

平成31年 第1回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成31年2月4日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成31年 第1回定例会
苫小牧港管理組合議会

平成31年2月4日（月曜日） 午後1時35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）

日程第5 議案第1号から第5号について

議案第1号 平成30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2号 平成30年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第3号）について

議案第3号 平成31年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

議案第4号 平成31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 指定管理者の指定について

日程第6 一般質問

○出席議員（9人）

1番	赤根 広介 君	6番	首藤 孝治 君
2番	遠藤 連 君	7番	竹田 秀泰 君
3番	沖田 清志 君	9番	桜井 忠 君
4番	神山 哲太郎 君	10番	神戸 典臣 君
5番	工藤 良一 君		

○説明員出席者

管 理 者	岩倉 博文 君
専任副管理者	佐々木 秀郎 君
副 管 理 者	黒田 敏之 君
副 管 理 者	佐藤 裕 君
総 務 部 長	浅井 孝人 君
施 設 部 長	道脇 正則 君

港 湾 振 興 室 長
港 湾 振 興 課 長
総 務 課 長
計 画 課 長
施 設 課 長
会 計 管 理 者 兼 出 納 室 長
総 務 課 長 補 佐
業 務 経 営 課 長 補 佐
施 設 課 長 補 佐

池 渕 雅 宏 君
山 崎 直 人 君
大 槻 悟 君
早 崎 仁 康 君
玉 置 淳 二 君
細 谷 則 之 君
竹 内 章 洋 君
河 内 俊 介 君
白 川 友 秀 君

監 査 委 員
監 査 委 員
監 査 委 員 事 務 局 長
監 査 委 員 事 務 局 主 幹

渡 邊 直 樹 君
渡 辺 満 君
前 田 正 実 君
鍛 冶 貴 宏 君

○事務局職員出席者

事 務 局 長
庶 務 係 長
議 事 係 長

大 槻 悟 君
竹 内 章 洋 君
内 山 隼 典 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31年第1回定例会を開会いたします。

○開議

○議長（神戸典臣君） それでは、本日の会議を開きます。

○会議録署名議員の指名

○議長（神戸典臣君） 日程第1「会議録署名議員の指名」を行います。

会議録署名議員は、会議規則第85条の規定により、議長において、神山哲太郎君及び工藤良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日間と決定いたしました。

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

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 私からは、平成31年度の港づくりに臨む所信と施策の概要について申し上げます。

昨年9月6日の北海道胆振東部地震により輸送機関に大きな影響が生じる中、苫小牧港ではフェリーは全て通常運航を継続し、被災地復旧支援に大いに活躍いたしました。

また、国際コンテナターミナルは、使いながら直すという前例のない取り組みで、迅速に震災前の機能を回復し、北海道経済と市民生活を支える国際物流インフラとして機能いたしました。

これら本港の果たした役割を評価していただく声も伺っており、改めて御尽力いただいた皆様に感謝を申し上げますとともに、災害に強い港、スピーディーに復旧復興ができる港として、昨年の教訓を生かしながら港湾経営に取り組んでまいります。

さて、本港を取り巻く状況は、絶えず変化をしております。

世界経済につきましては、米中の通商紛争リスクなどを背景に、減速の可能性が指摘されている一方で、日本経済は内需中心の景気回復が続き、北海道でも緩やかな景気回復基調を維持する

との見通しが関係機関より示されております。

本港につきましては、昨年、平成30年の外貿コンテナ取扱個数は前年を約3%上回り、2年連続で過去最高を更新する見込みとなっております。

また、国際コンテナターミナル背後に、2020年春の竣工に向けて大型冷蔵冷凍倉庫の建設が進められており、道内最大級の施設を活用した新たな物流の構築に向けてさまざまな取り組みが推進されていることは、本港からの輸出・移出の拡大に寄与するものと期待しているところであります。

一方で、内航定期航路につきましては、新造船へのリプレイスが続くことから、輸送力の強化を見込んでおりますが、外航定期航路につきましては、船社アライアンスの再編が進められておりますことから、航路や共同運航の見直しなど、本港への影響について注視していかなければならないと考えております。

こうした国内外の経済情勢と本港を取り巻く状況を踏まえて、新年度の施策を展開してまいります。

初めに、新年度の予算について申し上げます。

平成31年度の当初予算は、一般会計56億2,675万7,000円、特別会計36億7,968万4,000円、合計93億644万1,000円と提案させていただきます。これに伴う各会計予算と関連議案につきましては、後ほど専任副管理者から説明をさせていただきます。

次に、平成31年度において取り組む主な施策について、順次説明させていただきます。

1つ目は、生産性の高い輸送拠点の形成でございます。

西港区は、多目的公共岸壁の不足から貨物の横持などが生じており、利便性の更なる向上が課題となっております。

特に、利用率の高い中央北ふ頭は、旧貯木場水面により分断され、荷捌き地の効率的な利用に支障を来しております。このため、西港区全体の混雑緩和や荷役作業の効率化を目指し、多目的公共岸壁の整備に向けた取り組みを進めてまいります。

国際コンテナターミナルは、取扱量と入港隻数の増加に伴い、利用者から効率的な荷役体制を求められております。

ガントリークレーンにつきましては、コンテナ船の3隻同時荷役の増加や2基同時使用の荷役実施を見据えて、4号機の整備に着手してまいります。

西港区南ふ頭につきましては、引き続き岸壁の改良を進めるとともに、公共上屋を移設し、RORO船荷役の効率性・安全性を高めてまいります。

2つ目は、北海道の食のゲートウェイの構築でございます。

道産農水産品の輸出拡大に向けては、本港の輸出拠点としての役割を更に高めていく必要があります。そのため、国際コンテナターミナル周辺での大型冷凍冷蔵倉庫を核とした食のロジスティック機能の強化に取り組んでまいります。

これに関連しまして、新たな小口混載コンテナ輸送の支援事業を実施してまいります。

更に、漁港区については、高品質な水産品の輸出競争力に貢献する屋根付岸壁の整備を進めてまいります。

3つ目は、安全・安心な港湾機能を確保した海上物流拠点の形成でございます。

胆振東部地震の被災施設につきましては、国際コンテナターミナルの実入りコンテナ蔵置場や東港区弁天地区南護岸などの復旧事業完了を目指してまいります。

港湾BCPにつきましては、今回の震災対応に関する検証を進め、見直しについて関係者と協議してまいります。

波浪侵食により海岸線が後退した勇払海岸につきましては、離岸堤の改良を引き続き実施をし、完了を目指してまいります。

4つ目は、北極海航路の地域的ハブ港を目指した取り組みでございます。

北極海航路につきましては、国や北海道等と連携して、船社等に本港を利用する試験輸送の実施を働きかけ、輸送シナリオなどの検討を進めてまいります。

5つ目は、市民と観光客が触れ合う賑わい拠点の形成でございます。

港が市民に身近な空間として親しまれるよう、みなとオアシス苫小牧運営協議会等と連携して、ウォーキングやホッキまつりなどのイベントに取り組んでまいります。

クルーズ客船につきましては、国内船に加え、初入港となる外国船の寄港も予定されておりますことから、クルーズ振興協議会等と連携し、歓迎行事に取り組んでまいります。

以上、平成31年度の港づくりに臨む私の所信と主な施策について説明をさせていただきました。

今年は元号が変わり、時代の節目を迎える年であります。4月30日には、30年間続いた平成の時代が幕を閉じ、改元とともに新たな時代が始まります。

本港にとりましても、策定中の新たな長期構想で掲げる将来像「産業と暮らしを支える北の物流拠点 未来へつなぐ 苫小牧港」に向けて、第一步を踏み出す年になります。

港湾を取り巻く状況がドラスティックに変化する現在、国内外の港湾間競争は厳しさを増していくものと考えております。

私は、本港が今後も時代の変化に対応した役割を果たすために、皆様と目指すべき将来像を共有し、チャレンジをしてまいります。

今後とも、議長、副議長をはじめ議員の皆様、港湾関係者の皆様の御理解と御協力をお願い申し上げます。

よろしくお願いいたします。

○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３０年度９月から１２月までの現金出納検査の結果の報告がありました。
既に配付しております「諸般の報告」に報告書の写しがありますので、後ほど御覧ください。

