

平成20年 第1回定例会

## 苫小牧港管理組合議会会議録

平成20年2月18日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成20年 第1回定例会  
苫小牧港管理組合議会

平成20年2月18日(月曜日) 午後1時38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号について

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

日程第5 一般質問

日程第6 議案第1号ないし第6号について

議案第1号 苫小牧港管理組合特別職の職員の給与等に関する条例の一部を改正す  
る条例について

議案第2号 平成19年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第4号)について

議案第3号 平成19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港湾整備事業特別会計予算について

議案第5号 平成20年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

議案第6号 平成20年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について

---

出席議員(10人)

1番	池田謙次君	6番	藤沢澄雄君
2番	岩田典一君	7番	山本雅紀君
3番	沖田龍児君	8番	渡邊敏明君
4番	田村龍治君	9番	熊谷克己君
5番	富岡隆君	10番	遠藤連君

---

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	中野裕隆君

總 務 部 長	榎 良 一 君
施 設 部 長	柏 葉 導 德 君
總 合 政 策 室 長	橫 山 隆 夫 君
振 興 課 長	植 西 勝 君
總 務 課 長	工 藤 正 君
計 画 課 長	平 田 利 明 君
施 設 課 長	村 田 修 一 君
会 計 管 理 者	納 谷 清 志 君
總 務 課 長 補 佐	阿 曾 信 幸 君
總 合 政 策 室 副 主 幹	野 村 澄 雄 君

---

監 查 委 員	宮 間 利 一 君
監 查 委 員	沖 田 清 志 君
監 查 委 員 事 務 局 長	宮 腰 郁 子 君
監 查 委 員 事 務 局 副 主 幹	生 水 賢 一 君

---

#### 事務局職員出席者

事 務 局 長	工 藤 正 君
庶 務 係 長	阿 曾 信 幸 君
秘 書 係 長	木 村 賀 津 彦 君
書 記	西 川 敏 明 君
書 記	三 橋 大 輔 君

○開会

○議長（遠藤 連君） これより、本日をもって招集されました平成20年第1回定例会を開会いたします。

---

○管理職員紹介

○議長（遠藤 連君） 開議に先立ち、本年1月の人事異動により、新たに管理職員になられた方を議員各位に御紹介したい旨、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、榎 良一君。

○総務部長（榎 良一君） 本年1月17日付の人事異動により、新たに管理職員に任命された職員を御紹介させていただきます。

施設部長の柏葉導徳でございます。

以上でございます。

どうぞよろしくお願いたします。

---

○開議

○議長（遠藤 連君） 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（遠藤 連君） 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、山本雅紀君及び渡邊敏明君を指名いたします。

---

○会期の決定

○議長（遠藤 連君） 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（遠藤 連君） 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（遠藤 連君） 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（苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例について）

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

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、榎 良一君。

○総務部長（榎 良一君） 報告第1号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部改正」につきまして、お手元に配付しております「報告第1号資料」に基づき、御説明をしたいと思います。

1ページをお願いいたします。

改正内容の1につきましては、平成19年8月に人事院勧告があり、11月に国会で可決成立いたしました国家公務員の給与改定に準じまして、給与を改定するものでございます。

（1）給料改定率等でございますが、国の行政職の給料表改定率は0.07%、給料表に実人数を当てはめた場合の給料改定率は、0.12%となっております。

国と同様の方法により、本管理組合の各改定率を算定いたしますと、給料表改定率は0.08%、給料改定率は0.18%となります。

「給料改正増減比較」により、御説明いたします。

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

行政職職員の1級から7級までの職員数の合計は57人で、合計欄の（B）改正前の平均給料月額34万9,453円が、（A）改正後の平均給料月額35万70円となり、増加額は、（C）の月額618円、増加率は（D）の0.18%となるものでございます。

なお、給料月額が増額となる職員は、1級と2級の一部の合計9人でございます。

次に、諸手当の改正等でございますが、は子等にかかる扶養手当の月額6,000円を500円引き上げ、6,500円にするものでございます。

の勤勉手当では、平成19年12月の勤勉手当の支給割合0.525ヶ月分を0.05ヶ月分引き上げ、0.575ヶ月分とするものでございます。

この結果、平成19年度の期末・勤勉手当の支給割合は、現行の4.45ヶ月分から4.50ヶ月分となり、0.05ヶ月分の引き上げとなるところでございます。

また、平成20年度の勤勉手当の支給割合は、この0.05ヶ月分をそれぞれ0.025ヶ月分ずつ振り分け、6月は0.50ヶ月分、12月は0.55ヶ月分と改定するものでございます。

なお、給料月額及び扶養手当の額の改定は、平成19年4月1日に遡って適用するものでございます。

報告第1号は、以上御説明いたしました内容の改正を行うにあたり、必要な規定を整理したものでございます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくをお願いいたします。

○議長（遠藤 連君） 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（遠藤 連君） 御質問がなければ、お諮りいたします。

報告第1号を、原案のとおり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（遠藤 連君） 御異議なしと認めます。

よって、報告第1号は、原案のとおり承認することに決しました。

---

○管理者挨拶

○議長（遠藤 連君） 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20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。今年も、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

北海道におきましては、これまで景気回復の実感が得られにくい状況にありますとともに、このところの原油高、あるいは建設投資の減少等によりまして、一段と厳しさが増す状況と認識をいたしております。

こうした中、本港は、北海道における港湾取扱貨物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。

両母体とも引き続き財政的に大変厳しい中ではございますが、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19年度の利用実績でございますが、先ほども御報告させていただきましたが、取扱貨物量は、速報値ながら、昨年実績より400万トンほど下回る1億400万トンになる見込みであり、5年連続で1億トンを超える見通しとなっております。

また、外貿コンテナ取扱個数は、約17万9,000TEUで、平成16年に次ぐ取り扱いとなっております。

さて、平成20年度当初予算の編成にあたりまして、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たいと考えております。

1つ目は、「港湾施設の充実」でございます。

西港区は、外貿コンテナ貨物の急増や船舶の大型化に伴い、岸壁や荷さばき地の不足が生じ、滞船等非効率な面が顕著となっております。

これらの課題を解消するため、現在、東港区への国際コンテナ機能の集約化に向けた準備を進めており、コンテナターミナル運営主体となる苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合などの関係者の皆様から一定の御理解を得られつつありますが、なお引き続き関係者との協議を進め、10月

をめぐり、国際コンテナ取り扱い拠点として、東港中央ふ頭国際コンテナターミナルを本格的にスタートさせるため、スムーズな移転に全力を挙げて取り組みたいと考えております。

また、2バース体制の構築と災害時に活用できる岸壁として、東港区中央ふ頭3号岸壁に隣接して、耐震強化岸壁の着工をさせていただきます。

また、増大する内貿ユニットロードに対応するため、西港区におきましては、引き続き老朽化岸壁等の改良や入船跡地のヤード整備を行うとともに、汐見地区の漁港区の拡大に関する調査に着手をいたしたいと考えております。

2つ目は、「港湾の機能保全」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、岸壁の改良や臨港交通施設として埠頭間道路の整備を進めてまいります。

3つ目は、「地域との結びつきの強化」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「みなと」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、昨年に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。

北海道を含む行政と経済界が一体となったポートセールス会議において、引き続き自動車関連企業などを目標に、自らトップセールスを行っていくことや、本港の利用促進を目指したポートセールスを行ってまいります。

また、本年、苫小牧市と秦皇島市とが友好都市10周年を迎える節目であり、友好港でもある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SOLA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への出入管理などを実施いたします。

以上、5つの主要施策をもとに編成いたしました平成20年度当初予算につきましては、両母体の厳しい財政状況の中で、公債費の償還もピークの状態にあることから、引き続き平準化債を利用することといたしました。

また、本年度から本格的に地方財政法に基づく港湾整備事業特別会計を設置し、一般会計と港湾整備事業特別会計を合わせまして、約95億6,700万円を計上させていただきました。

今般の社会経済情勢や地域の目指すべき方向を考えましたとき、苫小牧港は、北米と東アジア主要港との中間地点にある地理的条件を生かし、なお一層、国際港湾拠点として機能強化が求められていると認識をいたしております。

苫小牧港が北海道経済や道民生活を支える、「より活力ある港湾」となるべく全力を傾注し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に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（遠藤 連君） 次に、日程第5「一般質問」の通告が沖田龍児君、池田謙次君及び富岡隆君からありますが、この件に関しましては、議案第1号ないし議案第6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、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 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 苫小牧港管理組合特別職の職員の給与等に関する条例の一部を改正する条例について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第6、議案第1号「苫小牧港管理組合特別職の職員の給与等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。

提出者の説明を求めます。

総務部長、榎 良一君。

○総務部長（榎 良一君） 議案第1号「苫小牧港管理組合特別職の職員の給与等に関する条例の一部を改正する条例について」御説明いたします。

今回の改正内容は、議会議員の費用弁償及び報酬月額の設定を行うものでございます。

議会資料の11ページをご覧ください。

まず1点目は、議会議員の費用弁償のうち、招集に応じて出席したときの日額2,000円を廃止するのでございます。

次に、2点目は、議会議員の月額報酬額を4万円から3万6,000円に減額するものでございます。

施行期日は、平成20年4月1日でございます。

以上、議案第1号につきまして御説明いたしました。

御審議のほど、よろしく願いいたします。

---

議案第2号 平成19年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第4号）について

議案第3号 平成19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港湾整備事業特別会計予算について

○議長（遠藤 連君） 次に、議案第2号「平成19年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第4号）について」、議案第3号「平成19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」、及び議案第4号「平成19年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について」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。

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） ただいま議題となりました議案第2号「平成19年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第4号）」及び議案第3号「平成19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）」及び議案第4号「平成19年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算」につきまして、御説明させていただきます。

なお、平成19年度第3回苫小牧港管理組合議会定例会におきまして議決されております「港湾整備事業特別会計設置条例」に基づく「港湾整備事業特別会計」につきましては、平成20年3月から実施することとなります。

したがって、「一般会計補正予算」及び「東港整備事業特別会計補正予算」の補正額には、「一般会計」及び「東港整備事業特別会計」から「港湾整備事業特別会計」に移行した予算額が含まれていることを御了承願いたいと思います。

初めに、一般会計補正予算でございますが、お手元に配付をさせていただいております一般会計補正予算書をご覧ください。

最初に1ページをご覧ください。

今回は、歳入及び歳出、それぞれ2億3,364万7,000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。

11ページをご覧ください。

第2款総務費で、1,184万5,000円を減額しようとするものでございます。

これは、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、1,856万4,000円を減額しようとするものでございます。

