

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

議 員 定 数 に 関 す る 特 別 委 員 会 会 議 録			
日 時	平成 1 4 年 4 月 2 日（火）	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 4 1 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出 席 委 員	見楚谷委員長・佐野副委員長・横田・前田・成田・大竹 ・松本（光）・松本（聖）・古沢・渡部・北野・高橋 各委員		
説 明 員	市長、助役、総務部長、企画部長、財政部長、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

それでは、ただいまより、議員定数に関する特別委員会を開きます。

本日の会議録署名員に北野委員、高橋委員をご指名いたします。

この際、お諮りいたします。

当委員会に付託され、継続審査となっております平成14年第1回定例会議案第57号については、審査の必要から、斉藤裕敬議員から説明及び意見を聞きたいと思います。

これに、ご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

異議なしと認め、さように決しました。

継続審査案件を議題といたします。

これより、質疑に入ります。

なお、本日の順序は、共産党、自民党、市民クラブ、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

それでは、提案者の議員の皆さん方は、所定の席にお座りいただきたいと思います。

それでは、共産党から質疑を開始いたします。

○北野委員

小樽市の財政難と市長の責任について

提案者に質問をいたします。

理事者には、基本的には質問はありませんので、理事者の方々は、別に提案者に応援の答弁をする必要はありませんので、最初をお願いしておきます。

私は、私も含めてですけれども、議員でもまだよくわからないことが多いし、理事者に聞かなければならないこともあると思うのですけれども、そういう点について、私自身の水準も考慮いたしまして、提案者に対しては、具体的に、これまで議会で出された資料をベースにしながら質問させていただきます。

最初に、提案者に伺いますが、小樽市の財政状況について、この状況は、決して市長の失政から来るものではありませんというふうに提案されています。佐野議員が提案された議案第57号の提案説明については、提案者4人の方々はそれぞれ確信を持ってこのとおりだということで理解してよろしいですか。

○松本（光）委員

私から、最初に、このとおりかということでは、若干の温度差があると。私の党内でも温度差がありますけれども、提案者とも若干の温度差はあります。しかし、基本的にはこのようなことだなというふうに考えています。

○渡部委員

私は、高階議員から本会議で質問を受けました。多くは語れませんでしたけれども、その趣旨については、代表として佐野議員が提案説明を行いまして、その趣旨のとおりですというお答えをしておりますので、同じであります。

○斉藤（裕）委員

失政というご指摘の、その失政の範囲というのが極めてあいまいなものですけれども、基本的に、提案者の提案内容とは方向を一にするものだと思っています。

○北野委員

最初に、佐野議員が提案していますから、佐野委員に一番最初にお伺いいたしますが、この提案説明の中で、小樽市の財政状況は極めて厳しい現状にあることは皆さんもご承知のとおりであります。この状況は、決して市長の

失政から来るものではありませんうんぬんと述べられていますけれども、どういうわけで本市の財政の厳しい状況が市長の失政ではないというふうに言い切れるのか、お答えいただきたいと思います。

○佐野委員

そういう質問でございますが、今、どこの自治体も、財政が豊かだなんて、そういう自治体はなくて、当然、国の経済政策だとか、さまざまな要因によってどこの自治体もやはり大変な財政難になっている、これはご承知のとおりです。そういう意味では、小樽市だって、まさに、さきの予算委員会でもる議論されているように、大変な財政状況であることは皆さんの共通の意識だというふうに思います。したがって、こういう総体的な状況から見て、市長の政策判断の過ちからこういう財政難になっているということは、どうてい言いがたい、私はそう思っているのです。

そういった意味で、構造的に、あるいは国の政策的に、さまざまな要素、要因で小樽市の財政がこういうふうに厳しくなっているということですから、具体的に大きな政策判断の間違いで財政が厳しくなった、こういうことは決して言いがたいものではないか、こういうふうに思っています。

○北野委員

後段の国の問題については、後で詳しく質問させていただきます。

財政難に及ぼす石狩湾新港の影響について

まず、市長の責任はないのだということに関して、財政上の問題で伺います。

一つは、石狩湾新港の問題について尋ねます。

提案者は、石狩湾新港推進の会派の皆さんですが、石狩湾新港は本市にとって必要だという立場だと思うのですが、その理由についてそれぞれご説明願います。

○松本（光）委員

私は、まだ石狩湾新港の議員を担当したことはないのですが、当然、今いろいろな問題を抱えて推進されておりますが、やはり、小樽の倉庫業界も石狩湾新港に進出することによって共存共栄が図られるということから始まって、今やっているわけでございます。いずれにしろ、石狩湾新港にも力を入れていくべきだと思っております。

○佐野委員

共産党は一貫して石狩湾新港には反対だと、それは党の主張としてそういうふうに言っているのですが、これは、相当長い間の議論の経過があり、かつまた、新港管理組合に加入をしています。簡単に言えば、一つの小樽の湾の中に二つの港がある、その二つの港が、いかに地域のために、北海道の港湾流通の拠点としてそれぞれが機能分担をしながら、小樽港は小樽港のよさ、石狩は石狩の利便性を高めながら機能分担をしていく、こういう必要性の議論があって、多くの市民あるいは議会や行政が一体となってそれをやってきた、こういう経過です。ですから、共産党はそれは無駄な公共事業だと言うかもしれませんが、私どもはそういう観点で過去の議論があって決まったということですから、僕は、それを尊重していくべきだ、こういうふうに思います。

○北野委員

理由について聞いているのですよ。どうして必要なのですか。

○佐野委員

一言で言えば、やはり機能分担は有効に発揮すべきだと思うし、こういう港湾を取り巻く情勢だとか、あるいは今日的な経済情勢の中で、やはり、小樽港あるいは石狩湾新港が共存共栄していくということは小樽にとっては大事なことで、こういう観点で賛成しております。

○渡部委員

管理組合の一員として、小樽もその中に参入しています。そのことで見ていきますと、大枠は、佐野議員の方が

ら今お話しされました。一つの湾内の中で必要ということは、やはり、国の政策として、太平洋ベルト地帯への荷の集中があり、その中から、日本海の港をどう生かしていくのかと。日本海の港に活力を生むというもろもろの政策的な要素の中から、やはり、石狩湾新港と、そして石狩湾の中で港が成り立っていく、そこにまた活力を生み出していく、そういう面もあるかと思います。

進めていく段階では、いろいろな矛盾、あるいは、小樽港にとってデメリット的な要素はあるにしても、しかし、そこに参画していかなければ、やはり押し流されてしまうであろうと。参画することによって、そこで港湾荷役をはじめとして、あるいは、小樽の港の機能という上で、そこで十分に調整を図っていけるものというふうに考えております。

当時に立てた政策と現状を見るときのどうかというと、実はいろいろ問題や課題はあります。しかし、小樽港の存在という上において、やはり共存共栄の立場をとりながら今日に来ている、その中から、今後のそれぞれの港湾政策をどう生かしていくのか、そのこともまた重要なものと思います。

ただ、今、石狩湾新港が進んでおりますけれども、そこで働く大方は、やはり小樽の港湾業者が進出して、そこで荷役をやっている。さらに、小樽港のノウハウを十分に発揮して、石狩なら石狩でも、主体性を持って今後とも荷役あるいは港湾事業にかかわる面で進めていくということで今問われている面もあります。ですから、石狩湾新港の必要性ということからしますと、それは当時の経過があって、私どもも賛成をしておりますので、やはり、小樽港が生かされる、その上に立って今後も考えていかなければならないものというふうに思っております。

以上です。

○斉藤（裕）委員

石狩湾新港について、そもそもこの計画策定時の時代背景として、経済成長率が10%を超えるような形で日本が成長していた時期が十数年間ありました。その基礎になっていたものは、加工組立業であり、製造業でありました。つまり、日本は工業国だったわけです。そこで、輸出又は輸入、輸出入を前提とした港湾機能の充実が国策として求められた、こういう経緯があり、これは当時の判断としては間違っていなかった、こう思います。

そこで、それでは、今、当時の計画と石狩湾新港そのものの機能とが随分とかい離しているのではないかと、思惑と外れているのではないかと、こういうご指摘等々もいろいろな分野で聞かれます。これについては、当時もそうですし、日本がオイルショックの当時、突然、脱工業化をしました。これは、小樽、北海道のみならず、日本全国で予想できなかったことです。これは仕方がないと思います。

しかしながら、今、いろいろな産業構造の変化とか消費者ニーズの変化がありますから、今、造っている石狩湾新港の機能を時代に合った機能に転換していく、こういうことは当然これから考えていかなければならないし、私たちも知恵を絞ることであろうと思っております。

