

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11月13日（月）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 3時55分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 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	市長、助役、収入役、経済・港湾両部長 ほかに関係理事者		
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。

本日の会議録署名委員に、斉藤裕敬委員、西脇委員をご指名いたします。

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」

○港湾振興室白岩主幹

平成12年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算につきまして新港管理組合から事前協議がございましたので、説明申し上げます。

お手元に配付の資料1につきましては新港管理組合一般会計補正予算（案）、資料2は同じく債務負担行為補正、資料3は港湾関係事業予算補正、資料4は事業箇所図となっております。

お手元の資料3と4をごらん願います。

まず、直轄事業の事業内容といたしまして、資料4図の1の部分でございますが、東地区岸壁マイナス10メートルの液状化対策工としまして、2億1,000万円を増額補正するものでございます。当該工事につきましては、近年の多発震災にかんがみ、岸壁の十分な耐震性を確保し、震災時における港湾機能を確保するため平成8年度から実施してきており、今年度の事業完了を予定している事業でございます。

工事に当たりましては、当該岸壁が矢板構造であるため、サンドコンパクション工法とドレーン工法の割合を調整して施工しておりますが、ドレーン工法の割合をふやす必要が生じたことにより増額補正するものであります。

次に、起債事業の事業内容といたしまして、資料4図の2の部分ですが、中央地区のガントリークレーン設置事業につきまして、事業費9億円で整備するものでありますが、今年度補正で本体工事費や岸壁改良附帯工事費など3億7,400万円の増額補正するものであります。

なお、残り5億2,600万円につきましては、平成13年度予算に計上を予定しておりますが、本体工事費につきましてはお手元の資料2にございますように、平成13年度支出のガントリークレーン製作設置工事に関する債務負担行為補正として5億1,000万円を今年度補正するものであります。

当該設置工事におきましては、直轄事業として今年度完成を予定しております花畔1号岸壁改良工事部分におきまして、直轄工事と並行して電気ケーブルの配線用地下埋設配管工事などの附帯工事を管理組合が施工する必要があること、また現在、定期コンテナ船が毎週月曜日に重複して入港するスケジュールとなっており、さらに現在のジブクレーンでは冬期間における作業能率が低いため、利用者からも平成13年の冬までにガントリークレーンの設置の要望があることから、早期整備をするものでございます。

次に、歳入歳出予算の内容についてご説明申し上げます。

資料1をごらん願います。

平成12年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算に伴う補正額及び予算額ですが、歳入歳出予算の総額42億9,532万5,000円に歳入歳出それぞれ6億2,330万円を増額し、歳入歳出予算それぞれ49億1,862万5,000円とするものでございます。

歳入歳出予算の補正科目の区分及び当該区分ごとの金額並びに補正後の歳入歳出予算の金額は、本表のとおりでございます。

歳入についてご説明いたします。

歳入では、財産収入につきましては、中央地区3工区の一部4,000平方メートルの土地売却に伴う土地売却収入1億8,280万円の増額補正となっております。

また、組合債につきましては、補正前の額13億3,100万円に東地区岸壁改良の港湾整備公共事業債6,650万円及び

このたびの補正予算、この常任委員会に出されました補正予算などを見ましてもわかりますように、石狩湾新港に対する岸壁の補修あるいは荷役機械の整備等、これについて積極的に行われているように見受けられるわけですが、実際、小樽港の状況にかんがみますと、なかなかその方もいっていないのが現状であろうという考えを持っております。

そんな中で、これからの小樽港の位置づけということについて、石狩湾新港は小樽港の副港という形の中でなされたものでありますので、一緒に考え合わせながら、両方が機能的に整備されていくのが当然であろうという思いが市民の中では大半だと思いますので、そんなような観点から何点かお話しさせていただきます。

まず、第1点目なのでございますが、せんだって市長の方で、中国へのポートセールスという形で中国の現地を視察されたと、これは大連だと思うんですが、そのような形でここへ行かれたわけなんですけれども、その状況を踏まえまして、小樽港ということをそこで考えて、ポートセールスの面から考えて小樽港はどうあるべきかというご感想をお持ちだと思いますので、その辺をまずお聞きしたいと思います。

○市長

先般、小樽港利用促進協議会のメンバー並びに小樽港運協会の皆さん方と中国を視察したわけですが、3港行ってまいりまして、大連、青島それから天津という、いわゆる中国で言います五大港のうちの3つという位置付けのようでございますけれども、規模からいきますと、日本で言いますと神戸、横浜といいますか、そういった小樽港とは比較にならないすごい規模の港でございましたけれども、向こうの組織詳しくわかりませんが、管理運営しているのが港務局ということで、港務局の副局長さんが対応していただきまして、それぞれ3港ともそうですけれども、いろいろ現在の港の状況についてお話をさせていただきました。

いずれも、輸出が中心の港でございまして、北の方と南の方では輸出する品目は大分違うようでございまして、例えば天津ですと、まだ石炭とかコークス、こういったものの輸出、もちろん食糧とか木材とかいろいろあるようですけれども、そういったものが入っておる。しかし、青島の方へ行きますと、また逆にそういったものはなくて、野菜なり、あるいはまた海産物なり、そういったものの輸出をしているという。対日本との関係で言えば、輸出が非常に多いということでございました。

さらに、大連では、かつて小樽と舞鶴を走っておりました「すずらん」というフェリーがですね、これが今、大連と下関の間に走っていると。船を改造しまして、そういったフェリーなり、あるいはまたトラックなり、お客さんを乗せているという状況でございまして、そんなような視察をまいりました。

さらに、我々が一番の期待を持って行ったのは、実は稲わらを中国から輸入していたんですけれども、いわゆる口蹄疫の問題がありまして今、ほとんど中国からの輸入はとまっていると、こんな状況も聞いていたものですから、稲わら工場を視察をまいりました。といいますのは、この稲わらがもし北海道で輸入ができるということであれば、今のコンテナの数量も相当ふえるというお話も聞いたものですから、稲わら工場へ行ってまいりまして、1カ所見ましたけれども、いわゆるきっちり薰蒸がされているかどうかというのが1つ大きな課題だったんですけれども、工場視察した中では、現在農水省から検査官が1人来ておりまして、薰蒸の状況、薰蒸した後の状況、何といたしますか、品質検査をしておりましたので、そういった面で商品としては心配ないというようなお墨つきが出ていますものですから、今後そういった面のですね、稲わら関係の輸入といいますか、これを目指して、何とかこれを小樽港で扱えないかどうか、輸入元の方と、またユーザーとの関係もありますけれども、そういった面でこれから関係者と相談していきたいなと思っています。

それから、コンテナにしても相当の量を扱っておりまして、コンテナヤードの広さというのはもう行く前には想像できなかったようなものでございまして、ガントリークレーンなんかも20基ぐらいあったですかね、そういったこともありましたし。ちょうどまた、苫小牧へ出港する船が大連でコンテナを積んでいまして、我々もそれを見まして、この船が苫小牧へ行くんですよという話を聞いた後ですね、翌日、青島へ行きましたら、その船が青島へ寄

って、また青島で積み荷をしていると、こんなような状況がございましたけれども、中国から出る貨物というのが相当あるだろうと。

しかし、逆に言いますと、北海道から向こうへ行く荷物が非常に少ないということで、それぞれの港の皆さん方も、日本から行っている進出企業の皆さん方のご意見を聞きますと、やはり北海道から出る貨物が今後ふえなければ、なかなか大変だというようなお話を聞いてまいりまして、今後、我々としてもですね、既に苦小牧に揚がっている荷物の荷主さん等々訪問しておりますけれども、非常に現在の立地条件等からいきますと、なかなか非常に厳しいものがありますけれども、今後また粘り強く船会社とも協議をしながら、何とか中国航路の開設に向けて努力をしていきたいと、こんなことで一同そういう感想を持ってきましたわけでございます。

○大竹委員

大変ご苦労さまでございました。

いろんな課題があらうと思いますけれども、それを生かしながら、将来の小樽港の政策上に反映させていくものだと思っております。

それで、今ありましたように、小樽港のこれからの生き残りということを考えますと、かなりの政策展開もしていかなきゃならないということが問題点としてあるんじゃないかと思います。

それで、今話されましたように、日本からの貨物、小樽からの積み出しの貨物が少なければ、なかなかその辺は難しいというようなこともあるようでございますので、これから小樽港として対岸貿易を含めてどのような形をとっていくのが生き残り策として必要なのか。それにつきましては、具体的な政策を示すということが、いろんな経済波及効果も含めて、あるいは民間の投資も起こすということを考えますと、具体的な政策を示すことがまず大事じゃないか。それが実行できるかできないかは別問題としまして、このような方向に行かざるを得ないのだというような、そういうことがまず必要だと思うわけです。

そのようなことを考えますといろいろな問題ございますけれども、物流事業者の人材育成だとか、あるいはハード・ソフト両面にわたる環境整備をするというようなこともありますし。また、小樽港のあり方1つを考えましても、今までは物流港ということを中心としてきましたけれども、いろんなクレーンだとか、あるいはコンテナヤードの問題だとか、あるいは交通のアクセスの問題とかを考えたときに、これだけで残れるのかどうなのかというのは私ちょっと常に疑問を持っているところなんです。

そうした中で、先日も室蘭港で客船の入り込みがふえているというようなこともあります。小樽港も実際には客船の入りもございます。そういう面を考えますと、客船というそういうようなものも、小樽港から出ていく荷物が少ないということを考えますと、そういうような小樽港の位置付けということ、観光港というような形の位置付け、これは国でがんじがらめに決定されたわけではありませんけれども、政策の1つとしまして、小樽港の北海道における位置付けというのは観光港だという面もあるところではのっかっておりますので、そんなことも含めまして、これからの位置付けと整備計画というものを具体的にどのようにお持ちなのかということをお聞きしたいと思います。

○市長

観光港を含めた小樽港の整備といいますか、生き残り策といいますか、そういうお話だと思いますけれども、1つは、やはり基本的には物流港としてどう機能させていくかということだと思います。そのためには、やはり背後圏の企業の動向といいますか、そういったことが非常に大きな問題でございますけれども、そういったことで背後圏の企業の動向、それからまた荷物の関係、こういったものを十分調査をして、小樽港のメリットといいますか、小樽港に荷物を揚げるメリットをどうこれからPRをしていくかということも含めて、港の整備というものもあるかと思えます。

