

平成19年度第3回青森県公共事業再評価審議委員会 議事録

青森県企画政策部政策調整課

日 時 平成19年7月28日(土) 15:00～16:15

場 所 青森国際ホテル 5階「芙蓉の間」

出席者 青森県公共事業再評価審議委員会委員

委員長 小林 裕志 北里大学 獣医学部 教授

委 員 岡田 秀二 岩手大学 農学部 教授(欠席)

委 員 北島 誓子 弘前大学 人文学部 教授(欠席)

委 員 武山 泰 八戸工業大学 工学部 教授(欠席)

委 員 田中 誠 公募

委 員 田中 正子 青森商工会議所青年部 監事

委 員 長野 章 公立はこだて未来大学 システム情報科学部 教授(欠席)

委 員 長谷川 明 八戸工業大学 感性デザイン学部 教授(欠席)

委 員 濱田 勝雄 公募

委 員 日景 弥生 弘前大学 教育学部 教授

青森県

企画政策部 関部長、五十洲政策調整課長 ほか

県土整備部 清藤次長、佐々木整備企画課長、大日向港湾空港課長 ほか

内 容

1 開 会

司会(五十洲政策調整課長): 出席の委員の皆様お揃いでございますので、現地調査に引き続きまして、ただ今から、平成19年度第3回青森県公共事業再評価審議委員会の会議を開催いたします。

《会議成立報告》

司会: 本委員会の会議は、青森県公共事業再評価審議委員会運営要領第2第2項の規定によりまして、委員の半数以上の出席が必要でございますが、本日は委員10名のうち5名の皆様方に御出席をいただいておりますので、当委員会が成立してございますことを御報告申し上げます。

ここからの議事進行につきましては、委員会設置要綱の規定に基づきまして、小林委員長にお願いいたしますけれども、後日、議事録を作成するという関係がございまして、委員の皆様方には大変恐縮でございますが、発言の折には、マイクを御使用いただきますようお願い申し上げます。それでは、小林委員長、よろしく願いいたします。

## 《基本的事項の確認》

小林委員長：こんにちは。何か凄く寂しい会なんです。この審議委員会始まって以来、半数という、ぎりぎりの成立だそうでございます。ホッとしました。よろしくひとつ、お願いしたいと思います。

早速でございますが、基本的な事項の確認ということで、1つ、審議は委員会運営要領により公開とします。2つ、この議事録を公表するわけでございますが、政策調整課の方で原稿を作った段階で、各委員の了解を得て公表します。3つ、報道機関の取材は委員長に一任していただくということです。

## 《審議の進め方》

小林委員長：早速始めさせていただきたいと思いますが、確認しながらいきたいと思いますが、お手元の資料の1番最後、資料7です。

資料7というのは、最後に県知事に対する答申に使おうと思ったんですが、一枚めくっていただきますと、今年度15件の一覧表が出て、横に見るペーパーでございますが、15の事業があるんですけど、その中で本日の委員会で審議して、「現地調査をしてから結論を出しましょう。」と言ったのが、整理番号14番目の案件でございます。

事業の名前は、そこに書いてありますが、港湾事業の青森港改修事業。浮棧橋を作るという話でございます。先ほど、現地も見てまいりましたので、それについてやっていきたいと思えます。

あとの事業は、その一覧表のとおり、整理番号1番の鯨ヶ沢の道路の改築事業、これは対応方針(案)が「計画変更」ということで、かなり大幅な変更計画を作ってもらって、それは、その通り「変更で認めましょう。」ということでした。その他は全部、担当課の提案のとおり「継続」ということで既に決定しております。

そういうことで、整理番号14番目の課題について集中審議をし、本日結論を出したいと思っております。

最後に、県知事答申の附帯意見があればどうするかということについて、意見交換をしたいということでございますので、よろしくお願いしたいと思えます。

## 2 議 事

### (1) 詳細審議地区の審議

#### 【整理番号14番 港湾事業/青森港改修(統合補助)事業】

小林委員長：それでは、資料の6番ということでございまして、港湾空港課の方で相当詳しくペーパーを作ってもらっておりますので、これについて簡単に御説明していただきながら、なお、今日現場を見てきたので、それについての意見交換ということでまいりたいと思えます。

早速、担当課の方からどうぞ。2ページから説明してください。

港湾空港課長：この資料はですね、Q&Aの形式をとっておりますけれども、前回までの委員

の皆様の御質問や御意見は、黄色枠に示しております。これらを踏まえまして、まとめた説明資料でございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは2ページからでございます。長野委員、小林委員長、それから岡田委員から、各々3つの御質問がございました。これを踏まえまして説明してまいりたいと思ひます。

1番でございます。取り組みと経緯につきまして説明してまいります。

プレジャーボートの保管・係留の現状でございます。これは、そこに書いてありますとおり、生活水準の向上、余暇時間の拡大を背景に、海洋性レクリエーション需要が増大し、その中でも小型モーターボートの低価格化により、釣り等を目的とした日常的な海洋性レジャーが普及しています。

国では、こうした需要に対応するため、マリーナなどの整備推進を図るべく各種制度を展開しておりますが、整備が思うように進まず、プレジャーボートの保管・係留施設の整備が立ち遅れている傾向にございます。

この理由としましては、1つ目、水域でのマリーナ建設には多大な資金を要すること。2番目としまして、景気変動に伴う民間投資の減少。3番目としまして、他の水域利用者との調整の難航などが挙げられます。

放置艇の問題の顕在化でございますが、プレジャーボート需要に対し、保管・係留施設の供給が追いつかなかったことや、所有者のモラルに起因して生じ、放置艇が集積する地域では、水域管理上の問題にとどまらず、地域の安全、環境上の社会的問題として顕在化するようになってきております。

