

令和4年 第1回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

令和4年2月3日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

令和4年 第1回定例会
苫小牧港管理組合議会

令和4年2月3日（木曜日） 午後1時35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号について

報告第1号 専決処分の報告について

（中央ふ頭荷役機械製作設置工事に係る設計変更）

日程第5 議案第1号から第4号について

議案第1号 令和3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2号）について

議案第3号 令和4年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

議案第4号 令和4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

2番 梅尾 要一 君

3番 沖田 清志 君

4番 神戸 典臣 君

5番 桜井 忠 君

6番 佐々木 修司 君

7番 藤田 広美 君

8番 松井 雅宏 君

9番 矢嶋 翼 君

10番 遠藤 連 君

○説明員出席者

管 理 者

専任副管理者

副 管 理 者

総 務 部 長

施 設 部 長

港 湾 政 策 室 長

政 策 推 進 課 長

岩 倉 博 文 君

平 澤 充 成 君

福 原 功 君

小 名 智 明 君

和 田 栄 二 君

山 崎 直 人 君

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 斎君
監査委員事務局主幹	鍛治 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４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、藤田広美君及び松井雅宏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９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４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。

今、我々はまさに時代の大きな転換期にいます。戦後、増加し続けた我が国の人口は既に減少に転じ、高齢化により生産年齢人口が急速に減少しています。また、地球温暖化が進み、我が国においても毎年のように豪雨などの異常気象による災害が発生し、尊い人命や貴重な財産が奪われています。そのような折、新型コロナウイルスによるパンデミックが発生し、我々の生活、経済活動に更なる打撃を与えております。

そして、これらは苫小牧港の運営に関わる物流、経済活動等に対しても様々な影響を与え始めています。

新型コロナウイルスの感染拡大は、国際海上コンテナ輸送において、コンテナやスペースの不足、海外港の混雑に伴うスケジュール遅延を招き、日本国内の主要港湾においても抜港や欠便によりコンテナ船寄港数が減少するなど、主要企業の生産活動にも影響を及ぼしております。本港におきましてもウッドショックによる製材輸入量の減少等もあり、令和3年の外貿コンテナ取扱個数が2年連続で前年を下回る見込みとなっております。

また、本港は北海道の海陸輸送の結節点ですが、その一翼を担うトラックドライバー不足の及ぼす影響が働き方改革の推進とも相まって懸念されております。

そして、現在、カーボンニュートラルが世界共通の目標となり、各分野での取組が加速しています。本港周辺においても我が国初のCCSなどの先進的なトライアルが既に進められており、港湾活動と密接に関わる背後地域と連携してカーボンニュートラルを目指す積極的な取組が求められています。

本港ではこれまでも、時代の要請に呼応すべく港湾機能の強化に取り組んでまいりました。

この大きな時代の転換期においても、苫小牧港は直面する課題に対応した使い勝手の改善に取り組むとともに、新たな時代を切り拓いていく戦略的な港湾運営を進めていくため、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4年度の当初予算は、一般会計53億2,343万1,000円、特別会計31億1,542万7,000円、合計84億3,885万8,000円と提案させていただきます。

次に、令和4年度において取り組む、主な施策について、順次説明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。

東港区では、バルク貨物を取り扱う公共岸壁の不足により、西港区への貨物の横持等が生じております。また、周文ふ頭には、内貿ユニット船による2つの長距離定期航路が利用可能な岸壁が一つであるため、北海道各地から集まってくるトラックのニーズに合ったダイヤが組めず、他港湾の利用を余儀なくされたトラックドライバーが更なる長距離輸送を強いられる状況が見られております。北海道のトラックドライバー不足が深刻化する中、2024年には時間外労働時間の上限規制も適用されるため、道外向け道産品輸送への影響が懸念されるところとなっております。

このため、周文ふ頭の連続バース化に着手し、これらの課題改善に努め、北海道経済の活性化に貢献していきたいと考えております。

また、あわせて新しい岸壁を耐震強化することで、大規模自然災害時の対応機能の向上も図る考えであります。

国際コンテナターミナルでは、指定管理者制度を導入し、そのノウハウを活用した管理運営を

行うことで利用者に対するサービス向上を図っているほか、ガントリークレーン4号機の設置や、出口ゲートの変更によりトレーラーの導線を改善するなど機能性を高める取組を進めてきております。

引き続き、利用者の要望等を把握しながら、使い勝手の良いサービスを安定的、継続的に提供するとともに、将来を見据えたターミナルの運営体制や機能の強化に取り組んでまいります。

西港区では、滞船の緩和や荷役作業の効率化に資する中央北ふ頭多目的公共岸壁の完成に向けた整備促進を図るとともに、背後荷捌き地の早期整備を進め、バルク貨物の荷役の利便性・効率性の向上に努めてまいります。

2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・食品輸出額が2021年初めて1兆円に達しましたが、2030年までに5兆円という政府目標を達成するには、北海道産農水産品の輸出拡大は欠かすことのできないものであり、輸出拠点としての本港の役割はより一層高まっていくものと考えております。

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まいります。

また、小口混載貨物の定期輸送化の実現に向けて、国や北海道などの関係機関と連携しながら、小口混載コンテナ輸送の支援事業に継続して取り組んでまいります。

3つ目は、脱炭素に配慮した港湾の形成でございます。

我が国が宣言した2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、脱炭素エネルギーの輸入拠点であり、それを活用する産業拠点ともなる港湾地域での脱炭素化の取組を行うことが効果的・効率的な対応策の一つと考えられております。

このため、本港でこれを推進するための「苫小牧港カーボンニュートラルポート形成計画」の策定に取り組んでまいります。

また、既存のスエズ運河ルートに比べて欧州との距離が大幅に短縮され、この活用により輸送時の二酸化炭素排出量の削減が期待される北極海航路において、その活性化に資するリージョナルハブとしての役割を本港が担っていく可能性についても検討を進めてまいります。

さらに、「苫小牧港LNGバンカリング検討会」の結果を踏まえ、関係者と意見交換等を行うとともに、トライアルを実施するなど、LNGバンカリングの実現に向けた取組を進めてまいります。

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。

クルーズ客船では、ダイヤモンド・プリンセス号等の事案を踏まえて、当面の間、クルーズの安全・安心の確保のため、地域の状況を踏まえて受け入れることとされていることから、関係機関と連携しながら、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。

また、民族共生象徴空間「ウポポイ」の魅力を活かした誘致を白老港と連携して進めるととも

に、クルーズポートとして苫小牧地域らしさを追求したコンテンツの発掘に取り組み、新たなクルーズ客船の入港機会の創出に努めてまいります。

さらには、「みなとオアシス」を交流拠点とした市民参加型の事業や東港区既存防波堤の釣り施設としての一般開放など、本港が市民にとって身近な空間として親しんでいただけるよう取組を進めてまいります。

以上、令和4年度の港づくりに臨む、私の所信と主な施策について、説明をさせていただきました。

時代の大きな転換期の中、四面を海に囲まれた日本、そして北海道経済を支える海上輸送の重要性は、以前にも増して高まってきております。

苫小牧港としては、これからもその役割をしっかりと果たしていくために、使い勝手の向上を図るとともに、次世代を見据えた戦略的な港湾運営、また、それに必要な施策に果敢に取り組んでまいります。

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 専決処分の報告について（中央ふ頭荷役機械製作設置工事に係る設計変更）

○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（中央ふ頭荷役機械製作設置工事に係る設計変更）」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「専決処分の報告について」を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、令和2年4月1日の令和2年第1回臨時会において議決をいただきました、「中央ふ頭荷役機械製作設置工事」の請負契約について、令和3年11月12日付けで地方自治法第180条第1項の規定により、契約変更に関する専決処分を行ったものでございます。

5ページの「報告第1号資料」を御覧ください。

契約変更の内容といたしましては、荷役機械の運搬に係る台船の回航費の変更に関する設計変更を行い、請負代金額を6,054万4,000円増額し、10億6,779万2,000円に変更したものでございます。

以上、報告第1号につきまして、御説明申し上げます。

○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 3 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 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（2 号）について

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第 5、議案第 1 号「令和 3 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」及び議案第 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 2 号）について」を一括議題として、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 1 号「令和 3 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 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 2 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。

