

議長	副議長	局長	次長	議事係長	議事係

<b>経済常任委員会会議録</b>			
日 時	平成13年 2月15日(木)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 2時57分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	佐野委員長、大竹副委員長、成田・斉藤(裕)・小林・渡部・西脇 吹田・秋山 各委員		
説 明 員	市長、助役、経済・港湾両部長 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  <div style="text-align: center;">書 記</div>			

委員長

ただいまから会議を開きます。

本日の会議録署名員に齊藤裕敬委員、秋山委員をご指名いたします。

継続審査案件を一括議題といたします。

この際、理事者より報告の申出がございますので、これを許します。

平成12年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案、平成13年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案、石狩湾新港管理組合条例の一部改正、専決処分報告について、以上4項目。

(港湾)白岩主幹

(資料に基づき報告)

委員長

それでは、これより報告事項に関する質疑に入ります。

本日の順序は共産党、民主党・市民連合、公明党、市民クラブ、自民党の順といたします。

西脇委員

港湾の取扱貨物量について

平成12年の石狩湾新港、小樽港の一般貨物の取扱量を見ますと、新港が290万トン、小樽港が166万トン、新港の約57%となっております。ポートセールス強化のための対策室などを設けて港湾部は体制を立て直すという意気込みでやられているわけですが、平成17年改訂目標の462万トン、あるいはまた新港の664万トンという目標がきちっとあるわけですが、現状、この貨物量と目標達成について今どう考えているか、まず伺います。

(港湾)白岩主幹

石狩湾新港の港湾計画における取扱貨物量につきましては、企業のニーズや将来の貨物動向などの状況を勘案しながら推計を行ってきておりまして、現在、西地区の大水深岸壁なり中央水路地区に内貿ターミナルの整備を計画してございまして、これらの整備を含めて目標年次荷役取扱貨物量を設定してございます。管理組合としましては、今後も施設整備の充実やポートセールスに取り組み、目標達成に向けて努力してまいりたい、そのように承知してございます。

西脇委員

新港のことだけでなく、小樽港の方に私はウエートを置いて今聞いているんです。

港政課長

ただいまご指摘ありましたように、最近小樽港の一般貨物につきましては、年々ごくわずかずつですけれども減少、あるいは横ばいから減少になりつつあるという部分で、それらの要因もいろいろあるのかと思いますけれども、全体的に少しずつ落ちているものの比率が多いという部分と、中には増えてきているものもございまして。また、そういう部分でポートセールスあるいは港湾貨物の関係の誘致等々に力を注いでいるわけですが、なかなか実を結んでいないという部分がございます。

また、港湾計画の目標の関係につきましても、なかなか今の時点では目標達成について難しい部分はあるのかなとは考えてございますけれども、最近の新しい明るい話題としましては、石油製品の小樽港初の輸入と申しますが、そういう部分の新たな貨物も生じてきてございます。それらの部分についても一生懸命これからも取り組んで、少しずつでも増やすような形に持ってまいりたいというふうに考えてございます。

西脇委員

そういう一般的な決意というのはよくわかるんですが、結局新港の664万トン、あと5年後ですよ。それから小樽港の462万トン。その貨物量を想定して小樽港も新港も改訂計画をつくり、新港では約1,000億円の事業費を見込

んで投資をしているわけです。先ほどからマイナス14メートル岸壁の本格着工を行うと、これには337億円かかります、管理者負担は55億円。しかし、17年の目標はこの西地区の貨物取扱量というのは26万トンなんです。全体の664万トンの3.7%にしか当たらない。ですから私が言いたいのは、皆さんが物流の動向だとか景気の動向だとかいろいろ調査して厳密に決めた方針だとはいっても、現実には貨物が両港ともには増えていない、少ない貨物を奪い合うというのが実態の姿です。ですから、もうこちら辺で貨物量に見合った港湾施設の建設にとどめるということがどうしても必要だと、これは一般的に言う、国民が言っている公共事業の無駄、あるいは縮小、凍結ということなんです。それをあくまでも、貨物は増えないけれどもお金だけは投入するというやり方をこれからも続けるのかということだと思います。この点どうですか。

港湾部長

今お話ございました小樽港、それから石狩湾新港の港湾計画上の数値でございます。

それぞれ462万トン、664万トンとあるわけでございますけれども、これにつきましては、それぞれ小樽それから石狩湾新港の港湾計画の時点で、17年度後半の目標値ということで一応貨物量を積み上げてございます。これはあくまでも17年度後半という目標値でございまして、これが17年度に達成しなければならないということ、目標としては持っていますけれども、この計画自体が実際17年で終わるのかということではなくて、やはり先ほど来お話もございまして、現状として景気動向の中で厳しい状況にあるわけですが、1つはやはりこういった17年度後半の目標を持ちながらこういった貨物量に近づけていきたいと、そしてまた整備につきましても経済情勢なり、やはり緊急性そして必要性などを十分考慮しながら進めていきたいと、こんなことを目標に持ちながら進めてございまして、今お話しさせていただきました状況を見ながら進めていくのが、私どもとしては考えていかなければならないと、こんなふうに思っております。

西脇委員

今までの答弁の繰り返しですが、特に新港の場合マイナス14メートルの本格着工と、先ほど言ったように337億円を投入するという事業です。果たしてこれが本当に投資効果があるだけ利用されるのかというのは甚だ根拠がないわけです。その点も十分考えていただきたいと思うんですが。

石狩湾新港管理組合への母体負担金について

今説明のあった管理組合の一般会計についてお尋ねしますが、これは10年度当初予算よりも約8億円、20%増えているわけです。その主なものは単独事業です。単独事業は7億6,000万円増えています。こういうふうになれば当然単独事業ですから、これはほとんど起債で行われるということになれば、今後の母体の負担、公債費の負担がずっしりとのしかかることは目に見えています。というのはちょっと何点が言えますけれども、ジブクレーンは3年前に約5億円で購入しました。13年度から元金の償還が始まる、来年度ですね。それに新たにガントリークレーンを購入して11億円。新港の資料によるとガントリークレーンを投入することによって、本体工と岸壁の補強等で約11億円、利子を含めるとこれだけで13億4,000万円かかります。そのほかに今言った西地区のマイナス14メートルで55億円、中央地区の3工区の処分がままならない。2年前に公募して売れた土地は18.7ヘクタールのうち、たったの0.4ヘクタール、70億円はそっくり借金で残っている。これは3年据え置きで10年一括償還ということになるわけですよ。皆さんがこれまで言ってきたことが全く狂っているわけです。3工区にしても、4分の3はもう既に引き合いがあって処分されるんだというふうに議会には言ってきた。何回聞いてもそう言ってきたんです。ところが、ふたをあけてみたら全然買い手がいなかった。1件の応募もなかったんですよ。それで岩谷産業に泣きついて「何ぼか買ってくれ」と言って4,000平方メートル売れたというたぐいのものです。

ですから、こういうことを考えたら物すごい借金が残ると、しかし実際の収入というのは使用料手数料以外ないわけです。来年度予算案を見ても約2億2,500万円、もう話にならない。そういう借金の借金を重ねて、次から次と事業の内容も狂ってくるということをおれからも認めていくのか。

その前に、これから母体負担の推移はどうか、公債費の推移はどうか、この点どういうふうを考えますか。話したことを前提にして聞いているわけですが、どういうふうに見ていますか。