経緯でございます。県と国における取り組み、その経緯を見ますと、下に表になっております。これは箇条書きに書いていますので若干読ませていただきます。

昭和47年から平成元年ですが、動きははじめたのが平成元年でございます。国の方でプレジャーボートスポット事業の創設というのが、港湾で書いております。

これは先ほど、現地を見ていただきましたとおり、西船溜まりのプレジャーボートスポットのことで元年から用地買収し、平成10年に作ったという形でございます。

それから、平成7年度には、河川法が改正されまして、簡易代執行制度の創設、平成8年度には、プレジャーボート全国実態調査が行われております。この時の放置艇の数は、13万8千隻、プレジャーボート全体の3分の2にあたります。

さらに、プレジャーボート保管対策懇談会の提言などもございます。これが3ページに書いてございます。代表的なものとして、上から2つ目なんですけど、簡易な係留保管施設ボートパークの整備推進。下から2つ目ですけど、施設整備と放置規制の両立。これらのものが代表的なものとして挙げられております。

平成9年には、河川法が改正されまして、撤去船の売却・廃棄処分規定の整備、さらには放置小型艇収容緊急整備、ボートパーク事業の創設などが挙げられます。

平成10年度に入りまして、西船溜まりプレジャーボートスポットが完成し、今日見てきたように使用されていると、そういうことでございます。

平成12年には、港湾法及び漁港法の改正がございまして、放置等の禁止、監督処分規定の整備、これらのものが平成12年にできるようになりました。この説明でございますが、4ページ、こちらの方に港湾法の改正について書いてあります。ちょっと注記のところを読ませていただきます。

放置艇の規制は、平成12年の改正以前では、港湾の自由使用との関係上、港湾法を根拠とする規制が困難でございました。

平成12年の法改正により水域の放置禁止、さらに平成18年の法改正で、陸域の放置禁止が規定されました。

また、監督処分した撤去物の売却、廃棄規定が整備されております。

放置艇を県が強制撤去することにつきましては、先ほど、河川砂防課の方も説明してございますが、監督処分や行政代執行を発動する方法もありますが、港湾法や行政代執行法では、国民の財産権保護への配慮から、違反状態があっても、即時処分することはできず、まず他の手段、指導・勧告を積み重ねて、違反状況の解消に努めたいと発動する必要があるとございます。

3ページに戻っていただきまして、平成14年度は、小型船舶登録法の制定がなされ、小型船舶の登録が義務化されております。法施行前の船も含め、平成17年3月には全て登録されることになっております。さらには、プレジャーボートの全国実態調査も行われております。この関係につきまして、4ページ、5ページ、こちらに注記がございまして、説明させていただきます。

小型船舶登録法につきまして、平成14年の小型船舶登録法により、それまで登録対象が5t以上の船舶に限られていたものが、小型船舶すべてに登録制が課せられることになりました。

これにより、平成17年3月には、法施行以前の購入船舶も含め所有者を確認することが可能になりました。

これを踏まえて、プレジャーボートと自動車などに係る整備を比較すると次の表のようになりますが、プレジャーボートは登録制までは進んでいるものの、保管場所の確保義務については、依然、制度化されないままとなっております。

この理由としまして、プレジャーボートの係留保管場所整備の取り組みが不透明な現状では、保管場所確保を義務化することはボートの所有を制限することと受け取られまして、ボートの販売に重大な悪影響が出るのではないかと懸念も考えられております。

それでは3ページに戻っていただきまして、平成15年度に青森港ポートパークの調査・設計を実施しております。これが、再評価の本港地区のものでございます。

さらには、平成16年、不法係留船等対策庁内連絡会議の設置がございました。これは16年からという説明、ここから始まるわけです。河川、港湾、漁港関係課が集まりまして、連絡会議を作っております。

5ページをお開きいただきたいと思います。庁内連絡会議についてでございます。

平成16年度に、県内の河川・港湾・漁港3水域管理者が連携した対策をとるため、庁内の関係課により立ち上げた連絡会議で、平成19年4月までに作業部会3回、検討会7回を実施

しております。これまで、それぞれが連携して放置艇の解消に向けた活動に取り組んでございます。下の方にいろいろ箇条書きしておりますが、テレビやラジオの広報とかそういったもの。さらには、指導文書の張り付け、指導強化、これらのものが入ります。

それでは3ページに戻ります。平成17年度も同様に庁内連絡会議を開催しております。

平成18年度には、港湾法が改正されまして、放置禁止区域を水域から陸域まで拡充。これは、平成12年には水域のみの禁止区域を制定したものでございますが、18年度になりまして、初めて陸域までの臨港地区を禁止区域にできるという法律になっております。

その他、特筆すべきものとしまして、1番下でございますが、青森港関連河川不法係留船対策関係機関連絡協議会の設置。ここで、国・県・市・警察機関・海上保安機関がはいりまして、こういう協議会を設置してございます。

平成19年度には、同じ庁内連絡会議、さらには先ほど18年度に立ち上げました関係機関連絡協議会、これらのものが行われております。

さらに平成18年度プレジャーボート全国実態調査の結果の公表がございます。これは、全国の放置艇数は約11万6千隻、1万8千隻減少しましたが、プレジャーボートの全体の約2分の1が依然放置艇であります。許可艇は、8千隻増加してございます。

それから、その次でございますが、三水域連携による放置艇対策検討委員会の提言でございます。この中で代表的なものを読み上げます。

係留・保管施設の整備の推進。指定管理者制度やPFI事業の適正な活用。さらには、下から2つ目ですが、係留保管場所確保の義務化の検討。これらが提言されております。

資料にはないんですが、いわゆる係留保管場所の義務化の検討ということで、検討委員会の方で提言されたものがございます。これをちょっと読ませていただきます。

係留・保管場所確保の義務化の検討の推進ということで、放置艇の発生を未然に防止するための抜本的な方策として、平成12年の「プレジャーボートの所有者特定制度と保管場所確保の義務化に関する提言」にあるとおり、プレジャーボートの所有者に対し、その保管場所確保を義務化することが有効であると考えられるが、係留・保管能力の絶対的な不足から、その法制化は見送られてきたところである。

しかしながら、平成18年度全国実態調査の結果によれば、全国レベルでは、着実に放置艇数は減少しているところである。特に放置艇対策が進捗している地域では、係留・保管能力が放置艇数に到達することも想定される。