それでは、議案第 1 号一般会計補正予算につきまして、議案等の 31 ページの「補正予算資料 1」により、御説明を申し上げます。

初めに、歳入予算についてであります。

第 1 款分担金及び負担金につきましては、5 億 3, 815 万円減額し、1 億 9, 074 万 8, 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 9, 765 万円、苫小牧市は 2 億 4, 050 万円減額す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、1 億 3, 705 万 5, 000 円減額し、3 億 3, 524 万 5, 000 円とするものでございます。

これは、主に国の補正に伴う増額のほか、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。

次に、第 9 款組合債につきましては、8 億 2, 810 万円減額し、1 億 3, 440 万円とするものでございます。

これは、主に国の補正に伴う起債額の増額のほか、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 3 款港湾管理費につきましては、7, 467 万 9, 000 円減額し、5 億 2, 312 万 7, 000 円とするものでございます。

これは、主に港湾計画改訂に係る業務が実施延期になったことなどに伴う減によるものでございます。

第 4 款港湾建設費につきましては、1 億 6, 886 万 1, 000 円減額し、1 億 7, 163 万 9, 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、戻りまして14ページを御覧ください。

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、その工期が令和4年度に及ぶことから、繰越明許費8,200万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、17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1号につきまして、御説明を申し上げました。

引き続きまして、議案第2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53ページの「補正予算資料2」により、御説明申し上げます。

初めに、歳入予算についてであります。

第3款諸収入につきましては、5,430万3,000円増額し、2億1,375万6,000円とするものでございます。

これは、国際コンテナターミナルの指定管理者からの納付金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、3億2,420万円減額し、22億9,060万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、3億2,808万2,000円減額し、22億6,448万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、1,242万7,000円減額し、8億4,984万1,000円とするものでございます。

これは、令和2年度起債借入額の減額に伴う利子の減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40ページを御覧ください。

令和3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4年度に及ぶことから、繰越明許費3,190万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、43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1号及び第2号についてお諮りをいたします。

議案第1号及び第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1号及び第2号は、原案のとおり可決されました。

○進行の確認

○議長（遠藤 連君） ここで、議事進行の確認がございます。

次に、議案第3号「令和4年度苫小牧港管理組合一般会計予算について」及び議案第4号「令和4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」につきまして、一括議題として提出者の説明を求めることといたしますが、質疑等に関しましては、通告のありました一般質問に、議案第3号及び議案第4号に関連する質問内容がありますことから、日程第6の一般質問の終了後に行いたいと存じますが、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、そのように取り計らいます。

○議案第3号 令和4年度苫小牧港管理組合一般会計予算について

○議案第4号 令和4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

○議長（遠藤 連君） それでは、議案第3号及び議案第4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） それでは、議案第3号「令和4年度苫小牧港管理組合一般会計予算」及び議案第4号「令和4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3号一般会計予算についてであります。議案等の101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53億2,343万1,000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、3億900万円であり、前年度当初予算と比べ1億6,330万円の減となっております。

これは、国の交付金事業などであり、減額の主な要因は、整備要望額の縮小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、17億6,950万円であり、前年度当初予算と比べ3億7,300万円の減となっております。

これは、主に国の直轄事業の負担金及び交付金事業における起債額の減など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、6億8,368万1,000円であり、前年度当初予算と比べ6,819万3,000円の増となっております。

これは、主にLNGバンカリングトライアル事業やカーボンニュートラルポート形成計画策定の委託業務の増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、22億2,985万3,000円であり、前年度当初予算と比べ7億1,064万7,000円の減となっております。

これは、国直轄事業の負担金や交付金事業の減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。詳細につきましては、75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3号につきまして、御説明を申し上げます。

続きまして、議案第4号港湾整備事業特別会計予算につきまして、御説明をいたします。

議案等の133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31億1,542万7,000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3款諸収入につきましては、2億6,823万8,000円であり、前年度当初予算と比べ1億878万5,000円の増となっております。

これは、主に消費税還付金及び指定管理者からの納付金の増額を見込んでおります。

次に、第4款組合債につきましては、17億3,230万円であり、前年度当初予算と比べ12億1,870万円の減となっております。

これは、起債事業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、17億1,593万5,000円であり、前年度当初予算と比べ12億1,282万7,000円の減となっております。

これは、主に用地造成事業の縮小や荷役機械の製作完成に伴う起債事業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、9億4,065万6,000円であり、前年度当初予算

と比べ7, 838万8, 000円の増となっております。

これは、港湾整備事業債の償還に要する費用であり、増額の主な要因は、災害復旧事業の償還開始に伴う償還元金等の増を見込んでい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、113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4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。

○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、佐々木修司君、松井雅宏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、順次質問させていただきます。

まず、港湾機能の強化ということで、1番目に、東港区周文ふ頭の整備についてであります。

第2回定例会で、周文ふ頭の新規岸壁の事業採択は、令和4年3月頃に判断されるというふうを考えているといった答弁がありましたけれども、この採択について、現時点でどのように見込んでいるのかお聞かせいただきたいと思います。

また、4年度予算で採択された場合には、同年度から岸壁本体工事など現地着手し、国との調整を図りながら、早期の供用を目指していきたいと、そういった答弁もあったわけですが、採択になった場合の予算編成の考えについてお聞かせいただきたいと思います。

次、2番目に、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。

トレーラーの導線を改善するため、出口ゲートの変更が行われて供用開始したことで、トレーラーのスムーズな移動が可能になったというふうに思いますけれども、この機能の改善や効果はどのような状況になっているのか、また、利用者からの声があれば、あわせてお聞かせいただきたいと思います。

また、将来を見据えたコンテナターミナルでは、運営体制の強化をしていくということでありますが、コンテナターミナルは指定管理になったばかりであります。具体的にどのような取組となるのか、お聞かせをいただきたいと思います。

さらに、ターミナルの機能強化にも取り組むということでもありますけれども、将来を見据えた現状の課題とともに、機能強化とはどういったことを考えているのか、国内でも先進的にターミナルの機能強化に取り組んでいる港湾があると思いますけれども、例えて言えばどのようなターミナルを目指しているのかお聞かせください。

次、3点目の西港区中央北ふ頭の完成に向けた整備促進についてであります。

中央北ふ頭の多目的公共岸壁の完成時期と供用開始の時期についてお聞かせください。

また、背後地の荷捌き作業や一時保管といった背後地の整備があると思いますけれども、これらの計画についてもお聞かせください。

次、大きな2点目の脱炭素に配慮した港湾の形成についてであります。

苫小牧港におけるカーボンニュートラルの実現のため「苫小牧港カーボンニュートラルポート形成計画」の策定に向けた取組として検討会を立ち上げております。第1回の検討会はキックオフが主な目的として、開催趣旨の確認、国土交通省と苫小牧市の取組紹介、そして、今後の進め方について協議をされたとお聞きしております。まず、検討会の協議内容とともに、検討会を通じて今後どのような取組を考えているのかお聞かせください。

次に、1月24日に国土交通省からカーボンニュートラルポート、略してCNPでありますけれども、その形成に向けた施策の方向性が示されております。

ここでは、CNPの目指す姿として国が示す方針を踏まえ、港湾管理者がこのCNPを形成するとあり、その中身として、一つに、水素とサプライチェーンの拠点としての受け入れ環境の整備、二つ目に、港湾施設の面的・効率的な脱炭素化の2点が示されております。

苫小牧港は、海上取扱貨物量が国内4位の国際拠点港湾であり、背後地には、工業団地とともにエネルギー関連産業があります。まさに苫小牧港の役割は大変に重要だと思いますけれども、この2点について、具体的にどのような受け入れ環境の整備を目指すのか、整備の例など含めてお聞かせいただきたいと思います。

また、面的・効率的な脱炭素化の取組では、港湾設備や港湾地域におけるエネルギー産業等の脱炭素化がありますが、具体的にどのような取組を想定しているのか、お聞きをしたいと思います。

次に、苫小牧港バンカリング検討会の結果を踏まえ、トライアルを実施するということでありましても、具体的にどのような取組となるのか、また、LNGバンカリングの実現による効果と今後の取組についてお聞かせください。

