

平成 28 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 28 年 2 月 22 日（月曜日）

議事日程 第 1 号

2 月 22 日午後 2 時 32 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	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

出席説明員

専任副管理者 小 林 亘 君
副 管 理 者 上 林 猛 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)	山	田		聡	君
参事(管理担当)	上	田		均	君
参事(企画振興担当)	富	木	浩	司	君
参事(計画担当)	磯	田	正	勝	君
参事(施設担当)	青	山	和	男	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)	山	田		聡	君
書 記 (同)	横	田		聡	君
書 記 (同)	三	谷	圭	弘	君

1. 管理者挨拶

○議長(八田盛茂君) 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28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、ご挨拶を申し上げます。

八田議長を初め、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あります。

さて、昨年を振り返りますと、世界は、経済面などさまざまな分野で結びつきを強めてきており、道内におきましても、アジアを中心とする多くの外国人観光客が本道経済の活性化に大きく寄与するなど、世界と北海道との距離が一層縮まってきていると感じているところでございます。

このような状況の中、石狩湾新港でも、昨年10月には、3航路目となる新たな外貿定期コンテナ航路が開設され、本港の利便性がより高まるなど、平成27年の取扱貨物量も、前年に比べ5%増の約562万トンとなり、過去最高を記録し、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きているところであります。

また、西地区では、北海道電力株式会社が北海道で初めてのLNG火力発電所である石狩湾新港発電所の建設を開始し、中央地区では、平成26年より、石狩湾新港発電所へLNGを供給するため、3基目の貯蔵タンクの建設を始めるなど、本港は、北海道のエネルギー供給拠点としての役割も年々増してきていると考えております。

私といたしましては、今後とも、石狩湾新港と新港地域の新たな発展に努め、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る次第であります。

本日の定例会には、平成28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、冒頭のご挨拶とさせていただきます。

なお、ここで、組織団体であります小樽市から新たに指名されております副管理者の紹介をさせていただきます。

小樽市副市長の上林猛さんでございます。

○副管理者（上林猛君） ただいまご紹介いただきました上林です。今後ともどうぞよろしくお願いいたします。

○管理者（高橋はるみ君） 以上でございます。

よろしくお祈りを申し上げます。

午後 2 時31分開会

1. 開 会

○議長（八田盛茂君） それでは、ただいまより、本日招集されました平成28年第 1 回定例会を開会いたします。

1. 開 議

午後 2 時32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（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、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。

○議長（八田盛茂君） この際、報告いたします。

平成27年11月25日に議決した議員派遣について、お手元に配付のとおり、派遣期間の変更を、会議規則第96条第 1 項の規定により、議長において変更いたしました。

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2月22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（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（八田盛茂君） 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。

専任副管理者小林亘君。

1. 議案第1号乃至第4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平成28年度予算案並びに平成27年度補正予算案につきましてご説明申し上げます。

平成28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28年度石狩湾新港管理組合一般会計予算についてでございますが、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21億9707万6000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680万円を、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、港湾施設の維持管理などの施設管理費及び監査委員費などとして4億3630万9000円を計上いたしました。

次に、9ページをごらんください。

下段でございますが、第3款港湾建設費につきましては、3億6733万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3億円で、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5200万円で、東地区の泊地しゅんせつ工事やソーラス施設更新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1533万円で、インフラ長寿命化計画策定業務など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9億4307万7000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4億4306万円を計上しております。

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18億5445万7000円を計上しております。母体ごとの負担金額は、北海道が12億3630万5000円、小樽市と石狩市がそれぞれ3億907万6000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5499万4000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1733万3000円を計上しております。

次に、6ページをごらんください。

第8款組合債につきましては、国直轄事業に係る公共事業債として2億7000万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した。

続きまして、議案第2号、平成28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あります。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12億9553万4000円を計上いたしました。

まず、歳出予算の主なものにつきましてご説明いたします。

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2億9611万9000円を計上しております。

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、花畔地区のコンテナヤード整備事業費や西地区の旧海浜地の購入費として4億4000万円を、第3款公債費は、起債償還の元金及び利子として5億5891万5000円を計上しております。

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4億500万6000円を計上しております。

4ページの第2款財産収入につきましては、石狩湾新港発電所建設に伴う土地貸付料などとして744万8000円を、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4億4306万円を計上しております。

次に、5ページをごらんください。

第5款組合債は、花畔地区コンテナヤード整備事業に係る機能債や西地区海浜地購入に係る臨海債などとして4億4000万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した。

続きまして、平成27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の確定に伴う減額や港湾整備事業特別会計への繰出金の減額などを行おうとするものでございます。

それでは、議案第3号、平成27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2億4925万5000円を減額し、予算総額を20億5701万3000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。

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人件費の減や施設管理費で労務単価などの増によりまして、補正の欄にございますが、326万9000円を増額いたします。