(港湾)白岩主幹

母体負担につきましては、委員おっしゃいますように、平成2年度以降は3億5,000万円を投じておりますけれども、平成9年度では4億円を超えて、最近では4億5,000万円に近づいていると、そういうふうな状況でございます。ただ、母体負担の要因としては、やはり管理組合の機構の拡大・充実、または整備の促進が働いていると、それに伴う起債の償還の増だとか、そういうふうなのが要因なのかなと考えてございます。ただ、母体負担の増嵩につきましては、これまでも管理組合の方に軽減策についてはいろいろと話をきてでございますし、また機会あるごとに予算の要求なり変更、一般会計の要求書をつけまして、港湾建設事業費や管理経費などの見直しや使用料の増収など努めるように要請してきて、できるだけ母体負担の軽減を図っていただきたい、そんな要請は引き続き続いているような状況でございます。

また、新港の運営に関する諸課題につきまして、特に緊急を要する事案としては、母体負担の軽減を考えてございますので、母体間でここら辺のものを含めまして協議をしていかなければならないと、そのように考えております。

西脇委員

母体負担の軽減は考えてくれと要請をしているというふうに言われるわけですが、実際には減っていないんです。新年度予算でも4億5,000万円負担になります。それで今申し上げたようにこれから物すごい借金を背負うということになれば、ほかの出どころはないわけですから、使用料、手数料がそんなに急激に増えるなんていうようなことは、現状では考えられませんから、結局は母体の負担はさらに増えるということにならざるを得ないのではないですか。増えないようにしようとするのであれば、借金をまずしないということ以外にないんじゃないですか。ジブクレーンも入れる、ガントリークレーンも入れる、なお、はたまたマイナス14メートルもやる。本来一括処分をするという前提のもとでつくられた3工区は全然売れない。これはことごとく、言い方はちょっと厳しいけれども、言ってみれば失敗じゃないんですか。だから、口先だけで母体の負担を軽減するとか何とかと言っても、もう信用できないんです。それなら事業を縮小するかという以外にないわけですから。本気で母体負担を軽くするというふうに考えているのなら、どういうふうにして軽くしようというふうに理事者は新港組合、母体間でどういう協議をされているのか、この点をもう一回。

助役

以前からそういうご指摘があったわけでありまして、前回の当委員会での議論もあったと思いますけれども、いかにこれからの母体負担を増やさないか、あるいはまた平準化させるかといったようなことにつきまして、私どもの方からは新港の組合の中だけの議論ではなくて知事部局の方にも市長名でそういった要望を上げていますし、それとは別に私どもの段階で管理組合の中で運営に関する会議というものをつくりまして、そういった具体的なそれぞれの母体間の議論をさせてほしいということを申入れまして、立ち上がって何回かやっております。ご指摘のように、これからの母体負担を維持していくということにつきましては、これからの今後の起債の償還額をいかに抑えていくかということに尽きるのではないかと思います。

ですから、そのためには今から新しい特に新規の事業につきましては、やはり必要度といった、そういった優先度を考えながら、あるいはまた先ほどお話ありましたような貨物の動向等を十分見極めた上で着工すべきだというような意見も述べております。そういったことをほぼ具体的に小樽の方からは意見を述べさせていただいております。そういったことでこれからもやっていたらいけないというふうにも思いますし、それからまた一方では、使用料の見方も果たして適当かということもありますから、そういった歳入の増収の努力もやはりしてもらわなければいけないわけですから、そういった点においても述べておりますので、先ほどもご指摘ありましたように、3

工区の埋立事業の起債の償還は、やはり今のような状態であったら大変な母体負担にはね返ってくるわけですから、ちょっと先の話ですけれども、そういったものを見越したこれからの事業選択をぜひやってほしいと。そういう立場で我々は機会あるごとにそういう意見をぶつけておりますので、これからも今までのような考え方だけでなく、できるだけ事前に事業の選択につきましては、事前に話合いの場を持っていきたいと。そういうような意見を述べまして、いろいろなそういう小樽の立場の意見も聞き入れていただいた上で、新しい事業選択をしてほしいなといったような態度で臨みたいというふうに考えております。

西脇委員

中央水路掘込奥部関連基礎調査について

単独事業8億5,000万円の中に今回中央水路掘込奥部関連基礎調査費というのが出てきているんです。中央水路の奥部、一般的には長靴の底というふうに論議されてきている部分なんです。これは昭和63年にマスタープランが見直されたときに、この事業については当分やりませんということなんです。しかし、今回基礎調査費がついたということはどういうことなのか。しかも、単独事業費の中で調査をやると。本来あの部分は、事業が始まれば直轄でやらなければならない場所です。というのは結局、国はまだこの長靴の底の部分については、着手ということは認めていない。したがって、管理組合が単独で調査をしなければならないというふうになっているのではないのか。もっとわかりやすく言うと、平成17年ごろ、平成10年代後半を目標というふうに正確にはそういう表現になっているかもしれませんが、この改訂計画ではないところなんです。ないところというのは、正確には留保ゾーンとなっております。これに手をかけるということは、改訂計画の逸脱でないのかという疑いを私は持っているわけです。こんなことまで小樽市は同意するなんていうことになるんですか。

(港湾)白岩主幹

今、単独事業の中央水路掘込奥部の関連基礎調査の経費の関係でございますが、ここにつきましては、平成9年に改訂されました港湾計画で位置付けられておる地点でありまして、このエリアにつきましては、確かに委員おっしゃいましたように、取扱貨物の動向により所要の措置を講ずるということになってございます。

今回の調査につきましては、今も言ったように掘込奥部につきましては、内貿のユニットターミナルロードの計画等が位置付けられてございますもので、その部分の次期の港湾計画の管理者案を14年の春の予算要求までに策定する必要があると、そのような中から内貿ユニットロード貨物の検討なり、内貿定期航路の検討なり、そのような調査費を計上したと、そんな経費でございます。

西脇委員

664万トンに対して平成17年ごろにはめどがついたと、それで貨物の動向に対応して掘込奥部にも手をかけなければならないというのであれば、まだそういう話も通用するでしょう。

しかしまだ664万トンに対して290万トンですよ。半分にも満たないのにさらに新しい事業に着手すると、とんでもない逸脱行為でないのか。この点については助役からお答えいただきたいと思います。

港湾部長

今お話のございました掘込奥部の調査でございますけれども、今、主幹からもちょっとお話ございましたように、次期の計画の計画策定に伴うということで、基礎データを収集しようということの調査になってございます。これは今お話のありましたように、14年度後半のための港湾計画があるわけですけれども、確かに計画にはまだまだほど遠い貨物量でございますけれども、次期の7年計画を策定するに当たりまして、やはり背後地の企業からもそういった要請があるということも含めまして、基礎データとして収集するとか資料をつくるための調査ということでございまして、今回やったから着工するということではなくて、やはり石狩湾新港における背後の企業等を含めました将来の計画も考えた中での基礎データ収集ということで考えてございまして。ですから、直轄もハード面にしては、工事にしては直轄事業でやる部分だと思いますけれども、基礎資料でひとつどういった方向性が出るの

かということの調査でございますので、これにつきましては、やはり単独でやらなければならないということになってございますので、今回そういった予算を計上させていただいていると思います。

