

令和3年 第2回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

令和3年8月27日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

令和3年 第2回定例会
苫小牧港管理組合議会

令和3年8月27日（金曜日） 午後1時37分開議

○本日の会議に付議した事件

日程第1 会議録署名議員の指名について

日程第2 会期の決定について

日程第3 諸般の報告について

日程第4 報告第1号から第2号について

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

報告第2号 一般社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について

日程第5 議案第1号から第3号について

議案第1号 苫小牧港管理組合個人情報保護条例の一部改正について

議案第2号 苫小牧港管理組合一般職の職員に関する条例の一部改正について

議案第3号 地方自治法第180条の専決処分についての一部改正について

日程第6 一般質問

日程第7 議員提案第1号について

議員提案第1号 港湾関係事業の促進に関する意見書について

○出席議員（10人）

1番	赤根 広介 君	6番	佐々木 修司 君
2番	梅尾 要一 君	7番	藤田 広美 君
3番	沖田 清志 君	8番	松井 雅宏 君
4番	神戸 典臣 君	9番	矢嶋 翼 君
5番	桜井 忠 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	平 澤 充 成 君
副 管 理 者	柏 木 文 彦 君
副 管 理 者	福 原 功 君
総 務 部 長	小 名 智 明 君
施 設 部 長	和 田 栄 二 君
港 湾 政 策 室 長	山 崎 直 人 君
政 策 推 進 課 長	伊 藤 充 君

総務課長	阿部保君
業務経営課長	白川友秀君
計画課長	京野勇一君
施設課長	宇佐見 広君
会計管理者兼出納室長	林 剛志君
総務課長補佐	佐藤敦史君
業務経営課長補佐	有澤博文君
施設課長補佐	岩 渕泰士君

監査委員	佐藤 敏君
監査委員	神山 哲太郎君

○事務局職員出席者

事務局長	阿部保君
庶務係長	佐藤敦史君
議事係長	上林孝治君
書記	飯塚菜摘君

○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令和３年第２回定例会を開会いたします。

○開議

○議長（遠藤 連君） 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（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、沖田清志君及び神戸典臣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、令和２年度、令和３年５月分、令和３年度５月分及び６月分の「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議案等に報告書の写しがございますので、後ほど御覧ください。

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

○報告第２号 一般社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第４、報告第１号「一般財団法人 胆振東部日高海域漁業操業安全基金協会の経営状況について」及び報告第２号「一般社団法人 日高管内漁業振興協会の経営状況について」を一括して議題といたします。

説明を求めます。

総務部長、小名智明君。

○総務部長（小名智明君） 報告第１号及び報告第２号を御説明いたします。

いずれも、地方自治法第２４３条の３第２項の規定に基づき、当管理組合が出捐しております

法人の経営状況について御報告するものでございます。

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

この基金協会は、苫小牧港に入出港する船舶による漁具、漁網の被害防止や漁業被害を補填することにより、漁業経営の安定化を図ることを目的として、当管理組合からの出捐金7億円を基本財産として設立されました。

令和2年度の決算について、別冊1「業務報告書」の9ページの正味財産増減計算書を御覧願います。

中段よりやや下の経常収益と経常費用の差し引きとなります当期経常増減額はマイナス6,161円で、一般正味財産期末残高は1億1,779万4,613円となり、指定正味財産期末残高7億円を加えた正味財産期末残高は、8億1,779万4,613円となっております。

続きまして、令和3年度の事業計画につきましては、別冊2「事業計画及び収支予算書」の1ページと2ページに記載がございますので、御参照願います。

3ページの収支予算書を御覧願います。中段に記載の経常収益計は1,336万円で、その主な内容は、基本財産受取利息及び特定資産受取利息となっております。

また、4ページ中段に記載の経常費用計は1,637万3,000円で、その主な内容は、職員の給料手当、救済助成費、租税公課となっております。

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

この振興協会は、日高管内における漁業振興を図ることを目的とし、当管理組合からの出捐金12億6,800万円と、会員からの出資金100万円により設立されました。

令和2年度の決算は、別冊3「業務報告書」9ページの正味財産増減計算書を御覧ください。

経常収益と経常費用の差し引きとなります当期経常増減額は8万4,022円で、一般正味財産期末残高は15万830円となり、指定正味財産期末残高9,758万9,251円を加えた正味財産期末残高は9,774万81円となっております。

続きまして、令和3年度の事業計画につきましては、別冊4「事業計画および収支予算書」の1ページと2ページに記載がございますので、御参照願います。

この事業計画につきましては、3ページの収支予算書を御覧願います。

収入は2,631万8,094円で、その主なものは、運用財産でございます。支出は収入と同額で、その主なものは、雑草駆除事業等の水産基盤整備事業と種苗放流事業などの事業助成金となっております。

以上、報告第1号及び報告第2号について御説明いたしました。

○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、本件は終了いたします。

○議案第 1 号 苫小牧港管理組合個人情報保護条例の一部改正について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第 5、議案第 1 号「苫小牧港管理組合個人情報保護条例の一部改正について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） それでは、議案第 1 号「苫小牧港管理組合個人情報保護条例の一部改正について」御説明いたします。

議案等の 5 ページを御覧ください。

この議案は、「行政手続における特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律」の改正に伴い、条例で引用している同法の条項に移動があった等のため、関係規定を整備するものでございます。

なお、この条例の施行日は、令和 3 年 9 月 1 日でございます。

以上、議案第 1 号についての御説明を申し上げました。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願いいたします。

○議長（遠藤 連君） これより質疑に入ります。

ただいまの説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 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（遠藤 連君） なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第 1 号についてお諮りいたします。

議案第 1 号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（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。

○議案第 2 号 苫小牧港管理組合一般職の職員に関する条例の一部改正について

○議長（遠藤 連君） 次に、議案第 2 号「苫小牧港管理組合一般職の職員に関する条例の一部改正について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） それでは、議案第２号「苫小牧港管理組合一般職の職員に関する条例の一部改正について」御説明申し上げます。

