

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7月15日(水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 2時21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。署名員に中村・西脇両委員を指名。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)小田主幹

石狩湾新港管理組合から平成10年7月9日付で事前協議があったので報告する。この補正予算は、国の総合経済対策により、国直轄事業負担金の補正によるものである。

(以下資料1-1、1-2、1-3、1-4に基づき説明)

今回の補正に伴う母体負担金の増額補正はない。

同予算については、検討の結果同意する方向で考えている。

委員長

「平成11年度港湾関係事業予算要求管理者案について」

(港湾)小田主幹

石狩湾新港管理組合より、平成10年6月17日付で平成11年度港湾関係予算要求の管理者案について事前協議があったので報告する。

(以下資料2-1、2-2に基づき説明)

同要求案については、本委員会の審議を初め小樽港湾振興会、小樽商工会議所の意見を踏まえながら市の考えをまとめていきたいと考えている。

委員長

「石狩湾新港管理組合職員の勤務時間、休暇等に関する条例案について」

(港湾)小田主幹

国家公務員に係わる一般職の職員の勤務時間、休暇等に関する法律の制定により、石狩湾新港管理組合職員の勤務時間、休日及び休暇等について休日代休制度及び介護休暇制度を新設するとともに所要の改正を行うため、この条例を制定するものであり、検討の結果同意する方向で考えている。

委員長

「石狩湾新港管理組合港湾施設管理条例の一部を改正する条例案について」

(港湾)小田主幹

岸壁使用料の係船時間を平成10年11月1日より現行24時間単位から12時間単位として徴することに伴い額の改定を行うものであり、検討の結果同意する方向で考えている。

委員長

これより質疑に入る。

西脇委員

平成10年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について

国の16兆円の景気対策の一つとして、今年度31億3千万円、11年度前倒して28億円、合計で59億3千万円が今年度の予算に上積みされている。これによって地元業者の仕事や雇用は増えるのか。

港湾部次長

従前から管理組合や開建に要請しているが、平成9年度のゼロ国債の工事を市内業者が共同企業体で受注しており、また、管理組合発注工事においても共同企業体で受注という実績もあり、今後も増えてくると期待している。平成10年度補正については、直轄事業の工事内容がブロック製作であるので、地元の企業でも十分対応できると

思うが、再度地元発注を要請していきたい。

西脇委員

これまでの従来型の公共投資では、景気対策としてあまり効果がないことが明らかになっているが、いまのやり方は相変わらず従来型であり、結局はこれまでの事業の継続である。地元業者に対する発注の問題について、新港議会や小樽市議会でも要請しているが、小樽市も石狩市も管理組合が発注する事業の受注額は5～6%である。単純に比較はできないが、6分の1の管理組合費を払っているのだから、6分の1くらいの仕事は小樽市や石狩市に回すように主張してもいいのではないか。

港湾部次長

管理組合の工事については事業の内容や年度によって若干変動があるので、機会がある毎に管理組合に要請しており、最近JV等の活用を図りながら工事を請け負っているということも聞いており、今後もそのような方向も含めてお願いしていきたい。

西脇委員

今回の参議院選挙において、例えば不況に入ってから公共事業に40兆円を注ぎ込んだが景気は良くならなかったという実態があり、16兆円の公共事業や30兆円の銀行支援等にお金を注ぎ込むというのはもうやめて、公共投資の流れを変えるべきというのが争点の一つになっていた。従来から我が党は生活密着型、あるいは福祉・教育分野への投資を優先すべきと主張してきた。市長は港湾管理者の立場もあるが、市長の立場として公共投資の流れが従来のとおりでよいと考えているのか。それとも軌道修正が必要と考えているのか。

市長

今回の選挙の争点は、景気や経済をいかに再建・回復していくかということであり、その中では税の問題、金融システム安定の問題、公共事業の問題等いろいろな問題があったと思うが、特に公共事業についてはいま何をすることが一番景気回復に有効なのか、なかなか決まった見方がないのではないかと思う。これからの高齢化社会の問題等を考えていくと、単純に道路や港湾だけでなく福祉等幅広い形で投資していく必要はあると思うが、特にいま流れを変えていくというよりも、むしろこれからの将来展望を持ちながら、中身をどうしていくべきか知恵をしぼっていくことが必要な時期にきていると思う。ただ、経済効果ということになると、いろいろと議論が分かれるところであると思う。

