

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10年5月25日(月)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 2時15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		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書 記 記録担当</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議宣告。署名員に大竹・秋山両委員を指名。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年石狩湾新港管理組合議会第1回定例会について」

(港湾)小田主幹

2月17日に平成10年石狩湾新港管理組合議会第1回定例会が開催された。

「平成10年度石狩湾新港管理組合一般会計予算」、「平成9年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算」、「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」はいずれも原案可決された。

報告案件の「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改正の専決処分報告」は承認議決された。

委員長

「立地企業について」

(企・貿)小林主幹

(資料に基づき説明)

小樽市域の分譲率は現在41.8%、操業率は44.3%となっている。

今後の予定として、株式会社北一日本海水産が水産物保管施設の建設にすでに取り組みしており、今年7月末には完成し操業を開始する予定である。

委員長

これより質疑に入る。

西脇委員

立地企業について

小樽市域と石狩市域の面積割合は4対1であるが、小樽市域の企業立地数は約10分の1にすぎない原因はなにか。

(企・貿)室長

石狩市域は石狩町時代(昭和39年ごろ)から石狩工業団地として1期分の立ち上げをしていた。また、小樽市域と石狩市域は業種を分けているが、一時期非常に住宅需要が多いときに石狩市域には建設関連用地や住宅関連用地が多かったため、企業立地がかなりのスピードで進んだという経緯もある。

西脇委員

この計画は背後地も含め、昭和60年のマスタープランの目標達成に向け進めてきた事業であるが、13年間経過してもなおこのような実態である。立地条件的には交通事情等も含め特に格差はないと思うが、操業率で見ても小樽市の44.3%に対し石狩市は75.3%である。企業立地だけでなく、操業企業も立ち遅れていると思うがどう考えるか。

(企・貿)室長

当初のマスタープランについて、いろいろな経済状況の中で遅れてきたというのは事実である。石狩市域の用地造成は既存の部分があったので、造成や道路等の基盤整備が若干先行したということもあり、また、石狩市域では企業の集団化事業で進出してきた企業が5組あり、そのような部分が多いとも考えている。

西脇委員

格差があるのはまぎれもない事実である。これまで企業立地・貿易推進室としてはどのようなことをやってきたのか。

(企・貿)室長

用地分譲については、基本的には石狩開発株式会社が当たることになっているが、4年ほど前から、いわゆる4者協という中で一致結束して、企業誘致活動にあっているところである。また、東京小樽会・関西小樽会等の人的ネットワークを通じた中で、良い情報が得られれば、誘致室として迅速に対応しているところである。

西脇委員

今の話では東京小樽会や関西小樽会の下請け機関のようであり、積極性に欠けている。

銭函工業団地の未処分地はどのくらいあるのか。

(企・貿)室長

銭函工業団地の総面積が98ヘクタールで、すでに分譲しているのが75.7ヘクタールなので22ヘクタール程度が未決定である。

西脇委員

今後、小樽市域として活用できる企業立地というのは石狩湾新港背後地の小樽市域に限定されると思うが、小樽市街からかなり離れているという地理的条件が企業立地を妨げている要因のひとつになっていると思うがどうか。

(企・貿)室長

確かに石狩市域の札幌側に比べると、職住接近という観点から見て、石狩市域の花川団地等が近いということがあり、進出する企業にとってひとつの条件になるかも知れないが、明確な進出目的があれば両市の間でそれほど大きな違いは生じないと考えている。

西脇委員

働く人の交通の便が一番の問題である。市として小樽の人口増も含めこの土地の活用を図るということであれば、今のような交通対策ではこれ以上の発展は望めないと思うがどうか。

(企・貿)室長

交通アクセスは順次改善されているが、今後も関係機関等には改善の要望をしていかなければならないと考えている。また、需要がなければ採算が合わないということもあるので、企業立地の集積度を増やし、バス路線が走っても採算が合うような形で、両方面から対応していかなければならないと考えている。

西脇委員

小樽市域には少ないながらも企業立地をするが、小樽よりも札幌の方が交通の便が良いので、結局雇用の場を札幌にとられているという状況である。今の話だと利用者が増えないと交通の便がよくなることであるが、便が悪いから利用者が増えないという「いたちごっこ」になっていると思う。やはり、あのような場所を選ぶこと自体が将来的に問題が大きいと思う。

