

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 9 月 21 日 (水)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 5 7 分
場 所	消 防 講 堂		
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		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。			
委員長			
署名員			
署名員			
書 記			

～会議の概要～

○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、酒井委員、久末委員を御指名いたします。

付託案件を議題といたします。

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。

「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きまして、配付資料に沿って説明させていただきます。

日本海側拠点港の応募に関し、去る 7 月 29 日に国土交通省に計画書を提出し、8 月 23 日に開催されました日本海側拠点港の形成に関する検討委員会の場でプレゼンテーションしてまいりましたので、計画書の概要について報告いたします。

まず、計画書の表紙をごらんください。

応募に当たりましては、表紙にありますように、背後観光地のクルーズ拠点の機能を選択し、伏木富山港、京都舞鶴港との連名により計画書を提出しております。

初めに、計画の趣旨についてであります。4 ページをごらんください。

まず、本計画の背景として、対岸諸国の経済発展に伴い、クルーズ需要の増加が見込まれ、またクルーズ客船の大型化が進む中であって外国客船の寄港は、九州・沖縄地域に集中しており、日本海側地域の多様な観光資源が生かしきれていない状況にあります。このため、代表的観光地を背後圏に持つ小樽港、伏木富山港、京都舞鶴港が連携してクルーズ客船誘致に取り組むことで、日本海側港湾の知名度向上と環日本海クルーズのブランド化を図り、日本海側港湾全体への寄港機会の増加、さらには日本海側地域の経済成長と観光立国の推進に貢献しようとするものであります。

次に、3 港で連携した理由についてであります。7 ページをごらんください。

今回の計画では、特に対岸諸国からの観光客を呼び込むことを目的としており、それぞれ特色のある観光地を有する 3 港の連携は、対岸諸国発観光クルーズの大きな誘引力になるほか、緯度の違いを生かして日本観光の大きな魅力である「四季の姿」の移り変わりを一つのクルーズで提供することができると考えております。

計画の目標につきましては、8 ページ左下に掲載しておりますが、2025 年目標として、小樽港は現状の 19 回から 15 回増の 34 回、伏木富山港は現状 6 回から 13 回増の 19 回、京都舞鶴港は現状 2 回から 12 回増の 14 回としております。

次に、計画の内容についてであります。9 ページをごらんください。

計画の内容としましては、各港における取組と 3 港連携しての取組があり、各港の取組としましては、快適で魅力ある寄港地づくりや背後観光地に関する情報発信の強化などのソフト面のほか、大型クルーズ客船に対応した岸壁の整備や旅客ターミナルの整備などハード面の充実強化を図っていきます。

また、3 港連携の取組としては、環日本海クルーズの推進に向けた協議会を設置し、さまざまなクルーズ誘致の施策を行うこととしております。

次に、10 ページであります。本計画につきましては、連名で提出した 3 港で連携してクルーズ客船の誘致に取り組むこととしておりますが、このほか小樽港と伏木富山港のほぼ中間に位置し、背後観光圏が充実している秋田県内の 3 港を連携港湾として協力していくこととしております。

次に、11 ページでありますけれども、大型クルーズ客船対応のための機能強化の概要をまとめております。それぞれ 15 万トン級のクルーズ客船の接岸を可能にするため、既存施設を有効活用した施設整備を行うこととしており、小樽港においては、第 3 号ふ頭の手宮側 16 番岸壁で計画しております。

次に、この計画実現に伴う効果について、13ページに記載しております。

人流の促進効果としては、3港合計で約4万4,000人、経済効果につきましては、3港合計で年間10億円と推計しております。

最後に、15ページをごらんください。

この図は、本計画の目指す姿を表したもので、3港の取組を確実に推進することで、このような中国・韓国・ロシア発の外国船や日本船による環日本海クルーズの振興を図ることとしております。

○委員長

それでは、これより質疑に入ります。

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

◎外国人観光客ダイレクトアクセス実証実験事業について

最初に、経済・景気対策について伺います。

先日来説明されている外国人観光客ダイレクトアクセス実証実験事業を12月21日から行うと。この内容については、本定例会での自民党の鈴木喜明議員の代表質問への答弁で明らかにされています。

伺いますが、具体的に、小樽への直行バスでどのぐらいの観光客が見込まれると推測しているのか、また小樽での宿泊客はどのぐらい見込まれるのか、その数は震災前との比較でどうなっているのかも御説明いただきたい。

これは、鈴木議員への答弁の中で、この事業の効果として2点にわたって説明しているわけで、そうであれば、私が今伺ったことは、12月からの事業ですから、当然事前に、関係の宿泊施設その他と連携して進めていると思いますので、まず御説明いただきたい。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

外国人観光客ダイレクトアクセス実証実験事業でございますが、この事業は、新千歳空港から小樽の宿泊施設への直行バスを出すという事業でございますけれども、9週で週7便、座席数は45席となっておりますので、合計で2,835席ありまして、その数だけ満席になるまで乗ることが可能となっております。

この事業でどの程度の観光客が見込まれるかということでございますけれども、いかんせん外国人観光客が、震災以降戻ってきていないという状況がありますので、なかなか見込むことは難しいところでございますが、2,835席というところから考えますと、仮にその7割として2,000人、これはもしかしたら少し高め目標なのかもしれませんが、一応2,000人というようなことで考えまして、そのぐらいを誘致するという気持ちで取り組んでまいりたいというふうに考えております。この2,000人につきましては、市内のホテルに泊まる宿泊客に対する利便性の供与という形になっておりまして、すべて小樽で宿泊する形になっております。

あと、震災前との比較でございますけれども、震災後の4月から6月までの状況と比較いたしますと、市内中心部の主要施設での聞き取りによりますと、例えば中国でございますと、対前年で5パーセントしか来てないと。台湾については20パーセント、韓国については7パーセント、その程度しか来ていないというような状況で、外国人観光客全体としても、60パーセント減の40パーセント程度の入込みとなっております。

特に今落ち込んでいる中国、台湾、韓国の3か国で、昨年1年間の入込みの実数としては1万9,355人でございます。ですので、私どもは、この事業を実施することによりまして、昨年入込みの1割相当を誘客してまいりたいと考えております。

