

平成21年 第3回定例会

苫小牧港管理組合議会会議録

平成21年11月20日開催

苫 小 牧 港 管 理 組 合 議 会

平成21年 第3回定例会
苫小牧港管理組合議会

平成21年11月20日(金曜日) 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 報告第1号 公営企業に係る資金不足比率について
報告第2号 専決処分の承認を求めることについて
(苫小牧港管理組合一般会計補正予算について(第3号))
報告第3号 専決処分の承認を求めることについて
(苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算(第1号))
日程第5 一般質問
日程第6 議案第1号 平成20年度苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算の認定
日程第7 議員派遣の件について

出席議員(10人)

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

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	柏葉 導徳君
総合政策室長	横山 隆夫君
振興課長	植西 勝君
総 務 課 長	高橋 務君

業 務 課 長	伊 藤 龍 一 君
計 画 課 長	平 田 利 明 君
施 設 課 長	菅 野 敏 文 君
出納室長兼會計管理者	納 谷 清 志 君
総 務 課 主 幹	阿 曾 信 幸 君
総 合 政 策 室 副 主 幹	野 村 澄 雄 君

監 査 委 員	坂 本 人 士 君
監 査 委 員	池 田 謙 次 君
監 査 委 員 事 務 局 長	玉 川 豊 一 君
監 査 委 員 事 務 局 副 主 幹	園 田 透 君

事務局職員出席者

事 務 局 長	高 橋 務 君
庶 務 係 長	阿 曾 信 幸 君
秘 書 係 長	木 村 賀 津 彦 君
書 記	山 内 俊 郎 君
書 記	石 田 英 人 君
書 記	榊 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21年第3回定例会を開会いたします。

開議

議長（沖田龍児君） 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（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、田村龍治君及び林 光仁君を指名いたします。

会期の決定

議長（沖田龍児君） 日程第2「会期の決定」を議題といたします。

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

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

議長（沖田龍児君） 御異議なしと認めます。

よって、会期は本日1日間と決定いたしました。

諸般の報告

議長（沖田龍児君） 次に、日程第3「諸般の報告」を行います。

監査委員より、「現金出納検査の結果」について報告がありました。

報告第1号 公営企業に係る資金不足比率について

議長（沖田龍児君） 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、佐々木賢孝君。

総務部長（佐々木賢孝君） 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」御説明いたします。

本管理組合の港湾整備事業特別会計については、財政の健全化に関する法律に基づき、その資金不足比率について、10月末日までに監査委員の審査に付した上で議会に報告し、その後、公表、総務大臣に報告しなければならないこととなっております。

資金不足比率の内容につきましては、当管理組合の港湾整備事業特別会計の決算において、歳

入と歳出が同額となっておりますので、資金不足比率の算定はされません。

以上の内容につきましては、9月30日に監査委員の審査意見書の提出を受け、議会に報告するものでございます。

本件につきましては、10月20日に議長に報告をし、同月29日に公表及び総務大臣への報告をしておりますので、よろしくお願いたします。

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、本件を終了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、本件は終了することに決定いたしました。

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会計補正予算について（第3号）

報告第3号 専決処分の承認を求めることについて

苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第1号）

議長（沖田龍児君） 日程第4、報告第2号「専決処分の承認を求めることについて」、報告第3号「専決処分の承認を求めることについて」は補正予算に関することですので、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） 日程第4、報告第2号及び報告第3号の専決処分の承認を求めることにつきましては、関連した事項でありますので、一括して御説明申し上げます。

報告第2号及び第3号につきましては、本来、議会で御審議いただくべきものでございますが、諸般の事情により、平成21年11月13日、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。

お手元に配付しております、専決処分書の一般会計補正予算書をご覧ください。

1ページをお願いいたします。

今回は、歳入及び歳出を、それぞれ2,055万6,000円増額するものでございます。これは、平成20年度の港湾整備事業特別会計の決算に基づく消費税の還付額が減額となったため、歳入欠陥とならないように繰越金を増額するものでございます。

消費税の還付額が減額となりました主な理由といたしましては、消費税の申告に当たり、一般会計繰入金を特定収入として扱うよう税務署からの指摘があり、再計算の結果、還付額が減少し

たものでございます。

増額補正の財源は、前年度繰越金を充当いたしました。

税務署に対する申告書は9月末日に提出し、受理されており、2ヶ月以内に還付通知があると聞いておりますことから、専決処分としたものでございます。

続きまして、港湾整備事業特別会計補正予算書をご覧ください。

1ページをお願いいたします。

歳入及び歳出を、それぞれ1,172万6,000円増額するものでございます。先ほどの説明でも申し上げましたが、平成20年度の港湾整備事業特別会計の決算に基づく消費税の還付額が減額となったため、歳入欠陥とならないように増額するものでございます。

なお、消費税の還付額が減額となりました理由につきましては、先ほどと同様でございますので、説明を省略させていただきます。

以上、報告第2号及び第3号につきまして御説明申し上げます。

御承認のほど、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） ただいまの説明に関し、御質問等ございませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

議長（沖田龍児君） 御質問がなければ、本件を承認することに御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

議長（沖田龍児君） 御異議なしと認めます。

よって、本件は承認することに決定いたしました。

一般質問

議長（沖田龍児君） 次に、日程第5、一般質問の通告が、堀井 学君、沖田清志君、林 光仁君、小野寺幸恵君からありますので、順次これを許します。

堀井 学君。

議員（堀井 学君） 通告に従いまして、順次質問をしてみたいです。

私は大学卒業後、王子製紙のほうに勤め、苫小牧には13年住みました。その間、結婚をし、勇払駅の近くに私の持ち家もあります。現在は登別選出の議員ですので、登別に住んでおりますが、縁があり、苫小牧港管理組合の議員として選出されましたので、北海道の特定重要港湾である苫小牧港の果たすべき役割、目指す方向について、積極的な議会での議論を通して、山積する課題解決に向けて取り組んでまいりたい所存であり、職責を全うする心構えでおりますので、よろしくお願いを申し上げます。

まず最初に、私が日本の港湾について思う持論を述べさせていただきたいと思っております。

この30年間の世界の港湾と日本の港湾を比較したとき、国が目指すべきビジョン、方向性が

根本から間違っていたのではないかと、私は個人的に感じております。

その1つに、船舶輸送と航空機輸送において、航空機輸送に重きを置き、船舶輸送を軽視してきたこと。1980年代、造船業が厳しい経営環境を余儀なくされたのはこの時代であり、一方で、成田空港を中心として航空貨物輸送増強が図られ、世界の空港として大きな成長を遂げ、また、更にこのころには、大変多くの空港建設が着工されて運用を開始しておりました。もし未来を見据えた港湾づくり、東アジアをリードする港湾づくりに半分の予算でも充てられていたのなら、世界やアジアとの差は、これほどまでに開かなかったのではないかと考えております。

もう1つは、四方を海に囲まれた国土を持つがために、国の主要となる港湾が複数にわたり点在していることであるとと考えております。港湾を所有する都道府県、市町村は、経済の活性化や物流の拠点化をねらい、それぞれの港湾ビジョンをつくり上げてしまったことが、国益を第一に考える港湾づくりではなく、都道府県、市町村の税収益増を第一に考える港湾づくりになってしまったこと。加えて、その結果、都道府県、市町村ごとに国に陳情し、力のある政治家と呼ばれる方によるビジョンなき中途半端な港湾ばかりが増えてしまったことが、2つ目の理由であるとと考えております。

私は、こういった考えの中で、北海道苫小牧港は、国の国益を第一に考えて、明確なビジョンと目標のもと、開発されなくてはならない重要な港湾であるとと考えております。国営路線の近郊に位置し、新千歳空港に隣接し、高速道路の整備された利便性のある交通アクセス、まだ開発の余地がある広大な土地、東アジアと同等なコンテナを置けるだけの敷地面積、企業立地に余裕のある苫東基地、このようなすぐれた条件と可能性を持ち合わせる港湾は、日本の中で苫小牧港において、ほかにはないものと強く確信をしております。

苫小牧港だけに限らない話ではありますが、これだけ世界の港湾からおくれをとった30年間を取り戻すために、焦点を絞り、国はなぜ1,000億、2,000億規模の予算をつけ開発に踏み切らないのか、不思議でならないのであります。もちろん、現在の都道府県の財政、市町村の財政状況を考えれば夢のような話ではありますが、国負担だけでなく、道負担、市負担と財政負担がある現制度も、開発をおくらせている原因と考えているところであります。

長く私の持論を述べさせていただきましたが、以下、数点にわたり質問をさせていただきます。

まず最初に、国際コンテナターミナル関連予算についてであります。

昨年8月、それまで利用していた西港区の入船国際コンテナターミナルから、一括して東港区へ移転することとなりましたが、西港区と比べコンテナヤードは広くなり、全天候植物検査場も整ったようですが、現在でもマイナス14メートルの岸壁が1バース使えるのみで、運用船社初め関連企業からは、コンテナ船の沖待ちを解消できていない、早く連続バースを使えるようにしてほしいと、強い要望が寄せられているところであります。

昨年来の世界的な不況の中、海運関係企業で売り上げが落ち、採算が苦しくなっているところでもありますので、沖待ちによる船舶関連のコストを下げるのが急がれております。したがいま

して、一刻も早く連続バースの整備を進めるべきと考えます。

民主党政権にかわり、公共事業の削減がどんどん進められている中で、連続バース整備に要する予算が確保できるのか心配なところでもあります。更に、民間では、コンテナターミナル周辺整備も進められているところですので、予算確保の見通しと、管理者の御決意をお伺いしたいと思えます。

次に、苫小牧港は、内貿貨物取り扱い日本一であります。西港区から、本州、太平洋側、日本海側の主要拠点港との間に、中長距離フェリー、RORO航路が就航しております。国内物流の多頻度化、高速化の進展、あるいは水産品の冷蔵輸送や精密機械の輸送といった、輸送における品質向上が求められており、更には、これまで以上のコスト削減が求められております。

