

午前10時03分

○委員長（小林 芳幸）

- ・ 開会前だが、中嶋委員が欠席するのでお知らせする。

---

午前10時03分開議

○委員長（小林 芳幸）

- ・ 開会宣告
- ・ 議題の確認

---

1 調査事件

(1) 若松地区旅客船ふ頭整備について

○委員長（小林 芳幸）

- ・ 議題宣告
- ・ 本件については、6月28日付で港湾空港部から資料が配付されているが、その内容について、委員協議会を開催し、理事者に説明を求めたいとの声があったことから、各委員に相談の上、本日開催することとしたものである。
- ・ それでは、理事者の入室を求める。

（港湾空港部 入室）

○委員長（小林 芳幸）

- ・ それでは、資料について説明を願う。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 資料説明：「若松地区旅客船ふ頭整備について」（平成29年6月28日付 港湾空港部調整）

○委員長（小林 芳幸）

- ・ ただいま説明を受けたが、各委員から何か発言あるか。

○阿部 善一委員

- ・ いくつか具体的なことを質問していく。平成30年代前半の完成となっているが、この図を見るといくつか疑問がある。まず、乗客用のターミナルがないのはなぜか。また、陸上部におけるアクセスがどのようになっていくのか。周辺の土地利用は、動線も含めてどのようになっていくのか。資料には、基本的なことは何も記載がなく、岸壁だけの工事のようだが、これだけで終わりということなのか、あるいはその後、陸上設備についても予算化し、整備をしていくということになるのか明確にしてほしい。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 今回提出した資料については、基本設計の中身が国から提示されたもので、国は岸壁の整備と接続通路までであり、国から示された資料を今回早急に提出したということである。今後のターミナルやアクセス、動線等の整備については市の事業となるので、それらの施設整備等については、市で計画を立て、予算化が必要なものは予算を求めていくことになる。

○阿部 善一委員

- ・ 陸上設備まで200メートル以上歩かなければならないので、このままでは不親切な岸壁になると思っている。全国各地でクルーズ客船が寄港しているが、課題点として挙げられているのは、C I Qの関係で、長いときには1時間半、ファーストポートになるとさらに長い時間待たなければならないということがある。当然、船だけでは大きな混乱も起きているし、乗船できずに岸壁に多くの人が並んでいることに対する苦情等もたくさんある。函館の場合、このままだと屋根もないような岸壁になるので、そのような事象が起こりうる可能性がある。そういうことも考えていかなければならないと思うが、検討しているのかどうか。また、行うとすれば国の事業なのか、市の単独事業なのか。

#### ○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ 既存の水深で4万総トン級の暫定供用開始時と、しゅんせつが完了して12万総トン級の船が着けられるようになる本格供用開始時とに分けて整備を考えており、まず、暫定供用開始時には、乗客が利用する車両待合所の整備などを市として行う予定である。雨対策については、岸壁の幅員が20メートルと狭く、市の用地だけでは難しいことから、隣接するJR北海道の駐車場用地の活用なども視野に入れ、どのような対応が可能か他港の調査を行うとともに、関係者の意見を聞きながら検討を行っている。旅客ターミナルについては、手法としては市が建てるものであるが、連携事業で行っているような民間が建てて優先利用できるものなどもあることから、他港の調査をするなど今後どのようにしていくのか検討していきたい。

#### ○阿部 善一委員

- ・ それは、いわゆる優先使用できるマイバースになってくると思うが、民間企業が参入しない限りはありえない話で、国の事業に選定されなければならないので、すでに全国で6港ほど指定を受けて実際工事に入っているところもあるが、それを国がやるのかどうか方針は決まっていなはずである。

