午前10時20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)（株）中合棒二森屋店の閉店発表後の状況等について

○委員長（小林　芳幸）

・　議題宣告

・　本件については、10月19日付で、経済部から資料が配付されている。その内容について説明を受けるため、理事者に出席を求めたいと思うが、よろしいか。（異議なし）

・　理事者の入室を求める。

（経済部　入室）

○委員長（小林　芳幸）

・　それでは、説明をお願いする。

○経済部長（谷口　諭）

・　資料説明：「㈱中合棒二森屋店の閉店発表後の状況等について」（平成30年10月19日付経済部調整）

○委員長（小林　芳幸）

・　お聞きのとおりだが、ただいまの説明も含め、本件について、各委員から何か発言あるか。

○阿部　善一委員

・　いろいろとこれから協議が必要なんだろうと思うが、ちょっと確認したい。前の委員会でも聞いてよくわからないのだが、この示されたマンションや商業棟、アネックス街区など、これはイオンが建てるということなのか。イオンが建てるために努力するということなのか。所有者が、誰の責任で建てるんだということが実はわからない。前の協定書を見ると、イオンは努力するということであって、イオンが責任を持ってやるという話ではなく、誰かをあっせんするという話である。このマンションやホテルというのは、イオンが直接所有するのではなく、イオンがそういう会社をここに来るように努力するというような解釈なんだろうか。その辺ちょっとよくわからない。

○経済部商業振興課長（東出　瑞乃）

・　市と締結した協定書のとおり、跡地の整備活用に関しては、事業計画の策定に主体的に関与し、権利者の１者または事業協力者として、本整備事業に参加している。また、協議会においては、商業部分については責任を持って進めるとの説明があった。マンション部分とホテル部分については、イオングループは多角経営していないため、確実な事業者を誘致する考えであるとの説明があった。

○阿部　善一委員

・　具体的にこういう16階だとか22階だとかというのは、すでにもう図面はできて、構想はできているんだろうと想像するが、じゃあどういう会社がここでやるとかまだ発表の段階ではそこまでいってないが、そうするとイオンは、今のアネックスの中で、地域からの商店街からの要望があるように、魅

力のあるものをつくってほしいと、ホテルやマンションでは、なかなか人が集まる魅力が集まるというものでは、なかなか集客力はないが、この大門地区に人を呼び込むような、その商業施設あるいはそれに類似するようなもの、こういったものの考え方というのは、まだイオンから示されないのだろうか。やるということだけは示されたのかもしれないが、じゃあ具体的にどういうものが喜ばれるんだと。向かいのビルで失敗した例もあるから、やはり相当熟慮したものにはなっていくんだろうけども、その辺のところは函館市としてどうのような考え持っているのだろうか。

○経済部商業振興課長（東出　瑞乃）

・　イオングループは、人口に対して商業面積が過剰となっている状態と判断している。提案された計画では、商業部分は３階であるが、入るテナントがあることや特別の事情があるとのことであれば、高層も考慮するとの説明があった。また、現在示されているホテル棟の１階から２階部分も物販や飲食の商業施設を想定しているとの説明もあった。それから、人のにぎわいという部分については、今コミュニティ道路の活用や都市広場という部分も計画に入っているので、そういったもので人のにぎわいを創出するといったことを想定しているという説明があった。

○阿部　善一委員

・　函館市の人口は毎年3,000人ぐらいずつ減り続けて、それがもっと加速度的になる可能性も秘めている。観光客も新幹線ができて、函館駅前も相当にぎわうと想像したが、思ったよりも新幹線の利用者が伸びてこないという中で、大門地区の商業活性化というのは非常に難しい課題だと思う。函館市民だけを対象としたものは、誰が考えたって難しいと思うのは当然の話で、じゃあそれを補うといったら、観光客を含めた方々にいかに利用していただくかと、そういう空間をつくれるかつくれないかということなのだろうが、そういう点では、向こうはプロなんだろうけども、函館市もそういう意味では長年の実績もあるしリサーチ力もあるので、函館市あるいは大門商店街とすれば、オール函館市とすれば、どうしたらいいかということについての取りまとめみたいなそういう話合いはしているのかしていないのか。

○経済部長（谷口　諭）

・　イオン側が、これまでも全国的にいろいろな施設等を展開しているので、その道のプロではあると思うが、その中で、今後の将来的なマーケットの動向等も踏まえて、これが一番いいのではないかということを提案していただいたということである。その中には、やはりうちのほうでもこの地区に人を住まわせてもらうということでは、一つの受け皿としてマンションは必要ではないかということ、それからまた、今でもこの駅前エリアでかなり民間でホテル建設への投資が活発になっているが、その中でもやはりまだインバウンドの増加が見込める中では、そういう観光需要に対応するための観光客のためのホテルとしての受け皿が必要であろうと。そしてまた、商業環境については、今の函館市域全体で考えても飽和というか、そういう考えが示され、大きな広域型の商業というのはこのエリアではなかなか難しいのではないかということで、冒頭説明したイメージを提案されたということである。私どももかねてから閉店に当たっては、この情勢でやむを得ないところはあるが、函館の駅前地区という立地特性も勘案した上で、人の流れ、にぎわいを創出できるようなものということで、抽象的であるが、そういうお願いをしてきたところである。地元の商店街等とは日頃からいろいろ意見交換はしているが、彼らは彼らなりに検討しているところがあり、自分たちの考えとかというものは、

次の協議会でもちょっと意見交換をするということでまとめているところである。３月に１度出たイメージからは、今回示された案は、少しは商店街のほうも、我々地域の意向というものを組み入れてもらえたのかなという意識は持っているようであり、今後示された案をベースにもっと議論を深めていくというふうに認識している。

