

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

COOLS	
H	P

経済常任委員会会議 録			
日 時	平成 18 年 6 月 22 日 (木)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 1 4 分
場 所	消 防 第 2 ・ 3 会 議 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	大島委員長、古沢副委員長、井川・小林・佐々木(茂)・山口・見楚谷・佐野 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: center;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議に先立ちまして、人事異動後の初の委員会でありますので、部局ごとに理事者の御紹介をお願いいたします。

(理事者紹介)

ただいまより、委員会を開きます。

本日の会議録署名員に、佐々木茂委員、山口委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、理事者から報告の申出がありますので、これを許します。

「平成17年度企業立地状況について」

(経済) 三船主幹

平成17年度の企業立地状況につきまして報告申し上げます。

資料1をごらんください。

最初に、新規立地企業でございますが、銭函3丁目地域においては、肉製品製造の札幌佐々木畜産株式会社、木製家具製造の協同組合札幌木工センターなど11社が、また、石狩湾新港小樽市域においては、肉製品・総菜製造の株式会社コスモジャパンなど4社が立地し、合わせて15社が新たに立地いたしました。なお、15社のうち10社は、転売により土地又は建物を取得したものであります。

次に、平成17年度に操業を開始した企業でございますが、銭函3丁目地域においては、機械器具製造の寿産業株式会社、木製家具製造の株式会社小島家具製作所、同じく木製家具製造の株式会社安本建具製作所など9社が、石狩湾新港小樽市域においても1社の操業があり、合わせて10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18年3月末現在、銭函工業団地では合計119社の立地があり、分譲面積は64.2ヘクタール、分譲率は84.8パーセントとなっており、これらの立地企業119社のうち97社が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67社の立地があり、分譲面積は105.4ヘクタール、分譲率は44.6パーセントとなっており、立地企業67社のうち37社が操業を開始しております。

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725社、分譲面積は755.4ヘクタールで、分譲率は62.5パーセントとなっており、立地企業725社のうち582社が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、本年4月1日に施行されました企業立地促進条例を活用しながら、さらに多くの企業の立地、操業が図られますように、引き続き必要な情報収集に努めるとともに、関係機関との連携を図るなど努力してまいりたいと考えております。

委員長

「小樽市観光物産プラザの使用料着服事件について」

経済部次長

小樽市観光物産プラザの使用料着服事件について報告いたします。

市は、観光物産プラザが平成2年に供用を開始したときから、その管理と使用料の収納事務を社団法人小樽観光協会に委託しておりましたが、多目的ギャラリーの使用実態と使用料徴収額に食い違いが見られたことから、本年4月に、同協会常務理事がこの事務を担当する協会職員に説明を求めたところ、長年にわたり使用料を着服していたことを認めました。

観光協会は直ちに調査委員会を設置し、不正の全容解明のための調査を行ったところ、当該職員は、平成10年度から17年度までの8年間にわたり、特定の一使用者に係る使用料を着服するとともに、独断で使用料を減額していたことが判明いたしました。観光協会からの報告に基づき市が確認した着服及び不正総額は554万8,580円であり、

同協会は全額を 5 月 30 日、市に返済しております。

観光協会は、不正行為の再発を防止するため、チェック方法の強化など、事務の改善を図ったところであります。また、業務を委託していた市としても、不正を早期に発見できなかったことについては、業務の点検が不十分であったことを深く反省するとともに、事件発覚後、事務の問題点を整理し、事務改善を図ったところであります。

なお、市といたしましては、このたびの不祥事の重大性にかんがみ、同協会を観光物産プラザの指定管理者に引き続き指定するかどうかについて、事件発生の原因などを踏まえながら、できるだけ早い時期に結論を出したいと考えております。

委員長

「石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例案について」

(港湾)港湾整備室大野主幹

石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例案につきまして、去る 3 月 17 日付けで事前協議がありましたので、その概要につきまして、資料 2 により説明いたします。

本件は、平成 17 年度の北海道人事委員会勧告に基づくとともに、北海道における厳しい財政状況を考慮した北海道の給与条例の改正を受けて改正するものであります。

改正の概要であります。1 といたしまして、管理組合職員の給料月額を平均 4.8 パーセントの減額や級の統合などの給料表を改正しております。

2 といたしまして、勤務成績に基づく昇給制度を導入するものであります。

3 といたしまして、調整手当を廃止し名称を地域手当としております。

4 として、期末・勤勉手当の支給月額の改正を行っております。

2 枚目の 5 から 7 につきましては、経過措置等の事項でございます。

8 といたしまして、給料月額の 10 パーセント、管理職手当の 20 パーセント、管理職の期末・勤勉手当 5 パーセントの独自縮減をする改正をするもので、施行日は本年 4 月 1 日となっております。

市といたしましては、小樽市からの派遣職員の給料等の取扱いにつきましては、不利益が生じないよう、また、市職員の待遇とかけ離れない措置をとるよう確認いたしまして、3 月 29 日付けで同意する旨の回答をしたところでございます。

なお、管理組合では、3 月 30 日付けで専決処分をしたと伺っております。

委員長

「平成 19 年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について」

(港湾)港湾整備室大野主幹

平成 19 年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について、5 月 31 日付けで管理組合から事前協議がありましたので、説明いたします。

資料は 3 - 1 と 3 - 2 となりますが、3 - 1 は平成 18 年度と 19 年度の事業別の比較表でありまして、3 - 2 につきましては位置図となっております。番号が符合しておりますので、あわせてごらんいただきたいと思います。

初めに、国直轄事業についてでございますが、位置図の右側の防砂堤(東)でございますが、港内への漂砂の流入を防ぐため引き続き整備を行い、19 年度で完了するというものでございます。

次に、位置図の左下の泊地(マイナス 14 メートル)でございますが、樽川地区背後地に仮置きしておりました西地区の岸壁前面の泊地しゅんせつ土砂を、国道の工事箇所へ運搬するものでございます。

次に、位置図中央の花畔地区に岸壁(マイナス 10 メートル)(耐震)とございますが、大規模地震による災害に対応するため、既設の花畔ふ頭を改修整備するものであり、前年度に引き続き調査設計を実施するものであります。

以上、3事業につきましては継続事業でございます。

次に、位置図の右側の 岸壁（マイナス10メートル）（改良）とございますが、これは新規事業となっております。当岸壁は昭和57年に供用開始した新港初の岸壁でありまして、現在老朽化が著しく、特に防げん材の取替えですとかエプロン及び上部工の補修を実施するものでございます。

以上、直轄事業につきましては、事業費6億300万円、管理者負担分は1億1,740万円となっております。

次に、補助事業についてでございますが、位置図の右側の 航路（マイナス3メートル）でございますが、平成19年度は引き続き航路のしゅんせつを行うもので、19年度で完了するものでございます。

次に、位置図の中央の 道路（改良）でございますが、新規事業でございます。中央地区2工区にオイルタンク5基を平成19年度に増設することに伴い、大型車両の交通量が大幅に増加すると見込まれますことから、舗装規格を変更するとともに、特別防災区域に指定されることに伴い、大型消防車の円滑な交通確保に対応するため、道路幅員の拡幅を実施するものでございます。

次に、位置図の右側の 道路でございますが、前年度は一時中断してございました臨港道路の路盤工、さらには舗装工を実施するものでございます。

以上、補助事業につきましては、事業費1億440万円、管理者負担分3,660万円となっており、直轄事業及び補助事業を合わせた事業費合計は7億740万円、管理者負担分は1億5,400万円となっております。

なお、起債事業につきましてはございません。

本件につきましては、当委員会での御意見並びに小樽商工会議所及び小樽港湾振興会の御意見も踏まえながら、市として今後判断してまいりたいと考えてございます。

委員長

「平成19年度小樽港港湾関係事業予算要求案について」

（港湾）事業計画課長

平成19年度小樽港港湾関係事業予算要求案について、資料4-1、4-2に基づき概要を説明いたします。

資料4-1は、平成19年度小樽港港湾関係事業予算要求案であり、平成18年度当初予算との比較表となっております。

また、資料4-2は事業位置図となっており、網かけをしているところが平成19年度の要求箇所でございます。

資料4-1の施設名の丸数字と資料4-2の丸数字が符合しておりますので、あわせてごらんください。

初めに、国直轄事業について説明いたします。

資料4-2、位置図の左上 防波堤（北）であります。静穏度確保及び老朽化対策のため、平成16年度から工事に着手しております北防波堤の改良工事であります。事業費は3億円、管理者負担金は4,500万円となっております。

次に、補助事業について説明いたします。

位置図の中央右下 道路であります。円滑な臨港関連交通を確保するため、継続事業として行っております小樽港縦貫線の勝納ふ頭基部・フェリー交差点付近の4車線化に向けた改良工事であり、平成19年度をもって一たん完了といたします。

次に、位置図の左下 泊地の部分であります。継続事業として行っております小樽運河の浄化対策で、たい積しております汚泥のしゅんせつ工事であり、平成19年度をもって北部運河のしゅんせつは完了いたします。

以上、補助事業といたしまして、事業費総額1億2,000万円となっております。

以上、直轄事業、補助事業の総額は、事業費4億2,000万円となっており、管理者負担分は9,900万円であります。

委員長

次に、今定例会に付託された案件について説明願います。

「議案第15号小樽市事業内職業訓練センター条例の一部を改正する条例案について」

経済部次長

議案第15号小樽市事業内職業訓練センター条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

この条例案は事業内職業訓練センターが旧堺小学校跡に移転することに伴い、住所を変更するためであります。
なお、同センターの移転は、内部改修工事完了後の9月上旬を予定しております。

委員長

「議案第25号新たに生じた土地の確認について」及び「議案第26号町の区域の変更について」

(港湾)港湾整備室大野主幹

議案第25号及び議案第26号は関連がございますので、一括説明させていただきます。

まず、議案第25号新たに生じた土地の確認についてでございますが、国及び石狩湾新港管理組合が施工した石狩湾新港西地区の公有水面埋立事業のしゅん工に伴い、小樽市の区域内に生じた土地合計面積16万2,817.97平方メートルを確認するものであります。

次に、議案第26号町の区域の変更についてであります。議案第25号の土地を銭函5丁目に編入するものでございます。

委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、質問の順序は、共産党、自民党、平成会、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

古沢委員

石狩湾新港地区の未造成地の利用について

最初に、報告1に関連すると思うのですが、石狩湾新港地区の小樽市側の土地利用に関連して伺っていきたいと思います。

土地の造成工事等が進んでいない小樽市側は、全体として面積がいかほどあって、現状はどういう土地になっているのでしょうか。

(経済)三船主幹

面積は未造成地全体で94ヘクタールほどでございます。現在は原野の状態でございます。

古沢委員

私どもは、石狩湾新港事業について、いろいろ機会あるごとに態度表明をしてきているのですが、市財政とのかかわりで言えば、どうやらここにきて、単年度で言えば出し入れで均衡状態に入ってきていて、とすればこここのころの土地利用がどのように進むかということは、今後の財政面からいっても極めて大きな課題だというふうに思うのです。そういう点で言えば、このまま放置されていくわけではないでしょうか。石狩開発などが少なくとも土地造成の整備計画など今お持ちなのかどうか。現状はどういうふうになっていますか。

(経済)三船主幹

委員が御指摘になった地区でございますけれども、従来の工業専用地域から準工業地域に用途区域を変更したことで、土地利用の幅が広がっていると考えております。

なお、小樽市企業立地促進条例ができて、誘致に向けた制度も整備されておまして、石狩開発では具体的な話が出れば造成をしたいというふうに言っておりますので、この地域にできるだけ早く具体的な話というものを誘致するように努力をしていきたいというふうに考えております。

なお、この地域における土地の利用計画でございますけれども、北海道とも協議しながら、小樽市の庁内で検討

が進められているというふうに理解しております。

経済部長

食い違いがちょっとありましたので訂正させていただきたいと思いますが、恐らく今の御質問は石狩開発としてどのような戦略を持っているかということだと思いますが、これにつきましては、これまでも石狩開発の方では、道の担当部局ともさまざまな協議を経ながら、整備計画をつくり進めてきたというふうに聞いておりますけれども、現時点では具体的に企業の立地があった時点で整備をしていくということでございますので、現時点でいつこの未造成地について整備をするかということについては、まだ定まってはいないという状況と聞いております。

古沢委員

私は時々その逆のことを耳にするのです。要するにいろいろな引き合い、数が多いか少ないかは別として、ないわけではない。けれども、土地の造成・整備が進んでいないからということで、それが障害になっているとか、ネックになっているというような話を耳にするのです。ですから、そういうことで尋ねたのです。なお、94ヘクタールないし95ヘクタールぐらいになるのでしょうか。今は原野ですから、この土地から上がってくるのは、原野で評価された石狩開発からの固定資産税収入です。大体銭函4丁目のあの辺の土地の評価、そして税の評価の基になる路線価で考えると、宅地で平方メートル当たり6,600円ほどだそうです。原野というふうになると、その10パーセント、10分の1ですから、そうすると現状ではどうでしょうか。概算ですけれども、95万平方メートルとしても税収効果としては750万円ぐらいではないでしょうか。これが整備し、宅地並みにそこに企業も立地してくるといふふうになると、大きく化けるわけです。これはとんでもなく化けるわけですし、そういったことを考えていけば、具体的に立地案件があってから整備をするということでもいいのかどうかというのは、今後の宿題になるのではないかと、いふふうに私は思っています。この点はこれだけです。

パースの使用許可条件について

二つ目はキティホークの問題で、昨日までの議会でもいろいろ議論になりました。その問題で私は一つだけちょっと気になりましたので、キティホークの岸壁使用許可をするということで新聞報道などもされておりましたし、いま一度確認したいと思うのですが、市長は要するに一般公開はしないということを港湾施設使用の許可条件にしたのですか。

(港湾)施設管理課長

パースの使用許可条件には一般公開の条件は入っておりません。

古沢委員

新聞等で報道されている一般公開はしないということで入港受入れを認めたと、港湾施設の利用を認めたとやっているのは、これは誤報ですか。

(港湾)港湾振興室長

新聞等の表現で若干そういうところが見られましたけれども、あくまで私どもの方で返事をさせていただきましたのは、入港して接岸するという上での条件を付させていただいたということございまして、公開するしないというのは、接岸した後の米軍側の希望のことでございますので、私どもとしては許可条件の中には入れなかったということでございます。

古沢委員

何らの態度表明もしていないのですか。例えば、昨日の新聞報道では非常に具体的です。勝納ふ頭はテロ防止を目的とする改正海上人命安全条約、ソーラス条約ですが、これで不特定多数の出入りを禁じていることなどから、一般公開しないことを入港受入れの条件に挙げていたと言っているのですが、これは北海道新聞ですが、北海道新聞が勝手に書いた記事ですか。

