

令和元年 第2回定例会

# 苫小牧港管理組合議会会議録

令和元年8月30日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

令和元年 第2回定例会  
苫小牧港管理組合議会

令和元年8月30日（金曜日） 午後1時38分開会

○本日の会議に付議した事件

日程第1 会議録署名議員の指名について

日程第2 会期の決定について

日程第3 諸般の報告について

日程第4 報告第1号から第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 苫小牧港管理組合一般職の職員に関する条例の一部を改正する条例について

議案第2号 苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例等の一部を改正する条例について

議案第3号 新元号の制定に伴う関係条例の整理に関する条例の制定について

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（9人）

|    |       |     |       |
|----|-------|-----|-------|
| 2番 | 池田謙次君 | 7番  | 木村司君  |
| 3番 | 岩田薫君  | 8番  | 富岡隆君  |
| 4番 | 太田憲之君 | 9番  | 牧田俊之君 |
| 5番 | 沖田清志君 | 10番 | 遠藤連君  |
| 6番 | 神戸典臣君 |     |       |

---

○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     | 福原功君   |
| 総 務 部 長     | 小名智明君  |
| 施 設 部 長     | 道脇正則君  |
| 港 湾 政 策 室 長 | 三田弘志君  |
| 政 策 推 進 課 長 | 山崎直人君  |

|            |         |
|------------|---------|
| 総務課長       | 大槻 悟 君  |
| 計画課長       | 早崎 仁康 君 |
| 施設課長       | 玉置 淳二 君 |
| 業務経営課長     | 白川 友秀 君 |
| 会計管理者兼出納室長 | 細谷 則之 君 |
| 総務課長補佐     | 竹内 章洋 君 |
| 業務経営課長補佐   | 河内 俊介 君 |
| 施設課長補佐     | 小亀 巧 君  |

---

|            |         |
|------------|---------|
| 監査委員       | 小山 征三 君 |
| 監査委員事務局長   | 前田 正実 君 |
| 監査委員事務局副主幹 | 長崎 洋子 君 |

---

○事務局職員出席者

|      |         |
|------|---------|
| 事務局長 | 大槻 悟 君  |
| 庶務係長 | 竹内 章洋 君 |
| 議事係長 | 内山 隼典 君 |
| 書記   | 豊田 卓也 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、令和元年第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、岩田 薫君及び太田憲之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、平成30年度1月から令和元年度6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議案等に報告書の写しがございますので、後ほど御覧をいただきたいと思えます。

---

○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号について御説明いたします。

議案等の1ページと3ページを御覧ください。

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。

平成30年度の決算について、別冊1「業務報告書」9ページの正味財産増減計算書を御覧願います。

まず、一般正味財産増減の部、1、経常増減の部、(1)経常収益の経常収益計は1,432万2,209円で、前年度に比べ、11万6,289円の減となっております。

この主な理由は、基本財産受取利息の減によるものでございます。

次に、(2)経常費用ですが、経常費用計は1,492万6,862円で、前年度に比べ、9万7,853円の増となっております。

この主な理由は、救済助成費の増によるものでございます。

以上の結果、当期経常増減額は60万4,653円の減で、一般正味財産期末残高は1億1,776万4,988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、8億1,776万4,988円となっております。

続きまして、平成31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1,337万円で、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1,632万1,000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。

平成30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。

まず、一般正味財産増減ですが、上段に記載の経常収益計は2,001万3,446円で、前年度に比べ、56万2,896円の増となっております。

この主な理由は、受取寄附金の増によるものでございます。

次に、中段に記載しております経常費用計は2,008万9,447円で、前年度に比べ、5

6万5,128円の増となっております。

この主な理由は、水産基盤整備事業のための助成金の増によるものでございます。

以上の結果、当期経常増減額は7万6,001円の減で、一般正味財産期末残高は11万6,673円となり、指定正味財産期末残高1億5,038万3,992円を加えた、正味財産期末残高は1億5,050万665円となっております。

続きまして、令和元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。

3ページの収支予算書を御覧願います。

収入は4,241万7,011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、ヒトデ駆除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 苫小牧港管理組合一般職の職員に関する条例の一部を改正する条例について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第5、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を改正する条例について」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を改正する条例について」御説明申し上げます。

議案等の5ページを御覧ください。

このたびの改正は、「人事院規則」の一部改正に伴い、苫小牧港管理組合職員においても、正規の勤務時間以外の時間における勤務に関し、上限時間等の必要な事項を管理者が定めるための委任規定を整備するものでございます。

この条例の施行日は、公布の日でございます。

以上、議案第1号について御説明申し上げます。

御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（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号についてお諮りをいたします。

