

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16年2月13日(金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 2時52分
場 所	第1委員会室		
議 題	継続審査案件		
出席委員	佐藤委員長、古沢副委員長、森井・井川・山口・見楚谷・小林 ・斉藤(陽) 各委員		
説 明 員	助役、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: center;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

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、小林委員、斉藤（陽）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15年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について」

「平成16年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案について」

（港湾）港湾振興室横山主幹

平成15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、石狩湾新港管理組合から、平成16年1月28日付けで母体協議がありましたので、説明申し上げます。

この補正予算案につきましては、国の改正ソーラス条約を踏まえた保安設備に係る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、説明いたします。お手元の資料1の1と1の3をあわせてごらん願います。

歳出につきまして、説明いたします。まず、平成15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3の位置図、中央下、丸で囲った部分ですが、改正ソーラス条約を踏まえ、保安設備に関する部分で、花畔ふ頭におきましてはコンテナ船対応、また、樽川ふ頭におきましては、ロシア船など外航船対応の施設整備を行うものです。この改正ソーラス条約に関する事業費は、資料1の2にお示ししておりますように、補助、単独を含めまして2億2,016万5,000円でありまして、その全額を繰越明許費補正するものであります。また、西地区荷役機械設計委託費につきましては、チップ関連企業の進出動向を考慮し、減額したものです。港湾建設費につきましては、8,621万円の増額となります。総務費では、給与及び期末勤勉手当などの減により、658万2,000円の減額となります。埋立事業費では、工事費の減により、18万5,000円の減額となります。公債費では、借入利率の確定などに伴う償還利子の減、利率見直しに伴う償還利子の減などにより、2,899万円の減額となります。

以上、補正額は5,045万3,000円の増で、補正後の歳出総額は55億5,722万9,000円となります。

また、歳入の主な科目としましては、国庫支出金では、ソーラス関連補助事業による増、事業精査による補助の増により、1億5,076万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6,688万3,000円の繰入れをするものです。組合債では、国直轄事業負担金の年度精査による減などにより、1億3,050万円の減額となります。

以上、事業収入の補正額は8,604万7,000円の増で、補正後の事業収入合計は28億1,320万6,000円となり、歳出合計55億5,722万9,000円との差引き不足額27億4,402万3,000円が分担金及び負担金となり、3,559万4,000円の減額となります。

この結果、平成15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55億5,722万9,000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（A）欄の小樽市の部分ですが、分担金及び負担金27億4,402万3,000円の6分の1である4億5,733万7,000円となり、593万2,000円の減額となります。

平成15年度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。

次に、平成16年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案につきまして、同日付けで母体協議がありました。

平成16年度の事業予算案につきましては、7月8日の経済常任委員会で報告させていただきましたが、本市といたしましては、これまでも管理組合負担金の軽減策について、本市の厳しい財政状況を、管理組合はもとより、母体を構成する北海道、石狩市に強く説明し、協議を重ねてまいりました。現在、各母体も厳しい財政状況にありまして、北海道においては、徹底した歳出の削減と組織のスリム化などを目標とする道財政建て直しプランを策定中

です。また、石狩市においても、財政再建に向けた取組を進めているところであります。

各母体の厳しい財政状況を、共通認識の下で、石狩湾新港管理組合及び北海道、小樽市、石狩市で構成する石狩湾新港の運営に関する会議において、利用計画や動向を見据えた事業の緊急性などを考慮し、さらには組織体制を含めた管理運営経費の縮減などの協議を重ねてまいりました。その結果、このたび皆様にお示ししております平成16年度の予算案となっております。その概要について、お手元の資料に基づき説明申し上げます。

お手元の資料2の1、2の2をごらん願います。2の2は、平成16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、歳出の欄から説明いたします。なお、15年度の欄に記載されている金額は、当初予算額です。議会費につきましては2,095万9,000円で、海外事情調査費の増などにより、対前年度比では893万8,000円の増です。総務費につきましては5億9,574万2,000円で、臨時職員の減による給与・手当、負担金補助の見直しなどの減により、対前年度比では3,297万9,000円の減です。港湾建設費につきましては6億4,214万8,000円で、国直轄事業負担金の減、補助事業費の減及び起債事業費の減などにより、対前年度比では18億401万3,000円の減です。埋立事業費につきましては500万円で、対前年度比では200万円の減です。公債費につきましては24億1,574万4,000円で、対前年度比では387万1,000円の増です。予備費は、前年度と同額の100万円です。

以上により、歳出合計は36億8,059万3,000円で、対前年度比では18億2,618万3,000円の減です。

次に、左側、歳入の欄につきまして、説明いたします。

事業収入の主な科目についてであります。荷さばき地使用料などの増により、対前年度比では493万3,000円の増です。国庫支出金につきましては9,525万円で、補助事業の減により、対前年度比では1億8,605万円の減です。組合費につきましては6億5,490万円で、国直轄事業及び起債事業、補助事業の減により、対前年度比では15億1,830万円の減です。この結果、事業収入合計は10億2,680万5,000円で、対前年度比では17億35万4,000円の減となり、歳出合計との差引き不足額26億5,378万8,000円が分担金及び負担金となり、対前年度比では1億2,582万9,000円の減となります。したがって、小樽市の母体負担額は、右下の母体負担額、平成16年度(A)欄の小樽市の部分ですが、26億5,378万8,000円の6分の1である4億4,229万8,000円となり、対前年度比では2,097万1,000円の減となります。

次に、平成16年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案のうち、港湾関係事業予算案につきまして説明いたします。

資料2の3、2の4をごらん願います。資料2の3は、平成16年度当初要求及び変更要求と、平成15年度との比較表となっております。また、資料2の4は、事業位置図となっており、当初要求箇所と変更箇所をあわせて表示してあります。資料2の3の施設名の頭に表示している丸数字と、資料2の4、位置図に表示している丸数字が符合しておりますので、あわせてごらん願います。

まず、国直轄事業について説明いたします。資料2の4、位置図の右手、防砂堤(東)の部分ですが、当初施工延長を200メートルに予定していたものを100メートルに変更し、基礎工、本体工などを行うものです。また、位置図の中心部、航路マイナス14メートルについては変更ございません。泊地マイナス14メートルの部分ですが、170メートル岸壁に対応できる範囲でしゅんせつを行うものであります。また、位置図の中心部、岸壁マイナス14メートルと、港湾施設用地につきましては、暫定供用に合わせて液状化対策などを施工するものです。

以上、資料2の3にありますように、直轄事業につきましては、総額29億5,300万円となっております。

続きまして、補助事業について説明いたします。

位置図の右手、物揚場ですが、施工延長を短縮し、基礎工、本体工の整備を行うものです。また、位置図の右手、道路の部分ですが、施工延長を短縮し、整備を行うものです。また、位置図の右手、防塵柵の部分ですが、関係者との協議により先送りしたものです。また、位置図の左手、道路、防塵柵の部分ですが、チップなどの利用企業との調整が整っていないことから、整備を先送りしたものです。

以上、資料2の3にありますように、補助事業といたしましては、総額1億4,425万円となっております。

最後に、起債事業について説明いたします。

位置図の中心部下、ふ頭用地の部分ですが、いわゆる改正ソーラス条約関連事業と重複するため、平成15年度予算で執行するものです。また、位置図の左、ふ頭用地の部分ですが、チップなどの利用企業との調整が整っていないことから、整備を先送りしたものです。

以上、資料2の3にありますように、起債事業としましては、総額1億7,700万円となっております。

以上、国直轄補助、起債事業を合わせまして32億7,425万円となっており、当初要求76億3,000万円と比較しますと43億5,575万円の減額となり、管理者負担分は7億800万円となっております。

平成16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ます。

なお、小樽港湾振興会及び小樽商工会議所にも説明を行い、資料3にお示ししておりますが、同意するとの回答をいただきました。本市といたしましても、それらの回答を踏まえ、検討した結果、同意してまいりたいと考えております。