西脇委員

中央埠頭用地の買取について

まず、先ほどの報告の中で の問題がありましたよね。埠頭用地を5万9,000平方メートルほど買取りますよ、2億5,000万円かけます。これは13年度の予算要求にはない新しい事業。コンテナ用地の確保のためというふうに先ほどは説明されました。しかし、この用地というのは、石狩開発が今破産状態だと。平成11年に北海道が20億円で、この用地を北海道土地公社が買い取ったというその一部です。後でコンテナの問題に触れますけれども、皆さんの計画では、13年度以降毎年コンテナの取扱量が30%ずつ増えるというそういう計画になっているようですけども、今あの広さからしてコンテナ用地が足りないなんていうことではない。結局北海道が20億円を石狩開発を助けるために先買いして、その一部を管理組合に早く買わせるというたぐいのものじゃないですか。そのために13年度当初要求にはない事業を盛り込むということまでやっているんですね。

だから、こんなことにまで小樽市の理事者が、恐らく気づいても言わないのが遠慮しているのか、ということではないのですか。この点どういう取扱いを考えているのか。

(港湾)白岩主幹

中央地区の埠頭用地の造成事業でございますが、今、委員からもちよっとお話ございましたように、石狩湾新港につきましては、平成9年7月から韓国釜山港との間に定期コンテナ航路が開通されておりまして取扱貨物が増えてきていると。そのような部分で背後工業地の企業が言ってきている状況にあると聞いてございます。そういうふうなことから、ここの分につきましては、先ほど来ご指摘ございます取扱貨物の動向により所要の措置を講ずるべきというふうなことが、新港としましてはその時期に来てしていると判断して、今後の利用状況を十分に見極めた上で必要最小限度の施設整備をしていきたいと、こんなことでございます。

やはり今も言いましたように、企業が徐々にコンテナの利用が増えてきているという部分と今後コンテナ利用が増えることが確実であると。それとガントリークレーンの整備がされることによってコンテナニーズの向上が図られる。そういうふうなことから航路の増設も考えられる。こんなような状況でコンテナ貨物の取扱量は今後も増加することが予想されることから、荷さばき地の整備がぜひ必要なんです。そんなことで聞いてございます。

西脇委員

コンテナ貨物の取扱数量について

コンテナ、ガントリークレーンを入れるに当たって収支計画というのが出されている。平成13年度が6,180個、あと毎年、平成18年まで30%ずつ増えるという計算。そういう計算からすると埠頭用地の確保というのにも必要があるかもしれない。しかし、それはこの借金だらけのときに、あえて13年度の事業で2億5,000万円かけて用地を確保しなければならないという性格のものではないと思います。この収支計画書でいいますと、18年にはコンテナの数が6,180個から2万2,946個になります。実に3.7倍です。平成26年まで幾ら、19年から26年までは年間5%の伸びと、前年対比で計算するというふうになっています。これによると平成26年では4万1,973個になる。実に倍率で言うと6.8倍、本当にこんなに貨物が増えるという根拠をまず聞かせてください。

(港湾)白岩主幹

13年度のガントリークレーンの個数につきましては、今委員からご指摘がございましたように6,180個、これを13年度につきましては、平成13年12月からの供用ということでございますので6,180個という形にしたと、それがベースになってございます。ただ今後の伸び率30%なり、そこら辺の部分の数字が過大でないかどうかのこの部分でございますが、新港管理組合においては、過去4年間における北海道で取り扱ったコンテナ本数の伸びと石狩湾新港における実態ですか、そんな部分から30%として、平成18年度までは前年比で30%、それ以降は前年比で

5%の数字を取り扱って出したと、そんな状況を聞いてございます。

西脇委員

だから一般的に今の経済状況からして、コンテナ貨物だけが年間前年に対して30%ずつ伸びるなんていうことは、素人だって過大でないかというふうに思えます。これは先ほども言ったように、ガントリーの本体工と岸壁の補強工を合わせて11億円、利子を含めて13億3,000万円かかると。それを償還期間などで逆算すれば、大体こういう取扱量がなければならないというふうになっているのでないですか。1個当たり、1時間当たり4万8,800円。平成18年のガントリークレーンの収入を見ると764時間掛ける4万8,800円。この年では約3,700万円ガントリーだけで使用料が取れるというようなことを積み重ねていくと、大体そういう計算が成り立つんです、逆算すると。ここに委員がたくさんいらっしゃるけれども、毎年前年比30%ずつ増えるということが本当に現実的なのか。

ジブクレーンの取扱について

それでは伺いますけれども、現在あるジブクレーンはどうするんですか。これはガントリークレーンだけが扱うという試算で収支計画書が出されているんです。5億円出して今買い取ってまだ3年、来年度から始めて元金の償還が始まるんですけれども、ジブクレーンはどういうふうになるんですか。

(港湾)白岩主幹

現在のジブクレーンにつきましては、平成9年11月から供用開始してございます。先ほど委員おっしゃいましたように、3年据え置きというような形の部分では15年償還、そのような形で起債の償還を考えていきますので、元金償還の開始は平成13年度からというような形になります。

ただ、現在のジブクレーンにつきましては、ガントリークレーンが設置になりましても、故障時だとか定期点検時だとか、コンテナ船が重複した場合のコンテナ貨物の荷役等々、多目的に利用する予定と聞いております。利用状況を見極めながら、それぞれ協議しながら、今後の意見を聞きながら適正に対処したいとは聞いてございます。ただ、13年度の予算につきましては、当然ジブクレーンの部分まだ、先ほど言いましたようにガントリークレーンが12月から供用開始でございますので、その部分も必要だということで、ジブクレーンの使用につきましても予算措置されておりまして、当然ジブクレーンの処分が終わるまでは当然、新港予算の中で荷役使用料という形の中で適正な措置がされていくものと、そのように考えてございます。

西脇委員

これは時間がたてば、どっちの言っていることが正しいかはおのずと結論が出ると思うんですけれども。いずれにしても、今まで指摘してきたように借金に借金を重ねるというやり方では、母体の負担を幾ら軽減したいと言ったって、それは絶対実現が不可能だということですから。私の勝手な思い込みかもしれませんが、道の先行取得した土地をあえて起債、単独事業、借金が8億円も増えるという状況の中で、何も来年度土地を2億5,000万円出して買うという必要はないのではないかと。もう少し検討して慎重な対応をして来年度予算案に対してどうするかと。初めから同意をするなんていう立場ではなくして、ここで意見を聞いた上で同意するかしないかを決めるというふうにすべきでないかと思えます。

3工区の処分見直しについて

先ほど3工区のことを質問いたしましたけれども、一体どういうふうに見直しを持っているんですか。18.7ヘクタールのうち0.4ヘクタール処分されて、丸々残っています。

3工区の起債の利子を見ますと、高いのでは2.68%というのもありますね。それで計算すると70億円借金していると、ざっと計算したって約2億円近い利子が毎年上乘せられるわけです。それでなくても売れ行きが全くないのに、買い手としてはその利子分も含めて負担しなければならないということになれば、ますます売れにくくなる。結局は石狩開発みたく値引き販売しなければならなくなるのではないかと。母体がかぶるのではないかと私は心配していますから、この点そういうことはないのか。どういう見直しを持っているんですか、3工区の造成用地処分

