

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17年2月15日(火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 2時55分
場 所	第1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	経済・港湾 両部長、農業委員会事務局長 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、山口委員、斉藤陽一良委員をご指名いたします。

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。

「平成16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)港湾整備室工藤主幹

石狩湾新港管理組合から平成17年1月24日付けで協議がありました平成16年度一般会計補正予算案について、説明いたします。資料は1になります。

歳入、歳出とも3,200万2,000円を減額し、予算総額を38億1,460万円に補正しようとするものでございます。なお、このたびの補正による母体負担金には変更はございません。

初めに、中段の歳出で主なものについて、説明申し上げます。

1の議会費で海外事情調査執行残額の867万6,000円を減額し、補正後の予算額を1,228万3,000円に、2の総務費では事務所移転費用といたしまして1,130万7,000円を増額いたしますが、賃金や寒冷地手当等の減額があり、差引き985万1,000円を増額し、補正後の予算額を6億5,713万7,000円に、3の港湾建設費では国直轄事業及び前年度補助事業の精算により191万7,000円を増額し、補正後の予算額を7億8,081万5,000円に、5の公債費で利率見直しによる償還利子の減等で3,476万7,000円を減額し、補正後の予算額を23億5,869万2,000円とするものです。

次に、歳入で主なものについて、説明いたします。資料上段になります。

3の国庫支出金ですが、前年度補助事業の補助率差額により1,026万6,000円を増額し、補正後の予算額を1億5,516万6,000円に、5の財産収入ですが、中央3工区の貸付収入の増などにより108万4,000円を増額し、補正後の予算額を1,034万3,000円に、8の組合債ですが、公共事業債、埋立事業債の減により4,350万円を減額し、補正後の予算額を6億8,950万円とするものです。

以上、歳入、歳出とも3,200万2,000円を減額し、予算総額を38億1,460万円に補正しようとするものでございます。

次に、繰越明許費についてでございますけれども、補助事業で東地区の航路護岸工事の年度内完成が困難となったため、工事費の一部7,179万2,000円を繰越明許費とするものでございます。

最後に、一番下の段になりますが、債務負担行為についてでございますけれども、平成17年度に予定している港湾建設事業のうち、工事の早期発注を図るため、国直轄事業の東防砂堤及び補助事業で西地区の道路の一部、また、チップ荷役機械の早期完成を図るため、起債事業で設計委託費の発注を前倒しするものでございます。

以上、平成16年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について、説明いたしました。市といたしましては同意してまいりたいと考えてございます。

なお、本補正予算案につきましては、来る2月21日開催の平成17年石狩湾新港管理組合議会第1回定例会に諮られる予定でございます。

委員長

「平成17年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案について」

(港湾)港湾整備室工藤主幹

石狩湾新港管理組合から平成17年1月24日付けで協議がありました平成17年度一般会計予算案につきまして、資料の2になりますが、説明いたします。

初めに、資料2の1で説明申し上げますが、主要な事項につきましては、次の資料2の2に示すとおりでございます。あわせてごらん願いたいと思います。

初めに、歳出について、説明いたします。表右欄になります。

議会費につきましては、海外事情調査費の減などにより、対前年度1,228万4,000円減の867万5,000円を計上いたしております。

総務費につきましては、人件費や庁費の管理経費で約4,450万円の削減を図りましたが、一方でソーラス関連の維持費で約6,500万円の増額などにより、対前年度2,635万円増の6億2,209万2,000円を計上いたしております。

次に、港湾建設費につきましては、国直轄事業負担金は4,700万円減となりますが、補助事業では西地区の整備などにより2億8,305万円、起債事業で西地区の用地造成、荷役機械整備などにより10億7,550万円が増額になり、対前年度13億1,155万円増の19億5,369万8,000円を計上いたしております。

次に、埋立事業につきましては、100万円減の400万円、公債費につきましては4,266万9,000円増の24億5,841万3,000円を計上し、歳出合計は対前年度13億6,728万5,000円増の50億4,787万8,000円を計上いたしております。

次に、歳入について、説明いたします。資料左の欄になります。

初めに、事業収入について、説明いたします。

使用料及び手数料につきましては、500万円増の2億8,000万円を計上いたしております。

国庫支出金につきましては、補助事業の増により1億6,270万円増の2億5,795万円を計上しております。

道支出金は8,000円増の16万8,000円を、繰越金は同額の1万円を、諸収入につきましては4万円減の144万5,000円を計上いたしております。

次に、組合債につきましては、港湾整備単独事業の増などにより、11億1,820万円増の17億7,310万円を計上いたしております。これによりまして、下段になりますが、17年度の事業収入は23億1,267万3,000円となり、歳出合計の差引き不足額の27億3,520万5,000円を、一番上段になりますが、分担金及び負担金として計上いたしております。この結果、小樽市負担金は右下になりますけれども、対前年度1,356万9,000円増の4億5,586万7,000円となります。

次に、地方債、一時借入金及び債務負担行為について、説明いたします。資料は2の3になります。

地方債では、港湾整備事業債の限度額を16億2,510万円に、埋立事業債の限度額を1億4,800万円とし、限度額の合計を17億7,310万円とするものです。次に、一時借入金の最高額ですが、18億7,400万円とするものでございます。また、債務負担行為額ですが、港湾建設費において、西地区ふ頭用地造成事業で大型荷役機械設置工事に関し、8億100万円を18年度までの債務負担行為とするものでございます。

次に、港湾建設費関連の港湾関係事業予算案につきまして、資料4になりますが、説明申し上げます。

国直轄事業につきましては、赤の表示になりますが、すべて継続事業で位置図右端の防砂堤（東）の基礎工・本体工等、位置図左端の航路マイナス14メートルの土砂採掘運搬工、位置図中ほど泊地マイナス14メートルのしゅんせつ工・飛砂対策工、岸壁マイナス14メートルの附属工、液状化対策工等、港湾施設用地の防じんさく処理工で、当初要求と同額で管理者負担金が4億3,500万円となっております。

次に、補助事業ですが、黄色で表示しております。継続事業といたしまして位置図の右側、 、 、 になりますが、17年度につきましても、引き続き航路マイナス3メートルを優先して整備し、当初要求で計画していた物揚場と港湾施設用地整備は先送りすることとしたほか、位置図右下道路の舗装工を引き続き整備いたします。

新規事業につきましては、位置図左側西地区の道路路盤工、舗装工等、防じんさく工を計画しており、当初要求より2,670万円減の事業費4億1,830万円を計上しております。

次に、起債事業といたしまして、緑で表示いたしておりますけれども、機能債といたしまして、位置図左下上屋の定温設備工、位置図ふ頭用地の電気設備工、位置図左上西地区のふ頭用地を整備するため、路盤工、舗装工等の整備を行うものでございます。また、臨海債といたしまして、中央3工区で引き続き道路の路盤工を行うものでございます。起債事業の総額は、概算要求時より3,200万円減の17億7,000万円となっております。

これにより、直轄、補助、起債を合わせた事業の管理者負担分は、昨年7月16日の当委員会で報告いたしました

当初要求案より5,870万円減の18億6,335万円となっております。

以上、平成17年度石狩湾新港管理組合一般会計予算案につきまして説明申し上げましたが、前年度に比べ職員定数の削減をはじめとした管理経費の削減が図られたものの、ソーラス関係経費や公債費の義務的経費の増加などにより母体負担が増加いたしておりますが、市といたしましては、やむをえないものと考え、同意回答してまいりたいと考えてございます。

なお、本予算案につきましては、来る2月21日開催の平成17年石狩湾新港管理組合議会第1回定例会に諮られる予定でございます。

委員長

「石狩湾新港管理組合職員定数条例及び事務部局に関する条例の改正案について」

(港湾)港湾整備室工藤主幹

石狩湾新港管理組合から平成17年1月24日付けで協議がありました石狩湾新港管理組合職員定数条例及び事務部局に関する条例の改正案について、資料3の1で説明いたします。なお、条例の新旧対照表は、資料3の2に添付してございますので参照願います。

初めに、職員定数条例の改正についてでございますけれども、港湾行政の円滑かつ効率的な執行を目的とした組織の改正及び業務の省力化にかんがみ、事務局の職員の定数を現行の31名から27名へ削減するため、同条例の第2条を改正するものでございます。

