

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11年 2月 5日(金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 3時29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(智)・横尾・阿部・西脇 各委員 (斉藤・渡部(輝)・佐藤(次)各委員欠席)		
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="margin-left: 40px;">委員長</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="text-align: right; margin-right: 40px;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議宣告。署名員に秋山・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

平成11年1月27日付で母体協議があった。

(内容について資料1-1、1-2、1-3、1-4により説明)

この補正予算案については検討の結果、同意したいと考えている。

委員長

「平成11年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案について」

(港湾)小田主幹

平成11年1月27日付で母体協議があった。

(内容について資料2-1、2-2、2-3、により説明)

また、この予算と関連し、昨年7月15日開催の当委員会で説明している平成11年度港湾建設事業に変更があったので報告する。

(内容について資料2-4、2-5により説明)

この予算案については検討の結果、同意したいと考えている。

委員長

「石狩湾新港管理組合条例の一部改正について」

(港湾)小田主幹

2件の条例案について母体協議があった。

「石狩湾新港管理組合職員等の旅費に関する条例の一部を改正する条例案」については、25km未満の旅行の支給基準の見直しにより所要の改正を行うものである。

「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」については、花畔3号上屋の本年3月竣工にあわせ、くん蒸施設使用料を追加するものである。

以上、2件の条例改正案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)小田主幹

人事院勧告に伴い改正され、平成10年12月24日付専決処分されたものである。

委員長

「平成10年石狩湾新港管理組合議会第3回定例会について」

(港湾)小田主幹

昨年11月27日に開催された。議案については「平成9年度石狩湾新港管理組合一般会計歳入歳出決算に関する件」「指定金融機関の指定に関する専決処分につき承認を求める件」「交通事故の補償に関する専決処分報告の件」で、いずれも同日付をもって認定並びに承認の議決がされた。

委員長

「石狩湾新港の家畜伝染病予防法に基づく港指定の要望について」

(港湾)小田主幹

新港背後地の企業で構成される石狩湾新港冷蔵協議会(7社)から石狩湾新港管理組合に対し、家畜伝染病予防法に基づく港指定について平成10年5月8日に要望が出され、同法に基づく港指定を受けるため国に要望するよう北海道に要請したい旨、管理組合から平成10年7月16日付で協議があった。また、当市に対しても誘致企業4社を含む同協議会から平成10年6月3日付で同様の要望が出されている。

市としては港湾関連業界への影響や市経済全体に与える影響を考慮し、直接、冷凍事業者の意見を聞くとともに、関係機関、小樽港湾振興会及び小樽商工会議所の意見を聞きながら慎重に検討してきたところである。(港湾振興会、商工会議所からは、平成10年12月28日付で資料3のとおり意見をもらっている。)

市としては、管理組合に対する回答にあたり、両団体の意見を尊重するとともに、議会の審議を踏まえ、石狩湾新港の家畜伝染病予防法に基づく港指定の協議については判断していきたいと考えている。

委員長

これより質疑に入る。

西脇委員

平成10・11年度予算について

単独事業と3工区埋立事業が減ったため、平成11年度予算規模は平成10年度と比較し5%のマイナスとなっているが、母体の負担は逆に約9%増えている。これまで背後地の企業立地によって税収があるので無駄な投資ではないと答弁してきたが、投資効果と税収のバランスがとれるのはいつか。また、6分の1負担は今後どのように推移するのか。

(港湾)小田主幹

確かに母体負担は平成10年度と比べて増えているが、これについては、公債費の増、事業縮小による人件費充当の減等増えた要素がある。投資効果と収入のバランスについては、平成8～9年ころから4億円前後の母体負担金と収入という意味では少しずつバランスがとれてきているが、年度毎の事業内容により母体負担金もばらつきが出てくるので、必ずしも毎年バランスがとれるとはなっていない。

西脇委員

第3次補正で、景気対策として約22億円が新たに補正された。国の直轄事業だからいいという議論もあると思うが、これには必ず裏負担がつき、結局直轄事業・補助事業が増えれば管理者負担も増えることになる。主な直轄事業は北防波堤の延伸と改良事業であるが、これは静穏度を高めることと合わせてマイナス14メートルバースに対応させることを前提として進められている事業である。しかしマイナス14メートルが本当に必要かは甚だ疑問である。利用計画もなく工事を進め、完成してからポートセールスで利用を促進するというのはおかしいのではないか。また、東京新聞は、「国の財政破綻の裏に公共事業ありき」と指摘しているが、これらについてどう考えるか。

港湾部次長

石狩湾新港は昨年に比べ若干開発効果が落ちているが、背後の企業等も少しずつ誘致されてきている。企業からの港湾利用要請等もあり、飛躍的な発展にはまだ至っていないが、整備を進めていかなければならないと考えている。マイナス14メートルバースも企業の要望があることから整備を進めなければならぬと考えている。

西脇委員

企業から要望があるというのが唯一の理由であるが、採算性や投資効果で考えると疑問である。ただ年に数回しか使わないのに企業から要請があるからつくるとなれば過大投資である。国の危機的な財政を建て直すには、国・地方合わせて年間50兆円という公共事業費の不必要な部分を見直すしかないと思う。今回の補正は景気対策だと言うが、結果的に管理組合の平成10年度予算規模は当初予算の倍になっている。これで本当に景気対策として小樽市や石狩市が潤ったのか。結局は一部のゼネコンの仕事を確認する程度で終わっており、地域の企業に波及効果は及んでいないのではないかと。

