

令和 2 年
第 1 回

石狩湾新港管理組合議会定例会会議録

第 1 号

令和 2 年 2 月 17 日（月曜日）

議事日程 第 1 号

- 2 月 17 日午後 3 時 5 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 号乃至第 7 号並びに報告第 1 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 鎌 田 英 暢 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	
監査委員事務局次長	杉	崎	哲	志	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

1. 管理者挨拶

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

管理者鈴木直道君。

○管理者(鈴木直道君) 令和2年石狩湾新港管理組合議会第1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。

八田議長を初め、議員の皆様には、日ごろから石狩湾新港の発展に格別のご理解とご協力をいただき、厚く御礼を申し上げます。

さて、昨年、北海道では、外国人観光客が初めて300万人を超えるとともに、北海道米に続き、牛肉の輸出体制が強化をされ、G20観光大臣会合などの機会を通じ、本道の食と観光を世界に発信することができました。

こうした中、石狩湾新港の昨年の取扱貨物量は、前年に比べ、約2%増の680万トンと7年連続で過去最高を更新したところであり、本道経済を支える日本海側の国際貿易港として着実に成長を続けているところでございます。

また、外貿定期コンテナ航路については、本年1月から新たな船会社によるコンテナ取り扱いサービスが開始されましたことに加え、本年中に2基目のガントリークレーンの稼働を予定しており、安定的かつ効率的な物流に向け、しっかり役割を果たしていくことが道内企業の競争力を高め、札幌圏はもとより、本道経済全体の活性化に寄与するものと考えているところでございます。

私といたしましては、今後とも石狩湾新港のさらなる発展に向け、港湾施設の機能強化や利用促進に取り組んでまいりますので、引き続き、議員の皆様のご理解とご協力を心からお願い申し上げます。

また、新型コロナウイルスに係る感染症については、国と連携し、水際での拡大防止対策に万全を期すとともに、今後の物流への影響についてもしっかりと状況を注視してまいります。

本日の定例会には、令和2年度一般会計予算案などを提出しておりますので、よろしくご審議のほどをお願い申し上げ、冒頭の挨拶とさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

午後3時4分開会

1. 開 会

○議長（八田盛茂君） それでは、ただいまより、本日招集されました令和2年第1回定例会を開会いたします。

午後3時5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
日 下 部 勝 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7号並びに報告第1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。

以上でございます。

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2月17日、1日間と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（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7号並びに報告第1号

○議長（八田盛茂君） 日程第3、議案第1号ないし第7号並びに報告第1号を一括して議題といたします。

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7号並びに報告第1号の説明

○専任副管理者（別所博幸君） ただいま議題となりました令和2年度予算案並びに令和元年度補正予算案及びその他の案件につきましてご説明申し上げます。

令和2年度の当初予算編成に当たりましては、各母体の厳しい財政状況を踏まえ、事業の緊急度や優先度などを十分勘案しながら、限られた財源の中で、より一層、重点的、効率的な予算編成に努めたところでございます。

初めに、議案第1号、令和2年度石狩湾新港管理組合一般会計予算についてであります。お手元の議案（その1）の1ページをごらんください。

予算案の総額は、歳入歳出それぞれ25億5800万円を計上いたしました。

歳入予算の主なものにつきましてご説明いたします。

予算に関する説明書の3ページをごらんください。

第1款分担金及び負担金は、母体からの負担金として16億621万6000円を計上いたしました。

母体ごとの負担金額は、北海道が10億7081万2000円、小樽市と石狩市がそれぞれ2億6770万2000円となっております。

第2款使用料及び手数料は、港湾施設使用料などとして8007万3000円を計上いたしました。

4ページの第3款国庫支出金は、補助事業に係る国庫補助金といたしまして7920万円を計上いたしました。

6ページの第8款組合債は、国直轄事業及び補助事業に係る港湾事業債としまして7億9220万円を計上いたしました。

次に、歳出予算の主なものにつきましてご説明いたします。

7ページをごらんください。

第1款議会費は、議会運営に必要な経費などとして1083万9000円を、第2款総務費は、人件費や事務的経費などの一般管理費と港湾施設の維持管理などの施設管理費及び監査委員費として4億7243万2000円を計上いたしました。

10ページの第3款港湾建設費は、10億8286万4000円を計上し、内訳は、国直轄事業負担金で8億2750万円、補助事業費で1億3200万円、単独事業費で1億2336万4000円となっております。

11ページの第4款公債費は、起債償還の元金及び利子で6億9161万9000円を、第5款諸支出金は、港湾整備事業特別会計への繰出金として2億9974万6000円を計上いたしました。

以上、議案第1号につきましてご説明を申し上げます。

続きまして、議案第2号、令和2年度石狩湾新港管理組合港湾整備事業特別会計予算についてであります。お手元の議案（その2）の1ページをごらんください。

予算案の総額は、歳入歳出それぞれ20億6041万9000円を計上いたしました。

歳入歳出の主なものにつきましてご説明いたします。

予算に関する説明書の3ページをごらんください。

第1款の使用料及び手数料は、港湾施設使用料として4億5492万7000円を計上いたしました。

4ページの第3款繰入金は、一般会計からの繰入金といたしまして2億9974万6000円を計上いたしました。

5ページの第5款組合債は、起債事業に係る港湾事業債といたしまして13億円を計上いたしました。

次に、歳出予算の主なものにつきましてご説明いたします。

6ページをごらんください。

第1款総務費は、人件費などの一般管理費と港湾施設管理運営費などの施設管理費といたしまして4億2355万8000円を計上いたしました。

7ページの第2款港湾建設費は、ガントリークレーン整備事業として13億円を計上いたしました。

第3款公債費は、起債償還の元金及び利子などとして3億3636万1000円を計上いたしました。

以上、議案第2号につきましてご説明を申し上げます。

続きまして、議案第3号、令和元年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算についてご説明いたします。

お手元の議案（その3）の1ページをごらんください。

歳入歳出それぞれ4億7036万円を減額し、予算総額を18億9523万3000円にしようとするものでございます。

歳入補正額につきましてご説明いたします。

補正予算に関する説明書の3ページをごらんください。

第1款分担金及び負担金は、使用料収入の増額や前年度繰越金の計上、歳出予算の減額などによりまして1億8069万2000円を減額いたしました。

母体ごとの内訳は、北海道が1億2046万2000円の減額、小樽市と石狩市がそれぞれ3011万5000円の減額となっております。

第2款使用料及び手数料は、岸壁等使用料などの増によりまして1033万5000円を増額、第3款国庫支出金は、補助事業費の減によりまして7187万3000円を減額いたしました。

