

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 2 月 1 2 日 ( 火 )	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 2 時 2 0 分
場 所	第 2 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。

「平成19年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案及び港湾整備事業特別会計補正予算案について」

(港湾) 港湾整備室主幹

平成19年度の石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案及び港湾整備事業特別会計補正予算案につきまして、2月5日付けで石狩湾新港管理組合から事前協議がありましたので、説明いたします。

資料1をごらんください。

このたびの補正予算は、昨年12月19日開催の当委員会で報告いたしましたように、一般会計と特別会計に分けて経理されることになっておりますが、現計予算からの増減をわかりやすくするために、一般会計と特別会計を合計した補正予算額との比較で示させていただきます。

まず、歳入についてですが、分担金及び負担金の前に、使用料及び手数料につきましては、港湾施設使用料の減などにより5,114万1,000円減の4億586万3,000円、繰入金は一般会計から特別会計への繰入金として6億7,400万7,000円、国庫支出金は平成18年度港湾公害防止対策事業の補助率差額により599万7,000円増の9,929万7,000円、道支出金は港湾統計調査委託金の3,000円減により20万5,000円、財産収入は西地区の土地貸付収入の増などにより439万8,000円増の2,049万8,000円、繰越金は前年度決算による剰余金により1億632万3,000円増の1億633万3,000円、諸収入はガントリークレーンの共済保険金収入による雑入の増などにより750万3,000円増の894万7,000円、組合債は港湾整備公共事業債などの減により270万円減の24億2,190万円となっております。

次に、歳出でございますが、総務費は職員の給与等の人件費の減などにより1,347万5,000円減の6億2,120万6,000円、港湾建設費は国直轄事業負担金の過年度精算や補助事業費の減などがありますが、平成18年度港湾公害防止対策事業の補助率差額の増により482万5,000円増の2億6,652万3,000円、公債費は起債の借入利子の確定に伴う償還利子の減により4,462万8,000円減の47億2,239万5,000円、諸支出金は一般会計から特別会計への繰出金として6億7,400万7,000円となっており、予備費10万円を合わせました歳出合計は62億9,325万1,000円となります。この歳出合計額から使用料及び手数料以下組合債までの歳入の合計額37億3,705万円を差し引いた25億5,620万1,000円が分担金及び負担金であり、補正前に対して1億2,365万5,000円の減額となります。これに伴い、小樽市分の母体負担額は2,060万9,000円減の4億2,603万3,000円となります。

以上により両会計を合わせた予算総額は、現計予算額56億7,252万2,000円を62億9,325万1,000円にするものであり、会計別では一般会計は歳入歳出とも29億6,182万3,000円に、特別会計は歳入歳出とも33億3,142万8,000円に補正しようというものであります。また、表の一番下の債務負担行為についてでございますが、国直轄事業のいわゆるゼロ国債に伴いまして、管理者負担金2,100万円の限度額を設定いたします。

以上、補正予算案の概要でございますが、市といたしましては、同意回答をしたいと考えてございます。

委員長

「平成20年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案及び港湾整備事業特別会計予算案について」

(港湾) 港湾整備室主幹

平成20年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案及び港湾整備事業特別会計予算案について、2月5日付けで石狩湾新港管理組合から事前協議がございましたので、資料2-1で説明いたしたいと思っております。

まず、歳入について説明いたします。

分担金及び負担金の前に使用料及び手数料についてですが、対前年度5,500万4,000円減の4億200万円。繰入金は一般会計から特別会計への繰入金として、5億8,204万9,000円、国庫支出金は補助事業の減により対前年度1,280万円減の8,050万円、道支出金は20万5,000円、財産収入は中央地区の土地貸付収入として1,610万円、繰越金は1万円、諸収入は対前年度3,000円増の144万7,000円、組合債は中央地区3工区の元金金債借入額の増と港湾整備事業債における資本費平準化債の導入などによりまして、対前年度3億2,560万円増の27億5,020万円となっております。

次に、歳出でございますが、議会費では、議員報酬などで対前年度219万2,000円増の1,031万2,000円。総務費は人件費や庁費などの経常経費のほか、施設管理経費などで対前年度2,651万2,000円減の6億816万9,000円。港湾建設費は、国直轄事業負担金3,810万円の増、補助事業費3,290万円の減、単独事業費190万円の減で、対前年度330万円増の2億6,499万8,000円。公債費は、中央地区3工区の埋立事業債の元金償還や借換えに伴う元金金債利息の増などにより、対前年度6,954万2,000円増の48億3,656万5,000円。諸支出金は一般会計から特別会計への繰出金として5億8,204万9,000円。これらに予備費100万円を加えた歳出合計は、対前年度6億3,057万1,000円増の63億309万3,000円で、一般会計分は27億4,676万3,000円、特別会計分は35億5,633万円となっております。

歳出合計額63億309万3,000円から使用料及び手数料以下組合債までの歳入合計額38億3,251万1,000円を差し引いた額24億7,058万2,000円が分担金及び負担金になります。

