

建設委員会記録

- 1 期 日 平成20年10月17日（金）
- 2 場 所 第6委員会室
- 3 出席委員 委員長 松岡宏道
副委員長 内田 務
委 員 下森宏昭、井原 修、吉井清介、杉西加代子、高山博州、
中原好治、浅野洋二、砂原克規、山田利明
- 4 欠席委員 なし
- 5 出席説明員

[土木局]

土木局長、技監、総務管理部長、土木総務課長、建設産業課長、用地課長、技術企画課長、土木整備部長、土木整備管理課長、道路企画課長、道路整備課長、河川課長、砂防課長、空港港湾部長、港湾技術総括監、空港振興課長、港湾管理課長、港湾企画整備課長

[都市局]

都市局長、都市技術総括監、都市事業管理課長、都市企画課長、都市整備課長、建築課長、住宅課長

[企業局]

企業局長、事務部長、技術部長、企業総務課長、土地整備課長、水道課長

6 報告事項

- (1) 平成21年度施策に関する提案
- (2) 平成20年度公共事業の上半期執行状況
- (3) 広島空港及び広島西飛行場の利用状況について
- (4) 入港料の返還について
- (5) 広島港及び福山港の外貿コンテナ取扱状況について

7 会議の概要

- (1) 開会 午前10時34分
- (2) 記録署名委員の指名
- (3) 質疑・応答

○質疑（井原委員） 先ほど御説明をいただきました入港料の返還ですが、今、調べられる部分が5カ年ということのようでしたけれども、誤徴収があった場合のさかのぼりはいつまでできるのですか。その根拠も含めて教えてください。

○答弁（港湾管理課長） 法的には地方自治法に定めがございまして、地方公共団体に対する債権をお持ちの方につきましても、5年の時効がございまして、ただ、私どもといたしましては、そういった規定はございまして、大変御迷惑をかけたということであり、道義的な面の責任もございまして、今回、書類の保存年限が既

に経過をしているということで、5年間しか調査ができませんでしたので、残り1年半余りの期間につきまして、お申し出があれば返還していきたいと考えております。

○質疑（井原委員） 誤って徴収した分について返還されるという基本的な認識は、非常に正しいと思うのですが、地方自治法に定められた5年を超過したものについて返還するということになりますと、他の税、料についての、返還をしないという判断をしたものとの差異が生じると思うのです。これは執行権の範疇でそういう判断ができるのですか。

○答弁（港湾管理課長） 委員御指摘のように、過去の行政実例等を調べましたけれども、基本的には地方自治法の規定に従って、5年を過ぎた債権については、お支払いしないという規定がございます。

ただ、法的には若干理屈が必要でございますが、寄附という形で返還することだっただと思いますけれども、行政実例として若干の事例がございます。広島県でどうであったかというのは、ちょっと調べておりません。

○質疑（井原委員） 判断をすることについて、明確な合理的な裏づけが多分要するのだらうと思います。その場その場で当事者が判断をされることも、ある意味で言えば非常に対応力があるという見方もあるでしょうけれども、片方では、その都度、都合によってその形態が変わるということは非常に説明のしづらいことだと思いますし、例えば、今おっしゃいました5年以上については、書類の保存期限を超えているということになると、船舶代理店から出された資料を、全部うのみにするということができないということになります。結果としては、そのことによってしか証明ができない。

運航の実績記録を出されて、うちはこうこうだから免除規定に入っているからと、その過去1年半に該当する分について返還請求をされたら、もう仕方なく払うことになる。もともと、基本的には誤って徴収したのだから、もちろん返すのは当然だと思っておりますけれども、先ほどから申し上げるように、もう年数を切った以上、それを超えて弁済をするということについて言えば、県としての基本的な立ち位置をしっかりとっておかないと、ほかのことも同じ話ですから、このことについて、空港港湾部だけの部分で判断をされるべきことなのかと、少し疑問視せざるを得ない部分があると個人的には思うのですが、いかがでしょうか。

○答弁（港湾管理課長） お尋ねの点でございますが、仮にお申し出があった場合の私どもの確認作業といたしましては、入港届というものがございますが、船舶代理店に過去のものが残っておれば、それによって確認をするということになります。