私は4万総トン級以下の船がここに来て、大した経済効果というのは期待できないと思っている。最低でも12万総トン級の船が来なければ、若松ふ頭が生かされないと思っている。そこで問題は、陸上設備のあり方になるが、国主体で行う岸壁の工事とあわせ、市がこれから行う作業としては、いったい何がどこまで進んでいるのか。市として何を作るのか。何が必要で、何をやろうとしているのか。それをいつ完成しようとしているのか。などを含めて、全体の工程表の形というのは、いつ明らかになってくるのか。部分的に進めていて、全体が見えてこない。市が遅れているのか、遅れていないのか、それもわからない。普通であれば、他の県や市が主体でやっているところは、まず全体計画を示して、国がやるもの、市がやるもの、あるいは自治体と民間がやるもの等を区別して、総体的な整備計画の中で進めて、完成時には全部が利用できるような、そういう工事の進め方をしているのが当たり前なので、函館は非常に異例だと思っている。函館はこれからいったい何を、いつまで、どういうふうにやろうとしているのか。

#### ○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ 岸壁としゅんせつについては国が行い、その他の乗客の利便性向上の施設については市で整備することとなるが、全て供用開始となる12万総トン級の供用開始に向けて、本格的な整備を考えているところである。整備内容について遅れているという話もあったが、昨年10月に事業採択され、やっと今回国から基本設計の図面が示され、委員会へ資料を提出できたところであり、今早急に隣接する土地所有者にお話をするなどして、本格的な供用開始に向けて鋭意作業を進めているところである。答

えになっていないかもしれないが、今いろいろ模索しているところで、国と話し合いながら行っている。区分けについては先ほど話したとおり、岸壁整備としゅんせつ以外のものについては、市の整備となる。

#### ○阿部 善一委員

- ・ 4万総トン級以下の船しか着けないようであれば、投資に見合う効果というのは期待できない。よくクルーズ船が入れば1人当たり2万5千円とか3万円とか使うという話になるが、北海道の場合は、アンケートによると1万2千円から1万5千円くらいの範囲である。東京や神戸、横浜というのは三、四倍も高価なものを買って行くが、北海道の場合は地元のお土産が主体で1万二、三千円前後である。これだけの経費をかけて、仮に4万総トン級くらいの船だとお客さんが少ないわけで、12万総トン級の客船を着けるようにしなければ、投資に見合った効果というのは出てこないし、逆に函館の財政を圧迫することになる。そういうことにならないようにするためには、それなりの設備にしなければならない。若松ふ頭に客船が来れば大万歳だという意見を持った人が一部いるが、それは全くの間違いであって、今は年間二十四、五回から30回だが、その倍くらい来なければ投資効果は期待できないので、相当なものを作っていかなければならないし、お客さんに飽きられないもの、また函館に来たいというものを作っていかなければならない。

陸上設備の関係で言うと、J Rの土地を借用するか買収するかで、相当な面積が必要である。また、お客さんの動線をどうするか、仮にターミナルがないとすれば、ターミナルに代わる設備をどうするか、そういう問題が相当あるはずだが、話を聞いていると他人ごとのような捉え方で、本当にやる気があるのか。岸壁を作ることだけが目的化しているのではないかと感じられる。具体的に港湾空港部が主体となってこれからどんな作業に着手していくのか。

#### ○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ J Rとの関係については、昨年9月に港湾計画の変更についてご理解をいただき、その後、事業推進にかかわって、円滑なクルーズ客船の乗降客の動線を確保するという目的で、駐車場の利用が不可欠になるので、乗客等の動線の確保について、事業採択後J R北海道に対し、同社が所有する駐車場の使用を依頼し、「可能な限り協力できるよう検討する」との回答を得ている。また、今回基本設計が固まったことから、基本設計が示された6月末に、将来のあり方を含めた協力依頼をして、引き続き協議を進めるということでご了解を得たところである。なんとかJ Rの用地確保についても相談しているところである。また、この辺の計画については、12万総トン級のクルーズ客船が着けるようになる本格的供用開始に向けて検討していきたいと考えている。