次に、事務部局に関する条例の改正につきましては、社会経済情勢や多様化する港湾ニーズの変化に的確に対応するため、現行1部制であった港務部を廃止し、総務部及び振興部の2部体制とするものでございます。総務部につきましては、従前の総務課と管理課及び統計業務を所管し、振興部は従前の統計業務を除く企画振興課及び施設課の業務を所管するものでございます。さらに、課制を廃止しグループ制に改めるため、これまで課単位で規定しておりました事務分掌を部単位での事務分掌に規定するよう改正を行うものでございます。あわせて、附則において、石狩湾新港地方港湾審議会条例の第7条で定める同審議会庶務を港務部総務課から総務部に改めるものでございます。施行期日は平成17年4月1日からを予定いたしております。

なお、このたびの改正を受け、石狩湾新港管理組合行政組織規則をグループ制に対応した規則に改めるための改正が別途予定されております。

以上、条例改正案について説明申し上げましたが、小樽市といたしましては、同意回答いたしたいと考えてございます。

なお、本条例改正案は、来る2月21日開催の平成17年石狩湾新港管理組合議会第1回定例会に諮られる予定となっております。

委員長

「石狩湾新港(西地区)埋立地用途変更申請に係る意見聴取について」

(港湾)港湾整備室工藤主幹

石狩湾新港管理組合から平成17年1月20日付けで石狩湾新港(西地区)埋立地用途変更承認申請に係る小樽市長への意見聴取がございましたので、報告いたします。資料は4の1になります。また、新旧用途図を4の2として添付しておりますので、ご参照願います。

用途変更の概要でございますが、位置は小樽市域の西地区土砂処分用地になります。昨年7月開催の本委員会で報告いたしました、石狩湾新港港湾計画の一部変更を受けまして、港湾計画との整合を図るため、ふ頭用地、保管施設用地、道路用地、緑地をそれぞれ1.9ヘクタールから8ヘクタールへ、9.6ヘクタールから6.4ヘクタールへ、1.2ヘクタールから0.8ヘクタールへ、30.8ヘクタールから28.3ヘクタールへ変更するという内容でございます。公有水面埋立法に基づき、平成16年12月20日付けで当該地区の埋立実施者である北海道開発局小樽開発建設部から免

許権者である港湾管理者の石狩湾新港管理組合に対し、埋立地の用途変更承認申請がなされたところでございます。

この申請を受けました石狩湾新港管理組合では、埋立法第3条第1項の規定に基づき、平成16年12月24日から平成17年1月17日まで、管理組合並びに小樽市港湾部におきまして関係書類の縦覧を実施いたしました。なお、縦覧期間中に閲覧者はございませんでした。

また、埋立地が小樽市域であるため、地元である小樽市長への意見聴取もなされたところでございます。意見聴取に対する回答期限は4か月以内となっております。なお、同法第3条第4項の規定によりまして、市長が意見を述べるときは議会の議決を経ることを要するとされておりますので、来る第1回定例会に議案を提出する予定でございます。

委員長

「外航船へのPI保険加入義務について」

(港湾)港湾振興室横山主幹

外航船へのPI保険加入義務づけについて、報告申し上げます。

日本の沿岸において、タンカー以外の船舶による油濁損害の賠償や座礁した船舶の撤去が適切に行われず、事態が発生していることから、新たにタンカー以外の船舶に対し、油濁損害の賠償などに係る保障契約の締結を義務づけることにより、被害者保護を充実させることなどを目的とする油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律が昨年2004年4月14日に成立いたしました。同法律は2005年3月1日が施行日となっており、このことにより、今年の3月1日以降、日本に入港する外航船舶は船主責任保険への加入が義務づけられ、無保険の船舶は入港が禁止されることとなります。対象船舶につきましては、総トン数100トン以上の船舶で、国際航海に従事する日本船籍の船舶並びに日本国に入港する外国船籍の船舶となっております。

保険の内容につきましては、燃料油による油濁損害並びに船体の撤去に係る費用の2項目の加入を義務づけ、船主責任限度額いっぱいの保険料の加入を義務づけております。また、保険会社についても審査の対象とし、同法により国土交通大臣が36社の保険会社を指定しており、それ以外の保険会社へ加入している船舶については、事前申請を必要とし、国において、その保険会社が損害をてん補し、また、賠償の義務の履行及び費用の支払を担保する業務を的確に遂行するに足る能力を有する会社と認められた場合、許可が出ることとなっております。

このたびの法改正により、国が指定した36社の保険会社にはロシア国の保険会社は入っていないこともあり、3月以降小樽港に入港するロシア船は減少するものと予想され、1月19日に小樽市内の船舶代理店などを対象に説明会を開催し、事前準備の周知徹底を行っております。

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

17年度の新港管理組合一般会計予算案について、一、二点お伺いしておきたいと思っております。

西地区ふ頭用地の利用計画について

報告をいただきましたが、起債事業で上がっております西地区ふ頭用地の造成工事、起債事業が前年度と比べて大きく10億8,000万円計上されていますが、そのうちの大きな事業であります。実は昨年来、この西地区ふ頭に関連して常任委員会でも議論になっている経過があります。例えば、昨年の常任委員会でいえば、この西地区の荷役機械の設計予算の扱いなどで議論をした際に、地元関係業界からも意見書が提出されている。要するに、事業のめどが立っていない、はっきりしていない段階ではどうかという内容の話でありましたが、企業進出の動向やこの

ふ頭の利用計画などがいったいどうなっているのかということで、経過の中で言えば、具体的に言えば王子製紙が18年からこのふ頭を利用するという計画のようではありますが、これに備えた起債事業だと思うのです。例えば、昨年はこの西地区につながる道路や防じんさくについても、これらの関連事業だということで、荷役の機械を使うそういう事業計画、貨物の動向が見えないという状況なども報告されておりましたが、それでは現時点ではとりあえず利用が決まっている王子製紙の具体的な利用計画というのは、その後明らかにできるものが出てきているのかどうかをまず伺います。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

昨年7月の経済常任委員会でも報告申し上げましたけれども、王子製紙から管理組合に利用の申込みが昨年7月に、18年秋ということになされまして、その後の取扱量、相手国、船型等については、この委員会でも回答いたしておりますけれども、その後、進ちょくはございません。

古沢委員

依然として、あいまいとした状況だということですね。とりあえず利用が決まっているだけということですから、苫小牧に揚がっているチップが全量若しくは苫小牧と新港の2港に振り分けて、それらについてもはっきりしていないし、どういった国から輸入されてくるものが新港に揚がってくるのかというようなことについても、まだはっきりしていないという状況だと思うのです。

本港地区航路護岸工事について

もう一つ、補助事業の関係で伺っておきます。本港地区の航路護岸工事です。実は、昨日これを見直しをしておりますしてちょっと気になったものですから、新港管理組合に照会をしたりして改めて勉強していたのですが、この航路護岸工事というのは、港湾施設でいえば何に当たるのですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

この本航路護岸というのは、工事名称で表示されておりますけれども、管理組合に伺ったところ、水域施設であるということで回答をいただいております。

古沢委員

この航路護岸工事そのものは、何年度から始まっていたか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

本航路マイナス3メートルにつきましては、12年度から開始されております。

古沢委員

この附帯施設だと言われている護岸工事、それも12年度から始まりましたか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

護岸につきましては、当初計画では実施されておられません。

古沢委員

実際にこの護岸工事が始まっているのですが、素人風に考えれば、防波堤で区切られた石狩湾新港港内、港のうちに砂をとめるために改めて防砂堤というのですか、見た目には防波堤の中にもう一本また防波堤みたいなものがつくられるというふうに最初は思ったのですが、こういった施設になるのですか、わかるように長さだとかを教えてください。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

構造につきましては、一番細いところで4.1メートル幅、最も幅のあるところで7.4メートルの部分で400メートルの工事になります。それで、工法ですけれども、矢板を2枚サンドイッチのような形で打ち込みまして、その中に土砂を入れ、上をコンクリートでふたをするという形になってございます。

古沢委員

外防と違って日本海の荒波が直接ぶつかるわけではないから、それとも見た目には、私は釣りが好きですから、ここの内防に上がって魚釣りしてみたいなというふうに見えるようなものができるわけですよね。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

ソーラスのエリアでございまして、私もまだ見ておりませんが、外の防波堤のような巨大な施設ではないのではないかと想像しております。

古沢委員

これは補助事業ですが、補助率は割り返してみたら、75パーセントですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