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

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

総務部長、浅井孝人君。

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

本報告につきましては、本来、議会で御審議いただくべきものでございますが、諸般の事情により、平成３０年１２月２０日に地方自治法第１７９条第１項の規定により、専決処分したものでございます。

この条例は、国家公務員の給与改定に鑑み、一般職の職員の給料月額を改定するとともに、勤勉手当の支給割合を引き上げるなどのため、関係規定を整備するものでございます。

１６ページを御覧ください。

改正内容につきまして御説明申し上げます。

（１）の給料表改定率等でございますが、国の行政職の給料表改定率は０．１７％、給料に地域手当、扶養手当等の諸手当を含めた給与改定率は０．５０％で、これに準じて行う本管理組合の給料表改定率は０．１８％、給料表に実人数を当てはめた給料改定率は０．２０％、給与改定率は０．４７％となります。また、再任用職員の給料表改定率は０．１５％でございます。

次に、（２）の勤勉手当の支給割合の引き上げ等についてですが、職員の勤勉手当の支給割合を０．０５月分引き上げ、期末・勤勉手当の年間支給割合を、再任用職員以外の職員は現行の４．４月分から４．４５月分、再任用職員は現行の２．３月分から２．３５月分とするものでございます。

また、平成３１年度においては、６月期及び１２月期の期末手当が均等になるよう、支給割合を配分いたします。

なお、期末・勤勉手当の改定は、平成３０年１２月支給分から適用し、平成３１年度分は平成３１年４月から実施、給料月額の改定は、平成３０年４月１日に遡って適用するものでございます。

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

17ページを御覧ください。

次に、給料改定率の内容について、別表1の給料改正増減比較により御説明いたします。これは、給料表の級別職員の改正前後の平均給料月額及び平均増加額等を示したものでございます。

全体の平均を申しますと、合計欄の「まるA」改正前の平均給料月額30万4,446円が、「まるB」改正後の平均給料月額30万5,066円となり、増加額は「まるC」の月額620円、増加率は「まるD」の0.20%となるものでございます。

また、18ページから24ページまでの別表2は、給料表の改正前後の給料月額及び間差額等をお示ししておりますので、御参照願います。

最後に、25ページの平成30年度給与改定所要額調でございますが、この表は、これまで御説明しました給与改定を行うに当たって必要となる一般会計、特別会計及び全会計における所要額を算出したものでございますので、御参照願います。

以上、報告第1号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例について」の専決処分の承認を求めることについて、説明を終わらせていただきます。

御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（神戸典臣君） ただいまの説明に関し、御質問等ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、本件を承認することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、本件は、承認することに決定いたしました。

○進行の確認

○議長（神戸典臣君） ここで、議事進行の確認がございます。

日程第5、議案第1号「平成30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2号「平成30年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第3号）について」は関連する案件でありますので、一括議題として提出者の説明を求めますが、質疑に関しましては、通告のありました一般質問に、議案第1号及び議案第2号に関連する質問内容もありますことから、日程第6の一般質問の終了後に行いたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認め、そのように取り計らいます。

次に、議案第3号「平成31年度苫小牧港管理組合一般会計予算について」及び議案第4号「平成31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」も、一括議題として提出者の説明を求めますが、質疑に関しましては、通告のありました一般質問に、第3号及び第4号

に関連する質問内容もありますことから、日程第6の一般質問の終了後に行いたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認め、そのように取り計らいます。

次に、議案第5号「指定管理者の指定について」も提出者の説明を求めますが、質疑に関しましては、通告のありました一般質問に議案第5号に関連する質問内容もありますことから、日程第6の一般質問の終了後に行いたいと存じますが、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認め、そのように取り計らいます。

○議案第1号 平成30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2号 平成30年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第3号）について

○議案第3号 平成31年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

○議案第4号 平成31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 指定管理者の指定について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第5、議案第1号及び議案第2号について、一括議題として提出者の説明を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） それでは、議案第1号「平成30年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算」及び議案第2号「平成30年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算」につきまして御説明申し上げます。

初めに、議案第1号一般会計補正予算につきまして御説明申し上げます。

議案等の31ページを御覧ください。

第1条に記載のとおり、歳入歳出をそれぞれ4億1,522万2,000円減額し、歳入歳出予算の総額を61億917万5,000円に補正するものでございます。

次に、補正予算の主なものにつきまして、49ページの補正予算資料1により、御説明申し上げます。

歳入予算についてであります。第1款分担金及び負担金におきましては、5億575万1,000円減額し、18億5,348万4,000円とするものでございます。

これは、母体である北海道と苫小牧市の負担金について、西港区、東港区合わせまして、北海道は2億5,890万8,000円、苫小牧市は2億4,684万3,000円減とするものでございます。

次に、第2款使用料及び手数料におきましては、5,700万円増額し、10億5,907万

2, 000円とするものでございます。

これは、主に西港区の利用船舶の大型化等に伴う岸壁使用料の増によるものでございます。

次に、第3款国庫支出金におきましては、3億4,294万1,000円減額し、9億7,270万3,000円とするものでございます。

これは、社会資本整備事業費の当初予算と国の決定額との差による減及び補助災害復旧事業の増によるものでございます。

次に、第6款繰入金におきましては、1億5,033万4,000円増額し、2億8,635万円とするものでございます。

これは、特別会計西港分からの繰入額の増によるものでございます。

次に、第7款繰越金におきましては、平成29年度からの繰越額決定により、西港区、東港区合わせまして1億7,483万6,000円増額し、2億1,086万1,000円とするものでございます。

次に、第9款組合債におきましては、4,130万円増額し、16億9,960万円とするものでございます。

これは、主に国直轄災害復旧事業の皆増に伴う災害復旧事業債の増によるものでございます。

次に、第10款寄附金におきましては、平成30年12月に民間事業者から当管理組合に、苫小牧港の発展、振興等に活用していただきたいと、1,000万円の御寄附をいただいたものでございます。

次に、歳出予算についてであります。第2款総務費におきましては、1,360万1,000円増額し、5億7,659万3,000円とするものでございます。

これは、主に寄附金を本港の発展、振興等に活用するために、苫小牧港利用促進協議会への負担金を増額することなどによるものでございます。

次に、第3款港湾管理費におきましては、6,687万7,000円減額し、4億1,789万3,000円とするものでございます。

これは、主に港湾計画改訂に係る業務を31年度へ先送りすることに伴う減によるものでございます。

次に、第4款港湾建設費におきましては、9億3,445万1,000円減額し、13億2,629万9,000円とするものでございます。

これは、主に社会資本整備事業費の当初予算と国の決定額との差により、減となるものでございます。

次に、第5款公債費におきましては、2,839万円減額し、17億1,860万9,000円とするものでございます。

これは、平成29年度起債借入額の減に伴う利子の減によるものでございます。

次に、第6款諸支出金におきましては、1,225万5,000円減額し、5億9,915万

6, 000円とするものでございます。

これは、特別会計東港分への繰出額の減によるものでございます。

次に、第8款災害復旧費におきましては、6億1,315万円増額し、14億5,397万5,000円とするものでございます。

これは、主に補助災害復旧事業の当年度決定見込み額の増及び直轄災害復旧事業の皆増によるものでございます。

このほか、繰越明許費についてであります。34ページを御覧ください。

平成30年度に予算配分された災害復旧事業を実施するに当たり、その工期が平成31年度に及ぶこととなり、繰越明許費13億2,530万3,000円を計上するものでございます。

