区の港湾施設状況（平成十年現在）

種別	区分	施設	地区	施設名	水深（m）	バース数	数延長（m）
係留施設	公共	岸壁	弁天地区	中央埠頭一・二号 船だまり	一〇・五	二	三七〇 一五〇
		物揚場	浜厚真地区 弁天地区 浜厚真地区	周文埠頭二号 船だまり 船だまり	一二・四 三・四 三・四	一	二四〇 一五〇 三〇〇
専用		岸壁	小計	苦東埠頭二号 苦東埠頭三号 北電バース 共備ドルフィン	一四・五 一五・五 七・五 一六	三 一 一 一 四	一、六一〇 二八〇 一五五 一五一 五八六
		ドルフィン	外港地区 小計				

外郭施設	
外港地区	延長 四、七五〇m 一、四〇〇m （本体工） 一、〇三〇m 八八六m （本体工） 五七八m 四七八m 三四五m 三〇五m 四〇m 二〇m 一三〇m 六八m 二三〇m
南防波堤	
中防波堤	
内防波堤A	
内防波堤B	
南防波堤	
西防波堤	
船だまりA防波堤	
船だまりB防波堤	
小船だまり東防波堤	
小船だまり西防波堤	
船だまり防波堤A	
船だまり防波堤B	
導流堤	

『苦小牧港要覧・1999』 平成十一年 苦小牧港管理組合

苦小牧港の西港・東港の港湾整備費比較表（昭和五十年以降）

単位…百万円

年度	西港			東港			区		総計
	国費	管理者	受益者	国費	管理者	受益者	計		
昭和50年	一、四三二	二八四	五七五	一、六五三	八七		一、七四〇		四、〇三〇
51年	六三六	一五〇	二〇六	四、七九七	二五三		五、〇五〇		六、〇四二
52年	一八四	九九	三	九、八〇〇	五八三		一〇、三八三		一〇、六六九
53年	一五二	六四	三四	二、六五三	六七〇		一三、三三三		一三、五七三
54年	一五〇	四九		二、三六三	六五一	九五九	一三、九七三		一四、一七二
55年	三、七二六	二七四		二、一〇七	一一一	三六五	二、五八三		六、五八三
56年	一、七六〇	三〇六		三、二四六	一七一	三、一五八	六、五七五		八、六四一
計									

昭和57年	58年	59年	60年	61年	62年	63年	平成元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年
一、七七七	八五九	六五八	九五五	三二六	七四四	一、一六五	一、九〇六	一、四〇〇	二、一八四	三、五二九	六、六四二	六、〇七五	九、〇〇八	六、四八二	六、八七二	七、四五八
五二〇	一一九	一一五	二六三	一六七	四七八	七三九	一、〇六八	九二八	一、〇二四	一、四五七	二、二七七	二、一四六	二、七〇七	一、九五八	一、八八一	二、〇三四
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	六四八	一八一	—	—	—	—
二、二九七	九八八	七七三	一、二一八	四九三	一、一二二	一、九〇四	二、九七四	二、三三八	三、二〇八	五、一二七	九、五六七	八、四〇二	一、七二五	八、四四〇	八、七五三	九、四九二
三、六四〇	四、八八二	四、九七六	四、六九五	五、六〇六	八、四三三	七、二三二	五、八三九	四、九七八	四、六二四	四、八四二	二、八六四	六、六二	五、一八	六、七四	一、四二四	四、六〇〇
四〇四	一、一三〇	六八九	九一八	一、二八九	二、四六一	一、九七〇	一、六三四	一、四〇五	一、〇三七	九〇九	五三一	一、三九	一一二	一五二	三三二	八四三
四、四二九	三、〇七六	三、九九四	一、六三六	六七二	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
八、四七三	九、〇八八	九、六五九	七、二四九	七、五六七	一〇、八八四	九、二〇二	七、四七三	六、三八三	五、六六一	五、七五一	三、三九五	八〇一	六三〇	八二六	一、七四六	五、四四三
一〇、七七〇	一〇、〇七六	一〇、四三二	八、四六七	八、〇六〇	一一、一〇六	一一、一〇六	一〇、四四七	八、七一	八、八六九	一〇、八六八	一一、九六二	九、二〇三	一一、三四五	九、二六六	一〇、四九九	一四、九三五

（『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成）

注（1）『苦小牧民報』 昭和六十三年七月八日号 苦小牧民報社

（2）『苦東の二十年』 平成四年 苦小牧東部開発株式会社

（3）『苦小牧民報』 平成八年十月二十日号 苦小牧民報社

（4）『新聞切抜綴—港湾計画②』 昭和六十三年〜平成十二年 苦小牧市史編集事務局編

四、勇払マリナーとふるさと海岸

苦小牧港 コースタ 物流・産業の港として重点整備されてきた苦小牧港は豊かな海岸線を有しながら地域住民が
ルリゾート構想 利用しにくいものとなっていた。この点について苦小牧市でも、工業開発と港湾建設で市民か
ら遠ざけられていた海と砂浜を取り戻し、海洋性レクリエーション需要に応えようと、昭和六十年（一九八五）か
らその調査を行なってきた。

苦小牧市は幾つかの候補地から勇払前浜が最も適した場所であるとし、同六十一年（八六）三月に「勇払前浜海浜
公園基本構想調査報告書」をまとめた。これによると、安平川河口から西に一・五キロメートルの勇払前浜の既存施
設の機能を活用しつつ、一部埋め立て方式でマリナー、釣り桟橋、キャンプ場、ファミリーレジャーランド、市民
海洋センターなどを配置する構想であった。総面積約三五万平方メートルで、実現に向けては民間資本の導入、港湾
計画との兼ね合いなど今後の課題も多いが、その実現に向けて努力することになった。

この勇払マリナーを核とする海洋性レクリエーション基地構想を具体化するため、開発計画の基本方針を策定するこ
とになり、同六十一年十月六日に「苦小牧港コースタルリゾート開発計画調査委員会」を発足させ、一七人の委員を
委嘱し、第一回委員会を開催した。

苦小牧港コースタルリゾート開発計画委員

尾崎明（委員長・道工大教授）、舩谷有三（苦工専助教授、三木亨（運輸省港湾局）、鈴木庄二（道開発庁港政課）、長内戦治（道開
発局港湾部）、笠原正（苦港管理組合）、蓑口栄司（市土木部）、加藤勝美（苦海上保安署）、小沢順衛（道東北開発公庫）、渡辺三郎
（苦商工会議所）、田中敦幸（苦港開発会社）、吉村好男（苦東部開発会社）、西田理（苦埠頭会社）、葛西尤（道ヨット連盟）、森繁泉

(日本マリーナ協会)、関田次男(日本造園コンサルタント協会)、山田正儀(苦漁協組)、盛信一(勇払自治会)

『苦小牧民報』 昭和六十二年十月七日号 苦小牧民報社

同委員会は会合を重ねながら市民アンケートを行い、苦小牧港が本道における物流拠点としての地位を占める過程に市民と海や港との隔絶があったとして、人と港湾との調和による新たな港湾都市形成を目指すとして、導入機能を海浜部と新たに造成する沿岸人工島に分担・集約する必要があるとの基本方針をまとめた。

同委員会は苦小牧港コースタルリゾート開発計画に対する要請として、①マリーナを中心とするスポーツ・レジャー施設の建設、②市民が海と親しみ、日常的な交流の場としてのマリーナを核としたスポーツ・休養型海浜公園構想、③海洋性スポーツや釣り等のレクリエーション施設や公園の整備、④海浜プールやマリーナの建設等観光資源の開発による通過型観光からの脱却、⑤海洋スポーツの振興、青少年の健全教育の推進、⑥苦東工業基地への企業誘致・技術集積のための戦略として居住・生活環境等の充実を挙げていた。

産業と物流を中心に進められ、市民と海や港の間に隔たりが生じた点を問題点とし、これらの要請をもとに基本方針を「人と港湾の調和」による新たな港湾都市形成により、観光拠点開発、道央テクノポリス構想や苦東工業基地構想を一層推進させた地域振興、地域の教育・文化の振興を図るとしていた。整備する機能として①レクリエーション機能、②イベントの場、③休養・保養機能、④教育・文化機能の四つを挙げた。海浜部には海水浴、水遊び、サーフィンのなどのなぎ活動、マリーナ、釣り、キャンプ、ゴーカート、フィールドアスレチックス、ゲートボール、テニスなどのファミリレジャー・スポーツ、サンドモトクロス、旅客ターミナル、教育文化施設、などであった。人工島には各種スポーツ、見本市や展示会の開けるコンベンションセンター、保養・宿泊、商業活動など都市機能を配置しようとするものであった。

しかしながら、この計画はあまりにも膨大すぎたため、我々が考えていたものと差が大きすぎるとして、勇払住民から一斉に反対の声があがった。

昭和六十三年（八八）一月二十二日に勇払自治会、パルプ自治会、勇払地区労働組合協議会、勇払商工振興会の四団体の代表と地元在市議会議員等一人による連絡会議を開き、昨年同地域が市議会に勇払マリナー計画の陳情書を提出したが、既存の住民が幸福を共有できるものであった。しかし、今回の計画はスポーツやレジャー施設、都市機能を持たせた人工島などが考えられており、膨大な計画であるが、地元の意見を反映した計画ではないとの反対意見が終始した。これでは通年利用の期待が薄く、本当に民間デベロッパーが来るのだから、第二のトピアになるのではないかとの心配が走り、とりあえず①地元住民に潤いはあるのか、②地元企業への規制はどうなるのかなど、計画委員会に対して文書で確認することになった。

一方、山陽国策パルプ勇払工場（現日本製紙勇払工場）は、この計画では工場操業に支障を生じ、将来の発展計画が規制されるとして、苦小牧港管理組合に対して苦小牧港コースタルリゾート開発計画は、勇払前浜を避けるよう陳情した。地元企業が事実上の反対を公式に表明したのである。^①

苦小牧港コースタルリゾート計画は、バブル景気に乗った日本中リゾートばやりの中で進められ、官主導が色濃く、市民にとって身近なものになっていないのも事実だった。やがて、バブルの崩壊、産業構造の変化、景気の低迷により、この計画は自ずと縮小されることになった。

勇払マリナー 勇払マリナー計画は、苦小牧市勇払に海洋レジャー基地を形成する苦小牧港コースタルリゾート計画の中核施設として計画されたものであった。もともとは運輸省が提唱する海洋性レクリエーション基地構想で多様な需要に対応させようとする施策であり、勇払前浜構想も当初はリゾート法にも乗り、膨大な計画案

の中の一つであった。

勇払マリナ構想が明らかになったのは、昭和六十一年（八六）五月に苫小牧地方港湾審議会で港管理組合が次期港湾計画の中に、勇払浜地区にマリナ構想図を示したことによるものであった。

この構想図では、マリナ本体は三四〇メートルの東防波堤、一三〇メートルの西防波堤、四四〇メートルの島防波堤で仕切られ、内部は陸から数本の栈橋が突出してヨットやボートが接岸できるようになっていた。陸上にはモーターボート置き場、ヨット置き場もあり、栈橋と置き場を合わせモーターボート三五〇隻、ヨット一五〇隻、合計五〇〇隻の収容能力があった。

このほか駐車場、クラブハウス、管理棟といった必要な施設一式と、テニスコート、自然海岸と芝生なども設定された。マリナは経済効率先行型の苫小牧港にはこれまでなかった海洋性レクリエーション対応施設であり、苫小牧港のイメージチェンジにつながる計画として期待されることになった。

昭和六十三年（八八）一月に勇払マリナ建設に向けての調査費が計上されて、いよいよ公共マリナとして本格的な施設を目指すことになった。なお、港湾計画上では平成七年度（九五）目標で、規模は五〇〇隻で室蘭と同じで、道内最大級のものであった。

勇払マリナ建設工 勇払マリナの本工事は、東側のA防波堤を四億円の事業費をもって平成元年（八九）九月の着工と縮小変更 月十九日に着工した。勇払前浜のコースタルリゾート開発計画の先陣でもあり、苫小牧に海洋レジャー基地を形成する大型プロジェクトの始動と位置付けられていた。

マリナ計画は昭和六十三年度（八八）から計画地区の地質調査、深浅測量等を行い、平成元年度に入って基本設計に着手していたが、本工事はこの設計の完了を待って行なわれたのである。

初年度の工事はマリナーの外郭施設となるA防波堤工事で、総延長三二五メートルのうち、年度内に約六〇メートルを完成させるものであった。防波堤部分の地質が軟弱地盤であるため、地中にセメントを深層混合する地盤改良工事を行い、縦一五メートル、横一三・五メートル、高さ六メートル、重量七〇〇トンのケーソン六基を据え付けるものであった。

しかし、平成三年（九一）三月になって、海洋性レクリエーションの需要の変化に対応するため、マリナー計画を一部変更した。ヨットやプレジャーボートが大型化しているため、大型艇の保管を五〇隻から一〇〇隻に増やした。その上で五〇〇隻の収容隻数を確保するため、栈橋の集中化、泊地や物揚場などの配置替えにより、面積が変更された。即ち、泊地を二ヘクタールから一ヘクタールに、小型栈橋を六基から三基に、物揚場の延長を七〇メートルから四〇メートルに、レクリエーション施設は七ヘクタールから、六ヘクタールの縮小となった。

勇払マリナー工事は第八次港湾整備計画の中に盛り込まれ、同八年度（九六）の供用開始を目指して工事を進めてきたが、同五年度（九三）までの進捗状況は約三〇パーセントであり、今後も予定どおりに工事が進まない状態にあった。このため、港管理組合は供用開始を同十二年度（二〇〇〇）にずれ込むことを明らかにするとともに、全体的な計画であるレジャー基地としての整備はさらに時間がかかることになったと説明した。

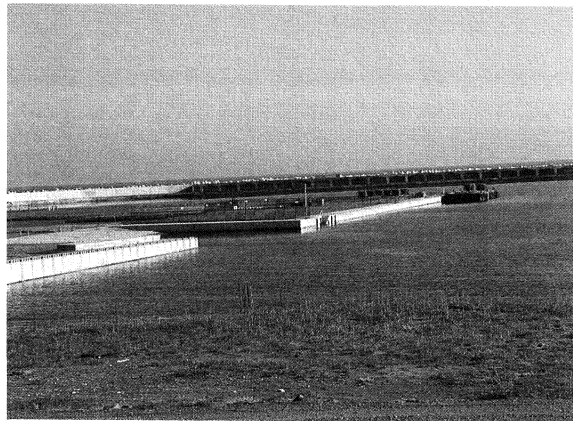
だが、その後の景気の低迷もあって、先進港のマリナーでも空きが目立つことが判明し、勇払マリナーについてもっと現実的な対応に迫られることになり、当面は数十隻程度が収容できる最小限度の施設で供用開始する方針を打ち出した。その後は、利用者のニーズに応じてクラブハウスや船舶移動機械、給水施設などを建設していくことにした。ただ、こうした付帯施設は官ばかりではなく、運営主体が造るものもあり、経済環境の悪化から民活の導入も不透明になっていることから、全国的に官を含めた形態の第三セクター方式が浮上し、運営主体づくりの前途は多難に

なっていた。

一方、勇払マリナはヨットやボート族など特定の人が楽しむ施設としてだけでなく、設置計画に際して地域住民へのメリットがあるのかとの問題もあつたように、一般市民にも足を運んでもらうように配慮された部分もあつた。延長四〇〇メートルの前浜のうち、二〇〇メートルを市民に解放するエリアを設定し、防波堤で囲まれた一帯は強い波が入ってくるケースも少なく、自然浜で安全に水遊びの出来る場所とした。親水性を生かすため、防波堤に回廊形式をとり、東側海面に飛び出した約三三〇メートルの防波堤の中を、人が散策でき、釣りも楽しむことができるようにした。小型ヨット練習場所の設置は初心者を受け入れを考慮し、市民の密着を意識したエリアであつた。

同十年度（九八）の第三次補正予算で、さらに翌十一年度年（九九）に内に入る波の衝撃を弱める防波堤工事費がつき、同十二年度の供用開始のめどが付くことになった。

もともとは苫小牧港コースタルリゾート計画としての大規模な海洋レジャー施設の一部であつたが、採算制などを背景にリゾート計画そのものが頓挫し、平成九年（九七）の改訂港湾計画では勇払マリナとその西側にマリンパークが盛りられるにとどまっていた。マリンパークは緑地構想で、温水プール、フィールドアスレチック、テントサイト、遊戯場などが想定されていたが、各施設には膨大な費用がかかるうえに、厳しい経済状況の中で投資効果や利用面か



勇払マリナ建設風景

らも必要性は薄れたとし、緑地そのものを造らない方針に転換していった。

港管理組合では勇払地域住民と協議を行ったが、勇払浜周辺は市内でも少ない自然浜の残っている地域で、昔を語る砂浜海岸を残して欲しいとの強い要望があった。

こうしたことから、港管理組合は勇払マリーナの緑地計画を見直すことになり、自然浜を生かした親水性を造る考えを示し、平成十二年（二〇〇〇）早々にも苦小牧港地方港湾審議会を開いて、港湾計画の一部変更を行なうことになった。

地方港湾審議会は同年一月十九日に開催され、港管理組合は勇払マリーナの縮小案を提案した。これは計画上の緑地一二ヘクタールのうち、九ヘクタールは散策路などを形成する保安林に位置付け、勇払市街地と一体化した緑地にする、マリーナ入口には、マリーナを印象づけるエントランス広場約〇・六ヘクタールを確保し、モニュメントや駐車場などを整備するというもので、当初の一・二ヘクタールから変更後の一〇ヘクタールを引いた僅か二ヘクタールに縮小するというものであった。これは三月二十二日の中央港湾審議会で承認され、これまで描かれてきたリゾート法に基づくレジャー施設等はすべて姿を消し、勇払マリーナとその付属施設だけとなった。

勇払マリーナの管理運営主体については、民間委託とする方針を固め、当面は陸上だけの一五〇隻の係留とし、同十二年度中の一部供用開始を目指していたが、前年に勇払マリーナ内での水死事故もあつてずれ込み、監視体制、施設整備などでまだ不透明なところもあり、今後サービス水準や料金設定などの内容の構築に取り組むことにしている。

ふるさと海岸の ふるさと海岸モデル事業は、運輸省が港湾区域内の海岸も、単に保全機能だけを整備するので整備と使用開始はなく、もっと潤いとゆとりを持たせ、背後の市街地と景観上の整合性をとり、市民が気軽に海や水に親しめる空間を形成しようと、平成元年度（八九）から新たな事業として進めることになった。

苦小牧市では、汐見町から高砂町にかけての海岸約一キロメートルについて、「ふるさと海岸モデル事業」の指定を受けて整備するため準備を進めていた。そして、その計画内容に周辺住民や市内各界各層の意見を反映させるため、平成元年（八九）十月十九日に「これからの海岸を考える会」（会長・三上政次東中教頭、委員二人）を発足させ、さつそく第一回会合を開き、早い段階で提言書をまとめることになった。

これからの海岸を考える会は三回の会合を開き、同年十一月二十七日に提言をまとめた。基本理念として「ふるさとづくりに位置づけ、文化の薫り高い、伝統がはぐくまれるふるさと海岸の創造」とし、基本方針では離岸堤や緩傾斜護岸の設置による海岸保全と、市民と海のアクセスを容易にした都市型ふるさと海岸の形成を要請するものであった。

この提言は同二年（九〇）当初に発足した行政機関を中心とする「ふるさと海岸整備計画検討会」で検討され、具体的な整備計画を調査し、同事業の整備計画調査報告書がまとめられた。これによると、ふるさと海岸整備の事業主体者は、港湾区域内が港管理組合で、その対象区域背後地整備は苦小牧市が実施するものであった。港湾区域内には護岸堤、消波工、緩傾斜護岸工、植栽工、突堤、護岸照明を整備し、特に沖合の離岸堤とともに両サイドに突堤を築く効率的な高潮・浸食対策を導入し、イベント広場を盛り込んだユニークに緩傾斜護岸を整備するとしていた。背後地の整備ではサイクリング道路、遊歩道、多目的広場、人工磯、駐車場、あずま屋、安全情報伝達施設などが考えられていた。全体としては二一世紀を展望して都市型のふるさと海岸を目指すとしていた。^③

この調査報告書は港管理組合で整理されて運輸省に提出された。その結果、苦小牧市街地海岸は平成二年度（九〇）にふるさと海岸整備のモデル地区として認定された。同年度において緩傾斜護岸の設計委託費など三億三、二〇〇万円が予算化されたのである。



市民で遊ぶ海岸とふるさ

ふるさと海岸モデル事業は補助事業として同三年度（九一）に約四億円、同四年度（九二）に四億一、二七〇万円が予算化されたが、その後も五億円程度であったから年に数十メートルが延びる程度で、極めて進捗の遅いものであった。それでも同十一年度（九九）までに延長一キロメートルのうち東側五〇〇メートルが完成することになり、工事中から訪れる市民が後を絶たないため当初予定の九月を前倒して、八月十一日に一般利用を開始した。しかし、同月八日に勇払マリナでの水難事故があり、遊泳を禁止、危ない遊びに注意したり、巡回パトロールを行なうなど不安なスタートであった。

残る西側五〇〇メートルについては、特色ある地域づくりを支援する地域戦略プランに盛り込まれて、大型予算が見込まれることから、三カ年計画で拡張したいと考えていた。しかし、厳しい予算の中で計画通りに工事が進むかどうか不透明である。

注（１）『新聞切抜綴―コースタルリゾート計画』昭和六十二年～平成六年 苫小牧市史編集事務局編

（２）『苫小牧民報』平成十二年一月二十日号 苫小牧民報社

（３）『新聞切抜綴―ふるさと海岸・胆振海岸』昭和四十九年～平成十二年 苫小牧市史編集事務局編

第三節 カーフエリー

一、フェリー施設の概要

初期のカー 苦小牧港は工業港として出発したが、その地理的優位性から本道の道路整備の充実とともに、トフェリー施設 ラック輸送も重要な位置を占めると考えられていた。特に、苦小牧く八戸間を利用した場合、一三〇哩を二〇ノットで就航すれば六時間半であり、国鉄の所要時間より五時間も短縮でき、東北各県との輸送拡大と本道の産業発展となるといえる方がその出発点で、開港前の昭和三十四年（一九五九）六月の調査報告の中で苦小牧港の大量貨物輸送基地を予告していた。

その後、中・長距離カーフェリーの出現により、苦小牧港港湾整備五カ年計画（昭和四十七年度まで）の改訂で、フェリー基地の組み入れが決定した。同四十五年（七〇）現在で日本沿海フェリー、川崎近海汽船、東日本フェリー、太平洋フェリーの就航の申請があった。

そこでフェリーターミナルの運営については、第三セクターの苦小牧港開発会社とし、同社所有の石炭埠頭東四号岸壁を暫定使用することになった。暫定施設の整備工事は約六カ月間で、同四十七年（七二）二月二十九日に完成した。ターミナルビル（九〇〇㎡）、駐車場（二三、九〇〇㎡）、岸壁施設、連絡橋であった。¹⁾

苦小牧港のカーフェリーの第一船となったのは、日本沿海フェリーの「しれとこ丸」で同四十七年四月二十九日で東四号埠頭フェリー岸壁に接岸した。乗客四九八人、乗用車一二九台、トラック五〇台、シャシー一〇台であったが、

苫港開発会社の社長である篠田弘作夫妻も同乗した記念すべき日であった。

その後、太平洋沿岸フェリー、新日本フェリー、シルバーフェリー、東日本フェリーが相次いで就航し、五社五航路となった。

新フェリーター 苫小牧港の性格を大きく変えたのは、フェリーの就航と国際コンテナ輸送であった。これは工ミナルの建設 業港から脱皮し、流通港、貿易港への変貌でもあった。

苫小牧港でのフェリーの就航は石炭埠頭三号、四号岸壁を使つての暫定的なものであり、その許可条件の一つとして、許可から六カ月以内に新フェリー専用埠頭、同ターミナル施設に関する工事設計書と工事日程表の提出があった。事業運営主体となる苫小牧港開発会社は、昭和四十七年（七二）三月に実施計画書及び日程表を港管理組合に提出した。開発埠頭は同四十八年（七三）四月に着工し、岸壁工事、切土整地工事、浚渫工事、道路工事、駐車場工事、ターミナルビル新築工事、乗降施設工事、給排水設備工事、雑工事、測量工事に分けられ、それぞれの工事工程に従つて進められたが、数度にわたる検討事項もあつて、最終案は同四十九年（七四）三月に確定した。この間、同四十八年（七三）のオイルショックにより費用は二六億円から四二億五、〇〇〇万円に膨れ上がったが、同五十年（七五）四月に工事開始以来約一年十カ月で完成をみた。

開発埠頭フェリーターミナル施設

1、岸壁設備

岸壁 一〇、〇〇〇総トン級岸壁二バース（延長205m）、水深 八・五m

2、乗降施設

車両専用可動橋 二基

旅客用可動橋 二基

旅客用歩道橋 第一バス用 延長 二〇五 m

第二バス用 延長 一四七 m

3、駐車場

面積 四八、七〇〇 m²

収容力 トラック、シャシー五〇〇台、乗用車四一〇台

4、フェリーターミナル

建築面積 一、八一八 m²、延面積四、二七七 m²、

一階（一、七四六 m²）チケット・ロビー、乗船券発売所、観光案内所、

フェリー船会社事務所、警官詰所、作業員控室、湯沸場、手洗室等

二階（一、〇一七 m²）待合ロビー、売店、レストラン、フルラインコー

ナー、そばコーナー、開発ストア事務所、医務室、歩道橋連絡口、手洗室等

三階（一、五一四 m²）送迎デッキ、管理事務室、会議室、休憩室、ボイ

ラー電気室

5、給排水施設

給水施設 給水栓四基／バス 最大給水能力二一〇 t／H／バス

排水設備 ヒューム管内径 一〇〇〜一五〇 mm 延長二、三四五 m

（『苫小牧港開発会社二十年史』 昭和五十五年 苫小牧港開発会社）



フェリーターミナル全景

苫小牧港フェリーターミナルは、北海道の海の玄関としてふさわしい施設内容で、特に、ビル内諸施設、乗降用施設は空港を思わせる新しい構想を取り入れたもので、当時としては国内フェリーターミナル施設で最も整備されたものであった。