(港湾)港湾振興室長

先ほども申し上げましたとおり、入港に際しての岸壁の使用許可条件ということにはこの公開という案件は当たらないということで、入れてはございません。あくまでも商工会議所等の取材の中で取材側の記事がなったかと思えますけれども、先方から、米軍側から、着岸を受け入れていただいた場合には、米軍の方としては船内の公開という希望を持っているということで、その可能性、その手法について相談があったということはそのとおりでございます。ただ、許可条件として入れていないということは先ほどのとおりです。

古沢委員

ソーラス条約、簡単に言えばソーラス岸壁に船が着いて、そこにいわゆる出入り自由だということではないことは、これは言うまでもないことなのですが、そこで7月1日に入ってきて、これを迎え入れる歓迎実行委員会が小樽、札幌の商工会議所などを中心にしてつくられている。そこが要するにソーラス岸壁に、フェンスの向こう側に入って、キティホークに入れるようにいろいろ工夫した結果、招待客という形をとろうと。だから、希望する人は、その形をとるために往復はがきを出す。若しくは商工会議所に備えつけてある招待状用紙がもう既に用意されているのだ、この新聞報道によると。それを例えば札幌商工会議所へ行って、その招待状用紙というものはだれでももらえる。あとは自分が本人だということを証明するものさえあれば、これでキティホークを見ることができ、フェンスの中に入ることができますという扱いをしているのですが、そのはがきが何の様式かわかりませんが、そこに仮に招待状と書いてあったって、これは招待状ですか。いわゆる整理券ではないですか、どうですか。

(港湾)港湾振興室長

米軍側からキティホークの船内公開をしたいという中で、私どもの方の施設管理上、今はソーラスの対応をしているということで申し上げてきた経過は、委員がおっしゃったとおりでございます。そのような中で、米軍側の希望として何とか公開の手法がないだろうかということの中で、あくまで米軍側が許可した、船側が許可したというものであれば、許可した人が中に入れるということにつきましては、もともとソーラス条約の制限区域の趣旨にも合うことですので、それに準じたような方法をとれないかという中で相談をしてきたのは事実でございます。

その中で、一つは往復はがき方式をとるといいますのは、申込みの意思を表示していただいて、それに対して米軍側から、その申込み・返信の一切の事務処理を委託されたといいますが、任された実行委員会側として、それに対していいですという招待状を出すということで、その意思がひとつ確認できるだろうと。これは一つです。

それともう一つ、商工会議所に置いてありますというのはそのとおりなのですが、これにつきましては、今のように受入れ実行委員会の窓口となります札幌、小樽を中心とした商工会議所、そこが責任を持って、これまで米軍側のそういう見学の事務をつかさどるといいますが、任されたといいますが、その責任において申込みに来られた方に説明をし、その中で許可をするという中で、その招待状を発行していただくというふうに伺っておりますので、それであれば、確かに完ぺきな招待状ということではないかもしれませんが、それに準ずるようなものとして私たちは考えたということでございます。

古沢委員

ソーラス岸壁に対する規制、一般の市民に対する規制、これが改正ソーラス条約に基づいて制定された国際船舶・港湾保安法、この法律等で原則的にどういう取扱い。極端に言えば、簡単に言えば、私なんかは入りたくても絶対に入れないエリアだと思っているのですが、そういうことではないのですか。出入りができる人というのはどういう人で、一般の我々はどういう規制を受けるかというのを簡単に説明してください。

(港湾)施設管理課長

ソーラス条約の制限区域内の立入りにつきましては、昨日の予算特別委員会でも答弁いたしましたけれども、まず常時立入り者と、それから一時立入り者に大別されております。常時立入り者というのは、通常港湾荷役業者のみが対象とされております。一時立入り者というのは、たまたま船側の方に用事があるだとか、そういう人たちの

ことを言っております。常時立入り者につきましては、当然港湾管理者の方でスタッフカードというものを作成してございます。一時立入り者につきましては、ゲートを通る際に、警備員にまず自分の身分証明、そして目的等を記入していただいて、確認して、入場させているのが実態でございます。

古沢委員

わかりました。スタッフカード、これは港湾管理者が責任を持って渡しているものですね。それから、一時立入りの場合でしたら、目的と身分が確認できれば、例えば私でも入れるのですか。魚釣りの道具を背負って釣りをしたいのだと。そして、市議会議員をしていると。あえて言えば、非常時通行証というのを見せて、こういう者だと言って入れるのですか。

港湾部長

魚釣りがよいかどうかというのはちょっと議論のあるところなのですが、実は一時立入りの中でもこういった場合というのが想定はされています。今言いましたように船舶の関係者だとか、あるいはいろいろな意味での船側が必要とする業者の方。ですから、ある意味での目的というのがそこで発生するのだろうと。そういうものがあって初めて立ち入ると一つの形をとって、その方たちの身分を確認して我々が入れるという、そういう形になっておりますので、魚釣りという目的がいいかどうかという問題を含めて、やはりある程度そこにある船との関係での目的というのが必要になってくるのかというふうには思っています。

古沢委員

だから、原則立入禁止なのです。ですから、常時立入り若しくは一時立入りというのは、原則立入禁止地域の、いわばこの人たちについては認めましょうというのであって、たかだか整理券を持って、ちらつかせて、どっと押し寄せた人があのゲートの中に入ることを、条約も国内法も想定していないのです。それを米艦側の希望に沿うようにというふうにあれこれ作戦を練って今回やろうとしているのが、いわゆる招待状です。

さて、そこでその招待状を持ってきてゲートを通ろうとするときに、皆さん方がそのゲートでいいですよ、悪いですよという仕事につかされるのです、市職員の人たちが。だから、この招待状なるものは、条約や国内法やもろもろの規則で規定されて、なるほどと、この招待状を持っていれば間違いのない、あとは本人がどうかと言ってあなた方は通すのですね。この招待状にそういう意味合いを持たせるということに何の疑問も持たないのですね。

港湾部長

先ほど室長からも答弁しましたけれども、今回の方法については、一つはソーラス条約の制限区域に人が立ち入るといふ、そういった場合の我々側の許可の要件、ここをまず満たそうと。ですから、身分証明書と招待状が必要です。それは船舶関係者の中の見学者というのも、実はソーラスの中では認められるということになっております。ですから、今まで客船関係が来たときも、客船に乗っている方々が自分の友達を入れたいというのも、それは招待をいただいて入れてきているわけです。

ですから、今おっしゃいますように、そういう人数の関係でそれが何千人、何万人と仮になったときに、それが果たして今おっしゃったような形での招待状の有効性みたいな話は、一方ではあると思います。ただ、我々としては、制限区域内に米艦側の艦長が招待した、そういうペーパーを、招待状を持ってきた人間については、これまでもゲートの前で確認をして入れてきているわけですから、そういう点で制限については認めていくという形にならざるを得ないだろうと思います。

古沢委員

一昨日、我が家にも届きました。独立記念日記念何とか、キティホーク艦上において、7月4日の招待状。日本語がついていないですから、招待状が何か。あれは招待状だと思うのです。来ましたよ。米国総領事館が出した。これなら何となく招待状らしいのですが、これは招待状ではないです。アメリカの軍艦だから言っているのではないです。例えばロシア船が入ってくる。例えば北朝鮮の船が入ってくる。そうしたら、その船を歓迎しようとする

市民団体の人たちが招待状なるものをつくって、そして身分証明書があれば、皆さん通すのですか。同じように通すのですね。

要するにこの招待状、私は整理券で何の意味もないと言っていますが、米艦だからこれを招待状として認めようとしているのだけれども、ソーラス岸壁で同じような扱いがされるのですか、どうですか。

港湾部長

先ほども申しましたけれども、少なくとも今招待状の様式みたいなものは、我々も事前にお互いに確認をしておりますけれども、艦長の名前を入れて招待をいたしますという、そういう形の招待状であります。ですから、枚数の問題で、それが仮に3,000枚なのか1万枚なのかは別にして、例えばお話のありました3日、4日も招待があるようです。その時点もやはり何千枚の招待状を出しているというふうに聞いていますから、その部分では3,000枚がいいのか5,000枚がいいのか1万枚は悪いのかというあたりの議論は、一方ではあるかと思えますけれども、我々としては、最低限艦長の招待状という扱いの中でそれを認めていくという形でやりたいというふうに思っています。

古沢委員

どの国のどの船の場合でも同じように港湾管理者として扱うのかということ、私は今聞いているのです。

港湾部長

国だとか船というよりも、我々はあくまでもソーラスという制限区域の中に人を立ち入らせるという、そういう判断をしているわけですから、それは現在は米国の軍艦という、あまり想定ができない部分ではありますけれども、普通は商船とか客船が多いわけですから、我々としては、国とかなんとかという問題ではなくて、ソーラス条約の制限区域に人を入れるという、そういうことでの判断をしているということです。

古沢委員

だから、今回の場合はどう考えても、歓迎する側のいわゆる民間の一つの団体がそういうことを行うわけです。それにキティホークの艦長名の何か知らない横文字のやつが、返信用のはがきに印刷されるのでしょうか。艦長が、何千何万が、ぜひ来てくださいと1枚1枚きれいに署名しているのであればいざ知らず、そんなことは到底しないと思います。さらに、商工会議所に招待状なるものが積み置かれているのです。だれでも持ち帰っていいのです。それさえあれば、あとは身分証明書で入れるわけです。これはキティホークの場合ですが、そうしたら、キティホークでない他の船も同じようなことを、商工会議所でない他の団体、いろいろな人たちが同じようなやり方で、さあ歓迎に行きましょうと。趣旨はそうなのですが、しかし、招待という形をとって、そういうことでソーラスのゲートをくぐるときに、あなたたちは認めるのですね。私からすると、これは極めて法律範囲を大きく逸脱している。ソーラスであそこを規制すること自体、私は反対しました。港をあんなふうに規制するなど。けれども、もともとは「9.11テロ」を理由として、アメリカ側の発案によって世界じゅうの港をああいうふうにして、そのアメリカの軍艦が入ってきたら、自分たちに都合が悪い部分は、こうやって勝手に使い勝手をよくするというやり方はもってのほかではないですか。

だから、港湾管理者がこれを認めるのだったら、すべからくほかの船についてもそういうふうに認めなければならぬし、そういうことになって、いわばもう法律があつてなきがごとしになってしまいます。それだったら、私から言えば、整理券は持たないけれども、立派な身分証明書を持って釣りの道具を抱えていった私が、当日その場をくぐり抜けたいとしたり、入れてくれないかということを探りたいのですが、入れてくれないのですか。隣で、その横では、整理券を持った人がたたと入っていくわけです。どうですか。

港湾部長

今のお話でおっしゃる意味というのは私なりに理解をしているつもりですけれども、何回も申し上げますけれども、一つは商工会議所という団体が勝手にやっているわけではなくて、少なくとも、今、米海軍、そして米国総領事館から正式に依頼を受けた部分の中での実行委員会として商工会議所もやっています。ですから、我々としては

商工会議所という別団体がやっているという位置づけはしておりませんで、あくまでも当事者である米海軍からの話という中での招待であるという取扱いをしておりますので、その部分は御理解をいただきたいと思います。古沢委員が当日お見えになって、できれば招待状を持ってきていただければ、当然中には入っていただけると思います。

古沢委員

非常にわかりやすくなったと思うのです。形としては一応そういうふうにつくったのだけれども、中身はほぐしと言ったら、要するにアメリカ、キティホーク側が一般公開をしたいという、これを何とか具体化するためにそういう形をとったのであって、要するにキティホーク側が招待状を出して、来てくださいと言っている話だと。

ところが、これはだめなのです。ソーラス条約でいっても国内法でいってもだめなのです。要するに一般人の自由出入りはできない、原則立入禁止地域なのです。私から言えば、港をこんなふうにしたのは彼らなのです。その米軍側が、アメリカ側が自分の都合に合うようにまた使えるようにやろうとしているわけで、こういうことが認められれば、国内じゅう、つまりアメリカの船、軍艦が自由に、それこそ地位協定の話にまでなってしまうように、自由に出入りができるようになってしまうし、ソーラス岸壁といっても、アメリカの船に限っては、一般人が自由に出入りできる岸壁になってしまうということになりませんか。こんな変な扱いはこの小樽で前例としてつくるとはまかりならないと思うのです。どうですか。

港湾部長

まず、基本的に今回のような事例というのはあまり想定をしていない。そして、あまり起こり得ないことだろうというふうには思っています。ですから、その中で、私どもとしては、平成 9 年と 12 年のときにあれだけの方が勝納ふ頭に多く訪れて、つまり俗に言う一般公開で、だれでも入れるような形で船の上に乗られたわけです。その部分を我々は知っているわけですから、仮にああいう事象が新聞に出て、マスコミに出た場合に、多くの方が訪れるわけです。それは見学者としては、黙っていても来るわけです。そういった方々が、立入り制限区域の外で帰って行って、整然としていただければ一番いいのですが、その部分がまず今回もあると思うのですけれども、中に入らないで帰ると。ただ、一方で、一般公開はできないという私どもの今の考え方の中で、向こう側から招待制の見学会をやりたいと。招待状はこういった形でやりたいと。最終的にこういう形になりましたけれども、何回も申し上げますけれども、私どもとしては最低限招待状と身分を確認させていただいて、そのところはこれまでどおりと同じ原則という立場でチェックしてやってまいりたいというふうに思っております。

古沢委員

二つだけ確認させてください。他の船でも同じ扱いを小樽港はするのかということは大事なことです。そういうことと、それからいわゆる招待状を持たない私が非常線通行証を見せても入れてもらえないというのは、何によって入れてもらえないのか。

港湾部長

他の船というか、我々としては同じような扱いになるかというふうに思います。

それから、古沢委員の非常線通行証がそれに該当するか

(「例えの話です」と呼ぶ者あり)

というのはあるのだと思うのですが、現在、私どもは制限区域内に入る場合には、身分証明とそれなりの目的、その部分を確認して入っていただいておりますので、そのところは御理解をいただきたいと思います。

古沢委員

目的の範囲を決めているのでしょうか。

(「はい」と呼ぶ者あり)

(「釣りはだめなのだ」と呼ぶ者あり)

だから、要するに決めている何かがあるのでしょうか。招待状の人は入れるけれども、招待状のない私は身分を明らかにしても入れないというのは、それを決めている何かがあるのでしょうか。探してみました。国内法が制定されているから、それに基づいて条例ができていいのかといたら、条例はないようだし、何かあるのでしょうか。

港湾部長

「埠頭保安規程」という定めの中で、一時立入り者については、例示も含めてこういう方々が一時立入り者という定めをしてございまして、それにのっとって現在作業しております。