4ページの第6款繰越金は、令和元年第3回定例会において決算の認定をいただきました平成30年度の歳計剰余金としまして3447万円を増額、第8款組合債は、国直轄事業負担金や補助事業費の減によりまして2億6260万円を減額いたしました。

次に、歳出補正額につきましてご説明いたします。

5ページをごらんください。

第1款議会費は、旅費の減などにより338万1000円を減額、第2款総務費は、一般管理費で人件費の減などにより687万1000円を減額、第3款港湾建設費は、国直轄事業費、補助事業費及び単独事業費の減によりまして4億3428万2000円を減額いたしました。

6ページの第4款公債費は、起債償還利子の減によりまして88万円を減額、第5款諸支出金は、港

湾整備事業特別会計への繰出金の減によりまして2494万6000円を減額いたしました。

以上、議案第3号につきましてご説明を申し上げます。

続きまして、議案第4号、令和元年度石狩湾新港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算についてご説明いたします。

お手元の議案（その4）の1ページをごらんください。

歳入歳出それぞれ8751万3000円を減額し、予算総額を11億6685万7000円にしようとするものでございます。

歳入補正額につきましてご説明いたします。

補正予算に関する説明書の3ページをごらんください。

第1款使用量及び手数料は、港湾施設使用料の増によりまして326万4000円を増額いたしました。

4ページの第2款国庫支出金は、補助事業の減によりまして1913万1000円を減額、第4款繰入金は、使用料収入の増額や歳出の減額に伴いまして一般会計からの繰入金を2494万6000円減額いたしました。

次に、歳出補正額につきましてご説明いたします。

5ページをごらんください。

第1款総務費は、一般管理費の公課費の減によりまして742万8000円を減額、第2款港湾建設費は、補助事業費及び起債事業費の減によりまして6559万4000円を減額いたしました。

6ページの第3款公債費は、起債償還利子の減によりまして1449万1000円を減額いたしました。

以上、議案第4号につきましてご説明を申し上げます。

続きまして、議案第5号から議案第7号につきましてご説明申し上げます。

議案（その5）をごらんください。

まず、1ページの議案第5号、地方公務員法及び地方自治法の一部改正に伴う関係条例の整備に関する条例案についてであります。この条例は、地方公務員法及び地方自治法の一部改正により、会計年度任用職員に関する規定が設けられたことから、関係する条例につきまして所要の改正を行おうとするものでございます。

改正の概要につきましては、臨時的任用職員で行ってきました事務補助業務につきましては、新たに制度化される会計年度任用職員へ移行しますことから、会計年度任用職員の報酬等の勤務条件につきまして必要な規定を設けるもので、令和2年4月1日の施行を予定しております。

次に、5ページの議案第6号、石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例案についてであります。この条例は、住居手当の改定を行うため、所要の改正を行おうとするものでございます。

改正の概要につきましては、住居手当の支給対象となる家賃額の下限及び手当額の上限を引き上げるもので、令和2年4月1日の施行を予定しております。

次に、6ページの議案第7号、石狩湾新港管理組合職員等の旅費に関する条例の一部を改正する条例案についてであります。この条例は、赴任旅費、日当の改定及び日額旅費を廃止するため、所要の改正を行おうとするものでございます。

改正の概要につきましては、赴任旅費につきましては、移転料を一定の上限の範囲内で実費支給とし、着後手当を移転雑費として定額支給するもの、日当の見直し及び日額旅費の廃止につきましては、行政経費の効率的な執行の観点から改正を行うもので、令和2年4月1日の施行を予定しております。

最後に、報告第1号の専決処分報告につき承認を求める件につきましてご説明いたします。

お手元の議案（報告）をごらんください。

地方自治法第179条第1項の規定に基づき、令和元年12月27日付で専決処分いたしました。

石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例につきまして、同条第3項の規定によりまして、議会の承認を得ようと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を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、これを許します。

池端英昭君。

○9番（池端英昭君） それでは、通告に従いまして、順次、質問してまいりたいと思います。

一昨年のT P P 11を初め、昨年の日 E U ・ E P A、そして、本年の日米貿易協定と、我が国は自由貿易協定を加速させております。これら一連の流れを受け、貿易のグローバル化はますます活発化することになると思われるところですが、本道においては、道産食品輸出額1500億円を目指して、現在、積極的に進めているところであります。これら農水産品の輸送手段としては、大量輸送の面やコスト面から船舶輸送がメインになるのは間違いなく、石狩湾新港としても、これらに伴う航路の拡充、また、港湾機能の充実を確実に進めていかななくてはなりません。本道の発展に欠かせない物流港として、機能拡充、また多機能性などを有する港湾としての港づくりも大変重要と考えます。

そこで、令和2年度に向けた港湾整備並びに運営に関する各般の課題について、以下、順次、質問してまいります。

まず初めに、北防波堤延伸についてお伺いをいたします。

この事業は、港湾内の静穏度を高めるなど、大型船舶の安定的な入出港を図るために重要な事業であります。本来、計画どおりに工事が進められたとしたなら、令和3年度には工事完了するところであつたわけですが、これまでの配分が当初予算を大きく下回っていたなどから、計画どおりに進んでいない状態に強い懸念を抱いております。

この事業の効果を少しでも早く得るため、また、工事に係る経費の変動なども含め、早期の完成が望まれるところです。

そこで、現在の工事の進捗状況並びに今後の見通しについてお伺いをいたします。

次に、港湾機能の多機能化の取り組みについて伺います。

石狩湾新港は、背後の工業団地である石狩湾新港地域とあわせて開発が行われ、外貿コンテナ貨物、木材チップや鉄スクラップ、エネルギー関連貨物など、多様な貨物が扱われており、取扱貨物量も平

成21年の315万トンから平成30年では664万トンであり、この10年間で約2倍に増加しております。これは、札幌圏の産業、そして物流拠点として確実に発展したことを如実に示しているものであり、今後、道央圏における産業や経済の活性化になくなくてはならない港になっていくものと考えます。