開発埠頭フェリーターミナルの竣工披露は、昭和五十年（七五）三月二十八日に同ビル内で行なわれ、竣工修祓式には関係者七十七人が参列して盛大に行なわれ、四月一日から新ターミナルでの営業開始となった。

フェリーターミナル 苫小牧港のフェリーターミナル施設の管理運営は、苫小牧港開発会社が行なっているが、開発施設の整備事業 埠頭に新ターミナルを建設し、昭和五十年（七五）四月一日の営業開始以来、その維持、補修と拡張から、何度か増築工事や改修工事が行なわれてきた。

その大きなものをあげれば、同六十年（八五）三月に大洗航路の開設にともなって増設された開発埠頭第三バースの増設であり、平成四年（九二）八月のシャシー（トレラーの荷台部分）駐車場の拡張であり、同六年（九四）十二月のフェリーターミナルの増改装工事であった。第三バースの増設については次の大洗航路の中で触れるので、この項では後者の二つについて述べることにする。

苫小牧港フェリーターミナルのシャシー駐車場は平成四年（九二）七月現在で六一一台分であったが、年々シャシー輸送の増加で手狭になっていた。特に日曜日や祝日などのシャシー駐車が増える日には、駐車場に入りきれないシャシーが道路からターミナルまでの進入路の路肩に並ぶようになっていた。

このため、苫小牧港開発会社は貯炭場再開発の第一弾として、シャシー駐車場拡張等に転用することになった。拡張したのは、フェリーターミナル一号岸壁背後で、既存のシャシー駐車場の北側に広がる貯炭場のうち、一万三、〇〇〇平方メートルを造成した。このうち約九、〇〇〇平方メートルをシャシー駐車場に、残りの約四、〇〇〇平方メー

は一六〇台増加し、収容能力は七七一台となり、混雑の解消となった。⁽³⁾
一方、タミールビルは昭和五十四年（七九）四月に開設され、当時としては空港並みの豪華さが売り物であった。ところが、カーフェリーの利用度が高まるにつれ、フェリーそのものが豪華船化して、船内は高級じゅうたんを敷き、ミニシアター、スナックバー、展望レストランなどを備え、まさしく動く豪華ホテルのイメージを取り入れるものであった。

こうしたカーフェリーのイメージアップに対抗して、ターミナルを管理している苫小牧港開発会社においても快適



フェリーターミナルのシャシー駐車場



苫小牧港西港フェリーターミナル内部

トルをコンテナヤードにした。貯炭場はシャシー駐車場より地面が高いので、この部分の土砂を取り除いて同じ高さにし、駐車位置を示すラインと番号が入れられた。

増設部分には夜間作業と防犯のため、高さ一二メートルのポール五基を立て、一基に二灯の照明が付き、一段と便利になった。

この駐車場は平成四年（九二）八月十二日（一部七月末より使用）に完成し、フェリーターミナルのシャシー駐車場台数

な船旅を演出するためにターミナルをリニューアル（改装）する計画を平成四年（九二）二月に発表した。計画では、用地を二三ヘクタールから一六・五ヘクタールに拡大、ビル南側に乗下船車両用、北側にバスと一般車両の駐車場を設けて混雑解消を図り、安全性を確保するものであった。ターミナルビルは現施設を生かしながら、北側に全面ガラス張りで楕円形の建物を増築し、これをメインの出入口とする考えであった。チケットカウンター、待合ロビーの増設、エレベーター、自動現金支払機などを設置して旅客の利便を図り、総合的なターミナル機能を充実させてイメーヂチェンジを狙うものであった。総工費は約七億円であった。⁴

その後、若干の設計変更と景気の低迷などもあって一年ほど遅れることになったが、平成六年（九四）八月二十三日に関係者六〇人が参加し起工式を行い、工事の安全を祈願した。

本道の海の玄関である苦小牧港フェリーターミナルのリニューアル工事は順調に進み、港に文化と憩いなどソフト面の充実と、一般車両と乗下船車両の駐車場の完全分離による交通安全対策にも力が入れた。全面ガラス張りの半円形の建物が目を引き、広々としたロビーが解放感を漂わせ、木目調の椅子が落ち着きを感じさせていた。

改装されたターミナルは同六年十二月十日から一般に解放され、ミニイベント広場、ウォールギャラリーなど文化の匂いを感じさせるもので、新しい情報発進基地として期待を抱かせる国内最大級のフェリーターミナルとなった。なお、同月十七日に完成式と「フレンドシップ・ポートフェスタ94」の開幕式が行なわれた。

貨物専用フェリー 昭和五十年（七五）四月一日に苦小牧港のフェリー専用バースの供用開始となるが、運輸省は同リーの就航 年三月二十四日に苦小牧港を基地とする貨物専用フェリー三隻の就航を認可した。いずれも苦小牧く東京間で、これまでの暫定フェリーバースを貨物専用岸壁に使用することになり、苦小牧港は新たにできたフェリー基地と共に、まさしくカーフェリー時代に突入することになった。

貨物専用フェリーとなるのは、日本沿海フェリー一隻、川崎近海汽船一隻、両者共有一隻の三隻であった。就航は秋以降となるが、フェリー会社は、①船価は旅客フェリーの半額、②接待要員が不要、③シャシーの回転率がよくなりコストダウンとなるとのメリットを強調した。^⑤

道内初の貨物専用フェリーの第一船となったのは（日本沿海フェリーと川崎近海汽船の共同運航）、同年十月二日夜に入港した「とまこまい丸（六、八〇〇ｔ）」で、苫小牧く東京間を三〇時間で結び、シャシー四六台、大型トラック七台、小型トラック五台、商品乗用車三三台を積載して東埠頭岸壁（旧フェリー岸壁）に接岸した。

フェリー業界が北海道航路に重点を置いている背景には、苫小牧港の背後に札幌などの大都市を抱えているほか、道内各都市へ直ちに輸送できるシャシー輸送の充実もあった。

その後やはり共同運航による「とうきよう丸（六、八〇〇ｔ）」が第二隻目として翌五十一年（七六）三月四日に、第三隻目となる「ほつかいどう丸（三、八〇〇ｔ）」が同月八日にそれぞれ苫小牧港に入港した。

その後も貨物専用フェリーは便数の増加はあったものの、苫小牧く東京間しかなく、平成二年（九〇）に日本沿海フェリーがブルーハイウェイラインとなり、川崎近海汽船とともに就航が続いている。平成十一年（九九）八月現在では、ブルーハイウェイラインが週四便、航行時間が三〇時間であり、川崎近海汽船は週二便、航行時間は三〇時間である。

注（１）（２）『苫小牧港開発会社二十年史』昭和五十五年 苫小牧港開発株式会社

（３）『苫小牧民報』平成四年八月十二日号 苫小牧民報社

（４）『新聞切抜綴―フェリー①』昭和六十二年く平成四年 苫小牧市史編集事務局編

（５）『苫小牧民報』昭和五十一年三月二十八日号 苫小牧民報社

二、フェリーバースの新設

大洗航路

茨城県大洗港は漁港として発達し、昭和三十六年（一九六二）に新港湾計画による整備に着手した。の誘致合戦 同四十七年（七二）四月に東京く苦小牧間のフェリーが開設されるや、大洗町からの陳情団が来苦し、苦小牧港とのフェリー開設を要請した。しかし、商港も出来上がっていない段階だったし、東京航路を開設したばかりだったので、時期尚早と考えた苦小牧側は断ったという経緯があった。このため、大洗町は室蘭にアプローチし、室蘭がこれに乗っていて、序盤では苦小牧不利であった。

こうした背景の中で、同四十七年に新東日本フェリーが、同四十九年（七四）に日本沿海フェリーがそれぞれ苦小牧く大洗フェリー航路の開設免許を申請した。こうした周囲の動きに対し茨城県は、同五十一年（七六）五月に大洗港をフェリー基地にする方針を固めた。

一方、運輸省は大洗港を首都圏経済活動の一環として重要視し、同五十四年（八〇）五月に重要港湾に指定し、フェリー基地問題が具体化することになり、大洗港と室蘭、苦小牧、釧路を結ぶ八社の船会社が一一航路に申請を行い、大洗航路開設の幕を切ったのである。

本道と首都圏を最短距離で結ぶ海上ルートであることから、室蘭港としても、苦小牧港としても魅力ある航路であった。同五十五年（八一）八月に室蘭側が「室蘭く大洗間フェリー航路開設促進期成会」を結成すると、翌五十六年（八二）八月に官民一体の「大洗く苦小牧フェリー航路開設期成会」を設立して、激しい陳情、請願合戦に入った。

苦小牧側としてはその初期に大洗町陳情団に対して断った経緯もあって心象が悪く、道側も室蘭優先説をとった。

苦小牧市が後になって大洗航路を懸命に誘致しようとしたのは、既存の東京く苦小牧航路へ影響があった。この航

路に依存している関連企業が六〇数社にのぼり、もし、大洗航路が室蘭に決まれば関連企業の生存問題に発展するという危機感があり、東京航路への影響を考えたのである。幸い、大洗側は、①航路は運輸省当局に任せる、②経済原則で考えるべき、③政治問題にすべきでないとの三原則を示した。¹⁾

昭和五十九年（八四）二月運輸省は申請会社から事情聴取を行い、日本沿海フェリーと東日本フェリーの二社に対し、再申請させ、他の申請はすべて取り下げとなった。この結果、日本沿海フェリーが苦小牧く大洗間週三便、東日本フェリーが室蘭く大洗間週三便につき認可され、同年六月二十二日に免許が交付された。なお、開設日は同六十年（八五）三月十六日と決定した。

フェリーターミナル 苦小牧港管理組合は、未利用水際を含めて将来の航行安全対策を検討し、昭和五十二年第三バースの新設（七七）に日本海難防止協会にその調査を依頼していた。苦小牧港開発会社所有地である、開発埠頭の東側未利用地、長さ二一五メートルについても調査対象地となり、港管理組合に対して積極的に協力することになった。

調査の結果、未利用水際線利用計画の中でフェリー岸壁（専用）について、将来の拡張余地を考慮し、開発埠頭の未利用地を第三バースとして計画されることになった。

折しも大洗航路誘致問題が論議される中で、苦小牧港の安全対策も問題となった。当時苦小牧港には既に、一日六社七航路一五隻のフェリーが就航し、岸壁は満杯状態であった。このため、第三バースの建設が誘致効果の大きな決め手になると考えられていた。苦小牧港のフェリー第三バースは民間（第三セクター）が事業主体となって建設するのに対して、室蘭港は公共投資で埠頭を新規整備しなければならず、公共事業の抑制から室蘭には問題があった。ただ、道庁が室蘭を推す動きをとっており、室蘭有利説を唱えていた。

昭和五十七年（八二）五月十二日に港管理組合は、苫小牧港地方港湾審議会に第三バース計画を諮問した。これは安全対策上必要であるというものであったが、何故か道庁が反対したため、港管理組合はこの計画を撤回するといわずに処理になってしまった。その後、道庁との話し合いが行なわれ、七月十四日の地方港湾審議会に再提案され原案どおり承認され、八月十一日の中央審議会でも承認されて、第三バースの建設がやっとなされたのである。

フェリーターミナル第三バースは同五十九年（八四）五月に着工され、約一五億円を投じて一六五メートル、水深七・五メートルで、中型船の六、〇〇〇トン級フェリーの接岸が可能であり、同六十年（八五）一月に完成し、主に八戸航路に使用されることになった。

注（一）『苫小牧民報』昭和五十六年十二月二十八日号 苫小牧民報社

三、東港のフェリー基地化

日本海地域への 苫小牧港にフェリーの日本海ルートという新航路問題が浮上としたのは、平成八年（一九九六）フェリーの就航の暮れのことであった。倉庫業の苫小牧埠頭会社が西港の自社岸壁に誘致しようとするもので、当時日本海フェリーは一日二便就航している小樽〜新潟間のフェリーが、一便分の荷物しか運んでいない状況を知り、その無駄な一便を有効に活用出来ないかと戦略を練っていた。

そうした折りに道央から道東まで広く貨物を集め、しかも時間の短縮にもなるルートであったことから、新日本フェリーも開設に向けて計画をたてていた。そのうえ、秋田港寄港も可能なことから、ぜひこの航路を開設し、秋田港に

も立ち寄って欲しいと秋田県からの強い要望があった。

しかし、晴海埠頭に隣接する苦小牧埠頭の岸壁は一本しかなく、通行安全が保てず、混雑をきたすとして、関係機関や船主会社などの調整も不調に終わり、専用埠頭を使つての新航路は断念せざるを得なかった。

苦小牧埠頭としてはせっかつかんだ新ルートだけに、何とか苦小牧港で受け入れる方法はないものかと、港管理組合に持ち込んだ。管理者である鳥越市長は「苦小牧港にとつて初めての日本海ルート。長い目で見れば苦小牧港の発展につながる」との認識から、平成十年（九八）一月下旬に西港公共埠頭（西埠頭二、三号岸壁）での受け入れの方針を固め、海事官庁などとの調整に入つた。^①

ただ、この岸壁を使用することにより、定期的に利用している貨物船に他の埠頭に移ってもらうことが大前提であつたから、苦小牧船主協会から港開発会社のフェリー埠頭に比べ公共埠頭は料金が安い、そのうえなぜフェリーのために岸壁を空けるのかとの異論が続出し、新航路計画に沈黙していた既存フェリー四社からも公共施設を使うことに反対の声が高まつたのである。

東港での日本海域 こうした硬直状態の続く中で、西港での受け入れは難しいと判断した新日本海フェリーのフェリーの受け入れ 入谷社長は、平成十年（九八）十月一日に鳥越市長に東港利用を要請した。これにより港管理組合では日本海域新航路については、東港周文埠頭（東埠頭）での受け入れる方向で検討に入つた。しかし、東港については、道知事が同議会で「東港にフェリー機能は導入しない」との答弁があることから、当面は暫定対応となり、実現には幾つかのハードルはあるものの、東港の利用促進をはじめ、見直しが続く苦小牧東部開発への起爆剤として期待もされることになった。さらに、その足で道庁を訪れた入谷社長は副知事に東港を利用するの航路開設の意向を伝えた。折から、規制緩和や地方分権を求める時代に入り、民間の経営戦略を行政が規制することに対する批判

もあって、道としても言明はされたものの、軟弱な姿勢をとらざるを得なかった。

東港利用については港内静穏度も問題になったが、周文埠頭を使用することにより、比較的安定したデーターが得られており、水深一二メートルの大型岸壁であるため、フェリーの使わない時間帯には一般貨物船が利用する効率化も図る方針であり、あくまでも暫定であることを強調した。

平成十年（九八）十月十三日に道庁を訪れた苫小牧港管理者である鳥越市長は、道に対して新日本海フェリーが計画している苫小牧港と北信越を結ぶ新航路について、東港受け入れを正式に要請した。この結果、十四日から始まる道議会予算特別委員会で議論され見直されることになった。一方、室蘭市は東港にフェリー機能を導入することに強い反発を示し、各方面、機関に対して反対意見書を提出していた。

苫小牧港管理組合に対して北海道運輸局から、新日本フェリーが計画している苫小牧・秋田・新潟・敦賀を結ぶ新航路開設について紹介があったが、同十一年（九九）四月五日に「港湾管理上支障がない」と報告した。これにより管理者が運輸省に対して、航路受け入れを正式に認めたことになった。

これは新日本海フェリーが同十一年三月九日に、近畿運輸局に航路開設を申請し、受理されていたもので、安全上の問題などをチェックするものであった。運輸省は今後、苫小牧港や秋田港など、航路上の安全審査、運輸審議会などを経て、正式に許可する見通しとなった。新日本海フェリーでは六月末ころの就航を目指して、ターミナル建設を進めることになった。^②

港管理組合と新日本海フェリーは東港周文埠頭（東埠頭）が暫定使用であることを明記した「確認書」を交わした。文書では、周文埠頭が石炭や鉱産品の扱いを想定した水深一二メートルの大型岸壁のため、フェリー利用はあくまでも暫定であることを明記し、さらに、フェリー専用ではなく、公共岸壁としての機能を担保するため、フェリーの使

用時間以外は一般貨物船が使えることも条件にしていた。最後に、管理組合の都合ではかの岸壁に移転する必要が出た場合はこれに応じると結んでいた。

東港にフェリー第一船 苦小牧港と秋田・新潟・敦賀各港を結ぶフェリー航路が運輸省より新日本海フェリーが入港日本海航路開設 (本社大阪・入谷泰生社長) に平成十一年(九九)六月三十日に開設免許が交付された。

これにより、苦小牧港と日本海側の都市を結ぶ初めての海上ルートが誕生した。計画浮上から二年半という曲折を経て実現したのである。

新日本海フェリーでは同十一年七月八日に第一船を入港させ、周文埠頭ターミナルで就航セレモニーなどを行なうことになった。苦小牧と秋田と新潟は週六便(日曜日を除く毎日) 苦小牧と秋田と新潟と敦賀は週一便とし、使用する船は「ニューしらゆり(二七、〇三五t)」「ニューはまなす(二七、三〇四t)」と発表した。^③

平成十一年七月八日、苦小牧港東港区周文埠頭に万国旗を飾り付けた「ニューしらゆり号」が接岸した。これは小樽と新潟間の航路で運航していた一日二便のうちの夜出発便をそのまま苦小牧港東港に移したものであったが、フェリーの「命」ともいえる運航ダイヤを変えずに秋田港寄港を可能にした点で画期的なものであった。

八日日本海域への新フェリー開設を祝う就航祝賀会が、東港のフェリーターミナルで開かれ、久しぶりに活気づいた雰囲気包まれていた。会場に



苦小牧港東港フェリーターミナル

は関係者一五〇人が出席し、酒樽の鏡を抜いて乾杯し、和やかな懇談のなか、本場の「なまはげ」も登場し、秋田県観光連盟のキャンペーンガールが県の魅力をアピールした。

就航前に船長などに花束が贈られ、第一便「ニューしらゆり」には乗客一八〇人、乗用車三〇台、トラック一〇〇台を乗せ、平成十一年七月八日午後八時十五分、厚真町郷土芸能の魂打ち太鼓の勇ましい演奏の中、静かに岸壁を離れ、次の寄港地秋田港に向かった。

※フェリーの運航、輸送等については第五編交通・通信の海上交通参照のこと

注（１）『苦小牧民報』平成十年十一月三十日号 苦小牧民報社

（２）『新聞切抜綴—東港③』平成七年〜同十二年 苦小牧市史編集事務局編

（３）『苦小牧民報』平成十一年六月三十日号 苦小牧民報社

第二章 苫小牧東部の開発

第一節 苫小牧東部の開発計画

一、初期の苫小牧東部の開発計画

苫小牧東部工業 苫小牧港の整備と臨海工業地帯の造成によって、苫小牧市が本道における新しい工業基地と基地の開発計画 なった。さらに、昭和四十三年（一九六八）四月、北海道開発庁は勇払原野東部の苫小牧市、厚真町、鶴川町におよぶ一帯を苫小牧東部大規模工業基地とし、その開発計画を樹立して第三期北海道総合開発の目玉とした。

この計画は同四十三年九月、北海道総合開発委員会において決定をみ、いわゆるナショナル・プロジェクトとして国の開発計画によって進められることになった。その具体的な作業は同年十月二十五日に、北海道企業局苫小牧東部工業団地開発事務所が発足して、十二月より用地の先行取得が開始された。

苫小牧東部大規模工業基地開発計画案は、重化学工業を主軸とする臨海型基幹工業を導入し、その波及効果によって北海道の経済高度化を促進するとともに、国民経済に寄与することを目的とするものであった。

同四十五年（七〇）七月、閣議決定した第三期北海道総合開発計画においては、北海道における工業生産の拡大と

産業構造の高度化を推進するため、苫小牧東部地区に大規模工業基地を建設するとして位置づけられた。

かかる観点から北海道開発庁および北海道は、工業基地開発計画の策定に資するため、昭和四十五年（七〇）十月、苫小牧東部大規模工業基地開発委員会を組織し、工業計画、港湾計画、都市住宅計画等各部門の権威者の意見を徴して調査検討を行った。そして、同四十八年（七二）八月、苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画（案）を策定して、北海道開発審議会で了承され、ここに国の苫小牧東部の基本開発計画が樹立された。

一方、同四十七年（七二）四月、北海道開発庁は、政府機関会議（一一省庁会議）を発足させ、苫東工業基地にかかわる計画、開発方式に関した重要な事項について関係省庁間の連絡を密にし、開発事業の総合的推進を図ることになった。また、同四十八年（七三）三月には、国、道および地元関係市町村等で組織する苫小牧東部大規模工業基地開発連絡協議会（九者連）が設置され、苫東工業基地開発の円滑な推進を図ることにした。

この基本計画では、勇払原野の東側一帯に新たな工業用地を造成し、大規模な港湾を築設するものであった。その構想は、開発面積九、八〇〇ヘクタールのうち工業用地として六、三〇〇ヘクタールを予定、今後のわが国の基幹工業の将来動向を考慮して鉄鋼、石油精製、石油化学、アルミニウム、非鉄金属、自動車工業などの臨海型基幹工業及びその関連工業を誘致し、同六十年代（八〇以降）の生産額三兆円を見込むぼう大なものであった。業種別の生産規



開発前の弁天市営バス停留所

模では鉄鋼二、〇〇〇万トン、石油精製一〇〇万バレル、石油化学一六八万トン、アルミニウム一〇〇万トン、銅二四万トン、鉛六万トン、亜鉛一五万トン、自動車五〇万台、電力六〇〇万キロワットというものであった。^①

港湾の建設については、特に産業基盤整備の一環として先行的に整備を促進する必要がある、昭和四十七年（七二）三月に閣議決定された第四次港湾整備五カ年計画に苦小牧東部地区として採択され、同年度において作業基地の着工が認められた。

用地買収については苦東開発土地買収地権者連盟が結成されたが、間もなく解散して、同四十六年（七一）四月までには柏原、静川、弁天の各部落会が相次いで解散し、柏原、静川の小学校も廃校となつて、一部の人を除いて買収に依りて立ち退いて行つた。

東港建設に伴う漁業補償については同四十五年（七〇）三月に苦東開発反対を決議した苦小牧漁協も時代の要請にしたがい、同四十九年（七四）四月には反対から条件付き賛成にまわり、翌五十年（七五）十一月には関係七漁協と共に一〇二億円余（苦小牧漁協分五三億五、六〇〇万円）の漁業補償金をもつて東港着工に同意した。

だが、わが国経済の高度成長のひずみとして、公害問題、環境破壊等がクローズアップされ、地元住民の意識も多様化して、苦東開発に反対する団体もあつて、新たな段階を迎えることになった。

苦小牧市の苦 当初苦小牧市は、苦東開発に対しナショナル・プロジェクトを全面的に推し進める意向であり、東開発独自案 その起工式を苦小牧一〇〇年の記念式典に合わせて行なう考えであつた。しかしながら、このナショナル・プロジェクトに対し、市民無視の工業開発であるとの不満が次第に広がり、市民の生活を守るために見直しが必要であるとの声が高まつていった。

こうした中で、昭和四十八年（七三）六月に、共産党、動労、北教組等による苦東開発反対「命と暮らしを守る会」

の決起集会が開かれ、昭和四十八年（七三）七月には地区労、社会党、共産党等による住民組織である「大資本奉仕・公害たれ流しの苦小牧東部開発に反対する会」が発足し、白紙撤回をせまり、これまで東部開発に対しあまり重視しなかった報道機関も、一斉にこれを取り上げてたので、苦小牧住民も大きな関心を持つようになった。

この東部開発はあまりにも規模が大き過ぎて、本州の工業都市の例に見る企業公害を超えると思った市民が不安を抱いたのである。受け入れ自治体である苦小牧市としても、この不安を取りのぞくため国の計画を大きく修正する必要に迫られることになった。

大泉源郎市長はまず、地元住民の意見を聞こうと対話集会を行なった。これは同四十八年七月十日から九地域や職場・各種団体等との対話を行い、市当局は①厳正な環境目標値の確立、②総量規制方式の導入、③監視体制の強化、④段階的企業立地と環境の見直しなど八項目の環境保全対策を対置させるとともに、市独自のマスタープランによる、道の環境保全対策よりさらに厳しい公害規制を行なうと強調した。しかし、住民の公害に対する不安は大きく、また国のマスタープランの住民軽視に対する不満と不信が重なり、この対話集会を契機として開発に対する住民意識が高まり、反対運動も盛り上がり、数カ月前の状況とは全く異なるものがあつた。この変化は市当局にも大きな影響を与え、大泉市長にも基本的な考え方に変化が生じていった。

こうした中で苦小牧市は、同四十八年十月十六日に東部工業基地開発の企業立地は地方自治体が決定するとの市独自計画素案を発表した。大泉市長は、企業は段階立地、港の計画も国の計画ではなく、市の考えに合わせて造っていくことを明らかにした。無公害産業の自動車一貫組立工場とその関連機械工業、石油精製では低硫黄原油による無公害の精製と石油化学工業を展開し、公害発生型工業は誘致しない方針をとり、厳しい総量規制をとるものであつた。

この市独自計画にたいしても大資本奉仕・公害たれ流しの東部開発に反対する会が中心になって、国の前期計画に

十一月十七日の本会議で採決が行なわれ、賛成二一、反対一四の賛成多数で可決した。⁽²⁾この市独自案はいわゆる第一段階計画と言われるもので、国のマスタープランに対して、公害防止や地域経済への影響を考慮した段階計画で推進するものであった。鉄鋼、非鉄金属は除かれ、マスタープランからみると、公害発生企業を排除した小規模な計画であった。



市議会本会議で苦東開発市独自案採決風景

過ぎない、環境容量に科学的根拠がなく判断出来ない、生活基盤、自然環境保全の具体性がないとして白紙撤回を求めた。

しかし、大泉市長はこの市独自計画をひっさげ、昭和四十八年（七三）十月十七日から十二日間に一七地域・団体の約二、〇〇〇人との地域懇談会に入った。そして、ここでの要望意見を集約して市の計画案に追加して、『苦小牧東部開発に関する市の基本方針』として正式に発表した。

