

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 (9 . 3 定)			
日 時	平成 9 年 9 月 2 5 日 (木)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 5 5 分
場 所	消防庁舎第 2 ・ 第 3 会議室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	渡部 (智) 委員長、大橋副委員長、大竹・秋山・小林・岡本・佐藤 (次) ・浅田・西脇 各委員		
説 明 員	経済・港湾両部長、農業委員会事務局長 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

開議宣告。署名員に大竹・秋山両委員を指名。付託案件を一括議題とする。これより質疑に入る。

西脇委員

市漁協との協定確認書について、5月に駆け込みで市漁協の合意をとりつけ港湾改訂計画がまとまったが、その際、確認書ではマリーナと高島の突堤の問題がまだ課題として残っていた。市長が年内に決断を迫られている突堤式係留施設については、鋭意話し合うとされ、4カ月経ったが現在はどのような状況か。

(港湾)工務課長

5月27日に港湾計画について市漁協の合意を得、確認書を取り交わした。その後両漁協との協議の場は設定していない。突堤についての両漁協の考え方は出尽くした感があり我々としても港湾計画に必要な検討は大方終了している。なお、管外のイカ釣り船の意見について今後可能ならば聴取したいが、いずれにせよ、この件については漁港区の利用のあり方自体、原点に戻って十分検討しこれまでの議会の論議も尊重して慎重に判断していかなければならないと思う。

西脇委員

市漁協が要求している突堤では港内の効率がかえって悪くなる、あるいは機船漁協の大型船の操船が困難になる、というのがこれまでの議論の方向だった。市としてはあの突堤は計画に盛り込まずに、新たな場所に要望に応える施設をつくる考えか。

(港湾)工務課長

市としての最終的判断はまだ出ていない。突堤に代わる新たな施設という要望もないので、現時点では白紙の状態である。

西脇委員

市漁協からそうした要望はないということか。

(港湾)工務課長

突堤について、市側でいくつかの代替案を出したが、市漁協からそれについて要望は一切ない。

西脇委員

市漁協は突堤を要求したが、どこからも反対されたので市に処理を一任するという態度にかわったものと思う。従って、あとは市がどのような対応をするかに尽きる。未だ一度も協議されていないのも不可解だが、一体市長はどのような方向で結論を出そうとしているのか。

港湾部長

市長が判断を下すと約束したのは、市漁協の示した突堤の可否についての結論である。

従って、その結果さらにどんな形の意見が出るのか、そこからまた議論が始まり鋭意協議していくことになると思う。

西脇委員

これからも協議するという事は、場合によっては突堤もありうるということか。

港湾部長

市長の結論に不承知となれば、そこから議論が始まるだろう。市漁協としては静穏度の向上や荷揚げ岸壁の整備を計画して欲しいとの意見も持っており、それらについても原点に戻った議論の中で出てくるものと思う。

西脇委員

市漁協とすれば、あくまでも突堤にはこだわっているが、議会の論議なども経てこのままでは市民から孤立する、また要求を自ら取り下げるとは立場上できないということも考え、言わば窮余の策として協定を交わすことにな

ったと思う。市としては現状からみて突堤をつくることも考慮の内に入っているのか。

港湾部長

突堤ができるかできないかの結論を市長に委ねたのだと思う。今の段階でその結論を明確にできないが、これまでの議会議論・両漁協の主張・仲介した市や道の意見、さらにできれば管外船の声などもまとめるなかで答えを出していきたい。しかしそれですべて終わるわけではなく、これからも高島漁港区の整備のあり方について原点に戻って継続して協議していかなければならない。

西脇委員

マリナーの二次拡張について、改訂計画には明確に位置づけられているが、市漁協は反対を表明している。この部分の合意を得ることが改訂同意の条件となっているが、現状としては市漁協の合意を得られるのか。

