

令和5年 第2回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

令和5年8月28日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

令和5年 第2回定例会
苫小牧港管理組合議会

令和5年8月28日（月曜日） 午後1時58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 報告第1号から報告第2号について

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

報告第2号 一般社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について

日程第4 議案第1号について

議案第1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

日程第5 一般質問

日程第6 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	竹田秀泰君
2番	池田謙次君	7番	戸田安彦君
3番	板谷よしひさ君	8番	松尾省勝君
4番	沖田清志君	9番	谷川芳一君
5番	首藤孝治君	10番	藤沢澄雄君

○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	木村 淳君
総 務 部 長	早崎仁康君
施 設 部 長	松田雅宏君
港 湾 政 策 室 長	山崎直人君
政策推進課長兼港湾政策室主幹	伊藤 充君
総 務 課 長	野口哲也君
業 務 経 営 課 長	京野勇一君
計 画 課 長	白川友秀君

会計管理者兼出納室長	林 剛 志 君
港湾政策室副主幹	有 澤 博 文 君
総務課長補佐	上 林 孝 治 君
業務経営課長補佐	早 坂 洋 樹 君

監 査 委 員	越 川 慶 一 君
監査委員事務局長	桜 田 齋 君
監査委員事務局主幹	木 戸 光 三 君

○事務局職員出席者

事 務 局 長	野 口 哲 也 君
庶 務 係 長	上 林 孝 治 君
議 事 係 長	若 狭 健 大 君
書 記	伊 藤 晴 香 君

○開会

○議長（藤沢澄雄君） これより、本日をもって招集されました令和5年第2回定例会を開会いたします。

○開議

○議長（藤沢澄雄君） 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（藤沢澄雄君） 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、首藤孝治君及び竹田秀泰君を指名いたします。

○会期の決定

○議長（藤沢澄雄君） 日程第2「会期の決定」を議題といたします。

今定例会の会期は、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（藤沢澄雄君） 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。

○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（藤沢澄雄君） 次に、日程第3、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、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） 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、漁業経営の安定を図ることを目的といたしまして、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4年度の決算について、別冊1「業務報告書」の9ページ、正味財産増減計算書を御覧願います。

表のやや下段、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プラス52万円で、一般正味財産期末残高は1億1,899万306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8億1,899万306円となっております。

続いて、令和5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1,654万4,000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4年度の決算について、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マイナス3,085円で、一般正味財産期末残高は12万8,470円となり、指定正味財産期末残高4,802万8,090円を加えた正味財産期末残高は、4,815万6,560円となっております。

続いて、令和5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、3,701万2,355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。

御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（藤沢澄雄君） 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（藤沢澄雄君） 御質問がなければ、本件は終了いたします。

○議案第1号 苫小牧港管理組合一般職の職員に関する条例の一部改正について

○議長（藤沢澄雄君） 次に、日程第4、議案第1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、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 議案第1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5ページを御覧ください。

この議案は、苫小牧港管理組合一般職の職員の年次有給休暇の取り扱いを一部変更するものでございます。

割愛退職により、国の機関等に派遣されていた職員が当管理組合に戻った際に、年次有給休暇の残日数において不利益を被らないよう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、公布の日となり、適用日は、令和5年4月1日となります。

以上、議案第1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、よろしく願い申し上げます。

○議長（藤沢澄雄君） 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（藤沢澄雄君） 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（藤沢澄雄君） 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（藤沢澄雄君） 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。

○一般質問

○議長（藤沢澄雄君） 次に、日程第5、一般質問の通告が、竹田秀泰君、池田謙次君、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、通告に従いまして、順次質問をさせていただきたいというふうに思います。

最初に、苫小牧港カーボンニュートラルについてお伺いをしたいというふうに思います。

2022年に苫小牧カーボンニュートラルポート形成計画を策定しましたが、港湾法の一部が

改正されたことにより、法に基づく改正が必要になったとお聞きをしています。法の改正によってどのように取組が変わるのか、まずお聞きをしたいと思います。

また、苫小牧港港湾脱炭素化推進計画を年内に作成すると言われていますが、計画内容についてもお伺いいたします。

次に、周文ふ頭耐震岸壁及び背後地整備についてお伺いをしたいというふうに思います。

周文ふ頭岸壁の耐震化事業が採択され、昨年より工事が着工しておりますが、耐震事業全体の総事業費、事業内容、完成までの期間をお伺いをしたいと思います。

また、背後地の事業計画、内容についてもお伺いをしたいと思います。あわせて、耐震岸壁が26年から暫定供用と言われていますが、どのような活用を考えているのか、それについてもお答え願いたいというふうに思います。

3番目に、中央北ふ頭背後ヤードについてお伺いをしたいと思います。

中央北ふ頭の背後地の整備完了が、当初整備完了時期が令和5年と伺っていましたが、令和6年度に延長されると聞いていますが、整備が遅れている理由についてお伺いをしたいと思います。また、背後地の現在の利用状況と整備完了後どのように変化していくのか、苫小牧港の動植物性製造肥料等の荷役効果を図るとも言われていますけれども、現状についてお答え願いたいというふうに思います。

次に、東港防波堤で釣り人の安全対策についてお伺いをしたいというふうに思います。

関係者の皆さんの努力により、東港区内の防波堤の釣り場が2022年4月にオープンし、1年が経過しております。多くの釣り人で賑わっていると伺っていますが、昨年度の防波堤の釣り人の開放の日数と予定日に対する稼働率、どのぐらいの人数が利用されているのかお伺いをしたいというふうに思います。

あわせて、釣り人に対する安全対策、どのようにとっているのか、どのように指導しているのかお伺いをしたいというふうに思います。

また、釣り人のトラブルや事故等は1年間なかったのかどうか、それについてもお答え願いたいというふうに思います。

最後に、2024年問題についてお伺いをしたいというふうに思います。

港湾関係では、トラックドライバーの時間外労働の規制が始まり、運転手不足や港湾労働者不足が指摘されています。トラックドライバーの労働者時間短縮に向けて、物流事業の効率化や合理化が求められていますし、労働者不足に対しては、労働条件や港湾環境改善などが求められています。苫小牧港として、この問題についてどのように対応・対処していく考えなのか、それについてお伺いをして、1回目の質問といたします。

○議長（藤沢澄雄君） 答弁を求めます。

総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） それでは、私のほうからは、苫小牧港カーボンニュートラルと東港

防波堤の釣り人安全対策についてお答えさせていただきたいと思います。

初めに、苫小牧港カーボンニュートラルに関連いたしまして、港湾法の一部改正による取組とその計画内容についてのお尋ねでございます。

昨年11月の港湾法の改正は、臨海部に集積する産業と連携し、港湾における官民関係者が一体となったカーボンニュートラルポート（CNP）の取組を推進するための仕組みをつくるため、港湾脱炭素化推進計画及び港湾脱炭素化推進協議会に関する規定が新設されたところでございまして、当管理組合では、今月、苫小牧港港湾脱炭素化推進協議会を立ち上げ、本年3月に策定いたしました苫小牧港CNP形成計画をベースに、苫小牧港港湾脱炭素化推進計画を年度内に策定する予定としてございます。

また、港湾脱炭素化推進計画の主な内容といたしましては、基本的方針や計画期間と目標、港湾における脱炭素化の促進に資する事業や事業主体、計画の達成状況の評価に関する事項等となっており、計画策定後は、本協議会において計画の進捗管理や発現効果等の把握と分析を行い、計画の達成状況の評価等を行うこととしてございます。

続きまして、東港防波堤の釣り施設におけます稼働率と利用人数、安全対策と事故等についてのお尋ねでございます。

東港区内防波堤の釣り場の昨年の利用実績といたしまして、当該釣り施設は令和4年4月23日から一般開放を始めまして、10月30日までの6カ月間営業をしてございました。

