

平成22年 第1回定例会

# 苫小牧港管理組合議会会議録

平成22年2月15日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成22年 第1回定例会  
苫小牧港管理組合議会

平成22年2月15日(月曜日) 午後2時5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 専決処分の承認を求めることについて(苫小牧港管理組合一般職の職員の  
給与に関する条例等の一部を改正する条例)

日程第5 一般質問

日程第6 議案第1号 平成21年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第4号)について

議案第2号 平成21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 平成22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 平成22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

---

出席議員(10人)

1番	板谷	實君	6番	林	光仁君
2番	遠藤	連君	7番	堀井	学君
3番	沖田	清志君	8番	三海	幸彦君
4番	小野寺	幸恵君	9番	鳥越	浩一君
5番	田村	龍治君	10番	沖田	龍児君

沖田清志君は午後3時44分から出席

---

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	宮木康二君		
副	管	理	者	樋口雅裕君		
総	務	部	長	佐々木賢孝君		
施	設	部	長	柏葉導徳君		
総	合	政	策	室	長	横山隆夫君

振興課長	植西勝君
総務課長	高橋務君
業務課長	伊藤龍一君
計画課長	平田利明君
施設課長	菅野敏文君
会計管理者兼出納室長	納谷清志君
総務課主幹	阿曾信幸君
総合政策室副主幹	野村澄雄君

---

監査委員	坂本人士君
監査委員	池田謙次君
監査委員事務局長	玉川豊一君
監査委員事務局副主幹	園田透君

---

事務局職員出席者

事務局長	高橋務君
庶務係長	阿曾信幸君
秘書係長	木村賀津彦君
書記	山内俊郎君
書記	石田英人君
書記	梶田崇之君

## 開会

議長（沖田龍児君） これより、本日をもって招集されました平成22年第1回定例会を開会いたします。

## 開議

議長（沖田龍児君） 本日の会議を開きます。

## 会議録署名議員の指名

議長（沖田龍児君） 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、堀井 学君及び三海幸彦君を指名いたします。

## 会期の決定

議長（沖田龍児君） 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（沖田龍児君） 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（沖田龍児君） 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ので、御了承願います。

## 管理者挨拶

議長（沖田龍児君） 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） 議員の皆様には、大変お忙しいところ、平成22年苫小牧港管理組合議会第1回定例会に御出席をいただきまして、誠にありがとうございます。

苫小牧港の活性化とさらなる発展を目指し、平成22年度のみなとづくりに臨む所信と施策の概要を申し上げ、議員の皆様方の御理解と御協力を賜りますようお願い申し上げます。

昨年は、100年に一度と言われる世界的経済不況と新型インフルエンザの流行に見舞われたことや、歴史的と言えるような政権交代など、不安と期待が入り混じった1年であったと思います。

昨今の日本経済は、緩やかな景気回復局面にあると言われておりますが、道内はもとより、苫小牧港におきましても、回復の実感は薄く、港湾関連企業等におきましては、非常に厳しい経済環境にあると認識をしております。

本港は、北海道における港湾取扱貨物量の半分近くを占め、北海道の産業・経済に大きな責任を負うとともに、期待もまた大きなものがあるものと認識をいたしております。財政的には、依然として大変厳しい状況が続いておりますが、利用者ニーズにこたえるため、港湾機能の向上や効率的な運営が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、本港の平成21年の利用実績でございますが、取扱貨物量は、速報値であります。昨年実績より792万3,000トンほど下回る9,437万トンになる見通しとなっております。

また、外貿コンテナ取扱個数は約16万5,000TEUで、昨年に比べ約9,699TEUの減少となり、厳しい経済状況を反映した結果と考えております。

次に、新年度の予算について申し上げます。

平成22年度予算につきましては、選択と集中の整備、効率的な運営を基に北海道経済に貢献する港湾を目指し、本港の現状や課題を踏まえながら、限られた財源を最大限有効に使えるよう編成できたものと考えております。

以上、平成22年度の当初予算は、一般会計55億8,863万2,000円、特別会計25億7,888万1,000円、合計81億6,851万3,000円と提案させていただいております。これに伴う各会計予算と関連議案につきましては、後ほど担当より述べさせていただきます。

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

最初は、国際コンテナターミナル機能の強化についてでございます。

国際コンテナターミナルの機能強化として、連続バース体制の早期構築と地震災害時の海上輸送を確保するため、本年度は水深12メートルの耐震強化岸壁整備を進めるとともに、3基目となるガントリークレーンの整備に着手いたします。

なお、本年の4月には、水深12メートル岸壁の約半分と、既設の水深14メートル岸壁と合わせて、1.5バースでの供用を開始して、2隻同時荷役が可能となる予定でございますので、課題となっておりますコンテナ船の沖待ちが解消されるものと期待をしております。

また、残されている課題であります。大型船に対する水先業務の24時間対応の問題、大型エクス線装置の移転の問題、東西両港区のアクセス道路の問題、コンテナターミナル背後用地の土地利用の問題など、これら諸課題の解決に向けた取り組みを精力的に行って利便性を向上させ、より多くの利用者に支持される港湾を目指してまいりたいと考えております。

次に、内貿ユニットロードターミナル機能の強化でございます。

内貿ユニットロードにつきましては、効率化を促進するため、RORO船につきましては、西港区内に分散している利用岸壁を本港地区に集約し、内貿フィーダーコンテナにつきましては、

東港区の国際コンテナターミナルに移転する方針で取り組んでいるところでございます。

既に、入船国際コンテナターミナル跡地につきましては、RORO船の利用が昨年からは始まり、今後は西ふ頭の再開発と、現在東ふ頭3号岸壁を利用している内貿フィーダーコンテナの東港区への移転を計画しているところでございます。そのため、今年度は、業界との協議や、国に対する予算要望につきまして努力をしまいたいと考えております。

次に、漁港機能の充実でございます。

漁港区は、狭隘化が進み、漁船の係留や荷さばきに支障がありますことから、漁民の皆さんにとっては長年の悲願でありましたが、本年度より現地の拡張工事に着手をしております。22年度も引き続き整備を進め、24年春の供用開始に向け取り組んでまいります。

次に、港湾機能の保全について申し上げます。

西港区の長周期波の影響を防ぐための対策工の整備や、老朽化した岸壁の改良、更には港湾貨物の効率的な輸送を図るための埠頭間道路の整備などを進めてまいります。

次に、親しまれる港について申し上げます。

市民の皆様が港の魅力にふれあい、快適に利用できる親水空間として、北ふ頭緑地の整備を引き続き進めてまいります。また、4月には、帆船の日本丸、9月には大型客船の飛鳥の寄港が予定されていますが、来年度は緑地と一体となった客船用岸壁も完成しますことから、引き続きクルーズ船の誘致活動などを行い、親しまれる港づくりを進めてまいります。

最後に、ポートセールスの推進について申し上げます。

北海道、苫小牧市及び経済界で組織するポートセールス会議を通じて、本年も自動車関連や物流関連企業、また、近年注目を集めております新エネルギー関連企業などに対してトップセールスを行ってまいります。

また、北海道や苫小牧市などが中心となって実施する企業誘致活動と連携するなど、あらゆる機会をとらえて、本港の利用促進を目指したポートセールス活動を行ってまいります。

以上、今年度のみなとづくりに臨む私の所信と主な施策の概要につきまして御説明をさせていただきましたが、本港を取り巻く様々な課題に対しまして積極的に取り組み、北海道経済や道民生活を支える活力ある港湾として貢献するべく役割を果たしてまいりたいと考えております。

今後とも、議員の皆様方、港湾関係者の皆様方の御理解と御協力を重ねてお願いを申し上げまして、御挨拶とさせていただきます。

報告第1号 専決処分の承認を求めることについて（苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例等の一部を改正する条例）

議長（沖田龍児君） 次に、日程第4、報告第1号「専決処分の承認を求めることについて」を議題といたします。

説明を求めます。

総務部長、佐々木賢孝君。

総務部長（佐々木賢孝君） 報告第1号「苫小牧港管理組合一般職の職員の給与に関する条例等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きまして、御説明いたします。

本報告につきましては、本来、議会で御審議いただくべきものでございますが、諸般の事情により、平成21年11月30日に地方自治法第179条第1項の規定により専決処分したものでございます。

専決処分の内容でございますが、一般職の職員について、国家公務員の給与改定に鑑み、給料の引き下げと期末・勤勉手当の支給割合の引き下げを行うとともに、給与の独自削減との調整を行うため関係規定を整備するものでございます。

改正の主な内容でございますが、お手元に配付してございます議会資料の27ページをお願いいたします。

国の行政職の給料表改定率は、マイナス0.19%、給料表に実人数を当てはめた給料改定率はマイナス0.18%でございます。これに準じて実施する管理組合職員の給料表改定率は、マイナス0.17%、給料表に実人数を当てはめた給料改定率は、マイナス0.10%でございます。

28ページをお願いいたします。

諸手当の改正等につきましては、国家公務員の給与改定に準じて、本年度においては、12月の期末手当で0.25ヶ月分、勤勉手当で0.1ヶ月分の合計0.35ヶ月分を引き下げ、年間の支給割合を4.5ヶ月分から4.15ヶ月分に引き下げるものでございます。

また、平成22年度以降は、この0.35ヶ月分の引き下げ分を6月と12月の期末勤勉手当に振り分けることとしております。

平成21年12月期末・勤勉手当に関する特例措置につきましては、国家公務員の給与改定に準じて、平成21年4月から11月までの官民格差相当分を12月期末手当から控除し、民間給与との格差解消を図る措置でございます。

説明は、以上でございます。

議長（沖田龍児君） 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（沖田龍児君） 御質問がなければ、本件を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（沖田龍児君） 御異議なしと認めます。

よって、本件は承認することに決定いたしました。

一般質問

議長（沖田龍児君） 次に、日程第5「一般質問」の通告が田村龍治君及び林 光仁君からあ

ります。

この件に関しましては、議案第1号から議案第4号に関連する質問もありますので、議案説明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(沖田龍児君) 御異議なしと認めます。

それでは、そのように取り計らいます。

議案第1号 平成21年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第4号)について

議案第2号 平成21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

議長(沖田龍児君) 次に、日程第6、議案第1号「平成21年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第4号)について」及び議案第2号「平成21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」は、関連する案件でありますので、一活議題といたします。提出者の説明を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任管理者(佐々木秀郎君) ただいま議題となりました議案第1号「平成21年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算(第4号)」及び議案第2号「平成21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いたします。

初めに、一般会計補正予算でございますが、お手元に配付しております一般会計補正予算書をご覧ください。

最初に、1ページをご覧ください。

今回は、歳入及び歳出それぞれ2億1,370万4,000円を増額するものでございます。

まず、歳出予算を事項別明細書によりまして、主なものについて御説明申し上げます。

11ページをご覧ください。

第1款議会費におきましては、9万5,000円を増額しようとするものでございます。

これは、昨年7月に議員の入れ替わりがあり、新任議員の新任月の日割報酬額が増額したものでございます。

第2款総務費におきましては、141万1,000円を増額しようとするものでございます。

これは、人事異動に伴う給料の増額及び共済費率の変更による共済費の増額によるものでございます。

12ページをご覧ください。

第3款港湾管理費におきましては、156万4,000円を減額しようとするものでございます。

これは、食の安全・安心確保事業及び緊急雇用創出推進補助事業の事業費確定に伴う減額でござ

ざいます。

第5款公債費におきましては、1億9,549万6,000円を増額しようとするものでございます。

これは、主に平成21年度の補助金免除繰上償還による増額でございます。平成3年度に一般公共事業債で借り入れした高い利率の起債償還金を、低い利率のものに借り換えるために繰上償還を行うものでございます。

