

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 19 年 7 月 2 日 (月)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 5 8 分
場 所	消 防 第 2 ・ 3 会 議 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	大橋委員長、新谷副委員長、佐野・濱本・林下・大竹・見楚谷 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、一言ごあいさつを申し上げます。

過日開催されました当委員会において、委員各位の御支持をいただきまして、委員長に就任しました大橋でございます。もとより微力でございますけれども、副委員長はじめ委員各位並びに理事者各位の御協力をいただきながら、公正で円滑な委員会運営を進めてまいりますので、よろしく申し上げます。ごらんのとおり、非常に少数の委員会となっておりますので、より中身の濃い質疑を期待されるものと思っております。

なお、副委員長には新谷委員が就任いたしましたので、報告いたします。

新谷副委員長より一言ごあいさつをお願いします。

新谷委員

経済常任委員会の副委員長という職務は初めてですけれども、大橋委員長と協力して、円滑かつ活発な委員会となるように努力し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

人事異動後、初めての委員会でありますので、各部局ごとに理事者の紹介をお願いいたします。

(理事者紹介)

委員長

ただいまより、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、濱本委員、林下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 18 年度企業立地状況について」

(経済)三船主幹

平成 18 年度の企業立地状況について報告申し上げます。

資料 1 を御参照ください。

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、米粉製造の株式会社加藤粉体技術研究所など 6 社が、また石狩湾新港小樽市域においては、食料品卸売業の日本アクセス北海道株式会社など 6 社が立地し、合わせて 12 社が新たに立地いたしました。なお、この 12 社のうち 7 社は撤退企業などから土地又は建物を取得したものでありますが、それら企業名については備考欄記載のとおりであります。

次に、18 年度に操業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、凍結防止剤製造のセイミ・ロジ株式会社など 7 社が、石狩湾新港小樽市域においては肉製品製造の株式会社コスモジャパンなど 3 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、本年 3 月末現在、銭函工業団地では対前年度 2 社減で合計 117 社のうち、分譲面積、分譲率ともに微増のそれぞれ 64.3 ヘクタール、84.9 パーセントとなっており、立地企業 117 社のうち、対前年度 2 社増となる 99 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、対前年度 4 社増で 71 社のうち、分譲面積は 4.5 ヘクタール増の 109.9 ヘクタール、分譲率は 1.9 パーセント伸びて、46.5 パーセントとなっており、立地企業 71 社のうち、対前年度 3 社増となる 40 社が操業を開始しております。なお、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 722 社、分譲面積は 764.5 ヘクタールで、分譲率は 63.3 パーセントになっており、立地企業 722 社のうち、585 社が操業を行っております。

また、その他の地域ではありますが、総菜製造の株式会社エスブリが祝津に立地をいたしまして、12 月から操業

を開始しております。さらに、銭函工業団地の協和商事株式会社が製袋工場を、石狩湾新港小樽市域の東洋水産株式会社が第 3 冷蔵庫を、奥沢の共成製薬株式会社が技術棟をそれぞれ新築するなど、既存の企業による増設もありました。

ただいま申し上げました企業を含め、小樽市企業立地促進条例による固定資産税、都市計画税の免除対象となりました企業は、昨年度末で 8 社ございまして、本年度は現時点で 5 社程度予定されております。

最後に、お手元にお配りしましたパンフレットについて説明いたします。

企業誘致活動に使用するパンフレットにつきましては、昨年来内容等の検討を進めてまいりましたが、2,000 部を作成いたしまして、お問い合わせや企業訪問の際などに活用しております。

今後とも、本市の PR 及び必要な情報収集に努めますとともに、関係機関との連携を図りながら、さらに多くの企業の立地、操業が図られますよう、努力してまいりたいと考えております。

委員長

「オタモイ海岸急傾斜地調査業務結果報告について」

(経済) 観光振興室佐藤主幹

それでは、オタモイ海岸急傾斜地調査業務結果について報告いたします。

資料 2 の、特に 2 枚目と 5 枚目のところを御参照いただきたいと思います。2 枚目につきましては、左下の位置図を御参照願いたいと思います。

オタモイ海岸急傾斜地調査業務結果について、昨年の融雪期に発生した土砂崩壊の経緯、結果とあわせて報告いたします。

御承知のとおり、オタモイ海岸はニセコ積丹小樽海岸国定公園内に位置し、この指定は昭和 38 年 7 月 24 日に指定されていますが、海食がいが連なる風光明媚な景勝地として知られております。この断がい絶壁を縫うように駐車場から龍宮閣跡地の通称見晴台を経て、オタモイ地蔵尊に至る全長約 500 メートルのオタモイ海岸遊歩道があり、大体標高 30 メートルから 40 メートルに位置しております。地図をごらんになっていただきたいのですが、駐車場がございまして、点線で結ばれているのが遊歩道です。土地につきましては、ここに書いています遊歩道区間 3 の真ん中から右側、駐車場に至る部分は小樽市が所有しているところであります。この部分が昨年 3 月 30 日未明に、駐車場側の遊歩道入り口から約 200 メートル付近の斜面が幅約 15 メートル、高さ約 20 メートルにわたって土砂崩落が発生いたしました。それが遊歩道区間 2 の方です。

崩壊箇所の状況についてであります。急がいの最上部にアンカーで固定した鉄製の落石防護網が伸びきり破れたため、大量土砂が遊歩道とその他の斜面にたい積し、一部は海岸付近にまで達しており、さらには遊歩道に設置されているさくなども、土砂に押し流されるといった状況であります。駐車場入り口から崩壊箇所に至る遊歩道の歩道面には、遊歩道区間 1 ですが、多数のクラップと呼ばれるき裂と小規模の段差等が見られるほか、遊歩道区間 2 ですが、崩壊した斜面から地下水がしみ出していることから、今後さらに崩落する危険性があると判断し、市道オタモイ通線の除雪作業が終了した段階で、遊歩道入り口には昨年 5 月に仮設の立入り禁止さくを、これはプラスチック製です。それから、崩壊箇所下部の海岸部にも昨年 5 月に単管によるバリケードを設置し、本年 4 月には鉄製の防護さくに切り替えております。また、あわせて注意看板をさくに設置し、立入り禁止の措置を講じているところであります。また、遊歩道区間 2 の崩壊の数日後である 4 月 2 日ごろには、さらに多くの遊歩道部分についても土砂崩壊が発生し、単管の欄干が押し流されるといった状況を確認しております。

遊歩道区間 3 です。最後の写真をごらんになっていただきたいと思います。入り口から 200 メートルで崩壊した遊歩道の部分の写真が一番左上の写真です。それから、遊歩道区間 3 の写真、欄干の下など、ほとんどが遊歩道区間 3 の状況です。また、祝津のホテルノイシュロス小樽からオタモイ地蔵尊までの小樽海岸自然探勝路につきましては、これは 3 区間ありますけれども、ここは火山角れき岩がほとんどと言われているのですが、開設者である北海道

が日常的に大小のれきが混在している現状にかんがみ、昨年春に市道オタモイ通線七曲り入り口の駐車場トイレ横において、このトイレにつきましては、北海道が設置しているトイレですが、注意を促す看板とロープによる立入り禁止措置を行っていましたが、本年 4 月からはロープを単管に切り替え、立入り禁止を継続しているところがあります。

オタモイ海岸につきましては、昭和 53 年 12 月 23 日に 20 万 480 平方メートルということで、民間から買い上げております。それで、地図に戻りますと、遊歩道区間の真ん中から斜めに 3 区間に線を引いた左側が、民間の土地所有者二人がお持ちのところです。市といたしましては、土地所有者であることから、オタモイ海岸遊歩道を含む周辺地域の安全の強化を行うとともに、防災対策工の必要性や今後の恒久対策工の検討を行うための基礎資料とすべく、昨年第 3 回定例会に議決をいただきまして、昨年 10 月 4 日、株式会社開発工営社に契約金額 641 万 5,500 円をもってオタモイ海岸急傾斜地調査業務を委託したところであります。

主な業務内容といたしましては、崩壊箇所周辺の地質状況を把握するためのボーリング調査、これは遊歩道区間 1 及び 2 で 3 か所行っています。それから、急がい斜面の凹凸状況を立体的に把握するための 3 次元レーザースキヤナ、それから浮き石を一部除去することによって、その浮き石の転落経路を調べる落石シミュレーションによる解析、それから岩盤の性質、強度、もろさ、そういうものを把握するためのクライミング調査などを実施するものであります。成果品が本年 3 月 20 日に納入されておりますが、遊歩道区間 2 及び 3 周辺の岩質は、全体にき裂が発達しております安山岩から構成され、柱状節理が顕著に発達しており、急がいの大部分には浮き石化した不安定なれき、大体 5 センチから 30 センチ、これが主体によく分布しているところであります。また、崩壊したれきの遊歩道への落下、不安定な岩盤の大崩壊やその後の崩壊によって残存している未固結たい積物、岩石が風化して土砂化したもので、がいたたい積物とも言われますが、これの再崩壊等の可能性が十分に想定されることから、今後とも災害の危険性が極めて高い地域と判断されております。

これに対する防災対策工の必要性や今後の対応方針について、幾つかの案が示されたところでありますが、恒久対策工の中でも安全性の高いものとして、駐車場部分から見晴台に至る部分にトンネルを掘削することや、それから栈橋の建設、急がい部分の岩切工や植栽工、それから岩石、土砂を除去した後のコンクリートブロックなどがあります。これらの工事はいずれも 5 億四、五千万円から 33 億円程度とばく大な費用がかかりますし、この地域は国定公園のため、自然公園法の第 2 次特別地域に指定されており、景観を著しく損ねる工事は認められないものであります。また、景観性を考慮した場合には、従来型の防護網の設置が考えられますが、編み目の小さい径で大体直径 5 センチ以下ですとくぐり抜けます。今回のような大規模の大きな土砂崩壊には効果がない。こういうことで恒久的な安全対策としては不安が残るものであります。

市といたしましては、費用対効果、いわゆる経済性や景観性、安全性の面のどれを見ても、十分なものとは言えず、いずれも恒久対策工の採用は難しいと判断しております。

以上のことから、市の財政の置かれている現状では、オタモイ海岸遊歩道に対してばく大な公費を投入することは市民合意が得られるものとは考えておりませんし、またオタモイ海岸遊歩道が国定公園内に位置する状況からして、景観を損なう方法は法的に不可能であると認識しております。当面、措置できる応急又は恒久の対策工が見当たらないことから、今後とも引き続き遊歩道の仮設による立入り禁止措置は継続していかざるを得ない状況であり、いずれにいたしましても、遊歩道入り口部分には、恒久的な立入り禁止さくの設置が必要であると考えております。

同様に、危険性が非常に高いと判断されております小樽海岸自然探勝路の一部につきましても、北海道が単管の設置による立入り禁止措置を継続しているところですが、近い将来、北海道も自然探勝路、自然探勝路というのはノイシュロスから始まってオタモイ地蔵尊までなのですけれども、今話したそのうちの山道区間の部分のことです。ここの廃止を考えたいということでお聞きしております。特に崩壊箇所下部の海岸には、夏場は釣り客や海水浴客が訪れており、今後も落石や崩壊土砂の再崩壊の危険性が考えられるため、引き続き立入り措置の表示や防護さく、

大型土のうの設置などを行っていく中で、安全を確保してまいりたいと考えます。また、遊歩道奥に位置するオタモイ地蔵尊を代々管理されておられる方につきましては、今後オタモイ海岸遊歩道と自然探勝路の通行止めにより、生活関連道路すべてが寸断される結果となるため、退去をお願いしているところであります。しかしながら、この方は再三にわたるお願いをしておりますけれども、依然として現地に住まれており、現在も落石や再崩壊の危険性が高い遊歩道を、夏場はバイクにて、冬場はスノーモービルにて行き来している状況であります。なお、小樽海岸自然探勝路の下りて行く斜面、これにおきましては、最大径で 1 メートル程度のれきが見られる浮き石があるという状況です。現在こういう岩盤が大崩落した場合、どこへ行くかといいますが、住んでいるオタモイ地蔵尊の住宅まで落ちていくだろう。30 センチぐらいのれきでありますと、大体標高 60 メートルぐらいのところまで落ちていくという。ところが 1 メートルだと、ここに住んでいるところの 30 メートル、20 メートル前後までは、まともに落ちていくという落石シミュレーションがあるそうです。

以上のことでありますので、居住されている方には引き続き退去、移転等について市としても粘り強く説得を行ってまいりたいと考えております。

委員長

「小樽港将来ビジョン案について」

(港湾)事業計画課長

小樽港将来ビジョン案について報告させていただきます。

資料 3 になります。

小樽港将来ビジョン案は、平成 17 年 9 月に小樽商科大学の山本賢司教授を座長に、経済団体、港湾業界、市民団体など 21 名から成る「小樽港将来ビジョン懇談会」を設立し、事前の研究会を延べ 15 回、それから 4 回の懇談会を経まして、本年 4 月に懇談会としての取りまとめを終えたものでございます。

