

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議事係

石狩湾新港特別委員会会議録			
日 時	平成 9 年 1 1 月 2 5 日 (火)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 2 時 1 7 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出 席 委 員	次木委員長、新野副委員長、中村・大竹・斉藤・秋山・渡部(輝)・ 渡部(智)・佐藤(次)・横尾・阿部・西脇 各委員		
説 明 員	市長、平野助役、小原助役、水道局長、総務・企画・財政・経済・ 港湾各部長ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p style="padding-left: 20px;">委員長</p> <p style="padding-left: 20px;">署名員</p> <p style="padding-left: 20px;">署名員</p> <p style="text-align: right; padding-right: 20px;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議宣告。署名員に佐藤（次）・横尾両委員を指名。継続審査案件を議題とし、理事者より報告を求める。

「平成9年第3回石狩湾新港管理組合議会定例会の報告について」

(港湾)今林主幹

去る11月11日に開催され、平成8年度同組合一般会計歳入歳出決算認定に関する報告があり、報告通り認定された。

委員長

これより質疑に入る。

西脇委員

公共事業投資の抑制について

今月中にも財政構造改革法が通りそうだが、これによると来年度は今年度当初予算のマイナス7%になり、2000年には前年度以下にするという方針が出されているが石狩湾新港にとってはどの程度の影響があるのか。

既に提出されている港湾整備5箇年計画については計画通り進むのか。

(港湾)今林主幹

同法が成立した場合、新港や小樽港においても影響はあると考えている。

額についての細かな試算はしていない。

西脇委員

我が党の主張は「新港は不要不急の港である」ということは以前から言っている。

今回国に提出した改訂計画を見ても取扱貨物量が818万トンから664万トンに下方修正されており、これは公共事業の無駄という国民的批判をうけて修正したものと思うがどうか。

港湾部長

これは国の方針が、以前は地元の意見・希望を入れた計画とするとしていた方向から、より実効性のある現実的な計画とすると方向転換し、そのなかで貨物推計をした結果である。

西脇委員

当初、818万トンと推計していたときの9次5計の事業費は663億円であったが、これが精査の結果、507億円で圧縮されている。

現在まで建設したものを壊せとは言わないが、小樽の立場としては新規事業をストップし、小樽港の整備を優先すべきとの立場を鮮明にすべきではないのか。

小樽港中央地区の整備にも膨大な投資をし、更に新港の整備に対しても了解を与え、負担金を支払っていくのは二重投資になり、国民の批判を受けることにならざるを得ない。

こうしたことについて、どう考えているのか。

市長

国の財政状況の影響により、最近の港湾予算も以前より厳しい状況になっている。新年度においては「物流効率化枠」があるのでそれに期待しているが、これは港湾だけに配分されるものではないので更に厳しい状況も考えられ、5箇年計画についても思うように予算が付かない恐れがある。

港湾の整備については先行投資が必要だが、新港については貨物の状況を見ながら整備していかなければならない港であると思う。

今後の5箇年計画の推進にあたっては、貨物の状況、国の財政の状況の両面からならみあわせ進めていく必要が

あると思う。

西脇委員

国の方向性も変わってきている。

8次5計までは「8次」と言っていたが、「9次5計」とは言わない。これは5年間のなかでも弾力的に対応できるようにした表れと思うがどうか。

(港湾)工務課長

今後「9次5計」という言葉を使わなくするということは聞いていない。

西脇委員

実際に使っていないのではないか。

港湾部長

国でいうところの「8次5計」「9次5計」は存在している。しかし、以前各港湾で「8次5計」として出していた整備計画については、それぞれの港湾からの要望であるので各港湾として個別には5箇年計画がないという整理である。

西脇委員

新港建設にあたり、今後の管理者負担金がいくらになるかが関心の的であるが、今後の見通しについてはどう考えているのか。

(港湾)今林主幹

母体負担金は建設事業費、管理運営費、収入の兼ね合いによるので来年度以降の金額を予測するのは難しい。公債費の増を含めて考えると若干の増は考えられる。

過去の例で言うと平成6年の母体負担金は、当初予算4億4,000万円に対し4億1,000万円になっており平成8年度については4億1,000万円の当初予算に対し3億9,000万円となっている。

