

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

<b>経済常任委員会会議録</b>			
日 時	平成16年5月11日(火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 3時12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・小林・斉藤(陽) 各委員 (見楚谷委員 欠席)		
説 明 員	助役、経済・港湾 各部長  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: right;">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、井川委員、山口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。

「石狩湾新港の港湾計画（軽易な変更）案について」

（港湾）港湾整備室工藤主幹

平成16年4月12日付で石狩湾新港管理組合から事前協議のありました、港湾計画の軽易な変更案の概要につきまして、資料1によりご説明申し上げます。

計画位置につきましては、配布いたしました資料の赤い部分、石狩市域の東地区でございます。

計画内容及び計画理由につきましては、この東地区の外郭施設であります東防砂堤の計画延長を、小型船舶用の港口から、港内への漂砂の流入を防ぐため、既定計画の300mから500mに延長するものでございます。

なお、既定計画の300mにつきましては、平成15年度までに整備済みでございます。

また、本計画施設の整備につきましては、平成16年度事業の当初予算に計上されておりますが、昨年7月の当経常任委員会での予算要求案の説明の際に、所要の港湾計画の一部変更を事業着手までに行う旨を説明申し上げていたものでございます。本件につきましては、去る4月16日付けで、小樽商工会議所並びに小樽港湾振興会に意見照会を行い、それぞれ4月28日並びに5月7日に原案のとおり異議のない旨回答をいただいておりますが、市といたしましても、このたびの港湾計画の変更に同意回答いたしたいと考えてございます。

なお、当計画案は、来たる5月13日開催の石狩湾新港地方港湾審議会に諮問されることとなっております。

委員長

「道央4港振興ビジョンについて」

（港湾）港湾整備室竹内主幹

昨年未の第4回定例会でも報告いたしましたが、北海道開発局、北海道及び室蘭、苫小牧、小樽、石狩湾新港の各管理者による道央4港振興ビジョンの案ができましたので、その概要について報告いたします。

「はじめに」の概要でございますが、9行目『4港は産業活動を支える物流・生産基盤として、人々の交流活動を支える人流拠点として、道民の生活を支える生活基盤として重要な役割を担っております。このような状況の中、平成12年12月に変更された「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」（港湾法第3条の2）では、「道央圏の4港の重要港湾は、それぞれの立地特性を活かして、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」と明記され、これを受け平成14年4月に策定された「21世紀の北海道港湾ビジョン」においては、「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えるよう連携を促進する」ことが掲げられました。このことから、道央圏の重要港湾4港の港湾管理者、北海道及び北海道開発局で構成する道央4港連絡協議会では、概ね10年を念頭に道央4港の基本目標や連携施策などを示す本ビジョンを策定し、各港の港湾計画の改訂及び振興方策の指針とすることにより、北海道経済の活性化と道民生活の向上に寄与する港湾の利用振興を図っていくこととしました。」そういったことが記載されております。

次に、目次でございますが、1番目、道央4港をめぐる情勢、2番目、産業・港湾利用者・市民などからの要請、3番目、道央4港における施策の展開、4番目、ビジョンの実現に向けて、の大きく四つから構成されております。

次に、概要について説明させていただきます。1ページ、1、道央4港をめぐる情勢、(1)北海道における社会経済の変化についてであります。1段目の段落でございます。ここでは、今後の東アジア地域の発展により、さらなる貿易の活性化が予想されていること。二つ目の段落、7行目からですが、リサイクル産業の振興などが極め

て重要な課題となっていること。三つ目の段落でございますが、今後もアジア諸国の発展と生活水準の向上により、観光客の増加が期待されていること。四つ目の段落でございますが、道民の安全で安心できる暮らしの確保の重要性が再認識されていること。最後の段落でございますが、このように北海道を取り巻く社会経済情勢は目まぐるしく変化しており、北海道の港湾に対して新たな役割が求められている。しかしながら、北海道をはじめ、市町村管理となっている港湾管理者の財政状況は極めてひっ迫しており、官と民とのパートナーシップの下、さまざまな分野が一体となり、各港湾におけるこれまでの施策の見直しも含めた真剣な取組が求められていると記載されております。

2ページ、(2)道央4港の果たしている役割でございますが、最初の段落では、4港は北海道の港湾取扱貨物の全体の7割を占めていること、次の段落では、道央4港からは道内の各主要都市への道路網が充実してきたことから、アクセス性などの利便性が高く、北海道経済全体への重要性はますます高まっていること、3段目の段落では、リサイクル産業の活動が活発化しつつあること、最後の段落では、フェリーや国内外クルーズ船による北海道観光の海の玄関口としての役割を担っている、また、人々に潤いの場を提供しているなどが記載されております。

3ページ目からは、各港の現状についてであります。他の港は省略しまして、4ページ、小樽港について読ませていただきます。

4ページ、小樽港。大消費地札幌に隣接した小樽港は、臨海部に食品製造などの産業が立地しており、原材料の搬入に重要な役割を担っている。定期航路については、外貿コンテナが中国方面に週1便、フェリーが北陸・関西方面に週13便就航しているとともに、道央圏港湾で唯一、極東ロシアとの定期航路を有している。特にフェリー輸送については、北海道-関西・東海圏からの貨物輸送において重要な役割を担っている。さらに、極東ロシアとの定期航路については、サハリンプロジェクトの進展などを背景に、自動車及び建設機械などが輸出されている。一方、小樽の文化や歴史的建造物及び恵まれた観光資源を求め、毎年多くのクルーズ旅客船が寄港している。また、市街地や運河などの観光資源と港湾が近接しており、水辺環境を生かした市民参加型のにぎわい空間の形成に向けた取組が進められている。なお、ビジョンの中で、各港別の記述はこの項目だけとなっております。

次に5ページ、2、産業・港湾利用者・市民などからの要請、(1)物流の効率化についてでございますが、このページの上段の方7行目、外貿コンテナ輸送に対しては、航路ネットワークの充実、荷役など、港湾における貨物滞留時間の短縮、定時性の確保、物流コストの削減が求められております。下の方に参りまして、内貿ユニットロード輸送に対しては、船舶運航情報などの提供のほか、災害時における港湾物流のリダンダンシーの確保が求められております。

次に、6ページ、(2)港湾の機能を活用したリサイクル産業の振興であります。これにつきましては10行目、港湾の機能を活用したリサイクル産業の振興を図る上で、適切な各種規制の緩和、支援制度の整備、循環資源に対応した港湾施設の整備、情報公開の推進などが求められております。

(3)魅力ある船旅の推進でございますが、5行目、クルーズ船の寄港に対しては、港湾施設のバリアフリー化、入出港時における地元の特徴を生かしたイベントの開催、地域住民のホスピタリティの向上、良好な港湾景観の形成などが求められております。

最後に下の方3行目でございますが、フェリー観光を推進するに当たって、観光客のニーズに対応した魅力的なプランの開発、フェリーターミナルなどにおける観光情報の充実が求められております。

次に、7ページ、(4)みなとを核とした市民によるまちづくりであります。10行目、みなとまちづくりを推進する上で、市民団体、港湾管理者、地元市町村及び国などのみなとづくりやまちづくりに関係する幅広い関係者の連携の強化が求められております。

(5)港湾施設の老朽化、機能低下への対応についてでございますが、下の3行ですが、港湾施設の老朽化、機能低下に対しては、港湾施設の適切な維持はもちろんのこと、企業の動向に対応した既存ストックの改良や、住民

ニーズの的確な把握による再開発、既存ストックの有効活用などが求められていると記載されております。

次に、8ページからですが、3、道央4港における施策の展開についてであります。各項目別に基本目標、個別に取り組む施策、連携して取り組む施策が記載されております。特徴的な記載といたしましては、8ページ下の方、でございますが、外貿コンテナ振興協議会の設立。これは道央圏を共同で売り込もうという取組の提案でございます。

次に、9ページ中ほど、でございますが、災害時の円滑な港湾物流を確保するための対策マニュアルの作成、災害時の連絡及び調整体制を確保しておこうという提案でございます。

10ページは、クルーズ観光の振興及びフェリー観光の振興についての記載でございます。

11ページ中ほど、では、みなとまちづくりの推進でございますが、NPOや市民団体との連携の支援も記載されております。

続きまして、12ページでございますが、4、ビジョンの実現に向けてであります。道央4港が連携して取り組む施策については、アクションプランの策定やフォローアップを実施するということになっております。

なお、今回のビジョンの策定に当たりましては、各港別のすみ分けや機能分担論ではなく、国の方針であります4港の連携により、北海道経済の活性化と道民生活の向上に寄与する港湾の利用振興を図るということを基本に策定しております。本日示しました振興ビジョンの素案につきましては、5月24日に開催予定の道央4港連絡協議会を経て、プレス発表される予定となっております。

委員長

「改正ソーラス条約による港湾保安対策について」

(港湾)港湾整備室竹内主幹

改正ソーラス条約による港湾保安対策につきましては、これまで逐次進ちょく状況を報告させていただいておりますが、現時点での進ちょく状況を報告させていただきます。お手元の資料3をごらんください。

前回、第1回定例会の当委員会で報告いたしました以降も、引き続き、港湾業界や税関などの関係機関との調整を続けてまいりましたが、その結果、第3号ふ頭のフェンスの位置が外航船の接岸荷役等に必要な最小限の範囲として、ふ頭先端部のごらんの位置で合意に達したところであります。

なお、これらのフェンス・ゲートの設置工事につきましては、市内の業者により、4月22日に入札が行われ、現在、現地着工に向けての準備が行われているところであります。工期は6月25日となっております。

また、監視カメラや照明設備等についてであります。現在、コンサルタントに委託し、各施設の配置や機器の性能、規格などの検討を進めており、今後、関係機関との調整や、運営管理などの問題を詰めながら、7月以降、できるだけの早期の工事発注を予定しております。

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

改正ソーラス条約による港湾保安対策にかかわる財源措置について

最初に、改正ソーラス条約問題で簡単にお尋ねしておきます。財源問題です。

これまで当委員会でも議論になってきておりますけれども、国の財源措置として、特に年間の維持管理費、ランニングコスト問題なども生じてきますから、それらも含めて、今日までの間に新しい動きがあれば示してほしい。同時に、まだ確定段階ではないと思っておりますけれども、年間これらの維持管理に要する費用、ランニングコスト、試

算している額があれば、それも示してほしい。同時に、警備方法などもどのようになるのか、これも示していただきたい。これらの予算措置は、議会との関係でいえば、どの時点で具体的に示していただくことになるのか、まずお尋ねします。

(港湾)港湾振興室小林主幹

ソーラスの保安対策にかかわる財源措置の問題でございますけれども、まず1点目、国の財源措置で、その後新たな措置があったのかということでございますけれども、ご承知のとおり、ハードの施設整備については、国が3分の2を負担するという形でやられておりますけれども、これについては変わりございません。

