

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 1 3 年 6 月 2 5 日 (月)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 5 2 分
場 所	消 防 第 2 、 第 3 会 議 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出 席 委 員	小 林 委 員 長、大 竹 副 委 員 長、成 田 ・ 大 畠 ・ 次 木 ・ 渡 部 ・ 西 脇 ・ 岡 本 ・ 秋 山 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			
書 記			

○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、大島委員、渡部委員をご指名いたします。

継続審査案件を一括議題といたします。

この際、理事者より報告の申出がありますので、これを許します。

平成12年度企業立地状況について。

○（経済）小林主幹

経済部から、平成12年度企業立地状況についてご説明申し上げます。

最初に、平成12年度中の新規立地企業でございますが、銭函3丁目の銭函工業団地隣接地において油圧機械製造のアピスジャパン株式会社ほか3社が、また、石狩湾新港小樽地域には食肉加工の株式会社パイオニアジャパンほか3社が立地し、合わせて8社が新たに立地決定いたしました。

次に、平成12年度中に操業を開始した企業でございますが、銭函3丁目において食品添加物製造の日清食材株式会社ほか2社が、また、石狩湾新港小樽市域においては食肉加工の株式会社パイオニアジャパンほか2社が操業を始め、合わせて6社が操業を開始いたしました。

この結果、銭函工業団地並びに石狩湾新港小樽市域の立地状況につきましては、平成13年3月末現在、銭函工業団地では合計117社の立地があり、立地面積は63.6ヘクタール、分譲率は84.0%となっております。これらの立地企業117社のうち95社が既に操業を行っております。

一方、石狩湾新港小樽市域につきましては、65社の立地があり、立地面積は103.3ヘクタール、分譲率は43.7%となっており、立地企業65社のうち31社が既に操業を開始しております。

また、石狩湾新港地域全体の立地状況につきましては、立地企業数が716社、立地面積は735.6ヘクタールで、分譲率は60.9%となっており、立地企業716社のうち546社が既に操業を行っております。

企業立地を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いておりますが、引き続き必要な情報収集に努め、さらに多くの企業立地が図られますよう努力してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○委員長

平成14年度小樽港港湾関係事業予算要求案について。

○（港湾）工務課長

平成14年度小樽港港湾関係事業予算要求案につきまして港湾部より説明いたします。

お手元の資料1-1、1-2をごらん願います。

資料1につきましては、平成14年度小樽港港湾関係事業予算要求案であります。平成13年度との対比表となっております。

なお、13年度の事業につきましては、当初予算で計上しております。

また、資料1-2につきましては、事業予算要求案で、地図で赤く着色しているところが平成14年度の事業箇所となっております。

それではまず、直轄事業につきまして、資料1-2、平面図の左上のの部分でございますが、継続事業としまして、防波堤北の改良に伴う調査設計で、ボーリングなどの地質調査、それから漁業影響調査を実施するものであります。

それから次に、平面図の右上、の部分でございますが、同じく継続事業としまして、臨港道路小樽港縦貫線の改良、本体工事としまして、平磯岬海上部の擁壁、盛り土工、それから、平磯大橋橋梁下部工、橋げたの工場製作、さらには、国道5号東小樽交差点付近の擁壁や盛り土工、これらを実施するものであります。

以上、国直轄事業としまして、事業費総額14億800万円、小樽市の管理者負担金は4億6,420万円を見込んでおります。

また、防波堤北改良の調査につきましては、平成10年度から行っておりますので、その経過について若干報告をいたします。

平成10年度であります、沈下量などの現況調査を実施するとともに、小樽開発建設部内におきまして改良手法の概略検討を行っております。

平成11年度は、静穏度解析、漁業活動、地質ボーリングなどの調査を行うとともに、大学の教授、北海道開発局小樽開建、小樽市などから構成されます11名による改良手法検討会を設置いたし、既存防波堤の安全率評価手法や歴史的工学価値の検討などを行い、基本的改良案を10案ほど提出いたしております。

12年度につきましては、基本的改良案を想定した静穏度解析や現存部の水利模型実験などを行い、改良手法検討におきまして、静穏度解析の評価、それから水利模型実験と安全率評価の検討を行っております。

また、詳細な既存防波堤の利用活動調査なども行っております。

平成13年度であります、斜塊部の水利模型実験、それから防波堤堤体付近の深浅測量などを行うとともに、引き続き、改良手法検討会におきまして、斜塊部の水利模型実験による安全率評価の検討も行う予定であります。

14年度であります、先ほども言いましたけれども、平成12年、13年度の検討結果をもとに、学識経験者や市民の代表、港湾関係団体等で構成されます整備検討委員会を設置し、改良などについてのご意見を伺いながら、事業主体であります国が改良工法を決定する予定になっております。

なお、改良工事の現地着工につきましては、平成15年度以降を予定しているということであります。

続きまして、補助事業であります、平面図の左下、 の部分であります。

新規事業といたしまして、小樽港の歴史的港湾施設であり、また、主要な観光施設であります小樽運河の環境整備、浄化対策としましての効果が期待される汚泥しゅんせつや底質改善を図る覆砂などの工法を決めるための調査設計であります。

続きまして、平面図の中央右下、 の部分であります、これは、継続事業として、臨港道路小樽港縦貫線の勝納ふ頭基部のフェリー交差点付近、札幌側の4車線化の改良工事、それに伴います用地補償であります。

次に、平面図の左下、 と の部分であります、これも、継続事業として、北浜・手宮岸壁の改良工事であります。日清製粉小樽飼料工場前面の老朽した岸壁を改良するものであり、当初、平成13年度の完成を予定しておりましたが、工事を実施する中で、エプロン舗装等の施設整備が平成14年度まで延長されたものであります。

以上、補助事業としまして、事業費総額は2億5,500万円を見込んでおります。

続きまして、起債事業であります、平面図の中心部、港町ふ頭の 番と 番をごらんいただきます。

新規事業としまして、定期コンテナ航路開設に伴う荷役機械や検査上屋の整備であり、事業費総額は5億9,500万円を見込んでおります。

また、平成12年度に荷役機械設備の調査設計を行っておりますので、その概要について、ご報告いたします。

荷役機械の整備は、港町ふ頭のマイナス12メートル岸壁に設置して、コンテナや木材等の荷役に使用する多目的橋形クレーンを予定しております。

また、この岸壁はケーソン式岸壁であり、レール式クレーンのための岸壁の補強や改造が伴うような形式を採用することが困難であるということから、現況の岸壁の地耐力に対し安全性が確保できる形式のものを比較検討いたしております、その結果、エンジン発電機を搭載しましたタイヤマウント式の橋形クレーンを採用することといたしました。

この橋形クレーンであります、対象最大船舶は、オンデッキ10列5段積み、載荷重量1万5,000トン級のコンテナ船を予定しており、伸縮スプレッターの使用により、20フィート、40フィートのコンテナを扱うことができる

ほか、電動油圧ドライブを使用することにより、木材も扱える多目的橋形クレーンであります。

現在、官民一体となりまして、コンテナ航路誘致の実現に向けた取組を進めておりますので、航路開設が決定した時点で、荷役機械など必要な施設整備を進めたいと考えております。

以上、直轄、補助、起債事業を合わせまして、事業費総額22億 5,800万円、管理者負担分は11億 6,270万円を見込んでおります。

以上で報告を終わります。

○委員長

平成13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）港湾振興室白岩主幹

平成13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、新港管理組合から平成13年6月18日付で事前協議がありましたので、ご説明申し上げます。

この補正予算案につきましては、防波堤北直轄港湾等災害復旧事業に伴う補正でございます。

お手元に配布の資料2 - 1は平成13年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案、資料2 - 2は港湾関係事業予算補正案、資料2 - 3は事業位置図となっております。

資料2 - 2、2 - 3をごらん願います。

事業としましては、資料2 - 3図、防波堤北先端部 340メートルの部分ですが、平成12年12月24日から13年1月7日にかけて、複数の低気圧が北海道付近を続けて通過した影響で、日本海側を中心に風雪の強い荒れた天候となり、海上も激しいしけとなり、石狩湾新港へ高波が押し寄せました。

この一連の波動によりまして、堤体及び消波ブロックの沈下が促進され、それに伴い、上部と胸壁の破損、すき間が生じ、また、一部の胸壁に欠落が発生したものであります。

災害復旧は2カ年で行う予定であり、全体事業費はおおむね1億 2,000万円ではありますが、今回の補正につきましては、上部工、胸壁工を行うもので、補正額は3,400万 9,000円で、このうち管理者負担分は680万 2,000円であります。

次に、歳出予算の内容についてご説明申し上げます。

資料2 - 1をごらん願います。

歳出予算の補正科目の区分及び当該区分ごとの金額、並びに補正後の歳出予算の金額は本表のとおりになってございます。

歳出におきましては、港湾建設費では、補正前の額19億 5,309万 5,000円に国直轄事業負担金 680万 2,000円を増額補正し、補正後の額は19億 5,989万 7,000円となります。

また、公債費につきましては、補正前の額23億 4,097万 1,000円に起債償還利子 680万 2,000円を減額補正し、補正後の額は23億 3,416万 9,000円となります。

なお、今回の補正に伴う母体負担金の変更はございません。

以上、平成13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は、検討の結果、同意する方向で考えてございます。

以上でございます。

○委員長

平成14年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について。

○（港湾）港湾振興室白岩主幹

次に、平成13年5月29日付で平成14年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求管理者案について事前協議がありましたので、その概要についてご説明申し上げます。

お手元に配布の資料3-1は平成14年度港湾関係事業予算要求管理者案で、平成13年度との対比表となっております。

また、資料3-2は事業位置図となっており、赤く着色しているところが平成14年度要求箇所でございます。

資料3-1の施設名の頭に表示している数字と、資料3-2に表示の数字が符合しておりますので、あわせてごらん願います。

まず、直轄事業についてご説明いたします。

資料3-2の左手、防砂堤西の部分でございますが、西側からの漂砂による航路・泊地の埋没を防ぐため、引き続き、防砂堤西の胸壁工、消波工を行うものでございます。

また、図の右手、防砂堤東の部分でございますが、港口から港内へ漂砂が流入するのを防止するため、引き続き、防砂堤東の胸壁工、消波工を行うものであります。

また、図の中心部、航路マイナス14メートルの部分でございますが、大量ばら荷貨物やコンテナなどの外貨貨物輸送を中心とした大型船舶に対応する多目的国際ターミナルの形成を図るために、平成12年度に着手しております西地区マイナス14メートル岸壁の整備と一体として行う必要のある航路整備といたしまして、新たに航路マイナス14メートルのしゅんせつ工を行うものでございます。

また、図の中心部、岸壁マイナス14メートルと港湾施設用地の部分でございますが、新港背後地の企業から早期整備の強い要望があり、船舶の大型化に対応する西地区マイナス14メートル岸壁整備のため、引き続き、岸壁の本体工と、岸壁背後に港湾施設用地の基礎工、本体工を行うものでございます。

以上、直轄事業としましては、総額64億3,700万円となっております。

続きまして、補助事業についてご説明いたします。

図の右手、航路マイナス3メートルの部分でございますが、漁船などの航路の安全確保のため、引き続き、本港地区の航路マイナス3メートルのしゅんせつ工を行うものであります。

また、図の右手、港湾施設用地の部分でございますが、東地区の港湾活動、漁業活動を維持するため、港湾施設用地の基礎工、被覆工、上部工を行うものでございます。

また、図の右手、道路E-1の部分でございますが、東地区で発生するレクリエーション関連交通の円滑化のため、同地区と背後幹線道路を連絡する臨港道路の調査設計を行うものであります。

また、図の中心より左手、道路A-2の部分でございますが、引き続き、中央地区から西地区にかけての臨港道路西樽川ふ頭線の土工、路盤工、耐雪工、附属施設工を行うものでございます。

また、図の左手、廃棄物埋立護岸の部分でございますが、西地区に航路・泊地のしゅんせつ土砂を受け入れるため、引き続き、廃棄物埋立護岸の基礎工を行うものでございます。

以上、補助事業としましては、総額13億5,280万円となっております。

最後に、起債事業についてご説明いたします。

図の中心部、ふ頭用地の部分でございますが、先ほどご説明いたしました直轄事業の、の部分とも関連いたしますけれども、西地区マイナス14メートル岸壁の背後地にふ頭用地整備のため、本体工、被覆工、上部工を行うものでございます。

また、図の中心部、工業用地3工区の部分ですが、ここにつきまして、引き続き、産業道路の路盤工を行うものでございます。

以上、起債事業としましては、総額3億7,600万円となっております。

ただいま、平成14年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求管理者案の概要をご説明申し上げましたが、その総額は、直轄、補助、起債事業を合わせまして81億6,580万円となっております。

