

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

総務常任委員会会議録			
日 時	平成 25 年 2 月 14 日 (木)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 2 時 40 分
場 所	第 2 委員会室		
議 題	継続審査案件		
出席委員	前田委員長、秋元副委員長、成田・小貫・鈴木・上野・ 林下各委員		
説明員	総務部長 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: right;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、成田委員、林下委員を御指名いたします。

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。

「石狩湾新港管理組合の協議案件について」

○（総務）企画政策室山本主幹

平成24年度石狩湾新港管理組合一般会計及び港湾整備事業特別会計補正予算並びに平成25年度石狩湾新港管理組合一般会計及び港湾整備事業特別会計予算について、管理組合から2月7日付けで協議がありましたので、説明いたします。

資料1-1をごらんください。

平成24年度一般会計補正予算（第1号）ですが、まず歳出から説明いたします。

総務費は、総務管理費について、人件費の減などで213万6,000円の減額、港湾建設費は、国から示された事業費の減額等に伴い、国直轄事業負担金が3,891万5,000円の減額、補助事業費が521万8,000円の減額、単独事業費が136万2,000円の減額となり、合計で4,549万5,000円の減額、続いて、公債費は、利率の確定により103万7,000円の減額、諸支出金は、特別会計への繰入金について7,017万円の減額を行うものです。

次に、歳入ですが、分担金及び負担金の前に、使用料及び手数料については、使用料を371万4,000円の増額、国庫支出金については、補助事業費減額に伴い、国庫補助金が173万2,000円の減額、繰越金については、前年度決算による剰余金で4,712万2,000円の増額、諸収入は、雑入で136万2,000円の減額、組合債は、港湾整備事業債の借入れについて3,570万円の減額を行うものです。分担金及び負担金は、歳出の合計額から歳入の使用料及び手数料以下の合計を差し引いた額となりますので、1億3,088万円減の20億7,108万円となります。

これらにより、歳入歳出合計とも、現計予算に比べ1億1,883万8,000円を減額し、予算総額を26億8,486万9,000円に補正するものです。

次に、繰越明許費についてですが、補助事業費について1億1,100万円を設定しようとするものです。

なお、下の欄は、参考として歳入負担金の内訳を記載しておりますが、各母体からの負担金は、1億3,765万2,000円減の20億972万8,000円となり、そのうち小樽市の負担金は、2,294万2,000円減の3億3,495万4,000円となります。

また、港湾工事受益者負担金として、廃棄物処理用地に受け入れる土砂の負担金は677万2,000円増の6,135万2,000円となります。

次に、資料1-2をごらんください。

平成24年度港湾整備事業特別会計補正予算（第1号）について、まず歳出ですが、総務費は、総務管理費について、人件費の減などで253万3,000円の減額、公債費は、利率の確定に伴い5,757万5,000円の減額を行うものです。

次に、歳入ですが、使用料及び手数料は、使用料で824万4,000円の増額、財産収入については、財産運用収入で181万8,000円の増額、繰入金は、この特別会計の収支不足分を一般会計から繰り入れているもので、7,017万円の減額を行うものです。

これにより、歳入歳出合計とも6,010万8,000円減額し、予算総額を10億1,950万3,000円に補正しようとするものです。

次に、資料1-3は、24年度の港湾関係事業について、当初予算額と国の配分額、最終予算額を比較した表となっております。

資料1-4については、これらの24年度の施工予定の位置図となっております。

次に、資料 2-1 をごらんください。

平成25年度一般会計予算についてですが、まず歳出から説明いたします。

議会費は、国内港湾事情調査費の増により、対前年度81万6,000円増の982万9,000円、総務費は、人件費の減額などにより、対前年度334万4,000円減の3億7,177万6,000円、港湾建設費は、国直轄事業負担金では対前年度1億4,500万円の減、補助事業費では2億1,000万円の増、単独事業費では862万9,000円増、合計で対前年度7,362万9,000円増の7億7,959万2,000円となっております。公債費は、償還金の減額により、対前年度6,175万8,000円減の11億5,623万1,000円、諸支出金は、一般会計から特別会計への繰出金として、対前年度1,189万7,000円減の4億8,322万5,000円、予備費は、前年度と同額の50万円となっております。

次に、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は、対前年度133万3,000円増の4,844万1,000円、国庫支出金は、建設工事に係る国からの補助金ですが、対前年度8,714万円増の1億8,234万円、道支出金は、港湾統計の委託金ですが、対前年度3,000円減の20万3,000円、繰越金は、前年度と同額の1万円、諸収入は、対前年度136万2,000円減の6万1,000円、組合債は、港湾整備事業債の借入れで、対前年度3,050万円増の4億8,830万円となっております。分担金及び負担金は、歳出の合計額より歳入の使用料及び手数料以下の合計額を差し引いた額となりますので、対前年度1億2,016万2,000円減の20億8,179万8,000円になります。

これにより、歳入歳出とも、前年度に比べ255万4,000円減の28億115万3,000円を予算総額とするものです。

なお、下の欄は、参考として歳入の負担金の内訳を記載しておりますが、各母体からの負担金は、対前年度6,558万2,000円減の20億8,179万8,000円となり、そのうち小樽市の負担金は、1,093万円減の3億4,696万6,000円となります。

また、港湾工事受益者負担金として、廃棄物処理用地に受け入れる土砂の負担金は、北海道ガス株式会社からの土砂受入れ完了に伴い、25年度は予定しておりません。

なお、次の資料 2-2 については、一般会計の科目別の主要な事項を示しております。

次に、資料 2-3 をごらんください。

平成25年度港湾整備事業特別会計予算についてですが、まず歳出から説明いたします。

総務費は、大型荷役機械施設管理費などの増により、対前年度279万7,000円増の2億4,973万7,000円、公債費は、港湾整備事業債の償還費の減により、対前年度1億2,060万4,000円減の7億1,156万7,000円、予備費は、前年度と同額の50万円となっております。

次に、歳入について説明いたします。

使用料及び手数料については、対前年度458万円増の3億7,154万9,000円、財産収入は、土地貸付収入で対前年度149万円減の1万円、繰入金は、この特別会計の収支不足分を一般会計から繰り入れているもので、対前年度1,189万7,000円減の4億8,322万5,000円、諸収入については、前年度と同額の2万円、組合債については、資本費平準化債の借入額の減で、対前年度1億900万円減の1億700万円となります。

これにより、歳入歳出とも、前年度に比べ1億1,780万7,000円減の総額9億6,180万4,000円となります。

なお、次の資料 2-4 は、特別会計の科目別の主要な事項を示してありまして、資料 2-5 については、地方債について起債の目的と限度額を、また一時借入金の借入額の最高額を会計ごとに設定しているものです。

また、資料 2-6 は、昨年 9 月 19 日に当委員会で報告いたしました平成25年度石狩湾新港湾関係事業予算要求(案)を、24年度最終予算額と比較した表になっており、資料 2-7 については、25年度施工予定の位置図となっております。

以上が石狩湾新港管理組合の24年度補正予算と25年度当初予算の概略ですが、市といたしましては、以上の協議案件について、それぞれ同意回答いたしたいと考えてございます。

