

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

経 済 常 任 委 員 会 会 議 録			
日 時	平成 1 5 年 1 月 2 7 日 (月)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 2 時 4 2 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出 席 委 員	小林委員長、大竹副委員長、大畠・次木・渡部・西脇・岡本・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			
書 記			

～ 会議の概要 ～

○委員長

開議に先立ちまして、委員長より慎んで申し上げます。

小樽市議会議員であります新野紘巳議員は、昨日、ご逝去されました。

まことに、哀悼のきわみであります。

ここに、故新野紘巳議員のご冥福を祈り、黙祷を捧げたいと存じます。

皆様、ご起立願います。

(黙 祷)

○委員長

黙祷を終わります。

ご着席をお願いいたします。

○委員長

ただいまより、委員会を開きます。

本日の会議録署名員に渡部委員、西脇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ありますので、これを許します。

平成14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) 港湾振興室小林主幹

平成14年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案につきまして、石狩湾新港管理組合から、平成15年1月20日付けで母体協議がありましたので、ご説明申し上げます。

この補正予算案につきましては、国の平成14年度補正予算に伴う国直轄事業負担金等の補正によるものであります。

最初に、補正予算案に関連します港湾関係事業につきましてご説明いたします。

お手元の資料1の4と1の5を合わせてご覧いただきたいと思います。

まず、平成14年度石狩湾新港港湾関係事業補正予算に関するものであります。

資料1の5、図 泊地(マイナス14メートル)の部分ですが、しゅんせつ土砂のストックヤードにおける飛砂防止及び浸透水防止を事業費3億円で行うものであります。

なお、この国直轄事業に係る管理者負担金は4,500万円ではありますが、全額を繰越明許費補正するものであります。

次に、平成14年度石狩湾新港港湾関係事業予算、ゼロ国債に関するものであります。

図 岸壁(マイナス14メートル)の部分ですが、上部工、附属工をゼロ国債として事業費6億円で行うものであります。

なお、この国直轄事業に係る管理者負担金2億円につきましては、債務負担行為補正するものであります。

この建設事業費補正にかかわる管理者負担金4,500万円につきましては、100%起債の見込みであり、今年度の母体負担には影響しないこととなります。

次に、資料1の1をご覧いただきたいと思います。

この補正予算につきましては、今ご説明いたしました建設事業費補正を含め、歳入歳出を精査した補正となっております。

歳出につきましてご説明いたします。

総務費では、給与及び期末・勤勉手当の減により、504万円の減額となります。

港湾建設費では、先ほどご説明いたしました国の補正に伴う負担金の増、国直轄事業負担金の年度精算の減などで 3,869万 5,000円の増額となります。

埋立事業費では、工事費の減により、 400万 1,000円の減額となります。

公債費では、借入利率の確定等に伴う償還利子の減、一時借入金の減により、 1,568万円の減額となります。

以上、補正額は 1,397万 4,000円の増で、補正後の歳出総額は51億 883万 7,000円となります。

また、歳入の主な科目につきましては、使用料及び手数料では、岸壁等使用料、港湾施設使用料などの増により、1,049万 9,000円の増額となります。

繰越金では、前年度決算による剰余金 4,859万 4,000円の繰入れをするものです。

組合債では、国直轄事業の補正などによる港湾整備公共事業債の増、国直轄事業負担金の年度精算による減などにより、 3,640万円の増額となります。

以上、事業収入の補正額は 9,645万 6,000円の増で、補正後の事業収入合計は24億 828万 2,000円となり、歳出合計51億 883万 7,000円との差引不足額27億55万 5,000円が分担金及び負担金となり、 8,248万 2,000円の減額となります。

この結果、平成14年度石狩湾新港管理組合一般会計の補正後の予算額は、歳入歳出それぞれ51億 883万 7,000円となり、小樽市負担額につきましては、右下の母体負担額、補正後の（Ａ）の欄の小樽市の部分ですが、分担金及び負担金27億55万 5,000円の 6 分の 1 である 4 億 5,009万 2,000円となり、 1,374万 7,000円の減額となります。

次に、資料 1 の 2 につきましては、先ほどご説明いたしました平成14年度石狩湾新港港湾関係事業補正予算にかかわる国直轄事業負担金の繰越明許費補正であり、また、資料 1 の 3 につきましては、平成14年度石狩湾新港港湾関係事業予算、ゼロ国債分の平成14年度国直轄事業の中の管理者負担金に関する債務負担行為補正であります。

平成14年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案につきましては、以上のとおりであり、検討の結果、同意してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○委員長

続きまして、平成15年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案について。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

次に、平成15年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案につきまして、同じく、平成15年 1 月20付けで母体協議がございましたので、その概要についてご説明申し上げます。

お手元の資料 2 の 1、2 の 2 をご覧いただきたいと思います。

なお、2 の 2 は、平成15年度予算における主要な事項となっております。

資料 2 の 1 の右側、歳出の欄からご説明いたします。

なお、14年度の欄に記載されている金額は当初予算額でございます。

議会費につきましては、 1,202万 1,000円で、海外事情視察費の減などにより、前年度対比では 1,689万 4,000円の減となっております。

総務費につきましては、 6 億 2,872万 1,000円で、運転技術職員の減による給与、手当、引き船修理費などの減により、前年度対比では 3,993万 2,000円の減となっております。

次に、港湾建設費につきましては、24億 4,616万 1,000円で、国直轄事業負担金の増、補助事業費の減及び起債事業費の増などにより、前年度対比では 6 億 7,748万円の増となっております。

埋立事業費につきましては、 700万円で、前年度に比べ 300万円の減となっております。

公債費につきましては、24億 1,187万 3,000円で、前年度対比では 6,530万 2,000円の増となっております。

予備費は、前年度と同額の 100万円でございます。

以上により、歳出合計は、55億 677万 6,000円で、前年度に比べ 6 億 8,295万 6,000円の増となっております。

次に、左側の歳入の欄につきましてご説明いたします。

事業収入の主な科目についてでございますが、使用料及び手数料につきましては、2 億 7,006万 7,000円で、岸壁使用料などの増により、前年度対比では 2,956万 6,000円の増となっております。

国庫支出金につきましては、2 億 8,130万円で、補助事業の減により、前年度対比では 4,088万円の減となっております。

組合債につきましては、21億 7,320万円で、国直轄事業及び起債事業の増、補助事業の減により、前年度と比べまして 6 億 9,770万円の増となっております。

この結果、事業収入合計は27億 2,715万 9,000円で、前年度対比では 6 億 8,637万 6,000円の増となり、歳出合計との差引不足額27億 7,961万 7,000円が分担金及び負担金となり、前年度と比べまして 342万円の減となっております。

したがって、小樽市の母体負担金は、右下の母体負担金、平成15年度（A）欄の小樽市の部分ですが、27億 7,961万 7,000円の 6 分の 1 である 4 億 6,326万 9,000円となり、前年度対比では57万円の減となります。

次に、平成15年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案と関連いたします平成15年度石狩湾新港港湾関係事業予算につきましてご説明いたします。

資料2の3、2の4をご覧くださいと思います。

資料2の3の施設名の頭に表示している数字と、資料2の4の図に表示の数字が符合しておりますので、あわせてご覧くださいと思います。

まず、国直轄事業につきましては、本港地区、防砂堤（東）の胸壁工、消波工、西地区、航路マイナス14メートル、泊地マイナス14メートル、航路マイナス15メートルのしゅんせつ工、岸壁マイナス14メートルの本体工、上部工、付属工、港湾施設用地の陸側護岸本体工、被覆工、上部工、埋立工を施行することとして予算計上されており、直轄事業費の総額は57億 6,652万円です。

