

令和5年 第1回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

令和5年2月14日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

令和5年 第1回定例会
苫小牧港管理組合議会

令和5年2月14日（火曜日） 午後1時28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

主要施策等の概要について

日程第4 報告第1号から第3号について

報告第1号 専決処分の承認を求めることについて

（苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例及び苫小牧港管理組合一般職の任期付職員の採用等に関する条例の一部を改正する条例について）

報告第2号 予算の繰越しについて（令和3年度苫小牧港管理組合一般会計）

報告第3号 予算の繰越しについて（令和3年度苫小牧港管理組合特別会計）

日程第5 議案第1号から第9号について

議案第1号 地方公務員法の一部を改正する法律の施行に伴う関係条例の整備に関する条例の制定について

議案第2号 苫小牧港管理組合個人情報の保護に関する法律施行条例の制定について

議案第3号 デジタル社会の形成を図るための関係法律の整備に関する法律の施行に伴う関係条例の整備に関する条例の制定について

議案第4号 苫小牧港管理組合情報公開・個人情報保護審査会条例の制定について

議案第5号 苫小牧港管理組合議会の個人情報の保護に関する条例の制定について

議案第6号 令和4年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第1号）について

議案第7号 令和4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

議案第8号 令和5年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

議案第9号 令和5年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算について

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	木 村 淳 君
総 務 部 長	早 崎 仁 康 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	白 川 友 秀 君
計 画 課 長	京 野 勇 一 君
施 設 課 長	藤 田 尚 也 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
施 設 課 長 補 佐	岩 渕 泰 士 君

監 査 委 員	永 山 秀 明 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	木 戸 光 三 君
監 査 委 員 事 務 局 副 主 幹	紺 世 友 樹 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（遠藤 連君） これより、本日をもって招集されました令和5年第1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4年度10月から12月までの「現金出納検査の結果」の報告がありました。

既に配付しております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。

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

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 令和5年度の港づくりに臨む、所信と施策の概要について申し上げます。

苫小牧港は、本年4月に開港60周年の大きな節目を迎えます。

昭和38年4月、石炭の積み出し港として開港した本港は、これまで、刻々と変わる時代の変化に呼応し、また、幾多の困難を乗り越え、今では日本経済、北海道経済を支える北日本最大の港湾として発展を遂げてまいりました。

令和2年には海上取扱貨物量が全国第3位を記録し、国内取扱貨物量は平成13年から連続第1位を記録しております。

これまでの本港の成長・発展に御尽力をいただいた先人の皆様に、改めて心から敬意を表し、感謝申し上げますとともに、60周年の節目から、本港の更なる発展に向け、気持ち新たに歩みを進めてまいり所存でございます。

さて、2020年以降の新型コロナウイルス感染症によるパンデミックに端を発したサプライチェーンの大きな混乱は、徐々に収束しつつあるものの、世界的なインフレ基調による荷動きの鈍化やウクライナ危機の影響によるエネルギー価格の高騰、日本経済における急激な物価高騰などを背景に、港湾を取り巻く環境は、予断を許さない状況が続くものと予想されます。

世の中の情勢がドラスティックに変化する中、本港が社会の要請にどう応え、どう役割を果たしていくのか、世界の潮流を捉え、先を読み、先を見据えた港湾運営に取り組んでいかなければならないものと考えております。

また、世界の共通目標である脱炭素化の動きが進展し、多くの企業がサプライチェーンにおける取組を進めている中、港湾がその動きにどのように貢献するかが問われる時代になっております。

当管理組合としては、カーボンニュートラルポートの取組を推し進めるとともに、その取組を通じて企業誘致力や港湾競争力を強化し、環境に配慮した産業の創出、誘致に繋げてまいります。

そして、海陸輸送の結節点である本港において、トラックドライバーの時間外労働の上限規制が適用される「2024年問題」への対応や港湾労働者の高齢化、生産年齢人口の減少による労働力不足など、足元の課題にもしっかりと向き合ってまいります。

本港の更なる発展に向け、戦略的な港湾運営に取り組み、港勢拡大や直面する課題への対応、使い勝手の良い港湾を目指した取組を推し進めるべく、新年度の施策を展開してまいります。

初めに、新年度の予算について申し上げます。

令和5年度の当初予算は

一般会計	60億8千5百44万9千円
特別会計	35億9千4百36万7千円
合計	96億7千9百81万6千円

と提案させていただきます。

次に、令和5年度において取り組む主な施策について、順次説明をさせていただきます。

まず、1つ目の主要施策は、「港湾機能の強化」でございます。

東港区の公共バスの不足に対応するため、ここ数年、周文ふ頭の連続バス化を国に要望し、昨年3月、「苫小牧港東港区浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業」として事業採択され、先月着工式典が執り行われました。議員各位をはじめ、多くの港湾・運輸関係者の御努力により事業採択されましたこと、改めて感謝申し上げます。

新規バースの整備は、トラックドライバーの労働時間の規制に応じたフェリーのダイヤ設定を可能とするため、これまで他港湾の利用を余儀なくされたトラックドライバーの長距離輸送や2024年時間外労働時間の上限規制に伴う課題に対応し、バルク貨物の取り扱いや農水産品輸送等の利便性向上に寄与するものとなります。

また、耐震性を強化することにより、大規模地震災害時における東胆振圏を中心とした背後圏への緊急物資輸送機能が確保され、地震災害への備えも向上されます。早期の完成、供用に向けて、整備促進を図ってまいります。

国際コンテナターミナルでは、近年、ガントリークレーンの増設や、出口ゲートを変更するなど、ターミナル全体の機能性を高める取組を進めてまいりましたが、コンテナ輸送を取り巻く環境は刻々と変化しており、迅速な対応力、適応力が求められております。多種多様な状況にも柔軟に対応して、利便性向上に資するサービスの提供を可能にする運営体制や機能の強化について、指定管理者とともに取り組んでまいります。

2つ目は、「カーボンニュートラルポートの形成」でございます。

本港では、現在、本年3月の「苫小牧港カーボンニュートラル形成計画」策定に向けて取り組んでおります。

本港が目指すカーボンニュートラルポートの将来像としては、港湾地域内のオペレーションなどによる脱炭素化を進め、環境面の取組を通じた港湾の企業誘致力、国際競争力を強化し、サプライチェーン全体の脱炭素化に取り組む荷主や船社等から選択される港湾を目指し、また、これまで構築した海陸輸送ネットワークを活かした水素や燃料アンモニア等の次世代エネルギーの供給拠点等を目指すこととしております。

本港は、国内有数の海上貨物量を取り扱う北日本最大の港湾であることから、先行的な各種実証試験の実施による脱炭素化に向けた寒冷地特有の課題解決などにも取り組んでまいります。

また、昨年はLNGバンカリングトライアルを実施いたしました。

国内外問わず多くの航路を有し、多種多様な船舶が寄港する本港において、低・脱炭素燃料船のバンカリング拠点を形成することは、本港が果たすべき役割を担っていくために不可欠であると考えており、引き続き取組を進めてまいります。

3つ目は、「北海道の「食」の物流機能強化」でございます。

国が新たな輸出成長分野としている農林水産物・食品輸出額は2021年に1兆円を超えましたが、2030年までに5兆円を目指す政府目標を達成するには、北海道産農水産品の輸出拡大が必要不可欠であり、本港における輸出拠点としての役割はより一層高まってきていると考えております。

そのため、国際コンテナターミナル周辺での食のロジスティクス機能の強化や北海道産農水産品の付加価値を創出するための取組を関係機関と連携して引き続き進めていくほか、小口混載コンテナ輸送の支援事業の取組等を通して、国や北海道などの関係機関と連携しながら、北海道産

農水産品の輸出拡大を目指してまいります。

4つ目は、「市民と観光客が触れ合う賑わい拠点の形成」でございます。

冒頭で触れましたとおり、本港は開港60周年を迎えます。

60周年記念事業として、「みなとオアシス」を交流拠点とした市民参加型のイベントや啓発活動などを実施するほか、本港の魅力を創出すべく、市民と観光客の触れ合い拠点である北ふ頭緑地にシンボリックモニュメントを設置いたします。

このような取組を通じて苫小牧港の歴史や役割、機能などについて広く市民に理解してもらうとともに、国の「港湾労働者不足対策アクションプラン」の取組の一つである「港のしごとを知ってもらう」ことと連動させ、苫小牧港を支える港湾活動の担い手不足の改善、将来を担う人材の確保にもつなげてまいります。

また、新型コロナウイルス感染症拡大の影響もあり、実現しなかったクルーズ船の寄港が4年振りに予定されております。関係機関と連携し、国の動向や地域の状況を踏まえながら、新型コロナウイルス感染症にも配慮した受入態勢の構築に努めてまいります。

以上、令和5年度の港づくりに臨む、私の所信と主な施策について、説明させていただきました。

時代は大きな転換期を迎え、世の中に不透明感が漂っておりますが、そのような中であっても苫小牧港は北日本最大の港湾として、日本そして北海道経済を支えるべく、その役割を果たしていくことが重要であります。戦略的な港湾運営、必要な施策にしっかりと取り組み、社会の要請に応じてまいります。

今後とも、議長、副議長を初め議員の皆様、港湾関係者の皆様の御理解と御協力をお願い申し上げます。御挨拶とさせていただきます。

○報告第1号 専決処分の承認を求めることについて（苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例及び苫小牧港管理組合一般職の任期付職員の採用等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4、報告第1号「専決処分の報告について（苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例及び苫小牧港管理組合一般職の任期付職員の採用等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。

総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） 報告第1号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例及び苫小牧港管理組合一般職の任期付職員の採用等に関する条例の一部を改正する条例について専決処分の承認を求めること」について御説明申し上げます。

議案等の1ページを御覧ください。

本報告につきましては、本来、議会で御審議いただくべきものでございますが、諸般の事情により、令和4年12月14日に地方自治法第179条第1項の規定により、専決処分したものでございます。

