

平成30年
第2回

石狩湾新港管理組合議会定例会会議録

第1号

平成30年8月9日（木曜日）

議事日程 第1号

8月9日午後1時55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号ないし第5号

出席議員（12人）

議 長	12番	千	葉	英	守	君
副 議 長	6番	濱	本		進	君
	1番	上	村		賢	君
	2番	花	田	和	彦	君
	3番	伊	藤	一	治	君
	4番	秋	元	智	憲	君
	5番	小	貫		元	君
	7番	浅	野	貴	博	君
	8番	川	澄	宗	之介	君
	9番	池	端	英	昭	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	本	多	弘	幸	君
副 管 理 者	白	井		俊	君
会 計 管 理 者	小	玉	俊	宏	君

総務部長	三	木	正	志	君
振興部長	時	田	恵	生	君
参事(総務担当)	佐	藤	竜	哉	君
参事(管理担当)	吉	田	卓	己	君
参事(企画振興担当)	富	木	浩	司	君
参事(計画担当)	小	松	周	二	君
参事(施設担当)	山	本	敏	之	君
出納室長	篠	原		聡	君

議世事務局職員出席者

事務局長(兼務)	佐	藤	竜	哉	君
書記(同)	楠	本	裕	幸	君
書記(同)	北	崎	孝	介	君

午後1時54分開会

1. 開 会

○議長(千葉英守君) ただいまより、本日招集されました平成30年第2回定例会を開会いたします。

午後1時55分開議

1. 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
伊	藤	一	治	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(佐藤竜哉君) 管理者から提出のありました議案は、報告第1号ないし第5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。

以上でございます。

○議長（千葉英守君） この際、ご報告いたします。

平成30年2月13日に決定した議員派遣について、お手元に配付のとおり、派遣議員の変更について、会議規則第96条第1項ただし書きの規定により、議長において変更いたしました。

また、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、ご報告を終わります。

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。

お諮りいたします。

今定例会の会期は、本日8月9日、1日間といたしたいと存じますが、これ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、会期は、本日、1日間と決定いたしました。

1. 日程第3、報告第1号ないし第5号

○議長（千葉英守君） 日程第3、報告第1号ないし第5号を議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者本多弘幸君。

1. 報告第1号ないし第5号の説明

○専任副管理者（本多弘幸君） ただいま議題となりました報告第1号ないし第5号につきましてご説明申し上げます。

お手元の議案をごらんください。

初めに、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申し上げます。

お手元の議題の（報告その1）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30年3月30日付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。

続きまして、報告第2号ないし第5号につきましてご説明申し上げます。

お手元の議案の（報告その2）をごらんください。

まず、報告第2号につきましては、平成30年第1回定例会におきまして議決をいただきました繰越明許費について、地方自治法施行令第146条第2項の規定により、報告するものでございます。

次に、報告第3号及び第4号につきましては、当管理組合が出捐及び出資しております一般財団法人石狩湾漁業操業安全基金協会など、2法人の経営状況につきまして、地方自治法第243条の3第2項の規定により、報告するものでございます。

次に、報告第5号の専決処分報告の件につきましてご説明申し上げます。

道路管理瑕疵による損害賠償の額について、地方自治法第180条第1項の規定により専決処分いたしましたので、同条第2項の規定により、報告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。

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。

内海英徳君。

○11番（内海英徳君） それでは、通告に従いまして、質問させていただきます。

農水産品の輸出促進に係る石狩湾新港の役割と今後の利用拡大についてということでお伺いをいたしたいと思います。

国では、平成32年をめどに、農林水産物・食品輸出額1兆円とする日本再興戦略を策定し、それをさらに1年前倒しする目標が掲げられております。また、道では、食の輸出拡大戦略により、北海道産食品の輸出拡大については、本年、1000億円を目指して取り組まれており、この取り組みの勢いを切れ目なく続けていくために、目標水準として、5年後の平成35年までに食品輸出額1500億円を目指し、新たな輸出戦略の検討が進められていると承知しているところであります。

道内の良質な農水産品の輸出を促進する上で、貿易のかなめとなる港湾の整備が重要な施策の一つであると考えます。そのような中、平成29年には、石狩湾新港を含めた道内6港が連携し策定した、農水産物輸出促進計画が全国で初めて国土交通省から認定をされ、この計画で石狩湾新港が輸出拠点港湾として位置づけられており、輸出の拡大に向けた環境整備を進めていくことにより、道の掲げる輸出戦略の目標達成に向けて寄与していくものと期待しているところでございます。

それらに関連して、本道における石狩湾新港の役割などについて伺ってまいります。

最初に、石狩湾新港で取り扱った平成29年の貨物量の状況についてお伺いをいたします。

次に、農水産品の輸出につきましては、主にコンテナが使用されておりますけれども、石狩湾新港において取り扱う貨物のうち、農水産物の輸出に係るコンテナの取扱貨物量について、平成29年の実績、取扱貨物量に占める割合及び近年における傾向についてお伺いをいたしたいと思います。

次に、農水産品の輸出等における港湾の利活用についてであります。石狩湾新港は、札幌圏を背後に擁する地理的優位性を持ちながら、それを十分に生かし切れていない部分があるというふうに思われます。港湾のさらなる利用促進に向けては、港湾機能を充実させることはもちろん、石狩湾新港の活用メリットなど、認知度を高めるためのポートセールスなどが不可欠と思われませんが、まだまだ十分とは言えません。

