

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

経済常任委員会会議録			
日 時	平成 23 年 7 月 13 日 (水)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 4 6 分
場 所	消 防 第 2 ・ 3 会 議 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	中村委員長、濱本副委員長、千葉・酒井・佐々木 (秩) ・北野・久末各委員		
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		
<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: right;">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中村でございます。もとより微力ですが、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に努めてまいり所存でございますので、どうぞよろしくお願いを申し上げます。

なお、副委員長には濱本委員が就任いたしましたので、報告いたします。

改選により、委員の構成が変わっておりますので、部局ごとに理事者の紹介をお願い申し上げます。

(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、千葉委員、佐々木秋委員を指名いたします。

所管事務の調査を議題といたします。

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。

「天狗山観光推進に向けた提言について」

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

それでは、報告させていただきます。

先に提出しております資料 1 をごらんください。

天狗山観光の将来ビジョンを検討する目的で、昨年度設置いたしました「天狗山観光推進検討委員会」から、検討結果の報告があり、その内容を提言としてまとめた冊子を作成いたしました。お手元のこの冊子に基づきまして検討の経緯と概要を報告いたします。

まず、この検討委員会設置の経緯であります。表紙をめくっていただきまして、「はじめに」をごらんください。この中で触れておりますとおり、天狗山で北海道中央バスが経営するロープウエーとスキー場は、厳しい経営環境に置かれており、施設が老朽化する中、天狗山観光の将来ビジョンなくしては施設を更新できない状況にあります。また、市としましても、観光基本計画の中で、小樽観光の重点地域の一つに数える天狗山地域の観光振興を観光事業者だけの課題とは捉えていないことから、市と中央バスとで協議し、観光協会などの関係者を加えて天狗山観光推進検討委員会を設置し、天狗山観光の将来ビジョンについて検討することといたしました。

検討の経過についてであります。48ページからの関連資料をごらんください。こちらに、検討委員会の規約やメンバー、事業検討の経過、天狗山地域で行われてきた活性化の取組などをまとめております。

続いて、49ページには、検討委員会メンバーを掲載しておりますが、観光振興室を中心とした市、中央バスのほか、観光協会、商工会議所、民間の委員で構成されております。

次に、50ページですが、こちらにありますとおり、検討委員会では、立上げからの前半に、各委員からの課題やイメージの抽出、講師を招いての勉強会、コンセプト案の作成などが行われ、後半は、コンサルタント会社を入れてのワークショップを中心としたコンセプト案の精査、ビジョンの策定が行われていました。

次に、提言内容を、冊子に沿って説明いたします。

戻りますけれども、1ページであります。序章としまして、コンセプトを形成するための現状認識やキーワードの整理について説明しております。

2ページ目にありますとおり、委員会では、30年後の小樽のまちがどのようなようになってほしいか、それをイメージすることから始め、議論の中からスポーツライフと芸術・文化の二つをキーワードといたしました。

3ページ目からは、事業戦略編となっております。先ほどのキーワードや課題解決の方向として、4ページにも

ありますとおり、ビジョンの展開テーマを「小樽の森」としました。

5 ページをごらんください。構成テーマに沿って施設改修や事業展開を図ることにより、小樽発展の礎となった意味、歴史的建造物など、小樽ならではの魅力を有する市街地に加え、豊かな恵みをもたらす森が一体となって、これからの時代に求められる新たなまちの可能性を引き出すことになるという考え方をまとめております。

以下、28ページまでは、「小樽の森」で行われるソフトウェアについて説明しております。

内容といたしましては、事業ターゲット、導入機能、利用動線に伴うゾーニング、コンテンツイメージなどとなっております。

続きまして、29ページをごらんください。ここからは、事業戦略編のハードウェアについての説明であります。

内容としましては、山頂と山麓における施設の改修イメージをパースなどで説明しております。

更に、35ページから40ページまでは、事業戦略編のマネジメントについての説明です。

内容としましては、事業を運営するに当たっての戦略的視点や事業運営主体のイメージなどの解説であります。

41ページから45ページまでは、事業分析編としまして、想定される事業費や収支、資金確保に関する考え方を整理しております。

46ページは、事業推進上の課題編となっております。今後の事業展開のプロセスと事業推進上の課題について整理しております。

47ページ以降は、先ほどお話ししましたとおり、関連事業であります。

以上が、天狗山観光の将来ビジョンとして提言された内容であります。

総括いたしますと、天狗山地域を「小樽の森」と位置づけ、このテーマの下ですばらしい眺望や豊かな自然などを生かした観光、更には新たなキーワードでありますスポーツライフ、芸術・文化といった展開を行うことで小樽観光の更なる可能性を引き出し、まちの発展に寄与することを目指したものであります。

市といたしましては、今後、関係者の御意見などを踏まえながら、中央バスと事業化に向けた検討を進めるに当たっての手法や体制について協議を進めてまいりたいと考えております。

○委員長

「平成22年度企業立地状況について」

○(産業港湾)薄井主幹

平成22年度の企業立地状況につきまして、報告を申し上げます。

資料2を御参照ください。

資料2の構成ですが、1番が新規立地企業、2番が操業開始企業、3番が工業団地立地企業としてございます。

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、菓子卸売業の(株)北海道エスケープロダクツなど2社が、また、石狩湾新港小樽市域において、自動車貨物運送業の(株)ケーエフ運輸など5社が立地し、合わせて7社が新たに立地いたしました。

なお、7社すべてが、撤退企業等から土地又は建物を取得したものでありますが、それら企業名につきましては備考欄に載せてございます。

次に、平成22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、自動車整備業の(株)札幌など3社が、石狩湾新港小樽市域において、水産食料品製造業の(株)小樽フーズなど2社の操業があり、合わせて5社が操業を開始いたしました。

この結果、本年3月末現在、銭函工業団地では、立地企業数が119社、分譲面積は65.2ヘクタール、分譲率は86.1パーセントとなっており、立地企業119社のうち対前年度1社減となる104社が操業をしてございます。

また、石狩湾新港小樽市域では、立地企業数が74社、分譲面積は111.9ヘクタール、分譲率は47.3パーセントとなっており、立地企業74社のうち対前年度と同じく、45社が操業しております。

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781.9ヘクタール、分譲率は64.7パーセントとなっており、立地企業722社のうち593社が操業をしています。

○委員長

「道央圏港湾の広域連携のための協議会における取組について」

○(産業港湾)港湾室長

道央圏港湾の広域連携のための協議会における取組について、報告いたします。

資料3をごらんください。

まず、1の道央圏港湾の広域連携のための協議会の設立等についてであります。本協議会は、昨年11月に、北海道経済の国内外に対する競争力強化に資する港湾機能を確保するため、室蘭港、苫小牧港、小樽港、石狩湾新港、白老港の道央圏5港の管理者により設立されております。

また、本年4月には、広域連携による機能強化を推進するため、①北海道産品の輸出拡大に向けた連携、②サプライチェーン・マネジメントに向けた連携、③クルーズ観光振興に向けた連携、④防災機能強化に向けた連携、⑤シップリサイクル拠点形成に向けた連携、⑥港湾運營業務の効率化に向けた連携、⑦その他必要な連携の7項目について取り組むことに合意しております。

次に、2の日本海側部会の小樽港と石狩湾新港の取組についてであります。協議会で合意した取組のうち、サプライチェーン・マネジメントに向けた連携を形成するため、小樽港と石狩湾新港において、2港を一体的に機能させるための2港寄り実証実験を一定期間実施し、今後、2港寄りしやすい環境に向けた検討を行うこととしたものであります。

次に、3の2港寄りの実証実験の取組についてであります。取組実施概要といたしましては、小樽港、石狩湾新港の2港に連続して入港する10,000総トン以上の貨物船に対し、一元的な入港とする試みとして、入港料について2回分必要であるところを1回分とすることや、入港する際に必要な手続の一部を最初に入港する港湾で受け付けることなどを実施し、今後の連携に向けた課題等を検証することとしております。なお、実施期間は、平成23年5月25日から10月31日までとしております。

次に、実証実験の状況でございますが、現在のところ、実証実験の対象となった船舶は、5月26日にファースト港として小樽港に、5月30日にセカンド港として石狩湾新港に入港した輸入米輸送船のロングビーチ号1隻であります。この実証実験による入港料等の軽減につきましては、入港料が通常は2港分で約6万2,000円のところを1港分の3万1,000円、係留施設使用料が通常はそれぞれの港の係留時間によって算出し、両港で81万3,000円となるところ、両港の通算係留時間で算出したところ73万2,000円となり、トータルで約11万2,000円、約13パーセントの軽減となりました。

なお、今後につきましては、今のところ、2港寄りの船舶の寄港予定はございませんが、両港のポートセールスの折などに、小樽港と石狩湾新港がこういった連携の取組を行っていることを訴えながら、10月までこの取組を継続してまいりたいと考えております。

○委員長

「日本海側拠点港の応募について」

○(産業港湾)事業課長

日本海側拠点港の応募について説明させていただきます。

資料4をごらんいただきたいと思います。

まず、日本海側拠点港の目的についてであります。中国、韓国、ロシアといった日本海周辺の対岸諸国の経済発展を我が国の経済成長に取り込みつつ、日本海側港湾全体の国際競争力の強化と日本海側地域の経済発展に貢献するためとされております。

次に、日本海側拠点港の応募についてでありますけれども、まず対象港につきましては、日本海側に位置する稚内港から長崎港までの、離島を除く国際拠点港及び重要港湾の26港とされております。

次に、選定基準でありますけれども、機能ごとの応募で、それぞれ選定基準が設けられ、絶対評価により選定を行うとのことで、選定する港湾の数に限度は設けられておりません。また、応募の対象となる機能の種別、機能ごとの選定基準の概要は、資料の中ほどの（１）輸送モード別、それから、その下の（２）貨物別に大きく分けられて示されております。

まず、（１）輸送モード別についてでございますけれども、これにつきましては①国際コンテナから④外航クルーズまで四つの機能が示されており、選定基準の概要について説明申し上げますと、①国際海上コンテナにつきましては、2015年において中国、ロシアを中心に対岸諸国との間にダイレクト航路を有するとともに、同航路でのコンテナ取扱個数が2010年の2割増し、2025年にはダイレクト航路がデイリー運航を押さえ、同航路でのコンテナ取扱貨物が2010年の2倍を目指した計画であることというふうにされてございます。②国際フェリー、国際RORO船につきましては、2015年において対岸諸国との間に定期航路を有し、2025年には同航路が週5便以上の就航を目指した計画であることとされております。③国際定期旅客につきましては、同じく2015年において対岸諸国との間に定期航路を有し、2025年には同航路が週5便以上の就航を目指した計画であることとされております。④外航クルーズにつきましては、以下の二つの機能に分かれておりまして、④-1、定点クルーズ拠点につきましては、クルーズ客船の年間寄港数が、2015年には25回以上、2025年には50回以上を目指した計画であることとされております。④-2、背後観光地のクルーズ拠点につきましては、2025年においてクルーズ客船の年間寄港回数が12回以上を目指した計画であることとされております。

次に、（２）貨物別については、①原木、②その他の貨物と示されておりまして、それぞれの機能とそれぞれの機能の選定基準の概要について説明申し上げますと、まず原木につきましては、2015年及び2025年においてそれぞれ年間30万トン以上の取扱量があるとともに、2015年において北米材の輸入に供する3万DWT（デッドウエート）級原木運搬船の満載入港に対応した計画であることとされております。

その他の貨物につきましては、提案があった貨物に関して、国の委員会で対象機能として取り上げるか否かの結論を得た上で、当該貨物に関する評価指標を設定し、選定を行うということとされております。

続きまして、スケジュールについてでございますけれども、平成23年6月10日に港湾管理者への説明会がございました。その後、7月29日が応募の締切りとなっております。8月にはいよいよ応募者からのプレゼンテーションを受けるということになってございます。そして、今年秋ごろに日本海側拠点港の選定をするということになってございます。

次に、応募に向けた小樽市の方針でございますけれども、小樽市としましては、外航クルーズの背後観光地のクルーズ拠点、この機能を選択し、北海道観光のクルーズ拠点としての将来計画を提案していきたいというふうに考えてございます。

なお、去る平成23年6月15日、小樽貿易振興協議会総会におきまして、このたびの日本海側拠点港の応募を見据え、今後のクルーズ客船の誘致拡大に向けた施策を官民協働により検討し、クルーズ客船の寄港促進を図るため、同会の中にクルーズ客船誘致促進部会が新たに設けられております。私ども、計画書の策定に当たりましては、こちらの部会からの意見も伺いながら進めているところでございます。

○委員長

これより質問に入ります。

なお、順序は、共産党、自民党、公明党、民主党・市民連合、久末恵子委員の順といたします。

共産党。

○北野委員

◎日本海側拠点港の応募について

最初に港湾室に伺いますが、今、資料 4 の説明にあったことなのですが、これと同じスタートに立っている石狩湾新港は何を申請しようとしているか、まず説明してください。

○(産業港湾)事業課長

私どもが聞いている情報では、石狩湾新港としましては、(1)輸送モード別①にあります国際海上コンテナ、それと(2)貨物別のほうになります、このうち、②その他の貨物として LNG で応募するというで伺っております。

○北野委員

石狩湾新港のほうは、コンテナでロシアとのダイレクトの開港を目指しているということなのですが、貨物の全体としての伸び悩みの中で、対岸の新興国の景気を日本海側に取り込むというのであれば、日本の側としてそれを受け入れる産業の上昇といいますか、そういうことについてはどう考えるのですか。

○(産業港湾)事業課長

私どもは、この日本海側拠点港の提案に当たりましては、外航クルーズというのが一番の軸と考えていたわけなのです。そのほかいろいろと機能についての可能性ということは考えた中で、例えばロシアと、今、御指摘のありました貿易の関係についてでございますけれども、現在の北海道とロシアの貿易、どのぐらいあるかということをお調べしておいたのですが、北海道統計でも見た中では、全体としては中古車、それから石炭というのが圧倒的にロシアと北海道の間では要は貨物が主流になっておりまして、それを除きますと、平成 20 年では 30 万トンぐらいいし貨物量がないという現状でございます。そういったこともあって、私どもとしては、例えばこのロシアとのコンテナ区分の中では、なかなか厳しいとは考えてございました。

○北野委員

厳しい。逆に言えば、神原汽船との定期航路は、影響を受けないというふうに踏んでいるのか。

○(産業港湾)港湾室主幹

今のところ、コンテナ航路につきましては、石狩湾新港のほうを提供するというで伺ってはおりますけれども、今段階ではどのような港、あるいはどのような品目ということで検討されているのか見えてきませんので、今段階では何とも言えない状況にあります。

○北野委員

この点で、本港の貨物を確保する点で、神原汽船とか新日本海フェリー、ここの関係は重要だと思うのだけれども、新しい市長になってからここの会社にあいさつに行って、引き続きよろしくということは言っているのか。

○(産業港湾)港湾室主幹

新しい市長になってから、幾度か訪問の日程調整はしているところですが、相手方の日程の折り合いがつかず、今のところ、コンテナ船社あるいはフェリー会社のほうには行っておりません。ただ、小樽港にコンテナ船社の役員、あるいはフェリー会社の社長さんとかがお見えになることがありますので、そのときにはお会いをしております。

○北野委員

こちらから頼みに行くときに、向こうから来るのを待っていて、あいさつするというのでは、話が逆さまだと思うのです。

◎小樽港の貨物量の推移について

ところで、新日本海フェリーの貨物の減少の要因は何なのですか。

○(産業港湾)港湾室主幹

平成20年が1,074万9,000トン、21年が957万3,000トンということで減っております。この主な減少の要因といたしましては、世界的な不況あるいは燃料高騰による減便によるものであります。

○北野委員

そうすると、北海道の景気ともかかわるのだけれども、どういうふうに貨物の動態が推移しているかを見たいとして資料要求をしようと思ったのですが、本港の取扱貨物量の推移を歴年別にしたものをつくっていないのですか。

○(産業港湾)港湾室主幹

歴年についてはつくっております。毎年、小樽港の統計年報という形で、品目別とかということをやっております。

○北野委員

そうしたら、私の言ったのなんか、それをコピーして、はさみで切れば、資料という形で出るでしょう。何で出さないのか。

○(産業港湾)港湾室主幹

申しわけございません。年報という形では出しておりますけれども、81品目を出しておりますして、それをまた、品目を圧縮しましてやるものですから、その部分についての統計はとっておりません。この年報のほうからまた集計し直しまして、圧縮版という形で統計をとる形になりますので、少々時間をいただきたいということです。

○北野委員

貨物の動向については、石狩湾新港に相当シフトしているというふうに私は思うし、それは事実だと思うのです。そういう対比をしながら小樽港のあるべき姿というか、あるいはポートセールスなども的を射たものにしなければならぬと思うのですが、基礎資料をつくらなくて、この貨物が前年に比べてどのくらい落ちているのか、あるいは伸びているのか、そういうこともチェック機構である議会のほうに出さないというのでは、納得できません。

