

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 27 年 2 月 6 日 (金)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 2 2 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、小貫・鈴木・酒井・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: center;">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、小貫委員、酒井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。

「石狩湾新港関係の報告について」

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

それでは、石狩湾新港関係の報告につきまして、資料に基づいて説明させていただきます。

報告事項は、①の平成26年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算についてから⑦の石狩湾新港港湾計画改訂についてまでの7件となります。

まず、①の平成26年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算について、②の平成26年度石狩湾新港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算について、③の平成27年度石狩湾新港管理組合一般会計予算について、④の平成27年度石狩湾新港管理組合港湾整備事業特別会計予算については、新港管理組合から2月2日付けで協議がありましたので、内容を説明いたします。

資料1-1をごらんください。

①の26年度一般会計補正予算についてですが、まず中段の歳出から説明いたします。いずれも補正額の欄をごらんください。

総務費は、総務管理費について、職員の異動に伴う減があったものの、26年2月に、労務単価の増に伴い施設管理費が増額となったため、71万9,000円の増額、港湾建設費は、現配分額見合いによる事業費の減額に伴い、国直轄事業負担金が2億1,187万1,000円の減額、補助事業費が4,945万3,000円の減額となり、合計で2億6,132万4,000円の減額、公債費は、利率の確定などによる償還利子の減に伴い281万3,000円の減額、諸支出金は、港湾工事に係る発生材売払いに伴う国庫返納金の発生により37万9,000円の増額を行うものです。

次に、上段の歳入について説明いたします。

分担金及び負担金の前に、使用料及び手数料は、岸壁使用料等の増などに伴い676万6,000円の増額、国庫支出金は、補助事業費の減額に伴い国庫補助金が1,634万4,000円の減額、財産収入は、港湾工事に係る発生材の売払いにより74万円の増額、繰入金は、港湾整備事業特別会計からの繰出金の増に伴い8,982万6,000円の増額、繰越金は、前年度決算による歳計剰余金で7,567万円の増額、組合債は、国直轄事業負担金及び補助事業費の減に伴い、管理者負担分の財源となる公共事業債について2億2,050万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、1億9,919万7,000円減の9億5,711万6,000円となります。

これにより、歳入歳出合計とも現計予算額に比べ2億6,303万9,000円を減額し、予算総額を19億7,528万8,000円に補正するものです。

なお、下段の欄は、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1億9,919万7,000円減の9億5,711万6,000円となり、このうち小樽市の負担金は3,319万9,000円減の1億5,951万9,000円となります。

次に、資料1-2をごらんください。

②の26年度港湾整備事業特別会計補正予算について、まず上段の歳入を先に説明させていただきます。いずれも補正額の欄をごらんください。

使用料及び手数料は、荷さばき地使用料などの増に伴い3,895万4,000円の増額、財産収入は、西地区工業用地の

土地売買金確定などにより188万6,000円の減額、諸収入は、埋立関係事業収入の減により2,595万3,000円の減額、組合債は、西地区土地造成事業の借入れ未実施による減に伴い200万円の減額を行うものです。

次に、下段の歳出を説明いたします。

総務費は、総務管理費について、労務単価が増となったことに伴う施設管理費の増額などで361万8,000円の増額、港湾建設費は、西地区上水道設置工事に係る執行見込額の減などにより2,795万3,000円の減額、公債費は、利率の確定による利子の減額や、埋立事業債の減などにより5,637万6,000円の減額、諸支出金は、繰出金で、この特別会計の収支の黒字分を一般会計へ繰り出し、8,982万6,000円の増額を行うものです。

これにより、歳入歳出合計とも911万5,000円増額し、予算総額を14億7,474万9,000円に補正しようとするものです。

次に、資料 2-1 をごらんください。

③の27年度一般会計予算についてですが、まず中段の歳出から説明いたします。

議会費は、隔年で行っている国内港湾事情調査費の増により、対前年度349万3,000円増の1,026万6,000円、総務費は、総務管理費の中に計上されている給料等の人事院勧告による増額などに伴い、対前年度1,909万5,000円増の4億644万2,000円、港湾建設費は、国直轄事業負担金では対前年度3,000万円の減、補助事業では2億4,200万円の減、単独事業費では3,302万1,000円減で、合計では対前年度3億502万1,000円減の4億173万4,000円、災害復旧費は、昨年11月に、急速な低気圧の発達により、北防波堤の上部にある胸壁が破損したため皆増の1,200万円、公債費は、償還金の減により、対前年度3,231万2,000円減の11億464万円、諸支出金は、港湾整備事業特別会計の収支不足として一般会計からの繰出金を対前年度皆増の3億7,068万6,000円を計上、予備費は、前年度と同額の50万円となっております。

次に、上段の歳入について説明いたします。

分担金及び負担金の前に、使用料及び手数料は、対前年度271万6,000円増の5,195万1,000円、国庫支出金は、補助事業に係る国からの補助金で、対前年度8,664万円減の5,000万円、道支出金は、港湾統計調査の委託金で、対前年度1,000円減の20万1,000円、繰入金は、前年度には港湾整備事業特別会計において土地の売払い収入があり、特別会計の収支の黒字分を計上していましたが、今年度は皆減、繰越金は、前年度と同額の1万円、諸収入は、前年度と同額の5万9,000円、組合債は、国直轄事業及び補助事業に伴う公共事業債として対前年度1億7,400万円減の2億8,980万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7億5,792万4,000円増の19億1,423万7,000円となります。

これにより、歳入歳出とも対前年度に比べ6,794万1,000円増の23億626万8,000円を予算総額とするものです。

なお、下段は、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7億5,792万4,000円増の19億1,423万7,000円となり、そのうち小樽市の負担金は1億2,632万1,000円増の3億1,903万9,000円となります。母体負担金が前年度と比較して大幅な増となっておりますが、これは前年度にあった西地区の土地売払い収入がなくなったことによるものです。

なお、資料 2-2 については、一般会計の科目別の主要な事項を、左側に歳入、右側に歳出で分けて示しておりますので、ごらんいただければと思います。

次に、資料 2-3 をごらんください。

④の27年度港湾整備事業特別会計予算についてですが、まず下段の歳出から説明いたします。

総務費は、消費税増税に伴う委託料の増などにより、対前年度1,514万6,000円増の2億7,523万8,000円、港湾建設費は、花畔地区コンテナヤード整備事業、樽川地区・西地区下水道設備工事費負担金の増により、対前年度4億6,514万円増の5億1,824万円を計上、公債費は、起債の償還が進んだため、対前年度8,602万3,000円減の6億3,385万1,000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、上段の歳入について説明いたします。

使用料及び手数料は、対前年度1,218万7,000円増の4億187万3,000円、財産収入は、昨年度の西地区工業用地の財産売却収入がなくなり、財産運用収入として1万円を計上し、繰入金は、特別会計の収支不足が発生するため、皆増の3億7,068万6,000円を計上、諸収入は、樽川地区・西地区下水道設備工事費負担金に係る埋立事業関係収入が発生するため、対前年度2億6,824万円増の3億1,825万円、組合債は、コンテナヤード整備事業の増等で、対前年度1億8,300万円増の3億3,700万円となっています。

これにより、歳入歳出とも対前年度に比べ3,780万5,000円増の総額14億2,782万9,000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、左側に歳入、右側に歳出で分けて示しておりますので、ごらんいただければと思います。

また、資料3-1は、昨年9月17日の総務常任委員会で報告いたしました平成27年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求(案)が予算(案)となりましたが、予算の総額は前回の報告額と同様であります。

また、資料3-2は、27年度施工予定の箇所図になっており、前回の報告と同様です。

以上が、新港管理組合の26年度補正予算と27年度当初予算の概要ですが、市としましては、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おります。

次に、⑤の石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例等の一部を改正する条例については、組織団体である北海道における給与条例の改正に鑑み、一般職の職員の給料月額及び勤勉手当の額の改定等を行うための条例改正で、26年12月24日に専決処分されております。

次に、⑥の石狩湾新港長期構想について、26年12月に策定されましたので、報告いたします。

構想の概要につきましては、前回の総務常任委員会において、昨年11月26日に開催された第3回長期構想検討委員会で示された資料を基にその概要を説明させていただきました。その後、12月に、正式に長期構想として取りまとめられましたので、その概要を資料4で説明させていただきます。

上段左側は、将来ビジョン、長期構想、港湾計画の関係や、キャッチフレーズ、上段右側には、基本目標、方向性、プロジェクトの関係を、下段左側には、長期の港湾利用ゾーニング案を、下段右側には、長期的な機能の配置として空間利用計画(案)を記載しております。