このような想定に基づき、国は、当該地域におけるプレジャーボートの所有に対し、その保管場所確保の義務化を図る制度の検討を推進し、国民からの理解と協力を得つつ、早期にその法制化を図るべきである、こういう提言が出されてございます。

最近の港湾空港課の放置艇規制の取り組み状況は、18ページ、参考資料4で説明させていただきます。放置艇規制の取り組み状況でございます。

平成18年4月に八戸港及び大湊港に放置等禁止区域、水域を指定しております。この時は、青森港は未指定でございました。

この理由としまして、青森港は、水域においては比較的、港の中でございますが、比較的放置艇が少なかったこと。さらには、民間収容施設における収容可能隻数を拡大する予定が判明しましたことから、指定を見合わせ、放置艇数の変動推移を調査することとしております。

18年7月には、港湾区域放置艇調査を行いまして、指導文書の貼り付け等を行っております。同じ9月は、アンケート発送しました。この調査結果は、後でページ8、ページ9で説明させていただきます。

18年10月には、港湾法の一部が改正されまして、陸域における禁止区域の指定が可能となりました。

18年12月には、放置艇台帳を作成し、これが完了しております。

19年7月に入りまして、港湾区域放置艇調査を行いまして、指導文書の貼り付け、所有者特定調査、放置艇台帳作成、これらのものを行っております。

19年度におきまして、これからでございますが、8月から10月は陸域の指定方法を検討します。それから、11月から2月までに、関係機関と協議し、3月には指定に関わる図面等を作成してまいりたいと考えております。

平成20年度初めには、青森港、八戸港、大湊港、これらのものの港湾区域及び陸域の指定を行うこととしてございます。

小林委員長：ありがとうございます。次からテーマが変わるので、この間の、前回の審議会で1番議論のやり取りが多かった、この放置艇の問題について、これまでの経緯、取り組みの状況、法整備がこんなふうになっていますよということです。

さっき、私がバスの中で河川砂防課の人に聞いたけども、この4ページのところに答えが書いてありますね。違反状態があっても、即時処分はできないんだと。指導・勧告を積み重ね、積み重ねて一生懸命努力してくださいということらしいですね。そうすると、あのままの状態がずっとあるということですね。

各委員、ただ今の放置艇問題ですが、御質問があればどうぞ。田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：18ページの説明の参考資料4というところですが、八戸港及び大湊港に放置等禁止区域を指定したと。青森港は未指定とあります。それで、禁止区域を指定したことによって、青森港は指定していないわけですが、この違いは一体どうなっているんでしょうか？

それから、青森港未指定の理由として、民間使用施設において収容可能隻数を拡大する予定があることが判明したと。ここは、実際どうなっているのでしょうか？

その辺をお聞きしたいと思います。

小林委員長：八戸、大湊は何か凄く改善されたんですか？指定されて。青森に比べてずっと改善されたという実態、何か事実を抑えてあるんですか？

港湾空港課：八戸港と大湊港については、ポートパーク、マリーナを作りまして、禁止区域に設定して、そちらの方に誘導しております。禁止区域を設定した後の移動の細かい数字は、今、手元にありませんので、そこまでは分かりません。

あと、青森港についてですけど、収容隻数を拡大、民間の方で50隻ほど拡大するという予

定があったことから見合わせたものですが、その上にあります水域の放置艇が少なく、陸域については指定できなかったものですから、青森港については、水域の放置艇が少ないことと、民間の方で拡大する計画が判明しましたので、そちらの方で放置艇をまかなえるものという事で指定を見合わせております。

小林委員長：言葉の定義だけど、水域というのは港のことを言うんですね？

港湾空港課長：はい、水面です。

小林委員長：陸域というのは川のことを言うんですね？

港湾空港課長：いえ、港湾の陸の部分です。護岸とか、斜路とかありますけども、いわゆる、臨港地区と呼ばれている部分が陸域になります。

小林委員長：だから堤川は、あれはまた全然所管が違うんだ。河川砂防課になるんだ。

港湾空港課長：そうです。河川砂防課になります。

小林委員長：それで、3課の連携ということになるんだな。なるほど、なるほど。どうぞ。

田中(誠)委員：今の説明で、民間収容施設において収容可能隻数を拡大する予定があると。ここは、予定があるということですが、実際に拡大したのか、しなかったのか、そこですね。

港湾空港課長：それでは私から。

小林委員長：どうぞ。

港湾空港課長：16ページですが、これは後で説明しようかと思いましたが、青森港におけるプレジャーボート保管能力と艇数の推移ということが14年から書いてございます。こういうふうに移ってしていると、そういうことでございます。

18年は、一旦、民間のものも含めまして増えてきておりますが、19年度になりまして、下の方に書いてありますが、電話の聞き取りでございますけども、60隻収容しようとしていた会社が、今後は10隻程度に縮小したいと、これらのものもございまして、1社が廃業するという、こういうものもございまして、暫定でございますが、18年度の隻数が逆転する可能性もあります。

要するに、こういうふうにいる上下しておりますので、その辺、艇数を見てまいりたいと考えております。以上です。

小林委員長：田中(誠)委員、よろしいですか？そういう実態だそうですね。

それから、今、これ気がついたんだけど、20ページから三重県、愛知県、広島県、和歌山県の話とか、日本全国至る所でこういう問題で困っているという新聞の切り抜きがずらっと出ていますね。富山県とか。

そういう実態だということで、いずれにしても、モラルの問題だって、さっき2ページに書いてあるけども、全く所有者のモラルの問題に起因してということですけども、さっさと取り締まれと私が言ったけど、それはできないと。指導・勧告の積み重ねがないとできないということだそうですね。

これが、放置艇対策に対する経緯ということで御理解いただけたでしょうか？

それでは2番目に、今度はちょっと視点が変わりまして、CVMの費用対効果に対する使い

方ですね。CVMという専門的なものがあるんですが、それをどう使ったのかということでございますので、6ページ、7ページかな、ちょっとここを、もうちょっと簡単に説明してくれませんか。