次に、補助事業につきましては、本港地区、航路（マイナス3メートル）の航路護岸工、東地区、港湾施設用地の基礎工、被覆工、上部工、道路（H-3）の土工、路盤工、排水工、また、西地区、道路（B-1）の土工、路盤工、舗装工など、廃棄物埋立護岸の基礎工、消波工を施行することとして予算計上されており、補助事業費の総額は7 億 8,800万円です。

次に、起債事業につきましては、機能債として、西地区、ふ頭用地の海側護岸上部工、陸側護岸本体工など、また、荷役機械の設計委託、また、臨海債として、中央地区、工業用地（3工区）の路盤工を施行することとして予算計上されたことにより、起債事業費の総額は5 億 9,900万円です。

以上、直轄、補助、起債事業を合わせまして、その総額は71億 5,352万円で、管理者負担分は23億 4,812万円となっております。

平成15年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案につきましては、以上のとおりであり、検討の結果、同意してまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○委員長

続きまして、石狩湾新港の港名について。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

石狩湾新港の港名につきましてご報告いたします。

石狩湾新港の運営に関する会議における港名についての協議経過についてご報告申し上げます。

平成12年11月に、石狩湾新港の運営に関する諸課題について、効率的に検討を行うことにより、母体協議の迅速

化を図り、港湾運営を円滑化するため、北海道土木局長、小樽市助役、石狩市助役、管理組合副管理者で構成された石狩湾新港運営に関する会議を設置しました。以後、その中で管理運営部会を設置し、母体負担の軽減策などを検討しているところですが、平成13年に行った部会で、ポートセールスを行う上から、石狩湾新港の知名度が低い、苦慮しており、世界的にも知名度の高い札幌という冠を付した港名に変更することにより、利用拡大を図るという提案がなされました。

また、昨年2月の管理組合議会第1回定例会及び同年の北海道議会第2回定例会において、石狩湾新港は知名度が低く、港名について検討すべきであるとの質問がなされ、管理者である知事は、「知名度の低さに苦慮しており、振興策の一つとして港名変更について具体的な検討を進めてまいりたい」と答弁しております。

このような中、平成14年6月開催の運営に関する会議で、港名問題について、正式に名称変更を行う場合、また、通称名を使用した場合などについて情報収集等を行うことなど、部会で検討することとなりました。

部会では、変更に伴う諸手続、他の港湾の事例等について検討してきたところであり、今月20日に開催されました運営に関する会議で、部会での検討結果を受け、当面、規約変更や国への法的な手続を要しない通称名の使用について提案しているところであります。

以上のような状況であります。当市といたしましては、通称名といえども、過去からさまざまな議論経過もあることから、議会及び関係団体、業界の意見をお聞きしながら、慎重に対応してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○委員長

続きまして、場外馬券発売所の設置について。

○（経済）多賀副参事

場外馬券発売所の設置についてご報告申し上げます。

平成15年1月23日、道競馬事務所の職員が経済部に見えました。駅前第3ビル地下に開設計画を持っている馬券発売所につきまして、市議会の議論を踏まえ、慎重に検討しており、検討の上、1月31日金曜日、市長に報告に参りたいと聞いております。

以上であります。

○委員長

これより、ただいまの報告事項に関する質疑に入ります。

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

共産党。

○西脇委員

道営競馬場外馬券発売所の設置について

今、報告のありました国際ホテルの地下の場外馬券発売所の問題からお尋ねいたします。

今、道の方から経済部に来て、馬券場の場所についての話があったと。正式には、今月31日に報告があるということです。駅前駐車場については、4定でかなりやりとりがありましたのでここでは省きますけれども、どういう中身で道から経済部に話があったのか。単に1月31日に正式決定といいますか、報告をしますということではなかったと思うのです。当初から、道側の意向としては国際ホテルの地下という希望があったわけですが、そのことについて何らかの見直し等があるのかないのか、この点についていかがでしょうか。

○経済部長

あくまでも1月31日に競馬事務所が市長のところに来るということで、そのときに具体的中身というのが明らかになるわけでありまして、今現在、事務方としてはいろいろなお話を伺っておりますけれども、今この場で申し上げられるような段階ではない、状況ではないということです。

○西脇委員

私たちに入っている情報といいますか、お話によりますと、駅前の場合馬券発売所の設置については見直すという方向で検討が進められているという話を伺っております。

したがって、正式決定はあくまでも31日ということですから、それ以上のことはお答えしにくいかと思えますけれども、万が一、国際ホテル以外での場所の設置ということで道から要望があった場合について、小樽市としてはどう対応されるのか、この点についていかがでしょうか。

○経済部長

仮のお話ですから、断定的なことは申し上げられませんが、もしも他の場所でとか、そういうことがあるとすれば、その辺は、中身をよくお聞きしまして、向こうが言われることについて小樽市として理解できる中身なのかどうか、その辺についてはじゅうぶんにやりとりをしてみたいというふうに思います。

○西脇委員

私たち共産党といたしましては、4定で態度を明らかにしておりますように、駅前であろうとなかろうと、小樽市内でのこうしたギャンブル施設は設置すべきでないというご意見を申し上げているわけです。いろいろ法的な問題を含めてやりとりがありましたから、そういうことも含めて道の方で検討、見直しが進められているのかなというふうには思います。

これ以上の答弁はできないというのですからお尋ねしても何ですけれども、私たちに入っている情報では、駅前と同じくらいの人が集まりやすい場所を道は希望しているやに聞いています。そうしますと、言わずもがな、マイカル小樽周辺、あるいはマイカル小樽自体ということになろうかなと思います。

もしそういった提案が道からあった場合については、小樽市としてはどういうふうに対応される予定なのか、伺います。

○経済部長

これも、あくまでも西脇委員が得られている情報の範囲内だと思いますので、先ほど申し上げておりますように、具体的な新たな場所に開設を検討しているとしても、そういう具体的なお話はまだ伺っておりませんので、今そのことについてどうこうということは申し上げられません。

○西脇委員

結果として、小樽市としては、国際ホテルの地下という要望はあったけれども、道側の見直しなどの意向があった場合には、その相談には応じますということで理解してよろしいのでしょうか。

○経済部長

私どもといたしましては、今のホッカイドウ競馬の置かれている現状、それに加えて、馬産地の今の非常に難しい状況を考え合わせますと、やはり、小樽市としては、道営競馬から小樽市で開設したいというお話があるのであれば、私としては前向きに検討していくべきことだろうというふうに思っておりますので、お話が具体的にあれば、それは、積極的にといいますか、まじめにといいますか、そういう検討はしていきたいというふうに思います。

○西脇委員

今月の23日に、道営競馬運営委員会の宮脇委員長さん、北大の教授であるこの人から道の方に答申がなされております。計画どおり赤字の縮小や売上げがなかった場合には、縮小又は廃止も含めて見直しなさいという答申が出されております。せっかく皆さんの努力で開設はしたものの、すぐにやめてしまうというようなことになっては、これまた市民からひんしゅくを買うという事態にもなりかねませんので、そこら辺は、やるにしても慎重に対応すべきであるというふうに思います。

この点については、以上で終わります。

石狩湾新港の港名変更について

次に、報告のありました石狩湾新港の港名変更についてです。

小坂助役は、副管理者としてこの会議に参加されていると思いますのでお伺いいたしますけれども、これまでの運営会議の中で、小樽市側の対応として、札幌港への港名変更についてどういう意思表示をされてきたのか、改めて伺います。