なお、新港管理組合のホームページ上で、同長期構想の概要版及び全体版が公開となっております。

次に、⑦の石狩湾新港港湾計画改訂について、進捗状況の報告をいたします。

本件につきましては長期構想とともに前回と前々回の総務常任委員会で報告させていただきましたが、スケジュール等が変更となりましたので、お知らせいたします。

昨年9月の前々回の総務常任委員会では、26年度内に予定している国土交通省の交通政策審議会港湾分科会の審議を経て、港湾計画の改訂をしたいとしておりとお知らせいたしましたが、国土交通省港湾局との調整などに時間を要し、また、主な改訂ポイントの内容に変更が生じたため、今後の母体協議や関係機関の協議を勘案すると、計画策定の最終プロセスである交通政策審議会港湾分科会の開催は、当初の26年度内から、27年7月を目指すことになると聞いております。このため、港湾計画改訂の策定は、当初の26年度内から27年度早期に変更になる予定であるとのことであります。

また、主な改訂ポイントにつきましては、資料5をごらんください。

図の左上に主な改訂ポイント(案)を記載しており、一つ目に、国際ユニットロードターミナル機能強化関連として、花畔地区のコンテナヤードの再編は、ヤード形状が変更、二つ目に、国内物流ネットワーク機能強化関連として、花畔地区の内貿ユニットロードターミナルのための岸壁等の計画は、現行の港湾計画の施設計画と同じ内容となり、既定計画どおりに、三つ目に、エネルギー総合拠点形成関連として、西地区の新たなバルク貨物に対応した岸壁等の計画は、計画貨物に変更となりました。また、四つ目に、リサイクルネットワーク拠点形成関連とし

て、東地区のリサイクル貨物輸送の効率化のための岸壁等の計画は、前回示した施設計画と変更がないものとなりました。

○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・市民連合の順といたします。

共産党。

○小貫委員

最初に、ただいま報告のあった中の平成27年度予算について伺います。

◎平成27年度石狩湾新港港湾関係事業予算（案）に記載されている26年度補助事業費が減額された理由について

その前に、26年度補正予算で、西地区の補助事業ですけれども、以前の資料と見比べたら、補助事業が減額になっているのですが、この理由については何かあったのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

減額理由につきましては、西地区の廃棄物埋立護岸の工事が完了しまして、入札による落札率ですとか、工事の精査というのがありますので、このような金額になったということで聞いております。

○小貫委員

◎平成27年度石狩湾新港管理組合一般会計予算の災害復旧費について

平成27年度予算に入りますけれども、災害復旧費ということで、先ほど、説明では、防波堤の被災ということで、北防波堤については、平成12年と13年に被災したわけですけれども、そのときと今回の被害状況とはどういった違いがあるのか、説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

違いについてということですが、平成12年、13年の被災は、冬季波浪によって前面の消波ブロックが沈下しまして、波が胸壁に直接衝突したということが原因と推察されるとのことです。今回の被災は、冬季波浪の波力により前面の消波ブロックが移動して胸壁に衝突した力によって、その胸壁が活動したものと推察されるということで聞いております。

○小貫委員

要は、前回とは、波が相手か、消波ブロックが相手かというところで違いがあるのだということでしたけれども、この消波ブロックというのは、動かないことを前提に設置していると思うのですが、これが動くというのは簡単に起きるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

消波ブロックにつきましては、ある程度の重量がありますので、通常時の波力に対しては移動がないものというふうに考えておりますけれども、やはり自然状況ですので、低気圧の発達によって異常な力が発生したときには可能性があるとは聞いております。

○小貫委員

それで、今回、補修するときに、被災した胸壁だけを直すのか、それとも、消波ブロックが再び動かないような措置も行うのかというところでいくと、どうなのでしょう。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今回の復旧概要につきましては、被災した箇所の胸壁を、部分を、再度コンクリートを打って復旧するというように聞いております。消波ブロックの部分については、状況を見て、影響があるようであれば、今後、考えていくのではないかと聞いております。

○小貫委員

それで、平成12年、13年のときは消波ブロックの沈下ということで、これはやはり下が砂地であることが大きいと思うのですが、今回の消波ブロックの移動というのは、この砂地という石狩湾新港の特性と関係があると見ているのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

石狩湾新港の北防波堤の整備につきましては、現状の地盤の状況をよく勘案して、安定した構造として建造されているということです。今回の被災と砂地であるということは直接関係ないものと聞いております。

○小貫委員

安定していないから事故が起きているわけですが、北防波堤の延長工事が引き続き平成27年度予算で計上されていますが、ただ、こういった被災ということが起きた場合に、工法なども含めて全く検討しないでもいいのかということも、私は、やはり一度立ちどまるべきだと思いますので、その辺はしっかりと石狩湾新港と相談していただきたいと思います。

◎石狩湾新港花畔地区のコンテナヤードについて

それで、花畔地区のコンテナヤードについてなのですが、手狭だから整備するということだと思います。まず、現在の状況について説明していただきたいのですが、現在のコンテナ個数についてT E Uで説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

現在のコンテナの個数についてですが、平成25年で4万4,260T E Uという取扱量になっているということです。

○小貫委員

10年前の平成16年はどうだったのかということについてはいかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

10年前の平成16年のコンテナ個数につきましては、2万9,874T E Uという取扱いになっているということでございます。

○小貫委員

この10年間で大幅に伸びていると。

それで、現在との比較なのですが、問題は、1T E U当たりが利用している面積ということで、割り返してみますと、どういった数値になりますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

1T E U当たりの利用面積につきましては、現在の利用面積が約4万7,000平方メートルということで聞いておりますので、現在の利用面積を平成25年の取扱量で割り返しますと、1T E U当たり約1.1平方メートルという形になるかと思えます。16年の取扱いでいきますと、1T E U当たり1.6平方メートルということかと思えます。

○小貫委員

要は、1T E U当たりそうやって面積が狭くなっているから拡張が必要だという説明がされると非常にわかりやすかったかなと思います。

それで、新年度予算のヤード整備でこれを行うことによってどのくらいのコンテナが対応可能になるのかということについてはいかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今回のヤード整備での対応個数につきましては、約5万6,000T E Uを想定しているということで聞いております。

○小貫委員

この5万6,000T E Uというのは、実入りと空と合わせて5万6,000T E Uということですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

実入りと空コンテナを合わせてということで聞いております。

○小貫委員

それで、それと関連して、港湾計画の改訂のほうに移りたいと思います。

今、花畔地区のコンテナヤードについて、先行して行うということなのですが、港湾計画改訂に載っている「コンテナヤードの再編」について、個数とトン数の推計、現在との比較について説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今回の港湾計画改訂のコンテナ個数とトン数の推計についてですけれども、ロシア向けのユニット貨物を除いてということで話させていただきますと、コンテナ個数が 8 万 7,570 T E U、トン数では 101 万 630 トンということで聞いております。

現在との比較ですけれども、現在は、平成 25 年というベースで話させていただきますと、4 万 4,260 T E U、それからトン数にしますと 28 万 8,139 トンの取扱量になっているということになっております。

○小貫委員

そうすると、比較という点でいくと、何倍になるのかという点まで説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

将来の目標貨物量と平成 25 年の比較でいきますと、T E U でいきますと約 2 倍、トン数でいきますと約 3.5 倍という比較になるかと思えます。

○小貫委員

それで、要は、10 年から 15 年後までの間に、コンテナヤードを整備することによって取扱量が 2 倍となるという根拠について、どのようなことが挙げられているのか、説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

コンテナの取扱量が 2 倍になる根拠につきましては、新港におきまして 5 年連続で貨物量が増加しているということもあります。それと、今後もアジアやロシア圏の経済成長が見込まれるということで、北海道全体のコンテナの取扱個数が増加するというので、新港の背後圏としてこの推計量になるということで聞いております。

○小貫委員

もう少し数字的にはっきりしないのでしょうか。アジア圏を含めて増加が見込まれると言うのだけれども、そうしたら、どういう航路がつけられて、なぜ 2 倍になるのかという、要は、増えそうだから、その結果、2 倍なのですという説明にしか聞こえなかったのです。なぜ 2 倍なのかと、例えば 5 倍とかではなく、なぜ 2 倍なのかという、その 2 倍の数字の根拠が知りたいのです。たぶん計算して 2 倍というふうに出しているのだと思うのですよね。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

なぜ 2 倍なのかということなのですが、推計している中では、石狩湾新港が将来、取り扱うであろうという背後圏というのを設定して、今のコンテナ貨物からどのぐらい取り扱うかということで推計すると、基本的にはこういう貨物量になるだろうと、推計式をもってこの貨物量になるだろうと推計したというふうには聞いております。