港湾空港課長：そうですか。

小林委員長：この表はこうなっているんですよとか。表を言ってくれば皆、分かりますよ。

港湾空港課長：分かりました。それでは、説明させていただきます。CVMによる費用対効果分析についてでございます。

本事業は、ポートパーク整備事業であることから、「港湾投資の評価に関する解説書 2004」により、便益は、CVMで計測した地域環境の向上効果のみ見込んでおります。

CVMによる便益といいますと、ポートパーク整備によって不法係留状態が解消し地域環境の向上が期待できるという観点から、地域の住民がポートパーク整備のため税金から支払っても良いと考える額、いわゆる、支払い意思額でございますが、この合計をもって評価するというところでございます。

今回は、不法係留船の多い堤川を中心とするエリアを設定し、支払い意思額は住民アンケートにより調査して、下の式により年間便益を計算してございます。

ここに当初と再評価の時点での違い、これは影響世帯数が変わっておりますが、そういうもので再評価しております。

これは、今までですと、支払い意思額と影響圏の世帯数が減ったためとなっております。この世帯数が減った理由としましては、影響圏域の世帯数を見積もる際、当初計画では河川に接する町内会全域としたものに対しまして、再評価では町内会境界にこだわらず、川の両岸 500mの範囲に限定してございます。

この 500mとしました理由として、「港湾投資の評価に関する解説書」によれば、港湾環境事業事例においては、当該事業地より 500m範囲内では約 9 割以上の住民が事業の機能を認めている、とされていることから 500mとしたものでございます。

7ページを見ていただければよろしいんですが、7ページの航空写真でございます。当初計画で影響圏をやっているのが黄色の点線でございます。

再評価時では、500mということで赤の線で囲っております。これを見てもらえばいいんですが、上の方に表がございまして、影響圏が 500m、さらには 500 から 2 km とか、そういうふうに出していきますと、B / C が自ずと上がってまいります。こういうことから、500mのものを使用したということでございます。以上でございます。

小林委員長：より現実的、右側の写真でよく理解できるんですが、事業を採択する時は黄色の範囲で掛け算したんだけど、この度の再評価の時に、赤い範囲の内に限定したと。

それで掛け算したところ、これだけ下がってきていると。便益の部分が減ってきているということで、より精度を高めた結果減ってきていますよ、という話ですね。

何か質問ありますか、今の B / C の問題は、よろしいですね？

それでは次、8ページにまいりましょう。今度は、ポートを持っている人達に対するアン



ケートの話ですね？

港湾空港課長：そうです。

小林委員長：はい、どうぞ。

港湾空港課長：プレジャーボート利用者へのアンケート結果ということで書いてございます。

平成18年9月に、保管施設に対する意識の把握と、不法係留対策の参考とするため、公共及び民間の保管施設利用者と港湾区域内不法係留者を対象とした、アンケート調査を行っております。その結果が、8ページの3つ表でございます。保管場所に満足か、不満足か。それから、保管場所に不満な理由は何か。こういったものを調べております。

それをまとめますと、次のページに書いてありますが、公共施設に対しては、民間施設に比べて不満を持つ割合が高くなっております。これは、不満理由にも見られるように、公共施設には民間のような利便施設が無く、これは現場でも説明しましたとおり、いろんな給油とか給電設備が無い、そういったものがあります。設備がなく、係留させるだけの簡易な施設となっているので、料金に割高感を感じているためと考えられます。

次に現在の保管場所に満足している理由は何か、というのが次のものでございます。

これは、現状施設に満足している理由としては、自宅に近いこと、水面係留ができること、陸上からの出し入れの利便性が主な理由となっております。

その次でございます。不法係留している理由は何か。これは、不法係留する理由、または考えられる原因としましては、三者共通しまして、保管料金への抵抗感と淡水に係留できるということが多く挙げられております。

以上のことからまとめますと、保管係留施設への要求は、安くて、整備が充実、近くて、水面係留ができて、できれば淡水に、ということになります。

現実には、全て満足するのは、実現不可能なことございまして、船の所有者には、保管は自己責任で、現実を踏まえたくうえで相応の負担を覚悟してもらうということの意識向上をしてもらうことが必要であると考えてございます。

次に、プレジャーボート利用者説明会における利用者側の発言というものがございます。これは、平成18年8月に不法係留船対策説明会を開催し、利用者団体、ボートクラブ側から述べられた発言を書いております。

代表的なものが1番から10番まで書いてあります。この中で、10番でございますが、秋田県は年6千円で、長崎、高知では1mあたり2千円の料金で係留させているというのがございます。秋田県で年6千円ということはありませんで、年127,000から129,000円であるとなっております。青森県は、1mあたり2,016円から1,470円で、高額というわけではないと考えております。

これは、15ページに参考資料1がございまして、これを見ていただければよろしいんですが、いろいろ利便設備の有無とか、それから収容率、これらのものを書いてあります。A社から我々、1番右側、西船溜まりまでございます。

こういったことを考えますと、民間施設は利便設備の内容などにより、料金が年間5万円か

ら29万円まで分布しております。

公共施設の料金は、これらのほぼ中間的な料金で利便施設はないと。料金と収容率の関係をみると、必ずしも料金が安いと収容率が高いという状況にはなっていない。料金だけではなく、設備内容、距離、保管方法などの条件により選別しているものと思われます。

それから、民間施設へのヒアリング結果でございますが、これは、下の表のとおりでございます。以上でございます。

小林委員長：どうぞ、何か御発言ありますか。使っている方々についての実態の声だそうでございます。

じゃ、11ページ、今度は法律というか、事業全体の問題ですけど、この事業名の親規定が統合補助事業という言葉になって、珍しい名前なんですけど、その事業の説明と、それからもしこの事業を中止した場合は、影響がどうなってくるんですか？という辺りですね。どうぞ。港湾空課長：それでは、統合補助事業について御説明します。