(港湾)工務課長

マリナー拡張の時期等を具体的につめて協議しているわけではないが、実施に踏み切る前には何とか合意を得たいと考えている。

西脇委員

現在、マリナーの空き待ちはどのくらいあるのか。第1期・第2期運河の係留能力と実際の利用数はいくらか。

港政課長

平成8年度末でボート8隻、ヨット2隻の計10隻である。遊漁船42隻、モーターボート35隻、作業船29隻、官公署の船舶20隻の計126隻が係留されており、満杯状態である。

西脇委員

バブルが崩壊し、しかも市外利用者が圧倒的である現状で、二次拡張そのものの必要性についてどう考えているか。

港政課長

マリナーはオープン以来常に満杯で、現在全く公募していない状態でも10隻の空き待ちがあるので、係留を希望する潜在的需要はかなりある。

西脇委員

126隻のうち市外の所有者は何%か。

埠頭事務所長

プレジャーボートとモーターボート計77隻のうち、半分強は市外からと受け止めている。

西脇委員

市民が水辺に親しむためのマリナーとして開発されたのだが、実態は300隻のうち、74%は札幌のボートである。二次拡張は止めて、政策的にも流通港湾に軸足を置くべきではないのか。又、市漁協が反対を貫いても、市の市漁協尊重の態度は変わらないのか。

港湾部長

小樽港港湾計画では、物流拠点基地としての整備に向け努力している。マリナーについては、港に親水性を求める需要が高まり、国の方針とも相まって整備をすすめ、かなりの効果をあげた。二次拡張については、時期は明確ではないが市民利用をいかに図るかを含めて計画していかなければならないと考える。市漁協についても逐一協議しながら理解を得る努力をしながら整備していきたい。

西脇委員

おたる自然の村について、昭和61年の供用開始以降、一般会計からの繰り入れが4億4,000万円にものぼっている。平成8年度はどうなっているか。

農政課長

8年度の利用者数28,615人の内、おこばち山荘の宿泊者は14,920人となっており、その内訳は、市内3,746人(25.1%)・札幌4,654人(31.2%)・道内4,856人(32.5%)・道外1,664人(11.2%)である。

西脇委員

市民の利用は、やはりここでも少ない。8年度の運営費9,140万円の内、使用料収入は3,100万円に過ぎず5,900万円を一般会計からの繰り入れにより賄っている。今後もこうした状態を続けていくのか。

経済部長

利用者全体から考えると、その大宗は市民だと認識している。通年事業の中で冬期の部分にさらなる工夫が必要と思うが、併せて収入増・支出減の努力を続けていきたい。

西脇委員

このまま放置することは財政に大きな影響がある。抜本的な改善策も見当たらない現状では繰り入れを減らすためにも、冬期の閉鎖を検討してはどうか。

経済部長

この施設は自然との触れ合いを目的としており、単純に経済指数だけでは判断できない。雪はネックであるが同時に資源とも言えるので、何らかの工夫をしながらさらに努力をしていきたい。

西脇委員

企業倒産について、今年に入り既に13件(負債額15億6,000万円)にのぼっている。これらの原因および防止対策についてどのように考えているか。

中小企業センター所長

原因は景気変動型が6件・放漫経営型が6件・偶発(災害・連鎖による)型が1件である。全国的傾向と比べても、市内の倒産は顕著な悪化を見せていない。ゼネコン関連の大型倒産もなく、国や道の関連融資を実行に移す程度の必要はないと判断している。

西脇委員

13件のうち8件(負債額10億5,000万円)が建設関係である。この背景には景気回復の遅れや消費税の影響があると思うが、特に市内の建設業者の70%は需給の落ち込みが激しいことを訴えている。建築確認数を見ても1~7月で前年比77%(7月だけでは前年比49%)である。こうした状況に対し、どのように対応しようと考えているのか。

経済部長

業者から直接的な相談はなく、明確にこれといったものはないが、低利の融資制度の利用促進を図るとともに、現在の業者の苦境を把握するためこちらから行動を起こす必要があると思う。

