

平成20年 第2回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成20年9月4日開会

苫小牧港管理組合議会

平成20年 第2回定例会
苫小牧港管理組合議会

平成20年9月4日(木曜日) 午後 時 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 諸般の報告につて

日程第4 報告第1号ないし第5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(平成20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)

報告第2号 専決処分の承認を求めることについて(平成20年度苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例について)

報告第3号 専決処分にの報告について(自動車事故の損害賠償額の決定について)

報告第4号 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5号 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 一般質問

日程第6 意見書案第1号について

意見書案第1号 港湾関係事業の促進に関する意見書

出席議員(10人)

1番	池田謙次君	6番	藤沢澄雄君
2番	岩田典一君	7番	山本雅紀君
3番	沖田龍児君	8番	渡邊敏明君
4番	田村龍治君	9番	熊谷克己君
5番	富岡隆君	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	佐々木秀郎君
副 管 理 者	中野裕隆君

總務部長	榎 良 一 君
施設部長	柏 葉 導 德 君
総合政策室長	横 山 隆 夫 君
振興課長	植 西 勝 君
總務課長	佐 藤 博 之 君
業務課長	伊 藤 龍 一 君
計画課長	平 田 利 明 君
施設課長	村 田 修 一 君
會計管理者兼出納長	納 谷 清 志 君
総合政策室副主幹	野 村 澄 雄 君
總務課長補佐	阿 曾 信 幸 君

監査委員	坂 本 人 志 君
監査委員	沖 田 清 志 君
監査委員事務局長	中 島 泰 君
監査委員事務局副主幹	生 水 賢 一 君

事務局職員出席者

事務局 長	佐 藤 博 之 君
庶務係 長	阿 曾 信 幸 君
秘書係 長	木 村 賀 津 彦 君
書 記	石 田 英 人 君
書 記	榊 田 崇 之 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平成20年第2回定例会を開会いたします。

開議

議長（遠藤 連君） これより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、沖田龍児君及び田村龍治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、会議は本日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、「現金出納検査の結果」について、報告がありました。

報告第1号 平成20年度 苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第1号）の専決処分について承認を求めること

報告第2号 苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例の専決処分について承認を求めること

議長（遠藤 連君） 日程第4、報告第1号「平成20年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第1号）の専決処分について承認を求めること」及び報告第2号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例の専決処分について承認を求めること」については、管理者側から説明のため発言を求められておりますので、これを許します。

総務部長、榎 良一君。

総務部長（榎 良一君） 報告第1号「平成20年度苫小牧港管理組合補正予算」及び報告第2号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例」の専決処分の

承認を求めることについて御説明申し上げます。

報告第1号につきましては、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、平成20年7月4日、地方自治法第179条第1項の規定により、専決処分をしたものでございます。

お手元に配付しております一般会計補正予算書の1ページをご覧ください。

今回は、歳入及び歳出をそれぞれ1,576万1,000円を増額するものでございます。

これは、平成20年4月に西4号岸壁におきまして、一部水深が不足していることが判明したことから、水深確保のため浚渫工事及び海図補正に必要な深淺測量を行ったものでございます。緊急を要する工事であり、かつ議会を開催し審議をいただく時間的余裕がなかったため、やむを得ず専決処分と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。

御承認のほど、よろしくお願い申し上げます。

続きまして、報告第2号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与等に関する条例の一部を改正する条例」の専決処分の承認を求めることについて御説明いたします。

報告第2号につきましては、本来議会で御審議いただくべきものでございますが、諸般の事情によりまして、平成20年6月30日、地方自治法第179条第1項の規定により、専決処分をしたものでございます。

一部改正の内容でございますが、今回の改正内容は、より適切な手当の支給と財源の確保の観点から行うものであり、勤務1時間当たりの給与の算出根拠から住宅手当月額を除外するものでございます。

なお、平成10年2月条例第2号改正において、宿日直手当及び夜間勤務手当の定義を示した第20条、第21条を削っておりますが、第2条にこの文言が残ったままになっていたため、今回の改正で同時に削除を行います。

議会資料の2ページをご覧ください。

第2表は、給料の定義を示したものでございますが、宿日直手当、夜間勤務手当を削除いたしました。

第25条の2は、勤務1時間当たりの給与額の算出を示すものでございますが、条文中に、平成10年2月に削られて存在していない「第21条」が記載されているので、それを削除し、「及び住居手当の月額」を削除するものでございます。

また、平成5年条例第1号の「時間外勤務手当に関する暫定処置」も削るものでございます。

なお、施行日は、平成20年7月1日でございます。

以上、議案第1号及び第2号につきまして御説明いたしました。

御審議のほど、よろしくお願いいたします。

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) 質問がなければ、本件を原案のとおり承認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、報告第1号及び報告第2号は、原案のとおり承認することに決しました。

報告第3号 自動車事故の損害賠償額の決定の専決処分の報告

議長(遠藤 連君) 日程第4、報告第3号「自動車事故の損害賠償額の決定の専決処分の報告」について、管理者側から説明のため、発言を求められておりますので、これを許します。

総務部長、榎 良一君。

総務部長(榎 良一君) 報告第3号自動車事故に関する損害賠償額の決定について、御説明いたします。

報告第3号につきましては、地方自治法第180条の規定により、専決処分をしたものでございます。

損害賠償の額は、5万5,800円でございます。

損害賠償の原因は、平成19年12月27日、苫小牧市汐見町2丁目1番先路上において、T字路を東から西方向へ直進中の当管理組合所有車両と、T字路南側の空き地に進入するため北から南方向へ直進してきた相手方車両が交差点内で衝突した物損事故でございます。

双方にけが人はなく、過失割合は、当管理組合30%、相手方が70%となって、当管理組合は損害賠償として5万5,800円を支払うことで示談が成立しましたので、平成20年4月10日専決処分をしたものでございます。

今後、このような事故が発生しないよう、安全運転を周知徹底してまいりたいと考えております。

以上、報告第3号について報告いたしました。

よろしく願いいたします。

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4号 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5号 社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について

議長(遠藤 連君) 日程第4号、報告第4号「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5号「社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について」

は、管理者側から、説明のため発言を求められておりますので、これを許します。

総務部長、榎 良一君。

総務部長（榎 良一君） 報告第4号「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5号「社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況について」、御説明いたします。

地方自治法第243条の3第2項の規定に基づき、苫小牧港管理組合が出捐しております法人の経営状況についてのご報告をいたします。

初めに、報告第4号でございますが、当管理組合から出捐金7億円を基本財産として、昭和51年に設立されました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きまして、御説明申し上げます。

