

平成29年 第1回定例会

# 苫小牧港管理組合議会会議録

平成29年2月10日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成29年 第1回定例会  
苫小牧港管理組合議会

平成29年2月10日（金曜日） 午後1時44分開会

○本日の会議に付議した事件

日程第1 会議録署名議員の指名について

日程第2 会期の決定について

日程第3 諸般の報告について

日程第4 報告第1号及び第2号について

報告第1号 専決処分の承認を求めることについて（苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例）

報告第2号 専決処分の承認を求めることについて（苫小牧港管理組合職員の退職手当に関する条例の一部を改正する条例）

日程第5 議案第1号から第4号について

議案第1号 平成28年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第2号）について

議案第2号 平成28年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第1号）について

議案第3号 平成29年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

議案第4号 平成29年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について

日程第6 一般質問

---

○出席議員（9人）

|    |       |     |       |
|----|-------|-----|-------|
| 1番 | 沖田清志君 | 7番  | 藤田広美君 |
| 2番 | 川尻秀之君 | 8番  | 松尾省勝君 |
| 3番 | 越川慶一君 | 9番  | 板谷良久君 |
| 4番 | 田中芳憲君 | 10番 | 神戸典臣君 |
| 6番 | 中山智康君 |     |       |

---

○説明員出席者

|         |        |
|---------|--------|
| 管 理 者   | 岩倉博文君  |
| 専任副管理者  | 佐々木秀郎君 |
| 副 管 理 者 | 渡邊直樹君  |
| 副 管 理 者 | 佐藤裕君   |
| 総 務 部 長 | 浅井孝人君  |

|                     |           |
|---------------------|-----------|
| 施 設 部 長             | 佐 藤 匡 之 君 |
| 港 湾 振 興 室 長         | 池 渕 雅 宏 君 |
| 港 湾 振 興 課 長         | 中 谷 伸 二 君 |
| 総 務 課 長             | 小 林 啓 司 君 |
| 業 務 経 営 課 長         | 松 原 敏 行 君 |
| 計 画 課 長             | 平 山 雅 樹 君 |
| 施 設 課 長             | 山 下 和 幸 君 |
| 会 計 管 理 者 兼 出 納 室 長 | 成 田 勉 君   |
| 総 務 課 長 補 佐         | 長 谷 川 卓 君 |
| 業 務 経 営 課 長 補 佐     | 山 崎 直 人 君 |
| 施 設 課 長 補 佐         | 三 田 弘 志 君 |

---

|                   |             |
|-------------------|-------------|
| 監 査 委 員           | 紺 谷 ゆ み 子 君 |
| 監 査 委 員           | 松 井 雅 宏 君   |
| 監 査 委 員 事 務 局 長   | 前 田 正 実 君   |
| 監 査 委 員 事 務 局 主 幹 | 桐 木 賢 君     |

---

○事務局職員出席者

|         |           |
|---------|-----------|
| 事 務 局 長 | 小 林 啓 司 君 |
| 庶 務 係 長 | 長 谷 川 卓 君 |
| 議 事 係 長 | 田 中 亮 太 君 |
| 書 記     | 長 原 実 幸 君 |

○開会

○議長（神戸典臣君） これより、本日をもって招集されました平成29年第1回定例会を開会いたします。

---

○開議

○議長（神戸典臣君） それでは、本日の会議を開きます。

---

○会議録署名議員の指名

○議長（神戸典臣君） 日程第1「会議録署名議員の指名」を行います。

会議録署名議員は、会議規則第85条の規定により、議長において、藤田広美君及び松尾省勝君を指名いたします。

---

○会期の決定

○議長（神戸典臣君） 日程第2「会期の決定」を議題といたします。

本定例会の会期は、本日1日といたしたいと存じますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、会期は、本日1日と決定いたしました。

---

○諸般の報告

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第3「諸般の報告」を行います。

監査委員より、平成28年度9月から12月までの現金出納検査の結果の報告がありました。

既に配付しております「諸般の報告」に報告書の写しがございますので、後ほど御覧ください。

---

○議長（神戸典臣君） 次に、議案の審議に先立ちまして、管理者から発言を求められておりますので、これを許します。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 平成29年度の港づくりに臨む、私の所信と施策の概要を申し上げます。

私が管理者として苫小牧港のかじ取りを担わせていただきましてから、間もなく11年が経とうとしております。

苫小牧港の貿易額は、リーマンショック後の落ち込みから復活をし、平成26年には過去最高額を記録いたしました。また、内貿取扱貨物量につきましては、14年連続して日本一の座を維持してまいりました。

平成28年の取扱貨物量につきましては、速報値で1億619万トンで、4年連続で1億トンを超えており、外貿コンテナ貨物個数は、前年より約2%増えております。

苫小牧港は、我が国と北海道の産業を支える重要な社会基盤として役割を果たしていくために、これまでも計画的な整備を着実に進めてまいりましたが、本港を取り巻く環境は絶えず変化していることから、しっかりと時代のトレンドを捉えて対応していかなければならないと考えております。

IMFの見通しによれば、世界経済は新興国と途上国において、回復の勢いは増すと予想されているものの、アメリカ新政権の保護主義への傾斜の可能性がリスクとして指摘されており、回復基調が続く日本経済への影響も懸念されているところであります。

一方で、北海道経済に目を向けますと、個人消費の回復、あるいは外国人観光客の増加で、好調な観光産業などにより緩やかに回復をしており、今後も食と観光の北海道ブランドを生かした道産食品の輸出販路拡大や新市場開拓を目指した関係企業・団体の取組が活発化していくものと考えております。

また、苫小牧港は、西港区臨海部では、需要の拡大に対応した既存企業の設備投資が続くほか、新たにバイオマス発電所の営業運転も開始されております。

さらに苫小牧東部地域におきましては、輸出を視野に大規模植物工場の新施設が稼働し、自動運転技術の大規模試験場整備を要望する取組が発表されるなど、新たな飛躍への兆しが見えております。このような動きは、今後の地域経済の発展に寄与するとともに、本港の利用拡大につながるものと期待しているところであります。

こうした国内外の経済情勢と苫小牧港の現状や課題を踏まえまして、新年度の施策を展開してまいります。

まず、新年度の予算について申し上げます。

予算の編成に当たりましては、主要施策の実現に向けて限られた財源の有効活用に努めてまいりました。

平成29年度当初予算は、一般会計55億9,489万6,000円、特別会計34億3,305万6,000円、合計90億2,795万2,000円と提案させていただきます。

これに伴う各会計予算と関連議案につきましては、後ほど専任副管理者より説明をさせていただきます。

次に、平成29年度において取り組む主なる施策について順次説明をさせていただきます。

1つ目は、将来を見据えた港づくりでございます。

苫小牧港は、平成19年に改訂した港湾計画に基づき、計画的な整備を着実に進めておりますが、前提とした社会情勢あるいは物流動向などは当時と異なっております。

本港が地域や港湾利用者の要請に応え、時代の変化に対応した役割を果たしていけるように、港湾計画を改定し、更なる機能強化に向けた取組を推進することが必要と考えております。

そのため、平成29年度は、おおむね10年後を目標年次とする、新たな港湾計画の素案について検討を進めるために、20年から30年先の長期的な視点で、港湾空間利用の基本的方向を示す長期構想を策定したいと考えております。

2つ目は、物流を支える港づくりでございます。

苫小牧港の国内定期航路では、近年、船舶が相次いで大型化され、新年度もフェリーやRORO船が新造船にリプレイスされる予定と伺っております。

西港区におきましては、安全でより効率的なRORO船の荷役に対応するため、西ふ頭の3バースのうち、完成済みの2号・3号岸壁に引き続き、1号岸壁の完成を目指してまいります。

また、RORO船の荷役効率の向上を図るため、旧管理組合庁舎跡地をトレーラーシャープの一時保管場所として整備をし、公共南1号上屋の移設に着手するなど、本港地区におけるRORO船ターミナルの再編を進めてまいります。

今月から中国・韓国定期コンテナ航路が増便されまして、取扱貨物量の増加が期待される国際コンテナターミナルにつきましては、物流機能の更なる効率化を図り、利用者ニーズに対応した運営方法や施設機能の強化に向けまして、関係者と検討を進めてまいります。

また、ガントリークレーンのより安定的な稼働に向け、維持管理計画の策定や保守点検作業の高度化、復旧作業の迅速化のための体制強化に取り組むとともに、故障など不測の事態に備え、引き続き予備品の充実を進めてまいります。

さらにガントリークレーンと船舶の接触事故、あるいは運転中の事故などの防止対策につきまして、関係者と連携して取り組みたいと考えております。

港湾施設の老朽化対策につきましては、今後さらに機能低下した施設の増加が懸念されますことから、維持管理計画等に基づく定期点検などの保守点検を強化するとともに、計画的な施設の更新・修繕を進めて、港湾機能の確保に努めてまいります。

ポートセールスにつきましては、トップセールスを初め、北海道や苫小牧市等が実施する企業誘致活動と連携し、あらゆる機会を捉えて、苫小牧港の利用拡大を働きかけてまいります。

さらに、経済成長の著しいアジア地域の活力を取組、港勢の発展を図るため、海外でセミナー等を開催して、本港の優位性をアピールしてまいります。

また、欧州と東アジアの最短距離を結ぶ北極海航路における本港の利用可能性について、引き続き、具体的な貨物の輸送シナリオなどの検討を進めてまいります。

3つ目は、「安全・安心を支える港づくり」でございます。

地震等の大規模災害により、苫小牧港が機能停止となった場合は、北海道内への影響はもとより、国内外の経済活動にも多大な影響を与えることとなります。こうしたことから、港湾機能の早期回復を図るため、苫小牧港港湾BCPにまとめられた事前対策項目の実施等につきまして、関係機関と共に取り組みたいと考えております。

また、護岸整備が完了しました勇払海岸につきましては、引き続き離岸堤の改良を行い、平成

29年度の事業完了を目指してまいります。

さらに、昨年の台風10号の異常越波による波の遡上に対しては、住民から不満の声が寄せられた元町地区の海岸等について、防災対策の実施に向けた検討を進めたいと考えております。

4つ目は、「地域とつながる港づくり」でございます。

港が市民に身近な空間として親しまれるように、キラキラ公園で開催されるみなとフェスティバル等のイベントに、みなとオアシス苫小牧運営協議会などと連携して取り組んでまいります。

また、市民が港に興味を持つきっかけになることが期待されるクルーズ客船の寄港につきましては、苫小牧クルーズ振興協議会と連携して、市民参加型の歓迎行事や地元物産のPR、観光案内を行うとともに、船会社等への誘致活動に引き続き取り組んでまいります。

以上、平成29年度の港づくりに臨む主な施策について説明をさせていただきました。

昨年、ポートセールスで訪問したシンガポールでは、20年から30年先に移転完了を目指す新たな巨大コンテナターミナルの建設現場を目の当たりにしてまいりました。

今、アジアの港湾は、以前にも増して厳しい競争状態になっております。日本は人口減少の時代に入っており、世界の生産活動、生産拠点と国内の産業を、どう結びつけるかの戦略を持って港湾を経営しなければ、先行きは厳しいと認識をいたしております。

苫小牧港管理組合は関係機関・団体と一丸となり、新たな挑戦への気概を持って港湾経営を行わなければなりません。私はその先頭に立って苫小牧港の発展に尽くす所存でございます。

