

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16年5月28日(金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 3時07分
場 所	第2委員会室		
議 題	継続審査案件		
出席委員	佐藤委員長、古沢副委員長、森井・井川・山口・見楚谷・小林 ・斉藤(陽) 各委員		
説 明 員	市長、経済・港湾 両部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p>			

～ 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、森井委員、井川委員を指名いたします。

継続審査案件を議題といたします。

この際、理事者から報告の申出がありますので、これを許します。

苫小牧港の食肉検疫指定について

(港湾)港湾振興室横山主幹

苫小牧港の食肉検疫指定について、報告申し上げます。

苫小牧港の平成16年度に向けての検疫指定につきましては、北海道が3月11日に国に対して要請の取下げを行ったところであり、その後、改めて5月17日に苫小牧港が北海道に対して、平成17年度に向けて指定の要望を提出しました。これを受け、5月20日、北海道酪農畜産課長が小樽市を訪問し、苫小牧港からの要望書の提出があったこと、また北海道としては経済物流の実態に即し、要件を満たしているところについては、全道的見地から門戸を広げるとの考えから、平成17年度に向けて苫小牧港の検疫指定を国に対して要望したいとの報告がございました。それを受け、去る5月24日に、小樽市長、小樽商工会議所会頭、小樽港湾振興会、小樽冷凍事業協会の経済関係団体との協議を行いましたところ、これまでの経緯や状況をしんしゃくすると、今後も反対活動を行っていくことは業界にとってプラスにつながるものではない。この1年の間に、最大限の努力を行い、小樽港へ羊肉の誘致活動を推進することが最優先であるという結論に至りました。本市といたしましては、今後も商社、船社、さらには荷主などへ会社訪問を行い、ポートセールスを推進し、羊肉の小樽港揚げの実現に向け努力していくものであります。

委員長

小樽ホルムスク旅客航路の開設について

(港湾)港湾振興室横山主幹

小樽ホルムスク旅客航路の開設について、報告申し上げます。

従前から小樽港へ寄港していたマリナツベタエヴァやまた前サハリン州知事の名前をつけたファルフトジノフの両船を使用船として、6月1日から小樽 - ホルムスク間に定期的に客船航路を開設することとなりました。船社はサハリン州ホルムスク市に所在地を置くサハリンクリリ社で社長はアンドレ・ダニレスキー氏であります。同氏は、今年3月にファルフトジノフ号が処女航海として小樽港に記念入港した際、小樽市長と会談し、定期的な航路開設に向けた話し合いを進めていくものとしたものであり、このたびの航路開設につながりました。

スケジュールは月2便で、16から20時間程度で小樽 - ホルムスク間を運行いたします。また、マリナツベタエヴァとファルフトジノフは同型船で、総トン数4,575トンで、最大旅客数は150名となっております。

なお、6月1日に本庁舎においてホルムスク市と調印式を行う予定になっております。この航路の開設により、北海道の方はもとより、首都圏など道内の観光客も千歳空港を利用し、小樽経由でサハリンへ行けるようになることは、小樽観光や小樽港の利用促進につながっていくものと期待しております。

委員長

改正ソーラス条約の港湾保安対策に伴うゲート管理等警備経費について

(港湾)港湾振興室小林主幹

改正ソーラス条約の港湾保安対策に伴うゲート管理等警備経費について、説明申し上げます。

改正ソーラス条約に伴う警備経費につきましては、去る5月11日の経済常任委員会において、その時点での考え方を説明させていただきましたが、その後財政部との協議を行うとともに、部内でさらに検討を加え、最終的な予算案を決定いたしましたので、その積算について資料2に基づき、改めて説明させていただきます。

まず、警備する期間につきましては、改正ソーラス条約の発効いたします本年7月1日から来年の3月31日までの間の経費として算定いたしました。警備業務につきましては、日中の立哨警備業務と、夜間巡回業務の二つの業務がございます。

初めに、ゲート立哨業務であります。業務内容といたしましては、資料の3ページの図面に示すとおり、全部で20か所あるゲートのうち、警備員を配置して立哨業務を行う必要があるメインゲート11か所を設定し、外航船の着岸時には、午前6時から午後8時までの間、メインゲートに基本的に1名の警備員を配置するとともに、各ふ頭に1名の予備人員を配置し、市が定める管理手順に基づき、人、車両、貨物の出入り管理を行うものです。なお、日ごとの必要警備箇所、人員につきましては、外航船の入港状況を事前に把握し、前日に警備業者に連絡する体制で対応していきたいと考えてございます。

次に、立哨業務に係る経費の積算につきましては、警備1回当たりの単価に延べ警備回数を乗じて算出いたしました。警備回数の考え方につきましては、1ゲート1名で午前6時から午後8時までの14時間警備することを1回とカウントすることとし、延べ警備回数につきましては、前年同期の各バスごとの外航船係留隻数の実績を基に、前段で申しあげました各メインゲート1名、各ふ頭ごとに予備人員1名を配置した場合の各ゲートでの警備回数を合算したものでございます。詳細につきましては、2ページ目に添付してございますが、このような算出方法により、本年7月1日から来年3月末までの9か月間の延べ警備回数を2,700回と算定いたしました。また、警備1回当たりの単価につきましては、警備業者数社からの参考見積りを基に、一定の単価を想定し、ゲート立哨警備の経費を算定いたしました。

次に、夜間巡回警備業務でございますけれども、業務内容につきましては、毎日午後8時から翌朝6時までの間、2名体制で車両により、すべてのフェンスの外周を定期的に巡回警備を行うものです。また、経費の積算につきましては、警備業者から徴収した参考見積りを参考に、警備員1名、1日1名当たりの単価を想定し、2名体制で7月1日から3月31日までの9か月間、巡回警備を行うこととして積算いたしました。

この結果、改正ソーラス条約に係る警備経費につきましては、ゲート立哨警備業務並びに夜間巡回警備業務を合わせて、総額6,870万円を委託料として、第2回定例会に補正予算案を提出させていただきます。

次に、警備業務委託に係るスケジュールについて説明申し上げます。

資料の4ページをごらんください。7月1日からは、改正ソーラス条約が発効いたしますけれども、このときからメインゲートでの立哨警備及び夜間の巡回警備を行うこととなります。これらの業務は、基本的に警備業者に業務委託する方向で考えてございますが、特にゲート立哨警備業務につきましては、多数の人員が必要であり、受託した業者は新たに相当数の警備員を確保しなければならないこと、また新規採用人員については、警備業法に基づく30時間以上の研修が必要であること、さらにソーラス条約の保安規定に基づく管理手順の習得に一定の期間を要することなどから、7月1日からの円滑な警備体制を確保するためには、できるだけ早い時期に委託業者を決定する必要があります。このほか、市側の入札手続に要する期間も考慮いたしますと、4ページのスケジュール表にお示しするとおり、6月初旬には入札通知を行い、順次手続を進めていく必要がございます。ただし、入札手続を進めるに当たりましては、前段で説明いたしました警備経費の補正予算案が議決され、予算措置されていることが前提であります。第2回定例会最終日での議決を待っては、7月1日からの警備業務に万全を期すことが不可能でありますことから、6月7日開催予定の冒頭の本会議において、当該補正予算案をご先議いただき、議決していただきたいと考えておりますので、よろしくお願いを申し上げます。

委員長

これより、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、公明党、民主党・市民連合、市民クラブの順といたします。

共産党。

古沢委員

改正ソーラス条約について

3本報告いただいておりますが、最初に改正ソーラス条約に関して、若干お尋ねいたします。

今、説明いただきました管理等警備経費についてですが、極めてデリケートな問題を含むとは思いますが、積算の根拠となったもの、これが示されないわけですから、トータルで6,870万円といっても、それが果たしてどういうものかという様子が見えないわけです。それで、可能な範囲で、一つは立哨警備の入札に参加する対象業者が何社で、そしてその対象業者と考えている各社から提示されてきた参考見積額、わかればそのうちに占める人件費の割合は出ますか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

ソーラス条約の警備費にかかわるご質問でございますけれども、まず入札の方法でございます。今、部内で検討中でございますけれども、基本的には市内業者及びそれに準ずる業者が6社ございますけれども、この中で指名競争入札ということを経済的には基本的に考えてございます。それで、今、参考見積りの金額につきましては、このスケジュールに示すとおり、近く入札手続を、今、議決をしていただければ、6月初旬に始まるということで、そちらの方の入札にも影響するというので、ここでの発表は差し控えたいと考えてございます。

あと、この見積りに占める人件費の割合ということでございますけれども、このことにつきましては、そこまで詳しい内訳をつけた見積りを徴してございませんので、今お答えすることはできません。

古沢委員

入札や契約については、いろいろ議論のあるところですが、ここで数字で明らかになっているのが6,870万円、これは公にされるわけです。入札をしますと、事実上これが基準になって、限りなく高値に寄りついた落札なんていうことになりはしないかという心配が一つ出ます。ですから、そういったことも含めて、参考見積額がわかれば、この際ですから、そういったことも公にできた方がいいのではないかと、私は思うのです。入札に参加したいという皆さんが、かなりデリケートな問題ですが、つまり6社がそれぞれ参考見積額を出すわけですから、そうすると、そこで入札が行われる場合に、参考価格で最低価格を示した業者が、一つは入札の基準になってくるといのは、事の道理なのですね。ですから、そういった意味合いも考えたいというふうには思っているわけですが、すぐお答えできないだろうというふうには予測しておりましたので、これはそういった点で問題提起をしておきたいと思っております。

