

令和3年 第3回定例会

# 苫小牧港管理組合議会会議録

令和3年10月27日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

令和3年 第3回定例会  
苫小牧港管理組合議会

令和3年10月27日（水曜日） 午後1時32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 公営企業に係る資金不足比率について

日程第5 議案第1号から第2号について

議案第1号 令和2年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について

議案第2号 令和3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1号）  
について

日程第6 一般質問

---

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	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
監査委員事務局長	桜 田 齋 君
監査委員事務局主幹	鍛 冶 貴 宏 君
監査委員事務局副主幹	大 坂 かやの 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3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、桜井 忠君及び佐々木修司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3年度7月及び8月の現金出納検査の結果並びに令和3年度定期監査及び財政援助団体等監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 公営企業に係る資金不足比率について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第4、報告第1号「公営企業に係る資金不足比率について」を議題といたします。

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「公営企業に係る資金不足比率について」御説明申し上げます。

議案等の1ページを御覧ください。

これは、地方公共団体の財政の健全化に関する法律第22条第1項の規定に基づき、令和2年

度苦小牧港管理組合港湾整備事業特別会計の決算に基づく資金不足比率について報告するものでございます。

資金不足比率は、決算年度に係る資金不足額の規模に対する比率を表す指標であり、当該比率が資金不足比率基準である20%以上になった場合は、経営健全化計画を定めることとなります。

港湾整備事業特別会計につきましては、歳出額が歳入額を上回るような資金不足を生じていないため、3ページにございますとおり資金不足比率は算出されておりません。

以上、報告第1号の公営企業に係る資金不足比率につきまして、7ページにあります監査委員の審査意見を付して御報告申し上げます。

○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、本件は終了いたします。

---

○議案第1号 令和2年度苦小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第5、議案第1号「令和2年度苦小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について」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） 議案第1号「令和2年度苦小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定」につきまして御説明申し上げます。

これは、地方自治法第233条第3項の規定により、監査委員の審査意見をつけて、議会の認定に付するものでございます。

初めに、一般会計でございますが、議案等の13ページ、「令和2年度苦小牧港管理組合一般会計歳入歳出決算書」を御覧ください。

歳入決算額でございますが、52億2,001万2,573円、歳出決算額は50億4,706万8,801円、歳入歳出の差引残額は1億7,294万3,772円でございます。この残額は、翌年度へ繰り越しするものでございます。

次に、27ページを御覧ください。

一般会計の歳入合計について、でございますが、当初56億356万6,000円で予算編成いたしました。その後、2回の補正を行ったほか、令和元年度予算からの繰越額を充当した結果、総額1億4,316万8,000円減額し、最終予算額は54億6,039万8,000円でございます。

続きまして、35ページを御覧ください。

一般会計の歳出合計について、でございますが、予算現額54億6,039万8,000円に対し、支出済額は50億4,706万8,801円、繰越明許費は1億6,150万円、不用額

は2億5,182万9,199円でございます。

不用額の主なものは、東港港湾施設災害復旧費の負担金、補助及び交付金並びに特別会計への繰出金の残などによるものでございます。

次に、港湾整備事業特別会計でございます。

戻りまして、17ページを御覧ください。

歳入決算額は29億8,044万1,974円、歳出決算額は29億6,267万6,974円、歳入歳出の差引残額は1,776万5,000円でございます。この残額は、翌年度へ繰り越しするものでございます。

次に、45ページを御覧ください。

特別会計の歳入合計についてですが、当初41億2,930万1,000円で予算編成いたしました。その後、1回の補正を行った結果、10億4,552万7,000円減額いたしまして、最終予算額は30億8,377万4,000円でございます。

続きまして、52ページを御覧ください。

特別会計の歳出合計について、でございますが、予算現額30億8,377万4,000円に対し、支出済額は29億6,267万6,974円、繰越明許費は1,776万5,000円、不用額は1億333万2,026円でございます。

不用額の主なものは、東港施設管理費の需用費の残などによるものでございます。

以上、議案第1号につきまして御説明をさせていただきました。

監査委員からの審査意見を踏まえまして、今後も財務事務の適正な運用に努めてまいりたいと考えております。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしく願いいたします。

**○議長（遠藤 連君）** 次に、監査委員から、本決算認定の審査の結果について御報告をいただきます。

監査委員、佐藤 敏君。

**○監査委員（佐藤 敏君）** 令和2年度苫小牧港管理組合一般会計及び港湾整備事業特別会計の決算につきまして、審査の概要を申し上げます。

議案等の67ページ、苫小牧港管理組合決算審査意見書の審査結果及び意見を御覧願います。

決算に関する書類の「各会計歳入歳出決算書」、「歳入歳出決算事項別明細書」、「実質収支に関する調書」及び「財産に関する調書」は、いずれも関係法令に準拠して作成されており、また表示された計数は、証書類と符合し、正確であることを認めております。

次に、各会計の予算の執行及び事務処理につきましては、別に実施した定期監査で一部改善を要するものが見受けられましたが、おおむね適正かつ効率的に執行されております。

なお、各会計における決算状況及び審査意見の詳細につきましては、意見書の内容を御参照願います。

以上でございます。

○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 令和3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1号）について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第5、議案第2号「令和3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1号）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） 議案第2号「令和3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1号）」につきまして御説明申し上げます。

今回の補正は、令和3年度予算における執行見込額を踏まえ補正するものでございます。

議案等の117ページを御覧ください。

記載にございますとおり、歳入歳出予算をそれぞれ3億3,620万円減額し、総額を40億4,369万6,000円に補正するものでございます。

補正予算の主なものにつきまして、「苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算に関する説明書」により御説明申し上げます。

初めに、歳入予算について、でございます。

議案等の123ページを御覧ください。

第4款組合債につきまして、3億3,620万円減額し、26億1,480万円とするものでございます。

これは、起債事業を減額することによりまして、借り入れを行わないことに伴う収入の減額でございます。

次に、歳出予算について、でございます。

議案等の124ページを御覧ください。

第3款港湾建設費につきましては、3億3,620万円減額し、25億9,256万2,000円とするものであります。

これは主に、早期供用のため令和2年度事業におきまして、翌年度の工事予定範囲の一部を前倒しして実施したこと、及び中央ふ頭用地造成工事の工事延期により減額するものでございます。

以上、議案第2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（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。

---

## ○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、順次質問をさせていただきます。

まず、1番目の新型コロナウイルス感染症の影響と対策についてであります。

昨年度からの新型コロナウイルス感染症による影響は、まずどのような状況だったのか、輸出入や旅行者の減少、さらには国内物流の変化など影響は多岐にわたると思っておりますけれども、その状況についてお聞かせいただきたいと思っております。

また、フェリーなど旅客業の影響はさらに大きいと思っておりますが、それぞれ感染予防対策を行ってきたものと思っております。各事業者の取組など、わかる範囲でお聞かせいただきたいと思っております。

2点目に、海岸護岸整備事業についてであります。

今年度、海岸護岸整備事業として、浜町の海岸に消波堤ブロックの再設置が行われました。さらに現在浜町・元町の既設海岸においても約1メートル嵩上げする工事が行われております。こ