古沢委員

そうしたら、私の場合はこれに該当するから入れられないという、その規程を見せてもらえますか。

港湾部長

これは昨日もちょっと議論があったのですが、埠頭保安規程については、保安の管理者以外の閲覧については厳しく定めている部分がありまして、外へは出してごさいません。そういう意味では、ペーパーとしてコピーして差し上げるというわけにはいきませんので、御理解をいただきたいと思います。

古沢委員

普通、法律がこう決めている、条例がこう決めているから、あなたは残念だけれどもだめなのだと言ったら、あと思うのです。ところが、あなたは絶対だめなのだと。聞いたら、いやこういう決まりがあるのだと。どれですかと言ったら、いや秘密だから見せられませんと言われて、横を向いたら、何だかわけのわからないやつをぶら下げて、みんなが行き来するのです。不思議なことが港ではやられるなというふうに思うのです。自由に行ったり来たりしている者もいれば、だめだという者もいて、入れてもらえないと。そして、それは何によっているのかと言ったら、秘密だから教えられないけれども、あなたはこれに、その秘密の何かにひっかかるからだめなのだとされる。そんなことは納得できません。

港湾部長

秘密で教えないということではなくて、一時立入り者というのは、先ほど言いましたように船舶への訪問者。これは家族とか見学者とか、当然いろいろな方がいらっしゃいます。それから、当然乗組員の方、それから代理店の方、そういう中でサービス業者なども入るのですけれども、もっと言えば郵便配達の人が入るとか、そういう取決めできちんと決められてはおります。

ですから、それを教えないというのではなくて、そういう方々が一時立入り者として定められております。ですから、少しそこに入って釣りをしたいというのは、残念ながら私どもとしては、今、一時立入り者というふうには考えていないということで御理解をいただきたいと思います。

古沢委員

では、これは終わりますけれども、大事なことから、私は了解していません。今回みたいな扱いは、ほかの船でも同じようにやると言いましたけれども、それなら一体ソーラス条約というのは何なのだと。それこそ陸側ぎりぎりまで、岸壁ぎりぎりまでフェンスを取っ払って、岸壁から船に上がる直前に、そんなものは船側がきちんと対応すればいいではないかと。何のためのフェンスなのだとということになりませんか。壁まで立てさせて、施設までつくらせて、そして原則立入禁止だと言っておいて、キティホークが入ってきたら、何も原則立入禁止ではないと。こんなことは、宿題として残しておきたいと思うのです。納得しません。

オタモイの崩落現場について

次は、今朝、現地調査をしてきました。オタモイの崩落現場を見せてもらいました。国定公園内です。こういったところでの、例えば今朝現地調査をした崩落現場などはどのような手当てがされるのか、手だてが講じられるのか。国定公園の場合についてのそういうあり方について説明してください。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

オタモイ海岸につきましては、昭和38年にニセコ積丹小樽海岸国定公園ということで、自然公園法の第二種特別地域ということで指定の網がかかっております。それで、国定公園も全部で四つの整備地区に分かれていまして、特別保護地区、それから第一種、第二種、第三種の区分地域になっていまして、第二種ですと、自然公園を所管しています、窓口であります後志支庁の担当者とまず事前協議をして、どういう手法でここを整備していくかという協議をした上で、可能であるということになりましたら、法律にのっとった中で整備をしていくということになると思います。

古沢委員

自然公園法で言えば、国定公園に関する公園事業というのは都道府県が執行するということになっている。そして、都道府県以外の公共団体、つまり例えば市の場合ですが、市が行うことができるのは、第10条第2項で、知事に協議をして、その同意を得て公園事業の一部を執行することができるというふうになっているのですが、実は自然公園法で言えば、国定公園の場合の公園計画というのはどこが定めるのですか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

ちょっとその計画についてはあまり詳しくないのですが、この地区といいますのは、昭和27年に竜宮閣が焼け落ちて、その後30年代に入りまして、中央バスをはじめとして民間の方々に二転三転土地が動いています。その都度、民間側の開発計画があったのですが、今日見ていただいた駐車場のところに立っていました弁天食堂というものが老朽化して危険だということで、昭和52年の秋に小樽市が取り壊しまして、そのあたりから市民の皆さんから昔のオタモイの復興をということで、オタモイ十字街の上の方にありました唐門、それが翌年の秋に3か月ほどかけて現地に移設されました。その段階で、民間の方から市が約20万平方メートルほどの土地を買い取りまして、その中で祝津も含めた小樽祝津観光レクリエーション計画というものを策定した中で整備をしてきているということです。ですから、今になりますと30年ほどたっておりますけれども、例えば途中のがけ地の崩落ネットですとか、それから遊歩道のさくですとか、駐車場の一部の整備、崩落の整備とかで、ああいうものについてはこの計画に基づいて淡々と進められたということで承知しております。

古沢委員

公園計画にしても、公園事業にしても、自然公園法に基づいての事業ですから、公園計画は知事が申出をして大臣が決定しますし、その事業を執行するのは知事が決定するというふうになっていますから、なぜ最初にこの話をしたかと言えば、この法律に基づいて国定公園でこの公園を整備したり維持・管理したりするというのは、果たしてここに集まっていた皆さん方の所管の範囲のことなのかということ、私は聞きたいのです。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

一般的に国定公園、海岸地ですとがけ地ですから、例えば海岸法という部分で一般公共海岸なり海岸保全区域。がけ地についても国の所有であっても、所管については、これら国有海浜地・がけについては、北海道知事が管理することになっています。

ただ、今日見ていただいたオタモイの地区につきましては、ほとんど海岸線、水際線まで小樽市の所有になっています。そのこともありまして土地所有者でありますので、そういう中では小樽市側ということに協議の中でなっていたのではなかろうかと思えます。

古沢委員

環境部ではないのですか、これを主体的に市が所管するとしたら。これは鯉御殿のときに、教育委員会かどうかという議論をしました。きちんとしましょうという話をしましたけれども、今回もまた同じような疑問に、私はちょっと突き当たっているのです。実際にあそこを整備しようとすれば自然公園法の規制を受けますから、やはりここで言えば環境部環境課と後志支庁を通じてというふうになるのではないのでしょうか。佐藤主幹が一生懸命走り回

っているけれども、最後にはしごを外されるのではないかというふうに心配しているのです。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

その辺はよく承知していないのですけれども、自然公園法の担当というのは環境部環境課なのです。ですから、あくまで例えば現地でも話しましたけれども、国立公園内の小樽市の土地に北電柱が5本立っておりまして、北電柱に対して樹木が覆いかぶさって架線を切る危険性があるというときには、実際には国立公園の担当後志支庁に伐採とかをお願いします。そのときには直よりも窓口が、一応環境部環境課なものですから、そこを通じては話しますけれども、あくまで土地所有者という中で観光振興室ということで、庁内の中では所管が決定されたということです。

古沢委員

公園計画等の資料を調べに行ったら、結局環境部環境課なのです。驚いたのは、最初にオタモイ海岸の崩落問題でちょっと調べているのだと言ったら、何でうちに来るのという感じなのです。公園計画がどうなっているかというのはここにしかないではないですかと言って、調べてもらったら出てきたのですけれども、そういう状況で、観光だということのかかわりで経済部観光振興室の皆さんが頑張っているけれども、ちょっと横の連携というか、私は本筋はそっちで、それを補完する、サポートする側なのではないかというふうに、一つは問題意識として、今、持っているということ。

それから、あとは北海道、国が、これに対する態度は鯨御殿のときにもそうでしたけれども、私はこの問題についても極めて疑問です。昭和55年ぐらいから3か年ないし4か年かけて道の補助が入って、今回、崩落したところの崩落防止工事をやっているわけです。そこが今崩落したのに、道が本腰を上げない、問題意識をあまり持たないというのは、鯨御殿のときと全く同じだと。要するにお金絡みのものには腰を上げたがらないという状況を、これ何とか突破したいというふうに思っています。これは引き続き私は今後の課題だというふうに思っています。

プレジャーボート条例について

プレジャーボートの問題、道のプレジャーボート等の事故防止等に関する条例と施行規則、それからいろいろ資料をもらいましたが、今年新たに指定区域を申請したと。一つは小樽市漁業協同組合から、それからあとは海水浴関係で、それについて道の水域利用調整協議会がいい悪いを含めて知事に答申を出すという、このところまでは概略が新聞で報道されています。改めて簡単に流れ、経過、どういう申請をして、そして協議会でどういうふうな判断が示されて、知事決定がどういうふうにされようとしているのかということをお知らせいただけますか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

去る6月14日に、北海道庁の別館におきまして、北海道水域利用調整協議会が開かれました。これは今日資料になっております条例の中に規定されておりますけれども、附属機関ということで、知事の判断に当たってそういう方々の意見を聞くという会になります。16年4月1日から、北海道プレジャーボート等の事故防止等に関する条例が施行されまして、16年度、17年度はモデルということで、小樽市が申請ということで、二つの海水浴場を申請してくださいと。そうしましたら、この協議会の意見を聞いて指定しますということで、ドリームビーチとサンセットビーチ、この二つの海水浴場で、これも海水浴場の開設期間に合わせまして水域利用調整区域の指定をしたと。いわゆるプレジャーボートと水上バイクが入ってこられないようにと。

今年度におきましては条例の中に、市町村からの申請のほかに、例えば海水浴場組合みずからとか漁業協同組合とか、それから道警、こういうところからも申請ができますようになっておりまして、海水浴場につきましては、昨年、一昨年のドリームビーチ、サンセットビーチは海水浴場の組合から出させています。新たに昨年、銭函海水浴場と蘭島海水浴場が、水上バイクが乗り入れて相当に遊泳者が危ないということで、ぜひ申請したいということになりまして、これも組合から出させております。

それから、銭函地区、ポンナイ川のちょうど横、サンセットビーチに挟まれた地区に、銭函マリンスポーツセン

ターというセールとヨットを専門に皆さんがいそしんでいる海岸がございまして、こちらについて開設者から申請したいという話が来たのですけれども、条例の中にはそういう団体が申請できるというふうになっておりませんので、小樽市が申請いたしました。

そして、あともう一つは、蘭島海水浴場のふ頭にアワビとウニの養殖施設と漁場がございまして、そちらの操業中にいろいろ水上バイクが来て蛇行運転をしたりして、ウニ・アワビ漁の方が例えば水中メガネで歯を折ったり、頭をぶつけてこぶができたたり、水中転落したり、いろいろな事象があるということで、これは条例施行規則の方で申請者になれます。それで、漁業協同組合からも申請になりました。このほかに余市のモイレ海水浴場からも出ております。

小樽市につきましては、海水浴場については、協議会の方ですべてオーケーという判断が出ました。そして、漁業協同組合のところにつきましては、過去に実質的な衝突の事象がないとの理由から、1年状況を見たいということになりました。それから、小樽市が今年度申請しました銭函マリンスポーツセンター、銭函のポンナイ川の向こう側ですけれども、こちらについては一応協議会の中ではないだろうということで指定区域になりそうです。それで、大体協議会につきましてはそのように通っておりますので、知事判断もそのようになるかと考えております。

そして、もう少しつけ加えますと、昨年までは水域利用調整区域と遊泳区域をイコールで申請したのですけれども、プレジャーボートというのはなかなかとまれないと。時速80キロ、100キロで走行して、人が浮かび上がると、大体100メートルぐらいでとまるらしいのです。それで危ないということで、水域利用調整区域を遊泳区域よりもはるかに広くとろうという話になりまして、基本的には100メートルでとりたいと言って私どもは申請したのですけれども、その場所によって、例えば銭函とか蘭島は離岸堤がございまして、海水浴場の遊泳エリアから沖合100メートルすると離岸堤を越えてしまうとかというような状況がございまして、道の方としましては、そこそこの海水浴場の実情に合わせて水域利用調整区域のエリア拡大ということで、今考えています。近々告示になるかと思えます。といいますのは、6月24日の土曜日にドリームビーチが海開きを行いますので、それまでには北海道公報に載ると思えます。

古沢委員

おおよそはわかりました。一つ確認したいのですが、漁業協同組合から出された申請は、要するにプレジャーボートと漁業者の事故が申請理由だったのでしょうか。それ以外はないですか。

(経済)観光振興室佐藤主幹

基本的には漁業者に対しましては漁業権の侵害防止ということになっておりまして、条例の第17条だと思えますけれども、漁業権とは何ぞやといった場合に、平たく言いますと養殖施設の中における魚介類とか一般的な魚とか、そういうものは国民共有の財産だということで、それに対する侵害の防止をこの条例でかけたいということになっております。それと、あとは操業者とプレジャーボートとの衝突による例えば生命・身体の被害、それから例えばいそ周りの船がぶつけられたことによって壊れる、いろいろな形です。

今回の場合は一義的に漁業協同組合で押していったのは、操業中に例えばプレジャーボートが寄ってきて、物すごい勢いで近づいてきて、急に曲げて水をかけていったり、その波によって転覆させようとしたり、そういう行為について主に訴えたということです。

ただ、私の考えでは、漁業権の侵害防止というのは密漁の防止ということも十分考えられますので、漁業協同組合も今後また、来年に向けていろいろ協議したいと言っておりますので、その辺の法解釈についてはもう一度深く掘り下げてみたいと思っています。

古沢委員

協議会の答申が先ほど言われたとおりだとすれば、今、おっしゃった点でのこの条例の理解というか解釈に当たって、道の条例であって、道の条例の下に置かれている協議会の理解の仕方が、要は言ったように密漁防止という、

実はそこに及ぶ条例だという理解は何かきちんとされているのですか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

これまでの経緯を話すとまた長くなるのですけれども、昨年秋の小樽市漁業協同組合と私どもと道の総務部防災消防課の方と、それから水産部の方と一緒に会って話したときに、私の受けた感触では、条例についてはよく道の方は解釈していないのではないかと。と思いますのは、密漁の被害を漁業協同組合の方が訴えたのですけれども、あくまで漁業権の侵害イコール密漁なのですけれども、これは漁業法第143条にありますけれども、そこで罰金を受けるのです。それで、漁業権の侵害イコール密漁ととらえていまして、密漁は既にそこなのだ。だから、密漁を訴えても条例に入らないのだという話なのですけれども、私も漁業法を読んでみましたら、第143条第2項で申告罪です。どんなにとっても、訴えなければ密漁に当たらないのです。となりますと、今、防止しようとしているのは密漁の防止ですから、そういう養殖区域に近づくな、入るなということですから、とるなと言っているわけです。近づくなと言っているのですから、それに対して近づかないようにしましょうということに対しては、何も条例上、法律に抵触するものはないというふうになるわけです。

古沢委員

それはまた後に残すことにして、途中で終わりますけれども、また次回に質問します。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