補助率は10分の7.5でございます。

古沢委員

簡単にお尋ねしておきたいのですが、後から教えていただいてもけっこうですが、ちょっと気になったのは、防波堤の中に防波堤らしきものをつくる、水域施設だというふうにおっしゃいましたから、水域施設の新設なり変更なりというのは、港湾計画の変更を必要とするものではないのかということが一つの疑問でした。それと、水域施設というふう管理組合もおっしゃっていましたが、どう見ても水域施設とは言えない、わかりやすく言えば水域施設を保護する施設というか、もっといえば外郭施設というふうにとらえた方がいいのではないかというふうにしたのが疑問の一つ。これについてはどうですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

本航路につきましては、水域施設の附帯施設であるということで、国の方でも承認を受けて補助事業として事業を進めております。

古沢委員

水域施設であれば、港湾計画の変更が必要となりませんか。

(港湾)港湾整備室長

平成9年の改訂計画のときに、ここの航路が計画で位置づけられてございまして、それを12年度から実施に向かっているという状況でございますので、改めて港湾計画を変更するという形にはならないものと考えております。

古沢委員

いや、そのときには、そのいわゆる外郭施設あるいは水域施設の附帯施設であっても、そういった防波堤の内側にもう一本入れるということは、港湾計画上、考えても、想定もしていなかったことですよ。だから、マイナス3メートルの航路を保全していく、維持していくために、やむなくというか、新たに施設設置が必要と求められてきたものだというふうには私は思うのですが、だとすれば、水域施設にかかわってそういった変更が伴うというふうな考え方に立たなくてもいいのですか。

(港湾)港湾整備室長

一つは、今回の場合は、あくまでも管理組合の見解としては航路の附属施設であるということでございまして、改めて防砂堤なるものを独自に設置する計画を立てるという場合には、これは当然港湾計画の変更を伴うものというふう理解しますが、当初の港湾計画にある航路の機能を確保するための附帯施設という中での解釈でこれを実施しておりますので、改めて港湾計画の変更を伴うものではないというふう理解せざるをえないと思っております。

古沢委員

港湾計画の変更で、例えば軽易な変更というくりが一つありますね。それで、軽易な変更というのはどういうものかということ、改めてこの機会だったものですから調べてみたのです。それで、港湾法施行規則の中でいえ

ば、第1条の2で港湾計画の軽易な変更について規定されておりますが、軽易な変更をもっと具体的に考える場合に、この施行規則の第15条の6を読めということになっているわけですね。第15条の6というのは、これは要するにここの第15条の6の1項の1号、2号に掲げるようなこれらの工事については、軽易な変更とは見ないのだよというふうに言っている1条の2の規定ですけれども、第15条の6というのは直轄工事を対象とする港湾工事の規定なのですけれども、それを読み替えるということなのだと思うのですが、その中の第15条の6の1に当然今言った水域施設というのが示されておまして、これは軽易な工事とは言わない、軽易な変更ではないよと。2に次に掲げる外郭施設というのがありまして、そのイに、補助的防波堤（他の防波堤により防護される水域内に設置される防波堤をいう）この補助的防波堤以外の防波堤であって、前号又は次号の施設を防護するもの。前号の施設というのは、つまり1の水域施設です。水域施設を防護するもの。まさに説明されているこの護岸工事、これはここでいう水域施設を保護する外郭施設というふうに見るのが妥当なのではないかというふうに思ったわけですね。この疑問の是非について、いかがですか。

（港湾）港湾整備室長

実は、法律が変わってからの部分について私も詳しく承知していない部分がございますので、たいへん申しわけないのですが、後ほど勉強させていただきたいと思っております。

古沢委員

すると、ついでで申しわけないのですが、今言いましたように、第15条の6は直轄工事の対象とする港湾施設なのです。直轄工事、港湾法の第52条の第1項でいっておりますけれども、国と港湾管理者の協議が調ったとき、国交大臣は予算の範囲内で次に掲げる港湾工事をみずからすることができる。その規定が、今言った次に掲げる外郭施設、補助的防波堤以外の防波堤であって、前号、つまり水域施設を防護するもの、これを指しているのですね。ですから、補助事業でなくて直轄事業で国が行うべきものではないのかということの是非についても。

（港湾）港湾整備室長

第15条の6の第1項第1号で書かれておりますのは、あくまでも単に水域施設というだけではなくて、その港湾における主要なということでありまして、けっきょくいわゆる本航路であるとか、あるいはその係留施設につきましても、外国貿易上必要な非常に重要な係留施設ということで水深12メートル以上とか、そういう一定の規模の縛りがあるわけです。今回の場合は、ご承知のようにマイナス3メートルの航路という中では、非常に規模的にも内容的にもそういう主要な港湾の施設と言われるようなものではございませんので、これは通常は直轄事業の対象にならない、港湾管理者がみずから行う事業というふうになってございます。

古沢委員

補助事業であれ、直轄事業であれ、母体の負担割合は五十歩百歩、だからそんなに神経質になることもないかとは思っておりますが、念のためですから、この点も一度確認してお知らせいただきたいと思います。

PI保険について

PI保険です。報告をいただいたように、去年の4月にこの法改正が行われました。実は、小樽港と比較的交流の深い舞鶴港のポートニュースというのがありまして、去年の7月1日付けで近畿運輸局の京都運輸支局次長香川さんという方が、実はこの問題で触れています。舞鶴港の貿易の振興発展に赤信号がともりかけているというふうに言って、つまり今年の3月から施行される船舶油濁損害賠償保障法だと。総トン数100トン以上のほとんどの外航船が対象となって、当該船舶が保険締結の努力を怠れば貿易がストップする国が出てくる。こうした危機を打開するために、まず保険加入率の低い国に対して的確で速やかな情報伝達が必要ではないでしょうか。関係者が知恵を出し合い、対策を協議する場が必要ですよというふうには、このポートニュースではおっしゃっているのです。昨年4月以降、先ほどは1月に関係業界の聞き取りなども行ったというふうにおっしゃってございましたけれども、例えば国の機関の責任ある立場の人がこのように警鐘を発していたわけですが、この間の小樽港における取組と

ますか、そういう経緯をもう少し詳しくわかれば、報告していただきたいと思います。

(港湾)港湾振興室横山主幹

昨年4月に法施行をする前に、一昨年になります、平成15年10月31日に国交省の海事局から放置座礁船対策関係改正骨子ということで、ある程度の骨子案が示されました。その後11月7日に小樽市内の業界を集めまして、この対策について話し合いをしております。その話し合いの中身によりますと、まだその骨子案というものがたいへん抽象的なものでよく見えていないということもございまして、そういう中、小樽市の関係業界としましては、さらなる情報、要するに座礁船の撤去に係る保険料が幾らぐらいが必要なのかとか、どういう保障制度が必要なのかという議論もありました。その中で、おおむねロシアの船舶は現在保険に入っていないが、将来的にはそういう国の法制度になれば保険に入るだろうという意見が大半になっておりました。

その後、昨年4月に法が改正されまして、その中でも具体的な保険会社はどういうものなのかというものが見えないまま、昨年の10月にもう一度運輸局で全道のそういう関係者を集めて説明会が行われました。その場でも、保険会社の指定というものが示されておりませんで、その後11月に入りまして、国土交通大臣が指定した36社の保険会社の中にロシアの保険会社が入っていないということが判明しまして、その後12月1日から代理店の申請を受け、3月1日施行に向けて動き出したということの中で、小樽市としては一昨年からそういう市内業者の意見を聞きながら、動向、状況を見ていた中、今年の1月に入りまして、運輸局に聞いたところ、まだ小樽サイドから保険会社の申請がないという情報を得まして、急きょ再度小樽地区だけに限って、特別にもう一度PI保険の説明会を開催してくれと依頼をしまして、開催していただきました。

古沢委員

国交省告示で36社が国交大臣が指定する保険会社として告示されているわけですね。国内の損害保険会社と国外の数はわかりますか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

国内の損害保険会社は18社ございます。残りの18社は国外の会社で、主にイギリス、アメリカなどの保険会社が多いです。

古沢委員

言われているように、ロシアの保険会社は入っていない。そこで、先ほどの報告にもありましたけれども、保障契約証明書の交付の関係ですが、とすれば、仮にロシアの保険会社がオーケーだよというふうになるとしたら、指定する保険会社36社が増えるというのではなくて、その保険会社に入っているよということを国交省に申請して、国交大臣がそのロシアの保険会社だったら担保能力があるよと、損害保障能力があると認めて契約証明書を交付すると、こういった手続が必要なものになるわけですね。

(港湾)港湾振興室横山主幹

はい、そのとおりでございまして、この36社以外の保険会社の締結につきましては、審査を要する。運輸局の方でその保険会社が賠償の義務の履行能力があるのか、費用の支払能力がある会社なのかを審査した上で許可が出ます。

