議　長	副議長	局　長	次　長	議事係長	議事係

経済常任委員会会議録

日　　時	平成１２年　８月　４日（金）	開　　議	午後　１時００分
		散　　会	午後　３時２１分
場　　所	第　１　委　員　会　室		
議　　題	付　　託　　案　　件		
出　席　委　員	佐野委員長、大竹副委員長、成田・斉藤（裕）・小林・渡部・西脇 吹田・秋山　各委員		
説明員	助役、企画・経済・港湾各部長　ほか関係理事者		

別紙のとおり、会議の概要を記録する。

委員長

署名員

署名員

書　記

○委員長

ただいまより会議を開きます。

本日の会議録署名員に渡部委員、西脇委員を御指名いたします。

継続審査案件を一括議題といたします。

この際、理事者より報告の申し出がありますので、これを許します。

「平成13年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求管理者案について」「平成12年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について」

○（港振）白岩主幹

石狩湾新港管理組合から平成13年度の港湾関係事業予算要求管理者案について事前協議がありましたので、その概要について御説明申し上げます。

お手元の資料１－１は、平成13年度港湾関係事業予算要求管理者案で、平成12年度との対比表となっております。また、資料１－２は、事業諸費となっており、赤く着色しているところが平成13年度要求箇所でございます。資料１－１の施設名の頭に表示している数字と、資料１－２図の表示の数字が符合しておりますので、あわせてごらん願います。

まず、直轄事業について御説明いたします。

資料１－２図の右手①の部分ですが、継続事業である島防波堤の改良としまして、根固め工、消波工、上部工の整備を行うこととしております。

また、図の左②の部分ですが、西側からの漂砂による航路、舶地の埋没を防ぐための西防砂堤築造として、基礎工、本体工、根固め工、消波工、上部工の整備を行うこととしております。

また、図の右手③の部分ですが、漁船等の出入り口となっている現在の開口部がふさがれることから、これまで港内に流入していた漂砂が沖側に流出し新しい港口から港内へ漂砂が流入するのを防止するため、東防砂堤の基礎工、本体工、根固め工、消波工、上部工を新たに行うものでございます。

また、図の中心部④の部分ですが、平成９年７月に花畔４号岸壁を利用して開設された石狩湾新港と釜山港を結ぶ定期コンテナが、11年６月から毎週２便の運航となったことからコンテナ取扱量が増大してきており、また、新たに航路開設の希望船社もあるとのことから外貿定期コンテナ航路におけるコンテナ荷役に必要な荷役機械設置に伴う花畔１号岸壁の改良を行うものであります。

また、図の中心部⑤と⑥の部分ですが、西地区の新港背後地の企業から早期整備の強い要望があり、船舶の大型化に対応する水深マイナス14メートル岸壁整備のため、舶地のしゅんせつ工と岸壁の本体工を行うものです。

以上、直轄事業としまして総額48億円となっております。

続きまして、補助事業について御説明いたします。

図の右手⑦の部分ですが、引き続き本港地区の航路マイナス３メートルのしゅんせつ工を行うこととしております。

また、図の右手⑧、⑨の部分ですが、東地区の物揚場の基礎工、上部工及び港湾施設用地の基礎工、消波工、上部工を行うこととしております。

また、図の中心より左手⑩、⑪のＡ－２道路と表示されている部分ですが、中央地区から西地区にかけての臨港道路西樽川埠頭線について用地補償を行うものであります。

また、右の左手⑫の部分ですが、西地区に航路・舶地のしゅんせつ土砂を受け入れるため、廃棄物埋め立て護岸のためのブロック製作を行うものであります。

以上、補助事業としましては、総額５億2,356万円となっております。

最後に、起債事業について御説明いたします。

図の中心部⑬の部分ですが、先ほど御説明いたしました直轄事業の④の部分、岸壁マイナス10メートル改良とも関連いたしますが、外貿定期コンテナ航路の増設・増便の動きに伴い、この受け入れのためガントリークレーンを新たに設置するものであります。

また、図の中心部⑭の部分ですが、西地区マイナス14メートル岸壁の埠頭用地整備のためブロック製作を行うものであります。

図の中心部⑮の部分ですが、引き続き中央地区３工区の管理用道路を整備するものです。

以上、起債事業としまして総額10億100万円となっているところでございます。

ただいま平成13年度港湾関係事業予算要求管理者案の概要を御説明申し上げましたが、その総額は、直轄、補助、起債事業を合わせまして63億3,156万円となっております。

なお、港湾振興会及び商工会議所に意見を求めていたところでありますが、別紙お手元の資料２のとおり、同意する旨の回答を得てございます。

港湾振興会からは、小樽港、港町埠頭のコンテナヤードの機械化に向けて年度ごとの実施計画を作成し13年度予算に整備費を計上すること、石狩湾新港花畔埠頭に整備するガントリークレーンの運営管理を石狩共同航運株式会社に委託すること、新港西地区埠頭を海上コンテナ基地と位置づけ、整備について国・道に働きかけること、新港地域を食料備蓄基地としても位置づけるよう国・道へ働きかけることの要望等が付記されております。

また、商工会議所からは、小樽港、港町埠頭のコンテナヤードの具体化に向けて年度ごとの実施計画を策定し13年度予算に整備費を計上すること、新港西地区に計画している14メートル岸壁をコンテナ対応できるように整備すること、新港花畔埠頭に整備するガントリークレーンの管理運営を石狩共同航運株式会社に委託すること、国の危機対策としての食料備蓄基地を日本海側にも設置するよう国・道へ働きかけること、両港を直結する湾岸道路建設の早期実現を検討すること、将来に向けての小樽港及び石狩湾新港の管理のあり方について検討に着手すること等の事項が付記されております。

以上により、市としましては、事前協議のあった平成13年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求管理者案につきましては、港湾振興会及び商工会議所の付記事項等のうち、石狩湾新港管理組合に関連する事項につきましては十分配慮すること、また、本委員会の審議を踏まえ、市としての意見を付して同意してまいりたいと考えております。また、国や北海道に対する事項につきましても、付記事項の趣旨を踏まえ働きかけてまいりたいと考えております。

次に、平成12年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について、石狩湾新港管理組合から平成12年７月27日付で協議がありましたので、御説明いたします。

この補正予算につきましては、国の12年度予算に計上しております公共事業等予備費等に伴う補正であります。

まず、有珠山噴火災害対策事業としての港湾関係事業予算の補正から御説明いたします。

お手元の資料３－２、３－３をあわせてごらん願います。

３－３の図の赤い部分ですが、石狩湾新港における流通機能の強化を図るため、先ほど御説明申し上げました直轄事業の中央地区花畔１号岸壁の改良を本年度前倒しして行うものであり、事業費補正額は５億2,200万円で、そのうち管理者負担分は１億7,400万円であります。

次に、資料３－１をごらん願います。歳出について御説明いたします。

総務費では、緊急地域雇用特別対策推進事業として海浜地清掃業務委託を行うため、157万5,000円を増額するものであります。また、港湾建設費では、中央地区花畔１号岸壁の改良に伴う国直轄事業費の増額に伴い、国直轄事業負担金を１億7,400万円増額するものであります。

歳出合計は１億7,557万5,000円の増額となっております。

歳入については、道支出金では、緊急地域雇用特別対策推進事業費補助金として157万5,000円増額するものであります。また、国直轄事業負担金に伴う起債として組合債を１億7,400万円増額するものであります。歳入合計は、

歳出と同額の１億7,557万5,000円の増額となっております。

なお、今回の補正に伴う母体負担金の増額補正はございません。

以上により、平成12年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案につきましては、検討の結果、同意してまいりたいと考えております。

○委員長

次に、「石狩開発株式会社の経営改善にかかわる支援策について」

○（企画）安達主幹

それでは、石狩開発株式会社の経営改善にかかわる支援策について御報告申し上げます。

お手元の資料４を御参照ください。

まず、１の基本的な考え方についてでありますが、石狩湾新港地域開発の事業推進主体である石狩開発株式会社については、景気低迷により平成５年ごろより用地分譲が伸び悩み、経営状況も厳しいものとなっております。この間、会社においては段階的に合理化を進めるなど努力を重ねてきたところでありますが、第３セクターによる今後の開発用地の取得などに係り長期借入金の金利負担などにより、平成11年度までの借入金は約630億円となり、会社の自助努力だけでは経営改善を進めることが困難な状況となってまいりました。このため、石狩湾新港地域の開発を継続するため関係者が必要な支援を行いながら会社の経営改善を図ることとし、事業を主導してきた北海道が中心となって、本市と石狩市、日本政策投資銀行や日本銀行などの金融団が協議を進めてきたところでありますが、このたび、本年度から14年度までの３カ年を経営改善期間と位置付けた支援策がまとまりました。

ここで若干、石狩湾新港地域開発と石狩開発株式会社について御説明いたします。

まず、石狩湾新港地域においては、昭和47年に国が策定した開発基本計画に基づき道の土地利用計画に沿って、札樽圏における流通港湾と一体となった工業流通団地として、本道における産業拠点の形成を目指して開発が進んでまいりました。分譲可能面積、全体の約1,260ヘクタールのうち、現在まで約60％の用地を分譲するとともに、約730企業が立地、そのうち約550企業が操業しており、今後とも産業基盤としての事業を充実していく必要があります。

石狩開発株式会社は、昭和39年に設立され、石狩木材工業団地の造成・分譲を行ってきましたが、新港や後背地の開発の進捗に伴って、昭和46年度に道、札幌市、小樽市、当時の石狩町などが新たに出資し、新港地域開発の事業推進主体として第３セクターに移行しました。その後、昭和46年度から57年度までに道が先行取得した開発地のうち、約1,360ヘクタールを会社が取得し、土地利用計画に沿って流通工業団地の造成・分譲を行ってきたものであります。この地域の開発に当たって、会社は用地の造成・分譲のほか緑地の維持管理等の地域内の環境保全に努めるとともに、道路、公園、上下水道などの基本整備事業に関し開発者としての事業費負担を行うなど、第３セクターとして公共的役割を担いながら流通工業団地の開発全般に携わってきたものであります。これらのことから、この地域の開発を円滑に進めていくために、今後とも石狩開発株式会社が中心となって事業を推進していく必要があるとの基本認識に立ち、会社の経営安定に向けては会社みずからがさらに厳しく、より一層の経営改善に努めることはもちろんのこと、関係者が一体となって改善の取り組みを進めていく必要があります。