この条例は、国家公務員の給与改正に準じ、一般職の職員の給料月額の改正及び勤勉手当の支給割合の引き上げを行うため、関係規定を整備するものでございます。

改正内容につきまして、議案等の13ページに基づいて御説明申し上げます。

(1)の給料表改定率等につきましては、国の行政職給料表改定率は0.16%、給料に地域引当、扶養手当等の諸手当を含めた給与改定率は0.8%で、これに準じて行う本管理組合の行政職の給料表改定率は0.19%、給与改定率は0.85%、給料表に実人数を当てはめた給料改定率は0.3%となります。

次に、(2)の勤勉手当の支給割合の引き上げでございますが、再任用職員及び会計年度任用職員以外の一般職の職員に対する勤勉手当につきましては、年間支給割合を0.1月分引き上げ、現行の1.45月分から1.55月分とし、再任用職員に対する勤勉手当につきましては、年間支給割合を0.05月分引き上げ、現行の0.9月分から0.95月分とするものでございます。

本年度は12月期で引き上げを行い、再任用職員及び会計年度任用職員以外の一般職の職員につきましては、現行の0.725月分から0.825月分とし、令和5年度以降は6月期、12月期ともに0.775月分とするものでございます。

また、再任用職員につきましても同様に、本年度は12月期で引き上げを行い、現行の0.45月分から0.5月分とし、令和5年度以降は6月期、12月期ともに0.475月分とするものでございます。

次に、特定任期付職員につきましては、国家公務員に準じて1号級の給料月額を1,000円引き上げ、37万6,000円とするものでございます。

次に、15ページの「給料改定増減比較」でございますが、これは、給料表の級別に、改定前後の平均給料月額及び平均増加額等をお示ししたものでございます。

また、議案等の17ページから23ページまでの「行政職給料表改定増減比較」は、給料表について、改定前後の給料月額及び間差額等をお示ししております。

最後に、25ページの「令和4年度給与改定所要額」でございますが、この表は、これまで御説明いたしました給与改定を行うに当たって必要となる一般会計、特別会計及び全会計における所要額を試算したものでございますので、御参照願います。

なお、この条例の施行日は、一般職の職員に関する勤勉手当の引き上げのうち、令和5年度分の改正については、令和5年4月1日、その他の公布については公布の日でございますが、給料月額の変更は、令和4年4月1日にさかのぼって適用するものでございます。

以上、報告第1号について御説明申し上げます。

御承認賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます。

○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。

○報告第2号 予算の繰越しについて（令和3年度苫小牧港管理組合一般会計）

○報告第3号 予算の繰越しについて（令和3年度苫小牧港管理組合特別会計）

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第4、報告第2号「予算の繰越しについて（令和3年度苫小牧港管理組合一般会計）」及び報告第3号「予算の繰越しについて（令和3年度苫小牧港管理組合特別会計）」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2号及び報告第3号「予算の繰越しについて」を御説明申し上げます。

初めに、報告第2号「一般会計予算」の繰越しについて御説明申し上げます。

議案等の29ページ及び31ページを御覧ください。

この繰越明許費につきましては、令和3年度に予算配分された社会資本整備事業の実施に当たり、令和4年第1回定例会において総額8,200万円の繰越明許費の設定を議決いただいたところでございますが、このたび繰越額が8,200万円に確定したものでございます。

続きまして、報告第3号「港湾整備事業特別会計予算」の繰越しについてでございます。

議案等35ページ及び37ページを御覧ください。

この繰越明許費につきましては、令和3年度に予算配分された起債事業の実施に当たり、令和4年第1回定例会において総額3,190万円の繰越明許費の設定を議決いただいたところでございますが、このたび繰越額が3,190万円に確定したものでございます。

以上、報告第2号及び報告第3号につきまして、地方自治法施行令第146条第2項の規定により御報告申し上げます。

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） 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 地方公務員法の一部を改正する法律の施行に伴う関係条例の整備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1号「地方公務員法の一部を改正する法律の施行に伴う関係条例の整備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、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） 議案第1号「地方公務員法の一部を改正する法律の施行に伴う関係条例の整備に関する条例の制定について」御説明を申し上げます。

議案等の41ページを御覧ください。

この議案は、地方公務員法の一部を改正する法律の施行に伴い、定年を段階的に65歳に引き上げるとともに、管理監督職勤務上限年齢制を導入するなどのため、関連する条例7本の改正及び廃止を行うための整備条例を制定するものでございます。

109ページを御覧ください。

概要につきまして、議案第1号資料に基づき御説明させていただきます。

まず、1、定年の段階的引き上げでございますが、60歳から2カ年度ごとに1歳ずつ段階的に引き上げ、最終的に令和13年度以降65歳まで引き上げるものでございます。

次に、2、管理監督職勤務上限年齢制の導入でございますが、管理監督職の職員を60歳に達した日の翌日から同日以降の最初の4月1日までの間に管理監督職以外の職へ降任または転任させる制度を導入するものでございます。

続いて、3、定年前の再任用短時間勤務制の導入でございますが、60歳に達した日以降、定年前に退職した職員につきまして、本人の希望により短時間勤務の職に採用することができる制度を導入するものでございます。

次に、4、情報提供・意思確認制度の新設でございますが、当分の間、職員が60歳に達する日の前年度に、60歳以降の任用や給与、退職手当に関する情報を提供し、60歳以降の勤務の意思を確認するように努めるものでございます。

続いて、5、給与に関する措置でございますが、（1）につきましては、当分の間、60歳に達した職員の給料月額は、60歳に達した日後における最初の4月1日以降、当該職員に適用される給料表の号給に応じた額に100分の70を乗じて得た額とするものでございます。

（2）につきましては、60歳に達した日以降、定年前の退職を選択した職員が不利にならないよう、当分の間、定年退職と同様に退職手当を算定するものでございます。

次に、110ページの6、その他でございますが、現行の再任用制度を廃止する一方、段階的な定年引上げ期間中につきましては、現行の再任用制度に準じた暫定再任用制度を設けるものでございます。

最後に、施行日でございますが、一部を除き、令和5年4月1日でございます。

以上、簡単ではございますが、議案第1号についての説明を終わらせていただきます。

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 苫小牧港管理組合個人情報の保護に関する法律施行条例の制定について

○議案第3号 デジタル社会の形成を図るための関係法律の整備に関する法律の施行に伴う関係条例の整備に関する条例の制定について

○議案第4号 苫小牧港管理組合情報公開・個人情報保護審査会条例の制定について

○議長(遠藤 連君) 次に、日程第5、議案第2号「苫小牧港管理組合個人情報の保護に関する法律施行条例の制定について」及び議案第3号「デジタル社会の形成を図るための関係法律の整備に関する法律の施行に伴う関係条例の整備に関する条例の制定について」及び議案第4号「苫小牧港管理組合情報公開・個人情報保護審査会条例の制定について」は、関連する案件でありますので、一括議題といたします。

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) 関連議案であります、議案第2号「苫小牧港管理組合個人情報の保護に関する法律施行条例の制定について」、議案第3号「デジタル社会の形成を図るための関係法律の整備に関する法律の施行に伴う関係条例の整備に関する条例の制定について」及び議案第4号「苫小牧港管理組合情報公開・個人情報保護審査会条例の制定について」を、一括して御説明申し上げます。

これらの議案は、いずれも個人情報の保護に関する法律の改正等に伴い、条例の制定を行うものでございます。

議案等の115ページを御覧ください。

これらの議案の概要につきまして、資料に基づき御説明申し上げます。

まずは、「1 苫小牧港管理組合個人情報の保護に関する法律施行条例について」でございますが、「(1) 開示決定期限」につきましては、従来の取り扱いと同様に、開示決定期限を14日以内とし、事務処理上の困難等の正当な理由がある場合の延長期限を14日以内とするもの

でございます。

次に、「(2) 開示請求に係る手数料」につきましては、従来の取り扱いと同様に、開示請求について手数料は徴収しないものとし、写しの作成及び郵送に係る実費分のみの負担を求めるものでございます。

そして、「(3) 苫小牧港管理組合情報公開・個人情報保護審査会への諮問」につきましては、個人情報の適正な取り扱いを確保するため、専門的な知見に基づく意見を聞くことが特に必要であると認めるときは、苫小牧港管理組合情報公開・個人情報保護審査会に諮問できるものとするものでございます。

続きまして、「2 デジタル社会の形成を図るための関係法律の整備に関する法律の施行に伴う関係条例の整備に関する条例について」でございますが、「(1) 苫小牧港管理組合個人情報保護条例の廃止」につきましては、地方公共団体の個人情報保護制度に個人情報の保護に関する法律が適用されるようになったことに伴い、同法と重複する内容を定める本条例を廃止するものでございます。

次に、「(2) 苫小牧港管理組合情報公開条例の一部改正」につきましては、本条例に基づく不開示情報に係る表現を、個人情報の保護に関する法律に基づく不開示情報に係る表現と一致させるものでございます。

そして、「3 苫小牧港管理組合情報公開・個人情報保護審査会条例について」でございますが、苫小牧港管理組合個人情報保護条例の廃止に伴い、同条例で規定している審査請求の諮問・調査審議手続について定める必要が生じるため、苫小牧港管理組合情報公開条例中の苫小牧港管理組合情報公開・個人情報保護審査会に関する規定部分を取り出し、新たに本条例を制定するものでございます。

最後に、施行日でございますが、いずれも令和5年4月1日でございます。

以上、簡単ではございますが、議案第2号、第3号及び第4号についての説明を終わらせていただきます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願いを申し上げます。

○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号から第4号についてお諮りをいたします。

議案第2号から第4号について、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号から第4号は、原案のとおり可決されました。

○議案第5号 苫小牧港管理組合議会の個人情報の保護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5号「苫小牧港管理組合議会の個人情報の保護に関する条例の制定について」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5号についてお諮りをいたします。