一方、高速道路の無料化などの施策により、CO₂発生が少ない、環境に優しい海運業界だけでなく、鉄道といった交通機関へのモデルシフトへの影響も出ているようでもあります。

このような情勢の中、苫小牧港ではRORO船舶の利用埠頭の再編を進めておりますが、港の入り口から近い西ふ頭は、苫小牧港建設初期の古い施設で、岸壁の老朽化や背後エプロンが極めて狭い状況にあり、輸送車両の上げおろしに支障があるだけでなく、船舶の大型化にも対応できない状況となっております。一刻も早い耐震強化岸壁への着手による施設更新が必要と考えますが、予算確保に向けた見通しと、管理者の御決意をお伺いしたいと思えます。

3番目に、北日本最大の苫小牧港であります。国内外では、苫小牧の知名度や港湾のアピールが、必ずしも高いとは言えない状況にあると思えます。これからの成長が期待されるコンテナ輸送やRORO航路の拡充、更にはウトナイ湖や支笏湖など、観光資源に隣接した苫小牧港をアピールする上で、貨物船だけでなく、客船、観光船が気軽に寄港できる埠頭の整備が待ち望まれていたところでもあります。北ふ頭は、まさに苫小牧港のゲストバースとしてふさわしい場所であり、港湾管理者初め関係者の熱心な誘致により、本年、ふじ丸が2度寄港し、来年度は飛鳥2号が寄港すると伺っております。

そのような中、国のいわゆる事業仕分けで、港湾環境整備事業の予算が削減されることが、マスコミでも報道されているところです。公共事業の削減の名のもとに、必要な予算まで削減対象になることが問題であると考えますが、このような情勢の中、北ふ頭岸壁と一体となって機能を発揮する北ふ頭緑地の整備が削減されるべきではなく、早期完成を図るべきと考えますが、港湾管理者としてどのようにお考えなのか、お伺いをいたします。

次に、東港区国際コンテナターミナルの機能整備と課題についてお伺いをいたします。

管理組合においては、移転に伴う港運業界、船会社との条件を整え、国際コンテナターミナルを移転し、稼働してきたところであります。

さて、移転から1年余りが経過したわけですが、現在までの稼働状況、利便性が西港と比べてどのようになっているのか。また、どんな点が課題として残っているのか。また、どのように取り組んでいるのか、お伺いをいたします。

次に、東港区使用料軽減措置についてお伺いをいたします。

平成22年度の予算の確保や国際コンテナターミナルの課題をお聞きしたところでありますが、聞くところによりますと、平成21年度中に、連続バース内の半分ほどができ上がるようであります。東港区への移転に伴って、実施しているサポートプランが切れると伺っております。具体的には、岸壁使用料など軽減措置についてですが、世界的な不況の発生に伴い、大きな打撃を受けているコンテナ航路への支援措置を行っている港湾もあるようであります。苫小牧港を利用している船社からも、サポートプランの期間延長を望む声が出ていると聞いております。当然、何らかの支援を行うべきと考えておりますが、港湾管理者としてどのように受けとめ、サポートプランの期間延長を行うのか含め、支援策についてどのように取り組もうと考えているのか、お伺いをいたします。

最後に、国では公共事業の削減が進められ、港湾においてもスーパー中樞港やスーパーバルク港の絞り込みが行われようとしております。このままでは、都市と地方の格差がなお一層開くとともに、大都市圏の港湾に対し、中核国際港湾と言われる苫小牧港でさえも、整備予算の確保に赤信号がともされる危険性が懸念されているところであります。

このような中、さきに港湾管理者である岩倉市長は韓国を訪問し、ポートセールスを進められるとともに、大規模コンテナターミナルの開発が進められている主要港湾を視察したと伺っております。北米、韓国、中国方面の国際コンテナ航路を有する苫小牧にとって、今後どのような方向で世界のコンテナ輸送に飛躍しようとしているのか。港湾管理者としてどのように考え、取り組んでいこうとしているのか、決意、考えをお伺いいたして、私の質問を終わります。

ありがとうございました。

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） 堀井 学議員の質問にお答えをさせていただきます。

一番最後に御指摘がありました、東港区国際コンテナターミナルの展望等についてお尋ねがございましたが、新しい政権となりまして、港湾整備予算の削減、あるいは港湾の絞り込み等について議論をされているところでありますが、来年度の予算等に影響がないのかどうか、その推移を注意深く現在見守っているところでございます。

苫小牧港は、北海道の港湾貨物取扱量の約半分を取り扱っておりまして、道民の暮らし、あるいは北海道経済に対して、大きな責任を持つものと認識をいたしております。したがって、私は新政権に対しましても、北海道経済発展のための苫小牧港の重要性をしっかりと訴えてまいりたいと考えております。

昨年からの世界的な経済不況は、地域経済に大きなダメージを与え、そのため、港湾取扱貨物量にも大きな影響となってあらわれております。ここからどのように立ち直り、東港区国際コンテナターミナルの展望をどう開くのかというお尋ねでございますが、最近、中国を初めとした新

興国が主導する形での世界的な経済回復が言われております。私は将来にわたる北海道経済の活性化や、あるいは豊かな暮らしの実現のためには、発展著しい東アジア経済圏等との密接な関係を築くことこそが重要だと考えております。そのためには、苫東地域を初めとする背後地域に物づくり産業や物流産業の集積を図り、東港区国際コンテナターミナルが国際物流面から、それを支援する役割を果たすことにより、この地域が本道経済を支える一大拠点になるべきであると考えているものでございます。

私のほうからは、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） それでは、そのほかの質問に対して、私のほうから回答させていただきます。

まず、一連の平成22年の港湾整備予算についてのお尋ねでございますが、最初に御指摘のありました、東港区中央ふ頭国際コンテナターミナルの機能強化に向けた施設整備事業の必要性、これにつきましては、私どもといたしましても、最も苫小牧港の中で優先しなければならない事業と、こういうふうに認識をしております。

また、2点目に御指摘のございました西港区の西ふ頭、これにつきましては老朽化しており、改修整備はすぐにでも着手をしていかなければならない状況にあると。また、大規模地震などが発生した場合には、苫小牧市民への緊急物資輸送はもとより、道民生活や企業活動への影響を考慮した耐震強化岸壁として、早期着工の必要性があるというふうに認識をしております。

更に、北ふ頭岸壁につきましては、水深7.5メートルの岸壁とエプロン舗装については平成22年度の完成を予定しており、背後の緑地についても、数年内には完成をできるよう事業を進めたいと考えております。

今回の政権交代による影響でございますが、北海道の港湾整備事業の来年度概算要求額は、国費ベースで、既に本年度予算の15%減と、大きく減少をしております。更に、行政刷新会議の仕分け作業の中でも議論をされておりますが、これまでのところ、各港湾に対しまして、国から具体的な指示や新たな情報がないということから、引き続き国の動向を注視するとともに、機会あるごとに、地元の実情、必要性などを訴えているところでございます。

次に、東港区国際コンテナターミナルの機能整備と課題ということですが、まず、国際コンテナターミナルの稼働状況と、現在残されている課題についてのお尋ねに関しましては、昨年8月に国際コンテナターミナル機能が東港区に移転し、経済不況の影響により、取扱コンテナ個数は落ち込んでおりますが、稼働そのものは、概ね順調にしているというふうに思っております。

また、コンテナターミナルにおきましては、ターミナル内の背後コンテナヤード拡張の整備が進み、現在、ターミナル入り口付近の市道との交差点について、道路改良工事を進めているところでございます。

なお、残された諸課題といたしましては、連続するバースの早期整備、大型船の夜間入出港に

おける水先業務、函館税関苫小牧地区コンテナ検査センター移転等々があると認識しておりまして、今後とも引き続き関係機関への働き、要望などを行っていきたいと考えております。

次に、東港コンテナターミナルの使用料の軽減措置についてのお尋ねでございますが、東港区国際コンテナターミナルを利用する国際コンテナ船に対する岸壁使用料及び入港料の軽減措置につきましては、東港区に移転する際、平成21年度末までは1バースだけの利用で、待船の解消という移転目的が得られないということなどから、サポートプランとして設けたものでございます。今年度末をもって隣接する岸壁の約半分が完成し、2隻同時利用が可能となり、待船が大きく解消できるめどが立ってきましたところから、このサポートプランにつきましては、当初の方針どおり、来年の3月末をもって取りやめたいというふうに考えております。しかしながら、現下の経済状況での船社経営の実態や岸壁使用料の他港との比較など、新たな使用料の軽減措置につきまして、検討し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） 以上で、堀井 学君の一般質問を終了いたします。

沖田清志君。

議員（沖田清志君） 質問者も多いようですので、端的にお伺いをさせていただきたいと思っております。

質問通告にございますように、大きく3点お聞きをいたします。

まず1つ目、北海道の港湾振興ビジョンについてということですが、過日、新聞報道でもありましたように、今月の初めに、北海道のほうでは、道内35港の機能役割分担を明確にすることで振興ビジョンが出されました。私もこれ取り寄せて、これだけ厚い資料で、途中まで読んだのですけれども、全てにちょっと目を通すことができませんでした。

ただ、どうして、私、これ今になって、ある意味、道がこういう役割を明確にしたのかという経緯がちょっとわからないのですよ。それで、この港湾振興ビジョンをつくられた際に、苫小牧港の管理組合として、道のほうにこういうことをしてほしいですとか、そういったものの意見の聴取だとか協議があったのかどうか、その辺の経過についてお伺いをさせていただきたいというふうに思います。

