

平成27年 第3回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成27年10月29日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成27年 第3回定例会
苫小牧港管理組合議会

平成27年10月29日（木曜日） 午後2時03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号について

報告第1号 公営企業に係る資金不足比率について

日程第5 議案第1号から議案第4号について

議案第1号 苫小牧港管理組合個人情報保護条例の一部を改正する条例について

議案第2号 平成26年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について

議案第3号 平成27年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第1号）について

議案第4号 平成27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1号）
について

日程第6 一般質問

日程第7 議員提案第1号について

議員提案第1号 苫小牧港管理組合議会議員の派遣について

○出席議員（10人）

1番 沖田清志君

6番 中山智康君

2番 川尻秀之君

7番 藤田広美君

3番 越川慶一君

8番 松尾省勝君

4番 田中芳憲君

9番 板谷良久君

5番 谷川芳一君

10番 神戸典臣君

○説明員出席者

管 理 者

岩倉博文君

専任副管理者

柏葉導徳君

副 管 理 者

佐藤裕君

総 務 部 長

平田利明君

施 設 部 長

尾崎精一君

港湾振興室長

浅井孝人君

港 灣 振 興 課 長	猪 狩 康 博 君
総 務 課 長	高 木 浩 君
業 務 経 営 課 長	松 原 敏 行 君
計 画 課 長	平 山 雅 樹 君
施 設 課 長	山 下 和 幸 君
会 計 管 理 者 兼 出 納 室 長	成 田 勉 君
総 務 課 長 補 佐	木 澤 直 子 君
業 務 経 営 課 長 補 佐	山 崎 直 人 君
施 設 課 長 補 佐	三 田 弘 志 君

監 査 委 員	飴 谷 長 藏 君
監 査 委 員	松 井 雅 宏 君
監 査 委 員 事 務 局 長	戸 村 真 規 君
監 査 委 員 事 務 局 主 幹	桐 木 賢 君

○事務局職員出席者

事 務 局 長	高 木 浩 君
庶 務 係 長	木 澤 直 子 君
議 事 係 長	田 中 亮 太 君
書 記	田 村 慎 一 君

○開会

○議長（神戸典臣君） これより、本日をもって招集されました平成２７年第３回定例会を開会いたします。

○開議

○議長（神戸典臣君） それでは、本日の会議を開きます。

○会議録署名議員の指名

○議長（神戸典臣君） 日程第１「会議録署名議員の指名」を行います。

会議録署名議員は、会議規則第８５条の規定により、議長において、田中芳憲君及び谷川芳一君を指名いたします。

○会期の決定

○議長（神戸典臣君） 日程第２「会期の決定」を議題といたします。

本定例会の会期は、本日１日間といたしたいと存じますが、これに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、会期は、本日１日間と決定をいたしました。

○諸般の報告

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第３「諸般の報告」を行います。

監査委員より、平成２７年度６月から８月までの「現金出納検査の結果」及び平成２７年度「定期監査及び財政援助団体等監査の結果」の報告がありました。

既に配付しております「諸般の報告」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 公営企業に係る資金不足比率について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第４、報告第１号「公営企業に係る資金不足比率について」を議題といたします。

説明を求めます。

総務部長、平田利明君。

○総務部長（平田利明君） 報告第１号「公営企業に係る資金不足比率について」御説明申し上げます。

お手元に配付しております議案等の１ページと３ページをご覧ください。

これは、地方公共団体の財政の健全化に関する法律第２２条第１項の規定に基づき、平成２６

年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計の決算に基づく資金不足比率について報告するものでございます。

資金不足比率は、決算年度に係る資金不足額の規模に対する比率をあらわす指標でございます。当該比率が資金不足比率基準であります20%以上になった場合は、経営健全化計画を定めることとなります。

港湾整備事業特別会計につきましては、歳出額が歳入額を上回るような資金不足を生じていないため、資金不足比率は算出されておられません。

以上、公営企業に係る資金不足比率について、5ページにございます監査委員の審査意見を付して御報告申し上げます。

以上です。

○議長（神戸典臣君） ただいまの説明に関し、御質問ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御質問がなければ、本件は終了いたします。

○議案第1号 苫小牧港管理組合個人情報保護条例の一部を改正する条例について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第5、議案第1号「苫小牧港管理組合個人情報保護条例の一部を改正する条例について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 議案第1号「苫小牧港管理組合個人情報保護条例の一部改正について」御説明申し上げます。

議案等の9ページをご覧ください。

この議案は、行政手続きにおける特定の個人を識別するための番号の利用等に関する法律、いわゆる番号法の制定に伴い、特定個人情報の取り扱いに関し、必要な事項を定めるため関係規定を整備するものでございます。

特定個人情報は、個人番号を含む個人情報であることから、現行の個人情報保護条例の規定が適用されますが、一般の個人情報と比べ、より手厚い保護措置が必要なことなどから、番号法の規定に基づき特例を設けるものでございます。

主な改正内容といたしましては、本人以外からの情報の収集に係る規定、目的外利用及び外部への提供に係る規定、オンライン結合による提供に係る規定、開示請求等が認められる代理人に係る規定、これらに関する特例として必要な事項を定めるものでございます。

なお、施行日は、公布の日、一部は番号法附則第1条第5号に掲げる規定の施行の日でございます。

以上で、議案第1号の説明を終わらせていただきます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

○議長（神戸典臣君） これより質疑に入ります。

ただいまの説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、反対、賛成の討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第1号についてお諮りいたします。

議案第1号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、議案第1号は、原案のとおり可決されました。

○議案第2号 平成26年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について

○議長（神戸典臣君） 次に、議案第2号「平成26年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定について」を議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 議案第2号「平成26年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定」につきまして、御説明申し上げます。

議案等の19ページをご覧ください。

これは、地方自治法第233条第3項の規定により、監査委員の審査意見をつけて、議会の認定に付するものであります。

それでは、別冊1の平成26年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算書により御説明申し上げます。

初めに、一般会計でございますが、1ページをご覧ください。

歳入決算額は52億1,110万434円、歳出決算額は50億3,802万7,635円、歳入歳出の差引残額は1億7,307万2,799円となっております。

これは、翌年度へ繰り越すものでございます。

16ページをご覧ください。

一般会計の歳入合計につきましては、当初51億7,884万8,000円で予算編成いたしました。その後3回の補正を行い、総額4,538万3,000円減額し、前年度からの繰越事業費繰越財源であります3億1,737万円を加え、最終予算額は54億5,083万5,0

００円となっております。

なお、収入済額は５２億１，１１０万４３４円となっており、収入未済についてはございません。

続きまして、２４ページをご覧ください。

一般会計の歳出合計につきましては、予算現額５４億５，０８３万５，０００円となっております。

支出済額は５０億３，８０２万７，６３５円で、繰越明許費の３，８６３万１，０００円を除きますと、不用額は３億７，４１７万６，３６５円となっております。

不用額の主なものは、工事請負費や委託料の残によるものでございます。

戻りまして、５ページをご覧ください。

港湾整備事業特別会計でございますが、歳入決算額は３４億９，４７０万５，８０８円、歳出決算額は３４億９，４７０万５，８０８円となっております。

３３ページをご覧ください。

特別会計の歳入合計につきましては、当初３７億４，６２９万５，０００円で編成いたしましたが、その後、年度中に４回の補正を行い、総額１億５，１９１万５，０００円減額し、最終予算額は３５億９，４３８万円となっております。

なお、収入済額は３４億９，４７０万５，８０８円となっており、収入未済額はございません。

続きまして、３８ページをご覧ください。

特別会計の歳出合計につきましては、予算現額３５億９，４３８万円となっております。支出済額は３４億９，４７０万５，８０８円で、不用額は９，９６７万４，１９２円となっております。

不用額の主なものは、需用費の残などによるものでございます。

以上、簡単でございますが、決算の説明とさせていただきます。

監査委員からの審査意見を踏まえ、今後も財務事務の適切な運用に努めてまいりたいと考えております。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

○議長（神戸典臣君） 次に、監査委員から本決算認定の審査の結果について御報告をいただきます。

監査委員、飴谷長藏君。

○監査委員（飴谷長藏君） 御報告いたします。

平成２６年度苫小牧港管理組合一般会計及び港湾整備事業特別会計の決算につきまして、審査の概要を申し上げます。

「決算審査意見書」の３ページに述べておりますが、決算に関する書類の「各会計歳入歳出決算書」、「歳入歳出決算事項別明細書」、「実質収支に関する調書」及び「財産に関する調書」

は、いずれも関係法令に準拠して作成されており、また表示された計数は、証書類と符合し、正確であることを認めております。

次に、各会計の予算の執行及び事務処理につきましては、別に実施した定期監査で一部改善を要するものが見受けられましたが、おおむね適正かつ効率的に執行されております。

なお、各会計における決算状況及び審査意見の詳細につきましては、「意見書」を御参照いただきたいと存じます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） これより質疑に入ります。

