

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

<p>経済常任委員会会議録</p>			
日 時	平成 22 年 9 月 22 日 (水)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 4 5 分
場 所	消 防 第 2 ・ 3 会 議 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	新谷委員長、鈴木副委員長、大橋・佐野・林下・大竹・見楚谷 各委員		
説明員	産業港湾部長、産業港湾部参事、農業委員会事務局長 ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">書 記</div>			

～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きまして、委員各位の御支持をいただき、委員長に就任いたしました新谷です。もとより微力ではございますが、副委員長をはじめ、委員各位並びに理事者の皆様の御協力をいただきながら、公正で円滑な委員会運営に努めてまいり所存でございますので、よろしくお願い申し上げます。

なお、副委員長には鈴木委員が就任いたしましたので、御報告いたします。

続きまして、8月23日付けで人事異動がありましたので、理事者の紹介をお願いいたします。

(理事者紹介)

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、大橋委員、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、理事者より報告の申出がありますので、これを許します。

「おたる水族館による重油流出事故について」

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

おたる水族館による重油流出事故について、最終的な報告をさせていただきます。

まず、事故の概要でございますが、9月1日水曜日におたる水族館の館内タンクからあふれ出ましたA重油が排水溝を通じ祝津前浜海上に流出した事故でございました。

水槽を温めるボイラーに使用するA重油が、屋外タンクから送油ポンプによって屋内タンクに送られ、その容量が9割に達しますと自動的にセンサーによりまして送油がとまるようになってございましたが、この日、センサーが稼働せず、送油ポンプがそのまま動き、屋外タンクから1,720リットルのA重油があふれ出たということがこの事故の原因となっております。

事故の処理でございますが、海上被害拡大の対応措置としまして、事故判明後、おたる水族館では速やかに小樽海上保安部、小樽市をはじめとした関係機関に連絡し、その関係機関が連携しまして、専用吸着マットの散布、オイルフェンスの設置などを行いまして重油拡大を防止したところでございます。また、船が走ることによってできる航走により、重油の攪拌作業を実施したところでございます。

事故の翌日、9月2日、このような作業で海上への滞留が認められなかったという小樽海上保安部の判断によりまして、沖合のオイルフェンスを撤去しました。翌9月3日でございますが、流出口付近に設置していたオイルフェンスを、小樽海上保安部の指示によりおたる水族館が撤去したことですべての作業が終了しております。

また、陸上及び施設内における油の回収、洗浄でございますが、おたる水族館内の原因となったボイラー周辺の機械室、それから、排水ピット、屋外排水溝、前浜まで通じている排水管がございまして、こういったものをすべて洗浄し、たまっていた油を回収したということです。

前浜の青塚食堂前の石浜にたまっていた重油もすべて回収し、9月4日に作業がすべて終了したということでございます。

おたる水族館による事故後の対応でありますけれども、まず、事故原因となりましたセンサー周辺部分を業者に見てもらったところ、その原因はわからないということで機器をすべて取り替えました。また、異常があった場合に知らせるような警報システムの導入を関係機関である消防本部の指導の下、10月いっぱいをめどに実施をする予定だということでございます。

小樽海上保安部など関係機関への事故処理及び改善措置についての報告も既に済ませているということでござい

ます。

排水管の洗浄に当たりまして、各ピットで相当数の重油が回収されたことから、最終的に海上に流出した A 重油の量は 127 リットルということで伺っております。

○委員長

「重点港湾について」

○（産業港湾）事業課長

私のほうから、重点港湾の選定について報告させていただきます。

新規の直轄港湾整備事業の着手対象とする港湾、いわゆる重点港湾の選定結果について、去る 8 月 6 日、前原国土交通大臣から正式に発表がありましたので、報告させていただきます。

重点港湾につきましては、御承知のとおり、昨年 12 月 25 日に発表されました平成 22 年度港湾局関係予算決定概要の中で、港湾整備における投資の重点化を目的として示されたものでございます。選定に当たっては、当初から示されていた地域拠点性や貨物取扱量実績のほか、その後の大臣や政務官の発言で今後の伸びしろや民の視点も考慮して選定されると聞いており、北海道開発局からの説明では、今後の新規事業の予定も加味されるということでもございました。

選定された港湾は、全国 32 道府県の 43 港で、北海道では石狩湾新港、函館港、釧路港の 3 港が指定されており、小樽港は選定されませんでした。

私どもとしては、地域拠点性に関しては、小樽港には北海道の日本海側唯一の定期航路や中国との直通のコンテナ航路があること、穀物基地としての集積が高いこと、クルーズ客船の入港隻数が平成 20 年以降北海道で 1 位であること、また第 1 管区海上保安本部が設置されているなど、新規事業の点につきましては、将来的に第 3 号埠頭を旅客船埠頭として整備していきたい旨を説明しながら、重点港湾の選定を受けるために要望したところでございまして、まことに残念な結果であったというふうに受け止めてございます。

重点港湾には選定されませんでした。老朽化対策などの改良事業については、これまで同様、国の直轄事業として行うことができますし、また補助事業についても影響はございませんので、私どもとしては、現在、小樽港の港湾整備において最も重要な課題となっております老朽化、地下港湾施設の改良に引き続き取り組んでいくとともに、第 3 号埠頭周辺の利用高度化に努めてまいりたいというふうにご考えてございます。また、将来的には新規の直轄港湾整備事業の必要性も考えられますので、小樽港の重要性について、引き続き国の理解を求めていきたいというふうにご考えてございます。

○委員長

これより一括質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、公明党、民主党・市民連合、平成会の順といたします。

自民党。

---

○鈴木委員

◎おたる水族館の重油流出事故について

御報告があった、おたる水族館の重油流出につきまして、何点かお聞きしたいと思っております。

今の御報告の中では、9 月 4 日に終了ということでしたけれども、この終了とは、何をもちて終了というふうにお考えなのかということをお聞きします。

（産業港湾）観光振興室中村主幹

事故の処理と申しますか、まず、海上の作業は 9 月 3 日で終わりました。そして、祝津の前浜のところにある石浜に漏れていました油の回収作業を行いました。排水を水族館から海へ流しておりますけれども、そこに小樽市の

ポンプがありまして、洗浄がすべて終わった確認を下にポンプのスイッチを入れました。それをもって作業終了となり、事故処理については終了と認識しております。

○鈴木委員

物理的なところはわかりました。今後被害が拡大しないということですね。あとは、追跡調査といいますか、要するに、今、起きたことに関しまして、後々、例えば補償などかかわってくるような事例はもうないという意味での終了なのかということを知りたいのです。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

補償関係なのですが、漁業協同組合のほうでは、漁業者から補償関係の話がありまして、それを基に市に対して言うてくるものなのですが、それについてもなかったということです。9月4日時点ではまだそのような話にはなっていないので、物理的な作業終了を9月4日ということで考えております。

○鈴木委員

もしかしたら後で何か問題が起きるかもしれないというニュアンスが残るような言い方ですが、大体、昨日や一昨日ぐらいの直近でそういうお話が何もなかったのも、まずはこのまま終息するだろうというお話なのかということをお聞きしたいのです。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

失礼しました。そのようなことでございます。

実際に漁業被害はないということです。

○鈴木委員

わかりました。

そういう意味では、油ですから大変なことになるかというふうに心配していましたが、漁業被害が出なくて、本当に幸いな事故だったという思いはいたします。

それで、ちょっとお聞きしたいことは、市のほうで、即事故に対応したという新聞記事が出ておりましたが、そうすると、市民の皆さんは、小樽市が全部を手当てしているのかなという思いがあるのです。実際は、小樽水族館公社という会社が対応されているわけですが、その件につきまして、どのくらいの損失額かということがわかれば教えていただきたいのと、実際問題、発生したものについてはどういう扱いになるのかということをお教えください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

このたびの事故で、おたる水族館が支出した経費は540万円ということで聞いております。

このうち、小樽市が支出した負担額はありません。おたる水族館は一会社でございますので、そこですべてを負担するというように聞いております。

○鈴木委員

本来はそうなのですが、勘違いされる方もいるかと思っておりますので、その件は聞いておきました。

それと、先ほどおっしゃっていたのは、1,720リットルが流失したというけれども、実際は127リットルですね。1,720リットルが出たと思って、127リットルだと後でわかったということは、その分は回収されたというか、計測されたということになるのですけれども、それはどうやってわかったのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

洗浄、回収の専門業者を入れておりまして、まず、おたる水族館内のピットにたまっていた油も相当量は回収してございますし、排水管がずっと続いているわけですが、その途中、途中にもピットがありまして、そこでも相当量の油が回収されております。その専門業者がはかった数字を基にしまして、おたる水族館で最終的に小樽海上保安部に報告しました。小樽海上保安部でも独自の調査をしているようなのですが、おたる水族館との

すり合わせの中で127リットルと小樽海上保安部が公表した数字でございます。

○鈴木委員

最後に、まとめますけれども、今回の重油流出事故は、127リットルが外に出たという解釈でよろしいですね。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

127リットルが祝津前浜の海上に出たということです。

○鈴木委員

では、質問を変えます。

◎重点港湾の選定結果について

次に御報告がありました重点港湾ですが、私からは、小樽港の活用そのものを全般的にお聞きしたいと思っております。

重点港湾の選定から漏れたことにつきましては、我々も本当にたくさん怒られております。何をやっているのだ、市議会議員で目が届かないのか、あんたたちは知らないでこんなことを許しているのかとか、本当に我々は厳しく言われております。

そういった中で、なってしまったことはしょうがないです。重点港湾から外れましたが、先ほど言いましたとおり、新規の直轄事業は難しく、現在の補修、メンテナンスに関してはできますという御報告だったかと思えます。

平成19年に小樽港将来ビジョンが策定されておりますが、今回重点港湾から外れたことと連動しまして、方向転換といいますか、小樽港の考え方そのものが変わるということが起きているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

今回、重点港湾の選定から外れたことと平成19年に策定しました小樽港将来ビジョンのときに立てた目標との部分で、19年以降、何か変化はあるかというお尋ねだと思います。