○助役

私どもが入っております管理運営会議は、先ほどこっちと報告がありましたけれども、その中で昨年から議題に供しておりまして、過去に、2回、3回ほど議論をしております。私どもの立場としましては、本来であれば、正式な名称の変更というような議論であればテーブルに着いて大いに議論させていただきたいのですが、今の通称の名前を変えようという議論については、一つには、私ども管理者同士でそういう通称名をどうしようかという議論はちょっとどうなのかなという発言も一時はさせていただきました。

しかし、あくまでも正式名称の変更ということになりますと、非常に複雑な手続が必要でございます。法律が何本もありますし、それから、各母体の議会で規約の変更という手続もあります。なかなかそう短時間で結論を出すわけにはいかないということです。管理者である知事も、これまでの新港管理組合の議会でもそうですし、それから、道議会でも、そういった質問に対して、母体の意見等を聞きながら検討しようと、そういった趣旨の答弁をされておりますので、そういったものを踏まえての議論だろうというふうに思います。

私どもとしては、通称といえども、これは、業界団体あるいはまた議会の皆さん方のご意見等も聞かなければ、我々の立場でオーケーというような返事はなかなか難しいと。簡単に言いますとそんなスタンスで、これまで2回、3回、この会議に臨んでいるというのが実態でございます。

○西脇委員

いずれにしても、応じる、応じないは別にして、正式議題として論議のそ上にあがったということには間違いのないということなのですか。

○助役

そういうふうに理解していただいて結構だと思います。

○西脇委員

石狩湾新港の港名をつける段階で、古い議員さんに聞きますと、当初から札幌港という名前が付されようとしていたと。しかし、札幌港では、札幌が地先を持っていないとか、札幌一港集中という状態になるのではないかなというような危ぐもあって、結局は、石狩湾新港という港名になったというふうに伺っております。だとすれば、この時点になってあえて札幌港としようとする動きは、当初の論議を蒸し返すということにもなるのではないかなというふうに思います。

それで、もう既に検討されていると思うのですが、札幌港という名前に変更になった場合に、小樽港が受ける影響について現時点でどのように考えているのか、伺います。

○助役

港名につきましては、今、西脇委員がおっしゃいましたように、設立当初からいろいろな議論をされていて、過去の経緯を見ますとそういう記録が残っているのは私も承知しております。そういった中で、今、やや20年が経過しているというようなことで、かなり状況が変わっていることは間違いのないわけでありまして。

今のご質問の、仮にそういった名前が変更になった場合に、小樽港にどういう影響があるかということでございます。私も大した知識があるわけではないですけれども、今の港湾貨物の全国的な流れ等を見ましても、そう簡単には、パイが増えているということでもありませんし、北海道や札幌という名前は知名度が高いからとか、そういったことで今すぐ苫小牧港から小樽港からも貨物が流れていく、あるいは、本州の方からも流れてくるとか、そういった状況にはちょっとならないのではないかなと、私なりの気持ちはそんな考え方をちょっと持っております。

○西脇委員

いずれにしても、正式に港名変更しようとするれば、規約の改正がまず第一に必要なだと思います。手続上、小樽市が同意をしなければ名称の変更はできないというふうに私は思っているのですが、この点はいかがでしょうか。

○助役

先ほども申し上げましたけれども、正式な名称変更ではございませんので、それぞれの母体で議会の議決を要するという案件ではないわけです。したがって、今、小樽市が同意をしなければできないだろうというようなお話ですけれども、これは、これからまた、議会の皆さんのご意見を聞いたり、あるいはまた、業界としてどういう考えがあるのかといったことも聞きながら対応していかなければならないと思います。

今、管理組合としましては、先ほどの報告でもありましたように、札幌の知名度を生かして、あくまでも港湾振興の一環としてこれからのポートセールスに役立てていきたいと。そんなような趣旨で、できれば新年度早々からでもそういった関係のパンフレットなり何なり、そういったものをつくりたいというような話があるわけでありまして。私どもとしては、そう性急に新年度早々からということにはならないだろう、もう少し時間をかけてくださいというようなことで言うておりますので、これはあくまでも話合いの中で方向性を見い出すべきではないかなというふうに考えております。

○西脇委員

管理組合規約の第2条は、組合の名称が決められています。これの変更ということであれば、当然、協定書の第4条の事前協議の対象になるのではないかなというふうに思います。

当然、そうなると。例えば、正式名称の変更であろうと、通称を使うということになると、小樽市との事前協議というのはどうしても必要ではないかなと思うのです。結論的に言うと、小樽市が同意をしなければ、正式名称も通称も利用することはできないのではないかなというふうに私は思うのですけれども、この点は、今ちょっと副管理者とは何か違うように聞こえたのですが、この点をもう一度お願いします。

○助役

同意を得るという案件ではないと思うわけですよ。ですから、事前協議ということにつきましては、石狩湾新港管理組合議会の議員さんの中でもお話があるかと思いますし、そういった中でも意見をいただくのではないかなと。そういう機会もございます。

ただ、私どもとしては、あくまでも議会や業界団体の方々の意見も聞きながら、小樽市としての意見を会議の場で述べてもらう、そういった中で一つの方向性を見い出すべきだということで、小樽市が同意しないから、そのまま強行するのだということは考えていないわけです。あくまでも、小樽市の意見も取り入れて進めていただくべきではないかなというふうには思っております。

○西脇委員

第4条の事前協議の対象が5項目ありますけれども、私は、その他事項に該当するのではないかと。何といても、港名変更というのは重大問題です。だから、その辺の協定書の解釈そのものをもっときちっと正確にして、小樽の意思が十分反映される措置をとるべきだというふうに思います。

そこで、まさか、小樽市がだめだと言っているのに、一方的に石狩湾新港を札幌港になんていうやり方はしないとは思いますが、そういうことが今後起こり得るかもしれません。そうした場合に、あくまでも管理組合の一員として石狩市や道とは認識が異なる、あるいは、母体負担のことでなかなか軽減策が図られないなどということになれば、最悪の場合、石狩湾新港管理組合から脱退するというようなことなんかも、私は起こり得るのではないかなと思います。

その点についてはどうお考えなのか、まず、伺います。

○助役

あくまでも、今の通称である港名を変更しようということで港湾振興につなげて、少しでも貨物量を増やして、港湾使用料を増やして母体の負担の軽減につなげようという趣旨でございまして、私どもも、再三、知事なり、あるいはまた港湾管理者に対して、母体負担の軽減策については文書で何回も要請をしておりますので、そういったものを受けての議論の一つであります。ただ、そういった今の港名変更に関しては、なかなかそうすんなりいかないという部分もございまして、いろいろ意見は言わせていただきました。

今の脱退云々という話につきましては、確かに、今の4億6,000万円台の母体負担につきましては、小樽市としても、今の状況としては非常に重たい負担であることは間違いないわけでございます。けれども、そういったことのために脱退云々ということとはまた別な議論だろうと。昔の設立当時のいろいろな経過を読ませていただきますと、いろいろな経過がありまして小樽市も加入したと。わざわざ石狩町の行政区域を900ヘクタールも小樽市に編入して管理者になったといういきさつ等々がありまして、今、軽率にそういうことを市の方から発言するといったような状況ではないだろうなというふうに思います。

○西脇委員

ただ、前段でお尋ねしていますように、正式名称の変更、あるいは通称も含めて、札幌港はとりあえずだめだと言っているにもかかわらず、小樽市の同意が必要ではない事項だということとで一方的にこういう形で、通称であろうと変更するなんていう事態が起きた場合には、やはり、そういったことも含めて対応策として考えておいていいのではないかと。

ただ、その場合、法的に脱退が可能かどうかという問題は、私はわかりません。この点についてはどう考えますか。法的に脱退が可能なのかどうか、

○助役

これは、法的な問題というよりも、設立当時の経過からいきまして、非常に複雑な問題になることははっきりしています。ですから、母体負担が重たいからそういった議論に移るのは、ちょっと状況が違うのではないかなというふうに思います。

