

平成29年 第3回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成29年10月23日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成29年 第3回定例会
苫小牧港管理組合議会

平成29年10月23日（月曜日） 午後2時08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号から第3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（平成29年度苫小牧港管理組合
一般会計補正予算（第2号））

報告第2号 専決処分の承認を求めることについて（平成29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））

報告第3号 公営企業に係る資金不足比率について

日程第5 議案第1号から第3号について

議案第1号 平成28年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について

議案第2号 平成29年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第3号）について

議案第3号 平成29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2号）
について

日程第6 一般質問

日程第7 議員提案第1号 苫小牧港管理組合議会議員の派遣について

○出席議員（10人）

1番	赤根 広介 君	6番	首藤 孝治 君
2番	遠藤 連 君	7番	竹田 秀泰 君
3番	沖田 清志 君	8番	藤沢 澄雄 君
4番	神山 哲太郎 君	9番	桜井 忠 君
5番	工藤 良一 君	10番	神戸 典臣 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	黒田 敏之 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	池淵雅宏君
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	三田弘志君
計画課長	平山雅樹君
施設課長	玉置淳二君
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	白川友秀君

監査委員	紺谷ゆみ子君
監査委員	渡辺満君
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	内山隼典君
書記	西村友介君

○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3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、工藤良一君及び首藤孝治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日間といたしたいと存じますが、これに御異議ありませんか。

（「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日間と決定をいたしました。

○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29年度7月及び8月の現金出納検査の結果及び平成29年度定期監査及び財政援助団体等監査の結果の提出がありました。

既に配布をしております議案等に報告書の写しがございますので、御覧ください。

○報告第1号 専決処分の承認を求めることについて（平成29年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第2号））

○報告第2号 専決処分の承認を求めることについて（平成29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））

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第4、報告第1号「専決処分の承認を求めることについて（平成29年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第2号））」及び報告第2号「専決処分の承認を求めることについて（平成29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））」の専決処分の承認を求めることについては、関連する案件でありますので、一括して議題といたします。

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号及び報告第2号「専決処分の承認を求めること」につきまして御説明申し上げます。

議案等の1ページ及び15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29年9月25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。

今回の専決処分につきましては、港湾整備事業特別会計西港分の平成28年度の消費税及び地方消費税の確定申告に伴う納付分の不足額を、平成28年度決算の認定前ではありますが、今年度の繰越金となります前年度繰越金を財源として補正したものでございます。

なお、財源となる前年度繰越金につきましては一般会計となりますことから、一般会計において、補正後、特別会計へ繰り出すものでございます。

初めに、報告第1号「専決処分の承認を求めることについて」の一般会計補正予算につきまして、専決処分書の一般会計補正予算書により御説明申し上げます。

5ページを御覧ください。

第1条に記載のとおり、歳入歳出にそれぞれ1,539万3,000円を追加し、歳入歳出予算の総額を56億2,028万9,000円に補正するものでございます。

歳入と歳出それぞれの内訳につきまして、平成29年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算に関する説明書により御説明申し上げます。

13ページを御覧ください。

歳入予算についてでございますが、第6款繰越金、第1項西港繰越金、第1目繰越金に、前年度繰越金として1,539万3,000円増額するものでございます。

14ページを御覧ください。

歳出予算についてでございますが、第6款諸支出金、第1項西港諸支出金、第1目特別会計繰出金に、港湾整備事業特別会計への繰出金として1,539万3,000円増額するものでございます。

以上、報告第1号につきまして御説明申し上げます。

続きまして、報告第2号「専決処分の承認を求めることについて」の港湾整備事業特別会計補正予算について、専決処分書の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。

19ページを御覧ください。

第1条に記載のとおり、歳入歳出にそれぞれ1,539万3,000円を追加し、歳入歳出予算の総額を34億4,844万9,000円に補正するものでございます。

歳入と歳出それぞれの内訳につきまして、平成29年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会

計補正予算に関する説明書により御説明申し上げます。

27ページを御覧ください。

歳入予算についてであります。第2款繰入金、第1項西港繰入金、第1目一般会計繰入金に、一般会計からの繰入金として1,539万3,000円増額するものでございます。

28ページを御覧ください。

歳出予算についてであります。第1款総務費、第1項西港総務管理費、第1目一般管理費に消費税及び地方消費税納付として1,539万3,000円増額するものでございます。

以上、報告第2号につきまし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、本件は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3号 公営企業に係る資金不足比率について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第4 報告第3号「公営企業に係る資金不足比率について」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3号「公営企業に係る資金不足比率について」御説明申し上げます。

議案等の29ページを御覧ください。

これは、地方公共団体の財政の健全化に関する法律第22条第1項の規定に基づき、平成28年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計の決算に基づく資金不足比率について報告するものでございます。

資金不足比率は、決算年度に係る資金不足額の規模に対する比率をあらゆる指標であり、当該比率が資金不足比率基準である20%以上になった場合は、経営健全化計画を定めることとなります。

港湾整備事業特別会計につきましては、歳出額が歳入額を上回るような資金不足を生じていないため、31ページのとおり資金不足比率は算出されておられません。

以上、報告第3号の公営企業に係る資金不足比率につきまして、35ページにあります監査委員の審査意見を付して御報告申し上げます。

○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、本件は終了いたします。

○議案第1号 平成28年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について

○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各会計歳入歳出決算の認定について」を議題といたします。

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、私から、議案第1号「平成28年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について」、御説明申し上げます。

議案等の37ページを御覧ください。

これは、地方自治法第233条第3項の規定により、監査委員の審査意見を付けて議会の認定に付するものであります。

それでは、議案等別冊1の平成28年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算書により御説明申し上げます。

初めに、一般会計でございますが、1ページを御覧ください。

歳入決算額は47億3,831万6,391円、歳出決算額は46億540万8,082円、歳入歳出の差引残額は1億3,290万8,309円です。この残額は翌年度へ繰り越しするものでございます。

16ページを御覧ください。

一般会計の歳入合計につきましては、当初54億1,606万7,000円で予算編成いたしました。その後、2回の補正を行い、総額5億2,997万3,000円減額し、最終予算額は48億8,609万4,000円でございます。

なお、平成29年5月末の収入済額は47億3,831万6,391円で、3万8,720円の収入未済額がありました。この収入未済額につきましては、港湾隣接地域の占用料でありまして、6月20日に収入済みとなっております。

続きまして、23ページを御覧ください。

一般会計の歳出合計につきましては、予算現額48億8,609万4,000円、支出済額は46億540万8,082円、不用額は1億2,722万1,918円でございます。不用額の主なもの、繰出金の残などによるものでございます。

戻りまして、5ページを御覧ください。

次に、港湾整備事業特別会計でございますが、歳入決算額は26億615万6,685円、歳出決算額は26億615万6,685円でございます。

33ページを御覧ください。

特別会計の歳入合計につきましては、当初29億759万2,000円で編成いたしました。その後、1回の補正を行い、2億1,378万6,000円減額し、最終予算額は26億9,380万6,000円でございます。

なお、収入済額は26億615万6,685円で、収入未済額はございません。

続きまして、38ページを御覧ください。

特別会計の歳出合計につきましては、予算現額26億9,380万6,000円、支出済額は26億615万6,685円、不用額は8,764万9,315円でございます。

不用額の主なものは、需用費及び工事請負費の残などによるものでございます。

以上、簡単ではございますが、決算の説明とさせていただきます。

監査委員からの審査意見を踏まえ、今後も財務事務の適切な運用に努めてまいりたいと考えております。

以上、議案第1号につきまして御説明を申し上げます。

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。

○議長（神戸典臣君） 次に、監査委員から、本決算認定の審査の結果について御報告をいただきます。

監査委員、紺谷ゆみ子君。

○監査委員（紺谷ゆみ子君） 平成28年度苫小牧港管理組合一般会計及び港湾整備事業特別会計の決算につきまして、審査の概要を申し上げます。

お手元の別冊2、苫小牧港管理組合決算審査意見書を御覧ください。

意見書の3ページに述べておりますように、決算に関する書類の各会計歳入歳出決算書、歳入歳出決算事項別明細書、実質収支に関する調書及び財産に関する調書は、いずれも関係法令に準拠して作成されており、また、表示された計数は証書類と符合し、正確であることを認めております。