井川委員

アネックス館の利用について

まず、経済部に伺います。

旧丸井今井のアネックス館です。相当長い間空き店舗になっておりますけれども、その後、何か利用方法として考えはありますか。

(経済) 本間主幹

旧丸井今井横のアネックス館についてですけれども、確かに議会議論の中でも、丸井今井小樽店がまだ営業していて、その隣にあるアネックス館の閉店が長い間続いていると。そうした中で、商業物販ではなかなか埋まりきらないということで、例えば経済センターとか公共機能を持ってくるとか、そういった御提案がございました。ただ現在、本体といたしますか、丸井今井小樽店の本館の方がクローズになっている状況の中で、まずは今、地下及び1階で仮の営業はしておりますけれども、次の全体の施設の中であわせてどういう方向に持っていくかということ、今後、全体像が見えていく中で検討をしていくことになるのかというふうに思っております。

井川委員

これは本来であれば企画政策室の仕事もちょっと入るのかと思うのですけれども、やはり商工会議所は非常に老朽化して、前にちょっとこういうところに入りたいとか、あるいは美術館があその場所でいいのだろうとか、あるいは文学館があそこでいいのだろうと。例えば美術館や文学館がアネックス館に入ったら、今のところは売却してもいいのではないだろうかとか、そんなふうに考えまして、経済部としてやはりいろいろ、例えば教育委員会とか企画政策室とかに、経済の活性化の観点から、そういう空き店舗を少しでもなくして活性化につなげる、あるいはまちなかを少しでも活性化するという意味から、何か働きかけておりますか。

(経済) 本間主幹

まず一つは、先ほど申しましたけれども、アネックス館の位置づけなのですけれども、今、丸井今井小樽店の次の全体の展開につきましては、あその施設を管理・運営しております小樽開発の顧問弁護士が中心となりまして、債権者であります金融機関との協議、そしてまた幾つかの出店の打診のある企業と水面下でいろいろな協議をして

いるというふうになっております。

ただ、そうした中で一番のネックが、駐車場の使い勝手の悪さといいますが、あそこの立体駐車場が、ホテル部分を含めて240台の駐車スペースしかございません。また、RV車、ボンゴなどの大型車両がとめられないということで、まず一つは駐車場の改善ということが前提となっております。そうした中で、冒頭お話のありましたアネックス館を、例えば今後駐車場に転用していくということについても、小樽開発として検討していかなければならないという状況にあると聞いております。

そうした中で、施設全体の方向性の中で、駐車場の問題又は委員から御提言のありました美術館、コミュニティセンターとか、そういった施設を持っていく余地があるといいますが、そういったことが出てくれば、経済部として商店街の振興、また、中心市街地の商業の活性化という観点から担当として、そういったことは他の部局に、その段階になれば働きかけるというふうには考えてございます。

井川委員

わかりました。あきらめないで、一生懸命早めに頑張ってくださいと思います。

中心商店街元気づくり事業について

それと、今、丸井今井小樽店がなくなってから非常にあの辺が活性化しておりませんけれども、祭りのとき、何か千人ずしとかいろいろなことをやっておりますけれども、その元気づくり事業をやっていたようですけども、その辺の内容を知らせてください。

(経済)本間主幹

丸井今井小樽店閉店後の中心市街地の影響ということをお店街の方々から聞きますと、通行量も落ちている、売上げも落ちているということは確かなようです。ただ、丸井今井小樽店の売上げが減ってきたとはいえ、年間40億円の売上げがあったわけですから、それを何とか地元の商店街が頑張ってくださいることによって少しでも吸収していただきたいというふうには思っております。その中で行政として何ができるかということになりますと、一つは中心市街地の商店街への集客をいかにして高めていくかということで、今年は新規事業として「中心商店街元気づくり事業」ということで、市の予算を組みました。そうした中で、北海道の外郭団体であります北海道中小企業総合支援センターという機関がございます。この中で中心市街地の活性化に対してのソフト事業というメニューがありましたので、この機関をお願いして支援をとりつけているところでございます。

具体的な内容につきましては、従来個別の商店街で行っていた、例えば先週の水天宮祭における花園銀座商店街のイベント、また、今やっております龍宮祭りに合わせた都通り商店街のイベント、それを個々ばらばらといいますが、個別にやるのではなくて、中心商店街が連携した姿を持って、商店街全体に集客を高めていこうということで、まず一つは小樽三大祭り企画ということで、先週の水天宮祭から7月の住吉神社例大祭に合わせたサンモール商店街のイベントまでを第1弾として考えております。

また、夏のイベントとして8月上旬に、今年のさくら祭りで組み込めなかったはしご酒大会、これもはしご酒大会を主催しております北観協社交組合の方と日程調整をしております。可能であるならばその夏のイベントに組み込んで、また地場企業であります小樽ビールの協力を得て、ビアフェスタといいますが、そういった夏のイベントも計画してございます。

また、秋口、9月から10月にかけては、やはり収穫祭ということで地域の物産展を取り入れた形でのイベント、こういったことも考えております。6月から秋に向けて商店街の集客を高めていくことによって、少しでも商店街の活性化、また、商店街の方々にも努力していただいて、売上げの増加といったことに結びつけていただければと思っております。今努力しているところでございます。

井川委員

人を集める努力といいますが、大変敬意を表します。一生懸命頑張って人を集めて、来年にならなかつたら、住

吉神社例大祭はまだ終わっていませんので成果が表れないと思いますけれども、龍宮神社も相当にぎわったということで、人が集まると活性化になるという部分があると思うので、ぜひ頑張ってくださいと思います。

その人が集まるということ、私は何回かここで申し上げました。小樽駅の土産店です。いつも小樽駅は殺風景で本当につまらない駅だということで、いろいろと国から建物の指定は受けていても、中身はさっぱりなくて、本当にその辺の駅よりまだちょっと悪いということで、私は何回も苦言を呈したのですけれども、二、三日前にちょっと伺ったら、土産店が誕生していました。どんな土産店かと思ってちょっと私ものでしてみました。小樽の「ルタオ」あるいは「館」、そういうメーカーの品を売ってしまっていて、私も地元の者ですけれどもふと足を向けて、ちょっと銘菓を買ってみました。結構客が入って、やはりあそこから買ってすぐ列車に乗るのです。改札口のすぐ前ですから、非常にあの辺はいいかなと思ったら、ちょっと狭いのです。あの経営はどこでやっていて、どんなふうになっていますか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

6月10日からアサヒグルメランドの跡でありますスーベニアキヨスクという形なのですが、北海道キヨスクの一つの業態です。ギフト事業部スーベニア事業チームというところでやっておりまして、スーベニアというのは調べますとフランス語で土産品とか記念品、何かそういう意味らしいです。だから、普通のキヨスクのところは一般的な飲物とか菓子とか新聞とかたばこかを置いているのですけれども、あそこはあくまでその土地の土産品みたいなものとか記念グッズ販売とかです。道内で全部で11店舗ありまして、小樽が11番目です。あと札幌が五つの駅にあたり、あとは函館とか、それから新千歳空港、帯広、旭川、釧路、こういうところだそうです。それから、羽田空港の中にも一つのネットワーク店がございまして、「北海道四季彩館」という店がその一つのネットワークになっていると聞いています。

井川委員

できるだけ小樽でなければ買えないというものをぜひ置いていただきたい。実は私もちょっと行ったら六花亭があって、六花亭のものも買ってみたのですけれども、六花亭はどこでも買えるのです。例えば千歳の駅でも買える。でも、やはりお客さんというのはあまり荷物を持って歩きたくないのです。だから、やはりいろいろなメーカーがあればいいかなと思うのですけれども、ちょっと見たところ、あまりにも小樽のメーカーが少なかったということで、小樽は「ルタオ」と「館」だけで、売っているものもちょっと内容が知れているのです。だから、やはり帯広のものを置くのであれば、できるだけ小樽のものを置いていただきたい、そういう希望もしたいと思います。

潮まつりについて

それから、潮まつりの件です。いよいよ40回を迎える潮まつりになりまして、40歳で当時出た方が今80歳になります。当然80歳になったらちょっと踊るのは無理だということで、私も何回か非常に苦言を申し上げて、なぜ今ごろになってから1万人を募集しているのかという。どんどん減っている、その理由というのは何でしょうか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

今回の第40回の潮まつりは記念大会という意識を持って実行委員会で取り組もうという話で、原点回帰の祭りだと。それで、潮まつりはいろいろありますけれども、すべてを取っ払って最後に枝を残すと、やはり踊りが残るのではないかということで、最盛期の1万人に戻したいということです。1万人からだんだん減っていったというのは、当然人口の減少もありましょうけれども、やはり昔参加していただいた企業が撤退になったりしたこと。それから、おっしゃられたとおり、40歳で踊られた方が80歳といいますが、昔は町会が物すごい数で出て、ほとんど全部出ていただいたと同じです。そういうことで、町会が今高齢化したことによって、なかなか出てこられなくなったということが原因だと思います。

井川委員

それで、小樽はこういう地域ですから、当然高齢化は絶対とは言わないまでも、もう何年、何十年も前からわか

っていることなのです。ですから、やはりこれは小学生、中学生、高校生に指導しなかったということが、私はまずミスだったと思うのです。何で今さら募集という感じで受け、やはり少ない若い人たちをどう育成していくかということは、祭りを盛大にしていくあれだと思ふ。大人ばかりの祭りではないのです。これは小樽市民みんなの祭りですから。

それと、もう一つは観光大使、いよいよ決まりました。観光大使にもこういう祭りを見ていただくこと。あるいは観光大使が東京とかいろいろなところにいますね。小樽ばかりではないです。私のところにも、観光大使に任命されましたという一枚のはがきが来ました。東京の方でした。ですから、そういう方にも見ていただいて、踊っていただく。あるいはこれで小樽の潮まつりがいいのだろうかと、そういう御批判もいただいた方が、私はベターではないかと思うのです。その辺いかがでしょうか。

(経済) 観光振興室長

最初に踊りの件ですけれども、確かに言われるとおり子供たち、昔は町内会の盆踊りとか、潮まつり自体も町内会でやぐらを組んで踊っていた経過があるということで、今回は5名でも参加できるということで、数の方の制限を外して、なるべく小学生にも参加していただきたいと取り組んでおります。

それから、観光大使の関係ですけれども、現在、選任も含めて7月上旬に任命式を行うということで、その方々にもぜひ潮まつりを見ていただきたいという気持ちはございます。

井川委員

企業立地について

次に、企業立地の件ですけれども、ここに出ていますけれども、銭函工業団地で、今、15社が新規に企業立地をしていますね。10社操業しています。あとの5社の見通しはどんなものなのでしょうか。

(経済) 三船主幹

現在の15社の状況でございますけれども、10社操業、残りの5社ということで、5社のうち数社は、既に早期の操業に向けまして上物を建てたり、又は上物を買ったところでは、中に設備する機械を購入して入れたりということで整備が進んでおります。また、残る未着工の企業、これは2社なのですけれども、そちらにつきましても接触を絶やさないようにして、なるべく早く操業していただくように働きかけを続けていこうというふうに考えております。

井川委員

銭函工業団地は、大変市長も力を入れて、小樽のドル箱だということで一生懸命もう何が何でも市長は、いつの会議でも必ずこういうところへ出ていらっしゃる。私も出ています。大変活気のある会社が多いということで頑張っているんですけど、私が本当にうらやましいのは、苫小牧はアイシンだとか、ああいうすばらしい工場が出てきています。石狩湾新港の小樽市域には、たくさん空き地があって、いろいろ好条件を出してもなかなかいらっしゃらない。要は太平洋ベルトなどか言いながらも、一生懸命足しげく通って、やはりトップセールスがあると頑張れる部分が私はあると思うのです。小樽は技術的に非常にすぐれたものをつくる会社が多いということで評価をされております。ところが、それをうまく売るトップセールスというのか、それが今はトップが市長だと思うので、市長の悪口は言われませんが、本当に市長なんかでもやはり自分が出向いて、少し頑張っていて売ることによって、非常に小樽は技術を買われているという、東京なんかでもいろいろな大きいところでもそういう評価をされております。

ですから、やはりそういう部分で小樽市も最大の努力をしていただきたいと思うのですけれども、それにはやはりお金がちょっとかかります。私がお金はかけてもいいと思うのです。例えば3,000万円かけても、5,000万円もうければいいのです。そういう部分で小樽市はお金がないものですから、い縮して何か小さくなっていく、そんな感じを私は受けているのです。ぜひできるだけ頑張って、せっかく三船主幹も今頑張っているようですから、その若

い力で一生懸命足しげく通って、いろいろな情報を得て、アイシンでなくてもいいから、もっと小さくてもいいから、1社でも立地していただいて頑張っていたと、そういう努力をしていただきたいと思いますけれども、決意はいかがでしょうか。

(経済)三船主幹

今、委員から御指摘がありましたように、確かに旅費を含めまして企業誘致のための経費というものも、市の財政が非常に厳しいものですから、なかなか思うようにはなりませんけれども、まず頭を使って、知恵を出して、それから汗をかきながら、トップと一緒に企業誘致を進めていきたいというふうに思っていますし、私が東京におりました際も、市長が上京するたびに、市長から言われなくても、「市長この企業に行きましょう」と話して連れていったこともございます。トップセールスが下手という御指摘もありましたけれども、非常に上手だなと私は一緒に行って思ったりもしました。

繰り返しになりますけれども、お金がないからといって縮めるのではなくて、とにかく何かの機会があれば、例えば市長が何かほかの用事で行く、そのときに「私も連れて行ってください」という形ででもついて行って、また2人で企業回りをしたいと思います。よろしく願いいたします。

井川委員

決意を大変熱心におっしゃられました。実は北海道職業能力開発大学の校長が最後に退任なさるとき、私に、「井川さん大変残念です」と。トップセールスが非常に下手だということで、私は御指摘を受けたのです。それで、私がセールスするわけでないですから、市長の方にも話をしておきましょうと。ちょっと市長には言いづらかったのですけれども、でも今、三船主幹のそういう一生懸命な話を聞きまして安心いたしました。ぜひ市長のしりをたいて頑張ってください。

ドリームビーチの駐車場(小樽市銭函3丁目駐車場)について

それから、ドリームビーチの駐車場の件です。現在、借入金の残高は幾らになっていますか。

(経済)観光振興室佐藤主幹

平成17年度末現在で7,916万1,255円となっております。

井川委員

今年の収入と支出で幾らぐらい返済ができるか、見込みで結構でございます。

(経済)観光振興室佐藤主幹

今年度の予算では駐車場収入は1,500万円を見込んでいまして、経費を1,200万円。差の300万円を海水浴場対策委員会に対する補助金という考えを持っておりますけれども、その300万円の中から金利を払わなければいけない。金利が110万円弱、印紙代が6万円ほどということで、実際にそうしますと186万円ぐらしか残額は減らないのです。それで、これはあくまで予算の段階の話ですから、私ども天候に左右されますけれども、できるだけ経費を詰めるだけ詰めまして何とか歳入を上げる方法を、海水浴場の組合の方々とも、それからまた、駐車場を委託している業者、この前決定いたしましたけれども、その方々とも三者で知恵を出して、何とか300万円といわず400万円、500万円というふうにプラスになるように考えていきたいと思っています。