以上です。

○北野委員

具体的なことは後で伺いますが、これはどなたでもいいですけれども、提案説明で、議員を35人から32人にしたら年間 3,000万円、4年で1億 2,000万円もの議会費の削減につながるというふうに言われています。平成14年度の予算で言えば、議員1人当たりの経費というか、費用は幾らになると押さえておられますか。

どなたでもよろしいです。

○松本（光）委員

小樽市では、大体、議員1人当たりの議会費が。

○北野委員

議会費ではなくて、議員報酬を含む議員1人当たりの費用です。報酬とか、費用弁償の中に含まれる旅費とか、それから、市長部局からも議員1人当たり幾らというふうに負担しているわけでしょう。そういうものを一切合財

入れて1人当たり幾らになりますかと、平成14年度ベースで。

○佐野委員

北野委員がおっしゃるように、提案説明ではアバウトにおおよそ1,000万円程度という言い方をして、掛ける、35名から2名減るということだから、5名、年間1億2,000万と、こういう物すごくアバウトな言い方をしていたのです。

しかし、その後、確認したら、今おっしゃるように、議員報酬だとか費用弁償だとか旅費だとか、総体の議員1人当たりは八百九十何万、約900万円なのです。だから、ここで言っている1,000万円というのを900万円と置き替えていただければいいのかな、こういうふうに思っていますので、ちょっと差は出てきます。僕は、おおよそということで100万円程度の違いの数字を押さえて提案説明しました。正確に、おおよそ900万というのが正しいです。

○北野委員

そういうことで、提案説明の方は修正しておきます。

それで、今年の石狩湾新港管理組合負担金は新年度予算で可決されたわけですが、新港管理組合の負担金は削減予定分の何年分に当たりますか。

1人当たり約900万ということでいいです。

○佐野委員

急にそういう数字的な細かいことを言われても、もともとこの委員会は定数の、という話ですから、事務方でやらなければならない専門的な数字をばっと言われて、さあ、どうだと言われても、要は、目的として議員の定数をどうするかということについて、主に在り方としての話し合いをする委員会なので、細かい数字を出してどうするのかといっても、それは即答できません。

こういうことから、もう少し質問を変えていただければありがたいです。

○北野委員

そういうことでないのですよ。

あなた方は、財政が厳しい、だから議員を減らすと言うのでしょうか。だから、財政の厳しさと、なぜ議員を減らさなければならないか、議員にかかる費用、こういうものをあらゆるところで比較検討するのは当然のことです。細かいことではなくて、基本的な問題です。どなたでもいいです。

○佐野委員

確かに、そういう議論の仕方もあるかもしれませんが、今、唐突に、新港管理組合の予算と小樽市議会の議員報酬を計算してどうなのかと言われても、それは、北野委員が事前にいろいろな質問を組み立てるのは結構ですが、そういったことなので、わかりかねるというか、即答できないこともいっぱいあるわけです。ですから、それは、今のところ明確にお答えはできない、ということです。

○北野委員

簡単な話なのだけれどもな。

新港の管理組合負担金は、14年度の予算説明書で4億6,383万9,000円と出ているわけでしょう。本市の石狩湾新港管理組合の負担金ですよ。金額が出ているのだから、答えられないということはないでしょう。割り算なのでしょ。細かいことではないでしょう。

○渡部委員

今、佐野委員が話しましたように、提案説明も、その大枠の理由をもって、ですからこうなのですよということで言っております。一つ一つのことに数字を用いて今答弁をするということは、これはちょっと、通告だとか、そういうことも受けておりませんしね。今、例えば石狩湾新港について、その面で数字を出されて、それが終わり

ましたら、予測されるのは、次はマイカルということになれば、またまたまたということになります。やはり、財政の厳しさという面は、1人や2人が受け止めているのではなく、全体的に受け止めている、そういうことの中でご提案申し上げたことでありますので、もし数字的にこの面、この面と言われるのであれば、今日はちょっと無理ですけども、ご提起いただいて、そして、次回なら次回にその面をお答えすると。そういうことでなければ、今、一問一答の中で答えていくというのなかなか難しいのかなと、そのように考えます。

○北野委員

私どもは、石狩湾新港は必要ないと言っているのだからね。何か、聞くところによると、自民党の皆さんは、今日の特別委員会に対応して勉強会を開いたというから、当然、質問がここへ来るなんていうことは簡単に予測できるわけでしょう。渡部委員も、次はマイカルとちゃんと言っているけれども、私も次に用意しているのはそれですよ。

だから、予測されるのですよ。私どもは反対なのだから、新港の負担金が議員削減分との関係で何ほかというのは割り算です。これは、後でいいから答えてください。

次に行きます。

一般貨物について、本来、石狩湾新港を造るときの機能分担で小樽港が扱うものというふうに決められていた貨物で、新港に移行されたもの、とられた貨物は何かですか。

○渡部委員

設問とのかかわりで、何かちょっと方向が違うような気がします。一つ一つ、答えろと言われれば答えるのですが、どうもちょっとしっくりいかないような気がしていることもあるのですね。

○北野委員

今すぐでなくていいから、4人もおられるわけだから、それぞれ分担して、計算なりして、いろいろ資料もあると思いますからね。これは、私がさきほど言いましたように、議会に出された資料の範囲で聞いているわけです。

私どもは、佐野委員が提案説明で財政の厳しい状況は市長に責任がないと言うので、私はあるという立場からそれを実証しようというふうに試みているのですよ。そんなことくらいはわかると思うのです。そういう立場でこれからはいろいろ聞いていきますから、お答えいただきたいと思うのです。

今の質問については、保留しておきますから、後で教えてください。

それから次に、新港開業以来、新港管理組合負担金の合計と、新港関連の小樽市域からの市税収入の合計はそれぞれ幾らで、差し引き幾らの持ち出しになっていますか。

○委員長

北野委員、私の方からちょっとあれしますけれども、今、相当細かい数字、大まかな数字も含めていろいろ質問されています。しかし、実際に、提案の各議員の皆さん方は、質問通告も受けていないという状況の中でもって、恐らくそこまで調べてはおらないのではないかなというふうな気がいたします。そのような状況の中で質問をされてきても、さきほど渡部委員の方からもお話が出ましたが、答弁できないような、そういう委員会になってしまうのかなという気がしますので、もう少し質問の内容を、確かに、財政的な問題という形の中で今質問されているわけですが、提案者の4人の皆さん方が答弁できるような、そういう質問の仕方も考えてもらいたいなというふうに思います。

○北野委員

委員長、それはおかしいと思うのです。独断でもって、提案者の肩を持つなんて。

○委員長

いやいや、独断ではなくて、答弁ができていないから。

○北野委員

公平な裁きをしていただきたいと思います。

○委員長

私は公平なつもりです。

○北野委員

委員長、これは何回も議論してきて、予算特別委員会の資料でも出されているのですからね。今の時点、この3月末なんて言わないから、資料を出された時点でどれぐらいのあれなのか、何も計算すればすぐ出る話だと思う。

○佐野委員

これは、北野委員は、計算してかかっているから、わかっているのじゃないですか。

○北野委員

計算してかかっているとかなんとかという話ではないのです。私は、市長の責任がないということは同意できないから。

○佐野委員

そうではなくて、さきほどから、機能分担で一般貨物の量だとか負担金の合計だとか、そういう数字的なことを今唐突に出してきて、それでどうなのだと、こういうことにはならないでしようということを、今、渡部委員も委員長も言っているわけです。より専門的な数字、専門的なことについては、それは必要と言えれば必要かもしれないけれども、あまりにも唐突なのはいかがかなというふうに思いますよ。

むしろ、前向きに、議員の数が多いか少ないか、こういう提案はそれを基にして言っているわけだから、それを基にした議論をしなければ、数字的なことを言ってきてどうだというのは、それはちょっといかがかなと思いますから、変えてくれませんか、質問の中身を。

○北野委員

佐野委員はそうおっしゃいますけれども、理事会でも申し上げましたが、予定では、今日を含めて4回の審議をするということになっているのです、予定では。そうでしょう。理事会で確認したのは。

（「3回だな」と呼ぶ者あり）

いやいや、4回ですよ。

○委員長

いいですか。

○北野委員

いや、私の数字は間違いないでしょう。

○委員長

委員長の方から言いますけれども、今の4回というのは、4月に1回、5月に1回、6月に、陳情等が出てきた場合にはもう一回開かなければいけないでしょうと。

○北野委員

5月の末でしょう、この前、確認したのは。

○委員長

そういう話はしていたのです。そして、最終的に、第2回定例会でもって決着をつけるということです。

○北野委員

だから、1回目の最初の質問ですからね。何が本題かということについては、私は提案理由が一番の基本になるから、一つずつ聞いていきたいと思っているのですよ。佐野委員は、一つは財政上の理由、二つ目は人口の問題、そして他都市との比較と、大枠で三つです。私も、このほかにも民主主義の問題その他で質問を予定していますが、まず、第1番目は財政問題というふうにおっしゃって、その中の市長の政治責任の問題について、な

