

平成 25 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 25 年 2 月 19 日 (火曜日)

議事日程 第 1 号

2 月 19 日午後 1 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

出席議員 (12 人)

議 長	12 番	千	葉	英	守	君
副 議 長	6 番	前	田	清	貴	君
	1 番	加	納	洋	明	君
	2 番	池	端	英	昭	君
	3 番	米	林	渙	昭	君
	4 番	秋	元	智	憲	君
	5 番	北	野	義	紀	君
	7 番	森		成	之	君
	8 番	道	下	大	樹	君
	9 番	梶	谷	大	志	君
	10 番	八	田	盛	茂	君
	11 番	内	海	英	徳	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	佐々木	朗	君
副 管 理 者	貞 村	英 之	君
会 計 管 理 者	高 橋	幸 雄	君

総務部長	岩 泉	薫 君
振興部長	上 田 裕	章 君
参事(総務担当)	金 子 征	史 君
参事(管理担当)	高 橋 克	明 君
参事(企画振興担当)	堂 屋 敷	誠 君
参事(計画担当)	高 石 弘	臣 君
参事(施設担当)	京 谷 滋	俊 君
出納室長	小 野 塚	豊 君

議会事務局職員出席者

事務局長(兼務)	金 子 征 史 君
書記(同)	小 林 啓 司 君
書記(同)	楠 美 昌 友 君

1. 管理者あいさつ

○議長(千葉英守君) 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25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。

千葉議長を初め、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、東日本大震災からの復興が急がれる中において、電力の安定供給などが大きな課題となるとともに、長引くデフレと円高など、さまざまな問題に直面した一年でもありました。

このような状況の中、平成24年の石狩湾新港における取扱貨物量の速報値は、対前年を約1割上回る402万8010トン、このうち、外貿コンテナ取扱貨物量は4万413TEUとなり、過去最多となつていただいております。また、小樽税関支署から公表されました平成24年の本港における輸出入総額についても、前年比4.7%増の905億6541万円となり、初めて900億円台の大台を超え、過去最高額を更新いたしましたところでございます。

昨年の11月30日には、本港の中央地区において北海道ガス株式会社が建設しておりました石狩LNG基地が営業運転を開始し、さらには、2基目となるLNGタンクの建設が、3年後の平成28年の完成を目指し、本年の春に着工される予定と聞いております。

また、昨年は、昭和57年に第一船が入港してから30年となる記念の年でもありました。まだまだ歴

史の浅い若い港ではありますが、本道を支える日本海側の海上輸送の要所として、物流やエネルギー供給の拠点化が進むなど、着実に発展しているところであります。

さて、ことし、平成25年は、私にとって、知事及び石狩湾新港の管理者に就任してから丸10年を迎える節目の年であります。私といたしましては、今後とも、石狩湾新港と新港地域の発展のため、選択と集中の観点に最大限努め、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ございますので、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25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して、冒頭のごあいさつとさせていただきます。

午後 1 時53分開会

1. 開 会

○議長（千葉英守君） それでは、ただいまより本日招集されました平成25年第1回定例会を開会いたします。

1. 開 議

午後 1 時54分開議

○議長（千葉英守君） 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（千葉英守君） 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
加 納 洋 明 君

の2名を指名いたします。

1. 諸般の報告

○議長（千葉英守君） 次に、諸般の報告をさせます。

事務局長。

○事務局長（金子征史君） 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（千葉英守君） 日程第2、会期決定の件を議題といたします。

お諮りをいたします。

今定例会の会期は、本日2月19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（千葉英守君） 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

○議長（千葉英守君） 日程第3、議案第1号乃至第4号を議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者佐々木朗君。

1. 議案第1号乃至第4号に関する説明

○専任副管理者（佐々木朗君） ただいま議題となりました平成25年度予算案並びに平成24年度補正予算案につきましてご説明申し上げます。

平成25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事情を踏まえ、事業の緊急性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25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28億115万3000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。

2ページほどめくっていただきまして、予算に関する説明書をごらんください。

7ページ目でございます。

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982万9000円を計上いたしました。

次に、8ページの第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3億7177万6000円を計上いたしました。

次に、10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、7億7959万2000円を計上いたしました。内訳といたしまして、国直轄事業負担金は2億7000万円で、北防波堤の整備及び中央水路地区泊地のしゅんせつ工事に係る管理者負担金となっております。

次に、補助事業費は4億6100万円で、西地区廃棄物埋立護岸工事や東・花畔埠頭線の改良工事などを実施しようとするものでございます。

また、単独事業費は4859万2000円で、港湾計画検討基礎調査費などを計上しております。

次に、11ページ、第4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11億5623万1000円を、第5款諸支出金は港湾整備事業特別会計への繰出金として4億8322万5000円を計上いたしました。

次に、歳入予算の主なものにつきましてご説明します。

3ページにお戻りください。

まず、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20億8179万8000円を計上しております。各母体ごとの負担金額は、北海道が13億8786万6000円、小樽市と石狩市がそれぞれ3億4696万6000円となっております。

次に、第2款使用料及び手数料につきましては、港湾施設使用料及び港湾隣接地域等占用料として

4844万1000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1億8234万円を計上いたしました。

次に、6ページをごらんください。

第7款組合債につきましては、国直轄事業及び補助事業に係る一般公共事業債として4億8830万円を計上いたしました。

以上、議案第1号につきましてご説明申し上げます。

続きまして、議案第2号、平成25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9億6180万4000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。

2ページほどめくっていただいて、予算に関する説明書をごらんください。

5ページ目でございます。

まず、第1款総務費につきましては、人件費や事務的経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2億4973万7000円を計上しております。

次に、6ページ、第2款公債費は、起債償還の元金及び利子として7億1156万7000円を計上いたしました。

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。

まず、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3億7154万9000円を計上しております。

次に、4ページの第3款繰入金は、一般会計からの繰入金として4億8322万5000円を、第5款組合債は、埠頭用地に係る資本費平準化債として1億700万円を計上いたしました。

以上、議案第2号につきましてご説明申し上げます。

続きまして、平成24年度の補正予算につきましては、国直轄事業及び補助事業が確定したことに伴う減額や、港湾整備事業特別会計の繰出金の減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24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いたします。

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1億1883万8000円を減額し、予算総額を26億8486万9000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いたします。

また2ページほどめくっていただきまして、補正予算に関する説明書をごらんください。

5ページ目でございます。

まず、第2款総務費につきましては、給料及び職員手当など人件費の減及び埠頭の監視カメラシステムの更新に伴う増額を行い、差し引き213万6000円を減額いたしました。

また、第3款港湾建設費につきましては、今年度の国直轄事業の減及び補助事業費の減などにより

まして4549万5000円を減額いたしました。

次に、6ページをごらんください。

第4款公債費は、起債償還利子の減などによりまして103万7000円を、第5款諸支出金は港湾整備事業特別会計への繰出金を7017万円減額いたしました。

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。

まず、第1款分担金及び負担金につきましては、歳出予算の減額や使用料収入などの増額及び前年度繰越金の計上などによりまして1億3088万円を減額することとしております。このうち、各母体の負担金は、北海道が9176万8000円、小樽市と石狩市がそれぞれ2294万2000円を減額いたします。

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371万4000円を増額いたしました。

次に、4ページの第3款国庫支出金につきましては、国庫補助事業の減によりまして173万2000円を減額いたしました。

第5款繰越金は、平成24年第3回定例会において決算の認定をいただきました平成23年度の歳計剰余金として4712万2000円を計上いたしました。

第7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3570万円を減額いたしました。

また、繰越明許費についてであります。港湾建設費のうち補助事業費で1億1100万円を設定しようとするものでございます。

以上、議案第3号についてご説明申し上げました。

続きまして、議案第4号、平成24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きましてご説明いたします。