○阿部　善一委員

・　この後に、港湾空港部の若松ふ頭の問題もあるが、やはり建物の中に商業施設が隠れてしまっている。あそこに12万トンぐらいの客船が着き、乗客が満員であれば、3,000人から4,000人くらいの方が一遍に上陸されると思う。しかし、そこにおりたはいいが、建物の中に全部隠されてしまって、中に何があるかわからないというようなことではお客さんも行けないし、観光客がよく来る店に行って聞いたのだが、最近観光客はお金を使わなくなったと、ヨーロッパの人も前は使ったのだが、全然使わなくなったと。かなり辛抱になりましたよと。せいぜい資生堂の化粧品を買うぐらいですよと言われたのだが、そういう意味では、若松ふ頭の客船岸壁の稼働ということも当然意識したものにならなければ、嘘だなと思っている。そうすると、動線をどうするかということが問題になってくるのだが、あるいは、建物の外観をどうするかということも当然そこでは考えなくてはらない。そのあたり連結して考えていかねばならない。個々の問題として捉えては、やはり同じような繰り返しになってしまうのではないのかと思うのだが、函館市としてそういう考えは持っているのかどうか。

○経済部長（谷口　諭）

・　確かに今は暫定供用ということで、これから本格供用に向けて整備がなされて、いずれは大きな客船が朝市の裏に着くということなので、当然そこも念頭に入れており、私どももそれは先方にもそういう気持ちがあるということは申し上げていて、先方もそれは理解しているところである。動線というもの、今までは確かに港町ふ頭のほうからバスで移動してきて、駅前地区に移動していただいてたというものが、今度は直接おりられるので、その辺は朝市さんとも話をしていきたいと思うし、今一つ示されたイメージの中では、阿部委員から食の話もあったが、アネックス館と本館との間の市道、コミュニティ道路のような形で、にぎわいを創出できるものに活用できないかということで、言われていたイメージは、ホテル側と商業棟のほうの両方をガラス張りにして、中の雰囲気がわかるようにして、観光客の皆様もそこを歩いてもらって、その中の飲食に関心を持ってもらうとか、そういうこともイメージとしては、捉えているようであるので、今後またそういうことも含めてお話をしていきたいなと思っている。

○阿部　善一委員

・　いずれにしても、冒頭申し上げたように、人口減少はもう避けられない状況なので、さらにこれが加速度的になる可能性というのは秘めているので、そういう意味では、経済を守っていくために、やっぱり観光に頼らざるを得ないという部分は当然出てくる。観光だけではないのだが。そうすると、いかに函館は喜ばれる観光地だということを、たくさん金を使ってもらうということも当然大事なので、観光客を呼ぶということは、そういうことなので、やはりそれをいかに考えていくかというのは、そういう意味では函館市が今試されているのかもしれないが、そういう思いで、ぜひいろいろと頑張っていただきたいということを申し上げて、終わりたい。

○工藤　篤委員

・　阿部委員ほど辛辣には物言えないのだが、向かいのビルの失敗とか何とかとあるが、現状やはりにぎわいづくりというか、中心市街地の中で、何をもってにぎわいづくりとするのかということの焦点をもう少しはっきりさせないと、すでにもう物販の時代ではないというのは、商業の飽和ということも含めて、これは函館市だけでなく、全国的にそのような状況になっている。そういういことを踏まえて、プロであるイオンが物販に力を入れてどうこうするということには、なかなかならないのではないかと危惧している。自分らで考えてみると物を買うのは、今洋服でも生活必需品でも、もうネット販売が主流になってきている。それと観光客についても、テレビなんか見ると、地元で買うというのではなく、いきなりそういうネットの物を置いている倉庫に連れて行かれて、中国なんかそうだが、全部スマホで値段がわかり、直接本国に中国に送ってということで、店舗販売ということは、もう今の現状に合わない。そうすると、今の中心市街地の中で、イオンに２階か３階に物販でやってくれと言われても、私はイオンの立場になったときには、なかなか踏み切れないのではないかなと危惧する。それともう一つは、テナントの移転等について、中心市街地出店促進補助金の要件緩和を基本として考えていくとおっしゃっているが、そのテナントの人方が、本当に踏み切って物販に力を入れてやっていくということが可能なのかどうか、非常に危惧する。ぜひその辺については、きちんと現状を分析にしながら、今以上の魅力ある個店としていかなければ人は来ないので、厳しい言い方をすれば、観光客が地方都市に来て、物を買っていくということは、確かにそういう部分はまだあるかもしれないが、ほとんど期待しないほうがいいと私は思っている。朝市とかそういうものについては若干はあるにしても。リスクを背負って資本をかけてでもやっていくというのは、非常に厳しいのではないかなと思う。それで、向かいのビルと今の棒二の部分、それとＪＲの駅前のほうにもそういう建物を建てて、そこにも商業施設を作るとかというような話もちらっと聞いているが、それらも含めて、どのように市として考えていくのかということを、ぜひトータル的に回していかなければ、３社一緒に全部ポシャってしまうという可能性もなきにしもあらずなので、大変難しい状況かもしれないが、ぜひその辺をお考えいただければと思う。議論してもなかなか先に進まないのではないかと思うので、意見だけ述べさせていただく。

○工藤　恵美委員

・　テナント説明会についてだが、私の知り合いの棒二アネックスで店舗開いている人が「困ったなぁ。商売は続けていきたい」と。それで、キラリスに入ろうと思ったら、テナント料金というのか、家賃がすごく高過ぎて入ることができない。区切っておらず、一枚物で入らなくてはいけないとか、そういうよくわからない説明があったということも聞いていた。聞いた聞かないというのは、言った言わないなのだが、今ここの２番目にある、市と商工会議所が担うだろうと思う融資制度の概要なのだが、棒二に入っているテナントさんが、閉店後どこかで商売を続けたいとしたら、どういう制度があるのか具体的にお知らせください。

