

平成30年
第3回

石狩湾新港管理組合議会定例会会議録

第1号

平成30年11月29日（木曜日）

議事日程 第1号

- 11月29日午後3時28分開議
日程第1、補欠議員の議席の指定
日程第2、会議録署名議員の指名
日程第3、会期決定の件
日程第4、報告第1号

出席議員（12人）

議長	12番	千	葉	英	守	君
副議長	6番	濱	本		進	君
	1番	上	村		賢	君
	2番	花	田	和	彦	君
	3番	伊	藤	一	治	君
	4番	秋	元	智	憲	君
	5番	小	貫		元	君
	7番	中	山	智	康	君
	8番	川	澄	宗之	介	君
	9番	池	端	英	昭	君
	10番	八	田	盛	茂	君
	11番	内	海	英	徳	君

列席者

管理者	北海道知事	高	橋	はるみ	君	
代表監査委員		東		陽	一	君

出席説明員

専任副管理者	本	多	弘	幸	君
--------	---	---	---	---	---

副 管 理 者	白 井	俊 君
会 計 管 理 者	小 玉	俊 宏 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)	小 松	周 二 君
参事(施設担当)	山 本	敏 之 君
出 納 室 長	篠 原	聡 君
監査委員事務局次長	杉 崎	哲 志 君

議会議務局職員出席者

事務局長(兼務)	佐 藤	竜 哉 君
書 記 (同)	楠 本	裕 幸 君
書 記 (同)	北 崎	孝 介 君

午後3時27分開会

1. 開 会

○議長(千葉英守君) ただいまより、本日招集されました平成30年第3回定例会を開会いたします。

午後3時28分開議

1. 開 議

○議長(千葉英守君) これより、本日の会議を開きます。

この際、議員の辞職及び補欠議員の選出についてご報告をいたします。

去る8月10日、浅野貴博君から議員を辞職したい旨の願いがあり、これを許可しております。

これに伴い、後任として、北海道議会から中山智康君が選出されておりますので、ご報告いたします。

1. 日程第1、補欠議員の議席の指定

○議長(千葉英守君) 日程第1、補欠議員の議席の指定の件を議題といたします。

会議規則第4条第2項の規定により、中山智康君を7番に指定いたします。

1. 日程第2、会議録署名議員の指名

○議長(千葉英守君) 日程第2、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、

小 貫 元 君
花 田 和 彦 君

の2名を指名いたします。

1. 諸般の報告

○議長（千葉英守君） 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、報告第1号であります。

このほか、管理者から資金不足比率について報告がありました。

また、監査委員から定期監査及び例月出納検査の結果について報告がありました。

以上、ご報告いたします。

1. 日程第3、会期決定の件

○議長（千葉英守君） 日程第3、会期決定の件を議題といたします。

お諮りをいたします。

今定例会の会期は、本日11月29日、1日間にいたしたいと存じますが、これにご異議ありませんか。

〔「異議なし」と呼ぶ者あり〕

○議長（千葉英守君） 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4、報告第1号

○議長（千葉英守君） 日程第4、報告第1号を議題といたします。

提出者の説明を求めます。

専任副管理者本多弘幸君。

1. 報告第1号の説明

○専任副管理者（本多弘幸君） ただいま議題となりました報告第1号、平成29年度石狩湾新港管理組合各会計歳入歳出決算に関する件につきましてご説明申し上げます。

お手元の石狩湾新港管理組合各会計決算書及び附属書類をごらんください。

初めに、一般会計について、その主なものをご説明申し上げます。

1ページをお開きください。

歳入の決算額でございますが、左から5列目の収入済み額の欄をごらんください。

第1款の分担金及び負担金につきましては、各母体の負担金といたしまして14億7365万4000円、第2款の使用料及び手数料につきましては、岸壁等使用料や入港料などといたしまして9780万703円、第3款の国庫支出金につきましては、補助事業に係る国庫補助金といたしまして2101万719円、第6款の繰越金につきましては、前年度決算剰余金といたしまして8651万7463円、第8款の組合債につきましては、国直轄事業負担金や補助事業に対しての港湾事業債といたしまして9710万円であり、歳入決算額の合計は17億8034万9598円となっております。

次に、2ページをお開きください。

歳出の決算額でございますが、左から4列目の支出済み額の欄をごらんください。

第2款の総務費につきましては、人件費、庁費、施設管理費などおいたしまして3億9816万8701円、第3款の港湾建設費につきましては、国直轄事業負担金や補助事業などに要した経費おいたしまして1億7391万6648円、第4款の公債費につきましては、組合債の元利償還金おいたしまして8億8049万2968円、第5款の諸支出金につきましては、港湾整備事業特別会計への繰入金などおいたしまして2億2977万6516円であり、歳出決算額の合計は16億8797万115円となっております。

したがって、歳入歳出の差し引き残額につきましては、表下の欄外でございますとおり、9237万9483円となり、この差し引き残額につきましては、平成30年度の繰越金として計上する予定でございます。

次に、港湾整備事業特別会計について、その主なものをご説明申し上げます。

3ページをお開きください。

歳入の決算額でございますが、左から5列目の収入済み額の欄をごらんください。

第1款の使用料及び手数料につきましては、荷役機械使用料や港湾施設用地等使用料などおいたしまして4億7167万5717円、第2款の国庫支出金につきましては、補助事業に係る国庫補助金おいたしまして391万8284円、第3款の財産収入につきましては、土地貸し付け収入や不用物品売り払い収入おいたしまして3103万7948円、第4款の繰入金につきましては、一般会計からの繰入金おいたしまして2億2977万2923円、第6款の組合債につきましては、港湾事業債などおいたしまして5億4290万円であり、歳入決算額の合計は12億7942万5472円となっております。

次に、4ページをお開きください。

歳出の決算額でございますが、左から4列目の支出済み額の欄をごらんください。

第1款の総務費につきましては、人件費や施設管理費などおいたしまして2億9993万5308円、第2款の港湾建設費につきましては、コンテナヤード整備などに係る起債事業費などおいたしまして5億4688万6080円、第3款の公債費につきましては、組合債の元利償還金おいたしまして4億3260万4084円であり、歳出決算額の合計は12億7942万5472円となっております。

したがって、歳入歳出額は同額であり、差し引き残額は生じておりません。

続きまして、主要な施策の成果につきまして、その主なものをご説明申し上げます。

お手元の石狩湾新港管理組合各会計歳入歳出決算説明書（主要な施策の成果）をごらんください。

まず、一般会計についてでございますが、6ページをお開きください。

総務費につきましては、人件費や事務所の管理経費などの一般管理費、港湾施設の維持管理を行うための施設管理費などから成っており、これらにより、港湾施設の管理運営業務を実施したところでございます。