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確定によりまして2億1038万8000円を減額いたします。

6ページの第5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483万6000円を減額、第6款諸支出金につきましては、港湾整備事業特別会計への繰出金の減などによりまして3655万9000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、歳出予算の減額や使用料収入の増額、前年度繰越金の計上などによりまして1億644万6000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7096万4000円、小樽市と石狩市がそれぞれ1774万1000円の減額といたします。

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1558万8000円を増額、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127万2000円を減額いたしました。

次に、4ページの第7款繰越金は、平成27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26年度の歳計剰余金として2685万2000円を増額いたしました。

第8款諸収入は、国直轄工事や石狩湾新港発電所の建設工事の警備に当たる費用負担金として307万円を増額いたしました。

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1億8710万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を申し上げます。

続きまして、議案第4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1億5141万1000円を減額し、予算総額を12億7641万8000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、一般管理費で職員の人事異動に伴う人件費の増や、施設管理費で消火設備修繕などの増によりまして690万1000円を増額、第2款港湾建設費につきましては、西地区の下水道設備整備事業に係る負担金の減によりまして1億5542万4000円を減額、6ページの第3款公債費は、起債償還利子の減などによりまして288万8000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1584万7000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、石狩湾新港発電所の建設工事に伴う土地貸付料の増などにより2477万2000円を増額いたしました。

第3款繰入金は、歳入の増額や歳出の減額に伴い、一般会計からの繰入金を3660万6000円減額いたしました。

第4款諸収入は、西地区の下水道設備整備に係る負担金の減などにより1億5542万4000円を減額いたしました。

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いたします。

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、順次、これを許します。

吉川隆雅君。

○10番（吉川隆雅君） それでは、通告に従いまして、私からは、道産食品の輸出拡大と石狩湾新港のかかわりについて伺ってまいります。

昨年末、国は、TPP、環太平洋経済連携協定の大筋合意を受け、これに関連する政策大綱を決定いたしました。その中で、新輸出大国を目指すこととされ、農林水産物と食品の輸出額を1兆円とする目標の達成時期の前倒しなどが掲げられております。

道においては、北海道食の輸出拡大戦略が策定され、水産物やその加工品、あるいは農畜産物やその加工品など、平成26年実績で663億円となっている輸出額を、平成30年を目標年次として、水産物やその加工品で750億円、農畜産物やその加工品で100億円、そのほかの加工品で150億円、合わせて1000億円を目指すこととされております。

この目標を達成するために三つの基本戦略が示されておりますが、その一つに、商流・物流網の整備が挙げられております。輸出の際には、当然、何らかの輸送手段を利用するわけですが、鮮度に特に気を使うものなどについては空路が利用されますが、量を扱う場合やコスト面を考慮すると、多くが港湾を利用した海上輸送ということになります。道内農水産品の輸出促進は、攻めの農林水産業を実現する上で非常に重要な施策であります。それに関連して、本道の物流拠点である石狩湾新港について、以下、伺います。

最初に、先ごろ、本港の平成27年の全体の取扱貨物について発表されておりますが、この状況がどのようなになっているのか、伺います。

次に、農水産品の輸出は主にコンテナが利用されていると承知をしておりますが、取扱貨物全体のうち、本港における農水産品の輸出に係るコンテナの取扱貨物についてどのようになっているのか、平成27年の実績、取扱貨物量全体に占める割合、また、近年における傾向がどのようになっているのか、伺います。

次に、道内では、既にオホーツクのホタテや十勝のナガイモなどさまざまな農水産品が、その品質のよさ、北海道ブランドへの高い評価などを背景に輸出を拡大しております。先日も、旭川の農協が米をハワイへ輸出したという報道もされておりましたが、苫小牧港を利用して輸出されたとのことでもあります。旭川などは本港の背後圏に入っているものと承知をしておりますが、そうした本港の背後圏の企業にあっても、苫小牧港を利用する状況が見受けられるわけでもあります。本港における道内農水産品の輸出拡大に当たっては、札幌地域や札幌圏最大の工業流通団地である新港地域など、本港の背後圏を活用した取り組みが特に重要であると考えます。

本港においてどのような課題があると認識し、どのように取り組まれる考えか、伺います。

道内農産品の輸出を進めていくには、輸出可能な商品の生産、製造の拡大、輸出国の規制への対応などのほか、物流機能の強化が必要と考えます。本港においても、さらなる展開を求めておきたいと思えます。

そこで、最後に、石狩湾新港が目指す方向性について伺います。

四方を海に囲まれた本道では、本州や海外との貨物輸送のほとんどを海上輸送が担っており、港湾の果たす役割は大きいものでありますが、石狩湾新港においては、物流機能のほかにエネルギー供給拠点として重要な役割を担っております。