#### ○阿部 善一委員

- ・ インターネットで調べればすぐわかるが、国の重要港湾に指定されているところは、ほとんどクルーズ船の整備をし、岸壁1つでは足りないので2本目を作っているところや完成しているところもある。最近では12万トン岸壁ではなく、22万総トン級の400メートルあるような船に対応できるような岸壁を整備しているところもある。その市場は中国で、中国もそれにあわせて相当港湾を整備している。11市省——上海含めて四川省からずっと沿岸、それから韓国も釜山や仁川もいろいろやっており、そして、ヨーロッパの船会社もアメリカの船会社も、これからは中国市場だということで、中国に特化した船の運用をしていくということをすでに発表しているが、函館には実はあまり来ない。そのよ

うな中で、まずは早く、最低でも12万総トン級の船が来れるような形にしなければならないが、議会でも何回かやってきたように、約50万立方メートルのしゅんせつが必要であり、緑の島の約70%に相当する土砂の堆積をどうするかという問題がある。相当進んでいなければならないはずだが、これについてはどうなのか。

○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ しゅんせつについては、現在、函館開発建設部が、若松地区に計画されている旅客船ふ頭整備に伴い発生するしゅんせつ土砂の処理方策を検討するための業務を、6月29日に発注したところであり、年度内にまとめたいということで、市としても積極的にかかわっていく中で、具体的な処理方策が決まった段階で示したいと考えている。

○阿部 善一委員

- ・ それは、当初示された、回頭する船の長さ×2Lの範囲、従来の2Lの広さでのしゅんせつということで考えていいのか。

○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ 国の考えているしゅんせつのエリアは、港湾計画時点については、標準的な選定ということで12万総トン級で設定しているが、今回の航路体系調査を実施する中で、操船シミュレーション——函館港の実際の岸壁の形状や水深を入れ、さまざまな気象条件をもとに何メートルまで安全に航行や船回しが行えるかのシミュレーションを行うこととしている。回頭水域2Lについては、貨物船を含む全ての船を対象としたものとなっている。クルーズ船については貨物船に比べて操縦性能が非常に高いことから、これらを考慮して関係者の意見を聞きながら回頭水域を定め、その水域をしゅんせつしたと考えている。

○阿部 善一委員

- ・ 国のガイドラインは2Lになっている。最低2Lの範囲が必要だという技術指針があったと思うが、その文章の中で但し書きはあったか。

○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ 但し書きは、今手元に資料を持ってきていないが、船回しの関係については、船が特定されていない場合は、港湾の技術上の指針である2Lを採用することとしており、ある程度特定されている場合は、その船の能力等を考慮して設定できるものとし、全国的にもそのような形で航路体系調査を行った中で、そのエリアのしゅんせつ等を行っていると言っている。

○阿部 善一委員

- ・ この港湾のしゅんせつや整備で、函館市がずっと要望してきた若松ふ頭の予算が、何十年もつかなかった。今はこのような岸壁の形になっているが、前は違った形になっていた。摩周丸を基準とすればだいたい60度くらいの中で岸壁を作る計画があった。しかしそのときの問題として、国交省の大幹部から、「2L取れないんですよね」、「2L取れないから函館は難しいんですよ」ということを言われた。それは、予算がつく前の年くらいまで言われていた。それだけ2Lというのは非常に重要で、最近のクルーズ船のスタビライザー等の性能も良くなって、その場で回頭できるような船も中にはあるが、それは全くの無風の状況であって、函館のようにやませの風が強いとか北西の風が強いとなるとなかなか難しい。現実には、港町ふ頭も着岸できず、余分なタグボートを手配して、押して岸壁に着

けたこともある。

港湾審議会の中でも、パイロットからも安全運行のためにどうしていくのかという意見が出て、当時、それに対して部長は、シミュレーションを行って、いろいろ対策を協議していきたいという答弁をしているはずだが、そのシミュレーションの結果はいつ出てくるのか。それが出てこなければ、2Lがどうかという議論もできないのではないか。あるいは、2Lを削るような回答を得ているのかよくわからないが、4千万円くらいかけて委託したシミュレーションの結果はいつ出てくるのか。

