

平成28年 第2回定例会

## 苫小牧港管理組合議会会議録

平成28年8月29日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成28年 第2回定例会  
苫小牧港管理組合議会

平成28年8月29日（月曜日） 午後2時01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号及び第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号について

議案第1号 苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例について

日程第6 一般質問

日程第7 議員提案第1号及び第2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

議員提案第2号 苫小牧港管理組合議会議員の派遣について

○出席議員（10人）

1番 沖田清志君

6番 中山智康君

2番 川尻秀之君

7番 藤田広美君

3番 越川慶一君

8番 松尾省勝君

4番 田中芳憲君

9番 板谷良久君

5番 谷川芳一君

10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

渡邊直樹君

副 管 理 者

佐藤裕君

総 務 部 長

浅井孝人君

施 設 部 長

佐藤匡之君

港湾振興室長

池淵雅宏君

港湾振興課長

中谷伸二君

|            |       |
|------------|-------|
| 総務課長       | 小林啓司君 |
| 業務経営課長     | 松原敏行君 |
| 計画課長       | 平山雅樹君 |
| 施設課長       | 山下和幸君 |
| 会計管理者兼出納室長 | 成田勉君  |
| 総務課長補佐     | 長谷川卓君 |
| 業務経営課長補佐   | 山崎直人君 |
| 施設課長補佐     | 三田弘志君 |

|           |        |
|-----------|--------|
| 監査委員      | 紺谷ゆみ子君 |
| 監査委員      | 松井雅宏君  |
| 監査委員事務局長  | 前田正実君  |
| 監査委員事務局主幹 | 桐木賢君   |

#### ○事務局職員出席者

|      |       |
|------|-------|
| 事務局長 | 小林啓司君 |
| 庶務係長 | 長谷川卓君 |
| 議事係長 | 田中亮太君 |

## ○開会

○議長（神戸典臣君） これより、本日をもって招集されました平成28年第2回定例会を開会いたします。

会議に先立ちまして、管理者から新たに就任された、管理組合の監査委員を議員各位に御紹介したい旨、申し出がございますので、これを許します。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 新たに就任いたしました監査委員を御紹介申し上げます。

北海道選出の飴谷監査委員は、本年3月5日で北海道監査委員の任期が満了となりました。

このため、北海道代表監査委員に後任の監査委員の推薦を依頼しておりましたところ、4月4日付けで紺谷ゆみ子監査委員の推薦があり、同日付けで当管理組合の監査委員に就任されました。

どうぞよろしくお願い申し上げます。

以上であります。

○議長（神戸典臣君） 次に、専任副管理者から、人事異動により管理職員に任命された管理組合職員を議員各位に御紹介したい旨、申し出がございますので、これを許します。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 6月21日付けの人事異動により新たに管理職員に任命された職員を紹介いたします。

施設部長の佐藤匡之でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上をもちまして、監査委員及び施設部長の紹介を終わります。

---

## ○開議

○議長（神戸典臣君） 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（神戸典臣君） 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、川尻秀之君及び越川慶一君を指名いたします。

---

## ○会期の決定

○議長（神戸典臣君） 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（神戸典臣君） 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（神戸典臣君） 次に、日程第３「諸般の報告」を行います。

監査委員より、平成２８年度１月から６月までの「現金出納検査の結果」の提出がありました。  
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、御覧ください。

---

○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（神戸典臣君） 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、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 報告第１号及び報告第２号を御説明いたします。

いずれも、地方自治法第２４３条の３第２項の規定に基づき、当管理組合が出捐しております法人の経営状況について御報告するものでございます。

初めに、報告第１号「一般財団法人胆振東部日高海域漁業操業安全基金協会の経営状況について」御説明をいたします。

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２７年度の決算について、別冊１「業務報告書」の９ページの正味財産増減計算書をご覧ください。

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、１，４４５万４，７８４円で、前年度に比べ４９万７８６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１，４３９万５，６１０円は、前年度に比べ５０万９，８２０円の減で、この主な理由は、租税公課と支払利息の減によるものでございます。

以上の結果、当期経常増減額は５万９，１７４円の増で、一般正味財産期末残高は１億１，９１２万９，５２７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、８億１，９１２万９，５２７円となっております。

続いて、平成２８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。上段経常収益計は、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、1,646万1,000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」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27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願います。

まず、一般正味財産増減ですが、経常収益計は、上段に記載しておりますとおり、4,158万7,142円で、前年度に比べ2,148万9,701円の減となっております。この主な理由は、運用財産取崩額であります受取寄附金の減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4,163万2,698円は、前年度に比べ2,152万2,174円の減で、この主な理由は前年度実施事業であります漁業用作業保管施設建設の完了や、漁業経営安定対策事業助成のための助成金の減によるものでございます。

以上の結果、当期経常増減額は4万5,556円の減で、一般正味財産期末残高は34万2,032円となり、指定正味財産期末残高2億1,011万1,417円を加えた、正味財産期末残高は2億1,045万3,449円となっております。

続いて、平成28年度の事業計画につきましては、別冊4「事業計画および収支予算書」の1ページと2ページに記載がございますので、御参照願います。

この事業計画につきましては、3ページの収支予算書を御覧願います。

収入は2,511万4,089円で、その主なものは、運用財産利息収入、運用財産取崩、前年度からの繰越金となっております。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、両法人の経営状況について御報告いたしました。

○議長（神戸典臣君） 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（神戸典臣君） 御質問がなければ、本件は終了いたします。

---

○議案第1号 苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第5、議案第1号「苫小牧港管理組合港湾施設管理使用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「苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例について」、御説明いたします。

議案資料の7ページを御覧いただきます。

改正の理由でございますが、近年、漁業者以外の組織化されたグループ等が、岸壁や海岸からゴムボート等で港湾区域内に進入し、素潜りにより水産動植物を採捕するなど、港湾施設の無断使用はもとより、往来する船舶の航行等に支障となることが懸念されております。

また、近隣の漁業協同組合からも、港湾区域内の安全確保等を図るため、潜水等の行為に対し、実効性のある規制を求める要請書も提出されております。

このため、港湾利用者の安全を確保し、かつ港湾管理者の承認のない潜水行為を規制するため、条例の一部を改正しようとするものであります。

改正の内容につきましては、第8条に第2項として、「港湾区域においては、潜水してはならない。ただし、管理者の承認を得たときは、この限りでない。」を加えます。

また、当該規定に違反した場合に刑罰を加えるため新たに第26条として、「第8条第2項の規定に違反した者は、科料に処する。詐欺その他不正な手段により同項ただし書に規定する承認を得た者も、同様とする。」という規定を加えております。

そのほか、今回の改正に当たり、文言の修正及び条文の配置の変更を行っております。

この条例は、本年9月1日から施行するものとしております。

以上、議案第1号「苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例の一部改正について」御説明させていただきます。

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（神戸典臣君） 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（神戸典臣君） 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（神戸典臣君） 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（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、議案第1号は、原案のとおり可決されました。

## ○一般質問

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第6「一般質問」の通告が、越川慶一君、藤田広美君、松尾省勝君、谷川芳一君からありますので、順次これを許します。

越川慶一君。

○議員（越川慶一君） それでは、通告に従い順次質問をさせていただきます。

まず最初に、ガントリークレーンについての事故原因、故障原因の特定というところで質問をさせていただきます。

昨年から今年にかけて、ガントリークレーンに関する事故、故障が多数発生をしている、このような状況であります。そのたびに荷役への調整が行われ、関係各方面にも様々な影響が出ていることだと、そのような状況にあります。

昨年から今年にかけて発生をした、まずは故障の原因について、これはなかなか特定できずに推測のものもあったかなというふうに思われますので、まずは全て特定されているのか、この部分についてお伺いをしたいというふうに思います。

それから、これまでのガントリークレーンにおける事故や故障の原因については、先程もちょっとお話ししましたとおり、なかなか特定しづらい場合も想定されますので、対策の一つとして、事故時の状況が把握できるような、録画機能がある、自動車に例えますとドライブレコーダー、このようなもの、このような機器を設置をしてはどうかというふうにも提案をしたいというふうに思いますけれども、見解についてお伺いしたいと思います。