小樽市として今後、銭函工業団地や石狩湾新港地域以外に工業団地的な企業誘致の土地造成を考える予定はあるか。

(企・貿)室長

一定規模以上の工業団地は他の場所ではなかなか難しいかと思うが、集約された企業も増えてきたので、多くの面積を必要としなければ市内における適地等はこれからの検討の中で有り得るかと思う。

西脇委員

かつては3Kの一つであった企業誘致が活発であったが、最近では観光の1Kだけになってしまった。今年になってからの4月末までの負債額1千万円以上の倒産件数は14件、負債総額約100億円と、かつてない数字になっている。企業立地・貿易推進室としても力を入れなければならない時代にきていると思うが今後の見通しを示せ。

(企・貿)室長

確かに経済環境は非常に厳しいが、厳しいからこそ少しでも多くの企業に来てもらいたいと考えている。地道に

粘り強く企業誘致活動をしていくしかないと思っている。

西脇委員

平成10年度の新港の公共事業費は48億円で、前年度対比で約9%のマイナスとなっている。これは橋本内閣が進めている財革法にしばられてこのような予算になったという側面もあるが、この予算が通ったすぐ後に16兆円の景気対策を打ち上げなくてはならなかった。16兆円の総合経済対策が国会で通ったとすれば、第2回定例会に向け新港の予算の補正もあると思うが、今の時点で16兆円の影響が新港にどのように現れると考えているか。

港湾部次長

現在、国からも平成10年度の補正について話がある。新港としても今回の景気対策は平成11年度の前倒しということになると思うが、その中では、現在進めている北防波堤・島防波堤の改良、東埠頭の液状化対策等の工事が考えられる。

西脇委員

新たな事業ではなく、前倒しが基本ということか。

港湾部次長

新たな事業として現在港湾計画の中でも位置付けられている北防波堤の延伸等も今後考えられると思うが、現段階では前倒しの工事ということで考えている。

西脇委員

16兆円の内、直接的にはゼネコン向けの公共事業に4兆円と言われている。このようなやり方で地元経済に波及効果を及ぼすと考えているのか。

市長

公共事業の経済波及効果というのは、確かに昔から見ると小さくなっていると言えるが、やはり経済に刺激を与えとなると、金融面の対策を初めとし、減税等と合わせて総合的に実施していくべき大きな分野のひとつであると思う。

西脇委員

現在の不況の打開は国民の願いである。同じ税金を使うなら、地元経済や中小企業に直接的な波及効果を及ぼすような対策をとってもらいたい。

平成9年度に石狩湾新港管理組合が発注した事業の内、小樽市と石狩市への発注はどのようになっているのか。

港湾部次長

管理組合が発注している事業について、補助事業・起債事業を含めて、総発注額は約27億円であり、その内小樽市分として約1億6,900万円で全体の約6.2%、石狩市分としては約9,600万円で全体の3.5%となっている。

西脇委員

小樽市と石狩市を合わせて約2億6,500万円で約9.8%となっている。平成8年度の発注率は小樽市が6.4%で石狩市が4.7%、合わせて約11.1%で、額としては約3億7,600万円であり、平成9年度の方がいずれも下回っている。いくら公共事業でお金を注ぎ込んでも結局は地元にお金が落ちないということである。

改訂計画への同意に際し、商工会議所や港湾振興会は、地元企業への優先発注をひとつの条件にしていたが、平成9年度は下がってしまった。どのような努力を今日までしてきたのか。また、今年度の見通しについて示せ。

港湾部次長

その年の事業の内容等によって若干の変動はあると思うが、管理組合の方には機会があるごとに、JVの活用を含め分離・分割発注をしてほしい旨お願いしており、今後そのような方向に進んでいくと考えている。