○委員長

これより質問に入ります。

なお、順序は、共産党、自民党、公明党、民主党・市民連合、一新小樽の順といたします。

共産党。

---

○小貫委員

◎石狩湾新港への入港船舶について

平成23年石狩湾新港統計年報が石狩湾新港管理組合のホームページに掲載されていたのですが、それによると、22年まで新港への入港船舶隻数が減少傾向にあったのですが、23年から回復しています。24年はどういった状況だったのか説明してください。

○（総務）企画政策室山本主幹

隻数で申し上げますと、暦年になりますけれども、平成23年、年間で1,372隻、24年につきましては、速報値で1,460隻ということになっております。

○小貫委員

平成24年も23年に比べて多少伸びているのですが、回復している主な要因としては、どのようなことが考えられているのかお聞かせください。

○（総務）企画政策室山本主幹

平成22年から船舶数が増えているということなのですが、その要因としましては、石油製品や、主に建設資材などで使われる砂、砂利、東北復興のための資材、これらの取扱いの増により、内航船が増えてきたということで聞いております。

○小貫委員

内航船が増えているということでした。

同年報によると、コンテナの個数が年次別に出されているのですが、その中で多くのコンテナが空のまま輸出されている現状があります。平成23年の数字を見ますと、1万414TEUが中身の無い状態で輸出されているのですが、先ほど、24年速報値ということをおっしゃっていましたが、24年はどうだったのかお聞かせください。

○（総務）企画政策室山本主幹

平成24年のコンテナの空で輸出しているものについてなのですが、23年については、先ほど委員がおっしゃった1万414TEU、24年については1万1,306TEU、これも速報値でこのような数字になっております。

○小貫委員

多少増えているのですが、空のまま出ていくというのは、もったいない状況だと思うのですが、これを改善していく方法について、今、どのようなことが計画されているのか、押さえていましたらお聞かせください。

○（総務）企画政策室山本主幹

コンテナに限ったことではないのですが、このコンテナは外貨ということで、外貨の取扱量の取組として、東京での説明会、企業へのポートセールス、このようなことを管理組合としてやってきているということですので、今後も長期的な取扱量の増加の取組を積極的に行っていきたいということで、管理組合からは聞いてございます。

○小貫委員

営業に頼るしかないというのが現状だと思うのですが、その中で小樽市の負担金を減らしていくには、一定程度収益を上げていかないとやはり大変なわけですし、その辺の取組の強化というのは、私たちとしても要望したいと思います。

平成23年に、石狩湾新港がLNGの日本海側拠点港に認定されました。このことは昨年、当委員会で鈴木委員が

取り上げていたのですけれども、拠点港選定にかかわるこの間の事業の経過について説明してください。

○（総務）企画政策室山本主幹

石狩湾新港が日本海側の拠点港に選定されたというのは、今、委員もおっしゃった LNG に関してということなのですが、まず、管理組合の事業としましては、平成24年度の事業で、航路標識の設置ということで、LNG 船の入港にかかわって、安全強化のための航路標識を設置しております。また、当然、北ガスで工事を行っているのですけれども、民間事業ということで、ドルフィンの建設、また、ドルフィンの前面の泊地しゅんせつ、そして、本体の LNG 基地の建設が施工されてきております。

○小貫委員

拠点港に選ばれたということなのですから、LNG の昨年の輸入は、いつから開始されて、どの程度あったのかお聞かせください。

○（総務）企画政策室山本主幹

LNG の輸入につきましては、平成24年10月に第1隻目が入りまして、年内で2隻入っております。2隻の合計で19万2,637フレートでございます。

○小貫委員

ということは、1隻10万フレートぐらいということなのですから、LNG が、そうやって拠点港になって石狩湾新港に入ることによって、それなりに収益というのは入るものなののでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

LNG 船につきましては、公共岸壁ではなく民間のドルフィンに着けるということで、岸壁使用料などは入ってきません。ただ、船が入るということで、入港料、それとひき船を使用しますので、使用料、これらの収入が増ということになっております。

○小貫委員

ということは、昨年2隻ということだったので、今後そういった船が増えていくというところで、何か目標値という見通しというのは、どういったものがあるのか説明してください。

○（総務）企画政策室山本主幹

LNG に限ってなのですから、平成24年度で、3月までで4隻、昨年2隻入って今年も2隻、合計で4隻と。25年度については、予算計上するときには8隻入港する予定ということで見込んでおります。

○小貫委員

それで、管理組合の、日本海側拠点港の形成に向けた計画書と、今後の取組として、地元自治体と一体となった LNG 利用企業の誘致の推進があるのですけれども、小樽市として、関連した事業というのは、どのようなものを考えているのか説明してください。

○（総務）企画政策室山本主幹

現在、市独自の事業というものを考えているというものではないのですけれども、今回、LNG の機能に係る日本海側拠点港ということで選定されておりますので、北海道電力の LNG 火力発電所が計画的に建設されるよう、市としても応援していきたいと考えております。

○小貫委員

管理組合がこうやって地元自治体と一体に、ということで計画を出しているわけなのですから、管理組合から具体的に何か話があったということは今までないのでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

この計画については事前に管理組合からいただいておりますので、中身については承知しています。ただ、具体的に、では何をしたいのかというのは、まだ打合せなどはしていない状況でございます。

○小貫委員

LNGの拠点港となったからには、やはり大いに生かしていきたいと思うのですが、その中で、先ほどもあったように、火力発電所があそこの地域にできるということです。今、泊原発が停止していて、北電は苫小牧に緊急の電源としてディーゼル発電機82台を設置しています。ところが、燃料は軽油となっています。私たち日本共産党としては、泊の再稼働は反対ですし、その中で、当面、緊急電源やこういった火力発電所での対応で乗り切っていくということを提案しているわけですが、東北電力の八戸火力発電所の敷地内に設置している緊急電源を、将来LNGにかえていくということを聞いています。石狩湾新港小樽市域にこうやって、どの程度のスパンで実現可能かは調べていないのですが、この火力発電所ができ上がるまで、苫小牧の発電所のディーゼル発電を例えばLNGにかえていくなどして、環境の負担の軽減、また、出力の増強にもなりますし、このLNGの活用というところでも、小樽市から働きかけて原発の稼働をしなくても済むようなことは考えられないのでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

北電のこのディーゼル発電機は、今夏の節電対策ということで緊急的に措置されたものと思われまますが、それを導入するに当たっては、北電の中で、コストの問題や、調達ができるかどうかなど、いろいろと検討されていると思うのです。その中で、北電の中で十分に検討された結果、こういう形になったと考えております。

○小貫委員

軽油を燃やし続けると一番心配なのが、環境への負荷が大きすぎるというところで、私たちとしては、やはりLNGの火力発電というのは急ぎたいという思いでいます。

◎石狩湾新港管理組合の平成24年度補正予算及び25年度予算について

それで、次の問題に移りますけれども、平成24年度補正予算と25年度予算について伺います。

北防波堤の延長工事についてですが、24年度当初予算で9億円計上されましたが、それが国の配分では1億円となって、今回、さらに国から5億4,000万円が追加配分されるということになっています。なぜ、こういう金額の移動があったのか、主な理由は何でしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