○（総務）企画政策室長

港湾の統計、コンテナはどのようなことで扱っているかという、全国的に統計調査をやっている資料がございます。それを基に、主幹が今、言ったような見込みを立てて、新港管理組合では推計しているところでございます。

○小貫委員

いや、室長が今、答えたことというのは、1 回目に主幹が答えたことと同じなのですよ。要は、統計表で全国的に増えてきていると。だから増えるだろうということではなくて、なぜそれが 2 倍という数字なのか、1.5 倍ではなく 2 倍なのか、1.8 倍ではなく 2 倍なのか、そこがなぜなのかということなのですよ。

○（総務）企画政策室長

基本的なその推計の考え方を説明いたしますけれども、実態としての調査の数字がございます。それで、石狩湾新港の、その港を使う、北海道という背後地はどこかということをおお程度設定します。そうすると、札幌からずっと、空知なり、上川なり、その辺が一番、港としては、外の貿易をする場合にはそこが一番近いと。そして、その部分があって、現状、その荷物が発生している地域でも、その荷物が例えば苫小牧港などほかの港から出ている部分もございます。だから、そういう部分を経済的な部分から考えると、将来、移行していくということも考えられるのでないかと。それから、今度、輸出先についても、そういう、新港から近い部分での海外への荷物がほかの港から出てくるものが、新港でも取り扱う部分が出てくるのでないか。そういうものを推計しながら今の数値が出されているというような状況になっております。

○小貫委員

全国的にコンテナの個数が伸びているから取扱量が伸びるのだというのが最初の説明だったと思うのですが、今の説明を聞いていると、既存のパイは同じで、苫小牧港から持ってくる、又は、輸出先が、新港のほうが日本海側に近いので、要は、ほかのところから持ってくるから2倍になるのだという説明で、説明の根拠が少し違うのかなと思うのです。背後地が札幌で、空知でと言うから、それだったら室蘭港や苫小牧港よりこちらのほうが近いでしょうと。だから、新港のほうが2倍になりますよというのが今の説明だと思うのですが、そこでの違いは。

○（総務）企画政策室長

今お話した考え方と、将来伸びていくであろうというもの、両方を勘案しながら推計しているような形をとっているというふうに思っております。

○小貫委員

そうすると、この港湾計画改訂には北海道も絡んでいますけれども、苫小牧港などのコンテナ貨物というのは、石狩湾新港より伸びないというふうに見ているのでしょうか。石狩湾新港のほうが使われるのだということだったら、そうなりますよね。

○（総務）企画政策室長

それは全体の中でするので、苫小牧港が減るとか、増えるとか、そのような話にはならないと。全部を引っ張ってきてとか、全体のバランスの中でなっていくのではないかとこのふうには思っております。

○小貫委員

この問題は、あまりはっきりしないということがはっきりしているので、続けてやるつもりはないのですけれども、要は、私も今、苫小牧港のものを全部持ってくるというのではなくて、そうすると、苫小牧港の伸びのほうが新港より落ちるのではないかとこの表現をしたわけなのですが、2倍という根拠がはっきりしないということで押さえておきます。

それで、この港湾計画のコンテナヤードの再編の事業費等をどうする財源で行うかということについて説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

コンテナヤード再編の事業費と財源につきましては、現時点の試算で、事業費は約62億円ということで、公共事業と起債事業等で整備を行うということで聞いております。

○小貫委員

となると、管理者負担がどのぐらいか推計しているのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

コンテナヤードの再編整備につきまして、管理者負担ということでいきますと、収入等があって、その差引きということで考えますと、約25億円ということで試算していると聞いております。

○小貫委員

今の答弁によると、要は、コンテナが 2 倍になるという前提の下で、25 億円の管理者負担になるということだと思えます。

◎石狩湾新港花畔地区の内貿ユニットロードターミナルのための岸壁等の計画について

それで、その隣の、岸壁とふ頭用地という、資料 5 で言えば「2」に当たる部分ですけれども、ここでは、9 月の当委員会で示されたところでいくと、内貿ユニットロードターミナルということになっていました。ところが、この花畔地区の岸壁整備というのは現行の港湾計画にもある計画です。一つ前の港湾計画を見てもあったので、かなり前から計画されているのではないかと思うのですが、何年の港湾計画から記載されていて、なぜ実現されていないのか、その辺はいかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

現行の港湾計画における花畔地区の岸壁整備につきましては、平成 9 年の港湾計画改訂のときに施設計画に位置づけられたということであります。実現につきましては、当初、想定していた貨物、金属ですとか機械類などの貨物の需要がなかなか伸びていなかったということから、現時点では整備を進める判断に至っていないということ聞いております。

○小貫委員

要は、必要性があまりなかったもので、整備されてこなかったと。ただ、今回改めて挙げているということは、今、金属とも言いましたけれども、事業としては同じでも、計画される貨物が異なるのではないかと思うのですが、今、計画されているものは何で、どのぐらい扱っていくという計画が立てられているのか、説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今回計画されている貨物につきましては、内貿ユニットということで、製造食品や野菜、果物、水産品などを想定しているということで、貨物量にしますと、大体 185 万トンぐらいを推計していると聞いております。

○小貫委員

185 万トンということで整備されると。これは当初、もう少し、9 月のときは、拡大するという説明だったような記憶があるのですけれども、なぜここまで縮まったのか、その辺はいかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

従来示していた岸壁の延長が、当時は 1 バース当たり 220 メートルでしたが、今回 170 メートルになっております。既定計画どおりということなのですが、石狩湾新港管理組合も国といろいろ協議、調整をしまして、その中では、方向性としてはこういう貨物を扱うということは理解できるのだけれども、現段階においては時期尚早でないかという判断の下に、今の状況では現行計画のままにするというような判断が下されたということ聞いております。

○小貫委員

要は、石狩湾新港管理組合が計画したのが国からだめ出しされて、引っ込めたということになるかと思うのですが、これの同じく事業費について、あと管理者負担も説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

事業費につきましては、現時点の試算でいきますと約 216 億円、財源は公共事業と起債事業等で整理を行うということ聞いております。管理者負担につきましては、収入等の見込みを考慮しまして、合計では約 43 億円ということで試算していると聞いております。

○小貫委員

◎石狩湾新港西地区の新たなバルク貨物に対応した岸壁等の計画について

次に、西地区の話に移ります。

まず、前回の説明から貨物が変わっているので、その辺でなぜ変わったのかというところを説明していただいま

すか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

西地区の計画貨物の変更につきましては、当初は道産の米の輸出や風車の機材の輸入といった形だったのですが、国といろいろな調整を行いまして、米につきましては、国の政策がまだ方向性としてはっきりしていないという話、風車につきましては、現在計画されているようなものを中心にのせるのが現実的ではないかということで、算出方法も少し変わりました、現実的な数値ということでのせております。これらのものは西地区岸壁で取り扱わないで、既存の岸壁で取り扱えるという設定にしました。そのかわり、西地区の部分なのですが、石灰石、それから、再利用資材であるパームヤシ殻ということで、パームヤシ殻は、企業のヒアリングと申しますか、そういう企業の進出希望があるということでのせた、石灰石につきましては、やはり企業の要望で、大型船よっての搬入を希望しているということで、こちらの岸壁に張りつけたというような経緯と聞いております。

○小貫委員

要は、最初に計画されていたものは既存の岸壁で対応するという事なのですが、この岸壁はどこの地区に当たるのですか。米と風力発電の資材と。

（「樽川ふ頭」と呼ぶ者あり）

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

米につきましては、樽川ふ頭の樽川 1 号岸壁、産業機械である風車の輸入資材につきましては、樽川ふ頭の 2 号岸壁ということで聞いております。

○小貫委員

それで、西地区の岸壁の整備で石灰石になったということなので、石灰石の取扱いの実績、この 5 年間の推移と平均値、あと、現在、取扱いをしている岸壁がどこか、説明してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

石灰石の取扱いにつきましては、5 年間の推移で、平成 21 年は 2 万 3,357 トン、22 年は 6 万 9,750 トン、23 年は 4 万 9,839 トン、24 年は 7 万 6,119 トン、25 年は 10 万 4,530 トン、5 年間の平均値にしますと約 6 万 4,700 トンというふうに聞いております。取扱いをしている主な岸壁につきましては、樽川 2 号岸壁ということになっているとのことです。

