

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 (1 1 . 1 定)			
日 時	平成 1 1 年 3 月 1 1 日 (木)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 2 0 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、岡本副委員長、大竹・秋山・小林・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 ほかに関係理事者		
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 書 記			

～ 会議の概要 ～

○ 委員長

開議宣告。署名員に秋山・佐藤（次）両委員を指名。付託案件を一括議題とし、理事者の報告を受ける。

「おたる自然の村「おこばち山荘」の幼児の宿泊に伴う寝具料の取扱いについて」

○ 経済部副参事

おこばち山荘の幼児の宿泊に関し、当該条例施行規則上、取扱いに定めがないことから寝具のクリーニング代のみ実費(250円)負担してもらい、自然の村公社の雑収入として処理していたが、施設使用の観点から公金扱いとすべきであるとの指摘を受け、当該規則の一部を改正し、別表で「幼児用寝具」として位置づけ新年度から施行するものである。

○ 委員長

「観光案内所等の設置等について」

○ 観光課長

本日、マイカル小樽5番街1階エスカレーター横に「ばるて築港観光案内所」を開設した。2名常駐で観光協会が運営する。開設時間は当面午前10時から午後10時までとしている。この施設を訪れる多くの観光客を市内一円に回遊させるべく、近く発行予定の朝里川温泉エリアマップ、祝津観光エリアマップ、市が作成する広域マップも配布しようと考えている。また、マリンロード内に「ばるて築港小樽観光案内板」を設置し、各観光拠点の魅力を写真で印象づける工夫をし、足を運んでもらえるような仕上げになったと思う。

JR小樽駅前観光案内所を、本日付けで駅構内のみどりの窓口内に移設した。昭和63年以来観光客入込数が1.8倍に上り、利便性向上が一層求められていたことからJR側と協議を進め、このたび合意を得た。

○ 委員長

「新日本海フェリーの苫小牧港東港区利用について」

○ 港政課長

昨年11月10日開催の当委員会における審議を踏まえ、4定の冒頭「苫小牧港東港区へのフェリー機能導入に関する要望意見書」が全会一致で可決され、それを受けて、12月4日に副議長・小原助役が道庁に赴き、知事に対し北海道の均衡ある発展の観点から他地域・他港湾とも十分協議の上、慎重に検討するよう要望し、併せて北海道開発局長にも要望した。その後、同月28日開催の北海道港湾連絡協議会の後開催された苫小牧東部開発関係市等・北海道地域振興連絡調整会議で、道が考え方を示し小樽市はじめ各港が意見を述べたところである。

これに対し、道から本年1月中旬頃までに各港の意見をまとめた旨の意向が示され、室蘭市等と連絡をとりながら道に調整を求めてきたが、2月3日に、道の要請で丸山副知事と小樽・室蘭・留萌各市長が順次会談し、東港区暫定利用への理解を求められたが、問題解決に向け道の更なる努力を要望し、市としても関係団体・室蘭市とも協議する旨回答した。しかし、苫小牧港管理組合が2月4日付で新日本海フェリーに航路開設を許可し、翌5日にフェリーターミナルの起工式が行われると判明した。副知事との会談では全く話が出ておらず早速抗議をしたが、道もこの急展開は予想外だったと陳謝した。

今回の経緯には釈然としないものがあるが、今後、小樽港はじめ道内各港に及ぼす影響は極めて大きいので、道に対し港湾関連振興策を具体的に強く求めている。

○ 委員長

「石狩湾新港の家畜伝染病予防法に基づく港指定要望について」

○ (港湾)小田主幹

新港背後地の冷蔵倉庫関連企業7社で構成される石狩新港冷蔵倉庫協議会から新港管理組合に対し、昨年5月8日家畜伝染病予防法に基づく港指定の要望が出され、7月16日付で管理組合から道に対し、国に要望するよう要

請したい旨協議があった。本市に対しても、小樽市域に誘致した 4 社を含む同協議会から 6 月 3 日付で同様の要望が出ている。

市としては、母体協議があった後、新港の港指定要望が、市経済全体に与える影響が大きいこと等を考慮し、小樽冷凍事業協会に報告し意見聴取した他、直接冷凍事業者の意見を聞くとともに、関係機関、小樽港湾振興会及び小樽商工会議所の意見を聞きながら、慎重に検討を重ねてきた。また、12 月 1 日付で振興会及び会議所に照会し、同月 28 日付で回答を得ており、去る 2 月 5 日開催の石狩湾新港特別委員会にて報告し審議を受けた。今後、管理組合への回答に当たり両団体はじめ関係者の意見を参考にし、今議会の審議も踏まえて判断していきたい。

