

平成19年 第1回定例会

# 苫小牧港管理組合議会会議録

平成19年2月14日開会

苫小牧港管理組合議会

# 苫小牧港管理組合議会

平成19年2月14日(水曜日) 午後1時39分開会

本日の会議に付議した事件	3番	沖田龍児君
日程第1 会議録署名議員の指名について	4番	田村龍治君
日程第2 会期の決定について	5番	中島久榮君
日程第3 諸般の報告	6番	原田裕君
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18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)	7番	米田忠彦君
	8番	渡辺満君
	9番	柳谷昭次郎君
	10番	板谷實君
報告第2号 専決処分の承認を求 めることについて(平成18年度 苫小牧港管理組合東港整備事業特 別会計補正予算(第1号)につい て)		
日程第5 一般質問		
日程第6 議案第1号 指定管理者の指定に ついて		
議案第2号 平成18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18年度苫小牧 港管理組合東港整備事業特別会計 補正予算(第2号)について		
議案第4号 平成19年度苫小牧 港管理組合一般会計予算について		
議案第5号 平成19年度苫小牧 港管理組合東港整備事業特別会計 予算について		

## 説明員出席者

管 理 者	岩倉博文君
専任副管理者	鈴木純一君
副 管 理 者	三上信夫君
出 納 長	渋谷節男君
総 務 部 長	中野裕隆君
施 設 部 長	平澤充成君
総合政策室長	横山隆夫君
振 興 課 長	小山憲紀君
総 務 課 長	工藤正君
業 務 課 長	植西勝君
計 画 課 長	平田利明君
施 設 課 長	村田修一君
出 納 室 長	斉藤啓吉君
総務課長補佐	大澤秀雄君
総合政策室副主幹	伊藤龍一君

監 査 委 員	宮間利一君
監 査 委 員	小林洋一君
監査委員事務局長	土屋孝二君
監査委員事務局副主幹	生水賢一君

## 出席議員(10名)

1番	大山馨君
2番	沖田清志君

議会事務局職員出席者

事務局 長 工藤 正君  
庶務係 長 大澤 秀雄君  
秘書係 長 阿曾 信幸君  
書記 西川 敏明君  
書記 三橋 大輔君

---

開会

議長(板谷 實君) これより、本日をもって招集されました平成19年第1回定例会を開会いたします。

---

開議

議長(板谷 實君) これより、本日の会議を開きます。

---

会議録署名議員の指名

議長(板谷 實君) 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、沖田龍児君及び田村龍治君を指名いたします。

---

会期の決定

議長(板谷 實君) 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(板谷 實君) 御異議なしと認めます。

よって、会期は、本日1日間と決定いたしました。

---

諸般の報告

議長(板谷 實君) 次に、日程第3「諸般の報告」を行います。

監査委員より、現金出納検査の結果について報告がありましたので、御了承願います。

---

報告第1号 専決処分の承認を求めることについて(平成18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

報告第2号 専決処分の承認を求めることについて(平成18年度苫小牧港管理組合東港整備事業特別会計補正予算(第1号)について

議長(板谷 實君) 日程第4 報告第1号「平成18年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第2号)の専決処分について承認を求めることについて」及び報告第2号「平成18年度苫小牧港管理組合東港整備事業特別会計補正予算(第1号)の専決処分につき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。

本件に関しましては、管理者側から説明のため、発言を求められておりますので、これを許します。

総務部長 中野裕隆君。

総務部長(中野裕隆君) 報告第1号及び報告第2号の専決処分の承認を求めることについて、御説明申し上げます。

これらは関連する事項ですので、併せて御説明させていただきます。

報告第1号及び報告第2号につきましては、本来議会で御審議いただくものでございますが、諸般の事情により、平成19年1月11日、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。

はじめに、平成18年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第2号)についてでございます。

お手元に配布しております一般会計補正予算書を御覧いただきたいと思います。

1ページを御覧ください。

今回は、歳入及び歳出を、それぞれ271万5,000円を増額するものでございます。

これは、平成18年9月5日から6日にかけて、北海道の東方沖を通過した台風12号の影響を受けた長い周期のうねりが継続的に襲ったことによりまして、漁港区の浮き桟橋と連絡橋をつないでおりますチェーン及び固定金具が破損しました。

港湾関係公共土木施設災害復旧事業費国庫負担申請を行い、12月6日から7日にかけて実施されました災害査定により、採択されたものでございます。

なお、この被災につきましては、漁業の操業に影響を及ぼすことから、被災直後に国と協議いたしまして、直ちに復旧を行っております。

次に、平成18年度苫小牧港管理組合東港整備事業特別会計補正予算（第1号）についてでございます。

お手元に配布しております東港整備事業特別会計補正予算書を御覧いただきたいと思います。

1ページを御覧ください。

今回は、歳入及び歳出をそれぞれ2,888万8,000円を増額するものでございます。

これにつきましても、台風12号の通過に伴う波浪により、勇払地区の天然海岸が決壊したことから、港湾関係公共土木施設災害復旧事業として、災害査定により採択されたものでございます。

なお、この被災につきましては、年度内の復旧を目指しまして現在施工中でございます。

以上、報告第1号及び報告第2号につきまして御説明申し上げます。

御承認のほど、よろしく御願申し上げます。

議長(板谷 實君) 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(板谷 實君) 御質問がなければ、お諮りいたします。

報告第1号及び報告第2号を原案のとおり承認することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

議長(板谷 實君) 御異議なしと認めます。

よって、報告第1号及び報告第2号は、原案のとおり承認することに決定いたしました。

---

管理者挨拶

議長(板谷 實君) 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) 議員の皆様には、大変お忙しいところ、平成19年の苫小牧港管理組合議会第1回定例会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

本港は、北海道における港湾貨物取扱量の半分近くを占めており、北海道の産業・経済に大きな責任を負うとともに、期待もまた大きなものがあると考えております。

我が国経済は、戦後最長のいざなぎ景気を越える景気回復が続いていると言われておりますが、北海道では、まだ大変厳しい経済状況が続いております。

両母体とも、引き続き財政的に大変苦しい中ではありますが、利用者のニーズに応え、利用促進を図るために港湾機能の向上を目指してまいりたいと考えております。

次に、本港の平成18年の利用実績でございますが、厳しい経済状況にもかかわらず、取扱貨物量は速報値ながら、昨年を100万トンほ

ど上回り、1億800万トンに達し、最高の実績となる模様です。これも、議員の皆様をはじめ、港湾関係者の御尽力の賜物と深く感謝を申し上げている次第でございます。

さて、平成19年度当初予算の編成に当りましては、本港の現状や課題を踏まえながら、5つの主要施策を講じて事業展開に努めてまいります。

1つ目には、港湾施設の充実でございます。

現在、外貿コンテナ船の待船やコンテナヤードの狭あい化という課題に対応するため、平成20年を目標に東港区中央ふ頭への国際コンテナターミナル機能の集約化を進めております。その推進に向け、ふ頭用地や泊地、また荷役機械の整備を行うとともに、関係者から要望の強い、2バース目の連続する岸壁についても、災害時にも活用できる耐震強化岸壁として整備に向けた調査に着手をする考えであります。

また、西港区につきましては、汐見地区の船だまりの改良整備に関する調査に着手をしたいと考えております。

2つ目は、港湾や海岸の機能保全でございます。

西港区の老朽化した施設の機能保全や港湾貨物の効率的な輸送を図るために、岸壁の改良やふ頭間道路の整備を進めてまいります。

また、勇払地区における高潮被害を防護するために、引き続き、離岸堤の整備を進めてまいります。

3つ目は、地域との結び付きの強化でございます。

市民の憩いや交流の場として、豊かで親しみやすい港を目指した親水空間を提供するため、北ふ頭緑地におきまして、引き続き整備を進めてまいります。

勇払マリーナにつきましては、指定管理者制

度を導入し、民間のノウハウによる利用促進を図り、地域の活性化に貢献する運営を行ってまいります。

4つ目は、ポートセールスと国際交流の推進でございます。

本年10月に、韓国の釜山で開催される国際海事見本市マリンウィークで、本港の国際コンテナ拠点となる東港区中央ふ頭多目的国際ターミナルのPRをはじめ、本港の利用促進を目指したポートセールスを行います。

また、友好港であります中国秦皇島港との交流を図ってまいります。

5つ目は、保安対策の実施でございます。

改正SOLAS条約に係る港湾施設の保安対策として、人的配置などにより、制限区域内外への出入り管理などを実施いたします。

以上、5つの主要施策を基に編成いたしました平成19年度予算につきましては、両母体の厳しい財政状況の中で、公債費の償還のピークを迎えることから、平準化債を利用することとし、一般会計・特別会計を合せまして、約77億9,000万円を計上させていただきました。

また、港湾計画についてですが、今年度まで3カ年にわたり苫小牧港港湾整備構想検討委員会で、苫小牧港長期構想について議論してまいりました。

発展するアジア経済圏に北海道を組み込み、苫小牧や北海道の産業経済を支える港湾として能力強化を図っていくために、「苫東開発の次期、進め方」の策定後、できるだけ早期に港湾計画の改訂を行う必要があると考えております。

その中でも、国際コンテナターミナル機能の強化や小型船だまりの改良など、喫緊の課題に対応するため、現在一部変更作業を進めており、近いうちに国の承認を得ることができると考えております。

以上によりまして、苫小牧港を北海道経済や  
道民生活を支える、より活力ある港湾にしてい  
きたいと考えておりますので、今後とも議員の  
皆様方、港湾関係者の皆様方のこれまで以上の  
御支援と御協力を心からお願いを申し上げまし  
て、御挨拶とさせていただきます。

---

一般質問

議長（板谷 實君） 次に、日程第5「一般  
質問」の通告が、米田忠彦君、沖田龍児君及び  
渡辺満君からありますが、この件に関しまして  
は、議案第1号ないし議案第5号に関連する質  
問もありますので、提案説明後に行いたいと存  
じますが、御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

議長（板谷 實君） 御異議なしと認めます。  
それでは、そのように取り計らいます。

---

議案第1号 指定管理者の指定について

議長（板谷 實君） 次に、日程第6 議案  
第1号「指定管理者の指定について」を議題と  
いたします。

提出者の説明を求めます。

総務部長 中野裕隆君。

総務部長（中野裕隆君） 議案第1号の「指  
定管理者の指定」について、御説明申し上げま  
す。

この議案は、平成19年4月1日から指定管  
理者制度を導入いたします勇払マリーナの指定  
管理者の候補者を選定いたしましたので、地方  
自治法第244条の2第6項の規定により、指  
定管理者の指定につきまして、議会の議決をお  
願いするものでございます。