あとは施設整備に伴う管理運営経費の問題でございますけれども、このことについては、地方交付税の基準財政需要額の中で一部その分を、多少費用単価という港湾施設に係る交付税算定の上での単価を若干アップさせて、このソーラスの管理運営費に充てるというような形の財源措置がやられる予定になっているというふうに聞いてございます。

次に、年間の維持管理費の見込みでございますけれども、これについては、今、部内でいろいろ検討しているところでございますけれども、今、考えられているこの図面のとおり、7月1日までに間に合わせるような形でフェンスのゲートを設置しますけれども、今、考えられているゲートの数が20か所ございます。このうち船の着きぐあい、それから制限区域の管理がしやすいような形で、最小限に人を配置するゲートを確定させて、その上でどのぐらいの人数が必要になるのか、その辺も考えながら、今、その額を算定しているというところでございます。

あと予算措置の時期でございますけれども、当初予算にこの警備の管理運営費の部分は計上してございませんので、7月1日からの実行ということを考えれば、次回の第2回定例会で補正予算を上げるという形になります。今、額について検討中ということでございます。

古沢委員

おおよその試算額は、ないのですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

今、部内で検討している中では、人を配置して警備するゲートの数を11か所ぐらいに絞っておりまして、そこに日中といっても午後8時、9時ぐらいにまでになるかと思っておりますけれども、人をつけて警備をするという形になれば、いろいろ国からの指針もございまして、ある程度ただ立っているだけではなくて、いろいろな人の確認ですとか、貨物の確認ですとか、車両の出入りの確認ですとか、いろいろなことが要請されてございますので、1名では足りないだろうと。そういうことで、必要なゲートに各2名ずつ人をつけたとして、内部の試算では、この7月から3月末までに1億円前後の経費がかかるだろうと。

古沢委員

7月からで。

(港湾)港湾振興室小林主幹

7月1日から3月末までに、そういう形で警備をすれば、1億円前後の経費がかかるだろうというふうに見込んでございます。

古沢委員

これは配置される人員の人件費も含めて、いわゆるトータルのランニングコストというふうに考えていいのですか。人件費だけでなく。

(港湾)港湾振興室小林主幹

今、考えてございますのは、朝の6時から午後8時ぐらいまでの間は、必要なゲートに人を2名ずつ配置すると。それから、午後8時以降翌朝の6時まで、今、監視カメラ等が、当面、年内もしくは年度末までという形になりますので、それが決まれば機械警備という形になるのですけれども、それまでの間は人的な警備、例えば警備会社

が車で時間を決めて巡回していただくというようなことで考えてございます。ですから、ほとんど警備会社の委託経費のような、おおむねほとんど人件費というような形になるかと思えます。

古沢委員

15年度の最終補正で、港湾事業債で2億500万円でしたね。それで、このほかにいろいろ議論経過がありましたし、どうやら落ちついたようだけれども、入札も終わっていますから、フェンスの設置だけで考えてみても、議論の当初から見ると、そこそこ縮小になっていることは間違いないと思います。これは15年度最終補正で考えていたものよりは、言ってみれば圧縮されるということになると思うのですが、どうでしょうか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

確かに現在、フェンスの発注は、当初より少なめに出ておりますが、これにつきましては今後の設計変更あるいは追加もございます。それにしましても、フェンスが全体で減っているわけですから、確かに低めで推移しているところでございます。ただ、カメラですとか、照明その他、設計が行われておりません。また、国の試算自体が全国共通の単価で積算していたということもありますので、それを寒冷地仕様にした場合にどうなるのかということもございますので、もちろん補助の対象になるのは6億1,500万円の範囲ですから、それを超えるようなことにはならないと思えますけれども、そういう範囲で少しでも少なめになるようにという努力はしております。ただ、いくらに下がりますとか、そういう話にはまだ現時点ではなっておりません。

古沢委員

もう入札は終わっていますよね。入札の結果を数字で示していただくと、どういうふうになりますか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

現在、工事の方の入札はフェンスとゲートの設置工事でございます。これにつきましては南地区と北地区、大きく二つに分けて発注してございます。南地区につきましては請負金額3,990万円、北地区につきましては4,462万5,000円となっております。

古沢委員

第3号ふ頭バースの接岸について

あと1点だけちょっと気になりますので聞いておきますが、第3号ふ頭の14番から16番バースですが、水深は14番が10メートルかな。あと9メートル。15番、16番は、わかりますか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

第3号ふ頭の14番、15番が9メートルで、16番が10メートルになります。

古沢委員

それで、それぞれのバースは、単独では200メートルないですよ。例えば新聞報道されているように、2万6,000トン、2万8,000トンになって飛鳥クラスだとか、こういった外航客船、内航客船、扱いはいろいろ違うかと思うのですが、こういった大型船が入った場合にはどういうふうになりますか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

例えば、ただいまの第3号ふ頭の16番バースを例にとりまして、仮にそこに飛鳥が入ったとします。飛鳥は200メートル以上でございますので、そのバースの中には全部はおさまりません。その場合、飛鳥が内航船で来た場合と外航船で来た場合の取扱いが変わってまいります。それで内航船の場合は、事前にわかっているならば、例えばすぐそばのバースに外航船をとめないような形にすれば、内航船扱いということで、ゲートをあけてそこにとめさせることはできます。それと、ただいま、普通フェンスをふ頭の真ん中にやる場合には、張り出しをある程度しておかないと回り込んで船が来ますので、それを防ぐために海の方に張り出すという形が基本的になっております。ただ、そこにつきましては、構造的に扉のように折り畳めるような張り出し部分を、中に折り畳めるような構造にして対応していきたいというふうに考えています。

古沢委員

何とかなるのかな。例えば、14番なら180メートル少しでしょう。16番でも194メートル。今みたいな説明で大丈夫なのですか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

それは接岸の方法としては、そういうことで折り畳みで接岸はできます。ただ、外航船とした場合に、その折り畳みにすることが可能なかどうかといったことは、まだ今のところ保安計画の中身で詰めていかなければなりませんので、すぐにどうこうということは確定できませんけれども、一つの方法としては、補助的な何かを部分的に行うことによって、可能かどうかを含めて検討したい。それで、だめだとなれば、外航船の場合は、もっと大きなふ頭に移すということも含めて考えていきたいと思います。

古沢委員

苫小牧港の食肉検疫指定について

それでは、主に新港の港湾計画、軽易な変更についてお尋ねをしようと思っっているのですが、その前に1点だけ確認させてください。今日の報告事項にはありません。理事会でも今日はこの件については質疑はしないということで、各会派で確認されていることですから、質問ではないのですが、食肉検疫指定の問題です。

実は第1回定例会で議論されましたが、その後、苫小牧の議会において苫小牧港の管理者である苫小牧市長が、北海道の態度を実はこのように報告しています。要するに、1年先送りで小樽はいいよと言ったところまでは、我々も議論になりました。その後ですが、北海道としては、16年度早々に道の責任においてきちんと関係各港全体の調整、確認を行って、その後、速やかに16年度の早期に国に対して要請書を出すということを、公式に議会に報告といいですか、答弁の形式で苫小牧市長が答えているのですが、16年度早々というふうになっておりますから、北海道と小樽との関係において、こうした調整、確認行為が既に完了しているのか、これからなのか、現時点の状況だけ確認させてください。

(港湾)港湾振興室長

現時点の苫小牧港の指定に関しましての確認ということでございますけれども、第1回定例会の予算特別委員会の中でも報告させていただきましたけれども、今おっしゃったとおり、平成16年度の苫小牧港の指定については、北海道が責任を持って取り下げると。今後の動きでございますけれども、北海道としましては、改めて苫小牧港から指定要請が提出されたという状況になったときには、関係各港、小樽港を含めて事前に説明があるということで、このことについても確認しております。なお、午前中にも確認しましたけれども、北海道に対して、苫小牧港から17年度の指定に向けた要請は現時点ではないといったことを聞いてございます。

古沢委員

これは改めて別の機会にいたします。

石狩湾新港港湾計画の軽易な変更について

それで、新港の港湾計画、軽易な変更についてです。

最初に、こうした港湾計画の策定、変更についての手続的な問題で、いわゆる軽易な変更というのはどういう位置にあるのかという問題がちょっと疑問になりました。港湾法で確認してみましたら、重要港湾の場合は、基本方針、国土交通大臣が策定して、それを指針にして、港湾管理者がそれぞれ港湾計画を策定する、変更すると。こうした場合であって、国との関係でいえば、港湾計画を策定したり変更した場合、遅滞なく国に対して、国土交通大臣に対して提出をします。問題がなければ、国土交通大臣はそのまま受理するのでしょうかし、変更を求める必要があれば、その旨その態度表明を港湾管理者にする、そういうことになるというのが流れだと思うのです。ところで、その軽易な変更の場合ですけれども、こうした取扱いとどのように違うことになりますか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

軽易な変更の場合につきましては、大臣に報告送付するのみでよいということでありまして、国の方の審議会を経なくてよいという手続という違いだと承知しています。

古沢委員

おっしゃるとおりだと思うのですが、ただ軽易な変更の場合でも、変更を加えた場合、それらについては港湾管理者として公示をしなければいけないことになっています。つまり港湾計画の策定等にかかわる手続というふうに考えれば、軽易な変更についても基本的には同様だと、同じようなものなのだというふうに考えるべきだというふうに思うのです。その点をまず確認させていただきます。

(港湾)港湾整備室長

おっしゃるとおりです。

古沢委員

4港ビジョンではこれが基本目標であって、これを指針にして、それぞれ港湾管理者は港湾計画改訂に入りなさいと、入るよという流れまで示していますけれども、最初に疑問になったのは、これは我々の議論経過の中で後追いの議論になってしまったのですが、軽易な変更であれ、港湾計画の変更を経ていないにもかかわらず、事業予算要求が先行して決められる、こういうのは通常ありなのだろうかというのが最初の疑問です。港湾計画の中では、こういうことはよくあることですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

港湾計画は、港湾計画の将来あるべき姿の指針的計画を示すという性格を有しておりまして、事業スケジュール等に係る内容については言及しておりません。いわゆる事業計画とはその内容を異にしておりまして、事業計画の決定が、直ちに、今、港湾計画の有無に左右されるものではなくて、事業着手までに港湾計画が変更されていけば、事業の執行には支障はないと考えております。

古沢委員

事業予算要求でいろいろ審議、議論されて、それはそれとして一つの形ができてくるのだと。着工までの間に変更なり軽易な変更なり、そういう手続をなしのままというわけにはいかないということは確認できるのですね。港湾計画の中に盛られていないものを事業予算要求だけ確定して、それで着工してしまうということはなしなのでしょう。

