

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 2 0 年 1 月 2 9 日 ( 火 )	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 2 時 0 9 分
場 所	第 1 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出席委員	大橋委員長、新谷副委員長、佐野・濱本・林下・大竹・見楚谷 各委員		
説明員	経済・港湾両部長 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、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、濱本委員、林下委員を御指名いたします。

継続審査案件を議題といたします。

この際、理事者から報告の申出がありますので、これを許します。

「石狩湾新港港湾計画の一部変更案について」

(港湾)港湾整備室主幹

石狩湾新港港湾計画の一部変更案につきまして、12月19日開催の当委員会において説明したとおりでございますが、その後、本年1月15日付けで計画の内容変更の通知がございましたので、報告いたします。

資料をごらんいただきたいと思います。

まず、変更内容でございますが、当初協議では、既存の島防波堤と平行いたしまして、延長200メートルの防波堤(島外)を新設することとしておりましたが、これを約30度傾け、延長を150メートルとするものでございます。

この変更は、国の技術的指導に基づきまして、波による港口付近の航路への影響につきまして再度精査した結果と聞いてございます。

石狩湾新港管理組合といたしましては、この計画案について、来る1月31日に開催予定の地方港湾審議会に諮問したいというふうに伺っております。

市といたしましては、所要の港内静穏度を確保するための一連の防波堤計画の変更はやむを得ないものと判断し、同意いたしたいと考えております。

委員長

これより一括質疑に入ります。

なお、質問の順序は、共産党、自民党、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

-----  
新谷委員

それでは、今説明された内容について伺いたいと思います。

石狩湾新港の港内静穏度について

初めに、静穏度についてなのですが、改めてお聞きしますが、静穏度を保つということはどういう状況なのか、説明してください。

(港湾)事業計画課長

港内の静穏度につきましては、港湾の技術上の基準の中で、係留の仕方を定めた数値になるのですが、係留施設に船舶が安全に係留できる日数を率で表したものでございまして、この日数を目標とする基準以上に保つということが静穏度を確保するというところでございます。

新谷委員

具体的にどのぐらいの波の高さとか、そういうのがありますでしょうか。それについて説明してください。

(港湾)事業計画課長

波の高さで言いますと、船舶によって基準が違いますが、いわゆる500トン以上5万トン未満の大型船につきましては、港内の波高が0.5メートルを超えると安全に係留ができないという基準になってございます。

新谷委員

平成19年9月21日開催の経済常任委員会でも聞きましたけれども、この石狩湾新港の新しい防波堤の建設に対し

て、計画の変更のために現地調査を行ったことはなく、従前からの定期観測によるものだという答弁がありました。

それで、18年12月にマイナス14メートルバースができて以来、どんな影響があったのか、改めてお聞きします。

それから、500トン未満の船もここに入っていますが、3万トン以上の船などで荷崩れがあったのかどうかも含めて改めてお聞きします。

(港湾) 港湾整備室主幹

平成18年12月に西ふ頭のマイナス14メートルバースが供用開始して以来、チップ船並びにその他の500トン未満の船舶につきましては、貨物船といたしましてはこれまで33隻入港してございます。このうち、昨年1月5日に入港いたしましたチップ船が低気圧の影響により一時離岸したということが報告されてございます。それ以外にはございません。

新谷委員

この間の答弁どおりで、新たな影響は示されていないということですね。

西ふ頭の船舶利用実績について

それで、今日は資料を出していただきました。石狩湾新港西ふ頭のマイナス14メートルバースの船舶利用実績です。これを見ますと、500トン未満の船舶は10回です。この間、月平均で1回にも満たない利用です。こういう少ない利用で、大きな船はほとんど影響がない、小さい船も特には問題がなかったということです。

ここで伺いますけれども、6月8日の金属製品、それから7月27日から8月3日のこの紙パルプ、それから8月27日から9月13日の再利用資材、もう一つ10月19日に再利用資材とありますが、このときは西ふ頭以外の東ふ頭あるいは花畔ふ頭はあいていなかったのですか。

(港湾) 港湾整備室主幹

石狩湾新港管理組合に聞きましたところ、金属製品を運搬した船舶につきましては、このときは他の岸壁はふさがっていたというふうに聞いております。それ以外の紙パルプ、再利用資材を運搬した船舶が入港した際には、他の岸壁にはあきがあったというふうに聞いてございます。

新谷委員

そこでお聞きしますけれども、再利用資材というのはどういうもので、どこで使われているものですか。

(港湾) 港湾整備室主幹

まず、再利用資材がどういうものかという御質問でございまして、古紙や廃プラスチックなどを固化いたしました固形燃料でございまして、主にボイラー用の燃料として使われているものでございます。

新谷委員

それは、どこの会社から出たものですか。

(港湾) 港湾整備室主幹

どこから出たかにつきましては承知してございません。

新谷委員

今、石狩湾新港管理組合にも問い合わせしているところなのですが、紙パルプ、再利用資材も王子特殊紙の燃料ではないかと思っておりますけれども、紙パルプについても王子関連ですね。

(港湾) 港湾整備室主幹

荷主につきましては、そういう部分も多々あるかと思いますが、その他の荷主もあることも考えられますので、私の方ではまだその辺のところは聞いておりませんので、現時点では答弁はできません。

新谷委員

そう秘密にしなくてもいいのではないですか。何か秘密にしなければならないという、そういう法律でもあるのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