これに伴いまして、小樽市の負担金は対前年度3,487万9,000円減の4億1,176万3,000円となります。

次に、資料2-2につきましては、一般会計の科目別の主要な事項でございます。

また、資料2-3につきましては、特別会計の科目別の主要な事項を示しております。

次に、資料2-4は、地方債について起債の目的と限度額、一時借入金について借入れの最高額を会計ごとに設定しております。

以上、平成20年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案及び港湾整備事業特別会計予算案の概略でございますが、市といたしましては、同意回答をしたいと考えております。

また、昨年12月19日開催の当委員会で報告し、回答を保留してございました平成20年度の港湾関係事業予算要求案につきましても、あわせて同意回答をいたしたいと考えてございます。

委員長

「石狩湾新港管理組合条例の一部改正について」

(港湾)港湾整備室主幹

石狩湾新港管理組合条例の一部改正につきまして2件、2月5日付けで事前協議がございましたので、説明いたします。

まず、資料3をごらんください。

職員定数条例の一部を改正する条例案でございますが、事業量の減少にかんがみ、現行の27人の職員定数を26人に減員するものでございます。

次に、資料4をごらんください。

職員の育児休業等に関する条例の一部を改正する条例案でございますが、地方公務員の育児休業等に関する法律の改正によりまして、新たに育児短時間勤務制度が設けられましたことに伴い、北海道の条例にならい、改正するものでございます。

この内容でございますが、一つ目に再度の育児休業ができる特別な事情の追加、二つ目には育児休業をした職員の勤務復帰後における給与の調整の事項について、三つ目に育児のための短時間勤務制度の導入の事項、四つ目には部分休業の対象の拡大等、そして五つ目に関係条例の一部改正といたしまして、この条例改正に伴いまして、職員の勤務時間、休暇等に関する条例につきましても、育児短時間勤務をする職員の勤務時間等に関する事項を定めるものでございます。

以上、2 件の条例の改正案につきましては、同意回答をいたしたいと考えてございます。

なお、本日報告させていただきました 3 件の協議案件につきましては、来る 2 月 21 日開催予定の平成 20 年第 1 回石狩湾新港管理組合議会定例会に諮られる予定でございます。

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

平成 19 年度補正予算繰越金の内訳について

今、説明していただきました平成 19 年度の補正予算並びに 20 年度予算にかかわってお聞きしたいと思います。

19 年度の補正予算で繰越金の説明がありましたが、この内訳を教えてくださいと思います。

(港湾)港湾整備室主幹

繰越金 1 億 600 万円の内訳でございますけれども、まず歳出でございますが、議会費や総務費では事務経費の節約ですとか、除雪費の減、その他施設管理の委託料の入札差金、それから港湾建設費では工事費の入札差金、公債費では一時借入金の利率の減など、予算に対して約 6,300 万円の不用額が発生してございます。

それに対して、歳入ではひうら丸の売却収入や各種使用料の増、雑入などで、約 4,300 万円の収入増があったことによるものと聞いてございます。

新谷委員

歳入の方ですけれども、使用料はどのくらいなのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

使用料の増額分といたしましては、約 180 万円になってございます。また、ひうら丸の売却経費といたしましては、4,000 万円となっております。

新谷委員

次に使用料の減額、平成 19 年度も減額していますね。それから、20 年度もさらに 19 年度の当初予算よりも 5,500 万円、これは大きな減だと思うのですが、この理由というのはどういうことですか。

(港湾)港湾整備室主幹

まず、平成 19 年度の補正につきましては、上屋使用料ですとか、ひき船使用料、それからコンテナ関連の荷役機械関係の使用料の減が響いてございまして、約 5,100 万円の減額につながってございます。

また、20 年度の減額につきましては、19 年度当初の使用料に対して、おおむね今説明いたしました使用料が減額になってございまして、19 年度の実績から見込んだという結果で、5,000 万円ほどの減額というふうになってございます。

新谷委員

石狩湾新港管理組合の起債償還予定額について

それでは、次に石狩湾新港管理組合の起債償還の推移についてお知らせください。

(港湾)港湾整備室主幹

今後の石狩湾新港管理組合の起債の償還予定額でございますけれども、まず 3 工区の元金償還が始まった平成 18 年度から説明させていただきたいと思います。

18 年度から 20 年度までは、その 3 工区の元金償還が始まっていることで、元利金債による借入れをした上で返済することになってございまして、金額についてはおおむね 45 億円から 46 億円で推移してございます。21 年度から 23

年度につきましては、25億円から21億円まで漸減していく。24年度から29年度までにつきましては、19億円から10億円まで漸減していくという推移になってございます。また、30年度以降につきましては、10億円を切る形で漸減していくという形になってございます。

新谷委員

それで、3工区の起債償還については、10年先送りするという事ですから、今だんだん少なくなっていく中で、平成28年度からまた急に増えることになりますね。これは平成28年度、29年度、30年度とそれぞれ幾らになるのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

ただいま推移を説明したものを基におおむねの金額でございますが、10年後の平成28年度までに3工区が売れなければ、元利金債の返済が始まります。それが、今、委員が御指摘のように、28年度、29年度、30年度と20億円以上の金額が上乘せになるということで、おおむね28年度につきましては、ほかの起債が一切付加されないということ为前提にして考えますと、単純にいきますと、34億円程度、29年度には33億円程度、それから30年度には32億円程度という形に膨れ上がるものと想定されます。