○北野委員

1割程度というささやかな目標なのですが、関係の宿泊施設その他との懇談や打合せで、これらは合意の上でそ

ういう説明をされていると思うのですけれども、そうすると一番肝心な、例えば上海に J T B の支店がだされたというようなことがあるわけで、エージェントとの協力で底上げを図る努力はどのようなふうに行われているのですか。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

この事業の実施に当たりましては、外国のエージェントとの連携が非常に不可欠となっております。ですので、実際、このプランを造成していただいて、外国のエージェントが今回の事業に参画していただくホテルの宿泊を、直行バス付きのプランで売っていただくという形をとることにしておりますので、今、委員がおっしゃったような中国の旅行会社、あとは台湾、香港の旅行会社にも、このようなプランをつくったことを紹介して、実際に商品を作成していただいて、その協力の下、事業を推進してまいりたいというふうに考えております。

○北野委員

だから、そうであれば、小樽まで直行バスがあると、こういう商品として外国のエージェントにも協力してもらおうということでしょう。そういうルートはもう確立しているのですか。それで 1 割ですか。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

先ほどおっしゃったとおり、日本であれば、J T B の子会社にもアドバイスなどもいただいておりますし、また先般、9 月 5 日に中国のエージェント招聘事業もやりましたけれども、そのときにもこの事業のことは説明させていただきまして、協力について依頼しているところでございます。

今後その数がどの程度増えていくかというのは、これからまたプロモーション等々を行いながらになりますけれども、外国の旅行会社に協力を求めながらやっていけるものというふうに考えております。

○北野委員

それは先ほどの説明でわかったのですが、日本で言えば、どこかのエージェントの支店に行けば、いろいろな商品のパンフレットやリーフレットが置いてあるわけでしょう。今、名前が出た 3 国の旅行会社で小樽の直行バス付き商品のパンフレットやリーフレットが、店頭に並べられているのかどうかという点だけお聞かせください。

○(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

この事業につきましては、あくまでも本定例会に提案させていただいている事業でございますので、具体的にまだそこまで、店頭の商品として並んでいる形にはなっておりませんが、なるべく早い段階で販売していただくような形で考えておりますし、あと必ずしも今、紙媒体だけではなくて、インターネットでの販売などもございますので、日本にある支店なども通じて、販売していただけるように協力は求めてまいりたいと考えております。

○北野委員

ペーパーの時代ではないとおっしゃったけれども、まだまだ大きな比重を占めているし、インターネットであれば、もう商品として掲載されているということではないのでしょうか、掲載するようにお願いしていくということでしょう。だから、現状は商品としてはペーパーもインターネットもまだ明らかにされていないということですよ。それを一応確認したかったのです。

◎小樽市地域経済活性化等推進資金基金について

続いて、本年第 1 回定例会以降の予算措置で、産業港湾部所管の小樽市地域経済活性化等推進資金基金で既に執行された事業についてどのような効果があったか、具体的に説明していただきたいと思っております。ただし、これまで何回か議論され、報告がある「小樽で買物」キャンペーンセールと 10,000 人ウエルカム事業は除いていただいて結構です。

○(産業港湾)商業労政課長

私からは、小樽商科大学創立 100 周年記念事業補助金ということで、基金事業がございましたので、説明させていただきたいと思っております。

本年、小樽商科大学が 100 周年を迎えるということで、7 月 8 日に記念式典がございました。9 日、10 日の土日に

緑丘祭というお祭りを行ったのですけれども、学長からは、シンポジウムですとか、音楽会といったイベントをいろいろと企画しているのですけれども、100周年を迎えるに当たってのまち場の盛り上がりというものを非常に心配されておりまして、例えば小樽駅を出たところに歓迎、「祝・商大100周年」といったようなものがあると非常にうれしいというお話を受けて、市が事務局で、商工会議所ですとか観光協会や物産協会、それから飲食店組合などの関係団体に入らせていただきまして、実行委員会を立ち上げました。その実行委員会の中で行ったことを大きく分けると二つになります。

一つは、先ほど言いましたまち場の盛り上げということで、大きな横断幕をつくってJR小樽駅の構内と長崎屋のところに垂らして、それと都通り商店街とサンモール一番街にも大きな横断幕を下げさせていただきました。あと、ごらんになっていると思いますけど、100周年にちなんで、商大生にデザインを考えた花柄のペナントを150枚ぐらいつくって商店街や堺町通りに張っていただき、まちがにぎやかに見えて非常によかったというふうに思っております。もう一つは、100周年にちなんで、お店独自のサービスをしていただけないかということで、事業者を募りまして、それが大体120店舗ぐらい集まったものを冊子にして、100周年事業に向けておいでになる商大OBの方や企業関係者の方にお配りして、このサービスは1週間だけだったのですけれども、そういったお店を回っていただくというのを実施してございます。それで、どのぐらいそのサービスを利用したお客様がいらっしゃったかということで、アンケートを回収しているのですけれども、アンケートの回収率があまりよくなくて、大体120店舗中、38パーセントぐらいしか返ってきていないのですが、その中でも、お店のほうに冊子を持ってきていただいた方が大体200名ぐらい、それと記念式典をやっていたときに来ていた商大関係者らしき人が大体50名ぐらいいたということで、一定程度の経済効果はあったのではないかとというふうに考えております。

○(産業港湾)三船主幹

私から、商業振興という部分での説明をさせていただきます。

まず、空き店舗対策支援事業費ということで、この事業につきましては、新たに起業した方4名に対しまして、現在、助成をしているところであります。その中の1名につきましては、昨年度に起業されて、年度をまたいで引き続き助成を受けておられます。3名の方は、本年度新たに商店街ですとか、市場の空き店舗を借りて起業された方でございます。この制度、非常に人気があるといえますか、問い合わせも多くございまして、現在、具体的な問い合わせとしては、この方々のほかに3名の方から御相談を受けております。

新たに起業した4名の方の業種の内訳ですけれども、お一人の方は飲食関係で、ジュースを小売りしております。あとお二人は海産物の関係、それからお一方は古着の販売をされております。この事業によりまして、商店街、市場等の空き店舗が活用されるきっかけになっているものと考えております。