委員長

これより、報告事項に関する質疑に入ります。

なお、質問の順序は、共産党、自民党、公明党、民主党・市民連合、市民クラブの順序といたします。

共産党。

古沢委員

改正ソーラス条約による港湾保安対策のガイドラインについて

最初に、15年度の最終補正の件で1点お願いをしておきたいと思うのですが、改正ソーラス条約に基づく関係ですが、単独事業費での港湾保安計画策定事業が1,500万円、この策定作業が始まります。既に国はこれらの計画策定に当たってのガイドラインを示しているそうですから、この国の示しているガイドライン、ぜひ議会の審議資料として、後ほどでいいのですが提出いただけないか、いかがですか。

(港湾)工務課長

ただいまの港湾施設の保安に関するガイドライン、これは現在、案でございますが、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律案の国会への提出が、2月下旬の予定でございます。それで、現在、まだ法整備が行われていないということで、当然ガイドラインもできていないと。ただいまあるのは案ということでございます。

それがまず1点と、各港湾が備えるべきセキュリティに関する事項が明記されておまして、公開されることにより、本来の目的であるセキュリティの確保が困難になることが懸念されるというようなことございまして、このガイドライン案の冒頭には、「本ガイドラインは国際港湾施設の管理者及び設置者並びに国際水域施設の管理者が保安措置を適切かつ円滑に実施できるよう、これらの管理者等に限って、秘密の保持を前提に提示するものである。よって、本ガイドラインの無許可の複製は禁止する」というように明記されております。この件につきまして、国に本日時点で問い合わせしましたところ、案の提出は待ってくれというようなことを言われております。したがって、本日の時点では公表はできないのですが、今後、こういったものがどういう扱いになるかということで、現在、まだこういう案の段階でもございますので、また、これらにつきましては、小樽市単独で判断できるものでもございません。そういったことで、今後、確認を進めながら、対応してまいりたいと考えております。

古沢委員

平成16年度石狩湾新港管理組合一般会計予算・事業予算案について

では、16年度の会計予算案、それから事業予算案について、お尋ねをしていきます。

報告があったように、16年度の事業予算について、その案は当初から見れば、ある意味では大幅に変更になって

います。事業費の総体でいえば、当初案から見れば43パーセント前後の水準まで切り込んでいます。中身でいえば、国費の部分が60パーセントへと、管理者部分として21パーセントへとということで、見直しがかかっているわけです。これは先ほどの説明では、直轄事業、補助事業、起債事業、それぞれの事業ごとに見直しされている、その数字についても報告をいただきました。それで、時間的にさかのぼって申しわけないのですが、15年度の事業予算案を審議する際、常任委員会に報告された際に、市の港湾振興会と商工会議所から市長に対して意見書が提出されたと。これも、先ほど報告された港湾施設整備の関係でカットされたという中身として反映されたのだらうと思いますけれども、そういう理解でいいですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

平成15年度に提出されました西地区の荷役機械の設計予算においては、具体的な計画が明らかにされないので、見極め、中止、延期もありえるという意見をいただいています。そういう意見を踏まえまして、私どもも石狩湾新港管理組合と話をした結果、このように、今回、カットをした結果になっております。

古沢委員

今、おっしゃられたように、小樽港湾振興会の意見書では、荷役機械の設計予算は、今後の進出企業の動向などを見極め、中止あるいは延期を視野に入れつつ、事業の成算性が確実となった上で執行されたいと、こういう意見でありました。荷役機械、コンベア・陸揚機械に対するものを指すようになっていきますけれども、必ずしもこの機械に限っているという趣旨とは受け取れません。広げて考えれば、新港の事業全体の現状について、この見通し、動向について、これらを問うものになっているのではないかというのが、私はこの意見書を読ませていただいたときに感じた点ではありますが、そのように港湾部、関係の所管の方では受け取っておられるかどうか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

確かに振興会の方からは、荷役機械の事業の成算性が確実になった上で執行されたいという意見とともに、商工会議所の方からは、別件ながら、石狩湾新港の管理の在り方について、基本的な見直しの検討に着手されたいという意見もいただいております。その裏にありますのが、小樽港を含め、港の管理の在り方の協議という話も聞いてございます。そういうことを踏まえまして、昨年、事務レベルで、北海道を含めまして石狩湾新港の母体負担軽減策、小樽においては、小樽港の振興について話はしております。

古沢委員

それで、例えば補助事業の11と12は、今回、変更要求でカットされましたよね。それから、起債事業の14、これもそうです。いずれも西地区の道路であったり、ふ頭用地であったりするのですが、これが、言ってみれば全額カットになっている理由は何ですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

この道路、防塵柵につきましては、この荷役機械の設計を行い、それから進めていく関連事業でございまして、当面、その荷役機械を使う貨物の動向が見えない中で、これらの事業を先送りしたものです。

古沢委員

これも報告の中でお話しになっておりましたけれども、利用する関係企業、それらとの調整がつかないという内容だったと思うのです。具体的にわかりやすく教えてもらうわけにはいかないですか。この西地区を利用すると思われる企業はどのような企業だったのか。つまり、このカットするというような背景になった、調整がつかないという内容は、いったいどういうところですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

西地区の利用を想定している企業につきましては、道内のチップ関連の企業でございます。ただ、平成15年度予算執行に当たりまして、予算執行に間に合わないということと、今後の管理運営を含めまして、現在も協議を進めている段階でございます。

古沢委員

わかりやすく言えば、苫小牧を使っているけれども、新港に来るかという話が合意に達していないというか、結論が出ていないということなのでしょうね。これは、例えばここ一、二年の間に新港に行きますよという、とりあえずの手形みたいなものを切っているのですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

この一、二年というと、一、二年前ということですか。

古沢委員

いえ、この先。

(港湾)港湾振興室横山主幹

まだそういう約束、合意に達していないという状態の中で、今後の管理・運営を含めた協議を進めているのが、現在の状況のようです。

(港湾)港湾振興室長

少し補足して説明させていただきます。

基本的に港湾計画を立案するときには、それぞれの利用形態を含めて企業ヒアリング等を行って、ある程度港湾計画というものを全体的に立案していくという部分がございます。そういった中で、昨今の長引く経済不況の中で、やはり企業側も基本的になかなか新たな設備投資とかは望めないというような状況になっているということで、現在も、企業と管理組合の方では鋭意協議を進めていると伺っております。

古沢委員

西地区というのは、マイナス14メートルバースを中心とした整備ですよ。最初に、事業費全体を、当初から見れば43パーセント前後まで大幅な見直しをしたというふうに話をしたのですが、荷役機械、それから補助事業の11、12、起債事業の14、これらがカットされている。しかも、その利用企業との調整がついていない、見通しが今のところはないわけです。では、直轄事業の2、3、4、5、これらはどうして一部見直しにとどまっているのでしょうか。何が何でも16年度に暫定供用、これはもう譲れないということなのでしょう。

(港湾)港湾振興室横山主幹

あくまでも岸壁につきましては、港湾計画上、石狩湾新港に国際ふ頭をつくるという計画の中で進められておまして、しゅんせつ、その他岸壁などもつくっております。その中で当面利用を考えられるということもございしますが、平成16年度で、マイナス14メートル岸壁の一部供用開始をさせていくという予定でございます。

古沢委員

見通しもない、利用計画もない、使おうとする企業も定かでない、それで道路整備やふ頭用地の事業はカットをした。岸壁、航路、泊地、こういったところだけは一部見直しにとどめて、とにかく16年度には暫定供用にこぎつけると。これと、先ほどお尋ねした15年度のときに市内の業界、振興会、会議所等から上がってきた意見書の底流に流れる、そういう趣旨、内容と考え合わせると、11、12、14と同様に、この2、3、4、5、直轄事業、これらについても全面的に再度見直しをかけ、できるものは先送りをする、できるものは中止、中断をさせる、こういう決断が今、求められているのではないのでしょうか、いかがですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