平成19年度の決算でございますが、お手元の業務報告書8ページをご覧ください。

収入の主なものといたしましては、基本財産運用収入、前年度繰越金などで、総額は2,071万6,905円でございます。

支出でございますが、主なものといたしましては、事業費で漁業被害の救済助成費、漁業操業安全対策費、この他人件費、管理費などで、支出の総額は1,577万8,010円となりまして、収支差額492万5,246円を翌年度に繰り越しております。

次に、平成20年度の事業計画でございますが、別冊の事業計画及び収支予算書の1ページから2ページに記載してありますので、御参照いただきたいと思います。

この事業計画に対する収支予算につきましては、3ページと4ページに記載してございますが、収入の主な内容といたしましては、基本財産利子収入、運用財産利子収入などで、総額は2,193万円を予定しております。

支出につきましては、救済事業費、漁業操業安全対策費など、事業費のほか管理費などで、総額は2,193万円を計上しております。

次に、報告第4号でございますが、当管理組合から出捐金12億6,800万円と、会員からの出資金100万円で、昭和51年に設立された社団法人日高管内漁業振興協会の経営状況につきまして、御説明を申し上げます。

平成19年度の決算でございますが、お手元の業務報告書の9ページをご覧くださいと存じます。

収入の主なものといたしましては、基本財産運用収入、運用財産取崩収入、前年度からの繰越金などで、総額は1,500万5,790円でございます。

支出でございますが、管理費のほか、漁場造成事業等に対する助成金で、総額は1,397万8,829円となりまして、収支差額のうち、運用財産に72万円を繰り入れ、30万6,961円を翌年に繰り越しております。

平成20年度の事業計画でございますが、別冊の事業計画及び収支予算書の2ページに記載し

てございますので、御参照いただきたいと思います。

この事業計画に対する収支予算につきましては、3ページに記載してございますが、収入の主な内容といたしましては、運用財産利息収入、運用財産取崩、前年度からの繰越金などで、総額は3,537万7,909円を予定しております。

支出につきましては、事業費の事業助成金のほか、管理費などで、総額は3,537万7,909円を計上しております。

以上、両法人の経営状況につきまして御報告いたしました。

よろしく願いいたします。

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。

一般質問

議長（遠藤 連君） 次に、日程第5「一般質問」の通告が池田謙次君及び富岡 隆君からありますので、順次これを許します。

池田謙次君。

1番（池田謙次君） それでは、通告に従いまして質問させていただきます。

初めに、漁港区の拡張整備についてであります。

現在、予定どおり、西港から東港へのシフトは順調に進んでいるものと思います。

19年3月の港湾計画の一部変更に伴いまして計画が決定をされ、今整備が進むものと思いますが、まず1点目に、現在の狭隘化を図る上で、現状と拡張後では、どの程度の利用拡大が見込まれるものなのか、また、漁業関係者の利便性がどのように図られるものなのか、まずお聞きをしたいというふうに思います。

2点目は、私、以前も質問させてもらいました。今現実的な漁港区の拡張とともに、周辺の整備がなされるものと思いますけれども、地元市民はもとより、多くの観光客の方が立ち寄っていただけるような港町ならではの観光スポットになり得るようなものの設置を、私はすべきではないかと、そのように考えます。現在、ぷらっとみなと市場や公園等を一体化をして、さらには漁港区の背後地を利用して、小規模ながらの水族館や海の資料館などの設置、また、ある程度の市民の方々、観光客が楽しめる時間の空間づくりなど、今後の漁港区の周辺整備について、どのようなスケジュールにあるのか、具体的に教えていただきたい。

合わせて、私、ぜひとも検討段階で、観光の視点を大いに考慮していただきたい。そして、活気ある港町苦小牧を構築をしていただきたいと考えますが、この点についての管理者の御見解をお聞きをしておきたいというふうに思います。

2点目でありまして、苦小牧港の国際物流化と苦東の活用について、管理者の御見解を

お聞かせ願いたいというふうに思います。

素人目で見ても、苫小牧港の地の利といいですか、北米や韓国、そしてロシアを見ましても、ある意味、最短距離の地点に位置をしております。現在、多くの日数やコストをかけてのコンテナ輸送が行われておりますが、帰り荷物などの問題はあろうかと思いますが、今後の荷物の確保や集約努力等で改善が図られないものなのかどうなのか。つまり、北米、韓国、そしてロシア方面へのダイレクトコールの可能性はどのようなものなのか、また、それに向けての課題というのは、どのような項目があるのか、ぜひお聞かせを願いたいというふうに思います。

そして、いろいろお話をお聞きをしますと、北海道は輸入超過、そして東アジア、北米等は輸出超過、この現実を踏まえまして、その空コンテナにバランスによる処理の問題がいろいろあるというふうにお聞きをしました。

そこで、苫東に目を転ずれば、誰もがうらやむような広大な地域を有しております。この空コンテナの効率的な輸送の中継基地としての存在として、私は大いに期待ができるのではないかと考えます。まず、この点について、どのような御見解なのか。

そしてまた、苫小牧こそ、ハブ港の大きな可能性を秘めている唯一の地域と考えます。この点についても管理者の御見解をお聞きをして、1回目の質問を終わらせていただきたいというふうに思います。

以上です。

議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 池田議員の質問にお答えをさせていただきます。

漁港区の拡張に伴う観光の視点についてのお尋ねがございましたが、このたびの漁港区拡張によりまして、漁港区狭隘が改善され、これまで以上に効率的な漁業活動が可能になるものと考えております。そして、さらには水揚げ高の増加にもつながりますことを、何よりも期待しているところでございます。

これまで苫小牧港は、工業や物流を中心として発展してまいりましたことから、市民や観光客と港との接点が余りなかったものと認識をしております。しかしながら、近年、議員も、今質問で御指摘がございましたが、漁港区周辺でのイベントや、あるいはぷらっとみなと市場など、新たな賑わいの核が誕生してまいりました。このたびの漁港区の拡張がさらにこの流れに拍車をかけ、漁港区周辺の賑わい空間がさらに充実されることを期待しているところでございます。

今後は、引き続き水産業と観光振興の両面を視野に、漁業協同組合や苫小牧市の関係部署、さらには港やまちづくりに造詣の深い市民の方々の協力もお願いして、新たな観光の展開についても検討してまいりたいと考えておるところでございます。

以上です。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） ただいまの池田議員からの質問に答えさせていただきます。

まず、漁港区の拡張整備について、今後どのように利便性が拡大するのかという点についてのお尋ねでございますが、現状の漁港区を見ますと、混雑時には漁船が3隻、さらには4隻と重なって係留する、いわゆる多層係留というような状況となっており、漁船の準備や、出港時の漁船の入れ替えが必要になるというような形で、非常に非効率な作業をさせていただいているという状況でございます。

また、その埠頭用地につきましても、漁具の保管スペースや作業スペースが不足するということなどから、準備作業や片付けなどにも支障を来しているというふうな状況になっております。