(港湾)港湾整備室長

公共事業の場合はおっしゃるとおりです。ただ、民間の事業の場合は、これは非常にややこしいのですけれども、先ほども申しましたように、港湾計画というのは行政指針でございますので、法的な規制力はございません。したがって、港湾の中で民間企業がどうしてもそれをやるとなった場合に、その港湾の活動に著しい支障を与えない限りにおいては、港湾計画に盛られていなくても事業は可能です。

古沢委員

公共事業の場合は違うよと。

(港湾)港湾整備室長

はい。

古沢委員

事業予算要求の議論になっておりましたから、この問題を大して気にしていなかったのです。しかも、見直しがかかって、国の直轄事業で、東防砂堤200メートルが100メートルに縮小しましたという報告を受けておりましたし、だから大して気にしていなかったのですが、平成9年に改訂された現在ある新港の港湾計画の中で整備されてきた既設の東防砂堤300メートル、なぜ延長しなければいけないかという議論はふじゅうぶんだったのかなという気がす

るものですから、港湾計画で軽易な変更、200メートル延長するという、そのねらいというか、趣旨というか、それを簡潔に教えていただきたい。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

本計画につきましては、当初先ほども申されましたけれども、既定計画300メートルということで計画をされておりましたけれども、13年に高潮等の異常気象がありまして、そのたい砂能力が大きく失われ、このまま放置すると漂砂が、先ほども説明しましたけれども、小型船の出入口に入り込んで、船舶の安全な航行に支障を来すということで、さらに200メートルの延長を図ることによって、港湾機能の維持に努めるというふうに改められたものであります。

古沢委員

改める。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

改めるものであります。

古沢委員

改めたいと。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

改めたいものであります。

古沢委員

改めたい、ですよね。それで、私は経済、新港には今回新規に仲間入りさせてもらったものですから、お許しいただきたいのですが、平成9年の港湾計画、現在の港湾計画改訂に当たって、環境影響評価書というのが取りまとめられていますね。その中で、今の説明と整合性がとれなくて、私はこの辺ぐにゃぐにゃになるのですが、こう言っていますよね、この新港のエリアですよ。砂丘、草原景観は変わらないのだと、改変が少ないと言っている。この地域の自然への影響はほとんどないのだと。これがこの平成9年改訂の際の自然景観に対する総括的な再評価、簡単に言ってしまうとこういうことですね。それで、海岸保全等の措置で何が必要かということで、例えば海岸砂丘の波浪等による浸食を防止するため、必要に応じて保全対策を検討しなければいけないと言っているのですが、実は漂砂についてどういうふうに言っているか。つまり、風や波や潮流などで動いていく砂、土砂ですけども、この一帯の漂砂の供給源は石狩川だと言っていることですね。漂砂の卓越方向は厚田、浜益方面と推定していいと言っているのです。こういう環境評価とのかかわりで、300メートルの東防砂堤をさらに200メートル延長したいということとの疑問符がつくのですが、どのように考えたらよろしいのでしょうか。

(港湾)港湾整備室長

前段でおっしゃられました砂浜とか草原の関係、これは新港地域という大きなエリアで見た場合の港そのものから外れているエリア、ここの部分についての記述というふうに私は記憶してございます。その辺のハマナスの群生とか、そういったものについての保全、これについては特に大きな問題はないだろうという言い方をしていたというふうに記憶してございます。

それで、もう一つの漂砂でございますけれども、確かに供給源は石狩川でございます。一方、小樽側については、石狩川だけでなく新川もございます。今、問題となっておりますのは、石狩川が供給源ということになると思うのですが、その卓越流、海流ですね。これが浜益方面という定義になってございますけれども、あくまでも卓越でございまして、年間を通して潮の流れというのは、海流というのはある程度変動するのです。例えばこれはどっちがどっちといった記憶はなくなりましたが、石狩湾の場合は夏場と冬場では流れの向きがたしか変わっていた、局所的にもいろいろ変動があるだろうと。そういった点での部分でございまして、環境アセスメントではもっと大きな視点でとらえていますので、どうしてもその卓越流に関しての記述にとどめているということだと理

解しております。

古沢委員

それにしても、既設300メートルで足りなくなって200メートルですから、この状況でいったら、200メートルがさらに延ばさなければいけないし、漂砂プールの巨大な港をつくらなければいけないなんていうことになってしまいかねないというおそれさえ感じてしまうのですが、今、伺いたいのは事業計画で当初200メートル、ところが今年2月の経済常任委員会で報告されましたように、この事業予算の変更要求で施工延長が100メートルというふうに縮小されたわけですね。変更となった理由と、当初の200メートルと変更になった100メートルで、予算規模でどの程度違うか教えてください。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

ただいまのご質問で、予算上の事業ではあくまでも当該年度の事業でありまして、最終的には200メートルの防砂堤を整備しないと、防砂堤の本来の機能が発揮されないというふうに考えておりまして、計画上は200メートルということが必要でございますけれども、母体負担等の関係から事業費の平準化ということもありまして、当初10億円程度予定していた事業量を5億円というふうに削減して、直轄の方で実施されると聞いております。

古沢委員

この防砂堤延長に要する工事期間というのは、どの程度見込んでいたのですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

従前の整備につきましては、私もじゅうぶん承知していませんけれども、今回の事業量を落とした中では、3年程度の中でできれば整備したいというふうに伺っております。

古沢委員

3年で100メートルですか。3年で200メートルになるという総枠がそのまま保持されているのであって、200メートルに3年でなる場合もあるということですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

あくまでも200メートルの整備をしたいということで伺っております。

古沢委員

200メートル延長したいというのは、まだ決められていることではないですか。

実は、この問題でこのように報告されてきましたよね。国の直轄事業の見直しがふじゅうぶんだということを再三指摘してきたのですが、つまり補助事業や起債事業に比べて、直轄事業分の見直しはふじゅうぶんではないかと。それから、マイナス14メートルパス、何が何でも16年度供用開始でいいのかというような議論にもなりました。そういう中で、この東防砂堤については、当初施工延長200メートルに予定していたものを100メートルに変更、基礎工、本体工などを行うものだというふうにお答えになっていませんか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

そのように回答しておりますが、この意味は、あくまでも当該年度の延長を200メートルから100メートルに事業量を落とした形で実施したいということで回答したと思います。

古沢委員

くどくなるからあまり言いたくないのですが、16年度で100メートルの延長を完了するわけではないでしょう。そんなに簡単に完了してしまわないですよ。3か年というのは100メートルで考えているのだけれども、それは見直しして縮小したのだけれども、しかし、いわば言い方がおかしいのですが、総枠としては、ここで言っている軽易な変更のように200メートル延長という200メートルを確保してあるから、3か年の間に場合によっては200メートルになるかもしれないということを言いたいのでしょう。どうなのですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

あくまでもこの防砂堤の機能、本来の機能を発揮させていくためには200メートルの整備が必要だということ。

古沢委員

それはまだ結論出ていないのだ。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

お願いしているところでありますけれども、200メートルの整備が必要だということでございます。

古沢委員

なぜくどく言うかという、この間の経済常任委員会の中で議論されたり、他の委員会でも予算特別委員会なんかでも議論されておりますけれども、北海道にしても、石狩市にしても、小樽市にしても、財政事情が一つ背景にあって、この石狩湾新港事業の見直しをせざるをえない、見直しをしようと、そういう流れ、そういう状況の中で議論してきたのではなかったですか。そのときに16年度の事業予算要求でいえば、当初考えていた予算額から、それぞれ圧縮、縮小をかけました。私は、これは直轄部分が足りないのではないかというふうに議論したのですが、その直轄事業の中で、この東防砂堤200メートルを100メートルにしました。今のお答えでしたら、何が何でも200メートルは譲っていないわけですから、3か年間の中で場合によっては200メートルになるかもしれないということになれば、せつかく15年、16年にかけて、今、見直しをしてきている、その流れ自体も、平成9年の港湾計画の総枠は譲れないのだから、いつの時期になるかわからないけれども、しかし9年の港湾計画は平成10年代後半が期間ですから、もう後半に入っていますから、大きなお世話かもしれませんが、あつという間にこの見直したものが元の計画に逆戻りするかもしれないという心配があるから、この軽易な変更200メートルにこだわるのです。なぜ見直しをした、そういう状況に沿って軽易な変更100メートルというふうに管理組合は出してこなかったのですかね。

(港湾)港湾整備室長

一つは、この防砂堤の内側にできる静穏水域が砂のたまるスポットになる、ポケットになる。それだけではなくて、漂砂というものにはいろんな粒径がございますから、大きな粒径のものはそういうポケットにたまるわけで、細かな粒径になりますと、どうしても浮遊します。浮遊したものは沖合に流れていきます。そのところで今回の200メートルの延長の決定根拠というのは、一つはそのポケットの容量の確保と同時に、外側に漂っていく砂の行き先、これを現在の小舟だまりの港口から外さなければならない、そのためには200メートルの延長が必要だという技術的な検討の結果の中で定められたものですから、したがって先ほど主幹が申し上げますように、200メートルを延ばすことによって、初めて所期の目的を達することができる。それがために200メートルの整備をせざるをえない、そういうことでございます。

古沢委員

質問項目を協議する中で私も言ってきましたけれども、今の説明をそのとおり受けるとすれば、100メートルに変更しないということだってありえるわけでしょう。マイナス14メートルで入ってくるか、入ってこないかわからないような船のために暫定供用するということと違って、日々、日夜分がたず、1分1秒休まず砂は動いているのですから。そのために200メートルの延長が必要だと言えば、直轄事業 東防砂堤は200メートルから100メートルに縮小するというのをしないということだってありえるというか、しない方がよかったのですよね、今の説明だと。

(港湾)港湾整備室長

200メートル必要だからといって、一気にできる財政環境があれば、それはいいに決まっていますけれども、先ほど言いましたように、それぞれの母体の財政も厳しい、そういう中で管理組合としても事業の平準化のために2年ないし3年でやろうと、そういう意思を決めているわけです。1年100メートルやっただけで、では一気にその港口が埋まって機能を果たさなくなるかという問題については、一般的にはそこまで急に1年間でなることはありえ

ないだろうという判断がある。そういったわけで今回の計画は管理組合から出されていると、そういう理解で私も聞いてございます。

古沢委員

これは、最初はさっき話したように、そんなに気にしていなかったのです。ところが、昨日急に気になり始めました。何が気になったかという、要するに先ほども言いましたけれども、全体としてこの石狩湾新港事業、それぞれの母体の財政事情も含めてそういったことも反映して、このままでいいのかと、不要不急なもの、急がなくていいもの、見直しをかけて縮小できるものはないのかと、流れとしては、今、そういう状況に入ってきているわけです。