まず、表紙を 1 ページめくっていただきますと、左に「はじめに」ということになってございますが、ページの中ほどに「小樽港においても新たな視点に立った港湾空間の活用策について広く検討する必要がある。」という本ビジョンの策定趣旨が述べられております。最後の段落に、「おおむね 20 年後を目標とした小樽港のあるべき姿を提案し、今後の港湾行政における指針とするほか、今後の港湾計画に反映される」という本ビジョンの位置づけが記載されております。

同じく右のページに「目次」となっておりますが、として、第 1 回懇談会で確認されました「小樽港の現状」、として、第 2 回懇談会で整理されました「小樽港を取り巻く情勢の今後の動向」及び「小樽港の課題」、として第 3 回懇談会で議論されました「小樽港将来ビジョン」、20 ページ以降が「ゾーニング図」という構成になってございます。

本編の方、まず 1 ページから 9 ページまでは「小樽港の現状」を分析しておりますが、最初に小樽港の位置、地勢、小樽港の歴史、2 ページから 6 ページまでは小樽港の概要として「小樽港の特徴」「港湾施設などの概要」「取扱貨物量の状況」を、7、8 ページには「小樽港とまちづくり」との視点から「地域産業への貢献」「市民の憩いの場と交流空間としての利用」「防災、都市機能支援としての利用」を掲載しております。また、9 ページに「石狩湾新港との関係」という項目で現状がまとめられております。

次に、10 ページに「小樽港を取り巻く情勢の今後の動向」、11 ページに「小樽港の課題」として項目別に今後の課題などを整理しております。

12 ページ以降が、4 回の懇談会を経て、このたびまとめられました「小樽港将来ビジョン案」でございます。

まず、12 ページに「将来ビジョンの基本理念」を「本市のまちづくりや石狩湾新港との関係に配慮しつつ、港湾本来の役割である物流の活性化を柱とした躍動感あふれる魅力的な港湾を目指し、新たな港づくりを進めます。」とし、これに基づき「物流の活性化」「まちづくりとの連携」「石狩湾新港との連携」の三つの基本目標を掲げて

おります。

13 ページからは、それぞれの基本目標達成に向けて取り組むべき事項を抽出の上、当面の対応や中・長期的な対応という形で整理しております。

13 ページから 15 ページは、「物流の活性化」として、「穀物基地としての機能強化」「フェリー航路の活性化」「東アジアとの貿易促進とコンテナ航路の拡充強化」「クルーズ客船の寄港促進」「極東ロシア・サハリンとの貿易促進」などとなっております。

16、17 ページには、「まちづくりとの連携」として「地域産業に貢献する港湾空間の形成」「魅力ある港湾空間の創出」「都市機能支援施設の充実」など、それから 17 ページに「石狩湾新港との連携」として「石狩湾新港との連携強化」を挙げております。

最後に、この将来ビジョンの実現に向けた港湾空間利用のゾーニングについて、18、19 ページには「物流・産業ゾーン」「交流・生活ゾーン」「水産ゾーン」「海洋開発ゾーン」に分類してコンセプトを示しております。

20 ページから 23 ページでは、当面の対応とする「おおむね 5 年後」と将来ビジョンである「おおむね 20 年後」の小樽港のゾーニング図を 2 枚、24、25 ページに「小樽港と石狩湾新港の連携」として広域的なゾーニングを表した図面を添付しております。

なお、「小樽港将来ビジョン」策定についての今後の進め方ではありますが、当委員会の皆様に御意見を伺うとともに、広く市民の意見を聴取するため、広報おたる 8 月号に本ビジョン案の概要を掲載するほか、この本編につきましては、市のホームページへの掲載や本庁舎、港湾部、各サービスセンターなどでも閲覧できるように備えつけ、8 月末をめどに意見を聴取したいと考えております。寄せられた意見を参考に、必要に応じて本ビジョン案を修正の上、年内には市長、商工会議所会頭、港湾振興会会長並びに懇談会の座長以下各委員の皆様による最終的な「策定会議」を開催し、「小樽港将来ビジョン」として取りまとめたいと考えております。

委員長

「平成 19 年石狩湾新港管理組合議会第 1 回臨時会について」

(港湾)港湾整備室主幹

平成 19 年石狩湾新港管理組合議会第 1 回臨時会が去る 6 月 11 日に開催されましたので、その概要について報告させていただきます。

まず、議長の選挙が行われ、指名推選の方法により、北海道議会選出の丸岩公充議員が選出されました。次に、副議長の選挙が行われ、指名推選の方法により、小樽市議会選出の前田清貴議員が選出されました。

次に、議案についてですが、2 件提案され、1 件目の「監査委員の選任につき同意を求める件」につきましては、管理組合議会議員から石狩市議会選出の片平一義議員が、及び小樽市監査委員の木野下智哉氏が原案どおり選任同意されました。2 件目の議案でございますが、「専任副管理者の選任につき同意を求める件」につきまして、北海道職員の長栄作氏が原案どおり選任同意されました。

次に、報告についてでございますが、「専決処分報告につき承認を求める件」といたしまして、「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」を 19 年 3 月 27 日に専決処分したとの報告があり、承認されたところでございます。

この条例改正についてでございますが、北海道人事委員会勧告に基づくものでございまして、1 点目に配偶者以外の扶養親族に係る扶養手当のうち、3 人目以降の額を 5,000 円から 6,000 円に改定すること。2 点目に、管理職手当の支給額について当該職員の給料月額 100 分の 25 以内としていたものを、当該職員の属する職務の級における最高号俸の給与月額 100 分の 25 以内とし、施行日は本年 4 月 1 日とするものでございます。

本件につきましては、本年 3 月 12 日付けで管理組合から本市に協議がございまして、3 月 20 日付けで同意回答をしたところでございます。

委員長

次に、今定例会に付託されました案件について説明願います。

「議案第 19 号新たに生じた土地の確認について」

「議案第 20 号町の区域の変更について」

( 経済 ) 水産課長

議案第 19 号及び第 20 号につきまして、説明させていただきます。

北海道におきまして、平成 15 年度から塩谷漁港の港口たい砂防止のため、新たに南防波堤及び南護岸を整備し、あわせて新旧の南護岸の間に船揚げ場を整備することにより、漁船の出入港の安全及び漁業活動を円滑にすることを目的に、公有水面の埋立てを実施してきました。この事業は 19 年 4 月 4 日にしゅん工認可となり、塩谷 1 丁目 280 番区間地先に 515.39 平方メートルの土地が新たに生じたので、地方自治法第 9 条の 5 第 1 項の規定により確認を求めるとともに、地方自治法第 260 条第 1 項の規定により、塩谷 1 丁目に 515.39 平方メートルを編入し、町の区域を変更するものであります。よろしく願いいたします。

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、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

-----  
新谷委員

小樽港将来ビジョン案について

初めに、小樽港将来ビジョン案について、この中身について伺います。

後ろのページに、おおむね 20 年後の港湾空間の基本ゾーニングという図が示されておりますが、5 年後と 10 年後で大まかに変わりそうなのですけれども、交流・生活ゾーン、3 点述べられておりますが、具体的にはどのようなことをイメージしているのか、あるいは参考にしてている港があるのか、その辺についてお聞かせいただきたいと思えます。

( 港湾 ) 事業計画課長

ゾーニング図の交流・生活ゾーンについてでございますけれども、今、委員の中で参考にした港があるかという点については、特別どの港を参考にしたということではございませんが、考え方としましては、おおむね 5 年後のゾーニング図についてはどちらかという大体今の使われ方を踏襲している状況でございますが、おおむね 20 年後、いわゆる将来ビジョンの部分に行きますと、第 3 号ふ頭については物流・産業ゾーンから交流・生活ゾーンという形で一定程度拡大をしていくということで、これにつきましては、現在第 3 号ふ頭の一部、基部の整備も進められる中で、将来的にも観光ですとか、客船対応といったことにある程度使っていくという方向で、第 3 号ふ頭の拡大という形で位置づけられています。

それから、若竹地区の方でも一定程度交流・生活ゾーンが拡大しているというふうになりますけれども、これについては一定程度土地利用が、港湾緑化ということよりも、どちらかというまちづくりを支援するという形で使われているということで、そういう形で交流・生活ゾーンが拡大になっているということでございます。

新谷委員

20 年後をおおむねとするということですが、当然土地利用を変えなければ、こういう交流・生活ゾーンで今若干お話しされたような中身についてはできないと思うのですけれども、これは一括して変えていくのですか。それとも、その都度土地利用を変えていくのですか。

(港湾)事業計画課長

土地利用の部分につきましては、今回これは将来ビジョンということで、将来のあり方を提案するというものがございますけれども、土地利用に関しましては、それをさらに具現化する計画ということで、港湾計画あるいは都市計画、さらには港湾におきます分区条例という形の段取りがあるわけなのですけれども、その都度変えるのかということもございますけれども、これは時期を、おおむね 10 年後の中にそういった必要性が当然入ってくれば、これを最終形としまして、その中で順次必要な対応はしていくことになるかと思えます。

新谷委員

小樽港と石狩湾新港の機能分担について

それでは次に、小樽港と石狩湾新港の関連でお伺いします。

小樽港と石狩湾新港は、小樽港の既存機能の活用及び多大な二重投資を避ける観点から、取扱貨物は機能分担という考え方が確認されてきたけれども、新たな時代に対応するため、両港のあり方を検討する必要があるというふううたっておりますけれども、改めてこの機能分担とはどういうことなのか、この点について説明してください。

(港湾)港湾整備室主幹

小樽港と石狩湾新港における機能分担についてでございますが、機能分担というのは、そこにも書いてございますように、小樽港の既存施設機能をできるだけ有効に活用するという立場に立ち、石狩湾新港の整備に当たっては、過大な二重投資を避けるという趣旨で確認し合ってきたものでございます。機能分担につきましては、貨物の配分という形で表現してございまして、その内容の最新版でございますが、6 点ございまして、1 点目には新港背後地の企業立地で扱う貨物につきましては、石狩湾新港で扱う。それから 2 点目、セメント、石油類、鋼材等は両港で取り扱う。3 点目、原木は両港で取り扱う。4 点目、特殊な荷役機械や専用の保管施設を必要とする米穀類等は小樽港で取り扱う。5 点目、フェリーは小樽港で取り扱う。最後に 6 点目、マトン、バナナは既存施設を活用して小樽港で取り扱うというふうになってございます。この機能分担につきましては、昭和 47 年の石狩湾新港の港湾計画が新規に策定された当時から、るるこれまで部分的な修正を加えて今日に至っているというものでございます。

新谷委員

この小樽港と石狩湾新港の関係では、私たちは機能分担がもう崩れているということをかねてより指摘してきたわけですが、この表を出していただきまして、小樽港と石狩湾新港の貨物量の推移、本当はフェリーを除く一般貨物ですから、小計を出していただければよかったと思っているのですけれども、これを比べても、歴然としています。特に平成 13 年以降は、小樽港は石狩湾新港の半分以下になってしまっているということで、それから農水産品、林産品、軽工業、これを除いては、もうほとんどが石狩湾新港の方が多くなっているということで、この機能分担が崩れてしまっているということが明らかだと思うのです。

この機能分担は、これからの小樽港将来ビジョンとしては、港湾本来の役割である物流の活性化を柱とするというふうにあります。そうしますと、やはりこの機能分担、これが重要になってくるのではないかというふうに思うのです。この点でその都度機能分担というのが、話合いでちょっとずつ変わっているようなふうですけれども、やはりここを明確にしない限りは、この柱である物流の活性化が図られないのではないのかと思うのですが、いかがですか。

(港湾)港湾整備室主幹

機能分担が崩れているというお話でございますが、物流の形態の変化に伴いまして、先ほど紹介いたしました機能分担でうたわれている貨物のうち、マトンやバナナにつきましては、現在コンテナでの輸送に切り替わっており、現在の機能分担とはかけ離れた取扱いになってございます。また一方、両港で取り扱うという形で載せておりました原木の取扱いにつきましては、石狩湾新港での原木の取扱いはほとんど皆無になっておりまして、小樽港での取扱いになっているということで、機能分担としては両港ではなく、小樽港だけで扱っている貨物というふうになっ

てございます。

また、米穀類につきましては、小樽港は飼料用若しくは主食用の小麦や輸入の飼料用コーン等々の穀物でございます、これについては今も小樽港で取り扱われている。石狩湾新港で扱っている米穀類につきましては、輸入米、MA米と称しておりますが、輸入米を扱っているということでございます。なお、あとのセメント、石油、鋼材につきましては、両港で背後圏の需要に合わせて扱っている状況にあるというふうに考えております。

