

平成27年 第2回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成27年7月28日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成27年 第2回定例会
苫小牧港管理組合議会

平成27年7月28日（月曜日） 午後2時17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号及び報告第2号について

報告第1号 一般財団法人胆振東部日高海域漁業操業安全基金協会の経営状況について

報告第2号 一般社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について

日程第5 議案第1号から議案第4号について

議案第1号 苫小牧港管理組合行政手続条例の一部を改正する条例について

議案第2号 苫小牧港管理組合職員の自己啓発等休業に関する条例について

議案第3号 苫小牧港管理組合職員の配偶者同行休業に関する条例について

議案第4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

日程第6 一般質問

日程第7 議員提案第1号について

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

○出席議員（10人）

1番	沖田清志君	6番	中山智康君
2番	川尻秀之君	7番	藤田広美君
3番	越川慶一君	8番	松尾省勝君
4番	田中芳憲君	9番	板谷良久君
5番	谷川芳一君	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	柏葉導徳君
副 管 理 者	渡邊直樹君
副 管 理 者	佐藤裕君
総 務 部 長	平田利明君

施 設 部 長	尾 崎 精 一 君
港 湾 振 興 室 長	浅 井 孝 人 君
港 湾 振 興 課 長	猪 狩 康 博 君
総 務 課 長	高 木 浩 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	木 澤 直 子 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	飴 谷 長 藏 君
監 査 委 員	松 井 雅 宏 君
監 査 委 員 事 務 局 長	戸 村 真 規 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	高 木 浩 君
庶 務 係 長	木 澤 直 子 君
議 事 係 長	田 中 亮 太 君
書 記	田 村 慎 一 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27年第2回定例会を開会いたします。

開議に先立ちまして、管理者から管理組合の副管理者を議員各位に御紹介したい旨申し出がございますので、これを許します。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 私から、人事異動に伴います管理組合の特別職を御紹介申し上げます。

副管理者であります北海道総合政策部交通企画監の渡邊直樹でございます。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上であります。

○副管理者（渡邊直樹君） 渡邊でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○議長（神戸典臣君） 以上をもちまして、副管理者の紹介を終わります。

○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、川尻秀之君及び越川慶一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26年度1月から平成27年度5月までの現金出納検査の結果の提出がありました。

既に配付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 一般財団法人胆振東部日高海域漁業操業安全基金協会の経営状況について

○報告第2号 一般社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第4、報告第1号「一般財団法人胆振東部日高海域漁業操業安全基金協会の経営状況について」及び報告第2号「一般社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について」を、一括して議題といたします。

説明を求めます。

総務部長、平田利明君。

○総務部長（平田利明君） 報告第1号及び報告第2号を御説明いたします。

いずれも地方自治法第243条の3第2項の規定に基づきまして、当管理組合が出捐しております法人の経営状況について御報告するものでございます。

初めに、報告第1号「一般財団法人胆振東部日高海域漁業操業安全基金協会の経営状況について」御説明をいたします。

この基金協会は、苫小牧港に入出港する船舶による漁具、漁網の被害防止や漁業被害の補てんをすることにより、漁業経営の安定を図ることを目的として、当管理組合から出捐金7億円を基本財産として設立されました。この財源は、北海道からの特別負担金でございました。

平成26年度の決算につきまして、別冊1「業務報告書」を御覧ください。業務報告書の9ページ、正味財産増減計算書を御覧願います。

まず、一般正味財産増減の部、1経常増減の部、（1）経常収益の経常収益計は1,494万5,570円で、前年度に比しまして58万5,280円の増となっております。

この主な理由は、基本財産受取利息及び特定資産受取利息の増によるものでございます。

次に、その下、（2）経常費用でございますが、経常費用計1,490万5,430円は、前年度に比しまして36万4,035円の減で、この主な理由は、漁業被害申請件数の減に伴う救済助成金の減によるものでございます。

以上の結果、当期経常増減額は928万2,669円の増で、一般正味財産期末残高は1億1,907万353円となり、指定正味財産期末残高7億円を加えた正味財産期末残高は8億1,907万353円となっております。

続きまして、平成27年度の事業計画につきましては、別冊の2「事業計画及び収支予算書」の1ページと2ページに記載がございますので、御参照いただきたいと思います。

その隣のページでございます。3ページ目になりますけれども、収支予算書を御覧いただきたいと思います。

上段、経常収益計は1,374万円で、その主な内容は、基本財産受取利息及び特定資産受取利息となっております。

また、次のページ中段に記載の経常費用計は1,706万9,000円で、その主な内容は、職員の給料手当、救済助成費、租税公課というふうになっております。

続きまして、報告第2号「一般社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について」御説明いたします。

この振興協会は、日高管内における漁業振興を図ることを目的とし、当管理組合からの出捐金12億6,800万円と会員からの出資金100万円により設立されました。この出捐金の財源は、北海道からの特別負担金でございます。

平成26年度の決算は、別冊の3「業務報告書」の9ページを御覧ください。

9ページの正味財産増減計算書を御覧いただきたいと思います。

まず、一般正味財産増減ですが、経常収益計は、上段に記載してありますとおり、6,307万6,843円で、前年度に比べまして3,105万4,077円の増となっております。この主な理由は、運用財産取崩額であります受取寄附金の増によるものでございます。

次に、中段に記載しております経常費用計6,315万4,872円は、前年度に比べ3,108万2,692円の増で、この主な理由は、漁業用作業保管施設の改築助成や、魚群探知機の購入等に係る漁業経営安定対策事業助成のための助成金の増によるものでございます。

以上の結果、当期経常増減額は7万8,029円のマイナスで、一般正味財産期末残高は38万7,588円となり、指定正味財産期末残高2億5,102万6,119円を加えた正味財産期末残高は2億5,141万3,707円となっております。

続いて、平成27年度の事業計画につきましては、別冊4「事業計画および収支計画書」の1ページと2ページに記載がございますので、御参照願います。

この事業計画につきましては、3ページの収支予算書を御覧願います。

収入の合計は5,292万690円で、その主なものは、運用財産利息収入、運用財産、前年度からの繰越金となっております。

支出は収入と同額で、その主なものは、昆布クレーン設置等の水産基盤整備事業などの事業助成金となっております。

以上、両法人の経営状況について御報告いたしました。

○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 苫小牧港管理組合行政手続条例の一部を改正する条例について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第5、議案第1号「苫小牧港管理組合行政手続条例の一部を改正する条例について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 議案第1号「苫小牧港管理組合行政手続条例の一部改正につい

て」御説明申し上げます。

お手元の議案等、5ページをお開きください。

この議案は、国において平成26年に行政手続法が改正され、行政指導の中止等を求める手続が本年度から創設されたことに準じ、同様の手続を設定する等のため、関係規定を整備するものでございます。

改正内容につきましては、大きく3点の手続等を加えるものでございます。

第1に、現行の条例では、行政指導を行う際には、趣旨、内容、責任者を示すこととしておりますが、これに加え、処分を前提とした行政指導を行う際には、根拠法令の条項や理由などを示さなければならないこととするものでございます。

第2に、法令に規定する要件に適合しない行政指導を受けたと思う相手方は、その行政指導の中止等を求めることができるとするものでございます。

第3に、法令に違反する事実がある場合には、是正のための処分又は行政指導を求めることができることとするものでございます。

この条例の施行日は、公布の日でございます。

以上で、議案第1号について、説明を終わらせていただきます。

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） 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 苫小牧港管理組合職員の自己啓発等休業に関する条例について

○議長（神戸典臣君） 次に、議案第2号「苫小牧港管理組合職員の自己啓発等休業に関する条例について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 議案第２号「苫小牧港管理組合職員の自己啓発等休業に関する条例の制定について」御説明申し上げます。

お手元の議案等１５ページをお開きください。

本議案は、地方公務員法第２６条の５の規定に基づき、職員の公務に関する能力向上を促進するため、大学等における修学や国際貢献活動を希望する職員に対して、休業を認める制度に関し、必要な事項を定めるものでございます。

主な内容でございますが、職員の申し出により、在職期間が３年以上ある職員が大学等における修学や国際貢献活動を希望した場合に、職員としての身分を保有したまま休業を認める制度でございます。

認められる休業の期間は、大学等における修学の場合は、原則２年以内、国際貢献活動の場合は３年以内で、休業の期間中は給与を支給いたしません。

このほかに、申請手続、職務復帰後の給与の調整などについて規定しております。

これらの条例の施行日は、公布の日でございます。

以上で、議案第２号について説明を終わらせていただきます。

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） 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号についてお諮りをいたします。

議案第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２号は、原案のとおり可決されました。

○議案第３号 苫小牧港管理組合職員の配偶者同行休業に関する条例について

○議長（神戸典臣君） 次に、議案第３号「苫小牧港管理組合職員の配偶者同行休業に関する条例について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 議案第３号「苫小牧港管理組合職員の配偶者同行休業に関する

条例の制定について」御説明申し上げます。

お手元の議案等 23 ページをお開きください。

本議案は、地方公務員法第 26 条の 6 の規定に基づき、公務において活躍することが期待される職員の継続的な勤務を促進するため、職員が外国で勤務等をする配偶者と生活をともにすることを可能にする休業制度に関し必要な事項を定めるものでございます。

主な内容でございますが、職員の申し出により、外国での勤務や外国の大学での修学などのため、6 ヶ月以上にわたり外国に住所または居所を定めて滞在することが見込まれる配偶者と生活をともにする場合に、職員としての身分を保有したまま休業を認める制度でございます。

認められる休業の期間は 3 年以内で、休業の期間中は給与を支給いたしません。

このほかに、申請手続、職務復帰後の給与の調整などについて規定しております。

これらの条例の施行日は、公布の日でございます。

以上で、議案第 3 号について、説明を終わらせていただきます。

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） 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 3 号についてお諮りをいたします。

議案第 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 3 号は、原案のとおり可決されました。

○議案第 4 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

○議長（神戸典臣君） 次に、議案第 4 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」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 議案第 4 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」御説明申し上げます。

お手元の議案等 31 ページをお開きください。

このたびの改正は、国家公務員退職手当法の一部改正に鑑み、退職手当の調整額の改定などを行うため、関係規定を整備するものでございます。

改正の内容でございますが、退職前の職責５年分に応じて加算される調整額を引き上げるとともに、所要の文言整理を行うものでございます。

これは、６月の臨時会において給与制度の総合的見直しを御説明いたしましたが、給料月額の改定が退職手当の額に影響が生じることを踏まえ、現行の支給水準の範囲内で、職員の公務への貢献度をよりの確に反映させるよう措置するものでございます。

なお、この条例は、公布の日から施行し、平成２７年４月１日に遡って適用するものでございます。

以上で、議案第４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の説明を終わらせていただきます。

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） 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４号についてお諮りをいたします。

議案第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４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、越川慶一君、藤田広美君、谷川芳一君、それぞれありますので、順次これを許します。

越川慶一君。

○議員（越川慶一君） それでは、通告に従い質問をいたします。

最初に、苫小牧港における防災対策について、何点か質問をさせていただきます。

現在、苫小牧港において、大規模災害が発生した場合については、災害時の対応として苫小牧港の機能を早期に回復させるための事業継続計画、いわゆるＢＣＰの策定が進められているものと認識をしておりますが、現在の策定状況及び運用方法について、まずはお伺いをいたします。

2 点目ですが、このBCPについては、地震、それから津波編ということでもありますけれども、地震及び津波が発生した場合における対策が主なものだというふうに考えております。ここ苫小牧の地は、樽前山があります。防災に関しては、地震、津波の対策も当然重要でありますけれども、やはり樽前山の噴火対策ということが、市民生活、さらには道民生活にも直接かかわってくるものと考えておりますけれども、樽前山が噴火した場合に対するBCP策定についての考え方についても、お伺いをしたいと思います。