次に、各会計の予算の執行及び事務処理につきましては、別に実施した定期監査で一部改善を要するものが見受けられましたが、おおむね適正かつ効率的に執行されております。

なお、各会計における決算状況及び審査意見の詳細につきましては、意見書の内容を御参照ください。

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号についてお諮りをいたします。

議案第1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号は原案のとおり可決されました。

○議案第2号 平成29年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第3号)について

○議案第3号 平成29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2号)について

○議長(神戸典臣君) 次に、日程第5 議案第2号「平成29年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第3号)について」及び議案第3号「平成29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2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) 議案第2号「平成29年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第3号)」及び議案第3号「平成29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2号)」につきまして、御説明申し上げます。

議案等の39ページ及び53ページを御覧ください。

今回の補正につきましては、港湾整備事業特別会計西港分の平成29年度の消費税及び地方消費税の中間申告に伴う納付分の不足額を、平成28年度決算の認定前ではありますが、今年度の繰越金となります前年度繰越金を財源として補正するものでございます。

なお、財源となる前年度繰越金につきましては一般会計となりますことから、一般会計において、補正後、特別会計へ繰り出すものであります。

初めに、議案第2号の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。

43ページを御覧ください。

第1条に記載のとおり、歳入歳出にそれぞれ1,332万9,000円を追加し、歳入歳出予算の総額を56億3,361万8,000円に補正するものでございます。

歳入と歳出それぞれの内訳につきまして、「平成29年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算に関する説明書」により御説明申し上げます。

51ページを御覧ください。

歳入予算についてであります。第6款繰越金、第1項西港繰越金、第1目繰越金に、前年度

繰越金として1, 332万9, 000円を増額するものでございます。

52ページを御覧ください。

歳出予算についてであります。第6款諸支出金、第1項西港諸支出金、第1目特別会計繰出金に、港湾整備事業特別会計への繰出金として1, 332万9, 000円を増額するものでございます。

以上、議案第2号につきまして御説明申し上げました。

続きまして、議案第3号の港湾整備事業特別会計補正予算について、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。

57ページを御覧ください。

第1条に記載のとおり、歳入歳出にそれぞれ1, 332万9, 000円を追加し、歳入歳出予算の総額を34億6, 177万8, 000円に補正するものでございます。

歳入と歳出それぞれの内訳につきまして、「平成29年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算に関する説明書」により御説明申し上げます。

67ページを御覧ください。

歳入予算についてであります。第2款繰入金、第1項西港繰入金、第1目一般会計繰入金に、一般会計からの繰入金として1, 332万9, 000円を増額するものでございます。

68ページを御覧ください。

歳出予算についてであります。第1款総務費、第1項西港総務管理費、第1目一般管理費に消費税及び地方消費税納付として1, 332万9, 000円を増額するものでございます。

戻りまして、57ページを御覧ください。

次に、債務負担行為でございます。

第2条に記載の地方自治法第214条の規定により債務を負担できる事項、期間及び限度額についてであります。

61ページを御覧ください。

勇払マリーナに設置している上下架クレーンの購入に当たり、その納期が平成29年度から平成30年度の2カ年度に渡るため、平成30年度における債務負担行為の額を限度額として8, 200万円とす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した。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしく願い申し上げます。

○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2号及び第3号についてお諮りをいたします。

議案第2号及び第3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2号及び第3号は原案のとおり可決されました。

○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、赤根広介君、竹田秀泰君、神山哲太郎君、首藤孝治君からありますので、順次これを許します。

赤根広介君。

○議員(赤根広介君) 議長の許しをいただきましたので、通告に従いまして質問をさせていただきます。

初めに、港湾振興について、次期長期構想策定に向けた現状と課題についてお伺いします。

苫小牧港は、平成19年に改定した港湾計画に基づき計画的な整備を進めておりますが、前提とした社会情勢あるいは物流動向などの変化を受け、現在、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の策定に着手していると承知しております。

しかしながら、長期構想検討委員会における資料の情勢の変化と長期構想の進捗状況によると、記載されている事項については、現行構想の策定時と大きな変化がないものや、ある程度変化が予測可能であるものが羅列されています。

それを裏づけるかのごとく、当時の検討委員会委員長並びに管理者の策定に当たっての御挨拶には、人口減少、ボーダレス化、大規模災害、地球レベルの自然環境問題、さらには東南アジアの台頭などのそれぞれの認識が示されておりますし、構想にも記載されております。

それはさておきまして、国土交通省港湾局の2018年度予算概算要求では、港湾整備関係が事業費ベースで前年度当初予算比18.4%増の2,966億円、国費ベースで16.2%増の2,697億円となっており、アジアのハブを目指す国際コンテナ戦略港湾の機能強化や、クルーズ船の誘致支援に引き続き重点配分されております。

現行構想を策定から10年で作り変えることに異論はございませんが、長期構想を最長で30年先を見据えた苫小牧港の未来のあるべき姿を示す指針と位置づけているのであれば、次期構想の策定におきましては、ビッグデータなどのあらゆる情報源を駆使し、さまざまな情勢をより詳細に分析した上で、国の動向も見きわめながらも、国に対しても新たな港湾像、可能性を大胆に提示し、北海道と世界を結ぶ産業の拠点を目指し、「苫小牧港の発展が北海道の未来を切り開く

指針となることを期待するわけですが、策定に当たっての管理者の決意をお伺いいたします。

次に、現行構想に掲げられながら、バルク輸送機能の整備など、未着手で進捗していない項目が散見されますが、これらの要因と今後の対応について所見をお伺いいたします。

次に、副水路構想についてお伺いいたします。

そもそも検討が開始されたのは、平成15年の苫小牧港長期ビジョン懇談会で意見が出され、翌16年からの苫小牧港港湾整備構想におきましても、偶発的な臨海部事故への安全対策や西港区のさらなる利用向上を目的として提案されていると承知しております。

既に整備効果や費用、デメリットなど事業化に関する判断材料は出そろっていると考えますが、過去の議会議論では、次期長期構想での位置づけについて、しっかりと議論を重ねた上で、判断していきたい旨、述べるにとどまっております。検討開始から15年もの月日が経過する中で、事業化に向けた判断材料はこれ以上どのような点にあるとお考えか、また、何について議論を重ね、どのような結論を得ようとするのか、所見をお伺いいたします。

次に、国際輸送ネットワークの振興についてであります。

本港については、国際フィーダーコンテナが平成27年に過去最高の取扱個数に、内貿易取扱貨物量が平成13年から全国1位となっており、地の利を生かしながら堅調に推移してきていると承知をしております。

さらには、近年、西港区臨海部におきましては、新たにバイオマス発電所の営業運転も開始され、さらに、東部地域では、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に向けた取組が発表されるなど、新たな動きが活発化し、本道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ことを期待されるところであります。

しかし、管理者も今年度の所信で述べられておりますように、本港を取り巻く環境は絶えず変化しているため、現在の好調がこのまま続く保証はなく、常に次の一手を生み出し、実行していく必要があるものと考えます。

実際に、トラックドライバーの人員不足や冷凍冷蔵施設の不足などにより、他港への優位性を感じ、これまで本港で扱われていた荷物が他港に分散される傾向も出ていと伺っております。今後も本港が持続可能な発展を遂げていくためには、いずれにしても国内外において輸送ネットワークの拡充を図ることが重要であります。