井川委員

決意を伺いまして大変安心をいたしました。海水浴というのは天候に大変左右されます。昨年、大分浜の状況がよくなりまして、人が来れば絶対にあの駐車場は入るという見込みを私はしています。それで、できるだけ経費を節約して、7,900万円、8,000万円近くあるお金、毎年300万円ずつ返すと単純計算しまして、10年たつと3,000万円減るわけですから、3,000万円といわず5,000万円ぐら減らすようにぜひ頑張ってくださいと思います。

鯉御殿の駐車場について

それから、先ほど鯉御殿の駐車場を見てきました。それで、皆さん何代か前のいろいろな方が大変苦労されて、

ある人物にとてもかなわないと。駐車場を先回りされて、自分のところに入れて、全然市の駐車場の方にもなかなか入れない状態にいる。それを指をくわえて見ていないで、できるだけずっと手前、あそこに行くもうずっとこの駐車場の前の普通の道路で、トンネルだとかを過ぎたら鯉御殿へ行く道路がありますね。ああいうところで建てられる例えば市の土地だとか道の土地があれば、「市の無料駐車場あり」と書いて、ぼんぼんと二、三か所ぐらい張ったらいかがかと私は思います。黙って指をくわえて、ああいう者にはかなわないのだという、そういう泣き寝入りをしなくて、もっとひとつ知恵を絞って、もう何とか腕力やなんかではとてもかないそうもないと、とてもおっかなそうな人でしたから。そんなのでやはりずっと上まで行けないで、有料のところに入らなくてはならない。今、いろいろ官庁の施設は、わりと無料のところが多いのです。入館料を取られてさらにということになると、やはり人が減るという原因になるので、無料駐車場ありというやつを、例えば駅前でもいいです、どこでもいいですから、ぼんぼんと張っておけばいいのです。そうしたら、それを見て、ああ無料駐車場があるのだなということで、できるだけその方に圧力をかけて、できるだけ無料の駐車場にお入りくださいということで、ちょっと私も先ほど何か知恵がないかと思って、そういう考えを出してみました。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

井川委員がおっしゃることも当然の話なのですが、パンフレットの中にも当然無料駐車場何台というふうに書いていますし、それから民間のガイドブックの中にも書いておまして、そういう宣伝はある。

問題はあそこの近くに来たときです。ちょうど道道のどん詰まりのところ民間の駐車場があるものですから、向こうに見てのとおり、水族館、鯉御殿 P と書いていますものから、まず人間の目は必ずあそこへ行ってしまいます。あの手前に食堂が続けざまにありまして、あそこはちょうど海沿いとめた人との行き来が物すごいものですから、人間の目がどうしても視線が下に行ってしまうと。それで、北電柱なんか、例えば「左折して何メートル横無料駐車場」と掲示できないかということで、昨年北電の方ともいろいろ話し合ったのですけれども、やはり目の位置が、上のところに看板があったときに、手前で呼び込まれたり、それからまた人が道路を横断していたりすると、やはり人間の目は上に向かないということで、それで今方策としましては、市長も本会議で大島議員に対しての答弁がありましたように、実際にはつけ替え道路といいますが、アクセス道路を検討することも大事ではないかということで、併用しながら今考えております。

井川委員

頑張ってください。

運河のしゅんせつについて

それから、最後に、港湾部に伺います。

運河のしゅんせつの経過なのですが、ここに予算が出ています。国庫補助金3,000万円と市債3,000万円で6,000万円、今年かけてやるということで、今までのしゅんせつの経過を教えてください。

(港湾) 事業計画課長

運河の道道小樽臨港線に沿った部分、運河の南側の部分でございますけれども、ここにつきましては臨港線を整備しました昭和57年から60年にかけて、一度しゅんせつをしてございます。その後、さらに平成5年から7年に再度しゅんせつをして、今まで計2回しゅんせつしております。

今、シーブルー事業で取り組んでおります北部運河のところでございますけれども、これについては昭和60年から62年に一度しゅんせつをして、今回2回目でございますけれども、平成15年度から来年平成19年までの日程でしゅんせつをやるということで、北部運河、南運河、過去に2回ずつしゅんせつしております。

井川委員

この運河に生活排水とか、あるいは汚水とか、そういうものは流れ込んでいるのでしょうか。

(港湾)事業計画課長

運河には3本の川が入ってございまして、札幌の方からいきますと於古発川、それでちょうど臨港線のカーブのところには色内川、そして一番北部の端に手宮仲川、3本の流入河川がございまして、その河川に対して水洗化をしていない方、一般家庭からの雑排水が流入しているという状況でございます。

井川委員

本来であればこれだけ下水道とかそういうものが完備されていながら、そういうところに流すというのは、ちょっと私はいかがなものかとは思っています。それによって、例えばにおいがしてちょっと臭いとか汚いとか、最近、あまり観光客から運河が汚いとか臭いとかという話は聞かないのです。昔はよく聞きました。現在、小樽市の一番の目玉は何だろうかと考えたとき、私は運河だと思っています。

やはり皆さん、小樽へ来て運河を見るというのがまず一つだと思うのです。その運河が汚い臭いでは、何だ、もう二度とあんなところへ行かないとか、臭くてあんなところはとでも見てもらえないと、鼻をつままないとならないぐらい臭いなんていうことになると、これは非常に悪宣伝で観光が全くだめになってしまうので、臭い、汚いというふうにならないように、できるだけ汚水は運河に流していただきたくないと思います。

それで、しゅんせつを今回で2回ずつやっていますけれども、やはり運河というのは観光の一番の商品ですから、やはりこのしゅんせつにはお金をかけるべきだと思うのです。3,000万円が高いとか安いとかというのはちょっと私はわかりませんが、やはり汚くなったら、お金のことは言わないで、常にきれいにしておいていただくというのはいかがなものでしょうか。お金が難しいとかということがやはりありますでしょうか。

(港湾)事業計画課長

運河のしゅんせつ、小樽運河というのは委員がおっしゃったとおり、小樽観光の目玉の施設でございますし、我々としても、環境基準上は水質の基準は満足してはおりますけれども、非常に満足しているからといってもよしとはしないで、より一層の浄化をしていく必要があるというふうには思っておりますし、委員御指摘の家庭の雑排水の件でございますけれども、これにつきましては、水道局の方で水洗化の向上ということに非常に力を入れておりますので、今後も水洗化への指導という中で少しずつ家庭の雑排水が減ってくるというふうには考えてございます。

井川委員

運河を大切にすることということで、市民にそういうことを周知をして、できるだけあまり汚いものを流さないように広報なんかでもそういう周知をして、将来、夢ですけども、魚が住める、魚がああいるねと、屋形船で見ながら、ああ魚がいるのだ、こんなきれいな運河なのだという、皆さんに夢を与えられるような、そんな運河にしていきたいと思えます。

佐々木(茂)委員

大規模集客施設の立地に関するガイドラインについて

先般の代表質問の中でのガイドライン、いわゆるまちづくり三法の改正にかかわって、経済部所管の方の質問をさせていただきましたが、第一に準工業地域での大規模集客施設の立地の規制、また、面積制限、出店計画の届出などいろいろな形で地域貢献活動を盛り込んだという答弁をいただきましたが、その内容をもう少し詳しく教えてください。

(経済)本間主幹

今、道が策定中であります大規模集客施設の立地に関するガイドラインの内容でございますが、まず新たな文言として「大規模集客施設」というものがあります。従来は大型店ということで、今の大規模小売店舗立地法におきましては、店舗面積1,000平方メートル以上を大型店と称しておりました。新たな大規模集客施設というのは、床面積が1万平方メートル以上の店舗、映画館、アミューズメント施設、展示場等、広くとらえて新たな定義を行った

ところでございます。

このガイドラインの内容でございますが、いわゆる大型店の社会貢献といいますが、企業責任をもう少し明確に果たしていきなさいということで、大規模集客施設の設置者による地域貢献についてうたっております。

まず、第 1 点目といたしましては、事前における出店計画書の届出ということがございます。出店計画書には、施設の概要とか新設等の予定日を明記したものを届け出なさいということになっております。従来ですと、大規模小売店舗立地法に基づいた届出があればよかったですけれども、このガイドラインによりまして、大規模小売店舗立地法に基づく届出よりも 3 か月前に、この出店計画書の届出をなさいということが示されております。

もう一つは地域貢献ということでありますけれども、これは従来、例えば全国的にも大型店などが地域の商店街となかなか共存していないと。若しくは商店街や商工会議所等の組合員、会員にも入っていないとか、そういった問題もございまして、大規模集客施設の設置者におきましては、やはり地域貢献ということを具体的に活動として示しなさいというふうになってございます。

内容といたしましては、今、申し上げましたような地元の商店街、商工会議所等の地域団体への加入とかイベントへの協力とか、また地域における雇用の確保とか、そういったものが盛り込まれた地域貢献計画書の届出が示されております。

佐々木（茂）委員

今のいろいろな話の中で、大規模小売店舗の立地に関する審査等がコンパクトというか、短くて済むというか、簡略化されたということも含まれますね。どうですか。

（経済）本間主幹

今回のいわゆるまちづくり三法の改正の中で、唯一大規模小売店舗立地法が改正されておられません。ただ、改正都市計画法の中におきまして従来大型店を開業する際には、確か 8 か月規制というものがございまして、新設の届出を行って順調に流れて、8 か月後に開業ができるという規定がございまして、ただ、例えば中心市街地における大型店が撤退した跡にまた新たに大型施設を誘致する際にはこの 8 か月規制にはかからないということが、改正都市計画法の中で盛り込まれているというふうに承知しております。

佐々木（茂）委員

水族館の新築構想について

今日の現地視察の中で、井川委員ももう先ほど聞きましたが、関連して水族館の新築構想があったように思うのですが、これは現在の場所でやられるのかどうなのか。今日のいわゆる鯉御殿との関連の駐車場の問題がありましたので、その辺はどうなっているのでしょうか。

（経済）観光振興室佐藤主幹

まだ、あくまで水族館の方から聞いている段階なのですけれども、昨年 9 月から、今の小田館長を中心とした 7 名で構成する新館構想検討委員会で検討しており、今、まだ規模的なもの、どのくらいの大きさになるかまではいっていないのですけれども、あくまで現地での建替えを考えているということで進んでいるということです。

佐々木（茂）委員

オタモイ崩落箇所の修復について

先ほどのがけの問題なのですが、オタモイのがけを見させていただきました。非常に大変なところの崩落事故だなどという思いをしまりました。それで、今後、小樽市所有地の崩落箇所、費用等いろいろな問題があるのだという認識はしてまいりまして、なかなか皆さんの言うように早急にというふうな話ではないのだというような認識はしたのですが、改めてこの箇所の修復といいますが、今後、どうしたらいいのかみたいな構想というか、本市には予算もありませんし、国も道も皆右倣いで出てこない形になると、なかなか現状補修自体も難しいのだという認識なものですから、どうするのかとちょっと疑問があるものですから伺います。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

オタモイの事故につきましては、やはり自然景観ということで、多くの方がやはり訪れているという認識はあります。それで、今回見ていただいたような大規模崩落。地先に住んでいらっしゃる方、地蔵を守っている方から聞きますと、何十年に一遍、生まれてこの方見たことがないというくらいの崩落であると。

それで、おおよそ今下から見ていただきましたけれども、遊歩道 2 か所の崩落箇所、もしも例えばその部分だけをやるとしたら、大体 2,500 万円から 3,500 万円くらいの範囲とは聞いております。ただ、岩盤、あの山全体が相当にもろい状態ですので、数か所ボーリング調査等を実施した中で、最終的に例えば危ないところを落としてということになると、まだまだ金額的にかかります。

それで、できれば今後、例えばそういう地質調査等も行ってみたいと思いますけれども、なにせまたその際には議会の方に予算をお願いしたいというふうに思います。

佐々木 (茂) 委員

遊覧船の船着き場について

水族館のことを聞きました。それで、今日、鯨御殿の方から見させていただきまして、いわゆる漁港との関連の船着き場、観光遊覧船が着くところ、何か漁港とのトラブル関係はないのかどうか。それで、その後について、例えば今年はこちら、来年は右側、左から右に行けみたいな話をちょっと聞いたのですけれども、そのようなトラブル解決といえますか、しっかりとした例えば浮き桟橋みたいなもので、遊覧船の船着き場といえますか、そういうふうなものの構想を取り入れてはどうでしょうか。そして観光の観点から、漁港の利用にあたりトラブルを起こさないような形の解決は、今後水族館の新築構想も先ほど聞きましたし、現状の位置の中で建替えということになれば、鯨御殿へのアクセスの問題とあわせて海の観光を図る上で重要だというふうに思うものですから、その辺の取組方はどうなのか、構想があるか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

海の観光につきましては、第 3 号ふ頭の港湾部の庁舎 1 階にあります小樽観光振興公社が一手に引き受けてやっております、例えば港内遊覧は屋形船「かいよう」というものを使ってやっておりますし、外海の、祝津、オタモイ航路につきましては、オタモイ号、祝津号ということで運航している。その中で、今、外海に出る祝津、オタモイの二つの船が、道の漁港、祝津漁港の方にいったん着くという話になるものですから、そのおりに、ちょっと聞いた中では、防波堤の歩くところに例えばこんぶを落としていたりしてなかなか歩きづらかったということもあって、そのときの漁港の作業状況によっては船着き場の場所を変えられたりということがちょっとあるらしいのです。

それで、おっしゃるとおり、やはり水族館の新館構想に向けて、できれば前浜の位置の方に例えばそういう船着き場ができればいいのですけれども、なにぶんにも道の漁港区なものですから、その辺もあってこちらで一方的につくるとかどうとかというのは、今のところはなかなか難しいと思いますけれども、そういうことが実現できれば、祝津観光と中央部の一体化、交通アクセスはますます緊密になるかと考えています。

佐々木 (茂) 委員

環境改善剤の運河への散布について

あと 1 点だけ港湾部に伺います。

先ほど、しゅんせつを井川委員が伺いましたけれども、この間、しゅんせつの粉というのでしょうか、液体というのでしょうか、何か試験的に散布というのでしょうか。汚泥の関係、におわないような形のものがありませんけれども、その辺のところの事業を教えてください。

(港湾) 事業計画課長

先日、6 月 5 日と 6 日に、東京にあります環境対策をしている会社で、海水からつくった環境改善剤と言ってい

るのですけれども、それを約 1 トンほど 100メートルの区間にまきまして、一月後、7 月当初には底質したヘドロ層の状況がどういうふうに変わったかというようなことを調査して、今後、果たしてそれが有効なものかどうかというようなことを判断していきたいというふうには、我々としては考えております。