それで、私が心配するのは、このビジョンの中では、苫小牧港というのは、国際物流の拠点地域ということで、例えば今もう既に漁港区の拡張工事が始まっていますけれども、このビジョンの中では、苫小牧港はそういう位置づけはないのですね。ですから、今後、港湾整備に当たって、このビジョン以外に位置づけられている項目について影響がないのかどうか。その辺、ビジョンのメリットなりデメリットというものをどのように認識されているのか、お伺いをしたいというふうに思います。

併せて、今言いましたように、現港湾計画がございましたけれども、その整備に対する影響について、お答えをさせていただきたいというふうに思います。

それから、今後、そういったビジョンと合わない部分というのは当然出てくると思うのですが、その部分の対応についてはどうされるのかということの考え方をお聞きしておきたいと思います。

それから2番目、東港の機能強化についてです。今、堀井議員のほうからも質問がございました。それで、今後の課題ということで、私は通告で24時間対応ということで、どうしても水先案内の問題が出てきます。

それで、まず、昨年東港のほうに移転をしまして、約1年が経過したわけですがけれども、私自身、素人考えでわからないのが、その移転の際に、この水先人会の方々とお話し合いはどうなっていたかなということなのです。いざ移ってからできませんということであれば、この東港には、連続バース化で沖待ち解消なり整備を進めているという中にあって、夜間できないということは、本当にこの機能を生かし切れていないということになりかねないわけですね。なりかねないというか、なっていないわけですよ。ですから、その辺、まず、これまでの水先人会の方々はどういった対応されてきたのか。

また、私も先日、水先人会の方のお話を伺ってきました。それで、ある意味、水先人会の方々のお話というのも、一定程度の理解はできます。ただ、どちらがいいということは、私には判断できません。ただ、今のままの膠着状態では、当然これからポートセールスなりを行って、今拡充をしようとしているやさきに、この問題が解決しなければ、先ほど言いましたように、全然機能を生かし切れていないわけですから、この打開策といいますか、その辺どう考えられているのか。また、それはいつをめどとして考えられているのか、お答えをいただきたいというふうに思います。

それから、2番目の連続バース化については、先ほど堀井議員のほうからも関連の質問がございましたので、割愛をさせていただきたいと思います。

それから最後、組織体制についてです。

この問題については、今月2月の第1回定例会の中で、現沖田議長が取り上げた問題ですがけれども、既にこの時期、新年度の予算編成が始まっている中で、来年は独自職員、プロパー職員の方が1名退職するという現状の中で、今の段階で、私、この退職者の部分が、採用試験もされたというお話聞いていませんので、実際どうされるのか。2月の議会の中で、副管のほうからは、この独自職員の必要性については認識しているので、母体と協議をしたいという答弁でございました。それで、今の段階で何も結論が出ていないということは、私は安易に母体のほうが抵抗しているのかなというふうにとれるのですよ。副管自身は、そのとき認識はしました、母体と協議をしていると。ただ、実際には採用試験も行われていないということであれば、これできないのは、結局母体がうんと言わないからだというふうに、安易に想像できるわけですがけれども、それで、お聞きします。管理者でもありますけれども、一方の母体である市長、あるいは樋口副市長もお見えになっていますので、ぜひこの独自職員の必要性というものをどう考えていらっしゃるのか。また、私、独自職員がいいと今言っているわけでないのです。独自職員がいいのか、派遣

職員がいいのかわかりませんが、その辺、今後の組織というものをどういうふうを考えていらっしゃるのか、管理者、副管理者、お答えをいただきたいというふうに思います。

それから、具体的に来年度1名が退職されるということで、18年度にもたしか1名退職されて、そのままということですね。この部分はどうか対応されるのかということをお聞きして、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） 沖田清志議員の質問にお答えをさせていただきます。

北海道港湾振興ビジョンについて御指摘がございましたが、このビジョン策定のプロセスにつきましては、後ほど副管のほうからお答えをしますが、四方を海に囲まれ、国内外との貨物輸送の大半を海上輸送に依存しているこの北海道におきまして、このたび北海道が港湾振興ビジョンを策定し、港湾の特性や強みを生かした振興を図るということにつきましては、大変うれしく思っているところでございます。今後は、北海道と振興の方向性を共有できることとなりますので、港湾管理者と北海道が一層連携を強化して、ビジョンが実効あるものになりますよう、期待をするものでございます。

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） 私のほうから、そのほかの質問に回答させていただきます。

まず、振興ビジョン策定時の事前協議のようなものがあつたのかというお尋ねでございますが、昨年からのアンケート調査に対する協力や、それから今年からは、素案に対する意見照会に対して回答するということとともに、北海道と道内の各港湾管理者で構成されます北海道港湾連絡協議会、こういう会議の場で事前協議を行ってまいりました。

それから、ビジョンに位置づけられていない他の整備に関しておくれが生じないかと、こういう観点の御質問でございますが、私どもとしましては、北海道港湾振興ビジョンというのは、港湾に求められます役割を踏まえて、広く港湾の振興を推進するために策定されたものであり、各港湾に対する振興の視点として、その地域の特性や強みを生かした振興を図るなどの方向性が述べられたものと、こういうふうに理解をしております。

このことから、道内の各港湾に対しまして振興方針が示されまして、今後より一層、北海道と道内各港の相互の連携を図ることができるようになるというふうに認識しております。

また、このビジョンは港湾計画を尊重し、整合する形で振興を図ると、こういう考え方で策定されていると理解しておりますことから、港湾計画に影響するものではないと、このように考えております。

それから、同じくビジョンの関係で、今後の港湾建設や整備に当たりまして、ビジョンと合致しない部分が出てくる場合の対応ということでございますが、この北海道港湾振興ビジョンにお

きましては、各港湾の背後圏の産業や貨物の特性を整理して、各振興の視点から、その代表的な港湾を例示しているものと。例えば苫小牧港に対する振興の視点といたしましては、ものづくり産業の発展を支える地域経済の活動拠点、産業の集積や海外との貿易などを通じて、本道経済を支える拠点という2つの視点から記述をされております。

港湾建設整備に当たりましては、この振興方針に含まれない整備内容の場合の対応ということでございますけれども、振興ビジョンについては、代表的な振興方針を示したものであるということから、整備方針や予算に影響があるというふうには考えておりません。

次に、東港の24時間化対応についてでございますが、昨年8月、国際コンテナターミナル機能が東港に移転する際に、港湾関連業者と海自艦長で組織をいたします、苫小牧港21世紀協議会という場が中心となりまして、水先業務の24時間対応について、たび重なる話し合いを進めてまいりました。その中で、水先人会が要望しておりました大型の灯浮標、それから導灯、風向風速計など、航行安全支援施設の整備や、安全運航のための申し合わせ事項の策定などを行ってまいりました。

また、こうした航行安全支援施設が設置されましたことから、移転後に、昼間の大型船水先業務の試験運航が行われました。しかしながら、その結果、今年になってからは、水先人会が運営する業務運営協議会という場において、更に協議を継続してまいりましたが、この中で水先人会からは、防波堤の延長など安全対策を改めて要望されるなど、大型船の夜間水先業務の実施に向けた新たな進展は得られていない状況でございます。

このような状態が長く続きますと、船社の運航経費の増、また航路誘致など、ポートセールスへの影響も懸念されますことから、私どもはもとより、運航船社など、関係者も非常な危機感を抱いているところでございます。管理組合といたしましては、国の関係機関等とも相談しながら、早期の解決を目指すように積極的に調整を図ってまいりたいと、このように考えております。

次に、3点目の組織体制についてのお尋ねでございますが、港湾行政の遂行に当たりまして、船社・船舶代理店、荷役業者など、港湾関係者との調整やポートセールスには、港湾全般にわたる専門的な知識が必要であり、そのために、これまで独自職員を配置してきたところでございます。今後も、その役割を担う独自職員を継続して配置することが必要と考えておりますが、今年度から5カ年で9名の独自職員が定年による退職を迎えますので、独自職員の年齢構成などを考慮しながら、組織の見直しを行う中で、独自職員の採用を計画してまいりたいと考えております。

また、両母体との協議につきましては、独自職員のあり方について協議を重ねており、独自職員の年齢構成もかなりいびつになってきていることから、平成22年度当初の採用に向けて調整を行ってい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） 副管理者、樋口雅裕君。

副管理者（樋口雅裕君） 組織体制についてのお尋ねでございますけれども、ただいま専任副

管理者のほうから、組織体制について答弁がございましたけれども、母体でございます苫小牧市といたしましても、港湾の管理運営にとりまして、専門性を有する独自職員の配置の必要性というものは感じているところでございます。したがって、組織体制につきましては、今後とも管理組合、北海道、苫小牧市の3者で検討を重ねてまいりたいというふうに考えてございます。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 沖田清志君。

議員（沖田清志君） 再質問させていただきたいと思います。

まず、道の港湾振興ビジョンについてですけれども、市長のほうから、中身について共有できる内容ということで、この振興ビジョンについては、一定の評価をしているというような御答弁だったと思うのですが、私は本当に正直これでいいのかなというのが疑問なのですよ。

例えば今、空港の問題ですけれども、関西空港ですとか、伊丹、神戸も含めて、近距離にある空港の役割というものを見直しされていますよね。同じように、北海道の中で、果たして、避難港も含めてですけれども、35港が必要なのかなという、私は正直疑問なのです。例えば神戸港と大阪港、あるいは横浜港と川崎港のように、競い合って伸びていくのならいいのですよね。ただ、北海道の場合は、どこかが伸びれば必ず落ちるわけですから、それを今維持しようということで、私はこの振興ビジョンというものを、一定程度守るためにつくったものでしかないのかなというような感じが受けとめられるものですから、その辺は苫小牧の管理者として、ほかの港をつぶすみたいな話ができないとは思いますが、ただ、やはり限られた財源、こういう厳しい状況の中で、一定程度苫小牧の予算確保をするためには、正直な話、どこかに泣いてもらうような考え方もあってしかるべきじゃないのかなというふうに思うものですから、その辺、ちょっと市長、御認識、もう一度お聞かせさせていただきたいと思いますし、私は正直にその辺、道にもきちっと言うべきことは言うべきだと思うのです。