まず、基本的には、19年に立てました小樽港将来ビジョンは、現在でも私ども港湾室で取り組んでいく施策として継続して行っております。その施策の中にもありますが、総合的な老朽化対策などについては、今回、重点港湾のスキームから外れておりますから、従前どおりできることとなります。

そして、委員からのお尋ねにありました新規事業、今後の展開の方向性になってくるかと思えますが、基本的には、私どもが小樽港将来ビジョンの中でうたっています大きな柱としては物流の活性化がございます。フェリーとか、コンテナ航路とか、又はロシア貿易の振興を図るとか、こういった部分については、基本的に既存施設を活用していくということで、その施設の機能を保持するために従前から進めてきておりますけれども、しっかりと施設を補修して機能を維持していく形になるかと思えます。

私どものもう一つの課題として、本会議での市長の答弁にもありましたけれども、今後、第3号埠頭をどうしていくかということがございます。この部分については、小樽港将来ビジョンでも位置づけておりますけれども、国際交流空間としての活用を図っていくという中で、今後、港湾整備のビジョンを展開していかなければならないと思っております。基本的には、事業を進めていく上でも既存の社会資本総合交付金などでできると思っております。将来的に大型客船の専用バースをつくっていくということになると新規の直轄事業が必要になってくるのですが、基本的には現状のスキームの中で事業を進めていくということです。

ですから、今回は重点港湾から外れましたけれども、19年に立てました小樽港将来ビジョンの目標と、今後進んでいく方向は変わらず、物流、クルーズ客船を軸とした交流の展開を進めていきたいというふうに考えております。

○鈴木委員

お気持ちはわかります。ただ、前のお話ですと、国土交通省からは貨物取扱計画量の達成率が6割未満の場合は計画を見直しなさいというお話があるのです。小樽は、今、37パーセントぐらいだと思います。そういった形でいきますと、新規事業にしても、補修にしても、本来お金は出てこない話になってくるのではないのでしょうか。港湾

計画そのものを見直さなければ、37パーセントというのは、逆に言うとマスの設定が大きすぎることになりますので、その点はどうかお考えなのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

港湾計画との乖離ということの御質問でございますが、基本的に、私どもは、この港湾計画につきましてはきちんと見直しをかけていきたいというふうに考えてございます。現在、平成9年に立てた港湾計画では、3,850万トンという目標値を持ってございますけれども、現状の物流の状況を踏まえまして、実態に沿った値に修正をかけ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。

港湾計画の見直しをした中で、改めて小樽港の目標値を設定して、港の整備なり、振興に取り組むことになると思いますけれども、国土交通省から言われている目標値と計画が乖離しているという部分については、港湾計画をきちんと見直すことである程度はクリアしていけるというふうに考えてございます。

○鈴木委員

港湾計画を見直していくということですが、それにはかなりお金がかかるんですね。1億円、2億円という単位でかかると聞いております。それで、まずはやるのかということが一つです。それをお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

委員からお話がありましたけれども、港湾計画には相当の費用がかかるのは事実です。平成9年に改訂したときも1億円近い金額をかけて改訂したという事実がございます。しかしながら、私どもとしても、物流の現状と目標値が乖離している状況、そして、19年に小樽港将来ビジョンを策定した当時と小樽港を取り巻く状況はさほど変化しておらず、逆に言うと、今も小樽港将来ビジョンで立てた目標に向かっていくべきと考えておりますけれども、若干、ニーズの変化があるものですから、その辺も踏まえて港湾計画に反映して、将来の小樽港の姿をきちんと打ち出していきたいというふうに考えております。

○鈴木委員

今、小樽港将来ビジョンに向かっていきたいというのは、取扱貨物量を飛躍的に増やすという意味で言っているのかということの一つ聞きたいのです。

私は、フェリーとコンテナは維持して、まず、物流の現状維持は確保していかなければいけないと思っております。穀物などがこれからたくさん入ってくるということはなかなか見込めないのです。そういう中で、物流にビジョンをまだまだ求めているのはいかがなものかというか、どうお考えなのかを聞きたいのです。

それと、第3号埠頭のクルーズ客船の誘致については絶対にやっていただきたいというお願いなわけです。今、十五、六隻が入っておりますね。前年に比べて増えてありますし、豪華客船、巨大客船も入っているということで、小樽市が想定している以外に向こうから来ていただいている状況なわけです。ですから、物流が見込めないのであれば、クルーズ客船をこれからいかに増やしていくか。見込めるという計画があるのであれば、今、お話ししていただいて結構ですけれども、ないという中ではクルーズ客船でいくしかないのではないかと考えておりますので、この二つをお答えいただきたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

まず、貨物量の見直しでございますけれども、やはり、当時に立てた3,850万トンは、現状を踏まえますとなかなか厳しいと認識してございます。基本的には、現状の物流動向から改めて推計して、現実に沿った値に修正をかけていくことになろうかと思っております。当然、貨物量がいきなり少なくなったからといって、港の利用方法が、半分のスペースで済むかというリンクしない部分もあるのですけれども、例えば第3号埠頭につきましては、現計画では、旅客船対応という機能のほかに、物流機能として貨物を張りつける計画になってございます。港湾計画の見直しはすべてこれからの作業になってきますけれども、例えば第3号埠頭について、本当に交流に特化した空間づくりということで、物流を他のところに集約をかけていくとか、そういった見直しが必要になってくるかと思っております。

ざいます。

#### ○（産業港湾）港湾室主幹

クルーズ客船の誘致活動についての御質問ですけれども、私どもも、毎年、クルーズ客船の船社やクルーズ旅行会社を訪問しての誘致活動や小樽港の受入れ態勢をPRしております。その際に、私どもの受入れの一つといたしましては、観光ボランティアの方に観光ガイドデスクの設置をお願いしております。その方々の御意見も聞きながら、また問い合わせの状況も聞きながら、新たなツアーなどの提案を船社、あるいはクルーズ関連会社に提案しております。

過去にも小樽運河というものが採用されたケースもありますので、そういうことから言いましても、小樽観光はまだ根強いものがあるかと思っておりますので、そのあたりを強力に打ち出して行って、クルーズ客船の誘致をしていきたいと思っております。それに当たっては、今後、観光に携わる企業、あるいは定住自立圏の圏域内の町村や観光協会にも協力をいただきながら、魅力あるプランを提案して、小樽に来ていただくことを考えております。

#### ○鈴木委員

トータル的に言えば、今言ったことを進めていただきたいということなのです。

クルーズ客船に来ていただくというのは、あくまでも小樽港のポートセールスの重要なファクターだというふうには私にとらえております。観光でもあるのだけれども、港を活用していただくために客船に来ていただく。逆に言えば、その客船に関する一切合財の面倒は、ポートセールスの一環として港湾室に見ていただいて、上陸してから帰るまでフォローしていただければと思います。観光としては全体的にたくさんやることがあった中で、特に港は別系統でアピールしてもらいたいと思っております。そのようなお考えはどうでしょうか。

#### ○産業港湾部長

観光をメインにするのか、船、港をメインにするのかという考え方にもよるのかと思います。今のところは、港湾サイドのノウハウを使って、受入れからポートセールスまで、本州、東京が中心ですけれども、毎年10社くらい歩くのです。そういう意味では、港湾サイドに非常にノウハウが蓄積されております。

ですから、当面は、産業港湾部長の立場として申し上げるのですけれども、クルーズ客船対応については、港湾サイドで進めていったほうが非常にいいのかなと思っております。

ただ、全体的な小樽市の観光政策という中では、それも一部分ですから、そういう意味では、大きなくくりの観光政策の一つにはなるのだらうと思えますし、観光政策が幾つかある中での一つのツールであるし、観光としてはまたいろいろなことをやっていくという中で、位置づけとしてはそういうことで進めていくのがいいのではないかなというふうに思っております。

もちろん、やっていることは、観光振興室も全部認識しておりますので、お互いの協力体制もでき上がっておりますから、今のような形で進めていくのが非常に効率的ではないかと思っております。

#### ○鈴木委員

今、部長がおっしゃったように、全体としての観光はわかります。ただ、ポートセールスとして入港から出港まで一貫して面倒を見る、そして連動しながらやっていくという方向にしていきたいというお話です。

そこでお聞きしたいのは、クルーズ客船が入りましたときの経済波及効果です。よく言いますとおり、観光客が来てくれていいねというお話なのですけれども、実際問題として、経済波及効果についてどのようにとらえておられますか。

#### ○（産業港湾）港湾室主幹

古くて申しわけないのですけれども、経済波及効果については、平成20年7月に飛鳥Ⅱが入港したときに乗船客の方にアンケート調査をしております。そういう狭い範囲でやっておりますけれども、いろいろなトピックがありまして、乗船客のお土産代、食事代を含めまして、小樽寄港中に消費した金額ということで調査させていただいて

おりますけれども、そのときには 1 万 8,000 円という数字が出ております。そのほかに考えられるものとしては港湾施設使用料がありまして、同じく飛鳥Ⅱが入港したときには、入港料、係船料、ひき船の使用料などを合わせまして約 140 万円となっております。

私どもは広い分野で調査しておりませんが、そのほかに船が寄港しますと、食料、食材に関連する市内の業者、あるいは乗組員の方が休憩中に市内に買物に出っていくことでの経済波及効果、また、飛んでクルーズ北海道というものが今年 4 回あるのですけれども、小樽が出発地で小樽に帰ってくるということで、市内の清掃業者が船内の清掃にも携わっているということがございますので、その辺も経済波及効果としてあるのではないかと認識しております。

#### ○鈴木委員

ということは、飛鳥Ⅱクラスのクルーズ客船が入ると、トータルでの経済波及効果は概算でどのぐらいになるのですか。それはわかりませんか。

#### ○（産業港湾）港湾室主幹

申しわけございません。先ほども言いましたけれども、広い分野で、総合的に見なければだめだと思うのですけれども、いろいろな角度でやってございませぬので、どのぐらいという憶測も出てきません。

#### ○鈴木委員

第 14 回クルーズ客船アンドフェリー研究会というものがございまして、その中から拾ったのですけれども、ワールドクルーズなどの不定期客船寄港の経済波及効果は非常に小さく、誘致にかけた費用を回収できない危険性が高い。中国起点の定期クルーズの寄港地として日本の定期クルーズの誘致は経済波及効果が大きく、今後は発展の余地があるという報告が出ています。