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 苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例等の一部を改正する条例について

○議長(遠藤 連君) 次に、日程第5、議案第2号「苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例等の一部を改正する条例について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者。

○専任副管理者(佐々木秀郎君) 議案第2号「苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例等の一部を改正する条例について」御説明申し上げます。

議案等の9ページを御覧ください。

このたびの改正は、消費税法改正により税率が10月1日から引き上げになることに伴い、苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例、苫小牧港管理組合緑地等管理条例、苫小牧港の港湾区域内の水域等の占用料等徴収条例、苫小牧港の海岸保全区域の占用料等徴収条例及び苫小牧港管理組合入港料条例の料率を改正するものであります。

なお、消費税法上、非課税となる料金については据え置きとしております。

この条例の施行日は、10月1日でございます。

以上、議案第2号につきまして御説明を申し上げます。

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号についてお諮りをいたします。

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 新元号の制定に伴う関係条例の整理に関する条例の制定について

○議長(遠藤 連君) 次に、日程第5、議案第3号「新元号の制定に伴う関係条例の整理に関する条例の制定について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者。

○専任副管理者(佐々木秀郎君) 議案第3号「新元号の制定に伴う関係条例の整理に関する条例の制定について」御説明申し上げます。

議案等の49ページを御覧ください。

この条例は、新元号の制定に伴い、「平成」を用いて改元日以降の「年」や「年度」を表記している規定について、「令和」表記に改めるため、「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例」ほか関係条例の整理を行うもので、施行日は、公布の日でございます。

以上、議案第3号について御説明申し上げます。

御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長(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、池田謙次君、富岡 隆君からございますので、順次これを許します。

池田謙次君。

○議員（池田謙次君） それでは、一般質問ということで、まず、ガントリークレーンの事故について、2点目が北極海航路について、そして、3点目が冷凍冷蔵倉庫について、この3点について質疑をさせていただきたいというふうに思います。

簡潔にいきます。今回の御報告いただきましたガントリークレーンの事故でありますけれども、コンテナ船が離岸する際にガントリークレーンに接触して、ケーブルリールを破損させたという実は報告でありましたけれども、ちょっと調べてみましたら、ここ数年の間に、また同じような、平成28年4月に全く同じ事故を起こしております、本当に素朴な疑問でありますけれども、今回も含めて、どのような原因で、どのように改善をされ、それを生かされているのかということ、まずお聞きをしたいのが1点目であります。

2点目であります。北極海航路についてでございますけれども、一般紙では、北極海航路について、平成29年と30年で何隻か苫小牧に寄港されたとありましたけれども、現状どのような実態になっているのか。また、今後さらなる拡大の方向性なのか。そして、最後に今後の北極海航路拡大についての課題は何なのか、お聞きをしておきたいというふうに思います。

最後いきます。冷凍冷蔵倉庫について、来年春より、多くの関係者の期待を含めて供用開始される予定の冷凍冷蔵倉庫について、これ、つかみで結構なんですけれども、地元にもたらず経済効果というのは、まずどのくらいと見込んでおられるのか。あわせて、これは周辺のインフラ整備等をどのように考えておられるのか。また、今後の拡大等の方向性と課題についてお聞きをして、1回目の質問を終わらせていただきたいと思いますというふうに思います。

よろしく申し上げます。

○議長（遠藤 連君） 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、北極海航路の現状と今後の課題についてのお尋ねに回答させていただきたいと思います。

まず、北極海航路を利用して苫小牧港に寄港した実績についてでございますが、平成29年6月に、ロシア・ヤマル半島のLNG基地に資材を運ぶモジュール船、そして同年9月及び平成30年8月には、欧州から飼料原料を運ぶため、中国船社コスコの一般貨物船が寄港しており、これまでの実績としては、3隻というふうになってございます。

次に、今後の北極海航路利用の拡大に向けての課題などについてでございますが、一般貨物船につきましても、航行が夏期限定ではあるものの商業運航が増えてきているということから、今後の北極海航路の利用は増加するものと想定をしております。

一方、コンテナ船につきましても、通年運航ができず、海氷状況の変化に伴う航行への影響が懸念されるため、定時制の確保が難しいことや貨物の品質管理などの課題も多く、航路就航には時間を要するものと、このように考えております。

今後も、引き続き船会社や荷主に対し、苫小牧港の地理的優位性や港湾機能の充実などのアピールを積極的に行い、寄港の増加につながるよう取り組みを進めるほか、コンテナの試験輸送に

についても、船会社に働きかけているところでございます。

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） ガントリークレーンの事故と冷凍冷蔵倉庫についてお答えをさせていただきます。