それから、市場連合会販売促進活動支援事業費補助金についてであります。

市場連合会に加盟しております九つの市場で、「市場祭」ということで、既に第1弾が6月17日から7月4日までの期間で開催されました。

内容といたしましては、3店舗スタンプラリーといって、三つの市場か三つの異なる店舗を回っていただき、それぞれで300円以上の買物をしていただくと応募の資格がもらえるというものでして、高齢の方にもわかりやすい内容をという昨年のアンケート結果を生かして企画した内容でございました。こちらは大好評で、昨年の同様の企画と同じ枚数、応募の台紙をつくりましたところ、不足しまして、増刷という結果になりました。

第2弾目といたしましては、10月13日から31日までを予定しておりまして、そちらもスタンプラリーは好評なので継続ということですが、もう一つそれに加えて、子育て世代に何とか市場に来てもらおうということで、インターネットのサイトと共同の、今のところ、こちらで内容については詳しく申し上げることはできませんけれども、マル秘の企画を考えているところであります。

○(産業港湾)農政課長

農政課では、農産物ブランド推進事業費補助金というのを当初予算から実施しております。

これにつきましては、北海道の北のクリーン農産物表示制度「YES!clean」というのがあるのですが、これを活用しまして、クリーン農業技術の導入を進めながらブランド化の推進を図るという事業であります。

この事業の効果につきましては、事業を進めることで個々の農家の技術が向上し、品質にばらつきのない高品質な農産物の生産につながっていること、また新たな需要の拡大や市場での競争力が上がったことが挙げられております。

○北野委員

水産課はないのですか。

○(産業港湾)水産課長

水産課所管の事業につきましては、まだ執行されておられません。

○北野委員

小樽産しゃこ祭りはまだですか。

○(産業港湾)水産課長

小樽産しゃこ祭りは、11月19日、20日の予定でございます。

○北野委員

ああ、そうですか。失礼しました。

○委員長

あと港湾室のほうはないのですか。

○(産業港湾)港湾室主幹

フェリー航路利用促進事業費補助金でありますけれども、当初は6月及び9月から11月までということで予定しておりますけれども、震災の関係があったものですから期間を変更しまして、9月から12月までということで事業を実施しております。

○北野委員

◎東アジアへの販路拡大について

続いて、東アジアへの販路拡大について、民間とも連携をされているように承知していますが、東アジア・マーケットリサーチ事業と東アジア等・マーケット開拓事業のそれぞれについて、小樽の企業の参加状況と販売効果、販路拡大等について説明していただいて、今後の課題があれば、その理由についても説明してください。

○(産業港湾)産業振興課長

まず、東アジア・マーケットリサーチ事業については、平成17年度から20年度まで行われておまして、その中で台湾には3度行っております。台湾に行ったときの参加企業としては、延べで言いますと28社、販路拡大等、販売効果については、取引実績としては延べ5社、継続的な取引に結びついているのが1社、商談が継続されたのが3社ということになっております。もう一つ、香港のほうにも2度ほど展開しておまして、香港のほうは延べ、参加企業で言えば10社、取引実績で言えば1社、継続に結びついたのが1社で、商談継続されたのが4社ということになっております。

東アジア・マーケットリサーチ事業のほうは、まずは最初の部分だということもありまして、人的・物的ネットワークの形成を図るということも目的にしておりましたけれども、やはり課題としては、経済交流の安定化に向けては、地域に商社的な機能を持つ企業が必要で、そういう企業の育成が大事だということや、輸出手続をきちんとこなせる状況にすること、さらには小樽港のコンテナ航路を活用できることが大事だということが挙げられたわけです。東アジア・マーケットリサーチ事業では、貿易に関してわりと障壁が低い台湾や香港で展開しておまして、

次の段階として、経済進展が顕著であって貿易障壁の高い国として、中国とロシアに向けた事業展開をすることとして、20年度から22年度まで東アジア等・マーケット開拓事業として行ってきました。

東アジア等・マーケット開拓事業としては、その3年間で、中国の上海に3度とロシアの沿海州に2度ほど行ってきたわけなのですが、中国での参加企業としては、延べで言いますと6社、取引実績としては4社、継続して結びついたのは1社で、商談を継続したのが2社。ロシアにおいては、道の事業とも連携しながらやりまして、2社ほど向こうのほうに行っております。

課題としては、東アジア・マーケットリサーチ事業も開拓事業もそうなのですが、前の課題を次年度以降に少しでも解決、克服するように実行委員会、民間の方々にも相談しながら進めてきたものでございまして、そういった一つとしては、ロシアにおいては寒冷地技術のほうに展開していった、中国においては、実際、コンテナを利用して輸出などにも取り組んでいったと。そういう取組の一つずつが成果とも言えるのではないかと考えておりますけれども、課題としては、特に中国向けに関していえば、中国で売れる商品についてコンテナに積載する貨物量をエリアで集めていくことが課題でもありますし、やはり国が違えば貿易に関する手続ですとかルールというのが違ってございまして、それ相当な時間、労力、費用というのがかかってくるのを実感したところでございます。

その3年間で、先進市として成功している八戸市にも、視察に行って勉強してきたわけなのですが、やはり市のみならず、官民挙げてかなりの苦労を重ねて継続的な貿易に結びついているという事例もございまして、小樽市としても、そういった課題をクリアして貿易に結びつけるためには、それ相当の覚悟と意思が必要であることを改めて実感しております。

費用面としては、小樽市としても、22年度から、その輸出経費に係る費用の3分の2補助というのを始めておりますし、本年の第2回定例会の補正予算ですけれども、その商談会等に要する費用の2分の1補助というのも始めたところでございます。そういう費用の補助ということもありますけれども、補助金に変更していった部分というのは、先ほど言ったように、向こうに打って出るのだという企業の強い意志を持って事業に取り組んでいただきたい。そういうことをしていかなければ、やはり障壁の高い国々相手に貿易に結びついていかないだろうということもありまして、そういう強い企業マインドを持って取り組んでいただきたいという部分で、それを応援する形での事業展開にしていったということでございます。