先ほどもお話ししましたが、マイナス14メートル岸壁は、16年度におきましては規模を縮小し、暫定供用開始で事業を進めていくものであります。次年度以降の推進につきましては、利用貨物の動向、さらには小樽、地元の業界などの意見を聞きながら、緊急性なども見極めながら、管理組合と協議を重ねてまいりたいと考えております。

古沢委員

私、よくわからないのですけれども、これは直轄事業ですから北海道開発局でしょうね。ここが石狩湾新港を船

の大型化に対応させていこうと、パースは14メートル掘り込もうと、多目的国際ターミナルとして整備していこうと、そして供用開始は16年度だよというふうに公表している。これは譲らない、譲れないと。これが先にあるから、どうしてもこの直轄の2から5までの事業なんかは整合性がないと思いませんか。11、12、14のカットの仕方とこの扱い。やはりこういう形でふじゅうぶんな見直し。見直しというよりは、国の予算が理由になって減額されたとしが見れないかもしれないというような状況は、甚だ納得できません。そういうふうに思うのですが、いかがですか。

港湾部長

先ほど来から、市内の関係団体のお話も出ていました。これまでも港湾振興会、そして商工会議所、両者のご意見をいただきながら、私ども市としても検討してきていると。こういった状況の中で、少しご意見が違うのかもしれませんが、この関係団体の方々は、あくまでもこの西地区の、今、マイナス14メートルの整備を行っておりますけれども、小樽市域でございますので、そして昔から市内企業の皆さん、新港のこの小樽市域の方に進出して仕事を行っている、こういう観点に立っておりますので、決して後ろ向きではなくて、業界の方々はむしろ速やかにこの整備を進めていきたいという、これは大きな強い声は今も出ております。このチップの関係で先ほど来から答弁させていただいておりますけれども、協議を進めている中で、今の時点でまだ最終的な判断がなされていないという状況です。しかも、こういう予算編成の時期でございますので、非常に微妙な時期でございます。そして、私どもお伺いしておりますのは、この利用が見込まれる企業からの回答が、今年度末までにはいただけるといような話も直接管理組合から聞いておりますけれども、そういった状況の中で、今すぐ手をおろすとか、そういう状況にはないだろうと、こういうふうに今判断しております。

そして、古沢委員のお話、もう一点ありました。国の公共事業、確かに3パーセント落としたと。そういうことで全国的にも事業全体の規模縮小、これはもうだれしもがわかっているお話です。ただし、今回のこの私どものマイナス14メートルの整備、これが必要だというスタンスには立っておりますけれども、やはり後々にもいろいろお話出てくると思いますが、それぞれ各母体の財政状況が厳しいわけでございますから、とにかくその辺も母体協議の中、そして管理組合を含めた協議の中、さらには国との協議を行って来て、今回、こういう規模縮小の形、とりあえず16年度末に向けた暫定供用開始を行っていくと、こういう方針を私どもも同意したという状況でございます。

古沢委員

今の話は、また、これからの質問のところどころにつながるのですが、16年度の会計予算で見ますと、例えば使用料・手数料の歳入というのは、全体の2割に満たないわけですね。あとは、それぞれ母体の管理組合負担金と組合債で構成しているわけです。つまり、管理組合負担金というのは、16年度の予算の歳入の7割を超える。もっと言い方を変えますと、各母体の負担、大まか借金で賄われているというのが、平成16年度の新港管理組合の予算案ではないのか。そうであれば何を意味しているかということなのですが、この事業全体が、そもそも道央圏を中心として港湾整備をし、貨物を取り扱っていくという、その計画自体が過大だと。そういう計画に基づいて整備が進められている、そのゆがみが結果としてこういう形で現れてきているのではないかというふうに思わざるを得ないのですが、こういう財政構造に関して、どういった意見をお持ちですか。

港湾部長

この石狩湾新港の整備についてでありますけれども、今お話があった点、確かに今、整備途上ということもあります。そういった場合に、やはり当然、公債費、借金の返済もつきまわってまいります。ですから、概成された施設ですと、また違うのでしょうかけれども、今申しましたように発展途上ということもある。しかも、この新港の整備に当たりましては、先ほど少し触れましたけれども、私どもの基本的な考えといたしましては、小樽港とともに相互補完し合う道央圏日本海側の物流拠点港として、実際、実体としてあるわけです。ですから、そういった中

で、私どもは、当然、その背後地の関係も含めながら、確かに財政事情が厳しいわけですがけれども、今後、経済情勢、貨物動向、こういったものをしっかりと見据えながら、必要な整備は行っていくという考え、これは従来から変わっているものではありません。

古沢委員

示していただいている資料2の1を参照してほしいと思いますが、公債費の問題について伺います。16年度、これで言いますと24億1,500万円ですね。まず最初に、24億1,500万円のうち金利分、利息分が幾らになっているか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

利子の分としましては8億4,596万3,000円です。

古沢委員

この公債費24億1,500万円のうち、小樽市の負担分が幾らになるのかという問題なのです。負担割合6分の1だからということで、単純に24億円を割って、4億200万円ですよというふうにはならないと思うのです。そこで、16年度の一般会計予算で示している管理組合負担金4億4,229万円ですが、これに占める割合、仮に4億200万円が小樽市の借金返済分ですよということになったら、9割も超えてしまうという、とてつもない割合の借金返済費用がついて回っているわけですがけれども、単純にこうならないと思うのです。それでは、いったい小樽負担となる実額、これは幾らになるのかということ、予算案の各科目別に教えてください。

(港湾)港湾振興室横山主幹

小樽市、北海道、石狩市を含めました母体負担という内訳の数字で説明させていただきます。

まず、議会費につきましては2,095万9,000円。これは全額母体負担金の内訳となります。総務費につきましては、5億9,574万2,000円のうち、事務費等の補助とか手数料を差し引いた金額というのがございます。そういうものを差し引きまして、3億1,178万8,000円が母体負担の内訳となっております。港湾建設費につきましては、単独事業や補助などの起債事業などの一般財源を含めまして、7,629万7,000円となっております。埋立事業費については母体負担はございません。公債費につきましては、埋立事業を一部省きまして22億4,374万4,000円と予備費の100万円を足しまして、26億5,378万8,000円という数字となっております。

古沢委員

そうしますと、24億1,500万円の公債費のうち、母体が負担しなければいけないのは22億4,300万円。これの6分の1ですから、おおよそ小樽市分は3億7,300万円ほどになります。今度の案で、16年度小樽市負担分は4億4,200万円ですから、これも大変な率ですね。90パーセント台にはいかないにしても、80パーセント台の半ば前後ではないでしょうか。つまり、管理組合負担金の大宗を占めるというか、もう要するに大半は借金返済分なのだよということになるわけですね。

(港湾)港湾振興室横山主幹

比率にいたしますと、公債費返還部分は、平成16年度のものでいけば84.5パーセントとなっております。

古沢委員

実は、新港議会の会議録を読ませてもらいました。去年の新港議会の2定で、港湾管理者である高橋はるみ知事が、北野議員の質問に対して答弁しておりまして、このように言っているのです。母体の財政状況はたいへん厳しいと。使用料収入の増加、施設整備の平準化と建設コストの縮減並びに管理運営経費の節減を推進し、母体負担の軽減に努力をすると答弁しています。なかなかいい答弁だなと思って、その前後も見ていると、多少字句修正があるぐらいで、毎回同じような答弁をしているのです。ところが、事態はどうなっているかということ、南の平良市、北の小樽市と言われるような事態に、これは全国共通の事態ですけれども、母体そのものの財政事情が大変な状況になってきていると。

そこで、相当見直したとは言ってみても、実はどうでしょう。総事業費を当初案から半分以下にしたと。管理者

負担は実に5分の4に圧縮もしたと。しかし、それらの財政効果というのは、提案されている15年度の最終補正に比べると、わずかに1,500万円の効果しかないのです。そういうことでいいですね。

(港湾)港湾振興室長

今、ご指摘になりましたように、確かに母体負担、今回、直轄事業等をかなり踏み込んで削減した状況にはなっているのでございますけれども、16年度予算案にもありますように、歳出の部分で公債費が24億円という数字になってございまして、この部分が母体負担にのしかかってくるという状況でございます。