指定期間は、平成19年4月1日から平成  
27年3月31日までの8年間でございます。

指定管理者の候補者でございますが、団体名

は株式会社ベルポートジャパンで、住所は東京  
都中央区銀座8丁目9番13号。代表者は西田  
進一でございます。

このたびの公募に対し申請がありましたのは、  
株式会社ベルポートジャパンのみでございまし  
た。

なお、添付しております議会資料に、指定管  
理者の候補者の概要を記載しておりますので、  
御参照いただきたいと思います。

以上、議案第1号につきまして御説明申し上  
げました。

よろしく、御審議のほどお願い申し上げます。

---

議案第2号 平成18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18年度苫小牧港管理組合  
東港整備事業特別会計補正予算  
（第2号）について

議長（板谷 實君） 次に、議案第2号「平  
成18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  
18年度苫小牧港管理組合東港整備事業特別会  
計補正予算（第2号）」につきましては、関連す  
る議案でありますので、一括議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者 鈴木純一君。

専任副管理者（鈴木純一君） ただいま議題  
となりました議案第2号 平成18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18年度苫小牧港管理組合東港  
整備事業特別会計補正予算（第2号）につつま  
して、御説明を申し上げます。

はじめに、一般会計補正予算でございますが、  
お手元に配布しております一般会計補正予算書  
を御覧をいただきたいと思います。

最初に、1ページを御覧いただきたいと思  
います。

今回は、歳入歳出でそれぞれ1,190万  
6,000円を減額するものでございま  
す。

まず、歳出予算を事項別明細書によりまして、  
主なものについて御説明を申し上げたいと思  
います。

10ページを御覧いただきたいと思  
います。

第2款 総務費で773万9,000円を減額  
しようとするものでございます。

これは、職員給与の削減並びに人事異動に伴  
う給料及び職員手当の減額によるものでござ  
います。

第3款 港湾管理費で183万5,000円を  
減額しようとするものでございます。

これは、統合補助事業などの事業費の確定に  
よるものでございます。

11ページを御覧ください。

第5款 公債費で233万2,000円を減額  
しようとするものでございます。

これは、起債の借入利率が当初の見込みより  
も低率であったことによるものでございま  
す。

続きまして、歳入予算でございますが、7ペ  
ージに戻って御覧をいただきたいと思  
います。

第1款 分担金及び負担金におきましては、  
888万6,000円を増額しようとするもの  
でございます。

これは、北海道及び苫小牧市の母体負担金の  
増額でございます。

第2款 使用料及び手数料におきましては  
3,481万5,000円を減額しようとするも  
のでございます。

これは、上屋使用料及び荷さばき地使用料な  
どの減によるものでございます。

4ページに戻り、御覧をいただきたいと思  
います。

第2表の債務負担行為でございますが、勇払  
マリーナの指定管理者導入に伴う管理運営負担  
金2,601万9,000円及びゼロ国債による  
国直轄事業に対応するため、北ふ頭岸壁改良工  
事に6,400万円、勇払ふ頭岸壁改良工事に  
6,600万円を、それぞれ限度額として設定す  
るものでございます。

以上、議案第2号について御説明を申し上げ  
ました。

引き続き、東港整備事業特別会計補正予算で  
ございますが、お手元に配布しております東港  
整備事業特別会計補正予算書を御覧をいた  
さきたいと思  
います。最初に、1ページを御覧くだ  
さい。

今回は、歳入および歳出をそれぞれ1,902  
万9,000円を減額するものでございま  
す。

まず、歳出予算を事項別明細書によりまして、  
主なものについて御説明を申し上げたいと思  
います。

9ページを御覧をいただきたいと思  
います。

第1款 総務費で1,642万7,000円を  
減額しようとするものでございます。

これは、職員給与の削減並びに人事異動に伴  
う給料及び職員手当の減額によるものでござ  
います。

第4款 公債費で259万4,000円を減額  
しようとするものでございます。

これは、起債の借入利率が当初の見込みより  
も低率であったことによるものでございま  
す。

次に、歳入予算でございますが、7ペ  
ージに戻って御覧をいただきたいと思  
います。

第1款 分担金及び負担金におきましては、  
2,197万2,000円を減額しようとするも  
のでございます。

これは、北海道及び苫小牧市の母体負担金の  
減額でございます。

第2款 使用料及び手数料につきましては1,481万1,000円を減額しようとするものでございます。

これは、荷さばき地等の使用実績の減によるものでございます。

4ページに戻って御覧をいただきたいと思えます。

第2表の債務負担行為でございますが、ゼロ国債による国直轄事業の泊地の浚渫工事に対応するため、9,600万円を限度額として設定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を申し上げます。

よろしく、御審議のほどをお願い申し上げます。

---

議案第4号 平成19年度苫小牧港管理組合  
一般会計予算について

議案第5号 平成19年度苫小牧港管理組合  
東港整備事業特別会計予算について

議長（板谷 實君） 次に、議案第4号「平成19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5号「平成19年度苫小牧港管理組合東港整備事業特別会計予算について」は、関連する案件でありますので、一括議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者 鈴木純一君。

専任副管理者（鈴木純一君） ただいま議題となりました議案第4号 平成19年度苫小牧港管理組合一般会計予算及び議案第5号 平成19年度苫小牧港管理組合東港整備事業特別会計予算につきまして、その大要を御説明申し上げます。

予算の編成にあたりましては、両母体の厳し

い財政状況を勘案しつつ、実施事業につきましては選択と集中の視点から十分検討を加えるとともに、経費についても徹底した縮減と見直しを行うなど、限られた財源の重点的かつ効率的な活用を目指してきたところでございます。

はじめに、一般会計予算につきまして御説明をいたします。

お手元に配布いたしております一般会計予算書を御覧をいただきたいと思えます。

最初に、1ページを御覧ください。

歳入及び歳出の総額は42億8,058万8,000円で、前年度当初予算に対しまして、3億1,593万8,000円の減額となっております。

これは、主に港湾管理費につきまして、入船ふ頭の岸壁改良の工事の完了により、統合補助事業費が減額となっていること、また、港湾建設費の国直轄事業費負担金及び補助事業費である改修事業費が減額になっていることによるものでございます。

まず、歳出予算を事項別明細書によりまして御説明を申し上げます。

最初に、20ページを御覧をいただきたいと思えます。

第1款 議会費は940万6,000円で、前年度より6万3,000円の増となっております。

主な内容は、議員報酬、姉妹港交流及び議会運営に要する費用等でございます。

22ページを御覧ください。

第2款 総務費は4億3,716万7,000円で、前年度より2,943万3,000円の減となっております。

主な内容は、職員給与などの人件費、消耗品及び庁舎等の維持管理などの一般管理事務に要する費用でございます。

25ページを御覧をいただきたいと思えます。



第3款 港湾管理費は4億1,462万円で、前年度より1億5,395万9,000円の減となっております。

この減の主な要因は、入船ふ頭の防舷材設置工事が18年度の単年度事業で完了したことによるものでございます。

第1項第1目の施設管理費は2億3,870万5,000円を計上しております。

主な内容は、上屋及び荷さばき地などの港湾施設に係る光熱水費、ガントリークレーンの管理委託及び港湾管理運営に係る業務委託並びに港湾保安設備警備に要する費用でございます。

第2目のマリーナ施設管理費は1,377万1,000円を計上しております。

主な内容は、マリーナの管理運営を行う指定管理者に対する負担金でございます。

26ページを御覧をいただきたいと思います。

第2項 施設維持費は1億6,008万4,000円を計上しております。

第1目の補助事業費は、船だまり地区の港湾施設用地の改良並びに本港地区及び勇払地区の岸壁の改良でございます。

第2目の単独事業費では、公園及び道路の維持管理委託並びに上屋及び荷役機械などの港湾施設等の維持補修に要する費用でございます。

27ページを御覧をいただきたいと思います。

第4款 港湾建設費は4億3,124万6,000円で、前年度よりも2億3,730万8,000円の減額となっております。

第1項 国直轄事業負担金は2億5,304万6,000円となっており、主な内容は岸壁改良及び東防波堤改良に係る負担金でございます。

次に、第2項 補助事業費は1億7,320万円で、主な内容は、改修事業費は、ふ頭間道路であります西部中央2号線の建設及び第一船だまりの調査設計を環境整備事業費は、北ふ頭緑

地の整備を、それぞれ実施するものでございます。

28ページを御覧をいただきたいと思います。

第3項 単独事業費は500万円で、主な内容は、西港区の公有水面の埋立申請に係る調査費でございます。

29ページをご覧いただきたいと思います。

第5款 公債費は29億8,614万9,000円で、前年度よりも1億469万9,000円の増となっております。これは、起債償還元利息及び一時借入金の利子でございます。

続きまして、これに伴う歳入予算につきまして御説明を申し上げます。

10ページに戻って御覧をいただきたいと思います。

第1款 分担金及び負担金は19億9,138万8,000円で、前年度よりも9,480万円の減となっております。

これは、北海道及び苫小牧市の母体負担金でございます。

11ページを御覧をいただきたいと思います。

第2款 使用料及び手数料は16億1,807万1,000円で、前年度よりも8,150万4,000円の減となっております。

これは主に、マリーナ施設使用料が指定管理者の制度の導入に伴い皆減になること、それから、上屋の利用が民間施設にシフトしたことによるものでございます。

14ページを御覧をいただきたいと思います。

第3款 国庫支出金は1億3,020万円で、前年度よりも1億3,744万円の減となっております。

これは、補助事業費に応じた国庫補助金でございます。

15ページを御覧をいただきたいと思います。

第4款 道の支出金が32万1,000円を計

上しております。

これは、港湾統計調査に係る委託金でございます。

16ページでございますが、第5款 財産収入は67万4,000円を計上しております。

これは、職員住宅貸付料などの収入でございます。

18ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第7款 諸収入が932万4,000円で、漁港区等の電気料収入などを計上しております。

19ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第8款 組合債が5億3,060万円で、前年度より380万円の減となっております。

なお、うち1億9,000万円は、これまでの港湾整備事業債の償還金の平準化を目的とした資本費平準化債でございます。

1ページに戻って御覧をいただきたいと思ひます。

第3条の一時借入金でございますが、これは、借入最高額を6億3,060万円に定めようとするものでございます。

飛んで7ページになりますが、第2表 地方債についてでございますが、これは、起債の目的、限度額、起債の方法及び利率などについて定めようとするものでございまして、限度額につきましては5億3,060万円となっております。

