

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 30 年 2 月 2 日 (金)	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	山田委員長、斉藤副委員長、安齋・酒井（隆裕）・濱本・ 佐々木各委員		
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 記録担当</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酒井隆裕委員、佐々木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、説明員より報告の申し出がありますので、これを許します。

○委員長

「石狩湾新港関係の報告について」

○（総務）企画政策室佐藤主幹

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

報告事項は、①平成29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、⑥平成30年度石狩湾新港港湾関係事業予算（案）についてまでの6件で、資料の1枚目は、各報告の概要となっております。

①と②の概要としましては、執行額の精査により、歳入歳出予算ともに一般会計と特別会計を合わせ約5億5,800万円の減額となり、本市の負担金としては約4,800万円減の約2億4,600万円となるものであります。

③と④の概要としましては、公債費の減少等により、歳入歳出予算ともに一般会計と特別会計を合わせて対前年度約6,200万円の減額となり、本市の負担金としては、対前年度約900万円減の約2億8,500万円となるものであります。

⑤の概要としましては、交付金補助事業の上屋ほかにおいてインフラ電源設備を早期に整備するため、3,000万円の増額要求し、補正するものであります。

⑥の概要としましては、平成29年第3回定例会で御報告した港湾関係事業要求案が予算案になったとともに、起債事業において7,000万円の増額を行うものであります。

これらにつきましては、石狩湾新港管理組合から事前に協議がありましたので、順次内容を御説明いたします。

最初に、①平成29年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算については、資料1-1をごらんください。

まず、資料中段の歳出の表から御説明いたします。

いずれも補正額の欄をごらんください。

議会費は、港湾事情調査の実施時期見直しによる減により361万6,000円の減額。

総務費の総務管理費については、職員の異動等に伴う減などにより381万6,000円の減額。

港湾建設費は、現行の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1億9,686万8,000円の減額。補助事業費が3,995万8,000円などの減額となり、合計で3億474万6,000円の減額。

公債費は、利率の確定などにより、償還利子等の減に伴い236万円の減額。

諸支出金は、特別会計の収支不足の改善等により7,620万8,000円の減額を行うものであります。

次に、資料上段の歳入の表について御説明いたします。

分担金及び負担金の前に、使用料及び手数料については、岸壁使用料等の港湾施設使用料の増に伴い2,078万2,000円の増額。

国庫支出金は、補助事業費の減に伴う国庫補助金の減額などにより2,297万9,000円の減額。

繰越金は、前年度決算による歳計剰余金の増により8,650万7,000円の増額。

諸収入は、市有物件災害共済会の共済金等の増により395万6,000円の増額。

組合債は、国直轄事業管理者負担金などの減に伴い、公共事業債について1億9,270万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、2億8,631万2,000円減の14億7,365万4,000円となります。

これらにより、歳入歳出合計とも現計予算額に比べ3億9,074万6,000円を減額し、予算総額を17億5,999万6,000円に補正するものであります。

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2億8,631万2,000円減の14億7,365万4,000円となり、このうち小樽市の負担金は4,771万8,000円減の2億4,560万9,000円となります。

次に、②平成29年度港湾整備事業特別会計補正予算につきましては、資料1-2をごらんください。

まず、資料上段の歳入の表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、ひき船使用料など港湾施設使用料の実績増等に伴い4,269万6,000円の増額。

財産収入は、土地貸付収入の増などにより2,588万8,000円の増額。

繰入金は、港湾整備事業特別会計における収支不足額の減により7,621万2,000円の減額を行うものであります。

次に、資料下段の歳出の表を説明いたします。

総務費は、総務管理費において施設の老朽化に伴う修繕費の増などにより162万1,000円の増額。

港湾建設費は、起債事業の執行見込みによる減などにより1億6,000万円の減額。

公債費は、利率の確定による償還利子の減などにより924万9,000円の減額。

これにより、歳入歳出合計とも1億6,762万8,000円減額し、予算総額を13億4,075万6,000円に補正しようとするものであります。

次に、③平成30年度石狩湾新港管理組合一般会計予算につきましては、資料2-1の前年度当初予算額との差額である比較(A)-(C)と、本年度当初予算額(A)の欄をごらんください。

まず、資料中段の歳出の表から御説明いたします。

議会費は、対前年度9万3,000円減の1,042万4,000円。

総務費は、総務管理費の人事異動に伴っての増、施設管理費の委託料の増などにより対前年度2,860万6,000円増の4億5,226万8,000円。

港湾建設費は、国直轄事業負担金は前年度と同額、補助事業費で8,000万円の増、単独事業費では1,122万円の減で、合計では対前年度6,878万円増の5億4,896万4,000円。

公債費は、償還が進んだことにより、対前年度4,386万6,000円減の8億3,930万3,000円。

諸支出金は、特別会計の収支不足として一般会計からの繰入金で対前年度2,239万8,000円減の3億3,031万2,000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、資料上段の歳入の表について御説明いたします。

分担金及び負担金の前に、使用料及び手数料は、対前年度968万7,000円増の6,635万5,000円。

国庫支出金は、補助事業に係る国からの補助金の増などにより対前年度4,000万円増の8,400万円。

道支出金は、港湾統計調査の委託金で前年度と同額の21万7,000円。

財産収入は、財産運用売り払い収入で前年度と同額の2万円。

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6万1,000円。

組合債は、国直轄事業及び補助事業に伴う港湾事業債などで対前年度3,420万円増の3億2,400万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5,285万8,000円減の17億710万8,000円となります。

これにより、歳入歳出とも対前年度に比べ3,102万9,000円減の21億8,177万1,000円を予算総額とするものであります。

なお、下段の表は、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5,285万8,000円減の17億710万8,000円となり、そのうち小樽市の負担金は880万9,000円減の2億8,451万8,000円となります。

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款ごとに、左側に歳入、右側に歳出で分けており、歳出では、総務費や港湾建設費など、歳入では、使用料及び手数料などの内訳を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、④平成30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きましても、資料2-3の比較(A)-(C)と本年度当初予算額(A)の欄をごらんください。