新谷委員

今、説明があった中で、3工区以外にその他の事業がないものとしての金額だったのですが、これに防波堤の3年据置き、その返済がかかってきて、それは幾らになるかわかりませんが、いずれにしても、ようやく10億円台になってやれやれというときに、また平成28年度、29年度、30年度と大きなお金を払わなければいけないということで、大変になると思うのです。

防波堤についてはまだわからないのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

防波堤につきましては、今後、事業の進め方等によりまして、今年度を下回るだろうと考えております。

新谷委員

そのときはまた聞きますけれども、その3工区なのですが、まず基本的なことをお聞きしたいと思います。今、3工区の売却済みは0.4ヘクタールということですが、そもそものこの売却予定の面積、それから1平方メートル幾らで売り出しているか、まずそれをお聞きします。

(港湾)港湾整備室主幹

3工区の全体面積から道路等を引いた売却予定の総面積が16.5ヘクタール、そのうち0.4ヘクタールが既に売却されている状況でございます。現在の1平方メートル当たりの単価につきましては、約5万円と聞いております。

新谷委員

そうしますと、単純に5万円を掛けた場合、82億5,000万円と計算できるわけですが、3工区の造成事業費は幾らだったのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

3工区の整備事業費でございますけれども、4か年でやってございまして、全体事業費が66億7,500万円となっております。

新谷委員

それで、今後の売れる見込みというのはどうなのでしょう。

(港湾)港湾整備室主幹

売却見込みでございますが、昨年から新聞報道にもあったように触手を伸ばしている企業も出ているかと思いますが、現在、石狩湾新港管理組合では売却のための交渉を鋭意進めているという状況でございます。現段階ではいつ売れるとか、どのようなところで売れるというようなことは、私どもから答弁できる状況にはございません。

新谷委員

交渉中であるけれども、全然見通しはついてはいないと、そういうことで、この 3 工区が売れる見込みがないということで、財政負担だけはしっかりと重くのしかかってくる、こういうことが言えると思います。

石狩湾新港港湾計画と取扱貨物量について

次に、港湾計画と取扱貨物量についてお聞きします。

何度か聞いてきましたけれども、初めに石狩湾新港が開発されるときに、石狩湾新港地域開発計画で示されていた港湾計画の取扱高、これは1,300万トンだったと思うのですが、平成 9 年に改定されております。それで、その平成 9 年に改定された取扱高と、それから平成 9 年以降、平成10年から18年までの取扱高を教えてください。

(港湾)港湾整備室主幹

今、委員がおっしゃいました当初の港湾計画の貨物量でございますが、1,030万トンでございます。なお、平成 9 年の改定時の計画貨物量につきましては、660万トンでございます。現在、手持ちの資料では、平成10年が237万トン、11年262万トン、12年239万トン、13年344万トン、14年328万トン、15年336万トン、16年329万トン、17年349万トン、18年345万トンとなっております、この平成10年から18年までの間の最高値は、平成17年の349万トンとなっております。

新谷委員

平成17年が最高で、それでも計画の半分ちょっと、約53パーセントぐらいです。計画とかなりかい離があるわけですが、今後増える見込みというのはどのようになっていますでしょうか。

(港湾)港湾整備室主幹

ただいま答弁させていただきましたのは、平成18年までの実績でございます、平成19年の丸々 1 年間は、一昨年12月に供用開始されましたマイナス14メートル岸壁で扱っているチップが大幅に増えるというふうに考えてございまして、今後はそれ以外の貨物につきましては、今のところ景気動向によりまして増減があるかと思いますが、とりあえず今のところチップが、かなりの増加につながっていくだろうというように考えております。

新谷委員

チップが増えるということですが、実際には先ほど説明がありました平成20年度の使用料は減額しております。ですから、どれだけの利用が見込めるのか、全く見えない、こういうことが言えると思います。

それで、マイナス14メートル岸壁、当初計画は今のチップと、それから北海道電力の火力発電の石炭の運搬が予定されておりました。これがさっぱり現れていないのですけれども、利用はいつになるのか聞いていますか。

(港湾)港湾整備室主幹

当初、マイナス14メートル岸壁の着工時に予定しておりましたヒアリング等によります貨物でございますけれども、チップ、石炭、原木、それから水産品、金属器具と聞いているわけでございますが、現在のところメインの貨物としてはチップで使われているだけでございまして、その他の貨物につきましては、現在のところ、扱われる見込みは立ってございませんが、石狩湾新港管理組合によりますと、鋭意貨物誘致に努めているというふうには聞いてございます。

新谷委員

依然として、このマイナス14メートル岸壁の利用状況がどうなるかということは見えない。努力はしているかもしれないけれども、見えないし、おまけに平成20年度も使用料を減額しているということでは、本当にこの計画に沿ってうまくされていない、こういうことがだんだん見えてくるのです。3 工区についても何点かについて聞きましたけれども、売行きもはっきりしない、負担が重くなる。どこをとってもこの石狩湾新港の計画というのは、過大な計画だったというふうになります。

