

令和 3 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 3 年 2 月 10 日（水曜日）

議事日程 第 1 号

2 月 10 日午後 1 時 31 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 4 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	三	井		真	君
総 務 部 長	西	田	和	弘	君
振 興 部 長	清	野		馨	君
参事(総務担当)	高	橋	智	昭	君
参事(管理担当)	吉	田	卓	己	君
参事(企画振興担当)	中	館	泰	弘	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
監査委員事務局長	杉	崎	哲	志	君

議会事務局職員出席者

事務局長(兼務)	高	橋	智	昭	君
書 記 (同)	飯	尾	円	紀	君
書 記 (同)	今	田	貴	弘	君

1. 管理者挨拶

○議長(八田盛茂君) 会議に先立ちまして、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) 令和3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。

八田議長をはじめ、議員の皆様には、日頃から石狩湾新港の発展に格別のご理解とご協力を賜っておりますことを厚く御礼を申し上げます。

さて、去年は、新型コロナウイルス感染症の拡大が道民の皆様の命と健康を脅かし、道民の皆様の生活はもとより、本道の経済活動に大きな影響を及ぼしました。

また、世界的なサプライチェーンの見直しや、脱炭素社会への要請など、大きな社会変革の兆しも見られたところでございます。

こうした中、本道経済を支える国際貿易港である石狩湾新港の外貨貨物取扱量が約450万トンとなりまして、外国貿易のコンテナ取扱個数につきましても、前年比23%増の5万8776TEUと過去最高を更新したところでございます。

こうした実績は、本港の物流拠点としての優位性が向上してきたあかしであると考えておりまして、関係の皆様のご尽力に心から感謝を申し上げます。

また、LNGの輸入基地や火力発電所が立地している本港では、バイオマス発電所や大規模洋上風

力発電施設の建設計画が進んでおります。札幌圏のみならず、北海道のエネルギー供給拠点として、本港に寄せられる期待は大きいものがございます。

私といたしましては、ポストコロナを見据えて石狩湾新港がさらに発展をしていけるよう、本道経済の活性化はもとより、港湾施設の機能強化、利用促進に取り組んでいく考えでございます。

議員の皆様には、引き続き、ご理解とご協力を心からお願い申し上げます。

本日の定例会には、令和3年度一般会計予算案などを提出させていただいておりますので、よろしくご審議のほどをお願い申し上げます。開会に当たってのご挨拶に代えさせていただきます。よろしくお願い申し上げます。

午後1時30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3年第1回定例会を開会いたします。

午後1時31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、

小 貫 元 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（高橋智昭君） 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4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。

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10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4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4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4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3年度予算案並びに令和2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3年度の当初予算案に関しましては、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3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ページをご覧ください。

予算案の総額は、歳入歳出それぞれ23億7583万1000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ページをご覧ください。

第1款分担金及び負担金は、母体からの負担金として15億5802万9000円を計上いたしました。

母体ごとの負担金額は、北海道が10億3868万7000円、小樽市と石狩市がそれぞれ2億5967万1000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8027万9000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1億4130万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て5億9590万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ページをご覧ください。

第1款の議会費は、議会運営に必要な経費などとして1025万1000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いたしまして4億8416万7000円を計上いたしました。

10ページの第3款港湾建設費は、9億1674万9000円を計上し、内訳は、国直轄事業負担金で5億6800万円、補助事業費で2億3550万円、単独事業費で1億1324万9000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6億771万6000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いたしまして3億5644万8000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申し上げます。

続きまして、議案第2号、令和3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ページをご覧ください。

予算案の総額は、歳入歳出それぞれ7億8718万3000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ページをご覧ください。

第1款の使用料及び手数料は、港湾施設使用料として4億2537万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して3億5644万8000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ページをご覧ください。

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して4億755万9000円を計上いたしました。

7ページの第2款公債費は、起債償還と元金及び利子などとして3億7912万4000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申し上げます。

続きまして、議案第3号、令和2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ページをご覧ください。

歳入歳出それぞれ6億4526万3000円を減額し、予算総額を19億1273万7000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ページをご覧ください。

第1款分担金及び負担金は、前年度繰越金の計上、歳出予算の減額などによりまして2億207万8000円を減額いたしました。

母体ごとの内訳は、北海道が1億4056万1000円の減額、小樽市と石狩市がそれぞれ3514万円の減額となっております。

第2款使用料及び手数料は、港湾隣接地域等占用料の増などによりまして16万1000円を増額、4ページの第3款国庫支出金は、補助事業費の減によりまして152万5000円を減額いたしました。

第6款繰越金は、令和2年第3回定例会におきまして決算の認定をいただきました令和元年度の歳計剰余金といたしまして8197万9000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5億2380万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ページ目をご覧ください。

第1款議会費は、旅費の減などにより345万4000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1769万6000円を減額、6ページの第3款港湾建設費は、国直轄事業費及び補助事業費の減によりまして5億9004万2000円を減額いたしました。

第4款公債費は、起債償還利子の減などによりまして497万3000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2909万8000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2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きましてご説明いたします。

お手元の議案（その4）の1ページをご覧ください。

歳入歳出それぞれ1億3136万6000円を減額し、予算総額を19億2905万3000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ページをご覧ください。

第1款使用料及び手数料は、港湾施設使用料の増によりまして1383万2000円を増額いたしました。

4ページの第3款繰入金は、使用料収入の増額や歳出の減額に伴い、一般会計からの繰入金を2909万8000円減額、第5款組合債は、起債事業費の減によりまして1億1610万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ページをご覧ください。

第1款総務費は、一般管理費の給料等の減によりまして362万円を減額、第2款港湾建設費は、起債事業費の減によりまして1億1605万3000円を減額いたしました。

6ページの第3款公債費は、起債償還利子の減などによりまして1169万3000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申し上げました。

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）をご覧ください。

地方自治法第179条第1項の規定に基づき、令和2年11月25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、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、順次、これを許します。

池端英昭君。

○9番（池端英昭君） それでは、令和3年第1回定例会に当たりまして、通告に従い、順次、質問してまいりたいと思います。

我が国の港湾をめぐる状況は、TPP11をはじめ、今般のRCEPなど、世界との自由貿易が一層の進展をすることが想定されます。

また、国の地域活力創造プランの中では、食品輸出を現在の2兆円から5兆円を目指す目標指数が示され、道としても、従来設定している道産食品輸出額1500億円の実現に向けて、一段と取組が加速するものと思います。

このようなことから、農水産品の大量輸出手段である船舶輸送は、コスト面からも極めて有効であ

り、本港における機能整備の充実は、今後も非常に重要なものとなってきます。

さらに、航路の拡充なども併せて、石狩湾新港の魅力をより一層高めていくことが本道の発展に大きく寄与するものと確信するところであります。

そこで、令和3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、質問してまいりたいと思います。

まず初めに、本年3月に策定される予定の石狩湾新港港湾整備事業経営戦略ですが、これは令和12年までの10年間の経営戦略を表したものであります。

この戦略の中に、過去3年間の経営状況が示されていますが、気にかかるのは、年間取扱貨物量が順調に増えている一方で、使用料収入が減少しているというところであります。

将来的な貨物量の見通しは、令和10年代前半にはおよそ2倍の貨物量が推定されており、本来であれば貨物量に比例して使用量も増加するわけではありますが、このような数字になった要因と、今後の使用料収入の増加に対する具体的な取組についてお伺いをいたします。

