

平成 2 1 年 第 1 回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成 2 1 年 2 月 1 7 日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成21年 第1回定例会
苫小牧港管理組合議会

平成21年2月17日（火曜日） 午後1時37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 一般質問

日程第5 議案第1号から第5号について

議案第1号 平成20年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第2号）について

議案第2号 平成20年度苫小牧港管理組合港整備事業特別会計補正予算
（第1号）について

議案第3号 平成21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21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

議案第5号 苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例の一部改正について

○出席議員（10人）

1番	池田謙次君	6番	藤沢澄雄君
2番	岩田典一君	7番	山本雅紀君
3番	沖田龍児君	8番	渡邊敏明君
4番	田村龍治君	9番	熊谷克己君
5番	富岡隆君	10番	遠藤連君

○説明員出席者

管 理 者	岩倉博文君
専任副管理者	佐々木秀郎君
副 管 理 者	中野裕隆君
総 務 部 長	榎 良一君
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	佐藤博之君

業 務 課 長	伊 藤 龍 一 君
計 画 課 長	平 田 利 明 君
施 設 課 長	村 田 修 一 君
会 計 管 理 者	納 谷 清 志 君
総 合 政 策 室 副 主 幹	野 村 澄 雄 君
総 務 課 長 補 佐	阿 曾 信 幸 君

監 査 委 員	坂 本 人 士 君
監 査 委 員	沖 田 清 志 君
監 査 委 員 事 務 局 長	中 島 泰 君
監 査 委 員 事 務 局 副 主 幹	生 水 賢 一 君

○事務局職員出席者

事 務 局 長	佐 藤 博 之 君
庶 務 係 長	阿 曾 信 幸 君
秘 書 係 長	木 村 賀 津 彦 君
書 記	石 田 英 人 君
書 記	榎 田 崇 之 君

○開会

○議長（遠藤 連君） これより、本日をもって招集されました平成２１年第１回定例会を開会いたします。

○開議

○議長（遠藤 連君） これより本日の会議を開きます。

○会議録署名議員の指名

○議長（遠藤 連君） 日程第１「会議録署名議員の指名」を行います。

会議録署名議員は、会議規則第８５条の規定により、議長において、山本雅紀君及び渡邊敏明君を指名いたします。

○会期の決定

○議長（遠藤 連君） 日程第２「会期の決定」を議題といたします。

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

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 御異議なしと認めます。

よって、会期は、本日１日間と決定いたしました。

○諸般の報告

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第３「諸般の報告」を行います。

監査委員より、「現金出納検査の結果」について報告がありましたので、御了承願います。

○管理者挨拶

○議長（遠藤 連君） 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） 議員の皆様方には、大変お忙しいところ、平成２１年の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。

さて、我が国の経済は、１００年に一度と言われる世界的金融危機のさなかにあって、景気の後退が深刻化する恐れが高まっておるわけでありますが、北海道におきましても、非常に厳しい経済情勢に置かれていると認識をいたしております。

本港は、北海道における港湾貨物取扱量の半分近くを占めており、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と考えております。

財政的に大変厳しい中ではございますが、利用者のニーズに応えるため、港湾機能の向上や、あるいは効率的な利用促進ができるよう整備を進めてまいりたいと考えております。

次に、本港の平成20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297万トンほど下回る1億203万トンになる見込みであり、6年連続で1億トンを超え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17万4,000TEUで、昨年に比べ約5,000TEUの減少となっております。

さて、平成21年度当初予算の編成に当たりましては、本港の現状や課題を踏まえながら、5つの主要施策を講じて事業の展開に努めてまいります。

1つ目は、苫小牧国際コンテナターミナル機能の強化でございます。

昨年の8月には、港湾関係者の御協力により、懸案でありました国際コンテナ取扱拠点として、東港区中央ふ頭の国際コンテナターミナルを本格的にスタートさせることができました。

このターミナルの機能強化を図るため、2バース体制の構築と地震、災害時に活用する岸壁として、水深12メートルの耐震強化岸壁整備を進めるとともに、ターミナル周辺の物流機能の充実に努めるものでございます。

2つ目は、内貿ユニットロード機能の強化でございます。

西港区において入船ふ頭のヤードの改良や整備、老朽化岸壁等の改良などを進め、内貿ユニットロード機能の強化に対応するとともに、内貿ROROふ頭の再編を進めるものでございます。

3つ目は、漁港区の拡張でございます。

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ることから、船溜の拡張を図るとともに、外来漁船の利用拡大に対応するため、現地着工するものでございます。

4つ目は、ポートセールスの推進でございます。

北海道を含む行政と経済界で組織されたポートセールス会議を通して、本年も引き続き自動車関連企業などを目標にトップセールスを行うとともに、本年度は韓国釜山で2年に一度開催されます国際海事見本市「マリンウィーク2009」に苫小牧港利用促進協議会として出店をし、苫小牧港のPRを行い、また、自らトップセールスを行っていくことなど、本港の利用促進を目指したポートセールスを行ってまいります。

5つ目は、「親しまれる港へ」でございます。

苫小牧港は、海の自然や港の魅力に触れ合い、快適に利用できる親水空間が求められており、シンボル緑地として北ふ頭緑地の整備を進めるとともに、大型客船寄港の誘致活動を行い、親しまれる港づくりを進めてまいります。

以上、5つの主要施策をもとに編成をいたしました。

平成21年度当初予算につきましては、一般会計と港湾整備事業特別会計を合わせまして、約81億7,500万円を計上させていただきました。

以上、苫小牧港の主要施策の概要につきまして御説明いたしました。本港を取り巻くさまざまな課題に対しまして積極的に取り組み、苫小牧港が北海道経済や道民生活を支える、より活力のある港湾として貢献するべく全力を傾注してまいりたいと考えているところでございます。

今後とも議員の皆様方、港湾関係者の皆様方のこれまで以上の御支援並びに御協力を心からお願いを申し上げます。御挨拶とさせていただきます。

○一般質問

○議長（遠藤 連君） 次に、日程第4「一般質問」の通告が、沖田龍児君、池田謙次君及び富岡隆君からございますが、この件に関しましては、議案第1号ないし議案第5号に関連する質問もありますので、提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（遠藤 連君） 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20年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第2号）について

議案第2号 平成20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（遠藤 連君） 次に、日程第5、議案第1号「平成20年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第2号）について」及び議案第2号「平成20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。

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1号「平成20年度苫小牧港管理組合一般会計補正予算（第2号）」及び議案第2号「平成20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6億2,446万3,000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たいと思います。

15ページをご覧ください。

第2款総務費におきましては、1,498万6,000円を減額しようとするものでございます。これは、人事異動に伴う給料及び職員手当の減額によるものでございます。

16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、948万4,000円を減額しようとするものでございます。これは、今年度の使用料収入減を補てんするために、維持修繕工事の一部を中止し、歳出削減努力をしたものでございます。

17ページをご覧ください。

第4款港湾建設費におきましては、2億2,007万3,000円を増額しようとするものでございます。これは、国の2次補正に伴い実施いたします直轄事業費負担金及び改修補助事業費の増額などによるものでございます。

第5款公債費におきましては、4億4,778万6,000円を増額しようとするものでございます。これは、平成元年及び2年に、一般公共事業債で借り入れしました高い利率の起債償還金を低い利率のものに借りかえるために、繰り上げ償還を行うものでございます。

18ページをご覧ください。

第6款諸支出金におきましては、1,892万6,000円を減額しようとするものでございます。これは、東港における前年度繰越金が増額したことなどの理由によりまして、総体的に港湾整備事業特別会計に対する繰出金を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、11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、2,178万5,000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、7,112万6,000円を減額しようとするものでございます。これは、国内外での急速な景気低迷に伴う入港船舶数の減少などにより、入港料及び岸壁使用料などが減額となるものでございます。

12ページ及び13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、1,873万5,000円を増額しようとするものでございます。これは、国の2次補正に伴い、改修事業費補助金が増額するものでございます。

14ページをご覧ください。

第8款組合債におきましては、6億5,560万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、平成元年及び2年に一般公共事業債で借り入れをした高い利率の起債償還金を繰り上げ償還し、新たに低い利率の起債を借り入れることや、国の2次補正に伴い直轄事業負担金の管理者負担分及び改修事業費補助金の裏負担分を一般公共事業債で借り入れすることなどにより、増額となるものでございます。

6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、国の2次補正に伴う直轄事業負担金及び改修事業費につきまして、1億5,000万円を平成21年度に繰り越して支出するものでございます。

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421万6,000円、西港の重要国際埠頭施設警備業務委託に3,211万5,000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４億３，０００万円を、防波堤建設工事に対応するため３，３００万円などをそれぞれ限度額として設定するものでございます。

第４表の地方債補正でございますが、一般公共事業債で１３億２，５９０万円、借換債で４億５，２００万円をそれぞれ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、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ページ目をご覧ください。

今回は、歳入及び歳出それぞれ３億６，１５９万８，０００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います。

１１ページをご覧ください。

第１款総務費におきましては、５１万７，０００円を増額しようとするものでございます。これは、人事異動に伴う職員手当等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２款港湾管理費におきましては、５７０万９，０００円を増額しようとするものでございます。これは、港湾施設にかかわる基本電気料の値上がりなどにより、今後の支払額に不足額が発生するため増額するものでございます。

第３款港湾建設費におきましては、３億４，６０４万円を減額しようとするものでございます。これは、起債事業でありますふ頭用地造成事業の事業量変更などに伴う減額でございます。

１３ページをご覧ください。

第４款公債費におきましては、２，１７８万４，０００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、１億７７７万２，０００円を減額しようとするものでございます。これは、国内外での急速な景気低迷下での取扱貨物量の減少、住宅需要の減少などによる上屋使用料の減額、また、円高などにより海外とのコンテナ取扱量が減少したことにより、荷役機械使用料、冷凍コンセント使用料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、１，８９２万６，０００円を減額しようとするものでございます。これは、東港における前年度繰越金が増額したことなどの理由によりまして、総体的に一般会計からの繰入金を減額するものでございます。

１０ページをご覧ください。

第４款組合債におきましては、２億３，４９０万円を減額しようとするものでございます。これは、ふ頭用地造成事業の事業量変更に伴う起債額の減額分と資本費平準化債の増額分を差し引

きして減額となってい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 円など、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。