先ほど言いましたように、副管のほうから、別に港湾計画のほうに影響はないのだと言いながらも、やはり私は出てくると思うのですよ。これからそういった形で、整備をしたくとも、ある意味、位置づけとしては入っていないから、優先順位がどうしても低くなってしまおうという、それは間違いなくあると思いますので、ぜひ今言ったようなことで、道のほうにきちっとそのことは、別に自分たちの考えでなくてもいいです。議会でこういう議論がありましたでも、私のせいにして構わないと思うので、ぜひそこは伝えていただきたいと思いますので、御答弁をお願いいたします。

それから、24時間化対応についてです。

水先人、非常にデリケートな問題を含んでいると思いますので、余り突っ込んだ話はお聞きしませんが、ただ、早期の決着ということで、もう少し具体的なめどというものはお答えできないでしょうか。連続バースが供用できるときには、これあわせて夜間の受け入れというものをきちっと整備しなければ、私はポートセールスに行っても、何の説得力もないと思いますし、まして

今の時期ですと、10時間も1日ないのかな、受け入れられる明るい時間というのは。そうすると、つまり1日の半分も使えないような港にこんなお金をかけるのかと。それこそ、そういったお話も、批判も出てこないとも限らないわけですよ。ですから、ぜひこの辺は早期決着に向けて努力していただきたいと思いますので、これは要望で結構です、答弁は要りません。めどだけ、もう一度お答えをお聞きしたいと思います。

それから、組織体制についてです。22年度当初、採用に向けて協議はしているということで、これは推移を見守るしかないと思うのですが、樋口副管のほうからも、専門性を有する独自職員は必要だということでありましたから、今後は、そうしたら、そういった方向性でいくということの確認はできるのでしょうか。来年の3月では1名ですけれども、次年度は4名ですね。5年で9名ということですし、私なんか事前にお聞きしますと、次年度は何か市の今派遣されている職員も4名退職するというので、これぐらいの組織規模で、一度に8名も人が入れ替わるなんて、私ちょっとあり得ないのかなというふうに思うのですよ。その辺、専門性、独自職員の必要性がわかっていながら、この辺も市の人事政策として、きちっと年数的な問題も考慮していただかなければ、継続性というものは、何か薄れるような気がするものですから。

ですから、2月の段階でも沖田道議が言いましたように、やはりきちっと計画的なものを私早急につくるべきだと思うのですよ。市議会のほうでも、よく職員の採用計画をつくりなさいということの議論がありますけれども、ただ市のほうでは、例えば清掃だとか交通の委託の問題で配置転換が絡んでくるので、なかなか毎年度、その状況によって変わるので、計画が立てられないというのはわかるのですけれども、管理組合の場合は、ある意味決まっているわけですよ。管理者側の決断一つじゃないんですか。プロパー職員、今の構成割合でいくだとか、あるいは派遣職員を多くしていくだとか、その辺は理事者側の考え方一つで決まるものだと思いますので、ぜひこの辺は、今後何年かの計画というものはきちっと持っていただきたいと思いますが、それができるかどうか、お答えをいただきたいと思います。

以上です。

議長（沖田龍児君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 港湾ビジョンの基本的なスタンスにかかわる問題について、再度のお尋ねがございました。

時代認識としては、私自身も同じような考え方を持っておりますし、先ほど堀井 学議員が、冒頭に港湾行政の基本的な流れについて御指摘がありました。恐らく多くの皆さんが、この港にかかわっている人たちが感じていることだと思っています。しかし、道としては、やはり道のガバナンスとして、港の役割を明確にしながら発信をしていくという立場ということも理解をしなければなりません。しかし、そういった時代認識は共有していると、私自身はさまざまな場での議論を通じて感じているところでございます。そういった中で、例えばハブ・アンド・スポークでも、20年前から空と海を言われていながら、気がついたら全部もうやられてしまったとい

うことを直近で経験している我々でありますから、これからの港湾がどうあるべきかということについては、今までと違った視点で取り組んでいく必要があるという問題意識を私自身は持っています。そういった意味で、これからも道に対してもそのことを言っていきますし、この港管理組合でも、沖田清志議員からそういう指摘があったという話を含めて伝えていきたいというふうに思っておりますので、御理解をいただきたいと思えます。

議長（沖田龍児君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） まず、24時間体制の件でございますけれども、これにつきましては、何しろ相手との調整ということだけなものですから、我々の事情、もちろん努力目標は持ちたいと思っておりますが、相手との調整だけの今実態でございますので、いつごろまでにとというのは、なかなか申し上げにくいというのが実態でございます。

なお、先ほどの中で若干説明させていただきたいのですが、夜間、全く今コンテナターミナルは使えていないわけでは決してなく、今はウエストウッドの船だけが水先人を使われているので夜間は入港できないということで、その他の船については、24時間体制で使われております。

それから、独自職員採用といえますか、うちの組織体制の問題でございますが、今御指摘のありましたとおり、やはり我々としては、もう少し我々の業務の全体の見直し、それから組織体制のあり方も含めて、全体の計画をかつちりをつくっていく必要があると思っております。その中で、独自職員の長期にわたる採用計画というものも、早急につくっていききたいというふうに考えております。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 以上で、沖田清志君の一般質問を終了いたします。

林 光仁君。

議員（林 光仁君） このたび、当議会の議員として、初めて一般質問に立つ林でございます。よろしくお願いを申し上げます。

それでは、通告に従いまして、順次質問をさせていただきます。

既に2名の方からの御質問もございまして、重なる部分もあるかもわかりませんが、お許しを頂戴したいと、このように思います。

最初に、新年度予算についてでございます。

景気の低迷ということで、今後も更に想定されている中、使用料、また手数料の伸びがなかなか期待できないという、こんな状況であろうかと思うわけでございます。また、さきの新聞報道等によりますと、新政権では、これまではつくることを前提に考えてきたダムや道路、空港や港などの大規模な公共事業について、国民にとって本当に必要なものかどうか、もう一度見きわめることからやり直すということで、コンクリートから人へ、この事例に沿った形で硬直化した財政構造を転換すると、このような報道にもなっております。また、今は事業仕分け作業が進んでおります。国交省の港湾整備も、概算要求の約10%程度の縮減を要求しております。予算が

縮小する中で、財源の確保について何点かお伺いをいたします。

その前に、新政権のやや強行的かなというふうにも見える、こうしたやり方について、地方の意見として、苫小牧の管理者としてどのような見解をお持ちであるのか、まずお聞かせをいただきたいと、このように思います。

次に、仮定の話で恐縮でございますけれども、縮減となった場合、どのような形で財源の確保を考えられているのかも、お聞かせいただきたいと思います。

更に、毎年母体の負担金、市からは約15億円、道からは約19億円が出されております。新年度も同額を見込んでいるものかどうか。また、予算が縮小ということになった場合に、負担金の縮小もあり得るといふふうに考えていいのかどうか、この辺のお考えについてお伺いをしたいと思います。

次に、港湾建設事業予算が縮小した場合に、漁港区整備を初めとして港湾事業の影響はどうか。非常に漁港区の整備を待ちわびている方もたくさんいらっしゃるわけでございます。特に、この漁港区の整備についての御所見をお伺いしたいと思います。

こうした減額という、こういった問題のほかに、時期の問題ということで、国の予算がおくれるのではないかとこのようにいふふうな、こういったことも考えられているわけでございます。今後のスケジュール、道の予算との関連もございまして、その辺のスケジュール、流れについてもお伺いをしたいと思います。

そして、例年と違った形で今回の予算が決まってくるということによって、影響性というのはどのようなものが考えられるのか、この辺についてもお伺いをしたいと思います。

また、港湾競争に勝ち抜くために、計画をしっかりと示して実行するというのは、極めて重要なこととございまして、予算の縮減は大変な影響を今後とも及ぼすということで、一大事な事態に遭遇するのかなど。そういったことを考えますと、これからのそういった予算のさまざまな時期の問題とか額の問題とか、いろいろとシミュレーションを想定して、現時点でできる手だてをしっかりと行っていくという、こういったことも大事だと思いますので、管理者の決意を含め、御所見をお聞かせいただきたいと、このように思います。

2つ目のコンテナの激減、縮小傾向についてお伺いをいたします。

東港への移転が影響しているのではないという、こういったことでお聞かせをいただきました。あくまでも景気の低迷であるということで、本年の前半、7ヶ月間平均のコンテナ取り扱いが、前年比で約1割減ということとございまして、直近のデータはちょっとわかりませんが、このままの推移で減少するとなれば、今年度はどの程度の落ち込みとして想定をされ、そしてまた、どの程度の収入が減収という形になるのか、どういうふうな見積りを持っておられるのかもお聞かせをいただきたいと思います。

併せて、新年度の取り扱いと減収金額、どのように予測されておられるのかも、併せてお聞かせいただきたいと思います。

更には、コンテナの事業協同組合などの港湾事業者への影響をどのようにとらえておられるのか、この点についてもお聞かせいただきたいと思います。

また、打開に向け、何らかの対策を考えているものと思いますが、より積極果敢な取り組みが必要と思いますので、その具体的な方策等をお示しいただければと、このように思います。

最後に、耐震化についてでございます。先ほども西港の耐震化の点について質疑があったわけでございます。私からは、この庁舎についてお聞きをいたしたいと思います。

昭和43年の建物で、築40年という、こういうことでございます。屋上にも市民のための展望台という、こういったものも設置をされております。安全対策という意味合いからも、この庁舎の耐震化についてどのように検討をされてこられたのか、お伺いをしたいなと思います。そしてまた、耐震診断とかの計画があるのかなのか。どういったことを検討しておられているのか、お聞かせをいただきたいと思います。