石狩湾新港地域の小樽市域の分譲率と操業社数について

ところで、こういうことを言うと、背後地があるとおっしゃいますけれども、その背後地なのですが、小樽地域の現在の土地分譲率と操業社数を教えてください。

(経済)三船主幹

石狩湾新港地域の小樽地域の現在の分譲率と操業社数ということでございますけれども、現在、分譲率につきましては、46.9パーセント、操業社数は44社でございます。

新谷委員

半分以下の分譲ということで、徐々に操業社数は増えているようですけれども、この小樽地域への企業誘致について目標というのは立てているのですか。何年度までにこのぐらいは分譲したいとか、あるいは何社を企業誘致したいという、そういう目標はありますか。

(経済)三船主幹

お尋ねのありました何年度に何社といったような目標は定めてはおりません。とにかく1社でも多くということで努力しているところでございます。

新谷委員

その小樽地域の44社の採用状況について教えてほしいのですけれども、44社の小樽市民の雇用状況はどのぐらいか、わかりますか。

(経済)三船主幹

現在44社操業ということで、先ほど答弁させていただきましたが、今、手元にある資料で一番新しいものが平成18年に道が調べたデータがございます。小樽地域の銭函4丁目と5丁目とで1,390名というふうに聞いておりますが、このうち小樽市民が何名、何パーセントということにつきましては、データがないという状況でございます。

新谷委員

ちょっと不確かなことで申しわけないのですけれども、私が数年前に聞いたときには100人に達しておりませんでした。七十何人ということでした。

それで、こういう雇用状況がどうなっているのか、しっかり調べていただきたいと思うのです。やはりできれば小樽市民が雇用されることが望ましいわけですから、調べていただきたいと思います。これは要望です。

それで、この今後の操業の見込みというのはどうでしょうか。

(経済)三船主幹

今後の操業の見込みについてでございますけれども、この年度中ということで申し上げますと、今ちょうど冬の時期でございます。建設もちょっと下火といえますが、なかなか思うように進んでいない状況でございます。操業開始の予定ということでありますけれども、来年度であれば、今確実に決まっているという部分が、石狩湾新港地域に限って申し上げますけれども、3社でございます。この3社のうち1社は現在も操業しておりますけれども、大規模に増設といいますか、新たに自分の敷地の中に新しい工場を新築するというような形でございまして、それを含めて、石狩湾新港地域で3社という見込みでございます。

新谷委員

平成20年度、近間では、3社操業予定ということで徐々に増えてはおりますが、いつまでにどのぐらいという目標は非常に立てづらいということで、これは本当に課題でもありますし、大いにこれやはり税金にもかかわることですから、問題な点だと思います。

それで、前回1月29日開催の経済常任委員会に資料を出していただきました石狩湾新港管理組合負担金等の推移です。これで負担金と市税等収入を見てきた場合に、若干黒字かというふうな感じもあったのですけれども、実はこれに加えて簡易水道事業の繰出金もあるということで、これを入れますと、やはり持ち出し分の方がかなり大きいわけです。昭和53年度から平成18年度までで、黒字になったのは4年だけという状況で、これからもずっとその

負担金が続くのだらうというふうに思うのです。

それで、非常に単純な疑問で申しわけないのですが、こういう状況から脱することができる年度、それはどういうふうに考えているのでしょうか。

(港湾)港湾整備室主幹

今、委員が御指摘のとおり、ここ10年くらいの間、単純に母体負担金と、それから税収を比べますと、黒になったり赤になったりということで、ほぼ同額で推移しているというような状況になってございます。この状況でございますが、やはり母体負担金につきましては、平成20年度は前年度に比べると大幅な3,490万円の減額にはつながりましたが、起債償還が今ピークであるということを勘案しますと、これからさらに母体負担金が減額される要素というのはあまりないだらうというふうに考えてございます。

そういう中で、やはりこれから母体負担金と税金の関係でいいますと、企業誘致が進んで母体負担金が今4億円台でございますけれども、それを上回るような企業誘致が進むことによって、一定程度解消されてくるかというふうに考えてございまして、ただそれがいつになるかと聞かれましても、やはり今の段階では答弁しづらいというふうに考えてございます。

新谷委員

まさにそのとおりだと思うのです。それで、石狩湾新港自体の母体の負担金というのは、ずっと続くわけですが、石狩湾新港そのものよりも背後地に期待をかけている。それではなぜ小樽市に立派な港があるのに、小樽市域に二つの港をつくったのだ、こういうことになってきます。ですから、やはりこういう過大な港は、私は本当に必要なかったと思います。

それで、平成20年度の小樽市の負担金なのですが、およそ3,400万円下がるということですが、このところをもう少し詳しく教えてください。

(港湾)港湾整備室主幹

平成20年度の母体負担金が3,490万円の減額につながった要因を説明させていただきますと、一つには石狩湾新港管理組合における各種経費の節減が挙げられようかと思います。さらに先ほども説明いたしましたが、現在、公債費のピークにあるということございまして、それを何とか母体負担金の減額につなげるために、資本費平準化債、これは港湾整備事業にかかわる起債に該当するわけですが、この資本費平準化債を導入するということが、大幅に母体負担金の額を減らすに至ったというふうに考えてございます。

新谷委員

そうしますと、私たちもこれはこうしたらどうかということはいいましたけれども、後年度の負担になってくるわけですね。これがいつごろからどのようになっていくか、増えていくかということはおわかりですか。