それから、警備内容について、貨物検査についてです。送り状等の確認、外観検査等というふうになっておりますが、これまた、小樽の港はいろいろと世間を騒がせる港ですし、それから外航コンテナ航路が開設されました。全国的にも外航コンテナをめぐるの、例えばいろいろな事故、事件、こういったトラブルが少なくない数で発生しているわけです。皆さんからも説明いただいたように、荷主から出てしまえば、基本的には荷を受けるまで封印されて、そして途中それに従事する港湾労働者や、それを輸送する運輸労働者、そういった労働者を雇う雇主などの極端な話すれば、どういう状態でコンテナの中に積み込まれているのか、何が積み込まれているのか、重量は大丈夫なのかという問題が、きちんと情報が伝わっていないというのがおおよそ大きな理由のようですね。ですから、そういったときに、この立哨警備で委託をする、その警備員の方がゲートのところで外観検査とはいっても、そういったものがどの程度のこと、検査といえるだけのものができるのかということは、極めて不安ですね。少なくともこういった問題でいえば、検査業務というのは、公の機関がきちんとやるべきではないかと思っております。積付けの証明だとか、重量の証明だとか、中身でいえば、有害物質があるやなしの証明だとか、そういったことはきちんと港湾の安全を守っていく上からも、国などが率先して地方自治体もそれに加わって、きちんと対応すべきではないかと。ソーラス条約のはるか端っこの方には、そういった趣旨も含んでいるのでしょうから、そういうふうには

思うのですが、ここでいう貨物検査というのは、どの程度のことを考えておられるのですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

コンテナ貨物の検査につきましては、主に空コンテナの中身のチェック、これはすべてではないと思うのですけれども、ゲートで何パーセントかは開けて中を確認する。業者の側もこれは今でもやっているようですけれども。あと、その荷のコンテナについては、封印がきちんと破られないでついているか、その確認だけだというふうに我々認識しておりますけれども。

古沢委員

この半分は問題提起ですから。封印しているから大丈夫だってことでない問題がよく出ているのですね、ご承知だと思うのです、それは皆さんはプロですから。そういったことをきちんと対応するとしたら、今はどうでしょう、税関ぐらいなものではないですか。ですから、こういったものは国がもう少しきちんとした対応、対策、自治体などの港湾管理者が対応できるような、港湾業務に携わるすべてにわたって、そういう安全が確保されていくような体制が必要だと思うのです。この立哨警備の問題はこの程度です。

臨港内道路について

先日、ふ頭をぐるっと回ってきました。昔は私の釣りのホームグラウンドでもあったのですが、様子が大きく変わってしまっていて、お尋ねしますが、港町ふ頭です。木材のくん蒸土場、それとコンテナヤード、ここから海側がネットフェンスで仕切られていくことになるのですけれども、木材のくん蒸土場は、一方、これは保税蔵置場に指定されているところと聞きましたが、そういうことですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

そのとおりでございます。

古沢委員

実は、この港町ふ頭を歩いて、最初に何だこれかと思ったのは、ふ頭の中に整備されている道路、歩道、実はフェンスの設置の工事が既に始まってしまっていて、車道と歩道の部分、臨港道路ですから、そういうふうに区別しているかどうか、一般の道路でいえば、車道と歩道の部分を縁石で区切られていますね。歩道部分が約2メートル50センチぐらいあるのでしょうか。その縁石の上にフェンスを設置する工事になっているのです。縁石に支柱を立てる、コンクリートカッターをあの当時は盛んにやっていました。人命安全のソーラス条約なのに、歩道がソーラス条約によってとられてしまうという皮肉な状況を見て、これはどういうことなのかと、たいへん疑問に思いました。どういうことなのでしょう。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

ご指摘の当該地区でございますけれども、確かに保税蔵置場の指定を受けて、現在、北洋材のくん蒸土場として利用されております。ここの部分につきましては、税関の規定によりまして、有刺鉄線によるさくで囲まれておりますが、ソーラス条約のフェンスの基準には該当せず、新たなフェンスが必要となります。また、このフェンスの脇3メートルにつきましては、クリアゾーンとして確保しなければなりません。こういったことから、また、現地の実情として、木材のくん蒸時、このとき税関からの指導もございまして、部外者が容易に近づけないように、バリケード等で規制をしております。実際、歩道はそういう場合は使われないという状況でございます。そのようなことから、現在の保税地区の面積を確保し、施設の有効利用を図る上で、現地のような対応が出たと判断しまして、現地のような工事の状況になっております。

古沢委員

この問題が議論になってから、現場が相当ご苦労なさっていることを承知しています。フェンス設置の延長も、当初の予定から見ると、相当縮小してかかる経費も圧縮をするというふうに頑張っておられることも承知しています。ただ、この港町ふ頭を整備する際に、やはりきちんと目的があって、臨港道路として、そして歩道として整備

されたものですよね。そのときの目的とその目的を今回失うことになってしまうのだけれども、その是非について、これは当然部長や室長も承知ですよ、歩道がなくなるのですから。その点で問題がないのか、お聞かせください。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

確かにこの地区を造成したとき、ここは多目的外貿ターミナルということで、いろいろなものに転用できるという前提でございます。それで、その時点ではまだ利用の仕方がはっきりしていなかったということで、多目的に利用可能な構造にしたものでございます。当時は、まだソーラス条約について、あらかじめ想定可能な状況になかったということでございますので、その辺はご理解をお願いしたいと思います。

古沢委員

これは、私だけでないと思うのです。本当にびっくりします。行ったら縁石の上に支柱を立てる工事をやっているわけですから、初めて見る光景でした。説明いただいたように、クリアゾーンを3メートル確保する。保税蔵置場がいわば狭あいになるという問題が生じるし、このクリアゾーンはフェンスの内と外側でしょう。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

そうです。

古沢委員

そうすると、縁石のところにフェンスが設置されましたら、車道部分3メートルは駐停車したりとか、もちろん車道ですから、物は置いたりなどはできないでしょうけれども、そういったことは原則だめなエリアに3メートルはなるんですね。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

このフェンスから両側3メートルをクリアゾーンということで、もちろん物を置くことはできませんし、あるいは長時間にわたって駐停車ということはできません。

古沢委員

これは、検討のし直しをできませんか。一つは、まだまだ企業の張りつきが少ないとはいっても、さらには船が入ってきたときに荷役などの労働に従事する人たち、そういう労働者が行き交う。まち場の幹線道路とは違うかもしれないけれども、そういったことを考えれば、必要な歩道ですよ。そういう必要性があって設置した臨港道路の歩道であるわけですから、なおかつ車道部分にも一定の規制がかかってしまうという問題も生じてくる。このままいいのかどうか、最後にこの点でいえば、これが一つと、こうした臨港地区内道路の歩道部分に、これに類するようところがフェンス設置でほかに生じるのかどうか、この二つお聞かせください。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

先に、こういうような場所がほかにあるのかということでございますけれども、実態として、ここはこういうふうにくん蒸土場ということで隣接してしまっていて、現状としてあまり作業員がこの間を行ったり来たりという実情がないということでございます。なおかつ、その向かい側にはまた歩道がございます。ですから、そういった意味で、利用頻度ということを考えまして、今回こういう措置にしたわけですが、一般的に歩道がある場所ということで、フェンスが立つというところは、ほかにないわけじゃないですけども、こういう状態ではないというふう認識しております。

それと、この部分ですけれども、実際、歩道の延長は160メートル以上でございます。これにつきましては、さらに3メートルのクリアゾーンを設けますと、実際の蔵置場自体がかなりの面積が減になりまして、実際、今のくん蒸の作業手法に影響を与えるということで、業者の方から減らさないでくれというような要望もございます。また、管理者としましても、その分の蔵置場の土地の使用料をいただくわけにはいかないというようなことも起きますので、そういったこともトータルで考えて、こういう状況にしたわけでございます。

いずれにしても、このたびのソーラス条約に関しましては、この場所に限らず既に荷さばき地の利用が行わ

れているところに、新たにこういった構造物ができるということでございますので、それがそういう中で少しでも制約が軽減できて、なおかつ工事費が少なく済むようにということをご心掛けて整備を進めているところでございますので、今後もここはこのとおり進めていきたいというふうに考えております。

古沢委員

先ほども言いましたように、いろいろと苦勞をされているということは承知の上で聞いているわけです。皆さん方と対立する関係でこの問題を聞いているわけではなくて、努力された結果なのだけれども、なおかつ実はこういう問題はどうかというふうに思っているのですが、今の話の中で、もう片側に歩道が確保されているという話があったのですが、道路法という道路とは違うから、いわゆる道路の技術基準というのは、こういう臨港道路の場合には当てはまらないのかもしれませんが、道路の技術基準の中でいえば、歩道を片側だけで済ませる場合とか、仕方がないと認める場合というのは限られていますね。片側ががけ地であったりとか、住宅が密集していて、歩道を確保できないとか、そのようなことでやむをえず片側に歩道をというような形になっているのであって、ここは既に両側に歩道を確保していたところですよ。将来、どういう目的かは具体的になっていなかったけれども、じゅうぶん活用に耐えられるという計画の下につくられた臨港地区内道路ですから、これをぜひ確保できるという方向で検討できないのだろうかということ、あえてお願いしておきたいと思います。これはいいです。

苦小牧港の食肉検疫指定について

次に、食肉の関係でお伺いします。平成11年から議会の一員に加えていただいていますので、その以前のことがよくわからなかったものですから、この際ということで、ちょっとさかのぼって会議録、資料などをいろいろ見させてもらいました。既に市長も、それから理事者の皆さんも、例えば苦小牧港や石狩湾新港への貨物の集約、集中化、こういったことに対して声を大きくして懸念すると、声を大きくしてそういう態度を表明するということは、何度となく繰り返しておりますけれども、お尋ねしたいと思うのですが、平成5年に、1993年の春ですが、北海道開発庁が道央圏港湾基本構想というのを出しています。簡単に読み取ってしまうと、苦小牧港と石狩湾新港、これに流通港湾機能を集中すると。そして、小樽港などについては、レジャー港湾としていこうというような内容のことが、基本構想の中で触れられていたと思うのですが、いかがですか。

