

平成 27 年  
第 1 回

# 石狩湾新港管理組合議会定例会会議録

第 1 号

平成 27 年 2 月 13 日（金曜日）

## 議事日程 第 1 号

2 月 13 日午後 9 時 54 分開議

日程第 1、会議録署名議員の指名

日程第 2、会期決定の件

日程第 3、議案第 1 号乃至第 4 号並びに報告第 1 号

## 出席議員（11人）

議 長	12 番	内 海 英 德 君
副 議 長	6 番	前 田 清 貴 君
	1 番	千 葉 正 威 君
	2 番	和 田 順 義 君
	3 番	高 田 静 夫 君
	4 番	秋 元 智 憲 君
	5 番	北 野 義 紀 君
	8 番	小 林 郁 子 君
	9 番	池 田 隆 一 君
	10 番	佐 藤 禎 洋 君
	11 番	道 見 重 信 君

## 欠席議員（1人）

7 番 包 國 嘉 介 君

## 列席者

管理者 北海道知事 高 橋 はるみ 君

## 出席説明員

専任副管理者 田 中 実 君

副 管 理 者	貞 村 英 之 君
会 計 管 理 者	石 橋 秀 規 君
総 務 部 長	編 田 和 久 君
振 興 部 長	藤 田 謙 二 君
参事(総務担当)	松 嶋 利 雄 君
参事(管理担当)	上 田 均 君
参事(企画振興担当)	堂 屋 敷 誠 君
参事(計画担当)	木 原 俊 哉 君
参事(施設担当)	京 谷 滋 俊 君
出 納 室 長	舟 生 洋 美 君

---

## 議会事務局職員出席者

事務局長(兼務)	松 嶋 利 雄 君
書 記 ( 同 )	笠 卷 周 一 郎 君
書 記 ( 同 )	三 谷 圭 弘 君

---

### 1. 管理者あいさつ

**○議長(内海英徳君)** それでは、開議に先立ちまして、管理者から発言の申し出がありますので、これを許します。

管理者高橋はるみ君。

**○管理者(高橋はるみ君)** 平成27年石狩湾新港管理組合議会第1回定例会の開会に当たりまして、一言、ごあいさつを申し上げます。

内海議長を初め、議員の皆様方には、石狩湾新港の発展に日ごろから格別のご理解とご協力をいただき、厚く御礼を申し上げる次第でございます。

さて、昨年を振り返りますと、全国的に景気は緩やかな回復基調が続いており、国において、デフレ脱却と経済の好循環継続に向けた取り組みも強化されているところであります。

このような中、石狩湾新港においては、平成26年の取扱貨物量の速報値は、前年に比べ、約1割増の535万トン、外貿コンテナ取扱個数も約1割増の4万7000TEUとなり、いずれも過去最高を記録したところであります。さらに、小樽税関支署から発表されました平成26年の輸出入総額につきましても、前年に比べ、約2%増の1200億円と、過去最高額を更新しており、本港は、本道経済を支える日本海側の海上輸送の拠点として着実に発展しているところであります。

また、中央地区においては、天然ガスの安定供給体制をより確実にするため、北海道ガス株式会社の石狩LNG基地で2基目のタンクの建設が進み、大きな姿を見せ始めるとともに、西地区においても、平成31年の運転開始に向け、北海道電力株式会社によるLNG火力発電所の準備工事が始まった

ところであり、北海道のエネルギー供給拠点としても重要性がますます高まっていくものと考えております。

昨年、本港は開港20周年を迎え、記念式典などの各種イベントを成功裏に開催させていただいたところであり、私といたしましては、この節目の年を契機に、石狩湾新港と新港地域の新たなる発展に努め、港湾施設の機能強化や利用促進に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えているところでありますので、引き続き、議員の皆様方のご理解とご協力を心からお願い申し上げます。

本日の定例会には、平成27年度一般会計予算案などを提出しておりますので、よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。冒頭のごあいさつとさせていただきます。

---

午前9時53分開会

## 1. 開 会

○議長（内海英徳君） それでは、ただいまより本日招集されました平成27年第1回定例会を開会いたします。

---

## 1. 開 議

午前9時54分開議

○議長（内海英徳君） これより、本日の会議を開きます。

### 1. 日程第1、会議録署名議員の指名

○議長（内海英徳君） 日程第1、会議録署名議員の指名を行います。

会議規則第94条の規定により、会議録署名議員には、

秋	元	智	憲	君
和	田	順	義	君

の2名を指名いたします。

### 1. 諸般の報告

○議長（内海英徳君） 次に、諸般の報告をさせます。

事務局長。

○事務局長（松嶋利雄君） 管理者から提出のありました議案は、議案第1号乃至第4号並びに報告第1号であります。

このほか、監査委員から例月出納検査の結果について報告がありました。

### 1. 日程第2、会期決定の件

○議長（内海英徳君） 日程第2、会期決定の件を議題といたします。

お諮りいたします。

今定例会の会期は、本日2月13日、1日間といたしたいと存じますが、これにご異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議長（内海英徳君） ご異議なしと認めます。

よって、会期は、本日、1日間と決定いたしました。

### 1. 日程第3、議案第1号乃至第4号並びに報告第1号

○議長（内海英徳君） 日程第3、議案第1号乃至第4号並びに報告第1号を議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者田中実君。

#### 1. 議案第1号乃至第4号並びに報告第1号の説明

○専任副管理者（田中実君） ただいま議題となりました平成27年度予算案並びに平成26年度補正予算案並びにその他の案件につきましてご説明申し上げます。

平成27年度の当初予算編成に当たりましては、各母体の厳しい財政状況を踏まえ、事業の緊急度や優先度などを十分勘案しながら、限られた財源の中で、より一層、重点的、効率的な予算編成に努めたところでございます。

初めに、議案第1号、平成27年度石狩湾新港管理組合一般会計予算についてであります。お手元の議案（その1）の1ページをごらんください。

予算案の総額は、歳入歳出それぞれ23億626万8000円を計上いたしました。

まず、歳出予算の主なものについてご説明いたします。

予算に関する説明書の7ページをごらんください。

第1款議会費につきましては、議会運営に必要な経費などとして1026万6000円を、第2款総務費は、人件費や事務的経費などの一般管理費やソーラス関連の施設管理費及び監査委員費などとして4億644万2000円を計上いたしました。

次に、9ページをごらんください。

第3款港湾建設費につきましては、4億173万4000円を計上いたしました。内訳といたしましては、10ページの国直轄事業負担金は3億円、北防波堤の整備に係る管理者負担金となっております。補助事業費は8600万円で、東ふ頭線の改良工事や東地区の泊地マイナス10メートルの浚渫工事などを実施しようとするものでございます。単独事業費は1573万4000円で、港湾計画検討基礎調査費などを計上いたしております。

第4款災害復旧費につきましては、北防波堤の胸壁の一部破損に係る災害復旧事業費として1200万円を計上しております。

次に、11ページをごらんください。

第5款公債費につきましては、起債償還の元金及び利子や一時借入金の利子として11億464万円を計上しております。

第6款諸支出金は、港湾整備事業特別会計への繰出金として3億7068万6000円を計上いたしております。

次に、歳入予算の主なものにつきましてご説明いたします。

3ページにお戻りください。

第1款分担金及び負担金につきましては、母体からの負担金として19億1423万7000円を計上しております。各母体ごとの負担額は、北海道が12億7615万9000円、小樽市と石狩市がそれぞれ3億1903万

9000円となっております。

次に、第2款使用料及び手数料は、港湾施設使用料及び港湾隣接地域等占用料として5195万1000円を、4ページの第3款国庫支出金につきましては、補助事業に係る国庫補助金として5000万円を計上いたしております。