このたびの拡張整備によりまして、係留施設の延長は、現状の1.4倍程度になるものというふうに考えておりますが、これによりまして多層係留が緩和され、利便性や安全性が大きく向上するものと期待しております。

また、例年8月から11月ごろにかけてまして、イカ釣りの外来船につきましても、岸壁延長の増加に合わせまして、これまで以上に寄港が可能になるものと考えております。埠頭用地も、現状の1.3倍程度の面積になりますことから、作業の効率もかなり改善するものと期待しております。

また、漁港区の拡張整備のスケジュールなどについてのお尋ねもございましたが、これにつきましては、本年度から漁港区拡張に伴う調査設計の予算がつかましたことから、現況測量や地質調査などを始めたところでございます。

今後は、先ほど管理者答弁にもございましたが、関係者や市民の方を含めた検討会を開催いたしまして、漁港区周辺も視野に入れ、新たな観光の展開についても検討してまいりたいというふうに考えております。

また、年度内をめぐりに漁港区の土地利用を検討し、拡張部分の施設配置計画を策定してまいりたいというふうに考えております。

来年度には、引き続き現地着工を要望してまいりますが、今後の整備スケジュールに関しましては、さらに両母体をはじめ、関係機関とも十分協議をして進めていきたいと考えております。

次に、2点目の苫小牧港の国際物流化並びに苫東の活用についてでございますが、まず北米、韓国、ロシア方面へのダイレクト航路についてのお尋ねでございますけれども、昨年の苫小牧港の外貿コンテナの取扱個数、これは約18万TEUで、その内訳を見てまいりますと、北米航路で1万TEU、台湾・香港を含む東南アジア航路で1万7,000TEU、中国を含みます韓国航路で15万2,000TEUというふうになってございます。

ダイレクト航路の場合、これは1つの港から1つの港だけを往復するようなダイレクト航路と、こういう理解でございますが、ダイレクト航路の場合、韓国航路におきましては、現在苫小牧港の配船されております船舶のうち、最も小型な船舶が就航すると仮定した場合でも、1船で約700TEUの取り扱いが必要になるだろうというように思っております。そういったしますと、これが現在と同じ、毎日就航いたしますと、年間で25万TEUの貨物が必要になってくるという

ふうと考えられます。

次に、これが北米航路で考えてまいりますと、現在入っております船でいきますと、1船で4,000TEUの荷物の取り扱いが想定されます。そうしますと、現在と同じ隔週で1便入るという場合でも、年間に10万TEUの数量が必要だというふうと考えられます。これは、現在の取扱量と比べますと、かなり厳しい状況にあると言わざるを得ませんが、仮に韓国便の場合ですと、例えばこれを毎日の就航から隔日の就航、2日置きに就航にすれば、量的にはクリアすることができるというふうと考えられますけれども、そのサービス水準を大きく後退させることから、苫小牧港を利用しない荷主が増えてきてしまうというようなことも懸念されます。

いずれにいたしましても、苫小牧港にとりまして今重要な課題は、コンテナ貨物量そのものをまず増やすということが大事だというふうと考えております。そのためには、苫東地域など、苫小牧と周辺地域などへの企業誘致を進め、北海道から出る貨物を増やし、輸出入貨物の不均衡の改善に努めることが重要な課題だというふう認識をしております。

その次に、苫東の活用策としての空コンテナの中継基地化についてのお尋ねでございますが、苫小牧港の国際コンテナ貨物につきましては、輸出と輸入のアンバランスが長年の課題となっていることは、議員御指摘のとおりでございます。苫東地区の広大な用地を活用して、空コンテナの中継基地とするということの議員の御提案につきましては、大変重要な視点だろうというふうにご我々も認識をしております。

過去に、北海道開発局が現在運航しております船社に対して、空コンテナに対する考え方をヒアリングしたことがございます。そのとき、主に2つの考え方が示されました。

1つは、空コンテナを必要とする輸出超過の港へ輸送するという考え方、もう1つは、自社ターミナルですとか、それから、または釜山港のように空コンテナの保管料がかからない港へ集約するという考え方でございます。

以上のような運航船社の考え方を踏まえますと、空コンテナの中継基地というビジネスモデルを成立させるためには、種々難しい面も多いというふうにご推察をしておりますが、社会情勢の変化等も考慮しながら、その可能性について今後とも検討してまいりたいと思っております。

以上です。

議長（遠藤 連君） 池田謙次君。

1番（池田謙次君） ありがとうございます。何点か再質問させていただきます。

まず初めに、漁港区の関係ですけれども、具体的に検討スケジュールとか、例えば内容ですね。これの受け皿といいますか、どういう構成で、そしてまた、いつごろから検討に入られる、予定になろうかと思っておりますけれども、その辺が分かればお聞かせいただきたい。

それと今、御答弁の中でも、大変今の現状としては非効率であるというお話が、それが改善されますということでもありますから、これは地元なり、漁業関係者の経済効果なりに及ぼす影響が大という御答弁でありますから、その辺数値が、こういう形での数値として利便性が図られる効

果があるんですよというものがあれば、ぜひお示しをいただきたいというふうに思います。

それと、物流の関係でありますけれども、確かに帰り荷物等の荷物が確保できないという課題は、御答弁でよくわかりました。これは当然、これだけのいろいろなさまざまないい条件を抱えている港は、そんなに私はないだろうというふうに思うんですけれども、ただ将来の夢というか、希望として、例えば今、微増ではありますけれども、コンテナの扱いも当然増えているわけですから、このままの推移で行くと、例えば5年なり10年後には、そういうダイレクト便なり、というのは可能であるというものが、もしめどがあれば、ちょっと教えていただければというふうに思います。

最後に、この苫東の活用については、これ確認になりますけれども、今後の大きな課題として、これだけのすばらしい地域はございませんので、可能性として、今は少ないけれども、将来的にはいろいろな努力を重ねながら、ハブ港といえますか、この地域の活性化に大いに役立つんだという認識でいいのかどうか、確認も含めて再度御答弁をいただきたいというふうに思います。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者。

専任副管理者（佐々木秀郎） まず、漁港区の件に関しましてでございますが、その検討の受け皿についてでございますが、この検討会を進めるべく、調査の発注については既に終えております。それで、検討会のメンバー等の選出は行っておりませんが、できるだけ早く、10月ごろを目途にこの検討会を開催していくということで準備を進めていくつもりでございます。

それから、関連しまして2番目でございますが、漁港区の拡張による効果について、何か数値的なデータなり、数値的な改善効果のものがあるかということでございますが、これについては、先ほど御説明させていただいたような現在の岸壁が約1.4倍になる、それから、用地については1.3倍になるというところまでございまして、今後漁業関係者とも、その拡張されたものをどのように使っていくのかということについて、また相談をさせていただきながら、その使い方によっても、同じ施設が拡張されましても、どれだけ効果が出るということに関しましては違ってまいりますので、その辺につきましても、漁業者の皆様方と話をさせていただきたいなというふうに思っております。