次に、3号機の事故について質問をいたします。

今年の4月13日にコンテナ船がガントリークレーン3号機に接触をすると、そういう事故が発生をしておりますが、この事故原因について、まずはお伺いをしたいと思います。

そして、この事故については、タグボートを使用していなかったというようなことでありますけれども、このタグボートを使用する基準などについては、どのようになっているのか、お伺いをしたいと思います。

また、このタグボートを使用した場合と、使用しない場合の事故の発生リスク、これはどのように変化をするのか、この部分についても見解をお伺いしたいと思います。

そして、その後、仮復旧ということで、ケーブルリールを加工し、3号機を仮に稼働させたというところであります。本来のケーブルよりも短くなっていたということの連絡漏れによって、ケーブルが断裂するという、そういう事態にもなったということであります。まず、この事故原因についてお伺いをしたいと思います。

そして、このケーブル断裂については、作業前にしっかり情報を共有化していれば、未然に防ぐことが可能であったのではないかというふうに考えるものでありますけれども、責任の所在、これはどのようになっているのかお伺いをしたいと思います。

さらに、このガントリークレーンのケーブルリールについては、1号機、2号機用のケーブル

リール、これは予備品ということでストックをされていたというふうにも聞いておりますけれども、3号機用のケーブルリールについては、なぜ予備品としてストックをされていなかったのか、この部分の理由についてもお伺いをしたいと思います。

また、他の港との間で、非常時における部品の共有化を行うなど、協力協定など締結する、そういうようなこともあるのかというふうに思いますけれども、様々な方策を検討すべきではないかというふうに私は考えますが、見解をお伺いしたいと思います。

次に、2号機の故障について質問をいたします。

7月28日に、このガントリークレーン2号機の荷重計の故障が発生をしています。本復旧までには2か月を要するという、そういうことで、現在は1号機、3号機による荷役となっております。現在の荷役への影響について、まずはお伺いをしたいと思います。

また、予備品のリスト化ということを行うということも、これまでも議論をしてきておりますけれども、実際に予備品のリストというものが完成をしているのかどうなのか、この部分についてもお伺いをしたいと思います。

次に、ガントリークレーンの4号機の新設について質問をさせていただきます。

ガントリークレーンの事故、故障が続けて発生をしている、こういうような現状でもあり、以前からこの議会の中でも議論をさせていただいている、このガントリークレーン4号機の新設に対する検討、これもまた本格化をしていかなければならないのではないかというふうに思われますけれども、現在どのような検討が進められているのか、この検討状況についてお伺いをしたいと思います。

次に、港湾BCPについて質問をいたします。

火山編の策定後の課題と今後の取組というところでありまして、今年の3月には、この港湾BCPの火山編が策定をされたというところでありまして。関係機関への周知、これはまずはどのように行われたのかというところについてお伺いをしたいと思います。

また、これまでの議論の中で、降灰対策について、被害想定などの課題が残っていましたが、どのような検討が行われ、そしてどのような対策を行うのか、見解をお伺いしたいと思います。

今回の港湾BCP火山編の策定に当たっては、今後は、研修や訓練など、これを実証していくというふうに考えますけれども、今年度の実施予定及び実施規模について、どのような考えがあるのか、この部分についても見解をお伺いしたいと思います。

次に、港南地区の交通渋滞対策について質問をいたします。

この港南地区の交通渋滞対策につきましては、これまでも議会の場で様々な議論をしているところでありまして。その中で、平成28年度より交差点の改良工事に着手をする予定であるというふうにも聞いておりましたが、現在の進捗状況、及び今後のスケジュールについてお伺いをしたいと思います。

まずは、1回目の質問を終了いたします。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） まず私の方から、ガントリークレーンの仮復旧後のケーブル切断事故の原因と、その責任の所在についてお答えをしたいと思います。

3号機は、4月13日の事故を受けまして、仮復旧により5月26日に再稼働をしておりますけれども、3日後の29日14時5分ごろ、荷役作業のためクレーンを北側に移動させた際、ケーブルの長さを超えて運転したため切断されたものでございます。

事故の原因につきましては、1つには管理組合が苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合に対し、仮復旧時にケーブルが短くなったことの連絡を徹底していなかったこと、2つ目には、本来ケーブルが切断しないよう移動範囲を超えないための自動停止装置が作動しなかったことについて、メンテナンス業者の動作確認が十分ではなかったことなど、複数の要因が挙げられ、それぞれに責任があるものと考えております。

これらの事故原因を踏まえ、管理組合と事業協同組合との連絡体制を強化し、情報共有を図るとともに、メンテナンス業者には、日頃の点検に加え、特に今回のような場合においても確認作業を徹底するよう指導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（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） ガントリークレーンの昨年の事故原因についてのお尋ねですが、2号機においては、制御機器のケーブルへの外来ノイズが影響したと考えられ、ケーブルを金属配管に通しております。また、1号機は給電機器の絶縁体の劣化や結露が考えられ、新しく改良された給電機器に交換しております。

3号機に関しましては、荷役中にコンテナを吊り上げる機器のロックピンが2か所外れた状態でオペレーターが吊り上げたため、巻き上げワイヤーの一部などが損傷しております。

メーカーの見解によると、コンテナのダメージやコンテナを吊り上げる機器の着床の誤検知などと推察されます。

録画機能がある機器の設置についてのお尋ねですが、これまでの事故や故障時の荷役状況につきましては、公表はできませんが、管理組合にて設置している保安対策用監視カメラで記録されているものもあり、その映像にて確認しております。

また、荷役作業中にクレーンの異常が検知された場合は、クレーンのコンピューターに残されるエラーの記録によって、どのような異常が発生したか、分かるようになっております。

昨年発生した3回の故障のうち、映像の記録により故障時の状況が把握できるものは限定的であり、また、オペレーターのプライバシーの問題もあり、録画機能がある機器の設置については、検討しておりません。

まずは既存設備による事故や故障時の確認と、その設備に不備が発生しないよう保守点検を行ってまいりたいと考えております。

ガントリークレーン３号機の事故原因についてのお尋ねですが、コンテナ船が着岸する際、船首右舷側が、荷役予定がなく着岸バースから外れて待機中であった３号機のケーブル巻取り装置等に衝突したものでございます。

事故当時の気象状況や船舶代理店など関係者からの聞き取り、船会社からの事故報告、また、ガントリークレーンの復旧に対して、船会社側の保険により仮復旧を含めた全ての経費が賄われることとなったことから、管理組合としては船側の問題であると考えております。

タグボートの使用基準についてのお尋ねですが、苫小牧港では、船舶の安全な運航を確保するため、苫小牧海上保安署に事務局を置く苫小牧海上交通安全協議会により、合意事項が定められております。

コンテナターミナルの利用に当たっては、利用者など関係者において策定した苫小牧国際コンテナターミナルの安全運航のための申合せ事項に、入出港時などのルールが定められております。

タグボートの使用については、申合せ事項の中では、総トン数２，０００トン以上６，０００トン未満は１隻以上、６，０００トン以上は２隻以上を使用することが望ましいとされており、サイドスラスターの装備や気象等を考慮して、船長の判断により使用されるものでございます。

タグボートの使用による事故の発生リスクの変化についてのお尋ねですが、タグボートを使用すると、一般論としては事故のリスクは下がると思われます。

苫小牧港では、気象・海象状況等を考慮して、月平均で１５隻程度のコンテナ船がタグボートを使用しております。

荷重計の故障による荷役への影響についてのお尋ねですが、当時荷役中のコンテナ船が、ガントリークレーンの入れ替えに伴い、若干荷役が遅れた程度でございます。

また、３隻同時荷役の頻度は週１回程度であり、船会社等のスケジュール調整の協力により、大きな支障もなく対応できております。

次に、港湾ＢＣＰの関係機関への周知についてのお尋ねですが、苫小牧港港湾ＢＣＰ協議会の議論を経て策定した苫小牧港港湾ＢＣＰの火山編については、本協議会の会員及び構成する企業等への周知はもとより、当管理組合のホームページ上での公開や、苫小牧東部地域の苫東立地企業懇話会で説明し周知したところです。