○委員長

「たていわ丸の事故について」

○埠頭事務所長

今回の事故により引き船業務に影響を及ぼし多大な迷惑をおかけしたことを反省し、まずもってお詫びする。

昨年 12 月 21 日のタグ作業における「たていわ丸」の船底接触事故の経過は次のとおりである。

新港管理組合の要請に応じロシア貨物船のタグ応援のため、同日午前 5 時 15 分に小樽港を出港した。天候は曇り、北西の風約 15 m、波の高さ 3 m、視界良好で、新港までほぼ真東に進路を順調に航海していたが、午前 6 時頃、新港防波堤の約 3 マイル手前で猛吹雪に遭遇し、視界不良に陥った。レーダーを起動したが作動しなかったため、進路を保つ最低速力まで落とし、機関士に見張りの応援を求め、周囲に注意を払いながら新港防波堤の赤灯台の確認に努めるとともに、他の船舶の動静を見張ることとした。沖合に 2 隻の船舶を確認し、沖合に避難すると衝突の危険も高いので、針路を防波堤と思われる方向へ向け見張りに全力を集中したが、吹雪は強まり風速も 20 m に及び、うねりも石狩接近とともに高くなり船体の動揺も激しくなりはじめた。

午前 7 時近くに、船の左 45 度前方に灯台を確認したと思った瞬間、船底に接触の気配を感じ、波の周期と一致した接触の感触を受けた。このままでは陸方向へ流されて座礁のおそれもあると判断し、後進を駆け、船を反転させて西に針路をとった。しかし、確認した灯台は石狩河口のもので、現在位置は新港口より北側だと判明し、しばらく西に向けて航行すると左側に新港防波堤赤灯台を発見し針路を向け、その時点で視界が開け、午前 7 時 30 分、港内に入港し、9 時 30 分にタグ作業を終了した。

作業前後に乗組員の無事を確認し船内を点検した限りで、船体・機関の損傷は確認されず運転にも異常がなかったため針路を西に向け、午前 10 時 50 分、無事小樽港に帰港した。

25 日に、プロペラ部分から潤滑油漏れを発見し、翌 26 日にドックへ上架して損傷箇所を調査した結果、船底キール下部等に損傷ありと判明し、直ちに修理に取り掛かった。

小樽海上保安部と北海道運輸局には本年 1 月 14 日にそれぞれ報告した。修理は 2 月 26 日に完了し、3 月 1 日付で運輸局の検査済証を受領し運航可能となった。

今後は始業点検の励行はもとより、船舶の航行や乗組員の安全確保を第一として、業務を遂行していきたい。

○委員長

「議案第 40 号「小樽市港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案」について」

○港政課長

本年 4 月から一部供用開始予定の築港臨海公園の事業実施に伴い、支障となる若竹荷捌地内に設置されていた廃棄物焼却施設を昨年撤去したが、それに伴い当該条例中の「廃棄物焼却施設使用」等の関係部分を削除する等所要の改正をするとともに、「感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律」の施行に伴い、条例中の「伝染」という用語を「感染」に改めるものである。

○委員長

これより質疑に入る。

○西脇委員

たていわ丸の事故について

この事故は、レーダー補修費 50 万円を出し惜しんだことにより、結果的に 3,500 万円もの損害を市に与えたものと思うが、どうか。

○港湾部長

このレーダーは昭和 58 年に取り付けたもので、故障がちであったのを修理しながら使用していた。昨年 12 月 16 日に、現場からどうしてもレーダーがきかないと修理担当にあがってきたため、取り替えるべく手続を進めていた矢先であった。

レーダーの余熱スイッチを入れながら起動するか否かを確認しないうちに、視界良好だからと出港してしまい、現場で起動スイッチを入れたが作動しなかったという意味では確かに事故を生じる要因になったと思うが、突然の猛吹雪との遭遇が大きな原因と考える。

○西脇委員

こういう船を出すこと自体が無謀だったのであり、50 万円で修理していれば、事故は起きなかったのではないか。何故さくら丸に替えなかったのか疑問が残る。こういうことがチェックできないのは、安全管理上で組織に欠陥があるか或いは作業内規に不備があるのではないのか。再発防止について具体的にどのような対応をしたのか。また、この責任は重大であり、どの範囲で処分を考えているのか。

○港湾部長

事故を起こしてしまったことに責任を感じており、現場とも連絡しあい、チェック体制をしっかりと、船及び乗組員の安全確保を徹底すべく体制を改める協議をしている。処分の範囲については、総務部の方で審議されていると聞いている。

○西脇委員

現場に累が及ぶような処分には反対である。これはあくまでも管理上の責任だという立場で対処してほしいが、どうか。

○港湾部長

船を動かすに当たっては、船長の役を担う者の判断が尊重されるので、その判断も港湾部としての責任の範疇だと考えており、それらについて審議されていると思う。

○西脇委員

新日本海フェリーの移行問題について

2 月 5 日に起工式が行われたということは、フェリー会社が勝手にできることではないので、道が了解を与えていたということである。抗議したことは、小樽の意気を示す上で理解できるが、これに対する道の態度はどうであったか。

○港政課長

我々としても全く寝耳に水であり、非常にショックを受けている。道に抗議したところ道も知らなかったということで陳謝した。今後については、既成事実を巻戻しできないので、かねてから小樽市が要望している全道港湾の均衡ある発展に向けて道の調整力を発揮してもらい、小樽港の発展につながるような振興策を具体的に求めていきたい。

