

令和元年 8 月 5 日（月曜日）

議事日程 第 1 号

8 月 5 日午後 1 時 28 分開議

日程第 1、会議録署名議員の指名

日程第 2、会期決定の件

日程第 3、議案第 1 号ないし第 3 号並びに報告第 1 号及び第 2 号

出席議員（12 人）

議 長	12 番	八 田 盛 茂 君
副 議 長	6 番	濱 本 進 君
	1 番	大 野 幹 恭 君
	2 番	片 平 一 義 君
	3 番	日 下 部 勝 義 君
	4 番	松 田 優 子 君
	5 番	小 貫 元 君
	7 番	大 河 昭 彦 君
	8 番	畠 山 み の り 君
	9 番	池 端 英 昭 君
	10 番	佐 々 木 大 介 君
	11 番	道 見 泰 憲 君

列席者

管理者 北海道知事 鈴木 直 道 君

出席説明員

専任副管理者 別 所 博 幸 君
副 管 理 者 小 山 秀 昭 君
副 管 理 者 白 井 俊 君

会計管理者	根	布	谷	禎	一	君
総務部長	三	木		正	志	君
振興部長	時	田		恵	生	君
参事(総務担当)	佐	藤		竜	哉	君
参事(管理担当)	吉	田		卓	己	君
参事(企画振興担当)	富	木		浩	司	君
参事(計画担当)	村	松		政	夫	君
参事(施設担当)	木	村		直	人	君
出納室長	加	藤		雅	明	君

議会事務局職員出席者

事務局長(兼務)	佐	藤	竜	哉	君
書記(同)	楠	本	裕	幸	君
書記(同)	今	田	貴	弘	君

午後1時27分開会

1. 開 会

○議長(八田盛茂君) ただいまより、本日招集されました令和元年第2回定例会を開会いたします。

1. 管理者挨拶

○議長(八田盛茂君) 開議に先立ちまして、管理者から発言の申し出がありますので、これを許します。

管理者鈴木直道君。

○管理者(鈴木直道君) 北海道知事の鈴木でございます。

令和元年の石狩湾新港管理組合議会第2回定例会の開会に当たりまして、一言、ご挨拶を申し上げます。

まず、6月7日の臨時会を欠席いたしましたことを心からおわび申し上げます。

当日は、日口首脳会談の前に、北方領土問題について、安倍総理に対し、元島民や返還要求運動関係者の思いを直接お伝えし、解決に向け、強く要請をしまいたところでありました。

要請日程の調整については、当管理組合臨時会の招集日を除外し、調整を行ったところでしたが、結果として欠席せざるを得ない状況になった次第であります。

今後は、このような事態が生じないように努めてまいりたいと思っております。

私としては、石狩湾新港が、道央圏はもとより、本道のさらなる発展に寄与していくことができるよう全力を尽くしてまいりますので、議員の皆様には、特段のご指導とご協力を賜りますよう心からお願いを申し上げ、ご挨拶とさせていただきます。

よろしくお願ひ申し上げます。

午後 1 時 28 分開議

1. 開 議

○議長（八田盛茂君） これより、本日の会議を開きます。

1. 日程第 1、会議録署名議員の指名

○議長（八田盛茂君） 日程第 1、会議録署名議員の指名を行います。

会議規則第 94 条の規定により、会議録署名議員には、

松 田 優 子 君
片 平 一 義 君

の 2 名を指名いたします。

1. 諸般の報告

○議長（八田盛茂君） 次に、諸般の報告をさせます。

事務局長。

○事務局長（佐藤竜哉君） 管理者から提出のありました議案は、議案第 1 号ないし第 3 号並びに報告第 1 号及び第 2 号であります。

このほか、監査委員から例月出納検査の結果について報告がありました。

以上です。

1. 日程第 2、会期決定の件

○議長（八田盛茂君） 日程第 2、会期決定の件を議題といたします。

お諮りいたします。

今定例会の会期は、本日 8 月 5 日、1 日間といたしたいと存じますが、これにご異議ございませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議長（八田盛茂君） ご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。

1. 日程第 3、議案第 1 号ないし第 3 号並びに報告第 1 号及び第 2 号

○議長（八田盛茂君） 日程第 3、議案第 1 号ないし第 3 号並びに報告第 1 号及び第 2 号を議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者別所博幸君。

1. 議案第 1 号ないし第 3 号並びに報告第 1 号及び第 2 号の説明

○専任副管理者（別所博幸君） ただいま議案となりました議案第 1 号ないし第 3 号並びに報告第 1

号及び第2号につきましてご説明申し上げます。

初めに、議案第1号、石狩湾新港管理組合港湾施設管理条例の一部を改正する条例案につきましてご説明申し上げます。

お手元の議案（その1）をごらんください。

この条例案は、消費税率の引き上げに伴い、その使用料を改正しようとするものでございます。

次に、議案第2号、石狩湾新港管理組合入港料条例の一部を改正する条例案につきましてご説明申し上げます。

お手元の議案（その2）をごらんください。

この条例案は、消費税率の引き上げに伴い、その入港料を改正しようとするものでございます。

次に、議案第3号、工事請負契約の締結に関する件につきましてご説明申し上げます。

お手元の議案（その3）をごらんください。

花畔埠頭荷役機械製作設置工事につきまして、株式会社三井E&Sマシナリーと10億3323万円で契約を締結しようとするものであり、議会の議決に付すべき契約及び財産の取得又は処分に関する条例第2条の規定により、議会の議決を得ようとするものでございます。

最後に、報告第1号及び報告第2号につきましてご説明申し上げます。

お手元の議案（報告）をごらんください。

当管理組合が出捐または出資しております一般財団法人石狩湾漁業操業安全基金協会など2法人の経営状況につきまして、地方自治法第243条の3第2項の規定により報告するものでございます。

以上、提出いたしました案件につきましてご説明申し上げました。

よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

1. 質疑並びに一般質問

○議長（八田盛茂君） これより、質疑並びに一般質問に入ります。

質問の通告がありますので、順次、これを許します。

小貫元君。

○5番（小貫元君） 日本共産党を代表して質問します。

最初に、風力発電事業についてです。

国への来年度予算要求では、西1号岸壁の地耐力強化を行うとの説明です。風力発電事業の建設資材を運ぶためだと言われていました。以前の説明では、洋上風力発電建設において、管理組合の費用負担は生じないということだったと記憶しています。ところが、再エネ海域利用法の成立によって公費の投入が可能になったとのこと。しかし、洋上風力については、もともと、岸壁整備をしなくても港湾機能として受け入れが可能でした。