(港湾)港湾整備室主幹

資本費平準化債の導入は一応平成20年度に導入するということが、各母体とも事務レベルの協議の中で合意してございまして、それが母体負担金の減額につながっているわけですが、その後21年度以降につきましては、また今年どうするかということで協議していかなければならないという状況がございまして、この資本費平準化債を導入いたしますと、20年度分に導入した額につきましては、導入した金額を返済期限が30年までということで、この返済期間、利率等につきましては、石狩湾新港管理組合と銀行との間でこれから折衝するというふうになってございまして、これがどのように設定されるかによりますので、現在のところわかりません。

新谷委員

当面は何千万円か楽になるけれども、今後のことはわからないという中では、なかなか厳しいものがあります。

繰り返しますけれども、これまで聞いてきましたが、取扱貨物高も減少しており、しかも港湾の使用料も減少しているし、5,000万円も減額になっている。それから背後地の分譲も約半分にはなったけれども、なかなかそれ

以降のことが見えない。景気の動向も見定まらないという中では、やはり石狩湾新港というのは、過大な施設であり、また私たちが言ってきたように開発自体が過大な計画であった、このように思います。それが今後も市財政を大きく圧迫していく、こういうことは本当に大変なことだということで、当初からこの計画には反対してきましたから、やはりこの点はしっかりと指摘しておかなければならないと思います。

米艦船ブルーリッジの小樽港入港について

ブルーリッジの入港についてです。

1月25日のパース会議のときには、商船でいっばいだということで、小樽海上保安部に対して港湾の使用は困難でありますと、こういうような文書を送っていますね。ところが、2月1日のパース会議では、カナダの小麦船の入港が2月18日に延びたということで、この間の経緯が新聞などにはいろいろと報道されておりましたが、てっきり入港してこないものだと思っていましたから、驚きました。こんなに10日も延びた理由というのは、どういうことですか。

(港湾)企画振興課長

今御質問がありましたけれども、代理店の方から入港が10日程度遅れるという情報がありました。中身は寄港のローテーションが日本国内で3港あるという情報だったのですけれども、その順番が変わったという内容でございまして、その理由については承知していません。

新谷委員

ローテーションというのは、どんなふうになっているのですか。

(港湾)企画振興課長

小樽、函館、千葉なのですけれども、当初の予定でもどこに先に入るかという情報はございませんでした。日本で寄港するという、3港揚げという情報でした。

新谷委員

先にどこへ行ったのですか。

(港湾)企画振興課長

まだその船が入ってきておりませんので、情報はつかんでおりません。

新谷委員

それは、次の金曜日ころにはわかるのですか。

(港湾)企画振興課長

そうですね。来週くらいになればはっきりしていると思います。

(「来週ではなくて今週」と呼ぶ者あり)

今週ですね。

新谷委員

私たちが市の中でどのような話をしているかというのはわかりません。だから、新聞報道などによることも大きいのですけれども、新聞報道ではこの入港に対して、市の幹部は、入港日程は簡単にずらせないと、こういうふうに言っているということで報道がありました。それなのに、10日も延びるといのは非常に不自然だと思いませんか。

(港湾)企画振興課長

新聞にどのような記載をされているかは承知していませんけれども、現実問題として10日遅れたというのが事実でございます。

新谷委員

この間も言いましたけれども、港湾部は船を入れることだけ考えていけばいいというものではないと思います。

す。それで、2月1日即日で、岸壁手配が必要であれば、再度文書でお知らせくださいと、小樽海上保安部に直ちに連絡しましたね。当然、市長とも話をしてそういう手配になったのだと思いますが、この間、商船が入って入港できない。けれども延びるのだというのは、圧力があつたと思えませんが。これはどうして直ちに連絡するということになったのですか。

(港湾)企画振興課長

当初、バースがバッティングするということで手配が困難であるという通知を差し上げましたけれども、あいたということであれば、当然通知するのが常識的な問題だと私は思っております。

新谷委員

総務部に聞きましたら、今回のブルーリッジ入港に関する反対とか賛成とかの意見が、8日までに326件ありました。そのうち賛成は1件だけで、325件が反対、または抗議の文書です。港湾部として、このことをどういうふうに考えますか。

港湾部長

米艦船の関係については、何度となくありまして、その都度やはり市に対してはいろいろな御意見が寄せられておりますし、また中には同じ団体のいろいろな支部から圧倒的にどつとファックスで送られてくるとか、そういうこともありますから、取組がいろいろあるのだらうというふうには思っておりますので、私どもとしては単純にその300幾つのうちの1との関係だというお話ですけれども、それをもってしてどうこうということは、なかなか申し上げにくいというふうに思っています。

新谷委員

沖縄ではまた米軍が事件を起こしました。今回、米兵が小樽に上陸して、何も問題がなかったのでしょうか。

(港湾)企画振興課長

昨日、出港いたしましたのですけれども、私も現場で代理店関係の方と話しましたけれども、今のところそういう話は全く聞いてございません。

新谷委員

なかなか答えにくい部分もあるというのはわかります。でも、これは入港させるかどうかというのは、小樽市の三つの条件、それをクリアしていればいいということですが、一つについては前も言いましたけれども、事前協議の対象になっていないというのは、それは密約があつてそうしなくてもいいということになっておりますし、こんなふうを考えていたら悪いのですけれども、施設使用料が入ればいいという問題でもないし、やはり小樽市が議会として全会一致で1982年に非核港湾都市宣言をしていますし、それに小樽港が米艦船の入港が一番多いということで、やはり港湾部としてもこういうことをしっかり考えて対処していただきたい。あとは別の機会に市長に聞きます。