これは、港湾整備事業特別会計へ移行する事業費を減額するものでございます。

12ページをご覧ください。

第4款港湾建設費で、703万9,000円を減額しようとするものでございます。

これは、公有水面埋立申請願書作成の取り止めに伴う減額などによるものでございます。

第5款公債費で、6億2,671万8,000円を減額しようとするものでございます。

これは、港湾整備事業特別会計へ移行する組合債の償還元金及び利子分を減額するものでございます。

13ページをご覧ください。

第7款諸支出金で、4億3,051万9,000円を増額しようとするものでございます。

これは、港湾整備事業特別会計へ繰り出しするために増額するものでございます。

次に、歳入予算でございますが、8ページに戻ってご覧ください。

第1款分担金及び負担金におきましては、4,224万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おきましては、2,261万9,000円を減額しようとするものでございます。

これは、荷さばき地使用料及び岸壁使用料などの減によるものでございます。

10ページをご覧いただきたいと思います。

第8款組合債におきましては、1億9,190万円を減額しようとするものでございます。

これは、港湾整備事業特別会計へ移行する資本費平準化債の減などによるものでございます。

4ページに戻り、ご覧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、庁舎清掃業務委託に217万3,000円、重要国際埠頭施設警備業務委託に4,542万8,000円など、それぞれ限度額として設定するものでございます。

以上が議案第2号でございます。

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、東港整備事業特別会計補正予算書をご覧いただきたいと思います。

最初に1ページをご覧ください。

今回は、歳入及び歳出、それぞれ5,271万9,000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いたしたいと思いません。

10ページをご覧いただきたいと思います。

第1款総務費で、185万2,000円を増額しようとするのでございます。

これは、人事異動に伴う職員手当等の増額によるものでございます。

第2款港湾管理費で、690万円を減額しようとするものでございます。

これは、灯浮標設置に伴う残額の発生などにより、減額するものでございます。

11ページをご覧いただきたいと思います。

第3款港湾建設費で、3,607万2,000円を減額しようとするものでございます。

これは、起債事業であります荷役機械建設事業費の確定などによる減額でございます。

第4款公債費で、2億4,942万5,000円を減額しようとするものでございます。

これは、港湾整備事業特別会計へ移行する組合債の償還元金及び利子分などの減によるものでございます。

次に、歳入予算でございますが、8ページに戻ってご覧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、5,394万5,000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おきまして、871万4,000円を増額しようとするものでございます。

これは、岸壁等使用料等の利用実績の増によるものでございます。

9ページをご覧いただきたいと思います。

第6款組合債におきまして、3,620万円を減額しようとするものでございます。

これは、荷役機械建設事業費の確定に伴う港湾整備事業債の減額などによるものでございます。

4ページに戻って、ご覧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、重要国際埠頭施設警備業務委託に1,670万円を、それから、ゼロ国債による国直轄事業の泊地しゅんせつ工事に対応するため、1,200万円、航路しゅんせつ工事に対応するため、6,300万円を限度額としてそれぞれ設定するものでございます。

以上、議案第3号について御説明をいたしました。

引き続き、港湾整備事業特別会計予算でございますが、先ほど御説明いたしましたとおり、平成20年3月から港湾整備事業特別会計を設置することとなりますので、これに伴い、新たに予算計上が必要となります。予算科目は、全て新規となります。

お手元に配付しております港湾整備事業特別会計予算書をご覧いただきたいと思います。

最初に1ページをご覧ください。

平成19年度港湾整備事業特別会計予算額は、歳入歳出とも8億7,723万9,000円となっております。

まず、歳出予算を事項別明細書によりまして御説明をいたします。

13ページをご覧いただきたいと思います。

第1款の総務費は、192万9,000円で、これは職員の給与、手当などの人件費でございます。

14ページをご覧ください。

第2款の港湾管理費は、1,743万円で、これは港湾施設の光熱水費及び船舶給水委託など、施設の管理に係る経費でございます。

15ページをご覧ください。

第3款の公債費は、8億5,788万円で、これは港湾整備事業債及びマリーナ建設債の元金と利子に係る償還費でございます。

次に、歳入予算でございますが、9ページに戻ってご覧いただきたいと思います。

第1款の使用料及び手数料は、1,857万2,000円で、これは主に荷役機械使用料及び冷凍コンセントの使用料でございます。

11ページをご覧ください。

第2款の繰入金は、6億6,834万5,000円で、これは一般会計及び東港整備特別会計からの繰入金でございます。

第3款の諸収入は、32万2,000円で、これは上屋及び荷さばき地の電気使用料などでございます。

12ページをご覧ください。

第4款の組合債は、1億9,000万円で、これは資本費平準化債でございます。

5ページに戻って、ご覧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、西港区船舶給水施設運営委託に2,198万8,000円、入船ふ頭ガントリークレーン管理運営委託に1,533万1,000円、中央ふ頭荷役機械管理運営委託に1,871万1,000円など、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4号につきまして、御説明をいたしました。

よろしく御審議のほど、お願いいたします。

---

○議案第5号 平成20年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

○議案第6号 平成20年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について

○議長（遠藤 連君） 次に、議案第5号「平成20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6号「平成20年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について」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。

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5号「平成20年度苫小牧港管理組合一般会計予算」及び議案第6号「平成20年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算」につきまして、その大要を御説明申し上げます。

予算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、実施事業については、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。

また、平成20年度当初予算から本格的に、地方財政法等に基づき、港湾整備事業につきまして特別会計を設置することとなります。これにより、従来の「一般会計」及び「東港整備事業特別会計」から、「一般会計」及び「港湾整備事業特別会計」に変更となり、事業予算の明確化及び収支の透明化を図る予算編成をしたところでございます。

初めに、一般会計予算につきまして御説明をいたします。

お手元に配付しております一般会計予算書をご覧くださいと思います。

一般会計予算には、地方財政法等に基づく港湾整備事業に関わるものを除いた経費を計上しております。

最初に、1ページをご覧くださいと思います。

歳入及び歳出の総額は、56億882万1,000円で、前年度当初予算に比べ、21億7,856万5,000円の減となっており、率にして27.9%の減となっております。

これは、特別会計を設置することに伴い、一般会計から特別会計への予算を分割することによ

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、御説明をいたします。

最初に、17ページをご覧いただきたいと思います。

第1款の議会費は、871万9,000円で、前年度より68万7,000円の減となっております。

これは、議員報酬及び費用弁償の削減による減でございます。

主な内容は、議員報酬、友好港交流及び議会運営に要する費用などでございます。

18ページをご覧ください。

第2款総務費は、5億2,126万4,000円で、前年度より4,703万6,000円の減となっております。

これは、主に特別会計の設置による会計分割及び人事異動による人件費の減によるものでございます。

主な内容は、職員給与などの人件費、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。

22ページをご覧ください。

第3款港湾管理費は、2億4,822万9,000円で、前年度より2億6,969万6,000円の減となっております。

これは、主に特別会計の設置による会計分割及び大型灯浮標設置が19年度に完了したことなどによる減でございます。

主な内容は、埠頭保安施設や道路・公園などの維持管理に要する費用及び勇払ふ頭、西ふ頭などの岸壁改良工事に要する費用でございます。

24ページをご覧ください。

第4款港湾建設費は、13億5,240万円で、前年度より8億1,973万5,000円の減額となっております。

これは同じく、主に特別会計の設置による会計分割及び海岸保全補助事業が19年度に完了したことなどによる減でございます。

主な内容といたしましては、東港中央地区の航路しゅんせつ工事などの国直轄事業、西部中央2号線道路建設工事などの改修補助事業、北ふ頭緑地整備工事などの環境整備補助事業、西港区公有水面埋立申請などに係る単独事業に要する費用でございます。

26ページをご覧ください。

第5款公債費は、26億5,053万円で、前年度より18億6,559万円の減額となっております。

これも同じく、主に特別会計の設置による会計分割及び組合債償還額の減によるものでございます。

主な内容は、公共事業等に係る起債償還元金及び利子でございます。

27ページをご覧ください。

第6款諸支出金は、8億2,517万9,000円となっております。

これは、港湾整備事業特別会計への繰出金でございます。

続きまして、歳入予算について御説明いたします。

10ページに戻って、ご覧いただきたいと思います。

第1款分担金及び負担金は、34億4,295万円で、前年度より6,999万5,000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ページをご覧ください。

第2款使用料及び手数料は、8億7,511万8,000円で、前年度より1億355万7,000円の減となっております。

これは、主に特別会計設置に伴う会計分割による減でございます。

主な内容は、港湾施設使用料、港湾隣接地域等占用料などでございます。

13ページをご覧ください。

第3款国庫支出金は、1億6,400万円で、前年度より3,220万円の減となっております。

これは、主に海岸保全事業が19年度に完了したことによる減でございます。

主な内容は、改修補助事業、統合補助事業、環境整備補助事業の補助事業費に応じた国庫補助金でございます。

第4款道支出金は、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。

14ページをご覧いただきたいと思います。

第5款財産収入は、51万6,000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。

15ページをご覧いただきたいと思います。

第7款諸収入は、359万6,000円で、船だまり区等の電気料収入などを計上しております。

16ページをご覧ください。

第8款組合債は、11億2,230万円で、前年度より10億6,690万円の減となっております。

これは同じく、主に特別会計設置に伴う会計分割による減、一方で公共事業に係る管理者負担金増に伴う組合債の増が合わさって、結果として減となっているものであります。

主な内容は、国直轄事業、改修補助事業、統合補助事業、環境整備補助事業に関わる一般公共事業債でございます。

1ページに戻って、ご覧いただきたいと思います。

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12億2,230万円に定めようとするものでございます。

7ページをご覧いただきたいと思います。

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、限度額は11億2,230万円となっております。

以上が議案第5号でございます。

引き続きまして、港湾整備事業特別会計予算でございますが、お手元に配付をいたしております特別会計予算書をご覧いただきたいと思います。

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

最初に、1ページをご覧いただきたいと思います。

歳入及び歳出予算の総額は、39億5,898万1,000円で、前年度当初予算に比べ、30億8,174万2,000円増額となっておりますが、これは前年度の港湾整備事業特別会計が平成20年3月に設置をされ、1ヶ月分の予算しか計上されていないためでございます。

以下、御説明をいたします歳入歳出、各費目についても同様の理由によるもので、増については説明を省略をさせていただきたいと思います。

初めに、歳出予算を事項別明細書によりまして御説明いたします。

13ページをご覧いただきたいと思います。

第1款総務費は、3,380万7,000円で、主な内容は、職員給与などの人件費及び消耗品など、港湾整備事業に係る一般管理事務に要する費用でございます。

15ページをご覧ください。

第2款港湾管理費は、2億2,771万8,000円で、主な内容は、上屋、荷さばき地などの施設運営に係る光熱水費や、荷役機械等の維持管理費や、勇払マリーナの管理運営負担金などに要する費用でございますが、新たに東港ガントリークレーン2号機稼働に伴う電気料、管理委託費を計上しております。