道の施策を後押しする農水産品の輸出促進に向けてどのように取り組むお考えか、お伺いをいたします。

最後に、トラックドライバー不足や労働規制の強化を背景として、海上輸送の重要性が高まっております。特に、石狩湾新港は、地理的優位性や背後地域に高いポテンシャルを有しており、これまで、日本海側の国際貿易港として、農水産品の輸出のほかにも再生リサイクル品の輸出拠点となっており、さらには、道内のエネルギー供給拠点としての役割などが増してきており、こうした特性を生かしながら社会的なニーズに対応した施策展開が必要と考えます。

石狩湾新港のさらなる発展に向けて、港湾管理者としてどのように取り組むお考えか、お伺いをいたします。

以上、再質問を留保して、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） 内海議員のご質問にお答えをいたします。

農水産品の輸出促進に係る石狩湾新港の役割と今後の利用拡大に関し、本港のさらなる発展に向けた取り組みについてであります。本港は、本道の日本海側を代表する国際貿易港として着実に成長してきているところであり、また、北海道全域のエネルギー供給拠点としての機能も高まってきていると認識をいたしております。

私といたしましては、今後も、必要な港湾機能の充実に努めることはもとより、今年度は、これまでの道内外でのポートセールスに加え、北海道や日本貿易振興機構などと連携を図りながら、海外で開催される道産品の商談会や展示会などを活用し、本港が持つポテンシャルや優位性をPRしてまいりたいと考えているところであります。

また、国の働き方改革による長時間労働の是正の観点から、札幌圏に位置する本港の活用により陸上輸送時間の短縮が図られることは、ドライバーの負担軽減や輸送コストの削減、さらには環境負荷の低減に結びつくものと考えているところであります。

こうした効率的な輸送形態への転換は、道内企業の競争力の強化につながり、ひいては北海道経済の活性化に寄与するものと考えておりますことから、引き続き、社会的ニーズを的確に捉え、本港のさらなる利用拡大に向けて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29年の取扱貨物量などについては、専任副管理者から答弁させていただきます。

以上であります。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者本多弘幸君。

○専任副管理者（本多弘幸君） 農水産品の輸出促進に係る石狩湾新港の役割と今後の利用拡大に関し、本港の平成29年の取扱貨物量についてであります。全体の取扱貨物量は、速報値によりますと、前年と比べて2.9%増の約613万トンとなり、過去最高を更新したところでございます。

主な取扱品目につきましては、輸入ではLNGや木材チップなどが約309万トン、輸出では金属くずや古紙、廃プラスチックなどの再利用資材などが約35万トン、移入では灯油、軽油、ガソリンなどの石油製品や建設用骨材の砂利・砂などが約238万トン、移出ではLNGや石油製品などが約31万トンとなっているところでございます。

次に、本港における農水産品の輸出についてであります。平成29年にコンテナで輸出された貨物は約17万トンであり、そのうち、農水産品は約2万トンで、輸出貨物全体に占める割合は12%となっているところでございます。水産品の輸出につきましては約1万7000トンで、ホタテやサケを中心とした魚介類などが取り扱われており、農産品につきましては、米が442トン、野菜、果物が2100トン、畜産品につきましては176トンとなっているところでございます。

次に、近年の傾向についてであります。本港における輸出の主力品目となっておりますホタテやサケにつきましては、平成25年末にオホーツク海側で発生した爆弾低気圧の被害によりホタテの減産

が続いたことに加え、近年の全道的な秋サケ漁獲量の落ち込みにより、平成25年をピークに水産品の取扱量が減少していましたが、平成29年は、ホタテやサケ以外の魚種の取り扱いが増加しており、水産品全体では前年の取扱量を上回ったところでございます。

また、韓国、ロシア向けの野菜や、香港、ベトナム向けの畜産品の取扱量が平成29年から急増しており、農水産品全体では、前年と比べ、貨物量で約3000トンの増、割合では16%の増となっているところでございます。

最後に、本港の農水産品の輸出促進に向けた取り組みについてであります。まず、港湾施設の整備につきましては、平成27年度からコンテナヤードの整備を進めているほか、今年度から2基目のガントリークレーン整備に着手するなど、コンテナの増加に円滑に対応できるよう港湾機能の強化に努めているところでございます。

また、本港では、農水産物の輸出促進に向けた施設整備に対する国の支援制度を活用して、今年度から、冷凍・冷蔵コンテナの電源供給設備の増設や小口貨物積替円滑化支援施設の整備を平成31年度の完成を目途に進めているところでございます。

また、ポートセールスにつきましては、議員のご指摘のとおり、本港の優位性を発信し、認知度を高める上で大変重要な活動と考えており、道内においては、地域商社などの輸出関連企業をはじめ、水産品などを取り扱う道北の港湾関係者や漁業協同組合などに対し、本港の利用を働きかけているほか、首都圏においては、石狩湾新港ポートセールス会や石狩湾新港外貿貨物利用促進協議会と連携して、毎年、船会社や商社、荷主企業などを対象に本港の説明会や農水産品輸出促進セミナーを開催するなど、継続的なPR活動を実施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、なお一層のポートセールス活動を展開し、本港の輸出促進に努めてまいりたいと考えているところでございます。

