議　長	副議長	局　長	次　長	議事係長	議　事　係

経済常任委員会会議録

日　　時	平成１４年　７月２２日（月）	開　議	午後　１時００分
		散　会	午後　４時２５分
場　　所	第１委員会室		
議　　題	継続審査案件		
出席委員	小林委員長、大竹副委員長、大畠・次木・渡部・西脇・岡本・秋山各委員		
説明員	市長、助役、経済・港湾両部長　ほか関係理事者		

別紙のとおり、会議の概要を記録する。

委員長

署名員

署名員

書　記

～会議の概要～

○委員長

ただいまより、委員会を開きます。

本日の会議録署名員に渡部委員、西脇委員をご指名いたします。

継続審査案件を一括議題といたします。

この際、理事者よりご報告の申出がありますので、これを許します。

平成14年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

報告事項１、平成14年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案につきまして、石狩湾新港管理組合から平成14年７月10日付で協議がございましたので、ご報告、ご説明申し上げます。

この補正予算案につきましては、本年８月末に、外貿定期コンテナ航路を開設する釧路市から、コンテナ荷役に対応するため、同管理組合が所有するジブクレーンの譲渡要請があり、同組合としても、種々検討の結果、売却することとしたことによる補正予算案でございます。

お手元の資料１をごらん願います。

歳入では、財産収入の科目を新設し、ジブクレーン売却に伴う物品売払い収入２億 7,104万 3,000円を増額補正するものであります。

一方、歳出では、公債費につきましては、ジブクレーン売払い収入２億 7,104万 3,000円と同額を繰上償還費に充てるための補正でございます。

なお、今回の補正に伴う母体負担金に変更はございません。

以上、平成14年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案につきましては、検討の結果、合意する方向で考えてございます。

以上でございます。

○委員長

続きまして、中国定期コンテナ航路の開設について。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

次に、報告第２号　定期コンテナ航路の開設についてご報告申し上げます。

小樽港が新たな時代に対応する物流港湾として更なる発展を図っていくため、重要な課題として、対岸諸国とのコンテナ定期航路の誘致に取り組んでまいりましたが、このほど、広島県に本社に置く神原汽船株式会社と小樽港に寄港する中国定期コンテナ航路の開設について基本的な合意に達し、去る７月２日、山田市長ほかが神原汽船株式会社本社を訪問し、同社との間で航路開設の覚書に調印してまいりました。

開設される航路の概要につきまして、資料２に基づき、ご説明させていただきます。

まず、航路開設時期につきましては、本年９月中旬ごろを予定してございます。運航船社は神原汽船株式会社でございます。

運航航路につきましては、中国の上海、廈門（アモイ）、青島、天津、大連と小樽を結ぶ航路を予定しており、運航回数は週１便となっております。

この航路に投入される運航船につきましては、ココパームアイル号とハイビスカスアイル号の２隻で、いずれも１万 1,244トンのフルコンテナ船でございます。

次に、取り扱われる貨物につきましては、中国からは、雑貨、石材、水産加工品、青果物など、また日本からは、水産物、スクラップ、紙などが想定されております。

航路の開設に伴う今後の市の対応につきましては、コンテナ船受入れのため、港町ふ頭においてコンテナクレー

ンなどの設備、施設が必要となりますことから、これらの整備予算について、第３回定例会に提案させていただきたいと考えてございます。

また、本航路の確立、発展を図っていくため、運航船社並びに商工会議所をはじめ、小樽港貿易振興協議会など関係団体と一丸となって集荷活動を進め、取扱貨物の増大に努めてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○委員長

続きまして、ロシア漁船の入港規制について。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

次に、ロシア漁船の入港規制について、これまでの経過をご説明申し上げます。

ご承知のとおり、本年４月１日から、水産庁によるロシア漁船の入港規制が強化されたことにより、小樽港へのロシアからの水産物輸入船の入港が著しく減少し、これに伴い、水産物輸入加工業者、船舶代理店、港湾荷役業者、冷蔵庫業者をはじめ、さまざまな業種の地元企業に大きな影響が生じております。

市といたしましても、深刻な問題と受け止め、関係団体、業界、さらには関係市とも緊密な連携を図りながら、事態の打開に向けて必要な取組を進めてまいりました。

このため、５月24日には、市長、市議会議長、商工会議所会頭が水産庁を訪問し、水産庁長官をはじめ、資源管理部長など担当者に本市の実情を説明するとともに、地域経済に配慮した対応について要請してまいりました。

また、今月11日には、市長が稚内市長、根室市長、紋別市の担当者及び民間の関係団体代表者も同行して、農林水産大臣と面会し、改めて地域経済の窮状を訴えるとともに、「外国人漁業の規制に関する法律」の適用の見直しなどについて要望をしてまいりました。

更に、先週16日には、北海道水産林務部が開催した「ロシア漁船による水産物輸入適正化に係る説明会」に市港湾部と市内関係業界の代表が多数出席し、韓国へのロシア水産物の流出の懸念などを説明し、水産庁担当者に入港規制の見直しなどについて要望してまいりました。

水産庁は、ロシア政府からの密漁、密輸防止と水産資源保護の協力要請を受け、基本的に今後とも入港規制を継続していく考えであり、新たに電子メールによる事前通告制度の導入に向け協議を進めているとのことでございました。

小樽港でのロシアからの水産物輸入船は、６月には輸入船がほぼ前年並みに入港しましたが、４月以降６月末までの入港数は71隻と、前年同期の 247隻と比較し３割弱と依然厳しい状況のまま推移しております。

したがいまして、今後とも水産庁に対し、引き続き法令の運用等について必要な要望を続けていくとともに、資源保護の観点から、適正にロシア船入港が回復する方策について、関係団体、業界と連携を図りながら必要な対応に努めてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○委員長

続きまして、新日本海フェリー小樽―敦賀航路の休止について。

○（港湾）港政課長

それでは次に、新日本海フェリー小樽―敦賀航路の休止に向けました会社側の一連の動きと市側の対応等につきまして、ご報告を申し上げます。

まず、７月９日の午後１時に、新日本海フェリー株式会社の社長が市長と面談をし、減便の意向を説明されております。

その際の説明では、必ずしも今回の内容が正確に伝わったとは言いがたいところがありますが、その後、港湾部を訪れた会社側の担当者から、改めて、現在、小樽と敦賀を結んで運航しております高速フェリーを休止し、９月

中旬より、苫小牧東港からの直行便として運航する旨の説明を受けたところであります。

今年６月に、近海郵船株式会社が苫小牧一敦賀間に開設いたしましたいわゆるローロー船の影響が想像以上に大きく、対応に苦慮していることは、会社側からも常々聞いておりましたが、突然このような展開になるとは予想もしていなかったのが実情でございます。

市といたしましては、重ねて会社側の意向を確認するとともに、翌日の10日には、取り急ぎ、助役が会社を訪問し、今回の話は余りに突然であり、まことに遺憾であること、時間をとって地元の意見を聞いていただきたいこと、何らかの妥協点がないか再考していただきたいこと等々の申入れを行ったところであります。

また、小樽の北海道運輸局を訪問し、地元に対し、十分な説明がないまま進められていること、また、近畿運輸局に対して、こうした地元の事情を説明いただきたいこと等々の申入れを行い、理解を求めたところであります。

その翌日の11日には、近畿運輸局に対しまして、航路変更等の届出が出されたことから、市といたしましては、その後、商工会議所との間で、当面の対応を協議するとともに、影響があると思われる企業へ直接出向いてヒアリングを行う一方で、16日の午前には、市長みずから、商工会議所会頭とともに運輸局を訪れ、会社側の対応の状況や、まだ地元のコンセンサスが十分に得られていない現状についてご説明をし、理解を求めたところであります。

運輸局によりますと、海上運送法上の許可基準に合致する限り、申請に対しては許可がおりるということでありまして、大変厳しい状況にありますが、市財政への影響はもとより、関連企業の雇用問題などへの波及も考えまして、明日、市長をはじめ、市議会議長、商工会議所会頭及び副会頭そろって新日本海フェリー本社を訪問し、このたびの全面休止については再考いただくよう強く申入れを行うとともに、近畿運輸局に対しましても十分に実情をご説明してまいりたいと考えております。

以上です。

○委員長

これより、ただいまの報告事項に関する質疑に入ります。

なお、質問の順序は、共産党、自民党、市民クラブ、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

○西脇委員

◎中国定期コンテナ航路について

中国定期航路の開設の見通しが立ったということですが、今報告がありましたとおり、それと裏腹にといいますか、それ以上に小樽にとってはマイナスになる新日本海フェリーの減便ということで、大変心配な状況です。

それで、中国の定期コンテナ航路の週１便というのはどれくらいの取扱量になるのか。これによって、港湾収入との関係もありますけれども、そこら辺はどうなるのか、まず伺います。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

中国コンテナ航路の貨物量でございますけれども、ただいまのところ、まだちょっと未知数でございますが、この使用する船自体が20フィートコンテナで約 600本積載できるというふうになってございまして、我々としては、市をはじめ、船会社、それから関係団体と一丸となって集荷に努め、何とかフルに積載して、満杯で船を毎周回したいというふうに考えてございますけれども、全体的にどのくらいの貨物量になるのかというのは、今の時点ではちょっと明確にはわかりません。

○西脇委員

神原汽船ですか、これは全く新しい航路ではないわけです。現在の苫小牧港から小樽港に移るというものですから、交渉の段階で、苫小牧でどれくらいの荷扱いをしていたのかということからある程度は想定はできるのではないかと思います。全く見通しがわからないで、とりあえず開設ということなのですか。

〇（港湾）港湾振興室小林主幹

今まで、苫小牧港での実績につきましては、年間約 5,000ＴＥＵ、20フィートコンテナで 5,000本程度と聞いてございます。

〇西脇委員

これは、いずれにしてもいい話です。それに対応して小樽市がガントリークレーンを導入しなければならないと。既に予算も今年度はついているわけですけれども、ガントリークレーンを小樽が導入しようとしているのは、聞きますと、国内で初めての機種で、タイヤ式ガントリークレーンというふうに伺いました。約７億円くらいかかるだろうということです。

心配なのは、小樽が初めて導入する機種ですので、その後の維持管理はどうなるのかということが心配なのです。新港では、レール式のガントリーを導入しています。それで、基盤は国直轄でやっていますから、経費的にはそう変わらないというふうにも伺っているのですが、ふ頭の強化だとかその他に若干の時間がかかったりしても、なぜ、実績のあるレール式のガントリークレーンを将来導入するというふうにしなかったのか、この点について伺います。

〇港湾部次長

小樽港のガントリークレーンの機種についてでございますけれども、小樽港が今、取扱いを予定しております港町ふ頭につきましては、ケーソン岸壁ということで、石狩湾新港で改良したようなレールの改良というのは相当な期間と費用もかかるということから、今タイヤ式を検討してございます。

タイヤ式につきましては、岸壁の強度に合わせてタイヤの大きさを設定してございますので、費用等につきましては、新港で扱っているクレーンよりも若干安いという金額で今想定をしております。

〇西脇委員

最初に聞いたように、初めて日本で導入する機種だということで、維持管理が大変ではないかなと思うのです。タイヤ１本買うにしても、恐らく注文というふうになると思うのですよ。そこら辺と、将来、中国の定期航路も含めて、コンテナの取扱量との収支計画といいますか、そういうものも含めて、将来こうなるからこういうものを導入するということで考えての導入なのか、この点をお伺いします。

〇港湾部次長

今、小樽港で予定しておりますクレーンの規格につきましては、対象船籍をほぼ１万 5,000トンクラスの船で対応できるようなクレーンを考えてございます。

それから、今言われた維持管理の面につきましては、確かにタイヤの部分の損耗品等の維持管理費がかかるということはございますけれども、その費用につきましても、レール式と比べて大きな維持費の負担ということは余り考えてございません。そういうような関係で、今予定しているのはタイヤクレーンで十分対応できるのではないか、そのように考えてございます。

それから、クレーンの能力につきましても、タイヤ式とレール式の若干の違いはございますけれども、取扱う船の対象能力としましては、現在、今、新港で考えておりますものと同等のものを考えてございます。

〇西脇委員

中国からの輸入の方はあるから、恐らく商社は運航していると思うのですが、帰り荷の方について、これはどういうふうに考え、そして、帰り荷がなければ、就航してもまたほかに行ってしまうとか、やめてしまうという心配もありますので、この辺の確保方についてはどういう見通しを持っておられますか。

〇（港湾）港湾振興室小林主幹

ただいま、今回の中国定期コンテナ航路が出た場合にどのような貨物が可能なのか、地元の貿易業者、それから港湾関連業者といろいろ調査をしているところでございますけれども、一部、苫小牧便を小樽に変更するということで、従来からの苫小牧便を使っていた業者もございます。また、最近ちょっと注目しているのは、鉄くずといい

ますか、スクラップ、それから、リサイクルペットボトルの廃プラスチックですとか、そういったものも中国で再生をするために持っていくと。あとは、この辺の小樽市内でも海鱗丸ビールさんとか三馬ですとか、あんこなどを上海でつくっている業者も小樽市内にございます。今、中国への参入というのが一つの流れになってもございますし、そういった中で、道内の企業の中で、今後、中国への参入をねらっているところなどにもいろいろお話をして、集荷活動に当たっていきたいというふうに思っております。

○西脇委員

どっちにしてもあと２か月足らずで運用が開始されるわけですから、あけてみなければわからないというのではなく、一定程度の見通しが立っているというふうに考えていいのですか。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

見通しが立っているところまでいくかどうかわかりませんけれども、一応、個々の企業をリストアップしまして、どれくらい荷物を出してもらえるものか、これから本格的に集荷に回ってその感触をつかみたいというふうに思っています。