いとおっしゃる。私はあると思っているから、我が党としてかねがね無駄な公共事業と言っている石狩湾新港の問題について、財政上、これは小樽に役立っていないということを実証したくて質問しているわけです。ですから、細いこととか、議員定数に関係ないということではありませんので、その点はちゃんと、私どもの立場は皆さん方も十分承知しているわけですから、そういうふうにおっしゃらないで丁寧にお答えをいただきたい。

○渡部委員

財政問題と市長の失政、あるいは市長の責任問題と。今お話のある石狩湾新港、あるいはマイカルにしても、確かに、厳然として今行政として継続されている。しかし、今の市長が掘り起こしでもって、また強引にやったものではなく、これは、前市長のときから、英知を結集して、今後のまちづくりなり小樽の活力のためにと、そのことから発生していることであります。また、一つ一つの問題提起についても、それぞれの場面で努力をして今日にきていますから、私どもは、決して失政だとか市長の責任がどうだとかこうだとかということは一つも思っておりません。

ですから、細かい面で数字を上げてというのは、さきほどお話しましたように、今、大枠的な面での話というのは、できるものもあるし、またできないものもある。また、細かい数字については、今日提起されて、即、答えていくというのものなかなか難しい点もありますので、その点は十分お含みいただいて、ひとつ、何ていうのでしょうか、議論がきちっと伯仲するというか、議論できる、そういう面を考えていただいて、今日の討議にしていきたいと思いますのと、そのことだけ、併せてお願いをしておきたいというふうに思います。

○北野委員

委員長、答えさせてください。

私は、さっきから、なぜこういう質問をするかということについて訳を言いながら聞いているのです。質問できないでしょう、こんなことを言われるのなら。何を聞いたって、そうやって言われるのだから。

（発言する者あり）

いや、そうだよ。

まず最初に、とにかく石狩湾新港の問題は、これは歴史的な経緯があって、それぞれの立場が違うのは僕らも十分わかっています、言われなくても。

だから、委員長、それぞれの立場は僕は尊重しますよ、それぞれの政治的な立場というのは。けれども、皆さん方は財政が厳しいから議会も身を切ると、痛みを分かち合って、そして議員を減らすというふうにおっしゃるから、その理由がここで述べられている点なのです。だから、私は、そういうふうに財政が厳しいから議員の定数を減らすということには同意できないから、財政の厳しい状況に至ったその原因を明らかにして、どうするかということを考えてということで質問させていただいているわけです。そう嫌わないで答弁してくれませんか。共産党の質問によって、皆さんにお答えいただいて、それで論点をはっきりさせて、私は私なりの主張の正当性を理由付けようということなのですから、お答えいただかなかったら一方通行でしょう。だから、そう拒否されないで、ぜひお答えください。

○佐野委員

だから、提案の趣旨というのは、確かにおっしゃるように、細かく細かくずっと詰めればそういう趣旨になるかもしれないけれども、共産党だって、我々だって、どこの会派だって財政が厳しいということはわかっているわけだから、議論して今までの予算なんかでもはっきりしていて大変なのだという認識に立っているわけですから、だから、提案説明の中で、総体的に財政の厳しい中で議員を削減して、議会費も削減していかなければならないという趣旨の提案なのですよ。

それを、財政が厳しいから、あれがどうだ、これがどうだと、そういう詰めた議論というのはいかがなのか、考えていただきたいということなのです。これは、大人の議論をしてきちっとやってください。そんな、いびるよう

な、細かい数字を出してどうなのだと言ったって、それはフェアじゃないなと思うよ。

○北野委員

フェアじゃないのはあなた方でしょう。私は、だからこれについて一番最初に確認したのですよ。

ところで、松本（光）議員に伺いますが、佐野委員の提案理由についてどうかと聞いたとき、多少、温度差があると言ったから、その温度差がある観点から私の質問に答えてください。

○松本（光）委員

我々は、議会費を削減することに努力しようという削減のことを言って、議員報酬のときにも私はリンクしないと言いました。比較検討は、それは必要かもしれませんが、額については結果として後からついてくる問題であって、財政が大変だということは書いているとおりです。その大変なことを少しでも議員を減らして協力できないかという努力をしようという提案でありますから、責任論だとか、あるいは金額の比較ということは、私どもはしてかかっているわけではありません。

○北野委員

それは、松本（光）委員に申し上げますが、極めて無責任だと思うのですよ。財政が厳しいから議員を削ろうというのだから、それなりに腹をくくってやった話ではないですか、議員提案なのだから。だから、私は、佐野委員がおっしゃるとおり、財政が厳しいという点では一致していますよ。でも、その中身はやっぱり違いますからね、認識は。

だから、さっきから言っているように、市長に全く責任がないなんていうふうには、私は言いませんからね。市長に責任があると。

その点で、あれこれ言いません、今日は石狩湾新港と、渡部委員が期待しているマイカルというふう聞いていくわけです。石狩湾新港の基本的なことについて、皆さんからお答えいただかないと、あなた方の見解と私どもの見解をちゃんと皆さんの前に明らかにして、どちらが正論であるかということが明らかにならないわけだから、それは困るのですよ。

私の質問の趣旨はそういうことでしているわけですから、議員定数と重大なかかわりがありますから、細かいことではありません。お答えください。今までも、議会で議論されて、市長とか理事者は答弁されているし、皆さんもそうだ、そうだと言って、市長の肩を持って賛成してきたのでしょうか。その根拠を聞いているわけです。

4 問目、今、ずっと聞いたけれども、今のことを含めて四つにお答えがないのですよ。こんなことだったら先に進めないでしょう。どうしてくれるのですか。

○委員長

提案者の皆さん、どうですか。質問にお答えしてください。

○佐野委員

何回も、そうやって唐突に細かい数字を出されてどうなのかといったって、聞く方もどうなのかなと思うくらい、全然話が違うというか。

○北野委員

そんな約束なんかしていないよ。

○佐野委員

だから、さっきから言うように、議員の定数の削減については、提案説明では、なぜ提案しなければならないのかといういわゆる基本的、総体的な立場で、3 項目、さきほど言ったように、一つは財政、一つは人口が減ってきている、一つは他都市との比較の上でどうなのですかと総体的に説明しているわけですよ。確かに、部分的には、石狩にしたって、朝里ダムにしたって、マイカルにしたって、政策的なスタンスは違いますよ。それはお互いに認め合うのだけれども、今、総体の、我々が提案していることに対して、ごくごく部分的な、部分を持ってきて、数

字を持ってきてどうなのかと突きつけられたって、それは、かみ合う議論にはならないでしょうと、このことを言っているわけだから、もっとレベルの高い、そんな話をしなければ。何か、数字を出してきて、そら見た、どうなのだと言われたって、答えようがないという話なのだ。

委員長、裁きをして。

○北野委員

委員長、こんなことをされたら困りますよ。私の質問のレベルが低いみたいな話を。

○佐野委員

低いとか、お互いにそういう話を。

○北野委員

これは、本会議の代表質問で我が党の高階議員から、提案者1人ひとりについて、詳しくは特別委員会が設置されたからそっちでやるからというふうに言っているでしょう。だから、そういう予告に基づいて詳しく、私の質問が詳しいかどうかわかりません、佐野委員に言わせればね。私にとっては極めて不満のある答弁で、これは避けて通れない問題ですから、これはお答えいただきたいと思うのです。

それから、委員長、次の質問も一緒にいきます。

今、石狩湾新港について皆さんは必要だとおっしゃったけれども、背後地は売れ残っているのですね。この土地を処分するのは石狩開発の仕事です。新聞でも報道されていますように、石狩開発株式会社の経営状況は今どういうふうになっていますか。

○佐野委員

詳しくはわかりません。

ただ、去年かな、おとししか、定例会でも報告があったとおり、石狩開発株式会社の経営状態は非常に厳しいと。一部、値下げみたいなことをやって、また、小樽市なり道なり、少し資金的なさまざまな対策を講じたということは、過去にもありましたけれども、細かい中身については存じ上げておりません、私は。

○北野委員

佐野委員は、少し前まで経済常任委員長でしたね。

○佐野委員

そういうことを言うな。

○北野委員

西脇議員が経済常任委員であり、新港管理組合議員ですから、私は西脇議員からいろいろ教えていただいています。だから、石狩開発の経営状況がどうなっているかということについては、厳しいというのはわかっていますよ。しかし、あそこで経営を立て直すために何か計画を立てたのではないですか。どんな計画を立てたのでしょうか。

