

平成 27 年  
第 3 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 11 月 25 日（水曜日）

## 議事日程 第 1 号

- 11 月 25 日午後 4 時 13 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、報告第 1 号  
日程第 4、議員派遣の件

## 出席議員（12 人）

議 長	12 番	八 田	盛	茂 君
副 議 長	6 番	鈴 木	喜	明 君
	1 番	加 納	洋	明 君
	2 番	片 平	一	義 君
	3 番	青 山	祐	幸 君
	4 番	秋 元	智	憲 君
	5 番	小 貫		元 君
	7 番	白 川	祥	二 君
	8 番	道 下	大	樹 君
	9 番	梶 谷	大	志 君
	10 番	吉 川	隆	雅 君
	11 番	角 谷	隆	司 君

## 列席者

管理者	北海道知事	高 橋	はるみ 君
	代表監査委員	竹 谷	千 里 君

## 出席説明員

専任副管理者	小	林	亘	君
副 管 理 者	白	井	俊	君
会 計 管 理 者	石	橋	秀	規
総 務 部 長	編	田	和	久
振 興 部 長	藤	田	謙	二
参事(総務担当)	山	田		聡
参事(管理担当)	上	田		均
参事(企画振興担当)	富	木	浩	司
参事(計画担当)	磯	田	正	勝
参事(施設担当)	青	山	和	男
出 納 室 長	舟	生	洋	美

議会事務局職員出席者

事務局長(兼務)	山	田	聡	君
書 記 ( 同 )	横	田	聡	君
書 記 ( 同 )	三	谷	圭	弘

午後4時12分開会

1. 開 会

○議長(八田盛茂君) ただいまより、本日招集されました平成27年第3回定例会を開会いたします。

1. 開 議

午後4時13分開議

○議長(八田盛茂君) 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(八田盛茂君) 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、会議録署名には、

小	貫	元	君
青	山	祐	幸

の2名を指名いたします。

1. 諸般の報告

○議長(八田盛茂君) 次に、諸般の報告をさせます。

事務局長。

○事務局長(山田聡君) 管理者から提出のありました議案は、報告第1号であります。

このほか、管理者から資金不足比率について報告がありました。

また、監査委員から定期監査及び例月出納検査の結果について報告がありました。

○議長（八田盛茂君） この際、報告をいたします。

議員派遣の決定について、会議規則第96条第1項ただし書きの規定により、お手元に配付のとおり、議長において決定いたしました。

以上、報告いたします。

#### 1. 日程第2、会期決定の件

○議長（八田盛茂君） 日程第2、会期の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11月25日、1日間に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（八田盛茂君） ご異議なしと認めます。

よって、会期は、本日、1日間で決定いたしました。

#### 1. 日程第3、報告第1号

○議長（八田盛茂君） 日程第3、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。

専任副管理者小林亘君。

#### 1. 報告第1号の説明

○専任副管理者（小林亘君） ただいま議題となりました報告第1号、平成26年度石狩湾新港管理組合各会計歳入歳出決算に関する件につきましてご説明申し上げます。

お手元の石狩湾新港管理組合各会計決算書及び附属書類をごらんください。

初めに、一般会計について、その主なものをご説明申し上げます。

1ページをお開きください。

横書きになっているものでございます。

歳入の決算額でございますが、左から5列目の収入済み額の欄をごらんください。

第1款の分担金及び負担金につきましては、各母体からの負担金といたしまして9億5711万6000円、第2款の使用料及び手数料につきましては、岸壁使用料や入港料などといたしまして6766万477円、第3款の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いたしまして1億5393万円4089円、第6款の繰入金につきましては、港湾整備事業特別会計からの繰入金といたしまして5億2173万2325円、第7款の繰越金につきましては、前年度決算剰余金といたしまして7571万946円であり、第9款の組合債につきましては、国直轄事業負担金や補助事業に対する港湾事業債といたしまして3億3930万円であり、歳入決算額の合計は21億1677万776円となっております。

次に、2ページをお開きください。

歳出の決算額でございますが、左から4列目の支出済み額の欄をごらんください。

まず、第2款でございますが、総務費につきましては、人件費、庁費、あるいは施設管理費などと

いたしまして3億8100万8778円、第3款の港湾建設費につきましては、国直轄事業負担金や補助事業などに要した経費といたしまして5億6901万円1007円、第4款の公債費につきましては、組合債の元利償還金といたしまして11億3344万円4095円、歳出決算額の合計は20億8990万8145円となっております。

したがって、歳入歳出差し引き残高につきましては、表の下の欄外にございますとおり2686万2631円となり、この差し引き残額につきましては、平成27年度の繰越金として計上する予定でおります。

次に、港湾整備事業特別会計について、その主なものをご説明いたします。

3ページをごらんください。

歳入の決算額でございますが、左から5列目の収入済み額の欄をごらんください。

第1款の使用料及び手数料につきましては、荷役機械使用料及び港湾施設用地等使用料などとしたしまして4億4393万7179円、第2款の財産収入につきましては、財産売り払い収入などとしたしまして8億7004万2746円、第3款の諸収入につきましては、給水管設置に係る経費などとしたしまして2413万380円、第4款の組合債につきましては、港湾事業債といたしまして1億3300万円であり、歳入決算額の合計は14億7111万305円となっております。

次に、4ページをお開きください。

歳出の決算額でございますが、左から4列目の支出済み額の欄をごらんください。

まず、第1款の総務費につきましては、人件費、施設管理費などとしたしまして2億6138万2643円、第2款の港湾建設費につきましては、給水管設置に係る経費などとしたしまして2504万6862円、第3款の公債費につきましては、組合債の元利償還金といたしまして6億6294万8475円、第4款の諸支出金につきましては、一般会計への繰出金といたしまして5億2173万2325円であり、歳出決算額の合計は14億7111万305円となっております。