まず、資料下段の歳出の表から御説明いたします。

総務費は、港湾施設管理費の委託料の増などにより対前年度2,560万9,000円増の3億2,987万3,000円。

港湾建設費は、花畔地区のコンテナヤード整備事業費などの減により対前年度1億円減の6億6,000万円。

公債費は、起債の償還が進んだことにより対前年度1,836万9,000円減の4億2,525万1,000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、資料上段の歳入の表について御説明いたします。

使用料及び手数料は、ひき船使用料の増などにより対前年度1,418万4,000円増の4億1,268万9,000円。

財産収入は、土地貸付収入の増により対前年度745万4,000円増の1,260万3,000円。

繰入金は、一般会計から特別会計への繰り入れとして対前年度2,239万8,000円減の3億3,031万2,000円。

諸収入は、前年度と同額の2万円。

組合債は、コンテナヤード整備事業の減などにより対前年度1億1,800万円減の6億3,000万円となっております。

これにより、歳入歳出ともに前年度に比べ9,276万円減の総額14億1,562万4,000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款ごとに、左側に歳入、右側に歳出で分けており、歳出では、総務費、港湾建設費など、歳入では、使用料及び手数料などの内訳を示しておりますので、ごらんいただければと思います。

次の⑤平成29年度石狩湾新港港湾関係事業補正予算(案)につきましては、資料3-1と資料3-2をあわせてごらんください。

今回変更となっておりますのは、⑤上屋他で、資料3-1の平成29年度補正予算額(案)(B)のとおりとなっております。

本件においては、農水産物の輸出増加に対応するための事業であります。その対応に必要なインフラ電源設備を次年度予算から前倒しして行うものであります。

事業費としては3,000万円を計上しましたが、現時点では要求額でありますので、国からの内示が確定しましたら、後日改めて報告したいと考えております。

次の⑥平成30年度石狩湾新港港湾関係事業予算(案)につきましては、資料4-1と資料4-2をあわせてごらんください。

今回追加となりますのは、起債事業の樽川地区⑨野積場で事業費7,000万円となります。場所については、資料4-2の左下⑨(機能債)野積場であります。

前面の樽川5号岸壁からは、ほぼ毎日砂の荷揚げをしており、背後のヤードにその砂をストックしている状況であります。今後において建設工事の需要増が見込まれ、事業者からの取扱量増に伴う野積場の拡張を打診されていることから、今回整備を行うものであります。

以上が、石狩湾新港管理組合の平成29年度補正予算と平成30年度当初予算、石狩湾新港港湾関係事業の平成29年度補正予算案、30年度予算案の概要となりますが、市としましては、以上の同管理組合からの協議案件について内容を確認した結果、妥当と判断し、同意回答をいたしたいと考えております。

○委員長

それでは、これより質問に入ります。

なお、順序は自民党、公明党、共産党、民進党、安斎哲也委員の順といたします。

自民党。

○濱本委員

ありません。

○委員長

自民党の質問を終結いたします。

公明党に移します。

○齊藤委員

◎石狩湾新港の取扱貨物量について

石狩湾新港の取扱貨物量について、二、三伺いたいと思います。

まず、平成29年の実績と、それと直近5年ぐらいのこの推移についてお示しいただきたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

平成29年取扱貨物量の実績につきましては、速報値ではありますが、約613万トンで、対前年比約1.03倍の増ということです。

近年5カ年ということで、24年から申し上げますと、いずれも万単位でお話ししますが、24年は403万トン、25年は473万トン、26年は535万トン、27年は563万トン、28年は596万トンということになっております。

○齊藤委員

613万455トンということで、1.03倍増という対前年ですね。この平成29年で取り扱いの多かった主な品目とその貨物量、それから対前年の伸びなどについてお示しをいただきたい。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

平成29年の取扱貨物で増加した主な貨物につきましては、まずは木材チップ輸入品ということで、約124万トンになっております。対前年でいきますと約1.04倍です。それから次に多かったのが、砂、砂利ですね。これは輸入品になりますが、約76万トンで、対前年でいきますと約1.25倍になっております。主な伸びというのは、この二つになっております。

○齊藤委員

LNGとか石油類というのは、もともと圧倒的に多いわけですが、それらを荷役するのに使われる岸壁、できればどこへ出荷されるのかというようなこと、それから、今後のこれらの貨物の伸びの見込み、将来性等を少しお示しいただければと思います。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

今お話しいたしました木材チップにつきましては、取り扱っているのは西1号岸壁ということで、相手先としては、江別市の王子エフテックス株式会社の工場に主に運搬しているということでは聞いております。

今後の伸びにつきましては、今後の部分は明言できない形ではありますが、港湾計画上は大体140万トンということで想定しており、それに近づいておりますので、ある程度の伸びというのは期待できるのかなというふうには思

っているところです。

それから、砂、砂利等につきましては、主に樽川5号岸壁で、これもはっきりどこに行っているというのは言えないのですけれども、札幌圏などで砂を取り扱う工場に主に運ばれているということで思っております。

今後の伸びは、将来といいますか、今後に向けて、北海道新幹線ですとか、やはり高度成長期につくった建築物、建築物が更新の時期を迎えるということで、そういうような工事材料としての需要が期待できるものかなというふうには思っております。

○斉藤委員

今後も一定の伸びが期待できるということですが、これらの貨物を扱う岸壁は、小樽市にとって、大体この小樽市域にあるわけですけれども、どのような意味といいますか、意義を持っているというふうには小樽市としては考えているのか、お示しいただければと。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

西1号岸壁、それから樽川というのは、今言われたように小樽市域にある港湾施設ではあります。この辺の取り扱いが順調に推移しますと、小樽市域の背後には、面積にすると約1,000ヘクタールという土地があって、企業誘致という部分では、今も企業が進出しておりますけれども、今後ともその貨物に伴うような企業の進出が期待できるということもあります。