なお、この要求管理者案につきましては、本委員会の審議を初め、小樽市港湾振興会、小樽商工会議所のご意見

を踏まえながら、市の考えをまとめてまいりたいと考えてございます。

以上でございます。

○委員長

続きまして、石狩湾新港西地区公有水面埋立承認願書及び免許関係と市長への意見聴取について。

○（港湾）港湾振興室白岩主幹

次に、石狩湾新港西地区公有水面埋立承認願書及び公有水面埋立免許願書、並びに石狩湾新港西地区埋立用途変更承認申請書にかかわる小樽市長への意見聴取がありましたので、ご報告いたします。

お手元に配布の資料4-1は石狩湾新港公有水面埋立承認及び免許関係の一覧表、資料4-2は事業箇所図となっており、資料4-1の区分欄の頭に表示している数字と、資料4-2の表示の数字が符号してございます。

まず、資料4-1をごらん願います。

区分欄の公有水面埋立承認願書につきましては、公有水面埋立法第42条第1項の公有水面埋立ての承認を受けるため、北海道開発局小樽開発建設部から5月21日付で免許権者である石狩湾新港管理者の石狩湾新港管理組合に出願されたものでございます。

願書の概要についてであります。本埋立ては岸壁及びふ頭用地の公共施設を造成するものであり、埋立区域は、資料4-2、の部分ですけれども、小樽市銭函5丁目41番、70番地先の国有海浜地地先公有水面で、埋立区域の面積は2万5,297.74平方メートル、埋立地の用途はふ頭用地、埋立てに関する工事の施工に要する期間は3年2カ月であります。

次に、資料4-1、区分欄の公有水面埋立免許願書につきましては、同法第2条第1項の公有水面埋立ての免許を受けるため、石狩湾新港管理組合から同日付で免許権者である石狩湾新港管理者の石狩湾新港管理組合に出願されたものであります。

願書の概要についてであります。本埋立ては国の造成するマイナス14メートル岸壁及びその背後用地と一体的にふ頭用地を造成するものであり、埋立区域は、資料4-2、の部分でございますけれども、小樽市銭函5丁目41番、70番地先の国有海浜地地先公有水面で、埋立区域の面積は2万9,751.75平方メートル、埋立地の用途はふ頭用地、埋立てに関する工事の施工に要する期間は着手の日から2年7カ月以内で竣工となっております。

次に、資料4-1、区分欄の埋立地用途変更承認申請書につきましては、同法第42条第3項において準用する同法第13条の2第1項の承認を受けるため、北海道開発局小樽開発建設部から同日付にて免許権者である石狩湾新港管理者の石狩湾新港管理組合に申請がなされたものでございます。

申請書の概要についてであります。資料4-2、の部分でございますけれども、今回新たに公有水面埋立てによるマイナス14メートル岸壁の整備に関連する広いオープンヤードや道路を整備するため、平成元年5月30日付で緑地として承認されている埋立面積が43万4,908.92平方メートルを、新規埋立地と一体的なふ頭用地1万8,702平方メートル、保管施設用地9万6,175平方メートルと、道路用地1万2,165平方メートル、緑地30万7,867平方メートルに用途変更するものでございます。

これらの埋立承認の出願等が5月21日付でなされ、これを受けまして、石狩湾新港管理組合は、同法第3条第1項の規定に基づき、5月24日から6月13日まで、新港管理組合と小樽市港湾部において関係書類の縦覧を行い、縦覧者は、公有水面埋立承認願書で1名、公有水面埋立免許願書で2名、埋立地用途変更承認申請書で1名でございました。

また、同法第3条第1項の規定に基づき、平成13年6月18日付で免許権者である石狩湾新港管理者の石狩湾新港管理組合から小樽市長へ意見聴取もございました。

これは、埋立予定地が小樽市の行政地先水面であることから、地元市長の意見を聴取するもので、回答期限は4カ月以内となっており、市長が意見を述べるときには、同法第3条第4項の規定に基づき、議会の議決を経ること

が必要となっておりますので、次の第3回定例会に議案を提出する予定でございます。

以上でございます。

○委員長

これより、質疑に入ります。

なお、本日の順序は、共産党、自民党、市民クラブ、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

○西脇委員

小樽港港湾関係事業予算要求案について

今報告のあった小樽港港湾関係事業予算要求案について、起債事業として、荷役機械の製作、検査上屋の整備があります。この5億9,500万円の割り振りはどんなふうになっていますか。

○（港湾）工務課長

起債事業の荷役機械と上屋の内訳でございますけれども、検査上屋につきましては、コンテナを収容できるというような小さなものにして、それに係る費用としましては約1,000万円、残りが荷役機械の部分ということで考えてございます。

○西脇委員

14年度に機械を購入するということになれば、当然、ポートセールスとして、コンテナ航路の開設も、理想のことを言えば、14年度に開設できるということが望ましいのですけれども、その見通しについてどう考えているのか、伺います。

○（港湾）港湾振興室長

正直に申し上げまして、見通しということになりますと、なかなか今直ちにということとは言えないかと思えます。

ただ、かねてより申し上げてきてございますけれども、現在、官民一体となって、特に中国関係でございますが、航路の開設に向けて努力しているところでございますので、それらの見通しが立った上で、ただいまの荷役機械の導入に向けて整備をするということになると思います。

○西脇委員

全く目算がなく、機械だけはとりあえず14年度に買ってしまうということになるのか、それとも、ポートセールスの成り行きを見て14年度に機械を買うのか、やめてしまうこともあるのか、その辺はどうですか。

○（港湾）工務課長

先ほどの説明の中で若干触れたのですけれども、機械の整備に当たりましては、航路開設が決定した時点で荷役機械の整備を進めたいということで、あくまでも、設計は終わっておりますが、工事の実施に当たりましては、航路の表明等がなされてからということで考えてございます。

○西脇委員

航路開設については、幾らか、可能性とか、想定できる航路というのは今考えているのですか。

○（港湾）港湾振興室長

先ほども申し上げましたけれども、具体的には中国航路になろうかと思いますが、これにつきましては、まだここで船社の名前を申し上げることはできませんけれども、ある船社と接触してございます。その船社におきましては、現在、他港に荷を揚げているという状況がございますけれども、その船社と接触してございまして、小樽港に揚げるべく、その船社がいろんな荷主などと接触しているという状況でございます。

ただ、13年度にすぐ実現できるかとなりますと、貨物量とか荷主の意向もございまして、今、そういうふう

努力しているという状況でございます。

○西脇委員

直轄事業で北防波堤の調査を行うということですが、これは1914年に完成した防波堤ですから、当然、老朽化が激しいのですけれども、結局、防波堤そのものの改良をやる場合に、かさ上げもやるということの調査なのか、それとも、今の防波堤そのものを利用してかさ上げをやるのか。そういうことを調べるための調査だと思うのですけれども、今考えられるとしたら、どうなのでしょう。既存の防波堤そのものは大丈夫だろうというふうに考えて差し支えないのかどうか。

○（港湾）工務課長

北防波堤の改良についてでございますけれども、平成10年度から改良を進めてきておりまして、今まで検討委員会等で議論されているのは、二つの方向から議論されております。

まず一つは、既存の防波堤が100年を経過しているという中で、構造的に安全性がどうなのかという部分の検討です。

もう一つは、港内に越波してくる。構造物そのものが昔の基準でやっていますので、天端なりが今の基準に若干合わない、そのために越波が起きる。越波が起きることによりまして、港の利用への影響も出てきているということで、越波対策として、どの部分のかさ上げなり改良なりが必要なのかという二つの方向性で今検討を進めてございます。

○西脇委員

石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について

石狩湾新港の予算要求案についてですが、これは今日もらった資料ですから、まだ深く見ておりません。しかし、総事業費は今年度に比べて32%増える。ところが、直轄分の管理組合負担は58%増と。補助事業は、管理者負担が10倍以上というふうになっているわけですが、これによって、今でも年間5億円近い4分の1負担がどうなるのかという心配があるのですが、どういう見通しを持っておられますか。

○（港湾）港湾振興室白岩主幹

母体負担の関係でございますが、確かに、委員が今おっしゃいましたように、事業費はかなりの規模になります。ただ、ここにつきましては、マイナス14メートル岸壁の事業が12年度着手というような形で、14年度から本格的に着工という部分が出てきております。

それで、母体負担につきましては、今ここにお示ししているのは、港湾建設費の事業費のみでございまして、そのほかに、例えば、新港の議会費とか一般関係費、それらの全体予算の中と、例えば、港湾施設使用料なりの収入の部分の差額の6分の1という形になってございますので、そこら辺の部分は、現時点で試算するのはなかなか難しいのかなと思っております。

ただ、港湾建設事業費だけをとらえますと、先ほど委員からご指摘もございましたように、事業費が伸びてございますもので、管理者負担分では1,000万円ほど14年度の方が伸びておるのかなと。そんな部分では、現在、13年度で4億5,000万円を若干切るようなものですが、その部分よりちょっと伸びるのかなと、そのような予想を立ててございます。

○西脇委員

マイナス14メートル問題については、代表質問、一般質問でもお尋ねしたのですが、西地区のマイナス14メートル関連で167万トン扱う、これらのものをやるための総事業費として、国費と管理組合分で425億円かけるという事業ですね。

それで、167万トンというのは、あくまでも、企業ヒアリングとか経済動向とかに基づいた推計にすぎないわけです。今、どこの港でもマイナス14メートル化というのが大はやりでありまして、極端な話、白老の方までマイナ

ス14メートルをやりましょうなんていう計画もあるわけです。

そういう状況から見ると、マイナス14メートル化が本当に市民の暮らしに役立つ事業なのか。我々の見解というか、立場は、小樽港で既にマイナス14メートルの港町ふ頭があるのだから、それについて輸送量が少々高くなって若干物価にはね返るといふ懸念はあるにしても、400億円以上をかけて新港にわざわざつくらなくても、小樽港の利用ということで、あそこだって石炭の備蓄を揚げてはならないということはないわけですから、そういう点で公共投資のむだ遣いに対する国民の批判も強いという点からも、こういった事業には小樽市は同意すべきでない。

この点については、市長は極端なセクト主義になってもいいと思うのです。そういう点でどうなのか。不要不急というか、急がなくてもいい事業なのだという点からも、同意すべきでないと思いますが、いかがですか。

○港湾部長

西地区のマイナス14の整備についてでございますけれども、私どもも、従前から新港のマイナス14についての必要性というのはお話をしてきているつもりですし、小樽港におきましてもマイナス14はあるわけですが、一つは、それぞれの港の特性といいましょうか、例えば、新港におきましては、広いバックヤードと言いまして、石炭、チップ、こういったものというのは、背後に相当広いヤードが要ということもございますし、小樽でそれが確保できるのかという議論もございまして、そういった意味から、新港は必要ということで位置づけてございます。

また一方、小樽港につきましては、マイナス14はあるわけですが、従前からございます輸入穀物基地としての位置づけがございまして、そういった意味からも、小樽港はそういった使い方をしようということで、私どもは、一定の整理というか、分け方をしているわけです。

今、公共投資のむだ遣いという話がありましたけれども、これにつきましては、従前からそういった議論はあるわけですが、特に最近になりましては、国も、それぞれ、マイナス14を含めた公共事業に対する取組方というのは若干見直すべきではないかという見方もされてございます。そういった意味からも、今回の案につきましては、一応、管理者案ということでございますけれども、このとおりになるのかどうか、まだ先が見えないのですが、ただ、新港、小樽、それぞれの港の特性を持ちながら整備をしていかなければならない、こんなふうに思っております。

○西脇委員

小樽港の一般貨物がどんどん増えているという状況のもとであれば、それは先行投資ということもあり得るでしょうけれども、昨年、160万トン台に落ち込んでいます。昭和39年には500万トンあったのです。そういう点からも、新港への新たな投資はやめるべきだと。

それよりも、小樽港の第1ふ頭から第2、第3ふ頭にかけて、かなり老朽化が進んで、路面とか、公共の荷役に使ったりする路盤がかなり損傷しているのです。私は、ちょこちょこ行って、ぐるぐると見させてもらっているのですが、あれでは荷扱いをする業者にとっても扱いにくい、利用づらい港ということになっていくのではないかと思いますので、小樽港の既存施設の整備ということについて計画を持っているのかどうか、伺います。

○（港湾）工務課長

既存施設の維持管理、補修ということでございますけれども、これにつきましては、短期的には、毎年の維持管理費の予算要求の中である程度やってございまして、それ以外にも、ふ頭内のパトロールとか、業界からの要望等によりまして、特にひどいところにつきましては暫定的な対応をしておりますが、今言われました第2ふ頭、第3ふ頭、あの地区につきましては、本格的な改修となりますと、国の事業でということで、情報がなかなかございませんので、現在のところは、維持管理費な暫定的な対応で、維持管理的な補修の中で対応しております。本格的な補修ということになりますと、今後、補助事業等の道なんかを探しながら検討していかなければならないかなと思っております。

