

平成22年 第2回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成22年8月30日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成22年 第2回定例会
苫小牧港管理組合議会

平成22年8月30日(月曜日) 午後1時38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号ないし第4号について

報告第1号 専決処分の承認を求めることについて(苫小牧港管理組合職員の育児休業等に関する条例の一部を改正する条例)

報告第2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に関する条例の一部を改正する条例)

報告第3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4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 議員提案第1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

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	小野寺	幸恵君	8番	三海	幸彦君
4番	田村	龍治君	9番	鳥越	浩一君
5番	西野	茂樹君	10番	沖田	龍児君

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	樋口	雅裕君		
総	務	部	長	佐々木	賢孝君		
施	設	部	長	小林	亘君		

總 合 政 策 室 長	平 田 利 明 君
振 興 課 長	植 西 勝 君
總 務 課 長	高 橋 務 君
業 務 課 長	野 村 澄 雄 君
計 画 課 長	德 永 豊 君
施 設 課 長	菅 野 敏 文 君
会 計 管 理 者 兼 出 納 室 長	工 藤 保 行 君
總 務 課 主 幹	阿 曾 信 幸 君
總 合 政 策 室 主 幹	伊 藤 龍 一 君

監 查 委 員	坂 本 人 士 君
監 查 委 員	池 田 謙 次 君
監 查 委 員 事 務 局 長	玉 川 豊 一 君
監 查 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
議 事 係 長	相 原 雅 人 君
書 記	別 紙 かおり 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2回定例会を開会いたします。

開議

議長（沖田龍児君） 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（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、小野寺幸恵君及び田村龍治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、平成21年度1月から平成22年度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会資料に報告書の写しがございますので、ご覧ください。

報告第1号 専決処分の承認を求めることについて（苫小牧港管理組合職員の育児休業等に関する条例の一部を改正する条例）

報告第2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に関する条例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号及び報告第2号「専決処分の承認を求めることについて」を一括して議題といたします。

説明を求めます。

総務部長、佐々木賢孝君。

総務部長（佐々木賢孝君） 報告第1号「苫小牧港管理組合職員の育児休業等に関する条例の

一部を改正する条例」及び報告第2号「苫小牧港管理組合一般職の職員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22年7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。

この改正は、地方公務員の育児休業等に関する法律の改正に伴い、少子化対策のため、家族を構成する男女がともに家庭生活における責任を担いつつ、仕事と生活の調和を図ることのできる勤務環境を整備するため、関係規定の整備を行うものでございます。

改正の主な内容でございますが、お手元に配付しております議会資料の69ページをご覧くださいます。

項目1の「育児休業等を行うことができる職員の範囲の拡大」でございますが、従来、職員の配偶者が子を養育することができる状況にあれば、育児休業、育児短時間勤務及び部分休業を取得することができませんでしたが、本改正により、職員の配偶者が育児休業や専業主婦をしている場合においても、育児休業等を取得することができるようになったものであります。

次に、70ページをご覧くださいます。

項目2の「再度の育児休業の特例の新設」でございますが、従来、育児休業の再取得は、特別な事情がない限りすることができませんでしたが、本改正により、最初の育児休業を、子の出生の日から57日以内に取得した職員に限り、特別な事情がなくても、再度の育児休業を取得することができるようになったものであります。

最後に、項目3の「時間外勤務の免除制度の新設」でございますが、従来、小学校就学前までの子のある職員は、時間外勤務の制限を請求することができましたが、更に本改正により、子が3歳に満たない場合は、時間外勤務の免除を請求することができるようになったものであります。

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。

報告第3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4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（沖田龍児君） 報告第3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4号「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

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3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4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。

いずれも、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御報告するものでございます。

初めに、報告第3号でございますが、本管理組合からの出捐金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いたします。

平成21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。

初めに、事業活動収支について御説明いたします。

事業活動における収入は2,064万4,314円で、その主なものといたしましては、基本財産利息収入となっております。

続いて、事業活動における支出につきましては、1,315万8,813円で、その主なものといたしましては、漁業被害の救済助成費、漁業操業安全対策費などとなっております。

次に、投資活動収支について御説明いたします。

10ページをご覧ください。

投資活動収入につきましては、投資有価証券売却収入として1億3,838万200円、投資活動支出につきましては、投資有価証券取得支出及び基本財産預金取得支出として、1億3,836万2,810円となっております。

事業活動、投資活動、財務活動の各収支に、予備費支出及び前期繰越72万9,033円を合わせた平成21年度全体の収支といたしましては、総額823万1,924円の次期繰越金となっております。

平成22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ページに記載してございますので、後ほど御参照いただきたいと存じます。

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、初めに、事業活動収支について御説明いたします。

事業活動収入の主な内容といたしましては、基本財産利息収入、特定資産利息収入などで、総額は1,376万円を計上しております。

事業活動支出につきましては、救済助成費、漁業操業安全対策費などの事業費及び管理費で、総額は1,797万円を計上しております。

次に、投資活動収支について御説明申し上げます。

4ページをご覧ください。

投資活動収入につきましては、特別災害等積立預金取崩収入として、471万円を計上しております。このほか、予備費支出として50万円を計上しております。

次に、報告第4号でございますが、本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いたします。

平成21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。

収入は4,313万4,894円で、その主なものといたしましては、運用財産運用収入、運用財産取崩収入、前年度からの繰越金などとなっております。

支出は4,177万7,304円で、その主なものといたしましては、日高管内の漁業振興の事業に対する助成金となっております。

収支差額81万7,590円につきましては、翌年度への繰り越しとなっております。

平成22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ページに記載してございますので、後ほど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3,949万5,356円を計上しております。

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、3,949万5,356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。よろしくお願いいたします。

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。

小野寺幸恵君。

議員（小野寺幸恵君） それでは、できるだけ簡潔に質問させていただきますが、業務報告のほうでは、役員名がまず記載されているのですが、計画のほうにはないのですが、この役員の変化はないのか、まず1点、確認させていただきたいと思います。

それともう1点、次に、ちょっとわからないところが、事業計画の6ページ、最後のページには、真ん中のほうに、公共債ということで1億4,000万、利率の1.5%の収入見込みだということで、210万円ということで予算立てされております。しかし、業務報告のほうでは、実際に購入した第60回利付国債というのが1億3,700万くらいで購入されているのですが、利率は1.4%ということですので、見込みの予算と狂いが出てくるかと思うのですが、その報告の仕方に対する整合性というのはどんなふうに考えたらいいのか、まず確認させていただきたいと思います。

次にお伺いしたいのが、業務報告のほうでは、予算が962万円に対して、決算1,971万ということなのですが、1,000万もの増額になっているのですけれども、多分これはノルウ

エー債の利率によってこれだけの決算額になったのかなと想定するのですが、じゃー体、今年の21年度のノルウェー債の利率が何%で、どのぐらいの収入があったのかという報告がこの中にはないので、そのあたりの決算額に至った裏づけになるような金額、利率などを教えていただきたいと思います。

そして、今大変円高が進んでいるという状況なのですが、今後の見通しも含めて、円高ということに対する影響が、ノルウェー債だけではなく、ほかの債券にも影響があるのではないかなと思うのですが、そのあたりもお伺いしておきたいと思います。

次に、ノルウェー債の利率によって、収入が大きく変化しているのは見て取れるものなのですが、けれども、実際に例えば一番の事業の主体になっている救済助成をするということなのですが、今回の決算では、その救済助成支出というのが300万程度で割と低く抑えられているのですが、万が一、利率が下がることによって収入がかなり下回って、この救済に支障が出るということも今後あり得る可能性もあると思うのですが、じゃー体、どの程度の収入を確保できればこの基金が成り立っていくのかという、そのあたりの見通しもお聞きしたいと思います。

また、万が一、収支不足が生じたときには、どこからどう補てんするというか、救済できませんよということにはならないと思うのですが、その対策などもお聞きしておきたいと思います。

昨年この場でも、ノルウェー債の元金についても聞かせていただいたのですが、2億5,000万の債券なのですが、元金は保証されるということで答弁されておりますが、この厳しい経済状況を考えると、やっぱり不安が高いなと思っております。こういう債券というのは、ハイリスク、ハイリターンというのが通念ですので、そのあたり本当に大丈夫なのか。今の経済状況も踏まえて、どうなのかということを確認させていただきたいと思います。

それで、このノルウェー債についても、繰上償還が想定されているということをお聞きしております。ですので、繰上償還というのは、突然発生するものだということをお伺いしております。しかし、ノルウェー債の繰上償還の可能性があると、そういう想定できるのはどこに根拠があるのかお聞きしておきたいのと、繰上償還の可能性があるとということに対して、このノルウェー債自体が破綻するのではないかとか、そういう心配はないのか、確認させていただいて質問を終わります。

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） ただいまの御質問について、お答えをしていきたいと思っております。

まず、全体の収入に対するノルウェー地方金融公社債の利率等の関係でございますけれども、昨年、総収入が2,644万314円ございました。そのうち、このノルウェー地方金融公社債からの収入が1,063万2,905円でございます。今の利息収入は、ノルウェー地方金融公社債の額面2億5,000万に対しまして、利率としては4.25%になってございます。そのほかの収入といたしましては、国債ですとか東京都の公債、首都高速道路債などの有価証券を運

用したものでございます。

それから、円高の影響ということでございますが、一昨年、1豪ドルが65円ぐらいをつけたときには、利率としては0.75まで落ち込みました。しかし、現在の状況でありますと、この円高、進んでいると言いながら、75円から77円になっておりますので、1%をかなり上回る利率が期待できると思っています。ただ、これは最終的には12月の特定日の為替レートで決まってまいりますので、そこは予断は許さないと思いますが、仮に65円という、これまでにないようなときでも、0.75ということは、ほかの地方債の現在の利率は1%を切る状態になっておりますので、その辺のことを考えれば、かなり有利な商品だというふうに考えてございます。

それから、基金として運用するに当たって、最低必要な金額といたしましては、いろいろな人件費等も含めまして、全体として、年間約1,700万程度が必要金額というふうに現在考えております。万が一、利息収入が減ったり、それから突発的な大きな、通常の事故であればいいのですが、ものすごく補償金が必要な大きな事故があったような場合には、まずは繰越金を充当して、更に収支不足が生じた場合には、特定資産の取り崩しにより対応せざるを得ないと考えてございます。

それから次に、収支不足を招かないための対策ということでございますが、そもそもこのノルウェー債の導入を決める前までは、収支不足がずっと継続しておりまして、先ほどのような特定資産の取り崩しを行ってまいりました。その対策として、このノルウェー地方金融公社債を導入したところでございます。現在、非常に低金利時代にあるということで、ほかの商品を見ても、1%確保するのなかなか厳しいような商品しかございません。そういう中では、固定管理費等の削減に努めるとともに、今後の金融動向を注視しながら安全に確実に運用していきたいと、このように考えてございます。

それから、繰上償還の可能性という質問でございますけれども、そもそもこの商品、ノルウェー地方金融公社債といえますのは、当初の1年間だけは5.1%の固定の金利が確定してございましたが、2年以降は、発行体のほうが周辺の利息に対して、自分の払う利息が高過ぎるというような判断をした場合には、自らの判断で繰り上げをすることができる、要は契約を打ち切ることができるという、そもそもがそういう契約の内容になってございます。そういう意味では、事前に可能性として考えるためには、そのほかのいろいろな利率、それからその当時の為替レート、その辺を勘案するしかございませんが、最終的には、発行体自らが判断いたしますので、なかなか可能性として、こちらのほうで推測するというのは非常に難しいということになっております。

なお、円高、それから世界的な不況の中での破綻の御心配についてでございますが、平成22年3月末現時点におきましては、このノルウェー地方金融公社債のほうは、最上位の格付を保っております。ということから、信用度、それから破綻等の信頼性は低下していないものと、このように認識をしております。

私からは、以上でございます。

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） 役員の変更があったかというお尋ねでございますが、役員の変更は一部ございました。業務報告書の3ページに、役員の変更の記載がございますので、ご覧いただきたいと思います。

議長（沖田龍児君） 小野寺議員、いいですか。

専任副管理者（佐々木秀郎君） 小野寺議員の先ほどの2番目の質問、予算書と、それから決算書の違い。なかなか質問の趣旨が、申しわけございません、確認し切れなかったので、いま一度、御質問の内容を言っていただきたいのですけれども、よろしいでしょうか。

議員（小野寺幸恵君） 事業計画及び予算書というのは、いろいろな国債などの利息収入を計算して、それが収入として計上されていますよね。その予算書のほうでは、まだ何を買うのか決まっていない、公債費を買いますよというだけの記載になっていて、利率は1.5%ですよ、だから収入見込みは210万円ですよと書かれています。でも業務報告書を見ると、実際に買った国債は1.4%の国債ですよ。ここに0.1%の誤差が報告書と予算とに出るわけですよ。じゃこれはきちっと確定した金額を予算のほうになぜ載せないのか。そういうきちっとした報告をするべきものではないのかなと私は思いますので、なぜ報告書と予算のほうに違いがあるのか、そこがわからないのです。そのあたりを確認させていただきたいと思います。例えば0.1%の違いだったから、今回はそんなに大きな狂いはないと思うのです。もっとほかの国債は1%切るという、今の経済状況から切るのだよという答弁もございましたように、実際に買うことになった国債、もっと利率が低かったかもしれないじゃないですか。そうしたら、絶対に予算書のほうの収支バランスが崩れますよね。その整合性はどうやってとるのですかということなのです。それがまず1点です。