一般的には、私どもは石狩湾新港管理組合からの情報を基にできる限り答弁したいのはやまやまでございますが、現在のところ、荷主につきましては聞いておりませんので、御理解願いたいと思います。

新谷委員

その辺のやりとりについては、ちょっと耳にしているところもありますけれども、それはここでは言いませんが、しかしこの紙パルプ、これは王子関連だということもはっきりしていますね。つまり、この西ふ頭というのは、公共ふ頭としてつくられたけれども、実態は王子製紙とその関連企業のためのいわば専用ふ頭になっているようなものです。それで、今後、この岸壁の利用計画はありますか。

(港湾)港湾整備室主幹

石狩湾新港管理組合が行った企業ヒアリング等によりますと、チップのほかに石炭、原木、水産品、金属を扱うという計画はございます。

新谷委員

それは港湾計画であって、2月何日にどこが利用するなど、今すぐ利用する計画はあるのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

現在のところ、そういった情報は入っておりません。

新谷委員

そうすると、ますます専用ふ頭になっている、そういう実態だということが明らかになったと思います。

石狩湾新港港湾計画に対する財政負担について

それで、小樽市がこの計画に同意するということでしたけれども、財政的なことがどうしても絡んできます。それで、石狩湾新港管理組合負担金等の推移を資料として出してもらいましたが、これを見ただけでも非常に小樽市の分が多いということがわかりますし、まして背後地の開発については、石狩開発株式会社が倒産してから簡易水道事業への繰出金も非常に多くなっています。こういう状況の中で新たな負担について、これから予算がいろいろ示されていくと思うのですけれども、そういう中で、石狩湾新港管理組合負担金というのは毎年大きな比重を占めています。まして、市税収入との差引きではマイナスの面が多く、プラスになったのは4か年だけです。あとはみんなマイナスですから、本当にこれは小樽市にとって大きな負担になっていることは間違いのないわけです。そういう中で新たなこの防波堤が、ある方がいいのは、それは私たちも否定はしませんけれども、しかし先ほど聞いた中では、特に小さな船でも被害はなかったし、しかも財政負担がかぶさるということでは、本当にこの防波堤が必要なのかどうかということも考えざるを得ないわけです。これはもう何回も言ってきていますから、私の言わんとすることはわかっているとは思いますが、石狩湾新港港湾計画の一部変更案に同意するということには我が党は賛成はできませんけれども、母体負担金に対してはどのようなふうに対応していくのですか。

(港湾)港湾整備室長

ちょっと前の質問にも絡んでくるとは思いますけれども、まず専用岸壁ではないのかというお話ですけれども、整備に着手した経過から申し上げますと、当初から港湾計画に盛り込まれておりまして、大型船の具体的な利用が見込める段階になったので、公共岸壁の整備に着手したものでございますので、当初からチップだけを取り扱うために整備したというわけではなくて、チップの取扱いを契機として大型公共岸壁の整備に着手したということでございます。それで、供用後間もないということもありますし、今のところ特定の企業の貨物が取り扱われている、これは事実でございますけれども、当然、公共岸壁である以上、どんな貨物船であっても、もしその岸壁の利用が必要となれば、これを拒むものではございません。また、もう一方では、石狩湾新港管理組合の方では、利用の活性化のためにさまざまなポートセールスに取り組んでいるということもございますので、今後、もっといろいろな種類の貨物の取扱いというのは出てくるのだろうというふうに思っているところでございます。

それから、防波堤につきましては、港内静穏度を高めるというその基本的な姿勢というのは、港湾管理者がだれであってもみんな思っている当然の考え方でございます。今、事実として石狩湾新港の西ふ頭が十分な静穏度を保っていないというのは、これはもう現実なわけです。このままにしておきますと、先ほど申し上げましたような西ふ頭の利用そのものが、いろいろな小型船も含めたさまざまな利用に供する場合に、ポートセールス上もいろいろネックになってくる。こういうことからすると、港湾管理者の姿勢としては、何とか必要な静穏度を保ちたいというのは自然な姿勢だと思っております。ただ一方で、小樽市といたしましては、財政が大変厳しいという中で、何とか母体負担金の軽減を従来から求めてきているというその中で、いろいろな石狩湾新港管理組合としての財政運営の中で、母体負担金の削減策をいろいろ検討していただいて、その上で我々は緊急に必要なものについては全面的に拒否するものではないという姿勢で常に臨んできているわけでございます。これからの判断もそうした考え方に立って、何がなんでも新しい整備を否定するというのではなくて、やはり必要なものはやらざるを得ない。ただし、我々が負担できる範囲で事業の進め方なり、そういったものを十分に考えていただきたい。そういった形で今後とも必要な意見を申し上げていくというふうに考えております。

新谷委員

私もちょっと言いましたけれども、全く否定するというものではないのです。それは必要なことだと思いますけれども、今の利用実態があまりにもこういう偏った、しかも北海道電力ですか、そこも利用すると言っていたのにさっぱりですし、事実上そういうふうになっているという中で、大して影響もないということではどうなのかという、そういう疑問です。

それから、今後のこの防波堤の経費について、負担できる範囲というのはどういうふうに考えていますか。

(港湾)港湾整備室長

これから先のことですけれども、我々が負担可能な額をあらかじめ設定しているということではなくて、少なれば少ないほどいいに決まっています。ただ、御承知のように、今までのさまざまな投資に対する起債の償還額というものがあつたわけですから、そういった中で、一定の限界はあるかとは思いますが、少しでも負担金を下げてもらうように石狩湾新港管理組合に常に申し上げているということでございます。