なぜ、港湾を整備する必要性が生まれたのか、その必要性について管理者の見解を求めます。

具体的に、どのような工事が行われるかです。既に、石狩湾新港では、銭函風力等の風力発電に関する資材が運び込まれ、風力発電設備6基の組み立てが完了しています。これだけの実績がありながら、今まで取り扱ってきた岸壁でどのような支障があったのか、具体的に示してください。

再エネ海域利用法では、経産大臣、国交大臣が、海洋再生可能エネルギー発電設備整備促進区域を

指定することができるかと定められています。既に、石狩湾新港では、管理組合が港湾区域内に再生可能エネルギー源を利活用する区域を定め、事業者の公募が終わっていますが、この法律では、促進区域の指定後、この促進区域内の一般海域で再生可能エネルギー発電事業を実施することが可能であると認められる者を公募によって選定することになります。その港湾として、発電設備の効率的な設置及び維持管理が可能、適当な耐荷重の岸壁及び適当な耐荷重、広さの埠頭用地を有する条件が示されています。

今回の予算措置は、一般海域に洋上風力を建設するためではないですか。そうではないとすれば、石狩湾新港を利用して一般海域の洋上風力建設が行われることはないということですか、お答えください。

洋上風力についての環境影響評価は、途中です。3年前に質問した時点では、さまざまな調査について、事業者が調査するという答弁でした。2017年でも取り上げましたが、環境影響評価準備書に係る知事意見では、希少猛禽類や騒音に関する調査が不足している、現状把握のための調査が十分でない、適切な調査、予測及び評価を行うとともに、適切な事後調査を行うことと意見を付し、適切な機種選定や基数の削減、配置の見直しにも言及しています。

そこで、知事意見でも述べている騒音及び低周波音、動物に関する調査の状況を示してください。把握していないとすれば、調査結果を公表するよう求めるべきではありませんか。管理者の見解を求めます。

風力発電施設に対するバードストライクは、環境省によれば、2016年3月時点で、死骸報告された風車は25基で、そのうち北海道が23基、死亡個体は43個体です。苫前町の発電施設が全体の6割を占めています。バードストライクの傾向として、海岸と距離が近いほど衝突が多い傾向にあります。絶滅危惧Ⅱ類に位置づけられているオジロワシの傷病個体の収容要因は、2009年以降、風車衝突が、毎年最も多くなっています。環境省の手引によれば、バードストライクが発生するリスクの低い場所に立地させることが最も重要であるとされています。

銭函風力や洋上風力など、港湾区域に設置される風力発電施設のバードストライク対策について、管理者としてどのような対策を求めていく考えか、お答えください。

風力施設の建設によって、新たに砂浜ができることや航路が砂に埋まることはありませんかと質問したら、航路に影響を及ぼすような砂の流れの変化はないと答弁があり、再質問で、航路に影響がないと言うが、近隣の砂浜の砂の量の影響がないと言えるかと聞くと、近隣の砂浜に影響を及ぼすような砂の流れの変化は生じないと答弁しています。一方、知事意見では、洋上に風力発電設備が設置されることによる流況の変化により、石狩海岸の砂浜が浸食するなどの影響を受ける可能性があるが、当該影響について具体的な記載がないことから、科学的根拠に基づいて当該影響を予測し、影響があると認められる場合は適切に評価することと記されています。経産省の勧告でも、科学的根拠に基づき予測、評価を求めています。

再度、お伺いいたします。

洋上風力発電設備の設置により、砂浜への影響の可能性があると思いませんか。管理者の見解を示してください。

事業者は、砂の流れについて、科学的根拠に基づく予測は行っているのでしょうか、お聞かせください。

環境影響評価書は、いつ提出される予定なのか、説明してください。

評価書提出の前に、住民への説明が必要だとは思いませんか。また、評価書において、管理組合として、知事意見に照らして不十分な部分がある場合は、どのような対応をとるのですか。考えを示してください。

石狩湾新港地域には、風力発電が林立しています。知事意見にあるように、累積した影響をどの事業者も影響評価していません。準備書の内容による事業では認められない事業であると考えられます。

占用許可は、ほかの風力発電の影響を踏まえた上で判断する必要があるのではないのでしょうか。

次に、北防波堤延伸工事について質問します。

またしても、事業費の計上が不透明だということです。今年度の当初予算では、ケーソンの製作、据えつけ100メートルで28億7900万円、上部工125メートルで2億2100万円、合計31億円でした。このたびの国の予算配分では、その4割の12億380万円となりました。

まず、ケーソンの据えつけです。2015年度に実施したケーソン据えつけは、50メートルで7億500万円、今年度は、ケーソン据えつけ50メートルは1.6倍の11億3880万円です。当初予算との比較では、100メートルで10億8900万円の計上でしたので、50メートル当たりは5億4450万円となります。これと比べ、予算配分額は5億9430万円の増加です。

次に、上部工です。2016年度に実施した上部工は、25メートルで7900万円でした。配分額は、0.4倍の6500万円、半分しか工事をしなかった2016年度や当初予算より事業費が低くなっています。

なぜ、このように、事業費の開きが毎年のように出るのでしょうか、説明してください。

特に、今年度実施のケーソン据えつけと上部工について、過去の工事や当初予算と比較して、事業費が大幅に異なる具体的理由を示してください。

この工事を実施しても、ケーソンの据えつけは100メートル、上部工まで終了する部分は75メートルにしかありません。予定の4分の1程度となります。そのため、急ピッチで来年度に予算要望を上げています。

来年度の予算要望の事業について、地盤改良、ケーソン製作、ケーソン据えつけ、上部工をそれぞれ何月から何月までの工期で行う予定なのか、スケジュールを工事の種別ごとに示してください。