次に、7ページをお開きください。

港湾建設費につきましては、国直轄事業の施行に伴う港湾管理者負担金や、管理組合が施行する補助事業などにより、水域施設及び係留施設など、港湾施設の整備を実施したところでございます。

次に、12ページをお開きください。

港湾整備事業特別会計についてでございますが、総務費につきましては、人件費などの一般管理費の

ほか、埠頭用地、荷役機械、上屋及びひき船などの維持管理を行うための施設管理費から成っており、これらにより、特別会計において運営している港湾施設の維持管理を実施したところでございます。

次に、13ページをお開きください。

港湾建設費につきましては、花畔埠頭用地舗装工事などを実施し、港湾施設の整備促進を図ったところであります。

以上ご説明申し上げました平成29年度石狩湾新港管理組合各会計歳入歳出決算につきましては、地方自治法第233条第3項の規定により、議会の認定を得ようとするものでございます。よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。

○議長（千葉英守君） 次に、決算審査意見に関し、監査委員の説明を求めます。

代表監査委員東陽一君。

○代表監査委員（東陽一君） 平成29年度石狩湾新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の審査につきまして、その概要をご説明申し上げます。

この決算につきましては、地方自治法第233条第2項の規定に基づきまして、監査委員の審査に付されたところでございます。

決算の審査に当たりましては、決算の計数は関係諸帳簿及び証書類と符合し、正確であるか、また、予算の執行は経済的かつ効率的になされているか、さらに、収入、支出、財産の管理等、財務に関する事務が関係法令等に準拠し、適正に処理されているかといったことに重点を置きまして、定期監査及び例月出納検査の結果なども踏まえまして慎重に審査いたしました。

その結果、歳入歳出決算の計数は、関係諸帳簿及び証書類並びに石狩湾新港管理組合指定金融機関の公金取扱高と符合し、相違ないことを確認いたしました。

また、予算の執行及び収入、支出、財産の管理等、財務に関する事務につきましては、総体として適正に執行されたものと認めたとところでございます。

以上が決算審査の概要でございます。

1. 質疑並びに一般質問

○議長（千葉英守君） 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、これを許します。

池端英昭君。

○9番（池端英昭君） それでは、私のほうから一般質問をさせていただきます。

石狩湾新港の災害時の対応についてお伺いをしてまいりたいと思います。

まず、質問に先立ち、このたび、胆振東部地震により亡くなられた方々にお悔やみを申し上げますとともに、被災された方々に心よりお見舞いを申し上げます。

さて、近年、地球温暖化などの影響などにより、気象変動と見られる自然災害が全国各地で頻発しており、日ごろから災害への備えの必要性を強く感じるところであります。

そうした中、本道においては、ことしも7月と8月の豪雨に続き、9月の台風21号、そして、9月6日の未明にはこれまで経験したことのない最大震度7の胆振東部地震が発生いたしました。特に、胆振東部地震では、電力供給がストップし、全道の広範囲において電源を喪失する、いわゆるブラッ

クアウトが起こり、地域によっては、水道やガスが使用できない状態となりました。さらに、電力供給が復旧した後も、ガソリンなどの燃料や生乳、また食料品などが安定的に供給されるまで相当の日数を要するなど、本道全域で道民生活や産業活動に大きな影響をもたらしています。

石狩湾新港においても、地震発生から丸2日間にわたり、停電したと聞いております。幸い、船の出入りには影響がなかったものの、オイルターミナルや新港背後の企業では、受け入れや運搬などの物流機能に少なからず影響があったと承知をしております。したがって、このような経験を、今後の対応、対策にしっかり生かしていかなければならないと考えるところであり、石狩湾新港の災害時の対応について、以下、順次お伺いをしてまいります。

まず、1点目でございますが、台風、地震の被害と対応状況についてであります。

今年の台風並びに地震による港湾施設の被害とその対応状況について伺いたいと思います。

次に、今回の地震による停電によって、港湾施設ではリーファーコンテナの電源、また、後背地域では冷凍冷蔵倉庫などに影響があったと聞いておりますが、その状況を伺うとともに、非常用電源など停電時のバックアップをどのように考えているのか、お伺いをいたします。

次に、港湾BCPの現状と課題についてであります。

震度5弱以上の地震や津波警報発令の際には、港湾機能の維持や早期回復に向けた港湾の事業継続計画、いわゆる港湾BCPが平成29年3月に策定されておりますが、このたびの地震ではBCPが発動されたものと思います。

そこで、その対応状況について十分機能されたのでしょうか、また、今後の課題等についてお伺いをいたします。

最後になりますが、この地震により、道内の5割の貨物を取り扱う苫小牧港の国際コンテナターミナルでは、ガントリークレーンなどの荷役機械に影響はなかったものの、液状化により数日間閉鎖され、全体で40施設、金額にして53億円とも言われる被害があったと聞いております。

苫小牧港に限らず、北海道の港湾物流の多くを担う道央圏の港湾が被災し、機能不全となった場合には、道内経済や道民の生活に甚大な影響を及ぼすことが想定されますことから、災害時の港湾機能における太平洋側と日本海側との広域的な連携がより一層求められてくるものと感じております。

そこで、このたびのような大規模災害発生時に、太平洋側港湾の補完機能を確実に果たすことや、継続的な物流機能を確保するための港湾機能などの充実についてどのようにお考えか、お伺いをいたします。

以上、再質問を留保し、質問を終わります。

○議長（千葉英守君） 管理者高橋はるみ君。

○管理者（高橋はるみ君） 池端議員のご質問にお答えをいたします。

石狩湾新港の災害時の対応に関し、太平洋側港湾の補完機能の充実についてであります。港湾は、道内の物流や産業の拠点のみならず、災害時における緊急物資の輸送拠点としての役割も担うことから、太平洋側の港湾が被災した際に本港が果たす役割は大きく、平成8年の道央を中心とした記録的な豪雪や平成15年の十勝沖地震では、太平洋側から道央圏への物資供給が滞る中、特に石油製品の供給において本港が代替基地として機能を発揮しているところであり、緊急時における日本海側の供給

ルートの確保が極めて重要であると考えているところであります。

私といたしましては、これまで整備してきた耐震強化岸壁の活用や災害時における物流機能を継続するために必要となる施設の整備を進めるとともに、関係者の方々との意見交換や訓練などの実施を通じて、平常時から災害に対する意識向上を図るなど、ハード・ソフト両面での港湾機能の確保に努めてまいりたいと考えているところであります。