ただ、もう1点、全庁的にそういった対応をするのは、いかがなものかという御指摘かと思います。今回は財源的には、既定の予算の枠内で運用させていただくわけですが、財政当局ともそういった対応について、現在協議をしておりますし、基本的には、要請があれば対応していかなければならないと考えています。

○要望（井原委員） 予算の枠内にあるからいいという話ではないのだろうと思うので、やはりそのところをきちんと整理しておかないと、いつもそのことで直接の担当の部署が判断をしてやっていくという話になると思います。要するに、行政執行権の範疇だと言わんばかりの話ですから、地方自治法という法を越えて行く話の中で、それは一定の規定を県としてお持ちになる必要がある。ぜひとも、そういった見地から一定の規定といいますか、改めて御検討いただきたいと思います。

○答弁（港湾管理課長） 昨年の9月に今回関係している22社の船舶代理店には、一応、事実行為として状況を御説明しております。きょう午後から、記者クラブで公表いたしましたして、その後、全社に報告します。それから来週にはお邪魔をいたしまして、きちんとしたおわびと御説明をいたします。そういったことを踏まえながらの整理もごございますので、そういった対応をさせていただきたいと存じます。

○答弁（空港港湾部長） 御指摘をいただきましてありがとうございます。

5年以上さかのぼったところの中身の信憑性をどう問うのかというところについては、一般的なものよりは、入港届という形でやりとりをしている書面があるものですから、かなり精度の高いものが出て、確認できるだろうと思っております。一方、委員の御指摘にあるのは、ほかのものとの横並びというか、地方自治法との兼ね合いということだと認識をしておりますが、そこについては、そういう観点で改めて検討させていただきたいと思います。やり方について本当に横並びで、ほかとの関係上まずくならないのかどうか、そういったところについては改めてきちんと検討した上で、5年以上さかのぼったものについての対応については、考えさせていただきたいと思いますので、よろしく願います。

○質疑（井原委員） 今から検証されるということになると、きょうの午後のプレスへの発表はアウトになります。そうでないと、その部分の整理がつかないまま見切り発車を、逆に言えば、委員会でこういった資料等を説明されて、そのことはきょう公にすることを大前提として、当然あるべき姿として出されたということになってしまうわけです。だから、5カ年について返還されることについて、とやかく言うつもりもないし、当然、誤徴収したものは払えばいい。しかし、片方で地方自治法の中、そして今までに県税を含めて、料、税などを返還しなかった状況があるわけです。これについてのみ、5カ年を超えたものについて地方自治法を越えて払うということ、合理的な理由なく今からの対応のあり方を決めている。今部長がおっしゃるように、その横並びがいかかなものか、それをどのように整理するかを改めて検討して対応したいということになると、とりあえず、きょうは5カ年については払うが、それ以上については検討だというように発表されるということになりますか、それでいいのですか。

○答弁（空港港湾部長） 本日お配りしている資料についても、金額等については5カ年分ということで計上させていただいておりますので、そういったことで結構です。

○質疑（杉西委員） 通告をしていなかったから申しわけないのですが、きょうの説明

を聞いてちょっと思ったことがあるので、質問させていただきたいと思います。

広島西飛行場の利用状況の数字が出ておりますが、この説明を聞いた上での質問をさせていただきたいと思います。

ずっと以前からこの話がありますが、今、決算特別委員会が開かれておまして、きのうは総務局関係の審査でございまして、昼を挟んで午後3時近くまで非常に長くかかったのですが、その要旨のほとんどはやはり財源が足りないということで、それではそれをどうしようかということで意見がいろいろある中で、最終的には、見通しの明るい終わり方をしたわけではなかったのです。皆さんも御存じのとおり、とにかく何年たっても600億円の財源不足はずっと続くというような話で終わったので、余計に思うのかもしれないのですが、広島西飛行場の利用率が5割、6割を切ったような状況で推移しているわけでございます。また来年、当初予算を組むときには幾らかの管理運営費が県の方から出るわけでございますが、そういった中で、県当局としまして、この広島西飛行場のあり方について、その後の進捗と言うのですか、予算特別委員会からもう半年たっておりますが、どのような動きになっているのか。それとも、どうしても越えられないものがあるかどうにもならないのか。そのあたり、この数字を見た段階できょう思いましたので、ちょっと質問をしたいのですが。