次、大きな3番目の市民と観光客が触れ合う賑わい拠点の形成についてであります。

クルーズ客船では、感染症にも配慮した受け入れ態勢の構築に努めるとは、どのような取組を行うのか、また、白老港とはどういった連携をしていくのかお聞かせください。

さらに、新たなクルーズ客船の入港機会の創出に努めるということでありましても、西港区では大型客船は入港できないし、東港区では市街地から離れていて効果も少ないと考えます。その辺の考えをお聞きしたいと思います。

次に、みなとオアシスを交流拠点とした市民参加型の事業とありますが、どのような事業を考えるのかお聞かせください。

最後に提案でありますけれども、苫小牧港を身近に感じてもらえる事業として、苫小牧港を一周するクルーズ体験や港湾の近くを航行して、海上から見る苫小牧市や、港湾を見るクルーズを実施してはいかがかと思います。海上からじかに見てもらうことで、広い苫小牧港を感じてもら

い、国際拠点港湾としての認識を深めてもらうことができると思いますが、このような取組についての考えをお聞きしたいと思います。

以上で、1回目の質問を終わります。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） まず、私のほうからは、東港区周文ふ頭の新規事業採択についての、現時点での見込みと予算編成の考え方についてのお尋ねにつきまして、回答をさせていただきたいと思います。

国の予算は、昨年12月に閣議決定されておりますが、新規事業は、その後に開かれる国土交通省による事業評価の審議を経た後に承認されることから、本年3月頃に判断される見通しでありまして、状況に今のところ変化はございません。

また、当議会をはじめとした関係機関による要望活動のおかげもありまして、国土交通省では、事業の必要性を十分に御理解いただいているものと感じているところでございます。

次に、予算編成について、でございますが、周文ふ頭整備の予算は、国の直轄事業では、港湾整備事業による岸壁と港湾施設用地を、管理組合の事業では、起債事業による荷捌き地と交付金事業による道路を予定しているところでございます。

続きまして、コンテナターミナルの運営体制と機能強化の取組といったことにつきまして回答させていただきたいと思います。

国際コンテナターミナルの運営体制を強化するには、船会社、荷主等からの要望に対する検討や改善、ターミナル内関連施設の維持管理、保守点検などを一元化することが重要であると考え指定管理者制度を導入し、施設全体を一体的に管理運営しているところでございます。

ターミナルの機能強化に向けては、ターミナルにかかわる事業者と継続的に意見交換・情報共有を図り、課題整理や施設の機能強化に向けた取組内容について協議を行っているところでございます。

また、時代の経過とともに施設の老朽化や高齢化、生産年齢人口の減少に伴う労働者不足といった新たな課題も出てきております。

今後は、足元の課題解決に向けた検討はもちろん、将来を見据えた港湾荷役の効率化やデジタル化の推進、脱炭素化に向けた港湾施設の高度化など、時代に即したターミナル機能の強化が求められているものと考えております。

ターミナルに関係する事業者、指定管理者である苫小牧国際コンテナターミナル株式会社とともに時代認識を共有し、ターミナルの更なるステップアップを目指し、運営体制・施設機能の強化に努めてまいりたいと考えております。

私のほうからは、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、国際コンテナターミナル機能強化に関連して、出口ゲートの移設について、それから、脱炭素に配慮した港湾の形成についてお答えをさせていただきます。

初めに、出口ゲート移設についてのお尋ねがございました。

これまで出口ゲートにつきましては、コンテナターミナルの中央に位置していたことから、出口ゲート前に待機する車列により、荷役機械のRTGやトレーラーの通行に支障が生じていたため、安全性や効率性の向上を図ることを目的として、沖側、南側になりますけれども、そちらにゲートを移設し、本年1月4日から運用を開始しております。

移設したことにより、トレーラーの導線が一定の方向となり、また混雑時においても出口ゲート待ちのトレーラーの待機場所が確保されることで、トレーラーや荷役機械の通行がスムーズになり、ターミナル内の安全性が向上したと指定管理者から聞いております。

次に、脱炭素に配慮した港湾の形成について、カーボンニュートラルポート検討会についてお尋ねがございました。

近年カーボンニュートラルが世界共通の目標となっており、我が国においても2050年カーボンニュートラルの実現を目指すことが宣言され、「カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、カーボンニュートラルポートの形成に取り組むことが示されており、昨年末、国から重要港湾以上の港湾管理者が策定することを基本とする「カーボンニュートラルポート形成計画」のマニュアルが公表されたところでございます。

本港においては、先日道内初となる検討会を開催し、今後構成員の皆様と協議・検討を行いながら、令和4年度中の「苫小牧港カーボンニュートラルポート形成計画」の策定を目指してまいります。

形成計画は、本港で発生している二酸化炭素排出量の現状の把握と削減目標の設定、その削減目標を実現するために講じるべき取組、ロードマップ等を示すものとなっております。

形成計画策定後は、形成計画の実効性を高めるため、進捗管理とフォローアップを実施する体制を整え、計画を推進してまいりたいと考えております。

次に、水素サプライチェーン拠点としての受け入れ環境の整備や港湾施設の面的・効率的な脱炭素化についてお尋ねがございました。

水素等のサプライチェーンの拠点としての受け入れ環境の整備については、脱炭素化に資する水素・燃料アンモニア等の次世代エネルギーの大量・安定・安価な輸入や貯蔵を可能とする受け入れ環境等の整備は欠かせないものと考えており、北海道の玄関口であり、多くの航路を有する本港においては、大型貯蔵タンクによる受け渡しが可能な施設の整備が求められる可能性が考えられます。

また、港湾の地域の面的・効率的な脱炭素化に向けた具体的な取組については、国の資料において、ターミナル内に係留する船舶への陸上電力供給やLNG燃料供給、荷役機械やターミナル

を出入りするトラック等の次世代エネルギーによる燃料電池化、臨海部の火力発電や工業炉等での次世代エネルギーの混焼などが示されております。

いずれにいたしましても、検討会での協議・検討・御意見を踏まえながら、苫小牧港の特徴を生かした形成計画にしていまいりたいと考えております。

次に、LNGバンカリングトライアルの具体的な取組についてのお尋ねでございますが、国際海事機関による船舶の環境規制が強化され、船舶燃料については、従来の重油に比べ温室効果ガスの排出が少ない次世代燃料への転換、導入への検討が船会社で進んでおり、中でもLNG燃料は既に実用化されていることから、今後普及していくものと考えております。

今回のトライアルでは、既に国内で就航している内航LNG燃料船を苫小牧港まで回航し、タンクローリーからLNG燃料を供給する予定となっております。

次に、LNGバンカリングの実現の効果と、今後の取組についてのお尋ねでございます。

内外航問わず多くの航路を有し、多くの船舶が寄港する苫小牧港において、LNGバンカリング拠点を形成することは、温室効果ガスの削減に貢献できるものと考えており、また、本港を利用している船会社のLNG燃料船への転換後の継続利用にもつながるものと考えております。

引き続き、関係者との情報交換を密に図るとともに、トライアルを通じた規制面や運営面での課題整理、LNG燃料船の寄港促進等、LNGバンカリング拠点の形成に向けて取り組んで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） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 私からは、西港区中央北ふ頭の岸壁の完成、供用開始の時期及び背後地計画についてのお尋ねについてお答えいたします。

平成31年3月に、国直轄事業として採択された中央北ふ頭岸壁は、令和元年11月に着工し、令和4年度内の完成を目指すと聞いております。

また、岸壁の供用開始は、国による整備完了後となるため、令和5年度となる見込みです。

次に、背後地の計画についてですが、中央北ふ頭では、岸壁と背後地の一体的な利用ができるように、荷捌き地と埠頭内道路を配置することとしており、国による岸壁整備が完了した2年後に背後地が完成となる見込みです。

また、埠頭内道路は、東西の岸壁と荷捌き地をつなぐことにより、港湾貨物や機材などのスムーズな移動に寄与するものと考えてございます。

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、市民と観光客が触れ合う賑わい拠点の形成に関連します御質問についてお答えいたします。

