

日本共産党の山本伸裕です。蒲島知事が議案説明で言及された、八代港の国際旅客船拠点形成の問題についてお尋ねします。

文化や歴史、自然、景観、おいしい食べ物など、熊本ならではの魅力が伝わり、熊本を訪れる外国人が増えることは歓迎です。私は、訪熊客が何度でも訪れてみたいと思うような熊本の魅力を広げる取り組みは積極的に進めるべきだと思いますし、それがインバウンド誘客につながることを願います。また、クルーズ船も、本当に地域経済に貢献し、安全の確保や物流との整合性もとれ、地域住民の支持も得られるならば、寄港を増やす取り組みにも賛同します。

しかし懸念する問題もあります。その一つは、港湾が持つ公共性との関係であります。もともと港湾には、何人に対しても施設の利用その他、港湾の管理運営に関し不平等な取り扱いをしてはならないという大原則があります。ところが政府は、特定の船会社が、旅客施設の整備に投資する代わりに岸壁を優先的に使用できるようにするという、港湾法の改定を行ない、その後、大型クルーズ船の受け入れを一気に増やそうと、全国七つの港と四つの大手クルーズ会社との協定締結を急がせました。こうしたやり方は、港湾管理の公平性に反し、国際的信頼を失い、中長期的にみれば、船客の増加にはつながらないのではないのでしょうか。八代港の場合はロイヤル・カリビアン・クルーズ社との協定を締結。R C Lの優先利用期間は40年間、年間150日とされています。一方八代港のクルーズ船寄港回数目標値は10年以内に200回とされています。そうすると寄港の大半はR C L社に依存する事になります。今年上半期の実績を見るとクルーズ船の寄港は全国的にも減少。特に八代港での落ち込みが大きかったことを心配します。もしR C Lが見通しの通り利益が上がらなければ撤退するという可能性はないのでしょうか。そうした万が一の事態になれば、いま県は12億円、国は82億円を投じて拠点形成のための事業を進めていますが、事業そのものの大きな見直しも迫られることにもなりかねません。

台風、地震、豪雨災害など、災害列島のイメージが強まる日本でいかに安定的にインバウンドを伸ばしていくかは、簡単な課題ではありません。しかし私はだからこそ熊本ならではの魅力をPRすることとともに、港湾法の精神に則り、世界の国々、船会社が利用しやすい港として門戸を開くことが八代港の評価、国際的な信頼を高めることにつながるのではないかと考えますがいかがでしょうか。

二つ目に、クルーズ船寄港による負の問題も世界各国で顕在化しています。横浜港、佐世保港、平良港との協定を締結した北米最大のクルーズ船会社であるカーニバル・コーポレーションは、8年間にわたって油、有害液体物質、危険物、汚水、廃棄物など、違法投棄をおこない、海洋を汚染したとして約46億円の罰金判決を受けています。またイタリアやスペイン、オーストラリアやハイチなどでも、クルーズ船が排出する大気汚染が年々ひどくなっているとして、寄港に反対する声が上がっています。熊本県は今八代海的环境保全、漁獲高の回復への取り組みを続けています。八代海は閉鎖性が極めて高い海であるだけに、なおのこと環境保全には万全を尽くさなければなりません。R C L社との協定の中で、環境汚染を防止する取り組みについての条項がなかったことは問題だと思いますし、これからでも約束を交わす必要があると考えますがいかがでしょうか。

以上、知事にお尋ねします。

(知事答弁後の繰り返し)

時間がないので懸案事項をもう一点だけ申し上げますが、それは万が一の事故の備えであります。海難事故、あるいは火災等々、絶対起こらないとは言い切れません。仮に六千人以上の規模のクルーズ船で大規模な事故が発生した場合、人命を助ける体制、救急の患者を受け入れる医療体制など万が一の事態にも対応できる備えがあるかないかという点も、観光客に安心、信頼を提供する上で重要な要素ではないかということも申し上げておきたいと思えます。

2006年に制定された観光立国推進基本法の基本理念には、「地域の観光資源を活かし、住民が誇りと愛着をもてる持続可能な観光まちづくり、住んでよし、訪れてよしの国づくりなどが明記されました。しかし安倍政権の成長戦略のもと、訪日外国人客数の目標達成が優先され、受け入れ施設の整備が迫られました。ともすれば地域や住民、地方自治体や観光業界に無理を強いることにもなりかねません。また、外国人が魅力を感じる自然や環境を破壊するような開発は熊本の魅力を損ねます。観光客にも住民にも喜ばれ、地域経済を真に活性化させるような、地域が持つ魅力に根ざした取り組みの促進を願って質疑を終わります。