また、西港臨海部の企業に対しては、今後開催される苫小牧臨海企業懇話会の場をお借りして、周知できるよう調整を進めております。

降灰対策の検討についてのお尋ねですが、港湾ＢＣＰの策定に当たって、中規模噴火により最大８センチメートル程度の降灰被害を想定し、港湾機能の維持及び早期回復を図るため、支障となるボトルネックと、これらに対応する事前対策項目などの抽出について検討を行っております。

防塵用のマスクやゴーグル等の準備、火山灰の除去作業に関するマニュアル作成、火山灰集積場の確保方法の検討などの抽出した事前対策項目については、今後、関係する協議会会員等が連携を図りながら、具体的に取り組んでいくこととしております。

訓練などの実施についてのお尋ねですが、今年度につきましては、苫小牧港港湾BCPへの理解をさらに深めていただくため、港湾BCP協議会の会員及び構成する企業等86団体を対象とした説明会の開催について検討を進めております。

また、会員の災害に対する意識の向上や、迅速な初動態勢の構築を図り、さらには昨年度策定した港湾BCP火山編の実効性を確保するため、樽前山の噴火を災害想定とした、被害状況等の情報の収集や集約、共有などを内容とする情報伝達訓練について、協議会の会員25団体を対象に実施することで検討を進めております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） ガントリークレーンと港南地区の渋滞対策に関する御質問についてお答えいたします。

初めに、ガントリークレーン3号機のケーブルリールの予備品などについてのお尋ねでございますが、まず、1号機及び2号機用のケーブルリールの予備品につきましては、平成26年に発生いたしましたコンテナ船の2号機への接触事故で損傷したケーブルリールを仮復旧の際に補修して使用していたもので、本復旧で新品に交換後、保管しておりました。

3号機のケーブルリールの予備品につきましては、今年度の購入を予定しておりましたが、年度当初の事故であったことから、その用意が間に合わなかったところでございます。

また、他港との部品の共有化につきましては、国土交通省港湾局におきまして、平成22年度に、ガントリークレーンに関する情報共有化推進会議を立ち上げ、検討が進められておりますが、具体的な方策が示されていないこともあり、当面は国による検討状況を注視しつつ、予備品の確保を中心とした取組を進めていくことが必要と考えております。

次に、予備品のリスト化についてのお尋ねでございますが、予備品リストにつきましては、ガントリークレーンの保守点検業者並びにクレーンメーカーなどから御意見を伺いながら、部品の耐用年数を基本として、過去に発生した事故による損傷箇所や故障の発生頻度、部品調達に要する期間、さらには先進港での予備品のストック状況などを参考に作成しております。

続きまして、ガントリークレーン4号機新設の検討状況についてのお尋ねでございますが、4号機の検討に当たりましては、昨年度から国際コンテナターミナルでの船舶の入港実績やコンテナ取扱い実績などから、ガントリークレーンの稼働状況等について分析を進めてきたところでございます。

分析の一例を申し上げますと、ガントリークレーン1機当たりの年間稼働時間は約1,600時間と、情報提供をいただいた他港と比較しても多めになっておりますが、メンテナンスに要する時間を確保できないというほどではなく、また、現状のコンテナ船の寄港頻度や荷役形態などから、4機同時荷役などの4機目クレーンの本来の役割を期待することは難しい状況となっております。

最後となりますが、港南地区の交通渋滞対策の進捗状況と今後のスケジュールについてのお尋ねですが、港南地区立地企業への通勤等で発生している臨港道路勇払ふ頭幹線と中央南ふ頭幹線の交差点周辺の渋滞への対策については、昨年の５月から、学識経験者や行政機関、港湾関係者で構成される検討会におきまして議論が進められ、今年３月に最終的な対策案といたしまして、交差点内の車線の追加と信号機の周期調整が示されたところでございます。

この対策案をベースに、今年度より国の社会資本整備総合交付金を活用して交差点改良事業に着手しており、現在、測量調査や設計、関係機関との協議を進めているところでございます。

今後につきましては、予算の配分状況にもよりますが、事業期間として３年程度を見込んでおり、来年度以降、支障物件調査や用地買収などを経て、現地着工となる予定でございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 越川慶一君。

○議員（越川慶一君） それでは、再質問をいたします。

まず、ガントリークレーンの関係であります。

事故時の状況が把握できるような録画機能がある機器、これの設置について先程質問いたしましたけれども、この部分については、今の答弁の中では、検討していないという、そういうような答弁もあったというふうに思います。この目的といたしましては、やはり作業監視ということではなくて、あくまでも事故時の状況把握、こういうものに使用するというような意味合いでもありまして、早期に事故や故障の原因が特定をされると、そういうようなものとともに、事故時の責任の所在が明らかになるのではないかとというふうに考えるものでありますので、設置に向けた調査、検討、こういう考えがないのか、改めて見解をお伺いしておきたいと思います。

それから、３号機の事故の関係でありますけれども、こちらにつきましては、先ほどタグボートの使用は、申合せ事項、こちらの中で推奨をしているという、そういうようなことになろうかというふうに思います。最終的には船長判断ということになると思われますけれども、私もタグボートを使用すれば１００％事故が防げることができるというふうには当然思っておりませんが、より安全な着岸を目指した中で、できるだけリスクを最小限にして、このような事故を減らすと、こういうようなことが安全で、そして安心して利用される港につながるというふうにも考えておりますので、管理組合として、具体的な再発防止策、これの検討をされているのか、この部分について再度お伺いをしたいと思います。

それから、ガントリークレーンの復旧費用や、ガントリークレーンを動かすことができないことによって、先ほど荷役に制限がかかるなど大きな影響があるというふうにも思いますという話をさせていただいております。

損害賠償などを含めて、どのような対応が行われているのか、この部分、見解をお伺いしたいというふうに思います。

それから、ガントリークレーンの３号機の関係で、先程は、他の港との部品の共有化、これも

行うべきではないかという、そういうような質問もさせていただいております。

答弁の中で、平成22年度から国が検討している部品の共有化、現在においても検討中という、そういうような答弁もありました。今は平成28年度ということでもありますから、もう既に6年経過をしている、こういうような状況でありますけれども、検討がなかなか進まないということでもありますので、そこに何か理由があるのか、なかなか進んでいかない、こういうような理由があるのか、現状についてどういような検討が進められているのか、この部分について教えていただきたいというふうに思いますので、見解をお伺いしておきたいと思います。

それから、2号機の故障の関係になります。

今回、この2号機における荷重計については、製作に2か月もかかるというふうに聞いております。今後、製作に長期間を要する部品、計測器類などについても、事前に予備品として保管をしていくということの検討も必要であると、それと同時に、我々だけではなくて、第三者の立場から、本当に予備品として適切なものなのかどうかというようなこともチェックをしていただくような、そういう仕組みも必要ではないかというふうに考えますので、今後の故障再発防止に向けた対策も含めて、見解をお伺いしておきたいと思います。

それから、4号機の新設の関係についても再質問いたします。

先程の答弁の中では、現状のコンテナ船の寄港頻度、それから荷役の形態などから、4基同時の荷役、それから4基目のクレーンの本来の役割が期待できない、そういうことが確認されたというような答弁がありました。これは、4基目の新設を断念をするという、そういうような結論が出されたものというふうに受け留めるべきなのではないかというところをちょっと聞きたいなと思います。

これまでの議会議論において、今年度中に方向を示すという、そういう管理者からも発言がされておりましたので、この4号機新設の検討については、今後どのように進められていくのか、このスケジュールについてもお伺いをしたいと思いますので、答弁をお願いいたします。

それから、港湾BCPについてでありますけれども、先程も答弁の中では、防塵用のマスクやゴーグルの準備、さらにはマニュアルの作成、火山灰の集積場の確保など、事前対策項目、これの抽出作業というのは進んでいるということでもあります。対応の目標時期については、短期で2年から3年以内、それから中期では5年以内という、そういうような目標でもありますけれども、私はできる限り早急に実施完了を目指すべきだというふうに考えますので、短期で集中して完了する、こういうような考えがないのか、見解をお伺いしたいと思います。

それから、港南地区の渋滞対策についてでありますけれども、事業期間として3年程度を見込んであるという、そういうような先程の答弁がありました。この交通渋滞対策については、これまでも議論してきたとおり、できるだけ早く、できるだけ早期に渋滞が解消されるように進められるべきだということですのでずっと議論をしていたというところでもありますので、やはり私は1年でも早く着工ができるように、取り進めるような進め方がいいのではないかというふうに考えます。