○北野委員

◎小樽市独自の雇用対策について

次に、雇用対策について伺いますが、最初に平成23年度の小樽市独自の雇用対策で、雇用者1人当たりの月額賃金は幾らか、また、それぞれの事業ごとに何か月間の採用であったか、さらに事業ごとに人件費の割合はそれぞれどのようになっているかを説明してください。

○(産業港湾)商業労政課長

独自雇用対策のそれぞれの事業の賃金と採用の期間、それから人件費の割合ということでございますけれども、私ども商業労政課で押さえている部分といたしましては、産業港湾部内の3事業の内容しかわかりませんので、その部分の答弁をさせていただきたいと思っております。まず賃金の部分なのですが、雇用期間が1か月に満たない場合もありますので、日額の単価で答えさせていただきたいのですが、まず一つは、旧堺小学校敷地内除草事業ということで、こちらにつきましては日額1万円でございます。二つ目としましては、海水浴場・観光イベント等クリーンアップ事業ということで、こちらについては日額8,900円、それから港湾室で行っています港湾緑地等環境美化事業につきましては、日額で8,200円ぐらいということになっております。

採用期間につきましては、旧堺小学校敷地内除草事業が8月15日から26日、海水浴場・観光イベント等クリーンアップ事業が7月1日から31日まで、それから港湾緑地等環境美化事業が8月10日から22日までとなっております。

人件費の割合につきましては、旧堺小学校敷地内除草事業につきましては69.9パーセント、海水浴場・観光イベント等クリーンアップ事業につきましては83.3パーセント、港湾緑地等環境美化事業につきましては46.9パーセントとなっております。

○北野委員

この雇用対策事業は、人件費の割合が6割以上でなかったらあまり効果がないのではないかと思うのだけれども、何か取決めみたいなのはないのですか。

○(産業港湾)商業労政課長

国で行っている緊急雇用のほうは、新規の失業者の人件費の割合が50パーセント以上ということで決まりがあるのですけれども、市の独自雇用については、特にそこまで条件を設けてやっているものではありませんので、かかる経費の内訳によってはばらつきがある形になってございます。

○北野委員

いや、それは全く同一事業ではないと思うのだけれども、例えば旧堺小学校敷地内除草事業などと比べて、人件費の割合がすごく違うから、例えば小道具にいっぱいお金がかかったからそうなったとか、何か理由があるのではないかと思うのだけれども、どうなのですか。

○(産業港湾)商業労政課長

港湾緑地等環境美化事業につきましては、事業費の中に、廃棄物処分料ですとか車両管理費ですとか、人件費以外にかかっている経費が入っております。それが結構その事業費に占める割合が大きいということです。

○北野委員

それで人件費の比率が低くなっていると。

○(産業港湾)商業労政課長

そうですね。逆に、旧堺小学校敷地内除草事業のほうは、人件費以外の事業費の比率がそれほど高くありませんので、それで比率に差が出てきているのかというふうに思います。

○北野委員

◎緊急雇用創出推進事業について

次に、緊急雇用創出推進事業についてですが、既に過去の委員会で説明いただいているわけですが、当初予算に計上されている緊急雇用創出推進事業で、同じく1人当たりの賃金は幾らか。それぞれの事業ごとにどれぐらいの採用期間であったかと、事業費に対する人件費の割合はどうかということをお答えいただきたい。

○(産業港湾)商業労政課長

当初予算に計上しております緊急雇用創出推進事業でございますけれども、全部で11事業ございます。

順に説明させていただきますが、まずクルーズ客船誘致促進事業につきましては、日額単価で6,050円になっております。続きまして、男女平等参画基本計画策定経費と観光イベント推進事業につきましても臨時職員で6,050円になっております。それから、建設部の市道データ・境界確認申請活用システム整備業務につきましては、いわゆる臨時職員ではなくて、主任技師ですとか、技師ですとか軽作業員ですとかで単価が変わっているのですけれども、一番高い主任技師ですと3万1,200円、その次の技師だと2万5,500円で、その下の技師補だと2万1,700円、軽作業員で8,900円ということで、これは道の労務単価を使って出しているようです。設備投資動向調査事業につきましては、業務管理者で1万1,000円、事務補助員で7,490円となっております。市内一円草刈清掃事業につきましては、清掃監督が1万5,100円、作業員が1万800円、交通誘導員が7,200円となっております。都市計画図書等電子化推進経費につきましては、これも先ほどと同じく技術職になりますので、主任技師が3万1,200円、技師が2万5,500円、技師補が2万1,700円、軽作業員が8,900円となっております。浅海資源保護管理事業につきましては、陸上監視員が日額で6,000円、海上監視員が8,000円となっております。市内一円小河川・側溝清掃業務につきましては、清掃

監督が 1 万 5,100 円、作業員が 1 万 800 円、交通誘導員が 7,200 円となっております。総合博物館収蔵資料データベース活用事業につきましては、写真処理する方が 7,510 円、入力・整理作業の方は 6,590 円、データベース構築の方は 1 万 960 円となっております。最後になりますが、体育施設等除排雪経費については、普通作業員で 1 万 800 円、一般世話役で 1 万 5,100 円というふうに、それぞれの日額単価はなっております。

採用期間でありますけれども、私どもは事業の実施期間ということで押さえているので、それで答弁させていただきますが、クルーズ客船誘致促進事業につきましては 7 か月、男女平等参画基本計画策定経費と観光イベント推進事業につきましては 12 か月、市道データ・境界確認申請活用システム整備業務につきましては 6 か月、設備投資動向調査事業につきましては 4 か月、市内一円草刈清掃事業につきましては 6 か月、都市計画図書等電子化業務につきましては 8 か月、浅海資源保護管理事業につきましては 10 か月、市内一円小河川・側溝清掃事業につきましては 7 か月、総合博物館収蔵資料データベース活用事業につきましては 8 か月、体育施設等除排雪業務につきましては 4 か月となっております。