次に、苫東のことでございますが、まずダイレクト航路についてでございますが、先ほどの数値を少しお示しをいたしました。北米航路でいきますと、ダイレクト航路を実施するためには10倍ぐらいのものが需要ではないか。また、韓国航路につきましても、倍近くの貨物量が必要ではないかというふうに推測しております。その点からいきますと、何年には、5年には、10年経ったらという数値は、なかなかお示ししづらいというふうには思いますが、ダイレクト航路のみならず、さまざまな形で今後も航路の誘致、貨物の誘致に努めていきたいというふうに考えております。

それから、苫東の空コンテナとしての中継基地港化の件でございますが、これにつきましても、現在の状況からいくと、なかなか厳しいという認識を持たざるを得ないというふうに思っております。

ます。ただ、苫東は議員御指摘のとおり、非常に広大な用地があるということ、それからこの苫小牧の目の前を、アジアから、特に韓国から北米へ向けた航路が、そのほとんどがこの目の前を通っているという、この2点をいかにして活用して、現在の、ただコンテナ貨物を伸ばしていくというだけではなくて、次のステージ、次の段階へどのようにして入っていくのかという点については、我々も前向きに検討するとともに、努力してまいりたいというふうに思っております。

議長（遠藤 連君） これをもちまして、池田謙次君の一般質問を終結いたします。

富岡 隆君。

5番（富岡 隆君） それでは、質問通告に沿いまして、質問していきたいというふうに思います。

まず、米艦船の寄港問題についてお伺いいたします。

今回の軍艦の入港要請に当たって、8月4日、在日米軍から実際に寄港要請を受けた段階で、港の管理者でもあります岩倉市長は、受け入れの可否について、条例とか法律は非常に重く、軽々しく言うべきではないと。判断材料がなく、どうこう言える段階にはないというふうに答えて、あくまでも条例に基づいて入港の可否について判断する姿勢を示しました。

ところが一方では、市長自身のホームページで、これも物議を醸している中身ですけれども、米艦船だからとか、友好親善を目的とした寄港など信じられないといったレベルの守旧的な反応は意味がないということで、ホームページに書き込んでおります。そここのところの市長自身の真意は一体どこにあるのかと。これは多くの市民からも、疑念と市民感情を逆なでされたという意見も非常に多いわけですよ。ですから、岩倉市長自身の真意について、まず見解を求めておきたい。

それから、寄港中止を求める、そういう要請もかなりありました。多くの団体を含めて市長に要請されたと思いますけれども、こういった市民に対して、今後どのように具体的に説明されるおつもりなのか、ここは議会ですので、正式に説明をしていただきたい。

それから、今回ドタバタ劇といいますが、本当に多くの職員をはじめ、市民に対する不安、そういうのをあおって、実際には寄港が中止になったと。しかも、その前日には、3日間から4日間という、こういう延長というか、通知が来た矢先に中止ということで、中止そのものは私は大賛成ですけれども、運航上のトラブルがあって中止したと言われておりますけれども、今回のこの中止に対する米国からの経過報告、あるいはおわびの言葉をもらったというふうに説明されましたけれども、その後正式な説明、謝罪はあったのかどうか。文書であったのかどうか含めて、お伺いしたい。

それから、私は本当に、商業港ですから、しかも今、東港に一括移転という中で、日程的にも8月2日から一括移転と。入港もそれに非常にタイミングもいいと。情報が流れているのではないかなという、そういう疑念も持たざるを得ないんですよ。空いているところが西港ということで、即寄港要請があった時点でオーケーよというようなことで、市長は認めたわけですけれども、こ

の要請があった時点で、なぜ我々議員を集めて説明をしなかったのか。私は説明する必要があったというふうに思いますので、この議員会等について、考え方についてお伺いしたい。私は議会軽視ではないかと思しますので、この点についてもお伺いしたいし、今後の対応はどうされるのか、それについてもお伺いしたい。

それから、今回、港湾管理者である市長は入港を許可したわけですがけれども、前回、これは2年前ですか、渡辺満議員も質問しておりましたけれども、港湾管理者である市長の考えはわかりました。それとは別に、法律上、港湾法というのがありますよね。こういう港湾法に基づく自治体の港湾管理権で、入港を拒否できる権限は、私はあると思うのですよ。市長もそれについて拒否できる権限があると、賛成反対は別ですよ、考え方は別にして、そういう権限があるというふうに認識されておられるのかどうか、こちら辺のところを伺っておきたい。

私は、商業港だから、ぜひ入港しないでほしいと、なぜ市長は最初にそのことを発信しなかったのか。その後の問題ですから、岸壁が空いているとか、あるいはよく言われている非核平和都市条例の問題もあります。ですけれども、最初の段階で、やはり私は言うべきではないか。元管理者でもありました鳥越忠行前市長さんは、最初に入港そのものについて、商業港だから遠慮してくれないという発信をしているわけですよ。しかも、そのときには、非核平和都市条例は制定していなかったときですけれども、その後制定もされて、神戸方式を準用したいと、核を積んでいるか積んでないか求めるという、そういう方式を取り入れるというふうになっていたわけですが、この点について、私は最初言いましたけれども、なぜ最初に言わなかったのか。これについて、率直に答えていただきたい。

それから、今後も寄港要請というのは、必ず私は来ると思うのですよ。そういう意味では、今回の入港を許可した理由、岸壁が空いている、それから核の搭載がないと、こういう2点がクリアされれば拒否できないというふうに説明されましたけれども、今でもその考え方に変わりはないのか、お伺いしておきたい。

それから、入港に当たって、やはり市民に対して今後どのように発信されていくおつもりなのか、市民の声をどのように反映させていくつもりなのか、そこら辺もお伺いしたい。

それから、最後にこの港湾管理者である市長は、この間、二度ほど艦船の入港を断ったというふうに私は聞きました。なぜ入港を断ったのか。私は商業港だから、やはり断ったのかなというふうに思ったのですけれども、この入港を断った可否の判断基準は、一体何をもとにして、そういう対応をされたのか。改めて伺っておきます。

次に、東港移転についてお伺いいたします。

もともと、私もこの東港への移転の問題では、異議を唱えておったわけですがけれども、8月2日から一括移転というふうになっております。これは最大の理由が、沖合の船待ちの方々を解消すると。タグボートを利用する船社には、西港から東港への開港料、こういう経費が増えたわけですよ。それから、通常の利用料金とは別に経費もかかっていると。それから、港湾関係の運