観光港という話になりますと、今現在の整備の中で観光専用の埠頭といいますか、例えば船客待合所とか、そういった施設整備も必要になってきますので、一概に今すぐそういった方向に転換するということは難しいと思いま

すけれども、現にロシアなり、あるいはまた年に数回客船等も入っておりますので、そういった面の配慮というのはこれからしていかなきゃないと、こういうふうに思いますけれども、基本的にはやはり物流港としてどうハード・ソフト含めて整備をしていくかということがこれからの非常に大きな課題だろうと、こういうふうに思っています。

○大竹委員

それで、1つは、ある程度年度を区切った中でこうしていこうという、そのような話を出していただければ、それに対応する民間の投資ということもございますでしょうから、その辺ですね、もしできましたら具体的な形の中で、今出せるものだといひんですけれども、先に向けてこのような形でいきたいという、そういうご所見がございましたらお話し願いたいと思います。

○市長

当面、今コンテナ航路の誘致を進めておりますので、そういった荷役機械といいますか、こういったものの整備をぜひ早期に進めていきたいと、これが当面の一番大きな課題だろうと、こういうふうに思っています。

○齊藤(裕)委員

◎湯鹿里荘について

西脇委員の協力を得まして、私たち先にやらせてもらっているんですけれども、端的に伺います。洞爺山水ホテル断念についてであります。

私は、以前も経済部に対して、この進出の事業計画というのは非常に一般的に考えて無理があるんじゃないだろうか。つまり、わかりやすく言えば、皆さんが精査する事務手続の中に不手際があったんじゃないか、こういうような主張をしまりました。結果、断念ということでございますけれども、市長はその点をお認めになるのか。これを伺いたいと思います。

○市長

事業計画が無理だったかどうかということよりも、1つは、やはり私どもの考えとしては、有珠山の噴火で営業が再開できないと、こういう状況の中で向こう側さんがぜひ小樽へ進出して再開したいという熱意といいますか、そういうふうなものを見ながらですね。さらに、当面は向こうでの再開が難しいということなものですから、それじゃあ向こうの方の資金計画といいますか、こんなものもお聞きした中で対応を決めたわけでございまして、無理があったというふうには思っていないけれども、どうも向こう側の方は、やはり状況の変化によって両てんびんといいますか、かけていたのかなど、そんな印象を持っています。

○齊藤(裕)委員

私はそうは思わないんですよ。なぜかというと、私たちが皆さんの計画を示されたときには、当然向こうの誠意なんていうことは伝わっていないわけなんです。事業の計画書だけを見せていただいているわけなんです。その中で、事務手続上一般的には起こり得ないと、非常に難しいウルトラCといいますか、そういうようなものが書かれていたんです。ですから、これは当然私は予見されるべきであつたし、予見したとするならば、その点をチェックするのが筋だったと思うんですね。ですから、あれについて判断すれば、資料なんて要らないわけで、その辺はどうお考えかということなんです。

全く今のご答弁であれば、私たちは一生懸命やったけれども、向こう側の状況が余りにも変化をしてしまったので、要するにとぼちちりを受けたような印象にも聞こえるんです。しかし、私は、一連の流れは両方に落ち度があると。申し出をしてきた側が事業スタートにたどり着けなかったというのは相手側の責任でしょう。しかし、示された計画の中に何の疑念も抱かなかったというのは、これは行政の不手際だろうと思います。この辺を再度お聞きしたいと思います。

で、やはり中央バスとしては今年度いっぱい営業をやめたいという、多分そういう方針だろうと思いますので、中央バスとも話し合いをしますけれども、先ほどお話ししたように、どういう方向で売却をしていくかということについては今後十分検討した中で決めていきたいと、こう思います。

○西脇委員

十分検討するのはいいんですが、結局は売れていかなかったらやめてしまうということになるのか、あるいは今年度中に売却先を進めるための公募などする予定があるのか。その場合でも、何でもいいということじゃないと思うんです。あの地域に合った、目的にかなったものでなければならないという範囲内の方法だというふうに思いますが、皆さんが今回の山水ホテルの話に飛びついたというのは、結局は5年後に前田工業が持っている土地も含めて山水が買い取るということが最大のメリットだと私は思っているんです。そして、この前田工業も含めてこの地域をどうするのか、この点について。もう今まで繰り返し繰り返しやりとりありますけれども、そろそろ結論的な方針を出さざるを得ないんじゃないかと思いますが、伺います。

○市長

飛びついたといいますか、飛びついたというんじゃなくて、私どもとしてはやはり意識の中には山水さんを何とか救済してあげたいと、その中の1つの条件として前田建設の土地については提示したということでございますので、ご理解願いたいと思います。

今ご指摘のように、本当に長い間かかった懸案事項でございますので、早い時期に解決をしたいと思っておりますが、湯鹿里荘につきましては経済部の方に何件かいろいろとお話といいますか、来ているようでございますが。ただ、どこでもいいという話にはならないと思いますので、前田建設の土地も含めてどうしていくかということについて、そのことを念頭に置いて売却先といいますか、売却についてもあわせて考えていきたいと思っています。

○西脇委員

その場合、前提条件といいますか、条件の1つには価格が提示されているという問題がありますよね。建物、土地合わせて7,800万円程度ということですが、これが1つのめどになって公募ということにならざるを得ないのかなと思うんですが、そういう判断でというよりも、そういうことで動き出すのかどうか。湯鹿里荘は減ったとはいえ、4万人近くの人が年間利用しているわけですから、これを中央バスが放棄した場合に、市単独でやるということもあるのかどうかを含めて伺います。

○市長

今朝里川温泉地区の業者さんの間で、低廉な日帰り施設をつくりたいという1つの計画を持っていられる方がおられて、そういった民間の皆さん方の意向といいますか、そういったこともありますので、そういった動向を見ながら考えていかなきゃない問題だと。私どもとしても過去の経過がありますので、日帰り施設ということであれを使ってきたわけですから、あそこから日帰り施設がなくなるということであればやっぱりまずいと思いますので、そういった民間の日帰り施設との関係も見ながら対応したいと思っています。

○西脇委員

もう少し具体的に聞きますけれども、どこも引き受け手なかったら市は責任を持って営業するというふうになるんですか。

○市長

その点も含めてこれから検討したいと思います。

○西脇委員

◎日銀小樽支店について

それでは、日銀の問題について伺います。

行政も経済界も議会も、今の時点ではできるだけことはやったという状況ではないかなと思います。しかし、

小樽支店長の発言というのは、日銀の方針は変わらないよというようなことも言っています。しかし、我々が会ったときの副総裁の発言というのは、かなり何というのかな、温かみのあるというか、もっと皆さんと話し合いをすると、双方信頼関係を損なわれることのないようにしたいと。今ここでやめましたというわけにはいきませんという発言もされていたわけです。それで正式決定はとりあえず送りになったかなとは思いますが、今の時点でどういう方向で動くのか、どういう展開があるのかということを市長はどう判断しているのか。

○市長

先週、再度また行ってまいりまして、1つは、まだ要望書を提出しておりませんでしたから、今回、日銀の政策委員さんに小樽市としての存続要望書を提出をしてきたと。なかなか直接お会いできないものですから、代表理事の方に渡してきたと。それから、会議所サイドとしましては、道内の経済4団体の要望書、道経連、道商連、その他の団体連名の要望書を提出してきたということで、その中では、従来と変わりませんが、時間をかけて十分地元と話し合いをしたいというお話でございました。

その日にたまたま自民党の金融問題調査会と財政部会の合同会議がありまして、その会議に小樽市と北九州市の関係者が呼ばれて、地域の事情をそれぞれ説明をまいりました。その中で部長さんが発言されたのは、どうも今回の問題については手続的に非常にまずいと、日銀のやり方がまずいと。100年以上それぞれ営業してきた支店をそう簡単に廃止だというのはまずいんじゃないかと、もっとじっくり地元と話し合いすべきじゃないのかというような注文をつけて、とりあえずこの問題については白紙撤回をして、再度地元と話し合いをせよというような、そういった趣旨の発言をされてその会は終わったんですけれども、これまた多分日銀側に玉が投げ返されたというか、そんな感じを受けてまして、日銀として今後どうするのか、引き続き、多分話し合いをしようということになるんだと思いますけれども、即撤回という話にはならないだろうと思いますけれども、非常に微妙な段階に来ているのかなと、こんな感じです。

○西脇委員

それで、議会は議会としてこれからどうするかというのは各会派で相談しなければならない問題だと思うんですが、行政としてあるいは経済界として、このまま運動を中断していいのかどうかという問題があると思うんですね。やはり、まだ向こうが、言ってみれば100%決めかねているという今の状況のもとでは、やはり波動的であろうと全力形であろうと、もっと小樽市民の総意であるということをぜひ意思表示をして、相手に伝えるということが大切でないかなと思うんです。

そういう意味で、行政が独自にこの運動を進めることもいいでしょうけれども、例えば連合町会だとかPTAだとか、各婦人団体だとかにこの存続のための要請を行ってくれというようなことも含めて、そういう方向での全市民的な運動への発展ということを、ぜひ市が率先して行うべきではないかなと思うんですが、この点いかがでしょうか。

○市長

今私も最後の詰めといいますか、次の手として何を進めていくかということでいろいろ考えておりますけれども、1つは、最初に要望に行ったときに後志開発期成会の皆さん、代表の方も行ってもらいました。それで、今お願いしているのは、管内の各町村を小樽市議会で行ったような要望、意見書といいますか、意見書の決議をしてもらおうということで今話を進めています。

それからもう一つは、今お話あったように、全市的にひとつ運動を起こしたらどうかと、例えば署名運動をやって、署名簿を持って存続要請に再々度また伺うということもどうかということで、このことについては今商工会議所と協議をしております、どういった方向で進めるか検討中ということで、早く結論を出して、そういった運動にも取り組んでいきたいと、こう思っております。

○西脇委員

東地区のマイナス10メートル岸壁につきましては、昭和57年に供用開始しているわけでございます。それで今、たびたび増額補正というような形なんですけれども、そのたびごとにやはり工事をしながら、どのような工法がよいか、そのような観察をしながらやってきていると。

それで、先ほどございましたように、平成11年につきましては相当角の部分の補正がございまして、そういうふうな形で、角の部分についてはサンド・コンパクション工法が使えない、そのような部分で補正が上がったと。今回の部分につきましては、矢板構造で背面からの影響があるというようなことで、海に近い部分についてはドレーン工法を使用しなければならないと、そのような状況の中で今回2億円の補正が上がってきたものでございます。