○西脇委員

道も知らなかったということは、苫小牧市長が着工を許したということか。

○港政課長

2月4日に苫小牧港管理組合が航路開設を許可したが、この管理者たる苫小牧市長が当然この時点で許可を出し、それを受けて起工式という運びになったものと理解している。

○西脇委員

管理者は市長であるとはいえ、道と苫小牧市の共同管理港であり、しかも道は調整役を務めるべき立場にあり、この経過は全く納得いかない。道が内諾を与えていたというならアンフェアだという話になるが、どうもすっきりしない。しかし、実際に事が進んでしまい、小樽市も追認する形になっており、道に求めていく振興策とは具体的にはどのようなものを考えているのか。

○港政課長

道内各港湾の機能調整を行う組織を道の責任においてつくってほしいこと、臨港地区に大型複合商業施設が出来たことによる交通混雑解消のため、道道小樽臨港線と市道新富線の立体交差の早急な事業完成に向けて強力に支援してほしいこと、小樽港縦貫線整備を促進し、平磯線沖出しルート等で市の持出しが増えている分、積極的に道の負担を検討してほしいこと、港町埠頭が完成し今後必要となる荷役機械の費用負担も支援してほしいこと、などを考えており、その他、今議会の審議を踏まえて追加すべきものがあれば追加していきたい。

○西脇委員

沖出しルートについてはもろ手を挙げて賛成というわけにはいかないが、道には大いに振興策を求めていってほしい。いずれにせよ、小樽市はフェリー移行による収入減を何らかの形で取り返さなくてはならない。そのための方策は考えているのか。

○港政課長

10年度ベースで6,200～6,300万円の減収になると試算している。港町埠頭が供用開始となり、この大型埠頭にどのような荷物を持ってくるかが我々の使命だと考えている。ポートセールスも従来型に加え、一般荷物を増やしていくような具体的アプローチも検討しており、その中で今回受けたダメージを少しでも軽減していきたい。

○西脇委員

石狩湾新港の家畜伝染病予防法に基づく港指定要望について

道の対応についてはこれまでもいろいろあったが、動物検疫所の新港への港指定問題についても重々警戒し、十分に考えて対応しなければならない。

6月に港指定の要望があり2月の石狩湾新港特別委員会まで8カ月間、議会に対し報告がなかった。それなのに、年度内に市としての態度を表明しなければならないというが、9月議会も12月議会もあったにもかかわらず、何故年度内に結論を急ぐのか。

○港湾部次長

確かに昨年6月、7月に照会があった。この問題は、苫小牧の関連を含めてかなり複雑かつ問題が大きいことから、関連業界の意見を聞き、何とか集約しながらどのような方向で管理組合や道と話し合うか検討するのに時間を要した。そして、大変遅くなったが2月5日の特別委員会に報告した。新港や関連企業からまだ結論が出ないのかと言われており我々としてはできるだけ早く回答していきたいと考え、年度内に何とか収まるような方向で進めていきたい。

○西脇委員

業界の意見聴取に時間がかかったのは分かる。しかし、報告がなかったために、必要以上に何度も新港特別委の理事会を開催したり、個々の打合せに時間が取られ、議会としては十分な論議を尽くさぬままに結論を出さざるを得ない。これでは議会軽視ではないか。

○港湾部長

内在する問題が非常に大きく、影響が多方面に及ぶため、状況をよく調べ、関係者の意見を聞く必要があり時間をかけてきた。ある程度の方向性が見えなければ、議会審議に供するにも不十分だと思い、関係業界にもいろいろと話を聞いてきたが、ようやく小樽港湾振興会・小樽商工会議所の意見を得られたので 2 月 5 日に提案した。内情調査ができた段階で報告しようと考えたため遅れたという面では反省している。

○西脇委員

関係団体の意向は議会も十分参考にさせてもらおうとしても、議会は議会として、何も 2 団体の意向に振り回される必要はない。この問題では非常に迷惑を被っている。今後このようなことのないようにしてほしい。

問題は 2 団体から出された「条件付同意」であるが、これは「新港に当該機能を持たせることは致し方ないが、苫小牧が指定港になっては困る」という趣旨である。したがってこの問題で苫小牧が指定港に向けての動きを決めたくないよう、道に対し担保をとる必要がある。これに関し何か考えはあるか。

○港湾部次長

小樽港はほぼ全ての検疫が可能であるが、苫小牧港は限定されているという機能の違いがある。新港についても一定の限定を要望し、苫小牧が仮に手を挙げた場合も限定指定の要望のような何らかのアクションを起こそうと考えている。また、道においても既存の検疫機能を持つ港に意見を聞きながら進めると聞いているので、今後具体的に苫小牧が手を挙げた時には我々にも当然相談があるものと認識している。その時点で我々としては条件を付しながら何とか小樽港の権益を守りたいと考えている。

○西脇委員

新港の港指定について条件付同意とする理由には、市域企業の要請という要素もある。苫小牧港経由で入ってくる 1 万 8,000 トンについても、それらの企業が苫小牧港にそうした機能を持たせてほしいと言えば、今回と同様に、企業のコスト減・効率性のためにはやむを得ないということになってしまわないかと大いに危惧している。この点を十分に捉えて、小樽の権益を守るべく頑張ってもらいたい。

マイカル小樽の影響調査について

マイカル小樽がオープンしたが、今日の入込みが今後の動向を測る物差しとなる。その点で、今日の交通量や交通機関の利用状況等を調査するような体制をとっているのか。

○工務課長

今日、港湾部としては勝納埠頭と中央埠頭で、関係車両とそれ以外の車両については調査している。本格的な道路における交通量調査は開建と協議し、14 日と 18 日に各交差点で行う準備をしている。