以上です。

○議長（千葉英守君） 内海英徳君。

○11番（内海英徳君） それぞれ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ます。

米の輸出に関してでありますけれども、ことしの5月に石狩湾新港地域に立地する精米工場とくん蒸倉庫が中国への精米輸出に対応した新たな指定登録施設の認可をされたところであり、今後の道産米の輸出に弾みがつくと思われま。また、石狩管内の工場で加工された菓子類などは、来道外国人に好評であり、評価の高い北海道ブランドとして、石狩湾新港を通じて輸出され、近年、増加傾向にあります。石狩湾新港における農水産品の輸出拡大に向けて、冷凍・冷蔵コンテナ用の電源設備など、港湾機能を高めるための整備が進められておりますが、こうした新たな動向に的確に対応するためにも環境整備を一層加速させることが重要と考えられます。

また、石狩湾新港のさらなる発展には、農水産品の輸出に向けた小口の集荷も重要でありますけれども、後背地の工業団地には、冷凍・冷蔵倉庫や食品の製造・加工工場が連なっており、そうした機能を活用して農水産品に付加価値をつけることなど、今後の産業育成などが大切であるというふうを考えます。

石狩湾新港地域は、港湾管理者と後背の工業団地、関係自治体などが相互に補完、連携し合って、施設整備や企業誘致をする中で成長してきたところでありますから、今後も各関係者が連携を強めていただき、石狩湾新港の利用促進の取り組みがさらに大きく展開されるよう強く求めて、私の質問を終わります。

○議長（千葉英守君） 内海英徳君の質問は終了いたしました。

次に、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、石狩湾新港の建設に関して質問します。

国土交通省の統計年報によれば、1965年の北海道の港湾取扱貨物量4740万トンから、1970年には7535万トンに増加します。北海道の港湾貨物が増えていく中、1970年第3期北海道総合計画において、主要港湾の整備拡充を積極的に推進するとともに、新たに大規模港湾の建設を図るものとする、石狩湾沿岸に流通港湾の整備を図るとの閣議決定により、石狩湾新港地域に港を建設することが加速化されます。さらに、第3期北海道総合計画で、石狩湾新港と同時に、苫小牧東部地区に大規模工業基地開発のための大規模な港湾の建設を推進すると苫小牧東部の開発も位置づけられました。このことによって、小樽港は国主導の大型港湾整備に挟まれることになりました。

1970年6月2日、当時の稲垣小樽市長が、石狩湾新港の建設について、北海道の考えを了とすることを報告するため、小樽市議会の議員協議会が開かれました。報告の中で、稲垣市長は、石狩湾新港は銭函副港の構想が時の推移により次第に変化し、これが拡大されたものと述べ、1961年9月に小樽港の補完港として港をつくることを構想した経過を説明しています。

高橋知事は、この銭函副港の構想が拡大され、石狩湾新港の建設になったとの認識をお持ちでしょうか。

この協議会の中で、町村知事からの提案について、稲垣市長は、石狩町の地域を湾岸線に沿っておよそ5キロメートル、約850ヘクタールを小樽市に編入する、その地域にまたがって港湾を建設する、道も管理者として費用負担に応ずる、小樽港の整備を優先して共存共栄の補完港としての役目を果たさせるというものであると説明し、さらに、質問に答えて、本港と新港の関連は小樽港の整備が先行するということであると述べました。

知事は、小樽港の整備を優先する約束が果たされていると考えていますか、もしくは、そもそもそんな約束はないという考えですか、お答えください。

こうして、バルキーな貨物は新港にとして、1985年には、小樽港1309万トン、新港1028万トンと推定されるから貨物が競合することはないと計画をつくり、石狩町の区域の一部を小樽市に編入し、石狩湾新港が建設されました。しかし、石狩湾新港より小樽港の一般貨物が多くなる推計貨物量が絵に描いた餅であることは明らかでした。石狩湾新港は、建設当初から、札幌一極集中を押し進めるためにつくられてきた港です。

1973年の小樽市議会石狩湾新港特別委員会では、議員から、石狩湾新港地域工業用地等土地利用計画調査報告書において、新港地域と札幌との関係を、「交通輸送におけるものは、広域、地域を問わず、海、陸の結節点であり、札幌の存在がその始点、終点の重要度を与えている。したがって、新港

地域は、札幌圏の特殊なサブコアを持つ地域と」表現していることについて、札幌市の存在がその始点、終点の重要度を与えるという表現は、まさに石狩湾新港の性格を明らかにしたものであると指摘されていました。

高橋知事は、札幌のために道民、小樽や石狩の市民の税金を使って建設した港が石狩湾新港との認識をお持ちですか、お答えください。

この札幌のための港への位置づけは、港湾計画改訂を重ねるごとに強くなっていきました。1972年の石狩湾新港港湾計画では、港湾の性格について、「大量ばら荷貨物の増大傾向に対応するとともに、港湾背後に立地誘導せしめる消費財を主体とした都市型工業等の原材料、製品の海上輸送に対処するものとする」と位置づけています。この表現が、1988年の港湾計画改訂で、「道央地域を背後圏とする流通拠点として」となり、1997年の港湾計画改訂では、「札幌都市圏を中心とした地域の日本海側に位置する流通拠点港湾として」と変化し、ついに、2015年の港湾計画改訂で、「札幌圏を背後に擁した北海道日本海側を代表する国際貿易港」と位置づけられました。

その一方で、現在の港湾計画改訂によって、基本方針から「小樽港との機能分担」がなくなりました。小樽港との機能分担は、1972年に、札幌圏において、今後大幅な増加が見込まれる流通貨物の需要に対応した港湾施設を小樽港との適切な機能分担を図り得るよう整備することが基本方針と、石狩湾新港の建設を始めたのです。ほかの方針とは別格に、港湾整備の柱として位置づけられていました。