昨年、平成40年代前半を目標年次とする港湾計画を改訂されましたが、石狩湾新港の役割に対するさまざまな希望や期待がある中で、本港が目指す方向性についてどのように考えられているのか、伺います。

以上、再質問を留保して、私の質問を終わります。

○議長（八田盛茂君） 管理者高橋はるみ君。

○管理者（高橋はるみ君） 吉川議員のご質問にお答えをいたします。

農水産品の輸出拡大と石狩湾新港のかかわりに関し、本港が目指す方向性についてであります。本港は、本道経済の中心である札幌圏に最も近い港湾として、今日では、外貨貨物の取扱量が全道第4位、外貨コンテナの取扱個数が全道第2位となるなど、本道を代表する港湾として着実に成長してまいりました。また、道内初のLNGの受け入れ基地や火力発電所の建設、さらには、洋上風力発電の計画など、北海道全体へのエネルギー供給拠点としてその役割がますます大きくなってきているところであります。

私といたしましては、札幌圏を背後に有する本港の地理的優位性や、石狩湾新港地域に集積する冷凍冷蔵倉庫を活用した日本海側の物流拠点として、また、本道全体への多様なエネルギーの供給拠点として、さらには、近年、太平洋側で危惧されている大規模災害時における補完機能など、これらの本港に期待される役割を担うため、必要な港湾機能の充実に努め、本道の産業や経済の発展に貢献できるよう積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

なお、平成27年の全体の取扱貨物などについては、専任副管理者から答弁をさせていただきます。
以上であります。

○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） 輸出拡大と石狩湾新港のかかわりに関し、平成27年の全体の取扱貨物についてでございますが、主な取扱品目の増減につきましては、減少した主な品目は、セメントが約26万トンで前年と比べ3万トンの減、鋼材が約3万トンで2万トンの減となったところでございます。また、増加した主な品目は、灯油、ガソリン、LNGといった石油類が約285万トンで前年と比べ20万トンの増、木材チップが約114万トンで7万トンの増、金属くずが約16万トンで4万トンの増となったところでございます。これによりまして、全体の取扱貨物量は、前年と比べ5.1%増の約562万トンとなり、過去最高を更新したところでございます。

また、コンテナ貨物につきましては、サケなどの水産品や古紙などの再利用資材などが減少したものの、建築資材や紙製品などが増加しており、コンテナで取り扱われた貨物の重量としては前年と比べて99.5%とほぼ同水準となったところでありますが、空コンテナの取り扱いが減少したこともあり、取り扱われた個数につきましては4万5802TEUで、前年と比べ96.1%となったところであります。

次に、農水産品の輸出についてであります。平成27年にコンテナで輸出された貨物は約13万トンであり、そのうち、農水産品は約1万9000トンで、輸出貨物量全体に占める割合は14%となっております。

水産品の輸出につきましては、平成21年から25年にかけてはほぼ4倍に増加したところでありますが、平成26年、27年につきましては、サケの漁獲量減少などの影響により前年を下回り、平成27年は約1万8000トンとなっております。

また、農産品の主な輸出品目であります米につきましては、石狩湾新港地域内には米の保管に適した倉庫が多数ございますことから、東南アジア向けの輸出に本港が利用されており、平成27年は約400トンとなり、取り扱いが徐々に増加しているところであります。

最後に、農水産品の輸出拡大に向けた課題と取り組みについてであります。本港を利用する農水産品の輸出拡大に向けては、冷凍冷蔵コンテナなどを扱う港湾機能の充実のほか、背後圏の輸出に関連する企業などに対し、本港の利用をより広く働きかけていくことが必要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、まずは、既に水産品を輸出している企業からの要望が強い冷凍冷蔵コンテナ用電源の増設や、コンテナの増加に対応するためのヤード整備に今年度から着手したところでございます。

また、背後圏の経済団体や荷主企業に対しましては、石狩湾新港地域に集積している冷凍冷蔵倉庫を利用することにより、物流の効率化による輸送コストの削減が可能となる本港の利便性や優位性についてさらにPRを強化するなど、こうした農水産品の輸出拡大に向けた取り組みを積極的に進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（八田盛茂君） 吉川隆雅君。

○10番（吉川隆雅君） ただいまご答弁をいただきましたけれども、1点指摘をさせていただきたいと思えます。

昨年11月、記念のセレモニーに私も出席をさせていただきましたが、本港の三つ目となる外貿定期コンテナ航路が開設をされたところであります。管理組合では、冷凍冷蔵コンテナ用の電源やコンテナヤードの整備といった取り組みを進めておられますが、そうした利用者のニーズを踏まえた取り組みを一層強め、また、新たな定期航路の開設につなげ、本港の利便性を高めていくことが必要であると考えます。