古沢委員

公債費が大変な状況だということで、今、年度途中ですから、15年度現在で起債残高はどういう数字になっていきますか。

(港湾)港湾振興室長

15年度の当初で示されております数字が、現段階ですけれども、埋立事業を除いて約236億円という数字で示されてございます。

古沢委員

これ、もし今、手元に用意されていれば教えてほしいのですが、なければ後ほど教えていただいてもけっこうです。その236億円の年度別の返済計画は、どんなふうになっていますか。

(港湾)港湾振興室長

返済計画そのものは、年度でそれぞれ利率とかで変わってくるということで聞いてございまして、私どもが今、16年度まで押さえている部分につきましては、約24億円から22億円ベースということで聞いてございます。3工区の部分を基本的にカウントしなければ、平成21年度からこの20億円を切っていくというような状況だというふうに承知してございます。

古沢委員

3工区の部分は今まで各委員から議論になっていますよね。18年度以降、今のままだったらとんでもないことになるぞと。これは別枠の話ですが、それで16年度24億円の公債費ですけれども、これの借入先といいますか、金融機関別の内訳で教えてください。

(港湾)港湾振興室横山主幹

一つには財政融資ということで、資金運用基金からの政府系の金融機関からの借入れ、簡易保険からの借入れと、公営企業金融公庫からの借入れ、それと民間企業からの借入れになっております。

古沢委員

24億円のうち圧倒的な部分は、いわゆる政府系ですね。

(港湾)港湾振興室横山主幹

政府系の金融機関からが一番多いです。

古沢委員

起債の場合に政府系からお金を調達する、借りるというのに、何か特別の理由があるのでしょうか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

直轄工事等を行う場合、国におきましては、資金調達におきまして財政融資資金、郵便貯金資金、簡易生命保険資金、公営公庫、銀行等ということで指定されまして、ある程度優先的に国の財政融資資金から借りていくということが決まっております。

古沢委員

つまり地方財政計画に基づいて起債を起こす場合、今おっしゃられたように政府系のお金を借りなければならぬと、こういうしくみになっているわけですね。

そこで借入先ごとを、大まかでいいですから、例えば資金運用関係、担保の関係、公営企業金融公庫の関係、それぞれ借りた年度によっても金利の違いがあると思いますから、今、抱え込んでいる起債残高のうち、それぞれ高い金利は幾ら、低い金利は幾らというふうに示してくれますか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

資金運用基金、政府系の金融機関ですが、古い年度に借りたものが率が高いです。一番高いのが7.1パーセントで、一番低いのが1.5パーセントです。続きまして、簡易保険につきましても、古い年度のものが高く、一番高いのが6.05パーセント、一番低いのは0.7パーセントになっております。公庫につきましては、一番高いのが6.4パーセント、一番低いのが1.0パーセントで、民間につきましては、一番高いのは4.8パーセント、一番低いのが0.9パーセントの利率になっています。

古沢委員

一つの背景としては、古い時代は政府系からお金を借りる方が、金利がきつと安かったのだと思います。しかし、今の実体社会に合わせると、政府系の方が圧倒的に金利が高い、その負担をしょい込んでいるわけですね。民間の方が金利が相当低い。ですから、24億円の公債費のうち、先ほど聞いたように、金利分は8億4,000万円ですよね。これを、例えば借換えを起こすだとか、そういうような手法を講ずることによって、即効性のある財政効果を何とか導入できないかと。そうすれば、実は政府系の場合は、一括して繰上償還もため、返済期限を延ばすなんていうようなこともため、要するに今のしくみではだめなのです。起債を起こす場合には政府系から借りなさい、返す場合は自治体の事情で延ばしてもらおうとか、繰上償還をするとか、金利を安いのに下げてくれたとか、そういうことは認めない、これが政府系金融の実態といたしますか、実情なのです。

ですから、どうなのでしょう。もう質問を終わりますけれども、ひとつこの点で、これは小樽市だけでできることではないと思いますけれども、表現は悪いですけど、こうした悪徳商法、悪徳金融に引っかけたような借金地獄から抜け出すためには、新聞報道なんかを見ますと、これはもう全国の自治体が団結して、一揆を起こすしかないとかと言う人もいるわけです。一つは、今回、見直し・変更案を出していただきました。それは、先行きの借金を増やさないという方向での見直しが手法として取り込まれているというふうに受け取ることもできます。これは、今の財政事情からいえば、全く当然のことだと思うのです。同時に、今言った、今日、明日の、今年度、来年度の差し迫った財政対策上からも、この金利負担軽減を図るというものについて、今までの取組でなくて特別の取組、働きかけというのが必要ではないかと、これをぜひ提案したいと思うのです。それで、どのように考えておられるか、まずこの1点、どうですか。

港湾部長

今のお話ですけれども、やはり母体負担の抑制ということが、我々まず第一義的にあるものですから、これは当然、今、重くのしかかっている公債費についてもセットになっております。そういった中で、今、これまでもそうなのですけれども、母体協議、それぞれ母体負担を検討する管理運営部会とか、その上には副管理者会議、いわゆる管理運営会議というのがあるわけで、これまでもそういうお話をしてまいりました。ですから、私どもとしましても、今、道とも、どのような形で、さらにこういう公債費のみならず、母体負担抑制全体の軽減策を図っていくかと、当然、これは重要なことです。ですから、その中でさらに協議を深めていくと。こういう母体協議の話を、今、進めておりますので、もう少し時間をかしていただきたい。いずれにしましても、検討していくという考えでございます。

古沢委員

極端な話をしますと、管理組合から抜けたり、もしくは管理組合を解散したりしても、新しい事業を何もしなくても、毎年3億数千円ずつずっと返していかなければいけない。これまでつくった借金の返済、公債費が現状としてはそういう状況になっているわけです。これが小樽市の財政にも重くのしかかっているという状況ですから、

ぜひこの点については全国的な課題としても取り組んでいく必要があるのではないかと、大きな点で言えば、これが一つです。

もう一つは、先ほど母体負担部分という科目別に分解していただきましたうち、議会費の関係で2,095万9,000円。これは全額母体負担ですから、これを見ますと、何というふうになっていましたか。海外事情調査。これは、その2,095万円のうち、幾らになるのですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

約1,100万円です。

古沢委員

事業全体の見直しをかけて、母体負担分1,500万円ぐらいしか、現状のしくみでは効果を上げることができないのですよ。公債費が重くのしかかっている。そこに来て、1,100万円もかけて海外事情調査もないでしょうというのが私の提案です。これは検討できないのですか。

港湾部長

今まで2年に1回、海外へそういう調査、視察に行かれたわけです。先般、小樽市議会でも、今おられる方に申しわけないですけども、もう凍結するような形になりましたね。ですから、母体協議の中で、私どもも実務レベルの段階では、再三、もうこういう状況ではないだろうということを強く申し入れております。今、10月中旬ごろ予定しているというふうに聞いておりますので、まだ多少時間はありますけれども、やはりこれは議会の議員の皆さんも、私どもと同じように、こういう状況の中でいいのかということを強く申し入れていただきたいと、この場をおかりしてお願いしたいと思っております。

古沢委員

私が議員をさせてもらってから、今、足かけ5年目ですけども、何となく答弁として響いてくる最大の答弁だったということで、質問を終わります。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

小林委員

小樽港と石狩湾新港の在り方について

小樽市のこの危機的な厳しい財政事情を踏まえた上で、小樽港と石狩湾新港の在り方について、市の考え方をお尋ねしていきたいと思えます。

最初に両港の在り方を検討する前に、基礎的な部分なのですが、今、古沢委員の方からいろいろ指摘されて、ずいぶん重複するところがあるものですから、一括してやらせていただきます。