○西脇委員

そういうところが何か、一生懸命やっているのだろうけれども、余り見通しについて確固たる、まあ、商社は商社なりに一定の見通しがあっての開設ということでしょうから、私たちがそう心配することでないかもしれませんが、これはもう小樽市挙げて帰り荷の確保という点について努力していただきたいと思います。

◎新日本海フェリー小樽―敦賀航路の休止について

それで、中国の方はいい話ですけれども、新日本海フェリーの苫小牧移管については大変残念だと思っています。

これが実現された場合に、どれくらいの貨物量、あるいは、小樽港における使用料、手数料等に影響が出るのか、伺います。

○（港湾）港政課長

まず、貨物量の関係でございますけれども、約 800万トンという形になりまして、フェリー全体の中での取扱貨物量の約36%に当たりますが、３分の１強の入り貨物の影響があるという形になります。

それから、収納関係でございますけれども、これも航路の便数からして約３分の１に近い数字になりますが、入港料、係船料を合わせまして 6,000万円程度の影響が出ます。そのほかに、給水をいたしておりますので、その給水の部分で、更に 300万円程度の影響があるのではないかと考えてございます。

○西脇委員

小樽市の手数料、使用料が減収になるということもさることながら、何というか、先細りという事態が、市民にとっても、より大きな不安材料ということだと思うのですね。

苫小牧東港の利用については、これは北海道における重大な政治的な課題の一つと言って過言ではないと思います。例えば、平成５年３月９日には、全会一致で苫小牧東港の流通港化に反対する意見書案を上げています。この中でどういう表現がされているのかといいますと、本道港湾機能分担の基本、いわば港湾行政の憲法として再三確認されてきたのは、苫小牧の工業港を流通港化するということは絶対にやらないということで、これは港湾行政の憲法として位置づけられてきたものだという表現になっているわけです。それで、全会一致で苫東の流通港化に強く反対するという決議がされています。

それから、最近では、平成10年12月１日付で、苫小牧港東港区へのフェリー機能導入に関する要望、意見書というのが決議された。これも同じく、流通機能を導入した計画の策定に対して、小樽市としては認めるわけにはいきませんということで、道や開発局に強く申入れを行っています。

そのほかに、平成11年３月23日に、新谷市長が堀知事に対して、苫小牧東港区へのフェリー機能導入に関する要望についてということで、見直しをしないように要望しております。そして、このときには、単なる見直しをしな

いという要望だけではなくして、道内の均衡ある港湾の発展という立場から、北海道に港湾物流あるいはその他について調整を行う組織をつくれという要望を、４点要望しているわけですが、これが中心的な要望だと思います。こういうふうに、議会も理事者側も一致して苫東へのフェリー機能導入については認められないという立場を貫いてまいりました。

そこで、伺いますけれども、今、道における北海道全体の港湾、物流に関する指導・調整機能としての組織、これはどういう役割を果たし、小樽市がどういうかかわりをしてきたか、この点についてまず伺います。

○（港湾）港政課長

現在、北海道建設部の空港港湾課というところになりますけれども、主幹が１人配置されておりまして、道内の港湾を含めた連絡・調整に当たるという形になっているようでございます。

それで、その配置ができましたのは、今、議員がおっしゃいましたような過去のいろいろな議論の中で、もっと積極的に北海道が調整機能を果たすべきだということの中で一つの組織ができたと伺っております。

ただ、つい最近、昨年に、空港港湾課が事務局となります協議会がございまして、そこの会合がございましたけれども、道の方としては、自分たちとしては実際には港湾管理者という立場ではないということがございまして、まして、今は補助事業に関する事前調整という役割も道は果たさないというか、直接、開発局がやるようになってございまして、港湾に関しては極めて道が調整をしづらい状況になっているということがしきりに道の方からございました。

各道内港湾の方といたしましては、私ども小樽市の果たしてきたといいますか、ご質問もありましたけれども、道内港湾はいろいろな共通課題を抱え、また競争にさらされる中で問題が出てきているので、そういう場を通じまして、極力、道としてももっと積極的にかかわっていただきたいということは申し上げてきておりますが、なかなか実を結んでいないといいますか、効果を上げていないというような実感はいたしております。

○西脇委員

道は港湾管理者ではないから余り口出しできないということらしいですけれども、苫小牧に限っては、苫小牧市と道が共同管理です。これまでの経過を見ますと、例えば、平成12年に新日本海フェリーが苫小牧の東港を利用するという場面で、11年１定の会議録によりますと、２月に、苫小牧港管理組合が、これは平成12年２月４日、新日本海フェリーの航路開設について許可を与えると。翌５日に、フェリーターミナルの起工式が行われたと。その前の日、２月３日には、副知事と小樽市が話合いをやっているのですね。それなのに、その翌日に苫小牧港管理組合が日本海フェリーに航路の開設を許可して、その翌日にターミナルの起工式をやっていると。これは理事者の報告ですよ、これは。港政課長の報告です。

もう少し正確に言いますと、「翌５日にフェリーターミナルの起工式が行われると判明した。副知事との会談では全くその話が出ておらず、早々に抗議をしたが、道は、この急展開は予想外だったと陳謝した。今回の経緯には釈然としないものがあるが、今後、小樽港をはじめ、道内各港に及ぼす影響は極めて大きいので、道に対し、港湾関連振興策を具体的に強く求めていきたい」と。これが11年１定の理事者側の報告なのです。

道が共同管理をしている苫小牧港において、苫小牧の市長が勝手に新日本海フェリーの就航開設を認める。これは、今言ったように、理事者側も今回の経緯については釈然としないと言っているから、そのとおりだと思いますけれども、私は、釈然としないどころが、道が知らないわけがない。にもかかわらず、とりあえず暫定的に東港の利用を認めさせてくれということを執拗に小樽市側に言ってきて、小樽は押し切られた格好になっている。

そこで、伺いますけれども、今でも東港は、フェリー機能導入については暫定措置という立場なのかどうか、その点について、まず伺います。

○港湾部長

今いろいろ委員からお話がありまして、平成８年の暮れ、たしか12月でございますけれども、小樽－新潟便、当

時12便走っているうちの夜便ですが、それが苫小牧の方に移るらしいという情報を得ました。そして、平成９年、それから平成10年、特に平成10年でございますけれども、小樽市議会、道議会、それから苫小牧市議会、それと関連してまいります室蘭の市議会を巻き込んで相当に政治的な議論がなされたということで、それは、先ほどの平成12年の市議会の要望、意見書、あるいは、平成11年３月の市長から道知事に対する意見書等々、これは十分承知してございます。

新日本海フェリーも、当初、主要岸壁は西港を希望していたということですが、苫小牧の西港側を利用しているフェリーの関連業界の猛反発の中で、東港の利用ということが急浮上しました。その間、私ども小樽市も、東港におけるフェリー機能がないという部分、これについては相当申入れ等々をしたわけですが、当時、北海道知事あるいは苫小牧の管理組合の管理者の方で、施設はあるわけで、西港の調整が済むまでの間、暫定使用と、こういうような知事の発言も、当時、平成10年でしたか、道議会の３定でございまして、今現在もそういった東港のフェリー機能の暫定使用という立場は変わってございません。

以上でございます。

〇西脇委員

だとしたら、当然、道も入って、今回の新日本海フェリーの新たな航路の変更について、道と苫小牧と小樽市が、話合いといいますか、調整があってしかるべきですが、あったのでしょうか。

〇港湾部長

私どもも、９日以降の会社側の動きをいろいろ聞きました。先ほどのご報告にもありますとおり、９日の午後、会社側から社長が市長のところに来たと。その後の社長の行動でございますけれども、小樽の北海道運輸局、札幌の北海道運輸局、それから、所管の北海道副知事というところを回りまして、あわせて、苫小牧管理組合、これにつきましては、苫小牧の会社の支店長が回ったというようなことで、それ以前の動きというのは私どももつかまえることはできませんでした。ましてや、北海道運輸局は海上運送の所管でございますけれども、ここの部分で小樽段階でも寝耳に水というようなことでございまして、私どもの聞く限りでは、その前に、道、それから苫小牧管理組合、ましてや、小樽にはそれ以前にそういった問題のことで相談に来たと、そういったいきさつは私どもの承知している限りでは一切ない、こういう状況でございます。

〇委員長

西脇委員に申し上げます。

15分を経過しています。

〇西脇委員

どうも新日本海フェリーのやり方は、小樽にとっては、優良企業であり、なくてはならない企業として今まで頑張ってくれていましたから、こういう表現はしたくないのですが、何と言うか、どうもやり方がフェアではない。

先ほども言ったように、12年２月３日に、道の要請で当時の丸山副知事と小樽市が話し合っています。そして、知事から東港区の暫定利用への理解を求められているのです。そして、その翌日に、苫小牧市長が、管理者ですけれども、港湾管理者が新日本海フェリーの就航を認めている。その次の日、５日に起工式をやっています。このことを道は知らなかったと。もし本当にそうだとしたら、苫小牧の市長は、共同管理者である道に対して一体どういう対応をしたのかということになります。

今回、事前の相談もなしに、一方的に９月に航路を変更するという新日本海フェリー側のやり方というのは、どうも納得がいかない。フェアではない。勘ぐれば、事前にわかれば、反対運動が起きてまずくなるということで、各方面の了解をとりつけると同時に小樽市に通知するという措置がとられたのではないか。

市長側は、この辺についてどう考えているのか。市長でも助役でもいいですけれども、この点についてはどうですか。

〇市長

先ほど港湾部長からもお話ししているとおり、突然来て、突然こういう話がありました。私どももそうですけれども、商工会議所を含めて、余りにも話が唐突ではないかと。十分な説明もしないでいったことについては非常に遺憾に思うということで、急きょ、助役に小樽の本社に行ってもらったり、それから、会議所とも協議をし、早速、明日、本社に出向いて、強く抗議をし、そして再考を求めるという強い態度で臨もうと思っています。今回のフェリー側の対応については、私どもとしても非常に憤りを感じております。それが実感でございます。

以上です。

〇西脇委員

平成10年11月のこの委員会での港湾部長の答弁です。私が、暫定とはどのぐらいの期間を言うのか。既成事実として永久になることも考えられる。とすれば、道は実質的にフェリーの苫小牧利用を認めたと解釈すべきではないのかという質問に対して、港湾部長は、事務レベルの話では依然として西港区での調整を継続中であり、その解決が済むまでであると回答を得ていると。これは、先ほど部長の方から答弁があったように、調整中だという理解だと。

であれば、12年の就航のときに大騒ぎをして大問題になった経過があるにもかかわらず、今回は以前にも増して突然の態度表明といいますか、小樽市に対する話です。ということで、今、小樽市としては腹立たしい状況で、現状で打てる手を打つという以外ないと思うのですけれども、ここでこそ、全道的な港湾の発展という立場から、バランスある発展という立場から見て、調整機能を発揮するというのが道の仕事だと思います。

それで、道に対しては、９日以降、どういう対応をしてきたのか、伺います。

〇市長

ちょっと日にちは忘れましたけれども、12日以降だったと思います。副知事にお会いしまして、今回のこの件については、小樽には相当の影響があるということの話を十分してまいりました。また、副知事も、そういうことは承知していましたということで、大変困った問題だなという話がございました。それで、そのときはそれが主目的で行ったわけではないものですから、後日、改めて、関係団体とともに道に対しても強く要請しに来ます、要請書を持ってくるということをお約束しまして帰りました。今回、明日の行動が終わり次第、次は道に対して、どういった内容でどういうお話をするか、また関係者と相談しながら進めていきたいと思っております。

〇西脇委員

暫定利用ですから、できれば西港区に移りたいというのが新日本海フェリーの意向だと思います。

しかし、なぜ東港を利用せざるを得なくなったのかというと、もう西港は満杯だと、あんなに大きな船が来て泊地などをうろちょろされたら、仕事をやりづらくてどうにもならんということで、他のフェリー会社との調整がつかなくて、あえて東港を選んだという経緯からしますと、暫定とはいっても永久に使用されるのではないかと。なし崩しの流通港化ということを道は既成事実としてつくり上げるということをやろうとしているというふうに勘ぐられるのですけれども、港湾部は、西港の利用ということが可能だというふうに考えているのかどうか、暫定がとれて西港に戻るということが可能だというふうに考えているのか、この点はどうですか。

〇港湾部長

西港での岸壁使用が可能かという部分でございますけれども、委員が今おっしゃったとおり、苫小牧では全体で６社12航路ございまして、そのうち１社１航路がいわば新日本海フェリーが東港の暫定利用ということで、西港は相変わらず公社方式で運営している中で非常に立て込んでございます。

平成９年でしたか、苫小牧の港湾計画策定の中で、これは2005年までの計画でございますが、確かに、その段階で、港湾の込みぐあい等々を考えて、東港にフェリー機能を云々という議論も地元では十分あったそうでございますけれども、現港湾計画上は東港区にはフェリー機能はないということになってございます。

ただ、苫東新計画、これは背後地も含めた苫東新計画の中で、従来は工業港区という位置づけでずっと重厚長大型の産業立地を目指してやってきたわけですけれども、平成７年の苫東新計画の見直しの中で、ふ頭の利用に当たっては物流機能を東港区の方に導入したわけですが、フェリー機能は導入されなかった、こういう経過がございます。

私どもも、苫小牧管理組合の方に、この問題が生じてから東港区の扱い等々を確認してございますけれども、あくまで暫定使用という考え方でおると、こういうご返事でございます。

委員がおっしゃったとおり、西港での機能調整といいますか、そういう部分がすぐに見えてくるのはなかなか難しいのかなという感じは持ってございますけれども、鋭意、暫定使用の期限でございます西港での調整機能というふうに相手方は言っていますので、そのあたりも今後ともよく聞いてまいりたい、こんなふうに思ってございます。