○議案第 3 号 平成 21 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 21 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（遠藤 連君） 続きまして、議案第 3 号「平成 21 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 21 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、一括議題といたします。

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） 議案第 3 号「平成 21 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 21 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。

予算の編成に当たりましては、引き続き両母体の厳しい財政状況を勘案し、更には昨年来の世界規模の景気悪化を踏まえつつ、実施事業については選択と集中の視点に立って、緊急性、必要性を十分検討し、経費についても徹底した縮減と見直しを行い、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あります。

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と思います。

最初に、1 ページをご覧ください。

歳入及び歳出の総額は 58 億 7,504 万 7,000 円で、前年度当初予算に比べ 2 億 6,622 万 6,000 円増となっており、率にして 4.75% 増加しております。

まず、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。

最初に、17 ページをご覧ください。

第 1 款の議会費は 899 万 2,000 円で、前年度より 27 万 3,000 円の増となっております。

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。

18 ページをご覧ください。

第 2 款総務費は 5 億 4,545 万 1,000 円で、前年度より 2,418 万 7,000 円の増となっております。平成 21 年度は、独自職員 1 名の退職金を計上しており、この経費を除きま

すと、ほぼ昨年並みとなっております。

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。

２２ページをご覧ください。

第３款港湾管理費は２億３，２６３万２，０００円で、前年度より１，５５９万７，０００円の減となっております。

主な内容は、ふ頭保安施設や道路、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。

２４ページをご覧ください。

第４款港湾建設費は１７億９，２４０万円で、前年度より４億４，０００万円の増額となっております。

増額の主な要因ですが、第１船溜の岸壁改良及び第３船溜の整備によるものでございます。

その他の主な内容は、東港区中央ふ頭の多目的国際ターミナルの整備などの国直轄事業、ふ頭間道路建設工事などの改修補助事業、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。

２５ページをご覧ください。

第５款公債費は２５億５，９３７万７，０００円で、前年度より９，１１５万３，０００円の減額となっております。

公共事業等にかかわる起債償還元金及び利子でございます。

２６ページをご覧ください。

第６款諸支出金は７億３，３６９万５，０００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。

１０ページに戻り、ご覧ください。

第１款分担金及び負担金は３３億２，８０８万６，０００円で、前年度より１億１，４８６万４，０００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。

１１ページをご覧ください。

第２款使用料及び手数料は９億４５５万４，０００円で、前年度より７，０５６万４，０００円の減となっております。これは、昨年来、国内外での急速な景気低迷によって、入港料、岸壁使用料が大きく減少となっております。

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。

１３ページをご覧ください。

第３款国庫支出金は５億３，２４８万５，０００円で、前年度より３億６，８４８万５，０００円の増となっております。これは、先ほど御説明申し上げたとおり、第１船溜の改良及び第３

船溜の整備などの事業増に伴います補助事業費に応じた国庫補助金の増加でございます。

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35万4,000円を計上しております。これは、港湾統計調査に係る委託金でございます。

14ページをご覧ください。

第5款財産収入は、45万6,000円を計上しております。これは、職員住宅貸付料の収入でございます。

15ページをご覧ください。

第7款諸収入は39万9,000円で、船溜区等の電気使用収入などを計上しております。

16ページをご覧ください。

第8款組合債は12億510万円で、前年度より8,280万円の増となっております。

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13億510万円に定めようとするものでございます。

7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12億510万円となっております。

以上、議案第3号につい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いただきたいと思います。

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23億57万1,000円で、前年度当初予算に比べ16億5,841万円減額となっており、率にして41.9%減っております。

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。

13ページをご覧ください。

第1款総務費は5,610万6,000円で、前年度より2,229万9,000円の増となっております。

増額の主な要因としましては、港湾整備事業特別会計の設置を受け、20年度分事業から消費税の納付義務が発生したことによるものでございます。19年度分は、免税として取り扱われましたが、21年度は20年度分として2,161万1,000円計上しております。

その他主な内容は、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2億5,576万9,000円で、前年度より2,805万1,000円の増となっております。これは、国際コンテナターミナルの東港区移転、本格使用に伴い、電気料、管理委託費などの増によるものでございます。

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1億9,893万9,000円で、前年度より16億9,377万円の減となっております。

主な内容は、西港船溜用地造成事業、入船ふ頭用地造成事業、東港中央ふ頭用地造成事業の起債事業などに要する費用でございます。

昨年8月に本格使用を開始した東港区中央ふ頭の国際コンテナターミナル及び背後地周辺がほぼ予定どおり整備されたことによる当該事業費の減でございます。

19ページをご覧ください。

第4款公債費は、17億8,875万7,000円で、前年度より1,499万円の減となっております。これは、西港区の港湾整備事業債償還額の減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。

9ページに戻り、ご覧ください。

第1款使用料及び手数料では8億7,124万1,000円で、前年度より1億2,208万7,000円の減となっております。

一般会計同様、景気悪化により取扱貨物量が大きく減少し、上屋等施設利用が大幅に低下しているものでございます。利用率向上を図るべく港湾運送事業者を初めとする関係機関に対し、公共施設の利用を要請しておりますが、改善は難しい状況となっております。

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。

11ページをご覧ください。

第2款繰入金は7億3,369万5,000円で、前年度より9,148万4,000円の減となっております。

西港の収支が悪化したのとは対照的に、東港の収支が大幅に改善されたことから、西港では増、東港では減となっております。

第3款諸収入は6,813万5,000円と、昨年と比較し6,466万円ほど増加しておりますが、これは、先ほど御説明申し上げましたが、港湾整備事業特別会計設置に伴います消費税

のこちらは還付金となっております。その他中央ふ頭などの電気料収入を計上しております。

１２ページをご覧ください。

第４款組合債は６億２，７５０万円で、前年度より１５億９５０万円の減となっております。これは、西港区入船ふ頭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減に伴う用地造成債の減額によるものでございます。

主な内容は、西港入船ふ頭用地造成事業、船溜用地造成事業、東港中央ふ頭用地造成事業に伴うふ頭用地造成債及び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３条の一時借入金でございますが、これは、借入最高額を７億２，７５０万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６億２，７５０万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。

○議案第５号 苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例の一部改正について

○議長（遠藤 連君） 次に、議案第５号「苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例の一部改正について」を議題といたします。

提出者の説明を求めます。

総務部長、榎 良一君。

○総務部長（榎 良一君） 続きまして、第５号議案「苫小牧港管理組合港湾施設管理使用条例の一部改正」につきまして御説明いたします。

このたびの条例改正は、東港区中央ふ頭一部可動屋根付き荷さばき地を新設したことにより、港湾施設使用料のうち、荷さばき地使用料を変更するものであります。

議会資料３３ページをご覧ください。

本荷さばき地は、約６，３００平方メートルのアスファルト舗装で、そこに赤いラインで示したレールを引き、その上を一度に１０個のコンテナを覆うことのできる屋根が移動するという形状となっております。本施設の設置に当たりましては、検査時の安全確保はもちろんのこと、雨天時での検査も可能となり、この屋根を移動させることにより、３０個から５０個のコンテナに対応することができます。

次のページをご覧ください。

表の左側は、改正後の新料金となります。

一般使用料は、１平方メートルにつき、初日から１５日までが７．７円以内、１６日以降が１１．６円以内となっております。また、占用使用料は、１平方メートルにつき、１月１９０円以

内となっております。

料金単位については、起債償還金などを基に算出しております。

以上、議案第5号を御説明申し上げました。

御審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

○議長（遠藤 連君） 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。

沖田龍児君。

○3議員（沖田龍児君） それでは、通告に従いまして、質問させていただきたいと思います。

私は、新年度予算と港勢ということについて質問通告をいたしました。細かい港勢の数字については、きょう数字で示されましたし、先ほど管理者から挨拶という形で、市でいえば施政方針のような形で今年度の取り組みについてお話をいただきました。

ですから、そのお話を聞く前に通告をしておりますので、それを聞いてから質問するということになる、ほとんどお話があったんだと思いますが、改めて港勢にもありましたように、この右肩上がりに伸びてきた苫小牧が、世界的な経済の不況に影響を受けて、1億トンは確保したものの、初めてといいますか、前年比ほとんどのものがダウンをするという状況になったきたわけです。

昨日ですか、GDPの年換算も12.7%減になるという話も出ていて、恐らくこれからますます、余り下向きな話はしたくないんですが、この日本の経済というのは、やっぱり相当いろいろな分野にダメージがこれから出てくるのではないかと。したがって、その影響は苫小牧港管理組合においても例外ではなくて、特に自動車産業なんかも相当ダウンをしてきている、その影響は港にも相当大きく出るんだろうと思うんです。

そのことで、後ほど細かいことについては聞きますが、先ほど副管からも、そういう中でも選択と集中の整備と効率的な運営を基本にしていきたいというお話がありましたが、この選択と集中ということがどういうことを指して言われているのか、ちょっとよくわからないんですが、そのことも含めて、改めて管理者から、こういう厳しい見通しの経済状況の中で、苫小牧港管理組合を、北海道の経済の牽引車とも言われているこの港をどのように運営をされていくのかという決意も含めて、改めてお伺いをしたいと思います。

それと次に、補正予算の関係が提案をされました。私は昨年11月の第3回の定例会で、使用料収入の減について、どのように推測をされているかという質問をしたのに対しまして、佐々木副管のほうから、予測でおよそ1億6,000万ぐらいダウンするのではないかとというお話がありました。今回の補正で読みますと、ほぼ推測に近い1億7,800万円減額をしたという補正になっているわけですね。そのときに、私はこれまでも何回も言っている、苫小牧港の財政のあり方についていろいろ指摘をしてきました。その中でも、特に両母体の負担金について、これまで努力して収入増になったときは、それぞれの比率に換算をし直して両母体に返していた。

だとすると、収入減になったときに、そのルールからいえば、両母体にその減になったものを見せようと、それがルールではないかというお話をしました。それに対して副管の答弁は、基本的には両母体にお願いをしなければならない。しかし、両母体も非常に厳しい財政状況にあることは十分承知をしている。両母体との今後の協議が必要ですよという答弁をされたんですね。

ところが、結果的には今言ったような形で、平準化債を１億１，２００万、これを平準化債に上積みすることによって帳尻合わせをしている。結果的には、ですから私が言ったようなことにはなっていないで、両母体から足りない分を補てんしてもらおうということになってない、平準化債ということで帳尻を合わせている。