したがって、歳入歳出額は同額であり、差し引き残高は生じておりません。

続きまして、主要な施策の成果について、その主なものをご説明いたします。

お手元の石狩湾新港管理組合各会計歳入歳出決算説明書（主要な施策の成果）をごらんください。

A4判の縦になっております。

まず、一般会計についてでございますが、6ページをお開き願いたいと思います。

総務費につきましては、人件費や事務所の管理経費などの一般管理費、港湾施設の維持管理を行うための施設管理費、さらには、監査委員費から成っております、これらにより、港湾施設の管理運営業務を実施したところでございます。

次に、7ページをお開きください。

港湾建設費につきましては、国直轄事業の施行に伴う港湾管理者の負担金や、管理組合が施行する補助事業などにより、本港の水域施設、係留施設など港湾施設の整備を実施したところでございます。

主な事業の成果は、この表にあるとおりでございます。

次に、13ページをお開きください。

港湾整備事業特別会計の主な施策の成果でございます。

総務費につきましては、人件費などの一般管理費のほか、埠頭用地、荷役機械、上屋及びひき船などの維持管理を行うための施設管理費から成っております。これらにより、特別会計において運営している港湾施設の維持管理を実施したところでございます。

以上、ご説明申し上げました平成26年度石狩湾新港管理組合各会計歳入歳出決算につきまして、地方自治法第233条第3項の規定により、議会の認定を得ようとするものでございます。よろしくご審議のほどをお願いいたします。

**○議長（八田盛茂君）** 次に、決算審査意見に関し、監査委員の説明を求めます。

代表監査委員竹谷千里君。

**○代表監査委員（竹谷千里君）** 平成26年度石狩湾新港管理組合一般会計及び港湾整備事業特別会計歳入歳出決算の審査につきまして、その概要をご説明申し上げます。

決算につきましては、地方自治法第233条第2項の規定に基づきまして、監査委員の審査に付されたところでございます。

審査に当たりましては、計数が関係諸帳簿及び証書類と符合し、正確であるか、また、予算の執行は経済的かつ効率的になされているか、さらに、収入、支出、財産の管理等、財務に関する事務が関係法令等に準拠し、適正に処理されているかといったことに重点を置きまして、定期監査及び例月出納検査の結果なども踏まえまして慎重に審査いたしましたところでございます。

その結果、歳入歳出決算の計数は、関係諸帳簿及び証書類並びに石狩湾新港管理組合指定金融機関の公金取扱高と符合し、相違ないことを確認いたしました。

また、予算の執行及び収入、支出、財産の管理等、財務に関する事務につきましては、総体として適正に執行されたものと認めたとところでございます。

以上が決算審査の概要でございます。

### 1. 質疑並びに一般質問

**○議長（八田盛茂君）** 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、これを許します。

小貫元君。

**○5番（小貫元君）** 日本共産党を代表して、質問いたします。

初めに、報告第1号について伺います。

2014年度一般会計の歳入については、母体負担が9億5711万6000円で、歳入に占める比率は45.2%となっています。一方で、使用料及び手数料は6766万477円であり、歳入に占める割合はわずか3.2%にすぎません。使用料及び手数料の過去5年間の決算は、2010年度2.5%、2011年度2.3%、2012年度2.3%、2013年度2%と、2%台で推移しています。使用料収入としては増加傾向にありますが、貨物量が過去最大を記録し続けているにもかかわらず、使用料及び手数料の歳入に占める割合が低いと言わざるを得ません。

この理由及びこのような使用料収入の水準について、管理者の見解を示してください。

次に、使用料収入が少ないのに過度な港湾設備が進めば、管理者負担金にはね返ります。管理組合の運営は、一般会計と特別会計を合わせて収入で足りない分は、母体が負担する仕組みです。2014年

度は財産収入があり、母体負担が軽減されていますが、絶えず20億円ものお金が毎年足りないから、それを母体が負担しているわけです。母体となる北海道、小樽市、石狩市の財政状況に余裕があるのならいいのですが、そうではありません。

2014年度決算での公債費残高は幾らになりますか、また、今後の管理者負担の軽減の見通しはあるのでしょうか、展望を示してください。

次に、特別会計の港湾建設費についてです。

特別会計において、西地区の工業用地に給水管設置工事として約2400万円が支出されました。この工事は、樽川埠頭の既設水道管より西埠頭までの700メートルを整備することとし、水道事業者である小樽市に施工を委託したものです。費用については北電が負担しています。

この事業の内容を詳しく説明していただくとともに、北海道電力に費用を負担していただいた理由もあわせて説明してください。

次に、西地区についてです。

2014年度の西1号岸壁に接岸した船舶の数については、第2回定例会でも取り上げましたが、ほとんどの船舶がチップ船だということが明らかです。2014年は2回ほど接岸できませんでしたが、これは、低気圧接近によるものであり、防波堤がつけられたとしても同じ結果だったと思われます。

そこで、西1号岸壁の貨物量におけるチップの割合を、過去5年間、示してください。加えて、この岸壁の今後の貨物の動向について示してください。

統計年報上には、係留施設別取扱貨物月別表があります。この係留施設別取扱貨物について、埠頭ごとの貨物量がどのような傾向なのか、お聞きします。

2005年から2013年の貨物量の平均と2014年の貨物量をそれぞれの埠頭ごとに示し、埠頭ごとの傾向を説明してください。

次に、議員協議会で報告のあった来年度予算要求について伺います。

コンテナヤードの整備について、追加の舗装工が計上されています。港湾計画では、花畔のコンテナヤード整備は、既設6ヘクタールから11ヘクタールにするという計画です。そして、今回は、既設のうち5ヘクタールを舗装することになります。