まず1点目は、現在まで石狩湾新港に小樽市として拠出した金額の年度別明細とその累計金額。2点目、石狩湾新港から得られた収入の年度別明細とその累計金額。3点目、現在までの同港への投資額と、それによる収入の差額がどうなっているか。その3点について、説明いただければと思えます。

(港湾)港湾振興室横山主幹

1点目の年度別明細と累計金額です。先ほども説明いたしました、石狩湾新港へは、事業収入と歳出の差引き不足額の6分の1を、石狩湾新港管理組合管理負担金として負担してきております。昭和53年から負担金が始まりまして、平成14年度までの負担金の総額は約72億8,500万円となっております。負担金の額は、平成9年度からは4億円を超える額で推移しております。

次に、石狩湾新港地域から得られた収入の年度別明細と累計金額でございますが、石狩湾新港地域からの市税等収入につきましては、これも昭和53年度からになりますが、14年度までの収入総額は約42億7,200万円となっております。

ます。市税収入等につきましては、平成8年度から4億円を超える額で推移しております。

もう一つの質問でございます。現在までの同港への投資額と収入の差額でございます。先ほど説明いたしました、平成14年度までの負担金の総額約72億8,500万円と、新港地域からの市税等収入を単純に差し引きしますと、約30億円が収支不足という計算にはなりますが、平成8年度では負担金約3億9,000万円に対し、市税等収入は約4億2,000万円で、平成8年度以降は、負担金と市税等収入のバランスが図られている状況にあります。

小林委員

先ほどの説明の中で少し触れられていましたけれども、近々、チップ関連の荷役機械の設置についてですけれども、この点の見通し、推移について、非常にこういう財政の厳しい状況の中ですから、深刻に考えているということ、私自身、認識していますので、その計画、推移の見通しについてお聞かせいただきたいと思います。

(港湾)港湾振興室横山主幹

小樽市域の西地区のチップ関連の荷役機械につきましては、平成16年度予算に荷役機械の設置のための事業予算は組み込まれておりません。管理組合は、利用が見込まれる企業と、管理運営などを含め、現在、協議を進めているという話も聞いてございます。今後も、荷役機械の設置につきましては、改めて母体協議の中で議論をさせていただき、貨物動向などを見極めていきたいと考えております。

小林委員

新港の供用開始以来、今までの説明で、その負担金が拠出されることも承知していますけれども、起債の場合、この新港の建設にかかわる起債償還というのですか、今後の見通しというか、その辺を説明してください。

(港湾)港湾振興室長

先ほどの答弁と重なるかと思いますが、起債償還につきましては、あくまでも18年度埋立ての部分、3工区を除きますと、平成20年までは、やはり24億円から22億円ペースで進むということで考えてございます。なお、今回の16年度の予算のように、ある程度切っていくという部分、平準化していくという中では、21年以降からは20億円を切っていくというふうに考えてございます。したがって、それに伴いまして、21年以降の母体負担も少しずつ軽減されていくというような考えであります。

小林委員

収入額からして、今後の投資額を回収するというのは非常に厳しい状況の中だと思いますけれども、回収の見込みをどう考えておられるのか、その点だけ。

(港湾)港湾振興室長

ご承知のとおり、港湾収入、施設使用料だけでは、なかなか賄っていくことは不可能だというふうには考えてございます。あくまでも港湾、石狩湾新港地域約9ヘクタールございまして、その背後地の利用拡大が重要だと認識してございます。先ほどの税収入と負担金の割合になってくるかと思いますが、ただ、民間企業におきましても、なかなか長引く経済不況の中で、新たに設備投資をして工場を建てるとかというのは、本当に厳しい状況だとは認識しておりますけれども、あの市域では土地のリースによる企業誘致だとか、そういった積極的な活動も展開されているというふうに聞いてございますので、今後とも、そういった関係機関などと連携をとりながら、知事が言いますように、港湾の利用促進という部分も含めながら、小樽市域からの市税等収入が増加につながるよう、やっていきたいと考えてございます。

小林委員

母体負担金の軽減について

最後ですけれども、助役に答弁いただきたいと思いますが、会議所から出された意見書、それから私どもも地元企業の最優先はもう絶対条件でありますし、小樽市域の発展につながるためにも整備は必要と考えております。しかし、厳しい市財政の状況の中ですから、市としては、これまで母体協議の中で、負担金の軽減策について

は強い意思、姿勢、また、協議されていることも認識しております。今後、この軽減策を含めて、継続して新港の母体構成員であり続けるのに、具体的な説得力がある態度を再度示していただきたい。この答弁をいただいて、私の質問を終わります。

助役

この母体負担金の軽減ということが至上命題ということで取り組んできているわけございまして、平成12年に山田市長になってから、緊急の取組ということで当時の堀知事に申入れをして、道が指導的な立場に立ってこの取組を強めていただきたいと、こういうことを強く要請をして、そういう結果の中で、道の部長職と私ども副管理者の構成による新港の運営に関する会議というのを立ち上げて、その中で具体的にいろいろなものをやっているわけです。そういう結果の中で今回の直轄事業の見直しという、初めてのこういう道の強い姿勢が出た中で、開発建設部との協議の中で得たということなのです。ですから、我々は、これは今後とも、こういう形の取組を強めていっていただいて、先ほど古沢委員からもありましたように、管理経費の問題はもとよりですけれども、こういう見直すところは徹底的に見直していかないと、市の財政もそうなのですけれども、この管理組合の財政も過去の借金のツケという形で、この数年が借金のピークなのです。ですから、今後、その負担軽減につながるように事業を編成してやっていただくと。それによって、母体負担も4億円から3億円、2億円と、こういう形で減っていきますので、そういう見通しがきちんと立てば、そういう中で、やはりこの新港と小樽港の両港の均衡ある発展という、これは大事なことです。抜ける抜けないとかそういうことは別に、きちんと管理者の一部として、この両港の発展を進めていかなければならないと、こんなふうに思っています。いずれにしても、もうこの限界に来ている母体負担金をどうするかということが喫緊の課題ですから、これについては、今後とも最重要課題として取り組んでいきたいと、こう思っております。

委員長

それでは、自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

斉藤（陽）委員

今回ご説明いただきましたこの補正、また、16年度、それぞれの予算案について同意をするということですので、それ自体はやぶさかではないのですけれども、現在の経済状況からいろいろ懸念される点について、何点かお伺いさせていただきたいと思っております。

小樽市の石狩湾新港への対応の基本スタンスについて

まず、石狩湾新港への対応ということで、基本スタンスをお聞きしておきたいと思うのですけれども、小樽市の態度としては、他の母体との協調ということが非常に大事ではないかと。足並みをそろえているいろいろな取組をしていくという部分について、これが大事ではないかと思うのですけれども、この基本認識を伺いたいと思っております。

（港湾）港湾振興室横山主幹

先ほどの説明の中にありましたが、現在、北海道、石狩市、小樽市においても財政状況が厳しいという中で、必要、緊急の事業だけを行って、厳しい財政状況の下で事業を進めていくという基本認識に立ってやっております。

斉藤（陽）委員

そういう現状認識であれば、各自治体にしても非常に財政状況が厳しいわけですので、そういった中で共通した課題だというふうに思います。この港湾の整備ということをやめてしまうということではできないと思うのです。将来の経済的に好転する部分もにらんで、必要な整備というのはやっていかなければならないというふうには思いますけれども、一息入れるというか、ある意味で一休みするということも場合によっては必要ではないかということで、各母体間の共通認識といいますか、おのずからそういう一致点を見つけることは可能だというふうに考えますけれども、その点はいかがですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

確かに今回の予算の中でも、事業を先送りしたのもございます。さらに、来年度以降にかかわってきますが、マイナス14メートル岸壁の関係をどうするかとか、その辺は各母体とも共通に話し合い、協議を重ねながら、話を進めていきたいと考えております。

斉藤(陽)委員

具体的に何点が伺います。前の質問とも重複する部分もありますが、4億4,230万円ほどの平成16年度の予算といいますが、小樽市の母体負担金の中での過去の債務の償還に当てられる部分というのも、先ほどやりとりがありましたけれども、もう一回確認したいのですが。