○佐野委員

わかりません。

○北野委員

理事者には質問したくないのだけれども、ちょっと進まないから、企画部に聞きますけれども、石狩開発の経営立直しのために、私は資料はいただいていませんが、何か計画を立ててこういうふうにして立て直すということでいろいろ詳しい計画があるというふうに西脇議員から教えていただいているのですが、その計画の名称と中身について、わかっていたら、参考までにお答えをいただけませんか。ちょっと予定していないことで恐縮でございます。

○企画部次長

石狩開発の関係ですけれども、一つは、平成12年度から14年度に向けて、3年間で経営改善計画というものを立てて、現在、その取組が進められているということであります。

その中身は、今お話がありましたとおり、経営自体がかなり厳しい中で、通常の合理化の中で、人員の削減を含めた人件費の抑制、さらには、金融難との関係で借入金の圧縮なりの努力をなさっている。さらには、この間、道なり、あるいは地元の市町村の方から土地の購入の際の助成をする、このようなことも含めて、今現在、14年度に向けてこういう経営改善計画を進めているというふうに聞いております。

○北野委員

今の話の中でありました、佐野委員もさきほどお答えになった、土地の安売りに対する補助です。小樽市域の予定地が全部売れたら、小樽市は安売りのために何ぼの差額を負担することになっていますか。

どなたでもいいです。佐野委員ばかりでなくてもいいです。

それから、北海道は何ぼになるのか、道と小樽市で負担するのだから、安売りのために。

○佐野委員

これまた、全部売れたら幾らかというのは、より専門的な数字なものですから、今はよく承知しておりません。

○北野委員

石狩湾新港での持出しは、管理組合負担金ばかりでないですよ。こういう形で、小樽市域の背後地に造成する土地が売れない、だから安売りをする、そのために、石狩開発の経営が苦しいから、安売りの分を道と小樽で負担すると。これは石狩市もそうです。そういうことで、開発が進めば進むほど負担が大きくなるわけです。

だから、管理組合負担金ばかりでなくて、そういうお金も市民の税金で負担することになるわけですから、さきほどから申し上げていますように、石狩湾新港というのは、小樽市の財政にとってどうなのかということが問われる基本的な問題ですから、これは、後で相談の上、答えてください。そうでないと質問できませんね。

ところで、これもどなたでもいいのですけれども、こういう改善計画がさきほど企画部から説明されましたけれども、石狩開発の今後の経営はどういうふうになるというふうに思っておられますか。改善計画に基づいて、計画のとおり、めでたし、めでたしで進むという判断ですか。

○佐野委員

より専門的なことなので、我々もよく勉強していかなければならないことかもしれませんけれども、今どうなのかと言われても、答えられない、こういうことでございます。

○北野委員

委員長、こんなことがずっとまだ続くのですか。

○委員長

さきどもも申し上げましたけれども、北野委員の質問の趣旨は十分わかります。財政的な問題ということで、それはだいぶ前から質問されているわけですが、実際、提出者4名の皆さん方は、そこまで深い質問が来るということではなくて、さきほど佐野委員が言われたような3点の中で、大ざっぱ、大ざっぱと言ったら怒られますね。その状況の中でもって今回の質問があるだろうということだろうと思うのです。

それで、今、北野委員の方からいろいろご質問があり、四つ、五つほど答えられておりません。それに関しましては、次回の委員会まで調べてお答えをするという形の中でしか今日は進めようがないのかなという気はいたします、質問の状況から言いますと。

○北野委員

それは、答弁しないで、共産党は質問のしっ放しで行けということですか。

○委員長

質問されたような状況なので、実際には答弁ができていないわけでしょう。質問と答弁がかみ合っていない状況でありますから、そういう面では、今、北野委員が言われたように、今積み残している質問に対して、4名の皆さん方に今日の委員会の中でもって協議をして答弁をしというのは非常に難しいのかなというふうに私は今判断し

ています。

○北野委員

僕は質問は続けますけれども、これはどこか適当なところで休憩を設けて、休憩中に協議して、答弁できるようにしてください。

そうしないと、また別枠で質問しなければならないということになってしまうでしょう。この次はこの次で、5月は14日が予定されていますけれども、次は何をやるかと決めているわけですから、今日積み残したものをまたそのときにやるなんていったら、審議ができなくなります。

そうしたら、細かい、細かいと言うけれども、僕は細かいなんて思っていない。財政問題は計数でもってやるのは当たり前の話ですから、低水準の質問だなんて言わないでくださいね。

次に、石狩湾新港の本年度の建設計画で、小樽市への負担が来年度はどういうふうになろうとしているか、答えてください。

○斉藤（裕）委員

北野委員のご質問の中で、数字がどういう意味を持つかわかりませんが、質問者の意向を尊重して、もし必要があれば、そのたぐいの数字は、たしか5億だとか8億だとかという数字が頭に浮かびます。また、損切りの部分の数字もたしか1億何千万でなかったかなと思ったりするのですけれども、責任ある資料を持ち合わせておりませんので、もし必要なのであれば、それはわずかな時間で拾ってこられるわけですから、そういう時間をちょうだいしても構わないと思います。

あとは、その数値をもとに、例えばトレンドを見ると、流れですね。それを見ろということになると時間はかかりますけれども、さきほど来の質問にありました単純比較であれば、割り算と足し算ですから、そんなに時間がかかりませんので、もし必要であればそういう形で対応したいと思います。

○北野委員

私はそれでいいですよ。

だから、一問一問につき、答えられなかったら休憩して、斉藤（裕）委員がおっしゃるようなことをやっていたら時間の無駄だから、一定のところまで行って、それで休憩して答えていただくということでいいですよ、私は。質問を促進したいです。

次に、問題になっている石狩湾新港に建設されつつある水深14メートルバースについてお尋ねしますが、この建設の目的と建設費用、小樽市の負担分は幾らか。

○佐野委員

これもきちっと調べて、後ほどまとめて報告できるようにします。

○斉藤（裕）委員

目的は港湾の機能アップです。数字については後ほどご報告します。

○北野委員

斉藤（裕）委員にお尋ねしますが、建設の目的は港湾の機能アップだということでしょう。けれども、石狩湾新港管理組合で議論されているのは、水深14メートルバースで扱う主な貨物は何かということでも議論されているというふうに聞いているのですよ。だから、一般的なレベルアップでなくて、どういう貨物を何の目的で使うために水深14メートルバースが建設されようとしているのか。

○渡部委員

14メートルバースについては、主に紙パ、石炭、それから鉄くず、木材ほか、それで、かかる経費はおおよそ388億円ということで、多少は違うかもしれませんが、記憶しております。特に、石狩湾新港の水深については、非常に浅いということもあって、今後のユニットロードを含めて対応していくには、やはり14メートルバース

が必要であろうということから、いわゆる大型の貨物を扱うということでの計画がここでなされております。ほぼ、平成16年には一部供用開始できるような仕組みで工事着工に入りたいということでその計画が上がっているということで承知しております。

○北野委員

若干数字が違いますから、後で精査してお答えいただきたいと思います。

現在、苫小牧港で取り扱われている、今、渡部委員がお答えになりました石炭とかチップですね。これが14メートルバースで扱われる主たる貨物だというふうに管理組合議会では説明されています。

しかし、石炭やチップを使う会社というのは、石炭は北電、それからチップは王子製紙、チップは江別の工場、石炭は砂川の発電所というふうに聞いているのですよ。これは、結局、北電と王子製紙のための水深14メートルバースではないのかと。

だから、斉藤（裕）委員がおっしゃられる港湾の機能のレベルアップというのは、北電や王子製紙にとっては極めて機能アップになるけれども、この負担は、全部我々に、道民や市民にかぶせられることになってくるのではないですか。そういうこともいいのですか。

○斉藤（裕）委員

今、具体的に北電と王子製紙という二つの企業のために機能アップが図られて、要するに、いいところ取りではないかというようなご指摘に聞こえましたけれども、産業ですから、連関しています。一つの優良な企業のもとに、それぞれ下請、元請、関連業者が連関表に基づいて経済行為をされているわけですから、優良な企業のもとに優良な下請、そして消費性向、経済効果と皆さんがよくおっしゃることが高まってくるのは結構なことだと私は思っています。

○北野委員

そういうふうに話がうまくいけばこんな質問はしないのです。実態はそうなっていないからです。僕も開発局と交渉しましたけれども、これは運賃のコストを下げるためだと言うのですよ。苫小牧から運ぶより、石狩湾新港に入れて、江別や砂川に行った方が運賃の合理化になる。つまり、運賃を安くすることができるというふうに北海道開発局では答えているのですよ。そうしたら、まさに王子製紙や北電のためにそういうことをやる。