議案第5号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○議長(遠藤 連君) 御異議なしと認めます。

よって、議案第5号は、原案のとおり可決されました。

○議案第6号 令和4年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第1号)

○議案第7号 令和4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)

○議長(遠藤 連君) それでは、議案第6号及び議案第7号について、一括議題として、提出者の説明を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者(平澤充成君) 議案第6号「令和4年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第1号)」及び議案第7号「令和4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。

それでは、議案第6号一般会計補正予算につきまして、議案等の207ページの「補正予算資料1」により御説明申し上げます。

この補正は、合計欄に記載のとおり、歳入歳出予算をそれぞれ3億9,611万4,000円減額し、総額を49億2,731万7,000円に補正するものでございます。

主なものについて、歳入予算から御説明いたします。

第1款分担金及び負担金につきましては、4億8,149万4,000円減額し、15億9,060万3,000円とするものでございます。

これは、歳入と歳出の差額が減額したことに伴い、母体である北海道と苫小牧市の負担金を、

西港区、東港区合わせまして、北海道は2億6,605万3,000円、苫小牧市は2億1,544万1,000円減額するものでございます。

次に、第2款使用料及び手数料につきましては、2,620万円増額し、10億7,688万1,000円とするものでございます。

これは、主に西港区の入港料及び岸壁使用料の増によるものでございます。

次に、第3款国庫支出金につきましては、3,426万3,000円増額し、3億4,326万3,000円とするものでございます。

これは、主に交付金事業の国の補正に伴う増額のほか、カーボンニュートラルポート形成計画策定補助費の増額によるものでございます。

次に、第7款繰越金につきましては、令和3年度決算で生じた余剰金の増に伴うものであり、2億8,734万9,000円増額し、2億8,736万9,000円とするものでございます。

次に、第9款組合債につきましては、3億8,310万円減額し、13億8,640万円とするものでございます。

これは、主に国直轄事業の負担金及び交付金事業の当初予算計上額と最終決定額との差額分に対する起債額を減額するものでございます。

次に、歳出予算についてであります。

第2款総務費につきましては、2,042万9,000円減額し、6億6,325万2,000円とするものでございます。

これは、人事異動に伴う人件費の減などによるものでございます。

次に、第4款港湾建設費につきましては、4億1,014万円減額し、18億1,971万3,000円とするものでございます。

これは、主に国直轄事業の負担金及び交付金事業の当初予算計上額と最終決定額との差額分を減額するものでございます。

このほか、繰越明許費についてであります。戻っていただきまして187ページを御覧ください。

令和4年度に予算配分された交付金事業等の実施に当たり、その工期が令和5年度に及ぶことから、繰越明許費3億1,752万8,000円を計上するものでございます。

ここまで補正予算の主なものを御説明いたしました。詳細につきましては、191ページからの「一般会計補正予算に関する説明書」を御参照ください。

以上、議案第6号につきまして、御説明申し上げました。

引き続きまして、議案第7号港湾整備事業特別会計補正予算につきまして、議案等の233ページの「補正予算資料2」により御説明を申し上げます。

今回の補正は、合計欄に記載のとおり、歳入歳出予算をそれぞれ297万9,000円減額し、総額を31億1,244万8,000円に補正するものでございます。

主なものについて、歳入予算から御説明いたします。

第1款使用料及び手数料につきましては、4,840万円増額し、8億1,357万円とするものでございます。

これは、主に荷さばき地、上屋使用料の増によるものでございます。

次に、第4款組合債につきましては、1億8,090万円減額し、15億5,140万円とするものでございます。

これは、事業精査による港湾整備事業債の減によるものでございます。

次に、歳出予算についてであります。

第3款港湾建設費につきましては、1億7,769万6,000円減額し、15億3,823万9,000円とするものでございます。

これは、主に事業精査による起債事業費の減によるものでございます。

次に、第4款公債費につきましては、7,000万4,000円増額し、10億1,066万円とするものでございます。

これは、令和3年度起債借入償還額の増額によるものでございます。

このほか、繰越明許費についてであります。戻りまして217ページを御覧ください。

令和4年度に予算配分された起債事業の実施に当たり、その工期が令和5年度に及ぶことから、繰越明許費4億665万6,000円を計上するものでございます。

ここまで、補正予算の主なものを御説明いたしました。詳細につきましては、221ページからの「港湾整備事業特別会計補正予算に関する説明書」を御参照ください。

以上、議案第7号につきまして、御説明申し上げました。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（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6号及び第7号についてお諮りをいたします。

議案第6号及び第7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6号及び第7号は、原案のとおり可決されました。

○議案第8号 令和5年度苫小牧港管理組合一般会計予算

○議案第9号 令和5年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算

○議長（遠藤 連君） それでは、議案第8号及び議案第9号について、一括議題として、提出者の説明を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） 議案第8号「令和5年度苫小牧港管理組合一般会計予算」及び議案第9号「令和5年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計予算」につきまして、その大要を御説明申し上げます。

初めに、議案第8号一般会計予算についてであります。議案等の287ページ「当初予算資料1」を御覧ください。

合計欄に記載のとおり、歳入歳出予算の総額をそれぞれ60億8,544万9,000円とするものでございます。

主なものにつきまして、歳入から御説明いたします。

第3款国庫支出金につきましては、6億9,650万円であり、前年度当初予算と比べ3億8,750万円の増となっております。

これは、国の交付金事業などであり、増額の主な要因は、整備要望額の増によるものでございます。

次に、第6款繰入金につきましては、2億1,326万9,000円であり、前年度当初予算と比べ1億768万8,000円の増となっております。

これは、西港特別会計の歳入と歳出の差額の増額に伴う特別会計からの繰入額の増によるものでございます。

次に、第9款組合債につきましては、20億8,370万円であり、前年度当初予算と比べ3億1,420万円の増となっております。

これは、主に国直轄事業の負担金及び交付金事業における管理者負担金の増によるものでございます。

次に、歳出予算についてであります。

第2款総務費につきましては、6億8,195万2,000円であり、前年度当初予算と比べ172万9,000円の減となっております。

これは、主に東南アジアコンテナ定期航路誘致に係る補助金事業の事業箇所精査による減などによるものでございます。

次に、第4款港湾建設費につきましては、29億6,762万円であり、前年度当初予算と比べ7億3,776万7,000円の増となっております。

これは、国直轄事業の負担金や交付金事業の増などによるものでございます。

ここまで、主なものの予算額とその内容につきまして御説明いたしました。詳細につきまして

では、261ページからの「一般会計予算に関する説明書」を御参照ください。

以上、議案第8号につきまして、御説明申し上げました。

続きまして、議案第9号港湾整備事業特別会計予算につきまして、御説明申し上げます。

議案等の321ページ「当初予算資料2」を御覧ください。

合計欄に記載のとおり、歳入歳出予算をそれぞれ35億9,436万7,000円とするものでございます。

主なものにつきまして、歳入から御説明いたします。

第2款繰入金につきましては、4億1,900万2,000円であり、前年度当初予算と比べ6,928万3,000円の増となっております。

これは、東港特別会計の歳入と歳出の差額の増額に伴う一般会計からの繰入金の増によるものでございます。

次に、第3款諸収入につきましては、2億2,446万4,000円であり、前年度当初予算と比べ4,377万4,000円の減となっております。

これは、主に消費税還付金の減額によるものでございます。

次に、第4款組合債につきましては、21億5,400万円であり、前年度当初予算と比べ4億2,170万円の増となっております。

これは、起債事業の増によるものでございます。

次に、歳出予算についてであります。

第2款港湾管理費につきましては、2億1,695万8,000円であり、前年度当初予算と比べ1億256万円の減となっております。

これは、PCB廃棄物処理業務の完了などによる減額でございます。

次に、第3款港湾建設費につきましては、21億3,371万9,000円であり、前年度当初予算と比べ4億1,778万4,000円の増となっております。

これは、主に用地造成事業の増に伴う起債事業の増によるものでございます。

ここまで、主なものの予算額とその内容につきまして御説明いたしましたが、詳細につきましては、301ページからの「港湾整備事業特別会計予算に関する説明書」を御参照ください。

以上、議案第9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8号及び第9号についてお諮りいたします。

議案第8号及び第9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8号及び第9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。

まず初めに、主要施策の港湾機能の強化についてであります。

東港区周文ふ頭の整備促進では、いよいよ令和10年度の供用開始に向けて工事が始まります。内貿ユニットバースの高規格化については、クイックリリースフックが国直轄事業として岸壁工事と同時に整備されると伺っております。ターミナルでの自動チェックインやシャーシ位置管理システムについて、周文ふ頭に見合った導入に向けて協議を進めていると思いますが、どのような計画となっているのかお聞かせください。

また、国土交通省港湾局が策定した施策の次世代高規格ユニットロードターミナルについて、今後の計画があればお聞かせいただきたいと思っております。

次に、国際コンテナターミナルの機能強化についてであります。

コンテナ輸送を取り巻く環境の変化に対応する適応力が求められていると概要にありますけれども、その課題と対応についてお聞かせください。

また、多種多様な状況にも柔軟に対応して、利便性向上に資するサービスの提供を可能とする運営体制や機能の強化について取り組むとしておりますけれども、この運営体制や機能の強化について、どのような取組を行っていくのか、具体的にお聞かせください。

次に、北海道の「食」の物流機能強化についてであります。

北海道産農水産品の輸出拡大を推進するため、輸出拠点としての国際コンテナターミナルの周辺の機能強化が重要であります。例えばインフラ整備を初め、鮮度保持のためのCA貯蔵庫や食品専用CFS、さらには食品輸出手続き機能の充実などがあります。今後の物流機能強化に向けた取組について、具体的にお聞かせください。