それから、やはり新港の貨物が全体的に伸びてくれば、日本海側の港湾ということ自体でも注目が集まってきて、何らかの形で小樽港の物流の活性化にも寄与していくのではないかとこのふうには思っております。

○斉藤委員

◎港湾施設整備について

次に、これと関連するのですが、港湾施設整備についてなのですが、今説明、報告がありましたけれども、平成30年度の港湾整備事業特別会計の樽川5号野積場というのですか、野積場隣接地取得とそれから整備事業についてですが、まず、既存施設の稼働状況をお示しいただいて、さらに、新規に取得する場所の面積、それから予算、スケジュール等、わかる範囲でお示しをいただきたいと。あと、今後の砂利とか砂とか、そういった野積みになるわけですけれども、先ほども聞きましたが、貨物量の今後の推移、見込み等についてわかればお示しをいただきたいと思っております。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

樽川5号の野積場の稼働状況ですが、現行の野積場が約4,000平方メートルありまして、数値的なものは出ていないのですが、現場を見ますと、常時砂が山積みになっているという状況で、ほぼ満載状態ということで私も捉えているところであります。

それで、新規整備の部分は、現行の隣接地にあります約5,000平方メートルの土地を確保しまして、ここの整地工事を行うということになっております。予算としては、今回整備に7,000万円ということで、一応単年度で整備が終わると聞いております。

今後の砂の見込みにつきましては、先ほどもお話しさせていただいたのですが、やはり北海道新幹線ですとか、建設、建築物の更新時期になるので、その更新に係る材料ということでは、砂の需要はふえてくるものかなというふうには思っております。

○斉藤委員

一定の伸びはあるのでしょうかけれども、今伺いますと、従来のところは約4,000平方メートルで、プラス約5,000平方メートルということで倍以上になるわけで、ここまで要るのかみたいな感じもするのですが、倍以上というのは、適正なのでしょうね。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

そういう取扱貨物の伸びの背景というのがありますけれども、やはり使っている業者が今後の見込みを立てた上で、今の土地では手狭だと、やはり倍ぐらいの用地が欲しいというお話もあったようですので、その部分の需要は見込めるものかなというふうには思っております。

○齊藤委員

それと、平成29年度、30年度一般会計ですけれども、港湾建設費補助事業ということで、西・樽川ふ頭線の道路の整備事業がありますが、これの目的と、今伺った野積場整備との関連があるのかなのか、それから、29年度、30年度それぞれの予算と、できればもう少し詳しい内訳などがわかればお示しいただいて、今後のこの事業の進め方等のスケジュールについてもお示しいただきたいと。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

この事業の目的としましては、今の野積場の奥のほうで北電のLNGの火力発電所を建設しております、それに伴う運搬車両ですとかの増加があって、現行の2車線ではなかなか円滑な交通が確保できないということで、4車線に拡幅するという目的を持って進めております。事業費としましては、全体で約2億5,000万円程度ということになります。道路改良延長は約0.9キロメートルということになっています。

今、野積場のお話もありましたけれども、事業完成に伴って、LNGの火力発電所、それからこれから整備する野積場からの貨物の運搬ですとか、その辺については円滑にできるようになるかと思っておりますので、そういうような効果が期待できるものというふうに捉えております。

○齊藤委員

これらの今伺ったような事業の今後の石狩湾新港の発展に対して持つ意義とか役割とか、そういった部分で、小樽市としてはどういうふうに把握されているのか、お示しいただいて終わりたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

少し先ほどお話ししたところと重複するかもしれないのですが、石狩湾新港の取扱貨物が順調に伸びるといふ部分でありますと、やはり日本海側港湾には注目が集まるといふものもありますし、日本海側港湾としての物流の活性化が期待できるということは、太平洋港湾が何かあったときのための日本海側航路の充実といふところにつながるかと思っております。

また、新港の小樽市域では、現在約50社操業していますけれども、まだ未造成地が多いということで、その辺の未造成地も物流の活性化に伴ってそれに伴う企業が張りついてくれるということが期待できますので、小樽市には一定のメリットといえますか、効果があるものだというふうには考えております。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

○酒井（隆裕）委員

◎副管理者不在について

それでは、何点か質問したいと思いますけれども、まず副市長がおやめになられて、副管理者が不在という状況になっている。非常に小樽市としても影響があるというふうに思うのですね。まず、こうした小樽市から副管理者を送り込めていないという現状について、影響をどのように考えられているのか、お伺いしたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

まず、副市長が今不在ということで、新港の副管理者は専任副管理者1名、小樽市と石狩市で1名ずつということで、3名で構成されております。その3名の中でいろいろ整備等について確認をしたりですとか、そういうよう

な状況がありますので、その部分は、何といたしますか、進めるに当たっては厳しいところはございますけれども、事務方でいろいろ小まめに情報収集をすることによって、新港への管理ですとか、小樽市の影響ができるだけ少なくなるように努力をしていきたいというふうには思っております。

○酒井（隆裕）委員

大いに影響があるのです。ただでさえ小樽市からの要望はなかなか伝わりづらい、その中にあわせて副管理者が出せないということになれば、もう大変な問題なのですね。こうしたこともしっかり考えなければならない問題だと思います。

◎小樽市からの派遣職員について

ただ、その一方で、小樽市からの派遣職員がどのようになっているのか、従前に質問した際には、意思決定にかかわる部分には、小樽市からは入っていないということでありましたけれども、現在の小樽市からの派遣職員の人数と職務、それから新年度においては変更されることはあるのかどうか、考え方もどのように考えられているのかお伺いしたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

平成29年度の石狩湾新港管理組合における派遣職員は、小樽市から4名ということでございます。ただ、やはり石狩市が現在13名いるという状況で、その辺のバランスというのは確かにあるのかなというふうに思っております。ただ、実際、母体負担という割合でいきますと、北海道が6分の4ですので、実際北海道が圧倒的に多くなるのが状況なのですけれども、現実的には石狩市で何か発生した際は、いろいろと有事の際は駆けつけなければならないということがあって、石狩市の職員が多いという認識をしているところであります。