以上、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） 林 議員の質問にお答えをさせていただきます。

新政権の進め方に対して、どのような見解を持っているのかとお尋ねがございました。

日本ではほとんど初めてということですが、本格的な政権交代が行われたわけございまして、今日まで、新しい政権が精力的に旧政権からの政策的な転換を進めているという印象を持っております。苫小牧港の管理者といたしましては、来年度の港湾整備事業予算が気になるところでございますが、まずはその転換の方向をしっかりと見きわめながら、逐次情報を収集しつつ、必要に応じて、地域の要望を新政権に訴えていかなければならないと考えております。

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） そのほかの質問について回答させていただきます。

予算関連で、仮に予算が縮減となった場合の財源の確保や母体負担金に関する問題、これについてでございますが、万が一、仮に新年度の公共事業そのものが見直しされて廃止になる場合は、予定しております事業規模の縮小や事業を執行することはできないということになると思っております。このため、この経費に関する予算につきましては、縮減になってくるというふうに思います。

このように、公共事業費が縮減となった場合のみを考えますと、母体負担金は多少なり減となるということになりますが、負担金額全体から見ますと、その占める割合は極めて低いものであるというふうに想定をしているところでございます。

また、新年度の母体負担金の見込みについてでございますが、母体においては、それぞれの予算編成方針などにより、今後予算は編成されていくものと承知しております。

次に、同じく、仮に港湾建設予算が縮小した場合、漁港区を初めとする港湾事業への影響はないかというお尋ねでございますが、建設費が縮小された場合には、苫小牧港全体としての影響は少なからず出てくるものと思っております。しかしながら、個別の地区の事業それぞれにつきましては、どの事業がどの程度縮小になるのかというのは、全く現時点では予想できないことから、その影響の大きさを想定することは、現段階ではできないという状況でございます。

また、スケジュールに関してのお尋ねでございますが、これまで毎年、国の予算といえますのは、12月の末に内示が行われてまいりました。しかし、この時点では、各港別の港湾予算まで内示されているわけではなく、北海道開発予算として、大枠での予算内示となっております。来年度予算に関しましては、例年同様、年内に内示される予定と、このように聞いておりますが、流動的な面の要素もあり、どう推移していくか、今後ともその動向に注視してまいりたいと思っております。

また、現時点での対策ということでございますが、仮に予算が縮小になった場合には、苫小牧港全体の整備の優先順位を考慮しながら、その影響が最小限にとどまるよう調整してまいりたいと考えております。ただ、現時点におきましては、できる限り要求額に近い予算を確保できるよう国や関係団体に要望活動を行うなど、全力で対応しているところでございます。

次に、コンテナ関係の問題でございますが、今年度のコンテナ及び収入の落ち込みの予想、それから新年度の同じくコンテナ取扱量、減収金額に関しまして、昨年秋からの世界的な経済不況によりまして、苫小牧港の1月から7月までの外貿コンテナ取扱個数は、対前年比約11%減となっております。しかし、9月以降、水産品や農産品の輸出がかなり増加していることから、今年8月以降の取り扱いを昨年と同程度と想定し、平成21年の取扱個数は、前年と比較しまして、若干の減少で済むのではないかと見込んでおります。このため、コンテナ個数と直結しますガントリークレーンの使用料収入に関しましては、昨年度と同程度と見込んでおります。

また、平成22年の取扱個数につきましては、経済の先行きが不透明なこともあり、今年の見込み数量と同程度を想定しております。収入につきましても、今年度と同程度を見込んでおります。

次に、同じくコンテナ関係で、港湾事業者への影響について、また打開策についてというお尋ねでございますが、この昨年からの世界的な経済不況は、苫小牧港を利用しております苫小牧外貿コンテナ事業協同組合を初め、港湾事業者に対しても大きな影響を与えているものと考えております。このことは、港湾を管理する者としても、深刻に受けとめている次第でございます。早急にコンテナ貨物の減少を打開する策というのは、なかなか見当たらない状況でございますが、そうした中でも、対策として考えられる一例といたしましては、最近好調なサケ、タラコなどの水産品、長芋、玉ネギ、カボチャなどの農産品をターゲットにした集荷対策やサービス向上、さらには冷凍電源設備などの施設整備などが考えられるというふうに思っております。

また、小口の貨物の取り扱いにつきまして、荷主へ周知させる活動などが考えられますので、

今後、官民一体となってそれらについても取り組んでまいりたいと、このように考えております。

最後に、庁舎の耐震性に関するお尋ねでございますが、御指摘のとおり、本庁舎は昭和43年に建築され、41年を既に経過しております。また、海に近いこともありまして、かなり老朽化が進んでおります。安全で安心のできる職場環境づくりを進める上からも、できるだけ早いうちに耐震性を確認してまいりたいと、このように考えております。

議長（沖田龍児君） 林 光仁君。

議員（林 光仁君） 東港の整備を第一優先するという答弁があったと思うのです。ということは、東港については、幾ら縮減しても、今までどおり進めるよという、こういった認識でいいのか、それとも全体的に少しずつというような考え方ですか、その辺を確認させていただきたいと思えます。

あと、庁舎の耐震化の件でございますけれども、もう少し透明性のある、検討したいみたいなお話ではなくて、もう少し具体的なものというのとは何か、示す時期とか、何かそういったものがあれば、ぜひお答えを頂戴したいと思います。

以上でございます。

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） まず最初の、予算が縮小された場合の考え方でございますが、先ほど堀井議員への答弁の中でも、東港の整備、これが第一優先であるという認識は示しましたが、その中でも、全体の中では、やはり東港の整備、それから西ふ頭の再整備への着手、それから漁港区の整備、この辺が我々としては重点的な課題だと思っております。予算の縮小される規模にもよるのですが、これ以外にもいろいろな事業を行っておりますので、その額次第ではあります。今申し上げました3つについては、ぜひ予定どおり進めていきたいと、このように考えております。

それから、2番目の庁舎の耐震性の確認でございますが、なかなかはっきりとしたお答えをしてくいのですが、我々としても、ここの庁舎が相当、老朽化がかなり進んでいるという認識は非常に持っておりますが、やはり次の対策案もある程度イメージしながらでない、なかなか先に進むことができないという状況でございますが、できるだけ早目に耐震性の確認をしていきたいというふうに思っております。

よろしく申し上げます。

議長（沖田龍児君） 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） それでは、通告に従いまして質問させていただきますが、2番の管理組合の職員体制については、沖田議員とほぼ内容が一致しておりますので、割愛させていただきます。

まず、苫小牧港の構想と考え方についての国際物流機能についてお聞きしたいと思います。

私、長期構想という、この冊子を見せていただいたのですけれども、これを読んだ第一の印象は、自動車関連産業と、後は農水産物を輸出の拡大項目にしていって取扱貨物量を増やしていきたい、そういう構想の柱になっているかと思います。

そこで、まず自動車関連産業についてなのですが、今、自動車産業といえば、世界的な経済不況もあり、落ち込み気味なのですけれども、構想自体は30年、40年後を見込んだものであるもので、また情勢が変わってくる可能性もありますが、現時点でこの構想どおり、自動車産業を中心とした輸出拡大ということの構想が実現可能なかどうかということ、まずお考えをお聞きしておきたいと思います。

次の目玉として書かれていますのが、農水産品の輸出を拡大していくということが、この構想に挙げられているのですけれども、確かに中国などで、低農薬で安心だという野菜などがおいしいといっって食べられているということもお聞きしております。

そして、私も北海道の豊かな農作物を輸出するということに関しては異議を唱える者ではないのですが、ただ、今の日本全体農業政策を見ると、自給率が40%というふうに落ち込んでいるということから考えると、農作物をこの苫小牧港から輸出拡大の目玉にするという考え方が、国全体として見たときにどうなのかなという疑問を感じているところなのですけれども、そういう面で考えると、この構想に書かれている、将来30年、40年見込んだときに、農作物あるいは、農作物に限らず水産物も含めて輸出拡大をしていくということと、国全体の今の政策から見たときに、一体に取り組める問題なのかなという疑問を感じておりますので、そのあたりの考え方をまずお聞きしたいと思います。

そして、私たちは、この東港の建設に関しては、14メートルのバース、そして今建設中の連続バースについても、反対の立場をとってきました。そのときの理由としては、大型船の入港実績がないのに建設を進めることがどうなのかという議論、そして管理者側としては、整備をすれば船が来るんだという、卵が先か鶏が先かというような議論がこれまでありました。しかし現実には、14メートルバースの供用開始があり、連続バースもつくられてきたということであれば、それだけ大きな投資をしたのであれば、きちんとした費用対効果がとれるような港にしていきたいというのが、今の私の気持ちです。

それで、この構想を見たときに、果たしてこの構想どおりに進めることによって、この東港の建設にかかわった費用対効果がとれるような港になっていくのだろうか、ぜひしていかねばならないというのが、管理者としての立場だと思うのですけれども、そのあたり、全然具体的なものが、構想の中には具体的なものが見えてきていないという印象を持っております。そのあたり、どのように考えているのか。

そして、本当に取扱貨物量を増やしていくのだという、東港建設によって、船にたくさん来てもらうんだと言っていた、今までの議論に合致するような対応をとっていただきたいという趣旨

から、その辺の考え方についてお聞きしておきたいと思います。

次に、西港の長期構想と課題についてなのですが、西港の長期構想のところでは、西港の不足するところは東港に転換する、そして更に西港の機能の高度化を図るということがうたわれています。

港湾計画の方を見ると、この機能の高度化、西港の機能の高度化というところに関しては、ほとんど触れていないと思います。この港湾計画は、大体15年間程度の計画ですので、そうすると、最低この15年間は、西港の機能高度化ということには取り組まないというふうにもとれると、私は見ているのですが、そのあたりどのように西港の機能の高度化について考えているのか、計画を教えてくださいたいと思います。