○西脇委員

かなりひどい状況なのです。だから、新港に400億円以上もつぎ込むという事業の本当に何%かの経費で補修ぐらいはできるわけですから、そういうところにこそ力を入れてもらいたいと思います。

祝津漁港について

関連して、祝津漁港の関係でお伺いしますけれども、あそこはホタテ漁がメインなのですが、小樽市の漁協の扱いの年間約1万トンのうち、ホタテ漁だけで、祝津漁港で1,454トンで、扱い高にして、23億円のうち4億円はあるという売上げ。小樽のホタテ漁のほぼ90%を占めるというふうに言われていますから、これも漁師にとっては大事な基幹的な漁だと思うのです。その漁を行っても、かごを洗浄するのは、今は、ご存じのとおり、港内から水を汲み上げて、そのまま港外に排水を流すというやり方ですから、港の中が汚れるのは当然です。

そういう点では、周囲に及ぼす影響が考えられるわけですから、一日も早い処理場の建設が必要だというふうに思いますけれども、この点について、15年度以降に考えているようですが、15年度中であるならまだしも、15年度以降というふうになりますと、かなり汚染が心配されますので、できれば前倒ししてでもやるべきではないか。改めて伺います。

○（経済）水産課長

祝津漁港の件に伴いまして、ホタテ養殖漁の洗浄施設あるいは排水処理施設ということでございます。

ホタテの養殖に伴いますかご等の洗浄は、現在は岸壁でやっているという部分は委員のご指摘のとおりでございます。地元の漁業者あるいは漁業組合におきましても、排水処理施設を設け、漁具洗浄、漁網、漁かごの洗浄ということについては計画を持っております。

ただ、現時点で私どもが伺っている部分については、規模ですとか設備関係、これらについて各漁協あるいはコンサルの方といろいろ協議しているということで、規模の概要が固まっていないというふうに伺っております。それらが固まり、前倒しという部分については、委員のご指摘のような、理解できる部分がございます。

ただ、それは、漁協だけで設立するということではございませんで、当然のことながら、国、道、市あるいは漁協の負担というものを伴ってくるということになりますので、概要が固まり次第、後志、あるいは漁協の方、地元の漁業者の利用しやすい形等々を含めまして協議することとして、整備に向けてまいりたいというふうに考えてございます。

○西脇委員

マリンウェーブ小樽について

次は、マリンウェーブ小樽について伺いますが、昨年度は2定に事業報告がなされておりました。今年は、決算とのか、総会とのか、遅れているようですけれども、12年度のマリンウェーブの収支見通しはどういうふうになっていますか。

○（港湾）港政課長

会社の方から伺っております中では、昨年度、累積収支で黒字に転じましたけれども、今年も単年度で千数百万円の黒字にはなっているということでございます。今月末、29日に株主総会がございますので、そこに提出した上で、第3回定例会に関連の資料を提出させていただきたいと思います。

○西脇委員

当初見込みよりも業績が順調というか、かなり好調なわけですね。恐らく今年度からは配当も行われるのではないかとことを理事者が言っておりましたが、それにしても、収支計画書が平成10年度までしかないわけです。

それで、私は、この委員会で収支計画書を提出すべきだと。というのは、小樽市が51%出資して、小樽市長が社長という第3セクターですから、きちっと収支計画を持って、投資した20億円近い税金を市民としては回収するというか、当然、そういう恩恵をこうむってもいいわけですから、そのためにも見通しをきちっと持つべきだ。そうでないと、途中で利益が上がったからといって、計画にない事業をまた盛り込んだりということも、やろうと思え

ばできるわけです。

しかも、前から指摘しているように、10年以上もたっているのに、ヤマハから指導を受けなければならないということで、事業自体がないのに、ヤマハの2人の派遣職員に対して年間1,500万円も指導料を払うというようなことはいかなるものかということも論議してきたわけですから、とりあえず、収支計画書をなぜ社長は出す気がないのか、その点についてはどうですか。

○（港湾）港政課長

収支計画書につきましては、現在、先ほど申しました12年度の決算額が固まったという形で、13年度以降について、計画になりますか、計画に準じたものになりますか、それは持たなければならないという形で会社の方も認識をしているようでございます。

残念ながら、まだお示しをできなかったのは大変申しわけなく思っておりますけれども、私どもも、そういう計画が必要であろうということについては同じ認識を持っておりますので、会社の方での計画が固まり次第、皆様の方にお示しをしたいというふうに思っております。

○西脇委員

これも勘繰りの範囲内かもしれませんが、第3セクターというと、赤字になったときには自治体の持出しを要請する、もうかったら企業がもうけるというのがどこでもやられている方式なのです。マリンウェーブは非常に好調ですが、11、12、13年と3年間も経過しているのに、まだ収支計画書を提出していないのは何か不都合でもあるのかなというふうに思うのは当然だと思いますので、ぜひ急いで出して、ここでも論議の材料に提供してもらいたいというふうに思います。

公設青果市場について

次は、公設青果市場の問題について伺います。

昨年からの市場での予約相対取引が合法化されたというか、例外規定が取り除かれたわけですが、その後、何か変化はあるのかどうか。予約相対によって、弱い立場にある買受人や仲卸人が迷惑をこうむるというような事態はないのかどうか、この点はどうか。

○（経済）青果卸売市場長

相対取引の内容なのですが、昨年の2定で業務条例が改正になりまして、せり売と同等扱いということになりました。

それで、ちょっと数字を申し上げますと、11年度と12年度を比較いたしますと、野菜につきましては、11年度に相対取引が33.4%、12年度は29.8%で、3.6%の減少です。それから、果実につきましては、11年度は相対取引が41.3%、12年度が42.6%で、1.3%の増です。野菜、果実を合わせまして、11年度は相対取引が37.3%、12年度が33.2%で、4.1%の減少、こういう内容になっております。

○西脇委員

それで、結果として、予約相対というふうになれば、力の弱い立場にある人は、買いたくても買えない事態になるのではないかという心配について1年前のこの議会で議論が行われたわけですが、そういう心配は今はないということなのでしょう。

○（経済）青果卸売市場長

相対売りという販売形態でございますけれども、条例改正後も、せり売を中心に行っておりますので、買いづらとか商品が手に入らないというようなことはないと思っております。

○西脇委員

それにしても、市場における取扱量、取扱金額が年々減り続けているということでもあります。12年度は2万3,500トン余り、金額で45億9,600万円となっておりますけれども、これは元年度と比べて、取扱量で62%減、金額で65

%にしか相当しないのです。ですから、このままですと、公設市場としての役割そのものを果たせ得なくなるような取扱量になってしまうのではないかと。市民の台所を守るという立場から、かなり後退するのではないかとという心配があるのですが、減少している原因、対策をどうお考えか、伺います。

○（経済）青果卸売市場長

確かに、平成に入りましてから年々減少しておりまして、12年度も、前年度と比べて、数量で4.8%、金額にして5.9%減少しております。

一つには、近年、消費の冷込みということもございますし、また、流通形態が変わってきている。すなわち、市場を通さないで流通している。市場外流通と私たちは呼んでいますが、そういう市場外流通が増えている、こういうことで、卸売業者全体として、扱い量、扱い高が減少している、こういうふうに分析しております。

それで、今後どうなのだという事なのですが、卸売業者にしましても、今まで、役員報酬の削減とか諸経費の削減、こういうものを行ってきておりますし、平成13年度、今年度からは完納奨励金のパーセンテージ削減ということなど、諸経費の削減ということもいろいろ行ってきております。

それで、卸売業者も、取扱高が年々減少しておりますので、危機感を持っておりまして、内部的にも、いかにしたら販売量が増えるかというようなことにも取り組んでいるということも聞いております。

また、つい先日は、大学の先生をお呼びいたしまして、「市場の活性化について」という講演とか、業者との意見の交換とかということも実施しまして、この効果を期待しておりまして、来月、7月に第2回目のお話しとかもすることになっております。こういうものの結果が出て、取扱量の増加につながればよいのかなというふうに思っております。

○西脇委員

聞くとところによりますと、株式会社樽一の経営が大変なことになっているというお話も伺っているのですが、今後、きちっと樽一が中心的な役割を果たしていけるという体制になっていく見通しがあるのか、その点はどうか。

○経済部長

樽一の経営の問題ですけれども、確かに、今お話があったように、平成12年度も相当厳しい状況がありまして、7,000万円を若干超えるぐらいの単年度の収支不足が発生していた。たまたま積立てがありまして、それに充当した結果として、1万円ぐらいまで次年度繰越し分が圧縮できた、収支とんとんまで持ってきたと伺っております。

ただ、数字上はそういうふうになっているわけですが、前段にご指摘のように、取扱量、取扱額が年々減少しているのはそのとおりでありまして、一面には、先ほど場長も申し上げましたように、消費の低迷はもちろんありますし、流通形態の変化もあるわけですが、根本的には、集荷というものを徹底してやっていかなければならない、それには産地との強い連携をどうとっていくかということもやっていかなければならないというふうに思っております。

ただ、取扱額につきましては、そのときのせり値といいますか、それによって大きく変動いたしますので、それをどうこうということは今難しいわけですが、前段としての取扱高だけは確実に確保していくという方向が必要だというふうに認識しておりまして、仲卸の人も含めまして、どういうふうにしたらいいのか、そこら辺のところを今一生懸命詰めている状況でございますので、我々としても、樽一がそういうことが可能になるように、開設者と一緒に考えていくという方向で今おりますので、もうしばらく時間を貸していただきたいというふうに思います。なるべくいい方向に持っていきたいというふうには思っております。

○西脇委員

市民の大切な台所を預かっているという点からも、また、安定した供給をしてもらうという点からも、樽一の果たしている役割は大きいわけですが、経営が苦しくなった直接的な原因というのは何なのですか。

○**経済部長**

直接的な原因というか、一つこれというふうに特化したものはないわけですが、たまたま、平成12年度について見ますと、役員交代がありまして、退職金が数千万円出ているということが7,000万円の単年度赤字の大きなものであるだろうというふうに思っております。

そういう中で、人件費を含めまして、諸経費の節減には努力しているというふうには思っておりますけれども、それにはおのずと限界があるわけでありまして、それはそれとして、今後、仲卸、買受人、小売の方でも必要とするものをどう引っ張ってくるかというところに最大限の努力を払わなければいけないというふうに思っておりますが、その辺のところは、僕らがいろいろ聞いたりしている中では、若干弱いのかなと。そのことで結果として取扱量が伸びない、その結果として手数料の減につながる、そういうことで経営悪化の方向に来ているのではないかと、いうふうに思います。

○**委員長**

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

○**成田委員**

観光振興について

それでは、観光面で質問したいと思います。

最初に、小泉内閣は、地方の特性を活かした地方の発展が望ましいということで、地方分権の中でそういうふううにうたわれています。

そこで、小樽観光の特性を活かした発展が必要だと考えますが、観光都市・小樽の観光行政をどのように位置づけていくかが課題であります。4月に公表されました観光経済波及調査の結果では、市内において波及効果は推定で3,046億円となることがわかりました。今、観光は基幹的産業となって強く受け止められておりますが、さらなる観光振興を図る上で何点かお伺いしたいと思います。

初めに、小樽市の総合計画の中で、「市民と歩む 21世紀プラン」の観光の主要施策として、新しい観光魅力づくりがありますが、具体的にどのような魅力づくりを図っていくのか、お答えください。

○**(経済)観光振興室企画宣伝課長**

ご質問の、これからの小樽観光の魅力づくりということですが、まず、今の小樽観光でございますけれども、先日公表いたしました観光客動態調査の結果を見ますと、リピーターの方が非常に多いという結果が出ておりまして、今後、魅力づくりという意味では、こういったリピーターの方にどのような面から新たな小樽観光を訴えかけていくことができるかということが焦点になるかというふうに考えております。

あわせて、同じ調査の中でも、小樽運河とマイカル小樽・マリーナ周辺というところが、小樽市内で観光客が主に行動する拠点ということでございますが、こういった大きな二つの拠点を見て回っていただくだけではなくて、小樽市内には非常に豊富な観光資源が存在してございますので、そういった観光拠点をこれからどのように観光客の方に紹介し、なおかつ、見ていただけるようなものということで、行動して回ってもらうという回遊性をどのように持たせていくかということで、いろいろな観光資源を組み合わせた観光ルートといったものも新たに提案をしていきたいと考えております。

○**成田委員**

運河とマイカル・マリーナ、この辺を拠点として考えているということ、それから、新しいルートづくりという形であるわけなのですが、新しいルートづくりというのはどの辺を指しているのでしょうか。