初めに、クルーズ客船の受け入れ体制についてのお尋ねですが、ダイヤモンド・プリンセス号

等の事案を踏まえて、国などの監修によりますガイドラインが発出されており、クルーズ客船の受け入れの際には、都道府県等の衛生管理部局を含む地域の関係機関で構成される協議会等において合意を得た上で、クルーズ船の寄港を受け入れることと示されております。

苫小牧港では、当管理組合と苫小牧市、苫小牧保健所等の関係機関で「苫小牧クルーズ船受入会議」構成し、クルーズ船入港の打診があった場合、適宜会議を開催し、対応しているところでございます。

次に、白老港との連携についてのお尋ねがございました。

白老港とは、平成28年からクルーズ船の取組を中心に意見交換等を継続的に実施しているところでございます。

クルーズ船入港時には、合同によるおもてなし行事や観光案内所を設置するなどといった連携を継続しているほか、ウポポイの開設を契機に、両地域を結んだオプションツアーの造成などを目指して取組を進めているところでございます。

次に、新たなクルーズ客船の入港機会の創出についてのお尋ねですが、苫小牧港においては、日本籍クルーズ船の安定的な入港機会の確保に努めるとともに、ウポポイの魅力を生かし、西港区への欧米船社の中・小型クルーズ船の入港を目指しております。

これまで入港実績のある日本のクルーズ船社への誘致活動のほか、2019年に入港した「イギリス船社が運航しますカレドニアンスカイ」のような特徴的な欧米船社の誘致に向け、配船の権限を持つキーパーソンに対しまして、継続的なトップセールスを実施し、入港の実現に向けて取り組んでいるところでございます。

次に、みなとオアシスを交流拠点とした市民参加型の事業についてのお尋ねがございました。

今年度もみなとオアシス苫小牧運営協議会と連携し、新型コロナウイルスの感染対策を講じながら、景観美化を目的とした「花いっぱい活動」や「みなとコスモスロード」への取組、市民が参加する「みなとウォーク」、市民団体の演奏による「みなとコンサート」等の事業を実施してまいりました。

次年度以降も、今年度実施した事業の検証を行い、検証結果を踏まえ、コロナの感染状況を見極めながら事業を継続していくとともに、他港のみなとオアシスの取組を参考にしながら、港の更なる賑わいが創出できるよう取り組んでまいりたいと考えております。

次に、苫小牧港を身近に感じてもらえる取組についてのお尋ねがございました。

これまで、「苫小牧港みなと見学会」や出前講座において、苫小牧港湾事務所が所有します業務艇「はやぶさ」による港内見学会を実施してきております。

今年度は、みなとウォークの目玉として参加者に乗船いただいたほか、苫小牧コスプレフェスタとコラボレーションして、コスプレイヤーの海上撮影を実施するなど幅広く対応してきたところでございます。

今後も港内見学会やみなとオアシス苫小牧運営協議会の取組、ケーブルテレビ等の媒体を活用

した苫小牧港の紹介を通じて、苫小牧港を身近に感じてもらえるよう工夫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） 一通り御答弁いただき、ありがとうございます。

最後、1点だけ再質問させてもらいますけれども、この脱炭素に配慮した港湾の形成ということで、先ほど様々可能性があるということはわかったわけですが、苫小牧港カーボンニュートラルポート形成計画の作成については、まず、CO₂排出量の把握とともに、削減目標の設定ということがあります。この温室効果ガス排出量の推計では、ブルーカーボン生態系の造成・再生・保全活動に伴うCO₂吸収量も推定できると聞いておりますけれども、このブルーカーボン生態系は、海藻類による削減効果を指していると思います。このブルーカーボンについて、具体的にお聞かせいただきたいと思います。

また、造成や再生・保全活動とはどういう取組となるのか、さらに苫小牧港での可能性についてもお聞きをしたいと思います。

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） 藤田議員の再質問にお答えをさせていただきます。

御質問いただきましたブルーカーボンは、海洋植物である海草や海藻の藻場、干潟等の海洋生態系に蓄積される炭素を指すものであり、蓄積作用を有する生態系は「ブルーカーボン生態系」と呼ばれております。

このブルーカーボン生態系は、大気中の二酸化炭素を光合成によって吸収し、海底に長期にわたり貯留される仕組みとなっており、国連環境計画の報告書において、二酸化炭素吸収源の新たな選択肢として示されているものでございます。

近年は、その重要性が理解され、年々消失しているブルーカーボン生態系の保全や再生、干潟や護岸部での藻場の造成等の取組が進められております。

苫小牧港でのブルーカーボンの取組につきましては、例えば防波堤の改良時に配慮するなど、どのような可能性があるのかカーボンニュートラルポート検討会において協議・検討してまいりたいと考えてございます。

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。

佐々木修司君。

○議員（佐々木修司君） それでは、通告に従いまして、大きく3点について質問をさせていただきます。

初めに、指定管理者によります国際コンテナターミナルの管理運営状況についてお聞きをいた

します。

国際コンテナターミナルについては、今年度より指定管理者であります苫小牧国際コンテナターミナル株式会社が管理運営を行っているというわけでありますけれども、まだ1年が経過していないという状況ではあります。まず、現時点における収支状況についてお伺いをしたいと思います。

この間の議会答弁で、取扱貨物量への新型コロナの影響は、それほど大きなものとはなっていないということであったというふうに思いますけれども、昨年11月からのオミクロン株の感染が世界的に拡大をしているという状況が、サプライチェーン全体の中でもやはり影響が出ているのではないかとこのように思われますので、貨物量や施設使用料等に影響が及ぼさないかというようなことが危惧するところでありますけれども、そうした部分も含めて、現時点における収支状況についてお聞かせをいただきたいというふうに思います。

次に、指定管理者から管理運営状況について毎月報告書が提出をされているというふうにお聞きをしておりますけれども、10カ月行ってきた中で、管理運営に係る問題点や課題等、これらが出てきていないのか、これについてお聞かせをいただきたいと思います。

次に、大きな2つ目でありますが、苫小牧港港湾計画についてお聞きをいたします。

現在の港湾計画は、平成19年11月に改訂をされて以降、この間、一部変更や軽易な変更を経て現在に至っておりますけれども、目標年次が平成30年代前半ということで設定されております。今、令和3年度でありますので、大体今の時期が目標年次に近いのではないかなというふうに思われますので、まず、現行計画における取組状況や達成度合いについてお聞かせをいただきたいと思います。

次に、港湾計画の改訂について、お聞きをいたします。

次期港湾計画については、令和2年の第1回定例会の答弁において、平成31年3月に策定されました長期構想を踏まえながら、改訂に向けた取組を進めているということでありましたけれども、港湾計画の改訂は、いつ頃考えられておられるのか、お聞かせをいただきたいと思います。

次に、労働力不足問題への対応ということでお聞きをいたします。

人口減少・少子高齢化に伴います生産年齢人口の減少によって、労働力不足が全国的に大きな問題となっており、加えて800万人と言われる団塊の世代の方が2025年に全員75歳以上になるということで、このことによる社会的影響も様々取り沙汰されているというところであります。

管理組合としては、荷役作業の効率化や安全性の確保、陸上輸送に係る効率化に向けて、長期構想にも各種施策を盛り込み、様々な取組を行っているという認識しているところでありますが、まず、現状の労働力の状況について、どのような状況となっているのか、苫小牧における港湾荷役従事者及び陸上輸送従事者の状況についてお聞かせをいただきたいと思います。

次に、今後の取組についてお聞きをいたします。

陸上輸送に係る全国的なドライバー不足は、長期構想の中でも指摘をされているところでありますが、運送業における働き方改革によりまして、２０２４年４月から時間外労働の条件規制が始まります。

そのほかにも運送事業者課される取組もあるわけでありまして、この２０２４年を機にドライバー不足に拍車がかかることも想定されます。

こうした状況を踏まえ、労働力不足問題への取組を、この２年くらいの中で加速させる必要があるというふうに考えますが、ハード面での今後の取組について、どのようなお考えで進めていくのか、お聞かせをいただきたいと思います。

以上で、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。

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、まず私のほうからは、苫小牧港の港湾計画の改訂時期に関するお尋ねにつきまして回答をさせていただきます。