統合補助事業は、老朽化などで利用効率下がった港湾施設に改良を加えることで利便性を向上させる目的で実施される事業で、あらかじめ、県が5か年の事業計画書を策定し、国交省からの同意を得たうえ、毎年、配分される予算と事業計画書に基づいて補助金の交付を受けるものです。

県は同意を得た事業計画書と当年度予算の範囲内で、県の裁量で県内の予算配分を決定することができることになっております。

事業の内容としましては、そこに書いてございますが、既存施設の転換利用のための改良、いわゆる既存の岸壁から親水護岸へ変更するなどのことになります。

それから、港湾空間の再開発・高度化のための建築物除去、人工地盤等の整備、これらのものもでございます。

安全性への向上、使いやすい港湾の形成のための局部的な改良。これはバリアフリーとか、小規模施設の新設、これらのものがございます。

既存港湾施設の延命化。いわゆる耐震とかそういうものでございます。

そのほか、今、我々が議論しています放置小型艇収容緊急整備。これがボートパーク整備でございます。

これらにつきまして、青森県内14港を一体とした事業計画を作成し、工事を実施するものがございます。負担割合は、下の方に書いてあります。

続きまして、12ページでございます。

現在、統合補助の事業計画がある港は、青森港のほか7港がございまして、青森港及び県内の箇所付けにつきましては、具体的に示したものが下の図と表になります。

赤で書いてあるものが、放置小型艇収容緊急整備という形で統合補助を受けているもの。そのほか、使いやすい港湾形成ということで防波堤に使ったり、施設の延命化ということで、道路補修とか橋梁補修、これらのものにも全て使われていると。

それから、統合補助事業につきましては、ここに書いてありますが、赤の枠で囲ってある部分

が、ポートパーク事業のことでございます。年度のやつが、いわゆる割り振りでありますので、15年度に設計調査費を載せておりますが、それ以降は配分していないという形になっております。

青森港の放置小型艇収容緊急整備、いわゆるポートパーク整備でございますが、平成15年度に予算を執行し、この年は調査設計を行っていますが、その後16年度以降はゼロ予算としております。

この間は、県に配分された予算の範囲内で、他事業や他港の方に予算を振り向けております。県の裁量により行っていることですが、毎年、国からの同意を得ながら進めているということでございます。

それから13ページでございます。

当事業の対策方針が中止となった場合、その対応方針の判断の重さを考えれば、よほど大きな状況変化がない限り、今後、予算措置や再度の整備計画を立案することは極めて困難となります。

仮に中止となった場合は、国や市と、補助金や負担金の返還等について協議し、対応して決めることになっております。

なお、青森市は中心市街地活性化基本計画の中で、駅前地区の駅前ゲート交流核、ランドマーク核、これはランドマーク、アスパムでございますが、これを繋ぐ、海洋交流核の位置に当事業地区があることから、市街地の活性化や港の文化交流の観点から、事業の継続を望んでいるところでございます。以上でございます。

小林委員長：分かりました。予算の使い方はよくまとめていただいて分かりますね。

これは建設事業ですから、11ページの下の補助金と負担金の分担を見ると、ポートパークなどの場合は、青森市が6分の1負担する。

そうすると、総額が今、2億ですから、その6分の1は青森市が負担するということで、その負担をする青森市は市の基本計画の中で、是非、これをやってくれということを望んでいるところだと。

けども、県の方の対応としては、ただ今のように、ゼロ、ゼロ、ゼロというふうに、15年度に調査費ですね？2,700万円は。

港湾空港課長：はい、調査設計費でございます。

小林委員長：2,700万の調査設定をしたきり、16年度以降はゼロ査定でほかの事業の方に金を回しておりますよ、という御説明でございますね。

この予算の仕組みとかについて、何か御質問ございますか？田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：せっかく、15年度に調査設計費を計上しながら、その後19年度まで、ゼロにしていますね。これは一体どういう理由なんですか？県の裁量ということがありますが、もうやらないという意味なんですか？

2,700万円も調査設計費を計上して、実際にそれを設計しながら、その後ゼロという、その理由を知らせていただきたい、教えていただきたいと思います。

港湾空港課：それでは16ページを御覧になってください。15年度ですが、実際は14年度に要望しまして、その時、表のように放置艇の方が60隻ほど多かったんです。

それで15年度に調査している段階で、民間の方で置き場の拡大がありまして、それを見込むと放置艇を全部収容することができる、ということで事業を一時保留しております。

その後、また、放置艇が増えたんですけども、また民間の方で拡大するというので推移してきましたので、今現在も保留している状況です。

ただ、今後もこのまま進むのかどうかということを見極めたいということで、あと2、3年保留したいと考えております。

小林委員長：よろしいですか？田中(誠)委員。そういうことですね。単純明解。民間会社がどんどん入れてくれたので、公的資金の投入を今やらなくてもいいということが15年からずっと続いています、ということでございます。

それでは、次、13ページの5番目。今度は、料金の話。どうぞ。

港湾空港課長：ポートパークの利用料金でございます。

現在供用中の西船溜まりの料金は、建設費と維持管理費を料金で回収するものとして、全て利用者から負担してもらおうという内容になっております。今後、整備が行われた場合の利用料金も同様と考えております。

利用料金につきましては、15ページの参考資料1、これで、いわゆる標準的6mの場合の料金を書いてあります。以上です。

小林委員長：これは、そういうことだね。

さて、そういうことでもう一度再確認でございますが、改めて13ページの1番下でございますが、県の対応方針について御提案ください。

港湾空港課長：県の対応方針について御説明いたします。

放置艇問題は、全国的にも県においても、古くから懸案の事案となっており、ここに来て、この対策に取り組む気運が醸成されてきております。したがって、現在の段階では、当事業を中止とすることは時期尚早であり、参考資料4でも説明しましたとおり、以下のような情勢を考慮する必要があるものと考えております。

県では、平成16年度から、水域管理の行政縦割りを振り払い、関係課が連携して放置艇対策に取り組み始めたところであり、また、国レベルでの法令や法制度改正も段階的に積上げられてきて、対策の端緒に付いたばかりであります。