次に、6ページをごらんください。

第9款組合債につきましては、国直轄事業、補助事業及び災害復旧事業に係る公共事業債及び災害復旧事業債として2億8980万円を計上いたしております。

以上、議案第1号についてご説明申し上げます。

続きまして、議案第2号、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でございますが、お手元の議案（その2）の1ページをごらんください。

予算案の総額は、歳入歳出それぞれ14億2782万9000円を計上いたしました。

まず、歳出予算の主なものにつきましてご説明申し上げます。

予算に関する説明書の6ページをごらんください。

第1款総務費につきましては、人件費などの一般管理費や港湾施設管理運営費などの施設管理費として2億7523万8000円を計上いたしております。

次に、7ページをごらんください。

第2款の港湾建設費につきましては、樽川地区、西地区に係る下水道設備工事費負担金や花畔地区のコンテナヤード整備事業費などとして5億1824万円を、第3款公債費は、起債償還の元金及び利子として6億3385万1000円を計上いたしております。

次に、歳入予算の主なものにつきましてご説明いたします。

3ページにお戻りください。

第1款の使用料及び手数料につきましては、荷役機械使用料など港湾施設使用料として4億187万3000円を計上いたしております。

4ページの第3款繰入金につきましては、一般会計からの繰入金として3億7068万6000円を、第4款諸収入は、樽川地区、西地区に係る下水道設備工事の負担金などとして3億1826万円を計上いたしております。

次に、5ページをごらんください。

第5款組合債は、埠頭用地に係る資本費平準化債や花畔地区コンテナヤード整備事業に係る機能債などとして3億3700万円を計上いたしました。

以上、議案第2号についてご説明申し上げます。

続きまして、平成26年度補正予算につきましては、国直轄事業及び補助事業の確定に伴う減額や、一般会計への繰出金の増額などを行おうとするものであります。

それでは、議案第3号、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ご説明申し上げます。

お手元の議案（その3）の1ページをごらんください。

歳入歳出それぞれ2億6303万9000円を減額し、予算総額を19億7528万8000円にしようとするもので

ございます。

まず、歳出予算の主なものにつきましてご説明申し上げます。

補正予算に関する説明書の5ページをごらんください。

第2款総務費につきましては、一般管理費で給料などの人件費の減や、施設管理費で労務単価の増による委託料の増によりまして71万9000円を増額、第3款港湾建設費につきましては、今年度の国直轄事業費の減及び補助事業費の減によりまして2億6132万4000円を減額、6ページの第4款公債費につきましては、起債償還利子の減などによりまして281万3000円を減額いたしました。

次に、歳入予算の主なものについてご説明申し上げます。

3ページにお戻りください。

第1款分担金及び負担金につきましては、歳出予算の減額や前年度繰越金の計上などによりまして1億9919万7000円を減額することとしております。各母体ごとの負担額は、北海道が1億3279万9000円、小樽市と石狩市がそれぞれ3319万9000円の減額となっております。

第2款使用料及び手数料につきましては、岸壁等使用料の増などによりまして676万6000円を増額、第3款国庫支出金につきましては、補助事業の減によりまして1634万4000円を減額いたしました。

4ページの第6款繰入金は、特別会計からの繰出金の増によりまして8982万6000円を増額いたしました。

第7款繰越金は、平成26年第3回定例会におきまして決算の認定をいただきました平成25年度の歳計剰余金として7567万円を計上いたしました。

第9款組合債は、国直轄事業負担金及び補助事業費の減などによりまして2億2050万円を減額いたしました。

以上、議案第3号につきましてご説明申し上げます。

続きまして、議案第4号、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ご説明申し上げます。

お手元の議案（その4）の1ページをごらんください。

歳入歳出それぞれ911万5000円を増額し、予算総額を14億7474万9000円としようとするものでございます。

まず、歳出予算の主なものにつきましてご説明いたします。

補正予算に関する説明書の5ページをごらんください。

第1款総務費につきましては、一般管理費で給料など人件費の減や、施設管理費で労務単価の増などによる委託料の増によりまして361万8000円を増額、第2款港湾建設費につきましては、西地区の水道設備整備事業に係る委託金や造成事業の減によりまして2795万3000円を減額、6ページの第3款公債費は、起債償還利子の減や埋立事業債の減によりまして5637万6000円を減額いたしました。

第4款諸支出金は、一般会計への繰出金として8982万6000円を増額いたしております。

次に、3ページにお戻りください。

歳入予算の主なものについてご説明いたします。

第1款使用料及び手数料につきましては、港湾施設使用料の増によりまして3895万4000円を増額い

たしました。

次に、4ページの第2款財産収入は、西地区の土地売り払い価格の確定などにより188万6000円を減額いたしました。

第4款諸収入は、水道設備整備に係る負担金の減などにより2595万3000円を減額、第5款組合債は、西地区の造成事業の減により200万円を減額いたしました。

以上、議案第4号についてご説明申し上げます。

引き続きまして、報告第1号の専決処分報告につき承認を求める件につきましてご説明いたします。

お手元の議案（報告）をごらんください。

地方自治法第179条第1項の規定に基づき、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を平成26年12月24日付けで専決処分いたしましたので、同条第3項の規定により、議会の承認を得ようとするものでございます。

以上、提出いたしました案件につきましてご説明申し上げます。よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。

以上でございます。

### 1. 質疑並びに一般質問

○議長（内海英徳君） これより、質疑並びに一般質問に入ります。

質問の通告がありますので、順次、これを許します。

北野義紀君。

○5番（北野義紀君） 日本共産党を代表して、質問します。

新年度予算案で、北防波堤胸壁破損の復旧を災害復旧費1200万円で行うことに関して伺います。

平成26年11月3日から4日にかけてと、平成27年1月20日の強風を伴う低気圧によって北防波堤が破損したとのことですが。

私は、平成21年2定と平成22年3定で、平成12年12月と平成13年12月の強風で被災した北防波堤等の損傷の原因と対策についてたずねました。当時の被災原因は、冬期の強い風と波により、波向きや海底地盤の状況などによって海底地盤の砂が洗掘されて、消波ブロックが沈下し、波が、直接、胸壁に衝突したことだとの説明でした。このとき、被災しなかった部分の北防波堤は今後大丈夫かとの質問に、国土交通省の定める港湾の施設の技術上の基準に基づき、50年確率の波で計算し、洗掘または引き波で砂が吸引されない対策をとっているとのこと、この規模の波に対しては安全性が備えられているとの答弁でした。

この答弁に照らして、今回の被災はどのように起きたのか、50年確率の波を超える想定外の気象条件だったのか、説明をお願いします。

今回の被災は、前回の被災の箇所からほんの少し留萌寄りの北防波堤が、冬期の強い風と波により消波ブロックが移動し、これが胸壁に衝突したことが原因との説明です。

伺いますが、1個50トンの消波ブロックがどういう原因で移動したのか、説明してください。

今回は、どういう対策の復旧工事なのか、あわせて説明をお願いします。

新年度予算案に港湾計画改訂の予算が約1300万円計上されています。これについて伺います。

最初に、港湾計画改訂予算の詳細について説明してください。

また、港湾計画改訂は、平成27年度の早期に改訂したいと伺っていますが、予算成立後、どのような手順で改訂作業を進めるのか、説明してください。

今回改訂予定の港湾計画の主な事業は四つとのことなので、その内容について伺います。

一つ、四つの事業が実施されるとなれば、総事業費は幾らか、また、各事業ごとにそれぞれ幾らか、一般会計と特別会計に分けて説明し、公債費と管理者負担はそれぞれ幾らか、説明してください。