○西脇委員

協定書の第6条、第7条には、組合財産の処分及び組合解散の場合における財産の処分等ということで、管理組合自体の解散を想定した協定もあるわけです。したがって、ないということではないと思うのです。そういうことで、母体負担が今4億を超えているから脱退とかという単純な議論ではありません。

ただ、一方的に、小樽市の意向を無視して、いろいろな関係団体から意見を聞いた上での措置ですけれども、港名変更はやっぱりだめだといった場合に、一方的に向こうがごり押するような事態になったら、そういうことも対処の仕方の一つとして考えておいた方がいいのではないかとということでございます。

問題は、恐らく、どういう形かは別として、いずれは札幌港と、石狩市も道議会も総じて大体そういう雰囲気になっていますから、いずれはそういう事態に応じざるを得ない時期も来るのではないかとすることも考えないわけではありません。そういった場合に、札幌が管理組合自体に参入するということについても関連性が出てくるのではないかとことを思うわけです。

札幌の管理組合参入については一定の条件が必要でしょうけれども、そういった場合には、小樽市としては、今の時点でどういう対応をされようと思っているのか、伺いたいと思います。

○助役

母体負担の軽減策の一つとして、今の三者の管理状態を見直しまして、札幌も視野に入れた考え方というのは一つあるかと思います。

札幌はどう考えるかわかりませんが、そういったことだとか、あるいはまた、今の負担率をどうするか、小樽の負担率を少し低くしてくださいとか、そういう議論であれば私どももきちんとテーブルに着いて議論すべき

だと思えます。

ただ、今の札幌の加入の件については、これもまたいろいろ難しい部分があるのでしょうかけれども、なかなか短期間で方向性を出すのは大変だと思えますが、一つの選択肢としては十分考えられるだろうかなといったようなことは思っております。

いずれにしても、今の港名の変更にしても、そういった札幌を想定した話にしても、これは、もちろん私もだけではなく、業界、あるいはまた経済界といいますか、これからそういった団体のご意見もやはり情報として聞きながら、どういう方向に進めていくかといったようなことを検討していくべきではないかなと思います。

○西脇委員

小樽港の権益を守るという上で、石狩湾新港が札幌港になった場合にどういう影響を受けるのかなどということも、やっぱり、これから専門家の皆さん方の中で検討していただきたい問題だと思うのです。

いずれにしても、小樽にとっては重大な影響を受けるということは間違いないと思います。この問題について、先ほどの副管理者の話だと、何か来年度からでも通称として使いたいような動きがあるやに受け取れましたけれども、市長としては、現在どういう腹づもりでいるのか、伺います。

○市長

新港の港名の問題で今議論になっていますけれども、私は、やっぱり、新港と小樽港の管理の在り方、そこをこれからどうしていくのだと。こういう至近距離の中に重要港湾が二つあって、小樽市のように二つも港湾管理者になっているという状況が一つはどうなのかなという疑問が非常にあります。

したがって、港名問題もさることながら、こういう問題をこれから少し提起をしていって、少し議論をしてみようかなと。開発局なり道庁なり、そういうことを含めて議論をして、その中で、札幌の方がいいのだということであればまた別ですけども、まずはその議論が先行すべきではないのかなという感じがしています。

私は管理組合ができるまでいたものですから、そもそも石狩湾新港という名称をつけるときにもその場に一事務方としていました。いろいろな名前がありましたが、そのときは、札幌という名前はなかったのですけれども、ほかの名前はいろいろありました。その後、札幌というのが話題になってきましたけれども、そういうことでして、当初から札幌というのはなかったと思います。

いずれにしても、今言いましたように、総体の中で議論して、そして、その中でどういう方向に行くのか、そういった議論を少し見極めたいというのが私の率直な考え方です。

○西脇委員

平成14年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算について

それでは、質問を変えます。

14年度の最終補正が今提案されているわけですが、9億円でマイナス14メートル事業をいっそう促進すると。これは、新年度予算の前倒しということなのですが、これもまた、景気対策としてやるということなのですね。

国のベースでは、今回の最終補正の歳出規模は、最終的に実質4兆5,200億円を超えるというふうに言われています。そのうち、新港には9億円が配分されたというのですか、枠が来たということだと思うのです。

今回の国の補正については、野党4党が組みかえ案を提出しています。その中の理由の一つを見ますと、あれは大型公共事業、従来型公共事業の焼き直しだと、これではよくないので、そういったものを財源にして、雇用、失業、中小企業対策に振り向けなさいというのが野党4党の補正予算に対する組みかえ案の趣旨になっているわけです。

そういった意味からしても、景気対策にはなっていないということだと思うのです。そういう点で、この補正については同意すべきではないというふうに思いますけれども、この点について、まずお尋ねします。

○（港湾）港湾振興室長

今回の補正についてでありますけれども、泊地のしゅんせつ工事にかかわって一部前倒しすると。本来、泊地のしゅんせつ工事は平成15年、16年の2か年で行われることになっております。そういった意味で、一部を雇用対策に関して前倒ししようということでございます。

国では、現在、行われておりますマイナス14メートルバースの本体工事、あるいは関連工事につきまして、今後、事業の流れ、全体の規模、こういったものを総体的に考慮した中で、今回、細かい話になりますけれども、現実にとストックヤードに土砂しゅんせつが本年度から行われているわけでございます。そういった中で、砂が飛び散るというような状況で、周辺住民にちょっとご迷惑をかけている状況にあるということで、いわゆる緊急性があるということで、今回の補正でございます。

○西脇委員

新年度予算を見ても、国は公共事業費そのものを圧縮するということで、これは、塩川財務相が言っているように、別に公共事業を減らしたのではないのだ、単価の切下げの分を減らしただけなのだということふうに言っていますから、従来型の公共事業そのものを減らしたわけではないです。

それにしても、新港の来年度の予算は、今年度の当初予算に比べて52%増ということなのです。何で、これだけ財政が厳しい、厳しいと言っているときに、国民にはいろいろな形で負担を求めているときに、あえて14メートルバースのためにこんな予算を組まなければならないのかと。前年度並みというのであればまだしもということだと思ふのです。

それで、こうした事業が進むことが、結局、国の財政を悪化させているということは目に見えているわけですから、一部のゼネコンへの奉仕のための公共事業というのは、本当の意味で進まないものについては予算を減らすとか、凍結するとかがあつてしかるべきだと思ふのです。ましてや、新港との関連で言いますと、設備は過剰という時代になっている。

過日の新聞報道を見ますと、小樽の船舶代理店の発言として、小樽・石狩湾新港地域における貨物量は微増にとどまっている、マイナス14メートルは明らかに過大設備だという発言をしています。これは、12月25日の道新の報道です。そうした港湾貨物にかかわる分野の人がそういう発言をしているくらいですから、これの見直しを求めるべきだと思いますが、この点はいかがでしょうか。

○港湾部長

確かに、一般の方々から見れば、港湾というのは、一部の利用者に、今、委員がおっしゃったとおり、建設段階ではゼネコンだとか、あるいは、できた後の貨物については特定の企業云々と、こういうふうなお話でございます。けれども、何と申しますか、港湾というのは、やはり、貴重な社会資本と申しますか、産業経済活動あるいは生活に大いに役立つ社会資本の一部として、ある程度、長期に計画を見た中で建設していつている、こういった状況でございます。