要するに、簡単に言いますと、年に 1 回でも、2 回でも、定期航路で毎回、毎回来てくれるものを誘致したほうが効率はいいというお話が研究会から出ています。今、小樽に十五、六隻入っておりますものは定期船と呼べるのかどうか、それともワンタイムなのかということはどうなのでしょう。

#### ○（産業港湾）港湾室主幹

今の定期船の話ですけれども、私どもが先ほど言いましたものは、飛んでクルーズ北海道というにっぽん丸でやっているもので、別名、定期定点クルーズというものです。これは、委員が言われるように、関連的な経済波及効果が見込めるのだと思います。私どもにしてみると、不定期客船というのは、経済波及効果が小さいというお話もありますけれども、ある程度の企業や業者として携わって品物を納めるとか、来たお客さんが市内に出て買物をさせていただけるということがございますので、ある程度のもは見込めるのではないかと見ております。ただ、詳しくは調べておりませぬので、申しわけございません。

#### ○鈴木委員

わかりました。

クルーズ客船の誘致は小樽港の今後の柱になると考えております。逆に言いますと、小樽市内の業者がお金を稼げるような、観光客がお金を落とすような仲介として市の役割をできるだけ充実していただきたいというお願いでございます。

#### ◎銀聯（ぎんれん）カードについて

次に、中国人観光客についてでございます。

今回、補正予算に提案されております銀聯カードについて、何点かお聞きします。

銀聯カードにつきましては、対象が 50 件、予算額が 200 万円ということで、対応端末の導入のコストを一部助成するというのですけれども、どういう効果をねらって行うのかを聞きたいと思っております。



○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

今回の銀聯カードの導入助成でございますけれども、まず一つには、中国人観光客は消費意欲が非常に旺盛だというふうに聞いております。そういう消費意欲にこたえるために、小樽市としておもてなしの心でやっていくという整理の一つの中で、中国で現金以外の決済システムとして一番利用されていると言われております銀聯カードを市内に、今まで以上に多く導入させていただきまして、その消費意欲にこたえようということでございます。もう一つは、単に導入を助成するというだけではなくて、一定程度、外国人受入れに積極的な店舗を増やすということです。例えば、店内メニューや店内表記を外国語表記にしてもらうというような各店舗の受入れ態勢の意欲を促進させるような形を考えているところでございます。

もう一つは、単に助成するというだけではなくて、助成した店舗につきましては、後ほど中国人観光客の銀聯カードの利用がどういうふうになっているかという調査をさせていただきまして、消費意欲が旺盛だと言われている中国人の方々がどういう店を好んで、どのような消費をしていくか、そういうあたりを調べていきたいということでございまして、そういう点から、今回、導入に対する助成制度を創設したところでございます。

○鈴木委員

市内でも喜んでいただいている商店があります。そういう面では、これは前に進んでいただきたいということで、やっていただいているのではないかと考えております。

ただ、一つ思いましたのは、約50店ですね。そうしますと、市内で募集しますと、いろいろなところから申し込みが来て、例えば導入できたとしても、虫食い状態といいますか、あそこにぼつん、そこにぼつん、ここにぼつん、そういう形でいいのか。逆に言うと、堺町周辺、色内近くなどに限定して、そのエリアで、どこでも使えるというふうにするほうが合理的なのかという気がするのです。そこら辺のお考えはどうお持ちなのでしょう。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

制度のスキームを考えるときに、委員が御指摘のように、そういうゾーンのような面で導入していったほうが効果的でもありますし、PRの部分でも有効なのではないかという考え方もございましたけれども、市内には、若干離れたエリアのところにも中国人受入れに熱心な企業がございまして、小樽らしいもの、小樽の日本酒、ワインなどを取り扱っているところもございまして、ですから、1か所に観光客が来られて、そのまま帰ってしまうということではなくて、周遊するということを考えて、中国人の方のニーズが果たしてすべて1か所で済むかという部分もございまして、そういうことを考えまして、今回はとりあえず、大きな視点で市内全域の意欲あるところを募集したいというふうに考えております。

○鈴木委員

今のお話ですと、小樽市内で銀聯カードを使えるところを極力増やしていくと。先ほどの論点の三つの中にもありましたね。ということは、今後、増やしていくということは、来年以降も続けるという考えでよろしいのですか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

まだ制度が始まっておりませんので、どのような反響があるか、また、どの程度、導入に対して意欲があるかは見えていないところでございますので、今後、そういう状況を見極めながら判断していかなければならないのかと考えております。当面、私どもの考え方としましては、来年2月の春節のときに一定程度の数をそろえた形で中国人のお客様をお迎えしたいと考えておりますので、50店すべての助成ということで、まずは市内業者の皆さんに周知を図ってまいりたいというふうに考えております。

○鈴木委員

約50店ですから、本当に銀聯カードを使っていただくことが必要となると、そうでは済まないし、実費で入れていただかなければならない部分もあるのだろうと思っています。ただ、必要だということをPRすることは、今後、もやっていただきたいと思います。

### ◎尖閣諸島問題と中国人観光客について

それと、関連してですが、中国の尖閣諸島問題です。まさにすごい問題になっていまして、1万人の観光客がキャンセルになりました。まず、小樽に関しましては、そういう影響はあるのでしょうか。

#### ○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

この数日、中国との関係の部分では、こちらからの訪問使節団が受入れを拒否されたり、向こうから来るのが失効になったりというような報道がなされておりますけれども、これまでのところ、市内におきましては、大きなキャンセルがあるとか、ツアーが中止になったというお話は聞いておりません。

#### ○鈴木委員

国が共産党一つということで、いろいろな部分でなかなか難しいのでしょうか。ただ、何と言いましても、小樽の外国人観光客誘致の中で多数を占めるのは中国ですので、このことは推移を見ながらですけれども、これにめげることなく言ったらかわいいですけれども、普通どおり進めていただければという気がいたします。その点につきましては、経済的な部分で問題はないですね。

#### ○産業港湾部長

今のところ、考え方に全く変わりはありません。淡々とやっていくということで、政治的な課題と経済は別という観点で考えていかなければ、地方自治体としてはいかんともしがたい課題でございますが、状況を見るのは大切ですが、本年7月から個人に対するビザの発給も年収レベルを相当落とした階層まで広がっていますので、本当にそこまで影響が出てくるのかどうかもまだ見えませんし、淡々と進めさせていただきたいというふうに思います。

#### ○鈴木委員

ぜひとも、そうしていただきたいというふうに思っております。

### ◎北海道観光インバウンド特区について

次に、北海道観光インバウンド特区が某新聞に載っておりました。

九州では既に全県一緒になりまして九州観光インバウンドという形で動いています。北海道は取組が遅いかなという思いです。

そこで、今日、これからやるということが発表されたわけでございますけれども、小樽市としてのかかわりですね。中身的にはかなりかかわることが多いかと思っている中で、今までのかかわりぐあいを教えていただけますか。

#### ○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

本日、新聞に掲載されておりました総合特区の関係で北海道観光振興機構が北海道の観光インバウンド特区ということで、正式に提案するという記事が載っていたわけですが、今回の総合特区制度につきましては、国の新成長戦略の閣議決定に基づきまして、地域の責任ある戦略、民間の知恵と資金、国の施策の選択と集中の観点を最大限に生かし、規制の特例措置や税制、財政、金融上の支援措置をパッケージ化して実施する、それを総合特区制度として考えるという形になっております。

その制度設計を行うためにアイデアを、各自治体を含めました団体、個人から募集するという部分の中で、今回、北海道観光振興機構が北海道のインバウンドという形の中で特区制度を提案したという形になっております。

私たちとのかかわりの部分につきましては、直接的という形ではないのですが、北海道観光振興機構が提案するに当たりまして、関係団体の意見を吸い上げてこの提案をなされておりました。私どもも見せていただいておりますけれども、例えば、中国人の運転免許の関係とか、免税店などがもしも実施されれば、小樽経済にとっても大変有効に活用できるメニューも含めておりますので、今後、この提案につきまして意見等ももらいたいというお話もお聞きしておりますので、そういう中で、小樽市としても意見を伝えてまいりたいというふうに考えており

ます。

○鈴木委員

小樽市としての意見を伝えてまいりたいとか、その前に、何をやりたいか出しなさいと聞かれているわけでしょう。道から聞かれているはずですけども、それについてどうお答えしたのかということを知りたいのです。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

今回の提案につきましては、いろいろな提案をアイデアとして募集するという形になっておりまして、インバウンド観光特区についてはどうかという部分につきましては、観光サイドといたしましては、何といたしまして、提案という形で今のところさせていただいて、独自の考えは出させてはいただいております。

○鈴木委員

観光はかかわる部分も多いのですが、港湾も提案はしていないのですか。

○（産業港湾）事業課長

今回の総合特区制度ということで、私ども港湾サイドは一つの案として提案させていただいております。今回の提案の趣旨が、今後、総合特区制度として普及されていく中で、私ども港湾室としてこういったものがあれば、今後の港の振興を図っていく上で、自己展開を図っていく上で有利になるのかもしれないという思いもあわせて提案させていただいたところであります。

内容につきましては、先ほど来、重点港湾関係でも答弁させていただきましたが、私どもは将来的に第 3 号埠頭というのは、今後、小樽港の整備を図っていく上で大きなテーマととらえております。仮に第 3 号埠頭を旅客船埠頭として整備して、クルーズ客船の誘致も進めていくということで、北海道の海の玄関口という形を将来的に見据えた場合、どういった国の財政的な支援、若しくは規制緩和等があればそういった目標に向かって事業を進めていきやすいかということイメージとして考えまして、総合特区について国に何点かの支援措置を提案したということです。

これは、私どもがこういうふうにやりたいということではなくて、国のほうで総合特区制度などいろいろなメニューを考えていくということで幅広く行政機関や NPO に聞いているということです。その一つのメニューとしてこんなものはどうですかということで、今回、上げさせていただいております。

○鈴木委員

お聞きしますと、道の伝え方の問題もあると思うのですが、情報が小樽市に直接入ってきにくいということと心配している部分があるのです。こうして制度が立ち上がったときに、内容についてはあまり聞いていないということのないようにしていただきたいということが一つです。

