

石狩湾新港の歴史的変遷*

— 建設位置と港湾形状の決定について —

Historical transition of the Ishikari Bay New Port
- Resolution of the position and the harbor configuration -

神代 方雅**・田中 敦幸***・長内 戦治****・田中 実*****・戸巻 昭三*****

By Masanori KUMASHIRO, Atuyuki TANAKA, Senji OSANAI, Minoru TANAKA and Shozo TOMAKI

Abstract

When thinking about a historical transition of the Ishikari Bay New Port, the most important turning point in the history was decided by Mr. K. Matimura who was the governor of Hokkaido.

This paper describes about the whole story of the Ishikari bay New Port planned and constructed since 1965.

1. はじめに

石狩湾新港の歴史的変遷を考えたとき、その歴史の中で最も重要な転機の一つは、1970(昭和45)年5月25日町村道知事から示された小樽市、石狩町への裁定¹⁾であり、両首長にとってお互いの港湾誘致抗争のホコ先をおさめざるを得ない程の大きな力であった。これを受けて国が行う第3期北海道総合開発計画(第3期計画)²⁾が、1970(昭和45)年7月閣議決定され、石狩湾新港が起動できる条件が整えられた。

これを契機に北海道としても、従来は受身もしくは批判する立場であったが、自ら提案し地域づくりの推進者としての責務を負わされることになった。

そこで本論文は、現在の石狩湾新港が石狩の砂浜に建設されることになった位置と港のかたちについて、1965(昭和40)年代以降どのような経緯で決定していったのか、その過程について述べるものである。

2. 港湾建設位置決定までの動き

1961(昭和36)年、小樽市によって計画された銭函副港計画³⁾の成果は、1964(昭和39)年12月閣議決定された道央地区新産業都市建設基本計画に新規港湾について取り上げられたことと、いま一つは第2期北海道総合開発計画(第2期計画)⁴⁾の策定に当たり北海道案では「石

狩湾沿岸に木材施設を主とした新規港を築設する。」とした趣旨にまとめられたことである。

しかし、国では実施に当たり現地調査不十分のため時期尚早として計画は見送られ、そして40年代へと引継がれて行ったのである。

その後1964(昭和39)年、小樽市によって計画された札幌港(仮称)⁵⁾は、小樽市行政区域内の限定された背後用地における計画であったため、港湾を流通活動の拠点、産業の基盤そして都市機能の一翼とする3つの機能を果たし得ず、そのため札幌港計画をはるかに上回る広域的な港湾にすることが時代の要請として求められていた。

(1) 1965(昭和40)年 北海道開発庁による「石狩湾沿岸総合開発計画調査」

当時、国では地域間の均衡ある発展を目標とする国土開発の長期構想について全国的に再検討が実施されていた。そのため北海道開発庁は、北海道経済の長期展望を得るため概ね1985(昭和60)年の北海道経済の望ましい規模と構造を想定し、最も有効な成長経路の分析とこれの実現に向けての開発政策を明示するため、1965(昭和40)年度に北海道開発計画調査費による「石狩地区工業開発計画調査」を実施した。

この調査では、工業生産の見通し、適性業種の想定、工業団地の規模と位置について検討し、経済的観点から新規港湾の最適位置を求めようとしたものである。

調査の結果、図-1に示される3地区について社会・経済的な観点、すなわち道路整備状況、茨戸川の利便性、企業立地の観点から港湾位置はC地区が最も有利であると想定された。

* keywords: 国づくり、放水路計画、リーダシップ

** 工博 (株)クマシロシステム設計

*** 北海道港湾経済研究所

**** フェロー会員 工博 前(株)北日本港湾コンサルタント

***** 元石狩町助役、北海道史研究協議会員

***** 正会員 工博 (株)クマシロシステム設計

(〒060-0807 札幌市北区北7条西2丁目)

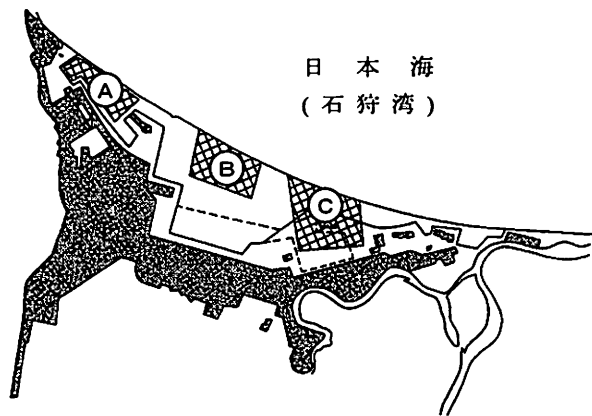


図-1 石狩湾沿岸総合開発計画調査 検討対象地区
(「石狩地区工業開発計画調査報告書」より抜粋)

(2) 1966～1971(昭和 41～46)「石狩湾岸調査」と港湾位置決定

北海道開発局は、港湾の建設位置について技術的視点から検討を加えるために、図-2 に示す3つの候補地を対象に、石狩湾沿岸の各種自然条件を調査し、港湾建設位置の技術的検討と施設法線の検討を1966～1971(昭和 41～46)まで6年にわたって行った。

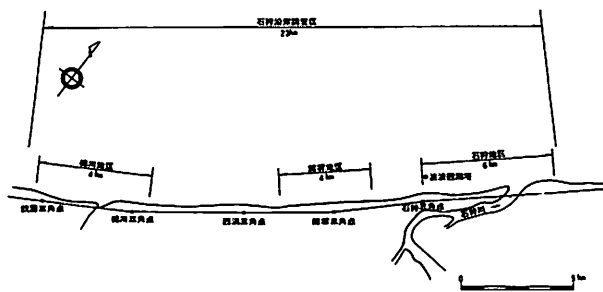


図-2 「石狩湾岸調査」による比較検討対象地区
(作成：北海道開発局)