ので、この部分についても改めて見解をお伺いしておきたいと思います。

以上で、再質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 私のほうから何点かお答えをしたいと思います。

まず最初に、録画機能がある機器の設置についての再度のお尋ねですけれども、繰り返しのなりますが、これまで発生しました事故や故障のうち、映像の記録によって状況が把握できるというのは限定的なものになると思います。

船の衝突に関しましては、今後も保安対策用監視カメラで確認をしてみたいと、このように思っております。

また、クレーンの操作に関する事故や故障につきましては、映像ではなく、クレーンのコンピューターに残されますエラー記録に加えまして、今後は操作記録も残せないか検討してみたいと、このように考えております。

次に、3号機の事故に関しまして、事故の再発防止策についてのお尋ねでございますけれども、タグボートの使用により事故のリスクが下がるということは、先程お答えしたとおりでございますけれども、船会社にとってもメリットはあるものの、常時タグボートを使用するということになりますと、船会社にとってはコスト増となり、苫小牧港の他港との競争力の低下につながってまいると、このように思っております。

こうしたことから、管理組合としましては、まず事故防止に向けて注意喚起を進めることとし、事故後におきましては、各船会社に対し文書により合意事項や申合せ事項による苫小牧港のルールを遵守し、離着岸時には慎重な操作を行うよう、改めて各船長への周知をお願いしております。今後とも関係機関とともに、船会社に対しルールの遵守と慎重な操船について働きかけてまいりたいと思っております。

また、今回の事故は、本来着岸予定ではなかったところにありましたガントリークレーンに衝突したのですが、今後、事故を極力減らすため、例えば離着岸時はガントリークレーンをより安全な位置にあらかじめ動かすなどの対策について、関係者間で検討してみたいと思っております。

次に、衝突事故によるガントリークレーンの復旧費用、荷役への影響と損害賠償等についてのお尋ねでございますが、船舶の衝突によるガントリークレーンの復旧費用は、仮復旧も含めた全ての経費が船会社側の保険により賄われることとなっております。

3隻同時荷役の頻度は週1回程度であり、衝突事故に伴う荷役への影響については、船会社等のスケジュール調整の協力により大きな支障もなく対応できました。

また、苫小牧港を抜港又は他港への変更といったこともありませんでしたので、金銭的な損失はございませんでした。

次に、2号機の故障に関します今後の故障再発防止に向けた対策についてのお尋ねでございます。

すが、この度の故障が発生しました機器は、その予兆を把握することが難しい電子部品であることから、メーカー推奨の耐用年数などを参考に、今年度整備工事により交換を予定していたものでございました。

再発防止策としては、先程申し上げた予備品リストに基づき部品ストックを進め、適切な時期での交換を行うとともに、故障が発生した場合にも早期復旧が図れる体制づくりに努めてまいりたいと思っております。

また、既に作成済みの予備品リストの妥当性につきましては、今後のガントリークレーンの効率的な点検体制を含み、現在、港湾荷役機械を専門とする調査研究機関へ委託しており、適切な助言をいただく予定でございます。

次に、最後でございますが、4基目のガントリークレーンについてのお尋ねでございますが、4号機目の検討に当たりましては、引き続きコンテナ輸送の動向や利用者の皆様の御意向を確認しながら、整備手法なども含め、更なる検討を行った上で、今年度中には方向性を示してまいりたいと考えております。

なお、現時点におきましては、コンテナターミナルの円滑な運営にとっては、まず適切なメンテナンスができる体制整備を進め、現在の3機体制での安定稼働を確保していくことが重要だと、こ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（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） 港湾BCPの事前対策項目の対応実施時期についてのお尋ねですが、協議会会員及び構成する企業等86団体が対応する事前対策項目は多岐にわたることから、BCP協議会の議論を経て、優先的に実施すべき項目、時間を要する項目に整理し、目標時期までの完了に努めることとしているところでございます。

港湾BCPの実効性を確保するためには、御指摘のとおり早急に完了を目指すことが重要ですが、会員等の組織や人員などの体制も異なることから、協議会を通じて会員等の作業状況や意見などを把握しながら、早期の完了を目指してまいりたいと考えております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） ガントリークレーン及び港南地区の渋滞対策の再度の御質問についてお答えいたします。

まず、国によるガントリークレーンの部品の共有化の検討状況についてのお尋ねですが、国土交通省港湾局では、全国のガントリークレーンの管理者が所有する予備品リストを収集し、管理者間で共有できる予備品の情報化共有システムの構築を検討しておりますが、その中で課題も明らかになっているところでございます。

具体的には、各港のクレーンはさまざまなメーカーで製造され、荷役対象とする船舶や設置す

る岸壁に応じたオーダーメイドであること、同じメーカーであっても仕様や規格が異なる部品が多く、共有できる部分に限りがあることなどが挙げられております。

また、非常時における管理者間の部品の貸し借りは、貸した側の港において、万が一その部位の事故・故障が発生した際に稼働停止してしまうリスクなども、共有化の取組が進まない原因になっているものと考えております。

続きまして、港南地区の交差点改良の早期着工についてお尋ねですが、当管理組合といたしましても、早期に現地着工できるよう、必要となる予算の確保に努めるとともに、支障物件の移転や用地買収等の関係者に対し、事業への協力を働きかけるなど、港南地区の交通渋滞の早期解消に向け取組を進めてまいります。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 越川慶一君の質問は、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、15時05分を予定しております。

午後2時57分 休憩

午後3時10分 再開

○議長（神戸典臣君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

一般質問の継続であります。

藤田広美君。

○議員（藤田広美君） それでは、通告に従いまして質問したいと思います。

まず、港湾機能の強化ということで、ガントリークレーンの一連の事故・故障について質問したいと思います。

先程も越川議員から様々指摘があったわけでありましてけれども、4月の3号機の事故、そして5月の3号機の損傷、そしてさらには、7月には2号機の故障と立て続けにガントリークレーンの事故・故障が相次いでおりました。

昨年来このようなことが続き、船会社や関係者に多大なる御迷惑と御心配をおかけしていると思います。なぜ何度も何度も続くのか、苫小牧港管理組合は、もっと気を引き締めて管理運営していくべきだと思います。責任の所在を明確にして、万全な防止対策を確立しながら、関係者の皆様に御迷惑をかけることは今後一切なくしていくんだと、そのような強い決意と対策が求められていると思います。

ガントリークレーンの事故・故障などについて、管理者である市長は、どのような認識を持っているのか、また事故・故障といったトラブルを回避するために、今後どのような対策を考えているのか見解をお聞かせいただきたいと思います。

また、国際コンテナターミナル運営協議会が発足されて、ターミナル内での作業の安全性の確保、効率的なターミナル運営などが協議されてきたと思います。特に具体的には、ガントリークレーンの作業手順書を統一したマニュアル化や、各種作業機械の保守・保全に関する安全で効率的なルールづくり、さらには安全対策の検討などをされてきたと思いますけれども、どのようになっているのか、それらの進捗状況についてお聞かせください。

また、緊急時には、運営協議会はどのような取組をしていくのか、現状と今後の取組についてお聞かせいただきたいと思います。

また、部品ストックや他港との連携などは、ガントリー等の緊急時には欠かせないものとなっていると思います。また、保管倉庫も検討されていると思いますので、その進捗状況と今後の計画をお聞かせください。

安心・安全で信頼される港づくりは、発展し続ける苫小牧港にとって重要な視点であります。苫小牧港管理組合の組織体制については、今後、抜本的な見直しをしていく必要があると思います。

職員体制として現在、道の派遣が9名、市の派遣が24名、プロパー職員が21名とお聞きしております。これからさらに飛躍していく苫小牧港の未来を考えると、より専門的な視点から計画を立てて、整備を進めて、管理していくことが大事だと考えます。プロパー職員の増員を初めとする人材育成と苫小牧港管理組合の組織強化について、どのように考えているのか、今後計画を立てて組織強化をしていくべきだと考えますけれども、見解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周辺の整備についてお伺いしたいと思います。