送業者にある貨物の陸送距離も増えている。しかも、コンテナ検査を受ける場合に、わざわざ東港に行かないから西港に行くと。25キロから30キロくらいありますか。そういうこともすると。結局、コスト増になっていると。これはもう業者の方々は、今やっておりますけれども、実際にはそういうふうになっているわけです。

しかも、貨物輸送に係る道路や施設整備などのおくれもあって、何のために前倒ししたのかということだってあります。後で質問しますけれども、水先人の問題も、今なお解決はされておられません。本当に急いで、東港に見切り発車して、移転する必要があったのかと、私は問われているのではないかと思います。

そこで、一つ伺いたいのは、安全性の問題です。これまでも言われているように、具体的に航路幅が狭いということで、今度は300メートルに幅を拡張するというふうに言われました。海上環境が変わることによって、誘導が300メートルにしても、非常に難しいというふうにも言われております。いつも静穏度で保たれているわけではありませんので、やはりうねりもあるだろうし、風の向きもありますし、台風など来ますと大変なことになるわけですが、そういった問題に対してどのように対応する考えなのか、こちら辺について伺いたい。

それから、移転した経費が実際に増えて、メリットが少ないということは、新聞等でもかなり詳しく書かれておりますけれども、こういう問題に対してどのように評価されておられるのか、伺っておきたい。

それから、勇払周りの運行について、これも非常に地域住民からは苦情、それから不安ですね。事故が起きたら大変だということで、当初もう、今は500台ぐらい増大しているのかな。少なくなつたと言われておりますけれども、地域住民からの安全対策も求められております。トラック業者は、今回の燃油高騰もあって、明らかに経費増となることから、少しでも近いところを回りたいというのは、これは常識な話であります。道路の整備もやらず前倒しした結果、こういう事態になっていると、私はそう思うのですよ。本来であれば、反対でありましたけれども、しかし整備をして、環境を整えて実際にそういう移転をするというのがあなた方のやり方ではないかと、私は思うのですけれども、こういう具体的に起きている問題に対して、私は業界には責任はないと、トラック業界含めて、ないと思うんですね。管理者として、どのように対策を考えておられるのか、伺っておきたいと思います。

それから、西港の利用については、先ほど漁業の拡張の問題で、10月ごろをめどに協議を行って進めていきたいとなっておりますけれども、全体の西港の利用については、当初防災拠点だとか、そういうことなんかも説明されたかのように聞いていたんですけれども、具体的にこの西港の利用、活用、どのようにされるのか、この機会ですので、改めて伺っておきたいし、理事者としてやっぱり提案して示す責任がありますよね。その問題についても、説明をしていただきたい。

最後に、勇払マリーナについてですけれども、私は以前にも議会で言いましたように、この指

定管理者に移行して、本当に黒字にすることができるのかと。本当に考えられないというふうに私は言ったのですけれども、理事者の方は、いやいやとにかく期待しているということの一辺倒でありました。今回、燃油の高騰もありまして、19年度の決算、そして今20年度途中ですけれども、こういう状況を含めて説明していただきたい。どのようになっているのか。そして、どう評価しているのか。今後の見通し、具体的な対応策を何か考えておられるのか含めて見解を求めて、1回目を終わりたいと思います。

議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 富岡議員の質問にお答えをさせていただきます。

まず、私のホームページで述べている内容の真意はどこにあるのかとのお尋ねでございますが、米海軍艦船の寄港問題につきましては、日米安全保障条約に対する信頼感や、あるいは国の安全保障政策に対する考え方により、かみ合うことのない複数の考え方が常に存在をしていると考えております。私としては、市民の安全を守る立場から、あくまでも市の非核平和都市条例に基づく作業を進め、判断するという考え方を素直に述べたものでございます。

次に、寄港中止を求める市民に対し、今後どのように説明するのかとのお尋ねでございますが、寄港要請に当たりましては、港湾法に基づいた港湾施設の適正な利用と非核平和都市条例に基づいて市民の安全の確保の確認を行い、その都度総合的に受け入れ可否の判断をしまいましたが、今後ともそのような対応をしまいたいと考えております。

次に、寄港中止の電話連絡を受けてから、正式な説明、謝罪はあったのかとのお尋ねでございますが、8月27日に在札幌米国総領事館から寄港中止の電話を受けておりました。なお、事務的連絡以外に、ウェルトン総領事から私に、今回の寄港中止の経過報告とおわびの電話をいただきました。さらに管理組合及び苫小牧市あてに、総領事から書状をもってお礼とおわびがあったものでございます。

次に、米艦船受け入れの判断基準についてのお尋ねでございますが、米艦船寄港要請時の対応に当たりましては、市民の安全を守る市長として非核平和都市条例に抵触しないこと、並びに港湾管理者として公共岸壁の手配が可能であり、港湾業務への影響がないこと、この両方がクリアされることが重要と考えておりますが、その都度、総合的に受け入れ可否の判断をしまいたいと考えております。

なお、再度寄港する場合、議会とか市民の声を反映させていくのかとのお尋ねがございましたが、今回の対応と同様に、港湾施設の利用に問題がないことや、あるいは非核平和都市条例に基づき核搭載の有無を関係機関へ照会し、市民に対する安全性の確保を確認しながら、総合的に判断してしまいたいと考えておりますので、御理解をいただきたいと思っております。過去にこだわったケースについてのお尋ねでございますが、過去に二度ほど、市長としての立場で非公式な打診を受けましたが、当時は米軍再編に伴う日米共同訓練の議論のさなかであり、非公式な打診に対してお断りした経緯がございました。

私からは、以上でございます。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） ただいまの御質問の中で、寄港要請があった時点で、なぜ管理者として緊急の議員会議等を開催しなかったのか、それは議会軽視でないのか。また、今後の対応についても見解を示してほしいというお尋ねでございますが、米海軍艦船フォードの苫小牧港寄港について、苫小牧港長からの寄港通知の中で岸壁の手配を求められておりましたが、公共岸壁の使用につきましては、苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例に基づき処理することになっております。

また、今回のフォードの寄港は、日米地位協定に基づき、苫小牧港長から岸壁の手配を求められているケースであり、港長からの寄港通知をはじめ、情報は議員の皆様にお知らせした次第であります。今後もこのようなケースの場合、議員の皆様には、適時的確に情報を提供してまいりたいと考えております。

次に、港湾法の港湾管理権で入港を拒否できると理解するがいかかが、また、商業港だから入港しないでほしいとなぜ言わなかったのかのお尋ねでございますが、港湾法第13条第2項では、港務局は、何人に対しても施設の利用その他、港湾の管理運営に関し、不平等な取り扱いをしてはならないと規定されており、既に他の船舶が接岸しているなど、合理的な理由がない場合には、港湾管理者は岸壁の使用を拒否することはできないものとされております。