3 点目であります。港湾の災害発生時における民間団体や企業との情報の共有化、連絡体制の関係について、どのような体制になっているのか、情報共有化、連絡体制についてお伺いをしたいと思います。

続いて、港湾エリアでの従事者や観光客などに対しても、地震や津波などの災害が発生した際に、できるだけ迅速な避難が図られるように、適切な災害情報の伝達をしていかなければならないというふうに考えているところであります。その情報の伝達の手段の一つとして、防災放送、こういうようなものを流すことができるスピーカーの設置、こういうものもするべきではないのかというふうに考えますけれども、見解をお伺いいたします。

それから、5 点目になりますけれども、キラキラ公園に遊びに来ている市民、さらには観光客、こういう方々に対しても、苫小牧港管理組合が入居しております、ここハーバーFビルが避難所になるということを知らせる、避難の誘導など、こういう手段はどのように考えられているのか、この部分についても見解をお伺いしたいと思います。

次に、苫小牧港の港南地区交通渋滞対策について、こちらは何点か質問をさせていただきたいと思っております。

西港区の港南地区については、交通渋滞が起きているというふうにも聞いているところであります。できる限り早急に対策を講じていかなければならないというふうにも認識をしておりますけれども、港管理組合として、この港南地区の交通渋滞について、まずは現状をどのように分析をされているのか、お伺いをしたいと思います。

次に、この港南地区は、冬季に交通事故が多くなるというような傾向があるものとも聞いておりますけれども、これに対する対策は何か検討がされているのか、また、道路自体に何らかの原因があるのであれば、早急に対処すべきであるというふうにも考えますけれども、冬季になる前に、事前に実施をしている対策があるのかどうか、この部分についてもお伺いをしたいと思います。

3 点目になりますけれども、交通渋滞対策の検討については、今後どのように進めていこうというふうに考えているのか、全体のスケジュール、こういう部分についても、併せてどのような考えをしているのか、お伺いをしたいと思います。

さらに、最終的にはいつまでに結論を出して、これらの対策を講じるのか、この部分についても考えをお伺いしたいと思います。

次に、東港区のガントリークレーン2号機の故障について、何点かお伺いをしたいと思います。

最初に、この東港区のガントリークレーン2号機の具体的な故障内容について、まずはお伺いをしておきたいと思います。

次に、このような故障というものが、過去にこのような故障があったのかどうか、この部分についても、まずは確認をさせていただきたいと思います。

また、ほかの港でも同様に、このガントリークレーンの事象、こういうような事象が確認をされているのかについてもお伺いをしたいと思います。

さらに、故障の原因の調査については、現在どのように行われてきているのか、また、全面復旧までにかかる期間及び費用はどのようになるのか、お伺いをしたいと思います。

さらに、このガントリークレーン2号機の停止中に、荷さばきなど影響がなかったのか、こういう部分についてもお伺いをしたいと思いますので、お願いいたします。

それから、ガントリークレーンの関係で最後になりますけれども、今回は2号機の故障であるということでありますけれども、1号機、3号機についても同様の事象が発生する可能性もあるのではないかというふうにも思われますが、2号機と同様な調査、これを1号機、3号機、これにおいても実施をするのか、そういうようなことも検討されているのか、考え方をお伺いしたいと思います。

次に、漁港区の将来ビジョンについて、お伺いをいたします。

1点目ですけれども、苫小牧港漁港区の将来ビジョンについて、平成25年度から委員会、幹事会、ワーキンググループ、こういうようなものによって議論がされているということでありますけれども、これまでの進捗状況、これについて、まずはお伺いをしたいと思います。

2点目になりますが、平成27年度については、ワーキンググループ別に社会実験を実施することになると思いますけれども、具体的にどのような社会実験、こういうようなものが行われるのか、まずはお伺いしたいと思います。

3点目になりますが、この社会実験の結果、評価、これをどのようにビジョンへ、どう反映をしていくのかということについても、見解をお伺いしたいと思います。

また、最終的な漁港区将来ビジョンの策定がいつになるのか、今後のスケジュールについてもお伺いをしたいと思います。

そして、今後この漁港区の将来ビジョンの事業実施へつなげていくためには、具体的にどのような対応をしていくのか、見解をお伺いし、1回目の質問とさせていただきます。

○議長（神戸典臣君） それでは、答弁を求めます。

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、港南地区の交通渋滞対策にかかわりまして、交通渋滞の現状についてのお尋ねがございましたが、苫小牧港は開港して50年になりますが、苫小牧港の整備とともに、苫小牧市の経済活動の源である企業立地も

進んでまいりました。現在では、苫小牧港の周辺には約760社の企業がございますが、今日こうした企業の活動がますます活発になるにつれまして、円滑な物流を進めるためにも、海上交通と陸上交通の連携をいかにスムーズにしていくかが、大きな課題となっております。

西港区は、掘り込みの北側には、臨港地区の背後に片側4車線の道道がありますが、掘り込みの南側に当たる幌南地区では、トヨタ自動車北海道や出光興産などの企業活動が活発化するとともに、交通量が増加し、周辺の道路が混雑し、企業活動にも影響を与えているといった問題を抱えているところであります。

当管理組合といたしましても、こうした問題を重く受けとめ、根本的な課題の解決に向け、本年5月に学識経験者や行政関係者、港湾関係者による検討会を立ち上げたところであります。

また、中央インターチェンジの建設について、事業着手に向け動き出しておるわけですが、中央インターチェンジができれば、西港区はもとより、苫小牧港全体の物流の円滑化の一助になるものと考えております。

いずれにいたしましても、港とその背後圏のスムーズな連携は、苫小牧港に限らず、国内の主要港湾、さらには海外の主要港湾においても同じような問題を抱えているとのことでありますが、港湾管理者といたしましても、企業活動を全力で支えていくよう、これからも努力をしてまいりますので、皆様の御協力をよろしくお願いをいたしたいと思っております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 越川議員の質問にお答えをさせていただきます。

初めに、港湾BCPの策定状況及び運用方法についてでございますが、昨年度、本港に関連する行政機関や民間団体、学識経験者等で構成する苫小牧港港湾BCP策定協議会を設置し、港湾BCPを策定しております。

これは、地震、津波による大規模な災害が発生した場合に、港湾機能の維持、早期回復を図るため、関係者の責務、優先復旧機能、情報連絡体制、災害時行動計画、事前対策等について定めたものでございます。

この港湾BCPについては、今年度から新たに苫小牧港港湾BCP協議会を設置して引き継ぐこととしており、今月17日に開催の協議会において、事前対策項目の確認と、8月上旬に訓練を実施することとしたところでございます。

また、必要に応じて、港湾BCPの見直しを行うこととしております。

次に、樽前山噴火に対応する港湾BCPについてのお尋ねでございますが、昨年度策定した港湾BCPは、地震、津波による災害を想定したものでありますが、火山噴火による災害を想定したものではありません。

樽前山で想定されている噴火の規模によっては、港湾機能に支障が生じるおそれがあることから、苫小牧港港湾BCP協議会において、火山噴火に関する専門家に参画していただき、今年度

末までに全国初となる火山噴火対応の港湾BCPを策定することといたしました。

次に、民間への情報連絡体制についてのお尋ねでございますが、苫小牧港におきましては、港湾に関係する行政機関、民間企業等の85団体において、情報連絡体制を整えており、大規模災害発生時は、港湾管理者である苫小牧港管理組合が中心となり、情報連絡や情報共有に努めることとしております。

また、情報伝達手段は、インフラの遮断などで連絡方法が限定される可能性がありますので、メール、ファクス、電話、無線、衛星電話と優先順位を定めておりますが、これらが利用できない場合は、管理組合事務所において、情報の提供及び収集をしてもらい、各関係者の情報共有を図ることとしております。

次に、防災放送設備についてのお尋ねですが、港湾従事者や観光客などに迅速に災害情報が伝わることは重要であると考えております。

苫小牧市では、防災ラジオによる情報発信や各携帯電話会社がサービスを提供している緊急速報メールにより、災害避難情報の配信を市民や来訪者に行っております。

また、北海道における北海道防災情報システムや各種防災情報のメール配信が行われていると承知しております。

管理組合では、迅速な情報伝達手段として、これらは非常に有効であることから、職員に周知するとともに、港湾に関連する企業や団体の皆様に、こうした情報の活用を呼びかけているところでございます。

防災放送設備については、港湾エリアが広大で課題も多いことから、今のところ、導入は考えておりませんが、港湾エリアにおいて迅速な避難が図られるよう、今年度末をめどに津波避難計画を策定することとしており、必要な情報伝達についても検討してまいりたいと考えております。

次に、ハーバーFビルへの避難誘導についてのお尋ねですが、当管理組合が入居しているハーバーFビルは、本年3月に苫小牧市と、ビル所有者である苫小牧埠頭株式会社との間において、津波一時避難施設としての施設の使用に関する協定が締結されたことにより、津波避難ビルに指定されております。津波警報や大津波警報が発表された際には、ビル出入口の施錠が自動解除され、敷地内に設置されているスピーカーから、このビルに避難するよう呼びかける放送が自動的に流れるとともに、ビルの出入口に設置されたフラッシュライトの点滅により入り口を示し、建物内への避難を誘導する仕組みになっております。

次に、港南地区の交通渋滞への現状についての分析についてでございますが、西港区の周辺には、多くの企業が立地しており、港南地区では、トヨタ自動車北海道と出光興産と合わせますと、4,000人を超える従業員が働いており、そのほとんどがマイカーで通勤をしております。

港南地区に向かう朝の通勤時は、午前7時台に渋滞のピークとなり、退社時は渋滞の時間にはばらつきがあるものの、午後5時台に1度目のピークがあり、その後、約1時間から2時間後に2度目のピークを迎えており、これらの傾向は、冬季により顕著な状況となっております。このよ

うな現状から、トヨタ自動車北海道より、交通渋滞の緩和対策を強く求められているところでございます。

次に、冬季の交通事故対策と冬季前の対策についてのお尋ねですが、中央南ふ頭幹線を含め、交通事故が多く発生している勇払ふ頭幹線において、前日の夕方の路面状況と翌朝の気温を勘案し、路面凍結が予想される場合には、塩化ナトリウムと塩化マグネシウムを混合したものを凍結防止剤として散布しております。さらに、滑り止めとして砂も散布しているところでございます。

また、冬季の対策にもつながりますが、利用者の要望も踏まえつつ、予算の範囲の中でオーバーレイ等の道路補修を実施しており、適切な道路管理に努めているところでございます。

次に、交通渋滞対策の今後の進め方についてのお尋ねですが、このたび設置いたしました苫小牧港港南地区交通渋滞対策検討会には、この分野の専門家に参加していただき、今年の5月に第1回目を開催したところでございます。

その内容は、北海道大学萩原教授を座長とし、トヨタ自動車北海道や苫小牧市、苫小牧警察署の関係者に参加いただき、現状の交通渋滞の状況や冬季凍結路面の状況について、課題と問題点を共有したところでございます。

今後の進め方については、港南地区でも従業員が多い出光興産や、冬季凍結路面对策に精通した専門家に参加いただき、交通渋滞の解消や冬季凍結路面の管理方法について検討していただくこととしております。

次に、スケジュールについてのお尋ねですが、平成27年度末までに4回の検討会を予定しているところでございます。

先ほども申しましたとおり、第1回目の検討会を5月に開催したところであり、2回目以降の検討会については、1回目に出された課題や問題点に対して、シミュレーションや学識経験者の御意見を伺いながら、ソフト面、ハード面からの対策を検討していただく予定でございます。最終的には、年度末までに検討会として交通渋滞の緩和や冬季凍結路面の管理方法をまとめていることとしております。

最後に、対策についてのお尋ねですが、検討会で得られた交通渋滞対策については、新たな施設整備や対応が必要な場合には、国や母体を初め関係機関と十分な協議を行った上で、速やかな対応に努めてまいりたいと考えてございます。