ただいまの説明に関し、質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、賛成、反対の討論はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第2号についてお諮りいたします。

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（神戸典臣君） 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。

○議案第3号 平成27年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第1号）について

○議案第4号 平成27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1号）について

○議長（神戸典臣君） 次に、議案第3号「平成27年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第1号）について」及び議案第4号「平成27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1号）について」は、関連する案件でありますので、一括議題といたします。

説明を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 議案第3号「平成27年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第1号）」及び議案第4号「平成27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1号）」について御説明申し上げます。

今回の補正につきましては、今年4月に発生いたしました苫小牧港西港区晴海ふ頭2号岸壁のエプロンの一部陥没に係る調査業務及び仮復旧工事並びに、今年8月の台風16号による高潮、長周期波の影響で被災したふるさと海岸の緩傾斜護岸及び漁港区における1号浮さん橋と2号浮

さん橋の調査設計業務、仮復旧及び本復旧工事に係る歳入歳出予算の補正でございます。

まず初めに、議案第3号について御説明申し上げます。

議案等の25ページをご覧ください。

まず、一般会計補正予算についてでございますが、歳入歳出にそれぞれ4,769万1,000円を増額し、歳入歳出予算の総額を54億7,041万3,000円に補正するものでございます。

「平成27年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算に関する説明書」により御説明申し上げます。

議案等の35ページをご覧ください。

歳入予算であります。災害復旧事業に係る歳入として、第3款国庫支出金第1項西港国庫支出金に、新たに第2目として国庫負担金3,819万1,000円を増額し、第8款組合債第1項西港組合債に、新たに第2目として災害復旧事業債950万円を増額するものでございます。

続きまして、36ページをご覧ください。

歳出予算であります。第3款港湾管理費第1項西港施設管理費第1目施設管理費に、調査等業務に係る委託料として646万9,000円、工事請負費として952万6,000円、合わせて1,599万5,000円を増額し、国の交付金事業費の減に伴う組合債の借入額低下により、第5款公債費第1項西港公債費第2目利子381万5,000円を減額するものでございます。

次に、特別会計において消費税及び地方消費税還付金の増が見込まれることから、第6款諸支出金第1項西港諸支出金第1目特別会計繰入金を1,017万3,000円減額いたします。

次に、災害復旧事業費として、第8款災害復旧費第1項西港港湾施設災害復旧費第1目港湾施設災害復旧費で4,568万4,000円を増額するものでございます。

以上、議案第3号につきまして、御説明申し上げます。

続きまして、議案第4号につきまして、平成27年度苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算に関する説明書により御説明申し上げます。

議案等の50ページをご覧ください。

歳入予算であります。消費税及び地方消費税還付金の増が見込まれることにより、第2款繰入金第1項西港繰入金第1目一般会計繰入金を1,017万3,000円減額し、第3款諸収入第1項西港諸収入第1目雑入に1,017万3,000円を増額するものでございます。

以上、議案第4号につきまして、御説明申し上げます。

御審議の上、御承認賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） これより質疑に入ります。

ただいまの説明に関し、質疑はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○議長(神戸典臣君) なければ、これをもって質疑を終結いたします。

これより討論に入りますが、反対、賛成の討論はございませんか。

(「なし」と呼ぶ者あり)

○議長(神戸典臣君) なければ、これをもって討論を終結いたします。

それでは、議案第3号及び第4号について、お諮りをいたします。

議案第3号及び第4号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○議長(神戸典臣君) 御異議なしと認めます。

よって、議案第3号及び第4号は、原案のとおり可決されました。

○一般質問

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

越川慶一君。

○議員(越川慶一君) それでは、質問通告に従い、順次質問させていただきます。

まず最初に、1つ目はガントリークレーンの関係であります。

最初に、ガントリークレーンの故障原因の究明についてということでお聞きをいたします。

7月2日に発生をいたしましたガントリークレーン2号機の巻き上げ動作ができなくなる、こういう故障が発生したところであります。さらにその後、8月30日にはガントリークレーン1号機のエンジンが始動しないなどの故障が発生したところでもあります。さらに10月に入りまして、10月17日にはガントリークレーン3号機についても、コンテナを固定するロックピン2ヵ所が外れた状況でコンテナを吊り上げるという、そういう事象が発生をしております。

現在も、この故障等については、原因の究明が行われているものと考えますけれども、2号機、1号機及び3号機における故障原因の究明について、まずは現状をお伺いしたいと思います。

なお、このような故障は頻繁に発生し得るものなのか、また、過去にもこのような故障や事故等が発生しているのかということについても、併せて見解をお伺いしたいと思います。

次に、ガントリークレーンの故障に対する今後の対策について質問をいたします。

今回の事象のように、一度ガントリークレーンが故障してしまいますと、仮復旧や本復旧までに長期化をしてしまう、苫小牧港の物流に与える影響等についても懸念をするところではありますが、これらの故障による影響について、まずは見解をお伺いしたいと思います。

また、これまでの故障や事故等の対応については、事故発生時にその部品をその都度調達をしている実態にあり、どうしても本復旧までには長期化をしてしまう、こういうような事象が発生していると、そのように受けとめております。

そこで私は、今後の早期復旧に向けた対応策ということで、スペアの部品を事前に用意しておくべきであるというふうにも考えております。実際に苫小牧港以外の港につきましては、スペアの部品を用意しており、事故等が発生した場合には、そのスペアの部品に交換をして荷役への影響リスク、これを最小限に抑えているというところもありますので、費用はかかってしましますが、やはりリスクを回避するためには、必要な措置ではないのかなというふうに思いますので、私は十分に費用をかけていくべきところというふうに考えますが、この部分についての見解をお伺いいたします。

次に、ガントリークレーンの保守点検について質問をいたします。

苫小牧港におけるガントリークレーンの保守点検について、これまでもガントリークレーン使用前の日常点検、そして毎月必ず実施をしております月例点検、さらに1年に1回の年次点検が、各点検項目によりそれぞれ実施をされております。

今後の再発防止に向けた対応ということでは、点検項目の見直しや保守点検の体制などについても見直しを行う考えがあるのか、この部分について見解をお伺いしたいと思います。

次に、ガントリークレーンの増設について質問をいたします。

先日開催をされました苫小牧市議会の一般会計決算特別委員会においても、苫小牧の東港区国際コンテナターミナルのガントリークレーン4基目の設置を具体的に検討したいというような市長からの答弁もありました。

ほかの港とも比較をした中で、苫小牧港よりもコンテナ取扱量が少ない港であっても、ガントリークレーンが4基または5基設置されているというところもありますが、今回のガントリークレーンの故障等も考慮した場合には、やはり4基目となるガントリークレーンが必要になってくるのではないかとというふうにも考えるところではありますが、ガントリークレーンの増設に対する必要性について見解をお伺いしたいと思います。

また、ガントリークレーンの増設ともなれば、当然設置費用や保守点検に対する課題、コンテナ取扱量など、整理をしなければならないさまざまな課題があるものというふうにも思われますが、これらの課題について、どのように対応しようと考えているのか、見解をお伺いしたいと思います。

次に、北極海航路の可能性について質問をいたします。

苫小牧港における北極海航路の検討状況ということでお伺いをしたいと思います。

近年、新たな海上輸送ルートということで関心が高まっている北極海航路であります。苫小牧港については、地理的な優位を持つとも言われておりますが、現段階における検討状況について、まずはお伺いをしたいと思います。

また、この北極海航路が新たな輸送ルートとなった場合の苫小牧港における具体的なメリットと課題についても見解をお伺いしたいと思います。

以上、1回目の質問といたします。

○議長（神戸典臣君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 越川議員の質問にお答えをさせていただきます。

ガントリークレーンの増設についてのお尋ねがございました。

まずは、本年度に入りましてガントリークレーンの度重なる故障などの発生に、誠に遺憾に感じているところでございます。

苫小牧港は現在、道内唯一の北米航路が就航するなど、国際コンテナの取り扱いが国内第9位で、道内の約7割のシェアを有しておりますが、今後さらなる成長を目指し、道民生活、あるいは道内の産業経済の活性化に大きな役割を果たしているところでございます。

苫小牧港では、国内の人口減少問題やT P Pなど、貿易の環境変化を踏まえ、苫小牧のものづくり産業の発展はもとより、和食ブームや地域ブランドを生かした北海道の輸出戦略などに貢献することが求められていると認識をいたしております。

このため、発展著しい東アジア経済圏などへのさらなる国際コンテナ戦略ネットワークの充実を図るため、ターミナルの機能強化に向け、新たなガントリークレーンの導入についてもさまざまな検討を加え、総合的に判断してまいりたいと考えております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 越川議員の質問にお答えをさせていただきます。