について。

(港湾)白岩主幹

3工区につきましては、ご指摘のとおり平成11年7月に完成しまして、11年11月から分譲開始したわけでございますが、残念ながらその間には正式の申し込みはございませんでした。

その後も3工区の工事施工に当たりまして、工事を希望をしておりました岩谷産業等に対し具体的な購入の検討を勧める要請をしてきたところ、先ほどお話がございましたように一部ではありますが、4,000平方メートルほど売却が決まり、昨年12月25日に売買契約を結び、この1月10日に所有権移転を完了したところでございます。

今後につきましても、新港管理組合では今も言いましたように、金利の部分もございませぬし、負担金の部分もございませぬ。母体負担にはね返ってくるのもございませぬので、そこら辺の部分はあくまでも一生懸命やっておるわけでございませぬが、設備投資への需要が非常に厳しい経済情勢下にあつてなかなか話合いがつかないと、こういうふうな状況ということでございませぬ。

ただ、そういうふうな状況ではありますけれども、今も言ったような形で母体負担の兼ね合いもございませぬもので、そこら辺の部分も幅広い誘致活動を行つて早期に売却できるように努力してまいりたいと聞いておりますので、私どもの方も新港管理組合におきましては、積極的にそこら辺の部分の売買の促進が図れるような形で要請してまいりたいと、そういうふうにご存じます。

西脇委員

先ほども指摘したように、この造成は公募する前までは全体の4分の3は引き合いがあつて処分されるんですけど、結局は議会も小樽市も、管理組合に、言葉は悪いですけどもだまされてきたというのが実態でないのか。しかも岩谷産業が取得した場所は最高いい場所ですよ。18ヘクタールのだ真ん中の先端。後から買う人はそういう選択もできない、しかも高いものを買わされる。うまくいかないのではないかと。頑張ると言うんですから、大いに頑張つていただきたいと思つてます。

石狩開発について

それから、石狩開発の関係についてお尋ねします。1平方メートル当たり1万円値引きして石狩開発の土地を処分すると、630億円の借金を少しでも減らすということらしいですけども、そのためには3年間で12、13、14年で50ヘクタールを処分すると。これによって小樽市地域では約12ヘクタール、もし全部計画どおり小樽市域で売れた場合に、しかも2年以内に操業開始した場合に、小樽市は1億5,000万円の負担金が求められるという内容です。これで本当に石狩開発が経営改善されて先行き心配ないというのであれば、1億5,000万円の投資が全く無駄とは言えないかもしれません。しかし3年の経営改善期間で解消できる借金は約40億円しかないんです。そうすると600億円丸々借金が残る。平成15年度以降どうなるんですかという収支計画書を出してくださいというのがこれまでの議論なんです。出せ出せと言つたものだから、出てきたのは12、13、14の3カ年の収支計算。これでは本当の判断の材料にはできません。

したがつて、1億5,000万円も値引き分を小樽市が助成するという、そういう決断をしたのであれば、少なくとも石狩開発に10年先ぐらいの収支計画書を出させて、本当に投資した1億5,000万円が無駄にならないんですよということを市民にはっきりさせる必要があるのではないかとと思つてます。この点についてどう考えているか伺います。

(企画)安達主幹

石狩開発の経営改善についての長期的な問題に対処すべきだというご意見ですけども、ご存じのように石狩湾新港地域の工業団地の地域開発の推進というものにつきましては、これまでも推進体制といたしまして、インフラ整備については国と道と市が行う。あるいは団地の造成や分譲については石狩開発が行う。さらには資金手当については金融団が行うというふうな、やはりそれぞれの役割分担の中で進めておるということで私どもも理解しております。

そういったところでは、繰り返すまでもなく、これまで景気低迷の続くなか、分譲価格も造成分というか、あるいは金利が上昇して、そしてそのことが結果として単価の630億円に上る負債を抱えているという、こういった状況を、今後単に石狩開発株式会社のみではなくて、やはりこの地域開発を進めてきました国や道や市、あるいは金融団も含めて、今後どのような経営の改善を図っていくのかということが重要な問題だと私どもは認識してございます。

そういった意味では、今回出されました12、13、14の3カ年の経営改善計画につきまして、われわれとしては土地利用計画が現在のこういう経済情勢の中で企業の立地援助とかそういったものがいきなり変化していくわけですから、土地利用計画のあり方とかそういったものをやはり現在の基本ニーズに合わせた形の中で見直しをしていかなければならんということをも、前にもご説明したというふうに私は思っておりますけれども、そういったことを前提としながら、しかしそれを見直すまでの間ですが、手をこまねているわけにはいかないんです。そういった意味では12年、13年、14年については、新たな経営改善をしていくための土台づくり、基盤づくりを定めるための助成策を講じる。こういった位置付けで鋭意取り組んでございますので、今の長期的な経営改善の見通しにつきましては、今後の土地利用計画のこれにつきましては、平成13年、14の部分で考えてございます。その中で15年度以降の経営改善のあり方については明らかすることができるのではないかと、このように考えております。

西脇委員

苫東と石狩湾新港背後地も含めて国家的プロジェクトということで進められている。

苫東は完全に破綻して新たに出発と。石狩開発だって実態上はもう同じですよ、自分では立ってられないわけですから。資本金20億円、小樽市が6,800万円出資しているわけです。ですから、もし法的に可能であるのなら、私は見通しのないこの石狩開発に新たに1億5,000万円のお金を投入するよりも、6,800万円出資している分を投げ捨てるつもりでこれから手を引いたらどうですかというふうにも指摘させてもらっているわけです。もうこのたぐいの事業というのはうまくいかないのではないですか。平成に入ってからずっと不況続きですから、3工区の例を引き合いに出すまでもないことです。それなのにまだ、列島改造論の夢物語にすがりついて無駄に無駄を重ねるということをこれからも続けるのかどうか。その判断の材料が10年なら10年の収支計画ではないのかと、議会としてはそれ以外にないわけです。ですから早急に今後の見通しはどうかということを議会に示してもらわないと。議会だって正確な意見や判断ができないという立場からの指摘ですので、ぜひ早い時期に見通しをやっぱり出してもらう。これぐらいのことはしてもらわなければならぬと思うんですが、これは企画部の判断はそれ以上の答弁はできないのかわかりませんが、助役、この点どうなんですか。

助役

先ほど担当主幹から一定の考え方を示したわけでありまして、この件につきましては、従来から議会の方からの要望といいますかご指摘があったわけでありまして、とりあえず3年間は先般お示しをさせていただきました。その分につきましては、今のいろいろなプロジェクトといいますか、検討会議を立ち上げるといったことで既に動いておりますので、そういった中で石狩開発はもとより道、小樽市、石狩市あるいはまた金融団等構成メンバーになって、そういった検討会議をつくって今後の開発の進め方ですとか土地利用計画の見直しといいますか、そういったことも含めて検討し、その中で一定の考え方が示せるのではないかなといったような状況にありますので、そういった状況をもう少し眺めさせていただくといいますか、推移を見守っていきいたいというふうにご考えているところです。

西脇委員

これまで値引き販売は、新聞の大広告あるいは雑誌等にも大々的に報道されて、これまで3件、4万1,700平方メートルほど売れたということですが、これは今年度目標の半分弱ですね。今年度は10ヘクタールを売るとか、13年は15ヘクタール、14年は25ヘクタール売るという計画ですけれども、現状では見通しは立っているんですか、この