今回、補正予算で5億4,000万円計上している理由なのですが、国の日本経済再生に向けた緊急経済対策に基づきまして、予算配分の見込みとして、北防波堤の整備に5億4,000万円を計上するというところでございます。

○小貫委員

経済対策として、要はばらまきの一種として行われるということです。

それで、現在の工事の状況についてですが、予定の総事業費133億円のうち、既に行われている工事の内容と金額を示してください。

○（総務）企画政策室山本主幹

北防波堤の事業内容なのですが、平成20年度から事業に着手しております。今までの工事内容ですが、本体工事はまだ行っていませんが、調査設計、詳細設計、また、ケーソン、仮置きヤードの設置などの仮設工事、これらの工事などを23年度までに行っておりまして、約4億9,000万円の事業費となっております。

○小貫委員

今回、新たに5億4,000万円計上されたのですが、これで地盤工事を50メートル行うということを知っていますが、そうすると400メートルの地盤工事だけで43億2,000万円使われることになります。これに平成25年度予算の9億円を加えると、どの程度進むと考えられてこの予算なのか、説明してください。

○（総務）企画政策室山本主幹

今回追加された5億4,000万円は、地盤改良50メートル分ということで聞いております。それと、平成25年度予算の9億円につきましては、地盤改良100メートル分と聞いておりますので、合わせて150メートル分ということで聞

いております。

○小貫委員

9 億円をかけてやると、さらに100メートルほど進むということなのですが、このままの計画でいくと、地盤改良が終わって、その工事の合計で幾らかかって、その上にケーソンを設置して幾らかかってなどと、段階ごとに工事があると思うのですが、それぞれの工程でどの程度の予算が必要と見込んでいるのか示していただけませんか。

○（総務）企画政策室山本主幹

全体事業費の金額を工種別に示しますと、まず、地盤改良で32億円、その上に捨て石マウンド、基礎の部分になりますけれども、これで13億円、それと、ケーソン本体に55億円、その上にさらに上部のコンクリートなどを打ちますが、それで6 億円程度ということで管理組合からは聞いております。

○小貫委員

昨年の当委員会で取り上げたのですが、現在のこの14メートルバースの利用について、以前は王子特殊紙株式会社、社名が変更して王子エフテックス株式会社になっていますけれども、この会社のチップ船がほとんど利用しているということが答弁としてありました。平成24年の利用状況はどうだったのでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

平成24年のチップ船の利用状況ですが、暦年ですが、年間で17隻と聞いております。

○小貫委員

昨年はたしか20隻前後だったと思うのですが、荷役作業を行う上で苦情や途中でやめたということはないというのが平成23年の中身だったと思うのです。平成24年は、この17隻がそういった荷役作業がうまくいかなかったとか、波が高くて途中でやめたということはありませんか。

○（総務）企画政策室山本主幹

昨年と同様に今年についても、特にそのような苦情、離れていった、そういう話は聞いてございません。

○小貫委員

北防波堤の延長工事の目的は、島外の防波堤工事もありますけれども、この港湾内の、特に14メートルバースの静穏度を97.5パーセント以上に保つためということで言われています。工事前は静穏度が93.8パーセントだということで、この数字はたしか平成18年までのもので、海象計によってはかったということだったので、昨年8月に海象計が復活したということを知っているのですが、その後のデータはとっているのかお聞かせください。

○（総務）企画政策室山本主幹

海象計のデータについてなのですが、平成22年3月に座礁船によってケーブルが破損されたということで、それから欠損状態が続いておりました。復旧工事を行いまして、24年8月23日から観測が再開されているという状況でございます。

○小貫委員

観測を再開して、その後に得られたデータは、分析に活用されているのでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

データはとっているのですが、既にその解析が始まったなどということについてはまだ聞いておりません。データだけが蓄積されているという形だと考えられます。

○小貫委員

要は、97.5パーセントを保つための工事だけでも、今、実際に荷役作業には影響がないと、そして、工事は静穏度を保つためというよりも国の緊急経済対策のばらまきでやると、こういう予算だということが明らかになってきています。先ほど、地盤の工事が合計32億円だという答弁をいただきました。ところが、今回の補正予算

と平成25年度予算で、合計で150メートル延長すると、それにかかるのが9億円プラス6億4,000万円で15億4,000万円だと、それを400メートルに換算すると、これだけで41億円という計算になると思うのです。そうすると、この事業全体がさらに膨らんでいくのではないかという不安があるのですけれども、この辺については、何か計画の変更という動きはあるのでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

現時点で管理組合から聞いている事業費は、先ほど示した額になっています。ただ今回、例えば平成24年度の補正額での延長の割り返しや、25年度の総事業費に対する延長での割り返しで単価を出しても、実際には、作業船の改造費が1回で済むところを2回に分けなければならないといった状況もあるかと思いますので、一概に単純計算で事業費が膨らむということではないと思うのですけれども、どちらにしましても、地盤改良の事業費はトータルで32億円と聞いております。

○小貫委員

その32億円は、いつのデータで32億円なのでしょう。ずっと変わっていないということなのでしょう。

○（総務）企画政策室山本主幹

今、資料を持ち合わせていないのですけれども、1年か2年ぐらい前の数字です。

○小貫委員

確かに単純計算はできないと思うのですけれども、それにしてもやはり、9億円という額が違って来るわけですから、それが果たして、この地盤改良の時点での9億円の違いが本当に、9億円なのかどうかはともかくとして、多少違いが出て、マウンドでも出てケーソンでも出てということになると、膨大に膨らんでいくおそれがあると考えられるわけですが、この辺はさらに事業費が膨らんでも、小樽市としては同意していくという考えなのかどうかお聞かせください。

○（総務）企画政策室山本主幹

この事業費ですけれども、あくまでも現地で着手する前の事業費ということで想定されています。ただ、実際に現場に入って、当然、不測の状況や、現地を掘ってみないとわからない状況になる可能性も十分にあると思います。

どちらにしましても、管理組合には、全体の事業費がもし変更されるのであれば、その辺の情報についても当然わかり次第教えていただきたいと思っていますし、これにかかわる毎年度の母体負担金にも影響するのであれば、その辺につきましては過度な負担とならないよう、申し入れていきたいと考えております。

○小貫委員

それで、過度な負担にならないようにしてということなのですから、それが仮に増えた場合に、どの程度増えるまで小樽市としては同意していくつもりなのか、その辺はあまり検討していないということなのか、お聞かせ願えないでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

総体事業費につきましては、特に上限などを決めているわけではございませんので、当然かかる経費で必要なものについては、小樽市としても同意していかなければならないものだとは思っております。

○小貫委員

ということは、先ほどから言っているように、実際に荷役作業には影響を及ぼしていないのだけれども、工事の結果、やってみたらもっとお金がかかる、それが幾らになるかはともかくとして、もしかしたら少なくなるかもしれないし、多くなるかもしれない。仮に実際に大きくなって、いくら大きくなって小樽市としては同意していくということでよろしいのでしょうか。例えば、北防波堤だけで、予定していた島外を含め、133億円を超えてしまったという場合に、島外の防波堤まで認めていくのでしょうか。