なお、補正予算の主なものにつきまして御説明いたしました。詳細につきましては、37ページからの一般会計補正予算に関する説明書を御参照ください。

以上、議案第1号につきまして御説明申し上げました。

引き続きまして、議案第2号港湾整備事業特別会計補正予算につきまして御説明申し上げます。議案等の55ページを御覧ください。

第1条に記載のとおり、歳入歳出をそれぞれ4,442万4,000円増額し、歳入歳出予算の総額を58億2,837万9,000円に補正するものでございます。

次に、補正予算の主なものにつきまして、71ページの補正予算資料2により御説明申し上げます。

歳入予算についてであります。第1款使用料及び手数料におきましては、9,110万円増額し、12億3,560万円とするものでございます。

これは、主に西港区の上屋及び荷捌き地の利用増によるものでございます。

次に、第2款繰入金におきましては、一般会計からの繰入金を1,225万5,000円減額し、5億9,915万6,000円とするものでございます。

これは、一般会計東港分からの繰入額の減によるものでございます。

次に、第4款組合債におきましては、720万円減額し、38億9,600万円とするものでございます。

これは、事業精査による港湾整備事業債の減及び災害復旧事業債の増によるものでございます。

次に、第5款国庫支出金におきましては、2,722万1,000円減額し、2,877万9,000円とするものでございます。

これは、事業精査による災害復旧事業の減によるものでございます。

次に、歳出予算についてであります。第1款総務費につきましては、37万4,000円減額し、5,256万5,000円とするものでございます。

これは、主に人事異動による職員給料等の減によるものでございます。

次に、第2款港湾管理費におきましては、2,415万1,000円減額し、4億4,386

万2,000円とするものでございます。

これは、港湾施設電気料金及び工事請負費見込み額の減によるものでございます。

次に、第3款港湾建設費におきましては、3億3,278万5,000円減額し、15億8,216万1,000円とするものでございます。

これは、主に用地造成事業の一部を31年度への先送りなどに伴う減によるものでございます。

次に、第4款公債費におきましては、4,376万1,000円減額し、11億1,698万円とするものでございます。

これは、平成29年度起債借入額の減に伴う利子の減及び平成19年度債の利率見直しによる利率の低下に伴う元金の増によるものでございます。

次に、第5款諸支出金におきましては、1億5,033万4,000円増額し、2億8,635万円とするものでございます。

これは、一般会計西港分への繰出額の増によるものでございます。

次に、第7款災害復旧費におきましては、2億9,516万1,000円増額し、23億4,546万1,000円とするものでございます。

これは、事業精査による災害復旧事業の増によるものでございます。

このほか、繰越明許費についてであります。58ページを御覧ください。

平成30年度に予算配分された災害復旧事業を実施するに当たり、その工期が平成31年度に及ぶこととなり、繰越明許費17億6,287万6,000円を計上するものでございます。

なお、補正予算の主なものにつきまして御説明いたしました。詳細につきましては、61ページからの港湾整備事業特別会計補正予算に関する説明書を御参照ください。

以上、議案第2号につきまして御説明申し上げました。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（神戸典臣君） 次に、議案第3号及び議案第4号についても一括議題として提出者の説明を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 議案第3号「平成31年度苫小牧港管理組合一般会計予算」及び議案第4号「平成31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。

初めに、議案第3号一般会計予算につきまして御説明申し上げます。

議案等の85ページを御覧ください。

第1条でございます。

歳入及び歳出予算の総額は、56億2,675万7,000円であり、前年度当初予算と比べ6,565万1,000円、約1.2%の減となっております。

続きまして、各款ごとの予算額と、その主な内容につきまして、117ページの当初予算資料

1により、御説明申し上げます。

歳入予算についてであります。第1款分担金及び負担金におきましては、22億5,486万5,000円であり、前年度当初と比べ1億2,889万2,000円、約5.4%の減となっております。

これは、母体である北海道及び苫小牧市からの負担金であり、西港区、東港区合わせて、北海道は13億4,865万8,000円、苫小牧市は9億620万7,000円でございます。

次に、第2款使用料及び手数料におきましては、10億582万9,000円であり、前年度当初と比べ375万7,000円、約0.4%の増となっております。

これは、入港料、岸壁や港湾施設用地等の港湾施設使用料などの収入であり、増額の主な要因は、船舶大型化等による岸壁使用料の増などによるものでございます。

第3款国庫支出金におきましては、5億1,515万5,000円であり、前年度当初と比べ1億9,246万9,000円、約27.2%の減となっております。

これは、国の社会資本整備総合交付金などであり、減額の主な要因は、社会資本整備事業費要求額の減などによるものでございます。

次に、第5款財産収入におきましては、897万9,000円であり、前年度当初と比べ68万円、約7%の減となっております。

これは、主に土地の評価見直しに伴う貸付料の減などによるものでございます。

次に、第6款繰入金におきましては、2億6,566万1,000円であり、前年度当初と比べ1億2,014万5,000円、約82.6%の増となっております。

これは、特別会計西港分からの繰入額の増によるものでございます。

次に、第8款諸収入におきましては、563万3,000円であり、前年度当初と比べ128万8,000円、約29.6%の増となっております。

これは、主に事故等に係る原因者負担金の増によるものでございます。

次に、第9款組合債におきましては、15億7,020万円であり、前年度当初と比べ1億3,120万円、約9.1%の増となっております。

これは、主に国の直轄事業における管理者負担分の増などに伴う起債の増によるものでございます。

次に、歳出予算についてであります。第1款議会費におきましては、1,202万7,000円であり、前年度当初と比べ212万3,000円、約15%の減となっております。

これは、中国・秦皇島港との定期交流に伴う旅費の減によるものでございます。

次に、第2款総務費におきましては、5億8,026万1,000円であり、前年度当初と比べ1,726万9,000円、約3.1%の増となっております。

これは、主に財務会計システムの導入に関連する費用の増などによるものでございます。

次に、第3款港湾管理費におきましては、5億2,561万4,000円であり、前年度当初

と比べ4, 468万2, 000円、約9.3%の増となっております。

これは、主に港湾施設に係る維持管理に要する費用であり、増額の主な要因は、道路、公園施設補修工事や港湾施設維持管理計画策定業務委託の増などによるものでございます。

次に、第4款港湾建設費におきましては、20億7, 065万円であり、前年度当初と比べ1億9, 010万円、約8.4%の減となっております。

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

次に、第5款公債費におきましては、17億454万6, 000円であり、前年度当初と比べ4, 360万5, 000円、約2.5%の減となっております。

これは、公共事業等債の償還などに要する費用であり、減額の主な要因は、償還元金及び利子の減によるものでございます。

次に、第6款諸支出金におきましては、5億5, 018万4, 000円であり、前年度当初と比べ7, 274万9, 000円、約11.7%の減となっております。

これは、特別会計東港分への繰出額の減によるものでございます。

次に、第8款災害復旧費におきましては、1億8, 097万5, 000円であり、前年度当初からの皆増となっております。

これは、主に平成30年度に発生した災害復旧事業の31年度施行分でございます。

なお、各款ごとの予算額とその主な内容につきまして御説明いたしましたが、詳細につきましては、93ページからの一般会計予算に関する説明書を御参照ください。

以上、議案第3号について御説明申し上げました。

引き続きまして、議案第4号港湾整備事業特別会計予算につきまして御説明申し上げます。

議案等の123ページを御覧ください。

第1条でございます。

歳入及び歳出予算の総額は、36億7, 968万4, 000円であり、前年度当初と比べ6, 264万9, 000円、約1.7%の減となっております。

続きまして、各款ごとの予算額とその主なものにつきまして、149ページの当初予算資料2により、御説明申し上げます。

第1款使用料及び手数料におきましては、11億9, 100万円であり、前年度当初と比べ4, 650万円、約4.1%の増となっております。

これは、上屋、荷捌き地、荷役機械、冷凍コンセントなどの使用料収入であり、増額の主な要因は、上屋使用料及び荷捌き地使用料の増などによるものでございます。

次に、第2款繰入金におきましては、5億5, 018万4, 000円であり、前年度当初と比べ7, 274万9, 000円、約11.7%の減となっております。

これは、一般会計東港分からの繰入額の減によるものでございます。

次に、第3款諸収入におきましては、4,190万円であり、前年度当初と比べ160万円、約3.7%の減となっております。

これは、消費税の還付額の減によるものでございます。

次に、第4款組合債におきましては、18億9,660万円であり、前年度当初と比べ3,480万円、約1.8%の減となっております。

これは、主にふ頭用地造成事業の減などに伴う起債の減によるものでございます。

次に、歳出予算についてであります。第1款総務費におきましては、3,352万6,000円であり、前年度当初と比べ1,941万3,000円、約36.7%の減となっております。