○答弁（空港振興課長） 広島西飛行場につきましては、事務的には広島市の事務当局と、あり方についてのいろいろなシミュレーションや勉強をしておりますけれども、基本的には、広島市長が昨年度記者会見で、羽田空港の増枠を一つの節目として、東京便の就航の努力をしていきたいとおっしゃっておりますので、基本的には、そのあたりを節目として我々も考えていく必要があると思っております。

状況としては、このまま置いているのではなくて、冒頭でも申し上げましたように、事務的には担当者といろいろと話は進めておりますけれども、タイミングと言いますか、時期がひとつまだ来ていないという部分で、広島市の動きを見守っているところでございます。

○質疑（杉西委員） やむを得ないところがあるのですが、羽田の増枠に関しましても、ことしの予算特別委員会で質問しまして、前の空港港湾部長から答弁をいただきましたが、ほとんど可能性はないだろうということでした。いろいろ分析した結果が出ているので、恐らくそれが翻って、広島西飛行場に羽田便が就航するということは、ここで100%ということは言えないかもしれないけれども、識者の間ではほとんど難しいということはお出ております。そういう流れの中で、それを待たなければしょうがないということも、どうも何か動きがないような気がします。それはある程度お金がある時期ならいいですが、本当にきのうの決算特別委員会などでも、それでは何をしようかということで委員の方から出たのは、埋蔵金ではないですけれども、早期退職を募ってでも、県庁の積み立てたお金を退職金に回してでも県庁の職員をとにかく削減する。そのような話が出るぐらいで、非常にもうどこも血の

にじむ削減をしているという話があったわけですが、そうした中で、広島市がそういうことであれば、ちょっと言い過ぎかもしれないけれども、それでは広島市が飛行場を運営されたらということもあるのではないですか。

また、羽田の増枠ということになると、平成22年です。そこで最終的にどうかと言って、まだあと1～2年あるわけで、それまでに九州新幹線の方が先に全通すると、恐らくこの搭乗率も、もっと下がるのではないかと思うのです。やはりその辺は県と市の関係があると言っても、もう一つどうしても、これは触ってはいけない、私たちの知らないことがあるのなら別ですけれども、そうでない以上、やはりもっと動いてどうにかしないと、わずかな金額にしろ、毎年このお金が要るのはわかっているわけですから、空港港湾部長、いかがですか。

○答弁（空港港湾部長） 御指摘いただきまして、ありがとうございます。

広島西飛行場の問題について、特に隠し立てをしていることがあるわけではないのですけれども、過去からの経緯、それから広島市との関係等々難しい問題があるのは事実でございまして、委員御承知のとおりでございます。

時が来るまで黙って待とうというようなことではなくて、先ほど空港振興課長からも申しあげましたように、広島市との事務的なレベルでの交渉の中では、やはりこれを、言葉は悪いのですが、だらだらと続けていくということではなくて、やはり次のステップとして、どういうことになるのだろうかというような検討を、内々にしているということは事実でございます。

ただ、これも単に、例えば仮に管理をやめてしまえばいいというような話でもなく、広島市の中で非常に都心に近い有効な土地でもありますし、そういったものも含めて全体的な検討の中で、広島西飛行場の行く末は決められるものだと考えております。その一つの、契機となるタイミングとして羽田の沖合展開の話もありますし、また、委員がおっしゃるように、九州新幹線の全通のタイミングもあると思っております。

ただ、羽田の沖合展開が、御承知のとおり国際線の枠なのか、国内線の枠なのかというところで、まだきちんと決まっていないという状況の中で、全体をきちんと詰めた形で、結果の案を御提示するという段階には、今は至っていないということでございます。

ですから、今は年度ごとの予算をできるだけ節約するという対応しておりますが、だらだらとそういう状態を続けていくということではなく、検討のスピードは進める必要があると感じております。