二つ、西地区のマイナス12メートルバースと既に計画済みの埠頭用地で取り扱われる貨物の種類と取扱量について尋ねます。

1、昨年の定例会で私との間で質疑が交わされた風車の産業用機械と輸出米ですが、輸出米は目標貨物からなくなり、風車の機材は港湾計画改訂で新たに計画される港湾施設での取り扱いから除かれました。これにかわる新たなバルク貨物は、再利用資材、PKSと呼ばれるものと石灰石に変更されました。

その理由を詳しく説明してください。

2、再利用資材のPKSとは、アブラヤシから、パーム油、植物性油の中で生産量が世界一の油だそうですが、これを生産する過程で発生するアブラヤシの実の種の殻のことで、バイオマス発電の燃料として利用されているとのこと。

これをどのような理由で港湾貨物に取り入れたのか、説明してください。

3、PKSの年間の輸入量は28万5000トンで、発電総量は幾らになりますか、お答えください。

現在、北電では、バイオマス発電からの連系量は6万5000キロワットです。北電は、バイオマス発電については、風力や太陽光などのように買い入れの上限は設けていませんが、それは、余りバイオマス発電からの連系を歓迎していないからではないでしょうか。今回の連系量に加え、新たにPKSのバイオマス発電から買い取る見通しはあるのか、再利用資材を輸入する民間企業と北電との話し合いはどのようなかについても触れてお答えください。

4、また、石灰石は、現在の取扱量の1.4倍になる計画ですが、その根拠についても説明を求めるものです。

5、次に、港湾計画改訂の4事業で建設される港湾施設での取り扱いから除かれた風力発電機材の輸入と移出について伺います。

当初の風力発電機材は、年間の輸入76基から13基へ、移出が10基に大幅に縮小、変更され、取り扱い施設も新設予定のマイナス12メートルバースから樽川埠頭へと変更されました。風力発電機材は、今回の港湾計画改訂の当初のバルク貨物の目玉でもあったので、参考までに伺います。

今定例会の直前に変更された風力発電機材の取扱量は、道内の日本海側で計画されている風力発電と既存の風力発電施設の更新分のうち、陸上輸送が困難と判断されるものに限ったとのこと。風車機材76基から13基の輸入に減らした根拠の説明は受けましたが、13基の輸入が30年間にわたって続く理由はどこにあるのか、説明してください。

三つ、花畔地区内貿ユニットロードターミナルについてです。



既定計画どおり、岸壁はマイナス10メートル、170メートル3バース、埠頭用地12.2ヘクタールです。

1、まず、内貿ユニットロードターミナルを計画し、新たな貨物の移出が63万4046トン、移入が121万7911トン、合計185万1957トンも取り扱う、また、国際ローローの輸出入は、輸出が1万2990トン、輸入が2万5920トン、合わせて3万8910トン、総計189万867トンの根拠について詳しく説明してください。

2、懸念されるのは、長引く不況と人口減の中で、道内全体の貨物量が大幅に伸びるとは考えられません。本港でこの貨物量を新規に取り扱うとなれば、他港のローロー船航路と競合し、予定どおり貨物が確保できない可能性があるのではありませんか。また、逆に、本港が計画どおりの貨物量を取り扱うとなれば、他港の貨物を奪うことになるのではありませんか。北海道の均衡ある発展の障害となり、大都市への一極集中に拍車をかける北海道における港湾版になるのではありませんか。管理者の見解を求めます。

3、平成25年の北海道港湾統計年報等によれば、ローロー船の内貿定期航路は、北海道では苫小牧港40便、釧路港9便、合わせて49便で、北海道全体の内貿定期航路の貨物量合計は、内貿コンテナを含めて2362万6871トンです。そこへ、本港が、先ほど紹介したような計画貨物量をもってローロー船の内貿定期航路に参入すれば、北海道全体の内貿定期航路の貨物量合計が8%も伸びることになり、苫小牧港や釧路港はもちろん、小樽や室蘭の各港との競合に拍車をかけるのではありませんか。こうなれば、本港の港湾計画の目標年次である10年から15年後に果たして目標貨物量を達成できるのか、疑問です。

見通しについて、管理者の見解を求めるものです。

四つ、花畔の外貿コンテナヤードの再編に関してです。

1、管理者は、外貿コンテナの貨物の推計について、国で調査した全国輸出入コンテナ貨物流動調査を使用したとのこと。その際、本港は、背後圏の外貿コンテナのうち、既に本港を利用している外貿コンテナ貨物、また、対岸である東南アジア等の外貿コンテナ貨物について、全国輸出入コンテナ貨物流動調査から関係箇所を抽出し、1カ月間の輸出や輸入貨物をはじき出し、それを年間に拡大の上、北海道の人口減少を加味したとの説明でした。

この検討結果をかいつまんで要点と数字を説明してください。

2、小樽港を初め、道内の主要港湾でのコンテナの取扱量の動向が近年どうなっていると認識しているか、伺います。

3、現在、ローロー船の外貿コンテナ定期航路は、小樽港とウラジオストクの月2便のみですが、小樽港との競合の心配はないと断言できるのか、説明してください。

4、現在、本港のコンテナヤードを外貿コンテナ専用にし、現在、船型9720グロストンで輸出入が28万8139トン取り扱われているのを、計画では101万630トンと3.5倍に伸びるとした根拠を詳しく説明してください。

5、また、セメントの移入を、現在26万6881トンが、35万トンと1.3倍になるとした根拠をそれぞれ説明してください。

五つ、東地区リサイクル貨物輸送効率化のための岸壁と埠頭用地の計画についてです。

現在、東地区を初め、本港での金属くずの輸出量は10万7139トン、砂・砂利等の輸移出入は2万1585トンですが、計画では、金属くずが14万3000トンへ1.3倍に、砂利・砂等は13万3000トンへ6.2倍に伸びることになっていますが、その根拠について説明願います。

六つ、港湾計画改訂に伴い、例えば金属くずなどのように、従来、樽川埠頭などでも取り扱われていた貨物が、東地区に集約されることにより、従来の樽川埠頭などで取り扱われていた貨物の使用料の総額は幾らになりますか。貨物の種類と貨物量、取り扱い埠頭やヤードごとに説明し、その額についてもお示しく下さい。

七つ、今回の港湾計画改訂は、財政上から見ても無謀さを示しているのではないのでしょうか。それが起債事業にあらわれています。起債事業は、使用料で起債の元利償還を賄うことが基本です。各事業ごとに指摘しますので、管理者の見解をお聞かせください。

1、西地区の起債事業は、総事業費14億1000万円、公債費合計は18億6711万円、起債償還に不足する金額、管理者負担は6億1959万円、33.2%が地元負担です。内貿ユニットロードターミナルについては、起債事業が27億6000万円、公債費の合計が36億6395万円、管理者負担は9億364万円で、地元負担は25%、4分の1と言って喜べません。ここでは、新規の岸壁とヤードの建設が大きな比重を占め、一般会計の公債費合計46億4125万円に対し、地元負担は33億8806万円で、その比率は72%です。外貿コンテナ再編事業では、起債事業が39億5000万円、公債費合計は51億3947万円、地元負担は20億349万円、その割合は40%です。東地区の起債事業では、総事業費38億1000万円で、25年間での公債費の合計が50億5633万円、起債償還の不足財源、管理者負担となりますが、30億3311万円、6割が地元自治体負担です。

今回の港湾計画改訂で、起債事業の元利償還の総額が157億2685万円、管理者負担の合計が65億5983万円、地元負担割合は41.7%です。一般会計も含めると、地元負担割合は51.15%になります。母体である各自自治体の財政の現状から、これは、もう無謀な計画としか言いようがありません。管理者の見解をお聞かせください。

2、日本共産党は、アベノミクスが地方で狙っているのは、世界で一番企業が活躍しやすい国づくりに地方をつくりかえ、企業の稼ぐ力のために、雇用や医療、農業など、国民の生活と権利を守ってきた数々の規制を緩和または撤廃、これを地方に押し広げる暴走と批判していますが、管理者の今回の港湾計画改訂は、我が党の指摘を絵に描いたように実践しようとするものではありませんか。管理者の見解を求めるものです。