それと、総合特区の件ですけども、特に免税店をつくれるということがあるのです。先ほどのクルーズ客船ではないですけども、小樽市に直接入っていただいて、税関を通過して免税店に帰りに寄ってもらうぐらいの具体的なことを出していけないのか。そうしたら、小樽市は特区でそういう部分を引き受けます、ですから小樽市にぜひともそういうことをやらせてください、北海道で免税店をやらせてほしい、小樽市に任せてほしい、そういう具体的なところをもうちょっと発案していただきたいのですけれども、どうなのでしょう。

○（産業港湾）事業課長

総合特区を一つの案というか、メニューという形で提案させていただいた中で、今、委員がおっしゃった免税店ということも一つはあるかと思えます。ただ、今後、クルーズ客船の振興を図っていく場合に結構問題になっているのが C I Q の関係です。例えば、外航船が入ってきた場合に、入港してから下船するまで入国審査に時間がかかり、クルーズ客船の場合は 1 日停泊して出ていく中で、そういうロスがあるのでなかなかオプションツアーを組めないという状況も聞いてございます。

今回、そういった入国審査の簡略化も総合特区の中で組めないのかということも含めて提案させていただいてお

ります。そのほか、こういった埠頭用地の中でいろいろな整備を図っていくときに、施設整備に当たって民間活力の導入も容易になるような仕組みができないかということも提案の中で上げさせていただいております。

○鈴木委員

何度もくどくは言いません。

要するに、こういう道の方針があって、こうだったら、私どもとしてはこういう部分で担えるし、やりたいし、逆におりるときの検疫や入国審査にしても、税関とか官庁などと話をして、こういう形ですぐに下船できるようにするから入れてくれとか、だめなものだけをつぶしていったらできないわけで、何とかクルーズ客船を直でも入れようとか、たくさん入れようとか、たくさんおろそうとか、お金を使ってもらおうとか、そういうことをきちんと前向きに考えていただきたいというのが趣旨なのです。

○（産業港湾）事業課長

今、委員がおっしゃったとおり、私どもは、クルーズ客船の振興を図っていくのは、港にとって本当に重要なテーマだと思っております。今回は、国からのメニューの募集ですけれども、私どもとしてもクルーズ客船の振興を図っていくということに沿って、先を見据えたといいますか、そういう思いもあって、こういった提案をさせていただいております。

○鈴木委員

わかりました。頑張りましょう。

◎丸井今井小樽店跡地について

最後に、丸井今井小樽店の跡地についてです。これは、なかなか進んでいないようなことを聞いておりますけれども、まず、前回も聞いておりますが、今回新たなことがありましたか。

○（産業港湾）田宮主幹

本年 4 月 19 日、小樽開発の破産手続開始決定後の経過について説明したいと思います。

破産手続開始決定と同時に破産管財人が選任されまして、現在、破産管財人が中心となって、施設の売却について模索をしているところであります。

破産管財人から聞くところ、この間、複数の企業等から打診を受けてはいるものの、いまだ買付証明をもらうところまでには至っていないというふうに伺っております。一方、小樽開発及び北海道丸井今井が所有している不動産につきまして、本年 2 月 17 日に競売開始決定がなされているわけなのですが、現在、地裁におきまして競売の手続も進められております。関係者の話では、入札期日については、最短で本年 12 月、恐らくは年明けになる見込みであろうということが言われているところであります。

○鈴木委員

具体的な話はないのですけれども、今、関係者の話では、早くても 12 月くらいの競売ということですが、競売で値段設定のベースが決まるということですか。

○（産業港湾）田宮主幹

早くてもということで、恐らく年明けになるだろうということではあります。旧最低入札価格、今は買受可能価額と言いますが、これが公告のときに提示されます。ただ、これは、一つの目安にはなると思いますが、幾らになるかによってまたさらに任意売買が進んでいくのかどうかはまだわからないところではあります。一つの参考といえますか、目安にはなるのかなと思っております。

○鈴木委員

本当に山田市長の悩みの種の一つでもあると思います。こればかりは、市の方でどうこう動いてもなかなか難しいと思いますけれども、ぜひとも前進するように頑張ってくださいというふうに思います。

## ○大竹委員

### ◎第 3 号埠頭について

続けて、鈴木委員の質問に関連して港湾室に質問したいと思います。

平成 9 年に計画をつくりましたね。9 年と 19 年と二つに分けていますね。

(「9 年が港湾計画です」と呼ぶ者あり)

その中の第 3 号埠頭の件です。要するに、当時、運輸省に対して計画を出したときに、港湾計画図では将来構想として点線の表示で決着したという経緯がありますね。それはなぜかという、小樽港があくまでも流通港であるということで、本来であれば道央の苫小牧港、石狩湾新港も含めて、国としては観光港という位置づけという話があったけれども、なかなかそこに行けなかったという現実があるかと思うのです。これからやるとするならば、そういう観光に向けて、国も主体として観光という形で小樽港を考えようではないかと言っているのですから、その辺の取組をこれからどう変えていくのかという思いを聞きたかったのです。

### ○（産業港湾）事業課長

小樽港の振興を図っていく中で、これまでの物流中心から観光という要素をどう取り込んでいくかという部分についての御質問だと思います。

まず、基本的には、平成 9 年に策定した港湾計画の 3,850 万トンという取扱量の増強は今の段階では現実的に非常に厳しいという認識を持ってございます。それゆえ、今後、港湾計画の改訂、見直しを進めていく中で、利用転換も含めて、当然、考えていかなければならないものと思っております。そういう中において、観光、まちづくりと一体となった港を生かした空間づくりについても非常に大きなテーマだというふうに認識してございます。第 3 号埠頭の空間は、駅からも近く、真っ直ぐに見通せて、周辺には観光施設もあるということで、この場所をまちづくりと一体となった交流空間として活用するという事は、今後の見直しの中でしっかり打ち出していかなければならないというふうに考えてございます。

## ○大竹委員

今、重点港湾から外れたということがありますがけれども、これからの小樽港のあり方といった中で、国に対して、あなた方が小樽港は観光で生きるべきだと言っているのですから、第 3 号埠頭を整備しながら、そういう観光港に持っていくのは、あなた方が言っていることをやっていくのだから、見直しをしてくれないかという一つの切り口になるのではないかと思ったから聞いたのです。その辺はどう思いますか。

### ○（産業港湾）事業課長

国のほうから、小樽港は物流から観光へという話というのは私ども受けていないのですが、小樽の地理的特性といますか、まちと近いということを考えて港の活用の仕方はいろいろアドバイスをいただいております。

繰り返しの説明になりますけれども、やはり、今後の小樽港のあり方ということを考える上では、今度の見直しの中で、観光という視点も改めて大きなテーマとして取り上げて進めていきたいと思っておりますし、その見直しによって小樽港の姿をきちんと港湾計画に反映させて情報発信をしていきたいというふうに考えてございます。

## ○大竹委員

ですから、重点港湾から外れた一つの意味が、国では小樽港はこうしなさいということに逆らった部分が多分にあると私は感じているものですから、そういうことをこれから逆手にとって、だから小樽港は必要なのだという言い方をしていかなければだめだと思ったものですから聞いたのです。それは、これからの港湾計画の中でいろいろ考えていくのでしょうかけれども、これから先に向けてのことですから、何かありますか。

### ○産業港湾部参事

国が小樽港は観光港だというポイントで見ている重点港湾から外したという議論はちょっと別な話だと思いますけれども、小樽市として、現実に物流というものを考えたときには、一定の限界が見えてきているのは事実ですの

で、港全体を都市経営という視点に立って見たときに何に活用するべきかという視点で見たら、当然、第 3 号埠頭は小樽駅から真っ直ぐの都市軸にあるわけですから、積極的に有効活用していかなければならないと当然我々も思っていますし、そういう面に向かって徐々に変えていかなければならないと思っております。

ただ、先ほど来、聞いていますと、物流はもうだめなのだという考え方自体に若干の抵抗も実はあるわけです。確かに、飛躍的に伸びることはないでしょうけれども、依然として小樽港で物流を糧として多くの企業が存在しているわけですから、これに対して、あなたたちにはもう未来はないのだというような決めつけ方をするのは、私としては、長い港湾経験を持っている立場上、よしとするわけにはいかぬというふうに思っております。

ですから、課長から申し上げておりますように、いわゆる調和を図っていくということなのですが、第 3 号埠頭については観光的な利用やクルーズ客船専用のパースにしたいという面を今まで以上に強く打ち出していくということでありまして、決して小樽港を物流はあきらめて観光港にしようというスタンスには立っていないというところはよく御理解をいただきたいというふうに思います。

#### ○大竹委員

行政で一番必要なのは、今言うように、オール・オア・ナッシングではなくて、継続ということなのです。今、あなたが言うのはオール・オア・ナッシングですよ。そういうことは考えてはいけないことだと思います。あえて反対の反対をするためにそういうことを言うということは行政としてはちょっとどうかと思います。

#### ◎ドリームビーチについて

最後に一つだけ、ドリームビーチについてお伺いします。

駐車場に水がたまって非常に大変だということで、砂利を敷くということを第 2 回定例会の経済常任委員会で議論されましたね。その後の経過なのですが、何がどのような形でどうなったのか、現状はどうなっているのか。私はこの間の日曜日に端から端まで全部見てきました。その中でちょっとどうだったのかなと思うから聞きたいので、あわせて御回答をお願いします。

#### ○（産業港湾）観光振興室中村主幹

ドリームビーチの駐車場の件でございますけれども、今、委員がおっしゃったとおり、砂利を敷いてございます。

7 月上旬に 70 立方メートル、10 トントラックに 7 トン入るそうで、それが 10 台分で 15 万 4,350 円と伺っております。そして、8 月上旬に 2 回目、21 立方メートルを敷いてございまして、10 トントラック 3 台分で 4 万 6,305 円となっております。合計 2 回の砂利を入れてございます。

#### ○大竹委員

その後の経過をお願いします。

#### ○（産業港湾）観光振興室中村主幹

組合の要望で砂利を 2 回入れたわけなのですが、その後、水がたまる場所に砂利を敷いたことによりまして、水たまりが若干なくなったということ、組合からも確認しておりますし、私どもも確認しております。