しかも、先ほど、室長から申し上げましたとおり、このたびの補正とゼロ国債につきましても、15年度、16年度に予定していた部分を前倒しでやるということで、決して全体事業費は増えないということもございまして、景気浮揚対策の一環の中で、この時期に導入すれば起債充当率等々の部分でも母体負担に大きな影響を与える状況下にはならぬと、そういった見地から、今回、補正なりゼロ国債を投入するといういきさつになったということでぜひご理解いただきたいなど、こんなふうに思っております。

○西脇委員

母体負担にならないというようなことを今おっしゃっていましたが、それは聞き取れなかったのですけれども、いずれにしても、事業費3億円のうち4,500万円は管理者の負担で、起債でこれをする。それから、6億円の部分については、2億円はまた起債で処理しなければならないということですから、いずれにしても借金で行って、

後日、負担が出てくるということになるわけです。そういう意味でも、少しでも圧縮して母体の負担を軽くするというのを主張すべきだというふうに思います。

あと、伺いますが、この中で 6,800万円、ベルトコンベヤ設置に向けての設計費が出ています。商工会議所や振興会からもクレームがついたということもあって、管理組合としては、母体の負担にならないように、運営会社に委託してこの仕事をやる、ただ、設備については、24億 7,500万円をかけて管理組合がやりますという回答をしたようです。

けれども、24億 7,500万円の新たな負担が加わると、1年間にどのくらいの償還が必要になるのか、まず、この点について伺います。

○（港湾）港湾振興室長

この件につきましては、前回、4定の議会のときにもご報告、説明の中でお話ししております。

今、概算で24億 7,500万円に利息を含めて約30億近くなるわけでございますけれども、単年度は、20年償還という仮定の中で、多分、利率もまだわかりませんが、仮に2%という前提を踏んだ場合、年間、1億 3,000万円程度から 5,000万円の間と、こんなように試算はされているところです。

○西脇委員

管理組合方式でやるということですが、1億 3,000万円を管理運営会社から管理組合がもらうと。管理運営会社は、そのほかに利益を出して人を雇わなければならぬということになれば、そういうことが当初から本当にもくろめるのであれば、なぜ、初めから設備も運営会社でやらないのか。小樽の勝納ふ頭のベルコンも、中央ふ頭のニューアンチローダーも、全部、小樽倉庫事業協同組合の、民間の設置ですね。結局、今、私が心配するのは、そうは言っても予定どおりチップの取扱いがなかったりした場合に、絶対に経営が破たんするわけです。その場合に、結局は、石狩湾新港管理組合が何らかの形で手助けをしたり、負担をかぶるということを想定しているから管理組合も相手が設備投資をやるということを決めているのではないのかというふうに考えざるを得ないのです。

この点はいかがですか。

○（港湾）港湾振興室長

今のお話については、管理組合に聞いてまいりまして、管理運営方式の問題が出ましたけれども、トータルで最終的に、荷主側とも最終的な詰めを行って協議が調わない限り、私ども全体としましては事業着手してはまかりならぬというような条件は付しております。

ですから、そういった状況の中で、これは母体の合意ですから、一方的に管理組合が事業を進める、こういうことにはならない、こういう状況に現在はあるということです。

○西脇委員

それは、母体負担は絶対発生させないという強い決意だと思います。

であれば、やはり、スタート時点で、万が一、運営会社が採算割れしたときには、王子製紙なり商社なり、荷主側が不足分を補償するなどの担保をとらなければ、必ず母体の負担にかぶさってくるという心配があるわけですから、その点についてもできたら抜かりなくやっていただきたいと思います。

あと、3工区の問題についてお尋ねしてからやめますけれども、平成11年に公募して売り出してから、18.7ヘクタールのうち 0.4ヘクタールを処分できただけです。あとは、3年間たっても全く動きなしと。これまで、71億の事業費について利払いが発生していますけれども、14年度までで、今年度末ですが、既にどれぐらいの利払いが発生しているのか、伺います。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

平成9年度から償還をしておりまして、約8億円強というふうになります。

○西脇委員

結果的に、既に8億円の母体負担となっているわけです。これを18.7ヘクタールで割ると、1平方メートル当たりの単価はこの利息分だけで約4,400円上積みになるという計算にもなるのです。今ですら、処分できる、処分できると答弁しながら、全然、処分が進まない。それに1平米当たりの単価が、毎年、どんどん、1億6,000万円くらい利息が発生しますから、それが全部単価に上乗せになるからますます売れなくなる。結果的には、勝納ふ頭のように割引して販売したり、石狩開発のように1平米1万円の値引きをして販売したりしなければならない。それでも売れない事態が心配されるのです。

結局、管理組合は、今まで私の質問に、何回も、早期処分に努力します、早期処分に努力します、規制緩和があって処分は可能です、これを何回も繰り返してきたけれども、今言ったような状態です。

ですから、先ほど質問した荷役機械についても、3工区と同じような事態にならないのかという心配があるものですから、あえて憎まれ口をきいているわけです。3工区はどうするのですか。あと3年後の18年度からは元金の返済も生まれてくるわけですね。今だって、母体で集めている27億円のうち24億円は公債費の償還に充てているわけです。集めている金は全部借金払いということを担当しているわけですから、母体の軽減、軽減と言っても、そういうところもまたきちっとしなければならない。

それから、今どき、国のやり方は本当にあくどいと思うのです。58年度の借入金に対しては現在でも7.4%の利子を払っている。国民には0.0何%の利子しか払わないでにおいて、自分は、貸したお金から、何ぼ当初の約束があったからといって、7.4%も取るなんていうこと自体がもう悪質だと言わざるを得ません。ぜひ、この利率の引下げあるいは借りかえ、その他も含めて努力はされていると思いますけれども、この点などについても管理組合の管理者に対して大いに意見を言って軽減策を図っていただきたいと思います。

3工区の処分見通しその他についてお答えをいただいて、質問を終わります。

○助役

今、ご質問がありました3工区の売却の見通しにつきましては、新港の管理組合議会等でそれなりの答弁がされておりますけれども、実態としては非常に厳しいだろうなというふうに私どもは見ております。

この起債の償還の年限というのは、今お話がありましたように、今、利息で1億6,000万円ほどのペースで来ているわけです。元金が、18年度から3年間、18、19、20と、この3年間で、ほとんど元金を返そうという収支計画になっているわけです。ですから、仮に16、17で思うように土地が売却されなかった場合には、もろに元金が母体負担にかぶってくるわけですから、これでは、我々としても、そのまま単純に、売れなかったからといって母体負担を増額されても我々はとてもおつき合いできませんということで、これも、私も機会あるごとに何回も発言をさせていただいております。とにかく、最悪のケースで売れなかった場合には、母体負担にそのまま単純にオンするのはなくて、これはやはり、道の政策の中で責任を持って考えてもらうべきではないかというような趣旨の発言もしております。とにかく、今の時点では、何とか売却に努めるという方向を示されておりますので、もう少し推移を見ざるを得ないなと。

それからまた、利率の件につきましても、これも、私どもは何回も発言しております。市の起債もそうですけれども、今の国の起債の原資の仕組みを変更するのはなかなか大変な部分がありますので、そう簡単にはいかないのはわかります。いずれにしても、非常に突出して高いという利率については、やはり強力に、道あるいは国に対して要請すべきだというような発言は引き続きさせていただきたいと思っております。

○西脇委員

終わります。

○委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

○次木委員

道営競馬場外馬券発売所の設置について

西脇委員が馬券発売所の問題につきましているいろと質問され、理事者側のご答弁をいただいたわけですが、もう一度、類したことをお聞きいたします。

今の小樽市に、あの国際ホテルの地下に馬券発売所を設置するということを断念したということなのか、それとも、他に候補地を物色するということなのですか、その辺をお聞かせください。