これは、消費税の納付額の皆減などによるものでございます。

次に、第2款港湾管理費におきましては、5億684万2,000円であり、前年度当初と比べ3,965万1,000円、約8.5%の増となっております。

これは、上屋、荷捌き地などの施設運営に係る光熱水費や荷役機械等の維持管理に要する費用であり、増額の主な要因は、荷役機械予備品購入費の増などによるものでございます。

次に、第3款港湾建設費におきましては、18億7,960万8,000円であり、前年度当初と比べ3,533万8,000円、約1.8%の減となっております。

これは、ふ頭用地造成事業や上屋建設事業に要する費用でございます。

次に、第4款公債費におきましては、9億8,554万7,000円であり、前年度当初と比べ1億7,519万4,000円、約15.1%の減となっております。

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

次に、第5款諸支出金におきましては、2億6,566万1,000円であり、前年度当初と比べ1億2,014万5,000円、約82.6%の増となっております。

これは、一般会計西港分への繰出額の増によるものでございます。

次に、第7款災害復旧費におきましては、750万円であり、前年度当初から皆増となっております。

これは、平成30年度に発生した災害復旧事業の31年度施行分に係る工事監理支援業務委託でございます。

なお、各款ごとの予算額とその主な内容につきまして御説明いたしましたが、詳細につきましては、131ページからの港湾整備事業特別会計予算に関する説明書を御参照ください。

以上、議案第4号につきまして御説明申し上げます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（神戸典臣君） 次に、議案第5号を議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 議案第5号「指定管理者の指定について」御説明申し上げます。

議案等の169ページを御覧ください。

この議案は、平成31年度当初から指定管理者の更新が必要となる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、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31年4月1日から平成36年3月31日までの5年間となっております。

候補者は、株式会社ベルポート北海道で、住所は、苫小牧市王子町2丁目2番5号、代表者は、代表取締役宮澤義高でございます。

なお、当該団体は、審査の結果、2団体の応募者の中から選定された団体でございます。

指定管理者の候補者の概要につきましては、議案等の171ページから172ページを御参照いただきたいと思います。

以上、議案第5号につきまして御説明申し上げます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○一般質問

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第6、一般質問の通告が竹田秀泰君、神山哲太郎君、工藤良一君、首藤孝治君からありますので、順次これを許します。

竹田秀泰君。

○議員（竹田秀泰君） それでは、私のほうから4点ほど質問をさせていただきたいと思います。

まず最初に、災害復旧費についてお伺いをしたいと思います。

昨年9月6日に発生しました北海道胆振東部地震で被災した災害復旧費に伴う償還スケジュールなどについてお伺いをしたいと思います。

昨年の地震災害に伴う港管理組合が実施する災害復旧事業は、全体で40施設、34億700万円に上り、このうち約23億8,000万円が起債事業となっております。一般的には、補助災害復旧事業であれば、通常8割が国から補助されるなどにより処理されますが、この起債事業については、国へ補助対象にするよう要望していましたが、結果はどのようなになったのかお伺いをしたいと思います。

また、この起債の償還スケジュールについてどのように考えているのか、あわせてお聞きをしたいと思います。

次に、荷役機械設置工事ですけれども、通称ガントリークレーンですけれども、港湾管理者の市長よりガントリークレーン4号機設置の計画が示されましたが、4号機の設置費用と設置計画並びに耐震を含む性能についてお聞きをしたいと思います。

また、現在は東港国際コンテナターミナルでは、ガントリークレーン3機が稼働しており、コ

ンテナ対応能力は、１３列対応が２機、１６列対応が１機と伺っていますが、そこでお伺いしますが、新しい４号機については、１３列対応型を設置すると聞いていますが、なぜ１３列対応型を選定したのか、その理由を聞きたいと思います。

次に、南ふ頭上屋建設についてお伺いをしたいと思います。

ことし１月１８日に、平成３０年度第１回苫小牧港地方港湾審議会で港湾計画の変更が審議され、１月に港湾計画の軽易な変更を国土交通大臣に申請し、公共南２号上屋の建設用地が確保されたと聞いています。

南ふ頭上屋の老朽化対策と荷さばき地の整備などによる建て替え工事ではありますが、そこでお伺いしますが、南ふ頭に建設する上屋の全体計画と、いつごろから使用可能なのかお伺いします。また、上屋の規模についてもお伺いをしたいと思います。

最後に、勇払マリーナ指定管理者についてお伺いをしたいと思います。

今年度、勇払マリーナの指定管理者の選定があり、３１年から５年間の新たな指定管理者が提案されていますが、選定理由に「これまでにない新たな取組提案により利用者へのサービス向上が見込まれる」と記載されていますが、そこでお伺いをしますが、主な事業計画の中に新規自主事業として「海上釣り堀の建設」と書かれています。この提案の海上釣り堀の建設とはどのようなものなのか、外海なのか内海なのか、新たに設置するものなのか、既存の施設を活用するものなのか、提案内容についてお伺いして、１回目とします。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 私からは、災害復旧費に関することと、勇払マリーナの海上釣り堀に関する御質問についてお答えさせていただきます。

まず、災害復旧に係る起債事業についてのお尋ねですが、このたびの地震災害に伴う当管理組合分の復旧費用は３４億７００万円のうち、補助事業の対象とならないことから、起債事業により復旧することとなった額は２３億８，９００万円であり、この大部分が東港区のコンテナターミナルの復旧に係る費用となっております。

この起債事業分につきましては、補助対象としていただくよう当管理組合議会議員をはじめ関係方面から国に対して働きかけを行っていただいたところではありますが、結果として補助対象とはならず、全額起債となることから、管理組合において公債償還することとなります。

また、災害復旧に係る公債の償還期限につきましては、通常の起債事業と異なり、据え置き期間を含め１０年と定められておりますことから、平成３１年度から１０年間で償還することとなります。

次に、勇払マリーナの海上釣り堀についてのお尋ねですが、現在勇払マリーナの親水防波堤と護岸の一部では、港内側を釣り場として開放しておりますが、指定管理者候補者からは、さらなる集客による賑わいの創出を目的に、新たに港内の水域に釣り用の栈橋を設け、海上釣り堀を建設したいと提案がありました。

今回の提案内容は、今後施設の規模や運用方針、料金設定などについての検討や必要な調査を行い、事業化したいということで、現時点では詳細は未定でございます。

当管理組合としまして、この提案は勇払マリーナの賑わい創出の一助となるものと期待しておりますので、今後協議してまいりたいと考えております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） 私から、荷役機械の設置工事についてお答えいたします。

ガントリークレーン4号機についてですが、ガントリークレーンの実施設計は、来年度から行いまして、設置費用や設置までの工程など詳細は未定でございますが、費用については、過去の実績では13列対応の1号機で約6億円、16列対応の3号機は約8億円となっております。

次に、設置までの工程につきましては、クレーンの製作に受注から18ヵ月以上必要とされておりますことから、2021年以降の設置を見込んでございます。

次に、耐震性能につきましては、地震に対する免震性能を備えたクレーンを考えております。

次に、13列対応の選定理由につきましては、現在、苫小牧港を含む国内に寄港しております中国・韓国航路のコンテナ船は、13列以下の船型であることや、近年、国際フィーダー船の寄港も増加していることから、今後とも13列以下のコンテナ船の寄港が見込まれるため、13列対応のクレーンを選定に検討を進めているところでございます。