○西脇委員

そんなことは初めからわかっているんですよね、矢板構造であって背面からの圧力には弱い。そういうことも含めて2,700万円かけて調査をして、この事業は20億円でできますよという事業なんでしょう。この間物価上昇率がどんどん上がったり、そういう面での変動があったというのなら、その分の増額というのならまだ納得いくんです。それが堤防工法とドレーン工法を組み合わせるという工法だったけれども、金のかかるドレーン工法でなければだめというふうになったのでということで7億円以上も予算を積み増す。土の中のことだからわかりませんよ、それは表から見たら。しかし、そのための調査じゃないんですか。そういうことに安易に依拠しているのかどうか。本当にそれが必要なのかどうかということを、皆さんは委託した成果品を見て納得しているんですか。

○港湾部長

今の液状化の工法変更でございますけれども、確かにお話のございましたように、一番初めに設計調査をしまして、工法を検討してきておるわけでございますけれども、ただ、やはり矢板ということもありますけれども、矢板構造の中で液状化の工事という先ほどお話がありましたサンド・コンパクション、こういった工法が一般的に行われているわけですが、その部分につきましては、やはり海底の土質というか、背後の土質によりましてその工法がすべてということではなくて、それに伴いまして液状化が起こった場合に、サンド・コンパクションのほかに地下からわいてくる水を吐き出してやろうというドレーン工法も併用してやってきてございまして、たまたまそういったことを進めながら拡幅をしてきているわけですが、今回やはりもう少しドレーン工法を多く採用することが、この液状化に対する対応というのはこの場所においては適切であろうということで、直轄といましようか、小樽開発建設部の方からそういうお話もございまして、ドレーン工法の箇所を少しふやすということの中身の中で事業費が膨らんできたと、こんな経過でございます。

○西脇委員

これがですよ、もともと自然の岩盤とかというのでしたら、まずそういうこともやってみないとわからないということもあろうかと思うんですよね。しかし、岸壁をつくるときに既に地質調査をしているわけでしょう。そして、埋め立てして岸壁をつくったわけですから、どういうしろものであるかなんていうことは100%以上わかり切っていることだと思うんです。これはもう専門家でなければわからんことだと思いますけどね。

4年間で工事費が35%の水増しされると。国民の皆さんの中では、むだな公共事業に対する一般的な批判というのが強い。しかし、それにも増して、工事の途中で次から次に変更されて税金が投入されるということも、これも1つ国民の間では重大な疑義と不審を持っている点なんです。朝里ダムのときもそうですよね。250億円から始まった事業が最後は350億円、こんなこと普通民間の事業ではあり得ないことじゃないですか。こういうことには同意すべきでないというふうに思いますが、いかがですか。

○港湾部長

今お話しさせていただいたんですけれども、確かに岸壁をつくるときには調査をしているわけですが、これは当時、やはりつくったときには地震というものに対しての液状化というのはそこまでの考え方を持っていなかったというのは1つあるかと思えます。これは先ほどお話ししましたように、昭和57年から供用開始しているわけ

でございますけれども、液状化対策というのは阪神大震災、あのころからこういった施設の対応というのがクローズアップされてきてございまして、今回も当時の地質調査、確かにデータとしてはあるんですけれども、災害が起きた場合には当然岸壁が神戸のように壊れてしまうと、崩壊してしまうということもありまして、改めて調査をし直し、そしてこういったドレーン工法での液状化対策工事ということで進めてございます。

その中で、先ほどもちょっと触れさせていただいたんですけれども、ドレーン工法を併用しながらやっていると、こういった実態でございますので、私どもとしてはこれからもやはりこういったことは今年度で事業は終わりますけれども、何とか完了させたいと、こんなふうに思っております。

○西脇委員

ドレーン工法以外に方法がないというのであれば別ですけれども、従来どおりの堤防工法でやるということもあるわけですから、意見は言うべきだと思います。

3工区の処分について伺います。

昨年7月に完成して、公募したけれども1件の応募もなかったと。そして、1年過ぎてようやく岩谷産業が4,000平米買ってくれました。最初は一括処分というのが原則、それがもう崩れたわけですね。それで、今後、処分見通しはあるんですか。

○港湾振興室白岩主幹

確かに3工区につきましては昨年の11月に公募させていただきました。3工区につきましては、平成8年6月に着工しまして、7月に竣工したということで、11月から公募したんですけど、残念ながらその間には企業ございませんでした。

今委員おっしゃいましたような3工区の施行に当たりましては、ある程度希望していた企業があると、そのような状況の中で工事してきたところでございますが、何回も答弁させていただいていますように、近年の経済情勢なり会社の設備投資の減退の中でなかなか一括処分については難しいと、そんな状況の中でこのたび4,000平米という一部分の売却が決まったわけです。ただ、今後につきましては、計画的な購入、まだ話は新港管理組合から聞いておりませんので、母体負担にもかかわる問題もございます。今後につきましても、引き続き購入を要請していくような形で要請してまいりたいと、そのようなことで考えてございます。

○西脇委員

1億8,000万円程度収入があったということですが、投入した事業費は70億円ですから。70億円なんですね、ここね。これの金利、例えば2%としても年間1億4,000万円、それも全部母体の負担にかかってくるわけです。だから、私たちは、必要な事業だというのであれば、絶対売れるというのであれば、民間施行でやりなさいという主張をしてきているわけですから。

ところが、これまで私が新港の管理組合に触れて6年間になりますけれども、質問のたびに「4分の3は引き合いがある、売れるんだ」と。石油特別法の改正によってさらに売れやすくなるから心配ないなんて、繰り返し繰り返し何十回も同じ答弁をしてきたんです。

ところが、ふたをあけてみたら、1年間全く1画も売れない。今度売れたのは15万ヘクタールのうちのたったの4,000平米、話にならない。見通しもないままこの事業を進めるということになれば、ますます6分の1管理負担が増す。このままいったら、母体負担のピークはいつごろになるというふうに判断しているんですか。

○港湾振興室白岩主幹

現在の3工区につきましては、平成8年から着工している部分でございますので、10年間の償還ということになりますので、平成18年度から元金の償還が始まってくると、そのように考えてございます。

○西脇委員

いつの場合も、それは3年据え置きで20年なり30年の償還になりますから、それに加えてガントリー導入の経費

で10億円を超える借金をするわけですね、今回補正で。そしたら、ガントリーを導入して、使用料を年間どれぐらいを見込んでいるんでしょうか。

○港湾振興室白岩主幹

申しわけございません。その部分の資料手持ちにございません。

○西脇委員

平成11年度の決算を見たら、いわゆる独立採算が求められて、機械使用料ではワイヤーだとか引き船だとか、1億8,000万円しか入っていないわけです。本年度の予算でも2億円なんです。ところが、かかる経費はその4倍ないし5倍、9億円、10億円かかっている。

それに加えて、今回10億円以上金を出してガントリーを導入すると、採算を全く度外視してやるということですから、ますます6分の1管理組合負担というのは増大する以外ないわけなんです。今でも約4億5,000万円前後毎年支出していますから、恐らくピーク時には5億円を超えるんじゃないですか。ですから、ジブクレーンで対応できる間はジブクレーンで対応するというのが当然の措置であって、管理組合といろいろ小樽の本港との間ではかなりやりとりもあって苦勞されたようですけども、結果的には管理組合に押し切られてしまっているという実態ではないのかな。

こういう事態について、副管でもある助役に伺いますけれども、先ほどもお話ししたように、ガントリー導入によって港湾機能の格差拡大というのは決定的なわけです。ますます小樽港が、国が進めているようなレジャー港、つけ加えて言うならば、軍港化ということ、新港は物流の拠点港というふうに色分けがはっきりしてくるのでないか。そういう心配されていないかどうか、伺います。

○助役

今新港がガントリーを設置しようとしていることに対する小樽港の対応につきましては、先ほど市長からご答弁申し上げましたので、新年度予算に向けて積極的に検討するというような趣旨で関係部でもって検討しております。

それから、後段のご指摘の件でございますけれども、私ども先般の8月の補正の時点でも、この岸壁改良とそれからガントリーの平成13年度計画ということにつきましては相当の抵抗といいますか、必要性からですね、反対といいますか、そういう意見は述べてまいりました。したがって、要するに必要性だとか貨物の取り扱い量の見込み、そういうことは当然慎重に検討すべきですけども、やはり後年度の母体負担に影響してくる部分については我々は納得できないというような立場で議論をさせていただいてきているわけでございます。

それで、今ご指摘のように、3工区の土地のこれからの売却の見通しがつかなければ、西脇委員ご指摘のような母体負担になることはもう当然予想されるわけですから、そういったことの収支計画、見込み、そういったものを至急、検討委員会といいますか、そういうものをつくって検討するようにという先般の市長名で知事あてに申し入れたこともありますので、それをまず早急に実現してほしいということで申し入れしておりましたので、これは専門委員会といいますか小委員会といいますか、そういうものは立ち上げしまして、これから検討はしていくわけでありまして、その中でも、今ガントリーの起債の償還に見合う施設使用料、これをどういうふうに見ているかといった点がポイントの議論になると思いますので、そういったことを含めて、これから将来の母体負担増につながらないような方策を示してもらおうということで今、これから進めることになっています。

それから、3工区の処分の見通しにつきましても、これは私ども再三強く要望しているところでございまして、全く引き合いがないということではなくて、それぞれポートセールスの効果といいますか、成果といいますか、そういうことは出てきているようでありまして、やはり3年、5年というふうに経過するに従って土地の単価が高くなるというようなことで、なかなか希望がある会社としても平米4万円、5万円という金額になりますとなかなか買えないというようなことで、減額の方法がないかどうか、各市の助成の方法はないかといったようなことも来ているようでありまして、なかなか直接行政はそういった助成制度にですね、支援ということは難しい

ということになりますので、全く帳簿価格の値段で買っていただくという方法しかないわけですから、そういうことでなかなか商談が成立しないというような状況もあるように聞いておりますので、今後また1社、2社というふうに整理をしていく中で、何とか成立に向けて努力をしまいたいという話をこれからも再三していこうというふうに考えております。

○西脇委員

◎石狩開発について

それでは、最後に石狩開発の問題についてお尋ねします。

8月4日開かれた経済常任委員会で、理事者側から石狩開発について報告がありました。

石狩開発が630億円の赤字を抱えてもうにっちもさっちもいかないと。それで、道もてこ入れしているけれどもそれだけでは間に合わない。したがって、小樽市域の12.5ヘクタール売れた場合に、小樽市が1平米当たり1,200円補助しようという提案でしたよね。