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

石狩湾新港地方港湾審議会について

前回の1月29日に経済常任委員会が開かれまして、この結果を基にして石狩湾新港地方港湾審議会が開催されたと思うのです。それについてどういう形になっていったのかということをお願いいたします。

(港湾)港湾整備室主幹

1月29日の当委員会で説明いたしました、地方港湾審議会が1月31日に開催されてございます。地方港湾審議会におきましては、最初、会長がまだ定まっていなかったもので、会長が決まった後、港湾計画の一部変更

ついてが議題にされたわけでございます。その議案につきましては、二人ほど質問があったように記憶してございますが、諮問したとおり合意されまして、後ほどいわゆる答申するというので会長の方から報告があり、閉会となったというような状況でございます。

大竹委員

石狩湾新港の貨物の推移について

まず、石狩湾新港の貨物の推移ということなのですが、これにつきましては輸入、輸出、それと貨物の移入、移出という形の中で、最近、これは全体量については平成19年7月2日の委員会資料で出されておりますので、手元でございますけれども、今の分類した中でどういう形になっているかをお知らせ願いたいと思います。

(港湾)港湾整備室主幹

推移ということで御質問がございましたので、過去3年間の輸出、輸入、移出、移入、合計という形で3年分を答弁させていただきます。

まず、平成16年、輸出32万7,000トン、輸入38万2,000トン、移出6万3,000トン、移入251万9,000トン、合計329万1,000トン。17年、輸出41万5,000トン、輸入35万3,000トン、移出4万1,000トン、移入267万6,000トン、合計348万6,000トン。18年、輸出38万5,000トン、輸入44万8,000トン、移出2万6,000トン、移入258万9,000トン、合計344万8,000トンとなっております。四捨五入の関係がございますので、数字が合わないと思いますが、そのような形になってございます。

大竹委員

そういう中で、絞ってお聞きしたいのですが、これは確か平成11年から12年ころに、石狩湾新港に食肉関係の検疫を認めるという動きがあったと思うのですが、今答弁されたような中で、食肉の輸入について、輸出はたぶんないと思うのですが、どういう数字になっているかお知らせ願います。

(港湾)港湾整備室主幹

石狩湾新港でいわゆる食肉、小樽港で扱っていたマトン、これが石狩湾新港で扱われた年は平成18年からになってございます。この経過でございますけれども、石狩湾新港には平成9年からコンテナ船が入ってございました。当時マトンにつきましては、在来船で運んでおりましたが、コンテナ化によりまして小樽港では13年をもって扱ってございませぬ。逆に新港の方でコンテナに積まれたマトンが扱われております。この数量でございますが、平成16年から18年は多少増減がありますが、16年で1万2,000トン程度、17年では8,000トン程度、18年では5,000トン程度というように推移してございます。

大竹委員

これもだんだん減ってはきているのです。これはすべてコンテナということで、移入もあろうかと思うのですが、今お答えになったのは輸入だけですか。

(港湾)港湾整備室主幹

輸入でございます。

大竹委員

移入はないのですか。以前からありましたように、横浜港でおろされて、それが国内で移入されてくる、コンテナであってもそういうことがあったと思うのですが、それはないのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

船での移入はございません。

大竹委員

そういう中で、平成16年、17年、18年とだんだん減ってきています。そういうことで、苫小牧港のことはわからないと思うのですが、逆に向こうが増えているということがあろうかと思えます。これは以前小樽港で持っ

ていた検疫を石狩湾新港に認めさせるということがあって、このことがあったと思うのです。その後、苫小牧港で同じような動きがあって、検疫があそこできるという形にしたことによって、このような状況になってきたのではないかと思うのです。そうしますと、やはり石狩湾新港といえども、小樽市も母体という形で一緒にやっているということを考えますと、やはり日本海側のこういう食肉の移入ということに対して、ポートセールスをしながらそういう面をきちんとやりながら、この輸入量も増やし、移入量も増やすということに取り組んでいかなければならないのではないかと思うのです。今まで小樽港で平成12年まではやっていましたけれども、13年からはもう全然なくなってしまった。でも、加工業者は小樽市内にあるわけです。そういうことを考えたときに、これから向かっていく方策として、石狩湾新港に対してもそうですし、小樽港としてもどのように考えていくのか、その辺の考えをお聞きしたいと思います。

(港湾)企画振興課長

現在、マトンにつきましては、ニュージーランドから韓国の釜山で積み替えられまして、石狩湾新港、苫小牧港と、こういったのが道内の流れかと思えます。そのうち一部苫小牧港からは、保税輸送で直接小樽の冷蔵庫に入っているという量も何千トンがあると承知しております。それで、小樽港の場合は先ほど言いましたけれども、韓国のトランシップではなくて、中国直行便ということになっておりますので、何とかこの中国でのトランシップで再び小樽港に揚げられないかということで、船社の方などでは研究しているのですけれども、なかなか中国のトランシップが現在難しいというような状況にありまして、これからも研究を深めて少しでも小樽港へそういった貨物が増えるように取り組んでいきたいと考えております。

