

臨港線代替案の検討

[1] 経過概要

道々臨港線整備事業については、昭和41年度から工事を実施中であり、昭和53年度で13年目となっており、昭和52年度迄の事業費は5,580百万円で都市計画決定通り執行するものとして、残事業費概算は道路築造等1,283百万円、用地補償費等2,198百万円の合計3,481百万円である。

臨港線代替ルートについては各方面から種々な提案がなされて来ており、その都度検討を加え対応して来たところであるが、現在迄提案されて来た各々の案について検討を行なって来た結果を各案ごとに集約して記述する。

[2] 路線の検討

(1) 原案について

本路線は昭和41年8月25日 建設省告示第2912号として都市計画決定がなされたものであり、ルートの選定に当っては、港湾機能を阻害する事なく、小樽市の将来交通需要に対応するため臨港地区と市街地との境界に位置する運河部分を埋立て、平面道路を築造し中心市街地ならびに港頭地区の交通需要に対応しようとするものである。

特に運河部分においては、道路拡幅に伴う移転対象家屋を出来るだけ少なくし、小樽市における産業・経済に与える影響を充分考慮した上で、最善のルートであるとの判断に立って決定されたものである。

(2) 第1案について

本路線は中央通りから小樽駅前を經由し、一般国道5号にのり稲北交差点へ迂回するルートであり、中央通を10車線45m、一般国道5号の内、小樽駅から稲北交差点迄を10車線45mの道路として、拡幅・整備を行なうものである。

この場合の問題点として

- 1) 中心市街地内において延長約1,000mにおよび45mと云う広巾員の街路を築造する事は不可能に近い。
- 2) 一般国道の当該路線の位置で山側と海側では 約2m程度の高低差があるため、海側家屋の全面的打上げが必要となる
- 3) 拡巾に伴ない既に永久構造物として完成している北陸銀行・ニューミナト・第2ビル・グリーンホテル・第3ビル・中央市場の第1棟目等がかかることとなり、経済界に与える影響が非常に大きい。
- 4) 本案によれば臨港線から中央通りを左折し、中央通りから国道を右折し、更に国道を色内川で左折することとなる。

交通量が多い車の流れを短い区間で何回も直角にまげる事については問題があり、交差点の信号処理も不可能となる。

- 5) 中心市街地に大量の交通を導入することは問題が多い。

(3) 第2案について

本案は運河部分で4車線の地下道を構築すると共に、本通線を4車線に拡巾整備しようとするものである。

この場合、運河部分の地下道が水中工作物となり、地下道の車両走行面から取付道路面迄の高低差が14.5m程度となり、取付延長が242m程度にもなることに伴ない既存道路網に与える影響が大きい。

この場合の問題点として

- 1) 地下道出口を本通線で平面交差させるため、旭橋の礼幌側から中央通側に140m程度埋立しなければならない。

2) 地下道から市街地側ならびに港頭地区への連絡取付道路の建設が至難である。

3) 本通線と臨港線の交差部の交差点改良が必要となる。

(4) 第3案について

本案は運河部分で臨港線を6車線の高架構造とするものであり、運河の中に高さ約10mのコンクリートの連続した柱がたつため、運河の景観は全く一変することとなる。

1) 取付道路の関係で国鉄の特荷線が閉鎖される事に伴ない貨車荷役が不能となる。

影響を受ける事業所としては、野中海陸運輸・大同冷蔵庫・共栄食肉・清水倉庫・小樽倉庫・北日本倉庫・郵船海陸運輸、大同倉庫(4)、湊沢倉庫、北倉港運倉庫、その他の沿線企業等である。

2) 公共臨港線が閉鎖される事に伴ない第3埠頭の貨車荷役が不能となる。

影響を受ける事業所としては、日本農産・エアセ貿易・小樽木棧倉庫・北海商船・小樽南発埠頭倉庫・市営公共上屋32号・33号等である。

3) 第2埠頭に引き込まれている市の専用線が一部閉鎖される事に伴ない貨車荷役能力が半減する。

影響を受ける事業所としては、二葉倉庫・市営公共上屋No2・村上木杣・渋沢倉庫・富士運輸等である。

4) 市道港線が第2・第3埠頭基部で閉鎖され、臨港地区の輸送機能が麻痺する

5) 港線の海側臨港道路が閉鎖され、第2・第3埠頭の機能が低下する。

6) 市街地側の取付道路の関係で、出抜小路線・本通線を閉鎖するか、立体交差することが必要となるが、いずれにしても沿線住民にあたえる影響は非常に大きい。

7) 取付道路の関係で、緑山手線・中央通の拡幅が必要となる。

(5) 第4案について

本案については、第3案を海浜に移し高架構造とするものであるが、市街地側との関連は第3案より条件が多少緩和されるが、港頭地区との関連は、原案よりも一層きびしくなり問題点としても類似するので、平面道路を築造するという想定に立って検討を行なうこととする。

この問題点として

1) 埠頭から運河迄平均220m程度しかない処に広巾員・大量の交通を導入する事により現状でも狭い港頭地区の機能が道路により分断されてしまうほか、道路築造に伴ない、事業所・倉庫等を大量に移設しなければならず、港頭地区の土地利用の将来展望が不可能となる。