○**(経済)観光振興室企画宣伝課長**

今おっしゃった新しいルートづくりというのは、今の観光客の点の観光行動を、小樽市内全域、つまり面的な観

光行動にすることができないだろうかということで考えておりますので、どの辺ということではなく、小樽市全域と考えております。

○成田委員

小樽市全域となると、小樽市全域を拠点として見られるわけです。本当に考えるのですが、海あり山ありの観光地です。海もどの点で迂回していくか、山の部分をどのように迂回していくかということを目途にしてやっていただきたいと思うのです。

例えば、オタモイ海岸なんてすばらしい景勝地なのです。その景勝地もまだ活かされていない部分がある。それから、山で言えば、小樽を一望に展望できる拠点というのは何点かあります。そこもまだ開発されていない、放置されている状況ということもありますので、その辺も含めて、今後のルートにしていきたいと思います。

また、今後の観光客の受入体制の中で充実を図っていかなければならないと思いますので、観光ホスピタリティの増強を図る中で、観光地として長年の課題であると思います。そういうことで、小樽市は観光地として成長してきたわけなのですが、小樽市として、リピーターとして何回か訪れている人たちに対して、観光客を温かく迎え入れる、満足を増してもらおうという具体的な事例がありましたら、答えていただきたい。

○（経済）観光振興室観光事業課長

委員のおっしゃるとおり、ホスピタリティの向上については、観光地の永久の課題と申しますが、これからは、市民がいかにホスピタリティの推進に取り組んで、これを達成させて観光客を温かく迎えることができるかということが大きな課題だと思います。各事業所におきましては、研修会なりの実践を行って、観光客を温かく迎える研修会なども行っております。

小樽市につきましては、後志観光連盟の方で観光ホスピタリティの研修会を行っておりますし、それから、去年の1月には、観光客や市民が、どういう施設があるのかはつきりわからないということもございますので、認識を深めていただくために、「観光マップ」、「ホテルコレクション」というものも新聞で全戸配布を行いました。

ホスピタリティの向上は大変難しい面もございますけれども、一つ一つ、これを実践しながら、いろいろなところで活用できるような観光事業として進めてまいりたいと思っています。

○成田委員

端的に言えば、PR活動が大事ということだと思うのですが、観光地の観光客に対してのサービスというか、受け入れた方を満足させるということで、その中で、観光情報提供体制というか、情報誌というのか、観光客に対して情報を与えるということについて、どのような現状で、小樽の観光の中で情報提供できる方策というのは考えておられるのでしょうか。

○（経済）観光振興室企画宣伝課長

これからの小樽観光を考える上で、先ほどの観光ルートも大事なことなのですが、いかにタイムリーできめ細かい情報提供をしていけるかということも、観光振興を図る上では非常に重要な面だというふうに考えております。

その中で、4月に観光振興室になりまして以降、私どもの方といたしましては、この6月に入りまして、一つは、小樽市内に宿泊される方にタイムリーな情報を提供したいということで、月間イベント情報というものを作成して、主に市内の宿泊施設を中心に配布しております。内容は、6月であれば、6月中旬に市内で開かれますイベントの情報、それに加えまして、5月半ばごろから、小樽市内には毎週のように市民に親しまれております神社のお祭り等もございますので、そういった市民の方と一緒に観光客の方が楽しめるようなお祭りの情報なども盛り込みまして発行いたしました。

それから、市内の宿泊者に限らず、これから小樽を訪れたいというふうに思っておられる方も大変多くいらっしゃるというふうに感じておりますので、そういった方に直接というわけではございませんが、小樽に非常に愛着を感じておられる方々、とりわけ、東京小樽会、関西小樽会といったふるさと会の団体もございますので、そういっ

た方に向けて、6月に創刊号を発行いたしました小樽観光情報誌、これはまだ仮称でございまして、一般公募で名前を募集いたしました、年間に2回発行して、情報の提供に努めてまいりたいと考えております。

○成田委員

先日、僕も情報誌を見たのですが、あれを見て、かなりの観光客がお祭りに参加しているようです。

次に、広域観光の件で、代表質問で我が党から質問がありましたけれども、後志の広域観光はもちろんです、そのほかに、広域観光についてどのような施策を進めていくのか、お聞かせください。

○（経済）観光振興室企画宣伝課長

ご指摘のとおり、代表質問でも、滞在型観光交流空間モデル事業についてご答弁をさせていただきましたが、後志は当然でございますが、後志の中でも、後志観光連盟に小樽市も加入しておりまして、観光連盟の中で広域観光を具体的に進めていくものもございます。

そのほかで申し上げますと、近くでは、これは札幌市の観光連盟が中心になってということで進めておりますが、札幌圏域の中で小樽市も加わりまして、主に修学旅行の誘致活動ということで、去年は東北方面を回りまして、誘致活動を行っております。

そのほかに、小樽は、北海道の中でも、日本海側で申し上げますと、南北に連なる海岸線の中心に位置するということもございまして、北側では日本海オロロンライン観光開発推進協議会、これは稚内から小樽まで、それから、日本海追分ソーランライン推進協議会という二つの組織がございまして、後者の追分ソーランラインは小樽から函館までということになってございますが、その二つの協議会の中で、それぞれの地域の観光振興ということで小樽もかかわっております。

とりわけ、オロロンラインは、去年は東京を中心に誘致キャンペーンを展開いたしました、その中でも、エージェントを対象にアンケート調査をいたしまして、調査結果では、観光資源が非常に豊富なので、これからまだまだ開発の余地があるというようなこともありますので、そういった意見も含めて進めてまいりたいと思います。

○成田委員

今お答えはなかったのですけれども、宿泊型に体験農園とか住民大学とか、結構、小樽でもかなりの修学旅行生が体験している部分があると思うのです。それで、新しく観光産業の中の一つに入るのではないかなと思うのですけれども、グリーンツーリズムがあると思うのです。この辺のことも、新しい観光の一つの目玉、魅力につながっていくのではないかと思います。この辺はどのような施策があるのでしょうか。

○（経済）観光振興室企画宣伝課長

具体的な施策という意味では、これからということになると思いますが、先ほど来触れております滞在型観光交流空間モデル事業の中で、昨年度の国土交通省主体の事業が13年度も引き続きまして、国土交通省だけではなくて、道、後志観光連盟に加入している20市町村、そういったところがこれから連携をとって、後志の広域観光について研究を重ねていくということになっておりますが、その中で、一つ提案がございましたのは、後志のそれぞれの地域の特性を活かすという意味で、ゾーニングという作業が昨年度の研究の中で進められました。それぞれの特性をどのように組み合わせて、新たな観光客への提案・提言というか、メニューを提供できるかということで考えております。

その中では、委員がおっしゃるとおり、グリーンツーリズム、それからマリンツーリズム、こういった観点から、ゾーニングの中でそれぞれの地域の特性を踏まえた上での役割のそれぞれの連携ということで、話題の中にはグリーン・ツーリズムが出てまいりますので、これは後志の中では非常に大きなウエートを占めていくことになるだろうと思います。

それに重ね合わせまして、体験型観光、これは農業の体験もそうでございますが、小樽は都市型観光ということでの位置づけもされておりますので、製作体験型の観光、こういったものも、小樽だけではなくて、後志の特性と

いうことも踏まえて、いろいろな組み合わせをした上でイメージづくりに努めていきたいと思っております。

最近、新聞等でも、小樽は水族館や博物館ですとか、新たな体験型の観光ということで、中学生の修学旅行でも、海というものを活かした体験型の修学旅行のメニューも出ておりますので、この中では、当然、そういう新しいメニューを組み入れた形で、後志観光を考えてまいりたいと思います。

○成田委員

グリーンツーリズムの中で、観光農園という形のもので、農業政策の中にも入ると思うのですが、1次産業にも、一方で高齢化社会に対する雇用対策の面でも考えられるのかなと思います。2次加工にも発展する芽も出てくると思います。そういう広い分野の中で、これから目をつけるところを変えていった方が小樽のためにもなっていくのかなと思いますので、観光に関した産業、また2次産業にもつながっていく、雇用対策にもつながっていく、そういう大きな意味になっていきますので、その辺をしっかりとお互いに勉強しながらやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

クラスター研究会について

次に、最後にしますけれども、クラスター研究会の観光クラスター、小樽ゆらぎの里について、研究会の果たす役割は、今後、小樽市内の観光産業の振興施策についてどのようなものがあるのか、お伺いしたいと思います。

○（経済）観光振興室観光事業課長

まず、観光クラスター研究会、小樽ゆらぎの里でございますが、先月の17日に設立総会が開催され、正式に設立されました。この研究会、小樽ゆらぎの里の役割といたしましては、名前が示すとおり、朝里川温泉地区の活性化ということで、具体的に新しい産業をどのように作り出していくかと。また、それは一つの産業というわけではなくて、産業がそれぞれが連鎖していくような産業、そういったものを研究の中で打ち出していくということを考えております。2年という枠の中で進めていくことになるかと思っております。

そのほかに、小樽市内の今後の観光産業の振興ということでございますが、観光産業を振興するという意味では、行政側としましては、そういう産業が振興する環境づくりをどのように進めていくかということになるかと思っておりますけれども、先日の予算特別委員会でもご質問がございましたフィルムコミッション、これも、そういう意味では、誘致事業と加えて、新しい観光産業の振興に寄与するものではないかというふうに期待しています。

具体的などころでは、この9月、夏以降ですが、東京、大阪方面で観光誘致キャンペーンも計画をしておりますが、その中で、小樽観光遊々パスポートといったものも、東京、大阪方面の代理店の方にお配りをしたいと思っております。

このパスポートの内容は、小樽市内の企業の方が共同されまして、このパスポートを持っていることによって、小樽に来られますと多くの特典を得られる。観光土産品を買うにも割引を受けられます。あるいは、施設を利用するにも割引が受けられる、そういったパスポートを発行することによって観光客を呼び込むことができますし、なおかつ、来られた観光客を相手とした新しい観光産業の振興ということが図られるのではないかとことも期待しております。

そういったことも踏まえて、このほかにもいろいろな形で観光産業の振興施策を考えていきたいと思っております。

○大竹委員

港湾整備について

私の方からは、先ほど報告がありました港湾関係についてお伺いしていきたいと思っております。

まず、小樽港の14年度の予算要求につきまして、3番目の補助関係ですが、本港地区の泊地マイナス2.5メートル、これは北運河の方だと思いますけれども、それにつきまして、今年度は実施設計ということになるのでしょうか。そういうような形で、これにつきまして、まず、調査設計の内容ということをちょっとお聞きしたいのです。

○（港湾）工務課長

14年度の事業のうちの小樽運河に係る整備の部分でございますけれども、今、運河の整備につきましては、一部臭いがするという部分と、汚泥が堆積しているという部分とありまして、まず一つには、汚泥のしゅんせつをする。これですと従来の方法なのですけれども、しゅんせつのみではなくて、しゅんせつをした後に覆砂をする。しゅんせつできれいに全部とれるわけではありませんので、一部しゅんせつをして、その後に砂をかぶせるということで、その砂の効果として、砂から下の汚泥を抑えることができる。それから、砂の表面の自浄、砂自体の浄化効果ということ、そういうものも検証する。その辺を実施設計でもってどの程度汚泥をしゅんせつし、それから、どの程度の砂、どういう砂を覆砂すればいいのか、それらの事業効果等についても、実際の事例等を研究しながら、小樽港に合う方法を見つけていく、そういうような調査を考えております。

○大竹委員

そのようなことで、あそこがきれいな水に蘇ることは、また小樽の観光の面でもよくなることだと思います。

これについて、工事の着手と完了はいつごろになるのかということと、完成後の利活用について、いろんな形の利活用があると思うのですが、そういうことで考えられるものがありましたら、お話ししたいと思います。

○（港湾）工務課長

工事の着手時期でございますけれども、14年度に実施設計をやりまして、その中で工法が決まり、事業費等の検討もした中で、できれば15年度から事業に着手していきたい。あと、14年度の調査結果によりまして、全体事業費がわかりますし、年次計画等も判明してくるのかなと思います。

ただ、今までの検討の中では、余り時間をかけても効果がないということですから、できれば3年から5年くらいの間で、一連のしゅんせつ工事でいいですか、整備工事を終わらせていきたいということで考えてございます。

その後の利用等のお話ですけれども、それらにつきましては、今後の実施設計の中で、跡地利用といいですか、整備後の利用方法なんかについてもあわせて検討していきたいということで考えてございます。

○大竹委員

特に、運河の後の利用ということについては、例えば、こんなこともできるのではないかということは持っておりますか。なければ、しょうがないのですけれども。

それで、3年から5年と言いますけれども、今からいくと、調査も入れて、17年ごろには完成する予定ですか。18年ぐらいですか。

○（港湾）工務課長

整備の年次ですけれども、順調にいったら、15年から3年間でやるということになれば、早ければ17年ぐらいの完成ということですが、今後の事業費のつき方によってその辺は若干変わってくるかと思います。