議案等の１１ページを御覧ください。

この議案は、苫小牧港管理組合押印・署名の見直しに関する指針に基づき、職員のサービスの宣誓書における署名を廃止するため、関係規定を整備するものでございます。

なお、この条例の施行日は、公布の日からでございます。

以上、議案第２号について御説明申し上げます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願いいたします。

○議長（遠藤 連君） これより質疑に入ります。

ただいまの説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 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（遠藤 連君） なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第２号についてお諮りいたします。

議案第２号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 御異議なしと認めます。

よって、議案第２号は、原案のとおり可決されました。

○議案第３号 地方自治法第１８０条の専決処分についての一部改正について

○議長（遠藤 連君） 次に、議案第３号「地方自治法第１８０条の専決処分についての一部改正について」を議題といたします。

お諮りいたします。

本件につきましては、提案説明を省略し、直ちに表決に付したいと存じますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 御異議なしと認めます。

それでは、議案第３号についてお諮りをいたします。

議案第３号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 御異議なしと認めます。

よって、議案第３号は、原案のとおり可決されました。

○一般質問

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第6「一般質問」の通告が藤田広美君、松井雅宏君、桜井忠君からありますので、順次これを許します。

藤田広美君。

○議員（藤田広美君） それでは、通告に従いまして、質問させていただきます。

港湾機能の強化ということでありますけれども、第1点目が周文ふ頭の利便性向上、そして耐震強化についてであります。

東港区周文ふ頭では、バルク貨物を扱う公共岸壁の不足とともに、フェリーについても2航路で1バースを使用するなど非効率な利用実態が続いており、さらに有事における災害支援船の受け入れも難航しているといった課題があります。今まで国に対して、周文ふ頭新規岸壁整備の事業採択に向けた要望活動を鋭意実施してきたと伺っております。

そこでお伺いしますが、要望に対して国の対応などはどのような状況となっているのか、そして判断はいつ頃示されるのか、また現段階において、周文ふ頭の新規岸壁の整備の着工と供用開始はいつ頃を目標に考えているのか、お聞かせください。

また、新規岸壁が供用開始となった場合、フェリー航路の最適化による貨物需要の増加や連続バース化による港湾荷役の利便性向上とともに大規模災害に対応できるといった効果が期待されますが、港湾取扱貨物量などについてはどのように推移すると試算しているのか、効果について具体的にお聞かせください。

次に、2点目の西港区における整備促進についての中央北ふ頭の新規岸壁整備についてであります。

中央北ふ頭の新規岸壁は、令和4年度の完成を目指して整備が進められておりますが、新規岸壁の整備によって、滞船の緩和や物流機能の効率化、地域産業の競争力強化といった効果が期待されますが、公共バースとしての活用や背後地の利用など、どのような計画となっているのか、具体的にお聞かせください。

また、以前の議会質問で、新たな展開への貢献が期待できるといった答弁がありましたが、新たな展開とはどのような事業展開を想定しているのかお聞かせください。

次に、小型船だまりの整備でありますけれども、西港区の小型船だまりでは、ポートサービス船の大型化に伴う係留施設の狭隘化が課題となっておりますが、その解消に向けて新規岸壁等の整備を計画しております。この整備により、狭隘化の解消やポートサービス船の安全かつ効率的な利用が期待されると伺いました。まず、整備の具体的な内容、時期など現時点でどのような計画となっているのか、わかる範囲でお聞かせください。

また、現状の小型船だまりを拡張し整備することで新たな展開も期待できると思います。漁港区に近いことから観光などにも生かしていけるのではないかと思います。この期待される様々

な効果についてお聞きしたいと思います。

1 回目の質問は、以上です。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） まず初めに、周文ふ頭の新規岸壁の事業採択見込みや供用後の効果などにつきましてお尋ねがありましたので、それにつきましてお答えさせていただきます。

周文ふ頭の新規岸壁事業採択に向けましては、令和元年度から引き続いて国に対して予算要求及び要望活動を行っているというところでございます。

新年度の予算につきましては、例年ですと12月に閣議決定されておりますが、新規の事業につきましては、その後の国土交通省における事業評価に係る審議などを経た後に承認されますことから、来年3月頃に判断されるものと考えております。

また、令和4年度予算で事業採択された場合には、同年度より岸壁本体工などに現地着手し、国とも調整を図りながら早期の供用を目指していきたいというように考えております。

供用後の貨物取扱量について、でございますけれども、これにつきましては現在精査中でありますので、具体的な数値をここでお示しすることはできませんが、新たなバルク貨物の取り扱い、これとともに荷役の可能時間の拡大ですとか、あるいはフェリー貨物の荷役時間の延長などによりまして貨物量の増加が考えられております。

また、耐震機能を有する岸壁といたしますことから、大規模地震発生時には緊急物資の受け入れも可能になるということでございます。

私からは、以上であります。

○議長（遠藤 連君） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 中央北ふ頭の公共バースとしての活用や背後地の利用などの計画や、新たな展開への期待などについてのお尋ねですが、バース不足による待船や混雑の解消、効率的な荷役などを目的とした整備を行っている中央北ふ頭では、米、とうもろこし、動植物性製造飼肥料、鋼材などのバルク貨物を中心に取り扱う計画としており、背後地についても、これら貨物の荷捌き作業や一時保管など岸壁と一体となった利用が可能となり、これまで分断されていた埠頭が一体化利用できることで利便性が向上するものと考えております。

また、西港区臨海部での立地条件などを生かし、今後活発化するのであろう脱炭素化社会への取組として、カーボンニュートラルに資する貨物であるバイオマス燃料などの取り扱いを期待しているところであります。

次に、西港区小型船だまりの整備内容や期待される効果などについてのお尋ねですが、小型船だまりは、利用船舶の大型化に伴う岸壁の新設や改良などを行います、第1、第2船だまりと作業船の係留場所を確保するための係留施設の新設を行います、第4船だまりの計3地区において整備を行っているところです。

現地は、令和元年度より第4船だまりに着手し、完成後、バンカー船の係留を目的とした第1船だまり、タグボートの係留を目的とした第2船だまりの整備を順次行う予定としており、令和4年度の完成を目指しております。

この整備により、タグボートの集約による移動コストの削減や、作業船の係留箇所が増加するため、多層係留が解消することによる作業コストの削減といった効果が図られるものと考えております。