この営業期間は、65日間の営業を予定しておりましたが、雨天等の中止により、営業できた日数は55日間となり、約85%が実際に利用できた割合となっております。

また、昨年度の利用者数といたしましては、目標としていた利用者数は約2,900人でありましたが、家族連れの釣り客など延べ2,838人の方々に利用をいただき、概ね目標としていた人数を達成できたところでございます。

次に、釣り人に対する安全対策でございますが、当該釣り施設では、監視員が常駐し、来場者には必ずライフジャケットを着用していただくほか、防波堤上に危険表示ラインを明示するとともに、浮き輪や梯子、救助艇を配置するなどの安全対策を実施しております。

また、施設の閉鎖基準や避難誘導マニュアルを作成し、悪天候や災害に備えており、これらに基づきまして監視員が安全対策の対応を実施しております。

なお、釣り人とのトラブルや事故につきましては、昨年度の一般開放から現在に至るまで1件もございませんでした。

私からは、以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 答弁を求めます。

施設部長、松田雅宏君。

○施設部長（松田雅宏君） 私のほうからは、周文ふ頭整備、中央北ふ頭背後ヤード、あと2024年問題についてお答えさせていただきます。

まず、周文ふ頭についてのお尋ねでございますが、事業内容につきましては、国直轄事業では、水深9メートル、延長270メートルの岸壁のほか、泊地、港湾施設用地の整備を予定しております。

また、当管理組合では、背後用地1.9ヘクタールの整備を予定しており、あわせて総事業費145億円を見込んでおります。令和9年度の完成を目指し整備を行っております。

2026年、令和8年度からの暫定利用につきましては、砂や砂利などのバルク貨物の利用を想定しております。

次に、中央北ふ頭背後ヤードについてのお尋ねでございますが、今年4月に供用開始した中央北ふ頭3号岸壁の背後用地につきましては、海水面の埋め立てによります盛土の沈下が落ち着くまで一定の期間を要するため、令和6年度の完成を予定しております。

現在、背後地については、水面貯木場を埋め立てまして、広い荷捌き地として整備中であり、既に全体8.1ヘクタールのうち2割以上の整備が完了しておりまして、バイオマス発電用のヤシ殻などを取り扱っております。完成後につきましては、鋼材や石膏等も取り扱うことを想定しております。

また、これまで中央北ふ頭では、係留施設の不足による滞船や満載の大型飼料船が利用できないなど非効率な輸送形態が生じているところでございます。

次に、2024年問題や労働者不足についてのお尋ねでございますが、周文ふ頭の岸壁整備など、港湾施設の充実によりまして、トラックドライバーの利便性向上を図ることで、2024年問題に寄与してまいりたいと考えております。

労働者不足につきましては、コンテナターミナルにおけるコンテナ船荷役の協業体制といった荷役の効率化を進めており、さらにコンテナターミナル外でも企業間の連携を促してまいります。

また、積雪寒冷地に対応した遠隔操作RTGの導入促進に向け、その調査・研究の実施について国へ要望するとともに、コンテナターミナル運営事業者など関係者と連携を図りながら労働者不足への対応に資する取組を行ってまいりたいと考えております。

以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 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、何点か再質問をさせていただきたいというふうに思います。

最初に、苫小牧港カーボンニュートラルについてでございますけれども、苫小牧港港湾脱炭素化推進協議会に関連して、次世代エネルギーの水素・アンモニアの供給拠点化に向けたワーキンググループの設置、また、ブルーカーボン生態系の創出に向けたワーキンググループなどの設置を検討しているというふうに聞いていますけれども、これはどういった内容なのか、それについてお答えを願いたいと思います。

次に、周文ふ頭耐震岸壁の関係ですけれども、総事業費145億円と言われましたけれども、

国直轄を除いて、苫小牧市と北海道の負担割合はどのぐらいなのか、あわせて資金繰りはどのように考えているのか、お答えを願いたいと思います。

あわせて、事業完成後の苫小牧港に及ぼす効果、これについてもお答え願いたいというふうに思います。

次に、中央北ふ頭背後ヤードですけれども、4月に供給が開始され、船舶の混雑緩和に貢献しているというふうに伺っています。中央ふ頭の事業全体が完成しますと、これについての効果、苫小牧港に対する効果、これについてお答え願いたいというふうに思います。

東防波堤の釣り人安全対策ですけれども、非常に多くの方々がマナーを守って釣りをしているといふうに見受けられます。

釣り人からもかなり要望があると思うのですけれども、今、開始時間が午前6時から夜の6時までというふうに言われています。この時間を少しでも延長できないのか、それについてお伺いをしたいのと、釣り人の多くの方々が家族連れが多くなっているというふうに聞いています。小さな子供たちを守るために、安全対策として、低めの手すり等の設置ができないのか、これについてもお答え願いたいといふうに思います。

最後に、2024年問題ですけれども、佐々木副管理者に聞きたいと思いますけれども、就任挨拶の中で、2024年の問題に触れ、港湾労働者不足に取り組んでいくというふうに言われていましたので、副管理者として今後どのようにこの問題について取り組んでいくのか、それについてお伺いをして、私の質問を終わりたいと思います。

○議長（藤沢澄雄君） 答弁を求めます。

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、私のほうから、ちょっとずれるところもあるかもしれませんが、2024年問題と言われるような、トラック運転手不足の問題を含んだ港湾にかかわる労働者不足全体に対しての私の取組の姿勢をお話しさせていただきたいと思います。

どの業界でも今、労働者不足問題というのは非常に騒がれています。それを港湾の物流に関して考えますと、一つは陸域のトラック運転手の不足、これが2024年から規制がさらに厳しくなるということで、2024年問題と呼ばれていますが、もちろん港湾労働者の方の不足もずっと叫ばれています。さらには、実はやっぱり船員さんたちの労働者不足、これもあるわけです。この三つの港湾を中心とする労働者不足問題があるんですが、船員さんの話はなかなかちょっと我々としても手が出しにくいところだと思っています。それから、港湾労働者不足に関しては、先ほどの答弁にもありましたとおり、やはり業界の中で共同で、それから連携をしていくということが一つの柱、そしてもう一つは、やはり機械化・自動化、そういったものを進めていく、これはいろいろな方たちとかなり相談をしながら進めなきゃいけない問題ですし、技術的にもまだこの積雪寒冷地においては十分な技術があるという状態にはなっていません。

もう一つのトラック運転手さんの問題、これが実は苫小牧にとってはかなり大きな、苫小牧な

らではの問題ではないかというふうに認識をしております。それは、苫小牧港が北海道全体の中から、各地から荷物を集めてこれている。これは、本州の他港と比べても非常に長距離の場所から荷物を集めてきて、また荷物を運んでいるという状況にあります。ということで、この苫小牧港にとって、このトラック運転手さんの問題、2024年問題というのは、他港よりも非常に大きな影響を及ぼすのではないかという認識をしていますし、また、これは苫小牧港のみならず、恐らく北海道全体の物流にも大きな影響を及ぼしかねないというふうな認識をしています。この問題にどう対応していくか。いろんな方法が検討されています。

一つは、トラック運転手さんのいろんな処遇を改善して、魅力ある職場に変えていくというような、トラック運転手になりたいという方たちの数を増やすというような、そういった取組の一つ。それから、自動運転ですとか、トラックを連結して走らせるような、こういうハードで対応していこうという発想のものもあります。そして、もう一つは、中継基地を北海道の中のどこかにつくる、それから共同輸送を進めていくという、こういった業界全体で取り組んでいっていただかなきゃいけないような問題。そして、いろいろなITだとかAIとかも導入して行って、情報を共有し、物流の効率化を図っていく問題。さらには港の中でのトラック運転手さんの数が余り要らなくなるような、省力化につながるような工夫。さまざまないろいろなアイデアがあって、さまざまな機関が今、既に議論をスタートしているところです。ただ、残念ながら港湾管理者が単独でこれらの問題に対応できる部分というのは、かなり限定されているのだらうと思います。そういった意味で、これまで港湾の中だけを見るということではなくて、港湾のエリアの外で行われるいろんな取組に対しても、我々は情報に敏感でなければいけないと思いますし、積極的にいろんな取組の検討に参画して行って、その中から港湾管理者として何が協力できるのか、何と一緒にできるのか、こういったことに取り組んでいかなきゃいけないんじゃないかというふうに考えております。一言で言うと、港湾の中だけに目を向けているのではこの問題は解決できないだらうと、こういうのが私の考えです。