規制強化と収容能力向上策と両面の取り組みが必要であり、特に規制強化については、平成18年度から河川区域の対策、指導が段階的に強化され、効果が見え始めてきております。さらに、港湾区域におきましても、平成20年度に、陸域まで拡充した放置禁止措置を予定しており、その効果発現状況や民間収容能力の推移を見極める時期が必要でございます。

16ページ、参考資料2を御覧いただきたいと思います。これが、これまでの推移を書いているものでございまして、これらのものを見極めてまいりたいと考えております。

14ページに戻りまして、県は港湾管理者として、港湾法により、港湾の適正利用、環境の

保全、秩序ある整備と適正な運営に努める義務を負っております。民間に全てをまかせるということではなく、民間事業を積極的に活用しつつ、港湾管理者として、規制強化する一方で、受け皿事業を用意するなどして、管理者義務の履行のため、あらゆる手立てを講ずる責任があります。

ただし、当該事業の現場着工は、既存の受入れ能力を積極的に活用することを第一とし、既存の受入れ能力に余力がある段階で着工することはありません。

行政として、今の段階でこの事業を断念することは、港湾管理者として放置艇対策に取り組む気運に背を向けることであり、このことが、青森港だけにとどまらず、同様に取り組んでおります全国の同種事業にも影響を及ぼす恐れがあるものと考えております。

行政と民間がお互い役割分担する方法として、行政側がポートパークを整備した場合には、作った施設を指定管理者制度により民間マリナー等に管理運営させることでうまくいくケースも考えられます。よって、管理運営方法につきましては、今後検討を続けていきたいと思っております。

仮に、この事業が整備されることになれば、不法係留地区の環境改善という直接的な効果を期待できるものはもとより、ポートが整然と係留されている風景は港独特の景観資源となりえることから、当事業地区の景観価値を高めることにもなります。このことは、にぎわい拠点作りにも資することでありまして、地域の活性化に結びつく期待ができるものと考えております。

以上のことから、当事業は、現在もなお公共事業としての重要な役割があるといえますので、県の対応方針(案)は「継続」として考えていただきたいと思っております。

ただし、予算の執行は保留し、規制強化が進む今後3年程度の間は、放置艇の動向調査・収容能力数の精査・民間事業との調整・管理運営方法の検討を積み重ねていき、平成22年度を目途に対応方針を決定したいと考えております。以上でございます。

小林委員長：この話は、前日も聞いた話ですが、要するに今ここで休止、休みということが制度上ありませんので、イエスorノー、オールorナッシングのどちらかしか選択肢がないわけでございますね、制度上。そうすると「継続」ということで提示しているという次第でございます。

#### 《委員長私案の説明》

小林委員長：冒頭に私申し上げましたように、今日で結審したいと思っております。それで、半分、委員10人の半分ぎりぎり意思決定するという、非常にこの5人に辛い選択になってきたわけですが、やらないといけないと思っておりますので。

実は、さっきバスを降りてきて、ちょっと時間がありましたので、私なりにこういう考えでいかがでしょうか、という作文を急いで作って、用意はしてあるんです。それをちょっと見てもらえますか。

それで、これはたたきの案なんで「これは駄目だ。」「ここ直しましょう。」とペーパーがあった方が良くと思うので、ちょっと御覧いただけますか。

先ほど、ずっと現場も見せていただきながら、私はこんなふうに考えていますということで、お話をします。

上の方のやつは、ただ県の言っていることをなぞっただけですけど、この事業の目的は、ブレジャーボートの係留・保管場所を確保するため、不足分を整備したいと。ただ今、確認したように県の対応方針(案)は「継続」としたいというものです。

この下です。たたきの案としてお示ししますので、これを、この案をたたいて欲しいんですけど。ここから下です。

これに対して、本審議委員会は、以下の附帯意見を附すと。

「現段階においては、係留・保管能力の過不足を判断できる状況にはないと考えます。よって、ただ今もありましたように、平成22年度までに新たなる県の対応方針(案)を決定して、改めてこの再評価審議委員会に諮ることを求めたい。なお、堤川等における不法係留船対策は、これまででもやられたということは今ずっと聞きましたけど、これまで以上に積極的に推進して欲しい。」というふうな形で知事に対する附帯意見ということを書いて出したらどうかかなと思ったということです。

## (2) 詳細審議地区に係る委員会意見の決定

### 【整理番号14番 港湾事業/青森港改修(統合補助)事業】

小林委員長：各委員、それぞれ御意見ください。この1番最後の私の文章ですが、濱田委員どうですか？

濱田委員：もうちょっと厳しくしてもいいんじゃないかと思いますが。

小林委員長：例えば、例えばの話で、ちょっと口頭でいいですから、こういうふうな表現はどうですかというのはありませんか？

濱田委員：不法係留の船に対しては、もうちょっと厳しくやった方がいいんじゃないかと思えます。

小林委員長：このなお書きのところね？

濱田委員：はい。

小林委員長：それはそうだよ。実は私も、感情的にはそうなんだけど。ちょっとこれ、上品に書いたけど、日景委員どうですか？

日景委員：基本的には、これを支持したいと思えます。ただ、堤川のあの状況を目の当たりにしますと22年でどうなのかなと思うんですが、やっぱり、現時点でイエス・ノーと決められませんし、県の方からも22年というのを目安にと出していますので、基本的にはこれでいいかなと思えます。

また、なお書きのことですが、担当課の方でもっと具体的に、あるいは積極的に何かお考えになることがありますか？つまり、指導ということに関してどうも、イタチごっこみたいな感じがするものですから。

このままだと、22年まで待っても、あまり状況としては変わらないんじゃないかというふうに危惧するんですけど、何かお考えがありましたらお知らせいただきたいと思います。

小林委員長：どうですか、担当課。何か、私のこの文章だと甘っちょろいんじゃないかと。書いている本人もそう思っているんですが。

河川砂防課：堤川等における不法係留船対策について、ということでお話がありましたが、先ほど御覧いただいた現場、船がああいうふうに係留されている所なんですけども、今、現状の河川にブイを設置することを検討しておりまして、本年の9月の中旬にですね、今年度まず試験的にブイを設置して、係留できないような状態を、護岸を保護するということを検討して、実施する予定であります。