また、ポートサービス船が船だまりに集約されることにより、RORO船やフェリーなどへ、今まで以上のスムーズなサービスを提供できると期待しているところです。

以上になります。

○議長（遠藤 連君） 藤田広美君。

○議員（藤田広美君） ありがとうございます。一通り御答弁いただきましたので、確認のため2点ほど再質問をさせていただきたいと思います。

まず、1点目の周文ふ頭の利便性向上、耐震強化についてでありますけれども、令和元年度から新規岸壁の新規採択に向けて要望活動を行っていたということで、来年3月頃に判断されるということでありましたけれども、これまでの要望活動はどのように行ってきたのか、その内容と採択に向けた今後の取組について、どのようなことがあるのかお聞かせいただきたいと思います。

次に、もう一点ですけれども、西港区における整備促進で、中央北ふ頭の新規岸壁についてでありますけれども、先ほど答弁で、これまで分断されていた埠頭が一体化されると、一体化利用できるといった答弁がありましたけれども、この新規岸壁の背後地の道路整備、これはどうなっているのか、どういう計画なのか、また、バイオマス燃料の取り扱いに期待をしているといったことでありましたけれども、これについても、どのような事業に活用される、この事業で活用するバイオマス燃料なのか、その辺もう少し具体的にお聞きをしたいと思います。

以上で、再質問を終わります。

○議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 藤田議員の質問にお答えをいたしますけれども、周文ふ頭の新規事業着手に向けた要望であります。連続バース化による利便性向上、あるいは大規模自然災害等に備えた耐震・防災機能強化として岸壁の必要性をこれまで訴えてきたところでございます。

管理組合としての独自要望のほか、各種期成会などの団体とも連携を図りながら、国土交通省関係部局などへの要望活動を行ってきたところであります。

今後の予定としては、9月、緊急事態宣言が開けた直後になるかと思いますが、周文ふ頭に特化した独自要望を国土交通省関係部局に対して行う予定としており、また、10月頃には、苫小牧海事官庁強化促進期成会での整備要望に合わせまして港湾整備に関する要望活動を行い、岸壁の必要性を訴え、新規事業採択に向けて努めていきたいと考えておりますが、これは単に苫小牧港だけの問題ではなくて、道民生活あるいは北海道の経済に大きく寄与できる岸壁になりますの

で、1丁目1番地に位置づけてしっかりと取り組んでいきたいと思います。

○議長（遠藤 連君） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 道路整備及びバイオマス燃料の取り扱いについてのお尋ねでございますが、中央北ふ頭の道路につきましては、両側に位置します既設埠頭用地に埠頭内道路が整備されており、一体的な埠頭利用の観点からそれらを結ぶ道路が必要と考えており、埠頭整備の進捗に合わせ、埠頭間道路の整備をすることとしております。

また、バイオマス燃料についてですが、再生可能エネルギーの普及が進む中、その一つであるバイオマス発電事業における原材料の受け入れについて考えているところです。

中央北ふ頭では、こうした貨物のように、大型バルク船とストックヤードとして確保可能な荷さばき地の一体的な利用も可能となることから、様々な産業が集積する苫小牧港においては、さらなる産業競争力の強化が図られるものと期待しているところです。

○議長（遠藤 連君） 以上で、藤田広美君の一般質問を終了いたします。

松井雅宏君。

○議員（松井雅宏君） それでは、通告に従いまして、順次質問させていただきます。

最初に、コロナ禍における影響ということで、取扱貨物量についてお尋ねをしたいと思います。

今週でありますけれども、2021年度の上半期の苫小牧港貿易概況が、速報値でありますけれども、それが発表され、輸出総額は前年度同時期比で18.7%の増と報じられております。昨年は、新型コロナウイルスの影響で大きく落ち込み、その反動もあったのではないかなと推察をいたしておりますけれども、まず、この取扱貨物量についての現況についてお聞かせをいただきたいと思います。

次に、コロナ禍における今後の見通しと対応についてお尋ねをいたします。

今、新型コロナウイルス感染拡大の第5波の真ただ中であり、北海道を含み全国的に緊急事態宣言が発出されておるわけであります。そして、その終息が世界的にも見通せない状況となっているところであります。

経済的にも、感染拡大の長期化に伴い当初想定しておらなかった職種、業態まで新型コロナウイルス感染拡大の影響が及んできていると思いますが、管理組合といたしまして、今後の見通しの認識と対応をどのように考えておられるのか、お聞かせをいただきたいと思います。

次に、脱炭素化の取組についてお尋ねをいたします。

まず、入港料の減免制度の運用について、でございます。

苫小牧港におきまして、脱炭素化の取組の一環として、今年度から一定の条件を満たす船舶に対して入港料の減免制度を設けたと仄聞しております。この制度の内容と運用実績については、どのようなになっているのかお聞かせをいただきたいと思います。

次に、脱炭素化の取組に関連をいたしまして、港湾機能の高度化という点についてお尋ねをいたします。

令和2年の11月に、国土交通省港湾局が脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化という方向性を打ち出しております。港湾における水素エネルギーを含むカーボンニュートラルの取組、非接触型のデジタル物流システム構築などを掲げております。これらの内容と苫小牧港としての受け止めについてどのようにお考えになられているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

続いて、北極海航路についてお尋ねをいたします。

まず、直近の動向について、でございます。

近年、脱炭素化の動きにあらがうように地球温暖化が進んでおり、その結果、将来的な北極海航路の可能性が広がっているものと認識をしています。苫小牧港においてもコンテナ試験輸送などにも取り組んでいるとお聞きをしておりますけれども、まず、北極海航路を巡る直近の動向についてお聞かせいただきたいと思います。

関連をいたしまして、苫小牧港に対する寄港促進の取組についてお尋ねをいたします。

北極海航路に関しては、ロシアとの関係性を初め多くの課題があると言われておりますけれども、今後北極海航路の可能性は広がり、伸びていくことは間違いのないことだと思っております。しかし肝心なのは、いかにして苫小牧港に寄っていただく、寄港していただくかというところが重要な観点だと思います。そこで、この間の寄港促進に向けた取組についてお聞かせをいただきたいと思います。