一番新しい小樽港の統計年報というのは平成21年なのですが、22年はもうできていると思うのです。貨物ごと、農水産品から順番に前年比どれくらい伸びるか、あるいは減っているか、上から一つずつ言ってくれませんか。

○産業港湾部参事

小樽港の速報値でお示しいたしますと、農水産品につきましては、対前年比90.7パーセント、トン数までお知らせしますか。

○北野委員

いや、その中には後で聞くから、あと林産品以下を話して。

○産業港湾部参事

林産品につきましては、前年比50.5パーセント。

鉱産品につきましては、前年比55.3パーセント、金属機械工業品につきましては、前年比138.6パーセント、化学工業品につきましては、前年比87.6パーセント、軽工業品につきましては、前年比104.9パーセント、雑工業品につきましては、前年度139.3パーセント、特殊品につきましては、前年比96.1パーセント、フェリーを除く一般貨物全体では、前年比97.3パーセント、フェリーを含めるとトータルで101.0パーセントという形になってございます。

○北野委員

今、説明あった中で、一般貨物は落ちているのだけれども、何トンから何トンに落ちたのか、累計で。

○産業港湾部参事

一般貨物につきましては、前年114万4,414トン、これに対して3万806トン減の113万608トンとなっております。

○北野委員

下手すれば100万トンを切る可能性があります、心配です。

これはでき次第議会に示していただいて、その中で更に項目別にどうするかということ、この次に伺っていきたいと思うのです。

◎港湾計画の改訂について

次に、次回の港湾計画の改訂について伺いますが、まず今考えている港湾計画の改訂、時期、課題等について、説明をしてください。

○(産業港湾)事業課長

今後進めていく港湾計画の改訂時期と、その課題という御質問でございますけれども、まず改訂時期につきましては、まだはっきりと具体的なスケジュールはお示しできない状況でございます。ただ、前回の改訂ですとか、そのスケジュールを見ていますと、おおむね4年から5年ぐらいかかってきておりますので、今年から着手しますと、例えば4年とすると26年とか、5年かかると27年とかという、そんなスケジュールになるのではないかとこのように考えてございます。

課題についてでございますけれども、現行の港湾計画は平成9年に改訂されたものでありまして、既に10年以上たっているという状況にあって、港の利用状況ですとか、経済・社会情勢も大きく変化しているというまず現実がございます。こういったことから、今回、港湾計画の改訂に着手したということでございまして、改訂の中では、今後の物流動向ですとか、また、まちづくりからの視点、ニーズ、こういったものを踏まえまして目標貨物量ですとか施設の配置計画、また、土地利用計画などを見直していきたいというふうに考えてございます。

○北野委員

◎小樽港における耐震強化岸壁について

耐震強化岸壁は小樽港にないのですけれども、石狩湾新港は、来年、完成と。最近、防災対策が言われているのですが、小樽港における耐震強化岸壁については、港湾計画にのらないと事業の実施はできなのかという点が一つと、もう一つは重点港湾との関係で、例えば直轄であれば新規はだめだということに小樽港はなってしまったのだけれども、これはどういう事業で、直轄でやるのか補助でやるのか、対象になるのかどうか。それから、もう一つは小樽で耐震強化岸壁を計画するとすれば、どの程度の規模になるのか、また、その建設費は、現時点で試算すれば幾らだという点も、お答えください。

○(産業港湾)事業課長

まず、耐震強化岸壁の計画についてでございますけれども、今回、改訂を進めていく中でも、検討を踏まえて、小樽港としてはきっちり位置づけていくべきだというふうに考えてございます。

重点港湾との関係についてでございますけれども、耐震強化岸壁を新規に整備するとなりますと、新規の直轄事業ということになります。

○北野委員

新規の直轄事業になるのですか。

○(産業港湾)事業課長

はい。そうなりますと、基本的には重点港湾自体が新規の直轄事業を行う港として整備されていますので、基本的には今の予算の重点港湾の考え方からいくと、耐震強化岸壁については直轄でできないという状況にはなります。

ただ、私どもとしては、あくまでも港湾計画の中では、きっちり耐震強化岸壁は計画論として位置づけていくべきと考えておまして、また、耐震強化岸壁を整備する必要性といたしまして、その時期が具体的にはきっちりと国のほうにも必要性を訴えかけて、要求を上げていきたいというふうに考えてございます。

○産業港湾部参事

少し誤解を招くような部分がありますので補足しますけれども、直轄事業でなければできないというものではないです。私どもに技術的な力と資金があれば、みずからやることは可能なわけです。補助事業であっても、あるい

は単独事業であっても。

今、課長が申したのは、現実問題としてやるとすれば直轄事業でやっていただくのが、今までもそうでしたし、そういう流れだろうと。ただ、重点港湾という、先般、小樽港は外れましたけれども、あの枠組みがこれからもずっと変わらないとすれば、それは一つのハードルになってしまってなかなか実現が難しくなる。そういった趣旨でございまして、これから先ずともう完全に無理なのだと、そういった部分とはちょっと違うというふうに考えております。

○北野委員

ああいう重点港湾なるものを、そういうスキームつくって、そこから外したところは金出さないということ自体が間違っているのだから、防災、防災と叫ばれているときに、小樽で耐震強化岸壁がないなんていうことは論外な話なのです。だから、これ市長とも相談してどうするか、国とよく話して、次回あたりでいいから、耐震強化岸壁に対する小樽市の方針、事業の裏づけを持った、そういうのをちょっと説明できるように準備をしておいていただきたい。このままだったら耐震強化岸壁は小樽にはできませんとなると、ますます石狩湾新港にとられてしまうでしょう。そういうようなことになるから、私はもう少し港湾室の規模も強化して耐震強化岸壁をつくれるように持って行ってほしい。これは、防災の点からいっても、最優先されるべき課題だと思うのです。この点だけは強く要求しておきます。

○北野委員

◎クルーズ客船の係留施設について

それで次は、クルーズ客船の係留施設です。小樽では日本海側拠点港の項目に挙げているわけですが、第3号ふ頭の整備との関連もありますから、係留施設についてどういうふうに考えているか。仮に、延長となれば、そのメートル、幅員、それから建設費の見込み、どういう事業でやるのか、お答えください。

○(産業港湾)事業課長

クルーズ客船の係留施設についてのお尋ねでありますけれども、これまで小樽港としまして、大型のクルーズ客船のオフアというのがありまして、規模としては、大きさとしては13万トンですとか、14万トンを超えるオフアが来てございます。

私ども、今後、クルーズ客船の大型化に対応した機能整備ということで考えていきたいと思っております。その際、やはり第3号ふ頭が一番場所としてはいいだろうというふうに考えておまして、現在、第3号ふ頭には岸壁が五つございます。そして、そのうち、先端の手宮側にあります16番岸壁も、ここが唯一10メートルの水深を持ってございます。岸壁の長さとしては約200メートルなのですが、先ほど説明させていただきました、例えば13万トンを超えるようなクルーズ客船ですと、船の長さが300メートルぐらいになってきます。そういったこともございまして、200メートルですと若干といいますか、延長が足りないということで考えていまして、基本的にはこの10メートルを生かした形で、何らかの方法で延長を補いつつ、大型クルーズ客船に対応した施設を考えていきたいというふうに思っております。

ただ、質問にありました延長ですとか事業費につきましては、まだ具体的な検証には至っていませんので、お示しすることは今の段階ではできないということで、御容赦いただきたいと思っております。

○北野委員

今、答弁の中であった、仮に13万トン級が入港するとなった場合は、第3号ふ頭で対応するわけでしょう。そのときは、もう半分以上係留施設、岸壁のないところにくっつくということになりますが、それで安全性は大丈夫なのか。

○(産業港湾)事業課長

先ほど、現在のマイナス10メートル岸壁につきましては、延長が200メートルということで説明させていただきました

したが、300メートルの客船を付けるとなると、やはり例えば一つの方法として、一部栈橋を延ばしたりですとか、そしてその先には係船ぐいといひまして、水中部に島のように係留施設を置く形にはなるのですが、そういった施設等であるべく最低限の費用でだとか、そういった方法が一番適当かとは考えておりますけれども、そういった方法で延ばしていくことも一つの方法だと考えております。

○北野委員

仮に明日入港するとなれば、どうなるのか。そういう対応はできないでしょう。

○(産業港湾)事業課長

現状において、例えば14万トンクラスのクルーズ客船の入港、寄港打診を受けた場合には、現状の施設では寄港させることはできないと考えております。

○北野委員

お断りするの。何なんだい、これ。そういうようなことで、日本海側の拠点港として、手を挙げるのか。

○産業港湾部参事

だから挙げるのです。現状では、そういったオファーには対応できていないですけれども、需要はあるわけです。だからこそ日本海側拠点港に応募して、我々の計画を採択してもらって、そういうものに対応できる岸壁整備なりをやりたいということなのです。

○北野委員

重点港湾でなくても、これが採用になれば、今、説明あった栈橋等を延長するということについては、補助等のメリットはどうなのですか。

○(産業港湾)事業課長

今回の日本海側拠点港の説明の中では、今回、選定を受けた計画といひましようか、日本海側拠点港に選定を受けた場合には、その計画について国の支援が得られるということで、国のほうから説明を聞いてございます。そういったことがありまして、私ども、この計画の中で大型船に対応したクルーズ客船用の機能整備というのを位置づけていきたいと思っておりますが、まず、この選定がされれば、これの事業につきまして国の支援は得られるものというふうに考えてございます。

○産業港湾部参事

今、支援が受けられると言ったのですけれども、支援は受けられると思うのです。ただ、その支援の中身を国は明らかにしておりません。ですから、今おっしゃったように、例えば、我々今のところ重点港湾でいきますと、純粋にいくと新規の直轄事業は小樽港には認めないと言われていたわけです。これが日本海側拠点港になると、それをある意味、特例措置でもって受けられるようになることを我々は期待しているわけです。だけどそれに対して国からの明確な回答はないのです。けれども、これだけのことをやって応募しているわけだから、それなりの支援は行うという言い方をしているという段階でございませう。

○北野委員

小樽港は本来、港湾貨物で対応しなければならぬのに、そこでは全然手を挙げられないと。クルーズ客船だけに手を挙げるけれども、その財源の見通しもない。そうしたら、この事業は一体何なのだということになるわけでしょう。その辺はいつごろ明らかになるのですか。

○(産業港湾)事業課長

財源の裏づけがいつの時点でわかるかということなのですが、まず私ども、今回、日本海側拠点港にクルーズ客船の機能強化も含めて応募していきたいというふうに考えてございます。そして、その中で、最終的に選定は実際に踏み込んでなされるわけですから、今の時点で、ならないというのはわかりませんが、基本的には、この選定を受けるためにまず応募していくと、そしてその事業化を少しでも現実のものにしていきたいというふう

に考えてございます。

○北野委員

大いに努力してください。

◎道央圏港湾の広域連携について

資料 3 にかかわって伺いますが、道央圏港湾の広域連携のための協議会の取組ということで、先ほど説明あったのですけれども、この目的は港湾振興ということですが、具体的にはどういうメリットが本港にあるのか、説明してください。

○(産業港湾)港湾室長

そもそもこの道央圏広域連携につきましては、まず大きなスキームとして、北海道におきます食糧資源でありますとか、観光資源、産業資源を活用して、北海道経済の国内外の国際競争力の向上を図ると。そのために広域港湾連携によりまして、機能強化をしていくという大きなスキームがございまして。

では、小樽港にどういったメリットがあるかということでございますけれども、先ほど説明しました①から③、北海道産品の輸出拡大に向けた連携であるとか、サプライチェーン・マネジメントに向けた連携、クルーズ観光振興に向けた連携、こういった項目につきましては、委員おっしゃるように、港湾の振興ということで、港湾の利用促進につなげていこうという取組でございます。

それから、④、⑤、⑥、防災機能強化に向けた連携、シブプリサイクル拠点形成に向けた連携、港湾運營業務の効率化に向けた連携、こういった項目につきましては、先ほども議論がございました防災のような、最近言われています港湾におけるリダンダンシーという、要するに相互補完、こういったものをすることによってお互いの機能を補完するという形の取組ということになってございます。

○北野委員

もう一度参事に聞けけれども、先ほど聞いた、小樽は、そうしたら耐震強化岸壁をつくらなくても、石狩湾新港と連携して、いざというときは、そこを使わせてもらえると、そういうことを意味するのか。

○(産業港湾)港湾室長

今、現段階では、石狩湾新港が確かに耐震強化岸壁の強化をしていると、小樽港はまだそういう整備にかかっていないということですから、そういった今の段階でということになると、そういうこともありますし、相互連携ということになりますと、そのほか、例えばコンテナのクレーン、これがお互いに故障なりで使えなくなったときには補完するだとか。それから、そういった震災のときに、お互いにちゃんと連絡をとり合えるような体制を強化していくとか、こういったことがこの連携の中の取組事項。今すぐやるということではなくて、検討していく事項ということで盛られております。

○北野委員

今の室長の話聞いて、また疑問が出たのだけれども、クレーンの相互補完となると、石狩湾新港は固定式で、小樽港は自走式です。そうしたら、小樽港のほうは石狩湾新港に持っていけるけれども、石狩湾新港のクレーンは小樽港に持ってこられないでしょう。連携といっても、石狩湾新港を応援するだけになるでしょう。こんなものあるのか、これの本質なのか。

○(産業港湾)港湾室長

クレーンをお互いに持っていくということではなくて、使えなくなったときに、例えばの話ですけれども、コンテナ船が、小樽のクレーンが今使えませんというときに、石狩湾新港へ行って降ろす。あるいは逆のパターンで、石狩湾新港のクレーンが故障しましたという時に、本当は石狩湾新港で、積卸しをする船を小樽港に寄港させて、そこで荷さばきするというようなことができないかということであって、クレーン自体をすぐ持って行って、あちらこちらに持っていくということではありません。

○北野委員

しかし、常識的に考えてください。いざというときは、震災だったら、石狩湾新港のほうは耐震強化岸壁、向こうにクレーンがあるのだから、小樽港のほうが危ないでしょう。そうしたら、コンテナは全部、神原汽船が石狩湾新港にみんな持っていかれるのではないのか。そういうことになるのではないのかということをご心配して聞いているのです。

○(産業港湾)港湾室長

必ずしも震災だけではなくて、通常の故障もあるのです。震災で全部使用不能になるということだけではなくて、機械ですからトラブル。現に小樽港でも石狩湾新港でも、そんなに大きく何日も使えないということではないですけども、やはり何かの故障で数時間使えない。これが例えば1日とか2日単位でやはり使えない。結構いろいろな機械が入っていますので、精密機械が壊れるとなると、修理までに一定の時間を要するというご事情もございませうけれども、コンテナ船については、ある程度定時性ということもありますので、次の港に行くのに時間が遅れるということになると、そうはいかないので、一定程度地元で補える形で荷さばきをしようという考え方でございます。

○北野委員

だから、それは石狩湾新港と小樽港の場合でしょう、結局。今まで石狩湾新港、あるいは小樽港のクレーンが定期検査だとか故障で使えなくて、お互い助け合ったということがあったのか。

○(産業港湾)港湾室長

今まではございません。ですから、その仕組みということをつくれないかということでの検討をしていきたいということでございます。

○北野委員

よくわからない。そうしたら、定期検査に入ったときは、神原汽船のほうはちょっと入港を待ってくれということですか。

○(産業港湾)港湾室長

今も定期検査はやってはいるのですけれども、それは今うちの場合も週1回ですから、その入港予定に影響のないところで検査を行っていますので、そういったことではなくて、あくまで、何回も繰り返しになりますけれども、急な故障とか、そういったときのバックアップ機能を持つという形でできないかという考え方でございます。

○北野委員

よくわからない。これは、別の機会に聞いていきます。

◎雇用対策について

次に、雇用対策について伺います。最初に交付金事業の効果についてお尋ねしますが、小樽市独自の雇用対策事業、平成21年から23年、それと小樽市が採択を受けた国の緊急雇用創出推進事業、これで22年度で採用された雇用者数は、小樽の独自雇用対策事業と国の事業で雇用された人数は、ハローワークの就職者数に対して、どれぐらいの割合になりますか。21年度、22年度についてお聞かせください。

○(産業港湾)商業労政課長

小樽市の独自雇用と緊急雇用の雇用者数と、それからハローワークの就職者に対する割合ということでございます。まず平成21年度につきましては、ハローワークのほうに聞き取りした小樽市内の新規の就職件数ということで答弁させていただきますけれども、3,044名の就職者数に対しまして、小樽市の独自の緊急雇用で132名ですので、割合としては約4.3パーセントになります。それから、22年度につきましては、小樽市内の就職者数2,859名に対しまして、独自雇用と緊急雇用で250名の雇用がありましたので、その割合といたしましては約8.7パーセントとなっております。