(港湾)港湾振興室横山主幹

平成16年度におきましては、24億1,500万円が過去からの償還の部分でございます。今後の残高見込みという数字におきましては、約236億円が公債費の残となります。

斉藤(陽)委員

4億4,230万円という、その中のどのぐらいの部分が債務償還に当たるのでしょうかという質問なのですが。

(港湾)港湾振興室横山主幹

科目別ということでよろしいですか。

斉藤(陽)委員

いや、額です。

(港湾)港湾振興室横山主幹

申しわけございません。先ほどの説明の中で、約84.5パーセントに当たる数字で、約3億8,000万円です。

斉藤(陽)委員

この3億8,000万円ということが、本当に過去の借金返しということになっているわけですから、これを踏まえてでありますけれども、借金は返していかなければならないわけですから、これから動かせる部分について、今後、減額といいますか、見合せ、そういった部分が可能なところ、そういうのはないかということが問題になるわけですから、先ほどからいろいろ議論されていますけれども、これからそういった見合せ、あるいは縮小というのは、そういうことが可能な、動かせる部分というのはどの辺になるのでしょうか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

今回お示した予算案以外の事業におきましても、本当に必要な事業なのかどうかということで、かなりの事業というのは削っている部分もございます。今後、やはり見合わせる事業はこれなのだということは、現時点でははっきり申し上げることはできませんが、貨物の動向とか企業の動向、進出計画などを伺いながら、各事業ごとに1本ずつ不要不急のもの、緊急性、優先性を考慮しまして、事業を進めてまいりたいと考えております。

港湾部長

もう少し言わせていただきますと、今回、これまで以上に管理経費の中の個別の事務事業にもメスを入れまして、相当やり合っていました。今後ですけれども、これと同時に、さらに今度は組織体制の問題があります。今の職員配置の問題、これをどういう形で見直せるのか、こういう協議に入って行く予定でございます。やはり一番大きいのはこういう点かなと思っております。

斉藤(陽)委員

16年度予算案の港湾建設費について

もう一点、先ほどから話題になっているといいますか、港湾建設費の16年度予算の国直轄の部分で、その事業負担金というのが4億8,000万円ほどあると。そのうち、今の予算案の先ほどの説明の、西地区のマイナス14メートル関連の額の内訳というのはどういうふうになっていますか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

航路につきましては3億2,000万円、西地区マイナス14メートル泊地につきましては19億2,000万円、マイナス14メートルにつきましては1億6,800万円です。

斉藤(陽)委員

この部分の事業というのは、予算要求案の一番最初のところに整備方針というのがあって、1番目に書いていますが、港湾施設用地を継続整備するということで、この16年度予算の一番大事な部分という感じだと思うのですが、この部分についても、現下の経済状況の中から、16年度暫定供用、そういった部分も含めて事業のスローダウンといたしますか、もう少しゆっくりという部分の検討の余地というのではないのでしょうか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

この岸壁につきましても、当初、港湾計画上、280メートルの岸壁をつくるという計画でございました。どこまでスローダウンということかということもありますが、今回は170メートルの岸壁で暫定供用するということで、かなり事業を縮小させた中で進めさせていただくという予算案になっております。

斉藤(陽)委員

財政的には、この金額でもなかなか難しいわけですよね。そういった部分でより絞り込んでいくといたしますか、そういう検討というのは、280メートルを100メートルぐらい短くしているということだと思うのですが、実際に16年度に供用を開始しなければならないのかという部分も含めて、もう一步踏み込んだ検討といたしますか、そういうことはできなかったのかなという気がしますが。

(港湾)港湾振興室長

いろいろご議論いただいておりますが、この部分の現段階での縮小という形の中では、先ほど助役の方からも説明がありましたけれども、やはり北海道が主体となって、開発局とじゅうぶん議論をした中で、当初、マイナス14メートル完成というような状況で進めていたものを、今の経済状況、そういったものを踏まえながら、利用実態をみながら進めていくということでここに至ったという状況です。では完全にやめてしまうかというような議論の中で、スローダウンという部分で進めるという状況ではなかったというようなお話も聞いてございますので、何とか16年度に、約170メートル部分を暫定供用しながら利用実態を把握していこうという状況になってございますので、ご理解いただきたいと思います。

助役

少し補足をしますけれども、このマイナス14メートルの問題、基本的に私どもも14メートルの必要性を訴えているわけですが、10メートルというその考え方も示す中で、いろいろ道ともやって、管理組合としても、そういう方向の中で国と協議を進めたのですけれども、やはり14メートルの必要性の部分が、国との中で意見の調整がなかなか難しいというか、そういう中でこの14メートルということに至ったと。そういう中では、やはり財政負担、経済動向を見て、もう暫定で進めざるをえないというのが、道も含めて我々の判断で縮小をかけたということで、一気に全部をゼロからスタートできればよろしいのですけれども、計画があって一定程度進めてきたという中で、道としても、ある面では、国との精いっぱい交渉ではなかったのかなと、こんなふうには思っております。

斉藤(陽)委員

ここら辺が限界だったということだと思うのですが、もう一点、この改正ソーラス条約の関連経費といたしますか、補正の方、この額というのを伺っておきたいと思えます。

(港湾)港政課長

現段階で石狩湾新港管理組合が行う改正ソーラス条約関連の事業費でございますけれども、国の試算に基づいた予算でございますけれども、2億300万円というふうに聞いてございます。そのほか単独事業費も含めまして、トータルで約2億2,000万円というふうに聞いてございます。

齊藤（陽）委員

これも、交渉といいますか、検討を相当重ねた最後の金額ということで出てきていると思うのですが、先ほどの最初のスタンスという部分からしまして、今回はこういう流れになってきたわけですけれども、今後、今焦点になっているような、そういった部分についても、それぞれ北海道なり石狩市なり、自治体ごとの認識というもの、本市の財政状況というのは厳しいわけですけれども、それほどではないにしても、他の自治体も財政的には非常に苦しんでいるという状況にあります。そういった部分を突き合わせながら、この石狩湾新港の整備ということについても、ある程度足並みをそろえた共通認識を持って対応していくということが必要になってくるのだらうと思うのですけれども、その点について、小樽市としての将来的な部分の対応のスタンスを、今一度伺いたいと思います。

助役

委員がおっしゃるように、この新港の整備に当たっては、当然、母体3者が一致した考えで進めなければならないと思います。過去においては、ややもすると、どうしても石狩市が整備優先という形の部分が多少あったわけですけれども、今こういう時期になって、なかなか国の直轄事業にそのままついていけるかということになりますと、非常に難しいわけですし、そういう面では3者の考え方も大分一致してきているといいますか、一定程度なっている。そのためには、先ほどもお話ししましたけれども、北海道がやっぱり主体的になって、指導的立場の中で、この小樽港の整備も含めて、両港のあるべき姿といいますか、そういうものを北海道が主体的にやっていかないと、なかなかうまくいかない部分がある。いずれにしても、おっしゃるように3者が同じ考えに立ってやっていると、これがたいへん大事なことだらうと、こんなふうに思っております。

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

山口委員

今日は、私は、特にないということで申しておりましたけれども、せっかく参ったものですから、若干質問をさせていただきます。

小樽市の負担割合について

先ほど来、いろいろ議論が、財政が非常に悪い中で、新港も、共産党の方は石狩湾新港については手を引けということではないのですが、若干問題視をされているのですけれども、基本的には30億円というのがこれまで持ち出しになっていると。ただし、先ほどのお話では、平成9年度以降、言ってみるなら後背地の企業誘致等、そういうところから上がっている税収を入れてプラスに転化していると。こういう状況であれば、これは投資を少なくして、上がりをもくしてしていくより仕方がないわけですね。もう一つは、母体のいわゆる管理組合の負担割合を道の方に応援していただいて、道も財政が厳しいわけですけれども、北海道だけ、市町村が港湾管理をやらされていると。本来、都道府県がやるべきものを任されている部分があるわけですから、そういう意味で、どこも財政が厳しいわけですけれども、道に負担をなるべくしていただくように。もう一つは、札幌市が実質的にこの港によって利益を受けているわけですから、そういう意味で札幌市も入れて、できれば港湾管理者の中に入れていただいて、その中で負担の軽減を図っていくというようなことができないかというふうには私は思っているわけですけれども、その点について、いろいろこれは無理なこともあるでしょうけれども、どういようにお考えになっているのか、どなたでもけっこうですけれども、答えていただきたいと思います。