の地域は海岸に近接した住宅があり、過去の高波による被害があった地域でもあります。整備は年度内に終了すると思いますけれども、まずこれらの整備の目的と期待できる効果についてお聞かせいただきたいと思います。

3点目の公園の整備についてであります。

管理組合が管理する公園がありますが、その中にはみなと公園がありますけれども、そこに港園亭というバーベキューハウスがあります。ここは市民からも好評な施設でありますけれども、残念ながら本年は新型コロナの影響で利用はできなかつたと聞いております。この港公園は、以前近くに管理組合があつて、網や鉄板の貸し出しもしておりました。現在は貸し出しをされていないと伺っております。

この管理組合の跡地はシャーン置き場として利用されており、公園の周りは車両やシャーンがずらりと並ぶ閑散とした状況となっております。より多くの市民に苦小牧の港を楽しんでもらうためにも、港公園の移設とともに、バーベキューハウスについてもキラキラ公園やふるさと海岸など景観の良いところに移設すべきと考えますが、見解をお聞きしたいと思います。

また港3号公園は、当初苦小牧港を見学できる公園だったと聞いておりますけれども、現在は周りに倉庫が建ち並び、港の風景を楽しむといった状況にはありません。ここについても苦小牧の風景や夜景を見ることができるよう場所を選んで移転するなど考えてもよいのではないかと思います。

さらに、入船公園もありますけれども、ここはフェリー乗り場が近くとても景色の良いところであります。しかし、駐車場も少なく、釣り人がいると駐車ができないことがあります。フェリーターミナルからの遊歩道がありますので、フェリーターミナルの駐車場も活用して利用いただくといった工夫が必要と思いますが、考えをお聞きしたいと思います。

1回目の質問は、以上であります。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

総務部長、小名智明君。

○総務部長（小名智明君） 私からは、新型コロナウイルス感染症に関連しまして、フェリーなどの感染予防対策の取組についてお答えをさせていただきます。

各フェリー会社では、国土交通省海事局や一般社団法人日本旅客船協会のガイドラインをもとに、乗船者へのマスク着用、船内消毒、一部客室の定員制限、船内の換気や空気清浄機の設置、飛沫防止の仕切り、船内イベントを中止するなどの対策を行っていると同っております。

また、フェリーターミナルにおきましても、コロナウイルスへの注意喚起看板の設置や検温、消毒、受付窓口の飛沫防止などの感染予防対策を行っていると同っております。

私からは、以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 私からは、新型コロナウイルス感染症の影響について、港湾貨物な

どの状況についてのお尋ねでございますが、新型コロナウイルスが本格的に広がり始めた令和2年の海上取扱貨物量は、約1億30万トンであり、対前年比93%となっております。外国貿易貨物が約1,400万トンで、対前年比79%、国内貨物が約8,650万トンで、対前年比96%となっております。

フェリー輸送については、貨物量が対前年比95%にとどまった一方で、旅客数は苫小牧港からの乗船客が約24万3,000人、下船客が約25万8,000人、合計で約50万1,000人となっており、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す。

次に、令和2年のコンテナ個数ですが、約27万8,000TEUと対前年比97%にとどまったほか、RORO船についても一時期貨物量が減少したこともありましたが、今年の夏以降は回復傾向となり、苫小牧港に対する影響はさほどなかったものと認識しております。

バラ貨物につきましては、貨物の種類により違いがあり、鋼材や木材チップなどは減少していますが、一般貨物全体としては大きな落ち込みがなかったものと認識しております。

次に、浜町・元町地区における海岸護岸の整備目的と期待できる効果についてのお尋ねですが、浜町・元町地区においては、背後に隣家が密集しており、地域住民の人命と資産を防護するため、直立護岸や消波堤、離岸堤などの海岸保全施設が整備されております。

しかし、長年にわたる砂の移動などにより消波堤の一部が埋没し、高波が押し寄せる際に背後地への浸水が懸念されています。

このため、浸水が懸念される範囲において、波浪を低減させ、背後地への影響を防ぐことを目的とし、令和2年度より消波堤の設置や既設直立護岸の嵩上げを行うこととしています。

これにより、遡上する波に対し施設全体の高さを高くすることで、浸水による影響を防ぐ効果があるものと考えているところでございます。

次に、港公園及び南3号公園の移転についてのお尋ねですが、港公園や南3号公園は、バーベキューハウスやトイレなどの施設があり、港湾関係者のみならず一般市民の休息の場として数多くの方々に御利用いただいております。

一方、現在の本港地区では、RORO船が利用する岸壁とシャーシヤードの分断や点在化により、港湾関係車両と一般車両とが輻輳していることから、さらなる荷役の効率化による生産性向上を図るために、港湾利用者からの意見を聞きながら、土地の利用形態の変更を行う必要があると考えております。

RORO船に対応したターミナルの形成に伴う土地の利用形態の変更に当たり、バーベキューハウスを含めた港公園や南3号公園のあり方について、あわせて検討してまいりたいと考えております。

次に、フェリーターミナルの駐車場の利用についてのお尋ねですが、入船公園は西港の港口に近く、入港する船舶を間近に見ることができることから、数多くの方々に御利用いただいております。

ます。

入船公園駐車場は、18台駐車可能ですが、利用頻度が高いと承知しております。

混雑時のフェリーターミナル駐車場の利用に当たっては、管理する苫小牧港開発の協力を得る必要があることから、どのような状況において駐車ができないかを把握の上、その可能性について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（遠藤 連君） 藤田広美君。

○議員（藤田広美君） それでは、一通り御答弁いただきましたので、再質問させていただきます。

まず、最初の新型コロナウイルス感染症の影響と対策でありますけれども、フェリー輸送では対前年比で57%の状況ということで、非常に大きな影響が出ていたと。また、さらに一般貨物全体では大きな落ち込みはなかったといった答弁でありましたけれども、予防対策などは管理組合でも様々な取組を行ってきたと思います。例えばテレワークの活用や時間差出勤などがあったと思いますが、その対応と今後の課題などがあれば、あわせてお聞かせいただきたいと思います。

2点目の海岸護岸整備事業についてでありますけれども、整備によって浸水する影響を防ぐ効果があると、そういった答弁がありました。

この地域の東側は、ふるさと海岸として整備されておりますけれども、さらに西側の有明町も緩傾斜護岸が整備されております。しかし、この浜町・元町地域においては、一部で緩傾斜護岸がありますけれども、ほとんどが整備されていない状況にあります。今回嵩上げ工事を行っておりますけれども、高波などの災害に備えるためにも緩傾斜護岸の整備拡大など検討することが必要と考えております。今後の整備についての考えをお聞かせください。

また海岸沿いには遊歩道が整備されておりますけれども、一部では転落防止の柵がなく、歩道と海岸の高低差もありまして、転落防止の整備が必要と考えます。特に旧苫小牧川の近辺が私は危険と感じておりますけれども、こういった転落防止の安全対策についての考えをお聞かせいただきたいと思います。

また公園の整備については、今後検討していくということなので、ぜひよろしく申し上げます。

以上で、再質問を終わります。

○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、私から管理組合における新型コロナウイルス感染症の予防対策についてお答えさせていただきたいと思います。

当組合では、昨年春から新型コロナウイルスの本格的な感染拡大に応じまして、執務室の消毒や入室制限、さらには職員の時差出勤及び在宅勤務導入などを行っているところでございます。