この間も市の苦東開発に対する反対派の運動が続き、市長辞職勧告、リコール運動などもあつて、社会党との対立も激しくなつた。こうした状況のまま、同年十月三十一日から始まつた臨時市議会に、『苦小牧東部に関する基本方針』『苦小牧市基本構想』『人間環境都市宣言』の三議案が提出された。会期は当初十日間だったが、自然保護地域の現地調査を含め一日間を延長、通算二十一日間という記録的な会期日数となつた。東部開発の市独自案には自民党、民社クラブが支持し、市民クラブ、諸派も賛成に回り、昭和四十八年

苫東開発の苫小牧市独自案と国のマスタープランとの比較

業種	市 独 自 案		国 家 マ ス タ ー プ ラ ン	
	昭和五三年度目標	昭和五五年度目標	昭和六〇年代目標	昭和六〇年代目標
製鉄	生産規模	従業員数	生産規模	従業員数
	工業生産額	工業生産額	生産規模	従業員数
石油精製	三〇万バレル	五〇〇人	八〇〇万トン	六〇〇〇人
石油化学	四〇万トン	一、七〇〇人	三〇万バレル	六〇〇人
非鉄金属			五〇万トン	三、二〇〇人
自動車	一八万台	六〇〇〇人	七万トン	九〇五〇人
電力	三五万kw	一〇〇人	一五万台	二、五〇〇人
その他		二、四〇〇人	六、一五〇人	二、七六七億円
計	一〇、七〇〇人	四三〇〇億円	一七、五〇〇人	二、七六七億円
				一三、〇〇〇億円
				五〇、〇〇〇人
				六〇八四億円
				三三、〇〇〇億円
				八五九六億円
				四二五八億円
				六四三七億円
				五二五億円
				二、五〇〇億円

（『苫東大規模工業基地開発計画』 昭和四十八年 北海道開発庁、『苫小牧東部開発に関する基本方針』 昭和四十八年 苫小牧市より作成）

この市独自案が認められたことにより、これに伴う東港の港湾計画についても昭和四十八年（七三）十二月二十一日に苫小牧港湾審議会が、翌四十九年（七四）一月十二日には運輸省港湾審議会がそれぞれ付帯意見をつけて東港計画を承認し、同四十九年（七四）十二月二十五日には苫小牧港東港計画に伴う港湾区域の変更が運輸大臣より認可があった。さらに、同五十一年（七六）六月十八日に政府が苫東着工を正式決定し、全体像不明のままゴーサインが出され、七月五日には東港着工最後の事務手続きである運輸大臣の施工司令が出たのである。

こうして難航に難航を重ねた苫小牧東部工業基地開発も、同五十一年（七六）八月七日に東港の現地着工となり、同五十五年（八〇）十月二十四日に第一船「君島丸」を迎え、十月三十一日には苫東誘致企業第一号の北海道電力苫

東厚真発電所が運転を開始したのである。

注(1) 『10年のあゆみ』 昭和五十七年 苫小牧東部開発株式会社

(2) 『苫小牧市史』上巻』 昭和五十年 苫小牧市

二、苫小牧東部開発株式会社と主な進出企業

苫小牧東部開発 苫小牧東部の開発主体については、昭和四十五年（一九七〇）九月に通産省は、①国が計画を株式会社^①の設置 作成し、法人（株式会社）が事業実施する、②認可法人が計画を作成し、事業実施にあたる、③財団法人が計画を作成し、事業実施は国と地方公共団体が行なう案を示した。

その後、幾多の検討がなされたが、同四十六年九月に北海道開発庁は官民協調の第三セクター方式（出資比率・道東北開発公庫二五％、道・関係市町村二五％、民間五〇％）に決定し、北海道開発審議会です承されたのである。

同四十七年（七二）七月十四日に東京の経団連会館で創立総会が開催され、苫小牧東部開発株式会社（社長・進藤孝二）が発足した。

開発事業は、1は用地買収があり、①道有地の譲渡及び国有地の取得、②民有地の直接取得、③国鉄移設調査、2は用地造成で、①造成基本計画、②開発手法、③埋蔵文化財調査、④保安林解除、⑤環境アセスメントの作成、⑥土地区画整理事業、⑦用地開発事業などがあつた。^①

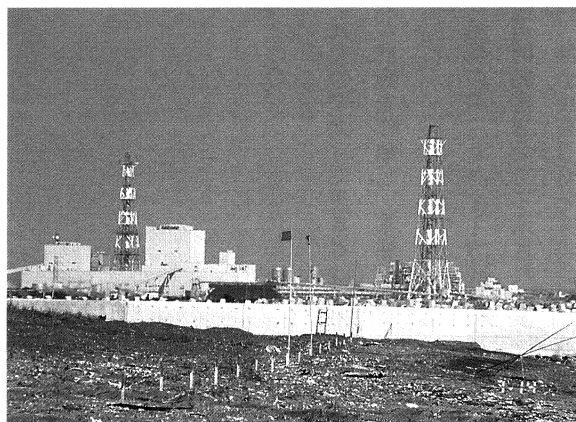
しかしながら、この期には、わが国は他事多難な時期を迎え、開発問題に直接的な影響を及ぼすことになり、その

対策、解決に奔走することになった。具体的には、環境保全や公害対策の社会問題化、産油国の原油引き上げに伴う国際経済の混乱、わが国高度経済成長の終息、国際通商摩擦など相次いで起こり、苫東に当初計画した企業の立地はなく、土地だけを抱えて開発に行き詰まりをきたし、開発変更を余儀なくされた。

資金収支については、支出は用地取得費が道有地譲り受け代金（漁業補償費を含む）を主体として約五九〇億円、用地造成費及び調査費などが二三八億円、支出利息が約四〇〇億円となり、収入としては企業立地の遅れから分譲代金が約四〇二億円にとどまったので、借入金は昭和五十六年度（八一）末残高が約八二六億円に達していた。その後も期待したほどの企業の進出がなく、赤字決算が続くことになった。

苫東進出企業第一号 昭和四十八年（七三）十月に策定して苫東開発の北電厚真発電所の苫小牧市独自案では、第一段階計画（昭和五十二年目標）として自動車、石油精製、石油化学、機械・その他、電力で、七八〇ヘクタールを提供し、一万七〇〇人の従業員数の獲得、年間四、三〇〇万円の工業生産額を得ようとした。しかしながら、苫東への企業立地は思うに任せず、遅れる一方であった。

同四十九年（七四）になって北海道電力が火力発電所を浜厚真地区に建設したいとしたので、大泉市長はこれを受け入れる前提で、苫東企業立地審議会（会長・矢嶋潔）に諮問した。企業立地審議会は同年暮れに立地反対派の妨害を避けて札幌でも開催されたが、ここでも労働団体の妨害をう



苫東厚真火力発電所

けた。昭和五十年（七五）一月二十七日に市民会館で秘密会として審議会を開き、賛成多数で火力発電の立地に同意し、三十一日には一〇項目の条件を付して大泉市長に答申した。²⁾

一方、労働組合を中心とする反対派は同五十年二月十二日の第二五回臨時苦小牧市議会に対して企業立地審議会条例の廃止を請求した。大泉市長はこの条例廃止請求に対して反対する意見書を提出し、条例廃止案の否決をもとめた。

条例廃止請求に対する意見書

苦小牧東部工業地帯企業立地審議会条例の廃止請求を受けたが、同請求については容認できないので、廃止条例案は否決していただきたい。

昭和五十年二月十二日

苦小牧市長 大泉 源郎

記

1、この条例は、「苦小牧東部開発に関する市の基本方針」に基づく東部工業地帯の企業の立地について、調査、審議する市長の諮問機関として審議会を設置するため、第二三回定例市議会において議決、設定したものである。

2、この審議会は、前記基本方針の実施について、第二〇回定例市議会において議決した「苦小牧東部開発に関する基本方針の実施について」に基づき、市長が専門学者の意見を徴することと併せて、住民参加の方法として市民各層から委員を委嘱し、その意見を徴することを目的に設置することとしたものであり、この趣旨からは最も適切なものであると考える。

『第二五回臨時苦小牧市議会議案』 昭和五十年二月 苦小牧市立中央図書館編

この条例廃止案は大泉市長の意見書とともに本会議で審議され、廃止案は採決により、賛成少数で否決されたのである。

また、石炭火力発電所の協議では、公害対策特別委員会及び総合開発特別委員会に付託することに決定した。そして、連合審査会は一二期にわたって行われ、同五十年三月八日の第二六回本会議で環境監視体制の充実などで一部修

正して賛成多数で石炭火力発電所の立地を承認すると報告した。これにより苫東火力発電所は苫東基地の企業立地第一号として認めたのである。なお、北電は厚真町の要望により、その名称を北電苫東厚真発電所とした。

同発電所は昭和五十二年（七七）十一月十八日に着工され、三年の歳月をかけて完成、同五十五年（八〇）十月三十一日に一号機が営業運転を開始した。以後、同六十年（八五）十月四日に二号機、平成十年（九八）三月九日に三号機が運転開始し、石炭専焼で一〇三・五万千瓦ワットの能力を有していた。

また、同十年（九八）二月十九日には同所四号機について建設したい旨を地元に応し出た。翌十一年（九九）二月に四号機開所式を行い、実質的な建設をスタートさせ、公害防止協定、地場産活用協定の締結を行なった。平成十年九月八日には火力発電所としては道内最大規模の出力七〇万千瓦ワットを誇る発電機を備えた四号機の起工式を行なった。総工費一、三〇〇億円で、二一世紀の本道の電力需要に対応するものであった。同十四年（〇二）十月の営業運転を目指す、完成後は既設の三つの発電機と合わせて総出力は一七三・五万千瓦ワットとなり、その時点では本道の電力需要の約三〇パーセントを賄う体制が整うことになるのである。⁽³⁾

北海道電力(株)苫東厚真発電所の発電規模の推移

区分	一号機	二号機	三号機	四号機
能力	三五kw（石炭専焼）	六〇kw（石炭専焼）	八・五kw（石炭専焼）	七〇kw（石炭専焼）
石炭使用量	八〇万t/年	一一〇万t/年	二〇万t/年	
工業用水使用量	一一・五〇m ³ /日 （計画日最大使用水量）	三・七二〇m ³ /日 （計画日最大使用水量）	五・三〇m ³ /日 （計画日最大使用水量）	
冷却水使用量	二・二六万t ³ /日（海水）	二・三七万m ³ /日（海水）	三・三万m ³ /日（海水）	
面積				

建設費	約七三〇億円	約一、四〇〇億円	約四四九億円	約一、三〇〇億円
工期	昭和五二年一〇月着工 昭和五五年一〇月運転開始	昭和五六年一〇月着工 昭和六〇年一〇月運転開始	昭和五年六月着工 平成八年三月運転開始	平成二年九月八日着工 平成四年一〇月運転開始予定
従業員数	一・二号機合わせて約一一〇人		約五〇人	
煙突の長さ	一七〇m	二〇〇m	二〇〇m	
公害防止協定	昭和五二年九月二日道・二市三町と締結 平成元年五月一九日一部改正	昭和五六年八月二日 一市三町と締結	昭和五年四月一九日 道・二市三町と締結 平成五年四月一四日 道・一市三町と締結	
地場産業活用協定	昭和五二年九月二六日 一市三町と締結			

『市政概要』第十六版 平成七年 苫小牧市議会事務局、『苫小牧民報』平成十一年九月八日号 苫小牧民報社

石油備蓄基地の立地と 昭和四十八年（七三）のオイルシックス以降、資源を持たない日本は常にエネルギー問題

第一段階計画の変更 を抱えて右往左往することになった。その結果、一定日数の石油を常時貯えて置く必要があるとした。これが同五十一年（七六）四月に「石油備蓄法」をもって、「石油の備蓄を確保するための措置を講ずることにより、我が国への石油の供給が不足する事態が生じた場合において石油の安定的な供給を確保し、もって国民生活の安定と国民経済の円滑な運営に資することを目的とする（同法第1条）」とし、四年後の同五十五年（八〇）三月までに九〇日分を備蓄するというものであった。

政府の手で石油備蓄基地計画が具体化する中で、経済界は景気回復の刺激剤や黒字減らし対策として積極推進の方針を打ち出した。備蓄九〇日分達成のためには、三、〇〇〇万キロリットルが必要であり、民間備蓄、国家備蓄の方法が考え出された。

企業立地の出遅れに頭を痛めていた苫東地区に石油備蓄基地を造ろうというのは自然の成り行きであった。すなわ

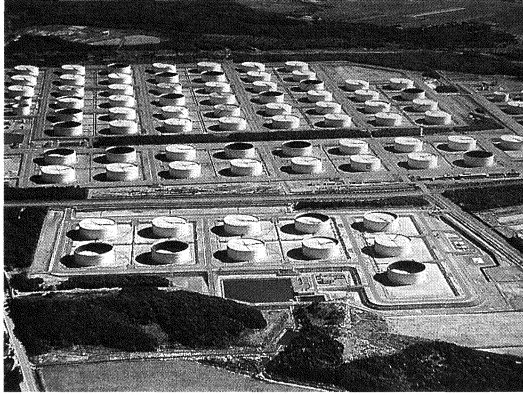
ち、道開発庁と通産省の合意によって民間備蓄の候補地として苫東が名指しで指名された。その大きな理由の一つに、①広大な用地がある、②漁業補償が済んでいる、③港湾の建設が進んでいるという表面的な理由と、もう一つは苫小牧東部開発会社が整備した用地で、計画されている石油精製、石油化学といった企業進出のメドが全く立たず、放置されたままであり、苫東開発会社の赤字が増え、その経営にも影響を与えていたからであった。

昭和五十二年（七七）十二月になって通産省が苫東の石油備蓄基地計画を道に正式要請した。そして、同五十三年度（七八）予算に立地交付金一五四億円を新設し、石油貯蔵タンクの建設される地域に支払われる、いわば迷惑料のようなもので、苫東の石油備蓄基地計画もこの対象に入っていた。

こうした国の苫小牧市民の頭越しに行なわれる施策に対して、苫小牧地区労は地元を無視したやり方に早くも反対運動を起こした。一方、苫小牧商工会議所と隣町の商工会が誘致運動を申し合わせ、苫東開発に伴う問題だけに反対、賛成運動が再び展開されることになった。

苫小牧市は石油備蓄基地計画には、まだ国から具体的な建設計画や防災、安全対策、環境アセスメントなどの提示がないとして、態度を明らかにしなかった。しかし、国レベルでは政府が石油公団に対して、用地取得費、タンク建設費の出資、融資をしたほか、石油備蓄の立地地点を苫東B地区北側の丘陵地帯に内定するなどその準備も着々と進み、共同備蓄会社設立の準備も行なわれ、まさに苫東の石油備蓄の立地は既成の事実となっていた。

こうした中で大泉源郎市長は、同五十三年（七八）二月六日に開かれた市



苫東石油備蓄基地

議会総合開発公害対策特別委員会で、「石油備蓄基地については、防災面での安全性、環境保全が十分に守られるならば苦小牧東部に受け入れたい」と、積極的姿勢を表明した。これによって、苦東石油備蓄基地問題は一気に進展する公算が強まったのである。

しかしながら、苦東開発の市独自案では石油備蓄は予定外であつたから、その立地想定企業ではなかつた。そこで、この石油備蓄を追加する変更手続きが必要であつた。したがつて今後の問題は、苦小牧市がいつの時点で、企業立地審議会への諮問、住民のコンセンサスづくりに乗り出すが焦点になつた。

苦東石油備蓄計画書は、苦小牧東部石油共同備蓄委員会から道に対して、昭和五十三年（七八）十月十一日に提出された。原油タンク四五基、貯油能力五〇〇万キロリットル、総工費一、三〇〇億円、設備計画、環境現況、環境保全対策、火災防災対策が述べられていた。これを受けて大泉市長は、同月十九日に苦小牧東部工業地帯企業立地審議会（会長・阿部敏雄）を開催して、石油備蓄基地の可否、苦東開発の第一段階計画の一部変更を諮問した。

苦東企業立地審は一回目の会合からもめたが、専門委員会設置、市民代表委員が鹿兒島県喜入基地の視察など精力的な調査、審議を行い、同五十三年十二月十四日に大泉市長に対し、①石油備蓄基地の立地は適当、②苦東第一段階計画への追加は妥当との答申書を提出した。だが、四二項目にのぼる要望意見が付されており、今後市がどのような形でチェックしていくかが問題となつた。苦小牧市は早速翌十五日には、開会中の第二〇回定例市議会に「苦東開発に対する市の基本方針の一部変更について」、つまり企業立地想定第一段階計画（市独自案）への追加変更として、また、これに付随する事項としては石油備蓄基地の承認を求める協議を提出した。

市基本方針変更議案と石油備蓄基地の協議は総合開発公害対策特別委員会に付託され、苦小牧東部開発に関する市の基本方針の一部変更については賛成多数で原案可決し、石油備蓄基地の立地についての協議は四項目の要望意見を

付して賛成多数で可決で承認した。昭和五十三年（七八）十二月二十六日に本会議で賛成多数で議案、協議ともに委員長報告どおり決定をみたのである。

苫東開発第一段階計画の立地想定変更（石油備蓄追加）

業 種	生 産 規 模	利 用 面 積	従 業 員 数	工 業 生 産 額
自 動 車	一八万台/年	一〇〇ヘクタール	六、〇〇〇人	九〇〇億円
石 油 精 製	三〇万バレル/日	二一〇ヘクタール	五〇〇人	一、三〇〇億円
石 油 化 学	四〇万トン/年	二一〇ヘクタール	一、七〇〇人	一、四〇〇億円
機 械 ・ そ の 他		二二〇ヘクタール	二、四〇〇人	七〇〇億円
電 力	三五万キロワット	四〇ヘクタール	一〇〇人	
石 油 備 蓄	五〇〇万キロリットル	二〇〇ヘクタール	七〇人	
合 計		九八〇ヘクタール	一〇、七七〇人	四、三〇〇億円

『苫小牧民報』 昭和五十三年十二月十六日号 苫小牧民報社

同五十四年（七九）三月十四日に北海道石油共同備蓄株式会社が設立され、翌五十五年（八〇）四月十九日に基礎工事の安全祈願祭を行い、同五十六年（八一）十一月に備蓄基地事務所が完成した。その後、同五十七年（八二）六月から九月にかけて第一期工事の原油タンク（二五基）が順次完成し、七月五日に原油タンカー第一船（富士丸）を迎えてオイルインした。第一期工事は九月二十日に完成し、十二月までに約一四七万キロリットルを受け入れたのである。

第二期のオイルインは同五十八年（八三）十一月十八日に始まり、同五十九年三月までに約七万六、〇〇〇キロリットル

トルの原油を受け入れた。さらに、昭和六十一年（八六）一月までに一期、二期を合わせた備蓄可能上限である二六基二七五万キロリットルの備蓄を完了した。このほか、開放点検、非常用にカラの五基も出来上がったのである。

道庁の主導型となった

苦東開発に対して苦小牧市は国のマスタープランでは市民に受け入れられないとして、

苦東開発第二段階計画 市独自案の第一段階計画を実施計画として進めてきた。しかし、石油ショックという経済変動の影響をともに受け、開発のテンポが大幅に遅れることになった。第一段階計画で実現したのは電力の石炭火力発電所と変更して盛り込んだ石油備蓄基地計画だけであった。石油精製、石油化学、自動車といった立地企業は全く見通しさえたたず、一部では計画の破綻という批判もあった。⁽⁵⁾

こうした中であつて、北海道が事務局となつて第二段階計画の策定作業が進められ、この案は昭和五十四年（七九）六月二十三日の苦東大規模工業基地開発連絡協議会（九者連、会長・堂垣内知事）総会で、合意を得た。この事務局案は目標年度を同五十八年度（八三）とし、石油精製、石油化学、自動車、石油備蓄（途中追加）は第一段階のまま、電力については石油情勢の悪化から国内炭と海外炭を併用する出力六〇万キロワットの規模となり、厚真発電所二号機が加わっただけであつた。既に苦東進出を明らかにしていた石油国家備蓄、コールセンター（海外炭輸入中継基地）は通産省などとの折衝の段階であるとして除かれ、雇用される従業員一万八〇〇人、工業生産額は九、二〇〇億円に改められていた。言い換えれば、第一段階計画で積み残されたものがすべて横すべりする形となつたのである。

この第二段階計画案は苦小牧市など二市三町に持ち帰り所定の手続きを経て、この秋までに正式決定されることになった。

苦小牧市では、同五十四年七月十八日に苦東企業立地審議会（会長・阿部敏雄）に対し大泉市長から、石油精製日産三〇万バレル、石油化学年産四〇万トン、自動車年産一八万台、石油備蓄五〇〇万キロリットル、電力九五万キ

ロワット、工業生産額九、二〇〇億円の第二段階計画が諮問された。

苦東企業立地審議会は四回の会合を持ち、①企業立地を進める場合、市民の負担を軽減し、地場産業活用、育成にとめる、②企業誘致体制の充実強化、③港湾などの基盤整備の促進、④防災システムの検討、⑤環境については監視体制を整備し、環境状況を確認しながら段階的に進める、⑥今後の社会、経済、産業構造の変動などにより、新たに適正と思われる業種の立地計画が出された場合、弾力的な考えで対処するとの、六項目の要望意見を付して答申書を作成した。昭和五十四年（七九）年八月十三日に苦東企業立地審は大泉市長に「総合的に判断し、立地想定業種、規模は妥当」と答申した。⁶

大泉市長は同五十四年八月二十四日に第三回臨時苦小牧市議会を召集し、この第二段階計画案を提出して地元での最終手続きに入った。

議案第二号

苦小牧東部開発に関する市の基本方針の一部変更について

苦小牧東部開発に関する市の基本方針の一部を次のように変更する。

昭和五十四年八月二十一日

苦小牧市長 大 泉 源 郎

苦小牧東部開発に関する市の基本方針（昭和四十八年十一月十七日議決）の一部を次のように変更する。

4、企業の段階立地の第一段階の立地想定（昭和五十三年度）の次に次の表を加える。

第二段階の立地想定（昭和四十八年度）

業種	生産規模	利用面積	従業員数	工業生産額	備考
自動車	一万台/年	一〇〇ヘクタール	三、九〇〇人	一、三〇〇億円	
石油精製	三〇万バレル/日	二四〇ヘクタール	五〇〇人	三、八〇〇億円	
石油化学	四〇万トン/年	二一〇ヘクタール	一、七〇〇人	三、一〇〇億円	エチレン概算
電力	九五万キロワット	五〇ヘクタール	一三〇人		三五万kwは建設中 六〇kwは新規
石油備蓄	五〇〇万キロリットル	二〇〇ヘクタール	七〇人	一、〇〇〇億円	立地決定
関連工業その他		二二〇ヘクタール	四、五〇〇人		
合計		一、〇二〇ヘクタール	一〇、八〇〇人	九、二〇〇億円	

注 工業生産額は昭和五十年価格による。

5、環境保全を次のように変更する。

5、環境保全 地域の環境を維持するため、立地企業の業種、規模等を十分検討して、各段階ごとに環境基準に対して許容される汚染物質の総排出量を予測し、立地企業の汚染物質排出量を厳しく規制する。また、環境の事前予測については、将来とも慎重な見直しを行い、常に地域住民の生活環境を保全する。

① 具体的対策 各段階ごとに環境保全対策については、北海道環境影響評価条例に基づく環境影響評価により実施する。

② 産業廃棄物 立地企業の責任により、事前に十分な処理及び処分の施設を完備させ、大気汚染、水質汚染等の二次汚染が発生しないよう、それぞれ適正な処置をするともに、資源の活用と処理量の軽減を図るため、再生又は再利用を促進する。

③ 監視体制の整備 地域の環境の実態を的確に把握するため、監視体制の拡充強化を図る。更に、指標植物による環境監視を実施する。

『第三回臨時苫小牧市議会議案綴』 昭和五十四年八月 苫小牧市立中央図書館編

この臨時市議会では苫小牧東部開発に関する基本方針審査特別委員会に付託されて審査され、賛成多数で原案どおり承認され、本会議でも自民党、民生クラブ、市民クラブ、公明党の賛成多数で可決した。

ただ、経済事情が好転する要素もないのに、実現性がないとする点で、基本的には市独自案といいながらも事前に苫東九者連で協議し、合意した上で地元での審議に入ったという点で、独自性がなく押しつけであるとの意見もあった。つまり、マスタープランを地元で受け入れないという市の基本方針であるのに、大幅に後退している。企業立地審議会の承認、市議会の議決を経てから九者連にかけるのが筋ではないか、環境保全では道の環境影響評価に依存しているとの指摘もあった。

ともあれ、市独自案としての苫東開発第二段階計画の地元での手続きが終わり、依然として自動車、石油精製、石油化学という基幹産業の立地を目指していた。ところが、昭和五十五年（八〇）になって、苫東の国家備蓄基地が正式に決定し、北電厚真発電所の二号機の建設も決まり、この立地に伴い早くも苫東開発第二段階計画の改定が迫られることになった。

そこで苫小牧市は同五十五年十一月八日に、苫東企業立地審議会に対し、①石油国家備蓄の立地、②北電苫東厚真発電所二号機の設置、③苫東第二段階計画への国家備蓄の追加の三項目について諮問した。同審議会は条件付きで石油国家備蓄、北電苫東厚真発電所二号機の立地は適当とし、苫東開発第二段階計画の改定は妥当として、十二月八日に大泉市長に答申した。その条件とは、国家備蓄では石油公団にたいして「国家備蓄周辺に定義上の活断層の存在が認められるため本格設計のための調査、用地造成、地盤掘削の段階を通じ注意深く断層の有無を観察し認められた場合適切に対応する」、また、行政機関に対して「広域的な地震予知について調査研究を推進するよう国に要請する」などであり、発電所二号機では「必要に応じ排煙脱硝装置が追加できる配置計画とし、適切な公害防止技術を導入すること」などであった。⁷⁾

この改定案は昭和五十六年（八二）一月二十一日の第一三回臨時苫小牧市議会で賛成多数で可決し、苫東への石油国家備蓄、北電苫東厚真発電所二号機の立地が正式に決定した。これにより、石油備蓄量は六二〇万キロリットル、発電所二号機の出力六〇万キロワットが追加されたのである。