それと、次の質問なのですけれども、もう一度確認させてください。こういう債券物というのはリスクが高いものと。そしてノルウェー債を取得することによって、収支不足が起きないで済んだという、確かに基金協会にとってはおいしい債券ですよ。それだからこそ、やっぱりリスクがどこかにあるのではないかと、私はどうも疑ってしまうのです。じゃ本当に何かあったとき、向こうの都合で繰上償還があったときに、本当に2億5,000万戻ってくるのですかと。利率も高い、元金も保証される、こんなおいしいものを本当に信じていいのだろうか。それが一つ不安なので確認させてください。

ここに穴があいたとしたら、2億5,000万が戻ってこなかったら、港管理組合にも影響が出ますよね。7億の出捐金をしているということでは、影響がないのかなと思うのですけれども、そこも確認させてください。

それと、繰上償還については、相手側の発行体の都合なので、いつ起こるかわからないということなのですが、この基金協会のほうでは、23年度に繰上償還が起きる可能性があるということと、対策をとらなければならないという方向で進んでいると思うのです。23年というふうに

対策をとっている理由がわからないのですよ。本当は勃発的に起きるはずの繰上償還が、なぜ23年度ということで対策をとらねばならないのか、そこを御答弁いただきたいと思います。

以上です。

議長（沖田龍児君） 答弁を求めます。

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、最初の御質問についてですが、予算を組む段階では、その年度途中で償還されてしまう債券を、また新たに買い直すということで、その当時にどういう債券があるかわからないものの、そのときの予測できる範囲として、1.5%程度が予測できるということで、予算書には載せているのだと思います。

ところが、実際に利率はその月々、その日によって変わっていくものですから、実際に購入する段階では、その1.5%というものを見つけることができずに、1.4%のものを買わざるを得なかったと。それが最終的には、決算の段階で収入のほうも変更して載せてきたということだというふうに理解をしております。

それから次に、再度の確認ということで、リスクに関してですが、この商品の、確かに聞いてみると、元本保証、それから最低でも1%程度の利息があり、うまくいくと5%程度あると。これは非常に魅力的な商品に見えますが、個人の方が実際に買うに当たっては、30年間という、今度逆に、返ってくるかもしれませんが、最終的には30年間待たなくてはならない。これが通常の一般に出回っている商品とは違うものだ。それをリスクととるかどうかというのは別の問題と思いますが、30年間、自分の意思でそれを返すときには、金額が下がった状態で買い戻すしかない場合もあります。

ただ、何度も繰り返しになります。発行体のほうが自ら判断して返す場合には、額面どおりで償還するというのがその契約になっておりますので、発行体のほうが償還する場合には、額面どおり2億5,000万円が戻ってくるというふうになっております。

それから、23年度、特別な予定ということは特に考えていません。ただし、我々は、いつも直前になってその償還が決まりますので、いつ償還されてもすぐにその対応ができるように、いろいろとその際にはこういう条件のものを買うとか、買う手続も余り時間がかからないようにできるようにしておくとか、そういう努力はしております。現在のところ、特に23年に償還されてしまうというような可能性が示唆されているわけでございません。

以上です。

議長（沖田龍児君） 他に質疑はございませんか。

議員（小野寺幸恵君） 確認させていただいたらだめですか。

議長（沖田龍児君） どうぞ、確認ですね。

議員（小野寺幸恵） 最初の予算と業務報告のことについての質問なのですが、予算の整合性はどうとるのですか。理由はわかりました。理由はわかるのですが、予算というのは、こ

れだけの予算を確保して、そしてこれだけの支出があるだろうということで載せていますよね。でも買ったものが、結局利率が業務報告よりも低かったということになると、その予算の裏づけというか、整合性はどうやって図るのですか。たまたま、さっき業務報告に反映されているかのように言っていましたけれども、業務報告に反映するのではなくて、予算にきちっとそれが盛り込まれていないと、より正確な数字が盛り込まれていないとだめだと思うのですけれども、それだけを確認させていただきたい。

議長（沖田龍児君） 専任副管理者。

専任副管理者（佐々木秀郎君） 予算のときに収入を見込んでいたものが、通常のいろいろな公共事業体の中でも、予算書に多分税金等も変更になってしまうのは当然あると思いますので、そこは最終的に決算時に実際の収入額に合わせて、もちろんその間にもものすごい大きな収入不足が生じれば、事業の見直しですとか、それから先ほど申しましたように、予算のときには使う予定でなかった繰越金を流用するとか、その対策をとりながら、最終的には決算にしていくという通常の方法ではないかと思います。

議長（沖田龍児君） 他に質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

議長（沖田龍児君） なければ、本件は終了いたします。

一般質問

議長（沖田龍児君） 次に、日程第5「一般質問」の通告が板谷 實君、遠藤 連君、林 光仁君及び小野寺幸恵君からありますので、順次これを許します。

板谷 實君。

議員（板谷 實君） 通告に従いまして、質問をさせていただきます。

苫小牧港の発展についてでございます。

私は、毎年外国の港を見て参っております。去年は韓国へ行参りました。韓国へ行くに当たりまして、深圳であるとか釜山であるとか、何度も見ておりますので、どこか新しい港はないかということをお伺いしました。というのは、私の友人でアンさんという方がおられます。この方は東京大学の土木を卒業されて、工学博士を持っておられます。そして、現在は韓国の海洋研究院というところの首席研究員を参っております。韓国の海洋研究員というのは、日本で言えば、港湾・空港技術研究所、水産科学研究所、海洋研究開発協等々、6つか7つの研究所をまとめ上げたような大きな組織の責任研究院でございます。

そして、アンさんが言うには、それじゃ板谷さん、光陽港をご覧になったらいかがですかということになりました。私は不勉強で、光陽港というのは実は知らなかったのです。皆さんもご存じであるかわかりませんが、釜山から西のほうへ140キロほど行ったところにある小さな人口14万少々の町でございます。この町が有名なのは、光陽製鉄所という製鉄所があ

りまして、これは単一の工場規模では世界一の生産量を誇っております。この港は、1998年に開港いたしました。それで、去年ですから、一番新しいデータ、一昨年のデータ、2008年で、コンテナの取扱量は250万TEUあるという話です。250万と簡単に言ってもどの程度のことかと言え、常識的に言えば、大体名古屋港、神戸港程度の取扱量でございます。これだけの港がわずか10年間ででき上がる。これが港湾建設であり、これが港湾経営というものだなということをおはしみじみと感心いたしました。

これは、これに至るだけの理由がございます。港湾の取扱コストが、釜山港に比較して30%安い。もちろん、ほかにもたくさん要素がございます。私はうらやましいやら、望ましいやら、複雑な心境で帰って参りまして、それから、しばらくぶりでもた港湾のデータをいろいろ探ってみました。

私の手元でございます2002年から2007年、これは一番新しいデータなのですが、国際コンテナ港の荷扱いの推移を調べてみました。第1位はシンガポールです。これは5年間で1,000万TEU伸ばしております。成長率65%です。今問題になっております上海は、この5年間で、驚くことに1,600万TEU伸ばしております。成長率は約3倍でございます。

それに対しまして、東京港は幾らあるか。これは日本で一番国際的には大きな港であり、成長している港でございます。東京港は100万TEUしか伸ばしておりません。成長率は35%でございます。この東京港の地位が、国際的に見ると、5年前が18位か17位だったのです。2007年には25位まで落ちてきております。恐らく今年あたりは30位を切って、ベスト30位には入っていない。日本の港は一つも入っていない、こんな状態になるのではないかということすら憂慮しております。

このような国際的な貨物の推移の中で、国外の貨物の量はどうか。この5年間、私は見ました。驚くことに、ここ5年間で、1位の東京から9位の苫小牧まで、5年間、順位は固定されて一つも変わっておりません。ほとんど日本の港は動いていないということなのです。そう判断せざるを得ないほど、固まった嫌な数字でございます。

念のために申し上げます。東京は先ほど申し上げました36%、横浜も36%、名古屋が47%、神戸が16%、大阪が32%、博多が44%、清水が24%、北九州が22%、ここまでが8位です。第9位、苫小牧は1万4,000TEU伸ばしまして、8%の成長でございます。8%の成長というと、5年間で8%、年間2%弱ですよ。私は今よく苫小牧のことを話するのに、北海道の貨物の50%を取り扱う1億トンを超える荷扱いを誇る苫小牧だというふうに、これは通説で言われております。

私が苫小牧市長になった昭和58年には、5,000万トンを扱うようになったということをお話したことがあります。30年間で、倍です。ちょうど成長率は2%です。ほとんど伸びていないというのが、私は苫小牧の現状じゃないかと思っております。決してそれがいいということではなしに、だからこの現状をまずどうとらえておられるかと。これでいいのだと、これだけ伸び

てきているのだから、北海道の50%以上の貨物を取り扱うのだから、苫小牧港はこのままでいいのだというふうに思われるのか。いやいやそうじゃないと、もっともっと変えていかなければいかぬというふうにお考えなのか、この点を今から質問として申し上げます。

1問目には、この数字で満足しておられるのかどうか。

またもう一つは、このままでいいのか。

それからもう一つは、苫小牧の港湾の企業立地の条件が非常に私は恵まれていると思うのですが、この立地条件が恵まれておられると思われるか、そう思われぬか。

もう一つは、この立地について、これから飛躍する余地があると思われるのか、もう飛躍する余地がないというふうと思われるのか、お伺いを申し上げます。

さて、ただ、その現状の認識に基づきまして、じゃどうするのだということが問題になってまいります。いろいろ対策はあります。私は、今御相談申し上げたい一番先は、今、世界の海を航行しております大型コンテナ船、これを誘致しないことには、新たな飛躍は望めません。第1番目に、大型コンテナ船の対応をどう考えておられるのか、これが対策の一つでございます。

さて、具体的にこれらを解決するにはどうするか。非常に聞き慣れない言葉かもしれませんが、ターミナルオペレーターという言葉があります。ターミナルの扱いでございます。広い意味で言えば、苫小牧港管理組合なんかも、コンテナターミナルオペレーターの一つです。この上位5位、上のほうには香港のハチソンがあります。シンガポールのPSA、更にはデンマーク、コペンハーゲンのAPM等々大きいのがずっとありまして、この上位5社で、驚くなかれ、扱う世界中の約30億TEUくらいあると思っておりますが、このコンテナの40%をこの5社で扱っております。この5社をメガターミナルオペレーターというふうに言っております。

それで私は、ただ我々が小さな視野で苫小牧港を眺めないで、一応メガターミナルオペレーターに苫小牧港を診断してもらったらどうなのだと。果たして我々が考えているほど、苫小牧の港というのは立地に恵まれているのかどうか。この港の将来性はあるのかどうか。更に、この港が大きく飛躍するためにはどうしたらいいのだと。これはこのメガターミナルオペレーターの意見を聞いてみる。これは私は五、六年前に一度、質問はしなかったと思っておりますけれども、どこかの講演でこういう話をしたことがありますけれども、改めてメガターミナルオペレーターの意見を聞く気はないかというふうに問い合わせをいたします。

次に、これは今の調査の段階です。具体的にじゃこの苫小牧港をどうするのだとなったら、どうしても日本である以上、国の意向が大きく左右してまいります。

去年の11月二十何日かと思いましたが、今の国土交通大臣、なかなかしっかりしたことを言う大臣だと私は感心しておりますけれども、この大臣が、今の国際コンテナの問題について、日本の母港は釜山になっている。韓国の釜山だと。釜山に対抗する港をつくらなきゃだめだと。我と思わん港は名乗り出てくださいと。これは日本経済にコピーがありますから、ご覧になってください。そういう記事が出ました。私はすぐ国土交通省へ参りました。苫小牧もその資格

があるのかどうかということを私は問いに参りました。担当の最高の技術審議官というのに会って話をしました。実はこの新聞記事は間違っているのだと。どういうふうに間違っているのかというふうに聞きましたら、既に決まっておりますと。どこに決まっているのかと聞いたら、我々が言うスーパー中枢港湾6港でその委員会をつくるようになっていっていると。スーパー中枢港湾というのは、御承知だと思いますけれども、東京、横浜、四日市、名古屋、大阪、神戸、この6港です。この6港の話し合いの中でこれを決めるのだと。既にもう第1回の話し合いをしたと。どんなことだと聞いたら、お互いに自分のところの利益ばかり主張して話はまとまっていませんと言うから、それはもめるだろうと。もめた挙げ句には、北海道苫小牧に持ってくる気はないかという話をしましたら、ははっと笑われました。

この結果が先月発表になりました。もう新聞で御承知だと思いますけれども、この釜山に対応するコンテナ港の中枢としては、京浜と阪神、こういう名前で開催されました。何のことはない、これは役人のやる妥協的な産物で、何にも仕事をしていないということですよ。四日市の名前が外されただけで、あとの4港で、しかもこれを重点的にお金を投入してコンテナ対策をします。まあ、しょうがないな、役人のやることはこんなことしか芸がないのだろうなと私は思いますけれども、問題はここなのです。どうしても国土交通省が港のことを考えるときには、港格というものが対象になります。港の格式ですよ。一番下は地方港湾、重要港湾、特定重要港湾、その上に中枢港湾があって、スーパー中枢港湾というランキングになっております。

苫小牧は、昭和56年に特定重要港湾になりました。それ以来、港の格は何という発想はどこにもないし、またそういう運動も出てきておりません。この港を大きくしていくためには、どうしてもスーパー中枢港湾の1位に入らなければ、議論の対象にも、国の施策の一端にも上ることは私はないと思います。