(港湾)港湾整備室長

今、お話の件は、平成5年4月のある新聞記事の内容についてだと思います。この記事の内容、実はその前に北海道開発局が平成5年3月に、その道央圏港湾基本構想に関する委員会を開催してございまして、その中で素案的な部分としていろいろ述べられております。そこで、実は一つは日本海側の石狩湾新港から苦小牧港への軸、これを物流作業軸、それからもう一つ、支笏・洞爺・ニセコ・積丹・小樽海岸国定公園及び暑寒別・天売・焼尻国定公園をつないで、太平洋側の室蘭港、日本海側の小樽港及び留萌港を含んだこれを自然環境軸と、こういう二つの軸を持って、将来の港湾を整備なりしていこうというような素案がございました。ただし、これについては、私どもも猛烈に反対をいたしました。その結果、最終的にはこの基本構想の中で、こういった表現は一切削除されまして、結果的には今ご指摘のような内容とは全く別の形で、道央圏港湾それぞれが自己の有するポテンシャルを生かしつつ、個性豊かな港づくりを進めるという形で取りまとめられたものでございます。

古沢委員

では、お願いしておきました、この時点での苦小牧港と石狩湾新港、それに小樽港、この3港における取扱貨物量、そして直近の扱い量を教えてください。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

平成5年ですけれども、小樽港につきましては2,198万トン、石狩湾新港につきましては143万トン、苦小牧港につきましては7,144万トンとなっております。直近の数字ですけれども、現時点で港湾統計として正式に発表されている数字は14年ということになりますので、14年の数字をいいますと、小樽港といたしましては2,016万トン、

石狩湾新港は327万7,000トン、苫小牧港につきましては9,702万トンということになっております。

古沢委員

これはフェリーも含めてですね。一般貨物でいえば、もっと具体的なリアルな数字になると思うのですが、93年にいろいろあったけれども、基本構想のそういう動きがあって、そして実はその時期の議会の会議録を見ましたら、やはり当時の議会は苫小牧東港の流通港化に反対するという要望意見書を全会一致で、しかも苫小牧東港は工業港として整備されている。これは、北海道の港湾機能の分担、この基本に立ったものであって、認められないということを確認にしている意見書を採択しているのです。その後、95年、その2年後ですが、苫小牧東部開発新計画の北海道案というのが示されて、地元意見が求められているという、これも新聞報道でそういう記事がありました。この時期の動きをたどってみたら、どうやら小樽市はこの北海道案を条件付で認めたと。苫小牧港に隣接する室蘭港ですが、室蘭市はこれも条件付なのですから、その当時、苫小牧東港に絶対フェリーを入れないと、このことを条件にして認めるというふうに道に態度表明をしているようですが、小樽市が条件をつけたという、その条件は何だったのですか。

(港湾)港湾整備室長

これは11項目の条件とありますが、意見を述べております。まず1点目が、北海道において道内各港湾の機能調整を行う組織の設置を求めている。2点目としては、小樽港の港政の発展に対する支援を求めている。3点目には、小樽港指定貨物中の確保について求めている。4点目は、一般国道5号の4車線化の早期完成を求めている。5点目には、日口定期フェリー航路の安定運営に対する支援を求めている。それから6点目が、当時新テクノスーパーライナーという非常に高速な船の計画がございました。T S Lと略称でいってまうけれども、このT S L寄港地指定と関連港湾施設の整備について要望している。それから7点目でございますが、小樽築港地区再開発事業の促進に対する支援を求めている。8点目が、熱供給施設などの導入について。それから、9点目が北海道横断自動車道、いわゆる黒松内 - 小樽間という道路でございますけれども、この早期着工を求めている。それから10点目が、小樽港と石狩湾新港をつなぐ海岸道路の整備計画の具体化を求めている。それから11点目が海洋開発の推進を求めている。

古沢委員

北海道に機能調整を求めると、港湾の機能分担をきちんとやろうということですね。それと指定貨物の確保を求める。つまり、穀物やマトンなどの指定貨物、このままだったら苫小牧港に移ってしまうという危機意識が当然あったのだと思うのです。これを受けて、当時の掘知事ですが、道議会で質問に答えて、苫小牧東港にはフェリーを導入しないというふうに明快に答弁されているのは、これら室蘭市や小樽市などの地元意見、議会での意見書、要望書、こういったものの反映だと思うのです。その後、実は東港区へフェリーが導入されていく。しかも、それは小樽港から移されていくという時期に入るわけです。98年、このときにも議会は東港区へのフェリー導入に関する要望意見書というのを採択して道に上げています。このとき、実は小樽市議会や小樽市の理事者より以上に、室蘭市の理事者、議会の反応がかなり敏感だったというふうに言われているようです。実際に、そういう経緯をたどりながら、フェリーは苫小牧港に持っていかれる。それから、先ほど聞いたように、基本構想の時期、93年のころから現時点で見ても、苫小牧港は7,000万トンから9,000万トン、そもそも苫小牧港は貨物の目標が1億何千万トンですね。だから着々と近づいているという状況が進んできたわけです。

ひとつ参考までに、道議会でどういう議論になったかということで、私はなるほどなと思いました。ちょうどそのフェリーが苫小牧港に持っていかれるときに、平成10年、98年の第4回定例会の予算特別委員会で、小樽選出の久田議員がこの問題で北海道側をただしています。それに関連してお伺いしたいと思います。

苫小牧のフェリー入港の問題についてですが、久田道議はこのようにお尋ねしています。既存の港湾の取扱貨物量の集中化あるいは徐々に苫東へのシフト化につながるということになれば、他地域や他港湾に影響を及ぼすことの

ないように、たとえナショナルプロジェクトといえども、考慮すべき問題があるのではないかというふうに道側をただしていきまして、道側は当時の山口経済部長が、これに対して、他地域への影響の把握などに努めると同時に、必要な振興策を進めていきたいと答えておりますが、その後、久田議員は石狩湾新港と小樽港の機能分担に触れながら質問しているところが、なるほどと思ったのですが、実はその中で、畜肉輸入と動物検疫について伺っています。今、言ったように、これは小樽港と石狩湾新港の機能分担に関連して、久田議員がお尋ねしているところですが、その中で、このように言っています。小樽港は昭和41年度以降、畜肉輸入港としての指定を受けて、冷蔵倉庫あるいは関連の輸送業、さらには小樽のみならず札幌地域にも畜肉を原料とする食品加工業が長く操業を続けている。承知のとおりだ。石狩湾新港における畜肉輸入と動物検疫に係る問題をどのように考えているか、見解を述べよというふうに質問しました。山口経済部長ですが、ここのところで私はお尋ねしたいと思うのですが、石狩湾新港地域の食肉関連企業が取り扱っておりますコンテナによる輸入畜肉等につきましては、横浜港などに荷揚げされた後、苫小牧港などを経て、指定港であります小樽港に陸送され、輸入検査を受けて関連企業の冷蔵倉庫に運ばれているという状況にあります。このように平成14年のときに答えています。これは、今は苫小牧港と食肉検疫指定の問題でいえば、小樽港との問題で私は質問しているわけですが、置きかえてじっくり考えたときに、羊肉のコンテナから京浜地区、横浜港などを経由して、そして苫小牧港に揚がってくる、そして陸送されて小樽に来る。こういう流れは、現在の状況とも全く同じだと思うのですが、いかがですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

そのとおりでございます。

古沢委員

つまり、今、外航コンテナの側から見ると、港としては先行していた小樽が後発の苫小牧に取ってかわられていったのだけれども、そして羊肉なども冷凍船で運んでくるものからコンテナに切りかわっていく。そういう時期に重なったのだけれども、しかし苫小牧港に揚がった羊肉の多くは、陸送されて小樽へ入ってくる。小樽で検疫を受けて、そして流通に乗るまでの間、小樽の冷凍冷蔵倉庫に保管される。こういう状況で、小樽の港でいえば、確かに小樽の港に入らないという発言はありますけれども、まだそういった点では流れとしては維持されているわけです。その後、久田議員は、畜肉に係る北海道と小樽市との確認事項についてお尋ねしています。これに対して、山口経済部長がこのように答えています。輸入港の指定につきましては、既に指定されている港との機能分担にじゅうぶん配慮する必要があるとの基本的な考え方に立っている。関係市町村の理解を得て行われてきた。畜肉の輸入につきましては、小樽港の機能あるいは地域の経済活動にもじゅうぶん配慮してまいらなければならないものと考えているところでございます。このように明快にお答えになっている。

さてそこで、14年度に実は苫小牧港の管理組合を通じて、小樽市に食肉検疫指定港を申請をしたいという協議があったときに、これは3月の議会で市長がお答えになっていただいておりますが、小樽側としてはそれは認められない、容認できないと、そういう明快な態度をとっています。ところが、今年、事前の何の協議もなしに突然のように、もう外堀も埋まるような状態で、この問題が持ち上がってきたという経過だったというふうに思うのです。

そして今です。3月の議会のときに、私は1年間先送りにしたと、時間は稼いだと、この間にすべきこと、やるべきことをやれば、何とかマイナスを少ないものに食いとどめることができるという決意表明も多分にあったなというふうに受け取っていたのですが、そのときに、どうでしょう、市長。実は苫小牧側では、苫小牧港の管理組合管理者を務めている苫小牧市長は、議会に対して、実は副知事からこういう文書をもらいましたというふうに提出しています。小樽から反対の意向が表明されておりましたが、調整の結果、苫小牧港の指定について1年程度の時間をとった上で、以後反対するのではない旨の回答を得たと。17年度当初には省令が改正され、苫小牧港が肉類の輸入検疫に係る指定港に指定されるよう、国との交渉に万全を期すのだというふうに言っています。そして同時に、議会の答弁を通じて、道が苫小牧に対して、というよりは、苫小牧市長あてに約束の文書を持ってきました。

それが今紹介したことです。管理組合と道がその後、協議を行って、北海道の方から国には再度の要請をすることについては内諾を得ている。16年度早々、道の責任において、きちんと関係各港全体の調整、確認を行う。その確認の下に、責任を持って16年度の早期に農林水産省に対して要請書を出すと、このように確約がとれているということが管理組合管理者、それから市長である苫小牧市長から、これは当時の3月下旬でしょうか、市議会の総合開発特別委員会で行われている。つまり何とか先送りさせたから、打つべき手、打てる時間があるから頑張ろうじゃないかというふうに思っていたのだけれども、実は4月早々にも、ずれても5月早々には、調整をかけて再申請を上げていこうということが、既に約束されていたということではないのでしょうか。どうなのですか。