これが、1988年には、数ある方針項目の一つとして、「小樽港との機能分担を図りつつ」となり、2015年には方針から外され、情勢部分に移動し、「本港及び小樽港がそれぞれの特性を生かしつつ連携」と、「機能分担」が消えました。

新港建設当初、この機能分担という言葉で市民の不安に対して説明してきたのです。位置づけの差はあれど、歴代の管理者である堂垣内知事、横路知事、堀知事が港湾計画のときに機能分担を盛り込んでいたにもかかわらず、高橋知事は機能分担を投げ捨てたと理解してよろしいでしょうか、お答えください。

そもそも、機能分担が可能であるかという問題です。

1964年、小樽港の取扱貨物は525万トンでした。1970年、小樽港のフェリー貨物を除く一般取扱貨物は383万トンと減少、さらに、苫小牧港の東地区に第一船が入港した1980年には277万トン、石狩湾新港に第一船が入港した1982年には約248万トンと、年々減少してきました。当時、小樽港と苫小牧港の機能分担すらできていない状況でした。

このことを受けて、1972年の北海道議会第1回定例会で、堂垣内尚弘知事は、「小樽港は、石炭の現状もあり、取扱量が減少しており、苫小牧港の影響をある程度受けている」との認識を示し、「小樽港の近代的な整備を急ぎまして適正な調整をすべきものと考えております」と答弁しました。

知事は、過去の機能分担は機能してきたとお考えでしょうか、理由も含めてお答えください。

また、今後はどのように機能分担を図っていくおつもりか、お答えください。

この間、那覇港や金沢港を視察してきました。本州の主な港湾と北海道の港湾で異なるところは、主要港湾が幾つもあるということです。その一つ一つが我先にと過大な目標値を掲げて港湾の開発競争を行えば、近代化が進む一方で北海道全体の経済が成長しなくては、貨物の奪い合いになり、港湾

施設に投じた税金が無駄になっていきます。これは、小樽港と石狩湾新港だけの問題ではありません。

北海道全体の港湾貨物が伸び悩んでいるように、北海道の産業経済こそ問題だと考えませんか、お答えください。

小樽港と石狩湾新港の機能分担ではなく、全道の港湾全体の機能分担が必要なのです。このことに対する管理者の見解をお聞かせください。

石狩湾新港は、水深の浅い砂地に無理やりつくった港です。多額の税金がつき込まれてきました。その結果、小樽港の貨物を奪い、取扱量を伸ばしてきました。

1972年から石狩湾新港につぎ込んだ整備事業費は幾らになるのか、直轄、補助、起債を含めて示してください。

同時に、それに見合う経済効果を具体的数字で示してください。

その経済効果と事業費、他港への影響を知事はどのように考えているのか、お考えをお示してください。

石狩湾新港地域で操業している企業のうち、石狩湾新港から海上輸送を行っている企業は何社で、全体に占める割合はどのくらいか、そのことに対する見解も含めてお答えください。

次に、来年度予算要求案のうち、東地区の水深12メートル岸壁と埠頭用地の整備について質問します。

現状での輸出前の荷さばき地等の利用状況について説明してください。

港湾計画では、東地区以外の埠頭から金属くずを東地区に集約する計画でしたが、港湾計画改訂後、移動した貨物量を示してください。

石狩湾新港の岸壁等係留施設の延長は5036メートル、護岸の延長は5917メートルで、護岸に対して係留施設は9割ほどしかありません。一方、小樽港は、係留施設が1万3777メートル、護岸が6177メートルと、護岸に対して係留施設が2倍になります。この非効率的な港湾設計を見直さないで新たに埠頭用地をつくれれば、船がとめられないところがふえるだけです。

港湾施設の延長に対して係留施設が少ない非効率的な港湾設計となっていることについて見解を示してください。

港湾計画における東地区の金属くずの計画貨物量は14万3000トンであり、2017年の速報値は17万5759トンと上回りました。東地区からの金属輸出において、2015年に1隻当たり積載量が最大となる2万3715トンを積んだ船が係留した日数は13日でした。仮に1カ月2万トンの輸出を行えば、1年間の輸出は24万トンです。同時に、船が接岸しなくても、計画値を大きく上回ります。もともと、1972年の港湾計画では木材岸壁の延長線上に栈橋を設ける予定でした。大型化に対応するのなら、東地区の護岸の岸壁化や栈橋の設置も考えられたのではないのでしょうか。

新たな岸壁を造成した場合、大型船が出港するときには、一度、後退の上、回転して出港していきます。それを今回提案された泊地しゅんせつの範囲で行います。もともと砂の影響を受けやすい地区が東地区です。毎年しゅんせつを続けているほか、東防波堤付近の水深はほかと比べて浅くなっています。安全に出港するには、埠頭用地の建設によって泊地が砂で埋まることがあってはなりません。

東地区の護岸の岸壁化や物揚場の水深を確保し、岸壁化したほうが船の出港が容易だと考えます

が、見解を示してください。

次に、北防波堤の延伸工事についてです。

国の予算配分額が示されました。20億円の要求に対して6億6380万円の配分で、要求額の33%にすぎず、事業内容は、地盤改良36メートルです。毎度のことですが、これを実施しても、計画400メートルのうち、地盤改良198メートル、ケーソン据付50メートル、上部工25メートルにしかありません。

昨年の第3回定例会で、2022年までに完了させるには単年度負担がふえることになるのではとの質問に、北防波堤の残事業費は約81億円と答弁されています。それならば、今年度の配分額である6億6380万円を差し引くと約74億円になります。残り74億円以上かかることはないと確認してよいか、確認できないのなら、現時点での残事業費を示してください。