また昨年11月には、職場のパソコンのリモート操作を可能にいたしましたことから、在宅勤

務を行う職員も今増加してきておりまして、在宅勤務用のパソコンなどを購入して出勤者の抑制も今進めているというところでございます。

私どもの当組合の機能維持は、やはり苫小牧港の管理運営を円滑に行っていく上で非常に重要であるというふうに考えておりますので、今後、Web会議や在宅勤務の定着・拡大を見据えまして、Web会議専用ブースの常設など、引き続き感染症対策を進めまして、港湾運営に支障を来さぬように勤務環境の向上に取り組んでいき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） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 浜町・元町地域における今後の整備についてのお尋ねですが、現在実施中の護岸の嵩上げ工事や、今後予定しています離岸堤の改良工事によりまして、高波に対して背後地域は防護されているものと考えているところです。

次に、転落防止の安全対策の考え方についてのお尋ねですが、浜町・元町地域の海岸では、平成23年度に転落防止対策としてフェンスを一部区間で整備しております。

当時、フェンス設置について地元町内会と協議を行い、全区間にフェンスを設置すると、散歩をしている方が海岸へのアクセスができなくなるとの理由から、現況のように一部区間となる90メートルのフェンス設置となったところでございます。

また現在、護岸の嵩上げ234メートルを整備中でございますが、これにより背後地と海浜地との間に高さ1メートルの壁面が完成しますので、フェンスと同様の機能を有するものと考えております。

フェンス未設置区間につきましては、地域の方々の意見や海浜地の利用状況などを把握の上、対策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（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。

まず、フードコンプレックスの形成についてお尋ねをいたします。

その中で、北海道クールロジスティクス供用開始効果についてお尋ねをいたします。

昨年の5月でございますが、供用が開始されております北海道クールロジスティクスですが、一昨年に策定いたしました「苫小牧港長期構想」に、北海道の戦略的産業でもある「食」と「観光」への貢献を目指して「フードコンプレックス」の形成を図ると、このように記載されております。その実現に向けたコア施設にこの施設が位置づけられるものと理解をしておりますけれども、この北海道クールロジスティクスの温度管理型冷凍冷蔵施設ができたわけでありまして、この施設が運用されて1年半が経過をするに当たりまして、この間の取扱量、品目、稼働率についてどのようになっているのかお聞かせをいただきたいと思っております。

その上で、供用開始効果をどのように管理組合としては捉えられているのか、さらに本施設の今後の展望の考え方についてもあわせてお聞かせをいただきたいと思います。

次に、「食」のロジスティクスの強化の取組についてお尋ねをいたします。

令和3年度の第1回苫小牧港管理組合議会において示されました施政方針では、「北海道クールロジスティクス」を核とした「食」のロジスティクス機能の強化に取り組む、このように述べられております。この間、どのような取組がなされてきたのかお聞かせをいただきたいと思いません。

関連をいたしまして、長期間にわたるコロナ禍という環境で、当初考えていた取組で必ずしも思い通りにはできなかった、そういった取組もあるのではないかと想像いたしますけれども、これらの取組はどのようなものがあるのか、そして、これらを含めた来年度以降の取組について現時点ではどのように考えているのかお聞かせをいただきたいと思いません。

次に、コンテナターミナル周辺において、「食」のロジスティクス強化の実現には、上水道の安定的な確保が必須条件であると思っております。現在は、苫東株式会社が水道施設を整備し、厚真町から水の供給を受けているとお聞きをしておりますが、今のところの水道の使用量と供給量のバランスはどうなっているのか。また仮に当該地、当該エリアに進出を検討していただける企業があった場合の水道供給の余力はどのくらいあるのか、その認識をお聞かせいただきたいと思いません。

また、この地区で「食」のロジスティクス機能強化を目指す、そういう場合には、そう遠くない時期に上水道供給の在り方について関係機関と協議し、方向性を出しておくべきだというふうに、そのような必要性があるのではないかと考えておりますけれども、これについての見解もお聞かせをいただきたいと思いません。

次に、東南アジア航路の新規開設支援事業についてお尋ねをいたします。

本年10月1日から苫小牧港と東南アジア地域の直行航路を新設した船会社に対しまして、寄港経費を600万、これを上限に支援する事業が開始をされたわけであります。過去9年前までは苫小牧港と台湾を結ぶ定期コンテナ航路があったそうでありますけれども、現在直行便はないと伺っております。

まず、本事業の導入経緯と事業内容、及び現時点での活用見込みについてお聞かせをいただきたいと思いません。

次に、初回のみ600万上限という荷役料や曳船料などの寄港経費の支援事業は、船会社にとってインパクトがあるものなのか。一定程度のインセンティブ、動機づけが図られるという認識であれば、どのような手法を講じて船会社などに広くアピールをしていこうと考えておられるか、お聞かせをいただきたいと思いません。

また、初回のみ支援であれば、1回だけ寄港してそれで終わりということも十分考えられるわけであります。その初回の寄港を今後はどうつなげていくかという仕掛けづくりが当然に必要な

と考えますが、この点についての対応の考え方をお聞かせいただきたいと思います。

次に、苫小牧港における作業船についてお尋ねをいたします。

苫小牧港は、北日本最大の国際拠点港に位置づけられ、国の直轄事業として西港区中央北ふ頭岸壁の工事を初め、定期的な浚渫や護岸工事など様々な工事に関わる作業船が港づくりに活躍してくれております。

そこで、苫小牧港の整備に係る近年の主な作業船の数をお聞かせいただきたいと思います。

その上で、港湾工事関係者から繁忙期における作業船の係留岸壁が不足をされていて大変苦慮している、こういうお話をお聞きいたしました。管理組合としての認識と対応の考えをお聞かせいただきたいと思います。

あわせて、他港においては、作業船については、公共岸壁を利用することが多いと伺っております。当港における公共岸壁の活用についての考え方もあわせてお聞かせをいただきたいと思っております。

最後でございます。港湾地区における陸送輸送の対応についてお尋ねをいたします。

苫小牧港に荷揚げされております陸送輸送は、北海道に荷揚げされる新車のほとんどが苫小牧港に揚がりまして、それが全道各地に配車されておるといふふうに聞いております。

しかし、これらの荷揚げされた新車の西港の港湾地区における仮置き場が大変狭隘をしております。陸送業界として大変苦慮されているとお聞きしておりました。そこで、先般管理組合として関係団体からの現況説明と要望をお聞きいただいたところでありまして、改めて苫小牧港に荷揚げされる陸送輸送の現況及び港湾地区に荷揚げされている新車の仮置き場の拡充の必要性についての認識をお聞かせいただきたいと思っております。

以上、1回目の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） それでは、まず私から、「食」のロジスティクス機能の強化の取組に関するお尋ねにつきまして、お答えさせていただきたいと思っております。

北海道産農水産物の輸出拡大に向けまして、苫小牧港から国内・国外へのゲートウエーの役割を高めていくと、こういう必要がありますことから、北海道クールロジスティクスプレイスを核に、農水産物や加工食品などの製造、保管、流通、加工など、付加価値を高めた食に関わる物流機能、いわゆるロジスティクス機能の強化を図るためにフードコンプレックスの形成に取り組んでいるところでございます。