次に、港湾防災対策についてお尋ねをいたします。

まず、防災訓練の実施状況についてお聞きをしたいと思っておりますけれども、本年7月であります。北海道が巨大地震による太平洋沿岸の新たな津波浸水想定を公表いたしております。これによりますと、前回2012年に作成した津波浸水想定区域が苫小牧の場合1.3倍に拡大し、第1波到達までの時間が最短で40分という予測が示されております。

これまで港湾地区における津波を想定した災害訓練は何度か行われていると思うわけでありすけれども、具体的にどのような取組がされてきたのか。また、このたびの新たな津波浸水想定についての管理組合としての受け止め、そして今後の対応について、どのようにお考えになられているのかお聞かせをいただきたいと思います。

港湾防災に関連をいたしまして、防災スピーカーの運用についてお尋ねをいたします。

この港湾地区における防災スピーカーに関しては、私どもの会派で、5年、6年前から新年度の政策要望に入れて求めさせていただいておりましたけれども、港湾地区のみならず全市的にこの防災スピーカーが設置をされたわけであります。そして、本年度から運用を開始をされておるわけでありすけれども、港湾地区におきまして、西港と東港あわせて19基がパトランプ付きで防災スピーカーが設置をされております。3月24日でございますけれども、全市的に試験放送が実施され、管理組合としても対応していただいているものと思いますが、どのような対応がとられているのか、そして、この試験放送によってどのような検証結果が得られているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

最後でございますけれども、釣り開放事業についてお尋ねをいたします。

港湾施設を活用した釣りで地域の活性化を図る国土交通省指定の釣り文化振興モデル港に苫小牧港が選ばれたことに伴い、日本釣り振興会北海道支部が東港区の内防波堤、通称一本防波堤と呼ばれておりますけれども、そこにおきまして有料釣り場の準備をされているとお聞きをしております。この事業に対する港管理組合としてのサポート、当初はこの夏に運用開始されたとお聞きをしておりましたけれども、まず、そのスケジュール感も含めてお聞かせをいただきたいと思っております。

以上です。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） まず、私から、脱炭素化にかかわる港湾機能の高度化についてのお尋ねにつきまして回答させていただきます。

港湾地域ですが、日本の輸出入貨物の99.6%を取り扱うサプライチェーンの拠点となっております。また、二酸化炭素を多く排出する発電所、あるいは製造業等が立地する産業拠点にもなっております。

このため、政府目標でございます2050年カーボンニュートラルの実現に向けましては、港湾地域において脱炭素化に資するエネルギーの輸入、あるいは貯蔵などを可能とする受け入れ環境の整備ですとか、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を通じまして、温室効果ガスの排出を実質ゼロにする「カーボンニュートラルポート」というものを形成し、脱炭素化に向けた先導的な取組を集中的に行っていくことが効果的・効率的であると考えております。

苫小牧港といたしましても、国際拠点港湾といたしまして、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化等によりまして、カーボンニュートラルポートの実現に向けた取組を進めてまいりたいというように考えております。

○議長（遠藤 連君） 総務部長、小名智明君。

○総務部長（小名智明君） 私からは、コロナ禍による影響について、それと脱炭素化に関連して入港料減免制度の運用について、それから防災対策について、釣り開放事業についてお答えをさせていただきますと思います。

初めに、コロナ禍における取扱貨物量の影響についてお尋ねがございました。

令和2年、昨年の取扱貨物量としては、平成25年から続く取扱貨物量1億トン確保は確保はしましたが、港湾統計や関係者ヒアリング等で確認したところ、新型コロナウイルス感染症の拡大に伴う企業活動の制限等による影響と思われる事象が一部の貨物で見られました。

フェリー輸送については、貨物量が対前年比95%にとどまった一方、旅客数は対前年比57%と大きな影響を受けており、現在も人の動きに対する影響は懸念されるところでございます。

コンテナの個数につきましては、対前年比97%程度と若干の落ち込みで収まったほか、RO

R O船についても、一時期貨物が減少したこともありましたが、昨年の夏以降、回復傾向にあるものと認識しております。

バラ貨物などにつきましては、貨物の種類によりばらつきがあり、鋼材や木材チップなどは減少しているものの、一般貨物全体としては大きな落ち込みはないと認識しております。

現状の取扱貨物量として、大きな影響を受けているとの認識はございませんが、今後の貨物動向に注視する必要があるものと認識しているところでございます。

次に、コロナ禍における今後の見通しについてのお尋ねでございます。

港湾全体として貨物が落ち込むなど大きな影響はなかったものの、フェリー旅客数においては大きく減少したことから、苫小牧市において地方創成臨時交付金を活用し、苫小牧発着のフェリー一運航事業者に対し、新型コロナウイルス感染予防対策や新型コロナウイルス感染症終息以降の集客の回復を目的としたPR等の費用を対象とした補助金制度を創設しております。

今後の見通しについては、例えばコンテナについては、新型コロナウイルス感染拡大の影響でコンテナ自体の生産が止まり、コンテナ不足が生じるなどの事例が発生しておりますが、今後の物流動向は不透明な部分が多く、引き続き動向に注視して対応してまいりたいと考えております。

次に、脱炭素化に関連して、入港料減免制度の内容と実績についてお尋ねがございました。

この制度は、温室効果ガス削減等を目指し、カーボンニュートラル化に向けた動きが国内外において進む中、環境に配慮した船舶の寄港を促進し、大気環境改善を図っていくものでございます。

国内では、東京、横浜に続き3港目の導入となります。

内容といたしましては、国際港湾協会が船舶からの大気汚染物質等の排出削減を目的とし、環境負荷の少ない船舶の測定評価を行い、環境船舶指数が30以上と認証された船舶について、苫小牧港へ入港のたびに入港料を15%減免するものでございます。

この制度の期間は、本年4月1日から令和7年度、令和8年3月31日までの5年間に入港した船舶を対象に実施しており、これまで各船社に制度概要を周知したほか、報道機関への発表や当管理組合ホームページに掲載を行ったところでございます。実績につきましては、制度導入以降これまでのところ申請実績はございません。