それと、整備後の利用状況ですけれども、現在、第1期運河の部分につきましては、一部、プレジャーボートなんかの係留、小型船等の係留等にも使ってございますので、従来どおり、そういう観光船舶の係留場所という利用も今後は引き続き行われていくと思います。

ただ、今の段階で新しい展開等については具体的にはまだありません。

○大竹委員

それから、あそこに、前につないだはしけがありましたね。あれは2隻を1隻にして直しましたね。あれは潮まつりのときに使うのですけれども、そのほかの使いようということについて、何か考えていることはないですか。

○（港湾）工務課長

はしけの利用でございますけれども、はしけにつきましては、10隻のうち、従来、第1期運河に置いてあった2隻のはしけのうち1隻を整備しまして、利用できるような状態にしたと。ただ、はしけそのものが、自航といいいますか、自分で走るわけにはいかないので、引き船等で曳航していくと。ただ、今のはしけは、船の舵というのです

か、キールが現在ついておりません。その関係で、従来みたいな、潮まつりで使っていた潮渡りですか、ああいうような利用については余りできないのかなと。現在考えておりますのは、運河公園の前に停船しておりますので、現地での利用ということをお願いしているところでございます。

○（経済）観光振興室観光事業課長

潮まつりの渡りの話が出ましたが、実行委員会で計画しているのは、はしけは使わない、使えないということで。基本的に、漁組さんの漁船団、それから観光振興公社の観光船と屋形船、ポートシャトル、それに一般市民の方を乗せて、港内から潮まつりを見ていただくということで、海上パレード的な意味合いで計画しております。

○大竹委員

すごく期待していたのですけれどもね。

それで、キールもついていないということで、あそこに係留するのであれば、すごく思いがあるのです。あの「ローマの休日」で、運河に浮かんでいたはしけの上でダンスをしたヘップバーンの姿を思い出すのですけれども、何か、ああいうような楽しい使い方をしたいなと思うのですが。危険とかなんとかと言うかもしれませんが、海に落ちたところで、水ですからね。自分で責任を持って、何でも安全安全と言いますと、余りにもおかしなことになりますので、安全については、自己責任ということが日本は随分欠けているのかなという気がしますけれども、そんなような利用も考えてみたらと思うのですけれども、それは検討課題としてよろしく願いいたします。

ほかのところ、手宮地区の岸壁に関してなののですけれども、これについても、2年か3年たつのかな。これからの岸壁の完成時期と、これが完成したことによってどのような効果が出て、その後、どういうふうにご利用されていくのかということについてお知らせ願います。

○（港湾）工務課長

手宮、北浜岸壁につきましては、北浜岸壁は平成10年から改良を始めまして、一部、手宮岸壁の施工部分によりまして、一連の流れではなくて、反対側からの整備ということもやってきておりまして、手宮岸壁につきましては、今のところ、14年度の予算も含めまして、14年度の完成と、北浜岸壁につきましては、今進めております13年度の整備で完成という工程で考えております。

完成後の利用ですけれども、北浜岸壁につきましては、河辺石油の石油タンク等が背後地でございますので、そういうものの利用、それから、手宮岸壁の方につきましては、現在、日清製粉、日肝油糧等の企業が背後に張りついておりますので、それらの利用の船が着くということで考えてございます。

○大竹委員

そのようなことで、海のそばに行くということは、すごく心が洗われるということもありまして、観光にもなるのですけれども、市場がそばにあって、そこでいろんなものを自分で買う、あるいは調理したものを買って海のそばで食べるということがありますと、小樽らしさがぐっと出るのではないかな。この間、シドニーのフィッシュマーケットに行きまして、これはすごくいいなと思ってきたものですから、その辺、鱈友朝市、北運河も含めて、そのようなことにも取り組めるのではないかなと思うのですけれども、その辺、観光的にどうですか。

○（経済）観光振興室観光事業課長

代表質問の中でも、北運河方面、交通記念館も含めて、観光振興ということもございまして、ご答弁しましたが、あの地区は、特別景観形成地区に指定されているということもございまして、歴史的建造物を初めとして、いろんな観光資源が集積をしている中で、大竹委員が今おっしゃっておられるように、市場も観光資源という意味では大きなものだというふうに考えております。

ですから、先ほど来お話をさせていただいています観光ルートといったもので、新たにそういったものを観光客に点として見せるだけではなくて、一つの資源を連関させて情報提供していく、あるいはルート提案していくとい

うことで、市場もその中に取り込んでいくということは可能だと思います。そういう今までとは違う提案の仕方と
いったものの中で市場も活用するというふうにしたいと思います。

○大竹委員

塩谷漁港について

最後に、塩谷漁港の関連でちょっとお伺いいたしますけれども、漁港関連道の今年の予定、それから、これからの
予定について、何年度まで、どのような形で上がってくるのかということと、漂砂対策について、土現の方で毎
年2,000万円からかけながらやっていたのですが、そういうようなことに対する取組もあるように聞いております
ので、その2点についてだけお伺いして、終わりたいと思います。

○（経済）水産課長

塩谷関連道の整備についてでございますけれども、塩谷関連道につきましては、平成10年から現在まで、主に用
地補償交渉あるいは測量等の事業を実施してきてございます。平成12年度までに、用地交渉が約1万2,000平米ほ
ど、また、測量試験、あるいは文化財等の関係もございまして、その辺の調査も昨年までしてきてございます。

それで、今後、何年度までに整備されるかということについてでございますけれども、13年度、14年度をあわせ
まして、本工事に切りかかっていくことになってございます。ただ、一部、地盤の地質がよくないというようなこ
とと、現在、用地交渉を進めている部分もございしますが、これらの進展の関係もございまして、現時点で
は、15年度までかかっていくというような形で把握してございます。

ちなみに、総体の塩谷漁港関連道につきましては、総延長800メートル、これらを12億円程度ということで整備
を進めているところでございます。

漂砂対策の関係でございますけれども、塩谷漁港の関係の整備については、塩谷の漁港の現在の航路から間口に
出る部分、あるいは既存の船揚げ場までの部分のところにたまってくる漂砂対策ということもございまして、既存の
船揚げ場の漂砂や砂どまりにつきましては、先般整備をしたところで、取り除き、船揚げ場に戻す形をとりまし
て、整備したところでございます。

それと、間口の出入口の関係の漂砂につきましては、現在、防波堤の延長の工事に絡み、コンサルの方に、どの
ような形で防波堤を延長し、漂砂対策をとれるか、あるいは、漂砂がたまらないような、たまってごくわずかと
いうような形での調査関係を委託しているということで、業務委託しております。

○大竹委員

追加はないですか。今の件について。

○（経済）水産課長

南防波堤の間口といいますか、入口のところの漂砂については、今年度、土現の方でしゅんせつ等をしていただ
いております。

○大竹委員

漂砂堤をつくるような形があるのではないかなと思いながら聞いたのですけれども。それについて、予算的なこ
とも含めて、あったのではないかと思ったので、お聞きしたのですが、違いますか。

○（経済）水産課長

塩谷漁港の漂砂に関連した部分、あるいは塩谷漁港全体の今年度の整備という部分でございますけれども、今年
度の予算は、当初1億4,000万円が1億1,800万円ということと、漂砂の関連についても、それらの中で対応し、
一部もう既に対応してきている部分があるというふうに理解しております。

○大竹委員

1億8,000万円というのは少ない額ですか。

○（経済）水産課長

1億1,800万円。

○大竹委員

それは関連道でしょう。

○（経済）水産課長

塩谷漁港の整備については1億1,800万円、主要関連道につきましては1億3,000万円というふうになっております。

塩谷関連道については1億3,000万円、それと、塩谷漁港につきましては1億1,800万円です。ちなみに、祝津漁港の方は7,000万円の予定ということです。

○大竹委員

数字は後でまたお願いします。

○委員長

自民党の質疑を終結し、市民クラブに移します。

○大島委員

企業立地活動について

先ほど報告がございました企業立地あるいは誘致活動について、まとめて何点かお尋ねいたしますので、よろしくお願いいたします。

初めに、資料をいただきましたが、経済部は日ごろ企業誘致のためにどのような活動をしているのかがまず一点です。

いただきました資料は、石狩湾新港、銭函工業団地が記載されております。木工団地の現状をお聞かせください。

次に、このほかに、市外、道外の企業が運河周辺を中心に随分出ておりますが、これらは企業進出するのに市の方に相談された経緯があるのかないのか。あったとすれば、件数的にはどのぐらいになるか、この点についてまず伺います。

○（経済）小林主幹

ただいまの企業誘致に関する質問でございますけれども、まず、企業立地の活動でございますが、基本的には、私どもの企業誘致担当は、石狩湾新港小樽市域並びに銭函工業団地周辺におきまして、製造業と流通関連業種の誘致を基本的に行っております。

そのほか、今、時代の要請がありますIT関連とか、そういった先端産業についても小樽市に適する企業として何とか誘致に努めていきたいと考えておりますけれども、具体的な企業誘致の方法といたしましては、まず、小樽市の有するふ頭がマーケットに近いという有利性、それから、道路交通網の整備が非常に充実していること、それから、いろいろな住宅地、札幌、小樽の豊かな都市が背後にあるということ、そのような優良な立地条件を訴えながら、幅広く招致活動を行っておりますとともに、関係機関、北海道庁、金融機関などと連携を深めながら、企業動向の情報収集に当たっております。

また、企業が誘致決定をしてからのアフターサービスについても非常に重要なことと考えまして、さまざまなアフターサービスに努めながら進めているところでございます。

次に、石狩湾新港、銭函木工団地の状況でございますけれども、石狩、それから銭函については、ご報告したとおりでございますが、景気が非常に低迷しておりまして、企業設備投資も非常に低迷して推移している中、企業の立地ということも、特に今年に入ってからにはそんなでない状況でございます。

それから、木工団地のことについてでございますが、これについては、商工課長の方からお答えさせていただき

ます。

○（経済）商工課長

木工団地の現状でございますけれども、新光地区にかなりの敷地で木工団地という形で今現存しております。当時、市内の家具製造、建具製造の業者が8社程度だったと思いますけれども、協業化をして、大きくはそこで家具製造をしておりました。その家具関係の需要の低迷ということもありまして、1社、2社抜けつつしながら、現在は、私の記憶では、家具関係は3社、あとは漁網屋さん、去年あたりは食料品関係の工場も入って、その方たちも一応組合に加盟をして、地域的には組合としての動きをつくっているというふうに聞いておりますけれども、名前の木工団地というイメージからは少し離れたような状況の中で、今あそこは推移している、そういうふうに聞いております。

○大島委員

今、住宅地図から、木工団地のコピーをしてきました。かなりの業種が建っているのですね。今答弁がありましたように、木工団地とはほど遠い工業団地になっております。

この中で、道内でも屈指の業種の方が、昨年の秋から、小樽で土地がないかということで、土地探しをしておりました。お話によりますと、土地の契約ができた。そのできた先は木工団地だと。商圈は小樽市内あるいは後志管内というような計画を立てているということで、企業においても、今前段に申しましたように、業種としては道内で本当に屈指の市外の企業でございます。

そのように、今、運河周辺の部分は、かなりの飲食関係の業種が小樽に拠点を求めておりますし、このときに、前段で申しましたように、工業団地が主というのではなくて、広く小樽市内に進出をしたいというような相談があったときには、積極的に取り組んでいただきたいのと、そのように希望をしております。取り組んでいるだろうと思いますけれども、この点についてはどのようにお考えですか。

○（経済）小林主幹

運河周辺、堺町周辺など、そういう観光施設とか、物販店を含めた市内への企業の立地ということでございますけれども、基本的には、先ほど申し上げましたとおり、製造業なり物流関係の施設の誘致ということでやっておりますが、時々、そういうご商売の方がご相談に見えることもございます。そういうときには、一応、私どもも、関係部局といろいろお話をしながら、しかるべき対応に努めているところでございます。

数的には大変少のうございますけれども、今後とも、そのようなご希望がございましたら、相談に乗りたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

○大島委員

結局は、不動産の専門職の方をお願いした方が早いという考え方だったのです、今回の銭函の件については。いづれにしても、そういうことでございますので、これからも、積極的な誘致あるいは情報の提供といえますか、これらを進めていただきたいと思います。

観光行政について

質問を変えまして、よく、観光客あるいはお客さんの回遊性を高めるのだと。例えば、築港にあれだけ大型のものができたときに、あそこに入り込んだ客をどのようにして小樽市内に回遊させるかというような計画がされて、また、いろんな場で議論をされております。このお客の回遊性についてはどのように考えているのか。これは部長から直接お聞きしたいと思います。いかがですか。

○経済部長

観光客の回遊性ということでございますけれども、大変難しい部分はあるわけございまして、団体で来られる場合には、エージェントの関係がございまして、そちらの方に、小樽市の観光スポットとして広く動けるようなものをどう売り込むかというのが一つあると思うのです。