基になりますハローワークのほうの人数なのですが、いわゆる新規の求職者、それから求人数に基づいての就職

者数ということになってございまして、新規の求職者の中には、いわゆる今仕事をしていないで求職活動をしている方のほかに、今、実は仕事をしているのだけれども、更にもう一つ仕事を探すという方も若干入っていらっしゃいますので、完全な、いわゆる今、無職の失業者の方に対する割合という形では出ていないということはお伝えしておきます。

○北野委員

それは、資料というか、区別はまだできないのだね。

○(産業港湾)商業労政課長

はい、そうです。

○北野委員

そうすると、前年度より、採用された割合は高まってはいますけれども、約8.7パーセントでは到底現状に対しての救済策にはならないと思うのです。

それで、更なる対策強化が必要と考えますが、小樽市で今考えていることはないのか。もしあれば、説明をしてください。

○(産業港湾)商業労政課長

ただいまの、更なる対策強化ということで、まず、いわゆる雇用対策全般の説明をさせていただくと、今、御質問にありました市の独自雇用、それから国の緊急雇用を使っているほかに、雇用対策という言い方をすれば、例えば高卒者に対する新規高等学校の雇用奨励金ですとか、あるいは市のほうで事務局を持っています雇用促進協会で、いわゆる高校生に対する企業説明会であったり合同面談会であったり、就職サポートの実践講座みたいなもののほかに、最近ではやはり求人が医療介護、そういったものも増えている部分がございますので、平成23年度の新規事業としては、介護事業者の方に介護というのはどんな仕事だということを生徒に説明していただいて、そういった仕事を知る中で、そういったほうにも生徒たちの就職の意欲を向けていこうということも考えてございます。

今、御質問にありました二つのことについて言えば、緊急雇用の創出事業につきましては、平成23年度まで時限措置ということになってございますので、雇用情勢は依然として厳しいということで認識しておりますので、今後につきましても、国のほうに対して雇用対策事業につきましては要望していく必要があるというふうに考えてございます。

それから、もう一つの独自雇用対策につきましても、これは基金を活用して続けてきた事業であります。こちらにつきましても、次年度以降については、限られた財源の中ということになると思いますので、対応が必要であるというふうには考えてございます。

○北野委員

今、答弁があった最後で、基金について触れられましたけれども、基金の残りはわずかだというふうに伺っているのですが、平成23年度の事業を執行したら、後は幾ら残っているのですか。

○(産業港湾)商業労政課長

基金の残につきましては、今、平成23年度の2定補正に上げている事業も全部含めてお答えしますと、残としては3,400万円ほどでございます。

○北野委員

3,000万円くらいだったら、また国から金もらわないと、少なくとも平成22年度の実績を確保するという事は難しいのではないかとと思うのだけれども、国のほうは金をくれるのか。くれると言ったら変だけれども。要望して、もらって基金に積んで今までやってきているでしょう。だけれども、ほとんどもう3,400万円ぐらいなら、あっという間になくなると思うのです。そうしたら、来年からはこういう事業はできないから、国のほうにやはり働きかけということなので、それはそれでいいのですけれども、その見通しはどうか、国のほうとの関係は。

○産業港湾部副参事

この地域経済活性化等推進資金基金の財源ですけれども、御承知のとおり、国の雇用対策の交付税措置がされたものを受けまして、国からは、交付税ですから、色がついていないというお金で多くの自治体では基金には積まなかったという中で、前市長のときには、市民のガラス張りになるような形で基金に積んで、経済対策、雇用対策等に使ってきたわけでございます。このほか、今、課長のほうから話がありました国のもう一つの基金としての緊急雇用ですとか、ふるさと雇用ですとか、これは平成23年度で終わるわけですけれども、これにつきましても地方の雇用状況というのは大変厳しい状況が続きますので、引き続きこれの延長、若しくはこれに代わる雇用対策というのを、やはり国に対して求めていかなければならないというふうに思っております。

我々としましては、やはり交付税措置されたようなものを積んで、ここ二、三年間、今までできなかったいろいろな経済対策を打つことができたわけですから、地域の実情に合った、いわば地域のフリーハンドが与えられるような交付税措置を、引き続き国に対しても要望してまいりたいというふうに考えております。

○北野委員

◎不況対策について

次に、不況対策で伺いますが、これまで小樽市として不況打開のための事業を行ってきたと思うのです。その事業と効果について説明してください。

○(産業港湾)商業労政課長

今、御質問のありました不況対策ということですが、いわゆるリーマン・ショック以降の市で行ってきた経済対策というような内容で説明させていただきますが、今、副参事からも答弁がございましたように、平成21年度に、いわゆる小樽市地域経済活性化等推進資金基金を設置して以降、これまでの事業といたしましては、施設の補修など、地域の景気対策に資する事業、独自雇用対策や新規高等学校の卒業者の雇用奨励金なども、雇用の維持・創出を図る事業、それから「小樽で買物」キャンペーンセール助成事業や、東アジア等販路拡大支援事業などの地域の経済の活性化を図る事業というのを行ってきておりまして、平成21年度につきましては8事業、それから22年度につきましては48事業、23年度につきましては2次補正も合わせて19事業を実施したところでございます。いずれも、雇用の維持・創出、それから地域経済の活性化、それから地域の景気対策という部分の事業を行ってきておりまして、それぞれの分野におきまして一定の効果があったものと考えてございます。

○北野委員

効果があったものと認識しているということですか。

○(産業港湾)商業労政課長

そのように考えております。

○北野委員

効果がないということはないと思うのだが。

同時に、これは小樽市の、今、説明あった、3か年にわたるそういう事業を行って効果があつたのではないかと、いうふうにおっしゃっているのですが、それにしても国の対策というものは比重が大きいと思うのです。先ほどの雇用でも、国と小樽市を合わせた、そういう行政側の対策だけでは雇用の根本的な改善にはなっていないわけですから。

それで、景気回復して、地元の企業の景気をよくして、そして雇用を増やすということを本格的にやらないと雇用問題はなかなか解決できないというふうに踏んでいるのですけれども、そのあたり、小樽市としてどう考えているのか。

○産業港湾部副参事

委員のおっしゃったとおりだと思います。経済対策、雇用対策というのは、大きくはやはり国のほうで一定程度

の地域に対しての財源を含めた支援というのが必要かと思っております。これまでに交付税が削減された影響で市の財政も、財政再建が至上命題ということで、商店街へのさまざまな支援ですとか、そういったものを縮小してきたということが実情でございます。

ただ、この間、旧政権の下で経済対策、雇用対策ということで、一定程度地方への交付税を基に基金を積むなど、いろいろな事業を行ってきたわけでございますので、我々としては、これからも国に対して、市の実情を考慮した、市として使い勝手のできるような、そういった交付税措置を引き続き、市長会を通じて、また、市長が上京した際には、そういった形での要望をお願いしたいというふうに思っております。

○北野委員

◎旧丸井今井小樽店跡の活用について

次に、旧丸井今井小樽店跡の活用についてなのですが、小樽の活性化にとって、あるいは市街地の再生にとって非常に大きな問題なのですが、なかなか解決に至っていないと。

それで、本年の第 1 回定例会の経済常任委員会の会議録は見ましたので、それ以降の取組についてどうやってきたか、説明してください。

○(産業港湾)三船主幹

第 1 回定例会以降の取組でございますが、経過も含めてお話をしたいと思います。

まず、第 1 回目の競売が行われました。4 月 1 日に競売を一般公告という形で、入札の最低の価格に当たります買受可能価額というものが 6 億 2,195 万 2,000 円と示されました。そして、2 週間の公告期間を経た後、15 日から 25 日までの間、入札期間が設けられました。ところが、入札がなかったということで、手続は特別売却という形で、早く手を挙げた者が買受可能価額の 6 億 2,195 万 2,000 円以上で買うことができるという手続ですけれども、こちらにも応じた者はなかったという結果でございます。この結果を受けまして、破産管財人は、以前からも任意売買ということで努力をされていたところですが、引き続き任意売買の相手を探しているという状況で、現在、興味を示している企業があるという情報はいただいております。

この稲一再開発といいますのは、市長の重点公約ということでありますので、市といたしましては、商工会議所と連携しながら情報の収集に力を尽くしているところでございますが、商工会議所とは情報を共有しつつ、今、興味を持っている企業があるということですので、その推移に注目をしているところであります。

また同時に、競売の関係ですが、裁判所では、第 2 回目ということでその準備をしているということですが、手続が遅れぎみと聞いておりまして、8 月以降、第 2 回目の競売の手続に入るということで聞いております。

○北野委員

今、第 1 回定例会以降の取組の経過を説明いただいたのですが、これと同じようなことは以前にも何回も行われていきますね。それが不調で、また同じことを繰り返しているということなのですが、なぜそういうことが繰り返されるのか、その原因は何であるというふうに認識していますか。

○(産業港湾)三船主幹

なかなか売買がうまくいかない原因と申しますか、問題点ということであろうと思います。

稲一再開発ビルにつきましては、土地・建物とも共有名義であるということでありまして、建物については 13 人、それから土地については 8 人、多くの所有者がいらっしゃいます。したがって、権利関係というものはおのずと複雑になっているというふうに聞いております。それから、それら地権者全員の同意というものが得られない、なかなか地権者の皆さんが一枚岩になって、意思を統一して事に当たるといことがなかなかできないということ聞いております。更には、施設自体が築後 21 年経ているということで、建物本体はもとよりであります。電気回りと立体的な駐車場など、付帯する設備の老朽化というものが進んでいるということで、あの建物を再活用するためには億単位の修繕費がかかるというふうに聞いております。大きく分けてこの三つが、今まで売買が進ま

なかった原因であろうかと考えております。

○産業港湾部副参事

施設的なことは、今、担当主幹からのお話のとおりです。

ただ、もう一つの大きな課題として、金融債務が約40億円あったということです。ただ、これが競売に移りまして、最低落札価格が6億数千万円と初めて公に示されたわけです。ですから、これまでは金融債務40億円、これは一体幾らで売却なるのかということが水面下の交渉でしかやられていなかったわけですが、これが今回、法的手続、競売になって最低落札価格が示された。残念ながら、1回目の特別売却では応札される方はありませんでしたけれども、通常では、2回目の特別売却になりますと、これからまた更に一段と下がるわけですから、そういった一つには取得の動きが加速すると、加速していくというふうには思っております。

○北野委員

その条件、ほとんど変わっていないけれども、いわゆる金融債権が明らかになっていないからということで、なかなか難しい面もあったということだけれども、今度6億何がしということで明らかになった。これは、今回なのですか、第1回定例会以降明らかになったのか、その金額は。

○産業港湾部副参事

前段、担当主幹からも説明がありましたが、4月1日に一般公告ということがされ、そのときに初めてこの買受可能価額が公になったということでございます。

○北野委員

そうすると、今、本間副参事がそうやっておっしゃるのだけれども、その金額が明らかになって不調になったでしょう。先ほど三船主幹から話があった土地も建物も権利関係変わっていないと。一枚岩でないと。建物はだんだん古くなるわけだから、条件は悪くなるわけでしょう。そういう中で、特別売却で何か有利というか、売れるような雰囲気聞こえたのだけれども、何か隠している条件があるのだったら、これもお出しになって、前よりも条件が悪くなったのではないかと思っているのだから。だけれども、あなたの話を聞いていたらそうでもないから、何か、口には出せない何かがあるのだったらしゃべっていただいて、ああ、そうかというふうに納得したいから、説明してください。

○産業港湾部副参事

いい話があればお話ししたいと思うのですけれども、札幌の弁護士が破産管財人となってやっております。

一つは、その競売という法的手続のほかに、任意売却ということでも目指しているということでもあります。また、この間、不成立とはなったものの、幾つかやはり興味を示しているという業者がいるやに聞いております。

ただ、1回目の特別売却6億円がやはり高いと踏んでいるのか、2回目の特別売却になれば、更に下がりますので、そのところの都合を見計らっているのかどうか、その辺については、今、破産管財人のほうで条件交渉、そういったことをしているというふうに聞いております。

そしてまた、地権者のほうの存在という課題も大きな部分で進まなかったわけですが、これにつままして、地権者の一本化ということにつままして、何人か法的手続を訴えることによって、一本化できるという方策もあるというふうに破産管財人のほうから聞いておりますので、競売に、若しくは任意売却で取得者が現れた場合には、まずはそういった形も使いながら、権利を一本化していくことによって、あそこの再生が進んでいくものというふうに捉えております。

○北野委員

◎石狩湾新港地域におけるLNG火力発電所の誘致計画について

企業誘致について伺いますけれども、先ほど説明あったこととは別の話なのですが、薄井主幹のほうに聞くのだけれども、新聞報道で明らかのように、石狩湾新港地域に北電の液化天然ガスを燃料とする火力発電所が、

今、浮かび上がってきています。石狩湾新港側が有利ではないかという新聞報道もあるわけなのですが、これは企業誘致ですから、あなたのほうの担当なのですか。

○(産業港湾)薄井主幹

御質問がございました LNG の関係につきましては、今、企画政策室で所管してございます。

○北野委員

企画政策室のほうでやっているのですか。

○(産業港湾)薄井主幹

はい。

○北野委員

同じ企業誘致ですから、産業港湾部でも、先ほどのようにする説明があったのだけでも。そうしたら、二本立てでやっているのか。これについてはどうなのですか。

北電の火力発電所は企画政策室でやっているから、産業港湾部は関知しないということなのですか。

○(産業港湾)薄井主幹

私どもが全く関知していないということではございません。現在、誘致を進めるというふうなことを企画政策室でやってございますが、それに向けて、もし石狩湾新港地域ということになれば、その後の動き、段階につきましては、企画政策室と連携しながら私どもも一緒にやっていくというふうな体制で考えてございます。

○北野委員

この問題は、あちらこちらで大変大きな期待を持たれているのですけれども、LNG で 50 万キロワットといいますから、泊原発の 1 号機・2 号機に相当する発電量になるのです。そうすると、一定の規模の敷地が必要になるわけです。

それで、石狩湾新港の港湾区域と背後地ということになれば、それぞれイメージは違ってくると思うのだけれども、石狩湾新港の港湾区域の中だったらどの辺が適切か、それから石狩湾新港地域の小樽側ということであれば、どのあたりが適切というふうに理事者側は考えているのですか。

○産業港湾部参事

港湾に関わる部分ですから、少しは、私なりの考え方をお示ししたいと思いますけれども、一般的に発電所というのは、大体海岸部に設けられることが多いです。特別な内陸部で使う石炭を利用した発電所というのは、これはまた別ですけれども。その際に、港の中ではどんな位置がいいのかという話になりますと、基本的には主要な航路からはできるだけ外したいと思うのが、通常の方だと思えます。

主要な航路からの部分というのは、大体メインのいろいろな貨物を取り扱うのがメインなのですけれども、そういう恒常的なものというのは、それから一步奥まったところという感じが普通に配置されると思うのです。そうして見た場合に、石狩湾新港の港の中であるとすれば、どこがいいかというと、私は西地区だと思っております。

小樽市域です。今、土砂処分場なり廃棄物埋立護岸なりでつくられております。あそこはまだ、具体的な土地では定まっている場所ではございませんので、恐らくあそこが第一の候補になるのだろうと、これは北電がどう考えているかはわかりませんが、私の見解です。

ただもう一方では、コストを安くするためには、今、北ガスがつくっている LNG のタンク基地、この部分をうまくリンクさせるべきだろうというのが普通に考えると思うのです、企業人であれば。ですから、そういった石狩新港の中央地区をうまく活用しつつ、西地区で展開するというのが私は理想だと思えます。ただ、企業のことですから、本音の部分でどこまでどう考えているかわかりません。あるいは、もっと内陸の部分でもいろいろなことをやろうと考えているのかもしれませんが、内陸に行くに従って一般居住地と近づくわけですから、それはまたいろいろと支障があるだろうと思えますので、そういうふうに乗らざるを得ないというふうな体制で考えますと、どうしても港の中で、

しかもできるだけ港のほかのものに影響を与えない部分という形でいくのではないかとというのが、一般的に考えられることではないかと思えます。

○北野委員

新聞報道では、50万キロワットで出ていると思うのですが、そうすると規模はどのぐらいなのか。50万キロワットの火力発電所となれば、敷地面積はどれぐらい必要になるのか。

北電のホームページを見たけれども、50万キロワットとは示されているが、敷地面積はまだ出ていない。そうすると、LNGの火力発電所であれば、敷地はどれぐらい必要になるのか。

企業誘致としては、そういう規模も考えて小樽側のここに適地があるから来てくださいということをやらなければならぬでしょう。

○産業港湾部参事

私も、以前、LNG火力発電所のことをいろいろ調べた経緯があるのです。そのときに、本州のほうを見ますと、50万キロワットだから何平方メートルとか、100万キロワットだから何平方メートルだとかという、そういうふうにはどうもなっていないのです。建物のレイアウトとか、それぞれの事情によって、ゆとりを持った面積を持っている土地もあれば、非常に狭いところにびっしりとやっているのもあるのです。ですから、50万キロワットだから、今、何ヘクタールが必要だとかという感じではちょっと私の感覚ではまだわからない。結局、北電が最終的にどんなふうを示していくかということだと思いますけれども、ただ、いずれにしても、いわゆる100ヘクタールとか200ヘクタールとか、そんな莫大な面積を必要とするほどではないのだらうというふうに思います。