なお、1966(昭和 41)年度から1968(昭和 43)年度までの3年間は、波浪観測、汀線や深浅の測量に加え、風況、沿岸流、漂砂、底質などの調査を、1971(昭和 46)年には模型実験や地質調査が実施された。

「石狩湾岸調査」により、漂砂、汀線変化状況から、港湾建設位置は鯨塚地区が有利であるとした。しかし、当時小樽市と石狩町が港湾建設位置をめぐる港湾誘致抗争が8年間続けられていたこともあり、港湾建設位置の構想は、小樽、石狩両市町の思惑とは全く無関係に、これまでの経済調査ならびに技術調査結果を尊重して取り進められて行ったのである。

最終的に石狩湾新港の建設位置は、1970(昭和 45)年 町村道知事から示された裁定を小樽市長、石狩町長が了承し、鯨塚地区に港湾位置が決定された。

3. 港のかたち

石狩湾新港の建設は、知事の斡旋を受け入れたことに

より運輸省へ「石狩湾新港(仮称)整備計画」を提出(昭和 45年 6月 18日)し、「第3期計画」(昭和 46年～55年)(同年 7月閣議決定)に「石狩湾沿岸に新規流通港湾を建設する。」と明記され、次いで「第4次港湾整備5カ年(昭和 46年～50年)計画」に組み入れられるため、その整備計画立案に向けて具体的に動きはじめることになった。

そこで、港のかたち決定までの過程を以下に述べる。

(1) 1968(昭和 43)年 8月 北海道交通研究会⁶⁾に調査委託

北海道は、第2期計画の終盤である1968(昭和 43)年に新しく始まる第3期計画に向けて策定作業を開始した。

時を同じくして、国では豊かな環境の創造を目標とする「新全国総合開発計画」の案が明らかにされた。この中で工業部門において、特に遅れがみられる北海道は大規模工業開発の有力な受け皿として位置づけられた。大規模工業開発は、港湾整備と不離一体のものであり、当然のこととして港湾建設の可能性の検討が重要な課題となった。このため、北海道は第3期計画の北海道案の策定にあたり、大規模工業開発を先導できる港湾建設立地の可能性について1968(昭和 43)年 8月その調査を北海道交通研究会に委託した。

その報告書で、新港はその性格上小樽港と相互補完的機能を持つとともに、流通貨物の取り扱いを主体として築設するもので、港湾取扱貨物量はこれら要素に基づいて1100万トンと推定し事業費は約210億円と見積もられた。

また港湾計画の概要では次のように述べられている。

a) 機能的な検討

将来、開発計画の進展に伴う札幌周辺の経済拡大から、小樽港のみで到底流通貨物の増大に対処することは困難になるものと考えられる。そのため、新しい流通拠点として既存小樽港の再開発と併せて石狩湾沿岸に新たな港湾の必要性が急速に高まりつつあることから、新港の性格と機能を次ぎのように挙げている。

イ. 札幌市と至近にあり、しかも港湾直背地区をそのままストックヤードとして使用し得る。

ロ. 札幌都市圏という大消費地を背景とした、臨海都市型工業の立地に適する。

ハ. 木材輸入を中心とした対岸貿易の拠点として新たな性格を確立し、裏日本沿岸各港との連携強化による流通の重点港となる。

b) 技術的な検討

新港の形態については、対象地区が一連の砂地で掘込式港湾が考えられ、港湾の築設技術上から特に問題はない。

c) 港湾の位置

港の位置は、石狩湾沿岸の漂砂の調査結果などを待つて決定すべきであるが、次の条件により石狩湾中央部に想定した。

- イ. 背後の土地利用上、湾中央部が望ましい。
- ロ. 茨戸川（旧石狩川）を利用しやすい。

d) 港湾の法線計画

外郭施設、内港施設などは、図-3 に示す通りであり、茨戸川との連絡水路幅員 40m、水深 2.0mを設け、茨戸川は貯木場として計画する。

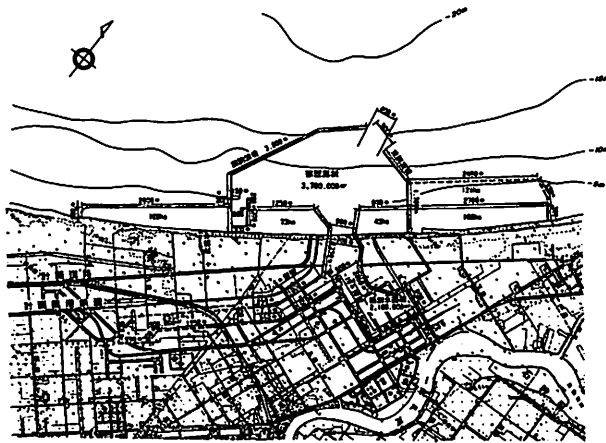


図-3 北海道交通研究会による計画図

提案は、多くの専門家の意見が反映された極めて現実性の高いものであり、北海道交通研究会と現在進められている港湾計画と比較すると、法線計画などに違いが見られるものの、建設に至る考え方、位置の選定などは殆んどそのまま実施されていることからもうかがわれる。

(2) 1966～1967(昭和 41～42)年 港湾計画と石狩放水路(茨戸川)計画の調整

北海道開発庁は、1961(昭和 36)年、1962(昭和 37)年の石狩川の洪水災害に鑑み、当時の谷藤事務次官の特命により、石狩川に新河口を開削し洪水を早く石狩川に出すとともに、旧河道を港湾として利用し平地を臨海型工業地区とする総合開発計画について調査を行うこととした。すなわち、銭函から石狩河口に至る石狩沿岸について、茨戸川(旧石狩川)と海をつなぐ運河などによる札幌周辺の排水対策に併せて港湾を新設し、背後地に流通・都市型工業などを配置する計画が適当であるとして、「札幌西北部地区総合開発計画調査」が実施された。この調査によって都市計画、中小河川等の水理ならびに水利、産業配置、交通体系などが調査、検討され 1969(昭和 44)年 3月に取りまとめられた。

a) 港湾と石狩放水路

1963(昭和 38)年、後に石狩湾新港地域開発のための第 3セクターとなる石狩開発(株)⁷⁾が、海と最短距離にある茨戸川左岸の水面を北海道知事より占用許可を得て、水