コンテナターミナルの周辺は未利用地も多く、まだまだ開発を進めながら利用者の利便性を図っていく必要があると思います。例えば生鮮食料品などを扱う企業などと連携して、冷蔵倉庫や冷凍倉庫などの誘致を積極的に進めていく。そして荷捌き地も整備・拡大して御利用いただくなど、積極的に関係者と協議をして、計画を立てて整備を進めていくべきだと考えますが、見解をお聞かせいただきたいと思います。

また、国際コンテナターミナル内に津波避難施設を設置する予定でありましたが、その進捗状況と今後の計画をお聞かせいただきたいと思います。

1回目は、以上です。

○議長（神戸典臣君） 管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 藤田議員の質問にお答えをさせていただきます。

ガントリークレーンの事故あるいは故障等についての認識についてお尋ねがございましたが、まずは、昨年度からガントリークレーンの度重なる事故・故障等の発生につきまして、関係者の皆様方には大変御迷惑と御心配をおかけしたことに對し、この場をお借りしまして深くおわびを申し上げます。

ガントリークレーンが使用できなくなるにより、船会社等への御迷惑をおかけしているわ

けであります。幸いにも荷役への影響については、スケジュール調整の協力などにより、大きな支障もなく対応できており、感謝しているところであります。

苫小牧港の国際コンテナターミナルは、道民生活、あるいは道内の産業経済の活性化に大きな役割を果たしており、今後ターミナルの機能強化を図っていかなければならないと考えております。ガントリークレーンの事故に関しましては、船会社等への関係機関に、粘り強く注意喚起をし、故障に関しては、できるだけ予防保全的な発想を取り入れながら、再発防止に努めてまいり所存であります。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 藤田議員のいくつかの質問に私のほうから回答させていただきます。

まず、ガントリークレーンの事故・故障の今後の対策についてのお尋ねでございますが、事故につきましては、事故防止に向けて注意喚起を進めることとし、4月の事故後におきましては、各船会社に対し文書により合意事項や申合せ事項を遵守し、離着岸時には慎重な操船を行うよう、改めて各船長への周知をお願いしております。

今後とも関係機関とともに、船会社に対しルールの遵守と慎重な操船について働きかけてまいります。

また、故障での再発防止策としては、効率的なクレーン保守点検体制の確立と強化を目指すこと、予備品リストに基づき部品ストックを進め、適切な時期での交換を行うとともに、故障が発生した場合にも早期復旧が図れる体制づくりに努めてまいりたいと思っております。

続きまして、プロパー職員の増員を初めとします管理組合の組織強化についてのお尋ねですが、管理組合におきましては、船会社・船舶代理店、荷役業者など、港湾関係者との調整を初めとした、港湾全般にわたる専門的な知識を有する職員としてプロパー職員を、今後とも継続して配置することが必要であると考えております。

また、母体からの派遣職員は、母体での行政経験や知識を生かし、予算や議会、許認可などの総務部門、計画策定や施設整備などの技術部門の広範囲な業務に当たっており、これら双方の利点を生かし、港湾運営を行っているところでございます。

なお、管理組合の組織体制につきましては、港湾を取り巻く環境の変化に的確に対応するため、これまでも港湾振興室を設置し、長期的な展望で戦略的な港湾運営に取り組むなど、必要に応じて組織機構の見直しを図ってきたところであり、今後も港湾に関わる新たな課題などに、柔軟かつ機動的に対応できる効率的で効果的な体制の構築を図っ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周辺の整備についてのお尋ねでございますけれども、私としても、国際コンテナターミナル周辺の整備においては、極めて重要な課題と認識しており、港湾関係者や土地所有者の株式会社苫東などと連携して、開発促進に取り組んでいるところでありますが、未

利用地の多い状況となっております。

本地区への冷凍冷蔵倉庫の誘致につきましては、道産の農水産品等の流通の円滑化を図るとともに、国や道が推進する東南アジア等への食品輸出拡大の取り組みへの貢献や、当港の利用促進にもつながることから、当管理組合においても関係機関と連携を図りながら取り組んでいるところでございます。

また、国際コンテナターミナル内の荷捌き地につきましては、港湾計画で位置付けております埠頭用地約44ヘクタールのうち、約28ヘクタールを整備し、利用されているところでございますが、今後ともコンテナ取扱貨物の需要や推移、利用状況などを注視し、港湾関係者と協議をして、必要な整備に取り組んでまいりたいと、このように思っております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） コンテナターミナル運営協議会についてのお尋ねですが、本年2月に、国際コンテナターミナルの作業に関わる安全で効率的な運営を図ることを目的に、苫小牧国際コンテナターミナル運営協議会が設立されました。

運営協議会において、安全・運営部会を設置しており、月に1度、定期的に担当者の出席により開催しております。この部会では、ガントリークレーン、トランスファークレーン及びコンテナヤード内における施設の課題等について情報共有し、安全で効率的な対策についての検討を進めております。

このうちガントリークレーンにつきましては、それぞれの荷役会社が所有している作業手順書が提出され、今後、統一したマニュアルの作成に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

次に、緊急時の運営協議会の取組についてのお尋ねですが、緊急時の対応は、運営協議会そのものを活用することを想定しておりませんが、緊急連絡体制の見直しと、その周知につきましては、安全・運営部会を通じて行っているところでございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） ガントリークレーンと津波避難施設に関する御質問に対してお答えいたします。

まず初めに、予備品のストックと他港との連携などについてのお尋ねですが、本港における予備品のストックにつきましては、これまで消耗品など中心に取りそろえていたところでございますが、現在、予備品の充実に向けて、過去に発生した事故による損傷箇所や故障の発生頻度、部品調達に要する期間などをもとに予備品リストを作成し、計画的な予備品の確保に努めているところでございます。

また、他港との連携につきましては、各港のクレーンは様々なメーカーによるオーダーメイドであること、また、同じメーカーであっても仕様や規格が異なる部品が多いこと、さらには、非

常時における管理者間の部品の貸し借りは、貸した側の港において予備品が欠品するリスクが生じることなど、様々な課題があることから、当管理組合といたしましては、現段階では、荷役機械の安定稼働に向けては、予備品の充実を中心とした取組を推進していくこととしております。

次に、予備品の保管倉庫についてでございますが、予備品ストックの強化を図るため、現在、コンテナターミナル内にある２棟の保管倉庫の隣接した位置に、１棟増設することとし、今年度から調査設計に着手し、来年度、完成予定としております。

続きまして、津波避難施設の進捗状況と今後の計画についてのお尋ねですが、平成２６年度から検討していた津波避難施設は、昨年、津波の襲来時におけるヤード内のコンテナの挙動や、避難施設へのコンテナの衝突エネルギーなどをシミュレーションにより解析し、これらの結果をもとに、避難施設の構造設計などを行った結果、当初の想定よりもかなり頑丈な構造となり、整備費用も多額となることが分かりました。

一方、現在策定作業を進めている苫小牧港津波避難計画では、津波到達時間が５０分程度と推定されていることや、人口密集地ではないことなどを踏まえ、車両による避難も検討していることから、安全性と経済性の観点から総合的な検討が必要と考えております。

このため、今年度は、コンテナターミナル関係者から御意見を伺いながら、ターミナル就労者等の車両による移動方法の検討などを行い、より確実に効果的な避難方法を見極めたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 藤田広美君。

○議員（藤田広美君） それでは、再質問をさせていただきます。

まず、ガントリークレーンの一連の事故・故障についてでありますけれども、事故に関しては、関係機関に粘り強く注意喚起をしていくと、故障に関しては、予防保全的な発想を取り入れて再発防止に取り組むということで、分かりましたけれども、今回のスケジュール調整の協力によって、大きな支障はなかったといった答弁もあったわけでありまして、今までの事故、また故障の頻度を見ていると、今後もガントリークレーンが機能しなくなるという事態がまた起きてしまうのではないかと私は心配しております。そのような事態になれば、苫小牧港の安全・安心はもとより、信頼そのものを失ってしまうことになりかねません。事故や故障を未然に防止していく万全な対策は当然のことでありますけれども、頻繁に起きてしまう事故や故障の対応について、どのように考えているのか、お聞かせいただきたいと思います。