そこで、管理者にお願いしたいのですけれども、スーパー中枢港湾、法律的に言えば、私はこの言葉は知らなかったのですけれども、指定特定重要港湾と言うのだそうですけれども、この指定特定重要港湾に苫小牧がなれるような運動をするべきだと私は思いますけれども、その先頭にお立ちになる気があるかどうか。ぜひそういう運動をこれから苫小牧がやらなければ、苫小牧は永遠にこのまま沈滞していきだろうと、私はそう判断せざるを得ません。これは具体的な対応として、今これしか手がないと、私はそう信じてやまないところでございます。

まだ再質問がありますので、一応1回目の質問をこの辺で閉じさせていただいて、御答弁をお願いいたします。

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） 板谷議員の質問にお答えをいたしますが、私からは、苫小牧港の立地条件についてお尋ねがございました。

苫小牧港は、北米から見て東アジアの出入り口に位置をし、北米と東アジアを結ぶルート上に

ありまして、地理的優位性を有しておりますが、本港の取扱コンテナ量は、世界的規模から見ますと極めて小さいことから、アジアと北米間の基幹航路は本港に寄港せず、津軽海峡を素通りするものが多く、この立地条件を生かし切れていないという現実は事実であります。これらの船舶の誘致及び貨物量の増加を図るための調査検討を行っておりますが、また、背後に広大な用地を持つ優位性を生かして、将来におきましては、苫小牧港が北東アジアと北米等との中継機能を担う港湾として発展していかなければならないと考えておるところでございます。

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） その他の御質問に御回答させていただきます。

苫小牧港の外貿コンテナ取扱個数の伸び率について、どのようにとらえているかというお尋ねでございますが、御指摘のとおり、2002年と2007年の比較をいたしますと、苫小牧港の取扱量の伸び率は、本州他港よりも小さくなっております。このことは、2002年から2007年におきまして、国内総生産額の伸び率が毎年1%増えておりますけれども、道内の総生産額は、逆に毎年1%減少していると、こういったことなど、本州と北海道の景気の動向の違いがあったことも一つの要因ではないかというふうに考えております。

一方、リーマンショック以降につきましては、全国のどの港もコンテナ取扱量は減少しておりますけれども、苫小牧港の減少率は他港と比較して小さく、コンテナ貨物におきましては、本州のほうが世界的動向に大きく左右されたものと、このように思っております。

いずれにいたしましても、今後とも景気の動向を注視するとともに、現状に満足することなく、外貿コンテナ取扱個数の増加に向けて努力をしまいたいと、このように考えております。

その次に、大型コンテナ船の誘致についてのお尋ねでございますが、管理組合といたしましては、苫小牧港の現状や国際コンテナ貨物の動向などから判断しまして、現状におきましては、世界最大クラスの1万3,000TEUまでの大型船の誘致までは考えておりません。今後とも、北海道発着の貨物量を増やす取り組みを続けるとともに、今後の利用船舶の大型化に対応するための施設整備を進めてまいりたいと考えております。現在、苫小牧国際コンテナターミナルにおきましては、平成24年に設置する3基目のガントリークレーンにつきましては、将来の船舶の大型化を見据えた16列対応を予定しており、7,000TEUクラスの大型コンテナ船の対応が可能となります。

また、国や母体と協議しながら、現状よりも大型の船舶の就航に必要な機能性の向上について検討してまいりたいと考えております。

こうした取り組みとともに、苫小牧港の地理的優位性を活用した大型コンテナ船の誘致により、定期船就航の可能性が生まれ、将来の苫小牧港の港勢拡大が期待できるというふうに考えてございます。

次に、苫小牧港の将来性につきまして、メガターミナルオペレーターの意見を聞くべきではな

いかというお尋ねでございますが、世界のコンテナ貨物の流れを見ますと、大手船社の物流戦略と連動いたしました世界規模でのターミナルネットワーク化が進んだことにより、いわゆるメガターミナルオペレーターの存在は極めて大きなものとなっております。港管理組合といたしましては、海外でのポートセールス等の機会を活用して、メガオペレーター等と意見交換を行ってまいりたいと考えております。

また、現在、当港を御利用いただいている船社や世界規模の大型船社等、広く専門家の意見を伺いながら、港湾の経営に当たっているところでございます。

次に、苫小牧港は指定特定重要港湾、いわゆるスーパー中枢港湾を目指すべきではないかと、こういうお尋ねでございますが、指定特定重要港湾は、政令により、京浜港、伊勢湾及び阪神港が指定されてございます。この指定に当たりまして、国土交通省からは、コンテナ取扱個数が年間約400万TEU程度あることなどを求められており、苫小牧港はそれらの指定基準を満足することは極めて困難であり、現状では指定特定重要港湾として指定されることは難しいものと考えております。

一方、国土交通省は、国際競争力を高めるため、更なる港湾の集約・集中化を進めており、管理組合といたしましては、本港に適合する国の新たな施策について、港湾関係者等と連携を図りながら、積極的に取り組んでまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

議長（沖田龍児君） 板谷實君。

議員（板谷實君） 一通りの答弁を頂戴いたしました。再質問をさせていただきます。

苫小牧港の現状について、8%、非常に伸びが低い。これは国の景気が悪いから、北海道の経済が低調だから悪いのだというふうにおっしゃっておられます。その答えて、私は満足いたしません。なぜならば、我々は常に港が景気をつくり、港が経済を引っ張るのだということを常々口にしてはおりませんか。ですから、景気が悪いから港の荷物が少ないのだということは、私はその答えては満足できないので、再度答弁を期待したいと思います。

また、経済成長率が低いから貨物が少ないのだというのであれば、その論をそのまま受けるとしたら、例えば釜山、シンガポール、香港はどういうふうに解釈したらよろしいのか、これも重ねてお伺いをいたします。

大型船の対応については、明快に1万3,000TEUは考えておられないというふうに断言をされました。だけれども、今この大型船、スーパーコンテナ船の対応を考えずに、港の大型化、港の進展は、私は考えられないのではないかと。考える必要ないということはないと思います。考えるけれども国が許さないとか、やりたいけれどもできないのだと言うなら話は別ですけども、考えておりませんというのは、いささか対立的であり過ぎるのではないかとこのように思います。

更に、今のメガターミナルオペレーターの意見を聞いたらどうだ、これは聞いてみますと。非

常に私は進歩的だと思います。ぜひこれを近いうち実現させていただきたい。そして彼らが何と言うか。できるならば、日本は残念ながら、このメガターミナルオペレーターと接触は何もないのですよ。日本では1港もないのです。だから、今私が申し上げたように、日本の港湾は全部寝ているような、死んだようなものだという結論になるので、ですから、メガオペレーターの意見で、よしわかったと。ハチソンは、じゃこの港を私のほうに任せてみるとなったら、この港は必ず大飛躍します。私は断言してはばかりません。ですから、意見を聞くと同時に、提携する意思があるかまで突っ込んで御意見を承ってはいかがなものかと思います。

次に、指定特定重要港湾についてでございますけれども、苫小牧は余りにも荷扱いが、ほかの港と比較して少な過ぎるというふうにお答えになっておられます。苫小牧港の規模は遠く及ばず云々という答えがございましたけれども、じゃこのスーパー中樞港湾6港ありますよね。確かに東京、横浜、名古屋、大阪、神戸、これは先ほど私が申しました、うんと上位に入っております。四日市は苫小牧より小さいのですよ、荷扱い量は、苫小牧より荷扱い量が小さい四日市がスーパー中樞港湾に入っている。これはどうお考えか、お答えをお願いいたします。

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） まず、本港の活性化と本道経済の関係についてのお尋ねでございますけれども、確かに、港湾の背後地に企業立地が進むことによる港湾の活性化、また港湾機能の充実による物流コストの削減というものが、本道経済の発展に寄与するものであるとは考えておりますが、近年のように、企業誘致がなかなか進まない低成長期におきましては、港湾の活動というのは、北海道や世界の経済状況に大きな影響を受けざるを得ないものと、このように考えております。

次に、それであれば、シンガポールや釜山などの貨物の伸びと、その背後経済の関係についてはどうとらえるのかということでございますが、シンガポールや釜山といいますのは、トランシップを中心としまして、巨大なハブ港として発展をしており、背後圏の経済の伸び以上に取扱コンテナ量を伸ばしているというふうに思われます。これらは国家プロジェクトによる港湾整備の影響や、それから周辺の各諸国からも貨物を集荷することのできる位置的な優位性を持っているためと、このように考えてございます。

次に、大型船の対策についてということでございますが、先ほど申し上げましたとおり、世界最大クラスの大型コンテナ船については、現状のところ誘致は考えておりません。特に、この1万3,000TEUクラスの大型船は北米航路には投入されることなく、欧州とアジアを結ぶ航路にしか現在は就航してございません。苫小牧の特徴であります北米との関係を考えたときには、現状においては、まだこの1万3,000TEUまでの大型化まで考えるのは難しいと思っております。しかしながら、管理組合といたしましては、現状船舶の更なる大型化への対応を地道に進める努力をしてみたいと、このように考えております。

四日市につきましては、これは四日市単独でスーパー中樞港湾に指定されているわけではありません。あくまでもスーパー中樞港湾としての指定は、ここ四日市も含んでおりますが、京浜港、伊勢湾、阪神港という、こういう単位で、このブロックで指定をされています。その中に四日市も含まれているということで、四日市、名古屋合わせて、合計で400万TEU程度が目指せる港ということで指定をされているというふうに聞いております。

以上です。

議長（沖田龍児君） 以上で、板谷 實君の一般質問を終了いたします。

遠藤 連君。

議員（遠藤 連君） 私もまた、通告に従いまして質問をいたしますが、ただいま板谷先生から、苫小牧港の物流港としての将来的な整備のこと、あるいは発展の方向性についての大変高い見地からの御質問があったと思っておりますが、大変興味深くお聞かせをいただいたところであります。

私は、それから見ますと非常に範囲の狭い、取扱金額も小さい漁港区のことについてと、この管理組合の組織体制等について伺ってまいりますが、漁港区のことにつきましては、確かに小さいわけではあります、現実存在をされている。更に水産物を中心に水揚げもある。この職業、産業に従事しておられる方も大勢おいでになる。そういう意味からして、港全体の中から見ると、非常に扱いが小さいのではないかと。扱い方をもっと改めていかなければならないのではないかと、そういう角度から、この港の漁港区の質問をさせていただきたいと思っておりますが、質問に入ります前に、まず管理者、苫小牧市長におかれましては、今回2期目の当選を果たされました。まずお祝いを申し上げますとともに、今後とも、その手腕でこの苫小牧港を立派な港に発展させるために、どうぞ遺憾なく御活躍されますように期待をいたしております。

この市長選挙の市長公約に対して、私は注目をいたしておりました。漁業あるいは漁港についてどのような公約を打ち出してこられるのか、私自身、注目をいたしておりました。

市長公約によりますと、まず項目として、市民に親しまれる港を目指し、市民のための港づくりをしますという項目がありまして、この中に、漁港区の活用による観光スポットづくりという施策が挙げられておりました。この短い1行に凝縮された中身の濃さというものに、非常に私は期待をいたしております。ということは、漁港区は新しくつくりかけている、まだ工事途中なわけです。途中であるのに、もう既に漁港区を活用すると。活用というところまで、将来のところにまで触れて述べている。

更に、漁港というのは、漁業者が漁獲物を水揚げしたり、あるいは競りをしたり、販売したり、運搬をしたりする、そういう場所で、基本はそういうことではありますが、観光スポット、観光という新たな視点をここに付与して、新しい漁港の機能を付加しようとしている。そういう意味で、この漁港区の活用による観光スポットづくりという、この短い施策に込められた中身に非常に注目をしておりまして、新しい視点で、かなり踏み込んだ取り組みを示唆しているものと解釈をいたしまして、大変期待をしておるわけではありますが、細かい中身はともかくといたしましても、

現時点でどのような内容を考えておられるのか。イメージだとか、あるいは計画だとかおありであれば、お聞かせいただきたいと思っております。

次に、今行われております漁港区の拡張工事についてであります。まず工事の進捗状況と、いつごろ完成をして供用が開始されるのか、その時期などについてもお答えをいただきたいと思っております。今、工事が進んでおりますが、実際供用開始に至るまでには、工事の都合等によりまして、普通の操業などに支障を来す部分が出るというふうに伺っております。

例えば、今、外来船用の岸壁として使用している岸壁は、ここを掘削をするために切り開いていきますから、使用不可能になるわけでありましたが、どうも地元の方々の意向では、外来船はしばらく入港をお断りするというような意向でありますから、それはそれとしていいのかもしれませんが、これから冬場、年末年始にかけてスケトウダラの漁期に入ってまいります。あの漁は、船を岸壁に着けて、網を岸壁に上げて、岸壁で魚を網から外すという、結構時間のかかる作業をするわけでありまして、通常は、その岸壁にホッキ漁をする船が着いているわけでありまして、スケトウダラの漁期には、そのホッキ船をどこかに移動させなきゃいけない。ところが、工事中は移動する場所をどうするか、これもまた大きな問題になっているようであります。第1船溜、あるいは第2船溜などを希望してしているという話もございますが、この辺の問題についてはどうという対策を考えておられるのか、お聞かせをいただきたいと思っております。