西脇委員

年末に向けて、倒産の増加が心配される。今から資金融資について特別の体制をとるべきではないか。

経済部長

どんな不況対策がありうるのか、経済部以外の関係部局とも情報交換が必要である。又、意見や要望がどんな点にあるのかきちんと受け止めたい。

西脇委員

築港ヤード再開発について、OBC自体による建設事業も始まろうとしているが、「建設期の経済波及効果」について、公共・民間合わせて約1,000億円の投資がされ、2,000億円を超える生産と16,000人を超える雇用が創出されると試算していたが、実際に小樽市にとっての波及効果はどの程度になるとみているのか。

商工課長

この調査はひとつのシミュレーションであり、今の段階で具体的にどのくらいになるかということは、推計値からは出てこない。

西脇委員

市長はこの事業が市の経済活性化の起爆剤になると強調してきた。それなのに市自身にとってどんな効果があるかわからないのか。これだけのメリットがあると市民にきちんと示すべきではないのか。

商工課長

地元雇用がどの程度創出されるかは何とも言えないが、投資によって人口15万6,000人の中に1万6,000人分の収容能力が創出するとのシミュレーションである。

西脇委員

1万6,000人雇用増の内、7,700人が建設業となっているが、この業界はかなり落ち込んでいる。地元受注を多くの人が期待しているが、OBC関連でどの程度になるのか。

商工課長

店舗面積が120,000㎡から98,000㎡に縮小し投資額も減少している中で、7,700人は下回ると思う。いずれにせよ、このシミュレーションで地元受注についてまでの具体的な想定は困難である。

西脇委員

一時的には仕事が増えるかもしれないが、莫大な投資の大部分は本州大手資本に吸い上げられるのではないかと危惧される。小樽経済のためになるというのなら、OBCの事業発注に対しどのくらい地元が参入できるか把握して然るべきであり、そうでなければ市民の期待を裏切ることになるのではないか。

経済部長

確かに事業は進み出しているが、トータルなところはまだみえていない。地元参入の問題等、築港地区再開発室とも連携を密にしながらお願いしている。

西脇委員

156億円の公費を投入しても、地元が仕事にさっぱりありつけないのではこの事業の意味はない。市はその点ははっきりと主張すべきであるし経済部も力を尽くすべきである。

佐藤(次)委員

米空母入港について、市長が判断を下すに当たっては苦渋の選択を迫られたと思う。商業流通港としての小樽港に入港したこと・日米ガイドライン見直しとの関係、これまで50数隻の艦船を受け入れてきた歴史的経過等、実務を担当した港湾部としてはどう認識しているか。

港湾部長

過去にも友好親善の外国艦船入港を受け入れる際、他の港湾機能および非核三原則等を検証してきた。しかし、今回はスケールが桁違いで果たして港湾施設に支障なく接岸が可能か、又、滞在期間もこれまでより長いことから港湾機能への影響についても見定めなければならなかった。その中で話し合いでもいろいろなことに答えてもらい、物理的・機能的判断はある程度できたし、我々がやるべきことは尽くしたと判断している。

佐藤(次)委員

部長は今までになく踏み込んだ形で情報を得られたというが、外務省・防衛庁・米領事館は自治体の判断する事柄だとして核搭載の問題や出入港経路など肝心な情報は明らかにされないままだったと思うがどうか。

港湾部長

係留バースの要請は海上保安部を通じて、港湾使用料の補填については防衛施設庁からと窓口が明確だが、施設の損傷や港湾機能への影響の補償について市の要望を受け付ける窓口が、当初ははっきりしていなかった。外務省にも情報を知らせる程度の認識しかなく、それでは港湾管理者として困るということを縷々説明し地元の状態をわか

ってもらえたと感じた。そこで数あるセクションの中で外務省が窓口となって小樽の問題を整理しようということになり、各省庁とのパイプもつながり領事館も米軍とのやりとりに入ってくれた。