更に、将来に亘って再開発事業を考える場合でも臨港地区の面積が狭隘となり、臨港線の位置そのものが計画策定上のネックとなることが充分予想される。

2) 特荷線・入替線添い企業体の大部分が、貨車から倉庫・倉庫から貨車への荷役作業を行っており、特荷線

が閉鎖されると貨物の受入れが不可能となり、中央橋から浅草橋間の特荷線添いの倉庫の存在価値そのもの失なわれる。

3) 市道港線添いの事業所・倉庫等の移設が必要となる。該当する事業所としては

大岡倉庫サイロ・岡バウ穀物積込設備・大岡倉庫B石造・浅沢倉庫・日本海軍検定協会・森川漁網・北一トラック・小池商店・小樽倉庫・大岡低温恒温倉庫(石造)・北一車庫・北倉車庫・小樽海上交通社・みなと会館・柴田食糧・浅小樽運輸・北星トラック・野中海陸・大岡倉庫冷蔵庫・共栄食肉・大岡倉庫A・北海製缶オ3倉庫・オ4倉庫等である。

4) 小樽市港湾部脇の広場がなくなる。

(6) 第5案について

本案については 中央通りから小型繫船岸壁・小船溜を經由して色内川下に出るルートであるが、線形を改良した案も含めて同時に検討を行なうこととする。

なお、この場合の前提条件として運河に船が入るため月見橋・旭橋の桁下を現在程度に確保することが要件とな

ろう。

この場合の問題点として

- 1) 改良案では、小樽市港湾部協の広場がなくなるほか、共同通船の乗降岸壁がなくなり棧橋の移設が必要となる。
- 2) 事業所・倉庫等の移築が必要となる。

該当する事業所等としては、日本穀物検定協会・水上警察署・郵船海陸運輸・北日本倉庫・大同倉庫・小樽倉庫・北海製缶第3倉庫等である。

- 3) 共通的な問題として、臨港線と市道港線が2度交差するので、その区間で港線を開鎖するか臨港線にすりつけなければならない。

- 4) 色内埠頭の小船溜が狭くなる。

- 5) 本通線で臨港線が路面から30m程度の高さとなる。従って本通線を開鎖するか、立体交差とする必要がある。

仮に立体交差とする場合は、本通線は沿道から9.0m程度の高さとなり、その部分で沿道サービスは不可能となる。

- 6) 本通線（市道港線）から9.0m程度の高さとなる（臨港線は1.5m程度）立体交差とする必要がある。
- 7) 本通線（市道港線）から9.0m程度の高さとなる（臨港線は1.5m程度）立体交差とする必要がある。

(7) 第6案について

本案は守る会の代替ルートであり、中央埠頭基部と臨港鉄道浜小樽駅の中間を起点とし、第1・第2・第3埠頭の基部を通り、現在建設中の色内埠頭の基部まで橋を渡す。色内埠頭基部から中央バス手宮ターミナル前の祝津山手線に接続し、それから先は手宮保育所付近からトンネルで抜け、幸田地の上部からオタモイ自動車学校付近で国道と接続する縦延長7.710m平均4車線道路の計画となっている。臨港地区をはずれた位置での道路計画については、長橋バイパスとの比較で検討されるべき性格の問題なので、ここでは臨港地区の問題についてのみ論述する。

この計画案は2万5000分の1の略図で表示されており臨港地区を高架でこえるのか、平面でこえるのか不明確な点もあるが、高架案の場合は、すでに検討を行なって来た第3案と同様な問題があり、平面案の場合は第4案と同様な問題があるが、ここで具体的な検討を行なうこととする。

この場合の問題点として、

1) 新設道路添いの事業所・倉庫等の移築が必要となる。

該当する事業所としては、大同倉庫No5・No6・大同倉庫労組・村上木棧・日本農産工業小樽工場・ユアサ貿易・小樽木棧倉庫・北海商船等である。

2) 国鉄の特荷線を閉鎖するか、この部分で臨港線を立体交差とすることが必要となる。特荷線を閉鎖する場合、特荷線沿線の貨車荷役が不能となる。

影響を受ける事業所としては、野中海陸運輸・大同冷蔵庫・共栄食肉・清水倉庫・小樽倉庫・北日本倉庫・郵便船海陸運輸・大同倉庫(A)・海沢倉庫・北倉港運倉庫、その他の沿線企業等である。

立体交差とした場合、取付道路の足が道路・鉄道を寸断することとなる。

- 3) 第2埠頭の市専用線を閉鎖するか、この部分で臨港線を立体交差とすることが必要となる。

市専用線を閉差する場合、第2埠頭の貨車荷役が不能となる。

影響を受ける事業所としては、二葉倉庫埠頭2号・茨沢倉庫・市営バササくんじょう倉庫・市営公共上屋No2埠頭倉庫2号3号等である。

立体交差とした場合、取付道路の足が道路・鉄道を寸断することとなる。

- 4) 第3埠頭の公共臨港線を閉差するか、この部分で臨港線を立体交差とする事が必要となる。

公共臨港線を閉差する場合、第3埠頭の貨車荷役が不能となる。

影響を受ける事業所としては、日本農産・ユアサ貿易・小樽木杣倉庫・北海商船・小樽開港埠頭倉庫・市営公共上屋32号・33号等である。

立体交差とした場合、取付道路の足が道路・鉄道を寸断することとなる。

- 5) 小船溜に出入する船の航路巾を確保するため、第3埠頭の端約110^mの処から取付部分を打上することが必要となる。色内埠頭についても同様となる。

- 6) 小船留防波堤の改修工事が必要となる。