国内市場が縮小する中で、国内産業の活力を維持させるためには、自動車部品などの最大の輸出先である北米市場向けのダイレクト輸送の増加による航路の拡大、また、成長を続けるアジア市場への安定的かつ迅速なアクセスを確保するために、サプライ・チェーン・マネジメントのグローバル化や第4次産業革命が進展する中、アジア諸国間との国内輸送並みの柔軟かつ迅速なサプライ・チェーン・マネジメントの構築など、取り組むべき課題は山積しているものと考えますが、国際輸送ネットワークの振興に関して、課題認識と今後の対応についてお伺いいたします。

次に、国内輸送ネットワークの振興についてであります。

トラックドライバーの不足や高齢化が進み、現状のトラック中心の国内輸送体系を維持することが困難となることが懸念されます。内貿ユニットロードの強化、拡大を図り、国内輸送ネットワークの振興を図るためにどのような取組を行うのか、お伺いをいたします。

次に、北極海航路についてであります。

欧州と東アジアを最短距離で結ぶ北極海航路を利用した中国の海運最大手・中国遠洋海運集団の船舶が9月に本港に寄港し、ばら積み貨物を荷揚げしたところであり、同航路を運行した一般貨物船の国内港湾への寄港と荷役は国内初のケースで、日欧間の新たな物流ルートの本格利用に向けた突破口となることが期待されます。

現在、管理組合としても、北極海航路における貨物の輸送シナリオについて検討を進めているものと承知しておりますが、北極海航路の活用が本港や地域の発展にどのように結びつくとお考えか、今後の取組と合わせてお伺いいたします。

次に、調査船の拠点誘致などについてであります。

現在、国におきましては、北極域研究を戦略的に推進しており、その一つに北極海で観測航海を行う新研究船の増設が含まれております。国は2020年代前半までに一定程度の砕氷能力を持つ研究船を保有すべきとの考えから、2018年度に建造を開始する計画を進めており、この研究船が完成すれば、北極海の海氷が分厚い海域を除けば通年で航行が可能になるとのことです。

これまでも、北極海航路における各提言などにおきましては、調査船の拠点誘致や研究機関の誘致などがうたわれておりますが、国の動向を受け、今後どのように取り組んでいくのか、所見を伺います。

次に、クルーズ船寄港の誘致についてであります。

日本政府観光局が今年18日に発表した2017年の1月から9月までの訪日外国人数は、前年同期比17.9%増の2,119万6,400人となり、過去最速のペースで2,000万人台の大台となりました。LCCの増便や大型船などによる訪日クルーズの増加を背景に、韓国や中国などからの旅行者が大きく伸びたことが要因となっております。

現在、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、大型のクルーズ船を受け入れることのできる岸壁がないことから、現状で入港可能な中小型のクルーズ船の寄港に向け、国内外のポートセールスを行っていることと承知をしております。

一方、国におきましては、クルーズ船で日本を訪れる外国人観光客を2015年の約112万人から2020年に500万人に拡大させる目標の達成に向け、岸壁整備に加え、屋根つき通路の設置などの受け入れ環境の整備を進めております。

さらに、現在、本道におきましては、2020年度にスタートを目指しております、これまで例のない道内7空港一括民間委託の取組を進めており、国内外の路線におきましてLCCの増便などによる航空ネットワークのさらなる充実が期待をされております。

これらの動向を踏まえ、フライ&クルーズなど新たな可能性を念頭に置きながら、戦略的にクルーズ客船の誘致に取り組むべきと考えますが、今後どのように取り組んでいくのか、所見をお伺いいたします。

次に、白老港との連携についてであります。

道内には、国際拠点港湾である本港を初め、重要港湾、地方港湾を合わせて35の港湾があります。このうち、2015年以前の過去5年間におきましては、1回でもクルーズ客船が寄港したのはわずかに15港湾のみで、残りの20港湾につきましては寄港実績がなく、例えば白老港もその一つであります。

しかしながら、白老町におきましては、2年半後の2020年4月24日に、アイヌ文化を世界に発信する民族共生象徴空間の開設が予定をされており、国は、この基本構想におきまして、年間来場者100万人の実現を掲げておりますし、近隣には登別温泉などの観光地もございます。

クルーズ船社は寄港地周辺の観光資源や港の受け入れ体制や次の寄港地への移動距離などを重要視し、寄港地の選定を行っているとは承知しておりますが、白老港は寄港地周辺の観光資源が豊富であり、今後、新たなディスティネーションとして有望な寄港地になる可能性を秘めているものと考えます。

先ほどの道内空港一括民間委託の動向なども踏まえたとき、本港と一層連携を強化して一体的に誘致に取り組むことにより、誘致促進はもとより、地域の活性化にもより効果的と考えますが、所見をお伺いいたします。

答弁いかんによりましては再質問を留保して最初の質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 赤根議員の質問にお答えさせていただきます。

私からは、長期構想策定に当たっての管理者としての決意についてお尋ねがありました。

長期構想策定に当たりましては、まさに議員が今御指摘されましたように、苫小牧港の発展が北海道の未来を切り開くということ意識し、現在の苫小牧港が抱える課題の解決や利用者から寄せられる要請に応えるだけでなく、北海道、あるいは我が国の発展に貢献するために必要となるプロジェクトを盛り込んでまいりたいと考えています。

例えば、国際コンテナターミナルを中心に食産業や物流施設の集積を図り、国内外に食料を供給する北海道の食のゲートウェイや、労働力不足に対応した国内物流拠点にふさわしい次世代高規格内貿ユニットロードターミナル、新千歳空港とのダブルポート機能を生かしたフライ&クルーズ拠点などは、我が国港湾の先導的な取組になり得るものと考えております。

そして、こうした姿をただの夢物語にすることがないように、検討委員会の中で20年、30年後の社会経済情勢の見通しや世界の物流動向、国の政策などを十分に踏まえた上で、苫小牧港が果たすべき役割、そのために必要な機能をしっかりと議論し、苫小牧港の未来に通じる道しるべとなる長期構想に仕立て、その実現に向かって、一步一步、着実に取組を進めてまいりたいと考

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） それでは、そのほかの赤根議員からの質問に私から回答させていただきますと思います。

まず最初に、現在の長期構想における未着手項目についてのお尋ねでございますけれども、長期構想というのは、法定計画である港湾計画よりも期間的に長い、おおむね20年から30年先を見据えて検討を行っており、構想に位置づけた取組は、事業実施の前提となります港湾計画の策定時点での熟度に応じて港湾計画に位置づけられるものもあれば、そうでないようなものもあります。

御質問にありましたバルク輸送機能につきましては、一定程度の熟度があるとの判断から、現在の港湾計画に弁天ふ頭の開発プロジェクトとして位置づけられておりますが、既設防波堤の移設が必要であるということなど、莫大な事業費が必要となることや、事業化に当たって必要なレベルの具体的な利用者が見込める状況にないことなどが現在まで未着手の要因となっております。

このような長期構想に盛り込まれていながら未着手となっている取組につきましては、新たな構想における苫小牧港の役割に照らし合わせて検討を行い、必要とする取組については、再度、長期構想の中に反映していきたいと考えております。

次に、副水路構想の所見についてのお尋ねでございますが、現在の長期構想において副水路構想は、西港区の機能のさらなる向上に向けて、引き続き検討する事項とされ、その効果と実現可能性の検討が必要とされております。

副水路構想が長期構想に取り上げられてからこれまでの間、その効果と課題の検討や、想定される概算事業費の試算などを行ってまいりましたが、事業化に向けての検討というよりは、長期構想や港湾計画への位置づけなどを今後どのようにすべきかを一定程度判断するために行ってきたものでございます。

しかしながら、その算定された費用は、これまでの東港区の整備費用に匹敵するような額であり、現在検討中の長期構想に副水路構想を残すべきか否かについて、検討委員会の中で議論していきたいと考えております。

次に、国際輸送ネットワークの振興についてのお尋ねでございますが、現在の長期構想におきましては、東アジアや北米、さらには北東アジアと北海道との高度な産業連携機能を発揮していくため、組立型産業などのサプライ・チェーン・マネジメント拠点としての機能強化を将来の姿として掲げたところでございます。