2021年度に完成予定としています。来年度予算要求どおりに予算が配分になっても、予定の半分にもなりません。

管理者は、単年度で200メートルの工事を実施できるとお考えですか、お答えください。

事業費の増額については、国から聞いていないの一点張りです。

確認のために聞きます。

北防波堤延伸工事について、着工前の調査費等を除き、400メートル延伸の予定事業費、来年度予算要求どおり配分されたとして、事業の半分が完了します。この半分完了した時点での合計事業費、この事業費を予定総事業費から差し引き、残り半分を実施するために残された事業費は幾らになるの

か、示してください。

その残された事業費で、残り200メートルの延伸工事が実施できるとお考えですか、管理者の見解を示してください。

北防波堤延伸工事は、予定事業費をもとに、これまで事業評価を行ってきました。

予定事業費が膨らめば、事業の見直しが必要になるのではありませんか、お答えください。

そもそも、木材チップの取扱貨物量は増えていません。西1号岸壁供用開始から、木材チップの取扱量が最も多い年は、2008年で約142万トンでした。これと比べ、昨年速報値の貨物量は77%にしかありません。2008年から2017年の10年平均は約117万トンで、昨年速報値の110万トンは微減となっています。

事業費の増額は必至、恩恵を受けるのは1企業だけ、その貨物も伸び悩んでいる、現状の荷役作業に支障がない、どこをとっても、延伸工事を中止する理由は十分です。

新しい管理者に延伸工事を中止を求めます。お答えください。

2017年度は、北防波堤延伸に予算がつかせませんでした。航路のしゅんせつを優先させたからです。その後、国が調査を行いました、明らかになっていません。

どのような理由で航路が埋没したのか、国の調査結果を明らかにして説明してください。

次に、東埠頭についてです。

先ほど述べた中央航路の埋没原因が明らかにならないうちに東地区に新たな埠頭用地と泊地をつくることは、砂の流れが変わるのではないかと、どのような理由から砂の流れが変わらない、埋まることがないと言えるのか、説明してください。

道内3港のリサイクルポートの間で、どのような調整が行われているのでしょうか、説明してください。

樽川埠頭も活用して、新たな埠頭用地を建設することなく、貨物増に対応することができるのではないのでしょうか、お答えください。

次に、ガントリークレーンの増設についてです。

議案第3号で、工事請負契約が提案されています。既設のガントリークレーンは、何度も質問してきたように大赤字です。昨年度の収支は、歳入が4260万円に対して、歳出が1億479万円となり、単年度収支で6219万円の赤字、累積収支で12億4800万円に膨らみました。2017年の第1回定例会の質問に対して、2017年度から黒字になり、2018年度は1300万円の黒字、2019年度は2600万円の黒字、2020年度は2700万円の黒字と想定していると答弁しています。1年先のことすら想定できないのに、2基体制による収支を見通せるはずがありません。

既設ガントリークレーンの導入時の収支計画では、コンテナの本数を2018年度は7万8200本と想定していました。実際は、5万3379TEU、3万1620本です。半分に満たないのが実態です。既設ガントリークレーンは、今の倍以上の本数を取り扱う予定で導入されており、2018年度の実績の場合は、1基の体制の予定だったのではありませんか、お答えください。

昨年のコンテナ船の停泊日数は、最も少ない月で7日、最も多い日数で16日、平均すると約10日間、あとの20日間は船が来ていません。1カ月のうち3分の1しか使われていません。管理者は、十分に

使われていると思っているのですか、見解を示してください。

コンテナ貨物が増加しているとはいえ、ガントリークレーンを増設するほど増加していないことは明らかです。管理組合は、小樽港の貨物を奪う気持ちが満々なのに、口では、それぞれの特性を生かしつつ、相互に連携し、発展していくよう努めてまいりたいと言います。そして、やっていることは、小樽港が航路を持っている中国やロシアに手を出して、貨物を奪い、小樽港潰しです。

ガントリークレーンの黒字には、石狩湾新港が港湾計画で定めた目標値に貨物が伸びなければ、黒字は達成できません。その目標値は、小樽港を利用している地域も含め、石狩湾新港の背後地域だと勝手に設定し、その地域の貨物を全て石狩湾新港で取り扱う計画です。小樽港潰しの航路開拓、計画は見直すことを求めます。お答えください。

中国航路についてです。

昨年予定どおり入港した船は、106隻中17隻です。ガントリークレーンの増設の理由の一つに、2隻同時荷役があります。そもそも、週3便で2隻同時荷役は必要ありません。このように、予定どおり入港できない航路だから、その理由が成り立ってしまうのです。韓国航路が月曜日、中国・韓国航路が日曜日と月曜日です。入港の曜日をずらしたほうが、荷役作業もスムーズになり、2隻同時荷役の必要性もなくなるのではないですか。

また、石狩湾新港の中国航路は、小樽港と競合しないと言い切れませんか、お答えください。

国の基本方針では、経済的、自然的又は社会的な観点から見て密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項が定められており、関係する港湾管理者等が相互に連絡調整する体制を構築することとされています。小樽港が航路を持つ中国航路やロシア航路に管理組合が航路開拓することは、どのような連絡調整する体制のもとで話し合われたのでしょうか、説明してください。

石狩湾新港は、小樽港の貨物増加に対応するためとして、砂地につくられた港です。ところが、人工的につくられたから、絶えず砂との闘い、お金をかけてつくったので、お金をかけて維持している金食い虫の港です。北海道全体の港湾貨物が伸び悩んでいる中で、石狩湾新港と苫小牧港に投資を集中することは、他港からの貨物を奪うことにつながります。今、石狩湾新港に求められていることは、新規に規模を拡大することではなく、現状の港を活用していくことにあります。そうしてこそ、小樽港と石狩湾新港の特性を生かしていくことができます。

北海道における石狩湾新港と小樽港の関係について、どのようにしてお互いの港湾が機能を十分に発揮できるように取り組んでいくのか、紋切り型ではなく、新管理者の言葉でお答えください。

以上、再質問を留保し、質問を終わります。

○議長（八田盛茂君） 専任副管理者別所博幸君。

○専任副管理者（別所博幸君） 小貫議員の質問にお答えいたします。

初めに、風力発電に関し、まず、港湾を整備する必要性についてであります。再生可能エネルギーの利用を促進するため、洋上風力の建設や維持管理の基地となる港湾機能の強化が必要となるところでございます。洋上風力の施工では、岸壁の背後にてタワーの事前組み立てを行い、設置海域に運搬されることが一般的であると承知をしております。今回の西1号岸壁の整備につきましては、事前組み立てに伴い、資材が長大かつ重量物となり、地盤改良等による地耐力の強化が必要にな

