

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 1 0 年 2 月 1 6 日 (月)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 2 時 4 0 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・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		
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			

～ 会議の概要 ～

○ 委員長

開議宣告。署名員に渡部（智）・阿部両委員を指名。継続審査案件を議題とし、理事者より報告を求める。

「平成１０年第１回石狩西部広域水道企業団議会定例会の報告について」

○ 水道局総務課長

去る２月２日に開催された。

（予算について資料により説明）

なお、出資金、負担金については各構成団体が企業団に支払うことになるが、小樽市の負担は１，８１６万６，０００円であり、道が負担することになっている。これについては簡易水道事業特別会計において予算措置し、第１回定例会に提案する予定である。

その他の議案については議会議員及び監査委員並びに企業長の給与等に関する条例の一部を改正する条例案があるが、いずれも日当と宿泊料の改正に伴うものである。

１０年度予算、その他の議案とも原案通り可決された。

○ 委員長

「平成９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) 今林主幹

１月２８日付で母体協議があった。

（資料１－１により説明）

なお、母体負担金の減額については本市の第１回定例会で減額補正を提案する予定である。

また、平成９年度国直轄事業に係る管理者負担金に関する債務負担行為の限度額を補正することとなった。

（資料１－２により説明）

○ 委員長

「平成１０年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案について」

○ (港湾) 今林主幹

１月２８日付で母体協議があった。

（資料２－１、２－２、２－３により説明）

これらについては同意したいと考えている。

（石狩湾新港港湾関係事業予算について資料２－４により説明）

○ 委員長

「石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例案について」

○ (港湾) 今林主幹

内容としては期末・勤勉手当の一時差し止め、不支給制度の新設である。

これについては、本市の第４回定例会で給与条例の改正を行ったがそれと同じ内容であり地方公務員法に基づく懲戒処分や欠格条項に該当して失職した職員などには、期末・勤勉手当を支給しないこととするものである。

一時差し止めについては在職期間中の行為に係る刑事事件に関し事実に基づき犯罪があると思料するに至った場合であり、その者に期末・勤勉手当を支給することが公務に対する信頼を確保する上で重大な支障を生ずると認められるときは期末・勤勉手当を一時差し止めることとするものである。

次に、従来１時間あたりの給与額の算出にあたり、現行では総勤務時間に休日条例の祝日及び年末年始の休假日の勤務時間が算入されているため、当該休日分の勤務時間を算出基礎から除外するものである。

この条例改正については同意したいと考えている。

○委員長

「石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例の専決処分について」

○(港湾)今林主幹

これについては管理組合の職員の給与に関し、道職員の人勧の改正にならない、条例を改正するものであり平成9年12月15日に母体協議、12月22日付で同意回答し、12月25日付で専決処分を行った。

○委員長

これより質疑に入る。

○西脇委員

財政構造改革法による影響について

同法に基づく初の98年度予算をみると公共事業は前年度比マイナス7.8%となっているが今後、これによる小樽港と新港に対する影響はどうか。

○港湾部長

今、行財政改革に関し緊急課題として取り組んでおり、これらの課題が整理つくまでの間予定されている公共事業の先伸ばしを行っているため各年度の予算について影響は出てくる。

○西脇委員

今年度の新港の建設費は25億4,600万円となっており前年度より増えている。

全国的に公共事業は減っているが、財政構造改革法が行おうとしていることは財政赤字の国内総生産比を2003年までに3%にするということと赤字国債の発行をゼロにするということではじめているが、95年を初年度とする公共事業10箇年の業績総額を630兆円とするというのは何も変わっていない。ただ期間を3年間延伸し、漁港については2年間延伸するだけである。

公共事業の無駄を省けという機運が高まっているが具体的にはどの程度の影響があるのか。

○港湾部長

基本的には先延ばしになり、現在の計画に盛り込まれている内容は「急ぐべきもの」と「将来に向け投資しなければならないもの」に分け、考えていかなければならないが、影響については現段階で具体的には言えない。