新谷委員

その機能分担が、残念ながらマトンは動物検疫所も苫小牧港に行ってしまった、持っていかれたということで、とても以前のような小樽港ではなくなっているということが残念というか、やはりもっとこれは機能分担というのは、北海道、石狩市、小樽市と三者で話し合うのでしょうか。そうなりますと、北海道の責任も大きいとは思われます。やはりきちんとこういう分担をしてこそ、小樽港の発展があると思うのです。そうしなければどんどん、今、企業立地も石狩湾新港の方は約 40 パーセントということで思ったほどではないですけれども、でもここが増えていけば、どうしたって近いわけですから、こういうことにもっと進むということで、柱としていることがだんだん失われていくのではないかとということが危ぐされます。そして、この 20 年後はまた違った形をたどっていくということでは、本来の柱、これがなくなるとということが大変心配なのです。

それで、石狩湾新港との関係を強化して、道央太平洋側港湾に対しての競争力を高めていく必要があると言っていますけれども、小樽港と石狩湾新港の両港と、それから苫小牧港 1 港の貨物の取扱量を比較していただけますか。

(港湾) 港湾整備室主幹

小樽港と石狩湾新港合わせて、ビジョンの中で平成 17 年は、両港のフェリーを除いた一般貨物につきましては、約 500 万トン、それに対しまして、苫小牧港の一般貨物につきましては、4,600 万トンというふうになってございます。

新谷委員

苫小牧港の扱い量が 9 倍以上であるということ、今お聞きしたのですけれども、そうしたら、これだけの大きい差がある取扱高で対抗していくということが、非常に難しいのではないのかと思うのですけれども、これはどんなふうを考えているのでしょうか。競争力を高めるということがちょっとかなわない数字であるのですけれども、どんなふうを考えていますか。

(港湾) 港湾整備室主幹

確かに貨物の量からすると、現在は苫小牧港に非常に一極集中した形で取扱貨物量があるということでございます。物流拠点の太平洋側の一極集中、特に苫小牧港への一極集中を、日本海側の拠点として小樽港と石狩湾新港が連携することにより、小樽港にない機能が新港に、又は新港にない機能が小樽港にということで、相互補完を図ることにより、苫小牧港に対抗し得るものというふうに考えてございまして、これにつきましては、一朝一夕ではなし得ないことかもしれませんが、長い目で見て今後そういう二極にまず道央圏の貨物を分担していこうということで、そのようにまとめてございます。

新谷委員

競争力を高めるためにどんなことをやっていくかという具体的な中身ではありませんけれども、一極集中ということが、やはり今お話しされたように問題だと思うのです。ですから、そうならないように、今までいろいろな面で規制緩和してきたのが、今につながっていると思うので、この辺はよくよく北海道が中心になってやってもらわなければ、この小樽港がますます本来の姿から寂れていくのではないかと、そのような危ぐをいたしますので、その点は北海道によく申し入れて、しっかりと話し合いをしていただきたいと思います。いかがでしょうか。

(港湾) 港湾整備室主幹

北海道が中心になってというお話でございまして、私どもにつきましても、現在、北海道の港というのは、石狩

湾新港と苫小牧港以外は地元のそれぞれの市町村で管理しているという状況にございまして、小樽港が今後発展していくためにも、いろいろな形で北海道に御協力、御支援を要請していかなければならないものというふうに考えてございます。

新谷委員

ぜひこの地元小樽を守るために頑張ってくださいと思います。

この点についてまたおいおい聞いていきますので、よろしくお願いします。

対岸貿易の強化に対する対策について

将来ビジョンには、クルーズ船のことが書かれているのですが、これからは受入れの増大を目指すということですが、このクルーズ船の寄港による経済効果はどのくらいなのでしょう。

(港湾) 企画振興課長

経済効果につきましては、いろいろな機関で集計したのもございますけれども、過日、小樽市が飛鳥での旅客を対象に経済効果を測定したアンケートでは、1人1回4万7,000円の消費があったということで調査しております。5年間の平均をとりますと、大体1隻のクルーズ船から300人程度が下船しておりますので、それを掛けた数字が経済効果になるかと思っております。

新谷委員

ちょっとこのクルーズ船にも関連するのですが、クルーズ船の受入れを増大することと、それからやはり今後の課題として、対岸貿易に力を入れていかなければならないと思うのです。それで、ソフト面のことなのですが、ロシア極東区域、それから東アジアとの貿易促進あるいはクルーズ客船の受入れということで、ニセコ町では最近、オーストラリアからスキー客の受入れで、まちを挙げて英語に力を入れて無料の英会話教室を開いて、町民が結構英語を話せるようになったということで、NHKで報道されておりましたけれども、こういう小樽の観光面からも、「新・いいふりこき宣言」にも外国人対応の向上という中で受入れ態勢の整備に努める、外国人に優しい観光地づくりを進めますというのがあるのですが、この点からしても、中国語とかロシア語、外国語をもっと話せるように、無料の講座とかそういうのに取り組んでいったらいいのではないかと思うのですが、その点はいかがですか。

(経済) 観光振興室小鷹主幹

外国人観光客を受け入れるとなりますと、委員がおっしゃったように、当然言語の対応ということが出てまいります。そういった意味では、小樽市の場合は過去に北海道が事務局となっております「北海道国際観光テーマ地区推進協議会」が主催して、観光施設等の接遇研修というのを開催してございます。その際に、題名としては、話せなくても伝わる「カンタン3か国語指さし会話集」という、そういったテキストを使用して講習を行ってございます。今のところ、各施設から外国人観光客の対応として、通訳を頼まれたとかというような直接的な要望というのはないのですが、各施設ではそういったこの使われたテキスト等を活用しながら、会話が何とか成立しているのだろうというふうに思っています。

それで、昨年も北海道運輸局から小樽市の方で再度接遇研修等、語学研修等を開催しないかという打診がございまして、こちらの方でもぜひお願いしたいということで手を挙げたところでございますけれども、これは全道各地を回っているということもございまして、たまたま昨年は小樽市が選に漏れたということで、今年もまたしつこく小樽市の方から手を挙げておまして、また開催になればというふうに思っています。

それで、もう一つ、北海道観光連盟の方でも、そういった同じような会話研修、特に中国語、ハングル語、それから英語、この3か国語を中心とした研修等もございまして、これについても小樽市の方では積極的に手を挙げていこうと思っています。

必要であれば、小樽の場合は小樽商科大学がございまして、小樽商科大学の語学センターなどの協力をいただ

いたりして、小樽開催の際はそういった連携した取組をしていきたいというふうに考えております。

新谷委員

商大の語学講座はたまに見るのですけれども、ほかはあまり知られていないのではないかと思います。それで、これは運輸局とか、北海道観光連盟とか、ほかの力に依存したものです。やはりもっと市民がともに言葉に親しんでいける、身振り手振りでも通じるかもしれないけれども、少なくとも少しできるとまた違うものなのです。だから、やはりもっと積極的に小樽市自身がやっていくという点でどうかと思うのですけれども、いかがでしょう。

(経済)観光振興室小鷹主幹

こういった講習を開催する際、講師の派遣ですとか、会場を設営するとか、そういった意味で費用等もかかるという、それから人材の確保もしなければならぬ、いろいろな方面から、そういった外の力をちょっとかりということが多いわけでありましてけれども、今後もそういった力をかりつつも、中身としては、当然小樽の観光施設の方を中心に、それから受入れをするボランティアガイド、それから市民の中で興味のある方、こういった方を中心に呼びかけをいたしますので、中身についてはその辺はそういった地元での手づくり的な講座というような格好にはしたいと思います。

それから、地元でのそういった講座についても、今後「新・いいふりこき宣言」を具体的な実施に移していくための会議で、今観光推進プロジェクト会議を設立するということになっておりますので、その中でも十分話し合っていくようにしたいというふうに考えております。

新谷委員

どういう要望が出るか、どういうお話になるかわかりませんが、私自身はやはり言葉というのは非常に大事だと思っていますので、ぜひ積極的に取り組んでいただきたいというふうに思っております。

その会議が開催されましたら、結果について教えていただきたいと思います。

おたる自然の村パークゴルフ場について

次に、おたる自然の村パークゴルフ場に関して伺います。

まず、中島議員が一般質問でおたる自然の村パークゴルフ場の利用が平成 15 年度に比べて大変落ちているという理由について、それから取組についていろいろ質問いたしました。15 年度は 1 万人、昨年度は 5,800 人ということで、激減と言ってもいいと思うのですけれども、今年、それから今後の人数の見通しはどうか。

(経済)農政課長

今年と今後の見通しでございますけれども、基本におたる自然の村公社で、今、管理、運営をしております。オープンが 6 月 10 日でしたので、まだ実質 1 か月の報告を受けていないということで、前年度比というのは、今、農政課の方では把握しておりません。来年度以降も当然気象条件とかいろいろな面により影響が出てきますので、実質どのくらい伸びるとか減るとかという数字は、今のところ押さえておりません。

新谷委員

それで、この利用者の市内、市外の割合はどうか。それから、利用料を平成 15 年度、18 年度でお示してください。

(経済)農政課長

パークゴルフ場の利用者の調査については、市内、市外という調査はしておりません。それで、数字としては現在わからないという状況でございます。

それから、利用料金につきましては、平成 15 年度につきましては 248 万 7,100 円、18 年度については 177 万 6,400 円ということで、比率で言いますと 28.5 パーセントの減少という格好になります。

新谷委員

市外、市内の割合を把握していないということですが、利用される方からは、市内のとりわけ高齢者が利用しているということは聞いております。今後やはりここを運営している以上は、よく利用されて、かつ収益が上

げられれば一番いいわけですから、この点についてやはり一回調査をしたらいいのではないかと思います。その点についていかがですか。

( 経済 ) 農政課長

市内、市外の調査はしてありませんけれども、利用者の料金の区分ということで、高齢者につきましては、高齢者料金ということで把握をしております。それでいきますと、基本的に利用者料金については、平成 15 年度高齢者 3,568 人、18 年度 2,733 人、23.4 パーセントの減少です。ただ、18 年度で見ますと、2,733 人ですけれども、その前の 17 年度が 2,255 人、16 年度が 3,733 人、どちらかというとな減による格好に推移はしております。

そして、ほとんどは市外ではなくて市内の利用者ということで、公社の方では押さえております。ここの施設については、高齢者につきましては、おたる自然の村の方で、送迎バスを運行しておりますので、そのバスに乗ってほとんどの方が来ておりますので、調査はしていませんけれども、大体市内の利用客が多いのではないかというふうには判断しております。

新谷委員

市民がよく使う施設ということですね。ところが、この高齢者が有料になってから、銭函パークゴルフ場も利用が減っているのです。有料化前の方が利用者、利用料も多かったのです。ですから、むしろ 70 歳以上、無料に戻した方がもっと利用が高まるのではないですか。やはり高齢者の方々は、だんだん外に出なくなってきているのです。というのは、細かいことと思われるかもしれませんが、ふれあいパスも有料化した、それからこういうことのある有料化ということで、出なくなってきているわけですね。だから、やはり健康保持とかそういう点からしても、もっと利用されるように、もとに戻した方がむしろこれは利用が多いわけですし、利用料も上がるのではないかと思います。いかがですか。

( 経済 ) 農政課長

料金については、以前にも委員会等では出ていましたけれども、基本的に全市の見直しの中で銭函パークゴルフ場とおたる自然の村ということで、利用者にも御負担願うということで、高齢者については無料から 200 円に、それから小中学生が今度無料と、そういうことで料金を設定したという格好になっています。それから、私は先ほど高齢者については減ということで答弁しましたけれども、傾向としては減っているということですが、実際の話として、先ほど言ったように、平成 17 年度が 2,255 人、18 年度が 2,733 人ということで、17 年度と 18 年度の比較をしますと、逆に高齢者の方が 21.2 パーセント増えているということで、料金が上がったから利用が減ったということではなくて、市長答弁でも申しましたように、基本的には小樽周辺のいろいろなコース、それからホール数が大変増えております。利用するパークゴルフ場がいろいろバラエティに富んできていると、そういうことも大きく影響しているのではないかというふうに思っております。

新谷委員

確かにいろいろなところがいい施設ができていますね。でも、これは小樽市の唯一少ない施設なわけですから、もっと利用される施設でなければだめだと思うのです。同じお金を払うのだったら、別のいいところに行くのが当たり前なのです。だから、利用者には選ばれるようなそういう施設づくりを進めていかなければならないのではないかと思います。どうでしょうか。