以上です。

○議長（藤沢澄雄君） 総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） それでは、私のほうからは、苫小牧港カーボンニュートラルと東港の防波堤の釣り安全対策の再質問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、苫小牧港港湾脱炭素化推進計画に関連いたしました2つのワーキングについてのお尋ねでございます。

次世代エネルギーの供給拠点の形成に向けた検討ワーキングにつきましては、苫小牧港CNP形成計画におきまして、目指す将来像の一つとして掲げる「北海道・北日本への次世代エネルギーの供給拠点」の形成に向け、苫小牧エリアだけではなく道内各地を含め北日本全体の需要も踏まえた、次世代エネルギーの受け入れや製造、貯蔵から供給の手法について検討することを目的に、また、ブルーカーボン生態系に向けた検討ワーキングにつきましては、CO₂の吸収減対策

の一つである藻場等のブルーカーボン生態系の創出や本港での実現に向けた課題等を整理することを目的に設置したものでございます。

続きまして、東港防波堤の開放時間の延長と安全対策についてのお尋ねでございましたが、現状における開放時間は、日の出から日没まで、これを基本といたしまして、夏場におきましては、午前6時から午後6時までとしており、日没が早まります9月以降については、開放時間を短縮していく予定というふうに聞いてございます。

この開放時間の延長につきましては、暗くなることで足元が危なくなることや、さらなる監視員などの確保、安全対策の追加など諸課題もございまして、運営事業者とともに検討してまいりたいと考えているところでございます。

次に、議員から御提案のございました手すりの設置についてでございますが、当該釣り施設につきましては、防波堤を利用していることから、悪天候時に波浪等の影響によって手すりが損壊してしまう可能性もございまして、現状行っております安全対策を徹底し、これを継続して対応してまいりたいと考えているところでございます。

私からは、以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 施設部長、松田雅宏君。

○施設部長（松田雅宏君） 私のほうからは、周文ふ頭耐震岸壁の整備、中央北ふ頭背後ヤードについてお答えいたします。

まず、周文ふ頭の母体負担金についてのお尋ねでございますが、周文ふ頭の整備事業に伴う直轄事業負担金は約39億円となっており、うち9割は一般公共事業債として後年時に平準化を図っております。残り1割は、港湾施設使用料収入や両母体からの負担金などを充てているものでございます。

次に、事業の効果などについてでございますが、現在、主に1バースを2つのフェリー航路が利用していることもあり、トラックドライバーにとって不便なダイヤ設定となっております。出港時刻に間に合わないトラックは、函館港まで移動し青森航路を利用しているところでございます。新たな岸壁の整備によりまして、フリーダイヤが改善されれば、トラックドライバーの2024年問題に寄与するものと考えております。

また、耐震強化岸壁の整備によりまして、被災時におきまして東部エリアへの緊急物資の輸送が可能となるなど、地域の安全安心に貢献できるものと考えております。

続きまして、中央北ふ頭の整備効果についてのお尋ねでございますが、中央北ふ頭の整備によりまして、大型飼料船が利用可能となることで、飼料サイロまでの横持ち輸送距離の短縮、係留施設の増加や荷捌き地の拡張による混雑緩和などが期待され、港全体としての物流効率化につながるものと考えております。

以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 以上で、竹田秀泰君の一般質問を終了いたします。

池田謙次君。

○議員（池田謙次君） それでは、私も3点ほど、1つは港の賑わいについて、2点目には、2024年問題、これはちょっと物流拠点としての具体的な取組、さらにお聞きをしたいと。3つ目には、ゼロカーボンと次世代エネルギーについてお聞きをしたいというふうに思います。

最初に、港の賑わいでありますけれども、全道、全国でもやはり苫小牧港というのは、それはさまざまな形でやっぱり名をはせるだけの取り扱いにしても、ホッキにしてもそれはあるわけですから、今回のその大きな節目として60周年ということもありますね。ぜひ私は港町・苫小牧として、新たな港町・苫小牧の賑わいをぜひつくっていくチャンスになるのかなど。

私は、以前市議会においても提案しております。例えばの話でありますけれども、今全国で、例えば神奈川にしても石川にしても全国でかなりの港町で、例えば遊覧船を走らせて、うちの港もそうですけれども、三、四十分の間見ていただいて、多くのところ、かっぱえびせんをカモメに食べさせてという、すごく趣向を凝らしてといいますか、それが結構シンプルながら受けているということもあります。また、私はこれが定着して、当然民間の力なり要と思うんですけれども、規模は別にしても、そういう遊覧船ができれば、回りながら遊覧船の洋上で苫小牧の豊富な魚介類を食べてもらう、そしてまたぷらっとで買い物する、最後はアルテン等で宿泊をと、そういう滞在型も含めてですね。この前、見させてもらいましたモニュメント「TOMAKOMA I」。私は全国で何か所、幕張とか見せてもらって、同じようにやっていますけれども、あれを否定するわけじゃありません。あれはあれでいいんだろうと思うんですけれども、市議会では私は、その横に参加できるというか、自分たちが触ってできる、例えば平和の鐘みたいに一緒に若いカップルが鐘を鳴らしたり、何かそういう一緒にできるようなもの、小さな発想でありますけれども、何かそういうものをもう一工夫何とかできないかと。大変、言うとも市長怒るかもしれませんが、やっぱり私の数人の本州の友人が来たときに、例えば苫小牧でどこがいいんだろうというのは、例えばあそこに行ってくださいという決定打がないんですよ。だから、何かシボル的に苫小牧に来たら例えばキラキラ公園がさらに充実をするなり、鐘があり、またどこかで洋上で遊覧船で港をぐっと内防を見てもらったり、何か本当にあそこいいよねと言えるような、今60周年という節目がありますから、これぜひ何らかの知恵を振り絞って、港町・苫小牧にふさわしいことができないものなのかというふうに思います。多分答弁、事務方からあると思うんですけれども、何か管理者から答弁なくて寂しそうにしていますから、ぜひ一言、この件についての認識も含めていただければありがたいなというふうに思います。

続いて、2024年問題についてであります。

今もありました国の働き方改革なのか、それも含めて全国で過労運転による事故といいますか、この前もありましたけれども、それも含めてなのか、それ全体的なことかもしれませんけれども、もっと物流に伴うとしたら本当に大きな話で、中堅どころも何せもうやっていけませんと。要はドライバーさんが、先ほどもあったようにもう不足している中で、これよりまた週13、15の

残業を圧縮をされたりするというのは、大変な問題です。中には、免許として一般貨物のほかに取扱事業というのが運送関係は持っている。つまり用車を借りるという、それ一本で食べていかみたいな、いや、つまりドライバーさんもない。結局ドライバーにすると、何かというと残業が減るということは、つまり手取りが減るという、実質的にただでもないのに、そういう問題が現実にありますから、はっきりとこれ本当に大きな問題、これは全道、全国かもしれません。ただ、苫小牧は物流のまちですからね、そのウエートが大きいものですから、ちょっと他人事ではだめだろうなというふうに思うので、この点にまず最初にこの御認識を伺いたい。

次に、ちょっと細かい話をします。先ほどの副管の話で、当然こっちから釧路へ行きまして、稚内、函館に行きました。何時間延びました、5時間になりました。それとちょっと行ったら8時間の休憩を取って、何を取ってくださいというふうになると、宿泊施設が必要だったり、具体的にですよ。それ逆にしてもそうだし、こちらからいっても各地域の長距離走る場所場所にはこういうものが必要なんだろうというふうに私は思います。これを別に行政でやれということじゃなくて、そういう休憩施設、法律はできても休憩する場所がないのであれば、絵に描いた餅ですから、そこを具体的に多くの物流関係が仕事をしている苫小牧としては、いろんな形での働きかけが僕は必要んじゃないかなというふうに思います。