ったものであります。

次に、既存岸壁での支障についてであります。これまで本港で取り扱ってまいりました風車資材については、銭函風力などの陸域に設置されたものであり、岸壁では分割された資材の荷役だけだったことから、既存岸壁での取り扱いが可能であったものでございます。

次に、西1号岸壁の地耐力強化についてでございますが、港湾区域内での洋上風力のほか、一般海域におけます洋上風力の施工についても利用されるものと考えております。

次に、環境影響評価における騒音等に関する調査についてであります。事業者は、環境影響評価書の作成に当たり、騒音及び低周波音、動物に関して追加調査を行ったと聞いており、調査の結果につきましては、評価書が確定し、公告・縦覧される際に公表されるところでございます。

次に、バードストライク対策についてであります。銭函風力発電については、環境影響評価書に基づき、事後調査が行われ、影響が確認された際には、専門家の意見を伺いながら、予防策の検討や最新の知見を踏まえまして適切な保全対策を検討することとしているところでございます。洋上風力発電も、環境影響評価準備書に対しまして同様な措置を求める大臣勧告を受けたところでございまして、いずれも事業者において適切に対応されると考えているところでございます。

次に、砂浜への影響についてでございますが、風車の基礎部が潮流に与える影響は構造物の周辺に限られることから、洋上風力発電設備の設置によりまして、近隣の砂浜に影響を及ぼすような砂の流れの変化は生じないものと考えているところでございます。環境影響評価準備書への知事意見を踏まえ、今後、事業者が適切に対応するものと聞いているところでございます。

次に、砂の流れの予測についてでございますが、知事意見に基づきまして、洋上風力発電設備の設置による流況の変化につきまして、今後、事業者において解析を実施する予定と聞いているところでございます。

次に、環境影響評価書の提出時期についてであります。事業者におきまして、環境影響評価書の作成を行っており、年内には経済産業省に提出されると聞いているところでございます。

次に、環境影響評価書の住民説明などの対応についてであります。環境影響評価法におきましては、住民説明が義務づけられているのは方法書及び準備書の段階でございまして、評価書においては、確定後の公告・縦覧により住民への周知がなされるものと考えているところでございます。

なお、提出されます評価書の作成につきましては、知事意見及び経済産業大臣の勧告を踏まえて、事業者により適切に対応されると考えているところでございます。

次に、占用許可についてであります。他の風力発電事業との累積的な環境影響につきましては、事業者が、可能な限り情報収集を行い、評価書を適切に作成すると聞いているところでございます。このことから、占用許可に関しましては、港湾法に基づき、国土交通省令に定める基準への適合を確認した上で判断することになると考えているところでございます。

次に、北防波堤延伸工事に関しまして、まず、毎年の事業費についてであります。今年度のケーソン据えつけにつきましては、ケーソン据えつけの際に必要な仮設工や、来年度工事に必要となる被覆根固めブロックの製作が含まれていると国から聞いています。一方、平成28年度の上部工につきましては、標識灯の新設費や、既設浮漂灯の撤去費などが含まれていると聞いて

いるところでございます。これらの費用を除きますと、それぞれの事業費につきましても、大きな差がないものと考えているところでございます。

次に、来年度の工事スケジュールについてでございますが、この工事は、基礎地盤の改良を行い、ケーソンを製作しながら、作業船により据えつけを行い、その後、上部コンクリートを打設するものですが、来年度の工事スケジュールにつきましても、まず、ケーソン製作を令和2年4月から開始し、8月までを行い、ケーソン据えつけを5月から11月まで、上部工は6月から令和3年3月までの間で実施する予定となっているところでございます。

なお、地盤改良につきましても、主に次年度以降の施工区間の先行部分となりますため、5月から9月までに実施する予定であると国から聞いているところでございます。

次に、残事業の実施見込みについてでございますが、単年度で北防波堤200メートルの施工につきましても、現状での施工体制では困難であり、その実施には人員や機械など体制の強化が必要であると認識をしております。

次に、残事業費についてでございますが、現時点での全体事業費は106億円、来年度、予算要求どおりに配分された場合、令和2年度までの合計の事業費は100億9040万円となり、残された事業費は5億960万円となるところでございます。残された延伸工事についてでございますが、残された事業費での施工は難しいものと認識をしております。

次に、事業の見直しの必要性についてでございますが、国では、事業実施後、一定期間が経過している事業や、社会経済情勢の変化により必要が生じた事業等におきましても再評価を行うこととされており、適切な時期に事業の見直しがされるものと認識をしております。

本事業につきましても、今後、その予定があると聞いておきまして、管理組合といたしましても、その内容の把握に努めてまいります。

次に、延伸工事の中止についてでございますが、北防波堤は、船舶の安全な航行や円滑な荷役作業を行う上で重要な施設であり、延伸により港内の安全性が確保されることから、安定的な利用を図るためには必要不可欠な施設であり、着実に進めてまいりたいと考えているところでございます。

次に、航路への砂の堆積についてでございますが、国からは、これまでの調査で、石狩川から流出した土砂が港の東側海岸に堆積し、荒天時の波浪により航路に輸送される現象が確認されているものの、航路への砂の堆積の理由を特定するには時間を要するものと聞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、国の漂砂検討委員会における専門家による漂砂検証結果を待ちたいと考えているところでございます。

次に、東埠頭に関して、まず、新たな埠頭用地の砂の流れについてでございますが、これまで、港湾内への砂の移動をできるだけ少なくするため、防砂堤などの整備をしてきたところでございます。東地区に新たに計画した埠頭用地は、これら外郭施設に囲まれる水域であることから、砂の流れに与える影響は軽微であると考えているところでございます。

次に、リサイクルポート間の調整についてでございますが、昨年10月に、リサイクルポート推進協議会北海道地域ブロック交流会におきまして、道内のリサイクルポート指定港である3港から、取り組み状況の報告が行われたところでございます。今後も、こうした機会を捉えて、リサイクルポート間