港湾部次長

昨年は直轄事業を含め相当額が補正されており、道・石狩市・小樽市を含め相当数の企業が入札に参加しているが、小樽市の企業は若干発注量が落ちているようである。そのときの事業の内容によって変動があると思うが、事業費の相当の額が地域に投下されていると考えている。

西脇委員

結局国の事業を受注しているのは大手ゼネコンである。本当に必要な景気対策で20億円も投資するなら別な分野に投資した方がいいのではないかと。実際に地域経済の景気対策というのであれば地元に戻さなければ意味がないが、小樽の発注率は平成8年6.4%、平成9年6.2%、平成10年5.3%と下がってきており、地元には波及効果がほとんど及んでいない。平成11年度予算にも同意する方向と言うが、例えば国の直轄事業の内、マイナス14メートルバースをやめるだけで管理組合負担が8億円減ることになる。本当に国民の要求に根差した事業かどうかを考えれば同意すべきではないと思うがどうか。

市長

港をつくってからのポートセールスや、現実的に使用する状況にないものに対する投資等の問題が根幹にあると思うが、我々も港湾の性格上つくってからポートセールスをするのでは効果が出るまで相当な期間がかかることになるので、作りながらポートセールスをしていくのが普通のやり方だと考えている。また、波及効果については、いろいろな機会に市内業者の活用について関係先に申し入れている。いろいろな面で参入の割合を高めていく努力をしており、今後も取り組むべき課題だと思っている。

西脇委員

現実には物流が増大する中で早めに計画を立てるのであれば分かるが、現在すでに過剰な状態になっているので、不要不急の公共事業は見直すべきである。

家畜伝染病予防法に基づく港指定について

昨年6月3日に石狩新港冷蔵倉庫協議会から小樽市に、家畜伝染病予防法に基づく港指定について協力の要請があった。管理者である知事からは7月16日に文書で、北海道が国に対して港指定を求めることを要請することについて協議があった。その後、小樽商工会議所・小樽港湾振興会に12月1日付け文書で市長は意見を求めている。この半年間は何を行い、何故このような事態になったのか。

(港湾)小田主幹

まず動物検疫の関係で小樽検疫所からどのような場合に指定されるのか等いろいろな情報を集め、冷凍事業者個々へのヒアリングを重ね、我々の基礎知識的な部分を踏まえた上で商工会議所・港湾振興会へ照会をした。また、道の空港港湾課・酪農畜産課の情報・指導を受けてきている。

西脇委員

その程度のこと半年もかかったのか。各会派には今月1日になって、このような話が来ているので今日の委員会の論議を踏まえて管理者たる道知事に態度を示すという。何故これまで議会に報告されてこなかったのか。

港湾部長

動物検疫に関わる港指定については、内在する問題が非常に多く、大きな影響が考えられることから、我々も勉

強し、また業界がどのように考えているのかを承知しなければならないということで、新港背後地の企業を含め小樽市内の企業で構成されている冷凍事業協会の会員1人1人に意見を聞き、実際に港湾関連業界・商社などにも意見を求めてきた。また、これらを集約した上でそれらを基にして振興会・会議所にどのように考えるかを最終的にまとめて聞いたというのが実態である。動物検疫の関係は年々物流が減ってきており、その中で小樽の動物検疫に関わる量がどの程度になるのかという流れも承知しておかなければならないので、それらも含めいろいろと調査し、関係者の意見を聞いていたということである。

西脇委員

そうであれば尚更、その内容は今日の議会に報告されて然るべきである。今日出されているのは振興会と会議所からの条件付き同意の文書だけである。会議所や振興会に市長が出した文書はたった2行にすぎず、これをもって半年かけて調査した内容が含まれているとは思えない。今まで行ってきた仕事をまとめてあると思うので議会に提出してほしい。

今出せないなら早急に出すようにしてほしい。

港湾部長

いろいろな調査活動をしており、その記録については内部で整理しているので示せると思う。議会に審議してもらう旨の提案については確かに遅れたが、最終的に直接関係する団体がどのような対応をするかということをもまず示し、それから小樽市議会の質疑・意見を踏まえた上で回答しようと思っている。

西脇委員

議会意思を示す上でも、どのような要望が関係機関から出ているのか、関係者から話を聞くべきであったと思う。どう見ても、取扱いが間違っていると思うがどうか。

港湾部長

確かに調査に時間をかけていたということは事実である。その中で、議会に報告するにも、データ等基になるものの調査活動・勉強が必要であった。それらを踏まえて今回、議会の意向を伺いたいということで報告させてもらった。

西脇委員

審議の前提になるものが十分でない。まったく議会としては十分調査する時間がない。先程、報告ではかなり複雑で重要な問題を含んでいるので時間がかかったというが、どのようなことが含まれているのか。

港湾部次長

小樽港では冷凍ものとして、特にマトンを扱っており、外来の冷凍船で平成9年度実績で6,000トン位入ってきている。また、最近は苫小牧にコンテナで揚げられ、小樽港に運ばれ、小樽港で検疫を受けた後に札幌・新港方向へ出荷されており、一部小樽の冷凍庫に保管されているものもある。量的には2,500~3,000トン位である。それらを利用している倉庫企業は影響を受ける懸念があるということで、時間をかけていろいろな方の意見を聞いてきた。