次に、風力発電についてであります。

石狩湾新港地域は、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、石狩湾新港港湾区域において、風力発電関連企業により、2023年度の稼働に向けて約10万キロワットの洋上風力発電施設建設が計画されておりますが、環境影響評価書の電子縦覧が終了したところであります。

ほかにも、一般海域における約100万キロワット級の洋上風力発電計画が発表されているところであり、本戦略の中で洋上風力発電施設の設置に伴う使用料収入が見込まれております。

そこで、港湾区域内の事業に対し、対象地権者である管理組合としてどのような役割があるのか、また、事業推進に伴う管理組合としての取組についてお伺いをいたします。

加えて、こういった事業推進に対し、地耐力強化などの対応は必要がないのか、見解をお伺いいたします。

次に、災害対策についてであります。

港湾BCPについては、平成30年第3回定例会でもお伺いをしておりますが、当時の胆振東部地震において発生したブラックアウトにより事務所機能がストップしたことの経験から、独自の電源確保がされております。

震度5弱以上の地震や津波警報以上については、道央圏港湾BCP並びに個別港湾BCP、または、これに類する計画で対応することになります。

通常時から個別港湾BCP等や各機関のBCP等で事前対策の実現に向け努力することが望ましいわけですが、例えば、地元自治体である石狩市との連携やBCP機能訓練など定期的に行われているのか、お伺いをいたします。

次に、海洋プラスチック廃棄物処理の取組についてであります。

近年、不法に放棄された海洋プラスチックごみが国内外で非常に大きな問題として取り上げられております。年間800万トンとも言われるプラスチックごみが海洋に放出されていると推定されており、海洋汚染はもとより、生物の誤食や、特に魚類のマイクロプラスチック誤食による有害物質の生物濃

縮は、水産資源への悪影響のみならず、水産物への健康不安を招きかねず、国際的な投棄規制のほか、海に流出したプラスチックごみの回収促進が重要となってきます。

石狩湾新港においても、漁船によるプラスチックごみの回収事業の支援や定期的な港湾区域での回収事業など積極的に取り組むべきではないかと考えますが、見解をお伺いいたします。

次に、入港船員の乗下船時の対応についてであります。

国際物流港である本港は、内貿船や外貿船が多く入出港しており、乗組員の交代や心身のリフレッシュ、生活用品の調達、外部との交流などの理由から、上陸・乗下船される船員がいらっしゃいます。

石狩湾新港花畔埠頭においては、保安対策が徹底されており、ゲート管理についても、船員の上陸・乗下船時に対応されているものの、一方で、制限区域内においては、船員の上陸・乗下船時における安全対策がなされていないことから、利便性向上に向け、改善を求める声があります。

このような現状に、管理組合はどのような対応をされているのか、お伺いをいたします。

次に、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ことや、係留船舶の動揺度を抑えるため、極めて重要な事業と承知しています。

毎年度、予算要求に対し、思うような予算が措置されず、遅延を余儀なくされている現状にありますが、今後における事業の見通しと予算獲得に向け、どのように取り組まれるのか、その対応についてお伺いをいたします。

また、新型コロナウイルス感染症による事業への影響など懸念も含め、管理者の見解をお伺いいたします。

次に、定期航路拡大に向けた取組についてであります。

冒頭でも触れましたが、国は、TPP11や日EU・EPA、また、日米貿易協定や日英EPA、そして、今般のRCEPと、次々に国際貿易協定が締結されており、今後ますます国際貿易が活発化することが予想されます。

国の地域の活力創造プランの中では、食品輸出を現在の2兆円から5兆円を目指す目標指数が示され、北海道としても、輸出強化に向けた取組が一段と強まることが期待されるところであります。

本港の定期航路としては、現在、中国・韓国航路を持っていますが、今後こういった道産品輸出拡大の取組を想定すると、これらの国以外との定期航路も十分に可能性があるものと期待されます。

そこで、管理者として、定期航路拡大に向け、どのように取り組むのか、お伺いをいたします。

次に、港湾整備について、3点、お伺いをいたします。

まず、1点目、港湾整備の進捗についてであります。

石狩湾新港は、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22年の327万トンから令和2年の速報値で673万トンとこの10年間で2倍に増加しているわけであります。

しかし、今般の新型コロナウイルス感染症の世界的な感染拡大によって、今後の本道産業や経済の影響が見通せない中、港湾整備に一体どのような影響が及ぶのか、懸念が残ります。

特に、鉄スクラップの輸出拠点となる石狩湾新港東地区の大深水岸壁等の早期実現や、洋上風力事

業への対応など、確実に進展させていかなければならない事業が山積しております。

そこで、令和3年度における事業の取組について、管理者の見解をお伺いいたします。

次に、ローロー船対応の港湾整備についてであります。

石狩湾新港の取扱貨物は、主に外貿コンテナ、エネルギー関連製品、そして、バルク貨物がありますが、特にこれまでのCAコンテナを活用した農産品の輸出促進は、食料生産供給基地としての役割に大きく貢献しております。

また、加工食品の原料となる農水産品の道外への移出などを考えると、ローロー船を今後の輸送手段としてニーズが高まることが考えられます。

我が国最大の食料基地である本道が食品輸出戦略を立てていく上で、ローロー船を視野に入れた港湾整備を戦略的に進める必要があると考えますが、ローロー船対応についての見解をお伺いいたします。

最後になります。

賑わいのある港湾空間、交流空間の形成についてであります。

賑わいのある港湾空間、交流空間の形成については、港湾計画を踏まえた経営戦略の基本方針でも記載されており、平成24年の一般質問で事業の取組について伺っておりますが、残念ながら事業が進展しているようには感じられません。

港湾本来の機能向上は当然としても、全国の港湾を見渡すと、近傍の都市や人々と調和した空間や交流などにおいて、活発に利用されている港が多くあります。

港湾計画や経営戦略の基本方針にも掲載されている以上、しっかりと取り組む責務があるものと考えますが、見解をお伺いいたします。

再質問は留保し、1回目の質問を終わります。

○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をいたします。

定期航路の拡大に向けた取組についてであります。外貿定期コンテナ航路の拡大に向けては、道産品に対する海外でのニーズを的確に把握いたしますとともに、本港を利用した効率的な輸送の提案など、利便性をPRすることが重要でございます。

これまで、外貿コンテナ貨物は、札幌圏の物流拠点となる石狩湾新港地域や、道内経済の中心である札幌市に近接した地域的優位性などを背景に着実に増加しているところでございます。