○西脇委員

これまでも進出による影響について議論してきたが、今日からは現実問題となる。これを契機に、既存商店街と一層の意思統一を図っていかなければならない。この点で特別な対策を考えているのか。

○中小企業センター所長

オープン直後よりもある程度の期間を置いて影響を把握した方が効果的ではないかと考えており、通常 3 年毎に行っている歩行者動向調査を臨時的に新年度も調査し、商工課とも連携して消費者や商業者に聞き取りやアンケート調査を実施したい。また、各個店の巡回診断もこれまで以上に充実させ、振興策に結び付けていきたい。

○西脇委員

商店街は、今日マイカルに来た人が運河周辺や都通り周辺にどれくらい動いていくのか特に重大な関心を持っていると思う。したがって、何か特別な体制をもって動向調査することになっているのか。

○経済部長

新たな施設のオープンによってまちに新たな魅力が加わったと思うが、決して浮つくことなく、商店街の人の動きがどうなるか、マイカルの客がどう動くか、注視しつつ、近々内部でどのような体制がとれるか検討したい。

○佐藤(次)委員

石狩湾新港の家畜伝染病予防法に基づく港指定要望について

現在の物流の動きを直接受けている業界と、それを指導する立場にある行政に認識のギャップがあるのではないかと感じている。そもそも新港に進出した企業から要望が出されたわけだが、いくら誘致企業とはいえ市としては動物検疫という権益を守っていかなければならない。しかし、今日の物流形態や規制緩和やニーズから考えて、どこに何ができようと、それを押えるということは非常に難しくなっていると思うが、どうか。

○港湾部長

いろいろと関係業界の話を聞いた折には、動物検疫について昭和 41 年に小樽港が指定を受けて以来現在に至るまでの変遷、またその中で、これまでも業界と市は丸丸となって行動してきたことや、業界の内包する問題、新港指定により今後波及してくる問題も非常に大きいことを聞いた。先のことも考えていかなければならないとの強い意見もあった。

我々はこれまで確かに機能分担ということから権益を守る努力をしてきたのだが、やはり規制緩和の動きや自由競争の流れの中に入ってきているわけであり、ある業界の方は「消費者にはなるべく安く提供したい、かかる経費は何らかの形でカバーしなければ競争に負ける」とも言っていた。そういった面では業界も時代の流れに危機感を持っている。こうした事情を掌握しながら、今後の対応についても、なるべく業界と一緒に動いていかなければならないとしみじみ感じた次第である。

○佐藤(次)委員

小樽港は昭和 41 年に指定を受け、47 年に道の小樽分室が設置され、52 年には横浜動物検疫所小樽出張所に昇格した。これは小樽港が北海道における各種物流の拠点であった歴史と流れを一にしている。市側も我々もこの権益を守っていききたい気持ちは根底にあるが、物流の変化によって今日のような問題となっている。振興会や会議所の回答書では新港の港指定については「条件付き」で今はやむを得ないけれども今後は権益を絶対守っていくのだというが、言葉で「権益を守る」といって果たしてどのような方策を考えているのか。また、道との関わりも文書のやりとりだけでは後に課題を残すことになるのではないかと。現状を今後も固守していくには行政としてどのような動きを考えているのか。

○港湾部長

振興会・会議所としては条件を付けることで同意していききたいとの意向である。冷凍事業協会の中にも新港背後地で活動している会員がいる関係上やむを得ず、やはり苦しい選択ではなかったかと思う。我々もこの選択については非常に重大なものと認識しており、新港に返答する際にこの議会審議を伝え、申し入れをしていくとともに、知事にも直接同様の申し入れをしなければならぬと考えている。

知事のこれまでの議会答弁等を聞くと「動物検疫については関係する港・市町村に与える影響が甚大であるので、関係団体の意見を聞きながら調整していきたい」とのスタンスであるので、我々も、担当部局にだけでなく知事にもこういった面の権益を守ってほしいという市の意向を直接伝え、方向付けるべく努力していきたい。

○佐藤(次)委員

部長の言うような方向は小樽市側の意見としては当然であるが、そのような流れになっていかない、むしろ激化するということが考えられる。新日本海フェリーの問題もある意味ではその一例であろうと思う。道に申し入れるにしても、小樽港が小樽港だけの主張をしていくことはさておいて、道全体として今の物流の流れに対する行政側の対応・相互の意見調整をどのようにしていくか、大きな視野で議論すべきであって、ひとつひとつの細かな問題

に右往左往して結局何も残らなかったというのでは困る。議会と業界と市がそれぞれ自己保身の議論しかしていないのではと危惧する。港湾部としても、大きな視点から議論してその結論を道や関係方面にも伝えながら、小樽港の位置づけをきちんとしていくこともそろそろ必要ではないか。