○委員長

時間がそろそろですので、まとめてください。

○西脇委員

苫東の問題というのは、破たんした国家的プロジェクトの見本ですね。 3,000億円以上のお金をつぎ込んだけれども、売れた土地は４％程度と。住まいする人口は６万人増えるなどと言ったけれども、全然話にならない。それで、平成６年に苫小牧東部開発新計画というものをつくって、小樽市長などに意見を求めてきているわけです。こういう結構分厚いものです。この中で、東港の流通港化とは言っていませんけれども、物流に合った利用状況などという表現で、工業港から流通港へ移行しようという動きはもう鮮明であるわけです。

それで、ここの議会の中でのやりとりをずっと見ますと、平成５年３月から苫小牧の流通港化ということが浮上してきて、平成６年にこれが出てきて、そして、ずっと調整してきているけれども、室蘭とか留萌とか小樽市から大反対が起きて、すっきりした流通港化ということはまだ宣言できていないという状況だと思うのです。したがって、私が今さら言っても始まらないのですけれども、平成５年からそういう動きがあって、具体的には12年２月に新日本海フェリーが実際に流通港化実現の第一船として移ったというところで、物すごく厳しい歯どめをかける必要があったと思うのです。

今回、第２次の新日本海フェリーの苫東への移行ということになれば、これはもう、暫定利用というものではなくて、永久利用を追認するようなものだと言わざるを得ません。したがって、今後、今回の事態がどういう決着を見るかはわかりませんけれども、今までの経緯からしますと、やはり、何だかんだ、機能分担があるとかなんとかと言っても、最終的には企業の判断が優先するということが港湾行政の流れです。

それから言いますと、大いに頑張ってもらいたいし、私たちも道などを通じて現状を守るべくやることは当然ですけれども、今後の苫東における工業港以外の利用について歯どめをかける対策を道に強力に求めるということなしには、まくらを高くして寝られないという実態だと思います。この点の対策について、市長はどういうふうに考えているのか、伺います。

○市長

北海道の港湾の現状というのは、どうしても今、苫小牧中心ではないかというふうに思います。これは、何回か、道庁なり北海道開発局に行って思うのですけれども、どうも目は向こうへ向いているという感じを受けます。

それで、私どもも、北海道に対しましては、先ほどおっしゃったように、何とか道内各港にうまく船が回るような調整機能をぜひ道にお願いしたいということは、私も機会があるごとに申し上げておりますし、これからもそういうふうに申し上げていきたいと思っています。

やはり、今のところ、どうも北海道開発局が主導権を握っているといいますか、そういう感じが強くするものですから、いろいろ話をしても、小樽港はどうもというのがすぐに出てきます。したがって、そういう場面では反論をしていますけれども、今後、今お話があったように、きちっとした港湾の機能の役割というものを明確にした中

で、それぞれの港がそれぞれに発展できるような仕組みを、ぜひ道なり開発局にお願いしていかなければだめだなということを強く思っております。先ほど申し上げたように、この次の機会には、道庁に対しては、ぜひそういった議論を含めて要望していきたいと思っております。

○西脇委員

終わります。

○委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

○大竹委員

◎石狩湾新港のジブクレーンの譲渡について

今回の報告について、順次、何点か質問していきたいと思います。

まず第１に、石狩湾新港のジブクレーンの譲渡ということについてでございます。

釧路から石狩湾新港管理組合に要請があったということでございますが、実際問題、これは、最初にジブクレーンを導入するという時点で、母体負担金額はどれぐらいだったのか、その辺を教えていただきたいと思います。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

基本的には、ジブクレーン、それからフォークリフターというコンテナ用フォークリフト、それから、これらの運搬費を含めまして、４億 9,900万円の総事業費でございまして、これは全額起債でございます。基本的には、母体負担を単純に申し上げれば、この６分の１を市が母体負担として負担をしていくという形になります。

○大竹委員

実際に、８月末までに釧路に移すということになりますと、ジブクレーンは、売却して本体がなくなるのですけれども、平成24年まで公債費の償還だけが残るということでございまして、いずれにしましても市税や道税を使うことになると思うのです。

そういうような問題につきまして、金額は大小いろいろ考えられるにしても、こういうような状況を市民にどう説明して納得していただけると考えているのか。これは、小樽市としては同意する予定だということでございますから、その辺のことと、残債と負担金について明らかにしていただきたいと思います。

○港湾部長

確かに、ジブクレーンを釧路港に売却しても、公債費の残債は残るわけです。そして、現物がなくなっても残った分の償還を続けていくという形になるわけでございます。

確かに、ガントリークレーンを導入する際に、ジブをどう使っていくかという議論も市議会でございました。当時、管理組合の方では、保守点検等のバックアップ用だとか、あるいは、荷物等の状況の中で使っていくのだと、こういった説明があったわけでございますけれども、現実的には、ガントリーを導入して、今現在、週２便ですか、韓国との定期コンテナ航路を就航してございますが、導入したガントリーで間に合っている、こういった現状でございます。

ただ、私どもは、言葉は非常に悪いですけれども、仮にジブを一時的に使うにしても、年間の大方の日数は雨風にさらして、そのまま管理組合が維持していっても、もともと購入したときの大きな起債の償還というのは、当然、これは母体の方でずっと払っていくという形になりますので、残存価格がある程度高い時期に、道内の港から要請があったということで、できるだけ高い金額で売ることによってそれ以降の母体負担の軽減につながる、ひいては、市税等々の軽減につながるだろう、こういう判断を持った中で、私どもとしてはこの案件については同意していこうかなと、こういうふうなことで考えてございます。

○大竹委員

あと、残債と負担金については。

○港湾部長

申しわけございません。残債と負担金ですか。

残債でございますけれども、１億 6,562万余りになりまして、その６分の１ということになりますと 2,760万円ほど、これから小樽市が当初の期限どおり払っていかなければならない、こういう形になります。

○大竹委員

2,760万円というより、２億 7,600万円ということですね。10年ですからね。

○港湾部長

そうです。

○大竹委員

それだけのものが残るということでございますので、それは、ないものについてそのようになるということは、市民はなかなか納得いかないと思うのです。その辺は、いろいろなことでもって、小樽もこのような形でもってコンテナ船を入れるということもあるので、何とかできなかったかなということは、この問題をわかった人はそういうふうに感じるのではないかと思います。その辺は、また後からかかわってくる問題で質問したいと思います。

そこで、釧路市の外貿コンテナ船の規模と機能についてですが、どのようなことになっているのか。

これは、小樽港に寄港する予定になっております中国定期航路の神原汽船のコンテナ船は１万 1,244トンのフルコンテナ船ということですけれども、それとの違いということについてはどのような数字になっておりますか。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

釧路市の外貿コンテナ船の大きさでございますけれども、釧路市の方からは、ベットウエートで 9,200トンの船、本船デリックというか、本船のクレーンがついていない船というふうに聞いてございます。

○大竹委員

本船デリックがついていないということで、早急に要るというようなことなのでしょうね。

そこで、今度は、小樽港のコンテナ船の受入れについてですけれども、港町ふ頭にクレーンや薫蒸上屋が必要となるということです。先ほどちらっと答弁がありましたが、タイヤのクレーンということでございますけれども、今予定されている金額は、設置経費、開港費も含めたところで、どのぐらいを予想しているのか、ちょっとお知らせ願いたいと思います。

○港湾部次長

このクレーンにつきましては、今、試算中でございまして、約６億を超えるというような状況で試算をしております。第３回定例会の方に予算計上をしたいと思っておりますので、それまでにはある程度の金額が見えてくるかと思います。

○大竹委員

ちょっと確認しますけれども、６億円を超えるというのは、超えるということでは幾らでも上がってしまうわけですね。これは開港費も含めていますね。７億円は行かないというふうに解釈してよろしいですか。

○港湾部次長

今、クレーンの部分ではそうでございますけれども、その他、いろいろな施設関連がございますので、例えば、薫蒸施設とか、フォークリフトとか、そのほか施設内の整備もろもろを入れますと、７億円を超える可能性もあるかと思います。

○大竹委員

今言ったのは、薫蒸上屋も含めてしまって、そんなことでいいのですか。開港費も入れて、それから、フォークリフトも入れていくと。もっともっと膨らんでいくのではないかと思うのですけれども、そのくらいで終わるとい

うことですから、これは、また３定に向けてその辺の数字を出してくるのだと思いますけれども。

そこで、小樽港としては、石狩湾新港では母体という形の中でやってきておりますので、その中で、小樽ではこのジブクレーンを使うメリットがなくて、釧路の方があると判断した根拠はどこにあったのでしょうか。それとまた、小樽港の問題点も含めて、その辺をお答え願いたいと思います。

○港湾部次長

釧路の方でメリットがあるというような判断だと思いますけれども、まず、先ほど主幹の方からもお答えさせていただきましたが、釧路の場合は、本船デリックがないということで、どうしても陸上側にクレーンが必要になってくると。釧路の場合におきましては、陸上クレーン、大型のものを用意するということになりますと、相当の費用もかかる、近隣にそういう大型の機械がない、そういうようなお話も聞いてございまして、何とか新港で使っているクレーンを、多少効率が悪くても使用したいというようなお話も伺ってございます。

それから、小樽港での問題点でございますけれども、今、小樽港で取り扱います船籍につきましては、今、新港で使ってございますジブクレーンの高さだとか、アームの長さだとか、そういう部分から検討しますと、能力的には若干不足の部分がございます。不足の部分がございまして、作業効率も悪くなってくると。たまたま、小樽の場合は、今、船社との話合いの中で、本船デリックのある船を使うことができましたので、それで今、このような対応を考えてございます。

○大竹委員

今、神原汽船のコンテナ船ですね。ココパームアイル号とハイビスカスアイル号、これがずっと行って、ほかの航路がないとすると、クレーンがなくても作業ができるという判断をしてよろしいのですか。

○港湾部次長

今、船社側とお話をしている中では、一応、小樽市でタイヤ式のクレーンができるまでの間、本船デリックの船を配船するというようなことでお話をさせていただいております。

○大竹委員

クレーンが設置されるまでは、その本船デリックで行うけれども、その後については、そうでないものが回ってくる可能性があるというふうに解釈していいのですか。

○港湾部長

神原汽船は瀬戸内航路と北海道航路をやってございます。それで、基本的には、あそこは常石造船グループということで造船部門を持ってございますけれども、神原汽船自体は用船契約で船を調達してございます。

これは、昨今、地方港でもそうですけれども、港側で荷役機械を用意するというか、常備するという形になってございまして、通常はあえて高い値段、割増し等で高い用船契約をする必要はないわけです。したがって、当面、小樽港にガントリー等はないわけで、できるだけ早く設置していただきたいと。それを設置した暁には、高い用船契約で契約している船というのは、その用船期間が切れれば別の船にする、こういうような流れになろうかと思います。

○大竹委員

わかりました。

それでは次に、釧路港の港湾管理者は、釧路市長だったと思いますけれども、その辺は間違いありませんか。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

釧路市で間違いございません。

○大竹委員

そこで、道内で管理組合方式で港を運営しているのは苫小牧と石狩湾新港だけだと思うのですが、その中で、小樽市だけが２港を運営しているということになるわけなのです。そんな中で、規制緩和の時代に、お互いに競争し

なければならない二つの港を持つということ、これ自体、かなりの面で無理が生じてくるのではないかと思うのですけれども、その辺のことについてはいかがですか。

○港湾部長

確かに、15万規模で、重要港湾２港にかかわっているという市は全国的にないと思っています。かつて、右肩上がりの経済成長の中で、貨物の全体量が増えている時代はいざ知らず、最近は、なかなか右肩上がりという部分は望むべくもない。一方、地方財政の極めて困難な状況になっている中で、母体負担の部分というのは非常に重荷になっている、こういうことは事実であろうかと思います。

確かに、委員が今おっしゃられたとおり、そういった地方財政、あるいは規制緩和というか、そういった部分はありますけれども、地方港同士が競争して、荷主なり船社にプロポーザルしていく時代、いわば大競争時代でございますので、荷物が増えている時代ならいざ知らず、そういう状況下にある中では、新港との関係は、大きく、スキームも含めて、業界を含めて検討していかなければならないだろう、こんなふうに思ってございます。

○大竹委員

そんなことを考えますと、小樽自体がそういう大変苦しい選択をしなければならない、あるいは、それに対する負担をしていかなければならない、こういう現実が実際にあるとしますと、我々は随分本州の方にも視察し多くの港を見てきました。本州では、港湾管理者がほとんど都府県ということになっておりますね。そういうことを考えますと、一体管理の方がより効果的な運営ができるのではないかと思うのですが、そういう考えについてはいかがでしょうか。

○助役

確かに、道内の港湾そのものの一体管理ということになりますと、財政的な部分だけを考えると、確かにメリットがあるということは言えるかと思います。

確かに、今お話しのように、本州の方は県管理が普通でございまして、北海道だけが、いろいろな歴史的経過があるのでしょうけれども、市管理の港が多いといった中で、苫小牧が道管理、それに新港の場合は小樽が入る。つまり、小樽は、小樽港本港と２港の管理といいますか、運営をしているということであります。これを、道の方に一体管理をお願いすることが、果たして、これまでの非常に長い歴史、港湾行政の中で、そういったことをストレートに道にお願いすべきかどうかといったような問題もございます。