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6010万8000円を減額し、予算総額を10億1950万3000円といたしました。

まず、歳出予算の主なものにつきましてご説明いたします。

2ページほどめくっていただいて、補正予算に関する説明書をごらんください。

5ページ目でございます。

第2款公債費は、起債償還利子の減によりまして5757万5000円を減額いたしました。

次に、3ページに戻っていただきまして、歳入予算の主なものにつきまし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824万4000円を増額いたしました。

次に、4ページをごらんください。

第3款繰入金は、使用料収入等の歳入増及び歳出の減額に伴いまして、一般会計からの繰入金を7017万円減額いたしました。

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

1. 質疑並びに一般質問

○議長（千葉英守君） 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。

道下大樹君。

○8番（道下大樹君） それでは、大きく4点について質問させていただきます。

まず、石狩湾新港将来ビジョンについての今後の取り組みについてでございます。

大学教授や経済団体の関係者などで構成される石狩湾新港将来ビジョン懇談会が、昨年12月に石狩湾新港将来ビジョンを策定しました。その中では、石狩湾新港の強み、生かすべき特性、それから、弱み、克服すべき課題が挙げられ、将来の方向性、基本理念と基本目標を掲げ、参考としている幾つかの将来プロジェクトが示されています。2014年度からの港湾計画に先立って参考となるよう策定された将来プロジェクトではありますが、今からでも取り組むべきプロジェクト、解消すべき課題があると思います。例えば、コンテナヤード等の港湾の蔵置規模が港の発展についていけず狭隘化しており、その結果、非効率な荷役形態となっている。これは大変大きな課題でありまして、幾らポートセールスを行っても、企業にはマイナスイメージに働いてしまうのではないのでしょうか。

今回策定された将来ビジョンに対する考えと、そこで示された内容、特に将来プロジェクトについて、今後どのように対応、着手していくのか、私はすぐにでも取り組むべきと考えておりますが、お考え、今後の取り組みを伺います。

2点目として、背後地域の企業との連携と輸出拡大についてでございます。

将来ビジョンで示されている石狩湾新港の弱みの中で、背後地域の企業は石狩湾新港を利用していないことが多いという記載があります。一番近くにいる港を利用する可能性の高い顧客を逃していると言っても過言ではないのではないのでしょうか。

先日、道議会の特別委員会の道外調査におきまして、北九州空港を視察してまいりました。九州域内で発生する輸出貨物の約67%が九州域外の空港から輸送されているデータから、北九州空港の地の利を生かしていない状況を認識し、空港周辺に限らず、九州北部の製造業をターゲットにして、国際貨物チャーター便や国際貨物臨時便の寄港、上屋や設備の充実を図り、貨物取扱量の増加と貨物拠点化の取り組みを進めているということでした。

港湾と空港とは違うことは十分承知しておりますが、事業展開の手法、経営や営業の観点は似ていると考えております。現在、円安が進み、輸出が促進する状況になりつつあります。ロシア極東・サハリン地域は急速な基盤整備、経済発展をしてくれております。今後も、日用品や住宅資材、食料品の輸出拡大が見込まれます。石狩湾新港地域に立地している企業はもとより、道や経済団体、海、陸、空の物流企業などと連携し、本州との海上輸送ルートの開拓、そして、対岸諸国との定期コンテナ航路を拡大する大きなチャンスと考えますが、所見と今後の取り組みを伺います。

次に、大きな2点目として、石狩湾新港発電所とLNG基地について伺います。

北海道電力は、石狩湾新港地域にLNGによる石狩湾新港発電所を建設することを決定し、2012年12月には、当初計画を前倒し、2015年9月着工、2019年2月に運転開始すると発表しました。

そのことについて、何点か質問いたします。

まず一つ目は、港湾計画変更についてでございます。

発電所の建設が予定されている西地区の建設予定地並びにそれに伴って中央地区で拡張される予定のLNG輸入基地用地の売却について、どのようになっているのか、売却額も含めて伺います。

2点目として、LNG基地の本格稼働による収益についてです。

石狩湾新港中央地区にある北海道ガスの石狩LNG基地に、昨年10月7日、ロシア・サハリンから第一船となるLNGタンカーが入港し、LNGの荷役作業を開始、そして昨年11月30日に営業運転を開始しました。LNGタンカーという大型船舶が今後も入港するわけですが、入港料やひき船使用料等、管理組合には具体的にどれくらいの収入増加があるのか、今後の入港スケジュールとあわせて、年間ベースで伺います。

3点目としてガスパイプラインについてでございます。

北海道ガス石狩LNG基地と北海道電力石狩湾新港LNG火力発電所との間にガスパイプラインが敷設される予定と承知しております。以前、定例会で質問いたしました。港湾内の海底に敷設するのか、陸上を迂回して敷設するのか、安全面やコスト面、港湾業務に対する影響などを踏まえながら検討されるべきと考えておりますが、北海道電力、北海道ガスから何らかの連絡、相談はあったのか、また、管理組合としてはどのように考えているのか、伺いたいと思います。

大きな3点目として、水道についてでございます。

石狩湾新港地域内では、上水道については、小樽市域は小樽市簡易水道事業、石狩市域は石狩市上水道事業、工業用水道については、北海道企業局の石狩湾新港地域工業用水道を利用していると承知しております。2013年度より、石狩西部広域水道企業団による当別ダムから取水した水道事業が開始されます。石狩湾新港管理組合では、船舶給水事業を行っているとは承知しておりますが、それらを含めて、組合の事業において対応を改定するものがあるのか、伺います。

最後の大きな4点目として、風力発電についてでございます。

石狩湾新港内で海上風力発電施設の設置が検討されているとは承知しておりますが、関係団体との協議が当初の予定よりおこなわれていると聞いております。今後の施設導入スケジュールはどのようになるのか、見通しを伺います。

以上で質問を終わります。

○議長（千葉英守君） 管理者高橋はるみ君。

○管理者（高橋はるみ君） 道下議員のご質問にお答えをいたします。

初めに、本港の海上輸送などについてであります。四方を海で囲まれた北海道においては、経済活動や生活に必要な物資の輸送のほとんどを海上輸送に依存をいたしているところであり、その拠点である港湾の役割は大きなものがあります。しかしながら、海上輸送網は、多くが太平洋側港湾に集中しておりますことから、特に、大規模地震等の影響による本道の物流の停滞を最小限にとどめることができるよう、太平洋側、日本海側港湾の相互補完体制の構築が必要であると考えております。

また、本港の背後地域には、流通関連企業が数多く集積をしているところであり、本道の一大物流拠点が形成されており、これら企業からは、本港における海上輸送網のさらなる充実が要望されてい

ると認識をいたしております。一方で、経済成長の著しい対岸の東アジアの活力を取り込むことが期待されている中、とりわけ近接するロシアにつきましては、昨年のWTO加盟など、新たな市場としての期待が高まっているところであり、今後も、本港の重要性がさらに増していくものと認識をいたしております。

このようなことから、管理組合といたしましては、他港などとの連携を図りながら、国内外の海上輸送網の充実に向けた検討を進めてまいりたいと考えております。

なお、その他の質問につきましては、専任副管理者から答弁をさせていただきます。

以上でございます。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者佐々木朗君。

○専任副管理者（佐々木朗君） 次に、将来ビジョンの今後の取り組みについてであります。将来ビジョンは、将来、港がどのようにあるべきかについて、基本理念や基本目標を設定したものであり、それに基づき、20年から30年後の具体的な取り組みを示したものが将来プロジェクトであります。

この将来プロジェクトにつきましては、平成25年度を目標として検討を行うこととしており、その中から、さらに、10年から15年程度、将来に必要となる計画を26年度中に港湾計画へ位置づけ、その中で、なお緊急性を要する事業は、現計画を速やかに変更し、事業に着手してまいりたいと考えております。