港湾部長

この3月時点のことを私なりにいろいろ調べてみましたけれども、端的に言って、今、委員がおっしゃっているように平成17年度に向けた手続について、いつどういうふうにするかということについては、小樽市と道については、その手続については全く話をしていない。ただ、問題は3月の時点で道としては農林水産省に対しても、とりあえずパブリックコメントを国がとろうという、もうぎりぎりの時期に、小樽市が反対を表明し、一定の行動に出たということの中で、たいへん苦慮する中で取下げをするという一つの判断をした。それが、小樽市はよしとしても苫小牧はだめだと言えば、その一定の道の仲裁といいますか、道がこの問題について処理をしていこうとする案自体が飛んでしまうものですから、第1回定例会の中で再三、前部長なり、助役が申し上げたように、小樽市に来たいろいろな一定の提案については、一番先に小樽市にこれでどうだろうかという、まず反応を聞きに来ている。その段階で市としては、今申し上げたように、農水省のそういう省令改正のスケジュールの最後の段階でござらしているわけですから、一定の判断を早期に求められる。その判断を基にして、苫小牧にその案でいいかどうかという調整をかけ、それで苫小牧もやむなしといった中で、では、来年どうしてくれるのだという話は、道と苫小牧との間ではあったのかもしれませんが、それは双方、その時々議会の中なり、関係団体が何を言ったかということ道を申し上げられることと、できないことがあったのだらうと思いますけれども、市としては、あの時点では、この2年3年延ばしてもらいたいということについての、道からの提案である1年延期するというので、今年取り下げるとということについては、関係業界も含めて関係者と話し合いをして、それをよしとしたわけですから、そういった意味では17年度の申請については、やはり基本的には可とするという判断をあの時点では、関係団体等を含めてしたというふうに認識を持っています。

古沢委員

議会での関係でいえば、3月議会でも大変な議論になりましたけれども、こういう重大な問題。わかりやすいから、羊肉マトンだという話を例えにして話をしたりするのですけれども、小樽港、小樽の経済にとっても、こういった道の態度が、なし崩し的にどんどん進んでいくということになれば、それこそ小樽港の、あえていえば命取りにつながる、そういう問題意識があるからお尋ねするわけです。ただそれだけかと気になって覚えたてのパソコンを使っているやってみました。そうしたら、今は国会議員ではない岩倉さん、そのくんだり五、六行打ち込んでいまして、実は今年度の4月1日から指定港になりそうだというときのくんだりから、それはその後、時間的経過があったのでしょね。要するに、検疫官というのでしょうか、職員を常駐させなければいけないのだけれども、この予算要求に動いていたけれども、警察官の増員の方に予算がとられて、実は人員の手当がつかなかったと。それで、16年度は指定されても千歳から出張して対応せざるをえない。しかし、17年度から心配ないのだというようなことが書いています。こういったことも、何か予算上の問題としても多少はあったのかなというふうに興味深く見たのですけれども、そういうものがありますから、機会があったら参考までに見てください。

それと、前回の常任委員会で示された道央4港振興ビジョン案というのがありますね。これとの関連も含めて、今度の問題をきちんと押さえておきたいと思うのですが、何が一番気になったかといいますと、初めのところ、その中ほどに、港湾法第3条の2でいっている基本方針、これが12年12月に変更されて、道央圏の4港の重要港湾は

それぞれの立地特性を生かして、総体として北海道の発展を支える拠点としての機能を担うというふうに書かれているものですから、総体として発展機能を担うのであれば、でこぼこがあっても仕方がないなというふうに読み取れたのです。機能分担はどこに行ったのだろう。相互に調整しながら発展していくという、そういった方向から大きくかじが切りかわったのかなと思ったのですが、それで港湾部において、12年12月に変更された基本方針を見せていただきました。そうしますと、やはりそこでも基本的な方向は変わっているわけではないのです。要するに、ただニュアンスとしては、この概略的に示された案だけを見ると、やはり苫小牧、石狩集中・集約化で小樽、室蘭は後ろに追いやられるのだなという心配をしたのですが、まだまだ踏みとどまって頑張りようがあると。12年12月の基本方針では、港湾相互間の連携の確保というところでは、基本的には機能分担という考え方に立っているのです。

その中で、近接した港湾が総体として効率的な海上輸送網を形成するように、それぞれの港湾において、その特性を踏まえた役割分担に応じて計画的に施設を配置すると。こういうふうに述べておりますし、さらには各地における港湾相互間の連携ということで、改めてまた、各地域における海上輸送については、地域の重要港湾が近隣の地方港湾との機能分担の下に拠点的な役割を担っていくのだと言いつつ、北海道地域ではどうするかといったときに、ここのビジョン案の初めのところで、「総体として」というふうに先ほど紹介したところですね。そこで出てくるのが、この「総体として」という表現が出てくるのですけれども、そもそもは機能分担、役割分担をはっきりして、そして港湾の整備、港湾計画を進めていくという考え方自体は変わっていないんだというふうに、ぜひ議会側も、それから市長はじめ理事者の皆さんも相互に確認し合いたいと思います。今度の食肉の問題、まだ打つべき手があるのかないのか、打つべき手がないならどのように総括をして、教訓を引き出していくのかということが必要になると思うのですが、いかがですか。

市長

先ほど、港湾部長から話をしましたけれども、この食肉検疫指定の問題ですけれども、これは一つには、平成4年に国が示した基準というのがありまして、ご承知かと思えますけれども、これはこの内容から見ますと、いわゆる実績のある港といえますか、そういう港については、指定をしていきたいと思いますという流れがあるのです。これは平成4年の一つの指定基準というのを国がつくったのです。ですから、道庁に言わせると、これをある程度盾にとっているというか、あるのだから、これはもうやむをえないのではないかというのが、そもそもの発想なのです。それで、我々としては、そういうことはそういうこととして、今回の問題は、道庁のこの手続きのかしといえますか、これがあるものですから、いろいろ運動した結果、道庁もこの非を認めて、取下げをしたという、異例のことをやったわけですよ。

今後につきましては、前段話したように、3月時点の話がありますから、そのことを踏まえ、そしてまた今言いました指定基準という事柄からもかんがみまして、我々は基本的には賛成はしませんけれども、そういう現状を見ましたときに、これは業界の皆さんとも話し合った結果、苫小牧港の指定はやむをえないのではないかということで、それはそれとして、じゃ、小樽港はどうするのだということで、これはもう全力を挙げて、かつて小樽港で揚げていた荷物を取り返すといえますか、これに集中しようということになりましたものですから、私も4月以来、関係者のところにお邪魔をし、さらに来月もまた関係者のところにお邪魔をして、何とか年内には方向性を出したいということで取り組んでおりますので、そのようにひとつご理解をいただきたいというふうに思っております。

古沢委員

これで終わりますけれども、いろいろ経緯がある中でこの問題が、今、市長が言われたようなところで落ちつかざるをえないと、そういう状況になっているのですけれども、であればこそ、そういう状況に議会として議会の意思決定が何もいまま、事が経緯してしまうという事態に今陥っているわけですね。これまで、その時々に必要な

意思決定をして、理事者の皆さん方と協働して、あるいは手を携えて、そういう意見反映を必要な場面では必要なところに行ったりしたわけですが、今回は残念ながら、3月の予算特別委員会の中で、前回の経済常任委員会で若干、そして今回と、そういう質疑は行われていますけれども、意思決定みたいなものは行われていない、そういう何ともいかんともしがたいような思いが非常に強い。ですから、これはもう、今日の委員会に参加されている各委員の皆さんと一緒に考えなければいけないなと思っていますけれども、議会でやるべき手はあるやなしやということも含めて、残された時間の中で一生懸命考えてみたいというふうに思います。そのことを申し述べて終わります。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

井川委員

食肉検疫指定港の羊肉の輸入量について

まず、食肉検疫指定の4港について、羊肉の平成15年度の陸揚げというのですか、輸入量のトン数を教えてください。

(港湾)港湾振興室横山主幹

北海道に揚がっている羊肉につきましては、1万トン程度という数字になっております。石狩湾新港におきましては約1,500トン、苫小牧経由で小樽まで来ている羊肉は8,500トンということになっております。

井川委員

そうしますと、食肉の検疫指定港になっていても、釧路港と室蘭港には一つも揚がっていないということになりますね、そして、小樽港にはもちろんまだ一度も今回入っていないということで、これを見ますと、たいへん今、京浜地区に入りまして、こちらに入るといことは経済の流れが太平洋ベルトというか、向こうの流れになってまして、小樽に入ってくるのがたいへん難しいような状態になっていますけど、実際に中国との定期航路、今、やっついて、せっかくガントリークレーンを買って、コンテナで揚がったら一生懸命どんどん稼働していただきたいという希望もあるのですけれども、中国は、今、口蹄疫で、あそこから来るのが難しいということで、非常に困難なことがたくさんあって、なかなか小樽港に入ってくるのはたいへん難しい状態ではないかと思うのです。それで、市としましても、冷蔵庫、冷凍施設の業者や船会社がいろいろな部分について、努力されていると思いますが、どの程度まで進んでいますか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

市内冷凍事業者におきましては、2月からもう既に話し合いを進めておりまして、その中で、市内、北海道だけでは動けないということで、実をいいますと、この4月に市長をはじめ冷凍事業協会の会長とともに、まず今、小樽中国航路を持っている船社に対しまして、全面的なバックアップをお願いしてきたところでございます。今後におきましても、さらには羊肉を入れている商社とか、東京なのですが、そこに行きましてお話を聞きながら、その辺で課題を聞いて、またさらにそこから今度は、商船三井とかそういう航路を持っている会社なども訪問しながら、どのような課題があって、どういうふうに解決していかなければならないのかという話し合いを進めていきたいと考えております。