このため、食関連企業の誘致に必要な課題整理ですとか、必要な方策について苫小牧市や民間事業者など関係機関と協議を進めてまいりましたところございまして、今後もこれは継続し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。

また企業誘致への具体的な動きでございますが、民間事業者でこれは行っているため、詳細に

つきましては申し上げることはできませんが、新型コロナウイルスの影響もある中ではございますけれども、接触する企業の進出条件や、その調査等について今後も継続していくものと伺っ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（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、フードコンプレックスの形成に関連しまして、北海道クールロジスティクスの供用開始効果について、それから、コンテナターミナル周辺の上水道の整備について、それから東南アジア航路の新規航路支援について、そして陸送輸送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、北海道クールロジスティクスプレイスの効果などについてお尋ねがございましたが、これまでの取り扱いにつきましては、ジャガイモやタマネギなどの農産物が最も多く、このほか乳製品や食肉などの畜産品となっております。年間で波はあるものの、ピーク時の稼働率は8割と満杯に近い状態に達するなど、昨年5月の稼働以降、倉庫関係者の積極的な需要開拓もあり、取扱量が順調に推移していると伺っております。

また、東アジア・東南アジアに向け畜産品や加工品などが一定量定期的に輸出されており、徐々に増えてきているとのお話も伺っております。

今後、北海道における農水産品等の輸出拡大において、北海道クールロジスティクスプレイスは重要な役割を担うことになるものと認識してございます。

次に、コンテナターミナル周辺の上水道の整備に関してのお尋ねがございました。

現状においては、問題なく安定的に上水が供給されていると伺っております。

臨海地区における今後の上水道の施設増強を検討する際には、将来的な水需要量の想定が必要であり、それをもって計画されるものと認識しております。

当然ながら、当該水道施設は民間事業者の所有でありますことから、経営状況等に鑑み進められるものと認識しております。

いずれにいたしましても、現在民間事業者で進めております企業誘致に向けた取組の中で、上水道を含めたインフラ整備の考え方について関係機関と整理していきたいと考えてございます。

次に、東南アジア航路の新規開設支援事業についてお尋ねがございました。

本事業の導入経緯といたしましては、東南アジア・台湾・香港への農水産物の輸出拡大に向け、輸出にかかる時間とコストの短縮を目的に本支援事業を創設いたしました。

事業概要につきましては、苫小牧港と東南アジア・台湾・香港のいずれかを結ぶ新たな航路で就航した船社に対し、1寄港当たりの経費のうち上限600万円を補助するものとなっております。

これまでも、苫小牧市が平成30年7月に締結しました「はちとまネットワーク」において、物流・貿易振興検討チームを構成し、その中で「東南アジアコンテナ定期航路誘致事業」につい

て検討してきたところでございます。

また新規航路就航のためには、一定程度の貨物量が必要であり、1港湾だけでは貨物を満たすことが難しい状況にあることから、八戸港と連携し東南アジア地域等へ結ぶ航路の誘致に向け取組を進めてきたところでございます。

現状、活用についての打診等はまだございませんが、新規航路の就航により新たな農水産物等の輸出貨物を創出し、農林水産物、食品輸出額の政府目標である5兆円の達成に向けた取組を推進してまいりたいと考えております。

次に、東南アジア航路の就航に向けた取組についてのお尋ねがございました。

当支援事業により、船会社へは一定程度の動機づけを図りたいと考えてございます。

当支援事業は初回寄港時のみ補助する内容となっていることから、継続的に船会社に対して支援するものではございませんが、本制度の活用により、船会社が新規航路を就航させる際のきっかけになってもらえれば良いと考えてございます。

船会社などへのアピールにつきましては、地元船舶代理店を通した船会社への周知を初め、海事関係専門誌への記事掲載、また当支援事業が開始された後、東京の船会社等へ訪問した際に直接PRを実施しております。

また初回の寄港を、今後はどうつなげていくかという仕掛けづくりにつきましては、農水産物の主な産地である北海道と、一大消費地に挙げられる東南アジア地域等を結ぶ航路が就航することにより、輸送日数の短縮が図られることから、その荷主等にとりましては、時期に応じた商品や物量を最適なルートで運べる輸送手段が増えることとなります。

新規航路就航のために必要な新たな貨物を獲得するには、港湾連携のほか新たな荷主発掘も重要であると考えことから、現在取組を進めております小口混載コンテナ輸送支援事業のほか、農林水産省等の関係機関と連携した取組を進めるなど、新たな貨物獲得につなげてまいりたいと考えております。

最後になります。港湾地区における陸送輸送に関連しまして、現況と港湾地区に荷揚げされる新車の仮置き場の拡充の必要性についてお尋ねがございました。

苫小牧港へ荷揚げされる完成車については、岸壁背後に一時保管できるヤードがないため、荷揚げ後すぐに内陸の自社保管ヤードまで陸送を行う必要がある上、完成車の大型化などによりトレーラーでの輸送台数が制限され、輸送回数が増えることから積み込み作業が夜遅くまで及ぶ状況とお聞きしております。

毎日多くの車両を輸送するに当たり、岸壁背後に200台程度の一時保管ができるスペースが必要とのお話も伺ってございます。

今後、深刻なドライバー不足や働き方改革によるドライバーへの時間外労働の上限規制等を踏まえると、岸壁背後周辺に車両の仮置き場の確保が望ましい状況が生じることも考えられますが、現状におきまして複数のRORO船が利用する荷さばき地には限りがあり、ほかにあいている管

理組合の管理用地もないことから、早期に仮置き場を確保することは難しい状況でございます。

今後、苫小牧港長期構想にありますROROターミナルの再編などを検討する際には、これらの課題を含め検討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） 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、苫小牧港の港湾工事に係る作業船の状況、対応等についてお答えをいたします。

苫小牧港の港湾工事に係る作業船の入港実績は、平成30年が18隻、令和元年が34隻、令和2年が40隻で、主に起重機船、押船、交通船等となっております。室蘭開発建設部苫小牧港湾事務所に確認したところ、多くは西港区の国直轄工事で使用する作業船と伺っております。

国直轄工場の作業船の係留場所は、主に西港区の民間岸壁や小型船だまりを使用していると認識しておりますが、これまで作業船の係留場所の不足については、相談や問い合わせ等はありませんでした。

苫小牧港の公共岸壁は利用率が高く、荷役船の利用が優先されることにはなりますが、作業船の係留について問い合わせがあった場合には、利用可能な岸壁などについて調整してまいりたいというふうに考えてございます。

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、北海道クールロジスティクスの供用開始効果について、でございます。

農産物や畜産物が保管をされると。稼働率もピーク時には8割ということで、ほぼ満杯ということで順調な滑り出しをしているという旨の御答弁がありました。大変滑り出しとしては順調かなというふうに思います。

それで、当初、この大型の冷蔵冷凍倉庫、これができることによって、北海道の農産物のピーク時の出荷と、秋口にそういうものが大量に送られるわけでありましてけれども、出荷調整機能という側面もあったというふうに記憶をしておりますけれども、この辺については触れられておりませんでしたので、この点についてはどのようになっているのか、再度お聞かせをいただきたいというふうに思っております。