再質問を留保して、終わります。

**○議長（内海英徳君）** 専任副管理者田中実君。

**○専任副管理者（田中実君）** 北野議員の質問にお答えいたします。

初めに、災害復旧費に関し、北防波堤の被災原因についてでございますが、平成26年11月3日から4日にかけてと、27年1月20日の冬期風浪により被災したものでございます。

北防波堤につきましては、国土交通省が定める港湾の施設の技術上の基準に基づき設計しており、50年確率の波まで安全性を有するものと考えております。

今回の気象条件は、50年確率の波を超えてはおりませんが、冬期風浪による波力に加え、波により

移動した消波ブロックが胸壁に衝突した力により、胸壁が滑落したものと考えております。

次に、復旧工事などについてでございますが、まず、消波ブロックが移動した原因につきましては、経年変化などにより消波ブロックにずれが生じたところに、冬期風浪による波力が作用して移動したものと想定いたしております。

また、復旧工事につきましては、被災前の形状で行う予定であります。

次に、平成27年度予算の港湾計画改訂に関し、まず、予算の内容と改訂までの手順についてでございますが、港湾計画検討基礎調査につきましては、臨港地区指定に係る法定図書、各種資料の作成、分区条例策定に係る検討や資料の作成、西地区の火力発電所に隣接する用地に係る検討を行う経費として1320万円、地方港湾審議会開催に要する費用として33万6000円を計上いたしております。

また、改訂までの手順についてでございますが、今後、各母体や関係機関協議を経て、平成27年3月開催予定の石狩湾新港地方港湾審議会、平成27年7月開催予定の国の交通政策審議会港湾分科会へ諮問し、港湾計画の改訂を行いたいと考えているところでございます。

次に、改訂する4事業の事業費等についてでございますが、西地区マイナス12メートル岸壁などの整備につきまして、事業費は、一般会計53億7000万円、特別会計14億1000万円、起債償還期間中の公債償還額の累計は、一般会計16億7000万円、特別会計18億7000万円、管理者負担額は、一般会計11億9000万円、特別会計6億2000万円となる見込みであります。

花畔地区の内貿ユニットロードターミナルにつきまして、事業費は、一般会計188億3000万円、特別会計27億6000万円、公債償還額の累計は、一般会計46億4000万円、特別会計36億6000万円、管理者負担額は、一般会計33億9000万円、特別会計9億円となる見込みであります。

花畔地区の外貿コンテナ再編につきまして、事業費は、一般会計22億5000万円、特別会計39億5000万円、公債償還額の累計は、一般会計9億1000万円、特別会計51億4000万円、管理者負担額は、一般会計4億7000万円、特別会計20億円となる見込みでございます。

東地区マイナス12メートル岸壁などの整備につきまして、事業費は、一般会計63億5000万円、特別会計38億1000万円、公債償還額の累計は、一般会計19億9000万円、特別会計50億6000万円、管理者負担額は、一般会計11億6000万円、特別会計30億3000万円となる見込みであります。

これらの4事業の合計では、事業費は約447億3000万円、起債償還期間中の公債償還額の累計は約249億4000万円、管理者負担額は約127億7000万円となる見込みでございます。

次に、西地区の貨物についてでございますが、風力発電施設の輸入や道産米の輸出等を検討してきたところでございますが、国との調整により、将来の可能性は理解できるものの、より優先度の高い貨物を見込むものとして、今回の計画改訂に当たっては、大型の石灰石専用船の入港要請や、新港地域内でのバイオマス発電計画を踏まえ、計画貨物を石灰石、発電燃料のパームヤシ殻としたところでございます。

次に、パームヤシ殻についてでございますが、国内においてパームヤシ殻を燃料としたバイオマス発電事業が増加する状況にある中、企業から石狩湾新港で発電燃料の取り扱いの意思表示があったことから計画貨物として想定したものでございます。

次に、電力の買い取りなどについてでございますが、発電事業を計画している企業からは、約6万

キロワットの発電規模で検討していると聞いているところでもあります。事業者においては、その収支性などを踏まえ、鋭意、北海道電力株式会社との協議が進められているものと考えているところがございます。

次に、石灰石の貨物量についてでございますが、石灰石は、札幌圏向けの主に高強度を要する高層建築物などのコンクリート骨材として利用され、平成24年には7万4819トン、平成25年には10万4530トンと増加しているところであり、計画貨物量の15万トンにつきましては、石灰石取り扱い企業へのヒアリングから見込んでいるところがございます。

次に、風力発電施設の年間取扱量の推計についてでございますが、本港の背後圏における環境アセスメント手続中のものと、既存の風力発電施設のうち、更新が見込まれるものについて風力発電施設の需要として見込み、風力発電施設の耐用年数を30年と設定し、推計したところがございます。

次に、内貿ユニットロードターミナルの貨物についてでございますが、国の内・外貿ユニットロード貨物流動調査から得られる北海道内における各圏域の流動量の割合に、将来における北海道内の内貿ユニット貨物量を乗じると、本港背後圏の内貿ユニット貨物量は、移出112万5683トン、移入219万8209トンとなります。この値に、企業ヒアリングの結果を踏まえるとともに、一般貨物船で輸送可能なものを差し引き、移出63万4046トン、移入121万7911トン、合計185万1957トンと推計したところがあります。また、国際ローラー貨物につきましては、国の全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果から、本港背後圏におけるロシア向けの貨物について抽出し、さらに、北海道の人口減少率等乗じ、輸出1万2990トン、輸入2万5920トン、合計3万8910トンと推計したところがございます。

次に、内貿定期航路についてでございますが、北海道と本州を結ぶ内貿定期航路は、北海道の主要産品である農産物などを本州へ輸送するなど、道民生活や北海道経済にとって極めて大きな役割を果たしております。現在、内貿定期航路は、苫小牧港を初め、太平洋側港湾に集中しており、地震、津波のほか、火山噴火というリスクもあり、鉄道や国道の不通などにより本州との物流に多大な影響を及ぼすことから、代替輸送の確保も重要となっているところがございます。また、近年のトラックドライバーの不足などにより、北海道内の陸上輸送の能力が低下しており、陸上輸送距離が長い北海道にとって深刻な課題となっております。

このようなことから、管理組合といたしましては、北海道日本海側の物流の効率化や災害時におけるリダンダンシー機能の確保の観点からも、内貿定期航路の就航は必要なものと考えているところがございます。

次に、内貿定期航路貨物についてでございますが、国の内・外貿ユニットロード貨物流動調査、将来における北海道内の内貿ユニット貨物量などから年間の貨物量として見込んだものであり、また、近年の内貿定期航路の貨物量が増加傾向にあることから、管理組合といたしましては適切に推計しているものと考えております。

次に、外貿コンテナ貨物の推計についてでございますが、本港背後圏の外貿コンテナ貨物を国の全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果から抽出すると、1カ月の値は輸出6712トン、輸入3万9896トンとなります。この1カ月の値を品目ごとの係数を用いて1年間の値にし、さらに北海道の人口減少率等乗じ、輸出25万9120トン、輸入79万420トンと推計したところがあります。さらに、この値から、

先ほど申しあげました国際ローロー貨物を差し引きまして、外貿コンテナ貨物を輸出24万6130トン、輸入76万4500トン、合計101万630トンと推計したところでございます。

