

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16年7月16日(金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 2時47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・見楚谷・小林 ・斉藤(陽) 各委員		
説明員	経済・港湾 両部長 ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 <div style="text-align: center;">書 記</div>			

～ 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。

分区の見直しについて

(港湾)港湾振興室小林主幹

小樽港の分区見直しにつきましては、第2回定例会の本委員会において分区指定図をお示しし、 から の地区4か所につきまして、見直しの内容を説明いたしました。その際、 の部分につきましては、前回、資料1の1の図の赤い円で囲まれた部分に表示する形で区画をお示ししましたが、この線の引き方では区画の境界が一部不明りようとなるため、区画の線引きを再検討し、道路界をもって区画することとしたため、当該地区の区域が変更されることとなりましたので、改めて報告いたします。

詳細につきましては、3枚目の参考(2)の図の中央部の 地区の中で、点線から下の部分が前回説明した区域であり、今回は点線の上の部分を加えた形に変更するものであります。なお、 から の各地区における土地利用上の見直し内容につきましては前回説明したとおりで、変更は行っておりません。

また、資料1の2として、この見直し素案における建築物の用途制限を一覧表にまとめてお示しいたしましたが、 から までの地区の見直しのほか、商港区全体を対象として貨物運送取扱業と水産食料品製造業の施設を、また、工業港区全体を対象としてトラックターミナル、卸売市場などの施設につきまして、新たに容認できる建築物として加えていきたいと考えております。

現在、この素案について、対象区域内の地権者並びに港湾関係者に文書をお送りし、意見を聴取しているところでございます。お寄せいただきました意見を参考とさせていただきながら、案の確定を行い、その後、7月27日開催予定の地方港湾審議会に諮問し、答申を受けた上で、第3回定例会において所要の条例改正を行ってまいりたいと考えております。

委員長

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

7月6日付けで石狩湾新港管理組合から事前協議のありました平成16年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案につきまして、説明申し上げます。資料2で説明いたします。

初めに、歳出について説明申し上げます。

総務費でございますが、改正ソーラス条約によります保安関係経費として、5,154万4,000円を増額補正計上いたしております。

次に、港湾建設費でございます。国直轄事業負担金の増額分として、9,453万7,000円を増額し、この増額分に対する一般財源相当の単独事業費943万7,000円を減額し、結果といたしまして、港湾建設費8,510万円を増額補正計上いたしております。

次に、公債費におきまして、借入利率の確定によりまして、2,228万5,000円を減額補正するものでございます。

以上、1億1,435万9,000円を増額し、歳出総額は37億9,495万2,000円となっております。

次に、歳入について説明申し上げます。

財産収入といたしまして、中央地区の土地貸付収入925万9,000円を、また、繰越金について2,900万円を増額補正計上いたしてございます。

また、組合債といたしまして、西地区の泊地岸壁整備事業の増に伴い、公共事業債8,510万円を増額するとともに、中央地区3工区の土地貸付収入900万円を減額し、差引き7,610万円を増額補正いたしております。

以上、1億1,435万9,000円を増額補正になり、補正後の予算額は歳入歳出とも、37億9,495万2,000円となっております。

また、母体の負担につきましては、変更ございません。

なお、このたびの補正によりまして、地方債の限度額を、港湾整備事業債において8,510万円の増額、埋立事業債において900万円の減額補正を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の一般会計補正予算につきましてご説明申し上げましたが、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、本補正予算案は、来る7月26日開催の石狩湾新港管理組合第2回定例会に諮られる予定となっております。

委員長

石狩湾新港の港湾計画（案）について

（港湾）港湾整備室工藤主幹

石狩湾新港港湾計画の一部変更について、7月2日付けで石狩湾新港管理組合から協議がありましたので、資料3に基づき概要を説明申し上げます。

位置につきましては、右下の位置図にありますように、小樽市域にある西地区でございます。本計画案は、背後圏産業の国際競争力の強化を図るとともに、利用企業の物流ニーズに対応するため、当該地区の土地利用計画を変更するものでございます。

変更の内容といたしましては、ふ頭用地を16ヘクタールから22ヘクタールへ面積を増加させ、港湾関連用地を12ヘクタールから9ヘクタールに、土砂処分用地を31ヘクタールから29ヘクタールへ、交通機能用地を9ヘクタールから8ヘクタールに、それぞれ縮減するものでございます。なお、合計面積に変更はございません。

変更の具体的内容ですが、2枚目をごらんください。

既定計画における港湾関連用地、土砂処分用地及び交通機能用地の一部をふ頭用地に変更し、貨物の取扱形態に応じた面積を確保するとともに、ふ頭用地を荷役機械が経済的に配置できるよう直線的に配置するものとしたものでございます。本件につきましては、小樽港湾振興会並びに小樽商工会議所に意見照会を行い、それぞれ同意回答をいただいております。本市といたしましては、これらの回答も踏まえ、検討の結果、同意してまいりたいと考えてございます。

なお、石狩湾新港の地方港湾審議会は8月下旬に開催される予定と伺っております。

委員長

平成17年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について

（港湾）港湾整備室工藤主幹

平成17年度石狩湾新港港湾関連事業予算要求案についてであります。6月21日開催の本経済常任委員会で説明申し上げましたが、ただいま港湾計画の一部変更とともに、小樽港湾振興会並びに小樽商工会議所に意見照会を行い、それぞれ同意回答をいただいております。本市といたしましては、これらの回答も踏まえ、検討の結果、同意してまいりたいと考えてございます。

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

石狩湾新港港湾計画の一部変更内容について

最初に、新港の港湾計画の一部変更概要、これについて一、二点お尋ねをしておきます。

これは説明いただいた資料3の1、2の計画図で、今、説明をお聞きしながら思ったのですが、従来のふ頭用地16.3ヘクタールのうち6.6ヘクタールの部分と説明いただいた直線の部分で、いわば使いがってのいいようにするという一部変更がかかるわけですが、ふ頭用地6.1ヘクタールですね。これは何か関係あるのですか、どうですか。

つまり、今まではこちらの図面でいうと、ふ頭用地16.3ヘクタールでしたね、今までの計画は、それがこの分に延びて、ふ頭用地そのものとしては全体面積が広がるのですが、後からお尋ねしようと思ったのですが、王子製紙がいよいよ具体的にこのふ頭を使うよということが新聞報道されております。ベルトコンベヤ等を直線的に使った方がということがあって、それは事業主である王子製紙と協議の上だと思いますが、一部変更をかけて、こういう形で使いがってがいいようにするということだと思のですが、そもそもの計画は上の図面でしたね。そうすると、そもそも王子製紙は、これの上の図面、直線的なふ頭用地を使っていくという計画、考えだったのでしょうか。

(港湾)港湾整備室長

まず、そもそもの既定計画ですけれども、その時点では王子製紙の具体的なお話というのは実はないわけです。平成9年の時点でございますので、それで通常の港湾計画としては一定の幅員を持って縦に、お手元の資料にございますような形状のふ頭というのは一般的な形態なわけです。だから、今回の場合は、企業の具体的な利用計画なり、そういったものを調整した中で、利用がっての関係あるいは経済性との関係、それからもう一つは、他の貨物の利用の問題、これを有効活用できるようにする、そういう総合的な判断の下にこういった形に変更しようというふうに考えてございます。

古沢委員

新聞報道をされているように、チップヤードとしては約7万平方メートルだと言っているわけですが、そうしますとこれはよくわからないのですが、マイナス14メートルバース、280メートル整備されたところにチップ船が入ってきますね。そもそも最初にあったここに着くわけですね。そうすると、新聞報道されている7万平方メートルチップヤードというのは、どれを言っているのですか。

(港湾)港湾整備室長

港湾計画図の6.1ヘクタールという詳細な図面がございましたけれども、これにもともとあるふ頭用地の一部も加えて7ヘクタールという利用の仕方でございます。

古沢委員

つまり、もともとあるふ頭用地の方に一部食い込んだ形でチップヤードとして使いたいという計画、これが今回一部変更した趣旨というか、そういうことですね。それで、少なくとも港湾計画の一部とはいえ変更ですから、王子製紙がこれだけのチップヤードを使って、ここに苦小牧から移してくるわけですが、2年後、具体的な、どう言ったらいいのでしょうか、事業計画というのですか、王子製紙側が管理組合に示しているものはどのようなものなのでしょうか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

実際の利用開始につきましては18年秋を予定しておりまして、貨物量といたしましては乾燥重量で35万トン、また、チップ船の船型につきましては決まっておりませんが、最大で5万トンと伺っております。