今後、小樽市の派遣職員4人ということでは、それぞれの職務を担っていますけれども、今後ともより強く小樽市の意見が反映できるような形で組織づくりというようなことにつきましては、協議を進め、いろいろなことを要求していかなければならないのかなというふうには思っております。

○酒井（隆裕）委員

圧倒的に違うのです。だからこそ小樽市としてしっかりと意見を言わなければならないのに、これでは言える状況にないというふうに思うのです。だからこそ、今後においてどのように考えられているのかということを経験とあわせてお示してください。今は職務にはその4人はどのような形でついでられるのですか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

この4名につきましては、計画施設グループということで参事と主査が1名ずつ、それから維持管理の部門で1名、それから総務グループで1名ということで、それぞれの組織に4名が配置されているというところでございます。

○酒井（隆裕）委員

やはり非常に重要な港湾であります。小樽市も母体として6分の1負担しているという状況にあります。やはり副管理者を小樽市から送り込めないという状況からも、こうした職員についても、これからどのようにかかわっていくかということについても、しっかりと検討されるべきだと思うのですけれども、このままで問題はないと、しっかり小樽市としての意見は反映されるのだというふうにお考えなのかどうか、お伺いしたいと思います。

○総務部長

現在とそれから平成30年度については、現行のまま行こうというふうに考えてございますけれども、今実際に今後につきまして、31年度以降については、小樽市からの派遣もふやすべく、いろいろと協議を進めているところでございます。まだ結論は出ておりませんが、今委員からお話があったように、今後については、やはりこちらの意見もいろいろ強く言っていけるように、人員体制も強化していきたいという考えはございますので、これから協議を進めてまいりたいと考えてございます。

○酒井（隆裕）委員

ぜひ検討を進めていただきたいと思います。この件で、この副管理者が出せないという状況の中で、例えばそういった副管理者級の会議などがある場合は、代理として、例えば総務部長が出席するということは、今の段階ではできないのですよね。確認したいのですけれども。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

基本的には、代理というのができないわけではございませんので、何かを決めるような案件がありましたら、代理として総務部長が出ることも可能だというふうには思っております。

○酒井（隆裕）委員

小樽市を抜きにして決められるということはないようにしてほしいのです。事務の中身でやれるということについては、従前どおりだと思うのですけれども、市として意思決定をしなければならないという、そういった重要なことについては、総務部長が代行として出席できるような形でぜひ取り組んでいただきたいなと思います。

◎小樽市への主要な施策の成果について

次にお伺いしたいのが、小樽市への主要な施策の成果についてであります。

これまで小樽市は、なかなか仕事が受注できていないではないか、小樽市の仕事が入ってきていないではないか、ぜひ小樽市が仕事をもらえるような形にやってくれないだろうかということを当委員会の中でも質問してまいりました。そのときの御答弁の中では、管理組合にもしっかり意見として申し上げていくということで聞いた覚えが私もございます。

石狩市は、母体の一つでありますけれども、安定して1億5,000万円から1億7,000万円程度、毎年仕事を受けられております。しかしながら、本市におきましては、平成18年度がゼロ、21年度がゼロ、27年度が160万円ということでありました。地元企業の受注確保について組合にお話ししていくという市長の御答弁だったと思いますけれども、組合にはどのように要望されていたのかどうか、伺いたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

本市としましては、港湾関係予算など管理組合から協議がありますので、その際は、近年、回答文書に事業の執行に当たっては地元企業が参画しやすいように配慮願いますというような附帯意見をつけているところであります。また、今後このような受注実態の把握ですとか、今後の対策について、この前もあったのですけれども、管理組合主催の会議の場で、本市から話し合いの場を持ってもらえるように言及をしまして、それを要請したというところであります。

○酒井（隆裕）委員

具体的にそういった管理組合に要請しているということについては、理解したところであります。

ただ、そうは言っても、実際問題として小樽市の受注というのは非常に低い、こういった状況にあるというふうに思います。例えば、小樽市や石狩市の企業が参画していることを条件とする参加資格の設定、入札の改善、こういったことを具体的に求めていくということは必要ではないのかなと思うのですけれども、そういった考えについてはいかがでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

今、委員がおっしゃられたような具体的な要請というところですが、私どもも、なかなか工事の発注の細かいところまで把握していないというのもありまして、その辺については、まず現状把握から入らせていただいて、その上でどういう取り組みができるかというところについては、今後とも話し合いの場の中で協議を続けていきたいというふうに思っております。

○酒井（隆裕）委員

いや、そんな悠長なことを言うてはだめなのです。

それでは、平成28年度の小樽市の主要な施策の成果、受注額は一体幾らだったのでしょうか。件数と、あと金額をお示してください。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

件数という形では押さえてはいたのですが、平成28年度でいきますと、小樽市がゼロですので、受注ができていないという実態があるというのは事実です。ただ、前年度、前々年度は1億円強の受注がありますので、28年度は結果としてとれなかったということかと思えます。

○酒井（隆裕）委員

前年度1億円強と言っていますけれども、前年度は違いますよね。平成27年度は164万円ですよ。その前が7億円、その前は1億3,000万円、その前は4,972万円。一方で、石狩市はずっと1億7,000万円程度の受注を受けているのですよ。結果としてということでは、なかなかそうはならないのではないかなと思うのです。だからこそ、こういった具体的なことも示して、しっかり小樽市の経済にも寄与ができるというふうな形でやってほしいのです。結果としてこうなったということではなくて、しっかりとこうした具体的な例も示してやっていくべきだと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

今、私からお話した数字は、営業所を含むという別データで、1億円ということでは言わせていただきました。議員がお持ちの資料でいきますと、平成27年度、26年度は額が少ないのですが、その辺の捉え方、受注実績というところの営業所を含むという考え方も含めて、我々もその辺、明確に把握できていないところがありますから、地元とはどうなのだというのを整理していかなくてはいけないかなと思っております。そういうような会議の場で、状況把握をやっていきたいというふうに思っております。