点については、他の3カ年の計画の見通しはどうなんですか。

(企画)安達主幹

現在の道からのいろいろな情報に基づく中で平成12年度につきましては、12年12月までの現在の中で約2.9ヘクタールの売却実績があるというふうに伺っております。あとまた年度内に一定の引き合いがあるといったことも聞いてございます。ただ平成12年度につきましては、やはり経営改善計画の12年9月でございますか採択、前段の中でなかなかそれについて本腰が見られなかったといった経過もあったということでございますので、さらに来年度においては目標達成に向けて努力していきたいというふうに聞いています。

西脇委員

米艦船入港について

最後の質問を市長に伺います。どうも市長、ご苦労さまです。

市長がいない間にいろいろなことが起きて、結果的には胸をなでおろすという心境ではないかと思えます。ジョン・S・マッケインの入港の問題ですけれども、市長のコメントを見させていただきまされたけれども、2月10日に原子力潜水艦と訓練船が衝突するというニュースが夕刊で報道されました。市長は外務省に対して、小樽港寄港をこういう状況だから自粛するようにと要請したというコメントになっているんですが、いつされたのか。と言いますのは、13日の正午に私たち米空母入港反対小樽連絡会というのがありまして、その連絡会といたしまして、こういう事故もあり、米艦の入港には応じないでほしいという要請書を手渡したとき、総務部長からこういう状況に何ら触れられていなかったものですから、いつ、どういう形で外務省に対して、この事故が起きて以降ですよ、自粛の要請をされたのか、まず伺います。

市長

ちょうど連休に入ったものですから、総務部長が私事旅行で連休中いなかったものですから、いろいろな打合せ会議は欠席していたということも一つはございます。それで10日の日にこういった事故がありましたけれども、私どもはそれ以前から今回の入港については、総領事館の方に自粛してほしいという要請をしてきたわけですけれども、事故があったことに加えまして、小樽の水産高校の生徒さんも乗っている練習船が搜索活動をしているというような状況を踏まえまして、11日に急遽関係職員を招集しまして11日、12日と対応したわけでございますけれども、11日にまず総領事館に私どもの考え方を説明して、何とか自粛してほしいという申入れをしました。総領事館の方はなかなかちが明かないといいますが、総領事館でちがあかないのであれば直接外務省とやりますよという了解をとって、外務省にたしか11日にも電話は何回かしております。それから12日と2日にわたりまして外務省にもこういった小樽側の考え方を説明して、何とか米国なら米国、海軍みずからが判断をして自粛してほしいと、こういう申入れしたということです。

西脇委員

小樽港にもアメリカの潜水艦ではないですけれども、日本の自衛艦が平成8年4月、9年4月、11年4月とたびたび潜水艦は入港しているんです。そういう意味では、この近辺だっていつそういう事故が起こるかわからないという状況もあると思うんです。今回は北鳳丸というんですか、この道教委が所有している練習船には、小樽の水産高校の生徒が5人ほど乗っているということも伺っておりますし、そういう意味では市長の特段の関心というか、関連をもってそういう行動をされたと思うんですが、13日の午前中に米艦入港についての市長の態度表明をすることが当初言われていたんですが、これがなくなったというか、しないで市長は東京へ行かれたんですけれども、これについては何か特別な考えがあって、最終決定1週間前にはということ当言われていたんですけれども、13日も態度表明しないということらしかったんですが、この点についてはどういう状況だったのか伺います。

市長

1週間前なり10日ぐらい前に大体従来表明してきましたので、そういう予定できましたけれども、こういったこ

とになりましたので、とにかくぎりぎりまで粘り強く説得と申しますが、小樽側の意向を伝えていこうと、こういう判断できましたので、13日ころかなという感じはしてはいましたけれども、とにかくぎりぎりまでやるということではなかったので、そういう結果になりました。

西脇委員

アメリカ領事館側からいつまでというの、これまでもなかったのでしょうか。この点はどうか。

港政課長

米艦船の関係の入港あるいはバース手配の依頼についてでございますけれども、特に相手側からわれわれ港湾部サイドにつきましては、小樽海上保安部が窓口になってございますけれども、いつごろまでという特定の期限というものは一切今までもついてきてございません。ただ先ほど市長が申し上げたように、1週間程度の部分、これはいろいろな警備の関係だとかそういう部分が、多分市長の方で判断してその程度の期間というふうにお答えになったのをいただいたのだというふうに理解してございます。

西脇委員

私が市長の立場だったら13日に態度表明しなくてよかったなと。14日の報道でアメリカ側が自発的に入港を遠慮するというふうになったわけですから、そういう面では市長がぎりぎりまで頑張ったという結果でもあるわけですが、その点については高く評価するというか、いいことであったというふうに思うんですが、いずれにしても、こんなにぎりぎりまでどうするかというふうに迷わないで、今後は要請があったら直ちに断るということをするならば、そんなに悩まなくて済むわけですから、この点についてこれまで繰り返しの答弁になるかもしれませんが、今後どうするのか。

それから、小樽海保からの正式な文書では、小樽入港を取りやめるとの通知がありましたのでお知らせしますという文章でできているんです。取りやめるというふうになっているんですが、新聞報道は延期というふうな表現をされているんですが、この辺の言葉の使い方というのはどうなんでしょう。

港政課長

私どもの方、新聞報道が先に出た関係がございまして、港湾部としまして海上保安部の方に小樽港を取りやめる、新聞報道等では延期云々という言葉があるということでの確認をしておりますけれども、特に米海軍からの海上保安庁本庁への通告については、延期云々ということではなくて、やめるということだけで伝えてきたということで、こういう文書になったというふうに伺っております。

西脇委員

終わります。

市長

今後の対応ですけれども、ケース・バイ・ケースでまた対応していきます。

委員長

以上をもって共産党、西脇委員の質疑を終了いたします。

なお、市長、安達主幹についてはご退席して結構でございます。

(市長、安達主幹退席)

渡部委員

小樽港、石狩湾新港の取扱貨物量について

まず、平成12年の新港の取扱貨物の実績、総数と港湾運送事業として扱ったトン数、それから小樽港、同じく総数と港湾運送事業で扱ったトン数。それから2つ目は、新港総数に対してその内訳はどのようになっているのか。それから3つは、新港、小樽港の貨物の12年の特徴的な面と13年の見通しについてはどのように見ているのか。そ

れから4つは、新港、小樽港でパッキングする貨物のバランスは、今回の実績とのかかわりから見てどうなのか。この4点についてまとめてお聞かせ願います。

(港湾)白岩主幹

石狩湾新港の関係からご報告いたします。

まず、取扱貨物の12年の実績でございますが、過去最高となっております、およそですが290万2,000トンでございます。これにつきましては対前年度で10.8%の伸び、このような状態でございます。それで港運貨物事業につきましては19万7,700トン、全体の貨物量の部分につきましては6.8%と、そういうような形になっております。

次に、3番目の新港の12年度の特徴的な面でございますが、品物の部分としましてはガソリン、灯油、LPG等の石油類が136万7,000トンほど、そして砂、砂利、石材が81万9,000トン、そしてセメントが39万8,000トン。このような状況になっておりまして、ここの上位3つの部分で全体の92%ほどを占めていると、そのような状況でございます。特にガソリン、石油類につきましては、10年度から引き続きトップを占めていると、そのような状況が特徴的なのかなと思っております。