佐々木（茂）委員

例えばその環境改善剤が有効であるとするならば、そのしゅんせつする費用対効果というの、また問題があるのだと思うのです。それが安い形でも効果が上がるということになれば、しゅんせつはそんなにしなくてもいいのかなど。あれをするときには、しゅんせつは泥だけという形なのですね。そうすると、泥はやはり川から流れてくるから、たまりますね。そうすると、その今の環境改善剤はあくまでも消臭の効果だけなのでしょうか。

（港湾）事業計画課長

今、委員がおっしゃったとおり、環境改善ということで、下のヘドロ層をにおわない成分に変えていくという効果のある薬でございます。

委員長

自民党の質疑を終結いたします。

この際、暫時副委員長と交代いたします。

（委員長席交代）

副委員長

それでは、大島委員長にかわりまして、暫時委員長の職務を行います。

質疑を平成会に移します。

大島委員

市道祝津道線のつけ替えについて

今日、オタモイ・祝津海岸を現地視察してきました。オタモイについてはちょっとこっちへ置いておいて、私の生まれ育った浜でございます祝津について、今日、委員の皆さんも現状を認識していただいたと思います。そしてまた、今後のことについても、今いろいろ御質問を聞きました。私も一般質問あるいは予算特別委員会等で、水族館の問題について取り組んでおります。そして、このたびは水族館から鯨御殿へ通じる道路を考えたかどうかという質問をいたしました。市長から大変前向きな答弁をいただきました。現状は、鯨御殿へ行くとき、今日は車で上りましたけれども、通常はもっと厳しい状態です。といいますのは、あそこはあの今の新しい地主が来る前までは、乗用車が交差できた道路なのです。市のマイクロバスも鯨御殿へ上がって行って、市の鯨御殿の無料の駐車場にとまれたわけです。しかし、現状は、今、乗用車が 1 台来ると、人も通れないぐらい障害物が並ぶのです。

私も前にも話していますように、全国の海岸線にある国定公園をずっとオートバイで回って歩きまして、こんな場所はないのだということで、何度かそのロープを取り外してくれと。駐車場を営業されている旧来からやっている方、あるいはまた新しい方でも、今の問題になっている方でも、移ってから 3 年、4 年、いろいろなことで祝津観光について話をしてきました。しかし、結果的にはだんだん悪くなってきています。

先ほど井川委員の方からあった、もっと市の無料駐車場があるからということで、看板を出せというようなことがございました。そんなことをやったら、どんなことをされるかわかりません。そういう実情なのです。

といいますのは、今でも車の多い土日、特にゴールデンウィークなんか、ずっと前から、「はいこっちだよ、こっちだよ」ということで客を送っているのです。水族館の駐車場に行く手前までやっています。それが現状なのです。そして、国定公園うんぬんと言っていますが、あそこにはできたときには看板の色まで注文をつけたのです。それは今は取り壊しましたけれども、「八月のくじら」という美術館が当時あそこにはできました。ところが、開業して 1 週間、壁の色が国定公園にふさわしくないということで、市か道かが行政指導をしたのですけれども、

それで壁を塗らせたのです。

ところが、今、見てください。国定公園にふさわしいのだと思いますか。「丸P」「丸P」「鯨御殿」「水族館」という看板を出している、それがまかり通っているのです。今日も御存じのように工事をしておりました。佐藤主幹の説明では、国定公園の草・木一本を刈るのも大変厳しいのは私も知っていましたが、今日は重機を使ってどんどんやっていたのではないですか。あそこはもともと段々になっていた場所なのです。今の方が来る前まではしんの干し場だったのです。ちょうど馬籠助役がいた時代です。あのときにもう始まりまして、彼は馬籠さんともたしか会っているはずですが、何が悪いのだということによってやっております。私ももうあきれて、この方は話してもだめだなということで、私は会ってはおりません。話はしておりません。祝津のイメージがだんだん悪くなるのです。だから何とかしてほしいというのが、私の一般質問の道路の取りつけでございます。市道祝津道線のかげ替え、これはもう絶対必要だと私は思っております。

夏になったらもう一度来てください。もう自分の土地との境界にロープを張っている。そこに通りづらくわざと障害物を並べるのです。危なくて人が通れない。それで、今日、その先のカーブの道路わきに石をたくさん並べておりましたけれども、あれはあの方の土地ではないのです。あそこは、皆さんが車をとめて、立ちどまって、水族館を眺める場所だったのです。それが数年前、とにかくああいう状況になって車もとめられない。そういう現状を今日は皆さんに見ていただきましたので、ぜひ市道祝津道線のつけ替えには何としても取り組んでいただかなければ、祝津観光のこれからの発展はなかなか望めないのではないだろうか。そして、どんどん土地を増やしております。そういう現状でございますので、もう一度機会がございましたら、委員の皆さんも夏の現状を見てください。駐車場戦争も500円が100円まで下がって、大げんかをやりまして、旧来からやっていた方がとにかくやっていたらということで、去年は共同経営でやっていたのかな。そのようなことがございます。

そしてまた、地先の方々も駐車場が足りないのです。あそこでマリーナを経営されている方はきちんとした駐車場がございますけれども、その他の方々の駐車場が足りない。そうすると、せっかく波でつくられたあの前浜に、私の場所だということで、市のOBの方ですが、客の車が並んでいます。それからまた、今の方は、今年はいなかったけれども、水族館の前館長に手伝えと言われて、善意でその今のところに有料の駐車場をつくっているのです。

そういうことで、国有地もテントを張ればもうとにかく使用料を取るという現状でございます。そういうことから、ぜひ水族館の改築に向けて、道路だけはきちんと本当につけ替えをしていただきたいと、この1点だけ要望して私の質問とします。よろしく申し上げます。

経済部長

今の大畠委員の御要望でございますけれども、さきの一般質問の中でも市長から答弁したと思っておりますけれども、私ども非常に厳しい状況にあるということは、今、共通の認識でございます。そういった意味では何とかそのアクセスの問題については、これからよい方法について本当に真剣に検討に取りかかっているというふうな思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

副委員長

平成会の質疑を終結し、委員長と交代します。

(委員長席交代)

委員長

この際暫時休憩いたします。

休憩 午後3時00分

再開 午後3時10分

委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

公明党。

佐野委員

企業立地について

企業立地について少しばかり質問させていただきたいと思います。

小樽市の財政状況というのは見たとおりの話でございます。将来にわたって安定した財政運営をする、あるいは財政を安定させるという、こういうことを考えたときに、企業立地というのは極めて大きな課題だと思います。一つの企業が来るということは、市に入る税の問題だとか、あるいは雇用の問題だとか、ひいては人口対策に寄与する、こういう極めて重要な課題だと、こういうふうに思っています。

先ほど井川委員の質問で、三船主幹の方から答弁がありました。あえて言えば、長い間東京事務所長として、中央官庁、各省庁あるいはまた関係団体と小樽市のさまざまな行政課題のパイプ役として大変長い間御苦労されてきたと、こういったことについては敬意を表しておきたいと思います。

三船主幹いわく、やはり企業誘致は大事だという視点で、頭を使って知恵を出して汗を流してトップセールスすると、本当にそのとおりだと思っています。

そこで、私は今、当たっているかどうか別にして、取り巻く環境もまた変わってきているのかなと。一つは、北海道はちょっと別にして、このバブルの崩壊から経済が持ち直して、いわゆる発展期、景気回復などと言われてきて、大企業とか中規模企業なんかいろいろの意味で北海道も含めて設備投資をやってきているという、こういう今の経済全体の流れなのかと、こういうふうに思っております。

それから、石狩湾新港の小樽エリアに限って申し上げても、石狩湾新港の背後地等も含めての非常に土地利用の注目度がアップされているという、こういうことも聞こえてきますし、あわせて石狩開発株式会社も、御承知の経営破たんから立ち直りつつ、懸命に経営努力をしている。一生懸命頑張って土地利用を図っているという、こういう状況が一つあります。

それから、3点目は、先ほど触れられたように、この4月に企業立地促進条例が定められたとか、その他石狩湾新港の国際貿易港としての知名度がどんどん拡大しているとか、あるいは取扱い貨物が増えてきているとか、いずれにしてもマイナス要素だけではなくて、今時代の変化とともに取り巻く企業誘致、立地に向けて大きく変わってきているなど、こういうことが総体的に言えるのではないかというふうに思っております。

そのときに、頭を使って知恵を出して汗を流すことはもちろん大事なことですけれども、ある意味では大きな発想の転換もしなければならない時期なのかと、こういうふうには思っています。

例えばちょっと失礼な言い方なのですが、企業立地促進条例なんかというのも、これは石狩市がやって、後追いで小樽市もやらなければならないみたいな感じでスタートした。これが小樽市から発信すればもっとよかったのに、二番せんじ的な発想でスタートしたという、こういう一面もあるのです。だから、もっと頭を使う、時代は変わってきているぞという、こういう発想で考えていかなければならないというふうに実は思っているのです。

そういう意味で、これは担当の三船主幹は、東京に長くいて、東京の方から見ても小樽というのはどうなのか、北海道はどうなのかという、こういういい意味での財産、経験を生かして、将来の見通し、今後取り組むべき課題とはどこにあるのかということの本気になって考えていかなければならないと、このように思っています。そういうことについて考えていることの見解を示していただきたい。

それと、もう一つは、企業誘致だけを目的にした小樽市のパンフレットだとか、あるいは企業誘致を説明する資料というのはあるのかないのか、ちょっと定かでないのですが、これももしあったとしたら、もっと視点を入れた、

あるいは東京資本に対する評価というような、何かそういうものをつくって売出しをかけていかなければならない、このように思っていますので、本当に冒頭申し上げたように、観光も大事ですけれども、企業誘致はこれからの小樽にとって大きな隠れた要素だと、こう思っている次第でございますので、主幹及びまた補足があれば、部長の方からでも答弁していただきたいと思います。

(経済) 三船主幹

まず、私は東京におりまして、特に北海道、また、とりわけふるさとであります小樽がどのような感じで向こうで受け取られているかというのは非常にやはり気になりまして、折に触れいろいろな方の話も聞きましたし、また、PRもずいぶんやってまいりましたけれども、まずデメリットとして挙げられるのは雪。特に企業活動の場合、やはり通勤ですとか輸送ですとか、そういう場合に雪が多いというような話もちょうだいしたりしてはいましたけれども、裏を返せば冷涼な気候というのは、例えば今、小樽の中で主要な産業の一つになっておりますガラス工芸関係などでは、気温が低いということが冷房が要らないとか、職人たちの健康が保たれるということでプラスに作用している。なるほどなというふうに感じておりましたけれども、これは裏返せばデメリットがメリットになるというような形なのですけれども、あと北海道でつくられたものというのは食料というふうに限定にはなるのかもしれませんが、北海道、おいしい、グルメ」というような発想があります。その中でも特に「小樽」というと、やはりテレビなんかでもずいぶん露出度が高いものですから、私などよく他都市の東京事務所長からは、「どうやって売り込んでるんだい」と言われるほど首都圏方面のテレビにはよく出ていますから、おいしい、グルメというふうに関連されているというところなのですけれども、今までの企業誘致を、私は経済部に来てまだ3か月ですけれども、ちょっと勉強してみたら、北海道ですとか小樽というものの名前をうまく生かすような形での企業誘致というものをできていなかったと言ったらだめなのでしょうけれども、うまくしてこられなかったのかなというふうに感じています。

そこで、小樽というものにこだわっていただける、小樽産、小樽発何々というようなおいしいもの、そういうものをつくっていただけるような、こだわっていただけるような企業を連れてくる。そして、長く営業していただく、操業していただくというのが、これからの一つの企業誘致のポイントといえますが、やり方なのかというふうに分で思いながら仕事をしております。

あと誘致に際して、先ほど井川委員の御質問への答弁の中でも触れましたが、経費がなかなかねん出できないということがございまして、2点目にありました誘致に関するパンフレットですとか資料の有無についてなのですが、今のところ、私の手づくりのA4コピー用紙1枚の条例のポイントを箇条書きにしたもの、それ1種類しかございません。できれば、誘致の活動で伺わせていただく企業の目にとめていただけるような小樽のすばらしい景観ですとか、四季折々の風景、ぱっと開いて「おお、小樽はいいところだな」と言っていたようなものをつくりたいと思っておりますけれども、なかなかそこまで自分の力だけではできない部分もございます。しかしながら、役所の中にも色刷りが可能なプリンタですとか、また、パソコンをうまく使いこなせるようなソフトもあるようですので、そういうものも生かして、なるべく経費をかけないでつくっていきたく。ただ、まだそこまでは及んでいないというのが実態でございます。

(「 誘致に対する減免制度もあるしね、それを大いにPRしてください 」 と呼ぶ者あり)

企業立地促進条例がございまして、それについては折に触れて私もちろんPRはしていますけれども、その他、ついせんだって市長がある法人関係の会議に出るといときに、「おまえがつくった概要というか要点のまとめたもの、それでいい、くれ」という形で持っていかれてPRをしたと、やってきたと、「あとは任す」ということでしたので十分なパンフレットではないですけれども、今はそれを使っております。新しいパンフレットについては、順次なるべく早い時期に整備したいと思っております。

経済部長

今、三船主幹の方からも何点か答弁したわけでございますけれども、私も今、佐野委員がおっしゃいますように、企業立地というものは本当に財政の安定化、雇用、人口対策、あるいはまた小樽の魅力を他の地域に発信をするという意味で、とにかく本当にしっかり取り組んでいかなければならない課題だろうというふうに私も思っております。また、そのためにも単なる小樽の魅力というものが、観光やささまざまな面で複合的な対応をやはりしていかなければと、このように常々思っております。

そういった意味で、やはりこれから企業誘致活動を進めていく中では、まず小樽の魅力というのは一体どこにあるのだということを、本当に相手の立場に立った中で、まず一つは絞り込んでいく。そして、この立地に当たっての優遇策とか、それからまたその中で行政としてどういう支援ができるのか、そういったようなことも含めてしっかりこれから勉強し、さらに勉強を深めていかなければならないと。

最近の事例ですけれども、東京の方の一つの大きな食品関係というか事業展開をされている企業ですけれども、やはり小樽にある水産加工の技術といったものに目をつけまして、初めてこれを北海道で小樽に一つの工場をつくりたいということで、今、実際に具体的な、これは必ずしも銭函工業団地とか石狩湾新港地域ではないにしても、既存の市街地の中での工場の跡地とか、そういったような話もございます。ですから、そういう大きなところだけではなくて小さな積み重ねも、そういう企業では一度に10人採用するとか、20人採用するとか、こういう一つ一つの積み重ねがやはり小樽の産業の振興にもつながっていくということで、私としてもいろいろな意味で展開していきたい。