古沢委員

ついでだから言っておきますけれども、共同通信の報道記事ですが、2月8日現在で国交省に出された証明書の申請は210件だそうです。このうちロシアの船が18件、北朝鮮の船が7件入っているそうですが、国交省が証明書を交付したのは、このうち韓国船26件とパナマ船1件だというふうに報道されております。既に、国交省はそこはいいよというふうにして証明書交付をしている、そういう船もあるわけですが、現時点でも取りざたされているロシアの保険会社1社についてという話、これは見えてこないのでしょうかね。もう3月1日ですから、既に保障能力等があるよというふうに国交省が見られているのであれば、ロシア船18件のうち、そういう証明書の交付があって

もいいのかなと思うのですが、いまだにされていないという状況のようですが、いかがですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

現在、ロシアの保険会社については、3社ほどの申請がされていると伺っております。あくまでも正式な答えというのは運輸局がはっきり明快な答えを出せませんが、事務レベルの話であれば、そのうちロシアの保険会社1社は近々にでも許可がおりるのではないかという情報を得ております。

古沢委員

仮に近々におりたとしても、後から聞きますけれども、小樽港へのロシア船の入港状況などからすると、そういう様子が見えてから、例えば報告にあったようにそうしたロシア国内の保険会社に入る、殺到する、そういう状況ができて、そして国交省への申請があって証明書が交付されると。けっこうの日数を要すると思うのです。とうてい3月1日には間に合わないという状況になるのだと思います。

それで、これも新聞報道ですが、産経新聞では15年1年間、年間でこのように報じておりました。日本国内の入港している外国船、約12万隻だそうですが、その12万隻のうち保険加入率平均で73パーセントだったというふうに言っておりまして、このうち北朝鮮の船は入港が974回だと。保険加入して入ってきた船は24回。加入率は実に2.5パーセントだというふうに、産経新聞は北朝鮮船についてはこういうふうに報じていました。道新は同じくロシア船の保険加入状況について報道しておりまして、保険加入率ロシア船の場合は13.6パーセントだというふうに言っておりました。

そこで数字的な点も含めてお聞きしておきたいのですが、小樽港の統計年報からでけっこうですが、輸出入の貨物集計、貨物状況で特に水産品、原木、製材、ロシアの場合これに石油製品とかというのがありますが、石油製品は今回の一般外航船で運んでくるわけではないでしょうから、水産品、原木、製材、これらについてロシアと北朝鮮からの輸入量はどのような状況になっているか、お示してください。

(港湾)港湾振興室横山主幹

現在、あくまで平成16年分の速報値という数値で説明させていただきます。ロシアからの水産品の輸入量につきましては1万7,000トン、現在、原木と製材が一緒ですが9万5,000トン、大宗的にはそういう数字になっております。

同じく北朝鮮の輸入につきましては、水産品が897トン、その他農産品が34トンという数字になっております。

古沢委員

函館税関小樽支署で小樽港貿易概況というのを出示しておりますけれども、ここは2004年の小樽港貿易概況ですけれども、そこでは輸入総額が金額でわかるようになっていまして、2004年は前年比で0.3パーセント増の279億1,800万円というふうに言われています。では、そのうちロシア、北朝鮮からの輸入総額はどの程度になりますか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

ロシアからの輸入総額は92億円、北朝鮮からの輸入総額が7億8,700万円という数字になっております。

古沢委員

はい、わかりました。

実は、稚内の取組との関係でお伺いしておきたいのですが、この問題が新聞報道などをされてたいへん気になったものですから、我々も我が党の国会議員団事務所などを通じて国からの聞き取りなどを行いました。国交省海事局総務課の海事保安・事故保障対策室というのがありますが、そちらの担当の方から伺った話ですが、このようにおっしゃってありました。稚内などから上がっている、保障契約を地域が行うことについて調整中だと。法律の枠組みでは不可能なのだけれどもというふうに言っております。保険契約でなく保障というスキームを新たに作ることで対応できるのではないかと、随時相談してほしいというふうに言っておりました。稚内では自治体が契約者にならないのだけれども、経済団体などが保障契約の当事者になるようなことを考えている。国交大臣が保障でき

ると認めなければいけないことなので、船舶油濁損害賠償保障法施行令を改正する作業をしていくこととなります。このようにその担当の方、田村さんという方ですが、おっしゃってありました。

そこでお伺いしたいのですが、稚内では去年のロシア船の入港隻数は1,800隻を超えているのだそうですね。入ってくる外国船全体の6割弱、57パーセントだそうですから、関連業界も稚内市も関心がたいへん高いところだと思いますが、今触れた稚内での取組というのは、実際にどういうふうに進んでいるのか、聞いておりましたら、ご紹介ください。

(港湾)港湾振興室横山主幹

去年の12月に稚内市の民間の会社ですけれども、稚内の経済界の水産加工業者などと話し合いをした中で、現在100トンから500トンぐらいの船舶が座礁した場合、賠償金が最低でも1億1,000万円近くになるという、その担保が保険では必要だと国で言っているもので、1億1,000万円を担保とした中間保険会社というのですか、中間法人を民間レベルでつくりまして、1億1,000万円を担保として稚内港と紋別港に入港する船舶については、国が認めたPI保険に入っていないけれども、保険の中間法人で認めた船舶であれば担保しますよという流れの中で、先ほど古沢委員が言われたように現在国に申請中でございます。それも現在の法律の中では認められないということで、施行令の改正の準備を今国で行っているという話も伺っております。

稚内と小樽の違いというものは、やはりバックとなる経済界、水産関係会社が30数社が結束して資金を出し合いながら、そういう会社をつくって運営したという話を聞いております。

古沢委員

そんなに影響が及ばない形でおさまったらいいなというふうに私も思うのですが、稚内ほどでないにしても、小樽港には外航商船100総トン以上で1,000隻以上入っているわけですね。そのうち、やはり圧倒的に高いのがロシア船です。61パーセント、約700隻入っていますから。現実的な問題があるのでしょうかけれども、カンボジアが180隻、これはカンボジアから船が来ているわけではないと思う船ですね。パナマの船が88隻、北朝鮮が79隻と、それからベリーズ、ヤンホー号の問題を聞くまでベリーズという国があるのも知りませんでしたけれども、32隻も入っているという状況ですから、例えばロシア船、北朝鮮船が3月1日から入れなくなるとすれば、近々改善されるかもしれないけれども、3月1日時点でいえば、間に合わなくて入らなくなるわけですね。入らないとすれば、業界ではどんな影響が出るのか、行政ではどんな影響が出ると見ているのか、そういう見方の問題をまず聞いておきたいと思うのです。

(港湾)港湾振興室横山主幹

経済部と協力しまして、市内のそういう関係、荷主、水産関係業者などの聞き取りも行っております。その中で、確かに3月には一時的にこの申請の許可が間に合わない、ロシア船が減少する傾向は出てくるということも水産関係業者も話しております。ただ、例年この2月、3月というのは、けっこうロシア船が入るときの端境期でもあったわけで、そういう意味合いでは確かに3月は影響するが、4月ぐらいには船はもう戻ってきて通常のとおりできるのではないかという話も伺っております。

古沢委員

そうなの。そうかなあ。

指定会社以外の保険に入っている船が入港許可を申請する場合、手続が大幅に複雑になり、許可が出るまで3か月程度はかかると運輸局が言っているそうですね。ですから、今言ったような4月にはおさまるのではないかなんていうのは、少し楽観的すぎるのではないかなと。いや、そうなってくれた方がいいとは思いますが。ですから、そういう意味で言えば、なお行政として必要な情報収集、発信に努めてほしいと思うのです。

それと、悪く考えれば、そうしたことで手詰まり状態が続くというふうになれば、例えば小樽市内の水産業界でも稚内に陸揚げして、あと陸送かけて持ってくるだとか、それから韓国経由で積み替えて持ってくるだとか、そう

いったいいろいろなことのシフトが起こりうる可能性だって心配としてはないわけではない。ですから、そういった点でなおそういう情報収集、発信に努めていただきたいということを要望して、私は終わります。

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

まず、歳出についてお伺いいたします。

ソーラス関係維持費について

総務費の中にソーラス関連維持費6,500万円というのがありましたけれども、これはもう去年で施設整備していますので、これは人件費でしょうか。どんな部分でしょうか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