資料に戻りますが、経営改善期間と位置づけた３カ年の主な取り組みといたしましては、分譲の促進、土地の有効活用、経営の合理化、金融支援のそれぞれの分野につきまして、会社、行政、金融団が連携協力をして進めてまいります。また、支援策につきましては、道と本市、石狩市が連携して、用地を取得したい企業が２年以内に工場等の施設を建設し供用を開始した時点において立地助成金を交付することとし、３年間で50ヘクタールの用地分譲の促進を目標とするとともに、道は石狩開発株式会社に対し事業活動に必要な資金を0.5％の低利で貸し付けるものであります。道においては、さきの道議会第２回定例会において所要の予算措置をいたしました。

立地助成額の設定につきましては、平成11年度の工業地区の分譲価格を例といたしまして、今後の価格を会社が

経営努力により平米当たり2,800円の引き下げ、行政側が7,200円の助成金を交付することで、合わせて平米当たり１万円の実質的な価格の引き下げを図り、周辺の工業団地との競争力を持たせようとするものであります。なお、行政側の7,200円の助成のうち、道は6,000円を両市に間接補助し、両市はこれに1,200円の助成額を加えて立地企業に交付するものであります。本市におきましては、道からの平米当たり6,000円の間接補助に伴う7,200円の助成制度につきましては、これが期間や地域を限定した制度でありますけれども交付要綱を定めて行う予定であります。

分譲予定面積については、３年間の目標として、先ほども申しましたが、小樽市と石狩市域合わせて58ヘクタールとしています。これが造成分の分譲面積196ヘクタールのうち、小樽市域は49ヘクタールでありますことから、分譲目標割合から分譲予定面積を12.5ヘクタールと見込んでございます。また、助成金の交付年度は13年度から16年度としております。道補助金につきましては、さきの道議会第２回定例会において、16年度までの債務負担行為として30億円が支出予定額として予算措置されております。これは50ヘクタール掛ける平米当たり6,000円で計算されておりますが、また、事業資金として今年度分９億9,600万円が貸付金として別に予算措置されたものとなっております。本市の予算措置につきましては、用地取得企業等の実績においてその都度予算措置する方針ではありますが、分譲が目標どおり進められたとして13年度から16年度までの４年間で、歳入は道補助金が７億円、歳出は９億円で、本市の実質負担額は１億5,000万円と見込まれるところであります。

交付要綱については、現在、道及び石狩市と統一的な取り扱いについて詰めている段階であり、調整が整い次第、要綱を定めたいと考えております。

○委員長

報告事項に関する質疑に入ります。

○西脇委員

◎貨物取扱量について

今年に入って１月から５月までの小樽港、新港の貨物の取扱量を、前年同月に対比してお答えください。

○港政課長

まず、小樽港、石狩湾新港の貨物の取扱量についてでございますが、小樽港につきましては、平成12年一般貨物63万8,215トン、対前年比90.3%のマイナス６万8,789トンでございます。フェリー貨物につきましては799万8,625トン、対前年比85.9%のマイナス30万5,735トンとなってございます。小樽港の合計につきましては、対前年比95.8%数量にしまして37万4,524トンの減となってございます。石狩湾新港につきましては、対前年比６万7,469トン、約６％ほどの増になってございます。

○西脇委員

小樽港は全体で4.15%の減です。特に一般貨物が9.7%のマイナスですから、今年は深刻な事態になる。石狩湾新港は７％ぐらいの伸びです。しかし、韓国釜山港との定期便が２便になったのが６月からですから、後半の伸び率というのは、そう期待できないというふうに思うんです。この点、どういう見通しになっていますか。

○港政課長

小樽港の貨物の減についてでございますけれども、特に数量的に一番大きいのは、先ほど一般貨物の関係で約６万8,000トンほどが減になっている。この大きな要因としましては、小樽港から石狩湾新港への建設用石材関係が約５万7,000トンほど落ちてございます。そのほかマイナスになっているものとしては、米、雑穀類が若干落ち込んでございます。ただ、ふえているものもございまして、麦ですとか北洋原木の製材の部分、その他の金属の部分がふえてございます。ただ、残念ながらトータルとしてマイナスになっているということでございます。

フェリー貨物の関連について申し上げますと、昨年７月４日だったと思いますけれども、新潟夜便が苫小牧港へシフトしたことで、約半年間で180万トン貨物を運んでございます。１カ月分の誤差はございますけれども、１月

から５月のフェリー貨物の減ということで30万トンということでいきますと、フェリーは昼便にシフトした貨物、あるいは舞鶴、敦賀便の健闘が目立っているのかと理解してございます。

新港につきましては、貨物が増えてる部分は委員御指摘のとおり、コンテナ貨物の関係が週２便になっているという部分と、全体に微増な部分がございます。特に特徴的なものにつきましては、前年までなかった石油関係が韓国からの精製石油品ということで、今年初めて５月末段階で13万6,000トンほどふえてきてございます。新港がふえている大きな部分につきましては、この石油製品の伸びが大きいかと理解してございます。

○西脇委員

小樽港で減った分が、新港で一般貨物の量がふえたという計算ですか。そのほかにフェリーの分が小樽港に入った。プラスマイナスは、マイナスです、両港合わせて。なぜこんな質問をしているかといいますと、結局、小樽の貨物が増大して小樽港一港では取り扱いができない。

したがって、石狩湾新港は小樽港の補助港、補完港としてつくるという理由は、今もってないということを言いたいんです。平成11年目標がそれぞれ462万トン、664万トン、合わせて1,126万トン、両港の達成率は38.6%。だから今もって、新港は貨物量の面からいうと、つくる必要のないむだな港であるということは、一層その事態が明らかになっているということだと思うんですが、この点についてどう考えますか。

○港湾部長

石狩湾新港の整備につきましては新港背後地利用の核として進めてきてございまして、特に道央圏を中心とした背後の地域の物資の供給を目的としてございます。そういう意味からも日本海側の流通拠点として位置づけをされ、昭和48年から整備を進めてきてございまして、現在、19バース完了しているわけでございます。特に整備につきましては、新港地域の開発が伸びてきているということもございますし、そういう意味では、これから私ども考えているのは、経済性もしくは社会情勢を踏まえ、貨物動向を見ながら、緊急性・必要性を見きわめながら整備を進めていくべきではないかなと思ってございまして、その背景には新港地域の背後地の企業からも整備を望まれているところも多くあるものですから、前段申し上げましたように、見きわめながら進めていきたい、こんなことで考えてございます。

○西脇委員

◎ガントリークレーンについて

そういう状況にもかかわらず、石狩湾新港への増資をさらに強めると。先ほど13年度の予算要求案それから12年度の２定の補正も報告されておりますが、いずれにしても、石狩湾新港をハブ港として整備するという力の入れ方が、一層小樽港との格差を生み出しているということはもう明白だと思います。

そこでお尋ねいたしますけれども、48億円のうち５億2,000万円ほど、今年度前倒しをやると。ガントリークレーンのレールを敷ける強度をつくるということで今年度で事業をやるようですが、本当に今後コンテナの利用が見込めてやる投資なのかについてお伺いします。

○（港振）白岩主幹

コンテナにつきましては、先ほども申し上げましたように、昨年２便に増便になっております。取扱貨物につきましてもＴＥＵ換算で１万6,600トンと、前年の2.4倍になっており、現時点でも調整をしながら入ってきている状況でございます。そのほかに、船社によりましては新たに寄港したいと思っているところもあり、現在の部分では対応できないことも出てくると、このような状況の中でコンテナのための岸壁を整備したいという話を伺ってございます。

○西脇委員

港湾部としてはもろ手を挙げて賛成するわけですか、ガントリークレーンの導入、その他の予算案に。それで商工会議所や港湾振興会から出されている要望等について、基本的に今後どう進めていこうとしているのか。港町埠

頭の14メートル岸壁にガントリークレーンをつけてくれとか、そういう具体的な要望も出ているわけです。さらには、今14メートル岸壁をつくろうとする西地区、ここにもガントリークレーンの機能を持たせるべきだということになれば、小樽港に本当に必要なのかという論議が今後出てくる心配はないのか、この点どう考えますか。

○助役

今回の13年度予算の内容につきましてもろ手を挙げて賛成するのかというような趣旨でございますけれども、13年度予算、12年度の補正を含めまして、時期が今まで遅くなったということにつきましては、管理組合の方から原案が示された段階で、これは非常に今のガントリーの岸壁の改良それから来年予定される機械の購入等も含めまして、問題は後年度の母体負担の増加に影響するという危惧があったものですから、そういった点を中心にして何回も事務レベルあるいはまた副管会議等でそのやりとりを議論をしてまいった経過がございます。

それで、コンテナ関係につきましても、先ほど担当主幹から御答弁いたしましたように、新たにもう１社、進出の話があるということでかなり具体的に進めんでいるということから、来年度以降の貨物量あるいは港湾施設使用料等の収入をある程度見込んだ収支計画で､母体負担の増加につながらないというような資料等も提出されまして、その部分については認めざるを得ないという結論になったわけでありますけれども、それはそれとして、13年度以降に予定されております岸壁改良等々を含めまして、もう少し事業費の平年度化といいますか、そういうものを何とか考えてもらいたいということでかなり時間をかけてやった結果ですので、時期的に今の時期になったということは御理解をいただきたいと思います。

それからまた、今回、この原案につきましてやむを得ないという結論に至りまして、各関係業界、商工会議所等に同意を求めたわけでありますけれども、幾つかの要望事項も付記されております。そういったことにつきましては、これからそれぞれ管理組合に要望するもの、あるいは北海道に要望するものというふうに、振り分けしなければなりませんけれども、そういったものを整理しまして、知事あて、管理組合というふうに要望していきながら、これから事務レベルあるいはまた副管会議等でそういった検討の場を持っていただくということも約束していただいておりますので、そういった場で、小樽の意見を述べて議論をしたいなと考えておるところでございます。