また、冬季の路面管理については、今年の雪から凍結防止対策を施行し、より適切な路面管理に努めてまいりたいと考えてございます。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、尾崎精一君。

○施設部長（尾崎精一君） 越川議員の質問にお答えしたいと思います。

私の方からは、東港区のガントリークレーン2号機の故障についてと、漁港区の将来ビジョンについてお答えさせていただきたいと思っております。

まず、ガントリークレーンの故障内容についてのお尋ねですが、7月2日午後9時ごろ、東港区中央ふ頭コンテナターミナルにおきまして、ガントリークレーンのオペレーターが荷役作業中、コンテナを吊り上げるケーブルの巻き上げができなくなり、ケーブルの巻き上げ動作確認中に制御装置が作動しなかったため、スプレッタ上部のケーブルバスケットがガントリークレーン上部の横桁に接触し、電源ケーブルとケーブルを収納するバスケット等が損傷したものでございます。

このため、ガントリークレーンの製作メーカー等と現地調査を実施した結果、不具合が見つからなかったため、巻き上げモーターの制御装置を予備品と交換するとともに、工場に持ち帰り、不良の有無を調査しているところでございます。

続きまして、過去にも同様な故障があったかについてのお尋ねですが、当管理組合が所有しているガントリークレーンは3基ございますが、このたびのような巻き上げの不具合により荷役が停止した故障につきましては、今回が初めてでございます。

また、ほかの港での同様の事象につきましては、クレーンメーカーの方から聞き取った結果、報告されておりません。

続きまして、故障原因と復旧についてのお尋ねですが、故障発生後、現地においてクレーンメーカー技術者と保守点検業者、故障発生時のオペレーターと当管理組合職員により、損傷と原因の調査を行いました。この調査では動作の不具合が確認されず、原因は判明いたしませんでした。また、復旧につきましては、今月中に仮復旧を終え、使用を再開する予定でございます。

全面復旧に関してですが、電源ケーブルを交換する必要がありますことから、納期を考慮しますと、現時点では、本年10月末の完了を見込んでおります。

さらに、復旧費用につきましては、現時点で約700万円と見込んでおりますが、今後の調査により変動する可能性がございます。

続きまして、故障に伴う荷役への影響についてのお尋ねですが、東港区国際コンテナターミナルは、通常であれば週1回から2回程度、3隻同時荷役がございます。

このたびのガントリークレーン2号機の故障から1ヵ月が経過したところでございますが、停止期間中、利用者の皆様にはスケジュール調整の御協力をしていただき、これまでのところ、幸いにも大きな混乱はございませんでした。しかしながら、大変御迷惑をかけていることは事実ですので、一日も早い復旧に努めているところでございます。

ほかのガントリークレーンの調査についてのお尋ねですが、1号機と3号機につきましては、同様の事象が発生しておりませんが、現在、第2号機の原因調査を進めておるところですので、その結果をもちまして、クレーンメーカーと十分相談しながら、今後の対応を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、漁港区将来ビジョンについてお答えしたいと思います。

まず、漁港区将来ビジョンの進捗状況についてのお尋ねですが、漁港区将来ビジョンの策定に向けて、昨年度末までに委員会や幹事会、さらには水産・防災・観光分野において、各ワーキン

グループを開催してまいりました。全体目標である苫小牧港の特性を生かし、水産を核とした魅力ある漁港区づくりに向けて、3つの分野においても目指すべき目標を定め、目標実現に向けて社会実験を行うことを委員会の中で確認しております。

今年度につきましては、これらの社会実験を実施し、課題や効果などを抽出し、漁港区将来ビジョンの策定をしてまいりたいと考えております。

続きまして、社会実験についてのお尋ねですが、水産分野における社会実験では、漁港区で水揚げされた水産物を海外へ輸出し、消費拡大に向けた取組を行います。

防災分野では、津波防災における意識の向上を図るため、6月4日に群馬大学片田教授をお招きし、防災セミナーを開催しました。

また、今後、安全な避難場所・避難ルートを確認するタウンウォッチングを実施していきます。

観光組合では、漁港区の認知度を調査するための市民アンケートや、フェリー客や来訪者の動向等を調査する観光者向けアンケートを実施します。さらには、新たな地域ブランドの発掘調査に向けた取組を行います。

社会実験の結果評価をどのようにビジョンへ反映させるかについてのお尋ねですが、今年度実施する社会実験を通じて、課題や効果等について検証を行うとともに、学識経験者の知見や漁業関係者のニーズも踏まえながら、漁港区将来ビジョンに反映させてまいります。

漁港区将来ビジョンのスケジュールについてのお尋ねですが、今年度実施する各分野における社会実験につきましては、今年の6月から開始し、12月までに全て終わらすことで作業を進めてまいります。その後、これらの社会実験から得られた課題や効果などをもとに、平成28年3月までに漁港区将来ビジョンを策定してまいりたいと考えております。

最後になりますが、漁港区将来ビジョンの施策実現に向けてのお尋ねですが、漁港区将来ビジョンの中で、将来必要とされる機能を実現していくためには、まず港湾計画に反映させる必要があります。その前段としまして、苫小牧港全体のあるべき姿を検討する長期構想というものを策定する必要があります。漁港区将来ビジョンで議論された内容につきましては、この長期構想を策定する上で、しっかりと反映させ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） 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。

まず最初に、苫小牧港における防災対策について、再質問をさせていただきたいと思います。

港湾BCPについてですけれども、今年度から苫小牧港の港湾BCP協議会に引き継ぐということで先ほど答弁がありまして、港湾BCPの見直し、さらには事前対策の進捗状況、訓練等の運用を行うと、そういうような答弁だったかなというふうに思います。

事前対策の進捗状況については、早急に実施をしなければならないもの、こういうようなものにはどのようなものがあるのか、まずは伺いをしたいというふうに思います。

また、この訓練の運用とは、具体的にどのようなことを言っているのか、どのような内容なのか、この部分についてもお伺いをしたいと思います。

次に、樽前山の噴火に関するBCPについてでありますけれども、災害はやはりいつ起こるか分からないというところでありますし、私はできるだけ早急に策定をする必要があるのではないかとこのように考えております。具体的にどのような内容で策定をしていこうというふうに考えておられるのか、見解をお伺いしたいと思いますし、今後の策定スケジュールについても、もう少し具体的にお伺いをしたいというふうに思いますので、答弁をお願いいたします。

それから、防災放送設備の設置の関係でありますけれども、先ほど答弁の中では、防災放送を流すスピーカーを設置した方がいいのではないかとこのように質問をさせていただきましたけれども、やはり港湾エリア、これはかなり広大であるということと、それから課題も多いというような答弁もあったかなというふうに思います。

私は、逆に港湾エリアが広大であるからこそ、港湾エリアでの従事者、観光客も含めて安心できるように、これは多少費用がかかってしまうのかもしれませんが、設備をしていくべきではないのかなというふうに考えておりますので、何らかの対策ができないのか、新たな情報共有手段、こういうものを検討するなど、こういうことについても考えがないのか、お伺いをしたいと思います。

また、本年度末を目途に津波避難計画を策定するということでありましたので、もう少し具体的にどのような計画なのか、これもスケジュールも含めて見解をお伺いしたいというふうに思います。

それから、キラキラ公園の関係でありますけれども、キラキラ公園までスピーカーの音が実際にきちっと聞こえてくるのかどうなのか、届く範囲というものについて、どのように捉えられているのか、その届く範囲についてお伺いをしたいというふうに思います。

また、津波警報、大津波警報が発表されている間、ずっとスピーカーからこの避難放送が流れ続けるものなのかどうなのか、これについてもお伺いしたい。一度切りということは多分ないんだというふうに思いますけれども、この部分についても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、キラキラ公園からの誘導方法についてでありますけれども、今現在は避難所を示すような看板が設置されていないのではないかとこのように私は認識しておりましたけれども、今後このキラキラ公園への避難場所への避難誘導をする看板の設置などについても、考えがないのか、見解をお伺いしたいと思います。

さらに、設置を検討するということであれば、いつまでに設置をするのか、これも併せてお伺いをしたいというふうに思いますので、答弁をお願いいたします。

次に、港南地区の交通渋滞対策についても再質問させていただきます。

交通渋滞の対策ですけれども、検討会の中で先ほど課題に対するシミュレーション、ソフト面、

ハード面からの交通渋滞対策を検討するというような答弁もあったかなというふうに思います。もう少し具体的に、そのソフト面、ハード面の対策というのがどういうものなのか、もう少し詳しくお伺いをしたいというふうに思いますので、答弁をお願いいたします。

また、冬季の路面管理についてですけれども、ちょっと聞こえなかったというところがありましたので、今年の冬からといったのか、ちょっと再度確認をさせていただきたいというふうに思いますので、この冬季の路面管理についてどのようにされるのか、ちょっと再度答弁をお願いしたいと思います。

やはり冬季の交通事故なども考えると、早い段階でやっていくべきだというふうに考えておりますので、この部分についても見解をお伺いしたいと思います。

それから、東港区のガントリークレーンの故障についてでありますけれども、これは2号機の停止の期間中には、スケジュール調整などもしていただいて、大きな混乱はなかったんだというような答弁もありました。今後についても、先ほどの答弁の中では、今月中に仮復旧というようなお話もありましたけれども、停止が続くというようなことがないのかどうなのか、この部分について、改めてちょっと確認をさせていただきたいというふうに思います。

また、本復旧が10月ということでありましたので、実際にその作業に当たって、荷さばきに当たって不安が生じないのかどうなのか、この部分についても実際の復旧目途までに何か問題が発生をしないのか、そういう部分についてもお伺いをしたいというふうに思います。

また、これらの再発防止策というものも何か考えられているのか、考え方について見解をお伺いしたいというふうに思います。

最後に、漁港区の将来ビジョンについてでありますけれども、先ほど答弁の中でも、ワーキンググループ別の社会実験についてということで、まず水産分野は、水産品を海外へ輸出していくと、消費拡大に向けた取組というような答弁もありました。もう少し具体的にどのようなものと考えられているのか、輸出量等々、いつから実施をしていくのか、こういうところも併せてもう少し具体的にお伺いをしたいなというふうに思います。

それから、もう一つは、防災分野についても避難ルートを確認するというような答弁もありました。具体的に何か対象施設を絞って実施をしていくものなのか、例えば港湾に関連する団体企業も含めて実施をしていくものなのか、どのようなものと考えられているのか、もう少し具体的な部分、答弁をお願いしたいと思います。

それから、市場などの観光分野についても、市民アンケートというものが一応やられるような答弁もあったかなと思います。

これは、全市民が対象で考えられているのか、実際にどのような手法でアンケートを実施しようと考えているのか、この部分についても見解をお伺いしたいというふうに思います。

また、新たな地域ブランドの発掘調査というようなお話もあったかなというふうに思いますけれども、これもどのようなものなのか、もう少し具体的にお伺いをしたいというふうに思

ますので、お願いをいたします。

さらに、最後になりますけれども、漁港区将来ビジョンは、平成28年3月までに策定されるというような答弁でありましたけれども、答弁の中には、今後も苫小牧港全体の長期構想を策定する必要があるというようなこともありましたので、この長期構想の策定期間、こういうものについても見解をお伺いしたいと思います。

以上で、再質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 答弁を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 越川議員の再度の質問にお答えをさせていただきます。

初めに、苫小牧港における防災体制についてでございます。

事前対策項目と訓練について、どう考えているのかということでございますが、まず、事前対策項目でございますけれども、各関係者におけるBCPの策定、それから各団体の避難及び参集方法、そのほかに緊急物資の受け入れ体制など、全体で18項目ほどございます。これらについて、二、三年以内に検討をしていただくというてでございます。