既に施設整備の方は終了いたしますので、警備委託費が主な支出の内容であります。

井川委員

警備といたら、ほとんど人間ですよ。例えばカメラで監視しているとか、そういう部分の維持費とかそんなのではなくて、人間の件費と見てよろしいのでしょうか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

ほぼ9割以上は今言った立上り警備の委託料に該当するというので、あとカメラ等につきましては設置が終わりました後は、検査等の部分になりますので、それほどの経費は要しないということです。

井川委員

これは余談、ちなみになのですが、小樽港のソーラス条約の方の維持費の関係はどのぐらいかかっているのでしょうか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

小樽市の17年度予算につきましては、約5,500万円を計上いたしております。

井川委員

1,000万円ぐらい石狩湾新港の方が多いのですけれども、これは広さが広いということで1,000万円多いわけでしょうか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

今おっしゃられましたように、警備の広さの問題とか、それから警備の方法につきましても秘密になっておりますけれども、若干の違い等がありまして、経費の差が出ているということでございます。

井川委員

これはいろいろと国の方から交付税が戻ってくるのではないかとということで、そういうふうを考えているのですけれども、これは交付税をいただいたほかにこれだけかかるという意味でよろしいでしょうか。交付税というか、国からの補助がありますでしょうか。それを差し引いてこのぐらいかかるということでしょうか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

国からの地方交付税につきましては、係留施設延長を基にいたしまして、ソーラス経費分を上乗せした形で各市の方に交付されております。新港の小樽市域部分につきましては、だいたい700メートル程度の係留施設延長があるのですけれども、それにメートル約4,000円程度の上乗せが地方交付税として小樽市の歳入となっております。

井川委員

わかりました。

PI保険について

先ほど古沢委員の方から事細やかにPI保険についていろいろとご質問されましたけれども、今3月1日ということで、恐らく簡単に「はい」ということで入って間に合わない状態だと思いのです。それで、ロシア船あたりは708隻入って、今だいたい保険に入れそうな船、入ってこれそうな船会社が多いということをお聞きして安心したのですけれども、常識的に見て北朝鮮はほとんどだめだと思いますよね。そういう場合、北朝鮮の方から水産物だとか農産物とかそういう部分で、だいたい100億円近い輸入があります。それで、北朝鮮はまず絶対アウトだなということを考えますときに、北朝鮮の船が入りましたら、まず水産物をおろして行って、帰りまた何か、例えば中古の冷蔵庫だとか自転車とか積んでいきますよね。それで、往復というのですか、来るときは100億円積んできて、帰りはどのぐらいの金額で輸出されていますでしょうか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

北朝鮮との貿易額でございますが、輸入が7億8,000万円程度で、輸出が3億5,000万円程度で、およそ11億円程度の額になるかと思えます。

井川委員

私の想像していたのは金額がだいぶ違うのですけれども、そのぐらいであれば、そう大したあれでもないですけれども、例えばロシア船も入ってくるのに3月1日に間に合わない。それから、北朝鮮もだめだということになったら、経済を非常に圧迫すると思うのですけれども、経済部長がいますので、どんなふうなお考えをされているのでしょうか。

経済部長

港湾部の方からもありましたけれども、2月の頭に市内の業者の関係、聞き取りなり、あるいは電話で聞くなりしてまいりました。特に水産加工中心だったのですけれども、もともとロシアからの商品は韓国経由で行っているところもけっこうあるのです。これは過去に、私もよくわかりませんけれども、積出し証明の問題とかがあったときに、もう既にそういうふうに行っているところがあるのです。それから、例えばカニ関係はロシアで、ウニは北朝鮮と言っているところもありました。大きくやっているところについては、どちらかという情報はかなり入っているのですけれども、小さいところはまだちょっと情報不足というか、この辺のしくみが全体にまだ行き渡っていないというのが率直な印象です。私どもも含めて、もう少し実態をつかんで、彼らは商売ですから、彼らなりにいろいろなルートで物を入れるというのはやるのでしょうけれども、先ほどご指摘もございましたけれども、従来でなくて、今度は韓国から入れるだとか、いろいろなところから入れるというような、小樽にとってはマイナスの部分も想定されますので、なるべくそういうことがないように我々も情報を伝えて、皆さんと相談しながら、少しでも早い時期に従来のような形に戻るような動きをしなければならぬだろうと、そんな認識はしております。

井川委員

それから、保険を義務づけられて、入港する前に厳しく検査をするということなのではございますけれども、どのような検査方法なのでしょうか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

先ほどもちょっと話しましたが、新しい保険会社に入る場合は、事前に運輸局にこういう保険会社に入る、こういう保険に入っているという証明書関係を運輸局の方に申請いたします。その保険会社が36社以外のものであれば、その審査に2か月、3か月かかるという形になりますが、先ほどちょっと私どもも楽観視という部分もありまして、その36社以外の会社、A社としまして、ロシアの会社A社が近々に認められるとなると、次に、そのA社の保険に入った場合の申請手続は2か月も3か月もかからないのです。この保険会社はもう賠償能力が足りる会社だと審査を受けていますので、次は船舶保険の内容、どういう保険で、保障契約証明書というものらしいのですが、そういうものを船内に置いてこういう保険に入っているというのを、小樽港に入港する前日までに運輸局に届けて許可が

おりるといふ流れになります。

井川委員

それでは、港湾部の方では、例えば書類を見るとかそういうことは一切ないのですね。

港湾部長

基本的に今回の法律は、事前通報制度というものがまず一つあるのです。今言った前日の12時まで、昼までにその船が入るということを、主には代理店が運輸局に本書を持っていくか、ファクスで届けるというのが義務づけられているのです。ですから、例えば新潟で申請して、新潟ですから信越かどこかの、まあ関東運輸局でもいいのですけれども、そういうところで認められた船が北海道では把握していないということでも、北海道に入ってくるときに、これこれの船に入っていますというふうに事前通報で来ると。そうすると、前日の昼までにいけば、国土交通省のコンピュータが回りまして、そしてこれはどこどこでもチェックしているからオーケーだよというサインが出て、それは入ってくるのです。問題は、だめだよという船が当然出ますから、これについては、私ども港湾部の方も港湾施設を使用させないということですから、入港だめだイコール港湾施設を使用させないという管理者の義務もありますので、法律で使用させないということなので、これは港湾部と連絡をとって、こういうことで来た船については、事前に来たけれども、これについては許可できないという、こういうことを作業しなければだめなのです。この流れを今代理店と運輸局と港湾管理者がどういうふうにするかということについて、いろいろ整理をしていますので、今まで1週間も10日も前から一定程度来るよといって、どここのバースを貸すよという話は、ちょっと難しくなる。まず、前日までの結果を見ないと、いわゆる仮許可みたいなものを与えて、そのチェックを済ませなければ許可をしないよみたいなことも含めて管理者側の整理をしないと、今、委員がおっしゃったようにどういうチェックをされるかということ、強行に入ってきて知らないで着いたら、この法律の規定からいくと、最終的にはヤンホー号になってしまうのです。出港停止命令が出て、保険に入らない限り出港できないということになってしまう。ですから、そういうことをさせないためにも、ある程度入口のところでもうチェックをするか、こういうことで、今、局の方とはいろいろやっている。こんなチェック体制になります。

井川委員

たいへん難しそうで、それで3月1日までに間に合うのかなというような懸念もしております。ちなみに、ヤンホー号は保険に入っていないのですね。

港湾部長

ヤンホー号の問題については、実は今ベリーズの会社の方から代理人、委任状をもらったという稚内の関係者がおりまして、けっこうあの船は複雑ないろいろな動きをしている船なのです。それで、その委任状が正当なものであれば、運輸局の方で今までの出港停止命令から、いわゆる改善命令ということに切り替えて出港させようという動きを今とっています。これは、なぜこういうふうに詰めてきたかということ、お互いに、はっきり申し上げて今言った座礁油濁関係についてはPI保険に入っていない。ですから、3月1日になってしまうと、完ぺきに出られなくなるのです。ですから、ともかく今の動きとしましては、昨日、月曜日に委任状を持ったという写しを送ってきた。それで本書を確認したいということで今動いていまして、あの船を動かすために船員が12名新たに雇われて、もう既に入ってきています。今まで残っていた3人については、この船の乗組員に雇われる方向で、ですから15人である船を動かすと。ただ、現在は国籍証書がもう切れてしまっていますので、無国籍の船になっています。ですから、船としては自走航行できないので、えい航をして持っていくという、こういう格好でロシアのタグボート若しくは多少馬力のある一般船舶なり漁船なりを探しまして、できれば今月中には小樽港を出港するという動きで動いておりますので、何とか私どもは3月1日前に早く出て行けということで、この間も関係機関とも話し合いをしまして、そんな動きで今各関係機関で動いておりますので、もうしばらくかかるかなと思っております。