次に、道内各港湾のコンテナの取扱貨物量についてであります。本港以外の港湾の平成23年から25年の取扱貨物量をトンベースで申し上げますと、室蘭港では、平成23年約7万3000トン、24年4万7000トン、25年4万9000トン、苫小牧港では、23年290万9000トン、24年284万6000トン、25年292万5000トン、函館港では、23年4万2000トン、24年3万9000トン、25年2万8000トン、小樽港は、23年19万4000トン、24年19万1000トン、25年20万1000トン、釧路港では、23年25万6000トン、24年26万8000トン、25年25万8000トン、道内全体では、23年369万2000トン、24年365万8000トン、25年374万9000トンとなっております。

各港とも取扱貨物量につきましては明確な傾向は見られませんが、道内全体では、平成21年に世界的な不況により一時的に減少したものの、総じて近年は増加傾向にあるものと考えております。

次に、小樽港との関連についてであります。小樽港からウラジオストクへの貨物は、主に中古車の輸出を取り扱っていると承知しております。計画改訂におけるロシア向け貨物の推計に当たりましては、コンテナ流動調査の結果から、既存のロシア向けのコンテナ貨物を対象に推計したところであり、現在、小樽港で取り扱われている貨物は見込んでおりません。

次に、外貿コンテナ貨物についてでございますが、本港背後圏の外貿コンテナ貨物の1カ月の値を国の調査結果から輸出6712トン、輸入3万9896トンとし、これらを品目ごとの係数を用いて1年間の値にし、さらに、北海道の人口減少率を乗じ、輸出25万9120トン、輸入79万420トンと推計し、この値から国際ローロー貨物を差し引いて、貨物量を輸出24万6130トン、輸入76万4500トン、合計101万630トンと推計したところであります。

また、近年のトラックドライバー不足などにより、北海道内の陸上の輸送機能が低下しており、陸上距離が長い北海道にとって深刻な課題となっていることや、新港地域内に立地する企業からも外貿コンテナ機能の強化が望まれていることなどから、管理組合といたしましては、適切に推計しているものと考えているところでございます。

次に、セメントの貨物量についてでございますが、セメントは、札幌圏向けの建設資材として利用され、平成24年は25万3862トン、平成25年には26万6881トンと増加しているところであり、計画貨物量の35万トンにつきましては、セメント取り扱い企業へのヒアリング結果から見込んでいるところでございます。

次に、東地区に集約する貨物についてでございますが、金属くずの輸出につきましては、企業ヒアリングにおいて背後企業が輸出強化をすることとしており、14万3000トンを見込んでいるところでございます。また、砂・砂利の移入などにつきましては、企業ヒアリングを踏まえ、13万3000トンを見込んでいるところでございます。

次に、使用料の増減の見込みについてでございますが、既存の各埠頭の主な貨物における平成25年の使用料と計画貨物量による使用料を比較いたしますと、西埠頭では、木材チップの貨物量が約37万トン増加することで691万円の増額となります。樽川埠頭においては、石灰石及び金属くずを他の埠頭へ集約することで835万8000円の減額、産業機械の貨物量が約3万6000トン増加することで1178万

8000円の増額、化学薬品及び化学肥料を他の埠頭から集約し、1万6000トン増加することで17万3000円の増額、砂・砂利の貨物量が約33万トン増加することで275万円の増額となり、合計635万3000円の増額となります。花畔埠頭におきましては、化学薬品及び化学肥料を他埠頭へ集約することで20万1000円の減額、セメントの貨物量が約2万3000トン増加することで186万4000円の増額となり、合計166万3000円の増額となります。東埠頭において、金属くずを計画岸壁へ集約することで3387万6000円の減額、化学薬品を他埠頭へ集約することで14万8000円の減額、砂利・砂の貨物量が27万トン増加することで2972万4000円の増額、合計430万円の減額となり、使用料の総額は1062万6000円の増額を見込むこととなります。

次に、港湾計画における主な改訂ポイントについてでございますが、今回の港湾計画の改訂は、昨年12月に策定したおおむね20年から30年後における本港の発展方向を示す長期構想の短・中期の施策をもとに、コンテナヤードの狭隘化や地域企業からの要望などを踏まえ、主な四つの事業を改訂ポイントとして取りまとめたところでございます。

今後、石狩湾新港地方港湾審議会や国の交通政策審議会港湾分科会への諮問を経て改訂することとなりますが、いずれにいたしましても、起債事業の実施に当たりましては、その時々々の社会情勢を見きわめ、事業の重要性や緊急性を十分検討し、各母体と協議を行い、効果的、効率的な執行によって、より一層のコスト縮減を図るとともに、関係団体と連携しながらポートセールスなどに取り組み、使用料収入の確保を図り、母体負担の軽減に努めてまいりたいと考えております。

最後に、今回の港湾計画の改訂についてでございますが、北海道の経済は、個人消費など一部に弱い動きが見られるものの、有効求人倍率が好調に推移するなど、緩やかな回復基調が続いているところであります。四方を海に囲まれた本道において、港湾は本道の産業を支える基盤、道民の生活を支える基盤として大きな役割を担っており、本道経済や地域の活性化を図る上で港湾振興は重要なことと認識しているところでございます。

管理組合といたしましては、この港湾計画の改訂によって将来に向けた港湾の機能を示し、物流の効率化などを通じ、さらなる本道経済や地域の活性化につなげてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

**○議長（内海英徳君）** 北野義紀君。

**○5番（北野義紀君）** 再質問いたします。

まず、西地区の改訂計画で主要な貨物を変更した理由について答弁がありました。

答弁を聞いて驚いたんですが、昨年第3回定例会で、私との間で1回のみ質疑で、予定貨物を変更することになりました。貨物については、関係者への聞き取り等を行って、貨物やその取扱量の検討を行い、原案とされ、これに合わせて岸壁が計画されたのではないのでしょうか。

ところが、先ほどの答弁のような理由で、いとも簡単に貨物に変更される、このこと自体、今回の港湾計画の権威のなさが明らかとなり、改訂計画そのものにはいいかげんさを感じます。原案である西地区のマイナス12メートルバース240メートルを必要とする根拠について、撤回された風力発電機材と輸出米それぞれの取扱量に照らして科学的に説明してください。

これまで、私に対して、マイナス14メートルバースや、背後地の埠頭用地の必要性に関して説明した際、岸壁については、港湾の施設の技術上の基準・同解説、埠頭用地については港湾計画概論を示し、これに基づいて算出しているから正当性があると説明してきたはずですが、だから、この基準に基づいた答弁を求めるものです。

また、当然のこととして、先ほどの答弁にあった再利用資材28万5000トンと、石灰石15万トンが、どうして西地区のマイナス12メートルバース240メートル、既定計画にある6万6000平方メートルが必要なかをわかるように説明してください。

あわせて、風力発電機材の取扱量が減少したとはいえ、既存の樽川埠頭扱いとなったことについても説明してください。

前回の議会で、私は、既存のマイナス14メートルバースのチップ船の利用が、月1日か2日で、あとはがらあき、その背後地の西1号と3号荷さばき地、合わせて4万2000平方メートルが10分の1も使われていないから、ここを使えばよいのではないかと提案したにもかかわらず、そのときの説明は、支柱が80メートルもある、ブレードの長さが30メートル、発電機等を収納している大きなナセル、貸し切りバスくらいの大きさだそうですが、これを取り扱うのにあくまでも新たな港湾施設が必要とっていたではありませんか。それがどうして短期間に既設の樽川埠頭扱いとなったのか、その理由を科学的に説明する責任があります。お答えください。

次に、花畔の内貿ユニットロードターミナルと外貿コンテナ再編について伺います。

1、マイナス10メートル岸壁、延長170メートル3バース、埠頭用地12.2ヘクタールが必要なのか、その根拠について尋ねます。

一つ、内貿ローローの移出63万4000トン、移入121万7900トン、国際ローローの輸出1万3000トン、輸入2万5900トンの取り扱いであれば、船型の規模がいかほどで、週何便の就航になるのか、既に内貿ローロー船が就航している苫小牧港、釧路港の取り扱いを参考にお答えください。