続きまして、南ふ頭上屋建設工事についてお答えします。

南ふ頭上屋の整備などについてですが、上屋の調査設計を昨年9月に着手しており、その規模については、利用状況や利用者の要望等を勘案し、約5,000平米としているところでございます。

実施中の設計業務では、建設費のコスト縮減を図るため、その構造や使用資材など詳細な検討を進めており、上屋の仕様などは現時点では確定しておりませんが、3月には設計業務を完了する予定となっております。

このため、建設工事の工期については、規模や構造、使用資材の納期などにより算定されますことから、現在、供用開始の時期については、検討中となっているところでございます。

なお、今後工期や工事費が明らかになりましたら、必要に応じて所要の手続きを行い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） 竹田秀泰君。

○議員（竹田秀泰君） ありがとうございます。

それでは、私のほうから再質問をさせていただきたいと思います。

まず、災害復旧費ですけれども、国からの補助が得られなかったということで、23億円です。これが10年で返済するということであれば、毎年2億円を超える返済額になりますけれども、

これまでの通常の港湾整備事業等に私は支障を来すのではないかというふうに考えていますけれども、担当部としてこれはどのように考えているのか、それについてお答えを願いたいと思います。

それと、ガントリークレーンですけれども、これまでの管理組合の説明では、コンテナ船が非常に大型化してきているというような説明をされていましたが、その方向性が変わってきているのかどうか、それについてお答えを願いたいと思います。

それと、私は今後のことを考えますと、16列対応をつくったほうがこのためにいいのではないかというふうに思いますけれども、その辺についても改めて考え方を教えていただきたいというふうに思います。

南ふ頭の上屋ですけれども、一般的に東京オリンピック需要により、建設業界は建築資材や労務費の高騰により悩んでいると聞いています。特に鉄骨鋼材は早めの発注を求められていると聞いていますけれども、そこでお聞きをしたいのですけれども、現在の計画しています2号上屋ですけれども、昨年までやっていた中央北ふ頭に建設されました上屋と比べて、どのぐらいの割高になっているのか、どのぐらい高騰になっているのか、わかれば教えていただきたいというふうに思います。

最後に、勇払マリーナの釣り堀ですけれども、港内に新たに栈橋を設置するという答弁ですけれども、この安全性の確認とか、港の中につくるとなれば、新たな許認可が必要というふうに思うのですけれども、その必要性があるのかどうか、それと、新たにつくるのであれば、新たな投資ということで有料になるのかなという気もするんですけれども、その辺何か聞いているのであれば教えていただきたいというふうに思います。

それと最後に、もしやるとすれば、事業者といつごろを目途にこういう計画が進められているのか、それについてお答えを願いたいと思います。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私からは、ガントリークレーンの4機目の仕様に関するお尋ねについてお答えしたいと思っております。

平成24年度に設置いたしました16列対応のクレーンにつきましては、国際コンテナターミナルの現在の水深であります14メートルの岸壁、この対象船型である5万トンを超える16列対応の大型コンテナ船の誘致を図っていくと、こういった趣旨から設置をいたしました。

しかしながら、現在も少しずつコンテナ船の大型化は進んでいるものの、この5万トンクラスの大型コンテナ船が寄港するためには、岸壁前面の泊地の拡張整備に多額な費用が必要であるということや、船社からの具体的な寄港要請がないということから、今回は13列対応のクレーン設置をしていこうというものでございます。

議員御提案の16列対応型のクレーンにつきましては、今後老朽化してまいりますクレーンの

更新をする際に、船舶の大型化の動向や寄港する船舶の船型を勘案し、大型コンテナ船の寄港の可能性を踏まえて検討してまいりたいと、このように考えております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 私からは、災害復旧に関することと、勇払マリーナの海上釣り堀に関する再度の御質問についてお答えをさせていただきます。

まず、災害復旧に係る公債償還による港湾整備等への影響についてのお尋ねですが、当管理組合の港湾整備事業等に伴う公債償還費は、平成21年度以降漸減傾向にあり、このたびの災害による公債償還費の増加により、現時点において直ちに当管理組合の財政状況に大きな影響を与えることはないものと考えておりますが、今後も港湾整備事業等の効率で効果的な執行に努めてまいりたいと考えております。

次に、勇払マリーナの海上釣り堀の安全性などについてのお尋ねですが、施設の安全性の確認につきましては、今後計画内容が明らかになった後、必要な安全対策などについて十分な協議を進めてまいります。

また、許認可につきましては、水域占用許可が必要となりますが、同じく計画内容が明らかになった時点で必要な手続きについて検討してまいります。

次に、使用料についてのお尋ねですが、指定管理者候補者からは、建設に伴う設備投資が必要のため有料になると聞いておりますが、こちらも現時点では計画内容が決まっておりませんので、使用料は未定でございます。

次に、事業開始の目途についてですが、事業計画書では、調査、設計などの検討を行った上で3年後の供用を目指すこととなっております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） 私から、南ふ頭上屋建設工事についての再質問にお答えします。

南ふ頭上屋の建設費についてですが、先ほどお答えしましたとおり、現在、設計業務を進めており、その仕様などが確定していないため、建設費は算出できていないところでございますが、設計業務においては、上屋の構造、部材の仕様、それから仮設工法や施工時期などの検討を行いまして、事業費の圧縮に向けた努力をし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） 以上で、竹田秀泰君の一般質問を終了いたします。

神山哲太郎君。

○議員（神山哲太郎君） それでは、通告に従いまして順次質問してまいりたいと思います。

まず最初に、苫小牧港長期構想策定の課題と対応について質問したいと思います。

苫小牧港長期構想については、長期構想そのものが20年から30年先の長期的な視点から基

本的な方向性を示されたものでございます。幅広く、また時間をかけて議論していくべき課題はよいと思いますが、短期間で結論を出していくべき重要な課題も議論をされておりました。

そこでお聞かせいただきたいのは、急がなければならない課題に対する委員会の意見にどう対応されていくのかお伺いをしたいと思います。

将来の人口減少による人材不足に、どのように対応していくのか。特に自動化については港湾の重要課題と考えますし、鉄道との連携についても、12年後には新幹線の札幌延伸が予定されていることから、貨物の海底トンネルの通過本数の低下が懸念をされており、海上輸送の役割が大きくなる可能性があります。この点を踏まえた上で御見解をお聞かせいただきたいと思います。

また、パブリックコメントが昨年11月12日から12月11日までの1ヵ月間行われました。パブリックコメントだけで一概に市民の関心を図ることはできませんけれども、どのような意見が寄せられていたのか、お聞かせをいただきたいと思います。

次に、主要施策の大型コンテナ船や国際フィーダーコンテナ船に対応した施設整備についてであります。

概要には、ガントリークレーン4号機の整備に着手すると記載してありました。単純に考えても作業効率の向上につながり、取扱量の増加は今後の苫小牧港の発展に大きく影響を与えます。

ただ、平成29年10月の質問に対する御答弁では、ガントリークレーン4号機について、当港の国際コンテナターミナルの現在の岸壁延長から、コンテナ船3隻の同時接岸が最大の利用でありまして、現在の荷役形態などから4基のクレーンが同時に使用されるような4基目本来の役割が期待できる状況にはありませんと答弁されておりますが、岸壁の延長も同時に行うということであるのか、もう少し具体的にお聞かせいただきたいと思います。

最後であります。

市民と観光客が触れ合うにぎわい拠点についてであります。

これまで「みなとオアシス苫小牧運営協議会」と連携しながら港をPRする努力を続けてまいりました。苫小牧市民にとって苫小牧港の魅力はどのようなものなのか、直感的で結構でございますので、御答弁をお願いしたいと思います。

夏に関しては、多彩なイベント等がたくさんあります。よく市民から御意見をいただきますが、殺風景だとか、港には観光施設がないなどと言われます。苫小牧は、いわゆる工業都市であります。港自体は、平坦で風光明媚ではありません。船舶の出入りは頻繁で、港湾道路のトラックやトレーラーが激しく往来しており、物流の港町であることを強く印象づけていると感じております。