今後とも議長、副議長を初め、議員の皆様、港湾関係者の皆様の御理解と御協力を重ねてお願いを申し上げまして、御挨拶とさせていただきます。

よろしく申し上げます。

---

**○報告第1号 専決処分の承認を求めることについて（苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例）**

**○議長（神戸典臣君）** 次に、日程第4、報告第1号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例の専決処分の承認を求めることについて」を議題といたします。  
説明を求めます。

総務部長、浅井孝人君。

**○総務部長（浅井孝人君）** 報告第1号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例について専決処分の承認を求めることについて」御説明を申し上げます。  
議案等の3ページを御覧ください。

本報告につきましては、本来、議会で御審議いただくべきものでございますが、諸般の事情により、平成28年12月20日に地方自治法第179条第1項の規定により、専決処分したものでございます。

この条例は、一般職の職員について、国家公務員の給与改定に鑑み、給料月額を改定するとと

もに、勤勉手当の支給割合を引き上げる等のため、関係規定を整備するものでございます。

改正内容について、添付しております報告第1号資料により御説明申し上げます。

議案等の28ページを御覧ください。

1、一般職の職員の給料月額、勤勉手当等の額の改定についてですが、(1)給料表改定率等につきましては、国の行政職の給料表改定率は0.18%、給料に扶養手当等の諸手当を含めた給与改定率は0.8%で、これに準じて行う給料表改定率は0.2%、給料表に実人数を当てはめた給料改定率は0.23%、給与改定率は0.59%となります。再任用職員の給料表改定率は0.15%でございます。

次に、(2)諸手当の改定等につきましては、①の扶養手当等の改正については、平成30年度から配偶者に係る扶養手当の額を現行の1万3,000円から6,500円とし、子に係る手当の額を、現行の6,500円から1万円に上げるもので、経過措置として、平成29年度は、配偶者に係る手当の額を1万円、子に係る手当の額を8,000円とするものでございます。

②の勤勉手当の支給割合の引き上げ等については、再任用職員以外の職員の勤勉手当の支給割合を0.1月分、引き上げ、期末・勤勉手当の年間支給割合を現行の4.2月分から4.3月分とするものでございます。

また、再任用職員につきましては、勤勉手当等の支給割合を0.05月分、引き上げ、期末・勤勉手当の年間支給割合を2.2月分から2.25月分とするものでございます。

なお、給料月額及び勤勉手当の改定は、平成28年4月1日に遡って適用するものでございます。

また、(3)モデル給与例として、各年齢別の年間給与支給額の改正前後の比較をお示ししておりますので、御参照いただきたいと思います。

次に、2、給与制度の見直しについてですが、(1)昇給制度の改正につきましては、55歳を超える職員の昇給について、標準の勤務成績では昇給しないという国家公務員に準拠する形で改正を行います。

(2)職務給の改正につきましては、等級別基準職務表における4級の主任職を廃止し、新たに専任職を設置するもので、この専任職は、人事評価及び所属長の内申による選考により発令するものです。

次に、給料改定率の内容について、30ページ、別表1の「給料改正増減比較」により御説明いたします。

これは、級別職員の改正前後の平均給料月額及び平均増加額等を示したものでございます。

全体の平均を申しますと、合計欄の「まるB」改正前の平均給料月額30万7,558円が、「まるA」改正後の平均給料月額30万8,266円となり、増加額は「まるC」の月額708円、増加率は「まるD」の0.23%となるものでございます。

31ページから37ページまでは、給料表の改正前後の給料月額及び間差額等を示しております。

すので、御参照いただきたいと思います。

最後に、３８ページでございますが、この表は、これまで御説明しました給与改定を行うに当たって必要な一般会計、特別会計及び全会計における所要額でございます。

全会計の数値で御説明いたしますが、給料については、４３万７，０００円の増額となります。次に、職員手当等については、１５１万８，０００円の増、共済費については、２９万９，０００円の増となり、合計で２２５万４，０００円の所要額の増となっております。

以上、報告第１号について御説明申し上げます。

御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（神戸典臣君） ただいまの説明に関し、御質問等ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御質問がなければ、本件を承認することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、本件は承認することに決定いたしました。

---

○報告第２号 専決処分の承認を求めることについて（苫小牧港管理組合職員の退職手当に関する条例の一部を改正する条例）

○議長（神戸典臣君） 次に、報告第２号「苫小牧港管理組合職員の退職手当に関する条例の一部を改正する条例の専決処分の承認を求めることについて」を議題といたします。

説明を求めます。

総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 報告第２号「苫小牧港管理組合職員の退職手当に関する条例の一部を改正する条例について専決処分の承認を求めることについて」を、御説明申し上げます。

議案等の３９ページを御覧ください。

本報告につきましては、本来、議会で御審議いただくべきものでございますが、諸般の事情により、平成２８年１２月２８日に地方自治法第１７９条第１項の規定により、専決処分したものでございます。

この度の改正は、雇用保険法の改正に伴い、同法を引用している条項について、用語の整理を行う等のため、関係規定を整備するもので、施行期日は平成２９年１月１日でございます。

以上、報告第２号について御説明申し上げます。

御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（神戸典臣君） ただいまの説明に関し、御質問等ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御質問がなければ、本件を承認することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○議長(神戸典臣君) 御異議なしと認めます。

よって、本件は承認することに決定いたしました。

---

○議案第1号 平成28年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第2号)について

○議案第2号 平成28年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算(第1号)について

○議長(神戸典臣君) 次に、日程第5、議案第1号「平成28年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第2号)について」及び議案第2号「平成28年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算(第1号)について」は、関連する案件でありますので一括議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者(佐々木秀郎君) それでは、議案第1号「平成28年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第2号)」及び議案第2号「平成28年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算(第1号)」について御説明申し上げます。

お手元に配付しております「議案等」の53ページを御覧ください。

初めに、議案第1号一般会計補正予算につきまして、「一般会計補正予算書」により御説明申し上げます。

第1条でございます。

歳入及び歳出それぞれ5億7,023万3,000円を減額し、総額48億8,609万4,000円に補正をするもので、当初予算に対し、約10.5%の減となっております。

63ページを御覧ください。

補正予算の主なものにつきまして、「一般会計補正予算に関する説明書」の「事項別明細書」によりまして御説明申し上げます。

歳入予算でございますが、第1款分担金及び負担金におきましては、2億3,765万1,000円を減額し、24億283万3,000円とするものでございます。

これは、母体である北海道と苫小牧市の負担金について、西港区、東港区合わせまして、北海道は1億1,974万8,000円、苫小牧市は1億1,790万3,000円が減となったものでございます。

次に、第2款使用料及び手数料におきましては、3,991万7,000円を増額し、9億9,464万3,000円とするものでございます。

これは、利用船舶の増加により岸壁等使用料が増となったものでございます。

次に、第3款国庫支出金におきましては、1億7,248万7,000円減額し、3億9,875万3,000円とするものでございます。

これは、社会資本整備事業費及び港湾施設災害復旧費が事業の確定等により減となったもので

ございます。

次に、第4款道支出金におきましては、108万3,000円を増額し、375万8,000円とするものでございます。

これは、海岸漂着物回収処理事業として計上しておりました北海道海岸漂着物地域対策推進事業補助金が、追加配分されたことにより増となったものでございます。

次に、第6款繰越金におきましては、平成27年度からの繰越額確定により、西港区、東港区合わせまして、1億4,150万5,000円増額し、1億4,152万5,000円とするものでございます。

次に、第8款組合債におきましては、3億4,260万円を減額し、9億3,040万円とするものでございます。

これは、国直轄事業費負担金、社会資本整備事業費及び港湾施設災害復旧費が事業の確定等によって減となったことにより、公共事業等債及び災害復旧事業債が減となったものでございます。

64ページを御覧ください。

歳出予算につきまして御説明申し上げます。

第2款総務費におきましては、783万9,000円を増額し、5億9,570万7,000円とするものでございます。

これは、主に職員退職に伴う退職手当の増などによるものでございます。

次に、第3款港湾管理費におきましては、2,259万円を増額し、3億6,068万1,000円とするものでございます。

これは、昨年の台風10号により被害を受けた施設の復旧、海岸漂着物回収処理事業及び除雪などに要する経費の増によるものでございます。

次に、第4款港湾建設費におきましては、5億3,451万1,000円を減額し、13億7,470万9,000円とするものでございます。

これは、国直轄事業費負担金及び社会資本整備事業費が事業の確定等により減となったものでございます。

65ページを御覧ください。

第5款公債費におきましては、2,549万8,000円を減額し、19億1,269万9,000円とするものでございます。

これは、平成27年度借入額及び借入利率の低下により減となったものでございます。

次に、第6款諸支出金におきましては、2,628万6,000円を減額し、6億620万7,000円とするものでございます。

これは、特別会計への繰出金の減によるものでございます。

次に、第8款災害復旧費におきましては、1,436万7,000円を減額し、2,363万3,000円とするものでございます。

これは、港湾施設災害復旧費が事業の確定により減となったものでございます。

５６ページを御覧ください。

繰越明許費についてでございます。

平成２８年度国の２次補正により予算配分された社会資本整備事業を実施するに当たり、その工期が平成２９年度に及ぶため、計上しておりました繰越明許費につきまして１，２８０万円を増額し、総額１億６，１６６万４，０００円とするものでございます。

以上、議案第１号につきまして御説明申し上げました。

引き続きまして、７５ページを御覧ください。

議案第２号港湾整備事業特別会計補正予算でございます。

「港湾整備事業特別会計補正予算書」により御説明申し上げます。

第１条でございます。

歳入及び歳出それぞれ２億１，３７８万６，０００円を減額し、２６億９，３８０万６，０００円に補正するもので、当初予算に対し約７．４％の減となっております。

８３ページを御覧ください。

補正予算の主なものにつきまして、「港湾整備事業特別会計補正予算に関する説明書」の「事項別明細書」によりまして御説明申し上げます。

歳入予算でございますが、第１款使用料及び手数料におきましては、５，７００万円を増額し、１１億５，１２９万９，０００円とするものでございます。

これは、西港区の荷さばき地の利用増によるものでございます。

次に、第２款繰入金におきましては、一般会計からの繰入金を２，６２８万６，０００円減額し、６億６２０万７，０００円とするものでございます。

次に、第４款組合債におきましては、２億４，４５０万円を減額し、９億２，７００万円とするものでございます。

これは、西港区勇払ふ頭の用地造成などの事業費減及び資本費平準化債の借入額の減によるものでございます。

８４ページを御覧ください。

歳出予算につきまして御説明いたします。

第１款総務費におきましては、２，０６４万２，０００円を減額し、３，９９１万７，０００円とするものでございます。

これは、主に人事異動による職員給料等及び消費税の支払額の減によるものでございます。

次に、第３款港湾建設費におきましては、１億６，８８４万円を減額し、７億８，８３９万４，０００円とするものでございます。

これは、西港区勇払ふ頭の用地造成などの事業費確定により減となったものでございます。

次に、第４款公債費におきましては、２，４３０万４，０００円を減額し、１４億１，１０９

万4,000円とするものでございます。

これは、平成27年度借入額及び借入利率の低下により減となったものでございます。

以上、議案第2号につきまして御説明申し上げます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） これより質疑に入ります。

ただいまの説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、反対、賛成の討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第1号及び第2号について、お諮りをいたします。

議案第1号及び第2号を原案のとおり決することに、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、議案第1号及び第2号は、原案のとおり可決されました。