なお、台風、地震の被害と対応状況などにつきましては、専任副管理者から答弁をさせていただきます。

以上でございます。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者本多弘幸君。

○専任副管理者（本多弘幸君） 石狩湾新港の災害時の対応に関し、台風や地震の被害と対応状況についてであります。管理組合における災害時の対応につきましては、石狩湾新港管理組合港湾施設等防災規程に基づき、区域内の災害の発生に対処するため、防災対策会議を設けており、災害が発生し、または、発生するおそれがあるときは、災害対策本部の設置や非常配備態勢をとり、必要な防災対策や応急対策を実施するとともに、関係機関等との連絡調整や情報収集などを行うこととしているところでございます。

9月上旬から下旬の台風の接近の際は、防災対策会議を開催し、第1非常配備態勢をとり、事前対策として、港湾利用者に対し、台風に備えた注意喚起や、巡回警備員等に対し、状況連絡の徹底などの指示を行うとともに、管理組合においても、台風通過後、速やかに港内パトロールを実施し、港湾施設への被害がなかったことを確認したところでございます。

また、9月6日の北海道胆振東部地震については、石狩市においても震度5弱という大きな揺れが観測されたため、第2非常配備態勢をとり、地震発生直後の午前4時10分から計3回の目視点検を実施し、停電によるリーファーコンテナの通電停止以外は港湾施設への被害がないことを確認したところでございます。

次に、リーファーコンテナなどの停電による影響と今後の対応についてであります。花畔埠頭地区では、地震発生翌日の7日午後8時20分ごろに停電が復旧したことから、直ちに冷凍冷蔵機能を有するリーファーコンテナなどの点検を行い、通電を確認したところでございます。

この停電によるリーファーコンテナへの影響につきましては、取扱業者が冷凍冷蔵貨物が入ったコンテナを空コンテナで囲い、温度上昇を抑えたことにより、大きな被害はなかったところであり、また、冷凍冷蔵倉庫につきましても、各企業が扉の開閉を控えるなど、自助努力により大きな被害は出なかったと聞いているところでございます。

リーファーコンテナの電源確保は、農水産品等の輸出拠点港として信頼性向上に極めて重要なことと認識しているところでありますが、非常用電源の整備には莫大な費用を要するため、必要な支援を国に要望していくとともに、新港地域全体の課題として、地元自治体が進めている再生可能エネルギーの地産地消について注視していきたいと考えているところでございます。

次に、港湾BCPの対応状況などについてであります。石狩湾新港港湾BCPは、石狩湾新港に甚大な被害をもたらす地震や津波が発生した場合に、港湾機能の低下抑制と早期復旧を図ることを目

的とした事業継続計画であります。

BCPの発動基準は、石狩湾新港周辺で震度5弱以上の地震を観測したとき、または、石狩湾新港沿岸で津波警報以上が発表されたときと定めているところであり、胆振東部地震ではその基準に達したことから、職員が速やかに参集し、港湾施設の点検や港湾利用者への訪問ヒアリングを行い、港湾施設の被害や港湾機能の低下状況の把握を行ったところでございます。幸いにして、停電による影響以外に港湾施設の被害が生じなかったことから、被害状況の把握以降のBCPで想定している応急復旧など、次の段階へ移行しなかったところでございます。

今回の地震では、停電の影響で固定電話やメールが使えなかったことにより、関係機関や港湾利用者との速やかな情報共有が十分ではなかったことが課題と認識しており、今後、BCPの見直しや改善に取り組んでまいりたいと考えております。

以上です。

○議長（千葉英守君） 池端英昭君。

○9番（池端英昭君） それでは、再質問させていただきたいと思えます。

まず、リーファーコンテナの非常用電源整備に関してであります。

国に支援を要望するということでしたが、リーファーコンテナを取り扱う港湾として、バックアップ機能が未整備というのは港湾機能の信頼度を著しく低下させると考えますことから、確実に設置できるよう、計画的な取り組みを求め、これについては指摘をさせていただきたいと思えます。

次に、港湾BCPに対するご答弁で、停電によって、電話やメールなど事務所機能が機能しなかったということが課題となっております。その後、BCPの見直しや改善が図られるということですが、私は、港湾機能の心臓部でもある管理組合機能が電源喪失などによって機能不全に陥ることは、決してあってはならないというふうに考えております。

まずは、事務所の機能が継続的に運営できるような対策をすることが必要と考えますが、そこで、改善の取り組みとして具体的にどのような対策を講じようとお考えか、再度、お伺いをいたします。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者本多弘幸君。

○専任副管理者（本多弘幸君） 池端議員の再質問にお答えします。

石狩湾新港の災害時の対応に関し、具体的な対応策についてであります。電話やメールなどの通信手段の確保は事業を継続する上で必要不可欠であることから、今回の経験に加え、さまざまな場面を想定し、衛星通信を活用するなど、有効な通信手段について検討を行っているところでございます。

また、業務継続に必要なパソコン等の電子機器が使用可能となる必要最小限の電力を確保するため、現在、事務所用発電機の導入に向けて、専門事業者と打ち合わせを進めており、災害時の業務実施体制の確保が図られるよう、速やかに対応してまいりたいと考えております。

以上です。

○議長（千葉英守君） 池端英昭君の質問を終了いたします。

次に、小貫元君。

○5番（小貫元君） 日本共産党を代表し、質問します。

初めに、2017年度決算の使用料についてです。

昨年の第1回定例会、今年の第1回定例会でも申し上げましたが、使用料収入を当初予算で低く見積もり過ぎではないかという問題です。

石狩湾新港の貨物量は増加を続けています。2017年度一般会計の当初予算における使用料及び手数料は5667万円、決算額は9780万円で、4113万円の増になりました。特別会計では、当初予算3億9851万円、決算額は4億7168万円で、7317万円の増になり、合わせて1億1430万円の増です。当初予算編成時に決算を終えている2015年度使用料は、一般会計で7347万円、特別会計で4億2936万円ですから、この決算額と比較しても、昨年度当初予算は、一般会計1680万円、特別会計3085万円、少なく予算計上しています。

専任副管理者の答弁では、確実に見込まれる額を予算に計上しているとのことですが、意図的に低く見積もっていると言わざるを得ません。正確に財源を捕捉する努力は不十分だと考えませんか。