今後同様に推移していくと考えている。

西脇委員

事業内容にもよるがまだピークには至っていない。今後、母体負担の軽減を図る方向で頑張りたい。

投資したことに対し、固定資産税の収入が増えるなどメリットはあるというが、これは当然のことである。

起債償還も含め、今後のピークはいつになる見込みなのか。

(港湾)今林主幹

平成11年と考えている。

西脇委員

独立採算が義務付けられている4事業について、過日の管理組合議会でも指摘したが投資した額に対し、収入が伴っていない。

埠頭用地については8,400万円の収入に対し、支出が5億3,000円(15.8%)、ひき船に至っては1億3,000万円の経費に対し、収入が600万円しかない。

今年度は5億円をかけジブクレーンやフォークリフトを導入したが、独立採算の観点から考えるとますますバランスがとれなくなる恐れがある。

5億円の支出に見合う収入を確保するためには韓国の航路だけでは足りないと思うが、今後の見通しを示せ。

(港湾)今林主幹

荷役機械については全額起債事業で整理しており、事業開始当時はこの分が起債償還の相当を占めることになる。

単年度収支を考えると支出が上回ることになるが、償還期間は15年なので、その間には収支の均衡を図れるようコンテナ船の誘致に努めたいと管理組合から聞いている。

西脇委員

新港のジブクレーンを視察したが、こうした機械が導入された新港に小樽港が太刀打ちできるのかという印象を受けた。

これまで港湾施設の拡張よりも荷役機械の近代化をすべきという主張をしてきたが、今後、小樽港の荷役施設はどうするつもりなのか。

港湾部長

小樽港としては従前からポートセールスの活動を続け、港湾施設の近代化を図り、その目処が最近たった状況である。

中央地区の再開発の目処がたった段階で、荷役機械も視野にいれたポートセールスを行っていきたいと考えていたので、検討時期に来ていると考えている。

西脇委員

中央地区再開発については1期工事が終わり、2期工事にかかるが、拡張より荷役機械の近代化を優先すべきと思うがどうか。

港湾部長

指摘の通りと思う。

第2期工事の中では外貿多目的埠頭と位置づけ、大水深岸壁の整備を考慮しており、これにあわせてコンテナ航路の誘致をターゲットに絞ったポートセールスを行っている。

第1期工事は今年度で終わるが、荷さばき地や道路の整備を含めると平成12年までかかるので、2000年を目処に船社、荷主に対し誘致活動を進めている。

そのなかで荷役機械についても実現する方向で取り組んでいきたいと考えている。

西脇委員

管理組合の発注工事について

8年度の決算によると発注した工事は33億9,000万円である。このうち小樽市内の業者が請け負っているのは2億1,600万円(6.4%)にとどまっている。

小樽市としては6分の1の母体負担をしているのだから、少なくともその割合に見合う受注があって然るべきと思う。

地元企業の受注促進についてはどのような取り組みをしているのか。

(港湾)次長

管理組合に対しては従前より地元企業発注についての要請を行っている。

状況としては一般土木等でここ数年、若干受注額は伸びている。今後、工事規模や内容を見て、分離・分割などを検討するよう引き続き管理組合に要請していきたい。

西脇委員

我が党は新港建設に対し推進の立場ではないが、行うのであれば地元業者に発注すべきという意味で質問をしているので、この点についてもっと頑張って欲しいがどうか。

小原助役

母体負担の割合から、ただちに総事業費の6分の1を受注するというにならないことは理解してもらえるとと思う。

先程から言っているように管理組合や開建に対し、事あるごとに要請しているが、工事内容、規模等により地元業者ではできないものもあるので、JVへの参加も含めて広く、受注機会の拡大を図られるよう努力したい。