#### ○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ 今回プロポーザルを実施して業者を選定し、契約したところである。現在の行程については、若干の変更も想定されるが、年度内に3回の委員会を開催する予定であり、まず初めに8月末に第1回の委員会の開催を予定している。それを行う間に、フラットシミュレーションという図上でどういう形で入っていくのかというシミュレーションを行い、その結果で絞った後、ビジュアルシミュレーションという3Dの飛行機のフライトシミュレーションのようなもので、函館の水先人と一緒に、本当にこういう形で入れるのか検証する。回頭水域2Lについても、そこで具体的な検証がされることになる。それと平行して、国と海上保安部とも連携して、そのような形で進めるということで話をしているところであり、3回目の委員会の開催を1月に予定しているが、その結果を待つてどうこうという話ではなく、早期にやらなければだめだという話なので、今、平行して作業を進めているところである。

#### ○阿部 善一委員

- ・ その作業はできるだけ急いでやらなければ、どんどん問題が既成事実化してしまう。他の地域というのは、ほとんど県が主体で港湾振興、クルーズ船の誘致をやっていて、北海道だけが市が主体でやっている。お金のかけ方も違うし設備も違う。さまざまな陸上のインフラ整備も進んでいる。函館はどんどん遅れていってしまうので、急がなければならないと思う。市も交流人口をふやすということであれば、今まで港町ふ頭に来ていた船が、そのまま若松ふ頭に着けば、それだけで経済効果が上がるという話ではなく、もっとふやさなければならない。そのためには、それなりの設備を整備しなければ、なんの意味もない話である。金沢はクルーズ乗客に対する具体的な方策として、外貨の両替機のターミナル設置やWi-Fiや観光案内板の整備、それから船を降りてスマホで行きたい場所を入力するとルート、時間、料金が見れるようなソフトの開発を検討している。それがもう当たり前になってきている。そうゆう陸上の整備もやっていかなければならないし、ソフト面についても両方でやっていかなければならない話である。

函館市の場合を見ると、港湾空港部が先行するのはいいと思うが、陸上のいろいろな整備については、観光部がやっているのか、企画部がやっているのか、どこが携わっているのかよくわからない。総力を挙げてやらなければ、クルーズ船というのはなめたらいけないと思っている。人間相手だから、徹底的にやっていかなければならないが、どうゆう組織がよいのか、役所なら役所の組織があるだろうし、民間を含めた組織もあるだろうし、それらを合体した組織もあるかもしれないが、そうゆう総ぐるみでやっていかなければ、この競争の時代では生き残っていけないという危機感を持っている。この辺についてはどのように考えているか。

#### ○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ ハードの面が整ったからといって、ソフト面というのが整わなければ、クルーズ船のこれ以上の増加は見込めないというふうに我々も考えており、Wi-Fiの整備については、観光部で予算化され、港町ふ頭での整備を行っている。寄港していただいたクルーズ客船の船社や船員の方からの要望には、真摯に応えたいと考えている。外貨の両替機については、みずほ銀行さんが良い両替機をそろえている。

組織だったものを作らなければならないという指摘があったが、運輸支局が事務局の北海道クルーズ振興協議会もあり、会議も年1回開催しているので、そういったものも活用しながら、今後、ハードの整備に付随して起きてくるソフトの対応については、我々も万全を期して整備していきたいと考えている。

#### ○阿部 善一委員

- ・ ぜひ、函館総ぐるみの体制を作り、インフラ整備を含めてやってほしい。そうしなければ、太刀打ちできなくなってしまうと、私は非常に危機感を持っている。

そこで、少し話が戻るが、若松ふ頭にかかわる事業においては、国の事業というのは、新しい岸壁を作って終わりなのか。しゅんせつもあると思うが、国がかかわる事業はこれで終わりなのか。