新谷委員

新年度の石狩湾新港管理組合負担金はどのぐらいというふうに考えていますか。

(港湾)港湾整備室長

まだ協議が来てございませんので、正式には答弁できないのですけれども、我々としては平成19年度予算額を、これはもう絶対上回することは許されない、そういうふうには考えておりますし、財政健全化計画、こういった中でも従前、例えば4億6,000万円であるとか、いろいろな数字がございましたけれども、こういったものを上回ることもできませんし、そういった小樽市財政のトータルの中で一定の判断をしなければならないのだらうというふうに思っております。

港湾部長

ちょっと補足しますけれども、従来からいろいろと議会で御議論をいただいております。我々も石狩湾新港管理組合だけではなくて、北海道とか石狩市とも機会あるごとに話をさせていただいて、小樽市の実情についてはいろいろ御理解をいただいております。そういった中で、こういう手法はどうか、ああいう手法はどうかというふうに我々も申し上げているのですが、それが平成20年度の場合はおおむね御理解を得られるような格好になってきております。今、具体的な数字についてはまだ協議が来ておりませんが、ただ見込みとしては、新規事業を仮に20年度から始めるにしても、例えば18年度、19年度よりもさらに負担金を下げていけるというような形で今いろいろ話をさせていただいて、ほぼそういった形になりつつあるということでございます。

新谷委員

もう財政部の方には通知してあるのですか。

港湾部長

まだ、協議が正式に来ておりませんので、平成19年度自体も今予算よりも若干下がるかという見込みもちょっとあるようですので、それらも踏まえて、20年度はそれよりもっと落ちそうだという程度のことまでは話しておりません。

新谷委員

そうしますと、平成18年度、19年度、4億5,000万円、4億4,600万円と来ていますから、4億円台は支出しなければならないということになるのですね。

港湾部長

先ほど室長も申し上げましたように、大体その4億数千万円のうちの8割方は今までの事業の償還に充てられておりますから、完ぺきにこれはもう固定経費なので、これを落とすというわけにはなかなかいかないのですが、しかし、それにもちょっと手を加えられるような戦術を我々としては向こうに提案してやっていただいております。ただ、固定経費としてはそれくらいあるということなので、一挙に4億円を割るなんていうのはちょっと考えられないのですけれども、できるだけ近づけるような格好で話はさせていただいて、切ることはできませんけれども、上回っても若干程度の中で何とか頑張ってもらえそうだということでございます。

新谷委員

石狩湾新港管理組合の負担金を含めまして、常々言っているように、小樽市域に二つの大きな港があって、負担金もこういうふうには毎年大きなお金を出さなければならない、こういう問題に対しては、当初の計画から間違っていたのではないかと、このように言っていますけれども、ますますその感を今強くしております。

この防波堤については、賛成、反対の採決をとるわけではないと思いますけれども、今のところ、こういう負担については同意できないと、そういうふうには申し上げたいと思います。

米艦船の小樽港寄港について

次に、米艦船の問題についてお聞きしたいと思います。

北海道新聞等のマスコミ報道で、昨日、市長が大型商業船の入港予定があって、バースを用意できない。そして、入港を断ることを決め、小樽海上保安部を通じて米側に断ったということが報道されておりましたが、その後、そういう小樽市の文書回答に対して総領事館などから、あるいは海上保安部の方から何か言ってきていることはあるのですか。

(港湾)企画振興課長

昨日、小樽港長に対しまして、岸壁の手配が困難であるという回答をした後の反応でございますけれども、昨日、外務省、国土交通省など関係機関から、岸壁の利用予定の実際の話ですとか、決定に至った経過などの問い合わせなどがございました。

新谷委員

その経過についてですけれども、ふ頭の利用状況はどうですか。

(港湾)企画振興課長

ふ頭の利用状況につきましては、当該艦船が停泊できるのは、小樽港で4か所ということでございますけれども、勝納ふ頭1番につきましてはメイズのパナマックス船、中央ふ頭4番につきましては小麦を扱うハンディマックス船、それから港町ふ頭2番につきましてはコンテナ専用バースということでコンテナ船、それから港町ふ頭3番につきましては木材を扱うロシア船、これらの入港が当該艦船の入港期間中に予定されております。

新谷委員

ブルーリッジの船舶代理店はナラサキスタックスというふうに聞いていますけれども、ここが今聞いた利用に關しての代理店になっているというところはあるのですか。

(港湾)企画振興課長

ございません。

新谷委員

私たちはもう絶対に入ってきてほしくないという立場なのですけれども、仮の話なのですけれども、マスコミ、新聞にも報道されておりましたけれども、2000年のキティホークが入港した際の随伴艦ヴィンセンスですね、その乗組員が民間のボートで上陸した、そういうことがありましたが、仮に今入ってこれられないので、先にそういうものを利用して入ってきて、こういうふうに要請された場合はどうするのでしょうか。

(港湾)企画振興課長

艦船の施設の利用につきましては、私どもの方で今岸壁の手配ができないということで申し上げましたけれども、入港につきましては、これを阻止するというか、とめることはできませんので、その際に通常の正規の手続をとった通船ということであれば、これは認めざるを得ないというか、可能な行為だとは思いますが。