○（総務）企画政策室長

北防波堤はまだ下のほうをやり始めるような段階ですので、全体事業費がこれから膨らむか減るかということはまだ本当にわからない状態ですので、その辺は新港管理組合から逐次毎年度報告があるでしょうし、毎年度、協議があると思いますから、大きく膨らむようなことがあれば、もちろん新港管理組合からも協議があると思いますので、その時点で判断していきたいと考えております。

○小貫委員

それで、今年度の母体負担金ですが、先ほど説明があったように、約2,300万円、2,294万2,000円減るということになるわけなのですが、これはもちろん一般財源となると。今回、財政部が出てきていないですし、石狩湾新港管理組合の事項に限るという委員会ですが、例えば福祉灯油の財源にするということは可能かどうかということをお聞かせください。

○（総務）企画政策室山本主幹

目的が何かというのは別としまして、管理組合の負担金は一般財源で充てていましたので、一般財源として約2,300万円減額になったということでございます。

○小貫委員

まとめに入りますけれども、石狩湾新港の砂地という特性を踏まえると、前回の当委員会でも取り上げましたけれども、結局つくったはいけれども沈んでしまったという、既に防波堤の教訓があるわけです。この北防波堤の延長工事は、先ほども述べたように、工事費がさらに増えていく可能性がある事業です。さらには、現状の港湾作業で支障を来していないという中でやるべき工事なのかと。静穏度を保つことは重要です。そういうことは重要なのですけれども、今、本当にやらなければいけないことなのかというところでいうと、私たち日本共産党としては甚だ疑問が残るし、小樽市が同意回答したいという意向に関しては、反対の意思を述べておきたいと思います。

さらには、これは質問するわけにいかないのですが、先ほども言ったように負担金が約2,300万円減ることですから、ぜひ総務部長には要望として伝えておいてほしいのですが、今、石油価格の高騰が進んでいます。灯油1リットル当たり100円を超えるという中で、先日、北海道新聞の記事にもありましたけれども、ストーブを微小にしているなど、切実な暮らしをしている方が増えているわけです。そういう中ですから、この財源を有効活用して、単に積み立てる、赤字に補填するのではなく、福祉灯油として支給して、支給された世帯が市内でその分買物をして、そして市内経済にも還元させていくということで検討していただきたいということを、福祉部長や市長にも伝えていただきたいということを最後に要望いたしまして、私の質問を終わりにいたします。

○委員長

共産党の質問を終結し、自民党に移します。

---

○上野委員

◎石狩湾新港管理組合の予算について

初めに、今日は平成24年度補正予算と25年度予算について報告されてきているのですが、先ほどの報告の中で、市側としてはこれに同意したい旨述べられましたが、市では今回の補正予算と予算に関して、どのような議論をして同意したい旨の回答に至ったか、その経緯と中身をお聞かせいただければと思います。

○（総務）企画政策室山本主幹

管理組合からの協議の内容についてなのですが、まず、補正予算につきましては、年度当初にこの予算で同意するということが既に同意したものでございます。結果的に、最終補正案ということで、建設工事費もトータルで減額になったと、平成23年度の繰越金も含めて母体負担金が約2,300万円減額されるということでございますので、問題なく同意したいと考えております。

また、新年度負担につきましては、建設事業費につきましても、必要な事業、やらなくてはならない事業の積み上げということで考えておりました、母体負担金につきましても、24年度の当初予算と比べまして、1,100万円程度減額されているということをもちまして、市としても同意してまいりたいという考えでございます。

○（総務）企画政策室長

加えて、私どもが判断するに当たって、開発予算の関係は、例えば平成25年度予算でしたら、国に出す前に、前回の当委員会にも示していますが、新港管理組合から協議案件として来ますけれども、市内の小樽港湾振興会、小樽商工会議所にも意見照会をして、よろしいという形の意見をいただいて、それも含めて市として総合的に判断して、同意をさせていただいているところです。

○上野委員

ということは、今回は全て減額の予算ですが、盛り込むということはないのですけれども、市内にもいろいろと御意見をいただきながら同意に至ったということで理解させていただきます。

◎石狩湾新港の母体負担金について

その中で、先ほどもありましたけれども、石狩湾新港の話になると、やはり負担金の話を中心になってくると思うのですが、年々下がっているということで、市としても負担金がかかることはありがたいことなのですが、今後の負担金の推移についてどのような見通しがあるのか、もし見通しを持っていただければお聞かせいただけますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

母体負担金の今後の推移がどのような形になるのかということですが、基本的には、新港の予算の中で公債費に占める割合が結構多いものですから、そちらに左右されるという形になっていて、その公債費がもうピークを越えていまして、だんだん下がってきている状況でございます。母体負担金についても、平成17年度には約4億5,000万円負担していましたが、それから比べると1億円ぐらい減額されています。特別な事情がない限り、母体負担金が増えていくということにはならないのではないかと想定されます。

○上野委員

負担金はだんだん減額されていくという見通しを持っているということで、市としても多大な投資をして、今、だんだん負担金下がって行って、今後はやはり新港の有効活用も考えていかなければならないだろうと。

◎小樽港と石狩湾新港のすみ分けについて

そういう中で、小樽は、小樽港と石狩湾新港、二つ持っているわけですが、どちらかというと石狩湾新港のほうが負の遺産のようなイメージで捉えがちなのかもしれませんが、使い方によって、将来は区分けというか、すみ分けによって両方を有効活用しながら、小樽として経済効果を生み出すことも当然考えられるわけです。特に石狩湾新港の周りでは、企業誘致が進んでいますし、東洋水産の新しい工場も建って、今後も期待するところであるのですが、これから先、小樽港と石狩湾新港、私のイメージでは、どちらかというと石狩湾新港は、やはり火力発電所も建設されますし、自然エネルギー、再生可能エネルギー、特に風力発電、洋上風力発電も含めて、そういう分野で非常に誘致活動も起こっていることですので、そういう部分での小樽港とのすみ分けができるのではないかと考えているのですが、市としてどのようなお考えをお持ちなのかをお聞かせいただけますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

今、委員もおっしゃいましたように、石狩湾新港が近年、エネルギー供給基地として、札幌という背後地域もありますので、いろいろと企業も貨物量も増えてきているという状況でございます。ただ、小樽港と新港のすみ分けという考え方というよりはむしろ小樽港と新港の連携を持ちながら、北海道への貨物のほとんどが苫小牧港に入ってきていますので、対太平洋側と対日本海側ということで、新港と小樽港が連携しながら、両港を発展させていかなければならないのではないかと考えております。

## ○上野委員

今、連携をしながらということでしたが、その連携に当たって、今、石狩湾新港について企画政策室の方が来られて議論させていただいているのですけれども、小樽港については産業港湾部が担当しておりまして、担当している部が違うという中で、これはここだけの話ではなく、ほかの部もそうなのですが、以前、時代時代というか、時流に見合った部の再編も必要ではないかという質問をさせていただいたことがあったのですけれども、両港についても、今後、戦略的に考えるのだったら、やはり両方を所管する一つの部なりでやっていくほうがいい気がしないのではないのですが、その辺を今、市としてはどのようにお考えなのかをお聞かせください。