古沢委員

それだけですか。例えば週に何回とか、月に何回、船が入ってくるとか、そういう具体的なものというのはない

のですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

配船につきましては、現在のところ具体的にはございません。それで、苫小牧の方で実績がございまして、それによりますと、年間10隻から20隻という範囲で伺っております。

古沢委員

そうしますと、公共バースですよね。王子製紙は使用料を払ってここを使うわけですね。ただ、そういう事業計画上、どう言ったらいいのですか、ペイするような計画書なるものというのは、まだ示されてはいないわけですね。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

利用計画書は具体的には示されておりませんが、荷役機械の起債の償還につきましては、その利用料収入で賄われるということは伺っております。

古沢委員

利用料収入で賄われる。少なくとも要望としてつけ加えておきたいのですが、港湾計画の一部変更ですから、あまりにも段取りがよすぎるなという感じがします。少なくともその根拠になるというのですか、そういった利用計画等をきちんと示していただくというのが本来、筋ではないかと思うので、これは要望、意見として申し述べておきます。

石狩湾新港管理組合の補正予算について

管理組合の補正予算の関係です。

先ほどの説明では、歳入の部分で最も大きいのは組合債ですね、7,600万円。出し入れがあって、母体負担は補正後も変更ないというふうに言っております。しかし、組合債はそれぞれの母体の将来負担になることは間違いないと思いますが、念のため確認です。

(港湾)港湾整備室長

おっしゃるとおり、将来的にはもちろん負担増になるということでございますけれども、基本的に今回の内容が、当初まだ企業の動向がはっきりしなかった部分もありますけれども、暫定的にマイナス10メートルまでしゅんせつをしようという内容で当初予算を組んできたわけです。しかし、企業の動向というのがはっきりしてきたということで、同じところを二度掘ってコスト高になるのを避けるために、マイナス14メートルまで一気に掘ることにした、それによって事業費がかさむようになったということでございます。したがって、長い目で見まして、トータルでは当初の案よりも若干なりともコストの縮減にはつながっていくというような考え方もあるということです。

古沢委員

今、答弁いただいたように、西地区の泊地等をマイナス10から14メートルに掘り下げる、これは補正で今年度実施するわけですね。15年度までの事業で大幅に見直しがかけて、直轄部分の見直しをもっと切り込んだらどうかという、そういう希望がありましたけれども、その中では相当数が切り込まれて見直しがかかりましたが、少なくともマイナス14メートルバース関連でいえば、来年、再来年にかけて、例えばバース280メートルを何ぼに縮小するのでしたか、170メートルでしたか、暫定供用で。これはもう来年、再来年かけて一気に280メートルまで延ばすと、いわば敗者復活戦でこの2年の間に勝ち上がってくると、そういうふうに考えていいわけですね。

(港湾)港湾整備室長

そのとおりです。

古沢委員

分区の問題について

次は、分区の問題でお尋ねします。見直しの目的等は前回の委員会で報告いただいておりますから、そこで具体的な点も含めて何点か。

分区条例は平成8年に制定されておりますし、この条例制定の目的は、建築物、構造物がこれらの条例に反してかかって構築されないようにという内容が中心だとは思いますが、会議録を見ましたら、14年、15年ぐらいにかけて分区の問題は相当議論になっておりまして、その中の一つの問題として違反建築物、構造物、こういったものが審議の中に上っております。どのように現状を把握されておりますか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

違反建築物の件でございますけれども、平成8年以前に建てられた建物で、例えば商港区に商店があるですとか、住宅があるですとか、そういう既存の不適合と言われるようなものはございますけれども、平成8年に分区の制定以後、私の記憶では、そういう不法に建てられたものというのは、ほとんどないように記憶してございます。

古沢委員

つまり、分区条例の第5条でいう罰則金30万円、この適用がされた事例はないということですよね。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

はい、そのとおりです。

古沢委員

それから、この分区条例で市長が特別に認める特認事例というのですか、こういった例はありますか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

特に大きいものはございませんけれども、例えば道路工事で、今、縦貫線の平磯岬の先の工事をやっておりますけれども、あそこに船浜町に漁師の住宅などがございまして、それが移転先がなく、臨港地区内のところに移転させたとかというケース、そういった場合は特認したケースがございますし、あと大きいものはないのですけども、例えば潮まつりの事務所、今、第3号ふ頭基部に建ててございますけれども、あれなども特認で、その都度許可を与えて建てているというような形になってございます。そのような状況でございます。

古沢委員

ふ頭をずっと歩いてみましたら、何となくこれはどうかというふうなものがないわけではないようなのです。しかし、第5条の適用はないと、特認事案・事例というのも、そういう大きなものというのではないということですね。

資料で示されました から 、 が一部変更というか、拡大になったということで、改めて今回質問する機会を得たのですが、それで から 、それぞれについての具体的な土地利用計画というのは進んでいるのでしょうか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

従来から港の中にいろいろなものを建てたいというふうなことを言ってこられる方が、けっこう多いということは事実でございます。これまでもホテルを建てたいですとか、自動車の販売店を建てたいですとか、また、ホームセンターをやりたいというもろもろの話はございますけれども、具体的に今進んでいるものはございません。

古沢委員

例えば、こういうふう思うのです。商港区で特にふ頭上の部分で施設が追加されていますよね、飲食店及び物販店舗。実はこの飲食店、物販店舗というのは、その一つ上の欄に既にあるのですが、ところがここでは「ただし500平方メートル未満のものに限る」というふうになっているわけです。改めて太字でこういうふう追加されたということは、500平方メートルを超える店舗施設、こういったものが一つはイメージとして浮かんでしまうわけです。それに備えて新たに追加された。これはある程度具体的に事が進んでいるのではないかと思うのですが、いかがですか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

今回、この地域に限定をしてやる部分につきまして、物販、飲食を導入するに当たって、今回の限定する場所に限っては、その500平方メートルという制限を除いてございます。これにつきましては、ご承知のとおり の地区に

つきましては、これはだいたい市の土地も一部含めまして3ヘクタール近くある大規模な平たんな空地でございまして、500平方メートルという小ぢんまりとした計画というよりも、この広さを生かした土地利用を促進していきたいという部分もございまして、この500平方メートルという制限については、この部分に限って、今回提案する部分につきましては、かけないでやっていこうということで考えてございます。

古沢委員

大きいものがあるのか、ほどほどがいいのかというのは、だいたい結論は小樽の場合は出ているのだと思うのですが、それにしても今の答弁でいえば、500平方メートル以上という、旧法でいえば大型店と一致する、大型店の導入をにらんだ条例の見直し、これが4とわざわざ広げた3に具体的にリンクしてくるのではないかなというふうに私は思うのです。そういうふうに思っているのもよろしいですか。

(港湾)港湾振興室長

4につきましては、基本的にこの赤い部分、今、主幹の方から話しましたように、一部市の土地がありますけれども、護岸も含めてすべて私有地で、ご承知だと思いますけれども、今まで冬になると北海道石炭荷役から雪捨場として市でお借りしていたのですけれども、いろいろ会社のこともございまして、何とか利用させていただけるようにということは、ここ何年かずっとそういうお話がありました。そういった中で、相手方も切り売りしてということは考えていないというようなお話もありまして、主幹が説明したように、一体的に使えるというようなことで、荷役の方もいろいろと当たっていききたいというご相談は受けておりますので、そういった形で市の方としても、そういった利用であれば当然進めてというか、未利用地なものですから、未利用地の活用という観点で進めていきたいというふうに考えてございます。

古沢委員

小樽港も石狩湾新港も、何となくにわかには大型店問題が浮上してきそうだなという感じはするのですが、いずれにしても、これは3定で条例改正をするということが手続的には必要なんでしょうから、今からそんなことを公には言えないことは承知で聞いているのですけれども、また、改めてタイミングを見計らってお尋ねをしていきたいと思えます。

実は、今度の見直しは、当然、条例改正を前にして、地方港湾審議会にかかると思うのです。それがいつの時期かということと、この審議会では港湾計画などを審議することになってはいますけれども、それと都市計画審議会との関係、都市計画のマスタープランとの関係。都市計画の所定の手続が必要になるのかどうかということだけ、ちょっとお教え願えますか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

臨港地区につきましては、小樽港の場合は都市計画法に基づいて臨港地区の指定をしております。それで、臨港地区の変更とかをかける場合には、都市計画審議会に諮問する必要がございますけれども、今回、臨港地区の枠組みは変えずに、中の分区の色分けだけを変えるということであれば、それは都市計画審議会にそういう諮問をする必要はございませんで、地方港湾審議会に港湾地区の中の土地利用の変更ということで諮問するということとなります。