○経済部次長（柏　弘樹）

・　国、道それから市でそれぞれ融資制度があり、当日のテナント説明会においても、その辺について会議所と一緒に説明をさせてもらった。特に棒二のテナント向けの資金ということではなく、今ある例えば市であれば一般資金や小口ファイト資金など、そういうものを説明させていただき、経営努力されている企業については、優遇金利という金利を下げる措置もしているので、それも合わせて説明

させていただいたところである。

○工藤　恵美委員

・　優遇金利というのは初めて聞いたが、一般的な小口資金とか、融資制度に関しては、私も以前若い頃に商売をしたことあるので、非常に使いづらかったのだが、最近では随分使いやすく変化しているということも伺っている。この棒二のテナントが間もなく閉店するわけだが、商売は何ヶ月間かあくだけで収入が途絶えるので、続けて商売ができるように、やはりここまでオール函館としての問題になっている棒二の閉店問題なので、新しい棒二森屋に対するこの優遇金利って、「優遇」というのはとてもすてきな言葉だと思うが、今金利下がっているから、別にその制度を使わなくても十分に皆さんやっていけていると思うので、それではなく、新しいところに入るための優遇策を、新しい制度と言うのか、考えてほしいと思うが、部長どうか。

○経済部長（谷口　諭）

・　まず、二つあるが、融資制度については現行のものだが、私どもの金融の融資制度は全道的に見てもかなり低い。今金利自体も低いが、その上でもかなり低いものを設定しており、いろいろ金融機関からもどうなのというようには言われているくらい低いものであるので、それはそれでぜひ活用していただく方はしていただきたいと思う。それから、冒頭で資料でも説明したが、そんなに多くはないと思うが、お客さんがこっちにいるから、棒二さんがなくなってもこっちのエリアで仕事をしたいという人が、やはり何件か耳にしている。なので、先ほど言った出店補助金、本当はメインストリートでないと駄目だというのもあるのだが、それをたまたまどこかちょっと１本入ったところにお店を構えたいんだという、そういうお話もいただいているので、そういうところには、今ある要件をちょっとハードルを下げた形で支援、後押しをして、少しでもその撤退によりこっちが寂しくなるようなことは避けたいという制度について、今検討しているところであるので、その辺また整備できたらお示しをしたいと考えている。

○工藤　恵美委員

・　店舗主さんは家賃は下げたくないわけで、それから、いろいろな中心市街地の支援策で、要件がなかなかマッチしない場合も今まであった。それから、踏み倒すような、家賃を不払いで出て行った若者たちも何件かあるとは聞いているので、そういうことも含めて、市として相談窓口を広げて、ゆっくりじっくりお話を聞きながら、相談が継続してできるような形をつくっていっていただきたいと思うが、これから出店する人方というのは、若い人ばかりでなくて、私たちのような高齢化になっていても、元気なうちは商売を続けたいという方もいると思う。そうなると、私方が銀行に融資持ち込んだって、なかなか貸してはくれない。年齢的なものもあるので。そういう難しさも、いろいろ悩みも一つになっていると思うので、しっかりと相談を受けて、支援していただきたいと思う。

○委員長（小林　芳幸）

・　他に、発言はないか。（なし）

・　それでは、発言を終結する。

・　理事者におかれては、本日の議論を踏まえ、今後の対応を進めていただきたい。

（経済部　退室）

○委員長（小林　芳幸）

・　その他、本件について、各委員から何か発言あるか。（なし）
・　議題終結宣告

1　調査事件
(2) 若松地区旅客船ふ頭におけるクルーズ客船の受入環境整備について

○委員長（小林　芳幸）

・　議題宣告
・　本件については、若松地区旅客船ふ頭が、４万総トン級のクルーズ船が係留可能な岸壁として、今月から、暫定的に供用を開始したところであり、10月17日には、当該岸壁の見学会が港湾空港部により開催された。当委員会からも、正副を含め５名の委員が参加をし、担当者の説明のもと、現地見学会が行われたところであるが、現地見学を踏まえ、もう少し詳しく理事者に説明を求めたいとの声があったことから、本日の議題とさせていただいたところである。
・　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、まず始めに、見学会に参加できなかった委員もいることから、改めて、若松地区旅客船ふ頭の整備について、その概要の説明をお願いする。

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　説明にあたり、先日の現地見学会で配付した資料を使って説明をいたしたく、資料をお配りしたいと思うが、委員長、よろしいか。

○委員長（小林　芳幸）

・　お願いする。

（資料配付：完成イメージパース等（港湾空港部調整））

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　「完成イメージパース等」（当日配付資料）を使用して、若松地区旅客船ふ頭の整備の概要について説明

○委員長（小林　芳幸）

・　お聞きのとおりだが、ただいまの説明も含め、本件について、各委員から何か発言あるか。

○工藤　恵美委員

・　まず岸壁だが、「えっ、こんなもの」という。私たちがイメージしていた、前に見せられていた図面だと、岸壁が線だった。長く引かれた線で、この岸壁に大型客船が来て、歩いて朝市まで市街地の中に入って来るのにどういう動線が必要なのかとか、いろいろな心配事がたくさんあったのだが、完成はしていないものの、ここに大型客船が着くのかという印象をまずは受けた。このドルフィン部分というのも含めて私たち見ていたのかなと思っていたのだが、客船が着いてお客さんがおり立つところというのは、意外と狭くてもいいものなんだなということがわかった。位置的にも、私はホテルラビスタに泊まったことがあるのだが、あそこの屋上から見た函館の景色というのは、函館山がきれいに見えて、それから、大森浜のいさり火もきれいに見え、函館湾も駒ヶ岳の方向もきれいに見える