まず、ガントリークレーンの事故についてのお尋ねですが、コンテナ船がガントリークレーンに接触する事故は、本年6月28日に起きた事故を含め、これまでに5件発生しております。いずれも離着岸の際に、船首または船尾をガントリークレーンに接触させたものであり、管理組合としては操船上の問題であると考えております。

これまでの対策としましては、各船会社へ注意喚起の文書を送付し、より慎重な操船を促しているほか、平成29年2月からは、クレーン側の対策として、コンテナ船の離岸時には、ガントリークレーンを船体から離れた場所に駐機するか、それができない場合には、船体の中央付近に駐機するよう、運用方法を見直してきたところでございます。しかしながら、今回の事故は、これらの対策を行ってきた中で起きてしまったものでございます。

今後、定期的にバース利用調整会議を活用して関係者に注意喚起を行い、再発防止への意識向上を促すとともに、離着岸時のより一層慎重な操船を徹底するよう、改めて申し入れてまいりたいと考えております。

次に、冷凍冷蔵倉庫の経済効果と今後の課題についてのお尋ねですが、経済効果の見込みについては、具体的な利用内容などが未確定なため、お示しできる段階ではございませんが、温度管理型冷凍冷蔵倉庫は、日本の新たな輸出成長分野である農水産物の輸出増加や高付加価値化、また、周辺への食関連産業の集積も見込まれていることから、その経済効果には期待しており、供用後の動向について把握してまいりたいと考えております。

次に、周辺のインフラ整備などについてでございますが、株式会社苫東において、現在建設中の冷凍冷蔵倉庫周辺の土地造成を進めており、企業に進出の動きがあれば対応できるよう準備しておりますが、食関連産業の集積を図るためには、水道などの整備が十分ではないことも懸念されております。

このため、管理組合としましては、苫小牧市や株式会社苫東、冷凍冷蔵倉庫を整備する苫小牧埠頭などと協議を開始しており、今後必要なインフラや施策などについて、関係者において検討を進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（遠藤 連君） 池田謙次君。

○議員（池田謙次君） 総務部長、ガントリークレーンの件について、今御答弁いただいて、これ対策を行っている中で起こってしまったものだという話に、何かすいません、人ごとのように言っていますけれども、先ほど言ったように、ちょっと調べさせてもらったら、全く同じ事故が

28年4月なのですよ、全く同じですよ。その中にも違うケースで、ちょっと中身違うけれども、また同じような形でやっているのが、2年か3年に一遍二遍やっているのですよ。これ多分、部長ね、対策を行っているとおっしゃるけど、私は甘いだろうと思うんですよ。長い期間で、例えば20年30年の作業の中で、たまたまそれが類似するような事件が起きてしまう、それはわかる。でも2年か3年で、どんな対策をしてこういうふうになりますか。普通一般の市民から見るとおかしいんじゃないかと、甘いんじゃないか、あなた方の対策の仕方が、まず。

ちょっと2回しかできないので、ここで目いっぱい言わないと、次3回目がないので言いますが、でも、そう思って答弁しているんだらうけれども、ここ申しわけない。いろんな市民の声を甘いというか、しっかり原因を追求して、もう二度と、せめてある程度の期間は安全をしっかり確保というぐらいの、それが伝わってこないんだ、あなた方の答弁を聞いていて。いや、やっているんですけれども、また起こっちゃいましたねみたいな。これ人ごとみたい話をしていますけれども、もう一回答弁してください。これしかないので、総務部長ね、ちゃんと答弁してね。すいません。

それと、北極海航路、副管ね、わかりましたというか、この答弁が全てなんだろうと。よろしくお願いします。よくわかりましたから、副管ね、頼みますよ。

じゃ最後、冷凍倉庫いきます。今これも総務部長から御答弁いただいて、いろんな効果であり、またインフラ整備に係る課題をと私聞きましたので、ちょっと一つ懸念があるのが、みんな来年春に向けて、これは多分苦小牧、この地域にとっても大変すばらしい事業だと思っています。拡大して、さらなる経済効果を生むというすばらしいものだと思うんです。一つ懸念するのが、インフラ、周辺を整備する中で、去年あった震災で、自分も行きました。コンテナヤードも道路も見ました。どえらい陥没があって、これ仕事できるのかと、うちの衆議院議員の国会議員も連れて、ぜひ見ていただいて、予算をとというふうにしたんですけれども、これ実際に、まず、肝心の冷凍倉庫へ行く前のインフラ整備で、去年のこれを見たときに陥没がひどくて、とても作業ができる状況じゃない。道路も、そしてコンテナヤードもです、段差ができて。同じ共有していると思うんですけれども、ここについて、いつまで道路なりコンテナヤードの整備が終わって、そして次の段階、ちゃんと来年春の冷凍倉庫に間に合うんですよと。そのスケジュールといたしますか、その流れをちょっと教えてくれませんか。