しかも、これはルール上だからしょうがないと言えばしょうがないんですが、この補正予算の一般会計の１１ページを見ますと、北海道と苫小牧の負担金のところ、西港と東港の違いとかありますけれども、苫小牧はほぼ同額ですね、プラスとマイナス。ところが、北海道には、東港のほうで返済が大きいものですから、２，１００万、分担金を減額しているんですよ。一方ではだから、歳入も減って大変な状況になっているのに、更に北海道に２，１００万円返済をするという、こういうあり方は非常に、私は前から言っているけれども、おかしいと思うんですよ。ルールがあるんだったら、やっぱり両母体厳しくても、そのルールに従って、やっぱり港の財政をきちんとしてもらおうということが必要ではないかということは何度も申し上げてきました。どんな話し合いをされてきたのか、両母体と。その経過がどうだったのかということ、ただ両母体の財政事情が厳しかったからということで私は済まないんだと思うんですが、どんな話し合いをされてきたのかお伺いをしたい。

それと同じように関連はするんですが、新年度の収支見通し、先ほど管理者からもお話ありましたように、総体では８１億ぐらいの予算、前年比１４億ぐらい減っているわけですね。その中で、使用料収入も今年度は１６億７，５００万円で、前年度を見ると、対前年比で見ると、やっぱり補正後を見たほうが良いと思うんですけども、補正後収入は１６億８，９５０万、こうなっていますね。ですから、ほとんど前年と同じぐらいの収入減にしか見ていないんだと思うんです。補正後の減額収入と今年度の収入、減る金額を同じように見ているんだと思うんですね。

冒頭にも言いましたように、こういう経済情勢の中で、本当にそれで済むんだろうかという思いがするんです。ですから、どのような細かい根拠を持ってやったかわかりませんが、どういう見通しを持って、今年度の使用料収入を、前年度の補正後と同じ程度に見たのか。これはちょっと甘くないかということをお願いいたします。

もし仮にこれで足りないということになれば、また、平準化債でカバーするのかなというふう思うんですが、その辺のこと、ことしは平準化債４億２，６００万円計上しているんですね。ですから、収入が足りなくなれば、両母体からも面倒を見てもらえなくなる。だから、平準化債でカバーしていくんだということになっていくと、まさに平準化債というのは借金ですから、管理組合の体質がますます借金に依存していくという体質になりはしないかということ、心配して

いるんです。当然、平準化債には限度額があると思うんですよ。ですから、その限度額をちょっと教えてほしいんですが、そうふうになって、収入減になったときに、平準化債でまたカバーするとすると、その限度額との関係でも大変厳しい状況になってくるのではないかなと思うんですが、一方ではそう言いながら、さっき言った両母体の負担金は、ことしは１億数千万減っているんですね。

だから、このところは、私は何度も言っているんですが、やっぱりもうちょっとこの財政のルールのある方というんでしょうか、これを見直すべきだということを何度も言ってきました。北海道にとっても、苫小牧の港が経済活性化のために大変重要な位置付けを持っているんだというように知事もよくおっしゃるわけですから、そういう認識を持っているとすれば、私はそれこそ選択と集中という意味で、厳しい財政であっても、やっぱり苫小牧の管理組合に必要な経費は、道も市も、両母体も負担をしてもらおうと、そういう考え方にやっぱり立ってもらわないと、さっきも言いましたように、だんだん管理組合が借金体質に追い込まれていく、そういうことを心配をするものですから、聞いています。

それと、ちょっとここで今さら言うのもあれなんですけど、そもそも資本費平準化債というものについて、１９年２月２日に私ども議会に、こういう制度を１８年度から取り入れることになったときに説明がありました。ちょっとくどくなるんですが、結局この平準化債というのは、港湾事業費のうちの施設の減価償却と比べて、普通２０年間で償還期限があるけれども、減価償却は５０年ぐらいだと。そのギャップがあって赤字になるんで、各市から総務省に対して平準化債の導入を求めて１８年にこういう制度が出てきたんですね。その「資本費平準化債とは」と書いて、「上記に述べた資本収支の赤字を解消するため、元金償還額マイナス減価償却を限度として、起債償還額の返済のために新たな地方債を発行する」となっているんですよ。そうすると、このことの趣旨からいうと、こういう収入不足になったり、赤字になったことの埋め合わせにこの資本費平準化債が使われるというのは、本当の本筋からいって外れるんでないかなと思うんです。こういう会計のある方というのは、そもそも正しいのかどうかということについても、私は疑問に思っています。ぜひそのことも聞かせていただきたい。

それから、この辺ちょっとどういう仕組みになっているのか、非常に会計が複雑になってきているからわかりにくいんだけど、恐らく歳入も減る、それから両母体からの負担金も減っている。更に私は、道あるいは市とのシーリングの中で、相当厳しいシーリングをかけられているのだと思うんですね。道の予算でもやりますけれども、恐らく道はすべての経費について一律７、８％のシーリングをかけているのだと思うんです。そういうものがこの管理組合の今年度の予算の中にもあらわれているのではないですか。これだけ見たらちょっとわからないですよ。ですから、収入は減る、両母体からの負担金も減る。更にはシーリングまで厳しくかけられる。本当にこれで管理組合を正常に運営していけるんですか。万一また、いろいろな事故があったときに、そういう正常に運営していけるということになっているんでしょうか。そのこともあわせて聞き

たいと思います。

それから、暗い話ばかりしましたがけれども、新年度に向けて新たな対策として、どのようなことを考えておられるかということなのですが、つい先日、明るいニュースとして、昨年の２月に航路廃止になった韓国との商船が航路再開になるということで、定期貨物が８航路になったというニュースが出ていました。久々に明るいニュースだなと思いましたけれども、そのほかにポートセールスをされる、あるいは大型クルーズ船を誘致をするというようなことも新聞報道で見えています。それから、港湾整備に関して、漁港整備に関して何かアンケートにも取り組まれている。それはそれで、これから整備をされる漁港区に、市民がどのように望んでいるかということをするんだと思いますが、それには努力をされているんだと思いますが、新たにどういう対策をしようとしているのか。例えば大型クルーズ船の見通しはどうか、そういうことについてもありましたらお答えいただきたい。

次に、組織のあり方について伺いをします。

独自採用職員、俗にプロパーと言われている職員の問題です。

港管理組合の定数条例は６０人ぐらいになっている、今現在は５８名でやっていると思うんですが、道が副管も含めて８名、市が３０名、プロパーの方が２３名、こういってやっているわけですね。ところが、今年度この予算にも出ていますが、１名退職される。更に来年度、見せていただくと、４名退職されるんですね。更にこの後五、六年で１０名近くの方が退職をされていくんですよ。

退職金の問題はちょっと後で言いますが、これ平成１７年にも、たしか渡辺満議員だったと思いますが、議論をされたときに、そのときも専門職は必要だと、こういう港の仕事の関係では。そういう意味で必要だから配置をしていく、両母体とも協議をしていきたいという話をされているんですね。しかし、現実には、その方向性が示されないまま、今のよう状況になってきていると思うんです。

そこでお尋ねしたいんですが、このプロパーの問題は、１９７４年に最初に採用されて以来、もう３５年が経過をしているんですが、その間およそ７年ぐらいの間に、２３名のうち１８名ぐらいがその五、六年の間に採用されているんですね。その間は、ところどころブランクがあって、八、九年間ブランクあったこともありますし、最も新しい人は２０００年採用ですから、それ以来９年間採用がないんですよ。ですから、非常に年齢構成がいびつなんです。言えば、上のほうが多くて下のほうが少ない。間があいているというか、職員の構成としては非常にいびつな形になってきているんです。

これまでも、市のほうとの人事交流とかいろいろなことを検討されたと思うんですが、結果的にはそれがうまくいかないで、こういう状況になってきているんですね。ある意味では、やむを得ない部分もあるかもしれませんが、しかし、問題はその後こういうプロパーの体制、あるいは管理組合の構成というんでしょうか、そういうものをどういふふう維持をしていこうとしている

プロパーを、今いる23名が、多少1名とかにする問題はあるんでしょうけれども、それを維持していこうとしているのか。極端に言えば、両母体からの派遣職員を多くして、プロパーが退職したら補充していかないというのも考え方の一つかもしれません。あるいは派遣職員を少なくして、プロパーだけでやっている港もあるわけですね。だから、そういうようにするのか、基本的な方向をやっぱりきちっと定めてほしいと思うんですね、その場しのぎのことじゃなくて。そういうものを私はしっかり決めるべきだと。

それに関連して、さっき言いました退職金の問題、ことは1人ですから、2,500万計上していますよね。これどのようにする、恐らく平準化債は増えていますから、そういうものも見るのかもしれませんが、しかし、来年度になると4名ですよ。1億かかるんですね、単純計算すると。これどうやって、今まで退職金の積み立てしてないんですね。両母体ともお話し合いをして、一時期それ積み立てたらどうかということも議論されたようです。しかし、そのときは何とかなるという話だったらしいんですが、なってないんですよ。どうするんですか、これ。管理組合だけで見ると、さっき言ったように。そういうこともやっぱりきちんと両母体と財政のあり方も含め議論すべきだと思うんですよ。これもまた平準化債で見ていくんだというようなことになると、さっきも言った限度額の話やら、あるいは借金体質の管理組合になっていくということ、私は危惧するものですから、そのことをぜひしっかりとお答えをいただきたいと思います。

○議長（遠藤 連君） 答弁を求めます。

○管理者（岩倉博文君） 沖田議員の質問にお答えをさせていただきますが、まず、管理者としての決意ということでのお尋ねがございました。先ほども挨拶でも触れさせていただきました。同時に、今ほどの質問の中でも議員からも御指摘がございましたが、港湾を取り巻く環境は、本当に未曾有の世界的経済不況の中であって、決して順調と言えるものではないというふうに認識

をいたしているところでございます。

そのために、きょう御説明をさせていただいておりますが、21年度予算につきましては、このような環境下にあって、使用料収入等の減少により厳しい編成となっているところでございます。

したがいまして、非常に厳しい財政状況でありますので、全体の港湾整備事業費を抑制しながらも、主要施策等においては2次補正でも対応するなど、着実に実施していくことが必要だと考えており、苫小牧港として地域の経済、産業を支える責任を果たすことができる予算になっていると認識をしているところでございます。