西脇委員

小樽に直接入るのは6,000トン程度であり、あとは苫小牧経由で検疫を受けに来て、また石狩背後地や札幌へ戻っていく。この間80km位無駄な運送にかかり、新港地域に進出したメリットを十分享受できていないので、この無駄をなくすためにも新港に港指定をしてほしいというのが理由のようである。

会議所や振興会からは主に2つの条件が付されており、それが認められれば同意しても良いとの内容になっている。1つには、肉冷凍もののうち、コンテナで扱うものに限ること。2つには、他港が同調することのないよう道が指導せよということである。もし小樽が新港の港指定を認めることにより、他港も手を挙げることになれば、現

在の港湾相互の役割分担は無意味になる危険性がある。すなわち苫小牧がこの機能を持てば業者にとっては一番良い訳だが、もし苫小牧がこの港指定に手を挙げた場合どうするかということだと思う。

この港指定については何か農林水産省の許可条件があるのか。どのような港でも手を挙げ、北海道が要請すれば港指定が可能なのか。小樽がもし条件付きでゴーサインを与えた場合に他港も手を挙げて、小樽に現在入っているマトンの6,000トンの既存権益が侵されることにならないのか。

港湾部次長

動物検疫については、道知事が国に対し要望するという手続きになっており、その要望を管理組合から要請することになる。指定にあたり農水省の基準は直接聞いてはいないが、業界の話では、一定の貨物量が定期的に船あるいは航空機で年何隻・何機入るという実績なくして指定は難しいと聞く。

西脇委員

商工会議所や振興会から出されている2つの条件がクリアされた場合に、小樽で保管されている2,500~3,000トンが直接的に影響を受けるのではないかとということだが、それだけでとどまるのか。

港湾部次長

冷凍事業協会や取扱代理店の方々の意見を聞くと、現在のところ、我々が外来の冷凍船で受けているマトンに限って言えば、肉は当分コンテナ化されることはないのではないかとことである。規制緩和等も考えていかなくはならない時代でもあるので、どこまで規制できるかということは疑問もあるが、業界の方々の意見を聞いた中では、当面のところはそのようなことはないと言っている。

西脇委員

小樽港の中央地区再開発1期工事が終了しマイナス14mバースも出来ており、小樽港にコンテナ船が入れば全ては解決する。港指定を容認する以前にその方向の努力をしてきたのか。小樽に検疫所があるという有利性を逆に生かすべきではないのか。

港湾部次長

中央地区再開発は平成12年には全面供用の予定であり、業界の意見を聞きながら、その利用について検討している中では、コンテナ航路の誘致も話題に上がっている。しかし、コンテナ航路はすぐにできるものではないので、これからどのような形で動いていけばよいか、業界や関係者の意見を聞きながら方向性を探っているところであり、何とか誘致に向け努力していきたい。

西脇委員

たていわ丸の事故について

事故の経緯について説明せよ。

埠頭事務所長

昨年12月21日に石狩湾新港からタグボートの応援要請があり、午前5時15分にたていわ丸が小樽港を出発した。この時点では天候は曇りであったが視界は良好であった。

6時に天候が急変し、猛吹雪・強風となり、視界不良によりレーダーを起動したが、作動しなかった。7時ころうねりにより船底に接触の感触を受けたが、砂地であったため自力で脱出し、7時30分石狩湾新港に入港した。この際船体に異常が認められなかったため、9時30分にタグ作業を終了し、10時15分小樽港に帰港した。

西脇委員

レーダーが作動しなかったとのことであるが、いつから調子が悪かったのか。

埠頭事務所長

このレーダーは昭和58年に設置したものであり、たびたび故障をしていたのでその都度修理して使用していた。通常は港内作業が主でありレーダーを使用していなかったためその時点では故障しているとは考えていなかった。

西脇委員

港外に出るのであれば、安全を確保するための機能を事前に点検してから出港するのが当然ではないのか。

埠頭事務所長

船が大きく、暖気運転をしなければならぬのですぐには動かせない。始業点検は日常行っていたが、レーダーについてはその時は点検をせず、暖気運転のスイッチを入れたまま出発したとのことである。

西脇委員

この船を新しく買うとすればいくらくらいするのか。

埠頭事務所長

新船を購入するならば4億5,000万円程度だと思う。

西脇委員

プレジャーボートでも人工衛星を使ったレーダーがついているのに、4億5,000万円もの船でレーダーが使えないのは考えられない。船員法第8条には発航前の検査について、「船長は命令の定めるところにより、発航前に船舶が航海に支障ないかどうかその他航海に必要な準備が整っているかいないかを検査しなければならない」となっている。また施行規則第2条の2には「無線設備その他の設備が整備されていること」となっており、同条第8項には「航海を支障なく成就するため必要な準備が整っていること」となっている。これらに明らかに抵触するのではないかと。もし接触したのが砂地ではなく岸壁や他の船であればもっと大変なことになっていた。資料の航行図を見ると、石狩湾新港の灯台から約3キロ留萌寄りに行き砂地に乗り上げている。このようなことがこれまでも放置されていたとすれば、港湾管理者として重大な落ち度ではないのか。