それから、私どもは、新港の運営会議等でよく言わせてもらっているのは、母体負担の軽減策の一つとして、いろいろな意見を言わせていただいているのですが、その中で、とにかく、小樽港本港の機能、それから、新港の機能をそれぞれ分担して守っていってもらいたいということも一つの大きな柱になっているわけですから、それぞれのこれまでの機能を生かした港湾の運営をしていくべきだろうということも申し上げているわけでございます。それとまた、バランスのとれた発展、小樽港と新港のバランスを考えた設備投資もあわせてしてもらいたい、このようなこともお話をしているわけでございます。

どっちにしても、今、一体管理そのものについては、小樽の立場としてはこういういろいろな事情があるのですけれども、道としては、小樽だけではなくて、釧路もそうでありますし、紋別ですとか留萌ですとか、いろいろな重要港湾を抱えていますから、そういうところを一本で検討しなければならないということになりますと、これまた大変な問題だなというような気もいたします。

いずれにしても、これからいろいろな機会をとらまえまして、公式な話になるかどうかは別にしまして、そういったことも念頭に入れ、これから忌憚のない意見交換ぐらいはしてみたいなという気持ちを持っております。

○大竹委員

二つの港を管理するということは、ほかにはないわけですね。そんなことを考えまして、財政の問題も考えますと、やはり背に腹はかえられない、このような状況まで来ているのが現実だと思うのです。

そういう中で、話題ということになりますが、札幌港という話もありながら、札幌も管理に入っていただいて母体管理費の軽減ですか、そんなこともささやかれているようでございます。そういうことも含めて、やはり小樽自体がこれから港として残っていかなければならない、そういう中で、先に向けて、背に腹はかえられないといいますか、そのような取組をしていかなければならないのが現実だと思いますので、その辺に向けても、これからいろいろな問題があったにしても、一つ一つクリアしていくような形でもって進んでいっていただければと思います。

◎ロシア漁船の入港規制について

次の方に入りますけれども、ロシア漁船の入港規制について伺いたいと思います。

これは、外国人漁業の規制に関する法律は水産庁ということでございますが、税関は財務省、これで分かれているわけですね。でも、いずれも日本の国内法であるということで日本の国益を守るためにある法律だと思うのです。

それで、通関の手続について、税関法では、申告された貨物について申告書類を審査し、必要に応じて貨物そのものを検査する。この際、税関では、食品衛生法などの他の官庁が所管する法律についても、所定の手続が行われているか確認することになっておる、このように言われております。

そこで、今回の入港規制ですが、公海上での漁獲物を扱う水産庁の規制と税関の通関手続につきましては、日本の国益や地域経済を守るために、きちっと連携されて速やかに対応されているのかな、どうなのかなと。現状では、２者についての何らかの問題点はないのかなというような心配もちょっとするわけですけれども、その辺についての見解を求めたいと思います。

○（港湾）港湾振興室長

このたびのロシア漁船の入港規制でありますが、これは、ご存じのとおり、４月から規制強化されたということになります。４月以前に、３月中には日ロの漁業協議が行われておりまして、その中で、ロシア側から、いわゆる密輸、密漁防止の関係の観点とか、資源枯渇の観点から、水産庁に現在ある外規法の適用を厳しく強化していただけないものか、こういうようなお話がありまして、それから４月に突入したと。確かに、水産庁の規制は、小樽港のみならず、各港で著しく強化されたことは事実でございます。

そういった中で、水産庁の規制が及ぼす影響は、いわゆる水産庁としては、漁船か貨物船か、この取扱いによってまず判断する。そして、一方では、税関の方では、従来から、委員が今おっしゃられたように、通関手続書類が適正かどうか、この辺も当初は問題がございました。いわゆるポートクリアランスをロシア側が発行していないということが表明されまして、後からわかりまして、さらに、水産庁としては、貨物税関申告書を唯一の正規の手続の申請書というふうにみなしたわけです。

そのことによりまして、これも相当短時間に規制強化されたがために、税関の方も、お聞きしますところ、水産庁の規制のチェックの仕方、いわゆるこの辺がちょっと見えない部分があるなということはお伺いしております。それで現在に至っております。

ただ、最近になりまして、やはり、各省庁がきちんとした形で、海保を含めた形で、実際に寄港されて荷揚げされる際に、ちょっと細かいことを申しますと、水産庁が貨物船か漁船かの判断を海保にお願いしている。そして、それがきちっとした登録された船であれば、税関の方にもきちんと従来の通関の手続をしていただく。そして、海保に対しては、適正かどうか船を見ていただいて、最終的に、そういったような流れで、相当数、４月以来の混乱的な部分が少し緩和されてきているのかなと、こんなふうに思っております。

それからもう一つ、先般の16日に水産庁からの説明会がございました。私どもは、この辺についても触れました。今後、事前通告制というシステムを新たに導入する際には、きちんとした省庁間の連係プレーと、そして、私どもにもきちんとした形で教えてもらわなければ困る、こういうような形でございますので、したがいまして、徐々に各省庁間の連携がなされていくもの、このように思っているところです。

○大竹委員

小樽に入っているロシア漁船についてなのですけれども、これは、税関では外国貿易に従事する船舶の純トン数に応じて、とん税、特別とん税を徴収することになっていますが、この辺はどういうふうになっておりますか。

○（港湾）港湾振興室小林主幹

外国貿易船につきましては、今、大竹委員がおっしゃるとおり、純トン数に応じてとん税を徴収することになってございまして、基本的に貨物船という位置づけになっているものについてはとん税が徴収されてございます。ただ、漁船については恐らく徴収されていないというふうに思います。

○大竹委員

この項の最後になりますけれども、水産資源の枯渇については、やはり長い目で見なければならない大きな問題だと思います。ですから、目先の対策だけではなくて、末永い経済活動の継続ということもあります。また、自然環境にも配慮した対策が必要だと思いますけれども、今回の入港規制と小樽港の将来展望について、その辺を伺ってこの項は終わりたいと思います。

○港湾部長

確かに、今回のロシア漁船の問題は、問題の所在をずっとさかのぼっていくと、やはりロシアの国内問題に大いにぶつかるということでございます。

旧ソ連邦の崩壊以降、十数年、やはりロシアの極東地域は経済的に非常に困難な時代を迎えていて、基本的には木材とか水産資源、今、サハリン州で油とかガスをやってございます。ただ、ここ10年は、極めて手っ取り早く現金化できる部分は水産品だったと思います。そして、北海道の各港におきましても、ロシアのカニを中心とした水産資源を当て込んだといいますか、そういうスキームの中で地域経済が成り立ってきた面もございます。これは観光政策もそうでございます。

ただ、末永い経済活動を友好の中でも続けていくためには、水産資源の確保と、環境面も含めた取組の中で、日本海あるいはオホーツクが友好の海と称するように、やはり長い関係を築いていく必要があるだろう、こんなふうに思ってございます。

○大竹委員

◎新日本海フェリー小樽－敦賀航路の休止について

それでは、フェリーの問題について何点かお聞きしたいと思います。

昭和45年以来、32年が経過したわけですが、この間、航路も増えまして、高速、大型化してきた新日本海フェリーの努力につきましては評価したいと思いますけれども、最近、これは平成11年ですか、新潟航路が苫小牧東港に一部シフトというようなこともございまして、なかなか小樽にとってはいいことばかりではないような気がいたしております。

そこで、今までは新日本海フェリー１社でずっと運航してきたわけですけれども、国のいろいろな規制緩和などがされましてまだ日も浅いわけですが、今まで小樽港を発着するフェリー航路に他社が名乗りを上げたり打診してきたことはなかったのかということをまず聞いておきたいと思います。

○港湾部長

私も港湾部の経験が少ないわけでございますけれども、私の知る限り、フェリー機能を持って日本海側に新たに参入したいというか、そんなお話は、少なくともフェリーに関しては私は承知していないところでございます。

○大竹委員

これは、競争社会ですから、これからいろいろな面が出てくるとは思います。そんなことで、新潟航路が苫小牧東港に一部シフトされた。この時点になりまして、ポートセールスで新しく参入するところだとか、あるいは、そういうような部分も含めて、ポートセールスの形でこの問題を取り上げたことはあったのでしょうか、なかったのでしょうか。

○港湾部長

小樽港の港勢は、 2,100万トンという小樽港の貨物取扱量の９割以上を占めるフェリーというのは、小樽港にとっては非常に大事だということで、旧ＯＰＳ時代からもそうでございましたけれども、対岸貿易促進協議会と一緒になりまして、統合した小樽港貿易推進協議会、こういったところも、やはりフェリー貨物を増やそうということで、特に11年の新潟の夜便がなくなってから、背後地の信越地方のキャラバンとか、それから、去年も、舞鶴、敦賀の背後圏は、敦賀の方は近畿と中部圏が重なる部分、それから、舞鶴は近畿と中四国というか、そういった部分の貨物の掘り起こしというようなことで、私どもは協議会の方でポートセールスとしてやってきてはございます。

○大竹委員

それでは、フェリーバースについてちょっとお聞きいたしたいと思います。

フェリーバースの建設総事業費とそれに占める小樽市、新日本海フェリーの負担金についてお示し願いたいと思います。

○（港湾）工務課長

ただいまのご質問ですが、フェリーバースの総事業費、市、新日本海フェリーの負担金についてでございます。

フェリーのバースは二つございまして、それと整備護岸がございます。その中で、総事業費は16億 6,000万円でございまして、そのうち小樽市負担金は３億 2,200万円、新日本海フェリーの負担金は２億 5,500万円でございます。

○大竹委員

そのようなことで、お互いが持ち合いながら今まで運営されてきたのだと思いますので、明日、行かれるに当たっても、その辺も含めて、税金も含めて、いろいろな形でもって成り立ってきたというものも訴えて、何とか航路が存続されるように願いたいと思います。

そこで、いろいろなことを考えますと、実際にフェリーを使うに当たって、運賃なりサービス、そういうことがやはり大事になってきます。今はこういうせちがらい世の中でございますので、少しでも会社にとってプラスになるところにシフトをするということが当然のことだと思いますが、小樽港と苫小牧港の発着航送運賃、この中で実質的な開きがあるとも聞いております。普通の単価表といいますか、公表されているものについてはないようにも見えますけれども、実質運賃はユーザーによって違うという現実もあるものですから、その辺の状況はどのようにとらえておりますか。

○（港湾）港政課長

確かに、委員が言われたように、実際にフェリーないし先ほどのローロー船、そういうものを利用するに当たりましては、フェリー会社等と、それから荷主さん、利用される方との間で、その利用の密度と申しましょうか、そういうものによって実質的な料金が変わってくるとも伺ってございます。そのような意味では、委員が今言われましたように、一律公表運賃の差というもの以上に実態は差があるのかもしれない、そういうふうなことは業界の方からもお伺いしてございます。

○大竹委員

そういうようなことで、サービスがよくなければ小樽を発着するフェリーというものは減っていくだろうと思います。いろいろな面で援護するといいますか、そういうようなこともしていかないと、黙って待っていますと、船自体、貨物自体が減っていくということになりますので、その辺に向けてもかなりの力を入れていただければなと思います。

そこで、７月に就航しました苫小牧－敦賀航路のローロー船、これと小樽－敦賀航路のフェリーの運賃比較はどのようになっておるのか。それに加えまして、小樽発着の航路にローロー船を誘致するつもりがないのかなということもちょっと聞きたいと思います。

○（港湾）港政課長

前段の方のローロー船との運賃比較でございますけれども、確かに、そもそもローロー船とフェリーという船の違いから言いまして、相当な料金の格差があるようでございます。要するに、貨物輸送という観点に立ちました場合には、やはり、より安い、場所的にもいい、それらを荷主さんが選ぶということになりますので、最近の流れとしては、どうしてもローロー船の安い運賃の方に流れるという傾向があるようでございます。

今回、新日本海フェリーが決断いたしました背景にも、そのような中で闘うには、やはり、向こうにとって、自分らとしては、料金で闘うよりも、高速船を入れることによって運搬の時間を短くすることによって闘いたいというようなことも言われておりますので、やはり、実際にその辺の料金の格差というのは大変重要な問題になっているのではないかという気がしてございます。

それから、後段のローロー船の誘致の関係でございますけれども、確かに、選択肢の一つとして、今後の小樽港の発展、また、フェリーないしローロー船について、貨物輸送をどう考えるのか、人的輸送をどう考えるかというトータルの考えの中にあっては、確かに大きな選択肢になってくるのではないかというふうには考えてございます。

ただ、今現在、こういう状況でございますので、具体的なものを持ち合わせてはございません。

○大竹委員

今、そこでかなりの差があるという話でしたが、実際の数字は押さえていますか。苫小牧、敦賀のローロー船の12メートル未満一つで結構です。これについて、小樽―敦賀航路のフェリーの運賃、これはわかりますか。

○港湾部次長

今の運賃のお話ですけれども、乗用車以外の車両ということで、今、12メートル未満につきましては、小樽―敦賀間で、基本料金としましては高速料金も入れまして11万 8,400円掛けるメートル数ということになります。ただ、ローロー船の方の金額はちょっと押さえておりませんけれども、先日、各企業間のヒアリングをした中では、約１万 5,000円から２万円ぐらいの開きがあるというお話は聞いてございます。ただ、実際の数字を具体的に調査してございませんので、その辺につきましては、後ほど調査して報告させていただきたいと思います。

○大竹委員

◎小樽港の優位性を促進するための施策について

私の方からは最後でございますけれども、小樽航路の優位性を促進するためにとるべき小樽市の施策と、それから、空きバース対策ということも考えなければならないと思うのです。その中で、新しく対岸フェリー、これは、外国も含めて、対岸の方も含めた航路なり新規参入を含めて検討していくべきだと思うのです。