井川委員

そうしましたら、だいたい、どのぐらいのトン数が小樽港に入ったら、業者がペイするといったらおかしいですけども、利益につながっていくかというトン数は、どのぐらいの程度ですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

市内業者の冷蔵庫のキャパシティが昨年6,000トンという保管能力の実績がございます。今、幾らあったらもうけるのかという、その辺の数字というのは押さえてませんが、私どもとしましては、やはり前年度実績を割らない

ような数字の中で、こういう輸入促進について、ポートセールスをしていきたいと思っております。

井川委員

小樽 - ホルムスク旅客航路開設について

それから、次に、小樽 - ホルムスクの旅客の航路が開設されました。見ますと、1か月に3便くらい運行しそうですねですけれども、この経済波及効果について、お知らせください。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

経済波及効果につきましては、これはあくまでも2002年にロシア交流の動向調査ということで調査してございますが、客船が入ることによって、幾らの波及効果、その人数によってということではっきりした数字は今、言えません、少なくとも、その当時の調査によりますと、ロシア人が小樽に来て落とす額というものが、個人消費額でいけば、1人1万9,000円ぐらい、そのほか船舶代理店や通関手数料等の収入は、港湾収入として出てくるということと、あとそれに伴って燃料業者、さらには今回の旅客船であります、携帯品として自動車を持って帰れるということで、その当時小樽から持ち出される自動車は、平均1台45万円というような数字も出てますので、そういうものの分野で小樽市の経済波及効果というのは、出てくると考えてございます。

井川委員

たいへん今、小樽港のすべてのものについては、もう貨物もどんどん減っていますし、暗いニュースばかりでしたけれども、こういう明るいニュースも出て、ちょっと希望が持てたかなということで、どんどんいろいろな発想の転換をして、今までの既成概念にとらわれないような小樽港の発展をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

見楚谷委員

ゲートの警備について

ゲートの警備について、お聞きをします。メインゲート11か所に設定をして、各1名ないし2名、予備人員が4名ということで配置をしたいということですが、先ほど古沢委員からお話ありましたけれども、貨物検査ですとか、いろいろな管理をする場合に1人で間に合うのかなと。トラブルがあった場合にどうするのかなと。4人体制、予備もいますから、そうなるのかなと思うのだけれども、実際問題、業務をしていく中で、この1人体制というのは、いかがなものかなというふうに思うのですけれども、その辺はいかがですか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

各ゲートにおける警備の問題ですけれども、確かに今までもいろいろ議論があるところで、各ゲートとも、そのゲートによって、その出入りの頻度というのは違うのですけれども、特に小樽の場合は、ロシア船が着く岸壁については、けっこう何かといろいろなケースの出入りがあると思いますので、その辺についてはやはり常時2人つけなければならないのかなという考え方もございます。今、基本的には、1名と考えてございますけれども、各ふ頭ごとに予備員というのがございますので、ある程度そういった人間を、そのふ頭の出入りの頻度に合わせて、柔軟に配置をして対応していきたいとは考えてございます。

見楚谷委員

これは、初めてのケースですから、なかなか難しいこともあると思うのですけれども、実際問題、来年の3月31日までの期間という形の中で、この経費が今回計上されるわけですが、途中で、例えば、ロシアなり北朝鮮の船も入っていますが、そういうような船が頻繁に入ってくるようになってきて、1人体制、2人体制では難しいなといったような状況判断の中で、人員を増やしていくというようなことを検討することはできるのですか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

途中で人員の増員ということですが、ただ、その予算の枠というのもございますので、その辺はどのぐ

らの必要度があるのか、現実的にやってみて、どうしてもここはそういう増員が必要だということがあれば、全体の予算の中で対応できるのか、どうしてもできなければ、ある程度の予算の補正ということも考えられないわけではないというふうに考えてございます。

見楚谷委員

それと、1定の予算特別委員会の中で武井議員が質問をし、私も質問したのですけれども、第3号ふ頭基部で潮まつりが今年は7月から8月にかけて開催されるのですけれども、ちょうどこれ、第3号ふ頭の半分利用できるといことで、仮設トイレですとか、そういうものはできると思うのだけれども、例えば花火大会、これは今までずっと先端までお客さんがずらっと並んで、早い時間から場所とりをして、楽しんでいたところなのですけれども、今回は半分しか行けないので、第1回定例会の予算特別委員会の中では港湾部の方から若干の柔軟な対応もとれるのではないですかというような答弁があったと思うのですけれども、その辺は、どうですか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

第3号ふ頭におけるソーラス条約のフェンスの位置でございますけれども、今、海側半分、しかも南側通路の部分は制限区域には入ってございません。それで、上屋の岸壁側、ですから岸壁沿いにこういう、何というかでこぼことした形で、突起したような形で、制限区域が設定をされてございまして、中通路については問題はございません。花火大会等については、今のソーラスをそのまま適用しますと、沖側半分の岸壁については、原則的に出入りできないということにはなりますけれども、実際ソーラスにつきましては、外航船が入っていないときには、ソーラス対応しなくてもいいというのがございますので、潮まつりにつきましては、我々が今考えているのは、従来からもそうなのですけれども、船はもちろん花火大会に影響のある手宮側の岸壁には極力着けないと。そういった中で外航船をその期間だけある程度その他の岸壁にシフトをさせて、従来どおり潮まつりについては、お客さんが入れるような形で考えていきたいというふうに考えてございます。

小林委員

小樽 - ホルムスクの客船航路について

今、井川委員の方から、ホルムスク航路の開設について、経済効果、そしてまた港湾部の方からロシア人の方が小樽の観光をして、1人1万9,000円という経済効果も発表されました。この開設についての経過というのですか、もう少し詳しく説明していただきたいなと思うのですけれども。

港湾部長

実は、このホルムスクの客船航路については、今年3月に先ほど主幹が話したように、前の州知事が亡くなられて、その名前をつけた船がこちらに来て、そのとき奥様も一緒にその船に乗船されて、市長も乗船して歓談をした、そういったような経過の中で、そのときに船社の社長も乗ってこられて、2船体制になるということになれば、ある程度、定期的に来るようなことは考えられませんかということを、市の方からその懇談の中で話をしたようなのです。それで、その船社の社長が検討してみましようという、こういうことになってお戻りになったと。実はこの2隻の船、その1隻の船というのも、サハリン、いわゆる千島、北方領土の方をいろいろ人を運ぶのに回っていて、その中でいわゆるチャーターされたときに、昨年で9回ぐらい来ている船なのです。今年は、こういったことで2隻配船になったということで、全体的な船の回しの中で、何とか月に2回平均ぐらいは来れるという判断をされたようで、それで5月の中ごろに小樽の船舶代理店を通じて、こういう日程でこれからいきたいのでということで、市と市との調印というのですか、友好調印の中でこの客船を使って航路をやりましよう、こんな話ができるかどうかの打診がありまして、それを踏まえて港湾部として一定程度課題を整理しながら、市長、助役とも相談をし、17日にたまたま来た船に社長が乗ってきまして、下打合せをいろいろしまして、それで、双方いいのではないかとということになって、6月1日にそれでは、向こうの市長は日程上ちょっと難しいので、副市長が来れるというので

来て、市と市の友好関係の調印みたいな形で、この船の航路をこれから続けていきたいと思います、そんな趣旨の調印式をやるかと、こんな流れで今来ているわけです。

小林委員

経済部で発表されている小樽の観光客の3,065億円という、非常に大きなこれからの観光都市小樽では、たいへんうってつけな航路開設でありますし、初めて私もこうやって見たのですけれども、旅客数が150名、ちょうど数としては中型というか、小型というか、恐らく日本国内から空路、先ほど空路から陸路から小樽に来ていただいて、小樽港からホルムスクへと、非常に夢のような話ですから、これを機会に、何とかホルムスクの方へ例えば小樽の出張所、前に経済使節団で知事と会ったときに、表敬訪問ばかりではなく、もっと積極的に来てくださいと。職員の配置なんかどうですかと言われるぐらい。ご承知と思いますけれども、ユジノサハリンスクには稚内の出張所があると、ラジオ放送している。情報交換しながら、非常に緊密にやっているのです。ですから、こういう機会に小樽市もただ航路開設でそのまま投げているのではなくて、もう出張所での小樽のPR、そしてまた国内から来たお客様さんに、小樽での観光のすばらしさを最大限に努力するような考え方というか、ただ、航路開設でそれでいいのですかという、私の考え方なのです。その辺、今後これから、やはりもっとこの航路開設に当たって、何か少し夢のあるようなというか、努力するような、そういう目標というものはないものなのではないでしょうか、どうですか。

港湾部長

私も港湾部に来て何か月もないのですけれども、先般、たまたま機会がありまして、サハリンに行ってみまして、それで、コルサコフとユジノサハリンスクとホルムスクに行って、ユジノ、コルサとホルムスクは各市役所に行ったりして、稚内の出張所も、あそこに事務所を構えていて、所長とも話をいろいろしてきましたし、問題はそのサハリンそのものの中で、商いをどの程度できるのかというのが、一つの大きな行政が出て、民間の商いのお世話をしていくという、このあたりが大きな仕事です。今、委員がおっしゃったように、観光という意味での出入りをどうするかという。それで、コルサコフでやった、州の観光局との話の中では、やはりサハリン州自体が北海道との交流の中で観光客というものの受入れですとか、それからかなりサハリン州というかロシア自体が日本という国は経済発展をしているという意味で魅力を感じているという、こういう中では、行きたいという人がたくさんいるということです。こういう中で、いろんな仕掛けの中でお互いに多くの人的交流が可能ではないかというようなお話はされていました。