そこで、今後、より石狩湾新港の活発な利用促進を図るためにも、民間企業の動向に応じた新たな貨物の取り扱いや、にぎわいある空間の創出など、港湾としての機能を多様化させる必要があると考えますが、管理者の見解をお伺いいたします。

次に、冒頭でも触れましたが、国は、TPP11や日EU・EPA、さらに、日米貿易協定などを締結させ、本年1月時点で全ての協定が発効となっております。今後は、関税の段階的引き下げ等によって海外の農畜産品の輸入が次第に増加していくことが予想されていることから、本道農業の生産力や生産量を維持するために、本道の強みである良質なブランド力を生かし、さらに海外への売り込みが求められてきます。

今後の道産食品輸出拡大の取り組みを見据え、世界基準の衛生管理システム、いわゆるHACCPの取得の向上などと一体となった取り組みや、また、CAコンテナを活用した農産品の輸出促進など、石狩湾新港から円滑に輸出できる環境整備とともに、定期航路の拡大は極めて重要であります。

そこで、コンテナ定期航路の現状と今後の見通しについてお伺いをいたします。

次に、道産食品輸出に向けた取り組みについてであります。

本道は、令和3年までに道産食品輸出1500億円を目標に現在取り組みを進めているところであります。そのうち、1000億円が本道港からの輸出を目指すことになるわけではありますが、先ほども申し上げた国際貿易協定の発効を受け、ますます貿易活動が活発になることがうかがわれます。このような背景に鑑み、石狩湾新港を日本海側の輸出入の基地港として、各貿易国との物流促進に向けた取り組みを活性化させていかななくてはならないと考えます。

そこで、本港の利用拡大に向けた取り組みをどのように今後行っていくのか、お伺いをいたします。

次に、ガントリークレーン整備状況についてであります。

昨年の事故により、1号機が1カ月半の作業停止を余儀なくされました。そのため、外貿コンテナの取り扱いが大幅に減少するといった結果を招いてしまいました。いかにガントリークレーンが国際貿易港である石狩湾新港における生命線であるかということを、強く思い知らされた事故でもありました。現在、既存の定期航路のほかに、新たな船会社がコンテナサービスを開始することになったと承知しておりますが、今後のさらなる航路拡大を考えた場合、最低限、2基のガントリークレーンが必要なのは、さきにも申し上げたとおりであります。

前回の定例会では、応急処置によって、何とか1号機の運用が再開されたと承知しておりますが、改めて1号機のその後の状況と2号機の供用開始についてお伺いをいたします。

次に、洋上風力発電の推進についてであります。

再エネ海域利用法が平成31年4月に施行され、経済産業省と国土交通省は、昨年7月30日、洋上風力発電の開発を先行的に進める有望な4区域として、秋田県の2海域と千葉県、そして長崎県の沖合を選定しました。

石狩湾新港は、風況に恵まれた風力発電の適地であり、現在、陸域での発電事業のほか、石狩湾新

港湾地域における洋上風力発電の事業化が進められております。一般海域においても、促進区域の指定など、利用ルールが法整備され、石狩湾や檜山沖でも事業化の動きが活発になっております。

昨年12月には、北海道が中心になり、本道における洋上風力発電の導入推進に向け、理解促進や機運醸成、また、関係機関等が必要な情報共有や意見交換などを行うための北海道洋上風力推進協議会が設置され、さらに、道の新年度予算に調査費等1000万円が計上される予定になっております。

こうした中、港湾法改正により、洋上風力発電設備の設置等の基地となる港湾を拠点港湾として指定することとなったわけではありますが、この拠点港湾の指定に向け、積極的に取り組みを進めるべきではないかと考えますが、石狩湾新港管理組合の見解をお伺いいたします。

○議長（八田盛茂君） 管理者鈴木直道君。

○管理者（鈴木直道君） 池端議員のご質問にお答えいたします。

本港の利用拡大に向けた取り組みについてであります。道内では、初めて石狩湾新港地域内の精米工場と薫蒸倉庫が中国向けの輸出に対応した施設に指定され、本港を利用した道産米の輸出が始まるなど、道産食品の輸出拠点としてその機能が高まってきているところでございます。

こうした動きを持続し、拡大していくために、ハード・ソフト両面での一体的な施策を推進する必要があり、コンテナターミナル内に冷凍冷蔵コンテナの電源供給設備や小口貨物の積みかえ施設を設置したほか、ガントリークレーンの増設など、港湾機能の充実に努めているところであります。

また、新年度には、本港の機能を活用した道産食品の輸出モデルを検討することとしているほか、引き続き、国内外での積極的なポートセールスに努め、さらなる利用拡大を図ってまいります。

なお、其他のご質問につきましては、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（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） 北防波堤延伸の進捗状況などについてであります。北防波堤は、船舶の航行や停泊、荷役作業の安全性を確保する上で重要な施設でありますことから、国と協議をいたしながら必要な予算を要望してきたところでございます。

工事の進捗状況につきましては、令和元年度までに、計画延長400メートルのうち、本体工100メートルが完了する見込みですが、本年度の補正予算によりましてさらに本体工25メートルの延伸が図られるところでございます。

今後も、補正予算などを活用した予算の確保とともに、施工方法の工夫などによりまして、効率的な工事の実施を国に求めるなど、早期の完成に向けまして取り組んでまいります。

次に、港湾機能の多機能化についてであります。平成27年に策定いたしました港湾計画におきまして、札幌圏を核とする日本海側の流通拠点港湾としての機能強化や、環境との共生と循環型社会の形成、にぎわいのある港湾空間、交流空間の形成など、さまざまな視点から港湾機能の充実に目指すことと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、今後も、背後地域の企業動向に起因する新たな貨物や、親しみやすい港湾空間に対する市民の要請などの把握に努め、本港が果たすさまざまな機能の一体的、効率的な運営に向けて取り組んでまいります。

次に、コンテナ航路の現状についてであります。現在、本港の定期コンテナ航路は、韓国航路が週1便、中国・韓国航路が週2便の計週3便が就航しており、中国、韓国はもとより、世界各国の港と結ばれているところでございます。

また、本年1月に新たな船会社によりますコンテナサービスが開始され、利用者にとりまして輸送の選択肢がふえたことから、取扱貨物量の増加が期待されるところでございます。