冬の苫小牧は晴天率も格段に高いことから、夜明け前は金星がはっきり見えたり、雪が降った後は恵山や大間の山まで視界が広がります。また、夜はヤード照明に照らされたRORO船の姿や工場の夜景が勇壮に見えます。見方を変えれば新しい苫小牧港を発見できるのではないかと思います。

そこで、もっと苫小牧港を身近に感じてもらうために、市民向けに手軽なスマートフォンや携帯で撮った苫小牧港の画像コンテストなどを行ってはいかがかと思いますが、考えをぜひお聞かせいただきたいと思います。

以上で質問を終了させていただきます。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 私からは、にぎわい拠点についての御質問にお答えさせていただきます。

苫小牧港の魅力と今後の取り組みについてのお尋ねですが、苫小牧港は、ＲＯＲＯ船やフェリーをはじめ、海外からの大型船やクルーズ船など多種多様な船舶が寄港しております。

例えばキラキラ公園では、このような船舶や荷役などの風景を間近に感じることができるほか、散策や水遊び、夜景などが楽しめる市民が港に親しむ身近なスポットとして大変人気のある場所となっております。

このように、子供からお年寄りまで幅広い市民の皆さんが憩え、活発な港湾物流活動を間近に感じられることが苫小牧港の魅力と考えております。

このため、「みなとオアシス苫小牧運営協議会」や民間企業、港湾関係官庁などが、みなと写真会やみなとウォーク、フォトコンテスト、児童絵画展など様々なイベントを開催し、魅力発信やにぎわいの創出などに取り組んでいるところでございます。

今後は、例えばホームページなどを利用し、港湾に訪れた市民が撮影した写真を気軽に掲載し、港の魅力発信ができる仕組みを構築するなど、港を身近に感じてもらえる方法について関係団体とともに検討してまいりたいと考えております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） 私からは、まず、苫小牧港の長期構想についてお答えいたします。

長期構想における短期的な課題への対応についてですが、長期構想はおおむね２０年から３０年後の長期的な視点から、苫小牧港が目指す「あるべき姿」を展望し、その実現のために必要な機能など、港湾空間の利用についての基本的な方針を示すものでございます。

この長期構想の検討の中では、長期的な視点で検討を進めていくもののほか、西港区中央北ふ頭の岸壁改良や東港区周文ふ頭の大規模地震対策など早期に取り組まなければならないものもございます。

現在、長期構想については、次期港湾計画改定に向けて検討しておりますが、これら早期の取り組みが必要な課題につきましては、現港湾計画の一部変更などを行っておりまして、西港区の中央北ふ頭では、早期の着工を要望しているところでございます。

次に、長期構想における人材不足への対応についてですが、トラックドライバー不足などによりトラック輸送が困難となっており、フェリーでは近距離航路から中長距離航路へのシフトが見

られるほか、本港におけるRORO船の貨物量も年々増加している状況でございます。

人口減少社会を迎え、今後ますます労働力不足が見込まれる中、いかに物流の効率化を図っていくかという視点が、将来、苫小牧港にとって重要になるものと考えております。

このため長期構想では、シャーシの隊列走行や鉄道貨物の引込線導入などの展開施策案をお示ししておりますが、引き続き業界の意見も踏まえながら、実現に向けた検討に取り組んでまいりたいと考えてございます。

次に、パブリックコメントに寄せられた意見についてでございますが、インターネットや閲覧、それから配布により長期構想（案）に寄せられたコメントの件数は、4件、14項目となっております。

その内容といたしましては、西港区中央北ふ頭の再生をはじめ、コンテナターミナルの機能強化など、生産性向上に資する複合一貫輸送拠点に関する意見が9項目、食と観光の魅力発信など北海道の食と観光に関する意見や北極海航路の地域的ハブ港に関する意見が各1項目のほか、港湾環境の改善に関する意見が3項目ございました。

これらの意見については、現在精査中ではございますが、意見を長期構想（案）に反映できるものや趣旨が同様なものなど、御賛同いただく意見も数多く寄せられたところでございます。

続きまして、大型コンテナ船や国際フィーダーコンテナ船に対応した施設整備についてお答えします。

ガントリークレーン4号機の整備についてですが、当管理組合といたしましては、これまでも議会においてお答えしておりますとおり、4号機の導入検討よりも、現在の3基のクレーンが安定的に稼働できる状態を確保していくことが重要と考えておりました。このため、保守点検体制の強化や事故防止に資するさまざまな対策を講じてきており、現在一定の成果を上げてきていると判断しているところでございます。

しかしながら、平成29年以降、コンテナ船が3隻同時に接岸し、クレーン3基が同時に稼働する頻度が高くなってきており、保守点検のスケジュール調整が非常に困難になってきているところであります。

また、船会社からは、荷役時間の短縮を図り、滞船時間や係船時間の削減につながる船舶1隻に対しクレーン2基での荷役体制を求められているところであります。これらに対応するため、4号機を整備し、さらなる荷役体制の強化を図ってまいりたいと考えております。

また、岸壁の延長につきましては、今後船舶の利用状況に注視し、検討してまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 神山哲太郎君。

○議員（神山哲太郎君） 一通り御答弁をいただきまして、ありがとうございました。

ガントリークレーンの関係だけ、御要望をさせていただきたいと思います。

先ほども竹田秀泰議員への御答弁にもあって、いろいろ18ヵ月の部分だとかあって、なかなか前倒しですることとはできないということは理解しているところでございますけれども、周辺の設備も含めてできるだけ早急に着手をして、できるだけ早く4号機をぜひやっていただくということで、苫小牧の発展に期するということにもつながりますので、そのことだけをしっかりお願いして、質問は終わりたいと思います。よろしくお願いします。

○議長（神戸典臣君） 神山哲太郎君の質問は終了をいたしました。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

なお、再開時刻は15時05分といたします。

午後2時50分 休憩

午後3時05分 再開

○議長（神戸典臣君） 休憩前に引き続、会議を開きます。

休憩前の議事を継続いたします。

工藤良一君。

○議員（工藤良一君） 私は港湾計画について、2点質問させていただきます。

まず、第2船だまりの防波堤についてであります。

先日、苫小牧港地方港湾審議会が開催され、中央北ふ頭の新規岸壁や漁港区をはじめ、小型船だまりの計画変更が承認されました。小型船だまり計画では、第1船だまりから第4船だまりまでの岸壁や物揚場など新たな係留施設が位置づけられており、第2船だまりでは、防波堤を10メートル延長する計画も盛り込まれております。まずは、既設の第2船だまりにおいて、この防波堤を延長した理由について伺いいたします。

次に、第3船だまりについてであります。

漁港区が狭く混雑しているために、西船揚場を廃止し係船岸化すると計画されております。また、最盛期には、外来のイカ釣り漁船の利用もあり、新たな準備・休憩用岸壁の確保が急務の課題とあります。こうした状況の中で、将来を見越した計画というのはなかなか難しいこととは考えますけれども、漁協の意見要望などどのようなことがあったのかということ、そして、この計画はそれにどのように応じたものなのかということについてお聞かせいただきたいと思います。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） 工藤議員の御質問にお答えします。

まず、第2船だまり防波堤についてお答えします。

第2船だまりの防波堤についてのお尋ねですが、現在、第2船だまりは、タグボートなどのポートサービス船などが利用しておりますが、近年、海の気象の変化に伴う波向、波の方向ですが、

の変化によりまして、港内静穏度の悪化が指摘され、荒天時には船だまり利用船舶が港の奥に避難することもありまして、利用者からは静穏度の改善が求められておりました。

このたびの計画変更では、この第2船だまりの港内静穏度を確保するため、防波堤の延長を10メートル延伸することといたしました。

続きまして、第3船だまりについてお答えします。

漁港区の意見要望と港湾計画の対応についてですが、第3船だまり、いわゆる漁港区につきましては、苫小牧漁業協同組合から漁港区の狭隘による地元漁船と外来漁船との輻輳や、それから多層係留などによります係留施設の不足を補うため、遊休化した西船揚場を物揚場に改良する整備要望などがございました。