での情報交換に努めてまいります。

次に、新たな埠頭の建設についてであります。金属くずの輸出先が遠方化していることに伴いまして、船舶の大型化が進んでおり、本港におきましては、既に、大型船が入港し、岸壁の水深が不足していることから、貨物を満載にできない状態となっているところでございます。東地区の新たな埠頭は、船舶の大型化に対応し、物流の効率化に寄与するものと考えているところでございます。

次に、ガントリークレーンの増設に関し、まず、ガントリークレーンの2基体制についてでございますが、コンテナの取扱本数のみによるものではなく、外貿コンテナ航路の増加や、船舶の輻輳などによる2隻同時荷役への対応及びガントリークレーンの故障などによる長期荷役停止を回避するため、荷役の体制上、必要となったところでございます。

次に、既設ガントリークレーンの利用状況についてであります。本港の外貿定期コンテナ航路は週3便に増便をされておりまして、コンテナの取扱個数が過去最高を記録するなど、その利用は着実に増加をしているところでございます。

次に、港湾計画と航路誘致についてであります。平成27年度改訂の港湾計画におけるコンテナ貨物量の推計の考え方は、他港からの貨物の移動を想定し、算出されたものではなく、本港の利便性の向上や輸送の効率化が図られることにより、今後、本港で取り扱いが見込まれる地域を背後圏域と想定し、推計をしたところでございます。

航路誘致につきましては、本港に寄港が見込まれる船会社にPRを行うなど、利用促進に向けたポートセールスに努めております。今後とも、本港の特性を生かしながら、その役割を着実に果たしていけるよう、港湾機能の充実に取り組んでまいります。

次に、コンテナ船の2隻同時荷役の必要性についてであります。本港にコンテナ船が寄港する曜日につきましては、運航船社におきまして、他の寄港地を含めた航路全体の運航スケジュールの中で決定されるものと承知をしております。

現在、本港におけるコンテナ船の寄港は、日曜日に1隻、月曜日に2隻の3便で、既に入港日が重なっているほか、荒天やさまざまな要因により入港日が重なる可能性がありますことから、2隻同時荷役体制を確保する必要があると考えているところでございます。

次に、中国航路におきます小樽港との競合についてであります。小樽港と本港の中国航路では、寄港している運航船社や寄港地、運航に要する日数などに違いがあると認識をしております。最終的に、荷主企業が、それらを総合的に勘案し、利便性の高い航路を選定するものと承知をしております。

次に、航路誘致におきます港湾管理者間の連絡調整についてであります。本港では、港湾計画におきまして、東アジア地域や極東ロシア地域と札幌圏を結ぶ国際海上輸送の拠点としての役割を位置づけているところでございます。

なお、港湾計画書は、関係する港湾管理者への提供など、広く周知をされており、その内容について情報共有が図られているものと考えているところでございます。

最後に、小樽港と本港の関係についてであります。これまでも、小樽港と本港は相互に補完し合い、共存共栄を図るという考えのもとで本港の整備を進めてきており、大型船の入港時におけるひき船の相互応援や荷役機械の臨時的な使用などで連携を図ってきたところでございます。

管理組合といたしましては、小樽港におきます穀物やフェリー、本港におきます木材チップやLNGなど、既存の施設を活用し、お互いの港湾がその機能を十分に発揮できるよう、引き続き努めてまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○議長（八田盛茂君） 小貫元君。

○5番（小貫元君） 再質問いたします。

まず、風力発電についてですけれども、一つ目は、公募により事業者を決めた時点で、港湾区域内の洋上風力の導入には、今回と同様に岸壁の地耐力強化工事が必要だというふうに考えていたのか。今、グリーンパワーが手を挙げましたが、その時点で地耐力強化が必要だというふうに考えていたのかどうか、お答えください。

答弁では、一般海域における洋上風力にも使うのだという答弁でした。ただ、質問したことは、今回の予算措置においては、港湾区域内ではなくて、一般海域に建設する洋上風力のためではないですかと、今回の予算措置について聞いたので、まず、聞いたことに答えていただきたいと思います。

経済産業省と国交省によれば、促進区域の指定に向けて準備が進んでいる区域として11区域あり、新たに報道がありましたけれども、このうち4区域について有望な区域として準備を進めていると聞いています。この中にはもちろん北海道は入っていないわけですが、促進区域から外れたということは、しばらくの間、一般海域における洋上風力は見込めない、このように考えるわけですが、管理者の見解を示していただきたいと思います。

環境影響評価の問題ですけれども、環境影響評価も終わっていない、最終的な配置も規模も明らかになっていない事業に対して予算づけをするのだと。

今回の地耐力強化の岸壁の件ですが、結局、この工事によって恩恵を受けるのは、わずか1社、グリーンパワー1社だけが恩恵を受けることになってしまうのですけれども、これが税金の使い方として正しいと言えるかどうか、お答えください。

洋上風力の環境影響評価との関係についてですけれども、騒音についても、バードストライクについても、事業者が適切に対応する、その内容は評価書に載る、だから、管理組合としては関与しないのだ、こんな答弁でした。

しかし、銭函の場合も、洋上風力の場合も、さまざまな方から意見が出されているのですね。環境影響評価の後に、管理組合として、今度は占用許可を出すことになるわけですから、その判断を下すわけですから、どんな評価書になるのか、関係者や住民に説明する機会を設けるように事業者に進言すべきではないでしょうか。

これで五つ目ぐらいになると思いますが、六つ目に、砂浜の影響についてです。

ちょっと答弁が食い違っているのですけれども、まず、2016年8月に、1回、私はこれについて質問しました。そのときの議会答弁と、翌月、2016年9月に出された知事意見、これが違うので質問をしているのですね。議会答弁では砂浜に影響はない、知事意見では砂浜が浸食するなどの影響を受ける可能性がある。違うことを述べているわけです。だから、準備書の段階では知事意見と管理組合の意見が異なる、こういうことで確認していいかどうか、答弁をお願いいたします。

占有許可についてですけれども、法令に基づき判断するのだ、こういうことです。しかし、占有許可を出すときに累積的環境影響について考慮することになるのかどうか、質問に答えていただきたいと思います。