道産食品の輸出拡大には、物流の拠点となる港湾の機能の向上は重要なものでありますことから、今後も船会社や荷主企業に本港のポテンシャルや優位性をPRするなど、航路の充実に向けた取り組みを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、ガントリークレーンの整備状況についてであります。定期航路の拡充に向けては、港湾施設を安定的に利用できることが重要でありまして、複数のガントリークレーンによる荷役体制を確保するよう取り組んでいるところでございます。

新たに整備いたします2号機につきましては、本年中の供用開始を予定しておりますが、できるだけ早く供用できるよう、工程等の見直しを進めているところでございます。

また、コンテナ船との接触事故によりまして損傷した1号機につきましては、応急処置によりまして昨年11月10日より荷役を再開したところでございますが、今後、ガントリークレーンを事故前の状態に戻す本復旧工事を荷役への影響を考慮しながら行ってまいります。

最後に、拠点港湾の指定に向けました取り組みについてであります。石狩湾新港は、風況に恵まれた日本海に面していることや、人や企業が集積する札幌圏に近接していることなど、洋上風力発電導入促進を図る拠点港湾といたしまして極めて優位性が高いものと認識をしております。

管理組合といたしましては、拠点港湾には重厚長大な資機材を扱うことが可能な耐荷重や広さを備えた埠頭が必要でありますことから、埠頭の地耐力の強化を国に要望しているところでございます。

今後も、地元関係者との連携を図りながら、優位性を高める関連技術の集積に取り組むとともに、洋上風力導入促進を図る上での本港の可能性をPRするなど、拠点港湾の指定に向けましてしっかりと取り組んでまいります。

以上でございます。

○議長（八田盛茂君） 池端英昭君。

○9番（池端英昭君） それぞれご答弁をいただきました。

数点にわたって指摘をさせていただきたいと思っております。

まずは、北防波堤については、このままのペースでいくとまだ相当の年月がかかることが想定されます。1年を通じて特に北西の季節風が強くなる冬期間は、港湾内の静穏性が低下するとともに、それにより係留船舶の動揺度が増すことで、荷役稼働率に大きな影響を及ぼすことが懸念されます。

このことは本港の損失に直結することから、国に対し、より予算配分を高めるよう働きかけを強めるよう改めて求めたいというふうに思います。

次に、石狩湾新港は、道央圏の貿易を支える重要な役割を担うための機能拡充が求められる中、このたび起こったガントリークレーンの事故は大変憂慮すべきことであります。

ここ近年の取扱貨物量の推移や、道の輸出促進の取り組みから、今後において、コンテナ船の入港

がふえてくることが想定されます。したがって、同じような事故が二度と起こらないよう、船主に対する接岸時の注意喚起や、船がガントリークレーンに接触しない位置へとあらかじめ移動させるなど、再発防止に向けた対応をしっかりと進めるよう求めます。

そして、我が国の本年度の輸出額は、速報値で9121億円となっており、前年度比0.6%増となっています。水産物や林産物が前年を下回る中で、農産物だけは前年を上回っております。ただ、農産物輸出の過半数が加工品であり、清涼飲料水やアルコール、また、たばこなどが占めているわけですが、畜産加工品や野菜、果実、そして日本酒などは本道の輸出品として今度も期待される商品であり、まだまだ伸び代を持っております。

したがって、鈴木管理者におかれましては、港湾管理者であるとともに、北海道知事でもありますことから、本道の農産物のブランド価値とあわせ、本港の高い機能性をより広く諸外国に売り込むトップセールスを行っていただき、さらなる道産食品輸出等、本港の利用拡大に取り組まれるよう強く指摘を申し上げ、私の質問を終わります。

○議長（八田盛茂君） 池端英昭君の質問は終了いたしました。

小貫元君。

○5番（小貫元君） 日本共産党を代表して、質疑を行います。

最初に、議案第3号、議案第4号、補正予算についてです。

昨年度の補正予算では、北防波堤延伸に高波・高潮対策の名目で8億1000万円、管理者負担金1億2150万円が計上されました。今年度の補正予算でも、直轄事業で北防波堤延伸6億3000万円、9450万円が計上されています。

管理組合によると、今回の補正は、ケーソンの製作及び据えつけ、被覆、根がため工25メートルの事業で、国の補正予算のメニュー、災害から復旧、復興と安全・安心の確保の事業のうち、防災、減災、国土強靱化の強力な推進の中の走錨事故の防止等に関する緊急対策によるものです。果たして、北防波堤の延伸が走錨事故防止の緊急対策になるのかということです。

走錨は、強風などによって船が錨を引きずりながら流されることです。2018年9月の台風21号による強風で、走錨した船舶が関西国際空港連絡橋に衝突する事故が発生しています。この事故を受けて、走錨事故の再発防止に向けて有識者会議が5回行われ、昨年3月に報告書がまとめられました。この報告書によれば、全国で2008年から2017年の10年間で走錨に起因する船舶事故隻数は101隻とあります。

石狩湾新港の港内で、過去10年で、走錨事故はどの程度発生して、原因はどこにあったと考えているのか、お答えください。

石狩湾新港では、2017年に石狩湾新港安全対策協議会が船舶の安全運航確保のための合意事項を定めました。この合意事項について聞きます。

さきに述べた台風21号による接触事故後、合意事項の見直しは行われているのでしょうか。

行われているのであれば、その内容を示してください。

行われていないのであれば、その理由を示してください。

西1号岸壁を利用するチップ船の場合、合意事項によると、荒天のときはどのように対応すること

になるのか、説明してください。

合意事項を確認後、荒天以外でチップ船が荷役を停止した事例を紹介してください。

国土交通省の補正予算の事業別概要では、船舶の避難水域の確保等による事故の未然防止対策、防衝工の設置とありますが、北防波堤延伸はどれに当たるのか、説明してください。

走錨対策として防波堤整備を実施している他港の事例を紹介してください。

また、走錨対策として防波堤整備が有効な場合を説明してください。

ソフト面での走錨事故防止対策が必要と考えますが、管理組合の対応を示してください。

走錨に起因する事故を防ぐための対策を講じることは当然ですが、北防波堤延伸を走錨による事故対策とすることは大きな問題です。

財政法第29条では、国が、補正予算を作成できる場合を定めています。そこには、予算作成後に生じた事由に基づき、特に緊要となった経費の支出または債務の負担を行うための必要な予算の追加とあります。私は、この財政法の規定になじまず、理由が成り立たない、国民をごまかす補正予算と考えます。