長期構想につきましては、おおむね二、三十年先の長期的視点に立って、総合的な港湾空間のあり方をまとめ、今後の目指すべき姿を示しておりますが、そうしたもののなかから具体化が進んできまして、おおむね１０年、１５年先におけるあるべき姿を位置づけていくものが港湾計画とされております。

現状におきましては、一部変更を行いました中央北ふ頭岸壁ですとか、あるいは周文ふ頭岸壁などによりまして、港湾計画で定める「港湾の能力」の増加が期待できるとともに、近年のコロナ禍による社会活動の変化ですとか、国が宣言しました２０５０年カーボンニュートラルへの港湾地域での取組など、大きな変革期を迎えている現状にございますことから、そのようなことを総合的に判断しながら、適切な時期に港湾計画の改訂を行いたいというふうに考えております。

私のほうは、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、指定管理者による国際コンテナターミナルの管理運営状況について、それから、労働力不足問題への対応に関連しまして、現状の労働力の状況についてお答えをさせていただきます。

初めに、現時点における指定管理者の収支状況についてお尋ねがございました。

指定管理者の収支状況ということで、年度の数字でお答えさせていただきますが、令和２年度と令和３年度の４月から１２月までの比較では、指定管理者からの報告によりますと、コンテナ個数で約４％の減、港湾施設使用料に関しては約０．８％の減となっております。

また、指定管理者の収支計画は、過去３カ年の平均をもとに算定しておりまして、今年度の収入と支出は、それぞれほぼ計画どおりと指定管理者から聞いております。

次に、管理運営に係る問題点や課題等についてのお尋ねがございました。

指定管理業務については、毎月提出されている報告書やヒアリングにおいて、コンテナターミナルの運営や施設の維持管理、点検などの実施状況を確認しており、おおむね適切に遂行されていると考えております。

また、指定管理者制度を導入した主たる目的である利用者へのサービス向上に結びつけるよう、指定管理者自らが船会社を訪問し、情報収集を行っていると考えております。

今後は、利用者からの御意見などをもとに、指定管理者、それから関係機関などとともに知恵を出し合いながら、コンテナターミナルの使い勝手の向上を図ってまいりたいと考えております。

次に、労働力不足問題への対応について、苫小牧における状況等についてお答えをさせていただきます。

港湾荷役従事者について、昨年、国土交通省公安局から全国の港湾運送事業者を対象にアンケートを実施した調査結果が公表され、港湾荷役従事者をはじめとする港湾労働者の不足感を示した事業者は55%との調査結果となっており、さらに5年後の見通しでは63%にまで上昇する調査結果となっております。

陸上輸送従事者について、全国トラック協会の事業者アンケートの調査結果では、トラックドライバーの人手不足と回答した事業者が64%を占め、やや不足しているとの回答を含めると85%にまで上昇する調査結果となっております。

また、当管理組合といたしましても、地元の港湾荷役従事者や陸上輸送従事者から、自社の労働力について多くの企業から人手不足、今後の人材確保の点に関する不安の声をお聞きしております。

北海道の海上取扱貨物量の5割を超える貨物を扱い、物流業が基幹産業の一つである苫小牧においても、業界全体の実態と同様の問題を抱えているものと認識し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、港湾計画の現行計画における取組状況の達成度合いと、労働力不足に対する今後のハード面での取組についての2点。

初めに、港湾計画、現行計画におきます取組状況や達成度合いについてお答えいたします。

港湾計画における取組につきましては、コンテナターミナルの東港区への移転や西港区の複合一貫輸送ターミナルの機能の再編などを行い、コンテナの取り扱いやRORO船荷役の効率化と利便性向上に寄与しているものと考えております。

また、情勢の変化といった港湾への要請に対しては、平成19年の港湾計画以後、9度の軽易な変更などを行い、随時対応してきております。

このため公共埠頭計画として、2バースを計画している東港区弁天地区では、現時点において事業展開には至っておりませんが、目標年次における取扱貨物量などを定めた港湾の能力は、1億1,180万トンの設定に対し9割を超える状況であり、船舶乗降客数については、105万

人の能力に対し8割を超えるなど、おおむね現行計画の目標に近づきつつあると考えております。

次に、労働力不足に対する今後のハード面での取組についてのお尋ねですが、港湾施設整備による対応として、新規事業要望している周文ふ頭が実施されることにより、北海道各地から集まってくるトラックのニーズに合ったダイヤを組むことができるとともに、ドライバーの連続8時間以上の休息確保や、1日当たりの平均労働時間の短縮など、労働環境の向上に寄与し、トラックドライバー不足などへの対応が可能となるものと考えております。

これに加え、多数のRORO定期航路が就航する本港地区でのターミナル化による貨物集約などを図ることも、こうした取組につながるものと考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 佐々木修司君。

○議員（佐々木修司君） それでは、一通り御答弁をいただきましたので、2点について再質問をさせていただきたいと思います。

まず、港湾計画改訂の関係についてでありますけれども、次期港湾計画につきましては、コロナ禍による社会活動の変化やカーボンニュートラルに向けた港湾地域での取組などの新たな事象や港湾の能力の変化にも対応した港湾計画とする必要があるため、そうした課題の状況を見極めながら進めなければならないということで、現時点で改訂時期は明示されなかったのかなということなのだろうというふうに思います。

そこでお聞きしますけれども、この間、一部変更や軽易な変更も行われてきておりますが、港湾計画の改訂、それから一部変更、軽易な変更は、どのような基準でその選択の判断をされているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

次に、労働力不足への対応についてであります。先ほどの御答弁で、主にトラックドライバーの労働環境の向上、本港地区のターミナル化による効率化に向けて、港湾施設整備を進めることでドライバー不足に対応していくということで、これについてはわかりましたけれども、ハード面だけでなくソフト面での対応も必要だというふうに思いますが、今後、ソフト面の取組については、どのようなお考えで進めていくのか、お聞かせをいただきたいと思います。

以上で、再質問を終わります。

○議長（遠藤 連君） 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） それでは、私からは、労働力不足問題のソフト面における今後の取組についてお答えをさせていただきます。

港湾労働者の確保に向けまして、港湾関連機関において様々な事業を実施してございます。

苫小牧海事事務所と苫小牧港運協会苫小牧支部の共催で、市内と近郊の高校生を対象に、港湾物流関連企業の合同説明会を開催し、業界の説明や参加企業の紹介、現場見学会を実施しているほか、日本海事広報協会が市内の中学生向けに海洋キャリア教育セミナー「海の仕事へのパスポ

ート」を開催し、海事・海洋産業の重要性について紹介しております。

また、当組合においては、みなとオアシス苫小牧運営協議会の事業において港に触れる機会を創出し、また、苫小牧港を広く知ってもらうことを目的に「ケーブルテレビ」に特集を組んでもらったほか、小学生の社会科見学において苫小牧港の概要を説明する等の活動を実施しております。

今後、将来を担う小・中・高校生に苫小牧港の魅力を知ってもらうことで、一人でも多くの人材が苫小牧港に関係する企業にかかわってもらえるよう、広報活動等において関係機関と連携して取り組んで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） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 私からは、港湾計画変更の基準についてお答えいたします。

港湾計画は、港湾法に基づき港湾管理者が定めることとなっており、変更の区分は、港湾法や港湾法施行規則により、「改訂」、「一部変更」、「軽易な変更」となっております。

その区分は、港湾法施行令によって、「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全方針」や「港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項」など、6つの事項における内容や規模などの変更によって判別されるものであります。

なお、いずれの場合も、地方港湾審議会の諮問を経る必要があり、軽易な変更の場合を除き、国土交通大臣の確認が必要となっております。

以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 以上で、佐々木修司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たいと思っております。

まず、苫小牧港カーフェリー就航50年について、でございます。

今年、苫小牧港にフェリーが就航して50年という節目を迎えるわけであります。先ほどの管理者の所信表明には、この点については触れられておりませんでしたけれども、フェリー部門については、国内一の内貿貨物取扱量を誇る苫小牧港にとっては中心的な役割を今日まで果たしてきたと言えるのではないかと認識をしております。