港湾部長

タグボートについては港のみを航行する船舶ということで船員法から除外される面もあるが、当然これに準じた検査・点検等が必要と認識している。悪天候の中とはいえレーダーそのものが活用できず、また通常の航行でも経験等に基づき行ってきたという経緯もあり、今回は灯台の灯りを吹雪の中で見誤ったという結果になった。市の財産を傷つけてしまったということについて責任を感じており、今後二度とこのようなことのないように注意したい。

西脇委員

機器の点検・確認についてのマニュアル等を作成すべきではないのか。今回は砂地だったのでこの程度で済んだが、人命に関わることでもある。事故防止の観点でどのように考えているか。

市長

機器等の事前点検を強化するとともに、保険を掛けること等も検討していかなければならず、いろいろな面で人命にも関連する問題であるので、今後どうあるべきかについて内部で十分検討して対応していきたいと思っている。

西脇委員

一般的な事故として扱われている印象を受けるが、これは明らかに人為的な事故である。レーダーの故障でたていわ丸が使えないのであれば、さくら丸を使う等の対応をしなければ今後も同様な事故が起こる可能性があると思う。二度と起こらないようにしてほしい。

工業用水について

背後地へ供給する工業用水は、新港の環境アセスでも触れられているが、平成17年には1日最大約2万5,000トンが必要とのことである。現在地下水で賄っているのはあくまでも暫定的な措置であるということで、4月からは1万7,500トンの供給ができるとのことであるが、何故、道が初年度から3億円以上も持ち出ししなければならないのかということが問題になっている。現状として、企業立地が計画通り進んでいないことが水需要を少なくし、独立採算性が維持できないことになっていると思うが、計画に対し企業の立地や操業はどの程度進んでいるのか。また、計画通りに進んだ場合工業用水の事業は収支バランスがとれるようになるのか。

企業立地・貿易推進室長

背後地の企業立地については、平成9年8月に改定された道の土地利用計画によると、全体の開発面積3,022ヘクタールの内約4割の1,200ヘクタールが企業立地用地になっている。その内、約730ヘクタールに720社が分譲されており、分譲率は約60%となっている。720社の内530社程度が現在操業しており、企業団地としては日本でもトップクラスの企業集積になっている。ただ、昨今の経済情勢の中、最近の企業立地は進んでいない状況にある。工業用水については、最終目標年次が平成17年であるが、残面積がすべて売れたと仮定しても企業経営の省エネ化もあり、水需要は当初の計画通りには使われないと考えている。

西脇委員

現在はすべて地下水で賄っているが、いずれ上水は当別ダムから、工業用水は石狩市域から賄うとのことである。工業用水道事業1期工事分の用水が供給されれば地下水の利用はなくなるのか。

(企画)山崎主幹

現状、自家用工業用水道事業として組合で地下水を汲み上げて使っているが、平成11年度以降も継続されるということで話が進んでいる。現状30社程度がこの水を使っているが、今後もほぼ10年間にわたって地下水汲み上げによると聞いている。

西脇委員

環境アセスによると、工業用水は平成10年度に完成するので、地下水汲み上げはその時までとなっていたが、強制力はないのか。

(企画)山崎主幹

食品製造業では工業用水は適さないということで上水に頼らざるを得なくなるが、単価が8~10倍になることもあり、それらも踏まえて道や組合も含めた議論をしており、しばらくは地下揚水の事業を進めることとなっている。また、すべての企業が上水に切り替えるだけの給水量を持っていないこともネックになっている。新たな上水の事業が完成しなければ不足することも含め当面は地下揚水を使用すると聞いている。

西脇委員

初年度から3億円以上の持ち出しが必要になっている。苫東開発の大破綻ほどではないが、新港背後地も計画通りには進んでいない。苫東開発のような大型公共事業は先を見据えて取り掛かることが国の財政を建て直すことにも寄与すると思うがどうか。

市長

苫東と新港を比較すると、大都市に隣接している、企業立地がかなり進んでいる等いくつかの違いがあり、今後の努力をすることによって港湾振興地域としてさらに着実に進むことができると考えている。

渡部(智)委員

たていわ丸の事故について

海上保安庁から事情聴取があったとのことであるが、海上保安庁との係わりはどうであったのか。また、予算の総務費について、ひうら丸の定期点検ということでこれだけの額になったとのことであるが、不備な点を含めての修理なのか、それとも今回の事故に関する部分だけの修理なのか。

埠頭事務所長

12月25日に船体の周りに若干のオイルが見られたため海上保安庁に連絡した。この時点で保安庁の指示で船の周りにオイルフェンスをつけた。1月14日に海上保安庁に事故の概要を説明した。1月22日に私と船舶係長と係員が海上保安庁に行き、事故の起きた状況について事情聴取を受けた。現在修理しているのは事故を起こしたプロペラのシャフト部分であり、精密検査等を行い修理している。

渡部(智)委員

レーダーはそのままということか。海上保安庁からも安全航行について指摘を受けると思うが、安全航行に対する整備についてどのように考えているか。

埠頭事務所長

レーダーは出動前に故障しがちということで取り替えることになっていた。現在は取り替えて新しいものになっている。海上保安庁の事故報告について、文書によるやり取りはなく、口頭で概要を説明している。