昨年の速報値に基づく西1号岸壁の利用状況は、チップ船が17隻、木材チップの貨物量は124万トン、その他が46隻、1万5000トンです。その他46隻のうち、40隻がLNG発電所や風力発電の機材であり、一時的なものです。しかも、本来は、樽川埠頭で扱う計画を荷さばき地があいているものだから西1号岸壁を利用したにすぎません。それでも、取扱貨物量に占める木材チップは98.8%になります。

昨年の第1回定例会において、水産品を取り扱う船が西1号岸壁を使用する利点について質問したところ、利点はないとのことでした。そして、この船の荷役に影響もありませんでした。

水産品を取り扱うサイズの船が波の影響もなく荷役できるのでしたら、荷役に必要な静穏度は確保できていると考えませんか、お答えください。

北防波堤工事が進まなくても荷役作業が順調なのに、来年度はさらに多額の要求を行います。毎年、直轄事業で7億円程度の配分が約31億円要求する内容です。今までは、年間施工量などを勘案し、必要な額を要望しているとの答弁で、単年度の工事可能量を踏まえて予算要求してきたと述べていました。

それがどういう理由で、今回、10億円上積みした工事を施工することが可能になったのでしょうか、説明してください。

次に、ガントリークレーンの増設についてですが、1定での答弁では、将来における外貿コンテナ航路の増加による2隻同時荷役への対応を理由に挙げています。現時点で、2隻同時荷役の対応が急がれている実例を示してください。

ガントリークレーンの故障による停止を回避するためのもう一つの理由です。その理由で増設できるのであれば、どの港湾だって増設を望みます。しかし、ガントリークレーンのみの収支では、黒字になることはありません。税金投入が必要だからこそ、増設には慎重になっているのです。現に、小樽港のガントリークレーンが故障し、コンテナ船を新港で扱っています。それでも、増設や新設までは財政負担を踏まえれば実施できないでいます。

石狩湾新港では、停止を回避するために、多額の保守費用を毎年かけているのではないですか、お答えください。

既設のガントリークレーンの収支における歳出では、例年、1億2000万円や1億3000万円程度でし

たが、昨年度は7800万円と例年より大幅に減額になっています。歳出が減額された理由について説明してください。

ガントリークレーンの増設の根拠となっている港湾計画の目標貨物量が小樽港の貨物を奪うことが前提になっていることについて、専任副管理者は、将来に向けて両港が発展するよう取り組んでいくと述べました。具体的にどのように取り組んでいくのか、わかるように説明してください。

最後に、報告第4号、石狩湾新港サービス株式会社の経営状況について質問します。

石狩湾新港サービスは、管理組合が過半数の株式を保有しています。報告によりますと、売上総利益が7539万円、販管費が8885万円で、営業損失が1346万円となりました。

1994年、会社設立時の管理組合の株式保有率は64.8%でした。現在は52.6%ということです。保有率が減った理由について説明してください。

ここ10年の傾向を見ますと、売上総利益が4972万円から1億593万円の間に、平均7798万円ですから、ほぼ前年並みです。一方、ここ10年の販管費は5815万円から約3000万円増額しています。この理由を説明してください。

昨年度の特別利益が2000万円計上されています。昨年度もあわせて、5年間の特別利益の内容と生じた理由も含めて示してください。

関連して、特別損失についても、同様に5年間の内容と生じた理由を説明してください。

2011年の損益計算書は、内訳も含めて記載がありました。確かに、会社計算規則上、現在示されている項目に区分することとあります。細分化については、できる規定となっています。

例えば、マリンウェーブ小樽の経営状況について、小樽市議会への報告の場合は、損益計算書は、今回、管理組合議会で報告のあった項目ですが、事業報告書、貸借対照表、売上内訳、経費内訳、株主資本等変動計算書、個別注記表、事業計画となっています。

総務省の第三セクター等の経営健全化等に関する指針に照らしても、報告内容を改善することを求めます。お答えください。

以上、再質問を留保して、質問を終わります。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者本多弘幸君。

○専任副管理者（本多弘幸君） 小貫議員の質問にお答えします。

初めに、石狩湾新港の建設に関し、まず、建設に至った経緯についてであります。小樽市では、銭函副港の構想実現に向け、昭和34年から関係機関にその必要性を唱えており、昭和42年に銭函副港建設促進期成会が設立され、港湾建設の要望が進められていたところでございます。また、当時の石狩町では、明治初期から石狩川河口に港湾を建設する構想があり、昭和42年に石狩新港湾建設促進期成会が設立され、港湾建設の要望が進められていたところでございます。最終的には、国や北海道が港湾建設の可能性を調査した結果、現在の位置に建設することが決定されたものでありますが、銭函副港の構想が今日の石狩湾新港建設の先導的役割を果たしたものと承知しているところでございます。

次に、本港と小樽港の整備についてであります。当時の小樽市の議員協議会において、理事者から、本港の建設に関する報告があり、その中で、本港と小樽港の整備に当たっては小樽港の整備が先

行する旨の発言があったことは聞いておりますが、管理組合といたしましては、本港以外の整備や優先度につきましては承知していないところでございます。

次に、本港の建設に対する認識についてであります。本港は、道内の基幹産業を支える日本海側の物流拠点としてその役割を期待されており、また、札幌圏のみならず、道内全域へのエネルギー供給拠点としての機能も高まっているところでございます。