初めに、ガントリークレーン故障原因の究明などについてのお尋ねでございますが、それぞれの故障と、その原因についてでございます。

まずは、2号機は、荷役作業中にコンテナを吊り上げる機器の巻き上げ下げが効かなくなり、動作確認中に制御装置が作動しなかったため、給電ケーブル等の機器の一部が損傷いたしました。

そのため、巻き上げ下げが効かなくなった原因と思われる複数の機器をメーカーで検証した結果、それぞれの機器は正常に作動して、異常は確認されませんでした。

しかしながら、メーカーからは、検証いたしました機器同士を結ぶ延長ケーブルに外来ノイズの影響が考えられるとの報告を受けております。

次に1号機でございますが、ガントリークレーンに給電する機器の絶縁体がショートし、電気室からガントリークレーンまでの給電ケーブル等が損傷いたしました。

その原因については、学識経験者やメーカーからは絶縁体への結露や劣化が原因ではないかと報告を受けております。

なお、給電機器については、改良された新しいものに取り替えており、同様の事象が起きにくいものとなっております。

次に3号機は、荷役作業中にコンテナを吊り上げる機器のロックピンが2ヵ所外れた状態で吊り上げられたため、巻き上げワイヤーの一部等が損傷いたしました。

現在、ガントリークレーンの荷役作業員や点検整備等を行っている関係者から、それぞれ聞き取り調査を行っているところであります。

また、過去の故障や事故等についてでございますが、過去５年間で１号機は２回、２号機は５回、３号機は３回発生しており、気象状況やコンテナ船の操船時、あるいは部品の劣化など、いずれも異なる原因で発生しております。

次に、ガントリークレーンの故障による物流への影響についてのお尋ねでございますが、現在の国際コンテナターミナルでは、通常であれば週に１回程度、３隻同時荷役がございますので、ガントリークレーンの故障時につきましては、これまでの荷役作業待ちに伴う遅れなどが発生しております。

このたびの故障時における２週間から１ヵ月の停止期間中、利用者の皆様にはスケジュール調整の御協力をしていただき、幸いにもこれまでのところ大きな混乱はございませんでした。

次に、ガントリークレーンの部品についてのお尋ねでございますが、本港における現状の部品の保有状況は、スプレッドのような機械部品やリミットスイッチや各ランプなどの電装品など、消耗が激しい部品を取り揃えていたところでございます。

しかしながら、このたび、本港において過去に前例のない事象が発生したため、これらに係る部品については、新たに取り寄せることとなり、そのための時間を要することとなりました。

今後は、全ての部品を用意することはできませんが、これまでの部品に加え、突発的な事故等の発生に対応すべく、さらに必要となる部品を洗い出した上で、必要な予算を確保し、備えていくように取り組んでまいります。

次に、今後の故障の再発防止に向けた保守点検の体制等についてのお尋ねでございますが、先月、当管理組合職員が、先進港であります名古屋港と博多港にガントリークレーンの保守点検の体制などについて、視察旅行を行ってまいりました。

その中で、これまで経験してきた故障や不具合の状況を改善するため、ひと月ごとに点検項目や点検内容の重点事項を決めて、効率的な保守点検を実施している状況がございました。

その一例としまして、従前クレーンの日常点検につきましては、オペレーターが作業開始前の点検を実施していたところですが、オペレーターが大型機械の細部まで目視点検をすることは現実的には困難であり、日常点検が形骸化していたとのことでございます。このため、保守点検業者が作業開始前の点検を行うこととし、オペレーターは作業中の異常のみの確認だけ行う体制へ見直しを図っている状況でございました。

こうした先進港での保守点検の体制につきましては、大いに学ぶべきものがあり、本港でのガントリークレーンの保守点検体制を見直すにあたり、貴重な検討材料になるものと考えております。

今後は、関係者と協議を進めながら、先進港での体制を参考とし、点検項目や保守点検の体制について見直しをして、稼働の安定化に努めてまいりたいと考えております。

次に、ガントリークレーンの増設について、私の方からもお答えをさせていただきます。

本港よりもコンテナ取扱量が少ない港でも、4基から5基のガントリークレーンを設置しているところが確かにございますが、ガントリークレーンの増設にあたっては、それぞれの港の実情に応じた対応を図ってきているものと思われまます。

これら増設の必要性について他港に聞き取りしたところ、一番の理由としては、コンテナの取扱量とコンテナ船の荷役形態などによる利用者からの要望と伺っております。

本港における増設の課題といたしましては、コンテナターミナルにおける現状の荷役状況におきまして、ガントリークレーンの稼働状況や点検整備に係る日程調整など、どのような課題があるのかを分析した上で、今後の展開に向けた方針を打ち出していく必要がございます。

また、増設に伴う費用につきましては、ガントリークレーンの製作設置費用のみならず、現状のコンテナターミナルでの電気容量の検証のほか、保守点検における体制や費用面の課題など、これらの課題を十分吟味した上で検討してまいりたいと考えております。

次に、北極海航路の検討状況についてのお尋ねでございますが、平成24年度に苫小牧港利用促進協議会において、北極海航路の可能性について調査を実施し、北極海航路の特徴や航行方法、輸送状況、苫小牧港と欧州間の輸送コストなどについて検討を始めております。

当管理組合は、有識者とともに講演会やセミナーを開催するほか、北海道が主催する北極海航路研究会や北海道EU協会等へ参画し、情報収集や関係方面にアピールをするなど、北極海航路利用におけるコストや環境等について調査検討してまいりました。

本年度は、北極海航路における苫小牧港利用可能性検討調査を行っており、最新の北極海航路の輸送実績等における既往の調査結果などをもとに、北極海航路における苫小牧港利用の可能性について分析、評価するとともに、国の北極海政策などを踏まえ、貨物輸送シナリオや効果的戦略について検討しているところでございます。

最後に、新たな輸送ルートとなった場合の北極海航路の具体的なメリットと課題についてのお尋ねでございますが、北極海航路が新たな輸送ルートとなった場合、苫小牧港を含めた北海道は、アジアでも特に高緯度に位置し、地理的優位性を生かして、輸送コスト削減及び輸送期間短縮が可能となる点が大きなメリットであります。

このメリットによる波及効果は、アジアと欧州間の貿易の活発化やインド洋で海賊に狙われるリスクの回避、北極海の豊富な天然資源のアジアへの輸入や北海道からの水産品の輸出拡大、また環境面では、船舶からの地球温暖化ガス排出量の軽減など、多様な効果が考えられております。

課題につきましては、夏季と冬季で輸送ルートの違いによる輸送日数の違い、ロシア原子力砕氷船の老朽化、海水減退状況の変化に伴う航行への影響、或いはコンテナ輸送における定時制の確認など、さまざまなことが問題となっております。

また、最近の航行実績の動向を見ますと、海運市況や政治的要因にも左右されやすいと言われております。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 越川慶一君。

○議員（越川慶一君） それでは、再質問をさせていただきます。

まず、ガントリークレーンの故障原因についてでありますけれども、まずは2号機の関係であります。

先ほどの答弁の中では、巻き上げ下げ、これが効かなくなった原因と思われる、機器メーカーの方でも検証をした結果、正常に動作していると、そういうような答弁だったかなというふうに思います。異常が確認されていなかったというようなことでありますけれども、機器を結ぶ延長ケーブルにノイズの影響が考えられるという、そういう報告を受けたというところでありますけれども、今後も同様な事象が発生する可能性があるのか、この部分について、再度お伺いをしたいと思います。

また、今後もこの調査というのは継続がされるものなのかどうか、この辺についてもお伺いをしたいと思います。

次に、1号機の関係でありますけれども、これは絶縁体への結露や劣化が原因だということではないかというふうに、先ほども言われておりました。改良された新しい給電機器に取り替えたということでありましたので、今後については、今回のような事象の同様なケースが発生する可能性は低いものというふうに考えてよいものか、見解をお伺いしたいと思います。

次に、3号機でありますけれども、ロックピンが2ヵ所外れた状態で吊り上げられた、さらに巻き上げワイヤーの一部が損傷したということでもありますけれども、先ほどの答弁では、原因については関係者から今聞き取り調査を行っているということでありましたので、原因究明の調査は、これはいつまで行うのか、お伺いをしたいと思います。

また、3号機の復旧目処についての見通しについても確認させていただきたいと思いますので、見解をお伺いいたします。

次に、ガントリークレーンの故障に対する今後の対策についてであります。

先ほどの答弁では、突発的な事故の発生に対応するために、必要となる部品を洗い出した上で必要な予算を確保して備えていくと、そういうような答弁もあったかなというふうに思います。必要となる部品のリストアップ、これはいつまでに行おうというふうに考えているのか、お伺いをしたいと思います。