しかし、平成9年に改訂した港湾計画の総枠は保持、その上に立って軽易な変更として事業予算要求で200メートルから見直しをかけて、100メートルでいこうじゃないかというふうに決めたものの総枠もどこで議論したわけではない総枠、今までなかった総枠が幻のようにつきまとして、今、具体化しようとしている。浮かび上がってきたら、100メートルでなくて200メートルだと。ここでも総枠は保持する。もう一方どうですか。4港ビジョンで、今後10年間程度の基本目標だから、これを指針にして港湾計画を改訂しようじゃないかというふうに打ち出している。平成9年の港湾計画は、その計画年次といいますが、期間は10年代後半だと、既に後半に入っている。そうしますと、石狩湾新港の港湾計画を、本腰を入れて、今、言ったことを含めて見直しをする改訂時期に、今、差しかかっているのではないかと。そのときに、何でことさらせっかく見直しをかけたものを200メートルにしがみついているのだと。どなただって、これ200メートルで出てくると思っていなかったのではないですか。私は正直、率直にそう思うのですが、どうですか。

(港湾)港湾整備室長

石狩湾新港のすべての面といいますが、全体事業の縮小もしくは繰り延べといいますが、先送り、こういった問題については、当然私どもも、恐らく委員も、同じような認識を持たれている、そういったものを私どもも持っています。ただ、岸壁整備等と違いまして、今回のケースというのは、港口の閉そく問題でございます。これを放置しておきますと、全く機能をなさなくなるわけですよ。ある意味でその漁港区、漁船の出入りができなくなる。

古沢委員

だから、100メートルやるのでしょうか。

(港湾)港湾整備室長

ですから、そういう性格のものと、貨物が来るか来ないかわからないのに先行投資して岸壁をつくる議論というのはちょっと性格が違うのではないだろうかと、私はそのように思っているのです。いずれにしても、トータルの議論の中で石狩湾新港への投資額を必要最小限に絞り込んでいくという意味での各母体の共通認識に立ったこれからの議論というのは普遍であると、そのように考えています。

古沢委員

誤解されたら困りますから、私はマイナス14メートルと違って、この東防砂堤は200メートルにこだわっているけれども、100メートルに全然こだわっていないのです。それは今までの議論経過があるし、必要なものだというふうには思っているのです。それは砂がどうやって動くかという環境評価書はどのようなだろうとか、いろいろ疑問に思うことはありますけれども、必要だとおっしゃられる、なるほどなど。それでなおかつ慎重に見直し、検討して、100メートルでいこうというふうに決めたのだから、何で200メートルにこだわるのかという、これがわからないと言っているのです。この200メートルをそのまま大した疑問に感じないでいいですよということになると、せっかく今見直しをかけている方向だって、平成9年に港湾計画の総枠は保持されているわけですけども、いつ崩れるかわからないですよ、こんなもの。

(港湾)港湾整備室長

申しわけありません。私の来る前の議論の部分だったかと思います。今、資料を見ましたけれども、これは港湾計画を200メートルを100メートルと言っていたのではなくて、工事の進め方、事業として最初は200メートルをどんとやろうとしていたやつを、とりあえず100メートル分の予算をやりましようと言ったときの説明でございますので、港湾計画とはちょっと次元が違う話だと。

古沢委員

港湾計画ないのだから、仕方ないでしょう。後からそれに合わせるという説明してきたのだから、合わせて出てきたやつが何も100メートルに合わせてきたのではなくて、200メートルで出てきた。

(港湾)港湾整備室長

ですから、事業実施の段階のこの予算というのは、港湾計画で200メートルというものを計画変更をいずれはしなくてはならないものであったわけですが。

古沢委員

いや、わからない。それはこれから決めることでしょう。

(港湾)港湾整備室長

いや、案としてはあるわけです。それはただ後は手続論の話ですから、それでその範囲の中で当面の事業を100メートルやる。最初は200メートルやろうと思ったものを、縮小して100メートルやろうと。そのときの手順を述べているだけでございますので、根幹である港湾計画、この方針というのは、管理組合が200メートルの港湾計画をいずれ変更して、所要の施設整備をしよう、この点については何ら変更はないものというふうに私としては理解しております。

古沢委員

私は質問そろそろ終わりますけれども、えらく気になるのです。たまたま200メートルの工事をやろうとしたやつを100メートルにしたとかというものでないのです。説明されていたのは、直轄部分でいえば、14メートルバース暫定供用開始にしても、泊地航路にしても、見直しをかけましよう。補助事業でいえば相当思いきってぱっさり見直しをかけたでしょう。今までにないどの年次にもなかったぐらい見直しをかけた。しかし、単年度に財政効果はそう及ばないではないかという議論もしたではないですか。そういう中で、工事のあれこれ、手法のあれこれではなくて、全体としてこれを支えている母体の財政事情なんかも含めて、そういう見直しをしていこうではないかという流れの中で出されてきていることなのです。だから、全体の港湾計画、新港の港湾計画というのは、4港ビジョンでも示しているように、早晚、近々これは改訂作業に入らざるをえないでしょう。違いますか。改訂された現港湾計画はもうそろそろ賞味期限切れですよ。

(港湾)港湾整備室長

賞味期限というお話がありましたけれども、港湾計画には賞味期限というのはなくて。

古沢委員

だって、10年代後半と言っているでしょう。

(港湾)港湾整備室長

それは目標年次としてそう置いていますけれども、必ずしもそれに縛られる必要はございません。場合によっては改訂計画は行いません。それは管理者の判断するところです。

古沢委員

道央4港ビジョン案で何と言っていますか。これは、おおむね10年後を念頭に4港の基本目標にするのだと、各港の港湾計画の改訂の指針にするのだと。これを受けて4港をめぐる情勢では、各港湾におけるこれまでの施策の見直し、取組を求めているのだと言っているのではないですか。しかも、我々の議論の経過は、前回の委員会の会議

録を読み返してみれば、議会側の意思としては方向性はあまりにも明確ですよ。ここで一度立ちどまったらどうだと、急ぐ必要がないのではないかと、そういうような質問をされた方もいますし、全体として各委員の皆さんの前回のこの委員会での新港事業に対する質問の方向は、その底流として共通として流れているものは、そういう方向ですよ。だから、気になるのです。このまま100メートル延長が、ところが港湾計画で軽易な変更はこれから、決めてかかるという。しかし、既に100メートルで事業は進めようというふうに、16年度に入っているのです。100メートルで差し当たっての軽易な変更をかければいいではないですか。見直しをかけたことを大事にしてほしい。見直しをしようとする方向を大事にしてほしい。あえて言えば、石狩湾新港の港湾計画を見直していこうではないかと、私は当議会の流れはそういう流れだし、理事者側の皆さんも答弁の中に貫いている意志はそういう流れだと思っているからです。そのことが昨日急に気になって、たかだか100メートルと200メートルの話でもお尋ねしなくてはいけないと思ったのです。いかがですか。

(港湾)港湾整備室長

港湾計画を改訂していく、いかないについては、先ほど申しましたように管理者の判断でございますけれども、当然、私ども各構成団体としても、今の情勢、それからこれから恐らく想定される今後の港湾を取り巻く情勢、こういったものを踏まえて適切な港湾計画の見直しが必要であればしていかねばいけない。それは別に拡大計画であっても、その的確な情勢に基づくものであれば、それでいかなければならないのであろうと思います。ただ、現実には、これから拡大路線というのはなかなか難しいのだろうなというのは当然のことと考えております。

ただ、先ほどの防砂堤の問題でございますけれども、これはその港湾計画の根幹を揺るがすような大きなテーマではございませんので、これはまさに、今、漁業者の方々が利用しているその航路の保全の問題でございますので、私どもは、これに対してあえて異議を申し立てることなく同意したいというふうに考えているわけでございます。

古沢委員

終わりますけれども、この報告の1、これは議会意思として承認、不承認の対象になるものではないのでしょうかから、こういう議論をしても、管理組合の方にどのように反映されるのかというのはクエスチョンマークなのですね。

ただ、私は、この200メートル延長に表れるように、依然としてこれは国の重要港湾に対する姿勢というか、方向が相も変わらずそうなのですけれども、総枠維持だと。その流れに沿って、たまたまどうしても200メートルが必要だということではなくて、100メートルでいいというふうになったにもかかわらず、そういう流れの中に出てきたものでしかないというふうに思うのです。ですから、軽易な変更でもない、見直しで変更でもないということで、改めて管理組合には、せつかく去年1年間、年次の途中、時間を使って100メートルに見直したのであるから、そういう方向で軽易な変更をかけるべきだというふうに、小樽市の議会の意思として何らかの方法で伝わらないだろうかというふうに思っているのです。とうてい承認はできない。まあ、承認事項ではないですから、そう言ったってどうにもならないのです。とうてい承認はできません。以上で終わります。

委員長

それでは、共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

井川委員

改正ソーラス条約に基づくゲートの管理方法について

1点だけお尋ねいたします。改正ソーラス条約についてですけれども、今、ゲートが20あるとおっしゃっていましたが、これは人間で管理するようになっていきますけれども、ずっと永久的に人間で管理するようになります。前に聞いたときは、コンピュータで何か管理するようなことを話されていて、現在はそのコンピュータを設置する場所がないということで、聞いていましたけれども、ほかの各都市ではどのような、小樽と同じ方法でやって

いるのかどうか。初めての事業でいろいろと各市の経済状況も違うと思いますけれども、皆さん同じような方法でやるのかどうかお尋ねしたいと思います。

(港湾)港湾振興室小林主幹

ソーラス条約に基づくゲートの管理方法でございますけれども、先ほど申しましたとおりゲート、今、20か所を予定してございまして、そのうち実際にやはり人を立てて出入りの管理をするというふうに考えております。ゲートと位置づけられる場所がほしい11か所と、今のところ考えてございます。ここにつきましては、先ほども申しましたとおり、日中につきましては人の出入り、それから車両の出入り、いろいろございまして、どうしても人を配置して、そこで身分証明なり手荷物のチェックなどをした上で、出入りを管理するという形になりますので、今、監視カメラ等の監視システムができた時点においても、日中についてはやはり人を配置して、そういう管理をする必要があるだろうと。ただ、夜間につきましては、監視カメラがついて、ある程度の監視システムができれば、機械警備に移行していくことも考えられると。いずれにしても機械警備になるという方が、そういうふうにしていくのがたぶんいい方法だと思います。他港につきましてもほしい小樽港と同じような状況でございまして、今、いろいろ検討しているというところでございます。

委員長

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

道央4港振興ビジョンについて

特に通告はしていないのですけれども、今、報告をいただきました道央4港の振興ビジョン案について、二、三、お伺いしたいと思います。

まず、各港の現状のところの小樽港の現状の後段の部分で、4ページですけれども、小樽の文化や歴史的建造物及び恵まれた観光資源を求め、毎年多くのクルーズ旅客船が寄港しているというふうに書かれていますけれども、平成15年度の寄港実績と申しますか、そう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