第6款諸支出金におきましては、1,826万6,000円を増額しようとするものでございます。

これは、西港の特別会計に対する諸支出金が6,564万円の増額、東港の特別会計に対する諸支出金が4,737万4,000円減額したことにより、総体的に増額するものでございます。

次に、歳入予算でございますが、9ページに戻り、ご覧ください。

第1款分担金及び負担金におきましては、8,912万6,000円を減額しようとするものでございます。

これは、北海道及び苫小牧市の母体負担金の減額でございます。

第2款使用料及び手数料におきましては、412万4,000円を減額しようとするものでございます。

10ページをご覧ください。

第3款国庫支出金におきましては、9万4,000円を減額しようとするものでございます。

これは、食の安全・安心事業交付金が事業費の確定に伴い減額となるものでございます。

第4款道支出金におきましては、147万4,000円を減額しようとするものでございます。

これは、緊急雇用創出事業補助金が事業費の確定に伴い減額となるものでございます。

第6款繰越金におきましては、9,452万2,000円を増額しようとするものでございます。

これは、前年度繰越金でございます。

第8款組合債におきましては、2億1,400万円を増額しようとするものでございます。

これは、歳出でも説明いたしましたが、平成3年度に一般公共事業債で借り入れした高い利率の起債償還金を繰上償還し、新たに低い利率の起債を借り入れることにより増額となるものでございます。

4ページに戻り、ご覧ください。

第2表の繰越明許費でございますが、勇払マリーナ棧橋建設工事に伴う事業費につきまして、4億8,700万円を平成22年度に繰り越して支出するものでございます。

5ページをご覧ください。

第3表の債務負担行為でございますが、庁舎警備業務委託に389万9,000円、西港の重要国際埠頭施設警備業務委託に3,059万5,000円、ゼロ国債による国直轄事業の岸壁建

設工事に対応するため、5億5,400万円などを限度額として設定するものでございます。

6ページをご覧ください。

第4表の地方債補正でございますが、借換債の2億1,400万円を増額し、16億2,310万円を限度額として補正するものでございます。

以上、議案第1号につきまして御説明をいたしました。

引き続きまして、港湾整備事業特別会計補正予算でございますが、お手元に配付しております港湾整備事業特別会計補正予算書をご覧くださいと思います。

最初に1ページをご覧ください。

今回は、歳入及び歳出それぞれ1,457万8,000円を減額するものでございます。

まず、歳出予算を事項別明細書によりまして、主なものについて御説明いたしたいと思っております。

10ページをご覧ください。

第1款総務費におきましては、157万8,000円を減額しようとするものでございます。

これは、人事異動に伴う職員手当等の減額によるものでございます。

11ページをご覧ください。

第2款港湾管理費におきましては、419万円を減額しようとするものでございます。

これは、直轄事業の北ふ頭岸壁工事の中で、船舶給水管を敷設してもらうため、原材料を提供するものでありますが、敷設部分の工事が国の都合により未実施となったため、本年度予算計上していた原材料費を減額するものでございます。

第4款公債費におきましては、881万円を減額しようとするものでございます。

これは、借入利率の低下などにより減額するものでございます。

次に、歳入予算でございますが、8ページに戻ってご覧ください。

第1款使用料及び手数料におきましては、3,284万4,000円を減額しようとするものでございます。

これは、民間倉庫の利用や住宅産業の低迷により、上屋使用料が減少したことなどにより使用料収入を減額するものでございます。

9ページをご覧ください。

第2款繰入金におきましては、1,826万6,000円を増額しようとするものでございます。

これは、特別会計において歳入予算が不足したために増額するものでございます。

4ページに戻り、ご覧ください。

第2表の債務負担行為でございますが、西港区船舶給水施設運営委託に1,987万8,000円を、中央ふ頭荷役機械管理運営委託に2,807万7,000円をそれぞれ限度額として設定するものでございます。

以上、議案第2号につきまして御説明申し上げました。

よろしく御審議のほど、お願いいたします。

議案第3号 平成22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 平成22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（沖田龍児君） 続いて、議案第3号「平成22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「平成22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」も、関連する案件でありますので、一活議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） では、議案第3号「平成22年度苫小牧港管理組合一般会計予算」及び議案第4号「平成22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。

予算の編成にあたりましては、両母体の厳しい財政状況を勘案しつつ、実施事業については、選択と集中の視点から十分検討を加えるとともに、経費についても徹底した縮減と見直しを行うなど、限られた財源の重点的かつ効率的な活用を目指してきたところです。

初めに、一般会計予算につきまして御説明いたします。

お手元に配付しております一般会計予算書をご覧ください。

最初に1ページをご覧ください。

歳入及び歳出の総額は、55億8,863万2,000円で、前年度当初予算に比べ、2億8,641万5,000円の減となっており、率にして4.88%減少しております。

まず、歳出予算について、事項別明細書によりまして御説明いたします。

16ページをご覧ください。

第1款の議会費は、860万9,000円で、前年度より38万3,000円の減となっております。

主な内容は、議員報酬、友好港交流及び議会運営に要する費用などでございます。

17ページをご覧ください。

第2款総務費は、6億2,758万1,000円で、前年度より8,213万円の増となっております。

増額の主な要因は、独自職員4名分の退職金であります。

主な内容は、職員給与などの人件費、消耗品や庁舎等の維持管理などの一般管理事務に要する費用でございます。

20ページをご覧ください。

第3款港湾管理費は、2億8万3,000円で、前年度より3,254万9,000円の減となっております。

主な内容は、埠頭保安施設や道路・公園などの維持管理に要する費用及び岸壁改良工事に要する費用でございます。

22ページをご覧ください。

第4款港湾建設費は、15億9,737万円で、前年度より1億9,503万円の減となっております。

減額の主な要因ですが、第一船溜の整備が平成21年度をもって完了することによるものでございます。

その他の主な内容は、東港区中央ふ頭の国際コンテナターミナル整備などの国直轄事業、埠頭間道路建設工事や漁港区整備工事の改修補助事業、北ふ頭緑地整備工事などの環境整備補助事業に要する費用でございます。

23ページをご覧ください。

第5款公債費は、24億3,107万4,000円で、前年度より1億2,830万3,000円の減となっております。

公共事業等に係る起債償還元金及び利子でございます。

24ページをご覧ください。

第6款諸支出金は、7億2,141万5,000円となっております。

これは、港湾整備事業特別会計への繰出金でございます。

続きまして、歳入予算について御説明いたします。

9ページに戻り、ご覧ください。

第1款分担金及び負担金は、32億5,384万9,000円で、前年度より7,423万7,000円の減となっております。

これは、北海道及び苫小牧市の母体負担金でございます。

10ページをご覧ください。

第2款使用料及び手数料は、8億2,987万3,000円で、前年度より2,531万9,000円の増となっております。

主な内容は、港湾施設使用料、港湾隣接地域等占用料などでございます。

12ページをご覧ください。

第3款国庫支出金は、3億2,987万円で、前年度より2億261万5,000円の減となっております。

これは、先ほど御説明申し上げたとおり、第1船溜の改良事業完了による事業減に伴います補助事業費に応じた国庫補助金の減少でございます。

主な内容は、改修補助事業、統合補助事業、環境整備補助事業でございます。

第4款道支出金は、605万2,000円を計上しております。

これは、緊急雇用創出推進事業に係る補助金及び港湾統計調査に係る委託金でございます。

13ページをご覧ください。

第5款財産収入は、45万1,000円を計上しております。

これは、職員住宅貸付料などの収入でございます。

14ページをご覧ください。

第7款諸収入は、431万7,000円で、前年度より32万5,000円の増となっております。

船溜区等の電気料収入などを計上しております。

15ページをご覧ください。

第8款組合債は、11億6,420万円で、前年度より4,090万円の減となっております。

主な内容は、国直轄事業、改修補助事業、統合補助事業、環境整備補助事業に関わる一般公共事業債でございます。

1ページに戻り、ご覧ください。

第3条の一時借入金でございますが、これは借入最高額を12億6,420万円に定めようとするものでございます。

6ページをご覧ください。

第2表地方債についてでございますが、これは起債の目的、限度額、起債の方法及び利率などについて定めようとするものでございまして、限度額は11億6,420万円となっております。

以上、議案第3号につきまして御説明いたしました。

引き続きまして、港湾整備事業特別会計予算でございますが、お手元に配付しております特別会計予算書をご覧くださいと思います。

港湾整備事業特別会計には、地方財政法等に基づく港湾整備事業に関わる経費を計上しております。

最初に、1ページをご覧ください。

歳入及び歳出予算の総額は、25億7,980万1,000円で、前年度当初予算に比べ、2億7,931万円の増となっており、率にして12.14%増加しております。

初めに、歳出予算を事項別明細書によりまして、御説明いたします。

14ページをご覧ください。

第1款総務費は、5,908万1,000円で、前年度より297万5,000円の増となっております。

増額の主な要因ですが、港湾整備事業に係る消費税納付額が増加したためでございます。

その他の主な内容は、職員給与などの人件費及び消耗品など、港湾整備事業に係る一般管理事務に要する費用でございます。

16ページをご覧ください。

第2款港湾管理費は、2億6,408万8,000円で、前年度より831万9,000円の

増となっております。

増額の主なものは、西港区入船ふ頭荷役機械の整備費、東港区国際コンテナターミナルにおけるマイマイガ防除対策としての電撃殺虫器の設置費でございます。

主な内容は、上屋、荷さばき地などの施設運営に係る光熱水費や荷役機械等の維持管理費に要する費用でございます。

18ページをご覧ください。

第3款港湾建設費は、4億5,789万4,000円で、前年度より2億5,895万5,000円の増となっております。

主な内容は、西港区船溜用地造成、入船ふ頭用地造成、東港中央ふ頭用地造成及び荷役機械製作設置などの起債事業に要する費用でございます。

19ページをご覧ください。

第4款公債費は、17億9,781万8,000円で、前年度より906万1,000円の増となっております。

これは、東港区の港湾整備事業債償還額の増によるものでございます。

主な内容は、港湾整備事業債に係る起債償還元金及び利子でございます。

続きまして、歳入予算について御説明いたします。

10ページに戻り、ご覧ください。

第1款使用料及び手数料は、8億4,495万9,000円で、前年度より2,628万2,000円の減となっております。

一昨年以降、取扱貨物量が減少傾向にあり、特に西港での施設利用率の低下が影響してございます。

主な内容は、上屋使用料、荷さばき地使用料などの港湾施設使用料でございます。

12ページをご覧ください。

第2款繰入金は、7億2,141万5,000円で、前年度より1,228万円の減となっております。

第3款諸収入は、270万7,000円で、前年度より6,542万8,000円の減となっております。

これは、先ほど御説明申し上げましたが、港湾整備事業に係る消費税の還付金が発生しないことによるものです。その他、中央ふ頭などの電気料収入を計上しております。

13ページをご覧ください。

第4款組合債は、10億1,080万円で、前年度より3億8,330万円の増となっております。

これは、漁港区整備事業費及び東港区中央ふ頭国際コンテナターミナル整備事業費の増に伴う用地造成債、並びに東港区中央ふ頭において3基目となりますコンテナクレーンの新規製作設置