本港の機能強化は、本道の国際競争力の向上を図り、活力ある地域として持続的に発展する上で極めて重要なものであり、さらに、耐震強化岸壁を活用した太平洋側港湾との相互補完機能の確保など、今後とも本港が本道経済の発展や安全・安心な地域の創出に寄与していくものと考えているところでございます。

次に、小樽港との関係についてであります。平成27年7月の港湾計画は、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配慮するものという港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令第4条の2の規定に沿って改訂を行ったところであり、両港がそれぞれの特性を生かしつつ、相互に連携し、日本海側物流の効率化を図ることを目指しているものでございます。

次に、小樽港との機能分担についてであります。本港と小樽港は、相互に補完し合い、お互いの港湾がその機能を十分に発揮できるようこれまでも取り組んできたところであり、既に小樽港が有している穀物専用の荷役機械やフェリーの係留施設など、既存の施設を活用する貨物などにつきましてはその役割を分担してきたもの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、隣接する小樽港との関係におきまして、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考えているところでございます。

次に、道内の港湾貨物と経済情勢についてであります。本年3月に道が策定した北海道交通政策総合指針の中で、本道においては、人口減少や高齢化の進行により、生産、消費の減少、物流の輸送量の減少などが懸念されるとしているところでございます。また、本道は、首都圏などの経済拠点や大消費地から離れており、広大な地域に都市が分散する広域分散型社会を形成するなど、他都府県と比べ、人の移動や物の輸送に時間やコストを要し、住民生活や産業活動に影響を及ぼしていることから、円滑に輸送できる交通ネットワークの形成などが求められているところでございます。

管理組合といたしましては、道内経済を支える物流の課題解決に向け、必要な港湾機能の充実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、全道港湾の機能分担についてであります。周辺の港湾との機能分担につきましては、各港湾管理者が港湾計画の中で配慮すべきものと考えているところでございます。

次に、これまでの整備事業費などについてであります。昭和47年からの事業費は、直轄、補助、起債事業を合わせて約2390億円となっているところでございます。これまでの港湾整備に対する経済効果を具体的な数字でお示しすることはできませんが、日本海側の物流拠点として本港の取扱貨物量は着実に増加しており、また、本道全体への多様なエネルギー供給拠点としての役割を果たしているところでございます。

他港への影響につきましては、耐震強化岸壁の整備や港湾機能の充実により、大規模災害発生時な

どにおける補完機能を果たすことが可能になったと考えているところでございます。

次に、新港地域内の操業企業のうち、本港を利用する企業の割合などについてであります。港湾統計などの資料からは正確な企業数を把握することはできませんが、平成30年6月末現在の操業企業626社のうち、約70社が本港を利用していると想定され、その割合は約11%と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、利用が見込まれる企業に対し、本港のPRを行うなど、新たな利用を働きかけてまいりたいと考えているところでございます。

次に、東地区の埠頭建設に関し、まず、輸出貨物に係る荷さばき地等の利用状況についてであります。東地区は、主に金属くずの輸出前の蔵置や船舶への積み込み時の作業スペースなどに利用されているところであり、東1号及び東2号野積場は、年間を通して専用使用を許可し、それ以外は必要な面積に応じて月ごとに使用を許可しているところでございます。

次に、東地区へ移動した金属くずの貨物量についてであります。平成27年7月に改訂した港湾計画では、東地区の新たな埠頭用地の整備後に集約することとしていることから、現時点で移動した金属くずはないところでございます。

次に、係留施設と護岸の割合に対する見解についてであります。係留施設は船舶が離着岸する施設であり、護岸は背後の地盤を被覆する施設でありますことから、その機能は異なるものであると考えているところでございます。

係留施設の配置につきましては、静穏な位置に設けることや、隣接する水域の利用状況、さらには、背後の土地利用などについて配慮することが必要であると考えていることから、係留施設と護岸の延長の割合によって港湾の施設配置の効率性を判断することは難しいものと考えているところでございます。

次に、船舶の大型化に対する施設整備についてであります。金属くずの荷役は、トレーラーにより荷さばき地へ運ばれた金属くずをクレーンを使用して船舶へ積み込む作業となることから、岸壁の背後に十分な広さの荷さばき地が必要であると考えているところでございます。東地区の護岸の岸壁化や棧橋の設置につきましては、既に埠頭内の用地が野積場として利用されているなど、荷さばき地の確保ができないことから、現状の施設配置が適当であると考えているところでございます。

次に、東地区の護岸などの岸壁化についてであります。東地区の護岸の岸壁化につきましては、護岸前面の静穏に対する課題や、船舶が港口から入港した直後に旋回が必要となることから、船舶の入出港は困難であると考えているところでございます。

また、物揚場の岸壁化につきましても、船舶の回頭に必要な泊地を十分に確保することが難しいことから、船舶の入出港は困難であると考えているところでございます。

次に、北防波堤の延伸工事に関し、まず、残事業費についてであります。残事業費につきましては、物価の変動、地盤条件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。現時点で全体事業費の変更は国から示されておりませんが、再評価を実施する際などに国が適切に見直すものと考えているところでございます。

次に、西1号岸壁の静穏度についてであります。港湾の施設の技術上の基準を定める省令に基づ

く告示によりますと、原則として、年間を通じて97.5%以上の荷役を可能とする静穏度が確保されることと定められておりますが、西1号岸壁につきましては、この基準を満足していない状況となっているところでございます。

次に、事業費の増額要求についてであります。平成31年度につきましては、過年度工事により地盤改良が先行し、工事着手後、直ちにケーソンの施工が可能となったことから、早期完成に向けて事業の促進を図りたいと考えているところでございます。