これしか質問できないので、具体的に細かく、よろしくお願いします。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

専任副管理者。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私のほうから、ガントリークレーンの事故の話と北極海航路を、もう少し回答させていただきたいと思います。

まず、ガントリークレーンの事故についてですが、確かに全国、全世界的の中から見ると、苦小牧は頻度が多いなというのが実態としてあると思います。

ただ、実は他の港でもかなり頻繁にこういった事故が起きておりまして、余りそれを公表されていないところが多いというのが事実です。そういう意味で、うちのほうが目立ってしまっているところややあるのかなと思います。

我々もいろいろと過去に原因、例えば風の状況とか流れの状況が、苫小牧の場合厳しいのではないかと、それから一部声もあった、ガントリークレーンの位置がちょっと岸壁に近いのではないかと。それから対策をとれたんですが、そのガントリークレーンを駐機させる位置をどこにするか、いろいろと工夫をしてくれています、それから実態を調べていきます。はっきり申し上げて、これ以上のなかなかの対策というのは、もう厳しいなという状況になっております。

それから、先ほど同じような事故ということで、確かに船がガントリークレーンに離岸時にぶつかるという点では同じだったんですが、28年のときは、船首がぶつかっています。今回は船尾がぶつかっています。同じようなぶつかり方をしているんですが、ちょっと操船の仕方としては、かなり違うアクションをしたときの事故だと思えます。ただ、これはどちらにも共通してくる話としては、やはり操船上の問題としか言いようがない。これは、もう何度でも我々のほうから船会社、ただ、船会社もいろいろと自分の船を使っていたり、チャーターの船を使っていたり、実際に入ってくる船長さんも、毎回のようには違うということがあって、そこをどのようにして船会社のほうで注意喚起を我々のほうからお願いしたときにやっていただけるかと、こういうところに行き着くんじゃないかなというふうに思っております。

それから、北極海航路について、我々なかなか言えないところはありますが、今一生懸命努力をしています。特に我々苫小牧港として、実は一番北極海航路に期待しているというのは、実は一般貨物船よりは、コンテナ船のところが一番波及効果が大きいだらうと、実現すればですね。これには、先ほどの答弁でも申し上げたとおり、まだまだいろんな大きな問題、課題があって、なかなかすぐにはいかないと思いますが、例えば北極海航路を実際にコンテナを運んできたときに、どんな環境下で運ばれてくるのか、そういったデータを集めるというふうなことも含めて、何らかの試験ができないかと、いろいろと調整をさせていただいているところでございます。

お答えになったかあれですけれども、私からの2つの回答について、これで終わらせていただきます。

○議長（遠藤 連君） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） それでは、私のほうから、災害復旧工事の進捗状況についてお答えいたします。

国際コンテナターミナル及び冷凍冷蔵倉庫周辺の臨港道路4路線などの復旧工事につきましては、今年3月から順次発注しておりまして、工事は今のところ順調に進捗しております。

全ての災害復旧工事は、来年の3月末までに完了する予定とな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） 以上で、池田謙次君の一般質問を終了いたします。

富岡 隆君。

○議員（富岡 隆君） それでは、質問させていただきます。

私の項目は、船舶のガントリークレーンの衝突事故について、5点にわたってお伺いしたいと思います。

1点目は、事故の原因についてはわかりました。対策について質問したいと。2つ目には、それとの関連で、タグボートの使用についてお伺いいたします。それから3つ目には、故障と事故も含めてですけれども、早急に稼働できるための備品の購入についてお伺いいたします。それから、もう一つ4点目は、ガントリークレーンの保守・点検の体制についてお伺いいたします。最後の5点目は、私どもずっと以前から、今の3基体制ではなくて、4基体制にやはりすべきではないかと提案していた経緯もありますので、そのガントリークレーンの増設についての考え方についてもお伺いいたします。

それで、まず最初に、今回のこのガントリークレーンの衝突事故ですけれども、これまでのガントリークレーンの衝突事故について、原課からも資料をいただきました。平成22年の4月に起きたわけですが、これは今回もそうでしたけれども、2号機のケーブルリールに衝突すると。本復旧まで何と半年もかかりました。平成26年12月には、これも操船ミスですけれども、これも2号機に衝突するということで、本復旧までに7ヵ月もかかりました。平成28年の4月、先ほど池田議員も言っておりました。これ3号機のケーブルリールに衝突いたしました。これは本復旧まで何と1年もかかりました。同じ年の10月には、また2号機に衝突するというので、本復旧まで、これもまた1年もかかると、こういうふうになりました。そして、今年の6月には、先ほど原因について答弁もありました。ケーブルリールに衝突して、本復旧までには半年かかると。稼働についても1ヵ月程度かかりました。