佐藤(次)委員

36万人の見学者が訪れ、年代に応じて様々な感想があったときく。しかし、当初市は一般公開を認めないということではなかったのか。どのような展開でそうなったのか。

港湾部長

一般公開についてはインディペンデンス歓迎実行委員会で決定したものである。従ってそちらで整理してもらいたいと言ってきたが、人手の問題でぎりぎりになって整理がつかないとのことで事故があってはならないと判断した。

テーマパーク的にとらえていた見学者も多く、モービルベイだけでなく当日荷役作業中だったマトン船にも多くの人たちが殺到し、空母を契機に小樽港の素晴らしさを見いだした人、安保について考えた人等、様々な思いがあったと思う。

佐藤(次)委員

ガイドラインの見直しが絡んだ軍艦であり一般公開はすべきではない。実行委員会がすすめたものとはいえ、結果として市が主体となってやったとしか見えない。港湾部としてはどのあたりまで関与したのか。

港湾部長

確かに現場の整理には市職員が当たった。できれば予想される混乱は避けたかったが、友好親善を是として市長が入港を認めた立場からも、人手不足ならば我々もやっていかなくてはならないだろうと判断した。

佐藤(次)委員

函館市では、今回ブルーリッジが防波堤外停泊となったが、昭和54年以降、自衛艦・米艦の入港のたびにその都度建設常任委員会を開催し心配事を確認するという、特殊な取り組みをしてきている。

これを機に、港湾部としても情報収集のための土台作りをすすめなければ、今後米艦が入港するにも議会と市長部局の考えがかけ離れることにならないか。港湾部としてはこれからどのようなことを考えているのか。又、軍港化とはどのようなことだと認識しているのか。

港湾部長

小樽港が商業流通港として生きていくことは今後も変わらない。これまでも漫然と受け入れてきたわけではなく、総務部とともに総合的に判断してきた。空母再入港の問題はその時々港湾の状況も異なるので、今回を前例とするのではなくゼロから判断し直す。

今回、水の補給はあったようだが、その他については承知していない。軍事目的の後方支援・物資補給については市があっせんする考えはこれからのない。

秋山委員

インディペンデンスの一般公開の際、予想を超える人手に対応するためJRや中央バスが増便したが、観光振興会社のシーバスの運航結果はどうであったか。

(経)古賀主幹

通常、ポートシャトル便は第3埠頭～マリーナが5便/日、マリーナ～第3埠頭が4便/日、計9便運航している。空母寄港中、5日間で33便増便し合計3,067人の乗船があった(乗船率約81%)。港内周遊は通常ではこの時期利用がないが、33便で1,953人の利用があった。

秋山委員

年間ではどのくらいの利用があるのか。

(経)古賀主幹

昨年は約18,000人であった。

秋山委員

乗船するのにかなりの待ち時間を要したときく。各民間交通機関が時間を短縮して増便していた中で、そのようにできなかったのか。

(経)古賀主幹

シャトル便は片道20分・1時間間隔で運航している。接岸時の綱取りや安全確保等の面から必要な時間と考えている。

秋山委員

小樽を訪れる方や市民からも、「小樽は閉店時間が早い」、「まち中に緑が少ない」、「市内散策していて腰を降ろす場所がない」等との声をきく。これらの声に対してどのように考えるか。

観光課長

今後の小樽観光のためには、まずソフト面のおもてなしの心、ちょっとした心配りが大切であるとする。最近では運河沿いの倉庫群がレストランに様変わりし、夜遅くなくても人の流れは絶えない。又、緑の配置やベンチの設置などのハード面も当然のことだが、観光組合ともさらなる雰囲気作りに向けて話し合いをしていきたい。