○北野委員

細かいのですが、これは1基目でそうなるというふうに聞いているのですが、将来的にはもう少し規模を大きくするというふうに展望しているようではありますけれども、そのあたりはまだ情報がないということなのですね。そういうことですね。そうしたら、私の質問は終わります。

○(産業港湾)事業課長

先ほど、北野委員への答弁の中で、耐震強化岸壁について、その規模と事業費ということのお尋ねがあったのですが、答弁漏れがありましたので、答弁させていただきます。

まず、耐震強化岸壁についての規模ですけれども、これにつきましては、今後の港湾計画検討の中でどういった規模にしていくかということは、またどうやって配置していくかということは検討しなければならないと思っております。事業費につきましては、現港湾計画、平成9年に改訂された計画ですけれども、この段階で今、勝納ふ頭の5番を耐震強化岸壁と位置づけておまして、この際、想定した総事業費といたしましては、約60億円ということになってございます。

○委員長

共産党の質問を終結し、自民党に移します。

○酒井委員

◎日本海側拠点港湾について

それでは、私の方から、2項目ほど質問させていただきます。

先ほど、北野委員のほうからも御質問がありましたが、日本海側拠点港についてお伺いさせていただきます。

昨年の秋に、国が日本海側拠点港に関する検討委員会を設置して以来、今日まで小樽市としてはどのような姿勢で臨んできたのかについて伺います。

○(産業港湾)事業課長

日本海側拠点港に関しまして、これまでの取組ということでございますけれども、この日本海側拠点港につま

しては、昨年11月に国において日本海側拠点港の形成に関する検討委員会というものが立ち上がって、本格的に国のほうで検討が始まってございます。

その後、本年1月に入りましてから、北海道が事務局になっています北海道港湾連絡協議会というものがございまして、この中で関係する、対象となっています港湾ですとか、北海道、また、開発局等も交えまして日本海側港湾検討部会としていろいろと情報収集ですとか、勉強会をやってきてございます。最初の段階では、まだ具体的な選定基準というのは示されていなかったものですから、私どもとしても、どんな形で選定基準が示されるのか、いろいろな方法を考えながら応募に備えていくという状況でございます。

本年6月3日に選定基準が正式に示されまして、先ほど報告させていただいた内容で応募するということになりましたので、私ども、今回、クルーズということで応募していきたいということで計画書の作成に入っているとございまして。

冒頭、報告の中でもさせていただきましたが、策定作業におきましては、小樽貿易振興協会の中に設置されましたクルーズ客船誘致促進部会、こちらの方々とも連携していろいろと意見を伺いながら、現在、計画書の取りまとめ作業を進めているところでございます。

○酒井委員

この間、震災があったのですが、例えば、その影響があつてスケジュールが遅れているだとか、そのままスライドしたとか、その辺についてはどうでしょうか。

○(産業港湾)事業課長

日本海側拠点港の選定にかかわる震災の関係なのですけれども、これまでは国の検討委員会の中でいろいろと選定の応募スケジュールですとか、そういったものは決められてきたわけなのですが、本年3月3日に第3回目の検討委員会が開催されておりまして、その際には、3月中旬ごろに公募を開始して、5月上旬締切りということでスケジュールが示されておりまして。その後、3月11日に震災が発生いたしまして、一時選定作業を延期するという国からの発表がありました。

その後、6月3日に正式に公募が始まったということでございまして、このスケジュールにつきましては、先ほども説明させていただきましたが、7月29日締切りで、秋ごろに選定ということでございます。

○酒井委員

わかりました。小樽市としては、このクルーズ拠点ということで応募を進めているということなのですが、先般、国際バルク戦略港湾の選定で9港が指定されました。

選考過程では、道と連携し、国のほうへの働きかけを行ったと聞いていますが、小樽市は、道とどのように連携して進めていくのでしょうか。

○(産業港湾)事業課長

日本海側拠点港応募に向けた北海道との連携ということでございますけれども、先ほど説明いたしましたように、北海道とは、北海道港湾連絡協議会の日本海側港湾検討部会という中でいろいろと議論させていただいております。現在、私もクルーズで計画書を取りまとめしていくということにおいても、やはり観光メニューの充実とか、そういったものも計画書にいろいろと盛り込んでいきたいと思っております。その際も、道といろいろと連携させていただきながら進めているところでございます。

また、要望につきましても、北海道としても、今回の日本海側拠点港に応募する港湾に対しましては、北海道としても協力していきたいというふうに話を聞いておりますので、北海道と連携して要請活動についても進めていきたいというふうに考えてございます。

○酒井委員

この項目9について最後ですが、例えばクルーズ客船誘致ということで小樽港が指定された場合に、例えば観光

客というのはどれぐらい増えるですとか、そういう数字というのは出されているのでしょうか。

○(産業港湾)事業課長

現在、計画書を策定する中で、計画書の中に目標寄港回数というのを書き込まなければならないことになっていて、それと合わせて効果というものも計画書の中で示していかなければならないというふうになっております。今、その作業を進めている中で、具体的な数値をお示しできない状況にあります。少なからず私も、この計画書の中では、今年、17隻寄港という状況でございますけれども、これよりも上回る隻数を目標として持っていきたいという考えで、当然、その分効果は高まると計画書の中でうたっていきたいと考えてございます。

○酒井委員

具体的な数字はまだ出してない。ただ確実に観光客は増えていくということで理解しました。

◎M I C E (マイス) について

続きまして、二つ目の項目に移らせていただきます。

いわゆるM I C E の開催と誘致についてお伺いさせていただきます。

観光の普及に伴い、M I C E が非常に注目されていますが、まず、M I C E とは、どういうものなのかお伺いしたいと思います。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

M I C E についての説明ですが、まずMはミーティング (M e e t i n g) 、Iはインセンティブ (I n c e n t i v e) 、Cはコンベンション (C o n v e n t i o n) 、Eはエキシビション (E x h i b i t i o n) 、これらの頭文字をとりました造語でございます。いわゆるビジネストラベルの一形態という形になっております。

ミーティングにつきましては、企業等のいわゆる会議、例えばグループ会社の役員の会議ですとか、海外投資家向けの金融セミナーのようなものが例として挙げられます。

インセンティブにつきましては、企業が従業員の方ですとか代理店の方を表彰するとか、研修するというような目的で実施される旅行ということでございまして、いわゆる企業の報奨旅行又は研修旅行というような形で呼ばれております。例といたしましては、営業成績が優秀な方に対して、本社役員によるレセプションをしたり表彰をするという形で、旅行と現地に赴いての会議みたいなものがセットになった旅行形態でございます。

コンベンションにつきましては、国際会議ですとか、学会、あと学術総会のようなものが想定されます。例といたしましては、北海道洞爺湖サミット、A P E C (エイペック) 、そういうようなものが挙げられます。

エキシビションにつきましては、文化・スポーツイベントでございまして、展示会や見本市というのもこれに当たる形になります。例えば、ワールドカップの大会ですとか、東京モーターショー、そういうものも、このエキシビションに該当するものでございます。

○酒井委員

それで、本年9月に、札幌で道内過去最大級となる約6,000人の参加者が見込まれている国際会議が開催されることになりました。この開催に伴いまして、小樽市への観光の普及も期待しているところではあるのですが、小樽としては、この国際会議をどのように認識しているのか、又は今説明のあったM I C E をどのように認識しているのかについて伺います。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

先般、報道がありましたとおり、札幌で6,000人の学会が開催されるということでございますけれども、これは「国際微生物学連合2011会議」という名称でございまして、日本学術会議と日本微生物学連盟の共催で、9月6日から9月16日までの11日間にわたりまして、札幌コンベンションセンターと札幌市産業振興センターで開催されるものでございます。

この会議につきましては、1930年に開催されました第1回の国際微生物学会議以来の伝統を引き継いでおります

微生物学分野で最も歴史のある国際会議とお聞きしております。参加予定国といたしましては、82か国プラス2地域で、参加人数につきましては、国外から約2,000人、そして国内からは約4,000人、合計で、先ほども委員がおっしゃったとおり、6,000人の方の参加が見込まれているところでございます。

市としての関わりについてでございますけれども、実は3月11日に、このMICE全般でございますけれども、札幌市と小樽市とはMICEの誘致について連携して取り組むという覚書を締結しておりまして、今回の開催に向けても開催地である札幌にMICE受入れについての情報提供をしておりますので、現在、主催者側からのオファーを待っている。例えば視察旅行についてですとか、場合によっては分科会をどこかでやるということも考えられますので、このような形の部分が小樽で開催できるということを、私たちとしては非常に期待しているところでございます。

○酒井委員

小樽としても積極的に取り組んでいただき、ぜひ札幌と連携していただきたいのですが、例えば小樽市の特徴を生かすような、そういう企画があったら、教えていただきたいのですが。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

今回のMICEでの札幌との連携についてでございますけれども、その中で札幌市のほうから特に小樽市と連携したいという中で言われましたのは、やはり双方の補完機能というものはあるかと思えます。

札幌で言いますと、優れた都市機能を有している都市でございますけれども、札幌になくて小樽にあるもの、それはいわゆる海でございます。海洋都市としての魅力というのが小樽にはございますので、この辺は、札幌で国際会議をやって、分科会ですとか視察旅行をする際には非常に有効なツールになるというふうに考えております。あと、札幌になくて小樽にあるものといまして、やはり歴史の部分でございますので、小樽については、市内各地に大変古い建物、歴史的建造物が点在しておりますので、この辺の部分が札幌にはない小樽の優位性になると思えます。そういうようなところで会議をやるというのが、やはり海外の方にとっては非常におもしろいという形で、札幌で開催している会議の中では、例えば札幌の時計台の中で会議をやったりですとか、あと宮の森のジャンプ台のところで会議をやるというような事例もあるところでございまして、例えば小樽で言いますと、視察旅行の際に船を使いまして、そこでレセプションをやるとか、例えば眺望のいい海ですとか山の山頂で会議などをやるというのは、世界にPRできる、いい会議ができるツールになろうかというふうに考えております。

○酒井委員

私もちょっとホームページのほうで調べたところ、例えばいろんな国ですとか、いろんな会社が結構積極的にこういうことをやり始めていると。ただ単に会議をするだけではなくて、そういう特色を生かした、ちょっと遊び心があるようなものも求めているという流れがあると思えますので、ぜひとも札幌と連携して、小樽にこういうことを持ってきていただきたいと思えます。

○濱本委員

◎日本海側拠点港の応募について

日本海側拠点港の関係で、おさらいではないのですが、お伺いします。

根本的に、日本海側拠点港にエントリーしますと、選定されたときの具体的なメリットというのはありますか。

○(産業港湾)事業課長

日本海側拠点港に選定されたときのメリットというお尋ねですが、先ほど参事のほうからも答弁がありましたが、国のほうで表に出している説明が少しあいまいな部分があるのです。要するに、国として支援をしていますが、国として支えられているというふうな状況になっております。ただ、これについては、あまりにもあいまいだということで、私も出席させていただきましたが、6月10日の港湾管理者の説明会というのがございまして、やはりこの部分が結構質問として出て

おりました。最終的にその場では、日本海側拠点港に選定されましたら、国として支援をしていきますというような説明は受けてございまして、その説明のスキームが、すぐさま直轄事業がうんぬんと、受け付けるかどうかということには今の段階では示されておりませんが、まず私も提出した計画については、国として支援の対象となるというふうに考えてございます。

○濱本委員

これは私の考え方ですけれども、平成18年4月に観光基本計画が策定されて、19年に小樽港将来ビジョンが策定されました。そして、21年9月に第6次総合計画が策定されて、それで21年12月に前期実施計画が策定された。時系列的に言えば、こういうことです。その中に、すべて港のことが書かれているわけです。しかし、簡単に言えば、実現できていないものがいっぱいあるし、先のももある。小樽港の将来ビジョンは、5年後のものとして書いてあるけれども、5年後のものも、今できているかどうかよくわからないという部分もある。前期実施計画にしても、もう今年が折返しの3年目ですから、そういう3年目の折返し的时候から始まっている。そういう中で、こういうものの中で小樽港がいろいろ書かれている。簡単に言えば、より実現性を高めるために日本海側拠点港にエントリーしたのだという、そういう文脈で説明をいただくと大変わかりやすいですけれども、ただ単に国がこういうものを募集しているからエントリーしましたというのが、私は4年間しか議員をやっていませんけれど、よくあるパターンなのです。やはり、そのバックヤードに、小樽市というのはこういう計画を持っている、こういう構想を持っているから、それをより実現するために、例えば日本海側拠点港の選定にエントリーしますという説明をいただかないと、議員は、ある意味で、逆に言うと全部調べて、ここのこのことに該当するから、こういうふうに入力するのだなと。そういう意味では、これからはたぶんそういうことがあるのだろうと思うのですが、ぜひその点に考慮した、確かに委員会の説明時間が長いというのは、逆に言うと後ろの時間が長くなって、私らの質問時間がということもある。皆さんもお疲れになることもあるのですけれども、やはり事前に資料を出していただいて、それを読み込んで来ていただきたい、そして概要を説明していただくという、そういう丁寧さがあってもいいのではないかなと思うのです。今後は、そういうふうに入力してもらいたいと思うのですけれども、いかがですか。

○(産業港湾)事業課長

今回の日本海側拠点港への応募というのは、正に今、委員のおっしゃったとおりで、私ども、将来ビジョン、そして総合計画、そしてずっと中でできた第3号ふ頭の今後のあり方、それを一歩実現させるために、実現に近づけるという部分もあつての日本海側拠点港の提案ということもございまして。この辺について、私のほうで、この間いろいろと説明させていただいた中で、そういったところに触れずに淡々と説明を行ってきたことについては反省させていただきますし、また今後、目的という部分についても説明させていただく中では、具体的に説明させていただこうと思っております。

○濱本委員

今回の天狗山の提言も同様の話なので、ぜひともここにいらっしゃる理事者の皆さん、今後、こういうものがあつた場合には、できるだけバックヤードのお話も含めて説明をいただきたいと思っております。

それで、この日本海側拠点港ですが、日本海側26港というふうに使われています。背後観光地のクルーズ拠点で、小樽港はエントリーしようということなのですが、このカテゴリーでエントリーをしそうところは他にありそうですか。

○(産業港湾)事業課長

他の対象港湾の中での応募の状況等についてでございますけれども、いろいろと情報収集はしているところなのですが、いかんせん港湾管理者が、今、具体的にこれで手を挙げますということまで情報として入ってきていないのが実情でございます。ただ、少なからず何港かは、やはりクルーズ客船寄港の実績を持って手を挙げていきたいという情報は入っております。

○産業港湾部参事

大体想像はつくのです。課長は、今、非常に慎重な言い方しかしていませんけれども、正直に言って、全国の日本海側にある港湾で、今、どんな貨物が扱われて、どんなクルーズ客船がどんな状況になっているかと調べたら、そんなものすぐわかる話です。大体、目星はついている。

それらが私どもと競争になるのかどうなのかというところについては、それは簡単にそうでもないのではないかなという様ですね。というのは、クルーズ客船というのは、一つの港に向かって行って終わるものではないのです。ある意味、点々として歩くものなのです。そういう意味では、小樽港が単独で応募することがいいのか、あるいは明らかに小樽港と連携になってしまうであろう港と一緒にやっていくのがいいのか、その辺は議論のあるところなのです。

実は最終的には決めていませんけれども、そういったほかの港湾との連携も含めて、やはり国のほうをどうやってうまく説得するかという、その方向で作戦を練ろうというのが今の段階でして、締切日まであまり時間ないのですけれども、その部分を鋭意調整又は検討しているという状況でございます。

○濱本委員

エントリーする以上は選定されるように努力をしてもらいたい。

それで、今の答弁の中に、たぶんこういう計画書を書くときに、入港実績をここまで伸ばすためには、先ほどの大型クルーズ客船の話もありましたけれども、港湾整備も当然必要になってくるというのもたぶん織り込まれるのだろうというふうには思います。それから単独でなくて、複数港でのエントリーというのを今の答弁で可能なのかと、私は認識しましたけれども、そういう意味では、うちの港だけもうかればいいのだとかということではないし、クルーズ客船の運航状況を見れば、横浜を出て、津軽海峡を通過して小樽港へ入るだとか、日本海側を北上してきてとか、いろいろな航路は見ますので、どこが仲よくしてくれるかどうかは別にして、そういう道も探っていただきたい。最終的な選定の結果は秋ごろになるといいますけれども、春だったら「サクラ咲いた」なのでしょうけれども、秋だから何て言うのかわかりませんが、ぜひいい答えをお願いしたいと思います。