渡部(智)委員

小樽港と石狩湾新港のタグボートの行き来に関する確認や協定等はどのようになっているのか。

(港湾)小田主幹

昭和63年7月1日の契約として、小樽港のたていわ丸、さくら丸、石狩湾新港のひうら丸が事故や定期点検等をする場合には支援をするという協定書がある。今回の場合についても石狩湾新港管理組合からの要請に基づき出動している。

渡部(智)委員

商船の扱いはどのようになっているのか。例えば小樽港にパナマックスが入港する場合等はどのような応援の仕組みになっているのか。

港湾部次長

それぞれ引き船が必要な際に要請するという仕組みになっているが、例えばパナマックスの場合は引き船が不足することもあり、石狩湾新港に要請している。

渡部(智)委員

昨日の朝8時にアメリカのイージス艦が入港したが、その際タグボートは足りたのか。

埠頭事務所長

さくら丸とひうら丸の2隻を使用した。

渡部(智)委員

ひうら丸の要請は日常の商船と同様の扱いをしたのか、それとも別枠の取り扱いか。

港湾部次長

基本的には双方の引き船業務に必要な時点で要請することとなっており、入港するのに2隻体制が必要ということで、ひうら丸を要請している。

渡部(智)委員

商船なら分かるが、タグボートが1隻修理中であれば、要請してまで接岸の手伝いをしなければならないのか。むしろ入港しても接岸しない等、いろいろな方法を考えるべきではなかったのか。

港湾部長

船の航行安全が第一であり、艦長やパイロットの判断が重要になるが、その中でタグボートが2隻必要ということで用意したものである。これについては小樽港を利用する船の安全を確保するために必要ということでこのような対応をした。

渡部(智)委員

安全航行を考えるなら、わざわざ石狩湾新港にまで接岸の手伝いを要請する必要があったのか。通常の商船であればこれまでも取り扱ってきたが、軍艦の場合はまったく別の取り扱いとして考えていくべきではないのか。安全航行のためにタグボートが2隻必要であれば、現在1隻が修理中であるから接岸せずに沖や港外に停泊することも考えられたのではないか。

港湾部長

イージス艦が入るということについて21日か22日ころ港湾部に情報が入ったが、我々もタグボートが1隻修理中ということで代理店には、小樽市としては1隻しか対応できず、2隻必要なら石狩湾新港に要請しなければならないが、天候等についての心配もある旨は伝えた経過がある。

渡部(智)委員

後日、昭和63年7月1日のタグボートの契約書を見せてほしい。

家畜伝染病予防法に基づく港指定について

議会への手続きに関する問題については西脇委員と同感である。

答弁の中では、3月議会もあるので、そのなかで十分審議してもらいその上で判断したいということなので、それはそれとして受けておきたい。

先程の質疑のなかでは、議会よりも商工会議所、港湾振興会との調整を行ってきたという答弁があったが、この動物検疫に関わるこれまでの経過としては、東京 - 小樽間のコンテナ航路として唯一のライナーであった清崎丸、清浦丸が苫小牧に航路変更するという時から議論されており、また、石狩湾新港に大手冷凍冷蔵業者が立地をする時点でもそのことに対して小樽の冷蔵・冷凍業界から陳情が経済部にも上げられている。

冷蔵貨物に関する要請が今日までいろいろあったと思うが、一連の経過を示せ。

企業立地貿易推進室長

昭和41年に家畜伝染病予防法に基づく畜肉と家畜指定検疫物の輸入港の指定を小樽港は受けている。昭和47年に動検の北海道小樽分室が小樽に設置された。それ以降、分室の昇格問題が議論され、昭和52年8月に農林水産省横浜動物検疫所小樽出張所に昇格した。その後、昭和60年代に入り、港の法指定の中で道内各港でも競争となり、昭和60年に室蘭港でシンガポールなどと定期コンテナ航路ができ、昭和62年に動検の指定を受けている。小樽港でも畜肉だけではなく生体も扱えるように運動してきたと記録にある。

競争時代に入り、千歳のエアカーゴ構想や苫小牧の大規模主要コンビナート問題等いろいろなことがこの問題からみ、小樽が全道一の食肉輸入港という位置づけが、いろいろな問題により影響を受けることになり、権益を守るため業界と一体となり運動を繰り返してきた。平成4年に千歳と苫小牧の中間の厚真町地区に生体(活動物)の係留施設ができるという動きがあり、一段と小樽としても警戒を強め、権益を守るために種々運動してきた流れがあった。

新港の背後地区に大型の冷凍倉庫が進出してきた問題だが、倉庫業界は物流の効率化の波にもまれており、畜肉に関しても札幌に拠点となる地区がいくつかある。新港における背後地区は北海道における産業基盤、港を中心とした物流拠点とするという流れの中で、小樽市域や石狩市域の流通地区に大型の冷凍倉庫を持つ業界が張りついている。7社で構成している石狩湾新港地域における冷凍倉庫協議会のうち4社が小樽市の企業である。