地方港湾審議会につきましては、先ほど報告いたしましたけれども、7月27日に開催する予定でございます。

古沢委員

そうすると、港湾地域、地区内においては、地方港湾審議会の審議を経て、条例改正等、分区条例にかかわるものについては、そういった改正があれば特段問題はないと。

そこで、最近、市長答弁は、所定の手続をきちんと条例改正をしてからやるのだというふうにちょっと変わっていますけれども、14年、15年当時は、要するに分区条例があっても、条例の根幹・目的を外さないで弾力的運用を検討したい、市長がそういう姿勢ですから、理事者、それぞれ所管の部長や課長なども、答弁でこの弾力的運用と

いうのを乱発しているのです、たいへんびっくりしましたけれども。市長が14年に答えている中で、実態として触れているのは一つです。分区条例が施行されて5年経過して、小樽港縦貫線の沿線地区を中心に、地権者などから条例の見直しを求める声が上がってきているのだと。そこで、分区条例の根幹を変えことなく弾力的運用が可能かと、その方針をまとめていきたいというふうに答弁しているのですが、これに類する答弁は今言ったように、課長、部長が多発しているのですね。

第1の疑問は、市長はそういうふうに現状を言っているのですが、縦貫線の整備目的に沿った形で縦貫線の沿線地区の状況変化が起きているのかどうか。それから、実態的にはわからないわけではありませんから、見直しを求める声の中で主なものを幾つか紹介いただきたいと。この二つ。

(港湾)港湾振興室小林主幹

縦貫線沿線の一部地権者の方々の要望、確かにいろいろな形で前からございますけれども、特に勝納ふ頭とかにつきましては、あのような形で築港の再開発も行われてございまして、その一方、縦貫線を挟んだ海側については、港湾的利用ということで、規制がかかってきているわけでございますけれども、地権者にすればこの向かい側と同じような流れを、多少ともやはりその用途を緩和して受け入れるような形にさせていただきたいという、そういう意見があったことも事実でございますし、縦貫線から山側の方につきましては、すべて臨港地区を外してその用途を緩和すべきだという意見もございます。

あと運河周辺地区につきましても、やはり道路を挟んで山側にあれば規制が大幅に違うわけございまして、その辺のやはり一体化という、そういう意見もいろいろあったというふうに理解してございます。

古沢委員

もともと縦貫線というのは、その整備の目的は取扱貨物量が増えていくだろうと、それを円滑にさばっていく、どうしても必要だということで、港湾計画に基づいて整備が進められてきた道路ですよね。では、平成9年に港湾計画が改訂されていますけれども、将来の取扱貨物量、直近の15年はもう出ているのですか。もし出ていけば、14年でもだいたい平成9年から見ると4分の1近く減っているのですね。目標からすると相当開きがあるのです。だから、整備目的と現状の実態とは大きく違う、さま変わりをしていると。そもそも理事者の皆さんが考えた道路整備、描いた図が全然違った形になってしまったということはお認めになりますね。

(港湾)港湾整備室長

1点だけ、整備目的の関係ですけれども、確かに臨港道路でございますので、第一義的には貨物の輸送に必要な道路ということになりますけれども、臨港道路の性格というのは、当然その貨物発生、交通量をさばくというような一番大きな役割がありますけれども、もう一つは臨港地区内のさまざまな交通の円滑化のためにあるという重要な役割もございますので、単に貨物量の傾向だけをもって臨港地区の目的うんぬんをするというのは少し偏りすぎといえますか。ですから、臨港地区というものが、港湾としてさまざまな機能を有して、効果的に土地利用を図るという中で、そこでの発生貨物を円滑にさばくというのが最終的な目標だということをご理解いただきたいというふうに思います。

古沢委員

私は否定しているわけではないのです、今みたいな状況になると。それは小樽港の状況からすると、こういう変化というのは、当然予想もできたのだと思うのです。こういう港湾取扱貨物量の減少、変化、それから入ってくる船も大きく減ってくると。こういう形で港湾計画の今の実態に合わなくなっているのではないかと。たまたま4港ビジョンが(案)がとれたものが届きましたと。その4港ビジョンの中でいえば、おおむね10年ごろを念頭に、4港の基本目標連携施策を持っていくのだということで、各港の港湾計画の改訂及び振興方策の指針とするという状況ですから、ここは一番、手づくりでというか、自前でというか、決して外注に出して、1億円も2億円も金のかかるような港湾計画づくりでなくて、本腰を入れた小樽の港湾計画、そういうものをつくっていく、腰を上げる

という時期が来たのではないかというふうに思うのですが、もし計画、見通しがあるようでしたら、そのことも含めてお聞かせください。

(港湾)港湾整備室長

まず、港湾計画自体、一つ開発局の今回の検討というのは、通常であれば10年ごとにだいたい港というのは港湾計画を改訂していくというのが一般的なのですが、これは義務化されているものではないのです。社会情勢の変化の中で、一つの行政指針である港湾計画を変えなければならないという状況になったときに変えるというのが、一般的な筋合いといえますが、意味合いがあるのですけれども、小樽港についても、平成9年のときに立てた港湾計画というのは、当然それ以前の状況の推移なり、その時点で考えられたいろいろな社会経済情勢というものを見ながら、将来のあるべき姿としてつくったわけですが、当然それからもうかなりの年数がたって、いろいろな状況の変化も現れております。ただ、それ自体をすぐとらえて、では今の港湾計画の絵姿そのものを変えなければならないかという、必ずしもそうではないと。港湾計画は、絵姿に書いてあったものがすぐ実施に移せるかという、そういったものでもなくて、実施はまた別な次元で、より具体的な必要性が生じた段階でやるという、そういった性格にあるわけですが、ただ、いずれにいたしましても、小樽港の今後につきましては、やはり現在のたいへん厳しい情勢というものをよく考えながら、港湾業界ともども、どうあるべきかという議論はそろそろ本格的に始めなければ、時代の波にひとり取り残されていくというような、そういう状況も危ぐされますので、当然我々としてもそろそろそのスタートを切りたいなということで、最終的に法手続としての港湾計画を変えるのかどうかというのは別の問題として、小樽港の将来の在るべき姿というものをしっかりと検討しなければならない時期に来ていると、そういうふうに考えております。

古沢委員

見方や角度は違っても、港をどういうふうに生かしていくか。市民の財産である、一面、そういうふうに言うこともできると思うのですが、その港をどうやって活用していくかということでいろいろな提言、この委員会でも各委員の皆さんから出ておりますし、ぜひそういった点で腰を据えていきたいなと、お願いするだけでなく私も思うのです。ぜひそういうことでよろしくお願ひしたいと思います。

石狩湾新港の名称問題について

最後です。ちょっと笑ってしまった問題ですから、聞くのとはわかるのですけれども、最近、度が合わないものですから、こうやってやっと「圏の」というのが読めたんですよ。何かこちら辺、会議録をちょっとまたぐつとさかのぼってみたら、市長はこう言っております。去年の第1回定例会ですけれども、新港の名称問題ですけれども、「札幌の名称を付した通称名の使用について、これらについては新港の母体負担や小樽港の在り方など、全体的な議論とあわせて検討されるべきもの、慎重に対応していきたい」と答えております。これはだれの質問だったのか、こういうふうにお答えになっている。そして、1年と少し。何かそれこそ環境の変化はあったのでしょうか。

(港湾)港湾整備室長

特に環境の変化というのはないというふうに理解しています。

古沢委員

それでは、これを見たときの印象、感想を聞かせてください。

(港湾)港湾整備室長

私もだいぶ老眼が進んでいまして、よく見ないと「圏」が見えなかったというので、実は驚きました。一つは、ただこれ通称名というのとはまたちょっと違ってきます。いわゆるキャッチフレーズなのです。キャッチフレーズとしては特にとやかく言うつもりはないのですけれども、ただ、たいへんある意味、複雑な心境でこれを眺めさせていただいたというところでございます。