一方、歳出でも、直轄事業において、毎年の国の配分額が7億円前後にもかかわらず、2017年度当初予算でも20億円、管理者負担金として3億円を計上しました。結果として、実施事業は航路しゅんせつのみとなり、管理者負担金は1億313万円と、約2億円の開きが生まれています。

歳入で1億円低く見積もり、歳出で2億円高く見積もることで、当初予算で決算より負担金を2億8631万円多く計上しなければならなくなっています。この不確実な予算計上により、各母体の予算編成に影響を及ぼしているとの認識はありますか、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。

大赤字のガントリークレーンですが、第2回定例会では、2016年度に既設のガントリークレーンの起債償還を終えたことから公債費が減少したとのことでした。それでも約7778万円です。ガントリークレーン導入のときに立てた収支計画では、4137万円に下がる見込みでした。2基体制になった場合の既設ガントリークレーンの維持管理費は3000万円と見込んでいます。既設のガントリークレーンについて、今後、維持管理費が3000万円まで下がる根拠を示してください。

コンテナ船が1便ふえ、週3便体制になりました。週3便体制について、それぞれの航路を説明してください。

また、それぞれ韓国や中国までかかる日数についても説明してください。

中国航路については、2015年4月からことしの6月まで航路がありました。この航路が廃止となった理由を示してください。

また、新たな航路では、その理由が当てはまらないのかも示してください。

新規航路の貨物は、道内のどの地域から運び込まれて輸出されるのか、輸入後、どの地域に運ばれていくのか、それまで、その貨物はどの港を活用していたのか、説明してください。

ガントリークレーンの2基体制の理由の一つに2隻同時荷役を掲げており、第2回定例会でも具体例を示してくださいと質問しましたが、火曜日の入港予定がおくれ、金曜日に入港する便と重なる、海上で時間調整を行うことがあると答弁しています。

昨年、船舶が重複した割合をはかる参考として、コンテナ船が出港した日時と次のコンテナ船が入港した日時が12時間以内の件数を示してください。

また、火曜日入港予定のコンテナ船の総数及びそのコンテナ船が、火曜日、水曜日、木曜日に入港

した隻数とその割合、また、同様に、金曜日入港予定のコンテナ船の総数及びそのコンテナ船が、金曜日、土曜日、日曜日に入港した隻数とその割合について示してください。

ガントリークレーンの2基体制は、港湾計画の目標値をもとに計画されています。第2回定例会で、コンテナ貨物量推計の考え方は、他港からの貨物の移動を想定したものではないが、石狩湾新港で取り扱いが見込まれる地域を背後圏域と想定し、貨物量を推計したと答弁しています。ここだけ聞くと、小樽港からの貨物の移動はないとも受け取られかねませんので、さらに聞きます。

昨年第3回定例会では、背後地域の貨物について、背後地域などの条件を設定し、ここで算出された貨物量は全て石狩湾新港で取り扱うこととしていると答弁しています。これら二つの答弁を合わせると、小樽港からどの程度移動してしまうか考えてはいないが、結果として移動することになるだろうという推計値ではないでしょうか。

これのどこが、相互に補完し、共存共栄を目指すと言えるのか、管理者の見解を示してください。次に、港湾整備事業について質問します。

港湾計画の主な四つの事業費の総額は約447億円、管理者負担金は約210億円に上ります。これらのうち、2016年度、2017年度に実施した花畔地区の外貿コンテナ再編で約9億円の事業を実施しました。まだまだ多額のお金が使われる見通しです。この447億円の事業には、北防波堤延伸工事や2017年度に実施した航路しゅんせつは含まれていません。また、石狩湾新港インフラ長寿命化計画・行動計画の事業も含まれていません。

このように、港湾計画の主な事業のほかに、前港湾計画から引き続く事業や老朽化対策などではどのような事業が今後実施されるのか、説明してください。

それらを含めた現港湾計画の期間の港湾建設事業について、現時点での事業費及び管理者負担金の予測を示してください。

次に、地元企業への受注機会の確保についてです。

何回かの定例会で、管理組合が発注する工事で小樽市企業の受注が少ない、2016年度に至っては、決算説明書に記載している主要な施策の成果の事業で受注額がゼロだったことを取り上げてきました。昨年第3回定例会で質問したときは、企業の本社の所在地に限り、主要な施策の成果に記載した事業における地元企業の受注実績について、過去5年間で小樽市は9%、石狩市が29%だったと答弁をもらいました。さらに、専任副管理者は、引き続き、入札の透明性や競争性を確保しつつ、地元企業の受注機会の確保に努めてまいりますと答弁しています。

そこで、2017年度決算説明書に記載している主要な施策の成果の事業について、受注した企業の本社及び営業所の所在地を、小樽市、石狩市、その他の自治体に分けて、過去5年間の受注額と受注額の割合について示してください。

その受注実績で、地元企業の受注機会が確保されていると思いますか、管理者の見解を示してください。

次に、石狩湾新港地域で計画されている発電所計画についてです。

この地域で計画が立てられている発電所計画について、それぞれの事業名と発電能力について説明してください。

また、それぞれの発電所のさまざまな許認可で管理組合が関与する事項について説明してください。

そのうちの一つにバイオマス発電があります。2016年の第2回定例会では、来年9月に商業運転の開始が予定されていて、燃料はPKSなどが想定されていると答弁がありました。ところが、その後、第3回定例会で、具体的なPKS輸入量を聞いても、必要量は検討中、さらには、燃料として地域材が想定されていると答弁しています。

来年9月の商業運転ということですので、既に輸入量と地域材の量も確定していると思いますので、計画を明らかにしてください。

PKSでの発電の予定が、別の燃料も使うということになれば、港湾計画改訂の根拠の数字が変わるのではないですか、お答えください。

PKSを燃料とした発電所はほかにもありますが、5万キロワットレベルの発電に必要なPKSの量を調べていたら、示してください。調べていないのであれば、調べることを約束してください。

次に、審査意見書についてです。

審査意見書では、歳入について、公債費の減少により母体負担金が減ったからと減少理由を述べています。近年の審査意見書で、母体負担金に触れている審査意見書はいつの意見書か、紹介してください。

負担金が減少していることは事実ですが、負担金の性質として、事業の実施の不足分を各母体が負担しているものであって、ほかの事業の結果の反映です。ですから、審査意見書にはなじまないと考えますが、監査委員の見解を示してください。