次に、食のロジスティクスの強化の取組の中で、上水道の供給について、でございます。

現段階では問題がないということでもあります。その上で、関係機関とも課題を協議・整理していきたいという旨の御答弁がありましたけれども、答弁の中に、水道供給については民間会社の問題だと、このように答えられております。

管理組合の長期構想に掲げている、これは取組でありますので、先ほども御答弁がありましたその核となる施設が順調に滑り出しをしているわけでありまして、関連企業の進出の話があっ

てから考えるということではなくて、管理組合も一当事者として、そういう話があったときに即応体制がとれるように関係機関と協議をしていく、こういった考え方が必要ではないかなというふうに思います。

折しも今朝の北海道新聞に、苫東に初の野菜物流施設、これが供用開始されるという記事が、苫小牧版でありましたけれども出ておりました。この建設地は、お伺いしますと苫東のこのエリアとはちょっと離れたところだというふうにお聞きをしておりましたけれども、こういったものも、できればこの施設もクールロジスティクスを活用している、こういう中身の記事もありましたので、そこに近いほうがより効率的な運用ができるのかなというふうに私は勝手に思っています。そういった中での課題整理、こういったものが必要だというふうに思っておりますので、先ほども申し上げましたけれども、関係機関と備えておく、進出するという意向が、打診が来たときにじゃどうしようかって考えるのではなくて、即応体制がとれるような検討をしていただくということを求めさせていただきたいと思いますが、再度お聞かせをさせていただきたいと思います。

次に、東南アジア航路の新規開設支援事業について、でございます。

これ、新しいといえますか、管理組合としてチャレンジする事業がいよいよ着手されたのかなというふうに思っております。その上で大変評価をさせていただきたいなというふうに思っています。まだ、問い合わせ等実績も、まだ始まったばかりでありますので、当然にないという御答弁でありましたけれども、今後に期待をしたいと思っております。

その上で、新たな貨物を獲得するために農水省などと連携を深める、こういったお答えがありました。しかし、この支援事業によって、1回のみで終わらないように定期性を持たせるという意味では、少々先ほどの答弁では私自身は物足りない、そんな印象を持ったわけでありまして。せっかくトライアルしていただいた船会社に対してのアクション、戦略、そういったものを管理組合としっかり持っていただき取り組んでいただきたい、このように求めさせていただきたいと思いますが、これについても再度お考えをお聞かせさせていただきたいと思っております。

次に、苫小牧港における作業船についてであります。

ここ3年の実績数を述べていただきましたけれども、令和2年、直近であります、40隻の作業船が西港の直轄事業、こういったところに入ってきているという御答弁でありました。作業船の係留場所の確保については、これまでそういった御意見は聞いていないという御答弁でありましたけれども、まずは管理組合として、作業船の関係者、あるいは港湾事務所などからも状況を聞き取りしながら、実態把握、これを行うことから始めていただきたいなというふうに思っておりますけれども、その対応に対する考え方もお聞かせをさせていただきたいと思っております。

最後でありますけれども、港湾地区における陸送輸送の対応についてお答えをいただきました。

この西港のエリアには限りがある、実際私もそういった認識を持っております。答弁の中で苫小牧港長期計画、この中でRORO船、ROROターミナルの関係で検討していきたいという御答弁をいただきました。

そもそも長期計画ではなくて長期構想だったですね。長期構想では実際的な構想期間というのは示されておりますけれども、大体20年から30年、このようにお聞きをしておるところであります。二、三十年後を見据えた中で検討をしていきたいということであれば、先ほど御答弁の中にもいただきました昨今のドライバー不足、あるいはドライバーの働き方改革、その課題は、そんな先までは待ってくれないわけでありまして。危機的な状況であるということは御認識をいただいているものと私も思っておりますけれども、ぜひとも一遍に解決をするということではなくて、部分的な課題解決をして、こういったものを取り入れながら検討を進めていただきたいというふうに思うわけでありましてけれども、これに対する見解もお聞かせをいただきたいと思っております。

以上、再質問を終わります。

○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、私から、まずフードコンプレックス形成に向けた備えのお尋ねについて御回答させていただきます。

先ほど松井議員からもございましたけれども、やはり新たな企業の立地と、これに向けては、やはり御指摘のとおり、即応性といったものが求められるというふうに認識しているところでございます。

そういった意味では、フードコンプレックスの形成に向けて一番大事なものは、機と申しますか、チャンス、これを逃すことなく対応できるようにしていくということが大事だというふうに思っております。

そういう意味では、管理組合といたしましても、引き続き苦小牧市、また民間事業者などの関係機関としっかり連携を図っていきながら、食関連産業、企業の誘致に必要な課題の整理ですとか、あるいは必要な方策、こういったものについて協議を進めていきたいと考えております。

続きまして、長期構想に関わり、陸送輸送につきましても対応といったものについてお答えさせていただきます。

先ほどもございましたけれども、現在も深刻なドライバー不足への対応ですとか、あるいは2024年4月から始まります時間外労働の上限規制、こういったものに対する負担の軽減などに向けた陸上輸送の改善というのは、私どもの管理組合としても重要な課題であるというふうに認識しているところでございます。

一方で、やはり部分的な対応、何と申しますか、パッチワーク的な対応をターミナルの中でしていきますと、将来的なターミナル全体の効率的な運用に影響を及ぼすということもやはり一方で懸念されていることから、これにつきましてはやはり慎重な判断というものも必要になるものと考えております。その中で、やはりROROターミナルの再編までの間の対応についてということでございますけれども、先ほどのような考えといったものを踏まえた上で、どういうやり方があるのかということ、先日も関係団体の方から直接お話を伺う機会もございましたけれども、

そういった利用者の方々と意見交換しながら、私どもといたしましても一緒にどういう対応があるかということについて検討していきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

私からは、以上でございます。

○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、初めに北海道クールロジスティクスプレイスの出荷調整についてお答えをさせていただきます。

本施設は、多温度対応による幅広い食品の長期保管と鮮度維持が可能であり、出荷調整による季節変動の平準化に資する施設として期待されております。

昨年5月の稼働以降、荷主等からも倉庫の品質保持等について高い評価をいただいております、長期保管を希望する荷主のオーダーが増えているというふうにお聞きしてございます。

また長期保管することによって、ジャガイモなど品質向上が見込める品目もあり、北海道産品の付加価値向上に資する施設として注目されておりますことから、倉庫の安定した稼働が見込まれるものと考えてございます。

次に、東南アジア航路の新規開設支援につきまして、お答えをさせていただきます。

今回のインセンティブの制度は、苫小牧港として新たな定期航路の就航を目指す積極的な姿勢を示したものでございます。この支援事業自体、初回寄港時のみの補助対象とするという内容となっておりますが、この制度の創設をきっかけに苫小牧港の新たな動きというものを広く知っていただき、東南アジア等を結ぶ定期航路の就航と、新たな貨物獲得に向けた呼び水になればと考えてございます。

ちょっと1回目と近い答弁になるかと思っておりますけれども、現在取組を進めております小口混載コンテナ輸送支援事業や農林水産省等の関係機関と連携した取組を進めてまいりたいと考えてございます。