それからもう一つ、お願いなのですが、7月末が計画書の応募の締切りとなっております。応募をする前に、計画書の具体的な内容を教えるというのはなかなか難しいのだろうと思いますけれども、もし可能であれば、応募が終わった後に、委員会なりどこでもいいですが、こういう計画書でエントリーをしてきましたという報告をいただければ大変ありがたいと思います。いかがですか。

○(産業港湾)事業課長

この計画書の説明についてですけれども、私どもが応募するに当たりまして、実は今回の日本海側拠点港の計画書の出し方としては、まず1本、計画書というのを作成して、そのほかに公開資料というのをつくることになっています。計画書のほうは、いろいろと企業情報等も入って、裏づけも取ってつくりますので公開はできないのですが、公開資料というものにつきましては、応募後、国のほうからもすぐにアップされるという資料なのです。これは計画書のエキスを書いているものになりますけれども、説明できるタイミングになりましたら、議会のほうに報告してまいりたいと考えてございます。

○委員長

自民党の質問を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 44 分

再開 午後 3 時 02 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質問を続行いたします。

公明党に移します。

○千葉委員

◎道央圏港湾の広域連携について

初めに、道央圏の港湾の広域連携のための協議会における取組ということで、2 港寄りの実証実験について何点かお伺いをさせていただきたいと思います。

この広域連携ということで、機能強化推進のために 7 項目に取り組むということで合意をされております。そういった中で、今回、小樽港と石狩湾新港とでサプライチェーン・マネジメントの取組に関して実証実験を始めたということではありますが、この選択理由についてお伺いできますか。

○(産業港湾)港湾室長

報告もいたしました、本年 4 月に、7 項目の連携項目を合意しましたけれども、まず具体的に何からやれるかという話がありました。その中で日本海側部会、この議論の中で、今までも、今回も、輸入米というのが、小樽港で降ろして石狩湾新港に行く、逆のパターンもあるのですが、小樽港と石狩湾新港の 2 港寄っているという過去の事例もございまして、ではこういったものをまず足がかりに、今後、既存の輸入米だけではなく、こういうインセンティブなり、手続の簡素化をすることによって、新たな貨物を増やせないかということがあり、まずは実証実験という形でやってみようということで立ち上がった連携の取組であります。

○千葉委員

過去、実績があったというお話だったのです。実際に 2 港寄りがあったということですが、その過去の実績について、数字がわかれば教えていただけますか。

○(産業港湾)港湾室長

ちょうど今回、実証実験になりました米の輸入船なのです。平成 22 年に 1 隻、21 年はなく、20 年も 1 隻ということで、2 港寄りの船がございまして。ただ、そのほか、小型の輸送船ですとかタンカーですとかが石狩湾新港で荷物を降ろして、休憩として小樽港に寄るというケースは結構あるのですが、ただこの部分については、貨物の振興ということにはあまりつながりませんので、今回は一定の規模の貨物船を対象にするということで実証実験を行っております。

○千葉委員

実証実験なので、何隻かそういう過去の事例があるのかと思ったので、今、お伺いすると、1 隻のみということですか。

○(産業港湾)港湾室長

はい。

○千葉委員

わかりました。それで、今、1 隻というお話だったので、今回のロングビーチ号もそうですけれども、石狩湾新港に届いたお米が、そこからどこに行くのかということと、小樽港にまた同じように寄って、そこからどこにそのコンテナが運ばれるのかについても教えていただけますでしょうか。

○(産業港湾)港湾室長

今回の米の輸入については、MA 米といいまして、政府の備蓄米ですので、なぜ小樽港と石狩湾新港に寄るかという、それぞれの背後に米を保管する低温庫がありますので、小樽で保管するもの自体は小樽港で降ろす、石狩湾新港の背後地で保管するものについては石狩で降ろす、船はそういう動きをしているということでございます。

○千葉委員

実施概要を見せていただいたのですが、概要を読んで率直に、対象とする船舶が何で 1 万総トンなのかという

ころと、あと入港料、2回を1回とかいろいろ書いていますけれども、最後の受け付けることなどを実施しますということで、ここに記載されている以外のこともあるのかというふうに感じました。

先ほど、今回のロングビーチ号で船舶コストの削減について数字が示されていたのですが、その話の中で、係留施設使用料のコスト削減というものも概要として上がっているかと思うのですが、そのほかに何かないかについても教えていただけますか。

○(産業港湾)港湾室長

今回の取組につきましては、今言いましたように、入港料、係船料などの港湾のポートチャージといいますが、使用料の関係が一つございます。

それと、船舶が港に入りますと、いろいろな手続がございます。港湾管理者に対しては、入港届、入港通報、ポートサービスとしてひき船の手配ですとか、船舶給水の手配といったものがございます。

それから、港則法ということで港長に対しても入港届、検疫所に対して検疫の関係で、これもやはり入港通報、入国管理局に対しても入港通報、税関についても入港届といったものが出されると。それは、それぞれの法律に基づいて出ていますので、単純に最初のファーストで出したからいいということにはならないのですけれども、少なくともポートサービスで管理者が受け持っている部分については、最初の港で受けることによって次に港の分も受けて、後者の管理者間で調整して船舶代理店等の負担を軽減しようという考え方の実証実験ということでやっております。

○千葉委員

実証実験なので、何隻もないということ、1隻に対して今回の実証実験をされたのかと思うのですが、実証実験であるからには、例えば課題だとか問題点を洗い出していくことにもつながっていくと思っていますけれども、1隻もう入港されて、そのほかにまた、そういう課題とか問題点というのはあったのかどうかについても教えていただけますか。

○(産業港湾)港湾室長

手数料関係、使用料関係のインセンティブについては、船舶代理店等とお話ししましても、当然安くなることに反対するところはないのですが、逆に入港料というのは単価があまり高くないのです。1トン当たり2.16円という、普通の定価ですけれども。そうしますと、今回の船舶が1万4,000トンぐらいの船ですので、2港分が1港分になったとしても3万1,000円ぐらいということですから、安くなるのは歓迎なのですけれども、それほどという言い方は変ですけれども、目に見えたインセンティブではないという声は船舶代理店等からはちょっと聞こえてはいます。

それと、入港手続関係についても、先ほども申しましたが、それぞれ法律に基づいて出されている手続がございますので、それを本当にファースト港で出したらすべてよしということにはやはりなかなかすぐにはなっていない。そうであればもっと、先ほどのいろいろな連携の中ではありますけれども、本当の港湾の管理のあり方まで踏み込まないと、その辺はなかなか軽減にはならないということで、最終的に10月までの期間設定をしておりますので、今後もそういう船があれば、そういった形で実証実験を行った中で、最終的にはある程度どういう課題があるのか一定の整理はしたいというふうに考えています。

○千葉委員

今のお話を伺っても、船舶自体にもあまりメリットがなさそうで、なおかつ市の港にとってもメリットがないといった話が出ていましたけれども、そういうことからすると、今後、実際実施しているのかどうかということについても、いろいろ課題があるのではないかと思うのです。今回、実施するという方向性でその取組をなさったということで、よろしいのでしょうか。

○(産業港湾)港湾室長

今回、この道央圏港湾連携というのは、単にサプライチェーン・マネジメントだけではなくて、いろいろな連携

をしていこうという取組なのです。背景には、港湾全体の貨物があまり伸びていないという状況があると。それから、先ほど来から議論になっています選択と集中ということで、港湾整備といいますか、それぞれの港湾のあり方が、今までは均衡ある発展ということで、核になっても、どちらかという、競い合うような形でいろいろな施設をつくってきたという、時代背景があるのですけれども、それがだんだんある程度、港間ごとに特化した機能の中で、お互いに連携することによって既存の施設を有効に活用してやっていきたいと思いますという大きな流れがあります。そういった意味では、今後につきましても、今、始まったばかりですので、単純に今年いっぱいこの連携が終わるというわけではありませんので、できることからやっていく形になっていくと思います。

○千葉委員

そういうことで、例えば今回、小樽港と石狩湾新港だけの取組になりましたけれども、この7項目の中で、いろいろな組合せの中で、ほかの道央圏の5港でいろいろな組合せで推進していくことも可能性としてはあるということで、よろしいですか。

○(産業港湾)港湾室長

それはそのとおりで、今、本当に先行したのが小樽港と石狩湾新港の実証実験ということで、ほかの項目については、これからやっていこうという部分ですので、ちょっと先の長い取組になろうというふうには思っております。

○千葉委員

今、先の長い取組というお話がありましたけれども、この実証実験も1隻だと本当にどういう結果が出るのか、何かそれで終わってしまうのはちょっとどうなのかというふうにも思うので、実証実験でありながらも、戦術的なことはぜひやっていただいて、こういう取組をしているという周知についても、ぜひお願いしたいと思いますので、要望としてよろしくお願ひしたいと思います。

今、答弁の中で、コンテナ貨物の輸送のお話があったのですけれども、たまたま私の自宅は海が見える位置にありまして、これは感想というか、たくさんコンテナを積んだ船が入ってくるのは非常に喜ばしくて、家で拍手をするぐらいなのですが、帰りはコンテナが全く乗っていない形で船が帰ることをよく見かけます。それで、反対にこのコンテナを乗せたものの荷主がそれぞれいらっしゃると思うのですけれども、その荷主が、今度、北海道から何か品物を持っていきたいとか、そういうニーズについて調査をされているのかどうか、教えていただけますでしょうか。

○(産業港湾)港湾室主幹

コンテナの関係なのですけれども、ニーズ調査というお話もありましたけれども、私ども、一つには集荷会議というものを開いておりまして、これは船社又は代理店と一緒にあって貨物動向などの情報収集、情報交換、あるいはまた、訪問するニーズ等があれば、一緒に訪問して、小樽港の営業をお願いしているところで、そういうことでニーズの把握をまずはしております。

それであと、いかんせん今言いました帰りの荷物が無いというようなお話ですけれども、一つには円高の状況もありまして、輸出が伸びていないというような、委員がおっしゃったとおりの現状であります。今後とも、こういうような情報収集、情報発信を行って、また、集荷会議等の連携を密にしながら、増加に向けて取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○千葉委員

本当に感覚としてもったいないということで、突発的な質問をさせていただいたのですが、今、その集荷会議うんぬんで、企業の訪問もなさることもあるのでしょうか。

○(産業港湾)港湾室主幹

はい。私ども、企業の訪問といいますか、荷主の訪問は、毎年11月に行っております。昨年は、コンテナ関係では、いろいろな貨物の関係あるいはクルーズの関係で訪問しておりまして、コンテナ関係も訪問をして小樽港の利

用をお願いしております。

○千葉委員

やはりニーズの把握というのは非常に重要だと思いますし、宅配業界の中でも、船上の宅配を韓国と提携した宅配業者もあるというお話も伺っていますので、商品だけではなくて、そういう一般の方々のニーズなども情報収集していただきたいというふうに思います。よろしくお願いをしたいと思います。

◎日本海側拠点港の応募について

次に、日本海側拠点港の応募についてお伺いしたいと思います。

先ほど来、背後観光地のクルーズ拠点ということで、選定をした理由についても若干お伺いをしました。この中で、2025年においてクルーズ客船の年間寄港回数が12回以上を目指した計画であるというふうになっています。小樽としては、何回をこれ目標か何か設定して計画を立てられて出されると思うのですが、小樽としては、2025年の目標というのはどのようにお考えになっているのでしょうか。

○(産業港湾)事業課長

日本海側拠点港応募における2025年度の目標値についてでございますけれども、まず基本的に目標の考え方といましては、現状プラスアルファということで考えてございます。今回、私どもが、応募していくクルーズにつきましては12隻以上となつてございますけれども、やはり、国としても、現状維持という計画ではよしとしないという部分もありまして、やはりプラスアルファを持った形で目標設定していきたいというふうに考えてございます。

ただ、今、ちょうど検討作業を続けている中で、正確に何隻ということはお示しできないのですが、基本的に、は私ども、ここ3年につきましては、15、16、16とクルーズ客船が入ってきてございますけれども、これにプラスアルファの数字を推定して目標値を設定していきたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

それは、今、まだ検討中ということですか。

○(産業港湾)事業課長

はい。

○千葉委員

わかりました。この計画に当たって、さまざまな評価項目というのが示されていると思うのですが、それを調べさせていただいて、非常に興味深いものもあったのですが、先ほどそのお話も出てきましたが、他の対象港湾との連携についても、この評価の中で項目として上げられています。

先ほど、お話に出ていたのですが、今、小樽からは新潟、舞鶴へのフェリー航路があるのですが、女性の視点として、そういう日本海側の舞鶴から京都ですとか、そういう連携も非常に魅力があるというふうに思っていて、具体的に他の対象港湾との連携もきちんと考えていくという方向性で計画が出されるのかどうか、お聞かせ願いますでしょうか。

○(産業港湾)事業課長

まず、私どもが今回応募しますクルーズ客船誘致につきましては、先ほど参事のほうからも答弁させていただきましたが、やはり1港だけではなかなかクルーズ客船を誘致していくのは難しいというのが実情でございます。背後に魅力ある観光地を持った何港かが連携して、背後観光地のPRをしていくですとか、コンセンサスを形成していくですとか、そういった取組が本当に必要になってくる。そういった機能になるわけなのですが、私ども今その計画書を作成していく中で、当然、先ほど説明しました目標隻数の増加を設定するという中においては、ほかの港湾との連携というのを計画し、取り組んで考えていきたいというふうに思っております。

○千葉委員

この日本海側拠点港の、題名にもあるように、背後観光地へのクルーズの拠点ということで、この波及効果につ

いても、計画の中では提案をしなければいけないようになっておりますが、具体的にどのような内容で提案されるのか、教えていただきたいと思っております。

○(産業港湾)事業課長

背後観光地の効果の定量的な考え方だと思うのですが、まず一つが、今回この日本海側拠点港というものの本旨といいますのは、中国ですとか韓国、また、ロシアといった対岸諸国の経済成長を日本に取り込むという、これが一番大きな目標になってございます。そういう中であって、まず一つは訪日外国人の増大ということ、ある程度計画の中で効果として考えていかなければならないというふうに考えておまして、現在、これについても検証をしているところでございます。

また、背後観光地の経済効果という部分でも、小樽港に船が入りましたら、オプションツアーも含めて、結構広範囲な背後圏、北は旭川ですとか、西のほうへ行きますとニセコですとか、バスで観光に出ているのですが、こういった背後圏に対する波及効果というのも何らかの形で算定して計画書の中で見据えていかなければならないものとして考えております。

具体的な試算については、検討中でまだお示しできないのですが、一つの例としましては、平成20年に飛鳥Ⅱが入港した際にアンケート調査をやっております、この際、乗船客1人当たり、どのくらいお金を使っているのかという調査をしたようです。その際は、1人当たり1万8,000円という数字が出てきております。こういった、要するに乗船客が地元において一定程度のお金を使うと、こういうことが直接背後観光地の経済波及効果につながっていくものと考えておまして、こういったことも指標として考えながら、計画書の中では波及効果というものを考えていきたいというふうに思っております。

○千葉委員

今、1人当たり1万8,000円と結構大きな金額で、経済効果が見込めるのかというふうに思っております。

そうすると、先ほどクルーズ客船が入港するに当たっての港の整備について、北野委員からも、国の補助はどうかという質問があったのですが、先ほどの御説明を聞くと、何ら明らかにされていないような、されているような、ちょっとあいまいなところがありまして、その評価項目の中でも、必要な予算については最小限の予算になっていることというような文言もあって、私も先ほどの話とちょっとつながった部分があるのです。ぜひこれ、小樽港としてはしっかりこの計画の中で訴えていただいて、予算を勝ち取っていただきたいと思っておりますが、プレゼンテーションをなさるといことで、それは向こうに出向いて、どのようになされるかというについて教えていただけますか。

○(産業港湾)事業課長

プレゼンテーションについてでございますけれども、まだ詳しい日程ですとか、それらの内容について示されてございません。

私が、6月10日に国の説明会に出て聞いた中身では、まだ、港単位でプレゼンテーションをするか、若しくは今回示された港の機能ごとにプレゼンテーションを受け付けるかと、それも、今後詰めていくということになっていまして、ですから、もうそろそろ締切りが近づいていますので、近いうちにプレゼンテーションの内容、流れについては示されるのではないかと考えてございます。

○千葉委員

現地に行ってプレゼンテーションをなさるのですね。

○(産業港湾)事業課長

プレゼンテーションの会場につきましては、恐らく東京になるというふうに考えてございます。

○千葉委員

事業課長も、行くのですか。

○(産業港湾)事業課長

私も行くことになると思います。

○千葉委員

ぜひ頑張ってくださいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。本当に何とかこのクルーズ拠点港として選定され、外されることはないようにと期待をしているのですけれども、ぜひ勝ち取っていただいて、本当に魅力ある港づくりを、よろしくお願ひしたいと思っております。