現状のコンテナヤードでのコンテナの搬入可能数と新たな整備で可能になるコンテナ数及びシノコーの船がふえることによるコンテナの搬入予定数について説明してください。

関連して、港湾計画について伺います。

港湾計画の改訂では、花畔地区は、外貿コンテナ埠頭と計画されています。2014年、30万2466トンのコンテナ貨物を目標年次までに101万630トンにふやす計画です。あわせて、セメントについても、28万8493トンから35万トンにふやすと言います。このための事業費は62億円で、管理者負担は24億7000万円ということです。これらの管理者負担は、貨物が予定どおりに入って使用料の収入がある場合になります。

コンテナ貨物は、国の調査結果から算出したと言います。国の調査結果から、外貿コンテナの1カ月の値を輸出6712トン、輸入3万9896トンとしたと述べていますが、国の調査結果がどのように出て、なぜこの値になったのか、説明してください。

その値を品目ごとの係数を用いたとありますが、具体的にはどのような係数か、人口減少率を乗じたと言いますが、その数字は幾らか、説明してください。

コンテナ貨物が101万トンになるには、週何便のコンテナ航路が必要になると考えていますか、説明してください。

今回の港湾計画改訂は、取扱貨物の集約化を掲げています。花畔埠頭は、外貿コンテナ埠頭と位置づけて整備することが柱です。外貿コンテナ埠頭として整備すると言いながら、内貿のセメントを現在の1.2倍取り扱うことになると、整合性がとれません。説明をしてください。

セメントの取扱量は、企業からのヒアリング結果と言いますが、この企業は背後地の企業なのか、セメントの流通経路はどのようにになっているのか、説明してください。

特別会計には、港湾関連用地の取得が計上されています。この土地は、北海道電力に売却した工業用地の取得とともに、ほかの埋立地や海浜地とあわせて開発局及び財務局から譲渡される予定でした。しかし、財務局により臨港地区の指定が条件になり、見送られたと聞いています。

評価額の増ということですが、2013年に財務局から取得したほかの海浜地の1平方メートル当たりの単価と、今回取得する土地の1平方メートル当たりの単価の比較を示してください。

また、来年度に土地を取得し、土地造成する理由を説明してください。

次に、ローロー船について伺います。

石狩市議会の第2回定例会で、市長が所信表明で次のように述べています。

「石狩湾新港では、韓国東部の東海（トンヘ）、ロシア・ウラジオストクと石狩湾新港を結ぶ本道初の本格的定期国際貨物航路開設に向けた計画があります。輸送には、生鮮食品の直接輸送が可能となるローロー船が就航することとなり、これまでのコンテナ船とあわせ、物流のスピードアップと複合性が図られ、北海道における国際物流の新時代に向けた拠点としての機能を石狩湾新港が担うこととなり、新港背後地域や企業の安定した成長に結びつけてまいりたいと存じます」と。

石狩湾新港におけるローロー船の就航は、この議会でどのように報告されてきたのか、説明してください。

港湾計画において、外貿のローロー船の対応はどのように位置づけられていますか、説明してください。

小樽港とウラジオストクでは、既にローロー船が就航しています。主に中古車でありますが、一部に青果物などを試行しているところでもあります。第1回定例会では、小樽港で取り扱われる貨物は見込んでいないと答弁していますが、就航してからの貨物変更の可能性も含めて、将来的に競合はないと言い切れませんか、お答えください。

花畔地区の中央水路をさらに掘り込み、新たな埠頭をつくる計画は、新規から既定計画だと位置づけが変わりました。つまり、1997年の港湾計画に基づくということです。このときの港湾計画では、樽川地区と花畔地区の10メートルバースの利用状況を十分見きわめた上で、適切な取扱量に達した段階で事業化を図るとあります。

現時点での適切な取扱量とはどのようなことを指しているのか、取扱量によって判断するということであって、輸送形態や航路によって事業化を検討することではないということでしょうか、お答

えください。

次に、石狩湾新港を道央圏の物流拠点として位置づけていることに関連して、幾つか伺います。

まず、石狩湾新港管理組合のホームページにアップされているプロモーション映像について、この内容を見れば、石狩湾新港が札幌市のためにあるように受け取れます。この映像において、石狩市や小樽市に言及している部分はどのくらいあるのか、説明してください。

このような映像では、石狩湾新港が札幌の港だと誤解を受け、不適切だと考えますが、管理者の見解を示してください。

監査報告書では、石狩湾新港地域では599社、7組合が立地し、このうち477社、7組合が操業しており、石狩湾新港は、道央圏の物流拠点として、また、日本海沿岸地域及び北方圏諸国などとの経済交流の拠点として、これまでも着実に整備されてきているとあります。

監査委員にお聞きします。

石狩湾新港は、道央圏の物流拠点だと意見を述べた理由を説明してください。

長期構想では、背後地の企業が港湾を利用している割合が3割と示されました。この背後地の企業は、石狩市と小樽市に立地していることになります。これらの企業が使うのであれば、その港湾として小樽市、石狩市が多額の負担をする意味があります。しかし、現状はそうなっていません。

現状の背後地企業による石狩湾新港の利用実態について説明してください。

道央圏の物流拠点として石狩湾新港が整備されることが、小樽市や石狩市にとってどのような経済効果を生み出すと考えているのか、お答えください。

港湾計画には、日本海側を代表する国際貿易港だと記されています。だから、巨大な施設整備を行うということですが、石狩湾新港の貨物が伸びることで、日本海側全体や北海道全体として貨物量が伸びることが役割発揮と言えます。