○小貫委員

5 年間平均で 6 万 4,000 トンの石灰石だということを説明していただきましたけれども、港湾計画にある西地区の岸壁整備によってどの程度扱われるという推計をしているのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今回の計画改訂におきましては、企業ヒアリングを踏まえまして、石灰石につきましては約 15 万トンの取扱いを行うということで推計していると聞いております。

○小貫委員

その 15 万トンは、6 万 4,700 トンと比較すると何倍に当たるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

約 2.3 倍ということになります。

○小貫委員

企業からヒアリングしたら、集めたら、現行の 2.3 倍の量を取り扱う、だから、こういう数になったのだということなのですが、移入してきた石灰石というのは、どうやってその後、流通するのかということなのですが、今、何社に卸され、どの地域に運ばれていっているのか、その辺はわかりますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

移入した石灰石につきましては、想定ですけれども、札幌圏のコンクリート会社等に運搬されているというふう
に思っております。ただ、何社に卸されということは、詳しくは承知しておりません。

○小貫委員

石狩湾新港の背後地には、この石灰石が入ってきて、それを加工する業者はいましたか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

石灰石を取り扱って加工するという業者はいないという認識でおります。この辺は確認しておりません。申しわ
けありません。

○小貫委員

室蘭港を調べましたら、石灰石の取扱いが183万4,173トンという数字でして、これは、扱っているのは公共岸壁
ではなくて、新日鐵住金株式会社の専用岸壁で82万トン、日鉄住金セメント株式会社の専用岸壁で101万トンという
ことで、実際に加工する業者がしっかりいて、その下で大量の石灰石を扱っているという実績があります。そうい
う他港の状況があるということをも一つ押さえておいていただきたいと思います。

それで、もう一つの再利用資材なのですが、これも先ほどの石灰石と同様に、実績と推計を示してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

再利用資材でありますパームヤシ殻の実績につきましては、現在、ないという状況です。推計につきましては、
これから石狩湾新港地域に進出したいという企業がございまして、そこのヒアリングによりますと、約29万トン取
り扱うのだということで見込んでいるということでは聞いております。

○小貫委員

実績がゼロで、企業が使いたい、これだけやりますので、29万トンになりますと。それを計画に組み込んで妥当
だと小樽市としては考えたのでしょうか。その辺はいかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

実はこの西地区の計画貨物の変更につきましては、今年1月に示されたばかりでございまして、市としても、こ
の辺の妥当性ですとか、もう少し情報を集めて、貨物として適切なものなのかどうかというのは、検証していかな
ければならないというふうには考えております。

○小貫委員

それで、先ほど石灰石の問題で室蘭の例を出しましたけれども、これが仮に、現在14メートルバースで王子エフ
テックス株式会社がほぼ専用で使っていますが、今時点で何社に卸されてどうなっているかはわからないというこ
とでしたけれども、そうやって1社だとしたら、本来その企業が埠頭として整備するというのが正しいのではない
かなと思うのです。その辺についての見解はいかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

西地区の新規岸壁計画につきましては、石灰石と今の再利用資材を扱う計画でございまして、不特定の荷役業
者が利用するというところからいきますと、やはり公共埠頭だということと考えておりますので、中央ふ頭のような
専用埠頭というような考えを持っていないということでは聞いております。

○小貫委員

今の質問の場合は、別に西地区で新たな岸壁をとっているのではなくて、石灰石を利用している企業が1社なのだと
したら、その企業の責任で、西地区とは限らずという意味だったので、申しわけない、それはいいです。

それで、12メートル岸壁を整備するとすると、静穏度は保てるのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

静穏度につきましては、検証の結果、現在進めている北防波堤の整備が完了すれば、12メートル岸壁の整備を行

っても、数値としては満足しているということでは聞いております。

○小貫委員

それで、同じように、この西地区にかかわる事業費、財源、管理者負担は幾らですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

西地区に係る事業費につきましては現時点の試算で約68億円、財源は公共事業と起債事業等で整備を行うというふうに聞いております。管理者負担につきましては、使用料見込みを差し引きますと、負担としては約18億円になると試算されているということで聞いております。

○小貫委員

管理者負担が18億円というのも、パームヤシ殻が29万トン入ってくる、石灰石もこの5年間の平均の2.3倍、平成25年実績と比べても1.5倍近く入ってくるという前提でということですよ。無謀な計画だと私は思います。

それで、石狩湾新港長期構想との関係なのですけれども、今、質問してきたように、西地区のバルク貨物の内容が変わっているのです。しかし、いただいた資料4の右下の「空間利用計画（案）」の中では西地区の12メートル岸壁のところは「流通型の大型食料備蓄拠点」ということで、変更されていないのですが、これは港湾計画改訂の事業が終了したと。そうすると、その後で、今度は長期構想の達成のために、新たな港湾計画改訂として食料備蓄拠点に戻すということになるのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

長期構想につきましては、あくまでも20年から30年後を目標にして描いている絵でございます。港湾計画改訂については10年から15年という目標にしておりますので、その内容の整合については一概に言えないということではありますけれども、長期構想というスパンで考えている内容ですので、現時点ではこのままの方向性ということで描いていくということでは聞いております。

○小貫委員

それだけではなくて、風力発電の支援基地というのが西地区にあると、長期構想では。ところが、先ほど、風力発電の資材の取扱いは樽川ふ頭でやるという説明がありました。港湾計画の中でも、ここについても西地区から外されているけれども、長期構想では西地区のままだというふうになっています。これについても今後の課題ということになるのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

長期構想ということで、20年から30年後という目標の中では、大枠でこういう考え方だということでもあります。ただ、10年から15年の港湾計画を進める中で、社会情勢等に大きな変化があつて、長期構想の形に近づいていけば、当然、長期構想の絵になるでしょうし、情勢が変わってきてこの長期構想の考え方と大きく変わってくるようであれば、何らかの調整をするタイミングがあるのではと想っているところでございます。

○小貫委員

それだと何のために長期構想を立てるのかなというのが、それだったら港湾計画を一つ一つ改訂していくだけでも別にいいのではないのかなと私は思いますけれども、東地区についてやる時間が少しあるので、東地区のほうに移りたいと思います。

◎石狩湾新港東地区のリサイクル貨物輸送の効率化のための岸壁等の計画について

9月の当委員会するとき、この東地区のリサイクルについて報告を受けたのが、コンテナを含んでの数字だったと記憶しています。それで、コンテナ以外の金属くずの取扱いなのですから、コンテナはまず花畔ふ頭で行うということでもいいですね。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

コンテナ貨物につきましては、花畔ふ頭で取り扱うということで聞いております。

○小貫委員

そうすると、港湾計画の改訂の中では、コンテナを抜かした貨物が東地区で予定されていると思うのですが、このコンテナを抜かした金属くずの実績について、5年間の実績を数字で示してください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

コンテナ以外の金属くずの取扱実績ということですが、5年間の推移で、平成21年は15万750トン、22年は15万2,271トン、23年は13万3,312トン、24年は8万9,851トンということで、25年は数字を確認しきれなかったものですから、後ほど確認した上でお話ししたいと思います。

○小貫委員

平成25年の統計資料に基づく石狩湾新港の金属くずの輸出の道内のシェアについて説明してください。何位で何パーセントかと。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

平成25年の統計資料に基づきますと、道内シェアでは22パーセントということになっております。

（「第何位ですか」と呼ぶ者あり）

調べていなくて申しわけありません。24年は1位ということで聞いているのですが、25年は1位になっていたかどうかは確認しておりません。

○小貫委員

平成25年の1位は室蘭港だと思うのですが、たしか28パーセントぐらい使っていると思うのですが、今、なぜ24年が1位かというのが出てきたかということ、恐らく……、24年ですか。23年ではないですか。まあいいや。

石狩湾新港の将来ビジョン、これについてはまだ小樽市議会に一回も報告がないものですが、ここでは確かに、この時点では金属スクラップ輸出量は全道1位であるというふうになっているのですが、今は実際に全道1位ではないという中で、これは、全道1位という前提で東地区において今、新しい用地が整備されようとしていると思うのですが、そういう中で、室蘭港の輸出量が伸びているということに対して、どうやってこの推計値に合わせていくつもりなのか、聞かせてください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

どうやって推計値に合わせていくかということですが、考え方としては、やはり港のPR活動ということで、積極的なポートセールスを行って、少しでも目標に近づけるような努力がなされていくのかというふうには思っております。

○小貫委員

この事業費と財源、そして管理者負担、あわせて、今まで述べてきた四つの事業の事業費、管理者負担をお答えください。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

東地区に係る事業費につきましては現時点の試算で約102億円、財源は公共事業と起債事業とで整備を行うというふう聞いております。管理者負担につきましては約42億円ということで試算していると。