それと、個人の場合につきましては、そういうルートをよく知らない部分もありますから、それをどういう形で知らせるか。例えば、旅行雑誌等に、望ましい観光ルートを幾つか提言していくという方法もあるかと思いますが。そういうものを広くPRする中で、小樽の魅力を十分承知していただいた中で来られて、見ていただくということがまず基本的にはあるのだらうと思います。

それは、従来の流れではそういうことになるのでしょうけれども、小樽観光も、長年こういう状態で続いてまいりますと、どうしても、新しさというか、そういうものに欠けるという部分もあるのだらうと思います。そういう中で、新しい観光資源といいますか、そういうものをどう見出していか、それをどのようにして皆さんに提言していくか。そういう中で、そのスポットに向けて人が動くようになるということが一つあるかと思いますが。

そういうものは、自然発生的にできるというものとまた違いますので、行政としましては、観光協会なり関係団体、あるいは旅行代理店といろいろと協議を詰めた中で、そういう観光の魅力を引き出して、なおかつPRする中で回遊性を高めていくということをやってまいりたいというふうに考えております。

○大島委員

部長にご指名でお聞きした理由が実はあるのです。水族館は、ご承知のように、社長が市長です。そして、取締役常務は市のかつての部長が務めております。議会の中で、今までと同じようなことをおっしゃっていました。しかし、実際に水族館の中に役員として入ってみたら、「俺のところに入ったお客さんは一人も表に出さない」、そのような営業方針を続けております。

私も、こういう立場にさせていただいて14年がたちましたけれども、今までずっと、お客の回遊性を言い続けてきました。水族館に入ったお客さんは、すぐ目の前に鯨御殿と灯台があり、岬の景色のいいところがある。そうすると、水族館に入るには水族館の専用の駐車場があるわけですが、クロスしているところの塀に出入口をつけていただければ、水族館の館内から、ものの2分か3分で灯台と鯨御殿の丘の上に立てるのです。それをかたくなに今日まで閉ざしてきているのです。その結果、地先で営業しておられる方々が結局は先細りのために廃業が続いている、これが現状でございます。

水族館があそこに移る前までは、夏にはあの界限で2万人以上の海水浴客でにぎわった浜でございます。当然、道路もございました。その道路を閉ざしたのです。

1定におきまして、市長が社長になられたということで、営業方針をお尋ねしました。しかし、これといった納得できるものは出てきていません。今、部長がおっしゃったように、客をいかに回すか。これは、小樽市内であっても、地域の限られた観光地であっても同じだと思うのです。このことは、機会があったら、ぜひ水族館の方にも申入れをしていただきたい、そのように思うのです。

入口はいいのです。出口だけでいいのです。そうすると、お客さんが回れるのです。水族館は去年は37万人ぐらいいったのですか。かつては52、53万人入っておりました。その1割でもいい。5%でもいいですよ。あそこを出て、あれだけすばらしい景色を眺めて、そして散策することによって、それぞれの地先の方々にも恩恵があるのです。

祝津には、観光協同組合ですか、国定公園小樽観光組合というのがございます。組合をつくった理由というのは何なのか。相互にみんながよくなるための組合だと思うのです。これは折があったらぜひ伝えてください。

旧水族館前浜について

質問を変えます。

関連しまして、旧水族館前浜について、予算がつきまして、水族館の跡地の工事にいよいよ9月からかかろうとしております。ここは、毎回、私がここに立てば必ず質問をしている問題でございますけれども、今年はちょっと変わってきたのです。

といいますのは、前浜は、岩石によって埋立てになって、整備された。この面積が6,000平米、約1,800坪で

ざいます。ここは国定公園にふさわしい海浜公園にしていだきたい。そして、車はそこに乗り入れないでほしいという訴えをずっと続けてきました。

しかし、それがある程度は守られていたのですが、今年のゴールデンウィークから、ここで駐車場をされている方が、ここに新たに車が乗り入れできるような車路をつくって、営業しております。本人に直接会ってお聞きしました。これは経済部が所管なのかどうなのかちょっと迷うのですけれども、いずれにしても、関連があると思って聞いてください。駐車場の営業を続けているのです。そうしますと、これから夏休み、海水浴の時期になったらどうするのか。トラブルが発生しないだろうか。事故はないだろうかと大変心配をしております。

本人にお聞きしましたら、関係者から許可をもらっていると。関係者というのは土現、道の関係だと思っておりますので、それも確認してほしいということで都市環境デザイン課の方をお願いしておりますが、いずれにしても、そういう問題を含んでいるところだということで気に留めていただきたい。

そしてさらに、その方と直接会ってお話をしたときに、「何で俺ばかりなのだ。あそこは問題はないのか」と。あそこというのは、市の幹部職員の方です。その方がお店をやっている。一部、自分のところの駐車場を越境して車の出入りをさせているのではないかと。そのようなもっともな意見を述べておりますので、この点についても早急に対応していただきたいと思いますが、いかがですか。

○（経済）観光振興室観光事業課長

今、大島委員がおっしゃったことについては、私の方も具体的に承知していないということがあるものですから、ちょっと調べてみて、それから話し合い等、確認したいと思います。

○大島委員

課長は承知していないということですが、かつての課長とも随分お話をしてきた経緯もございますので、よろしくお願いいたします。

潮まつりについて

最後になりますけれども、いよいよ残っているのは潮まつりです。小樽三大まつりのうちの、あとの小樽まつりということでございますけれども、これも、土木との関係が非常に深いわけですが、イベントのときに、今までは、例えば商店街が路上を占有するときに、商店街が一括で警察に手続をして、2,500円で済んだと。これは小樽まつりですが、しかし、お聞きしますと、今は一括はだめだ、個々に手続をしないと。今までは、例えば都通り商店街がお祭りの日にワゴンを出すのに、個々に出しなさいと。当然、個々に2,500円いただきますということになったそうでございますが、先日も龍宮神社のお祭りがございましたので、商店街の方に聞きましたら、そうなったのだ、そのようにお話をしております。当然、これから、観光イベントの一番のメインであります潮まつり、これとかかわるわけですが、潮まつりの件については、警察の方からそのような報告というのですか、何か来ておりませんか。

○（経済）観光振興室観光事業課長

多分、今のは市道占有の話だと思うのです。潮まつりについては、第3ふ頭基部ということで、いわゆる港湾部、港政地域にもあたりますので、私の方で港政課から承諾をいただいて、そういう占有料は払っていないというのが事実でございます。それから、市道についての占有許可ということの方に絡みがあるのではないかと思います。

○大島委員

所管が違いますので、ここでやめますけれども、いずれにしても、商店街の方々は大変憤慨をしておりました。実際に、私も都通り商店街の役員の方から、ちょっと来てくれということで呼ばれて、相談をして来たわけですが、建設に対する不満をこんなに言うておりました。そういったようなことで、本署の方に人がかわって、イベントも、そういうことで非常にやりづらくなったという話もしておりました。それは、潮まつりを計画する観光

課も同じ感想を持っているのではないかと思います。いかがですか。最後にそれを聞いて終わります。

○（経済）観光振興室観光事業課長

警察官については、うちにかかわってくるのは交通規制の関係でございまして、うちの方は、3日間という長い間、土曜についてはふれこみ、それから、道路を占有する大きな山車もございまして、交通の要所をとめるということでは、警察官はなかなか厳しいところがあるわけです。それはお願いして、市民のお祭りになっておりますので、理解の下でやらせていただくように考えております。

○委員長

市民クラブの質疑を終結し、公明党に移します。

○秋山委員

観光行政について

代表質問のとき、予算委員会で聞けなかった部分の、おもてなしの心の部分をお聞きしたいと思っておりましたが、先ほど成田委員の方からも質問が出ておりますので、ちょっと関連いたしますけれども、観光客動態調査表を見ておまして、その中から関連したことをお聞きかせたいと思います。

アンケート表に基づいて、面談で5,000何名の方から調査をされたということは本当に大変なことだなと思って、冊子を見ておりました。この中で、観光客の道内外別訪問観光地というのを見ておりましたら、飛び抜けているのは、観光バスで来て、ぱっと回るコースだけ見せているのだなという思いで見ておりました。

私も、個人的に、小樽観光というのはよそから来た人の目で見たときにどういうものだろうかとあって、何回か観光バスに乗ったことがあります。本当にコースだけ回るのでよね。流されて、業者のお店に寄って、何となく人が買えば買わさって、小樽にいて小樽の品物を買ってきてどうするのかなという感じで回ってきまして、そういうふうと同じ流れで全道的に行われているのかなという思いをしております。

そういう中であって、さっきからお話が出ておりましたように、小樽というのは別の面から見たら、もっともっと小樽のまち自体が本当にすばらしいまちなのに、そういう部分が活かされていなくて、業界の流れにのっとった観光化がされているということはもったいないなというふうに感じております。

その点に関しても、先ほどのやりとりの中で、今後というお答えが出ておりましたので、それは省略させていただきますが、そういう新たな視線で、もっともっと小樽のよさが出させたらなという思いが、先ほどのホスピタリティにもつながっていきます。

この冊子の中の15ページの、マイカル小樽周辺地区観光客の中心部への訪問の有無というところを見ておまして、あのマイカルの建物ができたときに、本当に中心部のお客さんがとられるのではないかと心配、懸念がされておりましたが、30%以上の方がマイカルから小樽の中心部の方に向かうというデータが出ているのを見まして、心配事がある程度回避されているのではないかなという感じたのですが、その点はどうでしょうか。

○（経済）観光振興室観光事業課長

今の委員のご指摘のとおり、観光客動態調査の中で、中心部への観光客の流入というのは、私どもが調査の前段で思っていた以上に、パーセンテージという意味では流入される方が多い。そういう点で、回遊性ということで、市中心部とマイカルをつなぐルートというのはあるのかなというふうに考えております。ただ、市全体で見るとということになると、また話が違ふと思います。

○秋山委員

次のところに、こういう方々に対して、感想と意見をいただいたという中で、好意的な意見が49.8%、あとは、感想、提言、そして批判的なものを入れると56.2%の方が、せっかく来ていただいた小樽に対して一言言いたいという部分があるということは残念だなと思ひまして、やはりホスピタリティのところに行き着くのかなというふう

に思います。

好意的な点では、小樽の人は親切度が高い、これは皆さん口をそろえておっしゃいますが、そういう部分が、このたび市民の中から自発的・自発的にボランティアの会としてなってきたのかなど。これが本当に活かされてほしいなというふうに感じますが、「小樽おもてなしボランティアの会」というのはどういうメンバーが加入をしているのでしょうか。また、加入数はどれくらいあるのでしょうか。

○（経済）観光振興室観光事業課長

「小樽おもてなしボランティアの会」についてご質問がありましたけれども、議員もご承知だと思いますが、本年4月に市民が自発的・自主的に組織された団体ということで、現在、32名の方がこの会に所属しております。

どういう職業かというところまでは余り調べていないのですが、退職者とか結構高齢の方が多いというのは事実でございます。あとは、札幌からも一人参加しています。市の職員も中におります。それから、厚生省を退職した方とか、いろいろな方がメンバーに入っているということでございます。

○秋山委員

具体的にどんな活動をされていくのでしょうか。

○（経済）観光振興室観光事業課長

今年の4月に発足しまして、総会を開きました。その中で、事業活動ということで、基本的には、会員の方が観光スポットに出かけて、おもてなし観光ガイドということで、観光客の方にいろいろ聞かれたり、声をかけたりして、小樽の観光をPRするというような内容でございます。

それから、これからの中で、おたる潮まつりが7月最終の金、土、日曜日にあります。去年も、組織する前に、ボランティアの方ということでお願いしたのですが、今年も、チラシを持って、会場にも何万人という方が来ますので、潮まつりのイベントのご案内とか、小樽市内の観光スポットなどを聞かれることがたくさん出てきますので、そういう案内役を努めていただいたり、それから、雪あかりの路を来年の2月にまたやりますけれども、その中では、作業ボランティアということで、オブジェをつくったり、そういうことで参加しておりますし、当然、観光客については、また小樽の観光のPRをするというような格好が考えられます。

基本的には自主的な組織でございますので、時間のあるときに観光地などに出かけて、そこで自発的に観光ガイドをするというのがこの会の目的であります。

○秋山委員

先ほど成田委員の質問の中にもありましたが、関係業界が接客に関して、おもてなしの心の部分で指導をされるというようなお答えだったと思います。また、市としては、市民にチラシ等を配布しながらPRを図るというような内容のお答えではないかと思っております。意見の批判的という部分の中に、何力所かを見てみると、これがホスピタリティにつながってくるのではないだろうかという部分が見受けられるのですが、小樽のまちじゅうにごみがたくさん落ちている、また、ホテルの接客が悪い、買うものや食べるものみんな値段が高過ぎるというのはそういう点も含んでいると思いますが、そのことによってだまされた気分がすると。本当にもっともだと思って見ておりました。また、駅の案内所や交番など接客態度が悪いところがあるという部分なんかは、どこの関係者がどのように指導していくのかなというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