#### ○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）（うなずく）

#### ○阿部 善一委員

- ・ それでは、陸のターミナルをどうするとか、アクセスをどうするとかいろんなことを含めて、あとは全部市の事業になってくるわけだが、そうすると、港湾の全体計画、当然、単なる構想ではなく、予算の具体的な裏付けがあって実現性のあるものを、工程計画を含めていつくらいまでに示すことができるかと考えているのか。

#### ○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ いつまでに示せるかというのは非常に難しいところではあるが、早期にやっていかなければ経済効果も発揮できないし、委員御指摘のとおりであるので、できるだけ早い時期にそれらをまとめて、まとまった段階で報告させていただきたいと考えている。

#### ○阿部 善一委員

- ・ 全身全速で走らなければ波に乗り遅れてしまう。他の地域は、県が中心に行っていたり、先ほど部長も言っていたけども、民間がお金を出して、一緒に岸壁を整備したりターミナルを作って、そこに船会社を専用に入港できるような仕組み——年間百回くらいを目標にしている——を作ったりで、それだけ他は進んでいる。そうすると、船の数も限られているわけだから、函館に寄港する数が減らされてしまうかもしれない。岸壁を作った方がいいが、後進地になってしまっ、これだけ投資したのに船が来なくなってしまう、港町ふ頭の日本一の釣り堀のようにならないか、函館の第2の釣り堀になるのではないかと心配している。

やはり4万総トン級だけでは大して効果がない。12万総トン級なら二千人くらいの乗客が来るわけだから効果がある。

それともうひとつ、先ほども言ったように、今、中国が世界のクルーズ船市場で注目されていて、イタリアの船会社もアメリカの船会社も中国市場に投入している。中には一泊一万円というのも出てきている。函館は残念ながら、中国から直接の寄港はあまりないが、そのルートというのは、函館市

は持っていないのか。

○港湾空港部長（國安 秀範）

- ・ 一昨年、ダイヤモンド系のカーニバルジャパンがサファイアという船——ダイヤモンドと同じ12万総トン級——が、中国からのお客様を連れて1回だけ来たことがある。カーニバルジャパンがそういったルートを持っているので、我々も寄港していただいた船社さんとのコネクション、ルートは持っている。ただ、確証はないが、中国から船で来られると、あまり総額で出せないなので、3泊4日程度で福岡やせいぜい金沢・舞鶴辺りで帰ってしまう。それをこちらまで来ていただくには相当の魅力が必要だし、それとともに、船会社が組む行程にも踏み込んでいかなければならない。問題はいろいろなところにあるので、1回整理しなければならぬと考えている。

○阿部 善一委員

- ・ 中国は富裕層が1億人以上と、日本の人口に匹敵するくらいいるわけだから、それをターゲットにしたやり方っていうのも当然考えられる。この前、議会でも指摘したように、中国は電子マネーの独自のカードを使うが、なかなか函館では扱えるところがない。特に、大門商店街で今使えるといったら棒二森屋くらいしかなく、朝市にも何件かあるが、一般の商店街では使えないので、両替してもらわないとならない。そういう部分でも、インフラやソフト的なものが遅れている。議会からいろいろ指摘されるのではなく、皆さんが当然その疑問を持っているはずなので、それを市役所だけでなく、一帯の商店街や商工会等総ぐるみで共有し、解決に向けて進んでいかなければ、本当に駄目だと思っている。ぜひやっていただきたい。

最後に、この岸壁は耐震岸壁でないが、防災上の扱いはどうなっていくのか。

○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ 耐震岸壁ではないが、この度の熊本地震の際に、八代の耐震岸壁でない岸壁もかなり利用された実績もある。地震が起きると、耐震岸壁でない岸壁が必ず壊れるということでもないことから、今回の係留施設が新たな基準で作られるということで、そういうものが一つでも多く確保できることは、防災にもつながると考えている。