ただ、問題は出張所などをつくって、そういったお世話をするかということになると、相当商売の問題として、現にサハリン開発、油田開発などがされていても、やはり小樽の地元で出てくる人の、企業の名前が本当に少なく、北海道のビジネスセンターみたいなものもあるのですけれども、そういったもので少しビジネスとしての熟度が、北海道なり、小樽なりの企業が参入していくような条件がどれだけあるのかといったような情報収集を、今、道の事務所を通じていろいろな情報ももらったりしているのですけれども、そういうことが今あれば、日口のフェリーのSASCOの船で、今、サハリン7もありますので、そういったものの関係で、今そういう物の出入りの部分でも情報収集をしているものですから、そういう中で、どれだけこれから地元がサハリンの地で活躍できるのかということの中で、先陣で行政が引っ張れるかどうか、観光の問題も含めて、これから若干推移を見ながら、サハリンのホルムスクは姉妹港湾なのです。ですから、そういったことも含めて、これから友好が積み重なって、そういったものができるということであれば、また前向きに考えていきたいとは思いますが、少し時間がかかるかなというようには思います。

委員長

それでは、自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

斉藤（陽）委員

苫小牧港の食肉検疫指定の問題について

まず、苫小牧港の食肉検疫港指定の問題でお伺いさせていただきます。

少し最初の方から伺いたいのですけれども、苫小牧港が食肉検疫の指定ということで名乗りを上げた、その要望を出した最初というのは、いつだったのでしょうか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

北海道が国に要請した時期が、平成15年4月ということから、平成14年中に苫小牧から道に対して要請があったものと考えております。

斉藤（陽）委員

その最初の当時、小樽港はじめ他港の対応というのは、概括的にどのような状態だったのですか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

室蘭市につきましては、小樽市と同様、苫小牧港の食肉の指定については、反対という意見を言ったということ聞いております。石狩湾新港管理組合につきましては、特に反対しないという話を聞いてございます。

斉藤（陽）委員

その時点との比較ですけれども、今回の対応というのは、どのように違っているのかと、またあるいは違ってないのかというところはどうでしょうか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

平成14年8月に小樽市に苫小牧港管理組合から食肉の指定について意見を求められたところ、小樽市としましては反対するというスタンスでございました。その後、今年になりまして、既に国に対して要請を出したということから、今年の3月末の経過の中で、小樽市としては従前の取決め、協議がなかったということで、反対というスタンスを持ってございまして、その後3月以降、4月、5月、先ほど部長から話がありましたとおり、本来であれば、二、三年の猶予を持ってもらいたいという中で、平成17年度の要望につきましては、いたし方ないという考えに立ってございます。

斉藤（陽）委員

いたし方ないという言い方なのですけれども、今回の報告をいただいた内容からしますと、反対活動というのは、本市の発展につながらないという趣旨のようでございますけれども、これまでの北海道に対して慎重な態度を求めていくという態度から比較しますと、賛成ではないと先ほど市長も答弁されていましたが、賛成ではないにしても、後退したという印象は否めないわけですけれども、先ほども古沢委員の方から出ましたこの平成5年の苫小牧東港の流通港化に反対する要望意見書、その後何回かにわたって表明されているこの議会意思、そういったものとも相入れない部分があるのではないかとというふうに考えるわけですが、この点についてはどうでしょうか。

港湾部長

そもそも論よりも、基本的に私が考えるには、平成5年の国の港湾づくりという意味合いでの役割分担なり、今回の4港ビジョンの中にも役割分担論があったのですけれども、それを表面的に出さないということでかなり抵抗をしてきたという、これは我々の立場も理解いただけるし、それは今、国なりなんんりの動きというのは、少なからず一定程度認識は同じものがあると思っています。だから、あえて、そこに抵抗をするわけですけれども、基本的には、平成5年とか平成9年とか、その辺のいろいろな船の、港の役割でこういうことを認められないとか、こういうことを何とかしてほしいというのが、今の物流の基本になっているコンテナ化というものが、基本的にはそんなに小樽港では進められていなくて、苫小牧港中心型になったことは事実だと思うのです。ですから、マトンだとか石狩湾新港に6項目、平成9年に約束しましたよと、小樽港の既存の施設うんぬんと言っても、平成9年のときというのは、間違いなく、バナナを船1隻どんと持ってきたとか、マトンが船1隻でどんと来た時代だったの

ですよ。だから、当然それは機能としては、コンテナの機能がない小樽港であっても、それは来れた。そのころはもう既に苫小牧港は、オーストラリアマトンは東京経由で、それこそ昭和の末期、五十八、九年にはもうオーストラリアマトンはコンテナで来ていたわけですから、それがコンテナ化がどんどん進んでいった中で、古いと言ったら語弊がありますがけれども、昔のいろいろな約束事というのは、やはり流通の中でとうたされてきたのだらうと。その中で、やはり抵抗をどれだけしていけるのかと。

例えば1船配船であれば、あちらに行かないでこちらにくれという陳情合戦もできますけれども、コンテナ10本持ってきてくれというのに、コンテナでここに来ていない、船がないのに、小樽にマトンをずっと持ってきてくださいということは、これは荷主なり、それから輸入商社と勝負したって、勝てないわけですから、だから、現実的には苫小牧港というところに国際ターミナルとして、どんどんいろいろな荷物がコンテナ化されて入ってきている。その一部として羊肉が海外から積まれてきて、フィーダーで入ってきたという。こういう経過だらうと思うので、そういう意味では、後退だ、前進だという議論をされると、そのときそのときの約束事というのは、目いっぱいやはり判断をして、市議会を含めて頑張ってきたという認識でいますし、今回もやはり少なくとも、中国航路の羊肉のめどがつくまでというのは、二、三年かかるかもしれないという判断もあって、業界の皆さん方も何でも反対と頑張るのではなくて、やはり二、三年のうちに我々が何とか頑張ろうではないかという、こういう中で陳情し、道は何だかんだ言っても、私はミステイクだと思っているのです。14年度にあって、15年4月にもう小樽市に黙って出しているわけだから。それを我々がぎりぎりの中で把握したということの部分もあって、1年間ということによって一歩下がったと。我々としては、そこのところを、では、2年、3年までということをやれたかという、やはりあの時点の判断は最大の判断だったらうというふうに思いますので、そういうことを踏まえると、17年度に新たに一つの手続として道から来た部分について、3月の一定の判断で1年待ったと。

では、先ほども市長も申し上げたように、この1年で何とか中国経由の羊肉輸入について頑張ろうということを経界と約束をしながら、今回の判断をしたということですので、同じテーブルで議論をすると、何度も申し上げるように、一歩下がったかなと思うのですけれども、やはりそれをつくり上げてきた状況なり、流通形態を含めて変化があったのだということも、一つの判断材料にさせていただきたいなというふうに思っております。

斉藤（陽）委員

流通の実態的な議論からすれば、じゅうぶんわかる話なのですけれども、先ほども言いましたように、議会意思として繰り返し表明されてきた内容と整合性がないものを、論理的な整合性をとらないで状況が変わったのだからそうなのだという言い方だけでは、これは議会が考えることかもしれないのですけれども、きちんとその辺の整合性をとって、次に話を進めなければならないのではないかとこのように考えます。

それはともかくとしまして、今後の見通しなのですけれども、小樽港としてその主体的にこの問題を考えていけば、直接貨物を揚げるということが最大の課題なわけなのですけれども、先ほども出ましたけれども、どういう方向が今考えられておりますか。

港湾部長

まず、一つは防疫といいますか、食肉検査の指定港として指定をされるという、指定をされたりされなかったりするというのは、先ほど市長が申し上げたように、平成4年に農水局長の方からの基準がありますから、全く小樽港の方に揚がらなくなりますと、それは取消しをされるという状況にもあると。したがって、苫小牧港に免許が行くとか行かないという問題よりも、自分の足元でもって取り消されるという現状です。一方ではポートセールスを一生懸命やっても、免許がないのに羊肉を持ってきてくださいというわけにはいかないの、ともかく実績をつくらなければならない。ですから、中国のコンテナで何とか入れて、小樽港で検査して通すという、こういった実績をつくるということに最大限努力するしかない。したがって、その羊肉だけの問題ではなくて、そういう食肉検査指定港としての役割を果たすということが基本にあり、もう一つは、圧倒的な数量である羊肉を今持っている中

国航路から持ってくる。それは当然船会社、それから輸入会社、今はアンズコという会社がほとんど日本を仕切っています。これは来月また行ってきますけれども、そういう中で何とか航路は確保した、だから小樽港に揚げてほしいと。

これはちょっと違う議論なのですけれども、問題は流通そのものを、いろいろ勉強させてもらいましたけれども、基本的には苫小牧港から揚げて、小樽港というよりも、小樽の冷蔵庫に持ってくると。この経費はだれが払っているかと。それから荷主である工場、仮に銭函にある肉屋とかいろいろありましたけれども、これは札幌圏が多いのですけれども、これを冷蔵庫にとりに行く運賃をだれが払っているのか。こういった割り振りをいろいろ考えて流通というのは成り立っているわけなのです。したがって、現状を把握した中では、苫小牧から小樽の冷蔵庫まで入れる分は、輸入業者が払っているのです。それから冷蔵庫から持っていくのは、荷主が冷蔵庫から欲しいと持っていく分について払っている。少なくとも荷主がなければ輸入業者というのは成り立たないわけですから、だから、先ほど主幹の方から報告させてもらった、これからのポートセールスというのは、船社、それからそれぞれの輸入業者、それから荷主に、荷主が例えば苫小牧に冷蔵庫ができて、苫小牧に取りにきてください、それは荷主の負担ですよといったら、しくみとして、荷主は、ではその冷蔵庫は使いませんということになるのです。ですから、荷主を何とか我々の地元の味方として、我々がともかく小樽の冷蔵庫に輸入業者に入れてもらうようにする。そして、今までと同じ流通形態にする。このことによると、苫小牧の動検で各指定の検査を受けたとしても、小樽の冷蔵庫に引っ張ってくることは可能です。これは現実的に苫小牧に今揚がっているバナナが食防で検疫をやって、石狩湾新港でくん蒸して丸果という市場に卸しているという、これは同じ形態をとっていますので、そういうような意味では荷主との協力、共同というか、そういう格好で、今回、冷蔵庫の対応も含めて、行政としては頑張っているかなと、そういうのが具体的にこれから動こうかなと思っている流れです。