## ○（総務）企画政策室長

御存じのように、以前は石狩湾新港も、当時ですけれども、港湾部が所管しておりました。ですが、石狩湾新港につきましても、石狩湾新港背後地域もあって、大規模な土地利用計画もあって、地域開発だという面もございまして、現在、総務部企画政策室で担当しております。どちらに置くかによって、それぞれ一長一短、メリット・デメリットがあると思うのですけれども、その辺は港湾室と日々連絡をとりながらやっておりますので、現状としては、今の体制をもう少し続けるような形で、連携をとりながら状況に対応していきたいと考えているところでございます。

## ○上野委員

確かに以前は港湾部でまとめてやっていたと思うのですけれども、連携もさることながら、役所というどうしても自分の所管部分を重要視するので、連携というのはなかなか難しい部分もあるのかなと思います。今後、石狩湾新港と小樽港について、共存して連携して反映させる仕組みづくりという面では、そういう体制の再編をぜひともお考えいただければと思います。

## ○鈴木委員

### ◎石狩湾新港小樽市内の風力発電に係る経緯について

株式会社グリーンパワーインベストメントが、石狩湾新港に洋上風力発電所をつくるということで、区域を設定しようということで話を受けておりましたが、その件は、時期尚早なのかよくわかりませんが、流れたわけでありまして、あの地域では、風力発電について、話が出てはなかなか進まないということで、せっかく小樽市民も、ましてや市も、財政の面でも何かと期待感がすごく大きい中、洋上の区域の設定を見送った経緯、また、グリーンパワーインベストメントがいったん待ってくれということなのか、それとも頓挫というか、かなり難しい状態なのか、それについて何かありましたらお聞かせいただけますか。

## ○（総務）企画政策室山本主幹

ただいまの、港湾計画の変更の手続をいったんやめたという経緯なのですけれども、計画の変更について、昨年12月の当委員会で報告させていただきまして、その後、管理組合に同意しますということで回答しております。管理組合としましては、その同意をもって中央港湾審議会に諮問するという流れでございました。ただ、管理組合は、北海道、石狩市、小樽市以外に、関係機関協議というものを中央港湾審議会前に行っていたのですけれども、その中で一部同意が得られなかったということがございました。そのため急遽、今回の1月の中央港湾審議会の案件としては、いったん取りやめたというような状況でございます。

実際の事業者のグリーンパワーインベストメントなのですけれども、あくまでも事業者の一つでございまして、港湾計画の範囲を設定した場合には、管理組合が公募をして、その中で事業者を選定していくという流れでございまして、今の段階では、グリーンパワーインベストメントが計画をやめるというような話は特に聞いておりません。

○鈴木委員

おっしゃるように、グリーンパワーインベストメントのためにやるのではなく、区域を決めたらどちらがされるのかという、公募というか、そういうことは理解しています。ただ、中央港湾審議会に持っていき前に同意を得られなかったということなのですから、もし差し支えがなければ、どこがとは言いませんけれども、具体的な理由をお聞かせいただけますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

関係機関協議については、結構、10か所以上あるのですけれども、具体的に言いますと、漁業関係の団体から同意が得られなかったということで、その辺の詳細については詳しく存じませんが、区域の設定イコール建設を認めるということに直接つながるのではないかと懸念をしていたということで聞いております。

○鈴木委員

あまり聞いても詳しいことはわからないということなのでしょうけれども、この漁業関係の方というのは、要するに、今後、折衝していった同意を得られるような状態であるのか、今のお話ですと、それに同意すると建設にいつてしまう、なぜなら建設するためにその区域をつくるわけですから、当然同意されるということをつくることを大前提にしているわけですから、だから、その時点でそういう状況ということは、その区域を設定することに同意をいただくことはかなり難しいように思えるのですけれども、そのことについてはどうですか。

○（総務）企画政策室山本主幹

確かに、区域を設定するイコール建設となるかもしれませんが、具体的にまだ調査、環境アセスメントが終わっていないということなのです。例えば今、グリーンパワーインベストメントはアセスを開始しています。そこに風車が建ったら具体的に、例えば漁業にどのような影響があるのかという疑問、まだ全然調査結果も出ていませんので、どういう形で今後調整していくのか、基本的には管理組合がその関係者と今後また調整していきたいということでございますので、その辺については逐次情報を聞いて、判断というか意見を持つところは持っていくと思っています。

○鈴木委員

というのは、この件の最後になりますけれども、結局は、やりたいという企業が手を挙げて、そして、いいですよ、来てください、そこまではどの状態も同じなのです。大体こうやってトラブルになるというか、できなくなる段階になると、それは企業のほうでアセスメントをしてください、などということは何となくサポートが薄くなると思いますか、結果的には、自治体がしっかりとうまくそういうサポートをしてくれないのではないのかという企業の話もあるとも聞いております。

ですから、今回、この件については新港ですけれども、この前、聞きましたが、やはり小樽市域について、何らかの固定資産税が発生するかもしれないと聞いておりましたので、やはり企業側の応援というか、もちろんそちらにべったりというわけにはいきませんが、中立ですから、ですが、そういった形である程度先を見込んで、そういった収入が得られるということでありましたら、それなりの道筋をつけてあげていただきたいということをお願いしたいと思いますけれども、その点にお答えいただけますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

先ほども申し上げましたけれども、今後、管理組合とその関係者等の調整を進めていくことになると思いますので、小樽市として何かできることがあれば、私どもも積極的に協力して、何とか風力発電を実現できるような形で進めていきたいと考えております。

○鈴木委員

◎石狩湾新港港湾関係事業予算について

次に、端的に、報告を聞いてということで、先ほど、資料をいただいて説明いただいたこの予算ですけれども、

数字の件はなかなか難しい。資料 1-4、それと資料 2-7 に図が描かれております。要するに、平成 24 年度にやったこと、25 年度にやりたいことです。それでは、どれが引継ぎでどれが新規かということ、それとなぜ必要かも、わかればその説明をいただきたいと思います。

○（総務）企画政策室山本主幹

それでは、資料 1-4 と 2-7 を見比べまして説明させていただきたいと思います。

まず、資料 1-4 で、②（直）岸壁（-10m）（耐震）は、平成 24 年度で本体工事が完了します。これに伴って、資料 2-7 で、25 年度は前面の泊地しゅんせつについて計上しております。この事業は、単年度事業ということで計上しております。

ほかに変更があるところは、資料 1-4 の⑥（交）航路標識、中央やや右側にありますけれども、こちらにつきましても、北ガスの LNG 船が入港する際の安全航行のための標識を立てつくと、これは単年度で終わっております。

それと、資料 1-4 の③（交）物揚場（-2m）という事業がございます。こちらは、老朽化していた岸壁を直しておりましたけれども、こちらも 24 年度で完成するというので、25 年度は事業を行う予定はございません。

ただ、資料 1-4、⑤（交）東・花畔ふ頭線（海岸線）（改良）は、道路改良の工事なのですけれども、23 年度、24 年度は道路の拡幅工事をやってきています。それが 25 年度、資料 2-7 になりますと、今度は橋梁部分がございます。この補修工事ということで、内容が少し変わっているということでございます。