次に、港湾の防災対策について、災害訓練の実施状況や新たな津波浸水想定についてのお尋ねがございました。

昨年11月5日に、津波を想定した訓練として、当時の苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合、現在の苫小牧国際コンテナターミナル株式会社をはじめとする港湾関係者のほか、当管理組合と苫小牧市が参加し、コンテナターミナルの岸壁南側から一時避難施設のある大型冷凍冷蔵倉庫までの区間において、経路の確認、避難時間等の計測を行っております。

また、港湾荷役会社などでは、年1回程度避難訓練を行っておりますが、訓練の際に使用する避難計画は、当管理組合側が策定した苫小牧港津波避難計画を参考に作成されており、現場作業

員には各社で作成した避難計画に基づく避難経路図や避難場所の位置図が配布され、災害時の避難対策を行っている会社もあると伺っております。

一方、本年7月19日に北海道が発表をしました北海道太平洋沿岸の津波浸水想定においては、平成24年の津波浸水想定から、最大津波高が西港で5.8メートルから8.1メートル、東港で7.8メートルから8.3メートル、第1波到達時間は西港で51分から47分、東港で55分から45分など変更が見られます。

これらを踏まえ、当管理組合においては、苫小牧港津波避難計画の見直しを北海道や苫小牧市、厚真町と連携しながら行ってまいりたいと考えております。

それから、次に防災スピーカーの設置状況についてのお尋ねですが、港湾区域における防災スピーカーの設置については、事前に場所や音域などについて苫小牧市と当管理組合が協議を行い、苫小牧市が本年3月に設置を完了しております。

また、船舶代理店や荷役業者等の港湾関係者には、当管理組合から電子メールで防災スピーカー設置場所等について周知を行っております。

本年3月24日に苫小牧市が行った防災無線試験放送では、実際に荷役作業を行っていた東港区中央ふ頭のコンテナターミナルと西港区中央南ふ頭において、当管理組合職員が試験放送の確認を行っております。

現場の業者からは、荷役機械や船舶からの雑音により放送が聞き取りにくい作業員もいたと聞いておりますが、放送を確認できた作業員が声掛けを行うことにより、より迅速な避難行動ができたという意見もあり、防災スピーカーの効果を確認できたところでございます。

最後に、釣り場開放事業について、進捗状況とサポートについてのお尋ねがございました。

この取組は、日本釣り振興会北海道地区支部が主体となって進めており、現在同振興会が防波堤の陸側に管理棟の設置に向けた準備を行っているところです。

新型コロナウイルス感染症の拡大などの影響により、準備に伴う活動が限定されたこともあり、当初の開放予定より遅れておりますが、新型コロナウイルスの感染状況等も考慮しながら、今年の11月には2回目の試験開放の実施を予定しております。

本格開放につきましては、来年、令和4年4月を目指していると伺っております。

サポート体制につきましては、他港の事例なども参考に、安全対策施設である固定はしごを防波堤に設置するほか、立入禁止フェンスの改修や取り付け通路と駐車場予定箇所の整地、投棄されているごみの清掃など、試験開放にあわせて当管理組合において行う予定でございます。

また、同振興会が関係機関への必要な手続き等がスムーズに行われるよう、連絡調整等のサポートを行っております。

私からは、以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 港湾政策室長、山崎直人君。

○港湾政策室長（山崎直人君） 私からは、北極海航路に関する御質問についてお答えをさせて

いただきます。

まず初めに、直近の動向でございますが、北海道開発局などの調査では、令和2年において北極海航路を航行する船舶は133隻となっており、令和元年の87隻から増加しております。また、苫小牧港にはこれまで計4回の寄港実績がございます。

まず、平成29年6月に道内港湾初寄港となるモジュール船BIGROLLBEAUFORT（ビッグロールビフォート）という船の寄港を皮切りに、同年9月には国内港湾初となる飼料、これ動物の餌でございますが、この荷揚げのため一般貨物船TIAN LE（テン・ルー）が寄港しております。翌30年9月にも一般貨物船TIAN HUI（テン・フイ）が同じく飼料の荷揚げのため寄港しておりまして、さらに令和元年10月には、国内港湾で初めてコンテナの荷揚げを行いました。一般貨物船TIAN EN（テン・エン）が寄港したところでございます。

次に、寄港促進の取組についてのお尋ねでございますが、苫小牧港は、北極海航路のアジア側の玄関口として地理的優位性があることから新たな航路として着目し、港湾機能の充実や背後に広大な用地を有していること、国内外の港と多くの航路で結ばれ、京浜港など貨物集積地に近いことなど、荷主にとって貨物の集荷や二次輸送において利便性の高い港であることを講演会やセミナーなどでアピールしてきておりますほか、利用の可能性についての調査研究などを行っております。

また、北極海航路を活用して苫小牧港へ寄港した実績のある船会社へ定期的に訪問しまして情報交換を行うほか、専門誌への記事掲載や苫小牧港セミナーなどで多くの船会社などに向けて苫小牧港の優位性や北極海航路活用のメリットを紹介しているところでございます。

今後も、引き続きコンテナ貨物輸送のトライアルなど寄港実績を重ねることや、地理的優位性、また高い利便性などを対外的にPRし、北極海航路における苫小牧港の価値について発信してまいりたいと考えてございます。

私からは、以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 松井雅宏君。

○議員（松井雅宏君） それでは、再質問させていただきます。

まず、コロナ禍による影響でございます。

先ほどの御答弁では、フェリーを除いては、さほど大きな影響は出てないという御答弁だったかなと思っております。しかしながら、長期化を見据えた、コロナ禍の長期化というのはもう既に1年半、2年近くなってきたわけでありましてけれども、これからも当面は続いていくというところで覚悟しなきゃいけないと思います。

それで、先ほど港湾局の関係でいろいろ調べてみますと、コロナ禍の影響をどうやって港で緩和していくかという考え方の一つに、長期化を見据えた港湾の電子化、あるいは非接触型のスマートポート化、いわゆる接触しなくても諸手続きを非接触型ですとか、自動化ですとか、そういった考え方も示されておりまして、苫小牧港においてもその取組を先進的に取り入れる、そ