最後でありますけれども、当然さっきも触れましたこの人件費、それと輸送コスト、これがやっぱり上がっていかないと会社が成り立ちません。私も実際に二十数年かかりましたけれども、なかなかこの運賃を上げていただくというのが至難のわざです。それで、行政が、管理組合が何とかしてくれという、いや全部が全部そんな責任がという範疇にはなりませんけれども、できる範囲で結構なので、それにかかわる業種で結構ですから、何とか運賃の引き上げにはちょっと一肌脱いでいけないものなのかなと。この分母が上がらない限りは、多分各物流の会社としては手だてができないというふうに思いますので、この点も御見解をお聞きをしたいというふうに思います。

最後であります。ゼロカーボンと次世代エネルギーについてお聞きをします。

先ほど、るる御説明がありまして、経産省なり、脱炭素社会の構築を目指して、水素、アンモニア等さまざまな次世代エネルギーについて、国が言っていることは、めどでありますけれども、来年8カ所のそういう拠点を設けたいという、私個人のあれでありますけれども、やはり苫小牧、これは北海道のみならず、ある意味では東北以北のこれ大きな拠点じゃないか。また、苫小牧においても、この8カ所に選定をされる、またそれを次世代エネルギーの拠点とするというのは大変大きな今後の苫小牧経済、もっと言うと北海道経済に大きな影響を及ぼすものだと思いますので、この点についての御認識、これ管理者でも結構ですし、事務方でも結構ですから、ぜひお願いをしたい。

次にお聞きをしたいのは、これ全国的に何かお聞きしている話であれば、国は8カ所ぐらいのめどという話をしておりますけれども、既にもう十数カ所が手を挙げ、当然いろんなさまざまな

経済の中では、各自治体なり手を挙げるといのはよくわかりますけれども、これ何としても8ヵ所に我が苫小牧港を私は個人的には選定をしていただきたいというふうに思っています。これは地元だけじゃありません。やっぱり当然北海道をも巻き込んでぜひ勝ち取っていただきたいというふうに思いますけれども、この点についての御見解と申しますか、管理組合が持っている見解、そして、現時点で選定における感触というのはどのようなものなのか、今の時点で結構ですので、お聞きをしたいというふうに思います。

そして、最後になります。先ほどほかの議員も言っていましたけれども、何か8月8日に港湾の脱炭素協議会を立ち上げて推進を図っておられるという、スタートしたというふうに思うのですが、すみません、立ち上げでありますので、具体的にどのような構成メンバーで、具体的にどのような役割を、そして最後に、今後の推進に当たってどういう年次計画を持って進めようとしているのか、まずお聞きをして1回目を終わりたいというふうに思います。

よろしく申し上げます。

○議長（藤沢澄雄君） 答弁を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私のほうからは、3点お答えをさせていただきたいと思いません。

2024年問題の話、それから、ゼロカーボンの中で、1番目と2番目の質問に対する回答をさせていただきたいと思えます。

まず、2024年問題、これは、この背景としては、トラック運転手さんだけというよりは、もともと全種の労働者に対する国の働き方改革の一環です。逆に言うと、トラック業界というか、トラックの運転手さんのところだけ少し猶予されていたものが、いよいよ2024年から規制が厳しくなっていくと、こういう理解をしております。

先ほどもちょっと述べましたが、国においてもこの問題、どう対応するのかというのは、国土交通大臣だけではなくて、経産大臣、農林水産大臣、いろんな方々が参画されます関係閣僚会議においても、いかにこの2024年の規制が始まって持続可能な物流の実現ができるかと、こういったことに関して総合的な検討がなされているところであります。

その中で、港湾に関して申しますと、フェリーやRORO船といったユニットRORO貨物に対応した岸壁、それから、シャーシ置き場など、施設の整備に関してのコメントがその中でも述べられているところであります。

苫小牧港は、全国の中でも一番多くの定期船が就航している、また、先ほども述べましたが、道内、かなり遠隔地からの貨物を集め、遠隔地に貨物を運ぶと、こういった機能を有しているということから、適切なこの2024年問題への対応が図られなかった場合は、苫小牧港に対する物流の影響はかなり大きなものであろうというふうに考えています。

また、じゃ苫小牧港だけに限らず北海道内のほかの港、もっと消費地、荷物の送り地に近い港

を利用すればいいんじゃないかという発想もあると思いますが、残念ながらそういったほかのエリアでは、あまりこういったユニットRORO貨物の定期船というのは就航できていない、なかなか荷担になってとか、そういう問題があるということから、これは苫小牧港単独の問題として捉えるよりは、私は北海道全体に対する大きな影響を与えかねない問題として捉える方が正しいのではないかというふうに思っているところであります。認識については、以上のとおりでございます。

次に、ゼロカーボンの話の中で、苫小牧港のCNPの将来像であります「北海道・北日本への次世代エネルギーの供給拠点」の形成ということに関しては、苫小牧港CNP形成計画、これは本年3月に公表いたしました。今年度になりまして、法定計画になる「苫小牧港港湾脱炭素化推進計画」という形に名称を変え、その法定計画としての策定作業に着手したところでございます。このもともとのCNP形成計画の中でも、一つの苫小牧港が目指すべき将来像といたしまして、「北海道・北日本への次世代エネルギーの供給拠点」となると、こういった政策を掲げております。

この理由といたしましては、本港には、北海道・東北エリアの中では比較的大規模な発電所や製紙工場等が立地して、水素・アンモニアの需要も将来的に見込めるということが1点、それから、現時点でこの苫小牧港が石油を中心としたものですが、北海道のエネルギーの約6割をこの港、苫小牧港から供給しているということで、今でも北海道の、一部は北東北のほうまでエネルギーの供給拠点となって、いろいろなネットワークが形成されているということが挙げられます。こういった現状と、それから将来に向けた水素・アンモニアの需要量、こういったものからも今掲げました北海道・東北のエネルギー供給拠点となるということを掲げております。

また、本港は地理的な面から考えても、仮に北米で生産されましたアンモニアなどの受け入れが可能になりますと、一番そういう場所からは近い玄関口となるということから、ここを拠点としたサプライチェーンの拠点というものの可能性があるのではないかということで考えているところでございます。

次に、経産省が検討している幾つかの実は大規模な補助メニューがあります。そのうちの 하나가全国に8カ所のエネルギーの供給拠点を選定し、そこに支援をしていくというのですが、現在のところ、大都市圏で大規模な拠点を3カ所、それから、地域に5カ所、そういう拠点を選定して支援をしていくという方針が明らかになっています。そのほかにも経産省は二つぐらいの大規模な補助の制度を検討しているらしいのですが、まだそこはなかなかその詳細が明らかになっていないところであります。

今後、大量に必要な水素・アンモニアの安定・安価に供給するためには、大規模な需要を創出していくということとサプライチェーンの構築が必要ということになります。このため、先ほど申し上げましたような計画の中で、やはりカーボンニュートラル燃料拠点の形成を戦略的に進めていくということが必要ではないかと思っています。

当管理組合といたしましても、このカーボンニュートラルポート計画、港湾脱炭素化推進計画ということ策定するのも一つなんです、この経産省が進めようとしているこの補助制度をうまく活用して、苫小牧港というよりは、苫小牧のエリアがそういった拠点に指定され、整備が進むということが非常に大事ではないかというふうに思っているところです。

苫小牧港管理組合といたしましては、今の明らかになった支援制度以外の経産省が進めようとしている制度も含めて、北海道、それから苫小牧市とともに連携をしながら取組をしていきたいというふうに考えているところです。