また、必要な予算を確保していくという、そういうような答弁もあったというふうに思いますけれども、私はこの予備品、スペアの部分、整備計画、こういうようなものもしっかりと今年度中に立てていくべきではないのかというふうに考えますけれども、この部分についても見解をお伺いしたいと思います。

さらに、例えば今年度中に購入する予定の予備品があるのかどうか、こういうところについてもお伺いをしたいと思いますし、予備品を整備していくというところであれば、現在使用してい

る倉庫、こういうものがあると思いますけれども、少し狭くなるのではないのかなというふうにも、ちょっと危惧するところでもありますので、こういう倉庫の増設、こういうようなものも何か検討をしていく必要があるのではないかなというふうに思いますけれども、この部分についても見解をお伺いしたいと思います。

次に、ガントリークレーンの保守点検についてであります。

先ほどの答弁の中で、先進港ということで、名古屋港、博多港を、先ほどちょっと聞き違いかもしれませんけれども、視察旅行というようにちょっと聞こえたものですから、ちょっとここは誤解があっては困りますので、きちっと訂正をされた方がいいのかなというふうに思います。視察調査だというふうに思いますけれども、視察調査をされてきたということだというふうに思います。

保守点検の体制には、やはり大いに学ぶべきところがあったということだと思いますけれども、苫小牧港において、すぐにでもやはり見直すことができる、そういうような体制がないのか、この部分について、まず見解をお伺いしたいと思います。

また、点検項目や保守体制については、いつまでにこの方向性を示すのかということで、例えば今年度中には方向性を示すのか、この部分についても見解をお伺いしたいと思います。

次に、ガントリークレーンの増設についてでありますけれども、先ほどの答弁の中でも、いろいろ課題があるというところで、どのような課題があるのか分析をしていく、そういうような答弁もありました。また、今後の展開に向けても方針を打ち出していくというようなところでもありますけれども、もう少し具体的に、今年度はどこまで検討して、さらに次年度以降もどのように進めていこうというふうに考えているのか、この部分について改めてお伺いをしたいと思います。

それから、次に北極海航路の可能性についてであります。

現状としては、利用可能性の調査を行っているという、まさにその最中かというふうに思います。貨物の輸送シナリオ、さらには効果的戦略についても検討しているという、そういうような答弁もありましたけれども、もう少し具体的な検討内容について、改めてお伺いをしたいと思いますので、答弁をお願いいたします。

以上で、質問を終了いたします。

○議長（神戸典臣君） 答弁を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 越川議員の再質問にお答えをさせていただきますが、その前に、先ほど議員からも御指摘のございましたとおり、さきの答弁で、視察旅行を視察調査という具合に、お詫びして訂正させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、ガントリークレーンの故障原因の究明について、再度のお尋ねがございました。

同様な事象の可能性があるのかについての点でございますが、まず2号機につきましては、先ほども申し上げましたように、メーカーからは延長ケーブルに外来ノイズの影響が考えられると

の報告を受けておりまして、こうした場合の対策として、延長ケーブルを金属配管に通すことが有効であると伺っており、早急にメーカーと相談して対応することとしております。

続きまして、1号機についてでございますが、給電機器については、改良された新しいものに取り替えておりますので、今回のような事象の対策が既にとられたものとなっております。

また、3号機につきましては、先ほども申し上げましたように、関係者からヒアリングを行っており、メーカーの意見などを踏まえて、いろいろな原因の究明を含め、できるだけ速やかに調査を終わらせたいと考えております。

次に、3号機の復旧めどについてでございますが、3号機の復旧予定につきましては、復旧に必要な製作部品が昨日完成したとのことでありますので、この部品が到着次第、11月の上旬にも復旧する見込みでございます。

次に、部品のリストアップについてのお尋ねでございますが、新たに必要となる部品につきましては、メーカーや保守点検業者とも早急に検討した上で、整備計画の策定、あるいは議員御指摘の倉庫の問題、それから体制の問題、これはもう同時並行的に検討しながら、最終的には予算の確保に向けて取り組んでまいるという考えでございます。

次に、今後の保守点検の見直しについてでございますが、保守点検の体制につきましては、来年度から取り組めるよう関係者と協議をした上で、年度内には方向性を定めてまいりたいと考えておりますが、今年度から見直せる項目があれば、適宜対応してまいりたいと、そのように考えております。

次に、増設の検討についてのお尋ねでございますが、今年度は、先ほど申し上げましたようなガントリークレーンの稼働状況をはじめとした、さまざまな検討項目につきまして現状を分析し、課題を洗い出して整理してまいりたいと考えております。

また、来年度はこうした課題を受けて、関係者の意見なども取り入れながら、ガントリークレーンの増設も含めた課題の解決に向け、検討してまいりたいと考えております。

最後に、北極海航路の可能性に関しまして、今年度の検討内容について具体的にというお尋ねでございますが、今年度は北極海航路の自然条件や、IMOによる航行規則の策定、あるいは衛星による通信インフラの整備など、最新の状況を分析、評価した上で、夏季と冬季の利用方法や輸送貨物の種類、輸送ルートなど、北極海航路の利活用に向けた輸送シナリオや効果的な戦略を描けるかを検討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（神戸典臣君） 以上で、越川慶一君の一般質問を終了いたします。

藤田広美君。

○議員（藤田広美君） それでは、通告に従いまして質問したいと思いますけれども、初めのガントリークレーンの故障と今後の対策については、かなり重複しておりますので、重複を避けて一部だけ質問したいと思います。

まず、このガントリークレーンの故障と今後の対策についての関係なんですけれども、国際コンテナターミナルの事業協同組合として、船社、元請ごとの船内、沿岸、荷役作業を運営しておりますけれども、ガントリークレーンはじめ、ゲート施設、冷凍電源設備などは官の領域、そしてトランスファークレーンやトップリフターなどは民の領域という形で、官民の線引きをされて運営されております。メンテナンスは、それぞれで実施をしているという状況だと伺っております。

このような運営をされている他港はあるのか、また、今後苫小牧港の将来を見据えたビジョンとして考えると、この運営形態のままでいいのか、今後の運営形態のあり方についての考えをお聞かせいただきたいと思います。

前回の第2回定例会の議会では、私、ガントリークレーンの増設を質問しましたがけれども、増設は検討時期が急がれると、そういった状況で迅速に検討していくと、そういった答弁がありました。先ほども、市長の方からは総合的に検討していくと、そういった答弁もあったわけでございますけれども、これはいつまで検討を進めて計画をしていく考えなのか、今後のスケジュールについてもお聞かせいただきたいと思います。

続きまして、RORO船のターミナル再編についてでございますけれども、ことし2月議会の答弁で、港湾計画ではRORO船の取扱貨物量は、苫小牧港全体で1,200万トンほど見込んでいますと、そういった答弁がありました。今年、新RORO船ひだかが就航されており、勇払ではコンテナ船からRORO船に切り替えるなど、需要の拡大が見込まれております。

また、RORO船対応岸壁についても、西港区本港区地区で6バース、東港区では2バースの整備ということで、全体で8バースの整備計画であると聞いております。また、バースの不足が見込まれる場合には、埠頭の整備をしていくということでもありますけれども、現時点での整備状況と今後の具体的なスケジュールをお聞きしたいと思います。

また、バースの不足が見込まれるというのは、こういった状況を想定しているのかも、お聞かせいただきたいと思います。

続きまして、公園・緑地の整備についてであります。

旧苫小牧港管理組合の横に港公園があります。ここはバーベキューが楽しめる港園亭がありますが、以前は管理組合庁舎がすぐ近くにあり、鉄板の貸し出しなどの管理を行っていましたが、移転後はどのようなになっているのか、火気を使用する場所でありますので、安全対策など管理に問題はないのかお聞きをしたいと思います。

旧苫小牧港管理組合跡地は、用途変更して荷捌き地にしていく考えを示しておりますが、隣接する港公園も移転して荷捌き地などを拡大していくことも、今後必要ではないと考えますが、見解をお聞かせいただきたいと思います。

すぐ近くには港3号公園もありますので、例えば漁港区が一望できる港湾関連用地に公園を移転するなどの検討はできないのか、お聞きしたいと思います。

また、苫小牧港管理組合で管理している公園のトイレについてであります。キラキラ公園の東側を除き、全てのトイレは冬期間閉鎖となっております。市民からも使い勝手が悪いといった声が聞かれますが、市民や観光客に親しんでいただく港の公園として、トイレの閉鎖はするべきではないと考えます。冬期間も使用できるように改善していく考えはないのか、見解をお聞きしたいと思います。