○阿部 善一委員

- ・ 国からこのクルーズ船岸壁の建設にあたって、防災上から、いろいろと理由について来ていなかったか。これは、資料が少し古いですが、平成24年8月に国交省港湾局産業港湾課がマスコミ発表しているもので、岸壁整備にあたって、防災上活用できるようにしなさいという中身になっている。これは見たことないか。

○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ 申し訳ございません。

○阿部 善一委員

- ・ ぜひ後で見て、完成時には、当然防災計画にも必要になってくるので参考にしてほしい。  
以上。

○委員長（小林 芳幸）

- ・ 他に、各委員から何か発言あるか。

○工藤 篤委員

- ・ 阿部委員の質問の中で出ていた、全体計画に合わせて、市の財政上どうゆう予算化をするかということが非常に大事なことだと感じるが、1ページ目の総事業費の中で、市負担分は整備費の1/3ということで、13億円くらいになると思うが、それはどういう措置をする予定なのか。

○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ 岸壁について、市の負担分は1/3であるが、その90%は起債、残りの10%は一般財源となる。

○工藤 篤委員

- ・ 起債つまり借金であるが、例えば過疎債のように、その分が後で戻ってくるとか、そういうことは全くないという理解でよいか。

○港湾空港部管理課長（氣田 聖大）

- ・ 今申し上げた90%の起債充当に対して、この度の岸壁整備については、20%の交付税措置となっている。

○工藤 篤委員

- ・ 20%の交付税措置ということは2億円から3億円くらいで、残りは借金ということで了解した。そのほかに、ターミナル等については、どのくらいの予算になるか概略を試算しているのか。

○港湾空港部港湾課長（藤森 悟志）

- ・ ターミナルの規模や必要性については、現在検討しているところであり、具体的なものは調査・研究しているところであることから、現段階で示せるものはない状況である。

○工藤 篤委員

- ・ 12万総トン級でやっていて、先行している市等があると思うが、そこでは、こうゆうものについて、これくらいかかった等の調査・研究をしていく必要があると思う。阿部委員が言っていたように、投資に見合う経済効果がどれだけあるか。そのことによって、将来的な市の財政にどれだけフィードバックするか。それが事業のあり方だと思う。その部分をきちんと把握しておかないと、市の財政がパンクしてしまう可能性が十分にあるので、その辺を示してもらいたい。かつて、中活事業の中で、「いいことだ、やろう」ということで動き出したが、必ずしも事業と予算がきちんとタイアップできていなかったような気がする。例えば、駅前の電車停留場に1億円もかかるなんて、そのときの説明ではなく、後から聞いてわかった。ぜひそういうことがないように、きちんと事業と財源を一緒に示すような形に示してもらいたい。以上。

○委員長（小林 芳幸）

- ・ 他に、各委員から何か発言あるか。（「なし」の声あり）
- ・ それでは発言を集結する。理事者においては、本日の質問の趣旨を踏まえ今後の対応を進めていただきたいと思う。ここで理事者をご退室願う。

（港湾空港部退室）

- ・ 議題集結宣言

---

2 その他

○委員長（小林 芳幸）

- ・ 議題宣告



- ・ 私から1点お話をさせていただく。6月5日の予算特別委員会経済建設分科会散会后、当委員会における所管事務調査事項の候補について、各委員から何かご提案があれば、事務局へ提出していただくよう、お願いしていたが、本日まで提出がなかったため、正副において、案をお示ししたいと思うが、ここで改めて、各委員から、調査事項候補の提案はないか。

#### ○阿部 善一委員

- ・ 今も議論があったように、旅客船の岸壁を全国で作っており、それにあわせてターミナルを作らなければ乗客サービスができなくなるくらい世界の水準が上がっている。そういう意味で、今建設をしているところやこれから建設をしようとしているところを視察してはどうか。私は個人的に、今一番いいのは、沖縄と長崎だと思っている。