したがって、港湾管理者といたしましては、米海軍艦船という理由だけでは、港湾施設の利用を拒否することはできないものと考えております。

次に、東港移転についての御質問について回答させていただきたいと思っております。

まず、1点目に安全性の問題でございますが、東港区弁天航路の幅員につきましては、国際コンテナを利用する船舶に対応する航路といたしまして、今回、220メートルから300メートルに拡幅をしております。船舶の航行援助施設として大型灯浮標、導灯、さらに西港区と気象条件が異なることから、気象観測設備として風向風速計を設置してまいったところでございます。

また、東港区の船舶の安全確保を図るため、昨年度から水先人会、船舶代理店、タグセンター及び海上保安署など、港湾関係者と協議をし、東港区船舶航行安全のルールづくりをしております。

一方、水先人会におきましては、東港の安全確保のため、大型船の入出港においてトライアルを実施し、海象データの収集にも努めております。今後も港湾関係者とも協力し、船舶の航行安全に努めてまいりたいと考えておりますので、御理解願います。

次に、移転したことにより、経費が増え、メリットが少ないのではというお尋ねについてでございますが、東港区への移転につきましては、西港区、入船国際コンテナターミナルにおける外貨コンテナ取扱量や入港船舶の増加により、待船の増加、ヤードの狭隘が顕著になっていたことから、早期に2バース体制を実現することによって、これらの問題を解決するというものでござ

います。

現時点では、東港区の中央ふ頭は、1バースしかございません。このため、入船と変わらない状況であります。今年度から連続する岸壁の整備を開始して、平成22年度早期には、2隻併船可能となり、平成24年度には、2バース体制となる整備を行う予定であります。

また、ターミナル用地につきましても、今年度入船の約1.7倍が整備される予定ですが、平成24年度には、入船の約2倍の面積を計画しております。この整備により、コンテナの年間取扱可能量は、平成20年度で約19万TEU、平成24年度には約27万TEUとなる予定であります。

東港区への国際コンテナターミナル移転につきましては、苫小牧港の国際コンテナ機能の維持増強のためには、ぜひとも必要であると判断していますが、西港区から約20キロメートル離れているというデメリットを解消するためには、CIQの利便性の向上やアクセス機能の整備など、残された課題を早期に解決して、荷主等へサービスを向上させる努力が欠かせないと考えておりますので、御理解願います。

次に、コンテナ車両が勇払市街地を通行することについてのお尋ねでございますが、東港区の国際コンテナターミナルが供用開始されたことにより、勇払市街地を通行するコンテナ車両が増え、地区住民の中には不安感を抱く人々がおられるということにつきましては、認識をしているところでございます。管理組合におきましては、こうした住民の声を受け、8月初旬に室蘭地区トラック協会苫小牧支部に対し、勇払市街地の生活環境に影響を与えないよう、極力市街地の通行を控えて、道道苫小牧環状線や国道230号を利用していただくよう協力を要請したところでございます。また、苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合のほうでも、同じ趣旨の文書をドライバーに配布しているというふう聞いております。

現在、ターミナルへ出入りする車両は、1日当たり約500台程度ということでございますが、勇払市街地を通行する車両については、協力要請の効果が徐々に浸透してきており、相当減ってきているというふう聞いております。今後、実態調査も視野に入れながら、通行車両が減らない場合には、再度協力要請等の対応を行っていきたいというふう考えておりますので、御理解願います。

次に、西港の利用、特に西港の入船地区の今後の利用についてのお尋ねでございますが、昨年度末に改訂しました港湾計画において、内貿ユニットの効率的な取り扱いのため、西港区全体の再編を行うこととし、入船ふ頭につきましては、RORO船と大水深を必要とする米製材船の利用を行うこととしております。実際の利用に当たりましても、港湾計画の位置づけに十分配慮しつつ、西港区全体の問題として慎重に検討していきたいというふう考えております。

次に、勇払マリーナについてでございますが、今後の勇払マリーナの見通しでございますけれども、指定管理者によります当該マリーナの管理運営に係る協定書第16条に基づき、株式会社ベルポートジャパンから提出がありました平成19年度の事業報告書によりますと、在隻艇数は

平成20年3月31日現在で240隻となっており、収支実績は、収入額8,241万8,000円、支出額8,890万4,000円で、648万6,000円の赤字となっております。これは、主に指定期間内におけます健全な運営を実現するための新たな事業展開に係る経費の増によるものと聞いております。

一方、今年度は、原油の高騰等に起因するマリーナ利用艇の稼働率低下による収入減、諸経費の増加等、経営上厳しい状況下にあるとも聞いております。しかしながら、指定管理者による利用増に向けた積極的な取り組み及び修理事業、給油事業、免許教室等の自主事業の展開により、今後適正な運営が図られていくものと期待しております。

以上です。

議長（遠藤 連君） 富岡 隆君。

5番（富岡 隆君） それでは、最後の2回目の質問をさせていただきます。

まず、この寄港問題についてなのですけれども、真意について先ほど聞きました。複数の考え方が複数に存在しているのだということで、さらっと答弁されましたけれども、やはり今度のフォードというのは、核を搭載できる、そういう軍艦ですよ。しかも、やはり商業港に入ることになれば、これはやっぱり運営上、西港、東港含めて、今移転の最中で、やはり混雑しているから、そういうものについてはちょっと控えてくれということですよ。

しかも、市民からこれだけ中止してもらいたいということで要請があった問題に対して、こういう複数の考え方が常に存在すると考えているというような答弁では、市民は納得しませんよ。しかも、非核平和都市条例というのは、長い間、市民の運動によって、そして全会派一致で議会でも承認された中身なわけですよ。だから、最後に市長は、市の非核平和都市条例に基づく作業を進め判断するという考えを述べたものであります。これを最後に言うのだったらいいのだけれども、最初に考え方が違うと、いろいろな考え方があるのだと、こういう言い方は、私は間違った表現ではないかと思しますので、もう一度こら辺のところ、市民感情からいっていかなものかと私は思いますので、もう一度こら辺のところを答弁していただきたい。

市長は、港湾管理者でありますけれども、このように丁寧に市の非核平和都市条例と言っておりますので、この非核平和都市条例を制定するに当たって、議会の答弁でも神戸方式の準用、つまり核を積んでいるかいないかを直接米国に求めると。艦船に求めるといふふうに私はすべきだと思っております。それが法律上、非常に重いものと受けとめていると市長は言っております。そういう考えじゃないですか。どこの港でも、同じような答弁で、いや事前協議がないから核の搭載はないんだということでさらっと流されて、実際には小樽、それから石狩、室蘭、函館、次々と道内、入っているじゃありませんか。

やっぱり道内で唯一都市条例を制定している、この法律というのは重いんですよ。だから、同じようなあり方ではだめなんですよ。考え方は別ですよ。いろいろあっても、やっぱり苫小牧市として神戸方式を準用すると、そういうふうに私は行政の継続も含めて、きちっとした態度でき