また、農水産品の付加価値を創設するための取組として、どのように取り組む考えなのかお聞かせください。

次に、小口混載コンテナ輸送の支援事業ですけれども、事業の実施から4年となります。この

事業の現状と課題、さらには輸出拡大に向けた今後の取組についてお聞かせください。

次に、市民と観光客が触れ合う賑わい拠点の形成です。

記念事業として「みなとオアシス」を交流拠点とした市民参加型のイベントや啓発活動を実施するとのことでありますけれども、具体的にどのような事業となるのかお聞かせください。

また、開港60周年記念事業として記念ロゴを作成するとのことですが、この記念ロゴのデザインについてはどのように決定するのか、市民から広く公募をする考えなのか、お聞きしたいと思います。

苫小牧港モニターツアーの実施はいつ頃行うのか、市民を対象としていますけれども、未来を担う子供たちを中心に広く募集して実施するべきだと思います。実施時期や対象、ツアーコースなど詳細についてお聞かせください。

また、シンボリックモニュメントの設置ですが、設置時期とモニュメントのイメージについては、入港する船から見えるサイズなのか、また夜間はライトアップもいいと思います。現状の考えと設置後の活用についてお聞かせください。

また、記念シンポジウムの開催ですが、60周年の歴史を学ぶとともに、苫小牧港の未来を展望する貴重な会になるものと期待します。多くの市民に苫小牧港開港60周年ということを知ってもらうことが大事だと思います。シンポジウムも含めて、どのような情報発信をしていくのかお聞かせください。

次に、クルーズ船の寄港についてお聞きします。

4年ぶりに実現となりますが、寄港の時期とクルーズ船の種類、歓迎イベントなど詳細についてお聞かせください。また、市民が見学できる時期には、キッチンカーなど飲食も提供できるようにするべきではないかと考えます。より多くの市民が港を身近に感じてもらえると思いますが、お考えをお聞きしたいと思います。

次に、港湾計画変更案についてであります。

変更箇所は、西港区汐見地区第3船だまりであります。この現状の課題についてお聞かせください。

漁業協同組合では、上架施設の更新を予定していますが、更新とともに埠頭用地や港湾関連用地整備があると思いますが、その事業費と整備時期についてお聞かせください。また、港湾計画を変更して、これらの整備を行うことによる効果についてもお聞かせいただきたいと思います。

1回目の質問は、以上です。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） まず最初にございました港湾機能の強化について、周文ふ頭内貿ユニットバースの高規格の計画についてのお尋ねでございますが、管理組合では、令和2年度より国土交通省北海道開発局や関係者と「苫小牧港東港周文ふ頭高規格ユニットロードターミナル導

入検討会」を開催し、クイックリリースフックのほか、自動チェックインやシャーシ位置管理システムの導入などを検討したところです。

検討された自動チェックインやシャーシ位置管理システムは、民間事業者が主体となり整備することを想定しており、GPSやカメラ認証などの技術を用いることで、ヤード内での車両管理の効率化や安全性の向上に寄与するものであります。

次に、国が策定した次世代高規格ユニットロードターミナルの計画ですが、国土交通省港湾局では、本年2月より「次世代高規格ユニットロードターミナル検討会」を開催し、内航フェリー・RORO船のターミナルにおいて、必要となる港湾整備及び情報通信技術や自動技術を用いた荷役効率化などを検討しております。

今後、国での検討会の状況を注視しつつ、岸壁や埠頭の整備と並行し、周文ふ頭の実情に見合った機能の導入に向け、国や関係者と協力をしながら、高規格化の実現に向けた取組を進めていくこととしております。

続きまして、最後の質問にございました港湾計画の変更についてでございます。

第3船だまりについてのお尋ねでございますが、第3船だまりの東側船揚場背後地は、漁船などを保管するための土地として利用されておりますが、利用する漁船の増加や大型化が見込まれることから拡張の必要が生じております。

また、苫小牧漁業協同組合では、船揚場背後地の漁船などを陸揚げするための上架施設を所有しておりますが、設置から26年が経過し、腐食などによる老朽化が著しい状況にあります。

こうしたことから、背後地での漁船などの保管に必要な施設整備とともに、上架施設の更新を予定しているところです。

これらの整備においては、各施設の事業主体区分、事業費、スケジュールなど、国土交通省北海道開発局や苫小牧漁業協同組合と打ち合わせ中であるため具体的なお話はできませんが、いずれにせよ現地の状況から早々に着手したいものと考えております。

また、施設整備では、保管スペースの拡張などを行うことから、大型化された漁船などの陸揚げ、保管が可能となるとともに、修理作業など安全かつ効率的な作業環境の改善につながるもの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（遠藤 連君） 総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） 私からは、主要施設に関連をいたしまして、コンテナターミナルの機能強化と「食」の物流機能強化、それから、市民と観光客が触れ合う賑わい拠点についてのお答えをさせていただきたいと思っております。

初めに、コンテナ輸送を取り巻く環境の変化における対応についてのお尋ねでございますが、コンテナ輸送は、その時代の社会情勢や経済動向等に左右をされてございます。

近年、新型コロナウイルス感染拡大に端を発した巣ごもり需要の拡大や停滞した経済活動の再

開に伴うコンテナ荷動き量の急増、世界的なコンテナ不足や、それに伴う運賃の高騰等により、海上輸送は大きな混乱が生じ、それに起因して国際コンテナターミナル内が混雑いたしました。

また、トラックドライバー数の不足や時間外労働の上限規制の適用に伴う、いわゆる「2024年問題」により、北海道のトラックドライバーの輸送力の低下が深刻化すると予想しております。

本港におきましては、これら社会情勢に起因する課題に対応するため、コンテナヤードの拡張や農水産物の輸出拡大を見込んだ施設整備等に向け取り組み、ターミナルの効果的・効率的な運営につなげてまいりたいと考えております。

次に、国際コンテナターミナルの運営体制や機能の強化についてのお尋ねでございますが、苫小牧国際コンテナターミナル株式会社、コンテナターミナルの利用者、当管理組合で構成をしております運営協議会におきまして、課題の共有や課題解決に向けた協議・検討を行っており、近年ではRTGの増設やガントリークレーン4号機の導入、コンテナターミナル出入口の分離等によるターミナル内のコンテナの処理効率の向上、待機レーンの渋滞等の改善を図るなど、効率的な運営、利便性向上に資する取組を行ってきたところでございます。

また、SNSアプリ「LINE」を活用し、荒天時におけるヤードの状況やオープン時間等の情報を発信するなど、ソフト面から新たな取組を始めたところでございます。

今後は、増加傾向にあるコンテナ取扱個数に対応するため、先ほども御答弁させていただきましたが、さらなるコンテナヤードの拡張や農水産物の輸出拡大を見込んだ施設整備等に向け取り組み、運営体制や機能強化に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

次に、北海道産農水産品の輸出拡大に向けた国際コンテナターミナル周辺の物流機能強化に向けた取組についてのお尋ねでございますが、国は新たな輸出成長分野として見込んでいる農水産物・食品の輸出額を「2030年までに5兆円」とする目標を掲げており、目標達成には北海道産農水産品の輸出拡大が重要であると認識しております。

平成31年に策定いたしました苫小牧港長期構想では、本港が北海道の「食」を届けるゲートウェイとしての役割を高めていく必要があるとしており、温度管理型冷凍冷蔵庫を核に、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る施設が集積する食の物流機能「フードロジスティクス」の強化を目指すこととしております。

このフードロジスティクスの強化に向け、周辺地域における必要なインフラ等の課題整理のほか、食関連産業の誘致活動やフェアへの出展、立地促進に向けた必要な方策などを関係機関と連携して、引き続き協議・検討をしてまいりたいと考えております。

次に、北海道産農水産物の付加価値創出に向けた取組についてのお尋ねでございますが、これまで平成29年に本港を含む道内の6港湾管理者が策定をいたしました「農水産物輸出促進計画」が国土交通省から認定を受け、西港区汐見地区において屋根付き岸壁が整備されており、この屋根付き岸壁の整備により、高品質な水産物を安定的に輸出することが可能となり、付加価値

創出につながっております。

また、東港区国際コンテナターミナル背後にある温度管理型冷凍冷蔵庫は、長期保管機能を有し、出荷調整による季節変動の平準化による国内外への農水産品の安定的な供給に寄与するとともに、高度な鮮度保持機能を有することで農産品などの高付加価値化につながっているものと認識しております。

引き続き、これらの施設による農水産品の付加価値創出や輸出競争力強化につなげるとともに、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る施設が集積する食の物流機能「フードロジスティクス」の強化により、さらなる付加価値創出に向け関係者と連携して、新たな貨物の集貨、創貨に向け取り組んでまいりたいと考えております。

次に、小口混載輸送支援事業の現状と課題、輸送拡大に向けた今後の取組についてのお尋ねがございました。

本事業は、これまで平成31年度から4カ年にわたり実施してまいりました。その中で、他の輸送ルートから本港を利用する海上輸送に転換した貨物も出てきたことから、本事業をきっかけに小口貨物の輸送が増加し、今後の輸出拡大につながる可能性も見出してきたところではございますが、事業開始当初に想定していなかった新型コロナウイルス感染拡大の影響もあり、本事業の成果としては、道半ばであると考えております。

本事業につきましては、令和5年度も実施する予定としておりますので、国や北海道、輸出企業等と連携して新たな輸出貨物の発掘に努めるほか、海外商社や道内企業等のポートセールスなどにより、本事業をPRして需要拡大、輸出拡大につなげてまいりたいと考えております。

次に、みなとオアシスを活用したイベントや啓発活動についてのお尋ねがございました。

みなとオアシスは、地域住民の交流や観光振興を通じた地域の活性化を目指し、「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、国土交通省が登録した施設であり、苫小牧西港フェリーターミナル、北ふ頭緑地、通称キラキラ公園やぷらっとみなと市場などが登録されております。

みなとオアシスを舞台とした市民参加型イベントについては、「みなとウォーク」や「みなと写生会」、港湾業務艇はやぶさによる「苫小牧港みなと見学会」などとの連携を予定しております。