また、先ほど三船主幹からも話したパンフレットについても、今回私は4月に着任して、企業立地促進条例の制定があって、固定資産税・都市計画税の減免措置ということがあったのですけれども、実はこのPRが非常にまだまだ弱いということで、そしてそのもう一つあるのは、では新築とは何なのか、増築とは何なのかという、こういった定義の部分について、もう少しわかりやすく訴えられるような内容を具体化して、そしてせっかくの機会ですから、これをちゃんとパンフレットみたいにして生かすというようなことを、実は三船主幹に指示したのですが、ちょうど三船主幹からは、実は予算がありませんという言葉が返ってきたので、それは予算というのはこれは後からついてくるのだと。まず、どういうものをつくるのかという魅力あるパンフレットづくりというものを、手製でもいいから、とにかく形をまず見せることが必要ではないかということで指示をしております。

こんなことで、我々も機会あるごとに、これからの企業誘致で訴えていきますし、そしてまた、もう既にホームページなどでもこの作業を指示しておりますので、そういった努力の中でこれからもどんどんPRを発信していきたいというふうに思っておりますので、よろしく申し上げます。

佐野委員

そういう意味では頑張ってください。先ほど言ったように本当に時代は変わると、経済も変わってくるということをしっかり見据えて、企業立地対策はすべきだと思っております。

何かある本でちょっと読んだのですけれども、北海道の中でも札幌はちょっと別なのでしょうけれども、北大があるとか、それから商大があるとか、そんな教育環境も昔からあったのでしょうか、東京、関西の在住者で小樽出身の企業経営者が極めて多いらしいのです。それとか、あるいは関西小樽会とか、会長なんていうのは大阪ガスのトップの人が関西小樽会の会長をやっているとか、東京小樽会とか、あるいは小樽出身の企業経営者とか、さまざまな人がやはり小樽市出身でいるわけです。

そういう中ではやはりきちんとしたパンフレット、さまざまな企業立地促進条例も含めた、ああ、そうかという、こんなようなものをつくっていくことは、予算とか何とかというよりも、手づくりというのではなくて、きちんとしたものをつくった、そういう財産をつくって初めて物を売るという、こういう発想に立つべきではないかと。こんなことで、ぜひ今年度立派なものを企画して、新年度にはカラーで立派な企業立地パンフレットをつくるべきだ

と、こういうふうに主張しておきたいと思います。ぜひ頑張ってください。

キティホーク入港による経済的効果について

それでは、港湾部の方に、米空母キティホーク入港に関するいろいろな意見とか議論があったわけですが、結果として市長も議会も入港を認める、そういう方向が確認されました。約5,000人前後の乗組員が小樽に来て、休養及び親善を目的にということなのですが、小樽市へのそういった意味での経済的な効果というか、そういうものが少なからずあるのではないかと、こういうふうに考えています。

それで、大きく分けて二つ考えているのですが、一つは港湾部所管で港の係船料、使用料、空母のほかに軍艦ほかいろいろな関連艦船が来るということですから、そういう小樽市港湾部エリアでどのぐらいのことが想定されているのか。

それと、もう一つは民間です。これは前回の空母が来たときにどういう状況であったのか。具体的に金額的にどれだけの項目でどれだけ効果があったということはちょっとこれは無理にしても、考え方の上でどうなのかということは関心を持っています。

民間ですが、例えば当然食料の調達もあるだろうし、ごみの収集とか、あるいは簡易トイレのこととか、乗組員の移動のためにバスがチャーターされるとか、タクシーがチャーターされるとか、いろいろな意味で5,000人もあという艦船、艦隊が来るということですから、いろいろな意味で効果があるのではないかと私は思っているのです。

ですから、港湾部でどのぐらいのそういう使用料があるのか。あるいは前回の例からいって、民間の企業とか、そういう関係者の経済的な項目、効果というのはどんなものがあるのか。そういうことをわかれば示していただきたいと思います。

それと、最後ですが、一般市民が改正ソーラス条約でフェンス等があって、見学等も規制されているわけですが、いずれにしても警備の体制はいろいろなことで割り振りをしながら無事故でということなのですが、交通事故も含めて事故・事件がなく、最善の努力をすべきだということを申し上げておきたいと思います。

終わるのですが、先ほどの2点について答弁願います。

(港湾)企画振興課長

まず、港湾部関係の直接の使用料でございますけれども、前回は約600万円程度の収入がございました。

次に、民間に対する影響でございますけれども、記録が前回港湾部で聞き取りした部分しか手持ちがございませんので、これで申し上げさせていただきます。

交通機関につきましてはJR、特に小樽築港駅は土日一般公開があったということで、通常の2.5倍から3倍の利用があったと伺っております。中央バス、タクシー等についても平常よりも多くの利用があり、札幌バイパスにつきましては2割程度増加したという記録が残っております。それから、観光施設につきましては、運河沿いのピアホール等で多数のアメリカ軍兵士の方が利用されていたという聞き取りになっております。物販につきましては、あそこの大型商業施設で通常の1.6倍から2.1倍の来店者があった。大体そのようなことが記録として残っております。

港湾部長

最後に佐野委員からいただきましたけれども、多くの方がいらっしゃると思いますので、私どもも万全の態勢で事故のないように、港湾施設の秩序が守られるようやっていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

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。

山口委員

艦内立入り者の年齢制限について

今、佐野委員もキティホークのことでお尋ねになりましたけれども、予算特別委員会でも詳しく共産党の方からいろいろと尋ねて、今回も尋ねておりますけれども、予算特別委員会で大橋議員もちょっと述べられておりましたけれども、いわゆる一般市民もたくさん前回は見学にいらっしやったわけですが、特に女の高校生というか、そういう方が非常にあそこにたむろして、言ってみれば米兵に伴われて艦の中に入る。そして、事故がないにしても、言ってみるならあまり好ましくないことが P T A 等で問題にされたり、話がされているとも聞いておりますので、今回、先ほどの話を聞いていると、商工会議所で、いわゆるインピテーションのカードも自由に持ち帰れるということで、船員が、例えば艦長から招待状を何通かもらって、自由にそれをそういう方たちに渡して中へ入れるというような事態も考えられるわけです。そういう場合にチェックされるのか。例えば身分証明書を提出してくださいということになりますね。そうすると、例えば18歳未満だから、これはだめですとか、そういうようなことでチェックをされるのか。そこは大変親にとっても心配なことですから、そういうことを含めて一定の基準を設けていると思いますので、答えをまず聞かせてください。

(港湾)港湾振興室長

ゲートでの管理の仕方といいますか、先ほど古沢委員の御質問にも答えさせていただいたことが基本になります。御心配いただいたような例というのも想定できるかと思えます。確かに前回の例、若い女性といいますか、それが米兵などと連れ立って歩く姿も確かに見られたのは事実でございますので、その部分の心配というのは確かにございます。基本的に例えば米艦側、米兵側で招待状なり招待という意味なりというものがあるということであれば、その目的の部分については確かにクリアできることとなりますけれども、その部分で本人の意思で、その方が例えば学生証を持っているかどうかわかりませんが、そういう形で証明があるとすれば、中に入れざるを得ないのが現実かと思えます。

ただ、その部分で一般的に私たちが考えますのは、どういう状況にあるかというのを勘案して、ゲートのところで事情を聞くなどということは必要かと思えますけれども、一般的に招待の意思があって、あるいは招待状があってということになれば、ゲートのところでそれを全く規制するという形というのは現実問題難しい面もあろうかと思えます。

山口委員

そうなるのが一番心配なわけです。だから、いわゆる入港時に、例えば今の招待状ですけれども、米国総領事館の方で一体何通出しているのか。要するに限定して出しているのか。自由にだれでも、言ってみるなら、自由にとか商工会議所の方でも置いてあるそうですから、例えば艦の方で艦長が各船員に何通か持たせて、そして引き入れるとか、そういうこともできるのか。そういうこともまず把握されて、心配になる事象を事前にやはり申し上げて、把握をするにしても、例えば無節操に出さないようにとか、そういうことを事前に相談することはできると思うのですが、これは次も入ってくるわけですから。これをもってそういう意味で事故が起きたら、米側もそうですけれども、管理する港湾管理者の方も当然問題にされるわけです。だからそういうことも含めて、これまでのことで相当心配があるということですから、そこを何とかクリアできる条件等の整備を米側に強くお願いをして、これは一般公開ではないのですから、一般公開と変わらないような状況になってしまえば全く問題が起きるわけですから、そこを一定の条件をつけて入港させるようなことにしないと、後で後悔することになると思います。今回はどうもそんなことで、現地で係の人がもめるというような話になると思いますから、この人は入れません、この人は入れますということにならないわけでしょう。カードを持っていればみんな入れるでしょう、これ。入れざるを得ないですね。そういうことになりますよね。だから、その辺のところを同じような条件で次もやるということになれば、いずれ問題が起きると私は思いますので、そこを今後は課題としてどのよ

うに改善されていくのか、その辺何か考えがあれば答弁いただいて、次の質問に移ります。

港湾部長

御心配の件につきましては、前回、前々回も含めて、風紀上の問題というのはいろいろな反省の中であったと思います。今回も当然教育委員会を通じて小中学校、高校への指導というのは今からやっておりますし、当面その部分では子供たちへの指導をやっているというのがまず一つです。

それともう一つは、米軍側にも一定の申入れはしてございます。それはある意味ではこの間いろいろな事件があったり、その事実というのは我々も承知しておりますから、多くの市民の中にもいろいろな不安を持たれている方はいるわけです。そういうことも踏まえて、十分そういう部分では配慮いただくようにという申入れはしてございます。そして、その中で聞いている話ですと、米軍側としても酒を飲む時間帯を制限したり、そういう部分はかなり配慮をしているというようなことも伺っております。

ただ、現実の問題として、高校生が2人、3人で招待状と身分証明書を持って入ってきたときに、これはもう入れざるを得ないのだろうと思いますが、山口委員がおっしゃったような米軍の兵士が女の子を連れて歩いていると。それは前回、前々回のときにちょっと見かけた部分はありますけれども、私は今回はそういった指導もしておりますので、そういったことについてはあまりないだろうと思っておりますけれども、現実にはそういう場面があれば、我々あるいは教育委員会サイドも含めて十分配慮をしながら、今回もそういった形で注意をしていきたいというふうには思います。

山口委員

例えば学生は、よく身分証明書として学生証を出しますからわかりますね。それは入れないというふうにはできないのですか。法律的にできないということですか。18歳未満を入れないとか。

港湾部長

改正ソーラス条約での制限区域に立ち入るということでは、別に年齢的な制限を設けたりはしておりませんので、船舶関係者として見学をしたいと。高校生ですから3人ぐらいで来て、入りたいというのは当然あるのだと思います。それはもう招待状と学生証が身分証明書にたぶんなるのでしょうけれども、それで確認できれば、入って見るということはあるのだろうというふうには思っています。

山口委員

ちょっと私も研究しますけれども、これだったらほとんど一般公開と同じだという結果になるわけですね。

小樽港将来ビジョン懇談会について

次に移ります。

港湾部では民間の方も入れて、小樽港の将来ビジョン懇談会というのを何度か開催していると思っておりますけれども、現在の状況について、これまで話された中身についてどんなことが話されているのか、何を問題にされているのか、若干説明をしていただければと思います。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

小樽港将来ビジョン懇談会の結果でございますけれども、昨年9月に第1回目の懇談会を開催し、本年2月に第2回目の懇談会を開催したところでございます。1回目の懇談会につきましては、小樽港の現状把握ということで、さまざまな角度から小樽港の現状について資料配布をして、小樽港というのは現状こういう状況にありますということを開陳して、フリートークングをしたところでございます。今年の第2回目につきましては、今後の動向とそれにかかわる課題の抽出ということで、現状を踏まえた中で今後の動向、外部環境の変化とかから考えた課題についての抽出をテーマに行っております。

最終的にこの2回の懇談会の中で、大きく分けますと石狩湾新港と小樽港との関係、それから小樽港の物流関係、それと小樽の都市部、都市機能との連携という形で、港湾空間の中にどのような都市機能が必要かというような課

題を提示してきたところでございます。

山口委員

まだ入り口の議論だとは思いますが、この懇談会をされるに当たって、港湾部の方も港湾計画を持っていますので、その実現に向けていろいろと努力をされていると思いますが、そういう中でこれを設けた、言ってみるなら目的、それは港湾部の方の意向としてどういうものがあつたのか。また、これをどういう方向に議論をしていただきたいというか、引っ張っていくというか、誘導していくというか。誘導するというのはちょっと語弊があるのですが、港湾部側としては、港をどうしていきたいのかという一定のビジョンを持っていて、そういう中で市民とも業界も含めて議論をしているわけですから、今後どういう方向でやりたいのかという方向性も含めて、若干考えが当然あると思いますので、その辺の部分についてちょっと尋ねたいと思います。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

まず、懇談会の目的といいますか、ビジョンの目的といたしましては、小樽港若しくは港湾というものを取り巻く状況が変化してきているという現状の中で、この懇談会の中で情勢を踏まえた都市経営上の重要な位置を占める小樽港の振興策ですとか活用方策について、従来の考え方にとらわれずに新たな発想も含めて検討していく、そしてビジョンを作成するというのが懇談会の目的であります。

方向性につきましては、委員も先ほどおっしゃいましたように、まだ緒についたばかりということで、現時点では港湾業界ですとか市民の方々の御意見を伺っているという段階で、現在この懇談会の設立も含めて、いわゆる港湾管理者としてのビジョンというものは、今のところまだ策定もしていませんし、開陳もしておりません。まずは皆さんの御意見を聞きながら、今後の小樽港の方向性を探っているということでございます。

山口委員

私はこれについて基本的に理解しているのは、長年いわゆる港湾計画でも策定でうたっていますように、基本的には港湾用地の中に都市機能を何とか持ち込みたいと。いわゆる親水空間みたいなものを、言ってみるなら入れ込みたいという計画になっているわけです。それが整理されないでいつまでも実現できない状態であることを、これは腹を割って、業界やそういう市民団体や国も入れて関係の機関も入って、そこで議論をした上で、それが本当に実現可能なのか、何がネックになっているのか、それを整理しながら一定のそういう方向性を見いだしたいというふうに私は理解しているのですが、委員の方も含めてそういう理解の中で議論をされているわけですか。

(港湾) 港湾整備室長

ちょっと誤解があるように実は感じていまして、あくまでも将来ビジョンということでございますので、今、山口委員がおっしゃったような、例えば現在の生きている港湾の既定計画、これの具体化に向けて議論をしているということではないです。それ以上もっと先の、具体的に言いますともう20年ぐらい先ということはある程度頭に置いて、小樽港が将来どんなふうにあるべきなのかという方向性について議論をしたいということでございまして、具体の整備計画等をつくるということとはちょっと別な次元と考えてございます。