そこで、この間に苫小牧港発展と道内経済に果たしてきたフェリーの役割、実績について、管理者の認識をまずお聞かせをいただきたいと思います。

加えて、コロナ禍を見据えながらでありますけれども、この50年の節目に何かしらのイベント、あるいは記念行事などの開催の考えを持つべきではないかというふうに考えておりますけれども、これについての御見解もお示しをいただきたいと思います。

次に、室蘭―八戸間のフェリー航路休止の対応についてお尋ねをいたします。

本年1月末をもって室蘭―八戸間のフェリー航路が休止をされております。苫小牧港において、

その影響と対応についても備えなければならないというふうに感じているところでございます。

まず、これまでの室蘭―八戸間のフェリー航路における主な取扱品目、取扱量はどのようなになっているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

その上で、本航路休止後の苫小牧港の役割についてもどう考えておられるのか、御認識をお示しいただきたいと思います。

さらに、休止後の輸送手段については、あくまでもこれは荷主さんの御意向ということでありますけれども、それらを苫小牧で受け入れる余力、体制があるのか、また必要な備えというものも出てくるのではないかというふうに思っておりますけれども、管理組合として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す。

次に、津波避難計画と港湾BCPの見直しについてお尋ねをいたします。

昨年の7月であります、北海道太平洋沿岸の津波浸水想定が公表されたところであります。この津波浸水想定は、国の「日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震モデル」に基づいて、北海道がシミュレーションしたものであり、発生頻度は低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす「最大クラスの巨大地震」を想定したものとお聞きをしております。

現在、港管理組合においても東日本大震災を受け、平成24年に北海道が示した津波浸水予想図に基づく避難計画と港湾BCPが策定されております。

そこで、さきに公表された「北海道太平洋沿岸の津波浸水想定」についての管理組合としての受けとめ、そして、既存の津波避難計画と港湾BCPの見直しについての考え方、さらには、そのスケジュール感について、どのように考えておられるのかお尋ねをいたします。

続きまして、東港区の立地企業に対するコンテナ搬入の利便性向上についてお尋ねをいたします。

苫小牧港長期計画に掲げております東港区におけるフードコンプレックス形成の先駆けとなっております北海道クールロジスティクスプレイスも供用開始されてから2年間の経過をいたします。

先般市議会の私の会派で視察をさせていただいておりますが、コロナ禍にあっても順調に取扱量を伸ばされている、こういうお話でございました。その際に、当面の課題についてお尋ねをいたしましたところ、混雑時には、当該倉庫から目と鼻の先にあるコンテナヤードに向かう際に、この混雑時には50台以上のトレーラーが列をなしており、一旦その倉庫から出まして、真っすぐ向かえなくて遠回りをして最後尾に並ばなければならないというケースがたびたびあるというふうにお聞きをいたしました。

全道各地からトレーラーが来て、コンテナの搬入や搬出のために並んで順番待ちをしていただくことは、現状ではやむを得ないところもあるのかなというふうに思っておりますけれども、この状況を改善しなければ、コンテナヤード近くに立地する企業にとって、せっかくのインセンティブが薄らいでしまっているのではないかというふうに危惧をいたします。

ましてや、長期計画の中で、この地にフードコンプレックスの形成を目指すに掲げているわけですから、今後の企業誘致の上で、近隣立地企業の利便性向上は必要不可欠なものであるというふうに考えております。

この課題について、既に管理組合にも相談させていただいているということもお話をされておりますが、改めてこの問題についての現状認識と、今後の課題解決に向けた考え方をお聞かせいただきたいと思います。

次に、同じく東港のコンテナヤード内におけます安全対策についてお尋ねをいたします。

国際コンテナヤード内におきまして、コンテナをシャーシに積み下ろしたり、蔵置するための自走式門型荷役機械、いわゆるトランスファークレーンというものでありますけれども、これが6機体制で稼働をしております。このトランスファークレーンには定期的な点検やメンテナンスが必要とされておまして、その作業をしている場所がヤード内の中央に位置しており、この場所はトレーラーの往来が激しい上に、トランスファークレーン同士が接触をするリスクも考えられ、過去には工事用車両がトランスファークレーンに接触をするという事故も発生したとお聞きをいたしております。この案件については、港湾荷役に従事している港湾同盟北海道地方本部からの要望の一つとして提出をされているとお聞きをしましたが、港管理組合としての現状認識と、今後の課題解決に向けた考え方をお聞かせいただきたいと思います。

最後になります。勇払マリーナの安全対策についてお尋ねをいたします。

勇払マリーナのプレジャーボートや遊漁船が、湾内から外海に出際の航路において、利用者から砂が堆積し浅くなっている箇所があり、浚渫が必要ではないかという声を聞いております。そのことに対する認識と対応をどのように考えておられるのか、お聞かせをいただきたいと思います。

以上、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。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 松井議員の御質問にお答えをさせていただきますが、フェリーが就航して50年という節目に当たって、苫小牧港におけるフェリーの役割と実績について、どのような認識を持っているかというお尋ねでございますが、北海道と本州の基幹航路として長年にわたり支え、海上運送拠点である苫小牧が産業都市として発展した礎であると考えております。

1972年当時、週2便で就航をしていたフェリーは、現在では週60便を数え、これまで旅客数延べ3,300万人、貨物量では18億5,000万トンを取り扱い、数字を改めて見ると、苫小牧周辺はもとより、北海道の経済の発展において、フェリーの充実は欠かせないものであったと再認識したところでございます。

また、平成30年に発生した胆振東部地震のときには、北海道全体の広域停電が発生し、空路、そして鉄道が地震発生直後から機能停止する中で、苫小牧港を発着するフェリーが運航し続け、

被災地への支援物資搬入などで極めて大きな役割を果たしたことは、改めてフェリーによる海上物流ネットワークの重要性が認識されたものと考えております。

北海道の経済、そして生活を支える上で、フェリーが果たす役割は重要でありますことから、引き続き、関係機関と連携してまいりたいと考えております。

○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） 私のほうからは、室蘭－八戸間のフェリー航路の休止にかかわる御質問につきましてお答えしたいと思います。

まず、港湾統計によりますと、室蘭－八戸間の航路で扱った令和２年の貨物量ですが、約８１万トンとなっております。取扱品目の主なものは、生体牛と聞いております。

フェリー会社に今回の件で確認いたしましたところ、苫小牧港での状況を詳細に伺うことはできませんでしたが、既存フェリーの中で対応できるものは対応するというふうにお聞きしているというところでございます。

管理組合として把握できたフェリー会社からの情報は以上のとおりでありまして、現在、休止直後の現段階において、苫小牧港への影響の全体像というものを把握することは難しいことから、受け入れる余力、体制についてお答えするということは困難な状況にございますけれども、苫小牧港は、フェリーのほか複数の内航定期船が就航し、北海道と本州を結ぶ重要な役割を担っておりますことから、その役割を引き続き果たしていくために、今後の貨物動向について注視してまいりたいというふうと考えております。

私のほうからは、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、フェリー就航５０年に関連して、イベント、記念行事について、それから、津波避難計画と港湾ＢＣＰの見直しについて、それから、東港区立地企業への利便性向上について、それから、東港コンテナヤード内の安全対策について、お答えをさせていただきます。

初めに、フェリー就航５０年を記念するイベント、記念行事についてのお尋ねがございました。

このイベント、記念行事につきましては、西港フェリーターミナルを運営する苫小牧港開発株式会社において検討していると伺っております。

当管理組合といたしましても、みなとオアシス苫小牧の構成施設の一つであるフェリーターミナルにおいて、フェリー就航５０年とフェリーの役割について広く知ってもらうことを目的としたイベントを開催することは、港を身近に感じてもらう機会と捉えており、今後ターミナルを運営する苫小牧港開発株式会社と連携するとともに、みなとオアシス苫小牧運営協議会等の構成団体の皆様に御意見を伺いながら検討してまいりたいと考えております。

次に、津波避難計画と港湾ＢＣＰの見直しについてお尋ねがございました。

昨年７月に北海道が公表した太平洋沿岸津波浸水想定につきましては、平成２４年の津波浸水

想定から苫小牧港の最大津波高は高くなり、また、第1波到達時間は早くなるなど避難条件が厳しくなったことから、より安全で迅速な避難の検討が必要であると考えております。