こうして苫東基地はエネルギー基地としての性格を強くし、大泉市長もまた、苫東はエネルギー基地を備えた臨海工業地帯と強調するようになったのである。

動き出した苫東工業 苫東開発第二段階計画の立地企業に自動車産業があつたが、いすゞ自動車の進出はオイル地帯と第三段階計画 ショック以来続く暗闇に一点の光を灯すものであり、待ちに待った基幹産業であつた。同北海道工場は昭和五十七年（八二）六月二日に着工し、同五十九年（八四）六月十八日に苫東初の工業製品であるエンジンが生産された。また、追加変更された石油国家備蓄についても同五十六年（八一）十一月に貯蔵タンクの建設に着手した。

一方、苫東開発を先行させるため、苫小牧港東港が整備され、同五十五年（八〇）十月二十四日に北電苫東厚真発電所の石炭を満載した第一船君島丸が入港し、東港の供用開始となつた。

第二段階計画中にはこうした明るい材料はあるものの、当初計画からみると大幅な遅れであり、石油精製、石油化学などは全く見通しがたらず、第三段階計画を前にして根本的な再検討を迫られることになつた。

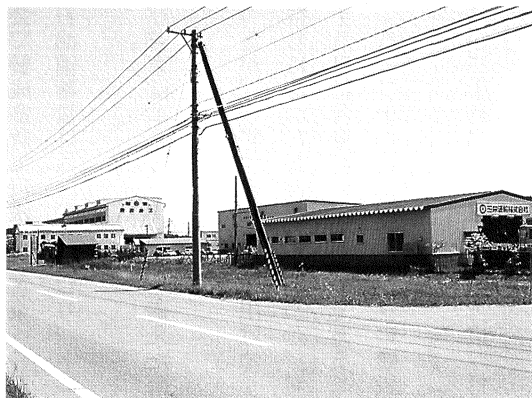
北海道は同五十八年（八三）九月十六日に学識経験者などによる「苫小牧東部大規模基地開発調査検討委員会」を設置して、苫東開発の見直しを本格的にスタートさせた。そして、同五十九年（八四）三月末に報告書をまとめ、道に提出した。これによると、第三段階計画には①企業立地と開発規模、②土地利用、③生産基盤施設の整備の三つの主題をあげていた。具体的には苫東を時代変化に対応させるため、先端技術産業、臨空型産業の導入が必要とし、従

だった「関連工業」の幅を広げ、大規模テクノ工業基地とする。基幹資源型工業の立地は困難としながらも、捨てきれないものを残していた。用地の一部は住宅団地に活用するなど、土地利用の地域内での有効活用にも触れていた。

一方道は、同委員会の報告書をもとに第三段階計画素案をまとめ、道開発局、通産局、苫小牧市などとの調整を行い、昭和六十年（八五）二月十九日の苫小牧東部大規模工業基地開発連絡協議会（九者連）総会に第三段階計画案が提出され決定をみた。このあと、地元での手続きを経て正式に苫東開発第三段階計画が決定することになった。

同六十一年（八六）一月十一日に板谷市長から苫東企業立地審議会（佐々木孝一会長）に諮問された。審議会は四回の会合もって審議し、同年二月四日に市の新しい第三段階計画を一〇項目の要望意見を付して、総合的に妥当として市長に答申した。要望事項は、①苫東工業基地が市民に親しまれるための具体的方策の推進、②緑地の総量を確保し、草資源や環濠遺跡を有効利用する、③基地周辺は食住接近対応の土地利用を図る、④港湾整備の促進、⑤千歳川放水路計画への万全の対策、⑥環境保全と災害防止への万全の対策、⑦企業誘致活動の強化、⑧地元雇用の創出、⑨研究プラントなどの誘致と、新千歳空港を「千歳苫小牧空港」とする運動の推進、⑩市民の負担増をきたさない範囲での進出企業優遇、であった。⁸しかし、諮問された市の計画案は道開発庁、道、市などの九者連が先にまとめたものと全く同じもので、苫東開発に関する地元としての自主性は、もはや形式だけのものになっていた。

苫東開発第三段階計画は、目標達成時の苫東工業基地内の従業員は一万七、



苫東柏原地区の進出工場

〇〇〇人、年間工業生産額一兆三、八〇〇億円を見込み、アルミ溶鉱炉精練、マンガン団塊精練などの新技術非鉄精練工業、資源再利用、関連工業といった分野の新たな工場立地を想定しての数字であつた。

苫東開発第三段階計画の立地想定（昭和七十年代目標）

業種	生産規模	利用面積	従業員数	工業生産額	備考
石油精製	三〇万バレル/日	一四〇ヘクタール	五〇〇人	八七〇億円	重質油分解型
化学	九〇万トン/年	三二〇ヘクタール	一、九〇〇人	四三〇億円	総合化学（エチレン換算）
非鉄金属	一一〇万トン/年	四二〇ヘクタール	一、〇〇〇人	二、八〇〇億円	新製法非鉄金属
自動車	五〇万台/年	一九五ヘクタール	五、〇〇〇人	四、四〇〇億円	石炭灰・シュレッターダスト
電力	九六万キロワット	八二ヘクタール	一一〇人		
石油、油備蓄	一、一二〇万kℓ	四八〇ヘクタール	一九〇人		
コールセクター		一二ヘクタール	七〇人		
資源再利用		一八ヘクタール	九〇人	三〇億円	幹関連
関連工業等		四一九ヘクタール	八、一四〇人	三、五七〇億円	端技術関連
一般機械器具、電気機械器具、輸送用機械器具、窯業・土石製品、石油・石炭製品、化学・プラスチック製品、ゴム製品、製鋼・非鉄金属・金属製品、木材・木製品、家具・装備品、食料品、衣服等					（航空宇宙産業含む） 市・工業集積関連
合計		一、一一〇ヘクタール	一七、〇〇〇人	一三、一八〇億円	

『苫小牧民報』 昭和六十一年一月十五日号 苫小牧民報社より作成

苫東開発第三段階計画は、待望の生産工場いすゞ自動車の進出があり、地元の熱い期待を担って動き出したが、対米乗用車輸出自主規制がズルズルと存続し、アメリカ向け輸出台数にワクを嵌められたいすゞ自動車は、北海道工場

の一貫生産を中止することになり、エンジン生産のみに止まってしまった。

平成三年（九一）七月現在の苫東の企業立地は、五一社、分譲済み面積は八一四ヘクタールであった。これは苫東総面積の一万六二〇ヘクタールから緑地、河川、道路用地などを除いた、分譲可能な工業用地四、八一〇ヘクタールに対する一六・九パーセントに過ぎないものであった。しかも、立地企業の大半を占めるのが、柏原工業地区の小口分譲の三八社、臨海部の建設業七社であり、この分譲面積は九三・四ヘクタールになり、いすゞ自動車、石油備蓄二社、北海道電力、苫東コールセンター、苫小牧総合化学の六社で七二〇・九ヘクタールであった。

このように苫東マスタープラン策定から二十年が過ぎても、苫東工業用地は大部分が手付かずのままであった。このため、多様な活用を求める声も出始めていて、見直し論議が活発化していった。

注（１）『10年のあゆみ』昭和五十七年 苫小牧東部開発株式会社

（２）『苫小牧民報』昭和五十一年九月二十八日号 苫小牧民報社

（３）『苫小牧民報』平成十一年九月八日号 苫小牧民報社

（４）『新聞切抜綴―苫東開発計画①』昭和四十八年〜平成三年 苫小牧市史編集事務局編

（５）『苫小牧民報』昭和五十三年三月一日号 苫小牧民報書社

（６）『苫小牧民報』昭和五十四年八月十三日号 苫小牧民報社

（７）『新聞切抜綴―企業立地審議会』昭和四十八年〜平成十一年 苫小牧市史編集事務局編

（８）『苫小牧民報』昭和六十一年二月五日号 苫小牧民報社

第二節 苫東開発の見直しと新計画

一、苫東開発の見直し計画

苫東開発推進 苫小牧市は平成四年（一九九二）九月十日に苫東開発に反映させる地元意見をまとめるため苫東懇談会の設置 開発推進懇談会を設置した。これは苫東のマスタープラン（基本計画）と現状の差が広がり、地元から現実的な提言をしなければならぬほど差し迫った問題でもあった。

マスタープランでは鉄鋼、石油精製、石油化学などの立地を想定し、大型港湾を建設して臨海型重化学コンビナートを築き、北海道の産業の主役を資源依存の一次産業から輸入原料による二次産業に変えるものであった。しかしながら、時がたつにつれ、ますます現実の可能性が薄れ、マスタープランを直視するのがつらい現状となつてしまった。ここにおいて思い切った苫東開発見直し論が浮上するのも、時流のなすものであった。大きな可能性のある場所なのに、既存の計画や土地利用規制など、新しい発想を持ち込めないのも事実であつた。

苫小牧市の苫東見直し懇談会は、正式には苫小牧東部大規模工業基地開発推進懇談会といい、従来の諮問機関としての行政委員会の枠組みに掬われず、市長自身も加わつてフリーに意見を述べ、論議する形式をとつていた。委員は次の一五名で、平成四年九月十日午前の初会合で中澤啓次を座長に選出し、午後から現地視察を行なつた。

苫小牧東部大規模工業基地開発推進懇談会委員

阿部明弘（苫青年会議所）、石井忠雄（苫工専）、大澤裕子（北栄管材）、笠原晃（苫信用金庫）、金沢孝一（苫小牧地区同盟）、亀谷正

一（町内会連合会）、小山二孝（いすゞ自動車北海道工場）、後藤和博（苫地区労）、高田百合子（苫婦連協）、田口正平（岩倉土地開発）、中澤啓次（苫小牧民報）、中村光雄（苫商工会議所）、西田理（苫小牧埠頭）、西田喜多雄（西田鉄工北海道工場）、松井郁夫（ニュージールランド名誉領事）

『新聞切抜綴―苫東開発計画②』 平成四年（同十二年） 苫小牧市史編集事務局編

苫東開発推進懇談会は五回の会合を重ね、平成五年（九三）二月三日に、①開発のあり方、②導入すべき機能と方策、③可能性を生かした有効利用、④基盤整備の促進、⑤開発推進のための体制強化、の五つの柱に、具体的な提言内容を一五項目に整理し、職住の近接や混在、東港の流通利用などにも踏み込む提言書を鳥越市長に提出した。

1、開発のあり方

①国家プロジェクトとして二十一世紀を目指す長期的な視点に立ち、自然環境の保全に配慮した開発に努める。②地元の発展に寄与できる開発を進めることはもとより、北海道経済の発展に役立つものであつて、推進に当たっては地元のコンセンサスを十分に得る。③開発推進は緊急を要するが、経済、社会の発展状況を見ながら進める必要があり、拙速主義にならないよう配慮する。④当面の開発は、企業立地の期待できる柏原E地区を重点とし、臨空性を生かした開発を進めることが重要。

2、導入すべき機能やその方策

①住機能の考え方は従来からある職住分離の位置付けを改め、職住近接や職住混在の方向について検討すべきであり、今後の開発に重要な意味を持つので、開発計画の見直しに当たり、慎重に検討されるべきと考える。②航空宇宙産業などの大型実証実験、研究施設などの裾野の広い核となる産業や、さらには先端・高度技術産業の導入を図る。③自然環境に恵まれている優位性を生かしながら、多機能多目的施設の設置や誘致を図る。④スポーツ、レクリエーション機能や都市的利便施設の導入は、企業ニーズへの対応や企業立地の誘因を図る上からも促進する。

3、可能性を生かした有効利用

①物流の増大や多様化、船舶の大型化などに合わせて西港区の狭隘解消に対応するため、東港に流通港としての機能を持たせ、利用増進を図る。②港湾機能の活用はもとより、新千歳空港近接の優位性を生かしながら、J Rや高速道路など陸上アクセスとが一体になった幅広い活用を図る。

4、基盤整備促進

①東港の港湾機能を高め、利用増進を図る上からも今後も防波堤の整備が重要な課題、引き続き国費で推進されることが必要である。②テクノスーパライナーの航路開設に向け、今後も積極的に運動を展開すべき、東港の利用が望ましいと考えるので、それに伴う港湾施設の整備が必要である。

5、開発を促進するための体制強化

①企業誘致は極めて重要であり、今後も積極的に取り組むべき、その際、苫東工業基地の優位性を民間の活力も利用しながら、積極的にPRをするともに、開発について市民の理解も深めていく。②国家プロジェクトとしての位置付けから国の積極的な取り組みの姿勢が極めて重要、併せて北海道や苫小牧市の役割分担も明確化する。③事業主体である苫小牧東部開発会社の開発に対する主体的な認識を深め、経営基盤の確立を図るために国や北海道において十分な支援を必要とする。

『苫小牧民報』 平成五年二月四日号 苫小牧民報社

開発のあり方では、国家プロジェクトの位置付けを強調し、長期的視点に立って基地開発の総合的なビジョンを述べていた。この中で苫東は一地域だけのものではなく、北海道、日本全体の開発に役立つものであり、地元コンセンサスを十分に得るようにと、地域と開発にも言及していた。導入すべき機能では、工業開発一色への反省から、学(教育、研究・開発)・住(居住)・遊(レクリエーション)といった都市的利便性を加え、多機能複合開発の方向を



新聞の懇談し直し計画東苫

示していた。特に住は職住分離から職住近接、職住混在の方向について検討すべきと、基本計画にもかかわるかなり踏み込んだ内容であった。有効利用では、東港に流通港の機能を持たせ利用を促進し、西港の混雑緩和を図る。さらに新千歳空港、高速道路、鉄道などを組合せた海・空・陸の立体的な交通機能を高めるなど、主に交通面を強調していた。基盤整備では港湾などは国の責任で引き続き整備をする観点を示すとともに、テクノスパーライナーの誘致運動に対応した整備など具体的な内容であった。開発促進体制では、国の取り組み、道、市の役割分担、責任の明確化を求め、事業主体となっている第三セクターの苫小牧東部開発へ自ら経営改善に前向きに取り組むよう求めている。

市はこの提言を生かしながら苫東開発見直しへ向けて、地元としての意見を早速にまとめることになった。今後、国や道の見直し作業で、地元の意見が求められた時には積極的にかかわっていくことになった。

道の苫東 北海道は苫東のマスタープランが事実上挫折しているとし、平成三年（九一）に苫小牧東部大規模開発に関する基本的方向をまとめ、同月九日の道議会に報告した。

新計画 工業基地調査検討委員会を設けて、苫東の見直し作業を行っていた。同五年（九三）九月に今後のこれによると、従来メーンとしていた鉄鋼、石油化学などの基幹資源型工業、職住分離開発から、先端技術産業、加工組み立て型工業に基軸を移すとともに、学・住・遊の導入による複合都市、職住近接型開発を目指すことになっ

た。そして、これらが一体となった国際的な産業・研究交流都市を建設し、本道経済の長期的発展と国際化の起動力と位置付けたのである。¹⁾

さらに、平成五年（九三）十二月十五日には苫東新計画に対する道としての地元意見をまとめるため、道内の学識経験者や経済界、自治体代表など二〇人の幅広い外部委員を集めた「北海道・苫東新計画委員会」が発足した。そして、道は同六年（九四）十一月に地元意見をまとめて道案を発表したのである。

これによると、第一章「開発の意義」では、地域の自立的発展に即し、二一世紀を展望した新国土軸の形成に当たった重要な役割を担うとし、第二章で「地域の概況」を説明、第三章「開発の基本の方向」で、開発の目標、基本方針、第四章「開発の展望構想」では、産業・学術研究開発の方向、都市開発の方向、自然と共生するアメニティーの創出を述べ、第五章「基盤整備の構想」で、産業、交通、生活、情報・通信について提言、第六章「土地利用構想」で、土地利用の方向、利用計画、造成計画、第七章では、「開発の進め方など」として周辺への配慮などについて求めている。特に「土地利用構想」では、導入機能の相互関連、周辺地域の土地利用、自然環境との調和に配慮した土地利用を図るとしていた。具体的な土地利用計画として、新千歳空港や苫小牧港東港区との近接性及び既存の産業集積を考慮し、地域の西部と臨海部に「産業機能」との関連に配慮し、内陸部に「学術機能」を配置する。臨海部には「実証実験施設」、中心都市核は柏原台中央部に配置して、各地区ごとの機能に対応してサブセンターを適宜配置する。「住宅市街地」は内陸部の柏原台地、遠浅地区及び地域の北東側に配置する。都市核周辺や地域北部、河川周辺に遊機能を設置し、ウトナイ隣接地や苫小牧港東港区に「物流関連施設」、保全すべき緑地、河川空間、緩衝・遮断緑地、都市公園などを計画的に配備するとしていた。²⁾

この道案は第四回定例北海道議会で審議された後、平成七年（九五）一月に地元市町に提示され、二月を旨指して

国に対して、地元意見として提出することになったのである。

注（1）『苫小牧民報』 平成六年九月二十七日号 苫小牧民報社

（2）『新聞切抜綴―苫東開発計画②』 平成四年～同十二年 苫小牧市史編集事務局編

二、苫東新計画の決定

苫東新計画 苫小牧市は苫東新計画の道案に対する地元意見を集約するため、鳥越市長の私的協議機関として懇談会の設置 平成六年（一九九四）十二月二十二日に「苫小牧市・苫東新計画懇談会」を設置した。これは市内の経済界、市民団体、労働団体、学識経験者、婦人代表など一五名からなり、新計画策定に向けて四年前に設置した「苫小牧東部大規模工業基地開発推進懇談会」とほぼ同様の位置付けで、各界各層から意見を求め、これをまとめて市長に提出するものであった。

苫小牧市・苫東新計画懇談会委員

中澤啓次（苫小牧民報）、朝倉瑞昌（苫青年会議所）、及川小春（苫婦連協）、大澤裕子（北栄管財）、笠原晃（苫信用金庫）、金沢孝一（連合苫小牧）、亀谷正一（町内会連合会）、菊地綾子（婦人代表）、佐久間哲郎（苫工専）、佐々木俊秀（ナラサキスタックス）、田口正平（岩倉土地開発）、中村光雄（苫商工会議所）、西田理（道港湾協会苫支部）、西田喜多雄（西田鉄工北海道工場）、松井郁夫（ニュージールランド名誉領事）

『新聞切抜綴―苫東開発計画②』 平成四年～同十二年 苫小牧市史編集事務局編

第一回懇談会は平成六年（九四）十二月二十二日に開催され、十一人の委員が参加して座長に前回同様に中澤啓次を選び、先ず事務局から道案の説明を受け、総論について意見交換を行い、翌年一月中旬までに地元意見を集約して市長に意見書を提出することを決めた。

苫小牧市・苫東新計画懇談会は三回の会合を持ち、苫東新計画の道案に対する意見書をまとめ、同七年（九五）一月十七日鳥越市長に提出した。

意見書は、具体的な事柄について一四項目の意見を挙げていた。開発の基本的位置付けでは、現行の苫東開発が「国家的プロジェクト」であることを踏まえ、「国家プロジェクト」に格上げする必要を指摘した。これに関連して国策的な取り組みとして、①国際競争力のある優位性を国家的に創出、②大学などの高等教育機関を実現、③基礎研究施設の設置、④特別立法の制定を求めている。

開発の推進面では、国・道・自治体・第三セクターの役割分担を明確にすると共に、過度な地元負担への配慮と雇用効果など地元発展に必要な施策を挙げていた。また、開発自体が二〇二〇年（平成三十二年）代を目標にしていることから、土地利用を含めた弾力的な計画の運用、展開を可能にするシステムを事前に取り組むことを求めている。

具体的な事項では、周辺自治体がマチづくりへの影響を懸念している住機能の問題で、“導入する必要性について基本的な問題として検討する必要がある”と拙速な導入をけん制する姿勢を明確にすること。道案が想定業種に



苫小牧市・苫東新計画懇談会の答申を報ずる新聞

含めた熱核融合実験施設は、安全性に配慮した取り組みと共に、他の施設も含めた幅広い論議を提案し、複数の選択肢で進めることを求めている。

このほか、道央圏の港湾都市が反発している苦小牧港東港の流通港化は、開発推進に不可欠と強調した。産業廃棄物はリサイクルを目標に基地内処理のシステム構築を提案していた。¹⁾

この提案書を受け取った鳥越市長は、どのように実行し、推進するか、市民生活をどう向上させていくかの観点が重要であり、意見書をベースに苦小牧市の地元意見書を作成したいとしていた。なお、意見書の概要は次のとおりであった。

苦小牧市・苦東新計画の道案に対する意見書（概要）

- ① 苦東開発は、国家プロジェクトとして推進する。
- ② 苦東を国際的な視野で見た場合の位置付けを明確にし、それを強調すると共に、国際競争力のある優位性を国家的に創出する。
- ③ 国際社会に開かれ、苦東の将来を担う人材の育成・確保のため、国の責任で大学など高等教育機関の実現を図る必要がある。
- ④ 住機能は、苦小牧市をはじめ周辺町の既定のまちづくりを重視すべきであり、苦東地域へ新たな住機能を導入する必要性については基本的な問題として検討する。
- ⑤ 民間研究施設などの立地促進のため、国が基礎研究施設を設置するなど、積極的な姿勢を示す必要がある。
- ⑥ 実証実験施設は、熱核融合実験施設など安全に十分配慮しながら取り組みと共に、他の施設も幅広く論議していくことが必要。
- ⑦ 豊かな自然をできる限り残すなど、自然環境やアメニティーにも配慮する。
- ⑧ 開発推進に当たり、東港の流通港化は不可欠であり、その実現はぜひ必要。
- ⑨ 産業廃棄物は、リサイクルを念頭に基地内で全処理するシステムを確立し、モデル地区となるような設備が必要である。
- ⑩ 土地利用は、開発の進捗状況に合わせ弾力的な展開ができるようにする。

⑪新計画の実現や第三セクターの経営改善は、特別立法を制定して推進する。

⑫弾力的に計画を見直すための機構を持つことが必要。

⑬開発推進に当たり、国・道・自治体・第三セクターの役割分担を明確にする。

⑭開発推進は、過度な地元負担にならないよう配慮し、雇用創出など地元の発展に寄与することを念頭において進める。

〔苫小牧民報〕 平成七年一月十八日 苫小牧民報社

北海道開発庁

苫小牧東部大規模工業基地開発構想が持ち上がったから四半世紀、基本計画策定から二十年以上の苫東新計画を経て苫東は、時代の求める新たな観点から見直す動きが本格化した。本家本元の北海道開発庁は、平成五年（九三）二月一日に北海道開発審議会に苫東特別委員会を設置した。

委員は鷹田吉憲（前苫東開発会社社長）を委員長とする一六人で、基本的な方向を審議し、同六年（九四）三月十日に北海道開発審議会に中間報告をして了承を得た。

産業開発、研究開発を中心に据えながら、快適な生活環境、余暇環境を備えた自然と共生する総合的な都市空間とするとの方向を打ち出した。産業では、従来の工業傾斜姿勢を改め、多様な産業を配置できる基礎づくりと将来的な物流機能の整備、国家的な要請に応える資源備蓄・エネルギー供給機能の整備を盛り込んでいた。テクノスーパライナーの誘致や食糧備蓄構想にも配慮していた。

研究開発では、航空宇宙産業に代表される大型実証実験施設や核融合を視点に入れた国際的な共同研究の発展、公的試験機関、高等教育研究機関の集積を目指すとした。住居・生活では、公共施設や金融機関などの生活支援機能、教育・文化・スポーツなど高度な都市サービスが享受できる生活環境、余暇環境を持つまちづくりを挙げ、同時に基地内の自然環境の保全をもとに親水空間の整備なども進める方針であった。

長期的で巨額の投資が必要となることから、土地利用を含めた開発にあたって段階的な計画を策定する考えであった。一、四〇〇億円の借入金を抱える第三セクターの苫小牧東部開発会社の経営基盤の強化策も兼ねて、開発保留地の設定と扱いや開発手法など新たなシステムの確立を検討し、段階計画で取り入れることになるとしていた。

このように国段階においても苫東開発は、従来の工業開発重視主義から産業・研究開発へと方向転換し、住居機能、レクリエーション機能を含めた政策に転換したのである。

また、北海道開発庁は苫東開発に関する調査検討を円滑に進めるため、平成五年（九三）九月二十日に外部委員を中心とする苫小牧東部開発新計画調査委員会を設置した。この委員会は同開発審議会特別委員の一部を含む学識経験者、関係省庁、関係機関、地元自治体など四三人で、地元からは鳥越市長が委員として参加した。

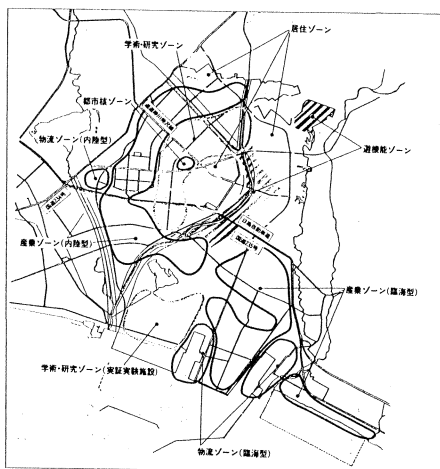
実質的な議論では、①臨海型基幹資源産業中心から先端産業、新技術活用の素材型産業への展開、②大型実証実験施設の誘致、③都市的機能や住・遊機能を備えた複合開発、④恵まれた交通条件などの特性を生かし、周辺プロジェクトと連携した開発の推進を柱に据えることになり、ここにおいて国もようやく苫東開発の骨子を示したのである。^②

こうして苫東新計画は、北海道開発審議会特別委員会と苫小牧東部開発新計画調査委員会により進められ、道案と地元意見とのすり合わせも行なわれ、平成七年（九五）八月二十二日に北海道開発庁は苫東開発の新計画を正式に決定した。