また、先ほど、西地区の新たな岸壁や埠頭用地について、港湾の施設の技術上の基準、港湾計画概論に基づく答弁を求めましたが、内貿についても、港湾の施設の技術上の基準・同解説に基づいてお答えください。

二つ、次に、取扱貨物の中身と取扱量について説明を求めるものです。

北海道全体の年間の内貿ローロー船の貨物量からいって、本港の港湾計画改訂貨物量は8%の伸びに相当します。道内の近年の内貿ローローの移出入の動向を説明し、先ほどの答弁が本当に適切なのか、再度、お答えください。

また、先ほどの答弁で新規の貨物量の根拠について説明がありましたが、本港背後圏の内貿ユニット貨物量をお示しいただきましたが、これが本港では取り扱われていないだけに、苫小牧港の取扱量と重なり、バッティングすることになるのではないのでしょうか。説明願います。

三つ、内貿については、貨物の中身についての説明がありません。現在、苫小牧港や釧路港でのローロー船の移出入貨物の主なものについて、貨物量にも触れて説明してください。

2、先ほど答弁いただいた外貿コンテナ貨物量の道内各港湾の推移は増加傾向にあるとのことでしたが、道内全体で平成23年の369万トンから平成25年375万トンと、伸び率は1%台にすぎません。こ

ういう現状なのに、外貿コンテナ取扱量が3.5倍になるとの計画は納得がいきません。再度、説明してください。

起債事業の管理者負担について、再度、尋ねます。

起債事業の公債費の償還財源は、使用料や土地売り払い収入で賄うことになっています。起債事業の改訂計画の四つの事業の管理者負担について答弁をいただきましたが、この計画は基本から大きく外れています。本質問でも指摘しましたが、四つの事業の起債償還中の管理者負担合計が65億5983万円、地元負担割合は41.7%、一般会計も含めると地元負担は51.15%になります。これは、起債事業の基本を外れた無謀な計画と言わざるを得ません。

改訂計画案を撤回し、再検討することを強く求め、管理者の見解を求めるものです。

**○議長（内海英徳君）** 専任副管理者田中実君。

**○専任副管理者（田中実君）** 北野議員の再質問にお答えいたします。

初めに、港湾計画の改訂に関し、まず、西地区のマイナス12メートルバースについてであります。第3回定例会でご説明いたしました時点では、貨物につきましては、風力発電施設12万2000トン、米12万4000トン、石材2万5000トンを見込み、船型については3万トン級の大型の船舶の利用が見込まれることから、バースの規模を港湾の施設の技術上の基準・同解説で定められた岸壁の標準値である水深12メートル、延長240メートルとしていたところでございます。バースの数につきましては、岸壁などの利用実績から想定すると、月の利用日数が、風力発電施設19日、米6日、石材10日、木材チップ6日、合計41日と見込まれ、既存のバースでは対応できないことから、新たなバースの検討をしていたところでございます。

また、埠頭用地につきましては、技術参考図書の港湾計画概論に基づき、計画貨物量を用地に係る回転率、利用率、単位面積当たりの収容可能量を用い、必要面積を算出し、石材4.2ヘクタール、米2.2ヘクタール、風力発電施設6.5ヘクタール、合計13ヘクタールとなり、既存の埠頭用地6.1ヘクタールに加え、新たに埠頭用地6.6ヘクタールを計画したところであります。

今回お示しする国との調整により見直した内容につきましては、まず、計画貨物量につきましては、石灰石15万トン、発電燃料のパームヤシ殻28万5000トンとし、船型につきましては、同様に3万トン級の大型の船舶の利用が見込まれることから、バースの規模を水深12メートル、延長240メートルとしたところでございます。バースの数につきましては、月の利用日数が石灰石7日、発電燃料15日、石材10日、木材チップが6日、合計38日と見込まれ、既存バースでは対応できないことから、新たにバースを必要としたところであります。また、埠頭用地につきましては、石材4.2ヘクタール、石灰石2.3ヘクタール、発電燃料8.5ヘクタール、合計最大15ヘクタールを必要と見込み、既存の埠頭用地6.1ヘクタールに加え、新たな埠頭用地6.6ヘクタールで対応する計画としたところでございます。

次に、風力発電施設についてでございますが、本港における風力発電施設の需要量につきまして、国との調整により、計画貨物を76基から13基に見直したことに伴い、本港での風力発電施設の利用実績を踏まえ、樽川埠頭で取り扱うこととしたものでございます。

次に、内貿ユニットロードターミナルに関し、まず、船型などについてでございますが、苫小牧港の既存のローロー航路においては、取扱貨物量1568万トン、船型は約1万トン級、週40便、釧路港に



おきましては、取扱貨物量746万トン、船型は約1万2000トン級、週9便が就航しております。

本港の港湾計画改訂におきましては、内貿定期航路での船型は1万トン級、便数は週12便、国際ローローの船型は1万トン級で不定期の運航を想定しております。また、バースの規模につきましては、港湾の施設の技術上の基準・同解説では、水深9メートル、延長220メートルとなっておりますが、国との調整により、既定計画である水深10メートル、延長170メートルとしたところでございます。バース数につきましては、トレーラー1台当たりの貨物量、船舶の貨物積載率、便数を用い、船舶の年間輸送量を約45万トンと推計し、移入約121万トンから3バースを計画したところでございます。埠頭用地につきましては、港湾の施設の技術上の基準・同解説に基づき、トレーラー1台当たりの面積の標準値を用い、1バース当たり約4.7ヘクタールを見込み、既定計画である埠頭用地12.2ヘクタールで対応することとしたところでございます。

次に、近年の内貿ローロー貨物の動向などについてでございますが、道内の内貿ローロー貨物は、現在、苫小牧港と釧路港で取り扱われており、両港の貨物量合計は、平成21年は約2031万トン、22年2037万トン、23年2005万トン、24年2168万トン、25年2314万トンで、近年、増加傾向になっているところでございます。また、内貿ユニット貨物量につきましては、将来における北海道内の内貿ユニット貨物量から本港背後圏の貨物量を推計したものであり、管理組合といたしましては、適切に推計しているものと考えております。

次に、内貿ユニット貨物についてでございますが、平成25年における苫小牧港につきましては、移出約751万2000トンのうち、主な貨物は紙・パルプ220万7000トン、その他輸送用車両206万5000トン、移入816万3000トンのうち、主な貨物は完成自動車221万4000トン、再利用資材123万6000トンとなっております。また、釧路港につきましては、移出412万1000トンのうち、主な貨物は紙・パルプ133万8000トン、その他畜産品97万5000トン、移入334万3000トンのうち、主な貨物はその他輸送用車両151万8000トン、輸送用容器73万7000トンとなっております。

本港の計画貨物といたしましては、移出63万4000トンのうち、主な貨物は製造食品10万8000トン、水産品6万7000トン、移入121万8000トンのうち、主な貨物は製造食品26万9000トン、野菜・果物12万4000トンと見込んでおります。

次に、外貿コンテナ取扱量についてでございますが、国の全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果から、品目ごとの係数や北海道の人口減少率、国際ローロー貨物などを用い、年間の貨物量として推計したところであります。近年のトラックドライバーの不足などにより、北海道内の陸上輸送能力が低下しており、陸上距離が長い北海道にとって深刻な課題となっていることや、新港地域内に立地する企業から外貿コンテナ機能の強化が望まれていることから、管理組合といたしましては、適切に推計しているものと考えているところでございます。