っぱりと求めるべきだと思いますけれども、そこら辺についての考え方をお伺いしておきたいと思います。

それから、港湾法の問題です。

私、先ほども1回目で言いましたけれども、何かかみ合ってなかったので、何か総合的な受け入れを可否の判断としているということを言っておりますし、既に他の船が接岸しているなど、合理的な理由がない場合には、港湾管理者は岸壁の使用を拒否することができないものと、こういうふうに答弁されておりましたけれども、私が聞いているのは、港湾管理者として港湾法に基づいて拒否する権限があるというふうに、この港湾法上あるのではないかということを知っているわけですよ。拒否できる、できないの話でなくて、港湾管理者として、港湾法に基づいて拒否できるんじゃないですか。理由はいろいろあるけれども、拒否できる権限はありますよねという話なのです。これを聞いているので、具体的にちゃんとかみ合った、僕2回しかできませんので、ぜひここら辺のところ、答弁していただきたいというふうに思います。

議会の招集の問題、やっぱり私たち港の議員、市議員も当然市民の代表でありますけれども、やはりこれだけの米軍再編の下で、先ほど市長答弁して言ったでしょう。非公式だったけれども、2回入港を遠慮してもらったわけですよ。その理由が、米軍再編のいろいろなそういう議論がされているという理由でした。そうなりますと、ちょっと変わってくるんですよ。港湾管理者として、非公式であったけれども、米軍再編の議論があったから遠慮してもらったんだと、拒否したんだということですよ。今、千歳移転だって、まだみんな賛成しているわけじゃないですよ、市長の判断で容認したわけですから。ですから、今でも騒音問題は解決されておりませんし、具体的なものは何一つ解決されてない中での、まだ議論はあるわけですよ。

ですから、私は今度の問題は整合性がないなというふうに思うのですけれども、ここら辺についても答弁いただきたいし、議会を招集してくださいよ、ちゃんと。集めてくださいよ。集まれと言ったら、集まれるんですから、みんな。なぜ軍艦が入港するのかということだってあるんですよ、この艦船が。これが一番大事な問題なんですよ。そういう問題について、きちっと正式な文書で内容も示さないで、寄港要請だけ来る。私たち議員には一辺倒の、要請がありましたとか、何日から何日までですとか、ただそれだけでしょう。治安対策も何もなし。そういう具体的な情報が全然開示されない中でのあり方というのは、私問題だと思いますけれども、この点についてもはっきりと、私は議会を招集してください、こういうふうに言っていますので、もう一度、そこら辺考え方。やってくださいよ、市長。できるでしょう、港湾管理者として。そして、ちゃんと説明する。普通の船じゃないんですよ。市長が何か、軍艦だからといったレベルの守旧的なんて言っていましたけれども、そんな問題じゃないですよ。今、安保条約を見直さなければならぬという時期ではないですか。余計なこと言いましたけれども。

そういうことで、ちょっとその問題についてはきちっと、過去に断った判断理由と、現時点での寄港に対する要請に対して、即入港しないでほしいと言わなかった中身の整合性について、き

ちっと答えてくださいよ。

それから次に、水先案内人についてちょっとお伺いしておきます。

これは、皆さんも御存じだとは思いますが、これは水先案内人から要望書が8月10日に出ております。これは管理港湾者の市長に。市長、読まれておりますよね。結局、今実際に1ヵ月経ちましたけれども、1万トン以上の船が対象ですよね。大きなといいますが、今2隻入ったんですよ。ウエストウットなどですかね。やっぱり水先案内人というのは、大きな船を目途にしているわけですよ。1万トン以下というのは、実際にパイロットがつくとか、今はパイロットもなしで、何か韓国の船が船長の判断でどんどん入っているみたいです。これ自体も非常に、何か事故があったらどうするんだというのが、この方たちの考え方であります。

しかし、この水先案内人の方々は、やはり防波堤がないと、東港には。まずこの問題、非常に安全性の問題では危惧している。先ほど何か、スムーズに何でも合意されて、バラ色のように物事が進むかのような報告されましたけれども、全然違うんですよ。すごく危険だと。だから要望書は解決されてないのが多いでしょう。証明だとか、そういうのはありますよ。だけれども、日中のみとかね。全然改善されない問題があると。この静穏度が9割以上確保されていると言っていますけれども、それはトータル的なものなんです。現場で働いている人たちは、そうじゃないんだと。入港するに当たって、入り口で先ほど言ったうねりがあり、いろいろな状況になったときに、非常に今も危険だというふうに言っております。

ですから、こういった問題に対して、やはりどういう認識を今持っておられるのか、これをまず聞きたいのと、それからタグボートの問題でも、これは本当に台風が来たときに危険で、前に綱もちぎれて大変な目に遭ったわけです。東港にはタグボートはないわけですよ。置いてないですよ、経費もかかるから。45分以上かかるんだそうです、よく聞きましたら。そうすると、何かあったときに間に合わないんですよ。どうするんですか、これ。こういう対応も、具体的にどうする考えなのか。水先人の方々は、コストと安全は一体のものだというふうに言っております。つまり、コスト増というのは、安全を図れば図るほどコストはかかる。一体のものですよ。だから、東港移転ということは、それだけ安全性を確保しようとするれば、コストはかかるんですよ。そういうこともちゃんと視野に入れて、今回はいろいろな支援策を出していますけれども、それだって22年度まででしょう。それが続けることにはならないわけですよ。どうするんですかね。ここら辺のところも含めて、きちっとした答弁をお伺いしておきたいというふうに思います。

最後にマリナーですけれども、これは趣旨については、管理組合として判断していくということで、答弁はずっとされております。それで、非常に厳しいというふうにも報告していただいていると。8年間の指定管理ですから、8年間順調に行って終わって、その後またどうするかになるわけですけれども、問題は、とにかく20年度で全部支援金はなくなります。2,600万ちょっとのお金は、もうやれないわけですよ。それで終わりと、あんなたち自分たちで頑張りな

さいと、こういうふうになるわけですけれども、これだけやっぱり燃油が高騰して、いろいろな大変な状況の中で、果たしてやれるかというのは、私は率直に疑問なものですから、やはり指定管理者に委託、渡したとは言え、やっぱり責任は港管理組合に私はあると思うんですよね。ですから、そこら辺の協議を、私はされる必要があると思う。そこら辺についての考え方について答弁していただきたい。

議長（遠藤 連君） 管理者。

管理者（岩倉博文君） 富岡議員の再度の質問に対しまして、お答えをさせていただきたいと思いますが、ホームページで述べている真意につきましては、先ほども答弁させていただいたとおり、私の素直な思いを文章にさせていただいたというところでございます。