17ページをご覧ください。

第3款港湾建設費は、18億9,270万9,000円でございます。

主な内容は、西港船だまり用地造成事業、入船ふ頭用地造成事業、東港中央ふ頭用地造成事業の、起債事業などに要する費用でございます。

19ページをご覧ください。

第4款公債費は、18億374万7,000円で、主な内容は、港湾整備事業債に係る起債償還元金及び利子でございます。

続きまして、歳入予算について御説明いたします。

9ページに戻って、ご覧いただきたいと思います。

第1款使用料及び手数料は、9億9,332万8,000円で、前年度より9億7,475万

6,000円の増となっております。

主な内容は、上屋使用料、荷さばき地使用料などの港湾施設使用料でございます。

11ページをご覧いただきたいと思います。

第2款繰入金は、8億2,517万9,000円で、一般会計からの繰入金でございます。

第3款諸収入は、347万4,000円で、中央ふ頭などの電気料収入を計上しております。

12ページをご覧いただきたいと思います。

第4款組合債は、21億3,700万円で、主な内容は、西港入船ふ頭用地造成事業、船だまり用地造成事業、東港中央ふ頭用地造成に伴うふ頭用地造成債及び資本費平準化債の借り入れでございます。

1ページに戻って、ご覧いただきたいと思います。

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22億3,700万円に定めようとするものでございます。

6ページをご覧いただきたいと思います。

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、限度額については、21億3,700万円となっております。

以上、議案第5号、第6号について御説明いたしました。

よろしく御審議の上、お願いいたします。

○議長（遠藤 連君） 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。

沖田龍児君。

○3番（沖田龍児君） それでは、通告に従いましてお尋ねをしてみたいと思います。

先ほど、冒頭に管理者のほうから、今年の管理組合の運営について、5本の主要施策を中心に進めていくというお話がございました。その中でも、いろいろ考え方について述べられておりましたけれども、改めてお尋ねをしてみたいと思います。

特に、国際コンテナターミナルの機能が東港へ、いよいよ10月をめどに移転をされるということで、いろいろなご苦労の中でここまで来られました皆さんに敬意を表したいと思います。昨年も、移転に伴う諸課題についてお尋ねをいたしましたが、その後、諸課題についてどのように推移をしているかについて、順次お尋ねをしてみたいと思います。

最初に、港湾関係者に、苫小牧外貿コンテナ事業協同組合、いわゆる荷役業者でつくられている組合との関係であります。当初から課題の大きな柱として、東港に移転することについては、大筋賛成であっても、非常にコストがかさむということについて、そのコスト負担をどうするかということが大きな課題だったと認識をいたしております。私としても、想定をされるのは、西から東に移動することによって、いわゆる機材、コンピューターですとか、クレーン、トップリフターというのでしょうか、そういうものを移設をしなければならない。こういうものに相当な

初期の費用がかかるのだらうと思います。

2つ目には、10月ということですから、4月から10月にかけて順次移動させていくのだと思いますから、その間、半年間ぐらいでしょうか、入船と東港、両方を共用でやるような時期があるかと思います。要するに、ダブっている期間の費用も相当の負担になるのだらうと思います。

それから、3つ目は、当然、西から東へ完全に移転した以降、やっぱり距離的な問題で、働く人たちがそこまで移動しなければならない距離的なロス、特に石油高騰の折、油代が相当高騰しています。相当な費用を業者も負担をしなければならないと思うのですが、そういういろいろな一連のコスト増について、これまで懸案事項、管理組合とお話をされてきたのだと思います。

先ほど、市長のほうからも、関係者と一定の合意がなされたということで、使用料の減免についてだと思いますが、これは議決事項ではありませんが、しかし港の歳入の大きな柱でもありますので、ぜひその辺の詳細について明らかにしていただきたいと思います。

2番目には、水先人会との課題であります。

ことしの1月10日付で、水先人会から文書で市に対して申し入れがありました。私もコピーをいただきました。

水先人業務は、当面の間、コンテナ船及びその他の船舶は、各種工事が完了し、本船の安全が確保されるまで、昼間、いわゆる日の出から日没1時間前のみ引き受ける、いわゆる24時間化について対応できないというお話がされているわけですね。これでは、コンテナターミナルというのは24時間というのが常識ですから、いわば逆に言うと、欠陥ターミナルになるのだというふうに思いますが、大変重要な課題だと思えます。

ここに、申出書の中に2つ、いろいろな課題はあるのですが、大きな柱として、1つには、最大喫水9メートル未満のコンテナ船は各種工事（導灯標を含む航路標識の設置及び夜間照明設備の整備）が完了し、本船の安全運行が確保されれば、夜間も水先業務を引き受けますと。

2つ目には、外力の影響を受け、リスクの高い、最大喫水9メートル以上のコンテナ船及びその他の船舶は、これはちょっとあれなのですが、西側の防波堤が整備され、本船の安全運行が確保されるまでは昼間の運転とさせていただきたいという、そのほかにもいろいろな状況の説明があって、その2つの申し入れがあるんですね。

1つ目のいわゆる各種工事、導灯標とか、航路標識とかですね。こういうものはどの程度、予算がかかれば完全に整備をされるのかわかりませんが、こういうものは、当然開発局やなんとかと協力をしながら努力をしていかれるのだと思いますが、しかし、2つ目の西側の防波堤、これがなければ9メートル以上の喫水のやつは昼間しかできないとお話をされている。当然、将来計画の中にも、東港に西防波堤の計画というのはないわけですよ。そうすると、これができなければやれないということだと、物すごい大きな課題だと思うのですが、一方では、東港の静穏度については、9月にマスコミにも発表になりましたけれども、室蘭開発建設部苫小牧港湾事務所がシミュレーションをして、東港の静穏度について一定の評価を与えていただいている。これは入

船というか、西港とほとんど変わらないという評価を、港としてもされているわけですよ。

ところが、水先人会のほうとしては、特に向こうのほうについては、東港区の防波堤の入り口から中央ふ頭に至る水路は、いわゆる弁天航路と言われているらしいのですが、西側から太平洋に向かって大きく開いていて、外力の影響を受けやすいと、非常に静穏度も低いのだと、こうお話をされているのです。この辺のことは、やっぱりお互いの認識に、私はずれがあるのでないかと思うのですよ。

もちろん、水先人の方は安全性を優先してやられることは、十分理解はできますが、しかし、西防波堤ができるまでできないというようなことになると、これほとんどできないと言っていることと同じだと思うのです。その辺をやっぱりもうちょっときちっと、こちらのほうの説得はされているのでしょけれども、十分理解をいただいて、それは1日も早く、この辺の解決をしなければ、せっかく10月に移転をしても、さっきから言うように、24時間利用できないというような、そういうコンテナターミナルでは、まさに欠陥ターミナルというふうに言わなければならないと思いますので、その辺の見通しと今後の努力についてお伺いをしたいと思います。

3番目は、これは簡単なのですが、昨年お伺いをしました光ファイバーによるインターネットの環境整備、それから函館税関で、今まではコンテナのレントゲン検査というんでしょうか、それ東から西まで来なければならないという状況について、非常にロスが多い、経費負担が多いのではないかということについてお伺いをしました。その辺のことについて、どうなっているのか、これは単純にお尋ねをいたします。

次に、アクセスですね。

安平川治水との関係について、御承知のように勇払橋が、強度検査の結果、一昨年からでしたか、20トン以上の大型車両は通れないということで、これの補強というの、なかなか現実的でないというお話で、結局は道道上厚真苦小牧線を1日も早く開通をすることが、東西港の行き来のためにも緊急な課題だということだと思います。

そこで、御承知のように、そのためには河川整備計画を急ぐ必要があると思いますが、今年の4月以降、安平川水系河川整備検討委員会がいろいろ検討してきた結果、この河川改修は遊水池案をもって行うのだということが一応の確認というのでしょうか、方向づけがされたのだと思います。

しかし、8月に苦小牧の商工会議所を中心とする経済界、その中の苦小牧の港湾・空港を考える会というふうにおっしゃるのでしょでしょうか、その方たちが、このような遊水池案では、物づくり産業誘致に向けて、弁天沼周辺の土地利用に大きな障害を来すということで、反対の姿勢を明確にされたのです。これはこれで、考え方として、一つは理解はできるのですが、しかしその後、室蘭土現のほうとしてもいろいろな経過はあったと思いますが、いろいろな再検討の結果、弁天沼周辺で300ヘクタール、いすゞの周辺で200ヘクタール、合計500ヘクタール、当初の1,500ヘクタール計画から、およそ3分の2の950ヘクタールに遊水池を縮小した案をもって、今お話をされているのだと思います。

その辺のことについて、これには苫小牧市も検討委員会に加わってきていると思いますが、今後の見通しとして、この検討委員会としては、20年3月までには何とか方向を見出して、そして20年度内には整備計画を策定をして、同年度中に道道線の橋梁の着工にかかっていきたいという、これは計画なのでしょうけれども、そういう流れになっているわけですね。

したがって、その当事者の1人でもある、ましてや苫小牧の市長としては、ここで市長としてどうかと聞くのはいかなものかと思いますが、2つ兼ねておられるわけですから、その一方の当事者として、今出てきている土現の縮小案を含めた遊水池計画について、1日も早く安平川の改修を進めて、道道を完成してもらいたいという立場の管理組合として、この計画について、今の段階でどのように評価をされているのか。この程度だったら、東部の開発に支障はないのではないかというふうに考えておられるのか、あるいは、それを反対だというふうに考えておられるのか、その辺の管理者としてのスタンスをお伺いしておきたいと思います。

5番目ですが、これはまず、いろいろな課題についてお話をさせていただきました。現実に移転が動き出してきているわけでありましたが、課題の一方、やっぱりターミナルが移るということは、この苫小牧の東港にとって、大変大きなメリットもあるわけですね。その中でも1番やっぱり重要なのは、先ほど市長も冒頭にお話をされたように、利用者が使いやすいターミナルであること、いわゆる滞船が解消されるということが非常に大きなポイントだと思います。これまでも私たちも、議会は議会でポートセールスに行きました。管理者も行かれています。やっぱり苫小牧港の課題というのは、狭くて、あるいは静穏度が問題で、非常に沖待ちが多いのだと。そのロスが多いということが、外国の方からもお話をされています。

ですから、この解決というのは、私、非常に大事なことだというふうに思うのですが、その辺のことについては、十分関係者と議論されていると思いますが、今後どのような工程で整備が進められて、どのようなターミナルになっていくのか、改めてお伺いをしたいと思います。