これが全部売れたときには1億5,000万円負担、かぶる、持ち出しになるという中身です。

それで、そんなことやっても経営改善になるのか、それよりも6,800万円投資している分投げてもいいから、もうこんな会社はつぶしなさいという極端な言い方をするとそういう私は展開をしたわけです。

それと同時に、本当に3年間でこういう措置がとられて経営改善ができるのであれば、収支報告書をつくりなさい、出させなさいというふうに質問したら出てきました。ところが、経営改善計画、3年間の分だけなんです。3年たったらどうなるということは一切ない。3年たっても借金は553億円残するという報告なんです。これで石狩開発は経営改善が図られて、持ち直すというふうにお考えなのか、この点お尋ねをいたします。

○企画部長

石狩開発株式会社の件でございますが、この会社はご存じのとおり用地を分譲して初めて成り立つ、そういう企業だということです。最近の経済の低迷、いろんな要素があってなかなか計画どおり進んでいないことが実態でございます。したがって、資金繰りに相当苦勞してきたという状況がございまして、前回の説明申し上げましたような行政としての支援といいますか、こういうようなものをする必要があるだろうということで説明をしております。

今回3カ年の改善計画ということで石狩開発の方から上がってきております。この3カ年という考え方なんです、こういう改善計画というのは余り長い見通しを立て過ぎると詰めが甘くなるというようなこともあろうかと思えます。そんなようなことも含めて、とにかく短期で見通しを立てるべきであると、このこともあって、これは道の方の指導あるいはいろんな形の中で3年間の改善計画というものが示されてまいりました。

これにつきましては、3カ年というものを会社としては経営努力を重ねるということはもちろんのこと、全力を挙げて用地分譲に携わって、そしてこの3年間で1つの見通しを立てよう、そういう強い姿勢の中から今回示された、こういうふうな理解をしております。

○西脇委員

理解はいいんですけど。企画部としてこの改善計画で本当に立ち直るというふうに考えているのかということを知りたいんです。

○企画部長

この改善計画の中で3カ年の分譲用地の計画といいますか、まず平成12年度は10ヘクタール、それから平成13年度は15ヘクタール、そして平成15年度は25ヘクタール、こういうふうな分譲の目標を立ててございます。これにつきましては、先ほど言いましたように、用地分譲に当てて努力をするという中から1つの見通しが立っている、こういうふうな見方も私どもはこの3カ年計画の中では、この目標が達成されれば石狩開発としては一定の方向性というのは見えてくると、こういう見方をしております。

○港湾振興室白岩主幹

そのとおりでございます。

○渡部委員

ついこの間8億円と言っていて、何で1億円プラスになるんですか。

○港湾振興室白岩主幹

確かに、3カ月ほどしかたっていないのにその8億円が9億円になったという部分でございます。ただ、新港管理組合に私どももそのような経過がございましたもので確認したところでございますが、当初予定していたガントリークレーンが、北海道の他港の部分を参考にして8億円ぐらいで整備できると、そのような考えを持っていたようでございます。

ただ、その後こういうふうな形で補正上がってきた段階で、事業費の精査というんですか、そういうふうな形をした段階で本体の金額が上がったという部分と、それがまず1点でございます。

そのほかに、先ほど言いましたように、花畔1号岸壁の関係につきましては直轄工事でやるというような形で考えていたわけでございますが、直轄に対してはどうしても管理組合でやらなければならない金具の取り付け、そのような問題が出てまいりまして、新港管理組合と開発局の方で協議した結果、管理組合で持たなければならない部分が2,000万円ほど生じた、それももう一つも原因かなと、そのような話は聞いてございます。

○渡部委員

いや、これもおかしい話でね。当然基盤でもって行いうというときに、ガントリーならガントリーを設置するときのレールだとか、それに付随するものというのは直轄で持つのか、あるいは管理者負担なのかというそのことは、これは初歩ですよ。

それと、ついこの間8億円と言っていて、精査した結果、レール取り付けだとかなんとかと、工事に合わせてやると効率がいいから2,000万円だと、そしてあと8,000万円をガントリー本体、これまた全くおかしい話で。

西脇委員のいわゆる液状化に関する面も、これもまた全くおかしい話でね、こういうやつが通用するのかどうか。そして、切羽詰まると、継続事業だから、前に一度同意を得ているからと言わんばかりに覆いかぶせをするということについては、これはいかがかというふうに思います。

正直のところ港湾部は苦慮してのものなのか、しているからしょうがないということなのか。あるいは、この面についてはこうだという、言うべきことはきちっと言っていくという、そういうこともやっぱり大事なことであるしね。これらは総合的にどのように考えているんですか。

○港湾部長

確かにクレーンの話、そして岸壁の改良の話で今回補正をさせていただいているわけでございますけれども、今お話がありましたように、3カ月ほどで1億円ほどの増額、この中身については今主幹の方がちょっと触れたのでございますけれども、1つは、当時はやはり他港の例を見ながらということで判断をしてきたようでして、今回精査することによって、きちっとそれこそ何というんですか、細かいところまで積み上げた結果ということになってございます。

こういったことにつきましても、管理組合からそういった話を持ち出されるたびに、私どもとしては、今お話がありましたようにどうしてこうなるのかということいろいろやりとりしながら、そしてまたそれに伴うやはり当然母体負担にかかわってくる問題でございますので、今委員がおっしゃられたとおり、仕方ないなということではなくて、私どもできるだけそういったものを精査し、そしてなおかつ先送りといいましょうか、事業の見直しをしていただくようなことを十分議論した中で、私どもとしてはやはり向こうの考え方もある程度理解できるところもございまして、そういった意味からも今回こういう形でお願いするということになったわけでございますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思ひます。

○渡部委員

このように連続して短い時間の中で出てくるということがきたら、もう皮肉でしか表現できないというね。他港の例を見てと、小樽にはガントリーないからしばらくの間やめたらいいかがですかと、そういうことまで実は言わせる問題ですよ。

先ほどの液状化についてだって、あそこの埠頭をつくるときにはしっかりとやっぱり調査を進めて、しかも西脇委員が言われるように、相当の調査費をつけてそして工事に入っている。平成12年度で何とか終えていくと、この土壇場で何で2億1,000万円が出てこなければならんのか。これ、話はいつ聞いたんですか。

○港湾振興室白岩主幹

管理組合の方の施設課長なりこちらの方に来まして、一応口頭で説明受けた部分につきましては9月27日でございます。

○渡部委員

9月27日ってぎりぎりでもって、平成12年度で終えていくという、それまでは全く調査もなかったし、知らされてなかったのか、あるいは調査を進めてきたけど時期的なものを見ていたのか、そこらはどうなんですか。先ほど言うように、平成12年度でそれを終了させていくという、ぎりぎりになると継続して、もうわずかで終わるんだからこれは仕方ないという、この1つの心理ですよ。こういう、少なくとも2億何がしの、そして最後にもう終えていくというやつが9月27日に出てきました、はあそれでは仕方ないだけで済む問題かどうかですね。それ1つまず聞きます。

それと、助役は、やはり最終的には母体負担の話していました。負担増にならないよう申し入れてきている。しかし、母体負担にかかわる問題というのは、ここ5年、10年の問題ではないんですね。これらガントリーにかかわる分が9億円、それから花畔1号岸壁にかかわる5億2,200万円、それから今の液状化、今数字で2億1,000万円出ています。仮に国直轄として3分の2を持つということになってきたら、3分の1は管理者負担ですね。

3年間据え置きで15年なのか、20年の償還になるのか、いずれにしても今は数字上には出てこないけれども、3年後には確実に数字に出てくる。

そのときにこちら側のきちとした態度をもって、例えば西脇さん言うように、4億5,000万円なら5,000万円、頭打ちなら頭打ちといった中で、いろいろ議論しながら、そういうものの中で港湾整備をしていくというならまだ話はわかるけれども、しかし精査した、精査したと、結果このような金額ですというのは、いささか問題ありはしないか。

それで、母体負担についても、正直のところ現状先行きが見えない。港湾部自身、これらもろもろの港湾整備、それから石狩湾新港でのあれですね、港湾運送事業者が小樽から進出して今やっていますし、その荷扱いとのかかわり、それから小樽市域に立地企業のいわゆる固定資産から何からというものもろもろを含めて、原価計算等々この母体負担とのかかわりでやったことはありますか。

今後かかる負担というやつは相当のものになってくるだろう。そうしたときに、ただ単に負担をしていけばそれでいいのかどうか。同じく負担しているのであるから、やはり小樽港の発展というものがそこにかかわってこなければならないだろうというふうに僕は思うんですけど、その面はどのようにとらえて今まで考えてきたのか、お聞かせください。

○港湾部長

私の方から前段、1つは、9月の下旬にそういう話が1つありまして、これにつきましてもぎりぎりというお話もごさいますけれども、確かに予算の流れからいきますと、秋になって来ているわけですがけれども、この問題につきましても、やはりうちの方も再三管理組合とやりとりし、またそして事業の進捗状況を見ながら議論してまいりまして、管理組合からでもできれば何とか今年度中に終わらせたいということも当初からありましたし、そういった

ことから、いろいろなその背景はございますけれども、私どもとしてもいろいろ議論した結果、そういう形をもってお助けをしてお願いしていこうということで判断したところでございます。

また、それからもう1点、母体負担のかかわりでございますけれども、整備それから新港の事業者とのかかわり、それから固定資産税云々ということで、母体負担の今後の検討についてでございますけれども、それと私ども直接結びついているかどうかはちょっとわかりませんが、固定資産税は固定資産税それぞれ収入のあるものが上がってきているわけですが、一方では、母体負担というものにつきましては、やはりそれぞれ港にかかわる収入、これいろいろあるわけですが、用地の使用料なり、それから岸壁使用料、それから入港料ですか、こういったもの、そしてまたそれに伴う整備、こういったところの中身の中で、実際に国の補助なりその裏負担の部分として母体の負担がかかわるわけですが、そういった支出の分、収入の分の収支をそれぞれ見ながら、その中で私どもとしては足りない部分は当然母体負担で負担していこうと、こんなことの流れの中でやっているわけです。