( 経済 ) 農政課長

パークゴルフ場を公社の方で管理運営しておりますところから、当然公社としても利用者を多く集めるということが収入増につながっているということがあろうかと思います。ただ、委員も御承知のとおり、おたる自然の村の場所が、たしか海拔 700 メートル以上、708 メートルぐらいにあって、コースの管理としまして、冬の積雪状況、それから天気の関係、融雪ということで、なかなか芝に対してはよくない状況にあろうかと思います。ただ、公社としても手をこまねいているということではなくて、毎週月曜日は休場にしまして、コースの整備、それから、今

は好天が続いていますけれども、終わった後に散水をしております。ただ、あのコースは大変保水性が悪いコースで、幾ら水をまいてもすぐその水が流れていってしまうというような、そういうコースになっていますので、なかなか芝の状況がよくなるという状況にあります。ただ、そういう状況でありますけれども、いろいろな方法で補植をしたり、土を入れたり、それから芝の手入れをしたり、公社の職員それぞれが一生懸命、魅力ある施設にしようということで今努力をしている最中でありまして。

新谷委員

努力しているということはわかりますけれども、でも極端に減ってしまっているわけですから、このままだったら、ほかにあるからということだったら、やはりほかに行ってしまう、ここはいずれ閉鎖なんていうことになりかねませんよね。そういうことにならないように、ぜひ努力していただきたいと思うのです。そういうことでよろしくをお願いします。

天狗山山頂への案内看板設置について

車で小樽観光に来た人が天狗山に行きたいけれども、どうやって行ったらいいかわからなくて迷って、最上の住民の方、店の方が、絶えず道を聞かれるということで、道案内をつけてほしいということを再三言われているのですけれども、洗心橋、それから最上橋のちょっと手前、道が分かれていてわからないのです。だから、国道から洗心橋、さらにその上の最上橋のちょっと手前の三差路、そういうところで天狗山山頂に車でスムーズに行けるように標識などをつけていただきたい、そういう要望が出ているのですけれども、これについてはいかがでしょうか。

( 経済 ) 観光振興室佐藤主幹

いわゆる市が管理しています市道天狗山観光線、これにつきましては、伍助沢の廃棄物処理場に行く入り口の横を入りますと、山頂に至ります。この道路に接続する道路につきましては、道道小樽環状線、それから今おっしゃってました国道 5 号小樽駅側から洗心橋を通過して水源に至る道路が道道天神南小樽停車場線でございまして、これに接続する道路も例えば国道 393 号であったり、それから国道 5 号であったり、それから道道臨港線、それから札樽自動車道とさまざまありますけれども、大きな道路は管理者が国、道なものですから、その管理者に対しまして、いろいろそういう話をしてみたいと考えています。

新谷委員

早いうちに看板が立ってスムーズに観光客が行けるように要望しておきますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

濱本委員

自由民主党の濱本と申します。

小樽港将来ビジョン案について

小樽市民の原風景の一つであります小樽港の未来像について、今ほど小樽港将来ビジョン案ということで報告をいただきました。このビジョン案について何点かお伺いをしたいと思いますけれども、そうはいつでも、私、港湾のことは正直なところよくわかりません。そういう意味では、勉強のつもりで質問をさせていただきますので、なにとぞよろしくお願ひしたいというふうに思います。

まず、このビジョンはおおむね 20 年後を目標ということで書かれているわけでありまして、平成 20 年度に策定を予定されております新総合計画にどのように生かされるのか、反映されるのか、お聞かせをいただきたいと思ひます。

(港湾)事業計画課長

小樽港将来ビジョンにつきましては、これから市民意見を聴取し、年内にはまとめたということで考えておりますが、現在、策定作業が動き出しました小樽市の新たな総合計画につきましても、当然港湾サイドとしては本ビジョンをいろいろな関係者ともんだ経緯とか、それから市民の御意見を踏まえて策定されたものというふうにご覧いただけますので、当然市の総合計画の中にも反映させていくというふうにご覧しております。

濱本委員

小樽港というのは、歴史のある港でありまして、歴史があるということは、言いかえれば老朽化も進んでいるという、反面的に言えば、そういうこともあるのかということで、15 ページに港湾設備の総合的な老朽化対策の推進という項目もございます。本当に歴史があるということはそういうことも更新していかなければならないのだろうというふうに思いますが、ここに更新計画の作成とありますが、どのように作成されるのか。概要等があれば、お聞かせいただきたいと思っております。

(港湾)事業計画課長

港湾施設の老朽化対策ということでございますけれども、当然、今お話がありましたように、小樽港は古くから建設されまして、建設後、相当年月を経過した施設も多くございます。そういった観点から、常々必要に応じた緊急的な応急対応というのはしてきているわけなのですけれども、こういう長年経過したものについては、ある程度抜本的なものも必要なものが出てくるだろうということで、現在、まず老朽度の現況を把握した上で、では、それを更新するためのコスト、それから重要性、それから港湾施設としての使われ方の重要性、そういうものを総合的に考えながら更新計画を立てたいということで考えておられて、今、更新計画を直ちにとということではなくて、これからそういった段取りを進めてまいりたいというふうにご覧でございます。

濱本委員

港湾というのは、小樽市の他の分野でもそうですけれども、国の直轄事業であるとかいろいろあると思っております。そういう部分では、財政的な問題もいろいろあるとは思いますが、ぜひとも小樽港の将来のために、こういう老朽化の実態調査をされて、優先順位を決めて進ちょくしていただきたいというふうに思っております。

それから次に、小樽港には今歴史性があるということは、言いかえると、観光資源としての要素も十二分にあるのではないのかというふうに思っております。このビジョン案にも同様のそのことを認めるといふか、そのことについての記載もございます。そして、今年4月に作成された小樽観光基本計画にも、「海を感じさせるまち・おたる」としての記載がございます。このビジョンもそうですし、観光基本計画もそうですが、これらがつくられるプロセスにおいて、具体的に港湾部なり観光振興室なりがあるのだろうと思うのですが、関係部署の連携はどういうふうになっていたのか、お聞かせいただきたいと思っております。

(港湾)事業計画課長

観光基本計画との整合ということでございますけれども、小樽港につきましては、御存じのように、港湾の中に既にさまざまな観光資源というものが存在して活用されております。観光基本計画の主要施策の中にある「海を感じさせるまち・おたる」ということで、海と港の活用という形で盛り込まれておりますが、この港湾の将来ビジョンの中では、観光資源について個々の施設について細かく言及という形ではしていませんけれども、空間利用という中で、小樽港第3号ふ頭や小樽港マリーナ、そういった周辺について交流・生活ゾーンという形で、観光にも生かせる空間として位置づけるということで、形成を図っているということで考えております。

濱本委員

小樽市においてはたぶんないのだろうと思っておりますけれども、よく縦割り行政という言葉が市民の中にもあると思っております。こういう計画を立てる部分で共通する部分がある。いわゆる重なっている部分があるとすれば、ぜひとも連携を深めながら計画を練っていただく、それから実施をしていただきたいというふうに思っております。

最後に一つ、観光振興室にお伺いをしたいというふうに思います。

小樽市総合博物館について

7月13日に小樽市総合博物館がいよいよオープンいたします。博物館は皆さん御存じのように、確かに社会教育施設ではありますが、小樽の大事な観光資源の側面、要素も持っているというふうに思っています。また、小樽には博物館以外にも美術館、それから文学館等がございます。観光振興室としてこれらの小樽の大事な資源を生かすために、今までどのようなことをされてきたのか、また今後どのように生かしていくつもりなのか、お考えをお聞かせ願いたいと思います。

(経済)観光振興室小鷹主幹

総合博物館につきましては、今おっしゃいましたとおり、7月13日にオープンするということになっております。総合博物館は、もともと交通記念館ということでございまして、平成17年度の交通記念館が閉館する直前の入り込みにおいても、年々減ってきているとはいえ、17年度で年間6万5,200人ほどの利用がございます。そういった意味からしましても、観光振興室としても、これが単なる社会教育施設ということではなくて、いわゆる観光施設的な要素もかなり強い施設ということを認識しているところでございました。

新たに総合博物館としてオープンするわけですが、これは以前の交通記念館に比べますと、なお社会教育的な要素が強い施設ではあるかと思っておりますけれども、やはり依然として観光施設的な要素もかなり含んでいるというふうな認識でございますので、文学館、美術館と並びまして、そういった位置づけを考えていきたいというふうに思っています。

過去にどのようなことを支援してきたのかということでございますけれども、私どもができる支援としては、こういった施設の宣伝ということにある意味では尽きるかと思っております。そういった意味では、現在「ゆっくりじっくり小樽」という、こういった観光ガイドマップもございますけれども、これは年間60万部発行しているということで、これにも過去からずっと現在まで掲載しています。それから、小樽観光情報誌「きらっと小樽」でございますとか、「月間イベント情報」、こういった一枚物のペーパー、これは「きらっと小樽」は年4回で1回につき6,000部の発行、それから「月間イベント情報」は毎月6,000部の発行です。それからホームページがございますが、今は観光協会が所有しているホームページ、「小樽マニア大集合」というホームページがございますけれども、こちらの方にも掲載、それから、小樽市ホームページ、こちらの観光のエリアの方にも当然掲載していると、こういったことをしております。

これにつきましては、これはこの施設がオープンするということになりますと、今まであそこの部分にいわゆる手宮地区で観光施設的なものとして大きなものが欠けていたということでございましたので、今回これがオープンするというので、旧手宮線地区ですとか、手宮地区、それから北運河地区、こういった地区を取り入れた、いわゆる観光客の回遊策というのをこれから考えていかなければならないと思っています。そういった回遊策を練っていく上での中心的な施設にもなるかと思っておりますので、その周辺にあります旧日本郵船小樽支店ですとか、手宮洞窟、こういったものとの連携、相乗効果を期待して、積極的に観光振興室としても売り込みをしていく。いわゆる社会教育施設的な施設ですから、みずから売込むというのはなかなか制限される部分もあると思っておりますので、そういった面を観光振興室としては補って、先ほど言ったような手段を使いまして、より前面に展開していきたいというふうに考えております。

濱本委員

ぜひとも大事な小樽の観光資源であるというふうに思いますので、その取組方について策を練っていただきたいというか、市民、もっといえば、日本全国に小樽という名前、それからその例えば今オープンした総合博物館もそうですけれども、ぜひとも売り込みをお願いしたいというふうに思います。

大竹委員

私の方から、続けて観光振興室に質問したいと思います。

オタモイ海岸について

それで、今オタモイ海岸の崩落への対策、これについての報告がありましたが、ここは祝津からの遊歩道も含めてオタモイ海岸という形で、東尋坊あたりに行きまして感じることは、こんなところが観光名所かと思うぐらいの規模ですけれども、それに比べたらオタモイ海岸というのは何倍もすばらしい、そういう観光資源だと思うのです。そういう点から考えて、このオタモイ地区、確かに今大変な部分があるかと思えますけれども、観光資源として考えたときには、観光振興室ではどう考えているのですか。

(経済)観光振興室小鷹主幹

実は私も東尋坊を一度見させていただいたことがございます。感想としては委員がおっしゃったとおり、これでもってこれだけの人が来るのか。これであればオタモイ海岸はもっともっと人が呼べる、こういう感想でありました。そういうことを考えますと、このオタモイ海岸が今回の崩落のために陸地を歩いていくことができないという残念な状況でございますけれども、陸地から歩くことができればすばらしい。なおかつ、海から見ることできれば、またこれもすばらしい海岸ですので、過去にもいろいろな開発構想などもあったように聞いておりますけれども、なかなかいろいろな事情があって、国定公園敷地内という規制もあり、いろいろな理由でもって実現していないということもありますけれども、これがある意味で本格的に開発、開発といいましても、自然美を生かした開発ですけれども、そういったことができるとなれば、小樽の観光の厚みを増す大きな要素の一つになるというふうには考えております。

大竹委員

そういうことを考えますと、祝津からの遊歩道、赤岩を通りまして、あの山頂から今度眺めるオタモイ海岸というのは、すごくほかにはないだけの整備されたそういうような場所であろうと思えますので、もう少しPRすることによって、人の入りもあるでしょうし、時間帯も考えますと、夕日がいいとなりますと、それを見るためには小樽に泊まっただけかもしれないのです。そういうことも含めて、PRをもう少ししていったらどうかと思うのですけれども、いかがですか。