昨年は計5回のクルーズ船の入港がございました。

斉藤(陽)委員

水辺のそういう環境を生かした市民参加型のにぎわい空間の形成ということが求められているということで、具体的にこの後の方、水辺の環境を生かした市民参加型の空間形成の取組というのは、具体的にどういうことをされているのでしょうか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

具体的といいたしめようか、実際ここにも書かれておりますように、主にクルーズ船が寄港するバースの周りが第3号ふ頭ということで、最近、中央通も整備されまして、陸の玄関口の小樽駅、それと海の玄関口である第3号ふ頭を結ぶこのラインが整備されたと。なおかつ、第3号ふ頭の近くには、この辺は特に日本有数の観光資源があるというようなことで、特にたくさんの人々が来ると。そういったことで、水辺を生かした観光資源というものを、いわゆるウォータフロントですか、そういったものの整備ということが、今、考えられているわけですし、これらをせっかくこういう今回中央通ができたような中で、第3号ふ頭を今後具体的にどうやっていくかというようなことが、いわゆるここで書かれている部分になるかというふうに思います。

斉藤(陽)委員

わかったようなわからないような答弁なのですが、2の方へ行きますと、産業・港湾利用者・市民などからの要請という、その(3)に、魅力ある船旅の推進ということで、ここにもクルーズ船のことが出てきてまして、北海道

観光ではクルーズ船が増加傾向だということで、クルーズ船の利用客のほとんどが高齢者又はリピーターであると。その魅力的なクルーズの条件というのが、3点ほどいろいろ出ているわけですが、ここで先ほど報告いただきました改正ソーラス条約による保安対策のフェンス、ゲートというのは、若干ここに出てくる内容と矛盾とまで言わなくても、二律背反的なところがあるのではないかとということで、このこととソーラスの対策、フェンス、ゲートとのバランスはどうとられるのかという部分はいかがでしょうか。

港湾部長

まず、基本的な4港ビジョンの問題についていろいろ記載してありますけれども、特に5ページに産業・港湾利用者・市民などからの要請ということで、こういった港に対するこういった要請があるのかという分析を五つの分野に分けて整理をしている。港というのは、現在活躍している施設もあるし、時代のニーズに合わなくなった従来からの港湾施設というのものもある。これ自体がどういうふうにはやはり市民に開放し、水辺の空間として活用されるかという、こういったところについては、臨港地区内の中で、例えば小樽の場合は原木そのものが、今、入ってきませんので、今の貯木場をどのように、これから1期マリーナ以降の2期マリーナの計画を含めた、ああいった水面活用をどういうふうにするかということ。それから第3号ふ頭のように物流機能は持っていますけれども、やはり都市機能との運動性の中で、第3号ふ頭の基部なり、その先端部を将来どういうふうにするかという、ここで水面とのかかわり合いを市民ニーズの中でどうすべきなのか、こういったものが背後圏の市街地により近い、小樽港の場合というのは、これはあまり言うと物流の業者からたいへん怒られるのですけれども、小樽の大きな特徴としてはあるのではないかと。

ソーラスの問題というのは、基本的に港湾機能の中の物流、船舶の客船なり貨物船のいわゆる国際的なこういった特別な法律の枠組みの中で、どのようにその増を確保するかという問題ですとか、具体的にそういった船が入ってくることで、それから市民なり一般クルーズ船も含めて、例えば市民が見に行くとかなんとかという、こういうこととのかかわり合いについては、制限区域そのものが保安1とか2とか3とかというレベルがありますので、いわゆる非常時の状況の中で、だれしも外航船のそばに行くなどということにはなりませんけれども、例えば国土交通大臣がそういったレベルの指定のない状況ですとか、平穩の中で管理者としてどの程度そういった体制を緩められるかどうかという、こういったものを、これも国土交通省の方の規制を一定程度判断するところとの協議の中でじゅうぶん対応できるだろうかというような感じはしていますので、我々としては、管理者としては、そういったことを含めて何とか国の方に、そういう市民イベント等々の中で、そのエリアに柔軟に入れるようなことは要請はしていきたいというふうには考えております。

斉藤（陽）委員

関連するのですけれども、この3の道央4港における施策の展開という、その(4)、10ページに、また、基本目標として、クルーズ船寄港を増加させるということが大きなポイントとして挙げられてきています。この個別に取り組む部分、それから連携して取り組む部分という分け方になってはいますけれども、まずこの個別の方で利用しやすいクルーズ船受入れ空間の形成ということで、クルーズ船が実際に停泊する、そういった岸壁といいますか、バースと隣接して、実際のいろいろな貨物の荷役作業が行われているという部分で、そういった作業との調整といいますか、過去にもいろいろ問題があったようですが、そういう調整はうまくいくようになっているのでしょうか。

(港湾)港湾振興室長

過去のことにつきましても、クルーズ船の船社側とお話をして、調整がつくというようなお話の中で、今後とも客船誘致に小樽市も励みたいという話をしておりまして、基本的にはやはり向こうから来て、着きたいバースとかということがございます。その中で特に第3号ふ頭は、現況、事業者が張りついておりまして、時期が調整できたり、それから港則法の関係で問題が整理される中では、あくまでも寄港していただく船会社、それから団体などと

じゅうぶん調整をしながらやっていけるという認識はじゅうぶん持っております。

斉藤（陽）委員

それと、 のところで、魅力的な環境の創出ということで、良好な港湾計画、それから市民による交流型の温かい歓迎行事の開催ということで、かなり踏み込んだ具体的なことが出てくるのですけれども、イメージというか、具体的にどんなことを考えているのか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

あくまでもこれは小樽に限った場合でございますが、クルーズの魅力というのは、北海道の中でも特に小樽が評判がいい。その理由の一つにおいては、港と観光地が隣接している、また、市街地が隣接していて、船からおりて歩いて観光地帯に行けるという一つの特性を持ってございます。そういう意味では、そういう特性を今後も生かした港湾景観なり、良好なまちの個性というものをつくっていかざるをえないということと、市民による交流型、例えば昨年、パシフィックピーナスが来港したときに一つイベントをやりまして、市内のフリーマーケットの方々がそういう歓迎行事をやったり、あとは小樽の特性を生かした人力車みたいなもので、港から、このかわいを回るとか、そういう特性を生かしたものを今後も伸ばしていきたいというふうに考えております。

斉藤（陽）委員

あと連携する方ですけれども、NPOなどの市民団体間連携の支援ということで、小樽市ではどのようなNPOがあって、現状、市民団体とかがどういう活動があるのかというのはどうでしょうか。

（港湾）港湾整備室長

NPOそのものと、それから市民団体との連携とは、小樽市の場合、今後やはりこういったことを進めていかなければならないという状況にはございますけれども、ただ既に開発建設部で組織している港湾空間アドバイザーなど、そういった方たちも、今、いろいろな調査等をして動いておりますので、そういった方たちとの連携、それから今、主幹が答えましたように、基本的に観光という部分の中では、今後いろいろな部署との連携をとっていかなければならないのですけれども、後志を含めた展開も必要だというような認識でおりますので、昨年クルーズ誘致協にも小樽市として参加しておりますので、そういった情報の中で、また、具体的なことを、いつも検討検討というふうに言うと怒られますけれども、まだもう少し時間がかかるのかなというふうには思っております。

斉藤（陽）委員

クルーズ振興協議会ですか、平成15年11月に設立されたという、できたばかりみたいな感じですが、積極的な活用ということなのですか、どういうことを目指して、どんな会議をやっているのかなという。定期的に行っているのかどうか。

（港湾）港湾振興室横山主幹

一つには、北海道クルーズ振興協議会でございますが、クルーズの誘致という観点におきまして、従来であれば小樽港、室蘭港、函館港、個別にクルーズ会社等に訪問して、各港のPRを行っている中で、やはりクルーズというものは循環型といいますか、北海道に来ていただいて、小樽に来て、室蘭を回って、利尻・礼文を回るとか、北海道全体を回ることによって経済効果が大きくなるというものと、北海道全体の観光ビジョンを船社側にも強く売っていただける魅力の創出にもつながるということで、各港、また北海道運輸局、北海道開発局、さらに道内の観光関係者が集まって、その魅力を対外的に売り出そうというのが大きな目標でございます。その中で、今年に入りましてまだ各地域、例えば小樽地区、室蘭地区とか、地域においても個別の事業計画を模索して行って、北海道全体の軸をつくって売り出していきたいということで、今、進んでおります。

斉藤（陽）委員

何回ぐらい会議は行われているのですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

昨年、設立総会がございまして、今年に入りまして2回ほど会議してございます。

斉藤(陽)委員

それで、11ページの方で、みなとまちづくりの推進という新しい言葉が載っていますけれども、基本目標として、港の資産を最大限に活用して、市民の合意の下で美しく活力のあるみなと空間を形成し、市民と連携したみなとまちづくりを推進することにより、地域の個性ある発展に貢献すると。非常にいいことだと思うのですが、これも具体的にイメージがわからないというか、先ほどと同じように個別と連携が分けて書かれているのですが、みなとまちづくり協議会ですか、これを設立すると。それから、みなとまちづくりプランの作成という、これが二本柱みたいな感じなのですが、この手順といいますか、スケジュール、どのような作業手順を考えられているか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

あくまでこれはビジョンでございまして、まだ具体的なものはございません。ただここで言っているのは、今後こういった施策を考えてみなとまちづくりを進めましょうということでございます。それで、最後の方に、今後こういったものを実際に実現に向けて実施スケジュール、実施主体をこれから立てていきたいと思いますということが言われているわけございまして、先ほどのNPOのように、例えば既に室蘭あたりにはございますし、そういうところもございまして、全体としてまだないものもたくさんございます。ですから、そういったものをこれからやっていきたいと思いますということをここにうたっているということでございます。

斉藤(陽)委員

今の答弁からしますと、小樽の現状としては、具体的にこの活動をしているNPOだとか、市民団体が現にあるわけでもない。だから、そういうものをまず立ち上げるところからいろいろ応援したり、市の施策として推進していくといいですか、そういったことも必要ではないかという気がするのですが、そういうことに対する小樽市としての取組というのは、どういった応援ができるのかという部分はいかがでしょうか。