対岸フェリーにつきましては、サハリン７という形の中でロシアとはあるのですが、実際問題、今の石油開発の中で、ロシアにおいても外国人の従業者がいて、札幌あたりで休暇を過ごすためにかなり来ているということが現実にあるわけです。そうすると、海の航路の中で快適な中でもってそれが開設されるということになりますと、それは、小樽との関係に大きなプラスの面になってくると思いますので、そういうことも含めて検討してみてはいかがかなと思うのですが、いかがでしょうか。

○港湾部長

小樽航路の優位性を生かしてという話でございます。これは、昭和45年に日本海航路が就航したわけですけれども、広い意味で日本を地理的に見ますと、日本は弧を描いている、弓なりになっているということで、関西から北海道の部分は距離的に短いということで、少なくとも小樽港は、対外的には対岸諸国、それから、日本国内においては関西あるいはその背後圏との距離というのは、海路にしてみれば、苫小牧等の太平洋岸よりはずっと優位性がある、こういうことでございます。やはり、その優位性を生かすとなれば、おのずと外貿では対岸貿易、それから内貿ではフェリー機能をこれからも維持して、背後圏が違うところ、今のフェリーとは競合しないような、九州というか、そういう部分ではローロー船も選択肢の一つになろうかとは思うのですけれども、そういうあたりはこれ

からの検討事項になろうかと思います。

それから、サハリンプロジェクトの話がございました。確かに、これからサハリン１、サハリン２の中でどんどん進んでまいりますと、それに携わる従業員の方々が厳しい環境下で仕事をしているわけで、長期のレクといいますか、そういうことも当然出てまいります。目下のところ、空路を利用しての北海道あるいはシンガポール、そういう方向に参ると思いますけれども、豪華なフェリー等を利用すれば小樽の方にゲートウエイとして入ってくる可能性はあるだろう、こんなふうにもある部分で思っております。

以上でございます。

○大竹委員

私の方は以上です。

○次木委員

◎新日本海フェリー小樽―敦賀航路の休止について

このたび、新日本海フェリーが、突然とも思えるような小樽―敦賀航路の休止を発表されたわけでございます。これは、新日本海フェリーの方から、小樽市の管理者に対しまして、事前に何らかの要望というか、こうしてほしい、ああしてほしいというようなご要望があったのかどうか、お聞かせください。

○港湾部長

確かに、ローロー船の敦賀―苫小牧、太平洋側へくらがえした敦賀―苫小牧便の影響というのは、これは６月12日就航でございますから、就航してから間もないのですけれども、やはり貨物の流れが目に見えてあるというようなご相談といいますか、お話は伺ってございました。ただ、小樽にある３航路につきまして、どうしてくれ、ああしてくれ、あるいは入港料等の経費の面で云々といった具体的なお話は一切ございませんでした。

９日の前の日でしたか、前々日でしたか、やはり先ほど申し上げたように、今年の夏に近畿に向けてのキャラバンをやろうというような、営業担当の責任者との密接な打合せを前日までやっていたくらいでございますので、それまで具体的な申入れがあったかというと、私は承知してございません。

○次木委員

そうしますと、私ども小樽市にとりましては、唐突とも思えるような中止でございましたね。

それで、経営者の中で、会社側といたしましては、航路を存続するか、あるいは廃止するかという一番の問題は、この間の敦賀との業績がどうだったのか。非常に赤字続きの中でどうにもならないような状況の中で、今の会社の存続のために苫小牧に移らなければいけないとかというようなことが考えられると思うのですが、この業績はどういうふうな状況だったのですか。

○港湾部長

確かに、平成12年の海上運送法の規制緩和以前は、以前というか、その法律施行からつい最近まで、冬の荒波云々の日本海航路というのは、新日本海フェリーがある意味で独占していたわけです。それで、私が先ほど申し上げたとおり、泉大津と苫小牧よりも 500キロも近く、このスピード化の時代に向けて、他船社が、船の形は違いますけれども、ローロー船という形で日本海航路に参入してきたと。それ以前は、それほど荷物もどんどん増えたということではないですけれども、舞鶴も敦賀も、楽ではないですが、私はそこそこやっていたと思います。やはり、ほかの業者が参入してきた危機感、ましてや、コスト面で比較しますと、なかなか同じ土俵では相撲がとれないような船の形態というようなこともありまして、そういった危機感が今回の決断につながったのではないか、私はこう想像してございます。

○次木委員

部長、私は、この陳情その他で明日は市長が上京されるというから、やはり一番の分岐点になるのは、廃止する

か、あるいは航路がえをするかということでは、先ほど申し上げましたように、その分かれ道はやはり業績だと思うのです。

それで、業績の状況を調べてみましたら、敦賀便などというのは非常に好成績です。これは６月から７月の月日でございますけれども、60%、70%、80%、90%、 100%というように、敦賀便については非常に業績がいいのです。

ですから、私は、事前に小樽市の方に対して、いろいろな施設面の改良とか、あるいは、単価の面というものの要望を強く出されていたのではないかというふうにしか思えないのですが、そういうことがないということです。それでは、今言うように、向こうに移られたら２時間有余の時間短縮になるということでございますから、これまた、フェリーにとりましては、２時間という数字は業績に大変な影響を付する時間帯であるなということは理解できないわけではありません。

ともかく、今申し上げたように、舞鶴便よりも敦賀便の方が非常に業績がいいのです。そういう中でも、今言うように、苫小牧に一方的に移るというような、長い小樽との関係の中でそういうふうな新日本海フェリーの行動に対しましてはどう思いますか。

○港湾部長

確かに、小樽発着の３航路は、人に関しては、特にこういった行楽シーズン、夏場の部分はともかく、年間を通して延べにするとなかなか苦しいところがございます。敦賀便も、ほかの２航路に比べて、延びつつあるということは数字から若干うかがえますけれども、基本的に、会社は、年間を通しますと、舞鶴も敦賀の部分も決して楽ではないということは、私どもはローロー船が走る以前から聞いてございました。

そんな中で、委員からのご質問でございますけれども、そういった会社の状況の中で、突然の申出の前に何らかのことがあったのではないかというお話でございますが、先ほど申し上げましたとおり、私の承知している限りではそういった事前の要望等々はございませんでした。

以上でございます。

○次木委員

それでは、その論議をしていましても、冬の部分、夏の部分、春の部分、秋の部分というのはそれによっていろいろ変化はあると思います。総じて申し上げられることは、業績が非常にいいということなのです。ですから、明日、市長が上京されるそうでございますから、その点も加えて、ぜひひとつ、会社側に説得をしていただきたいものだ、かように思いますが、市長、いかがですか。

○市長

会社の業績については、決算書を見ておりませんけれども、ある経済界の方が、ここ２年ぐらいは非常に経営悪化している、配当もしていない状況まで来ているのだというお話を聞きました。その真偽がどうかわかりませんけれども、議長も行かれますので、そういった話も確認しながら再考を求めるわけです。

いずれにしても、社長が言うには、ローロー船が苫小牧一敦賀に就航したと。このことによって、運賃値下げ競争をしていたのでは共倒れになると。そういうことを考えると、共存していくためには、我々としては苫小牧でなければやっていけないということを強く言っていましたし、将来的には舞鶴便に高速船を入れたい、そのような話もしていましたので、トータルの意味で今後どうなっていくのか、新日本海フェリーとして、昭和45年から小樽港でともにやってきた仲間として小樽港との関係をどうするのか、そのあたりの会社側の意向ということもきっちり押さえてきたいなと思っています。それから、もちろん現状維持を望みますけれども、会社をつぶしてまでここでやれという話にもならない問題でもございますし、非常に微妙な問題ですから、その辺の会社側の意向というものを十分把握した上で対応したいと思います。

○次木委員

◎中国航路の開設について

それと、このたび久々に、暗い港の状況が続いている中で、中国航路が開設されたということで、非常に結構なうれしい話だと思いますが、これに至る経過をちょっとご説明いただけますか。

○市長

コンテナ船の誘致の問題では、一つは、やはり港町ふ頭が外貿ターミナルということで設置をしたわけでして、何とかあの活用方法をということで、若干、小樽に興味を示しているという神原汽船があったものですから、平成12年１月に経済界の皆さんと一緒に神原汽船本社に伺いました。それ以来、会社側もずっと検討してまいりまして、現在、苫小牧を走っている、しかし、将来を考えて、ぜひ日本海にもう一本入れたいという社長さんの意向もあって、そのことについて事務方でいろいろ検討していたそうです。しかし、状況がいろいろ変わってきて、苫小牧と日本海に２本走らせるというのは会社としても非常に厳しい状況が予想されるということで、さらに検討を進めておられました。さらに、我々も翌年にも再度お願いに行っています。

今回、こういう経緯に至ったのは、事務方で検討していてもなかなか結論は出ないのだと。最後はトップの決断で苫小牧航路をぜひ小樽にと、それについては、先ほど話がございましたとおり、ともに集荷活動をお願いしたいということ、それから、将来的には韓国の釜山にも寄りたいとか、そんなようなお話がありまして、また、昔は小樽に神原汽船の小樽出張所があったわけですから、ぜひ会長さんとしても実現したいという強い気持ちもあったようでして、我々の強い要望と気持ちが一致したのかなと、こう思って大変喜んでいます。

○次木委員

市長も大変ご努力をされまして、また、理事者側も努力をされまして、こういう結果が出たというのは非常に喜ばしいことでございます。

今後、小樽の状況等を見てまいりますときに、やはりフェリーの誘致を営業活動として積極的にやらなければいけないというようなことで、私は、今年２社ほど、港湾部の方に、ここここに営業に行かれてはと、少し小樽の方に関心を持っているようだということで、港湾部として動かれた経緯もあります。

そして、中国航路ということで、今、市長からご答弁がありましたように今回は非常にいい結果が出ております。でございますので、この結果を参考にし、より生かして、今言うように、商船会社あるいはフェリー会社に対する積極的な小樽港誘致を参考にされて頑張ってほしいなと、こんなふうにご要望を申し上げます。

◎石狩湾新港管理組合について

それから、先ほど大竹委員からちょっと話がありました管理組合の件でございますけれども、市長もご承知のとおり、先般の石狩湾新港議会で、今後、石狩湾新港を札幌港にしたらどうだというような提案が議員からございました。知事の答弁としては、聞く人によってはいろいろな見解はあろうかと思いますが、私の聞いた範囲では、知事も非常に前向きな答弁をしたような感じがするわけでございます。

そういうことからいたしますと、この石狩湾新港の中で一番恩恵を受けているというか、石狩をはじめ、札幌市が大変な恩恵を受けて石狩湾新港が発展をしていっておるというようなことでございます。ですから、これらの管理組合の件等々につきましては、事務当局、あるいはまた、理事者側ともじゅうぶんに協議をされまして、札幌港にしたらどうだという現実の姿があるわけでございますので、それに合わせて、それがいいか悪いかは市長にお聞きしなければいけないけれども、そういうような管理組合自体の見直しぐらい考えていく時期に来ておるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○助役

確かに、先日の道議会での議論を踏まえまして、新港の管理組合の副管会議でもそういった話がございました。

一つには、小樽市の方から提案をし、道が主体になってつくっております石狩湾新港の運営に関する会議がございまして、私もその委員になっておりますが、そういった運営会議の中でも一つの検討事項にしようということで、

先般、提案といいますか、話がございまして、今後どういった形でこの問題に入っていくかと。これは入口の段階でございますけれども、その前に、小樽市母体としてもどういうスタンスで臨むかということにつきましては、いつか市長の答弁がございましたが、いろいろな関係団体や業界、議会等の意見も踏まえ、慎重に検討していきたい、そういった趣旨のご答弁もさせていただいておりまして、これから議会、業界等のご意見をいろいろ聞く機会があると思いますので、そういう意見を聞きながら、新港管理組合の会議に臨んでいきたいなというふうに考えております。

○次木委員

以上です。

○委員長

それでは、自民党の質疑を終結いたしまして、この際、暫時休憩をいたします。

休憩　午後２時50分

再開　午後３時10分

○委員長

休憩前に引き続き会議を再開し、質疑を続行いたします。

市民クラブ。

○大畠委員

◎中国定期コンテナ航路開設について

先ほどの質問となるべくダブらないようにして、何点か質問させていただきます。

まず初めに、中国の定期航路開設についてでございますけれども、この開設については、皆さん方、あるいはまた業界の大変な努力が実ったというふうに私は受け止めております。先般も、経済常任委員会で倉敷市に視察に行きました。このときに、開設の難しさ、これは実感を込めて話をしておりましたし、また、自治体単独では難しいというお話をされておりました。企業側が最後の最後まで予定を市に明かさない、企業秘密ということで明かさないというお話も聞いてきました。そういう中での開設を大変喜んでいる一人でございます。

そしてまた、その次の日にはフェリーの撤退と。これまた、相反する説明がございまして、大変がっかりした次第でございます。

新聞報道によりますと、中国コンテナ船については、優遇措置をするという説明をされておりましたが、具体的にどのような優遇措置を考えているのか、小樽港の収入にどのような影響額があるのか、その点についてお聞かせください。

○（港湾）港湾振興室長

昨今、各港間での競争が非常に厳しさを増している、そういった中で、各港それぞれの戦略を持ってポートセールを行っている、こういう状況にはあると思います。

そういった中で、今回の中国航路の問題に関しましては、船会社といたしましては、航路開設に向けては、いろいろな市場マーケットの調査などを推し進める中でのご決断ということも当然ございましょう。ただし、その中には、新たな航路でございますので、リスクということも背負いながらご決断されたものと思われますけれども、そうしたことに関しましては、市といたしましても、やはり航路がある一定程度の軌道に乗るといいますか、一定程度の期限を持ちながら、優遇策と申しますか、何らかの措置は当然必要ではないのか、こう思っております。