新谷委員

そうしますと、こういう手続を問題ないというのであれば、可能性はありますね。そういうのが決まるときというか、以前は前日に届けて、即日受理をしたということで超法規的で、乗組員を上陸させたと聞いています。そうしましたら、通船の場合は問題ないとすれば、もうそういう態度であれば、十分に上陸を許すということなのでしょう。

(港湾)企画振興課長

通船につきましては、民間が行っている行為でございますので、私たちがやめるということではできないと思えます。

それともう一点、報道されておりますけれども、私どもはあくまでも3点の原則に立ちまして、それがクリアしていれば何ら問題はないと考えております。

新谷委員

今、小樽方式のその3点です。その一つは、核兵器搭載の有無を外務省と米国に文書で確認するということです。これは、今まで問題がないということですと来ております。この中で、核兵器搭載艦船の入港は、事前協議の対象で、事前協議がないから搭載していない、こういう文書が、いつも同じものが来ておりますが、これほど疑惑のあるものはありません。港湾部長は以前、総務部におりましたので、何度もその米空母キティホークとか、それから米艦船の入港のときには、特別委員会が開かれたりして答弁しておりますのでおわかりだと思っておりますけれども、1966年に日米間に核密約があって、それが後から回収されてアメリカ国立公文書館にありまして、事前協議は、日本本土へ核を持ち込むときと、その基地の建設に限定していると断定しています。それから、艦船の港湾立ち寄りの場合は必要でない明記されております。ですから、小樽港入港の際には、核兵器を積んでいないという絶対的な保証はないのです。事前協議をしなくてもいいわけですから。だから、この三原則のうちの一つは大変、実行できませんというか、そういうものになっているのです。小樽市は、1982年に核兵器廃絶平和都市宣言をして、もう26年になります。核廃絶署名も、2004年の段階で13万988名ということですから、今の人口と同じぐらいの署名が集まっているわけですが、小樽港が平和な商業港として発展してほしいというのは、もうだれもが願うことだと思っております。ところが、小樽港は、米艦船の寄港、核兵器搭載可能の艦船の寄港が一番多くなっている、もうとても残念です。せっかくマスコミでも「商船優先、小樽市が意地」ということで、こういうような評価をされて報道されておりますけれども、港湾施設を使用させるかどうかというのは市長の判断ですけれども、港湾部としても、やは

りこういうことにエネルギーを割くよりはもっと商業船が入ってくれば、これはもういいわけですから、そういうことで、先ほどの民間の船であれば、通船であれば、仕方がないとか問題がないとかということではなくて、そういうやはり平和的な利用ということで、ぜひ考えていただきたいと思うのです。前の2000年のキティホークのときに、小樽商工会議所は経済効果がなかった、そういうふうに言っていますし、やはり小樽港はもっともっとその米艦船の寄港ではなくて、商船の入出港でにぎわうと、そういうふうになるようにもっとポートセールスなどに力を入れてやっていただきたいと思いますし、そういう点で仕方がないという立場でなくて、平和的な利用ということでぜひ考えていただきたい、こういうふうに思います。大変答えづらいとは思いますが、でも、やはりこういうことは市民の願いですから、この点についてお答えをお願いします。

港湾部長

前々職のことです。それについてはちょっと私の立場から直接答弁はできませんけれども、今、新谷委員のおっしゃっていることは別に否定するものでも何でもありません。ただ、小樽市の従来からのこの判断基準というのは、平成9年の米空母インディペンデンスが最初に入港した後の平成10年からだと思いますけれども、やはり小樽港として今後どう対応すべきかということで、いわゆる小樽方式と言われているような今の3点を基にした判断をしていこうというふうになってきたということで、今回についても、それに基づいて判断をさせていただきます。

商業港であるという、これはもう小樽港、戦後この60年間全く何ら立場は変わっておりませんし、今回はいろいろ報道の表現はありますけれども、あのようにして接岸可能なバースに商船の予定があるということで、手配は困難でありますということをお小樽海上保安部に申し上げたわけでございますし、今後また、これからの機会の中でいろいろあるでしょうけれども、バースが可能であれば、そこに入れていただくということにはなってくるのかと思います。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

大竹委員

石狩湾新港港湾計画の一部変更の内容について  
計画の変更についてお伺いいたします。

この図面に書かれているコンターなのですが、これはある程度正確なコンターと考えていいのですか。

(港湾) 港湾整備室主幹

スケール等々については、おおむね正確といたしますが、このような形ということで示されております。

大竹委員

そういう中で今回北防波堤を400メートル延伸するとしている部分の基部を見ますと、ここに砂だまりがあるので、海流によって漂砂という形でこういう形になるのは当然見込まれる話でして、ですから逆に言いますと、こういうことを考えると、この北防波堤が延びていくことによっていろいろなことが変わってくる、漂砂の関係が変わってくるということで、これは本当に必要なことだろうと私はそのように思うのですが、その辺はどう理解していますか。

(港湾) 港湾整備室長

現在の北防波堤の先端部にあるこの丸いような印ですが、これはたい積しているのではなくて引っ込んでいます。矢印が丸の中心に向かって書いているものです。その部分は深いと思うのです。

それで、砂の影響ですが、水深20メートルとかという深さになってきますと、砂の影響というのはあまり出ないだろうというのが一般的な見方なのです。ただこの防波堤そのものが延びることによって波がどちらの方に



集約して強くなっていくかという、その部分で漂砂への影響が全くないとは言えないといえますか、何らかの影響は出るだろうということはある。一般論としては、そういうことが言えます。