ういった考えを持たなければならないのかなと思っておりますけれども、この点についての考え方を再度お聞かせいただきたいと思います。

それと、脱炭素化の入港料減免制度の運用の件であります。

先ほどの御答弁では、今年度の4月からの制度運用でありますから、直ちにということにはなかなか難しいのかもしれませんが、それでも様々な場面でPRをしながら実績がゼロということでもありますので、ちょっと残念な御答弁であったかなと思っております。

それで、環境船舶指数30以上という御答弁もありましたけれども、これがどういったものなのかということが私もぴんとこないというところもありますけれども、この条件、要件が厳し過ぎるのではないかなという気がいたします。それで、このことについての考え方と、それとせつかくつった制度でありますので、先ほども御答弁でありました令和8年までの時限的な制度だという御答弁もありました。その中で、いかに苫小牧港を環境に優しい港だとアピールするには、要件緩和、これ苫小牧港独自でできるのかどうかということも含めて、本制度の積極的な活用に向けた取組をさらに強めていただきたいと思っておりますけれども、この点についてお聞かせをいただきたいと思います。

それと、港湾機能の高度化についてであります。副管からカーボンニュートラルポートというお話が出て、答弁の中に入っております。その実現に向けてこれから取り組んでいくのだというお話でありました。

実は、これは3年、4年前ですかね、作られた苫小牧港の長期構想というものがあります。この中に低炭素社会の構築の貢献というものが書かれておるわけでありましてけれども、この長期構想は、30年後の苫小牧港を見据えた計画、考え方ということだと思います。より具体的なロードマップをつくる、あるいはより具体的な計画の検討に着手をするという時期にもう差しかかってきているのではないかと。近年の脱炭素化の動きを踏まえると、まさに今やらなければいけない取組の一つではないかなと思うわけでありましてけれども、これについての考え方をお聞かせいただきたいと思います。

北海道は、御案内のとおりゼロカーボン推進局が立ち上がって、8月から運用開始されておりますし、苫小牧市においても先だってゼロカーボンシティ宣言を宣言しておりますので、北海道、市と連携をとりながら、苫小牧の港湾機能の高度化、低炭素の取組をしていただきたいということを求めさせていただきますので、御答弁をお願いしたいと思います。

それと、北極海航路ですけれども、1年で1.5倍ぐらい増えたという御答弁がありました。令和元年は87隻、令和2年は133隻まで増えたという御答弁をいただきましたけれども、この北極海航路の通る船舶が増えることと、苫小牧に寄港していただけるということは、イコールにはならないと私は思っております。

それで、いかにして苫小牧港に寄っていただくかという、そこで仕掛けづくり、あるいはそのインセンティブづくりが大切だと思いますけれども、まだ4回の寄港でありますから、具体的な

そういったことの検討は決して遅くはないと思いますけれども、寄港に関する船社側、北海道経済にとってはもちろんいいわけですし、苫小牧港にとっては、寄っていただければ寄っていただくほどいいわけでありますけれども、船会社、相手側のメリットというものも大きく生み出さなければいけない。そうしなければ、幾ら北極海航路の船舶が増えても、苫小牧港には寄っていただけないということにつながると思いますので、さらにインセンティブを強めていただく、こういった取組を検討していただきたいと思いますので、この点についても御答弁をいただきたいと思います。

港湾防災対策についてであります。

コンテナ協同組合さんが中心となって東港でやっていただいたという御答弁がありました。先ほどお話ししたように、防災スピーカーパトランプ付きができましたので、港湾が一体となって関係機関も交えた、苫小牧市とか海保とか、あるいは漁協さんもそうだと思いますけれども、そういった関係機関を交えた総合的な防災訓練を、この津波浸水予想図が改訂になったのを機にやっていただけないかなと、検討すべきだと思いますけれども、その点についての管理組合の考え方もお聞かせをいただきたいと思います。

以上、再質問を終わらせていただきます。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） まず、私から、脱炭素化に向けたロードマップについての検討、北極海航路につきまして、御回答させていただきたいと思います。

まず、脱炭素化の取組におけるロードマップ策定の必要性について、でございます。

先ほど御質問の中にもございましたけれども、私ども長期構想をつくって、その中でも脱炭素化に向けた取組について位置づけさせていただいているところでございます。また、国土交通省の港湾局でございますけれども、今後のカーボンニュートラルポートの形成に向けた取組の加速化を図る各種方策について今整理等を行うために、今年の6月からでございますけれども、検討会を実施し始めております。

この検討会におきまして、カーボンニュートラルポート形成促進に向けました施策の方向性と各港湾のカーボンニュートラル形成計画の策定マニュアルというものにつきまして取りまとめを行っているところでございます。

先ほど議員からロードマップ策定の時期じゃないかというお話ございました。苫小牧港におけますカーボンニュートラルの実現に向けたロードマップの考え方でございますけれども、今後示される予定の、先程の国土交通省港湾局のマニュアルを踏まえながら、苫小牧市などの関係機関と連携し、港湾において発生している温室効果ガスの現状を把握した後に削減目標を策定し、それらを実現するために講ずるべき取組などをロードマップとしてお示しすることになるものと考えておりますので、よろしく願いいたします。

続きまして、北極海航路を活用して、苫小牧港へ寄港することのメリット等を明確にすべきではないかというお尋ねにつきまして回答させていただきます。

やはり船会社にとりまして、北極海航路を利用するというのは、輸送時間の短縮ですとか、あるいは燃料消費量、あるいは温室効果ガスの削減ということに加えて、スエズ運河のルート回避・代替ルート、あの辺もやはり紛争ですとか、海賊ですとか多いものですから、そういった代替ルートとしての効果が期待できるというように考えておりますけれども、その際にアジア側の玄関口に位置しております、また、国内外の港とも多くの航路で結ばれております苫小牧港に寄港することで、荷主に対する多様なサービスの提供にもつながるものというように考えているところでございます。

一方で、北極海航路の利用につきましては、その運航時間、運行時期というのが夏季を中心に限られているという中で、一定程度の安定した貨物の集荷が必要であること、また、それに加えて、コンテナにおいては定時性の確保が重要であると認識しております、商業利用として定着をさせていくには、やはり中長期的視野に立ってこれは進めていかなきゃならないというように考えております。