○要望（杉西委員） そういう事情があるということは、よくわかっております。

県民にわかりやすく、うまく伝わるよう、早期に目に見える動きを出していただくようによろしくお願い申し上げて終わります。

○質疑（中原委員） きょうの説明資料で、外資コンテナの取扱状況の報告がありましたので、タイミングもいいと思いますので、幾つかお聞きしてみたいと思います。

先週、日韓友好促進議員懇話会で韓国に行きまして、特に釜山港の管理は、以前は政府直轄だったものを公社化して、民間の資本を入れようということで、政府も含めてやられています、そこに調査に参りました。

先ほどの説明では、広島港の取扱量は20万TEUということですが、釜山はもう2,000万TEUですから100倍の規模の港湾ということで、規模はもう全く違うのですが、ただ1点、その公社の社長が言われていたのは、日本向けの貨物は、今後は特に地方港湾、60の日本の地方港湾とネットワークを釜山港が持っているということで、広島港はその10番目に位置しているということでしたが、日本への貨物を、国内の道路で陸上輸送するよりも、地方港湾ともっとつなげていきたい、基本的にはそういう考え方なのだという説明がありました。その辺、広島県も韓国航路は週6便で4船社ありますが、いわゆるポートセールスの活動は対韓国を主力としてやられていると思いますが、今年度はどういうことをやられたのか、また、やろうとされているのか、活動内容をまずお聞かせいただければと思います。

○答弁（港湾管理課長） ポートセールスの関係で、中原委員から特に釜山港と言われましたが、韓国向けのポートセールスということで答弁いたします。

現時点で韓国向けということになりますと、なかなか答弁するのは難しゅうございますが、まず、ポートセールスの全体の柱立てから御説明させていただきますと、ポートセールス自体は、大きく二つの柱で事業を進めておまして、一つは広島港、それから福山港において、公民で振興協会を組織して、ポートセールスを連携して展開していこうという活動を現在行っております。

その中で、昨年も東アジア方面にポートセールスに伺いましたけれども、セールス団を編成いたしましてセールスに伺うという活動も行っております。それでは本年度どういう展開をするのかということは、まだこれから決めてまいりますので、きょう申し上げられないので恐縮ですが、韓国も含めて検討してまいりたいと思います。

もう一つの柱でございますが、県直営で、例えば東アジア、それから北米等にターゲットをさらに絞り込みまして、集荷を促進していくという事業をやらせていただいております。本年度、新規事業で広域集荷促進事業の予算をつけていただきましたが、内航フィーダーを充実させ、その先には外航につながり、先ほどお話にも出ました韓国を含む東アジア方面の新たな路線展開につなげていきたいということでやらせていただいております。

○要望・質疑（中原委員） いろいろな取り組みをやられているということですが、ちょうど我々が訪問したときに、埠頭公社の社長がやはり大事なのは荷主、荷を運びたいという人がいないと、要は幾ら船社がいてもニーズがない、空のコンテナが行ったり来たりということにもなりかねない状況にもなります。

ただ、向こうの社長は、広島に非常に興味を持っており、いわゆる地方港湾とこれから連携を強めていって、できれば取扱量をふやしたい、荷主も含めて、広島に

派遣団を送ってもいいということも、そのお話の中にありました。だから、せっかく向こうがそのように言われているのだから、広島がもっと積極的に出ていき、荷主も含めた訪問団を広島で受け入れて、この取扱量をふやすということが可能になるのではないかと感じましたので、その辺も含めて、今後こういうポートセールスに力を入れていただきたいと思います。

最後に、これで取扱量がふえれば今、進度調整みたいなことになっている出島の第2埠頭の計画、第2埠頭をつくるかどうかという問題は、今どういう状況で、今後どうされるのですか。

○答弁（港湾企画整備課長） 今の需要といたしましては、順調に伸びているところでございますけれども、第2バースの整備ということになりますと、相当の費用もかかってまいりますので、今のヤードの中で最大限のものを生かしながら、次の展開に向けていこうと考えております。現時点では、なかなか急激な貨物の増加がまだございませんので、これから引き続き第2バースの整備に向けて、どういう形で整備をしていくかということを検討していこうというところでございます。