まず第1点は、例えばこれは具体的な政党の綱領の中でうたっていることでありますけれども、この国、自分の国はアメリカの従属国家だということを前提として日米関係を見る場合、あるいは日米安保を見る場合と、そうではない場合とで、米艦船寄港要請について随分大きな意見の違いが発生するということは、理解をしております。しかしながら、私はそのような立場に立っておらないということもぜひ御理解をいただきたいと思います。

同時に、例えば日米安保条約第6条の実施に関する交換公文、あるいは藤山・マッカーサー口頭了解というものに対する評価、そこに対する信頼感につきましても、やはり立場、考え方の違いで、考え方が大きく違ってくるものだというふうに思っております。ぜひ、そのことを踏まえて、私の記した考え方、そこに流れている基本的な精神について御理解をいただきたいというふうに思います。

神戸方式の準用についても、お尋ねがございました。

神戸方式は、御案内のとおり、1975年、神戸市議会の決議に伴う措置、かなり当時は大きな決断だったというふうに思います。しかし、そのころ神戸港の実態を見ますと、1年間に30隻以上の米艦船が寄港していたというような状況の中、その年だけではなくて、1975年だけではなくて、それまでに至る10年間、毎年のようにそのようなことが続いていたさなかで、神戸市議会があのような決議をしたということについては、私自身も大変重い評価だというふうに考えております。それから三十数年経過した今日でございます。私自身は、今日的状況の中で、この問題をしっかりと現実的な問題として考えていくべきだという考え方に立っておりますので、御理解をいただきたいというふうに思います。

非公式な打診ながら、二度お断りをしたと。正式な寄港要請ではないということ、まず御理解をいただきたいと思います。その際に、私自身が昨年あるいは一昨年暮れから、当時は米軍再編に係る日米共同訓練、私自身も含めてその渦中にあつたわけでありまして。そういった意味で、私なりに総合的に判断しまして、私自身の気持ちを先方にお伝えしたということでございますので、ぜひ御理解をいただきたいと思ひますし、先ほども何度も答弁しておりますけれども、非核平和都市条例の精神にのっとり、これからもしっかりと受けとめていかなければならないと思

っていますし、総合的にこれからも判断していくという考え方に変わりはありません。

私からは、以上です。

議長（遠藤 連君） 専任副管理者。

専任副管理者（佐々木秀郎君） 富岡議員からの再度の質問にお答えさせていただきます。

まず、フォードの寄港に関しまして、2点あったと思います。

1点目の港湾法の港湾管理権ということでございますが、港湾法の第12条、港湾港務局の業務という中の第5項というところで、一般公衆の利用に供する係留施設のうち、一般コウシュの利便を増進するため必要なものを自ら運営し、及びこれを利用する船舶に対し、係留場所の指定その他使用に関し必要な規制を行うことということが港務局の業務にはございます。ただし、この条文はございますが、あくまで米軍艦船であるということだけでは、拒否はできないというふうには理解をしております。

2番目でございますが、議会の招集についてでございますが、我々としましては、議会の議決を得なければならないというものという理解は、実はしていませんが、先ほどの御指摘にもありましたように、何らかの説明、特に安全対策等の説明をというお話でございますが、まず我々としても、今回いろいろな情報を提供させていただいたのは、できる限り早くということがございました。その間ずっと、安全対策については警察等とも協議をしております、なかなか限られた時間の中でというのは非常に難しいなということは感じておりますが、この辺のやり方につきましては、今後検討させていただきたいというふうに思います。

次に、東港区の移転に関してでございますが、水先人さんのほうからは、相当安全に対する懸念が出ているということは、十分認識をしております。ただし、その一方で、現在我々のほうでも、いろいろと東港を実際にまず利用していただく。例えば、静穏度の問題につきましても、いろいろな計算結果ですとか、そういったものはございますが、実際に利用していただいてどうなのかということに関しましては、データを集めたり、いろいろな方からヒアリングをさせていただいております。船会社、船長さんの中には、東港に移転したことによって、非常に付けやすくなった、やりやすくなったと、こういうふうに言っている船長さんもいらっしゃいます。

ただ、そうは言いましても、まだ移転しましてから1ヵ月程度ということで、実際にその大きな荒天時というのもございます。今後とも、この東港での利用を実際にしていただきながら、慎重に利用していただきながら、その辺のデータの収集に努めていきたいというふうに思っております。

それから、タグにつきましては、確かに現状、タグは西港にございません。これにつきましては、将来的にはタグの基地が東港にもできるということが望ましいとは考えておりますが、現状の利用の隻数では、なかなかそれも実現は難しいと思っております。このため、現在、船によりましては、すぐに出港できるようにということで、実際に岸壁に着岸する方式を我々、出船づけ

と呼んでおりますが、こういった形で対応している船も数多く見えております。この辺、なかなかタグをすぐに移設してくれと、こういうふうに我々のほうから要望することは難しいと思っておりますが、今後東港の活用が進むに従いまして、その可能性が高まってくるのではないかとこのように考えております。

最後に、マリーナの件でございますが、現在、直接ベルポートのほうから我々のほうに協議なり、正式な今年度の状況についての説明はまだございません。ただ、我々のほうから、聞き取りの中では、やはり今年度かなり厳しい状況になっていると。これは特に燃料の高騰により、その利用状況が減ってきたり、ベルポート側で考えていました自主事業になかなか踏み切れない部分があったと、こういう話を聞いております。我々とベルポートとの協定書の中で、社会状況の変化と急激な変化があった場合は別途協議するという条項もございますので、今後大きな変化があった場合には、ベルポート側のほうから協議が来るというふうに思っております。現時点では、まだ協議はございませんが、そのような話があれば、協議をしてまいりたいというふうに思います。

以上でございます。

議長（遠藤 連君） これにて、富岡 隆君の一般質問を終結いたします。

これをもって、一般質問を終結いたします。

意見書案第1号

議長（遠藤 連君） 次に、日程第6、意見書案第1号「港湾関係事業の促進に関する意見書」を議題といたします。

お諮りいたします。

本件におきましては、提出者の説明を省略し、直ちに評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。

よって、評決いたします。

意見書案第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、意見書案第1号は原案のとおり可決されました。

閉会

議長（遠藤 連君） 以上をもちまして、本会議に付議されました事件は、全て議了いたしました。

閉会に当たりまして、一言ごあいさつ申し上げます。

本定例会に付議されました事件は、報告案件 5 件、意見書案 1 件ではありますが、皆様方の御協力により、滞りなく議了いたしましたことを、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。

以上をもちまして、平成 20 年第 2 回定例会を閉会いたします。

ご苦労さまでした。

(了)

午後 時 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明するため、ここに署名する。

苫小牧港管理組合議会

議 長 遠 藤 連

署名議員 沖 田 龍 児

署名議員 田 村 龍 治