それと、御質問の中に見込みということに関して御質問がありましたが、これに関しては、潜在的なポテンシャルはかなりあると思いますが、他地域の公表されている動きに対して考えると、ややちょっと出遅れ感があるのではないかということと、苫小牧はやっぱり単独では他地域の需要量にはなかなか追いつかない、それだけの必要量が苫小牧単独ではなかなか計算上出てこないんじゃないかというような危惧も有しているところです。これらを含めて、先ほどの繰り返しになりますが、苫小牧市や北海道庁とも緊密に連携をとりながら、この問題に取り組んでいきたいと、このように考えています。

以上です。

○議長（藤沢澄雄君） その他、答弁を求めます。

総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） 私のほうからは、港の活用、港の賑わいについてと、ゼロカーボンと次世代エネルギーに関連いたしまして港湾脱炭素化推進協議会について、お答えをさせていただきたいと思います。

初めに、港の賑わいについてでございますが、港湾における遊覧船についてのお尋ねがございました。

これまで、みなとまつりで実行している港湾業務艇での「みなと見学会」などの港内見学会はございますが、定期的な遊覧船の運航については、民間事業者による運営が必須であるというふうに考えてございます。仮に民間事業者が運営を担う場合には、採算性や維持管理費用などを考慮した上での判断になるというふうに考えてございますが、今後民間事業者が遊覧船事業を希望された際には、停泊場所の確保なども含めて、ともに検討してまいりたいと考えているところでございます。

また、議員から希望の鐘の設置についての御提案というのもございましたけれども、私ども先日8月18日になりますが、北ふ頭緑地のキラキラ公園におきまして、シンボリックモニュメントを設置いたしまして、苫小牧港の新たな観光資源としてのシンボル効果の創出を目指すとともに、情報発信の目玉として活用を図りたいというふうに考えているところでございます。

このため、希望の鐘というような形態とはなってございませんが、当管理組合といたしましても、まずは苫小牧を訪れる観光客が気軽に、そして、またそれを目当てにキラキラ公園を訪れる

ような愛着のあるモニュメントに育ててまいりたいというふうに考えているところでございます。

一方で、新たな観光地との視点につきましては、苫小牧港の長期構想の中でも本港地区の賑わい空間に向けまして、観光客や来訪者、市民を港湾エリアに呼び込む仕掛けとして、キラキラ公園のイベント会場としての機能の拡大を図るとともに、「みなと」と「まち」をつなぐ導線を目指すというふうにしてございます。中長期的な取組とはなりますけれども、賑わい空間の機能充実に図り、港における賑わい、観光の促進に向けた取組を進めてまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、苫小牧港港湾脱炭素化推進協議会についてのお尋ねでございますけれども、昨年11月の港湾法改定におきまして、臨海部に集積する産業と連携し、港湾における官民関係者が一体となったCNPの取組を推進するための仕掛けをつくるため、港湾脱炭素化推進計画及び港湾脱炭素化推進協議会に関する規定が新設されてございます。

苫小牧港港湾脱炭素化推進協議会につきましては、港湾における脱炭素化の取組主体が官民間わず多岐にわたるため、港湾管理者、関係自治体、脱炭素化の取組を行う民間事業者や港湾利用者、関係者及び学識経験者等で構成をしてございます。

港湾脱炭素化推進計画の主な内容といたしましては、基本的な方針や計画期間と目標、港湾におけます脱炭素化の促進に資する事業や事業主体、計画の達成状況の評価に関する事項等となっております。計画策定後は、協議会において計画の進捗管理や発現効果などの把握と分析を行いまして、計画の達成状況の評価等を行うこととしてございます。

また、年次計画につきましては、CNP形成計画において、CO₂排出量削減目標を2030年に2013年比48%減、2050年にはカーボンニュートラルを目標としていることから、港湾脱炭素化推進計画におきましても、この目標をベースとして設定をしていくものと考えてございます。

以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 施設部長、松田雅宏君。

○施設部長（松田雅宏君） 私のほうからは、2024年問題に係る休憩施設、運賃値上げについてお答えいたします。

まず、休憩施設についてのお尋ねでございますが、トラックドライバーの休憩施設といたしまして、道の駅やサービスエリアの活用なども有効な取組と考えております。現在、苫小牧市内には、休憩室やシャワーを備えたトラックステーションもありますが、新たな施設の必要性を含め、関係者の声を聞きながら対応してまいりたいと考えております。

続きまして、荷主企業への運賃値上げについてのお尋ねでございますが、貨物自動車運送法を所管する国土交通省では、適切な取引を阻害する行為を是正するため、荷主企業への働きかけや要請などを行っておりまして、本年7月にはトラックGメンを創設し、その取組を強化したところでございます。このような働きかけは、民間事業者同士の取引に関するものであり、業界を所

管していない港湾管理者が直接行うことは難しいため、関係機関と連携しながら物流の効率化を図るなど、協力できることを推進してまいりたいと思います。

以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 池田謙次君。

○議員（池田謙次君） ありがとうございます。

じゃ、順番に行きますか。先ほど、例えば遊覧船にしても、さっきの希望の鐘にしても、すみません、私がこの頭で考えてということでもたまたま御提案している内容なんですけれども、先ほど言ったように、多くの自分の友人知人に、いや、苫小牧に行ったけれども、どこかあるかねみたいになったときに、申し訳ありません、本当にここに行って楽しんでもらえる、ここに行ったらいいですよという、なかなかそれだけのものが正直言ってないんです、失礼な言い方かもしれませんが、だから、この60周年を機にもっともっと、大変申し訳ない、いろんな知恵を出しながら、確かにオブジェがあって、苫小牧にできましたよ。それがだめなんて言いません。絶対、ないよりも私はあった方がいいけれども、もう一工夫二工夫して、本当に多くの方が来て、先ほども愛着のあるなんていう、部長、言葉使っていましたけれども、どこまで愛着が芽生えるかわかりませんが、本当にいろんなあの手この手で、実際にちょっと話、視点飛びますけれど、今北海道全体を見ても、ラピダスがあり、電算センターがあり、ウイスキー工場、いろんな流れが何かこちらに向いていて、多分今まで以上に多くの方が定住をされたり、訪れる方が大だと思えますよ、私は。その方々が来るときじゃなくて、今から事前に多くの方々に対する、苫小牧はこういうところがあるんですと、こんなすばらしさがありますという、さすが苫小牧、港町、いいじゃないかと言えるようなものを、知恵合戦かもしれません。

先ほど言った、例えばほかでやっている遊覧船で、えびせんでカモメという話もちよっとしましたけれども、実際にお盆の十何日ですかね、風が強いときにちょっと私も相談があって市内に出たときには、あそこに無数のカモメがいっぱいいてね。こんなにいるんだという、何かこれも使えるんじゃないかと。うちの海の中にいる、クジラがいるのかいないのかわかりませんが、何かそういう自然も生かして、私はもっともっとどん欲に港町・苫小牧はやるべきだと思うんですけれども、これは管理者である、答弁したくて、もうしたいなという顔をされている管理者にぜひ、トータル的にこれやっちゃいますよと、ぜひひとつお願いしたいというふうに思います。

それと、2024年問題、わかりました。

最後に施設部長からあったように、具体的な施設にしても運賃にしても、Gメンつくって云々とありますけれども、これ確かにうちらだけでどうのこうのじゃありません。本当に民間の力もいただきながらやらないと。でもね、本当に根深く言うと大きな問題なんです。先ほど副管からあったように、労働者全体の問題も、どこも不足、全業種が不足で、特に物流やっているうちらにすると、運転手不足の中、そうやって今度残業時間もカットされていくとなると、どこまで

どうするんだと。そして、根っこにある荷主さんの運賃を上げてもらわなきゃ、国が今やっている全体として大手企業さんに今最低賃金上げてくれというふうにやっていますけれども、はっきり言って、なかなかこの物流業界って上がらないんですよ、自分も二十何年いてよくわかりますけれども。ここを全部こちらで引き受けてなんていうことは絶対言いません。どうしてもやっぱり民間企業とのタイアップがあると思うんですけども、これは経済の全体的に揺らぐ話なので、ぜひ施設にしても運賃にしてもお願いをしたいなというふうに、これは要望にしておきます。