次に、海面処分用地の活動についてであります。

西港防波堤の西側に埋立用地として長期間工事が行われておりますが、これいつまで埋立処分をしていくのか、また、工事が終了した場合、どのような土地利用を考えているのか、今後の計画についてお聞かせいただきたいと思います。

また、隣接する港湾関連用地もかなり広い空き地になっております。漁港のすぐ近くにあり、水産関係や観光など大いに利用できる土地ではないかと考えますが、これらの活用について、どのような考えを持っているのか、お聞かせいただきたいと思います。

1 回目は、以上であります。

○議長（神戸典臣君） 答弁を求めます。

専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 藤田議員の御質問にお答えをさせていただきます。

初めに、ガントリークレーンの故障と今後の対策の中で、今後の運営形態のあり方についてのお尋ねでございますが、他港におきます国際コンテナターミナル、いわゆるコンテナを扱う施設の管理とメンテナンス、この両面があると思うんですけれども、埠頭運営会社等において一括で管理を行っておりますところや、私ども苫小牧港と同様に官と民とでそれぞれ行っているところがございます。

現在の苫小牧港の運営形態に至った理由でございますが、コンテナヤードを荷役会社各社で個別に確保する必要がないということ、一体的に使用できるということ、ターミナル作業についても作業員が各社で協力するなど、効率的にターミナル運営が可能となることなどによるものでございます。

しかしながら、今後コンテナターミナルの機能強化を図っていく必要がありますことから、運営形態のあり方につきましても、他港の事例を踏まえながら、より効率的な運営を目指し、関係者と協議、検討してまいりたいと考えております。

次に、ガントリークレーンの増設の検討をいつまでというスケジュールについてのお尋ねがございました。

増設につきましては、今年度と明年度で検討したいと思っておりますが、今年度はガントリークレーンの稼働状況をはじめとしたさまざまな検討項目につきまして、現状をしっかりと分析し、課題を洗い出して整理してまいりたいと考えております。

また、来年度はこうした課題を受けまして、関係者の意見なども取り入れながら、ガントリー

クレーンの増設を含め、今年度に整理いたしました課題、それを一つ一つ検討した上で解決に向けて取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

次に、ＲＯＲＯ船ターミナルの再編についてのお尋ねでございますが、現在西港区の西ふ頭、入船ふ頭、東ふ頭にＲＯＲＯ船ターミナルの集約を進めており、今年の２月に大型化し、ＲＯＲＯ船を晴海ふ頭から東ふ頭にシフトし、入船ふ頭と一体的な利用を図ってきたところでございます。

今後の展開については、現港湾計画で８バース位置づけており、平成２９年度までに６バースが完成する見込みであります。今後、北海道、本州間における海上輸送ニーズの変化、あるいは物流業のマーケティング戦略に伴う新規航路や既存航路の増便により、バースの不足が見込まれるような事態が生じた場合には、現在未整備の２バースについて、ＲＯＲＯ船に対応した岸壁などの施設整備を検討してまいりたいと考えております。

さらに、ＲＯＲＯ船の需要が見込まれる場合には、港湾計画に盛り込むことを検討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（神戸典臣君） 総務部長、平田利明君。

○総務部長（平田利明君） 港公園にございますバーベキューハウス港園亭についてのお尋ねでございます。

港園亭は、旧庁舎のすぐ近くにありますので、移転前は夜間・休日も庁舎管理人が近くにいましたので、管理運営上、また、利用者にとっても非常に便利な状況になっておりました。

しかし、庁舎移転により遠くなったことで、以前より管理が十分行き届かなくなる懸念が生じましたが、人気の港園亭を継続するために、鉄板の貸し出しを行わないなど管理方法を一部変更して今年度も継続して利用していただいたところでございます。今年度の利用は、例年と同程度、１３８団体、２，７６３人の方に御利用いただいたところでございます。

また、火気の安全対策につきましても見直しを行いまして、利用申請に来庁された方に注意の徹底を呼びかけるとともに、利用者が多い時期においては警備会社を利用するなど、夜間・休日の安全対策を講じたところでございます。

しかしながら、今年度は無断使用が４件ございまして、目に余るごみの放置が発生したため、無断使用の禁止を明示するなど対応をしたところでございます。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、尾崎精一君。

○施設部長（尾崎精一君） 藤田議員の御質問にお答えさせていただきます。

まず、港公園を含めた今後の公園緑地の見直しについてのお尋ねですが、港公園は、南ふ頭背後に位置する休息緑地である約４．５ヘクタールの南ふ頭緑地の中に位置しておりまして、日常的に港湾労働者などの休息場所として、さらには来訪者のためのバーベキュー施設のある公園と

して利用されております。

現在、港公園の約1.4ヘクタール以外の南側約3.1ヘクタールについては、整備のめどが立っておらず、未整備の状態でございます。

臨港地区内の公園・緑地については、次期港湾計画の改訂作業において、全体の土地利用計画についても検討いたします。その中で、南ふ頭緑地の一部となる港公園の位置付けについても、公園・緑地全体の配置規模などについて、関係する皆様の御意見も踏まえつつ、今後検討してまいりたいというふうに考えております。

続きまして、公園のトイレについてのお尋ねですが、現在、当管理組合が管理する公園は7ヵ所ございまして、このうち5ヵ所の公園に計7棟のトイレがございます。

トイレの冬季閉鎖の状況についてですが、昨年度まではキラキラ公園の東側トイレ1棟のみ通年開放としておりましたが、本年度、一般市民や港湾利用者からの要望の声が上がりまして、今シーズンからは、さらにキラキラ公園西側トイレ1棟と勇払ふ頭公園の1棟を通年開放として管理していくことといたしました。

また、その他の公園にあるトイレの通年開放につきましては、冬季の利用状況や維持管理などを見極めた上で、検討してまいりたいと考えております。

続きまして、海面処分用地の活用についてのお尋ねですが、西港区の海面処分用地については、航路や泊地から新たに発生する浚渫土砂を受け入れるため、平成4年の港湾計画の一部変更で新たに位置付けたものでございます。

現在も、航路につきましては未着手のところがありますことから、なお相当の期間において海面処分用地として位置付ける必要があるものと考えております。埋立竣工後の土地利用につきましては、現在の計画では緑地と想定はされておりますが、今後の港湾計画の見直しの中で検討してまいりたいと考えております。

続きまして、隣接する港湾関連用地の活用についてのお尋ねですが、土砂処分用地と近接する苫小牧市有地約6.5ヘクタールのうち、未利用の約5ヘクタールの活用については、現在市に確認したところ、現状では利用計画はないと聞いております。

現在では、イベント駐車場など一時的な利用でしか使われておりませんが、近隣にふると海岸や漁港区に近く、有用な未利用空間であると考えておりますので、これにつきましても港湾計画改訂の中で、十分検討してまいりたいと考えております。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 藤田広美君。

○議員（藤田広美君） 一通り御答弁いただきましたので、再質問させていただきたいと思います。

まず、今後の運営形態のあり方について答弁いただきましたけれども、コンテナターミナルの機能強化を図るために、他港の事例を参考に関係者と協力していきたいと、検討していきたいと

いうことでありましたので、あるべき姿というか、他港も当然多くは民間がやっぱりやっていると思うんです。そういった意味では、本当に何が必要なのかということを見極めながら、苫小牧港のあるべき港の姿、それをぜひ検討していただきたいと思います。

それと、ガントリークレーンの増設については、今年度と来年度に向けてしっかり検討していく、方向性を示すということですが、これ新年度にこの方向性を示すのかどうか、その辺だけちょっと確認をさせていただきたい。

また、他港では、増設の要望があって増やしていく、そういった実態があると思うんですけれども、苫小牧港に対するそういったガントリークレーンの要望というのは、どういう状況なのか、その辺についてもお聞かせいただきたいと思います。

RORO船ターミナルの再編については、わかりました。

あと、港公園にある港園亭でありますけれども、無断使用とごみの不法投棄があるということで、管理の適正化を図ったということでもありますけれども、これ今後こういったことが考えられますね。また、火気を使用する場所でもありますので、より安全管理というのは大事だと思うんですけれども、その辺について、新年度こういった取り組みができるのか、もし答えることができれば、お答えいただきたいと思います。

あと、公園緑地の配置について、今後検討していくということでありましたけれども、特に港湾関連用地、ここもごみの不法投棄がかなりありまして、市の土地なんですけれども、ここは漁港を上から見下ろせる、本当にいいところだと思うんです。そういったところを空き地のままにするのではなく、やっぱり生かしていく、そういったことが必要だと思うんですけれども、これも含めて、市と検討していくということでありましたので、ぜひ有効活用できるように進めていただきたいと思います。これは、要望としておきます。

以上です。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 藤田議員の再度の質問についてお答えをさせていただきます。