○酒井（隆裕）委員

大体この営業所を含むという数字の出し方というものが、非常に私はごまかしだというふうに思いますよ。小樽市がいかに受注しているかのごとく見せる、というのが営業所を含むという数字だと思います。

それでは、営業所を含む数字では、平成28年度の小樽市の受注金額は一体幾らなのですか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

営業所を含むという数字においても、平成28年度はゼロという状況でございます。

○酒井（隆裕）委員

やはり、どのような数字の出し方をしても、ゼロはゼロで変わらないのです。しっかり地元企業が、地元といいますと母体である北海道、それから石狩市、そして本市、少なくとも6分の1負担しているわけですから、石狩市並みに受注できるように、こちらから具体的な提案を行っていくことは、私はどうしても必要だというふうに思います。このまま何も手も出さないでいけば、また受注ができないということになってしまいかねないわけでありませう。

平成28年度の主要な施策の成果資料という資料を見させていただいていますけれども、小樽市でもできる仕事というのはたくさんあるのです。見させていただきましたが、私の地元であります滝川市が受注しているものもあつたりとかすると。ぜひ、こうした点についても、しっかりと小樽市としても意見を持って、地元企業が受注できるそうした制度の提案も含めて行っていただきたいなと思います。

◎北防波堤延伸工事について

次に、北防波堤延伸工事についてお伺いしたいと思います。

2022年度までに完成予定ということになっておりますけれども、今年度の予算配分についてはどのようになったのか、伺います。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

北防波堤につきましては、予算額20億円で、予算の配分額は、平成29年度でお話ししますと、北防波堤プラス航路のしゅんせつということで要求させていただいておりますので、20億円のもの結果的に北防波堤はゼロと、航路のしゅんせつで6億8,900万円というような配分額になっております。

○酒井（隆裕）委員

ゼロだというお話がありました。今までも申し上げていますが、結局、国も航路のほうが優先されるだろうと、防波堤についてはそれほど急いで行うものではないというあらわれではないかなというふうに思うのですが、その点についてはいかがでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

北防波堤につきましては、石狩湾新港において安全な船舶の航行、それから荷役を確保するためには当然整備を進める必要があるというふうな認識をしております。ただ、泊地のしゅんせつは航路の入り口ですので、北防波堤の整備ももちろん重要なのですが、船舶の航行安全ということでは、緊急でやらなくてはならなかったというような状況ですので、これはまずやって、平成30年度以降も緊急性の高い北防波堤については進めていきたいということでは伺っております。

○酒井（隆裕）委員

では結局、緊急性がないのですよね、北防波堤の建設については。だからこそ予算が配分されなかったということだと思います。

参考までにお伺いしたいのですが、これまで毎年のように20億円予算を要求しております。それについて、配分された最大の金額というのは一体幾らだったのですか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

ここ4年、北防波堤を中心にした直轄事業につきましては、大体20億円要求させていただきまして、最大では、平成26年度に約7億8,900万円配分されたというのが近年の最大という数字になっています。

○酒井（隆裕）委員

そうなのです、7億8,900万円が最大なのです。20億円要求して20億円来たためしがないのですね。それであれば、適正な金額を要求していくというのが当然の考えだと思うのですが、そういった考えにはやはり至らないものなのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

確かに、近年配分が要求額に対して約3分の1ということでございますけれども、先ほどもお話ししましたように、船舶の航行の安全ですとか荷役の安全性という意味では、非常に重要な施設でありますので、年間の施工が可能な範囲で予算要求していくと。結果としてそれが伴わなくても、予算要求の考え方としては、そういうような予算を要求していくということでは聞いております。

○酒井（隆裕）委員

非常に私はでたらめだというふうに思います。

現在、それでは北防波堤延伸工事、事業はどの辺まで進んでいるのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

北防波堤の進捗状況ということですが、北防波堤の地盤改良は約160メートルが既に終わっているということで、あと本体のケーソン据えつけにつきましては、50メートルが終わったという状況になっております。

○酒井（隆裕）委員

平成33年完成予定だと言っておりますけれども、本当にそうなのかというのは、私もすごく疑問に思っています。そもそも、こうした北防波堤について静穏度を高めるためだというのが理由の一つに挙げられておりましたけれど

も、そういった点でも、現在でも十分問題がないということは、これまでも指摘させていただいたとおりであります。

◎西1号岸壁について

そこで、この北防波堤に関連して、西1号岸壁の現在の使用状況についてお示し願えますでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

西1号岸壁なのですけれども、ここは基本的にはチップ船が着くところございまして、統計上は、年刻みなのですけれども、平成28年度という刻みでいきますと、過去でも多い29隻が接岸したということで、取り扱いについては順調に推移しているというところであります。

○酒井（隆裕）委員

29隻といっても、貨物量とかの観点からいえば、ほとんどがチップ船です。それ以外の船というのも西1号岸壁を使わなくてはならなかったということはありません。だからこそ、我々はこの西1号岸壁を一企業のための専用岸壁だと、少なくともこの公共の埠頭ではないというふうに言っているわけでありまして。

このことについても、今後についても問題点を明らかにし、追求もしてまいりたいと思います。

◎ガントリークレーンの整備費について

次に、ガントリークレーンの整備費についてであります。

そもそも、これまでも質問してまいりましたが、なぜこの1基が稼働しているのに、もう1基を使わなければならないのかどうか、お伺いしたいと思います。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

新港のコンテナ取扱貨物につきましては、近年ずっと順調に伸びが推移しているという状況で、コンテナヤードが手狭になっているという状況もあります。そして、コンテナヤードが横広になっているという状況もありますので、ガントリークレーン1基では非効率的な荷役になるということで、もう1基が必要だということ。