西脇委員

今年度は期待できるということか。

港湾部次長

平成10年度においても、工事の内容としては直轄事業が多くなっており、補助事業が若干落ちているので、どの程度の執行になるかまだ分からない。

西脇委員

30億円前後の事業であり、せめて管理組合の6分の1負担に見合う受注があれば今の倍になり、地元の企業も相当助かると思う。確かに理論的根拠のある数字ではないが、負担分くらいは仕事を回せというのは胸を張って言うべきである。例えば耐震構造の基盤強化や消波ブロック等、地元で出来るようなものはすべて地元が発注する等も含め、具体的に事業の中身を精査し、市として要求していくべきと思うがどうか。

港湾部次長

工事受注については確かに今話したような状況であるが、その他に建築資材や砕石等は小樽市のものを相当使ってもらっており、それらを含めできるだけ地元業者に受注されるよう管理組合にお願いしていきたい。

西脇委員

埋立事業は今年度予算だけで22億8,000万円であるが、大企業でなければできない内容ではないと思う。商工会議所や港湾振興会の意向を受けて、地元企業への優先発注をもっと強化してほしいがどうか。

市長

そのような形で要請活動を行ってきているが、今後も地域に波及効果をもたらすような事業執行を要請していきたい。

西脇委員

東埠頭の原木土場の利用について

平成8年の利用はゼロであり、お金を注ぎ込んで工事をして利用を図るとのことであったが、現状はどのようになっているか。新港議会の平成9年第1回定例会で、木材工区の利用が減ったりなくなった場合、他用途への転換も検討すると管理者は答弁していたが、その点はどうか。

港湾部次長

木材の取り扱いについては、昨年新港では4千数百トンとなっているが、10年度においては現段階で予定はないと聞いている。東地区の用途の変更については、従前から課題があると言われる中で、我々としてもそれに代わり、樽川埠頭や掘り込み部分へのシフトも含め検討してもらえそうな話も聞いているが、現段階では、具体的にどのような方向にすべきかという話はまだ管理組合から聞いていない。今後それらについて詰めていきたい。

西脇委員

改訂計画では平成17年の原木の取扱量を23万トンとしているが、この目標達成は可能と考えているのか。

港湾部次長

今回の改訂計画で、原木については西地区のマイナス14mバースで取り扱うことを計画している。これらについても、将来的には原木をなんとか取り扱っていきたいと現段階では考えており、これから具体的に詰めていきたいと考えている。

西脇委員

小樽市の北洋材の取り扱いがここ数年7万トンを超えているが、何故機能分担という約束があるのに小樽市の取り扱いが増え、新港が減ったのか。防塵・防砂の関係で利用者の不評を買ったというのがあると思うが、それが根本の理由なのか疑問に思うがどうか。

港湾部次長

新港の木材土場については、確かに砂等の問題もあるが、小樽の業者の意見を聞くと荷主が従来から小樽港を使

っていたということもあり、また、市街地に隣接している等、背後地の福利厚生がよいという面もあると聞いている。それらも含め今後さまざまな意見を聞きながら対応したいと考えている。

西脇委員

だから自然の良港と言われている小樽港の整備優先・利用優先を進めていいし、ポートセールスもしていいと思う。石狩湾新港のこれ以上の整備を急ぐ理由は何もなく、むしろ小樽港の整備を優先すべきではないのか。

市長

小樽港も小樽港の港湾計画に沿って整備しているが、議会からも整備した用地が売れるのかという指摘もある。石狩湾新港も同様であるが、貨物の動向を見ながら先行的に投資していくのが望ましいと考えており、そのような方向で進めたい。

西脇委員

限られた税金の使い道を考えると、小樽市長は港湾管理者として、小樽港をより使いやすい港にするのが当然だと思う。石狩湾新港の貨物量が本当に増えるという見通しが出てから補完港としての機能を備えることにしても遅くないと思うがどうか。

市長

今後の貨物動向を見ながら整備をしていくべきと思っている。小樽港については、これからの貨物の動きを活発化する刺激となるような先行的な要素を念頭に置いてやっていかなければならないと考えている。

渡部(智)委員

コンテナの取り扱いについて

昨年韓国のコンテナ航路を開設したが、今日までのコンテナの揚げ積み取扱状況を示せ。

(港湾)小田主幹

平成9年7月からのコンテナの取扱量について

	輸 出 本 数	輸 入 本 数	合 計
実入りコンテナ	389	1,216	1,605
空コンテナ	740	16	756
合 計	1,129	1,232	2,361