こういった、これまで5回にわたっての事故について、原因というか、向こうからぶつかってくると、こういうことが圧倒的に多いわけですが、それについて、未然に防ぐということで、これまでもいろんな対策をとってきた。特にガントリークレーンを船舶会社が入港してくる時に、できるだけ離しておく、ということが最大の対策だったのではないかと思います。これも全く今回の事故ではなすすべもなく事故が起きたということで、私はやっぱり何らかの、昔、私議会で質問したときには静穏度の問題がありました。突然そういう波の状況が変わると、あるいは船舶会社が言っているのは、風が急に突風のものが来ると、こういうことも含めて事故もあったんだと、こういう話もありました。

そこで、今回は原因はもうはっきりしているわけですが、対策について、私はやっぱりタグボートの使用は、必要最小限ではないかなというふうに思っております。今回は、残念ながらタグボートは使用しませんでした。これは、いろんな理由があったと思います。相手方の考え方もあったかもしれません。しかし、私はやはり事故を未然に防ぐという点では、これは欠かせないというふうに思っております。改めてこのタグボートの使用についての見解をお聞きしたい

というのがあります。

それから、調べてみますと、西港には現在8隻のタグボートが常駐されていて、東港には常駐されていないということで、今の現状をどのように捉えているのか、まずお聞きしたいのと、現在の人員の体制についてもお伺いしたいと思います。

さらに、将来的に東港の、今一般貨物をどんどん入港させようと、貨物をもっと増やしていこうと、岸壁の整備もしようということで、この間ちょっとそういう要望も、経費の削減も含めて国は認めなかったということもあります。しかし、これから東港のそういう貨物量も含めて、やはり将来的なそういう貨物の、私も読ませていただきましたけれども、管理者である市長もおりますが、将来の役割と目指す姿ということで、私もずっと読ませていただきました。現時点で水産品の輸出額は国内第2位と、農水産品の食品の輸出額は国内第7位と、こういうところまで今は頑張っているというふうになりますと、やはり私はタグ会社の人員の確保、これは絶対必要になってくるなというふうに思います。そうなりますと、どれぐらいの人員確保が必要と考えているのか、そこら辺のところもお聞きしたいなというふうに思います。

それから次に、ガントリークレーンの問題で、この備品の購入についてです。

今回も稼働まで1ヵ月を有しました。この間28年から32年まで、議会の質疑、議事録を読みますと、これで一定の備品はそろえると、いろいろ事故があっても、故障があっても大丈夫だと、全て大丈夫かどうかわからないけれども、そういう計画を持って予備品を購入して確保すると、倉庫も造って、きちっと対応するということになっております。

今回の事故で、平型ケーブル及びケーブルリールについて、取付作業を進めて、それで試験を行ったわけですね、早急に。ところが、クレーンから離れた場所に位置する、電気室から地下埋設でクレーンにつながっている、延長600メートルと言われておりますが、この丸型ケーブルの異常が見つかりました。そのことによって、当初はもう異常が見つかって、復旧できないということで、結局は稼働できなかったわけです。

そこで、私はこういう事故や、あるいは故障があったときの予備品の確保について、やはり計画的にこれまでやるというふうになっていきますけれども、予備品をこういった想定外というか、今回のようなケーブル事故というのは、もう何回も、5回のうち3回ですか、ケーブルリールが破損すると。こういうことになっているわけなので、これからも起こる可能性は十分にあるというふうに考えていますので、そういったことも、今の予備品でしっかりと確保できているのかどうか、ここら辺のところもお聞きしたい。そして、今回の事故も踏まえて、十分に対応できるというふうに考えていいのかどうか、お聞きしたいと思います。

次に、ガントリークレーンの保守・点検体制についてお伺いたします。

これは、ガントリークレーンの保守・点検体制については、あくまでも先ほど私も言いましたように、未然に事故を防ぐというものとして、これまで取り組んできていると考えております。具体的には、保守点検作業、点検業務、これを行っている法令点検というのは常時やりながらも、