○西脇委員

小樽港の中央地区再開発事業の目玉はマイナス14mバースである。しかし、泊地、航路は当面、13mのままであり9次計画にも入っていないと思うがどうか。

○(港湾)工務課長

今回の第9次港湾整備7箇年計画の中では、マイナス14m岸壁をフル供用するまでの事業内容は見込んでいない。

○西脇委員

約60億円かけてマイナス14m岸壁を10年度中に完成するという計画になっているが泊地と航路はマイナス13mのままであり、この状況から見て小樽港にマイナス14mバースが本当に必要なのか疑問である。

これは明らかに国の押しつけの言いなりになっているということではないのか。

○(港湾)工務課長

中央地区の再開発に関しては平成2年に行ったパナマックス船の誘致に関連して進めてきた経過がある。勝納埠頭のマイナス13mについては緊急課題として着手したが、その際発生する浚渫土砂を利用しながら、中央地区の再開発を進めようとしたものである。

当時、中央地区の岸壁については製材のローロー船や石炭の大型船の実績もあり、将来的にも大型船の入港が輸

送コストの削減のためには必要といわれており、小樽港としてもそうした施設を確保することが発展するための1つの基盤になると言われていた。

その後の経済情勢の変化もあり、当初の予定通り大型化は進んでいないが、今後も輸送コスト削減のためには大型化が進むことは変わり無いと思っている。現在、中央地区についてはマイナス13mの暫定水深の供用であるが、今後、大型船の入港をはじめコンテナ船に対応していくため、ポートセールスに努め、有効利用を図っていきたい。

○西脇委員

結局、本当にマイナス14mが必要なら泊地・航路についても同時に完成しなければ意味が無い。

財政上、余裕があるなら将来に向けての投資を行うことも1つの方法だが、公共投資に対する国民の批判も出ているなかで、新港にマイナス14m岸壁を造るために北防波堤を600m延伸するという計画になっている。

本当にマイナス14m岸壁が必要なのであれば、当面、小樽港に整備するもので対応するようにすべきではないのか。

○港湾部次長

新港は流通港湾として整備を進めており、港湾計画の改訂についても背後地において原木やチップ、大量バラ荷貨物が見込まれており、これらの輸送コストの一層の低減を目的とした船舶の大型化に対応するため、マイナス14m岸壁は必要であり、北防波堤の延伸についても静穏度を高めるために必要な施設と考えている。

○西脇委員

マイナス14mバースについては室蘭港と苫小牧港に既にあり、更に苫小牧港や白老港でも造るといっている。地方港湾にここまでマイナス14mバースが必要とは考え難い。

結局は国がゼネコンのために大水深化、国際化等を理由にマイナス14mバースを進めていることが基本にある。

こうした状況の中、新港でもマイナス14mバースを進めようとしており、報告によると同意する方向で考えているようだが、この件に関しては遠慮無く見直しを申し入れ、小樽港でチップも石炭も扱うようにすべきと思うがどうか。

○港湾部長

小樽港がマイナス14mバースに取り組んだ経緯としては、荷物の形態が変わってきている中で古い第1～第3埠頭を整備しなければならないことから始まっている。しかし、これだけの規模なので、一気に進めるのは現在の国の状況からみて難しいので1次、2次という段階を踏んで進めることを計画している。その段階では航路、泊地の浚渫土砂についても投入し、マイナス14mバースを使用できるようにしたいと考えている。

新港のマイナス14mバースについては今回の予算にはのっていないが、北防波堤の延伸の調査について盛り込まれている。今後、港湾の状況や貨物の動向を見て着手されるものと考えている。

○西脇委員

10年度予算の中にはマイナス14m岸壁に関する北防波堤の延伸が調査設計費として計上されており、そのために島防波堤を66m壊すことになっている。

荷物の形態が変わってきているのは事実であるが、公共事業削減の機運が高まっている中で、何カ月にも一度しか入らない船のために投資するだけの財政的余裕はないはずである。新港の貨物取扱量は8年と9年を比較しても0.7%、トン数にして16,700tしか伸びていない。