同時に、もう少し広義な意味での決意ということになりますけれども、やはりかつて経験したことのないような状況の中で、今年度さまざまなことに取り組んでいくわけでありまして、国内だけではなくて、全体の経済情勢をしっかりときめ細かくチェックをしながら、苫小牧港港勢についてさまざまなことに臨機応変に取り組んでいく姿勢が必要だというふうに考えておりますので、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（遠藤 連君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） ただいまの沖田議員からの質問でございますが、予算と平準化債、苫小牧港管理組合の予算の組み方に関連した御質問が幾つかございました。

その中で、まず補正予算におきます対応の中で、平準化債を増やしたという点についてでございますけれども、今回、実は当初予算で見込んでいましたよりも相当な収入減という、これは実は苫小牧港管理組合につきましても初めての経験でございます。当然その原則から言えば、沖田議員も御指摘のとおり、当初予算から歳入が減った場合には、まずは我々が歳出の抑制とか歳入の増加とか、こういったことに取り組んだ上で、それでも補えない場合というのは、原則両母体の負担で賄っていただくというのが原則論であろうとは思いますが。今回もそういったことで、この関係につきまして母体と協議を行いました。先ほど申し上げましたとおり、収入が見込みよりも減った、年度の途中で負担金を増額すると、こういったことは今までなかったということもあって、また、現在の両母体の厳しい財政状況、これらのところから、今回は負担金の増額は困難であるというふうに両母体との調整の中で決まりました。このため、その不足額につきましては、やむなく平準化債を充当して対応することにしたということでございます。もちろんこの管理組合の長期的な健全な経営の確保という観点から、年度途中に収支不足が生じた母体負担金のあり方については、今後協議してまいりたいと考えておりますので、ぜひよろしくお願いしたいと思います。

それから、続きまして新年度の予算の関係でございますが、まず、使用料の見込み、収入の見込みの計算方法でございますが、従来は過去3年間の使用料収入、これを平均的に見て、それを収入として見込んでまいりました。ただ、今回現下の急激な経済不況を受けまして、20年度後

半の収入実績、これを基に21年度予算を編成しております。現時点では、これ以上の落ち込みというのは考えておりませんが、万が一我々の想定を超えて使用料収入が更に減少した場合には、さらなる歳出の抑制を図るとともに、両母体と協議して対応してまいりたいというふうに考えております。

次に、歳入減とシーリング枠で支障は出ないのかということでございますが、新年度予算編成に当たりましては、使用料や母体負担金の減に対応するため、事業内容の優先順位や緊急度を勘案し、歳出の抑制に努めました。

繰り返しになりますが、なお港湾管理上の不測の事態等が発生した場合には、さらなる歳出の抑制に努めるとともに、両母体と協議し、港湾の管理運営に支障を来さないよう対応してまいりたいと、このように考えております。

それから、先ほどの平準化債の中で限度額についての御質問がございましたが、限度額は毎年度の公債費ですとか、我々の収支バランスによって毎年変化をしてまいります。来年度、21年度で申しますと、その限度額は6億5,700万円と計算をしております。

続きまして、ポートセールス、それからクルーズ船の関係についての御質問でございますが、昨年からの急激な景気悪化によりまして、苫小牧港におきましても、更に厳しい状況が考えられますことから、積極的に港湾の利用促進に力を入れる必要があると、このように考えております。具体には、北海道や苫小牧市などと連携し、企業誘致活動を引き続き実施していくことや、国際コンテナターミナルの整備に伴い、新たな航路の誘致というものを図ることを考えておりますが、この状況でございますので、なかなか厳しいというふうには考えております。

また、旅客船などの係留を予定しています北ふ頭岸壁につきましては、平成22年度中の完成を予定しておりますことから、昨年からの誘致活動を行っているところでございます。現在のところ、ことしの6月並びに9月に大型旅客船「ふじ丸」が寄港することが決定しておりまして、そのほかにも複数の照会が来ている状況でございます。

それから、組織のあり方についてでございますが、管理組合の独自職員の今後の方針についてでございますが、私どもといたしましても、この港湾の管理運営という特殊性からは、専門性を有する職員を過去採用し、配置してきたところでございます。

平成21年度から5カ年で9名の独自職員が定年退職を迎えますが、港湾行政を遂行していく上では、引き続き独自職員の配置は必要と考えておりますので、その職員の採用に向けて両母体との協議を既に始めているところでございます。

それから、退職金についての御質問もあわせてございましたが、22年度には4名の職員が退職するということで、これにつきましては、まずはその負担のことに关しまして、両母体と協議をしてまいりたいと、このように考えております。

以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 沖田龍児君。

○ 3 議員(沖田龍児君) いろいろ副管としての立場上、非常に苦しい答弁はわかるんですよ。いつも言うことですが、両母体といっても、1 つは道で、1 つは管理者である市長なわけですよ。ですから、ここは港議会ですから、港管理者としての市長に問わなければならないんですけども、やっぱり苫小牧市の市長としても、今言ったような話を十分私は掌握していただいていると思うんですが、その上で、やっぱり道とも真剣に、やってないと言っているわけじゃないですが、時には知事とも、トップで本当にこの苫小牧港の位置付けを道がどのように位置付けているのかということ、私は真剣に議論してほしいと思うんです。余り言いたくないんですけども、残念ながら、きょうだって道の副管来てないんですよ、この定例会にですよ。道の職員の方が恐らく見えているのかもしれないけれども、ここいう議論を本当に、道が、知事が、苫小牧の共同管理者である道が真剣に、苫小牧港が置かれている厳しい状況というのを本当には把握しているんですかということを言いたいんですよ。副管に言ってもしょうがないですけども。

ですから、何でも両母体と協議します、協議しますといっても、すべてさっき言った、本当は歳入不足になったら、収入減ったら、原則はそうですよと副管が言っているんだけど、両母体厳しいから、結局何もしていただけなかった、平準化債で賄うしかないんだと、こう言っている。平準化債のことに直接お答えありませんでした。恐らくそういう使い方しても違法ではないんだと思うんですが、私がさっき言ったように、本来このことが導入をされた目的は、こんなことの穴埋めに使うために平準化債という制度を設けたんでないと思うんですよ。やむなくやっているんだと思うんですが、こんなことが続いていけば、限度額 6 億 7, 0 0 0 万とおっしゃいましたね。今年 4 億何ぼですよ。これで本当に歳入不足になったら、すぐ天井じゃないですか。

そういうことも含めて、もっとやっぱり北海道に、確かに道も厳しいですよ。道議会へ行っても、全ての項目を聖域なく見直しをしているのはわかっているんです、私も。でも、何度も言うように、北海道知事にとっては、苫小牧というのは本当に経済活性化のリーダーだと言っているんですよ。選択と集中だと言っているんだから、そこへ投資をすることが、必ず北海道の景気の回復に物すごく役立ってきているわけでしょう。今だって、市だってこの港ができたことによって、トヨタなり、出光なり、企業の名前一々言いませんが、固定資産税にしる、法人税にしる、物すごい入ってきているわけですよ。港によって潤っているんでしょう。それなのに、この港の維持管理費どうなんですか。こんな寂しい状況で、北海道一だ、東北一の港だって言えますか。そのことを何回も私言っているんです。

だから、極端な言い方かもしれませんが。港の管理者というのは、規則で 2 年に 1 回交代するとなっているんです、知事と。ただ、ただし書きついていて、続けることができるということになっています。しかし、管理組合ができてから 1 回も変わったことがないんですよ。石狩湾新港は知事が管理者ですよ。議会にも出ている、知事が。代わってもらったらいじゃないですか、2 年に 1 回。1 回本当に知事にここに来てもらって、苫小牧の港の現状をしっかりとわかってもらっ

て、そういう議論を直接やりたい。それはもちろん私たち道議会でできるかもしれませんが、しかし、道議会で一港の話だけをやってもなかなか我田引水だと言われるし、やりにくいんですが、そういう話をやっぱり市長、複雑な立場にあると思いますが、港管理者という立場で一度共同管理者の知事としっかり話し合ってもらいたいと思うんですけども、トップで。

本当に何回も言っているんですよ、私。でも、直らない間、一緒にいますからね。いや一緒にいれるかどうかわかりませんが、ここにいる間は私は言い続けたい。本当にそうしなかったら、ちゃんとした維持管理できないですよ。職員の人みんな苦労している。ガントリークレーンのことを今さら言う必要ないけれども、あんなみっともない話が出てくるわけですよ。そのことをもっと真剣に受けとめてもらわないと、両母体と協議するとばかり言われても、それは仕組み上しようにない。

それともう一つは、組織のあり方も、これも両母体と話し合いをしなければならない課題と思いますが、副管は専門職は必要だから採用していくというお話をされたと思うんですが、これは基本的に今の、それは23名固定して言うわけではないですよ。基本的にこういうバランスというんでしょうか、そういうものは維持をしていくというふうに受けとめていいんでしょうか。

それと、だとすれば、さっきも言った、ことし1名、来年度4名、その後3名と、ずっと続いていきますね。これを直ちに、4名やめたから4名すぐ採用するかどうかという技術的な問題あると思います。あるいは年齢構成のこともあります。それから、一般職と今2名交流していますよね。そういうことなんか僕はやっていいと思うんですが、そういうこと、細かいことを言うのではありませんが、今後のプロパーの採用計画というものをしっかりと計画書というんですか、そういうものを年次別の計画書にして、もちろん両母体と合意をした上で、そういうものを示してください、私たちに。ただ、何回も協議します、協議しますでなくて、いつの議会って言いません。半年後なのか秋なのかは知りませんが、両母体としっかり話をして、採用計画をこういうふうに立てていますということを私たちの前に示していただきたい。そのことをお答えいただけるかどうかは別にしても、そういう指摘をして終わります。

○議長（遠藤 連君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） ただいまの特に独自職員の関係でございますが、既に両母体とも話を進めておりますけれども、先ほど沖田議員のほうからも御指摘ありましたとおり、実は我々、昭和50年代前半にかなりの大量の独自職員を採用した経緯がございます。やはり職員構成がいびつになっているということも、我々十分に承知しております。今後、もしも採用に向けて了解が得られた場合にですが、その職員の年齢の構成について十分勘案して、バランスのとれた構成をしていかななくてはならないと、こういうふうに考えております。

今お話のありました今後の採用計画、そういう長期的なものというのは、きちっと約束できるものになかなかならないんですが、ある程度の我々の考え方がまとまった段階で、この議会にお示しできればというふうに考えております。