しかし、前回の長期構想策定以降、苫東地区での自動車部品工場の立地が進んでいるものの、安い労働力での生産や為替変動によるリスクを回避するため、自動車メーカーは海外での現地生産拠点の増強を進めていることから、大幅な輸出増加が期待しにくい状況となっております。

一方、近年、ASEAN諸国などが急速な経済発展を遂げ、海外において食の需要が拡大する中で、国や道は農水産物の輸出を促進する取組を進めており、苫小牧港としても果たすべき役割と必要となる機能について検討を進めていくことが重要と考えております。

苫小牧港では、外貿コンテナ貨物の多くが韓国釜山港や京浜港で積み替えて輸出されており、荷主にとってリードタイムの短縮や輸送コストの削減が大きな課題となっていることから、東南アジアの中でも比較的北海道から近距離にあります台湾、香港への輸出拡大に向けては直行便の就航が必要と考えております。

また、コンテナターミナル周辺では、農水産品や食品の保管を行う冷凍冷蔵倉庫や物流施設などの立地が進んでおらず、非効率的な輸送形態となっていることも課題と認識しております。

今後は、引き続き、航路の維持、拡大に向け、国内外の荷主、船社などを対象としたポートセールスに努めるとともに、小口混載輸送サービスへの支援を通じた道内生産者等が輸出に取り組む環境整備を進めてまいりたいと思っております。

また、長期的には、コンテナターミナル背後で民間企業が建設計画を進めております大型冷凍冷蔵倉庫を核として食品加工施設や物流施設などの集積を図り、苫小牧港周辺を北海道の食の輸出基地とすることを目指していきたいと思っております。

続きまして、国内輸送ネットワークの振興についてのお尋ねですが、現在、我が国の物流については、トラック運転手の不足や労務管理の厳格化が大きな問題となっており、全国的にはトラック輸送からフェリー・RORO船による海上輸送や鉄道輸送に転換するモーダルシフトの取組が加速しているところでございます。

海上輸送においては、出荷先から港湾まで、あるいは港湾から配送先までの貨物輸送にトラック輸送は欠かせませんが、今後、ますますトラック輸送が厳しいものになっていく中、海上輸送にとって、この輸送の効率化は大変重要になってまいります。

道内各地から貨物を集める当港といたしましては、こうした課題への対応として、道内の陸上輸送を効率化するトラックの中継輸送のためのインランドデポの設置や、鉄道輸送と海上輸送の連携などについても長期構想の中で検討を行ってまいりたいと思っております。

一方、当港独自の課題といたしましては、RORO船が利用する西港区において、仮置きするシャーシヤードがふ頭周辺に点在し、利用岸壁と離れているため、非効率的な荷役となっているということが挙げられます。このため、岸壁や荷さばき地の整備とともに、既存倉庫の移転なども含めたシャーシヤードの再編など、本港地区全体を効率的なRORO船ターミナルとする取組を進めてまいりたいと思っております。

次に、北極海航路の活用についてのお尋ねでございますけれども、北極海航路を活用して苫小牧港の発展に結びつけていくためには、コンテナ輸送の地域的なハブ港になることが重要なポイントであると考えております。

これが実現することにより、ヨーロッパとの間の輸送時間の短縮やコストが縮減され、苫小牧

港のみならず、北海道及び周辺地域にも大きな効果が期待できます。

しかしながら、北極海航路を活用したコンテナ輸送の実現や苫小牧港がハブ港となるには課題も多く、時間もかかることから、当面、北極海航路の活用方策についての調査研究を進めつつ、貨物船の誘致や試験輸送などに取り組んでまいりたいと思います。

北極海航路のうち、調査船の誘致などについてのお尋ねでございますが、管理組合としましては、北海道経済同友会が調査船の拠点や国立極地研究所の出先機関の誘致に向け検討を進めていることは承知しております。

このような機関が苫小牧に開設された際には、北極海などでの気象、海氷など運航の支援となる情報等を提供することにより、苫小牧港が船舶の装備などの必要な対策を実施する支援拠点となる可能性も高まるものと考えます。

しかしながら、現時点の苫小牧港には、調査船の拠点として利用できる施設がないことから、当面は関係団体との情報交換を中心に行ってまいりたいと考えております。

最後に、クルーズ船全体のお尋ねでございますが、クルーズ客船誘致の今後の取組についてです。

苫小牧港の西港区は、大型クルーズ船に対応する岸壁がないことなどから、管理組合においては、現状で入港できる中小型船のクルーズ船の持続的な寄港に向け、国内外の船社等にポートセールスを行っているところでございます。

苫小牧港の長期構想では、東港区に大型クルーズ船の係留可能な岸壁を整備するスペースもあることから、新千歳空港に最も近い港湾としてのポテンシャルを生かし、外国人旅行客の長期短期など様々な旅行形態に対応できるよう、ダブルポート機能を生かしたフライ&クルーズ拠点としての可能性について検討を進めてまいりたいと思っております。

クルーズ船に関する白老港との連携についてのお尋ねでございますが、昨年10月に白老港との間で両港が有する特徴などを活かした連携方策を検討するため、「苫小牧港・白老港の連携活用方策検討勉強会」を設立し、連携してクルーズ客船の誘致活動に取り組んでおります。

その結果、クルーズ客船「ぱしふいっく びいなす」が、白老港には5月、苫小牧港には10月に寄港が実現しており、その際には、双方で観光案内や地元製品の販売などの取組を行っております。

また、白老町の民族共生象徴空間は、国内外で多くの関心を集めている施設でありますことから、管理組合がクルーズ船社を訪問した際には、同施設を含めて白老港のPRもあわせて行ってきております。

今後とも、さらなるクルーズ船の寄港に向け、引き続き連携して誘致活動などに取り組んでまいります。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 赤根広介君。

○議員（赤根広介君） それぞれに答弁をいただきましたが、次期長期構想の策定に向けた現状と課題について、絞って再質問をさせていただきます。

長期構想の策定に当たり、北海道食のゲートウェイなど、我が国港湾の先導的な取組となり得るものを夢物語とならないよう、検討委員会で議論し、取組を進めていく旨、管理者から力強いお言葉を頂戴いたしました。ぜひとも、北海道のポテンシャルを發揮し、持続可能な地域を実現するために、実現性のある取組となることを私も期待するところであります。

一方、長期構想に盛り込まれた事業が港湾計画に位置付けられるか否かの判断基準の一つが熟度にあるとのことであります。

結果として、バルク輸送機能や副水路構想などについては、具体化されず、未着手となっているわけであります。しかし、この答弁では、先に述べられた管理者の長期構想が夢物語とならないように検討委員会で議論し取組を進めていくという言葉と私は矛盾を感じざるを得ません。

事業あるいは施策の形成過程におきましては、まず解決すべき問題点や改善点があり、費用対効果など実行するための課題を整理し、総合的な判断のもと、具現化に向けた見通しを立てて実行に移されるものと考えます。

長期構想は、確かに任意の計画ではありますが、これまでと同様の検討過程を経て、長期構想、さらには港湾計画に反映したとしても、まさに夢物語となってしまうことを懸念するわけであります。

より実効性を高め、着実に本港の発展を成し遂げていくことが重要と考えますが、この点、どのような認識のもとに次期長期構想の策定に当たられるのか、再度、所見を伺います。

次に、副水路構想についてであります。

これまでは、事業化に向けた検討というよりは、長期構想や港湾計画への位置付けを判断するための検討を行ってきた旨を述べられ、事業化されない要因としては整備費用を挙げられました。

現行の長期構想におきまして、副水路構想は、機能のさらなる向上に向けて、引き続き検討する事項との位置づけであります。今後については、次期長期構想に残すか否かの議論を行うとの答弁であります。

仮に副水路構想を断念したとしても、副水路構想の検討が開始されたときと同様の課題解決は必要で、なおかつ、今後の検討において、西港区の機能のさらなる向上を図る必要があるとの判断に至った場合には、それらの課題解決を図るとともに、将来的な本港の発展に資する新たな手法での事業実施に向けた検討を開始することになるのか、所見をお伺いし、質問を終わります。