次に、訓練でございますけれども、本BCPの実効性の向上、それから関係者の意識向上を図るため、情報伝達訓練や机上訓練等を実施してまいりたいと考えております。

次に、火山、樽前山に関する港湾BCPについてのお尋ねでございますが、噴火の規模によって影響の度合いが違ふということは御案内のとおりでございますが、小規模噴火、それから中規模噴火では、直接的には港湾への影響は出ないということではございますが、中規模の場合には、室蘭方面の陸上交通に若干影響は出るのかなということではございますので、その辺のことが前提になろうかなと思います。

また、大規模噴火のときには、西港区への影響は大きいというようなこともあります。こういった噴火の状況に応じた港湾BCPを想定して策定することになりますが、何分、港湾分野では全国初の取組となりますことから、広く事例を収集させていただきまして、また、専門家の参画を得て検討してまいりたいと、このように考えております。

港湾における被害の想定、それから港湾機能の早期回復や災害時の行動計画、こういった取組の検討はなされるものと考えております。

なお、策定のスケジュールについてでございますが、BCP協議会において、今年度末をめどに策定してまいりたいと、このように考えております。

次に、防災放送の設備についてのお尋ねでございますが、議員からお話のとおり、苫小牧港海岸線だけで23、4キロほどございまして、このいわゆる水際線と申しますが、岸壁とか護岸など、水際線の長さは全体で約48キロにも及んでおります。こうしたことから、防災放送設備を設置するにしても、私どもの試算では見積りで1基当たり300万程度かかるとお聞きしているんですが、それぞれの音の届く範囲から、その数と費用が多額になるのかなということではござい

まして、課題も多いと申し上げたのは、こういったことでございます。

こういった中で、新たな情報手段につきましては、今後関係者間でより強固な情報連絡体制を構築するため、SNSの活用でありますとか、関係者で共通の通信機器を導入するなど、新たな情報連絡手段について、さらに検討してまいりたいと、このように考えております。

次に、津波避難計画についてでございますが、平成25年度9月に国土交通省港湾局が策定いたしました港湾の津波避難対策に関するガイドラインに基づきまして、港湾管理者が中心となり、関係機関と連携し、策定することとしております。

津波避難計画は、港湾エリアにおいて、就労者や港湾利用者等が安全に避難できるように対策を講じることを目的としております。したがって、今後北海道で策定いたしました津波浸水予測図をもとに、地域ごとに指定される緊急避難場所や避難施設への避難経路を初め、必要となる対策を検討してまいります。

なお、津波避難計画策定に当たりましては、対象地域内の事業者へのヒアリングや関係機関と調整を図りながら計画を取りまとめてまいりたいと、このように考えております。

また、キラキラ公園に関しまして、スピーカーの音が届く範囲、それから看板の設置、それとそのスピーカーの回数といいますか、流れる時間のお話もあつたかと思いますが、ビル所有者に確認したところ、避難を呼びかける放送については今後検討するというところでございますが、どの程度の出力レベルで音声を出すか、したがって、その時間も含めて、市でありますとか地元町内会などとよく相談しながら検討してまいりたいと、そのように伺っているところでございます。

また、キラキラ公園におきます看板等の設置につきましては、今年度策定いたします津波避難計画において、避難場所でありますとか、避難経路の表示など必要な対応について検討を行ってまいりたいと、このように考えております。

次に、交通渋滞対策でありますけれども、ソフト面、ハード面からの対策についてでございますが、ソフト面につきましては、今後の検討会において、さまざまなことを検討していただくこととなりますが、そのうち冬季路面管理につきましては、凍結防止剤の種類や散布量、回数等を検討していただきます。

先ほど少し聞こえなかったというお話が、この冬から凍結防止対策を施行いたしまして、より適切な路面管理に努めてまいる所存でございます。

また、ハード面につきましては、混雑緩和のため、車線の増設等についてシミュレーションを行いまして、学識経験者や各委員等の御意見を伺ってまいりたいと、このように考えているところでございます。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、尾崎精一君。

○施設部長（尾崎精一君） 越川議員の質問にお答えさせていただきたいと思っております。

まず、ガントリークレーン2号機の故障について、お答えさせていただきたいと思っております。

まず、復旧の時期につきましては、仮復旧が今月末までに終わらせると、全面復旧が10月までに完了させるということで鋭意進めておるところでございます。

利用者に関する不安についてなんですけれども、その点は、利用者の方と適宜対話しながら、不安を与えないような形で進めていきたいと、少しでも利用者の不安を取り除くような形で対話をしつつ、進めていきたいというふうに考えておるところでございます。

再発防止についての御質問ですが、ガントリークレーンの故障につきましては、荷役作業を行う従事者の安全、さらには港湾物流に大きな支障が生じることもありますので、クレーン等安全規則に基づきながら、適切な定期検査を実施することになっていると。これらの点検の中で不具合が発見された場合には、速やかに修繕などの措置を行ってきたというところでございます。

また、予防保全の観点から、クレーンの健全な状態を維持するためにも、各主要部品の耐用年数等を管理して、計画的な年次交換とオーバーホールを実施してきたところでございます。

今後につきましては、クレーン関係者等の安全教育研修や他港との情報交換を行いながら、不具合が起きたときの対処方法などを情報共有していくとともに、より適切な維持管理に努めてまいりますので、御理解いただければと思っております。

続きまして、漁港区将来ビジョンについてのお尋ねですが、まず、社会実験の具体的な内容についてお答えさせていただきたいと思っております。

まず、水産分野については、地元水産物を海外に輸出する社会実験を行うことと考えております。

具体的に申しますと、苫小牧はスケソウダラが有名ですので、船便でこのスケソウダラを苫小牧港から韓国へ輸出するといったことを考えておるところです。あと、マツカワも非常に高級魚としてブランドが確立されていますので、こちらについては、空輸便を用いて香港に輸出することを考えております。

防災の社会実験についてですけれども、一つには、セミナーについては、もう6月4日に実施したところでございます。

次に、その防災セミナーで片田教授に講演していただきまして、その内容を踏まえた上で、避難というところでタウンウォッチングを実施していきたいというふうに考えておるところでございます。安全な避難場所や避難ルートを複数選定しながら、災害の際に有効な避難行動を促すということを目的としておるところです。

タウンウォッチングの参加者なんですけど、広く一般というよりは、漁港区将来ビジョンで今幹事会、ワーキング幹事会、委員等立ち上げておりますので、そこに参画している方々を対象として、まずやってみたいというふうに考えておるところでございます。

続きまして、観光についての社会実験ですけれども、まず市民向けのアンケートとフェリー客や観光者向けのアンケートと分けてやりたいと思っております。

市民向けアンケートにつきましては、市のスポーツ推進室の取組で健康ウォーキングというも

のが7月25日に開催されましたが、その中でアンケートを実施しております。内容としましては、苫小牧港自体がまだ市民にも認知されていないところもございますので、その意識調査というところでアンケートをしたところがございます。

あと、9月に港ウォークというイベントがありまして、そちらでもアンケートを実施する予定でございます。こちらにつきましては、港ウォークというイベントに参加する方々なので、港を知っている方々が参加されると思いますので、そうした視点からアンケートを実施していきたいというふうに考えております。

次に、フェリー客、観光客向けのアンケートですが、これも漁港区の活性化という視点の中で、観光という視点が非常に重要であることから、フェリー客、さらにはぶらっと市場に来ている方々に対して、認知度等をアンケートしていきたいというふうに考えておるところでございます。

そのほかに、新たな地域ブランドの発掘調査についても実施していきたいなと思っております。

具体的にどういったことをやるかというのは、まだ明確ではありませんが、例えば平成25年度にみなとオアシスSea級グルメというイベントがございまして、そこで準グランプリをとったホッキモーといった、ホッキとイモを揚げたものの料理があるんですけども、そういったものも活用しながら、関係者の方々と調整しつつ、実際売ってみて感想を聞くといったようなことをやっていければなというふうに思っておるところでございます。

最後になりますが、長期構想の策定期間ですけれども、こちらは港湾計画の策定期間とも関係してきますけれども、来年度からそういった長期構想の策定に取りかかっていければいいなというふうに考えておるところでございます。

以上です。

○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。

議事進行の都合により、暫時休憩をいたします。

再開時刻は、15時40分といたします。

午後3時25分 休憩

午後3時39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。

藤田広美君。

○議員（藤田広美君） まず質問に入る前に、通告しておりました苫小牧漁港区将来ビジョン21については、越川議員より、ほぼ同じ内容の質問がありましたので、割愛をさせていただきたいと思います。

それでは、通告に従いまして質問させていただきます。

まず初めに、港湾機能の強化でありますけれども、国際コンテナターミナルの整備が計画されておりますが、昨年11月には、北海道の港湾振興ビジョンにも国際海上輸送拠点形成の取組として、港湾背後地に荷さばきや在庫管理などの物流機能強化、そして利用者のニーズに応じた港湾背後地の有効利用というのが明記されておりますけれども、この背後コンテナヤードの整備、そしてターミナル背後用地の利用促進について、具体的にどのような取組を今後されていくのか、お聞かせいただきたいと思います。

また、海外からの農林水産品、食品需要の増大に対する国際コンテナターミナルの機能強化や水産品取扱量を増加させるためのHACCP等に対応した衛生管理対応の推進、また、道産食品の小口混載輸送サービスの推進なども計画がされております。これらについて、苫小牧港は率先して取組を推進していくべきだと考えますけれども、見解をお聞かせいただきたいと思います。

また、ガントリークレーンでありますが、先ほど越川議員から故障について質問がありましたけれども、今までにも事故や故障で使用できなくなったことが何度かあったと思います。今後、さらに港湾利用の拡大を推進していく中、このような状況が繰り返されることが、私は予想されると思います。この利用拡大への対応とともに、いざというときに対応できるように、ガントリークレーンの増設が必要だと考えます。港湾の機能強化としての増設の考えについての見解をお聞かせいただきたいと思います。

次に、次期の港湾計画の改定に向けた基礎調査というのがありますけれども、現計画は既に8年が経過しているわけであります。この改定はいつごろを予定しているのか、また、その調査の内容についてもお聞かせいただきたいと思います。

次に、苫小牧港湾BCPについてであります。

これも既に質問がありましたので、重複を避けて質問したいと思います。

本年3月に策定されたBCPでありますけれども、今後取り組むべき課題ということで、応用の中で書いていましたけれども、港湾BCPの周知ということが書いてありました。この周知について、特に港湾周辺の立地企業に対する周知が重要ということで、そのことについてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

また、この周知については、災害時の混乱を防ぐためにも、具体的に研修や訓練に参加していただき、知ってもらうことが極めて私は重要だと思っております。港湾周辺の立地企業への取組についての考えをお聞かせいただきたいと思います。

次に、キラキラ公園の活用推進についてであります。

本年、新・ご当地グルメグランプリ北海道が開催されております。道内外から数多くの参加があり、この港のシンボル緑地として大いに活用されたと思っております。

それで、準備された駐車場に歩道もなく、また、大型車両が行き交う中、歩いてこの駐車場に向かっていく方々を数多く見かけております。また、フェリーターミナルから入船公園まで、今回歩道が整備されたわけでありますけれども、このフェリーターミナル、キラキラ公園、そして

ぷらっとみなと市場を含む漁港区周辺などは、観光客や市民などが集客が期待される場所であり、これがまだ点になっているわけであり、それぞれを結ぶ導線となる歩道などの整備が、私は必要だと考えておりますけれども、その辺についての見解をお聞かせいただきたいと思います。

また、キラキラ公園と漁港区の間にある旧苫小牧港管理組合の跡地利用については、どのように考えているのか。以前の質疑では、検討していくといった答弁が過去にありましたが、この見解をお聞かせいただきたいと思います。

以上で、1回目の質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 答弁を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 藤田議員の質問にお答えをさせていただきたいと思います。