連携する事業では、開港から60年の歴史をメインとした情報提供を実施するなど、参加者に本港の歴史や役割、機能について広く理解いただけるよう工夫してまいりたいと考えております。

次に、記念ロゴ決定プロセス、公募についてのお尋ねがございましたが、現在、本港のロゴとして、開港50周年記念事業の一環として作成したセーラー服を着用したとまチョップと船の舵を切るハンドルである舵輪を掛け合わせたものがあり、このロゴが作成されて以降さまざまなノベルティグッズに採用されているほか、当管理組合のホームページやFacebookを初め、各種広報物、スタッフユニフォーム、出前講座の資料など、これまでも継続して使用しており、本港のPRの一翼を担ってございます。

これらの状況を踏まえ、開港60周年の記念ロゴにつきましては、開港50周年の記念ロゴをベースとして作成をし、啓発活動等に活用してまいりたいと考えているところでございます。

次に、本港のモニターツアーについてのお尋ねでございますが、モニターツアーは、キラキラ公園や苫小牧港の西港フェリーターミナルなどを巡るコースを考えております。

議員御提案のとおり、未来を担う子どもたちが本港に触れる機会の創出は非常に大切であり、とりわけ小学生は、授業で本港の歴史や役割について学ぶ機会があるほか、国の「港湾労働者不足対策アクションプラン」の取組の一つである「港の仕事を知ってもらう」ことも念頭に事業を展開してまいりたいと考えておりますことから、小学生のお子さんをお持ちの世帯をメインターゲットに、実施時期や対象等を調整してまいりたいと考えております。

次に、シンボリックモニュメントについてのお尋ねでございますが、シンボリックモニュメントは、若い世代を中心に市民や観光客が本港に実際に足を運び、関心を持っていただくきっかけとなることを目指して設置するもので、訪れた方々によるSNSを活用した拡散型の情報発信により、本港の魅力の伝達が期待できるものと考えております。

シンボリックモニュメントは、キラキラ公園に設置する予定としており、北ふ頭を初め、西ふ頭や東ふ頭に停泊している船舶や本港の風景をバックに撮影映えするロケーションやシチュエーション考え、サイズやデザイン、設置箇所等を調整してまいりたいと考えております。

また、設置後は、夜間のライトアップなど、末永く話題となり親しみを持っていただけるような活用を検討してまいりたいと考えております。

次に、クルーズ船の寄港についてのお尋ねでございますが、本年のクルーズ船寄港は、9月中旬に本港を出発する「にっぽん丸」によるツアーが予定されているほか、数件打診をいただいているところでございます。

本港のクルーズ船寄港は4年ぶりとなり、ウィズコロナ時代において初めての受け入れとなることから、まずは国等によるガイドラインに基づくとともに他港の事例も参考にしながら、安全・安心なクルーズ船の受入体制を整えてまいりたいと考えております。

その上で、クルーズ船の乗客や市民に喜んでいただけるよう、歓迎イベントや飲食の提供等について、クルーズ船社と密に情報交換を行うとともに、「苫小牧クルーズ振興協議会」と連携して準備してまいりたいと考えてございます。

次に、記念シンポジウムについてのお尋ねがございました。

これまで本港におけるシンポジウムは、開港40周年、50周年の節目に開催しており、本港の歴史や役割、機能などを再発見するとともに、10年間の変遷をたどり、これまでの歩みを再確認する貴重な機会となることから、開催を予定しているものでございます。

内容につきましては、本港が持つ物流港、工業港といった側面だけではなく、ウォーターフロントの活用による賑わい創出やカーボンニュートラルポートの形成を目指した取組にも焦点を当てるなど、幅広い世代に関心を持っていただけるよう工夫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） 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、再質問をさせていただきます。

まず一つ目が、港湾機能の強化についてでありますけれども、この周文ふ頭では、自動チェックインやシャーシ位置管理システムを整備するというので、車両管理の効率化や安全性に寄与するといったことでありましたけれども、いつ頃までの整備を考えているのかお聞かせいただきたいと思います。

また、内航フェリー・RORO船のターミナルで必要となる港湾整備及び情報通信技術や自動技術を用いた荷役効率化などを検討しているといった答弁でありましたけれども、具体的にどのような整備や技術を検討されているのかお聞かせください。

また、新たな内貿ユニットバースの整備によって、新たな航路の受け入れや船舶大型化への対応について、今後どのように取り組んでいくのか、考えをお聞きしたいと思います。

次に、国際コンテナターミナルの機能強化でありますけれども、今後は増加傾向にあるコンテナ取扱個数の対応として、さらなるヤード拡張や農水産物の輸出拡大を見込んだ施設整備に向け取り組んでいくといったことでありましたけれども、このヤード拡張はどれぐらいの規模を考えているのか、また、輸出拡大を見込んだ施設整備の内容とその時期について、現状での考えをお聞かせいただきたいと思います。

再質問は、以上です。

○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） それでは、私の方からお答えさせていただきます。

まず、港湾機能の強化に関しまして、周文ふ頭での高規格化の整備時期についてのお尋ねから御回答させていただきます。

周文ふ頭につきましては、令和10年度からの供用開始を目指しているところでございますが、自動チェックインなどの整備につきましては、民間事業者が整備することを想定しておりますことから、現段階で明確な整備時期というのはお答えできませんが、当管理組合といたしましても、これは重要な取組であるというふうな認識をしておりますので、実施主体者とともに早期実現に向けた取組を進めていきたいというふうに考えております。

続きまして、次世代高規格ユニットロードターミナルに関する国の具体的な検討内容についてお尋ねがございましたが、船舶大型化などに対応した岸壁やヤードの利用や配置のあり方といったハード面での検討、カメラによる車両情報管理・損傷確認、自動係留装置などの情報通信技術・自動技術を用いたターミナルの荷役効率化に向けた導入技術整理などを検討していくということとしております。

最後に、周文ふ頭における今後の利用に関する取組についてお尋ねがございましたが、まずは、

現状の内貿ユニット輸送の機能強化ですとか、あるいはバルク貨物の利便性向上を図ってまいりたいというように考えておりますが、さらに新たな利用要請が出てきた場合につきましては、その利用条件などを加味して調整していくということになるものと考えております。

続きまして、増加傾向にあるコンテナ取扱個数の対応につきまして、ヤード拡張の規模、輸出拡大を見込んだ施設整備についてのお尋ねがございました。

近年コンテナ取扱量が増加傾向にありまして、特に繁忙期につきましては、ヤードに余裕がなくて逼迫するような状況も見られておりますことから、実入り・空の双方のコンテナヤードの拡張が必要であると考えております。

また、農水産物の輸出拡大を見込んだ施設整備ですが、これは、その輸出入で使用するリーフアーコンテナ用のコンセント増設のことでございます。そのため、増設するコンセント数に対応したコンテナ蔵置場所を確保していく必要が出てまいります。

ヤードの拡張とコンセントの増設は、一連の整備となりますことから、今後のコンテナ取扱個数の傾向などを精査した後、施設整備の規模、あるいは整備時期について決定してまいりたいというように考えているところでございます。

私の方からは、以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 藤田広美君の質問は終了いたしました。

議事進行の都合により、暫時休憩いたします。

なお、再開時刻は、午後3時5分を予定しております。

午後2時55分 休憩

午後3時05分 再開

○再開

○議長（遠藤 連君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

休憩前の議事を継続いたします。

松井雅宏君。

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

まず、北海道農産品移出についてでございます。

多くの北海道の農産品が海上輸送や鉄道輸送などで本州へ送られておりますけれども、その輸送手段別の推移と現況について、まずお聞かせいただきたいと思います。

その上で、この北海道の農産品でございますが、この苫小牧港から海上輸送で本州へ送られているものと承知をしております。その貨物量の推移と農産物の品目についてお聞かせいただきたいと思います。

一方、鉄道でも本州へ北海道農産品が送られておりますが、本州送りの農産物の鉄道輸送と海

運輸送との比較で、それぞれのメリット、デメリットはどのようになっているのか、お聞かせください。

加えまして、鉄道輸送と海運輸送とのコスト面や輸送時間の違いがどの位になるのか、港湾管理者としてどのように捉え分析をされているのかお尋ねをいたします。

苫小牧港としては、1月28日に苫小牧東港区の浜厚真地区複合一貫輸送ターミナル整備事業の着工式典を行い、新岸壁が供用開始をされれば、道内物流の効率化やトラックドライバーの労働環境の改善も図られると関係者の期待が寄せられているところであります。また、北海道農産品についても、取扱量を増やすことができるのではないかと考えておりますけれども、この取組を含めた苫小牧港から本州への北海道農産品の海上輸送の拡大に向けた管理組合としての見解をお聞かせいただきたいと思っております。

今、北海道農産品の本州への移出に関し、北海道経済にとっても重大かつ深刻な問題に直面しております。それは、北海道新幹線札幌延伸に伴います北海道の農水産品の鉄道輸送への影響であります。国は2030年度、7年後には札幌延伸を実現させると聞いておりますけれども、この北海道新幹線札幌延伸後には、函館の五稜郭から長万部間の貨物路線が現実的に存続が難しくなってくる、こういったことが危惧をされているわけでありまして。

お聞きしましたところ、ピーク時には長万部駅を1日に上下合わせて42本の貨物列車が通過をしており、5トン積みのコンテナにして約4,200個分の貨物を運んでいるようであります。このことについて、国交省が昨年11月に北海道やJR貨物、JR北海道と協議を始めたばかりであると聞いております。仮にこの貨物路線の存続が難しくなると、北海道農業や北海道経済にとっても大変な打撃になることが避けられないものだと思います。

そこで、苫小牧港管理組合として、北海道新幹線札幌延伸に伴う苫小牧港の機能強化などの対応について、現段階で調査や研究をしていることがあれば、お聞かせをいただきたいと思っております。