大竹委員

私も、いろいろ漂砂のことを研究というか、いろいろな資料を見ているのですが、こういう向きの状況の中では、南側あるいは西側の方からの海流が流れていって、防波堤の先で回ることによってその防波堤の内側に漂砂がつくというのが平均的な考え方なのです。ですから、ちょっと見た中では、そこが掘れているとなればまた、逆にそこから海流が流れ出ているという解釈もできるわけです。こういうことにつきまして、全般になるのですが、漂砂のシミュレーションということはなされたのでしょうか。

(港湾)港湾整備室長

まず、砂浜海岸に一定の堤体を平行に設けますと、その海岸と堤体の間に砂がたまるというのは、これは当然自然の現象としてあります。ただ、先ほども言いましたように、石狩湾新港の北防波堤の場合はここまで離れていますので、そういった現象とはちょっと違うのかというふうに思います。むしろ一般的にはこういう深いところにおいては、防波堤をつくった場合に、本当の先端部だけですけれども、その内側の方が波が高くなるという現象も一つあるのです。そういった意味では、例えばその部分だけが掘れてしまうということもままあることですので、なかなか難しい判断があるのだらうと思います。

それから、漂砂に対する研究ですが、具体的に石狩湾新港管理組合がこの防波堤計画について漂砂の検討をやったということは、現段階では確認しておりません。

大竹委員

これについては、北海道開発局の港湾計画課長とよく話をするのです。こういう資料なども、この方からもらっているというのが現実で、私も別な関係がありましたので、かなりこれを勉強しました。そういう中で、今回、この北防波堤を400メートル延ばす、それと同時に手前側の島防波堤の関係、この位置関係からすると、これを延ばすということは、砂が石狩側の海岸縁に非常にたい積するということを示しているように思うのです。その防止策として、非常に必要なことなのです。港湾機能として、この航路を整備していくためには、こういう形にしないと大変なのです。というのは、島防波堤と近いと、その間に砂がたまるということで、航路のしゅんせつを常にしていかなければならないという、そういう状況がここにあるかと思うので、今回のこの計画をこういうふうにしていくということは、すごくいいという思いで私は見ているのです。

それともう一つ、今回の防波堤(島外)の方、これに角度をつけたということは、これもまた漂砂ということを考えてやったのではないかと思うのです。と申しますのは、北の方からの波が来た場合に、これを直接受けるとなるとどちらに行くかわからないのです。30度角度をつけるということによりまして、これは逆に東側に砂が流れるという角度なのです。と同時に、この中央航路との間を通ったときに、この島防波堤の外側にある砂を海岸側に運ぶという、すごくこれはいい設計だと、私はこう思って資料を見せてもらったのです。ですから、このようにして200メートルの横をつくるより150メートル斜めにするという、そういう一つの最初の計画があるかもしれないけれども、きちんとそういう見方でもって物事をされているという、逆に私は評価しているわけなものですから、その辺はどのようにして、シミュレーションもしたのかどうかはわかりませんが、たぶんそういうことも考えて、これは実際に世界のこういうものについての状況分析というのは1冊の本になっておりますので、その中でもっていろいろな形態があります。でも、すべて形態も同じだから同じような状況にならないというのは、漂砂の問題なのです。そういうことで考えますと、なかなかよく考えている。ただし、ここで出てくるのが、心配なのは、島防波堤の外側にたい積された砂が結局この海岸側に寄っていくということは、当然ここは掘られるのです。それで、ほかの側に、要するに東側の方に砂がたまっていくという可能性が当然出ていくだろうということがあるので、ちょっと心配なのは、その手前側の航路の入り口です。小さい船だまりとか入ってくる場所。ここにちょっと砂が

たまる可能性が出てきて、あまり深い航路としては必要がありませんから、それほど問題はないかもしれませんがけれども、そういうようなことについてもちょっと問題点はあるのではないかと思うのですけれども、その辺の理解はどうですか。

(港湾)港湾整備室長

私どもは、そういった砂の問題とこの防波堤を絡めた説明というのは石狩湾新港管理組合からは聞いてございませんので、何とも答弁のしようがない部分があります。今回のその防波堤を30度傾けたというのは、私どもが聞いている範囲では、平行にしていた場合に、ここで防波堤に当たった波が、この間でもって震動を起こすと、反射が連続しますものですから、それによって航路に悪影響を及ぼすおそれがあるということの中で、国の研究機関の方で詳細に検討した結果、こういった傾けることの方がより効果的であるという判断をされたと、私どもはそういうふうに承っておりますので、砂の問題についてはここで答弁することは私としてはできません。

大竹委員

その辺については専門的な部分になりますので、その辺はまたこれから先の中で検討してみただけならと思います。

それと、西ふ頭のマイナス14メートル岸壁の使用でもって、今、共産党要求資料が出てきて、意外と使われていないと言うかもしれないけれども、逆にこれに向けて岸壁を使用していただければ、小樽市の収入ということになってくるのですね。そういうことを考えますと、いかに使ってもらうかということ、大小にかかわらずあいているときは使ってもらうように、そういうポートセールスは大いにやってもらわなければならないことだと思うのですけれども、その辺はどうですか。

(港湾)港湾整備室主幹

おっしゃるように、この岸壁を利用するということにつきましては、当然必要なことだと私どもも考えております。ただ、今、委員がおっしゃったように、この船舶が着くことによる係船料等につきましては、石狩湾新港管理組合の収入になりまして、間接的にはそれが多くなればなるほど母体負担金の削減につながるという部分では、西ふ頭に限らず、港の利用が活発化することによって、石狩湾新港管理組合の歳入面、独自財源が入ってくることに必要なことだというふうに考えています。