特に、道内最大の冷凍冷蔵倉庫や大型物流センターが集積する新港地域は、本道で生産される農水産品などの輸出や、道民生活に必要な食料品、日用品などの輸入に大きな役割を果たす可能性がありまして、その拠点である本港の役割もますます大きくなるというふうに考えられるところであります。

このため、今年度実施をいたしました本港利用における道産食品の輸出に関する調査を活用いたしまして、輸出拡大に向けた事業などを展開いたしますとともに、積極的なポートセールスに努め、北海道を支える物流拠点としてさらなる航路の充実に取り組んでまいります。

なお、その他のご質問につきましては、専任副管理者からご答弁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） 池端議員の質問にお答えいたします。

まず、経営戦略に関し、取扱貨物量と使用料収入の見通しなどについてであります。経営戦略における取扱貨物量の見通しは、港湾計画で定める取扱貨物量を推計値としているところでございますが、取扱いの多いLNGや石油製品などにつきましては、中央埠頭の専用岸壁で取り扱われることから、使用料収入の見通しには引き船使用料に限定されることなどが影響しております。

経営戦略では、新たな埠頭用地の利用料金を見込むとともに、既存施設の利用促進、利用料金の改定の検討などに取り組むとしているところでございます。

次に、洋上風力発電についてであります。管理組合は港湾区域における洋上風力発電事業の円滑な導入のため、事業予定者との調整や、支援を行う役割があり、今後、施工や維持管理に必要な港湾施設の提供や調整に取り組んでまいります。

また、施工に必要な埠頭の地耐力強化につきましては、事業予定者からは現時点では仮設的な工法で確保するものと聞いているところでございます。

次に、港湾BCP訓練の実施状況についてであります。災害時の対応を迅速かつ的確に行うためには、平時からの取組が非常に重要と認識しているところであり、これまでも、理解を深めるための講習会や対応手順を確認するための訓練を定期的に行ってきたところでございます。

今後も、災害時における関係者間の情報伝達や対応が円滑化し、港湾BCPが確実に機能するよう本港の実態に合った訓練等を継続してまいります。

次に、海洋プラスチック廃棄物処理の取組についてであります。国では、令和元年5月に海洋プラスチックごみ対策アクションプランを策定し、プラスチックごみの流出抑制や回収処理の支援など、削減に向けた取組を取りまとめたところでございます。

管理組合では、これまで、海浜地における漂着ごみの回収などを行っておりますが、港湾区域内における浮遊ごみの回収については実績がなく、面積が広大で費用も多額となることが想定されますことから、どのような方法が可能か、他港の事例を参考にしたいと考えております。

次に、入港船員の乗下船時の対応についてであります。花畔埠頭におきましては、大型荷役機械や作業関係車両が常時通行することから、これまでも船舶代理店や事業者に注意喚起するとともに、一部歩道や看板を設置し、歩行者の安全対策を実施してきたところでございます。

管理組合といたしましては、引き続き、船舶代理店を通じまして注意喚起するなど、安全の確保に努めてまいります。

次に、北防波堤延伸が完成見通しなどについてであります。北防波堤の整備につきまして、事業主体であります国が、今年度、事業の再評価を行い、事業費と整備期間の見直しが行われたところでございます。

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、施工方法の工夫などによる効率的な施工や補正予算も活用した予算の確保などによりまして、コロナ禍におきましても着実に整備が進むよう、国に要望してまいります。

次に、港湾整備に関し、まず、令和3年度における取組についてであります。再生資源であります鉄スクラップなどの効率的な輸送を図るための大水深岸壁等の早期着手や、船舶の安全な係留や入出港に対応するための北防波堤の整備促進などについて、国に要望してきたところでございまして、これら予算を着実に執行されるよう取り組んでまいります。

また、洋上風力発電の基地港湾に向けた港湾機能や、港湾施設の老朽化に対する効率的な維持管理など、想定される課題の検討につきましても取り組んでまいります。

次に、ローロー船への対応についてであります。石狩湾新港地域には、食品製造業や物流関連企業、特に北海道最大規模となる冷凍冷蔵倉庫が集積しており、北海道の食を中心とした国内海上輸送の拠点として、本港は高い優位性を有しているところでございます。

また、内貿定期航路の就航には、ベース貨物や季節変動のある貨物の平準化など、安定的な貨物の確保が重要である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、内貿定期航路の就航に向けまして、背後自治体などと連携しながら関連する荷主や物流事業者などの情報収集に努めてまいりたいと考えております。

最後に、賑わいのある港湾空間、交流空間の形成についてであります。平成27年に改訂いたしました港湾計画では、東地区東部を緑地レクリエーションゾーンと位置づけ、地域住民等に海との親しみや憩いの場を提供するための緑地を配置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） 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。

何点か、指摘をさせていただきたいと思えます。

まず、経営戦略についてであります。これは本港の将来を展望する重要な戦略となります。

貨物量の増加を見込んでいますが、現在見込んでいる貨物の種類等の増加にきちんと対応した港湾整備を進めなくてはなりません。さらに、食品輸出戦略に伴い、それらにしっかり対応できるため何が必要か、常に先々を見据えた取組をするよう指摘をさせていただきます。

次に、上陸・乗下船の船員の利便についてであります。確かに大型トラックや荷役機械などが稼働するなど、特に注意を払わなければならないのは理解をいたします。ただ、特に冬期間において、現在のゲートでは乗組員から不満の声が出て、これは仕方がないと思うわけでありませぬ。

立入制限区域内でも、外部の者ではなく、あくまで乗組員の対応であることを考えれば、船に近いゲートを便宜的に使うとか、それに伴う動線のペイントや標識などの設置により、安全性の確保と船員の利便が両立できるものと考えます。早期に検討されるよう求めたいと思えます。

次に、ローロー船の対応であります。道産食品の輸出は道内港だけでなく、道外港の輸出も目標額に含まれるように変更がされました。

加工食品向けに相当の食品が本州に運ばれている現状があると承知をしております。

このような現状の中、また、北海道の食品輸出戦略を踏まえたとしたならば、本港から本州への移

出需要も増加するものと考えるのが自然だと思います。

的確な情報把握を進めるとのご答弁でありましたが、ローロー船の就航を積極的に目指すよう求め、私の質問を終わりたいと思います。

以上です。

○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問します。

最初に、北防波堤延伸工事についてです。

第1に、国の再評価に関連して質問します。

昨年末、石狩湾新港西地区国際物流ターミナル整備事業の再評価が行われました。

目的が三つ挙げられています。

一つに、背後企業の輸送コストの削減、二つに、防砂堤の整備による維持しゅんせつ費用の削減、三つに、避泊水域を確保し、海難の減少です。

北防波堤延伸は、前回、2015年の再評価では来年度完成予定でしたが、8年先延ばしの2029年度完成予定、総事業費は173億円になり、当初予定から約67億円の増加です。

再評価の資料では、残事業は、87億円、445メートルとなっています。この事業を来年度から2029年度までの9年間で実施するとすれば、単年度平均で9億6600万円以上になります。