その効果を見ながら、来年度以降もその辺を検討しながら進めていきたいということで、考えております。

小林委員長：具体的には、5ページの3番に庁内連絡会議について、ということで河川・港湾・漁港で、いわゆる役所の縦割りをやめてですね、3課、横の連携をした庁内連絡会議を発足させているわけです。

それで、具体的にそれぞれが連携して、下にずっと箇条書きで書いてあるようなことをやっているわけです。これをやってもきかないんだから、私はもう処分しかないと思っているんだけど、処分できないというから。

河川砂防課：今日、バスを止めて御覧いただいた所がありますが、そのちょうど、堤川の下流に向かいます、バスを止めていた反対側の方、左岸になりますが、その箇所、具体的には「旭橋」という所から「うとう橋」の区間、約100mの区間になりますが、そこに現在も船が数隻係留しておりますけども、その船の所有者に今後こういう工事を実施しますということで、来月、文書を通知しまして、移動を促しながら、時期が来ましたら、そこには現実的に工事をしていくというふうなことをやってまいります。

船がいなくなればよろしいのですが、船がいたとしても船の前面にブイを設置し、ここは係留してはいけない所ですという形でやっていく予定です。

小林委員長：田中(正)委員、どうぞ。

田中(正)委員：予算の執行を保留するという事なので、これに対してはそうするしかないのかなという気がするんですけども、できれば3年間の達成率といいますか、1年ごとにどれくらいの成果が表れたかということ、3年経ってどうのではなくて、単年度ごとに分かるような形で、具体的に、積極的にやっていただければいいかなと。

あとやっぱり、できないことをいろいろ言ってもしょうがないので、もし可能であれば、車を買う時は車庫証明がなければ買えないような、そっちの方面でも所有する人に対してのその辺の自己責任というものをもっと強化していただかなければ、きっとこれって無くならないんじゃないかという、逆にそういう心配があって、そういうことに予算を盛るよりも、もっともっと有効的なことに予算は使っていただきたいという気がするので、是非、これに関する努力を単年度で示していただければと思います。

小林委員長：それで、私の文章はどうですか？たたきの文章ですが。

田中(正)委員：はい。概ね結構です。

小林委員長：田中(誠)委員、どうぞ。

田中(誠)委員：文書には賛成ですけど、さっき、この事業を断念するという事は、全国の同種事業にも影響を及ぼす恐れがあると。同様に取り組んでいる。

大体、皆、こういう県の方が作るという感じで進んでいるんですか？それと違った例はないんでしょうか？

それから、基本的には民間が、せっかく民間の施設があるわけですから、基本的には私は、民間の方がやった方がいいんじゃないかというのが、私の基本の考えなんですよ、本当は。

というのは、大体、こういうボートを所有しているというのは、生活に余裕のある人が大体やっているという感じなんですよ。

今、大事なことは、生活できない人とか、社会保障、年金とか、そういうセーフティ生活、生活そのものが今、大変問題になっている時代ですから。

できるだけ公共事業というのは、抑えた方が良くは決まっているんですよ。ですから、せっかく民間の経営者がいるということなんですから、それを指導してやると。例えば、指定管理者制度を導入することもあるということですが、やるんでしたらね、始めから民間の方にやらせるようなやり方でやった方が良くというのが、私の基本の考えなんです。

ですけども、平成22年度までに対応方針(案)を決めるということなので、必ずしも作るという具合に決まったわけでもないんですから、それはそれで平成22年度までずっと観察してやっていくというんですから、それはそれでまあ分かることは分かるわけです。ですから、その附帯意見としては、それで良いのかなと思います。

なお、堤川については、禁止区域という形にはできないんですか？

小林委員長：いや、全部禁止区域ですよ、既に。ですから言ってるんじゃないですか。禁止しているのに乗っているから、モラルもへったくれもないって。

田中(誠)委員：もっと強制的にはできないんですか？

小林委員長：だから、濱田委員が言っているように、もっと強烈な表現にしようという意見が、私のこの表現じゃ生温いという意見が出てくるわけです。

それで今、一生懸命、濱田委員に指摘されたんで考えていたんですが、台帳が完成して、不法係留しているのが200人ですよ？アバウト。河川砂防課、もう分かっているんだよね？

河川砂防課：河川の方で調査して掴んでいるのは、堤川の部分でいきますと、5月の実態調査の時点では60数隻です。ですから今の200幾らというのは、港湾も含めての。

小林委員長：それでもいいですよ。要するに、そういう人が分かっているわけですから。

例えば、小林というのが、濱田というのが、そういうことをやっているというのを台帳上分かっているならば「その人にしっかりと指導しろ。」指導を積み重ねるとさっき書いてあったから「そういうことをやりなさい。」というふうなことを濱田委員、上手く言えますか？そういう表現。具体的にいうとそういうことなるんですよ、もっと強力になってくるとなると。



私は、3課の縦割りというのをやめて、3課の連絡、何でしたか、何とか協議会で相談をしながら、先ほども読み上げてもらいましたが、ここまでやっているんだというから、これを一生懸命、これまで以上に積極的にやってくれればいいかと思ったけども。

その表現じゃ、かったるいと言われていると、具体的に、台帳に載った人について、誰の名前だか知らないけど、河川砂防課長か港湾空港課長か誰かの名前で、嫌っていうほど文書通達出して、それで何ですか、予告編で、さっきのお話を聞いていると、3回か4回やったら後は、川に係留できないように強制的にブイか何かバーツと回しちゃうっていうんでしょう？そういうことを考えていると言っていましたよね？