先ほど助役の方からもお話しございましたように、こういった新たな施設が出てくることによって、3年据え置き何年償還ということで後年次にそういったものが出てくるわけですが、そういった意味からも、今後その時期には当然その部分はかぶってくるわけですが、次年度以降それに伴う事業費がふえてくるわけですので、その時点でのこの事業の見直しを含めながらですが、母体負担の右肩上がりということではなくて、やはり平準化という問題を意識しながら事業を進めるべきだということで管理組合ともやりとりしてきてございまして、先ほど助役の方からお話しございましたように、そういった検討会といいたしでしょうか、そういった議論をする場を1つ立ち上げまして、今後そういう話をしていきたいなと、こんなふうに考えております。

○渡部委員

母体負担にかかわる面については、来年は、来年度って、新年度は納得いけるという面まで頑張るといことは受けとめてよろしいですか。

○助役

新年度といいますか、平成13年度の母体負担の金額の見通しなんですけれども、前回8月の補正それから今回の補正を含めまして、これは少なくとも平成13年度の母体負担には影響ないというふうに我々も説明を受けていますし、そういう傾向になるだろうと。といいますのは、補正でやった事業のですね、当然直轄事業ですが、負担があるわけですから、その負担の起債を起すわけですが、その起債の償還に当たっては、今回の補正については、今回の岸壁の2億1,000万円も含めまして、前回の5億幾らも含めまして、この起債の償還については交付税で措置されるということになりますので、実質的な母体負担は余り増加にはならないということにはなるだろうというふうに考えているわけです。

先ほどからも何回もご質問あるように、問題は土地の3工区の埋め立ての処分の売れ行きによって、今のままでいきますと平成17年から平成18年以降が起債のピークになるわけですから、そういったときまでに土地の処分の見通しを示さなければならないというのが大きな問題でありますし、それからもう一つできますのは、これからの事業の選択に当たってはやはり慎重にといいますか、できるものなら先送りをするようなことで、後年度負担を少しでも減らしてもらうというようなことの、大きく考えれば2点。それから、管理組合の運営費の見直しといいますか、小さいかもしれませんが、そういったこともあわせて、これから私どもは副管会議等で強く意見を述べていきたいなというふうに考えています。

○渡部委員

これまで進んでくると、市民それから港湾の関係者にしてでも、やはり石狩と小樽港の格差の面については心配が出るんですね。扱いトン数、フェリーを除いた面では逆転現象、これも実は1つのショックでした。それから、ガントリーを設置していくという、この面はガントリーばかりでなく、コンテナにかかわる観光航路が走った時点

から、やはり1つの衝撃と言えば衝撃、今2社体制でやっています、年内、場合によっては3社体制になるという状況にある、だからコンテナも立ちおくれたと。そういう立ちおくれの中で、さらに小樽港、小樽としては石狩湾新港管理組合の母体の一員ですから、そこに負担金を出している。当の小樽港はなかなか進まない。

ですから、いろんな小樽港に対する考え方、先ほど市長は物流でということを言いましたけれども、物流以外の考え方それは出てくる。そういう面で、現状の石狩が進んで行っている、あるいは整備含めての動きと小樽港の動きというものをどうとらえているのか、そこをひとつ聞きたいと思います。

○港湾部長

新港と小樽港の現状、動きということでございますけれども、確かに今お話のように、石狩湾新港につきまして平成9年から観光航路が恐らくでき、そしてまた今年できたというそういった状況の中で、道内港湾のコンテナ貨物における割合も新港が少しずつふえてきているという状況の中で小樽市は一方どうなのかという話ですけれども、私ども、先ほど来お話のように、やはりレジャー港という位置付けではなくて、物流港ということで認識してございますので、そういった意味からも、確におくれてはいるけれども、港町埠頭も今年完成し、何とか活用を図ろうということでコンテナの誘致を進めているわけですけれども、やはりコンテナ航路というのは、輸入コンテナというのはたくさんあるわけですけれども、帰り荷がなかなか集まらないと。1つは、それをどこまで積み上げできるかということで、今一生懸命やっているわけですけれども。ただ、今回も中国の中の貨物の動向をちょっと見てきたり、それから船社なんかのお話を聞きますと、やはりそういった意味からだと復荷が問題だという話もあります。そんな流れの中、若干見込みのある話も、荷物もあるわけですし、そんなことを1つ我々も企業に当たりながら、おかれてはいますけれども、何とかこれからはコンテナという時代でございますので、私どもとしてもひとつ航路を何とか誘致し、そしてまた貨物の増加につなげるように企業回りも十分行いながら進めていきたいなど、こんなふうに思っております。

○渡部委員

今整備として進めているのは第9次の港湾計画ですね。これは前回も話があったように平成12年まで、今までは5カ年であったのが、2年延長で今度は平成14年までということですね。

小樽市の港湾計画は平成9年に改正して、平成17年を目途に、目途というより、目標年次として進めている。しかし、中央地区の第2期工事については9次にはっきりとうたわれていない。うたわれていないということは、平成14年まで2年間延長していますからうたわれていないという状況かと思います。間違いございませんか。

○(港湾)工務課長

中央地区再開発の2期計画については現在、9次7カ年計画、平成14年までの計画の中には盛り込んでございません。

○渡部委員

そして質問をしますと、港町埠頭の利用状況を見ながら対応してまいりたいというのが実は大方で、港町埠頭も供用開始されて、ガントリーにかわるジブクレーンほか大型機械というのがいまだに入っていない。しかし、先ほど市長は平成13年度には何とかという考え方を示しているわけです。こういう総合的な面を照らしてみても、なかなか小樽港をどうしていくのか、どうしていったらいいのか、現状をどういうふうに打開しながら、新しい政策のもとに港湾を活発していくのか、あるいは港湾産業の振興をどう図るのかというのが、どうも全体的に見えてこない。

ですから、わざわざ市長のいる間に大竹さんが質問するというのも、やはりそういう面でしっかりととらえた形の中での質問であつたろうというふうに私は思います。市長の答弁に対しても、物流機能というものを強化してまいりたい。それから、背後圏の企業の動向を十分に調査して、そして対岸貿易なりコンテナというものを小樽なら小樽でやっぱり取り扱えるように、今後の方向としての指針を先ほど話ししました。

しかし今、物流機能だとか、あるいは背後圏の企業の動向なんていうやつは今から始まったことではなく、以前からこの種の意見はそれぞれの経済の委員の方からも出ていたことだし、またそれに基づく調査事項も出ていた。あるいは、ポートセールスもきのう今日始まったことではなく、全体的なものとしてやはり指摘を今日までしてきていると。小樽港をやっぱり心配しての取り扱いで、それぞれの委員がそれぞれの立場で進めてきた。なおかつ今こういう状況で、そのことを含めて質問せざるを得ないという、非常に寂しい限りであります。ビジョンはやっぱり明確に示して、こう進めるという、そういうめり張りが大事であろうし、そのことによって、やはり港湾に関係する人方も精力的に動いていくなり発展のための道筋をつけていくものだというふうに私は思うんです。

それで、どうも今回の場合で聞いていても、何かそのことが目新しいような言い方で答えていますけど、もうそれは古いことであって、今こそそういう港湾政策に基づくビジョンというやつを明らかにして、こうしていくというものでなければ、小樽港というのはますます寂しい限りになるのではないのかなと私はそう思いますけれども、いかがでしょうか。

○港湾部長

先ほど来、今後の小樽の方向がよく見えないというような話を伺っているわけですがけれども、私どもとしてはやはり港湾計画の位置付けの中では港町埠頭の整備、それから今現在ございます平磯線等あるわけですがけれども、こういったところの整備、そしてまた先ほど来の9次計画の中に入ってございませぬけれども、将来的には1埠頭をつなげた2期工事ということで、計画自体はそんなようなことを考えながら方向性は持っております。

ただ、先ほど来からお話がありますように、これからはやはりコンテナの輸送時代だろうということと、それからやはり小樽港というのは従前からお話ししていますけれども古い施設が多いということで、そういったリニューアル、これはやはり現在の大型船型なり、それから港湾機能施設の形がちょっと変わってきているといったところもありまして、そういったところに手をかけながら今整備を進められているわけですがけれども、やはり先ほど触れましためり張りを持つべきじゃないかという話でございませぬけれども、これなんかにつきましても業界とやはり一体となって、何とか航路誘致を実現させたいということで動いていますし、港町埠頭の活用についても、どうすればその活用が図られるのかということも、やはり業界の方々と話をしながら進めておるわけでございまして。

そういった意味からも、何とか私どもとしては、やはり今一生懸命頑張っておるわけですがけれども、コンテナの誘致を1つ大きな目標に持ちながら進めていっているところでございませぬし、平成13年度には何とかその航路が来ていただけるようなことで、これからも、先ほど来お話ししていますように、復荷といひましようか、こちらから持っていく、輸出する荷物の確保なり、また逆に輸入する荷物もこちらの北海道におけるユーザーといひましようか、そういった方々も含めて、これからも企業回りをしながら、何とか誘致に結びつけていきたいなど、こんなことを考えておるところでございませぬ。

○渡部委員

石狩湾新港にかかわっての補正の説明をいただきましたけれども、前回と同様認めがたいということだけ意思表示しておきます。

◎日銀小樽支店について

次に、日銀にかかわる面ですがけれども、時間になってしまいましたので、小樽全体のイメージダウンということはもちろんでありますけれども、その波及性、影響性ということについてははかり知れないものがあると思います。本来、日銀機能との関係でその影響、波及性というのをもう少し細かく聞きながら分析し、次の方向にというふうに思っておりましたけれども、何とか今の営業の状態で存続していくと、その面でお力添えをしていただきたいというふうに思います。

それと、先ほど西脇委員の方からも話ありましたように、存続に向けての運動をどう推進していくのか。現状の動静とそれから今後何をすべきかということがやっぱり大事になってまいりますので、英知を持ってひとつこの問

そも下と上とが、地下に埋まっている構造物と上に出てくるものが一体となって初めてガントリークレーンというんですから、どっちが持ち出すというすみ分けをしていたと。レールの部分というのは一度地べたをつくって、それから掘り起こすんだったら手戻り工事になるから、こういうことはよろしくないから直轄の部分でここまでやりましょうと、そして管理組合の方でここまでやりましょうと、上はやりましょうと、こういうすみ分けをしてやっていたんだと、こう言うんだったらまだわかる。