古沢委員

私もえらく複雑だったということで終わります。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

小林委員

港湾計画、これからの利用の在り方について

即興で済みません。今の港湾計画のこれからの利用の在り方、やっぱりこれからも国際港として、特に小樽市は商工港湾都市ですよ。それにかかわらず観光都市小樽という、観光で年間3,000億円以上も相乗効果が出る、こういう自治体になってくると、今、本当に室長がおっしゃるように、これからの港湾というのは、特に国際化、東南アジアへ向けての物流港しかり、そしてまた観光客の誘致、特に大きな観光船の年間、入港している約7,000トン、8,000トンの「飛鳥」クラスですね。特に、これからの小樽港の在り方はやはりもっと考え方を変えてというか、私は小樽港としての非常に大きな使命があると思います。それはもうこれから理事者の皆さん方もしっかりしていただきたいなと、そう思います。

それから、今回、石狩湾新港の一部変更案を見せていただきました。変更理由としては、経済活動の変化による物流のニーズに対応するこれからの国際競争力の強化の目的として、西地区の利用をと理由も記されています。

それで、平成18年の秋に、今回、王子製紙のこのヤードの利用計画も話されていますけれども、計画としてはチップ船5万トン、年間10隻から20隻と言いましたか。それをちょっと詳しくというか、このチップ船というのは、たいへん初歩的ですけども、だいたいどこから来る船なのでしょうか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

現在、あくまでも苫小牧港の方の実績でお話をさせていただいておりますけれども、オーストラリア、南アフリカ等から輸入されているということでございます。

小林委員

そうすると、年間10隻から20隻ということは、これはオーストラリアになりますと、やはりひと月に1回ぐらいの入港回数ぐらいになると思うのです。それで、例えばふ頭が完成して、それはチップ船のみの入港を許すというわけではないと思うのですけれども、そのほかの1万トン以上の船が接岸は可能であり、また、利用計画としては、それはお持ちになっているのですか。あくまでも王子製紙のチップ船が入ってくる、そういうものだけではないのでしょうか。どういう計画になっていますか。

(港湾)港湾整備室長

石狩湾新港の港湾計画の中では、チップ以外に大型船の利用を想定している貨物は石炭、水産品の一部、それから原木と。原木というのは恐らく製材ということになるかと思っておりますけれども、そういったものでございます。

小林委員

たいへん初歩的な質問で申しわけないのですが、この係船料は小樽市に入ってくる形になるのでしょうか、それとも管理組合に行くのか。その係船料と、それからまた、大型の船が5万トンクラスのが入ってくると、給水というのが必要になってきますけれども、その係船料と給水の関係はどのような形になっていますか。

(港湾)港湾整備室長

まず、係船料は管理組合に入ります。それから、給水につきましては、小樽市が行っている簡易水道事業から新港管理組合の方に水を供給して、新港管理組合が船に水を給水するというので、けっきょく要するに小樽市の収入にはなると、こういうことでございます。

ちなみに、大型船が入港いたしますと、それに応じて特別トン譲与税分が小樽市にも入ってくると、そういうこ

とになります。

井川委員

改正ソーラス条約による港湾保安対策について

簡単にちょっと質問いたします。

改正ソーラス条約が発効されて、ちょうど半月になりました。それで、ちらほらと市民の方から、魚釣りに行くのにちょっと不自由だとか、あるいはいろいろな部分でご不満の声も聞こえてきます。私もちらっと回ってみましたけれども、全国的にあのような規模だったら、大したお金をかけた値があるのだろうか、つくづく自分で思いながらずっと回ってみました。それで、この半月の間に、例えば観光客から何か苦情が来たとか、あるいは一般市民から何かあったとか、そういう事例があったらちょっとお聞きします。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

私どものところには、釣り人、それから観光客、その他一般市民につきましても、特別の苦情は参っておりません。

井川委員

それで、釣り人に聞きましたら、釣り人が入りたいところは特別に許可をしていただけるという話を聞いたのですが、そんな許可はするのですか。釣り人の方がかってにそういうふうに言ったのだったら、私の方にそういう何か市の港湾部の方が、釣りしたいときは入っていいというふうな感じだったというので、そんなことは許されるのですか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

基本的には、港湾関係者以外は、どんな事情があるにせよ立入禁止となつてございますので、今のような特別に認めるとか、そのようなお話はございません。

井川委員

そうですか。わかりました。

委員長

それでは、自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

齊藤(陽)委員

分区指定の見直しについて

分区指定の見直しについて、二、三、伺いたいと思います。

まず、我が党としては、分区指定の見直しについては、小樽港臨港地区の分区指定という条例の精神、また、制度の目的は尊重、維持する、そういう意味からは、港湾計画との整合性というものは非常に大事だとじゅうぶん留意して、その上で、市民、経済界などからの要望や、現実の経済活動の動向にじゅうぶん配慮して、親水機能の導入だとか、あるいは新しい商工業活動の活性化につながる事業、そういうことができるようなお話をむしろ求めてきたという経緯でございます。その立場から、二、三、お伺いをさせていただきたいと思います。

まず、今回の見直し案そのものが非常にわかりづらいというところがありまして、素案の段階では、これから考え方が整備されるのだろうかというふうに期待をしていた部分があるのですけれども、今日の素案の素がとれた案になつても、まだけっこう未成熟だ、そういった感じがします。それで、具体的に、 、 、 を伺っていきたいと思いますけれども、 のところで、分区上は現在の商港区という位置づけのまま、まず第1段階として限定して特例の地区という指定をするのか。その第2段階として、基本的には商港区では認められていない商業施設等を容認するのだという、 についてはこの二段構えということなのですが、これは今までの議論の過程での市

長の特認行為というものとして考えるのか、それとも商港区というものを一般的に規制緩和するという意味なのか、確認をお願いします。

(港湾)港湾振興室小林主幹

の部分についての考え方でございますけれども、まず特例地区を設けることが現在の特認ということとどのような形で異なるのか、同じなのかということでございますけれども、基本的にはこの部分につきましては、縦貫線の山側につきましては、小樽市の観光の拠点みたくなっております、道路を挟んで向かい側は港湾的利用に限定されているということで、そういう流れが進んでいないと。その道路の山側の運河沿いのところにつきましては、臨港地区でございますけれども、ここは分区を指定しないで、無分区で都市計画の地区計画というのを指定しまして、その都市計画の地区計画による用途規制を行っております。

本来はこういう特例地区という部分につきましては、私自身はそのような形で分区をかけないで、そういう別の都市計画なりの規制でやる方が一番わかりやすいかなとは思っておりますけれども、ただ、この海側の一画につきましては、縦貫線から海側というのが、基本的には今後とも臨港地区をある程度堅持していきたいという考えがございまして、そういった意味では分区をなかなか外せない、分区はなくせないという、そういうところがございまして、それで状況としては緩和したいのだけれども、分区は外すことはできないと。そういう中でこの部分を区切って、限定的に規制を緩和するという手法で今回考えているわけでございます。ですから、通常、今の特認という条例上のやり方でいきますと、その個々の建物について、特認という形に公益上必要というか、そういった事情で、市長が特に認めるという形でやることになるわけですが、今回の場合、言うなれば地域の特認という形で、地域はまず市長があらかじめ決めておいて、その部分については、今考えております商業施設とか飲食店につきましても、今までの個々の特認をやらずに、この地域については、はなから容認できるという形に整理したいというような考えでございます。

斉藤(陽)委員

一つの行政行為の区分として、市長の権限としての個々の具体的な建物についての特認という、特別に認める行為があるとして、それを事前にというか、ある特定区域を区切って予防的にというのか、そういう特例地区をまず設けると。設定をして、その地区内ではある意味で一般的に特認するというか、変な言語矛盾なのですが、そういうことをせざるをえないというか、その行為自体が非常にわかりづらかったのですけれども、まず一応そういう説明として受け取っておきます。

はわりとわかりやすいというか、の地区についてはどうなのでしょう、これは。

(港湾)港湾振興室小林主幹

この部分につきましては、運河北端部でなかなか人の流れができないということがあるのですけれども、この辺に観光客なり市民の憩いの場として人を誘導したいということがございますけれども、の部分につきましては、現在、工業港区という、本当に港湾施設とか、工場とか、ある程度そういう港湾業務に特化した土地のようになってございますけれども、片や隣接地に旧日本郵船前の運河公園、ここを港湾ということで整備をしたということでございますし、その一画を修景厚生港区という、ある程度景観を生かした集客ゾーンとして位置づけしているわけでございます。この運河北端部のの部分につきましても、やはりこれと一体となった土地利用をすることが望ましいだろうという我々の考えの下に、工業港区からこの部分を修景厚生港区に組み入れて、この運河公園と一体となった形の集客・親水ゾーンの土地利用を促進していきたいという考えでございます。