以上が、議案第4号でございます。

引き続きまして、東港整備事業特別会計予算でございますが、お手元に配布をいたしております特別会計予算書の方を御覧をいただきたいと思ひます。

最初に、1ページを御覧をいただきたいと思ひます。

歳入及び歳出予算の総額は35億679万8,000円で、前年度当初予算に対しまして

3億6,302万1,000円の増額となっております。

これは、国際コンテナターミナルの東港への一括シフトのための中央ふ頭の用地造成及び荷役機械整備に要する費用が増になったこと、また、多目的国際ターミナルに必要となる航路標識であります灯浮標の購入費を計上したことによるものでございます。

はじめに、歳出予算を事項別明細書によりまして御説明を申し上げます。

16ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第1款 総務費は1億3,113万3,000円で、前年度より2,169万8,000円の減となっております。

主な内容は、職員給与などの人件費及び消耗品や庁舎等の維持管理などの一般管理事務に要する費用でございます。

18ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第2款 港湾管理費は1億330万5,000円で、前年度より3,581万円の増となっております。

主な内容ですが、施設管理費は、荷さばき地などの港湾施設に係る光熱水費及び埠頭保安設備警備に要する費用並びに新たに灯浮標を購入する費用等でございます。

施設維持費の方は、道路の維持管理委託等に要する費用になってございます。

20ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第3款 港湾建設費は17億4,088万9,000円で、前年度より2億3,825万1,000円の増となっております。

第1項 国直轄事業負担金は2億8,898万9,000円で、主な内容は、中央水路の泊地の整備に係る負担金でございます。

次に、第2項 補助事業費は1億1,540万円で、勇払地区の離岸堤の建設を実施するもの

でございます。

次に、第3項 単独事業費は13億3,650万円で、中央ふ頭用地造成及び荷役機械整備を実施するものでございます。

21ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第4款 公債費は15億2,997万1,000円で、前年度よりも1億1,065万8,000円の増となっております。これは起債償還元利金及び一時借入金の利子でございます。

続きまして、歳入予算について御説明を申し上げたいと思ひます。

9ページに戻って御覧をいただきたいと思ひます。

第1款 分担金及び負担金は15億2,155万7,000円で、前年度よりも1億3,497万3,000円の増となっております。

これは、北海道及び苫小牧市の母体負担金でございます。

10ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第2款 使用料及び手数料は2億6,060万4,000円で、前年度よりも3,837万7,000円の減となっております。

12ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第3款 国庫支出金は6,600万円で、前年度よりも542万5,000円の増となっております。

これは、補助事業費に応じた国庫補助金でございます。

15ページを御覧をいただきたいと思ひます。

第6款 組合債は16億5,860万円で、前年度よりも2億6,100万円の増となっております。これは主に起債事業のための港湾整備事業債が増となったことによるものでございます。

1ページに戻って御覧をいただきたいと思ひます。

第3条の一時借入金でございますが、これは

借り入れの最高限度額を17億5,860万円に定めようとするものでございます。

飛んで6ページになりますが、第2表 地方債についてでございますが、これは起債の目的限度額、起債の方法及び利率等について定めようとするものでございまして、限度額につきましては16億5,860万円となっております。

以上、議案第5号につきまして御説明をさせていただきます。

よろしく御審議のほどをお願い申し上げます。

議長（板谷 實君） これより、一般質問及び質疑に入ります。

通告がありますので、順次これを許します。

米田忠彦君。

7番（米田忠彦君） それでは、通告をさせていただきますというところで、何点が御質問させていただきたいと思ひます。

まず、長い年月をかけてすばらしい港湾を整備しても、それを利用する船主さん、荷主さんに認知をされて、そして、利便性の高い港として利用していただかなければ、なかなかその効果と申しますが、需要量が増えていかない形になると思うわけでありまして、また、それに付随いたしまして、港湾の後背地の中にいろいろな貨物の需要量、そしてまた供給量を持つものがなければ、これまた継続して港湾が大きく発展をしていかない部分であろうかと思ひます。

そうした中で、北海道の顔であります、この苫小牧港を、今後ともに力強く躍進させていくためには、何としても体力の強い、製造業を中心とした企業の誘致を図りながら、そして、原材料の輸入、移入あるいは製品の輸出、移出などを大々的に飛躍させていかなければいけない。これが一つの条件になるかと思ひます。

幸いなことに、北海道と苫小牧市さんが力を

入れながら頑張っただけでまいりましたトヨタ自動車さんにつきましては、今年から子会社でありますアイシン精機さんをはじめ、関連の7社が既に進出することを決めておりまして、そして、体制を整えば、そうした中で、この苦東の中で自動車の組み立てを行っていききたい、そういう形が出来つつありますし、また、いすゞ自動車さんにつきましては、トヨタさんと連携をして、新型のディーゼルエンジンを苫小牧で生産をしていきたい。

そうした形のありがたい話もあるわけですが、いすゞさんにつきましても、それと、先ほどもちょっと出ておりましたけれども、国の方も苫東の開発には、今後、本腰を入れて頑張っていきたいと、そして、今までの流れの中では、開発の核となるプロジェクトを誘致することが出来なかった。それが1つの問題点でありましたし、また、苫東のその土地の事業者に対するニーズですね、それが、もっと柔軟性をもって対応出来ればよかったのが、柔軟性がなくて、なかなかうまく進展しなかった。

そういう点を反省しながら、今後はカー一杯に取り組んでいきたいということを言っておりますけれども、ただ、国のことですから、どこまでやっていただけるか期待をするばかりでございまして、そうした環境の中で、まず港湾をその苫小牧の港湾に面した中で、企業が立地をして、そして伸びてきたときに、今のトヨタの関連もそうでありますけれども、トヨタでは今、自動車を組み立てして生産をした場合には、とりあえずは極東のロシアに輸出をしたい。そういう希望を持っておられるわけでありまして、苫東で造るから、必ずしも、絶対に苫小牧港を使っただけでいい、これは不可欠でありますけれども、仮に苫小牧で造っても、陸送で石狩湾新港や、あるいはもっと目

的地に近いところへ運んでいく形の中で、もし、運賃の計算をしていないものですから大変恐縮なんですけれども、その辺、企業としてシビアな計算で対応されたとしたら、場合によっては使われない場合もあるかもしれません。

そうしたことを考えた場合には、これから進出してきた企業、これから製品を輸出しようとする企業に対しては、今後ともしっかりと連携を取りながら絆を深めていって、何としてもこの苫小牧港から輸出できる、それが当然のことなんですけれども、そういう形をしっかりと熟成していかなければいけないような気がするわけなんですけれども、その辺に対しては、今後時をとらえながら、どのような対応をされていくのか、まず一点お聞きをいたします。

次に、ポートセールスそのものについてお聞きをいたしますけれども、ポートセールスの重要性は十分に認識をしているつもりでありますけれども、今まで長年ポートセールスを行ってきて、どの程度の実績を挙げておられるのかお尋ねいたしますとともに、そのポートセールスをした場合に、苫小牧港というのはその相手から見て、どのような認識で見られているのか、その辺をお聞きをしたいと思います。

次に、またポートセールスは、新年度の管理者の目玉事業の一つになっておられておられるということではありますが、先ほども若干、ごあいさつの中で触れておられましたけれども、基本的な考え方と具体的な事業展開について、どのように取り組んでいかれるのか。

それと、それに加えて、各港湾を持つ自治体では、知事が海外に対しましてもトップセールスを行っている、そういう点では、ちょっと北海道の場合は、それが少ないのではないかと、という声が聞こえるものですから、そうした中では北海道の安心と安全のブランドということ

で、農産物、海産物などは知事が自ら東アジア周辺などにトップセールスを時々行っている形があるわけでありませけれども、そういうときに連動されて、一緒に、少し時間を取って、知事も含めた関係者ともトップセールスを行うべきじゃないかと思えますけれども、その辺のお考えもお聞かせをいただきたいと思えます。

それから、先日いただいた参考資料の中に、これはちょっと説明があったのかもしれませんがけれども、地方港湾への外航貿易コンテナ船の主力である韓国の航路において、厳しい競争の環境の中で、寄港地の選択、再編成が実施され、結果として苫小牧も一部整理、再編されたと書かれておりましたけれども、整理、再編となった理由は主に何であったのか、お伺いをいたします。

それから次に、新千歳空港では、今年の4月から佐川急便を中心としたギャラクシーエアラインが貨物便の就航をするようになりまして、新千歳空港と羽田間、新千歳空港と関西空港の間に深夜便の貨物を飛ばすような形になっておりますけれども、航空機を使った貨物でありますから、当然、付加価値の高いものが、あるいは生きているものとか生鮮品を運んで、そして処理するような形になるかと思うんですけれども、これが将来的に、航空運賃が下がったとしても、貨物で運ぶものとは対象にはならないかと思えますけれども、多少なりとも影響があるのかないのか、そこをちょっとお伺いをいたします。

そして、最後でありますけれども、管理者として、苫小牧港が将来的にどのような港として成長していく夢をお持ちになっておられるのか、御所見をお伺いいたしまして、質問を終わります。

議長（板谷 實君） 管理者 岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 米田議員の質問にお答えさせていただきます。

まず、ポートセールスに対する基本的な考え方、そして具体的な事業展開、更には知事とのトップセールスについてお尋ねがございました。

港の利用促進あるいはそのことに伴う企業活動の展開は、北海道や苫小牧にとって大変重要なことであり、そのためにポートセールスが必要不可欠であると考えておりまして、不断の努力が必要であると認識をいたしておるところでございます。

こうした中であって、北海道経済活性化のため、港湾を核とした企業誘致が必要であるとの観点から、昨年、知事が中心となりまして、苫小牧市長や港湾管理者などと、苫小牧港ポートセールス会議を立ち上げまして、名古屋や東京でセミナーを開催をするとともに、トップによるポートセールスを行ってまいりました。

また、一昨年、知事が韓国を訪れた際には、当港の副管理者が同行し、併せてポートセールスも行っております。

更には、先月、私自身が外航コンテナの在京船社を訪問し、ポートセールスを行ってまいりました。

今後特に、当港との貿易実績やコンテナ航路の展開を考えた場合、東アジアとの連携が大変重要でありますことから、新年度には私自身も参画し、この秋に韓国の釜山で開催されます国際海事見本市、マリンウィークに出展。ここを拠点に本港のポートセールスを展開してまいりたいと考えているところでございます。