それで、最後のカーボンニュートラル、エネルギー拠点ということで、先ほども副管理者が大変わかりやすい御説明いただいて、私も本当にそう思うんです。これが、ここに決まるのかどうなのかというのは、本当にこれからの苫小牧、そして、大きな北海道経済にどれだけの影響を及ぼすのかなという思いがしています。いろんな今、燃料関係の企業さんなり、みんなが今転換を図りながら、脱炭素、カーボンニュートラルの中で燃料会社が電気の車をつくる、いろんなことをやりながら、水素をつくったりアンモニアをやったりという、そういう時代ですから、次世代エネルギーを制するものが多分次の生き残りをかけてできるんだろうし、また、その拠点となる地域がどこに、本当にうちに来るのか、ただ、最後にちょっと副管にお聞きをしたいのは、この形態として、例えば今苫小牧が水素をやり、何やりかにやりいろんなことあると思うんですけども、例えばこれが単品で苫小牧だけでというものなのか、苫小牧を中心としたエリアで、例えば室蘭港があり、そこでアンモニアがあったりいろんな複合的といいますか、苫小牧を中心とした拠点の広がりというイメージをお持ちなのかどうかということだけ、ちょっと御確認をさせていただきたいと思います。

それと、最後には、副管のお持ちになっている拠点に対する思いのたけを存分に最後は聞いて終わりたいなというふうに思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

○議長（藤沢澄雄君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 池田議員からいろいろ御提案をいただいて、心から歓迎をしたいと思っています。さまざまなこれからの苫小牧港の歩みを考えたときに、この60周年を機に、今何が足りていて何が欠けているのかということ进行分析しながら次の一步を考えるという意味では、この開港60周年というのは非常に大きな1年だなというふうに思っています。

ただ一方で、苫小牧港は本当に日本の港湾の中では非常に新しい港であります。しかも、R4年度、今まだ確定値ではありませんが、速報値で国内1,000近い港湾の中で第3位、海上取扱貨物量を誇る港湾であります。ある意味、経営の観点からいうと、もう本当に今これからの一步が非常に重要だというふうに考えていまして、そのベースは、より利便性の向上をどう考えられるのか。もう一つは、コストパフォーマンスをリーズナブルなコストで維持できる、あるいは維持するためにどうしたらいいのかということ、これ真剣に考えなければ、今第3位、あるい

は第4位になりますけれども、落ちるときにはあつという間に落ちていく、しかも、今道民生活、あるいは北海道経済を考えると、この苫小牧港の海上輸送量というのは非常に大きな影響がある。そういうときに、今ウクライナの問題とか、あるいは台湾問題とか、非常に先行き不透明感が漂っている中で、海上輸送が特に北東アジアにおける輸送、あるいは北米との関係を考えると、今本当に考え時の1年の中でこの60周年を迎えている、経営という意味では、そういうふうに非常に重く受けとめています。そのときに、ゼロカーボンミッションであれ、あるいは2024問題であれ、幾つかの課題が苫小牧港に押しかかっている、そこに向けて数年前からいろいろ周文ふ頭の問題とかいろいろ経過がありました。今我々考えなきゃいけないのは、この次の一步、もっともっと活気のある港勢を拡大していくためには何をしたらいいのかというのは、経営観点からいうと第一義であります。その観点から、遅ればせながらウオーターフロントに取り組んで今日を迎えているわけでありまして、議員の御指摘のようにもっと市民と港を近づける、そういう努力も必要だし、観光資源としての港湾というものも必要であります。しかし、今はやっぱり60周年からの第一歩、道民生活、北海道経済により役立つ港湾になるために、より使い勝手のよい港湾にするための道筋をつけない限り、その数字はついてこないという観点からは、大変申し訳ないけれども、今その港湾戦略を第一義に考えながら、港湾戦略に基づく投資をやっていくときだというふうに考えておまして、この道筋をつけた段階で、遊覧船の話も非常に観光的にはおもしろいと思いますし、今回のモニュメントも、僕が一番印象に残っているのは、あそこ座れるんですね、周辺。議員の体重でも大丈夫です。あそこに行って、苫小牧港が一番最初に掘り込んだ埠頭があそこなんですね。当時の先人の思いを感じながら、あそこで座って、家族でもいいし、仲間でもいいし、北ふ頭から見る港の風景を一人でも多くの市民に触れてほしいなという意味で、あのモニュメントの周り座れるというのが、僕としては非常に印象深く残っているわけでありまして、それやこれやの思いをいたしながら、今は港湾戦略第一義、利便性をもっともっと便利な港にするためにはどうしたらいいか、しかも、コストプッシュせずに、コスト維持をしながら、そこに全集中をしながら経営をしていきたい。ちょっと長くなって、少しかみ合っている部分とかみ合っていない部分がありますが、ぜひ御理解をいただきたいと思います。

○議長（藤沢澄雄君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私のほうからは、2024年問題に関して若干の回答と、それから、エネルギー政策に関する対応についての思いを述べさせていただきたいと思います。

先ほどから池田議員の非常にトラック運転手、物流関係者のいろんな労働環境問題に対する強い思いはよくわかりました。

トラック運転手の問題だけに限っていいますと、やはり先ほどお答えしたとおり、非常に多くの対策が検討はされていますが、なかなか港湾管理者として直接できることというのは少ないというのが実感です。特に賃金問題等に関していいますと、なかなか港湾管理者のほうからは働きかけは難しいと思っています。ただ、港湾区域の外に外れる話ではあります。例えば中継基地、

中継基地というのは実はいろんな使い方があるものだと思います。なので、逆に簡単な言葉で中継基地と呼んでいるんですが、その中の一つの機能として期待できるのは、トラック運転手さんが数百キロ離れたところまで行かなきゃいけないときに、そこに行っちゃうと、その日帰れないと。ところが、その中継基地をうまく使うことによって、半分の距離を往復する。もう一人の運転手の方が半分の距離を往復するという形で、ちゃんと毎日家に帰ることができる。こういったものもトラック運転手の労働環境の改善の一つはつながる方策かなというふうに思います。これ単独だと、なかなか物流コストそのものは下げることはできないんですが、中継基地にはいろんな使い方があると思っていますし、まだ述べていませんが、実は周文ふ頭の一つの使い方も、中継基地をうまく使うことによって、必要なトラック運転手の数を減らすことができる可能性もあるというふうに事業者の方とはいろいろと打ち合わせをしているところです。賃金をどう確保するかみたいなどころには、港湾管理者としてはなかなかお手伝いがしにくいんですが、その他のいろんな考えられている案の中で、港湾管理者としても協力できるところを探しながら一緒にやって対応をしていきたいと、こういうような思いであります。

それから、エネルギー問題ですが、一つは苫小牧港の管理組合、苫小牧港管理組合の専任副管だけの立場から言えば、苫小牧単独でもしも選定をされるのであれば、それはそれでいいんじゃないかというふうに思いますが、これまで集めた周辺状況から判断すると、やはり北海道、その中でも一番多分エネルギーの消費の企業が集中している苫小牧でも、本州の他地域から比べると、そのエネルギー消費量というのはそれほど大きくないというのは現実だろうと思います。なので、苫小牧が、苫小牧港がという単独だけでは、なかなか本州全体との競争の中で勝ち残ることというのは難しいだろうというふうに私は理解していますし、北海道の支援を得るためにも、苫小牧市だけがというよりは、この周辺のエリア、どこまでを含むかわかりませんが、協力し合い、協同し合い、そして北海道のほうにそういった取りまとめもお願いしながら、地域全体で取り組んでいく必要があると思っています。実際、既に私のほうで挨拶を兼ねて訪問しました石狩湾新港管理組合、室蘭市さんにもこの辺の状況はお話をし、連携をしていきたいと思いますという働きかけを既に行っているところであります。