次に、石狩湾新港発電所とLNG基地に関し、初めに、用地の売却などについてであります。昨年12月に北海道電力株式会社が発表した平成24年度供給計画変更の概要によりますと、石狩湾新港発電所の1号機の着工は平成27年度の予定とされていることから、西地区及び中央地区3工区の用地の分譲につきましては、今後、同社から申し入れがあるものと考えているところであります。

一方、西地区の分譲につきましては、土砂処分用地として埋め立てを行った事業主体である国などの関係機関と協議してまいりたいと考えているところであり、中央地区3工区は分譲を目的に埋め立て、売却が可能でありますことから、分譲価格につきましては、埋め立てに要した費用や利子などを基礎に、今後検討してまいりたいと考えているところです。

次に、LNG基地の本格稼働による収益についてであります。本港におけるLNG船につきましては、昨年10月7日の第一船入港以来、12月、1月、2月と計4隻が入港しております。平成25年度のLNG船の入港につきましては8隻程度、これによる入港料につきましては約207万3000円で、ひき船使用料につきましては約474万2000円となるものと見込んでおります。

次に、ガスパイプラインについてであります。平成24年2月に北海道電力が公表した石狩湾新港発電所建設計画環境影響評価方法書によりますと、ガス導管敷設ルートは中央水路の下を横断することとなっておりますが、詳細については承知しておりません。

管理組合といたしましては、今後、敷設ルートについて同社から具体的な協議があった時点で、関係法令等に基づき、現状や将来の港湾整備や船舶航行などへの支障とならないよう、適切に対応してまいりたいと考えております。

次に、水道に関しまして、当管理組合の対応についてであります。当管理組合の事業の中で、水道事業等と関連した事業につきましては、船舶に飲料水等を供給する船舶給水事業がありますが、船

舶給水事業の利用料金については、水道料金や給水業務に係る経費などから算定しております。

水道事業の開始に伴い、両市の水道料金が改定になりますが、管理組合といたしましては、利用料金について、今後、他の港湾との均衡などを考慮し、検討してまいりたいと考えております。

最後に、風力発電に関し、スケジュールについてであります。国が策定したマニュアルにおいては、港湾の管理運営と風力発電施設の共生可能な立地を明確化するためには、港湾における適地の設定について、港湾計画に位置づけることが適当であるとされております。

これまで、地元自治体を含め、関係機関等と調整を図りながら、適地の設定を検討したところがあります。しかしながら、現時点では、一部関係者からの合意が得られていない状況にありますことから、管理組合といたしましては、関係者からの理解を得られるよう、引き続き協議を行い、協議が調った段階で、速やかに港湾計画の一部変更を実施し、適地を設定する予定であります。

以上であります。

○議長（千葉英守君） 道下議員の質疑並びに質問は、終了いたしました。

次に、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。

まず、新年度予算案について伺います。

北防波堤延伸のための地盤改良予算として、管理者負担金1億3500万円が計上されています。この工事は、西埠頭マイナス14メートルバースの静穏度を保つために必要な工事であるとの説明です。北防波堤延伸と島外新設の根拠となっているのが、平成9年の港湾計画改訂以降も、毎年、海象計による測定を続けていたところ、波の高さ、波の向きを分析した結果、それまでの北防波堤のさらに沖合に計画している北防波堤島外では、マイナス14メートルバースの静穏度が保たれないとの結論であります。港湾計画の変更、それも港湾施設計画の大幅変更をしなければならないほどの海象計からの波高、波向の調査結果でした。

私は、この調査結果が、今後も海象計の測定結果から裏づけられなければならないと考えています。それは、本港の風向きの基本が5年間という短いスパンで固定するのはどうかという問題意識だからです。今回の港湾計画改訂に向け、当然、海象計からの測定結果を検討しなければなりません。

ところが、3年前、本港沖合でのドンフォン号座礁による海象計からのデータを送信しているケーブルが切断され、測定不能になってしまいました。それにもかかわらず、ケーブルの復旧を最優先することなく、ドンフォン号所有者とのケーブル切断事故責任をめぐる争いに終始し、本港の安全は後回しにされてきました。

私は、本議会において、本港の安全のため、データ測定こそ急がれるべきではないか、ケーブル切断の責任を明らかにすることとは別に、ケーブルの復旧を管理者の責任で最優先すべきと提案させていただきました。

ケーブルの復旧は、昨年8月で終わっています。この2年5カ月間のデータがないのに、港湾計画改訂に向け、波高などをどうやって計算するか、説明を求めるものです。

机上の試算で静穏度が確保されていないとするのはいかがかの疑問はありますが、これに加え、今回の港湾計画改訂では、直近5年間のデータではないのに、本港のマイナス14メートルバースの静

穏度をどのように推計するか、説明してください。

平成9年の改訂時の静穏度の推計より科学性に劣る手法で静穏度を推定するというやり方で、巨額の税金を投入する北防波堤延伸と島外の工事を強行することは、認められません。

前回の改訂時より科学性に劣るとの指摘に対する管理者の見解をお聞かせください。

科学的根拠に欠けているにもかかわらず、工事先にありきは慎むべきで、少なくとも、前回の港湾計画改訂時と同じ条件が整い、審議が行われるまでは、現計画の北防波堤の延伸と新たな島外への計画は延期すべきと考えますが、管理者の見解をお聞かせください。

また、参考までに伺いますが、当初予算と減額補正された各年度の北防波堤延伸の事業費で今後仮に推移するとすれば、完成年次はいつになるのか、目標年次との比較でどれくらいのおくれになるのかについても説明をしてください。

次に、港湾計画改訂に関し、取扱貨物量について伺います。

本港の港湾計画における取扱貨物量の目標と実績の経過について伺います。

昭和47年当初計画は1030万トン、平成9年の実績は251万2431トン、平成9年の改訂で目標は660万トン、港湾計画の目標は平成10年代後半ですが、平成19年の実績で419万8736トン、目標比は63%、皮肉なことに、この平成19年をピークに取扱貨物は減少に転じ、平成23年は367万8782トンで、目標比は56%です。

今回の改訂を前に、この事実を管理者はどのように分析されておられるか、見解をお聞かせください。

平成9年の改訂時の議事録を見ると、目標貨物量は、運輸省の指導に基づき、企業ヒアリングや経済指標、さらには、過去の実績などから予測するとされており、これまでと同様の手法において推計するとあります。平成9年までの推計は、これまでと同様の手法で行われてきています。この結果、目標貨物と実績の乖離が大きく生まれています。なぜ大きな乖離となったか、取扱貨物量推計の手法に問題はなかったのかについて、詳しい説明を求めるものです。

港湾貨物量の推計に関し、基本的指標である経済指標について伺います。

前回の改訂時もそうでしたが、国内総生産との相互関連で道内総生産額を推計していますが、このときの道内総生産額と製造品工業出荷額などの各指標はそれぞれ幾らと推計していたのか。この場合、道内生産額を石狩湾新港背後地の札幌圏だけに限定せず、道内生産額をそのまま参考にしていただのかについても説明してください。

これまでの反省から、今回の改訂ではどのように目標貨物を推計するのか、伺います。港湾法並びに港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める国土交通省令に基づき、説明してください。