その他あらゆる機会を生かし、ポートセールスを行ってまいりたいと考えておりますし、可能な限り、私管理者に就任して7カ月ですが、この間先ほども申し上げましたが、名古屋・東京での企業セミナーを含めて、4回知事と御一

緒に、ある場合には企業訪問を含めてですけれども、4度御一緒にトップセールスを行ってきていますが、今後も機会があれば、知事とトップセールスも一緒に行ってまいりたいと考えておりますので、御理解をいただきと思います。

次に、苫小牧港に対する私の夢についてのお尋ねでございますが、私は苫小牧で生まれ、これまでのほとんどをこの町で過ごしてまいりました。少年時代を振り返ってみると、町には我が国最大規模の製紙工場があり、世界発の掘込港湾の建設に沸いていた時代でございました。

今こうして苫小牧港の管理者になって、改めて先人たちの多くの汗と御苦勞の上に、今日この苫小牧港が存在しておりますことを実感をし、感謝をしているところでございます。

この苫小牧港は、我が国だけではなく、アジア諸国も含め、アメリカ西海岸に一番近い航路上に位置しております。現在も苫小牧港の取扱貨物量は順調に推移をいたしておりますが、中国・韓国・東南アジアに加え、ロシア極東とのネットワークの拡大も視野に入れて、北東アジアの拠点港としての役割を担っていくべき港であることは間違いのないと思っております。

こうした苫小牧港の役割や、その大いなる可能性を認識しながら、港づくりを進めていく必要性があります。

また、苫小牧港そして苫小牧市の活性化は、北海道の経済構造基盤の改革に直結した課題でもあると認識をいたしているところでございます。

私は、このような課題や役割をしっかりと認識をして、苫小牧港の未来に向け、広域的視点から様々な戦略に挑戦していきたいと考えております。

北米・アジア諸国との海上ネットワークを築くことで、低迷する北海道経済の状況を打破し、

地元中小企業や市民が先行きの不透明感を払拭して、近未来に明るい兆しを感じられるようにすることこそ、苫小牧港の極めて重要な使命でもあると考えております。

苫小牧港を、その使命が果たし得る港へと成長させること。更には、このような取り組みを通じて、日本にとどまらず、国際交流の輪を大きく広げていくことが、苫小牧港の管理者としての私の夢でございます。夢をビジョンに描き、そしてビジョンに向かって、これからも行動してまいりたいと考えているところでございます。

残余の質問については、担当からお答えをさせていただきます。

議長（板谷 實君） 専任副管理者 鈴木純一君。

専任副管理者（鈴木純一君） まず、極東ロシアへの輸出企業などに対する働きかけ、連携のあり方というお尋ねでございますけれども、議員御指摘のとおり、ロシアへの輸出につきましても、地理的に優位な石狩湾新港などの利用ということも、当然苫小牧の競争相手になってくるというふうに考えられます。

ただ、港湾の選択は、陸送距離なども含めました総合的な経費の問題ですとか、実際ある航路数や頻度などといった利便性を総合的に勘案して決まっていくものというふうに考えております。

港湾は、こうした企業や輸送業者の需要にいかに応じられるかが大変重要な要素でありますことから、管理組合といたしましても、昨年度の方で、サハリン州港湾空港整備検討合同作業部会という部会ができて、ここでロシアの問題等についても情報公開を行っておりますが、ここに参画をしまして、適宜利用者の需要などを把握して、必要な対応をしていかなければな

らないというふうを考えているところでございます。

その上で、個別の企業や船社などに対しましても、あらゆる機会をとらえて本港の持つ機能ですとか、利便性を宣伝し、利用を働きかけてまいりたいというふうを考えてございます。

次に、これまでのポートセールスとその実績についてということでございますが、本港のポートセールスは昭和40年代の初めごろ、北米定期航路の誘致の目標にしまして開始をしたところで、その後、道外、海外の船社や荷主等の訪問、セミナーなどの開催を主に行ってきたところであります。

昨年からは、企業誘致と一体となったセミナーの開催ですとか、トップセールスを主体の展開をしてきているところであります。

この実績については、ポートセールスは地道で長い努力が必要ということで、直ちに利用に反映されるということなかなか実績としてとらえるのは難しいのかなと思っておりますが、外貿コンテナが着実に伸びてきているという現在の状況につながってきているのではないかとこのように考えております。

なお、苫小牧港に関する認識でございますけれども、特に海外におきましては港湾関係業者、特に船社等につきましては、北海道のゲート・ウェイとしての一定の認識というのは得られているのかなというふうに思っておりますが、荷主を含めた一般の方々には残念ながらまだ認識は低いというふうに聞いておりますし、実感もしておりますので、今後こうした方面に対するアピールも必要になってくるというふうに考えてございます。

それから、韓国航路における整理、再編についてのお尋ねでございますが、現在苫小牧の外貿コンテナ航路は、北米、東南アジア、中国・

韓国、それから韓国航路。この合計8航路で1週間に7.5回の定期航路が就航してございます。

先般お話をいたしましたのは、昨年12月にこの韓国航路のうち1航路が、韓国だけではなくて中国・韓国航路という中に再編されて、若干船型が大型化したということでございます。この背景は、全般的に言われております船腹の不足ですとか、燃料の高騰などによりまして、船社が激しい競争環境の中で、寄港地の選択や再編を進めている流れの一環というふうにとらえてございます。

それから、航空貨物運賃が安くなった場合の影響等ということのお尋ねでございますが、御案内のとおり航空機と船舶では1回に輸送できる貨物の重量、容積、それに伴う運賃または所要時間等に大きな差がございますことから、多くの貨物につきましては、その性質に応じた主たる輸送手段を選択をしているのではないかとこのように考えてございます。

このため、本港といたしましては仮に航空貨物運賃が安くなったとしても、そのことが直ちに影響を受けるということにはならないというふうに考えてございまして、むしろ荷主や輸送業者の方にとりましては、早くて今より安い手段が増えるということで、トータル的には多様な輸送手段を利用できることから、相対的に利便性が高まって、千歳、苫小牧や周辺地区も含めて、企業誘致や物流の活性化等、将来的には良い影響が出てくるというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

議長（板谷 實君） 以上で、米田忠彦君の一般質問は終了いたしました。

沖田龍児君。

3番（沖田龍児君） それでは、何点かお尋

ねをしたいと思いますが、今、市長の方から苫小牧港の夢というものを語られました。

私も市長のお話されているように、苫小牧の港が北海道経済の基盤であると、苫小牧の経済活性化の使命というものも語られたわけで、それについては私もそのとおりだと思っていますし、これまでも、前回の定例議会でも、私は北海道の中における苫小牧港の位置付けというものを、ただ単に苫小牧が良くなればよいということではなくて、北海道の拠点として、知事の言う選択と集中ということから言えば、やっぱりここにもっと重点を入れて、苫小牧港というものを見直してもらいたいという話をしてきました。

今回も、前回の説明会のときにいただきました資料の中に、本港の主な課題というふうに書かれていて、西港区の狭あい化、老朽化あるいは東港の施設整備や関係者との調整あるいは効率化に応じたふ頭間道路の整備とか、そういう意味では、管理組合自身も今のこの港の置かれている課題というのは十分認識をされているんですね。それは解決をして行かなければならないというふうに書かれているんですが、しかし、この予算全体を見渡すと、本当にそういうふうになっていっているのだろうか。市長も言うように、その財政が大変に母体が厳しいのは分かりますけれども、それゆえに非常に厳しい維持管理を強いられているのではないかと。

だから、問題を把握をしていながらこのことがほとんど解決をされる予算になっていないという前提で、私はいろんな課題について、この中にも港湾計画の改訂について早期に全面的な改訂を行う必要があると、こういうことも大事ですから、いずれそのこともお話ししたいと思います。私は特に港が今抱えている現状の課題を、もっといろんな関係者の方からも切実な

声を聞いていますので、その辺も含めてお尋ねをしていきたいと思っています。

最初に、苫小牧港の利便性の確保ということではありますが、それぞれお話がありましたように、取扱貨物量が非常に増大をしている。このことは喜ばしいことではありますが、今日のように、天候の障害も加わって、慢性的にバースが不足をしていると。そのために沖待ちが多くて、おそらく市長も管理者も副管もポートセールスに行かれたら、苫小牧の港にはやっぱりいろんな意味で沖待ちが多いとかスピード感がないとか、そういう指摘を受けているんだろうと思うんです。

そこで、今年から国際コンテナヤードが東港に移転するわけですから、当然そうなれば東港を使用していた船舶がまた西港に移行し、逆にシフトされるということになると、ますます混雑が予想されるんだと思います。

そこで、現在使われていない中央北ふ頭のドルフィンを荷役可能な岸壁と荷さばき地に整備をできないかという問題について、まず1点お尋ねしたいと思います。

それから2番目は、管理組合の財政のあり方です。これは前段にも言いましたように、何度か私も議論してきました。その都度、両母体とも検討しますというお話があるんですが、一向にこれは改善をされる様相がないので、しつこいんですけれども、私はこのことについて再度お尋ねをしていきたいと思っています。

多少細かな数字とか、具体的なことも入っていきますが、お許しをいただきたいと思っています。

昨年、ガントリークレーンのワイヤーが故障するというか磨耗によって1カ月間休止をして、非常に迷惑をかけたということがあります。

また、後ほど申し上げますが、上屋も大変老朽化していて雨漏りがひどくて、貨物の上にシー



トを掛けて保管するというような状況にあります。

両母体とも財政難であるということについては当然承知をしておりますけれども、これでは東北北海道一の港だと胸を張る、そういうような状況としては余りにもひどすぎるではないか。前にも言いましたが、ガントリークレーンの修理ですら、母体と協議をして許可が必要となっている。予算に絡む施策については、管理組合だけでは決められない。ですから、いろんな質問をしても母体と協議をしてという議会の答弁が非常に多くなってきているんですね。

はじめに、管理組合としての施策があって予算を論ずるのであれば分かるんですけども、母体の負担金ありきで施策を論ずることになれば、管理組合の独自性というのは本当に狭い、非常に狭いものであると。職員の皆さんも苦勞しているのは分かるんですが、本当に私は独自性というものが無いのではないかと感じています。

特に港湾関係者の方から要望のある港湾建設事業があれば、そちらを優先して予算を配分するということになって、必然的に老朽化対策が後回しになっているのが現状なんです。

このことが、このガントリークレーンの休止につながっていったということも言えると思うんですね。

母体負担金については、北海道は一般施策事業。苫小牧市は臨時事業というふうに両母体の中では特別な扱いになっているんです。

そこで、臨時事業というのは、本来は負担金ではなくて、投資的的事业で考えるべきだと思うんです。したがって、一般施策事業や臨時事業で扱うべきは、投資的な港湾建設費に絞るべきだと私は考えるんです。人件費を含む港湾管理費や公債費などの経常的経費まで含めて臨時事業