○西脇委員

◎３工区の土地処分について

この13年度予算要求を見ると、管理者負担が今年度が12億円、来年度が22億円と、10億円ぐらい負担が起きています。これが丸々６分の１負担にはね返るということではないでしょうけれども、しかし、それでなくても大体４億近い毎年の負担がふえています。

さらに心配なのは、３工区の土地の処分が一向に進んでいない。昨年11月に工事が完了して公募した期間に一件も問い合わせがない、成約もない。３工区の土地の処分についてはどうなっていますか。

○（港振）白岩主幹

確かに委員おっしゃいます３工区用地、昨年の11月に土地分譲という公募をいたしております。それで、現在予定している企業に対しまして具体的な検討を進めるよう打ち合わせをしている状況でございますが、企業におきましても現在の厳しい経済状況なり設備投資が減退している中では一括処分については難しい状況であると、管理組合からは聞いてございます。ただ、一括処分は難しいながら一部処分は可能となるような話し合いを現在進めていると聞いておりますので、当然先ほど言いました母体負担にもかかわるものもございますので、本市としても管理組合には最大限の努力をするよう、引き続き要請してまいりたいと考えています。

○西脇委員

中央地区３工区の造成費は71億円かかっているんです。これが売れないとなれば、金利払いでも相当な負担が出るということは明らかです。今回の補正を見てもはっきりしているとおり、歳出全体のうち公債費の割合が52％を超えている。普通の自治体ではないですから、これは公債費比率の割合が何ぼになったから何ぼとかということは

ないんでしょうけれども、しかし、これはいずれにしても管理組合が背負っていかなければならない借金の返済なわけですから、これに８億円をかけてガントリークレーンを買う、そして直轄事業といいながらも３分の１は管理組合が借金をして新たな埠頭の強化を行う、際限のない借金財政ということになるわけですから。

○西脇委員

◎母体負担金について

先ほど全体としては来年度の６分の１管理組合の負担が今年度並みだということは、計算書みたいなのが出て納得したんだというようなことを言っているんですが、そういうものがあるのでしたら議会にも示してもらいたいんですが、いかがですか。

○港湾部長

今お話の13年度の母体負担でございますけれども、私ども、今、港湾建設事業費の事業内容、それの管理者の負担金を当然見させていただきながら、私どもなりに昨年までの収入がある各施設の使用料、そういったものの基本的なものはございますので、仮にガントリーを入れ船が来られるということで航路がふえた場合の使用料もある程度見込みながら試算したものの中で、昨年並みというものを私どもこのぐらいの数字ということで理解をしてございまして、管理組合についてもそれらのものの数値を確保できるようなことで進めていきたいというお話で、先ほどお話しさせていただいたところでございます。

○西脇委員

私の単純な計算では、現在ジブクレーンを使って時間当たり18個が平均の能力と伺っていますから、これを週２便で計算してみますと、48時間フル稼働する、人を交代すれば可能なわけですから、そういう計算上ですけれども、大体２週間で800個以上のコンテナは扱えるわけです。現在は２週で平均しますと140個ぐらいですね。ですから、まだ５倍ないし６倍の能力はあるのではないかと。したがって、ガントリークレーンの導入についてはもう少し慎重に先送りしていいのではないのか。

それとあわせて、来年度また14メートルの大水深バースを建設するという継続事業をやるわけですけれども、本当にこの14メートルを必要とする船が入るのか。これはもう私が言っているのではなくて、日本中、14メートル入る港なんか必要ないというのが業界からも専門家からも意見が出されているわけです。しかし、これまでの国のやり方というのは、一たん始めた事業はどういう事態になっても進めるというのがこれまでの経緯なんですが、本当に14メートルバースが必要だということを考えているのか。それから、ガントリークレーンの導入が、本当に今年度前倒しまでしてやらなければならない事業なのか、その点について改めて伺います。

○（港振）白岩主幹

新港のガントリーの設置の件でございますが、先ほども申し上げましたように、新港におきましては昨年釜山港を結ぶ定期コンテナ航路が６月に週２便になって１万6,000になったと。

そんな状況のほかに、新たに船社からそういうふうな希望もあると。そういう状況の中でどうしてもやりたいと。そのような状況の中で設置を認めざるを得ないんじゃないかとの判断でございます。

それと、14メートル岸壁の利用の見込みについてでございますが、ここの岸壁については石狩湾新港の背後圏にあります会社ですとかから希望もございます。チップとか原木とか石炭、などを荷物として予定してございまして、これらの企業はコスト削減を図るため大型船で大量に運んでいきたいと、このように希望が出ておりましてマイナス14メートル岸壁の早期整備を要望している次第でございます。

港湾計画策定時には、これらチップ、原木等の部分では62万7,000トンほどの積み上げでございましたが、その後、企業ヒアリングを実施した段階ではこれらの背後圏の企業から早くつくってくれと。このような要望のほかに、利用料もふえると、そのような話を伺っていると。

結果的に積み上がってきていると、そのような形で管理組合から聞いてございます。

○西脇委員

◎小樽港のポートセールスについて

質問が戻って悪いんですが、小樽港のポートセールス、どうしようとしているのか。聞くたびに数字が下降線をたどっている。一方、もう既に一般貨物の部分では新港と逆転しているということです。常々ひさしを貸して母屋をとられるたぐいの事態になっているわけですが。それで、港湾振興室も立ち上げるなどして意欲は見られるんだけれども、本当にどうしようとしているんですか。国や道が言っているように、小樽港は観光レジャー港というふうにさせてしまうのかどうか、決意のほどを伺います。

○港湾振興室長

委員おっしゃるとおり、４月１日、私ども港湾振興室を新設しまして、何とか小樽港の振興といいますか、そういった観点で努力してまいらなければということでございますけれども、ＯＰＳと連携をとりながら進めてございます。今年度ＯＰＳ等でいろいろな事業を考えてございますけれども、従来の貨物を守るという姿勢もまた一方では必要でございますけれども、やはり新規需要開拓、これはポートセールスの場合の新たな魅力づくり、これがなければセールスに歩いてもなかなか相手も真剣に話に乗っていただけないということで、先ほど来からお話のある何とか小樽にもコンテナ定期航路を開設、誘致しようと、こういった動きの中でこれを進めていってございますので、相当の関心をお持ちいただいている船社もございまして、小樽港でどれだけ貨物を確保できるかという、そういった部分で今鋭意検討してございますけれども、まずはできるだけ早目にコンテナ定期航路、これを誘致することが、ポートセールスをしていく上でのセールスポイントになるのかと考えてございます。

○西脇委員

ということになれば、ガントリークレーンまではいかなくても、小樽港のジブクレーンぐらいは用意しますのでという話ぐらいはしなければならなくなるわけですよね。そのほか魅力ある港湾づくりというのはどういうことを考えているんですか。

○港湾振興室長

港湾の機能整備、これは荷役機械がなければコンテナ航路を幾ら誘致しようといっても、船社が相手にしてくれません。今鋭意詰めている船社と、開設に当たっての一定の諸条件がございます。これは荷役機械の準備等々がございますので、そういったことも相手と話し合いながら進めてまいってございまして、今後の機械の対応でございますけれども、開設が決まった段階でコンテナ荷役に対応できるクレーンを当面リースで対応していった中で、予算要求の中で今年度あるいは来年度、ジブクレーン等の荷役機械の整備もしていかなければと現在思っているところでございます。

○西脇委員

今できたばかりの港町埠頭14メートル岸壁は、ガントリークレーンの重量には耐えられないと伺っているんですが、そうした場合、ジブクレーンで対応する方法になってしまうのか。それとも、思い切って能率のいいガントリークレーンを要望するのか、この点どうなんですか。

○港湾部長

港町埠頭でございますけれども、これは今年の４月に全面供用開始でございますけれども、この岸壁につきましては、当初港湾計画の中でも認定されているんですけれども、一つは、当時港湾計画の位置づけをした時点ではコンテナも航路の視野に入れてつくってございます。ただ、本州の方の大型船のコンテナということではなくて、地方に入ってくるコンテナはどうしてもやはり小型になり、200とか300個程度もしくは500程度ぐらいまでのコンテナ船を想定したもので岸壁を考えたときに、それに対応できるような荷役機械というのは、ガントリーではなくてもジブクレーンで十分対応できるという一定の方針を示しながら整備を進めてきてございまして、私どもの港、新港もそうなんですけれども、ジブクレーンで対応していこうということの考え方で今まで整備してございます。で

すから、ガントリークレーンをやるということになれば、相当の費用をかけて改良していかなければならないと、こんなようなことが起きてくるものですから、そこまでにはなかなか踏み切れないだろうと。もう一つは、大型のコンテナ船が入ってくるということの想定が今できないものですから、そういう意味ではジブクレーンで対応できるかなと、そんなことで思ってございます。

○西脇委員

結論というか、マイナス14メートルについても過大投資、それは１年に１回か２回入るかもしれませんけれども、高価投資という点ではこれはもう見直すべきだということです。

それから、ガントリークレーンの導入についても、今すぐどうこうということではないわけですから、景気対策として予備費の5,000億円のうちの一部を使うということについては何も急ぐべきではないと考えますので、ぜひそういう方向で頑張っていただきたいと思います。

○西脇委員

◎石狩開発について

630億円の借金を背負って、もう既に実体としては破綻です。それで、改めて聞きますけれども、破綻の原因のどうして土地が売れないのかについてまず伺います。

○（企画）安達主幹

今、破綻という言葉が出たんですけれども、確かに多額の借入金を抱えてございます。しかし、また一方でそれだけの資産があるわけでございます。だから、そういった意味でも、資金繰りなり、経営されていることに非常に厳しい状況になってきてございます。

ただ、今おっしゃいましたような土地が売れないということにつきましても、いわゆる景気低迷の長期化に伴いまして企業が設備投資を抑制している。そういったことに問題の土地が売れない、こういう状況になっているという根本的な原因があるのではないかと考えます。

○西脇委員

石狩開発の11年度の決算では、こういう事態になった原因を「本道の経済情勢は、国や北海道の諸施策にもかかわらず、民間需要量が依然弱く個人消費の足踏み状態が続いている。分譲が進まないため」というふうに言っています。結局、土地が景気が悪くて売れないからだと。