斉藤(陽)委員

これについては、単純に工業港区から修景厚生港区に変更をするということで、分区上、条例上、特に問題はないと思うのです。

については、従来工業港区で、それをまず商港区に分区を変更すると。まずこれが第一弾で、商港区に分区を

変更した上で、商業施設などもある程度認められるような形に規制緩和をするということで、これは結果的には商港区になった後は、商港区は本来物品販売はないわけですよね。そのないものを規制緩和するということは、結果的には と同じ特例地区として扱うということで理解してよろしいですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

基本的には、手法としては の部分と同じでございます。ただ、土地の位置づけ自体が、 の部分はどちらかという小樽市を代表する観光拠点的な位置づけで、それに合わせたような土地利用ということを想定してございませけれども、 、 につきましては、そういう位置づけはちょっと希薄だろうと。

ただ、 の部分につきましては、以前、魚揚げ場といいますか、魚の市場みたいなものがございまして、そこを中心に小さな水産加工場ですとか、今はそういう機能がなくなって、住宅などが建っているという形になっています。その港湾的利用が、現在、それから今後とも非常に希薄だろうという位置づけの中で、何とかこの部分についても、隣接する の部分とあわせて一体で、ある程度規制緩和をして、港湾的土地利用だけではなくて、プラスアルファの機能を加えて、港湾ということに限定せずに、広く地域経済の活性化に資するような土地利用を促進できればという形で考えています。

斉藤(陽)委員

再確認ですけれども、分区上は商港区に切り替わるのだけれども、普通の一般的な分区の商港区になるのではなくて、物品販売とかもできる特例的な商港区に、そういうふうになるのですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

そういうことです。これは と を我々は一体と考えておりまして、 については現在商港区で、そこで緩和をします。その中で についても同じ商港区にして、もちろん法令上もほかの商港区と同じような制約はあるわけでございますけれども、それに加えて特例的にこの場所については商業施設を含めるという考え方でございます。

斉藤(陽)委員

そして です。これも言い回しぐあいは厳密には同じではないのですけれども、 のときとほぼ同じような説明をされているのです。分区の位置づけは残しながら、特例的に商業施設などの一定の都市機能の導入を容認する形の見直しを行っていくということで、分区の位置づけは残しながら特例的にというところが特例区だよと、商港区の中の特例の商港区だよということで、その結果として商業施設などの導入を容認すると。結果的に と というのは同じというふうに理解してよろしいですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

土地自体の性格が違うと思いますけれども、基本的にはそのような考え、同じだというふうに思います。ただ、ここもやはり小樽港縦貫線の海側に属してしまっていて、 、 ともこの水際線に面している、港湾区域に接しているということで、臨港地区を外すということが将来的にできないわけではないのですけれども、水際線を外していいのかという議論もございまして、当面は臨港地区としての位置づけは残しておく。残しておくからには、ある程度分区というものをかけていかざるをえない。そういった中で、先ほど言ったような港湾的利用だけではなくて、その他の機能もプラスして、地域の経済の活性化につなげていきたいという思いの中で、こういう特例という地区を設けてやるという手法になったというふうになってきたわけでありまして。

斉藤(陽)委員

一応そのように受け取っておきまして、地権者あるいは港湾関係者の意見ということですが、今、聴取している最中という説明がありました。従来から市として把握しているいろいろな意見があると思うのですけれども、そういった部分と今回のこの案にどういうふうに反映されているかという部分がありましたら。

(港湾)港湾振興室小林主幹

地権者、また、港湾業界の方、それぞれの立場でいろいろなご意見、例えば緩和についてもっと慎重にあるべき

だという業界の方のご意見もございますし、また、一般の市民の方々からは、人が集まっているところについては、その辺の親水機能をもっと拡大すべきだというご意見もございます。これはやはりいろいろな意見がございますので、その辺をよく検討した上で、意見を聴取中でございますけれども、その辺を整理して、反映できるものについてはこの素案に反映させて、成案をつくってまいりたいというふうに思っております。

港湾部長

この分区の問題については、私も何年も何か月もたっていませんので、じゅうぶん把握をしていないところもありますけれども、基本的に感じているのは、大別すると商港区・工業港区・漁港区・マリーナ港区という項目自体が、これだけの広い区域の中で、一定程度昔のように工業なり商業なり、その技術という指定でもじゅうぶんな機能を持った港としてあったときには、ある一定程度のゾーンでもって固められたと思うのです。しかしながら、手宮地区というのは、一定程度、今の港湾流通の中からは、その機能というのは失っていつていると。いわゆる北海道石炭荷役の跡地という広大なところも含め、それから昔の市場、今、ヒロ企画が持っているあの港湾施設、棧橋の機能というものは、現状ほとんどないと言っていいだろうと思うのです。昔の手こぎ船の船が着いたりなんなりしていたという。その背後に機船組合の例えば冷蔵庫がある、それが全く機能していない。遊休地とか遊休の建物、こういうものが固まっているところだろうと思うのです。そういうものの工業港区とか商港区とかというものと、現状、生き生きとして動いている勝納地区の工業港区と、勝納とか中央とか、ああいうところの商港区が同一レベルで整理をしていくというのは、かなり難しいというふうに考えるのです。

そうすると、今度、商港区、商港区、商港区みたいな形にならざるをえない。そうすると、そういうことというのは国は認めませんので、逆に言うと、基本的にはその港区なり地区というものは置いておいて、市長が指定するところだけ、まちの活性化なり土地利用の規制の緩和なりというもので網をかけて、土地の再生なり建物の再生なりというものをしていかなざるをえないというのが基本的な考え方なのです。

ですから、その中では、今言った老朽うんぬんとか、未利用地とかいう意味で整理をして考えた部分もありますし、逆の意味では、のように道路を挟んで向かい側が、これは市があえてやったのではなくて、倉庫業界が流通の中で使われない倉庫を活用していつてから、後づけで分区をやったときにどうにもならないものもあって、無指定区にせざるをえなかったという、こういう経緯ですから、そのことが将来的に、今、合同庁舎の建替えも含めたあの大区画地というものは、将来ずぼっとなくなる部分もあると。それと、第3号ふ頭との絡みも含めて、やはり現状、地権者が向かいで商売をやっていて、その向かいもそういう活用ができないかという、こういった要望もあったことも事実ですから、そこで一つのゾーンというものは、有効なる小樽市の活性化に寄与できるようなということで指定をして、物販というものを認めるような格好をとっていく、こんなふうに考えたのです。

したがいまして、今、いろいろなご意見をいただいています。率直に言って、会議所なり振興会からも、今回の考え方について議論をいただいて、批判されている部分もございますから、今日のこの内容について、そのまま審議会に出るということは、基本的にはかなり厳しいというふうに踏んでいます。それはなぜかという、今、議論があるのは、今言ったように、工業港区で水色は全部同じというふうにやっていると、勝納ふ頭も水色と、それから手宮のここも、いわゆる条件つけていない水色が、同じ条件でいろいろな機能を足そうというふうに私どもは考えたのです。水産品ができるよとか、貨物運送業もできるよとか。これが全部同じになるというのに対して、やはり勝納の工業港区については、一定程度業界の皆さんは一つの戦略を持って考えていらっしゃる。したがいまして、それが他業種がいろいろ出られるような状況がつけられるということに対しても、やはり一定程度の疑問視をされている部分もございますので、これについては今、他の地権者のご意見もいろいろ聞く機会を20日まで持っていますので、それを総じて把握する中で、冒頭主幹の方から言ったように、最終的な諮問案を整理をして審議会にかけたいというふうに考えていますので、今日のご議論も含めて、これからもう少し成案をつくるに当たったの検討はしたいと。少し長くなりましたけれども、そういうことです。

斉藤（陽）委員

今回の見直し案というのが、非常に苦肉の策といいますが、そういう苦しい中から出てきているのだなということとはわかるのですけれども、今、ちょっと言及されましたけれども、都市計画法上の臨港地区からは外せないのだということで、外さないけれども、今回のような非常に難しい複雑なウルトラCをやるのではなくて、いったん無指定区というふうにくくって、括弧づけというか、外してしまって物を考えた方が、非常に複雑な特例地区をつかって特認をあちこちやるみたいなの、そういうふうにしてしまうと、本来の分区指定という規制の効果がなし崩し的になくなってしまわないか、無意味になってしまうのではないかと。1件認めると、もう次々認めなければならなくて、どんどん規制が骨抜きになるというような形、あるいは都市計画マスタープランの中でのいろいろなそういうマスタープランとの整合性といいますが、実効性の上で無用の混乱を来すというような、そういった変な波及効果といいますが、マイナス効果みたいなものがないのかなという懸念がありまして、むしろそんな危ないことをするのであれば、無指定区という形でいったんすっきりしてしまった方がわかりやすいのではないかと、極論なのですけれども、そういうような気もしますが、いかがでしょうか。