港湾部長

まず、道央4港ビジョンの考え方というのが、冒頭説明をしたときにも加えさせていただきましたけれども、どこの港がこれをやるとか、どこの港にこれが該当するとかという、まず一つは室蘭と苫小牧と石狩湾新港と小樽というこの四つの港が道央圏の海上貨物といいますか、港からのかかわり合いというのが8割ぐらい北海道の中で持っていて、そういう中でやはり北海道の産業ですとか、観光ですとか、それから室蘭ですとか、小樽のように、一定程度風情として臨港地区の中がまちづくりとして再生することによって、そういうことでまちをつかっていくという、こういった動きのできそうなところと、石狩湾新港のべたんのところ新しいまちをどうのこうのという議論にはならないわけですから、こういった四つの港の共通項でもないのですが、個性も含めて港に求められているいろいろなことについて、将来的にどういった方向で行こうかというのがこのビジョンの基本的な考え方です。今、斉藤陽一良委員のご質問があった部分については、たまたま水辺の問題ですとか、クルーズの問題ですとかというのは、現状の中で私がお答弁申し上げたように、水面貯木場の活用ですとかという、早晚考えられるものもあって検討せざるをえないとか、クルーズ船が現に入ってきているとか、多少トラブルになったとか、いろいろな兼ね合いがあったので、答弁できているのですが、いざ港を活用してまちをどうつくっていくかということについての具体的なプログラムというのはまだ持ち合わせてございませぬし、逆に言うと従来からお話があったように、この第3号ふ頭基部の開発というのが、一定程度そういったことで将来どういったふうに展開するかと。その中で市民の皆さん方、その中でNPO団体ができて、そういう人方の意見も聞きながらという、こういう課題の中で、今、都市再生という中で、縦軸の活用ということで、この間研究資料をつくらせていただきましたけれども、そういったことを含めて、市としての今後の課題という形でこれから進めざるをえないかなという

ふうには思っております。

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

改正ソーラス条約に係る管理経費について

最初に、ソーラスについて古沢委員が質問されましたけれども、だいぶんわかりましたけれども、ゲート20か所、各2名で午後8時まで人員でやると、その後はカメラで監視するという話だったのですが、管理経費に1億円ぐらいかかるのではないかと、こういう話でしたよね。これは間違いありません。監視カメラでやるとしても、それを夜間見ていなければいけないですよ。そういう人員みたいなものは、1億円の中に入っているのですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

現段階の試算の中では、監視カメラのシステム自体が、早くて年内、遅ければ年度末という形になりますので、最悪の事態を想定して、7月1日から3月末まで、カメラなしで人的な対応を図った場合に、そういう形の経費がかかってくるだろうという試算でございますので、カメラの部分については、まだ考える要素には入れておりません。

山口委員

ということになると、管理経費というのはこれからまだまだ相当増えるということだよね。

(港湾)港湾振興室小林主幹

逆に、監視カメラを導入することによって、夜間については実際に人が巡回することなく、どこかの警備室みたいなところ、管理センターみたいなところでカメラを監視しながら、何かがあれば対応するという形になりますので、その辺どのぐらいの経費がそういった場合にかかるのかというのは、まだそこまでは検討していないのですけれども、実際に人で巡回するのとそういう機械を使ってやるのと、どちらがどのぐらい得なのか、経費がかかるのか、その辺は今後カメラのシステムをどういうふうにしていくか等もかわりがございまして、まだ今のところこの場でははっきりしたことは言えない状況でございます。

山口委員

私が聞きたかったのは、先ほどの説明で言うと、ゲートがほしい20か所で、各2名ずつ配置して実施しますと、午後8時まで2名でやるのだと、こういうことでほしい1億円ぐらい必要ではないかと思っていますということでした。カメラにしても、基本的にそれを監視する人間がいりますよね。それを例えばどこか警備会社に委託したとしても、お金を払わなければいけないわけですよ。人員の方もカメラの監視の方も、要するに24時間やるような格好で考えていますから、総額で全部入れて1億円ということできずに、カメラの方は別にかかるよということになりますよね。1億円では基本的には済まないのではないかと思ったのですけれども。

(港湾)港湾振興室小林主幹

いつの時点でカメラによるシステムを使った監視になるかというのも問題があるのですけれども、要は、今カメラがついていない段階では、午後8時以降の夜間につきましては、2人1組なり、3人1組になって、車両で一定時間間隔でゲートを巡回していただくという形の方法をやりたいというふうに思っておりますけれども、それにかかる経費は今の見積りの中には入っているわけでございます。ただ、監視カメラができました時点では、それをカメラを使った警備方法に変更していくわけですから、カメラを使って、いずれにしても人が何らかのモニターを見て監視する形になるかと思っておりますけれども、その方法と今の車を使って定期的に巡回する方法と、どちらが経費が安く済むのか、その辺は今のところ比較できる材料がないというのが現状でございます。ただ、その辺もなるべく機械警備にした方が、感覚的にはたぶんお金がかからないのではないかとこのように思っておりますので、その

辺なるべく経費のかからないようなシステムを考えていきたいというふうに思っております。

山口委員

ということは、要するにカメラを、今、設置していないから、人でやるしかないから、最初は確認はゲートのところでやりますよということですよ。カメラが設置されれば、ゲートのところにカメラをつけておいて、基本的にそちら方の操作でゲートをあけたりすると、そして監視しておけばいいのだと、もうゲートのところに人員は要らないよと、そういう場合もありうるということですよ。だから、そういうことでコストを押さえようということですよ。1億円というのは、これは何で1億円になるの。人間でやった場合には1億円かかるということですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

先ほど来から申し上げていますが、今、20か所あるゲートのうち、11か所のゲートをメインゲートとして、日中については1か所につき2名を配置するという形で考えてございまして、それを実際警備会社から見積りを取りまして、平均的な額で計算した場合にそういう形になると。夜間については、例えば夜8時から翌朝の6時まで、そういう形でやった場合に、車で定期的に巡回するといった場合の見積りを徴しまして、それをトータルしてまともによれば、だいたい先ほど申し上げたような額が見込まれるということでございます。

山口委員

私は常々ずっと疑問を持っていました。例えば横浜港とか、神戸港とか、東京港とか、大阪港とか、福岡もありますけれども、そういう外航船が頻繁に入ってくる、特に北米に行く航路の船が入ってくるというようなところについては、当然、アメリカが相手ですから、ソーラスで保安管理みたいなものを求められるのはわかりますけれども、小樽港のような、外航船といっても、いわゆるアメリカ航路が頻繁に、例えば毎日入ってくるような港ではないわけですよ。月に1回とか年に何回ぐらいしか入ってこないような航路で、ほとんどがロシアとか、中国とか、いわゆる東アジア向けの航路ですよ。あとは内航船も多いわけですが、そういうところと同じような基準で、国は保安の基準を設けているのですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

もちろん今回のソーラス条約につきましては、単にアメリカだけというふうにはなくて、ソーラス条約を批准、あるいは加盟している国については、すべてお互いに対象になるというふうなことでございます。

山口委員

国際条約ですから、当然そういうふうに理解されると思うのですが、ただ運用に際して、国の保安基準みたいなものを検査するそうですけれども、各港の事情があるわけです。財政事情もありますけれども、いわゆる危険度というか、そういうのもあると思うのです。その辺はフレキシブルに運用基準を適用していただくように、国の方に要望するということはできないのですか。

例えば、経費として考えれば、24時間365日、常に監視体制を同じに持つということになると、相当な経費がかかるわけです。外航船でも、重要な航路の客船が入ってきたときには、これはフルで警備をやると。あと、ロシア船がしょっちゅう入ってきますが、そういうものについてはレベルを落としてやるとか。例えば客船でも、ある意味ではそんなに危険が発生しないような、客船というのはチェックされて入っているわけですから、ほとんど考えられないわけです。人が悪いことをするとか、テロを行うような者が乗っていると、例えばそういう場合には、言ってみるならもう少しレベルを下げてくださいと、小樽港でそういう独自の基準をつくって、国に提案をしてみても、こういふことで小樽港ではやりたいのだけれどもというふうな打診をやって、少しでもこの財政難なわけですから、ランニングコストみたいなものは、先ほど若干交付税で手当をしていただけるような話があったのですけれども、国もお金がないわけですから、そんな財源を見ていただけるようなことにはならないと思うのです。

だから、そういう意味でいうと、これはやればやるほどかかるわけですから、何かそういう工夫を、国はこういう基準だから、我々はそれに従うしかないというのではなくて。最近、国もソーラスに対しては基準をどんどん変

えていった結果、お金がかかるから落として、それで今の金額にしたわけでしょう。だから、本当にしっかりしたアイデア、理念を持って、これだというのはないわけですから、やはり我々の方から逆に国の方に、我々としてはこういう基準でじゅうぶんだと思いますよと、自分で基準をつくって国の方に提案されるようなことを、今、遅いかもかもしれませんが、そのくらいやられるべきだと思います。それは、いかがですか。

港湾部長

まず、法律そのものができて、施行規則もできて、それからある程度チェック体制はこうすべきだという指針もありますし、これから港湾管理者としてふ頭の保安規程というものをつくって、そういったものを国に示してこのようにすると。これもやはり規則の中に、第一にいろいろな港の構造だとか、設備だとかを勘案して、保安上問題がなければ一定程度別なことを認めますという規定がありますけれども、基本的には、保安1であろうが、保安2であろうが、保安3であろうが、そのレベルが変わっても制限区域を設けなさい、そこに立ち入る者についてはきちんとチェックしなさいという、この原則みたいなものは変わっていないのです。ですから、まず船が来る、来ないにかかわらず、制限区域は決めたら、全部立入禁止というのが原則です。大原則なのです。問題は、それをレベル3ぐらいになったらもう入れないという状況まで来れば、もうともかくそこに門番なんて要らないわけだから、かぎをかけて入れないということもありえるけれども、レベル1という中途半端な一番低いレベルは一定程度チェックすれば出入りできるということになると、品物のチェックだとか、身分証明書のチェックだとか、それからトラックの出入りだとかというものを、その区域から出たり入ったりするときに基本的にしなければならぬというのが一つの原則的なことですので、これはどうしてもやはり門番はつけなければならぬ。

ただ、小樽市は、500トン以上であり、年間、一つの岸壁に12隻以上泊まるというこの区域を除いた部分については、第2号ふ頭は全くそういうことにしていませんけれども、まず一つは極力費用のかからない方法で整備はしよう。それから、もう一つは、今いう原則的に先ほど主幹が話したように、20か所ゲートがありますけれども、11か所でチェックができれば、一定程度港内の機能は整備できると。それともう一つは、今とりあえず私どもの試算の中で、一つのゲートに2人いないと、自然現象を催したときに1人立てていれば、いなくなって、札下げて、今、トイレへ行っていますから入れませんという話にはならないだろうと。だけれども、いわゆる同じ岸壁の右と左に、では2人ずつ要するのか、では1人フリーでもって、3人でどうだろうかとか、これは具体的にやはり回してみないとまずできません。ただ我々としては、今、最低限といいますが、最大であり最小である2人ずつをまず配置をしたときにどの程度費用がかかるだろうかということと、それから夜間については、これは国土交通省の方のまだ許可をもらうという前提で、今進めていますけれども、24時間体制の中で、門番を立てないで、夜、警らをするといいますが、そのことで勘弁してもらえかと。このことは将来的に、例えば管制室自体で常に見ているという状況で、監視カメラ、それでやるということであれば、夜の部分はいろいろな機械で仕掛けをすれば何とかなるという前提でいけば回っていきけるのではないかと、警らをするということでは何かできないかという。これもだめだと言われれば、まだプラスアルファになってしまうし、ただそれは要らないのではないかと議論も、今ないわけではないのです。ですから、そうなると、その部分についての費用がちょっと減るかもしれない。それでもほぼ1億円前後の金がかかるのではないかと推計をしまして、補正予算の市長ヒアリングぐらいまでに何とか国の方と一定程度その話をして、この補正予算を上げる考え方、そういったものをここ1週間以内ぐらいの間に固めていかなければならぬ。その前段の作業の中で、ほぼそのぐらいはかかるだろうということで、先ほどお答えしておりますので、がちがちそれなのか、それより高いのか、低いのか、ちょっとまだ今のところ申し上げにくいなというふうに思っています。