○議長（遠藤 連君） 以上で、沖田龍児君の一般質問は終了いたしました。

池田謙次君。

○1議員（池田謙次君） それでは、通告に従いまして質問させていただきます。

今、沖田議員からもるる御質問ありまして、若干重複があるかもしれませんが、お許しをいただきたいというふうに思います。

このたびの世界的な不況を受けまして、港行政においても、さまざまな影響が出ているものと考えます。そこで何点かお伺いいたします。

初めに、特に円高による輸出の影響、一部報道では空コンテナの増加による貯蔵等にも影響が出ているということでございますけれども、このまま推移をすると、西港のふ頭の使用も視野に入れる可能性を示唆をされておりますけれども、現実どのような状況なのか、まずお聞きをしたい。そして、西港のふ頭使用となれば、港湾関係の企業の方への影響と、その影響額はどのようになるのかお聞きをしたい。

また、この円高による漁業関係者の影響とその額は、そして港湾行政全体としてどのような影響になるものなのか、そして今後の推移をどの程度と踏んでおられるのかお聞きをしたいというふうに思います。

更には、この不況の影響を受けまして、現在のさまざまな港湾計画などが修正や変更を余儀なくされる項目はないのかどうか、あわせてお聞きをしておきたいというふうに思います。

次に、このたびの国の第2次補正の中での事業も含めまして、今年度の事業の地元発注率はどの程度であるのか、岩倉管理者も常々地場産業の活用の必要性をしっかりと訴えられておりますけれども、特にここまで本市の経済が冷え込んでいる現状を考えますと、なおさら地元で予算が落ちることが大事だろうと、そのように思います。そこで地元発注率、そしてまた、金額はどの程度になるのかお聞きをしておきたいというふうに思います。

次に、既に自動車関連等のさまざまな報道がございますけれども、港湾関係における雇用の実態は大丈夫なのか、離職や求人等の実態はどのようになっているものなのかもお聞きをしておきたいと。

更には、余り報じられていない円高による輸入の推移は、どの程度の数字が伸びておられるのか、その金額とともに、どのような業種の方々がおられるのか、そしてこの輸出入の収支のバランスはどのようになるものなのかお聞かせをいただきたいというふうに思います。

そして、この項目の最後でありますけれども、今ほど沖田議員からもございました、この平準化債について、先ほどの御答弁の中で、今回が初めてのことであるというお話がございますけれども、基本的な考え方、百年に一度ですから、そうあることではないと思いますけれども、こういう形での食い込みその他されたときに、基本的な考え方として、それをこの平準化を使うのか、これが最初で最後と踏んでおられるのか、また、そのときに両母体に相談をしながら御負担を願うのか、その基本的な考え方をまずお示しをいただきたいというふうに思います。

次に、市民の方が憩える港づくりについて何点か伺いたいします。

この件につきましては、以前から私も質問している項目でありまして、ハード面のみならず、ソフト面、市民の方が憩える港の整備、そろそろ推進計画なるものを策定をして、実施を私は図るべきではないかと、そのように考えます。

例えば北ふ頭緑地を初め漁港区の整備、今もございました。更には、マリーナの防波堤の先端に広いスペースの空間と、大変見晴らしもよく、市民の方に喜んでいただける計画を私は推進すべきではないかと。お聞きをしますと、マリーナの防波堤は親水防波堤で、利用目的については、より多くの市民の方に利用され、親しんでいただける趣旨であると、そのようにお聞きをしております。それであれば、本来の趣旨にのっとり、一人でも多くの市民の方に親しまれる防波堤を目指すべきであり、特に最先端部分につきましては、より広いスペースを確保して、憩いの場とできないものなのか。更には漁港区の整備に合わせまして、以前も触れました市民の方や観光客の方々が、食事、また苫小牧名産の購入、そして家族連れで憩える空間、多くの方がこの件については望んでいるものと、そのように思いますし、昨年から開催の検討会におきましても、イベントや交流スペースを設けるとの意見もあると仄聞をしております。本格的に観光、そして経済の面から整備すべきと考えます。この点についての御見解をお聞かせ願いたい。

また、視点を変えますけれども、以前から札幌方面初め全道各地から多くの釣り人が苫小牧に來られている現状も承知をしておりますけれども、この方々が安心して釣りをするスポットを整備して提供してあげてはどうかというふうに考えます。安心して釣りのできる港苫小牧のためにも、また経済面からもぜひ整備をして推進すべきと考えますので、管理者の御見解をお聞かせ願いたい。

そして最後に、これも先ほどございました21年度の主要施策の中にも、北ふ頭緑地の整備を進めるとともに、大型客船寄港の誘致活動とございますけれども、1点だけ、この誘致による地元を与える経済効果というのはどのように踏んでおられるのか、それをお聞きして1回目の質問を終わりたいと、そのように思います。

○議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 池田議員の質問にお答えをさせていただきますが、私のほうからは、港湾関係における雇用についてのお尋ねがございましたので、そのことについてお答えをさせていただきますと思いますが、本港周辺に立地している企業等では、非正規従業員の雇用を中止した工場や、あるいは雇用を守るため努力をされている工場、そして世代交代を見据え、正規雇用を増やしつつあるところもあるというふうに聞いております。

また、港湾荷役会社におきましては、自社の雇用は堅持しておりますが、貨物が減少していることから、荷役作業の協力会社であります一般運輸関係会社への依存が減っているという状況も見られるわけでございます。いずれにいたしましても、今回の経済不況により、いましばらくは雇用面においても厳しい局面は避けられないと考えておりますので、苫小牧港といたしましても、

地域経済を下支えできるよう、できるだけことはやっ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。

私からは以上です。

○議長（遠藤 連君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） 池田議員からの質問の中で、最初に、いわゆる経済不況といえますか、円高の影響についての幾つかの御質問についてお答えをいたします。

まず、空コンについての御質問がございましたけれども、例年ですと、平均で3,500個ぐらいの空のコンテナがあるわけですが、ことしは1月末の時点で約7,000個、現在でも6,000個以上の蔵置と、かなり高水準で推移しております。

東港の移転によりまして、この空コンテナ用のヤードの面積というのはふえているわけですが、その取り扱いに苦慮しているというのが確かに実態でございます。

この原因といたしましては、やはり世界的に実際の物流の減少ですね、これが主な原因となっております。我が国からの輸出の減少、そして苫小牧港におきましても、紙ですとか水産物、こういったものの輸出が減少したために、空のコンテナが残っているということになっております。

我々当管理組合といたしましても、この空コンテナの蔵置場所といたしまして、西港地区を含めまして検討いたしてまいりましたけれども、ターミナルを実際に運営しております苫小牧港外貿コンテナ事業協同組合では、荷役機械やオペレーターの配置、それから横持ちなど、西港に持っていくと、相当コストがかかってしまうということから、現在の東港におきますコンテナターミナル近傍の土地の有効活用をするということで処理する方向であるというふうに聞いております。

次に、漁業関係者への影響についてのお尋ねでございますが、苫小牧漁業協同組合によりまして、平成20年度におきましては、円高の影響というよりは、むしろ秋サケやスケソウタラの漁獲量が減ったということによる輸出の減少が大きかったというふうに聞いております。

しかし、21年度は、円高による輸出の減少や外国からの輸入攻勢が強まるなど、その影響について心配をしているということでございました。

それから、港湾行政全体への影響と今後の推移についてのお尋ねでございますが、このたびの不況による影響は、外貿コンテナの動きなどから、昨年末からことしにかけて、また一段と厳しくなっていると認識しており、このことは、港湾を利用している企業や関係者にも影響を及ぼすと、こう考えております。

そのため管理組合といたしましては、港湾施設のより一層の有効利用を図り、利用者の利便性向上につなげる政策を行ってまいりたいと、このように考えております。

それから、地元企業への発注率とその関係でございますが、当管理組合が発注します工事等につきましては、これまでも地域限定型一般競争入札制度を活用しながら、地元企業の受注機会の

確保に努めてまいりました。平成20年度の請負工事の発注は37件でございまして、契約額は17億1,200万円となっております。このうち地元企業が受注いたしましたのは29件で、契約額は10億500万円ということで、件数でいきますと78%、契約額では59%の受注状況と、このようになっております。委員御指摘のとおり、地元経済の活性化のためにも、今後とも地元企業の受注機会の確保に努めてまいりたいと、こんなふうに考えております。

それから、円高によります輸入貨物の貿易の収支バランスについてでございますが、先ほど冒頭にも御説明させていただきましたが、これは、函館税関の資料によるデータでございますが、平成20年の苫小牧港の総輸出入総額は、前年比28.5%増の9,247億2,700万円で、過去最高というふうになっております。

輸入額は、前年比29.8%増の7,904億6,200万円で、こちらも過去最高ということでございます。円高や原油価格の高騰が影響しているというふうに思われますが、その主な貨物といたしましては、原油や石炭ということでございます。

また、輸出額は21.2%増の1,342億6,500万円で、輸出入の収支バランスは6,561億9,700万円の輸入超過というふうになってございます。

それから、平準化債の基本的な考え方についての御質問でございますが、平準化債、基本的には公債費、過去の借金の起債の返済のピーク、こういったもののカットを計画的に行うと、こういう面では非常に有効な制度であろうというふうに思っております。そういった意味では、新年度の予算等でその限度額との関係、更に将来的な返済計画で大きな影響がないかどうかと、こういったものを十分勘案しながら、所要の額を活用することによって、公債費の全体の収支バランス、特に公債費の平準化を図ると、こういったところには生かしていくべき制度であろうというふうに思っております。

ただ、先ほどから御指摘のあります補正予算のような場合、特に年度当初からの見込み以上に収入が減った場合とか、こういった場合に、この平準化債を使うということは、我々も今回やむなく利用したというふうに理解をしております。ただ、これにつきましては、やはり最後は、またこれは沖田議員から怒られるかもしれませんが、両母体と協議した上で何らかの対策、最後はどこかでお金を調達しなきゃならないということで、緊急避難的ではありますが、やむなく使ったということで御理解をいただければというふうに思います。

3点目でございますが、市民が憩える港づくりに関連するところでございますが、勇払マリーナの防波堤の先端に、更に拡張をして憩いの場が増設できないかというお尋ねにつきましては、この勇払マリーナの防波堤、親水防波堤といたしまして、平成14年に供用を開始して、現在夏場には多くの市民の方々にも利用していただいております。