人件費の割合につきましては、また最初から順にいけますと、クルーズ客船誘致促進事業が 95.3 パーセント、男女平等参画基本計画策定経費が 77.2 パーセント、観光イベント推進事業が 96.5 パーセント、市道データ・境界確認申請活用システム整備事業が 86.6 パーセント、設備投資動向調査事業が 68.2 パーセント、市内一円草刈清掃事業が 69.2 パーセント、都市計画図書等電子化業務が 84.8 パーセント、浅海資源保護管理事業が 77.2 パーセント、市内一円小河川・側溝清掃事業が 66.6 パーセント、総合博物館収蔵資料データベース活用事業が 61.4 パーセントで、体育施設等除排雪業務が 90.4 パーセントとなっております。今の人件費の割合は、新規の失業者だけでなく、どこかに委託したときに、その既存の方の人件費も入っていますので、少しばらつきはありますけれども、人件費の割合は以上です。

○北野委員

設備投資動向調査事業の内容について説明いただきたいのですが、平成 21 年度も同じ事業を行ったというふうに聞いていますが、企業誘致の効果はどうであったかということをまず説明してください。

○(産業港湾)薄井主幹

設備投資動向調査事業でございますが、まず、この事業の目的といたしましては、リーマン・ショック、東日本大震災、あるいは歴史的な円高など、国内の設備投資意欲が非常に低迷している状況の中、この事業によりまして、道外あるいは道内企業の設備投資意向を、特に北海道、小樽への立地可能性を調査いたしまして、今後の企業誘致へつなげるために実施するものでございます。

実施内容といたしましては、新規に 4 人を雇用いたしまして、総事業費が 350 万円、民間企業への委託によりまして実施を予定してございます。

事業の流れといたしましては、まず調査対象企業として 1,500 社を予定してございますが、これをリストアップいたしまして、調査票を発送し、発送しただけではなかなか回収がスムーズにいかないものですから、未提出企業への電話によるフォローアップと、最後に立地可能性のある企業をピックアップするというふうな流れで、この事業を実施してまいりたいと考えています。

この調査の実施後なのですが、今度私どもが、立地の可能性のある企業にアプローチをかけていくというふうな内容で考えてございます。

平成 21 年度にもこの調査事業を実施してございまして、その際には、道内・道外の企業 2,000 社を対象に実施いたしまして、1,463 社から回答をいただきました。回答率といたしましては、73.2 パーセントとなっております。

回答をいただきました 1,463 社のうち、新設あるいは移転を検討している企業が 89 社ございました。さらに、その 89 社のうち、小樽市への関心がある、あるいは検討の余地があるというふうに回答した企業が 8 社、加えまして新設ですとか移転を現在のところ検討はしておりませんが、小樽市への関心がある企業が 11 社ございました。

これらの企業を中心に私どものほうでアプローチをかけまして、残念ながら現在のところ、小樽市への立地に結びついた事例というのはありませんけれども、現在もその中の 2 社と交渉を継続している状況でございます。

○北野委員

雇用の拡大の点からいっても、企業の進出というのは大変大事なものですから、これについて、コンサルにいろいろな基礎資料をいただいて、1,500通発送して、回答をいただいて、働きかけを行う、あるいは督促を行うということなのですが、民間だと思ふけれども、どういう性質のコンサルに頼んでいるのですか。その中身も説明してください。

○(産業港湾)薄井主幹

委託をする業者の関係なのですが、俗に言われる信用調査機関というふうなもので……

(「信用調査機関」と呼ぶ者あり)

はい。例えば具体的な企業名で言いますと、東京商工リサーチですとか、帝国データバンクですとか、そういうふうな企業が、日本全国の莫大な量の企業データを持っておりますので、調査対象をピックアップする中でもやはりそういうふうな情報がなければ、いろいろな企業の情報を収集できませんので、そういうふうな企業に委託する形での事業の組み方をしているところでございます。

○北野委員

わかりました。

次に、水産課に伺いますけれども、浅海資源保護管理事業の内容と効果についてわかるように説明していただけますか。

○(産業港湾)水産課長

浅海資源保護管理事業の内容でございますけれども、小樽市内各地区の漁場周辺において、密漁防止のための監視員を配置するものでございます。

監視業務の内容でございますけれども、小樽市内の銭函地区、船浜地区、高島地区、祝津地区、塩谷地区、忍路地区の 6 地区におきまして、まず 7 月から 9 月の 3 か月間でございますが、陸上から、さらには海上からということで、監視員を配置しております。実人数で、延べ 16 名雇用しているということでございます。それから、秋から冬にかけての冬場ですが、10 月から 2 月にかけて、銭函地区と祝津地区におきまして陸上からの監視を行うということで、5 か月間で 4 名の監視員を雇用すると。年間全体で 20 名を雇用するという事業でございます。

実際の業務の中身でございますけれども、これらの監視員は、密漁していると思われる方々にまず注意を促す業務でございます。なおかつ密漁を行っているというのが明らかであれば、警察や海上保安本部のほうに通報するという業務でございます。

通報件数の実績といたしましては、昨年度で言いますと 2 件の通報件数がございました。

(「2 件」と呼ぶ者あり)

2 件です。

注意件数になりますと、全体で 376 件の注意を行っているところでございます。

効果でございますけれども、こういった活動をしている中で、警察や海上保安本部での密漁における検挙件数が減少していると伺っております。

○北野委員

検挙件数が減少していると。

○(産業港湾)水産課長

はい。例を挙げますと、平成 20 年に、まだこういった監視業務を行っていないときの検挙件数ですが、44 件と伺っております。昨年の検挙件数につきましては 20 件ということで、半減しているというふう聞いております。ま

た、漁業協同組合からのお話ですと、祝津での蓄養アワビの盗難が結構相次いだと聞いておりますが、この事業を行うことによって、盗難が全くなくなったというふうに伺っております。あわせますと、この事業によりまして密漁を行う抑止効果があるというふうに評価をしているところでございます。

○北野委員

この浅海資源保護管理事業というのは、私は必要だというふうに思うのですけれども、どういうわけで緊急雇用創出推進事業として採択したのかというのは、どうも事業の性質からいって解せないのだけれども、もっと別な事業としてこの事業を継続するというふうにはならないのですか。こういう臨時的なもので対応しないで、恒常的なものではできないのですか。恒常的なこととなれば予算がないから、とりあえず使うということなのですか。