---

## ○進行の確認

○議長（神戸典臣君） ここで、議事進行の確認がございました。

次に、議案第3号「平成29年度苫小牧港管理組合一般会計予算について」、及び議案第4号「平成29年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について」についても、一括議題として提出者の説明を求めますが、質疑に関しましては、通告のありました一般質問に、議案第3号及び議案第4号に関連する質問内容もありますことから、日程第6の「一般質問」の終了後に行いたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認め、そのように取り計らいます。

---

## ○議案第3号 平成29年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

## ○議案第4号 平成29年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について

○議長（神戸典臣君） それでは、議案第3号及び議案第4号について、一括議題として、提出者の説明を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） それでは、議案第3号「平成29年度苫小牧港管理組合一般

会計予算」、及び議案第4号「平成29年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算」につきまして、その概要を御説明申し上げます。

お手元に配付しております議案等の107ページを御覧ください。

初めに議案第3号一般会計予算につきまして、「一般会計予算書」により御説明申し上げます。第1条でございます。

歳入及び歳出予算の総額は、55億9,489万6,000円であり、前年度当初予算と比べ、1億7,882万9,000円の増で、率にして約3.3%の増となっております。

119ページを御覧ください。

歳入予算について各款ごとの予算額と、その主な内容につきまして、「一般会計予算に関する説明書」の「事項別明細書」により御説明申し上げます。

第1款分担金及び負担金におきましては、25億2,329万8,000円であり、前年度当初と比べ、1億1,718万6,000円、約4.4%の減となっております。

これは、母体である北海道及び苫小牧市からの負担金であり、西港区、東港区合わせて北海道は14億5,300万4,000円、苫小牧市は10億7,029万4,000円でございます。

次に、120ページを御覧ください。

第2款使用料及び手数料におきましては、9億6,975万2,000円であり、前年度当初と比べ、1,502万6,000円、約1.6%の増となっております。

これは、入港料、岸壁や港湾施設用地等の港湾施設使用料などの収入でございます。

次に、122ページを御覧ください。

第3款国庫支出金におきましては、6億7,662万5,000円であり、前年度当初と比べ、1億3,578万5,000円、約25.1%の増となっております。

これは、国の社会資本整備総合交付金などであり、増額の主な要因は、西港区ふ頭間道路整備や西港区西ふ頭道路改良の事業費増などによるものでございます。

次に、125ページを御覧ください。

第8款組合債におきましては、14億1,020万円であり、前年度当初と比べ、1億4,480万円、約11.4%の増となっております。

これは、国の直轄事業におけます管理者負担分や社会資本整備事業の実施に要する起債でございます。

126ページを御覧ください。

次に、歳出予算につきまして御説明申し上げます。

第1款議会費におきましては、1,244万8,000円となっております。

次に、127ページを御覧ください。

第2款総務費におきましては、5億8,251万円であり、前年度当初と比べ、535万8,000円、約0.9%の減となっております。

これは、退職手当の減に伴う職員手当の減などによるものでございます。

次に、130ページを御覧ください。

第3款港湾管理費におきましては、3億7,100万1,000円であり、前年度当初と比べ、3,573万5,000円、約10.7%の増となっております。

これは、港湾施設に係る維持管理に要する費用であり、増額の主な要因は、苫小牧港港湾計画改訂調査業務や港湾施設定期点検診断委託業務の増などによるものでございます。

次に、131ページを御覧ください。

第4款港湾建設費におきましては、21億9,765万円であり、前年度当初と比べ、2億8,843万円、約15.1%の増となっております。

これは、国の直轄事業におけます管理者負担分や社会資本整備事業の実施に要する費用でございます。

次に、133ページを御覧ください。

第5款公債費におきましては、19億3,133万9,000円であり、前年度当初と比べ、742万3,000円、約0.4%の減となっております。

これは、組合債の償還などに要する費用であり、元金の償還と利子の減によるものでございます。

次に、第6款諸支出金におきましては、4億9,744万8,000円であり、前年度当初と比べ、1億3,504万5,000円、約21.4%の減となっております。

これは、特別会計への繰出金の減によるものでございます。

以上、議案第3号につきまして御説明申し上げます。

引き続きまして、147ページを御覧ください。

議案第4号港湾整備事業特別会計予算でございます。

「港湾整備事業特別会計予算書」により御説明申し上げます。

港湾整備事業特別会計には、地方財政法等に基づく港湾整備事業に係る経費を計上しております。

最初に、第1条でございます。

歳入及び歳出予算の総額は34億3,305万6,000円であり、前年度当初と比べ、5億2,546万4,000円の増で、率にして約18.1%の増となっております。

159ページを御覧ください。

続きまして、歳入予算について各款ごとの予算額と、その主なものにつきまして、「港湾整備事業特別会計予算に関する説明書」の「事項別明細書」により御説明申し上げます。

第1款使用料及び手数料におきましては、11億2,710万8,000円であり、前年度当初と比べ、3,280万9,000円、約3.0%の増となっております。

これは、上屋、荷さばき地、荷役機械、冷凍コンセントなどの使用料収入でございます。

次に、161ページを御覧ください。

第2款繰入金におきましては、4億9,744万8,000円であり、前年度当初と比べ、1億3,504万5,000円、約21.4%の減となっております。

これは、一般会計からの繰入金の減によるものでございます。

第3款諸収入におきましては、460万円であり、前年度当初と比べ、470万円、約50.5%の減となっております。

これは、消費税の還付額の減などによるものでございます。

次に、162ページを御覧ください。

第4款組合債におきましては、18億390万円であり、前年度当初と比べ、6億3,240万円、約54.0%の増となっております。

これは、ふ頭用地造成事業や上屋建設事業などの実施に係る事業債でございます。

163ページを御覧ください。

歳出予算につきまして御説明申し上げます。

第1款総務費におきましては、4,477万1,000円であり、前年度当初と比べ、1,578万8,000円、約26.1%の減となっております。

減額の主な要因は、消費税の納付額の減などによるものでございます。

次に、165ページを御覧ください。

第2款港湾管理費におきましては、4億6,347万3,000円であり、前年度当初と比べ、1,007万2,000円、約2.2%の増となっております。

これは、上屋、荷さばき地などの施設運営に係る光熱水費や荷役機械等の維持管理に要する費用であり、増額の主な要因は、西港区荷さばき施設の補修に要する費用や荷役機械予備品の購入費の増などによるものでございます。

次に、166ページを御覧ください。

第3款港湾建設費におきましては、16億5,792万8,000円であり、前年度当初と比べ、7億69万4,000円、約73.2%の増となっております。

これは、ふ頭用地造成事業や上屋建設事業に要する費用でございます。

次に、168ページを御覧ください。

第4款公債費におきましては、12億6,588万4,000円であり、前年度当初と比べ、1億6,951万4,000円、約11.8%の減となっております。

これは、港湾整備事業債の償還に要する費用であり、減額の主な要因は、元金の償還と利子の減によるものでございます。

152ページを御覧ください。債務負担行為についてでございます。

債務負担行為につきまして、西港区中央北ふ頭上屋建設工事の施工に当たり、その工期が平成29年度から平成30年度の2か年度にわたるため、平成30年度における債務負担行為の額を

限度額として９億８，１００万円とするものでございます。

以上、議案第４号につきまして御説明申し上げます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

---

## ○一般質問

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第６「一般質問」の通告が、藤田広美君、松尾省勝君、越川慶一君からありますので、順次これを許します。

藤田広美君。

○議員（藤田広美君） それでは、通告に従いまして質問させていただきます。

まず、将来を見据えた港づくりで、おおむね１０年後を目標年次とする新たな港湾計画の素案の検討についてであります。

昨年９月に第１回苫小牧港長期構想検討委員会が開催されております。検討委員会では、１９年に策定した長期構想の進捗状況や苫小牧港を取り巻く情勢の変化、苫小牧港の現状などをまとめた資料とともに、苫小牧港の問題点が提起されております。

また、２９年度中には長期構想を決定して、港湾計画の改訂が行われる予定とのことですが、１９年に策定された長期構想には、将来の姿として、ロジスティクス・ハブ機能を有する国際総合物流ターミナルを東港区に展開、高機能の内貿ユニットロードターミナルの形成など、様々ございましたが、これらの長期構想については継承されていくのか、また新たな視点で変えていくのか。さらには、国内、道内での苫小牧港の２０年後、３０年後はどのような港を目指していく考えなのか、お聞かせいただきたいと思います。

次に、物流を支える港づくり、国際コンテナターミナルについてでございます。

昨年はガントリークレーンの事故・故障が相次ぎましたけれども、故障については、日頃からの保守点検、定期的な整備、予備品のストックなど、様々行ってきたと思います。コンテナターミナル運営協議会では、それぞれの荷役会社の作業基準書をもとに、統一したマニュアルの作成に取り組んでおります。このマニュアルの活用はいつからの実施となるのか、また今後のスケジュールと活用について、お聞かせいただきたいと思います。

さらに、予備品ストックについては、リストアップした部品が数百点あり、優先順位を決めて、平成３２年度までに整備をすると伺っておりますけれども、２９年度についてはどのくらいのストックとなるのか。また予備品の倉庫については、１棟を増設して２９年度に完成する予定と聞いておりますが、それぞれどのくらいの経費となるのか、お聞かせいただきたいと思います。

ガントリークレーンの接触事故防止対策ですが、タグボートの利用促進や慎重な操船など、各船会社に対して周知し、注意喚起も行っていると思いますが、苫小牧港としての事故防止対策はどのようなになっているのか。以前の議会では、離着岸時にガントリークレーンをより安全な位置に配置するなど検討するとしておりましたが、どのような対策となっているのか、お聞かせくだ

さい。

また、国際コンテナターミナルの利用促進についてであります。現在、中央ふ頭3号岸壁は、入出港船舶の船長が220メートルと制限をされております。そのため大型コンテナ船の寄港要請に対応できない状況となっており、早期の課題解決が求められております。今後、利用促進に向けて東港の機能拡大など課題解決に向けて検討はされるのか、お聞きをしたいと思います。

次に、ポートセールスについてであります。

昨年、苫小牧港促進協議会では、11月にシンガポールでポートセールスが行われ、飛躍的に発展する港湾の現状の視察と、さらには苫小牧港セミナーを開催し、苫小牧港の優位性をアピールされたと思いますが、昨年のポートセールスの成果と29年度の具体的な取組について、お聞きをしたいと思います。

また、北極海航路ですが、苫小牧港の利用可能性について、具体的な貨物の輸送シナリオなどの検討を進めるとのことですが、貨物の輸送シナリオとはどのような検討をされているのか、一定期間の就航となる北極海航路は、本当に苫小牧港にとって有効な取組となるのか、また国や北海道の動向についてもお聞かせいただきたいと思います。

次に、地域とつながる港づくりであります。

クルーズ客船の誘致についてでありますけれども、昨年はクルーズ客船の寄港はありませんでしたが、道内の主要な港では、誘致活動を積極的に推進していると伺っております。苫小牧港の誘致活動はどのように行っているのか、お聞かせください。

また、本年9月には、苫小牧港発着で、飛鳥Ⅱで行く秋田&山形美食の日本海クルーズが予定されております。クルーズ客船が苫小牧発着ということで、送迎なども考えているかと思えます。今後の誘致活動においてもチャンスと捉えて、様々な場面で苫小牧港をPRすべきだと思いますが、考えをお聞かせいただきたいと思います。