○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） それでは、私から、まず、次期長期構想策定に当たったの認識に関する再度のお尋ねでございますが、

先ほど管理者答弁にありました夢物語という言葉は、本港が持つ本来のポテンシャルだと、そういった制約を無視した単なる願望のみを描いた趣旨の発言だったと私たちは考えております。

長期構想、港湾計画といいますのは、事業実施計画ではないため、そのときどきの経済情勢や社会情勢などによって、結果的には実現できないこともあります。それをもって構想・計画が夢物語であったと、このようには言えないというふうに思っております。

また、港湾計画におきましては、地方港湾審議会の場合を通じて、関係行政機関、関係団体の合意を得たり、総事業費についても一定のチェック、制約を受けているところでございます。

一方で、長期構想は、そういった制約にとらわれずに、経済社会情勢が許せば長期的には実施することによって、苫小牧港の発展に大きく結びつくようなプロジェクトを検討し、それを空間ゾーニング計画に落とし込むことによりまして、その港の方向性を示していくものである、このように認識をしております。

このような長期構想を策定することによりまして、その後に行われます港湾計画策定、変更という場合においても、近視眼的な観点からだけでなく、長期的な観点からプロジェクトのチェックを行い、将来に禍根を残さないようにすることができるというような意味を持っていると考えております。

このため、今後の長期構想の策定に当たりましては、現状のさまざまな制約条件にとらわれずに、苫小牧港の将来を見据えた夢のある構想として策定をしてみたいと考えております。

次に、副水路構想について、仮に長期構想に位置づけられなかった場合、どのような対応策を考えていくのかというお尋ねでございますが、以前、副水路構想が検討され始めたときの背景ですとか目的については、主に二つの視点があったと認識をしております。

1点目は、船舶の航行を一方通行にすることによりまして、現在行われております航路管制を緩和し、船舶の航行可能容量を増加させていくということ。

2点目は、苫小牧港西港の1カ所しかない港口が事故や災害で航行不能となって、そのために港湾の機能が全て麻痺してしまうことを避けるということ、この二つがあったというふうに認識をしております。

このうちの1点目につきましては、今後、苫小牧港全体に求められます新たな機能につきましては東港区で、また、できれば西港区の既存機能の一部も東港へ移転してもらうことで、全体の航行可能容量をふやすことができる可能性があると思っております。

しかしながら、2点目の港口の閉鎖時においては、西港区の港湾機能を維持するということは、やはり副水路構想以外には考えられないと思っております。

このため、この場合にはソフト面での対応で港口閉鎖の可能性をできるだけ低減させていくということしか策はないというふうに思っております。

このため、先ほども答弁させていただきましたが、もう一つの東港区を整備するに匹敵するような巨額の費用を要する副水路構想ではありますが、今後の検討の中で長期構想に残すか否かといった議論を続けていく必要があると認識しております。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 赤根広介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21分 再開

○議長（神戸典臣君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

一般質問の継続であります。

竹田秀泰君。

○議員（竹田秀泰君） それでは、私から、通告に従いまして、2点ばかり質問をさせていただきますと思います。

まず最初に、苫小牧港津波避難計画についてでございます。

今年の3月に苫小牧港津波避難計画が、「苫小牧港における津波避難対策の空白地帯を解消し、港湾地域の就労者や利用者の円滑な避難を図ることを目的とする。」と記載され、作成されました。この計画書が関連自治体や関連企業へ説明し配布されたと思いますので、計画の中に記載されております第6章の中の第2項、津波避難対策の周知・啓発の対策についてお聞きします。

第1号に、苫小牧市及び厚真町津波ハザードマップの周知というふうに記載されていますが、避難対象者に各自治体が指定する避難場所の周知についてどのように行っているのか、お聞きしたいと思います。

第2号の苫小牧港津波避難計画及び苫小牧港津波ハザードマップの周知についてでありますけれども、避難計画の配布は、関係者にどこまで配布しており、企業等による避難訓練の普及を図ると記載されていますけれども、現状はどのようにになっているのか。

第3号に、苫小牧市及び厚真町のホームページとの相互連携と記載されていますが、相互連携はどこまで進んでいるのか、お聞きしたいと思います。

第4号に、苫小牧の観光客及び公園利用者等への避難対策ということで、海拔や避難場所表示掲示板を設置し、安全な場所への避難誘導を図ると記載されていますが、現状はどのようにになっているのか。

第5号に、避難訓練の普及と書かれておりますが、立地利用企業等の就労者などが津波発生の際に円滑な避難ができるよう、苫小牧市及び厚真町と連携しながら、津波避難計画や津波ハザードマップの配布により、企業等による避難訓練の普及を図るものと記載されていますが、現在の進捗状況と各項目の今後の目標とともにお聞かせください。

2点目に、防波堤釣り人対策についてお聞きしたいと思います。

苫小牧港に何箇所か防波堤があり、そこで釣りを楽しんでいる方が多数いると聞いていますけ

れども、そのうちの苫小牧東港区防波堤についてお聞きをしたいと思います。

この苫小牧東港区防波堤での釣りは危険という考えで、釣り人の侵入防止として、防波堤の途中に柵を設け、釣り人が入れない対策をとっていますが、担当者にお聞きしますと、苫小牧港・東港区国際コンテナターミナル向かいの内防波堤において、2009年12月に起きた釣り人の海難事故を受け、苫小牧港管理組合が安全対策として設置したフェンスは、鉄製パイプを接合金具で組み上げた高さ約2メートル、幅約10メートル、左右両端は海上にせり出しており、釣り人が入れないよう対策を取っていると聞いています。しかし、先月、テレビ放映の中で、苫小牧東港防波堤の釣りが取り上げられており、週末を中心に釣りなどで利用する人が多く、釣り愛好者の中では「一本防波堤」と呼ばれる人気スポットで、普通に釣り人が釣りをしている状態な感じの防波堤のようだとされています。

このテレビの放映の中でも港管理組合の担当者のコメントもあったと聞いていますけれども、侵入防止の柵があってもこのように言われることに対して、港管理組合としてどのように捉えているのか、お聞きをしたいと思います。また、今後どのようにする考えなのか、お聞きしたいと思います。

私としては、多くの釣り人のためにも、何とか開放ができないかと考えますが、波が荒い場所であり、大綱や対策を含め、考え方をお聞かせください。

これで1回目の質問を終わります。

○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） 竹田議員の御質問にお答えさせていただきます。

まず、苫小牧港津波避難計画の周知等についてのお尋ねですが、苫小牧港津波避難計画は、港湾地域の就労者や利用者の円滑な避難を図ることを目的に、苫小牧市及び厚真町の津波避難計画等と整合を図りながら、本年3月に作成し、港湾地域の各企業に配布しております。

次に、市と町の計画及びハザードマップの周知と相互連携につきましては、管理組合と市・町のホームページを連携させて、避難場所の周知を図るとともに、港湾地域以外の津波避難計画について情報の共有を図っております。

次に、観光客及び公園利用者等への避難対策につきましては、看板等の効果的な設置場所やデザイン等を検討しており、年度内に設置計画を策定してまいりたいと考えております。

最後に、避難訓練の普及につきましては、本計画の送付時に、各企業での避難計画の策定、見直し及び避難訓練の実施について依頼しております。

次に、防波堤の釣り人対策についてのお尋ねですが、防波堤は、外洋からの波を防ぎ、港湾内を静穏に保つことを目的としているため、釣りなどの一般者の利用を想定した安全対策が施されておらず、大変危険であるとともに、過去には、死亡事故が発生していることから立入禁止としており、侵入防止柵や看板を設置して、注意喚起しております。