歳出について、北防波堤整備事業等が終了したことによりと表現されていますが、より詳しく説明してください。

企業立地の状況について、2016年度の審査意見書から、1社増え、操業は4社増えています。そして、このことを捉えて、物流拠点として着実に発展していると述べています。それならば、新しく立地、操業した企業で、石狩湾新港を物流として活用している企業は何社になっているのでしょうか、お答えください。

監査委員は、新しく操業した企業と港湾機能の強化はどのような関係があると考えていますか、具体的に示してください。

前回以前の審査意見書には、北海道経済や地域の活性化に寄与する港づくりと表現していました。しかし、今回は削られています。地域の活性化に寄与する必要がなくなったと考えているのでしょうか、削除した理由を示してください。

以上で、再質問を留保し、終わります。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者本多弘幸君。

○専任副管理者（本多弘幸君） 小貫議員の質問にお答えします。

平成29年度決算の使用料に関し、まず、使用料収入の見込みについてであります。管理組合では、各母体の厳しい財政状況に鑑み、使用料収入を確保するため、積極的なポートセールスを行うなど、入港船舶数や取扱貨物量の増加に向けて最大限努力しているところでございます。一方、予算編成に

当たりましては、使用料収入が過大な見込みとならないよう算定する必要があることから、社会経済情勢の影響や前年度の実績などを考慮し、確実に見込まれる額を計上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、今後とも可能な範囲で精度の高い予算編成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、直轄事業負担金の計上についてであります。当初予算編成時において、国から個別の事業費が示されていなかったことから、その時点で最も合理的な見込み可能な予定額である要求額をもとに計上したところであり、管理組合の予算計上としては適正であった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、既設ガントリークレーンの維持管理費が下がる根拠についてであります。今後の維持管理費につきましては、過去10年間の実績を平均した額を見込んだところでございます。

なお、平成29年度につきましては、保守点検の結果をもとに高額な部品を交換したことから、一時的に費用がふえたところでございます。

次に、コンテナ船の航路についてであります。現在、本港には、韓国航路及び韓国－中国航路並びに韓国－フィリピン航路の3航路が、それぞれ週1便寄港しているところでございます。コンテナ船の運航に要する日数は寄港地によって異なりますが、本港から韓国までは3日から5日、中国までは10日から12日、フィリピンまでは8日から10日と聞いているところでございます。

次に、中国航路が廃止になった理由についてであります。寄港地の変更や協調配船による航路の合理化など、コンテナ航路の改編は運航船社の経営判断によるものと考えているところでございます。現在、本港に寄港している韓国－中国航路においても、運航船社の判断により、寄港地の変更などはあり得るものと考えているところでございます。

次に、新規航路の貨物についてであります。韓国－中国航路での取り扱いを含め、本港を利用したコンテナ貨物につきましては、一部の荷主企業へのヒアリングなどにより情報を把握できているものもありますが、貨物の搬出入先や従前の利用港の情報につきましては、荷主企業以外は知り得ない内容でありますことから、港湾管理者としては承知していないところでございます。

次に、平成29年に入港したコンテナ船において、先に接岸した船の出港と後に接岸した船の入港が12時間以内の件数についてであります。11件となっているところでございます。

次に、平成29年に入港したコンテナ船につきまして、火曜日及び金曜日に入港予定のコンテナ船の入港総数などについてであります。火曜日に入港予定のコンテナ船の入港総数は50隻で、そのうち、火曜日に入港した隻数は7隻で、割合は14%、水曜日は8隻で16%、木曜日は7隻で14%となっております。また、金曜日に入港予定のコンテナ船の入港総数は48隻で、そのうち、金曜日に入港した隻数は9隻で、割合は約19%、土曜日は7隻で約15%、日曜日は6隻で約13%となっているところでございます。

次に、コンテナ貨物量の推計値についてであります。コンテナ貨物量推計の考え方は、他港からの貨物の移動を想定し、算出したものではなく、本港の利便性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、推計したところでございます。

次に、小樽港との共存共栄についてであります。本港と小樽港は、両港が日本海側の物流拠点として、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考えているところでございます。

次に、今後の港湾整備事業に関し、まず、事業の予定についてであります。平成27年の港湾計画改訂においては、主な四つの事業といたしまして、花畔地区の外貿コンテナ再編や内貿ユニットロードターミナル、西地区マイナス12メートル岸壁などや東地区マイナス12メートル岸壁などを位置づけたところでございます。前港湾計画からの継続事業といたしましては、北防波堤延伸などを含む西地区国際物流ターミナル整備事業があり、また、今後の調査結果を踏まえた老朽化対策を予定しているところでございます。

次に、現時点での事業費などの見込みについてであります。平成30年度以降の事業費及び管理者負担金は、港湾計画の主な四つの事業と継続中の西地区国際物流ターミナル整備事業を合わせた事業費が約560億円、管理者負担金は約221億円を想定しているところでございます。

次に、地元企業への受注機会の確保に関し、まず、主要な施策の成果に記載された事業における受注企業の受注額などについてであります。小樽市、石狩市に本社または営業所のある企業とその他の企業の各年度の受注額及び割合は、平成25年度は、小樽市が約1億3744万円で約21%、石狩市が約2億1557万円で約34%、その他が約2億8801万円で約45%、26年度は、小樽市が約1億995万円で約16%、石狩市が約2億3010万円で約33%、その他が約3億5042万円で約51%、27年度は、小樽市が1億3124万円で約24%、石狩市が約2億2245万円で約40%、その他が約1億9545万円で約36%、28年度は、小樽市がゼロ円でゼロ%、石狩市が2億4104万円で約34%、その他が約4億6280万円で約66%、29年度は、小樽市が約9728万円で約15%、石狩市が約2億5838万円で約39%、その他が約3億44万円で約46%となったところでございます。

次に、地元企業への受注機会の確保についてであります。主要な施策の成果に記載された事業のうち、一般競争入札を実施した全ての工事等において地元企業の入札参加を可能としており、地元企業への受注機会について一定程度の確保が図られたものと考えているところでございます。

次に、発電所建設に関し、まず、石狩湾新港地域での発電所計画などについてであります。石狩湾新港洋上風力発電事業といたしまして発電出力約10万キロワットの計画が、また、石狩新港バイオマス発電所といたしまして発電出力約5万キロワットの計画がそれぞれ公表されているところでございます。これらの発電事業への管理組合のかかわりとしていたしましては、水域占用の許可や港湾施設の使用許可などが考えられるところでございます。

次に、パームヤシ殻、いわゆるPKSの輸入量などについてであります。発電事業会社である石狩新港新エネルギー発電合同会社の公表によりますと、商業運転の開始予定は平成32年とされており、現時点で、使用燃料はPKSと木質ペレットを想定しておりますが、その輸入量などにつきましては示されていないところでございます。