新計画は、従来の重厚長大型産業一辺倒から「産・学・住・遊」の機能を併せ持つ複合開発に転換した。二〇二〇年代（平成三十二年）を目標に地域内の居住人口を約六万人、就労人口約一〇万人と想定し、総出荷額二兆三、〇〇〇億円を見込むものであった。また、土地利用構想では基地内を四地区に分けて促進するが、①柏原台地及びその周辺地区には、中心業務地区を設けて都市集積を図り、ＪＲ日高線を切り替えて千歳線と結ぶ新駅の設置、周辺に研究

展望した多様機能都市の形成を目指してスタートしたのである。

しかしながら、石油ショック以来の不況と、予測しがたい経済・社会の変化とはいえ、無駄な時を過ぎてきたと言わなければならない。失敗と言われる前に、もっと早い時期での見直しが必要であつたはずである。これから先はさらに予測し難い、テンポの早い時代に突入している。この苦東新計画に対して既に一部では再び計画倒れに終わるのではと懸念する声もある。二一世紀はそんなにあまい世紀ではないから、早め、早めの転換が必要であることは言うまでもない。



苦東新計画の土地利用図

開発施設や商業施設を展開する。②遠浅地区及び源武台地・静川北部台地は、遠浅市街地と連携し、湖沼周辺の低地部に居住機能、レクリエーション機能を配備する。③静川南部台地及び臨海低地部は、蔦森森林をシンボル緑地と位置付け、臨海部は東港の水路二本を掘り込み港湾空間を創出する。弁天沼周辺はレクリエーション機能を含む緑地として多目的利用を図り、大型実証実験施設を誘致する。④勇払低地は、加工組み立て産業を立地し、両サイドの安平川と勇払川に連携した水辺空間を創出するほか、研究開発機能を展開する。

この新計画は東港の港湾計画や利用計画にも大きな影響をもたらすことになった。

苫東基地の 苫東地区はこれまで苫小牧東部工業基地と呼んでいたが、苫東新計画が従来の工業開発一辺倒から名称変更 複合開発へ方向転換したため、苫小牧東部開発会社では全社的に新しいネーミングを募集したが、平成七年（九五）十月二十五日に開いた常務会で、今後団地名を「苫小牧東部開発地域」とすることを決定した。

旧名の「苫小牧東部工業基地」は、昭和四十六年（七一）に北海道開発庁が策定した苫小牧東部開発基本計画以来、二十四年間にわたって使われてきたが、苫東新計画の策定により相応しくないものとなった。名称は東京、札幌、苫小牧の全社員を対象に募集し、約五〇点の中から新計画の表現に沿った内容のものを選んで決定した。

今後、パンフレット、看板などにこの名称を使い、「苫小牧東部」の下に一部修正したアルファベットで「TOMATOH」を書き加えることにした。

注（１）『新聞切抜綴 苫東開発計画②』平成四年～同十二年 苫小牧市史編集事務局編

（２）『苫小牧民報』平成五年十二月十五日号 苫小牧民報社

三、苫東への進出企業

苫東進出希望企業

苫小牧東部大規模工業基地開発基本計画が昭和四十六年（一九七二）八月十八日に北海道開発とオイルショック 発審議会で審議、承認された。道開発審議会は北海道開発法に基づく大臣の付属機関で正委員二〇人で総理大臣が任命する権威の高い、建議権を持つ審議会であった。それだけに自治体も企業にも苫東開発に対する期待も大きく、大きな希望を持つてのスタートであった。

先ず計画審議中の昭和四十六年七月に出光興産が苦東進出の第一号として立地を表明し、苦小牧市が同四十八年(七
三) 十二月一日現在で行なった苦東立地希望調査では、①石油精製七社、②石油化学工業九社、自動車一社、非鉄金
属一社であり、進出時期は明確にはしなかったもののいすゞ自動車(名乗りを挙げたのが注目されるのである。

苦小牧東部大規模工業基地立地希望企業リスト(昭和四十八年十二月一日現在)

業種	企業名	生産規模	建設費	従業員	分譲希望面積	操業開始年月	初年度生産規模
石油精製	出光興産	五〇万バレル/日	一、五〇〇億円	八〇〇人	三三〇万㎡	昭和五三年度	一五万バレル/日
	共同石油	五〇〇〇〇	一、二〇〇億円	八〇〇人	二八〇万㎡	五一年度	二〇万バレル/日
	丸善石油	四〇〇〇〇	一、二〇〇億円	六五〇人	二六四万㎡	五一年度	二〇万バレル/日
	極東石油工業	四〇〇〇〇	一、四〇〇億円	六〇〇人	三三〇万㎡	五五年度	二〇万バレル/日
	三菱石油	四〇〇〇〇	一、五〇〇億円	六〇〇人	三〇〇万㎡	五一年度	一〇万バレル/日
	昭和石油	四〇〇〇〇	一、四〇〇億円	六〇〇人	二七〇万㎡	五一年度	一〇万バレル/日
	ゼネラル石油精製	四〇〇〇〇	一、四〇〇億円	六〇〇人	二〇〇万㎡	五三年度	二〇万バレル/日
石油化学	出光石油化学	八〇万トン/年	三、五〇〇億円	三、二〇〇人	三三〇万㎡	昭和五三年度	三〇万トン/年
	新大協和石油化学	六〇〇〇〇	三、〇〇〇億円	二、五〇〇人	三三〇万㎡	五一年度	三〇万トン/年
	丸善石油化学	六〇〇〇〇	二、〇〇〇億円	三、〇〇〇人	三三〇万㎡	五一年度	三〇万トン/年
	三井グループ	一、二〇〇〇〇	六、五〇〇億円	五、〇〇〇人	六六〇万㎡	五三年度	四〇万トン/年
	三菱化学工業	八〇〇〇〇	三、五〇〇億円	三、五〇〇人	三九〇万㎡	五三年度	四〇万トン/年
	三菱化成工業	八〇〇〇〇	三、五〇〇億円	二、六〇〇人	三三〇万㎡	五三年度	四〇万トン/年
	住友化学工業	六〇〇〇〇	二、五〇〇億円	三、〇〇〇人	三三〇万㎡	五三年度	三〇万トン/年
	東燃石油化学	六〇〇〇〇	三、三〇〇億円	三、〇〇〇人	三三〇万㎡	五三年度	三〇万トン/年
	山陽石油化学	八〇〇〇〇	四、五〇〇億円	四、〇〇〇人	五〇〇万㎡	五三年度	四〇万トン/年
自動車	いすゞ自動車	四万台/年		六、〇〇〇人	八三万㎡		
非鉄金属	日本鉱業	銅二四万トン 亜鉛一五万トン 硫酸一〇二万トン	五七六億円	一、一〇〇人	一二〇万㎡	昭和五三年度	銅一二万トン

(『苦小牧東部大規模工業基地立地希望企業リスト』 昭和四十八年 苦小牧市企画部)

ただ、苦小牧港東港区は漁業補償問題が事前交渉の域を出なかったため、中央港湾審議会が答申保留という異例の手續きを取って答申持越となった。このため、運輸大臣の計画承認が得られず、東港の着工が次年度に繰り越されたことは進出を希望する企業にも国家プロジェクトだけに、微妙な影響を与えることになった。

そうこうしているうちに、昭和四十八年（七三）十月に第一次オイルショックに見舞われた。石油価格は高騰し、原油の九・七パーセントを輸入に依存する日本経済は一気に不況のどん底に落ち込んでいった。苦東進出希望の大半は石油精製、石油化学工業であったため、この希望リストががたがたと崩れさっていった。

苦小牧市の苦東開発独自案である同五十三年（七八）を目標とする第一段階計画では石油精製日産三〇万バレル、石油化学年産四〇万トン、自動車年産一八万台、電力三五万キロワットとし、利用面積七八〇ヘクタール、従業員数一万七〇〇人、工業出荷額四、七〇〇億円を想定していた。

しかし、このオイルショックによって想定した基幹企業は全くなくなり、僅かに火力発電所の立地をみただけであった。ところが、この石油危機が思わぬ結果をもたらしてくれた。それは石油備蓄であり、皮肉なことに苦東立地を希望していた、出光興産、昭和石油、丸善石油、ゼネラル石油の大手石油会社も参画して民間石油備蓄会社を設立した。苦小牧市は苦東に石油備蓄を受け入れるため、同五十三年（七八）十二月にすべての手續きを経て、第一段階計画を変更して石油備蓄五〇〇万キロリットルを追加したのである。

しかしながら、わが国の経済不況は一向に改善のきざしを見せず、苦東開発に大きな影響を与え、第一段階計画で立地したのは電力と石油備蓄だけであった。

同五十四年度（七九）から同五十八年度（八三）までの第二段階計画は道の主導型で計画されたが、自動車年間一八万台、石油精製日産三〇万バレル、石油化学年産四〇万トン、電力九五キロワット、石油備蓄五〇〇万キロリッ

トル、利用面積一、〇二〇ヘクタール、従業員一万八〇〇人、工業生産額九、二〇〇億円であった。しかし、この期にも当初予定した基幹産業の立地はなく、石油国家備蓄、北電二号機の増設が追加変更されたのみであった。

第三段階計画は昭和五十九年（八四）から同七十年代（九四）を目標とし、石油精製日産三〇万バレル、石油化学年産九〇万トン、非鉄金属年産一一〇万トン、自動車年産五〇万台、電力九六万キロワット、石油備蓄一、一二〇万キロリットル、その外にコールセンター、資源再利用、関連企業などの立地を見込み、利用面積二、二〇〇ヘクタール、従業員一万七、〇〇〇人、工業出荷額二万三、八〇〇億円を見込むものであった。¹⁾

この第三段階計画において立地した企業には、待望の生産工場であるいすゞ自動車の進出があったが、一貫生産の計画のもと昭和五十九年（八四）六月に操業を開始した。しかし、対米輸出規制に縛られエンジン生産のみに止まっている。²⁾

その後、自動車関連企業や機械工業の立地があったが、数の上では五一社の進出があったものの、いすゞ自動車、石油備蓄、北海道電力、苫東コールセンター、苫小牧総合化学を除いては小口分譲が多く、当初の計画通りにはいかず、工業用地の一六・九パーセント分譲に止まり、苫東開発の見直しを迫られることになった。

いすゞ自動車北 いすゞ自動車は昭和四十八年（七三）八月に苫小牧市企画部が行なった調査で、苫東進出の希望工場の進出 望を示した。これを参考に市は苫東開発の独自案に立地業種として自動車年間一八万台生産を挙げていた。しかしながら、オイルショック以来のわが国の経済低迷は、どの業種においても大きな希望を持ちながらもその進出を難しいものにしていった。

同五十二年（七七）四月二十六日、鵠川町に建設する北海道試験場（テストコース）の起工式に来苦しいいすゞ自動車の岡本利雄社長は、記者会見で「苫東基地への生産工場建設は、進出したいという基本的な姿勢は現在も変わら

ていない。昭和四十八年（七三）当時は高度成長期で経済的にもよかったが、現在は安定成長に入り、経済面が大きく変わった。慎重に計画を建て直す考えで、規模的にシビアになってきたと判断している。自動車工業は関連企業にさええられた企業であり、たとえば苦東に鉄鋼が進出するかとか、関連企業が進出出来る状態にあるか、そして用地確保の面での経済性など、進出しやすい条件が示めされればと思っている」と述べ、経済情勢が変わり、生産工場の建設は厳しくなっていて凍結状態であるとした。

ところが、エネルギー危機が欧米諸国で小型車への移行という逆現象を生み出し、資本提携の外国車のエンジン生産が浮上した。同五十六年（八一）一月二十六日にいすゞ自動車は苦東進出の意向を初めて明らかにした。そして、同年十月十六日にはいすゞ自動車の清水副社長が苦小牧市を訪れ、北海道工場の建設計画書を提出した。

苦小牧市としては待ちに待った生産工場の進出であり、苦東開発の救世主とばかり大歓迎し、今後の開発に弾みがつくものと期待も大きかった。

だが、対米規制が続き、海外への生産工場の移転など、常識を遥かにこえるスピードで経済活動、生産活動が変化し、その後の苦東への基幹企業の立地はなく、遂に根本的な苦東開発見直しが始まったのである。

いすゞ自動車の苦東進出を報ずる新聞

注（1）（2）『新聞切抜綴―苦東開発計画①』昭和四十八年～平成三年 苦小牧市史編集事務局編

四、苦東新計画の段階計画

九者連の苦東新 北海道開発庁は北海道開発審議会の答申を受けて平成七年（一九九五）八月二十二日、苦東新計画の段階計画 計画が正式決定した。そして、この新計画に基づいて苦小牧東部開発地域の二〇〇五年（平成十七年）までの開発水準を目標とする段階計画を策定することになった。

今回は事務局である道がつくった地元意見案のたたき台を基に、道開発庁を除く苦小牧東部開発連絡協議会（苦東九者連）において地元意見案づくりを策定することになった。九者連は、①産業開発、②研究開発、③都市開発、④基盤整備、⑤環境保全、⑥その他の開発の六つの検討委員会を設けて意見交換し、検討を重ねていたが、同八年（九六）三月二十八日にその概要を明らかにした。

この地元意見案では、二〇〇五年までを「開発全体の始動期」と位置付けした上で、開発の方向として①産業・学術研究機関の核の形成、②産業支援機能の早期整備、③都市機能の計画的整備、④魅力ある立地環境の形成に向けた基盤整備の促進、⑤新たな開発促進システムの早期確立を掲げていた。

都市開発では、苦東内の居住人口のうち、二〇〇五年までの始動期には概ね一万人を想定し、居住地区を中心業務地区の柏原台地区と遠浅地区とし、既存のまちづくり計画との整合性に配慮しながら、集合住宅や戸建て住宅まで幅広く整備するとした。また、生活支援機能として柏原台地に金融・行政機能など整備、幹線道路沿いに商業施設を誘導することを盛り込んでいた。J R日高線と調整しながら鉄道新駅も整備し、中心業務地区の機能集積を促すこと

を明示していた。

学術・研究機能では、苫東を「世界に開かれた国際レベルの研究開発を担う研究開発拠点」に育成する必要性を指摘した。具体的には研究開発や人材育成の役割を担う大学院大学の立地を国に働き掛けるほか、先端技術、超高度技術の研究機関の展開が期待されるとして、国際熱核融合実験炉（ITER）など大型実証実験施設の誘致も明記した。このほか、低温関連の公的学術研究機関、寒冷地土木・建築技術に関する研究施設などの立地も盛り込み、民間研究所も含めた研究者の配置規模を二、四八五人と推定していた。

開発の中核的事業主体は、既存の苫小牧東部関係の発展的拡充も視野に入れて検討するほか、民間デベロッパーの参入に向けた環境整備も行なう考えであった。¹⁾

今後この地元意見案は苫小牧東部開発連絡協議会（九者連）の加盟団体の中で合意形成を図った上で、総会で決定し、環境アセスメントの手續きに入り、平成八年末（九六）をめどに北海道開発庁に提出する方針であった。

苫小牧東部工業地帯

苫小牧市は苫小牧東部開発連絡協議会（九者連で開発庁を除く）がまとめた、苫東の二

企業立地審議会の答申

〇〇五年（平成十七年）までの開発水準を定める新段階計画につき、立地企業の業種規模

の適否を調査、審議するため、平成八年（九六）十一月一日に苫小牧東部工業地帯企業立地審議会が開催された。審議会は市条例に基づいて設置される市長の諮問機関で、開催は同四年（九二）七月以来のことであった。委員は市内の各界各層から選ばれた一七人と学識経験者六人からなる計二三人で、同日の第一回会合で、会長に佐久間哲郎（苫工専校長）、副会長に中原順子（市教育委員）を選出して審議に入った。

同月五日には第二回目の会合を開き、起草委員会（六人）を設置して答申書をまとめることになった。十三日の第三回目の会合で答申書の最終審議を行なって、鳥越市長に提出された。

保に向けて努力目標を挙げていた。

このほか、ＪＲ日高線の移設で勇払地域の交通体制の維持に配慮するとともに、ＪＲ空港線の延長などによる苫東地域と新千歳空港の交通アクセスの整備、充実を積極的に促進することを要望していた。都市機能の導入による総合的な防災計画の策定や自然保護への配慮、国際熱核融合実験炉（ITER）の大型実証実験施設の立地のため、活断層の十分な調査検討を行なうことを求めている。⁽²⁾

この答申書は苫小牧東部開発連絡協議会が平成八年内（九六）にまとめる地元意見書に反映させていくことになった。

苫東企業立地審議会の答申を報ずる新聞

答申書は苫小牧東部開発協議会がまとめた地元意見案を「総合的に判断して妥当」と結論付けた上で、一五項目の要望意見を付して、計画を進めるに当たって全市民に開発の意義や内容について広く認識されるように求めている。さらに計画の実行性を確保するため、随時、検証していくとともに経済社会情勢の変化に柔軟に対応することを要望していた。

要望意見では、企業誘致を誘発するための仕組みをつくることを指摘し、国家的事業として特別法を制定し、事業の実施手法、金融、税制上の優遇措置を講ずるとともに、土地保有の在り方などを含め第三セクター・苫小牧東部開発会社の経営改善のための抜本策を求めた。

学術研究機関では大学院大学の立地の推進と、既存の国、道の研究機関の移設を要望するなど地元意見案を追認していた。港湾機能では輸送形態の多様化や船舶の大型化に対応する国際港湾として水深一六メートルの岸壁確

北海道開発庁が二〇〇五年 苫小牧東部開発連絡協議会（会長・堀達也道知事）は苫東開発新計画の段階計画の策定までの新段階計画決定に照準を合わせ、平成八年（一九九六）十二月に段階計画の参考資料となる地元意見をまとめて、北海道開発庁に提出した。この中で産業・学術研究機関や都市開発の展開方向、自然と共生するアメニティーの創出、土地利用の基本方向、基盤整備の展開など九項目の骨子と合わせ、開発関係者のそれぞれの役割分担、概算事業費を網羅した主要施設等整備計画を示した。

二〇〇五年（平成十七年）までの施設整備に要する概算事業費は三、九二二億三、八〇〇万円と想定し、このうち苫小牧市の負担割合は二〇八億九、〇〇〇万円で五・三パーセントと発表した。ちなみに、国は一、二八八億二、八〇〇万円（三二・八％）、北海道四二九億六、二〇〇万円（一一・一％）、苫小牧東部開発会社七九六億七、三〇〇万円（二〇・三％）、公団五七億九、九〇〇万円（一・四％）、早来町一一億二、一〇〇万円（〇・二％）、厚真町五、四〇〇万円、民間一、一三〇億一、一〇〇万円（二八・八％）などであった。³³

この地元意見書を受けた北海道開発庁は原案をまとめ、同九年（一九七七）三月二十七日に開催された北海道開発審議会の審議、答申をうけて新段階計画を正式決定した。

これまでの工業開発一辺倒から産・学・住・遊の機能を取り入れた複合開発に変更し、苫東開発地域の総面積一万七〇〇ヘクタールのうち、二〇〇五年（平成十七年）までの土地利用は五、九五〇ヘクタールを予定し、出荷額は年間九、〇〇〇億円を見込んだほか、苫東開発区域内の居住人口を一万人と想定していた。

段階計画では、企業立地や土地造成、基盤整備が比較的進んでいることなどから苫東のシンボルゾーンとなる「柏原台地とその周辺地区」、新千歳空港に至近な「遠浅地区」、港湾機能を活用し、産業・研究活動にも対応する「臨海低地部」を優先的に開発推進することになっていた。

柏原台地とその周辺地区は、JR日高線の移設との調整を進め、採算性も勘案しながら新駅を設置する。交通の利便性を高めて戦略的な開発を進めるとともに、テクノプラザセンターなど産業支援施設の整備による研究開発機関の核を形成していくことにした。

遠浅地区では早来市街地との一体性に配慮しつつ、臨空性の生産機能、住居機能などの発展を計画した。臨海低地部では、公的試験研究機関の配置のほか、国際熱核融合実験炉の誘致などによる国際的な共同研究の場の形成を促すとした。

開発の進め方では、国、地方自治体、第三セクター・苫小牧東部開発株式会社など関係団体の積極的な参加と協力による施策の展開が必要とし、今後、土地所有の在り方などの検討を進め当該地域の総合開発にふさわしい開発システムを確立するという表現に止まった。

これらは苫小牧市や道による苫小牧東部開発連絡協議会が提出した地方意見にほぼ沿った内容で、事業主体や手法など具体的な展開は明記せず、今後の開発にあいまいさを残しているものだった。⁽⁴⁾

注(1)(2)『新聞切抜綴―苫東開発計画②』平成四年～同十二年 苫小牧市史編集事務局編

(3)『苫小牧民報』平成八年十二月三日号 苫小牧民報社

(4)『苫小牧民報』平成九年三月二十八日号 苫小牧民報社

五、株式会社「苫東」の設立と市基本計画の見直し

苫小牧東部開発㈱の破綻と 国家プロジェクトとして展開してきた苫小牧東部開発が曲がり角にきていて、苫東株式会社「苫東」の設立 開発新計画段階計画が発表された直後から、縮小も視野に入れた見直しが北海道開発庁、北海道、北海道東北開発公庫、苫小牧東部開発㈱の間で検討が続けられていた。

苫東開発の推進母体である第三セクター・苫小牧東部開発㈱の長期債務が平成九年（一九九七）三月までに一、七〇〇億円に膨らみ、平成八年（九六）十一月以降金融機関など協調融資団への利払い延滞が続き、経営破綻の状況を呈していた。最大の債権者である北海道東北開発公庫の統合問題もあり（平成十一年十月一日に日本長期銀行と北海道東北開発公庫が合併して日本政策投資銀行と改称）、今後の対応が迫られることになった。

こうした中で鈴木宗男北海道開発庁長官はこの内閣において解決したいと述べていて、巨額の長期債務を抱えて事実上行き詰まっている苫小牧東部開発㈱を清算した上で、借入金に依存しない形での土地の一体的な確保、土地の造成、分譲を行なう体制を整備するとの認識から、新会社を設立して事業を継続していくことを、橋本竜太郎内閣総辞職の前日である同年（九八）七月二十九日に明らかにした。

鈴木長官の示した苫東再生の枠組は、①国（北海道東北開発公庫〔現日本



株式会社「苫東」の入社式

政策投資銀行）、北海道、民間の均等出資による新法人を設立、②新法人は時価相当額で苫小牧東部開発株が所有する用地（六、五〇〇ha）を購入、③苫小牧東部開発株は土地売却代金を金融機関に支払った上、清算する、④苫小牧東部のプロジェクトなど土地活用策を関係機関が協議するというのが骨子であった。だが、新法人への出資額や負担割合、旧会社清算に伴う債権放棄などで関係機関や金融機関の理解が得られるかなど課題も山積みされていた。

新会社への出資は、国は北海道東北開発公庫の概算要求で二二二億円とし、北海道、民間にもそれぞれ同額の出資を要請した。しかし、道も慎重な姿勢を示し、民間側からは負担割合が大きく、清算に伴う債権放棄もあつて了承を得られなかった。このため、道開発庁は平成十年（九八）十一月十三日に修正案を民間融資団に示して、さらに協力を求めた。

修正案は、民間に求めていた二二二億円の出資分について、苫小牧東部開発株が新会社に対して、その額に相当する土地で現物出資する。同社は、新会社から出資分相当の株式を取得し、これまでの融資割合に応じて北海道東北開発公庫に約一二〇億円分、民間融資団に約一〇二億円分の株式で返済するというものであった。

この結果、北海道東北開発公庫の新会社への出資は、総出資額の五一パーセントに当たり、一方民間負担は一五パーセントに軽減されることになった。土地の時価評価額から算出すると六二二億円で、国が三三四億円、道が一九二億円、民間が九六億円を出資するもので、国と道は基本的に合意していた。国の出資のうち一二億円と、民間の九六億円全額は現物（土地）出資し、現金支出は伴わないが、苫小牧東部開発株の清算に伴って国は六五五億円、民間は五五八億円を債権放棄する仕組みだった。なお、苫小牧市も同十年六月の市議会で承認を得て一〇億円を出資することになった。

こうして関係者の努力によって、新法人の苫東会社設立のメドがつき、同十一年（九九）五月二十八日に北海道開

発庁、北海道、苫小牧市、北海道東北開発公庫、道経連により設立準備委員会（委員長・真田道副知事）が発足し、設立準備作業を進めてきていて、資本金六二億円の出資が固まり、三十日に設立発起人会を開催することになった。苫東新会社設立発起人会は同十一年（九九）七月十九日に出資企業など三五機関の代表者が出席し、札幌市で開催された。新会社の商号を「株式会社・苫東」とし、概要報告を了承した。出資払込み開始、公証人による定款認証、取締役会などを経て三十日に設立登記を申請し、新会社をスタートさせることになった。また、民間経営のノウハウを取り入れていくため、経営スタッフとは別に経営諮問委員会を設置することになった。

▼商号 「株式会社・苫東」

▼本店所在地 苫小牧市字柏原二一の一

▼資本金 六二億円（北海道東北公庫（現日本政策投資銀行）三三四億円、北海道一九二億円（道一六一億円、苫小牧市一〇億円、厚真町七、〇〇〇万円、早来町三、〇〇〇万円、道内経済界一億円）、民間金融機関九五億円）

▼役員・取締役 吉澤慶信（道経済部参与）、鈴木勝幸（北海道東北開発公庫参与）、高光美幸（北電企画部次長）、・非常勤取締役 中村光雄（苫小牧商工会議所会頭）、山崎国男（北洋銀行苫小牧支店長）、・常勤監査役 松原繁次（前市監査委員）、・非常勤監査役 笠原晃（苫小牧信用金庫理事長、川崎毅一郎（公認会計士）

▼事業 土地の取得、造成、分譲と管理

▼経営諮問委員 一〇人 児島仁（委員長・NTT相談役）、戸田一夫（道経連会長、堀達也（道知事）、鳥越忠行（苫小牧市長）、伊藤義郎（道商工会議所連合会長）、田中順一郎（不動産協会理事長、正木宏生（株ダイナックス社長）、斉藤徹郎（北海道開発庁事務次官）、小粥正巳（北海道東北開発公庫総裁（現日本政策投資銀行総裁）、吉澤慶信（株苫東社長）