次に、漁港区の将来ビジョンについてであります。

昨年3月に策定した漁港区将来ビジョンには、おおむね10年後を想定した利用構想図があります。流通・生産ゾーン、水産支援ゾーン、協働保管ゾーン、船舶修理・休憩ゾーン、体験交流ゾーン、そして観光ゾーンとなっておりますが、今後これらについて具体的に計画を立てて整備を進めていく考えがあるのか、お聞かせいただきたいと思います。

特に水産支援ゾーンについては、防風施設を整備すると伺っておりますが、具体的な計画についてお聞かせいただきたいと思います。

1回目は、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 藤田議員の質問にお答えをさせていただきますが、私からは、今後将来に向け、どのような港を目指していくのかとのお尋ねがございました。

世界全体では、新興国の急激な人口増加が予測される一方で、我が国におきましては、本格的

な人口減少時代を既に迎えているわけでありますが、物流を取り巻く環境の変化が見込まれる中、近年、港湾におきまして、今年夏に予定されております、邦船大手３社のコンテナ事業部門の統合等の動きも含めまして、世界的な大手船会社の再編や突然の経営破綻、あるいは国内では京浜・阪神港での国際コンテナ戦略港湾政策の進展など、情勢は目まぐるしく変化をしております。

こうした中、長期構想における将来の苫小牧港の目指す姿につきましては、時代の変化を的確に捉えるとともに、単に物流面から道民生活と北海道経済を支えるという役割だけではなく、例えば本道における食産業の基地を目指すなど、北海道の経済をリードし、東南アジアを初めとする世界と北海道を結ぶ産業の拠点となることを意識し、今後の検討委員会におきまして、苫小牧港が果たすべき役割、そのために必要となる港湾機能などの議論を重ねながら、長期構想の中にしっかりと考え方を打ち出してまいりたいと考えております。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私のほうからは、２点回答させていただきたいと思います。

１点は、同じく長期構想の取組の話でございます。もう１点は、海外におきますポートセールスについての点について、お答えをさせていただきたいと思います。

まず、前回の長期構想に位置付けられました取組についてのお尋ねに関してですけれども、東港区での国際総合物流ターミナルの展開につきましては、既存の中央ふ頭水深１４メートル岸壁と一体的な利用によりコンテナターミナルの機能強化を図るべく、水深１２メートルの耐震機能を有する岸壁の整備や荷役機械の増設、ヤードの拡張などを進め、西港区入船ふ頭からコンテナ取扱機能を移転させてきたところでございます。

しかしながら、現状では、国際物流拠点として必要となるターミナル背後の物流施設の集積などの実現には至っていない状況となっております。

また、西港区の高機能内貿ユニットロードターミナルの形成では、西ふ頭において耐震強化岸壁を含めた３つの岸壁整備とともに、背後の上屋を撤去し荷さばき地を拡張するなど、ＲＯＲＯ船の荷役効率化への対応を着実に進めております。

これらについては、今後の苫小牧港の発展に欠かすことのできない機能と考えており、次期長期構想においても、基本的な方向性は継承していきたいと考えておりますが、苫小牧港の現状の課題や港湾を取り巻く情勢の変化などを踏まえ、今後長期構想検討委員会で議論しながら、必要に応じて新たな機能の追加や見直しを行ってまいりたいと考えております。

２点目でございますが、シンガポールなど海外におけますポートセールスの成果などについての御質問ですけれども、苫小牧港の港湾関係者で構成する苫小牧港利用促進協議会では、昨年１１月にシンガポールにおきまして、北海道が進める道産食品の輸出拡大の取組と連携し、現地の船社や物流業者はもとより、商社などに対し、本港の役割や機能などをＰＲするセミナーの開催や将来的な物流の拡大に向け、政府関係者等と意見交換を行ってまいりました。

セミナーでは、過去最高の約１２０人の方に参加をしていただき、現地のマスコミにも取り上

げられましたことから、苫小牧港の認知度も向上したものと考えております。

また、平成29年度の海外ポートセールスの内容につきましては、今後利用促進協議会で検討されることとなりますが、事務局であります苫小牧港管理組合といたしましては、人口減少などによる国内需要の低迷が懸念されることから、引き続き、国や北海道が進める農水産品等の輸出拡大の取組と連携できるように検討してまいりたいと考えております。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 私からは、国際コンテナターミナルに関することと、クルーズ船についてお答えさせていただきます。

まず、作業基準書の統一マニュアルについてのお尋ねですが、苫小牧国際コンテナターミナル運営協議会の安全運営部会において、それぞれの荷役会社が所有している作業基準書を比較検討し、統一したマニュアルの作成に取り組んでおりました。

この統一したマニュアルは、1月11日に開催しました安全運営部会において作成され、翌日から順次このマニュアルにより作業を行っております。

次に、コンテナ船のガントリークレーンの接触事故防止対策についてのお尋ねですが、ガントリークレーンは、これまで作業終了後、所定の暴風時に固定する駐機位置5か所に移動させることとしていましたが、運用方法を見直し、強風時の一時避難用の駐機位置5か所に作業終了後駐機することとします。

接触事故防止として、他港の事例を参考に、コンテナ船の離岸時には、この10か所の駐機位置を活用し、ガントリークレーンを船体から外れた位置に駐機すること、それができない場合には、船体の中央付近に駐機するという対策を行ってまいります。

船会社に対しましては、慎重な操船などについて、引き続き注意喚起を行ってまいります。

次に、苫小牧港におけるクルーズ船の誘致活動についてのお尋ねですが、苫小牧港に寄港するクルーズ船は西港区を利用しており、航路幅の制限や信号管制による入出港スケジュールの調整が難しく、大型クルーズ船を受入れることのできる岸壁がないことなどの制限がありますが、クルーズ船の寄港により、市民が港を身近な空間として親しみ、興味を持つ機会になるものと考えております。

このため苫小牧港管理組合においては、道や関係自治体とも連携しながら、管理者、専任副管理者が、クルーズ船社やクルーズツアーを企画する旅行代理店等を訪問し、苫小牧港の港湾機能や近隣の観光地、アクセスなどのPRなどを行っているところです。

次に、クルーズ船の寄港に向けた苫小牧港のPRについてのお尋ねですが、飛鳥Ⅱが苫小牧港を発着する際の歓迎行事につきましては、新年度である4月以降、市や商工会議所、観光協会などで構成する苫小牧クルーズ振興協議会で検討していくこととなりますが、これまでのクルーズ船の寄港の際には、クルーズ振興協議会の主催により、歓迎式典や吹奏楽団の演奏などの歓迎行

事について取り組んでいるところです。

今回の飛鳥Ⅱの歓迎行事が、他のクルーズ船などの誘致活動にもつながっていくものと考えますことから、乗船客や船社などに満足していただけるよう、しっかりと取り組んでいくとともに、クルーズ振興協議会のホームページを初め、様々な媒体や機会の中でPRを行ってまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） 藤田議員からの御質問にお答えいたします。

まず、国際コンテナターミナルのガントリークレーンに関する平成29年度の予備品のストックと倉庫の経費についてのお尋ねでございますが、ガントリークレーンの予備品の充実については、これまでの故障の発生頻度や調達に要する時間などから、優先順位を定めた購入計画を基に、定期点検の結果や部品の使用状況などを反映させ、適宜見直しを図りながら取組を進めることとしております。

現在のところ、ガントリークレーン3基分の部品数は、ヒューズや電球など細かなものも含め、約2,800個をリストアップしており、このうち既に準備していた予備品を除くと、平成28年度以降に購入する数は約1,000個となり、おおよそ年間200個のペースで、5年間でそろえていく予定となっております。

平成29年度の予備品の購入経費につきましては、約2,500万円を見込んでおり、既にある予備品と合わせますと、平成29年度末には部品数で、計画全体の約80%を確保することになります。

また、予備品の保管倉庫については、平成29年度中に完成させることとしており、その費用は約8,000万円を予定しております。

続きまして、国際コンテナターミナルの機能拡大についてのお尋ねでございますが、東港区中央ふ頭には、水深14メートル岸壁の対象船舶に合わせた防波堤の配置や泊地が既に計画されているものの、回頭泊地は暫定的な整備にとどまっていることから、コンテナターミナルを利用できる船舶は、安全運航のための申合せ事項により、船長220メートル以下に限定されており、水深14メートル岸壁の能力を十分に発揮できていない状況となっております。

現在、世界的には輸送コストの削減など、輸送の効率化を理由にコンテナ船の大型化が進展しており、苫小牧港においても、船長220メートルを超える船舶の利用のお話をいただくことはあるものの、具体的な寄港要請を受けるまでには至っておりません。

また、大型船に対応するための整備費用は、既存防波堤の移設や泊地しゅんせつなどにより非常に大きなものとなり、大型船の確実な需要が見込まれる環境が整わなければ、事業実施は困難と考えております。

このため管理組合といたしましては、コンテナターミナルの利用促進に向けまして、円滑で効

率的な荷役のための対策やターミナル周辺での物流関連施設の検討など、ターミナル利用者へのサービス向上に必要な機能の拡大を進めつつ、大型船利用の潜在的な需要の掘り起こしなど、大型船対応のための施設整備に向けた環境づくりに努めてまいりたいと考えております。

次に、漁港区将来ビジョンの進め方についてのお尋ねですが、漁港区将来ビジョンは、苫小牧港の特徴を生かし、水産を核とした魅力ある漁港区づくりを目標に掲げ、将来の漁港区のあるべき姿を描いたもので、利用構想図にはおおむね10年後をイメージし、漁港区全体を「流通・生産ゾーン」、「観光ゾーン」などの利用形態別にゾーニングしております。

これらのゾーンに必要となる機能の導入に向けましては、当管理組合はもちろんのこと、苫小牧市や漁業協同組合など関係機関がそれぞれの役割のもと、引き続き具体的な取組を検討していくことにしております。

このため管理組合といたしましては、港湾管理者として各ゾーンで取り組むべきものについて、関係機関と連携、調整を図りながら、長期構想の策定や港湾計画改訂の中で検討を進めるなど、将来ビジョンの実現を目指し、取組を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、漁港区物揚場の整備についてのお尋ねでございますが、漁港区物揚場は、供用から40年以上が経過し、施設の老朽化が著しく、利用に支障を来すなど、早急な対策が必要となったことから、国において、エプロン部の改良や矢板の腐食を防止する対策に、平成28年度より着手しております。

また、この整備に合わせまして、強風時の安全な荷役を確保するための防風施設を設置することとしており、これによって完成後にはその副次的効果として、施設利用者の就労環境の改善なども期待できるものと考えております。

なお、防風施設の整備延長といたしましては、全体で約250メートルとしており、平成30年代前半の完成を目指し、来年度より整備に着手する予定となっております。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 港湾振興室長、池淵雅宏君。

○港湾振興室長（池淵雅宏君） 私からは、北極海航路につきまして、3点の御質問をいただいておりますので、お答えをさせていただきます。

初めに、北極海航路における貨物の輸送シナリオについては、北極海航路を利用して、苫小牧港と、輸送する想定貨物、輸送期間、輸送ルート、需要動向などについて調査研究を進めているところでございます。