管理者は、今回の補正予算が財政法になじまないと考えませんか、管理者の見解について、理由を含めて示してください。

次に、議案第1号及び議案第2号の新年度予算について質問します。

港湾建設費は、一般会計10億8286万円、特別会計13億円となり、合わせて23億8286万円です。過去10年間の一般会計と特別会計を合計した港湾建設費及び歳出総額に占める割合を示してください。

北海道が示している各市町村の財政状況によれば、2018年度決算の実質公債費比率では小樽市7.9%、石狩市8.6%、将来負担比率は小樽市43.1%、石狩市76.6%です。北海道は、総務省の資料では、2017年度決算で、実質公債費比率が全国47位のいわゆるびりっけつの21.1%、将来負担比率は全国46位の322.2%になります。母体の財政状況は、借金を増大させて港湾工事を続けるほど豊かではありません。

23億円を超える港湾建設費を実施することは、将来にわたり母体負担が重くなると思いませんか、お答えください。

また、母体の財政状況に対する見解も示してください。

北防波堤延伸で静穏度を確保する西地区の利用は、ほぼ王子エフテックスです。新年度予算において、西地区マイナス14メートル岸壁等の整備事業で、西地区にかかわる公債費から使用料収入を差し引いた管理者負担は幾らと見込んでいるのか、お答えください。

また、同様に、事業が開始されてから公債費から使用料収入を引いた累計の管理者負担は幾らになるのか、説明してください。

さきの定例会の再質問で、今後3年とか5年とか、港湾整備事業にどれだけお金がかかるのか、明らかにしてはどうかと質問しましたら、事業再評価制度により、事業費、期間、整備の効果を整理して見直しを行うとの答弁でした。西地区の北防波堤延伸と防波堤島外の建設の事業再評価は2015年です。

国には次の事業再評価はいつになるか聞きましたか、その回答を教えてください。

北防波堤延伸と防波堤島外の事業費が幾ら増額されるのか、国に確認することを求めます。お答えください。

西地区のチップ用荷役機械の使用料は、1カ月747万7800円と設定されています。過去の議会答弁では、事業に要した費用につきましては、全て使用料収入で償還するとしていました。現状で、何年まで使用すれば使用料収入で償還できる計画か、説明してください。

昨年の第3回定例会では、特別会計について質問しました。特別会計設置後も、使用料収入で賄い切れず、一般会計からの繰り入れを続けています。特別会計の設置は2007年で、これまでの一般会計からの繰り入れ総額は約43億7715万円に上ります。

さきの定例会で、管理組合は、歴史の浅い港湾だから、やむを得ず繰り入れを行っているとの答弁でした。何をもって歴史の浅い港湾だといまだに主張するのか、理由を示してください。

歴史が浅いからではなく、港として適さないところに無理やりつくったからではないですか、お答えください。

新年度予算の使用料収入は、一般会計と特別会計を合わせて5億3500万円、前年比360万円の増額です。しかし、2018年度決算と比較すると1504万7000円の減額となります。昨年10月に消費税が増税され、港湾施設の利用減少がなければ、その分だけでも使用料収入が増加します。予算編成に当たって繰り返し述べていることは、歳入では、地方財政法第3条第2項、「あらゆる資料に基づいて正確にその財源を捕そくし、且つ、経済の現実に即応してその収入を算定し、これを予算に計上しなければならない。」に照らしてどうかという問題です。

地方財政法に基づいても、使用料収入が減少することになる理由を説明してください。

2018年の北海道港湾統計によると、2018年、2億832万トン、10年前の2008年、2億1090万トンと比べ、258万トン、98.8%と微減となっています。

管理組合は、ガントリークレーンの赤字や特別会計への繰り入れについて、貨物をふやして使用料収入をふやすことで解決すると言いますが、現状で石狩湾新港の貨物をふやすことは他港の貨物を奪うことにつながっています。

ガントリークレーンの増設について、管理組合は、荷主企業や船舶代理店などからは、荷役の安定性や定期航路の定時性の確保について要請されていて、2隻同時荷役への対応や長期停止の影響を踏まえ、新たなガントリークレーンの設置が必要と説明しています。しかし、ガントリークレーンは、使用料収入だけではその事業を賄い切れません。この問題が、やむを得ずの繰り入れにつながっています。貨物の増加を皮算用で見込む甘い計画ではなく、別に使用料収入の増加を考える必要があるのではないですか、管理者の見解を示してください。

次に、議案第5号、地方公務員法及び地方自治法の一部改正に伴う関係条例の整備に関する条例案について質問します。

地方公務員法の改正によって、会計年度任用制度の導入が行われます。職員は、職務の内容や勤務形態に応じて任用の方法が決まりますが、処遇改善と言うなら正規職員化することが必要です。

2017年6月に出された総務省の通知では、各地方公共団体における公務の運営においては、任期の定めのない常勤職員を中心とするという原則を前提とすべきであることと述べているように、現行の

臨時職員の任用を法改正を機に正規職員化することも考えられましたが、管理組合は会計年度任用職員を選択しました。過去10年間で、短期の任用を除くと、毎年、臨時職員を任用してきました。

毎年、必要な人の配置なら正規職員を任用することが必要ではないですか、お答えください。

管理組合は、新年度の会計年度任用職員は、公募により任用するとしています。任用継続ではなく、公募を選択した理由を説明してください。

休暇についてです。

説明では、規則に従い、管理者が定めるとしています。昨年12月20日付、総務省自治行政局からの通知、会計年度任用職員制度の施行に向けた留意事項についてで、休暇の設定について、国の非常勤職員との間の権衡を失しないように適当な考慮が払われるべきであるとしています。

国の非常勤職員に認められている休暇について、管理組合では、会計年度任用職員にどのように設定するつもりですか、お答えください。

過去10年間、短期間を除き、臨時職員が常に任用されてきました。さきの通知では、会計年度任用職員制度の導入に伴い、必要となる財源が確保される見込みとなったと述べ、単に勤務条件の確保等に伴う財政上の制約を理由として、合理的な理由なく、短い勤務時間を設定し、現在行っているフルタイムでの任用について抑制を図ることは、適正な任用、勤務条件の確保という改正法の趣旨に沿わないものであることとしています。