更に、新規に整備された漁港区域と既存の漁港区域に、装備等の差が生じるというふうに伺っております。例えば、既存区域には電気設備がない。新規の漁港区には電気が通ってきている。そのことによって、電気設備のない既存の区域には、例えば、スケトウダラ漁などのときには、お湯が大量に必要なわけでありまして、お湯を沸かすのにも、船のエンジンを回して、電気を起こしてお湯をつくっていると、こういうようなことがあるらしいのですが、新設には電気設備があるから、船から電気をとらなくてもいいと、そういうことで差が出てくる。この差を解消する意味で、既存区域にはない電気設備を新設されるのかどうか。してほしいという要望も出ていたと伺っておりますが、この点についてのお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

それから、最近の漁港は、労働環境を改善するという意味では、非常に先進的な取り組みが各地でなされておまして、屋根がかかっている、あるいは風よけのためのフェンス、壁があるというのは、もう常識というような形になっているようであります。私も道内あちこちの漁港を拝見させていただきましたが、苫小牧のように何も無いところで、寒い時期に年末年始作業している港はまずないと言っていいぐらい、労働環境は良くない。これを改善するための設備の考え方についてお聞かせをいただきたいと思っております。

更に、漁港区の拡張工事がどんどん進んでいって、完成をするということになりますと、そのことに併せて陸上部門、漁港に関する全ての施設等の移動や、あるいは再配置、新設というものがようになってくると考えられます。この漁港区の陸上部分の配置等についての全体的な計画についてはどのようになっているのか。おつくりになっておられるのかどうか。また、その内容に

ついてはどのようなものなのか、お伺いをいたしたいと思います。

次に、市場の問題であります。今申し上げましたように、漁港区の陸上部門の問題というのは、大変大きな問題であろうというふうに思います。その中でも、特に一番核となり、面積もとる、これが市場であります。市場をどうするのか、どこにつくるのか、どんな市場にするのか、これは大変大きな問題であろうかと思えます。市場の問題は、恐らく設置者が苫小牧市になるかと思えますので、管理組合の議会で、細部にまで立ち入って議論すべき話ではないと思えますので、詳細は市のほうに委ねていきたいと思っておりますが、基本的な部分についてのみ、これからお尋ねをしておきたいと思えます。

それで、現在の魚のほうの市場の起債の残高、あるいは償還の見通し時期等についてお伺いをいたします。

次に、非常に老朽化が進んでおります。老朽、衛生面での不十分さ等に対応するために、新築する必要があると私は考えておりますけれども、その見解、それについての考え方をお尋ねしたいと思えます。

また、新築をするというふうにお考えであれば、財源としてどのような見通しを立てておられるのか、これもあわせてお聞かせをいただきたいと思えます。

更に、この市場について、最近ではいろいろな市場ができてきています。例えば、苫小牧の今の市場は、1階に市場部分があって、2階に漁業協同組合の組合事務所がテナントとして入っている。あるいは食堂なども1階にある。そういう形になっておりますが、道内のあちこちの港を見てまわりますと、市場と、例えば漁業協同組合の事務所というのは別棟になっている。あるいは相当離れて建っているところもありました。一緒に、いわゆる同じ建物に入っている必要性というのは基本的にないのだということでもありますので、そういうことも含めて、規模であるとか、機能であるとか、そういう点についてどのようなお考えなのかをあわせてお聞かせをいただきたいと思えます。

更に、経営形態なども、これから問題になってくるのだろうというふうに思います。今は市営でやっておりますけれども、例えば、公設民営型なんていうのもあるようであります。指定管理者制度等を活用した公設民営方式だとか、そういう形態もあるようであります。どんなお考えをお持ちなのか、お聞かせをいただきたいと思えます。

いろいろあるのですけれども、市場というのは、市民あるいは道民に大変貴重な食料を提供するための拠点となる場所でありまして、市長公約に、先ほど申し上げましたように、観光スポットづくりということに非常に密接に関連してくる建物でありますので、市とこの土地を管理している苫小牧港管理組合の主体的な取り組み、主体的な関わりが求められると考えます。

お聞きをいたしますと、従来は、どちらかと言えば利用者の要望に応える形、利用者の求める形で市場づくりをやってきたというふうに聞いておりますが、むしろ市や管理組合がこういう市場をつくって、食料の提供であるとか、あるいは観光であるとか、そういう方面に積極的な施策

を持って関わるべきではないか、こう考えますが、そのお考えをお聞かせいただきたいと思いません。

次に、市長公約にありました観光スポットづくりということですが、漁港区を苫小牧の観光拠点としていくためには、これからさまざまな取り組みが求められると思います。例えば生産者日本一を誇るホッキ貝のイベントは極めて有効である。このことを通して、苫小牧港における漁港区の再認識、あるいは苫小牧における漁業の再発見につながっていくものと私は考えております。そういう意味におきましては、毎年行われておりましたホッキフェスタというイベントが、諸般の事情で存続が危ぶまれていると聞いているわけではありますが、大変残念なことでありまして、これを何とか継続させることはできないか。継続させることについて、管理組合として何かできることはないのかどうか。漁業の振興、あるいは漁港区の再認識という観点から、何とかこのホッキフェスタの継続について、管理者のお考えをお聞かせいただきたいと思っております。

次に、今まで漁港区のみにとどまらず、この苫小牧港の港湾全体についても、さまざまな検討会、あるいは懇話会等を実施されてきておりまして、その報告書なども私も随分読ませていただきました。こういう検討結果を今後も生かしていくということは大変重要なことだと思っておりますが、これらの提言・提案等についてどう生かしていくおつもりなのか、見解を求めたいと思っております。

次に、苫小牧港における漁業と漁港の位置づけについてであります。私が今回、一番力を入れたいと思っていた点であります。苫小牧港は、いわゆる港湾という位置づけであるために、物流であるとか、あるいは貨物の面が主に取り上げられてまいりました。それはそれとして、私は大変有意義なことであると考えておりますし、そのことをとやかく言うつもりは全くありませんが、冒頭申し上げましたように、苫小牧港の港の一角に、漁港区という漁船を専らにする港があるわけでありまして、一部である以上、ここにもっと目を向けていくべきではないかと私は考えておりまして、漁業の振興発展を図る施策を、もっともっと港湾行政の中にしっかりと位置づけていく必要があるのではないかと考えております。

ちょっと一例を挙げて申しわけないのですが、私は今まで漁港区、漁港区という言葉を使ってまいりました。ところが、漁港区というのは正式な言葉ではないのです。今、漁港区拡張工事というふうなことを言いまして、皆さんそのほうが理解しやすいというふうに思うのですけれども、正式に言うと、例えば工事名称、汐見地区船溜と言うのですね。漁業の漁の字も出てこない。こういう位置づけであります。

もう一つ申し上げますと、私どもがいつも苫小牧港の港勢についてという説明を受けます。年度当初に、いつも港勢について説明を受けますが、ここに漁業の部分というのは、本当の資料の中の一部にしか出てきません。この漁業がどういう状態になっているかというようなこともないわけでありまして。そういう扱いであるということについて、私はこれから見直していくべきでは

ないか、このような角度から見解を求めておきたいと思っております。

次に、そうした漁港区の今までの歴史的な経緯を振り返ってみますと、港湾の国の所管というのは、国土交通省管轄の港湾であったがために、漁港区の整備が立ちおくれた、こういう事実があったことは否めないわけであります。つまり水産関係の補助、あるいは補助金、あるいは補助制度が使えない、あるいは農水省所管の漁港にはあるけれども、国交省所管の港湾にはないということのために、漁業関係のほうは進んでこなかった、こういう歴史があるかと思えます。

例えば、魚の網外しに必要な岸壁の屋根を整備する、あるいは清浄海水設備の導入などがメニューにないためにできなかったというようなことがあります。そのことの結果として、先ほど申し上げましたように、道内の他港と比べてみても、非常に貧弱な港になっている。ここを何とか改めなかったら、この補助制度をいろいろな角度で使えるようにしなかったら、漁港区の整備は進んでいかないのではないか、このことにどう対処していかれるのか、見解を求めておきたいと思えます。

次に、大きな2番目になりますが、苫小牧港管理組合の組織体制等について伺ってまいります。

非常に、港湾の管理運営というものが多様化、複雑化してきておりまして、こうした諸情勢に機敏に対応していくということが、港湾の管理運営上、強く求められていると思っております。そういう意味において、職員のレベルアップ、あるいはスキルアップということが大変重要な課題でありまして、人事交流をより積極的に行う必要があると私は思っております。この人事交流については、苫小牧港管理組合と同じような一部事務組合方式を取っている他の港湾、あるいは国、民間などに積極的に派遣をする、あるいは人事交流を行うなどして、スキルアップ、レベルアップを図っていくべきではないかと考えておりますが、この点についてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

次に、港湾の管理運営におけるウエートが、港湾建設という部分から、従来と変わって営業部門あるいは業務部門とシフトしていると思っております。例えば、ポートセールスであるとか、あるいは航路や貨物などの誘致等の仕事が増えている。これに対応して、そういうセクションを設ける必要があると私は思いますし、これは何も国内にとどまった話ではない。国の内外まで、積極的に活動していくべきではないかというように思いますが、この件についてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

次に、先ほど板谷先生から、メガコンテナターミナルの意見を聞くべきではないかというお話もございました。私は全く同感でありまして、むしろ専門家を民間も含めて広く求めて、管理組合に何らかの関わりを持っていただく、そういうことも必要なのではないかというふうに思っておりますが、この点についてもお考えをお聞かせいただきたいと思います。

今まで、組織のことを言いました。やっぱり組織は、建物があって初めて機能するものであるという側面もあろうかと思えます。この庁舎、もう築後42年ですか、大分時間が経過しております。耐震調査などについてはどのようになっているのかな、そういう心配も実はございます。

耐震調査についてもどうなのか、あるいは苫小牧港は、東西両港が25キロも離れている。こう
いう中で、本当にこの離れた両港を管理運営するのにふさわしい拠点というのはどこなのかとい
うようなことも含めて、あるいは自前で建てるのがいいのか、リース形式がいいのか、こうい
うことも含めて、そろそろ検討をすべき時期に来ているというふうに思いますが、この点について
のお考えをお聞かせいただきたいと思います。

再質問を留保いたしまして、1回目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） 遠藤議員の質問にお答えをさせていただきますが、漁港区の活用によ
る観光スポットづくりに関するお尋ねがございました。

拡張工事が現在順調に進んでおりますことや、ぷらっとみなと市場を核とするゾーンが、年々
市民や観光客に親しまれてきたことから、更なる飛躍を目的に、この公約を発信したものでござ
います。漁港区近辺では、苫小牧の海で獲れる豊富な海産物を利用したイベントを開催するなど、
苫小牧の水産業と観光振興を結びつけた新たな展開をしてみたいと考えております。

なお、今後は観光客への対応として、必要な利便施設等につきましても計画を進めていかなけ
ればならないと考えております。同時に、漁港区のみならず、ふるさと海岸、北ふ頭緑地、更
には入船フェリーターミナルを結びつけて、新しい港湾に関連する広い意味での新たな観光スポ
ットという視点から、いろいろ考えていかなければならないと思っておりますので、
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） 私のほうから、幾つか御答弁、回答させていただきます。

漁港区の中で、既存の区域にはない電気設備等が新設区域にはあるという関係のお尋ねでござ
いますが、既存区域には、配電盤や照明灯などの電気設備の不足について、利用者から新設の御
要望をいただいているところであります。ただ、それらの設置には、多額の費用を要することか
ら、設置場所や設置数などを含めまして、その可否を苫小牧漁業協同組合や苫小牧市と協議して
まいりたいと考えております。

更に、同じく労働環境改善のための屋根、風よけフェンス等の設置の考えについてのお尋ねで
ございますが、新規整備区域には、苫小牧漁業協同組合が荷さばき小屋の設置を予定してありま
すが、既存区域には屋根や風よけフェンス等が設置されておりません。これらの施設につきまし
ては、設置主体や水産関係の補助制度の活用等について、苫小牧漁業協同組合や苫小牧市と協議
してまいりたいと考えております。

次に、漁港区の、後背地も含めました全体的な計画についてのお尋ねでございますが、これま
でも苫小牧市や苫小牧漁業協同組合と、後背地におけます施設の再配置計画などについて協議を
行っております。管理組合といたしましては、用地造成や埠頭内道路をはじめとする基盤整備を

行い、苫小牧市では冷凍庫、苫小牧漁業協同組合では、畜養施設や荷さばき小屋等の設置を予定しているところでございます。

次に、ホッキフェスタの実施に関します港湾管理者等の見解についてのお尋ねでございますけれども、ホッキフェスタは、ホッキ貝のPRと販売を通して、商業者と漁業者、そして市民が交流を深め、町の活性化を図ることを目的に、平成8年から毎年漁港区で開催され、昨年、第14回を迎えました。民間主導型のイベントであり、団体のバスツアーにも組み込まれるほどの人気を博しております。管理組合は、苫小牧港を知ってもらうことを目的とする活動にも力を入れていますことから、ホッキ貝の町として、苫小牧市のみならず、港の知名度アップにも大いに貢献しておりますこのイベントが、今後もぜひ継続して開催していただけることを期待しているところでございます。

次に、観光スポット等、これまでに実施されましたさまざまな検討会、懇話会などの結果を生かすこと、どうやって生かしていくのかというお尋ねでございますが、漁港区に関する検討会等につきましては、平成16年度に港湾関係機関のほか、学識経験者、市民団体、苫小牧漁業協同組合等により構成されます苫小牧港港湾整備構想検討委員会を設置し、平成19年3月に策定しました苫小牧港長期構想において、観光拠点の形成と港、まちづくりの中で、漁港区を観光交流拠点の一つとして位置づけたところでございます。