今、斉藤（裕）委員がおっしゃったけれども、北電がそういう運賃の合理化をしたりして電気料金を下げるというならいいのですよ。しかし、そんな話なんて全然出てきませんよ。だから、その点でも少し違うのではないかというふうに思うのですが、見解をお尋ねします。

○斉藤（裕）委員

それは見解の相違だと思います。移送コストと原材料が安ければ、原材料というのはもともと付加価値が乏しいものですから、原材料そのものというのはコストダウンできない性質のものです。つまり、それに直接かかってくる移送コストを軽減しようというのは、これは、大手であろうと中小零細であろうと、当然同じく考えることであって、その一つの効果として港湾は大量輸送で移送コストを下げるという効果と責任といえますか、それを担っているわけですから、これは国の開発局の方が原材料コストを下げることに役立っているのだということは、それは、私たちは何の疑問も感じず受け止めたいと思います。

それと、優良企業のもとで、斉藤の言うように、さきほどお答えしたように、うまく経済なんて発展しないのではないかというご指摘もあったように聞こえましたけれども、これは、私は今までも述べさせていただいていますが、ゲートウエー効果というのがあります。物の入口、出口の効果です。これは、北海道で言えば苫小牧であるとか千歳であるとか、そういうところがゲートウエー効果が非常に高まっている地域だ、こう言われています。それで、千歳なんていうのは支店経済、つまり大企業の資本の下で支店を出しており、これに関連した企業が非常に高まって効果を上げている。ですから、我々小樽としても、将来的にはゲートウエー効果を高めなければならない、

こういうことは当然目指して当たり前のことだと思っています。

○北野委員

一般論では、斉藤（裕）委員はそういうこととおっしゃいますけれども、具体的にチップとか石炭というのは中小企業は使わないのですよ。

（発言する者あり）

輸入して、コストダウンなんて。北電と王子製紙だけです。今、後ろでごちゃごちゃ言っているけれども、コストダウンに見合う分、電力を下げるというのならいいですよ。何もそんなありがたい話ではないでしょう。だから、私は具体的に聞いているのです。

この問題にかかわってもう一つ聞きますが、今、石炭やチップを苫小牧に入れている大型貨物船、この喫水は何メートルで、月何隻入っていますか。

○佐野委員

わかりません。

○北野委員

後で答えてください。

○委員長

これも含めて後ほど。

○北野委員

運賃のことをさっき言われましたけれども、今、苫小牧に入っている石炭、チップはどこの国から輸入しているか、教えてください。

○渡部委員

石炭は主にオーストラリア、それから、一部はロシアから入っています。チップは、ちょっと掌握しておりません。

○北野委員

喫水もわからないですか。

○渡部委員

はい。

○北野委員

これは、前にも市長と議論したのですけれども、港町ふ頭には、既に水深14メートルバースが完成しているので、航路が13メートルで課題になっているということなのですが、それで喫水を聞いたわけですが、300億円をはるかに超える建設費をかけて、石狩湾新港に水深14メートルバースを新たにつくると。小樽に既にあるものをなぜ活用しないのか、無駄ではないかということを我々は指摘しているのです。そういうことは聞いたと思うのですが、この件にかかわって、税金の無駄遣いというふうには思いませんか。

なぜ、小樽に既に14メートルバースがあるのに、改めて石狩湾新港に三百数十億もかけて水深14メートルバースを造らなければならないのか、だれが考えたっておかしいでしょう。

○渡部委員

確かに、小樽港の関係者は、14メートル水深、使えるのは13メートルですが、港町ふ頭という新たにふ頭ができました。しかし、斉藤（裕）委員がさきほどお話ししましたように、やはり、荷主意向と。その荷主意向と同時に、今、働いているのは物流の効率化で、これはやはり徹底して、その時代に入っております。ですから、小樽港から見ていくなれば、そういった大所の荷主なりメーカーが張りついて、そして、生産活動も合わせながらというのは、一番望ましい形でありますけれども、そこには、物流の効率化の問題、さらには料金の問題、それから地理的条件、

やはりそういうものをクリアしていかなければならない。ですから、荷主やメーカーにしてみると、消費地との関係なりもろもろの原価、コストを削減していくという上からその場所を設定していく、そういう今の状況にあると思います。望ましい姿に港が整備されて、そして、小樽でも十分果たしていけるという要素があっても、なかなかそう簡単にはいかない、そういう時代に入っていることと思います。

以上です。

○北野委員

管理組合の副管をやっている助役に伺いますけれども、今、渡部委員はそうやっておっしゃったのですが、小樽港を何ぼ整備しても、地理的条件だとか、あるいは運賃の問題で割高になって、割高という表現ではないけれども、言っていることは割高ですね。そうすれば、小樽の港は何も手をつけなくて、石狩湾新港だけ整備していけばいいのではないかという論法になってしまうのだけれども、与党にそんなことまで言われて、何か言いたいことはないですか。

小樽の港に14メートルバースをつくったり近代化するのは何の意味もないということになるでしょう。そういうことを与党の皆さんは推進しているのですか。

○助役

確かに、小樽港の14メートルバースをつくったという目的はきちんとしたものがあるわけでありましてけれども、ただ、物理的に、大型船が着けられる岸壁があるからといって、即、貨物船が入港し、利用につながるかということとはまた別だと思います。

今いろいろ議論がありますように、新港の場合の今の目的は、大型貨物を苫小牧から石狩に引っ張ってきて、要するに、札幌方向向け、あるいは、さきほどの石炭でもチップでも近くの工場に持っていく。つまり、コストを削減するための目的だということで、荷主がそういう港を選択するというような、要するに物流の関係もあるわけでありまして、そういった目的で、荷主がどこを選ぶかというようなことにつながるわけですから、そういった点で、小樽の場合は、後背地のこともありますし、それから地理的な条件もいろいろ影響してくるだろうというふうなことで、荷主の方からなかなか選択されないというような状況にあるわけでありまして。ですから、必ずしも、施設があるからこちに引っ張ってくる、強制的に引っ張ってくる、そういった流れにはならないということとはご理解いただけたと思います。

○渡部委員

さきほどお話ししたのは、小樽港を否定してかかったのではなく、石狩湾新港なら石狩湾新港、それから苫小牧といったように、一つの張りついていく、あるいは、物流というそのものの中から考え方を示したのであって、小樽港はもう終わっていますとか、悲観論ではない。そういったいわゆる港間のもろもろの競争に打ち勝ってその港の形成を図っていくということが、やはり求められることであり、大事であろうと。そのために、ポートセールスもほかの港よりも進めていく、そういうことが展開されていく。

しかし、時代の流れというのは、今の港湾の中でも、規制緩和を含めて、24時間フルオープン、365日といった面まで進んできていますから、やっぱり大きな流れの中に今あると。そういう一般論を指して言っただけでありまして、小樽に対して悲観論と、何か期待を外したような、そういう物の言い方ではないということだけ付け加えておきます。

○北野委員

私は、さっき額面どおりにとりましたからね。結局、札幌圏を考えれば、石狩湾新港の建設が進めば進むほど、今心配される荷主の動向によって石狩湾新港を指定されれば小樽としてはどうしようもないのではないですか。だから、私は、石狩湾新港は必要ないと言っているのですよ。つくられていけばいくほどですよ。

具体的に聞きますが、14メートルバースは小樽にもあるし、それから、これから新港にもつくられる。どちらを

使いますかと言ったら、さきほど渡部委員がおっしゃったようなことで新港に行ってしまうわけでしょう。それから、航路はまだ13メートルですよ、小樽本港は。だけど、喫水の関係で、苫小牧に入っている船で、小樽の港町ふ頭を使えるところだってあるでしょう。それから、助役は背後地うんぬんと言ったけれども、そんなばかでかい背後地がチップや石炭に必要ではないですよ。実際に苫小牧で使われているチップや石炭の港湾用地は何ぼですか、広さは。

○渡部委員

チップを扱っているのは西地区で主に扱われております。石炭は苫小牧の東ふ頭です。苫東コールセンターが扱っていますから、離れている現況にあります。

ただ、助役の答弁にありましたように、一定の土地がなければ、そこにチップがあつて、石炭があつて、風が吹くことによって、石炭のかすがチップに入り込むということになってきたら、これはまたややこしい問題になりますし、石狩の東ふ頭の木材を扱っているところなんかでもそういう今までの事例があつて、北洋材がなかなかそこには張りつかなかったと。ですから、一定の背後地というものは必要であろうと。そういうもろもろの環境的な面だとか条件というものが、今後の港づくりにおいてはやっぱり大事だろうというふうに思っております。