この通知に照らしても、フルタイムでの任用も、条例上、位置づけるべきと考えます。管理者の見解を示してください。

再質問は留保します。

○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、令和元年度補正予算に関しまして、まず、過去10年間の走錨事故についてであります、運輸安全委員会のホームページによりますと、過去10年間で石狩湾新港において、走錨が原因の事故が2件発生しており、うち1件が港内における事故となっているところでございます。

その委員会の船舶事故調査報告書によりますと、事故の原因につきましては、適切な錨泊方法を講じていなかったためとされております。

次に、船舶の安全運航確保のための合意事項の見直しについてであります、合意事項には、錨泊が可能な船舶の基準及び港則法など関連法令並びに石狩、後志地域台風・津波等対策協議会が定めた安全対策要領の遵守が規定されているところでございます。平成30年の接触事故を受けまして、小樽海上保安部は、石狩、後志地域台風・津波等対策協議会におきまして、安全対策要領の遵守を指導したことから、石狩湾新港安全対策協議会では、合意事項の見直しに関する議論は行われていないところでございます。

次に、チップ船の荒天時の対応についてであります、船舶の安全運航確保のための合意事項によりますと、港内の泊地が狭隘であること、港域内外とも底質が砂であり、走錨の危険性が高いことから、チップ船などの大型船は港内及び港外での錨泊は不可であり、安全な海域へ避難することとなります。

次に、荒天以外でチップ船が荷役を停止した事例についてであります。合意事項が確認された平成29年6月以降、荒天により荷役を停止した事例は3件ありますが、荒天以外で荷役を停止した事例はございません。

次に、防波堤延伸の事業別概要についてであります。国の補正予算配分資料におきまして、走錨事故の防止等に関する緊急対策といたしまして、船舶の避難水域の確保等による事故の未然防止対策と防衝工の設置による被害軽減対策が示されており、北防波堤の延伸は船舶の避難水域の確保等による事故の未然防止対策に当たるものと考えているところでございます。

次に、走錨対策の他港の事例などについてであります。走錨対策として防波堤を整備した事例を把握したものはございません。しかし、防波堤の整備は、港内への波浪の進入を低減し、港内静穏度の向上を図ることで荒天時における安全な避難水域などが確保でき、有効な走錨事故対策と考えております。

国の補正予算資料におきましても、防波堤の整備によりまして船舶の避難水域を確保することが示されているところでございます。

次に、走錨事故防止に向けました対応についてであります。管理組合では、石狩ポータルラジオを活用して錨泊中及び錨泊しようとする船舶に対しまして、走錨防止の注意喚起を行うほか、荒天時には、船舶代理店を通じ、利用船舶に対しまして安全確保策を講じるよう求めているところでございます。

また、船舶交通の安全確保などに関して情報共有が図られるよう、港湾利用者で構成いたします石狩湾新港安全対策協議会を設置しているところでございます。

次に、補正予算に対する見解についてであります。北防波堤の整備につきましては、防災、減災、国土強靱化の強力な推進における走錨事故の防止等に関する緊急措置対策を図るものとして、国へ補正予算を要望し、措置されたものと認識をしております。

次に、令和2年度予算案に関しまして、まず、過去10年間におけます港湾建設費の額及び歳出総額に占める割合についてであります。平成23年度は約8億4000万円で20%、24年度は約7億1000万円で18%、25年度は約7億8000万円で21%、26年度は約7億6000万円で21%、27年度は約9億2000万円で25%、28年度は約8億1000万円で23%、29年度は約12億4000万円で34%、30年度は約12億1000万円で34%、令和元年度は約14億2000万円で39%、2年度は約23億8000万円で52%となったところでございます。

次に、母体への負担についてであります。港湾建設費につきましては、港湾機能の充実を図るため必要不可欠なものであり、効率的な整備に必要な予算を要求してきたところでございます。一方、これらの整備などによります予算の収支不足分につきましては、母体負担金を充当しますことから、母体の負担が過度とならないよう配慮してきたところでございます。

しかしながら、母体の財政状況は依然として厳しいものと認識をしております。今後の港湾整備につきましては、事業の重要性や緊急性を十分に検討し、必要な整備を効率的、効果的に実施してまいりなど、母体の負担軽減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、西地区に係る管理者負担の額についてであります。令和2年度の当初予算におきまして西地

区に係る公債費から使用料収入を差し引いた管理者の負担額は約3億6486万円となり、事業開始からの管理者の負担金の累計額は約52億123万円となるところでございます。

次に、直轄事業の事業評価の時期についてであります。国の再評価実施要領では、事業実施後、一定期間が経過した事業や、社会経済情勢の変化により必要が生じた事業などにつきましては、再評価を行うとされているところでございます。このため、再評価実施後に5年を経過した時点で、継続中の事業は再評価が実施されているところでございます。

北防波堤と防波堤島外を含む西地区国際物流ターミナル整備事業につきましては、平成27年度に再評価を実施していることから、5年を経過する令和2年度に実施する予定と聞いております。

次に、再評価後の事業費についてであります。管理組合といたしましては、これまでも、国に対しまして、施工方法の工夫などによります効率的な事業の実施を求めてきたところでございます。国は、西地区国際物流ターミナル整備事業の再評価に向けまして、事業費や期間などの見直し作業を進めており、今後、再評価の実施までに協議がされるものと認識をしております。

次に、西地区の荷役機械に係る起債の償還についてであります。西地区のチップ用荷役機械は、平成18年度から供用を開始し、荷役機械使用料収入により償還する計画となっており、昨年度まで計画どおりに償還をしているところでございます。現状では、整備から20年後の令和8年度に起債の償還が終了する見込みとなっているところでございます。

次に、歴史の浅い港湾とした理由についてであります。石狩湾新港は、札幌に隣接して、広大な土地に恵まれ、すぐれた交通条件と既存の機能集積を活用し得る極めて有利な位置にある石狩湾新港地域の核となる港湾といたしまして、昭和48年に整備を開始したところでございます。さらに、平成6年に国際貿易港として開港したところでありますが、開港から二十数年余りであり、いまだ利用者の要請に応える機能が充実されておらず、継続的な整備が必要な発展途上の港湾でありますことから、歴史の浅い港湾であると認識しているところでございます。

次に、平成30年度決算との比較についてであります。予算編成に当たりましては、収入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、昨年度の実績などをもとに算定した額を計上しており、新年度予算の使用料収入につきましては本年度予算よりも増加することとなるところでございます。