それはなぜ理解できるかという、工事の時期も一緒にやりましょう、これもわかります。なぜかという、かかる費用は8億円だろうと9億円だろうと、2つの発注主体でやっているわけですね、発注主体って、管理費やなんかは1つは地べた、1つは上ということになると、同時にやればやるほど共通経費って下がってくるわけだから安くなるわけです。ところが、1億円ぼーんと上に上がるということは、これは人為的なミスではないだろうか、こう映るんですけども、これはご専門の港湾部長にお尋ねしたいんですけども、そういう可能性はありませんか。

○港湾部長

今の1億円の差でございますけれども、まだ具体的に私どもちょっと管理組合へ伺ってございません。ただ、言われているのは、本当にフラットな考え方でいたというのが事実前段であったようでして、考えるには、やはり見積もりの段階でもう少しですね、当時8月の段階できちっとした積算をすべきだったのではないかなと、こんなふうに思いますし、今回やはりたまたま時期を当初平成13年度で予定しておったものを、平成12年度のこの今回の補正でお願いしたいということがあった中で、精査をした結果こんなことになったのかなと、こんなふうに思いますし、その中身に人為的な見積もりというか、積算ミスがあったのかどうか、ちょっと把握してございませんけれども、そんなことが1つ要因としてあるのかなと、こんなふうに思っています。

○斉藤(裕)委員

私たちは、新港の今後の行く末というのを心配しながらね。心配はいろいろありますけれども、当初目的としていた港湾機能の充実というのを、北海道全体の中で位置付けを高めるということには方向性としては賛成している立場なんですね。しかし、母体としての意見というのもきっちり持たなきゃならんと思うんです。

今回の事態はそれこそ上意下達と、一度あんたら、小樽市さん、あんたは母体の1つとして名を連ねたんだから、あとは国とか道の指導のもとに「はい、はい」と言いなさいと、こういうような姿勢さえ見えない。非常に腹立たしいんですね。どこの世の中に、先ほど議論にもありましたけれども、2カ月たって8億円のものが9億円になりました、「はい、よござんす」と金払う人だれがいるんですか。私はこの1億円の内訳、どうしてこうなったのか、これをきちんと我々に説明してから、その可否というものを問うべきだと思うんです。その点について、助役はどう考えますか。

○助役

先ほど港湾部長からご答弁申し上げましたように、この件については、私どもはこの補正予算案を示された段階で相当深く追及したわけでございます。こればかりでございませんけれども、液状化の2億1,000万円についてもそうありますけれども、なかなか管理組合の方が言う説明が、当初の8億円が、言葉はちょっとあれですけども、ラフだったといいますか、いろんな、もちろんその設計もきちんとお金をかけた設計もやっていなかったというような時点もあったということもありまして、それを精査した、精度の高いものに積算した結果こういうことになったというのが向こうの説明の主な言い方でございまして、そういったことから考えますと、ちょっと8月に示された8億円というものの積算の方法がちょっと安かったのかなというような気はしておりますけれども、今回その辺についても相当指摘はしてですね。

やはり、何回も言いますように、母体負担に即つながってくる起債の償還ですから、それから仮に9億円に増額になった後の償還もふえてくるわけですから、そういったものと機械から上がってくる使用料との関係でどうい

見通しを立てているかというようなことも、これからまたさらに詰めていかなきゃならないというふうに考えています。

○斉藤(裕)委員

助役、今ご答弁いただいたことは重要だと思うんですけども、管理組合がラフだった、きちんとしたやつをやったら金合っていませんでしたと。今までもそうだったのかと言いたくなるでしょう。今まではたまたまラフな設計であるとか、そういう予算積みしてきたけれども、逆に費用がはばけることはなかった、だから黙っていた。今回は、ラフな積算の結果予算がはばけたと、要するに操作のしようがない、特にガントリーなんというのは姿形見えるものですからね。そういう心配だって出てくるんですよ、向こうの言い分としてはね。向こうの言い分がそのとおりのことを小樽市に対して言ってきたんだとするならば、ひょっとしたら過払い起こしていたんじゃないかという心配さえある。この辺はやっぱり、小樽市としての方針として石狩湾新港を整備してきたということは認めますから。でも、何でもかんでもイエスと言うわけでもないと思います。

だから、内訳を我々議会にきちんとしたものを出してもらわなかったら、これこれこういう理由で1億円上積みになりましたと。ドレーン工法ですか、とかなんとかのやつも、これこれこういう理由でふえましたと、最低限それを提出して、議会の説得をするというのが当たり前の真ん中だと思うんですけども、いかがですか。そういうような要請をしてから議会の判断をまつということが筋だと思うんですけど、どうですか。

○助役

先ほちょっと言葉遣いがあれだったんですけども、当初の8億円は平成13年度の予算で措置しようというような考え方で8億円の内容が示されたわけでございます。それで、今回は平成13年度の事業を前倒して平成12年度の今回の補正で適用したいということから中身の精査をしたということでございまして、その結果、当初8億円で考えていなかったものが何点か出てきたということと、岸壁改良附帯工事ですとか基本設計の業務委託ですとか、そういったものが出てきたということと、それからまた機械本体も相当当初の見込みからふえたというようなこともございましたし、そういったことで今回の積算については、これやむを得ないというふうに我々も判断いたしましたので、今日この場でご報告をし、承認をいただきたいということで説明をさせていただいておりますので、何かご理解をいただきたいと思います。

○斉藤(裕)委員

いや、ご理解いただけませんわ、それは。何が何だかわからないですもの。今おっしゃったことがね、いろいろなことを今おっしゃいましたけれども、それは幾らでどんな内訳になるんですか。何が幾らふえて何が幾らふえたんですか。それは積算根拠を示せとここでは言っていないよ。言っていないけれども、少なくとも大項目ぐらいいのものは出したっていいんじゃないですか。国の発注なんていうのはあれじゃないですか、事後の大項目の内訳というふうになったらチェックできる仕組みになっているんですよ。

私は、石狩湾の管理組合ができた当初は、以前、道会議員の秘書やっていたときに随分お聞きしましたけれども、かなりその当時はオープンでしたよね、今どうなったか知らないけど。その口頭だけで1億円というのは、それは1億円で大きなお金ですよ。お金だけれども、小樽市と管理組合、その関係はどうも下請のような気がしますよ、小樽市が。

これは私が言うまでもないことですけども、これから地域間競争の時代で、それぞれの自治体が自分の意見をはっきり言わなきゃならないということは、もう時代来ているわけです。説明義務ということの観点からも、どうしてこう増額されたのか、補正されても。説明するのが当たり前のことじゃないでしょうか。

○港湾部長

確かに、言われるとおりのところもでございます。私どもとしまして、今回のクレーンの9億円に対する中身につきまして、大きな項目ですけどもいただいておりますので、従前といいましょうか、8月の段階での8億円

というのはどうだったのかということにつきまして、改めて管理組合の方に資料を求めまして、その辺をチェックしてみたいと、こんなふうに思います。それを後ほどお届けしたいと思います。

○斉藤(裕)委員

◎湯鹿里荘について

湯鹿里荘ですけれども、市長答弁であいうことでした。本来であれば具体的な議論を皆さんとして、原課の経済部として、そして市長の見解を尋ねるということなんでしょうが、ちょっとイレギュラーでしたね。

それで、不手際があったとかなかったかというのは別に要綱に載っていますから、今後の問題は経済部の責任において方針を示していかなならない。そして、市長はちょっと抽象的なことも言われておったけれども、原課の考えとして聞きますけれども、湯鹿里荘を売却しないと、売却の方針を撤回すると、こういう気持ちはまさかありませんよね。売却の方針というのは可能性強いんでしょう。

○経済部次長

ただいまのご質問につきましては、先ほど市長もお話ししましたように、基本的にこの春に洞爺湖山水ホテルの方に売却という形でのお話を進めて、今回のこういう結果になってございますので、私ども経済部としましてはその方針で、売却の方向でこれからも検討したいと、このように考えております。

○斉藤(裕)委員

それで、今経済部に何件か引き合いがあるということも答弁で言われていましたけれども、その支障のない程度に説明していただけますか。

○経済部次長

先ほどの市長のご答弁の中にもそういうお話がございましたけれども、まず私ども経済部の方にも確かに何件か公式、非公式といいますか、直接または間接的なそういうお話は来てございますが、私ども経済部の今までの対応につきましては、今回こういう山水さんの結論が出ましたのが11月1日ということでございまして、その間は一方は話を継続しながら、一方もまた進めるというののもいがかかと思ひまして、実際的には私も、そういったいろいろな打診というものがございしますけれども、まだ正確に確認してございせんので、その辺のご説明につきましては今回、本日のこの委員会でご説明してご了承いただいたという前提で、早急にその辺の確認をとりたいて思っておりますので、この場ではちょっと今ご説明するところまで至っていないということでご理解をいただきたいと思ひます。

○斉藤(裕)委員

今前々回の議会から長い時間がたちました。当然、今日の報告で正式に断念ということになるんでしょう。しかし、数カ月間の間皆さんとしてはこれはおかしいなと思つたはずなんですよ、これは。交渉がうまくいっているのに、突然ぱつと打ち切られるわけないんだから。その苦勞は認めます。それは現場の方たちはいろいろ嫌な思いもしただろうし、振り回されもしただろうと思ひけれども、行き違いもあつただろうと思ひけれども、そこをね、もしだめだったらというのも当然皆さん方考へたと思ひの、だれでも考へることですから。その代替案として、いわゆるだめだったらこうしようという代替案を考へていたわけでしょう。と私は信じているんだけれども。

今回、断念ということでひとしきりあつたわけだから、基本的な実務の方針です。売却をするんだと、そのするときにはこうこういうこと、例えば公募なら公募、広く皆さんにあれする、また条件つきのもあります。それと、プロポーザルというのがあるかもしれない。私たちはこれこれこういうものを、入浴施設に限らず、これこれこういうものをつくりたいんですという方法、プレゼンテーションですな、もあるかもしれない。今の時点でどんなことをイメージされていますか。

○経済部次長

ただいまの斉藤委員の方からお話しございましたように、確かに売却という形ですが、そのあとの方につきまし

ては3つほど方向といいますか、方法が例示されましたけれども、確かにそういった方法というのはいろいろ考えられると思います。

それで、私どもとしましては、基本的には売却の方向でまずやりたいということで、その方針は変わってございませんが、具体的に今度中身になりますと、やはりあいった朝里川温泉地区という中の一部ということになりますので、その辺の条件づけ、それから方法をどういう形でやるか。公募方式でやるのか、それともそういった条件づけをしていって、そこにたまたま合致するところを優先的にやるのか、こういったいろんな手法があると思いますので、その辺につきましても、大変恐縮でございますが、今日この委員会が終わりますと、その後早急にそういったことも全部ひっくるめまして、市の方としての方針を出したいと、このように考えておるところでございます。