それで、具体的にということでございますけれども、想定されるのは、入港料とか係船料とか、そういったたぐ

いの話に当然なろうかと思います。その辺につきましても、今現在、当然必要と思っております中で鋭意検討しているということでございますので、具体的、最終的な判断につきましてはもう少しお時間をいただきたい、こう考えているところでございます。

○大畠委員

一方で、港湾関連収入を増やそうということでこの誘致があったと思うのです。しかし、そのためには優遇措置をしなければならない。これまた相反する行為かなと。

先ほどの質問にもありましたように、運賃の割引などもされておりました。また、今、そのために多額の、先ほどのご答弁を聞いておりますと、約７億円近い投資が必要なのだということでございます。

しかし、保証はございません。集荷がなくて営業成績が上がらなければ、これは撤退もあり得る。これは十分頭に入れておいていただきたい、そのように思います。

先ほどの答弁にありましたように、帰り荷の荷物が集まらなければ撤退しますよ。残るのは借金だけと。これがまたほかの方に転用されれば、これにこしたことはないわけでございますけれども、設備をしなければなかなかポートセールスがしづらい、多額の設備をしたと。これは、港湾に関しては多額の資金を投入しなければなかなかできない施設でございますから、当然、長期の借金がつきものでございます。

そのようなことから、今後、新たに開設された航路が本当に採算ベースに乗るような努力もまた、市もそのお手伝いをしなければならないのかなと。そうしなければ、第２の撤退もあり得るのではなかろうか、そのように思っております。

市としては、この集荷について、関連の業界にどのような働きかけをする予定があるのか、あるとすればどのような関連なのか、この点についてお聞かせください。

○（港湾）港湾振興室長

ただいまのお話は、貨物量をいかに確保し拡大していくかが私どもにとっての至上命題というふうに考えているところであります。

具体的には、今、船会社はもとより、市内の関係業者と綿密な打合せをしているさなかでございまして、もう間もなく集荷活動のポートセールスに行ける状況にあると、官民挙げて精力的に取り組んでいきたい、こういうような状況でございます。

○大畠委員

コンテナ貨物の中に、果実、野菜も含むのかどうかわかりませんけれども、今、中国の商品が大変な社会問題になっております。その一つに、残留農薬の問題があります。当然、このコンテナには恐らく入ってくるのではなかろうかと危ぐをしているわけでございますけれども、そのような水際でのチェックをどのように考えているのか。

既に、農産物については、商社が市場での販売をされております。それが、身近に小樽に入港されて、貨物として入って、その水際でのチェックをどのようにするのか。薫煙室もつくるということで、薫煙室で済むのかどうかわかりませんけれども、その点についてどのように対応する考えなのか、お聞かせください。

○（港湾）港湾振興室長

外国から持ち込まれた生鮮食品の関係だと思いますけれども、これにつきましては、まず、船が着いた、接岸した、そして保税地域内の中で、手順といたしましては、まず、農林水産省の検査員により、食物検疫法に基づいた病害虫の検査を行います。その後に、食品衛生の観点から、厚生労働省が所管する植物の監視員、これは食品衛生法に基づいた残留農薬の検査を行う、こういう手順で行うわけでございます。

これは、従来、通常は抽出検査で行っていたということでございますけれども、今回の輸入のいろいろな問題の中で、全製品につきまして検査を受けております。そして、それを通関するために最終的に税関を通る、こういうような状況の流れでございます。

○大畠委員

それは、今までも輸入元でやっているのです。けれども、こんなに大きな社会問題になったわけでしょう。そして、食べ物は命なのですよ。貨物が増えるというのは結構なことです。しかし、生命を守るための水際でのチェックを厳しくしていただかなければ、幾ら貨物が入っても、消費者の手が伸びなければ、結局は航路の存続問題に発展すると思います。この点については、国のいろいろな基準があると思いますけれども、それ以上に厳しくチェックをしていただきたい、それが消費者を守る大きな要因になると思います。

その点について、もう一度お答えください。

○（港湾）港湾振興室長

今の件でございますけれども、今回の中国定期コンテナ航路の開設が決まった時点で、小樽市内にございます食品の防疫所、そして動物検疫所の出張所のそれぞれの所長さんと、その辺の詳細につきまして、今、今後の検査体制につきましてはいろいろ協議を深めているところでございます。ですから、その辺のご理解は当然していただいていると。さらには、具体的に９月の航路が始まるころに、再度そういうお話についてお互いに協議していきたい、こういうふうに思っております。

○大畠委員

◎新日本海フェリー小樽―敦賀航路の休止について

次に、新日本海フェリーについてでございますけれども、敦賀線が小樽を撤退すると。その経緯については、前日まで全く知らなかったと。これは何も驚くことではないのです。商売というのはそういうものなのです。しかも、2,100万トンの貨物のうちの３割を占めている。そうしますと、関連する業界はいろいろと広範囲にわたっていると思うのです。３船体制ということです。この影響は、小樽市はもちろんのこと、小樽の経済界に与える影響も広範囲にわたっていると思います。

この件については、市長にお聞きいたしますけれども、敦賀線の撤退について関係の経済界に与える影響というものはどの程度の影響があるのか、その点をお聞かせください。

○市長

これは非常に難しい問題でして、直接かかわるのは運送業の方なのですね。荷主さんというのは小樽に本当にいないのだそうです。今の敦賀便の件でいきますと、主に道東方面の生牛乳を運んでいるのが非常に多いということで、荷物としては、荷主さんとしては、当然、安くて早いルートを選ぶだろうということで、先ほどおっしゃったとおり、驚く話ではないのかもしれません。ただし、何社かいますけれども、うち数社については直接的にかかわる影響があると。それから、トラックですと、ガソリンを買う、あるいはまた、運送業者ですから運転手さんを抱える、そういった間接的な影響というのは結構あるというふうに認識しております。これは聞取り調査でわかっています。

そういった面も十分考慮して明日のフェリーとの話合いに臨みたいと思っていますけれども、運送業界の中には、むしろ苫小牧に行った方が経営の効率がいいとか、これは会社によっていろいろあるのですね。既に苫小牧に営業所を持っていて、そして、かえって向こうに行った方が効率的だとか、空のシャーシを小樽に運ぶ必要はないとか、いろいろな話があって難しいのですけれども、今言ったように、すそ野の部分で結構影響があるというふうに認識していますので、そういったことも十分踏まえて対応したいと思います。

○大畠委員

すそ野の部分のお話が出ました。この新聞報道がされてから、私のところに、実はフェリーの清掃をして私は子どもを長年育て上げた、この船が３そうなくなるということは、かなり私たちにも影響が出てきますと。これは、本当に清掃ですから、清掃をしている一市民ですから、ここまで影響があるのですね。

そして、私が今心配をしているのは、石狩湾新港との関係です。石狩湾新港の背後地がこれからどんどん発展を

続けた段階で、今残されている新潟、舞鶴の便が、あるいはそちらに引っ張られるといいますか、一部でも行く可能性が出てくるのではないのか。その点について大変危ぐをしているわけでございます。

いずれにしましても、先ほど来、質問があったり答弁がありますように、経費がかからなくて採算が合う方へ物が流れます。幸い、資料請求を出しまして、起債の状況がどうなっているのか、フェリー岸壁の起債がどうなっているのかを見ましたら、平成12年度に終わっていますと、あとは敷地の賃貸料が年間 3,170万円ほど入ってくる。これは小樽市にとっては大きな財源だと思います。私が安心したのは、償還するものが12年度に終わったということなのです。岩内を例にとって見ました。岩内便は、岩内、室蘭、直江津、そしてこれは関空とつながっているのです。２年ほど前になりますけれども、これを利用して視察に行こうと思って実は調べました。私が室蘭に行って時間表を見たらそういう接続になっておりましたので、これは来年行くのにいいなと期待をして、４月に行きましたら、もうないのですよ、フェリーが。皆さんの中でもし岩内の現状を見ていない方がおりましたら、ぜひ参考のために見てください。これがやはり商売だと思うのです。商売の厳しさだと思うのです。

調べましたら、17億 4,000万円ほどかかっているのです。失礼しました。総事業費が 174億です、今のフェリーターミナルの埋立てから始まって。これは、昭和58年から平成２年度までかかっております。

それで、何といいますか、その目的を見ますと、地域開発の基本戦略の手法として、港湾整備とフェリー出港を連動させ、その相乗効果により、企業の立地環境の向上を図ったと。具体的には、背後地の工業団地の造成、陸上交通アクセスの整備促進により、複合的産業構造の構築を目指した。

しかし、先ほど来より論議されておりますように、まさしく集荷の問題です。撤退をしました。残ったのは借金だけですよ。岩内町の負担は４億 3,100万円ほどが残ったのです。そして、平成11年度から平成22年まで返していかなければならない。先ほどの石狩湾新港のクレーンと同じような状況でございます。ただ、あそこは今、バリケードが張られて一般の車両は立入禁止、広大な土地が残っております。

このようなことが身近にあるわけですから、この航路を存続させるためには小樽市も相当の努力をしなければ、今残されている航路についてもなかなか厳しいものがあるのではないかと、岩内の港に行くたびにそう感じております。関係者の一層の努力が必要だと、また重荷を課せられているというふうに私は思っております。先ほど来、新たなフェリーの誘致についても論議がなされておりますけれども、非常に厳しいものがあるのではないか、このように認識しております。

この存続を、今ある２航路の存続のために、さらに関係業界の皆様方、あるいは市も含めてどう取り組む考えか、もし考えがあるとすれば、その考えをお聞かせください。

○港湾部長

確かに、現実の企業経営というのは、厳しい選択の中で経営戦略を立てながら進めていくという側面があろうかと思います。規制緩和の時代の中で、こういった海上運送法では基本的には参入が自由という部分がございますけれども、これは、業績が悪くなると、企業も戦略上いろいろな形で決断していかなければならないという状況は、岩内の例ばかりでなく、いろいろなお話を聞いてもそういった時代かなと思います。

つきましては、私どもも、先ほど来から申し上げているとおり、小樽港の港勢を著しく左右するフェリーでございます。ローロー船という競争相手、これが日本海側に導入されまして非常に厳しい環境ではございますけれども、私どもはやはり、舞鶴、新潟、それと、今回の突然のお話でございますが、市、それから議会、経済界が三位一体となった中で行動を起こして、できれば存続に向けて取り組んでまいります。

ただ、舞鶴、新潟便につきましても、決して楽観視はできません。したがいまして、道内の総合物流の中で、日本海側の小樽港のメリット・デメリット、特にメリットの部分の優位性をいかように引き出してＰＲできるか、そのあたりも、いま一度、港湾業界も含めて市一丸となって考えていかなければならない、こんなふうに思ってございます。

○大畠委員

◎ロシア漁船の入港規制について

最後に、ロシア船のことですけれども、実は私もよく小樽のまちを散策します。シーズンになれば、近海でこれだけカニがとれるのかと思うようなカニが軒を並べておりますが、今年あたりから、小樽のまちからカニが消えたと言っても過言ではございません。今までカニを味見させていた運河周辺、あるいはまた、堺町周辺についても、昨年あたりから、ホッケを焼いたり、イカを焼いたり、カニのかわりをしております。また、色内ふ頭へ行きますと、昨年ですか、長年の念願でありました旧色内の魚揚げ市場の跡を売却して購入された方が活ガニを始めたと。つい３日、４日前に周辺を散策しましたら、これはなかったなと思ったのが、建物周辺の大きな容器です。これは何かなと、これはカニを生かすための水槽だったのかなと。山のように積んであります。

一方では、市長をはじめ、関係の業界の方々が陳情に行っておりますけれども、一つの矛盾点というか、どうなのかなと私が非常に思うことは、入ってくるほとんどが活ガニであれば、密漁のもの、それはまた、正規な手続ではなかなか入ってこれないのだろうと思います。その辺のことを、これからどういうふうに進めていくのか。かつてのようなロシア漁船のにぎわいを取り戻せるのかどうか、非常に心配をしております。

また、陳情に行ったそうでございますから、その成果といいますか、見通しというか、そういうものがどうだったのか、その点についてもお聞かせください。

そして、先日のニュースを見ておりましたら、今まで北海道に入っていたものが、韓国に随分行っていて、韓国のカニの取扱量が30倍、40倍になったと。北海道のにぎわいがそっくり韓国に行ったのかなと、そのようにニュースを見ておりました。

市長が陳情をされまして、そのご感想、見通しについてお聞かせください。

○市長

２回ほど水産庁に行ってきまして、一つは、今お話があったように、どちらかというと、小樽の場合は、沿海州の漁場が多くて、そこでとれたものを即冷凍して運んでくるというようなケースが多いのだそうです。それが、今回の規制によって韓国に流れていったと。そもそも、今回の発端は、資源枯渇の問題と密漁、密輸の防止の問題なのです。ですから、韓国に流れていっているのであれば、資源の枯渇の問題とは全然話がおかしいのではないか。密輸されて韓国に行っているなら、資源枯渇の問題とは全然違うのではないかと。そこら辺を、１回目に水産庁に行ったときに、水産庁の長官なり、その下の次長だとか、資源管理部長に話しましたけれども、これはロシアと韓国の問題だというふうに突き放されたのです。それで、今回は、確かに日本とのかかわりは少ないかもしれないけれども、地域経済への影響がありますということはじゅうぶん話しました。

それから、今回話したのは、ロシアと韓国の問題にしないで、日本政府も、日本の水産庁もこの問題にかかわって、日ロ韓の３者で協議する枠組みをつくって、きちっとしたルートできちっとしたものが流れるように協議をしてくださいというふうに大臣にはお話ししました。大臣は、それはそのとおりだ、今後、そういう方向で検討したいと。前回行ったときには、ロシアと韓国の問題だからという話で突き放されたのですけども、大臣はそう言っていましたので、また機会があるごとにそういうふうに話を持っていきたいと思います。