しかし、私は根本はそこにあるとは思いません。やはり計画が過大過ぎた、過大ではない、過大過ぎたということでないかと。

これはもう石狩湾新港の前に、苫東という立派な見本があるわけです。１万7,000ヘクタールを利用して一もうけしよう、一大事業をやろうと。しかし、実際に工業用地として売れたのがたった10％台。結局は3,600億円つぎ込む、そして苫東開発は1,860億円の借金を抱えて倒産したんですね。それで、新たな企業を立ち上げたと。さらにこの新たな企業に北海道が170億円つぎ込んだ、国は334億円をつぎ込んだ。苫小牧市など自治体が11億と。結局公的資金を510億円もつぎ込むことで今後も経営を続けようというのが苫東です。石狩開発も、現状ではそういうふうになる心配がないのか、まずその点について伺いたい。

○（企画）安達主幹

確かに御指摘のことを考えていきますと、いわゆる経済状況が今後こういった状況の中で継続していくという経緯になりますと、やはり非常に厳しい状況になるのかなという認識は私どもとしても持っております。ただ、今回の改善策の措置につきましては、私どもとしては、できれば苫東の二の舞にはしたくないんだと。しかも、石狩湾新港地域につきましては苫東と違いまして、60％の用地が既に売却されている。

さらに、そのうちの約６割から７割までの、そのような実績が実際には存在している。石狩開発、石狩湾新港地域が苫東のような状況になりますと、いろいろな影響といったことも非常に大きなものになっていくのではないか

と思うんですけれども、そういった意味で、今回の施策につきましては、まずこの経営改善期間を３年間として定め、そして、何とかその会社の経営をしていく。そしてその間に、会社、行政それから金融団が一体となって今後の用地分譲促進の条件整備、あるいは土地利用計画の見直しを含めて一緒に考えてもらいながら、２年後には何とか経営の安定化に向けた努力を促していくと、こういった趣旨でございますので御理解願いたい。

○西脇委員

昨年度は石狩開発の土地を道が21ヘクタールを20億円で先買いした。まだ使う当てもない土地を買っている。今年度は24億円経常経費がかかる。そのうち借金の利子払いが17億円、その他もろもろで７億円。しかし、実際に前年度から繰り越した金が約10億円と聞いています。収支がそこでも10億円が足りない。そこで、10億円を道が直貸ししたという説明です。しかも0.5%。昨年20億円かけ、今年は10億円を直貸しする。さらにこの上に１平米当たり道と小樽市と石狩開発合わせて１万円の助成をすると、石狩開発の分が値下げ分ということになろうかと思うんです。直接的には小樽市の１平米当たりの負担分は、土地が売れれば、この12.5ヘクタール売れれば、1,200円を掛ければ１億5,000万円の負担が新たに生まれるということになるんですよね、この点どうですか。

○（企画）安達主幹

今の御指摘のとおりだと思います。

○西脇委員

３年間で50ヘクタールが全て売れたとしても、なぜこれが経営の改善になるのか。その後、こういった助成制度を打ち切った場合に３年以降の収支計画はどうなっているんですか。

○（企画）安達主幹

３年間の50ヘクタールという一つの目標につきましては、確かに換算いたしますと、全体的にはやはり13億という形。ただ、その金額につきましてはそれなりの今後の経営、整備されたおおむね130億程度になりましたが、ただそれだけのものがあれば当面の一定の内部留保資金的なものを考えられるだろうと思うんですが、その後の経営方針につきましては、やはり私ども先ほど申し上げましたとおり、まずこの３年間の中で会社の経営安定に向けた、単なる政策ばかりではなくて、いろいろな誘致の促進の条件整備とか、こういったことの具体化の検討を図っていきながら、そういうものを早急に整備していきたいということでございます。

○西脇委員

去年の決算を見ますと、１年間で売れた土地というのは0.8ヘクタールです。一般分譲が、１ヘクタールに満たないんですよね。その前の年は６ヘクタール、その前の年は2.8ヘクタール。だからこれは、今は平均して工業用地の２万6,000円ぐらいの平米当たりの単価を１万6,000円に値下げしたからといって、売れるという経済状況というふうに見ているのか。しかも、これからは道と石狩市、小樽市が全体として36億円を３年間で助成するわけですよね。もう道や自治体の支援がなくしては、立っていることもできないという事態。それで１億5,000万円をつぎ込んで自立が回復可能だというのであれば、もっと根拠を示すべきだと。そうでないと、どぶに捨てた金になってしまう心配もあるわけです。

３年後、この制度を、それともずっと未来永劫こういう助成制度を続けるようになってしまう、そういう心配もあるわけです。いずれにしても、630億円の借金を抱えて年間約20億円の利子払いという実態からして、もうこれ以上自治体が小樽市が石狩開発に肩入れをするということについてもっと真剣に検討する時期でないのか。小樽市は20億円の資本金のうち6,800万円投資しているわけですよ。もう6,800万円、これはもう捨ててしまう。新たな市民負担はこれ以上出さないという措置をとるべきではないかと、この点どうですか。

○助役

先ほどからいろいろ御指摘されている部分につきましては、今回、道も支援策に踏み切ったという、決断した理由といいますのは、やはり何といっても、再三言われております630億円からの借入金があるわけですから、そう

いった金融団の支援をいただかなくてはならないということで、例えば今４％のものを道なり傘下市がそういった支援をすることによって２％に軽減していただくといったような金融団との話もあったわけでございますから、そういったことに対応するために行政側としてどういう支援策がとられるかということから道もこういった支援策を打ち出したわけでございまして、そういった部分につきましては、確かに今の試算では３年間で、残りの、小樽でいえば50ヘクタールが売れるかどうかといったことは本当に厳しい状況にあることは間違いないわけでありますけれども、そういった行政側の支援の考え方を打ち出すことによって金融団の理解をいただくということが今回の大きな目的でございますので、そういった点で道もこういった支援策を打ち出したというふうにひとつご理解をいただきたいと思います。

○西脇委員

先ほどの報告で、苫東と違うのは用地が計画の60％を処分できているから違うんだと、そういう見方もできるでしょう。しかし、60％処分できても、なおかつ630億円の借金をつくってしまっているというこの現実をどう見るのか。それから、残りの資産があるわけだから、それを処分できればちゃんと採算とれるんだということです、確かにそうですね。

しかし、売れない土地は、これはもう資産でも何でもないわけです、あるというだけの話で。そういういろいろな条件を考えると、これ以上深入りすべきでない。

それで伺いますが、石狩開発から小樽市が手を引こうと思えばできる仕組みになっているのかどうか、この点について伺います。

○（企画）安達主幹

全く想定してございませんので、そういったことについて具体的にお答えできませんけれども、これまでの石狩開発に関しては行政の、道、石狩、小樽という三者の連携の関係からいきますと、今はやはりいかに土地を売るかといったことを重点的に考えてまいりました。

○西脇委員

仕組みとして、小樽市はもう6,800万円の出資金を引き揚げて、この際外れますということが可能なんですか。

○（企画）安達主幹

研究させていただきます。

○西脇委員

先ほどから言っているように、苫東の二の舞になる危険性がある。たとえ60％処分がされても、苫東は大部分の土地が残っているわけですから逆に可能性がある。新しい会社については、そういう見方もできるのではないか。しかも、苫東は１万7,000ヘクタール、石狩開発の場合は3,000ヘクタールを計画用地として出発しているわけですね。そのうち、道の企業局から石狩開発が1,365ヘクタールを買い取ったと。総額266億円、１平米当たり約2,000円弱で買っていると。ただ、結局列島改造をうのみにして、道から2,000円で買った土地を造成することによって10倍以上にはね上げると。計算上では物すごいうまい甘い汁の吸える商売ということを見込んだから、民間の銀行も石狩開発も乗り出したということだと思うんです。それがうまくいかないからといって、これから先も税金投入するということは、この点について今一番国民が批判を強めている点ではないかと思うんです。そういう点で、助役、本当にこの点について、将来３年間の経営の改善期間ということだけで済むのか。その後もこういう方法をとって自治体の負担を続けなければならないような事態にならないのか。そのことをはっきりと見きわめた上でこの事業に踏み切るかどうかということを検証すべきだと思いますが、この点を伺って質問を終わります。

○助役

確かに御指摘のとおりだと思いますけれども。今回の３年間といいますのは、あくまでも今金融団との話を詰める段階での暫定期間といいますか、そういったことでの収支計画を一応定める年次ということで設定したわけであ

りますけれども、はっきり言いまして、３年間で収支改善、この計画どおりいったからといってもなかなか難しい厳しい状況だということが言えようかと思うわけで。ですから、今御指摘のその後もこういった支援策を続けなければならないかということにつきましては、これは必ずしも今考えているような支援策をその後も続けるということにはならないだろうと思いますし､ここ１年か２年でどういうふうに推移をするかということも見きわめながら、その後の対策は考えていかなければならないと考えております。

○西脇委員

この場合、先ほど仕組みとして可能かどうかわかりませんけれども、場合によっては石狩開発から手を引くということぐらい腹を決めてかからないと、私はこの問題については答えが出ないのではないかと。逆にずるずると負担が、増大しても少なくなることはないんじゃないかということを考えていますので、その点について見解があれば伺います。

○助役

石狩開発から出資を戻してもらって抜けるということで、単純にそうはいかないと思います、実際問題。一つには、今小樽市域にまだ石狩開発所有の土地が50ヘクタールからあるわけですし、そういったものの処理を市も企業誘致等の観点からもやはり支援策とかそういうことは考えていかなければならないわけですし、そういったことからも、それからまたいろいろなインフラといいますか、そういった事業の出資それから補助金的な性格のものもこの会社からもやはり支出されていますので、そういったこと等々を考えますと、ここでもうおりるということは現実問題としては難しいというふうに考えております。

○渡部委員

◎石狩湾新港について

説明を受けました予算要求案とそれから関連して補正の件で、基盤整備並びにガントリーの導入の件、これはいつごろから理事者が前段協議を進めてきているのか、まずそこからお聞かせください。