当管理組合が平成29年3月に策定した津波避難計画は、港湾地域の就労者や利用者の円滑な避難を図ることを目的に、苫小牧市及び厚真町の津波避難計画と整合を図りながら作成しております。

新たに津波浸水想定が見直され、両自治体においては、令和4年度から津波避難計画の改訂作業を進めると伺っており、苫小牧港の津波避難計画の改訂においても、両自治体と十分連携を図りながら作業を進めてまいりたいと考えております。

苫小牧港の港湾BCPにつきましては、港湾機能の維持と早期回復を目的としたものでございまして、現在のものは、昨年3月、令和3年3月に改訂を行っております。

このBCPにおける津波による浸水・流出被害については、令和2年4月の日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震モデル検討会が公表した、苫小牧地点における津波高10メートル程度をもとに見直しをしており、この港湾BCP発動に伴う行動計画について変更はございませんが、津波高に関する記載事項等については、修正することを予定しております。

次に、東港区立地企業への利便性向上ということで、フードコンプレックスを形成する上で、国際コンテナターミナルの待機レーンの混雑の現状認識と、今後の課題解決に向けたお尋ねがございました。

温度管理型冷凍冷蔵倉庫を核にフードコンプレックスを形成し、北海道産の農水産物の輸出拡大を図るためには、「食」と「物流」が一体となったサプライチェーンの構築が欠かせないものと考えており、ターミナルへのスムーズな貨物の搬入・搬出を含む輸送の効率化は大変重要であると考えております。

このため、ターミナルにおける待機レーンの渋滞や混雑等による利用者の拘束時間の長期化、それによるトレーラーの非効率な運用などの課題解決が重要であると認識しているところでございます。

近隣企業からもこれらの課題を含めた今後のターミナル周辺のあり方について、御意見・御要望をいただいております。当組合としても取り組むべき課題として意見交換を実施しているところでございます。

引き続き、近隣企業、ターミナルにかかわる事業者と継続的に意見交換・情報共有を図り、課題解決に資する施設の機能強化やターミナルの効率化等に向けた取組を推し進めてまいります。

次に、東港コンテナヤード内における安全対策について、荷役機械のRTGのメンテナンス場所についてのお尋ねがございました。

関係者に確認したところ、現在のメンテナンス場所は狭隘であるため、作業エリアからはみ出して作業を行うこともあり、トレーラーとの接触などの危険性もあることから、安全確保について改善が必要であると当管理組合も認識しているところでございます。

このため、メンテナンス場所として、適正な規模等につきまして、今後指定管理者やメンテナンス業者と協議を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） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 勇払マリーナの砂の堆積に対する認識と対応についてのお尋ねについてですが、昨年５月に、港口付近に浅い場所があるとの報告が利用者からあったところです。この報告を受け、調査を行いました結果、安全航行を確保するために設置している浮標の付近に浅い箇所があり、航行への影響が懸念されたことから、指定管理者と受け合わせの上、浮標を移設しております。

なお、このことについては、勇払マリーナのホームページや管理棟内の掲示板を通して利用者へ周知を行っております。

移設した浮標で示した区域においては、航行できる幅や水深を確保しているため浚渫の必要はありませんが、海底面の砂は移動しやすく、季節変動も考えられることから、継続的に調査を実施し、利用船舶の航行に支障となる恐れが生じた場合には、浚渫など必要となる対策を行うこととしてまいります。

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、２点ほど再質問させていただきます。

まず、これは要望なのですが、フードコンプレックスの形成の関係でございます。

さきのこの港議会で質問させていただきました当該地の水道整備という形で、その考え方をお聞かせいただいたわけでありまして、現在この待機レーンの問題は、むしろそれよりも優先する喫緊の課題であるというふうな考え方をお聞きいたしました。

水道の設備は膨大なお金もかかりますし、鶏が先か卵が先かという、そういった議論にもなってくるわけでありまして、ぜひ、この課題解決に向けて、時間をかけずに検討を進めていただきたいと思いますと思っておりますが、この点の時間軸についての考え方をお聞かせいただきたいと思います。

それと、コンテナヤードの安全対策の関係であります。

これも適正な場所について関係者と協議をしていただけるということの御答弁でありましたので、ぜひお願いをしたいというふうに思うわけでありまして、特にここは安全性にかかわる問題でありまして、早急な今考えておられる協議の場を設けていただきたいと思いますというふうに考えておりますけれども、そういった時期についての考えがあれば、お示しをいただきたいと思います。

最後に、勇払マリーナの安全対策であります。

この浮標を移動していただいて、安全対策がとれているという御答弁でありました。そして、

継続的に調査していくという御答弁もいただきましたので、ひとまず理解をいたしました。

しかし、利用者さんからは、霧の朝、特にけあらしが発生したときでありますけれども、レーダーを使いながら出航しても、ブイに接近し過ぎると危ない場面があるという御指摘でありました。先ほどの答弁では、許容範囲であるというふうな御答弁でありましたけれども、ぜひお金もかかることでありますから、そんなにしょっちゅうということにはならないと思いますけれども、継続的な調査を求めさせていただきたいと思ひますし、利用者さんからきっちりその辺の現状のお話を聞いていただくということにも取り組んでいただきたいと思います、この考え方についても伺ひしたいと思ひます。

以上です。

○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） それでは、私からは、コンテナターミナルの待機レーンの待機時間の短縮について、それと、安全対策の協議の時期について、お答えをさせていただきたいと思ひます。

待機レーンの時間の問題に関しましては、国際コンテナターミナルのオペレーションの変更ですとか、それに伴うシステムの変更なども必要になってきます。そうしたことをいろいろクリアしていく上では、ちょっと一定程度の時間を要すると思ひますけれども、当然この待機レーンの時間の問題、重要な問題と捉えておりますので、そういったことをしっかり協議して検討してまいりたいと考えております。

それから、安全対策の今後の協議の予定ということですが、安全確保の面ということで、重要な問題と認識してございます。

関係者との協議につきましては、極力早く行いたいと考えておりまして、日程さえ合えば、2月中にも協議を開始したいと考えております。ただ、方向性が出るまでは、それなりちょっと時間も必要になってくるのかな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） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 勇払マリーナの堆砂について御質問でございますが、繰り返しのなりますが、現状の確認ということで、継続的に調査というのは実施していくこととしております。

また、安全対策の更なる徹底ということで、既にホームページと管理棟での掲示を通してお知らせしているところですが、そういった部分も含めまして、それと利用者の方の状況も聞きながら必要な対策をとっていくこととしております。

○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。

以上をもって、一般質問は全て終了いたしました。

これより議案第3号及び第4号の質疑に入ります。

議案第3号及び第4号の説明に関し、質疑はございませんか。

松井雅宏君。

○議員（松井雅宏君） それでは、議案第3号について質疑をさせていただきます。

予算書の86ページと88ページに係る西港・東港総務管理費、一般管理費の中からお尋ねをしたいと思います。

さきの一般質問で、藤田議員からLNGのバンカリングトライアル事業について御質問がありましたが、それにはかぶらないように質疑をさせていただきたいと思います。

このバンカリングトライアル事業でありますけれども、西港と東港のそれぞれの総務管理費の一般管理費に含まれているとお聞きをいたしております。このLNGバンカリングトライアルの取組は、苫小牧港のカーボンニュートラルポートを形成する上での取組の一環だというふうに理解をしておりますが、先ほどCO₂削減に向けた考え方、あるいはその背景なども御答弁がありました。

そこで、私がお聞きをしたいのは、このバンカリング船の関係でありますけれども、国内でわずかしかこの船がないというふうに、ホームページなどで調べると数隻しか国内にないというふうに、そういったホームページの記載がありました。こういったLNGが進んでいない状況の中で、LNGバンカリングに苫小牧が取り組む、まさにこのタイミングで取り組もうとする背景、そして意義、そして将来性についてお聞かせをさせていただきたいと思います。