今回の改訂は平成26年ですが、目標年次はいつで、国民総生産、道内の各経済指標は幾らと推計して、港湾貨物量をどのように推計するのかについても説明してください。

長期にわたってデフレ傾向を脱却し得ずにいる日本経済の分析にもかかわりますので、わかるように説明してください。

港湾貨物量を前提に考える港湾施設計画はどうするのかについて説明してください。

前回改訂時の議事録を見ますと、港湾計画改訂の原案を本議会に示し、議員協議会等で報告してい

ますが、今回は、いつ本議会に改訂の原案を報告するのか、説明をしてください。

最後に、風力発電について伺います。

管理者の港湾区域内における風力発電についての基本的考え方は、昨年第2回定例会での私への質問の答弁で示されています。本港の港湾区域や臨港地区での風力発電計画は、平成24年に環境影響評価方法書の住民説明会が3事業者によって相次いで開催されているところから、国のマニュアルに基づき、港湾計画に位置づけの緊急性が高いとし、平成26年に予定している港湾計画改訂に先立ち、港湾計画の変更が必要と述べていました。その後、港湾区域内での洋上風力についてゾーニングしたいとの意向も各議員に示されていました。これに向けて、管理者も、マニュアルに基づいて関係者の一員である漁業協同組合とも話し合いに入っていたと思われます。

ところが、急遽、当初の説明とは違い、風力発電区域を今回の港湾計画改訂の議案にしないことになった理由、昨年第2回定例会での管理者の基本方向にブレーキがかかったような事態となったことについて詳しく説明してください。

この問題でさらに伺いたいのは、漁業者の基本的疑問に答えないで、風力発電区域を港湾区域の中に設定できるかについて伺います。

漁業者からは、港湾区域に隣接する海域での漁業への影響が心配との意見が表明されているとのことです。管理者が、漁業者の了解をいただいて港湾計画の改訂に風力発電区域を決めるために、港湾区域に隣接する海域での漁業への影響をどうやって漁業者に説明するのかということ。漁業への影響調査は、手続的には、管理者が風力発電区域を港湾計画に位置づけ、事業者を公募し、選定された事業者が環境影響評価を行う際に行われるべきとなっています。

しかし、今、管理者が漁協から問われているのは、港湾区域に風力発電区域を設定するために港湾区域に隣接する海域での漁業への影響です。どういう努力をし、漁業者の理解を得ようとするのか、具体的に説明してください。

次に、風力発電事業者が行う環境影響評価に関してです。

銭函風力の環境影響評価書に関し、昨年8月、北海道環境影響評価審議会は、同社に再検討を求めた答申案をまとめ、この正式意向を受けて、知事が国に意見を提出しています。その中で、景観に関するくだりがありますが、国は事業者は何を求めているのか、事業者が何を補強すればオーケーとなるのか、補強された報告に関して住民への説明はどうかについても説明してください。

このことを聞くのは、管理者の港湾区域内における風力発電についての基本的考えは、マニュアルに沿って管理者として意見を国に提出することになりますから、人ごとではありません。

再質問を留保して、終わります。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者佐々木朗君。

○専任副管理者（佐々木朗君） 北野議員の質問にお答えします。

初めに、新年度予算案に関し、まず、港湾計画の改訂についてであります。本港の次期港湾計画における施設配置の検討に当たっては、本港で観測された海象計のデータをもとに静穏度を算定する方法が基本となるものと考えておりますが、その他、近傍の海象データから算定する方法や、天気図などの気象データをもとに数値シミュレーションによる解析で算定する方法なども考えられ、今後、

改訂作業を進める中で、本港の現況が的確に再現できる手法を慎重に検討してまいりたいと考えております。

次に、静穏度の算定についてであります。次期港湾計画改訂に用いる静穏度の算定につきましては、国土交通省の港湾の施設の技術上の基準に示された幾つかの手法の中から、本港の現況が的確に再現できる手法を慎重に検討してまいりたいと考えております。

次に、北防波堤などについてであります。北防波堤延伸と防波堤島外の整備につきましては、風の向きなどに大きな変化が見られたことから、静穏度の検証を行ったところ、国の基準を満たしていないことが判明したため、平成20年に港湾計画を変更し、事業に着手したところであります。

管理組合といたしましては、北防波堤延伸と防波堤島外の整備は、港内の船舶の航行や停泊、荷役作業の安全性を確保する上で大変重要であることから、着実に進めていくことが必要と考えております。

次に、北防波堤についてであります。北防波堤の事業につきましては、平成25年度当初予算案において事業費ベースで9億円を計上しているところであり、仮に、平成26年度以降、同様の予算規模を想定した場合、完成年次は平成30年代後半となります。また、当初の完成目標年次は平成20年代後半となっており、10年程度のおくれが生じることとなります。

次に、港湾計画における取扱貨物量に関し、まず、目標と実績の経過についてであります。これまでの港湾計画における取扱貨物量は、昭和47年の新規計画では1030万トン、昭和63年の改訂では610万トン、平成9年の改訂では660万トンと、おのおのの計画策定時における社会経済情勢等を勘案し、適切に定めてきたところであります。しかしながら、バブル経済の崩壊やリーマンショックなど予測できない社会経済情勢の変化があったことから、計画貨物量と実績に乖離を生じているものと考えているところであります。

次に、取扱貨物量の推計の手法についてであります。平成9年の改訂時においては、品目ごとに社会経済指標やそれまでの貨物量の実績、立地企業ヒアリング結果などから取扱貨物量の推計を行ったものであります。

管理組合といたしましては、港湾計画改訂後のリーマンショックや建設需要の低迷、エネルギー需要の変化などの予測できない社会経済情勢の変化により、取扱貨物量の計画と実績に差が生じているものと考えており、推計の手法については適切であると考えております。

次に、港湾貨物量の推計についてですが、平成9年の港湾計画改訂時の目標年次における推計値は、道内総生産額として約21兆円から30兆円、工業出荷額として約7兆円から12兆円としております。取扱貨物量の推計に当たっては、品目ごとに、これら経済指標のほか、貨物量の実績や立地企業ヒアリング結果などから背後圏に関する貨物量を推計しております。

次に、貨物量の推計についてであります。港湾法並びに港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める国土交通省令において、取扱貨物量などは、自然条件、港湾及びその周辺地域の経済的及び社会的条件等を考慮して適切なものになるよう定めることとなっております。

管理組合といたしましては、これらを踏まえ、背後圏における社会経済指標や貨物量の実績、立地企業ヒアリング結果などから取扱貨物量を検討してまいりたいと考えております。

次に、港湾計画改訂の目標年次などについてであります。国土交通省令によれば、港湾計画の目標年次は、10年から15年程度、将来の年次とされており、港湾の利用状況の変化の見込み、関連する他の計画の計画期間等を考慮し、定めることとされております。また、取扱貨物量の推計については、社会経済指標とあわせ、貨物量の実績や立地企業ヒアリング結果などを勘案の上、適切なものとなるよう設定していきたいと考えております。

次に、港湾計画の報告についてであります。港湾計画改訂は平成26年度中を予定しており、改訂作業状況を踏まえ、国の交通政策審議会への諮問に先立ち、適切な時期に報告したいと考えております。

次に、風力発電に関し、まず、港湾計画の一部変更についてであります。国が策定したマニュアルにおいては、港湾の管理運営と風力発電施設の共生可能な立地を明確化するためには、港湾における適地の設定について港湾計画に位置づけることが適当であるとされており、これまで、地元自治体を初め、関係機関等と調整を図りながら適地の設定を検討してきたところであります。

しかしながら、石狩湾新港地方港湾審議会開催前に実施した関係機関協議において、石狩湾漁業協同組合から、将来の漁業生産に大きな影響を及ぼすと予想される適地の設定については同意できないとの回答があったことから、管理組合といたしましては、今回の港湾計画の一部変更の議題とはしなかったものであります。

次に、適地の設定であります。風力発電施設の適地設定に関しましては、地元水産業との共生を図るため、これまで漁業者と協議を行ってまいりましたが、合意を得るまでには至っておりません。

このようなことから、管理組合といたしましては、適地設定については、あくまで、港湾の管理運営上、風力発電施設の設置可能な範囲を示したものであるということ、また、漁業に与える影響については、事業者において調査を実施し、適切に対処するよう公募要件に定めることなど、風力発電施設の導入方法について、漁業者に対して理解をしていただけるよう努めてまいりたいと考えております。