面貯木場(水面積 49 万 6000m²、貯木能力 22 万石対応)とし、北洋材を主体とする木材工業団地構想を立ちあげ、一方、入団企業者(20 社)は用地を取得し工場建設の準備を完了するなど石狩港(仮称)の早期実現を要望していた。

そのため、北海道開発局により図-4 に示される港湾と茨戸川(旧石狩川)を水路により短絡し、拡大して利用する種々の計画が議論された。

さらに「札幌西北部地区総合開発計画調査」により石狩川河口部を洪水対策として切り替えた場合、茨戸川周辺の排水対策と併せ、背後の開発事業である河川、港湾そして道路などの国直轄事業が受ける影響と効果を、現段階において総合的に検討された。

そのうち、放水路と関連する港湾の設置位置⁸⁾と港のかたちは、図-5 に示される設置位置平面図から、次の 3つのケースが検討された。(図-6～図-8 参照)

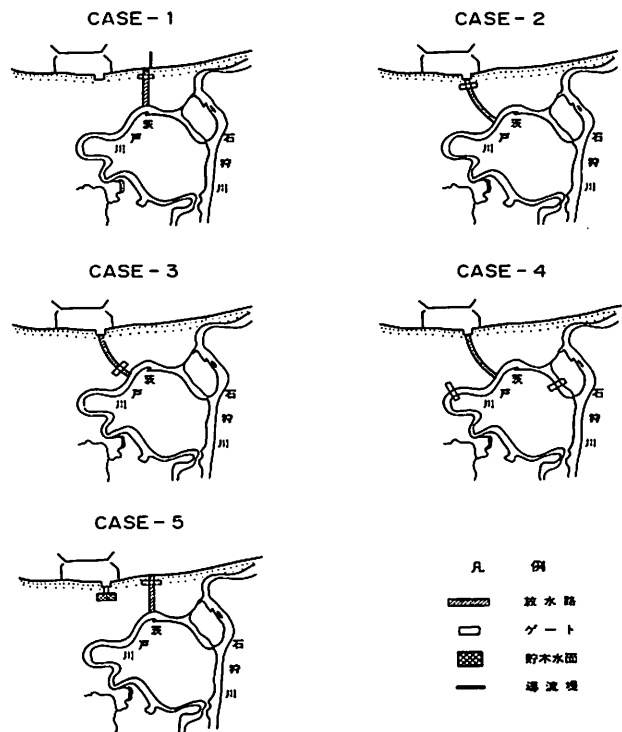


図-4 石狩放水路の利用類型図

(作成：北海道開発局)

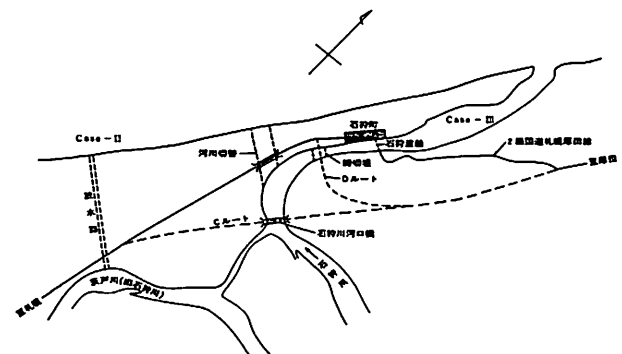


図-5 港湾建設位置と石狩川切り替え(案)平面図

(作成：北海道開発局)

- ケース 1 小樽内川(新川)付近に港を建設する場合
- ケース 2 茨戸川 (旧石狩川) より最短距離にある位置に建設する場合
- ケース 3 石狩川河口に建設する場合