秋山委員

お金を掛けなくてもゆったりできる場所も考えてほしいがどうか。

観光課長

まちづくりにも関連してくるので観光客も共有できるものをその中で考えたい。

秋山委員

倉庫群前の臨港道路には、夏期などは平日でも駐車場の列が続いているが、どのような位置づけの区域なのか。

(港湾)工務課長

港湾活動のため倉庫や事務所前には駐車帯を設けているので広い幅員を有しているが、駐車場不足のため一般車両を停めている状態が慢性化している。悩みのひとつであるが幸い今のところ港湾活動に大きな影響を及ぼしていない。

秋山委員

港湾従事者の中には、観光客を迷惑視する向きもある。市としても駐車スペースを何とか開拓できないか。

観光課長

全市的取り組みが必要な問題であり、土日の各企業の空き地活用などいろいろ考えていきたい。

浅田委員

米空母入港に関して、日米安保の是非が論議されもしたが実際日本の経済発展には寄与していると思う。地方分権が叫ばれ政府は防衛・外交・為替を専掌すべしとの声もあるなかで、市長・港湾部が責任を負うのは大変なことだったと思う。但し、いろいろな影響があったのも事実であり、港湾部としては今後再び来るかもしれないとの構えで、小樽方式を打ち出すべきと思うがどうか。

築港ヤード再開発について、既に小樽の業者が仕事を取っても赤字覚悟でなければならぬという話が出てきている。小樽の経済発展のためにはもはや縦割り行政では対応できない。全庁的な連携のもとでアンテナを張り巡らし注意深く進めてほしいがどうか。

港湾部長

小樽方式と言えるかどうかかわからないが、問題を処理するため米軍等に条件を付したことや、国に解決方法を求めたことは、これまでと異なると思う。今後も同様にすべきかどうかは、検討していかなければならないが、

市長はゼロから始めたいとしており、我々もそういうことを念頭において判断しなければならないと思う。

経済部長

築港ヤードの経済効果については、直接ヤードに関わって経済効果を求めていく方向と、逆にそれを利用して中心市街地をどう進めていくかという方向が考えられるので、情報を日頃からとらえながら考えていかなければならないと思う。

大橋委員

森林火災保険料について、8年度決算書によると13万5,484円と122万6,400円が支払われているが、毎年支出される項目なのか。保険金額はそれぞれいくらか。

農政課長

流域森林総合整備事業費から13万5,484円(a)、市が行っている造林事業費からは122万6,400円(b)支出している。毎年度、新植に伴い植樹面積・場所・樹木の種類等により一定の保険を掛けることになっている。新植して最初の10年間は補助金もいれて保険を掛け、それ以降は毎年更新となる。

保険金額は、(a)が442万4,000円、(b)は4本あり、10年分で1,216万6,000円、11年目以降は任意で2億5,123万8,400円である。

大橋委員

普通、森林火災保険では材木としての財産価値を基礎に算定すると思うが、植林したばかりのものは森林としての価値はないのではないかとすると、造林経費で賄っていくのは疑問であるがどうか。

農政課長

植樹場所・樹木の種類等により単価が決まっており、10年後の木材価値で設定しているものではない。

大橋委員

植林は本数に応じて委託するものと思うが、新植等委託料1,113万6,270円に対し、保険料が122万6,400円。同じく538万8,403円に対し、13万5,484円となっており、これでは整合性がないのではないかと。

農政課長

新植と除間伐を含めるため、その内容によって委託料は異なる。

大橋委員

全山造林の場合、広範な地域に植林していく形になり、山火事に遭っても全焼することは稀であり、森林保険を掛ける効果が本当にあるのか。

農政課長

木材価格の低迷もあり、全山造林の形は現在とられていない。

現在加入している保険は、火災の他にも風水害・干ばつ等も包含している。平成7年10月に旭町の市有林が干ばつの被害を受けた際も、対象損害額140万円に対し36万8,918円の保険金が戻った。又、昭和56年に台風15号により森林70ヘクタールが被害を受けた時も3,600万円の保険金が戻った。市有林という財産を保全する上で今後も必要と考える。