今後の母体の単年度負担はどの程度になりますか、2015年の再評価と比べ、事業全体の母体負担は幾ら増えることになりますか、お答えください。

目的の一つ目の背後企業の輸送コストの削減についてです。

昨年、王子エフテックスは、抄紙機2台の停止により、年間6万トンの生産能力を削減、今年12月からはパルプ製造設備の停止も発表し、さらに、年間20万トンを超える生産能力を削減する予定です。

これにより、石狩湾新港における木材チップの取扱いが大きく影響を受けることとなります。

昨年、第1回定例会で西地区に関わる母体負担の額について聞いたところ、今年度当初予算ベースで管理者負担の累計は52億円を超えると答弁がありました。

また、荷役機械について、2026年度に起債償還が終了する見込みで、それらは使用料収入により償還する計画でした。

今後の起債償還の原資は、どこから生まれてくるのか、説明してください。

利用実態から王子エフテックスが負担するべきですが、管理者の見解をお聞かせください。

木材チップの取扱量について、再評価では3割減少するとしています。

王子エフテックスの発表を受け、輸入量について、2021年以降、どのようになると見込んでいるのか、そのことによる単年度使用料収入の影響について、具体的に説明してください。

昨年、第3回定例会では、管理組合は、木材チップの輸入量について、港湾計画を改定した2015年と比べ、大きな変化は見られないと答弁しました。

ところが、大きな変化が出てきています。

港湾計画の目標値、木材チップ142万トンは達成可能との認識ですか。また、西地区の利用につい

て、見直しが必要ではありませんか。

目的の二つ目が防砂堤の整備についてです。

石狩湾新港に流れ込む砂によって航路が埋まり、しゅんせつを繰り返さなければならない石狩湾新港最大の欠点です。このため、2017年度には、約6億9000万円をかけて航路しゅんせつが行われ、北防波堤延伸に予算が配分されませんでした。

再評価にある防砂堤の整備は、2007年度に終了しており、再評価の事業費増額分は既に実施した航路のしゅんせつです。

確認しますが、さらなる漂砂対策と、北防波堤延伸は関係がないということによろしいですか。

目的の三つ目が海難の減少です。

この部分で、前回の再評価から、約12億円の効果の水増しが行われています。海難事故を避けることは重要であることは言うまでもありません。問題はその根拠です。2017年6月に石狩湾新港安全対策協議会が錨泊の基準を示したことに伴い、見直しが行われています。前回の再評価では、100トンから500トン、500トンから1000トン、1000トンから3000トンの各1隻、計3隻を想定していました。

今回の再評価では、100トンから500トン1隻、500トンから1000トン2隻と変更しています。

2018年度、2019年度に、避難水域に錨泊した船舶について、100トンから500トン、500トンから1000トンの船舶はそれぞれ何隻になるのか、示してください。

100トンから500トンの船舶について、ウィズアウト時、前回再評価が5.1回、今回再評価がゼロ回とされています。差引きで、前回は4.2回、今回は6.9回です。この区分での便益は、8億2400万円から13億6400万円と5億4000万円の増額です。

なぜ、防波堤が整備されていなくても、5.1回の受入れがあるとされた船舶が今回の再評価でゼロ回となったのか、理由をどのように聞いていますか、説明してください。

500トンから1000トンの船舶についても同様に、ウィズアウト時の年間受入れ回数が減少しています。500トンから1000トンの船は、2019年港湾統計によると329隻、1日平均0.9隻です。これが1日平均0.9隻で、年間9.6回の荒天があれば、年間の避泊は8.6隻、これが2隻同時に避泊可能ですから、1か所当たり4.3回、ところが、再評価では、ウィズ時の受入れ回数が年6.6回とか7.8回と算出されています。錨泊の基準を定めたからとの理由ですが、意図的に効果を盛っているのではないかと疑いたくなる状況です。

ウィズアウト時の年間受入れ可能回数が大幅に減った再評価によって、海難の減少便益が増えたと考えませんか、お答えください。

実際の入港船舶実績から、ウィズ時の受入れ回数が実態に合っていないと思いませんか、お答えください。

第2の補正予算についてです。

今回の補正は、国の補正予算による直轄事業に係る予算計上です。

2018年度補正予算で、国土強靱化のためとして、高波・高潮対策で北防波堤延伸に予算がつけました。しかし、石狩湾新港で高波等により、港湾施設が被害を受けた例はありませんでした。

翌2019年度補正予算では、同じく北防波堤の延伸に予算がつけましたが、今度は走錨対策で予算が

計上されました。これもまた、石狩湾新港での走錨の実績が錨泊の際の対応が適切でなかったがために起きた事例が1件でした。

このように、過去2年間の補正予算は、北防波堤延伸のために無理やり理由づけして国民の税金を利用した事業であり、補正予算で緊急に計上する必要性もない事業でした。

そこで、伺います。

このたびの補正予算は、どのような理由で、北防波堤のケーソン製作が予算計上されたのか、国の補正予算に該当するメニューは何かを説明してください。

あわせて、新年度予算では、なぜ間に合わなかったのか、説明してください。

国の第3次補正について、国会では、日本共産党は、立憲民主党とともに、組替え動議を提出いたしました。

趣旨説明に立った立憲民主党の奥野総一郎議員は、G o T o トラベルやG o T o イートなど、完全にタイミングを誤った予算が含まれており、現下の危機的な状況において適したものではない。さらに、政府案には、本来であれば本予算で審議されるべき予算が含まれている。直近の豪雪対応をはじめ、災害復旧のための経費等は必要だが、災害復旧事業等を除く国土強靱化やカーボンニュートラルに向けた基金創設や大学ファンドなどは緊要性を欠き、本予算で審議すべきものと、国土強靱化の部分については、約2兆円の削除を提案し、コロナ対策に集中する予算にすることを求めました。

新型コロナウイルスの感染拡大の中、緊急に補正予算で措置すべきは、新型コロナ感染拡大への対応です。管理者の見解を伺います。

第3に、新年度予算についてです。

新年度予算の国直轄事業負担金は5億6800万円、この10年間で異常な港湾建設費の昨年度に続く多額の事業です。

西地区整備の再評価の目的三つについて、どれを取っても、北防波堤延伸が不要不急だということです。

木材チップの取扱い、今後の砂対策は別事業、海難の減少で効果を課題に見積もる。日本共産党は、王子エフテックス1社のための事業は、公共性がなく凍結を求めてきました。

木材チップの動向を踏まえ、補正予算と新年度予算で北防波堤延伸工事実施はやめるべきです。お答えください。

次に、石狩湾新港港湾整備事業経営戦略についてです。

経営戦略の投資・財政計画において、5年後の2025年度と比較すると、一般会計からの繰入れが約1億5000万円の増、償還金は1億3000万円の増と借金の増加を一般会計からの繰入れで賄う構造となっています。