港湾部長

清崎丸、清浦丸については詳しくは承知していないが、統計によると東京ルートとして最終の昭和59年の段階で年間45隻入っていたという記録がある。その後、日本海ルートということで船は変わったようだが、東京ルートの最後はトン数にして5万5,000トンとなっている。昭和54年には9万7,000トンあったので年々減っている状況にあった。小樽港としてコンテナ船を扱わなくなったのは平成7年である。

渡部(智)委員

当時、清崎丸、清浦丸が航路変更をして苫小牧に行ったことにより、貨物の流れが相当変わった。その中でも、動物検疫は小樽港にあったのでコンテナについては小樽でヤードを確保して検疫を受けていた。その基地が中央埠頭の基部にある。当時コンテナの肉類については小樽の倉庫に結構入っていた。貨物量は減っているがマトンについては小樽港のものとして今日まで来ている。当時の議論のなかでは、こうしたものはできるだけ小樽港として確保し、小樽の倉庫業者に与える影響は最小限にしていこうと言っていた。今は石狩湾新港には大手の冷蔵業者が入

っているが、これができるまでは東京、横浜で仕事を行っていたので、小樽の冷蔵業者としては船が入ることによって一時保管を行っていた。

企業立地にあたっては、港湾の既存の貨物についてできるだけ脅かさずにやっていきたいと言っていたが、現実としては小樽の業者に影響が出てくるという問題は続いていた。今の時代、動物検疫の指定が少しでも近くにあることによって、輸送のコスト削減、効率化ができるのは当たり前である。苫小牧で検疫ができれば業者として一番良いのははっきりしている。今回の件は石狩湾新港に検疫を認めるという話であるが、問題は、今までの経過の中で行政に対して要請されてきたものがどの程度対応されていたのかということである。何でも規制緩和ということでは片づけるのではなく、それに対する措置がこれまできちんとできていたのか、できていないのであれば従来からの既得であるのでこれを守るべきであると思う。いままでやってきた事を説明せよ。

企業立地貿易推進室長

動検に関しては冷凍倉庫業界だけではなく、輸入商社や船舶代理店、食肉加工業などいろいろな業者が既得権益のなかで営業を行っている。したがって、いろいろな業界がからんでくるので、いろいろな側面はあるが、行政として行ってきたことは、例えば、法指定を受け、他港に優位性を保つということ、使いやすい港をつくっていくこと、マトンを扱うということで国際的な都市との姉妹都市提携を行い、権益を守ってきたこともある。

また、この業界は単発ではなく集積が必要なので、その集積を図ってきたことなどいろいろな取り組みを行ってきた。苫小牧が「生体に限る」という特異な検疫の指定を受けているのも、議会を含めた小樽の官民の取り組みの結果、小樽の優位性を守ったということの表れでもある。

港湾部長

今回の問題に関し、関係業界といろいろな話をしたが、昭和41年に小樽が検疫の指定を受けたのは、当時行政と業界が一体となり動いた結果であるという話もあった。その後、苫小牧は生体に限るとしたことも業界と行政の努力の結果であるという話も聞いた。

冷凍業界からの話では、マトンについては一時期2万5,000トンもあったが、現在は6,000トンまで落ちているという話や、物流の流れそのものが変わってきているという話もあった。行政としては施設整備を図りながら、貨物量の増大に向けたポートセールス等を通じ、業界との連携を取っていかねばならないということで動いてきている。

また、マトンについてはまだ権益が守られているが、今後これがどうなるかという危惧を持っているので、我々としてもニュージーランドの関連団体にも話をしながら、権益を守ってほしいと伝えている。貨物量の確保と増大が一番大事なことと思っており、これには業界自体の努力も必要であり、また、行政としても事業の活発化に向けて努力していかねばならないと思っている。

渡部(智)委員

マトンの指定港は小樽港、大麦・小麦は小樽港・函館港、米に関しては輸出入に関わることだが、大型は小樽港となっている。インドネシア米については小樽・室蘭・苫小牧・函館と範囲が広がっている。小樽の倉庫は非常に老朽化しているため米の管理上に問題があると言われている。今までは指定港ということで守られてきたが、これだけ港湾整備とともに施設が良くなることによって、逆に指定が邪魔になってきている面もある。動物検疫に関わる面も、小樽の業者にしてみれば権益を守りたいため反対であると思うが、時代の流れから一定の条件を付けて認めざるを得ないという苦しい部分もあると思う。そうした面を行政としてしっかり受け止めて、施設の整備を図りながら貨物を守っていく必要があると思う。

西脇委員の「中央地区にコンテナ船が入ってくればこの問題は解決するのではないか」という質問に対し、「どういうかたちで動けば良いのか業界と相談の上で」という答弁であったが、これでは非常に遅れている。コンテナ船に対応していくという観点から港湾計画の策定に時間をかけ、整備に入っている段階になって「業界と相談」等

と言っているのではなく、むしろ小樽港での取り扱いについて、もっと積極的に考えるべきである。部長の「小樽港での貨物の増大を図っていきたい」という答弁との矛盾を感じたので、もっと前向きに貨物量の増大につなげる施策を積極的に考えてほしい。

ポータラジオについて

新港で行うというのは今日まで一度も聞いたことがなかった。小樽港としては運営協議会を含めもう実施されていることだが、この新設にあたって母体に対し、民主的に話し合いがあったのか、経過を示せ。