今、週1回の点検をやっているというふうに聞いております。また、平成29年度からは、全国各地の港湾で荷役機械の保守点検業務に携わる経験豊富な方々、こういう人たち、保守点検業務に、こういう本当に熟知した企業さんも、この保守点検業務に関わってきているというふうに聞いております。同時に、荷役を行う日には、常駐を義務づけることによって、点検体制の強化を図ってきているというふうには私は思っているわけですが、今回のような事故にも、速やかに対応することができるような、こういう経験豊富な人員確保、体制強化を図る必要があるというふうに考えていますので、見解を求めたいと思います。

最後に、ガントリークレーンの増設についてであります。

最初に私も言いましたように、この問題は苫小牧の定例議会でも議論がありました。それから、この港議会でも何度か議論もされております。到達点としては判断基準、これを検討するというか、本当に4基目が必要なのかも含めて、きちっと判断をしたいということで、市長は定例議会では積極的にこれは検討したいと、こういうふうに述べてもおりました。

それで、今苫小牧のコンテナの取扱個数については、私もこれ読ませていただきましたけれども、平成19年に策定した港湾計画では、約30万TEUを目標としておりました。これは、昨年実績ではもう既に27万TEUを超えております。これよりも少ない個数を扱っているところでは、もう4基、5基、こういうものがいろんな地域であるということも、議会の議論でも示されておりましたけれども、こういうこの道内の港湾のコンテナ取扱個数約7割を扱う苫小牧港でありますから、もう十分に4基目の根拠という点ではあるわけです。これまでガントリークレーンの故障や事故が起きたときに、市長も御存じだと思いますけれども、1日以上、荷役の停止につながったことはもう何度もありましたし、1ヵ月とか長期にわたる場合もありました。私はやっぱり一日も早く、周りの人員の問題、技術の問題、荷さばきをする、岸壁の問題、いろいろありますけれども、やはり4基目のガントリークレーンの増設が、私は急がれているというふうに思いますので、どういう答弁来るかわかりませんが、この4基目の稼働に向けて、万全な体制も含めて取り組む必要があると考えますので、この稼働についてまずお伺いしたい。もし稼働するとすれば、いつごろを目途に考えているのかもあわせてお伺いして、私の1回目の質問を終わります。

○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） ガントリークレーンの事故に関連しまして、タグボートの使用についての見解についてお答えいたします。

まず、タグボートの使用についての見解についてのお尋ねでございますけれども、一般的にはタグボートを使用することにより、事故のリスクは下がるとは思われますが、過去5件の接触事故のうち、2件はタグボート使用時に発生しており、必ずしも事故を防げるものとはなってございません。

したがいまして、管理組合としましては、今後も各船会社に対し、離着岸時のより慎重な操船をお願いしてまいりたいと考えております。

次に、東港区にタグボートが常駐していない現状に対する認識についてのお尋ねですが、管理組合としましては、東港区にも常駐することが望ましいと考えておりますが、現状では西港区における利用が大半を占めており、関係者からは採算性や管理上の問題も含め、現在の東港区の利用状況では困難であると伺っております。

次に、現在の人員体制についてのお尋ねですが、乗組員は1隻につき4名以上の体制となっており、今ある8隻のタグボートに対して約40名が在籍しております。

次に、人員確保についてのお尋ねですが、現在のところ、人員不足で船会社からの依頼に応えられないといった状況にはないと伺っておりますが、将来的に東港区全体の利用が高まった場合には、人員配置を含めたタグボートの常駐体制について、適宜関係者と協議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） 施設部長、道脇正則君。

○施設部長（道脇正則君） 私からは、まず、計画的な予備品の購入についてお答えいたします。

ガントリークレーンの予備品につきましては、突発的な故障が発生した際、迅速に対応するため、故障の発生頻度や部品調達に要する期間などを勘案した予備品リストを作成しまして、平成28年度から計画的に購入を進めているところでございます。

今回の事故により損傷した丸型ケーブルは、故障頻度が少ないこと、それから、さらに過去の事故でも損傷していないことから、予備品として保有しておらず、復旧に時間を要したものでございます。

今後の予備品購入につきましては、これまで同様、故障の頻度や部品の納期を勘案して計画的に進めていくとともに、今回のような事故のケースなども参考にしながら、予備品の適切な選定と事故の再発防止に努めてまいりたいと考えております。

次に、ガントリークレーンの保守点検業者を活用した事故時の対応についてでございますが、保守・点検体制につきましては、平成29年度から、全国各地の港湾で荷役機械の保守点検業務に携わる経験豊富な企業が加わりまして、体制強化を図られております。

また、土日祝日を含め、日中の荷役時には、コンテナターミナル内への常駐を義務づけるとともに、不測の事態に備え、夜間にも速やかに対応できるよう、苫小牧市内に点検技術者が滞在する体制となっております。