○質疑（浅野委員） 空港の問題が出ましたが、先般、国土交通省に観光を所管する観光庁ができました。広島県にも空港があるわけですし、この資料の国際旅客というところには搭乗者の数が出ていますけれども、国策として進めているのは外国人観光客の誘致を当面1,000万人、中期的目標では2,000万人の増加を図っていこうということです。これは非常に重要な国策ですけれども、そういう観光事業という観点から空港や港湾の物流にかかわる部分というものは、非常に重要な部分だと思いますけれども、残念ながら観光というものは、どうも商工部門だけが担っているような気がしてしょうがない。国土交通省に直接つながる予算は空港、港湾が窓口になるわけですから、しっかりと関与していくことが非常に重要だと思います。

これについて、例えばリタイアしたお年寄りが豪華船に乗ってクルーズに出かける、海外からも日本にやってくる。もちろん、日本にもそういう立派なクルーズ船はあるわけですから、これも港湾を利用するわけです。その整備をするのは、当然ハードですから、空港港湾の仕事となるわけです。これは物流のみならず観光客の呼び込み、あるいは観光振興と言った方がいいかもわかりませんが、この辺については、担当部局としてはどのように取り組んでおられるのか、あるいは施策の展開をどう考えていらっしゃるのか、伺いたいと思います。

○答弁（空港振興課長） 私どもの方は空港の振興ということで、空港の利用者はインバウンド、アウトバウンド両方ございまして、インバウンドも、重要な要素であると考えております。そういう意味で、通常も商工労働局の観光課とも協力しながら業務を行っておりますし、海外へのセールス、それから旅客の誘致等も協力させていただいております。

ただ、今の広島空港の規模といいますのが、どうしても相手先と1日1便の路線になっておりますので、日本人のお客様が便利のいいようにいたしますと、向こう

から来るお客様と時間帯が合わないとか、向こうのお客さんを中心にダイヤを組んでいただきますと、今度は日本人が使いにくいとか、なかなか厳しいところがございます。

そうは言いましても、おっしゃいましたようにインバウンドをさらに促進して、できれば理想な形としては、1日2便、日本人がいいように、もしくは外国から来ていただく方がいいように、2便の路線が引けるように今後とも努力をしてみたいと思っております。

○質疑（浅野委員） ここに出ているデータは、国際旅客という面からいくと日本人が国内から海外へ出るというデータしか出していないのですか。日本に入ってくる、先ほど言われましたインバウンドの数字は合計されていないのですか。

○答弁（空港振興課長） この利用者は両方の数字でございます。

ただ実態上、我々はまず広島県、もしくは周辺県を含めて、中・四国の方が使いやすいダイヤをなるべく設定していただきたいということを中心に今まではやってきておりますので、人数的には日本人がほとんどの8割とか9割の数字になっているかと思えます。路線によって随分違いますので、一概には言えませんけれども、大部分が日本人のお客さんになってこようかと思えます。今までは、そういう方向でやってきたということございまして、さらにこれからお客様をふやすことによって路線の充実を図っていきたくて考えています。

○質疑（浅野委員） 日本の国の経済の活力、これはものづくりからサービス業であったり、あるいは今問題になっているような金融であったり、そういう部分の産業を振興していかないと、もう日本は沈没することは明らかです。まして国内は少子化ということで人口減に入っているわけです。だから当然国策として、この観光の振興というものを考えたときに、ヨーロッパは別としてアジアの富裕層をどうターゲットに置いて、お客様に広島空港を使っていただくかという観点が、非常に重要ではないかと私は思います。もちろん港湾についても釜山から来るわけだろうし、あるいは上海とか、いろいろなところから船があるわけですから、そういうようなものを少し視野に入れて展開していく。

例えば、バースを一つつくるにしても、物を陸揚げするだけのバースでいいのか。やはりそれはお客さんに来ていただいて、非常に日本の観光の目玉にふさわしいようなところにそういうものを整備して、クルーズ船ならクルーズ船の航路を開拓していくというような、いわゆるハード面での観光振興というのが重要だと思うのです。