収益的収支でも単年度赤字が続きます。足りなければ母体からもらえばいいと、特別会計の収支を改善するつもりがないのでしょうか。

コンテナ貨物について、中国や韓国などの廃棄物の輸入規制の影響を受ける貨物と、その影響をどのように見ているのか、説明してください。

以前いただいた資料で、2基目の収支計画では、来年度のガントリークレーン使用料の見込みは

6925万9000円でしたが、来年度予算では幾らと見込んでいますか。

石狩湾新港の貨物量の増加は、LNGによるものです。

2019年港湾統計年報では、花畔、樽川、東地区、西地区で前年の貨物量を割りました。

一方、中央地区では、35万5639トンの増加です。

過去5年間の比較では、中央地区を除く岸壁で取り扱った貨物量が最低となっています。これでは、使用料が増えるはずがありません。

この貨物の動向を管理者としてどう捉えているのか、見解を示してください。

経営戦略では、令和10年代前半で港湾計画の目標値である1390万トンを見込んでいるとしています。

令和12年度までの経営戦略ですから、令和12年度までの貨物量の目標値は幾つなのですか、教えてください。

港湾計画では、外貿の石油類の目標値は578万9000トンで、2019年の275万1000トンの倍以上になります。

どのように達成する戦略をお持ちですか、そのことで使用料収入はどのくらい増加しますか、見込みを示してください。

1基目のガントリークレーンは大赤字、それなのに今年度2基目を導入しました。

今年度のガントリークレーンの歳出見込みは1億3247万円です。コンテナが想定より入ってこないのに、2基体制することで借金を増やし、一般会計から繰入れ、母体負担となっています。

港湾計画におけるコンテナは、目標値は101万1000トン、2019年は25万3246トン、目標の4分の1、個数では目標値は8万8000TEUに対し、2019年は4万7889TEUで、目標の約半分です。明らかに過大な目標です。

この目標を基に経営戦略を立てれば、港湾経営を見誤ることになるとは思いませんか。

石狩湾新港整備事業経営戦略では、投資として、東地区の埠頭用地整備が掲げられています。

一般会計の直轄事業で約70億円、マイナス12メートル岸壁が39億9000万円、航路泊地が23億1000万円、泊地が1億7000万円、港湾施設用地が5億3000万円との答弁でした。

来年度予算では、6億4200万円が計上されています。さらに、特別会計で22億円の埠頭整備です。合わせて92億円の大事業です。10年後には、この事業だけで単年度に2億3000万円の公債費を支払うこととなります。

金属くずを、2013年には約32000トン輸出していた中国が2019年はゼロになりました。

港湾計画策定時と状況が変化していると思いませんか、見解を示してください。

西埠頭の状況とアジア諸国の動向、管理組合の財政状況を見れば、事業の負担を、結局、市民負担で賄うこととなります。

西1号岸壁の利用も含め、再検討を求めます。お答えください。

最後に、洋上風力について質問します。

陸上で、関連工事が進められています。この事業では、準備書から評価書の途中で、単機出力が倍になり、新型コロナウイルスの感染拡大を受け、住民説明会などが開かれないうまま、事業が押し進め

られようとしています。

管理組合は、占用許可を出す立場でありながら、何事も事業者がやる、国が判断したと人ごとの答弁を繰り返してきました。

石狩湾新港周辺で暮らす市民と働く人たちの立場に立つことを求める立場から質問します。

一つ目は、水域占用技術審査委員会についてです。

昨年、第3回定例会では、現在審査中で、今後審査の結果の報告を受ける予定となっているとの答弁でした。その後の状況を報告してください。

二つ目は、騒音についてです。

ほかの風力発電事業と累積的影響が評価書に図示されています。国道337号線や、231号線より海側が35デシベルの範囲にすっぽりとはまります。そして、どの地点でも夜間の騒音が増加することになります。低周波音についても、累積的な影響では、どの地点でも増加しています。

管理組合は、環境影響評価で基準との整合が図られていると国が評価したと答弁していますが、そこで暮らす人たち2万人の従業者の一部に、何らかの支障が生じると思いませんか。

風力発電の稼働後に健康被害の報告が寄せられた場合、管理組合として、風力発電四つの事業に対して、調査のために運転停止をさせることができますか。

三つ目は、鳥類の影響についてです。

評価書では、天然記念物オジロワシについて、風力発電施設によって新たな採餌環境が創出される可能性があるとして述べ、事業実施により採餌行動の際にブレード・タワー等への接近・接触の可能性があるとしています。

オオワシについても同様であり、接近・接触の可能性が高くなると評価しています。

特に希少種である、これらの鳥類の風車による被害は、あってはならないことだと思いませんか。

以上、再質問は留保いたします。

○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、北防波堤延伸工事に関し、まず、今後の母体負担についてであります。今回の再評価における残事業費87億円を事業期間の9年間で平均いたしますと、年間の事業費は約9億6600万円となり、国の負担と公共事業債を除いた母体負担は1449万円となるところでございます。

また、前回の再評価における全体事業費106億円に対する母体負担1億5900万円と、今回の再評価における全体事業費173億円に対する母体負担2億5950万円との差額は1億50万円となるところでございます。

次に、西地区の荷役機械に係る起債償還についてであります。平成18年度から供用を開始している荷役機械は、設置当初の計画では、起債の償還費用に使用料収入を充当することとしていたところであり、昨年11月の王子エフテックス江別工場のパルプ製造設備の停止決定の公表を受け、今後の使用につきまして、同企業と協議を行うこととしていただいております。

次に、木材チップの輸入量の見込み等についてであります。パルプの原材料であります木材チップの本港における輸入量は、企業の公表により、今後、減少するものと想定しているところでござい

ます。

この減少によりまして、荷さばき地や荷役機械などの使用料が受ける影響は、今後、同企業との間で行う協議で明らかになるものと考えているところでございます。

次に、木材チップの目標値についてであります。王子エフテックス江別工場のパルプ製造設備の停止決定の公表を受けまして、現時点では目標値を達成することは難しいものと考えているところでございます。

次に、西地区の利用についてであります。現在、利用者との協議を行うこととしており、引き続き、既存の施設が利用される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、さらなる漂砂対策と北防波堤延伸についてであります。現在、国において検討が進められている漂砂対策は、北防波堤延伸後の港形で行っているものでございます。

次に、錨泊した船舶についてであります。荒天時に避難を目的として接岸する船舶につきましては、手続が必要なことから実績の把握ができるところでございます。入港した船舶の避泊水域での錨泊につきましては、手続を要しないため実績の把握が難しいと考えているところでございます。

次に、避泊船舶の受入れ回数、可能回数についてであります。利用者からの意見などを基に定められた錨泊の基準によりまして、避泊水域の位置が変更となったことから、受入れ可能回数が少なくなったものでございます。

次に、海難の減少便益についてであります。錨泊の基準により設定された避泊水域の位置で、受入れ可能回数を計算した結果が反映されたものでございます。

次に、入港船舶実績と受入れ可能回数についてであります。海難の減少便益を算出する際の受入れ可能回数の対象となる船舶は、本港への入港船舶と沖合を航行し、本港に避難する船舶を加えたものとなります。