○港湾部長

今回の補正を含めた13年度予算でございますけれども、例年次年度の予算要求管理者案につきましては、通常５月下旬、我々の市議会の２定の経済常任委員会等の中で報告させていただくという流れの中でやってきてございまして、今回もそういう流れの中で来てございましたけれども、先ほど助役からもいろいろお話ございましたように、私どもとしては、急にそういう話を出されても、小樽は小樽の都合もございますし、いろいろ検討する期間が必要だということで、管理組合を含め、母体である道とも、この問題につきましてはもう少し時間をかけながらということでお話をしてございました。その結果、２定における常任委員会に報告することができかなったわけでございますけれども、私どもとしては、先ほど来お話がございますように、後年次における母体負担が相当大きなウエートを占めてくるということがございましたので、その辺を含めて協議をしていきたいという経緯がございまして、今、お話のように、今回12年度の補正につきましてはガントリーそれから特に基盤整備を、７月下旬にそういうお話があったと、こんな時期でございます。

○渡部委員

相当前に動物検疫にかかわっての石狩湾新港特別委員会、ずっと水面下で話されてきて、ある日突然結論を求められる。結論までの間で議論はした経過はあります。その時点では、新港の管理組合自身も提起することについて民主的な取り扱いじゃないといったことから、特別委員会として申し入れをしていこうと、そういう場面もありました。先ほどの動物検疫の段階では、今後において混乱なきよう開示をしっかりとして、そして情報に基づいて委員会の中で十分に議論して結論づけていく、こういう話であったと思います。

今回の石狩湾新港にかかわる港湾計画とのかかわりでも多少なりとも矛盾しますし、また、それぞれの港におい

てもこれはゆゆしき取り扱いの問題であります。なぜ早くに、結論とは別に情報開示ができなかったのか。その明確な理由を示していただきたいと思います。

○港湾部長

今回の13年度予算、12年度補正のお話を、私どもも先ほどお話ししたように、できる限り時間をかけてもう少し議論をしてということで、何とか事務レベルで次年度にというか、14年度になるわけですけれども、そこまでもう少し議論をさせていただきたいというお話をずっと進めてきてございまして、そんな中、たまたま12年度の予備費ということが浮上してきてございまして、私ども、これについてもある程度のお話はさせていただきながら、次年度に持っていかれないかというような話を含めて進めてきたわけでございます。そういうことから、先ほどお話があったように、情報の開示が遅いというお話ございました。私ども、できる限り事務レベルで一定の方向性、先ほどもお話ししたように何とかもう１年をかけてやろうということを見きわめた後に、業界等を含めてお話をしようということで考えてございました。たまたま今回、そういうことではなくて急に浮上してきたわけでございますけれども、そんなことから業界の方からもいろいろと私どももきつく言われている部分もございますけれども、委員の御指摘のように、情報開示をできるだけ早くということは、以前に先ほどお話がありました検疫の問題につきましてもそういうお話がございましたので、その件についても十分に認識してございました。ただ、繰り返しになりますけれども、事務レベルで何とかもう１年議論をさせていただきたいというお話をさせていただいている中でたまたま予備費というものが浮上してきたものですから、急遽業界にも急いでいただいてそれに対するいろいろ意見をいただき、またそして今日の議会の審議をもらいながら一定の条件を付しながら許可していこうと、こんなことで今考えているところでございます。

○渡部委員

行政として小樽港の権益を守るあるいは発展させていくという上から、そのことについては必要なことである。しかし、前回から新港にかかわる面ではいろいろな問題があったと。できるだけ情報開示をして、その中で議論するなり審議をした上で一定の結論という流れで来たと思う。それと、行政としての使命という上からして、委員会で議論のあった内容は十分に掌握している中で結論づけというものも明確に出て、今回例えば「情報開示はなかなかできなかった。しかし、こういう面まではこのことははっきりさせた」といったものが、そこに伴ってしかるべきだと思うんです。なぜこういうことを言うかといいますと、動物検疫のときにも条件を付しました。それからフェリーのときにも条件を付しました。それが実際条件を付して、これだけのことはやっていただくというのがどれだけ実現したのか。そうしているうちに時期が来て、結果的にはそういう方向になったと。だから、条件で付したものは何であったのか。そのまま浮いたままなのか、それとも継続されているのか、その点もやはり不明確である。

さらには、こうした一つ一つの問題に対して、港湾振興会並びに商工会議所からもその都度やはり意見という形で条件が付されています。それがどういう形で現状どこまでいっているのかということが、全く不明確です。だから、今回情報開示がこうやって遅れている、そうしているうちに新港の議会がある、小樽市も一定の結論を出さなきゃならない。そうしたら今日の委員会は情報開示のための委員会かと。市にできるだけ、あるいは一定の結論という面で十分な時間があるのかどうか、全くそれは納得いきません。どう考えているんですか。

○助役

今回の13年度予算の中に含まれているガントリー関係につきましては、当初示された段階からこれは全く事前の協議といいますか、こういった進捗に審議事由につきましては原案で出すからそれはそのままやってくれというようなことではなくて、あらかじめ1年でも２年でも前にこういった計画があるんだということを事前に示していただいて議論をさせてもらいたいと、こんな話は当初からさせていただいているわけです。

ですから、そういった経過の中でちょっと時間が経過いたしまして２定の通常の経済常任委員会で御報告できなかったということが一つあるわけでありますし、そうした経過の中で、国の5,000億円の予備費対策の中で有珠関

連の中で、日本海側の道路、港湾関係の施設の強化といいますか、そういったものも一つのメニューに取り上げられまして、そういった中でこれも対象になるということが急浮上いたしまして、そういったことも後から協議が示され、内容の議論をしてまいったわけでありますが、それにつきましても、私どもには最初から申し上げているようなことで、これは14年度に先送りすべきだという主張は繰り返してまいりましたけれども、今回の有珠対策の補正で扱う事業の採択が決まれば、５億2,000万円ぐらいの岸壁改良のうち管理者負担というのは１億7,000万円ほどでございまして、それの財源を全額起債でやりまして、それも全額交付税で措置されるということで非常に有利な財源だと。この機会を逃したら、もうこういった事業はできないといいますか、財源の確保がなかなか難しくなるといったことで、ぜひこの機会にやらせてもらいたいというような協議もあわせてありまして、そういったことでも議論をしてまいりましたけれども、今回いろいろなことを考えまして、この懸案につきましてはやむを得ないという判断をさせていただいたということです。

○渡部委員

最初から理解しがたいということで話をしましたから、中身について入る気は全くありません、理解しがたいということだけ明確にしておきます。

○渡部委員

◎ポートセールスについて

関連的に聞きます。ポートセールスという言葉がよく出てきます。西脇委員からもお話がありました。これは振興室が４月１日からできたからということでポートセールスという言葉が発生したわけでありますが、もう10何年来、私もそれぞれの立場でポートセールスということで、小樽港をどう振興していくのかという上での質疑をさせていただいています。

その都度入ってきておりますけれども、こうして物流そのものが大きく変化して、コンソーシアムの形も地方港にもそのものが入ってきている。それぞれの港なりに維持していくために、あるいは新しい時代の流れに対応すべく、港湾整備、施設整備ということで進めてきております。具体的にお聞かせください。ポートセールス、まず物流の動静というのは北海道はどのようになっているのか。それから、小樽港とのかかわりはどうであるのか。それらの具体的な調査並びに研究そしてそれに基づく小樽港の課題、あるいは小樽港として現在の物流の動向の中における課題の戦略的なものは科学的に実際調査されているのか、あるいは、科学的な分析から戦略というものを打ち出されているのか。もし、その面でしっかりとしたものを現状お持ちでしたら、係数を含めてお聞かせいただきたいと思います。

○港湾振興室長

大きな意味で物流の課題という中で、北海道あるいはその中でも小樽の立場、企業戦略というような、非常に大きな問題かと思います。

物流の世界、特に海運の分野はユニットロード化といいますか、そういったものと、大型の専用船舶、こういったものに二分されていまして、特に極東部分は中国あるいは韓国、こういったところが一時経済停滞いたしましたけれども最近盛り返してきた中で、それぞれの国、非常に低廉な港湾使用料といいますか、そういった中で、以前神戸がアジアのハブ港の地位を築こうといったやさき、大震災があったという中で、あれ以来やはり神戸、東京、横浜、いわゆる六大港に大型コンテナ船で入ってきまして、そこで内部をフィーダーするという時代から、直接中国、韓国、端的に申し上げますと釜山あるいは高雄でフィーダーしまして日本各地の港に直接入ってきた方が大きな意味で物流のコストが安いと。こういう大きな流れがございまして、北海道におきましても苫小牧、あそこはもう韓国船社は４社あるいは北米、中国とか相当入ってございまして、沖待ちあるいはヤード待ちという状況でございますし、また、ある意味その補完ということで室蘭にも韓国系の定期航路、１社入ってございます。それから日本海側の石狩湾新港、先ほど議論がございましたとおり、釜山経由の韓国船が週２便入っていると。

こういった大きな北海道を取り巻く海運の状況の中で、それだけの港だけがこれからも港湾の流れから置いてきぼりにされまいということで、函館も内港フィーダーですけれども、横浜と函館を結ぶ内港フィーダーを検討しているということでございますし、小樽は対岸貿易というような関係で中国の有力な船社と今鋭意詰めてございます。こういった状況でございます。

ポートセールス、確かに昔から言われていまして、どこの港も競争の時代でございますので、それぞれの優位性を競いながらポートセールスをやっているといった状況でございます。

小樽もやはりいろいろなセールスポイントはあったと思います。札幌に近いとかＣＩＱ等々、昔からの歴史で商業界が充実しているとか、いろいろなセールスポイントは言ってきましたけれども、今の時代に立ちおくれているという感は否めませんで。コンテナ時代に対応するようにぜひともコンテナ航路を誘致してというか、それが一つの大きな戦略かと感じています。

○渡部委員

石狩が開発途上といった中で、事業が進められてきている。小樽は整備された中での事業、プラスして港湾整備。前段お話があったように、小樽港は年々一般取扱貨物量を含めて減少している、片方の港は増加している。増加していく中でも目に見えてはっきりしているという物流の関係と流通面、あれだけ大手の冷凍冷蔵庫が張りついた結果による小樽港への関連する面も、影響を受けていることは事実です。冷凍船なんかも、石狩の方に入っていく回数も多くなってきている。