○経済部長

先ほども申し上げましたが、我々事務方の中ではいろいろな話が向こうから伝えられてきている部分はありますけれども、ただ、それにつきましても、最終的には、競馬事務所から小樽市長に対して31日に正式にお話をさせていただくということになっておりますので、今この段階でその辺の話は、お問い合わせがございました中身についてコメントするようなことはちょっとできかねますので、ご了承いただきたいと思います。

○次木委員

まだよく向こうの方と詰められていないようですから、31日の結果を見ますということでございます。

国際ホテルの地下に馬券発売所が出るというような新聞記事や、その他、市内にそういう話が出回りましてから、商店街といいますか、商業界といいたししょうか、非常に期待をいたしておるというようなことも数々聞くわけでございます。願わくは、どの地がどういうふうにどういいのかわかりませんが、やはり、小樽にそういう場所をと。誘致とまでは言えないかもしれませんが、できるだけ小樽としても協力体制をとって、この商業界の実情でありますとか、デフレの状況でありますとか、もろもろのものを考えまして、集客力を上げ、そして、商業界の購買力その他をアップさせるという意味におきまして、ぜひ、商店の皆さん方は、小樽に誘致するようにというようなご要望が非常に強うございます。そういう意味におきまして、31日に報告があるそうでございますが、ぜひそれらのことも申し添えて、実現されるならば非常に結構な話だなと、かように存ずるわけでございますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

石狩湾新港の港名変更及び小樽港との機能分担について

それから、これも西脇委員からいろいろと質疑があったわけですが、石狩湾新港の港名の問題でございます。石狩なり道の方は、簡単に、仮称札幌港でいいのだ、難しい法的手続だとか、港湾法の絡みで云々というようなことではなくて、純粹にセールスをしやすくするので、何も難しいことではないのだというようなことを軽々としゃべっておりまして、早く小樽の方もそういうふうなことを理解してほしいというようなくあいに言われたりする部分もあるわけでございます。

しかし、これは、結果が出なければ物はわからぬということになるかもしれませんが、小樽にとりましては、非常に大きい問題であるなというふうに考えるわけでございます。先ほど市長の答弁の中でも、総合的に判断し、総合的に返答しなければいけないというような答弁があったわけですが、私もそのとおりだと思うのです。ですから、単なる仮称だとか通称だとかというような話に乗ることなく、やはり、小樽としては、そういうような問題を提起されたならば、例えば札幌も管理者に加入するとか、あるいは、いろいろなくあいで総合的に港湾機能をよく発揮するというような、そして、小樽にとってもメリットが出てくるというようなことで、簡単に通称として札幌港を使うということは絶対にしないように、また、港湾業界の意見もじゅうぶん聞いて、ゆっくり多方面にわたって研究して、結論は急ぐ必要はないというふうに思うわけでございます。

それともう一つは、最近は余り言われなくなりましたが、機能分担というのは実際に行われているのですか、お伺いいたします。

○助役

前段の件につきましては、これは、先ほどご答弁申し上げましたようなスタンスで私どもは意見を述べておりま

す。小樽市の場合は、単にポートセールス上で札幌の名前を使って、幾らかでも港湾振興の増につなげるといったようなことではなくて、小樽市の場合は、参加したときからの条件がいろいろ異なりますので、石狩市とは別な状況がありますので、やはりもう少し時間をかけて別な観点からも検討すべきだと、そういう意見はこれからも述べていくことになります。

どちらにしても、今日初めて経済常任委員会に報告させていただきましてご意見をお聞きいたしましたし、それからまた、業界、会議所の方にも引き続きこの話は報告、説明しながら、どういう意向かということもつかみながら、そういった考え方で方向性を見い出すべきではないかということでございます。必ずしも、今、管理組合側が言っているような、新年度早々からそういった印刷物をつくったりポートセールスをするといったことについては、ちょっと性急過ぎるのではないかとといったような考えを持っていますので、そういう立場で発言をしていきたいというふうに思っています。

それから、機能分担のことにつきましては、これまでも、設立当初からいろいろな意見を踏まえて文書化したものもあるわけであります。その後、何年かに一回、一部の見直し、手直しをした部分はございますけれども、我々としては、そういった機能分担を頼りにこれからの港湾行政、ポートサービス、ポートセールスを進めていくべきだというふうに考えております。

○次木委員

今、助役から答弁をいただきました。ぜひそういうような考え方を後退することなく、じっくりと、管理組合の問題、あるいは港名の問題、また、小樽港と石狩湾新港にかかわるいろいろな問題等について取り組んでいただきたい、かようにご要望を申し上げまして、私の質問を終わります。

○委員長

それでは、自民党の質疑を終結し、市民クラブに移します。

○大島委員

よろしいです。

○委員長

よろしいですか、市民クラブはないと。

それでは、公明党に移します。

○秋山委員

石狩湾新港の港名変更について

簡単に、お尋ねいたします。

まず最初に、名称に関してのやりとりを聞いておりまして、助役の方から、これから、説明しながら業界の意見を聞いていきますというような答弁をされていたように聞いておりましたが、この話が出てからは、まだ1回も業界との話し合いというのは行われていないということなののでしょうか。

○助役

正式にと言ったらおかしいですけども、市の方から改めて話をした、公式的に話をしたというのは、今回、これからが初めてでございます。それまでは、いろいろな形で、折衝の中で、個々の方々の意見を聞いている部分はありますけれども、それは全体の意見ではないということで、業界として、あるいはまた商工会議所としてどういうまとめになるのかなど、そういったお話をこれから聞いていきたいなと思っております。

○秋山委員

そうすると、業界の動向というか、考え方もまだきちんと定まっていないというふうにとらえてよろしいですか。

○助役

そうですね。業界としてどういう方向性かということの総体的なご意見はまだ伺っていないです。

○秋山委員

平成15年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案について

次に、石狩湾新港の15年度の予算案の中で、歳出の総務費が3,900万円ほど減になっているのですが、さっきの説明の中で、職員数の減などによりというような内容の話があったかと思います。具体的に、職員数というのは減っているのでしょうか。減っていてもいなくても、小樽から道からという内訳を教えてくださいたいと思います。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

先ほどご説明いたしましたけれども、運転手さんを今年1名減らしたということでございます。それから、今、新港管理組合への職員の派遣の件ですけれども、小樽市から5名、石狩市が15名、それから北海道の職員が12名、合わせて32名の体制で行っております。

○秋山委員

そうすると、運転手の方が1名だけ減になって、あとの中身は変わっていないということによろしいですね。

まず、職員数の割合という観点から、あと、背後地利用という観点から見たときに、どう見ても小樽の負担金の割合という部分で均等性がとれていないなというふうに感ずるのです。母体間の協議の中で、市の負担金についての話し合いなんかはされたのでしょうか。

○助役

私も、これからまた機会があろうかと思いますが、母体負担の軽減策、あるいは、先ほどちょっとお話がありました管理の在り方についての議論をしていく中で、こういった問題も出てくる可能性はあろうかと思います。現に、小樽市域と石狩市域は、工場の張りつきにしましても相当の開きがあるわけですから、小樽側としてはそういったことも意見を申したいなという部分はあります。

○秋山委員

確かに、同じ負担額を負っていますし、そういう部分から見て、職員の面から見て小樽が5名で石狩は何で15名なのだろうと単純に考えまして、背後地の問題にしましても、そういう部分で何とか小樽市の負担金についてはしっかりと話し合いをしていただきたいということを希望いたします、終わります。