というふうに言われているわけですから、それではちょっと違うのではないかと。

そうでなければ、幾ら努力をされて使用料とか収入を増やしても母体の負担金が減らされるだけで、収入を増やそうとするインセンティブというものは働きません。

管理組合で言えば、投資的的事业は港湾建設費22億円が該当します。ここから国庫補助金と組合債を除くと、一般財源は僅か7,000万円にしかすぎないんですね。

ですから、それが苫小牧市の臨時事業の中では港湾管理費や公債費などの経常的経費まで入れるために、管理組合の負担金は市の臨時事業に当たる一般財源の4割近くを占めると、よく市議会でも議論されているのがそういう状況になっているんですね。

しかし、苫小牧市が自ら行う臨時事業というものの中には、経常的経費は当然含まれていないはずなんです。そういう仕組みがこの苫小牧港管理組合にあるわけなんです。

もう一方、違う角度から考えてみるときに、管理組合が管理をする臨港地区内だけでも、おおよそですが、60億から70億円といわれる固定資産税のほか、法人市民税、法人道民税、事業所税など、負担を遥かに上回る多額の税金が苫小牧市や北海道に入っているはずなんです。

このほかにも、石油備蓄交付金や火発の交付金がありますし、そして何よりも、港の後背地に立地する工場や港から発生する物流によって、直接的には1万人を超す雇用を生み出しているわけです。

港が生み出す雇用や税金は、苫小牧や北海道を豊かにしているわけですね。ですから、その恩恵というんでしょうか、そういうものがやっぱり港に還元をするという、そういうルールというようなものを、私はほかの港、例えば名古屋

屋なんかでも、今、言ったようなこととは違いかもしれませんが、そういうルールをつくって、やっぱり港によって繁栄しているものはやっぱり港にも還元をする。そういうことで、港の補修だとか、よりよい港にしていくという、そういうルールがあっただろうかと思うんです。

そこで、最初のお尋ねになるわけですが、港湾管理費の中で、道路や公園、荷役機械の施設維持費はおよそ1億円を見込んでいるわけですが、何度も言うガントリークレーンの修理に8,000万もかかっているんですね。

果たして、管理すべき施設が増加しているのに、これで足りるのだろうか。もちろん足りるわけがないんですけども、そういうことについてどう考えているかということをお尋ねをしたいと思います。

管理組合の予算は、議会費、総務費、港湾管理費及び公債費などの経常的経費と投資的経費である港湾建設に分かれています。

管理組合の使用料及び手数料収入は西と東、合わせると19億円。公債費を除く経常的経費として必要な11億円を大きく超えているんですね。だから、しかし、その超えている余剰分は全て母体負担金の算定基礎に使われているわけですよ。

だから、収益を上げても、黒字になればその分は、それぞれ道と市にお返しをするというシステムになっているんですね。せめてそういうものが、港湾経営の観点からいって、一部は施設の維持修繕に当然充てられてしかるべきものではないかというふうに思うんです。

ルールの問題ですから、ぜひそういうことをしっかり考えてほしいと思います。

そこでもう一つ、私は使用料、手数料の収入から、一定の割合を老朽化対策や修繕費に充てるための、特定の財源とするようなルール化が

必要でないかと考えておりますので、ぜひそういうお考え方を教えてくださいたいと思います。

また、一般施策事業と臨時事業に含める費用については、新規の建設事業に限って政策的に行うべきだと考えておりますけれども、お答えをお聞かせいただきたいと思います。

3番目に、このことに関連して、最近の報道によりまして、苫小牧市の財政健全化計画の見直しというのがありました。

その中に1項目、苫小牧港管理組合負担金というも項目を分けて出ているんですが、「今年は、平準化債を入れて昨年と同じ10億200万円となりましたが、依然として市の財政を圧迫する要素になっています。」こういうふうに書いてあります。「これまで苫小牧市の発展を支えてきた港湾ではあるものの、この厳しい財政状況の下にあっては、実施事業の必要性、緊急性を厳しく点検し、事務管理費についても一層節減を図るよう、管理組合に求めていかなければならない。」こういう項目が1項目載っているんですよ。このことについて、苫小牧市長でもあり管理者である市長の考え方、これは一体どういうことを考えているのか。

例えば、今年の直轄事業の中にも、あるいは実施事業の必要性、緊急性というものをどういうふうにとらえておられるのか。22億ぐらいあるんですかね、国直轄。それは当然、裏負担もあるわけです。もうそこで縛られるわけですね。

じゃ、その国が行う直轄事業の必要性、もちろん必要のない工事をやっているとは言いませんけれども、緊急性、そういうものが港の例えば維持管理の補修に比べて、そんなに必然性があるのだろうか。そういう判断、どのようにされているかということ、残りここでそのことを、国のやろうとしていることから、余りとやか

く言いませんが、しかし、私たちは市議会議員時代もそうなんですが、そういう国の直轄事業が決まってきて、港の母体負担金が決まったら、市議会でも10億ですね、今年も。ほとんど議論しようがないんですよ。それが多いとか少ないとかそういう議論全くなく、国の直轄事業のルールに当てはめられて、苫小牧市の負担金これだけと言われたら、苫小牧市議会全く議論のしようがないんですね、そのことについて、とやかく言うつもりはありませんが、この緊急性の問題、そして事務管理費についてもかなり縮減していると思うんですね。

一層縮減、節減を図るように管理組合に求めていかなければならない。これは、私が言っていたこととまさに逆行する、もっともっと狭めれということなんです。

それでは、維持管理なんかどうやってやるんですか、これ。そういうことについて、市長としてこういう方針を変更されたということですから、そのことについて、まず一つはお伺いをしたい。

それから3番目は、東港コンテナヤードのシフトに必要な環境整備の問題です。

東西港のアクセス道路、インターネット、コンテナ検査所、福祉施設等ありますが、順次聞いていきたいと思います。

この1つは、アクセス道路の関係で、問題になっている勇払橋のお話です。

この勇払橋は、昭和30年に供用開始をされていて、非常に腐蝕が進んで老朽化が激しいということで、昨年の暮れに市が調査の結果、本来は13トンまでの設計だったそうですね。しかし調査をした結果、20トンまでは走れる。しかしそれ以上のオーバーするものについては危険性があるから通行を規制したというふうにいわれています。

当然、今後国際コンテナを東港にシフトしたら現状以上にその橋を通ることが多くなるんだと思いますが、しかし、それが20トン以上は通れないということになると、そこよりも4キロくらいですか、遠回りをして行かなければならないということになると、今でさえも東港にシフトするのにコストがかかると言っているのに、港湾業者にしてみれば、ますますコスト増になるのではないかというふうに心配をされています。

そこで、補修の計画があるようですけども、これは市がやるのか管理組合がやるのかちょっと……、あそこは市道なんですね。しかし港湾道路でもあるということとどっちがやるのかよく分かりませんが、いずれにしても、補修の計画、どのようにされようとしているのか、費用どのくらいかかるんでしょうか。あるいは補修をされたら、今、規制されている20トンが、例えば25トンとか30トンも通れるようになるということの補修なのかどうかということもお聞かせいただきたいと思います。

この橋の全面的な架け替え工事というのは、当然安平川の改修計画とのかかわりが出てくるんですね。そこで私も道の建設部にいろいろ聞いてきました。現在、改修検討委員会なるものをつくって、昨年12月の末で3回目の検討委員会を開催をした。その中では、基地内に弁天沼など貴重な湖沼があるんで、今までのような一般的な河川改修ではなくて、環境対策を重視をして、一部遊水地等を利用した河川改修計画にしようということで多少時間がかかっているんだというお話です。しかし、基本的な方針は19年4月を目途に決めて、更に河川委員会の審議を経て国に申請をするということで、目途なんでしょうけれども、整備計画を19年度中にも確定をしようという計画のようです。

そうすると、河口の幅が決まらないうと、橋を何メートルにするかということが当然決まらないうわけですから、それとの関係があるんですが、道のお話では、20年の初めころには断面が決まれば河川の改修前であっても、その橋を架け替える許可はできるというお話も聞いています。250から300メートルぐらいだと言われてはいるんですが、これ架け替えるとなると、どの程度の費用が必要なのか。その経費をどうするのかということも含めて、その辺、改修の見通し、そういうものを管理組合としてはどう考えておられるのか。金のかかる話ばかりで申しわけないんですが、お尋ねをしたい。

更に、現在道が整備中の上厚真線も同じように、安平川の改修工事がかかってくるんですが、これをお聞きすると、下流とは違って上流の方なんで、普通の河川改修と同じようにやるんで、それはちょっと状況が違うというんですが、ぜひこれは早期完成を道に強く求めていくべき課題なんではないかなと思いますので、考え方をお尋ねしたいと思います。

2番目は、光ファイバーによるインターネットの環境整備。

今、東港には、そういう整備がされていません。港湾の業者の方たちによると、やっぱりそういうものがないと、荷役作業用に非常に不便だということなんで、この整備の方はどのようになっているかということをお尋ねします。

3番目には、コンテナの検査。

東港に今度コンテナが着くようになると、今までも何というかでしょうか、抜粋してレントゲン検査するんですね、その施設が西港にしかありませんから、東港にコンテナを降ろしたしたら、わざわざ西港まで持ってきて検査しなければならないという、そういう不利な面が出てくるんですが、そういう問題の解決はどのよ

うに考えておられるんですか。

それから、当然東にシフトしたら、港で働く作業員の方たちの福利厚生施設、休憩所とかですね、いろいろなそういう福利厚生施設の充実が求められると思うんですが、その辺の経過、考え方についてはどのように進行しているでしょうか、お伺いいたします。

4番目、埠頭間道路についてであります。

これらもみんな同じようにお金のかかるお話なんですが、西港区内の港湾道路については現在断片的に進んでいるのは承知をしています。

しかし東西に長い苫小牧港の中で、特殊車両が非常に多いんですね。要するに、フォークリフトとか、そういう低速で、時速25キロぐらいで走らなければならない荷役の機械がほとんどなんですが、その移動のために、要するに港湾道路が切れていますから、当然道道上厚真線を使用することになるんですが、一般車両と同じように並行して走るわけですね。