今回の事故の際には、コンテナターミナルに勤務していた4名の点検技術者により、速やかに現場状況の把握や当管理組合への報告が行われ、早期復旧に着手しており、事故の初動態勢については、迅速に対応したものと考えております。

最後に、ガントリークレーン4号機の稼働時期についてでございますが、これまでも議会にお

いて4号機導入の提案があり、幾度か議論されましたが、管理組合として、まずは既存の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、保守・点検体制の強化や予備品の計画的な購入、事故防止対策などに努めてきたところでございます。

一方、平成29年度以降、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おります。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隻に対してクレーン2基での荷役体制が求められております。

これらのことから、管理組合といたしましては、現在4基目のガントリークレーンの増設が必要と考えており、設置に向けての作業を進めているところでございます。

4号機の稼働時期についてですが、昨年度に性能や諸元などの基本事項を定めるための予備調査を実施し、今年度は耐震性能の整理や諸元・機能の詳細及び必要な電源容量などを検討する設計を実施しており、次年度以降の製作、設置、試運転までを含め、令和3年度中の供用開始を目指したいと、そのよ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） 富岡 隆君。

○議員（富岡 隆君） それでは、再質問させていただきます。

まず、タグボートの使用についてですけれども、これは、当然タグボートを使用することによって、事故を少しでも少なくすることができるという答弁がありました。しかし一方で、タグボートを使用しても2件は発生していたんだと、こういう答弁もありました。これどちらが管理組合として基本的な考えなのか。タグボートの使用はやはり必要だというふうに、今回の事故も含めてですよ、過去の5回の事故がありました。相手が一方的に衝突するのが非常に多かったわけですけれども、想定外と言われる今回の事故もありましたが、そういうことも踏まえながら、やはりどんな状態にあっても、私はタグボートの使用をしっかりとやると、今の現状は人員は不足していないと言っているんですから。やっぱりこれは義務づけると、こういうことも含めて、しっかりと私は対応をとったほうが未然に防げるのではないかと思いますので、もうこれ2回目で私は終わりですので、ぜひしっかりとした答弁をお願いしたいと思います。

それから、2つ目ですけれども、人員の問題です。

40名ぐらい在籍していると。今最後のガントリークレーンの4基目稼働、令和3年ということとで答弁もありました。そうなれば、やはり何としてもそういう将来を見据えて今から協議を行うと。今すぐ増やすとかということではありませんよ。でも、そういう将来を見据えて協議を再開して、どういうふうにしたらいいのか、お互いに話し合っていくと。そういかないと、今はもう不足していないということですので、今そんなような時期ではないということになるわけですから、これはやはり港管理組合として、そういう関係者と、いよいよこれからしっかりと人員確保についても協議をしていただきたいと思います。研修もしなければなりませんし、やはりこういう仕事と

というのは、本当に大事な問題だと思います。市長が目指している、そういう港を進めようとするれば、やはりこれは必要でないかと思しますので、私提案ですけれども、こういう考え方で臨んでいただきたいんですけれども、見解をお伺いしたいと思います。

それから、3つ目ですけれども、予備品について、今回は丸型のやつで、実際に過去も損傷していないものだというふうに答弁しながら、予備品についていろいろ言っていました。こういうものというのは、本当に高いものなのかなと思うんですよね。だから、何でもかんでもそろえればいいというものではないと思うんですけれども、今回、特にやはりケーブルリールに衝突するという、こういうものがもう何回も起きているわけですよ。そして、想定外の部品も実際には必要になってくる部分もあります。今回は想定外でこういう関係する部品がいろいろ必要になってくるというふうに、先ほど答弁の中で、今回の事故も踏まえて検討するというような答弁だったと思うんですけども、ここら辺についても、僕はしっかりと対応してほしいと思うんですけれども、再度お伺いしておきたいと思えます。

それから、今回の保守点検の問題、事故が起きてすぐ今回は速やかに対応できたと、早期復旧に迅速に対応することができたんだと。体制もしっかりとやっているということは、改めてよくわかりましたけれども、今の本当に体制でいいというふうに答弁されたのか、これ以上のものはないのか、ここら辺のところ、もう一度ちょっとお伺いしておきたいなと思うんです。それは、これからガントリークレーンの4基を目指す場合に、現状の荷役形態をいろいろ考えなければなりませんよね。そういうふうに答弁もされておりましたので、私は港管理組合議会として、港として、いろいろそういうことを考えながら今回の判断をされたんじゃないかなと思うんですけれども、そこら辺について、どのように今後進めようとするのか、ぜひお伺いして、私の再質問を終わります。