○委員長

それでは、公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

○渡部委員

平成14年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算について

報告のありました最終補正という関係で、いささが認識不足もあったのかなというふうに思います。

ここで、資料1の5に、大きな赤丸で泊地（マイナス14メートル）、ストックヤードということであります。当初、西地区の事業にかかわっては、わきの方に、しゅんせつを含めての土砂をため込むというような話を聞いておりまして、一貫してそれをずっと持っていたものですから、この場所にしゅんせつの土砂を置くとすると、この場所で最終まで山にしておくということにはならないと思いますので、それをまた処分することになってきたら、二重経費になるのではないのかなというふうに見ております。

実際、マイナス14メートルの掘り込みを含めて、土砂処分というのは、おおよそどのくらいあって、そして、西地区のわきの方にどのくらい置いて、その後の取扱いをどうしていくのか。今ここにストックヤードということで大きな赤丸がありますけれども、何立米というものの表示も全くそこにはありませんので、まず、二重手間ではないのかと。まあ、二重手間というより、二重経費にならないか。

それから、簡単に、立米数をお知らせください。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

マイナス14メートルの泊地しゅんせつにつきましては、今のところ、土砂のしゅんせつ量は477万立米というふ

うに言われてございます。

今の補正でやるところの掘り込みの後ろのストックヤードにつきましては、全体で 211万立米くらいをこちらで処理する予定になっております。あとの残りにつきましては、先ほど渡部委員が言われました西地区の当初のところに投入するというふうに理解してございます。

○渡部委員

二重経費になりはしないかと。これは、ためておくのですか。

○（港湾）港湾振興室長

確かに、今、渡部委員がおっしゃったように、私どもも当初はそういう疑問を抱きました、二重手間になるのではないかと。

そこで、廃棄物処理の護岸の方に投入するということが、普通はそう考えるわけでございますけれども、よくよくお話を聞いてみますと、ここは国の補助事業が入っているということが一つあります。そうしますと、4分の1を国で持つ、残りの4分の3が管理者負担になるということで、当初言われていたのは、40億円くらいの総事業費になる予定というふうに聞いております。そうなりますと、4分の3を一遍に積み込むということになると、とんでもない金額になることにもつながってきます。それはできないと。実はよくよくお話を聞く中での私どもの申入れという一環でございまして、そうしますと、本年度から土砂のストックヤード仮置きをやっているところも、何か安い方法でできないのかと。こういう申入れで、結果的に今の公共用地、石狩開発の持っている土地ですけれども、こちらの方に一たん置いて、そこにはいつまでも置けないということで、陸送で必要な国道の関係とかに運んでもらう、一つはこういうお話です。

そして、本来の護岸の方では、一定の落ちつきがあって、15、16以降、数年かけて、先ほどの補助事業でございますので、少し緊急性ということを考えれば、そう急ぐ必要もないと申入れをさせていただきまして、少しインターバルを長くしてやっていただこう、こんなような判断からこういうような状況になったということであります。

○渡部委員

単純に見ると、僕もそのように見えるのです。だから、場合によっては、石狩開発もそういうような場面に遭遇していることだし、ここが石狩開発の土地であるならば、少しでも手だてのできる仕組みと。けれども、経費がかかってはならないことですから、予算とのかかわりでは、やっぱり二重の経費にならないような仕組みで、何が有利なのかといったものをしっかりと見た上で判断していくのが大事であろう、そういうふうに思っていましたので、聞いてみました。

それから、引き続き、補正の最終では4億 5,000万円ということになりました。どちらかというと、今まで母体負担にかかわっては、やはり、これ以上は負担のないように、じゅうぶんに精査の上、取り扱っていただきたいということで、最終的に4億 5,000万円ということで落ちついてよかったなというふうに思っております。

それで、次の予算を見ますと4億 6,000万ということですから、これはちょっとまたいただけないのかなと。しかし、助役はじめ、母体負担にかかわっては相当努力をされているということはよく伺っております。ただ、4億 6,000万円もと、これはぎりぎりの線で返事をせざるを得なかったのかなと。大事ことは、後になって、計算をずっと進めてきた結果、今回は事業収入がとにかく 9,600万円ほどあると、その中でも使用料、手数料が 1,500万円ほどということで、使用料、手数料が伸びてこの面へのはねかえりというもの、それはわかるわけですが、やはり、4億 5,000万円なら4億 5,000万円を上限とした予算の組み方ということを大事にしていくべきでないのかなと。

そうでなければ、今まで、もう何年も、当時、特別委員会なんかでもいろいろ話をして、先ほど西脇委員の方からも話がありましたが、石油の基地のところも見通しがあるとか、今、引き合いがあるだとか言いながら、ずるずるとこうやってきた。そういういろいろな要素の結果で、努力がないというか、周りから見るとですね。また、こういうことをすることによって節減ができるではないか、だから、4億 5,000万円なら4億 5,000万円を上限と

してそれ以上は行かないという中で、努力を含めて、母体なら母体負担の協議と。また、それに向けて管理組合も努力していくということでなければ、どうしても上がってってしまうのかなというのは、まだまだこれから事業があります。それからまた、負担も出てくるだろうということでもありますから、そこはもう一踏み込んだ形の中で取り扱っていくということも今後は大事ではないのかなと、私はそう思いますけれども、いかがなものでしょうか。

○助役

今の4億5,000万円は、従来からそういった立場での要望をしまいいりました。それで、母体負担の増額に一番影響があるのは、何といても、大型の事業を消化することから、今年度、起債の償還等で影響してくるわけでございます。我々としては、今やっておりますマイナス14の関係の経費を少しでもと。逆に、16年供用開始というふうに言わないで、もう1年でも2年でも先送りをして、事業の平準化といいますか、そういったことをずっと要望をまいったわけでありまして。

しかし、いかんせん、管理者である知事の公約ということもありまして、何とか15、16でやって、17の頭には供用開始したいという道側の主張がありまして、そういう流れで進まざるを得なかったという事情があるわけでありまして。

どちらにしても、これから4億5,000万をキープするためには、やはり管理経費です。今年も、港湾部の担当職員も、担当者同士の事前の協議では非常にきついことも言ったり、大分粘ってここまで落としてもらったということをやってきたわけでありまして。来年以降は、どうしても黙っていると膨らむ傾向にありますから、それを抑制するためには、やはり、事業はマイナス14が来年あたりが最後ですからいたし方ないにしても、組合の職員の給料等の管理経費は節減しながら、あるいはまた、使用料の増加対策、そういったことをこれからやりながらこうした母体負担の軽減にはいっそう努力してもらって、そういう立場でこれからまた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

石狩湾新港の港名変更及び両港の管理運営について

15年度の予算にかかわっては、今までも説明を受けてきました。特に、その後に報告のあった港名変更という件です。どうも、通称と言いながら、聞いているのは札幌という名前が出ている。札幌は市として存在しているのに、ただ単に通称ということでどうなのかなと。その面から見ると、札幌港なら札幌港ということになってきた場合は、やはり、正式な議論に基づいて、正式な手続で行うのが本来の形でないのかなと。

これが、例えば、中をとって札幌港だとか、銭函の奥の方にある港だとか、あるいは、小樽港の副港だとか、あるいは、花の名前をとって、あそこにハマナスがあるからハマナス港と言うのだったら、それならまだ話は別にしても、いろいろな経過の中から、名称一つ変更するにしても、やっぱり慎重な対応が大事であろうなというふうに考えております。

と同時に、港名の変更ばかりでなく、先ほど市長からもお話がありましたように、小樽港、それから新港の管理運営についてどうあるべきか。これは、質問に対しても、今後これに対して取り組んでいくといった答弁もありました。