私からは、港湾機能の強化のうち、国際コンテナターミナルと安全・安心の港づくりについてお答えをさせていただきます。

まず、コンテナヤードの整備と、ターミナル背後用地の利用促進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いては、これまでにコンテナヤードとして26ヘクタールを整備して御利用いただいております。今年度も、引き続きコンテナヤード1.3ヘクタールの整備を予定しておりますが、今後もコンテナ貨物の動向などに注視し、必要に応じて拡張してまいりたいと考えております。

現在、ターミナル背後には、民間の共同倉庫やコンテナヤード等が立地しておりますが、関連機能や企業の誘致に向け、港湾関係者や隣接する土地所有者等と検討しているところでございます。

また、利用促進に関連いたしまして、民間から要望のありますコンテナ検査センターの設置と、物流関連企業等の集積や、円滑な貨物移動を図るための保税地域の拡大について、国の関係機関に対し、要望活動を行うこととしているところでございます。

次に、道産品の輸出拡大について、その取組についてのお尋ねでございますが、当管理組合では、国際コンテナターミナルにおいて、道産の生鮮野菜や魚介類の輸出需要に応えるリーファコンテナ用電源設備の増設等を積極的に行ってまいりました。また、HACCPにつきましましては、道内漁業関係者の取組により、水産物のブランド力が向上し、輸出拡大に大きく役立っているものと私どもも認識しております。

当管理組合がオブザーバーとして参加し、国や道が行っている北海道国際輸送プラットフォームでは、北海道産品の輸出拡大、物流活性化を図るため、農水産品等の小口混載貨物の輸送試験のほか、民間の大手運送運輸会社が海上LCL輸送事業を開始しているところでございます。

当管理組合といたしましては、こうした取組は、港の利用拡大にとって重要であると認識しており、今後とも国や道、さらには事業者の皆様と密接に連携し、積極的に取り組むこととしてお

ります。

次に、ガントリークレーンの故障に関連しまして、ガントリークレーンの増設についてのお尋ねでございますが、現在、苫小牧国際コンテナターミナルには、週に1から2回程度、3隻同時荷役が行われております。ガントリークレーンが故障した場合には、スケジュール調整が多くなっており、船社等へ御迷惑をおかけしております。このため、施設的良好な状態を維持管理する取組や、今まで以上に点検を行うなど、故障の影響を減らす努力をしまっている考えであります。

過去に調査いたしました苫小牧港と同規模の港湾と比較いたしますと、当港のガントリークレーン1基当たりの年間稼働時間が約1,500時間と、他の港より500時間から700時間程度多い状況となっております。このような状況を踏まえ、コンテナ貨物の動向や船舶の大型化にも注視しながら、国や母体ともよく相談の上、ガントリークレーンの増設について検討してまいりたいと考えております。

次に、安全・安心な港づくりでございます。

苫小牧港港湾BCP協議会の周知についてのお尋ねでございますが、今年度実施いたします情報伝達の訓練、この結果を踏まえて、訓練後、参加者からの御意見をもとに、被災地に備えた情報連絡体制の取組に向けて強化や改善を行ってまいりたいと、このように考えているところでございます。

港湾周辺の立地企業への取組についてのお尋ねでございますけれども、災害時の混乱を防ぐためにも、立地する企業の皆様に、港湾BCPの重要性とその内容についてよく知っていただくことが大変大切であると考えております。

こうしたことから、立地企業の懇談会の研修でありますとか、勉強会等を通じて港湾BCPについてお知らせしてまいりたいと考えております。

訓練につきましては、当面港湾に係るBCP協議会会員及び各団体を構成する民間企業を対象として実施してまいる考えであります。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、尾崎精一君。

○施設部長（尾崎精一君） 藤田議員の御質問にお答えさせていただきたいと思っております。

私の方からは、港湾機能の強化と親しまれる港づくりということで、回答させていただきたいと思っております。

まず、港湾機能の強化の中で、基礎調査の内容、スケジュール、そして次期港湾計画の改訂時期についてのお尋ねですが、この基礎調査では、苫小牧港を取り巻く環境や利用実態に基づき、苫小牧港の現況、規定計画との乖離等について分析し、港湾計画改訂の必要性の明確化、今後さらに検討が必要な項目の整理を行うことを主な目的としておるところでございます。

また、基礎調査のスケジュールにつきましては、年内までに資料収集や利用者へのヒアリングなどを行いまして、平成28年3月までに改訂の必要性の明確化や、今後必要な検討項目を整理

していきたいと考えております。

改訂時期につきましては、来年度から本格的な港湾計画の改訂作業に取りかかりまして、平成30年代前半には改訂作業を終え、新たな港湾計画を取りまとめたいと考えておるところでございます。

続きまして、集客拠点間の導線についてのお尋ねですが、御指摘のとおり、フェリーターミナルやキラキラ公園、ぷらっと市場や漁港区周辺など、集客を見込める拠点の活性化を図る上で相互の施設の連携を図ることは非常に重要だと考えております。

西埠頭や東埠頭周辺では、RORO船ターミナルの集約化を進めているところであり、大型貨物車両の通行が多くなっているという現状もございます。このため、歩行者の安全の観点から、歩行者と大型車の導線が重ならないように調整していくことが必要であると考えておりまして、関係者の意見やニーズを踏まえながら検討してまいりたいと考えております。

続きまして、旧管理組合庁舎跡地についてのお尋ねですが、旧管理組合庁舎の跡地利用につきましては、隣接する苫小牧埠頭株式会社の用地と合わせまして、約1ヘクタールの用地を荷さばき地と利用することを想定しており、港湾関係者へのヒアリングを実施しているところでございます。

当該用地につきましては、港湾計画は変更する必要があることから、土地の所有者と十分相談し、本年度中に苫小牧港地方港湾審議会にお諮りした上で、必要となる整備を進めてまいります。以上です。

○議長（神戸典臣君） 藤田広美君。

○議員（藤田広美君） では、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たいと思います。

まず、HACCPの関係であります。道産品輸出拡大の取組で、これらは港利用拡大には非常に重要であると、そういった答弁でありましたけれども、これは国や道、さらには事業者と連携して積極的に取り組むということでありましたけれども、HACCPを取り入れた衛生管理の取組は、これ実現可能なものなのか、今後の見通しについての考えをお聞かせいただきたいと思います。

また、ガントリークレーンでありますけれども、先ほどの答弁では、1基当たり年間稼働時間が1,500時間ということでありましたけれども、他港と比較して500時間から700時間多いということであります。これ1基当たり、どのくらいの稼働時間が妥当なのか、また、増設する判断基準ということはどのように考えているのか、お聞かせいただきたいと思います。

増設については、コンテナ貨物の動向や、また船舶の大型化を見て検討していくという、そういったことでもございましたけれども、ガントリークレーンの故障は、今後も起きることが予想されます。利用される船社の方々に御迷惑をかけないと、また、信頼できる国際コンテナターミナルとして拡大していくのであれば、増設について本格的に検討するべきだと私は思います。増設

について、いつまでに検討して判断していく考えなのか、お聞かせをいただきたいと思います。

また、施設の良好な状態を維持管理していく取組、そういう話もありました。また、今まで以上に点検を行って故障の影響を減らしていくと、そういったことでございますけれども、突発的な事故や故障は、実際に起きているのが実態であります。メンテナンスは、現在1社で行っているというふうに伺っていますけれども、故障を未然に防ぐためにも、このメンテナンスを複数社で対応して強化していく、そういったことも検討するべきではないかと考えます。

また、電気関係が故障した場合に東京などからメーカーが来て対応している、そういった状況もあると伺っておりますけれども、突発の事故や故障に即座に対応できる専門スタッフ、そして電気技師の常駐も今後必要ではないかと考えますけれども、その辺についての見解をお聞かせいただきたいと思います。

いずれにしても、事故や故障を未然に防ぐ保守管理や、事故や故障が起きたときに早期に対応できる体制強化が私は必要だと考えますので、そうした観点から答弁をしていただきたいと思います。

また、最後でありますけれども、フェリーターミナル、キラキラ公園、漁港区などを結ぶ導線についてでございます。

関係者の意見やニーズを踏まえて検討していくといったことでありましたけれども、ぜひこれは安全に通行できる歩道の確保、そしてまた、点となっている集客拠点を結んで線として、本当に親しまれる市民の皆様、また観光客の皆様に親しまれる港としてぜひ実現していただきたいと、そのことを強く要望しておきます。

以上で、再質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 答弁を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 藤田議員の再質問にお答えをさせていただきます。

まず、HACCPの見通しについてのお尋ねでございますが、その実現はどうなんだというお話がございました。

HACCPでございますけれども、食品の衛生管理でありますとか、今や重要な取組になっておりまして、世界各国にその採用が推奨され、国際的に認められたものでございます。

とりわけEU等に関しましては、かつてホタテで大変苦勞した時期もございました。この辺に関しましては、水産関係者が物すごい努力をされて、再びEUの方に輸出ができるようになってきた、これはやはり、とりもなおさずHACCPに対して真剣に、ある意味で不退転の気持ちで取り組んだ結果でないかなと思ってございます。

最近では、また水産品室には、その認証だけでなく、産地証明みたいなものも必要になるケースもございます。商取引の際のいわばHACCPは重要事項の一つになってきていると認識しているところでございます。

食の安全・安心に関する関心の高まり、これは我が国だけでなく、世界中に急速に広まりつつございます。今後も事業者において中心となって、HACCPを初めとした高度な衛生管理が進められますが、これを支える技術開発も非常に重要な段階に入ってきていると思います。我々もそういった取組、それから技術開発の動向、この技術開発の動向には、実はコンテナの機能も非常に高機能化が求められてきていると、単に温度帯だけではなくて、庫内の酸化を防ぐ、いわゆる酸素の濃度をいかに置き換えていくかと、そういったことも含めて技術開発が進められておりますが、こういったことも注視しながら、より一層HACCPの拡大、そして私ども港の利用につながるように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、ガントリークレーンの増設についての再度のお尋ねをいただきました。

ガントリークレーン3基体制でございますが、その適正な稼働時間に関する基準、こういったものは、実はなかなか正式なものといえますか、公式なものは示されていない現状にございます。しかしながら、クレーンメーカーの調査によりますと、ガントリークレーンの使用頻度の多い全国の港での稼働時間を見ますと、おおむね年間1,000時間であると伺っているところでございます。

したがいまして、私どもの港でいきますと1,500時間という実績もございますので、ガントリークレーンの増設に対する検討時期も急がれるという状況でございます。御案内のとおりでございまして、それに加えて、今後のコンテナ貨物の動向でありますとか、船舶の大型化に注視しつつ、現在御利用いただいている利用者の皆様とも相談しながら、迅速に検討してまい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メンテナンスにつきまして、複数社でやったらどうかと、もしくは電気技師の受注に関しても再度のお尋ねがございました。

ガントリークレーンのメンテナンスであります保守点検につきましては、専門的な知識でありますとか、技術並びに技能を有する者が必要であると私ども考えてございます。毎年、コンテナクレーン保守点検業務として委託している状況でございまして、あと電気部分については、地上分の方については、専門の業者に別途委託しているところでございます。

このコンテナの方の保守点検業務は、これまで1社で行っておりますが、私ども今後ガントリークレーンの数が増える場合に、他の港での取組を参考にしながら、我々よりも、なお点検のレベルが進んでいる港も実はございます。それと、部品に関して予防線的な取組をしているところもあります。そういった、どこまで点検のレベルを上げるのか、そうするとそのレベルに応じて会社の数が1社になるのか、それとも他の港の指定管理者になるのか、いずれにしてもそういう先進的な取組を参考にしながら検討する必要があると、このように考えております。

また、これまでの保守点検業者では、これらの点検に関する業務が豊富でありますことや、点検業務に対応した資格を有しておりますが、電気工事士につきましても、24時間で対応していただいております。故障等の原因が判明しない場合に限り、製造メーカーに技術支援を依頼して