この親水防波堤、建物に例えますと2階建ての構造といったようなものになっておりまして、1階部分はその幅、幅員が3メートルの通路となっており、釣り場にもなっております。また、その2階部分は幅員が13.3メートル、長さ330メートルと、かなり広いスペースを有して

おりますことから、展望や休憩等、多目的な利用に適した構造となっております。

御質問のありました防波堤の先端は、このマリーナにおけます船舶の出入り口部分になっているということもあり、更には南側の島防波堤とも隣接しているということから、安全上この部分を広げるというのは難しいというふうに考えております。

更に、安心して釣りのできるスポットをこの苫小牧港の中に整備できないかというお尋ねでございますが、管理組合といたしましては、今御説明いたしました、このマリーナの公園部分を含む親水防波堤の一部を釣り場スポットとして提供をしているところでございます。従前から、港湾という作業スペースでの釣り場の提供という問題は、管理者にとって港湾の適正利用と安全確保という観点から、なかなか難しい問題と考えております。港湾管理者が安全な釣り場を提供する場合は、基準上、数多くの安全対策を施さなければならないことなどから、提供場所確保の難しさや、施設整備にも多額の事業費が必要となってまいりますので、現在のところ、この勇払マリーナに加えて、新たな釣り場所の整備というのは困難と考えております。

それから、北ふ頭緑地、それから漁港区につきましても、お答えをしたいと思います。それから経済効果についてでございますが、現在、漁港区につきましても、漁業と観光の交流の観点から、この地区の方向性を検討するため、漁業協同組合や有識者、行政機関による「苫小牧港のさかなと賑わいを考える会」を設け、検討を進めております。

これまで、第2回の検討会において、委員の方から、就労環境の改善、観光振興、市民や観光客の漁港内での安全管理など、拡張整備に伴う漁港機能の拡充を初め、市場のあり方や、観光・交流の活発化に向けた改善などについて御意見がありました。現在、これらにつきまして、市民の皆様アンケート調査も実施しております。今後、検討会の委員の皆様や、アンケートによる市民の皆様の意見を参考に、観光や経済面につきましても、関係機関と調整を図り、整備を進めてまいりたいと考えております。

更に、北ふ頭のシンボル緑地のところでございますが、その前面の水深7.5メートル、延長260メートルの岸壁につきましては、平成22年度中の完成を予定しているところでございます。この岸壁が完成いたしますと、他の船舶との調整が困難でありました旅客船などの誘致が可能になりますことから、昨年より誘致活動を行っております。先ほども御説明しましたが、今年も6月に大型旅客船「ふじ丸」が寄港することが決定しております。当面は、この漁港区と北ふ頭緑地、この2ヶ所を市民の皆様方に利用していただけますように整備をしていくことに全力を挙げていきたいと、このように考えております。

更に、大型旅客船の寄港による経済効果についてでございますが、乗船されている方々や、見学に訪れました近隣市町村の方々の地元での買い物、船が必要とします食料品など、消耗品の地元での調達などが期待できるものと考えております。

済みません、1つ忘れておりました。世界的な不況におきまして、港湾計画等の修正が必要なものがあるかという御質問がございました。

苦小牧におきましては、一昨年の１２月、１０年ぶりに港湾計画の改訂を行い、長期的な視点に立った整備や運営のマスタープランを作成したところでございます。このたびの世界的な経済不況の影響は、取扱貨物量や施設使用料等、さまざまな形でこの苦小牧港にもあらわれてきておりますけれども、現在のところ、港湾計画等を変更しなければならない状況にはないというふうに判断をしております。実際の施設整備に当たりましては、今後とも利用状況や経済状況等を注視しつつ、対応してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 池田謙次君。

○１議員（池田謙次君） それでは、何点が再質問させていただきます。

初めに、岩倉管理者のほうから雇用について御答弁ございました。大変厳しいという認識はお持ちだということで、私たちもこれからいよいよ春に向けて、また更に厳しくなるのかなということを考えております。ただ、どうしても苦小牧は港町でもありますけれども、ある一面では物流の町といえますか、運送会社の方とか大変多いのでございますので、その辺のもし危惧する中で、物流の例えば運転手さんの方々が、そういう形で厳しい状況になったときに、何か対策というものがあるのかどうか。もしあるのであれば、お聞かせをいただきたいというふうに思います。

あと、空コンテナの件で、副管理者ですね、今は近傍の土地を利用して、その場でやっているということでもありますけれども、ただ、決していい状況ではございません。近傍の土地の許可といえますか、どのくらい耐えられるものなのか、またどのくらい持つものなのか、もしわかればお聞かせをいただきたいというふうに思います。

それと、地元の発注率、わかりました。５９％、約６割のことですから、初年度においても、横ばい、もしくは上回る程度に、これからの入札ですから一概に言えませんが、何とかして地元で予算がしっかり落ちるように努力をお願いしたい。これは要望で結構です。

最後に、憩える港でありますけれども、これは以前から多くの市民の方なり委員会を出ていることでもあります。特に近間とすれば、漁港区の整備をしっかりやりながら、物販もしかり、また豊富な物の食事もありますし、私は以前に触れましたけれども、例えば小さな水族館みたいなことで、市民の方や観光客が時間を過ごせるような、そういうものにできないものなのかなと。今アンケートもというお話もございましたので、建ててしまえば変更なども厳しいので、しっかり市民の方、観光客がリピーターとなり得るような、もっと言えば、苦小牧のシンボルとなり得るような、そういう港を１つおつくりできないかなという、この点についてお聞きをしておきたいというふうに思います。

○議長（遠藤 連君） 管理者。

○管理者（岩倉博文君） 現下の経済情勢にかんがみて、特に雇用面で何か具体的な対策かという趣旨のお尋ねかと思いますが、管理者としては特にというよりも、市長として、雇用について、さまざまな対策を今取り組んでいるところでございまして、管理者としては、その以前の問題と

して、さまざまな港の賑わいをどうつけるのかということに対して、先ほど来、御挨拶で申し上げておりますけれども、こういったときこそ、ポートセールスを含めて、しっかり取り組んでいかなければならないという問題意識を持っておりますので、御理解をいただきたいと思います。

○議長（遠藤 連君） 専任副管理者。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） それでは、私のほうから、2点、回答させていただきます。

まず、空コンについてでございますが、例年、3月というのが非常に空コンの量が増えるときでございます。これまでコンテナターミナル事業協同組合のほうと協議をさせていただいている中では、今のところ、何とかこの3月まで、近傍のところの土地を利用する形で乗り切れるのではないかなというふうな話をしております。また、これが予想を上回るようなものがあった場合には、緊急避難的な対応策について、よく相談しながらその対応策を練っていききたいというふうに思っております。

それからもう一つ、漁港区での例えば水族館というふうなお話もございましたが、小さな水族館というお話もありましたが、あのエリア、それほど大きな用地が確保されているわけではございません。現在いろいろな委員会、それから市民からのアンケート結果なども踏まえながら、そういうものの可能性についても検討していきたいと思っておりますが、現在の我々の管理組合等の、先ほどから問題になっていきます財政状況等もありますので、その辺もよく勘案しながら今後考えていきたいと、このように思います。

○議長（遠藤 連君） 池田謙次君の一般質問は終了いたしました。

富岡 隆君。

○議員（富岡 隆君） それでは、最後の質問になりますけれども、私も2年間、港の管理組合議員としてお勉強させていただいて、いろいろな実態がわかってきたのですけれども、最初から私は東港移転に対して、もう少し凍結、あるいは見直したらどうかという、そういう考えでずっと質問をしてまいりました。それで、今度の新年度予算を見ましても、先ほどの議論の中でも、港の運営については順調と言えるものではないと。今後も厳しい運営が予想されると。しかも両母体含めて財政が厳しいということで、母体の負担金も毎年削減してきていると。収入も見通しが非常に厳しいと。こういうことで、新年度予算に対する見解という点では、大変厳しいというのが原課の話であったと思いますので、私の質問の通告していた、それについては省略したいというふうに思います。

それと、東港に移転して半年たったということで、入港時の待ち時間のめどがついてきたというふうに聞いているのですけれども、具体的にどのように解消されたのか、伺っておきたいなというふうに思います。

それから、今度の予算編成に伴って、コンテナの取り扱いの貨物量の中身が非常に大事だということで、今回もそういう予算に計上されていると思いますけれども、先ほどの説明の中でもいろいろありました。コンテナの個数説明もあったわけですが、とにかく17年度の水準に

外貿では減少したと。内貿も１６年からずっと年々減少して、ついに８５万トンというところまで減少しているのが、管理者のほうから示された数字でも明らかになっております。そうなりますと、管理者として、今の現状をどのようにとらえるのかということも、非常に大事でないかと。私はそこら辺の認識をまず伺いたいのと、今後の見通し、どんな見通しを立ててこれから臨むのか。ここら辺も非常に大事だなと思いますので、見解を伺いたい。

次に、１４メートル対応で東港に大型船をということで、本来、箱物、昔は物を建てて、どうぞ来てくださいと、こういうことでやっていたわけですがけれども、今はもうそんな時代ではないのですよね。先ほど厳しい財政的な問題も含めて、自分たちの身の丈に合った、そういう運営というのが求められると私は思うのですよ。そういう点でいえば、例えば１４メートル対応の大型のコンテナ船の入港実績ですがけれども、これは平成１１年度は１２隻、１８年１１隻、１９年ちょっと増えて２１隻になったのですけれども、しかし２０年度は７隻しか入港していません。しかも移転後は入港実績はゼロである。これは一体どういうふうに判断すればいいのか、ここら辺について見解を求めたいなというふうに思います。