それで13年の見込みなんですが、まだ13年度は特に始まったばかりなもので、そこら辺の分はまだつかみ切れていないような状況なんですけれども、現在2月9日までの取扱量を見ますと、やはり上位3つが石油類の取扱い、砂、砂利、そしてセメントの取扱い、これらのものがやはり上位3品を占めてございまして、そこら辺の部分が上位を占めているということから、今年も傾向的には12年度と同じような状況になるのかなと。ただ貨物量につきましては、今も言った2月9日現在で2万1,000トンほど対12年より13年の方が増えてございますので、昨年290万トンですけれども、それよりもちょっと多くなるような状況になるのかなと、現時点で予想してございます。

港政課長

小樽港の方の貨物の取扱量でございますけれども、一般貨物につきましては166万6,000トン、対前年比96%ということで、残念ながら4%程度落ちてございます。フェリーにつきましては、2,263万5,000トンということで、対前年比1%伸びてございまして、トータルとしましては2,430万2,000トンということで、全体では1%の伸びとなっております。

12年度の貨物量の特徴的なことでございますけれども、これにつきましては、何と申し上げても日口定期航路のフェリーのサハリン7開設による貨物の関係、これらが港湾の方としては最大の特徴かなというふうに。これらの中で特に北洋製材がサハリン地区で一部入ってきている。また一般の木材についても北洋製材が入ってきてございまして、北洋製材につきましては、平成11年が3,000トンほどでございましたけれども、12年度約7,000トンということで倍以上の伸びでございます。これらにつきましては、13年度以降につきましても、今後の北洋製材の伸び、業界等のお話を伺います中で今後非常に伸びが期待できるものということで期待してございます。

それと平成13年度の見通し、特徴的なものという部分についてでございますけれども、先ほどの12年度でも申し上げましたサハリン7の定期フェリーが引き続き好調に継続して入出港していただくということを期待してございますし、そのほか先ほども若干申し上げましたけれども、ロシア産の重油、これらが小樽港で初めてこの1月から輸入を開始してございます。

これにつきましては、今まで内貿貨物ということで3,500トンクラスのタンカーで特に厩町岸壁に接岸していたものが、約倍の8,000トンのデッドウェイトクラスで予定をして、年間5万トンほどを輸入したいということで、これにつきましては、先ほど申し上げましたように、今後小樽港についても明るい話題になるかなということで期待してございます。

それと先ほど12年度の中で若干申し忘れましたが、昨年北朝鮮への支援米の関係、あるいはアフリカ諸国への支援米の関係が非常に、現在もそうですけれども、支援米それとそれに伴ってのまた外米の輸入米も今後も3月に予定されているということで、これらについてもまた13年度以降北朝鮮への支援米の関係も出てくるように聞

いてございまして、食料備蓄基地としての小樽港の13年度については、若干新しい貨物あるいは小樽港が目指す取扱貨物の部分については期待できるのかなというふうに考えてございます。

それと新港と小樽港のバッティングの貨物のバランスという部分でございませぬけれども、双方で比較した部分でございませぬけれども、今ほど申し上げましたように、小樽港についても重油の関係が増えてきてございます。ただ石狩湾新港の方につきましても、灯油関係は増えてきてございますけれども、重油については余り扱っていないようなお話で伺ってますので、バッティングというより、むしろこれらで相互の役割分担みたいな形での取扱いを今後進めればいいのかというふうに考えてございませぬし、セメントですとか砂、特に外航船の関係についてはバッティングする部分が多少ございませぬけれども、特にコンテナ貨物の部分については全然小樽港にございませぬので、それについてはそういう誘致の活動もしてございませぬけれども、現時点では、12年度内についてはちょっと競合するものがないのかなというふうな理解をしてございませぬ。

渡部委員

1つは、小樽港の港湾運送事業の取扱貨物はいかほどになっておりますかということで、一般雑貨的に166万トンということでありませぬ。その中で港湾運送がどのようになっているのか、それが1つ。

それから2つは、バッティングするという面で、特に石狩には冷凍貨物が入っています。その面を見ていったとき、冷凍貨物ほかまだ入っていますけれども、小樽港で実は揚げられているものと石狩で揚げられているものの貨物、おとしは何ぼであって去年はどうであった、そのバランスは確保されているのかどうか。極端に小樽から石狩に行っているようなことはないでしょうねというその面です。

それから、もう一つ、参考までにお聞きしたいのは、冷蔵庫の関係では石狩は相当大きな冷蔵庫がどんどんどんどんできてきて、小樽の冷蔵庫はちょっと厳しい状況にあるというのは昨日、今日の問題ではなく以前からその点ありますけれども、一つ大きなバッティング面を見ていったときに冷蔵庫の動静というのはどのようになっているのか、それも含めてお聞かせください。

港政課長

1点漏らしまして大変失礼いたしました。港湾運送事業に絡む小樽港の取扱いということでございませぬけれども、港湾部としては特に集計してございませぬ。私どもの理解の中では166万トンに對しまして約100万トンかなという部分で押さえてございませぬ。ただ、これはあくまでも私どもの推計でございまして、北海道運輸局の方で港湾運送事業に係る取扱いのデータをとってございませぬ。ただし年度ということでデータ集計してございまして、私どもの方でまだ暦年に変換できてございませぬ。

昨年の4月から12月までの数値で申し上げますと、小樽港の港湾運送に係る取扱貨物については44万9,000トンということで、対前年について約5,000トンほど増えてございませぬ。これは先ほどもちょっと申し上げましたように、4月にかけての北朝鮮の援助米の関係も出てきているのかなというふうには考えてございませぬけれども、これらのベースで12年度推移をするとすると、約90万トン弱あるいは90万から100万トンぐらいの港湾運送の取扱いになるのかなというふうに想定してございませぬ。

それとバッティングの部分でございませぬけれども、特に冷凍貨物の関係について小樽港から石狩湾新港に移ったものというような物の言い方になるのかも知れませぬけれども、特に水産物の関係については、先ほど委員のご指摘のお話にもあったように、一部ニシン関係が新港に揚がっているというふうなお話も聞いています。ただ細かい比較が私どもしてございませぬが、その辺はご理解いただきたいと思っております。

それから、冷蔵庫の部分について申し上げますと、確かに小樽港の冷蔵庫、ちょっとデータを持ってきていないので正確なところはわかりかねますけれども、たしか小樽の予算7万円の新港が3万円だったかというふうなちょっと不確かな数字でございませぬけれども思っております。ただ新港の方の設備関係が、非常に港自体が新しく、冷蔵庫関係が新しいということもございまして、なかなか小樽の冷蔵庫業界については厳しい状況も一部にあるや

に聞いてございます。細かい数字ちょっと手持ちございませんので、後ほど委員の方にご連絡、ご提示したいと思っています。よろしくをお願いします。

渡部委員

わかりました。今日説明を受けたものとはちょっとは別に、一つの認識ということで前段お聞きしました。後で知らせてください。

平成12年度石狩湾新港管理組合一般会計予算について

説明を受けました。前回もその前のときも石狩湾新港にかかわる部分では、母体負担についての話をさせてもらいました。今回の説明ということで見ていきましたときに、1つだけ数字を教えてください。