最後に、環境影響評価についてであります。平成24年11月8日付で、経済産業大臣から同社へ、銭函風力発電事業に係る環境影響評価準備書に対する勧告があり、その中で、景観については、生活環境から見た景観についても目立たないように風景の中に溶け込むよう配慮することとされていることから、今後、環境影響評価書に反映され、公告、縦覧をもって住民への周知が図られることとされております。

以上であります。

○議長（千葉英守君） 北野義紀君。

○5番（北野義紀君） 再質問をいたします。

初めに、海象計からのデータに関して伺います。

海象計からのデータが、先ほど指摘したように、事故のため2年半空白となっているのに、近傍データからの算定も一つの方法と答えられました。近傍というのは留萌港のことだと思いますが、港湾条件が全く異なる留萌港のデータからどうやって本港の静穏度を算定するのか、詳しく説明をしてください。

また同じく、もう一つの方法である天気図などのデータをもとに数値シミュレーションによる解析についても詳しく説明してください。

本港のデータがなくても、本港の現況が的確に再現できるのであれば、本港の沖合の海底に設置している海象計は不要ということになります。こういう理解も成り立つと考えますが、これでいいのかもあわせて説明してください。

科学的根拠に欠けるとの指摘に対しては、答弁がありませんでした。本質問にかみ合ってお答えください。

次に、港湾取扱貨物の目標と実績の乖離についてです。

目標と実績の乖離については、バブル経済の崩壊やリーマンショックなど予測できない社会経済情勢の変化が原因で、貨物の推計手法は適切であるとの答弁でありました。確かに、平成9年の改訂時以降、平成20年にアメリカの投資銀行であるリーマンブラザーズがサブプライム住宅ローンに端を発したアメリカのバブル崩壊で約60兆円という世界最大の倒産となり、世界的な経済不況となりました。そうであれば、なおさら、平成20年の一部改訂のときに取扱貨物量の見直しを検討してもよかったのではないかと考えますが、どうして北防波堤島外から北防波堤延伸への港湾施設の変更だけを行って、貨物量の見直しはしなかったのかの疑問が残ります。説明をしてください。

先ほどの答弁で、平成9年改訂時の目標年次における推計値を、道内生産額約21兆円から30兆円、工業出荷額として約7兆円から約12兆円とのことでありました。また、品目ごとに貨物量の実績や立地企業ヒアリング結果などから背後圏に関する貨物量を推計しているとのことでした。

それでは、平成20年の一部改訂時の数値はそれぞれ幾らであったか、また、今回の改訂に向けての数値は幾らと押さえているのか、先ほどの答弁構成に沿って説明してください。

また、その評価も含めてお答えください。

最後は、風力発電に関して、1点だけ伺います。

先ほどの答弁では、漁業協同組合の要望と管理者の答弁では対応がかみ合っていない、これが心配です。同意を得られるのか、疑問があります。漁業協同組合としては、港湾区域に隣接する海域での漁業への影響が心配だと言っているわけです。しかし、管理者は、港湾の管理運営上、風力発電施設の設置可能な範囲だけを区域で示す、漁業への影響については、その後決まる風力発電事業者が行うとの説明です。

私の単純な疑問は、漁業者が港湾区域に隣接する海域での風力発電による漁業への影響が心配だと言っているのに、それは、その後選定される業者が行う、こういうすれ違いの説明で漁業協同組合の同意を得られるのか、再度お答えください。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者佐々木朗君。

○専任副管理者（佐々木朗君） 北野議員の再質問にお答えします。

初めに、新年度予算案に関し、まず、海象計のデータなどについてであります。留萌の観測データを使用する場合は、まず、水深や地形の影響を受けない留萌沖合の波の高さを算定して、これを石狩湾新港沖の波のデータといたします。そのデータをもとに、本港までの水深や地形の影響を考慮し

て、港口での波の向き別の高さを算定した後、港内の水深や構造物などによる影響を考慮して算定した波の高さから静穏度を算定するものです。

次に、天気図などのデータを使用する場合がありますが、波は風により発生することから、天気図などを使用し、風向、風速などを算定し、それにより発生する波の高さを算定し、石狩湾新港沖の波のデータといたします。そのデータをもとに、本港までの水深や地形、さらには、港内の構造物などの影響を考慮して静穏度を算定するものです。

静穏度を算定する手法につきましては、ただいまご説明いたしました以外にもありますが、いずれにいたしましても、再現性のチェックが必要と考えておりまして、その際に、海象計のデータは必要不可欠であると考えております。

次に、静穏度についてであります。北防波堤延伸と北防波堤島外の整備については、国土交通省の港湾の施設の技術上の基準に基づき、静穏度算定を行った後、平成20年に港湾計画を変更し、事業に着手したところであります。

管理組合といたしましては、その算定結果については現況を的確に再現できていると考えております。

次に、港湾計画改訂の取扱貨物量に関しまして、まず、貨物量の見直しについてであります。バブル経済の崩壊やリーマンショックなど急激な社会経済情勢の変化は、いつ発生し、どこまで影響を及ぼすものかなど予測できないことから、計画取扱貨物量の推計に反映させることは極めて難しいものと考えております。

管理組合といたしましては、現計画が目標とする年次を大幅に経過していることや、本港を取り巻く社会経済情勢が著しく変化していることなどから、平成26年度中に港湾計画を改訂することとしたところです。

次に、貨物量の推計についてであります。平成20年の港湾計画一部変更においては将来の道内総生産額の推計を行っておりませんが、平成20年の道内総生産額は約18兆円、工業出荷額については約6兆円となっております。また、平成26年度中に改訂予定の港湾計画における経済指標は、現時点においては決定しておりませんが、今後、道内総生産額や工業出荷額の実績、将来推計人口などから推計していきたいと考えております。

最後に、風力発電についてであります。漁業者に対しましては、適地設定が事業実施を保障するものではないこと、また、漁業に与える影響につきましては、事業者において調査を実施し、適切に対応することを公募要件や占用許可条件で定めることなど、漁業者の懸念を払拭し、理解していただけるよう協議を続けてまいりたいと考えております。

以上です。

○議長（千葉英守君） 北野義紀君。

○5番（北野義紀君） 再々質問させていただきます。

初めに、取扱貨物量の目標と実績の乖離についてです。

今の答弁で、バブル経済の崩壊やリーマンショックなど急激な社会経済情勢の変化は、いつ発生し、どこまで影響を及ぼすか予測ができないから、計画取扱貨物量の推計に反映させることは極めて難し

いとのことでした。この答弁は、二つの点で納得できません。

一つは、最初の質問への答弁で、専任副管理者は、バブル経済の崩壊やリーマンショックなど予測できない社会経済情勢の変化があったことから計画貨物量と実績に乖離を生じている、こう答えているではありませんか。ただいまの答弁は、みずからの最初の答弁を忘れてしまったかのような答弁で、納得はできません。再度説明してください。

二つ目の疑問です。

リーマンショックの直接的影響を貨物量推計に取り入れることは、当時としては困難としても、バブル経済は崩壊して久しい時間が経過しています。その影響が国内総生産にあらわれていることは、ご承知のとおりです。平成9年以降の日本の国内総生産の推移について、経年的に説明してください。

下がり続けているのが事実ではないでしょうか。どうしてバブル経済崩壊の影響を考慮しなかったのか、説明を求めます。

また、参考までに、道内総生産額、工業出荷額の推移についても説明してください。

次に、取扱貨物量の目標推計の基本となる道内生産額、工業出荷額の起点のとり方について尋ねます。

答弁で触れられているように、貨物量の推計は、品目ごとに、経済指標のほか、貨物量の実績や立地企業ヒアリングなどの結果から背後圏に関する貨物量を推計するとのことでありました。その中でも、貨物量の実績と並んで基本指標である経済指標を重く見ることは重要です。