360度パノラマ、客船に乗船されている方々は、あの景色を全部見渡せるのだなと。摩周丸が邪魔しているかと思いきやそうではなく、船の上から360度函館の景色を一望できるということが、現地視察でよくわかった。国の予算もあることだが、一日も早い完成を目指していただくよう、市としても努力していただきたいと思う。

・　それで、ちょっと何点かお聞きしたい。私たち委員会でも長崎港と佐世保港を視察してきたが、大変にぎわった港であった。そこには、ターミナルが、長崎は立派だったが、いろいろな利活用含めて佐世保も再整備していたものがあったが、ターミナルというのは必要だと思うが、これがまた地元の経済効果というのも非常に長崎も佐世保も高かったと感じた。それで、何点か質問させていただくが、まず、このターミナル、都市によっても大きい小さいの違いがあるんでしょうが、若松ふ頭はおりたところにすぐ摩周丸があって海である。それで、細い通路を通って、すぐに朝市が目の前にあったが、朝市との間は駐車場にもなっていたりしていたが、どこにどのようにターミナルをつくろうとしているのか。

○港湾空港部港湾課長（藤森　悟志）

・　旅客ターミナルについては、若松地区のクルーズ岸壁に隣接する市有地のみでは敷地が狭く、整備がかなわないため、隣接するＪＲ北海道所有の駐車場用地の売却の可能性について、同社と協議を進めるとともに、整備について検討しているところである。整備箇所については、乗客の利便性を考えると、クルーズ船からの移動距離が短くなる岸壁からの陸地につながるスロープのおり口付近が想定されるところである。

○工藤　恵美委員

・　スロープというと、そこに私たち車停めたのだが、あの狭い土地のことか。今摩周丸の駐車場になっているようなところか。

○港湾空港部港湾課長（藤森　悟志）

・　今想定している場所は、見学会に行かれたときにＪＲ北海道の所有地になっているのだが、現在、バスの駐車場や乗用車の駐車場で使われているところがある。その部分を含めて、今検討しているところである。

○工藤　恵美委員

・　了解した。駐車場だから広いのは当たり前だが、結構広くて便利である。朝市にもそのまますっと入って行ける。

・　見学会の帰りに朝市に行ったが、久しぶりにすっかり変わっていた。売っている物が、ちょっと前までは、生鮮食品が売られているのが朝市だと思っていたが、今は靴を売っていた。ドラックストアはもちろんだが、靴があちこちに売られているので仰天した。外国人観光客を想定しており、函館の観光がよくわかる場所になっていた。大変にぎわっていたので、フードコートで食事もしたが、大変にぎわって、いいなぁと思って見てきた。

・　経済効果について質問したいと思うが、佐世保に行ったときに、名物は佐世保バーガーで、決してお土産にできるような物ではない。あとは特に目立ったお土産品も佐世保はなかったように思うが、客船の経済効果というのは物すごく高いと聞いた。それは、船で食事をする食材を、九州の食材を全部そこで詰め込むんだというお話を聞かせていただいたのだが、この地元食材の供給について、市は

どのようなことを考えているのか。

○港湾空港部港湾空港振興課長（横山　敬一）

・　クルーズ船に対する地元食材の供給については、函館の地産品を国内のみならず、海外にもＰＲできる貴重な機会であると考えている。一例としては、クルーズ船飛鳥Ⅱの料理におけるこだわりの一つとして、各地の港で旬の食材を手に入れられることが、客船ならではの利点であるとしており、船の料理人が直接市場に買い付けに行くとのお話もある。こうしたことから、市では、８月に寄港した飛鳥Ⅱに天然の函館マコンブを提供し、乗客にみそ汁やタイの昆布締めとして振る舞っていただくなど、乗客向けの特産品ＰＲに力を入れており、今後とも農林水産部などと連携しながら函館の地産品ＰＲに努めてまいりたいと考えている。

○工藤　恵美委員

・　函館物産展とかデパートで全国で開催している物産展、北海道物産展、函館物産展は大変人気の高いもので、待ってましたという感じでお客さんが集まって来てくださるという話は各デパートから聞いている。それで、今度は反対に、よく来たよね北海道へ函館へということで、お客様のほうが船で回って来てくださるわけだから、函館、北海道が食糧宝庫なんだぞと、食糧基地なんだぞというような、イメージアップをさらに高めていただいて、積極的に対策組んでいただきたいと思う。

・　旅行代理店の企画のものだとは思うが、長崎で取り組んでいたフライ＆クルーズとかレール＆クルーズといったクルーズ商品の企画ですが、函館は新幹線もある、空港も近いから、船で来て、函館に１泊して飛行機で帰る。またその反対に、飛行機で来て、船に乗って行かれるというような、こういう商品が函館は大変企画しやすいものではないのかなと。１泊して函館市内を思う存分観光していただいて、おいしい物を食べていただいて、というような企画が望まれるが、こういうことに関しては、市としては、企画会社などにどのようなアプローチをしているのか。

○港湾空港部港湾空港振興課長（横山　敬一）

・　函館港におけるクルーズ船の寄港については、函館山からの夜景が観光名所の一つであることから、他の寄港地と比べ、出港時間が遅くなる傾向にあるものの、朝入港し、その日の夜に出港するケースがほとんどとなっている。こうしたことから、クルーズ船の乗船客は、日帰り観光客としての側面があるが、今後、地域への経済効果を高めるためには、宿泊を伴う観光客としての受け入れが有効であると考えている。このため、船会社や旅行会社との連携により、函館市民クルーズを実施し、市民のクルーズ船に対する意識の醸成を図るとともに、このたびの若松地区の旅客船ふ頭の整備に伴い、新函館北斗駅や空港へのアクセス向上が図られることから、クルーズと新幹線、または航空機を組み合わせたレール＆クルーズ、フライ＆クルーズが充実されるよう働きかけるなど、将来的には横浜や神戸などのような発着港としての役割も担ってまいりたいと考えている。