石狩湾新港のさらなる発展に期待をしますけれども、その背後圏に大きな工業流通団地があることなどを考慮すると、道内農水産品の輸出に当たっては、いわゆる生鮮品、生食よりも加工食品の取り扱いをふやしていくことがこの地域の特性を生かしていくことになると考えます。輸出拡大に当たっては、農水産品の加工原料主体から、より付加価値の高い製品へとしていくことが必要であり、工業流通団地を活用して加工食品関連企業の誘致や育成につなげていくことも、また本道の産業育成や雇用確保の面からも重要なことでもあります。

港湾機能を生かした背後地域の展開、背後地域を生かした港湾整備といったことは、どちらも相互に関連し合っており、石狩湾新港においても、関係者間の連携をより強めながら、この港湾のある地域の特性を生かした取り組みをさらに一層展開していただくよう求めて、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

○議長（八田盛茂君） 小貫元君。

○5番（小貫元君） 日本共産党を代表して、質問します。

最初に、予算編成について伺います。

第1に、使用料及び手数料についてです。

示された2016年度予算案では、一般会計と特別会計を合わせて、前年比617万6000円増の4億6000万円となっています。議案第3号及び議案第4号の今年度補正予算額を見ますと4億8525万9000円ですから、今年度の補正予算と比較すれば2525万9000円少なく見積もった予算となっています。この内訳は、一般会計で1254万5000円、特別会計で1271万4000円です。それぞれの会計で、今年度実績よりも低く見積もる予算とした理由を説明してください。

また、今年度で使用料収入がふえた要因をどのように分析しているのか、説明してください。

第2に、インフラ長寿命化計画の策定業務について伺います。

2014年度実施の事業で維持管理計画がありました。既に計画をつくった維持管理計画とこれから策定するインフラ長寿命化計画の対象となる施設を具体的に示し、さらに、異なる点や関連する点について説明してください。

次に、国直轄事業の北防波堤工事に関連して伺います。

第3回定例会で、2014年度の決算を踏まえ、西1号岸壁で取り扱う貨物のうち、木材チップの割合を聞いたところ、取扱貨物の99.7%が木材チップだということでした。だから、専用埠頭ではないかと指摘しても、公共埠頭として整備したんだと言います。管理組合としては、王子エフテックス以外に、利用が想定される企業に対し、要請していく考えであるとのことでした。

2015年度はどのような企業に要請をしてきたのでしょうか、具体的な説明をお願いします。

来年度は、北防波堤工事で20億円の事業を要求し、負担金を3億円とする提案がされています。議案第3号の今年度補正予算では、国直轄事業負担金は9378万2000円ですから、実に3倍以上です。

そこで、今年度の工事で北防波堤延伸工事がどの程度の進捗状況か、お聞きします。

2008年度から今年度までの北防波堤延伸工事業費と負担金を年度ごとに示してください。

2014年度のケーソン製作費が50メートルで7億1200万円、今年度のケーソン据えつけが50メートル7億500万円、地盤改良が2012年度から2014年度までに108メートル14億4500万円です。ケーソン製作と据えつけは予定の12.5%であり、地盤改良は予定の27%となります。

ケーソンの製作とケーソンの据えつけ、地盤改良について、400メートル建設の予定の事業費と今年度までに実施したそれぞれの事業費の予定事業費に対する比率を説明してください。

2015年の速報値によれば、西1号岸壁を利用したチップ船の入港は18隻で、貨物量114万787トンのうち、113万8685トンとなり、99.8%となります。公共埠頭と言いながら、事実上の専用埠頭になっていることは明白です。何度も申し上げているとおり、地方交付税の削減などにより、母体となっている自治体の財政状況は厳しい状況です。母体の財政に対する管理者の見解を示してください。

事業費20億円という予算要求額が配分されなければ工事の完成が間に合わない予算要求なのでしょうか、見解を示してください。

第3回定例会で、王子エフテックスに負担を求めていると提案しても、それはしないということでした。貨物量をとっても、船舶数をとっても、公共埠頭とはなっていません。負担を専用埠頭としている企業に求めないのであれば、工事は一旦中止すべきです。実態から公共埠頭だと言えない以上、来年度における北防波堤延伸工事の凍結を求めます。お答えください。

次に、小樽港との連携について伺います。

改訂された港湾計画では、平成40年代前半における内貿の取扱貨物量を490万トンとしています。昨年の速報値では約266万トンですから、さらに224万トン増加する目標としています。2015年6月29日に開かれた国土交通省交通政策審議会第60回港湾分科会の配付資料では、石狩湾新港の港湾計画改訂によって取り扱いを拡大する貨物は、主に移入で、砂利・砂という計画です。それ以外に、取り合わせ品、石油製品、セメント、製造食品となっています。