ところが、1989年の小樽港の貨物量は、内貿と外貿を合わせて2104万トン、石狩湾新港は36万トンであり、合計2140万トンでした。2014年は、小樽港1006万トン、石狩湾新港535万トンと合計1541万トンですから、1989年比で言えば72%になります。石狩湾新港の開発を続ければ、小樽港の貨物が減る、減少する貨物のほうがはるかに多いことが過去の開発でした。

道内全体を見れば、1996年に内貿、外貿を合わせて2億4332万トンという取扱量でした。2014年の数字がまだ出ていないので、2013年の取扱貨物量では2億1562万トンと9割弱、ほぼ横ばいとなっています。このように、日本海沿岸のみならず、道内全体でも貨物量が伸び悩んでいる中、過度な石狩湾新港への投資は、結果として道内他港の貨物を奪うことにつながります。他港への影響も含めて、計画を見直すべきです。管理者の見解を述べてください。

以上、再質問を留保し、質問を終わります。

**○議長（八田盛茂君）** 専任副管理者小林亘君。

**○専任副管理者（小林亘君）** 小貫議員の質問にお答えいたします。

初めに、平成26年度決算に関し、まず、一般会計の使用料収入についてでございますが、本港の一般会計の歳入は、使用料収入のほか、母体負担金、国庫支出金、組合債等で構成されておりますが、それらの収入に比べますと、使用料収入の割合は低い状況になっているところでございます。



管理組合といたしましては、取扱貨物量の増加に向けた取り組みを一層強化するなど、さらなる使用料収入の確保に努めてまいりたいと考えているところでございます。

次に、公債費の残高などについてでございますが、平成26年度決算時点での公債費の残高は、一般会計、特別会計を合わせて約114億円となっております。

また、今後の母体負担金の見通しにつきましては、社会経済情勢の影響など不確定な要素がありますことから、的確に見通すことは難しいものと考えておりますが、仮に港湾整備事業費を平成26年度ベースで推移するものいたしますと、起債の償還が進んだことによる公債費の減少が見込まれることや、使用料収入が年々増加している傾向にあることから、今後、母体負担金の軽減が図られていくのではないかと考えているところでございます。

次に、西地区給水管工事についてでございますが、平成26年度における西地区工業用地の売却に当たりまして給水管が未整備でありましたことから、既設の給水管が整備されている樽川埠頭から西地区までの道路敷地約700メートルに新たに布設する工事を小樽市に委託したものでございます。整備費用につきましては、西地区工業用地の土地売却契約に基づき、北海道電力株式会社にご負担いただいているところでございます。

次に、西埠頭における過去5年間の木材チップの取り扱いなどについてでございますが、木材チップが西埠頭の取扱貨物量に占める割合は、平成22年は99.9%、23年は98.3%、24年は89.6%、25年は99.9%、26年は99.7%となっております。

西埠頭における今後の取扱貨物の動向につきましては、北海道電力株式会社による火力発電所や洋上風力発電施設の建設に伴い、搬入される資機材のほか、港湾計画に位置づけております木材チップや石材などの取り扱いを見込んでいるところでございます。

次に、各埠頭の取扱貨物量についてでございます。

東埠頭におきましては、主に砂利・砂や金属くずなどが取り扱われており、2005年、平成17年から2013年、平成25年の9年間の取扱貨物量の平均は31万5000トン、平成26年の取扱貨物量は26万9000トンで、過去9年間の平均と比べますと14.7%の減少となっております。

同様に、花畔埠頭につきましては、外貿コンテナ取扱貨物量の平均は19万1000トン、平成26年は30万2000トンで58.5%の増加となっており、また、コンテナ以外の取扱貨物量の平均は38万1000トン、26年では31万2000トンで18.0%の減少となっております。

樽川埠頭につきましては、主に砂利・砂や石灰石が取り扱われており、取扱貨物量の平均は73万8000トン、平成26年では74万4000トンで1%の増加となっております。

中央埠頭につきましては、主にLNGや石油製品が取り扱われており、取扱貨物量の平均は119万4000トン、平成26年は265万トンで122%の増加となっております。

最後に、西埠頭につきましては、主に木材チップが取り扱われており、取扱貨物量の平均は96万2000トン、平成26年では107万3000トンで11.5%の増加となっております。

次に、来年度予算要求に関しまして、まず、コンテナヤードの整備についてでございますが、現在の既設の荷さばき地におけるコンテナの取扱可能個数は約3万8000TEUであり、新たなコンテナヤードの整備により、さらに約3万8000TEUの取り扱いが可能となりますことから、合計で約7万

6000 T E Uとなります。また、新たな航路が開設されたことにより増加する取扱個数は、企業へのヒアリングから約2万T E Uと見込んでいるところでございます。

次に、港湾計画における外貿コンテナ取扱貨物量についてでございますが、国土交通省が行った全国輸出入コンテナ貨物流動調査は、平成20年11月の1カ月に実施され、道内のどの地域からどの国に運ばれているかなど、国内と海外との輸出入の流動実態を調査したものでございます。石狩湾新港における外貿コンテナの1カ月の取扱貨物量については、この調査結果を活用し、石狩湾新港の背後圏から東アジア及び東南アジア向けの貨物データを抽出して推計したものでございます。

次に、外貿コンテナ取扱量の算定に当たりまして、品目ごとに用いた係数についてでございますが、品目ごとの係数は、平成20年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査の1カ月の貨物量と同年の年間貨物量との比較により、品目ごとに算出したものでございます。また、人口減少率は、平成20年の国勢調査の北海道人口と国立社会保障・人口問題研究所による平成42年の推計人口から算出し、0.847を用いております。

次に、コンテナ貨物量と貨物船の便数についてでございますが、目標年次におけるコンテナ船の大きさや取り扱いの品目、1便当たりの取扱個数など不確定な要素がありますことから、コンテナ貨物量101万トンに見合うコンテナ定期航路の便数を想定することは難しいものと考えております。