今、物流のお話されました。こういう状況の中で、むしろ石狩はさらに伸びていこうとしている。最初の話の説明のときに、もう１社くらい石狩に問い合わせがあることまではっきりしているんです。小樽の場合は有力な船会社がということだが、それはまだはっきりしていないという。何かここでポートセールスと同時に小樽港が発展していくための戦略というものをしっかりと打ち立てていかなければ、その差は開いていくばかりでないのか。補完港である、共存共栄という中で湾内の中でも小樽と石狩という、そういう面もある。今新たなものが進んでいくということは、突出的になってしまいます。だから、ガントリーを設置してそこで荷役をするということがあると、効率性の問題あるいはＰＲ上からすると相当の違いが出てきます。

小樽港がしっかりと港湾が発展していくという、そのものを位置づけしていく、そして発展策につなげるという、その戦略をどのように考えているのか。一つのこと二つのことを延々というか、なかなか実現しない。鋭意検討中であるというような繰り返しで、ずっと来ている。

そうしているうちに今の流れの中で、どうもほかから見ると小樽港より石狩、機器設備から道路から何からということで今後物流という上で考えていったとき、その地理的条件、現場コストを含めての効率性等々という問題というのは当然これからも出てくることだし、その上でいわばポートセールスという、そして小樽港の発展につなげる、本当にしっかりとした認識と同時に位置づけをしていきながら戦略をどう持つのか、大事な問題である。そうでないと開くだけです。私はそう思いますが、いかがでしょうか。

○港湾振興室長

小樽港の将来に向けてのはっきりとした戦略を持つべきではないかというようなことでございます。先ほどるる私なりに思っていることをお話ししたんですけれども、やはり小樽港としましては、今、港湾という産業基盤、これは太平洋側といいますか、ある意味、側というよりも苫小牧にいろいろな機能面が集中してあるというようなことでございます。このたびの有珠山に見られるように、代替性のあるといいますか、日本海側もそういった交通基盤をきちっと整備していかなきゃならないという、太平洋側に対する石狩湾という視点が一つございます。

それと、今小樽港の構成を見ますと、大宗のフェリーを除きますと、圧倒的に対岸諸国、国でいえばサハリンを中心とした５市やそれから北朝鮮といった、これは小型でもコンテナでもございませんけれども、もう隻数相当から圧倒的に多いわけで、やはり対岸諸国との関係で半ば政治的な問題も多々過去にはありましたけれども、経済的

にはこれから有望視される部分でございますので、環日本海経済圏といいますか、そういった視点を持っていくべきだという思いが一つございます。

それとやはり先ほど申し上げているとおり、ガントリーがしっかりしたので、荷主は小樽を見向きもしないということは、例えば金沢の例を見ましても、あそこには前後、秋田、新潟、富山それから福井とか酒井とかいろいろな魅力がございますけれども、金沢もやはり地元に密着した大口貨物ということでの対応で、あそこは３航路ございます。週５便等々ございますので、そういった地域の特色を生かした中でコンテナ航路を誘致してございます。機械もジブというか、そういったことで対応してますし、それらも一つの同じ日本海側の港として参考になるのではないかと。委員の御質問、なかなか難しいのでちょっと的を射ていないかもしれませんけれども、そんなふうに感じておるところでございます。

○渡部委員

石狩に８月23日ごろ、韓国の汎用商船が新たに入ります。これで興亜海運が週２便ということ、あわせて汎用商船が１杯ということで３杯、その背景も実はガントリーだとか何とかという面、大きな足がかりの一つになっている。韓国のコンテナ船が石狩に船社二つが入ります。

室長は、先ほど中国の大手まで言いましたけれども、それで小樽にもということでありますから、それはラインが違いますし、けれども、小樽に迎え入れるという背景づくりをしっかりとやらないとだめです。ジブクレーンがいいのか何がいいのか、ガントリーはどうもだめだという、それであればそれなりにその体制を整えて小樽でもできるんだというものをＰＲしていくというか、そういうものがなければなかなか難しいのではないかなと。特に、14年から15年にかけて、お話がありましたように函館も、今14メートルで整備していますね。釧路も整備しています。室蘭はガントリーがある。作業に既に入っています。苫小牧はとにかく混雑して満杯だと。だから公共埠頭でもコンテナを揚げたいという状況ですね。端的に表現すると、物流そのものについてもやはり一極集中でなく、できるだけほかの方にもというような動き、しかも船会社そのものがコンソーシアムの動きでもってきているという。だから今、目の前で常にやりとりをしている石狩湾新港、こういう動きがあったときに、それは今までの課題について、先ほど助役は母体負担への影響等々からいろいろな面で水面下を含めてやってきていたという、問題はそのこともしっかりとしていかなければならないし、同時に、小樽港の戦略というのはそういうことが出ることによってつくられるということによってどうなのかというものは、そのことをしっかりとやらないとだめだと思うんですね。

こういう話、いつまでしていても結論が何も出ませんのでやめますけれども、助役、今回の時間をかけていろいろやってきた面で、母体負担は４億5,000万円を上限としてそれ以上もう上げないと。小樽と石狩には迷惑をかけないという、ここまでの話に進んだんですか。それとも、まだいろいろな面での壁だとか、そういうことになっているんですか。

何かちょっと受けて出てこれから協議するような話でありましたけれども、現在４億5,000万円です。今は補正でもって数字は上がっておりません。同じ数字で来ていますけれども、来年になると当然その事業が進んでいったら母体負担にかかってくることははっきりしているんですね。ですから、今年度と同じ母体負担なら負担で、それを上限とするという、それまでの話にいっているかどうか、このことだけ聞かせてください。

○助役

時間をかけて管理組合側と議論をしてまいったのはそこの部分が中心でございまして、今現実に４億6,000万申請しているわけでございまして、来年以降もある程度今継続されている事業を予定どおりやるとすれば、そこそこの負担増の原因にもなりますし、それから、それを補てんする使用料の増収がどのように見込まれるかといったようなことも、いろいろ資料等も見せていただきながら議論してまいりました。資料を疑うわけでないですけれども、なかなか計画どおり、それらの伸びだとか今のコンテナの取扱増だとか、そう簡単に計画どおり伸びるというふうには見られませんので、ぜひ、できれば繰り延べそれからまた既定の計画している外郭施設もそうですし補助事業

等もそうですけれども、何とか事業費の平準化を考えられないかという観点でやってきたわけであります。けれども、なかなかはっきり言って壁は厚かったということでありますけれども、しかし、そのまま我々としては「わかりました」ということで引き下がることはできませんので、幾つかの条件といいますか、これからの将来の母体負担の軽減策につきまして幾つかの提案をさせていただいております。それにつきましても、収入増の問題それから経費の節減の問題それから負担割合の見直し等もできれば協議をしてもらいたいとか。それから、施設整備に当たりしましては将来のいろいろな動向等を踏まえて、平準化した事業費を考えてくださいといったようなことも要求しまして、それにつきましては、小樽市からの提案といいますか、検討事項ということで、これからテーブルに着きましょう、検討する機会を持ちましょうという返事もいただいております。

それからまた、今のポートセールス等にも影響してくるわけでありますけれども、物流ですとかそういった面からも、道は全道的な立場に立って指導だとか調整をとるような一つのセクションといいますか、そういう立場もひとつ考えていただけませんかといったようなことですとか。あるいはまた、小樽港の整備は新港との均衡を図る上からも、これは当然していかなければならないわけですから、そういった小樽港のこれからの施設整備に当たりましても、今回の特例でありますけれども、ああいった高率の条件のいい補助等を、財政支援をひとつ道の方にもお願いしたいといったようなことをつけておりますので、これからそういった議論する機会が出てくるだろうと思っていますので、そういった場でもって小樽市の立場なり意見を発表していきたいといいますか、述べていきたいなというふうに考えておるところでございます。

○秋山委員

◎石狩湾新港について

ただいま報告事項をお聞きいたしまして、補正に関しては国が行う事業であり負担もないということで、これは市のお考えと同様、やむを得ないんじゃないかなと思ってお聞きしておりました。

13年度の予算要望に関して、小樽商工会議所と港湾振興会から要望意見書を付記されて、いつも補正に対してきちんと答えが見えないないまま繰り返されている旨のお話もありましたが、今回出された中で商工会議所に関して二つの部分だけ違った部分があります。道路のことはわかりますので、６番目、「将来に向けての小樽港及び石狩湾新港の管理のあり方について検討に着手されたい」という部分、私は認識不足なものですから、出された背景、それと市のお考えを説明願えればありがたいと思います。

○港湾部長

13年度管理者案予算案に対する商工会議所の意見の中の６番目、これにつきましての背景、考え方ですけれども、一つは、道内に特定重要港湾、重要港湾合わせて12港あるわけですけれども、その中で特定重要港湾が室蘭と苫小牧、それ以外は重要港湾になるわけです。道内港湾のうち苫小牧と石狩湾新港が母体の構成員として北海道が参入してございましたものですから、それら以外のところの港湾管理者は当然市長がなっておるわけでございます。それぞれ市長が港湾管理者になっている自治体につきましては、やはり港湾整備というのは相当な費用がかかるものですから、そういう意味では港湾ばかりに目を向けておくというわけにいきませんので、施設整備にはどうしても費用がかかることにより、当然施設整備は時間がかかる。こういったことがあるわけでして、そうしますと、着工したらできるだけ早く効果を上げようということの趣旨からしても、どうしてもそれが遅れてくる実態があろうかと思います。

そんな中で、道が参入することによりまして経済的な支援ももちろん入ってくるわけですけれども、そういった意味からも、道が入ることによって施設整備なり管理運営を含めた港湾に対する進捗が早まってくるだろうというようなこともありまして、小樽は現在道は入ってございませんので、そういったことからもう少しその辺を道の方にもお話をされるようなことも含めて、そういった検討もしてはいかがかと、こういう御意見かと受けとめてござ

います。
○秋山委員
　それに対して、市のお考えは。
○港湾部長
　私どもとしましては、このことについては新港それから小樽港につきましても、やはり私どもが両方に管理者の一員になってございますので、二つの港がそれぞれ流通拠点港湾として整備してございますので、やはり均衡を保つような発展をしていただくためにも、ぜひともその辺は今後検討していかなければならないと思っておりまして、また、こういったことも含めて検討に着手をしていきたいと思ってはいるのですけれども、これにつきましてもまた管理組合なり道といろいろお話をさせていただきながら進めていきたいと思っています。