次に、西港の代替バースの必要性についてもお聞きしたいと思います。

今までのいろいろな議事録なども見させていただきましたけれども、今の入船ふ頭の代替地として、移転した後の使い方に対しては、代替バースの確保も考慮したいという答弁をされておりました。しかし、その一方で、RORO船の対応バースにもしていくというような御答弁がされております。

それで、私、ぜひ提案したいなと思っているのは、入船ふ頭をRORO船の専用のバースに位置づけた場合、今後必ず必要になってくる西港の代替バースを使おうというときに、船社としても違うバースに移動するということがなかなか難しいというような状態があると思うのです。それで、ぜひ事前にこの入船ふ頭のバースの使用については、代替バースとしての位置づけをし、そしてその代替バースとして必要性が出てこない間は、RORO船などに自由に使っていただくという、きちとした取り決めというか、関係者との協議を事前にしていく必要があると思うのですけれども、そのあたりの見解をお願いします。

次なのですが、西港、先ほど耐震バースについてもいろいろ質問があったのですが、それだけにかかわらず、西港全体がもう50年も経ち、大変老朽化している現状です。そして、国内の取扱貨物量が日本で一番多い港ということも考えたら、西港の整備、本当に一生懸命取り組んでいただきたいと思っているのですが、その計画が全く示されていないし、全く見えてきていないという問題がありますので、具体的な計画を示していただきたいと思うのですが、例えばエプロンの幅を広くするだとか、でこぼこしているのを直すだとか、そういった具体的なものをぜひ計画に上げていただきたいと思うのですけれども、その辺の考え方についてお聞きいたします。

最後に、西港の課題という観点から、アスベストにかかわってお聞きしたいと思います。

西港区内にある施設、大変古くて、40年代や50年代初期の施設がほとんどなのですが、そういうこともあって、アスベストの使用がされているのではないかと、私は素朴に感じているのですが、過去の質疑の中では、吹き付けアスベストについてはないと議論されておりました。それで、今まで苫小牧市としても、第2給食センターの問題や住吉コミセンなどの煙突の中に含まれていたという問題、つい最近では、山手町の公住のボイラープラントの天井に含まれて

いたものが落下して、大きな市民不安になっているという状況もありますので、私は、設計書をもとにアスベストが含有している建築材料が使われていないかどうかの有無を調査する時期に来ているのではないかなと思うのですけれども、そのあたりの考え方をお聞かせください。

そして、今回事前に見せていただいた船員待合所の設計書なのですけれども、軒の天井にフレキシブルボードというのが使われていることも明確にわかりました。日本石綿協会が公表しているアスベスト含有のある建築材料ということで指定されているものでもあります。今、ちゃんと固定してついているものであれば問題ないという認識、私は持っていますが、先日の山手公住は、老朽化によって天井がはがれたときに、その中にアスベストが含まれていたということで、市民に大変不安を抱かせてしまったということもありますし、船員待合所は大変古いということもありますので、そういう対策を早急にとる必要があると思いますので、そのあたりの考え方についてお聞きして、1回目を終わります。

議長（沖田龍児君） 管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 小野寺議員の質問にお答えをさせていただきますが、国際物流機能にかかわって、取扱貨物量の拡大への取り組み、あるいは考え方についてお尋ねがございました。

取扱貨物量を確保し、拡大していくことは、非常に重要な意味を持つものと認識をしております。管理組合では、ポートセールスあるいは企業ヒアリングを中心に活動を行い、航路の誘致活動や、より効率的で使いやすい港を目指す整備や利用拡大に努めているところでございます。

苫小牧港の取扱量の推移を見ますと、順調な伸びを記録してまいりましたが、近年の低迷する世界経済の状況下では、これまでのような右肩上がりの取扱貨物量を維持することは厳しい時代であると考えております。このように、貨物量の増減は経済状況に大きく左右されますことから、北海道や苫小牧市と連携し、新たな企業誘致や、より強固な北海道経済や産業の発展に向けての活動を継続してまいりたいと考えておりますので、御理解をいただきたいと思っております。

私からは、以上です。

議長（沖田龍児君） 専任副管理者、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） そのほかの質問について回答させていただきます。

まず、長期構想関係の件でございますが、小野寺議員も御指摘のありましたとおり、この長期構想といいますのは、平成19年に作成されておまして、概ね30年から40年後という、かなり長期の苫小牧港の役割や機能を取りまとめたものでございます。

その中で、現在、苫小牧に集約し始めました自動車関連産業の発展を、将来的にも可能性のある産業の一つと想定して、今後の国際貨物物流拡大を提唱いたしております。昨年秋からの経済不況の影響で、自動車産業の生産調整もございましたが、このところは回復傾向のニュースも報道されておりますので、もう少し時間をかけて状況を見守り、長期的な視点を持って対応してまいりたいと、このように考えております。

また、農産品に関しての件でございますが、現在ブランド化しております北海道の農水産品の

輸出拡大も、この長期構想の中では提唱しております。同時に、国内需要もますます高まり、食糧基地として北海道の果たす役割は、更に大きくなるものと予想しております。

したがって、物流の一端を担います苫小牧港といたしましては、将来の北海道の一次産業の発展を支援できるように対応してまいりたいと、このように思っております。

また、東港の整備に関しましては、このエリアが広大な敷地を有する苫東地区にあり、また、苫小牧の沖には、北米とアジアを結ぶ船舶が頻繁に航行している、まさに世界経済を支える重要な基幹航路と接している地理的な優位性を持っている地域と、このように認識をしております。

また、苫小牧港周辺にはさまざまな産業が立地していることなどから、北海道の海上貨物の半分が苫小牧港に集中しており、物流面でも重要な役割を担っております。

したがって、苫小牧港長期構想や、国土交通省北海道局の苫小牧東部開発新計画の進め方にございますように、東港区が国際総合物流ターミナルとして発展していく潜在的な可能性ははかり知れないと認識をしております。今後も地道な貨物の増加を進めつつ、大きなこういう構想の実現に向けて努力をしてみたいと、このように考えております。

次に、西港の関係でございますけれども、港湾計画というのは、長期構想のような長期的な展望を視野に入れながら、10年から15年後の苫小牧港に必要な機能などを計画したものでございまして、国際コンテナ機能移転後のRORO船の岸壁の再編、苫小牧市民の安全を守る耐震強化岸壁の整備、更には、課題となっております船溜や漁港区の拡張などを位置づけしてきております。

次に、その入船ふ頭を代替バースとして位置づけてはということに関しましては、国際コンテナ機能移転後の入船ふ頭の利用につきましては、この港湾計画における位置づけを踏まえながら、昨年11月から港運業界、荷役業界、船主協会、関係官庁などの利用者で構成されます入船ふ頭利用検討部会というものを設置いたしまして、これまで4回の部会を開催してまいりました。この部会では、御指摘のありました改良工事中の代替バースの確保というものも念頭に、中長期的な視野に立って、入船ふ頭をどう利用していくのかという議論をしてみたいとしました。部会の合意事項に基づきまして、現在はRORO船が利用しておりますが、これにつきましては関係者との協議が調った結果でございます。

また、西港区のいろいろな海上の具体的な内容でございますが、特に先ほど来から話が出ております西港区の中でも、西ふ頭につきましては、来年度から事業ができないものかと、現在国に要望を挙げているところでございます。

その中で、整備の内容として考えておりますのは、耐震強化岸壁としての岸壁の改良、またエプロンの改良及び拡幅というものでございます。このエプロンの拡幅に伴いまして、現在その上に建っております上屋の撤去についても要望をしているところでございます。

次に、アスベストについての御質問でございますが、アスベストが含有された可能性のある成型板につきましては、通常の状態では飛散のおそれはありませんが、御指摘のとおり、施設の老

朽化等により損傷し、アスベストが飛散することも考えられるということから、このような建築材料について、設計書での確認を含め調査をしてまいりたいと、このように考えております。

また、汐見町の船員待合所に関しましては、一部にアスベストを含有している可能性があります。まずフレキシブルボードが使用されておりますが、現状では使用材料に表面の荒れや損傷が見られないことから、材料が飛散するようなおそれにはなっておりません。

しかしながら、損傷が生じた場合には材料が飛散する可能性がありますことから、今後、材料表面の状況を点検しながら、必要な措置について検討してまいりたいと考えております。

以上です。

議長（沖田龍児君） 小野寺幸恵君。

議員（小野寺幸恵君） 港の長期構想に含めて、物流拡大ということにかかわって質問させていただきますけれども、大変おっしゃることは、そのとおりだと思うし、本当に頑張っていたかなければと思うのですが、私たち、東港の建設にそもそも反対してきた側として、多くの市民、国民の皆さんの大事な税金を使って、多額なお金を使って建設を進めてきているわけでありますよね。そんな中で、経済状況によっては取扱貨物量にも大きく左右されるだとか、そんなことを、当たり前のことですけれども、そんな答弁されては、私はとても納得いかないのですよね。

私たちは、大型船が来ないのに何でつくるんだという議論をした。でも、あなたたちは、いやいや整備すれば来ると、そこから始まったのです。じゃ来るようにしていただきたいと。そんな中で、その計画というか、方針が全く見えませんよね。港湾計画では、平成30年代までに外貿の取扱貨物量30TUを目指すということを書かれておりますけれども、じゃ平成50年代、60年代はどのぐらいの規模まで目指すことが、この東港を建設した費用対効果が保たれるような港に発展するのかと。そういう長期的なことを考えた、この長期構想だと、私は思っているのです。しかし、今の答弁では、全くそれが見えない。見えなければ、多額な税金を使って港を建設し、そして発展を目指したいと、長期的な視点で見ていきたいと言っているけれども、果たして本当に可能なのだろうかということを見ると、もうちょっと具体的なものを見せていただきたいと思うのですよね。つくった以上は、きっちりと活用してもらいたい。こんなに船が来るようになったと、こんなに取扱貨物量がふえたんだと、それで胸を張ったような港にしていきたいと思うのです。そういうものが全く見えない。