○斉藤(裕)委員

それは、じゃあ報告を待ちましょう。

それで、収入役ね、湯鹿里荘に関連してなんですけれども、やはり行政というのはかなりの情報を蓄積されていますよね。しかし、経済、商行為の生の実態経済というんですか、実務の力というのが必ずしも蓄積されているとは限らないわけですよ、特に事業者の動向、意向なんていうのはね。こういう観点で、これは小樽市に限らず、どこの行政にもやっぱり欠けていることでしょう。というのは、今までの経緯からいって、歴史からいって、やっぱり民間と行政というのはそれぞれ違ったスタンスで物事を考えなさいという仕組みだったわけだから。だけど、世の中変わって、それじゃもうだめよと言っているわけですね。

そこで、私はせっかく収入役が民間の、特に今回の事業なんてまさしくそうです。民間の投資意欲のある事業者を、良質な事業者をファイナンスで誘致すると、こういうことを考えていかなければ早急な解決にならないと思っています。よって、収入役の出番だと思っているんですけど、その辺についてどうお考えですか。

○収入役

今の湯鹿里荘の件につきましては、ことに山水さんの件につきましては、私も経済部の方からいろいろと相談を受けておりました。その進め方についてもいろいろと相談を受けておりました。したがって、私は私なりに私の考え方を、私の考えというよりも、元金融機関にいたという、そういう意味でいろいろとお話をさせていただきました。ですから、そのところまでは経済部の方も理解いただいていたものというふうに思っております。

今日は収入役としてのお話としてはちょっといかがなものかと思えますけれども、斉藤委員のご質問でございますので、中松として少しお話しさせていただきますと、山水さんの件についてこの話が持ち上がったときは、洞爺温泉、洞爺が復旧についてはかなり長期化するのではなかろうかという考え方が1つありました。したがって、今年のものになるのか来年のものになるのか全くわからんというような状況でございましたので、それであれば一日も早い山水さん側の要望を小樽市として受けるべきであろうと、こういう判断を1ついたしました。

しかし、経済部との打ち合わせの中では、話し合いの中では、やはり実際の事業計画の問題、それから、今斉藤委員ご指摘のお金の問題ですね、資金の問題がございます。こういったことがきちっと整理されているのかどうかということは大事な問題の1つでありますので、ご指摘のとおりであるというふうに思います。これは経済部も同じような考え方を持っておりました。ただ、先ほど申し上げましたように、このホテル山水が営業の復活といいたいでしょうか、それがいつになるのかわからん状況であれば、従業員の問題もありますでしょうし、いろんなことがあるので、何とか小樽市として役に立つことができないのかと、こういうような観点から経済部のああいう判断になったのだというふうにご理解いただきたいというふうに思っております。

それについても、私自身相談を受けておりましたので、それはそれでそういう方向づけでよろしいのではないかと。ただ、これからいよいよ事業が具体化するに当たっては、そのあたりはもう一つしっかりと検討しながら進んでいきましょねと、こういうようなことでございますので、斉藤委員のご指摘のお話はそのとおりだというふうに思います。

ただ、今回のホテル山水の問題については、そういうような私自身の考えもございまして、結果としてああいう形になって、議員の皆さんにも議会の方にもご迷惑かけたと、こういうようなことだろうというふうにご理解をいただきたいと思います。

○斉藤(裕)委員

非常にわかりやすい答弁をありがとうございました。

それでは、この機会に収入役、まあ今中松個人ということを前置きされました。それは恐らくやっぱり事務の所管事項である、つまり縦割りのことを意識されての前置きだと思ふんですけれども、以前から小樽市というのはプロジェクト化をしないという方針で、前新谷市長のときから、私は新谷市長からしか知りませんけれども、やられてきたんですよ。じゃ、プロジェクト化をしないということになると、どうやって特殊な問題に取り組むんですかという議論も、私1年生のときからやらせていただいております。そのときに横断行政的対応、要するに縦割りじゃないんだよ、横の連絡もするんだよと。垣根を越えて意見をまたは力を合わせるんだと、こういうことが新谷市政の時代に示されて、山田市長もそれについてはそうだと、そういうことをやられているわけです。ですから、収入役個人という立場でなくたって、何も遠慮は要らないんだということを今ここで申し上げておきたいと思います。

それで、湯鹿里荘の方はそれでわかりました。

◎日銀小樽支店について

それで、日銀問題なんですけれども、日銀のことは、これは各党派同じなんですけれども、何とか存続に向けてそれぞれ努力していきたい。各政党の皆さんは、その上部の政党の政治的ルートを使っていろいろな取り組みをされているわけです。

そこで、実は私も恥ずかしいことながら、日銀の歴代の支店長さんであるとか、そういう方たちとはそれは面識はありました。そして、日銀というのが小樽の華やかかりしころの1つの象徴であると、その程度の認識しか実は私自身持っていなかった。その取り扱い額というんですか、高というんですか、が全国最低であったということも早いうちから皆さん知っているわけですね。しかし、手だてを講じなかった。目を向けていなかったというのは反省の材料なんですね、私としては。

そこで、日銀の果たしていた役割について、我々経済委員会の認識を一にするという意味も含めて、小樽に日銀があることの機能的なものとか実務的なもの、この辺をちょっとお聞かせ願えればと思います。

○収入役

今日銀小樽支店の機能ということでお話がございましたけれども、これは既に新聞報道含めていろいろと報道されているとおりだと、このように私自身は思っております。すなわち、お金という部分、要するに日銀券の問題でございまして。日銀券については、それぞれの金融機関への送りあるいは受け、そういったことの機能は当然でございまして。それから、特に日銀の短観というような問題からいうと、特に小樽支店は後志管内の短観をされておられるという問題でございまして。

それから、日銀は銀行の銀行ということを言われておりますので、例えば日銀の情報あるいは日銀支店長会議での出された情報、会議の模様といいたいでしょうか、そういったことを小樽市の金融機関並びに経済界の皆さんに日銀の小樽支店長からそういうお話をされている。したがって、リアルタイムとは申し上げませんが、ややリアルタイムに近い形で情報を受けることができていたという、こういうことだろうというふうに思っております。

あと、その他いろいろと細かいこともたくさんあると思います。観光の問題もありますでしょうし、建物の保存といいたいでしょうか、建物の問題などもあります。そういったことは既に報道されている、あるいは皆さんご承知のとおりだというふうに思っております。

○斉藤(裕)委員

今まで優良な情報、支店長会議とか、やはり情報が集中するのが1つの日銀だったと思うんですね。特に、国際

貿易港と商港なんていうのを標榜する小樽としては、為替も含めて、その情報を生かして商いに結びつけるというのが本来の姿だったんだろうと思うんですけども、今回日銀問題が出てからふと考えると、果たして我々はそこまで日銀から得られる情報を生かし切れていたのかなということになると、なかなか反省する点もある。

それと、短観の問題ですけれども、我々として見られるのは企業マインドの部分ぐらいしか見られないわけです。それも果たして自分の血にし肉にしていたのかなということ、反省する点と思っているんです。

そこで、具体的にお尋ねしますけれども、コストアップ、各金融機関の、これはさっき委員長からも注意されていますが、廃止みたいなのを前提とした議論じゃありませんよ。

なくなってしまうばこんな大変なことが起きるんじゃないかということを見計るというか、予測するのに尋ねているんですから、大前提が違いますからね、存続を大前提として話しするんですけれども。日銀がなくなってしまうば、各金融機関の資金調達にかかわるコストアップというのが懸念されて、なおかつそれはエンドユーザーたる一般預金者たち、貸し出しを受ける側、借り入れ者に影響するんじゃないかという心配がちまたにあるんですけども、その辺はざっくばらんにどうなんですか。

○収入役

実は、私はご存じのとおりもともと拓銀でございまして、拓銀が平成9年11月に破綻いたしまして、そして平成10年11月に北洋銀行に営業が移されたという問題があります。拓銀から北洋銀行に変わったことによって、仕事の仕組みやら中身も随分変わったように思います。私自身が北洋銀行に6ヵ月勤務いたしまして、小樽市にお世話になってもう既に1年半ぐらいになろうとしておりますので、どの程度どういう形で変わったのかということがよくわかりません。したがって、なかなかきちとした答えといえますか、お話ができないのでありますけれども、少なくとも現在、小樽市内の各金融機関は日銀の小樽支店からお金を、現金輸送という意味で現送といいますが、現送しておりますので、これはもう本当に期間も距離も時間も短いわけですから、今度これがもしそうじゃなくなったときには、恐らく札幌だろうというふうに思われます。そうすると、その分時間と距離の部分がありますので、当然コストがかかるだろうというふうに思っております。

それからもう一つは、例えば信連ですとか、信連といいますか、マリンバンクですとか、あるいは郵便局というのは現在北洋の小樽中央支店が資金手当てをしております。直接日銀とのやりとりをしているわけではございません。ただ、市内ということで、恐らくコスト的にはどうなのでございましょう。定かな部分承知しておりませんが、恐らくほとんどコストのかからない形で現金のやりとりをしておられるだろうと思いますが、それらが今度札幌ということになった場合には、それなりのコストを負担しなければいけないということが出てまいりますので、当然今ご質問のとおり、それらにかかわる輸送コストを含めたコスト増にはつながるものと思われま

○斉藤(裕)委員

コストを押し上げてしまうんじゃないかという心配というのは、正直言って、いろいろご意見を賜りますと関係者の皆さんまちまちなんです。実は、もう既にそういう体制はでき上がっている、人員体制ということですよ。常に札幌と連動して動く体制はでき上がっているとおっしゃる方もおられるし、ある金融機関の方は「いやいや、違うんだ」と、今我々は早期退職の奨励であるとか、リストラですね、リストラで脂身を削っているんだから、その状況の中でやはり人1人ふえる、2人ふえるというのは、貸し出し金額で何億円の貸し出しをせんきゃならないというような話もよく聞きます。これ、私が聞くよりも、やはり経済部であるとか収入役である方が聞いてもらった方がすなりと話は聞けるだろうし、そしゃくも近いと思いますので、ぜひこの辺は事前に整理しておいていただきたい。

我々は議会を挙げて存続ということを主張するわけですから、存続を主張するときに、こんな困ることがあるんじゃないですかという材料にしたいわけですね。そのためにもご調査いただきたいと思います。