ガントリークレーンの故障と今後の対策に関しまして、スケジュールの再度のお尋ねがございました。

今年度中に課題の洗い出しをした上で、来年度どこまで検討が進むかということになろうかなと思います。ガントリークレーンの稼働状況、確かに苫小牧港の場合は全国で5番目ぐらいの利用状況まで来ているということもございます。したがって、複数のガントリークレーンを毎週毎週使いながら、週1回程度は3基稼働が必要な場合もございます。そういうスケジュールがある中で、3基の点検整備もそれぞれスケジュールが入ってまいりますので、そういった稼働のスケジュールと点検整備のスケジュール、そして突発的な事象、こういったものをいろいろ整理しながら、来年度中に整理できるものについては整理してまいりたいなと。いずれにいたしましても、1号機の方もかなりの年数がたってきておりますので、できるだけ早く検討してまいりたいと、

そのように考えているところでございます。

また、このガントリークレーンに関するどのような要望が寄せられているのかというお尋ねがございました。

利用者、この場合の利用者は、ターミナル関係の利用者、それと船会社等の利用者があるわけですが、そのいずれからでも、そろそろ苫小牧でも増設について検討していただけないかと、正式な要望書等はまだ参っておりませんが、利用者といろんな会議等でお会いする場合に、そのような生の声を聞かせていただいているところでございますので、こうした点も踏まえ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。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 総務部長、平田利明君。

○総務部長（平田利明君） 港公園の港園亭についての再度の御質問でございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、今3,000人近くの市民の方に御利用いただいて、無料でお貸ししておりますけれども、私どもも日々受け付けに来る人数は知っておりますけれども、集計してみると、こんな多くの方に利用されているなということを、改めてこの年度の使用期間を終えて感じたところでございます。使っていただきたいということは、やまやまでございますけれども、先ほど言ったような問題も起きているのも現実でございますので、もう少し安全対策をどうしたらいいのかと、今年のこと、反省も含めまして再度来年に向けて検討してまいりたいと思います。

また、余りにも使用状況がひどいようであれば、報道機関の方にも御協力を得て、そういうことがおさまりますよう、努力してまいりたいと思います。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 以上で、藤田広美君の一般質問を終了いたします。

松尾省勝君。

○議員（松尾省勝君） それでは、通告に従いまして質問させていただきます。

まず、港湾整備のガントリークレーンの増設についてであります。

先ほど来、越川議員、そして藤田議員からもさまざまな観点から質疑を交わされておりましたが、私からは、この4号機を増設するにあたって、検討する課題が何点かあるのかなというふうの確認をしておりますので、その辺りについて3点ほどお伺いをしたいと思います。

まず1点目なんですが、コンテナ機能が西港区から東港区に移転した後から、現在においてコンテナ航路数及び取扱個数は一体どのように変化をしているのか、まずお聞かせをいただきたいと思います。

次、2点目になります。

外内貿コンテナ船について、1隻当たり1回の入港でどれくらいの取扱個数があったかと。また、どの程度の所要時間となっているのかについてお伺いをいたします。

最後です。

先の議会では、苫小牧港のガントリークレーン1基当たりの稼働時間が、他の港より500から700時間ほど多い状況となっているという御答弁がございました。ガントリークレーン1基当たりのコンテナの取扱個数としては、他の港と比較をした場合、どのような状況なのか、この3点についてお伺いをさせていただきたいと思います。

次に、港湾整備の国際コンテナターミナル周辺道路の渋滞についてであります。

苫小牧港国際コンテナターミナルは、北日本最大の規模と取扱量を誇り、世界各港と北海道を結ぶ玄関口として重要な役割を担っておることは御承知のとおりだと思います。また、その物流機能が安定していることで、産業や商業のみならず、北海道民の生活が成り立っているというふうなことを考えても過言ではないように考えております。

しかし、その物流の中心にあるトラック輸送業界は、ドライバーの高齢化と、なり手不足、そして労働時間の改善による収入の減少などが危機的な状況にございますし、多くの業者が撤退や減車を余儀なくされている現状がございます。

また、そのような環境に加えて、この国際コンテナターミナルの搬出入口は、慢性的に渋滞しておりますし、待機時間は2時間、3時間が当たり前というふうな現状もございます。国が告示をしている運転者の労働時間等の改善基準の通達に抵触をする可能性があるのではないかと、そして運送業者にとっては、まさに死活問題と捉えられていることもございます。

この状況から、3点ほどお伺いをさせていただきます。

まず1点目なのですが、この慢性的な渋滞の原因、そして、この渋滞が運送業者に与える影響についてどのように把握をされているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

次、2点目です。

この渋滞は、一体どのように改善されていくのかについて、お考えがあればお聞かせをいただきたいと思います。

最後、3点目でございますが、冬場には、降雪によるヤードの閉鎖がございます。それにより貨物の搬出入が集中することが原因で渋滞が発生しやすくなっております。除雪体制を改善することで、緩和できるようにも考えておりますことから、このあたりの見解についても併せてお聞かせをいただきたいと思います。

次、港湾振興の苫小牧港漁港区将来ビジョン21についてでございます。

さきの港議会の中で、漁港区将来ビジョン社会実験についての御答弁がございました。今月8日に、第4回の委員会が開催をされておりますし、その席上、水産、防災、そして観光の3分野における社会実験の取り組みについて了承されたと伺っております。この第4回委員会資料を入手いたしまして、概要とアンケート結果について拝見をさせていただきました。年内を目処に、全ての社会実験を実施していくとのことでございます。

まず、水産分野の社会実験についてお伺いをします。

北海道国際輸送プラットホームを使った空輸便での輸出実験と、苫小牧港からの定期航路を利

用した水産物の輸出実験の２つが委員会了承されたと伺っております。

T P Pによる農水産品への影響が心配される中、北海道の農水産品が海外で高く評価をされている状況も伺っておりますし、このような地域の水産品をブランドとして積極的に海外に輸出するための実証実験の取り組みは、私も非常に興味を持っているところでございます。

先週実施されたばかりのこの空輸便の輸出実験について、その具体的な内容、そして結果について伺いをしたいと思います。また、もう一つの苫小牧港からの定期航路を利用した輸出実験について、具体的な内容についても併せて伺いをいたします。

次に、観光分野の社会実験の新たな地域ブランドの発掘調査についてであります。今月１８日に開催をされております第５回苫小牧漁港ホッキまつりでは、ホッキモーの試験販売が行われたとのことですが、その実施状況についても併せて伺いをしたいと思います。

３点目です。

平成２７年７月に開催をされました苫小牧市における健康ウォーキング事業について、みんなで歩こう会での市民アンケートの調査結果の認知度、そして魅力度調査において、漁港区及びその周辺において、不満に思う一番多く挙げられた答えとして、交通の便との結果が示されておりますが、現状についての認識について伺いをしたいと思います。

４点目ですが、フェリー客及び来訪者（観光客向け）の動向調査についてであります。

９月１７日に発生をしたチリ地震による津波の影響もございまして、フェリーのダイヤの乱れがあった中での取り組みには、大変御苦労されたことと思います。

さて、北海道外の方々の動向を探る唯一の実験というふうに認識をしておりますが、ここ数年、動きにとらわれず、自らの行程で旅をしているバックパッカー、いわゆる個人旅行者の数がこの日本でも増加傾向にあります。このことは、フェリーを利用した目的として個人旅行が６７％と、本調査でも多く示されております。

漁港区における将来を見据えたとき、フェリーターミナルからこの漁港区周辺への人の流れをつくり上げていくことは、最も重要ではないかというふうに推察をしておりますし、これらを踏まえた課題検証も今後どんどん進んでいくのかなというふうに考えております。

そこで、最後になりますが、現時点でこれまでのＰＲ方法、そして人の流れ、この誘導をどのように考えてこられたのかについて、見解を求めさせていただきます。

以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 松尾議員の質問にお答えをさせていただきます。

初めに、ガントリークレーンの増設につきまして、コンテナ航路数及び取扱個数の変化についてのお尋ねがございました。

東港区中央ふ頭における国際コンテナ航路は、西港区から移転いたしました平成２０年８月では、外貿コンテナ個数は７航路で週６．５便であり、現在は８航路で週７．５便となっております。

す。

また、国際フィーダーコンテナ航路は、平成25年3月に西港区から全て移転しておりまして、現在は3航路で週3便となっております。

中央ふ頭の外内貿コンテナの取扱個数につきましては、移転後の平成21年実績では約17万1,000TEUであります、平成26年実績では約24万5,000TEUとなっております。

次に、コンテナ船1隻当たりの取扱個数と所要時間についてのお尋ねでございますが、平成26年の1隻当たりの取扱個数と荷役所要時間の平均は、外貿コンテナ船が約480TEUで8.5時間、内貿コンテナ船では約200TEUで4.2時間となっております。