大竹委員

そのようにして、大いに利用してもらうように、これは石狩湾新港管理組合あるいは組合議会ということも含めまして、そういう中でこういうふうに訴えていただきたいと思います。

濱本委員

石狩湾新港防波堤整備の総事業費の減額について

私の方から、1点ないし2点質問をさせていただきます。

昨年12月19日の経済常任委員会の資料で、石狩湾新港港湾計画の一部変更ということで、島防波堤(北)850メートルの新設をやめて、既存の北防波堤を400メートル延伸する。そして、防波堤(島外)200メートルを新設するところを、150メートルに要は延長を短くするというので、たぶん総事業費が大分減額になっているのだろうと思うのですけれども、概算でどの程度減額になっているのか、お知らせいただきたいと思います。

(港湾)港湾整備室主幹

既定計画では、島防波堤(北)という防波堤を整備した場合には、300億円程度かかるものというふうに試算されてございます。

なお、昨年12月19日の経済常任委員会において、新しい防波堤をつくる場合につきましては、合わせて約150億円と試算しているというふうに報告しておりまして、今回、防波堤(島外)を150メートルに短くした場合につきまし

でもおおむね150億円ということで聞いております。その理由につきましては、延長は短くなりましても、施工上、消波ブロックを設置するということで、事業費については変わらないものというふうに聞いております。

濱本委員

当初の計画からいけば、300億円が150億円ということで半分、当然小樽市の負担金もそれだけ減額になっているということであります。

先ほど、我が党の大竹委員が申し上げたように、やはり静穏度が低いということは、ポートセールスにとっては致命的な欠陥だろうというふうに思います。そういう意味では、小樽市の財政的な部分で負担に耐える能力というか、財政能力のこともあるのでしょうかけれども、やはり完全な形で積極的なポートセールスができるように一日も早くこういうものを完成していただきたいというふうに思います。そのことが、ひいては小樽市域の後背地の分譲というか、そこに立地も進むのではないかと、そんなふうにも思っております。

米艦船の寄港について

それから、米艦船のことなのですが、一つだけ確認したかったのですが、4か所のバースがふさがっているということで、これはブルーリッジの入港予定の間、すべての日数がふさがっているということでしょうか。

(港湾)企画振興課長

穀物船につきましては、今月下旬にアメリカ及びカナダを出港いたしまして、それから半月なりかかって来るものですから、あくまでも予定という中で流動的な部分もございませけれども、勝納1番につきましては、恐らく7日か8日の半日ぐらいまで。それから、中央1番については、恐らく全部バッシングするというような状況、コンテナにつきましては週2便入りますので、これはちょっと除外いたしまして、木材岸壁につきましては、6日から9日の間バッシングしているというような形で、かなりあいている部分は少ないという状況になってございます。

濱本委員

例えばの話ですけれども、バッシングが1日ということになって、米艦船がいわゆる港内停泊し、それで翌日に接岸したいといった場合には、どういう判断になるのでしょうか。

(港湾)企画振興課長

今も申しましたけれども、向こうから来るときの天候の状況、あるいは荷役最中に、穀物でございませので雪が降ったりすると荷役をストップしなければならないという、確実にその期間で終わるという保証がちょっとないものですから、委員が、今、仮定の話でおっしゃっていますけれども、ずっと待っているので、あいたら入るということであれば、それは可能かと思えます。

委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

佐野委員

石狩湾新港管理組合の母体負担金について

大事なことで、確認をさせていただきたいと、こういうふうに思います。

石狩湾新港港湾計画の一部変更について、防波堤の計画を先ほどから説明があるように、防波堤(島外)200メートルから30度傾けて150メートルにという計画変更でございませ。今後、地方港湾審議会にかけてという作業は残っているものの、市としては同意をするという結論でございませし、その同意することについても、私どもはそれにも賛成したい、こういう態度だけは申し上げておきたいと思えます。

何回も議論していますが、特に本会議で、あるいはまた委員会などでも、この防波堤の整備についてはいろいろな形で議論されています。港湾ですから、管理運営上、この船舶の安全な航行とか、あるいは荷役のために

は、静穏度というのがこれは極めて港としての命にかかわる話です。したがって、全国のすべての港というのは、この静穏度というものは、ある種港の生命線であると考えているという意味では、今回の防波堤の計画は、港湾管理者として当然考えるべき極めて大事なことだと、私はこういう前提に立っています。

一方、やはり市長もずっと心配して答弁していますけれども、先ほど報告があったように、多額の事業費というのはかかるわけで、そういった意味では、小樽市の財政負担力と母体負担金を含めて、その辺もある意味では整理をしながら考えていかなければならないという、このような問題も発生するわけでございます。

山田市長は、常々港湾の振興についても、負担金あるいは今回の防波堤の整備については、負担に耐えられる母体負担金となるかの動向を見ながら判断をするというふうに今までずっと答弁されていたわけですが、今回、改めて同意という判断に至ったということは、平成20年度の母体負担金に対して一定の見通しが立ったという認識に、私は実は立っているのです。予算のヒアリングはもう終わったものと思いますが、平成19年度4億4,700万円の負担金ということですから、その辺が新年度にどうなっていくのか、まだ内示していないわけだから答弁はできませんね。方向性だけでも、石狩湾新港管理組合の母体負担金の見通しはどうかをひとつ確認をして、私は賛成したいというふうに思いますので、この1点だけ質問しておきたいと思います。