次に、北防波堤の延伸工事ですけれども、来年度の予算要求の事業について工種別に工期を答えていただきましたが、ケーソンの据えつけが11月までかかるのだと。工期については、今まで9月に始まるサケの定置網漁に配慮していたと思うのですけれども、それはケーソンの製作までなのか、ケーソンの据えつけの時点ではサケ定置網漁に対して配慮する必要がなくなっているのか、確認をいたします。

先ほどの予算要求の関係で、議員協議会でいただいた資料の中に、北防波堤は2021年度完成予定で、このように記されているわけですね。ところが、答弁では、残事業を2021年度までに終えるのは難しい、つまり、無理だとお答えになりました。

事業費の増額についても、残された事業費では難しい、イコール、事業費が増額になるのだということをお答えになったわけで、北防波堤延伸と島外は、合わせて133億円では足りないのだ、こういう話になるわけです。

そうなりますと、もちろん、小樽市や石狩市を含めて、自治体にもっとお金を出しなさい、負担しなさいということになってくるのですね。それでも、管理組合は、国が決めることで、幾ら事業費が上がろうと関係ないのだ、必要だから進めるのだと言うのです。

ところが、このふえてくる管理者の負担分というのがあれば、例えば北海道がやろうとしない医療費の助成とか、自治体をもっとできるわけですよ。この事業費の増額が明らかになった以上、中止を含めた検討を始めることを提案します。管理者の意見を聞かせてください。

東埠頭の関係ですが、砂の影響について、国の調査結果は出ていないけれども、東埠頭の建設による影響は軽微だ、こういう答弁でしたけれども、その根拠を示してください。

あと、樽川も利用して埠頭建設をしなくて済むようにしたらどうかという質問に対して、樽川埠頭の利用ではなくて、どうしても新たな埠頭が必要なのだという答弁でした。それならば、現在、樽川で取り扱っている貨物を新たな埠頭に移動した後、樽川埠頭をどのように利活用していくのか、説明してください。

ガントリークレーンの増設についてです。

私の質問は、現在の本数で2基体制の必要性を聞いているわけではないのですね。1基目を導入した、今のガントリークレーンを導入した当初の計画に照らした場合に、2018年度実績では1基で間に合わせる予定だったのではないですかと聞いているのであって、約3万本、5万TEUのコンテナ量の場合、既設ガントリーを建設するときの計画ではどういう予定だったのか、聞かせてください。

2基同時荷役についていろいろと言いつけをしていますけれども、2隻同時荷役をしたら、ほかの日はガントリーが暇になるということですよ。収入がふえるわけではないのです。コンテナの量、2基体制を維持するだけのコンテナ貨物が入ってこない以上、2基体制で赤字を膨らませることになるのではないですか、お答えください。

小樽港との関係についてです。

小樽港からの貨物の移動を想定していないというごまかしの答弁をしているのですが、管理組合が設定した背後圏域には小樽港を利用している貨物が含まれています。この圏域の貨物が全て石狩湾新港を利用する、こういう想定が港湾計画の目標値なわけです。

管理組合が設定した背後圏域の中で、現在、小樽港を利用している貨物が小樽港を利用し続ける、こういう想定が推計になっているのでしょうか、お答えください。

小樽港と競合する航路の誘致については既に港湾計画で明らかになっているので、どのようにポートセールスを行うかについて、小樽の意見は聞く耳を持たない、こういう答弁があったのですね。これは、大変問題な答弁ですね。

新しい管理者の姿勢だと、管理組合の母体であり、同じ石狩湾の港湾管理者に対して、こんな失礼な答弁はありません。管理者に撤回を求めます。

最後ですけれども、競合しないと切り切れるかということを確認しましたが、これに対して全く否定をしませんでした。競合するし、いずれ管理組合が中国航路を奪い取るのだという答弁なのですね。

これでは、相互に補完し合う共存共栄とはならないのではないですか、お答えください。

以上です。

○議長（八田盛茂君） 管理者鈴木直道君。

○管理者（鈴木直道君） 答弁の準備のため、20分程度お時間をいただきたく存じます。

○議長（八田盛茂君） ただいま管理者から答弁準備に約20分程度時間をいただきたい旨の発言がありましたので、暫時休憩いたします。

午後2時18分休憩

午後2時39分開議

○議長（八田盛茂君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

管理者鈴木直道君。

○管理者（鈴木直道君） 大変恐縮に存じますが、答弁準備のため、さらに10分程度お時間をいただきたいと存じます。

申しわけございません。

○議長（八田盛茂君） 答弁準備に若干の時間をいただきたい旨の発言がありました。

このまま暫時休憩いたします。

午後2時40分休憩

午後2時45分開議

○議長（八田盛茂君） 休憩前に引き続き、会議を開きます。

小貫議員の質問に対する答弁を求めます。

専任副管理者別所博幸君。

○専任副管理者（別所博幸君） 小貫議員の再質問にお答えいたします。

まず初めに、風力発電に関するG P Iの事業の必要性についてであります。西1号岸壁の整備に

つきましては、事前組み立てに伴い、資材が長大かつ重量物となり、地盤改良等による地耐力の強化が必要であると考えているところでございます。

次に、今回の予算措置についてでございますが、西1号岸壁の整備は、一般海域でも使用されるものと考えているところでございます。

次に、一般海域での見込みについてでございますが、促進区域の指定については、気象、海象その他の自然条件が適当であり、発電設備を設置すれば、その出力の量が相当程度に達するものと見込まれることや、発電設備の設置及び維持管理に必要な人員及び物資の輸送に関し、当該区域と当該区域外の港湾とを一体的に利用することが可能であると認められることなどが国のガイドラインに定められているところでございます。

石狩湾周辺は、風況や水深といった自然条件が整っており、洋上風力の発電量が見込まれること、また、本港を利用することで基地となる港湾機能も確保できることから、管理組合といたしましては、促進区域の指定の見込みは高いものと考えており、引き続き、国の動向を注視してまいりたいと考えているところでございます。

次に、整備の必要性についてでございますが、石狩湾を含む北海道日本海側は、洋上風力に必要な風況など自然条件が整っていることから、洋上風力の発電量が見込まれ、一般海域における洋上風力の事業の可能性が高いと考えているところでございます。

本港は、北海道日本海側のほぼ中央に位置し、人口が集中している札幌圏に近接をしていることから、洋上風力を支援する港として、地理的かつ人為的優位性が高いと考えているところでございます。