○工藤　恵美委員

・　トップセールスで市長や商工会議所が積極的に海外にブランド商品をトップセールスしているわけだから、そことマッチングするように、ぜひとも一所懸命頑張っていただきたい。

○阿部　善一委員

・　それでは何点かお聞きする。一つは、本会議でも質問し、またこの委員会でも質問したのだが、安全確保のため外部委託をかけて、それに基づいていろいろ協議会をつくり協議されたと思っているし、

その委託をしたコンサルに安全運行の確保のための委託の製品もできていると思うので、そのでき上がりの特徴的なものをちょっと教えていただきたい。状況がよくわからないので、何がどうなのかとよくわからないので、ちょっと教えていただきたい。

○港湾空港部港湾課長（藤森　悟志）

・　航路体系調査については、12万トン級のクルーズ船が、現在整備している若松ふ頭岸壁で入出港する際の操船方法や係留中の安全対策を策定するために実施したものである。実施にあたっては、学識経験者や港湾関係者、関係官庁の職員で構成される函館港船舶航行安全対策検討委員会を設置し、函館港内を緻密に再現した360度ビジュアル操船シミュレーションを用いて、船が港外から岸壁へ接岸するまでの安全な操船方法とその経路などを確認したほか、国際的な指針に沿って、係留中の限界風速を検討した。これらの検討結果を基に、クルーズ船の安全な入出港を可能とする気象及び海象などを定めた運用基準を初め、函館港の環境等を熟知した水先人の乗船による操船支援や港内運航時の他船との行き会い調整などといった安全対策が示されたところである。今回検討した中で具体的に言うと、函館港に入出港できる風速は、毎秒10メートル以下、港内波高は１メートル以下、視程は1,000メートル以上、入港は日の出から日没前までで夜間の出港は可能という結果が出たところである。今後の取り扱いについては、これら安全対策が確実に履行されるよう、船舶代理店を初め、港湾関係団体に対し、実際に船を操船する船長まで周知徹底を協力要請したところである。

○阿部　善一委員

・　入出港の風速はこれはもうどこでも決まっている話なんだが、問題は、じゃあ函館は今水先案内人になるパイロットが２名おられると思う。こういう方の研修というのは、これからされるんだろうか。例えばダイヤモンドプリンセスのように函館に何回も来ている船、飛鳥Ⅱもそうだが、大体そうなると船の性能もわかるし、いろいろわかってくるのだが、例えば、初めて函館に入港する船、日本には何回か入ってるかもしれないけれども、初めて函館に入るような大きな船はなかなかパイロットも大変だと思っているのだが、御承知のように、海難事故が起きても、パイロットの指示で船を動かしても、責任は船長だから、そういう意味では、船長とパイロットのコミュニケーションは非常に大事で、そのパイロットの訓練というのは計画があるのかないのか。

○港湾空港部港湾課長（藤森　悟志）

・　パイロットの訓練は計画はしていないが、今回、航路体系調査を行う中で、実際にビジュアルシミュレーションのシミュレーターの中に水先人の方も入っていただき、実際に操船していただくということもしている。そのようなこともあるので、そういうことで対応していきたいと考えている。

○阿部　善一委員

・　シミュレーションをやったから十分だということなんだろうけど、果たしてそううまくいくかなと。それはそれで安全航行の問題で極めて専門性の高い話なので、私の範疇ではないのでしないが。

・　もう一つは、しゅんせつの問題である。先ほども話が出たように、40万立米がしゅんせつを通して出ると。緑の島の大体75％くらいに相当する量とのことである。この確保の問題はいろいろめどがついたということだが、今まで１回も発表はされていない。たしかしていないと思う。どこにしゅんせつした土砂を置くかということはしていないんだけれども、これがはっきりしない限りは当然予算もつかない。しゅんせつがはっきりしなきゃならないので、しゅんせつをしないと工事ができないんだ

から。しゅんせつした40万立米をきちんと保管するような場所がどうなのかということについてお聞きしたい。

○港湾空港部港湾課長（藤森　悟志）

・　しゅんせつの土砂処分については、国のほうでいろいろガイドラインなどで有効活用含めて検討し、防波堤の内側ということや港内のくぼ地の埋め戻し、港湾施設の埋め立て、新たな土砂処分場の整備、海洋投棄、いろいろ検討して、環境面、コスト面、施工面、さらに迅速性なども検討したところである。このような中で、港湾施設の埋め立てや新たな処分場の整備はなかなかコストが高くなる、工期も長くなるということで、今回、若松地区でのしゅんせつ土砂処分については、西防波堤の背後への盛り土、港内側になるが、それと若松地区での連絡船が投錨して同じ箇所に何度も落としていたので、その部分がくぼ地になっている。そこの２箇所により処分を行うこととしている。若干３月にはご説明してたようなところあるが、そのような形になっている。

○阿部　善一委員

・　40万立米はめどがついたということで、それはそれとして結構である。そうすると今度は、予算の問題になってくる。具体的に全部計画もたて、処理のめどもたったと。そうすると、いつから次の工事を再開するのかという話になってくると思うのだが、そこは国とどのような話し合いになっているのか。

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　平成30年度、今年度のしゅんせつについても、昨年度から我々としては、国のほうに要望していたが、残念ながら今年度はしゅんせつにかかわる国の予算はつかなかったところである。ただ、このままつかないわけにいかないので、ぜひ今年度の補正、もしくは来年度の当初予算につけていただくよう、我々としても春以降、連絡も含め、国のほうに、また霞ヶ関のほうには要望しているところであり、来年度当初予算にはぜひつけていただき、また秋にも要望に行きたいと考えている。