それから、現行のガントリークレーンは、平成30年度で17年目を迎えますので、耐用年数に達するというところで、老朽化が進行しておりまして、大きな故障が発生した場合は、長期荷役停止というリスクが伴いますので、ガントリークレーンは2基、新港において必要だということでは認識しております。

○酒井（隆裕）委員

17年が耐用年数だというふうにお話しされたわけでありましてけれども、それはそうとして、ガントリークレーンのこの収支計画でありますけれども、そもそも当初のガントリークレーンの計画では、経過年数20年がたった後に、単年度収支が改善し、黒字に向かっていくという計画でありました。現在の貨物量におきましても、そのとき想定されていた貨物量に対して極端にふえているとかということではありません。そこから考えれば、現在の1基でも十分対応できるというふうに考えますけれども、そういった貨物量の考え方からは、いかがでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

確かに、取扱貨物の数字ということだけで言いますと、ガントリー1基でいいのではないかというお話もあるかと思えます。ただ、実際、石狩湾新港のコンテナヤードを見ていただくとわかるのですけれども、かなり横広になっていまして、延長が長いということで、トラックでの横持ちが非常に発生していて、非効率な状況になっているというのが一つ。

それから、ガントリークレーンは精密な機械ですので、やはり故障した際、緊急にすぐ直せるかといいますと、なかなか直しづらいところもありまして、やはり耐用年数のある程度迎えたガントリーについては、もちろんそのメンテナンスは必要ですけれども、2基目というのを見据える必要があるのかなというふうに思っております。

○酒井（隆裕）委員

非常にこれもでたらめなのですよ。平成13年2月作成のときの収支計画の中でも、経過年数20年で黒字になると

言われていたのです。でも、結果としてどうでしょうか。現在の収支、累計でどのような感じになっているのですか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

ガントリーの今の1基目の収支ということでしょうか。

経過年数が、平成29年度での経過でいきますと、正直、収支ということでは、約10億円の赤字の状態だということでございます。

○酒井（隆裕）委員

10億円ではきかないのではないかと思います。私が今持っている資料の中では、経過年数15年、平成27年度の資料で10億7,145万9,000円となっているのですけれども、今も10億円なのですか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

想定ということでは、平成29年度でいきますと約11億円というような数字になっています。

○酒井（隆裕）委員

そうなのです。毎年毎年、赤字を出し続けているのです。一番単年度収支がよかった平成13年度でも90万6,000円の赤字。それから毎年のように赤字を繰り返し、近年では毎年9億円赤字を出し続けているという状況にあるということはおわかりかと思います。それで、現在でも11億円の赤字になっていると。

では、今度の2基目の収支では一体どうなるのか。これまでどおり赤字を繰り返すことになってしまうのではないかと思います。収支計画の中では、どのようになっていますか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

ガントリークレーンの収支計画につきましては、管理組合から資料としていただきましたけれども、ガントリークレーンの2基目が導入されて、大体、経過年数20年後でいきますと、ある程度歳入が取扱貨物の増によって伸びてきて、最終的には20年度目で累積収支が黒字になるという計画を立てているという状況でございます。

○酒井（隆裕）委員

全くこれもでたらめなのです。そもそもこの計画自体、1基目のときでさえもこれが守られていないのです。これが2基目もつくって守られる、そうした見込みが本当にあるのかどうかというのは全くもって疑問であります。非常にずさんな計画であるというふうに思いますけれども、これ以上はガントリーについては聞きません。

◎石狩湾新港港湾計画の小樽港への影響について

次に、石狩湾新港港湾計画の小樽港への影響についてということで若干聞きたいと思うのですけれども、現在、貨物量が非常に多く伸びているということが出されています。その一方で、小樽港の貨物量は減少を続けているというのが非常に問題になっております。石狩湾新港として貨物量が增大するというのは好ましいことではあります。こうした他の港湾への影響というのも十分配慮しなくてはならないと思いますけれども、小樽市としてどのように考えられているのか、まずお考えをお伺いいたします。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

今お話のように石狩湾新港は取扱貨物が伸びているという状況で、小樽港は今横ばいの状況だということがございます。ただ、こういう物流の話は、利用者のやはり選択肢によってなされるところが多いものですので、なかなか我々として、どうという形ははっきり言えないところではあるのですけれども、やはり小樽港の特性というのがありますので、フェリー航路があったり、特殊な荷役機械があったり、それからロシアの中古車の取り扱いがあったりですとか、そういうものがありますので、その辺の特性を生かして、小樽港は発展させていくべきですし、新港は新港の特性で発展させていくべきです。両港は、やはり日本海側の港湾として、一体的な港湾ということとともに発展していくべきだというふうには考えております。

○酒井（隆裕）委員

ともに発展すべきだと、そのとおりだと思うのです。でも、実態はそうなっていないのですよ。

石狩湾新港港湾計画の中で数字を拾ってみますと、北海道全体の貨物量が大きくふえるという状況ではない。その一方で、石狩湾新港は大きく伸びるという計画を立てているのです。足し算引き算すればすぐわかる話だと思うのですけれども、他の港湾から荷物を奪わなければこうした目標は達成できないのですよ。その影響をまろに受けるのが小樽港だというふうに言っているのです。

外貿定期コンテナ航路が平成29年度にできました。韓国やそして中国に対しての航路が運航されていると。小樽もそうした韓国に対してのコンテナ船などのものが行われておりますけれども、そういったものにもやはり影響が出てくるのではないかなと思います。

そして、石狩湾新港はさらにこれを大きく広げていくということを明言しているのです。具体的にどこかという話はしていませんけれども、そうなるとますます小樽港にとって大変になっていくと。だからこそ、最初の話ではないですけれども、小樽市としてしっかりと意見を言わなければならないというふうに言ったわけであります。

ここで伺いたいのは、従前、内貿定期航路、これについて石狩湾新港が求めているという話があって、期成会がそのときにつくられ、小樽市もオブザーバーとして参加するということがありました。その後、この内貿定期航路についての動きは、現在どのようになっているのでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