そして、農作物に関しても、一次産業を支援していくのだと。そんなのではなくて、支援するのは大事だと思います。でも、例えば農業をどう育てていくかというのは、国の政策に大きくかかわってきますよね。そうしたら、支援するだけじゃなくて、国との連携、そして国の政策としてどうなんだということも含まれてくるわけです。

それで、日本の農業政策と、この長期構想が合致しないぞと。北海道の農作物をどんどん輸出したいと思っている、ここでは苫小牧では思っているけれども、どうも日本の農業はそうじゃないと。そうしたら、構想の見直しだってあり得るわけですよ。本当に30年後、40年後、東港

を本当につくってよかったと思えるような、お金を投じてよかったと思えるような、そんなものを見せてほしいと思うのですよね。それが全然見えない。その辺についてしっかりと、管理者としてもそういう方向を見せてほしいし、そして北海道ともきちっと連携する、そして国にも求めていくということをしっかりとやっていただきたいと思うのですけれども、そのあたりの考え方を教えていただきたいと思います。

それと、あとアスベストにかかわって、最後1点だけお聞きしたいと思います。

調査をするということ、そして設計書を全部確認して、建築材料を確認することなのですが、いつごろそれを全部完了していただけるのか。たしか53の施設のうち、1施設はもう取り壊しているので、多分52施設あると思うのですが、その一覧表を調査終了後に頂きたいと思うのですが、その取り扱いも含めて御答弁いただきたいと思います。

議長（沖田龍児君） 答弁を求めます。

管理者、岩倉博文君。

管理者（岩倉博文君） 再度の御指摘でありますけれども、以前にガントリークレーンの投資効果についても議論があったときも思ったのですが、どういう御説明をすれば、御理解いただけるのかどうか、非常に難しい観点かと思えます。

ただ、この港、20年代に実行の決断をし、38年に第1船、議員がお生まれになる前かもわかりませんが、ただ、そのときから、今の時間の経過、あるいは苫小牧港の発展、今5年連続、億トン港として、あるいは内港日本一の取り扱いを誇る港として、今日ある苫小牧港の軌跡、あるいはそのことによって、この地域あるいは北海道に対してどういう貢献をしてきたかということとをまず踏まえた上で、今東港に投資をする、あるいはガントリーの問題を含めて、このことがこれからの苫小牧の港、あるいはこの地域、あるいは北海道にどのような効果、貢献をしていくかということについては、ぜひそういったとらえ方で考えていただかなければ御理解いただけないのではないかというふうに、いつも考えております。

今、例えば東港バース、連続バースをやっています。あれに対して投資した額が、それに対して大型船が何隻入りましたか、どのぐらいの物流がありましたかということではかれる、物差しではかれることではない、その基本的な考え方を、ぜひ考え直していただきたいというふうに思います。

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） 私のほうからは、今、全体的な話については管理者のほうから御説明をいただきましたので、アスベストに関してお答えをしたいと思います。

アスベストの関係の、まず設計書のほうは、残りの施設について、できれば今年度中に設計書の確認をしたいと思っています。ただ、何分古い、極めて古い施設もありますので、設計書の加工状況といいますが、保管状況も含めてなんですが、全体としては本年度中に、ある設計書については確認をし、議員のほうにその結果については御報告したいというふうに思います。

議長（沖田龍児君） 以上で、一般質問を終了いたしました。

議案第1号 平成20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（沖田龍児君） 次に、日程第6、議案第1号「平成20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、佐々木秀郎君。

専任副管理者（佐々木秀郎君） 日程第6、議案第1号「平成20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、その大要を御説明申し上げます。

まず、苫小牧港管理組合各会計歳入歳出決算書をご覧ください。

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61億4,643万9,564円、歳出決算額は60億3,136万106円、歳入歳出の差引残額は1億1,507万9,458円となっております。

歳入歳出差引残高の主な理由といたしましては、歳入面では使用料及び手数料収入の増などにより、約6,500万円の増収となったことによるものでございます。

これは、使用料収入の決算見込みを、11月までの使用料実績及びその後の4ヶ月の予測に基づき算出しており、昨年9月以降の世界金融危機が使用料収入に及ぼす影響が相当大きいと予測し、下方修正いたしました。大幅な減収とならなかったことから、決算額との間に差異が生じたものでございます。

歳出におきましては、歳入減となる決算を見込んだことから、各経費の支出を抑制したこと、また、入札差金や一時借入金利子の残が生じたことなどにより、約5,000万円の不用額を生ずることとなったためでございます。

次に、歳入決算額を款別に御説明申し上げます。

2ページをご覧ください。

各款ごとに歳入済額を申し上げます。

第1款分担金及び負担金で34億2,116万5,000円、第2款使用料及び手数料で8億5,545万7,553円、第3款国庫支出金で1億6,473万5,000円、第4款道支出金で35万4,000円、第5款財産収入で51万8,855円、第6款繰越金で5,882万1,694円、第7款諸収入で448万7,462円、第8款組合債で16億4,090万円となっております。

次に、歳出の決算額につきまして、3ページをご覧ください。

各款ごとに支出済額を申し上げます。

第1款議会費で645万4,601円、第2款総務費で4億9,748万3,773円、第3款港湾管理費で2億4,273万4,533円、第4款港湾建設費で14億1,624万6,6

66円、第5款公債費で30億9,624万5,809円、第6款諸支出金で7億7,219万4,724円となっております。

続きまして、港湾整備事業特別会計について御説明申し上げます。

5ページをご覧ください。

歳入決算額は35億8,011万6,819円、歳出決算額は35億8,011万6,819円、歳入歳出同額となっております。

次に、歳入決算額を款別に御説明申し上げます。

6ページをご覧ください。

各款ごとに収入済額を申し上げます。

第1款使用料及び手数料で9億253万5,223円、第2款繰入金で7億7,219万4,724円、第3款諸収入で328万6,872円、第4款組合債で19億210万円となっております。

次に、歳出の決算額につきまして、7ページをご覧ください。

各款ごとに支出済額を申し上げます。

第1款総務費で3,282万1,147円、第2款港湾管理費で2億2,647万3,121円、第3款港湾建設費で15億4,281万3,070円、第4款公債費で17億7,800万9,480円となっております。

以上、簡単でございますが、議案第1号につきまして御説明申し上げました。

よろしく御審議のほど、お願いいたします。

議長（沖田龍児君） これより、質疑を行います。

小野寺幸恵君。

議員（小野寺幸恵君） それでは、簡潔に質問させていただきます。

この特別会計、一般会計という様式になって初めての決算ではないかなと思いますので、なかなか難しい面がありました、わからなくて。

それで、とてもわからない一つが、両母体の入ってくる仕組みなのですが、両母体の負担金というのは、収支のバランスをとるために、母体負担で補てんをするという仕組みになっていますよね。それが、今度は一般会計、特別会計になったために、その歳出根拠が見えてこない。私、ぜひお願いしたいのは、今度の予算のときからでも結構なのですが、東港の収支がどうだったのか、西港の収支がどうだったのか、それで母体負担がどれだけ必要だったのかという、明確にわかるような資料の添付をお願いしたいと思うのですが、その辺についてのお考えをお聞きしたいと思います。

それから、母体負担の入り方なのですが、特別会計を見ておきますと、一旦母体負担が一般会計に全部入って、それから一部が特別会計に繰り出されているという、そういう、変な言い方をすると、迂回をしているかのように見えるような入り方をしているのですが、その手法と

というのはなぜなのかという、素朴な疑問を感じましたので、そこを確認させてください。

もう1点が、18年度の決算のときなのですが、当時の富岡議員が、起債事業が増えることで母体負担が増えることはないのかと質問をしたときに、その御答弁が、起債事業であることから、全額が管理者負担になっていますということで、母体負担には影響はないと答弁されていたのですが、今回、特別会計、一般会計という分け方をし、特別会計だけを見ると起債事業の会計ですよ。すると、そこに母体負担がある。私は単純に考えると、それがイコール母体負担に影響があると、私は見ているのですが、そのあたり今までの御答弁と整合性についての御答弁をお願いしたいと思います。

それで、この特別会計になったことによって、母体負担が特別会計に入っている、イコール起債事業が増えることが母体負担が大きくなるのではないかと、私は思うのですが、そのあたりの考え方を教えていただきたいと思います。

もう1点が、西港の施設管理費の役務費のところでお聞きしたいと思います。

20年度の予算書から見ますと、役務費の380万円のうち、約250万円がPCBの処理費となっていました。北海道のPCB廃棄物の処理計画では、胆振管内の配給する割り当てが平成19年のはずなのですが、なぜか20年度に処理をしているということで、その1年間ずれ込んだ理由と、あと決算額が幾らだったのか、お聞きしたいと思います。

そして、現在、私ちょっと調べさせていただきましたら、港管理組合が管理する施設にPCB含有の可能性のあるコンデンサーが7基保管されていることがわかりました。

それで、管理組合の職員さんにも御同行をお願いしまして、何枚か写真を撮ってきたのですが、これがちょっと小さくて大変申しわけありませんが、電気室などにぼんぼんと露骨に置いてあるコンデンサーなんですよね。こっちは金網の中に3基入っています。それで合わせて3カ所に分かれて、7基のコンデンサーが置いてあるという状況になっていました。

それで、私、胆振支庁にも確認させていただきました。低濃度であっても、PCBが含まれているという可能性のあるものは、PCB廃棄物に準じて保管をするようにという指導をしているという回答だったのですけれども、この今の現状の保管方法は問題がないのかどうか。問題があるとすれば、改善する考えはあるのかどうか、お聞きいたします。