○(産業港湾)水産課長

確かに、今回、浅海資源保護管理事業につきましては、緊急雇用創出推進事業として採択を受けて行っている事業であります。これにつきましても、やはり人が監視員として張りつくことで雇用を生むということが第一義的な位置づけであったものですから、緊急雇用創出推進事業で事業費1,000万円のうち、おおむね77パーセントの人件費割合という形で採択されたというふうに考えております。

ただ、今、委員が御指摘のように、本来は、こういった臨時的な財源を基にするべきではないと考えられますが、先ほど説明させていただきましたように、20名ほどの人を配置して監視するということによって抑止効果が見られるということで、今後、この緊急雇用創出推進事業のような財源を当てにしないとしても、何らかの方法でこういった抑止効果が表れるような形の密漁対策事業というのは続けていかなければならないものと考えています。

○北野委員

この問題の最後に、漁協の方からも聞いたのだけれども、相手はプロで、もちろん水泳も達者だし、暴力団関係者が多いという点では命にかかわることだから、大変厳しい仕事だというふうに聞いているのですが、危ないから直接捕まえたりしないで、警察や海上保安本部に連絡するということなのですか。仮に何か事件に巻き込まれてけがをしたとかそういう場合は、市が補償することになるのか、それとも、漁協が補償することになるのですか。市が補助金を出してやるわけだから、事業で事故があった場合の補償はどうするのですか。

○(産業港湾)水産課長

これは、あくまでも小樽市から小樽市漁業協同組合に委託している事業であり、漁協が雇用する形になりますので、何らかの事故の補償等につきましては、小樽市漁業協同組合が行うという形になっております。

○北野委員

わかりました。

◎重点分野雇用創出事業について

次に、重点分野雇用創出事業ですが、17事業のうち、産業港湾部所管となっている事業について、その内容と人件費の割合を説明してください。

○(産業港湾)商業労政課長

重点分野雇用創出事業17のうち、7事業が産業港湾部の所管になっておりまして、そのうちの1事業が本年度前期と後期で同じ事業を行っておりますので、それをお含みおきいただいて、説明させていただきます。

まず一つ目が観光PR用素材収集事業ということで、これはイベントですとか風景、食に関する観光PR用の画像データの収集を行いまして、データベース化を図るとともに、収集したデータによりウェブを活用した観光情報発信を行うという事業になってございます。人件費の割合は93パーセントとなっております。

二つ目としまして、外国人観光客おもてなし推進事業ということで、こちらはインフォメーションセンター内での韓国語対応、通訳・翻訳業務のほか、観光案内等を行っていただくというような事業になっておりまして、人件費の割合が85.8パーセントとなっております。

それから三つ目が、若年者就職支援雇用プログラム推進事業ということで、この内容につきましては、就職未定の若年者、これは40歳未満の方をいいますが、その方の雇用を確保するために、社会人に必要な知識、マナー、スキル等を習得させ、地域の企業が必要とする人材を育成し、正規雇用に結びつけていくという事業になってございます。こちらの人件費割合は67.1パーセントとなっております。

それから、FMラジオによる観光情報発信事業ということで、これは全道に向けた観光情報を発信するラジオ番組を作成し、観光客の誘客を図るというもので、人件費の割合が53.2パーセントとなっております。

それから、観光プロモーション推進員活用事業ということで、こちらは全国各地でプロモーション活動を推進できる人材を確保し、観光プロモーションのイベントの企画・開催、マスコミへの宣伝活動等を実施するというもので、人件費割合が60.1パーセントとなっております。

それから、小樽市商業者・消費者動向調査事業ですけれども、アンケート等による商業者・消費者動向調査を実施し、実態やニーズを把握し、市内商店街の活性化など、地域づくりに活用するというもので、人件費割合が87.4パーセントとなっております。

それから、さきほどダブルと言いました若年者就職支援雇用プログラム推進事業の第2期のほうで、人件費の割合が76.2パーセントとなっております。

○北野委員

◎ふるさと雇用再生特別対策推進事業について

それと、前に説明いただいたふるさと雇用再生特別対策推進事業については、二つあると聞いているのですが、その事業内容と効果について、同じように説明してください。

○(産業港湾)商業労政課長

ふるさと雇用再生特別対策推進事業でございますが、この事業の目的は、まず地域の安定的な雇用機会の創出を図ることと、その地域内にニーズがあつて、地域における継続的な雇用が期待される事業ということで、本年度2事業を実施しております。

一つが若年者就職前実践力向上支援事業ということで、事業内容といたしましては、地元高校生を対象に地元就職促進支援事業を行うと。内容的には、各種のセミナーや実習事業所へのフォロー、事業所の視察研修ですとか、そういったものを含めて、これから就職活動を行う生徒に、市内にどんな企業があるかですとか、面接の仕方ですとか、自分にはどんな職業が合っているかなどを、この事業の中でいろいろと勉強していただいて就職に役立てていただくという事業になっております。効果といたしましては、こういったセミナーなどを受けることによって、生徒の就労意欲の醸成、それから自己PR技術の向上ですとか、コミュニケーション能力が育成されるといったことで就職率を向上させる効果と申しますか、ねらいがございます。

それからもう一つ、地場産品インターネットショップ展開事業ということで、こちらにつきましては、地場産品の販路拡大を目指し、インターネットショップ事業を展開するというもので、小樽物産協会に事業委託しまして、「小樽家族」という、ホームページ上で小樽産品を売っているインターネットショップを展開しております。いろいろと報道もされていますけれども、全国で百貨店が閉まったりですとか、北海道物産展をやめていったりという中で、新たな販路拡大策ということでインターネット販売に着目しまして、今年で3年目になりますけれども、事業を続けているところです。効果と申しますか、一遍に売上げが上がるものではないのですけれども、徐々に売上げも上がってきて、アクセスも増えてきているということで、小樽の地場産品のPRですとか、そういったことに効果が少しずつ表れているのかというふうに考えております。

○北野委員

◎サプライチェーン・マネジメントについて

港湾室に質問します。

第 2 回定例会の当委員会で港湾室長から、サプライチェーン・マネジメントということで、道央圏の広域連携のための協議会で 7 項目について取り組むことで合意したとの報告がありました。この中で、小樽港と石狩湾新港の 2 港に連続して寄港する大型貨物船について、一元的な入港とみなして 2 回分の入港料を 1 回分にするなどをはじめとしているいろいろなことを行って、本年 5 月から 10 月まで実証実験をするということだったのですが、実績については 1 件というふうにはなっていますが、今後の見通しも含めて、まず説明してください。