内貿定期航路の期成会が立ち上がりまして、事務局から今、会員を募っているところということで伺っております。具体的な動きは少し見えないところでございますので、今後ともその辺の動きについては情報収集に努めていきたいというふうに思っております。

○酒井（隆裕）委員

結局、内貿定期航路ができるという話になってしまうと、結局は共食いですね。共食いどころか石狩湾新港に全部食われてしまう。小樽港は、結局クルーズ客船などの船になってしまう。このことはやはり避けなくてはならないというふうに思うのです。

最初の話に戻るわけでありまして、副管理者を小樽市から出していないと、小樽市からとしての意見をしっかりとと言えない状況にあると、やはりこれは大きな問題であると思います。今後の石狩湾新港とのかかわり方も含めて、十分、市内部で協議をしていただき、そして、言うべき意見についてはしっかりと行っていただくということを求めて、私からの質問は終わります。

○委員長

共産党の質問を終結いたします。

民進党に移します。

○佐々木委員

質問はありません。

○委員長

民進党の質問を終結いたします。

安齋哲也委員に移します。

○安齋委員

それでは、何点か質問させていただきます。

◎石狩湾新港と石狩湾新港地域の開発について

今、酒井隆裕委員との質問のやりとりもありましたけれども、まず、石狩湾新港とその石狩湾新港地域の開発に対しての小樽市の基本的な考え方についてお聞かせください。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

石狩湾新港という港湾と石狩湾新港地域の後背地の問題ですけれども、やはりそもそもの計画は、ここ一帯に生産流通団地をつくっていこうというような計画のもと、港湾整備であつたり道路整備があつたりですとか、それを進めていこうという計画ですので、一体的なものというふうには捉えております。当然、小樽市域もございますので、小樽市域においては、当然企業が誘致され、張りつくことによって税収の増加というのもありますので、都市経営としても重要な場所というふうには捉えているところであります。

○安斎委員

次に、昨年第4回定例会の横田議員の代表質問において市長が答弁されたのは、「小樽港と石狩湾新港の双方の管理者として、両港の港湾機能をより高めながら港湾の振興に努めていくべき」とお答えになっているのですけれども、石狩湾新港と小樽港の管理者はそれぞれ誰なのか、まずお聞かせください。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

小樽港の管理者は小樽市ということで、小樽市長が管理者になっております。石狩湾新港につきましては、石狩湾新港管理組合になっています。

○安斎委員

それでは、その第4回定例会の横田議員の代表質問に対して、なぜ「小樽港と石狩湾新港の双方の管理者」という御答弁をされたのか、何に基づいて御答弁されたのか、御説明をお願いします。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

「双方の管理者」という表現ですけれども、石狩湾新港を管理する上で、管理母体として北海道、小樽市、石狩市という構成ですので、管理をする一員というような捉えで、この管理者という言い方をしたというふうには認識しております。

○安斎委員

では、なぜ管理者の一員というふうに答弁されなかったのか。間違いであれば訂正すべきと思いますが、いかがでしょうか。

○（総務）企画政策室佐藤主幹

何といいますか、間違いと言えるかどうかというのはあるかなというふうに思います。管理の一翼を担っているというのは事実ですので、それを管理者というのは確かに少し語弊があると言われれば、そうかもしれませんが、管理しているのは事実ということで、より望ましい表現ではないかもしれませんが、間違いではないというふうには認識しております。

○安斎委員

少し苦しい御答弁なのですけれども、ここで代表質問の本会議の部分を訂正させるということではできませんので、私からは、市長が議会の質問に対して誠実に正確に御答弁されるということを明言されていますから、語弊があるというか、事実とは違う言い方をされているのであれば、事実に伴った言い方に訂正をすべきというふうに思いますので、これについて、まず石狩湾新港地域担当主幹からでは難しいでしょうから、総務部長からどういう対応をされるのか、お聞かせいただきたいと思います。

○総務部長

申しわけありませんけれども、今のこの段階でこういった訂正の仕方というのは思い当たっていないのですが、今、石狩湾新港地域担当主幹からお答えしましたとおり、正確な答弁ではなかったかなとは思いますが、今、主幹がお話をしたように、管理の一翼を担っているという意味で言いますと、確かに管理の一翼を担っているとい

うこととございますので。ただ、それをどうしても訂正しなければいけないかどうかというのは、今段階でそこに思い至っておりませんので、申しわけございませんが、ここでは、どうしますということはお答えしかねる状況でございます。

○（総務）企画政策室室長

先ほど石狩湾新港地域担当主幹から小樽港の管理者は市長というお話をさせていただきましたけれども、正確には地方公共団体としての小樽市ということでございますので、訂正をさせていただきます。

○安齋委員

企画政策室長は今のことを訂正されましたけれども、私の指摘には訂正されないのですね。不思議なことです。これは次の定例会が始まる前には結論を出していただけないということではよろしいですね。

○総務部長

今後どういう形にするのが一番いいのか、この部分は少し研究させていただきたいと思います。

○安齋委員

研究の意味がわからないのですが、どういうことですか。研究するという。

○総務部長

研究という言葉がいいのか、検討という言葉がいいのか、日本語なのであれですけども。いずれにしても、どういう形がいいのかということについて考えさせていただきたいという意味でお答えしております。

○安齋委員

次に、今度は平成29年12月19日の総務常任委員会で、小樽港と新港との関係で、総務部長は、優先順位を、どちらが先なのだとすることを小樽市として考える、1カ所で両港をにらんで優先順位をつけるというふうにお答えいただいているのですけれども、これまで、まず市として小樽港と新港で事業の優先順位をつけてきたことがあるのか、ないのかをお聞かせいただきたいと思います。

○総務部長

私がお答えしたのは、少し誤解があるようですのでここで話ししておきますと、組織改革の中で、結果的に今回条例案は否決されておりますけれども、港湾部というような形で両港を一つの部でにらめるような、そういった組織ができたとすれば、小樽港自体はかなり老朽化している箇所が多いので、そういったものを整備していくに当たって、要するに小樽港の整備に当たって優先順位をつけることが、石狩湾新港なども見据えながら、小樽港の整備の優先順位をつけていくことが可能になるという、そういった意味でお答えしたものであります。