また、平成20年度には、漁港区を含む当地域を観光拠点として形成すべく、管理組合と苫小牧市、苫小牧漁業協同組合、市民代表で構成いたします苫小牧港の魚と友愛を考える会を設置し、畜養施設などの機能のほか、交流機能の充実などについての検討がなされ、求められる機能についてのゾーニングを行ったところであります。当該地域の観光拠点の形成につきましては、こうした検討結果を踏まえ、さまざまな意見を取り入れながら、苫小牧市や苫小牧漁業協同組合等の関係機関と検討してまいりたいと考えております。

次に、苫小牧港におけます漁業と漁港の位置づけについてのお尋ねでございますが、苫小牧市にとって、漁業は重要な産業でありますことから、これまでも水域係留施設の狭隘化の解消や、具体的な施設配置、利用計画などについて、苫小牧漁業協同組合と協議を重ねるとともに、更に懇談会や長期構想検討会を開催するなどして検討を進めてまいりました。こうしたことから、漁港区の拡張につきましては、平成19年3月に港湾計画を一部変更して、平成20年度から岸壁物揚場、泊地等の整備を開始し、平成23年度の完成を目指し、整備を進めております。今後とも、管理組合といたしましては、苫小牧の漁業の振興、発展が図られるよう、漁業関係者、苫小牧市及び北海道等と連携を深めてまいりたいと考えております。

今後、陸上部分の整備に取り組むに当たり、補助制度の不十分さにどう対処するかについてのお尋ねでございますが、御指摘のとおり、管理組合が事業主体となります水産関係の補助は、国土交通省のメニューにはございません。しかし、苫小牧市や苫小牧漁業協同組合が事業主体として、水産庁の補助を活用することが可能であります。管理組合といたしましても、上屋等の施設

については、起債事業により整備が可能な場合がありますので、整備の事業主体等について、苫小牧市や苫小牧漁業協同組合と協議をし、検討してまいりたいと考えております。

次に、組織体制、人事等の関係の御質問でございますが、まず、職員の派遣、スキルアップについてのお尋ねでございますが、管理組合では、独自採用職員を派遣することにより、他の機関の物事のとらえ方や仕事の進め方など、さまざまな経験を通して知識を得ることや、今までとは違う視野が生まれることは、その職員のスキルアップだけではなく、管理組合に戻った後に、その得たものを職場にフィードバックさせ、強い組織づくりに貢献してもらおうよう期待するものでありまして、今後とも継続的に独自採用職員をほかの機関に派遣してまいりたいと考えております。

また、港湾行政という専門的な分野については、絶えずその知識を高めていくことが非常に大事なことでありますので、これまで機会をとらえて、講習会に職員を参加させるなどしてまいりました。特に今年度は、物流などに関して職場研修を実施してきたところであり、9月以降も、国の機関の専門職員による講義を予定しております。

管理組合といたしましては、今後とも、このように他の機関への派遣や職場研修などを通じて職員のスキルアップを図り、強い組織づくりを目指し、積極的に取り組んでまいります。

次に、港湾の営業活動を積極的に進めていくべきではないかというお尋ねでございますが、議員御指摘のとおり、港の将来展望を描きながら活力ある港づくりをしていく上で、ポートセールスや航路の拡充を図るなど、営業分野に力を注いでいかなければならないと考えてございます。今後、港の営業分野に配置する職員を増やすなど、より強化していくための体制づくりに向け、現在内部で検討しているところでございます。

港の管理、運営に専門家も広く登用すべきというお尋ねでございますが、これまで時代の変化に応じまして、OAシステムや語学に精通した独自採用職員も採用してきたところでございます。港湾の運営につきましては、国内外の港湾物流情勢や時代の変化に柔軟性を持って対応していく必要がありますことから、こうした専門的な知識を有する人材の登用も視野に入れながら、採用をしてまいりたいと考えてございます。

次に、庁舎の改築に関します耐震調査の実施その他のお尋ねでございますが、昭和43年に建設しましたこの庁舎は、海に近いことも相まって、経年劣化が著しく、また電気、暖房といった設備は、たびたび不具合が発生するなど、全体的に良好とは言えない状況でございます。

本庁舎は、大規模地震時の災害対策本部として機能しなくてはならないものでありますので、耐震診断の必要性を感じているところでありますが、耐震診断を実施した上で、所要の措置を講ずるか、あるいは診断せずに、建物の賃貸形式による入居についても視野に入れながら判断する時期に来ているものと考えております。いずれの場合におきましても、財政状況を踏まえながら適切に対応していく必要がありますが、現庁舎から移転することになる場合は、その適した場所の選定について、さまざまな面から総合的に勘案し、慎重に判断してまいりたいと考えておりま

す。

私からは、以上でございます。

議長（沖田龍児君） 副管理者、樋口雅裕君。

副管理者（樋口雅裕君） 公設水産市場の起債残高に対するお尋ねでございますけれども、水産市場における起債償還につきましては、平成20年度で全てを完了しておるところでございます。

次に、水産市場の新築の必要性と規模、機能についてのお尋ねでございますけれども、水産市場は昭和41年に建設いたしまして、現在、44年が経過してございます。この間、昭和58年には増改築をしてございまして、建物本体の耐用年数は平成31年までというふうになってございます。苫小牧市の第5次基本計画が平成29年度までとなつてございまして、それまでのできるだけ早い時期に新築の方向性ですとか、規模、機能について決定してまいりたいというふうにご覧でございます。

また、水産市場と漁協の建物の関係につきましても、関係者と十分協議をして検討してまいりたいというふうにご覧でございます。

また、財源につきましては、全額起債を考えているところでございます。

次に、水産市場の経営形態についてのお尋ねでございますけれども、道内の公設地方卸売市場18箇所のうち、3箇所指定管理者制度を導入してございます。苫小牧市といたしましても、今後業務の特殊性ですとか専門性などを考慮いたしまして、指定管理者制度導入の可能性も含めて検討してまいりたいと考えているところでございます。

次に、水産市場についての苫小牧市と管理組合の主体的取り組みが求められるのではというお尋ねでございますけれども、苫小牧市といたしましては、卸売市場法のもと、品質管理ですとか、衛生管理の強化など、これからの時代に即した市場づくりを、管理組合とも連携を取りながら前向きに検討してまいりたいと考えてございます。

私の方からは、以上でございます。

議長（沖田龍児君） 施設部長、小林 亘君。

施設部長（小林 亘君） 漁港区の拡張工事につきまして、工事の進捗状況と供用開始時期についてのお尋ねがございましたが、工事の進捗状況につきましては、平成21年度に現地着工いたしまして、今年度中には、岸壁、物揚場、用地護岸、道路がほぼ完成する予定となっております。平成23年の年内を目途に、残りの浚渫等を完了させ、供用開始できるよう進めてまいりたいというふうにご覧しております。

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、漁港区の整備計画に関わる拡張工事の支障対策についてお答えをいたします。

供用開始に至るまでに、工事の都合により、一部操業に支障を来す部分に関する対策について

のお尋ねでございましたが、漁港区の拡張工事期間中における漁船の代替の一時係留場所や、荷役ヤードの確保につきましては、苫小牧漁業協同組合や、第1船溜及び第2船溜等の利用者と現在話し合いを行ってきておりまして、他の船舶の協力を得ながら、極力支障を来さないよう調整を図っているところでございます。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 遠藤 連君。

議員（遠藤 連君） 二、三、ちょっと質問等、指摘等も踏まえながら、簡潔に再質問をいたしますが、まず、今後の漁港区の整備計画の中で、いわゆる後背地、陸上部分の配置計画についてですが、市では冷凍庫、漁協では畜養施設や荷さばき上屋、管理組合上屋整備などをそれぞれ分担し合っているということで、恐らくおおよその配置も決まっているのだらうというふうに思っております。

ただ、やはりどうしても私は市場、市場をどうするのかということが重要な問題ではないかというように思っておりまして、一般的には、あれだけ大きな建物ですから、取り壊しながら建てるということは不可能です。やはり通常は、今の市場を使いながら、どこかに新しい市場をつかって、新しい市場ができたなら、そこに移転して古いほうを壊すと、これが普通のやり方なのかなというふうに思っているのですが、そうすると、新しい市場をつくる場所をどこかに決めなければならぬ。それだけのスペースが後背地の陸上部門にあるのかどうかという、単純な疑問がわくわけでありまして。そういうことも含めて、全体計画の中に市場の場所を位置づけておく必要があるということをお願いしたいというふうに思います。

ホッキフェスタの問題ですが、これは私は管理組合ももっと関わるべきではないかという意見を持っております。これは、例えば客船を誘致する、あるいは帆船を誘致する、そのことによって市民との触れ合いの場所をつくる、こういう事業と、あそこの漁港区でイベントを行って多くの市民、道民にご来場いただくということは、私は全く同じことだというふうに思っているのです。それが、この港湾、苫小牧港のいろいろな意味での振興発展につながっていくという角度から、ぜひこのイベントについて、例えば今障害となっている問題点を解決するために、職員を期限付きで派遣をして問題の解決に当たるとか、そういう対策を、行政が丸抱えにするイベントというのは、港まつりとかスケートまつりとかありまして、あれはあれでまた、いろいろ意見の出るところでありましょから、そういう形でなくて、民間主導のイベントであるということの利点を生かしながら、しかし問題となっているところの解決には、行政の一部の関わりをもって解決していくというようなやり方はできないものか、どうぞ御検討いただきたい、こう思っております。

次に、漁業と漁港の位置づけについてなのですね。これはちょっと私は、まだ満足できる御答弁をいただいたとは思っておりません。

現状は、非常に苫小牧の漁港区においては、他の漁港と比べるとおくられているという状況にあ

りますので、漁業者にしてみれば、何で同じ漁業を営んでいるのに、他の漁港、漁業者と差があるのか。片や屋根もあり、周りを囲われた風の当たらないところで作業をしている、片や寒風吹きすさぶ岸壁の上で、フォークリフトやトラックなどと、ごちゃごちゃになりながら寒い中で仕事をしている、そういう違いが何で克服されないのかという不満はあるというふうに思っています。これを管理組合として解決していく意欲というのを何とか持っていただけないかなと、私はそのように思っております、やはり恐らく行政の分野で、国土交通省所管の港である補助制度がない、片や農水省のほうはある、これをまたいで使うことはなかなか難しいものがある。そういう行政の一つの限界というのは、これはある程度やむを得ないというふうに思いますので、申しわけないのですが、ここは国会議員の経験もおありの管理者に、政治的英断をもって対処していただくしかないのではないかと、こう思っております、どうぞ管理者の見解を、ここで一言、お聞かせをいただければありがたいというふうに思います。

細かい話になりますが、例えば我々に対する苫小牧港の港勢についての説明の中にも、漁業とか、あるいは漁船とか、そういうものの1行なり2行なり、何行なりはこれから少し入れていただくように、大した作業ではないというふうに思いますので、そういうこともあわせて対処してもらいたいと思っておりますので、あわせて見解を求めておきたいと思えます。

組織体制であります。

プロパー職員の登用とか、あるいは組織体制のあり方についてお伺いいたしましたが、私はこういう問題を考えるときは、単に組織のことだけで見るのではなくて、国内情勢、あるいはもっと広く国際情勢、こういう中であって、港と港を管理運営する組織がどうあるべきなのか、こういう広い視点から、要するに客観的な情勢の中で何が求められているのか、これにどう応えていくべきなのかということが大事だろうというふうに思っております、そういう視点から質問をいたしました。

今、苫小牧港は、非常に厳しい、ある意味で生き残りをかけたと言ってもいいくらいの厳しい局面にあるというふうに私は認識をいたしております。そのためにどういう組織体制が必要なのか、機敏な対応が求められているというふうに思います。そういうときに、対国、あるいは対北海道、対民間等々、あるいは国の内外、いろいろな意味での交流、あるいはコネクションですね。そういうものも広げながら、この港の発展、組織の発展につなげていくべきだろうというふうに思っておりますが、そういう意味で、先ほど申し上げましたが、いわゆる営業部門を一つの部に昇格させるような形で、そこに部長という方をトップにした3部体制といいますか、そんなようなことも、これからぜひとも検討を進めていただきたい。その部のうちの1つの部長には、プロパー職員を登用するような人事も進めていったらどうかというようなことも、提言をさせていただきたいと思えます。

庁舎は、慎重に判断してまいりたいという、最後に落ちがつかしました。慎重に、私はそういう時期はもう既に過ぎているのではないかと、もう40年以上も経っているわけですから、もう過ぎ

ているというふうに思います。早急に求められる庁舎機能だとか、あるいは規模、位置などについての検討を開始すべきではないか、このことを申し上げておきたいと思っております。

質問は、管理者のお答えだけで結構でありますので、お答えをいただきたいと思っております。

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） 遠藤議員御指摘のとおり、特定重要港湾の中における漁港区という、これまでの状況の中で、さまざまな整備のおくれ等々についてあったことは事実かと思っております。しかし、私、この10年、国政に出ていたときも含めて、この漁港区に対するさまざまな理解、あるいは町の中、この苫小牧の中での理解等についても、随分高まってきたというふうに感じております。