さらに1月30日でありますけれども、国、北海道、JR貨物、JR北海道による4者協議では、鉄道を廃止して、道内と本州間の鉄道貨物輸送を船便に切り替えた場合の課題や利点を議論したと報じられております。その内容については、どのようなものであったのか、そして、このことに対する苫小牧港への影響について、現時点でどのようなお考えをお持ちなのかお尋ねをしたいと思います。

私は、苫小牧港として、これらの動きを踏まえて、更なる北海道経済への貢献を目指し、港管理組合の組織の中にプロジェクトチームを立ち上げ、鉄道貨物の存続が難しくなった場合の苫小牧港の役割や可能性についての調査や研究に取り組むべき機会だというふうに考えており、このことを提案をさせていただきたいと思っておりますが、御見解をお聞かせいただきたいと思っております。

次に、燃料・物価高騰における影響の対応についてお尋ねをいたします。

昨年来、ウッドショックや、ロシアのウクライナ侵攻などの影響、または急激な円安によって、建設資材の急激な高騰が続いております。建設資材物価は2021年1月と比較して16%上昇

しており、建設コストは8%から10%上昇しているとお聞きをしております。業界が行った緊急アンケートによりますと、「工事見積もりをしてから工事に入るのが通常の流れであります、工事の着工時には見積もりをした時より全てのものが値上がりをしており、採算が取れない」、また、「工事を受注した時の材料の値段と比べ、2カ月後に工事開始する時には材料は20%アップしている」などの深刻な状況であるとお聞きをいたしました。

これらの状況を踏まえ、苫小牧市では、物価高騰の対応としてインフレスライド制度を適用し、対象となった15の工事のうち、請求があった13工事を該当させ、その結果、変更契約額は2,388万円という対応をとっております。港管理組合の令和3年度の一般競争入札で発注した工事は20件あり、その発注額は約16億3,000万とお聞きをいたしましたが、当然これらの物価高の対応もとられているものと思われませんが、その内容や状況についてお聞かせをいただきたいと思えます。

また、苫小牧市では、ほとんどの公共施設に指定管理者制度を導入しております、今年度のように燃料価格などが年度途中で急激に値上がりした際は、指定管理者の節減努力をしてもなお燃料費の大きな不足が見込まれる場合に限り、指定管理者からの補填要請に基づき協議を行うことになっております。この制度の運用によって、2月16日に開会いたします第27回市議会定例会に提出されております補正予算案として、電気料金値上がり分の補填として6,850万円を計上しております。

港管理組合では、勇払マリーナの運営に際して指定管理者制度を導入しておりますが、この燃料費高騰の補填による対応はどのようにとっておられるのか、お聞かせをいただきたいと思えます。

この質問をするに際し、あらかじめ勇払マリーナの指定管理者に対して、電気料金の値上がりの現状についてお尋ねをいたしましたところ、特にヤードを使用している船のパワーポスト個別電気料金については、管理組合の条例で定められている利用者さんからの利用料金収入に対して、指定管理者が支払っている電気料が、昨年1年間で330万円の赤字だったとお聞きをいたしました。このような状況を放置しては、勇払マリーナ運営そのものに悪影響を及ぼすのではないかと懸念をしております。

港管理組合はこの実態を承知しているのか、このことに対する対応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えます。また、改善に向けた考えがあれば、あわせてお答えをいただきたいと思えます。

次に、発注工事についてお尋ねをいたします。

ここでは特に港管理組合の工事と業務の発注における地元活用についてお尋ねをしたいと思います。

最初に、港管理組合の発注工事や業務における地元活用について、どのような考えをお持ちになっているのか、お尋ねをしたいと思います。

また、元請の地元の受注率の推移、そして、1次下請以降、1次、2次、3次、4次とあると思いますけれども、その1次下請以降の地元事業者の受注率の推移をまずお聞かせをいただきたいと思います。

その上で、この地元受注率の現況に対する管理組合としての認識をお答えください。

苫小牧市では、10年ほど前に建築業法が改正をされて、公共工事の下請に関する現況把握が可能になったことから、平成28年度から1次の下請から4次以降の下請までの地元受注率についてデータ化をしており、このデータを基に地場活の議論をさせていただいているところであります。この中身についてはいろいろ議論のあるところではありますけれども、管理組合としても発注や業務について地元活用を優先するというお考えがあるのであれば、まずは下請を含む地元発注率の実態把握、これが必要だと考えるところではありますけれども、この取組についての御見解もあわせてお聞かせをいただきたいと思います。

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。

施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 私からは、まず北海道農産品移出についてということで、北海道から本州への輸送手段別の推移と現況、苫小牧港からの推移と品目についてのお尋ねでございますが、北海道開発局による調査結果によりますと、北海道から本州への農産品移出量は、年間350万トン程度で推移しており、そのうち、フェリーやRORO船などの海上輸送が約7割を占めており、そのほかはJRなどによって輸送されております。

一方、苫小牧港から本州への農産品の移出量は、年間60万トン程度で推移しており、タマネギやジャガイモなどが主要な品目となっております。

次に、鉄道輸送と海運輸送のメリット、デメリットについてのお尋ねでございますが、鉄道輸送の利点は、ネットワークが充実しており、集荷先や配達先と最寄りの貨物駅との距離が近く、トラックの輸送距離が短いことであり、課題としては、災害や事故の影響を受けやすく、1日当たりの輸送能力が低いなどが挙げられております。

一方、海運輸送の利点は、鮮度保持輸送に優位であり、定時性の確保や1日当たりの輸送能力が高く、追加的な貨物需要に対応できることにあります。課題としては、集荷先や配達先と港湾との陸上輸送用のトラックの確保などが挙げられております。

次に、輸送コストや輸送時間のお尋ねについてでございますが、輸送コストと輸送時間については、管理組合の独自算出による分析結果となりますが、例えば北見のタマネギ出荷施設から東京の大田市場に、積み込みや積み下ろしの費用を含まず、10トン貨物のトラックで輸送すると仮定した場合、鉄道輸送で輸送コストは約20万円、輸送時間は約35時間であり、フェリー輸送では、コストは約22万円、輸送時間は約25時間、RORO船による輸送でのコストは約18万円、輸送時間は約27時間かかるとの結果となったところです。

今回の独自算出では、コスト面ではRORO船による輸送、輸送時間ではフェリーによる輸送が最も優位である結果となっておりますが、輸送手段には一長一短があり、どれを選択するかは荷主の判断によるところが大きいと思われるところです。

続きまして、北海道農産品の海上輸送拡大の考えについてのお尋ねでございますが、北海道は「食」の一大供給基地であり、太宗貨物である農産品の7割はフェリーやRORO船の海上輸送によって道外へ輸送されておりますが、一方、近年のトラックドライバー不足や高齢化、2024年からの労務厳格化などにより将来的な輸送力不足が懸念されております。

このような中においても、苫小牧港は、北海道から道外へ向けた農産品の安定的な供給を行うための重要な役割を担う港であるものと認識しており、今年度より着手した周文ふ頭の利用も含めて、変化する海上輸送の貨物需要や要請に対応した取組をしっかりと行っていきたいと考えております。

続きまして、機能強化のための調査・研究についてのお尋ねでございますが、北海道新幹線札幌延伸に伴い発生する物流への影響は、学識経験者などがさまざまな調査・研究をしており、そういう情報の入手に努め、管理組合内部で意見交換などを行っているところです。

その一つとしては、先月開催した苫小牧港セミナー in 東京において、北海商科大学の相浦教授が「北海道物流の課題と輸送力確保に向けた苫小牧港の取り組み」と題した講演におきまして、北海道物流の課題などの情報が入手できたところです。

次に、4者協議による議論の内容や苫小牧港への影響についてのお尋ねでございますが、鉄道輸送に係る4者協議についてですが、先月、オンライン形式により議論されたと承知しているところです。

この協議は非公開のため、詳細な内容はわかりませんが、鉄道から船便に切り替えた場合の課題や利点、貨物専用路線と旅客輸送を続けた場合の維持コストなどを議論し、今後課題を整理した上で、公開の場で議論すると新聞等で報道されております。

現段階では、詳細が不明なことから、北海道一本州間の物流や、苫小牧港への影響はお答えできませんが、道内の海上輸送を大きく担う苫小牧港においては、引き続き協議内容や方針を注視していくこととしております。

続きまして、プロジェクトチームによる調査や研究についてのお尋ねでございますが、鉄道貨物の存続が厳しくなった場合の対応については、苫小牧港だけではなく全道的かつ広域的な視点を持って考えるべき課題となることから、国などが示す方向性を踏まえた上で、苫小牧港の役割を考えていく必要があるものと考えております。

プロジェクトチームの立ち上げについては、情報収集をしっかりと進め、タイミングを見極めながら、検討に必要な体制を整えていきたいと考えております。

なお、その際には、課題に関連すると思われる西港区の再編や東港区の将来的な展開を含め、苫小牧港全体的な検討が必要なものと考えております。

続きまして、燃料・物価高騰における影響と対応についてということで、当組合における発注工事の物価高への対応と、その状況についてでございますが、発注工事の工事価格算定におきましては、入札日直近の国が公表している労務単価のほか、資材単価、汎用性の低いものは、適期見積調査を行うなど、適正な予定価格の設定に努めております。

また、発注工事においては、契約にスライド条項を設けており、物価高に対する工事受注後の契約額の変更を可能としております。

なお、これまで、スライド条項に基づき請負額の変更を行った事例はございません。

私からは、以上となります。

○議長（遠藤 連君） 総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） 私の方からは、燃料等の高騰による影響と対応に関連をいたしまして、勇払マリーナの影響について、それから、発注工事についての御答弁をさせていただきたいと思っております。

初めに、勇払マリーナの燃料費高騰における影響などについてのお尋ねでございますが、電気料金の値上がりとともに、使用電力量の増加などが勇払マリーナの運営において負担となっているということは認識をしているところでございます。