もちろん石狩湾新港の整備を、小樽市が単独で何か優先順位をつけるのはできないというのは当然のことです。そういったことではなくて、あくまでも老朽化している小樽港の整備に当たって優先順位をつけていくということが可能になるということで、そういった意味でお話ししたものであります。

○安齋委員

それでは、私から総務部長の答弁を読ませていただきますけれども、「これは色内ふ頭などもそうですし、あちこちに老朽化していて直さなければならないところがあるわけですが、そういったところのいわゆる直すときの優先順位、こういったものを考えるときにも、両港を今にらんでというお話がありましたけれども、そういったことで、石狩湾新港ではこういったものを入れるが、では小樽港はどうか、こういった考え、その中で優先順位を、どちらが先なのというようなことを小樽市として考える、こういったことが、1カ所で両港をにらんでいけば、その優先順位をつけるというのもやりやすいというような、そんなことがあるものですから、そういった意味でも一つの部でやったほうがいいのかということとを考えてございます」というお話ですが、これはどう聞いても、石狩湾新港の部分を含んだ優先順位というふうな答弁にしか聞こえないのですけれども、いかがでしょうか。

○総務部長

恐らく言われているのは、どちらが先なのだというところが、石狩湾新港と小樽港というふうに分えられているのかなと思うのですが、私がお話ししたかったのは、ここでは、どちらが先というのは、小樽港の中でどちらが先なのだという優先順位をつけたいという意味でお答えしたものであります。

(「ちょっと違いますよそれ、並びこう見ると」と呼ぶ者あり)

○安斎委員

もう一回私が読むと時間がなくなるので、お読みいただいてよろしいですか。

○総務部長

頭からいきますと、「少し補足させていただきますけれども、今、担当次長からお話ししたこと、もちろんそういったことがございます。それから、御存じのとおり、小樽港本港もかなり老朽化しておりまして、直さなければならぬところ、これは色内ふ頭などもそうですし、あちこちに老朽化していて直さなければならぬところがあるわけですが、そういったところのいわゆる直すときの優先順位、こういったものを考えるときにも、両港を今にらんでというお話がありましたけれども、そういったことで、石狩湾新港ではこういったものを入れるが、では小樽港はどうなのだ、こういった考え、その中で優先順位を、どちらが先なのだというようなことを小樽市として考える、こういったことが、1カ所で両港をにらんでいれば、その優先順位をつけるというのもやりやすいというような、そんなことがあるものですから、そういった意味でも一つの部でやったほうがいいのではないかと考えてございます」ということでお答えしております。

○安斎委員

その前段の「担当次長からお話し」というところの担当次長の部分ですけれども、「今回の港湾部で石狩湾新港を担当する理由というのは、小樽港と石狩湾新港を両にらみで取り組んでいくというのが大きな要因です」と言っているのですよ。結局これは、小樽港の優先順位の話ではなくて、小樽港と石狩湾新港を両にらみで取り組んでいくということを踏まえた上での御答弁なので、今、総務部長からなる御説明いただきましたけれども、ただの言葉の言いかえになっているのですよ。結局は、その優先順位というのは、小樽港の優先順位と言っていないのに、少し苦しくなって指摘されれば、これは小樽港の優先順位ですというふうにしただけ聞いておられません。これについて、言った言わない、解釈の違いだというふうになりますから、余りこれ以上ここではやりませんが。

次に、市としての優先順位をつけるということですが、その基準について伺います。

石狩湾新港の関係で小樽港の老朽化の部分を出しているのですが、今回協議する、先ほどの御報告で、今回はこの予算に同意するということが妥当だという判断をしたと言いますが、それでは、小樽港の優先順位はどういうものと考えて今回の石狩湾新港のこの予算の部分に妥当だと判断したのか、小樽港の優先順位について御説明をいただきたいと思っております。

○(総務)企画政策室佐藤主幹

今お話がありましたけれども、小樽港につきましては、やはり産業港湾部が所管で、経済常任委員会でいろいろやっておりますので、その辺の整備の優先順位につきましては、私どもは詳細はわかりかねるところでございます。

○安斎委員

そうなるのでしょうかけれども、私としては、総務部長の答弁をどう聞いても、優先順位が、小樽港と石狩湾新港をどう優先順位をつけていくかというふうにしただけ聞いておられません。このような質問をさせていただいております。

最後になりますけれども、酒井隆裕委員が石狩湾新港の発展についてというお話をされていましたが、昨年に苫小牧港開発株式会社、第三セクターで苫小牧港を管理している会社の社長とお会いして、研修でお話しさせていた

だったのですけれども、そのときに、苫小牧港が船を待ち取るのかとか、どこの港が船を持ってくるかという話ではなくて、北海道内の港湾機能を、どう皆で連携して、供給過多のときはこちらが引き受けるとか、例えば、冬で港に入れないときはこちらで受け入れる、そういったふうにしていかないと北海道内の港湾は生き延びていけないというようなお話をされていました。

今、この石狩湾新港の話とかを聞いても、石狩湾新港と小樽港との関係の話しかなされていないのですけれども、結局は北海道も入っている母体協議の中で、北海道としてどういう港湾機能を持った港がどう連携していくかという話をつけていかないと、この小樽港と石狩湾新港の小さなパイだけで争っては、この先少しきついでろうというふうに思っていますので、どちらも発展させるということであれば、ぜひ、北海道を通じてでもいいですし、どのような手法がいいかわかりませんが、それぞれの港が連携した会議を持って、そういった将来を見据えた話し合いをしていただきたいなというふうに思っていましたので、これについては答弁はすぐには難しいかと思えますけれども、三セクの社長がそういうことも考えられているということもありますので、少し頭に入れておいていただければなというふうに思います。

○委員長

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。