西脇委員

国道5号の4車線化について

商工会議所や港湾振興会からの港湾計画改訂の同意にあたっての要望書では、これは新港建設に先駆けて行って欲しいと記されている。

新聞報道によると、地元選挙区から選出されている国会議員が2000年度中には全線拡幅が行われるという発言をしたとあったが、この真意はどうか。

企画部次長

国会議員の発言については新聞報道により承知している。

国道5号の拡幅については以前より国に対し強く要請しており、市としても用地対策室の人員強化を図っている。

桂岡工区は平成11年度の完成予定であり、張碓 - 榎里工区については大曲の都市計画変更手続や用地買収も進め始めている。

財政構造改革の影響により来年度以降の予算については不確定要素が多く、本格的着工時期は明らかではないが、事実上進められつつあると考えている。

いろいろな協議の中で開建も早期に4車線化を行いたいと言っているので、市としても国と必要な協議を鋭意進め、早期実現に向け努力したい。

西脇委員

築港ヤードのオープンが平成10年度中と言われているので、これまでには4車線化を進めることが必要ではないかと思う。

国会議員の発言に対し、その真意について本人に確認するか所属政党に確認するなどの対応は取っていないのか。

企画部次長

直接本人には聞いていない。

国としても国会議員の発言は承知していると思うので、今後の協議にあたっては、期待も含めてそうしたことを念頭に置き進めていきたい。

市長

国会議員の発言については聞いている。

しかし、公共事業の削減の問題や国に対する要請を行ったところ、トンネルの崩落事故などもあり、小樽開建にだけ予算を配分できるかという問題もある。

これまでの課題であった張碓地区については一部、橋を造ることなど手法についても検討が進んでいるので、国道5号の4車線化については災害とは別枠に配分されるよう要請していきたい。

渡部(智)委員

港湾計画の改訂について

苫小牧港は3月に改訂を終えており、函館、釧路などもすでに終えている。それぞれの港湾の特色的な面を示せ。

(港湾)工務課長

苫小牧港に関しては西港と東港の物流コストの面で問題があり、東港の荷役体制がまだ整っておらず、十分機能が発揮できる状況に至っていないということが地元で問題になっている。また、地元企業がコスト削減の観点から専用岸壁を設置し、新しい物流手段を考えている計画がある。

釧路港に関しては長年の懸案であった地元漁業者の調整が決着し、久しぶりに港湾計画の改訂が行われ、大水深岸壁も含めかなりの計画量となっていると聞いている。

函館港については改訂が終わり、大水深岸壁の整備を行っているところである。

渡部(智)委員

港湾に関しては財政構造改革の問題もあるが、一番大きな問題は規制緩和である。

留萌港ではフェリー誘致の活動を展開しているようであるが、規制緩和に関して、各港ではどのような動きをしているのか。

港湾部長

規制緩和や公共投資の節減にあたり、各港湾管理者はいろいろな工夫をしなければならない状況に来ていると思う。

その中で、規制緩和を先取りした動きも出てくると思うが、北海道の港湾については北海道重要港湾協議会という団体があるので、そこで、それらの動きをとらえて、今後の港湾計画をどうするか等の協議を行っていく考えである。

渡部(智)委員

一番懸念することは、各港の競争が激化することなので、このあたりをしっかりと見定め今後の取扱いを考えていくべきと思うがどうか。

小樽港利用促進協議会でもアジアを中心にコンテナ航路の開設を進めていくとの提案が平成9年度総会で示されたが、今後、小樽港にとって何が大事か、そして小樽港に何があっても新航路を誘致し、開設していくという戦略を従前にも増して行っていくことが大事と思うが、具体的にはどのようなことを考えているのか。

港湾部長

各港湾間の競争に関し、今、韓国との定期航路のある各船社を回ったところ、北海道の日本海側を今後の視野にいった企業が多いと感じた。しかし、なかなか北海道の貨物を呼び切れないと言う部分とロシアとの関係が不透明な中で、どう戦略を立てていくか考えているという状況である。

そういった意味で、今回、小樽では中央地区の整備を行ったので、今後いかに貨物の集荷を図っていくか工夫し、進めたい。

渡部(智)委員

規制緩和については港湾運送事業法の改正にまで発展するという見方も出ている。そうなれば港も大きく変わるし、各港湾の競争も更に激化すると考えられる。

単に一方から見たものの考え方をせず、「石狩湾内」として考え、かつ機能分担をふまえ、いろいろなこと一つ一つを敏感にとらえた上で小樽港の位置づけを考えた取り組みを行って欲しい。

石狩湾新港における企業誘致について

最近の特徴的な事として、石狩市などが出資する第3セクターの札幌団地倉庫開発が総額約100億円で13棟の倉庫群を建設したところである。

これからは個々の企業を誘致していくのは難しい面があり、こうしたかたちでの事業展開も出てきているものと思うが、こうしたことについてどう考えているのか。

企業立地・貿易推進室長

これからは企業個々の立地は難しくなっていると思う。そこで、何社が集まった組合等の進出もありえると考えている。

具体的な動きについては調査していないが、新港の中には、小樽、石狩、管理組合、道でつくっている「四者協」という協議会を作っており、最近そこで工業界の団体等に対し石狩団地の説明会を開いている。