いずれにしても、今、ロシア政府が認めている漁獲高の割合が４万トンちょっとと言われています。４万トンのうち、１万トンは国内消費なのだそうですけれども、日本へ輸出しているのは３万トンです。しかし、実際に日本の貿易統計では７万トン入ってきているのです。結局、その差は何だというと、さっき言った問題に当たるのだろうと思います。

そんなことで、その防止のために、今度は正規の船が日本の港に寄る場合には、ロシア税関なりが、この船には正規のものを発行しましたという電子メールといいますか、それを送ってくるというような事前通告制というものを今検討しているみたいです。いずれにしても、従来のようにどんどん入ってくるという状況にはなかなかなり得

ないのかなという感じがしています。

ただ、外国人漁業規制法、外規法という法律があって、これはそもそも日本の漁民を守るための法律ですけれども、今回は、資源保護だとか密漁の防止のために、わざわざ水産庁がこの何年も使っていない法律を適用し出して規制を始めていますから、なかなか簡単に事が運ぶ話ではないと思います。まして、密漁、密輸の話ですから、非常に難しい問題ですけれども、従来のような形でどんどんロシアのカニを積んだ船が入ってくるという状況はこれからは非常に難しいのではないか、そういうふうに思っております。

○大畠委員

販売する方だけではなくて、ロシア船がかつて入っているところに行きますと、カニかご、段ボール、これらの物資も随分小樽から積んでおりました。これもまた、地域経済に与えた影響というのは大変大きなものがあるというふうに認識をしております。

今、市長さんから答弁をいただきました。秩序ある輸入が再開されることを願っております。

終わります。

○委員長

それでは、市民クラブの質疑を終結し、公明党に移します。

○秋山委員

◎新日本海フェリー小樽―敦賀航路の休止について

お伺いしたいなと思うことは皆さんが全部聞いてくださいまして、本当に、市長をはじめ、関係機関の方々の努力で新たな航路が開設されたということもわかりましたし、また、新日本海フェリーに関しても、見えないところで一生懸命努力されているということも今伺ってわかりました。

１点、今の大畠委員の質問に関連いたしますが、敦賀から入る荷物を運ぶ運送業者にその影響が多大であるという答弁がありましたけれども、市長のお話の中で、業者によっては、苫小牧の方に行った方が我が社にとっては有利なのだというお話もあったということをお聞きいたしまして、ゆゆしき問題だなと考えました。このことが、小樽の人口減につながっていかなければという思いでおりますが、この件に関してはいかがなのでしょうか。

○港湾部長

トラックのシャーシをかえてヘッドで拠点まで結ぶ、運送業者はさまざまでございますけれども、確かに、先ほど申し上げたとおり、既に苫小牧に営業所を設けているところが調査の中では数社ございました。それで、今回の休止に伴いまして、そういった車の回しも向こうの方にするということになれば、運転手さんも配置転換する、こういうようなケースも出てまいろうかと思います。

ただ、小樽で生活して仕事をしている方々にとりまして、転勤というのは非常に抵抗感のあるところでございまして、そうした中で、ケースによっては離職するというケースもあろうかと思いますけれども、基本的に、会社の要請を受け入れて拠点を苫小牧なりというふうにすれば、そういった部分での人口減少といいますか、それもケースとしては結びついてくるのかなという危ぐは持ってございます。

○秋山委員

確かに、小樽市が経営している運送会社ではありませんので、そういう部分は大変に難しい問題かと思いますが、中国からの貨物が入ったとき、コンテナはどういう形で地方の方へ運ばれていくのでしょうか。

○港湾部長

コンテナ船でございますので、接岸して機械で岸壁におろしますね。そして、仕分けをした中で、トラックの方にコンテナを積み込んで、各最終需要地の方に回ってまいるわけです。それぞれ港には、背後圏といいますか、影響圏というのがございまして、小樽の場合は、大企業、これは製造業がバックにありまして、キーカーゴというこ

とで、そういったものがあるわけではございません。基本的には、もろもろの品物をコンテナに積んで、道央圏とか、そういったところにトラックで運ぶという形になりますけれども、そういうようなご答弁でよろしいのでしょうか。

〇秋山委員

その場合に、業者というのは、小樽市内の業者が運送業に携わるのでしょうか。それとも、各地域の業者、それぞれの関連の業者が運送の方に携わるのでしょうか。

〇港湾部長

これは、船の代理店、それから荷役関係等の地元の企業を想定してございます。それで、荷役をやる運送会社あるいは代理店、これも系列の中で地元に運送業者がいろいろございまして、せっかく小樽港に着きますので、今お話をしている中では、できるだけ地元の運送業者を使っていただきたい、こんな話もしているところでございます。

〇秋山委員

これは、いい方向性は見えているのでしょうか。できることならば、支社を苫小牧に移したからといって、すべての人が向こうの方へというのも厳しいかと思います。できれば小樽で、人口減を防ぐという面からも活用できる方向性で頑張っていただきたいなと思うのですが、その辺の話合いの方向性というのはこれからの問題なのでしょうか。

〇港湾部長

一方では、明るい話題の中で、年間の取扱いのコンテナ本数について船社側とはいろいろ打ち合わせて、相当程度頑張っていただけるというか、事前のマーケットリサーチの中ではそんなお話も聞いています。一方では、経済界と市の方も連携しながら荷主開拓をしていくのですけれども、その際、今お話し申し上げたとおり、中国のコンテナ航路で、コンテナがおりることに伴ってのトラックの需要が一方ではできるわけです。そうしたときに、もう一方の敦賀－小樽便の休止問題に伴って、トラック業者にいろいろ影響があるということで、今、そのトラック業者が岐路に立っているわけです。そのあたりの新たな需要と、小樽から拠点を変えなければならないと、仮にそういう選択をした場合のプラスの部分とマイナスの部分、これはまだまだ、具体的に推移を見なければ、どちらの方が多いかということはちょっとはかりかねます。ただ、いくら初年度にコンテナ航路を頑張っても、年間七百数十万といったフェリー貨物の部分というのは、どうしても減の影響の方が大きいのかなというふうに現時点では思ってございます。

〇秋山委員

敦賀線を廃止するのと、小樽対策として舞鶴便を高速化するのだという報道がありました。これも、先ほどの大畠委員のお話ではありませんけれども、やはり採算がとれないと、考えてみたけれども、やめたというふうになったら大変な問題です。このことに対しては、きちんとこうしてほしいという取決めなどはしていらっしゃるのでしょうか。

〇港湾部長

ある意味で、ローロー船のコストに対抗できるのは、言ってみればスピードなわけです。敦賀から苫小牧に行くローロー船は24時間という時間で走るわけですけれども、今現在、敦賀－小樽の下り便ですか、これは21時間で走っているわけですね。さらに、敦賀から苫小牧にやったときに、21時間がさらに２時間短縮できる。今、フェリーがローロー船に対抗できる、そして多様な荷主対応ができる一つの切り口がこういった就航時間の短縮かということであるわけです。平成16年に舞鶴－小樽便に、現在の３隻にかえて、２隻の高速船を導入して時間短縮を図るというのは、企業戦略上、多様な荷物、あるいは荷主の意向、要望等を聞いた結果、そういう選択をするということだろうと思います。

委員は確約的な部分もおっしゃいましたけれども、私どもは、とにかくこの問題が起きてから、小樽－舞鶴、そ

れから既存の新潟－小樽、この２航路については、高速船を導入するとか、いろいろな形がありますが、最低限、維持してほしいと強く申入れてございます。明日、市、議会、会議所等々が参りますので、そのあたりも改めて申し入れることになろうかと思います。

〇秋山委員

今、２航路は維持してほしいというふうにおっしゃったのでしたか。ということは、不安感も残っているということではないですね。これがきちんと残されるということは決まっていることですね。だけども、心配な面があるから、再度確認をしてくるということなのでしょうか。

〇港湾部長

会社側から、舞鶴、新潟の２航路の週12便体制は確保する、こういうことは今回の件で明言されております。

ただ、物流を取り巻く環境というのは、先ほど、いろいろな委員から非常に厳しいという話もあるので、私どもとしては、不安視はしていないですけれども、そのあたりは会社側にきちっと申入れたい、こういう思いでございます。

〇秋山委員

そうであれば、向こうの方で、対策として高速化するという条件を出してきているのであれば、なおさら、これは絶対に守ってほしいというところまでやはり示すべきではないかというふうに考えますが、いかがなものでしょうか。

〇市長

我々は、当然、小樽－新潟と小樽－舞鶴は残るものと思っていますけれども、いつ状況の変化があってどうなるかわかりませんので、そこは申し入れるべきものはきちっと申し入れようというふうに考えております。

このことを申し入れること自体が、今おっしゃったように、将来の不安を抱えている人もおります。ですから、そういうおそれがあるからこれを申入れるのかという人もいまして、なかなか意見が合わない部分もあるのですけれども、その辺は、我々として、要望としては、このことについてはきちっと申入れをしようというふうに考えております。

〇秋山委員

終わります。

〇委員長

それでは、公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

〇渡部委員

◎中国定期コンテナ航路の開設について

中国の定期航路誘致に関しては、非常に喜ばしいことです。これまでの努力に感謝を申し上げたいというふうに思います。

委員の方からいろいろお話がありましたので、若干の質問、質問というよりお聞きしておきたいということと、何点か質問をしていきたいと思います。

まず、９月の中旬のことであります。今はもう７月の下旬に入りつつあり、あと１か月半です。流れてきているローテーションでは、９月11日が濃厚かと、そういうところまで出てきております。それぞれの委員から質問があったことに関しては、今はまだ調査あるいは研究ということで歯切れのいい回答がなかなか出てきていなくて、いかがなものかなというふうにも若干思ったりしております。

まず、本船が着きました。本船が着きまして、エプロンにおける荷役機器は別にして、今、最低限の施設整備といった面をどのように考え、実施しているのか。それに必要なのは、言うまでもなく、まず、照明、それから蔵置

場所、それから蔵置面積、それから、一般的に言うおか場の運送機械、リフト、トップリフター、トランスフォアクレーン、そういうところまで行っているのかどうか。それから、指示、事務打合せの管理棟、それから、ＣＩＱ関係の事務所と道具などを置く面をどう考えているのか。まず、この点についてお聞かせいただきたいと思います。

〇港湾部次長

今、コンテナの本船が入った場合に、その後の作業に影響があることということですが、まず、照明の関係につきましては、既に港町ふ頭をつくったときに、一応、そういうことも意識した中で照明設備については相当なものを用意してございますので、照明については改めて整備をする必要はないかなと思っております。

それから、コンテナヤードの面積等についてでございますけれども、面積等につきましては、コンテナの蔵置場ということで約１万 5,000平米ほどを考えておりまして、詳細につきましては、今、関連の企業とも、それから、保税の関係でどの地区を保税地区に指定するのかという部分につきましても、メーカーさんの方といろいろ協議をさせていただいております。

それと、手続につきましても、早急に出すような段取りを今準備しているところでございます。

それから、荷役機械の関係ですけれども、船から荷おろしするのは船についている機械でやるということで、船からおろした後のリフト類でございます。これにつきましても、今、フォークリフターを、フォークリフトですが、これをリースするということで今リース先を探しておりまして、そちらの方と契約に向けた検討をしてございます。

その他、管理棟、事務所、保管庫につきましては、それぞれ市が用意するもの、それから企業側が用意するもの、これらについて打合せをしているところでございます。

それから、順序がちょっと逆になりましたけれども、ヤード内の施設の配置等につきましても、現在、関係機関、企業の方とも打合せをしているところでございます。

〇渡部委員

引き続き、冷凍コンテナにおけるコンセント、それとプレートステーション、荷さばきの関係ですね、そこら辺はどういうふうに考えているのですか。

〇港湾部次長

冷凍コンテナにつきましては、今、集荷の中である程度の数量等を予測してございますけれども、これは、実際に扱ってみないと、本数、それからヤード内での置き場の位置、そういうものが確定しないために、当面は仮設の電気、すなわち発動発電機等でそのような対応をしたいなと思っております。実際に運営する中で、場所等がある程度決まってきましたら、後ほどコンセントの電源を引きたいなということで考えています。

それから、プレートステーションの関係ですけれども、これにつきましては、今、企業間の中で打合せをしているところでございます。

〇渡部委員

今、施設整備にかかわる面でお聞きしました。

それから、集荷、港湾サービスはどうなのかということも今検討中であるということですね。とりわけ、集荷に関しては命題であると。行政も企業も一致団結して集荷体制をとるということになりますね。

それで、一つ、余計なことかもしれませんけれども、はっきりと聞いておきたいのは、一つの手続上においては小樽港は追加寄港と。でも、新聞などをちらっと見ると、苫小牧というよりも小樽を主軸にと、そういうふうにうかがえる面があるわけですけれども、これはどのように受け止めてよいのか。

なぜこういう質問をするのかというと、やはり、小樽港なら小樽港、せっかくの開設であるなら、やはり小樽はだめだとならぬように、何よりも集荷体制、それから、荷役体制、環境整備、輸送体制、そういった面で万全な体制を敷きながら、今、週１便を２便にしているという体制をしっかりととっていかなければならいこと、これもまた命題であろうというふうに思っております。