(港湾)小田主幹

小樽港では平成9年10月に開設しており、当初の予想をはるかに上回る利用があるが、今年度に入り、石狩湾新港管理組合がポータラジオの設置に向け検討をしているという話を聞いた。その段階では独自に機器を設置し、運営についても委託すること等を検討しているということであった。小樽市に管理組合から話があったのは9月17日であり、管理組合が電波管理局から指導を受けた中で、1湾1局という免許基準があり、石狩湾については小樽ポータラジオ局が既に開局しているので、この状況では免許の許可を得るのに時間が要するし、また、機器を新たに設置しなければならないということがあった。そうした中、電波管理局から小樽ポータラジオ局の機器を借り、開局することが可能であるという指導があり、現実味を帯びた話となり相談、申し入れがあったという状況である。

渡部(智)委員

母体負担の金額について

これまでも低減に努力してきたというが、どのように反映されているのか。何故予算総額が減っているのに負担額は増えているのか。また、港湾計画との関係でこの金額はどこまで増えるのか。

(港湾)小田主幹

公債費の支出が1億4,800万円程増えており、この6分の1が小樽市の負担とすると約2,400~2,500万円程度になる。また、事業費が大幅に落ちたため、補助事業や埋立事業を実施するに当たり、事務費の中で人件費や管理経費等に充当される部分について、平成10年度は7,200万円であったが、平成11年度には事業の縮小等により525万円となり、約6,600万円程度の管理経費への充当ができなくなり、市負担で約1,100円程度の増となっている。さらに6年に1回のタグボートの定期検査が約4,500万円となり、負担は約750万円になる。合計で4,300万円程度の負担増となるが、実際の負担増は3,800万円程度であり約500万円程の差額になっている。この6倍に当たる約3,000万円が管理組合として節約・節減に努めてきた分であると考えている。

港湾部長

負担金の額が最高になるのは平成13年と見込んでいるが、それ以降施設整備も整って利用が高まり、埋立地の売買も順調に進めば負担金にも影響してくるので、そのような中で今後の推移を見守りたいと考えている。

渡部(智)委員

努力してきたのはどのように反映されているのか。

港湾部長

我々も毎年事業予算を立てる段階で、今後の計画に対する費用対効果等も含め十分協議して進めてきている。直接負担金は我々としてもできるだけ切り詰めてほしいと考えているので、管理費を含めた内容の点検をしながら軽減を図っていくという状況である。

横尾委員

家畜伝染病予防法に基づく港指定について

小樽港と石狩湾新港でいくつかの機能分担の約束があるが、その中で外貿貨物として「集約すべきマトン、バナ

ナは既存施設の活用が可能である小樽港で取り扱うものとする」となっているが、これはまだ生きているのか。

港湾部次長

あくまでも港湾計画の貨物量推計の時点で、それぞれ住み分けをして進めていこうということで双方で確認している。実際にマトンについては小樽に冷凍機能があるということもあり、そのような決め方をしたが、最近新港の背後地の企業についてもコンテナで来る冷凍業者も含めて相当数の企業が立地している。我々としてはそれぞれの既存の施設や機能を有効に利用し、双方機能を振り分けながらそれぞれの事業発展をすることを考えており、現在も約束は生きていると考えている。

横尾委員

機能分担は非常に重要なことと思っている。自由経済の社会の中で規制緩和が進んでいるが、健全な資本主義経済の社会というのは裏付けとなる一定のルールが必要であると言われている。法案や様々な規制によらない、むしろ自主的なルールを作ってそれを守りながらお互いに発展していくという意味では、このような機能分担の約束事というのは非常に大切だと思う。中身は時代によって変わっていくと思うが、交わした約束を無視しない、大切にしていくというのはルール作りの土台になることであると思っているので、この点から考えて、今回のこのような要望を市が了解するとなるとどうなのかという思いもある。昨年6月3日に冷蔵協会からの要請があり、昨年8月12日に港湾振興会と商工会議所から石狩湾新港にかかわる平成11年度の港湾関係事業予算について、市に対して意見書が出てきた。この中で、例えば港湾振興会からの1点目については、「石狩湾新港の整備に当たっては小樽港との機能分担を図りつつ行うことが、新港建設のスタートからの基本理念であり、これは将来に亘って堅持すべきものである」と謳われており、また商工会議所からも「機能分担及び相互補完を図る上からも、両港を結ぶ幹線道路の整備が重要である」と機能分担が入っている。しかも出てきた日付を見ると、小樽市に対して来たのが6月か7月であり、その内容というのは6番目の機能分担の約束事に関わる問題である。8月に出てきた意見書では、これら機能分担は継続であり、将来に亘り保持するものだとなっている。半年くらいの期間があるということであるという調べたとのことだが、今回の商工会議所と港湾振興会から上がってきた意見書について、機能分担の関係ではどのように感じるか。

港湾部長

確かに8月6日の新港の予算にかかる意見書については、機能分担の関係の指摘が含まれていた。将来に向かって守るという考えであるが、今回の意見書の中では同じ冷凍食品や肉類の関係でもコンテナの荷物に限るという分類になっている。新港は現在直接釜山航路から肉が出ているということであり、また、苫小牧に入る冷凍関係の貨物については一旦横浜に輸入されるが、横浜の動物検疫業務は非常に混んでおり、できる余裕がないので、内航航路で苫小牧に回っている。従って苫小牧にあがるのもコンテナの貨物になる。