○（経済）観光振興室観光事業課長

動態調査の中の批判的な意見で、今、何点がありましたけれども、基本的には、うちの方で、観光ご意見箱ということで、苦情、提言、意見等を常に掌握して、特定の名前があることについては、そちらの方に出向きまして、こういうことがありますということで、文書指導などをもちまして、改善をお願いしております。

それから、業界につきましても、業界団体に対して、こういう意見がありましたということで、観光ホスピタリティの向上ということで改善していただきたいという、指導ではないのですが、そういうことでやっており

ます。

秋山委員が言うように、ごみが落ちていたりとか、交番の態度が悪いとか、ホスピタリティというのは大変難しいと言ったらおかしいのですけれども、基本的に、小樽市民の思いやりの心でござimasuので、いろんな方がいます。基本的には、自分のところの清掃をして、自分の地域というのか、小樽を住みよいまちにすることによって、観光客にも快く帰ってもらおうというか、そういうまちづくりという部分と、教育的なものもいろいろござimasuので、そこら辺も含めて、うちの方は観光ということです。全市民にそういうホスピタリティの心が行き渡るような市民啓発を主にやっているということでござimasu。

○秋山委員

「小樽おもてなしボランティアの会」の方は、32名の方それぞれが生きがいという形で活動をされている立場ではないかなと思いますが、小樽市としても、今後、ホスピタリティの担い手としてボランティアの皆さんがますます重要になると考えており、これが全市民レベルまで広がりを持つよう支援するとともに云々とありますが、広がりを持つように支援するという部分は、やはり市の立場かなと思うのです。難しい問題かと思いますが、各家庭の前を清掃する云々という部分も確かに大切だと思いますけれども、小樽の観光という立場から見たときに、どういう観点で支援していかれるのかという部分をお聞かせ願います。

○（経済）観光振興室観光事業課長

全市民レベルまで広がりを持たせるとするのは、先ほども申しましたけれども、大変難しい問題と思っていますが、基本的には、行政でできることというのは市民啓発で、6月15日から、企画の方で出前講座ということをして、観光ボランティアをメニューに掲げさせていただきまして、市民の方と話し合うということにしています。その中でも啓発していきたいと思います。基本的には、観光客ということで限定するのではなくて、市民同士の思いやりまで発展させることによって、当然、観光客までおりてくるということだと思います。ただ、それをどういうふうにやっていくかというのは、これからの課題になりますけれども、そういうことで進めていきたいと思っています。よろしくお願いします。

○（経済）観光振興室長

観光ボランティア活動につきましては、果たしてこういった面のボランティア活動自体が歴史的に古いかというと、よく言われているのは、阪神・淡路大震災のときのボランティアからだというふうな言い方をされていますので、今まで、確かに、ホスピタリティの面からはいろいろ方策を講じながらやってきましたけれども、そういった面からすると、これから本格的に我々が取り組んでいかなければならない問題かなと思っています。

それともう一つは、こういった面を市民に広げていくということで、一つの例を申し上げますと、1998年1月に私どもで「小樽観光を考える」という調査をしたときに、5年くらい前のことなのですが、その時点でさえ、観光客が来なくても小樽市はちゃんとやっているのだからいいのではないかという意見や、観光は経済にとってそれほど影響がないからいいのではないかと、そういう意見がわずか5年前にあったのです。

それが、今回、皆さんもご存知のとおり、観光客動態調査による経済波及効果というものが新聞等でも報道された中で、皆さん、小樽市にとって観光産業がこれほどの影響があるということを驚きの目で見ているという方も多いといった中で、課長が今言いましたけれども、我々がこういったボランティア活動を支援していく上でも、小樽市にとって観光というものが現在どういう位置づけにあるのか、どういう現状にあるのかというものを精力的に積極的に市民の皆さんに情報提供していく、こうすることがこれからのボランティアの広がりになりますし、そういった面は、これから観光を考えていく上で非常に重要なものというふうに考えております。

○秋山委員

おっしゃったとおり、本当にそのとおりだなと思います。

ボランティアという観点から見たときに、朝歩きますと、本当に特定の方で、地域が全然違うのに、わざわざご

みを拾いに来るという方が結構いるのです。そういう姿を見るにつけ、皆さん、気持ちはお持ちなのだなというふうに感じます。

今、地域を歩きましたら、ごみ箱というのは、堺町でもありましたか、どうでしたか。あれも、どういう関係からか、少なくなりましたよね。正直言いまして、拾っても、そんなものはうちに持って帰ることもできずに、拾おうかなどうしようかなと悩みながら見過して通り過ぎるということもあります。だから、ごみ箱を置くことによって散らかるのか、ないから片づけられないのか、イタチごっこみたいですけども、こういうことも必要なことかなと思います。この点も今後考えていただければありがたいなと思います。これは今後の問題ですから、お伺いはしません。

築港臨海公園について

最後に、さっきもありました築港臨海公園というのでしょうか、マイカルの海側の公園、あそこは、すごく広々とした、駐車場もきちんと整備されたすばらしい公園で、催し物をするためなのかどうか分かりませんが、海に向かって木でできた座る席が設けられていて、すごくすばらしい公園だなと思うのですが、これは、どういう位置づけという言い方になるのでしょうか、どういう使われ方をするための公園なのでしょうか。

○（港湾）工務課長

築港臨海公園でございますけれども、あの公園は、親水性のある公園ということで、市民に水辺に親しんでいただくということです。背後地に複合商業施設ができておりますけれども、あれらと一体で市民に水辺に親しんでいただく、そういう位置づけで整備した公園です。

○秋山委員

かなり広い敷地で、結構、親子連れがゆったりと遊ばれているということで、お弁当を持って孫でも連れて半日ゆっくりしたいなという感じのすばらしいところです。

その中で感じたのですけれども、これから夏場になったときに、結構、小さい子供連れの親子が多いのですが、木陰という部分が見当たらないのです。そういう部分で、せっかくすばらしい公園をつくられているのですから、そういう部分も今後改良されたいかかなと思うのですが、この点はどうか。

○（港湾）工務課長

公園の木々の配置の関係ですけれども、基本的には、あそこは、背後地にああいう施設がある、ああいう施設を利用した中で、海辺をどう利用していただくかというようなことで、木陰的なものは、そういう施設を利用していただくような形で考えておりますので、比較的少ないのかなという感じがします。

ただ、あそこに、ちょうど船乗り場の近くなのですけれども、小さいですが、あずま屋が1棟あります。あれにつきましても、国の補助事業の中で採択をいただいて設置した施設なのですけれども、将来的に、ああいう施設がもっとふやせればいいのかとは思いますが、その辺、国の事業等の関係になりますので、当面は、そういうことで、木々類については、一般的な市内の都市公園から見ると少ないかなという感じはします。

○秋山委員

あの公園は、大きい木でなくても、ちょっと軽い影になる木があればいいなという感じだったのですけれども、難しいということなのですか。

○（港湾）工務課長

木々類については、ある程度植えてはいるのですけれども、整備してまだ間もない状況で、まだ木が大きくなっていないという状況もございます。もう何年かして、もう少し木が大きくなれば、そういう木陰という部分も若干できるかなと思います。

○秋山委員

特に、駐車場の方から、車乗入れ禁止ですか、あれが外れるようになっていて、あのあたりはずっとイベントを

やるような感じでつくられているのですけれども、そういう部分では認められる公園なのでしょうか。

○（港湾）工務課長

イベント等には、ある程度利用は可能かと思えますけれども、あそこは、芝生の部分、それから、駐車場につきましても若干時間制限をかけているということもございまして、そういう利用については、ある程度制限されているのかなと。実際の個々の催し物を聞きながら対応していきたいというところです。

○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。

○渡部委員

経済部の方に通告はしておりませんでしたけれども、ちょうど座った位置が経済部長の近くなので、まず経済部長に2点ほどお話を聞かせていただいて、その後に港湾部に聞かせていただきたい。予算案が出ていますので、お聞きしたい。

日銀小樽支店及び商工信用組合について

一つは、日銀の小樽支店のことです。

経済常任委員会は、昨年、この問題で陳情に上がりました。ここにいる人は一緒に行ったのですが、期待は、営業のまま存置することでした。それから、市民からの強い要望ということで署名もあった。それから、地域を切り崩してはだめだ、地域の発展から国家の形成があるのだと、そういった面をそれぞれの立場で述べてきました。決して批判的な面を言うのではなくて、代表質問の冒頭でもお話をしましたように、よくここまでやってきたなということでもあります。

ただ、自分の気持ちに引っかかっているのは、やはり営業のままで何とか存置してほしい、それがなければ地域に与える影響は大きいのだということで話を進めてまいりました関係もありますが、営業のままの存置というのは難しく、今まで機能として果たしていた経済情勢を含めての分析等々については、引き続き行うことになりました。

実は、この問題が決着する以前は、市民の方から注文や要望が相当ありました。しかし、一定の決着ということから、本当によくやってくれたという方が多かったわけです。

それで、小樽市も、経済部の方としても、地元と与える影響が大きいという大きな基本線でもって進んできた。今こういう結果になりましたので、これからまた、いろんな協議の場面があるかと思えますけれども、できるだけ、地元なら地元あるいは後志地域に大きな影響が及ばないような仕組みでもって、同時に、経済情報といった面もしっかりと進めていただくよう話を進めていただきたいということです。

もう一つは、経済部長として、取り組んできた一つの部として、感想等をお聞かせいただければというふうに思います。それが2点目です。

それから、もう一つは、商工信用組合の件です。

予算特別委員会でも話がありまして、その後の変化があったかどうか。それから、変化がないとしたならば、この商工信用組合の場合は、聞かれているように、いわば中小零細の企業に融資をしているということは現状でもはっきりしていることですから、例えば、一定の結論が出て、その波及性によって大きな混乱が出たらやっぱりよくないのではないかというふうに思います。

現状、収入役をトップにして、融資制度のあり方について検討されていることでもありますから、この件についても、大きな波及にならないような面を含めて、対策等々で議論をお願いしたいなというふうに考えるわけですが、いかがなものでしょうか。

この二つについて伺います。

○経済部長

まず、日本銀行の件ですけれども、渡部委員がおっしゃるように、昨年の10月に廃止方針が示されて以来、小樽市、商工会議所、議会の3者が一体になって、日本銀行に対して繰り返し要望行動をしましたし、9万人を超える市民の要望ということもございました。そういうものを受けて、小樽市としては、何としても廃止方針は撤回していただきたいという方向でやってきたわけですが、事務方といたしましても、向こうのそれなりの責任のある窓口の方と、粘り強くといいますか、方針の撤回を含めて、小樽市にとってメリットのある方法は何なのかということのを再三議論して進めてきた経過があります。

そういう中で、最終的に、廃止方針の撤回に至らなかったということですが、2回、3回の懇談会の中で、地元の出席者の方々が、何としても支店を残したいのだと。経済・観光面を含めて、日銀がここで営業していることにすべての意義があるのだという観点からお話がありまして、日銀も、どんなことができるのか、できるだけ考えてみたいというところまで、半歩なのか1歩なのかはわかりませんが、前進した経過がございました。それは、3回目の懇談会の中で、地元の方からより明確にさらに踏み込んだ中で、資料館的なものも一部話に出たこともあります。

それを受けまして、小樽市の3者としまして、このまま廃止方針撤回を押し通していくことが果たして小樽のメリットになるのか、最終的に日本銀行そのものの名前も残るのか、あるいは、全然違う形で処分されて、小樽にとって全くメリットがなく終わるのか、そういう危惧があったわけですが、その辺のところについて、3回目の懇談会で皆さんの中から出てきたご意向を踏まえまして、日銀といろいろ協議する中で、小樽のこういう形だけはどうしても譲れないというものが、日銀の名前が残るということと、その建物を管理・保有し、それを何らかの形で使うということだったわけです。

ですから、そういう意味合いで最終的な結論が出されたことにつきましては、私たち事務方といたしましても、小樽市商工会にしる、議会の皆さんもあわせて、市民の皆さんの熱意といいますか、そういうことがかなえられたのかなと。それだけ、日本銀行としても、地元にとっての日本銀行の必要性というものも痛感いたしまして、皆さんといいますか、地元の熱意を含めて、何とかしなければならないというところで踏みとどまってくれたと私たちは思っております。

ですから、あとは、日本銀行の建物、名前が残ればそれでいいということではございませんで、歴史資料館という形ですけれども、その中で、資料館そのものは、地元の経済と観光に本当に最大・有効に活用できるような仕組みにしていきたいというふうに思っていますので、この辺については、引き続き日銀ともいろいろ意見交換をしながら、この後、詰めていくということになると思います。