ただ、砂利を敷いているところは、風が強いところでもありますし、そういったところで砂が若干上に乗っかっている部分もありますけれども、穴については砂利で埋まっている状況だと認識しております。

#### ○大竹委員

なぜ申したかという、この間に行ってみたら、砂利がほとんど見えないのです。砂がかぶっているかもしれませんが、それから、これから先のことを考えたときに、組合と小樽市との関係で、観光的なことだから、また駐車場の料金ももらっているから、そういうことはわからないわけではないのですが、公的なお金を出していますので、何をどういうふうに行ったか、どういう形でどういう状況でやられたかという記録は、写真等きちんと残していかなければならないと思いますので、その辺はこれからに向かってどうですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

私どもは、砂利を入れたときに、時間的な関係などからその場の立会はしておりませんが、後日、実際に目で見て確認しました。ただ、写真等は撮っていない場合もございますので、それはおっしゃったとおり、組合に対してこういうことをやってきたという積み重ねの部分がありますので、きちんと写真等で報告なりをしていきたいと思っております。

○委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

○佐野委員

◎北海道内都市経済活性化会議について

8月24日付けの北海道新聞で、「『北海道ブランド』確立へ 観光や『食』で連携 道内9市が新組織」ということで、北海道内都市経済活性化会議の報道がされておりました。同じく、8月27日に、この会議を受けて、NHKのニュースで、その報道をしておりまして、あまりこの議会で議論はなかったのですけれども、そもそも北海道内都市経済活性化会議の趣旨や目的はどのようなものなのか、まず確認しておきたいと思えます。

○（産業港湾）産業振興課長

北海道内都市経済活性化会議の趣旨でございますが、今、北海道の経済は大変厳しい状況に置かれております。戦後、北海道経済というのは、国の重点的な公共投資、そしてまた、人口増によって支えられてきたわけでありましたが、平成9年の北海道拓殖銀行の経営破綻以降、特に厳しい状況が続いております。

現在も、道内の地方都市はおしなべて人口減少に直面しております。また、北海道全体としても公共投資の削減により依然として厳しい状況に置かれている北海道経済ではありますが、一方で、強みといたしましては、安全・安心な食に代表される食資源、そしてまた豊かな自然があるわけでありますから、そういった強みを生かそうということで、このたび、札幌市からの提案で、道内の人口10万人以上の都市が札幌市に集まりまして、お互いの情報交換、意見交換、連携して取り組める事業について検討すべく、そしてまた道内経済活性化という最終目的を持って設立されたものでございます。

○佐野委員

おっしゃる趣旨は十分に理解できます。

この活性化会議の目指す方向というか、どういうものを目指していくのかということをもうちょっと具体的に示していただきたいと思えます。

○（産業港湾）産業振興課長

道内経済活性化に向けて、二つの方策がこの会議の中で示されてございます。一つは、北海道内での地産地消という言葉に代表されるような道内での経済環境の拡大です。会議の提唱者であります札幌市は、人口190万人を超える道内一の都市でありまして、道内事業所の3分の1以上が集まっております。ですから、札幌市が中心となって、消費の拡大、そしてまた札幌市内の事業所が道内の事業所と連携することによって北海道内での循環の完結による経済の活性化ということがございます。

また、道外需要の開拓ということがございます。域際収支という言葉がありますが、これは北海道が北海道以外から買ったもの、サービスを含めてですけれども、それと北海道が海外に向けて売ったものとの差額が実は大変な赤字でございます。ですから、先ほど申し上げましたような、北海道の強みであります食資源等の高付加価値を目指して道外への販路拡大に向けて、道内の地方都市が一丸となって連携して取り組んでいこうということです。

こういう二つの方策から、道内経済の活性化を目指そうという内容でございます。

### ○佐野委員

まさにこういう時代ですから的を射た話なのかなと思います。おっしゃったように、道内経済環境の拡大、道外需要の開拓は、こういう経済情勢にあっては、北海道にとっても、小樽市にとっても極めて大事な視点、目的だろうというふうに押さえています。

それで、27日に行われた経済活性化会議の構成都市と会議の内容、小樽市の主な発言趣旨はどういうものか、この3点についてお願いします。

### ○（産業港湾）産業振興課長

道内主要都市で10万人以上の都市ですけれども、五十音順に、旭川市、江別市、小樽市、帯広市、北見市、釧路市、苫小牧市、函館市、そして事務局の札幌市です。また、10万人を超えておりませんが、室蘭市が主要都市ということで参加を検討中でして、今回、参加しております。また、アドバイザーとして北海道、北海道経済産業局、オブザーバーとして北海道市長会、財団法人札幌産業振興財団が入っております。

そして、8月27日の会議の内容でございますが、事務局を持っております札幌市から設置目的等の趣旨の確認がございました。また、参加市の自己紹介ということで、産業港湾部長から小樽市として取り組んでいる事業、そしてまた道内他都市と連携していける事業などについて報告を行ったところでございます。

その後、意見交換として、事務局である札幌市から具体的な事業連携のイメージとして、一つには観光、そして食、販路拡大、この三つについて部会を立ち上げてはどうかという提案がなされたものでございます。

### ○佐野委員

産業港湾部長の発言内容はどうか。

### ○（産業港湾）産業振興課長

まず、本市の産業の特徴を御紹介した後、現在、小樽市として力を入れている事業ということで何点かお話しいたしました。

主なものとしたしましては、一つには中小企業対策です。現在行っている雇用関連で言えば新規高等学校卒業者の雇用奨励金ですとか、商店街対策であります「小樽で買物」キャンペーンセール助成、そしてまた、観光振興施策といたしまして、海外戦略としての観光プロモーション活動や銀聯カードシステムの導入の支援、国内戦略といたしましては、スキー修学旅行への助成ですとか、ショートフィルムセッションの開催などです。また、地域戦略といたしましては、小樽がらす市、おたる産しゃこ祭、おたる祝津にしん祭りなどを御紹介いたしました。地場製品の販路拡大としましては、中国上海における取組ですとか、物産協会が行っておりますインターネットショップサイトなどです。小樽港の利用促進ということでは、フェリー航路の利用促進支援という内容でお話をいたしました。また、現在行っている事業で、他都市と一緒にすることにより、より高い効果が期待できるものとしたしましては、海外への観光プロモーション活動や修学旅行の誘致活動、そして東アジア等への地場製品の販路拡大や、小樽港の利用促進などについて提案を行ったところでございます。

### ○佐野委員

先ほど申し上げたように、趣旨、目的にもあるように、この北海道の厳しい経済情勢の中で、食とか資源、環境、観光などの強み、優位性を持って、10万人以上の都市が団結して、連携して、戦略的に北海道の活性化、あるいは小樽市の活性化を図ろうという大きな趣旨ですから、大いに発言力を、そことの連携を強めていくということが極めて大事なことだろうというふうに思っています。

それで、当然、こういう活性化会議を経ながら、あるいは連携しながら小樽市としての具体的な事業をこれから考えていく必要があるのではないかと思います。こういうことについてどう思っているのか。先ほどの部長の発言をさらに強化するとか、新たな視点に立つとか、より強固なものにして、小樽市からの発信が、即、参加構成都市との連携、北海道の活性化となるような小樽の牽引力、発信力をつける必要がありますが、具体的にはどうい



事業があるのかということをしかりと考えていく必要があると思うのですが、いかがでしょうか。

それから、各構成都市の担当部、担当者はもちろんですが、この活性化会議の目的からして、行政だけではなくて、経済界や観光団体と一体とならなければ、こういう事業の方向性は見だしていけないと思っておりますので、そのことについてはどういうふうを考えているのか。

この 2 点について、はっきりしたものではなくても、考えていることがあれば示していただきたいと思えます。

#### ○（産業港湾）産業振興課長

まず、小樽の強みということで言えば、製造品の中で食品加工が圧倒的に多く、先般、水産加工品の品評会も行っております。そうした強みをどんどん情報発信していこうと考えております。

その中で一つには、圧倒的な情報力として、札幌市が持っているサイトを活用して、小樽市のイベントや観光情報のリンク、そしてまた食の強みであります水産加工品などをより強く売り込んでいこうと考えてございます。

また、高付加価値化ということでは、小樽のものづくり産業で言えば、金属加工など優秀な企業がございまして。例えば、札幌市の食品製造業の中で、今まで本州に発注していた機械の製造等が小樽市内の金属加工業でも十分にできるということも考えられますので、我々が既に出しております「小樽ものづくりの原動」という冊子も出しながら PR しておりますので、そういった機械金属関連での高度な事業や企業の紹介などを強めていきたいと思っております。

そして、他自治体との連携という観点でございます。

既に物産と観光という観点では、地域経済交流事業ということで札幌市手稲区をはじめとして行っておりまして、今年度も 4 会場で小樽市内の物産と観光展という取組を行っております。これらにつきましては、札幌を中心として、また道内の主要都市とも十分連携を図りながらできる事業かと思っております。やはり、小樽の強みであります港の活用ということもありますので、活性化会議の中でも部長のほうから小樽港の PR をいたしました。ぜひ小樽の物流増加のために使っていただきたいということも強く PR していこうと考えております。

そして、経済団体との連携ですが、もちろん、観光については観光協会、販路拡大については物産協会、また、そのほか商工会議所等々とも十分に連携をとりながら効果的な取組を行っていきたくと考えてございます。

#### ○佐野委員

おっしゃるとおりだと思っております。

まさに今言った小樽のブランドは、先ほど紹介がありました会議の参加都市の中でもトップクラスの存在価値、意義があると思っております。しかし、どんなに立派な特徴とすべき、ブランド的なものがあっても、この会議の目的というのは、そうではなくて、小樽の持つものを道内主要都市とどう連携するか、つまり、強みを生かし、弱みを補完することで、北海道の中での小樽の発信力をどう総合的に高めていくかということが目的なのでしょう。そう考えると、この会議の趣旨をどういうふうに生かしていくのか、あるいは北海道の各主要都市とどういうふうに関連していくのか、そして小樽のブランドを北海道の総合力の中でどうやって発信していくのかということをしかりととらえていかなければ、小樽、小樽というだけでは今までどおりの小樽ということになります。それを取り壊して、飛び越えて、北海道の小樽、そしてみんなと一緒に小樽を高める、これが活性化会議の主たる目的ですから、ぜひ、そういう強みを生かして、お互いに弱さを補完しながら、関係各団体、主要都市と連携を強めながら小樽の優位性を高めていくことが大事だろうと思えます。