その辺は今後の課題でしょうけれども、しっかりと力を入れてほしいわけですが、これは東京からおいでになっている空港港湾部長は国策を受けて来られているのでしょうから、広島県でどうその国策を展開するのか、これは一定の考え方をぜひ持っておいていただきたいわけですが、その辺についてはいかがでしょうか。

○答弁（空港港湾部長） 過分なお言葉をありがとうございます。

空港の話と港湾の話と両方についてということだと思しますので、全体的にお答えをさせていただきたいと思えます。

海外との交流、空港あるいは港湾を通じての交流についての日本の国の政策として、物すごく乱暴に言うと、大きく二つの種類があると思っています。

一つは、アジアという大きな経済圏、それからヨーロッパ、北米という、この世界の三大経済圏を、いかに直接的に結ぶのかといったようなことだと思えます。

実は今、港湾の方がわかりやすいので、港湾の話をしませんが、港湾の方でスーパー中枢港湾という政策は、実はこのヨーロッパあるいは北米とを直接結ぶ航路が、どうも日本に寄る頻度が落ちてきているのではないかと。それを何とか確保するためには、大きなかたまりをつくらざるを得ないのではないかとというようなことで、スーパー中枢港湾という計画が進められております。

残念ながら広島港あるいは福山港につきましては、スーパー中枢港湾とは違いますが、こういったスーパー中枢港湾が、釜山であるとか、あるいは高雄であるとか、そういったところとのアクセスをより高めることによって、全グローバルなネットワークに、できるだけアクセスをしていくというようなこと、これは空港も港湾も一緒だと思っています。

それから、もう一つの考え方としては、近隣のアジア諸国がここ十数年、非常に元気がいいわけですので、そういった近隣のアジア諸国と、直接航路なり航空で結んでいくとことが、もう一つの政策だと思っております。

これについては、先ほど中原委員の方からも御指摘がありましたけれども、やはりダイレクトに、直接のやりとりをしていくということに関しては、ソフト面と、それから委員がおっしゃるようないろいろ細かなハード面が極めて重要になってくるのだろうと思っております。

具体的には、お客さんあつての商売ですから、お客さんがやはり広島に来るとこういうメリットがあるのだというようなことを、できるだけセールスポイントとして出していくためのハードやソフトをそろえていく必要があると思えます。そのために、やはり相手のニーズを聞くといったことも極めて重要になってくると思えます。

そういう観点で、広島は港湾及び空港の政策につきましては、グローバルなネットワークにつきましては、そのグローバルなネットワークを持っているところと、かなり頻度の高いアクセスを確保する。それから近隣のアジア諸国との関係では、具体的に広島に対するニーズの掘り起こしをして、そことの直接アクセスを、できるだけフリークエンシーの高い形で確保していく、この二本立てだと思っております。

お答えになっているかどうかわかりませんが、そういったことでハード、ソフトを含めて取り組んでまいりたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

○要望・質疑（浅野委員） 物流という観点から見たときには、これは消費にかかわるところ、それからものづくりにかかわるところがありますが、私が言いたいのは観光という観点から言うと、これは人の移動です。だから、これは港湾もあり空港もあるけれども、比較的空港を使う場合が多いと思うのです。先ほどの数字を聞きますと、要するに8割から9割が日本から諸国へ出ていく、世界から日本へ入ってくるというのは非常にわずかである。こういう実態があるわけですから、せっかく空港や港湾を持っているわけですので、それはやはり地域の発展につながるような戦略は絶対必要だと思うのです。その部分を少し私は広島として持つておかなければならないと思います。それはそれでしっかりと考えていただきたいと思います。

観点は違うのですけれども、そうやって人を、いかに魅力ある展開によって地域に引きつけてくるかということになると、やはり観光資源の開拓ということが重要だと思います。私の地元に鞆の浦を抱えています。これは非常に問題が深刻で、また非常に切迫した状況なのです。それはなぜかということ、地元にはいろいろな業をなさっている、特に観光業などをされている方は、観光に依存して生活されているのです。そういう皆さんにとっては、橋の問題というのは見過ごせない、深刻な生活にかかわる問題なのです。ですから、そういうものに対するしっかりとした配慮をしてほしいと思っております、かねてからこの議論をしてまいりました。