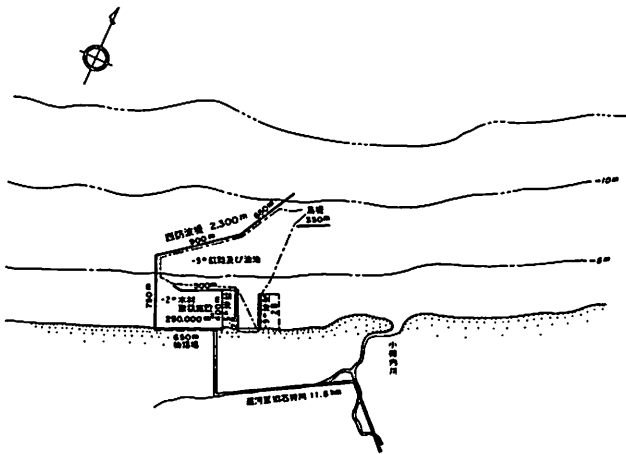


図-6 ケース 1

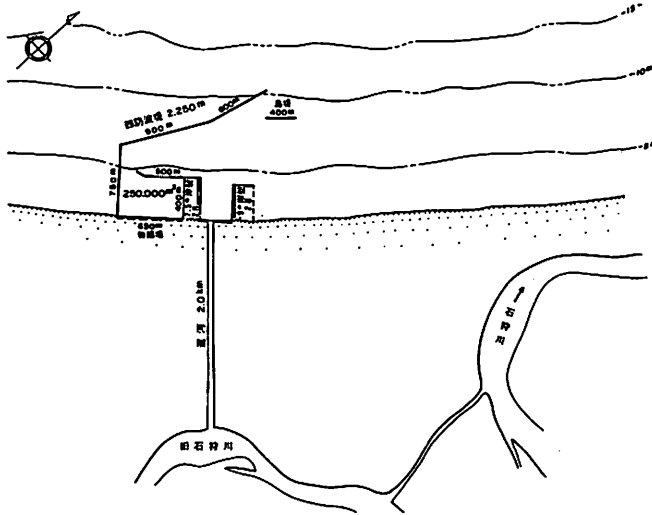


図-7 ケース 2

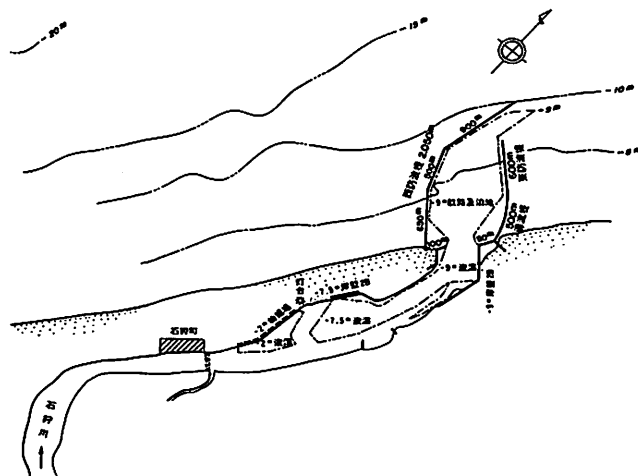


図-8 ケース 3

これら港湾の概要のうち、取扱貨物量は目標年次を

1975(昭和 50)年において輸入木材 70 万トン、石油配分基地として 20 万トン、車両数 50 万トンおよびセメントなどのバラ荷 20 万トン、合計 160 万トンと想定し、その規模で建設費はケース 1 80 億 8 千万円、ケース 2 74 億 4 千万円、ケース 3 76 億 6120 万円と算出された。

しかし、当時茨戸川の水は農業用水として使用されており、塩水の遡上阻止が絶対条件であるのに加え、水路をゲートで締切るとは、原木の引き入れが技術的に困難であったことから、水面貯木場を茨戸川に求めることは無理があるとし、海面を貯木水面にすることで港湾計画が検討された。

一方河川側は、茨戸川周地域の洪水氾濫による防災という社会の切実な要請から、石狩放水路を海岸との最短距離とした法線をもって計画していた。

図らずも両計画立案は同時期であったため、これらの要件が満足する形で取り進められたが、港湾側は前述の理由から茨戸川の水面利用は取り止めざるを得なかった。

しかし、港湾位置は、

- イ. 石狩川の排出土砂による漂砂の影響を避ける。
- ロ. 将来における港勢の進展と背後の土地利用との関連を考慮する。
- ハ. 石狩放水路との関連を考慮する。

という条件を踏まえ、花畔 9 線浜地先をほぼ中心にすることを固めた。

b) 河川管理者と石狩放水路⁹⁾

『石狩放水路は、石狩川本流の洪水時には、茨戸川と本流を遮断し、周辺市街地域(6000ha)の内水氾濫を防除することとし、1976(昭和 51)年着工し 1982(昭和 57)年にはほぼ完成した。設置場所は、茨戸川と日本海との最短距離である花畔六線を掘削し、放水路延長 2458m、放水路幅 50m、川床水深-4.9m (H.W.L.+1.1m)、最大流出量 500 m³/s を港湾内に流入させる計画とした。また、吐口には防潮水門を設置し、海水の逆流防止を図った。

(石狩湾新港と石狩放水路の関連と問題点)

イ.石狩湾新港と石狩放水路の関連

港湾内に流入させた場合、吐口部における洪水流の現象と茨戸川泥土の港内拡散などの影響についての検討。

ロ.放水路を運河として利用する場合の問題点

防潮水門部分の輸送の問題と放水路の維持管理についての問題点は、防潮水門部分を陸送する場合に、この部分の陸送設備が新たに必要になる。一方、運河として利用する場合は取水のための水位確保および塩水混入防止ができるかどうか。水路利用者と水利権者との間の調整が必要となろう。さらに、運河として必要断面を常時確保することが必要であり、そのため水路の維持管理について河川管理者と水路利用者との調整が必要となろう。』

以上のように、将来の維持管理、放水路、茨戸川の利

用が今後の課題であるとした。

(緊急通水)

石狩放水路建設途中の1981(昭和56)年8月、札幌市北部が豪雨により警戒水位を突破し洪水が氾濫したことから、完成前であったが地元と関係機関との協議を経て北海道開発局の決断により、水位を低下させるため石狩放水路の緊急通水を行った。

その効果は大きく、被害を最小限度にとどめその威力をいかに発揮した。しかし、完成前での通水により、港内埋没、漁業者調整などの課題が残されることになり関係者の努力が続いた。

(3) 1970(昭和45)年6月 運輸省へ第4次港湾整備5ケ年(昭和46~50年)計画の採択と昭和46年度港湾整備計画の予算要求

北海道は、1971(昭和46)年度を初年度とする第4次港湾整備5ケ年(昭和46~50年)計画策定にあたり、石狩湾新港(仮称)を取り上げてもらうために1971(昭和46)年6月、運輸省に昭和46年度の予算要求を行った。

図-9 および図-10は、その説明資料として用いられた港湾計画図と土地利用計画図¹⁰⁾である。

この計画図は、北海道開発局(港湾部)が試案として画

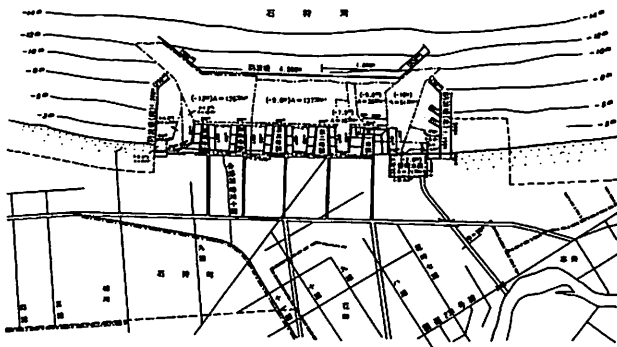


図-9 石狩湾新港(仮称)港湾計画図
(作成：北海道開発局)