大橋委員

イカ電ネットについて、経費面で大変と思うが現在は補助金がある。しかし今後も続けていくためには採算ラインをどの程度と考えているか。又、商店街活性化の観点から市が運営費を負担する考えているのか。

(経済)竹田主幹

今年度スタートにあたり国から2,000万円の補助があったが来年度以降はなく、自立してやっていかななくてはならない。採算が合うにはどの程度の参加世帯・注文が必要か等、具体的に事業展開しながら把握したい。現在無料

である配送やFAXの手数料負担・参加世帯数の増などが課題になる。行政的な支援については、道も含めて関係部署と協議をしている。地元の要望も道に対して示していきたい。

大橋委員

日口沿岸市長会議について、道内からは函館・釧路・稚内・留萌が参加したときくが、小樽の名前がないのは何故か。

企業立地・貿易推進室長

日口沿岸市長会は、日口沿岸地域の友好親善・経済協力促進を目的に昭和45年に設立され、現在27会員で構成されている。一方、ロシア側には18市が加入するロシア極東シベリア市長会があり、2年に1度交流会議を開催している。

小樽には、平成4年に新潟市から加入の誘いがあったが、経費負担の面で会議の度に分担金(ロシアでの会議には15万円・日本での会議には70万円)必要になるので、今後の検討課題となっている。

大橋委員

日口フェリーについて、航路再開に対し貨物需要が少ないので客船でよいとコルサコフ市長はコメントしていたようだが、来年も客船をチャーターして航路を継続するのか。

企業立地・貿易推進室長

11年度以降は日本側の船を用船して再開する予定であるが、10年度は今年度同様の形にしても航路を維持していくべきと考えている。

大橋委員

サハリンプロジェクトの後方支援基地として小樽が目指していく方向は、水産物輸入拡大に向かうのか、それとも観光船誘致等へすすむのか。

企業立地・貿易推進室長

港を利用した物資供給の中継基地として、ロシア向けの荷を小樽から積み出してもらう又、本州からの荷に対応できるストックヤード・倉庫の建設を図り、さらに加工をも目指していきたい。

大橋委員

新潟や稚内に比べ事業展開が遅れている点として、民間への情報提供があげられる。商工会議所や銀行との連携について前向きに検討しているのか。

企業立地・貿易推進室長

商工会議所と商大が共同で極東アジアサハリン研究会を設立し、調査を開始している。
又、会議所とともに情報収集に努めており来月にも対貿協などの席で情報提供していきたい。

大橋委員

サハリンに進出しようとする企業が利用できる情報・ソフトを提供する会社設立の機運はないのか。

企業立地・貿易推進室長

対貿協の中にサハリンプロジェクト支援のためのワーキンググループがあり、官民一体となった情報提供に努めている。

大橋委員

ロシアンバザールについて、2年前に開催され相互交流に有効だったと思うが、今後、復活させる考えはないか。

企業立地・貿易推進室長

今後、市内企業がサハリン・ウラジオストク・ナホトカなどでの物産展を開催したいと考えている。小樽を会場にしたものは現在のところ念頭にない。

大橋委員

小樽の産品をロシアに売り込むだけでなく、小樽が日本の中でロシアの文化的・人的交流の窓口・シンボルとなることを目指して、その一環としてロシアンバザールも考えてほしい。

大竹委員

小樽港について、ポートセールスのためのプロジェクトチームが今年度から結成されたときくが、構成メンバーや調査検討の現況はどうなっているか。

(港湾)今林主幹

小樽港利用促進協議会幹事会の下部組織として、25名(同会副幹事長・港湾関連業者8社・商工会議所1名・港湾部13名・企業立地貿易推進室2名)で構成されている。新たな航路・貨物の誘致のため具体的な検討をするにあたり、まず物流の実態と小樽港に対するニーズを把握するため、荷主企業に貨物動向調査を行うこととなった。6月末から道内外約600社を対象にアンケート調査し、現在集計中であるが終了次第プロジェクト会議を開き、企業ヒアリングの実施を踏まえて外貿コンテナ航路誘致に結び付けていきたい。