もう一つは、何といても、現実には小樽支店が存在しまして、日銀業務を展開してきたわけですから、今後、そういうものについても札幌支店に統合されることによって、いささかの支障も生じないように、この部分についてもあわせて日銀サイドと話を詰めながら、日銀側が言っていることがきっちり守られるのか、それについても検討していきたい、そういうふうに思っております。

それと、商工信組のお話がありましたけれども、今現在で、代表質問なり予算委員会の中でもいろいろお話ししている状況から、新しい情報というものは今のところ入ってきておりません。

そういう中で、商工信組は、確かに、1万2,900人くらいの組合員ですが、いるわけでございまして、そういう組合員そのものの中身を見ますと、中小というより、零細に属する企業の方が相当数を占めているということがございますから、万が一のことがあれば、当然にして地域の経済への波及も相当大きいと認識しております。

そういうことで、小樽市として、最終的な方向がどこに行くのかということによって対応も変わってくるとは思いますが、いずれにいたしましても、それが自主再建なのか破綻なのか、破綻をしたとして、新しい組合設立になるのか、他への営業譲渡ということなのか、その辺で市の対応は微妙に変わってきますが、その辺を見極め

た中で、でき得る限り地域経済への影響が少なくなる形で施策については考えていきたいというふうに考えております。

○渡部委員

日銀の件は前委員長の佐野さん、今度の商工信組のまた頭の痛い大きな問題は小林委員長ということで、私も経済常任委員会の一員として、小樽の地域基盤づくりのために努めてまいりたいと、代表して申し上げておきます。

港湾問題について

事業計画の関係で港湾部の方からお話がありましたけれども、小樽港の件で、荷役機械と上屋のかかわりで、1,000万円がコンテナを収容する部分で、それから機器が残りですということでした。

質問として、コンテナの見通しはどうか、来るのかどうかということです。

この点で、ある船社と接触している、努力しているということでの答弁です。片方は、整備を含めて機器の準備にも入っている。大事なことは、船社が、北海道なら北海道の航路でなく、日本の航路、東京を中心とした航路という形の中で既に就航している船なのか、それとも、北海道航路を走っていて、いろいろ不都合があるから小樽にも来たいということなのか。これは性質別に全く別なのです。

だから、その航路なら航路という面で、船社と接触していることをもっとはっきりと示してもらわなければ、それらに向けての対応ということはおのずと違ってきますので、そこをもう少し詳しく聞かせてほしいということです。

○（港湾）港湾振興室白岩主幹

今、委員からご質問がございました中国も対象にした定期航路の関係なのですが、現在、貨物輸送はコンテナが主流になっているということで、小樽港も、現在、一般貨物の取扱いが少なくなっている状況の中では、コンテナ貨物の誘致を図っていこう、そういうふうな考え方のもとで精力的に取り組んできております。

それで、ご質問の件なのですが、現在、私どもが交渉といいますが、当たっております船社につきましては、全国のほかの航路とかほかの港にも当たっている部分はあるのですが、現在、苫小牧に入っている部分で、船混みとか、そういうふうな状況があると。そういうふうな部分で、ぜひ日本海を一つのターゲットにして、有力な一つの部分として小樽港を考えている、そんな状況の話は聞いております。

○渡部委員

苫小牧が船混みだから、できたらスムーズに行く小樽にということでの考え方だと。それでは、小樽でスムーズに行くような体制というのは、確かに、ガントリーを含めて、その体制は調査を進めながらとってきているけれども、今度は、小樽港で扱うということになってきたら、そのための集荷の体制、それから労働力の関係とか、いろんな要素がある。つまり、ポートサービス上、その環境が整っているのかどうか。

苫小牧で船混みをしているからということであった場合、これは、苫小牧からどんなことがあっても逃がすことなく、ポートサービスを含めて、その体制はとっていく。だから、新たな船社でもって小樽に来るというのだったら、小樽独自のポートサービスをしっかりと確立していくということであればいいけれども、他港へ走っているものの取扱いというのは非常に難しいのです。難しい中を、どう一つ一つ位置づけをしていながら、その体制をとっていくのか。

お話をすると、いつもガントリーというだけのお話であります。だから、集荷から何から、いろんな体制というのは、どこまで話をして、どこまでその体制がとれているのか、この点についてお聞かせいただきたい。

○港湾部長

今のガントリーの件でございますけれども、先ほどの質問の中にもちょっとありましたように、どんな不都合があつてということがありました。私どもとして今接触している船会社は、小さい会社ですけれども、以前にそういう船会社を小樽に持っていたという経過がございまして、小樽に対する思入れというのは持っています。現在は苫

小牧に就航しているわけですが、一つは、北海道という道央圏を含めた背後圏はラップするのですが、今、主幹の方からも話がありましたように、一部、苫小牧が混雑しているという話もございます。

私どもは、今回の誘致に当たりましては、当然、私どもが施設整備をしていくための検討と、今ございました体制、労働力を含めて、こういったものも議論しなければということで、それこそ、関係業界といろいろワーキングなりをつくりまして議論してきました。

最終的には、まだ誘致は決まっておりますけれども、採算性の問題もございますので、船会社としては貨物量が1航海当たり幾らぐらいなければならないのか、その辺について、我々の情報なり、船会社独自が積上げをしてございまして、現在ではそこまで至っていない、いまだという話は聞いてございます。

先ほどありました体制なり労働力のことにつきましては、業界ともいろいろ話をさせていただいて、仮に来るということが決まれば、こういう体制でいきましょうとか、こういったところでもう少しきちとした体力づくりや体制づくりをしなければいけないなというところの基礎的な話は、ある程度は業界ともやっております。今、航路誘致が表明されれば、その辺は、具体的な体制、労働力を含めて、業界とも早急に協議させていただきたい、こんなふうに思っております。

○渡部委員

あと1点、聞きます。

小樽港と石狩湾新港にかかわる面で、これを一つ一つやっていきましたら、相当の時間がかかります。端的に聞きますけれども、石狩湾新港をめぐって、小樽港のメリット、デメリット、これについて、当初と現状、それから今後をどのように見ておられるのか。これを聞いた後で、新港の来年度の予算にかかわる面での意見を少し述べたいというふうに思います。

○港湾部長

なかなか難しい問題でございます。

ただ、一つは、小樽港というのは、昔から古い港ということがあり、そしてまた、北海道経済を支えてきた大変歴史のある港湾としての機能を果たしてきたわけですが、ご承知のように、新港は、逆に、新しい、それぞれ港湾整備途上という位置づけでございます。

小樽港にとりましてのメリット、デメリットという話でございますけれども、今のこの時代の中では、培っているものはそれなりにまだ残っている。特に穀物関連とか木材を含めて、今の港湾貨物としては残っているものがありますし、もう一つは、日本海側のフェリー機能、こういったものも今順調に推移をしている。この厳しい状況の中、若干、貨物量は横ばいという部分はありますけれども、そういった中での小樽港の活躍といいましょうか、港の機能というのは機能しているかなと。

また一方、新港の方につきましては、先ほど来お話ししていますように、まだまだ整備をしていかなければならないところがありますけれども、小樽にない背後企業の集積があって、先ほど企業誘致の方からもお話があったかと思いますが、相当数の企業が張りついて企業活動もしており、また、札幌を中心とした経済の中でも、位置づけとしてきちとされている中の企業が多いということでございます。

そういった意味からいきますと、小樽港と石狩湾新港というのは、地形的な条件を含めて、その辺のメリットというか、デメリットといいましょうか、その辺は相反するところをお互いに持っています。ただ、一つ言えるのは、小樽港は小樽港の歴史の中での港の活性化を図っていかなければならないなと思っていますし、石狩は石狩で、これからもう少し整備を進めながら背後の企業の要望にこたえていく、こういう整備をしていくのではないかと、このようには思っております。

○渡部委員

代表質問でも、西地区マイナス14メートル岸壁について、小樽港とのかかわり、それから、それが実際に動き出

すという物流動向についてどのように見ておられるか、これらについては、しっかりとした回答がないままになっています。

確かに、当初は、お話ししますように、共存共栄だとか補完、それから新日本海の幕あけとして、太平洋から日本海側に貨物を引っ張ると、そういういろいろな要素の中で機能分担すると。生かされてきたものはあります。そして、お互いの港において、港湾計画あるいは整備計画に基づいて整備を行ってきました。

しかし、貨物が逆転したのは平成8年ですか、平成8年に、残念ながら、フェリー貨物を除く面では逆転ということになった。それから、平成11年でしょうか、先にコンテナが石狩に建っています。

そういう面を見ていったときに、小樽港も貨物が従前どおりしっかりと確保されていると、それはそれで物の見方があるけれども、残念ながら、小樽はずっと連動したかのように落ち込んできている。ただ、フェリーがあるから2,300万トンとかなんとかと言っているだけのことであって、一般貨物は、重油だとかセメントを入れてもせいぜい160万トンという程度の貨物にしかっていない。

港湾計画から見ていった場合は、一つの港として港湾計画に基づいて進めていく、それはわからぬわけではない。進めていく必要があると言う。だけれども、実際、小樽港と石狩湾新港という比較をいろんな面で見えたとき、そして、ここ少しの間、先行きの面の物流の動向だとか、地域に張りついた企業等の背景の問題、環境の問題ということで見ていったときに、小樽港の先行きというのはほとんど持てない。

一度、港湾部で石狩湾新港と小樽港にかかわる面で整理してみてください。それは、ただ単に港湾計画とか何とかの問題とは違う、大きな要素がそこに出ているのです。その要素というのは、やはりデメリットの面として出ると僕は思うのです。

そのことは、ただ単に、港湾計画に基づいて西地区マイナス14メートルということではなく、やはりもう少ししっかりと見ていかなければならない。そして、西脇委員が言うように、当初見ていた63万トンが、123万トンか127万トンと言っていましたね。そういうふうにして、大型の貨物が大型のふ頭の中でやられる。それと同時に、大型のふ頭ですから、また機器もそこに設置されるということで見ていったときに、物流とか流通のかかわりとかということからいったら、小樽港の先は見えているし、むしろ太刀打ちできないのではないかなと。

ですから、今回、意見を求められていますけれども、平成14年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求管理者案につきましては、この点についてはさらに慎重に吟味する必要がある。

もし、本当に小樽市が意見書を同意として上げる場合については、小樽市と石狩湾新港が今日までかかわってきた経緯と、それから、将来に向けての一つの動向を含めての判断を明らかにしていただきというふうに私は思います。

これまで、石狩湾新港については、6分の1をめぐる母体負担の問題から、いろいろとありました。しかし、それは鋭意努力する、協議をいたしましょうと、大方はそういう話として来ておりますので、その点はめり張りをつけて、しっかりとした小樽港の政策とともに、先行きを見ながら、小樽港の発展というものをまず見ながら、石狩湾内における取扱いということにしていきたいというふうにしっかりと意見を述べておきます。

ご見解がありましたら、お聞かせください。

以上です。

○港湾部長

今、小樽港、石狩湾新港の将来を含めた今後の動向を明らかにしてほしいというお話でございましたけれども、私どもも、今回、管理者案ということで今日ご報告させていただきました。これにつきましても、先ほどお話がございましたように、振興会なり、また商工会議所の意向を聞きながら、そしてまた、母体負担にかかわるものも一部ございますので、今後そういった意見を参考にしながら、私どもとしても、石狩、そして小樽港の経緯、将来の方向性もきちっと整理できるという形の中で進めていければなど、こう思っておりますので、私どもとしては、こ

これから業界の方の意見も聞きながら考えていきたいと思っております。

以上でございます。

○委員長

以上をもって質疑を終結し、これより一括討論に入ります。

共産党。

○西脇委員

陳情第17号は採択とすることを主張いたします。

現在、完全失業者は348万人で、完全失業率は4.8%と、過去最悪の状態です。人気の高い小泉さんが今一番先にやろうとしていることは、緊急最優先課題としては不良債権の最終処理ということです。

これを計画どおり進めると、中小企業が20万ないし30万倒産するであろう。したがって、1企業平均5人としても、100万ないし150万の失業者が新たに生まれるというような状況であります。

陳情第17号は、こうした企業の失業者の解消、そしてまた生活保障を自治体としても積極的にやってもらいたいし、国にも働きかけてもらいたいということで、緊急性もあり、願意は妥当だということでありますので、採択を主張いたします。

以上で討論を終わります。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより、順次、採決いたします。

まず、陳情第17号について、採決いたします。

継続審査とすることに賛成の方は、ご起立願います。

（賛成者起立）

○委員長

起立多数。

よって、継続審査と決定いたしました。

次に、所管事項の経済の活性化についての調査について、採決いたします。

継続審査とすることに、ご異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長

ご異議なしと認め、さように決定いたしました。

本日は、これをもって散会いたします。