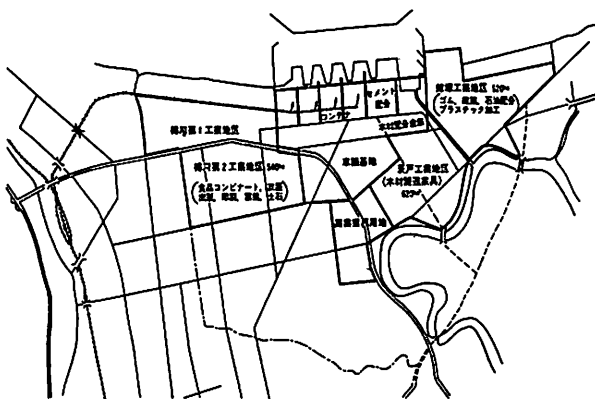


図-10 土地利用計画図
(作成：北海道開発局)

いたものであり、港湾の形式は掘込方式ではなく埋立方式を採用した。その理由は、一つには石狩湾岸沿いの国有地は狭く、海岸線の直ぐ近くに民有地が広がっており、掘込用地を確保できた苫小牧のような訳にはゆかず、費用もかさむが止むなく埋立方式とした。

次に、当時は港湾管理者さえ未決定のとき、港湾サイドだけ一方的に走り私有地に掘込水路計画を先取りしたかたちで計画図を画き、行政側や土地所有者などと大きなトラブルが生ずることを憂慮したことなどであろう。なお、この計画の事業費は約687億円である。

(4) 1971(昭和46)年6月 北海道開発庁は石狩湾新港の建設に関連して、当該地域開発に関する基本事項についての方針を明らかにする

1971(昭和46)年6月、北海道開発庁は、石狩湾の建設に関連して、当該地域開発に関する基本事項についての方針を明らかにした。その内容は、

- イ. 「石狩湾新港地域開発の概要」として、開発基本計画に盛るべき主要事項
- ロ. 開発推進体制として、北海道の組織体制の強化と地元推進体制の整備
- ハ. 第3セクターとしての石狩開発(株)の活用
- ニ. 用地先行取得のための措置
- ホ. 港湾管理主体の早期決定と漁業補償などの問題
- ヘ. 石狩放水路の早期着工

などについての考え方を取りまとめた。

「石狩湾新港地域開発基本計画」については、第3期計画を実施に移すための具体化として、北海道開発庁において作成することとなった。このため北海道は、1971(昭和46)年11月「石狩湾新港地域開発計画委員会」を設置し、基本計画(北海道案)を作成し、これを1972(昭和47)年7月、北海道開発庁に提出した。

(5) 1971(昭和46)年11月「石狩湾新港地域開発計画委員会」を設置

北海道は庁内の組織体制を整え、石狩湾新港地域開発計画の基本計画の案案を作成することとし、1971(昭和46)年11月各専門分野から総合的に調査・審議することを目的とした「石狩湾新港地域開発計画委員会」(知事諮問機関)を設置した。さらに、専門的事項について調査・研究を行うため、港湾、流通・工業、土地利用、交通、環境保全からなる5専門部会を設置した。

(6) 1971(昭和46)年11月~1972(昭和47)年3月「石狩湾新港地域開発計画委員会」港湾専門部会における港湾計画の検討

港湾専門部会が取り扱った主な内容

- イ. 貨物の輸送コストからみた石狩湾新港の必要性
- ロ. 道央港湾の聡輸送費用の比較
- ハ. 港湾計画図の各案の検討

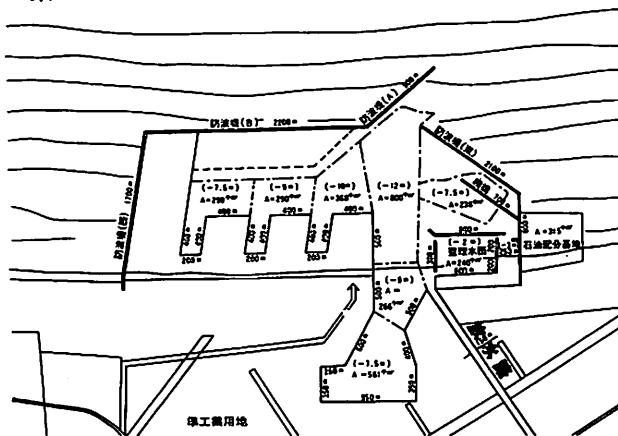
以下に、専門部会が検討した港湾計画構想図¹¹⁾(A案～E案)を図-11に示す。

なお、イ、ロ、については既に発表¹²⁾している。

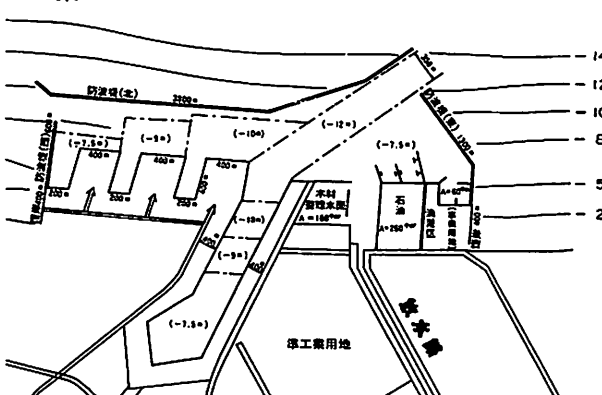
(A案)・・・1971(昭和46)年11月14日、第1回港湾専門部会に提示されたものである。埋立方式と掘込方式の併用とし、港湾の早期利用を考慮し東側に木材整理水面、石油取扱施設(石油配分基地は防波堤外の埋立地)を配置した。事業費は約510億円である。