大竹委員

単に港があるだけでなく、他港に比べ経済的メリットがどれだけあるかをアピールできなければ、誘致できない。そのための検討はしないのか。

港政課長

東南アジア諸国に比べての日本の港湾の立ち遅れが指摘されており、その解決が課題となっている。小樽港でも係船料について24時間制から12時間制を採用することによって、利便性の向上をアピールできるようになった。今後も取り組めるものから順次取り組んでいきたい。

大竹委員

マリナーの二次拡張は時代のニーズに合った施策であり、こうしたニーズをとらえながら小樽港の活用方法を考える必要がある。市漁協との交渉にあたって、ニーズを判断材料のひとつとして取り入れることによって、客観的な話し合いができるのではないかと。

港政課長

漁具被害が大きな問題となっており、パトロール艇に漁協の組合員も乗り込んでほしいとの提案もマリナー側から出てきている。そうした歩み寄りのなかで、関係が円滑になることは大切と思う。又、潜在的需要のバックデータを示しながら今後とも話し合いを継続していきたい。

大竹委員

市漁協の側にもメリットがある点を見つけ出していけば、スムーズに協調できる方向へすすむのではないかと。

港政課長

その必要性は十分認識している。その方向に沿って努力していきたい。

大竹委員

泊地航路の浚渫について、以前掘った部分に土砂を埋め戻すというのが詳細はどのようなことか。

工務課長

中央地区再開発に伴い、今年度は暫定13m水深まで浚渫し、当面それで供用するという状況である。

大竹委員

マイナス14mバースが完成するためにはどんな計画をたてていくのか。

工務課長

岸壁は14mで造成中だがそれを将来フルに利用するには、発生する土砂の受け皿が必要となる。それについては第2期事業に着手すれば確保可能なのだが、現段階では貨物の需要や公共事業をめぐる厳しい情勢等から事業着

手のめどはたっていない。

大竹委員

マイナス 1 4 m は日本海側ではここだけなのだから、ぜひ生かしていけるようにしてほしい。

ドリームビーチの駐車場収入について、開設期間と営業時間、年次目標と実績、営業経費は、どうであったか。

観光課長

6 月 2 9 日から 8 月 2 4 日までの 5 7 日間(前年比 7 日減)。通常は午前 8 時から午後 5 時、土日や夏休み等の繁忙期は午前 7 時から午後 5 時と設定した。

当初は、普通車 48,000 台・二輪車 8,000 台・大型バス 120 台によって、得られる収入を 3,874 万 4,000 円と見込んだが、実際は各々 40,856 台・764 台・89 台で、3,294 万 4,400 円であった。

管理経費は 2,100 万円と見込んだところ、1,867 万 4,000 円となった。

大竹委員

今年も目標を下回った。返済を計画より早める施策が必要と思う。経費削減・収入増加に努めるにあたり、もっと遅くまで開設できないか。

観光課長

夕方の入りは少なくむしろ増えるのは午後 9 時以降であるが、その時間帯は別の観点からの対策を講じている。開設時間の延長についてはもう少し推移をみながら利用者の意向を見極めたい。

大竹委員

前浜の浸食対策は緊急避難的に市が施工したが、その後土現の対応はどのようになっているか。

観光課長

実務レベルでは、状況に応じて必要な場合には整備するときいている。

大竹委員

海岸保全としてこの地域は道が整備すべき場所なのだから、平成 1 0 年で終了することのないよう、土現にも意見を伝えていくべきではないのか。

観光課長

前浜がなくては海水浴場は成り立たないので、土現にはさらに話していきたい。

委員長

質疑を終結する。

所管事項の調査として「経済の活性化」について次期定例会まで閉会中も継続して審査することに全会一致で決定。

散会宣告。