また、あわせてコンテナ貨物の将来的な展望について、お伺いをしたいと思います。

近年の外貿コンテナ貨物の取扱量は、北海道全体でも増加の傾向にあると伺っております。その8割を扱っている苫小牧港では、現在のコンテナ取扱量は、今後どのように推移をしていくと考えておられるのか。また、それに対してどのように対応されようとしているのか、管理者の考えをお聞かせをいただきたいと思います。

最後に、勇払マリナーです。

まだ、指定管理者に移行して1年がたっていません。株式会社ベルポートジャパンに管理を移行して、私もいろいろ状況はお伺いをしています。これまで官ではできなかったこと、免許講習事業など、実施事業に大変努力をされておられるということもお伺いをしております。まだ1年たっていませんから、経営状況はどうだったかというようなことについて出てはいないと思いますが、しかし、利用状況とか管理運営、これまで管理組合がやっていたときと今の現状に差異はないのか、利用者にとって不便はないのか、その辺の管理運営についてお伺いをしたいと思います。

特に、財政的には、この2年度は管理組合からも一定の支援をするわけですね。ところが、2年後からは全く独自でやらなければならなくなったという、これは非常に見通しは大変だと思いますが、その辺の見通しも含めて、今、管理組合として運営状況をどのように把握をされているのか、お伺いをして終わります。

議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 私の方からは、2点お答えをさせていただきたいと思いますが、まずは、アクセス道路につきまして御質問がございました道道上厚真苦小牧線についてでございますが、東西両港区を結ぶ道道上厚真苦小牧線は、現在の苦小牧港の将来を考える上で、大変重要なアクセス道路の一つだと認識をいたしております。

管理組合では、苦小牧市や、あるいは苦小牧商工会議所並びに関係業界とも連携をしながら、北海道に早期の完成を強く要望をしているところでございます。進捗状況といたしましては、21年度末には、現在整備中の立体交差部の工事も完成し、苦小牧方向からいすゞまでの区間が供用されると聞いており、安平川の橋梁を含めた前後の区間が唯一未供用区間として残ることになります。

一方、北海道におきましては、御指摘のとおり、関連する安平川の整備計画につきまして、昨年からは各方面との意見調整を行っているとお伺いしておりますが、この河川の整備計画が、市民や関係者の理解が十分に得られた形で早期に策定され、残された未供用区間ができる限り早く着手されるように期待をいたしておるところでございますので、御理解をいただきたいと思います。

もう一点、整備計画と将来展望についてお尋ねがございました。

東港区中央ふ頭は、既設の水深14メートルの岸壁がございしますが、これに連続する水深12メートルの耐震強化岸壁は、今年度に新規事業として調査、設計を行っており、20年度からは、現地での着工を予定しているところでございます。

管理組合といたしましては、平成23年度末までには連続する岸壁を完成させたいと考えておりますが、その間、段階的な岸壁利用も含めて部分供用が可能になるよう協議を進めているところでございます。

このことによりまして、大型コンテナ船と中型コンテナ船が同時に荷役できることになりますることから、待船緩和に大いに役立つことになると思います。

また、岸壁背後のコンテナヤードの整備につきましては、20年度の一括シフトに合わせて、できる限りの整備を現在続けておりまして、10月ごろまでには、現在の入船国際コンテナターミナルに比べ、広く効率的なターミナルになるものと考えております。その後も国際コンテナターミナルの完成に合わせて、岸壁やヤードの整備も適時進めてまいります。

また、将来展望についてお尋ねがございましたが、ここ数年苦小牧港では、年間約18万TEUのコンテナ貨物の取り扱いとなっておりますが、このたびの港湾計画改訂では、平成30年代前半の推計値といたしまして約30万TEUを見込んでおります。これは、自動車関連産業を始

めとする製造業が苫小牧港周辺での操業を拡大していることや道産農水産品の国際的なブランド化の進展等により、今後ともコンテナ貨物の増加が見込まれていることからございまして、それらの動向に対応していく必要があるものと考えております。

いずれにいたしましても、管理組合としましては、母体であります北海道や苫小牧市、また、国を始めとする関係機関や苫小牧港利用促進協議会等と連携いたしまして、これまで以上に努力をしていかなければならないものと考えております。

私からは以上です。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者、鈴木純一君。

専任副管理者（鈴木純一君） まず、港湾関係者との合意事項のお尋ねでございますが、官民の意思疎通の円滑化を目的に組織をしました苫小牧港21世紀協議会の下部組織であります国際コンテナターミナル移転検討部会において、これまで協議を行ってまいりましたけれども、昨年末には苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合とシフトに伴うコスト増の軽減策についておおむねの合意を得たところでございます。

その内容は、東港区中央ふ頭の港湾施設使用料について、この4月から9月の移転に当たる期間については、東港での使用料を全額免除し、その後の立ち上がり期間であります18カ月間、つまり残りの6カ月と翌年の12カ月については、使用料の3分の1相当額を免除することで合意に至っているというふうに理解をしているところであります。

それから、水先人会との課題についてのお尋ねでございますが、東港区の船舶航行の安全の問題につきましては、国際コンテナ拠点を東港区にシフトする取り組みの上でも大きな課題でありますことから、管理組合が中心となって昨年末から水先人や船舶代理店、タグセンターなどが集まって、東港区の船舶航行安全に係る意見交換会を開催してきているところであります。

この意見交換会の中で、先ほど御指摘がありましたとおり、水先人会から一部夜間業務を見送りたいとの申し出がありましたが、国際コンテナターミナルにおいては24時間フルオープンが現在の必須の条件となっておりますことから、引き続き水先人会と協議をしているところであります。

その内容でございますが、1つは、東港区の船舶航行安全に必要な外郭施設、気象観測施設、航行援助施設等の施設面のこと、それから、2点目が入港船舶に対するポートコントロールやポートサービス引き受けの責任の問題、3点目が荒天時の対応策、こういったことを含めて24時間引き受けに必要な条件等の整備を行ってきているところであります。

管理組合といたしましては、観測施設や船舶航行援助施設の設置等を検討するなど、安全対策を進めていく予定で考えております。

また、残る課題につきましても、意見交換会やこの2月から苫小牧港海上交通安全協議会の下部組織であります苫小牧港航行安全検討委員会が設置をされておりますので、この協議を通しまして解決する努力を行ってまいりたいというふうに考えております。

それから、周辺の環境整備について2点のお尋ねがございましたが、まず、光ファイバーによ

るインターネット環境の整備につきましては、NTTや苫小牧市、株式会社苫東など6者で構成組織をいたします苫東地区通信基盤整備検討会の中で協議を進めてまいりましたが、ことしの春にはNTT・Bフレッツのサービスが受けられるよう工事の発注等について進めているところでございます。

それから、2点目の函館税関苫小牧地区コンテナ検査センター移転については、これまでも函館税関へ要望しておりますが、施設が建設後間もないことから、現時点では早期移転が難しいと伺っているところであります。しかしながら、実際の運用面で利用者のコスト増をできるだけ軽減するための方策について検討いただくということで、具体の対応について苫小牧税関支所と関係業界において協議をしていきたいというふうに聞いているところであります。

勇払マリーナの指定管理者制度移行後の経過についてのお尋ねでございますが、平成19年3月9日付で、株式会社ベルポートジャパンと指定管理者による管理に係る協定を締結し、今日まで相互の協力のもと勇払マリーナの適正かつ円滑な管理運営に努めてまいったところであります。

この間、指定管理者であります株式会社ベルポートジャパンは、実施事業といたしまして、給油事業を初めとして修理事業、免許講習事業及び中古艇の販売事業を行うとともに、積極的なPR活動等により利用者の増に向けた取り組みを進めてきているところであります。

また、指定管理者の募集要項等で条件としてきておりましたマリーナの24時間利用、それから、夜間の管理人の配置等のサービス提供につきましても、要求水準が維持をされているものと認識をしているところであります。

なお、当該マリーナの現在の登録隻数でございますが、年度の途中でありますことから、経過データということではございますが、昨年末現在で242隻でございますが、当該指定管理者が平成19年度の利用想定隻数としている264隻を若干下回っている状況であります。

いずれにいたしましても、今後のマリーナが更に利用されるよう、指定管理者ともども取り組んでまいる所存でございます。

以上でございます。

議長（遠藤 連君） 沖田龍児君。

3番（沖田龍児君） 1点だけ再質問も含めてちょっと指摘をさせていただきます。

水先人会との関係は、今もお話をされている最中であるということですから、さっきも言いましたし、いろいろお互いの間に認識の違いもあるんだと思います。交渉中ですから、余り立ち入ってこれ以上言うつもりはありませんが、ぜひ冒頭申し上げましたように、24時間利用というのがやっぱり非常に大事なことから、ぜひ誠心誠意お話をされて、一日も早く解決されるように望んでおきたいと思います。

まず1点、再質問なんですが、安平川改修計画の関係について管理者にお尋ねをいたしました。お答えの中では、整備計画が市民や関係者の理解が十分に得られた形で早期に策定されと、こういふふうにお答えになったんですが、私は管理者も、あるいは市長という立場から、関係者の本当の一人というか、大きな関係者の一人だと思うんです。

ですから、当然道路の完成のためには、安平川改修計画を一日でも早くやってほしいという立場。しかし、現実に今遊水池案が示されたわけですね。当初のやつは、経済界の方たちも、余りにも大き過ぎて、自動車産業あるいは飛行機来るのか、滑走路の絵をかいていますが、そういうのはよくわかりませんが、しかし、それにしても土現は縮小計画を出されたわけですよ。ですから、今のその計画案について、港の管理者として、これなら許容できるというふうを考えておられるのか、これならやっぱり港として東部開発を進める上において支障があると考えられているのか、そのことを当事者としてお尋ねをしたんです。もちろん協議はされていることも見守る必要があると思います。その関係者の当事者として今の段階でこのことについてどう評価をされていますかというふうにお尋ねをしましたので、そのことについてもお答えください。

それから、最後にこれは指摘というよりも、私いつも管理組合の議会の中で、財政のあり方等についても議論させてきていただいて、なかなか難しい問題、それぞれ両母体とのルールもあるわけですから、しかし、管理者も最初の5本柱の中でも、両母体の財政は厳しいけれども、やっぱり利用者のために、老朽化もしているし、この管理組合の運営については、利用者に迷惑をかけないように向上を目指していくんだというふうにお話をされているんですね。