あと、四つの事業費なのですが、現時点の試算では約447億円ということで、管理者負担ということでいきますと約128億円ということで試算されていると伺っております。

○小貫委員

この港湾計画のずさんな推計というのが明らかだと思いますので、母体である小樽市の負担が増えないよう、しっかり意見を言っていきたいと思っております。

○委員長

共産党の質問を終結し、自民党に移します。

○酒井委員

それでは、2 点だけ確認させていただきたいと思います。

◎石狩湾新港への期待について

まず、石狩湾新港の長期計画ということで示されました。今までも、先ほどから話があるように、小樽市も負担金を払っているというか、負担しているわけなのですが、この地域を生かす小樽市としての考え方や方向性、あるいは期待することという部分で伺いたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

この地域の方向性といいますか、期待することということですが、石狩湾新港地域が約3,000ヘクタールある、石狩湾新港小樽市域も約1,000ヘクタールあるという中では、やはり広大な土地の中で企業誘致が進むべきというふうに考えております。企業誘致が進むことによって経済の活性化にももちろんつながりますし、都市経営としても一定の収入が得られるということが当然ありますので、その辺について、企業と連携しながらまちづくりの一つとして考えていくべきだろうと思っております。

○酒井委員

まさにそのとおりだと思います。先ほども申したとおり、決して少なくない負担金を毎年負担しているわけであり、そういう意味では、これから、この地区で回収するという言葉が適切かどうかはわかりませんが、この地区を生かして、例えばそれが人口減対策につながり、また、税収が上がりという部分ですごく期待もしている部分なので、この大きな長期計画の中で、小樽市としてこの地区をより生かして発展させていただきたいと思しますので、しっかりと取り組んでいただきたいというのが一つ。

◎石狩湾新港と小樽港の連携について

もう一つ、資料4の中で、「方向性」という部分の一番下の部分にあります「小樽港との連携」ということで、石狩湾新港と小樽港の連携、それからバランスという部分でたびたび議論にはなっていますが、改めて石狩湾新港と小樽港のバランスというか、そういう部分についてももう少し詳しく説明していただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

小樽港と石狩湾新港のバランスということですが、やはりそれぞれの港に歴史があって、特性があるということで、それぞれの特性、小樽ですと、フェリーだったり、特殊な機械を使った穀物荷役があるですとか、あと、クルーズ客船の寄港という特性もございます。

また、新港については、広大な背後地を使って、エネルギーの供給基地というものもありますし、今、チップなども盛んに取り扱われているということもありますので、それぞれの特性を生かして、お互いに過大な二重投資をしないよう連携に努めていくべきだろうということでは考えております。

○酒井委員

二つの港を持っていて、港を持つということはお金がかかるということなのですが、確かに、今おっしゃったように、両方を生かしてという部分についてしっかりと考えていただいて、もう少しわかりやすいものを示されるほうがやはりいいと思うのです。一番困るのは、二つあって、どちらも中途半端に終わってしまうのが一番よくないと思いますので、今後、石狩湾新港では長期計画が示されました、その上で小樽港はどうしていくのかということをもっと深く考えていただいて、より一層明確にというか、そのように進めていただきたいと思しますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今回、長期構想ということで新港の計画が示されましたし、「小樽港との連携」ということが書いてありますの

で、より具体的な連携策など、その辺については、これから小樽港でも長期構想、港湾計画改訂という準備をしていると聞いていますので、その辺について、連携を密にやっていかなければならないだろうというふうに思っております。

○鈴木委員

◎石狩湾新港港湾計画改訂について

それでは、先ほどの報告を聞いて、そして、小貫委員にお答えになったのがいろいろあるのですけれども、そこと重複しますが、お聞かせください。

それで、先ほどのやりとりを聞いていまして、もう少し整理してお聞きしたいのです。特に、資料 5、石狩湾新港港湾計画の改訂についての 3 番目であります西地区、これは先般、北海道新聞にも書かれておりました、新港のこの新しい埠頭、これが過大な投資ではないか、そして、これが現実的なものなのかという論調でありました。これを見まして、私の知り合いとか、私自身も思ったのですけれども、本当にこれではなかなか説明が厳しいなというのがあったのです。ところが、今回、資料をいただきますと、この西地区の取扱貨物については、米、風力発電の資機材が樽川ふ頭に移って、そして、石灰石、先ほどやりとりがありましたけれども、それから P K S に変わったわけでありまして。そして、この計画は実施されるということでありました。

これでもう一回、整理をしていただいて、前の港湾計画改訂案にあった米が 12 万トンそのまま樽川ふ頭に行くのですね。風力発電の資機材については、12 万トンと考えていたのが 3 万トンだけれども、それも樽川ふ頭に行く。この西地区には、石灰石が 15 万トン、そして、P K S、パームヤシ殻が 29 万トン入るので、整備したいということですよ。まず、これで間違いないですね。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

数字の部分は、米が 12 万トンというお話だったのですけれども、これは、今までの計画ということで、今回、その米、道産米の輸出についてはなくなったという数字になります。あと、約ということでいきますと、今、大体そのような数字で整理されているということでは聞いております。

○鈴木委員

それで、先ほど、パームヤシ殻、石灰石、このことについて企業にいろいろお聞きになったら、こういう需要が見込まれるということで立てたということでありまして。

この構想をお立てになる方というのは、石狩湾新港管理組合の職員の方ということになるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

構想の素案といいますか、そういう部分につきましては、当然、担当者がまずつくって、上司に相談しながら、指摘をもらいながらつくっているのではないかという認識はございます。基本的には石狩湾新港管理組合で素案をつかって、長期構想ですと、検討委員会というのがあって、そこで各委員の方から御意見をいただきながら積み上げて、最終的な今の長期構想に至ったということでは聞いております。

○鈴木委員

それで、お聞きしたいのですけれども、石狩湾新港管理組合の組織の中で、北海道の職員、小樽市の職員、石狩市の職員の人数は何人になっていますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

平成 26 年度現在の組織体制ということでいきますと、北海道職員が 9 名、小樽市職員が 4 名、石狩市職員が 13 名、管理者や専任副管理者など上の方を除いてということでございます。

○鈴木委員

小樽市から 4 人の職員が派遣されているということでありましてけれども、こういった長期構想というか、そ

う計画に携わる方はこの中にいらっしゃいますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

石狩湾新港管理組合が事務局として計画をつくっているということでもありますので、情報としてはもちろん伺える、職員としては伺えるということは聞いておりますけれども、今の体制でいきますと、計画部門が北海道の方が中心になっているということですので、その携わり方というのは少し感覚、差があるかとは思いますが、情報としては少なくとも職員が聞いているのではという認識ではございます。

○鈴木委員

負担割合が、道が3分の2、石狩・小樽両市が6分の1ずつです。ということなので、もちろん負担割合に応じた発言力があるというふうには思っています。ただ、今の話で、この計画とかそういうことに関しては、道の方が主体となって、この長期構想というか、そういうのをつくっているわけですが、その中で、例えば、そうやって計画する段階で小樽市の職員としてこのことについて内部で、こういう構想があるのだけれどもどうですかというお話というのはあるのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

こういう計画への携わり方ということでございますけれども、派遣されている職員ということでは、話がどの程度あったかというのはなかなか確認できづらいところなのですが、今の体制としては、企画政策室、私を含めて母体の窓口業務ということでやっておりますので、今回の港湾計画をつくるに当たっても、検討部会ということで平成26年春から5回、検討委員会をしておりますので、その中では、この計画の中身についていろいろ確認したり、質問したりするなど、そういう形では進めてきたというところであります。

○鈴木委員

それで、この港湾計画というのは、普通の計画と少し質が違うということをお聞きしたことがあります。というのは、何ととっても投資がすごく大きいということもありまして、こういう計画に乗って、これはやりたいということであるけれども、担保して絶対やるという話まではなかなかいかないという話を聞くこともあるのですが、この点はどうなのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

港湾計画というものなのですが、港湾法に基づく計画で、法定計画ではございます。ただ、港湾計画というのは、イコール事業計画ではないということで、事業を担保するものではないというもので、どちらかという都市計画のマスタープラン的な、行政の指針的な計画だという位置づけでございますので、当然、整備に当たっては、需要があったり必然性があったりする場合にそれを協議しながら進めていくということでございますので、港湾計画については、そのような取扱いだというふうには認識しております。

○鈴木委員

それであるならば、先ほどの小貫委員とのやりとりの中で、その都度、その都度、現実起こったときに変えればいいのではないかという話があったのですが、実際、長期の計画でありますので、それをあえて計画として、確実とは言えないまでも、理想の部分もあろうかと思っておりますけれども、のせる最大の理由は何でしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