株式会社「苦東」初の取締役会は平成十一年（九九）七月二十八日午前十時三十分から札幌市の道経連で開かれ、代表取締役社長に吉澤慶信（道経済部参与）、代表取締役専務に鈴木勝幸（北海道東北開発公庫参与）、常務取締役には高光美幸（北電企画部次長）を専任した。また、三十日の設立登記に必要な法定事項などを決めた。そして、三十日には札幌法務局苦小牧支局で開発推進母体の登記手続きが行なわれ、株式会社「苦東」が正式に設立されたのである。株式会社「苦東」の入社式は旧苦小牧東部開発株の建物を引き継いで同十一年八月二日に行なわれた。資本金は六二一億円で、総務、企画営業、事業の三部とし、スリム化を図って社員一六人（旧苦東開発株一三人、苦小牧興発三人）、道派遣一人、常勤役員四人の計二一人とした。この日、社員に辞令交付を行なった後、吉澤社長は広大な地域開発には長期間を要するが、経営の安定が何より重要である。雇用条件、労務管理もきびしくしていかなければならない。置かれている状況を一人ひとりが自覚して、新たな意識を持つて取り組んでほしいと、本格業務の開始に向け、社員の努力を求めた。

こうして難産の末、苦小牧東部開発地域の推進母体である株式会社「苦東」が誕生した。しかし、景気の回復はまだまだの状態にあり、先行きも不透明な時代である。情報通信技術の発展とともに、何が起るがわからない時代でもある。特に、情勢の変化には敏感であつて欲しい、前会社の二の舞を踏まないためにも古い体質から抜け出すことが極めて大事である。

苦小牧市基本 苦小牧市の苦東開発に対する基本方針は、昭和四十八年
方針の見直し （七三）に市議会の議決を得て定められた。国の一方的な

解散となった前期苦東開発市民懇話会の新聞

押しつけではなく、市の自主性に基づいて展開されるべきとの考えを打ち出し、立地企業の業種や企業立地の決定、工業地帯の形成、環境保全、財政措置など一七項目を掲げて、苦東開発に対する市の基本的な考えを明記したものである。

しかしながら、苦東開発が新計画や段階計画の策定で、従来の重厚長大型の工業開発から学術研究や居住機能なども取り入れた複合開発に方向転換したため、全面的に見直す必要に迫られた。そこで市は、平成九年（九七）九月十一日に市民の代表から意見を聞くため「苦小牧東部開発市民懇話会（前期）」を設置した。

市民懇話会は、新たな視点で基本方針を見直すため、市民代表から幅広く意見を聞こうと、苦東の立地企業、経済団体、ボランティア団体、地域町内会、消費者団体、労働団体、自然保護など各界各層から女性五人を含む二〇人が選ばれた。平成九年（九七）九月十一日の初会合で会長に中澤啓次（苦小牧民報社長）、副会長に佐々木孝一（市農協組合長）を選出して、苦東開発の経緯と合わせ、基本方針が策定された経過説明を市から受け、見直しに向けての本格的作業がスタートした。

その後、市民懇話会は同十年（九八）三月二十六日までに六回の会合を重ねて論議してきたが、開発推進母体の第三セクターが行き詰まって混乱し、苦東開発事業が新会社を設立して事業を継続することになるなど複雑化し、開発計画も不透明になったことから中断していた。そのため、同十一年五月に自然解散となった。^③

同十一年（九九）七月三十日に苦小牧東部開発㈱に代わる新たな開発推進母体である株式会社「苦東」が設立され、八月二日から本格的な業務を開始した。このため苦小牧市は、苦東開発に関する市の基本方針を見直す必要に迫られていて、その設置時期を検討していたが、同十二年（二〇〇〇）十月十日に再度、市長の私的諮問機関として「苦小牧東部開発市民懇話会（後期）」を設置した。委員は市内の学識経験者二人、市民代表一八人の計二〇人で、十日の初

会合で会長に佐々木俊英（道港湾協会苦小牧支部長）、副会長に橋本智子（苦小牧消費者協会副会長）を選出した。

苦小牧東部開発市民懇話会委員

青木俊憲（青年）、旭秀男（地域産業、片石美智代（民間代表、加藤博道（経済）、鎌田國孝（商業）、木津繁（地域住民）、工藤隆一（報道）、小池初恵（民間団体）、小松徹（労働）、佐々木俊英（運輸）、佐藤郁子（学識経験者）、下村光弘（学識経験者）、倉島真吉（民間団体）、相馬法子（経済・婦人）、長峯修（農業）、橋本智子（消費）、松本幸雄（地域産業）、盛田徹（自然保護）、山巻君江（社会）、和嶋喜治雄（漁業）

『新聞切抜綴―苦東開発計画②』 平成四年～同十二年 苦小牧市史編集事務局編

苦小牧東部開発市民懇話会は今後精力的に調査、論議を重ね、順調に進めば平成十三年（二〇〇一）三月までに市長に新しい苦東開発基本方針の見直しを答申する予定である。

注（１）『苦小牧民報』 平成十年十一月十四日号 苦小牧民報社

（２）『新聞切抜綴―苦東開発計画②』 平成四年～同十二年 苦小牧市史編集事務局編

（３）『苦小牧民報』 平成十二年十月十日号 苦小牧民報社

第三章 土木・公共事業

第一節 土木事業

一、苦小牧川の切り替え

新苦小牧川 苦小牧川上流を有珠川に切り替え、有珠川を大幅に拡張して排水能力を増加させようという新苦小の改修 牧川の改修工事が昭和五十年（一九七五）から本格的に進められることになった。室蘭土木現業所苦小牧出張所では、新苦小牧川上流の湿地帯の水位を低め、鉄北西部の排水、糸井、西町地区の排水を完全にする一方、苦小牧川の排水負担を減らすという考えから同四十一年度（六六）から工事に着手していた。

同四十八年（七三）十一月、苦小牧川改修の埋め立て作業が進められていた市内山手町の通称・佐羽内沼（約六ha）に生息していたフナやコイなどの淡水魚の大量な移動大作戦が展開された。佐羽内沼は、大正七年（三三）四月、佐羽内良助が厚真村よりこの地に移住、コイの養殖を始めたところから、市民の唯一の憩いの場として夏は釣りや水遊び、ボート遊び、冬はスケート場として長い間親しまれてきたが、苦小牧川の改修工事に伴って沼の水位を保つことができなくなり、埋め立てる運命となった。このため、苦小牧市環境保全課や農林水産課では同年十一月十四日と十五日の両日、同沼に生息していた淡水魚約二、五〇〇匹を錦大沼に移動させた。

改修計画では苦小牧川上流から有珠川に明きよを通して切り替えるもので、これまでの工事ですでに幅六〇メートルの切り替え水路二・四キロメートル、橋三本が完成していた。有珠川の整備工事は幅六〇メートルの有珠川兩岸に高さ三メートルの護岸を建設するほか、水深を二メートル掘り下げ、三九〇ミリの雨量にも耐えられる構造であった。

昭和四十一年度（六六）から同四十九年度（七四）までの九年間に一八億二、〇〇〇万円が投じられ、同五十二年度（七七）完成までの三年間で一挙に二七億円が投入されることになった。ところが、有珠川改修による地下水の減少から鉄北西部地区の松風、啓北、見山の各町で地盤沈下による民家への被害が相次ぎ、被害件数は八六件にのぼった。

室蘭土木現業所では、有珠川の河川改修に伴う災害との見解をとり、工事を一時中断し二八カ所でボーリング調査を行うとともに一三カ所に沈下盤を設置して調査にあたった。一方、被害者との補償問題についても再三にわたる話し合いの結果、九一団体（個人）との間で総額約四億円の補償額で解決をみた。

同四十二年（六七）から始められた新苦小牧川の整備事業は、同五十五年（八〇）までに松風町と見山町にはさまれた部分まで約二・四キロメートルの工事を終えた。同五十六年度（八一）からは見山町から山手町の北側をほぼ東西に流れ、清水町の苦小牧川の上流に至る延長二、二二九メートルの区間で、同床の掘削工事は済んでいたが築堤の仕上げと護岸および橋梁のかさ上げなどが行われた。



新苦小牧川と有珠川の合流地点

約二十年の年月をかけた新苦小牧川の切り替え工事が昭和五十九年（八四）三月に終わり、同月三十日には新苦小牧川の通水式が清水町上流で行われた。これで苦小牧川は下流が王子製紙苦小牧工場の排水と雨水が流れるだけとなり、事実上廃川となった。

苦小牧川は全長二六・五キロメートルで、上流は水質でも最も上級のA A類型で、三条橋上流部に王子製紙苦小牧工場の排水口があり、これから下流は上流からの自然水と排水が一对九の割合となって最低のE類型となっていた。

苦小牧川の切り替え工事は、清水町上流から旧有珠川に通じる水路で流れを切り替えて新苦小牧川としたもので、切り替え部分から旧有珠川河口まで延長五・四キロメートルの護岸、水路掘削などの工事が行われ、総工事費は約七〇億円にのぼった。

旧苦小牧川 苦小牧市街地中央部を流れる苦小牧川の埋め立て工事が、昭和五十七年度（八二）から着手された。の埋め立て この旧苦小牧川は二級河川で流路延長二六・五キロメートル、王子製紙苦小牧工場の工場用水として取水が行われていた。また、工場の廃液が流されていたことから悪臭がひどく、弥生、矢代、幸、本幸の各町など同川沿線の地域住民からは長い間にわたって悪臭対策の要望が出されていた。

昭和五十五年（八〇）七月、苦小牧市は苦小牧川の水流を新苦小牧川（有珠川）に切り替え、王子製紙が排水管を設置、さらに三条橋から海岸までの間を下水管を通して埋め立てるという計画を明らかにした。

旧苦小牧川埋め立てによる雨水管理施設工事は同六十年（八五）から始められ、初年度は河口から一四四メートル区間に雨水管の埋設、続いて三条橋付近から下流約九三〇メートル、さらに上流約八〇〇メートル区間への埋設工事が行われた。市の雨水管理施設工事業と平行して王子製紙苦小牧工場の専用排水管建設工事業も同五十九年（八四）十月から始められた。同工場西側の排水口から同川の川底に沿い、河口までの一、一七〇メートル間に直径二・二メートル

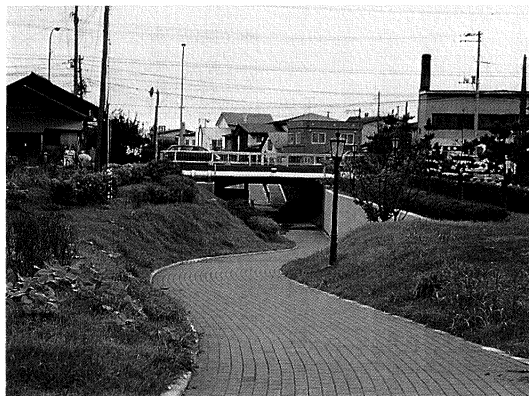
ルのヒューム管を埋め、総工費約一二億円で新排水施設が完成、昭和六十年（八五）八月に通水開始となった。このことにより環境庁が公表した汚染河川全国ワースト1の苦小牧川は姿を消した。

室蘭土木現業所が建設省に申請していた苦小牧川の廃川手続き（用途廃止）は、平成五年（九三）十一月中に承認が得られ、道河川局はこれを受けて長年にわたった苦小牧川の廃川を正式に告示される見通しとなった。廃川となる苦小牧川は、王子山のふもとから王子製紙苦小牧工場の構内を経由、高砂町の河口までの約三キロメートル、一〇万三、〇〇〇平方メートルの面積を有していた。

新苦小牧川の改修工事や同工場が排水を暗きょ方式に替え、市が下水道管を埋設したことから、昭和六十年（八五）には跡地利用が可能な状態になった。しかし、跡地は道、市、王子製紙の三者が土地区分をめぐって難航していた。平成三年（九一）になってようやく三者の土地面積の調整がつき、土木現業所が確定測量を実施した。

道河川課が建設省に対して行っていた苦小牧川の「河川用途の廃止に関する告示の承認申請」は、同六年（九四）一月に認められ、道は二月の公報で正式に告示した。廃川手続きが終了したことから、室蘭土木現苦小牧出張所は高砂町河口付近から三条橋のやや上流までの八〇〇メートルを対象に河川盛り土工事を実施、整理を終えた。

跡地は河口から三条橋北側二〇メートルまでの延長約一キロメートル、幅二〇メートルで、敷地は半分近くが国有財産法で一〇年間の用途指定がある



散策路となった苦小牧川の河川敷

ため、市は当面、緑地帯として暫定整備することにした。跡地のうち西側半分は土木現業所が埋め戻しを完了し、東側半分は市が平成六年（九四）六月から埋め戻し作業を進めていた。

苦小牧市は同七年度（九五）から旧苦小牧川跡地の整備に着手することにした。市の計画では河口から国道36号までは西側を車道拡幅用地とし、残りを緑地帯にして歩道を兼ねた散策路を設け、国道から北側は緑地帯として整備し、中央に散策路を設け同十一年度（九九）までに整備するというものであった。

同八年（九六）四月、旧苦小牧川の整備事業で苦小牧橋を中心に二七〇メートルにわたって、レンガ様のブロックを敷いた散策路が出来上がった。橋のたもととアンダーパスには小樽運河風のレトロな街灯も整備された。整備は五カ年計画で行われ、かつての旧苦小牧川の悪臭と茶褐色のあぶく川の面影は一掃され、その景観は一変して整備区間の延長とともに地域住民が親しみ、憩える場の快適空間となった。

苦小牧管内 苦小牧市管内は南側が太平洋に面していて、北西部は樽前山が聳える高地・山岳地帯となり、伏流の河川 水が河川をつくり、北東は平地と低い台地で比較的緩やかな河川が太平洋に注いでいる。河川は比較的短く、五十キロメートルを超えるものはない。水系は九河川で、一級河川（国管理）はなく、二級河川（道管理）の一〇河川、準用河川（市管理）五河川、普通河川（市管理）二四河川が流れている。

苦小牧市管内河川一覽表（平成十年三月三十一日現在）

水系名	水
区分	区
河川名	安平川
流路延長 m	四九八
河川法指 定区間m	三六・三 二一・〇
区分	準用河川
河川名	
流路延長 m	
河川法指 定区間m	
区分	普通河川
河川名	弁天水路川
流路延長 m	八・五
河川法指 定区間m	一一・五

[illegible]

二、公園整備と緑化事業

公園の 苦小牧市には都市公園法で定める都市公園が平成十一年末（一九九九）で二八八カ所ある。種類と整備 備 しては基幹公園として、1 街区基幹公園に①街区（児童）公園（主に児童利用の公園で、誘致距離二五〇m、〇・二五haを基準）、②近隣公園（近隣に居住する者が利用する公園、誘致距離五〇〇m、二haを基準）、③地区公園（徒歩圏内に居住する者が利用する公園、四haを基準）、2 都市基幹公園に①総合公園（都市住民全般の休息、鑑賞、散歩、遊戯、運動など総合的に利用する公園、一〇〇五〇haを基準）、②運動公園（運動に利用する公園、一五〇七五ha基準）、特殊公園として、①風致公園（風致を享受するための公園）、②歴史公園（史跡、名勝、天然記念物等の文化財を広く一般に供する公園）、③墓地（屋外レクリエーションの場として利用される墓地を含んだ公園、園地は三の二以上）、3 緑地（大気の汚染、騒音、振動、悪臭等の公害の防止を図るための緑地）がある。^①

苦小牧市は都市公園法に基づき、昭和五十三年（七八）七月十二日に「苦小牧市都市公園条例」を制定した。これは公園内での行為の制限、行為の禁止、利用の禁止と制限などを定めたものであった。

市長の許可を必要とするもの

- ① 物品の販売、募金その他これに類する行為
- ② 業として写真又は映画を撮影すること
- ③ 競技会、展示会、映画会、集会その他これに類する行為のため、全部又は一部を独占して使用すること
- ④ 水面にボートその他これに類するものを浮遊させること

行為の禁止となるもの

- ① 公園を損傷し、又は汚損すること、
- ② 竹木を伐採し、又は植物を採取すること
- ③ 土地の採取その他土地の形質を変更すること
- ④ 鳥獣類を捕獲し、又は殺傷すること
- ⑤ 公告物その他これに類するものを掲出し、又は散布すること
- ⑥ 他人に危害を及ぼすおそれのある行為又は他人に迷惑になる行為をすること
- ⑦ 立入禁止区域に立ち入ること
- ⑧ 指定した場所以外の場所へ車両を乗り入れること
- ⑨ 前各号に定めるもののほか、公園の利用及び管理に支障のある行為をすること

（『苦小牧市例規類集 3』平成十年十月加除分 苦小牧市より抜粋）

苦小牧市はその発展とともに市街地も広がり、公園数、面積も増加していったが、総数では昭和五十八年（八三）を一〇〇とすると、平成十一年（九九）には数では一四五に、面積では一一八であった。主要公園の概要は次のとおりである。

緑ヶ丘公園は、現在は運動公園であるが、戦前から不十分ながら公園として整備されていた。昭和三十一年（五六）九月五日に都市公園法により位置付けられ、頂上広場を中心に新たな整備が始まり、同三十九年（六四）九月十四日に新たに緑ヶ丘公園として開設され、さくら祭りなどの行事も行なわれていた。

その後、苦小牧地区の発展とともに、市営スケートリンクが埋め立てられてオーロラ球場となり、金太郎の沢一帯



市民の憩いの場となった市民文化公園

が整備され、スポーツ及びレクリエーションに対応するために、静的環境の豊かな中に、総合運動機能を備えた本市のシンボル公園として整備され、既設施設を併せて昭和五十七年（八二）から陸上競技場、テニスコート、サッカー場兼ラグビー場、市営球場、少年球場、王子球場が相次いで完成した。また、金太郎池の新設、レストハウス、冒険広場、展望タワーが整備された。

市民文化公園は、苫小牧工業高校跡地で、同四十八年（七三）に苫小牧百年を記念して「市民の森」として、市内中心部に設置された公園である。水と緑と太陽のもとに、四季を通じて文化、レクリエーションの利用を中心に、人と人との出会いが生まれ、生涯学習、健康づくりの場となることを目的に計画され、豊富な緑と文化施設を連携させ、都市のオアシスを目指すものであった。同五十四年度（七九）に建設省よりカルチャーパーク（文化公園）の指定を受け、道内初の文化公園として平成五年度（九三）をもって文化とレクリエーションを兼ね備えた公園が完成した。

川沿公園は、市の中心部より西に約八キロほどの住宅地にあり、同五十九年度（八四）から整備に着手した。同六十一年度（八六）に国の第四次都市公園等五カ年整備計画において、健康運動公園としてモデル指定され、住民の健康維持増進・基本体力の保持及び増進を図ることを目的とした、健康づくりの拠点となる都市公園である。

錦大沼公園は、苫小牧市の西部、樽前山麓に位置する、総面積二三〇ヘクタールの総合公園で、同五十二年（七七）三月二十五日の供用開始以来、苫

苦小牧市史（追補編）

小牧市民の憩いの場として、多くの市民に親しまれ利用されてきた。その特徴は二つの天然の湖沼をはじめ、自然林、小河川など、優れた自然環境を有していることであつた。⁽²⁾

昭和六十三年（八八）から北海道開発庁が提唱する「オートリゾートネットワーク構想」に基づき、自然環境と調和したアウトドア活動、健康維持、自然観察、家族、だんらんなどに資する目的で、オートキャンプ場を中心とした新しいタイプのレクリエーション基地の建設が進められた。平成四年（九二）七月から一部供用開始となり、同十年に一応の完成をみた。また、同九年には温泉を掘り当て、同十一年（九九）十月八日に天然温泉「湯のみの湯」がオープンし、苦小牧の新しい観光資源にもなっている。

苦小牧市の主な公園概況

公園名	種別	位置	面積ha	開設年月日	事業費百万円	事業年度	施設内容
緑ヶ丘公園	運動公園	字高丘41 清水町1丁目 #3丁目	九・四	S 39・9・14	七〇二九	S 31 5	ハイランドスポーツセンター（屋外・室内リンク）、サイクリングターミナル、頂上広場（展望タワー）、大型遊戯施設、芝生広場等、野球場（四面）、陸上競技場、テニスコート、サッカー場、憩いの森（金太郎の池、レストハウス、冒険広場多目的広場）等
市民文化公園	文化公園	末広町3丁目	一〇・二	S 59・10・9	八一九三	S 58 5 5	中央広場、多目的広場、池、滝、遊水路、噴水、水上コテージ、プレイロット（遊戯広場）、彫刻の道、サンガーデン、図書館、博物館、埋蔵文化財センター等
川沿公園	運動公園	川治町3・4丁目、柏木町	六・〇	S 61・3・11	一二八一	S 59 5 7	体育館、通年スケートリンク、多目的スポーツ広場（野球、サッカー）、ゲートボール場（二面、

年次	総数		総合公園		運動公園		街区公園		近隣公園		地区公園		風致公園		歴史公園		墓地		緑地	
	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積	箇所	面積
昭和58年	一九九	七八九〇	一	二〇〇	一	四六五	一七二	三五九	二	二二六		二	〇七	一	〇七	二	二二六	九	五五八〇	
59年	一九二	七五六六	三	二九二	一	四六五	一七二	三五八	一〇	一八八		一	〇六	一	〇七	二	一四六	二	五〇四	
60年	二〇二	七八五六	三	三〇二	一	一五〇	一七六	三三八	一四	二三四		二	一六	一	〇七	二	一五一	三	五二六八	
61年	二二一	八〇〇	三	三三五	一	六八八	一八一	三七四	一五	二八二	一	一〇	二	一八	二	〇七	二	一五三	五	五四四

苦小牧市の都市公園の推移（昭和五十八年以降）

（『市政概要』第16版）平成七年 苦小牧市議会事務局より作成

川沿公園	運動公園	3・4丁目 ときわ町6丁目 澄川町1 ・6丁目	六〇	S 61・3・11	一、二八一	S 59・H 7	中央広場、運動広場、サイクリングコース、ジョギングコース、ボールコート等
錦大沼公園	総合公園	字樽前 字錦岡	二二九・七	S 52・3・25	三、七四六	S 51・H 10	ロックガーデン、樹木園、展望台、芝生広場、散策路等 ・オートリゾート関係 （公共事業） オートキャンプ場、青少年キャンプ場、センターハウス、バーベキューハウス、多目的広場、テニスコート、パークゴルフ場、温泉ゆのみの湯、親水施設等 （第三セクター事業） コテージ村（コテージ、キャンピング棟、トレイラーハウス、カヌー基地等

苦小牧市史（追補編）

昭和62年	63年	平成元年	2年	3年	4年	5年	6年	7年	8年	9年	10年	11年
二二	二二	二二	二四	二五	二六	二六	二七	二七	二七	二八	二八	二八
八〇八	八三三	八四九	八五八	八四三	八四六	八五九	八八二	八九三	九三八	九〇一	九三三	九三三
三	三	三	三	二	二	二	二	二	二	二	二	二
一三六	一三八	一五三	一五六	一八六	一九〇	二二三	一四七	一七〇	一七二	一七二	一七八	一七一
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
七四二	七五七	七八八	八三二	八五四	八五五	八四五	八五三	八七二	八八〇	八八〇	八八〇	八八〇
一九〇	一九〇	一九八	二〇七	二二四	二二八	二三四	二三五	二三七	二三八	二三八	二三五	二二六
三九五	三九五	四〇一	四五五	四五五	四六二	四七六	四八〇	四九三	四九三	四九三	五〇一	五〇三
一五	一六	一七	一九	二二	二二	二二	二五	二八	二九	二九	二九	二九
二九二	二九四	三二四	三四四	三六六	三八八	四〇三	四八〇	五五八	五五七	五五七	五五三	五五三
一	一	一	一	一	一	二	二	三	三	三	三	三
一四	一四	二〇	二四	二九	三四	八〇	八五	二二三	二四	二四	二四	二四
三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三	三
一九	一九	一九	一九	一九	一九	一九	一九	一八	一九	一九	一九	一九
一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
〇七	〇七	〇七	〇七	〇七	〇七	〇七	〇七	〇七	〇七	〇七	〇七	〇七
二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二	二
一五六	一五七	一六二	一六四	一六九	一七三	一七七	一八一	一八二	一八三	一八六	一八八	一九〇
六	六	七	七	七	七	七	一〇	一〇	二	二	二	二
三四九	五五二	五五六	五五七	五五七	五五七	五〇九	五〇九	五〇九	五三三	五三三	五三三	五三三

『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部企画課

緑化推進

事業

苦小牧市は市街地を一步出ると豊かな緑に恵まれていながら、乾燥して砂煙りのたつ殺風景なまち、民間企業が集まって、緑化推進母体である「苦小牧市まちを緑にする会」が発足し、五月十二日に第一回市民植樹祭を開催した。

さらに市は新しいまちづくりに当たって、緑と工業との融和を目指して、同四十八年（七三）十一月十七日に人間環境都市を宣言し、緑と太陽の大自然を擁するかけがえのない郷土を守り、人間を主体とした公害のない、健康で安全な都市環境の創造を決意した。

以来毎年市民植樹祭を五月ないし九月に開催し、苗木の無料配布を行なうなど、緑化啓蒙に努めてきた。街路・公園樹木の植栽も続けており、多い年には街路樹では二五路線、二万本以上、公園緑地等では三三カ所、二万本以上の植栽を行なってきた。主な樹種は、街路ではナナカマド、クロマツ、ヤチダモ、ハルニレ、バンクスマツ、シナノキ、ニセアカシア、ハシドイ、ブンゲンストリー、エゾヤマザクラ、シダレヤナギ、プラタナス、トネリコなど、公園ではハスカップ、ツツジ類、モンタナ、バンクスマツ、クロマツ、ハコネウツギ、ニシキギ、イタチバナ、イボタ、アキグミ、ヤチダモなどであった。^③

苫小牧市は昭和五十九年（八三）八月に苫小牧圏都市計画区域（苫小牧市、白老町、早来町、厚真町、鵠川町）の「緑のマスタープラン・基本方針」をまとめ、平成四年（九二）三月には「グリーンフルプラン21」を策定して緑化活動を推進してきた。