そうすると、いわゆる遅い車が一般道路を走るものですから、冬期間などは非常に危険で事故も発生をしていると聞いておりますが、これをぜひ、計画の中には当然これも進めるというふうに書いておりますから、現状どのようになって、どこまで計画を持たれているのか、早急な完成と見通しについてお尋ねをしておきたいと思います。

最後に、これも冒頭言いました港湾施設の老朽化対策です。

特に、上屋の問題ですが、西港は開港以来40年以上経過をされていて、諸施設が老朽化をしているんですが、当時建設をされた公共上屋が、民間業者が借り上げて使用をしているわけですけども、雨や雪の吹き込みなども非常にひどくて、改修の不十分さから、業者が自らシートを貼ったり目貼りをしたり、そういうことを

対策をしているということが実態だというふうに聞いています。

本来、使用料を取って貸しているわけですから、不備ならば、こちらが直すか、あるいはそういう不備な借家であれば、家賃を下げるとか、そういうことが当たり前だと思うんですよ。

ところが、料金は同じように取っていて、対策もしない。したがって、自分たちがやらなければならない。それが業者にしてみれば非常に過重な負担になっているわけですよ。

ですから、そういう問題を、それと、私も細かくどうやっていうことではないんですが、中には相当老朽化が激しいものもありますし、荷役の形態や上屋の使用状況も、先ほど副管からも民間の方に移行シフトしている部分もあるので、使用料減っているという話もありましたね。

そこで、抜本的な改修もあるんでしょうけれども、見直しというんでしょうか、相対的な見直しの時期に来ているんじゃないかというふうに思いますので、その辺についてもお答えをいただきたいと思います。

以上です。

議長（板谷 實君） 管理者 岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 沖田議員の御質問にお答えをさせていただきます。

まず、私の方からは、間もなく始まる苫小牧市議会定例会に提出をさせていただく予定にしております。新しい財政健全化計画に関するお尋ねがございました。

現在、苫小牧市は非常に厳しい財政状況であり、財政再建こそが最優先課題だと、私自身考えておりますことから、このたび新しい財政健全化計画を策定し、それに向けて全力で取り組むことが最重要だと認識をいたしているところでございます。

しかしながら、苫小牧港は、北海道の物流を

支える重要な拠点でありますことから、北海道とも十分に議論を行い、選択と集中を念頭に起きながら、港の効率的かつ適正な管理運営に必要な施設の建設及び維持管理費等の予算の確保並びに今後の公債償還金など、将来における財政負担を見据えて、適切に事業の執行を行ってまいりたいと考えております。

大変厳しい、道の財政も大変厳しい、市の財政も大変厳しい、そういった中での財政健全化計画は、苫小牧市の財政状況、苫小牧市に軸足を置いた計画でございますので、しかしそういった厳しい中で、この港湾の問題をどう扱っていくのかということは、大変ぎりぎりのところで難しい局面ではありますけれども、しかしながら、議員も御指摘のとおり、この苫小牧港の位置付けというのは私自身も同じような認識に立つものでございますけれども、知恵を絞って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、東港での必要な整備についてのお尋ねがございました。

ガントリークレーンの2基体制や年間18万TEUを取り扱うことができるヤードの整備はもちろんでありますが、インターネット環境、東西両港間のアクセス道路の整備や、コンテナ検査センターの移転などが検討課題となっております。

また、関係者から特に要望があります連続バースにつきましては、先般、地方港湾審議会の了承を得、近いうちに港湾計画の一部変更で計画に位置付けられることから、来年度にも整備に向けた調査を実施してまいりたいと考えております。

個別の問題あるいは残余の質問については、担当から説明をさせていただきます。

議長（板谷 實君） 専任副管理者 鈴木純

一君。

専任副管理者（鈴木純一君） まず、西港区での新たな岸壁の整備の見通しということでございますけれども、おかげさまで非常に利用が多いということで、西港区の方が狭あい化をしています。

したがって、短期的には東港区を優先的に整備することで、東港区の利用促進することが西港区の狭あい化の緩和の一つの考え方になるかと思えます。

そのような観点から、今、東港区への国際コンテナ機能の移転を進めているところであります。これによりまして、西港区の再編成を行うことが可能となります。

苫小牧港全体の利用が図られるようになるというふうに考えております。

このようなことから、お尋ねのありました道路用地の部分だと思えますが、中央北ふ頭の岸壁整備につきましては、東港区への国際コンテナ機能移転後に、西港区の混雑緩和の状況を見た上で、検討していきたいというふうに考えているところでございます。

それから、港湾施設の維持修繕に係る予算措置についてのお尋ねでございます。

議員御指摘のとおり、昨年ガントリークレーンが休止したことによりまして各方面に大変御迷惑をおかけいたしましたことを、申しわけなく思っております。

今後は、このようなことのないように、維持管理に万全を期してまいりたいというふうに考えております。

使用料収入の特定財源化というお話でございますが、管理組合としては、維持修繕費などを明確化して、安定的に確保できるというメリット等、非常に多いというふうに考えております。

ただ一方で、母体負担金のこれまでの考え方

と大幅なルールの変更ということになりますことから、引き続き、両母体とも協議をしてみたいというふうに考えております。

それから、両母体の一般施策事業費及び臨時事業費ということでございますが、管理組合の負担金は、道の方につきましては建設部、市の方では企画調整部の一事業としておりまして、いずれも母体の政策予算の一つという位置付けではございます。

しかしながら、先ほどもお話ありましたように、この中には人件費、港湾管理費及び公債償還金等、義務的な経費が多く割合を占めておりまして、いわゆる政策予算として、全てをくくるには無理があると思えますし、誤解を生じる可能性もあるというふうに考えております。

こうした点につきましては、母体と一緒に港の運営に関する会議等がございますので、この機会をとらえて引き続き検討をしていきたいというふうに考えております。

それから、東港の整備に関連しての個別の課題でございますが、まず勇払橋につきましては、昭和28年当時の設計基準によって建設されたことや、その後の腐蝕などによりまして先日道路管理者である市が重量制限による交通規制を行ったところであります。

今、市の方では、補強などの手段による整備でも多大な建設費がかかることや、先ほどもお話がありましたような安平川の改修計画がまだ作成されていないということから、当面は腐蝕の進行を防ぐ程度の補修を行うというふうに聞いているところであります。

なお、これを新たに架け替えるとすれば、極めて雑ばくな金額でございますが、約3億ぐらいというふうには聞いております。

それで、管理組合といたしましては、東西両港のアクセス道路というのは非常に、大変重要

だと考えておりますし、また複数の路線が必要というふうに考えておりますことから、今後この勇払橋の整備とともに、北海道が整備しております上厚真苫小牧線の延伸につきましても、道の方に要望してまいりたいと考えております。

それから、光ファイバーによるインターネット環境の整備については、現在、関係する6社、東日本電信電話株式会社、北海道、苫小牧市、苫小牧商工会議所、株式会社苫東、そして管理組合の6社でワーキンググループをつくって、具体的な方策について協議を進めているところでもあります。

それから、コンテナの検査センターの移転については、昨年も函館税関の方に要望しているところですが、全体的な移転との考えから言うと、早期の実現というのは非常に厳しい状況にあると考えておりますことから、コンテナ移転後の現地での検査対応については、現在ワーキンググループの方で検討しているところで、できるだけコスト増にならない方策を検討してまいりたいというふうに考えております。

それから、港湾労働者の福利施設についてでございますが、当初は入船ターミナルと同様に50人から60の方が作業するというふうに言われておりますけれども、その際には、事業共同組合の方で既に整備をしております管理棟の一部を休憩所として考えているところでもあります。

ただ、その後のコンテナの増加など、事業展開によっては北海道港湾福利厚生協会との整備を含めて、別途検討することも必要であろうというふうに考えております。

それから、埠頭間道路の整備についてのお尋ねでございますが、埠頭間道路、西港区の埠頭間道路でございますが、これも先ほど議員からお話がありましたように、港湾関係の車両が道

道上厚真苫小牧線を通ることなく西港区内で移動できるように整備を進めているところであります。

全体の延長は、まだ一部未計画な部分がありますが、これも含めて、約6キロほどでございます。

平成9年度から整備を進めてまいりまして、北ふ頭背後の道路など、現在まで約2.4キロの整備を完了しているところであります。

19年度につきましては、中央北ふ頭の北側に位置します西部中央2号線の整備を引き続き進めていく予定でございますが、西港区においては、このほか老朽化する係留施設や防波堤など、整備しなければならない課題も先ほどもお話のようにたくさんございますが、この埠頭間道路については引き続き整備を進めてまいりたいというふうに考えております。

それから、最後に、上屋の老朽化対策についてのお尋ねでございますが、大変上屋の方も老朽化が目立ってきております。

緊急を要する箇所については順次補修を行ってきているところでありますが、これも先ほどお話がありましたとおり、一部西ふ頭のROR船が専用的に使用しているところにつきましては、その荷役形態上エプロンの狭あい化の問題も起こってきております。

また、使用頻度も民間の施設ができていくということで、若干減っているということで、上屋の存廃そのものについても検討が必要になってきているところでございます。

こうしたことを上屋の使用実態や需要動向を十分把握しながら、今後も適切に対応し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（板谷 實君） 沖田龍児君。

3番（沖田龍児君） 再質問というよりも要

望というんでしょうか。

市長からも決意を含めてお話がありました。認識は同じなんだと思うですよ。ただ、置かれている現状というのは非常に、市は市の財政債権支払わなければならない。道もそういう厳しい状況に置かれております。

ですから、そのところを私も全く理解できないわけではないんですが、しかし、どうしてもやっぱりいろんな話を聞いていっても、前向きに検討しますとか善処しますというけど、ほとんど具体的な答弁はないですよ。厳しいんです。

使用料からの一定割合のルール化とか、あるいは、さっき言いました財政のあり方そのものというのは、もちろん道との関係、両母体とのルールですから、そう一辺にこっちの都合のいいような話にいかないのは私も十分承知しています。

しかし副管は道からおいでになっていますけれども、まあ何人かの方は道からいらっしゃっている、道の責任者の人も、やっぱり同じようなこういう認識を持ってもらいたいですよ、私は。前にも市長にもお願いしましたが、市長でなく管理者にもお願いしましたが、ぜひ知事ともいろんな機会にこの苫小牧港の置かれている現状というものを、それぞれトップセールスに行っても、逆にに恥ずかしい思いするかもしれないですよ。

苫小牧非常に使い勝手の悪い港だと言われていいますから。だから胸張ってトップセールスなんかできるかどうかということも心配なんですよ。

だから、そういう意味で、やっぱり道の知事をはじめ、責任ある人たちもやっぱり苫小牧港というものの位置付けをもっと真剣、真剣でないといったら怒られるかもしれませんが、道の