大竹委員

今のことにも関連するのですが、小樽港が検疫港であるというその形、これは長い目で見ますと、実績があるなしでもって、先々の問題が出てくよと思うのです。今のところ平成13年からまるきり入っていないとしますと、今後食肉の検疫というのは、外される可能性だってあるのではないかとそういう心配をするわけです。そうしたときに、やはり小樽港にもコンテナで入るようなそういう手だてをしておかないと、今まで小樽の業界がいろいろ努力してきたことが、結局小樽港として機能しなくなるということがあっては、やはり以前いろいろな形で努力されてきた先達の方たちにも申しわけない部分も出てきますから、また業界としてもいろいろ考えなければならぬと思いますので、その辺についてはどのようにこれから先持っていこうとするのか。要するに検疫については実績がなくてもいいのかどうか、これから先どうするのかという問題についてはいかがですか。

(港湾)企画振興課長

実績という点につきましては、非常に積み上げていかなければならないものと思っています。現在、中国からのコンテナで羊肉ではないのですけれども、鳥肉等そういった食肉も扱っておりますし、先ほども言いましたけれども、苫小牧港からの保税輸送でこちらの方に来ているというのもございますので、そういった実績を絶やさないように努めていかなければならないというふうに考えております。

大竹委員

保税輸送にすること自体は、小樽港で検疫しているという実績とみなされるのですか。

(港湾)企画振興課長

検疫は苫小牧港でございますので、あくまでも税関統計上の食肉の統計という数字にはなってございません。

大竹委員

だから、先ほど聞いた中で一つ答弁されていないのですけれども、そういう小樽港がみずから輸入をするという、そしてまた検疫をするという実績がなくなることが将来の検疫という権益の問題について、どのような形になってくるのか、お答えを願います。

港湾部長

平成13年もわずかには小樽港に入って、それが最後ということになっているのですけれども、もともとニュージーランドから入っていたものが、やはりいろいろなコストや物流の関係でもって釜山に入れて、そこで加工して、冷凍コンテナという格好へと方法が変わってきたというのが、日本とニュージーランドとの食肉等の扱いの非常に大きな変化だったわけですが、それはもう御承知だと思うのです。そういった中で、石狩湾新港は韓国とのコンテナ航路を持っていますし、それから苫小牧港というのは韓国もある。一方小樽港は、今言いましたように、中国航路があるものですから、平成16年のいろいろな動きが起きたときも、最終的には苫小牧港の食肉検疫指定ということはやむなしという判断になったのですけれども、そのときから小樽市としては、業界ともども、やはり今中国コンテナをマトンの関係でも活用できないのかと、今、企画振興課長が申し上げましたけれども、そういう努力をその際にいたしました。しかし、なかなかやはり難しい事情があるものですから、すぐにとは参らないということで、今に至っているわけです。

そういうことで、直に韓国との定期コンテナ航路でも結ぶことができれば別ですけれども、本来小樽市は、今、中国とのコンテナ航路の拡充と物流の増ということで懸命に取り組んでおりますから、そういった中で直に中国から経由して小樽に入ってくれば、検疫指定というこの従来の我々の権益というものは確保できるわけですから、必ずしもあきらめるとかということではありません。引き続きやはり頑張ってもらいますし、それから今実質的に検疫は苫小牧港で行っても、通関は小樽港でということで、小樽市域内の冷蔵庫などに羊肉が保管されまして、それで市内の業者がそれを加工して販売するという、そういうルートもあるわけですから、いずれにしてもそれはそれで確保する。それから、引き続き既存のコンテナ航路の中で、それが実現できないかということは懸命に努力はしていかなければならない。御提言は真しに受け止めたいというふうに思っております。

大竹委員

今1点、中国とトランシップという関係の中でもって入れることができると言っていましたが、私が記憶している問題があるのですけれども、中国との関係の中で口蹄疫の問題がありましたね。その辺と今の羊肉も含めて食肉の関係の中で、現在はどのようになっているのですか。

港湾部長

現状ちょっとその辺は把握してございません。ただ、平成16年のときは確かにその辺の議論もありまして、いろいろやはり難しい問題の一つとして、それが上がっていたというのは確かにございました。

大竹委員

それで、その口蹄疫の問題が解除されたのなら、何も問題がないのです。ですから、オーストラリアあるいはニュージーランドから中国経由でもって入ってくるのも可能なのですけれども、口蹄疫の問題があると、寄って荷物をあけるかあけないは別にして、それ自体が許されないという、これが一つの国際法上あるのかと思いますので、その辺が今聞いたら、なっているようなないような答弁だったのものですから、いつかと思ったのです。

港湾部長

その辺も含めまして、十分調査して実現の可能性があるとということであれば、引き続き我々が今のコンテナ航路の利用という面でも、十分努力していきたいというふうに思っております