事業に伴う荷役機械建設債の増によるものでございます。

主な内容は、西港区入船ふ頭、漁港区及び東港区中央ふ頭における用地造成事業に係る用地造成債、東港区中央ふ頭の荷役機械建設債並びに資本費平準化債の借り入れでございます。

1ページに戻り、ご覧ください。

第4条の一時借入金でございますが、これは借入最高額を11億1,080万円に定めようとするものでございます。

6ページをご覧ください。

第2表債務負担行為についてでございますが、これは22年度に発注を予定しております東港区中央ふ頭荷役機械製作設置工事の期間が23年度までの2ヶ年にわたることから、事業費の事項、期間、限度額を定めようとするものでございます。

事業予定額の上限は、11億円でございますが、平成23年度は9億円となっております。

7ページをご覧ください。

第3表地方債についてでございますが、これは起債の目的、限度額、起債の方法及び利率などについて定めようとするものでございまして、限度額は10億1,080万円となっております。

以上、議案第4号につきまして御説明いたしました。

御審議のほど、よろしく願いいたします。

議長（沖田龍児君） これより、一般質問及び質疑に入ります。

通告がありますので、順次これを許します。

田村龍治君。

議員（田村龍治君） 冒頭、管理者のほうから、所信と施策について御説明がありました。

私も、苫小牧港の発展を願う一人として、幾つかにわたって質問させていただきたいと思えますけれども、これからの苫小牧港ということで大題をさせていただきましたけれども、最初は新年度予算の評価と、これからの予算確保について質問させていただきたいなと思っているのです。

新年度予算は、先ほど管理者や副管のほうからもお話があったとおり、前年比4.9%で、おおむね管理者として要望した額については確保されたと説明をされました。

なおかつ、国の直轄事業についても、予算書を見させていただきましたら、35億6,000万が計上されています。全国の港湾の中で重点配分された、その結果だと思っているのでありますけれども、しかし、課題であった多くのものについては、新規事業としては見送られているのが実態です。そこで、まずこの予算についての認識と評価をお伺いしたいなと思っています。

予算書によりますと、直轄事業に対する管理者の負担金というのが重たいことは、これ間違いありません。10億6,000万でありますけれども、一般会計の9億5,000万が組合債でありますから、ある部分では、非常に重たい国直轄事業の負担金を組合債で賄っている図式になっています。そこで、これからの予算確保についてお伺いしたいと思います。

1つは、今の国の直轄事業負担金の廃止に向けての対応であります。

平成21年度は、国の出先機関の退職手当及び営繕宿舍費が負担金から除かれました。平成22年度からは、維持管理に係る負担金制度が廃止される予定となっています。今の政権の中では、いずれは全てにわたってこの直轄事業負担金というものが廃止される方向と伺っています。

特に、西ふ頭の課題であります再開発事業や上屋の問題、耐震岸壁、全てにわたって直轄事業でありますから、そんな意味では、負担金の廃止に伴って予算措置がどうなっていくのか、これまた不安であります。これらについても対応が急務でありますけれども、影響をどのように考えているのか、対応についてもお伺いしたいと思います。

2つ目は、補助金等の一括交付金化の問題です。

これもまた、地域主権の観点から、国の補助金については、我々民主党としては一括交付金と言っていますけれども、略称、社会資本整備統合補助金と、まだ仮称であるようでありますけれども、こういうことになることが明らかになっています。しかし、対象は、これまたこの補助金から一括交付金になる対象というのが都道府県や市町村に明らかになっていますから、港管理組合のような一部事務組合が、今のところは対象となっておりません。この場合、どういう形になっていくのか、母体の北海道や苫小牧市に対して一括計上になると考えるのですが、どのようにこのことについて対応しようとしているのか、お伺いしたいと思います。

次に、平成22年度予算は、一定の予算が確保されました。しかし、政権が変わり、政治主導となりました。少なくとも、今日までのような中央省庁への陳情や要請では、予算の確保は難しくなります。今後、このあり方についてどのように考えていこうとしているのか、地域事業を含め、どのように取り組もうとしているのか、お伺いをしたいと思います。

次に、アジアのハブ港としての姿についてであります。

実は、私のところに、板谷先輩からこのような手紙が届きました。すばらしい板谷さんの考え方だと思っています。きっと板谷さんが市長として管理者であれば、もっともっと大きな予算を確保されたのかなと、私は考える次第でありますけれども、いずれにしても説明があったとおり、国際コンテナターミナルの機能の強化や、あるいは連続バースの体制の早期構築と、水深12メートルの耐震強化岸壁の整備に合わせて、3基目のガントリークレーンの整備に着手されることについて、私もうれしく思いますし、評価をしたいと思います。このことについては、一定の役割を果たすことになると思います。

しかし、問題は、国際的に東アジアのハブ港を目指す苫小牧の体制としては、何としても、これまた他のアジアの港湾と比較をして、余りにも情けないというか、寂しい限りであります。これは、ポートセールスで各港湾を視察したときに痛切に感じます。この苫小牧港の姿をどのように考えているのか。確かに、本年4月には1.5バースの供用だとか、同時荷役が可能となっていますが、苫小牧港の姿、これからどのように考えているのか、お伺いをしたいなと思っています。

次に、苫小牧港の諸課題について何点かお伺いしたいなと思っています。

この西ふ頭開発についても、かなり前から課題として上げられていました。確かに、今の使い道からしたら、かなり使いづらい、RORO船等の対応についても、やっぱり時代にマッチした港湾に変えていかなければならないことは、誰もがわかっているわけでありますけれども、しかし、これまた先ほど言ったとおり、直轄事業として行わなければなりませんから、そんな意味では新規事業の採択には非常に厳しいものがあると思っています。予算要望について、どのように今後取り組もうとされているのか、お伺いをしたいと思います。

特にまた、きのうの夜の報道では、前原国土交通大臣が、今年の6月には集中して整備する港湾についても選択をしたい、選定をしたいというお話もされてきましたから、よもや苫小牧港がそれから外れることはないだろうとは思いますが、しかし、これしっかり取り組んでいかないと、なかなか難しい課題なのかなと思いますから、これらについてもお伺いしたいなと思っています。

次に、これは特に港湾管理者である苫小牧市長の岩倉市長に聞いておかなければならないし、北海道としても、苫小牧がしっかり北海道と連携して取り組んでいかなければならないのかなと思っているのだけれども、しかしやっぱり苫小牧がもっと思い切った考え方に立たない限り、北海道もなかなかついてこれないのかなと思っているのです。確かに予算を見たら、苫小牧市と北海道、両母体の負担金というのがかなりウエートを占めていることだけは間違いないです。

したがって、例えば苫小牧市議会の中では、苫小牧の港湾に対する負担金が重たいという議論もきっとされているのだと思うのだけれども、しかし、今の苫小牧というのは、苫小牧の港湾があって成り立つことだけは間違いないし、先行投資をしてどんどん進めていかないと、先ほどの釜山の話もありましたけれども、もう諸外国から大きなおくれをとっていることだけは間違いないのです。

そしてまた、苫小牧港の港勢を見たときにも、速報値で大幅に貨物取扱量が減ったことだけは間違いないのです。したがって、やっぱり先行投資して、負担金は重たいものの、苫小牧港として、苫小牧市として思い切った施策を考えていかなければ、負担金はどうあるべきかということ、負担金の削減ばかりを考えて苫小牧港管理組合があるとすれば、これはやっぱり私は違うのかなと思っていますから、ぜひ苫小牧市がもっと積極的に苫小牧港の課題解決に向けて取り組む必要があると思いますので、このことについて、先ほど管理者である岩倉市長さんは、随分所信の中では、活力ある港として前進をしていきたいとお話もされてきましたから、そのことを受けて、ぜひそのことについてお伺いしたいなと思っています。

次に、ポートセールスについてお伺いします。

これも同じような質問になるのですが、ポートセールス、我々も先日伺ってまいりました。いろいろな課題について突き付けられました。東港へのシフトに伴って、今暫定料金になっているものを、何とか今後も安い料金で使わせてほしい。あるいは24時間運用するために、何とかやっぱりこの水先の課題についても迫られました。これから苫小牧港をポートセールスする

ことというのは、私はどんどん必要だと思っているのです。アジアの中で、苫小牧港というのをもっともっと活用してもらうための課題だと思っているのだけれども、しかしそうは言っても、今言ったような24時間運用の問題だとか、使用料金の問題だとか、特にもっと言われたことは、北海道苫小牧港から諸外国に運ぶものがないのだと。したがって、どうしてもコストが高くなってしまふのだというお話もありました。これは、決して私は苫小牧港管理組合、苫小牧市だけの課題じゃないと思っていますから、北海道全体でどういう苫小牧港の位置づけだとか、苫小牧港から何を運ぶのだということを真剣に考えていかない限り、これから苫小牧港の港勢というのは、管理者が言うように、もっともっと活力を持って、これからどんどん伸びていくなんていうことは、なかなか不可能なのかなと私は考えるものですから、そのことについてお伺いしたいなと思っているのです。

最後に、企業誘致についてお伺いしたいと思っています。

企業誘致そのものは、この管理組合議会としてなじまないことはわかります。しかし、今CCSの問題がいろいろ議論されています。これCO<sub>2</sub>の削減というのは、今日的な課題としては、これはやはり必要なものでありますし、CO<sub>2</sub>を地中に、水中に埋めるという、こういう技術というのは、特にまた今、日本の名立たる企業、電力会社、全ての企業が出資して、今議論を進めているのですね。これ苫小牧港のイメージアップにもつながるものですから、ぜひ苫小牧港としても真剣にこのことに取り組んでいていただきたいし、これは苫小牧市議会の中でも議論をしてほしいし、道議会の場でも、私これ取り上げていきたいなと思っているのだけれども、このことについて危険なものでは全くないですし、例えばCO<sub>2</sub>が地上に出ても何ら問題があるわけじゃありませんから、苫小牧港が非常に優位だというお話も聞いているものですから、そんな意味では苫小牧港として積極的な取り組みが私は必要だと思っていますので、ぜひこのことについてお伺いして、答弁によっては再質問を留保して、私の質問を終わりたいと思います。

以上です。

議長（沖田龍児君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 田村龍治議員の質問にお答えをさせていただきます。

苫小牧港の諸課題という中で、苫小牧港の将来の姿、あるいは苫小牧市としてという趣旨のお尋ねがございました。

苫小牧港は、戦後、北海道経済復興のかなめとして、港湾を核とした工業開発を進めるべく建設を始めたものでありますが、その後、産業の集積と流通の拡大に伴い、苫小牧港と苫小牧市は、ともに発展をしてきたものだというふうに考えております。今では、北海道の経済と産業のかなめであり、北海道民の暮らしを支える物流活動の拠点になっていると認識をしているところでございます。

苫小牧港の将来のあるべき姿につきましては、苫小牧港長期構想においてお示しをしていると

おりでございますが、この理想の姿に近づくために、大変厳しい財政状況であります。母体と管理組合が協力をしながら、一步一步着実に課題を乗り越えるための努力を重ねなければならないと考えているところでございます。私自身、苫小牧市議会でも何度か発言をしておりますが、苫小牧港は苫小牧にとっては生命線だと、この言葉が全てだと私自身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。