ところが、これは質問とはちょっと関係ないんですが、きょうの議員説明会の中で、今度の予算に当たって、北海道と、それから苫小牧市から文書が入ってきて、この20年度予算については同意をいたしますというお話が来ているんです。ところが、いずれも条件といいますが、下記の条件を付して同意します。特に苫小牧市の開発港湾担当者からは非常に厳しい緊急性や必要性を十分考慮し、安易な流用や不要不急の支出は厳に慎むとともに、あるいは引き続き事務・事業の見直しについては、歳出を徹底的に削減するとともに、歳入の増加を図る。一面当たり前のことかもしれませんが、しかし、これまでも指摘をしてきているように、非常に両母体が厳しいが故に切り詰められて切り詰められて、管理組合としては自分たちの主体性を持って財政運営できないような状況に置かれているんでないですかということ私何回も言ってきた。老朽化している施設があっても、思うように改善できない。振り返るのも失礼ですけども、ガントリークレーンの問題だって、本来予算があつたらあんなみっともない話にはならないわけです。結局は、いろんな問題についても、北海道一の港だと言っている、本当に胸張ってやれるんですかと、こんな状況の中でということは何回も指摘してきました。それなのにこういうものを、当事者である市長であり、管理者である大変難しい立場だと思いますが、その一方から、こういう申し入れをされるということは、私は非常に違和感を覚えるんですよ。

管理者も言うように、高橋知事もおっしゃっています。苫小牧の港は、苫小牧の東部を進める上においても、非常に北海道のけん引車だと。活性化のために大変大事な位置付けなんだということでポートセールスというのをされていると思うんですよ。そうだったら、もう少しやっぱりこの位置付けについても大きな目を見ていただいて、ここの港が整備をされて、老朽化やなんかについても十分配慮されていく、そのことが北海道の経済のけん引車になるんだぐらいの気持ちを持ってもらわないと、そんな両方から一生懸命やられているのに、なお不要不急のものはみ

んなやめれとか、そんなことを同じ市から言われるというのは、僕は本当に心外なんですね。ぜひ市議会でも議論してもらいたと思います。そういうことは、これ言っても答弁は返ってこないと思いますが、改めて港管理組合の財政のあり方、そういうものについても、ぜひ管理者も知事ともお話しされていると思いますが、機会があったらぜひこの位置付けについてしっかり議論していただきたいと思います。1つだけお答えいただきたい。

議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 沖田議員の再質問にお答えをさせていただきますが、道道上厚真苫小牧線の件につきまして、安平川河川改修計画の最終的な整備計画につきましては、今年度中に開催が予定をしております河川整備検討委員会の中で検討されると聞かせていただいております。道が今回関係者に示した遊水地案は、この中で議論された後正式なものとなるものと聞いております。したがって、整備計画の最終案が固まっていない段階でございますので、河川整備検討委員会の推移を見守っていきたく、そのように考えているところでございます。

いずれにいたしましても、北海道や経済関係者、更には自然保護団体等の調整ができるだけ早くついて河川整備に早期にかかれるよう期待をしているところでございますが、一方で私自身は管理者であると同時に、苫小牧市の市長という立場がございます。この問題につきましては、議員も御案内のとおり、様々な経済界を中心にいろいろな意見、あるいは御指摘のように動きがあることも事実でございます。そういうようなことを総合的に判断した上で、今答弁しているわけですが、当面、道の委員会の推移を見守りた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。

議長（遠藤 連君） 以上で、沖田龍児君の一般質問は終了いたしました。

池田謙次君。

1番（池田謙次君） それでは、簡潔に4点について、通告に従いまして質問させていただきます。

まず初めに、苫小牧港経営計画について何点かお伺いします。

計画の大綱として、目標とする港湾の姿を目指し、港湾計画を着実に推進をしていくために大綱が述べられているわけですが、私は、抽象論過ぎてよく趣旨がわかりません。要は様々な視点で、より苫小牧港湾の発展を目指すということなのかなというふうに思います。

それで、端的に何点か、初めての計画でもございますので、大変申しわけありません。窓口質問的なこともありますので、御了承いただきたいというふうに思います。

まず、この計画の1つは、期間としてどのような設定をされて推進をされようとしているのか。次に、先ほども申しました目標とする港湾の姿を目指すとはありますけれども、具体的に管理者は目標とする港湾の姿とは、どのような港湾のイメージを持たれているのか、更には目標とする数値はお持ちなのか。そして更に経営計画でありますので、骨子となる経営戦略の主眼はどのようなものなのか。そして最後に、19年度をピークに償還額が下がっていくという、このように聞いているわけですが、今後の収支のめど、また編成計画など、この経営面の安定に向けてどのような推移になるというふうに踏んでおられるのか、以上、何点かお聞きをして

おきたいというふうに思います。

次に、海の駅構想について、これも何点かお伺いします。

以前から私何度も質問してまいりました仮称海の駅構想についてであります。

過日地元の報道でもございました勇払マリーナの海の駅認定とありますが、そういう報道がございましたけれども、そく聞するところでは、この認定がされたとしても、これといったメリットもないのではないかというお話を聞くんですけれども、具体的に何かそういうメリットがあるのかどうか、現状として。そして、将来的に期待できるような、そのようなものがあるのかどうか聞いておきたいというふうに思います。

更に先ほど言いました、私は長年訴えている海の駅構想について、地元の市民の方が憩える港、また、町、港を上げてのイベントの開催、家族連れで豊富な魚介類を購入したり、食べるという、また、洋上研修やミニ水族館などこういう施設がある、全国を見てもそういうところがあるんですけれども、観光客も含めて多くの方がリピーターとなり得るような、そのような構想をぜひいただきたいというふうに思うんです。

ハード面の取り扱いの全道一というのはよくわかるんですけれども、ソフト面でもぜひ全道一を目指して、市民に親しまれるような港町苫小牧にふさわしい港整備をぜひとも推進すべきと考えますので、管理者の御見解をお聞きしたいというふうに思います。

次に、西港上屋の活用についてお伺いします。

今述べました観光の視点からもひとつ提案なんですけれども、以前も質問していましたが利用率の少ない上屋を集中化して、あいた上屋を、例えば函館の金森倉庫群のような活用、また、小樽の運河沿いの倉庫の活用など経営計画でもあります。大いに観光資源として知恵を出して、工夫を凝らして有効活用に取り組むべきだと、この点についても管理者の見解をお聞きしたい。

そして、併せて前回、私、質問しました上屋の解体の話です。

RORO船の荷さばき場の狭あい化を解消するために、解体をして広く使ってはどうかという質問させてもらいましたけれども、当時の御答弁としては、解体費用約1億の経費がかかるということで難色を示されておりましたけれども、現時点の何らかの対応が私は必要なだろうというふうに思うんです。

それで、現時点で結構ですけれども、どのように検討されているのか、そしてまた、今私が質問したように、観光資源の活用という形の視点も含めて御見解をお聞きしたいというふうに思います。

それと、最後にガントリークレーンについてお伺いします。

今の沖田議員からもちょっと触れた分もありますけれども、もうじき東港のガントリークレーンが2台目設置をされます。17年度に1台目設置をされて、6億400万で購入をされております。このガントリーが、当然皆さんがち密な計画のもとに購入をされていると。お聞きをしましたら、20年度から約5,400万円の償還が始まるということでもあります。東港の港湾作業の効率化を図る意味で、必要不可欠、これはよくわかるんです。慎重な判断の上での高額な投

資をされたんだろうというふうに思います。

併せて、安全性のためにも当然メンテナンス料もかかります。このメンテナンス料をちょっとお聞きをしましたら、17年度で934万5,000円、18年度で844万5,150円、19年度で817万7,712円であります。これだけの経費、税金を投入して、実稼働時間を見ましたら、ちょっと驚いたんですけれども、初年度の17年度で年間7.5時間、18年度で21.6時間、そして極め付けでございますけれども、現時点の19年度は0.5時間、つまり年間30分です。つまり購入以来ほとんど稼働してないと、こういうことですね。当然ガントリーですから、岸壁に放置もしておりますし、さびることもあるんでしょう。また、ガントリーも消耗機材ですから、耐用年数があって、ある意味で黙って使用年数を3年だめにしまったのかという考えもあるわけです。この実態を考えますと、私は19年末、もしくは20年初頭の購入でも十分よかったのではないかなというふうに思います。償還の負担も2、3年軽くなったのかなというふうに考えますけれども。

本市苫小牧を初め、先ほどから何度もあります。北海道も漏れなく財政厳しい中で、いかに経費を削減して運営をするかというふうに取り組んでいると思います。

管理者、市長も政策予算の約35億前後の43%、15億を港の予算として計上しているわけです。そこで、なぜこのようなずさんな管理体制が許されてしまったのか、私はよくこの辺わからないんです。この辺を、例えば納税者である市民、道民が聞いたら多分納得ができないんだろうというふうに思うんです。

それで、一つとして、当初の計画はどのようなもので、なぜこのような稼働実態になってしまったのか、明快にお聞きをしたい。また、その主たる原因というのはどういうものであったのか、また、その責任というのはどうなるのかということ。

それと2つ目に、この事態に至って、議会等に対する管理者側の説明なり、また再発防止、また謝罪の弁というものがあつたのかどうか、この点についての管理者の御見解をお聞きして、1回目の質問を終わらせていただきます。

議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 池田議員の質問にお答えをさせていただきますが、私の方からは、議員からこれまでも何度か御指摘あるいは提起をいただいておりますが、海の駅構想につきましてお尋ねが再度ございました。

このたびの20年度予算におきまして、漁港区の整備を計上しております、本格的な拡張事業の着手を見込んでいるところでございます。この事業によりまして、漁港区の狭あい改善され、利便性の向上や、あるいは水揚げ高の増加につながることを期待しているところでございます。

御指摘のとおり、苫小牧港にとってハード整備のみならず、市民が憩える港づくりや観光振興等、更なるソフト面での新たな取り組みが必要であると認識をいたしているところでございます。

既に漁港区に隣接いたしますぶらっとみなと市場は、海の観光名称として、また、周辺で行わ

れますイベントにも大勢の観光客が訪れておりますことから、これらを核として今後も更なる展開も可能であると考えております。

現在、水産業と観光振興の両面を視野に、苫小牧市や関係団体等と情報交換をしております、今後整備される漁港区を利用した新たな観光の展開についても検討してまいりたいと考えておりますので、御理解をいただきたいと思っております。

私からは以上です。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者、鈴木純一君。

専任副管理者（鈴木純一君） まず、経営計画についてお尋ねでございますが、今般の港湾を取り巻く環境は、国際貿易構造の変化による企業行動の変化、国際的な港間の競争、年々厳しさを増す財政状況など、大きな変化が生じていると認識をしているところであります。