先程プロパー職員の増員の話もありましたけれども、この組織強化についても質問しましたが、プロパー職員は継続して配置をしていくと、そういった答弁で、増員は考えていないような答弁があったわけでありまして、港湾関係者との調整や専門的な知識を有するプロパー職員を計画的に増員して、プロ集団として育成をしていくべきだと、そのように考えます。人事ですから、道や市との協議も必要でありますけれども、管理組合の組織強化は人材の確保と育成にかか

っていると思います。そういった観点から増員に向けた検討もしないのか、再度お考えをお聞きしたいと思います。

また、組織機構の見直しについても、港湾に関わる新たな課題に対応できる効果的な体制を構築するといった答弁がありましたけれども、この２年間立て続けに起きたガントリーの問題がありました。今だからこそ機動的に対応できる組織体制の強化に向けて、私は見直しが必要だと考えます。例えば危機管理や港湾施設管理など、今後の新たな検討課題となっていくのではないかと考えますので、再度お聞きしたいと思います。

また、コンテナターミナル運営協議会ですけれども、月に１度開催していると、緊急時の対応には緊急連絡体制で周知するという事で分かりましたが、ガントリークレーンについては、それぞれの荷役会社が所有している作業手順書を統一したマニュアル化の作成に取り組むといった答弁がありました。この作業手順書の統一による効果と、マニュアル化は、いつまでに作るのか、そして運用はいつから始めるのか、お聞かせいただきたいと思います。

また、予備品のストックについては、リストを作成して、計画的な予備品の確保に努めるということでもありますけれども、そのストックの年次計画と、その中身についてお聞かせいただきたいと思います。

保管倉庫の増設は、今年度調査設計し、来年度に完成予定ということで分かりました。

また、故障や事故防止には、ガントリーの状態を日常から点検することが大切でありますけれども、保守点検は月例・年次点検に加えてクレーンの状況を的確に把握する点検を新たに検討してきたというふうに考えておりますけれども、今年度からどのような点検を実施しているのか、具体的にお示しいただきたいと思います。

続きまして、国際コンテナターミナルの周辺の整備についてであります。

冷凍冷蔵倉庫の誘致については、関係機関と連携して取り組んでいると、答弁でありました。農水産品の宝庫である北海道の強みを生かして、苫小牧港の利用促進につながる事業として積極的に推進していただきたいと思います。

また、津波避難施設でありますけれども、シミュレーションの解析結果から、当初の想定より整備費用が多額になるといった答弁がありましたけれども、確か当初は３，０００万ぐらいで設置するというふうに伺っておりました。整備費用が多額になるとは、どのくらいになるのかお聞かせいただきたいと思います。

また、避難方策についても関係者から御意見をいただいて検討を進めるといった答弁がありましたけれども、避難施設の設置の可否も含めて検討するということなのか、２９年度の供用開始を予定していましたけれども、これはいつまでに結論を出すのか、もう少し具体的にお聞きをしたいと思います。

以上で、再質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 藤田議員からの御質問に関してですが、まず最初に、ガントリークレーンの事故・故障の対応についての再度のお尋ねでございますけれども、これまでの事故原因を踏まえまして、管理組合と事業協同組合との連絡体制を強化し、情報共有を図るとともに、メンテナンス業者には、日頃の点検に加え、特に今回のような場合においても確認作業を徹底するよう指導しているところでございます。

管理組合といたしましても、総力を挙げて事故や故障を未然に防ぐよう、総合的に取り組んでまいりたいと、このように思っております。

次に、管理組合職員と組織の体制についての再度のお尋ねでございますけれども、管理組合の職員として、港湾関係者の期待に的確に応えるためには、一般行政事務だけではなく、港湾の開発・利用、管理などに関する専門知識と経験が必要であり、特にプロパー職員にはその役割が期待されているところでございます。

このため、プロパー職員につきましては、苫小牧市職員と同様の研修を受講するほか、港湾に関する各種研修会や講演会に積極的に参加し、さらには、苫小牧市などへの人事交流を継続的に行い、様々な経験を通して、知識の習得や仕事の進め方、職員のスキルアップを図っているところでございます。

また、組織体制につきましては、これまでも新たな課題に対応できるよう、組織機構の見直しに反映させてきたところであり、今後とも必要に応じて検討してまいりたいと、このように思っております。

管理組合といたしましては、今後も長期的かつ計画的に人材育成を進め、質の高い行政サービスの提供と、港湾利用者や地域住民の要望に応えることができる職員の育成を強化するとともに、効率的で効果的な組織体制の構築を図ってまいりたいと思っております。

津波避難施設の整備費用等についての御質問でございますが、平成27年度に実施いたしました設計業務による概算工事費は、約2億2,000万円となっており、津波発生時にコンテナが漂流し、避難施設に衝突した際の衝撃力に耐え得る構造としなければならないことから、当初の整備予定費用から大幅な増額となっております。

また、避難施設の設置の可否につきましては、車両による避難方法も含め、安全性や経済性を勘案しつつ総合的な検討を行い、今年度末までに判断したいと、このように考えております。

避難施設を整備することになった場合、予算の配分状況にもよりまして、単年度で完成できるものと、こ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（神戸典臣君） 総務部長、浅井孝人君。

○総務部長（浅井孝人君） ガントリークレーンの統一したマニュアル作成による効果と作成時期についてのお尋ねですが、現状においては、各荷役会社は、それぞれの作業手順書を作成しており、各社によって、若干の作業手順に違いがあります。

今回、各荷役会社の作業手順を比較検討し、統一したマニュアルを作成することで、より安全で効率的な作業ができるという効果があると考えております。

また、作成時期につきましては、安全・運営部会において、今年度末までに素案の作成を行い、鋭意作業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（神戸典臣君） 施設部長、佐藤匡之君。

○施設部長（佐藤匡之君） ガントリークレーンに関する再度の御質問についてお答えいたします。

初めに、予備品ストックの年次計画についてのお尋ねですが、ガントリークレーン3基分の予備品としてリストアップされた部品のうち、ストックされていないものは数百点にも及ぶことから、故障の発生頻度や調達に要する時間などを勘案し、優先順位を定め、平成28年度から32年度までの5か年で購入する計画としております。

続きまして、ガントリークレーンの点検についてのお尋ねですが、ガントリークレーンの故障の発生状況を踏まえ、保守点検業者が行っている点検において、これまでの月例・年次点検に加えまして、新たに今年度から週1回の日常点検を実施しております。

また、現在、港湾荷役機械の調査研究機関にガントリークレーンの維持管理手法の検討を依頼しているところでありまして、今後、この成果なども活用しながら、点検内容やその体制の見直しも検討し、荷役機械の安定稼働に向けた取組を強化してまいります。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上で、藤田広美君の一般質問を終了いたします。

松尾省勝君。

○議員（松尾省勝君） それでは、通告に従いまして、ガントリークレーンの今後の対策について、1点だけ質問させていただきます。

管理組合としての最終的な事故原因について、種々見解が示されたわけですが、これからの事故防止策を考えていく上で、エージェント、そして船主、船会社さんと密接な連携のもとに、今日まで港が運営されているように私は考えています。

なおかつ、国際ターミナルを牽引していく、そして牽引していつてくれていることをまず第一に考えていく上で、管理組合側として船側の問題と原因からも明らかにしているような答弁が見受けられたわけなんです、やはりそこは1点に原因をまとめ上げてしまうべきではないというふうに私は考えています。

今回事故を起こした韓国籍の船でございますが、苫小牧港にしてみると唯一のお客さんだと、そのようにも伺っています。

それで、管理組合として、今後のあるべき自己防衛策のお考えもしっかりと再認識をしていただき、エージェント、船主、荷主さんにも心配をおかけするようなことのないように、様々な普

段からの訪問、そして相手方の意向などを継続して意見交換をしていっているような答弁もございましたが、そうした環境の中において、事故を減らせるようなお互いのさらなる信頼関係を再構築し合えるのではないかというふうに考えています。

総括をしまして、一連の事故はコミュニケーション不足の中からの起因もあるのではないかと心配もしておりますし、そこは指摘をさせていただきます。

改めて、更なるコミュニケーション不足を克服、そして、このコミュニケーション不足から考えられる今後の対策についての考え方、これを管理者の見解として受け留めていきたいと思いますので、御答弁をいただきたいと思います。