そこで、国内定期航路について、港湾計画との関係をお聞きします。

ここで説明されている取り合わせ品についての説明とともに、取り合わせ品が移出で29%、移入で17%としている根拠を示してください。

国内定期航路について、港湾計画では貨物量の見込みや取り扱う岸壁などがどのように位置づけられているか、説明してください。

石狩湾新港長期構想の策定に当たって、新港地域立地企業を中心に約100社へのヒアリングが行われています。この中で、内貿定期航路がないため、他港を利用しているという声がありました。

石狩湾新港地域に立地している企業で他港から貨物を運んでいる企業は何社で、どの港からどの程度の貨物を運んでいるのか、説明をしてください。

石狩湾新港は、小樽港との連携が重視されていることは言うまでもありません。石狩湾新港国内定

期航路誘致期成会という団体が設立されました。管理組合が発行した「MARINE PRESS」9月号には、次のように掲載されています。「北海道の国内定期航路が太平洋側に偏っていること、また、近年、陸送費が高騰していることなどがあります。このため、札幌市中心部から約15キロに位置する本港が、北海道内の国内輸送の拠点の一つとなり、効率的な輸送手段を確立することが求められています」、このように記載されています。第3回定例会でも、それぞれの母体に配慮が必要だと述べましたが、このような表現では、管理組合は小樽港や苫小牧港から貨物を石狩湾新港にシフトさせようとしていると疑われます。

今、管理組合が開設を目指している航路と小樽港の貨物が競合しないと言い切れませんか、お答えください。

小樽港との連携では、第3回定例会でもお聞きしました。答弁では、小樽港との関係において、過大な二重投資に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ると言うので、過大な二重投資と相互連携について再度聞きましたら、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りたくない、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ということでした。

小樽港が有している特殊な施設機能とは何を指しますか、相互連携のポートセールスとはどのようなことを実施していきますか、説明してください。

問題は、管理組合の姿勢です。期成会が航路の誘致を行うことを否定するものではありません。しかし、管理組合は、国が定める港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針に基づき、港湾計画を定めて港湾を管理する役割があり、立場が異なります。

管理組合は、港湾管理者として期成会の航路誘致活動にどのように対応していくのか、お聞かせください。

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します。

初めに、新年度予算に関し、まず、使用料収入に係る予算計上についてであります。使用料収入につきましては、社会経済情勢などの影響を受けることから、当初予算の編成に当たっては、前年度の実績などをもとに、確実に見込まれる額を予算計上しているところでございます。また、平成27年度の補正予算は、11月までの収入実績とその後の収入見込み額をもって算出しており、使用料収入がふえた主な要因といたしましては、北海道電力のLNG火力発電所建設工事に伴う水域占用の増、直轄工事による作業ヤードとしての荷さばき地使用の増、スクラップ船など大型船舶の利用がふえたことに伴う岸壁使用の増などとなっております。

次に、インフラ長寿命化計画の策定業務などについてであります。石狩湾新港の維持管理計画は、平成19年度から26年度にかけて、主要な港湾施設である水域、外郭、係留、臨港交通施設について個別施設ごとの具体的な管理計画を策定したものであります。平成28年度に策定するインフラ長寿命化計画は、平成25年11月に、国のインフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において施設の

管理者が策定することとされたものであり、本港におきましては、維持管理計画を作成した四つの港湾施設全体について維持管理、更新等に係るトータルコストを縮減し、予算を平準化していくための計画を策定するものであります。

次に、北防波堤延伸工事に関し、まず、企業への西1号岸壁の利用要請についてでございますが、平成27年度におきましては、石材、鋼材などの建設資材やバイオマス発電燃料の取り扱いが想定され、大型船舶の利用が見込まれる企業に対し、西1号岸壁の利用を要請したところでございます。

次に、北防波堤延伸工事における平成20年度からの事業費と負担金についてであります。平成20年度は事業費1億1500万円で負担金が1725万円、21年度は3億4800万円で5220万円、22年度は7900万円で1185万円、23年度は5000万円で750万円、24年度は6億4000万円で9600万円、25年度は7億2800万円で1億920万円、26年度は7億8900万円で1億1835万円、27年度は7億500万円で1億575万円となっており、これらを合計いたしますと、事業費34億5400万円、負担金は5億1810万円となっております。

次に、予定される事業費に対する工種別の比率についてであります。今年度までに実施いたしました事業費の工種別の比率につきましては、ケーソンの製作、据えつけなどが事業費68億円に対して実施済み額約14億円で21%、地盤改良が事業費32億円に対し、約14億円で44%となります。

次に、母体の財政に対する見解についてであります。各母体の財政部局の公表資料によりますと、いずれの母体にあっても依然として厳しい財政状況にあるものと認識しているところでございます。

次に、北防波堤に係る予算要求額についてであります。予算要求額は、北防波堤の早期完成に向け、事業の進捗を図るため、年間施工可能量などを勘案しながら必要な額を要求しているところでございます。