○(産業港湾)港湾室長

前回の当委員会で報告いたしました道央圏港湾の広域連携のための協議会の合意事項の一つでありますサプライチェーン・マネジメントに向けた連携として実施しております、小樽港と石狩湾新港において、2 港を具体的に機能させるための 2 港寄りの実証実験についてでございます。

まず、実証実験の状況でございますが、今回の実験は、今、委員がおっしゃったとおり、入港料や入港手続の軽減といったものを図りまして、何とか 2 港寄りのしやすい環境をつくるというのが実験の目的でございます。実際に入港した船舶につきましては、5 月 26 日に小樽港に入港したロングビーチ号以降は、残念ながらございません。ただ、この実験の目的が、単にインセンティブだけではなくて、先ほども申しましたように、入港手続の軽減といったこともございますことから、関係する船舶代理店、それから関係行政機関に対して、今回の取組についての課題などを聞き取ることを多く行ってまいっております。

今後の見通しでありますけれども、実施期間を 10 月 31 日までとしておりますので、それまでに対象となる貨物船が入港する場合は、当然、前回と同様のインセンティブを与える形はとっていきたく思っております。10 月 31 日以降につきましては、今回の取組が、道央圏 5 港による広域連携による機能強化の一環ということで行っておりますので、その効果や課題について一定の整理をいたしまして、道央圏港湾連携のための協議会に報告して、その中で、今後どういった取組が必要なのかといったような議論がなされるものと思っております。

○北野委員

◎日本海側拠点港応募にかかわる大型客船岸壁の整備について

次に、大型クルーズ客船の誘致にかかわって、小樽市では、日本海側拠点港との関係で、本日説明いただいた資料 11 ページにあります既存施設の有効活用というところで、第 3 号ふ頭の 16 番バースのさらに沖合に、いわゆる係留するための棧橋というのですか、これを 40 メートルほど新たに作り、そこに係船用のくいも設けると。こういうことは新規の事業なのですがけれども、認められるのかということです。重点港湾から外されたことで、新規の直轄事業は認めないという大変厳しいことは言われたのですが、今度の日本海側拠点港が認められれば、そういう網は外されるのかということをまず説明してください。

○(産業港湾)事業課長

日本海側拠点港の計画書に盛り込んだ 15 万トン級対応岸壁の事業の可能性でございますけれども、今回の日本海側拠点港の選定につきましては、国のほうで、各港の機能ごとに、今後、選択と集中を図るといふことの施策として打ち出されているものであります。

今回、計画に織り込んでおります 16 番岸壁の延伸、また係船ぐいの設置というのは、今後、事業化していこうとした場合に、やはり港湾計画を改訂して、新規事業として行っていく必要性があります。その際、昨年、小樽港は重点港湾から外れたという状況でございますけれども、今回の日本海側拠点港というのが新たにまた日本海側の中で、それぞれの機能マインド、集中先を絞り込むというフレームで進められていることもございますので、私どもとしては、基本的に国直轄事業ということで要求していけるものというふうな今のところ考えてございます。

○北野委員

そうすると、小樽港の現状からいって、16 番バースの沖合に棧橋をつくるということなのだけれども、その反対側、札幌寄りの 14 番バースの延長として棧橋をつくることになると、水深がマイナス 9 メートルだから、水深が確

保されないから16番バースのほうに棧橋をつくるというふうになるのですね。

私は以前から言っているのですが、小樽駅を降りて中央通から港を見た場合に、14番、13番バースに客船がついているほうが直接見えるから絵になるのです。だから、観光の点からいっても、このスポットの点からいっても、それが一番望ましいと思うのだけれども、あえて16番バースのほうに棧橋を延長する根拠というのはどういうわけか。こういうメリットを犠牲にしてまで高島寄りにするというのがどうもわからないから、もう一度説明してください。

○(産業港湾)事業課長

今回、計画に織り込んでおります15万トン級対応の棧橋、係留施設について、16番バース側に位置づけた理由でございますけれども、まず一つは、この事業を仮に事業化していく上で事業費というのが一つ大きなポイントとなっております。それで、16番バース側というのは、現在、水深が10メートルございます。15万トン級のクルーズ客船というのは、大体平均しますと水深10メートルぐらいの泊地が必要だということになっておりまして、それから考えた場合に、泊地のしゅんせつを伴わなくても、ここですぐつけられるという事業上のメリットがございます。

それと、今回の日本海側拠点港の応募に際して、国のほうで、その選定のポイントとして位置づけているものの中に、例えば新規事業を起す場合においても、既存施設の有効活用が図られている計画であることが選定基準の評価するポイントとなっております。委員がおっしゃったとおり、14番バース側につけるということは、やはり駅前から見通せることもございまして、本当は私どもとしても考えていきたいという部分もあったのですが、先ほど説明させていただきました事業費の関係、また、日本海側拠点港での選定のポイントということを加味して、16番バース側のほうで位置づけてございます。

○北野委員

ちょっとよくわからないな。

○産業港湾部参事

ちょっと勘違いされたら困るのは、これから14番バースのほうに客船がつけられなくなるとか、そういうことではないのです。これからも、14番バースにはつけられるのです。ただ、15万トンとかという大きな船になると、14番バースの部分というのは、今言ったように、水深が足りないのもありますし、もう一つは、第2号ふ頭との間が130メートル弱しかないのです。そうすると、狭すぎて、今でも海上保安本部のほうではかなり厳しい条件をつけているのですけれども、そういう大型船に対応するには泊地のエリアが狭いという部分がありまして、それで大型船については16番バースのほうにしよう。今までどおり6万トンクラスであれば、何とか14番バースのほうにつけられるように、必要な岸壁強度を高めることとかは、これからやっていかなければならないというふうには考えています。