議長（沖田龍児君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） それでは、その他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、新年度予算に関しまして、直轄負担金廃止の影響についてでございますけれども、直轄事業負担金の見直しによりまして、港湾管理者としての負担金は軽減されることになりまして、今後更に軽減される予定であるというふうに聞いております。

しかし、一方では、これまでの補助事業におけます事務費への補助金充当ができなくなりますことから、地方負担の増加等の懸念もしているところでございます。

いずれにしましても、今後の推移を見ながら、該当する事業や予算の執行にできるだけ支障の出ないように取り組んでまいりたいと、このように考えております。

次に、補助事業等の一括交付金化についてのお尋ねでございますけれども、北海道におきましては、石狩湾新港管理組合と苫小牧港管理組合が地方自治法における特別地方公共団体、いわゆる一部事務組合となっておりますことから、現在交付金制度における取り扱いが不透明となっております。詳細は、今後明らかになってまいりますが、新年度以降の事業執行に支障が出ないように、石狩湾新港管理組合や北海道と連携して、一部事務組合も交付対象となりますよう、関係機関に要望活動を行っているところでございます。

合わせて、各種制度設計にあたっては、地域の実情に配慮していただくことや、早期の情報提供、更には事務費補助の廃止に伴う地方負担への起債充当など、十分な財源措置を講じるよう要望しているところでございます。

次に、今後の陳情のあり方についてのお尋ねでございますけれども、苫小牧港の中央要望につきましては、昨年までは、毎年秋に海自官庁強化促進及び港湾整備促進を図るため、国会議員や中央省庁に対して実施しておりました。昨年暮れには、民主党のほうから、分権型要望、陳情への改革として、要望、陳情方法の改革内容が示されたところでございます。したがって、平成23年度予算要求に向けましては、その方針に従って、新規要望を含め、民主党北海道総支部連合会と政策懇談会を行うなどの方法を検討しなければならないものと考えております。

次に、苫小牧港の将来の姿についてのお尋ねでございますが、平成19年に作成しました苫小牧港長期構想では、将来の苫小牧港の役割を、発展する東アジア経済圏に北海道を組み込む苫小牧港として、ロジスティックハブ機能を有する国際物流拠点を目指すこととしております。この将来の大きな目標を達成するには、かなりの長い年月が必要ですが、苫小牧港の関係者全員で目指

していく将来像であると認識しております。

苫小牧国際コンテナターミナルは、平成24年春には水深12メートルの耐震強化岸壁や、3基目のガントリークレーンが完成することから、苫小牧港にとりまして新たな展開を迎えることとなります。このように、将来の大きな目標に向かって着実に前進を続けてまいりたいと考えております。

次に、西ふ頭の再開発と耐震岸壁の整備についてのお尋ねでございますけれども、平成22年度の予算につきましては、新規事業が厳しく抑制されたことから、苫小牧港管理組合として国に要望してまいりました西ふ頭耐震強化岸壁の事業採択は、残念ながら見送られたところでございます。この西ふ頭は、昭和40年代につくられた古い施設で、鋼矢板の腐食やエプロンの老朽化が進んでおり、更には近年の船舶の大型化や利用形態の変化から、非効率な荷役環境となっております。したがって、西ふ頭の改良整備は、引き続き急務であると判断していることから、平成23年度事業の予算確保に向けましては、早い段階から、これまで以上に要望活動などに取り組んでまいります。

次に、4点目のポートセールスにつきましてでございますが、特に東港国際コンテナには多くの課題があり、それをどのように解決していくかということでございます。苫小牧港の利用促進を図るためには、議員御指摘のように、利用者のニーズを把握し適切に対応することにより、利用者の支持を得ることが重要と考えております。

そのため、現在、国際コンテナ機能において解決すべき課題と考えておりますのは、コンテナ船の沖待ちの問題、大型船に対する水先業務の24時間対応の問題、使用料金の問題、大型エックス線装置の移転の問題、東西両港区のアクセス道路の問題、背後用地の土地利用などの問題でございます。これらの課題のうち、沖待ちの問題につきましては、この4月から1.5バースの供用を予定しており、2隻同時荷役が可能になることから、一定のめどが立ったと考えております。

次に、使用料金の問題につきましては、現在、区分使用料の撤廃を含めた料金プランを業界に提示しているところでございまして、業界からの意見を聴取した後、新年度から新しい料金体系としたいと考えております。

また、大型船に対する水先業務の24時間対応の問題でございますが、一定の安全対策を前提に、トライアルに向けた最終調整に向けて水先人と協議を続けてまいりたいと、このように考えております。

それから、貨物量の輸出が少ないという問題に関しましても、関係機関、民間団体ともいろいろな勉強会を今後開催していきたいと、このように考えております。

そのほか、来年度以降も残りの諸課題の解決に向けた取り組みに努力して、利便性を向上させ、利用者に選ばれる港を目指してまいりたいと、このように考えております。

それから、最後の御質問ですが、CCSに関連することでございますが、地球温暖化問題の大

きな原因とされる温室効果ガスの一つである二酸化炭素を削減する方法として、分離、回収、貯留する技術、CCSが世界的にも注目されているところでございます。

昨年、経済産業省や苫小牧港の沖合いで、CCS実証実験の候補地としての調査を行いました。来年度も引き続き追加調査を実施することになっております。

また、二酸化炭素は食品関連や化学関連などの産業に利用できますことから、CCSの実証実験の誘致は、地球温暖化問題に貢献するとともに、新たな産業の誘致、更には港湾背後に立地している既存産業との連携の可能性も広がり、ひいては苫小牧港の利用促進にもつながるものと期待しているところでございます。このようなことから、当管理組合といたしましても、苫小牧CCS促進協議会に加盟するなど、関係機関と連携し、誘致実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

以上です。

議長（沖田龍児君） 田村龍治君。

議員（田村龍治君） 答弁いただきました。何かこれ以上聞いても、夢物語みたいな話ばかりされるのかなという気がするのだけれども、まず1つだけ。新年度予算の認識と評価というふうに聞いたのだけれども、いただきませんでした。これはいいです。一定の評価をしているということですから、それはそれで結構です。

そこで問題は、来年度以降の予算をどうやって確保するかというのが、非常に私は厳しいのだと思っているのです。正直言って、私ども、こうやって言ったら遠藤議員からまた冷やかされるかもわからないけれども、政権は変わったのですよ、まさにね。私、管理組合という立場じゃなくて、苫小牧市長としての岩倉さんとは、苫小牧市単独で議論させていただいたのですよね。そのときに、予算の確保に向けた取り組みとして、私ども9区は9区として政策連携会議というものをつくって、そこで受けていきますというお話もしたのだけれども、正直言って、苫小牧市のほうからは一切そういう議論をされませんでした。確かに岩倉市長さんは、もともと政治家もされていまして、パイプを持っているのだと思っているのだけれども、しかし、これ本当にそういう形でこれからいいのかどうなのかね。答弁をいただきましたら、非常にさっと、何ともこれ、民主党北海道総支部連合会と政策懇談会などを行うなどの方法を検討するというのだから、検討したかしないのかもわからないですね、これね。

今言ったように、例えば民主党北海道総支部連合会とやっても、その民主党北海道としての議論というのは、9区に必ずおいてくるのですよ。9区として、いろいろな説明をしなければならぬような仕組みになっているものだから、そういう部分ではもっと身近にある、例えば9区の副代表は沖田議長なのです。そういう意味では、苫小牧の中でもそういう議論をしていただきたいし、今日まで全くなかったのですよ。だから不思議でしようがないのだけれども、今年度予算というのは、ある部分では集中的な重点配分をされた。政権交代をして間もないから、大体今までの既存のものを継続事業というのはついたと思うのだけれども、これからの苫小牧の課題

を考えたときに、私はそうならないだろうと思っていますのでね。これ決して自民党に対する挑発でも何でもなし。こうやってやっていかないと、予算というのは私は確保されていかないのかなと思うものだから、ぜひそういう意味で、これらに向けた取り組みをどうしようとしているのか、もう一回伺いたいなと思っていますのです。

それと、ロジスティックハブ機能を有する国際物流拠点。これわかるのです、将来の大きな目標に向かって前進をしたいというのはわかるのだけれども、全部つながるのですね。私言いたいのは、要するに、苫小牧あるいは道の負担金というようなものがあるし、しかし、余りにも苫小牧港の姿というのは、ポートセールスをしたり、我々が海外を見たときに、本当にこれが北海道の代表する港なのかどうかということをしっかり考えていかないと、何回も言うけれども、先行投資をしない限り、私は難しいだろうと思っていますのです。だから、そんな意味では、もっと苫小牧市として思い切ったことを考えていかないと、市長は口を開けば言うのですよ、活力ある港を目指したいとか、苫小牧市議会でもこう言っている。先ほども言ったけれども、しかし、現実の中身を見たときに、そういう中身になっていないものだから、もっと思い切った取り組みが私は必要なのかなと思っています。これは要望しておきます。

次に、例のCCSの企業誘致の関係なのだけれども、これはきっと情報はいろいろ入っていると思うのですよ、管理者のところにも。これ福島県が必死になってやっているのですよ。福島企業というのは、全部一緒になって団結して、何とか福島にというようなことをやろうとしているのだけれども、しかし、コストは福島が物すごいかかってしまうのですよ。苫小牧港が立地的に一番いいのです。だから、もっと苫小牧が道と港管理組合も含めて一緒になって真剣になってやっていかないと、なかなか難しいのかなと思っていますものだから、促進協議会に加盟したいというお話もあるけれども、これから促進協議会に加盟するなんて話じゃないはずなの。もうすぐに入ってでもいいからやっていかないと、今なかなか企業誘致というのは難しい時代ですから、そんな意味では、いや、もしも私が言っていることにもっと異論があって、とてもでないけれどもああいうものとはいうのであれば教えてほしいし、私の認識の中では、ぜひこういうことというのはやるべきだと思っているものだから、もしもあつたらお聞かせいただきたいと思います。

これで私の質問を終わります。

議長（沖田龍児君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 今後に向けての予算、これは苫小牧港にとっても大変重要な問題であります。御指摘のように、政権交代になって、そういった地域の声の集約という仕組みが変わりました。当面、民主党幹事長室に集約する、ということで、その辺の、今議員御指摘のように9区支部あるいは北海道という中で、確かに若干私の認識もミスマッチがあったことは事実であります。民主党北海道については港湾関係で一、二度、そういった懇談会をさせていただいております。今後、今御指摘がありましたので、9区の民主党の皆さん方にも、同様の苫小牧港として

の今抱えている問題、あるいはこれからに対するビジョン、そして当面何が必要なのかということについて、懇談をさせていただくような機会をいただければというふうに思うので、これはぜひ御理解いただきたいのは、政権交代になって、その仕組みを変えたということを具体的にどのようにアクションしていくのがいいのかというのが、これは我々もちょっと暗中模索のところがあったし、できれば具体的に、今日の質問のように、そのように言っていただければ、そのとおりさせていただくことについては何ら問題がないことでありますので、ぜひこれからもそういうサゼスチョンをいただきたいと、お願いを申し上げておきたいと思えます。