こうした状況を見て、本当にマイナス14mバースは必要なのか、また、改訂計画における推計貨物量は達成できるのか。

○港湾部長

港湾整備についてはある程度先行投資をしなければならないものであり、その中で各港湾においては貨物の推計をするにあたり、企業の意見も聞き行っている。

目標年次において推計目標値をオーバーするのが望ましいが、昨今の経済情勢から難しい面もある。

岸壁の利用促進に向けた努力を行いながら、先行投資も続けていかなければならないので、貨物量の推計についてはこうした状況を勘案しながら行っている。

○西脇委員

推計量により、港湾施設の規模も決まり投資額も決まる。

北海道の平成19年の取扱貨物量の推計は2億7,500万tとしているが、各重要港湾で推計した平成10年代後半の貨物量を積み上げると3億1,100万tになる。

これは何故、一致しないのか。

○(港湾)工務課長

これは、各重要港湾で正式に改訂を行っている訳ではないためであり、例えばある港湾では昭和59年の改訂内容であるが、別のところでは平成3年に行ったものであるなど改訂時期がまちまちなものであるためである。したがって、一律に道の推計と比較するのは難しい。

数字を比較してみると道は、目標値というよりも現状の推移を固い線で見込んでいるものであり、各港湾の港湾計画はある程度高い目標を掲げ、それに向かって努力していく形になるので、必ずしも同レベルでの比較はできない。

○西脇委員

白老港までも含めて大水深岸壁を造ろうとしている背景には、北海道は特例があり、直轄事業については管理者負担が3分の1であり、その内95%が起債になり、更にその内66%が地方交付税で補填されることにあると新聞報道でも指摘されている。

こうした状況から試算すると、100億円の事業であれば地元が12～13億円の負担で実施できると思うがどうか。

また、こうした状況が、大水深化に拍車をかけているのではないか。

○財政課長

財源措置の関係についてはおおむねそうなると思う。しかし、そのことが大水深化に拍車をかけているかどうかについては答えられない。

○港湾部長

大規模な事業は地方公共団体だけではできないので、こうした仕組みはありがたいと思うがそのことにより北海道の港湾が過大投資をしているということにはならないと考えている。

○西脇委員

新港は小樽港の増大する貨物を対処するために建設された港であることは明らかである。

勝納埠頭の埋立の際に何故、泊地、航路の浚渫土砂を使わず、手宮側の浚渫土砂を使いそこだけマイナス20mにしたのか。また今後の計画では泊地、航路をマイナス14mにするため、その浚渫した土砂をマイナス20mにしたところに移動するという計画があるやに聞くが、それならば何故、勝納埠頭の埋立の際、泊地、航路から浚渫しなかったのか。これは、見通しを持たず、計画が行き当たりばったりであった表れである。

せっかく小樽にマイナス14mバースを造ったのであれば、それを十分に活用すべきである。

全道的にもマイナス14mバースはこんなに必要はなく、新港で建設することに同意する前に小樽港の利用を前面に押し出すべきではないのか。

○市長

小樽港のマイナス14mバースを有効に活用すべきというのは言うとおりでである。

昨年4月以降、パナマックス級船が毎月1隻づつ入っており、今後、更に有効利用を図っていきいたいと考えて

いる。

各港湾管理者もそれぞれが期待をもって港湾計画をつくっている。道の調整能力が働いていないという意見もあったが、各港湾管理者は運輸省と直接、折衝をするので道も詳しい内容を把握していない状況にある。

しかし、今回の港湾計画の改訂をみても、公共事業抑制の機運が高まる中で、運輸省も厳しい査定を行っており、現在の港湾の動きに応じながら予算付けを行っている状態である。

いずれにしても、小樽港の大水深岸壁は既に完成しているので、その優位性を生かすために最善の努力をしなければならないと思う。

○渡部(智)委員

道内各港の港湾戦略について

小樽港、新港、苫小牧港の平成9年度の取扱貨物量、取扱貨物の特徴を示せ。

○(港湾)今林主幹

平成9年度の速報値では小樽港が2,570万t、新港が251万t、苫小牧港が8,130万tである。

各港の特徴としては、小樽港が麦、米穀、農産品が主で7割近くを占め、重油、石油等化学工業品が2割程度である。新港では輸入量と実際の税関上の通関量が大幅に違う。これは貨物が本州の港から苫小牧経由で内貿し、石狩で通関されているためである。