○鈴木委員

最後にこの件でお聞きしたいのですが、平成 25 年度予算要求（案）ということでございますけれども、これには国直轄事業、交付金事業、補助事業とありますが、蛇足ですけれども、これは全て出るというか、いけるということで載っているという理解でよろしいのですね。予算をつけて、これから折衝して内諾を得ることなのか、それとも、もういけますということでこれを載せているか、その件だけ最後にお答えください。

○（総務）企画政策室山本主幹

平成 25 年度の事業費なのですけれども、国の内示がまだ出ていない状況です。昨年度で言いますと、おおむね約 20 億円の要望額に対して、約半分ぐらいしか内示がなかったというのが実績でした。ですから、今年度、政権はかわりましたけれども、実際の内示がどの程度になるかは、まだ私どもも見込みはつかないような状況です。

○鈴木委員

終わりますけれども、最後に聞いておきたいのですが、これが全部かなうことはまずないのですね。

○（総務）企画政策室山本主幹

こればかりは私どもの意思とは違いますので、100 パーセントつくという可能性も当然ゼロではないと考えております。

○委員長

自民党の質問を終結し、公明党に移します。

---

○秋元委員

◎廃棄物埋立護岸工事について

最初に、何点か確認させていただきたいのですが、今の鈴木委員の質問に関連して、資料 2-7 の廃棄物埋立護岸の消波工という工事が西地区で予定されていますけれども、この工事の内容はどのようなものなのか、お聞かせいただければと思います。

○（総務）企画政策室山本主幹

廃棄物埋立護岸工事ですが、これにつきましては、埋立てですから、護岸が全くない状況でございます。ですの

で、そこに石を敷いたりしながら、本体はコンクリート製なのですがそれらによって護岸を整備していくというものでございます。

○秋元委員

この消波工というのは、どの辺の位置ですか。

○（総務）企画政策室山本主幹

消波工については、本体の前面に波の威力を消すためにつける形になります。

○秋元委員

消波工の部分の工事費用はどのぐらいかわかりますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

金額ですが、内訳までは、詳細な資料を持ち合わせていないものですから承知しておりません。ただ、本体工でコンクリートを使いますので、それほど極端に金額のウエートを占めるものではないと思います。

○秋元委員

西地区に関しましては小樽市域なので、工事の予算的にも、先ほど満額がつくかどうかかわからないということでしたけれども、西地区の整備が早く進むように思っていますので、確認させていただきました。

◎石狩湾新港の静穏度について

先ほど、小貫委員の質問の中でも、これまでも、静穏度について何回か出てきたと思うのですが、静穏度について確認させていただきたいのですが、石狩湾新港につきましては、国の静穏度の基準が満たされていないということで、これまでも本会議やいろいろな委員会の中で議論されてきましたけれども、国の基準と現在の石狩湾新港の静穏度の状況にどれだけの乖離があるのか確認させていただけますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

現在の静穏度の関係でございますけれども、国の基準が97.5パーセントでございます、現在が93.8パーセントという状況でございます。

○秋元委員

たしかこれまでも議会の中では、国の基準は満たされていないけれども、荷役作業にこれまで大きな影響はなかったと言われていたかと思うのですが、その点で、国が示している97.5パーセントの静穏度の基準というのは、どういうものなのかといいますか、どういう押さえをしているのでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

この基準の考え方なのですが、船の大きさによって決まっています、総トン数が500トン以上5万トン未満の船の場合で言いますと、波の高さが50センチ以下になる出現率が、年間97.5パーセント以上になるという基準になっております。

○秋元委員

先ほども言いましたけれども、これまで大きな支障はなかったということなのですが、実際に97.5パーセントの静穏度を満たしていない港湾はほかにもあるのですか。

○（総務）企画政策室山本主幹

その点については確認しておりませんが、必ずしも満たしているという状況ではないかとは思いますが。

○秋元委員

小樽港の静穏度はどういう感じなのでしょう。もしわかれば。

○（総務）企画政策室山本主幹

小樽港については、私も詳しいことを承知していませんけれども、場所によって数字がまちまちですので、それにつきましては再度確認しておきたいと思っております。

○秋元委員

例えば、さまざまな会社といろいろな話をする、船会社などといろいろと交渉されると思うのですが、国の基準を満たしていないということでの影響はこれまであったのでしょうか。荷役作業ということではなくて、船会社など、さまざまな航路から船が入ってくる中で、静穏度を満たしていないということでの影響はあるのでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

具体的に何か、静穏度を満たしていないからこの港は遠慮するといった話があると聞いていませんので、特段そういう議論になったことは今のところはないです。

○秋元委員

国が示している97.5パーセントというのは、先ほど説明いただいたとおり、一定の根拠はあると思うのですが、実際は、その基準を満たしていないけれども影響はないと。ただ、国が一定程度示している基準ですから、私はクリアされることにこしたことはないと思います。ただ、先ほど来、これまでも議論されてきたとおり、やはり費用対効果といいますか、莫大な費用がかかるわけですから、今後もその辺はしっかりと検討する必要があると思います。ただ、今も言いましたけれども、97.5パーセントは満たされてしかるべきだと思いますし、安心して作業されることにこしたことはないわけですから、基準は満たしていません、ただ、これまでは事故や支障になることはありませんでしたということで本当にいいのかなと考えれば、管理者側からしてみると、やはり満たさなければならぬ基準はしっかりと満たしていかなければならないと思いますので、この点はわかりました。

今日、一番聞きたかった企業誘致に関しましては、産業港湾部の所管にも大きくかかわってしまっていて、なかなかこの場で質問できない部分がたくさんありますので、違う機会に質問させていただきます。

◎受益者負担金の考え方について

その点も踏まえまして、受益者負担金について二、三伺いたいのですが、まず、平成25年度、受益者負担金はゼロという当初予算が示されておりますけれども、これまで受益者負担金を負担してきた事業所は何社ぐらいありますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

この負担金につきましては、北ガスの、ドルフィン建設の、前面の泊地しゅんせつに伴う土砂の捨場という形の受入れに関する負担金でございますので、北ガス1社でございます。

○秋元委員

これまで1社ということだったので、この負担の根拠といいますか、これはどういうものに基づいて負担していただいているのかお聞かせいただけますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

負担金の根拠でございますけれども、こちらにつきましては港湾法でうたっております、港湾法第43条の4で「港湾工事によつて著しく利益を受ける者があるときは、港湾管理者は、その者に、その利益を受ける限度において、その港湾工事の費用の一部を負担させることができる」ということになっております。この港湾法に基づいて、管理組合では、港湾工事受益者負担金徴収条例を平成22年に制定して、お金をいただくという形で進めております。

○秋元委員

平成25年度はゼロになっておりますけれども、これまで北ガスはどれぐらい負担してきたのか、また先ほどの土砂の受入れという話がありましたけれども、その算出方法といいますか、何を基にどのように算出してきて、これまでどれほど負担されてきたのかお聞かせいただけますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

まず、北ガスの負担額についてなので、3か年に分けて負担金を納入していただいております。平成22

年度につきましては約1,500万円、23年度については約2億2,200万円、最終年度の24年度については、今回の補正にありますように約6,100万円ということで、合計で言いますと約3億円弱の金額です。