「緑のマスタープラン・基本方針」ではまちづくりの理念に基づき、自然、文化、伝統を後世に伝え、ウトナイ緑地をはじめとする湖沼、湿原などの勇払原野の豊かな自然との共存を図るとうたい、①自然環境の保全、②レクリエーションの場の確保、③都市の安全性の向上の観点から公園緑地などを系統的に配置し、整備、保全に努めるとしたものでり、具体的な緑地の確保目標は圏域では約一万一、〇〇〇ヘクタール、苫小牧市八、二五〇ヘクタールであった。^④さらに、平成四年（九二）三月には「グリーンフルプラン21」を策定し、同五年三月にはグリーンフルプランを具体化する緑化基本計画を策定して事業を推進した。

苦小牧市内の街路・公園樹木植栽状況一覽表（昭和五十一年以降）

年度	総本数	街路樹		緑地公園等		年度	総本数	街路樹		公園緑地等	
		路線数	本数	箇所	本数			路線数	本数	箇所	本数
昭和51年度	一三、四〇五	九	一一、九八〇	六	一、四二五	昭和63年度	二七、〇六一	一八	二一、五二五	一九	五、五三六
52年度	一八、五三五	八	一〇、二五〇	一一	八、二八五	平成元年度	二三、五四一	一四	一五、八五三	二二	七、六八八
53年度	二六、五九七	六	一四、六二七	一九	一一、九七〇	2年度	一一、六一五	一七	七、九一五	一九	四、七〇〇
54年度	三七、三一五	六	七、三九八	二〇	二九、九一七	3年度	一六、五〇四	一五	四、〇五四	一七	一一、四五〇
55年度	一九、〇八七	四	三、九九〇	二〇	一五、〇九七	4年度	二二、九四〇	二三	一七、二五〇	二四	五、六九〇
56年度	二六、八六四	六	五、九五六	二五	二〇、九〇八	5年度	二六、九六七	二二	一一、二二六	二五	一五、七五一
57年度	二二、五四一	六	七、一五一	二三	一五、三九〇	6年度	一七、八〇三	二〇	七、三六六	一五	一〇、一三九
58年度	二九、五五二	一四	一六、八二二	一五	一二、七四〇	7年度	一八、一八九	一三	七、五七六	二九	一〇、六一三
59年度	二九、八四二	一九	一九、一三九	一三	一〇、七〇三	8年度	三一、一五五	一六	一一、〇五六	三三	二〇、〇九九
60年度	三三、五三八	二五	二六、三二〇	一二	七、二二八	9年度	二八、五四四	一八	二〇、四五〇	一六	八、〇九四
61年度	二七、一七六	二四	二〇、二一〇	一一	七、〇五六	10年度	二九、六八八	二三	一九、七二二	一一	九、九六六
62年度	三六、一一四	二五	二五、五五五	一三	一〇、五五九						

（『苦小牧市統計書』 各年 苦小牧市企画調整部管区課）

苦小牧市まち 苦小牧は、緑化について非常に困難の多いところと言われていた。自然条件の土壌、気象のどれを緑にする会 一つをみても、樹木の生育には厳しく過酷な条件が多かったのである。市民の緑化意識も低く、悪条件下での植栽技術や適応樹木の選択といった、基礎的問題への取り組みが遅れていて、昭和四十年（六五）代からの都市化、工業化の進展に伴って、「緑が少ない町」「潤いが無い町」と言われてきた。

そうした中であって、苦小牧民報社による国有林からナナカマドを払い下げて、市民に無償配布が続けられたり、

苦小牧森林組合から市に対し街路樹を植えるようにと、二カ年にわたり三〇〇万円づつの寄付があり、都市緑化の重要性がクローズアップされてきた。こうした状況の中で、地元経済界の有志と行政との懇談の中から、工業都市を指向する苦小牧にあつては、都市環境の改善、住みよいまちづくりには、緑化は必要欠くことのできないものとして認識され、全市をあげて緑化推進運動を起こすに至つたのである。

昭和四十五年（七〇）十二月に緑化を推進する母体を設立するため、苦小牧市、市議会、商工会議所、営林署、民間企業の関係者が集まつて発起人会が開かれた。当初、会の名称は「苦小牧市緑化運動推進委員会（案）」とされていたが、発起人会の中で緑の少ない苦小牧の緑化を積極的、永続的に行うため、官民共同、全市民参加の盛り上がりの中で緑化を進めようと、名称を「苦小牧市まちを緑にする会」と命名した。

同四十六年（七一）一月二十日、緑化を通じて生活環境の美化と市民の健康、情操を高めるため「苦小牧市まちを緑にする会」の設立総会が開かれ、①緑化思想の啓発宣伝と②緑化事業の推進と協力を大きな事業内容として発足したのであつた。歴代会長は次の通りである。

苦小牧市まちを緑にする会歴代会長名

第一代 武内 貞一 昭和四十六年度

第二代 加賀 正司 昭和四十七・四十八年度



市民文化公園で行なわれた北海道植樹祭

苦小牧市史（追補編）

第三代	莊 英 介	昭和四十八年十二月ゝ・四十九・五十・五十一・五十二・五十三年度
第四代	竹 橋 欣 司	昭和五十四・五十五・五十六・五十七年度
第五代	海 津 文 彦	昭和五十七年十二月ゝ・五十八・五十九・六十・六十一・六十二年度
第六代	村 瀬 眞	昭和六十二年十二月ゝ・六十三・平成元・二・三年度
第七代	木 下 克 彦	平成三年六月ゝ・四・五・六・七・八年度
第八代	高 嶋 浩	平成八年十月ゝ

『二〇周年記念誌ゝ水と光、緑あふれて』 平成三年 苦小牧市まちを緑にする会

まちを緑にする会では緑豊かな街づくりを目標にして、市民植樹祭の実施を始めとする緑化啓蒙看板の設置、緑の羽根募金活動、園芸教室、花壇の道造成、花壇コンクール、苗木の無償配布、家庭の庭現地指導、緑化カレンダー作成などのさまざまな事業や市民植樹一〇〇万本運動、花いっぱい運動などの官民一体となった緑化運動を推進して、苦小牧市の緑化に大きな成果をあげ、緑化推進運動功労者内閣総理大臣表彰などを受賞した。

注(1) 『自治用語辞典』 平成元年 榊きようせい

(2) 『市政概要ゝ第16版』 平成七年 苦小牧市議会議事事務局

(3) 『苦小牧市統計書』 平成二年版、同十一年版 苦小牧市企画調整部企画課

(4) 『苦小牧民報』 昭和五十九年五月二十五日号 苦小牧民報社

三、区画整理と新住宅用地

昭和五十年以降に 苫小牧市は、戦後の人口増加、それに伴う無秩序に進行する市街化、並びに相俟って始まつた行なわれた区画整理 た苫小牧臨海部（西港区）の開発計画等の背景を契機として、土地区画整理事業での街づくりが行われてきた。昭和二十六年（一九五二）より、西部地区（白金町、弥生町、矢代町、八三・七九ha）を皮切りに始まり、これは同三十四年度（五九）に完了した。

その後、旭町地区（末広町、港町、旭町、一〇〇・八二ha）が同二十九年度（五四）から同三十三年度（五八）までに、第一地区（音羽町、双葉町、緑町・木場町・春日町・住吉町の一部、一四六・九二ha）が同三十三年度から同三十九年度（六四）までに、第二地区（三光町、日の出町、一一二・六五ha）が同三十五年（六〇）から同三十九年度までに、山手地区（啓北町、北光町、松風町、花園町、見山町、山手町、一四七・四二ha）が同三十八年度（六三）から同四十五年（七〇）までに、中野地区（若草町、新中野町、元中野町、舟見町、入船町、一本松町、晴海町、真砂町、勇払の一部等、一、七五六・六四ha）が同三十八年度から同五十年（八〇）までに、西町地区（青葉町、大成町、新富町、三四・三六ha）が同四十三年（六八）から同四十九年度（七四）までにそれぞれ完了し、同五十年（八〇）までに七地区、二、三八二・六〇ヘクタールの区画整理を施行した。¹

さらにその後も、工業都市としてのまちづくりを目指して着実に進出する企業等の活動並びに、関連する住宅地の供給を積極的に行なっており、現在までに二三地区、四、五五二ヘクタールを完了し、引き続き三地区、六八八ヘクタールの事業を進めている。

こうした中で、北海道を代表する工業都市として成長した過程において、職住分離とする土地利用に基づき、同事

業においても西側地域の宅地化を図ってきたが、公害防止技術の向上、並びに東側地域を含む周辺地域で進められている各種プロジェクトを背景として、時代の要請に応えた職住近接型へのまちづくりの転換を図った。

特に、陸・海・空の交通の要衝に位置するウトナイ地区、沼ノ端鉄北地区については将来の東側地域の核となるまちづくりを実現するために、積極的に事業を推進してきた。

この区画整理事業によって、本市の道路、公園等の都市基盤施設の整備、宅地利用の増進については、同事業の果たした役割は大きく、健全な市街地の形成を図るための都市整備に大きな実績を挙げており、今後においても二世紀を見据えた、安全で魅力ある都市空間を創造するため、より一層の事業の展開を図ることになっている。

区画整理事業には、市直轄事業（苫小牧都市計画系井土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画美園土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業勇払土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業系井鉄北第一土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業沼ノ端鉄南第一土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業系井鉄北第二土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業苫小牧市明野土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業錦岡鉄北第一土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業苫小牧市系井鉄北第三土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業系井鉄南第二土地区画整理事業、補助事業（苫小牧圏都市計画事業駅前土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業木場町土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業若草土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業苫小牧市沼ノ端鉄北土地区画整理事業、組合事業（苫小牧市錦岡土地区画整理事業、苫小牧市山手北土地区画整理事業、苫小牧圏都市計画事業苫小牧市ウトナイ土地区画整理事業）、個人事業（苫小牧市弁天第一土地区画整理事業、苫小牧市静川第一土地区画整理事業）がある。

※第一編 政治・行政の財務、市の特別会計を参照のこと。

昭和五十年以降の区画整理事業一覧表

事業名称	施行者	面積 ha	施行期間	事業区分	総事業費 万円	国費	財源 保留地	内訳 公管費	万円 市債	その他
糸井前	苦小牧市	一四・五四	S43~S51	市直轄	九・七六		八七・七八		四〇〇	
駅岡	苦小牧市	二・四八	S45~S53	補助事業	二〇・四〇				六八・四〇	
錦岡	錦岡十地区画整理組合	八・八五	S47~S53	組合施行	五・七九		五・三六四			一・四四
美園	苦小牧市	二・三四	S49~S54	市直轄	三・八九七		九・九五〇	二五・三七	三・二二	
勇弘	苦小牧市	六・九一	S49~S56	"	八・八九七		七八・九五		八〇〇	
糸井鉄北第一	苦小牧市	一六・〇三	S50~S55	"	一七・〇七三		二五・二五一	一四・七六〇	四六・五一	
弁天第一	苦小牧東部開発株式会社	三三・〇八〇	S51~S54	個人施行	二・四三五〇				一四・五九〇	二・四三五〇
木場町	苦小牧市	二・七二四	S52~S61	補助事業	三・九五八〇	二・四八九〇		四・六〇〇	一八四・五四三	
若草	苦小牧市	四・八九	S52~S62	補助事業	五・二三九	二・五四二八六	一九・九五九			二・五九
山手北	山手北七地区画整理組合	七・五二	S53~S54	組合施行	二・〇二二八					二・六九四七四
静川第一	苦小牧東部開発株式会社	二・三三七〇	S53~S55	個人施行	二・九四七四					
沼ノ端鉄北第一	苦小牧	一七・六七	S55~S61	市直轄	一五・八〇九		八・一〇四六	四七・二九三	二・八六九	
糸井鉄北第二	苦小牧市	一五・〇八〇	S55~S61	"	二・八九七三		一九・〇二七	八九・七五五	一〇〇〇	
明野	苦小牧市	三・五〇二〇	S59~H2	"	四四・八三五	五・六六	四三・九四六	二・七三	七・八九	
錦岡鉄北第一	苦小牧市	三・〇八九六	S59~H5	"	七・三三六七	一・三・一六〇	三三・四八九	七五・九五〇	一八・三三六	
糸井鉄北第三	苦小牧市	四・〇四七	S61~H2	"	一七・五四七	一・六五〇	六六・二五三	一〇四・七三	四六・九	
ウトナイ	ウトナイ十地区画整理組合	三・七八〇	H2~H11	組合施行	二・〇七五〇〇	四四・一〇〇	三三・二八九〇	二〇・五一〇	六四・九五〇	二・八四九
沼ノ端鉄北	苦小牧市	三・〇三五	H6~H17	補助事業	二・〇八九九〇	六七・三〇〇	六三・七四〇	二五・八〇		二・六〇
糸井鉄南第二	苦小牧市	五・〇〇	H9~	補助事業						

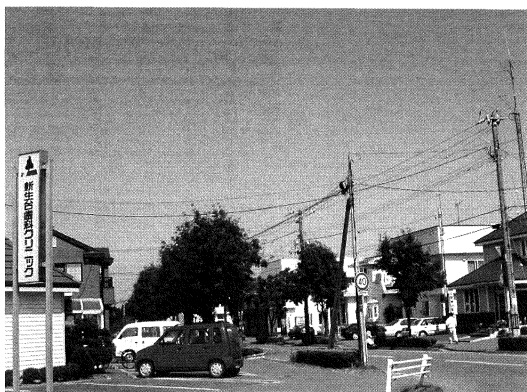
〔苦小牧市統計書〕 各年 苦小牧市企画調整部企画課より作成

新住宅団地 昭和二十六年（五二）からはじめられた土地区画整理事業の整備とともに、苦小牧市は港湾の伸展の**開発** 工業団地の造成、市街化の進行などで企業立地による人口が増加し、現在一七万人を超える本道六番目の都市に発展した。この苦小牧の発展にあわせて市内各地で土地開発が行なわれ、土地造成・区画整理、開発行為による新住宅団地が形成されていった。

沼ノ端地区では、同五十五年（八〇）から同六十一年（八五）にかけて沼ノ端鉄南第一地区一七六・七ヘクタールが苦小牧市によって宅地造成され、計画人口一万六〇〇人を想定した。平成二年（九二）に王子不動産㈱が沼ノ端六五五番地に〇・八ヘクタールの宅地造成をし、その後苦小牧港開発㈱がウトナイ住宅団地八・五ヘクタール、トクナ㈱がグレイスタウン沼ノ端〇・八ヘクタール、エスケー産業がななかまど団地〇・八ヘクタール、㈲平岡観光が沼ノ端ニュータウン平岡四・四ヘクタールを造成した。また、同二年（九〇）から同十二年（二〇〇〇）までにウトナイ土地区画整理組合が三一七・三ヘクタールの整備を進めていて、すでにその一部が完成して住宅団地が形成され、地区計画地区に指定されている。また、沼ノ端駅北地区も地区計画に指定されている。

勇払地区では、昭和四十九年（七四）から同五十六年（八一）にかけて苦小牧市によって六九・九ヘクタールが宅地造成され、想定人口四、二〇〇人とした。平成八年（九六）に日本製紙㈱がハМанスタウン勇払団地一・一ヘクタールの宅地造成を完了した。

錦岡地区では、昭和三十九年（六四）から十年がかりで苦小牧市が三六・六ヘクタールを造成した錦岡団地を皮切りに、うぐいす団地、松田団地が開発された。さらに、同五十三年（七八）から同五十五年（八〇）にかけて七、三〇〇人を想定した錦岡第二団地（錦西ニュータウン）九三・三ヘクタールを造成し、地区計画地区に指定されている。その後、日本勤労者住宅協会が五・六ヘクタールのグリーンタウン、朝日興業が三六ヘクタールのスプリングタウン、エス



新生台住宅団地



みどりの住宅団地



ウトナイ住宅団地

ケーハウジングが四・五ヘクタールのはまなす第二団地を造成しており、現在もなお宅地造成が活発である。この地区には澄川町、ときわ町、青雲町、のぞみ町、美原町、宮前町、明德町、もえぎ町、はまなす町の新町が誕生している。

旧糸井地区では、昭和四十三年（六八）から同四十七年（七二）にかけて苫小牧市が実施した一一八・五ヘクタールの糸井団地造成にはじまり、同五十年（七五）から同五十五年（八〇）までに苫小牧市が糸井鉄北地区一六六ヘクタールの宅地造成を実施した。同四十八年（七三）には伊藤忠商事がシーアイタウン二九・二ヘクタールを造成した。その後も引き続き開発行為が続けられ、大住宅団地（有珠の沢）を形成している。

昭和四十七年（七二）に苦小牧信用土地㈱が宮の森団地〇・九ヘクタールの宅地造成を行い、その後も造成地を拡大していった。同五十八年（八三）から同六十年（八五）にかけて菱中興業㈱がグリーンヒル団地（望洋台）二六・六ヘクタールの宅地造成を行い、同五十九年（八四）から同六十一年（八六）にかけて北海道勤労者住宅生活協同組合がみどり野ニュータウン一二・一ヘクタールの宅地造成を行ない、この地は地区計画地区に指定されている。この地区には有明町、永福町、柏木町、川沿町、小糸井町、光洋町、桜木町、しらかば町、豊川町、日新町、日吉町、有珠の沢町、宮の森町、はまなす町が誕生した。

鉄北東地区では、苦小牧港築設と同時に港湾掘削土砂の埋立てがはじまって、宅地造成化されていった。美園・明野地区は同四十九年（七四）から平成二年（九〇）までに都市計画法による宅地造成で、苦小牧市、苦小牧港開発㈱、王子製紙㈱、㈱岩倉組などによって延べ三八〇・七ヘクタールが宅地造成された。また、㈱岩倉組は三光町の旧ホモゲン工場跡地に新生台団地を昭和五十七年（八二）から平成五年（九三）にかけて四九・六ヘクタールの宅地造成を行い、市内でも有数の住宅団地となり、地区計画地区に指定されている。同五年（九五）に国鉄清算事業団が日の出町の国鉄団地二・六ヘクタールの宅地造成を行なった。同八年（九六）と翌九年（九七）にかけて盛興建設㈱が柳町にロイヤルタウン柳町五・四ヘクタールの住宅団地を造成した。木場町地区の一部二七・二ヘクタールは昭和五十二年（七七）から同六十一年（八六）までに区画整理が完了した。この地区に新しく新明町、あけぼの町、明野新町、明野元町、柳町、新開町が誕生した。

鉄北西地区では、山手地区の一四七・四ヘクタールは昭和三十八年（六三）から同四十五年（七〇）までに旧宅地造成事業法によって完了した。山手北地区の七・四ヘクタールは同五十三年（七八）と翌五十四年（七九）にかけて山手北土地地区画事業組合によって宅地化され、一部に中高層公営住宅が建設された。また、王子製紙㈱は同四十三年（六

八)から昭和四十六年(七二)までに七・八ヘクタールの宅地造成を行い、王子不動産(株)は同五十九年(八四)に花園町に一・三ヘクタールの宅地造成を行い、この地のほとんどが住宅地になった。

丘陵地区では、高丘で出光興産(株)が同四十七年(七二)から同五十三年(七八)にかけて六・九ヘクタールの宅地開発を行い、自社の住宅地等に使用している。岩倉土地開発(株)が平成五年(九三)から同八年(八六)にかけて一六・四ヘクタールの宅地造成を行い、ザ・スプリングヒル高丘として売出し、すでに一部が住宅団地となっていて、地区計画地区に指定されている。錦岡オーシャンヒルズの三五ヘクタールは宅地化され、地区計画地区に指定されている。市内中央地区では、旧宅地造成事業法によって土地区画と宅地造成が完了している。表町駅前には副道工事もあわせ、苫小牧市が昭和四十五年(七〇)から同五十三年(七八)にかけて二一・五ヘクタールの造成を行なった。旧王子東部と呼ばれた若草町は同五十二年(七七)から同六十二年(八七)にかけて四二・九ヘクタールの宅地が造成された。このほか汐見町、中野地区の一、七五六・六ヘクタールの土地区画整理は同五十年(七五)までに完了した。弥生町・旧西町地区は市内の住宅団地造成では最も早く実施された地区で、東側では八三・八ヘクタール、西側では三四・四ヘクタールが宅地化され、古い公営住宅は取りこわされて中高層住宅に立て替えられている。住吉町の公営住宅街も同様の経過をたどっている。

苫小牧市は人口の増加とともに、郊外、丘陵地へと住宅地が伸びており、今では錦岡から明野まで住宅地がつながってしまった。昭和五十年(七五)の市街化区域一万四、七八〇ヘクタール、市街化調整区域三万五、七八八ヘクタールから、平成十年(九八)には市街化区域一万五、四二三ヘクタール、市街化調整区域二万三、三五二ヘクタールになっている。また、住宅戸数では昭和五十三年(七八)が四万八、一六〇戸であったものが、平成七年(九五)には五万八、九八〇戸に増加している。²⁾

注（１）『苫小牧市の土地区画整理事業』 平成九年 苫小牧市土木部区画整理事務所

（２）『苫小牧市勢要覧二〇〇〇』 平成十年 苫小牧市企画調整部広報聴課

第二節 道路整備

一、都市計画と道路整備

近年の都市 新都市計画法で「市街化区域」と「市街化調整区域」に区分したが、前者は既成市街地を含み、約十年以内には計画的に市街化が行なわれる地区で、後者は市街化を抑制し、生産緑地や公園を維持する区域とされた。

昭和四十八年（一九七三）に苫小牧市内の都市計画決定があつて、①都市計画区域では、面積約五万五七〇ヘクタール（同四十八年六月一日、北海道告示第一七〇六号）、②市街化区域では、面積約一万四、七八〇ヘクタール（同四十八年十二月二十八日、北海道告示第三八〇四号）、③市街化調整区域では、面積約三万五、七九〇ヘクタール（同四十八年十二月二十八日、北海道告示第三八〇四号）であつた。

その後、用途地域（面積約一万四、七八六・一ha、昭和四十八年十二月二十八日北海道告示第三八〇五号）、臨海地区（面積約一、四二六・一ha、同四十八年六月一日北海道告示第一七〇九号）、防火地域（面積約六五・五ha、同四十九年二月七日北海道告示第一六号）、準防火地域（面積約一、七八一・四ha、同四十九年二月七日北海道告示第一六

号)、高度利用地域(面積約一・一ha、昭和五十一年二月五日北海道告示第一四号)、市街地再開発事業(面積約一・一、同五十一年二月十日北海道告示第二六三号)が決定されていった。^①

平成十年の都市計画概要

都市計画区域面積		用途地域面積	
市域面積	五六、一二六・〇ha	総数	一五、四二三・〇ha
都市計画区域面積	三八、七七五・〇	第一種低層住居専用地域	四二八・〇
市街化区域面積	一五、四二三・〇	第二種低層住居専用地域	六三・〇
市街化調整区域面積	二三、三三二・〇	第一種中高層住居専用地域	九六九・八
臨海区域	一、五七六・〇	第二種中高層住居専用地域	四五五・〇
防火区域	六三・〇	第一種住居地域	九八八・〇
準防火地域	一、二八六・〇	第二種住居地域	一四六・〇
高度利用地域	四・六	準住居地域	九五・〇
市街地再開発事業	一・一	近隣商業地域	一三三・二
地区計画	三三七・七	商業地域	一五五・〇
市街地再開発促進区域	〇・四	準工業地域	一、九四二・〇
		工業地域	一、〇五一・〇
		工業専用地域	八、九九七・〇

(『苫小牧市市勢要覧二〇〇〇』平成十二年 苫小牧市企画調整部広報広聴課)

苦小牧市史（追補編）

都市計画 当初の都市計画道路は一等三類、二等二類の五種類に分かれていた。一等一類が六路線、二等二類道路の指定 が九路線、一等三類が八路線で計二三路線、二等一類が四路線、二等二類が六路線で計一〇路線、合計三三路線であつた。^②

昭和四十三年（六八）十一月八日に建設省告示第三三四六号をもつて都市計画道路網の全面変更、同四十九年（七四）七月十日に北海道告示第二三七六号により都市計画道路の名称変更が行なわれた。この間、駅前中央通、旭大通ほか二路線の追加、苦小牧停車場通、三条通ほかの変更が行なわれ、同五十一年（七六）三月末現在の苦小牧地域の都市計画道路は次の三四路線であつた。^③ 道路延長などは第五編交通・通信の陸上交通を参照のこと。

苦小牧市域都市計画道路一覧表（昭和五十一年三月末現在）

路線名	区分	起点	終点	延長 m	幅員 m	路線名	区分	起点	終点	延長 m	幅員 m
西町大通	市	西町一七	山手町五八	二、〇五〇	四五	大通	国・市	文部省国有地	錦岡二〇二	一六、〇九〇	二七
植市錦岡通	国	植苗一七七	錦岡二六八	二六、六〇〇	五五	錦岡二股通	道	錦岡二九	錦岡四四五	一、八五〇	二五
臨海北通	国・道	元中野四	柏原一二四	一四、五五〇	五〇	糸井西通	市	糸井一四五	糸井二〇六	一、六一〇	二五
苦小牧港通	市	植苗二四一	勇払一四六	三、三一〇	六〇	糸井東通	市	糸井一五九	糸井一七七	一、九八〇	二五
明野南通	国	三光町二〇	沼ノ端二五〇	八九六〇	四五	臨海南通	道	中野六一	弁天五七	九、一二〇	二七
明野中央通	市	明野九	明野九	一、三〇〇	一一〇	汐見通	市	中野八九	大町九	三、五六〇	二七
勇払沼ノ端通	国	勇払一〇三	植苗二四一	七八二〇	五〇	緑町二条通	市	音羽町三	木場町四六	一、八六〇	二五
臨海中央通	市	勇払一四六	勇払一四六	一、七五〇	六〇	明野西二条通	市	明野八	明野九	一、六〇〇	二五
ウトナイ東通	市	植苗九一	植苗一三七	二、四九〇	五〇	明野西三条通	市	明野九	明野九	一、五一〇	二五
錦岡停車場通	市	錦岡二八八	錦岡二六八	一、二四〇	三二	明野東二条通	市	沼ノ端一四七	植苗二四一	一、二四〇	二五
糸井停車場通	市	糸井一五七	糸井一五七	四二〇	三二	駅前中央通	市	表町一五	表町一八	六五〇	二七