背景として、1点だけ、今一方で考えなければならないのは、選択と集中のきっかけになったのは、2001年、当時、政府与党の中にあつた公共事業見直し論でありました。当時、苫小牧港においては、東港国際コンテナの整備について、いろいろな議論がありました。そういった状況の中で、この漁港区をなかなか表に出すことができなかつたという経過があつたことも事実であります。しかし、その後、おかげさまでしっかり予算措置ができて、今整備中だということでありました。政権交代がありました。私は、選択と集中第二弾と言っておりますけれども、これによって、もう既にスーパー中樞港湾、先ほど来議論がありますけれども、これの位置づけそのものが今変化をしつつあります。

キーワードは、一つは国際競争力、あるいはローコストというようなところで、新しい政権のもとで、港湾戦略の立て直しを今やっている最中でありました。そういったさなかで、この漁港区の位置づけを、今整備中でありましたから、これを更に苫小牧のまちづくりの観点からも、しっかりと取り組んでいかなければならないというふうに私自身考えておりますので、課題は議員御指摘のとおり、たくさんありますけれども、積極的にしっかりと取り組んでいきたいというふうに考えております。

議長（沖田龍児君） 以上で、遠藤 連君の一般質問を終了いたします。

本日の会議時間は、議事の都合により、あらかじめこれを延長いたします。

この際、暫時休憩いたします。

午後3時28分 休憩

午後3時44分 再開

議長（沖田龍治君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

一般質問の続行であります。

林 光仁君。

議員（林 光仁君） かなり時間も経過いたしておりますので、端的に通告に従いまして質問させていただきたいと思えます。

最初に、行政改革についてでございます。

苫小牧港の管理運営のあり方等々を検討していく中で、行政改革に関わるところもたくさんあるわけでございます。いかに効率化を図っていくかという観点からも大事な視点でございますので、1点として、今日までの行革への取り組み、この項目、効果についてどのようにとらえられておられるのか、まずお伺いをしたいと思えます。

2つ目に、今後の計画、先ほどもプロパーのお話等も出ておりましたけれども、どう進めていられるのか、また、事務事業の見直しとか、民間委託の関係についても、ぜひお聞かせをいただきたいと思えます。

3つ目に、20年2月の議会の中で、苫小牧港経営計画を策定する旨の、そういった答弁がありました。運営改善と政策推進の2本柱の計画、このように伺っておりましたが、いまだに策定されていないという、こういう現状でございます。運営改善には、行革に関わる部分も多いものと思えますので、策定できなかった理由、そしてまた、今後の対応についてお伺いをしたいと思えますので、よろしくお願ひいたします。

2つ目に、西ふ頭の整備についてでございます。

過日の地元紙におきまして、国交省が来年度の概算要求に西ふ頭の岸壁の耐震化などを入れたということの新聞報道がございました。苫小牧港にとって極めて明るいニュースであり、ぜひ予算化をしてほしいと強く願うものでございます。

そこで、一つには、上屋等について今まで議論もあったわけでございますが、そのことも含めて今後の工事全般の部分、工程等々について答えられる範囲で結構でございますので、お聞かせいただきたいと、このように思えます。

もう一つとしては、上屋については、再開発計画の中で利用状況、財政状況を勘案して検討していきたいと、こういったことで議会でも答弁をされておりました。観光資源の活用の話もあったわけでございますが、その辺の考え方についてもお聞かせいただきたいと思えます。

3点目に、西ふ頭の整備、そして更には漁港の、先ほども遠藤議員のほうからございました。そういった整備が進んだ後には、やはり観光交流等々、海の資源を生かした、先ほどからの話の部分非常に大きくクローズアップされてくる課題であろうと思えます。長期計画には、夢みなとふれあい回廊の形成と計画をされておまして、三、四十年のスパンの計画というふうにも伺っております。先ほどの質問の中にも、検討会が何回も設けられている状況でございます。いつまで検討を続けていられるのかわかりませんが、速やかなスケジュールを示すべきではないのかなと、このように思えますので、管理者の御見解も求めておきたいと思えます。

あと1点、マリーナ以外での釣り場のことは考えていないということで、釣り場のスポット、

そのように答弁をされております。やはり親子で、身近なところで釣りができるというのは、非常に多くの市民が希望していると、私は直にそういったお話も伺っているわけでございます。管理するとなったら、大変な要素も、困難な部分もございませけれども、今は日本全体も魚離れとか、さまざまな部分もございませし、健康面、地元の漁業振興の観点からも、小さいころから海に憩い、そして魚に触れるという、こういった釣り場のスポットというのはやはり大事な部分ではないかなと、このように思いますので、この辺の御所見もお伺いをしたいと思います。

最後、安全対策について、2点お伺いいたします。

一つは、旧苫小牧川の西側の緩傾斜護岸の整備ということで、ふるさと海岸まではきちっと整備されておりますけれども、川の向こうというのは、人が歩けるような状態にあるのですけれども、防災の面からも非常に危険だし、子供さんも遊んでいるという、こういう現状の中で、やはり安全対策が必要でないのかなと。せめてフェンス等々が設置されるべきではないのかなと、このように思いますので、港管理組合の管轄というふうにお伺いしましたので、御見解をいただきたいと思います。

あと、西ふ頭の北側のL字の道路がございませけれども、冬などちょっと坂になっているものですから、一般車両がこのL字のカーブを曲がり切れなくてという、こういったことも心配されている状況がございませ。海へ転落することがないように、船が着くわけですので、支障がない範囲の中で、そういったことも手当てをする必要があるのではないかとということで、市民からもお声をいただきましたので、質問をさせていただきましたので、よろしくお願ひいたします。

以上でございます。

議長（沖田龍治君） 答弁を求めませ。

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。

西港の整備に関連しまして、上屋の取り扱いについてお尋ねがございました。

西ふ頭は、苫小牧港全体のROR船の就航便数の約3分の1が利用する拠点となっておりますが、岸壁の老朽化、あるいは利用形態の変化などによりまして、ROR船の荷役に支障を来しておりますことから、これまでも岸壁の整備につきまして国に要望してまいりました。

一方、西ふ頭の上屋につきましては、近年、利用状況が低迷するとともに、利用者からは撤去について要望されていたところでもあります。こうしたことから、今回、国に新規事業として正式に採択された場合、現在の利用形態に合ったエプロン幅への改良により、上屋は撤去されることとなります。

私からは、以上です。

議長（沖田龍治君） 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、行革に関連してでございますが、今日までの行革の取り組みの項目と効果、また、今後の計画についてあわせてお答えをさせていただきます。

管理組合といたしましては、これまでも業務量に見合った人員の適正配置を行うとか、事務事業の見直しを図り、委託業務の廃止や縮減などを実施してまいりました。

また、現在、組織のあり方について検討し、その中において長期的な政策に係る企画・立案・実行のできる部門の強化、業務量に見合った人員の適正配置によるスリム化、独自採用職員の継続的かつ計画的な採用などについて見直しを進めておりますので、御理解をお願いいたします。

次に、苫小牧港経営計画策定に関しての御質問でございますけれども、平成19年から苫小牧港の経営の柱となるべき苫小牧港経営計画の策定に着手してはりましたが、昨今の港湾を取り巻く情勢をかんがみますと、港湾の選択と集中に見られますように、大きな変化が生じております。このような時代にあって、新たな問題や課題が発生し、的確かつタイムリーな取り組みが要求されますことから、管理組合では、経営計画の策定と並行して、部課長会議の活性化による懸案事項の洗い出しや解決に向けた取り組みを行ってまいりました。

その結果、環境変化に迅速かつ適切に対応し、効率的な施策を実現するためには、港湾利用者の意向を十分反映しつつ、部課長会議の積極的な活用で課題を解決していくことが最も組織に適した方法であるという結論になり、経営計画の策定を中止することといたしました。

次に、西港の夢みなとふれあい回廊のこれからの展開についてでございますが、苫小牧港には、年間70万人の乗船客が利用します入船フェリーターミナル、クルーズ船などが接岸し、遊具や水辺で遊べる北ふ頭緑地、砂浜で水に触れることのできるふるさと海岸など、多くの市民が訪れる憩いの場所がございます。漁港区周辺におきましては、水産業と観光振興を結びつけた新たな展開をしていくとともに、これらのスポットを有機的に結びつけて、より一層の利用の向上を図ってまいりたいと考えているところでございます。

次に、マリーナ以外での釣り場を考えることはできないものかというお尋ねでございますが、漁業振興の観点からいいますと、海に憩い、魚に触れる釣り場を設定することは大切なことであり、マリーナでは釣り場を確保いたしました。

しかしながら、管理組合といたしましては、マリーナ以外での釣り場の設定については、港湾の性格上、現状では計画を考えておりません。

次に、旧苫小牧川以西の緩傾斜護岸の整備やフェンスの設置についてでございますが、旧苫小牧川以西の海岸には、既に昭和30年代に整備されました直立護岸と昭和61年度から平成元年度にかけて整備されました離岸堤によって、背後地域は防護されているものと考えております。このことから、現時点におきましては、緩傾斜護岸の整備の予定はございません。

しかしながら、直立護岸の上を地域住民の方が散策路等として利用されている実態がございますので、フェンスの設置を含め、安全を確保するための方策について、地元町内会と打ち合わせを行ってまいりたいと考えております。

次に、西ふ頭の北側L字道路の安全対策でございますが、議員御指摘の件につきましては、ガードフェンス等による転落防止柵や、車両に対する注意看板等の設置により安全対策の措置を講

じてまいりたいと考えております。

私からは、以上でございます。

議長（沖田龍治君） 施設部長、小林 亘君。

施設部長（小林 亘君） 西ふ頭の工事概要についてのお尋ねでございますが、本事業は、岸壁の老朽化及び利用形態の変化への対応を目的とした事業であり、3バース、延長660メートルを整備する予定でございます。そのうち、北側の1バースにつきましては、大規模地震時の緊急物資輸送を確保するため、耐震強化岸壁として整備する予定でございます。

管理組合といたしまして、現計画での整備予定期間は、予算規模や代替バースの調整にもよりますが、7年間を目途に整備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（沖田龍治君） 林 光仁君。

議員（林 光仁君） それでは、行革の関係でございますけれども、いろいろな取り組みもしている中で、いろいろお話をいただく中で、母体の負担金の額の問題とか、さまざまな流れの中で、全体的にはそういった行革を進めていく方向にあるけれども、具体的な中身については、やはり年度年度のそういったやりとりが主になるという趣旨のお話もいただいたわけでございます。そうした中で、全体的な基本的な考えでもいいのですけれども、要するに、管理組合としては、こういった基本的な考えのもとで、こうやって進めていくんだよというような基本的な考え方というのをぜひお示しできないのかなというふうに思いますので、これ1点、お願いをしたいと思っております。

次に、西ふ頭の関係の中で、夢みなとふれあい回廊の関係で、僕はどちらかということ、北ふ頭の緑地の関係とかというよりも、やはり先ほど言いました漁港との絡みの中で、いろいろなやっぱり交流事業等々のそういった計画を、スケジュールを立てる中で進めていくような、そういった考えのもとで、検討検討して先ほど来ずっと言われていますので、なかなか難しい部分もあるのでしょうか、いつごろまでにそういった検討期間を経て具体的な計画に進んでいくのかというような、こういったところのスケジュールについて、もう少し前向きな答弁がいただけないものかなと。また、答弁ができるような状況でなければ、それまででございますけれども、この辺の考え方についてもぜひお聞かせいただきたいと思っております。

あと、釣り場関係でございますけれども、余りかわりたくはないのですけれども、やっぱり場所的にも町で、多くの人が来れるということを考えて、多分いろいろなアンケートをとっている中で、そういった意見の方もいらっしゃるのではないというふうに思うのです。アンケートをやっていますよね。その中で、そういった意見もある中で、まず安全面というか、どういったことで、できる方法はないのかというような観点から、ぜひ検討も、もう最初から今のお話だただめですよという雰囲気でしたので、もう一歩前へ突っ込んだ中で、じゃどうやってここできるとかという、そういったこともぜひあわせて検討していただきたいなど、このように思いま

す。

最後の部分で、フェンスの関係、町内会とやりとりをするという、こういうお話でございましたけれども、これ具体的には年度内にできるとか、そういうような方向にあるのでしょうか。答えられる部分で結構でございますので、今まさにやりとりをしていて、やっていくという、そういった時期的なものについてもぜひお答えいただきたいと思います。

議長（沖田龍治君） 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） まず、行革の関係でございますが、基本的な考え方といいますと、先ほど答弁したとおりになってしまうのですが、今、年度年度でただ考えていくということではなくて、全体的な行革といいますか、組織の見直しの案については、数年タームの計画の素案を既に策定しつつございます。これにつきましては、両母体、それから組合等にも今協議を図りつつあるところでございますので、その内容については今ちょっとまだお話できないのですが、そういった数年にわたる計画の素案は既に策定しております。

それから、西ふ頭の特に漁港との関係でございますが、確かに漁港のほうの観光のスポット化の具体的な、ゾーニングまでは終わっているのですけれども、まだ具体的な計画案の立案までは至っておりません。このため、申しわけございませんけれども、いつごろまでに漁港区を含めた整備を行うということは断言できません。

ただ、それ以外の西フェリーターミナル、それから北ふ頭に関しましては、特に北ふ頭の緑地の整備はあと二、三年で大体終了いたしますし、この辺の連携は先に図っていききたいと、このように考えてございます。