最後に、港湾計画の改訂についてでございますが、今回の港湾計画の改訂は、有識者や港湾利用者で構成する石狩湾新港長期構想検討委員会において検討を進め、昨年12月に策定した長期構想の短・中期の施策をもとに、コンテナヤードの狭隘化や地域企業からの要望などを踏まえ、取りまとめたところであります。今後、石狩湾新港地方港湾審議会などへの諮問を経て港湾計画の改訂を行ってまいりたいと考えているところでございます。

今回の改訂に係る事業につきましても、実施に当たりましては、その時々<sup>の</sup>社会情勢を見きわめ、事業の重要性や緊急性を十分に検討し、各母体との協議を行うとともに、効率的、効果的な執行に努め、より一層のコスト縮減を図るなど、母体負担の軽減に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○議長（内海英徳君） 北野義紀君。

○5番（北野義紀君） 再々質問いたします。

西地区の新規マイナス12メートルバース、延長240メートルの必要性について説明がありました。風車の機材は、当初、年間76基と、あり得ない目標貨物量で、輸出米は、国からも後でもいいかと言われるぐらい、いいかげんなもので、辛うじてその根拠を3定で説明していたことが明らかとなりました。これが成り立たなくなると、これにかわる貨物、パームヤシの殻28万5000トン<sup>を</sup>全く新規に取り扱う、石灰石は現在10万4530トンが15万トンへ一気に伸びることを前提にした場合にも、新規にマイナス12メートルバース、延長240メートルが必要との答弁でありました。

問題なのは目標貨物量です。石灰石について、伸びる根拠は取り扱い企業へのヒアリングから管理者が判断していることだけです。聞き取りした企業が本当に15万トン取り扱うと断言しているのか、明確に説明してください。

また、聞き取りした企業が本当にバイオマス発電を新規に操業すると言っているのか。港湾計画の目標年次は10年から15年です。そうすると、そろそろ当該企業が本港の背後地に土地を買い求めていなくてはなりません。土地を買い求めている具体的な証拠はあるのか、報告をしてください。

三つ、目標貨物について、その根拠をたずねるのは、マイナス14メートルバース計画のとき、目標貨物は原木22万7000トン、チップ24万9000トン、石炭11万8000トン、水産品3万3000トン、合計62万7000トンと説明していました。これが現在どうなっているか。マイナス14メートルバースを利用しているのはチップだけです。あとは、一切取り扱われておりません。幸いなことに、平成25年のチップの取扱量は105万トンです。しかし、チップ船の接岸は月1日か2日のみで、あとはがらあきなのです。これが、マイナス14メートルバース関連で管理者負担が起債償還終了まで62億円にもなる原因ではありませんか。

その二の舞をまたも繰り返すつもりなのか、お答えください。

四つ、貨物量について伺っていますが、マイナス12メートルバースと隣合わせとなるマイナス14メートルバースに関してですが、この質問作成過程で、チップの平成25年の取扱量105万トンにかかわらず、これを1.4倍の142万トンに貨物量を引き上げていることがわかりました。以前にも指摘しましたが、チップを取り扱っている王子エフテックス本社に、私が、直接、電話で、本港におけるチップの取扱量の今後の見通しについて尋ねました。このときの回答は、ネット社会になり、ペーパーの今後の大幅な需要は見込めないとのことでした。

事実、本港におけるチップの取扱量は、平成20年の142万トン<sup>を</sup>ピークに減少傾向で、平成26年は伸びたとは言っても1.8%にすぎません。これをピーク時の142万トンにすれば、マイナス14メートルバースでのパームヤシ殻28万5000トンは、チップ船と荷役作業が重なり、取り扱いはできませんとなって、マイナス12メートルバースが必要という根拠にするためにチップの取扱量を1.4倍にしたのでは

ないでしょうか。説明してください。

起債事業の償還財源は、先ほど来、指摘しているように、使用料、土地売り払い収入で賄うことが原則であることについては、全く答弁がありません。

再答弁にあった事業の実施に当たっては、各母体との協議を行うことや、コストの縮減を図り、母体負担軽減に努めることは当然のことです。だからといって、聞いていることに答えないことは認められません。ご説明願います。

**○議長（内海英徳君）** 専任副管理者田中実君。

**○専任副管理者（田中実君）** 北野議員の再々質問にお答えいたします。

初めに、港湾計画の改訂に関し、まず、石灰石についてでございますが、石灰石は、札幌圏向けの主に高強度を要する高層建築物などのコンクリート骨材として利用され、本港での取り扱いも増加していることから、石灰石取り扱い企業へのヒアリングを行い、計画貨物量として15万トンを見込んだところでございます。

次に、発電事業者の検討状況についてでございますが、地域内において、発電事業を計画している企業におきましては、現在、事業の収支性などの検討が進められているところであり、用地につきましても取得に向けて関係者との話し合いがなされていると聞いているところでございます。

次に、西地区マイナス12メートルバースなどについてでございますが、マイナス14メートルバースの利用につきましましては、木材チップのほか、火力発電所建設に伴う資材などの受け入れも見込まれているところであり、今後とも使用料収入の確保に努めてまいりたいと考えております。

今回の改訂に係るマイナス12メートルバースにつきましましては、発電燃料となるパームヤシ殻、需要が見込まれる石灰石を計画貨物量として見込んでいます。

いずれにいたしましても、事業の実施に当たりましては、各母体と協議を行い、より一層のコスト縮減を図るとともに、ポートセールスなどに取り組み、母体負担の軽減に努めてまいりたいと考えております。

次に、木材チップの取扱量についてでございますが、本港の木材チップを使用している王子エフテックスの江別工場では、近年、設備を改修し、特殊紙の生産拡大を図ると聞いており、計画貨物量といたしまして142万トンを見込んだところでございます。

最後に、起債事業についてでございますが、起債事業は、その経費が当該事業により生じる収入及び他会計繰入金等によって確実に回収されることが見込まれるものについて認められているところでございます。主な四つの事業に係る起債事業につきましましては、施設の減価償却期間に対し、起債の償還期間が短くなっていることなどもあり、起債償還期間中、償還財源不足となり、管理者負担が見込まれるところではありますが、償還が完了した以降、施設の耐用年数まで、使用料収入は自主財源となりますことから、早期に管理者負担金を含む費用が回収できるよう、コストの縮減や施設の長寿命化を検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

**○議長（内海英徳君）** 北野義紀君の質問は終了いたしました。

千葉正威君。

○1番（千葉正威君） おはようございます。

千葉正威でございます。

通告に従い、質問をいたします。

北極海航路の拠点としての考えについてお伺いをいたします。

先日、本港の平成26年の取扱貨物量などが公表されましたが、取扱貨物量、外貿コンテナ貨物量、貿易額、いずれも平成25年の実績を上回ったとのことでございます。近年の本港は、北海道のエネルギー供給拠点として大きな飛躍を遂げているところでありますが、物流面においても、北海道日本海側の物流拠点として着実に発展を遂げているあかしであると考えております。

また、昨年12月には、石狩湾新港の20年から30年後における将来の姿を描いた長期構想が策定されました。この構想のキャッチフレーズは、「食とエネルギーで世界と結ぶ石狩湾新港」とのことですが、この構想を着実に実現させていくことは、北海道の経済界やここに暮らす私たちにおいても、地域の将来に期待を抱かせるものであります。この長期構想でも一部触れられていると認識をしておりますが、欧州とアジアの海上輸送において、従来の南回り、つまりスエズ運河経由と比較し、大幅に航路距離が短縮されるという北極海航路の商業運航の現実味が増してまいりました。

そこでまず、北極海航路に対する管理者の認識についてお伺いいたします。

これまで、海氷で閉ざされてきた海域であった北極海は、21世紀に入ってから海氷面積の減少が進んでいるとのこと。その結果、船舶の運航実績が増加をしており、2010年には4隻であったものが2014年には61隻にまで実績が増加をしているとのこと。この北極海航路において最も東側に位置するのはベーリング海であり、北海道はこのベーリング海に最も近い場所に位置をしております。地理的に大変恵まれているものと考えられます。