西脇委員

例えば余市の農道空港に15億円が投資され、地元は3億円を負担しているが、実際に完成しても飛行機は1度も飛んでいない。苫東開発についても、すでに3千億円を投資し、1,800億円の赤字を抱え、さらに4千億円を注ぎ込んで再開発する、このような流れが続くこと自体国民にとって不幸である。結局は国民の要求に根差さないゼネコンのための仕事確保が優先されている。また、アメリカとの約束で630兆円の公共事業を10年間という大方針が、結果的には国の赤字を増やし、国民生活を悪化させていることは明確である。したがってそのような流れを変える以外に国民の暮らしを改善する方法はないと思うがどうか。

市長

公共投資は、基盤整備をやっていくという意味で、我々の生活や産業活動を向上させるという要素を持っており、同時にまた経済波及効果に期待していくという両面がある。振り返ってみると必ずしも効果を発揮していないものもあるが、国道の整備や高速道路の問題等地域にとって重要な課題もあるので、流れを一気に変えることは我々としても無理であり、公共事業の中身や投資の方向については、将来展望に立ちながらだらかに変えていく必要があると思う。特に福祉の問題、生活密着型の問題については今後の重点課題として取り組むべき問題だと考えている。

西脇委員

西地区のマイナス14メートルバースや背後地の埋め立て等、現状で本当に必要なのか疑問であるが、結局西地区の整備をするために北防波堤をさらに600メートル伸ばして静穏度を高めなければならない。まったく自然条件にさからった政治港であることがここでも明らかになっている。西地区の事業はいま本当に必要なのか。

港湾部次長

新港は札幌市を中心とした地域の日本海側の流通拠点港として位置付けされており、大型の船舶を利用する企業の要望もあることから、それらに対応するためにはマイナス14メートルの整備が必要だと考えている。また、企業ヒアリングの中では、新港地域、または札幌市には現在冷凍・冷蔵庫がかなりあり、そこで扱う水産品やチップ、木材等の輸入に対応した整備が求められている。また、新港地域と背後圏とのアクセスの整備が進んできたことから、新港の利用を求めている企業も相当数ある。これらも考慮すると西地区の整備を進めなければならないと考えている。

西脇委員

貨物量の推移について

今年に入ってから貨物の取扱量を示せ。

(港湾)小田主幹

1月から5月までの貨物量は78万9,418トンとなっている。昨年同時期の貨物量は83万2,184トンであるので若干下がっている。

西脇委員

日韓定期航路が開始されて約1年になるが、今年に入ってから定期航路関係の貨物量を示せ。

(港湾)小田主幹

1～5月のコンテナ貨物船数は20隻であり、TEU換算(1TEU=20フィートコンテナ1本)で1,650TEU、トン数で1万2,058トンとなっている。昨年7月22日から12月までの実績は23隻、1,293TEU、1万1,592トンであり、今年に入ってからTEU換算とトン数は若干伸びている。

西脇委員

日韓定期航路の貨物量の1万2,058トンは昨年の1～5月にはなかった要素であり、普通に考えれば今年の1～5月の取扱貨物量はその分増えているはずだが、実際には減っている。改訂計画における平成17年に664万トンという目標はやはり過大ではないのか。今年の取扱貨物量についてはどのように予想しているのか。

(港湾)小田主幹

景気の低迷や需要の停滞の中で、確かに1月～5月の貨物量は対前年比で5%減となっているが、年によって貨物量の増減は出てくることもあり、また年の途中ということもあるので、1年を通じた全体としては昨年度並みの取り扱いになると考えている。

西脇委員

昨年並みということであれば計画通りではないということである。新港の昨年の取扱貨物量は225万トンなので、平成17年に664万トンにするためには約2.5倍にしなければならない。いろいろな経過があった中、最終的に前計画の横すべりである664万トンという目標になったが、この数字も過大ではないのか。小樽港第一埠頭についてマイナス14メートルになっているが泊地は13メートルのままにしておくというのはおかしいと主張してきているが、北防波堤の延長の110億円や改良工事の295億円をやめて、約400億円を使えばいくらでも工事ができるのではないのか。第一埠頭と第二埠頭をドッキングすれば十分に荒荷も扱えることになるので、新港にマイナス14メートルバースは必要ないと思うがどうか。

港湾部次長

確かに貨物量は若干下降気味であるが、我々としては新港地域背後の企業や札幌圏の企業からいろいろな要請が

あるとともに、現在、中央地区危険物取扱施設の中で石油製品をの取り扱いが増えてきているということもあり、また、去年あたりから若干落ちているが砂やセメント等についても今後増えていくことも予想しているので、引き続き整備を進めていきたいと考えている。