(B案)・・・1971(昭和46)年12月22日、第2回港湾専門部会にC案とともに提示されたものである。掘込水路は開発地域のほぼ中央に建設し、その両側に流通・工業基地を配置した。石油配分基地は港内に配置したが、これは港外の埋立地に設けると用地費が高く、企業立地が困難となることが予想されたことと同時に、直接外海に面すると波浪により構造物の危険度が增大すると判断されたからである。事業費は約433億円である。

A案

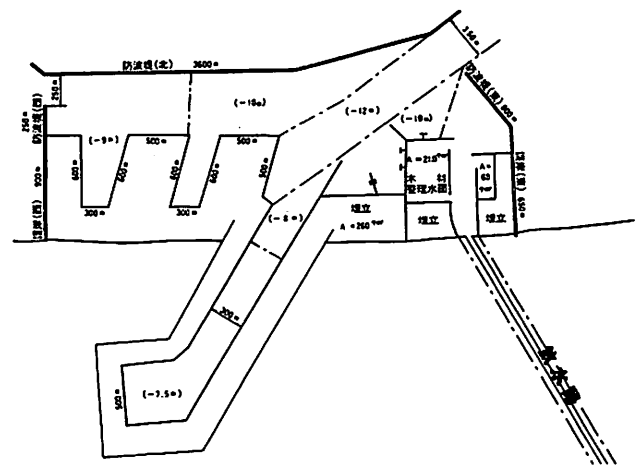


B案

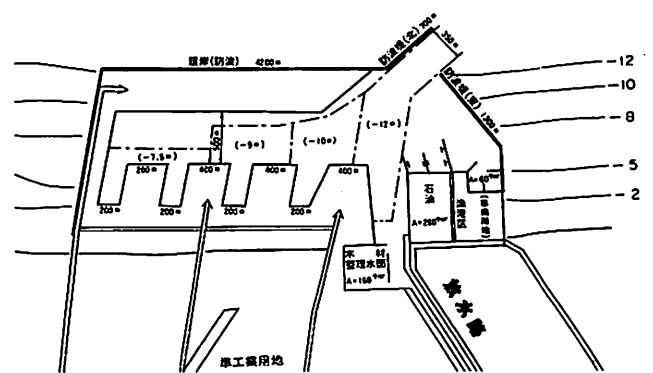


(C案)・・・B案と同様、石油配分基地は港内に配置し、木材整理水面は掘込みとした。B案との大きな違いは北防波堤の腹付けと港口の設置位置である。事業費は約555億円である。

C案



D案



E案

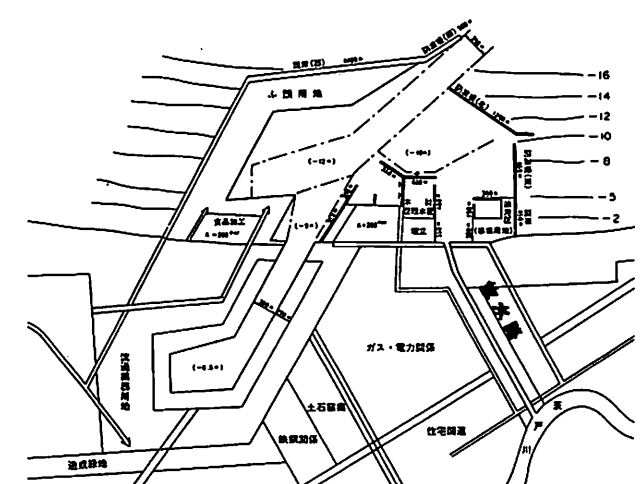


図-11 港湾計画構想図(A～E案)

(D案)・・・1972(昭和42)年1月31日、第3回港湾専門部会に提示されたものである。安全性の創出のため石油配分基地と他の施設との分離については、各案の作成ごとに変わっており、その安全性に配慮していることがうかがえる。事業費は約434億円である。

(E案)・・・第3回港湾専門部会で検討されたD案をベースに、答申案作成のための計画図をねり直したものである。D案と大きく異なる点は、埠頭形式を串型方式から単なる埋立方式としたこと、防波堤の法線を変えて北防波堤と西防波堤(E案の西護岸)に越波エネルギーを散逸させ、港内の伝達波の低減を図るため腹付けしたこと、港口を東側1カ所にしたことなどである。

なお、「石狩湾新港地域開発計画委員会」が、北海道知事に答申した港湾計画構想図は図-12の通りであり、これはE案をベースに再検討し、冬期の季節風などを考慮して静穏度の高い泊地を確保し、流通・工業地区の有機的な連携を図ることを基本方針とした。ただ、港の各施設は基本構想にとどめ、詳細については港湾計画策定の際、さらに検討を加え決定する余地を残した。事業費は約472億円である。

「石狩湾新港地域開発計画委員会」が、各専門部会の検討結果を踏まえ、最終的に取りまとめた地域開発構想図は図-13の通りである。

(7)1973(昭和48)年7月 運輸省より石狩湾新港港湾計画の認可

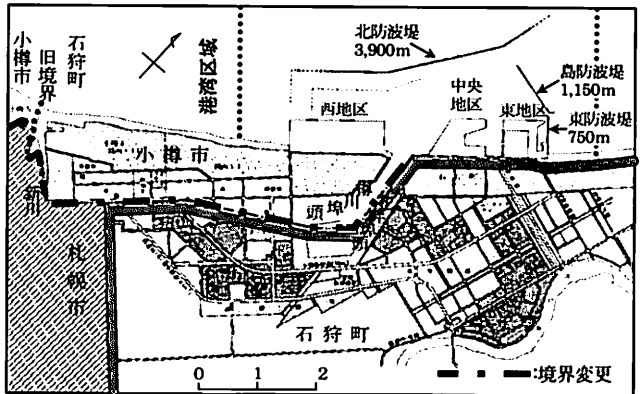


図-14 石狩湾新港港湾計画図 (作成:港湾管理者)