■■

○斉藤（裕）委員
◎石狩開発について
　報告がありました石狩開発の経営改善にかかわる支援、これはどうなんですか、報告をいただいたわけなんですけれども、これで決定しましたよということなんですか。それとも、まだ、議論を重ねる可能性はあるんですか。決まりましたということなんですか。
○（企画）安達主幹
　先ほども申し上げましたけれども、まだ石狩市と若干調整すべき件が残っておりますが、もうこの方向で支援を進めていきたいと、こういったことです。
○斉藤（裕）委員
　ということは、皆様は既に支援策の細部について掌握されていると、こういうことだと思うんですね。理事者として、石狩市であるとか道であるとか細部に詰めたと、こういう前提のもとに質問をしていきますけれども、この支援策については私はいかがなものかと思っております。それで、具体的なものを最初に数字を聞いていきますけれども、まず有利子債務がいくらあるのか、そのうち短期はどのくらいあって、長期はどのくらいあるのか。それと、特に短期について、これは増加しているのか。要するに追い貸しの結果が短期になっているのか。それと、在庫に当たる土地、未造成地というんですか、これの簿価はいくらか。
○（企画）安達主幹
　まず最初に、有利子債務の部分でございますけれども、全体では627億というふうに集計しておりまして、そのうち、長期の借入金が280億7,000万、それから、その残りの約320億程度、これが短期借り入れというふうに理解しております。
　それから、借入金の増加についてでございますけれども、少なくともこれまで利子部分については返していく。それから新たな造成事業をしていないので、11年度については増加をしていないものと考えております。それから、未造成不動産につきましては、在庫の資産は現在、624億ということで押さえてございます。
○斉藤（裕）委員
　資料として石狩開発の決算書を拝見しましたが、先ほど答弁にありました。20億だとか17億何ぼで上がっている利息払い、これが載っていないんですけれども、載っていなくて利益を出して、なおかつ繰越利益があると。こういうような状況なんで、その辺を説明してください。
○（企画）安達主幹
　私も本当に申し上げると簿記の知識で、もしかして一部正確でない部分がございますけれども、まず、今年度の損益計算の方の売上原価の中に利子の支払い部分といったものが含まれているというふうに理解しております。
○斉藤（裕）委員

道から0.5%、事業資金つまり運転資金に当たる部分を調達してくれる、貸してくれるということなんですね。これは13年度から15年度、この３カ年、その資金需要に合わせて金を貸しますよと、こういうことは道はきちんと約束してくれているんですか、青空天井で。

○（企画）安達主幹

これまでの道との話し合いの中で、これは今回道議会第２回定例会の中で、まず今年度の資金不足額になるであろう９億9,600万円が補正されました。さらに道は、この３カ年間は経営改善期間でございましたので、この貸付金については毎年度予算措置をしていく、こういうことで伺っています。

○斉藤（裕）委員

この３年間は値引き期間なんですね。１万円負けるという話でしょう、これ。３年間に限ってはこういう支援策のもとに、いろいろ石狩開発自体の再構築もするけれども、民間向けに対しては２万6,000円何がしだった土地代金を１万円値引いてあげるから、さあ早い者勝だと、こういう話でしょう。それで50ヘクタール売れたらラッキーという話なんですよ。ところが、その50ヘクタール、どうなんですか。道との協議の中で１万円の値引きでそれだけ土地需要が喚起されるというような議論はなかったのか。効果はあるのか、１万円の値引きで。

○（企画）安達主幹

１万円の値引きの実績なんですけれども、これにつきましては、現在石狩開発の底地が２万6,600円です。しかし、これが近傍類似の江別あるいは中心部といった、周辺の工業団地に当てはめると、おおむね１万5～6,000円から２万円内の中で推移しています。したがいまして、この石狩湾新港地域について用地分譲が進まない大きな原因になっていると思います。他の工業団地に比べ高い価格があったのではないか。そういった意味では、そのほかの工業団地との競争力、そういったことが一つの誘致分譲促進のための条件整備ではないかと。そういったところを１万円を目標にしたときに参考にしました。

ただ今御指摘のように、現在のこういう経済の状況もございますので、やはり単なる値引きということだけではなくて努力をしながら施策をいかしてまいりたい、こういったことであります。

○斉藤（裕）委員

先ほどの西脇質問とも重複しますけれども、土地売買の実績の経緯、報告書に0.8というのは最近なんですか、去年ですか、載っていますけれども、どれぐらい売れていますか。どのぐらいの平米数、売れていますか。

○（企画）安達主幹

平成９年度、これは公共ではなくて一般分譲ですが、民間分譲ということで、平成９年は2.1ヘクタール、平成10年は６ヘクタール、平成11年が先ほど言った0.8ヘクタール、こういうことでございます。

○斉藤（裕）委員

こういうような状態が続いているということであれば、少なくとも10数ヘクタール売れなきゃならないんでしょう。年間15ヘクタールぐらい売れるという。約20倍売れなきゃならない。

そこで、私先ほど西脇委員の質疑を聞いていましてそのとおりだなと思ったのは、これは３年間だなんて言っているけれども、歯どめききませんよ。歯どめがきかないで小樽市域にもし企業が進出してきたら1,200円ずつ追い銭していくのであれば、この事業が終結するまでずっと値引きするという理屈になるわけです。つまり、言葉は非常に乱暴かもしれないけれども、タコの足切りですよ。こんなのは小手先であって、非常に失礼な言い方ですけれども、やはりお役人の考え方かなと思うんです。今この事態を見ていくと、ソフトランディング、穏やかに事業を終結させるのか、劇的にハードランディング、何か劇的な方策をとって終結、整理してしまうのか、この選択肢なわけです。このどちらでもないわけでしょう。これは、なるほどいい支援策だと思う民間人はだれもいない。一人もいませんよ、きっと。我々議員も今まで石狩湾新港に対しては、それこそ共産党の主張と我々の主張というのは根っこが違っているから見方も違っているんだろうと思うけれども、今現実的に目の前に来ているこの処方せんに対

しては、支援策という処方せんに対しては全くイコールですよ、これ。

効果が希薄で、なおかつ将来に対して禍根を残すことをお役人が三者、道、石狩市、小樽市で集まって、石狩開発の当事者も入ってやるわけですよ。これ、何の意味があるんですか。

そこでお尋ねしますけれども、50ヘクタールを３年間で売るんだ、事業の再構築の目標値を50ヘクタールと決めたわけですよ。それは結構です、50であろうと60であろうと年間10であろうと、それは議論の経緯があったんでしょうからそれは結構です。逆に聞きますと、50ヘクタールを３年間で割ると133億、３年間平均したら44億円ぐらい。44億円の売り上げがあれば、石狩開発という会社は債務も含めて利益償還できるんですか、そこは確認されているんですか。

○（企画）安達主幹

現在の状況の中で金利負担部分だけのことを考えた場合には、石狩開発そのものの年間所要経費につきましては、おおむね25億程度、24億か25億になると思います。したがいまして、年間仮に40億とした場合に、24～25億につきましては、ここにありますように金融団に対する元金償還というか、一部そういう償還という形の中での取り扱いについて金融団との議論をしている段階でございます。ただ、少なくともそういったことが、さらにはいわゆる１たす１は２ということではなくて、そういったことが他に対する刺激剤、あるいはこの地域に対する踏み出しといったようなセールスポイントになってくるわけでございますので、そういったことの中で今後の平成15年度以降の経営の安定につなげていきたいということで進めてまいります。

○斉藤（裕）委員

経営の安定につなげていきたいのはわかるんです、支援策なんだから。経営の安定につなげるのは当たり前のことですよ。だけど、もっとはっきり歯切れのいいことを言っていただきたいんです。44億の売り上げがあったら、健全な単年度の収支が見込めるんだと。利益償還、つまり原価を差っ引いて、払うものを払って、自分たちの維持費をとって、そしてできるんだよと。ということを明確にしてもらわなかったら、そんなあやふやなことを言われても困るんですよ。つまり44億の売り上げがあったら道からは一銭も借りなくたっていいという理屈なんですよ、それは。そこは確認されているんですか。

○（企画）安達主幹

そういったことで理解をしています。とにかく年間25億諸経費がかかっているわけでございますから、それをまず基本的にはもっと少なく、さらには年間これだけかかると思いますので利益を出すということになりますが、これがあれば、少なくともその期間内に健全経営を図っていただくというふうに。

○斉藤（裕）委員

25億、25億とおっしゃるけれども、資産の624億の簿価があるわけですよ。仕入れですよね、これ。劣化しているんじゃないんですか。そして、売り上げ原価の方に利息が乗っかるということになると、自分の経費に回せる率はどんどんどんどん下がるわけでしょう、中身が薄くなるわけでしょう。要するに、当たり前な話ですよね。片や担保が劣化しつつある、そして、中身は薄くなる。こんな形でこの抵当権者、金融機関、融資団ですか、政府系の政策投資銀行だとかそういうところ、こういうところは担保を外せるんですか。そこまで見通しているんですか。３年間は外せる。売れ残りがたくさんあるから、３年間は。だけど、３年間という約束が守られないでずるずると、これもまだまだ値引き期間を延ばしましょうと。それがずっと恒常化してしまったら、最終的には担保外せなくなりますよ。

私は、ぜひ皆さんに、これだけの資料を見せられたから、はい、わかりましたとか、できますとか、できませんとか、いい案ですねとなかなか言いづらいけれども、事業計画を出してください。恐らくシミュレーションをやられていますよ、これだけのことなんですから。絶対やっています。やっていなかったら、ずさんとのそしりを受けてもしようがない。仮に初年度は周知期間も短いから、３年間で50億だけれども初年度は10ヘクタールを目指しま

したと。その次は20ですとか、いろいろあるじゃないですか。それに見合った収入を立ててきちんと利益償還できる、こういうものがあるはずですから。今お持ちだったら出していただきたいし、その辺はいかがですか。