今回の計画では、このような整備要望を踏まえ、漁港区の狭隘化を解消するため、水深3メートル、延長147メートルの物揚場を新たに位置づけたものでございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 工藤良一君。

○議員（工藤良一君） それでは、再質問させていただきます。

第2船だまりの防波堤についてでありますけれども、港内静穏度が確保できないための計画ということですが、この計画終了後はどのように改善されるのか、平均的な数値として、どれくらい低減されるのかをお伺いいたします。

また、第3船だまりについてでありますけれども、この計画の中で、現在はない第4船だまりも計画をされています。現在の第3船だまりの混雑を解消し、また、タグボート1隻が北ふ頭に仮係留しているのを含めて利用するということになるのか、この点についてお伺いをいたします。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） 工藤議員の再質問にお答えします。

まず、第2船だまりの防波堤についてお答えします。

第2船だまりの港内静穏度についてですが、直近の波浪観測結果を用いた港内静穏度の評価では、静穏度の基準値を下回る評価地点は6カ所中1カ所ございましたが、防波堤の延伸によりこの静穏度が平均で0.2ポイント改善され、全評価地点で基準値を満たす計算結果となりましたことから、今回の計画に防波堤延伸を位置づけたところでございます。

続きまして、第3船だまりについての再質問にお答えします。

第3船だまりに関連して、第4船だまりの利用についてですが、現在、苫小牧港に在港するタグボートやバンカー船などのポートサービス船、それから作業船は、西港区港口に近い汐見地区の第1、第2船だまりを利用してございます。

近年、ポートサービス船のリニューアルに伴う大型化が進んでいることから、第1、第2船だまりは係留施設不足により、北ふ頭にタグボートが仮係留するほか、作業船が多層係留するなど

非効率な利用を余儀なくされております。

今回の第4船だまり計画は、漁船の利用は想定しておりませんが、西港区の小型船だまり全体の再編によりまして、これら諸課題を解消するとともに、船舶の安全で効率的な利用が図られるものと考えております。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上で、工藤良一君の一般質問を終了いたします。

首藤孝治君。

○議員（首藤孝治君） それでは、通告に従いまして順次質問をさせていただきます。

まず初めに、西港区への岸壁新設案について質問いたします。

苫小牧港地方港湾審議会へ苫小牧港管理組合から港湾計画の一部変更を諮問し承認されました「苫小牧港西港区中央北ふ頭の水面貯木場跡地に岸壁新設」の計画案を国に提出し、早ければ2022年度にも新たな岸壁が新設されるという非常に大きな事業であり、多くの船会社や運輸業者の皆さま方もこの事業に関しては大きな期待を寄せております。

まず、1点目にお聞きしたいのは、この計画と概算コストを含めてお聞かせください。

2点目に、一般貨物船が混雑し、着岸できず沖合で順番待ちをしている状況も多々あるとお伺いしております。現在の混雑状況と比較し、岸壁新設後には、どれくらいのメリットにつながるのか、御見解をお聞かせください。

続きまして、苫小牧港長期構想案について、要望も含めて質問をさせていただきます。

安心・安全な港湾機能を確保した海上物流拠点の強化を考慮すると、近年、鋼材貨物の取り扱いが各鉄鋼メーカーとも非常に厳しくなっており、特に錆・濡れに対する対応に苦慮していると伺っており、雨や雪、暴風により待機・滞船が荷役会社にとって非常に大きなコストになっております。

以上のことから、西港区への全天候型大型バースの導入を要望したいと考えますが、御見解をお聞かせください。

続きまして、各幹線道路について質疑をいたします。

各幹線道路におきまして、通行時間帯や路面状況の変化によっては、危険と感ずる場所や実際に事故が発生しやすい場所があり、多くの港湾関係者や市民の皆さんから早急な対応を求める声があります。

勇払ふ頭幹線道路などは、通勤時間帯や帰宅時間帯は非常に渋滞が発生している場所でもあります。トラックと普通車が非常に混雑し、常に事故が発生しやすい状況にあり、特に冬場は路面が凍結し接触事故も発生しております。事故が発生した場合、玉突きによる多重事故で多くのけが人が出る可能性や渋滞による物流網の停滞にもつながります。

そこで、まずお聞きしたいのは、幹線道路において、冬季の事故発生状況は把握されているのか、御見解をお聞かせください。

2 点目に、冬季路面状況の保全を苫小牧港管理組合ではどのように対応しているのか、御見解をお聞かせください。

続きまして、各幹線道路の歩道に関する夏場の草刈りと冬場の除雪について質問いたします。

主に外国人船員の皆さんが歩道を歩いておられますが、草刈りや除雪がされていないところで急に道路に飛び出してくるなど、非常に危険を感じた事案の声をお聞きいたします。

ここで、まずお聞きしたいのは、現状におきまして各幹線道路の草刈りや除雪の対応状況をお聞かせください。

続きまして、草刈りや除雪を今以上に強化していただきたいと多くの声がありますが、費用対効果も含め、対応可能なのか御見解をお聞かせください。

最後の項目になりますが、各岸壁の路面補修についてお伺いさせていただきます。

晴海岸壁、中央北 1、2 号岸壁の荷さばき地の路面にへこみや陥没が見られ、荷役の際に段差による貨物の落下事故の恐れがあり、多くの港湾関係者から対策を検討していただきたい旨のお話があります。

そこで、お聞きしたいのは、現状の路面状況と対応状況をお聞かせください。

続きまして、補修が実施されている場所も多くありますが、計画的な調査・補修が必要だと考えております。今後の対応を含めて、計画等があればお聞かせください。

1 回目の質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） 首藤議員の御質問にお答えします。

まず、西港区への岸壁新設案についてお答えします。

西港区中央北ふ頭岸壁の計画についてですが、現在、西港区公共埠頭では、多目的公共バースの不足から船舶の混雑や滞船が生じております。

特に中央北ふ頭については、飼料や肥料、それから鋼材などの一般貨物船の利用が集中しており、船舶の滞船や貨物の横持ちの発生に加え、旧水面貯木場による埠頭分断によって非効率な荷さばきを余儀なくされていることなど、港湾利用者からは有効的な活用が求められているところでございます。

このため、西港区公共埠頭での取扱貨物の再編、それから集約の促進による混雑緩和や、物流機能の改善を図るため、中央北ふ頭の水深 10 メーターの木材ドルフィンを水深 12 メーターの岸壁に変更し、あわせて泊地や土地利用の変更を計画しているところでございます。

なお、当該計画の概算コストといたしましては、約 70 億円と試算しているところでございます。

次に、中央北ふ頭岸壁の効果についてでございますが、現在、中央北ふ頭では年間約 8,000 時間の滞船時間が発生するほか、旧水面貯木場による埠頭の分断により、非効率な荷役を余儀なくされている状況にございます。

現在計画している中央北ふ頭の新たな岸壁整備と、それによる西港区全体の埠頭再編によりまして、滞船時間の大幅な解消や船舶の大型化への対応が図られるほか、取扱貨物の適正配置などによる荷役の効率化や横持ち費用の縮減など、様々な効果が期待されるものと考えているところでございます。

続きまして、苫小牧港長期構想についてお答えします。

西港区での全天候型大型バース導入についてですが、鋼材の取り扱いにおいて、水濡れ厳禁のために、雨天時の荷役が行えない課題があるということは認識しているところでございます。

全天候バースにつきましては、道内では室蘭港の民間が所有する専用岸壁に設置されている事例等はございますが、当管理組合が管理する公共岸壁については、港湾法に基づき、どんな船舶も利用できる公共性を確保することが前提となります。

このため、他港の民間岸壁に設置されている全天候バースの導入については、鋼材船以外の船舶の利用や、取り扱う貨物の種類、それから荷役作業などに制限をかけることから、予算制約上の措置を含めて公共岸壁では困難と考えております。