○阿部　善一委員

・　了解した。

・　議会で前からずっと指摘しているように、先ほど工藤委員からも話が出たターミナルの問題、動線の問題である。ＪＲの土地を相当買収しなければ、あるいは長期に借用しなければターミナルは建たない。なぜターミナルを建てるかという理由については、もう御承知のように、長蛇の列、客の流れをスムーズにするために、あるいは関税の手続きを早くするためにやらなければならない話で、当時、函館市はターミナルを建てる予定はなかった。しかし、いろいろなところからターミナルは建てなければだめだと言われ、その気になり、そして重い腰を上げたというふうにはなると思うのだが、これも急ぐ話である。ようやくしゅんせつの問題にめどがついて、あとは予算だけだと。そうすると、今度は動線の確保をどうするのかと、先ほども少しやったが、動線をどう確保するかということで、ＪＲの持っている土地をすべて、ほとんど90％買収しなければ動線はつくれない。今のままだと、あそこにおりて、例えば12万トンの船が着いて、3,000人も4,000人も着岸してどっと上陸すると言ったって、長蛇の列でなかなかおりられないと。税関の手続きもしなければならない。それから信号待ちもある。滞留すべき場所がないということになると、大変なことになってしまう。そうすると、そのＪＲとの土地の借用になるのか、買収するのかわからないが、従来から交渉はしていると聞いているが、

ＪＲも相当恐らくかたくなな態度ではないのかなと思っているが、ＪＲだって営業活動に関わる話なので、駐車場、バス旅行含めて、今度土地がないわけだから、彼らは彼らでまた大変である。売っちゃうと。そうすると、このターミナルを確保して、最低限一定の幅の動線を確保しなければ大変なことになる。そこは、函館市としては、どんな危機感を持って、どうこれから具体的に対処しようとしているのか。「ＪＲと交渉中、交渉中」と言ったって、何も物事は動かない。今完全にデッドロックの状態なのか、あるいは進行しているのか。何か兆しがあるのか。どういう状況なのか。

○港湾空港港湾課長（藤森　悟志）

・　現在、市としては、用地買収という形で考えているが、ＪＲ北海道に対しては、事業の目的を説明して、御理解いただいているところである。それで、現在は前向きにＪＲとして御検討いただいているところである。

○阿部　善一委員

・　交渉は直接本社とやっているのだろうが、それはめどはたつような状況なのか。何が問題なのか。値段の問題なのか。それともＪＲが離さないと言っているのか。そりゃ理解はする、当然当たり前の話なので。しかし、理解と実際の営業の問題は別個の話だから。だから、それは金の問題なのか、何の問題なのか。根本的な問題なのか。もちろん公表できるものとできないものがあるのは、私も当然承知しているが、めどがたちそうなのかどうか。

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　今、客船ターミナルをあそこで検討しているが、それにはやはり市で持っている、管理している土地等では、面積的に動線を確保する上でも、ターミナルを建てる上でも非常に足りない状況と考えている。よって、民間さんの土地、例えばＪＲ北海道さんのお持ちの土地がちょうどあの全面に、面積的にも結構な面積があるので、我々としても求めているところである。現在、ＪＲ北海道さんには、この事業に対する御理解はいただいているところであり、土地のお話についても、今のところは、前向きに御検討いただいているところである。それで、我々としてもやはり気になるのが、今後の流れであるが、あそこが本格的に供用開始になる、つまり12万トン級の客船が着けれる状態になるのは、国のほうのしゅんせつができ、そして、残りの桟橋の工事もでき、それが完成するのが今のところ平成30年代の前半と国のほうでは話しているので、そこには間に合うような形でＪＲさんのほうとも話を進めていければと、今の段階では考えている。

○阿部　善一委員

・　12万トンが着くのが、平成30年代の前半か。（「前半です」との声あり）あと５年も６年もあるじゃないか。

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　平成34年度をめどというふうに考えている。

○阿部　善一委員

・　そうすると、少なくともその供用開始の１年前までには解決をし、ターミナルをつくらないと大変なことになる。「それだったら、前のほうに着けたほうがいいや」となるのが当たり前の話になってくる。考えただけでぞっとする。函館は何だこれとなり笑いものにされるくらい。それくらい本当に相当な覚悟でやらなければならないものである。港湾空港部長の手腕にかかっている話なので。鋭意

努力しているということはわかったが、めどもわからないと。では、仮に用地買収が間に合わない場合のことも考えていかなければならないし、あるいはターミナルができたときに、何を案内版でやるかということも考えていかなきゃないし、前に本会議でも何回も私言ったように、例えば広域観光、各クルーズオフィシャルツアーで、いろいろとオフィシャルツアーを考えて、協議会をつくったりして、有名なのは、例えば金沢だとか名古屋だとか福岡だとかって結構あちこちにいろいろな民間も行政も一緒に入って、地域の特産のものだとか、あるいは宿泊、名勝などいろいろなところに広域観光でいろいろなメニューを提供している。函館はそのような考えはないんだけれども、「とにかくお客さんがおりて、ちょっこっとその辺で金使って帰ってくれればいいや」と、こんな感覚にしか私には捉えられない。広域観光は最大の武器になると思っている。クルーズ船は3,000人も4,000人も来て、初めて来る人もたくさんいるんだから。函館だけでそれをさばこうといったって無理な話だから。そうすると当然広域観光となってくる。そういうための協議会づくり、話し合いの場、これは全然港湾空港部は考えてないんだろうか。それは観光部が考えるからいいんだという話にはならないと思うんだが。貪欲に取り組んでいかなければですよ。「お客さん来て、ちょっといいや」という話には私はならないと思っている。その辺はどう考えているのか。部長は当然いろいろな地域で何とか協議会をつくっているところをたくさん知っていると思う。さまざまな活動をしている。そういうことを函館市としても積極的にやっていかなければならないと思うが、その辺については、どのようにお考えか。