1隻当たりの取扱個数が最も多かったのは、外貿コンテナ船では1,406TEUで、その際の荷役時間が25時間、内貿コンテナ船では607TEUで、荷役時間が11時間となっております。

次に、コンテナ取扱個数の比較についてのお尋ねでございますが、昨年の全国における港湾別コンテナ取扱量での本港の順位は10位となっております、これをガントリークレーン1基当たりのコンテナ取扱個数にいたしますと、本港では約8万1,000TEUとなっております。

なお、他港でのガントリークレーン1基当たりのコンテナ取扱個数は、約4万TEUから11万TEUとなっております、本港での順位は全体で5位となっておりますので、全国的に見ても1基当たりの取扱個数が多いという結果が出ております。

次に、国際コンテナターミナル周辺道路の渋滞に関しましてのお尋ねでございますが、コンテナターミナルでの渋滞につきましては、他港においても問題となっております、苫小牧港におきましても、これまで外貿コンテナ事業協同組合と問題解決に向けた協議を行っております。

苫小牧港の国際コンテナターミナルでは、ターミナルに入る車両は、輸出、輸入及び空コンテナのそれぞれのレーンに並んでおり、空コンテナレーンではたびたび渋滞が発注しておりますが、これは空コンテナの搬出と搬入が同じレーンに並ぶことが1つの要因となっております。

また、渋滞により運送業者に与える影響としては、運転手の拘束時間のロスや車両の回転率の低下などにより、全体的な輸送効率の低下につながっていると受け止めております。

次に、国際コンテナターミナル周辺道路の渋滞の改善についてのお尋ねでございますが、平成24年度には、外貿コンテナ事業協同組合が新システムを導入し、ウェブ上での搬出予約がスマートフォンを使つてのゲート前の混雑状況の確認などが行えるようになったことで、一定の効果を上げているものの、さらなる待ち時間の解消を図らなければならないと考えております。

現在の国際コンテナターミナルでは、実入りコンテナの搬入と搬出、空コンテナの搬出入として、各1ゲートずつ、3ゲートで対応しておりますが、事業協同組合では最も混雑する空コンテナの搬入と搬出について、ゲートとレーンを分けるよう準備を進めており、年内には1ゲート増やし、4ゲートで対応することとしております。

当管理組合としても、国際コンテナターミナルにおける改善方法について、同じ問題を抱えている他港の情報を収集しながら、事業協同組合とともに調査・研究してまいりたいと考えております。

次に、除雪体制についてのお尋ねでございますが、国際コンテナターミナルの除雪は、外貿コンテナ事業協同組合構成会社のうち、4社の持ち回りにより、12月から3月まで対応しております。

除雪車につきましては、事業協同組合が保有する2台のほかに、各構成会社の除雪車を西港区から移動して使用しておりますが、大雪の際は、雪の処理や凍結により時間を要していることがございます。事業協同組合では、大雪により除雪費用もかさんでおり、大変苦慮している状況ではございますが、除雪車を増やすなど、今後の体制の改善に向けて検討しなければならないと伺っております。

当管理組合といたしましても、積雪時の迅速なターミナルの利用に向けて事業協同組合とともに検討を進める必要があると考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、尾崎精一君。

○施設部長（尾崎精一君） 松尾議員の御質問にお答えさせていただきたいと思っております。

まず、苫小牧港漁港区将来ビジョン21における水産分野の社会実験についてのお尋ねですが、空輸実験につきましては、苫小牧港漁港区に水揚げされたブランド力のあるマツカワとケイジを、新千歳空港に近い地理条件を活用し、北海道国際輸送プラットホーム、通称HOP1と言われていたものですが、そういったものを利用した香港への輸出実験を行っております。この実験については、新たな流通先の開拓や輸出における課題の抽出など、将来に海外への輸出の可能性について調査することを取り組みの目的としております。

輸出する水産品につきましては、今月20日にクール宅急便で集荷する直前に、マツカワを活締めし、ケイジにつきましては、内臓とエラを抜いて冷凍されたものを梱包して出荷しており、21日に新千歳空港発の香湾直行便にて空輸され、22日の夕刻、香湾の高級すし店2店舗に届けられております。こちらにつきましては、詳細な報告というのは、今取りまとめておりますが、良好な状態で届いたということを第一報として受けております。

続きまして、船便による輸出実験については、苫小牧港漁港区で一番漁獲量の多いスケトウダラとホッキ貝を苫小牧港から外航定期コンテナ船を利用して輸出実験を行うこととしております。輸出先につきましては韓国としまして、輸出時期については、スケトウダラ漁が安定する12月上旬を予定している状況でございます。

現在、北海道のスケトウダラを鮮魚で韓国へ輸出する既存のルートは、陸路で九州まで運ばれて、下関から韓国の釜山へ輸送されており、この既存のルートと比較して、鮮度状況や輸送コストなどについて調査することを目的としております。韓国への輸送には、集荷から届け先に到着

するまで5日を要することから、コンテナ輸送をする際の温度設定や鮮度保持などについて事前に検討した上で、12月に実施する予定でございます。

続きまして、観光分野の社会実験のホッキモーについてのお尋ねですが、苫小牧漁業協同組合で、ホッキまつりに用意した試験販売用のホッキモー300食は、当日濃い霧がかかり天候が心配されましたけれども、開会中は天気にも恵まれ、午前中で全て完売したという状況でございます。ホッキモーを購入いただいた方からの評判は良かったものと、受け止めております。

続きまして、市民アンケート調査結果で、交通の便が悪いとの結果についてのお尋ねですが、現在、漁港区及びその周辺エリアへアクセスする公共交通としては、ぷらっとみなと市場に隣接する停留所を経由する路線バスが2路線運行されている状況でございます。1日の運行時間帯と運行便数は、朝8時台から17時台で、平日が16便の土日・祝日が10便となっており、週末が少ない状況となっております。

アンケート結果につきましては、今後分析を行うなどして関係者と共有してまいりたいと考えております。

続きまして、フェリーターミナルから漁港区周辺のPR方法や誘導をどのように考えてきたのかについてのお尋ねですが、平成19年3月策定の苫小牧港長期構想では、港を舞台とした観光・交流を促進するため、苫小牧西港フェリーターミナル・キラキラ公園・漁港区周辺の3つの拠点を巡ることができる、夢みなとふれあい回廊の形成を目指すとされております。

平成23年3月には、北海道みなとオアシスに、みなとオアシス苫小牧として登録されたことにより、3つの拠点のそれぞれの施設が相互に連携して相乗効果を生み出してきているものと考えております。

これまでのPRなどについては、フェリーターミナルに常設するみなとオアシス苫小牧のパンフレットや市内観光案内のパンフレットでの宣伝、さらには民間によるフェリーターミナルでのレンタサイクルの実施、ホームページのリンクを設けるなどの連携を図る取り組みを実施しております。

苫小牧港開発の苫小牧西港フェリーターミナルでは、フェリー客や観光客を対象に自転車の貸し出しを行っており、モデルコースとして漁港区の中のぷらっとみなと市場も紹介されております。こうしたPRや事業の実施により、漁港区周辺への観光客の移動に役に立っているものと考えております。

私からの説明は、以上です。

○議長（神戸典臣君） 松尾省勝君。

○議員（松尾省勝君） それでは、再質問をさせていただきます。

まず、港湾整備のガントリークレーンの増設についてであります。1点だけ。

北海道の輸出戦略から見た今後のコンテナの輸送動向と、これに対応したガントリークレーンの増設についての考えをお伺いしておきたいというふうに思います。

次に、国際コンテナターミナルの道路の渋滞についてであります。

まず、渋滞の原因についてであります。空コンテナのレーンが1つしかないことが要因の1つでもありますし、年内にはレーンを増やして、搬入、搬出を分けるということでもありますので、混雑解消に一定の効果が得られるものではないかというふうに考えております。

また除雪についても、除雪車の増車や、作業体制の改善など検討するとのことでございますので、ぜひとも迅速に対応していただきたいということを要望とさせていただきます。

また、これらコンテナヤードの体制改善は、国際コンテナターミナルの機能と利便性の向上という観点から、管理組合としても非常に重要な取り組みであると考えております。そもそもこのコンテナヤードは、事業協同組合が管理組合から使用許可を受けて運営をされております。今回のようなレーン増設では、オペレーターの増員、そして除雪に関しては、除雪車の増車など、全て事業協同組合の負担となることから、お伺いをさせていただきたいと思っております。

コンテナヤード周辺の渋滞が運送業者の輸送効率の低下につながっていることを、管理組合が認識をしております。港の機能と利便性の向上に迅速に対応することは、管理組合の本来の責務であるというふうに考慮いたしますと、今回のレーン増設や除雪体制の改善について、事業協同組合に対して何らかの支援措置をとるべきというふうに考えておりますので、このあたりについての御所見をお聞かせいただきたいと思います。