それで、一つ、助役にお聞きしたいと思いますし、また、港湾部なら港湾部のスタッフの方々にお聞きしたいと思います。今までいろいろな議論の中で、やはり、小樽港の在り方、それから新港に対する課題提起等々という上で、市長も先ほどのようにお話しされています。港湾整備にかかわる予算だとか、それから、港湾の変化、港の動静等、その中では、進行、あるいは課題、施策、こういう面で、ここ5年なら5年、10年なら10年、しっかりとまとめたもの、いわゆる中間で、現行で進んでいながら、きちとした検証の下に、やはり背景をつくっていくと。その背景に基づいて、進める、協議をしていくということになれば、いつも同じパターンになっていってしまう

のではないのかなというふうに私は思います。

小樽港の振興のために何を考えていますかと言うと、ポートセールスを徹底してと言う。しかし、ポートセールスを徹底していくということであっても、それは非常に難しいことであって、その背景なり環境、それから、ポートセールスで迎え入れるというしっかりとした根拠はどこにあるのか、何があるのか、ほかの港よりも有利な点はこうだという売込みを含めて検証されたものがあるのかどうか、また、現状で進めていっているのかどうか、その点、大枠ですけれども、まずお聞きいたします。

○助役

大変難しいご質問ですけれども、一つには、今、我々が議論しているのは、あくまでも通称名で、知名度のある札幌、まあ札幌港になるか、札幌新港になるか、そこまでいっていませんけれども、札幌の冠を使いたいという単純な議論が出てきたのです。しかし、先ほどからいっているように、小樽市のスタンスはこうですよということは意見として述べながら来ているわけです。

今、渡部委員がおっしゃるように、これから、港湾の在り方、管理の在り方等も含めてどういった形になるか、そういった本格的な議論が始まった場合には、今言われましたいろいろな小樽港の振興策なり、これから進む道、新港の在り方といったバックデータといいますか、それを検証し、そして、そういった理論に基づいた議論、これは当然必要だと思います。そういった機会がもし出るとすれば、当然、我々としてもそういうものを集めながら、そういう場に出ていかなければならないということはわかります。

しかし、そこまでの意向というのは、小樽市の方からは、管理組合にはまだそういう話をしていませんので、恐らく、港名変更を契機にして、これからそういう話も出さざるを得ないだろうというふうに思います。ですから、そういう流れになった場合には、今言われましたこと等について、当然、いろいろな角度からのバックデータをつかんで議論していかなければならないというふうには思います。

○渡部委員

特に、今まで、小樽市や小樽港に対して、道知事あるいは管理組合の長として、多少、無理難題を言ってきました。その問題にかかわって議論をしていく、議論をして、一定の条件つきで今まで協議をして、そして、小樽港の持つ特権、権益という項目についても手放してきました。10件から11件の要望の項目であります。その時点でやりとりをしますと、この点を受け止めてもらった、したがって、現状の条件としてこのようにのまざるを得ないと。しかし、管理組合の長という、北海道知事ですけれども、その後、やはり、要望として上げたもので形のついたものというのは、いわゆる大事な港湾政策に基づくものというのはそうそう片づいてはいない。むしろ、投げやりにされている。中には、バランスある地方港の発展に向けて協議機関を持ち、そこでじゅうぶんなる協議をしていこうと。こういう面が、そのときは浮上するけれども、その後ぱったりと。結果的には、石狩湾新港管理組合方式、苫小牧港管理組合方式という中で、小樽の権益たるものがやはり徐々に消え失せていっている。ここらの整理の点では、やっぱり、しっかりと持っていかなければならないだろうと。

だから、石狩の管理運営を含めると、それから、小樽港の在り方、小樽市としてどうなのかというのは、そういう一つの経過に基づいて、これまたしっかりと検証していきながら、継続となっている、あるいは、そのままになっているものについては、もっとしっかりと理論づけ、それから、背景づくりの上で実現させていくということを進めるべきではないのかなと、そのように思います。

ですから、一つ二つとこういうふうにして浮き出てきた問題は問題として、もっと大きな観点で、両港なら両港の発展、その中でも、とりわけ小樽港の振興、機能強化、拡充といった面にしっかりと目を向けながら推進していく、その方向が大事であろう、そのように思いますけれども、助役はいかがお考えでしょうか。

○助役

大変高度なご質問でございました。

一つには、去年、一昨年ころから、市長名で、幾つか、何点かの要望事項を知事に出しておりました。そういったものを受けまして、副知事さんも、それからまた知事室長さんも、それぞれ重大に受け止めていただきまして、それなりの動きをしていただきました。結果的に、今、私どもがやっている新港の運営に関する会議というのは、知事サイドの方の指示といいますか、意向でこういう会議が立ち上がったということは一つの前進だろうというふうに思っているのです。

当面、母体負担の軽減とか、それぞれの港の在り方まではまだちょっと行けない状態ですけども、そういった内容も含めて小樽市としては要望しておりますので、この会議をもう少し充実した中で、これからは、今渡部委員がおっしゃったようなことも含めて議論できればいいなというふうに思います。ただ、当面、大きな問題が、大きな問題といいますか、港名変更もそうですけれども、これから小樽市が提案しようとするいろいろな提案問題を、仮にこの会議でのせていただいたとしても、かなり時間がかかる問題でもありますから、そう手広くやれるのかなという危ぐもちょっとあります。

いずれにしても、そういったどこかの舞台でそういう議論をしていければいいなと。それが、小樽港のこれからの在り方、振興策にもつなげていく道筋といいますか、方向性を見い出せればいいなという感じを持っております。

○渡部委員

北海道の場合、港湾管理者の長は、そのまちの首長であります。ほかへ行きますと、県が管理者ということです。

先般、経済常任委員会で水島港にお邪魔いたしました、県は非常に積極的に港湾のことを考えてくれる、いろいろなことをどんどんやってくれる、だから、水島港のある市としては港湾なら港湾にそんなにつぎ込まなくても、県が大方はいろいろやってくれる。また、つぎ込むときは、物事がはっきりしている。そういう形で、反面、係船料とか滞船料を含めて、港湾施設にかかわる面については水島港の水揚げですと、そういうところも実はあるのですね。北海道の場合は、それぞれの地方港のあるまちの長が港湾管理者で、非常に厳しいです。

しかし、北海道の経済というもののいわゆる物流という面を考えていったときに、やはり、道の責任は大きなものがあります。しかし、道庁で、港湾の関係でいきますと、部屋はどこにあるのか。飛行機屋と同じところにある。話をしても、それらはじゅうぶん検討しましてと。道にいろいろぶつけていきますけれども、なかなかそういうふうにはいかない。

したがって、これからは、やはり、道も、経済的に港湾というのは大事であるということを知っているのでありますから、その面では、やはり、地方港を含めて、これだけ大きな変化が起きていることでもありますから、私どもも、道がしっかりと受け止めて、そして、近々、地方港のバランスある発展ということの申出も出向いてやってきますので、港湾管理者の地方自治体の長の方からも港湾の運営に関してしっかりとした政策と施策というものを連動していくべきであろうと。

そうでなければ、国の予算とのかかわりからいって、発展途上、あるいは、管理組合として大きな枠組みのところは一定の予算がつきますけれども、地方港の場合は、よほどの需要、その背景がなければ予算づけというのは非常に難しいなと。そのことは、港湾計画で掲げてあっても、なかなか港湾計画も進まない。そして、今、整備計画も、名前が変わってこれから出るかどうか知りませんが、やはり、制限がそこに出てくるということになりますので、その港というよりも、小樽市なら小樽市の基幹産業として港湾は大事だという再認識の上に立って港湾の発展のためにご尽力をいただきたい、このことを切に要望しておきたいと思います。

以上で終わります。

○委員長

以上をもって質疑を終結いたします。

本日は、これをもって散会いたします。