◎天狗山の観光推進について

次に、天狗山の観光推進についても若干お伺ひしたいと思います。

すごく立派な提言書を見せていただきました。隅から隅まで読めばよかったですのですが、ちょっと見せていただいて、個人的な感想として、何か夢のあるお話だというふうに思っております。この中で、これは提言なので具体的にどうするのかというのは、まだまだこれから先のお話なのかというふうに思っているのですけれども、そういった中で考え方として、事業戦略編の中で、35ページにポートフォリオという考え方が出ております。この提言の中でポートフォリオの考え方について簡単に説明をお願いしたいと思います。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

ポートフォリオの考え方でございますけれども、まずポートフォリオとは何かということになるのですが、これは金融の世界での用語でありまして、さまざまな種類の資産の組合せという意味であります。金融や投資の世界で使用されるということなのですが、この天狗山の提言についての導入ということなので、例えば、今、自分の持っている資産というものを市場でどれぐらいの利益を得られるか、それからあとまた指向性ですね、トレンド、時代に即してそれが価値として見られるかどうかというような軸の中で当てはめて整理すると、今持っている自分の資産、たくさんあると思うのですけれども、その資産を表の中で当てはめていったときに、そのどこにお金を投資すれば、自分の持っている資産を更に生かすことができるかというような考え方があります。

天狗山に当てはめたときにどう考えるかということなのですが、まず資産というものを地域資源というものに置きかえていただきまして、天狗山、小樽の持っている地域資源というものをこの視点に当てはめていったときに、さまざまな地域資源があるわけですが、当然のことながら、時間とともに沈下しているものもありますし、これから期待できるようなものも当然あるわけです。そこで、どこにそのお金をかければいいのかという経営戦略を、今出すためにポートフォリオを導入しております。

それから、今ある資源を更に、少し古くなっているけれども、何か新しい波に乗せることでそれがまた輝き出すと、そういったときにそれをまた価値あるものに光らせるためにどのようにすればいいかという、その経営戦略の考え方です。

○千葉委員

本当に難しくて。これを見せていただいて、金融商品であれば、何かリスクの分散とか、何か一言でああそうかと思うのですけれども、こういう提言の中で、ポートフォリオが出てきて、どういう考えなのかなと、率直に思って質問させていただいたのですが、小樽は本当にいろいろな観光資源があるので、そういった中で天狗山という一つの大きな自然をさまざまな形で活用していくということなのかという、これからそれも築き上げていかなければいけない部分なのかと非常に思ったのです。実際に提言をいろいろされているのですけれども、今、小樽の観光も海外に向けた取組ですとか、道央圏に向けた取組ですとか、また更には日本全国の方々を呼ぼう等々、いろいろお話がありますけれども、この提言に関しては、まずどういうところから取り組んでいくのかということについて教えていただけますか。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

1 ページの冒頭でございますように、まず天狗山という地域が、小樽市民にとっての子供のころからの大変なじ

み深い山である、心の山だとおっしゃる方もいらっしゃいます。まず、そのような地域特性ではあるのですが、天狗山は現在、市民の憩いの場になって、遊びの場になっているかどうか、よく皆さんがどこへ行くといったときに、天狗山にまず行きますということには、残念ながらならない状況にあるのかと思います。

したがって、まず実際のターゲットというページが11ページに書いてございますけれども、まず市民の憩いの場、遊びの場、こういった整備が大変必要だということで考えております。まずは市民に楽しんでもらう、そしていろいろなスポーツ的なアクティビティですとか、レクリエーションの場になることによって、札幌市に、若しくは道央、更には道内、国内、海外へとつながっていくのではないかと考えておりますので、まず市民、道央圏に向けたターゲットを絞って、そういう展開でというふうに考えてございます。

○(産業港湾)観光振興室長

主幹から答弁したように、これは非常に壮大な計画でありまして、なかなかどこが切り口なのかというのは簡単に申せないところなのですが、「はじめに」の部分にありますとおり、まず今、天狗山のロープウエーとスキー場、特にロープウエーの施設などが非常に古くなってきていると。ただ、そのまま更新するにしても非常に膨大な金額がかかると。そういった中で、今後の展望が見えなければ、なかなか中央バスのほうも開発を進められないというところもございまして、そのあたりがまず一番の切り口になってくるかというふうに考えます。

○千葉委員

今お話伺って、私自身も本当に天狗山の夜景が好きで、スキーはあまりできないのですが、冬、わざわざスキーを持って自分の車で、リフトに乗って夜景を見に行ったという覚えがあります。それぐらい魅力のある夜景の山だというのは自分自身も思っておりまして、それが壮大な計画の下で、市民の方に親しまれる森として再生されるのが、非常に夢のあるお話だというふうに思っていますし、進めていただきたいというふうな思いもあります。

後ろのほうでは、この壮大な計画の事業の投資額についても細かく概算として出ておりまして、33億円という非常に大きい数字になるのか、長い計画の中で見ればそうでもないのか、ちょっと判断はまだできませんけれども、この取組に関して、市はどのようにかわっていくのかということで、今後のプロセス、若干出てはいますが、今、どの段階にあるのかということについても教えていただけますか。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

現在、事業主体であります、ロープウエーとスキー場を経営しております中央バスがありまして、ただ今後、中央バスがどのように判断していくかという問題がございます。まず事業判断のできるような段階に進んでいくということになるかと思いますが、それにはマーケティングリサーチなども必要と考えておりますので、中央バスと今後の手法、そして体制について協議を進めることが第一だと思っております。

○千葉委員

では、小樽市としての判断は、中央バスの判断を見てから、実際には動いていくということでしょうか。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

この事業自体が、今後どのようなことになるかということなのですが、まず中央バスがやるかどうかということもあります。市としても重点地域の一つでもあります天狗山の活性化について非常に重要と思っておりますので、中央バスの判断、いずれどうなるかわかりませんが、まずは話をして、どのような方向で進めるかということが大事だと思っております。中央バスがやるやらないは、いずれにしてもまずは話をして、いい方向に進めていきたいとは考えております。

○千葉委員

◎東日本大震災による観光への影響について

次に、東日本大震災の影響について、観光の経済効果についてお伺いしていきたいと思っております。

一時全く堺町には観光客の姿が見えないということで、私は、大体朝はオルゴール堂のところを通過して、帰り、夕方、夜にかけては小樽運河の温度計の場所を通るようにしています。本当に人がいなくて、一時どうなるかというふうな思いではあったのですが、先月末あたりからは観光客の方が若干戻ってきた感はありまして、安心とは言えませんが、非常にうれしく思っております。

今、10,000万人ウエルカム事業も行われている最中でありまして、現時点で観光客の戻り具合の状況ですとか、観光関連業界の方々はどういうお話をされているのかということで、把握されている範囲で教えていただけますか。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

今回の東日本大震災の影響について、これまでのところ、観光業者や関連団体がどのようにとらえているかということですが、まず直近で聞いた中では、宿泊につきましては、予約が非常に直前化している状況にあるというお話をしております。あと、単価につきましては非常にダウンしている、この2点はよく言われているところでございます。確かに、この傾向は、今ということではなくても、ゴールデンウィーク前ぐらいからありまして、私たちがゴールデンウィークの2週間ぐらい前に聞いたときは、非常に悪いというようなお話を聞いていたのですが、結局ゴールデンウィーク直前ですとか、終わった後に聞くと、前年並みに近いような数字を報告いただいております。これはやはり予約自体が直前化していると。結局、道外ですと、大体1か月前ぐらいから予約が入り出すと言われておりますけれども、道内客につきましては、10日から1週間ぐらいで入ってくる形で、そういう意味では道内客の動きというのは、今は多いのかというような形で考えております。

あと、ホテルの部分で言いますと、各地で安売りというのが非常に多くされている状況にございまして、夏休み期間の見通しについては、各宿泊施設のほうも、なかなか現時点では、直前化している部分と安売りの影響をどういうふうに受けるかという部分、結局小樽以外の周りの観光地でも安売りしているという部分で、その辺を通して見通しが今のところは不透明だというようなお話をしております。

あと、観光施設につきましては、依然として、施設によりまして実績、あと今後の見通し、ばらつきがあります。これは震災直後もそうだったのでありますが、やはり海外を主にターゲットにしているお店、あと国内客をターゲットにしているお店で、非常に数字にばらつきが出ているのは現在も続いてございまして、今後の見通しについてもかなり悪いというような形で言っているもある反面、前年並みぐらいまでは戻ってきたというような回答を得ているところもあるということです。

あと、物販施設についてでございますけれども、委員がおっしゃったとおり大分客足が戻ってきておりますので、ゴールデンウィーク前後に調べたときには、ゴールデンウィークが終わりますと、また3月、4月のような状況に戻るという見通しを立てていた施設が多かったのですが、直近で聞いたところによると、対前年並みあるいは微増というような形で夏休み期間中も売上げとか、人の入りとかの、見通しを立てている施設が増え始めているところでございます。

○千葉委員

◎10,000万人ウエルカム事業について

10,000人ウエルカム事業は、残り1週間ほどになりましたが、現在でどのくらい効果があるのか。あと1週間で、効果が上げられるような取組はあるのかどうか。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

10,000人ウエルカム事業のこれまでの実績についてでございますが、正確な形でお聞きしているのは、6月末現在で、予約数が1,300泊ということで報告を受けております。ただ、その後、先ほども言いましたように、道外客は1か月前なので、1,300泊は主に道外客が中心なのですが、その後1週間、10日という形のピークが道内客で入ってい

ますので、全部ではないのですが、宿泊サイトという部分は、7月に入ってから数百という単位で上積みしているところもございます。今後の対策としましては、実は、予約サイト側と更なる誘客に向けて、ホテルにバス券がプランを増やしてもらうというような動きですとか、あと6月の状況で聞いたお話ですと、ホテル別でどのくらいはけているかのデータももらっているのですが、ホテルによってばらつきが出ており、非常にはけているホテルがある反面、小樽のバス券がついているプランがあまり出ていないというホテルもあるところです。結局、これはそのホテルごとで、そもそもそのホテルの客層というのですか、道内客が主にだとか、駐車場があるなしで、今バス券付プランですけれども、車で来るのでバス券付プランでなくてもいいというような、そういうような特性がございますので、場合によっては、あと残りの期間わずかですが、その辺、ホテルの割振りという部分を、移動できないのかということも、ホテルの意見も聞きながら工夫していきたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

6月の1,300泊という数字は人数ではないのですが、それとも人数とイコールになるのでしょうか。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

これは泊数で申しましたが、1,300人に当たっている。バス券が配られているということです。

○千葉委員

10,000人ウエルカム事業が始まったぐらいから、非常に人が戻ったような感じがしていたので、もう少しニーズがあったのかと思いましたが、まだ6月末時点で1,300人ということですので、経済対策というのは本当にスピード感とタイミングが非常に重要だというふうに思っていますし、この事業で、多くの方々がぜひ来られていることを願っております。

◎ソウル特別市江西区への訪問について

今回の震災の影響を受けて、トップセールスということでも議会の中でもいろいろ議論がありました。市長のほうからも、韓国の江西区へ使節団として訪問するというお話がありまして、2年前も前市長が行かれたときは、私も一緒に使節団としてお伺いしました。結構スケジュールが過密なので、本当に文化交流が中心であり、対議会と対区役所ということでは、その場で若干の意見交換はできるのですけれども、今回、市長がおっしゃっていたように、経済活性化に向けて本当に小樽をPRするのだというのには、時間の制約もあるので、ぜひ観光振興室として、市長、使節団も含めて、具体的に、このようなことをぜひやってもらいたいということを、提案していただきたいと思えます。

使節団の方の中にも観光関連業界の方がいて、今回、祝日なのでどうなるかわかりませんが、ぜひ向こうの旅行会社のほうにも訪問したいですとか、そういう意見もいろいろあるものですから、そういう提案を市長にしていただけだと思いますが、その辺はいかがですか。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

今回のソウル特別市江西区の訪問についてですが、委員のおっしゃったように、日程的な部分とか行事の関係で、観光PRにどの程度時間がとれるかというのがあり、今の状況では、市民レベルでのPR、やはりロコミの部分ですとか、小樽市長が来たという形の中で、安全性というのをPRしていく形になろうかと思えますが、今、国際交流のほうでは、姉妹都市である江西区を通じてどのような形で観光PR、休みの日にはありますけれども、向こうの区のほうを通じてどういうことができるのかと、今、調整しているというふうにお聞きしております。そういう中で大変タイトな日程ではありますが、どのようなPRができるかという部分を調整した上で、いろいろ取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○千葉委員

交流会には、国会議員の方もいらっしゃいますし、金浦空港も数年前に比べて非常にきれいに整備をされ、何かちょっとしたブースも持てるのかというふうに私としては思っています。ぜひその辺についても、よろしくお願

したいと思います。

◎ゆるキャラを使った観光PRについて

あと1件、観光の関係で、前任期中、ゆるキャラのことについて何回も質問させていただいています。2009年に行ったおたる産しゃこ祭りで「荒波しゃこ次郎」が誕生したのですが、昨年ただ看板ができただけで、なかなかしゃこ次郎が育っていないのですね。前山田市長は、レトロなまちの小樽にゆるキャラはちょっとどうなのだという話もありまして、ゆるキャラ自体が一過性のものというふうにたぶん感じていらっしゃると思うのですが、ますますいろいろなところでは成長を遂げているということもあって、今、新しい北海道のキャラとして、長万部町の「まんべくん」とか、非常におもしろいキャラクターがネットを通じていろいろとつぶやいたりしています。

ぜひ、小樽の観光も、そういうところでゆるキャラを使ったPRというのは非常に効果的だというふう感じておりまして、その辺について、しゃこ次郎になるのか、新たなゆるキャラになるのかありますけれども、ぜひネットを通してのPRには使えないのかというところで伺いたいと思います。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

ゆるキャラについて、なかなか育っていないというお話もございましたけれども、昨年、おたる産しゃこ祭りの際には、小樽商業高校の生徒達にしゃこ次郎の缶バッジなどをつくっていただきまして、それでイベント会場に来てクイズをやったときに、その缶バッジをプレゼントするというようなことをしていただき、そういう中で徐々に、小樽市民の方というのですか、学生達がしゃこ次郎のPRプラス認知度を高めようというような動きも徐々に始まってきているところでございます。そういう意味では、イベントの部分で公募して名前も付けたりしておりますので、引き続きイベント開催に合わせてのPRはもろんなのですけれども、積極的な露出というのはやはり必要だと思います。なかなかすぐホームページという形にはならないかと思いますが、関係関連団体の部分ですとか、また、あと市の観光振興室のほうでも、市とは別なサイトを、北海道観光振興機構のブログなんかを使って観光情報の発信なんかも行っておりますので、そういうような場を利用して、引き続きしゃこ次郎などの部分につきましてもPRするなど、親しみを持っていただけるような情報発信には努めていきたいと思っています。

○千葉委員

ぜひよろしくをお願いします。

◎道道臨港線沿いの観光バス駐車場について

最後に北一硝子の観光バス駐車場についてですが、今回、予算を計上されまして、7月1日から運用が開始されました。観光施設のある、堺町通りの方からは、これまで道路がバスで渋滞していましたので、非常に喜ぶ声も聞こえる一方で、やはり明年からの予算に絡んでくるということもあり、この駐車場の利用について伺いたいと思います。

北一硝子が当初、駐車場として利用していたわけなのですが、この経緯、今までの経緯について簡単に教えていただけますでしょうか。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

道道臨港線沿いの観光バス駐車場についてでありますけれども、経緯としては、昭和59年から北一硝子が、国有地、市有地を借り受けまして、観光バスの専用駐車場として営業してきたものであり、運河や堺町周辺における散策の拠点として、小樽観光の振興に大きく貢献してきたところであります。

東日本大震災の影響を受けて観光客が激減したことから、北一硝子から減免措置の相談があり、市も国と交渉した結果ですが、残念ながら減免は認められず、北一硝子が4月末をもって手宮側半分の借地を国に返上したところでもあります。

市としては、この観光バス駐車場がお話ししましたように、大変重要な小樽観光のインフラであるということか

ら、引き継いで何とか7月から、国からの借地によりまして観光が動く前に何とか開設をしたというのが、経緯でございます。

○千葉委員

後は、まとめてお伺いします。

今回、予算の中では、管理運営経費が、使用料と委託料ほかで1,169万3,000円が計上されており、これは9か月の金額であると認識しております。明年、またこれが計上になると、更に大きく膨らむのかと思っておりますけれども、それがどのぐらいの金額になるのかということと、それから今後の考え方という2点です。それと今、北一硝子が返上していない反対側の広さですとか、そちらの使用料というのは幾らになっているのかということをお伺いしたいと思います。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

まず、今回は9か月間ですけれども、年間で考えた場合は、国有地の借上げだけで830万円、それから北一硝子への管理委託料として月々60万円ですので、その掛ける12は720万円、合計で単純に1,550万円ほどの金額がかかることとなります。