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

ありません。

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

外国艦船との関係について

石狩湾新港の関係につきまして、今いろいろな委員の方からも質疑がありましたけれども、小樽市の厳しい財政の中から、これは負担率があらかじめ決まっているとは言いましても、石狩湾新港管理組合負担金というのは極めて大きなウエートを占めているということで、今後少しでも赤字を解消していくためにいろいろな努力をしていかなければならないというのは言うまでもありません。そうした中で今回の米海軍イージス艦の問題とブルーリッジの入港という問題は、市民に極めて重大な不信感をもたらす、これは小樽市が責任を負うべき問題ではないかもしれませんが、非常にそういう意味では不信感といいますか、一般的にも北海道新聞社の社説にも自治体の声がなぜ届かないのかという厳しい指摘もありました。そういう点について、小樽港の港湾管理者としてどのような印象を持っているのか、お答え願いたいと思います。

港湾部長

この外国艦船との関係について、日本国民そのものが非常にデリケートな感情を持っているというのは事実だと思うのです。それは小樽市民の方々にとっても、そのような感情というのはあるのだろうというふうに思います。先ほどの御質問にもありまして、いろいろな直近の事件などがありまして、やはり余計市民感情を逆なでするようなことですので、そういったものについては、それはもう米軍人であるかを問わず、あってはならないことですので、ああいったものは本当に到底許されないことと、我々は当然思わなければいけないことだと思っています。

一方、今回の問題につきましては、港湾管理者としては、どうしても外交・防衛が国の専管事項という中では、我々はそれに関与することはできないわけございまして、港湾管理者としてやはりよりどころになるのは、港湾法であり、我々の持つ関係の条例でございますから、その中から判断していくということになったというのが、今回の経過だというふうに我々は考えてございます。いろいろな御意見等がございましょうけれども、常に我々が申し上げているのは、非常に極めて淡々と今回は手をさせていただいたということで考えてございます。

林下委員

それで、今回特にブルーリッジの入港に関して外務省とのやりとりということが、新聞でもかなり大きく報道されておりまして、私どもからすれば、国防は国の専管事項であるといえども、特に外務省がわざわざ小樽市まで出向いてきて、圧力なのか何かわかりませんが、あったというようなことがありまして、そういった経過も含めて、この場で明らかにしていただくことが、市民のためにもなるのではないかとこのように思いますので、その間のやりとりという部分で、明らかにしていただきたいと思います。

(港湾) 企画振興課長

米艦船と商船のバッシングということを港長に通知しまして、その後、港湾部といたしましては、外務省から2度ほど問い合わせを私が直接受けたところでございます。その内容につきましては、商船とのバッシングの状況ですとか、そのバッシングしている船舶の諸元といいますか、大きさとか、どこから来るのか、積荷は何なのか、あるいは小樽港におけるその他の係留施設の能力の関係、ほかに受け入れるところがないのかとか、あとは商船優先と小樽市は言っているのだけれども、基本的なスタンスはどのようなところにあるのか、そういったようなやりとりをさせていただきました。私個人としては、実際にその話をしまして、委員が御指摘のようなものは全然感じていないというのが状況でございます。

林下委員

圧力は感じなかったという解釈だったというふうな答弁なのですが、それでは外務省というのは、この港湾施設の使用に関して、いかなる権限で小樽市に対してそういうことを求めてきたのかというのは、それはどう受け止めていますか。

( 港湾 ) 企画振興課長

米艦船の手配は、もちろんその日米地位協定という日米の条約に基づく協定がございますので、それを主務にしている外務省が、バッティングしてパースがないということでありますから、どうしてもできないのだろうかということを情報収集に努めたということは当然の行為だと私は考えておりまして、逆に相手方の方が過剰反応をした、そういったような印象を持っております。

林下委員

私はマスコミも決して過剰反応だというふうには思っていないのですが、やはり市民感情からいっても、もっと常識的にそこまでして市長が本当に言ったかどうかわかりませんが、商船をわざわざどこまで入れるのなら、軍港だということまで言わしめる結果になっているということは、非常に私どもの感覚からすれば、ちょっと異常です。ですから、ぜひ小樽市としても、今後そういうような場面にはき然と対応していただきたい。しかし、率直に言って、岩国市の例などを見ますと、いろいろなやりとりの中で補助金が削られるとか、あるいはいろいろな圧力があるということは、理事者の皆さんが圧力を感じないと言っても、現実にはそういうことが起きているわけですから、そういう意味でやはり地方の自治権を守っていくという立場で、ぜひこれからもき然とした対応をしていただきたいということをお願いして終わります。

港湾部長

私どもは終始、それから首尾一貫して、市長が従来から申し上げております、人から何と言われようと三原則というのがございまして、その判断に照らしてどうかということやってきたわけです。今回も全く何らそれに変わりはございません。ですから、し意的に入れる、入れないということではございませんし、対外的にもやはり商船が優先だというのは、これも従来から申し上げております。私も外務省北米局日米地位協定室長がお見えになったときにお会いしましたが、これはもう何度も申し上げました。ですから、いついつその寄港の申出をしたのだからとか言われても、私どもとしてはその接岸可能な岸壁に商船の接岸予定と荷役があるということがわかれば、それを優先するという、この姿勢は変わりませんということを申し上げておりますので、これからもその姿勢は変わることはないと思います。ただ、それがあけば、入れないというのは、逆にそれは取扱いに平等さを欠くこととなります。ですからあきましたというふうにお知らせもして、改めてまた手配を願いたいというのであれば、それは可能ですということやらせていただいたということでございます。

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。