1972(昭和47)年4月、「石狩湾新港地域開発計画委員会」の答申に沿って、1985(昭和60)年を目標年次とする港湾取扱貨物量を1,028万トンと推定し北海道開発局と北海道によって作成された石狩湾新港港湾計画書(案)が、運輸省港湾審議会の議を経て1973(昭和48)年7月16日運輸大臣より港湾計画が認可された。(図-14参照)

4. 石狩湾新港港湾計画の現況¹³⁾

石狩湾新港は1973(昭和48)年1月工事が着手されたが、その後、時代の推移と共に背後地域における輸送の効率化を図るため、従来の内貿機能を中心とする港湾から、外貿機能を担う港湾への転換が求められるようになった。

そのため港湾管理者は、1988(昭和63)年8月改訂された港湾計画を更に変更し1997(平成10)年代後半を目標年次とする新たな港湾計画を、1997(平成9)年11月の港湾審議会第164計画部会に諮問し認可された。

目標とする港湾取扱貨物量は、外貿1581千トン、内貿5066千トン合計6647千トンであり、その主要な計画方針は、次の通りである。

- 1) 石狩湾新港地域開発の核としては、札幌都市圏を中心とした地域の日本海側に位置する流通拠点港湾として、小樽港との適切な機能分担のもと大水深多目的外貿ターミナルの確保などにより、外貿機能の強化を図る。
- 2) 背後地域における貨物需要などの要請を的確に把握しつつ、内貿機能の強化を図る。
- 3) 札幌都市圏のエネルギー需要に対処するため、エネルギー供給基地の形成を図る。
- 4) 大規模地震災害時の緊急避難及び緊急物資輸送等の対策を進める。

以上の計画方針に基づき、港湾計画は図-15に示す通りに改訂された。

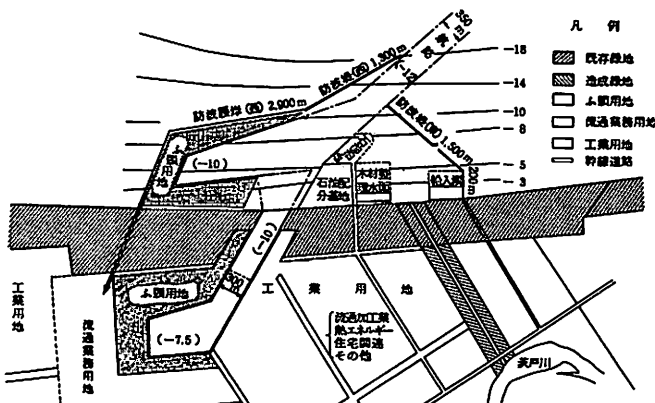


図-12 石狩湾新港港湾計画構想図
(計画委員会が道知事に答申した構想図)

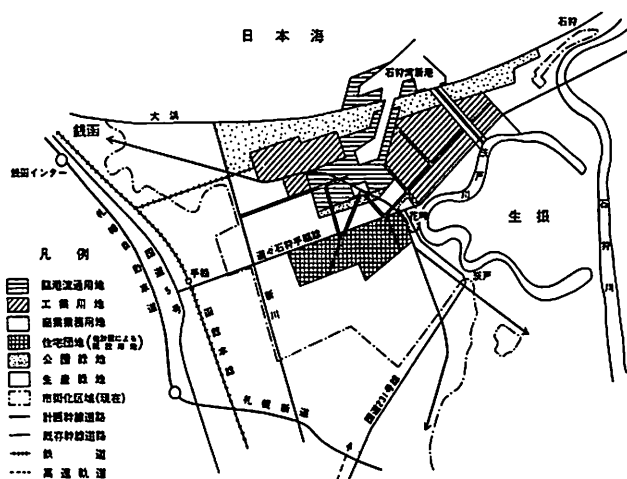


図-13 石狩湾地域開発構想図
(計画委員会が取りまとめた構想図)

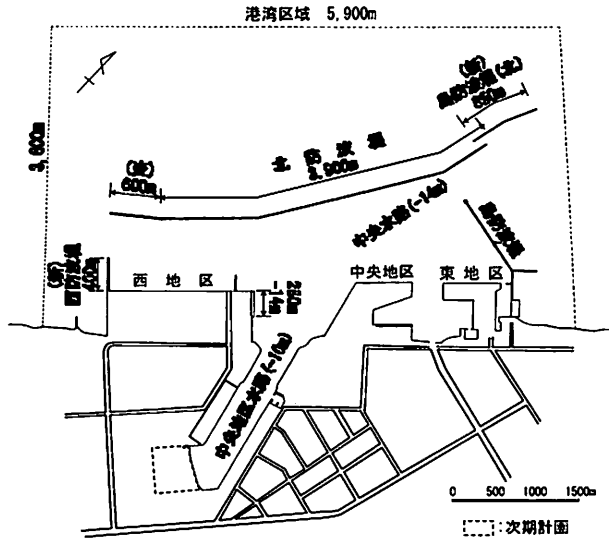


図-15 石狩湾新港計画平面図(平成9年11月改訂)
(作成：港湾管理者)

港湾計画改訂後、西地区に水深14mの多目的国際ターミナル建設の要望が高まり、現在、王子製紙(株)江別工場の木材チップ荷揚げ施設として2006(平成18)12月より供用開始されている。