また、当管理組合職員による巡回を始め、警察や海上保安署も定期的に巡回し、侵入者には、

注意、指導を行っているところであります。

しかしながら、釣り情報の紹介などで、苫小牧港には、市外からも訪れる人がいることから、防波堤に限らず、釣り愛好者の中では広く知られていると承知しております。

他港では、侵入防止措置として大型の門扉等を設置しておりますが、テレビ報道でもありましたとおり、それでも侵入を防止できないと伺っており、物理的に完全に防ぐことは困難と考えております。

今後も、これまでどおり、パトロールや看板等により地道に注意喚起してまいりたいと考えております。

最後に、防波堤の開放についてのお尋ねですが、本港での釣りにつきましては、勇払マリーナの親水防波堤の一部を釣り場として提供しているところがございますが、他の防波堤で開放する場合は、適切な安全施設等の整備とともに、管理人を常駐させるなどの安全管理体制を構築する必要があると考えております。

しかしながら、波浪や高潮などの影響を受けることから、施設の整備による対応は困難であり、整備にも多額の費用を要するため、現在のところ、新たな釣り場を設けることは難しい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） 竹田秀泰君。

○議員（竹田秀泰君） それでは、再質問をさせていただきたいと思えます。

まずは、苫小牧港津波避難計画についてですけれども、これに基づいてホームページに記載されていることは私も確認ができました。やはり、現場で働く企業や一時的に利用する人たちへの周知が最も大切だと私は考えております。

そこで、1点目として、やはり、災害を最小に食いとめるためには、ふだんからの避難訓練が必要と考えますが、避難訓練を行っていない企業が多くあると聞いていますけれども、この企業に対して、今後、どのように避難訓練の呼びかけをしていくのかについてお聞きしたいと思えます。

2点目は、観光客や一般の公園利用者など、一時的に多くの市民が利用する場所ですから、年度内に設置計画を設定すると言われてはいますけれども、キラキラ公園などは早急に対策をとるべきというふうに私は考えますが、その点についてお聞きをしたいと思えます。

それから、防波堤の釣り人対策ですけれども、これまでどおり、パトロールや看板等で注意喚起していくという答弁ですが、それだけでは違反者を取り締まれないと考えております。やはり、24時間、365日開放しろと言っているわけではなく、例えば、天気のいい土曜とか日曜日に監視員をつけて開放するなどすれば、まだまだ違反する人が少なくなっていくと私は感じるのですが、その点、少しでも開放する気がないのかどうか、改めてお聞きしたいと思えます。

○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） 私からは、防波堤の開放に関する再度の御質問についてお答えさせていただきたいと思えます。

通常の防波堤というのは、背後の水域施設や岸壁の静穏度を確保するため、波向きなども考慮しながら数十年に一回の大きな波にも耐えられるよう設計をして整備をされており、レジャー目的で利用していただくようなことは考慮しておりません。

このため、仮に日にち等を限定して開放するといたしましても、安全施設等の整備は必要でありますし、特に外海に面した苫小牧港におきましては、波浪や高潮の影響を直接受ける厳しい環境のため、その施設の整備並びに維持は困難かつ多額の費用を要するものと考えております。

また、太平洋側では、一見静穏に見える日であっても、周期の長いうねり性の波が発生し、突然防波堤を超えることもあり、安全確保をした開放判断というのは非常に難しいケースがあるということを危惧しております。

さらには、仮に条件つきで防波堤を開放するということになれば、閉鎖している期間であっても、釣り人が個人の判断で侵入することをこれまで以上に誘発することも懸念されます。

したがって、現状では条件つきであっても、外洋に面した苫小牧港の防波堤を釣り人に開放することは困難であるものと考えております。

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、津波避難計画についての再度の御質問にお答えさせていただきます。

まず、避難訓練の普及についてのお尋ねですが、港湾地域における津波避難につきましては、企業等による自主的、主体的な取組が前提ですが、避難計画の策定や避難訓練の実施についてモニタリングをし、必要な働きかけを行ってまいりたいと考えております。

次に、避難場所表示看板による対策についてのお尋ねですが、港湾地域内の設置につきましては、避難計画をもとに進めてまいりますが、利用者の多いキラキラ公園等につきましては、優先的に来年度に設置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） 以上で、竹田秀泰君の一般質問を終了いたします。

神山哲太郎君。

○議員（神山哲太郎君） それでは、通告に従いまして、質問をしたいと思います。

初めに、ガントリークレーン全体についてお伺いしたいというふうに思います。

1号機は平成17年、2号機は平成21年、3号機は平成23年に運用されておりますけれども、これまでの故障の有無、例えば、24時間以上停止したという場合の対応についてお聞かせをいただきたいと思えます。

また、クレーンの耐用年数、どの程度使えるものなのか、年数や使用時間、どのようにされて

いるのかをお聞かせいただきたいと思います。

1号機などにおいては10年以上も稼働していることから、補給部品の有無や先進しているであろう安全性にかかわる装置などの追加はどのようにされているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

さらに、始業時の点検はもとより、定期、臨時を含めてどのような点検体制であるのか、それに関する部品の在庫、見直しや整備予算はどの程度になるのか、お聞かせいただきたいと思ひます。

また、故障時における再発防止についてどのような対応されているのか、お聞かせいただきたいと思ひます。

続きまして、2号機のこの度の故障についてお伺ひしたいと思ひます。

先ほど資料をいただきましたけれども、発生原因は特定されているのか、また、昨年、船舶との接触事故が発生しておりますが、この事故に起因するのかどうか。事故後の対応として、350メートルある電源ケーブルを不具合箇所の130メートルを切断し、大丈夫なところを利用しているとお聞きしておりますけれども、応急的な対応をすることは、安全上、問題ないのか、お聞かせをいただきたいというふうに思ひます。

続きまして、ガントリークレーンの故障時の荷役等に与える影響と損失についてお伺ひしたいと思ひます。

内貿については日本一の取扱量があるわけですが、外貿と合わせた苫小牧港のこれまでの実績と今後の見込みについて、見解をお示しいただきたいと思ひます。

また、これまで様々な故障や事故が発生しておりますけれども、荷主への遅延による損害はないと考えていいのかどうかお伺ひをして、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） 神山議員の御質問にお答えさせていただきます。

私からは、クレーン故障時の損失等についてお答えさせていただきます。

まず、外内貿コンテナの実績と今後の見込み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における国際フィーダー機能移転後、過去4年間の実績につきましては、コンテナ船の入港隻数が約550隻から580隻で、昨年が多少増加しております。

コンテナ取扱個数は24.5万TEUで、おおむね横ばいの状況で推移しております。

今後の見込みにつきましては、平成30年代前半を目標とする現港湾計画において、コンテナ取扱個数を約30万TEUと推計しております。

次に、クレーンの故障等による損害についてのお尋ねですが、コンテナ船等による海上輸送では、気象海象状況により運行状況や他港での状況、さらに、通関、検疫などによって日々変わることがあり、荷主へ荷物が届くスケジュールが変更することもあります。したがって、荷物の到着スケジュールの変更は、クレーンの故障等による影響だけではありません。

このようなことから、これまで当管理組合では、荷主から損害による賠償請求を受けたことはございません。しかしながら、これまでクレーンの故障等が発生した直後、コンテナ船の荷役等に多少の遅れが生じるなど御迷惑をおかけし、その後、クレーンが復旧するまでの間は、船社によるスケジュール調整等の御協力をいただいている状況でありますので、今後も、故障や事故の防止対策に努めてまいります。

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） まず、私からは、ガントリークレーンの故障の原因と再発防止につきましてお答えいたします。

初めに、ガントリークレーンのこれまでの故障の有無と対応についてのお尋ねでございますが、近年、24時間以上稼働できなくなったガントリークレーンの故障は、年間2、3件発生しており、今年も、この度の故障も含めると3件となります。

しかしながら、昨年までは、故障により長期間稼働できない状況がありましたが、今年は稼働停止期間が短縮しておりまして、保守点検の強化などの対策の効果が現れているものと考えております。