いるというところでございます。

しかしながら、今後こういった体制がいかについては、先ほど申し上げたことも含めて検討してまいりたいと、このように考えてございます。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上で、藤田広美君の一般質問を終了いたします。

谷川芳一君。

○議員（谷川芳一君） そろそろ、議会の閉会時間が5時だということなので、1時間ぐらいしか、往復ありません。

それで、今お二方が質問していましたけれども、答弁時間をもう少し整理して答弁していただけないかね。余り長すぎて、要点がよくわからなくなってきた。我々も議会を時間で終わらそうと努力している。あなた方も、もう少し要点を整理して、後ろから紙を飛ばす人は飛ばすので、要点を整理してやっていただきたいということを、まず一つ要望しておきます。

それからもう一つ、管理組合なんかも60人ぐらいしかいないのが、大方ここへ出ていて、日常の業務は大丈夫なのかと実は心配になってきたんです。こんなに出ていたら、ほとんど空っぽだと思うんですよ。日常の業務は大丈夫なのかなと心配する。もう少し整理をして、日常の業務に支障ないようにしないと、我々も何だか質問しづらくなってしまう。そういうことは理事者も含めてちょっと協議をして、今後の理事者の出席については考えてほしいなというふうに思います。

さて、質問に入りましょう。

それで、まず私は、くん蒸倉庫についてお伺いしたい。

御存じのように、くん蒸倉庫については、死亡事故があったと。痛ましい死亡事故があったということで、くん蒸倉庫は公共上屋ということで存在していたのが、いつの間にかくん蒸倉庫が廃止をされて、一般倉庫で利用されているということを私ども聞きました。

それで、理事者の方にお聞きしたら、事実そうだということなのですが、まずこのくん蒸倉庫という、上屋倉庫の目的は何だったのかということを、まず私は初めてなものですから、皆さんの考え方をしっかりお聞きしたい。

私の情報によると、くん蒸倉庫の使われ方が私はどうも理解できない、そんなような使われ方がされていたような感じも受けますので、しっかり公共上屋であるものは、どういう目的でどういう利用をされるのがベストなのかということをまずお伺いをさせていただきたい。

その中で、まずこのくん蒸倉庫、25年に廃止をされて手続をしないと。事実上廃止をされて、一般倉庫。それでお聞きしましたら、くん蒸倉庫はなぜ廃止をしたといたら、10年前からほとんど1ヵ月に数日しか使われていないんだと、だから廃止したように私は受けとめていた一人です。しかし、実際聞いたら、その後みんな使わなかったのかいと聞いたら、一般倉庫として利用されている、会社と契約して一般倉庫として利用されていたというお話を私は受けたんですけ

れども、それが間違いであるのかないのかをまず確認にさせていただきたい。

もしそうだとすると、くん蒸倉庫、公共上屋というのがあったとするならば、A社もB社も僕の認識、いただいた資料では、どなたでもいつでも使えるということなんですけれども、1ヵ月1週間しか使われませんよと。あとは一般倉庫で、ほかの業者が専属的に使っちゃったら、それは問合せがあっても、使いたくても使えないという実態が事実として起きて、それで私はくん蒸倉庫というのは特定の業者しか使えない状況に至っていたのではないかと。ましてやこれから国際港湾としていくのに、くん蒸倉庫は、私は私なりに必要だと思っています。それをなぜ廃止しなければいけない大きな理由があったのか、それも併せてここできちっと答弁させていただきたい。

これからの国際港湾、これ簡単に言うと、鶏が先か卵が先かという論法にもなりかねないと思います。せっかくとっていたものを、なぜ廃止しなければいかなかったかと。利用の実態もそうということで、私なりに調べたら、どうもはっきりと、目的が一緒ではないかというふうにもとられかねないような事実関係が十数年来続いていたというふうに思います。それによって、今回、後に出てきます死亡事故、痛ましい若い人の命も亡くしてしまったということにつながって廃止になったのかなというふうに思っています。だから、このことの実態というのは大切なことだし、ぜひ私はこの公共上屋の目的、使い方、実態はどうだったのか、なぜ廃止にしなければいかなかったのかということをもまずここでお聞かせを願いたいと思います。

最後、死亡事故であります。

この死亡事故については、本当に苫小牧市議会でも議論されました。亡くなり方がどうということだと。そうすると、管理者、所有者責任も、設備的にあったようにも報告もありました。また、そのほか、使っていた方々、使用した当事者の方々のことについては、我々には最終的な情報は流れてきませんでした。

それで私は、まずこの痛ましい命が公共上屋で亡くなったという事実をしっかりとやっぱり受けとめて、本当に事実検証をして、使った人たち、使用していた人たちに問題がなかったのか、また公共上屋として管理責任はなかったのか、そういうことをやっぱりきちっとすべきだと。それがうやむやになるというのは、私はすべきでない。そして、公共上屋の今後のあり方というのは、やっぱり検証しておいて、同じ間違いを繰り返さないというふうにもすべきだというふうに考えておりますので、ぜひこの死亡事故についての最終的責任はどういうふうになったのか、全て使用者責任になったのか、うちは行政的に責任は問われなかったのか、問われたとすれば、どういうことで問われたのか、その対策はどうだったのか、僕はきちっとしていただきたいというふうに思っておりますので、このことについて、まずお答えをいただきたいなというふうに思います。

さて、続きまして、港湾計画の利用計画についてです。

先ほど来、お二方の議員からガントリークレーンの事故についていろいろ報告がありました。私は今回、一つ一つの事案は言いません。国際港湾として安全で使える港湾を目指すならば、余

りにもうちは港湾のガントリークレーンの事故が多過ぎる私だと思います。

そして、3基あるとするなら、いつも1基休んでいるということになる。稼働率はどうなんですかと、先ほど1,500時間と言いました。1,500時間というのは3基が動いて割っての時間なのか、稼働した時間で割った時間なんですか、これ。僕は聞いて、どうなのかと。

そして、やっぱり安全なガントリークレーン、これ何億もかかるガントリークレーンをつけたら、それを100%稼働させる、それで沖待ちがないようにする。なぜ沖待ちというか、これ民報に出ていました。残念だけれども、7月22日。誰かお答えが出たかな。おたくらはわかる、私らはわかりませんが、少なくとも100%はあり得なくても、90%ぐらい、どこかの会社が機械を設備して、90%以下とか50%などということは、そんなものしなくてもいいということ、2台で足りるということなんだ。やっぱりこれだけ設備した以上は、これを100%動かすように、何か後から検証しますとか検討しますなんて、そんな悠長なこと言ってられない。何年たつんですか、このガントリークレーンを設備して事故が起きて、初めての事故ではない。

まして、メーカーがいる、船社の責任はあるでしょう。やっぱりきちっとこのガントリークレーンが100%動くように、あなた方も徹底したら、先ほど言いましたメンテナンスが弱いんなら、メンテナンスを徹底してやってくれと。原因不明のことも書いてある、これが事実か事実でないかわからんけれども。原因不明なわけがない、物をつくって。やっぱりそういうことで、少なくとももっとガントリークレーン、港湾として安心して船が入ってこれるというイメージづくりをしろ。イメージダウンだ、こんなもの、私にとっては。だから、もう少しあなた方も港湾業者、荷役業者含めて徹底してやっぱり協議して、本当に何なのだというのを私はすべきだと思いますよ。1件の事故もなくするという意気込みはないんでないかと思う。

この管理組合職員の皆さんと、また利用者を含めて、運転者も含めて、メーカーも含めて、誰がどうのと私は言うつもりはない。だけれども、少なくとも、ほかからはそういう映る。そういうことのないように、この港をなくして苦小牧はありません。そのために、市民はあなた方に担っている。そのためには、ぜひこういうことにならないよう強く強く、やっぱり公共上屋の死亡事故を含めて、このガントリークレーンの利用について、100%稼働するんだと。定期点検は定期点検できちっとやるんだということにしないと、なくならないです、こんな事故なんて。だから、ぜひ私はそういうことでガントリークレーンのこれからのあり方について、お考えを聞いておきたいと思います。

それと、あと港湾利用計画、私ちょっとびっくりしたんです、聞き間違いなんではいしょうか。港湾計画、例えば苦小牧市でもどこでもそうですけれども、例えば基本計画というのはどこでもあるんです、マスタープランとか。だけれども、どうもここの港湾については、そういうものが、独自のものがないように私は受け取った。これいろいろお話聞いて。あつたにしても、ちょっと我々が考えているものと違う。やっぱりこの港湾計画、先ほど繰り出す要望事項についても、議会で議論をして、これでいきましょうということで、皆さん全会一致でした。ということで、

まだまだこの苫小牧の港湾計画をしなければ駄目だ。その港湾計画が僕は見えてこない、我々にも。だから、きちっとやっぱり長期スパン10年、そして短期実施、中期ということをつくって、我々と一緒にやっぱり国なり関係自治体にお願いをするというふうな対応を僕はすべきと思うんですが、このことについての考え方、そして現在もしあるとしたら、それがどうなっているのか、どこまで進んでいるかを示していただきたい。

そうしないことには、次期計画がどうなるのかということも私は見えてこないというふうに思いますので、ぜひこの港湾計画、さきの漁港区計画はよくわかりました。本年度中にやって、来年の3月までに実施するのだと。だけれども、漁港区ができたって、ほかのものが絡んでいたらできません。なぜなら、漁港区全体の、漁港区というか、港湾計画がなければ、例えば市で管理しているプラットホーム、それから市場関係の建物もどうするかということも次に進まない。それはあなた方にかかっている。特に私は、もとの旧石炭ヤード跡地利用、これは港開発さんがお持ちですから、大きく。やっぱりこの土地の利用計画というのは、うちの港湾づくりに大きく関わってくるので、ぜひこの方々とまずプロジェクトをつくって、いろんな方とプロジェクトをつくって、やっぱり港湾計画をしっかりとつくと、そして進めていくという考えを持つべきではないかと思うのですが、その考え方も聞かせていただきたいというふうに思います。

それで、あと行革です。3番の行革。

これは何かと言ったら、これは皆さん方、プロパーの方もいるし、苫小牧市の職員もいるし、出向で来ている道の職員さんもいらっしゃいます。この行革計画を聞きました。独自の行革計画がないようにも言っています、担当者は。私、びっくりしました。もとの苫小牧市が行革で一生懸命頑張っている。道も一生懸命頑張っている。そこから来る負担金でやっている皆さん方が、また利用料金でやっている皆さん方の中で、人事のそういう計画を含めて行政改革がないというのは、私はおかしいと思う。だから、ぜひこの行革についての基本的な今後の考え方、あるいは市長もいるわけだから、お答えできる。これをどうするのかと。市のやつをやるとか、道のやつ、ここはここ独自の機関なんだから、ぜひそういうことに取り組んでほしいと。そして、より一層いい港づくりに頑張っていくと。我々もお手伝いさせてもらおうという考えで質問させていただいておりますので、お答えをいただきたいと思います。

以上で、1回目を終わります。

○議長（神戸典臣君） 答弁を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 谷川議員の御質問にお答えをさせていただきたいと思います。

私からは、初めに公共上屋の利用に関して、お答えをさせていただきたいと思います。

いわゆる公共上屋につきましては、御案内のとおり、岸壁を経由する、岸壁から荷揚げしたり、船に積み込む、そういった貨物を取り扱う、一時保管する施設というような位置づけで、私ども整備を進めてきております。

お尋ねの中央南の公共上屋ということに関連して御答弁させていただくことになりますが、少し長くなるかもしれませんが、北海道の酪農生産、こういったものが拡大する中で、飼料需要も道内で非常に伸びて、昭和40年代に伸びてきたところでございまして、苫小牧においても大規模な飼料、それから工業団地の構想が進展し、このための穀物の荷揚げ、貯蔵設備が求められることになったわけでございます。