井川委員

ヤンホー号では皆さんたいへん心を痛めて、市民の方々も支援をされたり、特に港湾部の方々もお水を差し上げたりということでたいへんご苦労さまでございます。明るい見通しということで、たいへん喜ばしいことと思いますので、もう少し頑張っていたきたいと思います。

委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

斉藤（陽）委員

PI保険について

今のPI保険、ほとんどもう出尽くしたかなという感じもするのですけれども、二、三伺わせていただきたいと思います。

小樽港に入港する船舶の場合に、まずいわゆる船主責任保険の加入義務づけの対象になる船舶数は、昨年の入港でいきますと何隻になりますか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

平成16年の外航商船の入港隻数は1,138隻であります。

斉藤（陽）委員

これがいわゆる100トン以上で対象になっている総数ということですね。国別に見た場合の内訳、どこの国が何隻というのはわかりますでしょうか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

たいへん申しわけありません。先ほど言った数字は100トン未満も含まれた数字でございます。100トン以上の船は1,135隻になっております。国別の船籍によりますと、ロシア707隻、北朝鮮93隻、パナマ87隻、カンボジア133隻、あとその他113隻という内訳になっています。

斉藤（陽）委員

このうち、今問題になっている保険未加入のおそれありという、だいたい今上がっているところはわかるのですけれども、ほかにロシア、北朝鮮以外にもパナマとかカンボジアとかいろいろあるのですけれども、未加入のおそれありというところは何隻ぐらいありますか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

隻数というものは把握してございませんが、平成14年に国土交通省で日本に入った外国船舶の保険加入率というものをやっております。先ほど古沢委員は平成15年という数字だったのですが、私14年しか手持ちにないもので、ロシアがその当時14.9パーセントの加入率、北朝鮮が2.8パーセント、パナマが87.7パーセント入っております。カンボジアが31.7パーセントという加入状況でございます。平成14年の9月時点での加入状況という。

斉藤（陽）委員

今、加入状況はそのようなパーセンテージだということがあるのですけれども、それでいくとかなり危険だなという、入っていなさそうだなという可能性が強いところというのは出てくるわけですが、その危険な隻数というか、だいたい何隻ぐらいが危険だという考えですか。

（港湾）港湾振興室長

だいたいというか、今、主幹の方で説明しましたその9月時点の保険加入率、だいたいこの段階では回数は1隻がダブっていますので、約1,200隻ございます。そのうちの加入率が約200隻ということですから、約1,000隻程度が加入されていないといった状況しか今のところつかんでおりません。

斉藤（陽）委員

ということは、先ほど最初に伺った外航船舶のこの義務づけ対象になる1,138隻、そのうちの1,000隻ぐらいは未加入の可能性もけっこうあるのだということになりますか。

（港湾）港湾振興室長

数字が多少違いますけれども、調べた段階での数字では、今、国交省から発表されたのが約1,000隻といった状況になっております。

斉藤（陽）委員

ということは、小樽港に入港する外航船舶の100トン以上の9割ぐらいは未加入の可能性が高い船だという、非常に深刻な感じもするのですけれども。それで、先ほどいろいろ経済上、商取引上の影響というところで問題になっていたのですが、ロシアの関連では水産品だとか中古車だとかとありますけれども、そういう業界への経済的な影響と申しますか、そういうのはどういうふう把握されているのでしょうか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

水産品につきましては、一時的な倉庫にも、ロシア関係の水産倉庫に入っているものも6,000トンから8,000トンぐらい小樽市内の冷凍倉庫にもございます。先ほども言いましたように、この状況はロシアの保険会社に入れるかどうかというのが一番大きなネックの部分が、近々にロシアの1社が認められれば、認められるまでは時間がかかったのですが、次にその船舶が認められた保険会社に入れば、許可は比較的スムーズにいくという情報も得ておりますし、ロシアの保険会社はこういうことを言うのはあれなのですが、日本の保険会社みたいに船の年齢から、実際に日本の保険会社は船を審査しに来て、構造とかびっしり審査して保険料を決めるみたいなのですが、ロシアの保険会社は何か書類一つで保険に加入できるという情報も、あくまで情報なのですが、そういうような話も伝わってきておまして、その辺で小樽市内の業界の方々はそのほど危機感を今のところ持っていないというのが現状でございます。

斉藤（陽）委員

ロシアの方は若干楽観的な観測があるようなのですが、先ほども言われているように、北朝鮮についてはほとんどもう難しいと。北朝鮮船については保険に入れる可能性というのはかなり厳しいという状態で、実質的にこれが今いろいろな経済制裁の問題だとか、国レベルで問題になっている部分、現実面、経済上では、このPI保険の義務づけということによって、実質的にもう経済制裁に近いというようなことまでいってしまうのかということも考えるのですけれども、これについては、意見としてどうですか。

港湾部長

その点も含めてなのですけれども、実は先月サハリンに行ってくる機会がありまして、サハリンの州政府ですとか、ホロムスクの市長ですとか、コルサコフの港湾事務所だとかに行き、この保険の話をいろいろしました。基本的には、ロシアの方で州政府はじゅうぶん、この法律が日本国で行われるということについては聞いてはいたよと。ただ、問題は保険に入るとことは費用をかけるわけですから、用船費は当然高くなると。それは日本国の貿易上承知なのでしょうねと、こういう話がありましたし、もう一つは、ロシアの極東に回っている船というのは船齢15年、20年という古い船なので、そういうことになると、今、主幹が言ったように日本国の保険は船齢のっている部分については、危険度が高いので入れませんので、国内の保険に入らざるをえないと。それが今1社認められるとすればそこしかない、こんな状況で、ただこれは公のところで話した話ではないのですけれども、サハリンの住民の方々と言った方がいいのですけれども、いわゆる保険制度そのものというのが、ロシア国だってつい最近できたものですから、銀行に金を預けたら三つも四つも持ち逃げされたと言っていらっしゃった事務員もいましたし、ですから、そういう意味では保険に入って保険金かけて事故があったら保険が出るなんていう認識を持つというのは、かなり厳しいというか、認識がないのではないかと申すのがけっこうあったわけです。これは公の

話ではなくて、通訳だとか、そういう人方と話をしたらそんなお話でしたので、まず保険に入ったらその金を捨てるのも覚悟ぐらいたよという認識のようでしたし、コルサコフの港湾事務所は全く知らなかったです。したがって、何とかそういう制度ですよと、トラブらないようにということで連絡してくださいという話はしてはきましたけれども、その中で1社今何とか滑り込めるといのであれば、そこできちんと保障してもらえばいいかなと。そういうことを考えたときに、北朝鮮自体にも保険制度があるのかどうなのかと、私は全然認識がないのですけれども、あるのならどんなしくみで保険をかけるのか。国家保障という形であるのか、そういうことを考えたときに、かなり間口は狭まってくるのかなと。ですから、したがって日本国の保険に入るような船が私も常時見ていますけれども、ほとんど日本の船が向こうに行つて変な名前がついて来るような船齢ですから、したがって日本国、小樽に入ってくる船も極端に減るかゼロになるか、そういう意味での経済制裁的な結果的にはなっていくという可能性もかなり大きいかなという、そんな認識は持っています。

斉藤（陽）委員

だいたい今出尽くした話なのですけれども、これはロシアの方については若干先ほどの明るい見通しといいますが、そういう最悪の影響は回避できるのではないかということもあるのですけれども、最後に多少結果論になってしまうかもしれないのですけれども、先ほど古沢委員からの質問もるありましたけれども、情報をもう少し早めに周知するといいますが、情報収集を早めにして、いろいろな対策を立てるといいますが、そういった市としての情報収集の体制とかそういった部分もより強化して、情報収集とこういう状況にあるのだという情報発信との両方を、より強力に進めていただきたいと思いますが。