やはり港湾計画というものが、管理者の意思といいますか、これから目指すべき方向だというものをつくってまいります。その辺につきましては、やはり今後の企業誘致に向けた例えばポートセールスをする際の目安となるものであったり、まちづくりの一つとしていろいろな対外的なものに質問があった場合に示す指針になるものという認識なのではないかと思っております。

○鈴木委員

今の話を総合しますと、こういう計画をつくって、要するに看板といいますか、ポートセールスをするために一

つのこういう理想になりますよということで示す部分かなと思います。

それと、今、我々も、このパームヤシ殻、これとか、それについては、今、言われて、ああ、本当になるのかなということは、はっきり言って、難しいです、私たちもよくわからない。ただ、そういう需要があるという話を聞いて、それがあつたらこの岸壁をつくるという話のようなので、それでありましたら、我が党としては賛成するとか、ただ、問題は、本当にこのパームヤシ殻や石灰石の需要が見込めないときとか、途中でそういう業者が手を引かれるとか、そうなったときにはどうなるのかということだけをお聞きしたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

当然これは目標貨物ということで推計されております。この貨物が達成されるかどうかというのは、もちろん社会情勢がありますので、それは十分見極めなければならないというふうに思います。これを期待して来た企業がいるとしても、港という使い方の中では、今の西地区の貨物が確実に、西地区で取り扱われるかどうかというのは少しわからないところがありますけれども、例えばほかの岸壁等で使えるだとか、いろいろな運用がきつとそのときには考えられると思いますので、進出した企業に対しては、少なくともその企業に不利益にならないような形で、港湾管理者としてはやはり考えていかなければならないものだろうというふうには思っております。

○鈴木委員

これは石狩湾新港、全体的に言える話ですけれども、やはりこの負担金が、道が3分の2ということでもあります。その道が主体的に計画を立てて、そして、石狩市及び小樽市にこの同意をしていただきたいというようなわけがあります。ですから、一番お金を出すところが無謀な計画ということで進まれるということはないとは思いますが、やはりそこら辺をしっかりと、我々に今、聞かされてもまだまだはてなという部分がある中で、しっかりと現実に鑑みてやっていただきたいというのが一つ。

それから、先ほどポートセールスに看板として打ち出すときに、最終的にいつまでたってもできない、これもまた困ったものだなという気がいたします。だから、そこら辺の、先ほど言われたように、ほかの使い方もあるとか、そういうことであると言いますが、来るところがそれを目指して来るのもある、だから、その整合性というのは非常に難しいとは思いますが、しっかりと、先ほどから皆さんが言われているように、負担金という大きいものがありますので、それを無駄なくするようにしていただきたいということで、今後もよろしくお願ひしたいということで、終わります。

○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

初めに、石狩湾新港長期構想について伺いたいと思います。

先ほど御報告いただきましたけれども、石狩湾新港管理組合のホームページに長期構想が載っておりまして、ざっと目を通させていただきました。それも含めまして質問させていただきたいと思います。

◎石狩湾新港地域立地企業へのアンケート調査について

まず、この長期構想の冊子の中で、背後企業のアンケート調査の結果が載せられておりました。小樽市として、このアンケート調査の結果を踏まえてどのような感想を持ったのか、伺いたいのですが、私としては、考えている以上に利用がされていないといえますか、背後地域の企業が石狩湾新港を利用していないという、こういう結果が載っておりました。新港地域立地企業のうち、石狩湾新港からの海上輸送を利用している割合は、約1割ということなのです。また、「新港地域立地企業が本港を利用していない理由の一つとして、約5割の企業が、道外への荷物の輸送はなく、道内の（陸上）輸送のみである」ということなのです。この2点を踏まえて、小樽市として、この利用状況についてどのような感想を持たれたのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

石狩湾新港ということで、名前に新とつくっており、港としてはまだ新しいという部分がありまして、企業が張りついていることは張りついているのですけれども、まだまだ企業の中で、どこの港から出して荷役を展開していくかが見定められないところがあるのだらうというのがあります。一方、札幌圏の中では、苫小牧港を使うというのがオーソックスになっているという中では、陸送で苫小牧港まで運んで道外の荷主に荷物を届けるという考えがまだ強いのではないかという認識は持っております。

○秋元委員

ただ、アンケートに回答した企業の 5 割で道外への荷物の輸送がないということで、可能性としては、まだ広大な土地があいているわけですから、当然、企業立地ということが必要になってくるというふうに思いますけれども、操業している企業の 5 割で道外への荷物の輸送がないという現状を踏まえると、小樽市としても、西地区は小樽市域ですから、その背後地域の企業の誘致なりに、このような結果を踏まえて、誘致の仕方といいますか、そういうものも変わってくるのかなと思うのです。その辺はいかがでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

先ほど、約 3,000ヘクタールのうち約 1,000ヘクタールが小樽市域だということで話をさせていただきましたけれども、やはりまだまだ活用の余地があるという市域でございますので、そこにいかに企業に張りついでいて、確実な物流を発生させられるかどうかといいますか、その辺については、我々もポートセールスをしなければならぬですし、企業へのその辺の営業活動をしなければならないかというふうには考えております。

○秋元委員

新しい港ということで、それはそのとおりだというふうに思うのですけれども、そのアンケート結果の中で、「石狩湾新港を利用する方法がよくわからない」ということが書かれていまして、たぶんまとめたときに抽出して載せていただいたと思うのですが、石狩湾新港で操業しながら港の利用の仕方がよくわからないということが、組合としての努力といいますか、その辺も足りないのかなと思ったのです。ホームページの中では、当然、企業の誘致などもしているのですが、その辺の 533社を相手に今後どういう取組をするのかというような、そういう話合いといいますか、そういう協議といいますか、そういうものは具体的に何かあるのでしょうか。当然、港の利用の方法などについてはこれまでもたぶんやられてきたと思うのですけれども、それでも利用の仕方がよくわからないというふうに言われているということは、やはり今までの方法ではわかってもらえていないという現状があるのだなと感じるのです。その辺はいかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

利用といいますか、背後地域の利用ということなのですけれども、当然、今までもポートセールスという形ではやってきているということでは認識しております。ただ、やはりこのような意見があるということでは、なかなか十分に港の PR といいますか、その辺が浸透していかないのだらうというふうに思いますので、私どもも含め、今、石狩湾新港開発地域で 9 者連ということで、北海道や石狩市、小樽市を含めた団体で毎年そういう協議会がありますので、その中でも今後どういう取組をやっていけばいいのかという部分は話し合いながら、よりいい方法を模索していくべきなのではないかと思っております。

○秋元委員

逆に言いますと、アンケートに回答した企業のうち約 1 割しか石狩湾新港を利用していないという状況の中でこれだけ実績があるということは、一定の評価はするところなのですが、もっと利用されるためには、国外もそうですし、道外もそうなのですけれども、そういう利用目的の中で操業するような企業の誘致というのは、当然これまでもやられてきたと思うのですが、今後やはり一層そういう部分に力を入れていかなければならないのだらうというふうに感じているところなのです。新港のこの長期構想の中で、現在の利用が、企業との取引ですね、石狩湾新

港を利用している企業との取引や海上輸送を行っている企業が現在、約 3 割にとどまっているということで、今後、約 6 割になる可能性があるというふうにされているのですけれども、この辺の数字的な、先ほどから数字の根拠の話がありますが、約 3 割が約 6 割になると推計される根拠と申しますか、それはどのようなものなのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

長期構想の中では、約 3 割から約 6 割という数字が具体的に書いております。ただ、2 倍になる根拠が明確に示されているかということでは、正直、我々にも示されていないのですけれども、少なくとも、今、港湾計画、長期構想を進めていく中で、内貿の定期航路や外貿コンテナ航路という部分の拡充ということで、港として利用しやすい状態になれば、新港から直接、道外、海外へ行く道が開けるのだらうということ、そういう期待感を込めてこういう数字になったのではないかと認識しております。

○秋元委員

きっとそうなのだろうと、期待感が大きいのかなとは思いますが、やはり数字はひとり歩きますから、約 3 割がその倍の約 6 割になる可能性があるという根拠がしっかり示されていかなければ、なかなか納得できないのかなと感じます。