次に、港湾振興の苫小牧港漁港区将来ビジョン21についての再質問でございます。

観光分野の社会実験の新たな地域ブランドの発掘調査についてであります。ホッキまつりでは、ホッキモーの試験販売が300食全てが完売できたということの御答弁でございました。今後に期待が持てるのかなというふうな結果だというふうに推察をしております。

社会実験としての地域ブランドの発掘調査はこれで終わりなのか、また、今後どのような展開をしていくのか、そのお考えについてお示しをいただきたいと思います。

次に、フェリー客及び来訪者の動向調査についてでございます。

平成23年3月には、みなとオアシス苫小牧として登録をされたとの御答弁でございました。やはり港の発展を拡大していくためには、苫小牧市民は当然のことでございます。

しかし、全国、そして海外の方にもこの苫小牧港漁港区の良さを広く体感していただくことが重要でありますし、それらを更に知らせる唯一の手段として、先ほどもお話ししましたが、この個人旅行者、バックパッカーの口コミを利用していくことが必要ではないというふうに考えております。

まずは、さまざまな取り組みを発信していく上で、フェリー航路でつながっている都市の観光協会などとの連携を深めていくことや、また、その周辺にあるホテル等にも苫小牧漁港区の魅力を発信できるツールの活用、例えばリーフレット、ポスターの掲示など、あらゆる情報戦略を駆使いたしまして、さらに発信を進めていくことも考えられます。また、北海道創生総合戦略においても、世界があこがれる観光立国北海道の実現の中では、観光資源の効果的な情報機能の充実

が掲げられております。アイテムは多く考えられますし、それらをどう導き出して、どのようにこのビジョンに反映していくのかについてのお考えをお聞かせいただきたいと思います。

最後になります。

苫小牧市健康ウォーキング事業においてのこの市民アンケート調査の結果についてでございますが、御答弁をお聞きして、人が行き交う週末の便が少ないということでございました。既存の路線以外には、フェリーターミナルと苫小牧駅を結ぶ唯一の路線も存在しておりますし、乗客数においても繁忙期以外は空気輸送にとどまっているとのお話をしばしば聞いております。

苫小牧市の交通政策の考え方もあるでしょうし、一概には言えませんが、ビジョンを策定していく中で、キラキラ公園、そして、ぷらっとみなと市場を結ぶこの観光戦略の考え方の一つになろうかというふうに考えております。

今お話をしたとおり、そのお考えについて、ぜひともお答えできる範囲で構いませんので、御所見をいただければというふうに思います。よろしく願いをいたします。

以上で、質問を終わります。

○議長（神戸典臣君） 専任副管理者、柏葉導徳君。

○専任副管理者（柏葉導徳君） 松尾議員の再質問について、お答えをさせていただきます。

まず、ガントリークレーンの増設に関連いたしまして、コンテナの輸送動向とガントリークレーンの増設についてのお尋ねでございますが、国では、世界的な日本食ブームを背景とした農林水産業の発展を目指し、食品の輸出環境の整備や生産者の支援を行うこととしており、また北海道では、豊富で優れた食資源の魅力を生かした道産食品の輸出拡大戦略の策定を進めております。TPPによる貿易の自由化をチャンスと捉え、海外マーケティングや新しい輸送技術の開発、IT技術を活用した輸出貨物の拡大につなげる取り組みが求められていると考えております。

苫小牧港といたしましても、水産品など輸出貨物の品質維持に向け、コンテナターミナルにおける冷凍冷蔵用電源の増設や、地元事業者と連携して、生鮮品輸出の社会実験などを行っているところでございます。

こうした国際貨物輸送の展開や動向を見据えながら、ガントリークレーンの増設についても、利用の状況やコンテナ需要の動向を踏まえ、検討してまいりたいと考えております。

次に、国際コンテナターミナル周辺の道路の渋滞に関連いたしまして、港の機能と利便性の向上についての取り組みの考え、事業協同組合に対する支援についてのお尋ねでございますが、苫小牧港21世紀協議会国際コンテナ機能検討部会において検討した結果、国際コンテナターミナルの運営については、コンテナ貨物の増加や国際フィーダーコンテナの移転などに対応するため、当管理組合としては、ガントリークレーンやゲートなどを増設させていただきました。

また、事業協同組合では、これまでの施設に加えて、新たな施設を含めたターミナル全体の運営を考慮した新システムを構築し、導入しております。

このたび、事業協同組合では、渋滞の解消を図るため、当管理組合で増設したゲートを利用し、

効率化を図ることとしておりますが、冬期を含む渋滞対策を進めるにあたって、どのような課題があるのかについて、事業協同組合と協議するとともに、除雪の支援についても検討してまいりたいと、このように考えております。

私からは、以上でございます。

○議長（神戸典臣君） 施設部長、尾崎精一君。

○施設部長（尾崎精一君） 松尾議員の再質問にお答えさせていただきます。

まず、観光分野の社会実験、ホッキモーについての再度のお尋ねですが、次の取り組みといたしまして、11月7日土曜日から11月23日月曜日までの期間、西港フェリーターミナル内のレストランカームで限定販売を行いまして、新たな地域ブランド商品の可能性や課題を探る調査を予定しております。

販売するメニューにつきましては、ホッキまつりで販売した元祖ホッキモーのほか、苫小牧産ホッキとジャガイモを使用したオリジナルホッキモー2品を予定している状況でございます。

今回の社会実験の結果を踏まえて、地域ブランドとして商品化を含めた可能性を漁港区将来ビジョン21に盛り込んだ上で、今後の展開について検討していきたいと考えております。

続きまして、漁港区の魅力発信ツールをどう導き出し、ビジョンへ反映させていくのかのお尋ねですが、フェリー客及び来訪者の動向調査により、フェリー利用の目的は、個人観光など旅行を目的とする方が多いということがわかりました。

また、個人の観光客は、札幌や旭川といった方面への訪問が多いほか、北海道各地へ幅広く訪れていることがわかりました。少しでも苫小牧市への観光客を増やすためにも、苫小牧港漁港区において、ここならではの魅力を再発掘して磨き上げていくとともに、フェリー客へのPRをしていくことが重要であると考えております。

議員御提案のリーフレットやパンフレットを、フェリー航路で結ばれる相手港に展示配付することも有効な取り組みであると考えておりますので、漁港区将来ビジョンの観光分野のワーキングの中で検討してまいりたいと考えております。

続きまして、フェリーターミナルとキラキラ公園やぷらっとみなと市場を結ぶ路線バスについてのお尋ねですが、現在フェリーターミナルと苫小牧駅を結ぶバスは、都市間高速バスの札幌行き及び市内路線バスのフェリー便の2路線が存在しております。

議員御提案のキラキラ公園や漁港区周辺エリアを結ぶ路線バスについては、フェリーターミナルを利用する道内外からの観光客の誘導に一定の効果が期待できるものと考えております。

苫小牧港のウオーターフロントへの観光客の誘導・動線の確保について、議員御提案の路線バスの利用を含め、今後、漁港区将来ビジョンのワーキングの中で検討していきますとともに、非常に大きなテーマでございますので、次期港湾計画の会議に先立って行われる長期構想の策定、その議論の中でも検討されていくものと考えております。

私からは、以上です。

○議長（神戸典臣君） 以上で、松尾省勝君の一般質問を終了いたします。

以上で、一般質問を終了いたします。

○議員提案第 1 号 苫小牧港管理組合議会議員の派遣について

○議長（神戸典臣君） 次に、日程第 7、議員提案第 1 号「苫小牧港管理組合議会議員派遣の件について」を議題といたします。

お諮りいたします。

本件につきましては、提案説明を省略し、直ちに表決に付したいと存じますが、これに御異議ありませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

それでは、議員提案第 1 号についてお諮りをいたします。

議員提案第 1 号を原案のとおり決することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（神戸典臣君） 御異議なしと認めます。

よって、議員提案第 1 号は、原案のとおり可決されました。

○閉会

○議長（神戸典臣君） 以上をもちまして、本議会に付議された事件は全て議了いたしました。

閉会に当たりまして、一言御挨拶申し上げます。

本議会に付議されました事件は、報告 1 件、議案 4 件、議員提案 1 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に、議長として厚く御礼を申し上げますとともに、議員各位の熱心な御審議を得ましたことに重ねて御礼を申し上げます。

これをもちまして、平成 27 年第 3 回定例会を閉会いたします。

御苦労さまでした。

（了）

午後 3 時 44 分 閉会

上記のとおり会議の次第を記録し、その相違ないことを証するため、ここに署名する。

苫小牧港管理組合

議 長 神 戸 典 臣

署名議員 田 中 芳 憲

署名議員 谷 川 芳 一