具体的にお答えいただけますと、2回目の質問はさせていただかないつもりでおりますので、真摯にお答えをいただきたいというふうに思います。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 大変示唆に富む御質問をしていただきまして、どうもありがとうございました。

今回の事故、1回の事故だけではなくて、過去この8年間に3回起きた事故、これを全て統括して見てみますと、残念ながらコミュニケーション不足が原因であったというよりは、船会社側の問題が全てであったのではないかというふうに私としては思っています。

ただ、だからといって、我々はその船会社を責め立てるということではありません。これまでも船会社とは、日々エージェントを通じていろいろな意見、御要望をお聞きするというをやっておりますし、それ以外に直接私どもが日本の船会社の総代理店に、少なくとも年に2回程度はお邪魔をしていろんな形で意見交換をさせていただいています。

今回のような事故があったときには、当然事故を起こした会社とのいろんな原因の想定の話、それから対応策、今後に向けた注意喚起、いろんなことをお話させていただいていますし、その際には、事故を起こさなかった各社にも、私どものほうから直接出向き、現状の説明と御不便をおかけすることのおわびをしまいいっているところでございます。

そういう意味では、私としては、現時点で管理組合とエージェント、それから船会社の間に関係というのは、一定程度良好な関係が保てていると思いますし、今後ともこういった事故を防止する上で、確かにコミュニケーションといいますか、信頼関係が非常に大事だということは重々承知しておりますので、現在の関係を今後とも引き続き続けていけるような努力をしまいいたいと、このように考えております。

○議長（神戸典臣君） 以上で、松尾省勝君の一般質問を終了いたします。

谷川芳一君。

○議員（谷川芳一君） 非常に声が聞きづらいと思うんですけども、ちょっとのどの調子がよくないので、勘弁していただきたいと思います。

まず最初に、今日の議会の質問通告者全員が、そろってガントリークレーンのことを取り上げているという認識について、どういうふうに皆さんは受け留めているのかなと。やはり私がこの質問通告した理由は、やっぱりそれだけこのガントリークレーンの事故については、非常に重要視しているんだよということの表れだということ、よく皆さんも今後、今答弁されたこと、そして今後質問されることについて、今後取り組んでいただきたいというふうに思っております。

さて、事故原因については余り細かく、私が最後ですから、聞く考え方は持ち合わせてないし、また、前任者の質問で大体出尽くしているところでございます。その中で、どうしても確認をさせていただきたいことがございますので、二、三私のほうからも要望を、私の考え方を含めて質問させていただきたい。

まず、今副管からもありましたけれども、8年間で3回の事故、やっぱり事故と故障は僕は全然質が違っていると思っています。事故というと、海と陸のことを、今回の船でいくと海難事故というのかな、専門用語としては。要するに、船が他の物にぶつかったことのほうが今回は事故という区分けになるのかなと。故障というのは、機械そのものが壊れるわけで、これが故障という。これが今ごっちゃになっているから、結構毎日新聞報道に取りざたされて、一般市民は、うちの港はどうなっているんだというような区分けができづらい報道もありますので、私はここら辺をきちんと区分けをして、今後やっていただきたいなと思っています。

さてそれで、この事故について、私の知るよしでは、少なくとも西港では事故というのは余りなかったように思い、ましてや記憶はしておりません。しかし、この東港に移ってからは、今言ったように8年で3回もある。僕はこれはやはり国際コンテナに来てもらっている。名前はいいです。これからも含めたときに、本当に港湾そのものにも計画的に問題がないのかなと。西港でなかったものが、なぜ東港にあるかということ、もう一度検証する考え方はないのかなということ、私は考えているものですから、ぜひここら辺について、ただ、この事故の過去の話の中では、答弁にもありましたけれども、費用の負担はないということは、一方的な事故原因ではないかということに捉えたわけなんです、そこら辺はお客様ですから、余りとやかくは私は申しませんけれども、そんなことを考えながら、この港湾全体のあり方というのは、東港に本当に問題ないのか、より安全にするにはどうなのかということ、いま一度見直す考え方がまずないのかなという考え方を聞かせていただきたいなと思います。

なぜならば、先程の答弁の中にこういう言葉がありました。事故を防止するために、ガントリークレーンを安全な位置に移動するというのがありました。私は、はっと思ったんですが、じゃ安全な位置でないところまで、うちのガントリークレーンがいつているのかなと。だから事故があったのかなというふうにも捉えられるような答弁がありましたので、これはもしかしたら、港そのもののあり方、機械の設置の仕方にも問題があるのではないかと感じたものだから、こんな質問をさせていただきますので、もし補足説明等々があるのでしたら、ここら辺も御答弁していただきたいというふうに思います。

それから、故障の問題です。

先程、ほかの議員は、部品のリスト化をして、それによって新たに倉庫も建てるという答弁も出ていたように聞こえたんですが、私は、こんなもので故障は直らないと思う。故障のために何をやっているか。確か私の記憶では、今まで15項目だった点検を30項目にして、専門エンジニアに置いてやるという充実したような体制をとったようにも聞いていますけれども、私は、保守点検というのは本来何でしょうか。故障があつてから直すことを保守点検と言うのでしょうか。それは修理と言うんですよ。保守点検というのは、故障する前に予知をして交換をするということだと思っているんです。ですから、先程答弁があつたんですが、ガントリークレーンの維持管理方法について、調査依頼をしていると。私はこれ大事な言葉だなと思った。なぜならば、うちの今の保守管理体制が本当に万全なのかと。私はこの疑いを持って、この答弁を聞いていました。ですから、少なくとも今は地元業者でやられています。だけど本当にこの故障をなくするには、もっともっと大きい組織がある、そういう人たちと一緒にやる、そしてこの故障をよりなくすると。車でも何でも、労災事故でもそうです。予知をしてなくする、事故を減らすというのが僕は保守点検。これは予知だと思う。ですから、こういう体制は大きな一つの組織に入る、または協力を得てやるということも僕は大切だと。その示唆をしたのが、先程のガントリークレーンの維持管理方法について調査依頼をしているということに捉えていいのか、お聞かせ願いたいと。

また、僕はそうすべきだと思っています。だから、今のいる業者が全てだめだということではありません。ですから、より一層するため、そうすべきではないかと思っています。

それから、先ほどからメーカーの部品のリスト化と言いました。私はこんなもので防げるなんて思っていません、故障は。もしあるとしても、少なくともうちのリスクより、ユーザーに対するリスクより、製造責任というのが日本ではきちっと守られています。この製造責任の中で、このメーカーさんがある程度リストを、例えば車であれば、10年であってもまだ持って作ってくれます。こういう体制がガントリークレーンのメーカーにあるのか、このメーカーにそれだけの日本に実績があるかないかは分かりません。どうして選ばれたかも分かりませんが、少なくともメーカーに対する製造責任、部品のストック、うちが倉庫を建ててまでストックするなんていうのは、私はちょっと行き過ぎているかなと。消耗品は別です、これは。定期的に交換するものは。だけど、想像のつかないものでも、ある程度メーカーの製造責任は当然負われるのではないかと。これだけ高いものを買って、1年、2年、3年、5年で終わりましたなんていうことにはならない。やはりメーカーに対するこの議会の声もきちっと届けていただいて、そして、より一層こういうことに対応していく、そしてメーカーであることによって、我々にすぐ部品供給ができるという体制が整うのではないかと。それによって、運転稼働率が高まってくるというふうに思うので、是非こころの考え方を聞かせ願いたいなというふうに思うんです。

それからもう1点、先程倉庫を建てるというふうに私聞こえたので、もし間違っていたら訂正してください。もう一つ倉庫を建てるというんですけれども、これから予算化するんですけれど

も、どのぐらいの予算がかかるのかなと。私は、これどんどんやっていったら、それこそあのガントリークレーン何十億もするんでしょうから、3基あって、メーカーが全部一緒か一緒でないか分からないけれども、私はちょっとこれは考えてもいいのではないか。もう少し製造メーカーと話をして、どこまで対応しなきゃいかんのかと。我々ユーザーが対応すべき部分ということを引きつつ整理をしていただきたいなというふうに思っております。