○港政課長

フェリーの苫小牧就航を容認せざるを得ない状況下で、振興策として道内各港湾の機能調整を図る組織の設立を道に求めており、そこで委員の指摘される各港湾の物流を含めて検討されるよう道に要請したい。また、小樽港のみ単独で物流に関して具体的に調査するのは無理があり、北海道開発局のヒアリングの中でも、日本海側の港湾が手を結びあい小樽港がその旗振り役になって日本海側の組織を作ってはどうかとも話があり、開発局としても、そのためのデータを用意するとのことであり、物流については道内、日本海側、太平洋側と大きく捉えて今後の小樽港の方向性を見いだしていきたい。

○佐藤(次)委員

たていわ丸の事故について

今回の原因調査について海難調査委員会は開かれなかったのか。

○港湾部次長

港湾部内にはない。また、海上保安本部・北海道運輸局内にあるか把握していない。

○佐藤(次)委員

今回のような事故は結果のみを報告すればよいのか。第三者による調査はしないのか。

○港政課長

正式な報告は1月14日だが、油漏れを発見してすぐに海上保安庁に報告した。操船上の原因ではなく天候上の問題で、物損も人身に事故もなかったことから口頭で概要報告すればよいとのことであったので、文書の提出はしていない。運輸局も事故報告のみ文書を出せばよいとのことであった。

○佐藤(次)委員

事故が軽微だとか物損がなかったからとか人身に事故がなかったからということで、実際そうなっていると解してよいのか。

○港政課長

原因究明の必要があると判断されれば当然そうした指示が来て、そのような場が設けられると思う。しかし、今回は相手に何か損害を与えたという事例ではないのでこうした処理になったものと理解している。

○佐藤(次)委員

以前は各タグボートに6名ずつ人員が配置されていたので、普段からその船の癖や操作方法に習熟できた。しかし現在は2隻を1単位としているので、その点で今回の事故の原因として、操船の不慣れということは考えられないのか。

○港政課長

組合との合意もあり、確かに現在は1隻5人体制を基本としているが、船長・機関長の任を担う者は、さくら丸・たていわ丸それぞれに固定化している。したがって、ご指摘はあたらないと思う。

○佐藤(次)委員

新港は元々静穏度が低く、天候不順も予想し得る。また、どの程度の頻度で応援に行っていたのか。応援時は乗務人員に違いはあるのか。2隻同時に稼働する時は人員をどう配置するのか。

○埠頭事務所長

新港へは年2～3回応援に行く。1隻5人体制で船舶係6人が各3人ずつに分かれて、その他に業務係から2人ずつ応援を得て、全体としては10人体制で臨んでいる。

○佐藤(次)委員

2 隻同時稼働の場合は、各隻 3 人に普段港湾清掃等に従事している者が応援に入るというが、その者の乗船免許は整備されているのか。

○埠頭事務所長

○佐藤(次)委員

雪あかりの路について

期間中 18 万人が訪れたと報道され、関係者の努力と熱意で初回としては成功を収めたと思う。市の予算措置は 200 万円だったが、全体的な経費はどのくらいであったか。

○観光課長

結果は現在精査中だが、収支ともに 2,000 万円程度になるものと見込んでいる。

○佐藤(次)委員

実行委員会のメンバーは何名で、市との関わりはどのように持たれているのか。出店の主催はどこか。また、その売上げは収入に反映しているのか。

○観光課長

市職員が事務局の中に入っていたが、全体としては民間主導で運営されている。10 部会からなり、各部会が 3～4 人で構成されている。出店は 16 店舗あったが、実行委員会直営売店は 1 箇所あり、その売上げは収支予算に反映されている。その他の店はそれぞれの売上げになっている。

○佐藤(次)委員

このイベントはこれを契機に今後もさらに大きくしていこうと考えているのか。また、沿線住民からは断りなくブルが入ってきたとか、丹精していた植木に雪を積まれた等の声が寄せられているが、大きなイベントが市民の支持を得ていくためには、こうしたことをきちんと総括して進めてほしい。

○観光課長

マスコミにも取り上げられ集客効果もあり好評であった。民間主導の下でさらに市民の輪を広げ、今後、小樽の冬の風物詩として定着させ通年型観光へのステップとしたい。

来年に向け、我々もこうした輪の広がりを支援していく必要があると考える。

地域住民に関しては、実行委員が戸別に訪問しお礼を申し述べるとともに、雪解け後の状況を見て、地域の方とも相談しながら対応していきたい。

○秋山委員

観光案内所について

小樽駅構内に移設され、利用しやすくなったと思う。ただ、小樽駅自体の雰囲気は狭苦しい印象を受ける。真ん中が旅行案内のパンフレット棚で仕切られているためとも思うが駅はまちの顔でもあるので、市としても J R と話し合ってもらいたい、どうか。

○観光課長

現在駅構内を改造中で、それに合わせ広告看板やパンフの関係も相当変えていくと聞いているし、案内表示も設置していくというので、ご指摘を伝え話し合ってもらいたい。

○秋山委員

おもてなしの心について

ロシア人観光客が増えており、積極的にこれらの観光客に声掛けしている主婦グループがある。一方で、スーパー等で買い物する外国人に対する接客態度がなっていないとも聞く。おもてなしのセミナー等では、こうした部分