また、本港は、港湾区域内で再生可能エネルギー源を利活用する区域を設け、再生可能エネルギー推進への取り組みを進めているところでございまして、一般海域におきましても同様に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。

管理組合といたしましては、港湾機能の強化により洋上風力の導入支援を図ることで、再生可能エネルギーの推進や関連産業の投資による地域産業への振興に貢献してまいりたいと考えているところでございます。

次に、住民説明会の開催についてでございますが、環境影響評価法では、平成24年4月に、従来の準備書の段階での住民説明会の開催義務に加えまして、方法書段階での住民説明会の開催を義務づけるよう法改正がされたことと承知をしているところでございます。

管理組合といたしましては、現行法規による適切な対応がされていると考えているところでございます。

次に、砂浜への影響についてでございますが、知事意見は、準備書に対しまして、近隣の海水浴場などへの影響を懸念する住民意見があったことや、準備書に当該影響についての具体的な記載がないことを踏まえて、影響の予測などを事業者へ求めたものと承知をしているところでございます。今後、事業者におきまして、知事意見を踏まえ、適切に対応されるものと考えているところでございます。

次に、占用許可についてであります。港湾法の水域占用許可に係る審査基準のほか、国土交通省の技術ガイドラインなどを参考に審査を行うこととなりますが、累積的な影響につきましては、確定した環境影響評価書を参考に判断することとなります。

次に、工事スケジュールについてであります。事業の内容に関しましては、予算要求時以降も関係者と調整を進めるとともに、決定された事業費により、より現地条件に合った工事を実施することから、要求時と実施の間には一致しないこともございます。

次に、延伸工事の中止についてでございますが、北防波堤につきましては、船舶の安全航行や円滑な荷役作業など安定的な利用を図る上で必要不可欠な施設であります。事業再評価で適切と判断された事業内容につきましては、着実に進めてまいりたいと考えているところでございます。

次に、東埠頭につきまして、砂の影響についてでございますが、新たな埠頭用地は、東防砂堤などの外郭施設に囲まれた、砂の流れの影響が軽微な水域に計画をされております。東防砂堤は、沿岸漂砂を捕捉し、港内への砂の流れを抑えることを目的に設置されたところでございまして、東防砂堤の背後には捕捉された漂砂の堆積が見られることや、東埠頭前面の水深変化も小さくなっていることから、一定の効果を発揮しているものと考えているところでございます。このため、物流の効率化に寄与する新たな埠頭の整備を着実に進めてまいりたいと考えているところでございます。

次に、樽川埠頭の利活用についてでございますが、樽川地区につきましては、埠頭内に2棟の公共上屋が整備されているほか、埠頭背後の工業団地には冷凍・冷蔵倉庫や食品関連企業が集積しており、水産品や米などの食品が取り扱われているところでございます。

管理組合といたしましては、樽川地区で取り扱われておりますリサイクル貨物を東地区に集約するなど、港湾利用の適正化を図り、引き続き、背後地域の特色を生かした貨物の誘致に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、ガントリークレーンの増設に関し、収支計画の計画と実績についてでございますが、本港のコンテナ取扱量は、リーマンショックによる世界的な経済情勢の悪化などにより、コンテナ貨物量の伸びが想定より鈍化した時期があったことから、収支計画と比べ、実績の取扱量が減少したものと考えているところでございます。

管理組合といたしましては、今後も、関係機関と連携いたしまして、新規の航路誘致やポートセールスの強化など、コンテナ取り扱いの増加に努めてまいりたいと考えているところでございます。

次に、本港のコンテナ貨物量の推計についてであります。本港では、平成9年の航路開設時から、韓国を経由して中国の貨物が取り扱われてきたところでございます。このため、港湾計画におきましても、中国向けの貨物量を推計しているところでございます。

次に、ガントリークレーンの2基体制についてであります。このたび、新たに設置を予定しておりますガントリークレーンは、コンテナ航路の便数増加によりまして、2隻同時荷役への対応と、故障、事故による長期の荷役停止を回避することなどを目的としており、コンテナの荷主企業や船舶代理店などから要請を受けているところでございます。

本港の利用促進に当たりましては、利用者からの要請に応え、港湾機能の充実を図っていくことが重要であると考えておりまして、管理組合といたしましては、ガントリークレーンの増設は、本港の信頼性と利便性の向上に不可欠なものと考えているところでございます。

次に、港湾管理者間の連絡調整についてであります。本港の利用促進に当たりましては、小樽港を拠点とする港湾関連企業にも、石狩湾新港ポートセールス会や石狩湾新港振興会など港湾振興団体

に参画していただき、国内外で航路誘致などポートセールスを積極的に行っているところがございます。こうした活動を通して、本港の利用促進に向けた取り組みが両港の間で共有されているものと考えているところがございます。

次に、小樽港と本港の共存共栄についてであります。本港は、供用開始以来、港湾荷役などにつきましては、小樽業界がその中心的な役割を担い、あわせて、利用促進にも力を発揮いただいているところがございます。また、本港と小樽港は、相互に補完し合い、両港が機能を十分に発揮できるよう、これまでも取り組んできたところございまして、今後とも、両港の運営に当たっては、小樽港との連携を図りながら、将来に向けて両港が発展できるよう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。

以上でございます。

○議長（八田盛茂君） 小貫元君。

○5番（小貫元君） 再々質問をいたします。

大分ずれているのですけれども、無視をしていきます。

まず、1点目ですけれども、風力発電のことでは、今回の予算要求の地耐力強化の工事の件について答弁いただきました。しかし、私が再質問で聞いているのは、当初、港湾区域内に洋上風力を持ってくるよという話があったとき、そのときから、来年度実施したいと言っている地耐力強化というのが必要だったということなのですかということを知っているのですね。