この電気代の大部分は、議員御紹介のパワーポストのコンセント使用料金であり、その料金は使用時間にかかわらず、年1隻当たりの定額料金を各利用者から徴収しておりますが、近年、船内で使用している電気暖房機器等の使用増などによって、料金が実際に使用した電気量と乖離した状態となっており、この乖離が経営の負担となっております。

このような状況により、指定管理者から使用実態に基づいた電気料金を徴収する従量制への移行について相談があり、これまで当管理組合では、コンセント設備の取替え時に電気使用量を把握するための機器に更新したところでございます。

一方で、従量制への移行は、利用者の負担が増すものであることから、利用者へ節電の協力を呼びかけるとともに、時間をかけて利用者へ説明していく必要があると、指定管理者から聞いているところございます。

今後、当管理組合といたしましても、節電状況を踏まえながら、コンセント使用料の見直しについて指定管理者と調整していきたいと考えてございます。

次に、発注工事等における地元活用についてのお尋ねでございますが、当管理組合が発注する建設工事では、工種と予定価格により等級を定めており、その等級に応じて、「胆振・日高管内に主たる営業所を有する者」、「胆振管内に主たる営業所を有する者」や「苫小牧市又は厚真町内に主たる営業所を有する者」など、入札参加の資格要件を設定してございます。

また、維持業務を含めた委託においても、業務内容に応じて「道内に本店を持つ者」、「道内に営業所を有する者」や「胆振・日高管内に本店を持つ者」などの資格要件を設定しております。これらの資格要件を設定することにより、地元業者の受注機会の創出に努めているところでござ

います。

次に、元請の地元受注率、1次下請以降の地元受注率についてのお尋ねがございました。

建設工事及び維持業務を含めた委託に係る苫小牧市及び厚真町内の地元事業者の受注率については、令和2年度で46.6%、3年度で59.4%、4年度では現時点で61.6%となっております。

また、地元以外の事業者が受注した工事・委託のうち、下請に苫小牧市及び厚真町内の事業者が含まれているものを加えると、令和2年度で52.3%、3年度で63.8%、4年度では63.0%となっております。

次に、地元受注率の現状に対する認識と下請を含む実態把握についてのお尋ねでございますが、当管理組合では、発注工事等における地元事業者の受注について、入札資格要件に係る運用を令和3年4月1日に見直しをし、一部の等級でこれまで「胆振・日高管内」だったものを「胆振管内」または「苫小牧市若しくは厚真町」に限定するなど、これまでも地元業者の受注機会の拡大のための取組を行ってきたところでございます。

地元受注率が令和3年度以降高くなっているのは、この改正の影響が大きいものと認識をしているところでございます。また、1次下請以降の事業者につきましても、今後の取組の参考とするため、元請受注者から提出されます「下請負人選定通知書」や「施工体制台帳」などにより、実態の把握に努め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） 松井雅宏君。

○議員（松井雅宏君） ありがとうございます。

再質問させていただきます。

まず、北海道農産品の移出についてでございます。

管理組合の組織内にプロジェクトチームを立ち上げて調査・研究に当たるべきということを提案させていただいた中で、御答弁では、苫小牧港だけでなく、全道的な視点を持って考えるべき課題だというお答えがありました。この広域的な視点とは、具体的にどのようなことを指しておられるのか。北海道の海運をリードする苫小牧港として、逆に国に提案していくという姿勢を示すべきではないかというふうに考えておりますけれども、このことについてお聞かせをいただきたいと思っております。

また、国などが示す方向性を踏まえた上でということもお答えになっておりましたが、既に苫小牧港長期構想において、これは平成31年3月に策定したものでありますけれども、この中に、41ページになりますけれども、鉄道貨物の引き込み線を導入し、海上輸送と鉄道輸送との連携により、トラックから鉄道へのモーダルシフトを促進する、このように明記をされているわけであります。

長期計画でありますので、20年後、30年後ということを見据えた計画なのだ、構想なのだ、

こういう考えがある一方では、こういうことを明記しているわけでありますから、この差し迫った北海道新幹線札幌延伸の機を千載一遇のチャンスとして捉えて、このモーダルシフトに挑戦をする、そういった考えに立っていただきたいということを思うわけであります。

冒頭、管理者から、苫小牧港のチャレンジということで、新たなステージにチャレンジするのだと、そういう決意が示されたわけでありますけれども、先般、私たち港議会の視察調査で博多港に行かせていただいた折の話でも、これからの港のあり方というものも学ばせていただきました。管理型から、いわゆる戦略的な港経営に切り替えていく、そんなことも勉強させていただいたわけでありますけれども、こういった考え方もしっかり苫小牧港として、管理組合として持っていただきたい、このように考えておりますので、ぜひこのことについてお聞かせをいただきたいと思えます。

そして、プロジェクトチームの立ち上げについてでございます。

このタイミングを見極めながら検討に必要な体制を整えていきたいと、こういったお答えをいただいたわけであります。そのタイミングとは、いつ、どのような時点を想定されているのでしょうか。私は、2年後、3年後に考えるというのでは遅過ぎるのではないかというふうに思っておりますが、この点についてもお聞かせをいただきたいと思えます。

そして、そのプロジェクトチームの立ち上げについては、現実的に予算も伴ってくるものだというふうに思えます。その予算の確保に向けて、両母体との協議は必要になってくると思えます。このことについては、道議会からもメンバーが出ておりますし、私ども市議会からも議会メンバーとして構成をしているわけでありますから、バックアップしていく、このようなことも十分に踏まえていただきながら、この取組を進めてまいりたい、両母体との協議を進めていくことを求めたいというふうに思いますが、このことについても改めて御答弁をいただきたいと思えます。

次に、燃料・物価高における影響についてであります。

港管理組合の制度でもスライド条項があるというお答えでありました。しかしながら、このスライド条項に基づいた請負金額の変更は行った事例はないとも、お答えになっておられます。なぜ、これだけの物価高になってスライド条項に該当させた工事が無いのか。

先ほど、インフレスライド制度の苫小牧市の事例を紹介させていただきましたが、同じような条項を持っている苫小牧市と港管理組合の違いがどこにあるのか。もしや管理組合の姿勢として、事業者からの相談体制に足らざる点があるのではないかと、こういったことも危惧をするわけでありますけれども、この点について再度御答弁をいただきたいと思えます。

次に、マリーナの電気料金の赤字問題であります。

この背景には、御答弁にもあったように、利用者さんが幾ら電気を使用しても、管理組合の条例によって定額料金しか徴収できない。それによって、電気料金の大幅な値上げがあつて、年間330万もの赤字になっている、こういった実態であります。にもかかわらず、先ほどの御答弁では、時間をかけて利用者さんに指定管理者が説明していく必要があると聞いていると。何か他

人ごとのようなお答えでありました。ですから、この条例の改正の必要があるのではないかと
いうことを含めて求めておりますので、具体的な条例改正に向けた考えと、その時期についてお聞
かせいただきたいと思います。

また、先ほど苫小牧市の指定管理者への電気料金値上げ分の補填の補正予算についても御紹介
させていただきましたが、このマリーナの昨年1年間の約330万の赤字補填の対応はどのよう
に考えておられるのでしょうか、このことについても再度お答えいただきたいと思います。

最後であります。発注工事について再質問させていただきます。

この発注工事の地元活用でありますけれども、先ほど御答弁をいただきましたとおり、これま
でいろいろな変更も加え、取組も強化をしながら、地場活用の拡大に努めていただいたという中
身であったと理解をいたしました。この点については評価をしたいと思います。

1次下請以降についての実態の把握に努めていただけるとの御答弁をいただいたところであ
りますけれども、その取組はいつから行っていただけるのか、また、その結果をどうやって活用す
るといふふうに考えておられるのか、このことについても再度お答えいただきたいと思いま
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） 私の方からは、冒頭でお尋ねのございました北海道農産品移出
に関することについてお答えさせていただきたいと思います。

まず、広域的な視点とは具体的にどういうことかということのお尋ねがございました。

広域的な視点ということでございますけれども、例えば現在JR貨物で利用して運んでいるも
のには、タマネギですとかジャガイモなどがございます。こういったものが道北ですとか道東地
域から輸送されているわけでありまして、道外への輸送を考えたときに、苫小牧港だけで
はなくて、全道のほかの港からも本州方面に輸送される、そういったネットワークも想定しなが
ら、全体として検討していくことが必要になるというふうにも考えております。

このような、道内にとどまらず全道の港から本州方面への道外とのネットワークを含めた視点
のことを広域的な視点というように捉えておりますけれども、そういった広域的な視点を踏まえ
た中で、議員からもございましたように、北海道と道外間の海上物流をリードする苫小牧港とい
たしまして、しっかりその役割を果たしていくという姿勢を示していくことが私どもとしても重
要だというふうに考えてございます。

続きまして、モーダルシフトに向けた取組ですとか、あるいは体制等について、あわせてお答
えさせていただきたいと思います。

まず、プロジェクトチームの体制づくりのタイミングについてお答えさせていただきたいと思
いますが、新聞等の報道によりますと、国などによります4者協議会では、2023年、今年の
夏までに課題を整理した後、路線を維持した場合の費用負担などに踏み込んだ議論に移るといっ

たような情報もありますことから、このことも一つのタイミングにはなるのではないかなという、可能性があるのではないかなというふうに考えてございますが、いずれにいたしましても、こういったような情報収集をしっかりと行って、まさに機を逃さない適切なタイミングで検討に必要な体制というのは整えていきたいというように考えてございます。そういった体制の中で、モーダルシフトの検討というものも行っていくということになろうと思います。

先ほどございましたように、私ども平成31年に長期構想を策定させていただいて、チャレンジしていくためのいろいろな蓄積を行って、これはまさに財産かなというふうに思っております。

そういった、これまで蓄積してきた長期構想の考え方、例えば先ほどございましたような、東港区の鉄道輸送、貨物輸送のお話ございましたけれども、そういった活用もあります。それだけではなくて、西港区の再編などを含めた考え方など、いろいろモーダルシフトに関係するものがございますので、そういったものを生かしていきながら、私どもとしてはスピーディーな対応に結びつけていきたいと、このように考えてございます。