そのなかでは、単独では進出できないときは共同でやっていくという今までに無い戦略を意識している様子はある。

いずれにしても厳しい情勢なので、小樽市域に立地してもらおうよう更に努力したい。

大竹委員

港湾における経済効率について

今後、公共投資が削減される中、他港に対抗するためにはハード面だけでなく、ソフト面の充実も必要だが、そのためには24時間荷揚げができることや、日曜・祝日も作業を行うなど経済効率を上げていくことが求められるが、このことについてどう考えているのか。

港湾部長

港湾におけるトータルコストの削減の必要性は認識しているが、現在定着している日本の荷役体制のなかで、24時間の対応等ができるか難しい面もある。

世界の競争のなかで理論的には取り組むことの必要性を感じるが、どう取り組んでいくかは研究しなければならないと思う。

大竹委員

日本の港湾は東南アジアに比べ、荷が入っていないという現実もあるのでこうしたことに積極的に取り組んでいかなければならないと思うがどうか。

港湾部長

競争面から考えると、相手に有利な荷役サービスを行うということは大きい。しかし、そうした体制に持つていくことの難しさがあるので、それぞれの港湾でどう工夫し、今ある体制をどう変えていくかを横目で見ながら、課題のクリアをしていかなければならないと思う。

大竹委員

他港と横並びになると港湾としての特徴が出ないので、他と違うセールスポイントを持つことが必要と思う。

北海道の港湾施策の中には「北東アジア沿岸貿易圏の形成への積極的な参加」としてトライアングル航路の話が挙げられているが、このことについてのポートセールスは具体的にどのように行われているのか。

港湾部長

小樽港としての取り組みとしては当面、対岸諸国との定期航路を目指しており、そうした船社や荷主を訪問しているなかでは北海道とロシアの関係を興味深く見ている会社も多かった。

将来的には三角航路も視野に入れているが、まだ具体的な動きには入っていない。

大竹委員

ロシアに関しては先行き不透明な部分はあるが、長い時間をかけていけば繋がりもできる。

ポートセールスに関し、対外的にはどのような行動をとっているのか。

(港湾)工務課長

昨年の行動としては11月6日、7日にOPSとして日本マリタイム、三栄海運、(株)朝陽、コスモスマリタイムの韓国の海運企業の日本総代理店4社を訪問している。

そのなかでは、小樽港の中央地区の整備状況やコンテナ船誘致の内容についてセールス活動を行った。

大竹委員

一朝一夕に進むことではないが、大事なことなので他港に遅れを取らないよう頑張ってもらいたい。

フリー・トレード・ゾーンについて

海外企業の誘致の観点から沖縄では国策として行っているが、小樽港としてこの可能性についてはどう考えているのか。

(港湾)工務課長

日本では沖縄で行っているが実効性において課題が多いと聞いている。

小樽港も指定保税地域を有しており、倉庫についても保税倉庫に指定されているなど外国貿易港として今まで行

ってきた蓄積はある。

しかし、諸外国で展開しているようなフリー・トレード・ゾーンのかたちは日本の法令に照らした場合難しい部分がある。

日本の現行法を活用することで、近いかたちのものでできる可能性はあるが、北海道においては経験などの十分な蓄積が無いので難しい。

大竹委員

現行法では難しいというが、沖縄では地域の振興を図るための国策として行っている。

海外企業誘致の観点からも、「できる」「できない」だけではなく方向性を検討していく必要があると思うがどうか。

市長

沖縄のフリー・トレード・ゾーンを以前見た。保税倉庫が並び、展示場等があり、そしてそこに入ってきたものに多少の加工を行うというものであったが、この程度のものでは課題も多く、難しいと思っている。

その後、検討も進んでいると聞いているので、そうした動きを勉強し、小樽としてどう生かせるかを研究したい。

今回の港湾計画のなかでもフリー・トレード・ゾーンについての議論は行っているが、結論には至っていないので、今後の研究課題としたい。

委員長

散会宣告。