(経済)観光振興室小鷹主幹

PRということでありましてけれども、例えば「ゆっくりじっくり小樽」、この中で、オタモイ海岸も紹介しており、この後ろの方には小樽八区八景というところがございますけれども、その中にもオタモイ・赤岩地区ということで紹介もしてございます。それから、ここ一、二年前ほど、全国の観光エージェント、旅行業者を招へいして、オタモイ海岸等に連れて行って、オタモイ海岸を商品に取り込んだ、そういったバックツアー等をつくれないうことで、旅行会社に売り込んだ経緯もございます。ただ、なかなか業者が考えるツアーといいますと、どうしても小樽が3時間程度、4時間以内というようなツアーを組むということで、オタモイ海岸の方まで行くとそれが難しいというようなこともあって、なかなか組み入れてもらえない事情がございます。けれども、先ほど私が言いましたこととちょっと重なりますけれども、オタモイ海岸と、それから祝津、赤岩、そういった方面に足を伸ばしていただければ、回遊性が高まって時間消費型の観光に移り変わり、さらにそれが宿泊に移り変わるということになるかと思えますので、この辺については、今後、先ほどもちょっと触れました総合計画の実現に向けての会議、観光推進プロジェクト会議の中でも題材の一つとして取り上げるようにしていきたいというふうにしていただきたいと思います。

大竹委員

今、取組はわかるのです。でも、結果が出てこないというのは、取組の仕方が悪いと言われてもしょうがないのです。ですから、エージェントに頼みましても来ないということになりますと、それは方法がちょっとまずかったです。

かと、別な方法があるのではないかということややっていかなければ、パンフレットに書いて説明していますからと、それだけではなくて、それを読んでいただいて、そして連れてきていただくという、そこまでいかないと、やっているからいいだろうという話ではなかなかいかないのが、そういうことだと思いますので、その辺についてこれからまだ先の取組、観光客に対する親切ですか、その辺は取組としてどうですか。

( 経済 ) 観光振興室小鷹主幹

決して印刷物に掲載しているからそれでいいということではございませんで、先ほど招へい事業といいまして、観光旅行者を連れてきての紹介というものを、わざわざ現場に連れていって見せております。そういった意味で訴えはしております。けれども、なかなか確かに委員がおっしゃるとおり、そこが成果に表れていないということも、私どもの苦しいところでございます。粘り強くその辺の訴えを今後ともしていきたいと思ひますし、より効果的に表に出す方法、こういったことも考えてまいりたいというふうに思っております。

大竹委員

ですから、何も役所だけでやれとは言っていないのです。協働という形の中でどういうとらえ方をしたらよりアピールできるかということで、やはり協働でやるべきではないかと思ひます。

小樽駅前歩道橋の撤去問題について

そういう中で、実は過日の予算特別委員会で小樽駅前の歩道橋の撤去についての質問がちょっと新聞報道にありました。それで、私が、今ここで考えることは、商業活動ということと、観光面での影響ということを含めて、あの歩道橋を撤去するしないについての感想があったらお願いしたいと思ひます。

( 経済 ) 本間主幹

今、商業の影響ということでお話がございましたけれども、私の方から思うところといひますか、お答えいたしますけれども、確かに駅前の三つのビル、第 1 ビル、長崎屋が入っている第 2 ビル、今解体再開発される第 3 ビル、これが歩道橋でつながっているということでは、回遊性を高めるということでの一定程度の効果はあったと思ひます。また我々が以前、歩行者通行量調査をした結果ですけれども、第 2 ビル、第 3 ビル間の歩道橋、そして、その下に歩道があり、信号機がついています。ただ、一般的に多くは下の歩道を歩く方が圧倒的に多いという結果があったように記憶しておりますものですから、一面的な見方として直ちにこの歩道橋が撤去されたことによって、もとより今のビルが再開発されて、その後例えば歩道橋でつなげた方がいいのではないかと、そういった意見も一部聞こえてきますけれども、十分に下の歩道でその部分はカバーできると思ひますので、一概に歩道橋を撤去したことによって、第 3 ビルの回遊性、また集客がそれほど落ちるものではないのかというふうに、商業的な観点からは思っております。

( 経済 ) 観光振興室小鷹主幹

観光的な側面ということから申しますと、これは景観行政なりとも関連してくるかと思ひますけれども、小樽駅を降りて正面に歩道橋があって、いわゆる海を隠しているような状態になっている。仮にあれがなくなるとすれば、海が真正面にきちんと目に入って、潮まつりが開かれているときには、あのステージが真正面にどんと見えると、こういったことで小樽駅から海の方へ観光客を導く動線としては、あれがないのが理想であるといひますと思ひますが、そういった歩行者の動線の問題、それから商業振興の問題、いろいろな面がありますので、これまでいろいろ議論があるわけですので、その辺については観光振興室の立場としては、できるだけよき小樽のまちの雰囲気を表す景観にしてほしいという、そういう希望はございますけれども、いろいろ話し合ってもらわなければならないというふうに考えております。

大竹委員

質問を変えます。

公設青果地方卸売市場の駐車場について

港湾の関係で質問します。小樽港将来ビジョンも含めてなのですけれども、これについて以前、私が経済常任委員会にいたときに話したことがあるのですけれども、8年、9年ぐらい前になりますが、公設青果地方卸売市場の駐車場部分の陥没、それ以来、あそこの駐車場は使っておりませんね。これについてもう八、九年になると思うのですけれども、その後、何か動きがあって、何かやろうということがあるのでしょうか。

(港湾)港湾整備室長

公設青果地方卸売市場前の護岸といいますか、例の棧橋ですが、ちょうど委員がおっしゃるとおり、たしか平成9年、10年、そのくらいに老朽化しているところにトラックが乗ったときに一部沈下したということで、すぐ調査に入りまして、当時私はちょうどその担当をしておりました。もう矢板といいますか、くいが全部上の方がほとんどさびて溶けてしまったという状況で、極めて危険だったものですから、駐車場としての使用は禁止するように経済部にお願いしたという経緯がございました。その後ですけれども、はっきり申し上げまして、一切我々としては手をつけておりません。現在も立入り禁止のまま、当時と違うことは何かといえば、立入り禁止さくが立派になったということだろうと思います。たまたま今の青果地方卸売市場の関係では、駐車場面積として決して不自由しているわけではないということがございますので、我々もあれを壊すにしろ直すにしろ、費用が数千万円から1億円という金額になってしまいますので、これはちょっと今の市の状況では手をつけられない。大変残念なのですけれども、ちょっと恥ずかしいと思いつつ、できるだけ見ないようにしているのが実態でございます。

大竹委員

それと、小樽港将来ビジョンの実現に向けたゾーニングの中で、交流・生活ゾーン、この中でエリアとして3番目、小樽港マリーナ・旧貯木場水面・小樽築港駅周辺地区ということが、これに書いてあるのですけれども、これについて最近浮き棧橋というようなことも民間の動きがあったように聞こえているのですけれども、この辺の今の状況はどうなっていますか。

(港湾)事業計画課長

今、浮き棧橋のお話ということなのですけれども、「小樽築港ベイエリア活用促進実行委員会」というのができまして、目的としては港湾の水辺を使った教育活動とか港湾、海事思想の普及ということなのですが、その手段の一つとして、ちょうど今、築港臨海公園前の水面に浮き棧橋を設置したいというお話は確かに来ておりまして、その設置に向けてその委員会と方法ですとか、安全対策という部分について調整、相談をしながら、どういったものであれば対応可能かということで、今話をしている段階でございます。

大竹委員

それについての利用といいますか、活用内容、何に使うのか、どういうふうにしてそれを生かしていくのかという話はどうなっていますか。

(港湾)事業計画課長

利用については、海の学校ですとか、ボート教習、それから子供たちを体験的にボートやヨットなどに乗せて水面を使って遊ばせるというのですか、そういったことで活用したいということで、基本的には、ある程度公のいろいろな海の体験実習をしているような団体の行事に使用したいということで、話し合いをしております。

大竹委員

そのほかに、その近くの岸壁の使用なのですけれども、これは公的な場所かと思えますけれども、民間がそれを占有しているという現実がございますね。要するに、そこに立ち入りできないような状況をつくっているというのは承知していますか。

(港湾)港湾整備室長

平磯側の方の部分でしょうか。

(「水産高校と隣り合わせながら」と呼ぶ者あり)

水産関係会社がやっているところですね。実態として公共の護岸、公共の護岸と言っているが、あの土地を造成したときに、私どもがつくった護岸。その護岸部分は当然ながら我々が港湾管理者として管理しているという状況になっています。その部分に水産関係の会社が背後に土地を買われて立地されたときに、セキュリティの問題等があって、さくをさせてほしいというお話が以前ございまして、いろいろ我々も悩みが多い部分でして、公共の空間の公共性の担保と進出された企業といいますか、工場のセキュリティの問題とどうしたらいいのかといろいろあったのですけれども、結果としては緊急時の場合にはあけて中に我々が護岸管理のために入れるような手当てをしながら、さくで困って、結果的には以前その部分でいろいろと釣り等をされていた方々は、排除したような形になってしまったという実態はございます。

大竹委員

それと、同じような形が水産高校でされているということもありますか。

(港湾)港湾整備室長

水産高校の場合は、完全に一般の人は立ち入れないような形で全部囲ってございます。

大竹委員

今それについては、利用の仕方としてよろしいのですか。

(港湾)港湾整備室長

もちろん水産高校が使っている場所というのは、もともと海としては一般の人が利用するようなところではなくて、この護岸を一般市民が何の形で利用するかというと、まずそういうことはあり得ないといいますが、そういう場所でもございまして、一つは公立の教育機関でもあるということで、その必要なボートとかヨットとか、いろいろなそういうものの保護のためにはやむを得ないだろうという判断でもって、完全に占有させているという実態でございます。

大竹委員

最後になりますけれども、そういうような利用の仕方について一般の方々からどうこうということがないような形で指導もしなければならぬでしょうし、適切な形をやはりとっていかねば、納得しないということ、ほかのところも影響してくることがありますので、その辺はやはりきちんとするところはしていただきたいと思っております。

(港湾)港湾整備室長

おっしゃるとおりでございまして、私どももそのケース・バイ・ケースで一貫した姿勢をとらない場合には、やはり今御指摘のようないろいろな問題が出てくると思いますので、今後、十分反省しながら、どういう形でああいう占有等を認めていくかということについては、部内でいったん整理しなければならないというふうには思っております。

大竹委員

あと一つ言っておきたかったことは、港湾のいろいろな地区がありますね。その中での物販の問題、昨年も出ましたけれども、そういうことも含めて、やはりきちんとするところはしていただきたいということがありますので、よろしく願います。答弁はよろしいです。

委員長

自民党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 38 分

再開 午後 2 時 50 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

それでは、報告があったので、何項目かだけ簡単に質問します。

オタモイ海岸について

オタモイ海岸急傾斜地調査業務結果報告がございました。この業務で幾らの委託料を払ったのかということが一つと、それから先ほど報告がありましたし、資料も目を通しましたけれども、結論的にこの応急対策、すぐやる対策も、将来的な恒久対策も、いわば国定公園法だとか、あるいは事業費などを勘案しても、要は難しいと。現状のまま恒久的な立入り禁止をせざるを得ないという、そのような受止め方をしてよろしいのかどうか。端的に結論みたいな話しをして恐縮なのですが、そこをお尋ねします。

それと、そうであるならば、当然やはり安全対策、立入り禁止にするといえども、やはり中には入る人もいるかもしれないし、先ほどから議論が出ているように、景勝地という名残があるわけですから、やはり安全対策、とりわけ地域住民とか、市民の皆さんにきちんとかいこう事情と安全上立入り禁止とするといったことを説明、周知すべきだと、こう思うのですが、その3点、まずお聞きします。

( 経済 ) 観光振興室佐藤主幹

オタモイ海岸について3点お尋ねがございました。

まず、契約金額についてであります。641万5,500円で委託業務を発注しております。

それから、2番目ですが、冒頭でも報告申し上げましたけれども、応急対策、恒久対策なのですけれども、応急的に一番考えられますことは、現状は鉄製の落石防護網で覆っております。これを全部張り替えるという方法が一つございますけれども、岩盤が極めてもろいということで、今回崩落しました遊歩道区間に、こちらは話しましたとおり岩石が土砂化した帯状の崩積土がたい積し、たまっている。ボーリングしましたら、5メートルも6メートルもあるのです。それから、遊歩道区間の地蔵尊に至る手前のところに、こちらについては相当のれき、30センチ、40センチ程度のれきが山ほどあるということにして、網をかけ替えるにしても、そういうものを全部落としてからかけ替えるとなれば、現道の遊歩道の幅員では、重機等も全く入りませんし、途中は人がようやく立つ程度のトンネルが数か所ぐらいという現況から、極めて難しいということです。