総体的には、先ほどの質疑でわかりましたけれども、なぜこのタイミングだということところで御答弁をさせていただきたいと思います。

本トライアル事業にかかる事業費、予算の関係であります。その内訳と、事業概要、先ほどタグボートを招聘してということでお答えになっておりましたけれども、このバンカリングというのは方式もいろいろあるわけです。船から船へ、トラックから船へ、そういった3通りか4通りの方式があったと思いますけれども、こういったトライアル事業を考えておられるのか、そういった方式なども中身としてお聞かせをさせていただきたいと思います。

続きまして、東港建設費の国直轄事業負担金、これは予算書の90ページに書かれておりますけれども、先ほどの答弁でもございました。この3月の国の直轄事業としての採択を見込んでの予算計上ということで、周文ふ頭の岸壁新設について16億8,000万が計上されておるところであります。そのうち管理者負担が5億6,000万という予算計上であります。一方、令和3年度の当初予算には、本事業の管理者負担1億6,000万が計上されていたという経緯があります。結果的には、昨年も残念ながら事業採択には至らなかったわけでありまして、今述べましたとおり、令和3年度と令和4年度の当初予算の開きが生じているわけでありまして。この理由がどこにあるのかお聞かせをさせていただきたいと思います。

次に、国直轄事業である周文ふ頭の岸壁新設に係る管理者の負担割合のルールと財源構成、そして、北海道と苫小牧市、両母体の負担の考え方もお聞かせをさせていただきたいと思います。

また、事業採択をされた場合の初年度に当たる令和4年度の実施事業については、先ほどの答弁のとおり、国が岸壁の一部を建設すると、そして、管理組合としては、これは測量と用地買収という御答弁だったと思いますけれども、この来年度のことについては理解をいたしましたけれども、仮にこの3月事業採択を受けたということになると、供用開始までの現段階でのスケジュール感と総事業費をどのように認識されているのか、あわせてお聞かせをいただきたいと思います。

以上です。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

専任副管理者、平澤充成君。

○専任副管理者（平澤充成君） 私のほうからは、LNGバンカリング事業費につきまして、特に苫小牧港が取り組む背景、意義、将来性というお尋ねにつきまして回答させていただきたいと思います。

今回の質疑等の中でもございましたけれども、現在、我が国も2050年のカーボンニュートラルというのを目指しているところでございますし、世界的にも地球温暖化というものが進む中で、その方向で進んでいるという方向にあるというふうに認識しております。

そういった中で、船舶燃料につきましては、従来の重油に比べまして温室効果ガスの排出が少ない次世代燃料への転換、導入への検討というものが船舶会社で進んでおりますが、先ほど松井議員のほうからお話がありましたが、現在のLNG船の隻数というのは、先ほどお話しいただきましたが、その中ではございますけれども、LNGの燃料というものは、既に実用化されておりますので、今後普及していくものというように考えております。

内航、外航を問わず多くの航路を有しておりまして、また、多くの船舶が寄港しております苫小牧港におきまして、LNGバンカリング拠点を形成していくということは、温室効果ガスの削減に貢献できるものと考えておりますし、また、本港を利用している船会社のLNG燃料船へのこれが転換した後の本港への継続利用といったものにもこれつながっていくものではないかというふうに考えております。

今後、国内大手3社だけでも2030年までに約150隻のLNG燃料船の建造計画というものがございまして、苫小牧港におきましても将来的にLNGバンカリングの需要拡大というのが見込まれるものというふうに考えているところでございます。

私のほうからは、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、LNGバンカリングトライアルの事業費と、その事業概要についてお答えをさせていただきます。

今回のLNGバンカリングトライアルの事業費につきましては、予算額4,000万円となっております。その内訳は、内航LNG燃料船の回航にかかる費用に2,800万円、燃料費に

５００万円、トライアル全体のコンサルティング費用に７００万円となっております。

事業概要といたしましては、既に国内で就航している内航ＬＮＧ燃料船を苫小牧港まで回航します。

ＬＮＧ燃料を供給するわけですが、方式としまして、３つ今方式がございまして、タンクローリーから船舶に供給するトラック・ツー・シップ方式、それから、陸上に設置された固定式タンクから船舶に供給するショア・ツー・シップ方式、そして、船舶から船舶に供給するシップ・ツー・シップ方式、この３つの方式ございますけれども、今回につきましては、タンクローリーから供給をする、最初に申しあげましたトラック・ツー・シップ方式で燃料を供給する予定となっております。

このトライアルを実施することで、ＬＮＧバンカリングにおける規制面、運用面での課題などを整理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） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 周文ふ頭の岸壁新設に関してのお尋ねですが、令和３年度と令和４年度の周文ふ頭岸壁における当初予算に開きが生じていることについてですが、令和３年度要求の際は、設計などに要する費用のみでございましたが、令和４年度要求では、設定などに要する費用のほか、事業促進を図るため現地着手にかかる費用を要求していることから増額となっております。

管理者負担割合のルールと財源構成の考え方についてですが、管理者負担割合は、岸壁につきましては、国費が３分の２、管理者負担金が３分の１となります。

次に、財源構成についてですが、令和４年度予算として計上している５億６，０００万円のうち、１割が母体負担金や使用料収入などの一般財源となっており、９割は起債充当が可能な地方債となっております。なお、地方債の償還に当たっては、一般財源をもって予算計上をすることとなります。

事業採択された場合の令和４年度の事業内容について、管理組合が実施する事業内容は、測量調査のほか用地買収を予定しており、国直轄事業は、設計及び岸壁の一部現地着手をするものと聞いております。

現段階のスケジュール感と総事業費についてですが、令和４年度に新規採択された場合、現地着手から５年から６年程度の事業期間であると聞いております。また、総事業費については、現在調整中であると伺っており、お示しすることはできませんが、この岸壁は耐震性を強化する構造となることから、通常の岸壁である西港中央北ふ頭の総事業費が約７０億円であったことに比べ、それ以上の事業費になるものと考えております。

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。

令和4年度の関係で、そのバンカリングトライアル事業の関係でありますけれども、少ないLNG船が国内しか現状ではないけれども、将来的には多く見込めると副管からの御答弁でありましたので、よその港に先んじてこういった取組をするということで理解をいたしました。

その上で、令和4年度のトライアル事業を踏まえた今後の展開、それと本格導入に向けての、先ほどの御答弁でもバンカリング自体3方式あるという御答弁でありましたけれども、どういったものになるのかわかりませんが、本格導入に向けたロードマップみたいな想定があれば、お聞かせをいただきたいというふうに思います。

それと、周文ふ頭の岸壁新設の関係でありますけれども、令和3年度と4年度の予算の違い、これについてはよく理解をいたしました。

それで、令和3年度と4年度大きく違ったのは、いい方向に進んだという結果だというふうに私も答弁を聞いてわかりましたが、その経緯と具体的な中身について、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います。

以上です。

○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） それでは、私からは、LNGバンカリングトライアルの今後の展開についてお答えをさせていただきます。

このLNG燃料船の導入時期などにつきましては、船舶の更新時期など、やっぱり船会社の経営方針によるものが多いというか、そこによるものなので、当管理組合としてこのLANバンカリングのロードマップという形でお示しすることは難しいと考えております。

ただ、LNGバンカリング拠点の形成に向けた準備を進めることが重要と考えており、船会社の意向や方針などに柔軟に対応できるよう、引き続き関係者と情報交換などを密に図りながら取り組んで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） 施設部長、和田栄二君。

○施設部長（和田栄二君） 周文ふ頭新規岸壁、経緯と具体的な内容についてのお尋ねでございますが、今年度であります令和3年度につきましては、岸壁整備のため、概略的な検討を進めているところでございます。令和4年度は、この検討をもとにしまして、詳細な検討を進めることができましたので、現地着手も可能と判断したことから、岸壁自体の整備にかかわる工事に着手するというふうに聞いてございます。

以上でございます。

○議長（遠藤 連君） ほかに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、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号及び第4号についてお諮りをいたします。

議案第3号及び第4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号及び第4号は、原案のとおり可決されました。

○閉会

○議長（遠藤 連君） 以上をもちまして、本議会に付議された案件は全て議了いたしました。

閉会に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。

本議会に付議されました案件は、報告1件、議案4件ありますが、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4年第1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35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	藤 田	広 美
署名議員	松 井	雅 宏