○北野委員

結局、渡部委員のお話を聞いていたら、それは、小樽の港町ふ頭は未来永劫使われないというふうに聞こえるのだけれども、そんな無駄なものをつくったのですか。

○渡部委員

そのために、中国のコンテナ定期航路を誘致するために、市長みずから出向いてポートセールスを行ってきているということで、いわば港町ふ頭を、どちらかというユニットロードに対応したものであるということで着目しながら現在進んでいる、そのように受け止めておりますし、またそうあるべきだろうというふうに思っております。

○北野委員

提案者に伺いますが、港町ふ頭の水深14メートルは、コンテナだけに限らないけれども、石炭やチップは扱えない、それ以外の大型船に対応するバースだというふうに理解できるのですが、そういうことなのですか。

港町ふ頭の14メートルバースが先端にできましたね。それであれば、それは何のために使われるのですか。

○佐野委員

黙って聞いていますと、ずっとそんな話ばかりになってしまって、何か築港の議会が経済の議会をやっているみたいな雰囲気になってしまうのですけれども、その辺はひとついろいろ考えてお願いしたいと思います。

今あったように、細分化して話をすると際限ない話になってしまうので、基本的には、小樽港の14メートル水深だとか、13メートルの通路の問題なんかも、小樽港の港湾の機能をどうするかと、こういう大きな観点もあるし、さきほど出た石狩だって同趣旨で、やっぱり石狩の港湾機能をどう高めるかということがあつたわけです。当然、港湾もあるわけですから、将来の港湾の発展をどうするのだという大きな観点で、そういう長期計画に立って港湾整備というのはなされていくわけだから、ぜひそういう大きな観点で判断していただきたいなと、こういうふうに思います。これが無駄遣いだとか何とか、そのご判断は自由だけれども、そういうことでやっているわけで、今、議会の議員の定数の話ですから、あまり細分化しないで、もう少しその辺はうまくやってほしいなというふうをお願いしたいと思います。

○北野委員

さきほどは何か低水準の質問だと言うし、今は狭い立場からの質問だと。侮辱されながら質問するのもなかなか切ないですね、私は。

○佐野委員

細かく入らないでください。

○北野委員

いや、細かいことではないのですって。

小樽の港町ふ頭の利用計画は、それでは、ああいう立派な上屋もできたのですよ。そうしたら、何のためにあの利用計画というのは立てられたのですか。

○佐野委員

ですから、港湾機能の充実のためと、こういうことです。

○北野委員

私は具体的に聞いているのですから、具体的にお答えいただきたい。一般論でやればきれいごとに聞こえますけれども、そういうことを前提にして、何に使うのかと。特に、石狩湾新港との関係で貨物は限られているわけですから、それなのに、港町ふ頭が、お金をかけてつくったふ頭が、さきほど来のお話を聞いていけば、新港につくられたらますます展望がなくなるというふうになるのですよ。

委員長、1時間もたったから、ちょっと休憩して、基礎的な数字で返事をもらわないと次の質問に行けないのですよ。今まとめてお答えいただけるなら、なおいいです。

それから、質問の前にちょっと市長に伺いますが、小樽港の近代化、それと石狩湾新港の建設、これは機能がバッチングしているのではないかというふうに思うのです。さきほど来、渡部委員はじめ、提案者の皆さんからのお答えいただきましたけれども、私は答弁を聞いていて、ますますそういう感を深めざるを得ないわけです。

市長として、この問題についてはどういう考えをお持ちですか。

○市長

小樽港と石狩湾新港との関係でございますけれども、生い立ちといいますか、経過がそれぞれ違うわけでございます。石狩湾新港は石狩湾新港で、後背地の多くの立地企業のために、あるいはまた、道央圏の物流の拠点として整備をしている。小樽港は小樽港で、従来からのいろいろな経緯、経過の中で、新港との機能分担を図りつつ、将来の小樽港の貨物増を目指して機能を整備しているということで、それぞれ役割が違うと思いますので、それぞれの立場でそれぞれ整備をしているということでございます。引き続き、小樽港は小樽港として港湾機能が十分発揮できるような、そういったポートセールスをしながら努力をしていきたいと思っておりますし、新港は新港でそういった後背地の問題等を含めて進めている、こういうことだと思えます。

○北野委員

休憩に入る前に、せっかくですから、次の点もお答えできるようにしていただきたいのです。

運賃節約のためということなのですが、苫小牧から砂川の北電の発電所までの運賃、それから、王子製紙の江別までのチップの運賃、石狩湾新港から運ぶのと苫小牧港から運ぶのではどれぐらいのコストダウンになるのか、それから、仮に小樽から運ぶとすればどれぐらいの差があるかということです。

そういうこともあわせてお答えください。基礎的数字がそろったら、また質問させていただきます。

○佐野委員

随分細かい質問で、わかりません。すぐ調べても、運賃も、貨物なのかトラック輸送なのか、いろいろなケースもあるだろうし、何を基準にしてどうすればいいのかということで今定かに答えられないし、もし休憩をとったとしてもうまく調べられるかどうかわかりませんので、その辺はお許してください。

○委員長

それでは、ここで暫時休憩して、ちょっと理事会を開きます。

休憩 午後2時16分

再開 午後4時05分

○委員長

委員会を再開いたします。

さきほどの答弁漏れということで、提案者の方から答弁を求めます。

○佐野委員

さきほど、休憩前の質疑の中で、北野委員の方から、専門的な考え方の数字に関するさまざまなご質問がございまして、答弁というか、お答えできなかったわけですが、こういう数字については極めて正確にきちんと整理しなければならないということで、多少時間をいただきまして整理させていただきました。

順不同かもしれませんが、順次、説明をさせていただきたいと思います。

最初に、石狩湾新港管理組合負担金と議員の報酬との関係なのですが、新港管理組合の負担金が15年、これは予定なのですが、4億6,000万円で、今、議員報酬は、予算で組むのが大体904万5,000円です。それで立てますと、大体1人当たりで計算すると51.3年間、2人で計算すると約25.6年間分が新港管理組合の負担金になっている、こういうことでございます。

次に、石狩開発の関係でご質問ございました。これは、北野委員もご指摘がございましたように、非常に厳しい経営の現状と課題がある、このように聞いております。特に、近年は、景気低迷の長期化や産業構造の変化などによる企業の立地ニーズの多様化などから、用地分譲が非常に停滞してがっちり伸び悩んでいる、こういう現状にあるそうでございます。したがって、石狩開発としては、経営改善に向けて今さまざまな努力をしている、こういうふうに伺っております。

その中でも、特に課題としては、用地分譲の停滞をどのように乗り越えていくのか、それから、多額の金利負担をどうしていくのか、さらに、経営基盤の不安定な状況をどう改善していくのかなどが今置かれている課題として取り組んでいるとのことでございます。

また、石狩湾新港地域の企業立地促進事業の助成金の関係も質問があったと思いますが、これは、ご承知のように、石狩開発株式会社が所有している用地についてはおよそ49万平方メートル、そのうち造成済みが12.5ヘクタールで、これが当面の分譲目標になっているそうでございまして、仮に用地全域の49万平方メートルを売却することによって、小樽市あるいは道が負担しなければならないのは、北海道が29億4,000万円、小樽市が5億8,800万円がこの助成としてかかる費用という想定がされるそうであります。

しかし、これは時限立法で、平成12年8月10日から平成15年3月31日がいわば時限であり、期限付きですから、当然、49万というのは全然当てにならない数字になっていますし、造成している部分だけ全部売却されたとしたならば、北海道が7億5,000万円、小樽市が1億5,000万円、こういう数字になるそうでございます。また、現在、今日段階で分譲した分の助成金は小樽市として約1,000万円程度だと、こういうふうになっています。平成15年3月31日が時限ですから、今後どういうふうに推移するかはわかりませんが、そんな莫大な金額にはならないのではないか、このように考えております。

次に、港湾関係がいろいろございましたので、これは渡部委員の方からお答えをさせていただきたい、こういうふうに思います。

○渡部委員

一般貨物で小樽港から新港へ移った貨物にはおおよそどういったものがあるのか。

まず、荷物の内貿コンテナ航路です。これは、ご承知のように、雷鳥、それから石狩丸の2船が走っていたわけですが、59年から石狩の方へ移って、そして、平成3年でいわゆる航路廃止ということになっております。小樽の唯一の定期航路ということ言われていたのですが、これをもって定期航路が廃止になってしまったということ、これが一つあります。それから、セメントですが、これは、平成元年7月に石狩湾新港にセメントのサイロ

ができて、石狩湾新港と小樽の両方でセメントを扱うようになったということです。それから、水産物では、北米産の冷凍ニシンが移っておりますし、その後も、魚介類を含めて冷凍品は石狩の方に移っています。それから、勝納ふ頭に揚がっておりました石こうですが、平成11年4月から石狩に移って、今は、石こうは全く小樽に入っていないという状況です。これが、まず貨物の移動ということです。