そのような中でコンテナに限るという条件がついているので、機能分担は守られていくという考えを持っている。

横尾委員

貨物なので現状の形態からいろいろな形が変わっていくという意味では、一角を崩されることによって、今後大きく変わっていきはしないかという点で危惧をしている。先に既成事実がどんどんできあがってからどうしようと言うのではなく、もう一度新たな機能分担の骨子的な検討に手をつけていくべきと思うがどうか。

市長

機能分担をどのように考えるかということは色々解釈があるが、これは絶対的なものではなく、規制緩和に伴って動いていくものである。我々も港湾管理者として努力していかなければならない面もあり、業界としても荷物の引き方等の積極的な経済活動を行い、民と官が力を合わせ港湾活動の強化を目指していくことが必要だと思う。例えば苫東厚真の場合については、いろいろ難しい問題があったが、私も何度か業界とともに話を生体に限るということで歯止めをかけたものである。今回、業界との折衝の経緯についてその都度は聞いていないが、このよう

なケースにどのように対応していくかということで、コンテナという条件を出しながら、その權益を守っていくというのが業界の意見であり、苦しい意見だとは思いますが、そのようないろいろな方策を取りながら機能分担を守り、いずれかの機会に機能分担の再精査を検討することはあるかと思うが、当面はやはりこの機能分担を守るためにいろいろな面で努力をしていきたいと思っている。

大竹委員

ポータルラジオについて

平成11年度予算の総務費でポータルラジオ開局事業費が計上されている。小樽港ではポータルラジオがとりあえず開局しているが、石狩湾新港においてもポータルラジオが必要だということで、今小樽港で開局しているポータルラジオを使いながらともに業務をやっていくと解釈して良いか。

(港湾)小田主幹

将来的な部分はともかくとして、現在石狩湾新港管理組合で考えているのは、運営は小樽漁業無線局に委託し、また機器については小樽市に借りたいという意向である。

大竹委員

局が2つあって、発信も受信も1カ所から行うという形か。

(港湾)小田主幹

その通りである。呼び出しについては常に受入体制があるということで、小樽ポータルラジオで呼ばれるか、石狩ポータルラジオで呼ばれるかにより、呼ばれた方が応えるようになっている。

大竹委員

できるだけ経費をかけないで充実させることを考えると、小樽港のポータルラジオとして現状の中で対応できる範囲だと考えて良いか。将来的に考えた時に繁忙になり分けざるを得ないという状況なのか、将来展望を示せ。

港政課長

基本的には、無線局が担当する場合人員的なもの、無線を操作する時間的なもの等を一切変えないで現行の中で小樽の分と石狩の分をまかなうという形になっている。本来の業務が漸減傾向にあるので、新港の部分についてもある程度一定の幅でやっていけるという見通しを持っていると考えている。また将来的な部分については、正式な話ではないが、もともと小樽港ポータルラジオ局を開局する際には、関連業界の中からも小樽港と石狩湾新港と両方で事業活動している人もいるので一緒に行ってほしいという希望もあったと我々も聞いているので、今後ラジオ局が開局し運営をした中で、今後新港の管理組合と話し合っている程度の方向を見つけていきたいと考えている。

大竹委員

そのままできるのであれば経費を少しでも節減できるような方向で進んでほしい。

家畜伝染病予防法に基づく港指定について

小樽市の発展を目指すということが行政の大きな役割だということを考えると、業界自体がこの權益を確保していきたいという意識がどのくらいあるかという問題がある。同時に小樽自体が発展するためにはこのような方向で進むべきだ、業界は業界で進む道はあったとしても、行政として積極的にこのような働きをかけていくことが小樽市の発展につながるんだという考えも出てくると思う。検疫の問題についてそれぞれ作業分担して両方が共存共栄していくとしても、小樽市としてはどのような形でそれぞれの分担の中で守っていかなければならないことは守っていくというような考え方を示してほしい。

市長

小樽港の貨物の取り扱いが9割以上がフェリーであり、その他の一般貨物の中で輸入食糧・畜肉・麦・米・飼料原料等が大きなウエイトを占めているので、やはりこの分野の実績を守っていく、積み重ねていくのが当面の大きな課題である。

大竹委員

業界に対してどのような形で働き掛けをしていこうと考えているのか。

港湾部長

いろいろな業界の人や事業を展開している人から話を聞くと、今回の動物検疫の先の見通しとして、苫小牧にほとんど荷物が入っているのに、苫小牧が将来的にそのような港指定を受けた場合は流れが変わるということを業界としても心配していると聞いている。そのような中で我々もいろいろ話し合いをしているが、日本海側の石狩湾新港から、このような発展の仕方をしていいかという申し出もあり、また、業界のメリットも考えて、やはり新港ともども日本海側の荷物を守り、今後の貨物の増加に向けて、業界と一丸となって取り組んでいかなければならないと考えている。どうしても太平洋側は有利なので、お互いに競争もしながら特徴を生かして行っていこうということで、ポートセールスや港の施設の活用、新しく出来た中央埠頭も活用し、コンテナ貨物の航路の誘致に向けて最大の努力をしていかなければならないと思っており、業界と一緒にやっていきたい。

委員長

質疑終結。散会宣告。