平成28年度は、苫小牧港に短期間で低コストで輸送できると考えられるヨーロッパの原油や石炭、LNGなどのバルク貨物の検討を行っております。

平成29年度以降につきましては、苫小牧港を利用するヨーロッパと国内、東アジアのコンテナ貨物について検討してまいりたいと考えております。

次に、北極海航路が苫小牧港において有効な取組なのかとのお尋ねでございますが、バルク貨

物の輸送につきましては、運航期間は限定されますが、低廉なコストで運航できるメリットがございます。

しかし、コンテナ貨物の輸送につきましては、定時制の確保や、北極海航路を利用できない冬季における運航期間が課題と考えておりますが、有識者によりますと、地球温暖化で海氷が減少するという予想やロシアの砕氷船の増強予定などから、運航期間の拡大や砕氷船のエスコートによる運航の安定化も予想されているところでございます。

最後に、国や北海道の動向についてお答えをいたします。

国は、平成25年に、北極海航路に係る諸課題に対する関係省庁連絡会議を設置して、省庁間の情報共有を図るほか、平成26年には、北極海航路に係る官民連携会議を設置し、船社やエネルギー関連企業等が、技術的、経済的な課題の検討に必要な情報収集などを行っております。

北海道は、平成24年に、北極海航路の運航やコストなどの情報収集に係る調査研究を実施し、また、同年から行政や研究機関による北極海航路調査研究会を開催し、最新情報や研究成果の共有を図っております。

また、平成28年には、北極海航路の利活用に向けた方針を策定し、今年度におきましては、道産食品輸送の検討の取組を行っているところと承知をしているところでございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 藤田広美君。

○議員（藤田広美君） 一通り御答弁いただきましたので、再質問をさせていただきます。

まず、港湾計画についてでございますけれども、長期構想は、前回の構想と基本的な方向性は継承しているといった答弁でございました。

大きな課題としてあるのは、西港区の混雑の解消と、また東港区の利用促進ではないかなと思うのですが、新たな長期構想では、この西港区と東港区のすみ分けの問題について、一定の方向性が示されるのかどうか、それについてお聞かせいただきたいと思います。

また、将来の港として、例として、北海道の食産業の基地、世界と北海道を結ぶ産業の拠点を目指すといった答弁がございましたけれども、今後検討委員会において、議論を重ねて、長期構想の中に打ち出していくということでございます。是非具体性のある長期構想、また港湾計画を作成していただきたいと思います。

次に、国際コンテナターミナルのほうでございますけれども、このターミナルの機能拡大であります。ターミナル利用者へのサービス向上に必要な機能拡大に取り組むと。円滑で効率的な荷役のための対策、ターミナル周辺での物流関連施設の検討をするといった答弁でございましたけれども、これは具体的にどのような取組となるのか、考えをお聞かせいただきたいと思います。

次に、クルーズ客船の誘致でございますけれども、大型クルーズ船を受入れることができる岸壁がないといった現状であります。これは今後もこのままの状況でいくのか、それとも将来を見据えて受入れ可能な岸壁を整備していくのか、今後検討することも必要だと思いますけれども、

その辺の考えについてお聞かせいただきたいと思います。

あと、漁港区の将来ビジョンでございますけれども、苫小牧の漁港については、認知度が低いというふうに言われております。苫小牧はホッキを初めマツカワや毛ガニなど、苫小牧で水揚げされる水産品が数多くあります。港を身近に感じてもらえる取組として、将来ビジョンで示された観光ゾーンや体験交流ゾーンなどの整備を関係機関と協議して積極的に進めるべきだと考えますけれども、その辺の考えについてお聞かせいただきたいと思います。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） それでは、私のほうから、藤田議員の再質問に関しまして、1点お答えをさせていただきたいと思います。

私のほうで回答させていただきますのは、長期構想の中で、東西両港のすみ分け等がはっきりするのかということに関してでございます。

現在、西港区は定期RORO船やフェリーに加えまして、穀物やチップなどを扱います多くの不定期船が利用していると。また航路幅の関係から、管制信号による入出港制限があるなど、非常に混雑している状況となっております。

一方、東港区におきましては、全ての公共バースを定期船が利用しており、不定期船が利用できる岸壁が極めて不足しているということや、背後に未利用地も多くあることなどから、東港区の利用促進が大きな課題であるというふうに認識をしております。

こうした課題の解消に向けては、第1回の長期構想検討委員会の中でも、取り扱う貨物や船舶の種類などですみ分けを行うべきと、こういう御意見をいただいたところでございますが、このためには、西港区の現在の機能の一部を東港区へ移転するというようなことも必要になってくるのではないかと考えております。

しかしながら、この機能移転には、本港を利用いただいています船会社や、立地企業の事業計画や事業活動にも大きく関わることから、長期構想検討委員会の中で慎重に議論を進め、一定の方向性を出していきたいとは考えております。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） 藤田議員からの再度の御質問にお答えいたします。

まず、国際コンテナターミナルの機能拡大についてのお尋ねでございますが、円滑で効率的な荷役のための対策といたしまして、ターミナル内における除雪体制の強化やゲートオープン時間の弾力化について関係者と連携した検討、風、うねりによる荷役障害の改善の検討などに取り組んでまいります。

また、ターミナル周辺での物流関連施設では、輸出促進を図るため、保管施設などの誘致に取り組むなど、国際コンテナターミナルの機能拡大に努めてまいりたいと考えております。

続きまして、大型クルーズ船への対応についてのお尋ねでございますが、苫小牧港に寄港しているクルーズ船は、西港区を利用しており、航路幅の制限や信号管制による入出港スケジュールの調整が難しく、大型のクルーズ船を受入れることのできる岸壁がないことから、これまで入港したクルーズ船の最大船型は、飛鳥Ⅱの船長241メートル、総トン数約5万トン級となっております。

こうしたことから、当管理組合では大型のクルーズ船ではなく、現状で入港できる中小型のクルーズ船の持続的な寄港に向けまして、国内外の船社等に対し、ポートセールスを行っているところでございます。

お尋ねのクルーズ船の大型化に対応可能なバースの整備につきましては、西港区での整備は、現時点では難しい状況にありますことから、苫小牧港長期構想の中で検討してまいりたいと考えております。

最後になりますけれども、漁港区将来ビジョンにおける観光ゾーンや体験交流ゾーンなどの整備についてのお尋ねでございますが、将来ビジョンでお示した観光ゾーンにつきましては、現在、海の駅ぷらっとみなと市場やほっき貝資料館があり、多くの市民や観光客でにぎわいを見せております。

また、体験交流ゾーンでは、浜の交流館が設置され、苫小牧漁業協同組合女性部による魚のさばき方教室が開催されるなど、ふれあいや交流づくりに取り組まれています。

今後これらの各ゾーン整備主体と連携いたしまして、港湾管理者として取り組むべき施設につきまして、整備を行っていききたいというふうに思います。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 藤田広美君の質問は終了いたしました。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

なお、再開時刻は、15時20分を予定しております。

午後3時05分 休憩

午後3時20分 再開

○再開

○議長（神戸典臣君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

○議員（松尾省勝君） それでは、私の方から質問の通告をしておりました1番の港湾振興のポートセールスについては、質問を取り下げさせていただきますので、よろしく取り計らいをお願いいたします。

それでは、港湾振興の秦皇島港との新航路誘致について質問をさせていただきます。

苫小牧港と秦皇島港は、昭和60年に両国の貿易と港湾業務交流の発展のため、友好港の締結

議定書を交わしております。以来、相互交流や視察団の受入れなどを通じて友好親善の輪が広がっております。

私も、昨年11月に苫小牧港管理組合の議員の秦皇島友好訪問団の一員として訪問させていただいた経過がございました。世界有数の石炭中継港としての秦皇島港の姿を目の当たりにしてきたわけですが、秦皇島港関係者の皆さんとも交流、そしてお話をさせていただいた中で、秦皇島から苫小牧までの航路をつくりたいとの大変前向きなお話をいただいたところでもございました。

両港が友好港関係を超えて、ビジネスでも関係を深めて、両港ともに発展をする大変よいきっかけになると感じておりますが、その後管理組合としては、新規航路についての検討、そして秦皇島港の関係者への対応はどのようなになっているのか、お伺いをさせていただきます。

次に、漁港区の将来ビジョン21の社会実験についてであります。

漁港区将来ビジョンで実施をした輸出実験のその後の取組についてであります。私も管理組合のこの議場において質問させていただいた経過がございました。

海外での北海道の農水産品が高く評価をされているとの状況も聞くところでありますし、安全で高品質な道産食品を海外へ輸出をする取組は、ますます今後も重要となるというふうに考えております。

一昨年、漁港区の将来ビジョンの検討の過程の中で、水産品を海外へ輸出する空輸と、また船便の2つの輸出実験に取り組まれておりますが、この取組については、その後どのように展開をされているのか、確認をさせていただきます。

次に、港湾行政であります。港園亭について質問をさせていただきます。

港公園にある港園亭は、無料で利用できることもあり、これまでも多くの市民に利用されている人気施設というふうに伺っております。港の近くに市民が気軽に利用できる各種施設を整備することは、市民が港を身近に感じる機会を増やすことにつながることから、私も評価をさせていただいているところです。

港園亭の利用受付や管理を行っている港管理組合は、平成27年3月に隣接した旧庁舎から移転して間もなく2年が経過をするところであります。

そこで、この港園亭の管理運営についてお伺いをいたしますが、管理組合の移転前は、庁舎管理人がおりましたことから、港園亭についても目の行き届く管理などもできたというふうに思います。現状はどのような管理運営になっているのか、確認をさせていただきます。

また、管理組合の移転後、この港園亭の利用者数はどういうふうになっているのか、推移を合わせてお伺いをいたします。

次に、港湾行政の除雪体制についてであります。

苫小牧港の臨港道路は、港湾内あるいは港湾と周辺を結ぶ重要な道路であります。円滑な交通が妨げられるようなことがありましたら、地域の経済活動に大きな影響を与えかねません。特に

冬期は降雪による影響を最小限にするためにも、速やかな除雪が重要なことと思いますが、臨港道路の除雪体制について、現状どのようなになっているのかお伺いをさせていただきまして、1回目の質問とさせていただきます。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 松尾議員の御質問にお答えいたします。

私からは、秦皇島港との新規航路と港園亭についてお答えさせていただきます。

まず、秦皇島港との新規航路についてのお尋ねですが、昨年11月15日から18日の4日間、苫小牧港管理組合議会の神戸議長以下7名の議員事務局で構成される秦皇島港友好訪問団においては、秦皇島港、大連港を訪問してまいりました。

秦皇島港の港湾管理者である河北港口集团有限公司を訪れた際に、日本の企業でいうところの代表取締役である董事長の曹様から、秦皇島港から苫小牧港への航路をつくりたいとの発言がありましたが、具体的な内容が明らかでないため、帰国後、秦皇島港側に真意を確認しているものの返答は来ていないところであります。

管理組合としては、新規航路が開設されることは歓迎すべきことであるものの、以前の国の調査では、コンテナ貨物は他港でのトランシップを含め輸送はなく、最近の状況では、一般貨物船で、動植物性製造飼肥料を年間9回、2万トン程度を輸入しているのみの状況であり、今後拡大される見通しもないことから、具体的な検討は進めていないところでありますが、今後とも秦皇島港に限らず、苫小牧港の活用を図るため、新規航路などの誘致を進めてまいりたいと考えております。