そこで、最後に部長から御発言をしていただきたいと思えます。

#### ○産業港湾部長

今の、佐野委員からのお話がすべてだと思っております。もう語り尽くされておりますけれども、北海道は、いろいろな資源に恵まれています。それを活用するすべがなかなかなくて、加工型産業へなかなか移行できないという期間がずっと長かったのだと思えます。そして、今も課題となっているのは、せつかくつったのだ

けれども、それをどうやって売っていくかということですね。これは、大体の都市が共通の課題として持っています。

室蘭を含めて10市にいろいろな特徴がありまして、先ほど産業振興課長も言いましたけれども、最終的には食、つくったものの販路開拓、北海道の景勝を生かした観光関連、そういうものをどうしていくかということが課題であって、共通の認識だったわけです。ですから、この部分をお互いの持っているノウハウを使い合ってさらに伸ばしていこうということが1回目の会議だったような気がいたします。

私どもとしては、今まで地方自治体がそれぞれ小さいなりに財源を使ってやってはきたのですが、やはりこういう厳しい中では限界があるわけです。ましてや、北海道の550万人の人口は間違いなく落ちていくわけですし、その中で付加価値をつけてどうやって外に売っていくか、あるいは海外に売っていくか。かつて国の貿易収支がずっと黒字だったのに、北海道は常に域際収支は赤字でした。こういう課題は解決していかなければならないと思います。

ですから、繰り返しになりますけれども、そういう視点の中で、食、販路拡大、観光など小樽市の持っている強みをほかの都市の方々に欠けているところがあればいろいろなノウハウを伝えて、我々が欠けているものについてはいただくということで、とにかく力を合わせてやっていきたいというふうに思っています。

10月に2回目が開かれます。札幌市長が改選ですけれども、小樽市長も改選ですから、政策を出して、2011年度の予算をつくらうと言っているのですけれども、だれが当選するかによって変わってしまうのではないかと思います。しかし、思いは一緒ですから、今回の会議を踏まえて、2回目には11年度につながるような施策の議論が始まってくると思っていますので、私としても参加者の一員として非常に期待を持って参加しております。

#### ○委員長

公明党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 27 分

再開 午後 2 時 47 分

#### ○副委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

民主党・市民連合。

---

#### ○林下委員

質問通告しようとしたものに、イレギュラーなものが3点ほどありました。それを自主規制いたしましたら、全部質問項目がダブっておりまして、なるべく同じ質問をしないように努めていきたいと思っておりますけれども、その点をよろしく願いいたします。

#### ◎丸井今井小樽店跡地について

まず、丸井今井小樽店跡地の関係でありますけれども、破産後の動きがあまり報道されておられません。小樽市としても中心市街地の活性化を図るためには非常に重要な位置づけだということで、この間、破産以前にも取組をされてきましたし、特に小樽の観光、あるいは飲食店街、小樽経済そのものに大きな影響を与えるということで、再開発に向けて一生懸命取り組んできたところですが、結果、こういうことになって、小樽経済全体に与える影響も非常に懸念をされます。

そこで、先ほども御答弁がありましたけれども、破産後のかかわりはなかなか難しいと思うのですが、再開発、あるいはビルそのものを再活用するにしても、小樽市としては何らかの形で、例えば買収した権利者に対し

て意見を申し述べる機会はないのかというところが非常に気にかかっているのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）田宮主幹

今、林下委員がおっしゃったとおり、あそこにつきましては、市の中心部活性化の大きなポイントだという認識でおります。それで、破産管財人が、今、売却に向けて中心となってやっていたらいいわけですが、売却の進め方として、破産管財人が中心となって、例えばこういうような開発をしようというプランを練ってスポンサーを探すケースと、完全に売却先、買う相手が独自に再開発なり再利用を決めるというケースと、大きく分けて二つあると思います。そして、破産管財人は後者のほうの立場をとっております。あくまでも、どのように再活用するか、再開発をするかということを決めるのはスポンサー次第であるというふうに考えていらっしゃいます。

そういった中で、市としても破産管財人と連絡を密にとりながら、スポンサーサイドで、何らかの形で市の協力を得られないのかということがあればいつでも相談に乗りますという旨は伝えております。

ですから、今後とも、この問題については、市が主体となって取り組むことはできませんので、側面から支援していく形で商工会議所との連携を図りながら、破産管財人と連絡を密にしながら、進めてまいりたいというふうに考えております。

○林下委員

非常にお答えにくい質問になるかと思うのですが、これまでの破産に至る経緯を考えれば、それぞれの地権者からいろいろな意見があって、再開発事業もなかなか支障を来していたということです。そうしたことで、今回、破産という決定を受けて、経済界の一部では、これで地権者のもともとの権利も制約されるので、むしろ再開発に弾みがつくのではないかという見解を持っている方もいらっしゃるようですけれども、最終的に競売が決定されて、最低入札価格もある程度示されているのではないかと思うのですが、複数の企業から打診があって、それが決定に至らない状況というのは、何が問題になっているのかというところが気になっているのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）田宮主幹

私どものほうは、直接、破産管財人のほうに打診している企業と直接話したわけではございませんので、詳しい事情は承知しておりません。

○林下委員

私どもとしては、この再開発、再活用に小樽市として十分にかかわって、小樽の再生のためにぜひ頑張っていたきたいというふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

◎銀聯カードについて

それから、銀聯カードの対応設備導入助成の関係なのですが、現在、導入を希望する企業はどのくらいになっていますか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

まだ予算が可決されておりませんし、私も把握しておりませんが、新聞報道などがあつた中で、二、三の企業から、予約したいという意思を私どもは聞いております。

○林下委員

周知の費用も補正予算の中で計上されているのですけれども、これは具体的にどういった内容を指しているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

こちらの費用につきましては、銀聯カードを導入したお店、例えば、今後、私たちの助成制度を使って導入する店舗もそうですし、既に導入している店舗を合わせて小樽で銀聯カードが使用できる店舗がこのくらいあるということをお客様にお知らせするための経費でございます。今、考えておりますのは、銀聯カードを使える店舗

に、カードを使える旨の大きめのステッカーの配布や、使える店が一定程度そろいましたら、使える店のマップなどを作成して、市内経済の活性化につなげていきたいというふうに考えております。

#### ○林下委員

そこで、最近、いろいろな報道がなされておりますけれども、特に、外国人観光客の増加を見込んで、全道各地でいろいろな取組がされているということが紹介されております。

例えば、中国語の勉強会を開いて、窓口を立て接客する勉強会をやっているまちの紹介とか、中国語や韓国語に表示、表記を書きかえているというような例もあります。小樽市も観光窓口に通訳ができる案内人を置くなど、いろいろな取組をしております。

ところが、この間、テレビでウイングベイ小樽の館内表示の外国語対応が非常に遅れていると報道されておりました。ウイングベイ小樽側とすれば表示を書きかえるにしても、数が多いので、費用がかかりすぎるということインタビューで答えておりました。しかし、一方で、中国人観光客が貸切りバスでウイングベイ小樽に来て、対応が全然整っていないものだから、買物をする気が全然なくなって、結局、時間を持て余して、次の出発時間前にみんなバスに戻ってきてしまい、買物をする人は本当に二、三人しかいなかったのです。これでは小樽のイメージは非常に悪いなという印象を受けます。

例えば、中国人観光客の電気製品などの購買力は、日本人とはけた違いで買っていくという話が紹介されましたけれども、一方で、よくよく考えてみると、ウイングベイ小樽内の家電量販店が撤退してもうないということで、欲しいものが売っていないという状況に至っております。ですから、市としても案内板のかけかえとか、観光客に対するもてなしの仕方、接客の仕方という面でももっと指導するというか、力を入れていく必要があるのではないかと思います。その点についてはどうお考えですか。

#### ○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

外国人受入れの関係でございますけれども、今年度の取組といたしまして、外国人受入れ推進事業という形で、この4月から5月、6月と、中国人の講師を招いて、主に中国人受入れを中心といたしまして、どういう形でもてなしをしていけばいいとか、中国市場に向けてのアプローチなどの勉強会をこれまで開催してきたところでございます。

そのほかにも、来月からいよいよ中国語の語学研修があります。特に、中国語は発音が難しいと言われておりますので、この辺を中心として語学研修を市内の観光事業者や宿泊、物販業者などに周知しているところでございますので、こういうような取組の中で、小樽市における外国人のおもてなし、受入れ態勢の整備は引き続き図ってきたいと思っております。

そして、今、委員から御指摘がありました一部大型量販店についての取組でございます。報道の見方によりますと、中国人の方々が時間を持て余してしまって、消費に結びつかない事例ということになりますが、逆に言いますと、それを見た市内のほかのお店の方々が、そういう形ではなくて、表記の部分強化しなければならないという、ある種、反面教師的な効果もあったのかと私どもは考えております。今後を実施いたします銀聯カードの導入などもあわせまして、表記にも力を入れるということで受入れ態勢が整っていくのではないかと考えております。

#### ○林下委員

そういういろいろな方面から受入れ態勢に力を入れていただきたいと思えます。

たまたま記者がおられませんから、質問したいと思えますけれども、最近の中国情勢、特に尖閣諸島問題で、今日もお昼のニュースで温家宝首相がまたあおるような発言をしておりますが、私どもも、現政権の対応ということでいろいろと言われておりますから、今の状況が一方では強行すぎるのではないかなど、マスコミにも批判をされております。情勢をわきまえていないとか、国益に反するとか、いろいろ批判されておりますけれども、一方では、ちょっと弱腰な発言をすると、対応が弱腰だとまた批判されるだろうし、これはなかなか難しい問題だと思うのです。

やはり、経済の活性化とかいろいろな状況を考えれば、中国との関係は今の対立状況をエスカレートさせることは好ましくないと思うのだけれども、産業港湾部としては現在の状況をどう受け止めていますか。