続きまして、各幹線道路についてお答えします。

臨港道路の冬季の事故発生状況についてですが、近年の事故件数は、平成26年度以降、毎年13件、12件、8件、24件、今年度は1月末までに9件ありまして、この8割近くが勇払ふ頭幹線で発生しております。

なお、事故原因については、そのほとんどが路面凍結によるスリップとなっているところでございます。

次に、冬季の道路保全についてですが、臨港道路は港湾貨物の陸上輸送を支える重要な施設でありまして、常日ごろから良好な状態を保つことが必要であることから、限られた予算の中で適切な維持管理に努めているところでございます。

冬期間の臨港道路の保全につきましては、路面凍結が予想される場合や積雪量10センチを目安とするなどの出動基準によりまして委託業者にパトロールを指示し、路面や吹き溜まりの状況などを確認した上で、除雪や凍結防止剤を交差点に散布するなど、適時適切な路面管理に努めているところでございます。

なお、交通量が多く事故が多発しております勇払ふ頭幹線や中央南ふ頭幹線においては、更に直営によるパトロールも実施し、路面状況の把握に努めているところでございます。

また、除雪や凍結防止剤の散布については、通勤時間帯に配慮し、交差点部のほか、この路線全体に対して実施しているほか、平成28年度には、滑り止め用の砂の散布ができるよう大型の砂箱を2カ所設置し、今年度は減速を促すための警戒標識を5カ所設置しているところでございます。

次に、歩道の草刈りや除雪についてですが、各幹線道路の歩道の草刈りは、植樹帯を中心に、雑草の伸びぐあいを確認し、年数回実施しております。

また、歩道の除雪については、乗客等の利用もありますことから、フェリーターミナルに接続する入船ふ頭幹線を対象に、車道の除雪とあわせて実施しております。

次に、歩道の草刈りや除雪の強化についてでございますが、各幹線道路の歩道については、路面上にたまった土砂から雑草が生える場合のほか、舗装の継ぎ目や裂け目等から雑草が生えて歩行が困難な区間もありますことから、必要性や利用状況を踏まえ、草刈りや舗装の補修などの実施を検討してまいりたいと考えております。

また、歩道の除雪については、冬期の利用が極めて限られているため、歩行者に事故防止の注意喚起を促す方法を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、各岸壁の路面補修についてお答えします。

まず、荷さばき地の舗装状況と対応状況についてですが、荷さばき地については、定期的に施設点検パトロールを行い、舗装の剥がれや沈下などの不具合箇所を確認しております。

荷役の支障となる箇所については、補修の予算が限られていることから、実施箇所や工法、施工時期や優先順位などについて利用者との調整を行い、オーバーレイなどの補修に努めているところでございます。

今年度においても、利用者と実施箇所や施工時期などの調整を行い、晴海ふ頭の岸壁や荷さばき地、それから中央北ふ頭の岸壁において、舗装の剥がれや沈下による段差など、特に傷みが激しい部分について補修工事を実施しております。

なお、その他の不具合のある箇所については、来年度に改めて利用者との調整を行い、予算に応じて補修を実施したいと考えているところでございます。

次に、計画的な調査・補修についてでございますが、当管理組合では、港湾施設を適切に維持管理するため、臨港道路の改良や荷さばき地の舗装の打ち換えなど、大規模な補修については、平成20年度から維持管理計画の策定に取り組んでおり、荷さばき地についても平成28年度から維持管理計画の策定に着手しております。

維持管理計画では、施設の点検診断や劣化度を判定しまして、その結果から維持管理に関する方針を定めまして、劣化状況に応じて補修工法の検討、それから点検診断計画や維持補修計画を策定いたします。

当管理組合では、再来年度までに維持管理計画の策定を完了する予定であり、策定後は緊急性や利用状況、それから要望などを踏まえまして、計画的な補修に努めたいと考えております。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 首藤孝治君。

○議員（首藤孝治君） それでは、3点ほど再質問をさせていただきます。

まずは、西港区への岸壁新設案についてですけれども、岸壁新設案につきましては、船舶の滞船や貨物の横持ちの発生など、非効率が解消される点や各港湾利用者の燃料費や人件費の削減など、港のさらなる発展におきまして非常に重要な事業の一つと認識しております。滞船、沖待ち

は、各荷役会社にとって非常に大きなコストになり、遅延により後の船にも待船や沖待ちといった状況が多くなってきております。

ぜひ早期実現に向け、御尽力いただければと思いますが、港湾管理者としての取り組みについて、お聞かせください。

続きまして、苫小牧港長期構想案の全天候型大型バースの件についてですけれども、鋼材船以外の船舶の利用や取り扱う貨物の種類、荷役作業等に制限をかけるといったことや、予算制度上の措置を含め、公共岸壁では難しいという現状につきましては理解いたしました。

しかしながら近年、日本全国の異常気象などを考慮すると、水濡れ厳禁の荷役については作業ができないということであれば、さらなる船舶の滞船等につながる可能性もあると考えております。ですので、この件につきましては、民間事業者の方々とも今後話し合いながら、何か妙案を探り出していだきたいと思いますが、御見解をお聞かせください。

続きまして、各幹線道路の冬季道路保全の件についての質疑ですけれども、路面凍結が予想される場合や積雪量10センチを目安に状況を確認しながら、適時適切な路面管理に努めているという答弁がありましたけれども、この件に関しましては理解いたしましたが、それでも滑るような状況であるということですので、現在の保全状況の見直しが必要ではないかと考えますが、御見解をお聞かせください。

以上で、質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） 私から、首藤議員の再質問にお答えします。

まず、西港区への岸壁新設案についてお答えします。

中央北ふ頭岸壁についてですが、中央北ふ頭の新規岸壁につきましては、港湾利用者からも強く要請されており、早期に取り組みを進めなければならない最重要課題の一つであると認識しております。

現在、中央北ふ頭の新規岸壁については、港湾計画変更などの所要の手続きを進めておりますが、引き続き早期実現に向けて必要性や皆様方の要請を各方面にしっかりと訴えてまいりたいと考えております。

次に、苫小牧港長期構想案についての再質問にお答えします。

全天候型大型バース導入についてですが、現段階では、取扱貨物や船型等が特定される全天候バースにつきましては、公共岸壁での整備は難しいと考えておりますが、民間事業者と再度、何かほかの方策がないか相談してまいりたいと考えております。

続きまして、各幹線道路についての再質問にお答えします。

冬季の道路保全についてですが、先ほどもお答えしましたとおり、これまでも冬季の道路保全については、除雪方法の工夫や事故防止のための施設の設置など、路面管理の改善に努めてきたところであります。

今後の事故防止の対策といたしましては、運転者に事故防止の注意喚起を促す方法や、それから路面凍結におけるスリップの一因となる轍の補修工事などについて検討してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上で、首藤孝治君の一般質問を終了いたします。

以上をもって、一般質問は全て終了いたしました。

これより議案第1号及び第2号の質疑に入ります。

議案第1号及び第2号の説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、反対、賛成の討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第1号及び第2号についてお諮りをいたします。

議案第1号及び第2号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、議案第1号及び第2号は、原案のとおり可決されました。

次に、議案第3号及び第4号の質疑に入ります。

議案第3号及び第4号の説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、反対、賛成の討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって討論を終結をいたします。

それでは、議案第3号及び第4号についてお諮りをいたします。

議案第3号及び第4号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、議案第3号及び第4号は、原案のとおり可決されました。

次に、議案第5号の質疑に入ります。

議案第5号の説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、反対、賛成の討論はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○議長(神戸典臣君) なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第5号についてお諮りをいたします。

議案第5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5号は、原案のとおり可決されました。

○閉会

○議長(神戸典臣君) 以上をもちまして、本議会に付議された案件は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案件は、報告1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。

以上をもちまして、平成31年第1回定例会を閉会いたします。

(了)

午後3時36分 閉会