この岸壁でありますとか、荷揚げ用の荷役機械の整備に当たりまして、当時の当管理組合初め、関係者で種々検討された結果、現在の利用者がその飼料生産の関係企業の要請を受けまして、岸壁整備の3割を負担したほか、荷役機械の建設、それから貯蔵施設の建設の運営に当たることになったところでございます。こうした経過を経まして、現在の中央南ふ頭が北海道の穀物輸入基地としての役割を果たすまでに成長し、道内酪農業の発展に大きく貢献してきているところでございます。

現在では、この中央南ふ頭、1号岸壁と2号岸壁があるんですけれども、平成26年の統計を見ますと、79万トン全体で扱っているんですが、そのうち97%の77万トンが穀物ということになってございます。

ちなみに、穀物以外の貨物はセメント、それから化学肥料、化学薬品、鋼材でありますけれども、いずれも食品以外の貨物ということでございますので、実際には、現実的には同じ上屋での利用調整は現段階では難しいのかなと考えておりますし、公共上屋の利用については、基本的に事業者間で調整をしていただいて、調整した結果、私どもに使用申請していただくという、慣用のルールで運営はしているところでございますので、そういった実態をまず御説明をさせていただきました。

それから次に、ガントリークレーンの安全対策について御答弁させていただきたいと思っておりますけれども、今後の故障ゼロというお話もいただきました。私どもこれまで、現在ガントリークレーン3基あるわけでございますが、安全対策については、保守点検のあり方でございますとか、点検に際しまして、いろんな関係法令に基づいた取組を利用者でありますとか保守点検業者、それから、さらにはクレーンメーカーとも連携して安全に関わる規定の整備充実なども進めてきたところでございますが、御指摘のとおり、故障とか事故の発生状況を見ますと、確かに1日以上荷役の停止につながるような故障が平成24年度以降で4件発生しております。

それから、荷役の事故につながった事項が平成22年以降3件発生しているところでございます。故障の場合は、数日から数十日、それから事故の場合は一月から、長いもので1基当たり5ヵ月かかったものもございます。この間、1基体制で、2ヵ月なら2基体制で3ヵ月なりということになりますので、それぞれ関係業界の皆様にご協力いただきながらありますが、御迷惑をおかけしていることについては、我々も反省材料として今後改善していかなくちゃいけないなと思っているところでございまして、ガントリークレーンの維持管理手法につきましては、なお、我々改善の余地があると考えております。さらに先進的な取組を行っております他港の事例も研

究もいたしまして、これまでの取組を改めて点検、見直ししてまいりたいと思っておりますし、御指摘のように、故障ゼロの目標をぜひ持てるように努力してまいりたいと考えているところでございます。

次に、港湾計画についてでございます。

御覧のとおり、港湾の整備に当たっては、まずは港湾計画を策定する必要があるでございます。これは、ある意味で長期計画でもあり、10年ぐらいのスパンの計画にもなるということになります。が、現在では当管理組合の事業につきましては、港湾計画に位置づけられた施設の中から、国の社会資本整備総合交付金事業、あるいは起債事業に採択していただく必要がございます。こういった採択されたものについては、あるいは国や母体から認められたものにつきましては、いわゆる施設単位といいますか、プロジェクト単位あるいは埠頭単位ということになりますけれども、そういったいわゆる実施計画を持つことになります。

ただ、新規の事業につきましては、いわゆる実施計画の策定に先立ちまして、事前に国でありますとか、母体との十分な協議を行った上で、認められた事業について実際の実施計画を持つということになりますので、今後の必要な事業につきましては、関係者の要望を把握しつつ、関係機関と協議を行ってまいりたいと、このように考えております。

それで、後半の各地区の利用状況についてもお話もございました。石炭ふ頭の跡地のお話もございました。

西港区の例を申し上げますと、現在私ども西港区の西ふ頭、それから、かつて石炭岸壁でありました、そして平成9年から平成20年までは、国際コンテナターミナルでありました入船ふ頭、それからそれに接続する東ふ頭については、ROROターミナルの集約しているところでございまして、その背後の利用につきましても、我々としてはRORO船のターミナル、したがって、その背後のシャシー関係の土地利用について、まだ用地が足りないという民間側の声もいただいておりますので、今回私どもの庁舎、それから隣の民間の事業者の跡地につきましても、そういった関係業界の御意見を聞きながら、埠頭用地などの現実的な利用が見込まれるのではないのかなと、そういった一つ一つの取組を重ねて利用の計画を立ててまいりたいと考えているところでございます。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、平田利明君。

○総務部長（平田利明君） 公共上屋の質問にお答えしたいと思います。

まず最初に、公共上屋の目的は何かという最初の質問がございましたけれども、公共上屋の目的でございますけれども、岸壁から荷揚げした貨物、逆に船に積み込む貨物の荷さばき、あるいは一時保管を行う施設で、港湾利用者に対して広く提供しまして、港湾利用の向上を図ることを目的としております。

続いての質問でございますけれども、公共でくん蒸上屋を持つ必要性はないのかと、なくなっ

てしまったけれども、ないのかという、そういう御質問でございましたけれども、植物防疫所の資料によりますと、穀物のほか、例えば青果物だとか、野菜、花など、そういうものが苫小牧港全体でくん蒸していかなければならないものなのでございますけれども、平成17年、この時点でいきますと、消毒する件数が602件ございました。実際に消毒した数量というのは、49万、約50万トンのものを消毒をしていたわけです。それに比べまして、昨年、平成26年でございますけれども、検査した件数は600件から500件、100件少なくなっておりまして、実際そのうち検査した数量が10年前の49万トンに比べまして、約4万トン弱ということで、大幅にくん蒸しなければならない穀物というのが減っているのが現状でございます。

これは、公共ふ頭のみならず、民間においてもくん蒸数は激減しているというふうに伺っておりますから、くん蒸の必要が苫小牧港で必要になった場合、現時点では、現在苫小牧が保有しております民間の施設で賄えるというふうに考えております。

民間のくん蒸施設はどのくらいあるかということですが、これはホームページに公表されている数でございまして、全体としてくん蒸する施設というのは、苫小牧には353施設がございます。そのうちほとんどはサイロでございまして、341本のサイロがございます。あと、いわゆるくん蒸倉庫、これも12棟ございますので、そちらの方で十分カバーできるというふうに考えているところでございます。

続きまして、次の質問でございまして、上屋の貸し出し方、くん蒸庫として貸しているのに、一般の貨物を扱っていいのだろうか、という御質問がございました。

今回、今話題になっています中央南上屋というのは、一般庫とくん蒸庫が1つの建物で分けてあるわけですが、使用者は取り扱う貨物が植物検疫官の検査によりまして、くん蒸が必要になったときに備えまして、これまで前もってくん蒸庫の専用使用の許可を得ていたところでございます。

くん蒸庫は、要はくん蒸に必要なときにくん蒸庫として使用できればいいということでございますので、当管理組合といたしましては、くん蒸するもののみを入庫するか、あるいはそれ以外のものでも使うかということは、利用者の判断により利用しても問題がないものというふうに考えております。

また、くん蒸庫におきまして、今のくん蒸する必要のない貨物、これが一時保管されているということに何か問題があるのだろうかということで、植物検疫所にも確認したところ、問題はないというふうに伺っております。

次に、くん蒸上屋を廃止した理由でございまして、先ほど激減しているということと、実は昭和45年に1号上屋、今話題になっているのは、その隣の2号上屋でございまして、昭和45年に1号上屋が建設されまして、昭和51年には2号上屋が建設されております。当時は、1号上屋、2号上屋の半分がくん蒸上屋としてつくられておりました。しかし、先ほど言いました年代とともに、だんだんくん蒸することが減っておりまして、平成12年には1号上屋の

上屋は全てなくなって、一般上屋としております。2号上屋は、13年度よりくん蒸庫を減らして、大部分を一般倉庫として使っている現状でございます。

さらに、先ほどお話がありましたけれども、平成22年の事故の後、利用者からも公共上屋でのくん蒸作業は行わないという、そういう申し出がございました。ほかの港湾運送事業者からも、今後は使用しない、そのような回答を得ましたことから、公共上屋でのくん蒸利用は極めて今後少なくなると判断いたしまして、指定有効期限でありました平成25年3月31日をもって指定の更新は行っておりません。

続きまして、死亡事故に関連する質問がございました。

まず、どのような捜査があつて、どのような結果になったのかということでございますけれども、捜査は苫小牧埠頭株式会社及び道栄荷役に対して、労働基準監督署においては、労働安全衛生法に当たる作業環境測定についての捜査というふうに伺っております。また、警察においては、業務上過失致死についての捜査があつたというふうにお聞きしております。どちらも捜査の状況については公になっておりませんので、詳細は把握しておりませんが、新聞報道によりますと、平成24年12月7日には、警察は業務上過失致死容疑で、それから、労働基準監督署も同日、労働安全衛生法違反の疑いで、それぞれの会社と個人を書類送検したというふうに伺っております。その結果については、どちらも不起訴になったというふうに伺っております。

あと、何かあつたのかという御質問ですけれども、事故を受けて国土交通省が苫小牧埠頭株式会社に立入検査を実施しまして、倉庫業法に基づく登録を受けてない場所において、荷主から寄託を受けた物品の保管を行っていましたことから、平成23年5月28日から15日間、中央南ふ頭2号上屋での営業停止命令が出されているところでございます。

それと、あと上屋の所有者として、管理責任の瑕疵はないのかという、責任はないのかというお話でございましたけれども、捜査関係者から聞いた今回の事故の原因というのは、酸素濃度の測定や十分な換気を行わなかったことが関係しているというふうに伺っています。

その際、電動大型扉の不具合を解消するために、庫内のリセットスイッチを押すために中に入ったということございまして、施設管理者としても大変痛ましい事故であり、大変遺憾に感じているところでございます。

しかしながら、それ以降、事故を受けまして、さらなる注意喚起を行ってきたところでございまして、二度とこのような事故が起きないように、港湾の関係業者とともに取り組んできたところでございます。

また、事故当時、警察等の捜査機関から、私ども苫小牧港管理組合が捜査を受けた経過はございません。

続きまして、行政改革についての御質問がございました。

両母体とも行政改革を実施しているんだけど、管理組合としてどうなんだという、そういうお話でございましたけれども、行政改革に関しましては、当管理組合のこれまでの取組につい

てですけれども、平成２２年度に管理組合といたしまして独自採用職員の採用計画、あるいは管理組合の長期的な政策に係る部門の強化、業務量に見合った人員の配置、適正配置によるスリム化などを主な内容といたします組織機構のあり方を作成いたしました。

職員数につきましては、この組織機構のあり方を踏まえまして、平成２２年度から２６年度までの５ヵ年で５９名から５４名と、５名を削減してきたところでございます。このほか指定管理者制度を導入したり、民間委託の推進、それから事務事業の効率化など取り組んでまいりました。また、昨年は人材育成方針をつくりまして、今年度には人事評価制度を行っていくと、いろいろな取組をしているところでございます。

それから、行政改革に関する計画策定についてお尋ねでございますけれども、行政改革に関する計画策定については、これまでも当管理組合では時代に即した組織機構の改正、事務事業の見直しや事務量に見合った人員の適正配置、スリム化、指定管理者制度の導入などに取り組んできたところでございますけれども、行政改革の計画といたしましては、先ほど言いました組織機構のあり方を策定して、一つの区切りを得たものと思っております。新たな計画の策定につきましては、行政需要や業務量の状況を見きわめつつ対応を検討していきたいと、そのように思っております。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 谷川芳一君。

○議員（谷川芳一君） 大分抜けていますけれども、２回という規定の中で、時間も迫ってきましたし、先ほど管理者からも５時までに終わらせてくれって、雑言が出ていたので、私もそれに協力しようと思っています。ですから、全部質問して、それを返してもらおうとは思っていません。ただし、強い要望にさせていただくことがありますので、次回の議会まで皆さんも勉強してもらおうということでもあります。