機構の中にも港湾部というか港湾課すらないんですよ。空港はあるんですよ。だけど港湾は過去にはあったけれども今はないんですよ。

その程度にしか扱われていないといったら失礼ですが、それはやっぱり、もっと真剣に知事にも苫小牧港の位置付けというものを、市長がおっしゃられたように、北海道の経済の基盤なんだというのであれば、こんな現状というものはやっぱり見直しをしてもらいたい。

ぜひ管理運営会議でとかそういうものがあるということですから、ぜひ強くこのことは話を続けていって、名古屋の話とかいろんな話も私もそく聞しています。いろんなやり方あると思うんですよ。

そういう他港のことなんかぜひ研究していただいて、何度も言うようですが、この港によって苫小牧も北海道も潤っているんだと、それはやっぱり、還元、この港の維持管理ぐらいには戻してもらおうということができなかつたら、本当にお恥かしい話になってくるんだと思いますので、これ以上言いませんが、ぜひそういう努力をしてもらいたいと思います。

それから、橋の話はちょっと細かい話ですが、恐らく250から300というと、道の建設というかな、10億ぐらいでないかなという話で、3億というのは補修にかかるのが3億でないかと思うんですよ。

恐らく、補修、それでちょっとお答えがなかったんですが、補修をしても恐らく老朽化を防ぐための補修に3億、例えばかかるとして、それが20トン以上のものが、30トンとか40トンが通れないというものを、例えば20年ぐらいに改修の見通しができるのであれば、そういうのをかけるのもちょっと無駄なのかなとか、いろんな思いがあるんですが、ちょっとその辺の見通し、河川改修との関係もあるし、財政的



な問題もあるから、そんなに早々とその河口幅が決まったからといって橋全部架け替えられるのかどうかというのは非常に難しい問題だということには分かっているんですが、しかし、さっき東港にシフトするのに一番近いところがそういうことによって使えないという。それは市道だということになれば、やっぱり市としても管理組合としても責任はあると思うんですね。ですから、その辺のこと、もし違っていればお答えください。

議長（板谷 實君） 専任副管理者。

専任副管理者（鈴木純一君） 済みません。先ほどの3億ですが、現況の幅で20トン対応したときに3億という、私の間違えでございませぬ。

ただ、先ほど言いましたように、安平川の計画ははっきりしませんので、250になったときの試算というのはまだしておりませぬ。

それから、先ほど来申しましたように、管理組合としては東西の交通機能というのを非常に大事に思っておりますが、一方で先ほど申し上げました道道の方の線というのは、先ほど議員からのお話があった上の235号経由の道路からすると、かなり近いということもありますし、港湾関係者の方には、そのようなお話をさせていただいております。

それから、河口の道路につきましては、港湾計画の点線表示でございますが、東港が将来掘り込みというのが依然として残っておりますので、そのときにはただ単に途中で切れる道路になる可能性があるということも含めて、今後引き続き検討させていただきたいと思っております。

以上でございます。

議長（板谷 實君） 沖田龍児君。

3番（沖田龍児君） はい、いいです。

議長（板谷 實君） よろしゅうございます

か。

以上で、沖田龍児君の一般質問は終了いたしました。

渡辺 満君。

8番（渡辺 満君） 時間も大分経っていますので、簡単にしたいと思いますが、まず艦船等の入港の対応についてはちょっと深くお伺いしたいんですが、この問題については1月の9日に、大湊地方隊から護衛艦が3隻入港したいという、その理由はあくまでも補給と休養という目的であったわけですがけれども、先ほど来報告があるように、苫小牧の現況は商業港として、全国的にも大きく発展している港ということで、そういう中で今回の護衛艦3隻を受け入れるに当たっては、相当職員の皆さんもバースの確保に御苦労されたものだと思うんです。

しかし、私は、今回の護衛艦の入港対応にあたって、非常に理解できないことが、2、3ありますので、そこでお伺いしたいことは、新聞報道で、私たち市民は、確か1月の30日の新聞報道で、自衛艦・護衛艦3隻が一度に入港するという報道を見て、実は驚いたわけです。

ところが、よく調べてみると、その打診というのはもう1月9日ということで、20日以前にそういう内容があったと。

もし、これが新聞報道も全く分からなければ、その入港されました2月の3日等の状況というのは、全く知らずにこの大変狭あい化している、しかも、先ほど来出ているように、沖待ちしている西港に商業船ではない自衛艦が一度に3隻も入るなんていう、私は非常にこれは異常事態だというふうに認識したわけです。

しかも、ここからすぐそのところのバースは、よく釣り人が来て普段魚を釣っているところに、突如灰色の船隊というか軍艦が入ってきて、大変驚かれた状況もあると思うんです。

そういう点では、これはあれですか、通常専用バースを持っているのであれば、一々そういうようなことを気にする方もいないと思うんですが、ここは民間の港ですから。商業港ですから。戦艦が入ってくるなんて誰も想定してないわけですよ。

そういうことに対して、私は情報開示の問題で、非常に今後にも汚点を残すものではないのかなと、26年ぶりにという報道もありますが、そういう状況にもかかわらず情報開示が遅くなったというか、新聞報道上での開示すらが遅いし、ましてや市民への今後の手法というんですか、情報開示の手法についての管理者としての考え方も含めて、この際お伺いしておきたいなというふうに思います。

それから、2つ目は、非常にちょっとバースのやりくりについて、その当時のバース会議の結果を受けた配置図みたいなやつをいただいたんですけども、本当にもう、確保するのが大変な状態だということを見て分かりました。

そういう点からいっても、私は当初要請されたときには、多分無理ではないのかなというふうに思ったんですけども、結果的に受け入れております。

そういう点では、これは業界の方々はどういうふうに映っているんでしょうか。

先ほど沖田議員も指摘しているように、トップセールス行けば、そういう形で苫小牧港の評価というものは、ある意味では取扱貨物量については全国的な高い水準ですけども、しかし港の利用の利便性からいうと、そういう状態で、しかし無理なところに艦船だけは受け入れるというようなそういう状態は、業界の方々は当然、理解を得ているのかどうなのか。

このあたりについても、ちょっとお伺いしたいし、今回はそういう点では例外的な中身なの

か、あるいは、私は、港湾法を見ると、いろんな意味からいうと、入港要請については断ることはできないみたいな法律はあるというのは理解している上で、こういう商業港の中で、しかも非常に混雑している中でお断りすることは、本当にできないのかどうなのか。

このあたりについても、今後のことを含めて御見解を求めておきたいと思います。

この問題について最後ですけども、つい先日も、2月のこの護衛艦との僕は関連性はあるとは思いますが、アメリカのイージス艦ステイダムが石狩湾新港に、こけら落としとまでは言われませんが、昨年12月に推進14メートルがようやく完成した矢先に、イージス艦が待っていたかのように入港しております。

これは、非常に私は、この1年間振り返ってみても、函館やら室蘭やら、石狩湾、小樽、次々米艦船が入港しているわけですが、苫小牧は実は2003年でしたか、4年でしたか、非核平和都市条例制定後、米艦船の入港というのはありませんけれども、そういう意味で、やはり非常に以前は入らないまま帰ってしまったというものもありますけれども、やっぱり今後こういう常態化した相次ぐ入港から考えた場合、苫小牧のこの港の管理者として、私はきちっとした政治姿勢について一度新しく管理者になられた、岩倉管理者にお伺いしたいなというふうに思っておりますので、米艦船に対する政治姿勢というものを、この際お伺いしておきたいなというふうに思います。

次に、財政問題等の絡みで、母体負担の問題です。今も指摘もされていますし、それぞれの両母体の財政状況も大変厳しい状況で、言葉は「厳しい」で出ていますけれども、今回予算書を見ても、ちょっと僕よく理解できないのは、この1億9,000万円というものが港湾整備事

業費の中の資本費平準化債で計上されている、その根拠がよく分からないんですよ。どうして1億9,000万円なのか。

ここにはこういう形で書かれていますけれども、例えば、これには全体の港湾整備事業債の何か割合があって、そういう中で1億9,000万円が認められたのかどうなのかということの、何かよくその計上の理由付けがよく分からないんですね。それと、西港はこういう形で認められていますけれども、何で東港は今回計上できていないのか。このあたりもちょっと予算書を見て、よく分からないんです。

この償還公債費が対象となるわけですがけれども、これ来年以降は、じゃどうなっていくのかということもちょっと分からないんです。ですから、そのあたり、これが順調に今後もこういった軽減策としてこういうものが活用されていくのかどうなのか。そのあたりもこの際お伺いしておきたいというふうに思います。

3番目の、連続バースの問題なんですけれども、これは正直言って私は、水深14メートルで供用開始したとしても、これまでの入港実績から見ても14メートル必要な船が残念ながら来ていないんですね。そういう点からいっても、更に連続バースを利便性の問題からやるというふうになったとしても、これにまた莫大なお金がかかるわけですね。そういう点で、全く話としては連続バースというのは出てくるわけですがけれども、仮に水深12メートルの連続バースとした場合の総事業費がどれくらいになるのか。そして、そのことによってまた当然ながら道、市の負担というのが出てくるわけですから、これが今後また数年後のその両母体の負担の足かせにまたなっていくのではないかなという、ちょっと心配もありますので、できれば総事業費、更には両母体の負担がどういうふうになっていく

のか。そのあたりもこの際、明らかにしていただきたいなというふうに思います。

議長（板谷實君） 管理者。

管理者（岩倉博文君） 渡辺議員の質問にお答えをさせていただきます。

港湾管理者として米艦船に対する姿勢についてお尋ねがございました。

議員も今、御指摘がございましたが、港湾法では何人に対しても施設の利用に関し、不平等な取り扱いを禁止をいたしております。

したがって、港湾管理者といたしましては、米艦船ということで入港を拒否することはできないものと考えておりますが、しかし市長としての立場から申しますと、非核平和都市条例において非核3原則の趣旨が損なわれる恐れがあると認める事由が生じた場合には、関係機関に対し協議を求めるといたしております。その趣旨からこれまでと同様、外務省や在日米国大使館などを通じまして、核搭載の有無を確認するなどの対応をとり、市民の安全を守ることを最優先に考えてまいりたいと考えております。

また、苫小牧港は、商業港として非常に混雑している現状から、入港による不用な混乱、不安を招く恐れがあると予想されますことから、そうした状況を相手方に理解してもらうよう対応してまいりたいと考えております。