冷凍・冷蔵倉庫の取扱状況については、小樽港では冷凍水産物等が月末在庫量で月約1万t、年間では約15万tで推移しているところである。

新港については平成9年で約36万tであり、毎月荷動きはあるが営業倉庫なので品目別には詳しくは承知していない。

○渡部(智)委員

新港はまだ完全に動き出していないので、鰯、鮭、蛸、海老などの冷凍貨物は大方、小樽港に隣接する冷凍庫に入っているが、貨物の動向は変わってきている。

今後、冷凍貨物について小樽港で扱っているもの、新港で扱っているものの物流調査を行っていくことが大切だと思う。

小樽港は近代港湾としてあと数年で本格的に動き出すが、こうした状況の中、戦略的に遅れていると市民からの指摘も出ている。

現在のこうした景気背景の中、港湾貨物の状況をどう捉えているのか。

○(港湾)今林主幹

景気の動向としては現在、低迷している。住宅・建設関連に関する物流も停滞しており日本全体を見ても港湾の流通が落ちている。

○渡部(智)委員

以前から指摘しているが、取扱貨物や流通形態が大きく変化すると、港湾に対する影響が出てくる。

新港には企業立地として冷凍冷蔵庫が建設された。その関係で今まで小樽港に入っていた貨物が移動していくのではないかと小樽港の既存の業者は懸念している。

輸送形態や貨物の動向等についてはどのような実態になっているのか。

○(港湾)今林主幹

新港の冷凍冷蔵庫の保管能力は現在、約9万6,000tであり、小樽港は3万5,000tである。

新港に新たに建設されたことによる小樽の業者に対する影響について業者に意見を聞いたところ、小樽港に入っているものが新港に流れているということは無いと考えているとのことであった。

○渡部(智)委員

小樽港は冷蔵庫だけではなく上屋があるので、その機能を十分果たすべくポートセールスを具体的に進めていく戦略をもつべきと思うがどうか。

○港湾部長

小樽港では中央地区の再開発を行っており、これをいかに多く利用してもらうかという自覚をしており、ポートセールスを進めている。従来から行っているＯＰＳのポートセールスもさることながら、一昨年からもっと具体的な貨物動向を調査する形で民間も含め、プロジェクトチームを作って進めている。現在まで、企業アンケートがある程度集約されたので今後はいろいろな動向を見ながらさらに進めていきたいと思う。

○渡部(智)委員

港湾戦略に関し、規制緩和については一昨年の１２月に運輸省が需給調整の廃止を打ち出した。その後、行革小委員会等の審議を経て昨年の１２月に政府に答申がされたところであるが、これらの動きと同時に港湾のモラル、秩序についてもいろいろ動きが出てきたところである。

小樽港に関しても新日本海フェリーの一部回航の話が出てきており、苫小牧港の管理組合では、フェリーの扱いについて、公共岸壁の使用を考えているようであるが、規制緩和の中のとりわけフェリーの動向についてどう把握しているのか。

○港湾部次長

フェリーについては民間の専用埠頭を利用すると承知していたが、港内の操船上の安全確保の問題があり、地元で論議したところ、未確定ではあるが公共埠頭で受け入れるという話もあるようである。

情報収集に努めているが、現段階ではまだ確実に公共埠頭が利用されるとは考えていない。

○渡部(智)委員

公共岸壁を特定の船社が利用するということになれば、公平さを欠くということ、更に小樽港の犠牲の元に苫小牧港の発展を目指すことは道内の均衡ある発展という観点からも問題がある。

未確定な状況で港湾部として手を打つことは難しいと思うが、情報収集に努めて欲しい。また、石狩湾新港にフェリーが入ることになれば、道央圏に運ぶ荷物は小樽港から離れ、新港に入っていくことになると思うので、今後、小樽港の発展に向け重要な鍵をにぎるフェリー問題について、力を入れ取り組んでいって欲しいがどうか。

○港湾部長

新日本海フェリーの問題については、当初話が出てから相当の期間もたっているが、なかなか明確な状況が把握できないので管理組合にも直接出向き、情報収集に努めている。

苫小牧港としては、民間の専用岸壁での実現が難しくなってきたので、公共を利用する可能性の検討に入ったとは聞いているが、公共岸壁を使用することを決めたものではないと理解している。

状況は未だ、はっきりしないが、だからといって安心しているのではなく、これからもアンテナを張り、情報をつかんでいきたいと考えている。

○委員長

質疑終結。散会宣告。