次に、ガントリークレーンの増設に関し、まず、コンテナ船の2隻同時荷役への対応についてであります。現在の本港における外貿定期コンテナ航路は、火曜日に1便、金曜日に1便の週2便であります。荒天のほか、さまざまな要因により入港日が重なる可能性がある場合において、本港ではコンテナ船の2隻同時荷役ができないことから、後で入港する予定のコンテナ船がやむを得ず海上で時間調整を行うことがあり、本港を利用する荷主企業や船舶代理店などから2隻同時荷役体制の確保を強く要請されているところでございます。

次に、ガントリークレーンの保守についてであります。ガントリークレーンの故障による長期にわたる荷役停止を回避するため、計画的な修繕や、国が定めたクレーン等安全規則に基づき、作業開始前の点検や定期的な検査を実施するなど、必要な保守点検を行っているところでございます。

次に、既設クレーンの歳出の減額理由についてであります。平成28年度に既設ガントリークレーン本体の起債償還を終えたことから、公債費が減少したことによるものでございます。

次に、両港の発展に向けた取り組みについてであります。これまでも、本港と小樽港は相互に補完し合い、共存共栄を図るという考えのもとで本港の整備を進めており、大型船の入港時におけるひき船の相互応援や荷役機械の臨時的な使用などで連携を図ってきているところでございます。今後とも、北海道、小樽市、石狩市及び管理組合で構成される石狩湾新港の運営に関する会議などを活用し、社会経済情勢の変化を踏まえ、お互いの港湾がその機能を十分に発揮できるよう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、報告第4号、石狩湾新港サービス株式会社の経営状況に関し、まず、株式の保有率についてであります。石狩湾新港サービス株式会社の設立時においては、発行済み株式数は4320株であり、そのうち管理組合は2800株を保有し、保有率は64.8%となっていたところでございます。その後、平成14年度に石狩共同港運株式会社と合併した際に1000株が増資され、現在の発行済み株式数である5320株となり、保有率は52.6%になったところでございます。

次に、販管費及び一般管理費の推移についてであります。平成20年度と比較し、29年度が増額となった主な理由につきましては、港湾サービス業務の増加に対応するために社員を増員したことなどによる人件費や、車両や事務機器の賃借料、事務用消耗品費、支払手数料などが増となったことによるものでございます。

次に、特別利益の内容と生じた理由についてであります。特別利益には、本来の営業活動以外で臨時的に発生した収益を計上することとなっており、平成25年度は車両の売却益で約1万円、26年度は積み立て保険金の解約金約378万円と修繕引当金の戻入で約853万円、27年度及び28年度は修繕引当金の戻入でそれぞれ約416万円及び約898万円、29年度は船舶の売却益約1500万円と修繕引当金の戻入

で約506万円となっているところでございます。

次に、特別損失の内容と生じた理由についてであります。特別損失には、本来の営業活動以外で臨時的に発生した費用を計上することとなっており、平成25年度は退職金で約842万円、26年度は退職金1410万円と事務機器の除却損で約11万円、27年度は退職金で約1144万円、28年度は車両の除却損で約3万円となっているところでございます。

なお、平成29年度は特別損失が生じていないところでございます。

最後に、議会への報告内容の改善についてであります。議会への経営状況を説明する書類につきましては、地方自治法施行令第173条の規定により、当該法人の毎事業年度の事業の計画及び決算に関する書類と定められているところでございます。

今後は、よりわかりやすい説明を行い、理解を得るために、第三セクター等の経営健全化等に関する指針に基づき、石狩湾新港サービス株式会社と調整の上、経営状況等の報告について工夫してまいりたいと考えているところでございます。

以上です。

○議長（千葉英守君） 小貫元君。

○5番（小貫元君） 再質問します。

私は、質問の中で、一生懸命、知事は、知事に、知事にとアピールをしたのですけれども、なかなか答えてくれません。内海議員には一生懸命答えてくれたのですけれども、寂しくて仕方ありません。

それでは、質問に入ります。

最初に、石狩湾新港の建設についての項目からです。

小樽港の整備を優先させることについてです。

答弁では、副管理者は承知していないと述べました。質問で取り上げたように、町村知事からの提案について、小樽市議会で当時の市長が報告しているのです。町村知事から、本質問で紹介したような提案がなかったのでしょうか、お答えください。

小樽港との機能分担についてです。

省令に書いてあるとの答弁でしたけれども、明確に機能分担を図るとは答えていただけませんでした。小樽港との機能分担は生きていると考えていいのでしょうか、明確にお答えください。

機能分担が機能しているのかという問題です。

何のために機能分担を行うかについては、片方の港湾の整備が急がれ、片方の港湾の整備が滞ることによって貨物が移動することを避けるためです。ところが、石狩湾新港の港湾計画は、第1回定例会で質問したように、コンテナ貨物について小樽港や苫小牧港の貨物を奪う前提の目標値となっています。

管理組合の主張する機能分担とは、周辺の港湾から貨物を移動させることではないと言い切れませんか、お答えください。

本質問で紹介したように、堂垣内知事が、小樽港と苫小牧港との関係について、小樽港の近代的な整備を急いで適正な調整を行うと答弁したように、北海道が調整する役割を果たすべきだと考えませんか、お答えください。

次に、東地区の埠頭用地についてです。

護岸の岸壁化について、入港した直後に旋回が必要になる、こういう答弁でした。旋回しなくても接岸は可能ではないでしょうか。東地区は、毎年、しゅんせつをしてきました。埠頭用地の建設によって漂砂に影響がないと言える根拠があるのでしょうか。