5. 識者の提言

石狩湾新港地域開発計画報告書を道知事へ答申後、各委員から新港地域における今後の課題などについて自由な提言を受けた。その主要な提言には、今後の石狩湾新港の開発事業を推進するにあたって多くの示唆を得るものがあつたので、以下に示す。

- 1) 石狩湾新港の地域開発は、21世紀を見通して対処してほしい。港湾を地域産業おこしの拠点として戦略的に整備していくためには、画期的な政策実現のため行政上の配慮が必要である。
- 2) 港湾は民間活動が展開する場である。そのため、中枢管理機能の集積と各関係機関とを有機的に連携させ、総合的な港湾空間の創造に向けてさまざまな要請に応じていかなければならない。
- 3) 将来、産業構造の変革および技術革新などが起こり得る可能性があり、これらの変化に対応できるよう積極的に変化を先取りしてほしい。
- 4) 本地域は、札幌市の都市計画の一環としてまた都市活動として考えるべき場所である。したがって、新たな課題に対し一般的な形と違った考え方で果敢にチャレンジしてほしい。
- 5) 港湾という物理的な入れ物を造っただけで貨物は動かない。これからは貨物を動かすように、また港湾のもつ機能を多角的に捉えるよう港湾管理者が積極的に考えてゆかなければならない。

- 6) 港湾機能の物理的万能性を、将来どう利用するのか。港湾のエリアは、もっと効果的に周辺に波及され、そして港湾資産価値が高められるように、これからは港湾管理者が考えてゆかなければならない。今後、小樽港の発展のためには、サービスが良くなるよう努力すべきで、石狩湾新港との地域相互の連携を強め、互いに機能の補完を図り共存共栄し、なにを機能分担するかを考えてゆくべきである。

6. むすび

石狩湾新港は、大都市圏での潜在需要があると判断され、流通体系の合理化を目的として計画された。港づくりは、港のもつ経済的、社会的な開発効果を十分認識して、国づくりという目的を達成する上で最重要なプロジェクトとして捉えることができる。

石狩湾新港のプロジェクトの達成は、住民による熱意と支持そして確たる技術の基礎に基づくものであり、さらにその時代を拓いてきた先駆者の強力なリーダーシップと役所の職員の意気込みが、港づくりを推進したものと考える。

識者の提言を受けて35年経過した今日、日本は急激な経済のグローバル化など歴史的な転換期を迎えている。石狩湾新港が、さらに物流、生産活動を支える港として、また地域開発の中核として重要な役割を果たし飛躍するためには識者の提言を再認識する必要があるだろう。

謝 辞

本論文を作成するにあたり、多くの方々にお世話になったことを心より感謝致します。

参 考 文 献

- 1) 神代方雅、戸巻昭三：北海道石狩湾岸の港づくりー銭函副港計画の推移を通してー、沿岸域学会誌、第19巻、第2号、日本沿岸域学会、pp.17~28、2006。
- 2) 北海道総合開発計画：
北海道開発法第2条に基づき、国は北海道総合開発計画を樹立し、これに基づく事業を1951(昭和26)年度から当該事業に関する法律の規定に従い、実現するものとしている。
第2期総合開発計画1663~1970(昭和38~45)年の開発の特色は、産業構造の高度化であり、第3期総合開発計画1971~1980(昭和46~55)年の開発の特色は、高生産、高福祉社会の建設であった。
その後、第3次北海道長期総合計画1998~2007(平成10~19)年が実施された。
現在は2008(平成20)年から概ね2017(平成29)年度を目標とした「新たな北海道総合開発計画」が実施されている。
- 3) 前出1)
- 4) 前出2)

- 5) 前出 1)
- 6) 石狩湾新港史編集委員会編：『石狩湾新港史』，北海道開発協会，p p.82～84，1991.
- 7) 石狩開発(株)(第3セクター)
 1995(昭和 30)年代、北洋交易(株)は、石狩の茨戸川水面を利用した木材工業団地開発構想を立ち上げた。その後、茨戸川河川敷等の用地を買収し(一期用地)臨海木材工業団地として造成し分譲を行った。
 この事業が公共的性格を帯びていることから、1964(昭和 39)年 12 月 18 日公的資金を導入した石狩開発(株)が設立された。
 石狩湾新港建設の具体化に伴い、北海道のほか関連する地方公共団体や北海道東北開発公庫の資本参加により、1972(昭和 47)年 1 月いわゆる第 3 セクターとして開発事業主体への移行が決議された。
- 8) 前出 6)，p p.67～70，1991.
- 9) 北海道開発局建設部河川計画課：石狩放水路計画書，139 p. 1971.
 (茨戸川について)
 迂曲蛇行する石狩川は、1918(大正 7)年 10 月石狩川屈曲部 19 km を 3.3km に短縮する生振新水路工事に着手し、1931(昭和 6)年 5 月に通水させた。工事費約 300 万円。
 茨戸川は、新水路によって残された旧石狩川で、一般には“ふる川”と呼ばれ北海道の管理下に置かれた。しかし、1964(昭和 39)年 7 月河川法改正に伴い国の管理河川となり、翌 4 月から茨戸川と呼称される。
- 10) 北海道：運輸省へ第 4 次港湾整備 5 年計画(昭和 46-50 年)の採択と 1971 (昭和 46) 年整備計画の予算要求説明資料，1970.
- 11) 石狩湾新港地域開発計画委員会編：石狩湾新港港湾計画(港湾専門部会)，(財)国土計画協会：p p.58～61，1972.
- 12) 神代方雅，田中敦幸，長内戦治，田中実，戸巻昭三：石狩湾新港をめぐる機能分担について—社会的視点からの考察—，土木学会土木史研究講演集，Vol.27，pp.151～160，2007.
- 13) 前出 13)