それから、世界的経済不況の影響で減少した、大変厳しいということで何度も言われております。空コンテナも６，０００個を超えると。基盤をどうするか、苦慮しているのが、私は実態だと思うのですよ。その中でずっと議論もありました。レントゲンの検査、これも東港には整備されておられませんし、安全対策でも、これも何度も指摘しましたけれども、タグボートも設置されていない。そういう今後の見通しも、非常に両母体と協議してやらなきゃならないということは、ほとんどある意味では厳しいのではないかなというふうに私は推測するのですけれども、この際、私は思い切って東港を一時凍結したらどうかな。思い切って、そういうことも必要ではないかなというふうに私は思っているのですよ。あとで、やっぱりその判断は正しかったなというふうになるような、だって見通しないのですから。暗い話ばかりして、本当に申しわけないのですけれども、今回の予算でも西港の拡張整備といいますか、耐震化も含めて、かなりこれからもそういうこともやりながら整備するということで、そういう予算も計上されております。私は今の西港を最大限活用する。そして、これはインターチェンジの問題も、私たちは非常に慎重な立場ですがけれども、西港との関係でいえば、利便性あるいはコストの面でも、私はいいのではないかなというふうに、推進の立場ではないですがけれども、そういうふうに考えますので、そこら辺のところも含めて、管理者の見解を求めておきたいなというふうに思います。

次に、母体負担の関係です。本当に何でも借金は、足りなくなったら両母体ということで、私たちはこの問題では、先の議会でも私も厚真町を母体負担の対象にしたらどうだというふうに言いました。そのとき中野副管理者は、道との話し合いの中では、厚真町からの申し入れがあれば、関係機関との協議をする用意はあるのだと。母体に加入をするのであればという前提ですがけれども、ということで、大変消極的な内容になっております。借入金の整備だとか、東西の両港の負担割合など問題があるので、今後の情勢を見ながら、関係部署で十分時間をかけて検討していく

と、こういうふうに答えておったわけですがけれども、しかし私は現実的に、今東港シフトというのは何も認めているわけではありませんよ。でも、あなた方から見れば、結局、現実的にシフト化していくという立場が変わらないのであれば、厚真町も実際には恩恵を受けていることは間違いないわけですよ。だから、過去のことはいいです。だけれども、今、東港区の臨港部の面積というのは、厚真200ヘクタールを超えているのですよ。苫小牧は160ヘクタール。固定資産税や都市計画税、苫小牧市でいえば年間3,600万円もあるわけですから、これ以上の税収が見込まれるというふうに私は思うものですから、今話があったように、本当に両母体の協議がたくさん出てきているわけですよ、財政面で。そうしたら、私はこれから、そういう母体負担の関係で、これだけの面積もあるわけですから、厚真を、道に対してですよ。道に対してちゃん積極的に協議を私はすべきではないかなというふうに思いますので、そこら辺についての見解を求めたいと思います。

次に、東港移転に伴う背後地の現状です。これはどうなっているのか、今後の見通しについても見解を求めたいなというふうに思います。

勇払マリーナについて、指定管理制度が導入されて現在は運営されております。これまでベルポートですか、運営の中でいろいろ市民サービスについて、さまざま努力していると聞いているわけですがけれども、しかし、現在の厳しい経済情勢の中では、利用状況もほとんど変わっておりません。具体的に18年度254隻の利用状況、19年度240、20年度244と、ほとんど変わっていないわけですよ。だから、21年度、つまり今年度からは、これまで支援していた2,600万円余の支援金はもうないわけですよ。だから、とても黒字になるなんていうことは考えられないわけなのです。ですから、こういう現状ですね、非常に大事なわけで、このマリーナの管理者としてどういうふうに認識を持たれて、今後どういう対応されるのか、そこら辺についてお伺いしたいというふうに思います。

それから、これちょっと通告には出していなかったのですがけれども、今聞いた話で申しわけないのですがけれども、本当に大事な問題なのですから、このベルポートですか、利用者に対して、今年度はこのままでいきますけれども、利用料金、これが幾らになりましたということで値上げが通知された。もう決まったかのように、決まりましたと。これいろいろ議論もあったわけですがけれども、もし指定管理にそれを移したときは、こういうことだってあり得ると。管理組合として手が離されたときに、利用料金が値上げされたり、そういうこともあるから、そういうことはどうなのだとということで随分議論もされました。それで、こういう問題に対して、もしこれが事実であるのであれば、どのように管理者として、こういうやり方がいいのかどうか含めて、ちょっとお伺いしておきたいなというふうに思います。

安全対策について、最後。これ水先案内人との話し合いについて、9月の議会では、相当安全に対する懸念が出ておりました。それで、東港の利用を、実際に安全運転含めて利用していたら、データの収集に努めたいというふうに答弁されておりましたけれども、その後、どのよう

に話し合いが進んだのか、見通しについても伺っておきたいなというふうに思います。

○議長（遠藤 連君） 管理者、岩倉博文君。

○管理者（岩倉博文君） 富岡議員の質問にお答えをさせていただきますが、私のほうからは、御通告いただいた質問と大きく変わった部分だったものですからあれですけども、現状認識と見通しということについて、私のほうからお答えをさせていただきたいと思いますが、確かに今日も何度も御指摘いただいておりますが、大変厳しい状況がしばらく続くというふうに考えております。ただ、これは楽観的に申し上げることではありませんが、経済である以上、いいときもあれば悪いときもある。一定とは申し上げませんが、サイクルの中で、これまでも動いてきたのが経済だというふうに認識をいたしておりまして、こういったときだからこそ、苫小牧港としてやらなければならないこと、あるいはやっておくべきことということを、しっかりと認識をしてやることが大事ではないかというふうに考えております。

もう1点は、見通しについてでございますが、これも非常に視界ゼロの状態だと私は認識いたしております。そういう中で、これからどうなるのかということについて、経済情勢、先ほども御答弁しておりますけれども、しっかりと緊張感を持って見ながらいかなければなりません、と同時に、待っているだけではなくて、トップセールス等々含めて、仕掛けるところは仕掛けていく、そういった積極的な姿勢と慎重な姿勢と両面が必要な局面だというふうに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（遠藤 連君） 中野副管理者。

○副管理者（中野裕隆君） 厚真町の母体の参加についてのお尋ねがございました。

これにつきましては、一昨年、北海道のほうに行きましてお話し合いをしております。さきの議会にも御答弁申し上げてございますけれども、北海道の考え方としては、厚真町の財政規模から、管理組合に参加するのは無理であろうという話がございます。その上で、参加するためには2つの条件があると。1つは、厚真町から参加の申し入れがあること。もう1つは、両母体として借入金の整理ですとか、あるいは東西両港の負担割合なども検討しなきゃならないということでございまして、こういうことも踏まえて、今後の情勢を見ながら、関係部署で十分時間をかけて検討していきたいということでございます。

○議長（遠藤 連君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） まず、私のほうからは、国際コンテナターミナルが東港移転してからの待ち時間等についての御質問についてお答えをさせていただきたいと思います。

東港区では、西港区と比較しまして、信号管制による航路の管制がないということで、入出港が非常にしやすい。また、荷役を終えた後、そういう制約がないものですから、速やかに出港ができると、こういったことで、船社側からは一定の評価を得ているところでございます。ただ、現在のところは、入船と同様の1バースしか現状整備されていないために、待船時間の抜本的な解決には至っていないというふうに考えております。待ち時間の大幅な短縮を図るためには、こ

の船が2隻同時に荷役できるような隣接するバースを一刻も早く整備する必要があると、このように考えております。

それから、14メートル対応岸壁での船舶の入港実績の認識についてでございますが、昨年から14メートル岸壁を使用いたします就航船舶についての変化は、船そのものについての変化はございません。ただ、世界的経済不況の影響によりまして、その船が積んでまいります貨物量が減少し、入港時の喫水が浅くなったため、先ほど議員御指摘のような数値になっているということだろうというふうに考えております。

それから、東港へのシフトを一時凍結すべきではないかという御意見でございますが、これまで、御承知のとおり、外貿コンテナ貨物といいますのは、西港区の入船ふ頭で扱われてまいりました。そのときには、コンテナ貨物量が計画取扱量を大きく上回ったようなことから、待船が増え、背後のヤードの面積が不足するなど、多くの課題が生じる結果となっております。このため、主に船社等の利用者からは非常に多くの不満が港湾管理者のほうに寄せられ、ついには苫小牧港を抜港し、他の港に移る航路も出てきておりました。これらの課題に対応するために、官民一体となってこの打開策を検討し、東港区中央ふ頭を新たな国際コンテナターミナルとして位置付けるということにいたしました。

この移転は、今後の苫小牧港の国際コンテナ取扱機能強化につながることはもとより、これまで西港区において分散していますRORO船の航路の再編も可能になると。西港区の利便性の向上に大きな効果をもたらす結果となっていくと考えております。仮に議員御提案のとおり、西港区に国際コンテナ機能を戻した場合、これまでと同じ課題を西港区のほうにしていってしまうということになりますので、協議を続け、ともに協力してまいりました利用者との関係が根底から崩れてしまうことになると思います。

更には、苫小牧港への寄港を取りやめる国際航路もあるものと予想されますし、西港区での再編を目指すRORO船社等にも多大な迷惑をかける結果となりますことから、西港区への再度の移転は考えておりません。したがって、港湾管理者といたしましては、東港区の国際コンテナターミナルを早期に完成させることが、現在の苫小牧港にとって、最も優先すべき施策であるというふうに考えております。

東港区移転に伴います背後地の利用の促進と見通しについてでございますが、国際コンテナターミナル機能が東港区に移転したことに伴いまして、その背後の用地の活用について、非常に注目が集まっていますところでございます。現在、苫小牧港開発株式会社が共同倉庫を建設しておりますように、当面は苫小牧港周辺の港湾関連企業が物流コスト削減等を目的といたしまして、従来、西港区に配置しておりました物流保管機能を東港区周辺に移転する動きが活発になっていくというふうに考えております。

こうした中、国際総合物流ターミナルゾーンの形成を目指し、効率的で機能的な土地活用を図る観点から、苫小牧東部開発連絡協議会におきまして、北海道、株式会社苫東、管理組合の3者

を中心に協議を行っているところでございます。現在、世界的な経済不況の中、企業投資マインドが冷えているところではございますが、東港区の物流機能向上のためには、背後用地の利用促進する取り組みを行っていききたいと、このように考えております。

次に、勇払マリーナの件でございますが、本年1月末日におけます利用隻数は、昨年に比べ微増となっております。これは昨今の原油の高騰、株価の暴落、円高の進行という厳しい経済情勢下、指定管理者による懸命な利用者増等に向けた取り組みの結果であろうと、このように考えております。

また、本年度の勇払マリーナの収支につきましては、辛うじて赤字を避けることができそうな見通しであります。しかしながら、次年度からは、このような経済情勢に加え、当管理組合からの負担金もなくなりますということから、経営上は一層厳しい状況になると考えております。