震災の特別委員会でも答弁させていただきましたけれども、国から借りられるのが平成24年度末までということになっておりますので、この間に、市としては、ここを買うのかどうかということをもまず考えなくてはならないという課題が一つあります。

ただ、北一硝子がまだ半分営業しており、北一硝子も25年3月まで借りられる権利がありますので、今後、購入するかどうかという部分が非常に大きな問題でもあります。もし返されるということであれば、一体として市が買わなければならないかどうかというのも考えなければなりませんので、それも合わせてどうするかということをも、もう一度全庁的に考えていかななくてはならないということがまず一つあります。

それから、北一硝子の現在、国からの借地ですが、270万円ほどになっております。若干土地の形状が悪くて、接道をしている部分が少ないために、安い金額になっております。

○千葉委員

土地の形状うんぬんで、それで安いのかと思ったのですが、24年度末まで、その方向性を決めなければいけないということで、その前にはきっちりと示されなければいけないということでもあると思うのです。実際に北一硝子は、まだはっきりとした方向性を示していませんけれども、本当に北一硝子も手放す、こちらも借りないということになった場合に、市としては全体を借りようとしている前向きなお話なのか、それとも全くもうそこはなくするというお話なのかについてが1点と、国から例えば譲り受けるということは、本当に可能性というのはないのかどうかということについても、お聞かせ願います。

○(産業港湾)観光振興室長

確かに、委員がおっしゃったとおり、早めに判断していかなければならない問題だとは思っておりますけれども、ここですぐ確定的なことを申し上げることはまだできません。

それから、財務局から譲り受けるという可能性は、正直言いましてないと考えております。ただ、購入する場合に、分納することは可能だというふうに聞いておりますので、そこら辺も財務局とまた詰めていきたいというふうに考えております。

ただ、今回借り受けるときにも、議会のほうからどうしても必要だという御意見もいただきましたので、この2年間でその事情がどう変わるのかというのはなかなかわからない部分ありますけれども、ある程度前向きにと言うと、断定的になってしまう部分あるのかもしれませんが、すぐ撤退するというにはなかなかならないと思っております。ただ、その資金繰りについてどういうふうに考えていくか、そこら辺を含めて、先ほど主幹が申し上げたように、全庁的に課題として考えていきたいというふうに思っております。

○委員長

公明党の質問を終結し、民主党・市民連合に移します。

○佐々木（秩）委員

◎新・いいふりこき宣言について

小樽市観光基本計画「新・いいふりこき宣言」について質問させていただきます。

新・いいふりこき宣言と名づけられていますけれども、第6次の小樽市総合計画における観光分野の基本計画、観光振興の理念や将来の方向性、魅力的な観光づくりの推進の指針だというふう聞いております。2006年度にできて、2015年度までの10年間の計画ということになっているということで、それから言いますと、この2011年度は前半の5年間をちょうど終えた段階ということになると思いますが、その半分を終えた段階で中間の評価のようなものはありますかということがまず一つ。

それから基本的な理念やそういうところで、中間のところの段階で変更はないのか。震災の影響等や環境の激変等いろいろとあると思いますけれども、そういうものを考慮した見直しの必要等はないのでしょうか。

それから、今後の計画実施の展望についても、お話をいただければと思います。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

まず、観光基本計画では折り返し地点、5年間たつての評価の部分でございますけれども、まず観光基本計画の目標というところから説明させていただきたいと思います。この観光基本計画は、今までどちらかという、観光等の指標といいますと、観光客の入込みが増える、それが一つ量的な目標という形で掲げることがたぶん多かったと思うのですが、この観光基本計画につきましては、今後、小樽の進むべき方向性として観光入込客数の増減のみにこだわるということではなくて、むしろ小樽の観光の質的向上というのが大変重要だというふうに考えて、この計画では、量的な目標というのは設定しないというような言い方をさせていただいております。

では、それにかわるものは何かといいますと、質的目標となっております。小樽観光の質的向上を図るためには、観光客のさまざまなニーズに応えられるような受入態勢ですとか、ゆっくり時間をかけて小樽観光を楽しんでもらうとか、そういうような観光地づくりが必要だということで、三つの部分で、量的なものではなくて、質的な目標を掲げております。一つは、まず観光客の満足度を高めるということ、二つ目は、宿泊滞在型観光型への移行を目指すということ、三つ目としては、観光の経済普及効果を高める、これら三つが質的な目標という形になっております。

では、この計画が半分終わった段階でどうかということになりますけれども、量的目標は掲げないという形にはなっておりますけれども、平成18年度に観光基本計画ができた後、目標ではありませんけれども、観光客というのは減少という形で、この計画が上向いているという形にはないというのが現状でございます。

あと、質的な目標の部分で照らし合わせますと、満足度というのはなかなかはかりづらい部分がございますけれども、宿泊滞在型観光の部分で言いますと、宿泊率がどのぐらい変化しているかということ、観光基本計画ができた後も、残念ながら9パーセント台、年によっては8.9パーセントというような形になっておまして、依然としてなかなか宿泊滞在型には移行できていないというのも、事実でございます。

あと、経済波及効果の部分で言いますと、この部分も、平成20年度には観光客の動態調査をやっておりますが、この辺の部分では詳しい経済波及効果の調査していませんけれども、単純な観光客の消費額という部分で見ると、消費額についても落ちているという状況でありまして、計画の半分を終えた状況の中で、計画との整合性の中ではなかなか厳しい状況に置かれているというのも一つあるかと思えます。

あと、評価の部分で言いますと、この基本計画、大抵行政がつくる基本計画でございますと、その後に実施計画というのがございまして、それに基づいてぶら下がっている事業をやったやらないという形で、例えば総合計画の

ような部分であれば、達成率は何パーセントだというような形の一定程度の評価、進捗状況というのはお示しできるのですけれども、本計画については、市をはじめ、民間事業ですとか、関係団体などで構成しております観光プロジェクト推進会議という場で、この計画に基づく推進体制の部分ですとか、あとメニュー出しというのを検討しておりますので、そういう部分では総合計画のような形の実施率というのは、残念ながら出すようにはなっていないところでございます。

ただ、いろいろな団体、市を含め民間の方、あとイベントの実行委員なども含めてですけれども、この5年間の中で、この計画において進むべき、取るべき施策というのは、取組の度合いに濃淡はございますけれども、一定程度ほとんどの項目で何かしらの取組をされているというような状況でございます。

あと、今後の部分についてでございますけれども、やはり計画当初と状況ですとか、そういうものというのは、委員がおっしゃったとおり、変わってきているというのは事実でございます。計画当初の状況では、外国人観光客がこれほど増える、特に大陸の中国からこういうふうな形で入込み増になるというトレンドも当然ございませんでしたし、先ほどおっしゃっていたとおり大震災による影響というのも、当然計画にはそんなことがあろうとは思っておりませんので書いていないというのもございます。あと、例えばスイーツですとか、あんかけ焼きそばというようなグルメという部分についても、計画当初はございませんでしたので、そういう部分をフレキシブルに対応を考えていくというのも、実施計画に縛られないという形で、民間の方々の意見を参考にしながら動いていくということでは、やりやすい組織体なのかというふうには考えております。

今後の見直しの部分についてでございますけれども、例えば計画の中の、主要施策の時間消費型観光の推進の中では、重点施策という形で観光資源の発掘とか整備の促進では、それと観光情報提供ネットワークの拡充というのが重点施策だというふうになっておりますけれども、この5年間の取組の中でやはり宿泊滞在型に持っていくためには、夜の魅力づくりというのがやはり一番重要なことだろう、それが時間消費型観光に進んでいくのだというような方向性がプロジェクト推進会議のほうでも示されておまして、そういう意味では、計画をローリングしていく中で、若干先ほど言ったように、濃淡つけながらの形で進んでいくという形になろうかと思えます。

○佐々木（秩）委員

質的な向上が大事だという部分は、私もまるっきり同じ意見で、そういう部分で今回の例えば10,000人ウェルカム事業だとかという、そういう即効性のある対策というのも当然大事だとは思っておりますけれども、やはりこういう中・長期的なプランに沿って新たな観光資源を育成して、足腰をしっかりと固めていくということのほうが非常に大事だというふうに話を聞いていて思いましたし、先ほど出ました天狗山のことだとか、それから今の夜の魅力を構築して滞在型にしていくというような、そういう方向性でこれからも頑張っていただきたいと思えます。

◎オタモイ海岸の整備について

ただ、そこで、この後、何点が提案というか、そういうことをさせていただきたいのですけれども、私、残念ながらあまり夜の魅力知らないものですから、昼間の魅力ばかりで、話を聞かせていただきたいのです。まず一つ、3章の2の主要施策のうち、観光資源の発掘ということで、その中の一つに、豊かな自然の地域資源として、残念ながら重点地域には入っていないのですが、オタモイ海岸、聞かれたことがあるかと思うのですけれども、国定公園内の絶景で、大変残念なことに、現在、海岸までの遊歩道が落石のために閉鎖中で、それが長年続いていて、それから前、あそこは泳げたのですけれども、今、海水浴場としても取り消されているという状況になっています。非常に残念な状態になって、オタモイの絶景は、今は海上の観光船から見るだけということになっています。昔々には、あそこは一大レジャーランドで料亭などもあって、燃えてしまったということですが、何か写真などを見ると、本当に遊園地ができていたりしていたことも聞いています。何とかあのオタモイ海岸を、本当に景色がいいところなので、観光資源として位置づけられないかと。私が考えるのは、下の駐車場までは行けるので、あの駐車場のところの端から見るだけでも非常に絶景です。あその下までおいて行って、駐車場をとにかく整備して、展望

台を設置したり、それから今おりにいくところは、ちょっと何か厳しいというお話も聞きましたので、別の口のほうから遊歩道というか、階段をつけて階段へおりにするというようなルートをつけるという。それから、簡易くみ取り式のトイレが一基あるのですが、ああいうトイレを整備するというようなことで、あのオタモイ海岸に沈む夕が見れるというようなことはできないかということを提案したいのですが、どうでしょうか。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

委員の御提案でございますが、まず遊歩道と海岸に降りていく道なのですが、これにつきましては、昨年 8 月にかけ崩れを起こしましたが、その復旧工事で合わせて鍵付きの鉄柵を設けるようにしております。大変危険なものですから、また事故防止の観点でも非常に大事だということで考えております。ですから、現在でありましたら、駐車場から見える景色、それから海から見ていただくほか、景勝を楽しんでいただく方法はございません。

海岸に降りていく階段の整備ということでありますけれども、まず、そこから危険箇所に進んでいく可能性もございますので、なかなか市が積極的に階段をつくって、そこに降りてくことを促すというのは非常に厳しいのかとは思っております。

あと、駐車場の整備という、展望台で見られるような高台にするとか、そういった部分だと思うのですが、当然お金もかかるお話でありますし、国立公園内の配慮ということもあり、その整備が必要なのか、それからあと原風景のまま見ていただくという考え方も一つあるのかとは思いますが。その間の七曲がりの道路自体も、以前落ちて復旧に時間がかかったということもあります。その辺もやはり全庁的にオタモイ自体をどうするのかということもひとつ考えていかなければならないのかなと思っております。現在、すぐ整備をするということについては、お答えはできないという状況であるということです。

○佐々木(秩)委員

昨日、テレビを見ていたら、テレビのスポットで、宝くじにより積丹の神威岬の遊歩道を整備しましたと出ていましたけれども、ああいう、小樽市で宝くじを使って、同じようにオタモイ海岸のところを整備するなんていうことはないのでしょうか。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

現在、市のほうで、宝くじの関係なのですが、コミュニティ事業の活用で、例えば太鼓の整備とか、そういった助成は出るということでやってきたのですが、ハード面でそういったお金を使えるというのは、リサーチ不足で済みませんが、実際に整備をするということになりましたら、そういった宝くじも含めて交付金を活用することも考えられますので、そういった国の制度をひとつ検討したいと思っております。

○(産業港湾)観光振興室長

宝くじは、何かいろいろな道があるみたいで、いろいろなメニューがあるので、はっきりインターネットのサイトに載っていない部分とか、いろいろあるそうなのです。

昨年、美術館の再整備などにも、道を通しまして宝くじの交付金を入れたという例もありますので、そこら辺はまたいろいろ調べてまいりたいというふうに考えております。

○佐々木(秩)委員

ぜひ、オタモイ海岸を小樽の魅力の一つとして、今すぐということではないので、長期的にはぜひ考えていただきたいと思っております。

◎観光資源としての市場について

続けて、同じく観光の資源ということになるか、それともまたちょっと違う視点になるのかもしれませんが、小樽の市場、市場連合会に入っているのが 9 か所あるのですが、その市場を活性化して着地型の観光資源にできないかということを考えました。また、その市場を若い世代の起業の場にするというような発想もちょっとしてみたのですが、話を聞いていただきたいと思っております。

現在、観光客が激減しているということで、市場の空き店舗に更に拍車が掛かりまして、やってくる方の高齢化も進んでいるという状況です。ただ、本当に外から来る人たち、それから地元の方たちにとっても、非常に市場というのは魅力のあるところですし、例えば妙見市場の建物だとか含めて、それからやっていらっしゃる方々の接客の仕方、非常に親密な接客の仕方等も、やはり市外から来られた方にとっては非常に魅力があるのではないかと考えて、私もいつも買物をさせてもらっています。

市場のほうでも、やはりちょっと大変だということで、スタンプラリー等のイベントを市場連合会の皆さんで協力して企画されたり、それに対して市のほうでも助成をいただいているというお話も聞いています。まずは市内に点在している市場を活性化して、そしてその市場を、ウォークラリー、この計画の中にもありますけれども、歩いて回れるというようにして、市場をめぐるいろいろなものを楽しんでいただくというような資源にできないかということを考えて、いくら歩いても寂れたところを見てもしょうがないわけですから、まず市場が活気あると、取り戻してもらうためにひとつちゃんとしないとならないだろうと思います。ということは、結局地元のもともあったように、地元の台所として支える地産地消の基本的な場にまず市場が発展するという、それから歩いて回れるようなそういうことを工夫して、市場の人たち中心に考えていくというようなことをしていくべきだろうなど、そうしなければ、そういうのはできていけないと思っています。

私、妙見市場に行って、理事長に話を聞いてきたのですが、妙見市場の中にパン屋が入っているのを御存じでしょうか。妙見マルシェというパン屋ですが、実は私、中学校の元教員で、そのときの中学校の教え子が夫婦でやっているのです。話を聞いたら、妙見市場のパン屋の経過は、まず市場の母さん方が小樽出身のそういう若いパン職人を一本立ちできるようにと、最初はやはり無理だったのですが、一本立ちできるまで自分たち市場の中の人たちでちゃんと給料を払って、更に母さん方ができたパンを外商に行き、それもやってくれて、そして本当にいろいろ紹介までしてやって一本立ちできるよう、その市場の皆さんがしてあげた。そして、自分一本立ちできるようになったよと言ったら、やりなさいということで店を任せて、そういうふうなことで始めたそうです。最近では、パンの雑誌とか、いろいろな雑誌の中にも登場して、札幌や何かからも非常に若い人たちが市場の妙見マルシェにパンを買いに来て、そして今度は逆に、そういう人たちが市場のほかのお店に寄っていろいろなものを買っていくと。だから、客層は本当に変わってきているということで、市場全体で喜んでいるというふうにはなっている。これは、話を聞いていて、非常に一つのモデルになるのではないかと思います。

ですから、ただ古いレトロなだけではなくて、何か新しい、そこに若い世代が入って新しい視点や感覚と一緒に、あわせて市場をみんなで盛り上げていくというようなことにできないだろうか。そうすれば、若い、何か商売してみたいなど。だけでも何かいざ1店構えてまでとなると、高い開業資金までをそこで払って一か八かの勝負に出るよりは、店舗料も安いと、非常に市場やなんかについては安く1区借入れてやれるという話を聞きましたので、そういうことの本当に手始めの場として取り組める、そういうもの、そういう経済波及効果というか、産業・商業面でもそういうふうに使っていけないだろうかというふうにはちょっと考えたのですが、そういうことを考えた上で、先ほどの母さん方のそういう働き掛けで、自分たちでやっていくということは当然なのですが、そのときに官のほうの立場としてちょっと後押しをしてあげられるという、そういうようなことはできないかというふうには考えました。

そこでお聞きしたいのは、小樽の市場に対する市の押さえというか、例えば妙見市場は市が大家さんなのですね。そういうところも含めて、経済産業面から、それから観光面から、市の市場に対する押さえを聞きたいと思います。

それから、二つ目は、空き店舗を借りて、そういう若い人たちが、空き店舗を借りて営業するというときに、例えば店舗の賃貸料を一定期間助成するとか、小樽市であれば、妙見市場、1年間ちょっと猶予するとか、更には何か融資等の助成措置というようなことはできないのか。もうやられているようなことがあるのであれば教えていただきたいと思います。