#### ○産業港湾部長

先ほどもお答えいたしましたけれども、政治的なものについては、我々としてはお話しできる立場にはないです。外交は国家の専管事項でございますので、それにゆだねるしかないと考えております。ただ、これは非常にドライな考え方もかもしれませんけれども、政治と経済はそれぞれ別だというふうに考えております。

先ほど申し上げましたけれども、個人ビザが解禁になって、昨年の 7 月までは大体 160 万人ぐらいが対象だったものが、本年 7 月ぐらいから所得の条件をぐっと落としまして、ビザの発給対象人員が 10 倍ぐらいの 1,600 万人くらいまで広がっているということがあります。そういう意味から言うと、ある会社がインセンティブツアーで 1 万人の社員を日本へ連れていくような団体旅行は何らかの形で中止となることはあるかもしれませんが、個人の旅行にまで、国家の関与がどこまであるのかわかりませんが、対象はかなり増えてきておりますので、我々としてはそこに期待するしかありません。

淡々と受皿としての対応はとっておかなければならないので、銀聯カードもその一つですし、観光案内所の窓口にも中国語の話せる人を配置したり、それから、観光関係の企業の人々を対象にこれまで 3 回でしょうか、中国関係のいろいろな講習会もやっておりますから、そういうことは粘り強くやって、いつどうなっても対応できるように行政としてはこれからも取組を進めていきたいと思っております。

#### ○林下委員

ちょっと難しい課題ですけれども、常に備えあれば憂いなしで、こういう分野はいつ状況が変わるかわかりませんので、いずれの事態にも小樽市として対応していけるような対策をお願いしたいと思っております。

#### ◎重点港湾選定結果について

次に、重点港湾の関係です。

私も、この決定を受けてから、新聞を見るのも嫌なぐらい大変な批判を受けておりますけれども、ある意味では小樽港がこれで終わりみたいな書き方をされておりましたから、私も非常にショックでしたが、先ほどから港湾室のいろいろなお話を聞いていますと、決してそんな状況ではないというふうにお聞きして安心しております。

ただ、今まで推進してきた事業は、どれとどれは継続していくとか、これは中断を余儀なくされるといった仕分けは現在行われているのでしょうか。

#### ○（産業港湾）事業課長

重点港湾の選定から外れたことでの現在実施している事業への影響ということだと思います。

私どもが行っている直轄事業としては、北防波堤改良事業がございます。それと、その間の老朽化対策としての社会資本整備事業などを柱として進めておりますけれども、基本的にこの両事業についての影響はないと考えております。

#### ○林下委員

それと、小樽港将来ビジョンを推進していく上で、これから何が障害になってくるのかということが非常にわかりづらいのですけれども、その点については、現在考えられること、こういう部分に懸念があるという御判断はされておりますでしょうか。

#### ○（産業港湾）事業課長

今回の重点港湾から外れたことと小樽港将来ビジョンへの影響ということですが、これは、市長の代表質問での答弁にもございましたけれども、基本的には小樽港将来ビジョン自体は具体的な整備計画まで詰めていないということがございまして、現時点で影響について判断するのは非常に難しい部分があります。例えば第 3 号埠頭の話になりますが、将来的に旅客船埠頭として整備していく際に、専用の旅客船バースを整備するという事にな

りますと、新規の直轄事業ということになりますので、この部分では支障が出てくる可能性もあるという認識は持っております。

#### ○林下委員

前任ですけれども、当時の前原国土交通大臣は、この発表をしたときに、重点港湾から外れたとは言っても、事業の継続性、あるいは必要な事業はこれまでどおりの支援をしていくというコメントをあえてされたのですけれども、その点についてはどういう受止め方をされておりますか。

#### ○（産業港湾）事業課長

今回の重点港湾は、あくまでも、水深の深い岸壁をつくるとか、埠頭を拡張するとか、そういう新規の直轄港湾整備事業の投資先を点検するというものでございます。私どもが今進めている事業につきましては、改良系が主となっておりますので、先ほども御説明させていただきましたが、影響はないというふうに考えてございます。

前原大臣の発言の関係でという御質問ですが、私どもとしては、通常の今まで進めてきた港湾整備は従前どおり進めていけるものと考えてございますし、問題となっております新規の直轄事業の必要性が出てきたときに支障になる部分はあるのですが、その際には、港として必要なものは必要だということを国にも働きかけながら理解を求めていきたいというふうに考えてございます。

#### ○林下委員

私どもとしても、新規事業は一切認めないみたいな報道もされていたのですけれども、必要な事業を支援していくということをあえてコメントしたということは、当然、新規事業に対しても、どういう負担割合にするかということはあるかもしれませんが、小樽市としては従来どおりきちんと要求をして、その必要性を訴えていくことが大事だと思うのです。

例えば、これから新規のクルーズ客船の対応など、考え方はいろいろあると思うのですけれども、そういうものを国に求めていくような課題はあるのでしょうか。

#### ○（産業港湾）事業課長

現時点では、基本的には施設の延命化に向けた改良事業を主として行ってございますので、すぐさま国に対して新規事業の要請ということは考えておりません。ただ、先ほども御説明させていただきました第3号埠頭の関係は私どもの本当に大きな課題だと認識しておりまして、これから現実に実施に持っていくという時期が来ましたら、小樽のクルーズ船の重要性を国に説明し、また発信しながら事業の必要性について理解を求めていきたいというふうに考えてございます。

#### ○林下委員

先ほど佐野委員が御質問したように、例えば、道が提唱している食のクラスター構想とか、一方ではいろいろな事業で小樽港の重要性がすごく評価されていると思うのです。やはり、食品加工などいろいろな分野で期待もされているし、小樽港を活用して、国内はもとより海外にも進出していこうといういろいろな企画があるのに、どうも観光港に特化したような位置づけというのは間違いだと思っております。

その点について、正直に言えば、石狩湾新港に貨物を寄せるための国の政策ではないかという思惑も感じざるを得ないような決定だと思うのです。そういう意味で、小樽港はそういう部分もあるのだということを訴えていただきたいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

#### ◎観光ボランティアについて

それでは、次の質問に移ります。

私どもは、本年7月に柳川市の観光の視察に行つてまいりました。ここは、皆さんも御承知のとおり、柳川城の堀を中心に水路を930キロメートルもめぐらせて、これを観光事業に生かそうということで、まだまだこの分野は小樽から見たらむしろ遅れていると思うのですけれども、水路を活用したいろいろな観光事業は、そういう危険性も

あるかもしれませんが、観光ボランティアに対する設置要綱や実施要綱や災害補償などいろいろきめ細かな条項をつくってボランティア活動をフォローしているという状況を知りました。観光事業としてはまだまだ走りという感じを受けたのですけれども、もちろん小樽の観光ボランティアもかなり勉強して、参考にしながらこういうものをつくったと思うのですけれども、そういう背景などを考えますと、先進地の小樽としては、現在の設置要綱とか実施要綱、あるいは災害補償は全くないように受け止めているのですけれども、その点についてお考えはありますでしょうか。

#### ○（産業港湾）観光振興室中村主幹

柳川市の観光ボランティア設置要綱ということですが、観光協会が掘の周りを案内するのにボランティアを集めたということで、観光協会が中心となって設置しているものだと思います。これにつきましては、小樽はかなりの成熟期に入っておりまして、それぞれの団体が自主的な運営をしている段階に入っております。例えば、おもてなしボランティアの会がありますし、おもてなしボランティアの会から発展して組まれた小樽観光ガイドクラブなどがあります。お聞きしたところによりますと、それぞれが自主的な運営の中で、保険にもきちんと入ってやっつけていらっしゃるということでございます。小樽観光ガイドクラブは、有償でエージェントとも契約して、事業化に向けて取り組んでいますので、本当のボランティアの手弁当というよりは、さらにボランティアの知識を生かして、ボランティアの範囲内である程度の事業化に進んでございます。

ですから、市がそこに手をかすといいますか、市が中心となっても、既に自主的な段階に入っておりますので、意味合いとしては、先ほど委員もおっしゃいましたけれども、小樽市の方が進んだ段階に来ているような状況でして、設置要綱を仮につくったとしても逆行することになってしまいますので、それを見守るような形でよろしいかと思っております。

#### ○林下委員

寝た子を起こすような話になって申しわけないですが、私も、なぜこのことに気づいたかといいますと、観光馬車の暴走問題で、前回の経済常任委員会でも質問させていただいたのでありますが、観光が担当すべき分野ではないのだということを議論していて私自身はわかりました。

そうは言っても、小樽に観光に来てくれた人の安全・安心をどう担保していくか、あるいは、こういうボランティアの人たちが本当に安心して観光客に接していただくためには、何か統一したものがあってこそ、何かあったときに役に立つのではないかという気がするのです。結果的に、表現は不適切かもしれないけれども、行政の縦割りみたいな形で、この問題を解決するのは、それぞれ大きな壁があってなかなか難しいと。しかし、現にこういう事故が発生してしまうと、市としていろいろなかかわりで対応せざるを得ないということで、非常に苦慮しているのは私どももよく理解できるのです。例えば、観光に関連する交通行政、あるいは観光行政は、本来、密接不可分の関係であるはずなのだけれども、行政上は全然違う分野だということで、問題がなかなか解決できないとすれば、我々も考え直す時期ではないかというふうには私は受け止めているのですけれども、その点についてはどうお考えでしょうか。

#### ○（産業港湾）観光振興室長

直接的な答えになっているかどうかはわかりませんが、そもそも小樽のボランティア組織というのは、平成11年2月の第1回小樽雪あかりの路のときに、市民ボランティアを声かけして集めたのです。19年に観光協会と合併します小樽観光誘致促進協議会が7年に発足しておりまして、その促進協議会が第1回目の小樽雪あかりの路の前年に小樽観光を考えるという一つの提言を出しました。その中で冬型のイベント、通過型観光から滞在型、そして札幌と差別化した中の通年観光を目指したいという中で始めたイベントに、市民のお力をおかりしてということで、その当時は議会でも、おもてなしの心の醸成など、議員各位から多々お話があったのですけれども、なかなか具体化していなかったのです。