山口委員

当然、長いスパンで港というのは考えていかななくてはいけないということで、いろいろ整備もされていると思いますが、ただこの機会は、言ってみるならいわゆるまちづくりにかかわる議論を長くしてきた委員の方と、自分の業界だけを見ていたと言ったらこれ語弊がありますけれども、そういう業界の方々と、ここにもいろいろ考え方を持っているようですし、港湾管理者としての市の立場もありますから、そういう立場の違った方々が会って、港についてまず一定の理解をして、そして一定の方向性を今後どういう可能性があるのか、そういうことを議論する場というふうに理解をしていますけれども、それはそれでいいですね。

(港湾) 港湾整備室長

おっしゃるとおりでございまして、私ども行政としては、いわゆる港湾の方を見て何かをしたいと思っている方、

それから現在港湾でいろいろ港湾活動をされている方、こういった方々がお互いの立場をよく理解し合うということがひとつ大切なことだと思っております。

ただ、今のところ、まだそこまで至っていないという部分の実態としてはございます。結局はなかなか理解しづらい部分がやはりあるのです。港湾というのは非常に難しいといいますが、複雑な要素がございまして、言ってみれば臨港地区若しくは港湾区域という港湾全体のエリアというものが小樽市というまちの中であって、一つのまたある意味独立してはいないのですけれども、ちょっと特定のエリアがあって、その中でさまざまな活動があると。生活もあるし、産業もあるし、物流もあるという、こういった空間でございまして、その部分についての理解の仕方というのが、なかなかすぐに短時間では無理なのだろうというふうに私も思っています。

ですから、まず今大事なのは、お互いの考え方というものをぶつけ合う。あるときは摩擦が生じるかもしれませんが、それはそれでいいのではないかと。そういった形でまず理解を深めるということからスタートしないと、これはどんないい考え方を出しても、結局はうまくいかないものになると思いますので、そういう形であまり焦らずに。確かに山口委員から見ますと、ある特定の部分については、これは早くやりたいとかやるべきだとかという御議論があるのは重々承知しておりますけれども、ビジョン全体としてはあまり拙速に結論を出すことなく、お互いに十分意見を出し合って、理解し合ってやっていくべきだろうというふうに思っております。

山口委員

何度も申し上げますけれども、言ってみるなら利害が違ふから、立場が違ふ人がせっかく貴重な時間を割いて議論をするわけですから、私は当然大きな話、いわゆる一定の大きな理解というのを共通ですということの中で、個別の課題が必ず出てくると思うのです。そういう中で、ここはどなたもそういうことではいいのではないかという案が出た場合には、ぜひともそれを推し進めていくということを考えていただきたいと思うのです。

そういう中で、今、若干私たちもお願いをしているところもありますけれども、そういうところに、例えば築港ヤードにしましても、今、マリーナ、貯木場の跡の利用についても、これは当然具体的な議論になってくると思いますし、まずケーソンの斜路ですか、あそこについても今後利用も含めて考えていかなければいけない部分もあるわけです。そういう具体的な課題を持っているわけですから、ぜひそういうものを出して、いろいろなアイデアが出ると思いますので、そういう中で解決できることについては一個一個つぶしていくと、決めていくということは、遠慮しないでどんどん議論したらいかかかと思えます。そういうことはよろしいですね。

(港湾)港湾整備室長

全く同感でございまして、私は小樽港の将来ビジョンをつくってから、その後第 2 段階で実施に向かっていくとかという、そういうことではやはりいけないと思うのです。当然そういった大きな議論をしつつ、熟度が増したとか、あるいは条件が整ったものというのは可能な限り具体化していくべきだと思いますし、当然港湾というのは長い時間をかけて動いていますので、ビジョンをやっている中でも、この 1 年、2 年の間にどんどん情勢が変化している部分もあるのです。そういった部分も含めてやっていくので、ビジョン自体を長い目で見ながらいろいろ議論を深めていくということと同時に、具体化可能なものが出れば、それについては積極的に前向きに検討していくということです。これは何も都市機能の導入だけではなくて、物流機能の面でも、現にいろいろ我々がこれから動かなければならないということをも具体的に今取り組みつつありますし、先ほど佐野委員からもお話ありましたけれども、石狩湾新港との関係というのも、かつてとは全く経済社会情勢というか、背景が変わってきております。そういうものも過去にあまり引きずられないで、やはりきちんとこれからの時代にマッチした形で対応していかなければならないというふうに思っておりますので、一つ一つ具体的に進められるものがあればどんどんやっていきたい。ただ、トータルでのビジョンというのはあまり拙速に考える必要もないし、じっくりと話し合っていきたいと、こういうふうに思っております。

山口委員

その点について、私は港湾整備室長と全く同感でございますので、今後ともよろしく願います。

石狩湾新港からの中古車輸出について

また、古沢委員の御質問からもう一つですけれども、この間、中古車の輸出に関して話がありましたけれども、わりと小さな業者が集まって、あまり大きな産業としてなっていないのではないかという話がありましたけれども、若干聞きましたら、新潟ほどではないにしても、例えば朝里に中古車を敷地にいっぱい並べている業者があります。年間の販売額が40億円だということも聞きました。

私は今後これは増えていくのではないかと思います。小樽港の中でそういうものを、言ってみるなら小樽市域でいつまでも受けておく必要はないのではないかと思います。私は、きちりそれは位置づけて、銭函といいですか、石狩湾新港というのは土地も背後地が売れ残っているわけですし、広大な土地がありますから、それと港も含めて位置づけをして、あそこから中古車を出せるように政策的に誘導していくようなことをやったらいかかと思うのですけれども、若干ちょっと思いつきで申しわけないのですけれども、そういうことについての障害なのか、いろいろな手続があると思いますけれども、そういうものはどういうものがあるのか教えていただきたいと思います。

(港湾)企画振興課長

今、委員が御指摘のように、現在、小樽の中古車は年間数万台単位で輸出されておりますので、決して小さな扱いはないというふうに考えております。ただ、現在、小樽港で扱っている中古車というのは、ロシアからの小型・中型の貨物船の帰り荷であるということが特徴です。また、小樽港の場合は古くからの開港であるということで、通関、C I Q が完備・充実している。こういったことで小樽港が非常に利用されているのではないかと考えますので、そういった事情を考えますと簡単に他港へ移るとするのは難しいのではないかと、そのように考えております。

山口委員

私も詳しくないのですけれども、そんな簡単ではないと思いますけれども、言ってみるなら将来やはりそういう貿易が拡大していく方向にあるということでしょうから、この狭いエリアの中で今のような状態でやり得るかという、やはり問題が出てくると思うのです。そういう中でやはり手続なりをクリアして行って、今からそういう検討を若干始めたらいかかかということでも申し上げたのです。難しいことは恐らく多々あると思いますけれども、そういうことも含めてぜひ検討をお願いしたいと思うわけですが、その点についてはどうですか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

先ほどのビジョンとも関連しまして、長期的に物は考えなければならないという観点で、ちょっと私の方から答弁させていただきます。

先ほど企画振興課長の方から説明しましたように、小樽港の取扱量としては非常に大きなものがあると。その背景には、荷主サイドの都合ですとかいわゆるC I Q 関係、それが非常に整っている。それから、輸出用の船舶の帰り荷という扱いで、非常に小樽港が中古車の輸出港としては道内でも重点的な役割を果たしている。当然こういう環境ですので、今すぐ石狩湾新港に、若しくはその他の方に持っていくことにはならない状況下にあるというのは御理解いただけたと思います。

ただ、今後10年、20年とかというスパンで物を考えていく中では、やはり小樽港、石狩湾新港、それぞれ取り巻く環境も変化していくわけでございますし、経済的な背景が整っていけば、委員が御指摘のように、また現在とは違ったような形に経済状況の下になっていくのではないだろうかということで、それが自然な姿なのではないかとは思いますが、そういうスパンの中では御提案の一つというふうには考えています。

山口委員

10年、20年という話を除けば大変いい答弁ですので、それはせいぜい5年、10年のスパンで、絶対問題が出てく

ると私は思いますので、ぜひ検討していただきたい。この件はこれで終わります。

小樽観光推進プロジェクト会議について

観光振興室長が新しく着任になりましたので、観光関係について若干触れさせていただきたいと思います。

観光基本計画について、この間いろいろ私も批判を申し上げましたけれども、やはり観光は今、大変危機的な状況にあるというふうに認識しております、確かに外国人の観光客は増えていってございますけれども、国内のリピーターが大変減少傾向にあるということで、やはり何か手を打たないと、今後のいわゆる基幹産業としての観光が大変ダメージを受けていくことになったら大変なことでございますので、そういう意味で、優先順位が何もついてございませんけれども、いずれにしても今後の観光のいわゆる推進体制、これについては小樽観光推進プロジェクト会議というものをつくっていかうというような、これ出していっしょにやりますので、ここでは当然ソフト事業や、これはもう誘致ということでしょうけれども、それと基本的にはハードですね。これは例えば拠点開発とか、今後、経済部だけではなくてほかの部署でもいろいろ検討されているようですから、そういうところとも連携をして、また市民団体もありますから、そういうところと論議をして一定の方向性を出していく、そういう時期に来ていると思うのです。

そういう部分について、今後どのように進めるのかという部分について、若干抱負なり一定の方向性をお持ちなら、それを具体的に少し。

(経済)観光振興室小鷹主幹

観光基本計画の具体的な施策の推進を行うということのために、今、委員がおっしゃいましたように、小樽観光推進プロジェクト会議というのを立ち上げるということは、明言してございます。この中で、今おっしゃられたようなソフト・ハード両面でのいろいろな施策について考えていかうということになってございます。このプロジェクト会議そのものの今後の手順と申しますか、そういうスケジュール的なもので申しますと、この第2回定例会が終了した後に、恐らくこのプロジェクト会議の主要なメンバーになるだろうと想定されます小樽市、小樽観光協会ですとか観光誘致促進協議会、それから商工会議所で事務レベルでの準備会というものをまず立ち上げようと思えます。この準備会を立ち上げた後で、断続的にその準備会を開催いたしまして、平成18年度中には正式なプロジェクト会議というものを立ち上げたいというように考えてございます。この中で今後の具体的な施策の推進を十分に議論していきたいというふうに考えてございます。

山口委員

入込数はさほど減ってはいないのですが、基本的に観光というのは、ずっと私も申し上げておりますけれども、交流人口。要するに泊まりの方も、いわゆる通過で帰る方なんかでも、そこそこの消費はしていくわけです。問題は買う物が地場産でないことが増えているということが問題なわけですし、消費されている商品が小樽で開発されたり、小樽でつくられて、また原料も小樽周辺で求められて、それが売られていけば、基本的に経済効果は非常に上がるわけですから、そういうことも含めて産業振興課長も、今、業者と直接相対で話をし、商品開発に向けて一生懸命努力をしているわけです。そういう同じ経済部にある部署もそういうものの中に入られて、また、物産協会なんかもそこに入っていてやってほしいと私は思いますし、もう一つは、そういうことを本当に担われる方というのは、小樽の方も一生懸命頑張っていてやっていますけれども、意外と小樽の商材みたいなものを生み出していく力を持っている、発想を持っている方というのは外部にいる方が多いと思います。

私は前にも移住策の話をしたけれども、いわゆる企業誘致というのは大きな企業だけを誘致するのではなくて、人材を呼び込むということです、リタイアされた人も含めて。そういうことを含めて私は、セットでいろいろな企画を立てたり優遇策をつくって、政策誘導をして、そういう人を例えば空き店舗の中に入れていくとか、一定の地区に入れていくとか、そういうふうなトータルな施策の中でやっていくということが、これから必要になってくると思います。そういうのが観光の戦略をプロジェクト会議で議論されるべきであると思います。

もう一つ、私は長々と旧手宮線の話や今回の新博物館構想についての話をさせていただきましたけれども、これは基本的に新しい観光拠点、特に交流観光というのが言われて長いわけですから、そういうもののニーズにこたえるべく、新たな拠点もやはり必要ではないかと。まして歴史を生かしたまちづくりをやってきたまちですから、それにふさわしいいわゆる近代化遺産としての手宮の鉄道施設と旧手宮線、これを何とか核にして北運河や手宮一帯の再生プランをつくれれば、新たな受皿になり得ると、これで10年はいけるというように私は思っているわけですが、そういう計画が、一定これはまちづくり推進室では動いているわけです。これにリンクしない。経済部は要するに観光ではプロなわけですから、そこにかかわって議論をしていくような定期的な会合が庁内でもこれからは必要だと思いますし、そういうものがまたフィードバックされて観光推進プロジェクト会議の方にも報告されて議論をしていくと。そういうトータルな議論は私は今必要だというふうに思いますので、こういうことも念頭に置いて、ぜひ今おっしゃった組織にそういうようなものも加えながら、これどういうやり方でもいいです。全員が一週に集まってやるのではなくて、そういう中からまた委員を厳選して、チームをつくって、また議論をして、それをまたそこにフィードバックしていくようなことでもいいと思いますけれども、そういう考え方でぜひ私は進めていただきたいと思いますが、その辺についてどういう考えかを聞いて、私の質問はこれで終わります。

(経済) 観光振興室長

今、委員がおっしゃられたとおり、平成11年度900万人から、だんだん落ちてきて今700万人ということで、計画の中でもマス・ツーリズムから個人型にシフトした。それから、一定程度外国人が入ってきている。井川委員もおっしゃっていましたが、まだ運河と堺町中心、いずれにしてもそこが起点になっているということで、計画の中でもやはり滞在型になかなかならない、いわゆる宿泊型観光にならないということで、そういう意味で数字を挙げないで、いかに小樽で過ごしてもらうかという点を計画の中で、基本計画ですけれども、この実施部分について、先ほど言ったプロジェクト会議とかで具体的に考えていきたいということで、とりあえず観光協会、観光誘致促進協議会、商工会議所が主ということで準備会を設置して、どういう組織がいいのかということをもまず考えてもらいたいというふうに思います。基本的に観光施設だけでなく、実際にはすそ野が広いということで、物販からすべて含めて観光という形をとっていますけれども、その中で経済的にいかに利潤を上げるといったらおかしいですけれども、やはり小樽市内にお金が落ちないと、産業とかも含めて発展していかないところであります。それでトータルに検討を進めていきたいと思います。

あと庁内組織については、当然旧手宮線の問題がありますけれども、何らかの形で進めてまいりたいというふうに考えます。

委員長

民主党・市民連合の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩いたします。

休憩 午後 4 時10分

再開 午後 4 時13分

委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、直ちに採決いたします。

議案第15号、第25号及び第26号並びに所管事項の調査について、一括採決いたします。

議案はいずれも可決と、所管事項の調査は継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

御異議なしと認め、さように決しました。
本日はこれをもって散会いたします。