次に、コンテナ埠頭とセメントの取り扱いについてでございますが、港湾計画改訂におきまして、花畔埠頭には、外貿コンテナとセメントの二つの品目の取り扱いを位置づけておりますが、セメントにつきましては、岸壁に設置された取り入れ口から地中の配管を通り、花畔2号野積み場のセメントサイロに送られるため、荷役において荷さばき地を利用しないことから、外貿コンテナとセメントの両方の扱いは整合性が図られているものと考えております。

次に、セメントの取り扱い企業と流通経路についてでございますが、本港のセメントサイロは、石狩市に本社がある地元企業により運営されており、札幌圏の生コンクリートプラントへ供給されているものと聞いております。

次に、港湾関連用地の取得についてでございますが、平成26年3月に北海道財務局から取得した海浜地の単価につきましては、その土地の形状から50%安く評価され、1平方メートル当たり約1600円で取得したところでございます。しかしながら、来年度購入を予定しております国有海浜地が平成27年3月に市街化区域に編入されましたことから、単価の見直しが必要となり、予算要求上、近傍地の固定資産税評価額を用いて約5000円としたところでございます。

この土地を北海道財務局から随意契約で取得するためには、当該地が臨港地区に指定されるとともに、平成28年度中に取得することが求められているところであります。また、取得した土地につきましては、港湾関連用地として活用を図るため、整地工事を行ってまいりたいというふうと考えております。

次に、国際ローラー船の就航に関し、まず、議会への報告についてでございますが、本年4月及び6月に、当該航路の開設に係る新聞報道があり、その情報収集に努めたところですが、これまで、運航船社から具体的な事業計画は示されておらず、議員の皆様方へお知らせをするまでには至らないと判断した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、必要に応じて議員の皆様への情報提供を行ってまいりたいと考えております。

次に、港湾計画における国際ローロー船の位置づけについてでございますが、港湾計画におきましては、国際ローロー船の貨物は、花畔地区の掘り込み部において取り扱うように見込んでいるところでございます。

次に、国際ローロー船で取り扱われる貨物についてでございますが、新聞報道によりますと、石狩湾新港からは韓国向けの水産物、ロシア向けの中古車、ロシアからは道内向けの木材や冷凍水産物を輸送する想定とのことではありますが、管理組合に対しましては運航船社から具体的な事業計画が示されておられませんことから、詳細は把握していません。また、港湾で取り扱われる貨物は、民間事業者の企業活動による結果であり、これらのことから、現時点で競合の有無を推測することは難しいものと考えております。

しかしながら、仮に競合することが想定される場合には、小樽市など関係機関と連携を図りながら適切に対処してまいりたいと考えております。

次に、花畔地区の新たな埠頭の事業化についてでございますが、新たな埠頭の事業化に求められる適切な貨物量に関しましては、現在、具体的な数値はございませんが、航路や輸送形態、既存の岸壁や荷さばき地の利用状況、将来の利用見込みなどを総合的に判断して検討されるものと考えております。

次に、本港を道央圏の物流拠点として位置づけることに関し、まず、プロモーション映像における小樽市と石狩市の表現についてでございますが、冒頭に、本港が小樽市と石狩市の行政界に位置するというので、それぞれの市域を映像で示すことによって紹介しているところでございます。

次に、プロモーション映像の内容についてでございますが、プロモーション映像は、主に、本港の概要、あるいは、新港地域内にある冷凍冷蔵倉庫の集積、背後圏への交通アクセスなどを紹介する内容で構成しております。近年の石狩湾新港は、大消費地の札幌市に近接しているという地理的優位性が高く評価され、利用促進が図られてきたものと認識しております。

管理組合といたしましては、本港の有する高い港湾機能とともに、札幌圏へのアクセスの充実をPRすることは、本港の利用促進策として極めて有効な手段であるというふうに考えているところでございます。

次に、背後の企業の利用実態についてでございますが、平成25年度に、長期構想の策定のため、石狩湾新港地域に立地する企業へアンケート調査を行いました。その結果、道外と何らかの貨物輸送がある企業の約3割が本港を利用しているとの回答がございました。石狩湾新港地域に立地する企業が本港を利用している具体的な例といたしましては、リサイクル関連企業による金属スクラップの輸出や、エネルギー関連企業による石油製品やLNGの輸入のほか、冷凍冷蔵倉庫を活用した水産品の輸出などがございます。

次に、石狩湾新港の整備による小樽市と石狩市への経済効果についてでございますが、本港及び石狩湾新港地域には、輸入貨物を取り扱う物流倉庫や輸出貨物が集積する冷凍冷蔵倉庫などが数多く操業しているほか、LNGタンクや発電所の建設も進んでおりますことから、固定資産税などの税収の

増加や雇用の創出はもとより、地域内での建設工事に伴う地元企業の活用、飲食や物販といったサービス業の売り上げ向上などにより、小樽市や石狩市の経済活性化へ大きく寄与しているものというふうに考えております。

最後に、北海道におけます石狩湾新港の開発と港湾計画改訂についてでございますが、港湾は、本道の物流拠点として極めて重要な役割を担っており、これまでも、各港湾管理者は、それぞれの地域の特性を生かしながら港湾の振興に努めてきたものと承知しているところでございます。

そうした中、石狩湾新港は、大消費地である札幌市に近接しているという地理的優位性を生かすとともに、札幌圏最大の工業流通団地である石狩湾新港地域と一体となって発展してきており、さらに、最近ではLNG火力発電所の建設が始まるなど、北海道の日本海側の物流拠点のみならず、北海道全域へのエネルギー供給拠点としてもその重要度が増しているところでございます。こうした情勢を踏まえ、新たな利用者のニーズや、さらなる物流効率化の要請に対応した港湾機能の充実を図るため、本年7月に港湾計画を改訂したところであり、管理組合といたしましては、今後とも、本港の特性を生かしながら、その役割を着実に果たしていけるよう取り組んでまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