港湾部長

これは、既にご存じでしょうけれども、船の用船というのが一つは荷主があって、それで中間的に商社が中に入ると。それで運搬手法というものを決めていって、小樽でいえば麦類だとかああいう大きなものが入る場合は通常行われていますから、これは当然国内法ができたときに、その荷主の代行をする商社がそういう法律を理解し、全部船の確認をして用船をします。そのときに用船費が上がれば上がったという条件で、それはそこで商いは成立していきだろと思うのです。ただ、今回は先ほど申し上げたように、一昨年一つの法律をつくるためのたたき台的なものの事前の説明があったときに、先ほど古沢委員がおっしゃったように、いわゆる保障制度というのも法律に折り込むやの文書も、そういう含みも持った中身のような感じでした。それが現実的に法律になったときに、それ自体が消えてなくなって、今言っている施行規則なりなんなりでやらざるをえないような動きになった。そのときに市としては、先ほど言ったように、早い時期に業界の皆さんにそういうことの必要があるかなという話も打診をした事実もあるのですけれども、言ってみれば、どこかの保険に入っていればいいのだからぐらいいの認識だったようなのです。結果的には、説明ではきちんと国土交通省がちゃんと指定するのだということを言っているのですけれども、地元の代理店関係はあまり深刻ではなかったようなのですけれども、去年の秋に説明会、国の方で札幌でやったときも皆さんが行っているのに、大した緊張感もない。それで問題は、国が悪いとは言いませんけれども、11月の20何日かに36社をばんと出すというのは極めて遅すぎる。ですから、12月に申請して三月かかるといったら、もうともかく12、1、2で2月いっぱいかかって、3月1日施行ですから、だからそういう情報も含めて出し方が遅すぎるというのはあるなという、極めてそういう印象を持っています。今回、サハリンへ行ったときは、道の交通企画課の課長も行って、国土交通省から出向されている方だったので、彼もやはり、これだけ他国が認識していないということ自体、きちんと国の方に連絡をしなければならぬということなので、当面3月1日からどんと来ていきなり御用という格好は、まずないのではないかと。まず指導していくという、こういう形をとっていくのだからというふうには、一応我々としては見ているのですけれども、指導した船が2度目に来るときに入っていなければ、入港拒否なりなんなりという格好でいくのかなというふうに思っています。

一番心配しているのは、いわゆる近隣貿易みたいなものですから、荷物しょって隣の国境まで向こうに行く

というような貿易の仕方をしているロシアと日本ですから、そういう意味では、商社が中に入らないで代理店がこっちの世話をする中に荷主がいて、商社と関係なく直接やりとりをして向こうへ行ってどこかの船を頼んでということで、先ほど来から1,000隻と言っていますけれども、同じ船が何回も行っているわけですから、そういった船がけっきょく中古車だけを積みに来る。これは中古車積みに来られなくなりますから、今でいう中古車の通関をした正規の貿易額というのがなくなってくるかと。水産品も商社絡みの部分は何とかクリアできるのかなと思うのですが、岸壁から保税地からいきなりとって釧路とかあっちの方に持っていく船は、どういう格好になるのか。あと冷蔵庫関係については、商社絡みであれば、そういった整理をしながら、冷蔵庫の方には何とかフォローができるのではないかと、そういうような感覚で業者がいるのです。我々がずっと歩いて、かなり市長も心配しまして、我々も情報収集しましたけれども、そういうことで、これからも情報収集はするのですが、行政としてはこの間の勉強会のときにも言ったのは、ともかく入るということをしないと、まけてくれというわけにいかない制度ですから、これだけのことをきちんと代理店が船社に連絡をし、きちんと国内はこうなっているのだということをやってもらおうという前提を確立してもらわないと困ると。我々としては、何とかいろいろな情報があれば、先ほど言ったように地場での保障制度の問題が国の方での動きがあれば、またそういったことを含めて関係業者に連絡するなどの対応はしたいなというふうに思っています。

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

今日は質問するつもりはなかったのですが、確認だけ。

PI保険について

先ほど主幹の方から4月になれば大丈夫だろうというような話をされたのですよね。今までずっと話を聞いていても、その辺のところは本当に大丈夫かなというような確信が持てませんので、部長のおっしゃったように確信を持てるような説明をぜひお願いします。

(港湾)港湾振興室横山主幹

確信はないのです。先ほど話したように、業界は要するにA社は今認められつつあります。認められれば、そのA社というのはロシアの保険会社なので、船齢というのですか、年齢に関係なく保険会社が保険に入れてくれるという情報が今一般的に流れているわけです。当然、小樽に来ている船も20年、30年たっている船が多いもので、通常日本の感覚であれば、そんな船は保険に入れないだろうという、私たち危機感があったのですが、そういうような船でも入れるという情報は伝わっております。そういうことで、だいたい小樽に来ている船の8割以上の船は、まずロシアの保険会社は認めてくれるだろうというのが一つの根拠です。もう一つは、A社が近々に認められれば、次に違う会社がA社の保険に入ったからという申請は、比較的早急に申請がありという流れになっていますので、当面3月は混乱期ということもあるかと思いますが、そういう意味で4月にはもう元に戻るのではないかと業界の見方と情報です。それ以上の情報は私たちもロシアに行っても情報をつかめませんので、そこから先のことははっきり言えません。

山口委員

根拠というのは、ロシアの1社が36社以外に認められる可能性があるということですよね。これは国交省の方からの情報ですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

運輸局に先日問い合わせまして、今、ロシアの保険会社が何社ぐらい申請があるのだということと、実際のところどうなのだという事との問合せをしたところ、ロシアの保険会社3社の申請は今受けて審査中だという話の中で、

1社については大丈夫ではないかという担当者の意見です。

山口委員

これで終わりますが、これでこけたらみんなだめになるのかな。そうすると、もうほかの手だても何かいろいろ稚内での動きとかそういうものも含めて、小樽も若干用意しておかないと、これがこけたら本当に大変でしょう、1社が。国の方でもそんな地方のことなんか構ってられないよという話になる可能性もあるし、国の方も今回のことでもたいへん乱暴にやってくるわけでしょう。保障はないわけですよ。その辺も含めて、最善の策を打っておかなければならないわけですから、これは次善の策ですね。これがだめなら次はどういうふうにするかということですよ。代理店とか先ほどの話では商社絡みということで、多少荷主の方がみたりなんかして、それ以外の国については、自治体の方でも、関係機関を含めて対応するかというふうにやらないと、大変な事態になる可能性がありますので、その辺もよろしく願って、これで終わります。

委員長

それでは、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

PI保険について

何度も同じ議論を繰り返すことになるかもしれないのですけれども、石狩湾新港の予算案とかそっちの方も出ていますけれども、私はそれよりもやはり今回の保険制度に伴ってのこのことが、小樽にとってたいへん重要なことではないかなと思いますので、改めて幾つか質問させていただきます。

今いろいろな方々との論議の中で一つだけほっとした部分があったのですけれども、港湾部長がホルムスク等へ行ったときに、通訳の方とお話をしたときに、保険の在り方というか、考え方というものがロシアの場合は成り立っていないということに既に気づかれているという点に関しては、私としてはほっとしているのですけれども、やはりそれを知った上で考えたとしても、ロシアの方でもしもその保険の会社が申請をして通った後でも、いわゆる受けるロシアの保険会社の方が受ける側はオーケーでも、必ずしも入るとは限らないと思うのですけれども、もしそのような形で全く入らないと、ロシア船の管理者の方が全くその保険の方に入会しないという場合、そのようなこともある程度予測されているのではないかなと思うのですけれども、いかがでしょうか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

小樽には昨年700何隻のロシア船籍が入ってきていますが、700隻の船が来ているわけではございませんで、そのうち何十隻かが何回も小樽、ホルムスク、コルサコフを往復しています。当然、ロシア側の船会社にとりまして、保険金の支払能力がない会社は入れないという船も出てくるかと思いますが、そういう意味合いでいえば、逆にそういうきちんとした支払能力のある船会社の船が何往復もして小樽港に来てくれるのではないかとこの憶測は持っております。

森井委員

それが憶測だけだと、先ほども話させてもらったように問題だと思うのです。代理店同士でいろいろなやりとりはもうされているというような話は聞いていますけれども、それを保険に必ず入るのだという確実なものが話の中で出てこない、期限的というか、今入っている保険の許可をもらうにはもう数か月かかると何かいろいろ話もありますけれども、先ほど山口委員からもお話があったように、ロシアの方の申請が通らなかつたりとか、いろいろなりリスクがありえると思うのです。そのリスクに対する対応というのが、今の話の中で私にはあまり見えてこないのですけれども、その辺におけるやりとりとかをもう少し話していただければと思うのですけれども。