以上です。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

総務部長。

○総務部長（小名智明君） 再質問にお答えさせていただきます。

まず、タグボートの義務づけをすべきではないかということでございますけれども、やはりこれ常時タグボートを使用するということになると、船会社にとりましては、コストが増加するといった部分がございます。

今この運用している中でも、船を横に動かす動力措置であるサイドスラスターというのがございまして、そちらを装備した船については、そのサイドスラスターの能力や気象状況を加味して、タグボートの配備を増減するというふうにしております。そういった部分でございますので、引き続き船会社に対しましては、適切にタグボートを使用していただくよう、お願いしてまいりたいというふうに考えてございます。

それから、東港区への常駐の話でございますけれども、これもタグボートを運営する側として

も経営の問題上もございますので、なかなかこちらから無理にお願いできない部分もございませうけれども、今後やはり東港区全体の利用を高めていくことが東港区への常駐につながると考えておりますので、そういった利用促進を図っていくことが、まず第一と考えております。

以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 施設部長。

○施設部長（道脇正則君） 備品の関係の再質問にお答えしたいと思うんですけども、こちらについては、今回の事故のケースも参考にしながらなんですが、備品の適切な選定をしていきたいと、そのように考えているところでございます。

○議長（遠藤 連君） 専任副管理者。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 追加ですいません、私のほうから回答させていただきたいと思ひます。

備品の、まあ予備部品の購入といいますか、ストックというのは、基本的には事故のことではなくて、消耗品であったり、それから故障を起こすようなもの、これをやはり中心に考えていくべきだというふうに思っております。

ただ、これまでの事故で、確におっしゃるように、一番海に近いところにあるケーブルリールと、そこに巻いてある平型ケーブル、これがどうしてもやはり損傷を、一番出っ張っている部分なので接触事故が起きると、必ずここがやられてしまうんですね。

1回目の事故のときには、非常にこれ修理に時間がかかりました。なぜかと言うと、もともとケーブルというのが海外のもので、製作にやっぱり半年以上、10ヵ月近くかかるわけなんですね。ただ、これまでに、けがの功名ではないんですが、一回そうやって壊されて、臨時に直したものが、買ったものではなくて、予備としてストックがしてあったので、これを今使いながら、割と短期間で応急復旧、実際に利用できるまで持っていける状態にはなっています。ただ、もちろんもう一回正式なものを入れていただくんですが、その間にはやっぱり半年から10ヵ月ぐらいかかっているわけです。ですから、本復旧という言い方をしますと、そのぐらい時間がかかるということになります。

そういった意味で、本来はやはり事故のことを想定して予備品をストックしておくことはとりたくはないんですが、ここまで、どうしてもやっぱり構造上同じ箇所がやられるということになると、今あるものが仮につくったもので、それをストックしておりますので、ここについては、もう少し最終的には考えなきゃいけないかなという気はしております。

ただ、今回その途中でわかった丸型ケーブルというのは、先ほどの答弁にもありましたとおり、故障でなるということも基本的にはありませんし、本当に岸壁から離れたところにありますので、通常の事故ですと、そこがやられるということは、非常にケースとしては少ないと思ひます。こういったものまで全てそろえていこうとすると、実際、中には本当にガントリークレーンの足そのものにぶつかったこともあって、全く同じものを全部ダブルで整えるのかということにもつな

がるということなので、そこはやはりコストと、それからいろんな頻度、これらを総合的に勘案しながら今後もやっていかなきゃいけないと、このように考えております。

それから、今の体制でこれで十分かというお話、これにつきましても、これでベストなのかと言われれば、もちろん今4人で常駐していただいていますけれども、これを3体制にして、12人で8時間ずつ。ただ、これには当然、今の経費の3倍の経費がかかってくるということになります。そこまでが必要だと。やっぱりこれもどこまでお金を、コストと、やはりパフォーマンスの関係を総合的に勘案すること。そして、こちらのほうが恐らくそんなことをしようとしても、技術者を今から10人分集められるかという、こういった問題も出てくると思います。ですから、ここに関してはやっぱり人材の確保の問題、また、それよりは、やはりかけるコストとその効果というところを十分に勘案する。実際これまで体制を強化する過程で、コスト面ではかなり増加をしています。なので、これ以上のコストをかけるべきなのかどうか、これはもう少し様子を見ながら、また次のことを考えていかなきゃいけないんじゃないかと、こういうふうを考えております。

以上です。

○議長（遠藤 連君） 以上で、富岡 隆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、一言御挨拶を申し上げます。

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件ではありますが、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、令和元年第2回定例会を閉会いたします。

御苦労さまでした。

(了)

午後2時41分 閉会