山口委員

国の保安検査があって、それを通らなければいけないと思うのです。それは、どういうスパンで次の検査になるのですか。毎年やるのですよね。運用状況なども報告しなければいけないのですか。

## 港湾部長

基本的には、まず一度フェンスの位置について、上屋をフェンス側にできるかどうかも含めて、いろいろ経費の安い方法を私どもとしては模索して、上屋をフェンス側にするとか、そういったことで今回保安基準に適合するというので、まず施設的には整理させてもらっております。それから、今、原則的に保安規定そのものが今の国の基準に合うかどうかという、こういったことを整理させてもらって、それを示していく。やっている中で、具体的にここまではどうなのかという課題が出てくれば、現実的にやはり協議をしていくしかないと思うのです。ですから、我々も、今、それこそほとんどこの話というのは毎日していますから、例えば制限区域だというふうになっても、では船が何もいないのだけれども制限区域だけれども、では例えば第3号ふ頭の中で仕事をしているわけですよ。さくの中で仕事をしている。そういった場合に、扉を閉めたまま放っておけるのかということになりますよね。

では、これまでにガードマンをつけて、作業員自体をチェックさせるということにしなればだめなのか。それは責任を持って、そこの業者自体がやってもらうことで可能なかどうかなのか。こういった個別ケースというのは、やはりその都度その都度のケースの中で話をしていく以外に方法がないかもしれないというように思っています。

新しい港というのは一つの形になっていますけれども、小樽のように、臨港地区の中で店の商売をやっているからこういう問題も起きてくる部分がないわけではないのです。本来であれば、お堀のように運河のところでどんとやれば、いくら何でもお堀の運河を泳いで臨港地区に来てテロもないでしょうから。けれども現実問題として、あそこの倉庫群の中で商業展開をしているという臨港道路があそこに縦貫線がもう堂々と走って、都市交通が走っているという、こういう複雑な状況の中で、今、水際まで中古車を売りに来たり、洗濯機を売りに来たりという、そういった現象がある中で、我々としてはどういう形でチェックをするとか、これらあたりはやはり現実問題として、ここ2か月の間、かなり頭を悩ませている部分でございますので、ケース、ケースの中で消化しながら、判断をするしかないだろうというふうには思っています。

## 山口委員

いつも私申し上げますけれども、とにかく国際条約を国が批准したわけですから、そういう意味でいうと、本来国の行うべきことを自治体が基本的には小樽もやらされることになるわけですから、降ってわいたような話でたいへん迷惑な話ですから、とにかくランニングコストも含めて極力抑えてやっていただくように努力をしていただくようお願いしたいと思います。

## 道央4港振興ビジョンについて

ソーラスのことはこれで質問を終えまして、次に道央4港振興ビジョンについて、若干お聞きしたいと思います。

思うに、これは平成9年からの小樽市の港湾計画に盛り込まれていることにほとんど矛盾していないことが、小樽港についても書かれているわけです。先ほど斉藤陽一良委員の方からも毎回お話があるのですが、いわゆる港湾の機能の見直しというか、言ってみたら物流機能そのものもある意味ではどんどん落ち込んで、小樽港の場合はなっているわけですから、そういう中で多面的な機能を港湾に持たせる、そういう中で都市機能も持たせるような計画も、平成9年の港湾計画にも盛り込まれているわけです。そういう中で議論がいろいろあるわけですが、なかなか計画そのものが進んでいかないという状況にあるわけです。もう7年もたっているわけですが、議論がその間どのようにされてきたのか。状況としては全く変わっていないわけです。

例えば、保税地域の第3号ふ頭はそのままになっていますし、保税倉庫もありますし、スケール場もありますし、それから道路等もあるわけです。言ってみるなら、港湾の利用のされ方はどんどん変わっていつているわけですが、在りようが変わっていない。機能の見直しを含めて、例えば合理的に荷役にしてもやらなくてはいけないわけですが、その見直しみたいなことも議論が本当にされたような経緯もあるのかというように思いますし、計画はつくれるのですよね。その都度いろいろな文書も出しているのですけれども、それをどのようにステッ

ブアップして、最終的に計画を実現しようと。物事というのは順々にやっていくわけですがけれども、その経緯がなかなか伝わってこないのです。その辺はそれに向けてどういう努力をされたのか、これは簡単でいいのですが、経緯を話していただきたいと思いますが。

(港湾)港湾整備室長

平成9年度以降という話でございましたけれども、実は平成9年度以前から、延々と第3号ふ頭の再開発については議論を重ねてまいりました。一時はある程度具体化しそうな、直前まで行った経過も実はございました。そのときには商工会議所も参加され、そのほか港湾業界の一部も参加されるという形で、我々も積極的に検討した経緯もございました。しかしながら、その後、ご存じのように経済情勢は当時全く予想もしなかったような状況になってしまったと。

そういう中で、港湾計画を平成9年に立てたときに、実はある意味ではトーンダウンになるかと思うのですが、当初は第3号ふ頭全体の再開発計画というのを強く意識していたのですが、現実には、現状もそうですけれども、第3号ふ頭においては、いまだにやはり物流機能として、あの第3号ふ頭の先端付近を重要な営業の拠点として利用している企業がいるわけですから、これをどこかに移転させなければならないという問題があるわけです。

しかし、現在、小樽港の中でそういう余地があるかということ、残念ながらその土地もない。そういう中では非常に再開発というのが、常につきまとう既存施設の移転先ないし、単なる移転ではなくていろいろな高度化しながら移転していくことになるわけですが、その前提条件が整わないと、具体の進め方というのはなかなか難しいわけです。したがって、平成9年度の港湾計画の改訂の際には、ふ頭基部の部分、この部分だけでもまず起爆剤として何とかしようというような形でもって、あの地区全体を交流ゾーンとしながらも、具体の施設計画については緑地計画なるものを立てたわけです。

港湾計画の緑地計画というのは、別に緑を植えるという意味ではございませんで、いわゆるふ頭機能ではないいろいろな柔軟な利用を想定しているものでございます。では、その後何をしてきたかということでございますけれども、正直申し上げまして、いろいろな調査的なものは実はやってきているのですが、具体化に結びつくまでの調査には至っておりません。ただ、法務局の仮庁舎の問題、こういった問題が出てきていること、あるいは合同庁舎の建替え問題、こういったものが今出てきておりますので、我々としてはこういったものを一つの、また起爆剤にしながら、まずは第3号ふ頭の基部のところの土地利用を基本的に変えていく方法を模索すると。当然これはそう時間をかけていられない問題でございます。まずはそこからやっていこうと。そして、将来ビジョンとしての第3号ふ頭全体の絵を持ちながら、一步一步可能な部分から進めていきたい。それが今現在の我々の考え方でございます。

山口委員

実は、私も港湾アドバイザー会議というのを市議員になるまでやっておりまして、開発局の方と一緒に議論をしてきた経緯があるのですが、第3号ふ頭についてもそのときにやっていたし、また小樽港のいろいろな機能の合理化みたいな部分も、いろいろな荷がごちゃごちゃして、非常に合理的ではないような部分も議論にも出ていまして、そういうものを一回小樽市も含めてしっかり議論をしようよということになりまして、今はどうか知りませんが、小樽市の当時のだれだったか忘れちゃったけれども、一緒に出ていただいて議論をした経緯があります。そういうところでトータルに港湾業者の方々とは、業者の方からお話をされるし、また、我々アドバイザーが議論されたことについても、業者の方ともお話をしたり、ヒアリングしてアンケートをとったりもした経緯がございます。

これは主に中心的には、先ほど申し上げました第3号ふ頭に都市機能を持たせるような開発をぜひやろうと。もう一つは、合同庁舎の建替え問題も当然ありますので、日本農産工業も撤退しましたので、それも視野に入れて、

基部をいわゆる親水性を持たせるような開発というものを、市の計画もあるわけで、市もそれを念頭に置いているわけですから、ぜひとも合同庁舎の建替えも含めて、当然これは隣接地ですから、デザインも含めて、中に入って、一緒になって議論をして、お話を聞いてあげたらどうかというようなところで議論もございました。

今、議論されているところというのは、民間、いわゆるそのアドバイザー会議をNPO法人化しようではないかという話もあるのですが、民間で興味を持って議論されているところはたぶんそこだけではないかと、私は思っているのですが、そこに、今、市も参画されていますか。

(港湾)港湾振興室長

今年の春に一時アドバイザー会議があったときに、私どもと、整備室の人間と、小樽開発建設部でやったときに参加しているという状況があります。ただ、我々、しゃべれる立場ではないので、お話を聞いているというような状況で、行動はともにさせてもらっている状況でございます。

山口委員

市はアドバイザーという立場なのですか。そうですか。

(「アドバイザーではない、オブザーバー」と呼ぶ者あり)

そのところ奇異に思ったのですが、アドバイザー委員の方々がこのソーラスについて全然知らなかったのです。一生懸命計画したこの親水性について議論をしているのに、言ってみるなら先ほど議論、斉藤陽一良委員からも出ましたけれども、客船の誘致なんか一生懸命あそこはやっているわけですよね。ソーラスのことを知らないでその部分をやっていて、もう寝耳に水のような形で、新聞記事にもあまりならないものですから、市民の中でもソーラスについてはほとんど知らないと思うのです。たぶんフェンスができて初めてびっくりするということになると思いますけれども、そういう議論なのです。だから、オブザーバーという立場でも、報告として、そういうことはぜひとも、そういう団体は一生懸命なわけですから、報告をしていただきたいとは思いますが、ここではお願いしておきます。

石狩開発の出資問題について

まだ、私、今度本議会の方でいろいろ質問させていただきますが、直接これに関係ないかもしれませんが、新聞に載ったものですから、石狩開発の出資問題なのですから、これはあまりに大きな課題なので別にここで議論しようとは思いませんが、この問題についてどうお考えなのか。