平成9年改訂時に、道内生産額、工業出荷額をなぜ平成2年を起点にし、道内生産額約15兆円、工業出荷額約6兆円としたのか、起点をもっと平成9年に近い時点とすべきではなかったでしょうか。説明を求めます。

平成9年の改訂計画の目標年次を過ぎた平成20年の道内生産額は、先ほど答弁がありましたように約18兆円、工業出荷額は約6兆円で、いずれも、答弁であった平成9年改訂の目標年次の道内生産額推定約21兆円から30兆円、工業出荷額の推定約7兆円から約12兆円の最低ラインにいずれも及んできません。目標年次の道内生産額、工業出荷額をともに大きくし、貨物量が可能な限り大きくなるように起点のとり方を意図的にさかのぼらせたのではないのでしょうか。起点を平成2年とした理由を説明してください。

貨物量の推計について、再答弁では、平成26年度中に改訂予定の経済指標は現時点において決定していないとのことでした。現状分析の基礎となる国内総生産、道内生産額、工業出荷額はできるだけ改訂年次に近い起点の数値をとるべきだと考えますが、お答えください。

国民総生産がマイナス成長である事実から、平成26年改訂では、どの起点をとるかは別にして、道内生産額、工業出荷額は平成9年の改訂時より下回った額となることは論をまちません。管理者の見解をお聞かせください。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者佐々木朗君。

○専任副管理者（佐々木朗君） 北野議員の再々質問にお答えします。

初めに、取扱貨物量についてであります。港湾計画は長期に及ぶ計画であり、その間に発生する急激な社会経済情勢の変化を想定することは困難と考えております。一方、過去の急激な社会経済情

勢の変化をどのように評価して新しい計画を策定するかについても難しい課題であり、ある程度、長期にわたるデータに基づいた検討を行うことが必要だと考えているところであります。

このようなことから、管理組合といたしましては、平成20年においては、荷役作業の安全を確保する観点などから緊急性の高い防波堤の配置などを変更し、計画取扱貨物量については見直しを行わなかったところであり、平成26年度中に港湾計画の改訂を行うものとしたところであります。

次に、国内総生産などについてでありますけれども、内閣府の国民経済計算書によりますと、平成9年の国内総生産額は過去最大の約523兆円で、それ以降、毎年、減少傾向が続き、15年は約499兆円、その後は増加傾向が続き、19年には513兆円となりましたが、それ以降、増減を繰り返し、22年は約482兆円となっております。

また、計画貨物量の見直しにつきましては、ある程度長期にわたるデータに基づいた検討を行うことが必要であり、平成20年においては時期尚早と考えたところであります。

次に、道内総生産額の指標などについてでありますけれども、北海道において公表している資料によりますと、道内総生産額は、平成9年では約21兆円であり、それ以降、減少傾向が続き、22年では約18兆円となっております。また、工業出荷額については、平成9年では約6兆円であり、それ以降、減少傾向が続き、16年には約5兆円となりましたが、その後は増加傾向となり、22年では約6兆円となっております。

次に、経済指標の起点などについてであります。国において、本港を含めた道央圏港湾の現状や将来の方向性などの検討を平成5年度に行っており、この中で、社会経済指標を推計しております。この推計値が平成9年の港湾計画改訂に際し、本港の将来の状況を適切に示していたものと考えております。

次に、経済指標の起点のとり方についてであります。平成9年の港湾計画改訂に際し、国において推計した指標が本港の将来の状況を適切に示していたものと考えております。

次に、経済指標についてであります。今回の港湾計画の改訂においては、公表されている社会経済指標を用いるなど、取扱貨物量の推計が適切なものとなるよう努めてまいりたいと考えております。

最後に、道内総生産額などについてであります。公表されている直近の道内総生産額、工業出荷額ともに平成9年の額を下回っていると承知しているところであります。

管理組合といたしましては、今回の港湾計画の改訂における取扱貨物量につきましては、背後圏における社会経済指標とあわせ、貨物量の実績や立地企業ヒアリング結果などを勘案し、適切に推計していきたいと考えております。

以上であります。

○議長（千葉英守君） 北野議員の質疑並びに質問は、終了いたしました。

池端英昭君。

○2番（池端英昭君） 池端でございます。

通告に従い、順次、質問をさせていただきます。

まず初めに、平成25年度予算に対する管理者のご所見についてでございます。

今議会に提案された平成25年度一般会計予算については、政権交代後、初の予算編成となりました。安倍政権は、平成24年度補正予算を含めた新年度予算について、毛利元就の三子教訓状である3本の矢になぞらえ、金融政策、財政政策、成長戦略を強力に進める姿勢を見せております。特に財政政策については、公共事業が中心になることが予想されており、防災、減災の視点などによるさまざまなハード事業について各方面で期待が高まっております。

さて、石狩湾新港については、国際貿易港としての活性化を初め、現在行われている耐震強化岸壁整備のさらなるスピードアップや、札幌圏との物流幹線道路網の整備、あるいは、先端技術産業やエネルギー産業を含めた企業誘致の推進など、将来にわたり、あまたな課題が山積しております。これらの課題に対し、将来ビジョンをしっかりと見据え、スピード感を持って整備を着実に進めていくことは、我々構成母体はもとより、北海道全体の活性化に大きく貢献するものであることは言うまでもありません。

そこで、お尋ねいたしますが、これらのさまざまな状況の中、平成25年度予算における管理者のご所見についてお伺いいたします。

次に、平成24年度補正予算の影響についてのお尋ねです。

政府は、本年1月15日に緊急経済対策を盛り込んだ平成24年度補正予算案を閣議決定しました。その支出の総額は、実に13兆1000億円に上るとされております。補正予算の規模としては、平成21年度第1次補正予算14兆7000億円に次ぎ、過去2番目の大型補正となるようです。今回の補正予算案については、さきにも申し上げたように、主に公共事業への投資やそれに伴う消費喚起などがもくろまれ、老朽化した橋やトンネルの点検、補修など復興・防災対策で約3兆8000億円の予算が考えられております。

そこで、お尋ねですが、これらの補正予算における本港整備への影響について伺いたいと思います。

次に、3番目の民間事業者による洋上風力発電計画についてお尋ねいたします。

一昨年3月に発災した東日本大震災を受け、放射能汚染や放射線の危険性が少ない再生可能エネルギーへの関心が高まる中、過日、本港湾内における風力発電事業計画について新聞報道がされました。この北海道は、風力発電や太陽光発電を中心とした再生可能エネルギーの適地として早くから学術機関や民間事業者から注目を浴びておりますが、とりわけ風力発電について、道内各地でさまざまな事業所が既に施設設置されている状況にあります。

さて、このような一連の流れを受け、本港は、再生可能エネルギー分野に対し、一体どのようなスタンスをとられるのでしょうか。先の将来を見据え、地域社会への貢献はもとより、安心・安全なエネルギー供給の一助として、港湾施設とそれら産業の融合や連携は、今後ますます重要になってくるものと考えますことから、以下2点について、順次、お尋ねいたします。

まず、1点目として、先ほど申し上げたさまざまな状況にかんがみ、本港としてどのようなスタンスに立ち、これらの計画をとらえておられるのか、伺います。

2点目は、仮にこれらの事業が実施されとした場合、本港湾としてさまざまなメリットやデメリットが考えられると思いますが、一体どのようなことを想定されているのか、伺います。