次に、北防波堤の延伸工事の凍結についてであります。管理組合といたしましては、北防波堤は、荷役の安全を確保する上で極めて重要な施設と考えておりますことから、延伸工事につきましては、効果的、効率的な事業の執行に努めながら着実に整備を進めてまいりたいと考えております。

次に、取り合わせ品の貨物量などについてであります。取り合わせ品につきましてはいわゆる宅配便や引っ越し荷物などであり、港湾計画において、その貨物量は国の内外貿ユニットロード貨物流動調査などをもとに算出したもので、移出貨物量の合計は約104万トンとなっており、そのうち、取り合わせ品の貨物量は約30万トンで29%、移入貨物量は合計約384万トンに対して約64万トンで17%となったところであります。

次に、港湾計画における国内定期航路の位置づけについてであります。国内定期航路に係る計画貨物量は、移出63万4000トン、移入121万8000トンを見込んでおり、花畔地区の掘り込み奥部水深10メートル岸壁で取り扱うこととしております。

次に、石狩湾新港地域立地企業の他港の利用状況についてであります。平成24年度に、長期構想の策定のため、新港地域に立地している製造業や物流関連企業約100社へ行ったヒアリングでは、37社が他港などを経由して貨物輸送を行っていると聞いております。

なお、どの港からどの程度の貨物を運んでいるかなどにつきましては把握しておりません。

次に、国内定期航路の小樽港との競合についてであります。現在、管理組合においては、誘致を

進めていく具体的な航路を特定しておりませんことから、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。

次に、小樽港の特殊な施設機能などについてであります。まず、小樽港が有している特殊な施設機能につきましては、穀物専用の荷役機械などと考えております。また、本港と小樽港との連携につきましては、首都圏で開催される物流関連の展示会への出展など、さまざまな機会を捉え、両港のPRを行ってまいりたいと考えております。

最後に、国内定期航路誘致期成会の誘致活動への対応についてであります。国内定期航路誘致期成会につきましては、物流の効率化を通じた地域経済活性化のため、石狩湾新港への国内定期航路の誘致を図ることを目的に、石狩湾新港地域などの経済団体や民間企業などにより設立されたものであり、管理組合には港湾の利用に関する助言などを行うオブザーバーへの就任要請があったところでございます。

管理組合といたしましては、本港における国内定期航路の就航は、地域経済の活性化はもとより、北海道日本海側の物流の効率化や太平洋側港湾の補完という観点からも重要なものと考えており、国内定期航路誘致期成会などと連携を図りながら誘致に向けた取り組みを行ってまいりたいと考えております。

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） 再質問します。

最初に、北防波堤の延伸工事についてです。

2008年度から、事業費が34億5400万円に上るということでした。この工事は、石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業の一環で行われ、この整備事業は総額で501億円になり、2022年度で完了する予定だと言います。このように莫大なお金をかけて西地区が整備されていますが、西1号岸壁は王子エフテックスの貨物が99.8%という状況です。このように、一部の企業が便益を受ける工事を続けることに対し、公共性があるという判断でしょうか。もし公共性があると言うのであれば、その理由も含めて教えてください。

第2回定例会では、平成30年代前半の工事完了ということでしたが、どのようにして2022年度までということが決まったのか、説明してください。

北防波堤400メートル延伸事業費106億円の内訳について答弁がありました。ただいま答弁いただいただけで100億円です。残り6億円は何に配分されるのか、お答えください。

工種別に見れば、ケーソン製作と据えつけは実施延長で12.5%、事業費で21%、地盤改良は実施延長で27%、事業費で44%と、実施済みの事業では延長ベースよりも事業費ベースのほうが予定よりも上回っています。これは、実際よりも事業費が膨らんでいるのではないかと疑問を持ちます。

今年度の予算要求のときは、ケーソン製作50メートルで6億円、据えつけに4億円、地盤改良100メートル9億円ということでした。これが、新年度予算要求では、ケーソン製作50メートル8億円と2億円増、地盤改良は100メートル10億円と1億円増です。第2回定例会では全体事業費の変更は承知していませんと答弁がありました。社会情勢が変化しており、全体事業費が増額になるのではな

いですか、お答えください。

次に、小樽港との連携についてです。

ユニットロード貨物流動調査をもとに算出した結果、取り合わせ品が移出、移入合わせて94万トン取り扱うと言います。2014年北海道港湾統計年報では、取り合わせ品のシェアはわずか0.3%、36万8620トンです。2014年苫小牧港統計年報によれば、苫小牧港の内貿取り合わせ品は36万8139トンですから、取り合わせ品のほとんどが苫小牧港で取り扱われています。道内で現在取り扱われている貨物量の2.5倍もの取り扱いが石狩湾新港だけで取り扱われるという計画です。2014年の石狩湾新港統計年報によれば、内貿の取り合わせ品の貨物量はゼロになります。港湾計画の将来見込みはかなり無謀な計画です。