しかしながら、平成30年度決算の使用料収入につきましては、石狩湾新港発電所建設工事に伴いまして一時的にふえた港湾施設用地等使用料が含まれておりまして、新年度予算は当該使用料が見込めないため、減少となっているところでございます。

次に、使用料収入の増加に向けた方策についてであります。四方を海に囲まれる北海道では、国内外を出入りする貨物のほとんどが海上輸送で取り扱われているところでございます。海上輸送では、コンテナが主流となる中、さまざまな貨物のコンテナ化が進んでいるところでございまして、北海道全体のコンテナ貨物の取扱個数は増加傾向にあるところでございます。

このため、本港におきましても、コンテナ貨物の取り扱いを着実に増加をしており、この増加に向けた取り組みは、本道の物流拠点機能を担う本港にとりまして港湾振興策の重要な柱の一つであり、使用料収入の増加策であると考えているところでございます。

次に、会計年度任用職員に関しまして、まず、任期の定めのない常勤職員への任用についてであります。総務省公務員部長通知によりますと、常勤職員の要件は、相当期間任用される職員をつけるべき業務に従事する職とされており、その業務は、内容や責任の程度などを踏まえた性質により判断されるべきものとなっているところでございます。このため、管理組合が任用を予定しております事務補助職員の業務内容を精査した結果、常勤職員の要件には該当しないものと考えているところでございます。

次に、公募により任用する理由についてであります。採用に当たっての総務省公務員部長通知による事務処理マニュアルでは、採用に当たって、ホームページ上で公開するなど、できる限り広く募集を行うなど、適切な募集を行った上で、客観的な能力実証を行う必要があるとされており、そのマニュアルを参考として公募することとしたところでございます。

次に、休暇制度についてであります。総務省公務員課長通知では、会計年度任用職員の休暇等については、国の非常勤職員との間の権衡を失しないに適切な配慮が払われるべきものとされており、この通知や、組織団体の規定を参考に検討をしているところでございます。

最後に、フルタイム任用の導入検討についてであります。現時点で想定される業務がパートタイムでの勤務で対応可能なことから、フルタイムでの勤務は位置づけていない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） 再質問します。

最初に、補正予算についてです。

答弁では、過去10年では、適切な錨泊方法を講じていなかったために、1件の走錨に起因する事故があったと言います。北防波堤の延伸は、西地区の国際物流ターミナルの一環として進められています。ところが、その西地区を利用するチップ船の場合は錨泊は不可だと、港内に入っていないとの答弁です。ならば、なぜに走錨対策で防波堤を整備するのか、ますますわかりません。

しかも、走錨対策で防波堤整備を把握していないと管理組合は答えています。事故の未然防止とも言っていますけれども、北防波堤の延伸の趣旨に合いません。明らかに、防災の名をかりた国の補正です。

1000トン以上の船舶は、荒天時に港内で避泊しません。漁船などの小型船の場合は、係留強化などの対策をとり、錨泊しません。北防波堤延伸の最大の理由であるチップ船が対象とならないのに、どのような船舶の走錨による事故防止のために防波堤を整備する計画なのか、具体的に対象を説明してください。

財政法との関係です。

緊急対策を図るものとして予算措置されたと答弁がありました。私は、財政法になじまないと考えないかとお聞きしたのですが、単年度で工事が終わらない防波堤整備が、特に緊要となった経費の支出と考える理由を説明してください。

次に、新年度予算についてです。

過去10年間で最大の港湾建設費で、歳出総額の半分を占める支出だと答弁がありました。過去10年

間で最大で、母体の負担が過度にならないよう配慮と言いますが、単年度での母体負担が軽減されても、多額の組合債の発行によって事業を行っていけば、公債費が膨らみ、後年度に負担を先送りする形です。

西地区マイナス14メートル岸壁等の整備事業にかかわる管理者負担については、管理者負担の累計が約52億円との答弁でした。結局は、多額の港湾整備を母体の税金で穴埋めしているのが現状です。

本質問で、小樽市と石狩市の実質公債費比率と将来負担比率を述べましたが、全道平均は実質公債費比率が7.1%ですから、小樽市も石狩市も上回っています。将来負担比率は、全道平均が48.4%で、小樽市はほぼ同じ水準で、石狩市は平均を上回っています。

管理組合は、母体の財政状況が厳しいと、質問すれば答えますが、将来負担を考えれば港湾建設事業費を抑制すべきではないですか、お答えください。

また、母体への将来負担に対する見解も示してください。

次に、西地区の再評価は、今年度、計画されているとの答弁でした。今年度、再評価が行われるのであれば、予算計上を待って判断すべきではないでしょうか、お答えください。

歴史の浅い港についてですが、整備から約半世紀たって、もう、その言い分は通りません。継続的な整備が必要な港はどの港だって一緒です。小樽港でも、供用から100年以上が経過する防波堤を初め、施設の老朽化で改修が必要です。石狩湾新港の場合でも、これから老朽化対策が必要になってきます。さらに、整備すればするほど、砂を掘ることになるので、継続的な整備が必要となっています。

いいかげんに、歴史の浅い港という認識を考え直したほうがいいと思います。歴史の浅い港との認識が続く限り、一般会計から特別会計に繰り入れし続けるおつもりですか。また、そのどこが母体負担の軽減に配慮していると言えるのですか、お答えください。

以上です。

○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） 小貫議員の再質問にお答えいたします。

初めに、補正予算に関しまして、まず、走錨事故対策の対象船舶についてであります。北防波堤の整備によりまして、港内全般の静穏度が向上し、安全な避泊水域が確保されることで、走錨事故など海難の減少が図られるところございます。このことから、走錨事故対策につきましては、避泊水域に錨泊可能な船舶が対象となると考えております。

次に、緊急対策を図る理由についてであります。本港では、過去に港内での走錨事故の実績があるほか、近年では、増加するエネルギー関連船舶など、小型の船の走錨事故によるエネルギー供給体制への影響が懸念されているところがございます。

管理組合といたしましては、令和元年の台風15号など、近年、各地で走錨事故が発生する状況を踏まえ、本道におけるエネルギー供給体制を確保するため、北防波堤の延伸による事故の未然防止対策を早急に講じる必要があると考えているところがございます。