次に、国の補正予算メニューなどについてであります。北防波堤延伸工事は、補正予算のメニューにあります防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策を推進する取組のうち、海上交通ネットワークの耐災害性の強化の一つとして挙げられております走錨対策として聞いているところでございます。

北防波堤のケーソン製作につきましては、防災・減災、国土強靱化の推進に寄与するものとして、補正予算に計上にされたものと考えているところでございます。

次に、補正予算によります工事についてであります。新型コロナウイルス感染症が拡大する状況下におきましても、経済活動を維持する上で、物流機能を安定的に確保する港湾の役割は極めて重要であり、そのために必要な北防波堤整備は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、延伸工事の実施についてであります。北防波堤は西1号岸壁の荷役作業や船舶の錨泊などの安全性を確保する重要な施設であり、管理組合といたしましては、工事を着実に進めたいと考えているところでございます。

次に、経営戦略に関し、まず、特別会計の収支についてであります。このたびの経営戦略は、港湾整備事業が将来にわたって安定的に事業を継続するために策定するものでありまして、経営健全化

に向け、投資の平準化や使用料収入の確保に向けた取組を推進することとしたところでございます。

また、その推進に当たりましては、効果的、効率的な事業の執行や使用料収入の確保に取り組むなど、引き続き特別会計の収支改善に努めてまいります。

次に、輸入規制による影響についてであります。中国や韓国などで再利用資材の輸入規制が導入された以降も、十分な品質管理がなされた再利用資材は、本港から輸出されている状況にあります。船舶代理店などの関係者からは、影響は少ないと聞いているところでございます。

次に、ガントリークレーン使用料収入の見込みについてであります。令和3年度当初予算におきまして、約4491万5000円を見込んだところでございます。

次に、貨物の動向についてであります。貨物の取扱量は品目ごとの背後圏の社会経済情勢や企業動向などにより変化するものであり、各埠頭が安定的に利用されるよう荷主企業などからの情報収集に努めているところでございます。

次に、令和12年度の貨物量についてであります。令和10年代前半を目標年次といたしました港湾計画の貨物量1390万トン程度と考えているところでございます。

次に、石油類についてであります。石油類の大部分がLNGとなっており、企業の事業計画の推進に応じて、着実な増加が見込まれると考えているところでございます。

また、LNGは中央埠頭の専用岸壁で取り扱われることから、それに伴い、引き船の使用料の増加を見込んでいるところでございます。

次に、コンテナについてであります。経営戦略におきましては、計画期間中の収入を適切に見込む必要がありますことから、直近の決算値の動向や関係企業の動向などにより、使用料収入を見込んだところでございます。

次に、金属くずについてであります。令和元年の輸出実績は、港湾計画の目標値でございます14万3000トンよりも多い19万トンとなっているところでございます。

また、その輸出先は、中国をはじめとする東アジアから、ベトナムなどへの東南アジアへ遠方化しているものと承知しているところでございます。

次に、東地区の埠頭整備についてであります。新たな埠頭整備は増加する鉄スクラップを大型船により効率的に輸送するための重要な施設であり、既存埠頭と一体的な利用が可能となるよう整備するものでございます。

このため、管理組合といたしましては、これらの整備を着実に進めていく必要があると考えているところでございます。

次に、洋上風力に関し、まず、水域占用技術審査についてであります。水域占用技術審査委員会では、これまで水域占用許可に必要な構造、施工、維持管理に係る書類につきまして、国の基準への適合確認審査を行ってきたところでございます。

昨年12月に審査委員会から一定の条件を付して、適合と認める旨の助言をいただいたところでございます。

次に、騒音についてであります。騒音などの環境影響につきましては、環境影響評価手続の中で国が審査するものであります。環境影響評価書では新港地区の企業などといった特定の対象範囲に

についての記載はないものの、周辺環境への影響は環境保全措置を講ずることにより低減するものとされており、国の確定通知を受け、環境保全の基準等と整合が図られているものと評価されたものと考えているところでございます。

次に、風力発電の運転停止についてであります。風力発電の稼働後における健康被害の申し出に關しましては、事業者が適切に対応するものであり、港湾管理者といたしましては、調査のために占用物件の運転停止を求めることは困難と考えているところでございます。

最後に、鳥類への影響についてであります。環境影響評価書では、バードストライクの予測には不確実性が伴うことから事後調査を実施することとされておりまして、事後調査の結果により事業者の対策を講じるべきもの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） 再質問します。

最初に、北防波堤延伸工事について、国の再評価の部分から聞きます。

北防波堤延伸工事の再評価の結果、起債を除いて単年度平均で1500万円の母体負担が増えると、事業費全体では1億50万円との答弁でした。

後段の事業費全体の母体負担の変化について、起債部分も含めると事業全体の母体負担は前回再評価からどの程度増えるのか、説明してください。

王子エフテックスの関係について、これから協議するという答弁が続きました。

問題は、どういう立場で協議するのかということをお伺いしたいのですが、協議する前提として確認したいのが、西地区の荷役機械は王子エフテックス関係の貨物以外で利用されてきたのかどうかということをお答えいただきたい。

西地区の見直しについて、既存施設が利用されるよう努めると、そういう答弁でした。

その可能性について、どのようなことを具体的に想定しているのか、チップヤードや荷役機械が再評価で議論の土台となったデータと同規模に利用されるというパターンがあるということなのか、具体的に説明してください。

避泊については、実態をつかんでいないと、避泊水域を変えたから付近を航行している船も見込んでいたとの答弁でしたけれども、北防波堤400メートル延伸部分以外が完成した後に、石狩湾新港周辺で1000トン未満の船が海難事故を起こした事例について、押さえていけば教えてください。

補正予算についてです。

補正予算は、当初予算で予算づけが間に合わなかったから予算を組むという緊急対策なのですが、もちろん、私は、北防波堤の延伸に反対ですけれども、質問の趣旨は、立憲民主党の議員の提案説明を紹介したように、仮に北防波堤の延伸に賛成であっても、国の補正予算はコロナ対策に使ったほうがいいのかと、これは立憲民主党が言ったのですよ。日本共産党が言っているのではないですかということを聞いたのですよね。

経済活動を維持する上で、ケーソン1函を作るために国費3億3000万円配分するのだったら、コロナで困窮する事業者への支援などに回してほしい、このように思いませんか。

新年度予算についてです。

西1号岸壁の荷役作業との答弁がありました。

来年以降どのような荷役作業があるのか、また、着実に進めるという答弁なのですが、先ほどの再評価部分で答弁があったように、西地区の利用は今後協議するというのだから、やはり協議が整うまで待つべきではないかと思うのですが、お答えください。

次に、経営戦略についてです。

10年後の貨物の目標値について、港湾計画と同程度というのだったら、それを書き込むべきではないですか。

唯一、伸び代がある石油類についても、目標値の半分です。着実な増加が見込まれるとの答弁はそのとおりですが、引き船使用料の増加だけでは特別会計の使用収入の大きな増加につながっていきません。