追加でもって小樽なのか、それとも小樽港は苫小牧にかわって主力的な面と受け止めてよいのか、その辺をお聞かせください。

○港湾部長

確かに、手続上の事前協議の部分では、小樽港が追加という形の申請にはなってございます。私どもは船社側といろいろと、船社が苫小牧に寄港して３年ちょっとたちますけれども、向こうの方でも伸びているという部分の中で、しからば小樽にどうしてということで、やはり、小樽に来ても、これから北海道とＷＴＯ加盟後の中国というのはもっともっと物流の部分が太くなるということで、既存の航路を再編するというような話も一時ありました。それから、既存の苫小牧で扱っている荷主さんにも協調配船した中で、韓国の船社さん、それから中国の船社さんとのスペースチャージといいますか、そういう環境を持ちながら、今、苫小牧の荷主さんにも余り迷惑をかけないようなという措置も講じているやに聞いてございます。私どもは、基本的には、小樽航路は、これから中国諸港と、特に日本海側の地方港、北海道の小樽港、これがメーンになってくる、こんなふうに私どもは会社側と話してございますし、そういう認識を持っておる、こういうことでございます。

○渡部委員

その面からすると、先ほど言いましたように、集荷一つにしても万全の体制をとっていく、そして、やはり週１便を２便に持っていく、そのことが大事であろうというふうに思っております。当面、小樽港での扱い、トン数、ＴＥＵではなく、一般的に言うトン数はどのぐらいで見ておられるのか、その点はいかがでしょうか。

○港湾部長

小樽港での輸送取扱いといいますか、私どもは、２年ほどかけて、既存の荷主、それから新規開拓の部分の荷主等々を相当リスト化し、船社側を訪問し、代理店と行政が相携えたリストづくりの中で、小樽で扱えるコンテナの本数、これも予測してございます。

ただ、委員がおっしゃるとおり、荷役機械まで港に用意して、週１便では定期コンテナ航路としては決して成功したとは言えない、こういう考え方を船社側も私どももとっておりますので、ファーストカマーというか、最初に開設する際は非常に苦労して難航しますけれども、一たび形が見えて港側の受入れ体制がなれば、週２便体制も決して夢ではないし、むしろ、そういうことを目指さなければ開設した意味がないという思いでやっております。

ただ、本数ではなく、トン数というか、プレート換算とか、いろいろありますけれども、私どもも、初年度はＴＥＵで何千本を目指すとか、内部の部分はありますが、それをトン数に置きかえたときに、まだ詳細にトン数までの部分ではちょっと詰め切ってございません。

○渡部委員

早口で話をしたいと思います。

釧路港は８月31日に開設いたします。ご承知のように、韓国船社の南西海運が毎週１便ということであります。

今まで、外国貿易のコンテナ航路は苫小牧までということでしたから、道東方面の物資は陸送で往来し、そのためコスト高を招いていた。それで、今度は釧路に南西海運が入って、年間20万トンの貨物量ということです。本数でいくならば約20フィートコンテナ換算で１万本ということで、主に向こうから飼料、水産品、木材の輸入、釧路港からは紙、水産物ということで、当面は週１便ですけれども、何としても週２便体制の要請を船社にしているということなのです。港湾の背景としては、水深14メートル岸壁を備えた第４ふ頭が10月に供用開始をする。そして、できるならば、できたのと同時に特定重要港湾への昇格も目指している、これが釧路港の現在の動きです。

小樽港は、９月の中旬、釧路は８月31日に入ってくる。大方は同時の動きということで、小樽港は注目されるし、釧路港も注目される。

それから、いつも話をしておりました苫小牧港の動静として、３月18日に苫小牧港多目的国際ターミナル整備計画検討委員会が開催される。これは何を意味するかというと、東港の整備面積を具体的にしていくための計画とい

うことで、第１次は10.4ヘクタールとしていく。そして、これでは官民で60億円を出している。それから、第２期では、その５年後の動静を見ながら、第１期は16年度を目指して東港を整備する。今の計画上からすると、入船にコンテナが現に入っています。それから、東港にもその整備をしていく。全部が移動するのか、それとも、どういう移動の仕方をするのか、ラインによって分けるのかどうか、これはまだしっかりとつかんでおりませんけれども、そういう面で、平成16年度については、今度は苫小牧の東港が実際に動き出していく。そうなりますと、完全に競争の真っただ中に入っていきます。もちろん、ご承知のように、地方港の規制緩和は今年度中の検討で、来年度にも結論を出したいということで、その後はどういうふうに規制緩和していくのかということですから、市場原理丸出しで自由競争に入っていく。こういう中で、港湾なら港湾という活動を展開していかなければならない、非常に厳しい面、それから、やらなければならない点というのは従前以上に力を注いでいかなければならない、こういう時代に入りました。

先ほどちらっと言いましたけれども、このフェリーを含めて、それから、小樽港に入っている在来型、中国の定期航路といった面では、しっかりとコンテナならコンテナという面で、物流という面も、周りを走っている、扱っているもの、そういう面できちっと掌握をしなければいけない。もちろん、そういうことをやると、フェリーもどういう動静にあるのかといったことも、物流という上に立ってしっかりと掌握していきながら、それにどう対応していくのかが大事であろうということで、今、また改めてこのことのお話をいたします。

以前からずっとお話ししてきていましたけれども、研究したい、検討したいということでずっとずっと来ています。本当に今、そういう面では、新たな展開、それから、この試練を乗り越えていく、そのものについては、物流の動向というものをしっかりと見ていかなければならないだろうということです。規制緩和と同時に、港湾は、物流効率化推進ということで、国がもうそれに着手して、もうその体制に入っております。そのことは、地方港としてしっかりと受け止めていくということが大事であろうと、私はそう思いますけれども、いかがでしょうか。

○港湾部長

確かに、釧路における14岸の動き、それからナムスンの航路延長問題、それから、苫小牧における東港の国際物流機能といいますか、センターというか、平成16年を目指して函館も14岸ができた。それから、いろいろなご議論がありますけれども、新港も14岸が云々と。特に北海道の港湾動静は、最近は大きく動きが加速化されているというか、そういう認識がございます。

それと、やはり、規制緩和とともに、総合物流体系といいますか、これは各省庁間の垣根を超えて、日本の国際競争力というか、海運国家日本だったのですけれども、とにかく東アジア勢の勢いというのが、向こうは国が極めて力を込めて国策として進めている中で、日本の物流面での国際競争力が落ちているということで、やはり非常にロジスティックというか、全体的な物流効率化の考え方が大いに働いているという実態があろうかと思います。

私どもとしても、やはり、港湾を単に港の施設ということではなく、国際経済も含めた物の流れ等々、陸送との接点もありますので、そういった連携の中で事を大きくつかまえて、小樽港の行く末について、しかとターゲットを絞った中で取り組んでいかなければならないだろう、こんなふうに思っております。

○渡部委員

また、早口で言います。

世界のコンテナ輸送量ということで、アジア発着の比重というのは2000年には59％と。特にアジアから北米では、中国発が42％、中国向けが38％を占めている。そして、中国の生産向上化がもう急速に進んでいる、こういう状況を国際的に見ていく必要があるだろうと。

それから、日本における国際海上コンテナの取扱港の全国化、それから地方港化は、1990年で24港がコンテナを扱っていましたけれども、1999年には52港という取扱いになっております。日本には、港湾運送事業法の指定港が96港、それから、名立たる志布志、三島川之江、それから常陸那珂、北海道で言うと石狩湾新港、これは非指定港

でありますけれども、現在、58港で国際コンテナを取り扱っております。指定港、非指定港を含めて、全国のコンテナの扱い量は 1,200万ＴＥＵということで、2000年の数字であります。そのうち、東京で 296万、横浜で 240万、そしてランクづけがずっとあります。５万ＴＥＵ未満の港は47港あるのです。それだけ競争、競争で、とにかくユニットロード、コンテナだということで、高い整備をしていって、そして入れたけれども、やはり思うように入ってこない。そういう要素の中で５万以下のところが47港もある。

こういう日本の国際コンテナの取扱いでありますから、小樽はしっかりと頑張って、これ以上で行くと、さすが小樽というものをしっかりと見せつける必要があるし、そのことを目指した港湾政策なり港湾活動をしていくことが重要ではないのかなというふうに思うわけです。

あとの詳しいことは、また終わってからでもいろいろと勉強会をできたら進めていきたいと。

こういう情勢にありますので、せっかくの航路誘致でありますから、何としても、周りから見てもしっかりやっておる、またしっかりやっていかなければならない、こういう意気に燃えて取り組んでいきたい、あるいは取り組んでいただきたいということをお話ししておきたいと思います。

釧路には、７月30日、31日、８月１日でコンテナヤードを見てきます。どういうふうにしているのか、そしてまた、小樽港の施設整備とのかかわりで参考になればなということでしっかりと勉強していきたいというふうに思っております。

◎新日本海フェリー小樽―敦賀航路の休止について

続けて、フェリーの件ですけれども、６月に近海郵船がローロー船を苫小牧から、従来は大阪の泉大津へ走っていまして、航路変更をして敦賀ということで、そのことの影響も受けて、今回、敦賀航路が苫小牧へということです。同時に、当時、２船体制を11月ころにはもう１パイを投入したいというような話がありました。その面での掌握はされているのでしょうか。

○（港湾）港政課長

当時、そういうふうに報道され、また、苫小牧の方の関係者にもお聞きをいたしておりますけれども、その中では、その方針に変更はないというふうにお聞きしてございます。ただ、直接、会社の方にお聞きしているわけではございませんので、機会があれば確かめてみたいと思っております。

○渡部委員

フェリーは困りましたね。どうしていいのか、皆目、見当がつかないということです。

何せ、津軽海峡を苫小牧から斜めに横切ると、小樽から積丹半島をかわす距離との対比でいうと、２時間ほども距離が縮まると。しかも、敦賀航路の場合はノット29ですね。通常は24から22ということですけれども、このエースが苫小牧に移るということになってきたら、これもやはり、物流の効率化をいち早く、次の11月のローロー船の対応ということで、荷主確保あるいは貨物確保という企業戦略上から言うとやむを得ないのかなと。そういう面はあるにしても、やはり手続はきちっとしていかなければならないというふうに思います。

西脇委員が質問していたとおり、新潟便の暫定の取扱いという面で、これは西港にはどんなことがあっても行くことはありません。これは断言できます。西港とのかかわりについては、既存の港開発とのかかわりということからして、市議会の中でも市長が明確に答弁をしている面があります。よそからの入込みで西港を使うということについては、いかなることがあってもないだろうというふうに見ておりますし、当時、新潟便のときも、苫小牧に出向いて、関係者との話あるいは密約といったいろいろな要素の中で、暫定的に苫小牧と。そういう面からして、暫定的なそのものの流れというのは、新日本海フェリーにも整理をさせるなら整理をさせるというふうにしてもらうということでやらないと。

当時もいささかおかしいなと思ったのは、夜の新潟便を苫小牧に移しますと言って、いつの間にか、実は新潟から敦賀まで行っているのです。そういう面では、大方、そのときに議論した人が、敦賀までその便が延長して行っ

ているというのは恐らく知らなかったのではないかなと、そういうような面も実はあるのです。

ですから、新潟から敦賀に行っている便と、今度、さらに２本といった面では果たしてどうなのだろうか。こちらも逆に大丈夫なのだろうかというふうに思ったりする面もありますので、それらをきちっと整理した上で、船会社の方とは、やはり行政なら行政の言い分としてはっきり言うべきことは言う、また、確約できるものは確約をしていくということは大事なことかなと思います。

先ほど、冒頭に物流の件でも話をしました。こうした委員会と理事者との関係において、議論をして、決議の話だとか、そういう面というのは実は結構あるのですね。それで、近いところでやったのが、苫小牧港に中部飼料を引っ張ると。そして、中部飼料は広尾にも行くようだと。それで、当時、小樽も、勝納の飼料コンビナートとのかかわりで中部飼料を誘致しようと。このときに、実は、委員会の中で、名称は別ですが、石狩湾新港特別委員会とか、そういうものがありまして、その時点からやはり決議をしたりということでずっと来ています。

その後に何が起きたのかというと、たしか生体動物の誘致の件ですね。そういうことの中で、小樽なら小樽の一つの港湾の権益として守っていこうということの中で要望を上げたりとか、そして、生体は苫小牧の厚真に持っていかれても、マトンはいかなることがあってもそれは譲らないのだと。そのほか、小樽港の一つの権益として、いわゆる指定港となっている大麦、小麦の関連とか、そういうものはどんなことがあっても維持していこうと。だから、要望書を出したときには、11項目なら11項目といった面でそういうものを出してきた。それから、苫小牧港の流通港化、それから新潟航路とのかかわりというような面で流れてきた。そのたびにまた要望書を出して、11項目ほどの項目を挙げてということで来ています。

不明確な点がたくさんありますね。そして、結果的にどうなのかというと、みんなやられました。今は小樽に権益として残っているものは何かあるのかというと、恐らく何もないのではないですか。むしろ、全部持っていかれて、さらに、こうした物流の競合とのかかわりでは、完全に守りの姿勢に入っていっている。

そういう面を経過として照らして見ていったときには、やはりはっきりさせるところははっきりさせていく、その大きな大義名分というものは、やはり全道の地方港のバランスある発展なのです。そのために機能分担をしていくなり何なり、その協議の場をしっかりと持っていこう、その中で協議をしようという面がありましたからね。だから、このことについては、しっかりと整理していただいて、その上でどう取り扱うのかということでなければ、その時点、時点の経過に照らしてというと余りにも情けないなという感じにも受け止められるのです。ひとつ、整理をしていただいて、やはり当時の経過に照らして、言うべきことはきちっと言っていく、要望を上げるものは上げていく、そのために陳情団を組むのなら陳情団を組むと、そういう面もしっかりと考えていく必要があるのではないかなと。

これはちょっと余計なことですけれども、今また港が大きく変わろうとしている、そういう中ですから、そのことは大事にしながら取り組んでいきたいというふうに思った次第です。

長々と話をして、質問が少なくなって申しわけありません。

終わります。

○委員長

以上をもって質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。