西脇委員

昨年は小樽港の一般貨物量225万トンに対し新港250万トンということで小樽港は追い抜かれたが、250万トンと言っても6割以上が砂や砂利であり、そのためにマイナス14メートルバースは必要ない。前の改訂計画では19バースの内16バースが完成し、残りが3バースとなっており、この3バースをやれば644万トンの取り扱い能力ができるということになるが、新しい計画では6バース増やして25バースにし、岸壁の長さを990メートル増やすというものであるが、どう考えても必要ない。いま急がなくてはならないというものではない。北防波堤をこれ以上伸ばす必要もないし、西地区に手をかけることもない。このような計画について商工会議所や小樽市の港湾振興会はどのように考えているのか。

港湾部次長

基本的には小樽港の補完港ということでお互いにある程度機能分担をしながら整備を進めていってはどうかという意見も頂いている。確かに25バースが予定されており、この内6バースが今回の港湾計画の改訂でプラスされたという中身であるが、6バースの内3バースは貨物量の増大があった段階でということで見込んだものである。したがって我々としては19バースにプラスして3バースという考え方であるが、基本的にはこのような施設整備やポートセールス等により貨物量の増大に努めていきたい。

西脇委員

現状では新港における平成17年までの投資額は約1千億円であるが、そのお金があるなら市民や中小企業が豊かになるような方向に投資をすべきである。韓国との定期航路ができて新港の貨物量がかなり増えるかと思っただが、逆に減っている。この分がなければもっと減ることになる。当初韓国との定期航路ができた時に、小樽港が遅れをとったのではないかと指摘に対して、当時の助役は三角航路等も検討すると言っていたが、この点について将来的に何か考えはあるか。

港湾部長

以前の協議の中では三角航路についても協議された経過がある。小樽市としては必ずしも三角航路とだけ考えている訳ではなく、対中国等海外航路開設という観点で考えるのが妥当であるので、いろいろな機会を見て航路の開拓には広い考えで望んでいきたいと考えている。

西脇委員

実際にポートセールスで定期航路開設に向けた交渉等をする見通しはあるのか。

港湾部長

現時点では具体的なコース等は明確になっていないが、今後中央地区の再開発部分が供用開始という時点でコンテナ航路という意見もあり、また埠頭を活用することについてはやはり定期航路を設けていくべきではないかと考えているので、関係業界等と連携をとりながら航路開拓に向けて努力していきたい。

西脇委員

予測として、フェリー貨物は前年度を下回りそうか。

港湾部長

確かに5月末現在では小樽港でも前年度と比較して約5%の貨物量減となっているが、まだ年度途中であり、中央地区の一部供用開始もあるので、その活用も図りながら積極的にポートセールスに努めたい。

西脇委員

それも含めて景気がよくなると話にならないが、今後の景気動向についてどう考えているか。

財政部長

昨今の民間機関による景気動向調査をみても、なかなか政府が言っていた1.9%の成長は難しいという傾向が出ているようである。

西脇委員

今までの施策の延長では景気の回復は見込めないで、理事者の考え方は甘いと思う。

新港の中央地区3工区の売却について

今年度でほとんど完成するにもかかわらず、4分の1の部分において立地企業が確定していないようであるが、処分の見通しを示せ。

港湾部次長

3工区の施設用地の売却について、従来から管理組合では、当初から数社の関連会社の引き合いがあるとのことであったが、最近はずかには増えてきているとのことであり、基本的には来年の7月頃までには処分の見通しがあると聞いている。

西脇委員

管理者負担について

平成11年度の予算では13億5千万円となっている。単純にこの6分の1とはならないと思うが、来年度の小樽市の負担額はいくらくらいになると推定しているのか。

(港湾)小田主幹

母体の負担金については各年度の建設事業費・管理費・収入等により算出されるということで、不確定要素が多々ある。そのような意味では11年度の歳出の算定もなかなか難しいが、今年度当初予算並みか若干増えるという予想はしている。

西脇委員

これ以上新港の新たな事業着手は現状として必要ないので、小樽市としては平成11年度の予算要求に同意すべきではないと思うがどうか。

港湾部長

新港は小樽港の補完港として機能分担を図っており、また位置付けとしては札幌圏を中心とした地域の日本海側の流通拠点港となっているので、それらも含めながら将来の計画を立てていかなければならないので、そのような意味で整備も必要ではないかと考えている。

渡部(智)委員

道内各港の動向について

景気の停滞で、建築関係の資材等がかなり落ち込んでいるようであるが、港湾における経済動向、貨物量の変化等について、石狩湾新港、苫小牧港、室蘭港、釧路港等ではどのような動向になっているか。

(港湾)小田主幹

各港の取扱貨物量の平成9年度比較は

	期 間	対平成9年度比較
石狩湾新港	1～5月	94.9%
苫小牧	1～4月	94.5%
室 蘭	1～3月	92.2%
小 樽	1～5月	94.7%

港湾部次長

特にヒアリング等はしていないが、苫小牧港は特にフェリーが多いということで、貨物量はものの動きがないという実態であり若干減っている。室蘭港についても石炭等について取扱量が落ちていると聞いている。