こうしたことを背景に、港湾を利用する企業や住民等のニーズが高度化、多様化し、港湾行政を適切に運営していくことが求められておりますことから、説明責任の徹底や効率的で質の高い成果の実現など、利用者や市民等の視点に立った成果重視の行政への転換が求められているところであります。こうした情勢の変化を踏まえ、苫小牧港管理組合においても職員が知恵を出し合い、行政マネジメントの確立を図ることを目的として今回経営計画を策定しようとするものでございます。

この計画につきましては、新年度より開始の予定で、まだ作業中でございますが、苫小牧港管理組合の港湾行政が市民や利用者等に対する説明責任を十分果たし、効率的で質の高い施策の立案や事業展開を図ることができるよう、プラン・ドゥ・チェックというマネジメントの手法を活用いたしまして、3年スパンでローリングするような計画をイメージをしているところであります。

目標とする港湾の姿につきましては、昨年3月に策定をされました苫小牧港長期構想において、発展する東アジア経済圏に北海道を取り込む港ですとか、2点目として、道内産業、道民生活を支える港、3点目として、市民生活の安全を確保し、信頼される港など、こういった目指すべき理想の苫小牧港の姿、港の役割や具現すべき機能が描かれておりますので、こうした目標に向かって職員が継続した努力を行おうとすることを目的としているところであります。

それから、計画案の骨子でございますけれども、港湾行政運営のあり方、指標を改善するため、2つの柱を考えております。

1つは、運営改善計画と、それから政策推進計画の2つの柱でございます。この2つの計画のもとに具体的な施策を立案し、肉づけをしていきたいというふうに考えているところであります。

数値目標につきましては、各施策ごとに具体的な指標や目標値を設定し、各年ごとに評価をしてみたいというふうに考えております。

なお、具体的な施策につきましては、3月を目途に現在作業中でございますので、御理解をお願いしたいというところでございます。

それから、西港上屋の活用についてのお尋ねでございますが、西ふ頭につきましては、先ほど

議員からもお話もありましたとおり、港湾利用関係者の方からは、荷役車両の大型化によるエプロンの幅が狭く、RORO船の安全で円滑な荷役作業に支障を来しており、その対策として上屋を撤去してエプロンを広げるべきというふうな意見も一方ではあるというふうに伺っているところでございます。

いずれにいたしましても、先ほどの東港区のシフトということで、入船移転後の跡地利用、それから、西港区全体の公共岸壁の老朽化が進んでおりまして、こういった視点から西港区全体での再開発というのが喫緊の課題になってきております。今後この上屋のあり方につきましては、この再開発計画の中で利用状況や財政状況を勘案して具体的にどうするのか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、多分現在の施設の観光資源としての活用の可能性という御質問かと思えます。函館の金森倉庫ですとか、小樽の倉庫群ですとか、いろいろ各港でそのような施設はございますけれども、いずれもこれは明治、大正期からの、いわゆるくし型と言っていますが、非常に小さな船を対象にした入り込み式のところに倉庫・上屋がつくられた形状でございまして、水際線そのものが利用されなくなっている上屋だというふうに理解をしております。

この場合には、少なくとも水際線について今港湾の利用があるということで、これを直ちに観光資源ということについては、なかなか難しいかなというふうには思っておりますけれども、利用者の理解を得た形で、遊休の上屋などについて弾力的な運用をするということは、先ほど申し上げました再開発計画の上屋の利用の一つのあり方として検討の可能性はあるというふうに思っております。

それから、ガントリークレーンについてのお尋ねでございしますが、入船国際コンテナターミナルでは、平成9年の供用開始以来、取扱量の急速な伸びによりヤードの狭あい化とバースの混雑が顕著になってきましたことから、東港区中央ふ頭を整備し、入船の計画容量、これ約11万TEUでございしますが、これを超えるコンテナ貨物に対応することとして、業界の要望も踏まえ、1基目のガントリークレーンの整備を行ったものでございます。

その後、業界との協議の中、一部航路のシフトでは、企業間連携を強めている船社の理解が得られないことや、取り扱い拠点分散化されることにより、物流コストが増大する問題がクローズアップされたことから、入船国際コンテナターミナルにおける混雑解消と苫小牧港の発展のためには、将来発展可能な東港区へ早期に国際コンテナの拠点を集約させる必要があるというふうに考え、関係者や当議会での議論もいただき、そのように方針転換をしたものであります。

現在のところ、本年10月をめぐりに入船国際コンテナターミナル機能を一括して移転すべく関連する施設整備、諸課題解決に向けた取り組みを行ってきているところであります。

その結果として、1基目のガントリークレーンにつきましては、平成13年度に供用いたしましたが、コンテナの荷降ろしが主というガントリークレーンの性格上、稼働実績がほとんどない状況となっております。管理組合といたしましては、ただいま申し上げましたとおり、本年10月を目途に本格的に国際コンテナ取り扱い拠点を移転すべく職員一丸となって取り組んでいると

ころでありますので、御理解を賜りたいと存じます。

それから、海の駅に関連いたしまして、現在報道されている海の駅のメリットということかと思いますが、現在報道されております海の駅は、各地区にあるマリーナの船をそれぞれのマリーナで使うということで、いわゆる中継基地ということの発想だろうと思います。

現在、運輸局が中心となって進めているものでありまして、勇払マリーナについても指定管理者の方でそういう検討がされているところでございますけれども、直接これによる予算補助等のメリットはございませんが、中継でよその港に係留している船が来るということで、それが将来的には拠点になってくるという可能性は出てくるというふうに思っているところであります。

先ほど1基目のガントリークレーンにつきまして、平成13年と答弁したようですが、平成17年でございます。大変失礼いたしました。

議長（遠藤 連君） 池田謙次君。

1番（池田謙次君） それでは2点ほど、まず海の駅の構想の件ですけれども、管理者、これ前回私が質問させていただいたときも、ちょっとニュアンスは違いますけれども、多分検討したいというような感じだったというふうに思うんです。

ただいまの必要性は、だれが見ても港町ですから、全道に冠たる港町ですから、それは、だれも異論がなくて、先ほど言ったように、ソフト面というか、市民の方、また観光客も含めて、それは周知のとおりだと。これ具体的に質問をすれば、それはよくわかるから検討しますよということは毎回出るんですが、具体的に、例えばそういう計画をつくるなり着手するという、より具体的なものは何かありませんか。いつまでたっても質問するたびに検討しますよ、いいことですねという形で終わるとするのは、ちょっとむなし過ぎかなという気もするんです。本当に必要性を管理者も認めているのであれば、ぜひともこの辺で着手なり計画をしっかりと煮詰めていきたいというものくらいはどこかで提示をして、今わかるのであれば提示をお願いしたいというふうに思うんですけれども、この1点。

もう一つ、ガントリーの件ですけれども、これ、いえば物流コストが当然高くなるという分母があって、その上に何点かあるんだろうと思うんですけれども、ただ、こういうことというのは、当初から多分皆さんもプロでありますから、当然いろんな協議をされている中でわかっていたと思うんです。

先ほど言った、それが3年間、6億400万で購入して、全くと言っていいほどほとんど使われていないというこの実態に対して、ただ、それが使われませんでした。もう一つは、議会にも提示をさせてもらいましたねということを言いたいんだろうというふうに思うんですけれども、ただ、その議論の中でも当然に詰まっていくんですけれども、詳細の、例えば水面下における、また現場における業者さんところのやりとりって、別に擁護するわけじゃありませんけれども、そんなに毎回毎回議会でわかるわけではないのかなという気がするんです。そうすると、当然皆さんが業者さんなり業界の方々といろんな話をして、これはという形でゴーサインを出されてスタートかなというふうに思うんです。

ちょっと角度を変えれば、先ほど沖田議員からもありましたけれども、例えば道とのやりとりの中でも、支出は不要なものについては厳に慎んでいこうという文書もありますけれども、こういうことを改善されないと意味がないと私は思うんですよ。

全般的な中でどこがむだかと、僕はきちっとやられているんだろうと思います。たまたまこういう形で当初の計画を外れて、その修正が利かなかったのは、なぜこういうふうになったのか、きちっとやらないとこれ意味ないですね。多くのある意味では税金が使われているということですから、ここを先ほど言ったように、各自治体なりいろんな諸団体が経費を削減して、むだのないような形をやるということ、もうやっているわけですから、この点について、管理者なり、市長からこういう体制でいいのかどうか、これについてどう思っておられるのか、ぜひお聞かせを願いたいというふうに思います。

議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 池田議員の再質問にお答えをさせていただきますが、海の駅の件につきまして、具体的なことに着手をすべき時期ではないかという御指摘がございました。

先ほども答弁しておりますとおり、漁港区の問題、あるいはここ数年のあの地区におけるさまざまなイベントを含めた動き、あるいは昨今の幅の状況等々を考えましたときに、私自身も議員御指摘のことについては、非常に重大な思いで関心を持っているところでございます。

先ほども言いましたように、水産業あるいは観光振興というもの、両面を視野に入れまして、これから情報交換をもっと積極的に進めながら、あるいは具体的な関係の皆さん方と情報交換を積み重ねながら、漁港区の今回拡張という具体的な動きに今年度から入っていくわけですが、そういった動向と合わせまして、できるだけ早い時期に、一つの方向に発進させるための努力はしていかなければならないというふうに考えておるところでございますので、御理解をいただきたいと思います。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者、鈴木純一君。

専任副管理者（鈴木純一君） ガントリークレーンについて私の方からもう一度お答えをさせていただきますと思いますが、過去の計画で、オーバーフロー部分を扱うとした当初の計画が妥当であったかどうかについては、現時点で評価をすれば議論のあるところであるというふうには思っております。

ただ、一方で、幸いにも苫小牧港の外貿コンテナは年間18万個をコンスタントに扱うような状況になってきておりまして、先ほどもお話をしましたように、今後30万個を視野に入れることができる状況までなっている港でございます。したがって、手狭な西港入船のコンテナターミナルでは、いずれ限界に達しますし、かといってその間2カ所でやることは10万個という個数が非常に中途半端な個数であろうというふうに思っております。また、昨今の船社事情等を考えますと、できるだけ早い時期に東港へ外貿コンテナを全面移転するというのは、これまでの議論も踏まえ、ベストな決断というふうに考えているところであります。

そうした中で、現に移動する上で、実際に関連する港湾の事業者やなんかと具体的な交渉する

というのは非常に難しい問題がありまして、今回その経験をさせていただきましたが、特に港湾業界の場合には、先行投資というのが絶対要件でございまして、現に施設が用意されて、初めて交渉の舞台に乗るとというのが実態であろうというふうに思っております。決して言いわけをするつもりではございませんが、そういった意味で今日ようやく全面シフトに合意が得られつつあるのは結論でございますけれども、1基目のガントリーが現に存在し、2基目のガントリーについても現在設置に至った、そして連続バースの整備のめどもついたということが大きな要因になったというふうに考えているところであります。