その中で、小樽市が中心になって小樽観光誘致促進協議会でボランティアの育成に入っていました。それで、13年の第3回目のときに三十数名で小樽おもてなしボランティアの会が立ち上がりました。その中のある方が、他都市を見ていると、有償ガイドもいて、エージェントと手を結んで、より質の高いボランティア活動を行っているが、それは、金もうけ主義ではなくて、最低の活動費を何とか得たいのだということになりまして、15年に一部の人が始めまして、小樽観光ガイドクラブという組織でやっております。

ただ、有償の小樽観光ガイドクラブといえども、無償のボランティアグループも中に入っております。小樽雪あかりの路は、小樽観光ガイドクラブ、おもてなしボランティアの会にとりましては聖地のイベントなものですから、これについては一円の負担もなく参加していただいております。

それで、林下委員がおっしゃったとおり、立ち上げのときであれば、設置要綱等をつくっていくということもあるでしょうけれども、今、それぞれの会では会則、規約を持っております。それから、主幹からも答えましたけれども、たしか小樽の社会福祉協議会でボランティア登録をすると、ボランティア保険を安い金額でかけられるという仕組みになっております。そういう中から、一律の新しいボランティア育成の設置要綱を持てるかということ、なかなか持てないといいますか、観光だけに特化しない形でいいかと、例えば、小樽青年会議所などは究極のボランティア活動で、おたる潮まつりが中心ですけれども、やっておりますし、御当地検定でやっております観光大学の小樽案内人のマイスター1級、2級の方が、顔見知りになって10人以上の塊の中で動いていただいて、いろいろなイベントにかかわっていただいております。

こういう中では、小樽市が一律の設置要綱を設けるのはなかなか難しい状態かと思っております。

#### ○林下委員

今お答えいただいた経過などは私もまだ勉強不足でよくわかっていなかったのですが、私が主張したいのは、行政のいろいろな分野がそれぞれこういった問題にきちんと対応できるような法整備、あるいは条例などを考えるべき時期ではないかという質問趣旨だったのです。

その点についてお答え願いたいと思います。

#### ○（産業港湾）観光振興室長

今、観光に特化した中でも、イベント色の強い部分とか、どこまでが観光かということがありますが、例えば街路樹のプラタナス等をすべて伐採しないで何とか枝ぶりを残しながら、10月、11月に落葉したときに、落ち葉拾いをやっているようなボランティアのグループとか、いろいろなグループがございますので、市としても、観光振興室だけではなくて、まちづくり推進課とも今後話し合いながら、そういうボランティア団体についての効果的な活用を話し合ってみたいと考えております。

#### ○林下委員

今、私が主張した部分は、確かにいろいろな分野で規制とか難しい部分もたくさんあるのだと思うのですが、例えば、交通政策の視点から考えれば、観光とどのように責任の分担をすべきなのかということとは出てくると思うのです。だから、私は今質問しているのです。しかし、どうもそこら辺がかみ合っていないのです。

万が一、こういう事故が起きたらどういう補償ができるのか、あるいは、ボランティア活動に対する基準みたいなものが整理されていると、もう少し対応が考えられるのではないかという視点でお答え願いたいと思うのです。

#### ○（産業港湾）観光振興室長

後者のボランティアの保険の関係ですけれども、先ほど申し上げましたとおり、社会福祉協議会に行きまして登録すると、安い金額でボランティア保険をかけられますので、それは1団体や2団体ではなく、相当の分野において何十団体も登録加盟されているというふう聞いております。

あとは、イベントなどにおいて、こういうボランティアグループではなくて、個々でお手伝いしてくださる市民の方、とりわけ高校生、大学生もいらっしゃいますけれども、例えば市が補助金を出していますおたる潮まつりや



小樽雪あかりの路などの大きなイベントでは、ボランティア保険を実行委員会としてかけるような形で進んでおります。

それから、前者の観光馬車の件ですけれども、観光とついでに、今は観光振興室が中心となって答弁しておりますけれども、もともと昭和26年に法律ができて、46年からは新規参入には届出が必要なくなった法律は、あくまで道路運送法ですので、その当時から観光という部署があったときに観光が携わるかということ、それはなかなか厳しかったと思います。

道路関係、交通関係の部署が本来は行うべきなのでしょうけれども、今、道路運送法の中で軽車両が抜けて空白状態になった中で、可能性としては条例では制定できません。昨日の予算特別委員会でも答弁しましたが、地域の実情、特性が極めて多い、例えば、人力車、リヤカー等が極めて多くなれば条例を制定することは地域特性で可能なのでしょうけれども、果たしてそのときに観光で行うべきか否かという問題は全庁的に協議すべき問題かと思えます。

#### ○林下委員

どうも私の考え方がまずいのか、やはり問題は、道路運送車両法などの分野をここで議論することは適当ではないということはわかっているのです。しかし、観光ボランティアとか小樽の観光を考えたときに、こういったことをどうやったら整理できるのか。それを裏づける法的なもの、あるいは条例的なものが必要ではないかということで、質問をさせていただいているので、できれば、その辺の趣旨を御理解していただいて、お答え願えればと思うのです。

#### ○産業港湾部長

予算特別委員会の中でも議論がございまして、道路行政なのか、あるいは安心・安全という側面なのかとか、いろいろとありまして、るる説明いたしませんけれども、今、よるすべとすべき法律がない中で、条例の可能性はあるとは言いがたながら、観光振興室長が予算特別委員会でも言ったのですけれども、例えば小樽のタクシーがなくなって、それが全部馬車で運行されるようになるとか、人力車がまちじゅうを走っているということであれば、それこそ地域特性だから、それに対応するための条例という可能性はあるかもしれないけれども、現実にはそうではないわけです。その中で、雇用を制限するという事は非常に難しいです。

それでは、小樽市として何ができるのかと言えば、法律がないと言っても、人命が失われたわけですから、法治国家の中ではおかしいのです。できないのだけれども、小樽市には小樽市安全で安心なまちをつくる条例があって、その中にも観光客に触れた部分もありますし、指針とするべきものもございまして、事業者に対するお願い事項ではあるかもしれないけれども、どうかその中に溶け込ませていって、何とか小樽市の姿勢を示していけないか。そして、今までもやっておりますけれども、関係事業者には常に注意を喚起してお願いをしているのですが、これを引き続きやっていくというような方向で関係機関とも協議して検討しようというふうに考えております。

#### ○林下委員

最後に一言だけです。

今、御答弁いただいたとおりだと思います。私も道路運送車両法や交通運輸に携わってきましたから、自分なりに勉強してきたつもりです。やはり、法律に不備があることは間違いないのです。当時、道路運送車両法は何回か改正されているのですけれども、肝心なことは、昔の道路運送車両法は人馬が主体で法律が形成されていたのです。それが、自動車の発展とともに、全部を自動車に合わせて、今は人馬などを全然想定していないのです。だから、そういう条文は全部カットされているわけです。したがって、今回、こういうことが起きても、だれも対応できない状況だと私は思っています。

ですから、ここで議論をして結論が出る問題ではないということは十分承知しておりますけれども、ぜひ行政として、むしろこの機会に専門の部署を置いて条例化を検討することでやっていただきたいということで、終わります。

○副委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、平成会に移します。

---

○大橋委員

◎丸井今井小樽店跡地について

今、丸井今井小樽店跡地の質疑がありまして、競売の時期が来たわけですね。それで、旧国際ホテルが競売されたときの経緯をずっと思い浮かべて話を聞いていたのですけれども、そのこととの関連の部分でお尋ねします。

旧国際ホテルのときは、最終的には暴力団に絡まれてとんでもないことになったのですけれども、あのときに、何回か競売していて、どんどん値段が下がっていったのですが、そのときには、市というか、経済界がどこかで乗り出そうということで、最後は業界のほうで乗り出す体制まで作りかけていたわけですね。ただ、まだ大丈夫だろうというときにさらわれたという経緯がありました。

そのときに、競売価格はすごく低いのですけれども、お土産がついているので、それを込みにすると相場だねということが言われていました。お土産というのは、要は公的な税金の滞納の問題ですが、今回、競売するに当たって、あの建物に関しての負債の部分は、旧小樽グランドホテルの部分が大きいのですけれども、旧小樽グランドホテルは店子にすぎなくて、倒産しているわけです。だから、旧小樽グランドホテルの滞納関係はお土産には関係ないのだろうと思います。だから、小樽開発としてのそういう税金の滞納やお土産に関するようなものがあるのかどうかです。その点はどう解釈しているのでしょうか。

○（産業港湾）産業港湾部長

税のことについては、申しわけございませんけれども、お話は控えさせていただきたいと思います。るるお話があるとおりかなと思います。

○大橋委員

今、控えさせてもらうということで、逆によく理解できました。

それと、これは技術的な問題ですけれども、今、岩永さんたちがお手上げたときの問題の中に、地下水のくみ上げに毎月お金がかかっているということがありました。それで、破産管財人の下に現金が残っていて、破産管財人はそれを現金で支払うことが可能だというふうに押さえています。これは、今の法律的なものから言うと、地下水のくみ上げはこれからも続けていくものなのかどうかです。それは、建物保全上の技術的な問題ですけれども、破産管財人として、現在、地下水のくみ上げにかかるお金を自分の手持ちから払っているのか、これからも払っていく状況なのか、つまり、地下水をくみ上げながら建物を保全する状況なのかについてはどうなのでしょう。

○（産業港湾）田宮主幹

破産管財人は、建物の施設の維持・管理を行わなければなりません。その上で、できるだけ高く施設を売却して、債権者にできるだけ多く支払っていくということが使命になってございます。

今、大橋委員がおっしゃったとおり、新聞報道にもありましたけれども、小樽開発の預金があつて、仮差押えをされていたけれども、それが破産手続の開始決定と同時に解除されています。これをもって、第一に、このお金で施設を維持・管理していかなければならないということがあります。ですから、今、あそこは地下水がずっとわき水として出ていますので、その対応も含めて破産管財人のほうでやっているというふうに伺っております。

○副委員長

平成会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 3 時 38 分

再開 午後 3 時 44 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。

陳情及び所管事項の調査について、一括採決いたします。

いずれも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)

○委員長

御異議なしと認め、さように決定しました。

本日は、これをもって散会します。