斉藤（陽）委員

先ほども相当古くからあると言われた内容なのですけれども、今、主な羊肉輸出国であるニュージーランド、オーストラリアから釜山港経由で京浜の港に入って、苫小牧港へ海上輸送をしてうんぬんという、こういう形態という、流通というか、輸送形態というのは、相当昔からあると先ほどおっしゃっていましたが、いづろからこのパターンになったのでしょうか。

港湾部長

少なくとも、私が20年前に港湾物流担当で把握したときには、ニュージーランドマトンというのは、冷凍船で指定港である小樽港に直接入ってきていました。それで、北海道ではマトンというのは、直接外国からは小樽にしか揚がってこなかったのです。それが、他港といろいろ話し合いをしていたときに、港湾統計で苫小牧港にマトンが揚がったので聞いてみたときに、そのときはオーストラリアから京浜に揚がっていた。そして、京浜から苫小牧にコンテナという形で、そのころまでは内貿で揚がってきたのだらうと思うのです。ですから、京浜で食防なりなんなりを全部受けてきたのだらうと思います。今はそういう形でなくて、外貿コンテナがそのまま動いているものですから、苫小牧港が指定港でなければ、あくまでも陸揚げして小樽に持ってこなければ開封できないという、こういう物流の流れになっているのだらうというふうに思います。

斉藤（陽）委員

それで、この方法として、先ほど中国の港で積替えをする。それで中国定期コンテナ航路で小樽港に荷物が来るようにする。そのパターンと口蹄疫うんぬんで、中国の港はリスクがあるから、中国以外の港を経由して、そこで積替えをして、中国定期コンテナ航路を路線変更といいますか、航路変更しなければならないのかもわからないのですけれども、そういうウルトラCの積替えをするか、いろいろな可能性を探られているようなのですけれども、どういう可能性が一番強いのか。そして実現の見通しという部分については、いかがでしょうか。

港湾部長

一つは、特にウルトラCはないのですけれども、基本的には、今、小樽に航路を持っているのは神原汽船という船会社が航路を持っていますので、その中国航路を神原汽船が今持っている一つの航路と、それから神原汽船にお願いして、もう一つ別な航路をつくってもらって、そしてそこにニュージーランドからいわゆる商船三井なり、そういった船会社がニュージーランドからまず大陸まで運んでくれる。そこで枝にというか、フィーダーになって、そして小樽に来るといふ、こういうしくみを考えている部分です。ですから、中国そのものは、口蹄疫になって難しいというのは、今、いろいろ情報収集しているのですけれども、要はコンテナのシールとあって、とめているものが切れて、だれも開けていないのだけれども、荷役の途中で切れたりなんざりすると、そのもの自体はもう扱いとしてはそこで置いていかなければならない。そうすると、輸入業者としてのリスクがものすごくありますから、だから、あえて今普通にちゃんと来れているものを、そんなリスクのあるところに回せるかというのも流通の中であるものですから、そこら辺の部分が今の中国の荷役体制の中で、そういうことがまま行われているといふか、発生することなのかどうなのかとか。それから輸入元である今度行ってくるところにもいろいろ事情を聞いてきますけれども、そういうことが最大のネックなのかどうなのか、そういうことを整理をしながら、一方、神原汽船でとにかく大陸からフィーダーで持ってくるということです。石狩湾新港に揚がっているのは、そのたまたまフィーダーの道が、釜山に揚がっている航路を持っているのは、釜山に揚がるから、釜山で積替えをして石狩湾新港に持ってこれると、こういうことですので、航路の問題なのです。

斉藤（陽）委員

改正ソーラス条約について

食肉については、これで終わりました、改正ソーラス条約の報告がありましたけれども、そちらについて何点かお伺いします。

その警備の入札方法ということについて、お伺いいたします。これに関してはできるだけ市民の理解を得られるオープンな透明性のある発注方法というのが望まれると思いますけれども、警備業者への発注については、どのような方法を考えておられるのか。

（港湾）港湾振興室小林主幹

ソーラスの警備業務に関する業者発注でございますけれども、先ほども答弁しましたけれども、基本的には、今、考えているのは、市内業者並びに市内業者に準ずる業者が6社でございますけれども、そちらへの指名競争入札ということで考えてございます。

斉藤（陽）委員

日中立哨警備というのと、夜間巡回業務の2本立ての入札といいますか、発注になるということですが、そのための必要人員を満たすために、受注したその警備業者が雇用として確保しなければならない人員というのがあると思うのです。その日中の方と夜間の方、それぞれ何人程度になると考えられますか。

（港湾）港湾振興室小林主幹

日中の立哨業務と夜間警備業務でございますけれども、まず夜間の巡回業務につきましては、これは車両による2名体制で、対象ゲート、フェンスを周回するということでございますけれども、これについては恐らくたぶん既存の人員で対応できるのではないかと聞いておりますけれども、日中の立哨業務につきましては、今、各ゲート1名、さらに予備人員4名という形で考えますと、実際すべての対象岸壁に船が入っているときには、最大で同時に15人必要になると。さらに、これは14時間ですので、2交替、3交替ということも考えられますので、そうしますと、恐らく少なくとも各30人ぐらいプラス多少予備の人員を抱えなければ対応できないという形になるかと思っておりますけれども、今、お聞きしている中では、各業者によってまちまちでございますけれども、やはり受注するとすれば、小樽の業者は10名ぐらい必要ではないだろうか。また、ほかの業者はもっと30人以上新たに雇

用しなければならないと、そういう話も個々には聞いてございます。

斉藤（陽）委員

そのような人員を確保するということになれば、その指名6社の中で、はっきり言って落札できそうな業者というのがある程度限定されてしまうのではないかと。実質的にその結果が透けて見えるような入札ということは、非常に好ましくないのではないかとこのように思うのですけれども、どうでしょうか。

（港湾）港湾振興室小林主幹

その辺は、業者の規模ですとか、抱えている体制みたいなものが確かにあるのかと思いますけれども、今、基本的には指名業者による指名競争入札ということで、現時点では6社となっておりますけれども、まだそういう透明性とか、業者をある程度もう少し範囲を広げて入札をした方が確かに競争原理というのは働くことになるでございます。またそういった透明性の確保にももう少し効果があるのかなとは思いますが、その辺は部内でもいろいろ検討をしているところなのですけれども、実際その指名業者を市内に限った場合には、市内への経済効果といいますか、雇用の拡大、それから市内業者の経営の安定ということにも資するのでしょうか、そういった部分で、そういう方向になった方がベターではないかというふうに考えてございますけれども、また一方では、先ほどの競争原理の問題もございまして、透明性の確保と競争原理の導入ということを考えれば、もう少し指名業者に限らず、小樽に出先のあるような業者も入れた中でやる方がベターでないかという、意見がいろいろあるのです。透明性の確保となると、我々も何とも言えない部分があるのですけれども、今そういう状況でございます。

斉藤（陽）委員

非常に苦慮されているという状況がわかるのですが、ある意味で二律背反的な部分もあるかもわからないのですけれども、その市内の雇用改善に資する発注方法ということも非常に大事だということで、実質的に市内の労働力を活用できるような何らかの資格要件といいますか、こういったものを設定するとかというようなことは考えられないのか。その資格要件をつけることによって、透明性がなくなるということでは、また困るわけですが、そういう入札のいろいろな透明性あるいはオープンさというものを広く確保した上で、市内の労働力が実質的に確保できるという、非常に難しい工夫かもわからないのですけれども、挑戦してみたいかというふうに思いますが、いかがですか。

港湾振興室長

今、ご指摘がありましたように、まず市内の労働力を確保するという前提の中で、主幹が説明しましたように、あくまでも市の指定要件にかなっているところということと、それから先ほど主幹から説明しましたスケジュールの関係ですけれども、7日に審議をいただきまして、8日に入札の通知を出しまして、この入札で即市内の指定業者が決まった場合に、あくまでも現場、こういったものは過去にないのですけれども、現場の説明会がきちんと均等に話をできる機会を持ちまして、入札の執行に対して話をさせていただきたいなということで、あとは実際入札行為になりますので、その中で各企業が頑張っていたらというふうには考えております。

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

山口委員

ソーラス条約について

ソーラスについて、私も確認します。

フェンス、ゲートの警備、管理ということで、6,870万円という概算になってはいますが、今後、これは当然、監視カメラ等、そういうものも含めてやられることとなりますよね。問題なのは、管理経費がこれで終わらないということです。だから、トータルでまだわからないかもしれませんが、これ以降のそういうものが、当然、7

月1日以降に整備されると思うのですが、どのぐらいになるのか。一定の見積り、腹づもりというか、金額があるのか、あったら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

ただいまは、監視カメラ等につきましては、12月もしくは3月末までに整備する予定であるということで、当面は、今、日中の人的対応はずっと続きますけれども、夜間の警備体制につきましては、その監視カメラができた時点で、また改めて監視方法を検討しなければならないというふうなことになると思います。実際は監視カメラをつけたにしても、ある程度、それをずっと見ていて、何かがあれば即出動するというような形の対応になるかと思いますが。そういった場合に、やはり全部機械任せではなくて、ある程度人的対応も伴うということになりますと、今、考えられている巡回警備と同程度の金額は必要となるのではないかなというふうには考えてございますけれども、その辺実際にもう少し具体的にどのようなシステムがとれるのか、その辺がもう少し明らかになった時点でなければ、明確なことを言えないというふうに思っております。