（港湾）港湾振興室長

確かに無指定区という使い方、先ほども説明がありましたように、基本的には都市計画の網でその用途規制なりなんなりしていくというのは、そういう手法も一つあるかと思えます。

ただ、この臨港地区という前提は、やはり港湾を適切に管理していくという前提がございますので、例えばこの縦貫線、これは港湾部が管理しております。そういった中で、道路とそれから土地への問題だとか、そういった部分をじゅうぶん判断しまして、将来的に、今、委員がおっしゃるように、無指定区という考え方も当然あるかと思えますけれども、まず現時点で、ある程度港湾として、業界の方のご意見だとか、皆様のご意見を聞きながらやっていく一つの手法だと、私どもは考えてございますので、こういった形の中で、先ほど部長も申しあげましたように、いろいろな意見をお聞きしまして、最終的な案として地方港湾審議会にかけたいと。

それと、臨港地区のこの分区につきましては、都市計画課の方とも、これは都市計画審議会にかかる案件ではございませんけれども、いろいろと庁内でも相談をしながらやっていっているということも事実でございますので、ご理解いただきたいというふうに考えております。

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

諸外国の港湾保安対策の状況について

私はソーラスについて、前回の委員会的时候に、情報をいろいろ入れてほしいと言いました。他港の状況で、改正ソーラス条約が1日に発効しましたので、小樽港の場合は、警備についてはフェンス等を設置して運用されているわけです。それで他港の情報とか、諸外国の情報来ないものですから、ニュージーランドの情報は来ましたが、まだ教えていただけなかったのですけれども、いろいろ船も入ってきていますし、ヒアリングもされているようですから、それについて国内他港、それから諸外国の事情も含めて、情報を持っているのであれば教えてください。

（港湾）港湾整備室竹内主幹

諸外国の港湾保安対策の状況でございますけれども、国土交通省の方で各国の状況を調べておまして、北海道開発局を通じて聞きました。具体的にはアメリカ、中国、韓国、フランス、スペインなどについての情報でございますが、その結果、トータルで言えることは、どこの国も保安対策として臨港地区自体は厳重なフェンスで囲まれていると。港湾に入るときは厳しいゲート管理がなされていて、今までフェンスを設置していないというのは我が

国ぐらいだという状況でございます。

また、おのおの独自の公安警察あるいは軍隊が警備を行っている。また、数百台規模の監視カメラで集中管理されている。アメリカは特に以前から厳しい管理体制を敷いておりましたが、今後さらに強化する方向にあるというようなことを聞いております。

山口委員

特にクルーズ船が入るふ頭についても同じようにされているのですか。

港湾部長

実は、昨日パシフィックビーナスという船が内航でぐるっと回ってしまして、利尻、礼文の方に行く予定がたまたま荒れてしまして、上陸できないということで、急きょ2時ごろ入ったのです。それで、私どもの主幹と行って、船長に会って、他港の実情、その船は6月30日までハワイにいたということで、いろいろ向こうの状況なりなんなりを聞いてきました。7月1日に法律が国内法としては施行になるし、国際的にも7月1日ということなので、30日に出る段階で相当ハワイの方の関係機関から、船長・副船長それから一等航海士と、約20分ずつ、彼らの資格なりいろいろな問題について調べられたということです。

それで、客船のお客さんの扱いについてどうなのですかという話をしましたら、要は船としてのソースとしては、全部スーパーのレジのチッチッチというのがあるのですが、ああいうので入出港の管理をする。ですから、下船して出ていったら、それが上がって帰ってくるまではともかく、そういうものでチェックをすとか、持ち物についても、そういった危機レベルというのですか、それに伴って3割見るとか、5割見るとか、7割見るとか、全部見るとかと基準があるのですけれども、そういった手荷物検査もすると。それから、この船では、船内の警備については専属で18人ぐらい船の中でそれをやる。そういうような船舶のソースの基準はいっぱいあるのですけれども、資格があるのですけれども、総じていうとそういうお話もされてましたし、他の港、今一番厳しいのはカナダとアメリカで、フランスとノルウェーが厳重にするという、こういう状況になっているので、私どもも例えば飛鳥が入るとか、この船もそうなのですけれども、一般に長さが180メートルを超えると、1バースで本体全部納められない部分もあるので、その飛び出た部分について船としてどういうふうにか考えるかという話もしましたら、やはり船のロープがずっと延びている部分で、そのロープを伝わって入ってくるということに対する警備を、船側としては表の方に立しょうを立てて、それからそこをカメラで映すと、照明もするというようなことを考えています。だから、おか側としては、基本的には人の出入りをすところをだいたいゾーンに入っていればいいのですけれども、できうればその流しロープをとっているところまで、ある一定程度警備の期間中に立しょう警備なりをしていただけの方がいいと。このようなことで、決してお客さんだからやらないとか甘いとかいうことでなくて、逆にかなり厳しいという、こういった状況はお話をいただきましたので、紹介いたしたいというふうに思います。

山口委員

今のは船側の話でしたけれども、港の方の話をもうちょっとお聞きしたかったのです。いずれにしてもずっと申し上げているように、テロ対策というのは港だけでやるべきことではないのですけれども、何とか港に偏って、自治体に負担のかかるようにかかるようにとやっているわけです。国の責任でやられることだと思えるのですけれども、小樽市としてもなるべく、それは全くしなくてもいいということではないのでしょうかけれども、それなりに犯罪も起こっていますから、そういうことに資するようにと今言ったようなことはあると思うのですけれども、いずれにしても、これから実際に運用していくわけですし、また、小樽港の場合はこれから警備費等もつけられると思いますが、何か国のガイドラインが最近変わっているという話も聞きますけれども、その辺のところについては何か説明していただけるものがありますか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

ガイドラインにつきましては、以前にもお話ししたのですけれども、コピーをしたり、公開というわけにはまいりません。ただ、その中でソーラスの施設整備のうち監視カメラの設置基準というのが、5月7日付けで一部変更になっております。コンテナヤードにつきましてはそのままカメラが必要なのですが、その他ふ頭というのは小樽の場合はコンテナヤード以外すべて該当するのですが、その部分につきましては、カメラをつけないで、夜間巡回警備対応ということでも可能だというふうに取り扱われるガイドラインになっております。

そのことにつきまして、他の港も調べたのですが、当初どおりカメラをつけるという港もございますし、あるいは巡回警備に切り替えようというような考えの港もあるようでございます。小樽の場合、小樽の条件という中で比較検討をしました。その結果、カメラをつけないということだと、当然、今回の施設整備費が安くなりますし、7年とか10年とか、そういったところで機器を更新しなければならないわけですが、そういったものはかかりません。それから、ランニングコストにつきましても、むしろ同等か安くなるような試算も出ております。そういったことから、現在、カメラにつきましては、コンテナヤードのみに絞った方向で設計を上げております。具体的ものは、最低でも今月いっぱい時間をいただきたいと思っております。

そういうことで、具体的に細かい話はまだできませんけれども、そういう方向で考えています。

山口委員

今のお話だと、監視カメラはコンテナヤード、いわゆる港町岸壁だけでいいということになってくるわけね。当初予定していた台数から見れば、非常に減っていますよね。監視カメラは相当高価だと聞いていますが、これまだ見積りもできないということですが、どの程度落ちますかね。市はお金がないわけですから、どの辺までですか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

今申しましたとおり、あまりいい話をして、設計が上がったときに合わないと困りますので、ただ少なくとも億単位は安くなります。

山口委員

6億円は絶対いかないでしょう。5億円以下になるということですか。

(港湾)港湾整備室工藤主幹

そうですね。厳しいところ。

山口委員

それでも多いと思うけれども、まあいいけれども。なんせかんせ何度も申し上げるように、とにかく財政が厳しいわけですから、負担も相当あるわけですし、あとは設備そのものが1回こっきりでつけられて、管理をしばらくはやらなければいけないわけですから、その費用が落ちるように、6,800万円という予算をとっておりますけれども、それ以下になるように、切り替えられるところは切替えをしていくということについて、そういうふうをお願いしておきます。

もう一つ、先ほどちょっと井川委員からお話が出ましたけれども、カメラをつけるとか、ゲートにつけますと、これはゲートにつけないの。港町の岸壁だけですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