**○議長（八田盛茂君）** 代表監査委員竹谷千里君。

**○代表監査委員（竹谷千里君）** 小貫議員の質問にお答えいたします。

決算審査意見についてでございますけれども、石狩湾新港は、本道経済の中核である道央圏の日本海側に位置し、物流拠点やエネルギー供給拠点として重要な役割を果たしているところでございまして、平成26年における全体の取扱貨物量は535万トンと、前年に引き続き過去最高となったほか、外国貿易コンテナ貨物量及び取扱個数のいずれにつきましても4年連続過去最高となり、さらに、エネルギー供給につきましては、近年、LNGを主とする関連施設の建設が進展するなど、着実に整備されてきているところでございます。

今後とも、新港のさらなる利用促進や活性化に取り組むことによりまして、道央圏の物流拠点として、また、日本海沿岸地域及び北方圏諸国などとの経済交流の拠点として、北海道の長期的かつ飛躍的な発展を先導する役割を担うことが期待されますことから、その旨、決算審査意見書の中で述べさせていただいたものでございます。

以上でございます。

**○議長（八田盛茂君）** 本日の会議時間は、議事の都合により、あらかじめ延長いたします。

小貫元君。

**○5番（小貫元君）** 再質問いたします。

最初に、西地区に関してです。

西1号岸壁における木材チップが取扱貨物に占める割合について答弁がありました。5年間で89.6%から99.9%ということです。第2回定例会で、船舶の割合について質問して、そのほとんどが王子エフテックスの船であり、公共埠頭と言えののだろうかということ指摘しました。今示していただいた貨物量からも、専用埠頭だと言わざるを得ません。確かに、岸壁と埠頭整備のときには公共埠頭として位置づけたかもしれませんが、現実にはそうはなっていません。

管理組合の説明によると、マイナス14メートルバース建設費に対する2014年度の公債費は3億8000万円で、岸壁使用料が1900万円であって、2014年度において差額の3億6000万円が管理者負担金となっています。王子エフテックスの穴埋めを税金で行っているということです。

さらに、先ほどの答弁では、使用料収入の確保に努めていくということでしたので、提案をいたします。

岸壁使用料を見直すことなども含め、ほぼ専用埠頭として利用している王子エフテックスに応分の負担を求め、使用料の確保に努めるべきではありませんか、お答えください。

次に、港湾計画改訂に関して、関連して伺います。

埠頭ごとの貨物量について答弁がありました。私が統計年報をもとに計算した数字と異なっています。西1号岸壁の供用開始は2006年からですので、平均を出す場合、西埠頭については8年間で割るところ、9年間で割っているというごまかしを行っています。8年で割れば、西埠頭はわずかに減少、東埠頭も減少、樽川が横ばい、花畔は増加、中央埠頭で貨物量が倍増、こういう結果になっています。

このような現状で、港湾計画の西地区の目標として、企業ヒアリングと過去の実績によって木材チップの取扱量を年142万トンという見込みは根拠が薄いと考えます。東埠頭の貨物も減少傾向ですので、港湾計画のとおり、樽川で扱っているリサイクル貨物を一部東地区に移動する。樽川は貨物量が横ばいですので、余裕が生まれます。さらに、西1号荷さばき地や3号荷さばき地があいており、新たなバースと埠頭用地の建設は必要ありません。港湾計画の中で、西地区については、現状の貨物量では新たなバース建設と埠頭用地整備は緊急性が薄く、全体的な港湾計画の見直しとまでいなくても、今後の貨物量については事業見送りも検討すべきです。見解を示してください。

コンテナ貨物について、定期航路の便数を想定することは難しいということです。港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令では、第4条に、「港湾の取扱可能貨物量その他の能力に関する事項は、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に港湾計画の目標年次における港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力を定めるものとする。」とあります。

港湾計画のコンテナヤード整備によって、コンテナ貨物の取扱個数は幾つになって、それが現状で就航しているコンテナ船の大きさと1便当たりの取扱個数をもとに算出すると、定期航路は何便になりますか。不確定な要素は現状をもとに計算してお答えください。

次に、ローロー船について伺います。

石狩湾新港と東海との航路開設についてです。

「火のないところに煙は立たぬ」と言いますが、管理組合としては知らないということでした。石狩湾新港への新たな航路開設の計画について、母体の自治体が管理組合を通さずにポートセールスなどを行うことはあり得る話なのでしょうか、説明してください。

港湾計画上のローロー船の取り扱い、掘り込み部分で見込んでいるということは、現状の港湾施設で対応することは想定していないこととなります。もしローロー船の航路開設となれば、港湾計画の軽易な変更が必要になるのでしょうか、お答えください。

次に、道央圏の物流拠点と母体への経済効果についてです。

監査委員には、道央圏の物流拠点という表現を使った理由について説明をしていただきました。ほぼ審査意見書のとおりでした。

また、プロモーション映像について、小樽市と石狩市については、石狩湾新港が小樽市と石狩市に位置するという点を映像で示しただけという答弁でした。さらに、大消費地の札幌市に近接している地理的優位性、札幌圏へのアクセス充実をPRすると言います。港湾計画の改訂については、同じく札幌市に近接している地理的優位性を強調する、一方で、母体への経済効果については、具体的な数字を示さずに、経済活性化へ大きく寄与していると述べるにとどまりました。