そして最後に、この低濃度のPCBに含まれているコンデンサーの分析調査、中にどれだけの含有量があるかという分析調査について、できるだけ早い時期に実施するようにと、胆振支庁は指導しているようでした。

そして、改めて資料をいただきますと、平成17年12月に環境省からも、PCB汚染物の届出等の徹底についてという文書があって、速やかにPCB濃度を測定して通知することということで、こういう通知も来ているようなのですけれども、その分析調査の時期についてもお聞きして、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） まず、母体負担金の算定根拠を明らかにするためにも、東港、西港、それぞれの全体収支を明らかにすべきではないかというお尋ねでございますが、平成20年3月に特別会計が設置されて以来、北海道と苫小牧市の西港と東港における負担金歳出に対応するため、一般会計と特別会計、それぞれの予算書類及び決算書類において、西港分と東港分を区分しているところでございます。

しかしながら、今後母体負担金の算定がわかりやすく、全体収支の見える資料の作成について検討してまいりたいと、このように考えております。

また、特別会計の母体負担金が一旦一般会計に入ってから繰り出されていると。なぜかというお尋ねでございますが、これにつきましては、平成19年第3回苫小牧港管理組合議会定例会において議決されました苫小牧港管理組合港湾整備事業特別会計条例第2条により、特別会計は、施設の使用料、港湾整備事業債、一般会計からの繰入金及びその他の付属する諸収入をもってその歳入とすることになっているということから、母体負担金を一旦一般会計に受け入れてから特別会計に繰り出すような仕組みになっております。

また、起債事業の全額が管理者負担金となるため、母体負担金がないという過去の答弁との整合性の問題、また、起債事業が増えた場合、母体負担に影響するのかという御指摘でございますが、起債事業に関わる経費につきましては、その施設の使用料収入で賄うことを原則としておりますが、時点によりましては、使用料収入の不足分を補てんすることがございます。管理組合といたしましては、将来を見越した全体の中での収支バランスを考えており、その費用全額を港湾管理者が負担するという、富岡議員への答弁の趣旨は変わるものではございませんので、御理解をお願いしたいというふうに思います。

次に、PCBに関してでございますが、高濃度PCB使用機器の処分が19年から20年におくれた理由、その決算額につきましては、従来、高濃度PCB汚染物を3個保管しておりましたが、これを処理します日本環境安全事業株式会社北海道事業所の操業開始が、平成19年10月に予定されたものが平成20年4月へおくれたため、当該機器の処理が1年とおくれたものでございます。その費用につきましては、処理費及び運搬費合計で180万1,200円かかりました。

次に、低濃度PCBの関係でございますが、現在議員御指摘のとおり、管理組合では7個の低濃度PCB汚染物の可能性のある機器を保管しております。これらにつきましては、強固な電気室内に保管されており、周囲への飛散や流出はしないこと、また、ネズミの生息や害虫などの発生もないため、安全に保管されておりますが、看板の設置など、一層適切に保管し、併せて早急に分析調査を実施したいと考えております。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 小野寺幸恵君。

議員（小野寺幸恵君） まず、富岡議員に対する質問についての答弁の再質問をさせていただきますが、よくわからないのですが、起債事業をやって、その事業に対して利用料で賄うというところまではわかります。しかし、母体負担を、その収支がとれないときは母体で補てんをすることがあると。しかし、前回の富岡議員の答弁は、その趣旨は変わらないということで、つまりよくわからないのですけれども、済みません。

私が聞きたいのは、例えば30年間起債事業があって、その間でも使用料収入でバランスがとれるよ、収支がとれるよというのは理解できます。でも、この特別会計の中で、母体負担が入っている、入っていますよね。そして、更に起債事業がもっと増えた場合に、その母体負担の補てんが増えると思うのです。これは母体負担に影響があると、私は見ているのですが、違うのでしょうか。

それと、もう一つ確認させていただきたいのが、母体負担のピークが平成19年でした。そして、そのためにも平準化債を借りて、少し先を延ばすというような措置をとってきているのですけれども、その趣旨から言うと、例えば特別会計という会計が設けられて、起債事業が今後増えたと仮定した場合は、母体負担のピーク時、19年度のピーク時の金額が母体負担を超えるようなことがないのかどうか。その辺も併せてお聞きしたいと思います。

最後に、PCBについてなのですけれども、胆振支庁に確認させていただいたときには、かぎをかけて頑丈な建物に入っているかどうかではなくて、PCBの油が漏れることが一番危険だと、だから一つ一つ、きちっとした箱に入れておかなければならないと、漏れないようにしなければならぬということが一番指導の対象だったのですよね。

以前、この本庁でも使っていた蛍光灯のPCBも、頑丈な箱に入って管理されていると思いますけれども、同じような管理をしないと、この低濃度のPCBもだめだということで、胆振支庁は指導しているし、環境省から来ている低濃度のPCBの中でも、同じようにきちっとした箱に入れるようなことを指導しているわけで、安全な管理とは言えないと思うのですけれども、安全なのでしょうか。部外者が入らないから安全だというふうな認識だったら、間違った認識だと私は思いますので、その辺をちょっと、甘い認識ではないかなと思いますので、ぜひその辺の御答弁。

それと、今後の安全管理なのですけれども、きちっとした油が漏れないような箱に入れなければなりません。かなり大きなものが7基あります。その大きなもの7基を入れるためには、この写真なんかは、これ全部入れると私の身長よりもはるかに高いものがありますし、このコンデンサーも、多分私が丸くなってしゃがんだのと同じぐらいの大きさがあるかと思います。そういうのが7つあるわけですから、それを箱に入れてしまうようなきちっとした管理ができるのかどうか、その辺も含め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。

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、起債事業の関係でございますが、もともと起債事業で借りた場合、その返済というのは、返済は猶予される期間もありますが、概ね20年でその施設の借りたお金を全部返すこととなります。

一方、施設によって違いますけれども、その利用料を取るということは、基本的に50年ぐらいを想定して、例えば土地なんかであれば50年ぐらいを想定してやっています。もちろんもっと長くできるものもありますし、機械的なものでは、もっと早く終わってしまうものもありますが、基本は50年を考えています。

そうしますと、トータルでその50年の収入で全ての借りた金額を返すということで、収支バランスがとれるような前提で計画を立てているわけですが、当然その最初の20年間、お金を返していく時間のほうが短い、期間のほうが短いものですから、その期間には、結果的に単年で見てみますと、何らかのどこからかお金を入れなければいけない。それが結局、母体負担金で、その時点で賄っていただくこととなります。

ただし、それが終わった後は、逆にその施設は収入だけは上げますので、これちょっとあれですけれども、母体負担はその分必要な、逆に収入でプラスになっていますから、うちの管理組合の負担金というのは、別に起債事業単独で考えているわけじゃなく、この管理組合全体の事業の中で考えているわけですので、その分収入が増えている分だけ、結果的には、その施設がなかったときよりも負担金は減るということで考えると、全体を考えてみれば、負担金には影響してないという考え方でございます。

それから、2番目の母体負担金が今後増えるのかということでございますが、これも同じようなこととなりますが、起債事業、それごとに母体負担金を算出して、母体負担金を頂いているわけではございません。あくまで、その他施設、一般会計のいろいろな施設の収入や、その他固定経費全てを、要は管理組合全体の収支バランスの中で母体負担についてお願いをしているところでございます。

その中で、いろいろな特別会計でやります起債事業だけではなくて、そのほかの事業、それから我々の固定経費も含めて、母体負担金を平成19年のピークから上回らないようにという考えのもとで予算編成を行っているところでございます。

それから、最後、PCBでございますが、我々としては、非常に高濃度のPCBの取扱規定に準じてということで、今の保管方法をとってまいりましたが、議員御指摘のことを踏まえまして、室長にも確認の上、すぐに保管方法を変えるというよりは、なるべく逆に早く分析調査を行うことで、全くPCBが含まれていなければ、それはすぐ処分できますので、そういったことも含めて、濃度の確認及び保管方法のあり方について検討していきたいというふうに思います。

議長（沖田龍児君） よろしいですか。

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） これをもって、質疑を終了いたします。

これより、討論に入ります。

ただいま討論の通告がございません。

討論はありませんか。

（「なし」と呼ぶ者あり）

議長（沖田龍児君） よって、これにて討論を終結いたします。

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（沖田龍児君） 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。

ここで、議事進行上のお詫びを申し上げながら、ちょっと訂正をさせていただきます。

日程第6の議案第1号のところ、監査委員から審査の結果について報告していただくところが漏れておりましたので、改めて監査委員から審査の結果について御報告をいただきます。

監査委員、坂本人士君。

監査委員（坂本人士君） 平成20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。

審査意見書の1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、同事項別明細書、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基づく様式を整え、表示された計数は正確であることを認めました。

また、会計の予算の執行及び事務処理につきましても適正であり、効率的に執行されているものと認めました。

なお、一般会計及び港湾整備事業特別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、お手元に配付の平成20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歳入歳出決算審査意見書に記述してございますので、後ほどご覧いただきたいと思います。

以上でございます。

議長（沖田龍児君） 次に、日程第7「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。

会議規則第86条により、お手元に配付のとおり、議員を派遣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、そのとおり決定いたしました。

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、報告 3 件、議案 1 件、議員派遣の件 1 件ではありますが、皆様方の御協力により滞りなく議了いたしましたことを、議長として厚く御礼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（沖田龍児君） 以上をもちまして、平成 21 年第 3 回定例会を閉会いたします。
大変御苦労さまでした。

（了）

午後 3 時 30 分 閉会

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

苫小牧港管理組合議会

議 長 沖 田 龍 児

署名議員 田 村 龍 治

署名議員 林 光 仁