最後に、作業船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。

1回目の答弁にもございましたように、確かに現状について話を伺っていないという状況にはございました。利用実態が国からの発注事業が中心ということもございまして、必要に応じて発注者である室蘭開発建設部の苫小牧港湾事務所などの関係機関と情報を共有しながら対応を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

私からは、以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 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） 通告に従いまして質問をいたしますが、藤田議員と重なる部分もありますが、重ならなかった部分についてお答えをいただければというふうに思います。

昨年、今年と新型コロナが蔓延しまして、今までにない生活様式を強いられております。しかし、まだまだ予断は許さないかもしれませんが、ここに来て蔓延がおさまりにかけているような気

もしますので、この件、一度苫小牧港にとってどうなのか質問をしてみたいと思います。

苫小牧港に進出している企業の経営に踏み込んだような質問もありますが、決してそのような趣旨ではなくて、今回も今までに経験のないパンデミックに対して大丈夫なのか、公共として何かできることはないのか、自らの手でできなくとも、国に伝えることはないのかという方向でお聞きいたしますので、答弁もそういう趣旨でお答えをいただければと思います。

今回の新型コロナの問題が世間を大きく揺るがしたのが、横浜港に入港した大型クルーズ船であります。そこで、まず、クルーズ船は苫小牧港も誘致を図っていましたが、あの事件以来クルーズ事業も縮小していると聞いておりますが、苫小牧港へはその後どのようなようになったのかお尋ねをしたいと思います。

クルーズ船と類似のものに苫小牧港に定期就航しているフェリーについてお聞きしますが、新型コロナが流行してから1年10ヵ月ぐらいになるかと思いますが、フェリーはいろいろな人が密閉空間に長時間いるわけですが、しかしながら、フェリー内でクラスターが起きたというニュースは聞いていませんが、いかがだったのでしょうか。万が一起きていたとしたならば、その対応はどのようなものだったのでしょうか。

それから、藤田議員の質問の中で、フェリーの乗客、貨物取扱量を答えておりましたので、その件はわかりましたけれども、そのことがフェリー会社やフェリーターミナルを運営している、例えば港開発などの経営に与える影響も非常に大きいと思いますが、その点どう対応しているのか、例えば公的支援などはどうなっているのか、お答えをいただきたいと思います。

次に、フェリー以外の船舶についてお尋ねをいたしますが、苫小牧の港湾でクラスターがあったのかどうかお聞きします。

船の中は密閉空間ですし、多くの外国人が働いておりますので、緊急事態下に最もホットな場所であったというふうに思います。万が一感染した場合、被害が大きくなることが予想されます。また、今は最低の人員で船を運航していますので、もしも船内で感染者が出た場合、業務上の影響も大変大きいものと想像いたします。苫小牧港へ出入港する船の中での感染はどうだったのかお聞きしたいと思います。

人的交流の抑制が叫ばれておったわけではありますが、特に外国への渡航制限が課せられておりました。そういう中で、特に外国航路の船など、外国人船員に対して何か規制はあったのでしょうか。特に外国航路の船員は、港に入港し出港までの間、陸上で気分転換をするのが唯一の楽しみと、息抜きと言われております。非常事態だとは言え、その僅かの楽しみを奪ってしまえば、これは苫小牧だけではなくて、それぞれの港湾が同じような対応をするのだろうというふうに思いますが、船員が船の上にその間ずっと缶詰になっているということになれば、労働衛生上の問題があるのではないかとこのように思いますが、どのように対処をしたのでしょうか。

それから、外国船員と交流する、例えば燃料ですとか食材を納入する業者などとの交流などはどのように制限されていたのか、お聞きをしたいと思います。

最近新型コロナの影響で輸送費が高騰しているというふうに言われておりますが、その影響は苫小牧港にとってどうなのか、原因をどう分析しているのか。

それと、空きコンテナの問題も言われておりますが、苫小牧港にその影響があるのかどうか。以前から背景に広い土地があり、輸出入に大きな差があり、北米に最も近い苫小牧港を空コンの集積基地の拠点とするという話がありましたが、今回をきっかけにしてそういう展開は図れないのかどうか、お聞きしたいと思います。

それから、新型コロナの問題と直接関係がないかもしれませんが、石油価格の高騰、広義の意味では世界経済がコロナのパンデミックとコロナ終息後の経済回復の立ち上がりが早い大国などの格差の問題が絡んでいるといますので、一応お聞きしますが、近年の石油が大幅に高騰し、ある意味石油価格は以前から若干の上下はしておりますが、今回はそれをはるかに超える大幅なものですから、影響は大きいというふうに思います。

苫小牧港に関する石油価格高騰の問題はどういうところにあるのか、重油など石油製品を使用する船舶にとっては、運賃に影響する問題だと思っておりますが、どのような対応をされているのでしょうか。

それから、新型コロナの問題で、苫小牧港の貨物取扱高に変化はあったのかどうか、令和元年、2年、3年の数字を含めて、お知らせをいただけたらというふうに思います。

先日の苫小牧市の一般会計の決算では、キャンプ場のアルテンが、コロナの影響もあり過去最高の入り込み者数だということがありました。そういう意味では、夜飲みに行くことが制限され、デパートに買い物に行くこともはばかれる状況ですので、キャンプが行き場として支持されたものと思いますが、同じような意味で、比較的釣りなど密にならずに遊べる、空気がよいところで釣り糸を垂れるということが人々の嗜好が向くのではないかと考えられますが、釣り人が増えているのかどうか、港湾の中でのそういう釣りというものについてお聞きしたいと思います。

釣りと同じように、キラキラ公園が親子連れで大人気だったというふうに聞いておりますが、ただそこで行われたイベント、これは市が行ったイベントだと思っておりますが、キッチンカーを集めて市民に料理を提供したのですが、大変な盛況だったというふうに言われております。

それに対して、実は苫小牧市議会で、密になるのではないかとありますが、港湾管理者としてどう対応したのかと。私は市民が喜んで集まるイベントなら、暖かい間、月1回でも開催してもいいのではないかと考えておりますが、これは、今後1回限りのイベントなのか、それとも毎年開催しようとしているのか、主催者は市ですから詳しくは聞きませんが、公園管理者として答えられる範囲でお答えをいただければと思います。

港の衛生関係について、コロナ対策で何か変更点はあったのかどうか、教えていただければと思います。

港に対して、コロナ対策予算はどのように使われているのか、また国などの助成はどうなっているのか。港を利用する人たちから新型コロナに関して、何か新たな要望などがあるのかどうか

お聞きしたいと思います。

話題を変えて、ヒアリの件についてお聞きしますが、数年前、ヒアリが本来いるはずのない日本にコンテナについて運ばれ、横浜ですとか名古屋ですとかで生息していることがわかり大問題になりました。幸い北海道では、寒さから繁殖はできないだろうと言われており、再三の調査でも苫小牧港では生息を確認されておりませんでした。先日の新聞報道では、本州でまた発見されておりますので、この際お尋ねしようと思いますが、数年前にヒアリの話題が大きく取り上げられましたときに、苫小牧港でもどうなのだろうか、この議会で取り上げられました。そのときは大丈夫だという答弁でありましたが、その後苫小牧港ではどのような状況なのか、あれ以来定期的に調査をしているのか、その頻度はどのくらいなのでしょう。