渡部(智)委員

一番直近の月でどのような内訳になっているか。

(港湾)小田主幹

本年4月分で

	輸 出 本 数	輸 入 本 数	合 計
実入りコンテナ	52	123	175
空コンテナ	113	2	115
合 計	165	125	290

渡部(智)委員

相当数が増えており、おそらく今後も増えると思うが、揚げ積みの中身について、実入りの内訳は把握しているか。また、コンテナヤードから直接荷主に持ち込まれるもの、あるいはコンテナヤードで詰め替えをする、すなわちバンニング(積み込み)・デバンニング(積み下ろし)する分は把握しているか。

(港湾)小田主幹

一番多いのは、TEU(1TEU=20フィートコンテナ1本)換算であるが、日用品等の家具、2番目として紙パルプ関係、3番目として木製品関係、以下水産品、輸送機械、化学薬品、ガラス品となっている。上位3種で全体の約69%になる。

港湾部次長

バンニングについては、輸入される貨物について一部行っている場合があると聞いている。

渡部(智)委員

石狩湾新港に本船がついて揚げられ、直接荷主に持ち込まれることが多いと思うが、その動向について把握しているか。

港湾部次長

管理組合に聞いた中では、札幌・江別・北広島及び新港地域が非常に多いと聞いており、その他の地域については率的には相当低いとのことである。

渡部(智)委員

港湾の場合、作業基準上の安全対策がされているが、それでも事故は起きており、特に目的地への輸送時の事故が多いとのことである。コンテナが20フィート~40フィートもあることを考えると、一般の事故と違い、相当大きな事故に発展する危険がある。小樽港ではコンテナは扱っていないが、フェリーの荷物や木材等で同程度の長さのものを取り扱っているので、同様に安全策を考える必要がある。

石狩湾新港において昨年7月のコンテナ航路開設以来、輸送時の事故はあったか。

港湾部次長

荷役や輸送時の事故は現在のところ起きていない。

渡部(智)委員

全国的な事例は港湾部として把握しているか。

港湾部次長

新聞等で承知しているが、具体的な内容やデータについては把握していない。

渡部(智)委員

事故の原因については承知しているか。

港湾部次長

雑誌や新聞等で知る限りでは、フェリーやコンテナ船で運ぶ際に海上のうねりやしけ等によってコンテナの中身がずれてしまい、片側に偏ってしまったものを、そのまま車両に積み、運送することによる事故が多いと聞いている。

渡部(智)委員

私も調べてみたが、品目等が正しく伝えられていない、トラック積み込みの処置や安全確認が正しく行われていない、ドライバーの操作ミス等の原因があるが、現在全国的に一番多いのは、片荷を原因とする車ごとの横転事故である。正しく積むためには機材が必要になり、また、20フィートのコンテナであればトラックそのものにツイストロックが4カ所ついているが、40フィートになると積み荷が安定しないため、トラックがカーブを曲がる際にコンテナの中身の偏り等により横転してしまうという事故が相当起こっている。今のところ石狩湾新港において事故はないとのことであるが、今後どのような事故が起こるか分からない。全国的にまだマニュアルはないようであるが、昨年アメリカで法制化した複合輸送に関する法律も参考にしながら港湾関係者や学者グループが研究しているところである。港湾として事故をくいとめる対策を十分考えるべきと思うが、管理組合を含め安全対策の協議はしているか。

港湾部次長

現在新港で取り扱っているコンテナの荷役業者は各社独自に作業の安全マニュアルを作成していると聞いている。また、運送業者については、各協会に確認しているが、まだ把握できていない。管理組合としても機会あるごとに安全対策に努めるよう指導していきたいとのことである。

渡部(智)委員

港湾の中では作業基準・安全基準を明確にしなければ作業できないことになっているが、そこから大型輸送する際の安全対策をしっかりとしなければならぬと考える。港湾の場合、積む段階において中身が危険品の時は、危険品取り扱いのシールを張って荷役が行われるが、それが船で目的地に着きトラックで運ぶ段階では何故かシールがはがされている。輸送時には道路交通法等の枠の中での取り扱いになり、トラックの運転手が運ぶ段階では危険品かどうかをまったく知らされないまま走るということにも大きな問題がある。