また、故障が発生した際は、速やかに船舶代理店等の関係者に報告し、入港時間などのスケジュールを調整していただいておりますが、昨年までは、3隻同時荷役は少なかったということもあり、調整が必要となる機会はそれほどなかったものと考えております。

次に、ガントリークレーンの耐用年数などについてのお尋ねでございますが、地方公営企業法施行規則によりますと、ガントリークレーンの耐用年数は17年とされておりますが、クレーンは20年以上使用されることが一般的でございます。全国にも数多く存在します。

また、クレーンを構成する部品につきまして、中には、設置後、規格や仕様が変更されており、同じ製品を調達するには受注生産となってしまう場合もございますが、これまでの部品交換におきまして調達できなかったということはございません。

先進技術の導入につきましては、ヤード内で使用されるトランスファークレーンなどにおきましては、遠隔操作や自動運転などの技術開発が進められておりますが、ガントリークレーンについては、荷役効率や安全面などの性能で大きく改善されている状況にはないことから、これまでのところ、最新のガントリークレーンの技術を取り入れるような改良などは行っておりません。

次に、ガントリークレーンの点検体制などについてのお尋ねですが、年次点検、月例点検、週例点検などの定期的な点検及び暴風や地震後の臨時点検は、保守点検業者が実施し、作業開始前や終了後の点検はクレーンのオペレーターが実施しております。

次に、部品の在庫につきまして、交換部品などは予備品リストに基づき購入を進めておりますが、点検結果や故障等の発生状況などを勘案し、必要に応じてリストの見直しを行うこととしております。

また、クレーンに関する今年度予算につきましては、定期交換や予備の部品購入費として約2,500万円、保守点検費として約4,500万円、整備補修費として約1億2,000万円としておりまして、その合計は約1億9,000万円となっております。

故障の再発防止策としましては、これまで、機器の点検強化や故障の要因に応じた機器等の改善などを講じてきたところでございます。

点検強化の面では、保守点検業者が行っている法令点検に加えまして、週1回の点検を実施することで、点検の頻度を増やしております。

また、今年度からは全国各地の港湾で荷役機械の保守点検業務に携わる経験豊富な企業を保守点検業者に加えるとともに、荷役を行う日には常駐を義務付けるなど、点検体制の強化を行っております。

一方、機器等の改善におきましては、クレーンの制御機器につながるケーブルへの外来ノイズによる故障では、金属管によるケーブルの被覆を行い、また、給電機器の結露による故障では、新しく改良された機器に交換するなどの対策を行っております。

最後に、ガントリークレーン2号機の故障原因などについてのお尋ねでございますが、今月9日に発生しました故障は、ガントリークレーンの給電ケーブルの漏電によるもので、保守点検業者の調査により、ケーブル内部の4本の電線のうちの1本が絶縁不良となっていたことが判明しております。

電線が絶縁不良となった原因として、ケーブルそのものは平成27年7月に交換したものであり、メーカーによる耐用年数は10年とされていることから、老朽化によるものとは考えられず、保守点検業者からは、何らかの力がケーブルに働き、時間の経過とともにケーブル内部の損傷が進行し、絶縁不良に至ったものではないかとの見解が示されております。

この点につきましては断言できませんが、管理組合といたしましては、昨年10月に発生しました船舶接触事故による影響ではないかと考えております。

なお、この給電ケーブルにつきましては、接触事故後に、早期復旧を優先させるため、損傷箇所を切断し、耐圧試験を実施した上で、当面の期間使用するものとしていたところでございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 神山哲太郎君。

○議員（神山哲太郎君） それでは、再質問を1点に限ってお伺いしたいと思います。

今、給電ケーブル等について復旧されたということをお伺いいたしました。

私が考えているのは、不慮の事故や故障によって2台が動かなくなったということはこれからも発生するということから考えると、先ほどの答弁の中にありましたように、取扱量が今後30万TEUを目指すということでありましたので、予備のガントリークレーンを設置する方向を考えていくのかどうか、この1点についてお答えいただきたいと思っております。

○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） 神山議員からの再度の御質問にお答えいたします。

ガントリークレーン4号機についてのお尋ねでございますが、当港の国際コンテナターミナルの現在の岸壁延長から、コンテナ船3隻の同時接岸が最大の利用でありまして、現状の荷役形態などから、4基のクレーンが同時に使用されるような4基日本来の役割が期待できる状況にはありません。

したがって、管理組合といたしましては、まずは、現在の3基が安定的に稼働できる状態を確保していくことが重要と考えておりまして、メンテナンスの強化や船舶による接触事故の防止対策等を行ってきた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、神山哲太郎君の一般質問を終了いたします。

首藤孝治君。

○議員（首藤孝治君） それでは、通告に従いまして、私からは、東港区へのコンテナ検査施設の設置についてと、ガントリークレーン2号機の故障について質問させていただきますが、ガントリークレーン2号機の故障については、先ほど神山議員からお話がありましたので、一部割愛して質疑をさせていただきます。

東港区へのコンテナ検査施設の設置について質問いたします。

苫小牧港は、外貿コンテナ機能を平成20年に西港区から東港区へ移転し、平成25年には国際フィーダー機能を全面移転し、国内屈指の物流拠点港湾として、さらなる進化を遂げました。しかしながら、大型検査機能については西港区にあり、検査のために東港区から20キロメートル離れた西港区へ行かなくてはならず、運搬費の負担や交通事故リスクの増大が問題となっております。

平成16年に開設したコンテナ検査施設は外貿コンテナ取扱量の増加に伴い、前段で示した問題を改善するため、東港区への新施設設置を要望しておりますけれども、なかなかよい結果を得ることができない状況でございます。

この状況を踏まえ、何点か質問いたします。

国への要望書提出は数年にわたり実施されておりますが、結果に結びつかない現状であります。この状況をどのように捉えているのか、また、実現に向けての課題等はあるのか、御見解をお示しくください。

続きまして、以前の要望内容はコンテナ検査センターの設置としておりましたが、平成27年度からは、コンテナ検査施設の設置と要望内容をエックス線設備のみの要望に変更しておりますけれども、この要望が実現した場合に、結局、センター機能がなければ再度問題が発生するのではないかと危惧しますが、どのように考えているのか、御見解をお示しくください。

続きまして、コンテナ検査施設の設置に向けて大切なことは、やはり現状よりもさらに取扱貨物量を増加させることが重要であると考えておりますけれども、その取組の一つといたしまして、

ポートセールスの実施も挙げられますが、現状のポートセールスの取組状況について、御見解をお示しく下さい。

続きまして、ガントリークレーン2号機の故障について質問いたします。

10月9日にガントリークレーン2号機が給電ケーブルからの漏電が発生し故障となり、予備品の納期に時間がかかり、21日に復旧したとお伺いしています。

近年のガントリークレーンの24時間以上稼働できない状況となった故障件数については、平成27年度が3件で231日、平成28年度が1件で58日、今年度については7月までで2件、合計日数は5日と前回の一般質問で確認しておりますが、このような状況の中で、2台同時に長期故障がないということが不幸中の幸いかと考えております。

しかしながら、現状において7割程度の予備品の充足率ということでは2台同時故障等も考えられることから、早期に予備品を整備することが非常に重要であり、苫小牧港を利用する方々に絶対に迷惑がかからないように努めることが非常に大切だと考えております。

その中で、ガントリークレーンの予備品については、予備品の保有計画を定め、その充実に努めていると前回の質問時に答弁がございましたけれども、電力ケーブルやワイヤーロープ、制御用電子機器など計画した約2,800個の予備品が昨年度末までに1,940個のストック状況ということでしたけれども、今回故障し、取り替えを実施する給電ケーブルや端末処理材はこの計画に入っていたのかどうかということの御見解をお示しく下さい。

また、予備品の保有計画はいつまでに完了予定なのか、この計画についても御見解をお示しく下さい。

今後においてもガントリークレーンの故障は発生すると考えておりますが、港湾利用者の作業に迷惑をかけないことが最重要でございますから、万一、3台使用中に1台故障や2台同時故障等が発生した場合、その対応やマニュアル等は確立されているのかどうか、御見解をお示しく下さい。