議長（沖田龍児君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） 先ほど要望ということでいただきましたロジスティックハブ、田村先生には、今回もシンガポールという、本当に世界一の大規模な港の、しかもあれはその全体の中の多分半分か3分の1ぐらいのところだけをご覧いただきましたけれども、本当に苫小牧との余りの落差というものを、まさに見ていただいたところです。

そういう意味では、ハブ港の成立要因としては、いろいろな地理的な条件、それから背後での貨物、それからいろいろなサービスの提供の、いかに高質なサービスをいかに低廉でやるか、いろいろな要素がございます。その中で苫小牧というのは、非常に地理的にはいいところにありますし、それから背後に大きなスペースがあると、こういった利点もあります。ただ一方では、残念ながら、現状ではとても世界のハブになるだけの貨物量がない。その背後の土地もまだまだ高い、こういった問題もあります。

ですから、一足飛びにシンガポールを目指すと、こういうふうにはなりませんけれども、幾つかの大きな問題を解決し、特に船会社さん、それからその他の利用者の皆さん方の満足度を上げ、それから特に最後の質問のところがありました、やはり輸出の貨物を増やしていく努力、これを行っていかなくちゃいけない。なかなか港湾管理者単独で貨物を増やすということは難しいと思っておりますが、道ですとか、それから民間企業のシェアを含め、いろいろと手を携えながら、少しでも増やしていく努力をしていきたいと、このように考えております。

それから、CCSについてでございますが、これは気持ちとしては、まさにウェルカムといえますか、何にしても、こちらからもどんなことをしても来ていただきたいという思いは持っております。CCSに限らず、特に企業誘致が管理組合の業務とは無関係と私は全く思っておりません。苫小牧の貨物を今後伸ばすためには、背後に企業が誘致する、もしくはその他のところからの食料品とかの輸出を増やす、こういったもの以外は考えられないと思っております。そういう意味では、企業誘致についても、積極的に市や道と一緒にやっていきたいというふうに考えております。先日も、道庁主催の苫東の企業誘致のほうにも私も一緒に行ってまいりました。そういった一環からも、CCSについても基本的なスタンスは同じでございますし、特別に影響の広い可能性を持った事業だと思っておりますので、非常に注目もしております。

先ほどの推進会議のほうにこれからというのは、まだそれが立ち上がっていないものですから、

市のほうで。その立ち上がりのときには、一緒になって入っていきたいと、このように思っております。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 以上で、田村龍治君の一般質問は終了いたしました。

林 光仁君。

議員（林 光仁君） それでは、通告に従いまして、簡潔に質問させていただきますので、よろしく願いいたします。

今日の苫小牧港は特定重要港湾の指定を受け、北海道では冠たる地位を確保し、港湾整備の進展に合わせてその役割が重要視をされていると、このようなことは周知のとおりでございます。

そこで、苫小牧の港が置かれている環境、また、その対応策などについて質問をさせていただきたいと思えます。

まず、その1点目は、市民にとっての港という、こういう視点から質問いたしますが、航路が拡大し、取り扱いの貨物量が増えれば増えるほどいい、また港の整備が充実すれば充実するほどいい港、こういった観点が見られるわけでございますが、私はここはいま一度立ちどまって見る必要があるのではないかと、このように思うわけです。そうした中で、市民との共生の視点、市民とともに港を発展していくという、こういった視点が少し欠けているのではないかというふうに私自身は思うわけでございます。

古来、日本の暮らしは、海と深くかかわってきております。高度成長という、そういう時期を経て、非常に生活環境等々も一変して、海とのかかわりも非常に薄れてきているという、こういった感じも見られるわけでございますが、こうした海、また港の文化の発信としての、そういった重要性もしっかりとあるのではないかな、このように思うわけでございます。港での市民交流や、また小中学生の社会見学など、もっとそうしたものを積極的に取り入れていくべきと考えますが、苫小牧港の市民のそうしたことが人々の心に及ぼす影響、こういったことの重要性についてどのように把握をされ、港の文化、そういったものの役割についてどのようにお考えなのかを、まずお聞かせをいただきたいと思えます。

2つ目に、国及び世界の関心事でもあり、社会的な要請、こういった上からも、苫小牧の置かれている役割ということは、非常に重要視されてきております。国連の気候変動サミットで、鳩山総理が日本の温暖化ガス排出量を2020年度までに1990年比で25%削減を目指す、このように表明をされ、国内外で大変注目をされていたわけでございます。

こうした状況の中で、最近の地元紙では、苫小牧港開発さんの港湾荷役機械トランスファークレーン、これがハイブリッド式という、こういった記事が載っておりまして、その中でクリーンポートを目指したいというようなコメントも載っていたわけでございます。これは非常に私としても、高く評価ができるどころでないかなというふうに思っております。

そこで、19年に策定されました港湾計画には、こうした地球環境への計画が非常に薄いとい

うふうに私は認識をいたしております。管理組合の施設の省エネ化等々の計画等、今こそしっかりとしたものをつくっていくべきと、このように考えております。苫小牧港管理組合自体が取り組まなければならないもの、また関係者といろいろ協議をして取り組むもの、また関係者のみに求めなくてはならないものなど、さまざまな分野での取り組む事柄があるというふうに思いますので、それぞれの現在の取り組み状況や、今後地球に優しい苫小牧港の実現に向けてどのような取り組みを、予算の部分も含めて考えておられるのかをお伺いしたいと、このように思います。

また、温暖化防止についても、国のこれからさまざまな政策等々も出てくるものと、このように思っておりますので、そうしたものを大いに活用し、利用しながら、先進的な、それこそ選ばれる苫小牧へと引っ張って行っていただいて、クリーンポートとしてのセールスポイントとして、非常に重要視をして取り組むべき必要があるのではないかなと、このように思っておりますので、この辺の御見解をお聞かせいただきたいと思っております。

次に、2点目でございます。東港の整備についてでございます。3基目のガントリークレーンが、新年度設計始まって24年に供用開始という、こういうことでございます。新年度1.5バース供用開始で、2隻が同時荷役可能となりますが、3基目のガントリークレーンの発注が、私はちょっとまだ今までの経緯というのがよくわからないのですけれども、もう少し早くきちっと間に合うようにやれば、もっと喜ばれる、そういった形の港になったのではないのかなというふうに思っておりますので、それなりの背景があるものと思っておりますけれども、この辺の御説明もちょうだいできればなというふうに思っております。

また、この2年間、そういった意味ではロスが生まれるという、こういったことでございますので、こうした経済的なロスをどのように把握されているのかもお聞かせいただきたいと、このように思って、1回目の質問とさせていただきます。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 林議員の質問にお答えをさせていただきます。

市民とともにという視点が、苫小牧港、まだ欠けているのではないかと御指摘がございました。函館や、あるいは小樽港のように、昔から海外に開かれた港では、港を通して外国の文化が入ってくるなど、歴史的に文化の発信基地としての役割は大きかったわけですが、苫小牧港は歴史が浅く、このような文化の発信ということに関しては、確かにおくれていると認識しております。

また、苫小牧港は、荷役機能を中心に考えてつくられた港であるために、市民の皆さんにとっては港に近づくことができず、親しみの持てない港であるという側面も、今日までの経過の中にあつたことも事実であります。しかし、市民の皆さんの要望によりまして、海や港に触れ合うことができる北ふ頭緑地の一部が平成16年に供用されて以来、多い年で年間4万人の方が来園す

るなど、非常に人気のあるスポットとなりつつあります。また、幼稚園児や小学生による写生会、港ウオーク、音楽フェスティバルやポートフェスティバルなども行われており、今後もこのような利用が増えることを期待しております。

昨年は2隻の大型クルーズ船の寄港があり、今年も4月には帆船日本丸が、そして9月には、日本最大の客船飛鳥が寄港する予定となっております。来年度には、この緑地と一体となった客船専用の岸壁が完成しますことから、引き続きクルーズ船誘致の取り組みを行うなど、多くの人が港を訪れ、親しむ機会を持つことができますよう検討してまいりたいと考えておりますので、御理解をいただきたいと思います。

議長（沖田龍児君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） そのほかの林議員の御質問に回答させていただきたいと思えます。

まず、苫小牧港の環境対策全般についてでございますけれども、近年の地球温暖化問題の高まりを背景にしまして、世界的規模で低炭素化社会づくりが提唱されていると、このように認識しております。苫小牧港の港湾管理者といたしましては、まず一義的には、船舶による物資の一括大量輸送が更に進み、モーダルシフトが推進されていくことが、地球環境にも、我々の港湾経営の上でも目標とすべき姿であると、このように考えております。

なお、苫小牧港はリサイクルポートの指定を受け、全国規模での大きな循環型社会の構築を目指しているところでございます。

また、環境対策の一例といたしましては、現在、拡張整備を進めております漁港区におきまして、漁船のアイドリングストップを目的に、漁船用のコンセントを設置してまいります。

更に、22年度に製作を始めますガントリークレーンにつきましても、実施設計の中で省エネルギー化も検討してまいりたいと、このように考えております。

次に、その他関係機関の環境対策についてのお尋ねでございますが、先ほど議員の御指摘のありましたハイブリッド式のトランスファークレーンのほかにも、苫小牧港フェリーターミナルでは、屋内外の照明、また、エレベーターなどの電力消費の削減を目指す取り組み等が始まっております。また、国土交通省港湾局では、港湾における低炭素社会の構築を主要施策としておりまして、身近なところでは、苫小牧港フェリーターミナルにおいて、接岸中のフェリーのアイドリングストップの実証実験を行うなど、新たな動きも出てきております。

クリーンポートを目指すべきではないかというお尋ねでございますけれども、議員御指摘のとおり、環境に優しい港づくりは、ますます重要になると認識しております。今後とも国の施策等を注視し、地元の港湾関係者とともに必要な環境対策をできるところから検討し、実施していかなければならないものと考えております。

次に、東港の整備に関しまして、特に3基目のガントリーについてのお尋ねでございますけれども、当初中央ふ頭の連続バースは4ヶ年で施工し、一括供用開始する予定としておりましたが、

利用者からの強い要望にこたえて、2ヶ年の施工期間で、半分のバースだけで部分供用することとしたところでございます。現在、苫小牧国際コンテナターミナルでは、1バース2ガントリークレーンで荷役作業を行っておりますが、大型のコンテナ船が荷役する場合には、1隻に2つのガントリークレーンを同時に使用し、荷役の効率化を図る場合がございます。これらの現状を考えますと、御指摘のとおり、1.5バースが供用開始される時点で、3基目のガントリークレーンが完成していれば、更に有効に使うことができる場合があるとは考えております。しかしながら、この3月に完成させようとした場合、平成20年2月の段階での予算措置が必要となってまいります。当時は2基目のガントリークレーンがまだ製作中であったことや、東港への移転時期を初め、多くの課題解決に向け、関係機関とも協議をしていたことから、さらなる3基目ガントリーの発注までは踏み込めなかったところでございます。

また、連続バース完成までの2年間に関わる経済ロスにつきましては、大型船の入港回数、ガントリークレーンの同時使用率、また、そのときの待船状況等、複雑に関係するため、試算は困難と考えております。ただ、船会社の荷役時間縮減の要望にこたえられないケースが実際にはあると、このように考えております。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 林 光仁君。

議員（林 光仁君） それでは、ちょっと確認も含めて、何点か再質問させていただきたいと思えます。

最初の質問でございますが、小樽や函館と違うということで、歴史が浅いという、こういったお話がございました。私は歴史が浅いからこそ、市民と一緒にやってつくり上げていくという、こういう視点がすごく大事になってくるなという、こういう視点で実は質問をさせていただきました。