きのう地裁の裁判官が現地の検証に入られまして、いろいろ調査されているようです。その前後の新聞報道中で、広島県が国へ埋め立ての認可の申請を行った。その後、国から県に対して相当な補充の説明を求められ、資料の要求を求められたという状況を聞くのです。本来、これは申請の段階でパーフェクトな申請をすべきものであろうと思うのです。しかも、これは申請して、行政手続上から見ても相当期間が長引いております。それは一体何なのか。その辺は当局としては、よく実態を知っていらっしゃると思うので、その求められている追加の説明や補足資料は何なのか。そして国が広島県の認可申請に対して、相当慎重に時間をかけてやっているのは一体何なのか。そういうものをひっくり返して、この鞆ノ浦に係る問題の先行きをどう見るのか、またどう思っていくべきか、これについて難しいかも知れないけれども、一つ重要な政治の課題として聞いておきたいと思っております。

○答弁（空港港湾部長） 鞆の関係の御指摘でございます。

まず、補足の説明資料を国の方から求められたとおっしゃられましたけれども、8月1日に国の方から、我々が申請した認可申請の中身について、より詳細に説明を求めるということで内容の説明の要求がございました。これに対しまして、現在整理をしているところでございますが、この整理ができ次第、国の方には提出をさせていただきますと思っております。

それで、今回のこの件につきましてですけれども、時間がかかっている最大の要因、それから、国の方から補足説明資料を求められるという、これは極めて異例なことでございます。この最大の理由としては、やはり公有水面埋立法の手続の中で、

公有水面埋立法に規定されている権利者のすべての同意というのが得られた形で出すというのが、まず、第1項に規定されていまして、通常のほとんどのケースでは、その権利者の同意のもとに認可申請が出されるという形になっておりますけれども、今回のケースはそうではなくて、得られる利益が失われる利益を相当程度まさるといふ公有水面埋立法の別の条文を使って、それによって出しているということでございます。これは実は事例としては、ほぼゼロに近い形ですけれども、そういった形で今回提出をさせていただいている関係上、やはり今までよりも時間を要し、また、今までとは違った詳細な説明を求められているということだと思っております。

ただ、そういった法律の事務上の、極めてまれであるというところでの時間のかかり方だと理解をしておりますので、本当にできるだけ早くやりたいと思っておりますけれども、これがまとまり次第提出をさせていただき、御理解をいただいて、認可が得られるように頑張りたいと考えております。

○質疑（浅野委員） 異例のことである、なおかつこれは裁判になっている。世論もそうだけれども、国際機関が非常に根っこを入れてこの瀬の浦の景観問題、あるいは歴史的なそういう遺産の問題、具体的に言うと、国際機関というのはユネスコの外郭団体であるイコモス、これは国際記念物遺跡会議です。これが過去2回にわたって、国際会議において異例とも言えるような工事中止、計画変更を求める勧告を行っている。

これは日本国内においても、前例のない埋め立てをしようとしているということであると同時に、国際社会が、こういう日本の一地方の道路の計画かもわからないが、このことに対して非常な関心を持って見ているということであって、これは日本国におけるそういう文化あるいは景観、あるいは歴史的な遺産に対する問題意識等、もろもろの問題に世界が注目している、舞台は世界であるということなのです。

だから当然、国としても慎重の上に慎重を重ねて、認可に当たっての作業をするだろうと思っておりますけれども、そこまで重要な、あえて補足説明を求められるくらいの問題を、安易な姿勢で国に申請を上げてしまったのかということ、私は非常に疑問に思うのです。なぜ今さらこんな問題で補足説明を求められるのか。上げた段階で、パーフェクトな申請書類でなければいけないはずではないですか。その部分と、さっき私が言いましたように、国際的社会から非常に注目されているという部分と重ね合わせると、やはり国としてもそうならざるを得ないというようなこともあります。