#### ○工藤 恵美委員

- ・ 私も賛成である。賛成だが、もう一つ。若松ふ頭の整備に含めて、今、中心市街地が変わろうとしているので、グリーンベルト整備についても調査案件にしてもらいたい。前に四国の丸亀商店街がアーケード街を作ったということで、広告看板の関係もやっているということで、賑わいのある商店街として紹介されて、それを調査に行ったことがあるが、実は、そこには私の同級生がおり、今どうなっているのか尋ねたところ、全くだめになってしまったという話を聞いたので、どうしてだめだったのか、失敗しないようにするためにはどうすればよいか。調査地に行くということではなくて、函館もアーケードが取られ、電柱の地下埋設が始まるなどいろいろ整備されてくる中で、議会の声も反映させていきたいと思うので、調査案件になればいいなと思っている。

#### ○阿部 善一委員

- ・ 看板なんかはいいと思う。看板なら京都。

#### ○松宮 健治委員

- ・ 今、阿部委員が言っていた、ターミナルの件は非常に良いと思っているが、工藤 恵美委員のまちの活性化やにぎわいをどうするかというのは、過去も委員会で調査事件に取り上げていたし、経済建設常任委員会でも丸亀町商店街を調査した。だめになったのは意外だったが、やっぱり人だったと思う。中心の人がいなくなってしまうと難しいのだなと思っている。過去何度か中活については、委員会でもすでに何度かやっているのでは——その都度、問題なら取り上げるのはいいと思うが、再び調査事件としてやるのはなかなか難しいのではないかと思う。

#### ○委員長（小林 芳幸）

- ・ 今、松宮委員からも話があったが、その他何か発言あるか。

#### ○工藤 篤委員

- ・ 工藤 恵美委員が言っていた、失敗に学ぶという方が大事なのかなという気もする。私が何年前に経済建設常任委員会で行ったとき、私は委員長であったが、中活に対しては、このままでは失敗するというニュアンスで発言をした経過があるので、すごくその部分に関心があるところである。成功事例よりも失敗事例に学ぶと、成功してたのに今失敗だったという視点は面白いと感じる。しかし、今当面する課題としては、阿部委員が言っていたような部分だと思うので、そちらに賛成する。

#### ○委員長（小林 芳幸）

- ・ 先ほどお話しさせていただいたとおり、正副の案もあるので説明をさせていただく。正副の案も、

阿部委員からお話あったように、函館港におけるクルーズ客船の受入環境整備について調査を行いたいと考えていた。調査理由としては、今、質疑があったような内容がメインではあるが、近年、日本においてクルーズ客船が年々ふえ過去最高を更新し、函館においても例外ではない状況の中、昨年には若松ふ頭の整備が決まったところであり、今後、ターミナル等のあり方などを検討していかなければならないというところで、委員会としても、理事者だけに任せるのではなく、さまざまな調査をして、検討していきたいと思っていた。現時点でも函館にはクルーズ客船が寄港しているので、現状把握等も行いながら調査を進めていきたい。正副の案としてはこのような形で考えているが、さらに何か御意見あるか。（「了解した」の声あり）

○阿部 善一委員

- ・ ぴったりだ。

○工藤 恵美委員

- ・ 正副にお任せします。

○委員長（小林 芳幸）

- ・ そのような形で進めさせていただきたいと思う。行き先等は今後決めていきたいと思うが、まずは調査事件として、函館港におけるクルーズ客船の受入環境整備について調査を行うということで、よいか。（「異議なし」の声あり）
- ・ 本件の進め方については、次回までに当市の現状等を捕捉できる資料を正副で調整し、それを踏まえ、課題の整理を行っていききたいと思うが、そのような進め方でよいか。（「異議なし」の声あり）
- ・ その他、各委員から何か発言はあるか。（「なし」の声あり）
- ・ 散会宣言

午前11時03分散会