双葉三条通	道・市	住吉町一	錦岡三七	二、一二〇	三六	苦小牧停車場通	市	旭町一	旭町七二	五〇〇	二〇
支笏湖通	国・市	中野七一	高丘四一	四、五六〇	三六	三条通	市	表町一八	糸井一五七	四、七三〇	二〇
明野西一条通	市	三光町二六	高丘四	一、八六〇	二七	王子通	市	若草町一	王子町二五	一、八二〇	二二
臨海環状通	市	勇弘一四六	沼ノ端三二九	八、七五〇	三二	旭大通	市	旭町一	清水町三	二、六五〇	三六
臨海東通	市	沼ノ端三〇	勇弘一四三	四、四七〇	三六	木場町西通	市	木場町一八	清水町三	四九〇	三〇
明野北通	道	沼ノ端三〇	住吉町二六	六、四六〇	三六	木場町中央通	市	木場町一八	木場町三八	八三〇	二五

『苦小牧圏（市域）都市計画道路網図』昭和五十一年 苦小牧市土木部都市計画課より作成

その後、本市の発展に伴って市街化区域の増大、区画整理に伴う土地整理、民間業者による開発行為により宅地化が進み、都市計画道路や生活道路も増加していった。平成十一年（九九）九月末現在での都市計画道路は一般道路が八四路線、自転車歩行者専用道路二四路線、計一〇八路線になっている。

苦小牧圏都市計画道路一覧表（平成十一年九月三十一日現在）

路線名	起点	終点	通過地	延長 m	幅員 m	路線名	起点	終点	通過地	延長 m	幅員 m
西町大通	矢代町二	字高丘	北光町	二、三三〇	四五	川治町一	ときわ町三	川治町	川治町	二、四四〇	一八
美浜錦岡通	字美浜	字錦岡	字高丘	三、五九〇	四〇	しらかば町	川治町一	川治町	川治町	一、五〇〇	二〇
臨海北通	元中野町四	字沼ノ端	字沼ノ端	八六二〇	五〇	豊川町二	日新町一	豊川町	豊川町	九〇〇	一八
苦小牧港通	あけぼの町	字勇弘	字勇弘	二、六八〇	三五	しらかば町	桜木町一	桜木町	桜木町	二、二九〇	一八
明野南通	日の出町二	字沼ノ端	字沼ノ端	八、四四〇	四五	有珠の沢通	有珠の沢町	豊川町	豊川町	一、八八〇	一六
緑ヶ丘園通	清水町二	清水町三	清水町	九〇〇	四〇	明野新町二	明野元町二	明野新町	明野新町	三、一六〇	一八
勇弘沼ノ端通	字勇弘	字沼ノ端	字勇弘	八、三二〇	三〇	明野南一条通	明野新町三	明野新町	明野新町	三、一七〇	一八
喜砂大通	字勇弘	喜砂町	字勇弘	一、三八〇	六〇	明野北一条通	新明町四	新明町	新明町	二、三三〇	二〇
苦東美浜通	字柏原	字美浜	字植苗	五九八〇	三三	明野西中通	柳町四	新明町三	新明町	一、六八〇	二〇

苦小牧市史（追補編）

錦岡停車場通	宮前町二	もえぎ町二	宮前町	一、二七〇	三三	明野西二 中通	柳町四	新明町一	新開町	一、五六〇	一八
糸井停車場通	日吉町三	日吉町二	日吉町	四二〇	三三	ウトナイ鉄北通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	一、二七〇	一八
双葉三条通	二光町一	字錦岡	字錦岡	一四一四〇	三六	ウトナイ南 条通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	一、二四〇	一八
支笏湖通	元中野三	字高丘	字高丘	三〇一〇	三七	ウトナイ南 条通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	一、二七〇	一八
明野西一条通	明野新町二	字高丘	新明町	一八六〇	二七	ウトナイ西 条通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	一、七四〇	一八
臨海中央通	字勇弘	字柏原	字勇弘	五、六一〇	三六	沼ノ端北 条通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	四九〇	三〇
臨海東通	字沼ノ端	字勇弘	字勇弘	六、四六〇	三六	沼ノ端鉄北通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	二、〇八〇	一八
明野北通	字沼ノ端	住吉町二	字沼ノ端	七、三三〇	三六	拓勇三 条通	明野元町二	字沼ノ端	字沼ノ端	二、〇八〇	一八
苦小牧東イター通	字植苗	字植苗	字植苗	三〇九〇	二三	拓勇三 条通	明野元町二	字沼ノ端	字沼ノ端	二、四九〇	一八
苦小牧西イター通	字錦岡	字錦岡	澄川町	三四九〇	二五	沼ノ端鉄北 条通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	二、四〇〇	一八
糸井西通	字糸井	柏木町六	川治町	一、六〇〇	二五	沼ノ端西 条通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	八〇〇	一八
糸井東通	光洋町一	豊川町二	豊川町	一、九〇〇	二五	苦小牧白老通	字高丘	字虎杖浜	字杜台	四、四二〇	三五
臨海南通	真砂町	字弁天	字勇弘	九、三八〇	二七	早来苦小牧通	字安平	字沼ノ端	字遠浅	二、一三六〇	二八
汐見通	元中野町四	大町二	汐見町	三、五六〇	二七	苦小牧廻川通	字沼ノ端	字米原	字上厚真	三〇、九四〇	二八
緑町三条通	日の出町二	本場町三	音羽町	一、八六〇	二五	苦小牧厚真通	字柏原	厚真町表町	字柏原	一、四一五〇	四〇
明野西三条通	新開町四	新明町二	新開町	一、六二〇	二五	東港北通	字共和	字沼ノ端	字沼ノ端	一、一五四〇	三〇
明野西三条通	柳町一	あけぼの町	柳町	二、九〇〇	二五	東部二 条通	字柏原	字遠浅	字柏原	五、〇六〇	三〇
沼ノ端西通	字沼ノ端	あけぼの町	字沼ノ端	一、二六〇	二五	東部一 条通	字静川	字遠浅	字静川	五、五四〇	三〇
駅前中央通	表町五	表町一	表町	六、七〇〇	二七	東部東通	字静川	字遠浅	字静川	一、一三〇	三〇
苦小牧停車場通	旭町三	旭町二	旭町	五〇〇〇	二〇	美沢初千歳汽港通	字美沢	字美々	字美沢	五、〇五〇	三三
三条通	表町一	日吉町二	光洋町	一、六七〇	二三	苦東自動車通	字植苗	字浜厚真	字柏原	一、九二二〇	二四
王子通	若草町一	錦町二	王子町	一、八二〇	二三	木もれびの道	豊川町一	柏木町三	豊川町	三、二六〇	二〇
旭大通	汐見町三	本場町三	緑町	二、六五〇	三六	東さくらぎの道	桜木町一	桜木町四	桜木町	五、四〇	六
本場町西通	本場町一	本場町一	本場町	四九〇	三〇	北星の道	しらかば町	桜木町三	桜木町	五、三〇	六
本場町中央通	緑町三八	緑町三八	緑町	八三〇	二五	南さくらぎの道	しらかば町	桜木町二	桜木町	一、二二〇	六
末広中央通	港町一	港町一	港町	八六〇	三〇	東しらかばの道	しらかば町	しらかば町	しらかば	五、五〇	六

港通	元泊町一	元泊町三	港町	一、〇四〇	三〇	わかばの道	しらかば町	しらかば町	しらかば	五九〇	六
末広通	汐見町二	末町三	末町	七六〇	一五	ふれあいの道	しらかば町	しらかば町	しらかば	二一〇	六
沼ノ端駅通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	三二〇	一八	糸井のこみち	しらかば町	しらかば町	しらかば	一九〇	六
算生川通	字錦岡	字錦岡	字錦岡	二、五二〇	三〇	やすらぎの道	しらかば町	しらかば町	しらかば	二二〇	六
勇弘川西通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	一、八八〇	二五	あすなろの道	しらかば町	しらかば町	しらかば	五八〇	六
東部西通	字弁天	字柏原	字柏原	二、一五三〇	三〇	かわぞえの道	川治町一	川治町六	川治町	三五〇	六
柏原静川通	字柏原	字静川	字柏原	七六〇	三〇	泉野の道	川治町二	川治町五	川治町	四四〇	六
東部中央通	字柏原	字静川	字静川	九四二〇	四〇	柏木の道	柏木町二	柏木町二	柏木町	三二〇	六
ウトナイ西通	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	二、六七〇	二四	あおぞらの道	日新町三	日新町三	日新町	一一〇	六
小糸魚川通	とさわ町六	澄川町八	とさわ町	一、〇七〇	一五	思いやりの道	日新町二	日新町三	日新町	七九〇	六
錦多峰川通	宮前町一	字錦岡	青雲町	一、三三〇	一八	日新川の道	日新町三	日新町三	日新町	三八〇	六
錦岡東一糸通	美原町一	のぞみ町一	美原町	七二〇	一八	草笛の道	日新町一	日新町一	日新町	二三〇	六
錦岡東二糸通	とさわ町二	澄川町六	とさわ町	一、〇八〇	一八	なかよしこみち	豊川町四	豊川町四	豊川町	四〇	四
糸井環状通	しらかば町	しらかば町	日新町	二、九九〇	二〇	とよかわの道	豊川町三	豊川町三	豊川町	三六〇	六
錦岡北環状通	もえぎ町一	もえぎ町一	もえぎ町	四一〇	一八	そと風と遊ぶ道	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	七、三〇	七
錦岡南環状通	宮前町二	字錦岡	宮前町	七五〇	一八	ひびきの道	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	一、七五〇	六
錦岡北中央通	明徳町二	澄川町四	のぞみ町	一、九〇〇	一八	かがやきの道	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	八〇〇	六
錦岡南通	宮前町二	とさわ町三	美原町	二、三四〇	一八	沼ノ端自由通路	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	六〇	五
澄川中央通	柏木町一	澄川町四	澄川町	二、六四〇	二〇	風おとの道	字沼ノ端	字沼ノ端	字沼ノ端	三、〇六〇	一五

『苦小牧市統計書』 平成十一年 苦小牧市企画調整部企画課より作成

自転車歩行者 苦小牧市は平成元年度（八九）に市内西部地区を中心に自転車・歩行者専用道路一八路線を整
専用道路の整備 備することにした。これは通勤、通学や買物客の自転車・歩行者に対応し、交通安全対策も含め、
地域の利便性と快適な歩行者空間を確保しようというのがねらいで、都市計画道路として整備していく方針を打ち出

した。

各路線には「ふれあいの道」や「思いやりの道」「糸井のこみち」など子供たちにも親しみやすいソフトな名称を付けたのが特徴であった。通学路に指定されている路線の整備を優先に、平成二年度（九〇）から整備していくことになった。

一 八路線の短長・幅員は異なるが、最短が「なかよし小道」の約四〇メートル、最長が「南さくらぎの道」の約一、二二〇メートルで、幅員はいずれも四〜六メートルで、自転車・歩行者の併用道と、自転車・歩行者を区分した二バータインで整備する計画であった。また、カラー舗装やブロック舗装などを施し、グレードの高い道路としていく意向であった。

市では全体路線を七年から八年計画で進めることにし、同二年度には「泉野の道（四四〇m）」と「柏木の道（三一〇m）」を整備し、色付きのブロックを使って舗装した。一八路線は次のとおりであった。

①東さくらぎの道、②北星の道、③南さくらぎの道、④東さくらぎの道、⑤わかばの道、⑥ふれあいの道、⑦糸井のこみち、⑧やすらぎの道、⑨あすなろの道、⑩かわぞえの道、⑪泉野の道、⑫柏木の道、⑬あおぞらの道、⑭思いやりの道、⑮日新川の道、⑯草笛の道、⑰なかよしこみち、⑱とよかわの道

（『苫小牧市統計書』平成二年版 苫小牧市企画調整部企画課より作成）

この自転車・歩行者専用道路は平成二年八月十日の道都市計画審議会で承認され、正式に都市計画道路に編入された。また、同三年度（九一）から道



木もれびの道

道苦小牧環状線（バイパス）に沿って約三・二キロにわたって自転車・歩行者専用道路を都市計画道路として「木もれびの道」を計画し、本格的なジョギングロードとして整備することになった。整備事業は平成四年度（九二）から同七年度（九五）までの四カ年計画で行なわれ、同七年十月三十一日に全長三、二六〇メートルが完成した。他の自転車・歩行者専用道路の整備も進み、木もれびの道の全面完成により、東側で苦小牧川の遊歩道、西側で川沿公園までつながる歩行者専用道路のネットワークも完了した。

その後も市では、自転車・歩行者専用道路を増やしていき、同十一年（九九）四月一日現在で一五五路線、実延長一六・三キロメートル、このうち都市計画道路に編入されているのは二四路線であった。⁽⁴⁾

注(1)(2) 『苦小牧圏（市域）都市計画道路網図』昭和五十一年 苦小牧市土木部都市計画課

(3) 『苦小牧市統計書』各年 苦小牧市企画調整部企画課

(4) 『苦小牧市統計書』平成十一年版 苦小牧市企画調整部企画課

二、シンボルストリートとその他の道路整備

シンボルストリート 苦小牧市はまちの顔づくりとして、昭和六十三年（一九八八）三月十八日に市議会で議決されたリートの開通 基本構想に基づき、JR苦小牧駅から市民文化公園までをシンボルストリートとし、総延長一、七五〇メートルを整備することになった。ウインドーショッピングや散策等が楽しめるアメニティ空間をつくり、中心商店街の活性化と市民文化の向上を図ろうとするものであった。

そこで市は、この構想の具体化を図るため、平成元年（八九）五月十五日に苦小牧市シンボリストリート構想推進協議会（会長・岩倉賢周）を発足させた。この協議会は構想実現に向けた検討機関で、道路整備の対象となる近隣の商店街、町内会、土地所有者、借地権者と苦小牧商工会議所、苦小牧市など一八人で構成されていた。さらにその内部機関として、同年六月七日にシンボリストリート構想の具体的な取り組みや手法を検討するワーキンググループ「苦小牧市シンボリストリート構想検討部会」（部会長・岩花太助、二八人）が設置された。

検討部会は一二回の会合を開き、平成元年十二月に「苦小牧市シンボリストリート構想に関する報告書」をまとめ、上部団体の構想推進協議会に提出した。この報告書はさらに協議会で煮詰められ、同二年（九〇）二月二十四日に答申書として鳥越市長に手渡された。¹⁾

苦小牧市シンボリストリート構想推進協議会は、この構想を是非実施して欲しいとの意見はまとまったものの、具体的な問題になると駅前広場、道路拡張問題があることから、結論付けは行なわれなかった。そこで、実施計画の策定に向けて意志集合的な組織として、シンボリストリート建設連絡調整会議の設置を提案していた。

この結果、対象地域の商店街のイメージづくりを協議する場として建設連絡調整会議を同二年四月十三日に設置した。一方、駅前通商店街振興組合においても企画委員会をつくり、シンボリストリート事業の基本概念を検討し、調整会議に提案していくことになった。

苦小牧市シンボリストリート建設連絡調整協議会は、事業主体である苦小牧市、商工会議所、市商店街振興組合連合会など八者で構成、駅前広場、駅前通り、駅通り中心、カルチャーの四部会を設けて話し合いが行なわれた。そして、同三年（九一）六月十七日に部会の結論に沿ってまとめられ、市案を承認した。歩道はみかげ石舗装、車止め、照明灯などに「波・風・工業・白鳥」などをデザインし、郷土を演出する具体的な実施計画案であった。歩道に設け

るメモリアルブルートに新生児の足跡をシンボルストリートの目玉として採用することになった。

苦小牧市のシンボルストリート整備事業は、JR駅前から市道駅前本通り、同汐見大通り（苦小牧停車場通）、同旭中央通りを抜けて市民文化公園に達する「L字型」の道路を整備するもので、国道三六号までをシンボルストリート（八〇〇m）、文化公園までをカルチャーストリート（九五〇m）とする二ゾーンとして整備するものであった。

その第一工区としてJR苦小牧駅より王子正門通り交差点間の二三〇メートルを二億一、一六〇万円をもって、平成三年（九一）九月二日にサンプラザ駐車場で安全祈願祭を行なって着手し、同年十二月十五日に完成した。

その後も、第二工区として王子正門通り交差点より娯楽場パーク間の二一〇メートルを同四年（九二）八月十七日に着工し、同年十二月十二日に完成した。第三工区はとして娯楽場パークより旧鶴丸百貨店間の二一〇メートルを同五年（九三）八月十七日に着工し、同年十二月六日に完成した。さらに、シンボルストリートの最終区（第四工区）として旧鶴丸百貨店より国道三六号間の一五〇メートルを同六年（九四）八月二十八日に着工し、同年十二月十日には完成し、八〇〇メートルの全区間が完成した。電線類は地下埋設され景観に配慮するものであった。

平成七年度（九五）からはシンボルストリートの延長線としてカルチャーストリートに着手することになったが、当初計画では市民会館角から旭中央通りを経て市民文化公園に達する九五〇メートルであったが、市は景観や地域住民の要望を考えて、汐見町交差点まで延長することに設計変更し、これにより駅前から汐見町までの直線一、二六〇メートルが、新たな街路として生まれ変わることになった。路線型もL字型からT字型に変わった。

第五工区（カルチャーストリート第一工区）は国道三六号から汐見大通り（苦小牧停車場通）二一〇メートル（幅員二四・五m）区間が、同七年（九五）八月二十八日に着手し、同年十二月十五日に完成した。第六工区（カルチャーストリート第二工区）は汐見大通りの残り区間である汐見町交差点間二五〇メートルと、市民会館角から市科学セン



シンボルストリート



カルチャーストリート

ターまでの旭中央通り二五〇メートルを曲線道路とし、モニュメントとなるあづま屋、築山、ストリートファニチャー、照明灯、案内板、植栽など魅力ある歩行者空間を創出することにした。また、カルチャーストリートでも電線類は地下埋設とした。この二区間は平成七年八月二十八日に着手し、同年十二月十五日に完成した。

第六工区（カルチャーストリート第三工区）は旭中央通りの市科学センターから苦小牧東中学校までの区間を同九年（九七）八月二十五日に着手し、同年十二月二十七日に完成した。第八工区（カルチャーストリート第四工区）はカルチャーストリートの最終区間で、苦小牧東中学校から末広通り交差点まで一二〇メートルが、同十年（九八）八月二十日に着手し、同年十一月三十日に完成した。これによりシンボルストリートとカルチャーストリート全線が完成したが、当初計画では一、七五〇メートルであったが、汐見大通りへの延長変更と、市民文化公園までは土地買収の問題もあつて末広通り交差点までとし、総延長は一、八九〇メートルとなった。

また、平成六年（九四）十月から王子製紙、長岡造園、駅前通商店街振興組合により、花壇や常緑樹を植えた憩いの場として、娯楽場パーク西側にポットパーク建設に着手し、十二月に風をイメージしたモニュメンを設置し、同年（九六）に全面完成した。

苫小牧市シンボルストリート・カルチャーストリート整備状況

工 区	施 行 年 度	区 間	着 工 年 月 日	完 成 年 月 日	距 離 Ⅲ	工 事 費 万 円	備 考
第一工区	平成3年度	J R 苫小牧駅前～王子正門通り交差点	平成3年9月2日	平成3年12月15日	一三〇	二一、一六〇	シンボル
第二工区	平成4年度	王子正門通り交差点～娯楽場パーク前	平成4年8月17日	平成4年12月12日	二二〇	二二、一九〇	シンボル
第三工区	平成5年度	娯楽場パーク～鶴丸百貨店前	平成5年8月17日	平成5年12月6日	二二〇	二九、二三五	シンボル
第四工区	平成6年度	鶴丸百貨店前～国道36号	平成6年8月28日	平成6年12月10日	一五〇	二三、七三〇	シンボル
第五工区	平成7年度	国道36号～汐見大通り二二〇Ⅲ間	平成7年8月28日	平成7年12月14日	二二〇		カルチャー
第六工区	平成8年度	汐見大通り、旭中央通り科学センター	平成8年8月20日	平成8年12月27日	五〇〇		カルチャー
第七工区	平成9年度	科学センター～苫小牧東中学校	平成9年8月25日	平成9年12月27日	二六〇		カルチャー
第八工区	平成10年度	苫小牧東中学校～未広通り交差点	平成10年8月20日	平成10年11月30日	一二〇		カネチャ

『新聞切抜綴—シンボルストリート』 昭和六十三年～平成十年 苫小牧市史編集事務局編

その他の シンボルストリート事業は他の道路整備にも大きな影響を与えることになり、特に歩道部分において道路整備 より快適な空間をつくろうと各道路の景観整備事業が進められることになった。

先ず、本市の中心地を通る幹線道路である国道三六号の歩道改修が平成六年度（九四）から三カ年計画で整備されることになった。改修されるのは駅前通り交差点（駅前通り十字街）から若草町の交差点までで、室蘭開発建設部苫

小牧道路事務所がマリンストリート事業として整備することになった。

第一期工事は駅前通り交差点から市道旭大通り（市役所付近）までの四九四メートルの歩道両側で、平成六年（九四）五月二十五日に着手され、同年十月十八日に完成した。みかげ石風のコンクリート板やブロックを組合せて埋め、波型の植栽帯を新設したのが特徴であり、シンボルストリートとの連絡から続く景観をつくるものであった。

第二期工事は市役所前から南側が九〇メートル、北側が一二七メートル間の歩道整備で、同七年（九五）七月二十一日に着手され、十一月二十九日に完成した。前年度同様にアスファルト舗装を取り払い、擬石平板のカラーブロックに置き換えるものであった。第三期工事は末広通り東側の歩道を一〇〇メートルを前年度同様の工法で、植樹帯にはナナカマド、キンロウバイ、ハマナスなどの低木を植え、街中心部の緑のグリードアップにも役立たせるものであった。工事は同八年（九六）十月十日に着手し、同年十二月に完了した。³⁾

市道二条通りはコミュニティ道路として国の補助（歩道を中心とする一方交通）をうけ、シンボルストリートから新川通りの五二三メートルについて、平成七年度（九五）から二カ年計画で苦小牧市により実施されることになった。地元商店街の二条通り近代化推進協議会がまとめた考えに基づき、「木」をテーマにした景観を創出する。車道を緩やかに蛇行させ、歩道は二・五く四メートルに拡張する。照明灯と車止めは木目調でまとめ、歩道ブロックも茶系で合わせることにした。初年度の同七年度の工事はシンボルストリートからすずらん通りまでの三二〇メートルで、同年八月二十八日に着手し、同年十二月十三日に完成し、十五日には開通式のあと、門出を祝い人力車も登場して歩き初めが行なわれた。第二期工事はすずらん通りから新川通り間二〇三メートルが整備されることになり、同八年（九六）八月二十一日に着手され、同年十一月末には全線完成し、十二月十三日に開通式、お祝いが行なわれた。⁴⁾

すずらん通りの景観事業は、苫小牧市が国の補助を受け、平成九年度（九七）から二カ年計画で歩行者優先のコミュニティ道路として整備することになった。この通りは錦町と大町の境を南北に走り、古くから飲食店街として「すずらん通り」の名称で、市民に親しまれてきた。だが、歩道がなく、照明も暗いため安全上の問題や雾囲気の改善で地元から整備の要望が高まっていた。延長二八メートルで、国道三六号から三条通りに向けて一方交通であった。コミュニティ道路事業を適用する条件には、一方交通や歩行者優先の構造が必要であり、市内では市道二条通りに次いで二カ所目になった。

第一期工事では三条通から一条通りの一二〇メートルで、現状の九メートルの道路幅のうち一・五×二・五メートルの歩道を新設し、レンガ調のインターロッキングで舗装し、車道は車両速度を抑制し歩行者を優先するため緩やかに蛇行させ、交差点は滑り止めと安全上の配慮でカラーブロックにすることになった。同九年九月上旬に着工し、同年十二月末に完成した。第二期工事は残りの一条通から国道三六号までの一三四メートルが前年度同様の工法で、同十年（九八）八月三日に着手され、十一月二十日に完成をみた。これにより電柱はカラー電柱に替え、老朽化した水道管を更新したほか、その他の埋設物の調整も行い、デザイン照明灯七基、天然みかげ石のボラード（車止め）二六カ所、スズランの絵柄のモザイク平板六カ所が設置されて面目を一新した。同年十一月二十七日には地元すずらん通り振興会により開通式が行なわれ、整備完了を祝った。



二条通コミュニティ道路

緑の回廊構想は平成七年度（九五）に浮上し、市道王子通り（アリーナ通り）から市道駅前本通りのシンボルストリート、市道汐見大通りのカルチャーストリートを直結し、さらに市民文化公園、若草町の中央公園東側コミュニティ道路をつなぐ、総延長三、六〇〇メートルの「ロ」の型の回廊を形成しようというものであった。

アリーナ通りは全面四車線の整備を進め、電線の地下埋設、白鳥アリーナ、王子総合病院の植栽計画にあわせ、緑地帯の形成などで一体的な散策路を整備していくことになった。

苦小牧市駅前中央通り（道道苦小牧停車場線・副道）は、電線類を地下埋設してすっきりした景観を創出する「電線共同溝（C・C・BOX）事業」として、国の補助をうけ平成九年度（九七）から北海道によって景観整備が行なわれた。総工費は約八億五、〇〇〇万円で、JR苦小牧駅から国道三六号までの七〇〇メートルの歩道舗装を中心に行なうものであった。同九年度は東側の歩道のうち、市道三条通りから北側一三〇メートルの管路を埋設するなど仮舗装した。同十年度は東側歩道の電線類の埋設とレンガ舗装を施して翌十一年（九九）三月二十五日に完了した。最終年度の同十一年度には西側歩道を整備し、デザイン照明灯を設置して仕上げ、年度末までには全面完成となった。

注（一）（二）『新聞切抜綴—シンボルストリート』昭和六十三年～平成十年 苦小牧市史編集事務局編

（三）『苦小牧民報』平成八年十月十四日号 苦小牧民報社

（四）『苦小牧民報』平成八年十二月十四日号 苦小牧民報社

（五）『苦小牧民報』平成十年十一月二十八日号 苦小牧民報社