次に、港園亭についてのお尋ねですが、港園亭は、市内中心部からも近い港公園に設置され、気軽にバーベキューを楽しめることから、多くの市民に利用されております。

港園亭の管理運営につきましては、申込みの際に一度管理組合に来庁していただき、安全管理を含めた注意事項を説明し、理解いただいた上で御利用いただいております。また、週1回の清掃等を実施しているほか、利用者の多い夏場は、巡回警備も行っているところです。

次に、利用者数につきましては、管理組合移転前の平成26年は約2,600人でありましたが、管理組合移転後の平成27年以降は、約2,700人から2,800人でございました。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） 松尾議員の御質問にお答えいたします。

まず、漁港区将来ビジョンにおける水産品輸出実験のその後の取組についてのお尋ねでございますが、一昨年、漁港区将来ビジョンを検討する中で、苫小牧港漁港区で最も漁獲量の多くスケトウダラを冷凍せず鮮魚の状態で、苫小牧港から韓国への外航定期コンテナ船を利用して輸出する実験と、漁港区で水揚げされたマツカワカレイを活じめ状態で香港へ空輸する実験を行っております。

この船便による実験では、鮮度や輸送コストなどについて、既存の陸路で下関まで運び、その後、韓国へ輸送されるルートと比較しており、鮮度については問題ないとされ、また輸送コストは船便が陸送に比べ有利との結果が得られたものの、出荷準備の体制の構築や安定的な輸出量の確保、コンテナ船の遅れに伴うリスクなどが課題として報告されたところでございます。

一方、空輸につきましては、利用した輸送サービスのリードタイムやコスト面での課題が挙げられたものの、品質は高く評価され、販路開拓の可能性が確認されたところでございます。

この成果を活用いたしまして、苫小牧漁業協同組合では、まずは航空便による輸出の実現を目指し、昨年１２月にマツカワカレイとホッキガイなどを生きたままの状態で香港へ空輸する実験を行ったほか、今月にもホッキガイのむき身を塩水パックにしたものをシンガポール、マレーシア、香港で行われる輸入関係者への試食会に提供することとしておりまして、地元水産品の販路開拓の取組を進めているところでございます。

続きまして、臨港道路の除雪体制についてのお尋ねでございますが、臨港道路は、港湾貨物の陸上輸送を支える重要な施設であり、日頃から良好な状態を保つことが必要であることから、限られた予算の中で適切な維持管理に努めているところでございます。

冬期間の臨港道路の除雪につきましては、積雪量１０センチを目安とするなどの出動基準によりパトロールを行い、路面や吹きだまりの状況等を確認した上で、除雪や凍結防止剤を散布するなど、適時、適切な路面管理を実施しているところでございます。

また、当管理組合が管理する臨港道路は、東西両港区の広範囲に及ぶため、それぞれの除雪につきまして建設会社と業務委託契約を結び、迅速な除雪体制とするなど、円滑な冬期交通の確保に努めているところでございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 松尾省勝君。

○議員（松尾省勝君） それでは、再質問させていただきます。

まずは、秦皇島港との新航路誘致についてであります。答弁の中でなかなか秦皇島側との真意を確認できるものではないというふうな答弁がございました。隔年で議員団が訪問している経過を踏まえて、今後誘致につなげられるよう、管理組合としても情報を交換するなど、あらゆる手段を使って港の振興に寄与していただけるように要望をさせていただきたいというふうに思います。

次に、漁港区の将来ビジョン２１の社会実験についてであります。一昨年行った水産品の輸出実験では、今年度漁業協同組合が行う空輸での水産品の輸出の取組につながっていることを理解させていただきました。

現在、北海道は、２０１８年に食の輸出目標１，０００億円を掲げております。苫小牧港は、この北海道の目標に貢献できるのではないかと考えています。苫小牧港から海外へ輸出する北海道産の農水産品を増やす取組を、地元にこだわらず、もっと全道から多く集めてくる

ような取組が重要ではないかというふうに指摘をさせていただきます。

更なる輸出促進に向けた取組については、港湾管理者としてどのように取り組んでいかれるのかについて、お伺いをさせていただきます。

次に、港園亭についてであります。

先ほど、現在は庁舎から離れているが、一度来庁していただいて、利用に際し注意事項を説明した上で利用をいただいております、利用者についても移転前と同程度で推移しているというふうな御答弁をいただきました。

ただ、この管理組合庁舎の跡地など、港園亭の周辺というのは、シャーシヤードとして整備をされていることも伺っております。大型車などの往来が予想されていることにより、その安全面と利便性などの面から、今後この港園亭の利用に支障がないのかなというところを心配をしておるところでございます。

そこで、管理組合としては、今後の港園亭の管理運営についてどのような考えをお持ちなのか、改めてお伺いをさせていただきます。

最後になりますが、除雪対応についてであります。

答弁の中では、積雪量10センチで除雪出動しているというふうなお答えをいただいた訳でございます。これは、苫小牧市の除雪の出動と基準は変わらないのかなというふうに思いました。

この港湾物流への影響を最小限にとどめるために、臨港道路の除雪体制について答弁をいただいたわけですが、臨港道路を利用する歩行者への対応はどのようになっているのか、改めて伺いたいと思います。

例えば、フェリーふ頭などへ直結する臨港道路の歩道については、フェリーの利用客が冬期間も安心して通れるような歩道の除雪体制が求められているかのように思います。それは、近年インバウンドの拡大、社会的にもどんどん外国人観光客を増やそうということで、鋭意取り組まれておりますが、苫小牧西港に着岸をするフェリーからも多くのインバウンドが降り立って、歩いてでも駅の方に行かれるという声も伺っておりますので、この辺の体制、どのようにしていくのかなというところを心配しておりますので、管理組合としての御意見をいただきたいというふうに思います。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 松尾議員の再質問にお答えいたします。

私からは、港園亭についてお答えさせていただきます。

安全面等についてのお尋ねですが、旧管理組合庁舎・旧苫小牧埠頭社屋につきましては、今年度内に解体作業が完了し、来年度、シャーシヤードとして整備する予定となっております。

シャーシヤードの整備の際には、港園亭利用者の安全面なども視野に入れた上で、動線にも配慮しながらヤードへの出入り口の検討を行ってまいりたいと考えております。

管理運営につきましては、来年度は今年度と同様に行ってまいりたいと考えているところでありまして、今後とも港園亭利用者の協力の下、多くの皆さんに安全に御利用いただけるよう努めてまいります。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） 松尾議員からの再度の御質問にお答えいたします。

まず、道産農水産品の輸出促進に向けた取組についてのお尋ねですが、食や観光が本道の戦略的産業として国や道の計画に位置付けられている中、本道産業を支える役割を担う苫小牧港にとって、本道から海外への道産農水産品の輸出拡大の取組は、港湾機能を生かすことができる分野であり、本港からの輸出貨物の増大に貢献するものと期待できます。

このため、港湾管理者といたしましては、道産農水産品の輸出拡大に向け、国や道の取組と連携しながら、海外ポートセールスを通じて、アジア等の近隣の経済圏に北海道を初め、苫小牧港をアピールすることはもちろんのこと、コンテナターミナルの高度化や港湾周辺の物流機能の強化など、輸出品の「集貨」、「創貨」や輸出ロットの拡大につながる取組について、関係者の皆様と検討を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、臨港道路の歩道の除雪体制についてのお尋ねでございますが、当管理組合が管理する臨港道路のうち、主要幹線道路においてはおおむね歩道が整備されておりますが、冬期間の利用は非常に少ない状況であることから、車道のような除雪の出動基準は定めておりません。

しかし、議員御指摘の西港区の開発フェリー埠頭から道道上厚真苫小牧線へ直結する入船ふ頭幹線道路など、冬期間の利用がある区間につきましては、パトロール等による確認の上、必要に応じて歩道の除雪を行っているところでございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上で、松尾省勝君の一般質問を終了いたします。

越川慶一君。

○議員（越川慶一君） それでは、通告に従い、順次質問をいたします。

最初に、苫小牧港長期構想の長期構想策定に向けた現状と課題についてということで質問をいたします。

苫小牧港長期構想については、20年から30年先の長期的な視点から基本的な方向性が示されるというものであり、昨年第1回目の検討委員会が開催され、苫小牧港における現状と課題などについて議論されたと認識をしております。

その中で、スケジュールとしましては、平成29年度中に20年から30年先の長期構想が策定され、その後もおおむね10年後を目標とする新たな港湾計画が策定されるものというふうに考えております。

検討委員会の中では、課題や意見が出されたというふうに聞いておりますが、その内容につい

では、30年先の苫小牧港をイメージした意見というよりは、ここ数年のうちに解決を図らなければならない、どちらかと言えば直近の課題、これも多かったようにも思われますが、現在の苫小牧港における現状と課題に対する、これら委員の意見にどう対応するのか、見解をまずはお伺いをしたいと思います。

次に、30年先の苫小牧港についてということでもありますけれども、私も何度か定例会で議論をさせていただいているところでありますが、港湾管理者が考える30年先の苫小牧港はどのようになっているのか、どのように考えているのか、やはり今後もこの苫小牧港は、北海道の物流の拠点となり、さらに発展をしてほしいというふうに期待をしておりますけれども、そのためには、どのような苫小牧港にしていこうとしているのか、もう少し具体的なやはりイメージ、これができるようなものを我々に示していただきたいというふうに考えておりますので、港湾管理者の考え、30年先の苫小牧港の姿について、見解をお伺いしたいと思います。

次に、ガントリークレーンの関係についてであります。

ガントリークレーン4号機の新設についてでありますけれども、これは昨年の8月の第2回定例会におきましても議論をさせていただいているところでありますが、その際には、コンテナ船の寄港頻度、それから荷役の形態などから、4基同時の荷役が期待できないなど、4基目のクレーン本来の役割が期待できない、こういうような答弁もありました。

そして、さらに最後には、今後更なる検討を行った上で今年度中に方向性を示すというような答弁もありましたので、その後の検討結果について、確認をさせていただきたいというふうに思います。

それから、次にガントリークレーンのエレベーターの故障について質問をいたします。

現在、東港にはガントリークレーンが3基設置をされております。このガントリークレーンを操縦するオペレーターの方は、今高さ30メートルから40メートルまで上にある操縦室まで階段で上っている、こういうような状況であります。この状況について、港管理組合の皆さんは御承知なのではないかということも聞きたいというふうに思います。

ガントリークレーンには、エレベーターが設置をされております。聞くとところによれば、3基のうち現在2基のガントリークレーンのエレベーターは、数年前から故障しているということをお聞きをいたしました。まず最初にこの状況について、管理組合は承知をしているのか、お聞きをしたい。

そして、なぜこのエレベーターが故障したままなのか、修理をしないのか、そしてその理由についてもお聞きをしたいと思います。また、修理をすれば、どのくらいの費用がかかるのかについてもお伺いをしたいと思います。

次に、船舶の接触事故防止について質問をいたします。

昨年は、ガントリークレーンに関する事故・故障が多発をした1年であったというふうに感じております。新年度に向けては、安全対策を確実に実施をするということがやはり重要であると

いうふうに私も考えております。

その中で今回、船舶の接触事故防止対策ということで、先ほども質疑がありましたけれども、クレーンの安全な位置への退避、こういうようなことも出されていたというふうに思います。接触事故が多発している一つの要因として、軌法線間距離、いわゆる岸壁からガントリークレーンの海側レールの中心までの距離、これについても、一つ考えられるものではないかなというふうに思っております。