以上です。

○議長（藤沢澄雄君） 以上で、池田謙次君の一般質問は終了しました。

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。

まずは、港湾機能の強化についてお伺いをしたいと思います。

1963年に世界初の大規模内陸掘り込み式港湾として開港いたしました苫小牧港は、本年開港60年を迎え、先人たちが築き上げた、このすばらしい港の歴史を受け継ぎ、つないできた港湾に従事する全ての皆様方に心から敬意を表したいというふうに思います。苫小牧港の取扱貨物量におきましては、10年連続で1億トンを突破するという港にまで成長を遂げた港であります

が、さらなる港湾機能の強化について4点質問させていただきます。

まず1点目は、東港区国際コンテナターミナルにおきまして、年間約30万TEUのコンテナを取り扱っておりますが、担当従事者にお伺いしたところ、取扱貨物量の増加とともに手狭になってきており、作業環境を含めて狭隘化が進んでいるということでもあります。さらなる取扱貨物量の増加に向けて、この状況をどのように捉えて将来構想につなげていくのか、御見解をお伺いしたいと思います。

続いて、2点目といたしまして、船舶の大型化についてであります。東港区中央ふ頭のガントリークレーンにおきましては、2022年に4基目が新設され、作業効率が向上し、今後の取扱貨物量の増加に大きな期待がかかるところでありますが、モーダルシフトの進展により、さらなる船舶の大型化が加速する中で、現状の岸壁前面の泊地不足により、船舶の船長が220メートルに制限されるなど課題が多い状況であります。さらなる港湾機能の強化という観点で、将来的な構想や大型化する船舶への対応をどのようにお考えなのか、御見解をお伺いしたいと思います。

続きまして、3点目、X線検査装置につきましては、外貿コンテナ機能を平成20年に西港から東港区へ移転し、平成25年には国際フィーダー機能を全面移転いたしました。しかしながら、X線検査装置においては西港区に置かれたままで、検査のために東港区から20キロ離れた西港区への移動作業があり、運搬費の負担やドライバー作業負荷増などさまざまな面で問題となっております。

X線検査機の東港区への移設については、国へ数年にわたり要望しておりますが、現在の最新状況について御見解をお伺いしたいと思います。

続いて4点目、トランスファークレーンの自動化についてであります。昨今の人口減少問題に鑑み、港湾従事者の人手不足が加速しております。年々取扱貨物量は増加傾向にあるものの、作業員は足りないという状況が深刻な問題となっております。人手不足を補うために、さまざまな機能を遠隔操作を含めたオートメーション化していくということが必要不可欠ではないかと考えております。近年の情勢では、トランスファークレーンのオートメーション化も解決策の一つに挙げられていると思います。この状況をどのように捉えて対策を検討しているのか、御見解をお伺いしたいと思います。

続きまして、脱炭素への取組について質問をさせていただきます。

脱炭素に向けた取組においては、時代の潮流であり、日本国内の削減目標や各自治体独自の目標に向けて産学官民の連携により乗り越えるべき大きな課題であると認識しております。

このたびは苫小牧港管理組合では、港湾法の一部が改正されたこともあり、官民45機関・団体で組織する苫小牧港港湾脱炭素化推進協議会を発足し、2050年に温室効果ガス排出ゼロ・カーボンニュートラルの達成に向けて取組を進め、今年度中に苫小牧港港湾脱炭素化推進計画を策定するというところであります。スタートしたばかりの事業であり、今後の動向が非常に注目され

るところであります。

そこで、1点お伺いたしますが、製造業が集積する苫小牧市におきまして、化石燃料から次世代エネルギーへと転換していく中で、LNGやアンモニア、水素等の供給拠点の形成を目指していくことが喫緊の課題であるとともに、早急に計画作成に向けて取組を進めていく必要があると考えておりますが、次世代エネルギー供給拠点化を目指す上で、現在までに確認されている課題や問題点について御見解をお伺いしたいと思います。

以上で、1回目の質問を終わります。

○議長（藤沢澄雄君） 答弁を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私からは、次世代エネルギーの供給拠点に関する御質問に答えさせていただきたいと思っております。

先ほどまでも少し回答させていただいた件ではありますが、やはり次世代エネルギーへの対応というのは非常に重要なことだろうと思っております。これは港だけではなくて、この地域の、そして北海道の、日本全体のという問題であるというふうに思っております。

先ほどから繰り返しになりますが、苫小牧のカーボンニュートラルポート計画におきましては、北海道・北日本への次世代エネルギーの供給拠点を目指すということを目標に掲げているところであります。実際この周辺には、大規模な石炭火力発電所、製紙工場など、水素・アンモニアの比較的大きな需要が存在しているということがあります。また、本港が既に石油を中心としたエネルギーの配分拠点になっているということから、いろいろなネットワークも既に構築されているということから、この機能を次世代エネルギーになっても維持していくということがやはり求められているのではないかと、こういうふうに考えているところであります。

しかしながら、それを実現するに当たっての現在わかっている課題ということですが、一つには、先ほど申し上げたように、比較的水素・アンモニアの需要量が高いといいなながらも、全国との比較の中ではそれほど大きなものではないというようなことが挙げられると思っておりますし、カーボンニュートラルポート計画そのものは国交省港湾局の指導によるいろいろな計画なんです、そこには、大きなそういった事業を進めるための支援策というのは、現段階ではまだ明らかになっていません。どちらかというと、やはり経産省が用意を進めている、準備を進めているいろいろな支援制度、これをぜひ苫小牧のエリアにも持ってくるのが大事なんです、そのこと自身とカーボンニュートラルポート計画が必ずしも1対1の対応にはなっていないと。経産省と港湾局の方でもいろいろ調整を進めているということで、絶対このカーボンニュートラルポート計画、港湾脱炭素化計画というのはつくっていかねばならないんですが、それが採択の話と直結の話にはなっていない。そういう意味では、管理組合単独で動ける部分というのは割となくて、これも苫小牧市、そして北海道庁とも連携をうまくしながら、一つの大きな目標に向かって3者が一体で進んでいくということがぜひ必要ではないかと、このように考えています。

以上です。

○議長（藤沢澄雄君） 施設部長、松田雅宏君。

○施設部長（松田雅宏君） 私のほうからは、国際コンテナターミナル、あと、船舶の大型化についてお答えいたします。

まず、国際コンテナターミナルのコンテナ取扱貨物についてのお尋ねでございますが、苫小牧港における国際コンテナ貨物の取扱量は、全道の約8割を占めるなど重要な役割を担っておりまして、令和4年のフィーダーコンテナを含めた国際コンテナの取扱個数は、過去最高となる29万6,304TEUを記録しました。

現在、コンテナターミナルでは取扱コンテナの増加にあわせて、実入りコンテナヤード、空コンテナヤード等の拡張を進めているところでございます。

一方で、ヤードの拡張は、施設使用料の増加につながることから、コンテナの貨物の動向を注視し、関係者と調整を図りながら、さらなる荷役の効率化に取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、船舶の大型化についてのお尋ねでございますが、現在利用している韓国航路や国際フィーダー航路などのコンテナ船の大型化が進めば、中央ふ頭において岸壁の延伸などの対応が必要になるものと認識しております。

一方、船長220メートルを超える大型コンテナ船の受け入れに当たっては、岸壁前面の泊地拡張のため、中央ふ頭西側の防波堤移設とともに、対岸の弁天ふ頭の新規整備を合わせた大規模な事業が必要となります。現時点では、そのような大型コンテナ船が定期的にご利用する要望や需要について確認できていないため、早期の整備着手には至っておりませんが、引き続きコンテナ需要やコンテナ船の大型化についての動向など情報収集に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） 私からは、港湾機能の強化に関連いたしまして、X線検査装置についてと、それから、トランスファークレーンの自動化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、X線検査施設の国への要望についてのお尋ねでございますが、先ほど議員からも御紹介ありましたとおり、苫小牧港のコンテナ検査は、東港の国際コンテナターミナルから約20キロを超える横持ちが必要となり、過大な費用負担が生じているほか、冬季の凍結路面による交通事故の懸念や検査待ちのドライバーの時間調整など、効率性や利便性に欠けるといったような課題がございます。