資料の2の4で、平成12年度当初ということで数字が出ております。その合計が64億5,771万2,000円という、そうですね。これは当初ですから、全部ひっくるめたら数字は幾らになりますか。平成12年度補正から何から組んできて。それを聞かせてください。

(港湾)白岩主幹

12年度補正を含めまして見込みという部分ですと76億5,800万円ほどになります。

渡部委員

母体負担にかかわる一般的な答弁、それから取扱いという面では助役から話がありました。これの中身を見ていきますと、今一つの数字で出されたように、当初は64億円ということでありましてけれども、最終的には76億円と。しかも12年度なら12年度で、こういう計画で行きますよという、しかし中間で有珠山の面があって、予備費からその対策をやった。それから経済対策を含めてガントリー、そのほかまた、今日の説明の中で2本ほど経済対策が入っています。

最初から実は76億円ということではなくて、これは小樽の関係業者含めては、過大投資はいけませんと、やっぱりその時代に見合った事業を進めていくという、その適切性を今までずっと訴えてきた。しかし中間で、平成12年度にないものを前倒ししたり、先の計画のものを引っ張り込んできてやるというのはいかかなものか。だから反面、そこには今当面は母体負担というものは伴わない。3年据置きであと10何年で返還すると。こういうことで一つの事業とのかかわりでしっかりと見ていかなければ、母体の軽減なんていうものに果たしてなるのかどうか。

それから何よりもやっぱり大事なものは、後でずっと聞いていきますけれども、小樽港と石狩湾新港のバランス的な整備、こういうものがしっかりと事業とのかかわりでなければならぬ。しかし、いろいろな面で引っ張ってきて最終的に76億円もの、そういうものの中で認めていくということになってきている。だから母体負担というものこうだ。それではちょっとバランスを欠くのではないのか。

それから、その時点時点でやはり意見を求められたり、同意を求められた時点で、どういう小樽側からの意見反映をして具体的に取り組んできたのか、その点しっかりと聞いておきたいと思えます。

港湾部長

今お話のございました母体負担に係る今後の事業費ということでございますけれども、今お話がありましたように、確かに平成12年度補正ということで管理組合の方からお話ということできまして、その都度委員会の方にご報告をして審議を得、そして今、同意してきているわけでございますけれども、1つは小樽港とのバランスという問題もありますけれども、私どもとしてはやはりこういったものが出てくるたびに、先ほど助役からもきちんとお答えさせていただいたんですが、石狩湾新港管理組合の母体構成員である道を含めて、この事業の部分の投資については先ほど来お話しするように必要性、緊急性ということで議論もさせてもらっていますし、やはり今お話のありましたように、3年据え置き何年償還ということで、後年次にそういった借金が出てくるわけですが、これにつきましてもやはり今回やることによって、数年後にはそういった返済が出てくるということも含めて議論をさせていただいています。

1つは向こうの管理組合としては、それに見合う分としては収入は何なのかということがありまして、先ほど来のお話にありますように、やはりいろいろな使用料を見込んで、これもまた1つ出してきてございまして、私どもは具体の事業の中身を含めて議論をしてきています。その中で何とかやらせてほしい。私もその必要性についても十分考えてほしいという議論はしてございますけれども、何分一応小樽港の母体負担のかかわりもありますけれども、小樽港との差がだんだん開くのではないかとということがございますけれども、私どもとしては、やはり新港は企業からの要請というものが非常にあるということを知り、そしてまたその実態はどうかということを知り、それはすべて違うのではないということではなくて、やはり向こうもある程度のヒアリングをした中で数字を積み上げてきていますし、私どもの考え方としては、小樽の企業が向こうに行って企業活動をしているということもございまして、その辺は十分管理組合の方ですけれども、やはり考えてやっていただきたいということで我々もお願いしている。それが1点と、小樽港とのバランスということになりますと、小樽港は今現在やはりある程度施設整備というか再開発をやってございますけれども、その辺の小樽の場合も必要最小限のことでやってあるから、新港もその辺を踏まえてやっていただきたい。このような内容をお話をさせていただきながら事業を進めさせていただいているということでございまして、私どもこれからは機会あるごとにまた話を十分させてもらいたいなと、こんなふうに思っています。

渡部委員

小樽港と石狩湾新港のバランスについて

新しい年を迎えました。10年来話を聞いてきておりますから、ひとつ今年は具体的にこうすると、あるいはこうしなければならないという面でやはり構えていただきたいなというふうに思います。例えば母体なら母体にかかる面も4億5,000万円なら5,000万円以上は頭打ちと、それ以上はないというような念書をしっかりととるとか、あるいは下げていくための方法論を講じていくとかということになれば、ちょっとやっぱりバランスが合わないのではないですかということです。

もう一つ、バランス的に合わないのは、経済対策で国から話が出てきている。新港は3者でありますから、それ相当にやっぱり事業を受けられるんです。しかし、小樽はやりたくても果たしてできるのかどうかという、そういう矛盾もあるのではないですか。

やはりガントリーにかかわる面一つにしたって、僕は本当に悔しいんです。なぜ小樽で最初にガントリーで手をかけてという、そのことができないのか。しかし、3者でもってやっているところにそれを設置していく。しかし小樽は今これから調査といった面ですし、だから矛盾のある中でバランスをとりながらそれぞれの港の発展に向けて進めてきているのであれば、バランスに基づいた面でもっとしっかりとすべきことは言って、そして具体的にその事柄をやっぱり示させると、あるいは示していくということが大事でないのかなというふうに思います。ここ5年ほど小樽、本港にかけた事業費の投入というのはいかほどでしょうか。それから、5年ほど石狩湾新港で事業費に投入した金額というのはどの程度になっていますか。

(港湾)白岩主幹

5年間ということで、平成8年度から12年度までということでお答えいたしたいと思います。石狩湾新港につきましては、直轄、補助、起債を合わせましてこの5年間で478億8,000万円ほどでございます。小樽港につきましては、同じくこの5年間で187億7,550万円ほどでございます。

渡部委員

5年間と言いましたのは、港町埠頭の施設整備ということもありましてお金をつぎ込んできました。これから小樽港は何をやるのか。大方臨港道路の大回りという面で、あと厩なんかの建設だとかそういう面はありますけれども、大きく今のところ目立って事業を進めるという面はありません。しかし、新港は平成13年度これだけの金をかけている。差は開く一方です。ほとんど港町埠頭は供用開始の部類に入っていますので、だから今まで事業費を投

入して港湾の整備のためにバランスをとってきたけれども、これからやっぱり差は開いていくということと、それからもう一つ、しっかりと受けとめていただきたいのは、新港の企業立地の人の方の強い要請があるという、たびたびこう言われますけれども、小樽港に対するやはりもろもろの要請、要求というものはたくさんあります。だから小樽港に関してもしっかりとやっぱり位置付けをしていきながら、発展の土壌というものを作り上げていただきたい。