それから、石狩湾新港の建設事業の内訳ということになりますけれども、平成14年の経常任委員会で報告を受けました。平成14年度の石狩湾新港港湾関係事業予算は総額46億 9,500万円ほどで、管理者負担が15億 9,700万円、そのうち小樽市負担分は6分の1で2億 6,627万 8,000円、こういう数字で上がっております。

それから、石狩湾新港14メートルの岸壁建設の目的と建設費ということでもありますけれども、これを議論させていただきました。私の方から、その事業費はおおよそ 388億円ということでは申しましたが、精査の結果、337億円ということで、これは訂正をしておきたいというふうに思います。

この建設にかかわる小樽市の負担は約15億円ということで、これからどうなるかわかりませんが、そのようになるのかなという一定の目安としての数字であります。

それから、5番目に、苫小牧に入っている大型船の月の隻数と喫水ということです。とりわけ、お話しですと石炭、チップということではありましたが、チップについては今のところ掌握はできておりません。

ただ、石炭については、大方はオーストラリアということでもあります。この石炭については、苫小牧の東部で苫東コールセンターが扱っておりまして、年間の扱い量はおおむね 250万トンということでもあります。入ってくる船のトン数とのかかわりからいきますと、喫水というのはなかなか掌握できませんけれども、ここはたしか12メートルであったろうというふうに記憶してございます。12メートルまでいくということになりませんで、11メートル50ほどを限度として船が入ってくる。積み荷との関係では、4昼夜連続して揚げているということでもあります。そして、今、4号機の建設が苫小牧で進んでおりますから、さらに海外炭が 150万トン増える、この秋から操業開始に入っていく、そういう状況にあります。

一方、釧路では、太平洋炭礦そのものが閉山となりまして、今、4月1日からコールマインが、今まで取り扱っていた採炭の3分の1、70万トンを年間目標として、一定程度、技術指導を含めて、国の補助を受けながら5年間実施していくと、非常に厳しい状況にあるということです。

と同時に、お話にございましたように、では、苫小牧から砂川、あるいは石狩からの物流の経費はどういう状態になっているのか、あるいは、小樽港から運んだらどうなのかというのは、これは今の段階では数字としてなかなかつかめません。最近の情報として入っているのは、苫小牧でロシアからの海外炭を、砂川というよりも、旭川なら旭川の荷主に運ぶということで、留萌から運ぶという経費と苫小牧から運ぶという経費では、1トンにつき大体 650円から 700円違う。ダンプですから11トンほど積みますので、それによって今まで、長年、荷主とのつき合いがあったものが、今度は距離の近い港に入れて運ぶという変化を来しております。もちろん、釧路の太平洋炭礦の閉山によって、これからさらに海外炭が増えていく、そういう状況からすると、港間における物流とのかかわりにおいては大きな変化を来すものというふうに見ております。

それからもう一つ、小樽港の港町ふ頭ということでお話がありましたけれども、これも少し議論させていただきました。特に外国貿易における輸送の面も十分に加味しながら、本船の大型化に対応できる、あるいは、ユニットロード貨物の進展などに対応できるふ頭として、近代化の一環として整備を進めてまいりました。

建設費は、はっきりと言えませんけれども、議会などで言われていたのはおおよそ 200億円ということかと思えます。

計画で打ち出されていた貨物量については、おおよそ55万トンちょっとということでは申しましたが、現状ではまだフルに稼働されておりません。扱った実績は平成12年で5万 4,000トンほどということになっております。

そのほか、まだ質問があったかと思いますが、現状ではなかなかつかみにくい面もありますので、また議

論の中で数字的な面で出されましたら、引き続き、この委員会が終わりましたら、また苫小牧の方に出向いたりほかの方を回りますので、そのことについてはしっかりと調査をしまいたい、このように考えてございます。

以上です。

○北野委員

渡部委員の方から話がありましたように、答弁できないのが幾つかありますから、今日はこういう時間だから、ここで私が待っていると言っても時間の無駄になりますから、次回までにこれはちゃんと答えられるようにしておいてください。さきほどまでの答弁漏れの部分ですよ。

そこで、佐野委員が期待している政策論争でありますけれども、今、答弁がありましたように、石狩湾新港が開設されてから、当初、大量ばら荷貨物は石狩湾新港ということになっていたのだけれども、何の歯止めもないですよ。冷凍ニシンとかピートモス、石こうでしょう。それから、コンテナ航路ですね、内貿ですけれども。みんな持っていていかれているでしょう。

だから、石狩湾新港の方に、整備が進めば進むほど、小樽で扱われている貨物がとられてしまっているというのが事実なのです。こういう石狩湾新港を引き続き建設していった小樽のためになるのかということでないのですか。

渡部委員がよくご承知かと思うのですけれども、港湾に働いている人は、今、何時に小樽の会社に出勤していますか。朝5時前ですよ。そして、マイクロバスで石狩湾新港まで行っているわけでしょう。こういう事態になっているのですから、これが小樽のためになるのかということであれば、ならないということはもう事実で明白になっていると思うのです。

だから、こういう石狩湾新港を進めている市長の責任はいかがかということになったら、佐野提案説明にあるように、市長の責任でない、それから、財政が苦しいのは市長の責任ではないと言うけれども、こういう小樽の港の首を締めている石狩湾新港に金を出して財政を苦しめているのですから、これはもう明白ではないですか。

それから、お答えがなかったですけれども、石狩湾新港の管理組合負担のトータルと関連地域からの市税収入の差では、やはり相当大きな金額が、何十億という単位でまだ依然として持出しになっているのですよ。それから、市税収入という今後の見通しを考えれば、さきほどの石狩開発の経営状況、分譲地の造成見込み、こういうものを考えれば全く展望がないという状況ですからね。市税収入を見込めるのかということになるわけです。

こういう点を考えても、今日は財政の圧迫の一つの要因である石狩湾新港のことを議論しましたけれども、これはもう明らかに歴代市長の責任だし、今も推進している山田市長の責任がないなんていうふうにはならないと思うのですよ。

だから、佐野提案説明の財政が苦しい、そういうものは市長の失政から来るものではないというふうに言い切っているのは、これは間違いですね。この点について、まず提案者の側の見解を求めたいと思います。

○渡部委員

当時の港湾政策、あるいは政治的な要素が絡んでスタートいたしました。最初の歴史というそれぞれの経過があります。当時、スタートのときは、小樽港の補完港、あるいは副港と、斉藤（裕）議員が話をしていた高度成長の中での一つの港湾政策として打ち出されて、そして進んできております。しかし、世の中は大きく変化しています。

ただ、きちっと見ていかなければならないのは、確かに、今、港湾で働く人方が石狩へ行って仕事をする。早くに起きて、そして石狩に行くと。小樽港での現実の貨物船の不足については、石狩湾新港へ出向いて、そして荷役を行っている。これは、一つの、今までの機能分担あるいは共存共栄、そういうものの中から培ったものであって、今、石狩は現実には非指定港でありますから、どこの業者が進出して荷役してもそれは自由である。しかし、小樽港は管理組合の一員ということの中でそういう位置付けがされてまいりました。時には、釧路の三ツ輪運輸、さらには苫小牧の檣崎あるいは栗林運輸といった中で、本船をめぐってのトラブルもありました。しかし、それは培って

きた中における港湾のルールとして、小樽港なら小樽港、石狩において小樽港の港運業者がそこで荷役できるような仕組み立てを今日までつくってきている、こういう現状にあることも一つは見ていく必要があるのではないかなと。

それから、今石狩湾新港へつぎ込む、そのこともやめ、そして、もし小樽港なら小樽港だけということになってきたときに、以前から話があったように、やはり、札幌港、それから札幌との連携ということになってきたときに、消費地、それから荷主、メーカーとのかかわりというものを見ていったときには、やはり、ルールそのものよりも、そこに物流的に効率化を求めていく、そういうものがどんどん進んでいくのではないのかなと。そういった中で、小樽港を抱えながら、石狩湾新港の中で秩序を持ちながら今日まで来ている、そういう点もまた見ていかなければならないのかなというふうに思います。

こうして進んできますと、小樽港と石狩湾新港という港湾における矛盾というのはたくさんありますけれども、その中で、やはり小樽港の活力を見出していくことをきちっと見詰めながら、小樽港の基幹産業として発展していく要素を見つけ出していかなければならないだろうと。それだけ世の中のテンポも急速に進んでおりますから、時代に合った現状認識にしっかりと立った取扱いというのが大事であろうなというふうに思います。