そのときの答弁では、寒さが厳しい北海道では越冬できず、生息はできないということでしたが、それから数年たっていますが、その間に本当に越冬できないのか、寒さの耐性が増しているということはないのかお聞きして、1回目の質問を終わらせていただきます。

○議長（遠藤 連君） 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、新型コロナの影響による運送費の高騰などについてお答えさせていただきたいと思います。

コンテナ輸送に係る海上輸送費の高騰でございますけれども、新型コロナウイルス感染症の影響によりまして、いわゆる巣ごもり需要と経済活動の再開によりまして貨物が急激に増加したこと、また一方で、米国などでは感染対策によって港湾作業員やトラック運転手に不足が生じたことなど、これらの要因が重なったことによりまして、港湾には大量のコンテナが滞留して、世界的なコンテナ不足といったものが生じたものというふうに考えております。

これに起因いたしまして、輸送力が低下したということで、運賃の高騰につながったものと認識しておりますが、これは、苫小牧港に限らず国際輸送を利用する荷主などの皆様の負担になっているというふうに考えているところでございます。

また、空コンテナの苫小牧港への影響ということでございますけれども、昨年コロナ禍において一時的に空コンテナを輸出するといったような動きが見受けられましたが、その後は大きな変化はなく、令和2年の国際コンテナ取扱貨物でございますけれども、27万8,458TEUと、これ対前年比97%と減少幅は小さく、苫小牧港に対する大きな影響はなかったものというふうに認識しております。

続きまして、石油価格の高騰についてのお尋ねについて回答させていただきたいと思います。

コロナワクチンの普及が進みまして、世界的な経済活動が再開したことによりまして、原油の需要が今膨らんでいると。その一方で、産油国が供給量を抑えているというこのために、世界的に原油価格が高騰しているというふうに言われてございます。

先ほど議員御指摘のとおり、燃料価格が高騰した場合には運賃に上乗せをされることがありま

すので、利用者の負担が増加するおそれもあるのではないかと考えられますので、今後ともこれに対しては注視してまいりたいというふうに考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 総務部長、小名智明君。

○総務部長（小名智明君） それでは、初めに、新型コロナウイルスに関連して、クルーズ事業の影響についてお尋ねございました。

昨年、令和2年2月に発生した外国籍クルーズ船「ダイヤモンド・プリンセス」における船内クラスターの発生は、新型コロナウイルスの感染における象徴的な出来事となりました。

その後、国等によるガイドラインの発出により、港湾とクルーズ船社や地域の衛生管理部局等との連携強化が示され、国内のクルーズ船に限って、昨年の11月より国内における営業運航を再開しております。

苫小牧港におきましては、新型コロナウイルス感染拡大以降まだ入港実績はございませんが、安全安心とスムーズな受け入れ体制の構築に向けて、保健所など衛生管理部局等を含む「苫小牧クルーズ船受入会議」を開催し、万全な準備を整えているところでございます。

次に、フェリー内のクラスターの発生状況についてお尋ねございました。

船舶における新型コロナウイルス感染につきましては、国土交通省海事局のガイドラインでは、乗船中の乗組員や乗客に新型コロナウイルス感染症が疑われる症状が確認された場合は、入港する港の最寄りの保健所及び関係機関である地元運輸局や港湾管理者等へ報告することとなっております。

フェリーにおける感染状況といたしましては、今年8月にフェリー乗組員の感染についてフェリー会社から報告がありましたが、クラスターにつきましては、苫小牧保健所へ確認したところ、これまで発生はないと伺っております。

また、フェリーでのクラスター等感染者への対応は、フェリー会社内の連絡体制を構築するとともに、最寄りの保健所へ連絡し、隔離施設を設けるなど、保健所の指導のもと感染拡大防止措置に取り組むことになってございます。

続きまして、フェリー会社への公的支援についてのお尋ねでございますが、フェリー客数においては、令和2年は50万1,307人、対前年比で57%と大きな影響を受けました。

そのような状況の中、苫小牧市において新型コロナウイルス感染症対応地方創成臨時交付金を活用し、苫小牧発着のフェリー運航事業者に対し、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等に活用する費用について補助金の制度を創設しております。

次に、フェリー以外の船舶でのクラスターと感染について、でございますが、苫小牧保健所に発生状況を確認したところ、フェリー以外の船舶についてもクラスターは発生していないと伺っております。

また、貨物船等につきましても、乗組員の感染が発生した場合は、入港する港の最寄りの保健所など関係機関へ報告することとなっており、当管理組合では、これまで内航船で1名陽性者が発生したとの報告を受けております。

陽性者は、保健所の指示に従い、保健所が手配した宿泊施設に搬送され治療を行い、その他の船員については、PCR検査の結果は陰性でありましたが、濃厚接触者となったため、保健所の手配した宿泊施設にて健康観察を行い、観察期間を終えた後、苫小牧港を出港いたしました。

次に、外国人船員に対しての規制についてのお尋ねがございました。

法務省では、令和2年1月31日以降、特段の事情がない限り外国人の上陸を拒否することとしており、このため、外国船から上陸のための申請がされていないと、札幌出入国管理局千歳苫小牧出張所から伺っております。

次に、外国人船員との業務の対応についてのお尋ねがございました。

船舶への燃料補給や船員への食材納入時においては、船上での作業や書類の授受の際に、船員への対応が発生いたしますが、十分な離隔距離を取り、マスクの着用やアルコール消毒などの感染防止対策を徹底し、密とならない対応を行っていると同っております。

次に、釣り人の数が増えているのではないかとのお尋ねがございました。

当管理組合において釣り人の調査などは行っておりませんが、職員の港内のパトロールでの感想としては、コロナ前よりも釣り人の数は増えていると思われ、港湾関係者からの聞き取りでも同様の感触と同っております。

次に、キラキラ公園でのイベント等についてのお尋ねがございました。

キッチンカーイベントにつきましては、申請者の苫小牧都市再生プロジェクト委員会から、参加事業者への新型コロナウイルス感染対策の徹底について指導していることを確認し、当管理組合において許可をしております。

また、イベント1週目に混雑した状況が判明したため、主催者側と協議し、人の列や会場内が密にならないように、キッチンカーやテーブルの配置を変更するなどの対応を行っております。

当イベントについては、多くの来場があったことから、キラキラ公園の利用促進やウォーターフロントの魅力、また、港湾活動について市民に知ってもらう機会の創出につながったものと捉えております。

今後の各種行事におきましても、感染防止対策に十分配慮した上で、港の賑わい創出につながる取組を検討してまいりたいと考えております。

続きまして、コロナ対策による変更した点についてお尋ねがございました。

国土交通省海事局などのガイドラインをもとに、苫小牧のフェリーターミナルでは、コロナウイルスへの注意喚起看板の設置や検温、消毒などの対策が行われ、船舶全般についても船員と接触がある場合は、マスクの着用やアルコール消毒、十分な離隔距離を取るなど感染防止対策を徹底していると伺っております。

管理組合では、本年度は、まん延防止措置や緊急事態宣言などの措置が発出された際には、キラキラ公園やふるさと海岸に注意喚起看板を設置しているほか、港公園のバーベキューを行う港園亭では閉鎖等の対応を行っております。