それから、恒久対策という中で、一つ挙げられていますのが、一番高い部分になるのですけれども、駐車場側の遊歩道入り口から、龍宮閣跡地の通称見晴台に向かってトンネルを掘るという方法は確かにあります。ただ、見晴台に行くためにトンネルを掘ることになりますので、このオタモイ海岸の海しょくがいといいますか、波によって洗われてきたこの地形のよさというのは、遊歩道を歩いて海側を見てこそそのよさなわけで、トンネルをそのために掘るというのは、やはり考えられない。それから、例えば方法としましては、遊歩道を覆道という形で頭上をコンクリートで覆うという方法も考えました。ただ、それについても最大8トンという大きさの浮き石がありまして、これが崩落した場合には、その覆道もつぶれる。いろいろなことで検討いたしましたが、恒久対策についても無理と。応急対策については、今のネットをかけるのは、何度やっても手戻りになる可能性がありますので、基本的には遊歩道を通行止めにする。ただ、今、写真でも見ていただきましたけれども、遊歩道区間2の崩落というのは、遊歩道の下側、ちょうど民間の方が若干海側に私有地をお持ちなのです。そこで夏場は浜茶屋をプレハブでやっている。そのところまで土砂が斜面を伝わって落ちておりますので、そこについては大型土のうを設置して、鉄製の立入り禁止さく、それから崩落の危険性がありますので近づかないでくださいという、注意看板を今設置している状態です。

3 番目まで話しましたが、結局、一番奥のところ、白蛇大神宮地蔵尊を守っている方が 1 人いますけれども、道が開設しています山道区間のつづら折り、これは民間の土地を小樽市が無償で借り上げて、北海道がノイシユロスからずっと至る遊歩道、自然海岸探勝路の一部になっているわけです。こちらについても大変危険ということで、道が今年の春から立入り禁止の措置をとっております。今、駐車場側でさくをしておりますのは、あくまでプラスチック製の仮設のさくですので、オタモイ地蔵尊を守っている方は、そのさくを一部取り外しながら行き来していると、そういった状況なのです。ただ、これについても、看板等がありますけれども、一般の観光客が入り込む危険性がありますので、その方と今後近々お話しをする。結局、民法上の囲ぎょう地という形で、袋小路になってしまうという関係もございますので、その辺については安全な場所へ移設していただくというのを粘り強く行っていきたいと考えております。

経済部長

今の質問につきましてちょっと補足をさせていただきますけれども、確かに、今、佐野委員がおっしゃったことにつきましては、我々も実は非常に重要な問題だというふうに受け止めております。今、佐藤主幹の方から実際の部分を説明したと思いますけれども、いわゆる今の我々の考え方としては、これは恒久的に立入り禁止をしていかなければならないということで考えてございます。どこかの部分を一部手直しすればそれでいいということでもないですし、また恒久対策はいろいろな考え方がありますけれども、これは不可能であろうというふうに考えております。

そういった意味で、今回この経済常任委員会で説明させていただいて、初めて実は議会にも我々は説明させていただいているわけですが、この後、やはり今までこの場所が市民からも広く愛されている場所でもあるし、どこまで立ち入ることができるのかということを含めまして、この間の調査の概要を示しながら、いわゆる市民にきちんと明らかにして説明をしていくと、こういったことが必要になるだろうということで、そういったことで進めてまいりたいと考えております。

佐野委員

ぜひそういうことで、残念だけれども、これからは恒久的に立ち入りできない地域ということで、600 万円もかけて成果品が出たわけで、その結論ですから、これは大事なことから、これこれこういうわけでという市民周知みたいなことがなければ、親しまれてきた地域なだけに、つついさくを飛び越えてなんて、事故でもあったら大変だと、こんなことで心配しての質問でございましたので、よろしく願いいたします。

小樽港将来ビジョンと現在の港湾計画との整合性について

それから次に、小樽港将来ビジョン案を見て、報告も聞かせていただきました。20 年先を見据えた小樽港のあるべき姿をビジョンに求めているということで、小樽港の現状、取り巻く今後の動向、さらには課題、それから将来ビジョン、コンパクトにここで示しておりますけれども、述べられていることは的を射ているというふうには思うのですが、しかし 20 年先といっても突然 20 年先が来るのではなくて、いわゆる積み重ねなのです。つまり、今の港湾計画、そして次の港湾計画に年次別にどのようにこれを盛り込んでいくかということが、その方がむしろ大事なことであって、そのための今示したビジョンでなければならないと、このように思います。

したがって、今日述べられているこの将来ビジョンと現在の港湾計画に盛り込まれている項目、内容というのは、整合性はどのようになっているのか。たぶんかなりの部分で今の港湾計画あるいはこれからの港湾計画が、かなり似たような話になっていくのではないかと思うわけです。その辺の整合性についての基本的な考え方、これを示してください。

(港湾)事業計画課長

現在の港湾計画と今回の将来ビジョン、それからさらには次期港湾計画についてどういう整理かということかと思いますが、まず現在の港湾計画の姿につきましては、このビジョンの中のおおむね 5 年後ということで、ゾーニ

ングを示させていただいておりますけれども、ほぼおおむね 5 年後と言われているこの基本ゾーニング、20 ページ、21 ページの部分ですが、まずおおむねこの形が現在の港湾計画にほぼ近い形という認識で結構かと思います。そしてさらに、20 年後ということで、22 ページ、23 ページに、将来のゾーニングということで書いてありますが、この中で具体的に違うのはどこかという、第 2 号ふ頭と港町ふ頭が 20 年後のところでは、点線で大きくなっているというのが 20 年後の姿になってはいるのですけれども、ただこの形は現港湾計画でも、もう既に持っている形なのです。ですから、そういう意味では 20 年後は、現港湾計画と今ビジョンで語られた部分について、港の形としてはそれほど大きくは違ってはおりません。ただ、その使い方ということについて、既存の港湾施設を生かした中で、いろいろなまたまちづくりへの支援であるとか、また今回大きなテーマとなりましたのは、石狩湾新港との連携という部分で、小樽港である程度補完できないものについては、石狩湾新港の活用も視野に入れていこうという形で取りまとめているところがございますので、港湾計画につきましては、現港湾計画がおおむね平成 10 年代後半という目標年次を掲げてはおりますが、直ちに改定という形では作業を進めるといふ段階にはなっていないというふうに考えておりますが、将来的には先ほどお話がありましたように、直ちに 20 年後が来るわけではございませんので、これからある段階を含めて、もう少し具体的な作業に入っていきたいというふうに考えております。

佐野委員

おっしゃるとおりだと思いますけれども、それでこの図面を見ると、あまり大差がないような感じもするし、今お答えになったように、ある程度のもは今の港湾計画あるいはこれからの港湾計画に相当生かされてくるだろうし、その港湾計画に基づくこれからの港づくり、将来のビジョンというのを進めていくと思うのですが、この資料を見ますと、基本ゾーニングのおおむね 5 年後あるいは現状を見ますと、現在の分区条例、線を引いているこの分区条例との整合性についてどう考えていくのか、ここのところ、分区条例とこのゾーニングの関係をどう見るか、これについてはいかがですか。

(港湾) 港湾整備室長

まず、分区は本当に具体的な建物用途を規制するという趣旨でつくられるものでございますので、ゾーニングと必ずしも 1 対 1 の関係にならない部分もあるのです。ただ、そうはいても、このゾーニング若しくは今度港湾計画で立てる土地利用計画、こういったものとの一定の整合性というのは当然とっていかなければならないわけでございます。これからについては、先般の予算特別委員会でも港湾部長が答弁いたしましたけれども、このゾーニングで示している方向性というものを念頭に置きながら、実際のその分区規制のあり方というのについても今の時代、かなり変化してきておりますので、こういった部分を踏まえて、全体をもう一度その分区を見直すという表現が適切かどうかは別なのですけれども、トータルで分区のあり方というのを、あるいは分区そのものだけではなく、建物用途規制のあり方、土地利用のあり方というものを内部でしっかりとやはり考えていかなければならない時期に来ている、そんなふうには思っております。

佐野委員

一面はそういうことは言えると思うのです。ただ、ゾーニングと建物の分区の具体的な線引きというのは、これは確かに違うのですけれども、やはり基本計画、基本ゾーニングですから、将来のあるべき姿ということですから、やはりゾーニングに基づく分区の見直しというのは、これは一体のものだと思います。将来的には、こういうふうに見ますと、やはり物流・産業ゾーンが大きなエリアを占めている、こんなゾーニングのビジョンになっているのですけれども、恐らく 10 年、20 年といったら、今想像する想定以外の物すごい変化の時代が来ると思います。港湾物流にしても、対外貿易にしても、貨物のいろいろな意味で、あるいは石狩湾新港との関係、北海道全体での港湾事情というか、もう恐らく皆さんが現職でいるかどうか、我々もどうかは別にしても、10 年先、20 年先といったら、もう半端ではないぐらいの大きな社会情勢の変化、港湾状況の変化というのはあり得る。それゆえに、こういうビジョンというのが大事になってくるのですけれども、そういう意味では、やはり商業都市あるいは商業のまち

小樽ということでいけば、この小樽港、つまりこのゾーニングの物流産業ゾーン、イコール具体策としての分区というものに生かしていく。条例というものは、その時々、時代に合わせて柔軟に対応していくべきだと、こういうふうにするのですが、それについてはいかがでしょうか。

港湾部長

今、港湾整備室長も答弁しましたけれども、私も予算特別委員会の中で今後の分区については、建物用途のあり方については、やはりいろいろ国のレベルでも規制緩和の流れの中で、いろいろなものの運用が起きてきておりますから、そういう視点に立つことも必要だと思います。このゾーニングにつきましては、いわゆる港の中でもやはり港湾機能を維持していく部分と、それから市街地活動を維持していく部分、このせめぎ合いが今この5年後のビジョンとそれから20年後のビジョンでは若干違うわけです。やはりこのあたりが非常に今小樽港の用途としてどうなのかという議論にもなっているようなところでございますから、分区自体が平成8年に最初に立ち上がって、平成16年の8年後に一部見直しした。そういった中では、今後の5年先の小樽港のゾーニングの中で、それほど大きな変化はないにしても、港湾機能と市街地機能の融合する地域、この辺については建物用途のあり方についても、やはり考えていかなければならないということが出てくるのかと、私はそういうふうには思っています。

佐野委員

わかりました。

塩谷海水浴場について

最後に、塩谷海水浴場が、今年から海水浴場としての認定というのが、指定というのが、いずれにしても海水浴場としての指定がなくなったと、こういうふうになっているのですが、なぜそのようになったのかという背景を教えてください。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

塩谷海水浴場については、相当に長い年月にわたり、開設されてきました。昭和49年から北海道の方で「海水浴場の管理運営に関する指導要綱」というものを立ち上げまして、それで、その要綱に基づいて、開設する市町村に届け出るということになっていました。この届出は、来年から北海道みずから届出を受けることになります。昨年の状況につきましても、浜茶屋がもう1軒になってしまったということで、ただ海水浴場組合をやっておられる方が、市役所の近くで酒屋をやっている方で、その先祖の方が塩谷でニシン漁をやっていた、網元だったと、そういう経緯、経過からずっと海水浴場組合をやってこられた方がいました。それで、実質浜茶屋をやっている人ということで、それで、なかなか安全対策が図られない。その中で、市の方も小樽の日本赤十字社の方をお願いしたのですが、日本赤十字社の方もちょっと1人では心もとないという話になりまして、逆に途中で塩谷はちょっと見るのが難しいという話になったと、そういう経緯もありました。その中で、今年も昨年届け出された組合長の方に話がいったん行ったのですが、やはり組合員は1人で、自分としてはもう表から手を引きたいという話になりまして、それで我々としましても、小樽で海水浴場をやっている方というのは、ほかに9組合ございますので、そちらの方に話をし、何とか塩谷の方を手伝いできないかと。自分たちの海水浴場とも一つ持ってくれないかという話もいろいろかけました。それから、ライフセーバーの団体で、北海道ライフセービングクラブというところがございまして、そちらの方にも、何とかそちらの方でインストラクター等のための研修なりなんかのために、塩谷の浜を使って、それで一緒に海水浴場の監視活動みたいなことをやっていただけないかと、そういう話もする話したのですが、最終的には難しいということになりました。

それで、塩谷の海水浴場が開設されないということで、私がやってみたいという方も私の方に3件ほど参りました。ただ、海水浴場をやるためには、相当にお金がかかる。安全対策を図る、環境整備、言ってしまうと、トイレ、ゴミ、それから遊泳区域を示すブイ、それから監視台、監視員、それについては小樽市も一部手伝いをしますが、実際に1人の方がやるとなると、相当の負担だということで、最終的には蘭島海水浴場の組合員になら

れた方が何人かいるという経緯で、今年は残念ですけれども、海水浴場としての届出はなかったということです。

佐野委員

北海道の海水浴場の管理運営に関する指導要綱が根っこで、それに基づいて、浜茶屋が 1 軒しかなくなった。それから、いわゆる海水浴場の組合としての機能ができないということで、それだけであそこは海水浴場として認めないという、こういう理解でいいわけですか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