にどう取り組んでいるのか。

○観光課長

小樽観光も国際化しており、韓国や台湾からも訪れている。中心商店街では積極的に取り組んでいるが、堺町方面は新規営業も多く、その点で不慣れがあると思う。おもてなしの心は原点であるので、誘致協でも国際化に関する研究の中で取り上げられているが、市民啓発にも地道に努めていきたい。

○秋山委員

セミナー参加者の中には、単に「参加した」程度と受け止めが軽い人もいる。学んだことをしっかり実践しようというところまで踏み込んだ内容ではないのか。

○観光課長

関係団体に入っている方々はそれぞれ商売をしているので、積極的な参加があるが、本来参加してほしい業者の方の参加が低調である。セミナーはその場限りになりがちなのでそれ以外の方法も何か考えていかなければならないと思う。

○秋山委員

潮まつりについて

例年どのくらいの人を集めているのか。

○観光課長

昨年は約 100 万人の入り込みであった。

○秋山委員

市としては潮まつりをどのように位置づけているのか。

○観光課長

夏の風物詩であり、小樽ならではのまつりとして年々参加型になっている。

○秋山委員

住吉神社や竜宮神社の例大祭とは別の意味で「お祭り」という捉え方をしている市民が多いと思う。各町内会への参加要請はどのようになされているのか。

○観光課長

各町会長には実行委員会の顧問になってもらっており、個別に周知徹底のお願いもしている。方法についてはさらに考えていかなければならないと思う。

○秋山委員

町会内で店閉まいするところが増え、町内会費が集まらなくなってきたため、経費節減のため潮まつりの提灯を出さないと決めたところもある。電力会社に問い合わせたところ 1 日中つけてもこまめに切り替えても料金は変わらないので、いっそのことやめようとなったという。市として何とかならないのか。

○観光課長

町会・地域の方々がイベントの盛り上げを支える原点だと思うが、町会の資金面での体力不足や高齢化もあって、ねりこみ参加も難しくなっていると聞く。ただ、メイン会場には行けないが各地域で盛り上げていこうという気運は高い。そのあらわれの一つが提灯であろうと思う。ご指摘の話は初めて聞いたので、近々開催される検討委員会に伝え、町会長の意見も聞きながら、新たな発想で何か出来ることがないか研究したい。

○経済部長

潮まつりの電気料金を低額設定できないかと提案していく必要はあると思う。ただ、現在は一律に臨時電灯扱いになっているはずなので難しいと思う。本来広がるべきものが縮小するのは好ましくないので、何とか工夫して「我々のまつり」との気運を盛り上げていきたい。

○秋山委員

全市あげてこのまつりを盛り上げ、多くの方々に参加してもらえよう、より一層の勢いをもってすすめてほしい。

○浅田委員

青果卸売市場について

マイカルはオープンに当たり、野菜・果物だけで約 3,000 万円分用意したと聞く。

しかし、おそらくその全部が樽一からでなく、札幌などからも買付けたと思う。

問題は、樽一の買付けスタッフに輸入品を見る人がいないということだ。りんごもさくらんぼも輸入の時代である。樽一で扱う品物も全部が国産かというそうでもないというのが現状である。以前から、輸入部門に人材を配置してはどうかと提案してきたが未だにいない。一説には輸入品を見る目を養うには 5 年は必要だという。物流の問題は簡単ではないかもしれないが、全世界から野菜・果物を小樽港に集め、樽一を通じて捌いていくという意識を持って、考えていく時期に来ているのではないかと思う。経済部としても、今から数年先を目指してそうした人材を育て、市場に配置していくべきではないか。

○経済部長

大切な視点であると思う。生鮮食料品の質の見極めは、産地の自然環境はじめ様々な要素を頭に入れて対応しなければならない大変な仕事である。小樽の台所を預かる樽一にはより新鮮な物をと意識して動いてもらわなければならない。輸入品は自由化の流れの中でますます浸透すると予想されるが、現状では商社を経由して入荷している。その意味では商社サイドの見極めとともに、商社に対しこんな品物を取扱ってほしいと申し入れる専門性が必要だと思う。樽一自身が直接買付けるのは難しいと思うが、大型店も含め広く小樽のニーズを取り込む努力はしなければならない。

今回マイカル部分で、サティ・ビブレに市内の仲卸業者が納入の指名を受けて参入している。その中で全体の取扱いも増えていくものと思う。人材育成には課題もあるが樽一の役員にも伝え、その可能性や戦略等話してみたい。

○浅田委員

経済がしっかりしないと、小樽の活性化は成らない。その意味で、経済部・港湾部の使命は大きい。ぜひ今後がんばってほしい。

○大竹委員

石狩湾新港の家畜伝染病予防法に基づく港指定要望について

我が党としてはこの問題に関して、業界それぞれの意向が反映された中でそれに沿った議会の議論がされて判断されるものと考えており、新港の港指定はあくまでも最終的な選択であって主でなく、振興会や会議所の言う「条件」がまず第一である。したがって、指定検疫物の種類・コンテナ等の問題と他港湾の影響で権益が損なわれると市経済自体が衰退するという不安を持ちつつも、規制緩和の流れの中ではやむを得ないとの形をとっているものと思う。非常に苦しい選択だろうと感じている。以下、条件として付されている中で分からない点を質問する。