文化遺産という、そういう言葉があるそうで、青森県立の美術館の高山館長さんのこういったお話があるのですけれども、要するに、親から子供へと遺産するものは、身体的なものだけじゃなくて、親が持つ文化もまた遺産をしていくのだという、こういう趣旨の話でございまして、やはり港に触れた人は、子供さんも一緒に来ているので、そういったことで港の文化、海の文化というものを自然に遺産されるという、こういった趣旨の発言がございました。

そうした中で、北ふ頭の緑地のことは、よく私も存じ上げておまして、効果があるというのはよく理解をしております。ただ、そこは今の形では非常に分断されているような、ここが見るところですよみたいな、そんな雰囲気を感じられてならないのですね。もっと港全体が、本当に人が交流し、安全上、問題あるかもわかりませんが、やはり触れられるような、そういった一体感の中で進めていく。例えばバスで中に入っていけるとか、そういった、もっと交流できるような部分も必要でないのかな。漁港区もできるということもあります。東港のことも含めて、本当に苫小牧が北海道の最高の港だという、市民とともにこういった認識を持ちながら、一

緒に発展をさせていくという、こういう視点も含めて、小学校や中学校にそういったものをぜひ見学のコースに入れたりとか、さまざまな手だてを今後ぜひ検討していただきたいという、こういうことでございますので、よろしくお願いをしたいと思います。答弁がいただければ答弁をいただきたいと思いますけれども。

あと、ガントリークレーンの省エネ化というお話の答弁いただきました。これは既に設計段階に入ってしまうので、早々にでも決めなくちゃいけないと思うのですけれども、決まるのはいつになるのかというのは、1点答弁をいただきたいというふうに思います。

あと、管理組合と関係機関との協議をしていくという、こういうふうに受けとめましたけれども、具体的に計画として何らかの形を残していくとかという、そういった大げさな計画というような形になってくるものか、また何らかの形で議会のほうにもそういう提出というか、していただけるものなのか、この辺についても確認をさせていただきたいと、このように思いますので、よろしくお願いたします。

議長（沖田龍児君） 答弁を求めます。

専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） それでは、まず文化の発信といいますが、港の中での市民との交流、こういったものについて、もう少し積極的に具体的にと、こういう趣旨の御質問だろうと思います。

確かに、苫小牧はいろいろな地形的な制約、それから荷役が非常にいろいろなところで、いつでも行われているということから、港の中に、どこでも、いつでも市民の方に入ってくださいというわけには、なかなかいかないというのも実態ではございます。ただ、おっしゃられるとおり、北ふ頭だけということではなくて、例えば今フェリーふ頭から、ずっとサイクリングで漁港区のあたりまで行けるような、そんなものを市民の皆さん方と一緒に実験的にやれないかと、こういうことも取り組んでいただいております。点からだんだん線へ、いずれ面へと、こういうことだろうというふうに思っております。

また、私どもも小中学生の皆さん方に港のことを知っていただく、勉強していただく、これは非常に大事なことで考えておまして、私どものホームページ上に、小中学校向けの出前講座、要望があれば、いつでも、どこへ行ってでも、我々が港の説明をさせていただきますと、こういったものを受け付けるような御案内もさせていただいております。

いずれにしても、市民の皆さん方に港を理解していただくということは非常に大事だと思っておりますので、今後とも、いろいろなアイデアを持ってやっていきたいと思っております。どうぞ御理解をいただきたいと思いますというふうに思います。

それから、ガントリークレーンの省エネ化、まだ基本設計にも入っていない段階でして、平成22年度に入りましたら、基本設計、実施設計を引き続いてやってまいります。検討をその中でやってまいりますので、22年度製作までいきますが、その前にはちょっと時期はあれですが、

22年度には最後製作まで入りますので、その前の段階で軽量化をするですとか、電気についてはLEDを使うとか、そんなアイデアも持って検討していきたいと、このように思っております。

それから、3点目の関係機関との取り組みというのは、恐らく環境対策についての関係機関との御質問だろうと思いますが、残念ながら、今のところ環境対策について、具体的に何か組織をつくってというようなところまでは考えているわけではございません。ただ、今でも関係機関と苫小牧港のいろいろな問題について幅広く議論する場といたしまして、苫小牧港21世紀協議会という場がございますので、必要に応じて、そういった場を活用しながら共通の話題として取り上げていくと、このようなことも考えられるかなというふうに思います。

以上です。

議長（沖田龍児君） 以上で、林 光仁君の一般質問は終了いたしました。

これより、質疑を行います。

小野寺幸恵さん。

議員（小野寺幸恵君） それでは、まず一般会計の補正予算についてから質問させていただきます。

第3款1項5目であります補助事業についてなのですが、7月に臨時議会のときに専決処分として報告されておりましたマイマイガの除去事業と、ふるさと海岸の利用促進事業ということなのですが、当時604万8,000円の予算が専決処分として報告されましたけれども、今回の補正を見ますと、約140万近い、これは入札差金だと思われるのですが、残があります。それで、これは事業を発注して入札差金が発生したということだと思ってしまうので、そのあたりについて、結果論としては何も言うことはないのですが、その前に、この事業を計画するに当たって、この130万何がし残になるということから考えると、できるだけ多くの方たちに仕事を提供するというような事業計画というのが、もうちょっととれなかったのかなと思いますので、そのあたりについてお伺いしたいと思います。

そして、今回の事業、特にふるさと海岸の清掃のほうなのですが、ハローワークで求人を開始しまして、直ちに5人ぐらいの方たちがハローワークを訪れて、3人決まってしまったという状況でした。それで、その後に行った方たちは、当然採用されないという、本当に狭き門というような状況があったわけですね。それで、例えばふるさと海岸のほうは、延べ人数300人の事業で3人の新規採用でした。マイマイガのほうは、延べ人数は150人で3人の新規雇用ということでしたので、もうちょっと期間が短くなるかもしれないけれども、広く1人でも多くの方の新規雇用につながるような考え方をしていただきたいと思います。今回もこの緊急雇用対策費の計上がありますので、その事業の検討にあたって、そのことを考慮していただけたらと思いますので、その考え方をお聞きいたします。

次に、一般会計の予算についてお伺いいたします。

歳入の第1款分担金及び負担金というところです。私たちのこれまで言ってきた母体負担の削

減にということ趣旨として質問させていただきますけれども、私たちは決して港、先ほど田村議員も質問されたように、できるだけ多くの船に来ていただく、そして取扱貨物を増やしていきながら、全道的にも、管理者も先ほど言っていたように、北海道の大きな経済効果があるということも認識しておられますので、私もそこは否定するものではありません。しかし、そういう意味で前回の議会のときに、できるだけ取扱貨物量をどんどん増やす手だてとして、どうなのだという質問をした際に、14メートルバースが必要だった、そして連続バースが必要なのだという先行投資をしてきました。それに対して、費用対効果としてどれだけの船が取扱貨物量を取り込んできたのかという質問をさせていただいたときに、管理者のほうから、大型船が何隻入ったとか、どのくらいの物流があったかというもの、そういう物差しではかれないのだという御答弁だったのですよね。

それでお聞きしたいのですけれども、大事な税金を使って先行投資をした、そして、それによって大型船は来るのだという、ずっと答弁を繰り返してきたにもかかわらず、さほど大きな伸びがないという現状を見たときに、では、この先行投資に対する評価というのは何ではなかったらいいのだろうかということで、（「まだ足りないのだ」と発言する者あり）当然足りないと思います。足りないと思いつつも、じゃどこで評価をするのか、そのあたりを管理者にお聞きしたいと思います。

次に、22年度の負担金は740万程度少ないですけれども、32億5,400万円となっております。一般会計全体の58%を占めています。それで、私はこの負担金の比重を少しでも少なくするべきではないかと考えています。

そこで、全国の共同管理をしている港湾の負担金を調査いたしました。全部で6ヶ所あるのですけれども、例えば苫小牧の西港のように、2分の1ずつの負担をしていたのは名古屋港のみでした。そして四日市港であるならば、県が55.6、四日市市が44.4%。那覇港では県が6割、那覇市が3割。浦添市は1割。境港は鳥取県と島根県の共同管理で、事業ごとに案分で負担をしているということ。そして石狩湾新港は、御存じのように、北海道が3分の2、小樽と石狩市で6分の1ずつという結果があったのですけれども、例えばこれからいろいろな起債事業などを進めたり、いろいろな整備事業を進めるにあたって、私は境港のように、案分というのもいいなと思ったのです。今まで厚真町に対しての負担もお願いしたらどうだという議論もしてきたことがあるのですけれども、例えば境港の場合は、道路をつくったり橋をつくったりする場合、どちらの県にどれだけ道路や橋があるかによつて案分で決めるのだということなのですよね。東港のこれからの整備にあたって、厚真町に関わる事業を行った場合に、案分ということも協議していくのもどうかなと思うのですけれども、そのあたりの考え方をお聞きしたいと思います。

そしてもう一つが、道も認識していると思うのですけれども、苫小牧港は本当に北海道経済に大きく貢献していると思っております。そのぐらいの取扱貨物量があると思うのですよね。だとしたら、私は道に対して相応の負担をやっぱりしてもらいたいと思っております。

そこで、先ほど上げた石狩湾新港との比較なのです。苫小牧港は取扱貨物量、ちょっと1億トン切ってしまいましたけれども、約1億トンありますよね。道の負担金は19億円です。石狩新港は400トンに対して、道の負担は16億円なのです。わずか苫小牧の4%の取扱量なのに、道の負担金は余り変わらないと。ちょっと不公平じゃないかと、私はこれを調べまして思いまして、北海道経済に与える大きな貢献があるというのも、管理者自身も認識しているのであれば、相応の負担はやっぱりお願いするべきだと私は思いますので、そのあたりの御答弁をお願いします。

次に、第2款1項の西港の使用料及び手数料について御質問させていただきます。

西港の各使用料を調べますと、21年度のデータがないので、19年度と20年度の実際収入で比較させていただきました。例えば入港料は、19年度690万だったのに対し、20年度は640万。岸壁使用料は、19年度5億1,300万だったのが、20年度は4億8,800万と、20年度やっぱり削減されております。これは多分東港への移転もあったからかなと私は考えているのです。最近では、リーマン・ショックに端を発してと、いつも経済不況のことを理由に、取扱貨物量が減ってきているという説明も繰り返しております。それで、使用料収入がふえるという要因がなかなか見当たらないのですが、今回の予算を見ますと、西港での使用料は、昨年21年度よりも、1,300万円くらい増額で予算をつけております。その根拠をまず教えていただきたいと思います。

次に、内貿フィーダーコンテナの東港の移転を進めるということも御説明されました。そこで、今外貿が東港に移転された、そして今度は西港での内貿フィーダーが移転するとなると、東港の今度狭隘化ということも出てくるかと思えます。そして、これからたくさんクリアしなければいけない利便性などの問題もあります。そういう問題の解決策はどのように考えておられるのか、お聞きしたいと思えます。

それと、西港の内貿フィーダーのコンテナを東港に移転することになると、やっぱり西港の使用料が減になると思うのです。それによって、今度母体負担の影響が出てくるかと思えますので、そのあたりどのように変わっていくと想定されているのか、お聞きします。