◎石狩湾新港におけるコンテナ横持ちの解消について

次に進みますけれども、アンケートの中でも、例えば物流などに対する要望と申しますか、課題と申しますか、これが非常に多かったというふうに感じるのです。先ほどから御説明いただいている平成 27 年度予算の中でも新港地域の港湾の整備計画などが示されましたけれども、以前から言われているコンテナヤードの狭さですとか、荷物の横持ちの現状なども書かれていますが、花畔のコンテナヤードの整備が先ほど説明されておりましたけれども、これを読んでいくと、今回、花畔のコンテナヤードの整備が予算計上されておりましたが、横持ちのほうが後になっていますけれども、整備と申しますか、その辺の現状の解決と申しますか、横持ちが解消される目標年度と申しますか、その辺というのはいつぐらいを目途にされるとか、その辺というのは何かあるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

平成 27 年度からコンテナヤードの拡充整備をするということで、それについては、今の取扱貨物の増に伴う対応ということですので、横持ちの発生のところが解消されるということではないという認識でございます。ただ、今、港湾計画で、今ある荷役機械、ガントリークレーンの背後にコンテナヤードを集約するという絵になっておりますので、港湾計画、10 年から 15 年後の目標ということで書いてありますので、それを目標として、そういう需要が高まれば、この横持ちの発生が解消されるようなコンテナヤードが整備されるのではないかと申すふうには考えております。

○秋元委員

背後地域の企業の方から要望が出ている問題というのは、確かになかなかお金のかかる問題ですけれども、リーファーコンテナが増えてきているというような話も伺っていましたが、その横持ちの問題も、視察でほかの港湾も見させていただきましたが、港、港によっていろいろな取組もされています。ガントリークレーンの問題もそうですけれども、どのように捉えていくのかなというのは、確かにコンテナヤードの広さという部分も、整備という部分も重要ではありますが、私がこれを読んでいく限りでは、本来であれば横持ちの現状が解消されるのが最初のかなという感じはしたのです。その辺も含めて、今、10 年から 15 年後という長期にわたってということでしたけれども、前に、かなりの費用もかかるというような話を伺いましたから、負担金の問題も考えると大変ですが、課題として長年にわたって、以前からある問題ですから、ぜひこの辺も、港湾の利用を増やしていくというようなことを考えるのであれば、やはり早急に解決していかねばならない問題の一つだなと感じます。

◎石狩湾新港長期構想のエネルギー総合拠点形成プロジェクト（案）について

次に進みますけれども、先ほど御説明いただきましたが、資料 4 の図の中では、西地区に「マザーポート」「エ

エネルギーパーク」というふうに指定されている場所がありまして、この中でマザーポート、要するに「風力発電支援基地」というふうに具体的に位置づけられておりますので、これはどのような考えの下に風力発電というふうに限定されたのか、その辺を御説明いただけますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今、石狩湾新港のエリアでは四つの風力発電計画がございまして、それらについては段階を踏んで計画を進めていると伺っております。そういう現状の中で、やはり洋上風力発電ということで、今、具体的にその手続等を進め始めている中では、かなり数の多い風力基数が取り扱われるだろうというのが一つ。それから、やはり道内の風力発電の部分で、将来的には耐用年数を迎えて維持・管理が必要になるというのがありますので、その辺の部分も含めてメンテナンス的な施設が必要でないかというような発想の下に、ここの部分はエネルギーパークという形の位置づけになったということでは聞いております。

○秋元委員

洋上風力発電、西地区のちょうど向かいあたりの地域といたしますか、海上ですけれども、その辺の洋上風力発電の話は、具体的にどういう段階まで進んでいるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

洋上風力発電につきましては、協議会を立ち上げておりまして、協議会の中で、具体的な事業者を公募するのに当たっての公募要項など、その辺を具体的につくって、その部分を大体年度内までに整理して、その年度にオンライン化されますと、平成27年4月以降に事業者の公募を行って、具体的な事業者を定めていくというような手続になるということでは聞いております。

○秋元委員

マザーポート、風力発電支援基地ということで、具体的に企業を誘致されたり、そういうメンテナンスをされるような企業といたしますか、日本国内の話になるのかなと思うのですけれども、そういうメンテナンスをされるような企業は日本に何社ぐらいあるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

その辺につきましては承知していません。今、風力発電はもちろん、開発を進めている会社でもメンテナンスができる場所があるとは伺っております。

○秋元委員

このマザーポートの隣のほうに、エネルギーパークですか、このような計画があるみたいですが、エネルギーパークというのはそもそもどういうものなのか、その辺を説明していただけますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

エネルギーパークということで、今の風力発電のメンテナンスを行うということと、あとはこのエリアをエネルギーの拠点の形成ということで位置づけておりますので、そういう施設を建てるというのも一つですし、将来的にはそのエネルギーを市民に知らしめるということで、広く市民に見てもらえるような施設づくりというのも構想としてはあるということでエネルギーパークという言い方をしているということでは聞いております。

○秋元委員

何かあまりにも漠然としていて、どういうものかあまり、具体的に、ぴんとこないといいますか、あるのですけれども、長期構想の中でもそこに触れる部分があるのですが、やはりまだまだ具体的にない、当然、計画なのであるけれども、本当にそのメンテナンスをする施設が、マザーポートがありますね、その横で、結構広大な広さの土地でエネルギーパークが構想としてあるということなのですが、率直に小樽市として、このような計画、長期構想を見てどのような感じを受けるのでしょうか。私は、中身がわからないですけれども、どうなのかなという感じがするのですが、いかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

確かに長期構想ということで、最大限の理想ということで書いてあるという認識も少しございます。人口減少を含めていろいろな社会情勢がなかなか厳しい中で、どこまで達成するかというのは未知数の部分がありますけれども、我々としては確かに、長期の目指すべき方向としては一定の理解はしているという状況ではございますが、やはり現実的な部分のところについては、毎年度、開発予算ということで協議を受けていますので、需要が伴って必然性のあるものについて、整備に理解を示していくというスタンスでございますので、大きな方向性としては一定の理解をしているという認識でございます。

○秋元委員

短・中期と長期というふうに計画が分かれていまして、短・中期的には風力発電関連産業の誘致などというふうに、この西地区の、今、言いましたマザーポートやエネルギーパークのこの位置なのですが、そのように定められていますけれども、長期的にはまた変わるのです。新たなエネルギー活用に向けた施設整備というふうになっていまして、シェールガスやメタンハイドレート、石炭ガス化の施設なども構想の中にあるみたいですが、その辺の短・中期と長期の関連といますか、違うのかなと思うのですが、その辺について、先ほどほかの委員の方からもありましたけれども、短・中期と長期の計画の内容の変更に関する疑問があるのですが、この地域は小樽市域ですから、その辺はどうですか。この短・中期、そして長期の構想の違いという部分で、どのように受け止めていますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

長期構想ということで大体約30年スパンと。短・中期といますと、約半分の10年から15年ということになります。ただ、その15年の間にどこまでどう変わるかというのは、確かに捉え方として難しいのですが、本当に理想論ということで、あるべき姿ということで長期構想をつくっているものですから、長期構想の絵は長期構想として目指すべき姿なのだろうという理解はしているところでございます。ただ、先ほどから申し上げているように、あくまでも構想としての理想論だということでは認識しております。

○秋元委員

短・中期だと10年とか15年ということでしたが、正直、風力発電が本当にそれだけ普及していくのかという部分に疑問を感じる部分がありまして、自然エネルギーですから、当然、技術的な進歩はしていくのでしょうか、本当にそれだけの需要が、風力発電支援基地をつくるまでのそういう需要が道内に出てくるのかという部分では、疑問といますか、感じるのです。それでいて、短・中期ということで、10年、15年という、ある意味かなり短い期間ですから、その中でそういう整備をされて、30年という長期的な部分で風力発電についてがらりと変わって違うエネルギーとなったときには、当然そこにある施設は使われなくなるわけですから、その部分では、風力発電という部分でこだわるのではなく、もう少し自然エネルギー全般で見たほうがいいのかという感じは受けました。そういう意味で、小樽市としても風力発電というふうにこだわってここでは計画されていますけれども、その辺はもう少し検討したほうがいいのかと思いますので、この辺はよろしく願いいたします。

◎平成27年度石狩湾新港管理組合港湾整備事業特別会計予算の樽川地区・西地区下水道設備工事費負担金について

次に、先ほど御報告いただいた件で何点か伺います。

まず、平成27年度当初予算における主要な事項ということで、資料2-4の中で、歳出の港湾建設費で、単独事業費の中に、樽川地区・西地区下水道設備工事費負担金ということで3億1,824万円計上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、説明していただけますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

工事の内容につきましては、ちょうど今、北海道電力株式会社がLNG火力発電所の建設を始めたということで、このエリアでは下水道がまだ整備されていないところがありますので、建設後には下水道が必ず必要になるため、下水の管渠を整備するというので、管渠の延長の計上でこの金額になっているという認識をしております。