これは、世界で1、2を争っております上海、これが外高港から洋山港に移転しました。それから、釜山も、釜山から釜山新港に移転をしておりますが、ここも膨大な先行投資をして最低3年間は遊んでいる状態でございます。そういったことで、そのこと自体には、その間使われなかったことについては大変申しわけないとは思っておりますが、岸壁の使用等につきましては、多目的に利用ができるということで、これまでも可能な限り岸壁の利用を進めてきたところであります。

管理組合といたしましては、本年10月の全面シフトに向けて、残りの整備をしているところでございますので、御理解をいただきたいと思っております。

議長（遠藤 連君） 以上で、池田謙次君の一般質問は終了いたしました。

富岡隆君。

5番（富岡 隆君） それでは、時間も随分たっているようですが、端的にお伺いしたいと思います。

まず、質問通告に出しております東港のシフト化に伴う課題と安全対策については、割愛させていただきます。

次に、新年度の予算に対する認識と母体負担に対する今後の見通しについて質問いたしますけれども、今回の予算は、港湾建設費が49.4%とあって、大幅に増えております。トータルでは11.8%と、総額も増えているわけですが、今ガントリークレーンの問題もありました。本当に先ほど副管が3年遊んでいるところもあるというような話ししていただきましたけれども、そういう答弁というのはやっぱり私はいかななものかというふうに思います。

これだけ厳しい財政状況だと、先ほど沖田議員も岩倉苦小牧市長としても、あるいは道の高橋はるみ知事の母体負担に対するいろんな賛否両論ありますけれども、やはりそういう厳しい財政状況の中で、どう市民の生活を守ると、港湾の発展をやったり、もっと言えば市民生活にも大きく役立つわけですから、そういう意味でやっぱり必要なところには予算はかけるけれども、やはりむだというか、今本当に使わないところには、やはりきちっと削減するというのが当然のことでありまして、もう一度、やはり大事な問題ですので、そこら辺の考え方を伺っておきたい。

それから、総額95億6,700万円というのが今度の新しい予算になっているわけですが、これに対して港湾管理者としてどのように認識されておられるのか、今の質問とも関連しますけれども、伺っておきたいと思っております。

それから、私、常に質問していることは、東港にシフト化することによって、やはり母体負担に対する影響はあるのではないかと何回も言っているわけです。

今後、こういう道、市に対する負担の考え方について、削減をどんどんしていくという、そういうような考え方で理解していいのかどうか、そこら辺のところについて考え方を伺いしておきたいと思います。

次に、勇払マリーナについてですけれども、これは、先ほど沖田議員もる質問しておりましたので、私は1点だけちょっとお伺いしたいんですけれども、今度の勇払マリーナの指定管理者制度への移行について、民間活力を導入して、結局、質の高いサービスを提供すると。そして利用者数の拡大と収支の改善を図るんだと。黒字になるんだということを確信して前回のいろんな質疑を読ましていただきましたけれども、港湾管理者はそのように断言もして進めている中身ですので、私、具体的にちょっとお聞きしたいんですけれども、結局例えば利用者数の推移ということで、先ほど19年度は264隻を目標にしているんだと、そういう意味では下回るかなと、こういう答弁だったと思うんですけれども、私はもらった資料でここを見ますと、平成16年度は269隻、17年度は262隻、そして18年度が254隻なんですよ。しかも、この指定管理に移行するという事は、サービスの面もあって、Bヤードを増やしていきたいということが主眼ではなかったかと思うんですけれども、このBヤードの利用隻数はどういうふうになっているのか、ちょっとお伺いしたいのと、この254隻が平成18年度ですよ。先ほどる言いましたけれども、なぜ264隻なのかなというのが、急に1年指定管理を移したから一気に伸びるというふうには思いませんけれども、なぜそういう目標になっているかちょっと理解できませんので、赤字をつくらないということも言っておりましたし、黒字にできるんだということも言っておりますので、私はその辺のところについては、やはりどのように赤字を解消できるのかちょっと理解できませんので、お伺いしたいというふうに思います。

次に、米艦船の問題についてお伺いしたいと思います。

これは、米海軍第7艦隊艦船ですか、ブルーリッジが小樽に入港いたしました。ここも港を抱えていますので、私はちょっと人ごとでないんで、特に商業港として、貨物、貿易も含めて、輸出入も含めてですが、貨物船との関係もありますのでお伺いしたいんですけれども、2月7日に小樽港にブルーリッジが入港いたしました。目的は、友好親善ということでしたけれども、当初小樽市は、入港要請に対して、商船のバース利用とバッティングする、かち合うんで入港を断った経過があります。

しかし、その後、小樽市長もテレビに生まして、あれHBCだったかな、記者のコメントにも答えていたんですけれども、外務省からは本人迫られて、商船の日程まで変更せざるを得なかったんだというようなことも言っておりました。これ荷役にかかわる問題として、あれはカナダからの小麦粉ということで、日程も決まっている問題でした。と僕は記憶しているんですけれども、そういう意味では、苫小牧としても港湾管理者の岩倉さんにお聞きしたいんですけれども、これやっぱりこういうことというのはあり得るんですよ。ですから、そういう意味では、やはり苫

小牧として、もしこういうことが起きた場合、港湾管理者としてどういうふうに対応をするのか、見解をやっぱり伺っておきたいというふうに思います。

私、艦船の入港に対しては、やはり反対ですので、そういう立場からお伺いいたします。

それから、米軍訓練の影響と対応について。

この問題では、港湾管理者でもありますけれども、岩倉市長としても住民の反対を押し切って国の専管事項ということで、移転訓練を認めたという経緯もありますので質問をするんですけども、2月の25日から千歳基地で行うことが正式に決定いたしました。

ところが、2月1日に米空軍のハワイ州の所属のF15B戦闘機ですけれども、これは訓練中にハワイ沖で墜落事故を起こしていますね。今回墜落した機体と同型のF15Bというのは、嘉手納基地にも配備されているわけです。昨年も11月にはアメリカで空中分解も起きましたし、飛行反対の沖縄県民の反対を押し切って再開ということがあったけれども、また、欠陥、亀裂が見つかったんですね。それで再停止してやめたわけです。

そこで伺いたいんですけども、今回の訓練区域については、具体的な内容については、やっぱりいまだに示されておりません、どこを飛ぶのか。それで苦小牧市が想定している経路を見ると、いわゆる港の空地になった、こういうところを飛行するようにもうかがえるわけです。それで、今回の墜落事故を見ても、海域に墜落するというところで、港の安全、安心への対応というのは、私はやっぱり大切な問題ではないかというふうに思います。大惨事が起きてからでは遅いわけですね。私は安全が確認されない中での欠陥機の飛行というのは、やはり停止していただきたい。これは港湾管理者も住民の安全、安心、これを第一として今回の少女暴行事件も含めて要請していると思いますけれども、その港の管理者としての責任として、これはやっぱり飛行停止してもらいたいということは、一時ですよ。それぐらいのことは、やはり言う必要があるのではないかというふうに思いますが、ここら辺についての見解をお伺いしておきたいと思います。

以上です。

議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 富岡議員の質問にお答えをさせていただきますが、まず、ブルーリッジの入港に対する見解についてお尋ねがございましたが、基本的には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しているということがございます。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施設利用を拒否することはできないものと考えております。

小樽での2月7日の件にも触れておられましたが、ちょうどブルーリッジが接岸している期間の最中でありましたけれども、小樽へ苦小牧会が発足をいたしまして、ちょうど私小樽に行っておりました。山田市長ともいろいろなお話をその場でさせていただいておりました。公式な見解として小樽市長がどのように発信しているか、私は確認をしておりますけれども、そのときのお話では、バース会議、苦小牧もそうなんです、バース会議の決定に従ってやってきたことだというような趣旨のお話をされておりましたので、私自身はそのように受けとめてさせて

いただいております。

米軍訓練の中止要請についてでございますが、苫小牧港を預かる港湾管理者という立場からは、飛行訓練という空域を利用する問題について中止要請などの言及ができるものではないと考えておりますので、御理解をいただきたいと思っております。

なお、港湾利用に具体的な影響が出た場合は、関係機関と連携を取り、対処することといたしておりますので、このことにつきましても、御理解をいただきたいと思っております。

私からは以上でございます。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者、鈴木純一君。

専任副管理者（鈴木純一君） まず、新年度予算に対する管理者の見解と母体負担金に対する今後の見通しについてのお尋ねでございますけれども、新年度予算は、国際コンテナターミナルの東港移転に伴う弁天地区の航路と泊地のしゅんせつやコンテナ等の荷さばき地の造成など、これまで進めてきておりました計画を引き続き進めていくため、19年度予算との比較では約10億円増加する結果となっているところであります。

また、母体負担金ですが、管理組合といたしましては、苫小牧港の適切な運営に必要な経費につきましても、収支の不足について両母体の負担で賄われるべきというふうに考えておりますが、両母体の財政状況が非常に厳しいことから両母体とも協議し、やむなく平成19年度から平準化債を導入してきているところであります。

管理組合といたしましては、本港が北海道経済に貢献する重要な拠点でありますことから、港の効率的かつ適正な管理運営に必要な施設の建設や維持管理のため予算の適時適切な執行に引き続き努め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、勇払マリーナの指定管理者制度移行後の状況についてのお尋ねでございますが、先ほどもお答えした内容とかなり重複するかと思いますが、昨年3月9日に株式会社ベルポートジャパンと指定管理者による管理にかかわる協定を締結し、その後、指定管理者の方で旧事業を始め、修理事業、免許講習事業、中古艇販売事業など実施事業を広げて、積極的なPRに努めてきているところであります。

現在の隻数については、先ほどお答え、また今のお話にもありましたとおり、242隻となっております。19年度指定管理者の方が想定した隻数を若干下回っているところであります。

また、19年度の収支状況については、年度終了後30日以内に指定管理者から報告をされるということで、現時点でまだ報告を受けておりませんが、21年度以降の収支状況につきましては、契約の時点で指定管理者から指定期間内の収支計画が示されているところでございまして、この内容によりますと、今後民間のノウハウを十分に発揮をされ、実施事業の積極的な取り組みなどから利用者の増加が図られ、負担金がなくても運営可能な状況になるものというふうに期待をしているところでございます。