次に、港湾計画改訂の根拠の数字についてであります。港湾計画改訂におけるPKSの貨物量は、当時の企業ヒアリングによってその貨物量を見込んでいるところであり、具体的なPKSなどの輸入量につきましては、事業者において検討中と聞いているところでございます。

最後に、発電に必要なPKSの量についてであります。既に道内で運転が開始されている発電出力5万キロワットのバイオマス発電所におきましては、燃料に用いるPKSや木材チップ、石炭を合わせた計画使用量が年間約32万トンと公表されているところであります。石狩新港バイオマス発電所におけるPKSなどの必要量につきましては、事業者において現在検討中であり、事業計画の詳細が明らかになった時点でお示しできるものと考えているところでございます。

以上です。

○議長（千葉英守君） 代表監査委員東陽一君。

○代表監査委員（東陽一君） 小貫議員の質問にお答えします。

歳入の減少理由についてであります。近年の審査意見書においては、例年、科目増減額の大きなものに触れて決算額を述べているところであります。これまで母体負担金に触れているものはありません。

また、歳入の減少理由の記載についてであります。平成29年度決算における歳入につきましては、前年度と比較すると約1億2800万円減少しているところですが、科目では母体負担金のみが減少となっておりますことから、審査意見書で述べたところでございます。

次に、歳出についてであります。平成29年度決算における歳出につきましては、前年度と比較すると約1億3400万円減少しているところですが、その主な理由としましては、平成8年度に借り入れた北防波堤整備事業や花畔2号上屋の新築工事などの起債の償還が平成28年度に終了しましたことから、歳出の減少となったところであり、審査意見書で述べたところでございます。

次に、石狩湾新港における企業立地等の状況についてであります。立地企業については、土地の分譲・賃貸企業であり、今後、工場や倉庫等を建設することが見込まれ、操業企業については物流倉庫企業や輸入建材を扱う企業などと承知しております。

個別の事業内容については承知していませんが、石狩湾新港地域は、札幌圏に位置する地理的優位性を有しており、外貿定期コンテナ航路などの港湾機能や冷凍冷蔵倉庫の集積などを活用した物流の効率化などを背景に企業の立地が進んでいるものと考えているところでございます。

最後に、地域の活性化に係る記載についてであります。石狩湾新港は、石狩湾新港地域開発基本計画に基づき、流通港湾として整備されているところであり、本道経済の中核である道央圏の物流拠点として重要な役割を果たしているところでございます。

こうした中、エネルギー拠点としての施設整備を初めとする企業集積などで地域の活性化に寄与しているものであり、今回の審査意見書につきましては、こうした部分も含めまして、北海道経済の活性化を牽引する港づくりへの取り組みを期待し、監査委員の所感として述べたものでございます。

以上でございます。

○議長（千葉英守君） 小貫元君。

○5番（小貫元君） 再質問します。

まず、使用料についてです。

答弁では、従来の答弁の繰り返しで、精度の高い予算編成に努めてまいりたいとのことですが、本質問ではその努力が不十分ではないのですかと聞いているのですよね。ですから、十分なのか不十分

なのか、聞いたことに答えていただきたいと思います。

次に、不確実な予算計上だと指摘したことについて、適正であったと答えていましたけれども、この質問は母体の予算編成への影響について聞いており、そのことについて答えていませんので、答えてください。

次に、ガントリークレーンの増設についてです。

収支計画で3000万円まで維持費が下がることについて、昨年度は一時的に費用がふえたとの答弁でした。今年度以降は、一時的を除き、3000万円前後になると約束できるという認識でいいのか、答えてください。

過去の中国コンテナ航路についてです。

船会社の経営判断によるものとの答弁ですけれども、それは当たり前の話というか、それが前提の話で、なぜ船会社が廃止するという経営判断を行ったのか、答えてください。

新規航路の貨物について、従前の利用港の情報などは知らないと言いました。しかし、それでは、港湾計画どおりに背後圏域の貨物が石狩湾新港を利用しているのか、把握できないではありませんか。把握するつもりがないのでしょうか、お答えください。

過去の答弁では、コンテナ船の入港が重なるということで2隻同時荷役の必要性を強調していましたが、前の船から12時間以内に船が入港した件数は11件で、昨年のコンテナ船の1割にも満たない回数です。現状では、ガントリークレーン1基で問題ないと考えますが、管理者の見解を示してください。

火曜日と金曜日のコンテナ船98隻中、当日に入港したのはわずか16隻で、翌日に入港したものと合わせてもわずか3割という実態です。もはや、こうなると、定期コンテナ航路ではなく、不定期航路です。小樽港の場合、昨年実績で、約4割が当日、翌日までに6割が入港しています。荷主のことを考えるのであれば中国航路を小樽港に任せたほうが良いと思いませんか、お答えください。

背後圏域についてですが、これも、またもやはぐらかしの答弁を行っています。答弁にある石狩湾新港地域で取り扱いが見込まれる地域には、現在は小樽港で輸出入している貨物、苫小牧港で輸出入している貨物が含まれると思いますが、お答えください。

次に、港湾整備事業について質問します。

今後、560億円を想定しているということですが、老朽化対策は現時点で金額が想定できないということが過去の答弁ですので、560億円以上になると思うのですけれども、いかがか、お答えください。

次に、石狩湾新港地域で計画されている発電所計画についてです。

バイオマス発電所の計画が1年遅れた理由を説明してください。

PKSの輸入量が示されていない、検討中ということですが、港湾計画上は28万5000トンを見込んでいます。答弁いただいた例では、PKS、木質チップ、石炭を合わせて32万トンだと言いますが、PKSだけでは年間にどれだけ使用する計画量なのか、示してください。

次に、審査意見書についてです。

近年の審査意見書で母体負担金に触れている審査意見書はない、金額が減っていたから審査意見書

で述べたのだということでした。

私が質問したのは、審査意見書になじまないのではないかとということの問題提起しているのであって、そのことに対する見解が示されていないので、監査委員の見解を求めます。

企業立地と操業との関係についてです。

具体的に示してと言ったのに、示せませんでした。審査意見書には、物流の拠点として発展と述べて、物流ニーズを的確に把握した港湾機能の強化を行って港づくりに取り組むことに結びつけているのです。しかし、そのことについて具体的にどうかと言われれば、示すことができない。審査意見書に意見として書いているのですから、事実を具体的に示してください。示せないのであれば、示せないと明確に答弁してください。