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　観光部、そして我々港湾空港部では、やはり来ていただいた方にまた来ていただくためにも、函館がいい場所だったという印象を持ってもらいたいということで、函館観光ももちろんだが、道南の広域観光ということで、朝船が着いて夜に出港するまでの、長い時間ではないが、ちょうどその朝から夕方までの１日が、例えば、函館から大沼含め森方面、江差含め日本海側、そういったところの往復が可能になるような行き帰りの時間かなと我々も考えている。よって、そういったところの広域観光ということで、ほかの関係する自治体の皆さんと、そういったことでの協議はさせていただいているところであり、具体的には来月だが、周辺の観光に特化したクルーズセミナーを東京で開催したいと考えており、内容としては、クルーズ船社の皆様、旅行代理店の皆様を東京で会場を借りてお呼びし、そこで、道南の広域観光というものをクルーズ船が着いた朝、それから夜までの具体的な例を示しながら、船社の皆さん、それから旅行代理店の皆さんにお示しするものであり、その場には、我々函館市港湾空港部、観光部はもちろん、道南周辺の自治体の皆様にも、首長さんにもおいでいただき、直接その船社、旅行代理店の皆さんにＰＲをしたいというふうな場を設けている。これに限らず、そういった取り組みは非常に重要かと思っているので、今後また続けていければと考えている。

○阿部　善一委員

・　言うまでもなく、各自治体がクルーズ船の誘致に相当力を入れて、かなり積極的に取り合いみたいになっている。クルーズ会社もいろいろなところに配慮し、「本当は３回行きたいんだけど、ほかもあるんで、１回減らして、あっちのほうに行きますので勘弁してください」とか、こういう船回しをしているようなので、それぞれが競争して魅力のあるものを提供しようとしている。函館は夜景があるからとあぐらをかいている時代はもうとっくに終わってしまっている。それは、みんな気がついている。だけど、本当にそういう意味では、函館でなくて、周辺も今言うように、相当な魅力がたくさ

んあるんだから、広域観光をやらない手はない。これから特に秋なんて、大沼の紅葉なんてすばらしいものがある。湖面に映った姿なんて、本当に芸術的な価値があると思っているのだが、そういう意味ではやらなければならない。どうも函館は誰か任せで、主体的にやっていくという意欲、余り能動的なものを感じない。誰かがやってくれる、なんとかＮＰＯつくればいいとか、そういうことではなく、やはり函館市は主体的に音頭を取っていかなければ、他の町も乗ってこないのではないだろうか。もちろん渡島支庁とも関係しなければだめな話で、協力いただかなければならないけれども、本当にそういう意味では、函館は発着点だが、観光はみんなの、少なくとも道南地域には利益をもたらしているというような構図をやはりつくっていかなければならないし、函館にはそういう役目があるのでないのかと常々思っている。どこか視察されたことはあるだろうか。そういう協議会、各地でつくっている積極的に活動しているところに誰か職員を派遣して、それを取り入れて、じゃあ函館はどういうものがいいかということを具体的に例えば部内で協議されたことはあるだろうか。

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　直接そういった地域観光に特化した話題で関係する港への視察というのは正直ないが、そういったクルーズ船の着く港の担当者との、客船受け入れのおもてなしにかかわる部分のグレードアップや、今後どのような形で客船を多く誘致していくかといったような担当者同士の協議会については、出席は何年も前から参加しているが、阿部委員おっしゃるように、各港での広域観光、どのような取り組みをされているかということは、今後我々としても、情報また具体的な内容を、関係する港湾管理者のほうに求めてまいりたいと考えている。

○阿部　善一委員

・　どうも余り積極性を感じない答弁である。人口も毎年3,000人減っていて、さらに減る可能性がある。それだけ経済力が落ちてきている。非常に危機感を持った行政に当たらなければ、私はこの街はもたないと思っている。だから、私は函館は非常事態宣言を出してもいいぐらいの危機感を持たなければだめだというふうに思っている。だとすれば、能動的な活動をしなければ、それは効果は出てこない。相手を当てにしたって、こっちからどんどんいろいろなところに出て行ってそれなりに人材を育てながらやっていかないと、本当この街は大変な街になってしまうという意識を持っている。したがって、専門部、そんな知識は必要ないと思うけれど、一所懸命やるかやらないかだと思う。ぜひ早急に、機関あるんだったら、あるいはなかったら立ち上げをして、港湾空港部も今までいろいろなクルーズ船の誘致もしてきたし、セールスもしてきたんだから、主体的にやらなきゃならないし、人手が足りないなら観光部にも手伝ってもらったりして、全庁舎上げてやらないと。「完成しました、あぁ良かった良かった、これでたくさん人が来ますね、あぁ良かった」って、こんな単純な話ではない。その辺ぜひ力を入れてやってほしい。

・　それからもう一つは、先ほど食料品の供給の話をしたが、これ何年か前に、第七艦隊のブルーリッジが函館に来て給水をしたときに、函館の水は大腸菌が少ないので、塩素の量が少なかったと。それで、函館の水は悪いということで給水しないことがあった。それをそのまま新聞が報道してしまったが、間違いだった。水がよすぎてそんなに塩素を入れる必要がなかったということである。給水の設備はされているけれども、外国船もそれぞれの水の補給基準があると思うのだが、それは調べているのか調べていないのか。それともう一つ、食料品、缶詰類は別としても、ただ生ものを積み込むとき