1 回目は、終わらせていただきます。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 谷川議員からの、恐らく今4点の御質問があったと思います。

まず、ガントリークレーンの事故に関しての御質問でございますが、確かに8年で3回の船舶による衝突事故、これは多いというふうに思います。

ただ、実際に他港での事故の事例というのは余り公表されていないので、単純な比較はしにくいのですが、それで、逆に西港のときは事故がなかったのに、東港に行ってから事故があるのは、何か港湾施設のほうに問題があることはないのかという御質問だと思うのですが、我々のほうでも、現在の港湾のいろんな規模、岸壁の配置ですとか、それから航路、泊地の状態、それから自然条件等確認をしています、私どもとしては、特にそこに問題はないというふうに判断をしております。

一方、あり得るとすれば、西港に比べて他の船との往来がほとんどないというような、非常に逆に入りやすいような状況が東港で起きているというふうには認識をしています。

それから、御質問の中で、ガントリークレーンの位置についての、安全である安全でないというがちょっとありましたが、正確に言いますと、実は通常の操船をしていただければ、ガントリークレーンはどこにあっても安全な位置にあります。ただ、想定外のような急な操作をされるとか、それから、今回起きてしまったように、そもそも着岸予定が全くないところにまで船が衝突してくると、こういう状況にあるということでございます。

恐らく今回のような全く想定していない岸壁にぶつかってしまうというのは、もう防ぎようがないと思いますが、これまで起きた3回のうち1回目がありました、離岸時に荷役を終えて離れるときに船が急に船首を回してしまってぶつかってしまった事故、これはまだ確認をしていますが、同じ岸壁の中でも一番船に当たりにくいところにガントリークレーンを荷役が終わった後に移動させるということは、対策案としては考え得るかもしれないと思っています。ただ、これもオペレーターの費用等、毎回それをやるとそれなりの費用がかさんでいきますので、今後検討していきたいというふうに思っております。

それから次に、故障についての問題でございますが、まず今回、港湾荷役機械の専門の機関に全体的な検討依頼を行っているというのは、まさに谷川議員御指摘のと通りの目的意識もでございます。過去に起こったいろんな故障の原因が、なかなかはっきりしない。それから、確かに今までの検討の中でも、非常に使われているガントリークレーンではあるんですが、他港で同じよう

な使われ方をしているときに、これだけの本当に故障が起きているのかどうか、それから故障が起きた後の修理にどの程度の時間がかかっているのか、じゃどういう管理体制の違いがあるのか、点検項目の違いがあるのか。これは全国的な視野で、全国的な情報を持っているところに、再度確認をしてもらいたいと、こういう思いも持って現在調査の依頼をしているところでございます。

そういった中では、現在のメンテナンスの体制が本当に最善のものなのかどうか、もっと予防的な観点を加えたときに、何かとり得る手段がないのかと、こういったことについても検討をしていただいておりますので、我々としてはその成果を踏まえて、来年度以降の体制について工夫できないかを検討していきたいと思っております。

それから、最後の御質問だと思うんですが、倉庫の建設そのものにつきましては、今のところ約8,000万程度、これは倉庫だけです。現在、倉庫は2棟建っております。先の答弁にもありましたが、これから新たにストックが必要だというふうにはリストアップしている部品は、数百点に及んでおります。本当にこれをやはり全て港湾管理者がストックしていかなきゃいけないのかどうか、これにつきましても、先に答弁させていただいた港湾荷役機械の専門機関に評価をしていただきたいと、このように思っております。

ただ、1点御理解いただきたいのは、ガントリークレーンの製造メーカーの責任ということで、責任を放棄しているとは思っていないのですが、ガントリークレーンそのものが、基本的には全てオーダーメイドだということですね。ですから、その部品もそのメーカーが全て全部作るわけではなく、いろんな部品メーカーのものを調達してやってきています。そういった意味では、オーダーメイドで全国的に見てもそれほど数が多いということですね。それを、じゃメーカーが全て部品を全てのストックをしておくというのは、これもなかなか厳しいものだろうとは思っております。

ただ、そういったものも含めて、国交省においてガントリークレーンのいろんな部品の共有化の検討を、平成22年から検討をしてきておりまして、新しいガントリーについては、もう少し全体的に全てのメーカーを通じた部品の共有化が図れないものかという観点での検討を今でも続けているというふうに聞いております。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 谷川芳一君。

○議員（谷川芳一君） 概ねお答えしていただいたんですが、まず順序はちょっと不同になりますけれども、やっぱり港湾全体の見直しも、決して欠陥があるとか問題があるということではなく、より一層安全になるには、この事故が起きたことになるんだということを見直してやることも、例えば今は自然環境も、今までない突風が出たり、またいきなりスコールが来たりということで、非常に自然環境も変わっているから、港湾全体もやっぱり見直す時期があるというふうに思っていますが、こういう機会にぜひより一層取り組んで、安全・安心な港づくりに努めていただきたいと。一度やったことが全てなんだということではなく、常に見直しして少しでも改善をすると、

それによって、例えば入港者にまたお願いの通知を出すとかということもまた出てくるやもしれません。そんなことで、より一層努力をして安全・安心の港づくりに鋭意努力していただきたいなと思っています。

さて、故障のことであります。

故障については、今何か遠回しに言われたような、ちょっととりにくい部分があるんですが、私はやっぱり製造責任が、部品の共有化といっても簡単にできるものでない。今あるものはやっぱり今まで維持しているわけですから、償却が何十年になるかちょっと分からないけれども、まず今のものをきちっと故障しないでやるというのは、やはり保守点検がいかにシビアに精度が高くできるかと思っていますよ。やっぱり壊れてからだったら我々でも直せる、極端な話ですよ。だから、そこら辺のこれは技術提供ができる体制をより早く、今いる業者も含めてやっぱり協議してもらって、要するに協力してもらう。それによっていろんなノウハウというのがまた出てくると思うんですよ、私は。ぜひそんな方向で行くようにもとれたんですけれども、そういう方向に進める考えがあるのか、もう一度お考えを聞いておきたい。なぜならば、言ったように、何とかやっぱり事故のない港にしたいと思いますので、是非そんなことでやっていただきたいなというふうに思っております。

ですから、是非メーカーとも、一方的にまだいろいろあるだろうけれども、メーカーとも本当に重要な部分については、どこまでメーカーがストックしているんだと、どういうふうにやっているか、そういうのをリストにしながら、今倉庫を建てて、数百点ぐらい買わなきゃだめだとなったら、これも何百万、何千万になるでしょうから、だからそういうこともメーカーと相談しながら、本当にどうなのかということをきちっと調べて、チョイスをしながら、私はこのことをより一層、ただ、これ専用倉庫になるのかね。にしても8,000万で建てたって、その数百点といたら、億が入っていることになると思うんですよ。うちにそんなに予算があったような気がしないんだけど、これは補助対象にもならないのではないかなと思うんですよ。単費でやるとしたら大変なことだから、より一層慎重にやって、メーカー協力も得るように、議会からも強い声が出ているんだということを理解して進めていただきたいということで、そろそろ時間もきましたと私は思っていますので、これで質問はなしにいたします。

いずれにしても、要望ですから、是非皆さんこういうことを、今日の声聞いて、一人一人が真剣に取り組んでもらうと、それでいい結果を出すということで、職員全員一丸になって頑張っていたきたいと、強く要望しておきます。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 以上で、谷川芳一君の質問を終了いたします。

以上で、一般質問を終了いたします。

---

## ○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

○議員提案第2号 苫小牧港管理組合議会議員の派遣について

○議長（神戸典臣君） 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、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 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（神戸典臣君） 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。

次に、日程第7、議員提案第2号「苫小牧港管理組合議会議員の派遣について」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（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

それでは、議員提案第2号についてお諮りをいたします。

議員提案第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（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、議員提案第2号は、原案のとおり可決されました。

---

○閉会

○議長（神戸典臣君） 以上をもちまして、本議会に付議された事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事件は、報告2件、議案1件、議員提案2件ですが、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、平成28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 3 時 5 8 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 神 戸 典 臣

署名議員 川 尻 秀 之

署名議員 越 川 慶 一