また、勇払マリーナでは、指定管理者が管理棟内の掲示板やホームページで感染防止対策の内容を発信するほか、まん延防止措置や緊急事態宣言などに基づき、施設の利用制限を行っております。

あと、コロナ対策予算と国などの助成についてお尋ねがございました。

当管理組合は、一部事務組合であり、国の新型コロナウイルス感染症対応地方創成臨時交付金の対象とはなってございません。

苫小牧港としては、貨物が大きく落ち込むなどの影響はございませんでしたが、フェリー旅客数において大きな影響を受けたことから、先ほどフェリーの支援で申し上げましたが、苫小牧市においてフェリー会社に対し補助制度を創設しております。

次に、港湾利用者からの新たな要望があったのかというお尋ねがございました。

昨年は、コロナ禍により企業活動が停滞し、一時的に貨物に影響が生じたことから、船会社や港運事業者から、港湾施設使用料の減免等について要望がございました。

この要望を受け、管理組合では、港湾施設使用料の支払いを最大で6ヵ月間猶予する措置を行っております。

本年度につきましては、利用者からそういった要望等はございませんが、使用料の支払い猶予の措置については、昨年度と同様の条件で継続して行っております。

私からは、以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 私からは、新型コロナウイルスに関しまして、港湾取扱貨物量の変化ということで、令和元年、2年、3年の港湾取扱貨物量についての推移について、でございます。

令和元年は、苫小牧港からの輸出入量が1,747万9,533トン、移出入量が8,981万3,972トン、合計1億729万3,505トンとなっております。

令和2年につきましては、輸出入量が1,381万1,551トン、移出入量が8,648万5,952トン、合計1億29万7,503トンと、対前年比93%となっております。

主な減少要因としては、出光興産北海道製油所のシャットダウン・メンテナンスに伴い原油輸出入量が約300万トン減少しているほか、フェリー貨物についても約270万トン減少しております。

また、令和3年につきましては、1月から4月までの速報値の数値となりますが、輸出入量が586万4,877トン、移出入量が2,823万9,191トン、合計3,410万4,068トン、対前年の同じ時期と比べまして103%となっており、フェリー貨物と同様に、令和元

年並みまで回復傾向が見られております。

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、苫小牧港でのヒアリの状況についてお答えいたします。

平成29年に国内で初めてヒアリが発見されたのを受けまして、その後、環境省では、ヒアリが生息する国や地域からのコンテナ航路を有する全国68港湾におきまして調査が行われております。

苫小牧港におきましては、平成30年8月の調査におきまして、コンテナターミナル内にヒアリが2個体確認されましたが、その後の調査での確認の報告はございません。

ヒアリは温暖な地域に生息しているため、北海道など寒冷地での定着は難しいとされておりますが、環境省では今後も引き続き調査を行っていくというふうに伺っております。

以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 桜井 忠君。

○議員（桜井 忠君） 一通りお答えがありました。押しなべて大きな取り扱い減ということになっているところ、なっていないところ、いろいろありましたけれども、それぞれの企業の努力によってこの危機を乗り越えようということだというふうに思いますが、まず、大型クルーズ船に関して、今後誘致活動をどのように再開していくのかというふうに考えておりましたが、今の答弁では、苫小牧港として閉鎖しているわけではなくて、事業者が国等のガイドラインに従った結果、入港はなかったということなのだろうというふうに思いますが、苫小牧港の戦略上、今後クルーズ事業をどのように展開しようとしているのか、再度お尋ねしたいというふうに思います。

それから、外国船員さんの問題については、国等のガイドライン上、船に缶詰めにせざるを得なかったということだろうというふうに思います。ただ、労働衛生上、厳しい問題を含んでいるというふうに思います。しかし、今回緊急事態宣言中のことですから、これは仕方がなかったということをおも理解をいたします。

今後のこととしては、例えば港内に船員さんがシーメンズクラブに行っている息抜きをするような、そういう施設を中につくって、そこを利用する間は入国とならないというような、何かそういうことで見直すべきだろうというふうには思いますが、これは、イミグレーションや国の法律のこともありますので、質問にはいたしません。

最後に、釣り人が増えたということですが、以前港湾荷役業者の方から聞いたことがあるのですけれども、非常に邪魔だというような、そんなこともあるのだという話を聞いたことがあるものですから、そういうことで支障がないのかどうか、最後にお聞きします。

そして、本当に最後に、今回の新型コロナの問題に関して、港湾管理者から御意見が何かあればいただければと思います。

終わります。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 昨年来のこの新型コロナウイルス、様々なところに影響があるわけがありますけれども、やはり世界のパンデミックがいつオフになるのか、あるいは特に国内、あるいは北東アジアにおける感染状況がどうなっていくのかというのは、誰も予測できないわけであります。

しかし、1年数ヶ月の経験の中で、我々これから起こり得ることを想定しながら港湾経営をどのように備えていくのかということが必要だなというふうに考えておきまして、国内の様々な状況、あるいは世界の港湾の様々な状況等々、情報をしっかり踏まえながら今後に向けて備えていく心構えが引き続き必要かというふうに思いますし、何といたっても経済再生のために港湾が果たすべき役割は大きいというふうに考えておきまして、特に苫小牧港の場合、北海道の農水産物の輸出あるいは移出促進、あるいはゼロカーボン社会に向けた対応等々を、これから苫小牧港が果たしていかねばならない役割は大きいと思います。

そんな中で、一番わかりやすく言えば、どんな状況であっても億トン港は維持したいという思いでいろいろ考え対応していきたいというふうに考えています。

○議長（遠藤 連君） 専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） 私からは、苫小牧港の今後のクルーズ事業につきまして、お答えさせていただきたいと思います。

やはり先ほど議員からもございましたけれども、今後のクルーズの再開という意味については、コロナの終息ですとか、あるいはクルーズ事業の一定回復が進んだ段階になると思っておりますけれども、苫小牧港の今後のクルーズ事業について、でございますけれども、従来の地域の観光資源の充実に加えまして、今後のウィズコロナという時代に対応した、やはり安全安心とそのスムーズな受け入れ体制といったものの構築が必要になってくるということでございますので、白老港と連携した民族共生象徴空間「ウポポイ」のPR等を行うとともに、やはり保健所などの衛生管理部局等と、これとの連携強化をしっかりと行って、それによりまして港の賑わいの創出と地域のクルーズ文化の振興を図っていくために、入港機会の拡大といったものを苫小牧港としても今後とも努めてまいりたいというふうに考えています。

私からは、以上でございます。

○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、釣り人の港湾作業への支障についてお答えをさせていただきます。

御質問にございましたとおり、港湾関係者からは、作業への支障が生じることもあるというふうに伺っております。管理組合といたしましては、この釣り人による港湾作業への影響、それ

から荷役車両との事故防止のため、ふ頭内や岸壁付近など釣り人の目につく場所に、今も看板はあるのですが、大分古くなって色もあせてきているというのもございますので、新たな看板を作成して設置を今予定しているところでございます。

また、本年9月からは、当管理組合のホームページですとか、フェイスブックにおいても注意喚起を行ってございます。

以上でございます。

○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。

---

○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1件、議案2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お礼を申し上げます。

これをもちまして、令和3年第3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3時09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	桜 井	忠
署名議員	佐々木	修 司