また、見込みについても具体的に示されませんでした。

石油類の着実な増加をもってしても、特別会計の収支改善に対する効果は、他の岸壁を利用する貨物と異なり小さいのではありませんか。

また、収支改善がどの程度進むのか、具体的に示してください。

ガントリーの使用料収入の見込みが当初の収支計画より約2500万円の減少だと。ガントリークレーン2基体制は、やはり過大な整備だったと思うのですが、特別会計の収支改善には、やはり大規模港湾整備を中止することが一番です。

そして、コンテナ使用料収入について、直近の決算値の動向や関係企業の動向で見込んでいるとの答弁でした。

質問では、港湾計画の目標値を基にしたら港湾経営を見誤ると指摘したのですが、港湾計画の目標値で使用料収入を見込んでいない、こういうことでよろしいのか、確認をいたします。

経営戦略で見込んでいるコンテナの貨物量は、どの程度なのか、再質問で数字を聞くので、示せばいいので、示してください。

次に、洋上風力についてです。

水域占用技術審査委員会から、一定の条件を付して適合との答弁でしたけれども、この一定の条件というのはどのようなことなのか、その助言に対する管理組合の判断はどのような判断なのか、お答えください。

調査のための占用物件の運転停止を求めることは困難だという答弁でした。

2017年第2回定例会で、健康被害が生じた場合の対応を質問しましたがけれども、そのときの答弁では、占用許可を受けていた者が許可条件に違反した場合などには監督処分を命じることができると、こうやって言っていたわけですが、調査のためには停止を求めることはできないというのは、許可条件に違反したという事実が認定されないと監督処分はしないと、こういうことでよろしいのか、以前の答弁と整理してお答えください。

バードストライクなど、風車が特定できれば対応が取れるが、騒音等の場合、追跡的影響がどの風車に起因するか、それぞれの事業者が自分のところではないと主張するということが考えられるので

すが、ましてや、錢函風力の一部と洋上風力以外は、管理組合の管轄外になるわけです。

健康被害等の訴えがあった場合に、事実を調査、確認する責任ある機関、四つの事業者を調整する機関というのが設置されているのかどうか、教えてください。

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、北防波堤延伸工事に関し、まず、再評価における管理者の負担についてであります。公共事業債の負担を加えた管理者の負担は、前回の再評価では15億9000万円で、今回が25億9500万円となり、10億500万円の増となるところでございます。

次に、西地区の荷役機械の利用についてであります。当該施設は、設置当初より製紙関連企業といった木材チップの取扱いが見込まれる企業に利用の働きかけを行ってまいりましたが、現在までのところ、施設を利用した企業は1社にとどまっているところでございます。

次に、西地区の利用についてであります。管理組合といたしましては、既存施設が引き続き利用されることが望ましいと考えており、今後、利用者との間で行う協議などを踏まえまして、具体的な対応を検討してまいります。

次に、海難事故の事例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、平成22年から令和元年までの間に、石狩湾新港周辺で海難事故が11件発生したこととなっているところでございます。

次に、補正予算についてであります。国は、この予算でポストコロナに向けた経済構造の転換、好循環の実現及び防災・減災、国土強靱化の推進など、安全・安心の確保に必要な事業に取り組む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、補正予算を活用し、北防波堤の整備を着実に進めたいと考えているところでございます。

次に、新年度予算についてであります。西1号岸壁は、木材チップのほか、大型船で輸送する貨物、広い埠頭を利用する重厚長大な貨物の取扱いに必要な施設でございます。

このため、港湾管理者といたしましては、荷役作業などの安全性の確保に必要な北防波堤延伸工事を着実に進め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、経営戦略に関し、まず、貨物の見通しについてであります。このたび策定する経営戦略の最終年度となる令和12年度と、港湾計画の目標年次であります令和10年代前半が重なることから、港湾計画の1390万トンを取扱貨物量として見込んだところでございます。

次に、石油類の増加に伴う収支改善についてであります。石油類は専用埠頭で取り扱われていることから、港湾管理者は引き船の運行管理業務を行ってきたところでございます。

同業務の収支は、ほぼ均衡が図られており、経営戦略では、石油類の増加に伴いまして、約4000万円の収入増を見込んだところでございます。

次に、コンテナ使用料についてであります。繰り返しとなりますが、経営戦略におきましては、直近の決算値の動向や関係企業の動向などによりまして、使用料収入を見込んでいるところでござい

ます。

次に、コンテナ貨物量についてであります。経営戦略における取扱貨物量の見通しは、港湾計画の取扱貨物量としており、港湾計画では令和10年度前半のコンテナ貨物量を8万7570TEUと推計しているところでございます。

次に、洋上風力に関し、まず、水域占用技術審査についてであります。審査委員会からの助言で付された条件につきましては、今後の水域占用許可の審査に関わることから、その内容をお示しすることはできません。いずれにいたしましても、条件を含めた審査結果の報告を踏まえまして、慎重に審査してまいりたいと考えているところでございます。

次に、占用物件の運転停止についてであります。占有者が許可条件に違反した疑いがある場合、その内容に応じて対応を検討する必要があるところですが、調査のために監督処分を命じることは難しいものと考えているところでございます。

最後に、健康被害等の訴えについてであります。現時点では、事業者間の調整をする機関について承知していないため、各事業者がそれぞれ対応するもの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） 再々質問します。

最初に、北防波堤延伸についてです。

母体負担について、再評価の結果、10億円増加することになると。管理組合は、母体負担軽減に取り組むとよく言っているのですが、母体負担の増加に取り組んでいると。

この事業を継続しては、母体負担の軽減に取り組めないのではないですか、お答えください。

海難事故11件と。そのうち、荒天理由の可能性のある100トンから1000トン未満の船はどのくらいなのか、お答えください。

税金で設置した荷役機械を使用していたのは王子エフテックスだけだと。当時、企業名は違いましたけれども、これまで、ひたすら税金を王子のためにつぎ込んできたと。

西地区の利用も今後協議という答弁は、再評価の議論の土台となったデータと同規模に利用される想定はないという答弁になるわけですが、使用料の市民の税金の使い方としてはやはり間違っていると。

使用料収入や貨物の現状が見込まれながら、補正予算でも、新年度予算でも、北防波堤延伸を続けることは、少なくとも、新型コロナウイルス感染症が収まらない今やることではありません。停止すべきです。お答えください。

経営戦略について、コンテナの使用料について、明確な答弁がありませんでした。

繰り返し、決算値や企業の動向という答弁なのですが、私が聞いているのは、それは港湾計画の目標値8万7570TEUに見合う使用料収入、これとは異なるということ、この私の指摘が合っているのか、合っていないのか、お答えください。