はい。

山口委員

船が着いていないときがあるわけです。それはどうなっているの。あけていないときもつけるのですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

基本的に外航船が接岸していないときは、原則としてゲートは閉鎖するということです。

山口委員

閉鎖するのですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

ええ。ただ、船が着いていなくても、岸壁の倉庫での作業とかがございますので、そういったときは、それに応じてあけたり閉めたりする場合もございますけれども、基本的には閉鎖しておくということでありませう。

山口委員

お金のことだけではなくて、やはり市民も水辺に親しむということが重要ですから、港町岸壁のようなコンテナ岸壁は別にして、ほかのところについては、言ってみれば市民に親しんでもらうという意味で、船が着いていないときはゲートを閉じているのは問題があるわけですか。

例えば監視カメラは安いものをつけて、港にある程度何か所か、コントロールルームみたいなものを港湾部の中に設けて、見ているふりをして、うちはこれで管理できているのだということ、着いていないときはあけておくというようなことはできないのですか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

基本的にはテロ対策でございますので、船の着いていないときにあけておいて、どういう人が入って、どういうものを置いていくかわからないという部分もございますし、そういったものを想定した場合に、やはり原則としては国の方からの指定もございますし、閉めさせていただいて、管理をしていきたいというふうに思っております。

山口委員

それはガイドラインを見せていただけないのでわからないのだけれども、一律に日本の港、重要港湾はみんなそれをやらなければいけないのですか。

(港湾)港湾整備室竹内主幹

今の山口委員のご質問に対しては、それはケース・バイ・ケースというのは基本ではあるのですけれども、小樽港の場合、制限区域を設ける際に、当初からできるだけ制限区域を集約しようと、そういうことで、実態としてはかなり集約させていただいたわけですが、その中で特定の船しか着かないような場所がございます。そういうところは、確かに船が着いていないときの方が多きときはあるのですけれども、主に例えば第3号ふ頭ですとか、中央ふ頭の一带あるいは勝納ふ頭、こういったところはほとんど一年じゅう、8割方、9割方着いているのです。

ですから、今おっしゃったように、着いていないという日がたまたま1年のうち何日かあって、そのときだけ開放しようと言っても、これは混乱を招くということと、一度一般開放した場合に、今度制限区域にするときに、かなりの時間をかけて全部チェックしなければならないというようなこともあるのです。

ですから、そういうこともあって、小樽港の場合には、ふだんたまたま使わない日があったときも閉めておく。それを使わない日というのはほとんどないと思います。

それと、今回の潮まつりとか、そういった特定のときには、また、別途考えております。

山口委員

対象の船というのは、ほとんどがロシア船だと思いますけれども、船員なんかは、例えばゲートの出入りはどうなっていますか。

(港湾)港湾振興室小林主幹

私どももロシア人の船員の方々については、今まではゲートがございましたけれども、車は出入りできないということでも、人は出入りできましたので、夜、まちの中に遊びに行き、帰ったときにゲートが閉まっているとか、そういうトラブルがけっこうあるのではないかなというふうに想定はしてはいたのですけれども、これが意に反して全くそういうことはございませんで、我々もロシア語とかで、ゲートの取扱いについて周知をいろいろ図ってまいりましたが、今のところパーフェクトにそういうトラブルがございませんで、ロシア人はけっこうルールを守っ

ていただける国民だと理解しています。

逆に、ロシア人相手に物を売っている業者の方のほうが、わりと素直に言うことを聞かない方も中にはおりました、その辺はちょっと苦慮しているところでございます。

山口委員

他のふ頭についても、第2号ふ頭については、対象になっていませんよね。第2号ふ頭でけっこう、何と云うのですか、北朝鮮船籍の船とかロシア船籍の船が第3号ふ頭について、これについてはどうですか。そっちの方から出入りしたりできないのですか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

第2号ふ頭につきましては、基本的に外航船は今はほとんど入っておりません。

山口委員

入っていないよね。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

入っておりません。それで、第3号ふ頭につきましては指定保税地域という指定がございまして、北朝鮮の船ですとかロシア船は畜産物とかを持ってくる船については、あそこに着けることが想定されますけれども、第2号ふ頭については従来からも外国船が着いていないこともありまして、ソーラス対応にしていけないということになっております。

山口委員

第2号ふ頭については、言ってみればテロ対策、港湾の保安対策をやる必要がないとなっていますけれども、50トン以上の船が対象ですからね。それ以外の船などは、かつてに第2号ふ頭の岸壁に着けられるわけですよ。そういう例はないのですか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

基本的には、このソーラス条約は500トン以上の外航船舶及び旅客船というふうになっていまして、対象は500トン船になっているわけでございますけれども、海上保安庁ですとか、税関ですとか、これはどこの港でもそうなのですけれども、やはり500トンだろうと100トンだろうと、外航船は同じことが伴うわけですから、できれば500トン以下の船であっても、ソーラス対応の岸壁に接岸させてほしいという要望もございまして、私どもも、基本的には外航船については500トンにかかわらず、バースがあいている場合については、すべてソーラスの制限区域の中で対応したいというのが基本的な考え方でございます。

ただ、場合によっては、倉庫とか保管場所の関係で、ソーラス対象以外の岸壁に着けて荷をおろすということがございますけれども、そのときは、その場所で荷役作業を終えた後、すぐソーラスの制限区域内にシフトしていただくというふうな方針で動いています。

山口委員

これで終わりますけれども、7月1日に発効になって、フェンスも管理されるようになったと。そういう中で、小樽港は、ロシア向けの中古自動車とかの主要な輸出港になっていますよね。そういうものについて何か影響が出たとか、減ったとか、増えたとか、その辺での影響は、全然わからないのですけれども、何か出てくる可能性がありますか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

ロシア向けの自動車、確かに北海道の中古車の輸送拠点みたいな形になってしまっていますけれども、これをやったことによって取扱台数が減ったかという、ちょっとまだわかりませんが、今見ている限りでは、施行後と施行前でそれほどその状況は変わっていないというふうに思っております。

問題なのは、今ほとんどが正規輸出品ではなくて、車については手荷物物品というか、携帯品扱いで持っていく車

がほとんどでございまして、実際、我々の港湾貨物統計に反映されないような取扱いになっていたりして、その辺本当に輸出扱いで、正規の通関手続を経てやっていただければ、我々にとってもありがたいなというふうには思っております。

委員長

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

分区について

分区について少しお伺いしたいのですが、先ほどまだ何が入るか決まっているわけではなく、あえて運河の裏手で、反対側は観光施設として成り立っていたりとか、しかし道を挟んで反対側は何も使えない、そういうようなこととか、又は、ですと、遊休施設を何とか利用できないかという、そういう現状とかを踏まえてということ、今回、商港区の中でも飲食店とか物品販売店などを利用することができるように特定した地区として考えていくというお話なのですが、これは決して今まで港湾計画、地区計画といろいろあったと思うのですが、それに付随したものは限らないということによろしいのですか。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

分区の見直しにつきましては、あくまでも港湾計画との整合性というのは基本でございまして、今回につきましても、ある程度その港湾計画というものの整合性に留意しながら、このような形で整理をしたというふうな区画になっております。

森井委員

留意するのはもちろん当然なのですが、もともとの港湾計画の中に、商港区の中に飲食店とか物品販売業の店舗をつくってもいいというような流れはなかったのではないかなと感じていたのですが、その点はいかがなんでしょうか。

(港湾) 港湾整備室長

港湾計画では、基本的にふ頭用地とか、工業用地とか、そういう以外の部分というのは、まずほとんどの場合は港湾関連用地という事業計画を定めているだけで、その中身については事細かく規定はしておりません。したがって、当初から商業施設がだめだとか、いいだとか、いずれについても何ら規定しているものではなくて、それらの具体の手当を、今、行っている分区条例等によって規制していくという、そういう流れになってございまして、港湾計画段階ではまだそういった規制は一切ないということになっています。

森井委員

わかりました。規制緩和という言葉が適しているかどうかかわからないですが、そういう利用幅が広がるということはたいへん大事なことで、私自身は思っているのですが、ほかの委員の方々からご指摘があったように、やはり特定というような形で決めていったりすると、なぜこの場所から始まるのかとか、また、ほかの地域で実は商業的なものをやりたいのだが、こちらはなぜできないのかとか、こちらもやってほしいとか、そういう声とかが表に出てくると、いろいろな話が飛び交うのではないかなと、混乱が生じるのではないかなと。