今後は、指定管理者によります人件費の削減等による経費の削減とともに、当管理組合といたしましても、マリーナ周辺施設の管理方法を見直すなど、マリーナの経営状況が改善できるよう協議を進めてまいりたいと、このように考えております。

なお、先ほど御質問にありました値上げの通知につきましては、我々としましても、現在あそこの利用料金が全国的に見ても極めて安いものになっているということも承知しております。一定程度、値上げは必要じゃないかということも考えていしましたが、現在のところ、21年度には値上げを予定しないと、このように聞いております。22年度からの値上げにつきましては、今後いろいろと協議をさせていただきたいというふうに思っております。あくまでも値上げをする場合には、我々管理組合との協議をすると。22年度からの値上げにつきましては、特にこちらのほうには協議は来ておりません。もしも21年度中に相当な利用の増があれば、値上げをしない方向というふうに聞いております。

それから、安全対策等の水先人との協議についてでございますが、昨年、苫小牧港21世紀協議会の話し合いにおきまして、喫水9メートル以上、全長170メートル以上の大型船については、東港区での海象データの収集や水先人の操船の習熟が必要であることから、昼間にまずトライアルを行い、安全を確認してから夜間のトライアルを行うこととしたところでございます。しかしながら、8月のシフトから約半年間がたっておりますが、いまだに夜間のトライアルがされていないことに関しましては、まことに残念に思っております。管理組合といたしましては、大型船で入出港する船社には大変迷惑をかけていると考えておりますし、また、水先業務の24時間対応はポートセールス上も非常に重要なことと考えております。したがって、できるだけ早く夜間トライアルに向けた条件整備について話し合いを続けていききたいと考えておりますので、御理解を願います。

以上です。

○議長（遠藤 連君） 富岡 隆君。

○5議員（富岡 隆君） それでは、ちょっと順不同になりますけれども、勇払マリーナについ

て、私が質問したのは、21年度からは上げないけれども、22年度からは、この料金で決まりましたので、という通知なんですよ。だから、そういう管理組合と協議がされていないような中で、そういうふうになる可能性もあるよと。どうなるのですかと、そんなふうになったときにという議論があったわけですよ。それで、私は、もしそういうことがやられているとしたら、それは管理組合としてどうなのかと、そういうやり方がいいのかどうかというのが1つと、それから、そういう事実はあるのですかと。それ確認も含めてお伺いしたわけですよ。だから、ぜひそこら辺のところ。やっぱりこれ先ほど答弁では経営が厳しいと、今後も。人件費の削減、管理方法を見直すなど、協議していくというふうに言われましたけれども、私はだから、当初からこういうことがあったのではないかということで何回も質問しているのですよ。大丈夫なのですかと。全然違うでしょう。だから、そういうあり方がいいのかどうかというのは、本当に今問われている内容だと思うのですよ。だから、そこら辺についての認識を明確にしないと、過去のこと、あれもこれもなんていうことを言ったってどうしようもないわけですがけれども、そういう責任ある立場でいた管理組合として、今こういう実態になっている現状をどのように考えているのかということは、非常に大事な問題なんですよ。それはそうですよ。厳しいからいろいろなことを考えていかなきゃならないですよ。最後は、8年間ですけれども、結局はじゃどうするのだと、破綻してだれもやるものがなくなったら。やっぱり母体負担にかかわってくるでしょう。だから私さっき、ここでは管理組合としては言えませんよ、母体の関係では。今苫小牧市と北海道ですけれども。でも、道に対してもっと積極的に厚真と協議するというぐらいな、そういうことだって必要じゃないですか。私提案しているんですよ。どうするのですか、今後。両母体がだめだというふうになったときに、何もできないですよ。そういうことを含めて私は提案しているわけで、もっと積極的にそういう問題を受け止めていただきたい。そこら辺についても答弁していただきたい。

貨物の取り扱い、これは本当に厳しいと。大型船の入港、東港は14メートル対応ということでも多額なお金を使っているけです。あけてつくったんです。大型船を入港する。しかし実際は、今小型になっているんですよ。だから、東港に移ったときに、先ほど私も言いましたけれども、何のためにあそこを水深14メートル掘ったのですか。本当にこれも過去の問題ですけれども、だけれども、実際に入港実績ないじゃありませんか。整備してから7隻ですよ、1月から8月まで。20年度7隻なんですよ、この14メートル対応の入船も含めて、移転してからゼロなのですよ。だから私は、そういう大型船の対応でつくった港だったけれども、西港に、もとのシフト戻したらどうですかと、わざわざ私は提案しているわけですよ。

それから、背後地の問題もそうですよ。全部今後ですよ。3者で協議して取り組みを行っていききたい。何も進んでいないじゃないですか。後手後手なのですよ、全部。だから前倒しして東港に移転したことによって、全てコストが増えて、背後地もこういう状況ですよ。これからなのですよ、みんな、そうでしょう。これからそういうところに、これだけ厳しい状況の中で、本当に

大丈夫なのですかと私は言っているわけですよ。だから私は、そこら辺のところ、きちっと説明してほしいし、例えば水先案内人、これわざわざ私聞いたのは、何で今まだ夜間のそういうことがやられないのか。この話が出てからもう2年ですよ。どうしてこんなふうになっているんでしょうかね。だから私は見通しが無いのです、本当に見えないのですよ。先ほど市長は、視界はゼロ、ゼロからの出発ですよ。見えないのですよ。だけれども積極的な面もやらないと、物事というのは進んでいけないのだと。何かわかったようなわからないような。先ほどは臨機応変という言葉も使いましたよね。だから、こういう事業というのは具体的なのですよ、全て。厳しいときには厳しい取り組みをやると。経費も削減すると。そのためにはどうするか。やはり見直すということだってあり得るわけですよ。だから、そういう考え方に立っても、後でよかったなということだってあるのです、何回も。いろいろな事例ありますよ。そういう判断だって私は必要だと思いますので、これ以上、余計なことは言いませんけれども、いいときもあればなくて、悪いときになっているのですから、今。きちっとした考え方を持って臨んでいただきたいと思いますので、このあたりの見解をもう一度伺って、質問を終わります。

○議長（遠藤 連君） 中野副管理者。

○副管理者（中野裕隆君） 厚真町の母体参加について、積極的に厚真町と協議すべきだというお話がございました。今現在、厚真町から母体に参加したいという意向はないわけでございます。この場合、厚真町にお話しするとすれば、母体として整理をしなければならないことがあります。それは先ほど申し上げました、過去の借入金300数十億ございます。それから現在道が20億、市が15億負担をしています。これをどういう割合で厚真町に補てんをしていただくかという、そうしたことの整理がまず必要だろうと。そのためにはやはり時間が必要だということで、今後情勢を見ながら検討していきたいということで申し上げたわけでございます。

以上でございます。

○議長（遠藤 連君） 専任副管理者。

○専任副管理者（佐々木秀郎君） まず、マリーナの件についてお答えをしたいと思います。

料金につきましては、指定管理者から管理者への協議が必要であるという制度になっておりまして、現在、先ほど説明をしましたが、21年度には値上げをしないということは確認しております。

また、22年度の値上げの協議というのは、現在のところ、我々としては受けておりませんので、今議員御指摘の、利用者に対してどのような文書を出したのか、済みませんが、現在のところは承知しておりません。

それから、それ以外に、そもそもどういう運営に対しての認識を持っていたのかということですが、これに関しましては、指定管理者が応募してきた段階では、その後の8年間にかわる計画を立てて、ある程度見通した上で応募をしてきておりますし、協定も8年間ということになっております。

当初は、昨年のこの不況に陥る前、それから原油の高騰の前の段階では、あそこにボート等の販売を行うと。それによって、かなり収支は改善の見込みがあるというふうなことで協議を受けておりました。しかしながら、原油の高騰、それから現在の不況ということで、マリーナの管理と運営を行う上での周辺環境が急激に変化をいたしまして、現在かなり厳しい状況に陥っております。

そうということで、我々も協定の範囲内、協定にかかわるところをよく確認した上で、マリーナ周辺施設の管理方法を見直すというふうなことを行いながら、このマリーナの経営状況が維持できるように進めていきたいと、このように考えております。

それから14メートル岸壁、それから東港に関してでございますが、先ほども答弁で御説明しましたが、西港での待船時間というのは、コンテナ船の運航会社にとっては、全く世界的にも類を見ないといえますか、常識外の状態であります。このために先ほども述べましたが、もう苦小牧から撤退すると、実際撤退していった船社もありますし、撤退をせざるを得ないと、こういった船社側からの要請が管理組合のほうにも寄せられてきたわけです。そういった意味で、これに対応するためには、連続した2バースを設けて待ち時間をなくすと、これしか方法がないということで、東港への移転を決めてまいりました。現在はまだ1バースしかできておりませんけれども、2バースの整備の予定を明確に示すということができることによって、現在、船社の抜港を引き止めているというのが、私は現状ではないかというふうに思っております。

そのために、確かに周辺の整備がややおくれている面はございますが、これにつきましても、鋭意進めていく、みんなとともにやっていくということで考えております。

なお、14メートル岸壁の必要性につきましては、先ほども御説明しましたとおり、現実には14メートルの岸壁を必要とする大きさの船舶が入っていることに変化はございません。

○議長（遠藤 連君） 以上で、富岡 隆君の一般質問は終了いたしました。

他に質疑はございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 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。

ただいまのところ、反対、賛成の討論通告はございません。

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（遠藤 連君） よって、これにて討論を終結いたします。

それでは、議案第1号及び第2号についてお諮りをいたします。

議案第1号及び第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」「反対」と呼ぶ者あり）

○議長（遠藤 連君） 賛成多数と認めます。

よって、議案第1号及び第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号についてお諮りをいたします。

議案第3号及び議案第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(遠藤 連君) 賛成多数と認めます。

よって、議案第3号及び議案第4号は、原案のとおり可決されました。

それでは、議案第5号についてお諮りをいたします。

議案第5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(遠藤 連君) 賛成多数と認めます。

よって、議案第5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。

閉会に当たりまして、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、議案5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申し上げますとともに、議員各位の熱心な御審議をいただきましたことに、重ねて御礼を申し上げます。

○閉会

○議長(遠藤 連君) 以上をもちまして、平成21年第1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48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	遠 藤 連
署名議員	山 本 雅 紀
署名議員	渡 邊 敏 明