地域の活性化の文言についてですけれども、これは過去もいろいろ言ってきましたが、管理組合というのは、ご存じのとおり、北海道、小樽市、石狩市の各母体の負担で運営しています。監査委員は、そのことも踏まえて意見書を書いていただきたい。

監査委員は、地域活性化の部分も含めて述べているのだと答弁していました。でしたら、わざわざ削る必要がないと思います。答弁では削除した理由を答えていませんので、再度、削除した理由をお答えください。

以上です。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者本多弘幸君。

○専任副管理者（本多弘幸君） 小貫元議員の再質問にお答えします。

初めに、平成29年度決算に関し、まず、使用料収入についてであります。収入においては、過大な見込みとならないよう算定する必要がありますことから、社会経済情勢の影響や前年度の実績などを考慮し、確実に見込まれる額を計上しており、予算編成時点で十分努力したものであると考えているところでございます。

次に、母体の予算編成への影響についてであります。使用料収入及び直轄事業負担金の計上などについては、その時点で確実に見込まれる額や最も合理的な額で予算計上しており、適正であったものと考えております。

結果として、母体負担金を減額補正することとなったことから、今後、管理組合といたしましては、母体に対し、影響が最小限となるよう、可能な限り、予算の精度を高めるとともに、丁寧な説明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、ガントリークレーンの増設に関し、まず、既設ガントリークレーンの維持管理費についてであります。部品交換等の一時的な費用を除き、収支計画の見込み程度におさまるものと考えております。

次に、中国航路が廃止になった理由についてであります。昨年8月に韓国のコンテナ船社14社により韓国海運連合が結成され、航路合理化策を中心とした取り組みが進められているところでございます。この一環として、本年4月に、興亜海運とシノコーがコンテナ船部門の統合について基本合意に至り、この結果、興亜海運とこれまで協調配船のパートナーであった高麗海運との関係が解消され、中国への寄港が廃止されたところでございます。

なお、高麗海運につきましては、本年10月から、新たに南星海運との協調配船を開始し、中国への寄港を再開させたところでございます。

次に、コンテナ貨物の把握についてであります。港湾計画におけるコンテナ貨物の推計値につきましては、本港の背後圏域を想定し、国が実施した調査からデータを抽出するなどして貨物量を推計しているものでございます。

本港を利用しているコンテナ貨物につきましては、一部の荷主企業へのヒアリングなどにより情報を把握できているものもありますが、荷主が多数存在し、輸出入先や品目が多岐にわたること、また、ヒアリングを行っても回答が得られない企業もあることから、全てを把握することは極めて難し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ついてであります。他のコンテナ船と入港が重なりそうな場合は、本港へ向かう途中に、航行速度を減速したり寄港地を変更するなど、コンテナ船社や船舶代理店がやむを得ず事前に重複を避ける調整をしているところであります。本港を利用する荷主企業や船舶代理店などからは、2隻同時荷役体制の確保を強く要請されており、また、故障や事故による長期にわたる荷役停止を回避するため、ガントリークレーンの増設が必要であると考えているところでございます。

次に、中国航路についてであります。本港と小樽港では、寄港している運航船社が異なっており、中国を含めた寄港地の選定については、運航船社の経営判断によるものと考えているところでございます。

次に、コンテナ貨物量の推計値についてであります。コンテナ貨物量の推計につきましては、他港からの貨物の移動を想定し、算出したものではありませんが、コンテナ貨物量の推計に使用した基礎となるデータについては本港以外の貨物も含まれているところでございます。

次に、今後の港湾整備事業に関する事業費についてであります。想定している560億円の中には老朽化対策に係る事業費は含まれておりませんが、今後の事業の実施に当たりましては、その時々々の社会情勢を見きわめ、事業の重要性や緊急性を十分に検討し、コスト縮減を図るなど、効率的、効果的な執行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、発電所建設に関し、まず、商業運転の開始予定がおくれている理由についてであります。運転開始時期の決定は発電事業会社の判断によるものであります。発電事業会社からは出資者や資金調達などに検討を要すると聞いているところでございます。

最後に、PKSの年間使用量についてであります。既に道内で運転が開始されている発電出力5万キロワットのバイオマス発電所における燃料の計画使用量につきましては、補助燃料として、石炭が約5万トン、地域未利用木材を原料とした木材チップが約22万トン、輸入PKSが約5万トンと公表されているところでございます。

以上です。

○議長（千葉英守君） 代表監査委員東陽一君。

○代表監査委員（東陽一君） 小貫議員の再質問にお答えします。

歳入額の減少理由の記載についてであります。平成29年度決算における歳入額については、公債

費等、歳出額の減少に伴い、母体負担金のみが減少したところですが、決算額については、歳入歳出ごとに科目増減額の大きなものに触れていることから、今回、歳入の減少について母体負担金を示したものでございます。

次に、石狩湾新港における企業立地や操業との関係についてですが、石狩湾新港地域は、外貿定期コンテナ航路などの港湾機能や冷凍冷蔵倉庫の集積などを活用した物流の効率化などを背景に企業の立地が進んでいるものと考えるところであり、今後こうした状況を踏まえた港湾機能の強化への取り組みを期待し、意見として述べたものでございます。

最後に、地域の活性化に係る記載についてであります。石狩湾新港は、本道経済の中核である道央圏の物流拠点として重要な役割を果たしているところでございます。今回の審査意見書については、地域を含めた北海道経済の活性化を牽引する港づくりへの今後の取り組みを期待し、監査委員の所感として述べたものでございます。

以上でございます。

○議長（千葉英守君） 小貫元君。

○5番（小貫元君） 再々質問します。

まず、監査については、これ以上はやりません。来年の審査意見書で改善されることを期待します。

予算編成については、影響があると認めたと捉えておきます。

そこで、中国航路が廃止になった理由についてですが、航路の合理化策を中心とした取り組みが進められているとの答弁でした。なぜ合理化が進められているのか、説明してください。

また、現在進行形で答弁していましたので、今後の影響について、管理者の見解を示してください。

ガントリークレーンの増設について、まず、後段で答弁した2隻同時荷役を要請されていることと事故による荷役停止を回避するためと、従来どおりの答弁ですけれども、再質問で聞いていることは現状では問題ないのではないかとということであり、論点のすりかえです。そして、現状については、やむを得ず事前に重複を避ける調整をしているから、船が重ならないようになっているとのことですが、その件数を聞いても示せていません。増設を求める根拠としては極めて薄弱です。次回の定例会までに具体的な数字を示すことを求めます。お答えください。