港湾部長

いろいろ御議論をいただいております母体負担金の関係でございますが、今、新谷委員の質疑の中でも話をさせていただきました。私どもとしては、この防波堤の意義、必要性については、やはり認めているということですし、必要だという立場に立っております。従来から今お話がありましたように、市長も、ただその負担に耐えられるかどうかということがキーポイントだったのですけれども、今4億5,000万円前後毎年ある負担金を、これを新規事業をやるからといって絶対増やせない、増やしてはいけないということです。その中でもって、私どもは管理費の見直しをさらにしてください、それから資本費平準化債という、ひとつの今借りているこの起債があるのですが、これのその一部分のところの利息の部分について、これをいわゆる港湾の場合の償還年数と、それから償却の期間が違ふことによって自治体の借金払いが非常に過大になっているというか、重しになっているところがあるのです。そのところを平準化債というものを導入することによって、後年度若干の負担、利息の負担はありますけれども、当面の一般財源の持ち出しをかなり縮減できる、こういう手段があるものですから、これにつきましては、私どもとしても既に小樽市の港湾の関係についてもやっているところがありましたので、ぜひともこれは石狩湾新港管理組合の方にもこの手法を取り入れてほしいとずっと従来から話をさせていただいておりました。心配なのは、やはり後年度の問題ということがわかりましたので、石狩市にも話をさせていただいて、御理解を得て、そして三者で平成20年度から、ではそれを入れようというふうな話になりました。これの効果が具体的にまだ幾らということはありませんけれども、少なくとも1,000万円単位では落ちます。これが20年度から防波堤の関係の調査、それが一部着手ということになるのですけれども、これをしてもそういう見込みが立ちました。そういうこともあって、私どもとしては、では今回の港湾計画についても市長にも説明をして、同意をしていこうという結論に至ったわけがあります。いずれにしても、これからなかなか大変厳しい状況が続きます。小樽市の財政健全化計画自体も、24年度までということで一般会計、普通会計についてつくっておりますけれども、我々が石狩湾新港管理組合に話しているのは、せめてこの小樽市の計画を出している期間だけでも集中的に軽減できるような形にしてもらいたいと、こういうことで強く申入れをいたしまして、とりあえず20年度については、1,000万円単位で効果が上がる形が見えてきたということでございます。

佐野委員

そういう手法というか、今、聞いたのですけれども、確認できることは、少なくとも平成19年度母体負担金よりも数千万単位で負担金下がると、こういう認識でよろしいですね。数千万円というのは、1,000万円なのか3,000万円なのかいろいろあるのだけれども、まあこれはこれから予算の審議もあるわけだから、その辺のことは、金額

的には相当また明確になるとは思うので、いずれにしても母体負担金が減る、数千万単位で減ると、こういうことで今日は押さえておきたいと思います。

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。

林下委員

石狩湾新港港湾計画の一部変更の根拠について

特に気になっている点についてお聞きしたいと思うのですが、前回の12月19日の経済常任委員会での説明の中で、近年の気象状況の変化とか、そういうことが一つのこの計画の理由の柱になっていましたけれども、これで今回の作業を通じて、本当に気象の変化などに対応していけるのかどうかということが非常に気になるのですが、その点はいかがでしょうか。

(港湾)港湾整備室主幹

現在の港湾に関する、こういった技術的な部分につきましては、一応信頼のおける解析がなされていると私も考えざるを得ないのですが、何せ自然が相手でございますので、今後どのような自然状況の変化というものが起こるのかも予測がつかないところでございます。つきましては、今、この防波堤が全部整備されたからといって、静穏度が確実に基準を満たすかどうかにつきましては確証がないわけですが、今の技術上のレベルでいきますとこれで足りるだろうというふうに考えられております。

(港湾)港湾整備室長

今、主幹の方から申し上げましたけれども、現在の技術的な検討の結果としては、これをやれば静穏度は確保できるというふうに言えると思うのです。ただ、小樽港もそうなのですが、実は天然の良港とかいろいろ言われていまして、今も防波堤はああいうふうに見えていますけれども、実はこの防波堤も大変長い間にいろいろな改良を加えてきているというのは、案外市民の方々もよく知らない部分もあるのです。というのは、最初に、明治30年から大正10年にかけてできたときの防波堤の姿というのは、今よりも1メートル以上も実は天端が低い。副防波堤と言われる港口の入り口の部分の横についているもの、ああいうのも一切なかったのです。けれども、当時としては、それをまずやれば大丈夫だろうと思いながら整備した。しかしながら、実際の波浪を見ていると、これではやはり足りないということで、その後に、昭和の初期に北副防波堤を整備している。これも、実は今の延長よりも短くて、200メートル前後だったのです。それからさらに昭和40年代に、今度高さが低すぎるということでかさ上げをしております。それで今の高さになったのです。その後、さらに昭和40年代の後半に、今度は港口の防波堤がやはりちょっと短いということで、さらに60メートル追加しております。さらに言えば、南防波堤のちょっと行ったところに小さな港口があって、そこにも副防波堤があるのですけれども、これもあの辺の静穏度が、貯木場がどうも思わしくないということで改良した、新しく整備した。そんなことで、この100年の間に、実にもう五、六回にわたる改良を重ねて今の姿があるということなのです。ですから、石狩湾新港に限らず、皆さんが天然の良港と褒めていただいている我々の小樽港も、それだけの長い年月をかけて改良に改良を重ねてきているということでございますので、これは全国の港に共通している問題で、やはり自然と闘う上では、そのときそのときの状況に応じて何らかの対応をせざるを得ないというのがやはり出てくると思うのです。そういう意味で、これから先どんなことが起こるかわかりませんが、これで100年間大丈夫だと言えるものというのはちょっとなかなかそこまで言い切るということとはできないのではないかと、そういうふうに思っております。