まず最初に、北海道が東アジアの玄関口となり得る可能性を有する点について、その認識をお伺いいたします。

次に、北極海航路にかかわる関係機関の動向についてお伺いをいたします。

この北極海航路は、ユーラシア大陸の北方であるロシア・シベリア沖の北極海を通過して、大西洋側と太平洋側を結ぶ航路であります。我が国は四方を海に囲まれた海洋国家であります。海洋を通じ、他国とつながっていることから、国際的に協調した取り組みが重要でございます。北極海航路に対する関心は年々高まっているところでありますが、まずは、政府や国などの政策的な取り組みが必要と思われれます。

次に、国などの北極海航路にかかわる取り組みの状況についてお伺いいたします。

最後に、石狩湾新港の取り組み方策についてお伺いいたします。

欧州などとの航行距離が短縮されるということは、輸送日数や燃料消費量の低減につながるとされております。このことは、東アジアの玄関口となり得る北海道にとって大きなメリットを享受できるものと考えられます。

最後に、石狩湾新港として、この北極海航路にどのようにかかわっていくのか、今後の取り組みについてお伺いをいたします。

以上で、再質問を留保し、質問を終わります。

○議長（内海英徳君） 専任副管理者田中実君。

○専任副管理者（田中実君） 千葉議員の質問にお答えいたします。

北極海航路に関し、まず、その認識についてでございますが、道では、本道における北極海航路に対しての地理的優位性を生かすため、国際セミナーを開催するなど、この航路の利活用に向けた取り組みが進められているところであり、管理組合といたしましては、この取り組みへの参加などを通じ、情報収集に努めているところでございます。

北海道が北極海航路の玄関口としての役割を担うことは、欧州などとの輸送効率化の向上を通じ、本道の経済の活性化などへの寄与が期待されているものと考えているところでございます。

次に、国などの取り組みについてでございますが、平成25年に策定した海洋基本計画において、北極海航路の実現の可能性や技術及び経済的な課題の検討に取り組むこととされており、平成24年に北極海航路に関する検討会を設置し、基礎資料の収集や利用動向、経済的条件の調査検討及び実証運航計画の検討が進められているものと承知しているところでございます。

最後に、今後の北極海航路に係る本港における取り組みの方策についてでございますが、昨年12月に取りまとめた長期構想において、今後の進展が期待される北極海の資源開発を見据え、本港における将来のエネルギー総合拠点の形成に向けたプロジェクトの推進を盛り込んだところでございます。また、道内では、産学官などの連携により、食の高付加価値化や販路拡大の推進に向け、食クラスター構想が進められているところであり、本港の背後圏に集積する食に係る企業等において、欧州との新たなビジネスの可能性を広げる契機となるものと考えているところでございます。

管理組合といたしましては、今後とも、国などの動向を注視するなど、積極的な情報収集に努め、本港の利用拡大につなげてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○議長（内海英徳君） 千葉正威君。

○1番（千葉正威君） それぞれご答弁をいただいたところでございます。

これまで氷に閉ざされた北極海という前提で、貿易の航路も、軍事も含む安全保障上の戦略も構築をされてまいりました。それが、今、大きく変わろうとしております。日本の港にとっても大きなチャンスと可能性を開くと考えております。国、道、市の関係機関との情報共有及び動向、情報等の収集を行う中で、関連機関及び団体等々と連携した組織づくりや、道内産業界へのアプローチ、関連する企業、業界団体へのプレゼンテーション、海外関係者を招聘してのシンポジウム開催等、気運の醸成を図ることも必要と考えておりますが、今後さらなる積極的な取り組みを期待して、質問を終わります。

○議長（内海英徳君） 以上で、通告のありました質問は終了いたしました。

これをもって、質疑並びに質問を終結いたします。

## 1. 討 論

○議長（内海英徳君） これより、討論に入ります。

討論の通告がありますので、発言を許します。

北野義紀君。

**○5番（北野義紀君）** 日本共産党を代表し、議案第1号乃至議案第4号について、反対の討論を行います。

北防波堤延伸については、これまで何回か指摘してまいりましたので、今回の質問では触れませんでした。これまで、荷役作業に一度として支障を来していないにもかかわらず、マイナス14メートルバースの静穏度を確保するとの理由で北防波堤延伸事業を行っております。

本議会の視察先の全国の各港湾では、船舶の航行や荷役作業に支障が出ているときにのみ静穏度が問題になり、その対策に乗り出しています。管理者は、静穏度が実際に満たされていないかどうかについて、コンピューターによる計算だけです。それも結構ですが、目視による確認をせよとの要求は無視されて、北防波堤の延伸事業を続けている、このことには賛成できません。

二つ、港湾計画改訂予算については、今回の質疑で問題点が明らかとなりました。

改訂での問題点の一つは、目標貨物量がいいかげんで、果たして確保されるのか、大いに疑問です。これは、マイナス14メートルバースのときと同じで、目標貨物とその取扱量について、先ほど再々質問で指摘したとおりです。昨年3定で、西地区のバルク貨物の目玉とされた風車機材と輸出米の問題点について指摘したら、今度は、この二つを撤回して、パームヤシの殻と石灰石にいと簡単に変更する。問題なのは、マイナス12メートルバース240メートルとその背後地の8万平方メートル以上の荷さばき地、これは何としてもつくらなければならない、だから、風車と輸出米がなくなっても、次の貨物、パームヤシの殻と石灰石をこの港湾施設をつくるのに精いっぱい貨物量として打ち出し、出てきているのではないか、発想が逆さまではないかという疑問が一層深まったわけであり、前回の港湾計画改訂のときと同じ手法で、非常に心配です。

西地区の岸壁については、マイナス14メートルバースは、チップ船の利用が月1日か2日ではないか、ここを利用すれば済むではないか、こう指摘すれば、チップの取扱量を最高値の142万トンに引き上げて、マイナス14メートルバースではチップ船と重なるからと、こういうことを新たな港湾施設の建設の理由にしようというやり方です。

また、背後地の荷さばき地も、西1号、3号を合わせて4万2000ヘクタールのうち、年間10分の1も使われていない。ここの利用を詳細に検討することが必要です。

その結果、貨物船が入港即岸壁接岸で荷役作業とならない場合は、他の港ではよくあることですが、一定時間、泊地で待機してもらうか、それでも急ぐ場合は近隣の小樽港や留萌港を活用することで無駄な港湾施設はつukらない、新たな管理者負担、地元負担を生じさせないことを提案しますので、ぜひ検討していただきたいことをお願いするものです。

また、起債事業の管理者負担についても、基本はゼロなのに、計画の段階から、目標貨物量が満度に取り扱われたとしても管理者負担は65億5983万円もかぶせられるのです。このこと自体で、計画がいかに過大であるかということが問われます。

この計画は白紙に戻し、再検討することを強く要求し、討論といたします。

**○議長（内海英徳君）** 以上で、通告のありました討論は終了いたしました。

これをもって、討論を終結いたします。

日程第3のうち、議案第1号乃至第4号を問題といたします。

これより、採決をいたします。

この採決は、起立によります。

本件をいずれも原案のとおり決することに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○議長（内海英徳君） 起立多数であります。

よって、本件は、原案のとおり可決されました。

日程第3のうち、報告第1号を問題といたします。

お諮りいたします。

本件を報告のとおり承認することにご異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議長（内海英徳君） ご異議なしと認めます。

よって、本件は、報告のとおり承認することに決定いたしました。

以上をもちまして、本定例会に付議された案件は、全て議了いたしました。

## 1. 閉 会

○議長（内海英徳君） これをもちまして、平成27年第1回定例会を閉会いたします。

午前11時24分閉会