市長は、昨年12月に、そういうもろもろの要素から、小樽港の活力のために、やはり、港湾整備、それから機能の拡充、そして、小樽港と石狩湾新港の関係において十分に議論できる、あるいは、していくという庁舎内の検討会議を設置しました。設置したのは1月でありますけれども、これから、その面では危機感を持って真剣に検討していく、そして具体策を見出していく、そのことには、私も期待をしておりますし、また大事なこととして見ていかなければならないのかなと。ただ単に、今こうだからと、数字に基づいて石狩と小樽港の関係について短絡的に判断を示すのは、まだまだ今後においても十分検討した上での取扱いであろう、私はこのように見ております。

以上です。

○北野委員

今、渡部委員からお答えがありましたけれども、結局、話を聞いていけば、一度、共同管理者として入ってしまったらもう抜けられない、抜ければ札幌港になってしまう、歯止めがなくなってどんどんとられる、だから、石狩湾新港の管理組合から抜けられないと。アリ地獄ですよ。そうしたら、入っていればいいのかといたら、さきほど説明があったように、貨物がぼんぼんとられているわけでしょう。それが現実ですから、だからアリ地獄ですよ。

渡部委員がおっしゃるように、市長も答弁されていましたが、小樽港を活気づかせるためにというのは話だけなのです。これからの話ですよ。どうなるか、全くわからない。しかも、実績は、港町ふ頭の55万トン扱うというものが答弁では5万4,000トンしかないというのでしょうか。計画の1割ですよ。だから、どういう現実を見ても、大変厳しいものがあるということですから、これは、結局、抜けたらなお悪い、入っていればどんどんとられる、どっちに転んでもいいことはないのです。だから、石狩湾新港の建設そのものをやめる以外に道はないということだけははっきりしていると思うのです。

こういう点で、こういう石狩湾新港の建設に携わっていけば、負担金の6分の1は全部かぶさってくるわけですから、これはどなたでもいいですが、全体はいいですけれども、例えば水深14メートルバースの建設費の小樽市の負担分です。さきほど答弁がありましたけれども、議員の削減の費用との関係では何年分になりますか。

それは、割り算だからいいでしょう。

○佐野委員

35年という感じです。

○北野委員

新港の水深14メートルバースの小樽の負担分だよ。これは、削減しようとしている議員の、削減予定の何年分に当たりますかということですよ。

○佐野委員

30年だそうです。

○北野委員

結局、小樽の首を締めるところに小樽市みずからの金を払って、30年分に当たるというのだから、議員の数を減らすうんぬんというのは、政策の問題と不可分なのです。だから、こういう石狩湾新港の建設そのものをストップすれば、小樽港は活用されますよ、これはもうはっきりと。計画をストップしてね。だから、議員の数を減らすなんて、こんなけちなことを考えないで、削減分の30年にも相当するものをどうするかと考えた方がずっと財政効果があるのではないですか。

このことだけ指摘して、この問題については、議員を減らすかどうかにかかわる基本的な問題だから、今日は時間がないですから、後でゆっくりと議論させていただきたいということであります。

それから、苫小牧に入っている船の喫水とかなんかで説明がないようです。さきほど渡部委員の方からは、水深11メートルか12メートルくらいで、11.5ですか。それくらいで船が入っているというのでしょうか。東部への船がね。チップの方はわからないということだから、これは後で調べていただきたいのですが、苫小牧に入っている大型船、これはたしかキティホークのときの議論であらかた小樽に、港町ふ頭への航路、まだ水深13メートルということですから、そこを使っても十分活用できるということになっているのですから、新たにつくるなんていう無駄なことはすべきではないということだけは指摘をしておきたい。

それから、これからの問題で、さきほど指摘しましたが、新港関連地域からの市税収入と、それから、予定どおり石狩湾新港の建設が進められることによる管理組合の負担金、これまでは約30億円近い持出しになっているのです。これから予定どおり新港の建設が進められていくと、背後地の造成あるいは企業の立地、この見通しはさきほどあったとおりです。そうすると、いつまでたっても30億円に近い差は埋まらないのではないかと。もっと広がるかもしれません。だから、市財政圧迫ということになるのではないかとということについてはいかがですか。

○佐野委員

ちょっと外れるかもしれませんが、さきほど北野委員が、議員定数削減と政策の問題とは不可分だと。全くそのとおりなので、私どもも、私どもというより、私の見解なのですけれども、やっぱり、新港というのは、まさに今までいろいろな議論があって、そして、さきほども言っていたように、機能分担だとか港湾の均衡ある発展だとかというもっともっと大きな目的があって私どもは港湾に賛成をし、かつまた、市の負担金も年度、年度の予算で認めている、こういう経緯があるわけですよ。間違いなく、そういう意味では財政負担は毎年やっている。そのこと自体が、北野委員がいわく、無駄な投資であり、無駄な公共事業だ、こういうふうにおっしゃるけれども、まさに政策の問題と。

○北野委員

市財政の圧迫になるでしょうと言ったのです。

○佐野委員

ただ、それは、あくまでも、そういう大きな目的があって、機能分担だとか港湾の均衡のとれた将来の発展とか、こういう大きなことがあるわけです。まして、港湾都市の小樽が、今後どうするかという大きな大きな将来的な小樽の持つ港湾の意義というのがあるわけですから、そういう意味では、私どもは決して無駄な投資だとか、無駄な公共事業とは思っていない。これは明確に見解の相違であって、共産党が無駄だと言っている、私たちはそうだというふうに見える何物もない、こう思いますので、これは明確に言っておきたいと。

ですから、北野委員がいわく、無駄な投資なのだから、何年分かの、何十年、30年、50年だというから議員の削減はまかりならぬという議論はあまりにもかけ離れている、私はそういうふう主張しています。

○北野委員

そんなことはないよ。

市財政の圧迫になっていませんかということについては答えていないよ、無駄な、聞きもしないことに答えているけれども。

○佐野委員

そういう意味では、僕は、圧迫とは言い切れないと。投資していることは事実です。

○北野委員

結局、議案第57号の一番最初の財政的な理由の中で、市長の失政から来るものではないということをあくまでも取り繕うということなのですね。

この点については、私どもは承知しないし、市財政を圧迫していることだけは間違いないですから、それから、皆さんが期待しているように、今度はマイカルの問題があります。今日はマイカルまで行かないね。マイカルの問題をやれるわけです。石狩湾新港で足を引っ張られるというふうに思うと、また今度はマイカルでしょう。

こういうことがこの次だと予告しておきますから、マイカルの問題で、今日みたいな数字を聞くなだとか、細かいことを聞かれてもわからないとか、低次元の質問だとか、それから、何と言いましたか、狭い観点からの質問だとか、言いたい放題でしたが、本来、これは懲罰問題ですよ。答えないで、質問する方にひぼう中傷を加える、こんな逆立ちした話はないですから、口は慎んでいただきたい。数を持っていれば、何でも好き勝手なことをやっていいなんてことにはなりませんから、これははっきり申し上げます。

それから、今日はもう約束の時間だから、参考に言っておきますが、今日は市長の失政の一端、石狩湾新港でしかできませんでしたが、この次はマイカルの問題をやります。同時に、提案者の理由の中にある国の経済政策やさまざまな要因が市財政の窮状をもたらした、こうやって言い切っているわけですから、これについても、こういう財政問題というのは数字ですからね。だから、数字を聞かれたら困るなんていうことは絶対に言わないでください、この次は。そういうことは言わせませんから、予告しておきます。こういう点は、国のどこの経済政策が間違っていたのかとか、さまざまな要因があるというから、そのさまざまな要因というのは複数だから、何々だとか、小樽市に及ぼす影響、金額、交付税の問題、補助金の問題、全部いきますからね。数字を聞くのは低次元だなんて、こういう人をばかにするようなことで逃げないでお答えいただきたいということだけは予告しておきます。

今日は、予定された質問の5分の1もできませんでしたが、今日は、約束の時間ですから、これでやめます。

○佐野委員

心温かい激励をいただいたので、通告的に、これとこれという数字を出していただければ、経済とか国というのはまた幅広い話だから、お答えできなければ大変失礼ですので、できれば、この項目はこれだという通告をしていただければ大変ありがたいと思います。

○北野委員

これについては、一番先に言ったでしょう。私も含めて、専門でないから、数字その他の計数はわからないところがあるから、そういうことを踏まえて、これまで議会の審議の参考にするために理事者側から出された資料、それから、これまで何回か議論した、特に対立案件の中で議論されて答弁された数字、そういうものをベースにして私は質問していますからね。だから、事前にわからなかったら答弁のしようがないとか、そういうことで逃げないようにしていただきたいということだけをお願いしておきます。

○委員長

それでは、共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

自民党。

○前田委員

なし。

○委員長

市民クラブに移します。

○松本（聖）委員

ございません。

○委員長

公明党に移します。

○高橋委員

ありません。

○委員長

民主党・市民連合に移します。

○渡部委員

ありません。

○委員長

以上をもって質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。