それから、釣り場に関してでございますが、確かに恐らく市民の皆さん方から釣り場の御要望は多分多いだろうなというふうには思いますけれども、現在のところ、釣り場をつくるというような制度上の支援策というのも、緑地、特に昨年ぐらいから、緑地の中でこういった違う付加的な施設を整備することの補助というのは、全て認められなくなってしまったというようなこともありますし、更には場所的にどこを選ぶのか、それから、この苦小牧の自然条件を考えますと、単に釣り場所を整備するだけではなくて、やはり防波堤の整備等も必要になるのではないかと。そうなってくると、かなりの多額の費用が必要だということで、なかなか具体的なところを検討するのは難しい状況にあるということを御理解いただきたいと思います。

それから、フェンスにつきましては、実際、町内会の方とは少し打ち合わせを既に開始をさせていただいております。ただ、実際にどの程度のフェンスをどの程度の範囲でということになりますと、最終的には予算の関係になりますので、今年度、予算上確保しているわけではございませんので、少額であればできることもあるでしょうし、それから多額の費用がということになりますと、やはり来年度以降にならざるを得ないと、このように考えております。

以上でございます。

議長（沖田龍治君） 以上で、林 光仁君の一般質問を終了いたします。

小野寺幸恵君。

議員（小野寺幸恵君） できるだけ端的に質問させていただきますが、まず、この主要施策に関わりまして、最初に東港の機能強化ということから質問させていただきたいのですが、前回の議会のときも、この長期構想からいろいろ質問させていただいた経過があるのですが、これを見ますと、東港の目指す方向というのは国際物流を拡大することにあるのだということ、その第1ステップとして北米の輸出を拡大する、第2ステップとして北東アジアと北米等との中継機能を発揮するのだと、そういう構想からこの東港の整備を進めているというふうに構想の中であるのですが、今進めているガントリークレーンの整備や内貿フィーダーコンテナの移転も、その環境整備の一つであると私は理解しています。こういう中で、入港するコンテナ船が増える、そして当然のように取扱貨物量が増加していくと思うのです。それによって、この苫小牧市、そして全道的にも経済波及効果が期待できると私も考えております。

そして、この取扱貨物量というのは、先ほど板谷議員なども取り上げておりましたけれども、港湾事業の一つの指標として目安とされていると思うのですよね、どれだけのコンテナ数があるのかということに関しては。そして、その伸びが経済波及効果の目安にもなっていると思うのです。つまり、さきの議会でも質問させていただいたように、入港した船の数や取扱貨物量の数というのは、これまで先行投資してきた部分に対する費用対効果としての目安にもなると思うのです。岩倉市長は、その辺を否定された御答弁されておりましたけれども、私、これどうしても納得いかないの、もう一度そのあたり見解をお聞きしておきたいと思います。

更に、この長期構想の方向で進む手だてとして、港湾計画が出されているのだと思っております。そして、これにのっとって機能強化を進めているということになるのですが、この港湾計画を着々と進めることによって、どのように、先ほど言ったようにステップ1、ステップ2というように促進していくのか、どうも私には青写真というのが見えてこないのです。それで、多額の投資をしてつくってきた港ですから、私は最大限生かしてほしいと願っている一人として、まず伺いたいのですが、先行投資した市、そしてそれが機能強化につながる、そしてそれが将来的に国際物流に貢献するのだという、そのシナリオについて、もうちょっと説得力ある説明を伺いたいと思っております。

次に、内貿フィーダーコンテナの移転についてなのですが、さきの議会でもガントリークレーン3基目をつくるということで審議させていただきましたけれども、この3基目のガントリークレーンなのですが、港湾計画では、所要のガントリークレーンを建設するというで書かれているのですが、この所要の規模というのは、今進めようとしている3基目のことを指すのか、もっと拡大するのだよということなのか、そこをまず伺っておきたいと思います。

それと、フィーダーコンテナが移転することによって、ガントリークレーンの数に影響するかどうかということも確認させてください。

そして、前にも質問させていただいた沖待ちの件なのですけれども、内貿フィーダーコンテナが移転することによって、せっかく解消されている沖待ちが増えてしまうのではないかという心配もありますので、そのあたりどのように考えていらっしゃるのか、お聞きしたいと思います。

そして、次ですが、東港の機能強化ということでは絶対欠かせないと思っているのが、大型X線の検査機能を移転するという問題です。

今までの議事録なども見ておきますと、西港から移転するか、もしくは小型のレントゲンを新設すると、その両方を検討しながら財務省に要請するという御答弁がされておりますが、それはどちらが有力候補というか、西港から持っていくのが早いのか、それとも小型レントゲンを新設しなければならないのか。そしてまた、せっかく2バースが間もなく完成するし、内貿フィーダーコンテナも移転するというのであれば、私はその時期にこそ間に合わせていただけたら、一番機能強化という問題がクリアされるのではないかと思いますので、実現可能なかどうか、そのあたりをお聞きしたいと思います。

次に、もう一つ、これはクリアしてもらいたいと思うのは、静穏度の問題や水先人会との問題なのですけれども、今までの御答弁から推測すると、水先人会のほうからは、新たな防波堤を延長してもらわないと夜間はできませんよということで、なかなか進展が図られなかったと。その後も水先人さんたちとの話し合いを進めてきたかと思うのですが、どんなふうな話し合いで進めつつあるのか、その辺の進捗状況をお聞きしたいと思います。

そして、今まで水先人さんたちが夜間はできませんと言っていたことに、静穏度の必要性も検討すると御答弁されてきたと思うのですが、その静穏度対策というのは、水先人さんとの話し合いの中で、管理組合として必要性があるのかないのか、そのあたりどう判断されているのか、お聞きしておきたいと思います。

次に、機能強化の問題で、西港の再編について1点お伺いさせていただきたいのですが、西港から東港へ内貿フィーダーコンテナを移転した後、じゃ西港の今後の役割は何なのだということでお伺いしたいのですけれども、取扱貨物量が全国1位という実績を持つ西港だけに、私はそのかなめである内貿ユニットロードの一極化ということこそが西港のあるべき姿ではないかなと思っております。

それで、東港でも機能強化の一環で、内貿フィーダーコンテナを東港に移転し、コンテナの一極化をということで進めるのですから、西港では今度、ユニットロードの一極化ということが理想なのかなと思っておりますが、そういう西港へのユニットロード一極化ということが可能なかどうか、そういう構想を検討することがどうなのかということをご提案したいと思いますので、そのあたりの考え方、あと現実的に可能なかどうかも含めて御答弁いただきたいと思っております。

次に、親しまれる港という観点からお聞きしたいと思うのですけれども、今、北ふ頭のところで7.5メートルの岸壁整備と一緒に、北ふ頭緑地化が進められているところなのですけれども、ある運送業界の方と懇談したときに、市民の皆さんが自由に出入り可能なので、大変危険だとい

うことをお話していた経過がありました。それで、これからも親しまれる港計画ということ、岩倉市長を筆頭に進めていくのだと思うのですけれども、その安全対策も含めて進めていただきたいと思います。

例えば、この北ふ頭公園という名前がいいのか、北ふ頭の緑地のあの公園に、道道から入るとき、直進すると西ふ頭のほうに入る道路ではなくて、もっと東側の道路から入ると、ちょうど駐車場のところに着く道路があるのですけれども、栗林北ふ頭ヤードがあるところなのですけれども、そういうところから入るように誘導する表示をつけることによって、西ふ頭のほうに直接入ってくる車を少なくさせることができるのではないかなと思っています。

それで、今ちょうど北ふ頭緑地の愛称の募集を市民の皆さんにしておりますので、それが決定したら、公園の名前を書いた看板などを道道の入り口に設置しまして、安全な市民の誘導をしていただければ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。

次に、漁港区の観光スポットということなのですが、これは先ほど遠藤議員も触れていました公約に関わる問題なのですけれども、私はぜひ市民が親しみを持てる港ということで、大いに進めていただきたい計画の一つだと思っているのですが、市長選の公約で発表しているものなので、ちょっと確認の意味でお伺いしたいのですけれども、漁港区の観光スポットづくりでうたわれている散策路の整備だとか、トイレ休憩所というのは、管理組合の事業として進めようとしているのか、市の事業として進められようとしているのか。先ほど林議員も触れていたように、夢みなとふれあい回廊形成の事業もありますので、それに絡めてやるということも考えられるので、そのあたりちょっと確認させていただきたいと思います。

それと、取り組む時期や具体的なことがもう少しわかれば、お聞きしておきたいと思います。

次に、大きな項目の組織機構についてなのですが、何人かの方が質問されているので重複を避けたいと思うのですが、まずお聞きしたいのは、昨年11月に沖田清志議員がこの問題で質問されたときに、早急に採用計画をつくっていききたいと、プロパーの採用についておっしゃっていたのですが、この採用計画というのは一体どこまで進んでいるのか、確認させてください。

そして、林議員の質問の際に、組織の見直しについては、総合的、効率的な問題や、あとスリム化などの問題について検討を進めているという答弁されていたのですが、この答弁は私の記憶だと、昨年11月の答弁とほとんど同じだと思われるのですけれども、じゃ結局進んでないのかと思われるような答弁だったかなと思うのですけれども、検討を進めてきた結果、この事務事業のスリム化だったり効率化というのは、具体的にどんなふうな構想になって進んでいるのか、お聞きしておきたいと思います。

とても、こういうスリム化だとか効率化というと、行革的な要素がすごく期待できると思うのですが、私は単なる職員の皆さんの数減らしだけではなくて、もっと働きやすい環境にしたり、事務事業を見直すことによって働きやすい環境になって、そしてその結果、職員の皆さんを減らすことがもしできれば、いいことだしという面で、そういう単なる数減らしではなくて、全体的

なものはまだ示すことはできないという答弁もあったのですが、どういう方向を目指しているのか、そのあたりだけでも御答弁いただきたいなと思いますので、お願いいたします。

以上です。

議長（沖田龍治君） 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。

私からは、2点になりますが、まず第1点、先行投資による機能強化と将来的な国際物流拡大についてお尋ねがございました。

苫小牧港におきましては、これまで港湾計画に基づき計画的な港湾整備を行ってきたことによりまして、現在では北日本最大の港湾として発展をいたしました。また、国際コンテナ貨物につきましては、当時の課題の解決と将来の発展を期待して、東港に国際コンテナターミナルを建設し、西港からその機能を移転したところでございます。その結果、これまで最大の懸案でありました待船状況が大幅に解消され、また、この数ヶ月のコンテナ取扱い個数が過去最高となるなど、その整備効果は着実にあらわれているものと考えております。

先行投資の評価につきましては、長い時間がかかるとともに、さまざまな効果を総合的に勘案して判断する必要があると考えており、今後とも現在の利用状況や将来の需要動向等を慎重に見極めた上で、適切な規模の施設整備を進めるとともに、官と民とが連携したポートセールスを積極的に展開することにより、将来的な国際物流の拡大に貢献してまいりたいと考えております。

次に、取扱貨物量が費用対効果の目安になるのではないかという御指摘がございましたが、取扱貨物量は港湾計画にも記載されているとおり、港湾整備の一つの目標であります。

しかしながら、船舶の大型化、荷役形態の変化などに対応するため、直ちに取扱貨物量の増加につながらない港湾整備が必要な場合もあると考えます。また、入港船舶の隻数につきましては、船舶が大型化した場合には通常隻数は減少するという傾向になるのではないかというふうに考えております。

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） まず、内貿フィーダーコンテナの東港移転に係りますガントリークレーンの所要の規模と基数についてでございますが、港湾計画上の所要の規模とは、コンテナ取扱量や船型等、利用状況に応じた基数及び規格のことをあらわしてございます。

管理組合といたしましては、東港区中央ふ頭の水深12メートル岸壁が完成し、内貿フィーダー機能が移転した後に、すぐさま4基目を設置する必要性はないものと考えております。しかしながら、今後の荷役体制や入港船舶等の利用状況を踏まえながら、絶えず検討は継続してまいりたいと考えております。

次に、内貿コンテナ機能の移転に伴い、沖待ちが増加するのではないかという御懸念でござい

ますが、先ほど御報告しましたとおり、本年4月にコンテナ船が2隻同時に着岸、荷役が可能になったことから、沖待ちが大幅に減少しております。今後、水深12メートル岸壁が完成し、西港区東ふ頭の内貿フィーダーコンテナ船が移転いたしましても、現在整備を進めております延長120メートルの範囲で利用可能でありますことから、現在の入港船舶の船型や頻度のままであれば、コンテナ船の沖待ちは大幅に増加することはないものと思われま。しかしながら、沖待ちが全て解消するわけでないことや、将来の船舶の大型化への対応等を踏まえ、より一層の機能向上を図るための方策を検討する必要があるとは考えております。

次に、大型船X線検査機能の移転についてのお尋ねでございますが、御指摘のとおり、函館税関苫小牧地区コンテナ検査センターの移転は、苫小牧国際コンテナターミナルの機能強化のためには必要なことだと考えており、さまざまな機会をとらえ関係機関へ要望活動を行っております。

函館税関からは、現在使用しております大型X線検査センターの建物や、機器類のリース期間の関係もあり、少なくとも議員御指摘の平成24年度までの移転は困難であると聞いております。

なお、函館税関苫小牧支署では、今年の4月から東港区内の施設で、小型のX線検査装置を稼働させており、一部コンテナ貨物については、そこで検査を実施しております。

次に、静穏度と水先人の関係でございますが、水先人とは今年の初めに、この静穏度対策抜きで航路の一部拡幅や、それから導灯標、船の位置を確認しやすい導灯標を整備することを前提に、夜間の水先業務の実施を行う旨で合意をさせていただきました。