○(産業港湾)三船主幹

委員から、御質問のありました部分は、まず大きく二つに分かれるということで、1点目は、市場に対する市の押さえというか、市がどのように市場をとらえているかということによろしいかと思いますが、まず小樽市民にとりましては、市場というのは市民の台所であり市民の日常ということだろうと思います。また、半面、市民の日常ということは、外から来られた方から見れば、非日常ということでもあります。非日常と言えば、観光ですね。観光の場にもなり得るというものだと思っております。そして、現に観光資源としても使われているといえますか、観光資源になっているという事実もあります。

市場連合会で九つの市場、市の中心部ですけれども、入っておりますが、昨年度、「小樽市場盛りあげマップ」というものを連合会でつくったのです。それをホテル等の宿泊施設に置かせていただいておりますし、また交通の結節点であるJRの駅などにも置かせていただいております。なかなか好評だというふうに聞いておまして、特に、一昨日ですけれども、JR小樽駅からは連絡いただきまして、なくなったので持ってきてもらえないだろうかということで、どのくらいお持ちしましょうかと言ったら、2,000部ということでは言っていましたので、かなりニーズのあるグッズというか、PRツールとなっております。ですから、観光の資源としても認識をされているのかというふうに思っております。

それから、空き店舗などを利用した際に助成があるかという2点目についてでありますけれども、やはり市場は活気がなければいけないということで、そこがあいてはちょっと寂しいので、なるべくその小間を埋めたい。新しくお店を開きたい方などに対しては、開業のための研修の費用ですとか、あとまた、家賃の3分の2を1年間ということで、それを助成する制度、平成21年度から既にスタートさせております。これは、「商業起業支援事業」という事業でございます。

また、既に商売をなさっている方でも、空いた区画に出店をしていただけるというような場合もあります。そういった場合には、半年間ということで家賃の2分の1という助成になりますが、「空き店舗対策支援事業」ということで、こちらは22年度にスタートしております。

また、融資等につきましては、新たに起業したいという方に対しては、主に産業振興課が窓口となっているいろいろ親身に相談に乗っているというのが実態であります。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

観光サイドからの市場の部分の関係でございますけれども、先ほど言っていた市場のスタンプラリーの部分札幌の物産展などで持っていきまして、札幌圏に対するPRもさせていただいております。

そのほか、おたる案内人のマイスターがお勧めする小樽の散策コースというマップを、北運河コース、坂道コース、ぐるっと祝津のコースという3コースをつくらせていただいているのですけれども、その中の北運河コースであれば鱗友市場、坂道コースであれば三角市場というのを、散策するほかの観光施設と一緒にグルメスポットというような形で紹介していたり、立寄り先という位置づけで紹介させていただいておりますので、そういう意味でも、逆に市場に興味のない方もそういうところに行くというような誘客を図りながら、小樽の観光の魅力を伝えていっているところであります。

○佐々木(秩)委員

こうやってお聞きすれば、私が素人頭で考えていることどころか、ちゃんとやっていたらいいのだということがよくわかりました。

そのおたる案内人のマップは、地域ごとにあるというのはわかりましたけれども、例えば、そうしたら今度、先ほど市場のマップ、盛りあげマップみたいなものがあるというふうにお聞きしましたが、その二つを合体して案内人の人たちが市場を回る専門のマップみたいな、そういうような、テーマ別みたいなものは、発想としてあり得ませんか。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

具体的に、案内人自体が、今、組織立った形でコースの案内をするという形にはなっておりませんので、確かにテーマ別でそういうマップができるということも、一つのツールとしては大変いいことだと思いますが、それを活用した形で案内できるかどうかというところまでは、まだまだこれからの課題でございます。ただ観光サイドとしても、やはり小樽に来てあちこち回っていくという中では、今、委員がおっしゃったように、何かしらのテーマを持って動く。実は今月もう少ししますと、スイーツのラリーというのを、観光振興室のほうでは企画しております、7月19日から始めるところでございます。それなどもラリーという形を通して、観光地にあるスイーツ店、あと市内にある老舗のスイーツ店、そういうところを回って魅力を感じてもらおうという取組、これはグルメだけではないですが、いろいろな切り口というのは、小樽には資源があり、考えられると思いますので、そういうものには引き続き、案内人の意見ですとか観光ガイドクラブの意見を聞きながら取り組んでいきたいと思っております。言い忘れましたけれども、実は歴史的建造物をライトアップしてのツアーというのが、先のガイドクラブで火曜日と金曜日の夕方に、今それは無料でやっているという形で、それは市民の方もオーケーですし、観光客もオーケーという形で、それなども一つのテーマ別のまち歩きの一つのメニューというふうに考えております。

○佐々木(秩)委員

ぜひこれからも、そういう観光資源の一つとして市場を取り上げていただけるような、そして若い人たちがこういうことになるような活動をお願いしたいと思います。

◎ユニバーサルデザインの導入について

次に、同じく、その中の歩いて回れる観光地づくりというのが3番にあります。その中に、ユニバーサルデザインの導入について書かれていました。それを進めるということになってはいますが、小樽市としてユニバーサルデザインの定義というか、それは解説にも書かれてはいますが、小樽市の導入指標、主に観光に関わる部分でそういうものがあるのかどうかということ、それから小樽で、市営住宅を建てる、大きな建物を小樽市が建てるかというときには、きちんとこういうのを入れてやっているのはわかっているのですが、観光面で、そういうところでということで、今このところで話が出ているものですから、特にそこに絞って導入実績や、それから今後の導入予定や何かについてあれば教えてください。

○(産業港湾)観光振興室中村主幹

現在のユニバーサルデザインについての観光的な指標は、特に定めているものはありません。

ですが、平成19年度に、国、道、市が多様な観光客に対応した制度を進めることを目的として、歩いて回れるための歩行用案内標識を整備しております。この設置に当たっては、すべての人々にわかりやすいというものを目指しているわけでありますので、ユニバーサルデザインにも配慮しております。外国語の表記、それからピクトグラムという共通のマークというものも常用しております。

観光振興室の所管の案内板につきましても、板面についての整備なども同様の考え方でやっておりますし、今後もしも特に何を整備しなければいけないということは予定はしてはおりませんが、何かの整備が必要になった際には、そのような考え方も踏まえまして取り入れてまいりたいと考えております。

○佐々木(秩)委員

ユニバーサルデザインというのは、結局、高齢者や障害者ばかりでなくて、言葉がわからない観光客やいろいろな人が来たときに、みんながわかる、みんなが困らないというためにも使えるものですから、結局行き当たりばったりでここにつくりました、次の年、あっちにつくりましたというふうになっていくと、結局つながりとかがなくなってしまうとわかりづらくなってしまいうことがよく起こるのだそうです。ですから、導入していく際には、やはりきちんと一定の指標があって、こういう色はこういうものを案内していくというようなことをきちんと通したデザイン、最終的には都市デザインだと思いますので、こういうことを考えた上で、今後お願いしたいと思いま

す。

◎朝里川沿いの遊歩道について

最後ですが、この中にある観光重点地域の展開方向ということで話をさせていただきます。

朝里川温泉地域が、その中の一つに挙げられています。今、朝里川温泉地域の朝里川沿いに遊歩道が整備がされてきました。その遊歩道が下流に来たところで、朝里川公園のところまでこの整備がストップしています。道のほうは、これでおしまいですと言っているそうですけれども、もうちょっとで国道 5 号、そして河口にまで出るのはです。そうするとずっと回遊散策路として完成するのは。今のままだと国道を渡れず、途中で終わって、回遊できていないのですね。その回遊するための整備ということができないだろうか。やってほしいなというところが一つです。

というのは、今この朝里川の自然遊歩道のところは、もちろん市や道が整備してくれているのもあるのですが、ここに小樽・朝里のまちづくりの会という NPO 法人がありまして、自分たちで公園にアジサイを植えたり、それから桜並木にしようとして桜を今 150 本まで植えたそうです。それから、リバーサイドフェスティバルという花火大会も何回かもうやって、非常に盛況にやって、そのところを市民力で活性化させてきているのですが、やはり下まで通っていることによってできることがたくさん出てくるということがありますので、ちょっと困難な部分もあるかもしれないのですが、ぜひ市としてこれを通してくれないかということです。

それから、もし下まで通れば、もう一つ提案したいことは、実は河口まで行くと、今度朝里川の河口から船浜町、東小樽までの線路沿いに実は、前は、昔は通っていたそうですが、今は途中で通れなくなってしまった道が 1 本ついているのです。そこのところを何とか復活させると、ずっと小樽の中心街から運河沿い、もっと下の道も通って、さらに臨海公園、それからばるて築港のところ、そしてその下を通っていくと朝里川温泉まで歩いていくのはつらいですけれども、自転車だと、そこのところずっと走っていけるのですよ。小樽は自転車文化はないですけれども、非常に自転車は坂でつらいだろうと思うかもしれませんが、実は私は朝里から長橋までずっと 3 年間自転車で通って、今もここに自転車で来ているのですが、そんなに大変ではありません。レンタサイクルのお店も、小樽に 1 軒だけあるみたいですが、そういう文化というか、そういう観光の、地域と地域とを結ぶ、重点地域を結ぶツールの一つとして自転車は今までなかったですけれども、使えないかということ考えたのです。自転車というのは時間消費型ですよ。今まで車で移動していたところを、自転車で時間をかけて走る。それから、心と体に優しいです。体に特に優しいです。私、3 年間、自転車で通勤して 15 キロやせました。やはりそれだけのあれはありますし、血圧も下がりました。それから、海沿いをずっと走れます。それから、道をつなぐという、これ全部この四つ主要施策のところにある項目なのですから、これを全部満たすのが、実はこのサイクリングロードなのだと思っております。

先ほどの遊歩道を通してサイクリングロードとしても使うことによって、そういうことを全部まとめてできないかなと、電動アシスト自転車も出てきていますので、そういうことを何かできるということを考えるのですが、こういうのはどうでしょうか。

○(産業港湾)観光振興室長

今、委員からいろいろ提案していただき、ありがとうございます。

ただ、サイクリングロードも含めた遊歩道の整備については、観光振興室で即答はできませんので、関係部局並びに道のほうや関係のところとまた機会があればお話ししたいというふうに思っております。

私たちも、NPO 法人小樽・朝里のまちづくりの会の皆さんとは接触しておりまして、ちょうど今日も中事務局長がポスターを持ってこられまして、桜並木を少しずつ今増やしていきたいのだと。それについて道にも、市も援護射撃といいますか、助言をしてくれないかとかというお話もありましたので、この皆さんが非常に一生懸命に観光の部分、それから地域の部分で取り組んでいらっしゃるのによくわかっておりますので、私どもできる部分でい

ろいろ支援してまいりたいというふうに思っております。

それから、先ほどの繰返しになりますけれども、サイクリングロードの部分については、すぐ今はお答えできませんので、また、改めて関係部局のほうには伝えてまいりたいというふうに考えております。

○佐々木（秩）委員

何かとりとめのない話ばかりで具体的な何かがなくして申しわけないのですが、今後もぜひそういうことで、一つの可能性として考えていただければというふうに思います。

○委員長

民主党・市民連合の質問を終結し、久末恵子委員に移ります。

○久末委員

◎北小樽の活性化策について

どこも小樽はみんなそうなのでしょうけれども、北小樽というのは、特に目立つことは、店舗が非常にシャッターを下げているところが多いことと、それから空き家も壊されてありませんで、みんな空き地になって草ぼうぼうのところもあれば、駐車場になっているところもあるというのが実態です。

私も市役所へ急ぐとき車に乗るのですが、手宮の市場、ちょっと体を曲げると中まですっかり見えるのです。そうすると、もう本当に夕食どきの皆さんが買物に来る時間なのに、買物客が見えないのです。私も習慣になってしまって、あそこを通るときにふっとこう見てしまうのですけれども、本当にたくさんの方がいて買物しているというところは一度もありませんでした。ですから、みんなどういうふうにして生活しておられるのかなと思って、いつも気にしながら運転手さんとお話するので、やはりそういうまちが疲弊しているところに、市としての支援策みたいなものはないのかなと。突然の質問で申しわけないのですが、なければこれはそういうお答えでいいのですけれども、本当に自分たちだけでやっていくのは大変でシャッターが下がっているのかな、それから皆さんがどんどん手宮から去って行って空き地になっている、何か車で通っても、能島通りなどは人が歩いていないのですね。だからどうしてしまったのだろう、こちらのまち。北小樽のほうも地元のことを気にしながらあそこを通るので、そんなようなことで、何か市として応援してあげるような施策はないのかと思って、ちょっと突然ですが、ありましたら教えてください。

○産業港湾部副参事

私も、実は手宮の外れに住んでおまして、手宮市場の高度化事業ということで、市場の建替えのときから関わったものですから、当時、手宮市場も本当に人が肩をぶつかり合いながら買物をしていたような状況であります。ただ、商業環境が大きく変わりました。一つには、マックスバリュの出店ですとかシガの出店、そしてまた、そういう状況を踏まえて、国の高度化事業ということを入れながら、現在のああいった形の地域になったところがあります。ただ、商業環境が大きく変わる中、そしてまた手宮地域の人口の減少、そういう中で思うような再生事業というのが生まれなくて、現在、約半数ほど空き小間があいているような状況です。

この間、市といたしましても、商工会議所と連携して、古くはファクスネット事業をやったりですとか、さまざまな支援策をやっておりました。ただ、その中で一つには、あそこの地域イベントとしていか電祭りが、あれぐらい盛況になるようなイベントとしても成功してきております。

先ほど、市場振興というお話もありましたけれども、市といたしましては、引き続き市場の方々といろいろ話し合いながら、一つはソフト事業としての地場マップですとか、商業起業者の支援に使いながら空き店舗を解消するですとか、そういうことを地道にやりながら、少しでも地域の活性化に結び付くような形で取り組んでまいりたいというふうに思っております。

○久末委員

やはり北小樽のほうというのは、海岸、海で栄えたところの高島でも祝津でもそうなのですけれども、祝津については、今何かいろいろとイベントがあって観光振興室と地元の人と漁師とが三位一体で頑張っていて、いろんな事業をやって人を寄せておりますよね。ところが、高島というのは、あまりそういうお話は聞いたことがないのです。減船になって、ある一方、一般の漁師たちが、今、頑張っているみたいなのですけれども、あそこも非常に火が消えたような感じがするなというふうに私は思っているのです。ですから、やはり何か市としても地域の人たちと話し合って、何か一緒にやって盛り上げてあげるような、そういうような考え方というのはできないのかなというふうに思っているのですけれども、どうですか。

○産業港湾部副参事

委員がおっしゃったとおり、高島も居住がだんだんと減ってきて、その中で地域のイベントも、あそこも結構にぎやかにやっている、高島の盆踊りですとか、あとは有名な花火大会ですとか、そういった幾つかのイベントもやっております。ですから、我々としては、そういった地域の方々からまちおこしのいろいろな相談がある中で、我々産業港湾部は経済政策を担当しておりますものですから、そういった観点から御相談があれば、その地域の方々といろいろ話し合いをしながら、どういった形で活性化できるのかどうかを含めて、話し合いを持っていきたいと思っております。

○久末委員

私も、赤岩で生まれて、ずっと北小樽に住んでおまして、さっぱり目に見えてまちが良くなっていかないというか、変わり身が難しいまちなのです。これは、誰がどうすればよくなるのかな、やはり地域が頑張らなければだめなのかなと思うのですけれども、やはり地域だけの力ではなかなか難しいことがたくさんあると思うのです。そういうときに相談に乗ってあげて、そして支援ができるところは、そういう何か制度をもって支援のできるところは市も応援してくださいという、それは赤岩も同じなのです。よく言うのですけれども、祝津には歴史的に伝統のあるものがあるのです。ですから、それを活用すると、人を寄せるのには非常にいい材料があるのです。ところが、赤岩はそういうものがないのですから、私も頑張らなければいけないのかなと思いつつも、なかなかいいアイデアが見いだせないのですけれども、本当に北小樽というのはあまり変わりばえのしないまちなのだなというふうに私思っているのです。でも、立地のこれもどうしても札幌寄りのほうは盛んになるけれども、北小樽のほうというのは、もうスポーツの施設もないし、これといったものが何もないのですよね。どうして候補に上がらないのかな、この北小樽はと、いつも思うのですけれども、先輩の方たちが頑張っているいろいろなことをやっていただければよかったと思うのですけれども、本当これからでも、今、委員さんたちもお若い方がたくさん入ってまいりましたから、一生懸命頑張ってやってもらいたい、その後押しを我々がしてあげたいなというふうに思っておりますので、行政ができることはよろしくお願ひしたいと思います。

これは要望でございますので、答えは要りません。よろしくお願ひいたします。

○委員長

それでは、久末恵子委員の質問を終結いたします。

以上をもって質問を終結し、これより直ちに採決いたします。

当委員会の所管事務の調査については、「市内経済の活性化に関する調査について」とし、閉会中も継続して審査することといたしたいと思っておりますが、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。