このように現状とかけ離れた見込みの貨物量となっている将来の見込みについて、余りにも過大です。この将来見込みは、北海道全体で純粹にふえる貨物と見込んでいるのか、苫小牧港からの貨物の移動も見込んでいるのか、お答えください。

港湾計画における国内定期航路の位置づけについてですが、港湾計画の方針として、内貿ユニットロード機能の強化とあります。答弁では、具体的な航路を特定していないとあるように、港湾計画上は具体的にどんな船が入るのかも想定できないので、施設としては貨物量を見てからの話だと押さえています。だからこそ、港湾計画が審議された交通政策審議会第60回港湾分科会で示された資料では、掘り込み奥部は将来構想として説明されたのではないのでしょうか。この第60回港湾分科会で内貿ユニットロードについてどのように説明してきたのでしょうか、お答えください。

国内定期航路の誘致についてです。

答弁では、100社中37社が他港から貨物輸送を行っているというヒアリング結果でした。これを石狩湾新港に持ってこようとしているわけです。また、期成会と連携を図りながら取り組みを進めるとの答弁ですが、私は、本質問で、国の基本方針を示しながら、港湾管理者としての対応をお聞きしました。基本方針には、港湾の相互連携の確保がうたわれています。それぞれの港湾において、その特性を踏まえた機能分担に応じて施設を配置する、また、総体として北海道の発展を支えるということが記されています。

港湾法では、基本方針に基づいて港湾計画をつくることが定められています。ですから、港湾管理者には、一般的な経済団体とは異なる役割があることを指摘したわけです。答弁では、小樽港が有している特殊性は穀物専用の荷役機械にあることだとありました。このように、港湾管理者は、港湾計画などに基づき、連携や施設のこと踏まえ、航路を見出さなければなりません。

今申し上げた港湾管理者としての責任をどのように果たすのかについて明確な答弁ではありませんでしたので、再度、答弁をお願いいたします。

○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） 小貫議員の再質問にお答えします。

まず、北防波堤延伸工事に関し、西1号岸壁の公共性についてであります。これまで、木材チップ船以外にマイナス10メートル以上の水深を必要とする場合や、ほかのさまざまな理由により当該岸壁を利用する場合など、不特定の船舶に利用されていることから公共性を有しているものと考えて

いるところでございます。

次に、北防波堤延伸に係る事業完了の時期についてでございますが、国の審議委員会が昨年11月に実施した事業再評価において、事業完了予定年度を含め、当該事業の継続が妥当と判断されたところでございます。

次に、北防波堤事業費の内訳についてであります。ケーソンの製作、据えつけなどを除いた残りの6億円につきましては、ケーソンを据えつけた後に施工する上部コンクリートや胸壁に係る費用となっております。

次に、全体事業費についてであります。先ほど申し上げました昨年11月の国の事業再評価において、全体事業費を含めて当該事業の継続が妥当と判断されたものであり、現段階で変更の有無は承知しておりません。

次に、小樽港との連携について、初めに、取り合わせ品の貨物量についてであります。取り合わせ品を含む国内定期航路に係る計画貨物量は、将来における北海道内の内貿ユニット貨物量から本港を利用する背後圏の貨物量を推計したものであり、その貨物量には苫小牧港など他港からの移動は見込んでおりません。

次に、国内定期航路の位置づけについてであります。交通政策審議会第60回港湾分科会において、本港の国内定期航路に関しましては、内貿ユニットロード機能を強化し、北海道日本海側における国内物流の活性化に寄与するものと説明されたところであります。また、掘り込み奥部につきましては、取扱貨物の動向により所要の措置を講ずる区域と説明されたところであります。

最後に、国内定期航路の誘致についてであります。管理組合といたしましては、国の基本方針に基づくとともに、小樽港との相互の連携を図りながら国内定期航路の誘致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。

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） 再々質問します。

昨年の速報値では、20隻中18隻がチップ船になっています。西1号岸壁です。第2回定例会においても、公共性の問題は取り上げました。そのときは、船舶の割合からチップ船の割合がほとんどであることを指摘しました。第3回定例会では、貨物量の割合が99.7%という事実を示しました。今回、改めて、速報値で99.8%の貨物であることを示し、公共性についてお伺いしましたが、それでも公共性を有しているという答弁でした。

これが100%ならば、公共性があるとは言えないはずですが、なぜ99.8%で公共性があり、100%ならないのか、わずか0.2%の違いです。2隻で2052トンです。公共性の理由は、不特定多数の船に利用されているからだと言います。管理組合では、2隻を多数と数えるのでしょうか、お答えください。