う、これを確実にどうこうするんだという話は別問題としまして、こうあるべきだというような観点から、その辺の多機能という部分をどのようにとらえられるかということをちょっとお聞きしたいと思います。

○港湾部長

小樽港の将来展望ということで、非常に難しい問題なんですけれども、私ども、1つは今港湾計画の中では港町埠頭の1、2工区を含めて、あと親水機能を持たせたマリーナも含め、そしてまた1つは臨港道路の整備といったこういった大きな柱の中で港湾計画を位置付けております。

これの中には、やはり物流拠点ということが大きなものを持ってまして、その背景には、やはり小樽港というのは食糧の輸入基地ということが大きな位置付けになってございます。こういったものも整備を進めながら、そしてまた古い施設でございますので、そういったものをやはりリニューアルしながら、そしてまた現在の大型船型を含めた荷役体系の変化、こういったものに対応できるようにということで、いろんな幅広く手をかけておるわけですから、1つとしましては、やはりフェリー貨物がうちの港としては大きなウエートを示しておりますので、これもまた1つは伸ばしていかなければならないということも、やはり企業の方々に理解をしていただきながら詰めていこうと思っております。

ただ、その中でも、以前にはちょっと構想の中でございましたように、客船整備、ターミナルの絵もありましたけれども、こういったところにつきましても、将来的には構想としての中的位置付けとしてはございますけれども、先ほどのお話の9次7カ年計画の中では、現在我々として今進めているのはやはり平磯線なり、それから港町埠頭の整備、それから港湾機能施設の更新ということで、当面そういったところをメインにしながら進めていこうかなと、こんなふうに思っております。

○大竹委員

どうもちょっと感じる事なんですが、例えば今言われました縦貫線の整備、これについては今2車線でやるということで、それは決定していますし、それを4車線にするかどうかということはその後でまた出てくるにしても、1つの先が見えてきた問題だと。今欲しいのは、あの先が見えないんだけどこういう方向に進むんだということが、やはり選択肢で出されなければ、民間がそれについて投資をするということにならないと思いますので、そういう面に向けての行政施策をどのように持っていくのか。そういうようなことについて、小樽港をこれからの小樽経済の活性化と一緒に小樽港としての、地方分権という形の中で、独自性を発揮した中で特異性を発揮するという、そういう機能を持たせながらでないと、よそと競争には勝っていけない。

そういうことを考えますと、ここで小樽港としての環境整備、そういうことをするとき、必要機能としてこういうものは持っていかなきゃならんと、それにつきましてはどういう優先順位をつけながらそれを実行していくのがより効果が上がると考えるのか。そのようなことをやはり持たなきゃならないと私は思っていますけれども、港湾部の方としてはいかがなものでるか。

○港湾部長

今概略私どもの計画というか、お話をさせていただいたわけですが、今の小樽市、非常に難しい目に見えない方針、施策という話でございまして、これからの将来的な港の整備というのは、やはり安全で使用しやすいというのが大きな港のモットーだと思いますし、私どももそういったものを頭に置きながら進めているわけです。

1つは、やはり私どもとして今大きな、それこそ目に見えないといひましようか、非常に費用がかかるんですけれども、最近ちょっとと言われております北防の改良、これに伴う沖合展開なんかというのが話にはあるわけですが、この辺もやはり相当費用的なもの、そして長い間かけて整備をしていかなければならない問題でもありますし、本来そういったものは本当に行政サイドだけで議論していいのかどうかということもございまして。

そういったことから、北防波堤につきましては、平成13年には市民もしくは学者を含めた広い範囲の中での検討を

しなければならないというところもございます。それに伴いまして、沖合展開という絵が、構想あるわけですが、荷さばき地の拡大ということもその部分に含まれてくるのかどうかもあるわけですが、そういったものを持ちながら、ひとつやっぱり整備をしていこうというのが大きな柱でございまして、当面、今お話にありました平磯線は大体方向性が見えてきた。

あと一つは、港町埠頭の1期工事が終わったら、これの活用をいかに進めていき、そして足りなくなった場合にはまた2期に向かうというその辺将来的にはあるわけですが、当面やはり港町埠頭の活用を大いに図っていきながら、将来的な展望で2期をやろうというところまで今私どもは考えておるところでございします。

○大竹委員

そうしますと、先日新聞報道にもあったと思いますけれども、室蘭港における客船の誘致の問題ありますね。それは、小樽港もかなり先ほども言いましたように入ってはいるんですけれども、これで今、室蘭港の取り組みといえますか、その辺はどのようにとらえておりますか。

○港湾部長

最近、室蘭のお話ちょっと見せていただきました。ただ、私どもも年に数隻ですけれども、「飛鳥」を含め客船が入港しておるわけですが、この辺が室蘭のようにどういう形でこういう4隻なり5隻が来年度決まったという話の経過になったのか、ちょっと私どもも把握してございせんけれども、私どももやはり「飛鳥」の場合ですと、企業が代理店になってやっているということも聞いておりますので、その辺は今後そういった代理店の方に多くの客船を誘致するためにはどういった手だてなり、どういう方法があるのかということをちょっと聞いてみたいなど、こんなふうに思っております。

○大竹委員

今の話は、官民双方であわせて取り組んでいくというようにとらえてよろしいですか。

○港湾部長

私どもは、今の話のように、小樽でもそういう代理店ございしますので、その辺と相談しながらちょっと取り組んでみたいと思っております。

○大竹委員

それと、先ほどの北防だとか、この面につきましては長期構想の中でありまして、国直轄事業という形になっていくことなものですから、これは長大な計画になると思いますし、資金の方も大変なことになると思います。そういうことじゃなくて、もっと経済状態もどんどん変化していますから、速い速度で。

そうしますと、長期は長期としてあるんですけれども、短期的に何らかの手を打っていかないと、行政施策の立ちおくれということで、それでもって地方分権の中ではいかに特異性がある施策でないと、例えば補助事業1つをとってみしても、国の方からのその辺の予算配分のことは、なっていないのならもうますますそういう形が強くなってくると思いますので、もう少し身近な部分でも取り入れる部分というのはたしかあると思いますので、その辺に向けて、さっきちょっと必要機能ということも言いましたけれども、もう少し小さい面での必要機能、これについてどんなものがあるのかということがちょっと、今大きな部分しか出てこなかったものですから、もう少し小さい部分で、機能とそれから優先順位の評価と、それに対する効果というものはどうなのかという部分はございませんか。

○港湾部長

当面の小さな部分というお話でございしますけれども、まず1つは手順を今、港町埠頭でマイナス14を整備をされ、完成しているわけですが、あそこの部分につきましては穀物の倉庫もございします。マイナスすることによりまして、現在の穀物のところまでクレーンが届かないというところもあります。それでは、その機能を整備するとか、拡大していくということになるんでしょうか。マイナス14メートルに向かったのベルトコンベアの延長、

伸ばしていかなければならないところも今現在課題としてはあるわけです。

こういったものにつきましても、補助事業でできるのか、それからまた道の助成なり補助金があるのかという制度もちょっと検討しながら詰めていこうと思っていますし、またこの問題につきましても、やはり何とか道の方にも支援をお願いしたいというお話もしてございますけれども、その部分、ちょっと道ともその辺の具体的話についてはまだ進めてございませんので、今後そういったところも取り組んでみたいなと思っております。

○大竹委員

今言われたように、ベルコン1つをとりましても、これは今、石狩湾新港でやられていますガントリークレーンの整備の問題も同じような扱いになってくると思うんですね。ですから、そういうような面で、先に向けて声を上げないとなかなかその辺は物になってきませんもので、時間もかかる問題だと思いますので、できるだけそういうようなことを頭出しをしながら、必要性をどんどん表に出していくという形、それと官民一体となった取り組みも、これハード・ソフト両面合わせた中で、その辺を積極的にやっていかないと、だんだん置いてきぼりを食っちゃうようなそんな心配をやはり市民の方も多くしておりますので、その辺の取り組みに……

（「だから、新港やめなくちゃだめなんだよ」と呼ぶ者あり）

○大竹委員

ちょっと待ってください。

（「だから、新港やめなきゃだめなんだ。両方うまくいかないんだから」と呼ぶ者あり）

○委員長

お静かに願います。

○大竹委員

そのようなことで、積極的な取り組みをしてもらいたいと思いますけれども、いかがですか。

○港湾部長

私どもも、小樽港も1つはやはり流通港ということで位置付けしてございますし、直接ことはかわりないかもしれませんが、できるだけそういった補助事業なり道の助成なり受けながら事業を進めていきたいというふうにも思っていますし、先ほど来お話ししているように、やはり港の活用を十分図っていくようなことを何とか計画などを考えながら進めていきたいなと思っております。

○大竹委員

先ほどちょっとほかの委員の方の質問からあったんですけれども、小樽港でもって観光的なことになるとレジャー港であるというとらえ方、表現されていますけれども、決してレジャー港という形じゃなくて、観光は観光というふうに客船、客ということで、これレジャーということではちょっと違うような気がしますので、その点は多機能を持たすということから考えますと、いろんな面の、割と予算もかからずにできるような中での門戸を広げた港湾の取り組みということに、それに向かっていただきたいなと思っております。ですから、観光というものは、小樽港は観光港なんだということじゃなくて、物流港であると同時に観光の面も持っているんだという、そういうようなとらえ方でこれからも先へ進んでいっていただきたいものだと思いますけれども、最後にその辺を聞いて終わりたいと思います。

○港湾部長

私も今お話ししたように、小樽港は平成5年ですか、道内地方港湾の基本計画ということでちょっと新聞に載りまして、その中では小樽、留萌、そういったところは観光・レジャー港だとかという話もございましたけれども、一方、苫小牧、室蘭、それから石狩新港ですか、こういった流通港という話もありました。これはあくまでもそういった国の1つの委託の中での話でございまして、私どもも先ほど来からお話ししていますように、物流港ということで位置付けしてございます。ただ、毎年やはり、先ほどお話ししましたように客船も来られていますので、いろ

んな意味で多くのそういうものはやはり来ていただきたいというのは我々は持っております。

ですから、それに伴う位置付けの中の施設整備ということではなくて、観光客を、観光総体含めた船の誘致ということも考えてございますので、今後やはり、先ほど来お話のありました民間の方々と一緒にやっていく、そういった努力をしていきたいなど、こんなふうに思っております。

○委員長

以上をもって質疑を終結し、本日はこれをもって閉会いたします。