また、北極海航路に係るインセンティブにつきまして御質問ございましたが、これはやはり将来的にというか、検討していく必要があると考えておりますけれども、その内容を明確にしていくためにも、まずはやはりコンテナ貨物輸送のトライアルなどの実績、寄港実績を重ねるとともに、苫小牧港の地理的優位性、国内外に多くの航路を有する高い利便性といったものを対外的に、PRをさらにしていきまして、北極海航路における苫小牧港の価値につきまして発信していきたいというように考えてございます。

私からは、以上です。

○議長（遠藤 連君） 総務部長、小名智明君。

○総務部長（小名智明君） それでは、私からはコロナ禍による影響に関連しまして港湾の電子化について、それから脱炭素化の関連で入港料減免の条件について、それから防災対策の関連で、港湾全体での避難訓練についてお答えをさせていただきたいと思っております。

初めに、港湾の電子化等についてのお尋ねがございました。

この取組は、本来港湾物流手続きの時間削減やコンテナ輸送の効率化及び生産性向上、港湾労働者の環境改善等に資する取組として数年前から進められているものであります。

ただ、この中で港湾での効率的な貨物搬出入や手続きの簡素化を実現する非接触型システムの構築が進められてきているところでございます。このシステムは、人と人との接触を防ぐことができるといったこともありますので、感染症対策にもなり得るものと考えております。

こうした各種の取組については、今後実用化に向けて進められていくものと認識しており、苫小牧港におきましても、国や他港の動きに注視しながら検討を進めてまいりたいと考えております。

次に、入港料減免制度の条件緩和についてお尋ねがございました。

今のところ実績はございませんけれども、船舶代理店などからは、苫小牧港での制度内容についての問い合わせなどが来ていることや、今年度から運用開始したばかりということもございまして、現段階においては減免条件を現状のまま継続し、船舶代理店などとの情報交換も行いながら普及に努めてまいりたいと考えてございます。

最後に、港湾全体で行う避難訓練の必要性についてお尋ねがございました。

避難訓練につきましては、日々の荷役作業状況や各社で策定している避難経路や避難場所なども異なるため、港湾全体での訓練の実施というものは難しいと思われましても、港湾関係者が安全に避難できるように、今ここ一番大事なことだと思いますので、そういったことができるよう各社の避難計画や避難訓練の課題などについて、引き続き情報共有し、必要に応じて支援や協力を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（遠藤 連君） 以上で、松井雅宏君の一般質問を終了いたします。

桜井 忠君。

○議員（桜井 忠君） カーボンニュートラルに対応する苫小牧港として、この1点だけお聞きしようと思います。

今、松井議員の質問等もありましたが、なるべくかぶらないように質問させていただきます。

また、管理者が、今週であります。管理者というよりも市長としてその宣言をされました。ただ、その時点ではもう既に通告も終わっておりましたので、今回の質問には反映しておりませんことを先に申し上げておきます。

現在の国際社会に求められているもの、それは持続可能な社会、SDGsであろうと思います。中でもカーボンニュートラルにつきましては、菅首相も世界に2050年にカーボンニュートラルをとすることを発信いたしました。

そこで、まず、カーボンニュートラルに関して苫小牧港の基本的な考え方をどう考え、どのように内外に発信しているのかを質問いたします。

さらに、苫小牧地区ではCCS事業という大規模な二酸化炭素の地下埋設による実証実験が行われており、現在の形に体制を変えて持続しております。ただ、水素社会について、どのようなアプローチをしていくのか、隣の室蘭市ではいち早く水素社会を取り上げて、市でも2台の水素車ミライを導入し、また、新日鉄にも1台、隣の伊達市も1台導入しております。これによって水素ステーションは、北海道では札幌市と室蘭市の2カ所にあります。私は、以前大洗フェリーの誘致のときの苫蘭戦争と呼ばれたように、両市がヒートアップした誘致合戦を行うということではなくて、それぞれ特色を生かして協力しながらともに発展していくことが大切ではないかと考えております。水素に関連して、室蘭港とスクラムを組んで共存していく考えなど、今後どのように水素社会を対応、発展させていくつもりなのか、お尋ねします。

なぜ水素について特段に申し上げるかというと、トヨタの社長自ら水素車でラリーに出場しているコマーシャルで熱弁をふるっているところではありますが、それだけ次世代の車として力を入れています。今、乗用車のみならず、トヨタと日野が2022年春より、25トントラックの実証実験を行う予定であり、ホンダ、いすゞがトラックの開発に向けた共同研究を始め、また、海外メーカーでもボルボとダイムラートラックが合弁会社をつくり、試験走行を2023年中に計画をしております。

このように水素車が最も環境に対して力を発揮するのは、乗用車よりも大型車や船舶だと言われております。首相が言う2050年に向けてカーボンニュートラルと、この実現には、トラックなどの大型車の水素化が必要と言われておりますので、この件に関する管理者の考えをお尋ねしたいと思います。

港湾に出入りするトラックや乗用車の水素化を考えた場合、その際、港湾に水素ステーションを設置することが必要だと思っておりますが、いかがお考えでしょうか。

確かに、今はペイしないなとは思いますが、自治体などからの支援が必要だと思います。現在、道内には札幌市と室蘭市の2カ所に水素ステーションがありますが、ともに経営しているのは同じ企業であります。私は、苫小牧市は出光さんにぜひお考えをいただきたいと思っておりますが、この件もちなみにお考えをお聞きしたいと思います。

そうすると、まさに苫小牧港ほど、このような情報に敏感でなくてはなりません。なぜなら、道内貨物の最大の中継地であり、大型トラックや船舶が北海道で最も集積する場所だからであります。さらにはこのエリアには、水素で先行するトヨタの工場や、水素を石油精製の過程で産出し、千葉県では水素ステーションを何店舗か運営している出光さんもあります。中継地という地の利も、進出している企業の業務内容的にも、これほど条件がそろっているところはありません。この件に関する管理者のお考えをお聞きしたいと思います。

