

が効率的に埠頭運営を行うことが可能となることから、今後はその効果の発現に向けた取組を進めていきます。

また、臨海部産業エリアにおいて、より効率的・効果的な埠頭運営を行うためには、国土交通大臣が指定

するばら積み貨物の輸入拠点としての機能を高めるべき港湾である特定貨物輸入拠点港湾への指定や税制特例措置等の適用が必要不可欠であり、この指定に向けても取り組んでいきたいと考えています。

■ 室蘭港港湾計画の輕易な変更（本輪西地区・仲町地区の土地造成・土地利用等について）

室蘭市 港湾部 建設課

室蘭港では、現在、事業者（民間企業）が構内にPCB 処理施設用地として約 5.4ha の賃貸を行っておりますが、平成 25 年 10 月に環境省から提案のあった PCB 廃棄物処理事業の完了期限の延長に伴う用地の賃貸契約が延長し、返還が約 10 年遅れることとなりました。

事業者は、製品である鋼材等の置場用地の不足を慢性的に抱えており、これまで、隣接する他社の所有地の賃借等も行いながら対応しています。

また、事業者は平成 30 年以降に高炉改修工事を予定しておりますが、高炉改修期間中は高炉を利用した生産活動が停止するため、鋼材備蓄量を約 30 万トン確保する必要があるため、鋼材置場や高炉改修工事のための資材置場の不足が生じて生産計画等に支障を来すことが予想されます。

事業者の用地は JR 室蘭線や国道に囲まれ、その後には市街地や傾斜地が隣接しており、既存の陸域に用地を求めることは不可能であり、事業者は公有水面を埋め立てた自社の施工による土地造成計画案（約 12.2ha）を策定しました。

埋立予定地として当地域を選定した理由は、周辺には昭和 10 年に完成した岸壁をはじめ老朽化により機能が低下した施設が多く存在しています。かつては石油関連企業の油槽所が多く立地していましたが、社会情勢の変化により企業が撤退し、周辺地区の港湾利用ほとんどなく、また大部分の水域の水深が浅く船舶の利用が限定的であり、これら利用の少ない係留施設を廃止することで、老朽化による崩壊の危険性が軽減されることから土地造成の妥当性があると考えました。

さらに、事業所北側にある通用門は交通量の多い国道 37 号沿いに存在しておりますが、国道 37 号が JR 室蘭線に並走して踏切が近接し、交差点滞留スペースがない状況であり、交通混雑や事故発生の危険性が長年の懸案となっており、本土地造成によって生じた新たな経路から進入可能となることにより、交通混雑や事故の危険性を解消できることも効果の一つと判断しました。



土地造成計画位置



計画変更のポイント

計画案は、以上のように、公共性のある PCB 廃棄物処理事業にこれまで協力してきたこと、老朽化した既存港湾施設の再編、一般道の交通混雑や交通事故の危険性を解消することができる民間企業によるこの埋立は、公共の利益にも寄与するという理由により、平成 27 年 3 月開催の室蘭市地方港湾審議会において妥当であると答申を受け、告示しました。

公有水面の埋立手続は平成 27 年度に行う予定ですが、今回の港湾計画変更によって、世界の自動車産業を支える地元産業の国際競争力が強化され、今後の室蘭港の貨物量の増大に繋がり、地域産業の発展に寄与することを期待しています。