○（企画）安達主幹

このシミュレーションにつきましては、道の方でも何通りかのシミュレーションをしていると聞いてございますけれども、とにかくこの基本的な考え方が決まったのも、ついまだ１カ月ぐらいで、この改善策、支援策を受けて会社においても今後経営改善計画といったものを速やかに作成して、また道、石狩市、小樽市と今後ともいろいろと打ち合わせをすると、こういったような形になっておりますので、そのようなことで理解願いたいと思います。

それから、先ほど言いました簿価との関係でございますけれども、現在までは石狩開発の持っている土地自体は未分譲用地としては全体で約500ヘクタールある。そのうち造成分が約200ぐらい、さらには未分譲が300というふうな状況の中で、こういった土地が今実際にはこの地域については年間大体３％ぐらい値下がりということで、まだ下げどまり感がとまっていないということになって、私どもも非常に心配してございます。しかし、まずこの３年間をとにかく経営改善期間の中に位置づけて、行政あるいは企業の支援を得ながら、何とか経営安定の方に持っていきたいということで、いろいろな角度の中で検討した結果のものというふうに聞いているところでございますので、御理解願いたいと思います。

○斉藤（裕）委員

３％ずつ価値が下がっていったといったら、普通、今は簿価にかけて、簿価というか、評価額、路線価それとか原価法だとか、いろいろ土地の設定ありますけれども、一般的には1.2とか掛けますよね、金融機関とか査定だと。仮に簿価が３％下がっていったら大変ですよ。単純計算でいえば、資料を出していろいろ材料をいただければもう少し近い数字を言えるかもしれないけれども、簿価が下がるということはないですよね。帳面上簿価が下がるということはないけれども、それは実勢価格が下がっているというのは非常に大変だなと。３年間で約１割。

それで道との詰めが終わったと言っているわけですから、そのシミュレーションというのは必ず出してください。これは助役、約束していただきたい。なぜこんなことを言うかというと、石狩開発という一つの法人が、小樽市は株主ですけれども、健全経営されているんだったらいいです。しかし、今回のタコの足切りみたいに1,200円を上乗せするというような話は将来展望が見えないし、しかも決まってしまったと今明言してしまっているわけだから、我々は責任のとりようがないです。せめて道、石狩、小樽、石狩開発も含めて四者で話し合った意思決定の経緯だけは明らかにしておいていただきたい。これを必ず出していただかなくてはならないと思いますけれども、どうですか。

○助役

ただいま御要望のありましたシミュレーションといいますか、そういったことにつきましては、先般道議会の２定でいろいろ質疑があったと聞いておりますので、その時点でどういう資料を提出していただくということもあわせまして確認をさせていただきたいと思います。

それから、いろいろ御意見があったわけでありますけれども、先ほども申し上げましたように、今回の道の支援策につきましては、あくまでも、本来はもちろん未分譲地の買収を目的としているわけでありますけれども、この石狩開発の支援策ということで道としても従来の土地の分譲ということが連続してできない、継続してできないということもありまして、最終的にはこの案に落ち着いたわけでありますけれども、その目的はやはり何といっても、630億の融資団といいますか、金融団の金利の引き下げということが一つの大きな目的であるということから、こういう苦肉の策の支援策が講じられたということでございますので、道がそういう決定をし、道議会でも議案が可決されたというふうに聞いておりますので、どうしてもそのような事業に乗って小樽市域の未分譲の土地を企業誘致も兼ねて何とかこの助成制度でもって進めていきたいというふうに考えておりますので、御理解をいただきたいと思います。

○斉藤（裕）委員

最後に伺いますけれども、助役御自身でこの支援策、効果があると思いますか。これだけ聞いて終わります。

○助役

もっと細かい詳しいデータを分析しなければあれですけれども、一番大きなのは金利の軽減。これは相当な額になるわけですから、それはもちろんこれからの将来の収支に大きな影響を与えますし、それから、土地の、今のこの案でいきます分譲につきましても、この計画どおり分譲されたとすれば、それなりの資金収支上の効果があるというふうに考えております。

○斉藤（裕）委員

済みません、聞き方を間違った。金利の軽減というのは即効果にあらわれますよ、それは。

土地の、市が1,200円出すというやつですよ。今までの２万6,600円から１万6,600円に１万円値引きしてあげて、それで売ってしまったら石狩開発まいるから、その分の差額というのは道と市で持ち出し合いましょうと、こういうことでしょう。この方法が50ヘクタール、私は50ヘクタールがそんな劇的に好転するとは思わないけれども、目に見えて結果が出るの、土地の維持費の部分で。これだけは、「いや、期待している」とか「相当よくする」とか「私は命を懸けてやります」とか、こう言ってもらわなかったら、はい、そうですかというわけにはいかない。その辺、もう一回お尋ねします。

○助役

この件も先ほど説明したかと思いますけれども、当初この会社で分譲するとすれば２万6,600円という価格であったわけでありますから、それが、この値段であれば近郊の江別、千歳方面に比べますと約１万円高いということが、やはりこの分譲に影響があるんじゃないかという観点からもこういう事業が考えられたわけでありますので、今回１万6,600円台に安くなるという、進出する企業にとってみればそういうふうに近郊の千歳方面と同じような値段で購入できるということになりますので、それはそれで期待どおり何とか進んでいただければいいなというふうに期待をしているところでございます。

○成田委員

◎小樽港と石狩湾新港の役割分担について

新港と小樽の役割分担が位置づけられている中で、今後どのような姿になるのか、またどのような考え方で進めていくのかお伺いします。倉庫業界がかなり新港の方へ移転している点、これも新港と小樽港の違いなのか。また、交通アクセスの面から見ても、輸送業界がどのような考え方でどのように望んでいるのか、その辺も含めてお伺いしたいと思います。

○港政課長

小樽港と新港の中で、倉庫業界その他の関連業界が新港へ移転という言葉で御質問をされておりますけれども、私どもの受けとめといたしましては、小樽の港湾業界が新港に進出し、港湾関係の船に対する取り扱いあるいは港運の機械関係、あるいはそれに伴います倉庫の関連、小樽港を本体としまして石狩湾新港にも倉庫を建設するあるいは建設用地を持っているというような形の中で、端的に言いますと、小樽の地元企業が組みまして石狩湾新港所属の事業協同組合ということで小樽市内の倉庫業界が倉庫を平成９年にも建設してございます。移転という部分ではなく、本体をもとに新たな新港への企業進出という形で受けとめてございます。

交通アクセスの関係について、トラック関係業界をはじめとしまして輸送関係の部分でございますけれども、小樽港と石狩湾の機能分担の中で、国道５号の拡幅整備の早期実現ということで、従来から開発局に早急な整備ということでお願いして来てございまして、たしか平成13年度に入る段階で国道５号が四車線化される。また、そのほかに小樽港縦貫線の関連につきましても、平磯部分を含めまして円滑な港湾運送の関係の輸送に対する道路の整備

という部分について希望をされたということにつきましては、十分に理解しておるところでございます。

○成田委員

この関連なんですけれども、商工会議所から意見書の中に５番目に出ていますけれども、「小樽港と石狩湾新港を結ぶ道路の整備が肝要である。両港を直結する湾岸道路」、湾岸道路というのは昭和56年に凍結されたと思うんです。その後どのような形になっていますか。

○港政課長

商工会議所から出されている意見要望の中での「小樽港と石狩湾新港を結ぶ道路の整備が肝要である」と「両港を直結する海岸道路建設」という部分につきましては、石狩湾新港の建設時から会議所あるいは地元の要望ということで、国あるいは北海道に要望してまいってございます。しかしながら、現実的な対応といたしまして、先ほど私が申し上げました国道５号の拡幅整備あるいは小樽港縦貫線のルートの完成後、その交通需要の実態や渋滞の状況、それらを総合的に判断しながら、道、国と協議をしてまいりたいというふうに考えてございます。

○成田委員

凍結された部分は御存じなんですか。解除するのは大変難しいという話を聞いているのですが。

○（企画）安達主幹

私も言葉の中でそういった話は聞いたことがございますので、いろいろと確認してみたいと思っております。

○成田委員

早期実現していただければ、小樽港と石狩湾新港の連係プレーというのはできると思います。その中で、なおかつ港町埠頭ができ上がりまして多目的埠頭ということで整備されたわけなんですけれども、コンテナ輸送が盛んな時代なんです。その中で小樽港が、港町埠頭ができたときになぜコンテナ輸送の基地としてできなかったのか、また、コンテナ基地として今後どのような形をつくっていくのか、ポートセールスも含めてこの辺を。コンテナ輸送が主流の輸送機関だと思うんですよ。船会社なんですが、ほとんどコンテナに頼っているところが多いと思いますので、その辺を。小樽港をこれからどのような形で役割分担の中で発展させていくのかお伺いしたいと思います。

○港湾部長

港町埠頭の利用でございますけれども、先ほどもお話をさせていただいたんですけれども、当初港湾計画部分につきましては多目的外貿埠頭ということで位置づけして整備を平成３年から進めてきてございまして、一つはコンテナを視野に入れてつくっております。

そんな中、やはり地方港でございますので、大型船ということではなくて小型船、3,000から5,000とか１万トン以下の、こういう形で対応できるだろうということで、一つは整備の関係でございまして、ですから、先ほどお話ししたように、ガントリークレーンが載らないとしても、ジブクレーンなりクローラクレーンというものでそれらについては対応できるかなというところで考えてございます。

小樽の状況ということでございますけれども、今ポートセールスをしているわけですけれども、先ほど来お話しさせていただいていますように、一つは中央埠頭へのコンテナ航路の誘致で小樽港寄港について興味を示している船会社もございますので、そういったところと鋭意接触をしてございます。ただ、大きな問題が一つあるのは、帰り荷を、調査を今しているわけですけれども、帰り荷がどれだけ確保できるか、あるいはコンテナの本数につながるわけですけれども、その辺がまだ私どもの調べでは多いんですけれども、また一方では、企業の方々も情報を当然多く持っている中で、荷物がどの程度あるのか、どの程度積まされるのかということを含めて今調査をしている段階で、私どもできるだけ民間の方々の情報を得ながらそういった収集に努めて、またそういった情報も相手方に伝えながら何とか誘致活動を続けていき、結びたいなと、こんなことで考えております。

○委員長

質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。