そういう意味で、ぜひとも市役所や港管理組合も率先して水素車の導入を図るべきだと思いますが、その辺も加えて1回目の質問をさせていただきます。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） それでは、まず私からは、カーボンニュートラルに対する基本的な考え方と室蘭港との連携につきまして、お答えさせていただきたいと思います。

まず、カーボンニュートラルに対する苫小牧港の基本的な考え方ということでございますが、先ほど桜井議員からもございました。政府目標といたしまして、2050年カーボンニュートラル実現というものがあるわけでございますけれども、これに関しまして、港湾地域におきましては、脱炭素化に資するやはりエネルギーの輸入、あるいは貯蔵などの機能がありますので、それを可能とする受け入れ環境の整備ですとか脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、こういったものを通じて、温室効果ガスの排出を実質ゼロにするといったカーボンニュートラルポートの形成

というのを形成いたしまして、脱炭素化に向けた先導的な取組を集中的に行っていくということが効果的・効率的であると考えております。

苫小牧港といたしましても、やはり国際拠点港湾といたしまして、カーボンニュートラルポートの実現に向けた取組を進めてまいりたいというように考えております。

続きまして、この水素の取組にかかわる室蘭港との連携といったことについてのお尋ねでございますが、やはりカーボンニュートラルという地球規模の目標といったものを実現していくためには、広く関係者がしっかり連携しながらそれぞれの役割を果たしていくということが非常に重要であると認識しております。

そういった意味におきましては、室蘭港を含めました北海道内の港湾はもとより、国内の港湾が連携しながらそれぞれの役割を果たして、地球環境に優しい体制といったものを構築していくことが必要であると考えております。

以上、私からは終わります。

○議長（遠藤 連君） 総務部長、小名智明君。

○総務部長（小名智明君） それでは、私からは大型車両や船舶の水素エンジン化、それと水素ステーションの設置、既存企業との連動についてお答えをさせていただきます。

初めに、大型車両と船舶の水素エンジン化についてのお尋ねでございますけれども、トラックをはじめとする商用車や船舶などは、長い走行・高速距離を運航する間に排出される温室効果ガスを削減する観点から、水素等の活用が期待されていることは承知してございます。

一方で、現状の技術水準では、実用化に向けた様々な課題等があり、大型車両・大型船舶においては、今後、小型・高出力な燃料電池、燃焼効率の高い水素エンジンやスペース効率の高い燃料タンク等の開発に向けた技術開発が進められていく中で、実用化に向けた方向性が示されるものと考えております。当管理組合といたしましては、今後の動向を把握しながら、苫小牧港として必要な港湾機能についてタイミングを逃さず対応してまいりたいと考えております。

次に、水素ステーションの設置に関するお尋ねでございますが、今後水素トラックや燃料電池自動車における技術開発が進み、利用が広がることで、水素ステーションの必要性が高まっていくものと考えており、港湾に出入りするトラックや乗用車の水素化が進展した場合に、港湾地域に水素ステーションを設置することで、水素需要に対応できるものと考えております。当管理組合といたしましても、今後の動向に適時適切に対応してまいりたいと考えております。

また、出光興産における水素ステーションの設置に関する考えにつきまして、出光興産が関東圏で水素ステーションを設置していることは承知しておりますが、今後の展開につきましては、各々の企業において設置を判断されるものと考えております。

最後に、既存企業の取組との連動についてのお尋ねでございます。

カーボンニュートラルの取組においては、当管理組合が単独で進められるものではないと認識しており、臨港地域に多くの企業が立地し、また、CCSの取組が進められているといった地の

利を生かし、既存企業と連携をしてまいりたいと考えております。

また、率先して燃料電池自動車の導入を図るべきとの考えにつきましては、カーボンニュートラルポートの実現を目指していく中で、導入効果を見極め判断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（遠藤 連君） 桜井 忠君。

○議員（桜井 忠君） 基本的な考え方はよくわかりました。私も今すぐやれというようなつもりではなくて、そういう考え方を持って検討していくべきだろうと思います。

実は私、苫小牧市のファーストペンギンになろうということで、中古のミライを6月に購入いたしました。この車の欠点は、やはり燃料を入れるところがないことだと思います。

札幌か室蘭に行かなければなりません、幸い札幌には、コロナで少なくなったとはいえ、いろいろと行く機会があります。また、私は実家が室蘭にありますので、今のところは何とかして間に合わせておりますが、しかし、北海道の水素の価格が、本州では1,000円から1,100円なのですが、北海道は税抜きで1,500円して、ちょっと高いぐらいならそうかなと思いますが、非常に高いものですから、そういう意味で複数の業者が競争するようになればいいのではないかと。しかし、これあまり言いますと、自分の利益誘導しているような形になります。そういうつもりじゃなくて、やはり今後水素社会を進める上に必要なことだと思って、これは質問にしますが、ぜひともそういうことで要望だけして終わりたいと思います。

以上です。

○議長（遠藤 連君） 以上で、桜井 忠君の一般質問を終了いたします。

以上をもって、一般質問は全て終了いたしました。

○議員提案第1号 港湾関係事業の促進に関する意見書について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第7、議員提案第1号「港湾関係事業の促進に関する意見書について」を議題といたします。

お諮りいたします。

本件につきましては、提案説明を省略し、直ちに表決に付したいと存じますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 御異議なしと認めます。

それでは、議員提案第1号についてお諮りをいたします。

議員提案第1号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 御異議なしと認めます。

よって、議員提案第1号は、原案のとおり可決されました。

○閉会

○議長（遠藤 連君） 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 2 件、議案 3 件、議員提案 1 件であります。皆様方の御協力により滞りなく議了いたしましたことに、議長として厚く御礼を申し上げますとともに、議員各位の熱心な御審議を得ましたことに重ねて御礼を申し上げます。

これをもちまして、令和 3 年第 2 回定例会を閉会いたします。

御苦労さまでございました。

（了）

午後 2 時 5 2 分 閉会

上記のとおり会議の次第を記録し、その相違ないことを証するため、ここに署名する。

苫小牧港管理組合

議 長	遠 藤	連
署名議員	沖 田	清 志
署名議員	神 戸	典 臣