コンテナ貨物の推計値です。

石狩湾新港以外の貨物も含まれている、他港からの貨物の移動があるとのこと。つまり、小樽港で取り扱っている貨物が石狩湾新港を利用することを見込んでいるということ。前回もそうでしたけれども、ここまで聞いても、ぼやかして答弁しているのです。なぜごまかして答弁しているのか、理由を示してください。

あわせて、明確に、小樽港を利用している貨物が石狩湾新港から輸出入されることを想定していると答えるべきではないですか、答弁を求めます。

次に、PKSの年間使用量についてです。

答弁では、道内の同規模の発電所の例ではPKSが5万トンだということです。港湾計画の推計値の2割以下となっています。

港湾計画の西地区マイナス12メートル岸壁の根拠がなくなったと考えませんか、管理者の見解を示

してください。

最後に、私は、質問の趣旨については毎回詳しく説明し、定例会に臨んでいるつもりです。しかしながら、毎回のようにはぐらかしの答弁の上に、再質問、再々質問まで聞いても明確な答弁がありません。これでは、趣旨を説明している意味がありません。

今後もこのような議会軽視の答弁が続くのであれば、このようなことは必要ないと思いませんか、管理者の見解を伺います。

以上です。

○議長（千葉英守君） 専任副管理者本多弘幸君。

○専任副管理者（本多弘幸君） 小貫議員の再々質問にお答えします。

初めに、ガントリークレーンの増設に関し、まず、コンテナ航路の合理化策についてであります。韓国の海運業界におきましては、大手である韓進海運の破産後、国際競争力が低下した海運業界の浮揚を目指して、コンテナ船社同士の協調による航路の合理化や新規航路の共同開設など、競争力の強化が図られており、既に、国内外において、新たな協調配船の開始や、重複する航路の統合、集約が進められていると承知しているところでございます。

今後も、韓国の海運業界において航路の合理化が進むものと考えられることから、管理組合といたしましては、寄港地の変更や便数の増減など、コンテナ航路改編の動向を引き続き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、ガントリークレーンの増設についてであります。コンテナ船入港の重複を避ける事前の調整につきましてはコンテナ船社や船舶代理店が行っていることから、管理組合として件数等については把握しておらず、具体的な数字はお示しできませんが、船舶代理店などの担当者からは、本港への入港に際して、重複の調整により入港が遅れたといった話を伝え聞いているところでございます。また、ガントリークレーンの故障や事故により長期にわたる荷役作業の停止は港の信用にかかわりますことから、代替性の確保についても本港の課題と認識しており、これら課題の解決のため、ガントリークレーンの増設は必要と考えているところでございます。

次に、コンテナ貨物量の推計値についてであります。コンテナ貨物量の推計につきましては、国の全国輸出入コンテナ貨物流動調査により、全道で取り扱われていたコンテナ貨物量のうち、本港背後圏域でのコンテナ貨物が本港を利用するとの予測のもと、港湾計画の貨物量として推計しており、それらの貨物がどこの港で取り扱われていたかについては特定できない旨を答弁しているところでございます。

次に、推計値と小樽港とのかかわりについてであります。

繰り返しになりますが、コンテナ貨物量の推計については、背後圏域の貨物がどこの港で取り扱われていたかについて特定しているものではなく、本港の利便性向上や輸送の効率化が図られることにより、本港で取り扱いが見込まれる地域を背後圏域と想定し、推計したところであり、現在小樽港を利用しているコンテナ貨物が本港から輸出入されることを想定した考え方で算出しているものではないところでございます。

次に、議会答弁等についてであります。答弁の内容につきましては、これまでも質問の趣旨を正

確に捉え、事実に基づく的確な答弁となるよう精査した上で誠実にお答えをしているところでございます。今後につきましても、答弁に対してご理解を得られるよう、より丁寧な説明に努めてまいりたいと考えているところでございます。

最後に、PKSの年間使用量についてであります。道内の同規模の発電所では、主燃料として国産木質チップが約22万トン、輸入PKSが約5万トン、合わせて約27万トンと承知しているところでございます。

港湾計画におけるPKSの輸入量は、当時の企業ヒアリングにより約28万トンと見込んでおり、具体的な輸入量につきましては事業者において検討中と聞いているところでございます。

いずれにいたしましても、マイナス12メートル岸壁の建設に当たっては、その時々社会情勢を見きわめ、事業の重要性や緊急性を十分に検討した上で実施してまいりたいと考えているところでございます。

以上です。

○議長（千葉英守君） 以上で、通告のあった質問は終了いたします。

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（千葉英守君） 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、報告第1号、2017年度各会計決算について、不認定の立場で討論します。

第1に、予算編成で、歳入では使用料収入を低く見積もり、歳出では国直轄事業を明らかに配分されない金額を計上し、実態とはかけ離れた予算編成を行うことで、母体の予算編成に影響を及ぼしていることです。

第2に、ガントリークレーンの増設です。

2017年度決算では、約4000万円の設計業務が実施されました。増設の理由として、2隻同時荷役の要望が強い、故障時の影響を理由に述べていますが、なぜ2隻同時荷役の要望が出ているかといえば、質問でも明らかになったように、石狩湾新港のコンテナ航路が予定日に入港する船が15%と不定期航路だからです。予定日3日以内に入る船は5割未満、小樽港の当日4割、3日以内8割と比べても異常です。中国までの日数も小樽港の倍かかっています。さらには、共存共栄とは言葉だけで、小樽港の貨物を奪う計画は問題です。故障時の影響については、2基体制にする理由にはなりません。1基でも大赤字のガントリークレーンの増設は、管理組合の財政悪化を招くことは必至です。

第3に、北防波堤延伸工事です。

2017年度は予算がつきませんでした。航路のしゅんせつを優先させたためです。このことから緊急性は薄い工事です。相変わらず西1号岸壁の利用実態は木材チップ専用埠頭です。公共性の観点からも、公共性の確保が先であり、それまで工事を凍結することです。

なお、地元企業の受注拡大については一定の改善が見られましたが、引き続き地元企業の受注機会

の確保を求めます。

以上、討論といたします。

○議長（千葉英守君） 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。

それでは、日程第4のうち、報告第1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。

本件を報告のとおり認定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（千葉英守君） 起立多数であります。

よって、本件は、報告のとおり認定することに決定いたしました。

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（千葉英守君） これをもちまして、平成30年第3回定例会を閉会いたします。

午後4時48分閉会