港湾部長

これまでも母体負担の問題、そして港名変更とかいう問題も、実は出ておりました。新聞にも出た記憶があると思います。そういった中で、何とか札幌市も組み入れて、母体構成を少し広げた形でできないのかと、あくまでも実務レベルの話でございますけれども、確かに昨年からお始めている。まだ実際に、相手先である札幌市の意

向というのは、オフィシャルな場面では聞いておりませんが、確かにそういう部会の場では出てきたと。ただ、先ほども助役が答弁したように、我々は、現在、もう母体負担金をとにかく抑制する。このままではもう成り立っていかないと、こういうことがわかっておりますので、何とかしているいろいろな選択肢を設けながら、今の札幌市のお話一つでしょう、また、違う形態がないのかということも、かなり広い角度から、母体の中で相当掘り下げて協議していかねばならないとは思っております。

山口委員

ぜひとも、とにかく母体のこの負担額を減らしていただくように何とか努力をしていただきたい、今後もそういう努力を続けていただきたいと思います。

改正ソーラス条約について

先ほど、若干、ソーラス条約について、斉藤陽一良委員から出ましたけれども、最初の古沢委員の質問の中で、国のガイドラインが2月の下旬に出てくるということでしたよね。たぶん、この予算でお示しになったものは、国のあらあらの指針に従って見積りされたのだと思います。この額が大きくなればなるほど、基本的に管理費の負担が大きくなるわけですから、私としては、なるべく手抜きをしてとは言いませんが、これは、アメリカが無理強いをして世界の港湾に、保安対策を、テロ対策ということでソーラス条約の改正をやったような経緯がありますので、各国の他の各港湾の状況を見ながら、ぜひともあまり管理費の負担が将来重荷にならないような形で、最低限やるだけのことをやって、7月1日に条約の発効ということで、それまでに、言ってみるなら保安対策を講じておく必要があるということになっておりますけれども、いまだに国会の中でも議論が一度もされていないわけです。そういう中で、マスコミでもなかなか報じられていない、ほとんど国民の議論がない中で、いきなり港湾の保安対策がなされて、港湾が市民の手から遠ざかっていくというようなことになっていけば、これはそのときに大騒ぎになると思いますので、そういう意味でガイドラインが出てきたときに、また、これは議論になると思いますけれども、工事は4月から始めるということなものですから、いずれにしても慎重にやっていただきたいということを、これは石狩湾新港の工事もこういうことですから、お金のないときに管理負担がどうかということになると、これまた、大変なことになりますから、そこに留意してやっていただきたいなと思います。

お聞きしますけれども、基本的にこの予算の出ている2億2,000万円、これでやった場合に、管理経費というのは、どの程度になるのかを予測しているのか。今の段階でけっこうですから、お示してください。

(港湾)港政課長

今の段階での改正ソーラス条約の港湾施設に伴う管理経費でございますけれども、石狩湾新港は、小樽港でもそのようなのですけれども、まず基本的に国の基準に従って施設をやった場合に、どのくらいお金がかかるのか、また、どういうところにどのような形でやるのかと。その場所とか設置の箇所数なども、今、検討している最中でございまして、石狩湾新港についても同じような状況だというふうに承知しておりますけれども、そのようなことが決まらなければ、管理方法、それから管理経費についても、なかなか明確に算出することはできないのではないかと考えてございまして、石狩湾新港についても小樽港についても、まだその辺は明確にお答えできる材料を持っていないというのが現状でございます。

山口委員

もう一つ、当初、この改正ソーラス条約にかかわる保安対策についても、国が直轄でやるということだったのですけれども、昨年の11月に、急きょ国の方が自治体で3分の1持ってくれということで、国もお金がないからということでしょうけれども、本来、防衛とか外交に関しては国の専権事項で、国がやるべき事業なわけですから、言ってみれば自治体がこういう負担を負わされるというのは非常に理不尽だとは思いますが、いずれにしましても、そういうことで通告があって、理事者側の方も、国に対してこれはおかしいではないかというふうに、たぶん抗議されたと思いますが、そういう中でお聞きするところによりますと、そのうちの75パーセントが基本的には戻りがあ

るというふうに聞いております。でも、あと残りの25パーセントについては、今のところ、これは負担があるわけですね。例えばそれについての道なりの補助とか、裏補償みたいなものはないですか。そういう努力はされていますか。一銭もお金を使わないでやるべきだと思うのですが。

(港湾)工務課長

今、委員が言われたような75パーセントといいますのは、今回のハード事業は3分の2が国の補助、それで、3分の1が地元の負担と。これは小樽港の場合は、3分の1のうちの75パーセントが起債対象で、残りにつきましても、道が主体になりまして、今、あらゆる起債の手だてがないかということで進めているところでございます。

ただ、今回は、管理組合の方なものですから、3分の1のうちの70パーセントが起債ということになっております。

山口委員

お金のない中ですから、例えばの話で、また負担が増えるということですから、どこからでも。基本的には小樽市が管理者になっていますけれども、基本的には港というのは、その地域の利益を、言ってみるなら代行してやっているところがありますから、国なり北海道なりがお金をできる限り負担していただくのが本来ですから、そういう努力をしていただいて、管理経費は負担になりますから、小樽市だけの負担になるようなことは大変なことから、そこも含めて、これ厳重に国の方にも、これ議会の方でも本当は抗議しなければならないのです、前回も言いましたけれども。大変な問題ですから、理事者側の方も国に強く申入れをしていただきたいと同時に、私たち委員からも委員長に重ねて申し上げますけれども、ぜひとも国に対してこの問題に対する強い申入れをするべく、理事会で話していただきたいと思います。よろしくお願いします。これで私の質問を終わります。

委員長

それでは、民主党・市民連合の質疑を終結し、市民クラブに移します。

森井委員

改正ソーラス条約のことについて幾つかお話ししようと思っておりますが、その前に、最初に説明を受けているものを見させてもらった中で、通告はしていないのですが、幾つか質問させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

母体負担の軽減について

公明党の斉藤陽一良委員からも、一休みが必要ではないかというようなお話があった中で、ともあれスローダウンをすればよいのかというような疑問点もあつたりとか、港湾部長の方から強く申し入れているというようなお話もありました。その強く申し入れているという部分で、これも初めの共産党古沢委員のときに、例えば議会費のうちの2年に一度の海外事情調査、これについても、ぜひ議員を通して厳しい現状、財政事情を考慮して、伝えていただきたいというような言葉もありましたけれども、ほかに強く申し入れているという部分が、具体的に幾つか大きな枠の部分でよろしいのですけれども、あれば示していただきたいと思います。

(港湾)港湾振興室横山主幹

先ほども話しましたが、とりあえず建設事業費につきましては、事業の必要性、緊急性、優先性などを協議しながら、今後も協議を重ね、進めていきたいと考えてございます。

一般管理経費につきましては、今回の負担金補助金の見直しなどによって、若干経費を切り詰めた部分とか、現在まだ明らかにされていませんが、管理組合の組織体制そのものも、今後、議論を重ねて、母体の負担を軽減させていくよう話し合いを続けております。

森井委員

かなり抽象的な答えで、具体的な答えとしては返ってきていないと、私自身はどうしても思うのですけれども、

海外の事情調査とかになりますと、本当に具体的な内容のうちの一つだと思うのですが、そのように具体的な中で、この部分とこの部分を見合わせるべきではないとか、斉藤陽一良委員の言葉をかりると、これはもう少し休みをした方がいいのではないとか、先送りした方がいいのではないかという、そういう具体的な発案は、小樽市の方からはされていないのでしょうか。