渡部(智)委員

石狩湾新港はどうか。

(港湾)小田主幹

石狩湾新港の平成9年度と平成10年度の貨物量を比較すると、一番大きい減少は、砂・砂利・石材関係で9万9千トンマイナス、その他の金属関係で非金属鉱物で5千トンマイナス、特殊品で5千トンマイナスとなっている。また、プラスになっているものもあり、重油・石油関係で9万3千トンほどの取り扱い増になっており、セメントについても約1万4千トン強の取り扱い増になっている。どちらかということ、砂・砂利・石材の関係の影響が非常に大きいと考えている。

渡部(智)委員

例えば砂・砂利・石材の減少は何をもたらしているのか、何故減少しているのか等の分析は重要だと思う。

平成10年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について

59億3千万円の予算が補正されたが、小樽港は6月議会で臨港道路と泊地・護岸整備で約2億円の補正であった。苫小牧・釧路・室蘭は国の総合経済対策でどのような状況になっているか。

(港湾)小田主幹

苫小牧港については直轄事業15億円、補助事業8億6千万円、計23億6千万円の事業費となっている。釧路港は直轄事業費平成10年度43億円、平成11年の支出分として7億5千万、計50億1,700万円である。室蘭港については、今回の景気対策による補正事業はないとのことである。

渡部(智)委員

釧路の50億1,700万円の事業について把握しているか。

(港湾)小田主幹

東港・西港の防波堤、第四埠頭のマイナス14メートルバース・マイナス10メートルバース、平成11年度分として西港の泊地、東港の防波堤の整備と聞いている。

渡部(智)委員

北海道の場合、特に不況の影響は大きく、失業率も非常に高い状況にある。石狩湾新港も道内の事業なので、地元の企業を含めて事業に参加し、雇用の発生をもたらすことを十分念頭に置いて取り扱うべきと思うがどうか。国の総合経済対策なので、数字だけの問題ではなく、現実にそこに雇用が現れてこそ経済対策と言えると思うがどうか。

港湾部次長

地元の企業への発注について、我々も機会あるごとに管理組合等をお願いしているが、企業側にもできる範囲の仕事を見極めながらPR等も含め営業活動をしてほしい旨を言っているので、今後もそのような方向で話をしていきたい。

渡部(智)委員

今回の補正で、組合債が5億800万円、債務負担行為として4億2千万円となっており、いずれも建設費にかかわることなので、当然母体負担がそこにからんでくると思う。

これまで委員会の中でも母体負担の軽減に努めていくと言っていたが、具体的にどのような取り扱いをしてきているか。

港湾部長

新港そのものの諸経費の節減に努めるのはもちろんであるが、以前には金利の低下による借り替え等も行っており、収入の面ではポートセールスによる入港船舶の増加を図り、使用料等の収入増加に努めているところである。また、事業の推進にあたっては、港湾計画に基づき優先順位をつけて計画的に行う等協議をしながら進めているところであり、今後もそのような方向で進めたい。

渡部(智)委員

経費節減や借り替え等をするのは日常的に当たり前のことであると思う。努力していくというのであればもっと計数的に努力すべきと思うがどうか。

港湾部長

もちろん予算等についても十分な協議をしているが、当然見込まれる公債費の増加等についてはシビアかつ計数的に精査しなければならないし、ポートセールスや土地の売買等についても収入を左右するので、それら港湾の業務の推進についてはいろいろ連携をとりながら進めていかなければならないと考えている。今回の平成11年度予算についても、さらに精査・調整をし、業界の意見等も聞きながら対応を検討して進めていきたい。

渡部(智)委員

東埠頭の液状化対策は何年までに完了する予定か。

3工区について、平成11年の何月に完了の予定か。

西防砂堤の調査・設計費はいくらか。

マイナス14メートルバースの調査・設計費はいくらか。また、前回の港湾計画の改訂をめぐってのやり取りの際に、平成16年度の供用目標としていたが、これは変わっていないか。

島防波堤の間口カットは平成15～16年度を目標と言っていたがこれも変わらないか。

(港湾)小田主幹

平成9年度～12年度の予定である。

埋め立て免許の期限が平成11年7月までなので、それまでに完了の予定である。

調査・設計費としては5千万円程度を予定している。

調査・設計費は1億2千万円程度を予定している。

港湾部次長

供用開始時期について、平成11年度から調査に着手する予定であるが、現段階では平成16年度の目標は変わらないと考えている。

マイナス14メートルバースの供用開始に向けて工事をするというので、現段階では平成16年度の目標は変わらないと考えている。

委員長

質疑終結。散会宣告。