林下委員

小樽市の厳しい財政の中で、150億円という金額は決して少ない金額ではないし、今、答弁がありましたように、それでも今後いろいろな改良を加えていかなければならないというような話もありましたけれども、それは当然必

要なことだろうと思うのですが、石狩湾新港ができたときに、下地が砂地ということで、将来深刻な問題が生じるのではないかと、あるいはいろいろな条件が変われば、いろいろな水底の流れが変わって、どこかに、とんでもないところに砂丘ができたりするのではないかなんていう話が実は結構うわさとして広まったのですけれども、現状として考えた場合に、そういう影響というか、そういう心配はないのかどうか、それをお聞きします。

(港湾)港湾整備室長

石狩湾新港ができて、はっきりとこれはどう見ても石狩湾新港のせいだと思えるのは、昨年、それ以前からいろいろ議論がありました石狩湾新港みずからの東地区の漂砂の問題がございます。これは間違いなく石狩湾新港の整備に伴う石狩湾新港みずからに生じた、ある意味、課題といえますが、問題になっているわけですけれども、ただ、そのほかの部分につきまして、石狩湾新港が原因だと、これを明確に否定することもできなければ、証明することもできない。それだけ砂の問題とかというのは非常に難しい問題でございますので、これは前に議会でも答弁申し上げているのですけれども、世界的に技術者の間では、これだという解決策が見出せない問題です。しかしながら、我々人間、人間という大きな話になりますと、人間社会がいろいろな経済活動をしていく上では、何らかのそういったリスクを負いながらやはり基盤整備というものを進めていかざるを得ないという、そういう側面がございますので、できるだけ最新の技術力を持って、そういった無駄なお金をかけずに効率的な整備を進めるという努力は常々重ねてきているわけですけれども、そういったいろいろな努力の中で、これからもまた進めていくことになるでしょうし、私どももちろん先ほどから議論になっている母体負担金の部分がありますので、むやみやたらとあちこち整備されても困るわけですけれども、その辺は石狩湾新港管理組合に決して無駄な投資を肯定しているわけではなくて、できる限りのことをしながらこうやって進んできているわけですので、いずれ何らかの形で改善が進んでいって、所期の目的を果たしていくのだろうというふうに思っております。

林下委員

今回、この工事をやるに当たって、技術的な指導ということが根拠になっているわけですけれども、昨日の租税特別措置法関係の国会審議の中でも、地方自治体から、いろいろこういう国の事業に対して、継続してほしいという声はあっても反対だという声はないのだと、内閣総理大臣が答弁していましたけれども、国土交通省なりに、石狩湾新港管理組合が意思表示をするのか、母体が意思表示をするのかは別にしても、やはりこういう大きな工事をやる、今後もしていかなければならない。それで、それにやはりそれぞれの自治体が財政事情とか、いろいろなことを考えながら対応していくという場合に、今回は技術的指導ということですが、そういう圧力といいますか、率直に言って早くやりなさいというようなことはないのか、あるいはそれに対してもしあった場合に、母体としてきちんとした意思表示ができるものがあれば、やはりその点についてちょっとお答えをお願いしたいと思います。

(港湾)港湾整備室長

圧力という言い方をされると大変あれなのですけれども、当然これは直轄事業で整備されることとなります。そうしますと国直轄事業の事業主体である北海道開発局としては、早く整備効果を上げたいという、そういう技術屋としての立場に立ちますので、事業費をもう少し増やしていく、単年度の事業費をもっと増やせないかと、そういうお話は確かにございますけれども、我々は先ほど来言っていますように、いくら必要な施設であっても、ないぞでは振れないわけですから、そういう意味では我々も可能な範囲での整備ということを強く申し上げていますし、それはお互いに最終的には相互理解の下に決着といえますが、落ちつくところに落ちつくという状況になるかと思えます。ただ、いずれにしても、港湾の整備は、まず港湾管理者の意思によって初めてスタートするものがございますので、国がいくら騒いでも、港湾管理者がやりませんと言えばそれまでですので、そのところは誤解のないようによろしくお願いいたします。

林下委員

米艦船ブルーリッジの寄港について

最後なのですけれども、ブルーリッジの関係も何人かの委員から質問されていますけれども、かつてのいろいろな経験から言えば、市もいろいろな努力をされているにもかかわらず、パナマ運河で通過に時間がかかったので、予定している船が大幅に遅れてしまって、結果的に米艦船が入ってくる。今回の場合で言えば、ブルーリッジが入港してくるといような、今回もそういう心配が、実は既にマスコミなどでも、小樽市の判断に対して外務省なり国土交通省がそういう手配をするのではないかということの心配も指摘されますけれども、その点はどうか。

港湾部長

それについては、正直言って全く我々の関与するところではございませんので、直接的な答えは本当にできないという答弁でございます。

委員長

民主党・市民連合の質疑を終結いたします。

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。