残余の質問については、担当からお答えをさせていただきます。

議長（板谷實君） 副管理者。

副管理者（鈴木純一君） まず、自衛隊艦船入港に関する情報開示についてのお尋ねでございますけれども、これは係留施設の使用申請に関しましては、艦船も一般の商船と同様の取り扱いでございますので、申請の段階ではまだ入れるか、どこへ着けるか決まっていないということで、これだけを特に開示するということは

しておりません。

ただ、船席指定会議、いわゆるバース会議でございますが、この結果につきましては公の情報でありまして、これまでも新聞社等にも情報を提供しているところでございます。

それから、受け入れに関して港湾関係業者などから事前に理解を得たのかということですが、ただ今、申し上げましたとおり、係留する岸壁につきましては、直近の船席指定会議で決定をされますことから、今回係留の岸壁につきましてもその会議の場におきまして、関係する各社と協議の上で決定をしたものでございます。

それから、今回の受け入れはあくまでも例外的で、今後入港要請を断ることはできるのかどうかという趣旨のお話かと思いますが、これも今お話し申し上げましたとおりですが、艦船も一般の商船と同様の取り扱いであるため、港湾管理者の立場といたしましては、今後とも艦船の入港要請があった場合には港湾法、それから私どもの条例に照らして適正に対処してまいりたいというふうに考えております。

次に、平準化債の活用に関するお尋ねでございます。

19年度予算編成におきまして、両母体とも厳しい財政運営でありますことから、平準化債をもって母体負担の軽減を図ったところであります。

平準化債については、御承知のとおりでありましたが、これまでの施設の残余と言いますか、見合いを新たに借金をするという形で、結果として両母体負担の軽減ということで今回1億9,000万を平準化債に充てたということでございます。

また、この制度は、港湾整備事業債の償還元金が対象ということになっておりますことから、

東港においても活用は可能ということでございます。

ただ、東港の施設については、まだ港湾整備事業債を借りてから新しいということもあって、あえて東港のものについては使っていないということで御理解をいただきたいと思っております。

それから、今後の活用につきましては、こうした母体負担の縮減ということでございますので、両母体と協議しながら各年度ごとに検討してまいりたいということでございます。

それから、東港中央ふ頭の連続バースの整備についてでございますが、この岸壁につきましては、先ほど来お話のとおり、港湾計画の一部変更ということで、先月地方港湾審議会の了解を得て、近いうちに港湾計画が変更される見通しとなりましたことから、管理組合といたしましては、平成19年度にも調査設計を開始したいというふうに考えております。

更に、その作業を順調に推移した場合には、引き続き平成20年度から現地の整備を進めていきたいというふうに考えているところで、事業費につきましては調査設計を行って、これから精査されることで、非常にアバウトな数字でございますが、現段階では岸壁と整備する港湾改修事業で約66億。コンテナヤードや荷役機械等の起債、背後の起債事業で33億で、99億の試算をしてございます。

これに伴う両母体の負担金ということですが、両母体の負担金は御承知のとおり、管理組合の歳入と歳出の差を負担するというところでございますので、直ちにこの事業が直接両母体の負担ということにはつながるものではないというふうに考えておりますけれども、例えば、今の港湾改修費につきましては、直轄事業だとすれば管理組合としてトータルで3分の1の負担、22億の負担が求められるということになりま

すことから、これが両母体の負担金の上に反映される形にはなるものというふうに考えております。以上でございます。

議長（板谷 實君） 渡辺満君。

8番（渡辺 満君） ちょっと自衛艦の入港、護衛艦の入港に関してちょっと理解できないのは、2月の3日、土曜日なんですね。パース会議というのは月水金で、直近と言えば2月の2日が決定になるわけですけども、私が先ほど来質問しているのは、直近で決まるというふうになれば、じゃどうして1月の30日のああいふ新聞報道になるのでしょうか。

先ほどの答弁だと、係留施設の使用申請についてはどこになるか分からないから、それは自衛艦であろうが、一般商船であろうが、そういうものは開示するものではないという答弁でしたよね。

ところが、そのあとのパース会議を経てマスコミ等には公開しておりますという答弁になると、私は直近2月2日だと思うんですよ。前日だと思うんですね。それがどうして1月30日のあの新聞報道ということがされるのか。だから、そうなってくると、考え方自体がおかしいんじゃないですか。情報開示という点から言うと、私はそこはちょっと理解できないんです、今の説明でいくと。そうなってくると、今後も申請はもう1カ月くらい前にあったとしても、いやどこへ入るか分からないから、分からないから分からないからと言ってずっと開示しないで、前日に入るぞといったパースの中で公開するんですか、今後も。私、それは極めてちょっと非常識じゃないのかな。

なぜかという、我々市民はこの西港にしる東港にしる商業港なんですよ、位置づけ。明確な商業港ですよ。そこに先ほど来、何回も説明しているように、艦船というものが入って来る。

いや僕はだから言っていますよ。軍港化にするのであれば何もそんなことをいちいち公開する必要はありません。市長。でも、商業港ですよ。しかも全国レベルでは取り扱い貨物量4位という形で報道されているとおりの商業港ですから、私は優先度から言うと商船だと思うんですよ。扱うものとしては。そこに自衛隊の艦船が入ってくるというものを、先ほど来の答弁で一般論的に解決するのであれば、本当にそれで市民生活に何ら支障ないですか。私はそう思わない。一般論的な考え方としては分かりますよ。法的な問題、だから何となく木で鼻をくくったような答弁にしか私には聞こえません。全く市民に対する情報開示という点、市長が好きな情報発信という点からいっても、私はこれは今の時代背景から言うと、非常に対応がおかしいのではないかというふうに思うわけですけども、これは僕は大事な問題だと思うんですよ、今後も含めて。ちょっとそのあたりもう一度お伺いしたいなというふうに思います。

いいですか。再質問は分っていただけましたか。3つぐらい言いましたけれども。（発言する者あり）

でもね、これ納得できませんよ、だれも。ね。おかしいでしょう、さっきの答弁は。矛盾していますよ。

それから、市長、米艦船の入港についてはあれですか、具体的な措置という形で核搭載の有無を確認するという話が、当然これ外務省に問い合わせたら、入港する以上はそういうものは確認して積んでおりませんかというの一般的な対応ですけども、あれですか、前にも市議会で議論したんですが、これ非核証明証明みたいなものも発行してもらおうとかいうようなぐらいい、市長の強い決意があるのかどうなのかも含めて、（発言する者あり）

資格でないよ、非核証明証。これは事実やっているとあるわけですから、そういうところまで具体的な対応を考えておられるのかどうかちょっとお聞きしておきたいなというふうに思います。

母体負担の軽減の平準化債ですけれども、よく僕、まだ理解できないな。何かこれを見ると、これを見ると、母体負担の軽減というのは、前年と単純計算すると、単純計算すると、少なくとも減ったり減ったりしているんですけれども、去年と比較すると額的には増えていますよね。母体負担はね。(発言する者あり)

いや、増えている。若干増えていますよね。だから、軽減という点から見たときに、どうなんでしょうかね、そういうニュアンスで取れるんでしょうか。

だから、私は財政状況からすると、もし可能であるのであれば、増やせるのであればもっと増やすべきだというふうに思うんですけれども、このあたりもう少し御説明していただければなというふうに思います。以上でいいです。

議長(板谷 實君) 管理者。

管理者(岩倉博文君) 渡辺議員の再質問に関してですが、この7カ月、具体的な米艦船に関するそういう事例というのは、私まだ経験しておりませんので、過去の状況等についても、私自身は、現状では把握しておりませんが、先ほども答弁させていただいているとおり、非核平和都市条例に基づいてしっかりと対応していくべきだという考え方を持っておりまして、そういった折りに非核3原則の趣旨が損なわれる、と、恐れがあると認める事由が生じたときには、しっかりと関係機関に協議を求めてまいりますし、基本的には我々が持っているルールに従って粛々とその場で確認をしながら作業を進めることが大切なのではないかというふうに、私自

身は考えております。

残余の質問については、担当からお答えします。

議長(板谷 實君) 専任副管理者。

専任副管理者(鈴木純一君) 情報開示の点についてでございますが、1月30日の新聞報道につきましては、予定船ということである関係の方にお話が行っていたこともあって、そちらの方からの情報かと思いますが、私どもの方から情報開示をした覚えはございません。

これは、ここの港に入って来る船につきましては、先船優先の原則、これは商船についても艦船についても当てはめて考えてございまして、ここの港湾区域、海の上に線が引いてございしますが、そこを一番最初によぎる船を優先して入れるという、この原則を貫いております。直近一番近いバース会場の場でその状態の船を優先して入れるということで、そこまではその船が入港することはあっても、その岸壁に着けるかどうかという確定はその段階でないと確定しないことになってございます。

それから、平準化債の軽減の話ですが、今回は東港シフトに伴う施設整備等がありまして、事業費が増えたことがございまして、それぞれ両母体の財立てプランとの中で、本来であればもう少し増える額のやつを軽減をしたということで御理解をいただきたいと思っております。

議長(板谷 實君) よろしゅうございますか。

8番(渡辺 満君) はい。

議長(板谷 實君) 以上で、渡辺満君の一般質問は終了いたしました。

ほかに質疑はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

議長(板谷 實君) 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。

ただいまのところ、反対・賛成の討論通告はございません。

反対・賛成の討論はありませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

議長(板谷 實君) よって、これにて討論を終結します。

それでは、議案第1号、議案第2号、議案第3号、議案第4号についてお諮りをいたします。

議案第1号ないし議案第4号を、原案のとおり決することに御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

議長(板谷 實君) 御異議なしと認めます。

よって、議案第1号、議案第2号、議案第3号及び議案第4号は、原案のとおり可決されました。

議長(板谷 實君) それでは、議案第5号につきまして、採決をいたしたいと存じます。

起立採決をいたしたいと存じますが、御異議ありませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

議長(板谷 實君) 御異議なしと認めます。

それでは、採決をいたします。

議案第5号に賛成の諸君の起立を求めます。

(賛成者起立)

議長(板谷 實君) 起立多数と認めます。

よって、議案第5号は、原案のとおり可決されました。

---

閉会

議長(板谷 實君) 以上をもちまして、本会議に付議されました事件は、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。

本定例会に付議されました事件は、報告2件、

議案5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を、議長といたしま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。

以上をもちまして、平成19年 第1回定例会を閉会いたします。

御苦労さまでございました。ありがとうございます。

(了)

午後3時42分閉会