洋上風力についてです。

調査する権限もないと。健康被害が起きたときに、それを調整するところもないと。このまま進め

ば、新港で働く人たちや、近隣住民が泣き寝入りしなければなりません。

健康被害等が起きたときの対応が各事業者任せでない方法が確立しない、その状態で管理者として占有許可を出さないということを明言していただきたいのですが、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） 小貫議員の再々質問にお答えいたします。

初めに、北防波堤延伸工事に関し、まず、母体負担についてであります。港湾機能の充実を図るために、港湾整備は必要不可欠なものであり、着実に進めていくことが重要であると考えているところでございます。

しかしながら、母体の財政状況は厳しいものと認識をしており、引き続き、効率的、効果的な事業の実施など母体負担の低減に努めてまいります。

次に、荒天が原因の事故についてであります。海難事故11件のうち、100トンから1000トン未満の船舶によります2件の事故につきましては、運輸安全委員会の船舶事故調査報告書に、事故と海象状況の関連を示す記述はなく、その確認はできないところでございます。

次に、工事の実施についてであります。物流機能を安定的に確保する港湾の役割は、経済活動を維持する上で極めて重要でありますことから、新型コロナウイルス感染症が拡大する状況下におきましても、必要な整備を着実に進めるべきと考えているところでございます。

次に、経営戦略に関し、コンテナの使用料についてでございます。経営戦略におきましては、計画期間中の収入を適切に見込む必要がありますことから、使用料収入に関しては、経営戦略の趣旨を踏まえ、直近の決算値の動向や関連企業の動向により見込んだところでございます。

最後に、洋上風力に関し、占有許可についてであります。管理組合といたしましては、水域占有に関しましては、関係法令の規定に基づき適切に審査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した。

日下部勝義君。

○3番（日下部勝義君） 重複する部分もございますが、通告に従いまして質問させていただきます。

王子エフテックス江別工場のパルプ製造設備の停止における本港への影響について伺います。

昨年11月、王子ホールディングスが、傘下で特殊紙などを製造、販売する王子エフテックス江別工場でのパルプ製造設備を2021年12月に停止することを発表しました。

新型コロナウイルスの影響による紙需要の低迷や設備の老朽化が設備停止の理由とのことですが、本港においても、江別工場で使用される木材チップ取扱施設があり、木材チップの取扱量は令和2年の速報値で75万トンと取扱貨物全体の11%を占めることから、その影響は大きいものと考えます。

そこで、王子エフテックス江別工場でのパルプ製造設備停止における本港への影響と、今後の対応について伺います。

次に、石狩湾新港港湾整備事業経営戦略（案）について伺います。

平成26年8月、総務省は各公営企業に対し、将来にわたって安定的に企業を継続していくための中長期的な経営の基本計画となる経営戦略の策定を要請し、このたび、令和3年度から令和12年度の10年間の計画期間とした石狩湾新港港湾整備事業経営戦略（案）が策定されています。

経営戦略の策定に当たっては、経営の現状と課題を的確に把握し、効率的な運営や将来需要を見極めた計画的な投資と、収入増加の取組等による安定的な事業運営を行っていくことが求められておりますが、本経営戦略における現在の経営状況の分析からも、一般会計からの繰入れ比率が30%程度で推移しており、また、使用料収入額も減少傾向となっているなど、経営環境は厳しいものとなっています。

収支ギャップの解消には、効率的な投資と併せて、収入の柱である使用料収入の確保に努めていくことが重要と考えます。

経営戦略では、今後、整備が見込まれている東地区の埠頭用地の整備に伴う使用料収入や、現在、計画が進められている洋上風力施設やLNG発電所の設置に伴う新たな使用料収入の増加も盛り込まれているところですが、経営の自立にはさらなる使用料収入の確保に向けた取組も不可欠と考えます。

経営戦略の遂行に当たり、今後どのように取組を進めていくか、伺います。

○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） 日下部議員の質問にお答えいたします。

まず、王子エフテックス江別工場のパルプ製造設備の停止に関し、本港への影響等についてであります。パルプ製造の原材料となります木材チップの減少による西2号荷さばき地や、チップ用荷役機械などの使用料に影響を与えると想定されているところでございます。

このため、今後、同工場と、荷さばき地や荷役機械の使用などについて、協議を行うこととしていくところでございます。

次に、経営戦略に関し、今後の取組についてであります。特別会計を設置しております港湾整備事業につきましても、近年、使用料収入の減少など、経営環境が厳しい状況の中、将来にわたって安定的に事業を継続していくことが重要と認識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、経営戦略における計画を着実に進めるため、引き続き、効果的、効率的に事業を執行し、港湾施設等の利用促進などにより、さらなる使用料収入の増加に努めるなど、港湾整備事業の経営健全化に向けて努めてまいります。

以上でございます。

○議長（八田盛茂君） 日下部勝義君。

○3番（日下部勝義君） それぞれ、ご答弁をいただきました。

これからも、石狩湾新港発展のためにご尽力いただくことをお願い申し上げて、終わります。

○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す。

これをもって、質疑並びに質問を終結します。

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4号は否決、報告第1号については不承認の抗弁を行います。

初めに、議案第1号、2021年度一般会計予算、議案第2号、2021年度港湾整備事業特別会計予算についてです。

木材チップの取扱いは、明らかに減少にすることになります。

管理組合も、目標値の達成は難しいとの答弁でした。

100トンから1000トンの海難事故発生は2件で、荒天が理由かどうかは分からないとの答弁でした。それでも、海難減少を理由にして、北防波堤延伸を進める予算です。

ガントリークレーンが増設されても、当初の想定よりも2500万円少ない使用料しか入りません。赤字路線が進むことは明らかです。これらも全て市民の負担で賄われることになります。

また、東地区については、西地区の利用状況の変化も踏まえれば、新たな埠頭整備はゼロベースで検討することが必要です。

次に、議案第3号、2020年度一般会計補正予算、議案第4号、2020年度港湾整備事業特別会計予算についてです。

一言で言えば、新型コロナ感染拡大で市民の暮らしに心を寄せていない予算です。急がれている医療従事者への補償や検査の拡充に背を向け、前年度補正予算と同様に、走錨対策と無理やり理由をつけて、港湾整備に予算をつぎ込んだ国の事業に地方自治体を付き合わせるものです。

補正予算は、緊急に必要な事業につぎ込むべきです。財政法第29条や、地方自治法第218条、予算の調整後に生じた事由に基づいて、既定の予算に追加する必要が生じたときに補正予算を調整するの趣旨に照らしても、何も予算調整後に生じていないのに、補正予算で毎年持続している北防波堤延伸にお金をかけることが間違っています。

最後に、報告第1号です。

職員の手当削減です。

新型コロナ感染拡大の中で奮闘する公務労働者の労苦に応えず、コロナを経て、求められる内需主導型への経済転換にも背を向けるものです。

以上、申し上げ、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4号を問題といたします。

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、報告第1号を問題といたします。

この採決は、起立によります。

本件を報告のとおり承認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、報告のとおり承認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（八田盛茂君） これをもちまして、令和3年第1回定例会を閉会いたします。

午後3時1分閉会