さて、その中で、くん蒸倉庫のこともう少しお伺いいたします。

くん蒸倉庫は、使用件数が１７年度で８０７件あって、５０万トンの消毒だったと。それが昨年度、一昨年度においては、もう４万トンで必要ないということだということで廃止したということで、僕はびっくりした。新しいことを今日ここで知ったのは、業者間で調整をして対話をして決めるということになっていますが、自治体の公共上屋がそういう自分たちで決められなくて、使っている業者の方々が対話の中で生きていて、それが調整として行政に反映されるというのは、ちょっといかがかと思うんだけど、それも今日まで来た業績を含めたら、やむを得ないかなと思うんですけれども、いずれにしてもこの公共上屋がなくなったことについて、私は将来的に本当に必要ないのかなと。国際港湾になって、どんどん来たときに、本当にほかから、例えばくん蒸するのは肥料ばかりでなく、牧草だとか、それに伴ったようなものたくさんあるわけだ。そういうのが本当に全然なくなったということ。だから、半分だけはそうしましょう、先ほど答弁ありました。両方とっている。くん蒸倉庫としても、そして一般でも使えるというのなら、それ

でも今回よかったんでないかと私は思っているわけ。だけれども、それをしないでいきなり廃止したのは何なんだというふうに私は思う。やっぱり残しておくべきではなかったのかなと。なかなかこれ復旧するといったら、機器も何もかも動いてないし、点検してないから、大きなお金がかかっていると思うんです、設備が。それを考えたときに、先ほど部長の答弁からいったら、両方にとっておけばよかったんでないかと、残しておけばよかったんでないかと私は思うし、公共上屋がこの日数からいったら、最後になったらほとんどくん蒸倉庫として使われてないとしたら、その部分は答えてないんですけれども、じゃどこの組が一般倉庫として貸していたんだということになるわけだ。私、だからこれは一般倉庫として、それも使われてなかったのかということについては一切触れてないわけだ。あなた方、質問に対して。ところが私の情報では、くん蒸倉庫でありながら一般倉庫で使われていたと、というふうに私は情報収集したんだけど、そういう事実は、じゃあったのかないのか、確認させてくださいよ。

あったとするならば、私は目的外使用にならないのかと。なぜならば、くん蒸倉庫というのは、くん蒸倉庫として非常に厳格な手続なり、厳格な設備管理が必要なわけだ。だから、どうも私はこれ腑に落ちない。だけれども、これは時間もないので、これ以上今日はやりません。けれども、その事実確認だけしておきたい。貸していなかったのかと。くん蒸倉庫で使われないときは、一切貸してなかったのかい、貸していたのかいと。個人的に貸していたのなら、私はまるっきりくん蒸倉庫は公共上屋でない、荷さばきで一時的に貸すとか言っていました。広く提供するというふうにも言いました。広く提供でないだろうということにとられかねないので、そこら辺については、これは港湾関係者だと恐らく聞く人もいるでしょう。だから、ここら辺についてお聞かせを願いたいというふうに思います。

それに伴った死亡事故については、痛ましい話ですけれども、とりあえず港湾関係には何もそれ以後なかったと、要するに管理組合にはなかったということですから、一つの役目はきちっと果たしていたのかなと思いますけれども、いずれにしても、ガントリークレーンの事故とか、こういう公共での死亡事故なんていうのは、国際化から見たらおかしい話だと。だから、私は絶対にゼロ災害、ガントリークレーンの事故もなくするんだという意気込みをあなた方が持たないと絶対なくならない。そういう小さな事故が、こういう大きな最終的な死亡事故にもつながるということは、もうデータで出ているわけだ。これをあなた方、やっぱりゼロ災でいくんだと、今監督署でも、北海道で今建設工事で、毎年から見たら5人亡くなっているんですよ、多いんですよ。もう必死ですよ、業界で。もう事故起すな事故起こすなと、小さい事故なくせと言っているんです。だから、あなた方もそういう気持ちでやらないと絶対なくならない、こういうことは。そういうことをいま一度副管として、実際の責任者として、あなた、そういう取組をしないと私は駄目だと思うんだけど、やっぱりもう二度とこういう事故を起こさないんだという、計画を立ててやるんだと、みんなでやるんだと、関連業者さんも含めてというぐらいのチームづくりをしてやるべきだというふうに、この辺についてまずお伺いをしたいと思います。

それから、もう1点、この港湾区域のビジョンなんだけれども、聞いていて、人任せですよ。国のやっているやつは何をやっている。そんなこと、私は聞いてない。ここは独自の一部事務組合として、きちっとした管理者を出して全部やっているわけだ。やっぱりここの考え方として、こうしたいと。国として、あわせて苫小牧の港はこうしたいんだということを出して、国に要望する。国の言ったやつをところてん方式でやるなんて、私はやるべきでない、あるべき姿でないと思う。やっぱりできるかできないかでなくて、自分たちの思いをぶつける、こういうふうにするんだということを私はやるべきだし、考えるべきだと思うんですが、その考えについてもお伺いをさせていただきたい。

そうしないことには、あの漁港区のあそこの建物の古くなった、昭和40年の建てかえもできない。どうしたらいいか。やっぱりあなた方がこれをきちっとやって、その中で昨年、個人名を出して申し訳ないけれど、石炭の跡地利用、これは私言ったように、キラキラ公園も絡んでくるし、全ての苫小牧の港湾のデザインにも影響する、実質上、国の関係の企業ですから、ぜひ行って皆さんと膝詰めで話ししながら、一緒になって港湾づくりをするということは考えなきゃ駄目でしょう。国からところてん方式でやってくるなんていうのは、僕はあるべき姿ではないと思うので、ぜひこの辺の考え方。

それから、行政改革、これ私は聞いていて残念だよ。平成22年からやって、5人減らした。26年度終わった。その後は人事評価をやりましたと。だけれども、今後どうなったと聞いたら、出てこない。今後の計画はどうなんだ。苫小牧市の展望、大変だといって。市長はここにいるけれども、市長、管理者は一生懸命、あれ詰めれこれ詰めれとがががんやっているんだ、議会で。職員も我々もどんどん突っついてくる。それで何とか財政も立て直した。まだ、それでも足りないから頑張ろうとやっているのに、来ているあなた方が何もやらないというのは何なんだと。なぜならば、やっぱり現場が違えば、それぞれ事情があるから、それによってできないことできることはあると思う。これは、副管としてきちっと、ここの実務の最高責任者として、あなたが先頭になってやらなきゃ駄目だ。それで、管理者、こうですよというぐらいのつもりでないと駄目ですよ、こんなもの。これで議会でいつももめてたんですよ。共産党さんは、苫小牧一般会計から金を出すことを反対していた。それがここ数年、一般会計で港を認めてやっとなんてやってくれたんだ。そういういろんな事情の中でやってきたのを、あなた方だけノーブローズでやろうというのは駄目だ。これは計画を早急に立てるべきだと私は思うし、これは何回も三回も聞きますし、時間をかけないで、もう切れているんだから、ぜひやってほしいということで、今大きい項目だけ、そうすると時間で終わると思いますので、ぜひお聞かせを願いたいというふうに思います。

あとは、次回の議会で聞かせていただきたいと思います。

以上で終わります。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 谷川議員の再度の質問に関しまして、私の方から、まずガント

リークレーンについて、お答えをさせていただきたいと思います。

まさに、平成20年に東港区に国際コンテナターミナルを移転して、港湾計画、これ私どもがぜひとも実現したいと思って立てた港湾計画でございまして、それぞれ直轄事業なり、私どもの事業なり、それから起債事業、それから民間の事業なりも、それぞれ同時並行的に動いていただいている中でございますので、その看板であるガントリークレーンがたびたび故障する、事故が起きると、これについては、我々としてもじくじたる思いがあるのは、本当にそう感じているところでございます。

先ほど申し上げた中で、我々これまで整備の面において非常に力を入れてやってきたところでございます。西港から東港に移転するまで、西港区の方で沖合いが非常に多いということがございまして、施設の整備を、そしてその拡張を進めてきたところでございますが、ガントリークレーンの維持管理手法については、なお進んでいる、そして故障の発生が非常に少ないという港、それから県がでございます。ぜひ先ほど申し上げましたように、他港の事例も研究し、そして私どもがある意味で中心となって利用者、そしてクレーンのメーカー等の専門的な力もいただきながら、これまでの取組を改めて見直しをしてまいりたい、そして御指摘のありますように、故障ゼロの目標を必ずや持てるように努力していきたいと考えておりますので、御理解をいただければと思います。

次に、港湾計画についての説明が、先ほど少し私の説明がまずかったのかもしれませんが、港湾計画は、これ私どもが何としても実現したいということで、これまで数度の港湾計画を策定して、最近でいきますと、ただいま申し上げた東港区におきましては、国際コンテナターミナル、西港区におきましては、RORO船ターミナルの集約、これを鋭意進めてきているところでございますし、それに伴いまして、当然背後の土地利用も大きく動いてきているのは御案内のとおりでございます。

議員の方からお話のありました石炭ふ頭につきましても、昭和8年時点から見ますと、もう既に2回の大きな変更をくぐってきているわけでございまして、今のところ、入船ふ頭の整備もほぼ前面の方は終わりましたので、背後にどのように、先ほど申し上げました車関係の土地利用が集約していけるかというところが、今後の大きな本当の我々の港の利用がどの程度伸びるにかかっているところでございますので、こういった鋭意進めているプロジェクト、これを何としても実施をさせていただきたいと思っているところでございます。

そして、今年から港湾計画、折り返しを迎えて基礎調査に入りますけれども、この港湾計画を我々が進める上には、何としても国の制度を使わなくちゃいけないということがありまして、先ほど申し上げた国の社会資本整備総合交付金事業というのは、これは国の言いなりにということではなくて、国の制度を我々港湾計画を実現するために勝ち取ってくるための要望でございます。それを実際に起債事業については総務省ということになると思いますけれども、最終的にはですね。そちらの方の制度を勝ち取ってきて、実施をしていく、そういう制度の段階で、制度をくぐ

る段階で実際的なプロジェクトの計画を我々の方で示して、それを実施させていただくということとでございますので、決して国の言いなりとか、そういうことではございませんので、ぜひともその点については、今後も議員各位の御指導もいただきたいと思います。我々も、もっともっと努力してまいりたいと考えているところでございます。

それから、私の方からもう一つ、行政改革に関連して、事務レベルのトップとしてどうなんだというお話がございました。

行政改革の面については、人員の面と、それから機構の面と2つあるのかなと思ってございまして、先ほど人員の面については説明があったところでございますが、組織の面で申し上げますと、平成17年に総合政策室を設置させていただきました。これは、組織全体で戦略的な港湾の経営を目指すということを目指してきたわけですが、これを平成23年には企画振興課も新たに設置して、企画部の強化に取り組むことといたしました。

また、この平成27年度に向けまして、機構改正では港湾振興室を設置するなど、港湾の戦略の強化、それから港湾管理における経営の視点の導入、こういったことを目指して機構改正もさせていただきます。

今後も引き続き、私どもこの苫小牧港の将来をしっかりと見定めながら、先ほど説明のありました人員の問題、それから機構改正に向けて取り組んでまいりたいと考えておりますので、ぜひとも議員の皆様には御指導、御助力いただければと思っておりますのでございます。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上で、谷川芳一君の一般質問を終了いたします。

以上で、一般質問を終了いたします。

○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「港湾関係事業の促進に関する意見書について」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事件は全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事件は、報告2件、議案4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27年第2回定例会を閉会いたします。

御苦労さまでございました。

（了）

午後4時51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 川 尻 秀 之

署名議員 越 川 慶 一