ですので、私はこういうふうに飲食店等が、もちろん通りを挟んで反対側にはかなり良い観光施設や飲食店とかがあるにもかかわらず、反対側には駐車場等しかない。今の現状を考えると、ぜひやっていただきたいなというふうに思うのですが、そういうことをこの臨港地区のほかの地域の方々に納得していただくには、やはりちゃんとした長期計画がはっきりとして見えてこなければいけないのではないかなと私自身思っているのですが、これについて何か意見があればお願いします。

(港湾)港湾振興室長

港湾計画をつくる前段で、小樽港の今の土地利用なり、例えば第3号ふ頭につきましては、今の港湾計画にもございますように、やっぱり将来的には交流ゾーンというような形で、先ほど整備室長が言いましたように大きな表現をさせていただきます。そういった意味合いの中で港湾計画が策定されて、それを今、主幹が言いましたように、ある程度港湾計画に基づいた形で土地利用も図っていきたいという前提がございますので、そういった中で、例えばのところの運河公園を整備したい、運河の護岸を整備したい、そういった親水機能を生かした交流ゾーンという位置づけの中で多少エリアを広げていこうというふうな考え方。細かい話はなかなか、個別の話は今おっしゃいましたように、確かに自分のところをこういうふうにしたいとか、ああいうふうにしたいとかというお話がございます。私ども港湾部の人間も、いろいろとこの分区を考える中で、個別には出していただきましたし、今、意見をまとめている最中なのですが、今回もそういったお話をした中では、自分のところは今回そういう緩和の中には入らないのかと。ただ、そういった意見を全体の中で考えてもらって、こういうような規制緩和というか、土地利用をしやすいようにというふうに考えていただいたのは非常にけっこうなことだとか、そういった個々の話合いも進めてございますので、一概にだれの意見がこうだということは言えませんが、そういったことも港湾部としては進めておりますので、そういった意見を参考にしながら最終的な案を詰めていきたいというふうに思っていますので、ご理解いただきたいと思います。

森井委員

そういう現場がどういう現状なのかということで、それに付随して、市の方で考え方を変えて、では現状に合った方法で流れをつくらうというふうに、その現場の状況を踏まえた考え方というのは、私はけっこう好きなのですが、やはりほかの地域の方々もその現状がたくさんあると思いますので、それを踏まえていったりとかしていくには、なかなか今のこのような形における特定エリアとしての変更というのは、けっこう問題意識が大きく出てきたりとかするのではないかなという危がちょっと感じられるので、せっかく流れとしてはいい方向に結びついているのに、そういうのが混乱によってだめになっていくのはもったいないなというふうに感じている次第です。その現場、状況をこのエリアだけではなくて、全体的にどんどん把握していただいて、もっと変更していてもいいと思うのです。そんな中で、以前、その商港区において旅客船も、物流の商港区という一くくりでなっていて、そういうことをやるときに、もっとすみ分けしていくべきではないかなという話を一度したことがあります。その商港区の中にさらに飲食店ということもかかわっていくとなると、またいろいろな意味で問題点が浮上してくるのではないかと。飲食ができるような場所で、物流、荷おろしとかの荷役、そういうことが行われると、また音が何だとか、においが何だとか、いろいろなことがまた出てくるのではないかなと私自身は思っています。

先ほど部長より、商港区、 、 みたいなのをどうかとかというお話もありましたが、私自身はしっかりそのすみ分けを、先ほど言ったような長期計画というような背景の下でしっかり分けていくべきではないかなと。公明党の斉藤陽一良委員からは、無指定区域ということの方がというようなお話もありましたけれども、考え方としては私も近いような考え方で、その枠組みを特定というエリアということで、こういうふうにとということではなくて、やはり飲食店とか、そういう商業施設というものはこういう地域でと、又は物流はこういう地域でと、旅客の着く範囲はこういう地域でとか、ある程度しっかりとしたすみ分け、色分けというのが今後大切ではないかなと私自身は思います。

特に、こういう分区を指定するのは乱開発を防ぐためにというようなお話もよくありますけれども、やはり今回の変更もそうですが、先を見た流れの下での色分けではないかなというふうに感じておりますので、その点なかなか難しいところもあると思うのですが、ご検討いただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

港湾部長

私の考え方としては、今おっしゃったように、港湾機能というものと土地利用というものが一定程度きちんとあ

るべきだと思っているのです。それで、先ほどもちょっと触れましたように、小樽港の中で近代ふ頭と言われている中央、それから堺町、港町と勝納ふ頭という、こういったところと、ほとんど今の物流の中で死んでいると言われている第2号ふ頭、それからよく議論のある客船を着けよう、着けまい、それが物流があるので混在しているという第3号ふ頭の問題、それから北浜ですとか、手宮とか、いわゆる魚揚げ場だとかという、ほとんど一部日清の穀物の船が行くという、そういう意味では工業港区の中でもいろいろな性格もあるし、商業港区の中でもいろいろな性格があって、総じて言えば、これからの小樽港がどうあるべきなのかという議論をして整理していかないと、それを商港区なり工業港区だけの割りつけをすると、その中で機能すべき、土地利用すべき企業といいますが、業種、業態が多すぎるから、何でも入ってくるという、いわゆる港湾に関係ある部分は何でも入ってくるし、もっと言うと、おかげの貨物の運送系も、当然、海との関係で入ってくるという、いろいろ混在してくる部分があると思うのです。ですから、これからじゅうぶんまた、分区についてはやはりそういう小樽の将来の港の在り方みたいなのをきちんと議論しないと、根本的に整理はできないかなと思っています。

先ほど整備室長もちょっと言ったように、今、そういう意味合いでは、古沢委員がご指摘になったように、一般貨物が10年前から比べると私がいたころから見ると、半分ぐらいにもう落ちているし、フェリー自体が敦賀便がなくなるという現象の中では、相当数の数字上の問題としては落ちていきますから、これからの小樽港は、石狩湾新港との関係も含めて、どういった形で港の機能を残していくか、それから充実させていくかということの議論をし、それから分区の整理というものをしていきたいということは考えております。

今回提案申し上げているのは、先ほど言った遊休地だとか、遊休企業といいますが、そういった企業の建物が利用されないでそのままあるというものを、臨港地区の中でどのように活用していくかという議論を、相当前から北荷の跡地というのでしてきた。築港再開発をやる土地利用のころから、この場所というのはしてきて、最終的にいまだに遊休地のままあるという、こういう中で、先ほどからいろいろご意見がありますけれども、分区の中で何とか活性化ができるような状況を限定的につけたいと思っています。

のところは、結果的に分区でなくて無指定区にならざるをえなかった、その運河部分の背後のところには商業施設ができてくる。そうすると、道路をまたいで向かい側の港湾機能である倉庫そのものが、もう荷役をするような状況になってこないという現実があるわけなのです。したがって、そこをそのままわかっていて放置しておいて、使えない倉庫をそのままにして何もできないという、こういうことは今の小樽の観光都市としての現状からいけば、やはりもう少し踏み込んだ建物の利用なりなんなりができるようなことも一つは考えるというのも、我々の立場としては選択したという、こんな事情でございますので、委員がおっしゃったような基本的なスタンスについては、軸足的には置いていきたいというふうには思っています。

森井委員

ぜひ検討していただきたいと思います。

最後になりますが、ちょっと私も気になったので聞きたかったのですが、現在、港湾部のあるところの下、乗り場になっていると思うのですが、先ほどちょっとお聞きしたのですが、飲食してましたよね、たしか乗り場のところで。機能不適合というお話が先ほどありましたけれども、まさにそういうエリアではないかと思っていて、今、と指定されるところ、道挟んで向かい側のエリアは港湾部のエリアになると思うのですが、あのエリアも今回こういうふうにするのであれば、港湾部のエリアも含めようかとか、そういう議論はなかったのでしょうか。それだけ、最後に聞きたいと思います。

港湾部長

あの建物そのものが、博覧会のおき終わって寄付を受けて、船客待合所という形で棧橋からいろいろな格好で出ていく人方の待合所という機能を持っていますので、物販ですとか飲食というのは、一つはそういう機能の中のサービス機能として混在している、こういうことなので、機能不適合という要件よりも、建物の本来の趣旨自体が公

的なものでございますので、そういう判断をしているということ。したがって将来的な港湾計画はたしか緑地になっていると思うのですけれども、将来的に第3号ふ頭の基部などのこれからの絵をかく中で、具体的にあの地区も含めてどういった機能にしていくかと、こういうところを踏まえて、また、将来的には検討してみたいということで、今回はあの場所については特に検討の素材には上げなかったと、こんな事情でございます。

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。