指定検疫物については、家畜伝染病予防法施行規則第 45 条第 1 号ないし第 7 号に規定され、同規則第 47 条に輸入場所の指定が規定されているが、資料を見ると、石狩湾新港の要望内容で小樽港との違いは第 7 号のみで、第 1 号から第 6 号まではすべて小樽港と同じものを要望していると読めるが、その点はどうか。

○(港湾)小田主幹

新港で母体協議している中での要望内容としては、第 7 号は乗組員が携帯品として持ってくる肉の関係なので、

それを除き小樽港が既に持っている検疫物の全部である。

○大竹委員

振興会・会議所は「指定検疫物の種類についてはコンテナで取り扱う輸入畜肉（第 45 条第 3 号の肉）に限定する」ことは仕方ないと言っている。ところが、新港の要望内容はすべてととれるが、どうか。

○港湾部次長

確かに新港管理組合の要望内容は小樽港とほぼ同一内容で検疫を受けられるようにしてほしいというものである。これについて、部内あるいは業界とも議論を重ねてきたが釜山航路を持つ新港としては背後地企業の中からコンテナ航路で肉を輸入する際に検疫が必要との話があり、我々もそうした内容を含めた中で、各団体に話をした。その中から最終的に各団体からは 3 号の肉のみに限定するという回答を得た。

○大竹委員

一番心配しているのはその点である。コンテナの肉に限定するということがはずされる心配がある。新港の要望ではそれ以外のものも含めて求めているが、一方で、各業界にはコンテナの肉だけだと説明している。だから「新港で要望したのはこういうことで、小樽はそれで了承したのだから、これでいけるのだ」と言われたら、折角付した条件は吹き飛んでしまう。ここがきちんとしなければ、単に説明を鵜呑みにできない部分があるのではないか。新港が要望してくるのはこれだけあるのに地元への説明ではこの部分だけということで、それなら仕方ないと思っていたら、新港の側は全部を了承してもらったと受け取るということになれば非常に恐ろしいことだ。その辺を確認できるか。

○(港湾)小田主幹

新港が要望してきたものはすべて業界に説明している。業界としての回答としては、それらの中で限定してきたのであり、我々も両団体の意見を尊重していきたい。

○大竹委員

「3 号の肉でかつコンテナで輸入されるもののみ」で小樽の業界もとりあえず今回はやむを得ないと言っている。一方で、石狩湾新港で要望として出してきたのは 2 号も 3 号も 4 号も 5 号もということなので、要望自体から 2 号・4 号・5 号については取り下げ 3 号のうちの肉だけでかつコンテナに限ってどうかという話があるべきではないのか。

○(港湾)小田主幹

新港からの要望部分を縮小すべきだというご指摘と思うが、我々としては業界の意見及び今議会における各会派の意見を踏まえて回答していく中で検討していきたい。

○大竹委員

3 号の肉でかつコンテナ以外は今回の要望には上がっていないと確認できたのか。

○港湾部次長

石狩新港冷蔵倉庫協議会や管理組合から来ている要望には、特段これとこれというように示されてはいない。我々としては各団体に小樽港の例を含めて、45 条各号の指定検疫物について一覧表で示した。その中で新港の要望内容が 7 号を除いて小樽港と同じものと電話で確認した。それを 2 団体に示したところ、先程来の 3 号のみという回答を得た次第である。

○大竹委員

そうするとこれについては、新港の方では 2 号・4 号・5 号については今回の協議のなかには入っていないと確認したのか。3 号の肉でかつコンテナのみでということを確認して 2 団体に説明したのか。一方で説明していることと実際こちらで説明していることが違うということになったら詐欺ではないか。

○港湾部次長

文章には何号とは具体的には示されていない。コンテナ航路を積極的に利用したいという希望があることから、コンテナ航路に集中する荷物について動物検疫の指定を要望したいという内容で理解している。電話等で確認した中では、7号以外のもので小樽港と同じものを要望したいとのことであるので、それを業界に示した。

○大竹委員

2号・3号・4号・5号を合わせて要望している。いろいろ議論してきた中で、本来は権益の問題だからできれば守りたいが、3号の肉のコンテナのみについては業界としては仕方がないと言っているから我々も認めようと、誘致した企業もこれに関わっている面から考えてもやむを得ないというのは分かる。しかし、「仕方がない」と言ったこと自体が別に利用されては非常に困る。だから心配してこの2項を付け、かつ小樽に強力な要望活動をしてほしいと言っているのはここにあるわけである。切羽詰まった業界の気持ちがここに表れている。それが別な形に変更されるようなことがあっては困る。審議に当たりきちんと確認しておく必要がある。3号の肉のコンテナのみで他は関わらないと確認した上で認めるべきだという議論に入らなければならないと思うがどうか。

○港湾部長

この問題に関しては、新港の要望としては委員の言われるとおりの内容になっているわけであるが、振興会や会議所から出てきた条件については3号の肉に限るとなっており、この旨は小樽市の現状を話す中で、新港には伝えてある。

○大竹委員

3号の肉でかつコンテナということ以外は認めないということで2団体は同意するということは、新港の方と話し合っているのか。

○港湾部長

そのとおりである。

○大竹委員

取り越し苦労かもしれないが、えてして条件の部分が抜け落ちると全部認めたということになりかねない。議論してきたことの本質が取り違えられることがままあるので、心配しているのだが、その辺を曖昧な形にしないで、きちんと確認した中で3号の肉のコンテナのみということを強調してほしい。