(港湾)港湾振興室長

平成12年から、小樽市としましては、母体負担の軽減等をやる市長が申しまして、そういう場を設置していただいた中で、基本的に今、道の財政建て直しプラン、これにつきましても言葉だけではなかなか進めないということで、北海道としましては、中身、トータル北海道全体の予算の中で25パーセントの削減目標だということで、石狩湾新港の管理組合の母体協議の中でもいろいろ議論しています。その中では、例えば人件費25パーセントを削減するということは、極端に言いますと、人が半分なのだよと。そういった、具体的に確かにそれぞれの事情はございまして、管理組合そのものが一部事務組合という形になっていますので、組織的には我々と同じでございます。そういった中で、なかなか表というか、具体的な数字を示されない中で議論しても無駄だということで、細かいことはいろいろございませけれども、そういった状況だということで、今、道の財政建て直しプランも含めて検討されているということでございますので、そういった細かいところまで、ぎしぎしやっているというふうにご理解いただければありがたいと思います。

森井委員

北海道の方でも、経済事情を踏まえながら検討されているというような答弁も先ほどありましたけれども、もちろん小樽市の経済事情もありますから。その小樽市の経済事情というのは、皆さん既にご存じだとは思いますが、先ほどは強く申し入れているという答弁がありましたので、それだけ厳しい状況の中で、もちろんいろいろなことを言ったりされていると思えますけれども、あまりにもそういう具体的なところが見えてこないものですから、どうしてもこのような質問をさせていただきました。

その中で、ひとつの考え方としてお伺いしたいと思うのですが、私自身まだまだ素人的な部分もあると思うのですが、実際、今、こちらの予算資料の10億2,680万5,000円というような事業収入がある中で、先ほどの古沢委員の質問の中でも、公債費比率が84.5パーセントという異常な状況だと思うのですが、その事業収入が10億円しかないにもかかわらず、その公債費以外に、いわゆる港湾建設費等がかかっている金銭的な部分が、その10億円を完全にオーバーしているような状況で予算が組まれているというのは、どうにも自分の中で引っかかるのですけれども、このことについて、どなたか答弁いただければ。

(港湾)港湾振興室横山主幹

事業収入10億円に対しまして、一つには借金と申しますが、過去からの公債費の返還が24億1,000万円、これは先ほどからも議論されているように大きい部分でございます。この借金の部分につきましては、今年度、事業費の圧縮等、そういう見直しによりまして、今後の借入金の部分を減らしていきたいという、今回は大きな前進であったと思われま。いずれにいたしましても、この10億円に対しましてこの24億円、先ほども平成21年度以降にならないと、現段階の事業状況であっても20億円を切らないという過去の大きな負債がございまして、この辺を、先ほど助役が答弁いたしましたように、何らかの形でやっていきたいということで話は進めております。いずれにいたしましても、10億円に対しまして支出が大きい部分は公債費ということは、そのとおりでございます。

森井委員

改正ソーラス条約について

どうしても答弁の中で、何らかの形とか、そういう抽象的な答弁が多く、本当にこの予算案でこのまま通っているものかどうなのかということがとても不安になるような、どうしても私の中では気になる部分なのですが、この16年度の予算自体もそうなのですが、そのような現状の中で、また、改正ソーラス条約に伴って、新たにフェ

ンス等を張っていかなければいけないというような現状に立たされていると思います。

そこで、現在、改正ソーラス条約に伴って、北海道、石狩と小樽も含めると12港あると思うのですが、石狩と小樽のことに關しては、どのような形で行うとか、金銭的にどれくらいかかるとか、この部分を行うというような話はよくわかっているのですけれども、ほかの10港に關して現状の情報等があれば、今、お示ししていただきたいのですが。

港湾部次長

小樽、石狩以外の道内他港の状況でございますけれども、これは先日、2月12日の報道でございますけれども、国の補正予算の中で、補助事業に關する事業配分が道内の12港分が示されておりますので、現在わかる状況としましては、補助事業の内示額としての事業費程度は、今、報告できるかと思ひます。

ちなみに報告いたしますと、室蘭港ですと、事業費が6億100万円、苫小牧港管理組合ですと7億9,300万円、それから稚内港で2億3,100万円、函館港で3億5,700万円、それから釧路港で5億8,500万円、留萌港で1億3,400万円、帯広の十勝港が8,500万円、紋別港が9,200万円、網走港が4,900万円、根室港が4,400万円ということで、これらの費用につきましては、フェンスだとかカメラ関係、これらの整備の補助対象の事業分ということで報告させていただきます。

森井委員

それで、それに合わせて、これは今日はたぶん答弁できないと思ひますので、第1回定例会のときにも質問させていただきたいと思ひております。この改正ソーラス条約に關しては、いわゆる外来船というか、日本国以外の船の着港するエリアについてゲートを設置したり、フェンスを張るといふような話だと思ひます。現状、小樽港でも、国からの指針で示された中で、ここを張るといふようなお話が今進んでいると思ひますのですけれども、他港も今、それぞれの港でどこを張るのかといふのを、もう一度、今、精査している最中だと思ひます。その精査された情報があれば、まず教えていただきたいといふことと、外国から来る船が到着するエリアと、どのような形でそれが關連しているのか、それも改めてお伺いしたいと思ひますので、そちらの方をぜひ調べていただきたいと思ひます。

港湾部次長

今、国の内示がありまして、これから各管理者におきましては、国に補助金の申請を行い、実施設計を進めていく段階で、ある程度詳しい事情がわかってくるかと思ひます。小樽港の場合も、先ほどお話がありましたように、今後、補助申請をして、4月以降には事業、工事を発注していきたい、実施設計を進めていきたいという状況になりますので、その辺、他港の状況もわかった時点で報告させていただきたいと思ひます。

森井委員

最後に、一言お伺いしたいといふか、伝えたいのですが、私自身まだまだ予算資料等を見る能力が低い部分もあるかと思ひます。しかしながら、民間企業で予算書等をつくるに当たって、赤字が出る決算はなかなかできるものではないと思ひます。実際、この石狩湾新港の場合は、それぞれの母体の金額といふのは、事業収入がどれくらいあるのかといふことを予想した中で、その残りをそれぞれの母体負担という形になるかと思ひますのですけれども、これだけ新港の政策といふか、進んでいる度合いの中で、事業収入が発生しているという以上、その事業収入内で次の施策が打てるような流れになっていかないと、これからずっとこの公債費といふものは増え続けるでしょうし、小樽市の母体負担といふのも高まっていくのではないかなと、私自身は思ひます。ぜひ、今、財政事情が小樽市だけではなく北海道、石狩市と、どちらも財政健全化に向けて進んでいるというこの状況の中で、この中だからこそ、必要、不必要といふものを改めて精査できるかと思ひますので、先ほどのような抽象的ではなく、もっと小樽市としても、どの部分がもう少し先送りしてもいいのではないかとか、また、この部分が現状では必要ないのではないかといふことを、石狩湾新港内に小樽市のエリアといふものがあるわけですから、せめてそのエリ

アについては、もう少し具体的にその話を進めていくべきではないかと思しますので、そのことだけ伝えて終わりたいと思います。

(港湾)港湾振興室長

事業収入ということで、当然商売なさっていく部分の中では事業収入ということで採算性が合うということになりますけれども、各港湾、小樽港は特に港湾管理者として単独でやっています。そういった中で、港湾収入だけでこの議論をしていくということになりますと、全国の港湾、どこも収益が上がっているというふうになってはございません。先ほども言いましたように、やはり北海道全体の地域経済の活性化なり、それから小樽市域、石狩市域を含めた、その地域全体の活性化という中で進めている部分もございますので、その辺だけ、港湾収入うんぬんかんぬんでなかなか議論できないということだけお話しさせていただければありがたいと思しますので、よろしくお願いたします。

委員長

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。