しかしながら、静穏度に関しましては、これまで港内のいろいろなシミュレーションの結果に基づき安全性を確認しながら進めてまいったところでございますが、既にコンテナターミナルが移転して2年が経過し、東港区の静穏度の状況が少しずつわかってきましたことから、現在は計画時のシミュレーション結果と実際の荷役状況とを比較できるようデータ収集を行っているところでございます。その中で、数年前から苫小牧水先人会からは、東港区の港内静穏度を含む安全対策に関し提言をいただいておりますので、その中で西側防波堤の要望も出ておりますことから、今後、更にデータ収集を進め、その必要性について慎重に検証していかなければならないと考えております。

次に、フェリーの集約化についてのお尋ねでございますが、本港におきましては、取扱貨物量の増加に伴い、西港区が非常に混雑している状況にあり、また水路幅が狭いことから、船舶の入出港時には信号管制をしております。

一方、東港区を利用しておりますフェリー会社は、船長200メートルを超える船舶を運航しており、西港区に入港するとした場合には、他の船舶の航行を禁止する信号の対象となります。また、西港区では、現フェリーバースでの利用時間の調整が困難であることや、他に利用できるか岸壁がない状況にあります。

したがって、西港区の船舶の利用状況や安全性等を考慮しますと、現状においては、フェリーを集約化することは困難と判断しているものでございます。

なお、内貿フィーダーコンテナの移転の後の岸壁につきましては、ほかのユニットロード貨物、いわゆるRORO船の利用で、RORO船の集約化を図っていく方針を立ててございます。

次に、親しまれる港づくりに関連してでございますが、北ふ頭緑地の愛称を記載した看板の設置に関しましては、北ふ頭緑地を利用される方々が道道259号線から北ふ頭緑地西側の道路に入りますと、RORO船貨物に関連するトレーラーや荷役関係車両が輻輳する西ふ頭に直進することになります。このため、今後新たに整備を予定している西側駐車場への進入も含め、安全に北ふ頭緑地へ誘導するためのルートを検討するとともに、道路案内標識の設置について、道路管理者等と協議してまいりたいと考えております。

漁港区の観光スポットづくりに関連する施設に関しましては、今後の具体的な施設の計画や設置に当たり、事業主体を含め、苫小牧市や関係機関と協議を続けてまいりたいと思っております。

また、親しまれる港づくりに関しての具体的な計画等でございますが、これまでもふるさと海岸や北ふ頭緑地など、親しまれる港づくりを行ってまいりましたが、今後ともより一層、港が市民に近い存在になるように取り組んでまいりたいと考えております。

次に、組織機構の関係でございますが、専門的な知識が必要とされる独自採用職員の採用につきましては、業務のノウハウを継承するに当たり、継続的かつ計画的に採用を図ることが必要であるとと考えております。

したがって、独自採用職員の採用に当たりましては、独自採用職員の年齢構成等を勘案しながら、組織の見直しを図る中で、採用の時期や人数を決定してまいりたいと考えております。

具体的な組織の見直しとは何かということでございますが、先ほど林議員にもお答えしましたとおり、現在、組織のあり方について検討し、その中において長期的な政策に係る企画・立案・実行のできる部門の強化、業務量に見合った人員の適正配置によるスリム化、独自採用職員の継続的かつ計画的な採用などについて見直しを進めておりますので、御理解をお願いしたいと思います。

次に、その組織の見直しにつきまして、更に国内及び国外経済の動向により、物流拠点港としての苫小牧港にとっては大きな影響がありますので、今後想定される景気動向、産業構造の変化などを見通した組織を検討してございます。

また、現在の管理組合の室、課、係などの機能が機能しているか検討した上で、役割が形骸しているものについては、類似業務の集約により、事務事業の統廃合や民間委託化を図りたいと考えてございます。

私からは、以上でございます。

議長（沖田龍児君） 小野寺幸恵君。

議員（小野寺幸恵君） 再質問させていただきますけれども、東港の機能強化についてなのですが、長期間の取扱貨物量などを見ていかなければ、なかなか費用対効果についてはわからないということは理解いたしました。

それで、この港は例えばガントリーの数や規模からしても、全然ほかの、先ほど釜山だとか、いろいろ港が出てきたように、比較にならないということをおっしゃっていました。それで私は、確かに港で発展してきたという苦小牧の歴史もあり、そして西港が狭隘化したことによって東港にシフトしてきたという今の現状は認めざるを得ないし、それで発展するというのであれば、応援していきたい一人でもあると思っているのですよね。

だけれども、私はこの港議会に来てまだ2年目なのです。いろいろな資料を見ました。長期構想を見たり、港湾計画を見たり、以前の一部改正とか見たり、そして過去の議事録もずっと読ませていただきました。見えてこないのです。この長期構想を見たとき、私本当に思ったのは、ここに書かれているように発展したらどんなに素晴らしいだろうって、本当に夢のような世界。夢というのは失礼なのですが、本当にこういうふうに進めば素晴らしいだろうなと思って、これまで反対してきたことが何だったのだろうと思うほど、ロマンを感じたのですよね。

でも、こういう港湾計画などを見ると、全然わからないのですよ。どんな港を目指しているのかなと。その辺、市長もよく市議会の方でも語るように、本当にこの東港にシフトしてよかったと、そして国際ターミナルを供用開始してよかったと。そして私たちが、以前も言ったのですけれども、先行投資だと言って反対してきたけれども、ほら見ると、こんなに発展したじゃないかという、そういうシナリオをぜひ、もうちょっと具体的に説明してほしいのですよね。そのあたりが全然見えてこないのです。難しいかもしれないけれども、それによって私たちも物すごく納得いける問題ではないかなと思っていますので、そのあたりぜひ答えられる範囲でもお願いしたいと思います。

そして、X線についてなのですが、24年までには困難だということの答弁だったのですが、とても懸念しているのは、東港に全部シフト化されて、フィーダーコンテナもシフト化されて、そして必要があれば西港で検査を受けなければならない。じゃ、その頻度は現状でどのぐらいあって、どのぐらいそれぞれの船社の人だったり、運送業界の方たちが負担になっているのか。それを改善しないと、東港に2バースができたからおいでよって言ったって、いや、だけどなっている、少しためらう一つの要素でもあると思うのですよ。機能強化と言うのであれば、このX線機能も一緒に装備してこそ、2バース管理をとという時期にふさわしい機能強化だと私は思うのですけれども、そのあたりについて御答弁いただきたいと思います。

次に、静穏度なのですが、私がどうしても過去の答弁などを見てもわからないのは、どうも管理組合側は、静穏度の必要性は余り感じてないように受けとめます。でも、なぜ水先人さんたちが夜間の運行を、今まで危険だからとか、うねりが高いからと拒否してきたのか、どこにその差が出るのか。じゃ、どうすれば安全な東港になるのか、その安全対策をしっかりとるということも機能強化の一つだと思うのですよね。その港管理組合としての、どういうふうな安全対策で考えているのかが、そこも見えてこないです。そのあたりもう少し御答弁ください。

静穏度対策というのは、必要だと思っていらっしゃるのか。いやいや、それ必要ないのだと。

水先人さんたちが過剰反応しているのではないかとか、そういう程度なのか、本当に安全かどうかのあたりお聞きしたいと思います。

あと、親しまれる港ということで質問した中で、新しい愛称を掲げた看板などはつくったらどうだろうかという提案したのですけれども、そのあたりどうでしょう、もう一度御答弁いただきたいと思います。

それと、管理者に御答弁いただけたらと思うのですが、この漁港区の観光スポットづくりというのはどうなのでしょう。この港管理組合の事業として取り組むことなのでしょう。それとも両方ということも含まれるのでしょうかけれども、そのあたりのすみ分けみたいなのを確認させていただきたいと思います。それによっては随分、私たちもどうなのと聞く場が変わってきますし、そのあたり御答弁いただきたいと思います。

最後に、プロパー計画についてなのですけれども、昨年11月の御答弁のときには、早急に採用計画をつくと答弁しています。その採用計画はつくったのでしょうか。そのあたりが御答弁なかったと思うのです。

私は、この採用計画をつくるに当たっては、今まで御答弁あるように、事務事業や組織の見直しなどをやっていきながら、そういうことを進めて、じゃプロパーは何人必要だろうと、市の職員は何人が適切だろうとか、ここの部分はスリム化できるねとかというのが出てくるのだと思うのですよね。そういう総合的なこと、前回と全く答弁が変化してないと思うので、進展はあるのでしょうか。その進展ぶりが全く見えてきません。例えばスリム化だったり、組織の見直しなどをやったという、最終的にこういう形で港管理組合がこれから機能していきますよというものを私たちに示していただける場ってあるのでしょうか。それがいつごろまでそういう計画が具体的に見えてくるのかもお聞きしたいと思います。

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） 市議会のほうでは、何度か答弁していることなのですが、私自身は、やはり苫小牧港は苫小牧の生命線だという表現を何度かさせていただいております。同時に、新千歳も含めたダブルポートという表現を一昨年以来、数を増やしてきているところでございます。

苫小牧の近未来に向けた戦略を考えましたときに、やはり空港、港湾というのは、もちろん北海道経済にとってどうかということもそうでありますけれども、しかし、苫小牧圏の発展のために、こことどのように向き合って、しっかり取り組んでいくのかというのは、非常に優先度の高い大きな経済的課題だというふうに考えているところでございまして、ぜひそういった観点から、前回もそうですし、過去も他の議員からも同じ会派の他の議員からも、費用対効果あるいは先行投資と機能強化ということについて再三御指摘を受けていますけれども、ぜひこれまでの経過をしっかりと踏まえた上で、この投資、先行かどうかというのは、これ言葉の定義にもよるのですが、

どうしてもこれ日本の宿命ですけれども、一つの港湾整備をするのに、やはり時間がかかるということがございます。これは、国の予算、あるいは苫小牧港で言えば、母体を構成する道と市の財政状況ということも残念ながら関係していくわけでありましてけれども、韓国であれば2年でやるものを6年かかるというような状況で、過去20年間、気がついたらシンガポール、あるいは釜山にも届かないところまで差をつけられていたというのが現状であります。

そういった中で、日本の港湾戦略をどうすべきか。その中で、苫小牧港をどう位置づけていくのかというのは、これから一、二年、大変重要な時間だというふうに私は実感をしているところでございまして、そういった中で、またこの議会でもさまざま、そういった観点からの議論をさせていただきたいというふうに考えておりますが、議員におかれましても、これまでの経過あるいは現状、あるいは未来に向けてこの港湾をどう位置づけるべきかということ、苫小牧の成長、発展を信じてぜひとらえていただきたいと、このようにお願いを申し上げたいと思います。

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） まず、X線関係のことでございますが、議員御指摘のとおり、確かに私どもといたしましても、平成24年までに移転していただけないかということで要望してまいりました。しかしながら、リース期間の問題もあり、極めて厳しい状況にあるという函館税関さんからの答えでございました。実際に東港のコンテナ貨物のうち、このX線を通る、実際にX線装置を使って検査が行われているのは、大体数%程度というふうにお聞きをしております。

なお、内貿コンテナフィーダー船につきましては、このX線装置を使うことはございません。

次に、静穏度に関する水先人との見解の相違でございますが、これは先ほどの繰り返しにもなりますが、我々はどうしても実際の観測データに基づいたシミュレーション結果をもとに、その静穏度を判断するしかございません。これまでのシミュレーションの結果におきましては、静穏度上、特に大きな問題がないという理解をしてきたわけですが、実際に利用されている水先人の方、それから我々、岸壁のほうで作業を行っていらっしゃる方々にも、いろいろと今データの提出を依頼をしております。実際には、やっぱりシミュレーションはシミュレーションの限界がございますので、そういった実際の利用と突き合わせることによって、更に再現性の良いシミュレーションを用いて検討してまいりたいと、このように考えております。

それから、北ふ頭緑地の愛称の看板でございますが、これは9月26日に最終的に愛称の発表をさせていただく予定にしております。その際に、道路のほうにいろいろな看板をつける際には、その愛称を用いた看板をつけていきたいと、このように考えております。

それから、採用計画についてでございますが、先ほど林議員の再質問のときにもお答えしましたとおり、既に我々の管理組合としましての長期的な組織のあり方、それから、その中で現時点での採用予定の計画の素案はつくってございます。これは、昨年お答えしてから、つくり上げております。これに関しましては、現在、両母体、それから私どもの組合のほうと協議をしている最中でございますので、その内容について、今ここでお話をさせていただくことは御容赦願いたい

と思います。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 答弁漏れがございました。

観光スポットの関係で、費用の負担についてどう考えるのかということではありますが、これは、第1回目の副管の答弁にもございましたように、ここはもう少し状況を見ながら、両者協議をしながら、そういった方向を具体的に考えていきたいと考えておりますので、御理解いただきたいと思ひます。

議長（沖田龍児君） 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

議長（沖田龍児君） 次に、日程第6、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、議員提案第1号についてお諮りいたします。

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（沖田龍児君） 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。

以上をもちまして、本会議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、報告案件4件、議員提案1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いただきましたことに、重ねてお礼を申し上げます。

閉会

議長（沖田龍児君） これをもちまして、平成22年第2回定例会を閉会いたします。

どうもお疲れさまでございました。

（了）

午後4時41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 小野寺 幸 恵

署名議員 田 村 龍 治