次に、新年度予算に関しまして、まず、港湾建設事業についてであります。本港は、本道経済を支える日本海側の海上輸送の拠点といたしまして、その役割を期待されており、また、札幌圏のみならず、北海道全域のエネルギー拠点としての機能も高まっているところがございます。

こうした中、令和2年度の当初予算におきましては、国直轄事業やガントリークレーンの整備事業などにより、港湾建設費が増額となりましたが、これらの港湾施設の整備は本港の持つ役割や機能の充実に対する要請に応えるために必要不可欠なものでありますことから、着実に進めていかなければならないと考えているところでございます。

次に、母体への将来負担に対する見解についてであります。将来の母体負担につきましては、社会経済情勢の影響など不確定な要素がありますことから、的確に見直すことは難しいものと考えますが、母体の厳しい財政状況に鑑み、負担の軽減は重要な課題と捉えておきまして、将来的に起債の償還額が過大とならないよう、効率的、効果的な事業の執行やコスト縮減など歳出の削減に努めるほか、使用料収入の増加策を推進するなど、母体の財政状況を考慮しながら、適切な財政運営が図られ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。

次に、北防波堤の予算計上についてであります。北防波堤は、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ございまして、船社などの要請に応え、早急な延伸が必要となっているところでございます。このため、北防波堤の効果を早期に発現できるよう、平成27年度に再評価を受けた事業の範囲内で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。

最後に、特別会計への繰り入れについてであります。新たな港湾として建設された本港では、その初期投資が大きく、公債費の占める割合が大きくなっているところでございます。特別会計におきましても、これまで、埠頭用地などの港湾施設を港湾整備事業債を活用して継続的に整備をしてきたところで、その起債の償還に加え、施設の維持費などもあり、歳入不足が生じているところでございます。

その一方で、繰入金につきましては、年々縮減をしておきまして、10年前の平成21年度と30年度を比較いたしますと、約1億8000万円、40%の減となっており、平成29年度からは使用料収入が公債費を上回るなど、少しずつ収支は改善しているところでございます。こうした中、必要不可欠な機能の整備といたしまして、ガントリークレーンの増設を行うこととしたところでございます。

今後につきましても、使用料収入の増加に向けた取り組みや歳出削減に向けた取り組みを強化するなど、できる限り特別会計の収支の均衡を図り、母体負担の軽減につながるよう努めてまいりたいと考えております。

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） 2点だけ、再々質問します。

補正予算の関係です。

財政法との関係で、緊急対策なのかということをお聞きしましたが、事故の未然防止対策が必要だと答弁がありました。

最初に言ったように、走錨に起因する事故を防ぐことは必要です。問題は、答弁にもありましたように、過去の事例では、適切な錨泊の方法でなかったから走錨が起きたのだと。ですから、それが、結局、北防波堤の整備と補正予算で対応する問題なのかということなのです。

一つに、小型船の場合は係留強化だと、二つに、走錨事故対策の基本は船長との連携です。そして、北防波堤の整備は、もともと新年度で計画されていました。そして、令和3年度で終了する事業です。今回の補正の工事内容も、もともとは新年度予算要求の一部です。ですから、緊急対策でも何でもないのです。なぜ、北防波堤の延伸が、2019年度当初予算編成後に特に緊要となった経費の支出となったのか、そのことを再度答弁してください。

次に、新年度予算です。

母体の財政状況を考慮しながらと言いましたけれども、これは考慮が不十分だと言っておきます。

再評価について、5年前の再評価の範囲内で行っていると言いました。5年前とは状況が変わっています。国に対して、まず、再評価を急ぐよう求めてはいかがか、答弁をお願いします。

以上です。

○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。

初めに、補正予算に関し、緊急対策を図る理由についてであります。管理組合といたしましては、昨年の台風15号など、近年、各地で走錨事故により港湾施設などに被害が発生する状況を踏まえまして、本道におけるエネルギー供給体制を確保するため、北防波堤の延伸による事故の未然防止対策を早急に講じる必要があると考えているところでございます。

最後に、新年度予算に関し、北防波堤の事業再評価についてであります。北防波堤の延伸などを行う西地区国際物流ターミナル整備事業の再評価については、令和2年度に実施されると聞いていたところでございます。再評価は、定められた手続に沿って進められると承知し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） 小貫元君の質問は終了いたします。

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5号について、否決の立場で討論を行います。

初めに、議案第1号、一般会計予算及び議案第2号、特別会計予算についてです。

多額の港湾建設費が計上され、それを組合債で支えるという、母体に負担を押しつけることが始まる予算です。その代表的な事業が、今までにない事業費が計上された北防波堤延伸工事と使用料収入で賄い切れないガントリークレーンの増設です。

チップ船は、荒天の場合、安全な海域に避難し、荒天以外では荷役作業が停止したことがないという答弁でした。ならば、急ぐ必要もなく、計画を凍結すべきです。

次に、議案第3号、一般会計補正予算及び議案第4号、特別会計補正予算についてです。

走錨事故防止の名目で、急ぐ必要のない北防波堤延伸に税金をつぎ込むことは問題です。

最後に、議案第5号、地方公務員法及び地方自治法の一部改正に伴う関係条例の整備に関する条例案についてです。

会計年度任用職員についての条例ですが、根本的には正規職員として雇うべきです。会計年度任用職員を選択する場合も、一つに、1年目から公募にかけること、二つに、パートタイム任用のみとしてフルタイムの選択肢を排除していることは問題であり、反対します。

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5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、原案のとおり可決されました。

次に、日程第3のうち、議案第6号及び第7号を問題といたします。

お諮りいたします。

別にご発言もなければ、本件をいずれも原案のとおり決することにご異議ありませんか。

〔「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、本件は、原案のとおり可決いたしました。

次に、日程第3のうち、報告第1号を問題といたします。

お諮りいたします。

本件を報告のとおり承認することにご異議ありませんか。

〔「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、本件は、報告のとおり承認することに決定いたしました。

1. 日程第4、議員派遣

○議長（八田盛茂君） 日程第4、議員派遣の件を議題といたします。

お諮りいたします。

会議規則第96条の規定により、お手元に配付の議員を派遣することにいたしたいと存じますが、ご異議ありませんか。

〔「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、本件は、原案のとおり決定いたしました。

なお、日程や派遣議員等の変更については、議長にご一任願います。

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2年第1回定例会を閉会いたします。

午後4時17分閉会