○秋元委員

以前に伺ったら、たしか、この地域の上下水道については張りついた企業の方に負担していただくというような話を伺ったのですけれども、今回、管理組合で単独事業費として計上されている理由と申しますか、そもそもそれは違って、管理組合として建設することになったのか、この辺はどのようになっているのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

下水道事業ということで、公共性があるという中では、まずは公共で事業を進めるということではございますが、このエリアは特殊な部分がありまして、受益者負担ということでは北電にしか発生していないというのがありますので、予算の一方では、歳入に埋立事業関係収入が同額で記載されておりますので、北電と石狩湾新港の中でこのような協定を結んだ中で、工事費については北電に負担してもらおうと考えているということでは聞いております。

○秋元委員

「考えている」ということで、予算計上されているわけですので、話はかなり進んで、そのようになるというふうな考えでいいのですか。協議が決裂するなどということはないのか、その辺はいかがですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

管理組合からは、話し合いとしては進んでいるということで、協定で、本当に100パーセントかどうかというのはその辺の疑義があるのですが、基本的には負担をしていただけるという、感度はいいということは伺っております。

○秋元委員

100パーセントではない可能性もあるのですね。

上水道はどのようになるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

上水道につきましても同様にそういう負担協定を結んで、工事が完了した後はそのような負担をしていただくということを考えているというふうには伺っております。

○秋元委員

平成27年度石狩湾新港港湾関係事業予算（案）箇所図の中に、この単独事業費の樽川地区・西地区下水道設備工事が載っていないのですけれども、何か理由はあるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

この箇所図につきましては、開発予算という一般的な言い方をしまして、港湾関係事業予算（案）に載っています。書き方としては、直轄事業、補助事業、起債事業という書き方が一般的なものですから、そういう特殊な工事については、通常、載せていないということで御理解いただけたらと思っております。

○秋元委員

これまでもこういう特殊な事業はあったのですか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今、話をしました水道事業が平成26年度というのではありましたが、この事業は図面には載せていないということですし、過去の事例はわからないのですが、基本的には、港湾管理者としては、公共事業ということで補助が入るですとか、起債だというような枠組みのものを載せているというのが一般的な説明だということでは認識しております。

○秋元委員

◎各母体の石狩湾新港管理組合への負担金と新港地域からの税収について

最後になりますけれども、先ほどから石狩湾新港への小樽市の負担金ということで話がありましたが、小樽市の負担金は、先ほどからありましており6分の1になっておりますけれども、現在、負担金と新港小樽市域の税収の関係はどのようになっていますか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

負担金は、大体 3 億円ぐらいで推移しておりまして、税金は、今、企業の張りつき等がありまして、4 億円から 5 億円という形になっておりますので、収入が負担金を上回っているというようなバランスになっているということでもあります。

○秋元委員

当然これは企業の張りつき状況にもよるのでしょうけれども、港が整備されて、使い勝手がよくなって、企業が張りつく、その中で税金が上がってくるというのはよくわかるのですが、その辺の兼ね合いといいますか、小樽市が負担する、そして、税金が増えてくる、ただ、過去には赤字になっていた時代もあるというふうに思うのですが、そういう部分で、石狩湾新港小樽市域だけではないですが、全体的に石狩湾新港というふうに見たときに、道、石狩市、小樽市が負担していますけれども、その母体負担金と全体的な税金の状況というのはどういう状況ですか。

○委員長

他都市だからな。他市だからな。

（「今、全体で見たときに」と呼ぶ者あり）

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

全体で見たときに、私のほうでは承知しておりません。

○秋元委員

それでは、毎年、毎年度というか、そういう全体的な報告といいますか、そういうものもないのですね。小樽市で調べない限りはそういう状況はわからないという、小樽市の部分しかわからないということですか。そうなのですか。わかりました。

全体的な状況というのは、小樽市として知りたいといいますか、当然、赤字なのか、黒字なのかという状況はわからなくてもいいのですか。

（「管理組合に聞けば教えてくれるよ」と呼ぶ者あり）

○（総務）企画政策室長

先ほど主幹から申し上げた税金は、特に銭函 4 丁目、5 丁目と区切っていますので、その部分は小樽市ですからわかる数字ですけれども、石狩市が押さえているかどうかわかりませんが、現状として小樽市の部分は押さえていますのでお答えしますけれども、石狩市がどういう形で、それが公表できるのかどうかというのもございますので、その辺は何とも答弁できない状況です。

○委員長

公明党の質問を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 00 分

再開 午後 3 時 14 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質問を続行いたします。

民主党・市民連合。

○林下委員

先ほどから非常に懇切丁寧な答弁をいただいておりますから、私は、石狩湾新港関係のいずれの予算についても、

これまでの事業の継続性という観点から、同意回答に賛成ということで考えております。

◎本市の石狩湾新港管理組合負担金について

ただ、先ほど来、特に石狩湾新港長期構想では、多くの委員から、いわゆる投資と収益の見通しについて厳しい意見が出されておりました。これは石狩湾新港管理組合の予算に限らず全体的に言えることだと思うのですが、国の方針で公共工事が拡大をされている一方で、国の負担金が減額されるということで、こうした傾向が続くとすれば、やはり将来的には小樽市の財政負担、こういったものが再び非常に重くなる、あるいは、財政が悪化するということが心配されます。その点について、石狩湾新港管理組合ですね、どのような見通しをお持ちなのか、お聞かせ願います。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

今後の財政見通しということですが、確かに長期構想、港湾計画改訂ということで、目指すべき姿ということでいろいろ報告させていただきました。ただ、実際の整備に当たりましては、やはり母体の財政状況ということで、これ以上負担が増えないような措置を考えていかなければならないということで、毎年度、管理組合とも、春にそういう開発予算の協議をしておりますので、そのときに十分な事業の内容の精査、それから、負担金が増えないような措置ということでは要請していきたいというふうに思っております。

○林下委員

◎石狩湾新港における地球温暖化による異常気象への対応について

それと、災害復旧費に関して、防波堤の復旧工事ということで先ほど話がありましたけれども、最近、温暖化の影響で異常気象が世界的にも広がっておりますし、先般は根室やオホーツク海沿岸、釧路でも、高潮と高波ということで大きな被害が出ているというふうに言われています。この災害復旧工事に関して、これまでもたびたび、石狩湾新港は波の影響を受けやすいのではないかと指摘がありましたけれども、今回、係留している船が高波、高潮で被害を受けるということが起きましたので、泊地の進路を確保するというのも非常に大事な工事だと思うのですが、やはり岸壁の安全対策、ゴムの緩衝材の位置が、今回の根室などを見ますと、それをずっと超えた段階で、係留している船が岸壁にぶつかって大破するという、巡視船ですら 3 隻も被害を受けて、1 隻は浸水してあわや転覆するというぐらいの大きな被害を受けたというふうに言われています。そのようなことを考えますと、こういう復旧工事ということも、もちろん進路の確保も大事だと思うのですが、やはりこれからは、いつどこでこういう被害が出るかわからないというふうに考えるほうが賢明ではないかというふうに思うのですが、そういった意味での管理組合としての具体的な対策というか、あるいは議論がなされているのかどうかという点について聞きたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

近年の気象条件によっていろいろな被害が出るということですが、今、長期構想でももちろん、この中にうたわれているように、新港が防災の拠点であるべきだということもあります。これは太平洋側と日本海側のバランスということで、太平洋側が被災した場合にはその代替機能として日本海側の拠点も整備していかなければならないという視点もござります。そういうのを踏まえて、災害が起こったときに迅速に復旧できるようにということで、港湾 B C P、事業継続計画というものをつくることになっておりますので、来年度以降こういうのをつくって、災害が起きたときにどう対処していくべきかというようなこともいろいろ検討されるということでは伺っております。

○林下委員

◎石狩湾新港におけるパームヤシ殻の輸入について

先ほど来ずっと議論がありますけれども、パームヤシ殻の 29 万トンという計画なのですが、実はこれには私も非常に注目していて、今、研究が大変進んでいると言われていたバイオコークスの原料として輸入が計画されている

のか、そういった具体的な企業の構想といますか、そういったものの説明は何かあったでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤（直）主幹

正直、パームヤシ殻の貨物につきましては、今年 1 月に示されたばかりということで、この辺の情報については、管理組合とも話をして、いろいろな情報を得た中で、必然性、その辺の妥当性を検証していきたいというふうには思っております。

○委員長

民主党・市民連合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。