1回目の質問を終わります。

○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） 首藤議員の御質問に答えさせていただきます。

私からは、コンテナ検査施設の設置についてお答えさせていただきます。

まず、コンテナ検査施設の設置に係る要望についてのお尋ねですが、本要望につきましては、東港区への国際コンテナターミナルの移転に伴い、西港区のコンテナ検査センターまでのコンテナ運搬費が荷主の負担となりますことなどから、東港区へのコンテナ検査施設の設置を要望しているところですが、残念ながら、実現には至っていない状況にあります。

税関との協議の中では、西港区のコンテナ検査センターは、平成16年に港湾関係者の理解のもとに設置されたものであり、建物は来年2月のリース契約終了後は国有財産となる見込みであ

り、耐用年数上では平成40年台半ばまで使用できる状況であることから、東港区に高額な費用をかけ、新たに建物を建設することは、厳しい財政状況の中、困難であると伺っております。

次に、要望内容の変更についてのお尋ねですが、コンテナ検査センターには、輸出入貨物の書類手続を行う通関部門とコンテナ内をエックス線でチェックする検査部門がございます。

外国船の輸出入貨物の割合は、西港区が多く、多くの通関業者も西港区付近に事務所がございますことから、平成27年度からコンテナ検査施設の設置のみの要望に変更しております。

この要望が実現した際には、通関手続は今までどおり西港区で行うこととなり、コンテナ運搬費用が軽減されることから、現在の状況よりよくなるものと考えております。

次に、ポートセールスの取組についてのお尋ねですが、当管理組合では、船社や荷主等を訪問し、意見や要望などを伺うほか、国内外でのセミナーの開催により、苫小牧港の機能や役割などをアピールしているところですが、今後とも継続的に港湾機能や利用促進の取組などの情報を発信し続けていくこととしております。

これらの取組によって国際コンテナの取扱貨物が増加して、荷主の負担がさらに増大することにより、コンテナ検査施設の東港区への設置要望が高まる可能性はあると思われま

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） 私からは、ガントリークレーン2号機の故障につきましてお答えいたします。

まず、給電ケーブル及び端末処理材の予備品リストへの掲載についてのお尋ねでございますが、このたびの復旧に必要となりました給電ケーブルは、予備品としてリストアップし保有しておりましたが、端末処理材につきましては給電ケーブルに比べ調達期間が短く、汎用品であることから、リストから外しており、保有しておりませんでした。

予備品リストにつきましては、使用頻度、調達に要する期間などを勘案し作成しておりますが、ガントリークレーンを構成する全ての部品等についてリストアップし、保有することにはしておりません。

しかしながら、昨今、ガントリークレーン3基を同時に使用する機会が増加しており、クレーンの故障が利用船舶のスケジュール等に与える影響が大きくなっていることを踏まえ、リストアップの基準の見直しについて検討してまいりたいと考えております。

次に、予備品の保有計画についてのお尋ねでございますが、現在の計画では、ガントリークレーン3基分の予備品を年間2,000万円程度の予算により、平成32年度までに揃えていくこととしておりますが、購入する際の優先順位等を十分考慮しつつ、できるだけ早期に必要なとする全ての予備品を確保するよう努めてまいります。

最後に、ガントリークレーンの故障時の対応等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使用基数にかかわらず、連絡体制等を示したマニュアルを作成し、対応しております。

まず、使用中にガントリークレーンが故障した場合には、クレーンオペレーターから連絡を受けたメンテナンス会社により、故障箇所の特定制と使用の可否を判断するとともに、管理組合に連絡することとなっております。

故障の修理や調査に時間を要し、使用できないと判断される場合は、管理組合から船舶代理店などの利用者に連絡し、使用可能なクレーンで船のスケジュール調整を行ってもらうなどの対応をしているところでございます。

故障の際には、利用者に対し早期に情報を伝えるとともに、復旧までの期間が少しでも短縮されるようメンテナンス会社とも調整しながら進めているところでございますが、このような事態が発生することのないよう、日々の保守点検や予備品の確保に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（神戸典臣君） 首藤孝治君。

○議員（首藤孝治君） それでは、再質問をさせていただきます。

東港区のコンテナ検査施設の設置に関してですが、答弁を聞いている限りでは、現状では非常に難しいというふうに理解しております。しかしながら、利便性を含めて非常に使いづらい港であれば、苫小牧港のさらなる発展にはつながらないと考えております。

そのような面からも、ポートセールスを含めて、苫小牧港を大きくアピールし、さらなる取扱貨物量の増加を目指していただき、東港区へのコンテナ検査施設の早期実現に向け、活動をしていただきたいと思います。例えば、今後の苫小牧港のさらなる発展や利便性の向上といった観点から考えますと、国に全てを負担していただくのではなく、ある程度、苫小牧市から財源を付与し、この事業を進めるといった考え方もあるのではないかと考えますけれども、この件につきまして御見解をお示しくください。

続きまして、ガントリークレーン2号機の故障についてですけれども、ガントリークレーンを3基同時に使用する機会が増加しているといった答弁がございました。

ここ数年の苫小牧港の取扱貨物量の数字を見ましても、確実に発展しております。この状況を維持、発展するには、いかにして安定した操業を進めることができるかが荷主への信用につながると考えておりますので、先ほどの答弁の中に予備品のリストアップの基準の見直しについても検討するとのお話もありました。この件に関しましては、想定外の状況をシミュレーションしながら早期に進めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

こちらは要望で結構です。

予備品の保有計画についてお聞きしますけれども、3基分の予備品を年間2,000万円程度で、平成32年度を目処にという答弁がありましたけれども、私といたしましては、一日でも早く、来年度中でも予算をつけて予備品を確保すべきというふうに考えておりますけれども、この件に関して、もう一度答弁をいただき、質問を終わりたいと思います。

○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） 私から首藤議員への再質問にお答えさせていただきます。

1点目は、コンテナ検査施設に関しまして、財源を付与し、事業を進める考えはないかというお尋ねでございますけれども、管理組合の試算によりますと、コンテナ検査施設の建物の建設費につきましては10数億円に上ると見込んでおります。

管理組合といたしましては、これまでの税関との協議を踏まえますと、建物建設に関する高額な費用負担が多少軽減されたとしても、施設設置に直接結びつくことは困難と判断しております。

このため、今後の情勢の変化等を勘案しつつ、要望活動に粘り強く取り組んでまいりたいと考えております。

次に、ガントリークレーンの予備品の早期確保についてのお尋ねでございますけれども、当管理組合では、限られた予算により、緊急性や必要性を勘案し、様々な取組や事業を執行しており、ガントリークレーンの予備品の保有については、平成32年度までに確保する計画としていただいております。

こうした中、国際フィーダー船の寄港頻度が増加しているため、ガントリークレーンに事故や故障が発生した際には、利用船舶への影響が大きくなってきており、議員御指摘の予備品の早期確保は、クレーンの復旧期間を短縮する上で重要であると認識しております。

このため、予備品の購入については、他の事業予算との調整を図るなどの工夫を行い、一年でも早く必要とする全ての予備品を確保するよう努めてまいりたいと思います。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 以上で、首藤孝治君の一般質問を終了いたします。

以上をもって、一般質問は全て終了いたしました。

○議員提案第1号 港湾関係事業の促進に関する意見書について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第7 議員提案第1号「苫小牧港管理組合議会議員の派遣について」を議題といたします。

お諮りいたします。

本件につきましては、提案説明を省略し、直ちに表決に付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。

それでは、議員提案第1号についてお諮りいたします。

議員提案第1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、議員提案第1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。

閉会に当たりまして、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3件、議案3件、議員提案1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御礼を申し上げます。

これをもちまして、平成29年第3回定例会を閉会いたします。

（了）

午後4時06分 閉会