河川砂防課：3回か4回というよりも、これまでのそういう指導に加えて、今年度の9月に試験的にですけども、通知をした上でブイを試験的に設置いたします。

小林委員長：9月にやるということはもう決定？やるんですか？

河川砂防課：はい。

小林委員長：堤川。さっき言った左岸の、あそこの一部の所に。

河川砂防課：はい。

小林委員長：距離、何mくらいでやるの？

河川砂防課：距離 100mです。検証的に設置します。その効果を見ながら進めていくということです。

小林委員長：それは、100mやったら、そこを逃げた人達が違う所に行くだけだよね。そう思わない？

河川砂防課：現在、放置されている杭というのは、これまで撤去しておりますので、昨年度の調査時点の290いくつあった係留施設が、120か所ほどになっております。

ですから、仮に、新たに河川の中で動こうとすると、改めて係留施設を打つとか、そういうことをしなければいけなくなります。

これまでは、そういう係留施設というのが、誰のものか分からない状態のものでもありますので、行政処分をすとか、そういう指導するということも出来ないところがありますけども、今、無いところに入っていくということになれば、新たに所有者が設置したという可能性、確率が高いわけですから、それらの方々については指導を強化していくという形で進めてまいります。

小林委員長：さて、どうしようかな。このなお書き。日景委員、どうぞ。

日景委員：文章にするのは、今のようなことは、ちょっと難しいと思うんですね。ですから、委員長の私案の文面で私はいいいんじゃないかと思えます。

港湾空港課の方で、今のような委員会の意見をもっと積極的に進める具体策として、今後、やっていっていただくということによろしいのではないかと思いますし、それ以外にないんじゃないかと思うんですが、どうでしょうか？

小林委員長：濱田委員、去年の例も御記憶だと思んですが、知事に対する答申の附帯意見ってかなり重いんですよ。そうすると、来年度、第1回目の審議委員会が始まる時に、担当課は

この残りの半年間でやりました、という実績をこの委員会に必ず報告します。今年も最初そうでした。第1回目の会議、そうだったでしょう？

ですから、これまで以上に積極的に推進すること、というふうに明文して知事に出しますから、これに対して、担当課の方では、これこれこういうことをやりましたということで、それでチェックできるんですよ。

だから、そこでチェックしてもらって、そこでやっぱりまだまだ生温いし、実態も全然改善されていないんじゃないかということであれば、さらにそれに乗せして、来年度の新しい何十か所の審議に入ってくる前に、ちょっと待ったということで。

多分、第1回の議事録を見れば分かるけど、前年度の附帯意見に対する担当課の対応というのがちゃんとありますよね。それをまた見ていただいて、そこで意見交換して、これじゃ全然やってないんじゃないのとか、もう少しさらにやれとか、そういうことは言うことは出来るんですね。

ちょっと今ね、文章で、これはマスコミに出ますからね、県民全部、もちろん出てもいいんですけど、そのためにやっているからいいんですけど、具体的に個人の名前を、個人を追いかけて、その人に最後通告を出せとか何とかは、ちょっと。

委員会の記録、附帯意見としては、この辺でどうかな。これまで以上に積極的に推進せよってことで。

濱田委員：いいんじゃないですか。

小林委員長：良しとしてもらって、それで来年度の第1回の時に、これから半年ありますから、その報告が出てくるということで、そこで再度チェックするということです。

これは今、テープ回っていますから、議事録としては残るわけです。附帯意見としては、このなお書きのたった1行の文になるけど、この各委員からのやり取りについては、情報開示中の議事録、テープの中には残っているということです。

よろしいでしょうか？この文章で。

濱田委員：はい。

### (3) 意見書取りまとめ

小林委員長：それでは、今日欠席の方々がちょうど半分いるので、一応、事務局の方と相談しながらですね、資料の7でしたか、知事に渡す資料。

資料の7のような形で、私の方で作文をします。その作文の結果を本日欠席の委員も含めて、全委員に事前にチェックしていただきますから。

その結果、てにをは程度であれば、そこでパッとまとめて知事に出しますが、本質的なことで何か直せ、例えば、今日欠席の委員の人達から、継続は駄目だと。「中止だ」なんていうのが出てきたら、もう1回、どうしてもいろいろ相談することがあれば、いろいろまた対策を考えますが、基本的に委員会成立しておりますので、本日、私達5人で県の対応方針(案)の原案「継続」ということについては、委員長私案の下の5、6行に書いてある附帯意見を附す

という結論で、知事答申書をまとめてみたいと思いますが、よろしいですか？

(「はい」の声)

小林委員長：ありがとうございました。それでは事務局、そんな形で対応していただけますか。

これから、事務局の方と相談しまして、本年度は件数もそんなに多くなかったということもあるので、早い時期に知事答申をしたいと思っております。

事務局、そんなところでよろしいですか？取りまとめとして。

それでは、そういうことで、今年度の15件の審議については全部終了という形にさせていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。お返ししますので、事務局、どうぞ。

(4) その他

事務局：事務連絡を2点ほどいたします。まず、1点目は、本日の会議での資料と議事録につきましては、これまでと同様、事務局の企画政策部政策調整課において縦覧に供するとともに、併せまして県のホームページでも公表いたします。

それから、2点目ですが、次回のシステム検討委員会の開催についてのお知らせでございます。第2回システム検討委員会につきましては、10月を目途に開催する予定で、現在、調整中でございます。会場、時間等、詳細につきましては、後日改めて御案内いたしますので、よろしく申し上げます。

3 あいさつ

司会：それでは、閉会にあたりまして、企画政策部関部長から御挨拶を申し上げます。

企画政策部長：今年度最後の再評価委員会でありますので、一言お礼の御挨拶を申し上げます。

委員の皆様には、本当にこれまで大変熱心な御議論をいただきました。

今日はまた、現地調査、そしてこの審議ということで、長時間拘束してしまいました。本当にありがとうございます。

お陰様で、今年度の分、滞りなく審議が進み意見として取りまとめることができました。本当にありがとうございます。

意見につきましては、委員長の方から後日知事の方に報告をすることにしてございます。

今後とも、委員の皆様にはよろしく御指導、御協力をお願い申し上げます。簡単ではありますが、お礼の御挨拶といたします。本当にありがとうございました。

4 閉会

司会：これもちまして、本日の審議委員会を終了いたします。お疲れ様でございました。