港湾部長

楽観はしていないのですけれども、現実問題、私どもも浜でいろいろなことを、国の動きをいろいろと知ってい

る中では、先ほど来から言っているように、きちんと商社絡みで入ってくる水産品というのは、そういう船をどうしても入れなければならないのだと。そういう船をチャーターするわけですね。ですから、それは量はどれだけになるか、コストはどれだけ上がるかは別にして、上がってでも入れるだろうと。端的に言うと、一番心配したのは北洋材なのですけれども、日経にも書いていましたけれども、けっきょく用船費が高くなる。ですから、そうなる木材が上がるといふ、こういう図式になる。そういうことで木材業界に影響があると。これは関係業界に私どもすぐ行って調べましたけれども、総量的にこれから北洋材は落ちる、大陸続きの中国に全部鉄道輸送でもって回るというのが、今の北洋材原木の流れなのです。そうすると、ロシアとの関係で製材も同じ、製材はだいたい製品化されて入ってくるのですけれども、それも商社を挟んで入ってくる。一番心配しているというか、地元が地元の業としてあるとするのは、そういう水産品からで、例えば中古車が運ばれていくというのはこれから続くだろうけれども、その中古車だけとかタイヤだけというものを目的で来るというのは、そんな丸紅だとか伊藤忠とかそんなのは全然絡んでなくて、これは先ほど来から言う国境貿易的なことをやっているわけですから、そうなる今一見して見ていると、そういう上等な船を使ってやっているとは思えないので、今、委員がおっしゃったように、よしんばお金があったとしても入れない保険会社とか、それからお金がなくて入れないとか、そういう条件が出てきたときに、そういう商いが減っていくということはかなり多いかなというのはいつの認識として持っています。

それから、山口委員が先ほどおっしゃったように、地元としてやはり稚内のような対応も含めて検討をしなければならないのではないかと、このご指摘はもっともなのですけれども、現状稚内の場合はその地元がそういったことを含めて商いを手広くいろいろな関係者がやっているという現実があるものですから、ただ、今小樽では特定なことを言って申しわけないですが、1社がかなり大きくやっています、この方はかなりシベリアに先ほどの稚内に加盟しようかなと。そして対応しようかなと。ですから、そうなるカニが小樽に来ないで稚内に行くかもしれない。こういうこともありえるのですけれども、今そういうことの状態を含めて、その関係者ともロシアの保険に入れるように、そういう船を回せるように、こういう努力をされておりますので、そういう人方との連絡についても、いろいろ港湾部としてどういうふうにしたのかということも聞いておりますので、日常的にはかなりシベリアなことを考えていますけれども、ただ先ほど来から主幹が言っている3月、4月混乱しても何とかなるのではないのかというふうに言っているのは、端的に言って、だいたいロシア船の私が見ている8割、9割が代理店をやっている会社とやっているのです。けれども、彼らその認識なのです。今もうそういうふうには全部通知を出しています。ロシアのはだいたい入れるのだと、そういう認識で3月、4月にはだいたい落ち着くわという、こういう聞き取り調査をしているものですから、どうしてもそういう認識を話す以外に方法がないものですから、そんなことでちょっとご理解いただきたいなと思っています。

森井委員

今、部長がおっしゃったように、いわゆる矛先が変わるという可能性もやはりありえるということですか。今は稚内の方は、一応そういう保障制度みたいなものをつくろうという話の中で、小樽にいる、ある1社のところが向こうに加入してという話が動いて、その流れでけっきょく小樽ではなく稚内でやった方が流れとしてやりやすくなるのではないかと、そういうようなことも懸念されるというような話も今されていましたが、実際にそういう可能性はありえるということなのですか。

港湾部長

可能性はゼロでないと思うのです。小樽で例えば1社、卸売をやるのに輸入しなければだめだという事情がある方で、どうしても保険に入らない船が来ると。それしかチャーターできないのであれば、みずから保障制度というものを自分でこしらえて、1億円なり、1億何千万円なりというものを何かのシステムをつくって、そして自分で俗に言う保険会社をつくるしかないわけですから、それが国で認められるかどうかというのが一つありますよ。今の動きは、先ほど説明したように、稚内と紋別の関係者でもってそういうものをつくって、そして事故

が起きたら保険に入っていない船が来るのだけれども、私どもの方で保障しますからという、いわゆる日本の企業が保障するというシステムを国土交通省に認めてもらおうというようになれば、自分がここで1億円、2億円の金を用意するより、そういうところに入っていわゆる参加費を納めて、船はそこにいれて陸送でもって持ってくるということは、これは可能性としてはないわけではないと思います。

森井委員

もちろん、それもリスクとして今後考えていただきたいなというふうに思っていますし、もう一つ気になることがあるのですが、今話されていたような、ちゃんとしたと言えいいいでしょうかね、わからないですけども、そうではないところも出てくるわけですね。保険に入っていないということによって、言葉が悪いかもしれないですけども、やみというか、そういう側になってしまわざるをえなくなってしまうと。しかしながら、その商売は続けたいから正当な手段でない方法でそういう輸出入というか、そういうことをやろうという業者というか、そういうところも出てくる可能性もあるのかなというふうに思うのですけれども、こちらに関してはどう思われますか。

港湾部長

やみの取引が、航海上でいろいろなことがあったとすれば全然わかりませんが、隠れてそこそ入港してくるということ自体は、それはもう完ぺきに海上保安部で処理してもらうことしか方法がないのです。ですから、あくまでも代理店経由ということになって、代理店が事前に通報制度という、前の日の昼までに届けなければならぬというのは、これは法律でびしっとうたっていますから、そういうことを怠って入れるということは、まずありえないだろうというふうに踏んでいます。ただ、ある代理店の方、質問していて、いやいやだめだだめだと言って来たらどうするのですかと質問した方もいましたけれども、それは今度はだめだだめだと言っても、かつてどこかのパスに着けるわけですから、着けたらやはりソーラスのケースと同じように、臨検するのです。そして、そこで証明書を出せと言う。それがなければ、1回目であればもうだめだよというふうになるのですけれども。ですから極論を言うと、先ほど井川委員がおっしゃったように、運輸局ときちんと連絡をとっておかないと、だめだと言っても入ってきたと。だけど、我々は知らなかったと言って許可してしまったと。そういうことはそういう連絡体制がきちんとなければ、ないわけではないと思うのです。だから、そののところをうまいぐあいにやらないと、だめな船が出港停止になって、二度と出られなくなるという、船の墓場みたいのができるという、こういう格好は絶対避けたいというふうに思っています。

森井委員

ある程度入港に対する対応というのは、これから厳しくなってくると思うのです。時期は3月1日ですから、その日からそのことをしっかりしなければ、入港したはいいけれども、出港の許可が出ないみたいなことが本当に繰り返される可能性もあるわけですから、その中で先ほど部長、暫定措置というか、1回目は入っていなかったから次は入ってきてくださいなみたいな、そういうようなことが現実としてできる可能性はあるのでしょうか。

港湾部長

いろいろな関係者との話の中では、一度にばさっといくというわけにはいかないでしょうという、こういう話していますので、当然通報制度自体はきちんと発効させるだろうと思います。それで、その中で事前に入っていない部分については、極端に言うと、だめですよという格好になるのですけれども、そこら辺あたりをどういうふうにするか。だめですよと言うのに、まあまあ今回いいかといって入れるかどうか、その辺なのです。だから、事前通報制度というものが守られれば、船は入ってこないのです。だから、3月1日からというのは、極端に減っているのです。あらかじめ言ってノーという船が入ってくるというのは、ちょっとあまり想定していないのです。ただ、いろいろな事情でどうしても入りたいと。次回必ず保険に入りますからという、そういったことについて、わかったというふうなことを配慮として、一定程度の配慮はしてもらえというふうに認識はしていますけれども、そういう意味では極端に楽観視をしているつもりはないです。

森井委員

今回、こういう形で先ほど斉藤陽一良委員がおっしゃるように、北朝鮮に対する経済制裁の形の変えたものとか、そんな話も1年ぐらい前から何か話題としても上がってはありましたけれども、結果的にこれが執行されるということになるわけですから、そういうところできちとしていかなければ、結果ぐだぐだというか、保険は入っていないのだけれども入港してとか、そういうことが繰り返されていくうちに、あまりにもその件数が多すぎて対応ができなくなってしまったりと。法が整備されたのにその法律がしっかり守られていかないというような流れとかにも、今の割合とか、北朝鮮又はロシアにおける保険の考え方とか、そういうものも全部含めると、いろいろな出来事が可能性として起こりえるのかなというふうに思いますので、そのリスクとか、その予想できることをやはりすべての状況において対応できるように、ぜひ今後していただきたいなというふうに思っていますので、よろしくお願いいたします。

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。