委員長

答えられる人はいないでしょう。

山口委員

企画部長とか。

委員長

前は企画部長だけれども。

助役

石狩開発の出資の問題ですけれども、お話があることは確かにあるのですけれども、出資の問題ですけれども、しかし今の財政状況の中で、そう、お話があったからという形ですぐ応じられるという状況にないということを、会社の社長の方には話しているところです。

山口委員

議会の答弁について

最後です。これは質問になるかどうかわかりませんが、私は役所の中での仕事の分担というのは、何か縦割りで嫌だなと思って、みんな関連するのだと思うのだけれども、例えば石狩湾新港のいわゆる後背地というのは、言ってみるなら港湾部に関係ないよということみたいです。これ、そうでしょう。どういう企業が立地するとか、

それはもう石狩開発の問題だし、管理組合の問題でしょうと、こうなるわけでしょう。実はやはり港湾がちゃんと両手挙げているには、後背地というのは必要なんですよね。どういう企業が立地するのか。ポートセールスは一生懸命されますけれども、立地する企業も含めて連携をとりながらやらないとだめなのですよ。

だから、そういう意味で、今日、助役が答弁されましたけれども、いや、ちょっとうちは関係ないよという顔をされたので、そういうことではだめではないかなと。せっかく機構改革でグループ制とかをおやりになったのだけれども、やはりトータルとして、これ小樽市というのは一つの会社ですから、やはり他の部署は知らないよではないでやっていただきたいなと、それを希望して終わります。

港湾部長

実は議会の答弁というのは、所管としてやられるものですから、ただ庁内的には企画を中心として経済部と港湾部、それからあそこの簡易水道事業とのかかわりも含めて水道局と、鋭意石狩湾新港とその背後圏の問題については毎日毎日やっているというよりも、課題別にいろいろ協議させてもらって、答弁については所管の方からという、そんなシナリオというか、議会運営上なっているものですから、知らんぷりしているのですけれども、そういうことでご理解いただきたいと思います。

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

改正ソーラス条約の港湾保安対策にかかわる問題について

今日は質問するつもりはなかったのですけれども、どうしても一つ気になることがあるので、ソーラス条約についてなのですけれども、このフェンスを張ってというのは、私は今でも愚策だと思っています。

思っていますけれども、事前にテロを防ぐという意味合いで何らかの対応を行っているということになると思うのですが、すべて事前に防げればいいのですけれども、やはり港だけではないのですけれども、もしかしたらテロは起こりえるかもしれない。例えば港湾でテロが起きた場合、港湾部としてどのような対応をするのか、その管理体制等を含めて、どのように行うのかだけ質問させていただきます。

港湾部長

改正ソーラス条約というのは、一つはそれで港湾管理者に対していろいろ法体系上、管理者としてやらなければならない部分についていろいろ指導してくるのは、国土交通省が主体的にしているのですけれども、内閣の方でいわゆる危機管理という、そういった観点で水際危機管理チームというか、そういう別立てで、空港それから港湾、こういったところの治安、テロ以外に密輸等々の、こういったことをこの機会にということで、既に内閣官房長官から訓示をもらって、1月からスタートをしている、そういうしくみもあるわけなのです。

それはあくまでも新聞等にも載っていましたが、先般4月に、小樽港の場合は小樽港・石狩湾新港危機管理というもののこういった関係で、これのいわゆるチーフというのは、小樽港の場合は小樽海上保安本部長、小樽海保の部長がトップで、セカンド、言ってみればその補佐が小樽警察署長なのです。それで、私どもは港湾管理者という立場で、いろいろな事案が起きたときにどういうことをするかという、こういうことを、今、訓練的なこともやる予定で動いております。もう一方、港湾管理者としてやるべきこと、いわゆる国土交通省系の改正ソーラスに基づくいろいろな保安管理といいますが、そういったものも管理者を中心として、今度は逆に港長である小樽海保の部長を含めて保安委員会等々もつくりながら、業者も含めてスムーズな管理体制ができるようにという、そういうチームもつくって行いなさいと。法の施行規則の中には、こういった訓練も月一遍ぐらいはやりなさいよと。この訓練がどの程度のことをやればいいのか、管理者としてやるべきなのか、官公庁も含めてそういった訓練をすべきなのか、これについてはまだじゅうぶんな指示がありませんけれども、今のところテロとはどんなテロが来る

のかよくわかりませんので、いきなり爆破されると、何をしようにもどうもならないのですけれども、一つ一つのケースの中で、先ほど言った保安体制の1のケース、2のケース、3のケースという、こういう枠組みで、先ほども持った保安会議の中では、非常事態が発令されたときには、どういう警備の在り方が必要なのかという、こういったところまで今議論しておりますので、詳細にはマル秘情報もあるでしょうと。そういう動きになっているということだけお答えして、具体的に何をするのだというのは、これから訓練してからやってみたいと思いますので、ご理解いただきたいと思います。

森井委員

実際起こりえる出来事だと思うので、今回のゲートを設けるとか、カメラ、ライトとか、今、密輸入の話も出ましたけれども、それについての対応というのは、多少なりとも効果があるのかなとは思ってはいるのですけれども。それでもテロというのは、今おっしゃったように、いつどのような形で起こるか分からないような現状の中で、ゲートに入る人たちは普通の警備員、また一般の人たちのゲートの出入りに対して管理していくと思うのですけれども、そのことについて、やはりそういうことはテロとかの対策をできるような人たちがそういう部分に張りつくべきではないかと。

例えば、今、小樽海保の話がありましたけれども、では海保がすべてそこにつくのかというと、難しいのかなと。自衛隊が本来自衛するべきですから、そういうソーラス的なものをテロ対策として考えるならば、国にそういう要請をしてもいいのではないかと、私自身ではいろいろ考えるわけですが、そこまで考えられたテロ対策としてやるならば、そういう要請もしてもいいのではないかなと思うのですけれども、いかがですか。

港湾部長

確かに予算内容の問題も含めて、この間も関係の方に、国防といたらかなり大きな話ですが、今回の場合、特に管理者である特定の自治体だけが、市民が負担をしていくという、この不合理性というのはやはり問題ありきということは、事務レベルでいろいろやりとりしたときも話しました。ただ、問題は、空港というのは、あれだけ空と陸上という意味でいわゆる線が引かれて、人が一切立入りができないという状況で、今、管理されている。けれども、港というのは、とりわけ小樽の港というのは、特にこれだけ市街地に接近していますから、市民がどんどん水辺に行って親しんでいるという風習というか、習慣の中で生きてきたという、そういう中で、以前山口委員からも言われたように、保税地域等の問題だとかを考えれば、本来的には保税地域というのは立入りはできないことになっているのが堂々としているし、小樽市の場合は観光バスがとまったりなんなり、これは税関の方にご理解をいただいて、短期間だけもらえるという一つの制度の中でやっているのですけれども、そういう意味では、やはりいわゆる国境なのだという認識です。

よく私は、港湾に10何年ぶりに戻りましたけれども、その間何回か米艦が来たときに、若い女性が水兵と階段を上がっていったり、ああいうことそのもの自体が平然と問題意識もなくなっている。これはやはり小樽市民が岸壁から向こうは外国なのですよという認識がないということに大きな問題がある。ですから、監督官庁である税関ですとか、出入国管理事務所を含めてですけれども、そういう意味での緊張感を彼らは持っていますから、港湾管理者という施設の管理をするという立場と国との関係がどういうものか、見解の相違があります。したがって、我々とすれば、このソーラスというのは確かにテロの問題もあるのですけれども、外国との関係、ここの岸壁から向こうは外国なのですよと、ここの意識をやはりきちんと持たないと、だれでもかかれても入って、外国船の中にほいと乗って、そのまま出て行って、言っただけですけれども、海に投げられたってわからないわけですから、そういう意味での危機感は、私今回港湾へ行って、国の機関とも話したときに、かなりの緊張感を持っていますので、従来の小樽市の管理者としての甘さといいますか、そういうのはかなり指摘をされているということだけは痛感してございまして、その辺を理解していただいて、我々としては法律の枠組みの中で何とか市民が入れる条件も多少持ちながらも、法律の中でやはりやらざるをえないという、こういう立場でこれから進めたいというふうには思っ

いますので、ご理解を賜りたいと思います。

森井委員

おっしゃるとおりで、国境というような言葉も出ましたけれども、しかしながら軍港と違って、それをイメージして、今回、ソーラス条約も考えられているというような話もありましたけれども、やはり海岸線をすべて閉鎖することはできないと思うのです。港だけですべてを閉鎖することですらできないわけですから、人の出入りというのは港だけではなくて、ほかの海岸線すべてで行われていると私自身は思っていますので、その意識は確かに必要なかもしれないのですけれども、そういうテロ対策というのはそんな簡単なものではないと思いますし、先ほども言ったように海岸線すべてを封鎖できませんから、テロ対策として今回そのソーラス条約等でフェンスを張るといことは、それだけ重いことだと私自身も理解しているので、だからこそ国にいろいろ別な要請も必要ではないかと、囲うことができないからこそ必要なのではないかとということ、私の方から話させてもらっているのですけれども、それでもやはり現状何も変えられないということにしかならないのでしょうか。

港湾部長

囲いなさいとなっているものですから、囲わざるをえません。それはあくまでも技術基準の中でこういうことをしなさいということ、法の施行規則の中にもありますので、そういう意味では規制区域というものを明らかにし、その区域はこういうものだけというものを表示しなさいということ、きちんとうたわれていますので、それはせざるをえないと思います。

それから、このソーラス、テロ問題については、今回全部ではないですけれども、私もゴールデンウイークに積丹半島をぐるっと回りましたけれども、あの海岸線の道路にすべて何百メートル置きに看板が立っている。海岸線テロ対策で不審の者とか不審の車があれば通報願いたいというのを、道路管理者が看板を立てておりました。ですから、そういう意味では、そこらの海岸に何百トンかの船から上陸してくるというのもありえませんが、どちらかという手こぎボートだとか、沖にアンカーを下ろしたりなんなり、潜水艦で来るかもしれませんけれども、そういうトータルの意味でのテロ対策、道路ですから、国土交通省の方だろうと思うのですけれども、水辺の部分というものについて一定程度そこそこされていますし、小樽港の場合は重要港湾という一つの位置づけの中で国際貿易港となっているという、きちんとした位置づけがありますから、そういう中で一定の国際的な役割というものも果たしていかなければならない。そういうことでご理解いただきたい。

森井委員

どうしても私の中で、ある程度納得ができていないところもあるのですけれども、たぶん、これ以上同じような質問をしても、答えは、また同じような形でしか返ってこないとは思っていますので、今日はこれぐらいにしておきたいと思います。

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。