次に、一般会計の歳出についてお聞きいたします。歳出全体の削減策ということでお聞きしたいと思えます。

北海道と苫小牧市では、岩倉市長も御存じ、ずっと就任以来、健全化に取り組んでおります。限られた負担金と使用料の最近の経済状況による減という実態で、この港管理組合財政全体は、本当に運営が厳しいと思っています。

そこで、管理組合では、収支バランスをとるために負担金で賄うのだという性格上、健全化はふさわしくないということも説明されてきたことがあるのは知っております。しかし、これまでそういう道でも市でも進めてきた健全化というのを、この管理組合でも私は取り組んでいくべきではないかなと思うのですが、管理者自身のお考えをお聞きしたいと思えます。

そしてまた、今、国でも事業仕分けなどをやってきました。それと同じように、港管理組合でも、事業仕分けという言葉がふさわしいかわかりませんが、事業仕分け的なものを作りながら、例えば事業の優先順位をつけていくとか、普及事業を見直す、あと事務事業の見直し、あと組織体制、今のこの職員体制で本当にいいのかという適正化なども含めて、全体を考えていくべきだと思います。それで、先ほど予算の説明のときでも、徹底した事業の見直しを行ってきたという副管からの説明もありましたけれども、もっと突っ込んだことが必要ではないかと思えますので、お聞きしたいと思います。

次に、第4款2項の東港の建設費についてお聞きいたします。

東港の移転を20年8月に実施いたしました。その後、14メートルバースを必要とする入港実績なのですが、実際に何隻あったのか、まずお聞きいたします。

そして、その何隻あったのかという実績を踏まえて、これまで先行投資をしてきた評価をどのように管理組合としては考えていらっしゃるのか、お聞きします。

現在、東港の中央ふ頭の沖待ちを調べさせていただくと、1ヶ月に20隻ほどありました。先ほど岩倉管理者も、所信表明のところで、1.5のバースになったことによって、コンテナ船の沖待ちの解消を期待している。期待しているという言葉を使ったのですよね。沖待ちが解消されるとは言いませんでした。それで、せっかく私1.5のバースになるのであれば、解消できるような利用を促進していかなければいけないと思っているものですから、そのあたり、今1ヶ月20隻程度ある沖待ちの船がどのくらい解消されると想定されているのか、お聞きしたいと思います。

この沖待ちなのですが、20隻程度あるといっても、定刻に来た船ばかりではありませんよね。それで、沖待ちの定義というか、どれでも沖で待っていたら沖待ちというふうに判断していらっしゃるのかどうか、そのあたり。それと、きちっと純粋な沖待ちの実績というのですか、その数字も教えていただきたいと思えます。

次に、特別会計予算の歳入についてお聞きいたします。

第2款2項の繰越金についてお聞きいたします。起債事業と母体負担の関係で前回の議会で質問させていただいた際に、起債償還はおおむね20年、使用料を取ることができる期間はおおむね50年、その差である30年間は使用料だけを取り続けることができるので、収入がプラスになる。結果的に負担金には影響がないという答弁をいただきました。それで、東港の場合は、例えば主な使用料の収益は、荷さばき地の使用料とガントリークレーンの使用料になりますけれども、それぞれ50年間以上使用し続けることができるのかどうか、お聞きします。

そして、例えば西港の上屋の使用料は、老朽化によってどんどん減っています。平成16年は2億8,000万以上あったのが、今年度予算では1億800万というくらい、大きく収入が減っています。そういう現状から、50年間は使用料を取り続けると言いつつも、どんどん使用料収入が減っていているものもあるということであれば、収入がプラスになるという説明は、私

は成り立たないと思いますので、そのあたりの考え方。そして、結局は私は負担金に影響があると思っておりますので、そのあたりを御説明ください。

最後に、債務負担行為の9億円、そして第3款2項1目の起債事業、荷役機械製作設置工事の2億円について質問させていただきますが、林議員も質問されたとおり、22年度中に詳細は出すということだったのですけれども、まず1つ、2億円の詳細についての説明が何もなかったと思いますので、何のための2億円なのかということをお聞きしたいと思います。

そして、このマックスが11億円だということだと思っておりますので、この11億円のもう少し具体的なもの。例えばいろいろなものによって金額が変わってくると思うのですが、もうちょっと、せつかく11億もの予算の審議をするわけですから、真っ白な状態で、はい、11億円認めてくださいと言っても、何も根拠がないものですから、もう少し説明していただいてもいいのではないかなと思いますので、お聞きいたします。

以上です。

議長（沖田龍児君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 小野寺議員の質問にお答えをさせていただきます。

先行投資の評価を何で判断するのかというお尋ねでございました。

港湾における投資効果の評価は、これまでの苫小牧港や、あるいは苫小牧市の発展の経過を見ていただければ御理解いただけるのではないかとこのように思っておりますが、その検証して判断するには、一定の評価に時間がかかるものと考えております。また評価要素としては、単に施設単体としての評価のみならず、隣接港湾施設との相乗的な効果や、あるいは付随する雇用の創出効果、更には苫小牧市や北海道経済全体に与える影響等を分析し、総合的に判断していくべきもの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。

私からは、以上です。

議長（沖田龍児君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） 小野寺議員のほうの幾つかの質問に答えさせていただきたいと思っておりますが、まず負担金の削減策の一環としまして、厚真町との案分負担というものを検討してみてもどうかというお尋ねでございましたが、本管理組合を組織します地方公共団体は、苫小牧港管理組合規約第3条により、北海道及び苫小牧市となっております。また、同規約第18条第1項第5号で、両母体が負担金を負担するということになっております。したがって、本管理組合の母体となっていない厚真町に管理組合から負担を求める根拠はなく、仮に厚真町に負担を求めようとする場合には、両母体と厚真町の3者による協議が必要であると考えます。

また、石狩湾新港との比較から、負担金の割合についてを道と協議してはというお尋ねでありますが、先ほども議員御指摘のとおり、石狩湾新港の各母体の負担金割合は、北海道が6分の4、小樽市、石狩市はそれぞれ6分の1となっております。本管理組合では、苫小牧港管理組合

規約で、西港については両母体がそれぞれ2分の1、東港については北海道3分2、苫小牧市が3分の1となっており、仮に母体の負担割合を見直しする場合には、母体である道と苫小牧市の間で協議が必要と考えております。

次に、使用料のことをございます。東港へのシフトにより西港使用料予算が増額し、逆に東港使用料予算に大きな変化はなぜないのかという御質問でございましたが、平成21年度の使用料収入につきましては、一昨年9月以降の世界金融危機が使用料収入に及ぼす影響が相当大きいと予測し、少なく見込んだものですが、見込んだまでの減額にはならなかったことから、平成22年度の使用料の見込みにつきましては、過去の実績等を勘案して見込んだものでございます。

それから、西港内貿フィーダーコンテナの東港移転方針についての関連の御質問でございますが、現状では、東港から西港まで空のコンテナを陸送せざるを得ず、内貿コンテナ船社からは、早期の東港移転を求められているところでございます。内貿フィーダーコンテナにつきましては、港湾計画策定当初から、苫小牧国際コンテナターミナルで扱うことを想定しているところでございます。そのため、現在、港湾管理者と組織しております、苫小牧港21世紀協議会の下部組織である内貿コンテナ移転検討部会で、平成24年度以降の移転に向けて協議を行っております。

また、移転が実現した場合には、西港使用料のうち、内貿フィーダーコンテナに関わる使用料につきましては、減になるものと考えます。ただし、議員御懸念のような、そのことによって母体のそれぞれの収入、要は母体負担が変わることはございません。

次に、組合としても健全化に取り組むべきではないかと。それから事業、組織の見直しについてのお尋ねでございますが、当組合の予算は、両母体の予算編成方針に準じて策定しており、母体の財政健全化計画の枠組みの中に位置づけられております。私ども管理組合におきましては、毎年度母体負担金予算が削減されている中であって、経費の縮減や公的資金保証金免除繰上償還を行うなど、工夫をしながら財政健全化に努めているところでございます。また、事務事業や組織の見直しについては、現在施策を総合的、効果的、かつ効率的に展開していくスリムな組織の構築に向け、検討を重ねているところでございます。

それから、港湾整備特別会計の特に起債事業に関するお尋ねでございますが、起債事業におきましては、建設費の償還期間と耐用年数には大きな差がございます。使用料金を決める場合には、耐用年数を使って原価計算を行うなどの方法によっておりますので、償還期間内では償還財源として、他からの繰り入れが必要となっております。負担金に影響がないと申し上げましたのは、耐用年数期間を見ると、総体として建設費見合いの使用料収入が得られることにしている料金体系の基本的な考え方でございます。もちろん施設によっては、耐用年数期間内に収入が落ち込むものもございますが、逆に収入が大幅にふえるものや、耐用年数を過ぎても使用料収入を期待できる施設もあると考えております。

それから、ガントリークレーンについてのお尋ねでございますが、基本的には、これまで東港に設置してきておりますガントリークレーンと同様な機能を有するようなものというふうに考え

ておりますが、その規格につきましては、現在利用者とも調整を進めておりますことから、最終的な使用などについては、いましばらく時間をいただきたいと、このように思っております。

このたびの債務負担行為に計上しております限度額の11億円といたしますのは、検討中の最大規模のガントリークレーンを想定し、更に鋼材等の材料費の変動にも対応できるだけの金額を限度額とさせていただきます。今後の協議や実施設計の結果により、最終的な金額を決定してまいりたいと、このように考えております。

私からは、以上です。

議長（沖田龍児君） 総務部長、佐々木賢孝君。

総務部長（佐々木賢孝君） 私からは、緊急雇用対策事業についての御質問にお答えしたいと思えます。

初めに、1人でも多くの方の就業機会を提供するよう検討するべきではなかったかとお尋ねでございますが、残額が発生した主な要因でございますが、概算ベースの要望額から、入札に向けて積算を行った際に生じた差金並びに入札により差金が発生したことによるものでございます。この差金を更に同一補助事業に追加して使用する、また新たな補助事業に使用するという事は、補助制度上認められておりませんので、この残額につきまして減額補正したものでございます。

次に、3人の新規雇用を更に増やすよう検討するべきではないのかとお尋ねがございました。本事業につきましては、北海道の緊急雇用創出推進事業補助金交付要綱並びに同運用の手引によりまして、新規雇用者1人当たりの平均労働日数が45日以上、かつ1ヶ月当たりの労働日数が22日間を目安として設定するよう示されております。平成22年度の当初予算に計上しておりますマイマイガ防除事業につきましては、2ヶ月半の工期の中で、3人の新規雇用者をそれぞれ48日間雇用するということを想定しておりますので、この事業につきましては、これ以上新規雇用者の数を増やすことはできませんので、御理解を願います。

それから、ふるさと海岸利用促進事業でございますが、4ヶ月半の工期の中で、3人の新規雇用者をそれぞれ100日間雇用するということを想定しておりますので、1人当たりの雇用日数を調整して、新たな雇用者を生み出すことは可能だというふうには考えてございます。

先ほど議員から御指摘のあったように、働きたいという意欲のある方がいらっしゃるということでございますので、平成22年度の事業実施にあたりましては、広く雇用の機会が確保されるよう、補助金交付要綱等に照らし合わせて検討したいというふうには考えてございますので、御理解願います。