認めないのではなくて、促したのですけれども、届出がまず出てこなかったのです、実際には。組合長をやっている方が、もう私は手を引かせてくださいと。実際には浜で浜茶屋をやっているわけではないので、ずっと過去の経緯から、組合長として申請されていたわけなのですけれども、結局浜茶屋が 1 人ですから、その方は日中働いている方で、夜でなければいけないということで、花園にお住まいで何回か私どもも夜に訪ねていったのですけれども、とうとう会えなかったという経緯なのです。それで、結局ほかの海水浴場の方に支援してもらおうと思って働きかけたり、北海道ライフセービングクラブに話したりしたのですけれども、結局のところは届出がない以上は、開設はされないという理解になります。

佐野委員

海水浴場として認知というか認められないということになると、さまざまな問題が出てきますね。つまり、今おっしゃっていたように海水浴場の安全の問題です。監視員とか、遊泳のブイを立てるとか、ごみ、トイレ、監視員とかということができなくなるのだろうということが、これは海水浴場としての基本的な機能がなくなってしまふ、こういうことだというふうに思うのです。

それで、昨年まで塩谷の浜というのは、いわば市内では比較的近くの海水浴場ということでは、塩谷、蘭島、小樽市民は当然、札幌などからも多くの海水浴客が来ていたわけです。今年急になくなったと、こういうことになったわけですから、当然この方々に対して義務があるとかないとかというのは別にして、やはりどういう形できちんと周知するのか、こういう心配です。昨年まで来ているわけですから、やはり家族であるいは子供たち同士で泳ぎに来る。しかし、安全対策が全くできていない。こんなことの心配、それに対する周知というのは、当然やはり市としても一定の責任、周知する義務はあるのではないかと、これが一つ。

それから、地域の子供たちなんていうのは、親が近くにいるからいいとしても、学校なんかの対応というのはどうなるのか。あそこはたしか長橋、幸、塩谷等の小学校の水泳教室、遊泳教室、こんなことで学校はずっと子供たちが泳いでいた。こういうことで、学校はどうするのかという、こういう対応についてもきちんと話合いをしておくべきだろうと、こういうふうに思います。それから、平日 1 軒の浜茶屋がやるかどうか残っていると。それから、有料駐車場で一定の短期間ですけれども、そこで商売というか、働いている人もいるということですから、漁業者の方、地域の方は、どういうふうに考えているのか、そういうことについて話合いをしているのか、どういう感想なのか。

それから、これは別に海水浴場の指定をするしないにかかわらず、泳ぐということはどこだってできるわけです。実際、海水浴場でなくなっても泳げるわけですから、しかし安全面で先ほど言ったように大きな不安が残ることになる。そうすると、当然、地域も警察も、あるいは漁業者など関係者も含めてのきちんとした安全対策、あるいはまたそれらに対する話合いというものをしておかなければならないと思います。なぜならば、昨年まで毎年海水浴場としてやっていたところが急になくなるわけだから、周知も安全対策も打合せもきちんとやるべきだというふうに私は思うのですけれども、いかがでしょうか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

昨年、市内で 9 か所海水浴場が開設されました。それで、9 か所といいましても、蘭島は一つの浜に見えるのですけれども、蘭島川を挟んで余市側が蘭島観光、それから小樽側が蘭島海水浴場ということで、あそこが 2 か所、

その計算で 9 か所です。それで、一番多く入ったところがおたるドリームビーチで、23 万人ぐらいです。それで、蘭島についてもその二つを合わせると 11 万人近く入っています。ただ、塩谷については、今の浜の状況もだんだん変わってきた中で、昨年は 6,000 人ちょっとしか来なかったという経緯が一つあると思います。

その中で、今年、塩谷海水浴場が開設されないということにつきましては、せんだって水質検査等を含めた形で保健所の水質検査の関係で、新聞記事の中で塩谷が出ていない。そういう記事を受けて、実際には塩谷が開設されないというふうに理解される方もありますけれども、小樽市としても、関係者を集めた海水浴場の会議、それから北海道の海水浴場の会議に小樽市も今年からオブザーバーで入れていただいております。それから、第一管区海上保安本部のそういうマリレジャーの会議にも入っております。その中で、今年、塩谷海水浴場が開設されていないということで話しておりますけれども、引き続きマスコミ等をお願いすること、それから小樽市のホームページ、それから国ですとか、北海道ですとか札幌市、こちらの方の例えば広報誌、ホームページにも掲載していただくということでお願いしておりますし、引き続きお願いしていきたいと思っています。

それから、地域の学校といいますが、今お話になられた長橋、幸、塩谷小学校の夏の水泳学習の関係なのですが、申しわけなかったのですが、長橋、幸については、まだちょっと伺っておりません。地元塩谷の関係につきましては、指導室を通じて、先ほどちょっと伺いましたら、水泳学習はやるという計画です。ただ、塩谷の浜については、今年開設されないということを知っておりますので、塩谷ではやらないというふうには塩谷小学校は言っておりました。長橋、幸につきましては、委員会が終わり次第聞きまして、伝えたいと思います。

それから、一つは、地域の皆さんとの話し合い、それから漁業者との話し合い、警察等を含めた話し合いということなのですが、開かれないことについての話し合いというのは実際やっておりません。ただ、委員がおっしゃったとおり、日本の国土の海岸線というのは遊泳禁止という概念は全くなくて、仕切っている法律が海岸法というのがあって、どこで泳いでもいいということです。ただ、遊泳禁止というのは、私たちが小さいころから聞いておりましたけれども、それはあくまで道の要綱に基づいて開設したところの前浜については、安全を確認するための区域のブイを入れますので、そこに一つ開設している組合の方の暗黙の海に対する管理権が土木現業所の方にある、海岸を管理する土木現業所の方から強く示唆されているという考え方に基づいての遊泳禁止措置であると。泳ぐことは自由であります。

ただ、実際私どもの活動としては、今、第一管区海上保安本部がありますが、リップカレントという離岸流で急に沖に向きを変える波のことについて、昨年からは海水浴場で周知徹底を図っている。そういう中では、流されたときに監視員がいない、救助できないということになりますと、極めて命に対するリスクが高いということで、私たちの活動としては、残念ですが、浜茶屋をやっている方がいるのですが、監視員がいる安全な届出を受けた海水浴場で泳いでくださいというような形で、国や北海道、それから近隣の札幌市や石狩市と、そういう広報等を展開しているというスタンスであります。

佐野委員

周知徹底のほど、よろしく申し上げます。

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。

林下委員

民主党・市民連合の林下でございます。

当市は人口の減少、少子化、高齢化の進行、そして産業経済の停滞、加えて厳しい財政状況から、市民の中にも非常に閉そく感が広がっているというふうに考えています。私もこのたびの選挙を通じて、やはり市民各界各層から、経済の立て直し、そして早く景気を回復してほしいという声が一番多くあったというふうに強く感じておりま

す。これらの課題に直結をするこの経済常任委員会に、私自身は全くの素人でありますけれども、一生懸命勉強して、これからベテランの委員の皆さんや理事者の皆さんの御指導をいただいて、何としてもこの市民の負託にこたえていきたいというふうに思っておりますので、どうぞよろしくお願いをいたします。

#### 企業誘致の状況について

そこで、最近の経済状況で景気の回復ということがよく言われるのですけれども、現在の道内の経済の状況というのは、まだまだそういうことが実感できるような状況にはありません。その点については私も認識をしておりますけれども、最近のいろいろな情報によりますと、少しずつ状況が変化しつつある。特に大都市では景気の回復によって、労働力が不足してくるということが心配され始めまして、これを見越して、いろいろな条件、特に物流拠点の条件が整った地方に進出し、そして労働力を確保しようという動きが出ているというふうに言われています。そういった情勢を踏まえまして、当市の最近の企業誘致の状況に変化が生じてきているのだろうかということについて、まず質問したいと思います。

#### (経済)三船主幹

本市の最近の企業誘致状況に変化が生じているかというお尋ねですが、委員も御承知のことと思いますが、小樽市におきましては、古くから日本で3番目の鉄道が通った、あるいは港があったということで、船舶の出入りが非常にあったということで、鉄道の機関車ですとか列車、そして港で言いますと船、その部品の製造とか修理などに携わった地場の中小企業が非常に多かった。また、その技術、機械金属の加工技術が非常に高いというふうに伝えられております。また、日本海の豊富な海の幸あるいは後志管内の山の幸に恵まれているということで、食料品の製造なども非常に技術も高いし盛んだということでもあります。

最近でありますと、好況ということで、景気がいいということで伝えられている自動車産業ということがあろうかと思えます。先ほど申しましたように、機械、金属関係の技術を基にしまして、自動車産業への参入を図りたいという企業が何社かございます。新聞等で既に報じられていることですので、企業名についても申し上げますと、現在、トヨタ自動車非常に景気がいいということで出ていますけれども、トヨタ自動車の関連でいいますと、銭函工場適地にあります北海パネという会社なのでありますけれども、こちらが自動車のミッションの中のスプリングを納入しているという話ですとか、北海製罐のグループ会社なのでありますけれども、東都成型、北海製罐の色内の工場にありますけれども、こちらではプラスチック製の、樹脂のキャップ、これを納入しているという話もございます。あと、田中工業という奥沢の会社ですけれども、アイシンという苫小牧に進出してまいりましたトヨタ系のミッションの会社にデフケースというアルミの鋳物の部品を納入しようとしているということで、昨年大きな新しい工場を建てました。企業立地促進条例による優遇措置ということで、冒頭に報告させていただきましたが、こちらの会社などは、その優遇措置があったから思い切ったというふうに言っていたいております。あと自動車部品そのものではないのですけれども、自動車部品を幾つかそろえて組み立てるという作業が、当然自動車の関連企業の中にあるのですけれども、その自動車部品の組立てに使う機械の部品を納入しているという会社が小樽にはございまして、木村精機、これは真栄の会社ですけれども、それと天神の山本エンジニアリングといったところが自動車産業に関連している本市の企業ということでもあります。

行政サイドといたしましても、自動車産業への参入というものを後押ししたいということもございまして、私を含めまして、スタッフ、私だけが専任で、ほか2人は兼務ということなのでありますけれども、自動車関係の物づくりの技術の文献を購入いたしまして、さまざまないろいろな製品ですとか、新技術について勉強しております。と申しますのは、やはり優遇制度だけの面で、この企業はトヨタに関連しているとか、自動車産業に関係しているという、それだけの理由で特別扱いということは、なかなか公平性という部分でいくと難しいという部分があるものですから、いざやはり自動車関連のところへ参入ですとか、また自動車関連の企業を誘致してくるという場合になりますと、そこで聞いたこともない言葉が並んだり、また製品の名前、技術についても全然知らないということでは、

自分たちの活動が十分にできないのではないかとということで、そういう場面に備えをしてございます。また、そういった研究と申しますか、そういう中で、小樽の企業が自動車産業に参入していくというときに、側方支援と申しますか、手伝いができるのかというふうに考えております。

林下委員

産業の育成という視点でとらえますと、特に小樽は物づくりという分野では、まだまだ頑張れるのではないかと申すに、いろいろな資料を見て感じているわけなのですが、ホームページでも見ましたが、今お答えがあったように、やはりいろいろな製造業の中には、特にバイオ技術などといった面でも非常にすぐれた評価をされている企業が小樽にもたくさんあるというふうに認識をしております。端的に申しますと、やはり食品製造業などは、本州に行ってみ本市などのいろいろなイベントをやっているわけですが、私の認識不足なのかもしれませんけれども、一方で工業製品あるいは技術というものに対する見本市とか、あるいはそういう紹介というものについて、当市はどんな支援をしているのかお伺いしたいと思います。

(経済)三船主幹

当市の技術の紹介ですとか、技術開発の支援というお尋ねかと思っておりますけれども、現在、新技術・新製品の開発につきましては、最も優秀なもの 1 点に対して 1 社と申しますか、対してだけでも、30 万円の助成金を支出しております。そしてまた、その技術につきましては、北海道のビジネスエキスポという技術の見本市が毎年秋に開催されておまして、そちらのブースを小樽市で借り上げてというか、そのブースの借上げ代をお手伝いするような形で、新製品を開発した 30 万円助成、お支払いした企業に出店をしていただくという形で支援をしております。