これらの答弁を聞いて、非常に残念に感じていることは、財政負担をしている母体への配慮が全くないということです。答弁にもありましたように、背後地企業が新港を利用している割合は3割です。道央圏、札幌圏ということは、小樽市も石狩市も入ります。このように、道央圏や札幌圏と表現しておきながら、実際は札幌への集中を促しているわけです。

答弁にあった税収増加や雇用創出、地元企業の活用は具体的にどのくらいで、それが母体負担と比較してどうなのか、きちんと数字をもって示してください。

また、さまざまな表現については、母体への配慮を求めます。あわせてお答えください。

道内全体の貨物量が伸び悩んでいる実態と石狩湾新港への集中について質問しましたところ、各港湾管理者が港湾の振興に努めてきた、それぞれの港湾の振興は各港湾管理者が勝手にやってくれ、こういう答弁でした。しかし、先ほど紹介した省令第4条の2では、「港湾計画の方針及び港湾の能力を定めるにあたっては、当該港湾及びその周辺の港湾との機能分担等を考慮して適切なものとなるように配慮するものとする。」とあります。ですから、他港への影響はどのようになるのか、港湾計画を決めるときには配慮しなければなりません。ところが、そのような答弁はありませんでした。

管理組合は、石狩湾新港は重要だから特別です、そういう姿勢が見受けられます。今後、港湾計画の実施に当たっては、この周辺の港湾との関係をどのようにして適切なものになるように配慮していく予定か、具体的に示してください。

以上です。

**○議長（八田盛茂君）** 専任副管理者小林亘君。

**○専任副管理者（小林亘君）** 小貫議員の再質問にお答えいたします。

初めに、西埠頭の岸壁使用料の見直しについてでございますが、西埠頭マイナス14メートル岸壁は、公共埠頭として整備したものであり、その整備に要した費用の負担を特定の企業に求めるべきものではないというふうに考えております。

次に、新たな埠頭建設についてでございますが、今回の港湾計画に位置づけている西地区の新たな事業の実施に当たりましては、既存の岸壁の利用状況や将来の利用見込み、事業の緊急性などを十分に検討するとともに、各母体との協議を十分に行いながら、効果的、効率的な執行に努めてまいりたいと考えております。

次に、コンテナ貨物量と貨物船の便数についてでございますが、仮に現状での1便当たりの取扱個数により試算いたしますと、平成26年の取扱個数4万7662TEUを就航していた週2便で割り返しますと、1便当たり約2万3000TEUとなり、港湾計画で見込んでいる8万7000TEUを取り扱うため

には、定期航路は週4便の就航が必要と計算されます。

次に、ポートセールスのあり方についてでございますが、ポートセールスにつきましては、これまでも管理組合がそれぞれの母体や関係機関と一体となって進めてきたところであり、管理組合にかかわらず、それぞれの母体が独自にポートセールスを行うことはないものと考えております。

次に、ローロー船の航路開設と港湾計画の変更の必要性についてでございますが、仮に、掘り込み部の完成前に国際ローロー船が就航した場合には、その時点において、利用可能な既存の岸壁を使用させていただくこととなりますが、そのことによる施設の変更がございませんことから、港湾計画についても変更する必要はないものと考えているところでございます。

次に、石狩湾新港の整備による経済効果などについてでございますが、税収の増加や雇用創出などの効果と母体負担との比較につきましては、具体的な数値を承知しておりませんことから、お答えすることはできません。

また、石狩湾新港のPRにつきましては、さまざまな場面を捉えて、両市域との連携について表現してまいりたいというふうに考えております。

最後に、周辺の港湾との関係についてでございますが、今回の港湾計画は、国から示されている、それぞれの港湾の特性を踏まえた機能分担に応じて計画的に施設を配置するという基本方針に沿って改訂を行ったところでございます。

管理組合といたしましては、特に隣接する小樽港との関係において過大な二重投資とならないよう、効率的な整備を進めるとともに、それぞれの特性を生かしつつ相互に連携し、両港が日本海側の物流拠点として発展していくよう努めてまいりたいというふうに考えております。

以上でございます。

**○議長（八田盛茂君）** 小貫元君。

**○5番（小貫元君）** 再々質問いたします。

最初に、西埠頭について、岸壁使用料の見直しは考えていないという答弁でした。公共埠頭として整備したということがその理由だと。しかし、取扱貨物の99%が一企業によるものであり、使用料で不足する分を一企業のために税金で賄うということは許される話ではありません。ですから、管理組合では、過去に木材チップ貨物にかかわるベルトコンベヤーやチップヤードの使用料見直しを行ってきました。中央埠頭では、北ガスが専用埠頭として貨物を取り扱っている現状がある中で、今後、石狩湾新港を利用する企業の間でも不公平感が生まれることとなります。

管理組合は、公共埠頭だから、ポートセールスを頑張っても、チップ船以外の船も使用していただくようにしていきたいと言っていましたけれども、取扱貨物に占める木材チップの割合は変わりません。取扱貨物量が一企業で99%でも公共埠頭と言うのなら、西埠頭のマイナス14メートルバースでの木材チップ以外の貨物がふえない理由についてどのような分析をしているのか、説明してください。

次に、港湾計画の花畔埠頭のコンテナヤード整備について、8万7000TEUを取り扱うには週4便の就航が必要だということでした。2014年のコンテナ貨物は30万2466トン、実入りコンテナは3万4805TEUであり、実入りコンテナ1TEU当たり8.7トンです。ですから、現状で空コンテナを全て実入りにしても、週1便当たりの年間の個数2万3000TEUに8.7トンを掛ければ約20万トンです。全

て実入りになることはないのですけれども、それで週4便にしても80万トンにしかありません。1TEU当たりの貨物量がふえると想定しているからです。

本質問の答弁でも述べているように、不確定な要素がある中で、港湾計画で1TEU当たりの貨物量がふえることを見込んでいることはどういう理由か、不確定な要素がある中でどのようにして港湾計画にあるコンテナヤードの必要面積が算出できたのか、説明してください。