議長（沖田龍児君） 施設部長、柏葉導徳君。

施設部長（柏葉導徳君） 私のほうからは、東港区14メートルバース対応の関連の質問についてお答えしたいと思います。

まず、14メートルバース対応の船の入港実績についてでございますが、満載喫水14メートル対応の外貿船は、東港区中央ふ頭に移って以来、14隻となっております。これ以外にも、

景気の落ち込み等による貨物量の減少や貨物の種類により、実際の満載喫水を下回って入港している場合もありますが、私どもにとっては、これらも全てマイナス14メートル対応の船が入港していると考えてございます。

次に、連続バース供用による沖待ちの解消についてでございます。現状では、1バースを1週間で8.5隻のコンテナ船が利用しているため、相当な頻度で沖待ちが生じており、船会社から強くその解消を求められているところでございます。連続バースの供用により、沖待ちは相当程度緩和されるものと考えておりますし、船会社も早期供用開始を期待しているところでございます。

次に、沖待ちの定義についてのお尋ねでございますが、船舶が着岸しようとする予定岸壁に既に船舶が係留しているなどのため着岸できず、沖合いで待っている状態であることと考えております。

次に、純粋な沖待ちの実績のお尋ねでございますが、沖待ちしている船舶については、船社等の事情もありますことから、純粋な沖待ちの実績を把握することは困難であると考えております。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 小野寺議員。

議員（小野寺幸恵君） ありがとうございます。

補正のほうは、今の御答弁で結構です。よろしく願いいたします。

まず、負担金の削減ということなのですが、御答弁は十分わかっております。私は管理者自身の考え方を聞きたくて質問したのですが、例えば境港のような案分の考え方、厚真町に対してどうだという質問なのですが、これは確かに両母体と厚真町の協議が必要だということもあります。そして、これまでは厚真町に、単なる一緒に共同管理の自治体として参加していただけないかという考え方で質問してきた経過があるのですが、境港のように、例えば道路をつくったときに、厚真町にどれだけあるかだとか、橋を架けたときに厚真町にどのくらいあるかという、実際にそうやって案分の負担を求めている港があるということもありますから、そういうのも参考にして、協議が必要なのは十分わかっているのです。協議を持ちかけていくということを検討してはいかげなかなと思うのです。その考え方についてお聞きしたいと思います。それはまだわからないと思いますので。

それで、石狩湾新港の場合も、道と苫小牧の協議が必要なのは十分承知なのですが、かつて港に、ここの管理組合に携わっていた方たちからの声もあったのですが、石狩湾新港の取扱貨物量に対する道の負担金と、苫小牧のこれだけ経済効果がある取扱貨物量に対する道の負担金と、余りにも違いがあるのではないかという意見も、私だけではなく、そういう声も確かに出ておりました。そういうのも含めて、私、確かにそうだと思うのです。市長自身も全道的な経済効果があるということ認めているし、北海道もそこは認めているわけですよ。それだったら、もうちょっと北海道にも頑張ってくださいということでは、更に道と協議をしていくということも、

管理者として進めていっていただきたいと思うのですけれども、管理者の考え方をお聞きしたいと思います。（発言する者あり）考え方が違うのは、十分これまでの質疑でも存じております。それを踏まえまして。

それと、西港の使用料の減に伴って、母体への影響は変わらないということをおっしゃったのですけれども、私はあると思って質問しました。西港の母体負担の割合は2分の1ずつですよ。例えば西港の使用料が減ったとしたら、それを補うための母体負担は2分の1ずつですから、苫小牧市からの負担金の金額が増えると、単純計算で思うのですよ。この母体への影響はないというのは、ちょっと理解できないのですけれども、もう一度御答弁いただきたいと思います。

それと、一般会計の歳出全体のことに関してなのですけれども、確かにスリムな組織の構築などに取り組んでいるということは御答弁いただいたのですけれども、私はもうちょっと、先ほど母体負担の減になっていっているという御答弁もありましたから、そして使用料収入も減っているわけですよ、この経済不況などの影響にもよって。そしてなかなか使用料を上げるだけの手だてが今すぐとれるというわけではない。そういうことを考えれば、いかに管理組合の財政全体をもっとスリム化にしていくかということでは、岩倉市長自身が苫小牧市で取り組んで、就任以来、ずっと取り組んできて成果を上げていると、市長自身も一定の評価をしていますよね。そういう取り組みをここでも力を発揮する場ではないのかなと思うのですけれども、これも管理者の考え方を聞きたいと思います。

それと、東港の建設費に関わっての沖待ちの改善についてなのですけれども、相当程度解消されるという御答弁がありまして、相当程度というのはどの程度なのか全然わからないので、もうちょっと具体的にお聞きしたいと思います。

それで、考え方として1つ確認させていただきたいと思うのですけれども、沖待ちは確かに沖で待っている船の数なのですけれども、定刻に入港した船もあれば、おくれて入港した船もある。そして早く来てしまった船もある。それを全部そういういろいろな事情で沖待ちになってしまった人たちに、いつでもどうぞということで、そういう沖待ちの方たちにも対応した港の運営をしていこうと思っているのか、そのぐらいの整備が必要だという考えでいるのか、その考え方の基本をまずお聞きしたいと思います。

特別会計の歳入についての繰越金の母体負担の影響はないということ、これはちょっと私理解できないのですけれども、例えば今までは母体負担を軽減するという理由から、平準化債を借りてきましたよね。それが一般会計と特別会計に分かれて、そして起債事業だけを一まとめにして、特別会計というものがつくられてきた。だけれども、結局平準化債を借りながら、母体負担を減らそうという取り組みは今も続いているわけですよ。それで、どう考えても、私は起債事業がどういう償還計画にあり、償還額にあり、そしてそれに対する使用料収入があるのかという、すごく精査したものがないと、母体負担になると思うのですよ。その辺の計画をきちっと密に練った上で起債事業をやっているのかなというところなのですよ。その計画がずれたら母体負担に

なるわけですよ。例えば西港の上屋使用料は、年々使用料収入が減っていますが、これは母体負担には影響ないのでしょうか。その辺も教えていただきたいと思います。

それと、債務負担行為の9億円と今年度予算の2億円のガントリーについてなのですが、今年度の2億円は何ですかという質問には答えていただけなかったので、お聞きしたいと思います。

それと、詳細なものは、22年度のいつごろ示していただけるのかも合わせてお聞きして、終わります。

議長（沖田龍児君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 小野寺議員の再質問にお答えをさせていただきます。

私からは、一、二点になるかと思いますが、ちょっと質問の御趣旨が間違っていて受け取っているかもわかりませんので、もしそうであればお詫びを申し上げたいと思いますが、まずは管理形態、港湾管理の形態というのは、例えば北海道と本州は違いますし、北海道の中でも違ってきます。ですから、その負担のあり方等については、管理形態がどうあるのかということを中心に考えていかなければならないわけであって、そういった意味では、議員御指摘のことについては、苫小牧は御案内のとおり、一部事務組合で管理をして、母体を北海道と苫小牧市が構成しているわけでありまして、そういった管理形態によって違うということ、ぜひ御理解をいただきたいと思います。

北海道と苫小牧市との間で、この負担金の問題については、これは毎年、あるいは事あるごとに、さまざまな意味でお互いの財政事情等を踏まえた協議は、これまでもやってきておりますし、これからもやっていきますので、ぜひそのように御理解いただきたいというふうに思います。

健全化につきましても、当然のことながら、この管理組合が破綻するなんていうことになったら大変なわけでありまして、十分一部事務組合として、両母体も含めて、健全化に向けて、もちろん内部、あるいはさまざまな財政的な取り組みも含めてやっているということでありまして、そのことについても、ぜひ御理解をいただきたいと思います。

私からは、以上です。

議長（沖田龍児君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） 先ほどの西港の収入が減ることによって、母体負担金に影響がないという説明に関してでございますが、基本的に施設の整備を行う場合には、西港と東港に分けて、それぞれの負担割合で分けております。ただ、その他の維持管理費とか我々の一般管理費等いろいろございますので、最終的にはトータルでの状態で案分しておいて、収入と支出、それを完全に西港と東港に分けた状態でやっているわけではないので、収入に関しては西港分が減ったとしても、それによって市の負担が増えることはない、このように御説明をさせていただいたものでございます。

それから、起債の関係でございますが、確かに単年度、単年度で見れば、その年に母体の負担金が増えるようなケースもございますが、我々の最初の考え方としては、起債でつくった施設については、耐用年数全体で最初の建設費をバランスさせると、こういう考え方になっているということです。ただ、単年度においては、負担をお願いすることはございます。

ちなみに、事例としてお話のありました西港の上屋に関しましては既に耐用年数を過ぎておって、今は確かに減になってしまっていますが、耐用年数は過ぎている施設でございます。

それから、済みません、先ほど回答し忘れまして。2億円の内容でございますが、2億円につきましては、当初基本設計、それから実施設計等の行う調査費を中に考えています。それから、そのほか工事用での建設の一部に着手すると、こういった内容になっております。

具体的にその内容がいつできるかというのは、ちょっと今定かに何月というふうにはお答えできませんが、工事用での建設するというのがありますので、遅くとも年内、もうちょっと前にできれば、その調査のほうが終われば、その段階でまたお示ししたいと、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（沖田龍児君） 施設部長、柏葉導徳君。

施設部長（柏葉導徳君） 東港マイナス14メーターバース対応の船に関連いたしまして、連続バース供用により沖待ちが解消されると。相当程度というものがどの程度なのかという再度のお尋ねでございます。

先ほど申し上げましたとおり、現状では1バースを1週間8.5隻ということでございますので、現在1バースしかありませんが、2バースになりますと、相当程度と申し上げましたのは、先船が現在のところ1隻程度でございますので、よほどのスケジュールがない限り、解消されるということをもって、相当程度と申し上げたところでございます。

議長（沖田龍児君） 他に質疑ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

議長（沖田龍児君） これをもって質疑を終了いたします。

これより討論に入ります。

ただいまのところ討論の通告はございません。

討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

議長（沖田龍児君） よって、これにて討論を終了いたします。

それでは、議案第1号及び第2号についてお諮りいたします。

初めに、議案第1号を原案のとおり可決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」「反対」と呼ぶ者あり）

議長（沖田龍児君） 賛成多数と認めます。

よって、議案第1号は、原案のとおり可決されました。

議案第2号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(沖田龍児君) 御異議なしと認めます。

よって、議案第2号は、原案のとおり可決されました。

それでは、議案第3号及び第4号についてお諮りいたします。

議案第3号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

(「異議なし」「反対」と呼ぶ者あり)

議長(沖田龍児君) 賛成多数と認めます。

よって、議案第3号は、原案のとおり可決されました。

続いて、議案第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」「反対」と呼ぶ者あり)

議長(沖田龍児君) 賛成多数と認めます。

よって、議案第4号は、原案のとおり可決されました。

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。

閉会にあたりまして、一言御挨拶申し上げます。

本定例会に付議されました事件は、報告1件、議案4件であります。皆様方の御協力により、滞りなく議了いたしましたことを、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得ましたことに重ねてお礼を申し上げます。

閉会

議長(沖田龍児君) 以上をもちまして、平成22年第1回定例会を閉会いたします。

お疲れさまでした。

(了)

午後4時16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会

議 長	沖 田 龍 児
署名議員	堀 井 学
署名議員	三 海 幸 彦