苫小牧港の現状と、他の港の状況についても少し私も調べさせていただきました。すると、今苫小牧港、東港は3.8メートルということでありますけれども、それに対して他の港では、7割以上の港で苫小牧港を上回る距離というふうになっています。平均にしましても、大体4.39メートルということでありまして、苫小牧港としては、この平均値も下回る距離になっている、こういうような状況にあります。また、以前ガントリークレーンが設置されていた西港、こちらの方もちょっと調べてみましたけれども、こちらも防げん材、これを含めて約5メートルでありましたので、今現在の東港の軌法線間距離が短いことが分かります。

例えばでありますけれども、現在の東港で使用されている防げん材は1メートルのものを使用しているということでありますけれども、これを例えば2メートルのものに変更して設置をする、そういうようなことで現在の軌法線間距離3.8メートルから4.8メートル、距離が少し確保されるのではないかなというふうに思いますので、接触事故を軽減できる一つの可能性があるのではないかなというふうに考えますので、これについての見解をお伺いしたいと思います。

続きまして、ポートセールスについて質問をいたします。

新規航路の誘致についてでありますけれども、今後の苫小牧港のやはり更なる発展に向けてということでは、現在の航路を維持しながら、新たな航路を結び、物流を増やすことは必要なことであるというふうに私も考えております。

毎年、各地へポートセールスということで出向いて実施をしておりますけれども、苫小牧港のPR、これがやはりメインになってきて、なかなか具体的な新規航路までの結果に結びついていないのではないかなというふうに思われます。今後の新規航路の誘致に対して、戦略的な取組についての見解をお伺いしたいと思います。

続きまして、北極海航路の可能性ということで質問をさせていただきたいと思います。

欧州と東アジアとを最短距離で結ぶ北極海航路については、これまでも苫小牧港として調査研究が進められてきたというふうに認識をしております。議会の中でも、私も議論をさせていただいているところであります。

今回、平成29年度の主要施策のポートセールスの部分で触れられておりますけれども、貨物の輸送シナリオなど、具体的な進め方につきましては、先ほど議論もされているというところがあります。したがって、私の方からは北極海航路の可能性ということで、この実現に向けて、国立極地研究所の北極研究に係る出先機関を苫小牧市に誘致する活動があるというようにも聞い

ております。

具体的な内容についてお伺いをしたいというふうに思いますし、それから、この誘致に対する苫小牧港管理組合としてのスタンス及び今後の対応方針などの方向性についてもお聞きをしたいというふうに思います。

それから、クルーズ船寄港の誘致についても質問をさせていただきます。

昨年の苫小牧港におけるクルーズ船の寄港については、ゼロということでありました。ここ数年の推移も調べてみましたが、28年、去年はゼロ、それから27年度は延べ5隻、それから平成26年度は延べ4隻ということで、他の港と比較をしましてもかなり少ない実績というふうになっていると感じています。

クルーズ船の寄港予定、それから誘致活動については、先ほども質疑があったところでありますので、その部分については分かりましたが、クルーズ船の大型化に伴うバース整備についても質問がありましたので、この部分についても分かりましたが、そもそもの考え方として、今後の苫小牧港がこの大型クルーズ船が寄港可能な港湾整備をしていくものなのかどうか、この辺の考え方について、まずはお聞きをしたいというふうに思います。

その上で、現時点で西港区の整備が難しいという、先ほどの質疑、答弁にありましたけれども、そうしますと、東港区での整備、これも検討することになるのかについて、この部分についての見解もお伺いをしたいというふうに思います。

さらに、もう1点お聞きをしたいと思いますけれども、現在、国土交通省は、外国人旅行者を増やすためにクルーズ船の寄港に対して全国数箇所の拠点港湾を指定し、民間資金を活用してターミナル施設の整備、これを進めるなど、通常国会においても港湾法改正案が提出されるようにも聞こえております。具体的な内容について、この部分をお伺いしたいというふうに思いますし、苫小牧港としても、国際クルーズ拠点形成港湾として指定を受けられるような積極的なアピールが必要というふうに私は考えておりますけれども、この部分についての見解もお聞きをしたいと思います。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 越川議員の質問にお答えをさせていただきますが、私からは、30年先の苫小牧港について一、二点御質問がありましたが、その中で長期構想における将来の苫小牧港の姿についてのお尋ねがございました。

長期構想におきましては、時代の変化を的確にとらえる、つまり私も何度も申し上げていますが、人口減少・高齢化が同時進行している我が国、このことが経済にどう影響するか。仮に経済のパイが収縮した場合に一番先に影響を受けるのが物流というふうに捉えておりますが、そういう状況、時代の変化、それからアジアの経済における物流の変化等々も含めて、しっかりとこれから注視をして、きめ細かな対応が必要になってくる時代を迎えているというふうに考えており

ます。

また、単に物流面から、道民生活あるいは北海道経済を支える役割というのを意識するだけではなく、北海道の経済をリードし、東南アジアを初めとする世界と北海道を結ぶ物流拠点という観点を意識することが必要になってくるというふうに考えております。

例えば、東港区のコンテナターミナル周辺に、貨物の保管、入出荷の調整、あるいは加工など付加価値を高める機能を集積させ、高度なロジスティック機能を有する国際総合物流ターミナル拠点の形成なども考えられます。

今後は、こうした機能に限らず、長期構想検討委員会において苫小牧港が果たすべき役割、そして目指すべき将来像について、幅広く議論をしていただきたいと考えております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私の方からは、2点回答させていただきたいと思います。

1点目は、長期構想の中で出てきた意見に対して、割と短期的な意見が多かったのではないかという点につきまして、それからもう一つは、新規航路の誘致に対する取組についてお答えをさせていただきたいと思います。

まず、長期構想検討委員会での現状と課題に対する意見へのお尋ねについてですけれども、昨年9月に開催しました第1回検討委員会では、前回長期構想を策定した平成19年以降での港湾整備の状況や、西港区の混雑と国際コンテナターミナルの利用促進など、苫小牧港の現状や問題点をお示ししましたところ、委員の皆様からは、混雑する西港区と機能強化が求められる東港区の役割を分離すべきなど機能を分離し、東西港区のすみ分けをイメージする長期的な視点で取り組まなければならないというふうな御意見もありましたし、一方では、道産農水産物を加工・貯蔵する施設など、背後地利用の視点も取り入れるべきなど、早期に取り組んでいく課題とされるものまで、様々な御意見をいただいているところでございます。

これらの意見や課題に対する対応方法につきましては、その実現に向けたスケジュールも含めて、今後の検討委員会の中で議論を含め、長期構想に反映させていきたいというふうに考えております。

次に、新規航路の誘致に対する取組についてのお尋ねでございますが、これまで行ってきました海外でのポートセールスは、東南アジアなど経済成長の著しい地域において、苫小牧港の認知度を向上させることで、本港の利用拡大や貨物量の増加を期待して行っているものであり、直接新規航路の開設を目指したものではありません。

新規航路の誘致に当たりましては、このような苫小牧港の貨物を増やす努力を重ねるとともに、現在及び将来の貨物需要や輸送状況を分析し、新規航路の開設につながる可能性のある船会社にアプローチしていくということが重要だと考えております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 私からは、クルーズ船に関します港湾法の改正などについてお答えをさせていただきます。

このたびの改正案ですが、国土交通省では、国際航路に就航するクルーズ船の受入れ環境の整備を促進するため、国土交通大臣が指定した港湾における旅客の受入れの促進を図るための協定制度を創設しようとするものです。

この内容につきましては、港湾管理者とクルーズ船社が共同で整備計画を作成した港湾について、国が国際クルーズ拠点形成港湾に指定することで、旅客ターミナルや通路などの整備を行うクルーズ船社に対して、港湾管理者が公共岸壁を優先的に利用できるようにするものです。

また、国際クルーズ拠点形成港湾の指定に向けたアピールについてのお尋ねですが、国の指定に係る計画書の評価基準では、大型のクルーズ船を受け入れることのできる係留施設などの保有のほか、寄港実績や今後の見通しなどが定められておりますが、苫小牧港はこの要件を満たしていないため、指定を受けることのできる状況にはありません。

なお、国において、本年1月31日付けで、横浜港、清水港などの6港が国際クルーズ拠点形成港湾に指定されております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） 越川議員からの御質問にお答えいたします。

まず、ガントリークレーン4号機新設についてのお尋ねでございますが、苫小牧国際コンテナターミナルにおける現状のコンテナ船の寄港頻度や荷役形態などから、4基同時荷役などの4基目クレーンの本来の役割が期待できる状況にはなく、クレーンの増設は、事故や故障時における補完的な目的にとらざるを得ないものと考えております。

このため、荷役機械の安定稼働に向けましては、まずは現在の3基体制を確保していくことが重要と考えておりまして、メンテナンス体制の強化やコンテナ船による接触事故の防止対策等の検討を行い、取組を進めていくこととしたところでございまして、4基目クレーンの増設につきましては、これらの対策の結果を踏まえた上で改めて判断してまいりたいと考えております。

続きまして、エレベーターの故障についてのお尋ねでございますが、ガントリークレーン1号機につきましては、平成27年の5月下旬から、また3号機につきましては、昨年12月下旬からエレベーターが故障しておりまして、オペレーターの方々など関係者の皆様には大変御不便をおかけしていることに対し、深くお詫び申し上げます。

1号機のエレベーターにつきましては、荷役中に給電ケーブルが断線し、この影響で扉の開閉を制御する機器などが損傷したものでございます。

このエレベーターは、設置から10年が経過しており、既に製造中止となっていたことから、本体そのものの交換が必要となり、当該ガントリークレーンに合わせました仕様の検討や設計に

時間を要したことに加えまして、この期間中に相次いで発生した2号機と1号機の荷役不能となるような故障により、費用の捻出も困難となったことから、やむなく本年度での復旧となったところでございます。

なお、エレベーターの再稼働時期につきましては、現在本体の製作が完了に近付いておりまして、来月には現地での設置作業を行い、利用可能となる予定となっております。

また、3号機のエレベーターにつきましては、降雪によりまして給電ケーブルがケーブルガイドに凍りつき、エレベーターを稼働させた際に断線したもので、新年度早々の復旧に向けまして現在準備を進めているところでございます。

なお、修理費用につきましては、1号機が約4,000万円、3号機につきましては約300万円となっております。

続きまして、コンテナ船の接触事故防止対策についてのお尋ねでございますが、本港のコンテナバースにおける岸壁法線からガントリークレーンの海側脚部中心までの距離、これが3.8メートルに対しまして、全国の平均値では4.39メートルと、約60センチほど近い状態にはございますが、他港におきましては2.5メートルというところもありまして、本港の距離が極端に短いという状況にはなってございません。

また、この距離を大きくするために防げん材の高さを1メートル高いものに交換する費用は、コンテナバース全体で10億円以上と非常に高額となり、その効果は、出航時には船舶とガントリークレーンの接触防止を期待することができますが、防げん材の設置間隔は約15メートルから20メートルと広く、ある程度の速度で着岸する入港時におきましては、防げん材のない部分に接触することも予想され、対策に要する費用に比べ十分な効果は得られないものと考えております。