算出の根拠でございますけれども、今回、管理組合で行っている廃棄物護岸工事の総事業費の一部を負担していただくという考え方です。ですので、廃棄物埋立処理用地の全体の土量に対する北ガスの土量、この割合分を工事費と掛けて負担割合、負担金を出しているという状況です。

**○秋元委員**

この受益者負担金につきましては、今、港湾法についてお聞かせいただきましたけれども、負担させることができるということで、負担していただかないという考え方も一方ではあるということだと思います。

**○（総務）企画政策室山本主幹**

法律上はできるという規定ですので、取らないという考え方もできなくはないです。

**○秋元委員**

そこで、ほかの港湾のことなのですが、ほかに例えばどのような受益者負担金をいただいているケースがあるのか、逆に受益者負担金はいただかないで企業誘致しているというような話はあるのでしょうか。

**○（総務）企画政策室山本主幹**

土砂以外に受け入れているものとしましては、例えば廃棄物、本当のごみ処理に使うような廃棄物を受け入れているような場合についても、それぞれの負担金をいただいて、受入料としてもらっているところが何か所か全国的に見るとあると思います。

ただ、金額をもらう、もらわないという話は、基本的に管理組合の関係で言いますと、当然北ガスの土砂に伴って護岸工事もその分かるわけですから、必要なものについてはいただくという考え方で徴収しているという状況でございます。

**○秋元委員**

先ほど、風力発電の話がありましたけれども、洋上風力発電の計画を考えられている企業もあるように伺いましたが、洋上風力発電はそれこそ石狩湾新港地域の沖合になりますから、その洋上風力発電にかかわって、例えば港湾の一部の工事が必要な場合には、当然、受益者負担金も発生するという考え方もあるのですか、今後もしそういうケースがあった場合に。

**○（総務）企画政策室山本主幹**

例えば土砂が出た場合に、それを今回の廃棄物埋立処理用地に入れるかどうかは、当然企業側が判断することですけれども、そういった場合には管理組合と協議して、受け入れるのか、受け入れる場合にはお金をいただくのかという形で、可能性としてはあると思います。

**○秋元委員**

一方では、受益者負担金は、企業がある以上、取り続けたほうが良いという話も過去にあったと伺いましたけれども、こういう現状を考えますと、後で企業の話もさせていただきますが、西地区の小樽市域の背後地域につきましては、まだまだ開発途上にあると考えれば、何とか企業にも張りついていただきたいと思いますし、そういうことを考えれば、やはり少しでも企業に有利になるような、今は税制の優遇など、小樽市で行っておりますけれども、プラス何かほかの地域でやられていないようなことも考えていく必要があるのではないかと思います。受益者負担金の考え方について確認させていただきました。まずは法的な根拠がわかりましたので、また違う場所で掘り下げて質問させていただきたいと思っております。

**◎石狩湾新港小樽市域の企業数の推移について**

それで、今、触れましたけれども、新港小樽市域の企業数の推移、直近3年の企業数について、どのような状況なのかお聞かせいただけますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

企業の立地状況、過去 3 年間ということでございます。まず、平成 21 年度末で立地企業が 72、操業が 45、22 年度末で立地企業が 74、操業が 45、23 年度末で立地が 72、操業が 47 社となっております。

○秋元委員

本当はここからなのですけども、また産業港湾部にかかわるということですので、今、企業数の推移を聞きましたが、操業数も若干増えておりますけれども、この現状を企画政策室としてどのように捉えられているのか、また今後、所管する部署との連携につきましては、どういうふうと考えられて進めていくつもりなのか伺って、私の質問を終わりたいと思います。

○（総務）企画政策室長

今、新港の立地企業数と操業企業数を申しましたけれども、だんだんと増えてきています。特に昨年は東洋水産株式会社が本格稼働したということで、ますます立地が進むことを期待しております。立地されると、もちろん固定資産税が入ってきます。それと、対外的にも工業出荷額が小樽市のものとして出てきます。現在、小樽市の工業出荷額は年間大体 1,540 億円なのですけども、これは平成 22 年度の数字ですが、約 14 パーセントの 216 億円の工業出荷額を、石狩湾新港小樽市域に当たる銭函 4 丁目、5 丁目占めています。今後どんどんそういう形で増えてくるのではないかと考えていまして、背後地域の企業立地について、難しい部分もございますけれども、企業誘致は市長も重点施策として進めておりますので、産業港湾部と連携しながら、小樽市としても力を入れていきたいと考えております。

○秋元委員

また違う委員会で伺いたいと思います。

○委員長

公明党の質問を終結し、民主党・市民連合に移します。

---

○林下委員

◎静穏度確保のメリットについて

石狩湾新港管理組合港湾整備事業特別会計における整備方針について、今までいろいろな委員から、港内の静穏度の関係で質問がありました。それで、率直に言って、国の基準をクリアするというのは、重要な課題であることは間違いないことだと思いますし、やはり今までの議論の中では、北防波堤を整備しなくても静穏度は確保されているなど、いろいろと、静穏度が国の基準を満たさなくても、岸壁の使用に支障がなかったということであれば、これは何のために整備するのかということになりかねない議論になってしまうのだと思います。

それで、この静穏度を確保するための北防波堤の整備について、どのようなメリットを考えてこの事業を進めてきたのかということ、明確にすべき時期ではないかと思うのですけれども、いかがですか。

○（総務）企画政策室山本主幹

ただいまの北防波堤の事業の必要性とメリットという御質問でございますけれども、目的としましては、従前から説明させていただきましたが、船舶の安全な航行のため、荷役作業の安全を確保するためということが一番の目的でございます。これが一番の目的でございますけれども、静穏度を高めることによって、今後のポートセールスにおいても安全性をアピールできて、より一層、企業に有効利用していただけるのではないかと考えております。

○林下委員

道内においては、先ほどもあったように、苫小牧港に集中しているという状況を、少しでも改善するという意味では、このことによって、少しでも他港に対して競争力というものを確保していくことは、非常に重要な対策だと思いますので、そういった観点でこれから事業を進めるに当たっては、きちんと方向性を示しながら理解を得てい

く必要があるのではないかと思います。

#### ◎耐震強化岸壁の整備について

次に、耐震強化岸壁の整備の関係なのですが、今、この事業については、非常に緊急性が高まっているし、一日も早く新港においてもこの工事を完成させる必要があると認識しております。

そこで、先般、函館港でも同じような工事を行って、供用に向けて相当作業が進行していると報道されていて、びっくりしたのです。びっくりしたというのは、この耐震強化岸壁の工事については、新港のほうが早く着手して、本来であればもう供用が開始される時期ではないかと思ったのですが、函館港に先を越されるのかなという心配をしたのですが、新港ではいつ供用が開始される時期となっているのか、あるいはもし計画が遅れているとすれば理由は何か、その辺について説明をお願いします。