通告しておりました3点目につきましては、先ほどの道下議員並びに北野議員と重複いたしますの

で、割愛をさせていただきます。

最後になりますが、次に、4点目は、平成24年の取扱貨物量の速報値における外国貿易の国別の貨物量について、特にロシアとの貿易についてお尋ねをいたします。

国別取扱貨物量の3カ年のデータを見ますと、堅調なタイや韓国あるいは中国やオーストラリアに比べ、隣国であるロシアについては、その量をふやしているとはいえども、他国と比較すると非常に低いレベルにあります。諸外国との貿易の振興は、物流港湾である石狩湾新港の生命線と言っても過言ではなく、とりわけ地下資源の宝庫であるロシアについては、資源輸出国として目覚ましい発展を続けており、本港としても極めて重要な貿易相手国であると思います。

さて、そのロシアとの貿易における推移や直近の貨物量の現状分析を踏まえた上で、昨年、管理者は、ハバロフスクやウラジオストクを訪問されておりますが、この訪問を通じ、ロシアとの貿易の可能性についてどのように感じられたのか、ご所見をお伺いいたします。

次に、中央水路の掘り込み奥部については、現状のまま、10数年以上、整備が進められていません。平成9年度に計画された当該用地の航路及び泊地など、しっかり進捗させるべきものと考えますが、この件についてどのようなお考えなのか、伺います。

次に、このたび一部変更された石狩湾新港港湾計画書において、西地区における土地利用計画が見直されました。その中で、工業用地に隣接し、港湾機能と工業用地を分離する緑地が新たに設置されるなど、港湾計画が一部改訂されましたが、この緑地の一部が休息緑地になると説明されております。

休息緑地については、本港湾が大都市札幌圏内に存在するなどの地域事情により、海洋レクリエーションの潜在的ニーズも多くあり、石狩湾新港の将来ビジョンの中にも書かれている賑わいのある空間形成プロジェクトとしても位置づけられていることから、これらの目的に合わせ、生かしていくべきではないかと考えます。

そこで、お尋ねいたしますが、このたびの緑地が一体どのように位置づけられ、また、将来的な整備方針についてどのようにお考えになられているのか、お伺いいたします。

再質問は、留保いたします。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者佐々木朗君。

○専任副管理者（佐々木朗君） 池端議員の質問にお答えします。

初めに、平成25年度予算についてであります。国土交通省で公表した平成25年度予算決定概要によりますと、事前防災・減災対策として、公共施設の耐震化や津波対策等の推進などが上げられていることから、北防波堤の延伸や中央水路地区泊地の整備が図られるものと考えております。

これら施設整備のうち、北防波堤延伸については、港内の静穏度向上による荷役の効率化が図られることはもちろんのこと、今後増加が予定されているLNG船などの大型船舶の安全航行や停泊時の安全性を確保するものであります。また、中央地区泊地の整備につきましても、耐震岸壁と一体となって、大規模地震発生時においても海上からの緊急物資輸送を可能とし、北海道の物流機能を確保する上で大変重要であると考えています。

管理組合といたしましては、これら施設整備が促進されることは、周辺地域だけではなく、北海道全体の社会経済活動を支える上で大きく寄与することと考えており、事業の推進について、引き続き

国などへ要望してまいりたいと考えております。

次に、平成24年度補正予算についてであります。平成24年度補正予算につきましては、船舶の航行や停泊、荷役作業の安全性を確保する上で大変重要な施設である北防波堤の整備が検討されており、要望どおり配分されますと今後の防波堤整備の早期の完成が図られるものと考えております。

管理組合といたしましては、国などに対し、北防波堤の事業が継続的に促進されるよう引き続き要望してまいりたいと考えております。

次に、民間事業者による洋上風力発電計画に関し、まず、本港のスタンスについてであります。近年、エネルギー需要の逼迫などにより、再生可能エネルギーの利活用が今まで以上に求められており、その中でも、風力発電は有力なエネルギー源として注目されております。また、石狩湾新港地域周辺は、風力発電施設導入に適した風況にあることから、複数の事業者による建設計画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、これらのニーズを踏まえ、現状や将来の港湾の整備や管理運営に影響を及ぼさない範囲で、地元自治体を含め、関係機関と連携して港湾における風力発電施設の導入を図ってまいりたいと考えております。

次に、メリットなどについてであります。風力発電につきましては、資源制約の少ない風力をエネルギー源としていること、地球温暖化の要因である二酸化炭素の排出が少ないこと、風力発電にかかわる技術は、新規市場や雇用の創出につながるなどがメリットとされております。また、現在、当港において計画されている風力発電事業につきましては、北日本で初めての大規模な洋上風力発電であることから、環境に配慮した港湾としてポートセールスにも資するものと考えております。さらに、風力発電施設の設置に伴い、水域占用料が徴収できるようになり、当管理組合の安定的な歳入の増加につながると考えております。

一方、デメリットにつきましては、無秩序な風力発電施設の設置がなされた場合には、通航船舶の安全性や、既存利用者の水域利用に影響を及ぼすことなどが考えられますが、管理組合としては、国が策定したマニュアルを踏まえ、港湾の管理運営に支障のない区域を適地として設定することから、このような影響はないものと考えております。

なお、現時点では不明ではございますが、風力発電につきましては、低周波音による健康被害や自然への影響など、さまざまな意見があることも承知しているところです。

次に、石狩湾新港港湾計画に関し、まず、ロシアとの貿易についてであります。近年、対岸の東アジア諸国は著しい経済成長を続けており、その活力を取り込むことは、本道経済の活性化に向け、重要なことと考えており、特に本道と近接するロシアについては、本港との取扱貨物量は増加しており、さらに、昨年のWTOへの加盟により、貿易に係る障害が軽減される見込みであることから、今後も増加傾向が続くものと予想しております。

管理組合では、このような同国の状況を踏まえ、物流の視点から貿易拡大に向けた諸課題についての意見交換を目的とし、一昨年、昨年と引き続いて同国のワニノ、ハバロフスク、ウラジオストクへのポートセールスを実施したところであります。この取り組みの中で、輸送に要する費用や時間などの課題があることを認識したところであります。一方で、北海道の食品等は安全性などの観点からすぐれているとの評価を受けていることから、同国において道産品のニーズを認識したところであり

ます。このようなことから、本港においても、貿易拡大に向け、地理的優位性や食品等のポテンシャルを生かすため、昨年12月に策定した石狩湾新港将来ビジョンにおいて、同国との海上輸送ネットワークの強化を将来の方向性として位置づけたところであります。

管理組合といたしましては、今後とも、関係機関等と連携しながら、道産品が十分に競争力を確保できるよう物流面から検討していくこととし、効率的な輸送手段の構築に向けた取り組みを進めてまいりたいと考えております。

次に、掘り込み奥部についてであります。掘り込み予定地のうち、平成9年の港湾計画において計画された樽川地区及び花畔地区の5バースの岸壁及び泊地については、利用状況を十分に見きわめた上、適切な取扱貨物量に達した段階で事業化を図ることとされており、現時点ではその段階にないと考えております。

また、その奥の中央水路地区奥部につきましては、将来の埠頭用地及び水路の拡張用地などとして留保し、その具体化を検討することとしております。

管理組合といたしましては、港湾計画の改訂において、今後の需要動向を見きわめながら適切な施設整備となるよう対応してまいりたいと考えております。

最後に、緑地についてであります。今回、港湾計画に位置づけた緑地のうち、工業用地と港湾関連用地との間に計画した緑地につきましては、それぞれの機能の分離を図るものであり、樹木を主体とした植栽を想定しております。また、港湾関連用地のほぼ中央に計画した緑地については、港湾利用者に良好な環境を提供するものであり、休息のためのあずまややベンチなどの設置を想定しております。