だから、そこをちゃんと答えていただきたいのです。正確に伝わっているかどうか、これは、再質問でそのようにしっかり聞いていますので、そのことを答えてください。

あと、再質問でもう一つ聞いたのは、グリーンパワー1社だけが恩恵を受けるのではないかとことを聞いたのですが、このことについて答弁がありませんでした。石狩湾新港での洋上風力の導入の優位性、これについては今答えていただいたのですけれども、私が再質問で聞いたのは、結果として、今、洋上風力は一般海域ですぐ進むという状況にはないと。今、専任副管理者は、そういう可能性は高いのだとは言っていましたけれども、ただ、現時点では、新たな岸壁をつくったとしてもグリーンパワー1社しか利用する見込みがない、地耐力強化しても、グリーンパワー1社しかないの、グリーンパワー1社しか恩恵を受けないのではないですか、こういう質問が再質問だったのです。ですので、このことに答えていただきたいと思います。

次に、北防波堤との関係で、これも答弁がちょっと食い違っているのです。再質問の答弁では、予算要求と当初予算とか、配分と当初予算との乖離についての答弁をしていただいていたと思うのですけれども、私が聞いたのは、サケの定置網漁というのが9月から石狩湾で始まりますよねと。漁業者の方から、その定置網が始まる9月までに工事を終わらせてくださいという要望があって、今までそのとおりやっていたはずなのですね。それが、本質問の答弁でケーソン据えつけが11月までの工期ですというふうに答えていたので、9月のサケ定置網については、ケーソン据えつけは影響ないのですか、こういうのが再質問の中身だったわけです。

仮に、据えつけも含めて、サケ定置網の9月までに終わらせなければいけないとしたら、予算要求を上げている工期自体の前提が変わるのではないですか、予算要求の前提が変わってしまうのではな

いですかということを開きたかったのです。

ただ、もう再々質問なので、これで最後なのですね。ですので、まず、サケ定置網漁との関係についてどうなのか、もし9月までだったら予算要求の前提も崩れてくるのではないですかと、こういうことにお答えいただきたいと思います。

そういうことで、見当違いの答弁が返ってきたので、その後も、いまいち、よく聞き取れていなかったのですが、北防波堤の関係で、事業費が倍にはね上がるでしょうというのが再質問の中身でしたけれども、管理者として、北防波堤だけで106億円という総事業費が変わることによって、費用対効果というのが変わるとは思いませんかというのはどうでしょうか。これは、管理者の判断を示していただきたいと思います。

ガントリークレーンとの関係ですが、小樽港との関係で、全然、答弁は聞いたことに答えておりません。

背後圏域の貨物を石狩湾新港で扱うことについて私が再質問で聞いたのは、現在、小樽港を利用しているその圏域の貨物、これが小樽港を利用し続けるという想定になっているのですかと。小樽港からの貨物の移動は想定していないとは言っているのです。ただ、背後圏域の貨物を、全部、石狩湾新港で取り扱うという言い方をしているのです、管理組合は。それだったら、背後圏域の中で、現在、小樽港を利用している貨物が、そのまま小樽港を利用し続けるという中身になっていましたかということをお聞きしているので、聞いたことにまず答えていただきたいと思います。

あと、中国航路との関係で、私が聞いたのは、管理組合が中国航路を奪い取るのではないかということを開いたのですよね。このことについて反論がありませんでした。数々の業者との関係でいろいろと協力し合いながらやっているという再質問の答弁がありましたけれども、これは聞かないで、今、結局、管理者と管理組合というのは小樽港を犠牲にして石狩湾新港を発展させようとしているのだということが明らかになりましたので、それは抗議だけして、次回以降はもうちょっとスムーズにできるように期待して、再々質問を終わります。

○議長（八田盛茂君） 専任副管理者別所博幸君。

○専任副管理者（別所博幸君） 小貫議員の再々質問にお答えいたします。

まず初めに、風力発電に関して、地耐力強化の必要性がわかった時期についてであります。グリーンパワーが整備を計画しております風力発電につきましては、現在、設計を進めているところでございます。現在までの情報で想定されるものにつきましては、埠頭内での事前組み立てが必要なものであることから、地耐力の強化が必要になると考えているものでございます。

次に、西1号岸壁がGPI1社だけのものかということに関しましては、西1号岸壁の整備により、港湾区域内と一般海域での風力発電にも使用をされるものと考えているところでございます。

次に、北防波堤の工事に当たりまして、サケ定置網との関係でございますが、予算要求後、引き続き、漁業関係者との調整を進めているところでございまして、より現地の条件に合った施工を目指していきたいと考えているところでございます。

また、費用対効果に関するお問い合わせに関しましては、今後進められます国の事業評価の中におきまして適切に検討がされるものというふうに理解をしておりますので、港湾管理者といたしまして

は、その状況の把握に努めてまいりたいと思っているところでございます。

最後に、ガントリークレーンに関して、貨物の推計についてでございますが、コンテナ貨物の推計につきましては、他港との移動を考えた推計にはなっていないということでございます。

以上でございます。

○議長（八田盛茂君） 以上で、通告のあった質問は終了いたしました。

これをもって、質疑並びに質問を終結いたします。

1. 討 論

○議長（八田盛茂君） これより、討論に入ります。

討論の通告がありますので、発言を許します。

小貫元君。

○5番（小貫元君） 日本共産党を代表して、議案第1号ないし議案第3号は否決とする討論を行います。

最初に、議案第1号、港湾施設管理条例の一部を改正する条例案、議案第2号、入港料条例の一部を改正する条例案です。

いずれも、ことし10月からの消費税引き上げに伴うものです。しかし、今の経済情勢のもとで、消費税引き上げは北海道経済にとって大きなダメージとなります。

日本共産党は、ことし10月の消費税増税そのものを中止することを求めており、二つの条例案に反対します。

次に、議案第3号、工事請負契約の締結です。

ガントリークレーンの増設は、さらなる母体の負担の増加、小樽港の貨物を奪うことにつながるので、諦めるべきです。

以上、討論といたします。

○議長（八田盛茂君） 以上で、通告のあった討論は終了いたしました。

これをもって、討論を終結いたします。

日程第3のうち、議案第1号ないし第3号を問題といたします。

これより、採決いたします。

この採決は、起立によります。

本件をいずれも原案のとおり決することに賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○議長（八田盛茂君） 起立多数であります。

よって、本件は、原案のとおり可決いたしました。

以上をもちまして、本定例会に付議された案件は、全て議了いたしました。

1. 閉 会

○議長（八田盛茂君） これをもちまして、令和元年第2回定例会を閉会いたします。

午後3時8分閉会