次に、ローロー船の航路開設について、国際ローロー船が就航した場合には、既存の岸壁を使用することになるとの答弁でしたので、確認します。

港湾計画上は新たな掘り込み部分で取り扱うことになっており、この事業が具体的にならない段階で、管理組合としての積極的な航路開設に向けた取り組みは考えていないということではないのでしょうか、お答えください。

次に、周辺港湾との関係です。

私は、再質問で具体的に示してくださいと質問しましたがけれども、答弁ではどこが具体的だったのかわかりません。国の基本方針に沿って改訂を行ったと言いますが、答弁にあった過大な二重投資や、それぞれの特性を生かしつつ相互に連携ということはどういうことなのか、今度は具体的に示してください。

以上です。

**○議長（八田盛茂君）** 専任副管理者小林亘君。

**○専任副管理者（小林亘君）** 小貫議員の再々質問にお答えいたします。

初めに、西埠頭のマイナス14メートル岸壁の貨物についてでございますが、当初見込んでおりました木材チップ以外の石炭や原木につきましては、エネルギー需要や流通形態等の変化により利用されないものというふうに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、当該岸壁の活用を図るため、今後、利用が想定される企業に対し、継続的に要請してまいりたいというふうに考えております。

次に、港湾計画における外貿コンテナ貨物量などについてでございますが、港湾計画改訂における1TEU当たりの貨物量につきましては、全道の外貿コンテナの平均の値を使用し、算出したところでございます。また、コンテナヤードの必要面積につきましては、この1TEU当たりの貨物量により推計した年間のコンテナ取扱個数をもとに、さらに、コンテナの蔵置日数などを加味して算出したものでございます。

次に、国際ローロー船の航路開設に向けた取り組みについてでございますけれども、管理組合といたしましては、本港の活用に興味を示す国際ローロー船の運航船社がいる場合には、既存岸壁の利用状況などを勘案しながら、航路開設に向けた話し合いをしてまいりたいというふうに考えております。

最後に、過大な二重投資などについてでございますが、過大な二重投資とは、既に小樽港が有している特殊な施設機能を石狩湾新港にはつくらないというようなことと考えており、また、相互の連携につきましては、両港が有する港湾機能や背後圏の特徴などを生かしながら、ポートセールスや災害時の相互支援などの施策を進めていくことというふうに考えております。



以上でございます。

**○議長（八田盛茂君）** 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、質疑並びに質問を終結いたします。

## 1. 討 論

**○議長（八田盛茂君）** 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。

小貫元君。

**○5番（小貫元君）** 日本共産党を代表して、報告第1号に不認定の討論を行います。

北防波堤延伸工事は、当初予算で事業費22億円、管理者負担3億3000万円という計画でしたが、決算では、管理者負担が1億1812万円と36%となっています。西1号岸壁の静穏度が保たれていないとの理由で進められていますが、2014年で西1号岸壁に接岸できなかった回数は2回、いずれも低気圧によるものです。ですから、荷役作業に影響がない静穏度となっています。質問でも取り上げたプロモーション映像でも、1年を通して高い静穏度とアピールしています。国への予算の要求額に対して低い配分となるということは、それだけ緊急性がないことを示しています。現在、各母体の財政は厳しい状態です。しかも、西1号岸壁の取扱貨物に占める木材チップの割合は99.7%と、一企業のために道民の税金を投入して工事を進めることは許されません。

ポートセールスをするはずと言いつつも、変わらない現状が続いています。また、2014年度は、新たな港湾計画の検討業務、長期構想の検討業務が行われました。新たな港湾計画は、道内全体の貨物が伸びていない中で、港湾計画のとおり開発が進めば、道内他港の荷物を奪うことが懸念される場所です。質問でも取り上げたとおり、埠頭別に見れば、伸びている貨物はコンテナ貨物とLNG関係であり、他の埠頭は横ばいから減少傾向にあります。

このような中で、西地区のマイナス12メートルバース、東地区の新たな埠頭用地、花畔のヤード整備等、多額の税金を投入するような港湾計画の改訂になっています。マイナス14メートルバースについて、質問に対する答弁では、風力発電の機材の搬入が述べられていました。当初、この風力発電の機材については、マイナス12メートルバースで取り扱うとしていました。しかし、それが港湾計画の審議の中で樽川埠頭で扱うという話になった、ところが、今回、また西地区に戻っている、このことも議会に対して説明がありませんでした。マイナス14メートルで対応可能だったということになれば、ますますマイナス12メートルバースの建設の根拠が薄くなってきます。

管理組合の運営は、事業で足りないお金は各母体が負担金として支出して成り立っています。石狩湾新港の開発が全道的な経済発展につながると同時に、各母体にとって有益でなければ負担金を支出する意味がなくなります。港湾計画の見直しを求めるところです。

以上、討論といたします。

**○議長（八田盛茂君）** 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。

それでは、日程第3のうち、報告第1号を問題といたします。

これより、採決いたします。

この採決は、起立によります。

本件を報告のとおり認定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（八田盛茂君） 起立多数であります。

よって、本件は、報告のとおり認定することに決定いたしました。

#### 1. 日程第4. 議員派遣の件

○議長（八田盛茂君） 日程第4、議員派遣の件を議題といたします。

お諮りいたします。

会議規則第96条の規定により、お手元に配付のとおり、議員を派遣することに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（八田盛茂君） ご異議なしと認めます。

よって、本件は、原案のとおり決定いたしました。

なお、日程や派遣議員等の変更については、議長に一任願います。

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（八田盛茂君） これをもちまして、平成27年第3回定例会を閉会いたします。

午後5時15分閉会