したがいまして、接触事故防止の対策といたしましては、現時点ではクレーンの安全な位置への対比について、早急に実施していくことが重要であるものと考えております。

続きまして、東港区での大型クルーズ船への対応についてのお尋ねでございますが、東港区の利用を図っていく上で、大型クルーズ船の受入れも一つの方策になるものと考えておりますが、その機能の導入に当たりましては、クルーズ船の需要動向はもちろんのこと、限られたスペースでの岸壁の配置や、延長、水深など施設のスペック、さらには貨物船との兼用とする場合には、大型クルーズ船が使用する上で支障とならない貨物の種類や量など、様々な視点から総合的に検討していかなければなりません。

また、東港区は、苫小牧市街地からも離れておりまして、乗船客の利便性や賑わいの提供といったクルーズ船の受入れ環境としての配慮なども必要になってくるものと考えております。

いずれにいたしましても、大型クルーズ船の対応につきましては、これらのことも含め長期構想の中で検討してまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 港湾振興室長、池淵雅宏君。

○港湾振興室長（池淵雅宏君） 北極海航路に関連しまして、国立極地研究所の出先機関の誘致活動についてお答えをいたします。

北極海航路の研究を精力的に実施をしていただいております北海道経済同友会におかれまして、本港の活用が北海道の新たな成長戦略になることが期待されることから、道内港が北極海航路のハブ港となるための諸課題、戦略等を検討し、昨年の7月に中間報告として取りまとめられたところでございます。

報告書は、北極海航路の実現に向けまして、国や地域、産業界、学術研究界がそれぞれの特徴や能力等を生かしていく上で、北極等の研究を行っております国立極地研究所の出先機関や北極科学調査船の拠点道を道内に誘致し、北極研究の集約化を図ろうとする内容となっているものでございます。

昨年11月には、報告書をまとめました北海道経済同友会北極海航路研究ワーキングが本港を視察されまして、当管理組合と意見交換を行いまして、港の機能や背後地などのポテンシャルを御理解いただいたところでありますので、今後も国立極地研究所の出先機関の誘致につきましても経済同友会等、関係するところと情報交換等を行ってまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 越川慶一君。

○議員（越川慶一君） それでは、再質問をさせていただきます。

まず、苫小牧港の長期計画の関係でありますけれども、先ほどの答弁の中では、意見、それから課題、対応方法について、スケジュールも含めて今後の検討委員会で議論を深めると、長期構想に反映をさせていきたいという、そういうような答弁であったかなというふうに思います。

早期に取り組むべき課題もあることから、短期・中期的なやはり計画を作成するなど、長期構想とは一つ切り離して検討しなければならないものもあるのではないかなというふうに考えておりますので、この部分についての見解を改めてお伺いをしたいというふうに思います。

次に、ガントリークレーンの4号機増設についてでありますけれども、先ほど答弁の中にも、メンテナンス体制強化、それからコンテナ船の接触事故防止対策、こういうような対策結果も踏まえて改めて判断すると、そういうような答弁があったというふうに思います。

もう少し具体的にお聞きをしたいというふうに思いますけれども、4基目クレーンの本来の役割が期待できる状況、これはどのような状況のことを指すのか、これについてお伺いをしたいというふうに思います。

また、以前から苫小牧港のガントリークレーンの稼働時間についても、他の港と比べても多い状況にあるということもありますので、これらについても増設の判断基準の一つになり得るのかどうか、この部分についてもお聞きをしたいというふうに思います。

それから、エレベーターの故障の関係についてでありますけれども、先ほど答弁ありましたとおり、1号機のエレベーターにつきましては、平成27年5月の下旬から故障をしているということでありまして、約2年間も修理されずにいたということは、これは余りにも時間がかかり過ぎて、非常に私は問題があるのではないのかなというふうにも感じております。

今後につきましては、エレベーターだけではありませんけれども、いろいろな部分があるかと思いますが、故障が発見された場合についても、早急に対応をしていただきたいというふうに考えておりますので、この部分についての見解をお伺いしたいと思います。

また、3号機のエレベーターにつきましては、新年度早々の復旧ということで準備を進めているようでありまして、この復旧については、いつ頃復旧がされるのか、4月早々に復旧がされると考えてよいのか、具体的な復旧見通しについて確認をしたいというふうに思います。

それから、船舶の接触事故防止についてでありますけれども、こちら先ほど防げん材を1メートル高くすると費用は確かに高額になってしまうというふうに思いますけれども、出航時ににおける接触防止が期待できるということであれば、設置をしていくことも、やはり今一度検討をしていくべきではないのかなというふうに思います。

先ほどクレーンの安全な位置への退避、これもするというものでありますので、これと合わせて防げん材を高くするというので、より効果が上がるのではないのかなというふうに思いますので、この考えについて見解をお聞きしたいというふうに思います。

それから、北極海航路の可能性ということで、国立極地研究所の出先機関の誘致についてでありますけれども、北極海航路の実現に向けて、やはり一步前進することに加えて、経済効果についても期待できる内容であるということでもありますので、今後情報交換をするというような答弁もありましたが、積極的な誘致活動ということで実施をしていただきたいなというふうに考えるところでありますが、この部分についても改めて見解をお聞きしたいというふうに思っております。

最後、クルーズ船の関係についてでありますけれども、これは管理者の方からも答弁をいただきたいなというふうに思うのですが、やはり先ほども答弁をいただきましたけれども、今後の苫小牧港の発展に向けた方策としては、やはり大型クルーズの寄港というのも一つ大きなことになるとのではないのかなというふうに考えております。

先ほど20年先、30年先の構想というところもありましたけれども、今後の苫小牧港のあるべき姿に向けて、大型クルーズ船の寄港が可能となる岸壁の整備というのも、一つチャレンジをするテーマの一つになるのではないのかなというふうにも思いますので、このことについても、管理者の方から見解をお伺いしたいというふうに思います。

以上で、質問を終了いたします。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） それでは、私の方から、越川議員の再質問に関して回答させ

ていただきます。

私の方から2点、1点目は長期構想の関係、それから2点目は、これに関連していますけれども、大型クルーズ船の話について回答させていただきたいと思います。

まず、長期構想の中で示されました課題等の中で、特に早期に取り組むべき課題があった場合、それについてどういうふうに対応していくのかと、こういうお尋ねでございますが、本構想の実現に向けては継続的な取組が必要となるため、長期構想の中で早期の実現を目指すものにつきましては、港湾計画の改訂への位置付けをして実現を目指していくということになります。

また、その中でも特に緊急を要すると判断される取組につきましては、港湾計画が必要ない場合はもちろんのこと、必要な場合におきましても、港湾計画の改訂を待つことなく、事業実施前提となります現港湾計画の一部変更、もしくは軽易な変更などの手続きを活用し、対応が遅れることなく取り組んでまいりたいと、このように考えております。

それから、そういった長期構想の中で、大型クルーズ船のことにに関して、しっかりと位置付けていくべきではないかという御質問なんですけれども、これに関しましても、先ほど若干回答させていただいておりますが、確かに苫小牧港に大型クルーズ船の寄港の需要がかなり高まってくるというような見込みがあった場合には、非常に必要な施策であるということは間違いのないと思います。

ただ、現在において、先ほどの回答にも示しましたように、西港区ではかなり厳しい、東港区におきましても、ここに大型のクルーズ船の配置をしていくということは、恐らく岸壁の配置だけではなくて、それに関連する防波堤、航路、いろいろなものが必要となっておりまして。そうしますと、それ以外にもこれから西港区から東港区へ移転させなければならない機能ですとか、東港区で新たに必要となる機能、こういったものを総合的に判断をして、東港区の中に大型クルーズ船の機能を計画ができるかどうか、その辺をやはり長期構想の中で、需要とともに検討していかなければならないと、このように考えています。

私からは、以上です。

**○議長（神戸典臣君）** 施設部長、佐藤匡之君。

**○施設部長（佐藤匡之君）** 越川議員からの再度の御質問にお答えいたします。

まず、4基目クレーンの役割についてのお尋ねでございますが、4基目のクレーンが本来の役割を果たすためには、4基のクレーンが全て同時に荷役を行う状況が必要であると考えております。

本港のコンテナターミナルにおきましては、現在の岸壁延長からは3隻同時接岸が最大の利用状況となっておりますので、現状の荷役形態を考慮しますと、4基目の導入は極めて困難であるものと考えております。

次に、クレーン増設の判断基準についてのお尋ねでございますが、クレーンの稼働時間も増設に向けた一つの判断基準と考えておりますけれども、今申し上げましたように、4基全てのクレーン

ーンが同時に稼働する状況となることが増設に最も重要な条件であるものと考えております。

続きまして、エレベーターなどの故障の対応についてのお尋ねでございますが、ガントリークレーンの故障などは、これまでも早期復旧に努めており、今回のエレベーターの件につきましても、故障直後から迅速に対処してまいりましたが、先ほど申し上げましたように、様々な事情から復旧に時間を要したところであり、オペレーターの方々など関係者の皆様には大変御不便をおかけしていることを改めてお詫び申し上げます。

また、3号機のエレベーターにつきましては、現在断線した給電ケーブルを手配しており、4月中には復旧を完了させる予定としております。

続きまして、船舶の接触事故防止における防げん材を交換する対策についてのお尋ねでございますが、議員おっしゃるとおり、クレーンを安全な位置に退避させる運用上の対策と、さらに防げん材を交換するハード対策を組み合わせることにより、出航時における接触事故防止に対しては、より効果が発揮できるものと考えますが、先ほど申し上げましたとおり、入港時における効果は、それほど期待できないものと考えております。

また、こうした施設整備を行うには単独事業によらざるを得なく、厳しい財政状況の中、10億円以上の費用を捻出することは困難でありまして、さらに防げん材の交換工事中は、コンテナバースの利用に大きく制限をかけることから、現実的には困難な対策であるものと考えております。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 港湾振興室長、池淵雅宏君。

○港湾振興室長（池淵雅宏君） 国立極地研究所の出先機関の誘致活動についての再度の御質問にお答えをいたします。

国立極地研究所の出先機関の誘致に向けましては、北海道経済同友会で今後具体的な活動方針を検討していくと伺っておるところでございます。

この機関の業務内容などは明らかには現在なっておりませんが、航路が開設をされた際には、北極海などの気象や海氷、波浪などの運航の支援となる情報を提供しまして、それに基づく船舶は、苫小牧港で装備など必要な対策を実施するなどの役割を担うことも期待をされるところでございます。

そういったところから、まずは関係機関と情報交換等を行ってまいりたいと考えているところでございますので、よろしくお願ひしたいと思います。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上で、越川慶一君の一般質問を終了いたします。

これより、議案第3号及び第4号の質疑に入ります。

議案第3号及び第4号の説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、反対、賛成の討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第3号及び第4号についてお諮りをいたします。

議案第3号及び第4号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、議案第3号及び第4号は、原案のとおり可決されました。

---

## ○閉会

○議長（神戸典臣君） 以上をもちまして、本議会に付議された案件はすべて議了いたしました。

閉会にあたりまして、一言御挨拶申し上げます。

本議会に付議されました案件は、報告2件、議案4件であります。皆様方の御協力により滞りなく議了いたしましたことに、議長として厚く御礼を申し上げますとともに、議員各位の熱心な御審議を得ましたことに重ねてお礼を申し上げます。

これをもちまして、平成29年第1回定例会を閉会いたします。

（了）

午後4時21分 閉会

上記のとおり会議の次第を記録し、その相違ないことを証するため、ここに署名する。

苫小牧港管理組合

議 長 神 戸 典 臣

署名議員 藤 田 広 美

署名議員 松 尾 省 勝