裁判とのかかわりもありますので、これは本当に慎重にやらなければいけないだろうし、通常の裁判とは違う。私も何回か傍聴に行きましたけれども、何と100人を超える専門家、学識者が意見書を上げているということ、それから全国規模の弁護団が組織されているということ。最初は10人内外の弁護団で、いわゆる原告団の弁護をやっていた。今はもう100人を超える弁護団がつくられて、裁判の内容に非常に関心が高まってきているというような状況もあります。

そのような問題を本当に地元の県として、その申請を上げた以上、いろいろな問題を惹起するわけですが、その辺についての認識はどのようなのですか。

○答弁（空港港湾部長） 御質問の件ですが、イコモスがいろいろ興味を持たれていることと、公有水面埋立法の手續が異例であるということに、余り相関があるとは思っておりません。

公有水面埋立法の手續を、通常の同意を得る形の条文を使わないで出したということについては、まず一つは、同意をとるために、これまでいろいろと努力してきたということもございまして、また、権利者の範囲というものにも、いろいろと見解の相違等があるというようなことから、その条文を使わなかったということであり、もちろん、事業を進めていくに当たって、そこに住んでおられる方々の御理解をいただくということが極めて重要なことであるという認識は変わっておりません。ですから、これからももちろん裁判等との関係はございまして、事業を進めていくに当たって、御理解をいただくということは極めて重要だという認識は、ずっと持ち続けたいと思っております。

ただ、裁判との関係があるので、余り歯切れのいいことは申し上げにくいのですが、我々のやろうとしているプロジェクトが、鞆の価値を損なうものだという先入観で見られている部分が、非常に私どもとしては困るといいますか、御理解をなぜいただけないのだろうかと思っております。

と申しますのは、いろいろなところで、要するに文化財を取るのか、住民の生活を取るのかという、二律背反のような形の言い方をされておりますけれども、私どもの計画はそうではなくて、あそこに住んでおられる方々の生活を磐石な形にすることによって、町全体に住んでおられる方々に盛り上げていただくと言うか、活性化をさせていただくということが、鞆の町をよくしていく最善の方法だと思っております。そのための方策として、もうあの案しかないのだというような形で出させていただいているということですので、今後もそういったような御理解を、決して二律背反のことではないのだというようなことの御理解は、今後ともいただいきたいと思っております。

繰り返しになりますが、国の方との手續に時間がかかっているのは、そういうことの疑義ではなくて、公有水面埋立法の手續について、通常と違う条文を使ってやっているというところに起因するのみでございまして、そこについて御理解を賜ればと思っております。

○要望・意見（浅野委員） いずれにしても、これらについては慎重を期していただきたい。

というのは、やはり一つは地元には地域の振興のために観光業があるということです。世の中が、非常に落ちついた町であったり、あるいは港のたたずまいであったりというときに、そういう観光の体験を求めている時代に入りつつある。ですから当初、生活の利便性とか、いろいろなテーマのもとで道路や架橋が計画されたの

はもう20年前ですが、世の中が変わってきているという認識を持たなければいけないと思います。

だから、最善の方法であるとおっしゃるけれども、裁判においてたくさんの原告団が組織され、弁護団が入ってきて、その是非を問うているということは、やはり法の精神にうたわれている、皆様の合意を得るということにおいていささか問題があり、いささかどころか、深刻な問題があると私は思います。そういう地域にかかわる皆様の合意を得ていく上で、声を真剣に聞いていくということは、非常に重要なことであると思いますし、やはり裁判の結果というものは、そういう内容であろうと思うのです。そこの部分において、私はもう少し柔軟な考え方があっていいのではないかと思います。

2つ重なってきました。時代が変わっているということと、地域において本当にそこで観光をなりわいとされている、それに依存している、そういう人たちのみならず、時代を背景に世論が高まってきている。そういったようなことにも慎重にしっかりと配慮されて、いろいろな態度決定があって私はしかるべきだと思います。これについては答弁を求めませんが、意見として申し上げておきたいと思います。

(4) 閉会 午前 11 時 48 分