山口委員

費用が、国からの助成が一定程度あるというふうに聞いておりますけれども、ほとんどが市の持ち出しになりますので、とにかくこの費用を抑えると、こういう財政ですから、願っております。それで、お聞きしたいのは、今、触れましたけれども、交付税で若干戻されるという話も聞きましたけれども、どの程度この金額がこのとおりになるかどうかはわかりませんよね。この間、広域のごみ処理の方も65パーセントの入札をされています。それなりに安い価格で入札をしていただければ助かるわけですから、それに期待をしておりますけれども、いずれにしても、言ってみるなら、国が条約を批准したわけですから、ある意味では管理も国がやっていただくのが本筋だと私は思っておりますし、業者の方々もそうだと思っておりますから、いずれにしても、この経費は基本的には市が主に負担することになりますので、今後国に対しても、この管理経費については、何らかの形で国の負担を増やしていただけるように努力されていると思いますが、今の状況で、その見通しというか、どうなっているか、お聞きしたいのですけれども。

(港湾)港湾振興室小林主幹

ソーラスの全般の管理運営経費、これからソーラス条約が発効している限りもちろん永続的に続くわけでございますけれども、今の国からの財政措置のお話でございますけれども、確かに国の方では地方交付税の基準財政需要額の中で、この港湾のソーラス対応の部分を多少上乘せたいというふうには言われております。実際、我々のかかる経費から見れば、非常に少ない額だというふうに認識しておりますけれども、今後、永続的にこういう経費がかかっていくということに対しまして、確かに国からの財政支援というのを、今後とも要請していかなければならないというふうに考えてございます。小樽港だけでなく、同じ立場にいる、特に北海道の場合は管理者が県単位ではなくて、市がやっているという、そういう特殊事情もございますし、他の港湾、道内港湾都市とも連携しながら、そういった対応を図っていきたいというふうに考えてございます。

山口委員

それと、この管理経費、今、小樽市の方でもこういう概算を出して、入札も行うわけですが、苫小牧港とか室蘭港とか石狩湾新港を含めてですけれども、だいたい出てきておりますよね。どの程度そちらの方では見ているのか、もし把握していれば、他港の概算を含めて、教えていただければと思います。

(港湾)港湾振興室小林主幹

まだ、それほどたくさん数を把握しているわけではございませんけれども、二、三、話は聞いておりますので、これはまだ小樽港と同じような検討段階というのがほとんどだと思いますけれども、函館港の場合は、ゲート数が6か所でメインゲートが2か所、そこで各ゲートに2名配置したときに、この7月から3月までの期間で約2,700万円程度かかるというふうに聞きました。それから、室蘭港の場合は、ゲートが6か所ありまして、そのうちメー

ンゲートが3ゲート。これは24時間で人をつけるという見込みをしているみたいなのですが、この場合に3,000万円程度の金額がかかると思いますというふうに聞いております。

山口委員

室蘭港のゲートは幾つですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

ゲートは総数が6か所で、メインゲートが3か所というふうに聞いております。それから、稚内港がゲート数が4か所でメインゲートが一つだと。それで、これは朝7時から深夜の1時まで、2名を配置すると、こういった場合に、1,800万円程度の経費がかかるというふうに聞いております。これはオーソライズされた数字かどうかは、まだされていないと思いますけれども。

山口委員

苫小牧港は。

(港湾)港湾振興室小林主幹

苫小牧港は、聞いておりません。

山口委員

規模として、函館港とか室蘭港、函館港は大きいと思うのですけれども、金額的に夜間は入った金額ではないでしょう、2,700万円、3,000万円というのは。夜間も入った数字ですか。ゲート管理と。

(港湾)港湾振興室小林主幹

基本的には、ゲートの日中管理の経費だというふうに思います。

山口委員

これは、夜間は入っていないの。

(港湾)港湾振興室小林主幹

詳しいところまでわからないのですけれども、室蘭港は24時間ですけれども、函館港、稚内港については、稚内港はたしか日中、深夜1時までやりますので、それ以外の時間帯はたしか今のところ対応しないというふうに聞いております。函館港は夜間の対応は把握しておりません。

山口委員

小樽の場合は、ゲート数が11か所でしたか。ゲートが多いから6,800万円ということで若干高くなるのはやむをえないかと思いますが、他港に比べて、ちょっと小樽はまじめにやりすぎているのか、多いなど。とにかく、金がない折ですから実効性は当然必要ですけれども、金額がかからないように努力をしていただきたいということをお願いしておきます。もし、函館港、室蘭港、稚内港、ほかの部分も含めてもっと詳しくわかれば、ぜひとも資料として出していただきたいと、私の方に個人的に持ってきていただければと思いますので、よろしく願いいたします。

自衛隊艦船の入港について

それから、ソーラスに関連して、自衛隊の艦船なのですけれども、小樽港に入ってくるわけなのですけれども、その取扱いについては、ソーラスに関連で言うと、どういうふうになりますか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

自衛隊の場合は、外航船ではないというふうに位置づけて考えてございますけれども、内航船であってもソーラスの中に泊めてはいけないというのはございませぬので、それは今までとほぼ同じような対応で考えてございます。

山口委員

ということは、対象にしないということだね。

(港湾)港湾振興室小林主幹

ええ、自衛隊は特に。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

ただいまのご質問ですけれども、国から示されておりますガイドラインがございます。その中で、国際船舶でソーラスに該当しない船舶がございます。その中に、軍艦関係、そういったものが入っております。ですから、基本的に自衛隊の船はソーラスに該当しないという考えです。

山口委員

該当しない。そうすると、アメリカの艦船も入りますか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

国際航海外国船舶であっても、軍艦につきましては該当しないというふうになっております。

山口委員

港湾計画の見直しについて

ソーラス関係はこれで終わりまして、今日の議題には入らないかもしれませんが、先ほどお話をしてきましたので、お聞きします。ソーラスも若干関連あるのですけれども、港湾計画なのですけれども、以前からもお聞きしておりますけれども、第3号ふ頭や第3号ふ頭の基部については、親水性の計画が港湾計画の中にありますし、市のマスタープランの中にも入っているのですね。依然として、港町ふ頭と今あります第2号ふ頭とをドッキングしたような計画がそのまま今でもあるわけですよ。生きているのではないかと思うのですが、確かにそれは戦略上必要だというふうに考えられる方もいるかも知れませんが、現状を見ると、現実的にもそんなに港湾にどこもかしこもお金をかけるというような状況ではないわけですし、小樽港もいずれにしても第3号ふ頭については計画を持っているわけですから、それに応じて、例えば保税地域や保税倉庫をどこかに移転をすとか、それからずっと港湾のいろいろな計画をされて、機能的には強化をされているわけですけれども、港湾機能の合理化というような観点から、整備したり移転をしたり、そういうことは考えていると思うのです。そういう意味で、例えば第2号ふ頭というのは、言ってみるなら、市が上屋を持っておられて、ある意味ではそこへ何かを持っていくとしても候補地になるわけですから、ですから、これは私の意見でございますけれども、当初から計画をされている第2号ふ頭と港町ふ頭をドッキングするような、当時の計画をもうそろそろ見直しをされて、具体的にもう港湾計画策定されて長いわけですし、そういう中で第3号ふ頭の親水性みたいなことをずっと議論されているわけですから、その具体的な検討に入られることが、これはもう求められると思いますし、今後、これはどういうふうに、港湾部内部だけではなくて、市民部も入れて、あと開発局も入れてでしょうけれども、検討に入られた方がいいと思いますけれども、その辺についての見解を伺っておきます。

委員長

山口委員。議題から外れないように。議題は、今回は三つの議題だけですから、この一本だけは答えてください。

港湾整備室長

前回もお答えいたしましたけれども、なかなか実際に第3号ふ頭の再開発を進めるというのは、現実の港湾活動との調整点、これは予想以上に大変なことであります。単に、その建物だけの調整ではなくて、それを移すことによって、実は小樽港の基幹産業である分野にまである意味影響を及ぼす場合があります。ですから、我々は慎重にならざるをえない。基本的に、将来のあるべき姿としては、委員が平成15年の2定でお示されたような、ああいふ基本的な考え方というのは、私たちも共通認識では持っております。以前にも申しましたように、現実をそれを進めるといふのは、現実問題をどう解決していくかという、一つ一つの積み重ねが大事でございますので、現段階ではまだそこまで至るわけにいかないということでございます。

山口委員

これで質問を終わりますけれども、いずれにしても難しいのはわかっているわけです。ただ、計画をつくって旗を掲げた以上、当然日はたっているわけですから、その検討については、もうされていてしかるべきだと考えるわけです。ですから、説明がいつも同じようなことでおっしゃっているわけですが、日がたっても同じようなことであれば、計画変更は当然すべきですし、もしそういうふうなことが不可能であれば、その計画は撤回されたいと思います。そういう意味で、掲げた以上は、どういう段取りを組んで、どういうふうにステップアップをしてやっていくのかということをやられる必要があると思います。そういう意味で、私は遅いのではないかとこのように感じておりますので、今後とも検討をよろしくお願ひしたいと思ひます。

委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、市民クラブに移します。

森井委員

質問はしませんが、一つだけ言わせてください。

新航路開設に向けての受入態勢について

私は以前も少し話しましたが、小樽港として対岸国との交流が今後小樽港の発展に対する起爆剤になるのではないかと、将来的にそうなるのではないかと考えております。特に人的な交流が大事だと思ひています。そんな中で、ホルムスクとの航路の開設というか、増大といえはいいのでしょうか、行われたということは、一筋の光ではないかなと思ひております。しかしながら、今後大事になるのは、受け入れる態勢でもあると思ひています。航路が開設したことだけではなくて、その交流がどのように発展していくのかということが大事だといふふうに思ひていますので、その受け入れ態勢を今後しっかりと考えていただきたい。特に外国の方がいらっしゃると言葉の問題とか、又は習慣的な問題とか、そういう差が必ず出てきますので、どうしてもトラブルが発生しかねないところもあると思ひます。それは決してどちらが悪いというわけではなく、社会的なそれぞれの国の風習の問題だと思ひますので、それを受け入れられるようにしていただきたいと思ひております。先ほど、小林委員もおっしゃってありましたけれども、開設は当然大事なのですけれども、その開設した後が重要だと思ひますので、この点だけ、要望としてお伝えして終わりたいと思ひます。

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。