林下委員

北海道職業能力開発大学校とのかかわりについて

これに関連いたしまして、銭函に北海道職業能力開発大学校というのがございまして、各種の専門技術を習得できる数少ない大学校ということで、最近、非常に注目を集めているようでございますけれども、特にロボット開発とか、そういった面でも成果を上げてきているというふうに言われています。小樽の大学校へのかかわり、特に私の記憶では、かつてこの卒業生は小樽で就職をして起業したり、あるいは会社の経営を支えるような立場になっている人が少なくないというふうにお伺いしているのですけれども、この大学校の卒業生が小樽の企業にどの程度就職しているのか、あるいは独立行政法人になってなかなかいろいろな制約もあって、小樽市としては難しい条件もあるのかもしれませんけれども、今後のかかわり方などについて、教えていただければと思います。

(経済)産業振興課長

銭函にございます北海道職業能力開発大学校、まず一つにこの大学校と行政とのかかわりということで御質問があったわけでございますけれども、直接地元雇用にかかわる部分の連携ではございませんけれども、幾つかの連携をさせていただいている事業というのがございます。一つにはやはり大学校の持っております優秀な技術あるいは実習設備、そういったものを幅広く知っていただくということで、私ども特に夏休みの期間なのですけれども、親子企業見学会というものを実施しております。市内にある企業に御協力をいただいて、小樽でどんなものがつくられているのかというようなことをやっているわけですが、その中で、北海道職業能力開発大学校の御協力もいただきながら、視察先の一つに入れさせていただきながら PR させていただいているという事業がございます。

それから、大学校が自分たちの研究内容、そういったものを広く市民に広めていくということで、市民公開講座というものを年に 1 度開講してございますけれども、こういったものを私どもとともに開催をしたり、北海道ポリテクビジョンということで、学生、あるいは教員の研究発表の場になっているものがございますけれども、こういったものを後援しながら、大学校の存在、そういったものを私どもが紹介をさせていただいているということで

連携策の中に一つございます。

それから、二つ目の質問の中に、卒業生の皆さんの地元定着という御質問がございまして、まず現況がどういふふうになっているかと申しますと、今年の卒業生で見てまいりますと、道内では、札幌市、苫小牧市、それから道外で見ますと、首都圏ですとか東海地方、いわゆる経済が好調な地域に集中しているような現状でございます。特に内閣府が発表しております県民経済計算というのがございまして、これによりますと、東京都が1番、愛知県が2番というふうになっておりますので、こういった非常に経済の好調な地域に学生が就職口を見つけていかれているというような状況がございまして、経済計算でいきますと、北海道は31番目ということになっておりますので、当然その求人数ですとか、雇用確保のための条件というものは、小樽市との間には違いがあるのではないかとこのように考えてございます。

そうはいいいましても、卒業生が地元に残るといことは、定住人口の確保にもつながりますので、やはり地元に残っていただいて、他の地域への就職、同校に限らず、若年層の流出にもつながるといことで、私どもも一定程度懸念はしているところでございます。

企業の事業活動の拡大とやはり雇用の拡大というものは、密接な関係がございまして、私どもは企業の事業活動を活性化させる、いわゆる受皿の拡大、そういったものに努めながら、大学校の優秀な学生を何とか地元に残っていただくといことで、私どもも、今、主幹の方から話しましたけれども、企業誘致策を進める、あるいは地元の中小企業の振興策を図る、あるいは新規創業者を支援する、そういったような産業振興策を進めてございまして、そういった産業振興策を進める中で、大学校の存在ですとか、優秀な卒業生を輩出していると、そういう実態をPRしながら、今後、雇用の拡大に努め、あるいは地元定着を図っていきたいといふうで考えているところでございます。

林下委員

小樽港からの農作物の輸出について

それでは、港湾関係の活性化の一助になればと思つて質問させていただきますけれども、最近のアメリカの戦略研究所なんかでは、今後、世界的な食糧危機が訪れるといことを想定して、これはいろいろな戦略を立てているといふうで言われていますけれども、北海道は道内で消費される2倍にも上る農産物が生産されているといふうで言われています。そういう環境から、北海道において生産された農産物は安全性の評価が高い割に、例えば米価に見られるように、意外と市場での価格が低迷しているといふうで言われています。そういう意味で、小樽市として、海外へ北海道の農産物を輸出する窓口といひますか、そういう役割を主導することはできないだろうか。最近、中国へ米を輸出したといことが報じられておりますけれども、そういうことを考えますと、何とかこういう方法が模索できないのかといふうで思ひまして、質問させていただきます。

(港湾)企画振興課長

まず、ここ数年の小樽港からの農産物の輸出の状況ですけれども、同じ1次産品である水産品につきましても、中国へ年間2万から3万トン輸出されております。一方で、今お話の農産品につきましても、わずか数百トンのレベルにとどまっております。委員が御指摘のとおり、最近では中国での購買力の向上を背景に、徐々に日本の農産品が一部富裕層で消費されるようになってきていると聞いております。聞いた話では、上海では1個1,000円のリンゴ、ナシがあるとい、そのような話も聞いております。

しかし、海上輸送として対象となるためには、ある程度のロットがなければならないといことで、小樽港を窓口としての輸出が十分に行われている状況にはございません。これまでも後志支庁をはじめといたしまして、後志の生産流通関係者の方とも輸出についての情報交換はしておりますけれども、今のところ大きな輸出をするとい状況にまでは至っていないといのが現状でございます。しかし、今後とも後志圏はもとより、広域な視点で農産物の輸出の可能性について取組を進めていかなければならないと、そのように考えております。

林下委員

輸出先として、今、中国のお話が出ましたけれども、最近ウラジオストクというところは、非常に軍事拠点、かつの極東ロシアの軍事拠点みたいなイメージがあって、私もあまりそれ以外のイメージはわかかったのだけれども、ロシアの景気上昇の資金がそのウラジオストク、極東ロシアに相当流れてきて、諸外国からの投資もどんどん進んでいる。特に大陸への物流拠点みたいな位置づけもあって、非常に目覚ましい発展をしている。日本の自動車産業も、今までは中古車市場という位置づけだったのだけれども、新たにやはり新車への購買力がどんどんついてきて、今、新車の営業拠点として国内のメーカーも進出しているというふうに言われています。

そこで、小樽とのフェリー定期航路について、これは日ソ定期航路開設合意で、平成 3 年 5 月に締結をされた古いものなのですけれども、その時代からいろいろこのウラジオストク、ナホトカ、サハリンという航路がその当時の書類を見たらあるのですけれども、この小樽、稚内、サハリンの暫定航路も二、三年前にもう既になくなっていくというような状況も聞いておりますけれども、今後ウラジオストクなどとの取引ということに、何とか結びつける方法はないのかという点で、見解をお聞きしたいと思います。

(港湾)企画振興課長

ただいまの航路開設につきましては、小樽港の活性化の中では重要なテーマであると考えております。そこで現在のロシアとの貿易の状況なのですけれども、その中で航路の関係が出ましたけれども、現在、委員が御指摘のとおり、日ロフェリー定期航路につきましては休航中ということですが、ロシアとの間、サハリン州で定期的にホルムスクとの間で月一、二回の客船が夏場就航して運航されている。その他の貿易につきましては、フェリーを除く在来線の行き来で行われているという状況にあります。

小樽、ウラジオストクとの貿易につきまして若干説明いたしますと、輸入といたしましては、原木などが年間 5,000 トン輸入されております。その帰り荷として中古車が約 2 万 8,000 トン、これは小樽の対ロシアの中古車としては 40 パーセントを占める量になりますが、これがウラジオストクの方に輸出されております。また、最近の事例を紹介いたしますと、平成 17 年末に一度中古車の専用船が定期運航を目指して開設されたケースがございましたが、残念ながら集荷がうまくできないということがありまして、5 便をもってその後、休航になったという経過もございます。

一方では、他の船社からは、小樽港からウラジオストクなり極東との間に航路が開設できないだろうかというような問い合わせもあるのも事実でございます。さらに、先ほど委員がおっしゃいました極東ロシアは好調なエネルギー開発を背景といたしまして、経済成長が著しいと、そういったこともございます。そして、実際に輸出している中古車の単価も年々上昇しているという、そういった魅力も十分あると考えております。このため、荷主を含めた物流ルートの確認等、難しい問題も多々ございますけれども、航路の実現に向けて取り組んでいかなければならないと考えております。

林下委員

新規就農者について

農業関係についてお伺いしたいと思います。

いろいろな統計を見る限り、他の産業に比べても、小樽市の農業関係の衰退というのは、非常に著しい状況になっているというふうに思います。それで、小樽市だけでどうしてこんなに状況が悪いのだろうかといえ、やはり規模が小さくて後継者が育たないというようなことも背景にあるというふうに思いますけれども、最近、北海道への移住を希望する人が、農業に非常に関心が高い人が多いというふうに言われておりまして、そういった希望者を受け入れる条件整備に、休耕地でありますとか、いろいろなそういう廃屋みたいなものが活用できないだろうかというふうにちょっと素人ながら考えたのだけれども、見解はいかがでしょうか。

( 経済 ) 農政課長

新規就農者ということのお話だと思いますけれども、実際、北海道に移住する人、小樽市においては企画政策室の方で移住でなくて往来というのか、往住というのか、小樽に来たり住んだりという、そういう窓口をしている中で、就農という話のPRはしていませんけれども、ただせっかく小樽に来て、こういうことがあるので、市民体験農園というような形で、そういう場もありますというPRはしています。

ただ、今言った就農ということになると、農業をやるということについてはいろいろな考え方の人がたぶんいると思います。本格的に農業をやりたいのか、家庭菜園的なものをやりたいのか、農業体験をしたいのか、いろいろな方法があるかと思いますが、就農となれば、農地法というのが絡んできまして、単なる一般の人が農地を売ってくれと言っても、当然、農業者同士でなければ農地法の絡みで土地の売買はできません。そういう厳しい条件の中で、もっと言えば、資金の問題、技術の問題、それから信用の問題、そういうものもありますし、一番大事なのは、地域の一員になれるか、農業者の一員になれるかということだと思います。つまり地域の協力、それから農業者の協力が前提になろうかと思いますが、そういうことからいえば、休耕地を有効利用するという、そういうことでは重要な施策の一つになろうかと思いますが、小樽市のこの農家の現況とすれば、残念ながら先ほど委員がおっしゃったとおり、高齢化、それから後継者がいない、そういう問題で新規就農者を地域で面倒を見るというか、そういう体制がなかなかとれない。受け入れる体制にはないというような現況がございます。それで、新規就農ということになれば、農政課が、今、市町村の窓口になりますので、そうなったときには、基本的に北海道の方で社団法人北海道農業担い手育成センター、まずそこで就農相談コーナーというのがございますので、その相談コーナーを紹介しまして、そこで先ほど言ったどういうふうに農業とかかわりたいのかということの話をしなが、受入れ農家があるところに研修に行って、それからその地域で技術を磨いて地域に溶け込んで、初めて農業者として承認をされて土地を売買するという、そういう複雑な格好になりますので、小樽市としてもまずはその就農を支援するという、農地を小樽市で買うわけにもいきませんので、そういう情報が入れば、そういう支援センターに紹介して、十分その内容を検討してもらおうという格好になっています。

林下委員

農業の再生というのは、非常に難しい課題があるというのはよく理解していますし、今のお話でも十分理解はできるのですが、何とかやはり小樽の将来、農業をなくさないためにも、ぜひいろいろ検討していただきたいというふうに思います。

オタモイ海岸の活用について

最後になりますけれども、先ほど来、委員の皆さんからオタモイ海岸の関係について御質問があったのですが、私も、今朝、資料を見たばかりで、初めていろいろ報告を聞いて、びっくりしたのですが、ただこのオタモイ海岸というのは、小樽の貴重な観光資源だということであるとすれば、やはり観光ルートとしてこれからいち早く山のルートとか、あるいは海岸のルートとか、そういったものを開発して、やはりせっかくの貴重な資源ですから、ぜひ活用するために、早急にそういう対策をとっていくべきではないかというふうに思います。

経済部長

今の林下委員の御意見については、あそこはやはり市民としては本当に大事な場所ということでは、私もよく理解しておりますし、できることならそうしたいというところですが、この状況下にありますように、いわゆる地域あるいは山全体が大変危険な状態にあるということをぜひ十分御理解いただかなければ、やはりなかなか簡単にそういう手をつけて利活用していくということにはならないだろうというふうに私どもとしては思っております。ただ、やはり今後とも小樽市の観光資源として、海上観光ですとか、どこまで入っていくことができるのか、そんなことをしながら、何とかそんなところで市民の皆さんには御理解を得ていくしかないのかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいというふうに思います。

委員長

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 3 時 54 分

再開 午後 3 時 57 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 19 号及び第 20 号について、一括採決いたします。

いずれも可決と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

この際、所管事項の調査について、お諮りいたします。

当委員会の所管事項の調査は、「経済の活性化について」とし、閉会中も継続して審査することといたしたいと思いますが、これに御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

委員長

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。