要望先でございます財務省関税局にも、この現状をお伝えいたしまして御理解をいただいているところであり、いろいろな御意見を踏まえながら検討していきたいという回答をいただいているところでございます。要望の達成には時間を要しているところではございますが、粘り強く要

望活動に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

続きまして、トランスファークレーンのオートメーション化についてのお尋ねでございます。

港湾従事者における人手不足は大変重要な問題であると認識をしているところでございまして、本港においても遠隔操作R T Gの導入に係る情報収集を行っております。

この中で、位置情報を把握するためのセンサーやカメラ等の積雪寒冷地特有の課題があることから、この技術的課題の解消に向けて、積雪寒冷地に対応した遠隔操作R T Gの導入促進に向けた調査・研究の実施について国へ要望をしているところでございます。

また、国土交通省港湾局でも、「港湾労働者不足対策アクションプラン」の中で、遠隔操作R T Gの導入支援等を行っていくというふうにしてございます。

このような動きもしっかりと把握するとともに、コンテナターミナル運営事業者や港運会社など関係者と連携を図りながら、労働者不足の対応に資する取組を行っ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（藤沢澄雄君） 首藤孝治君。

○議員（首藤孝治君） それぞれ御答弁ありがとうございました。再質問をさせていただきます。

脱炭素の取組につきましては、先ほども池田議員ですとか竹田議員のほうからも質疑がありましたけれども、よく理解いたしましたので、何とか早急に事を進めていただきたいなという思いもありますので、こちらについては要望とさせていただきます。

それと、東港区の国際コンテナターミナルの狭隘化についてでありますけれども、ヤードの拡張は施設使用料の増加につながることから、コンテナ貨物の動向と関係機関との調整を図りながら進めていくということでありましたけれども、実際にヤードの拡張を実施となった場合、現状のヤードの面積に対して、どの程度拡張可能なのかということをお伺いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

続いて、船舶の大型化についてでありますけれども、220メートルを超える大型コンテナ船については、現状は受け入れできないということで、これに対応するには大規模な事業の必要性、また、船長220メートルを超える要望や需要は現時点ではないという答弁でありましたけれども、受け入れできる状況にないから需要がないという考え方もできることや、それと、脱炭素に向けた取組の進行を考慮すると、コンテナターミナルの拡張、ひいては第2コンテナターミナルの新設など、攻めの港湾機能の強化によってさらなる苫小牧港の発展につなげていくということも必要ではないかと思っておりますけれども、御見解をお伺いしたいと思います。

続いて、X線検査装置におきましては、要望は重ねることにより少しずつ前進していると感じているところではありますけれども、X線検査装置まで往復40キロ、恐らく日本国内においてこれほど効率性や利便性が悪い港はないというふうに思いますので、脱炭素の取組やドライバー不足、物流業界の2024年問題等の観点から早期実現が求められておりますので、引き続き議

論を深めていただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。こちらについては要望とさせていただきます。

続いて、最後にトランスファークレーンの自動化におきましては、積雪寒冷地に対応した遠隔操作RTGの導入に向けた調査・研究の実施について、国への要望を進めているところであるということで、期待も非常に膨らむところではありますが、昨今の人口減少問題を考慮すると、早め早めの対応を実施しなくては、人手不足で操業が成り立たない事態も出てくる可能性もありますので、コンテナターミナル運営事業者との綿密な協議や計画を進めていただきたいと思います。御見解をお伺いしたいと思います。

以上で、質問を終わります。

○議長（藤沢澄雄君） 答弁を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私のほうからは、船舶の大型化、特にコンテナ船の大型化の対応について回答させていただきたいと思います。

首藤議員の御指摘のあるような、船長220メートルを超えるような大型のコンテナ船、これというのは、恐らく現時点においては、東南アジア内の貨物船、コンテナ船の中ではほぼないだろうと思います。やはり基幹航路、ヨーロッパから東南アジア、それから東南アジアから北米、その中で苫小牧で一番可能性が高いと思われるのは、やはり北米と苫小牧港を結ぶ航路だと思います。これに関しては、以前そういう大型船で別の港でコンテナを移し替えて、そこから国際フェリー船として苫小牧に入港してきている。かなり、しかも貨物量の季節的な変動が大きいんですが、多いという貨物を見つけて、それを扱っている大型船社さんの方にポートセール、それから、苫小牧港に直接その大型船を着ける可能性についていろいろと話をさせていただいた機会がございました。先方としても、その期間だけでもというような要望もあつたことはあつたんですが、やはり詳細を詰めていく中では、現時点では難しいなというふうなことでした。今後もそういういった可能性の、単に船の入れる、もちろん船が入れる状態にないから入ってこない、でも入れる状態にしたら入ってくるのかと、そういう簡単な問題でもないと思いますので、各船会社の意向、それから実際に運ばれている貨物の中身、そういうものも含めて、また分析をした上でチャンスがあれば、そういうところへの働きかけをしていきたいと思っています。

しかしながら、前の回答でもお話ししたとおり、防波堤の移設を伴うような事業になりますし、それには恐らく数百億円単位の費用が、また、実はガントリークレーンも今4基あるうち、その大型船に対応できるのは1基だけしかないということもありまして、そういうことも実は船会社の方からは、その船が着いたときに、同時に何台のガントリークレーンで荷役できるか、こういったことも問いただされたこともございます。いずれにしても、機会を見つけて、今後もそういう誘致活動については努めてまいりたいという気持ちは持っております。

また、そういう貨物の話だけでなく、このコンテナターミナル自身のカーボンニュートラル

化を進めていくということは、燃料のLNGバンカリング、こういったものも船会社を引きつける一つの要素にはなってくるというふうに考えておりますので、これについても引き続き努力をしてみたいと、このように考えております。

以上です。

○議長（藤沢澄雄君） 施設部長、松田雅宏君。

○施設部長（松田雅宏君） 私のほうからは、国際コンテナターミナルについてお答えいたします。

コンテナヤードの拡張の余地についてのお尋ねでございますが、港湾計画におきましては、国際コンテナターミナル用に42.8ヘクタールが埠頭用地として位置づけられております。うち、28.2ヘクタールを現在使用しており、残りの14.6ヘクタールが拡張可能な用地となっております。

以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） 私からは、港湾機能の強化に関連をいたしまして、トランスファークレーンの自動化の再質問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。

トランスファークレーンの自動化、オートメーション化についてのお尋ねでございますけれども、港湾従事者の人手不足対策に貢献する遠隔操作RTGの導入は、ターミナルの生産性向上や港湾労働環境の改善を図っていく取組として大変重要であるというふうに考えているところでございます。

一方で、その設備整備には多額の投資を有することから、経営に係る事業採算性などを考慮した上で判断することになるというふうに考えてございます。当管理組合といたしましても、まずは積雪寒冷地に対応した遠隔操作RTGの導入促進に向けた調査・研究の実施について国へ要望するとともに、コンテナターミナルの運用事業者等の関係者と連携を図りながら、労働者不足の対応について取り組んでまいりたいというふうに考えているところでございます。

以上でございます。

○議長（藤沢澄雄君） 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。

○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（藤沢澄雄君） 次に、日程第6、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、直ちに採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(藤沢澄雄君) 御異議なしと認めます。

それでは、議員提案第1号についてお諮りいたします。

議員提案第1号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○議長(藤沢澄雄君) 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(藤沢澄雄君) 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1件、議員提案1件ですが、皆様の御協力により滞りなく議事を終了することができました。議長として厚くお礼を申し上げます。議員各位の熱心な御審議を得ましたことに、重ねてお礼を申し上げたいと思います。

これをもちまして、令和5年第2回定例会を閉会いたします。

ありがとうございました。お疲れさまです。

(了)

午後3時38分 閉会