これらの緑地の整備につきましては、立地企業の動向や利用者ニーズを把握し、適切な時期となるよう対応してまいりたいと考えております。

以上であります。

○議長（千葉英守君） 池端英昭君。

○2番（池端英昭君） 再質問をさせていただきます。

まず、2点目の平成24年度補正予算の関係ですが、ただいまご答弁をいただいた北防波堤については、さきの北野議員に対する答弁から、平成30年代後半まで事業完了がかかるということとございました。当初計画より10年おくれるということとございましたが、ご答弁の中にあつた、今後の継続性を求めるということも非常に大切だと思えます。

しかしながら、早期に事業を完了させる意味からも、このたびの補正予算の活用は極めて有効だったのではないかと考えます。先ほども申し上げましたが、近年にない大型補正予算という性格を踏まえ、むしろ、施工量をふやすといった要望の仕方もあつたのではないかと考えますがいかがでしょうか、お答えください。

次に、3点目の質問に関してです。

洋上風力発電施設におけるメリット・デメリットについて、ただいまご答弁がありました。

一言で環境問題と言っても、住民や関係団体等に直接的なメリットが及ぶわけにないだけに、なかなか理解されない部分が多くあります。しかし、国内の中長期的な温室効果ガスの排出削減を進めて

いく上で、再生可能エネルギー施設整備の推進は、地球的規模において非常に重要な事業の一つであると言えます。特に、排他的経済水域の面積が世界第6位の海洋国である我が国において、洋上における風力発電が大きなポテンシャルを有することは明らかであり、さらに、風力発電施設本体には、風力発電機や軸受けなど約2万点に及ぶ部品の製造や、あるいは、発電、建設、保守といったことを考えますと、個人的な希望的観測ではありますが、関連産業の誘致、あるいは部品製造の受注機会など経済的メリットも期待できるのではないかと思います。

そこで、ご指摘した部分について、今後、港湾計画改訂の検討材料とする点からも重要ではないかと思いますが、お考えをお伺いいたします。

それから、4点目の質問に関連しての再質問ですが、1点目のご答弁では、食品等の可能性があるとのことのお答えがありました。北海道の強みである第1次産業を輸出の起爆剤とすることは大変望ましいことではありますが、しかし、道産品には、他にもすぐれた産品や商品が多くあるのもご承知のとおりであります。他の道産品についても積極的に貿易につながるよう物流機能を高めていく必要を感じますが、その点について、どのように考えておられるでしょうか。

次に、2点目についてですが、中央水路奥部については、埠頭用地及び水路として拡張の余地を残しているものの、その整備については、あくまで港湾の需要動向を見きわめてということでした。これでは将来の可能性はさらに将来への先送りになるとも限りません。例えば、港湾直結につながる物流コストの削減、あるいは、母体の誘致制度の活用、さらにエネルギーコストの優位性など、当該用地のポテンシャルを高めるなどしながら、積極的活用の導入政策も必要ではないかと思えます。お考えをお示してください。

次に、関連の3点目になります。

物流港湾機能の充実はもとより、他都市港湾のような地域に親しまれる特色ある港の形成については、今後、50年、100年といった未来において確実にその歴史が刻まれていくこととなります。海洋レクリエーション施設や進出企業との協働によって、これら未来に継承される素地をしっかりと見出し、少しずつでも醸成させていく必要性を私としては感じるのですが、そのような有機的な港湾文化の形成に向けてどのようなイメージをお持ちなのか、伺いたいと存じます。

以上です。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者佐々木朗君。

○専任副管理者（佐々木朗君） 池端議員の再質問にお答えします。

初めに、北防波堤についてであります。北防波堤の整備につきましては、港口部での海上工事であることから、気象・海象条件や船舶航行の影響などによる施工時間の制限、作業船舶の施工能力などを考慮し、補正予算として要望したものでございます。

次に、風力発電についてであります。このたび策定いたしました将来ビジョンでは、石狩湾新港地域はLNGや風力などの多様なエネルギーソースが集積するエリアとして発展が見込まれ、これらを活用した新たな産業の育成を図っていくこととしております。

このようなことから、管理組合といたしましては、港湾計画の改訂に当たり、産業の発展を支援する計画となるよう努めてまいりたいと考えております。

次に、道産品のロシアへの輸出についてであります。道産品につきましては、食品以外に建築資材など寒冷地に対応した製品などについてもニーズがあるものと承知しているところであります。また一方で、現時点での同国との海上輸送ルートは直行便がないことから、他港での積みかえや、船舶から鉄道やトラックなどへの積みかえに時間や費用がかかるなど、物流上、解決すべき課題が山積しております。

このため、管理組合といたしましては、関連民間団体や関連機関などとの連携を図りながら、効率的な輸送手段の構築に向け、課題の抽出やその対応策について検討してまいりたいと考えております。

次に、企業誘致についてであります。中央水路地区の奥部は港湾空間の拡張用地などとして、将来、計画の具体化について検討することとしております。一方で、この区域は船舶の利用が容易であるため、輸送コスト上、企業が立地する上で有利であると考えられるところであります。

管理組合といたしましては、引き続き、企業誘致活動を進めている地元自治体など関係機関と連携し、本港の優位性を説明するなど、企業進出の支援を行うとともに、企業などからこの区域への進出などの具体的な要請があった際には適切に対応してまいりたいと考えております。

最後に、将来の港湾のイメージについてであります。歴史ある港湾の所在地では、港からまちが発展し、自然発生的に各地域における独自文化が生まれており、現在では、港や水辺に触れ合いながら人々が交流する憩いの場として、まちを構成する重要な区域となっております。

一方、本港は、自然の砂浜に建設を開始してから40年を過ぎたところであり、港湾としては歴史が浅く、また、市街地から離れていることなどから、必ずしも人々が気軽に集う空間とはなっておりません。これらのことから、まずは、昨年策定いたしました本港の将来ビジョンにおいて、人々が集まる交流機能の充実など、今後の方向性を示したところであります。地域に密着した港として醸成させていくには、地域の人々とともに、長い年月をかけた地道な取り組みが必要であると考えているところであります。

管理組合といたしましては、関係する自治体と密接に連携しながら、港としての景観などの魅力も地域に情報発信することが必要であると考えており、将来における本港独自の文化が地域で醸成されるよう努めてまいりたいと考えております。

以上であります。

○議長（千葉英守君） 池端議員の質疑並びに質問は、終了いたしました。

以上で、通告のあった質問は終了いたしました。

これをもって、質疑並びに一般質問を終結いたします。

1. 討 論

○議長（千葉英守君） 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、第2号に反対の討論を行います。

本来、我が党として反対してきた北防波堤延伸工事については、平成24年度一般会計補正予算では、

減額補正なので、反対はしません。また、平成24年度の特別会計補正予算についても、反対はしません。

きょうの質問で指摘いたしました、平成25年度の一般会計予算ですが、チップの荷役作業に何の支障もないのに、静穏度を口実に、北防波堤延伸の地盤改良工事を継続することは認められません。また、貨物の過大見積もりによる港湾施設の過大な建設による公債費での母体への余計な負担に賛成できません。

港湾計画検討基礎調査費が計上されていますが、本日の質問の答弁でも明らかになりましたが、貨物の過大見積もりとなったことへの根本的な反省はありません。こんなことで、平成26年港湾計画改訂に向け、どのような貨物量となるのか心配で、港湾計画検討基礎調査予算にも賛成できません。

以上です。

○議長（千葉英守君） 以上で、通告のあっ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号及び第2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（千葉英守君） 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、議案第3号及び第4号を問題といたします。

お諮りをいたします。

別にご発言がなければ、本件をいずれも原案のとおり決することにご異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議長（千葉英守君） ご異議なしと認めます。

よって、本件は、いずれも原案のとおり可決されました。

以上をもちまして、本定例会に付議された案件は、すべて議了いたしました。

1. 閉 会

○議長（千葉英守君） これをもちまして、平成25年第1回定例会を閉会いたします。

午後3時37分閉会