#### ○（総務）企画政策室山本主幹

新港の耐震強化岸壁工事についてなのですが、こちらの本体工事については、平成24年度事業で完成するというので聞いております。ただ、工事自体は年度内に完成しない、杭の引き抜き及び打ち込みがスムーズに行われないということで、25年5月末ぐらいをめどに完成するのではないかと聞いております。本体工事が5月末ぐらいに終わって、引き続き前面の泊地しゅんせつに入ってくるわけなのですが、25年度の要求としては、単年度でできる額を要求していますので、全額内示があれば、25年度内に全面的に供用開始になると思います。

#### ○林下委員

25年度内に供用開始という点については、函館港よりも少し早く供用できるということだと思うのですが、今ちょっと聞き漏らしたのですが、杭を抜くのが遅れているというか、難航しているというか、その点はどのようなふうに解釈したらいいですか。

#### ○（総務）企画政策室山本主幹

耐震強化岸壁工事は、既設の岸壁が現在ありまして、それを強化岸壁として、新しい杭を打つということになっています。既存の杭を抜いて新しい杭を打つということで、予定ではすんなりいくと考えたのが、なかなか引き抜けないということで、工程が少し長引いたと聞いております。

#### ○林下委員

#### ◎道路改良による安全対策について

次に、道路改良の関係について伺いたいのなのですが、この計画の基本は、道路の拡張と橋の補強工事だと理解しております。承知のとおり、この地域は非常に風が強く、特に冬期間は、前にも一般質問で言いましたが、横から雪が降るといって大変な状況でありまして、特に物流関係の業界からは、この地域は非常に厳しい環境だと、吹きだまりなどにより視界不良だということで、輸送に支障を来すという指摘もありました。それで、今まで風雪の対策はかなり進んできたと思うのですが、この改良工事でそういった防雪対策というのは、防風対策というか、その点についてはどのような工事がなされるのか確認したいと思います。

#### ○（総務）企画政策室山本主幹

今回の道路工事を行う場所については、防雪柵が既に設置されております。拡幅につきましては、その防雪柵のないほうへ拡幅していくということでございます。

ただ、現状の防雪柵が老朽化している部分につきましては、今回のこの補助事業ではなく、維持・管理の中で、パネルやポールを部分的に交換して補修していくということで聞いております。

#### ○林下委員

先ほど、ばらまき予算という話もありましたけれども、私も政権交代以降、今回の予算要求でも、いろいろと変えていかなければならない事情があったのかなと考えているのですが、今回の予算要求の方策というか、考え方について変化はあるのでしょうか。

○（総務）企画政策室山本主幹

今回、政権交代がなされたということで、国の平成24年度補正予算はまだ成立していませんけれども、その中の緊急経済対策として、北防波堤の工事に5億4,000万円が計上される見込みとなったということで、この辺について影響があったのではないかと考えております。

○林下委員

◎北極海航路について

最後に、一般論として聞いていただきたいのですが、今、北極海航路というものが非常に注目を集めています。ロシアも新型の砕氷船について新たに検討していますし、冬期間でも温暖化の影響があって非常に氷が薄くなっているということで、北極海航路というのが、ヨーロッパや中東から北極海を回れば相当物流の時間やコストが削減されるということで、最近話題になっているそうであります。そうなりますと、石狩湾新港や小樽港が本当に非常に重要な拠点になるのではないかと、私は報道を見て関心を持っていたのですが、その点について何か情報といいますか、小樽市としてつかんでいければお聞きしたいと思います。

○総務部長

情報は特にございませんけれども、この北極海航路の優位性について、たしか北海道が中心になって研究しているというようなことはテレビ報道で見たことがあります。

ただ、日本海側に面する小樽港や石狩湾新港の立地特性がありますけれども、この北極海航路に対して優位性を発揮できるかどうかについては、今の時点で申し上げることはできませんが、一つの可能性としてこういった動きがあるので、今後、北極海航路のあり方について今後ますます研究されていくでしょうから、我々としても、そういった動きには絶えず注意や関心を払っていきたいとは思っています。

○委員長

民主党・市民連合の質問を終結し、一新小樽に移します。

○成田委員

最後になると、聞きたかった部分がほとんど出てしまっているので、重複する部分もありますけれども、ごく簡潔に伺いたいと思います。

◎石狩湾新港の将来的な方向性について

新港の将来的な部分について少し伺いたかったのですが、LNG火力発電や風力発電等、開発がこれからいろいろと見込まれる一方、気になる部分が、石狩湾新港がもう30年近くたって、今後、更新や補強をしなければならないという話が少なからずこれから出てくると思うのです。一番心配なのは、新たな開発という部分と、更新、補強しなければならないという部分が二つ重なったときに、将来的に、平成25年度だけではなく、もっと先に、予算額が非常に大きくなる可能性はないのかということですが、そこについて見解をお聞かせ願えますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

新設などの新たな事業や、老朽化に対する更新事業など、いろいろと今後出てくると思いますけれども、まず一番大きいのが、耐震岸壁事業が終わりますと、北防波堤事業がメインの事業となってくるとおられます。更新事業につきましては、平成24年度に、先ほど説明させていただきましたけれども、物揚場の改良が4年ぐらいかけて終わっていきます。そういった修繕事業が少なからずあるということは考えられますけれども、トータルとして、建設事業費が上がることによって、母体負担金が過度に上がっていくということにならないように、小樽市としても申し上げてまいりますし、当然、北海道、石狩市も同じような考え方をしておりますので、計画性を持って事業を進めてもらいたいと考えております。

○成田委員

そういうことであれば、例えば単年度でいきなり急激にそういった予算が上がるということ、そういった可能性があるのかどうかということ、これから先、当然、開発が進んでいくのに予算がどんどん減っていくということは考えにくいとは思いますが、予算総額も含めて、ある程度少しずつ開発が進んで、どんどんいろいろなものができていくので、少しずつ微増で増えていくという形になっていくのか、それとも、やはり上がっていくということはないかと思うのですが、その辺の予算額の推移というか、今後の見通しというのは、どのような形になっていくのかということをもう少しお聞かせ願えますか。

○（総務）企画政策室山本主幹

今後の母体負担金の推移ということをございますけれども、先ほど申し上げましたけれども、管理組合の予算の中に占める公債費の割合が非常に大きく、ウエートを占めているわけです。その公債費は、過去の建設工事に伴う起債の償還なのでございますけれども、その償還が既にピークを過ぎていまして、だんだん減ってきているという状況になっています。ですので、今後、北防波堤をやっても、よほど特別な事情がない限り、母体負担金が増えることはないのではないかと考えております。

○成田委員

最後に伺いますけれども、ということは、現段階で上がっている LNG 火力発電所の計画などのさまざまな計画というだけの範疇で考えれば、突出した予算の増額や負担金の増額は基本的にあり得ないと、現状のままの石狩湾新港という形で、ある程度今の計画が全て受け入れられるという解釈をしてもよろしいのでしょうか。

○総務部長

母体を形成しています北海道や小樽市、石狩市、石狩市の詳細はわかりませんが、北海道や小樽市の財政状況を見ますと、やはり過度な財政負担は今後できないですから、現実的な対応が求められますと、今後、一定程度、計画的に、過度な財政負担にならない形で、新たな開発や改修を進めてもらう、これが現実的ではないかと思っております。

○委員長

一新小樽の質問を終結いたします。

以上をもって質問を終結し、本日はこれをもって散会いたします。