それと同時に、何回も言うように、母体間を含めてバランスのとれたものでなければならぬということ、この基本的な面もしっかり受けとめていただきたい、いかがでしょうか。

助役

先ほども西脇委員の方からお話があったわけでございますけれども、要するに小樽港とのバランスももちろんそうでありまして、それからまた当面は4億5～6,000万円の母体負担をいかにして平準化といいますか、それ以上増やさない努力をどうするべきかということに尽きるわけでありまして、ちょっと先ほどとダブりますけれども、1つに13年度の今説明しております予算案の中身としまして十分ではありませんけれども、私どもの事前の話合いの場を通じまして、かなり今回はシビアに道の方の所管部それからまた所管部を通じまして財政当局の方にも個別のヒアリングが今回はされたということで、財政状況が厳しいのは道も同じでございますから、そういった観点からかなりシビアになっているということが1つ言えまして、そういったことを踏まえまして昨年からの12年度の大型の補正、その問題から端を発しまして道の本庁からも次長クラスの方々も来まして、いろいろ何回か会議を持たせていただいておりますし、そういった中で小樽の立場を十分説明をさせていただいておりますから、それらをこれからの13年度は何とか今ご提示しましたような予算で我々も承諾せざるを得ないという判断に立っておりますので、それはひとつご理解をいただきたいと思っておりますけれども、14年度以降の補正はどうかこれからわかりませんが、少なくとも14年度、来年度の国に対する予算要望、その時点から少なくとも早目に事前協議をさせてもらいたい。

それから、先ほどもお話がありましたけれども、単独事業で今いろいろな何本かの調査をしておりますけれども、そういったことにつきましても、調査をするという方針を固める前に、ぜひ母体間に話を戻していただいて意見を聞いてもらいたいなと、そういう私どもの意見を述べておりますので、調査をすることによって成果品ができる。それがまた実際の工事に着工するというような手はずになるものですから、それらはやはり調査の段階から我々も意見を言わせていただきたい。そういう立場でも物を申しておりますので、14年度の国に対する予算要望の時点から、少なくともそういう協議はあるだろうというふうに思いますから、それ以前に今の運営会議といいますか、そういったことも何回かやり続けまして、今の管理組合から提示されております収入の見方、それから歳出の方の見方、そういったものを一つ一つ洗っていただきまして、私どもの意見も言わせていただきたいと、そういう場も持たせていただくように要望しております。

一番危惧するのは、やはり先ほども述べましたように、第3工区といいますか、その未分譲の償還が平成18年くらいから出てきますので、それを今われわれも相当危惧しておりますので、それを見据えた取扱いといいますか、考え方を今からやはり固めておかなければ大変なことになるというような大変な心構えを持って臨んでいきたいなというふうに考えております。

渡部委員

助役の言われることを今回しっかりと受けとめておきます。特に緊急でこの面を協議してほしいと、そして速かに同意をいただきたいという場面もありました。特にさかのぼって言いますと、石狩湾新港特別委員会のときも管理組合は横暴だといった面で申入れをしようというような場面も何回もありました。市から管理組合の方には職員も出向してもらっているといった面で、適切な情報のもとに対応していくということも合わせてやっぱり考えていただきたいというふうに思います。ただ単に一つの母体負担だということだけでは問題解決はなかなか難しい。日

常からのいろいろな取組の中、あるいは一つ一つの協議に関する面をやはり厳しさをもってチェックしていく、そして意見を述べていく、あるいは小樽の考え方を正しく伝えるという、そういうものの中でひとつ取り組んでいただきたいということを要望しておきます。

石狩湾新港西地区について

それから、西地区に関する面がにわかに目立って出てきているようではありますけれども、一応お話ありましたように、港湾計画17年をめぐり、あるいはその後半にということでもあります。西地区は石炭あるいは木材のチップ、あるいは水産品というようになっておりますけれども、西地区に関してはいつごろ供用開始という考え方でいるのか、それが1点。

それから、石炭、木材チップほか水産品含めて、誘致活動だとかそういった面が具体的に行われているのかどうか。ただ単に整備だけのことなのか、あわせて行っているのか、その点お聞かせ下さい。

(港湾)白岩主幹

今、西地区の整備の関係のご質問がございました。それでマイナス14メートル岸壁が中心なる部分なんです、そのマイナス14メートル岸壁につきましては、一応新港管理組合の方では16年度供用開始、そのように考えて今整備を進めている、そのような判断です。

それとあと誘致活動につきましての部分ですが、西地区の貨物取扱量につきましては、港湾計画では62万7,000トンを計画してございます。ただ最近企業ヒアリング、それが一応ポートセールスに該当するような形になると思うんですけれども、そういうふうな形で今、委員おっしゃいました木材関係とか石炭関係とか、そういうふうな関係の企業ヒアリングをした段階では160万トンほどに積み上がってきていると、そのような状況で話を聞いております。したがって、そういうふうな形の部分では活用に向けましてポートセールスなり実施しているのかな、そのように判断してございます。

渡部委員

62万7,000トンの計画で企業ヒアリングをやったら160万トンということですが、そうしたら石炭がどうかかわりになるのか、木材チップはどうかかわりになるのかというものは把握しておられますか。新港でそういうふうに行っているというだけのことなのか、きちっと押さえておられるのか。押さえておるといふのだったら、道内の石炭の需給の関係、工場とのかかわりという面で聞いていきますけれども、どうですか。

(港湾)白岩主幹

大変申しわけございません。一応総数だけは160万トンに積み上がったと、そんな状況を聞いておりますけれども、それぞれの個々の内訳についてはちょっと承知しておりません。

渡部委員

わかりました。先ほど言いましたように、私はこの事業計画にかかわっては、もう少し吟味する必要があるということをおし述べておきます。

書類提出について

最後に書類提出の件でちょっと2件ほどお聞きいたします。企業立地室というのでしょうか、の方から新港に企業立地というか、そこに張りついたら書類が来まして、それで総トータルいくらということで、そして操業が何社というもので提出されておりました。最近見当たらないから企業立地がゼロなのかなというふうに見ています。それでいつごろでストップしているのか。それからもう一つは、操業との関係も大事なものですから、企業立地がゼロであったら、何カ月かに一遍、経済常任委員会でもいいですから、操業が今こういう状況にあるという面だけ知らせてもらえないかなという、それが1点です。

それからもう一つは、港湾部に以前新港のこういう形式に基づいて港湾関係事業予算を石狩湾新港はこういうふうにして出してきて、図面もきちっとつけて、この箇所でもうやりますよと。小樽港はなぜできないのですか。小

樽港もこういう形式で一緒に出してもらえませんか、考えてみますという、たしかほぼ3年いかほど。そのときの返答は、考えましょう、そして出していきたいというような感触での話だったと思うんです。もし忘れていなかったら、どう考えているのか、その辺聞かせてください。

(経済) 小林主幹

先ほどの企業立地の件数の件ですけれども、今年度になりましてから石狩湾新港特別委員会がなくなりましてから出していなかったんですけれども、一応別な形で年度の3定るときですか報告させていただいておりましたけれども、もしかあれであれば、この次から定例会の経済常任委員会ごとに従来の形の新港の立地状況について報告したいと思います。

(港湾) 工務課長

小樽港の利用概要でございますけれども、これにつきましては、この次の第1回定例会の常任委員会のときに報告してまいりたいと考えております。

渡部委員

終わります。

-----  
副委員長

それでは、民主党・市民連合の質疑を終結し、公明党に移します。

秋山委員

ありません。

副委員長

それでは、市民クラブ。

斉藤(裕)委員

ありません。

副委員長

自民党。

成田委員

ありません。

副委員長

それでは、以上をもって質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。