また、公共性の線引きはどのような数字をもって判断しているのか、明確にお答えください。

北防波堤の事業費についてです。

2022年度までの事業完了の時期が妥当と判断されたということでした。既に34億5400万円が事業費にかかっていますから、残りは71億4600万円ということになります。これを6年で割れば、年間約12

億円です。それがなぜ20億円ということになるのか、大いに疑問です。残りの6億円は、上部コンクリートと胸壁に係る費用だと答弁でした。新年度予算では、これらの工事で50メートル2億円の予算要求を立てています。これでは、150メートル分しか上部コンクリートと胸壁はつくれません。これらのことは、総事業費が膨れ上がっていることを示しています。

現時点で変更は承知していないという答弁が繰り返されているのですが、事業費が増額になるのではないですかとお聞きしました。聞き方を変えますけれども、現状の工事の進捗状況から見て、管理者として、総事業費が予定より上がらないと思いますか。知っている、知らないではなく、管理者の認識をお答えください。

第60回港湾分科会における内貿ユニットロードの説明についてですけれども、私が議事録を読んだ範囲では説明がなかったのではと思います。国交省のホームページの配付資料にも、その旨の記載が見当たりませんでした。このことは、港湾計画上、内貿ユニット機能の強化について優先順位が低いと考えますが、見解を示してください。

最後に、国内航路誘致は、小樽港との相互連携を図りながらという答弁でした。第3回定例会でも指摘したように、北海道全体の港湾貨物量が横ばいの状況で、ほかの港との競合が危惧されているところです。北海道には、道内の各港との連携と道内経済の活性化のためにも、各港湾の均衡ある発展を図っていく役割があります。

管理組合として、北海道には、道内の各港湾の発展のために貨物の競合が起きないように調整を図る役割があるという認識はありますか、お答えください。

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します。

初めに、北防波堤延伸工事に関し、まず、西1号岸壁の公共性についてであります。この岸壁は、不特定多数の船舶に利用していただくために公共埠頭として整備したものであり、利用隻数をもって公共性を判断しているものではありません。

次に、北防波堤に係る事業費についてであります。北防波堤の全体事業費につきましては、物価などさまざまな要因により変動が想定されるものであります。現段階で変更の有無は承知しておりません。

次に、内貿ユニットロード機能の強化についてであります。港湾計画における掘り込み奥部につきましては、取扱貨物の動向により所要の措置を講ずる区域と位置づけているところであります。

最後に、北海道の役割についてであります。管理組合といたしましては、北海道が策定した北海道の港湾振興ビジョンにおいて、道は港湾管理者などの各関係機関の連携が図られるよう適切な調整を行うなどと記載されていると承知しております。

以上でございます。（「議長、議事進行」と呼ぶ者あり）

○議長（八田盛茂君） 小貫元君。

○5番（小貫元君） 答弁は聞いたことと違うことを答えていますので、しっかり答えさせていただきたいと思います。

私は、知っているか、知らないかじゃなくて、管理者はどう思うかと。管理者の認識を、総事業費が上がるか、上がらないかという話で聞いたのであって、知っているか、知らないかと聞いたわけではありません。しっかり答えていただくようお願いいたします。

○議長（八田盛茂君） 副管理者、今のことについてどうでしょうか。（「答えたんじゃないのか」「知らないって答えたんですよ。私が聞いたのはどう思いますかと聞いたんですから、どう思うかということを書いてくれればよかったです」と呼ぶ者あり）

○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） 複数年にわたる工事の事業費につきましては物価などさまざまな要因により変動が想定されるものではあります。いずれにいたしましても、北防波堤全体事業費につきましては、国において事業の調整が行われておりますので、現段階では、管理組合といたしましては変更の有無は承知しておりません。

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、議案第1号乃至議案第4号について、否決を主張し、討論します。

新年度の北防波堤延伸工事は、今年度の約3倍の事業費を見込んでいます。しかし、質問で取り上げたように、恩恵を受ける西1号岸壁は、公共性があると言いますが、利用状況は利用船舶の90%がチップ船、貨物量の99.8%は木材チップという事実上の専用埠頭になっています。公共埠頭として整備したから、実態はどうであれ、公共性があるなどとの論議は成り立ちません。

しかも、全体事業費の進捗状況を見ても、予定事業費がより引き上がることが想定されるところです。しかし、事業費の見込みも、知らないの一言で済ませようとしており、これも問題です。ポートセールスなどを行い、別の船を入れようとしていると言うのなら、もっと別の貨物船が利用するようになってから工事をすればいい話です。母体の財政状況は好転していません。急ぐ必要のない工事にお金を出せば、その分、市民生活に回すお金が削られます。

工事の凍結を求め、討論といたします。

以上です。

○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。

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（八田盛茂君） 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。

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28年第1回定例会を閉会いたします。

午後3時41分閉会