○港湾部長

関係業界や商工会議所から同様の意見が出ているので、新港に回答する部分についてはそのとおりに意見を申し述べていきたい。

○大竹委員

雪あかりの路について

従来ウィンターフェスティバルを続けてきたが、これも含めて冬のイベントの今後のあり方についてどう考えているのか。

○観光課長

市民へと輪が広がってはじめて、多くの観光客と楽しさを共有できるものになるので、冬の活性化には市民イベント型プラスアルファの部分が必要になってくると思う。観光課サイドとしては、通年型観光と夜の演出をどのようにしていくかが中心になると思う。

○大竹委員

今回の雪あかりの路は、非常に良かった。参加した多くの人が、自分が参加して誰かに喜んでもらうことに気付いたと思う。これを全市的に広めることも考え、期間を延ばしたり、ろうそくを配布したり、アイスクャンドルのコンテストを行うことも一つの方法ではないか。市民がみずから参加し工夫していくことが冬のイベントにおいてはかなりのウェイトを占めるので、その面に力を入れていくべきである。市民主体のイベントに行政がお手伝いを

する形が今後のまちづくりの中に求められている。今回はその良いきっかけになったと思う。今回 200 万円の予算がついたが、新年度も補正で予算を獲得できるよう重要性を大いに訴えてほしいがどうか。

○観光課長

さらに人の輪が広がり、一軒一軒の民家の軒先にあかりが灯されるようなことを考えたい。次回に向けてどのように取り組んでいくか話し合う際に合わせて考えたい。

○大竹委員

小樽は商工港湾都市といってきたが、夏の観光客入り込みやマイカルの入り込みもあり観光の占める割合はかなり高くなっている。全国的にも観光地として認知されてきている中で、眠っている観光資源もまだまだ沢山ある。観光都市宣言をして強くアピールするとともに、市民参加ともリンクさせて経済活性化にも繋がるような施策を港湾とも連携して進めてほしいがどうか。

○経済部長

今回のイベントが高く評価されたことは実行委員会に伝えたい。その点が反省会で来年をどうするかという点に繋がると思う。市民の手作りのまつりに行政はそっと手を差し伸べるべき、評価することが資金を援助する以上に大切なことかもしれないとも感じており予算を幾ら付けるということではなく、今後も育てていくという立場で考えていきたい。

観光都市宣言の方向性については、市一丸となって折角ある観光資源を何とか外に発信していくことが、まちづくりに大きなインパクトを与えようと思う。観光都市に否定的な声もまだまだ市内には少なくないので、市民意識も啓発しながら時期をみていきたい。

○大竹委員

観光だけでは食べていけないという声も確かにあるが、実際に観光の波及効果が経済の活性化をもたらすことも明らかである。市民が良かったと思えるものをつくってそれを広げていくことからやっていかないと、上からただ押しつけてもそのとおりにはならない。

気長にというが、時には急いでやるべきものはやっていくべきである。

小樽市の農業政策について

小樽の農業自体は都市近郊型で、農林省の行っている各種プロジェクトには向いていない。しかし、先日閣議決定された新農業基本法では、耕地面積が少ない近郊農業や観光的要素の導入も考えられている。「明日の日本をつくる北海道」ということで昨年 4 月 21 日に閣議決定された北海道開発庁の第 6 期北海道総合開発計画の中でも示されたように、自然や農村を生かした北海道に暮らしたいと多くの人が思っており、農業と観光を含めた施策の展開に力を入れてこそ、北海道の特色を打ち出せると思う。その中でこれからの小樽のあり方をどう方向付けていくのか。

○経済部副参事

小樽の農業は、1 戸あたりの耕地面積が 1 ヘクタール未満の農家が 80 % を占める。かつ農業生産額も全道比 0.08 % 程度である。これからはいちご・トマトなど特化した農産物の施設栽培を中心にしていかななくてはならない。また、就業者の高齢化や離農者の問題があり、小樽の農業を今後も持続的に発展させていくには、規模拡大・体質強化を図る必要があり、農業法人の育成も一つの方法ではないかと考える。

○大竹委員

狭いところで農業を維持するには全道の何%かは関係ない。狭くても収益を上げ、生活できるようにするには規模拡大施策は小樽には適合しない。小樽に合う施策を導入して農業振興を図っていくことに着目しなければならない。農林省の規格に合わせようとするれば結局何もできないことになる。都市の住民が農村に何を求めているか、農家の年齢構成や仕事のやり方をきちんと把握して、小樽にはどうするのが合っているか見極めて指導していかな

てはならないという認識を持ってほしいが、どうか。

○経済部副参事

農協や地域の農業者と話し合う機会があるが、それを通じて最も重要と思うのは、これからを自分たちが背負っているのだという農業者の意識である。今後も地域に入り、コミュニケーションをとっていきたい。

○委員長

質疑終結。これより一括採決する。採決の結果、議案第４０号については原案可決と、所管事項の「経済の活性化」についての調査は閉会中も継続審査とすることに、いずれも全会一致で決定。

散会宣告。