管理者といたしましては、マリーナの適切な管理運営や利用増進について指定管理者ともども取り組んでまいりたいと考えております。

その他の数字については、別途お答えをさせていただきます。

議長（遠藤 連君） 総務部長、榎良一君。

総務部長（榎 良一君） 先ほどマリーナのBヤードの利用についてお尋ねがございました。

議員ご存じのとおり、Bヤードについては、当初汐見から勇払マリーナに移転する際の救済策といいますが、簡易な条件で運用するという限定的な考え方でありました。これ、御存じのように、今まで指定管理の移行に伴いまして、論議した中では、現在の海上係留、それから正規舗装部分のAヤード、さらにBヤードについても暫定の取り扱いをやめて、形態として残すという方向に決めております。

それで、そういう途中まで暫定的な扱いがございましたので、議員御指摘のとおり、現状80の区画がございまして、それらの利用数が80、73、65と推移しておりますけれども、現状におきましては、Bヤードの取り扱いを残すということに決めました。それで、指定管理者との話の中でも、一定程度Bヤードの利用はございますので、更に一定程度拡大して利用の拡大を図るということで進めております。

以上でございます。

議長（遠藤 連君） 富岡隆君。

5番（富岡 隆君） それでは、最後の今マリーナの件からいきますけれども、先ほど質問したのは、なぜ264隻なのかというのが理解できない。例えばずっとマリーナの収支を見ると、皆さんも御存じなのかと思いますけれども、15年度が1,800万、16年度が1,600万、17年度が1,500万、そして18年度は1,467万ということで、この利用者数との関係で収支というのは図る以外ないんですね。サービスはまた別で、やっぱり利用者がどれくらい図れるかがこの黒字に転換できると。しかも実際に負担金が今年度、今度の20年度でもうなくなるわけですね。私は本当にどうして黒字になるのかというのはいまだに理解できないんですよ。こんな議論をすると全然いつまでも平行線かもしれないんですけども、だから、その利用者数の目標も僕はおかしいと思うし、なぜ黒字になるかということもいまだに理解できないんですよ。だから、なぜこの1,467万というこの赤字が利用実績だって全然下回るわけですから、今242隻ですよ。18年度でさえ254ですから、どうしてこれで黒字というふうに方向付けができるのか、もっと明確にやっぱり答えていただかないと私は納得できないというか、いい加減な形で終わるということは私できませんので、そこら辺についてもう一度答え願えればというふうに思います。

次、今回東港のシフト化に伴うことによって10億円の増額だということですよ。両母体の財政状況が厳しいという理由もあって、やむなく平準化債を22年度までとりあえずは導入するというので、前回の議会のときにもそう答えていたわけですけども、これ20年度はどのくらい軽減されるのか、ちょっとお答えできればなと。ちょっと勉強不足で申し訳ないんですけども、どのくらいなのか。

それから、全体的にやっぱり今まではアバウトな数字で東港のシフト化という形で積算されて

いたものが、特に今年度から事業の明確化ということで、必要な事業を計上している。要するに先ほどのガントリークレーンもありました。先ほど副管、全然答えてくれてないんですけども、やっぱり必要なものにお金をかけると。不必要なものにはかけないというふうにもっと僕は厳しくなると思うんです。そうすると、やはり今後の事業についての方向も、やはり予算立ててちゃんと進めていかないとだめだということになると思うんです。

ですから、私はやっぱり今後の事業、どんなふうにより進めていく考えなのか。お金についてもきちっとした考え方を示してほしいし、私どもガントリークレーンについては当然反対しました。なぜ今必要なのかと、なぜ東港なのかということで反対したわけですから、こちらについてももう一度きちっと答弁していただきたいというふうに思います。

それから、来年以降の母体負担の問題で、先ほど私言いましたけれども、負担金を削減していくという形で、そういう理解でいいのかどうか。これ答弁されておりませんので、この辺のところをぜひ答えていただきたいし、その考え方に何か方策があるのかどうか、そこら辺も含めてお答え願いたい。

それから次に、艦船の入港ですけれども、これわかりました。当然そうだと思います。艦船だから入港は拒否できないと、港湾法に基づいて。それはわかっているんです。問題は、やっぱり商船が入港する日程も決まっています、率直に伺いたいんです、私は港湾管理者に。変更までさせて艦船を優先させるというようなやり方というのは、やっぱりこれちょっと商船港としてはどうなのかなというふうに率直に思うものですから、そこら辺について、やっぱりバッティングするとか、当初そういうふうになっている、あるいは日程がもう決まっていますという状況になったときには、やっぱり遠慮してくださいということは当然だと思うんですけども、そこら辺やはりもう一度考え方を伺っておきたいというふうに思います。

僕は、業者を優先すべきだと思うんです。それが、港湾管理者としての立場だと思う。そこら辺のところをぜひ伺いたいと思います。

それから、先ほど米軍訓練の関係で、私は心配で質問したわけですが。港を抱えています。しかも事故も起きています。これ米国のニューストピックスでちゃんと大きく報道されている中身です。米ハワイ州の南約100キロの海上で、ハワイ州空軍のF15戦闘機が墜落した。米メディアによると、事故は現地時間1日ですね。パイロットは脱出後海上で沿岸警備隊に救助され無事という。今米軍は、原因を究明していると。これ実際にこういう事実をまず確認されているのかどうか。私はやっぱり大変な問題だと思うんです。ですから、まず確認されているかどうか。それから、確認されているとすれば、これ事実ですから、やはり移転訓練を賛成した市長として、港湾管理者の責任者として、これきちっと事実をどうなっているんだということで、ちゃんと申し入れして、報告をきちっとさせるということは必要だと思うんですけども、そこら辺についてどういうふうに考えているのか。

私は、もしこれが事実だとすれば、先ほど当然飛行はやめてくれなんていうことを権利として言っても、それは、余り効力はないというような答弁だったと思いますけれども、しかし、事態

は、もしこれが事実だったら、何も報告を聞いてないんですから、あした総務会でまたこの事故の問題やると思いますけれども、やっぱり港の安心、安全という立場からいっても、ぜひこのところを明確に答えいただきたいというふうに思いますが、これについて見解を伺っておきたいと思います。

以上です。

議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 富岡議員の再質問にお答えをさせていただきますが、米艦船の問題につきましては、小樽の今回の事例がどうだったかというのはさておいて、先ほども言いましたように、苫小牧港は苫小牧港のルールでもって運営をしているわけでありますから、港湾法の思想はしっかりと受け止めながら、やはりバース会議の協議がなければ、いかなる船舶も着岸できないということでありますので、そのことは何人たりとも不平等な取り扱いはできないということと同じように、我々のルールに従って決定をしていくということになるのではないかと、私自身はそのように考えておりますので、御理解をいただきたいと思っております。

米軍の問題につきましては、御指摘のとおり、昨年11月2日のアメリカミズーリ、そしてハワイ沖ということで大変残念なことでありますけれども、事故が発生をいたしました。しかし、一番大事なことは、国内でこの日本の空域の中で飛ぶ戦闘機、特に訓練移転に関しましては、航空自衛隊でいうとF15J、あるいは嘉手納のF15あるいはF16、FA18、それぞれの戦闘機、国内で飛ぶ戦闘機の安全確認が行われているかどうか、行われたかどうかということが一番大事だというふうに認識をいたしておるところでございます。今日本国内の空域を飛んでいる米軍所属の戦闘機も、基本的には昨年の11月2日以降の様々な米軍の規定による検査をした上で、あるいは航空自衛隊は航空自衛隊が持っている検査をした上で今任務に就いているというふうに理解をいたしておりますので、もちろん嘉手納にあるF15Bも含めて検査を終えて39機が今飛んでいる状態です。

嘉手納にある飛行機の中で、一部まだ飛行許可を取っていない飛行機があることも事実であります。嘉手納にある39機については、安全が確認されていたということは私自身何度も確認をしておりますので、御理解をいただきたいと思っております。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者、鈴木純一君。

専任副管理者（鈴木純一君） まず、今後の事業でございますが、先ほどもお話申し上げていきますとおり、西港で今取り扱っているコンテナ、おかげさまで18万個が定常に扱える状態になっていますし、北米等の関係から30万個を視野に入れる状態を考えますと、東港で取り扱うべきということで東港の整備を進めているところであります。

また、一方で、西港区は、その跡地も含めてROROを主体とした内貿の扱いをしていく、また、老朽化もしているということで、西港の再開発を併せてやっていかないとならない。これに必要な事業については、両母体とも財政が厳しい、我々も厳しい状況ではありますが、必要な事業については積極的にやっていきたいと思っております。

それから、公債の償還につきましては、平成19年度がピークで、今の予定どおりであれば、緩やかに下がっていくというふうに想定をしております。

ただ一方で、平準化債については、今回の20年度の予算案にお示しをしているとおり、19年度より若干上回る結果になっております。これは、議員御指摘のとおり、平成22年度までは両母体の財政状況が厳しいということで、原則収入収支との差額については、母体が負担をしていくべきという考えを持ってございますけれども、これについては我々も対応していかなければならないのかなというふうに考えているところです。

それから、マリーナに関しましては、3年目から管理組合の負担は確かに小さくなりますが、現在の指定管理者から出ている計画では、直ちに翌年度以降黒字になるという想定をしているわけではございません。指定管理者といたしましては、委託期間トータルの中で経営が成り立つとして契約をしたものと理解をしているところであります。ただ一方で、必要な維持費等については、管理者側も負担をするという条件になってございますので、今後も引き続き指定管理者と協議をして対応してまいりたいというふうに考えておりますので、御理解をいただきたいと思っております。

以上でございます。

議長（遠藤 連君） 以上で、富岡隆君の一般質問は終了いたしました。

他に質疑はありませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

議長（遠藤 連君） 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。

ただいまのところ討論の通告はございません。

討論はありませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

議長（遠藤 連君） よって、これにて討論を終結いたします。

それでは、議案第1号、議案第2号、議案第3号、議案第4号、議案第5号及び議案第6号についてお諮りをいたします。

まず、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」と呼ぶ者あり君）

議長（遠藤 連君） 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。

次に、議案第2号ないし議案第6号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「反対」「異議なし」と呼ぶ者あり）

議長（遠藤 連君） 賛成多数と認めます。

よって、議案第2号、議案第3号、議案第4号、議案第5号及び議案第6号は、原案のとおり可決されました。

閉会

議長（遠藤 連君） 以上をもちまして、本会議に付議されました事件はすべて議了いたしました。

閉会にあたりまして、一言御挨拶申し上げます。

本定例会に付議されました事件は、報告案件 1 件、議案 6 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、議長として厚く御礼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。

以上をもちまして、平成 20 年第 1 回定例会を閉会いたします。

御苦労さまでした。

（了）

午後 3 時 5 5 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会

議 長 遠 藤 連

署名議員 山 本 雅 紀

署名議員 渡 邊 敏 明