また、その検討に当たっての予算、これが必要になってくる場合には、先ほどバックアップというお話もいただきました。両母体に対しその必要性をしっかりと訴えて、この予算の確保に努めていきたいというふうに考えておりますので、よろしく願いいたします。

私の方からは、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、燃料・物価高騰における当管理組合のスライド条項についてのお尋ねでございますが、苫小牧市では、スライド条項のうち、インフレスライドにより労務単価を増額変更しているものと承知してございます。

発注工事における労務単価は、国土交通省により調査・公表しております公共工事設計労務単価を使用しており、近年、その改訂は年一度行われており、3月から適用されることとなっております。当管理組合発注工事では、その改訂後に入札を行っており、新たな単価を使用していることから、インフレスライドが適用される工事はございません。

これまでもスライド条項による契約額の変更が可能なことは、受注者にお伝えしておりますが、昨年11月に苫小牧建設協会から当管理組合に対し、「労務単価、建設資機材の実勢価格の把握と反映」の要望があった際には、改めてスライド条項の活用ができる旨、周知するとともに、不明な点があれば相談していただくということでお伝えしたところでございます。

私からは、以上であります。

○議長（遠藤 連君） 総務部長、早崎仁康君。

○総務部長（早崎仁康君） 私の方から、勇払マリーナの電気料金のお話と、それから、発注工事についての再質問について御答弁させていただきたいと思っております。

まず初めに、勇払マリーナのコンセント使用料の条例改正についてのお尋ねでございますけれ

ども、条例改正につきましては、利用者の一定の理解が必要と考えておりますことから、これまで当管理組合といたしましても指定管理者と連携を図りながら、従量制への移行にも対応可能な電気使用量を把握するための機器に改良しているところでございます。指定管理者の方といたしましては、この個別の電気使用量のデータを活かしまして、節電の協力とともに従量制への移行について利用者に説明をしていくというふうに聞いているところでございます。

今後、当管理組合といたしましても、節電状況を踏まえながら、引き続き指定管理者と連携を密にして条例改正の方向性について検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

次に、勇払マリーナの管理運営経費の補填についてのお尋ねがございました。

勇払マリーナの指定管理者制度においては、指定管理業務に要する経費は、施設使用料や自主事業の収入をもって賄うこととしてございまして、当管理組合から指定管理費については支出はしておりませんが、今後、全体の収支状況によりまして運営に支障が見込まれる場合については、どのような対応が可能なのか協議してまいりたいと考えているところでございます。

次に、発注工事における1次下請以下の実態の把握時期、それと、その活用についてのお尋ねがございました。

1次下請以下の実態把握につきましては、令和5年度発注分の工事、業務から行ってまいりたいと考えているところでございます。

また、地元事業者の受注機会が拡大するよう、昨年度行いました元請に対する発注工事等の入札資格要件の見直しによって、下請の地元受注率も広がるのではないかと考えているところでございます。そのような効果を検証していくとともに、これら検証結果や下請の実態を踏まえて、今後の取組について検討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（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） 運輸業の働き方改革2024年問題についてお尋ねをしたいと思います。

運輸業の働き方改革、言い換えれば休み方改革とも言えるかと思いますが、改正労働基準法の施行の中で、時間外労働の上限規制や年次有給休暇5日以上の確実な取得が盛り込まれて、もう既に成立していますが、2024年4月1日以降、自動車運送業務の年間時間外労働時間が960時間に制限されることによって発生する問題の総称が2024年問題であります。

この問題は、ただ単に長時間労働の慢性化対策ばかりではなくて、ドライバーの若手不足による高齢化の問題、急成長産業による宅配便の取扱い個数の増加、さらには新型コロナの問題なども重なって複雑化しております。

また、本年施行の法改正では、月60時間を超えた時間外労働には割増賃金率が25%から50%に引き上げられます。そこで、各社運賃を上げるか、労働時間短縮を図るのか、いろいろな改革が必要になってきます。そういう変化に対して、港管理組合としては、直接的な問題であり

ませんけれども、細かく対処しながら大きな流れを見定めていかなければならないと思っております。

苫小牧港に関連する運輸車両の対策は、どのようにしようとしているのでしょうか。特に荷主に料金改定等を持ちかけられるのか、または、その改定で十分対応できる内容なのか、また違う方法で対応するとしたならば、どのような手法なのかお答えをいただきたいと思っております。

フェリーを利用する貨物は、運転時間短縮のために長距離フェリーの利用へシフトしていくと考えているのか、それともRORO船など、ヘッドを切り離して、シャーシの部分だけ運ぶようになるのか、その辺の見通しもお答えいただきたいと思っております。

また、先ほど来質問にありましたけれども、JR貨物との競合、青函トンネルに貨物を通す話などが、今後どのように展開していくと見ているのか、先ほどもありましたけれども、お答えいただきたいと思っております。

それから、室蘭―青森間のフェリーが復活をいたしますが、これなども2024年問題に備える意味もあるのだというふうに思いますが、苫小牧港への影響はどう見ているのでしょうか。

また、本市で考えている新規航路の候補地はあるのか、また、苫小牧市との開設を願っている港はあるのでしょうか。その場合、現状ではフェリーが着くバースが足りないというふうに思いますが、バースが満杯という理由で断っているのかどうなのか、その辺についてもお聞きしまして、1回目の質問としたいと思っております。

○議長（遠藤 連君） 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） 私の方からは、運輸業の働き方改革、2024年問題の運輸車両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。

2024年問題の運輸車両の対策についてのお尋ねがございましたが、トラックドライバーの時間外労働の削減による負担軽減とともに、トラックドライバーの確保が課題であると理解をしているところでございます。

一部運送会社へのヒアリングによりますと、時間外労働の限度時間の設定によるトラックドライバーの収入の大幅な減少を抑え、継続した雇用の確保ができるよう、荷主への料金負担をお願いするとともに、配車や配送ルートの見直しにより、適正な労働時間へ短縮を図る取組を始めたところのお話を伺っているところでございます。

また、当管理組合が取り組んでおります東港区周文ふ頭の整備は、全道各地から運送時間が限られ、他港への長距離輸送を余儀なくされるトラックドライバーの負担の軽減につながる対策の一つになると考えてございます。

いずれにいたしましても、2024年問題による苫小牧港への影響につきましては、今後の動向を注視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（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、フェリーに関し、2024年問題に伴うフェリー貨物の輸送形態についてのお尋ねについてお答えいたします。

近年、トラックドライバー不足や高齢化が深刻化しており、さらには2024年問題により将来的な輸送力不足が懸念されておりますが、長距離輸送を中心に陸上輸送から中長距離フェリーなどの海上輸送へモーダルシフトが進むものと考えております。

また、シャーシのみが海上輸送されることで、トラックドライバーの移動距離や時間の短縮が図られますが、一方、中長距離フェリーの利用はトラックドライバーの休息時間が確保できることや、輸送中の人による管理が必要な貨物もあることから、今後のシャーシ輸送の転換の見通しはわからないところでございます。

次に、JR貨物や青函トンネルについてのお尋ねでございますが、青函共用走行区間での走行速度や、函館―長万部間の並行在来線のあり方により、今後の輸送形態に大きく影響するのではないかと認識しております。

なお、先ほど来なんですけど、並行在来線のあり方については、国、北海道、JR貨物、JR北海道により協議が行われておりますが、その方針が示されていないことから、協議内容や方針など今後の動向に注視しているところでございます。

次に、フェリーに関してのお尋ねでございますが、新聞などの報道によりますと、室蘭―青森間のフェリーは、函館―青森間に就航している4隻のフェリーのうち、1隻を振り向けるとしていたり、苫小牧港から溢れたトラック需要を確保したいとの考えがあることから、苫小牧港にはそれほど大きな影響はないものと推察しておりますが、今後の動向に注視していきたいと考えております。

次に、新規航路などについては、利用拡大を進めていきたいと考えておりますが、公共バースが非常に使われている状況でありますことから、困難な部分はありますが、具体的なお話が出てきた際には、運航に向けた調整をしていることになるものと考えております。

私からは、以上になります。

○議長（遠藤 連君） 桜井 忠君。

○議員（桜井 忠君） トラックドライバーの確保というのは、本当に大変な問題だというふうに思います。

我々、街中に生活していても、例えば同じ運輸という意味でタクシードライバー、バスのドライバーともに確保が大変で、タクシーの減車やバスのダイヤに大きな影響が出ております。そういう意味では、トラックも同じなのだろうというふうに思います。

そういうところが従来の時間外をできないということは、年収の減少にもつながりますから、簡単にのみ込むわけにもいかないという考え方もありますし、しかし、そうは言っても会社としては時間外を25%から50%に増やしたとしたら、経営に大きな影響が出ます。もちろんで

きる改革としては、配車や配送ルートの変更もありますが、それだけで大きな利益を見つけ出すには、絞った雑巾をもっと絞っているようなもので、やり過ぎるとかえって破れてしまうということになりかねません。私としては大変心配しておりますが、ここは専門の方に任せて見守っていただくというふうに思っております。

また、フェリーについて、バース混雑のために新規航路を断っているということはないということがわかり、少しほっとしましたけれども、さらに長中距離フェリーなどの海上輸送へのモーダルシフトが進むものとは私も思いますけれども、これもさきの議員からの質問にもありましたけれども、2024年問題はありますけれども、今北海道は北海道ブランドをかけて農水産物の全国への輸送、また、あるいは中国や東南アジアを中心に世界への輸出が課題であります。その意味で、スムーズな輸送ができるのかどうか、苫小牧港の腕にかかっているというふうに思います。港管理組合の皆様方のこれからの御奮闘を祈念して、私の最後の質問を終わりたいと思います。

お答えは要りません。

○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3件、議案9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いただき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5年第1回定例会を閉会いたします。

御苦労さまでした。

（了）

午後4時02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