次に、北防波堤の延伸工事についてです。

残事業費について、国から示されていないとの答弁でした。国土交通省北海道開発局のホームページによると、2022年度完成予定で、2019年度から2022年度に単年度27億円、108億円と公表されているが、全体事業費は変更されているのではないのでしょうか、お答えください。

静穏度について、基準を満たしていないのは承知しているんです。質問しているのは、荷役に必要な静穏度が確保されていると思わないですかと聞いているので、聞いていることに答えてください。

次に、ガントリークレーンの増設についてです。

2隻同時荷役が急がれている実例を示してくださいと質問しているので、もっと具体的に実例を示してください。火曜日と金曜日の週2便体制でなぜ同時荷役が必要なのか、なぜ週2便でコンテナ船が海上で時間調整を行うことが生まれるのか、わかるように説明してください。

最後に、石狩湾新港サービス株式会社の経営状況についてです。

特別損失で退職金が上げられていますけれども、退職金は引当金として販管費に計上しているのではないのでしょうか。それが特別損失として3カ年も続いた理由は何でしょうか。

以上です。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者本多弘幸君。

○専任副管理者（本多弘幸君） 小貫議員の再質問にお答えします。

初めに、石狩湾新港の建設に関し、まず、小樽港の整備についてであります。管理組合といたしましては、当時の小樽市の議員協議会において、道知事からの提案として、小樽港の整備を優先するとした報告が市長からあったことは承知しているところでございます。

次に、小樽港との関係についてであります。平成27年7月の港湾計画は、省令の趣旨にのっとり、周辺港湾である小樽港との機能分担等に考慮し、改訂したところでございます。

管理組合といたしましては、隣接する小樽港とそれぞれの特性を生かしつつ連携し、お互いの港湾がその機能を十分に発揮できるようにこれからも取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

次に、港湾計画の目標値についてであります。コンテナ貨物量推計の考え方は、他港からの貨物の移動を想定したものではありませんが、本港の利便性向上や輸送の効率化が図られることにより、今後、本港で取り扱いが見込まれる地域を背後圏域と想定し、貨物量を推計したところでございます。

次に、北海道の役割についてであります。北海道交通政策総合指針の中で道内各港湾の特色に応じた取り組みの方向性が示されており、この指針の推進に当たっての北海道の役割として、多様な主体の連携協力体制の構築に向けた積極的な関わりや、地域や事業者の取り組みに関する調整・補完機能の発揮などが記載されていると承知しているところでございます。

次に、東地区の埠頭建設に関し、まず、船舶の入港についてであります。大型船が効率的に係留

等を行うためには、岸壁前面のより近い場所で船舶の向きを変える、いわゆる回頭作業を行うための十分な広さの泊地の確保が必要であると考えているところです。

東地区の護岸を岸壁化した場合には、護岸前面の泊地内で回頭作業をするため、入港した直後に左へ大きく旋回する必要があると考えているところでございます。入港した直後に左へ旋回しない場合は、回頭作業を護岸前面から離れた場所で行うこととなるため、非効率な入港となると考えているところでございます。

次に、漂砂の影響についてであります。これまで、港湾内への砂の移動をできるだけ少なくするため、防砂堤等を整備してきたところであり、東地区に新たに計画した埠頭用地はそれら外郭施設に囲まれる水域であることから、砂の流れに与える影響は軽微であると考えているところでございます。

次に、北防波堤の延伸工事に関し、まず、残事業費についてであります。国土交通省北海道開発局のホームページに掲載されている平成30年度当初の石狩湾新港における事業内容等の金額は、西地区国際物流ターミナル整備事業全体の残事業費であり、北防波堤以外の残事業費も含まれているところでございます。

現時点で、全体事業費の変更は国から示されていないところでございます。

次に、西1号岸壁の静穏度についてであります。静穏度は、船舶が安全かつ円滑に利用することができる状態の時間的割合のことであり、年間を通じて97.5%以上となるよう国が定めているところでございます。

既に、西1号岸壁は供用を開始しており、実際に荷役が行われておりますことから、静穏が確保されている時間帯があることは承知しておりますが、国が定めた基準は満足していないところでございます。

次に、ガントリークレーンの増設に関し、コンテナ船の2隻同時荷役への対応についてであります。コンテナ船の運航におきましては、気象や海象のほか、他の寄港地での岸壁の空き状況などにより運航スケジュールに乱れが生じることがあり、本港では、火曜日に入港予定の便がおくれ、金曜日に入港する便と重なる場合があるなど、2隻同時荷役の対応が必要になると考えているところでございます。

なお、現在は、ガントリークレーン1基での対応となっておりますことから、後に入港する予定のコンテナ船が海上で時間調整を行うことがあると聞いているところでございます。

最後に、報告第4号、石狩湾新港サービス株式会社の経営状況に関し、退職金を特別損失に計上した理由についてであります。事務部門の職員における退職金については販管費に、船員等につきましては売上原価に計上しているところであります。職員の退職金積み立て不足に対する積み増しや役員退職慰労金につきましては、特別損失として計上しているところでございます。

なお、平成25年度につきましては職員の退職金積み立て不足に対する積み増し分を、また、26年度と27年度につきましては役員退職に伴う退職慰労金を計上したことによるものでございます。

以上です。

○議長（千葉英守君） 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。

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。

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、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ました案件は、全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30年第2回定例会を閉会いたします。

午後3時08分閉会