に、ヨーロッパの船だとＨＡＣＣＰに合格したかしないかというのは非常に厳しい。こういう対象になるのかならないのか、そこは調べているか。

○港湾空港港湾課長（藤森　悟志）

・　今回、船舶給水設置をして、完了時に大腸菌や塩素含有量を含め、企業局のほうに全部検査していただいた。ただ、阿部委員おっしゃるように、国の塩素の関係というのは、その辺は調査してなかったので、今後調査してまいりたいと考えている。

○港湾空港部港湾空港振興課長（横山　敬一）

・　ＨＡＣＣＰ等の関係については、船側のほうで調査しているものと思っているが、我々のところ、なかなか食料品を具体的に積み込む機会というのはそう多くはないので、委員が御指摘のとおり、今後また食料品積み込みがふえるように、調査検討してまいりたいと考えている。

○阿部　善一委員

・　そういう答弁じゃない。食料品――生ものの積み込み依頼がきたと。緊急の場合もあるかもしれない。例えば、冷蔵庫が故障して食糧が足りなくなったと。それで、次の函館でこれこれを積み込みたいといったときに、生ものが、ＨＡＣＣＰあるいはほかのものもあるかもしれないが、合格したものでなければならないと。ホタテだって何だって、最近はＨＡＣＣＰに合格していないと輸出はできないでしょう。輸出するのと一緒なんだから。外国なんだから船は。そうすると、その基準になければならないのか。ヨーロッパとアジアは違うのか。あるいは、会社で違うのか。そこはきちんとやっぱりリサーチしておかなければならない問題じゃないのか。

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　現状としては、食材は代理店さんのほうから、仮に必要な場合は代理店さんのほうに連絡あり、そしてそれを代理店さんのほうが食材メーカーのほうに依頼して、直接入手するということで、正直申し上げて、我々のほうでその辺承知していなかった部分があった。ただ、阿部委員お話しされるように、港湾管理者としても、そういった部分に関しての情報は集めていくべきかと考えている。

○阿部　善一委員

・　ぜひリサーチしてほしい。輸出するのと一緒なんだよ、外国だから。簡単にはいかない。

・　最後だが、2020年の海洋大気の基準が変わり、ディーゼルエンジンから出るいわゆる窒素が制限される。新しいクルーズ船は、当然クリアするための燃料をガスに変えているところもあるし、燃料をガスとするための船をつくっているところ、ヨーロッパでは造船所が満杯だと言っている。今度そういう船が日本に入ってくる。ところが、いつかどこかの場で、それなりの50日も60日も何も補給しないでガスの船が入ってきたら、いいかもしれないが、必要な場合もある。前々から言ってるように、それを取り組んでいるのは神戸だけである。そのガスの、新しい2020年の船舶大気防止法の禁止にからんで、函館もそういう意味では、北ガスもあって非常にいい。石狩湾新港は難しくてクルーズ船がなかなか入れない。苫小牧もまだ手がけてないようなので、そういう意味では、函館は新しい基準に対応するための、燃料補給のための検討はしたことがあるのか。あるいは検討しようとしているのか。する気がないのか。この辺はどうなのか。

○港湾空港部港湾空港振興課長（横山　敬一）

・　私どもも、北ガスが非常に良い場所にあるということもあり、先進の調査などを、随時北ガスさん

と連携して進めているところである。

○阿部　善一委員

・　今の船ではもう国際基準に合格しなければ航行できなくなる船はたくさん出てくる。そうすると改造するにしても、莫大な費用がかかるわけで。さっき言ったように、ヨーロッパの造船所はどこも満杯状態になって、フル操業している状況である。日本でもそれに対応する船は今すでに竣工している船もあるし、これからつくる話もたくさん聞いているが、そういう意味では、クルーズ客船を引っ張るための、寄ってもらうための策というのはあると思っている。だから、その地域の観光だとかあるいは船を動かすための燃料の補給だとか、さまざまなことを貪欲に追求していかねばならない。そして、自治体競争に勝たなければならない。相当な覚悟でやらなきゃならない。だからそういう意味ではずっと継続させて、さらに発展させるためには、そういうことは絶対に必要になってくる。そこはいかに函館市が積極的に能動的に取り組んでいくかということが求められている。部長、もう１回どうなのか。あなたはそういう考えになっているのかなっていないのか。

○港湾空港部長（岡村　信夫）

・　クルーズ船を迎えるということで、港湾管理者、自治体として、やはり将来を見据えた形で、営業マン的に考えていかなければならないということは、我々も認識している。函館港は場所として非常に好都合の場所にあると思っている。太平洋、日本海、津軽海峡も全面にあるので、そこを行き来する船に、阿部委員おっしゃるように、今燃料にかかわってそういった規制が間近に来ているので、ＬＮＧの船もあれば、今の重油の形で若干形を変えた形で船を動かすという方法もあるとは聞いているが、うちも北ガスさんのタンクが港内にあるので、それをうまく活用し、ＬＮＧ船が今後ふえてくるには函館ならではのそういった利点があるということ、それから、道内には観光地がいっぱいある、そういったことも、ぜひこれからもＰＲしていきたいし、それは食材についても、いろいろＨＡＣＣＰだとかの基準、承知していない部分があったが、そういったものも情報を集めながら、ぜひ函館市として営業マンの精神で、今後港湾管理者としてもクルーズ船に対応していきたいと考えている。

○委員長（小林　芳幸）

・　他に、発言はないか。（なし）

・　それでは、発言を終結する。

・　理事者におかれては、本日の議論を踏まえ、今後の対応を進めていただきたい。

（港湾空港部　退室）

○委員長（小林　芳幸）

・　その他、本件について、各委員から何か発言あるか。（なし）

・　議題終結宣告

２　その他

○委員長（小林　芳幸）

・　各委員から何か発言あるか。（なし）

・　散会宣告

午前11時53分散会