大型輸送については十分に注意をして事故のないように取り扱いをしてほしいがどうか。

港湾部次長

我々としては、道路交通法等の中でそのような事故に対する予防はされていると理解しているが、危険物等の積載による事故は大きな社会問題であるので、今後業界等に機会をみて話をしていきたい。

渡部(智)委員

ヤード近辺の交通渋滞について

小樽港を含め6大港では、ヤードそのものでも取り扱いが多くなってきている中、コンテナが着いてもヤードに納めるのに相当時間がかかっており、交通渋滞が大きな問題となっている。これはコンテナだけの話ではなく、フェリーが荷を納めるまでに渋滞した場合も同様である。特に小樽港の場合、埠頭用地内の観光施設や築港ヤードとのかかわりで、港湾貨物がスムーズに港に納められるか、あるいは港から出て行って目的地に時間通り到着できるかという問題がある。来年は築港もオープンするため人の混雑も予想されるが、港湾として輸送充実の対策は十分講じていかなければならないと思う。現時点から、港湾機能や輸送を含め、調査や徹底したシミュレーション、安全対策等、一定のマニュアルをつくりながら、スムーズ、かつ、事故のないような体制を築きあげてほしいがどうか。

港政課長

確かに交通安全対策等の面でいろいろな問題があるが、苫小牧港や石狩湾新港と違い、小樽港は市街地に近接しているという大きな特徴があり、また、観光施設が臨港地区内にあるので、一般車両や観光バス等も頻繁に通行するという状況にある。また、来春には築港もオープンすることになり、臨港地区内の交通量が相当増えるので、公共交通機関を利

用し、その影響を最低限にしようという考えで進んでいる。我々としても今から予測される交通量の増加や大型貨物の事故対策等、マニュアル作成が可能かどうかも含め、早急に検討に入りたいと考えている。

大竹委員

石狩湾新港特別委員会のあり方について

同委員会が昭和48年第1回定例会に設置されて以来、いろいろな議論がされてきたが、昨年新しい計画が策定されたことによって、大きな形は決まったと言える。あとは母体協議の問題だと思うが、これについては石狩市では総務常任委員会、苫小牧市では予算等の審議の際に論議されているとのことである。小樽市については石狩湾新港特別委員会を設けて審議しているが、石狩湾新港管理組合議会にも小樽市から議員が出ており、石狩湾新港と小樽港の関係等については経済常任委員会、水道の問題は建設常任委員会でも議論できるように思う。今後、それらの委員会に振り分けて議論するとなると、何か不便はあるか。

委員長

これは理事者に聞く性格のものではなく、議会の中で結論を出すものと思うのでご了承願いたい。

港湾部長

石狩湾新港特別委員会では、予算や計画策定等、ひとつひとつの課題について論議してきているが、我々も民間業界等の意見を聞き、商工会議所とも連絡をとりながら進めており、今までの流れもあるが、今後の経緯を見て議会とも十分相談をしながら進める必要があると思う。

大竹委員

石狩湾新港と小樽港の将来展望について

住み分けと言いながら競合する部分もあり、実際の経済活動の中で住み分けがかわってくることも考えられるが、小樽市としても最初の住み分けに縛られるのではなく、経済に即した状況の中でやっていかななくてはならないと思う。そのような観点から木材の問題を考えると、西地区の方に持ってくる、あるいは10m岸壁をつくりそこへ持ってくるという考えも確かにあるが、現在対応できるのであれば小樽港の木材について住み分けの方向転換を考えた方が良いのではないか。

港湾部長

輸送や立地に関し、新港は不便な面があるとも聞いており、そのため今のところ市街地の近い小樽港が利用されている面もあるのかと思っている。小樽港においても中央地区を初め再開発が進んでいるので、それらの施設の有効活用も含め、新港とも協議を進めながら、互いに活用を進めていきたい。

委員長

質疑終結。散会宣告。