○北野委員

そんな、もう別に意地悪なこと聞いていないから。小さな船だと14番バースのほうにつけて、絵になるようにするのは当たり前だと思うのだけれども。

要するに、棧橋を新設するから、先ほどの話になるけれども、日本海側拠点港に選定されたら、この程度の新規の事業だって認められるわけでしょう。棧橋はいいけれども、しゅんせつはだめだというふうになるのか。せっかくならうやって新規に認められるのだったら、この際うまくやればいいのではないですか。

港湾室の人はわかっているけれども、第3号ふ頭のほうが沖合に出ているのですよ。ここに40メートル棧橋を出すのだったら、大型船とは限らないけれども、回転するのにそんなに13番バースまで頭を突っ込むわけではないし、可能ではないかというふうに思うのだけれども、素人なので浅はかなのでしょうか。

○産業港湾部参事

可能かどうかという、お金のことを抜きにすれば可能です。ただし、相当なお金がかかると思います。ただ単

に泊地を掘るだけではなくて、場合によっては、第 2 号ふ頭の岸壁全部に影響するかもしれません。つまり、幅を広げてずっと掘っていくことになると、第 2 号ふ頭の岸壁もすぐ迫っていますから、それよりずっと手前までしか掘られないということになってしまいますし。ですから、結局しゅんせつ費用というのが莫大にかかるわけで、もう一つはそれをどこに捨てるかというのがあります。捨てる場所というのは、どこでもその辺に捨てられるわけはありませんので、普通、港湾整備を行う場合には、そのしゅんせつ土量に見合う埋立地をどこかに用意して、土地を造成しながら工事をやるわけですけれども、こうやっていくと、恐らく二けた、下手したら三けたに近いような億単位の事業費になってしまうと思うのです。そうすると、いくら国のほうで補助をつけてくれるといっても、半分から、4 割というのは結局市の持ち出しになるわけですから、そうなるちょっと現実的な事業にはならないのかという気もしています。

○北野委員

突きつめれば、そういう財政負担が最大の問題だということなのですね。初めからそうやって言えばいいでしょう。それなら何もこんな長々とやることなかったのに。新規で認められるというから。

それで、明日、大型クルーズ客船レジェンド・オブ・ザ・シーズを見にいくことになっていたのに、台風で来なくなったのですが、この大型クルーズ客船が、今回、勝納ふ頭に接岸して、第 3 号ふ頭の 16 番バースに接岸しなかったというのはどういうわけなのですか。

○(産業港湾)事業課長

今回、寄港予定でありましたレジェンド・オブ・ザ・シーズを勝納ふ頭のほうに接岸させるということにつきましては、本来、ああいう船ですから、やはり第 3 号ふ頭に接岸して人に見せるということをしたところなのですが、第 3 号ふ頭の岸壁につきまして、今、水深が 9 メートルぐるとあるものですから問題ないのですが、岸壁についてございます防舷施設の中で、防舷材ですとか、係船柱といったものがあるのですが、この施設の強度が足りないために、第 3 号ふ頭に接岸できないという状況がございます。

今回、入港予定のレジェンド・オブ・ザ・シーズは 7 万トン級のクルーズ客船なのですが、これまで海上保安本部との協議の中で、大体 6 万トンぐらいまではある程度認めていただいていたのですが、7 万トンを超えるとやはり、特に係船柱の強度が足りないということで、今回は勝納ふ頭のほうにつけたという経緯がございます。

○北野委員

そうしたら、先ほど指摘した新規事業の中で、既存施設の有効活用ということで、係船柱の強化というか、新設を盛り込んでおこなったらだめではないですか。

○(産業港湾)事業課長

おっしゃったとおり、今、15 万トン級ということで考えていますので、現状では、新たな構造物としての棧橋ですとか、また係船柱の位置を赤く着色してございますけれども、当然 15 万トン級を目指す上では、一部既存の岸壁も使っておりますので、ここの防舷材ですとか、またちょうどこの 16 番バースの手前側のところにも、係船柱とかそういう形になりますが、ここの補強といいたいまいしょうか、強度アップも事業として進めていかなければならないという考えでございます。

○北野委員

ここに書いていないけれども、やるということなのですね。

○(産業港湾)事業課長

はい。

○北野委員

◎耐震強化岸壁について

最後ですが、前回の委員会で指摘した耐震強化岸壁についてですけれども、小樽港の耐震強化岸壁は、勝納ふ頭

の 5 番バースで、面積は 1.1ヘクタールということなのですが、この事業が約 60 億円というふうに説明されているわけですが。この前、小樽港の耐震強化岸壁に対する方針、事業の裏づけを持って説明できるように準備してくれということをお願いしたら、わかりましたということで準備していると思うから、説明してくれませんか。

○(産業港湾)事業課長

小樽港の耐震強化岸壁につきましては、今、委員がおっしゃったとおり、勝納ふ頭のフェリーが使っている 5 番岸壁で計画してございます。

耐震強化岸壁につきましては、さきの東日本大震災の例からも、震災時における港での物流ルートの確保の必要性ということが改めて確認されたということもあって、やはりその必要性というのは重要なものだと考えてございます。

今後の方針でございますけれども、現計画における耐震強化岸壁につきましては、単に岸壁の耐震性の向上ということのほか、将来的なフェリー貨物の増大を見込んで、約 50メートルほどですけれども、現状の岸壁から前出しをして、新たに荷さばき地を拡張することも含めて計画に位置づけてございます。

しかしながら、港湾計画の策定時から現時点までの中で、フェリーにつきましては、新潟便の夜便、また敦賀便と、苫小牧港にシフトしたこともございまして、大幅に貨物量が減ってきているという現状がございます。これらことから、現在、私どもでは港湾計画の改訂作業に入ってきているところなのですが、今後進めていく港湾計画の中で、この耐震強化岸壁につきましては、荷さばき地のあり方、また位置づけも、立地的な問題も含めて改めて検討していかなければならない課題だというふうに考えてございます。

ただ、そういう中であっても、やはりこの耐震強化岸壁というのは、小樽港の中できちりと位置づけていかなければならないというふうに考えているところなのですが、また事業手法、事業的な裏づけということでお尋ねですけれども、基本的に、耐震強化岸壁を整備するという場合におきましては、耐震化岸壁といましようか、港湾施設の係留施設を整備する場合、一般的には国直轄事業、又は港湾管理者によります社会資本整備総合交付金事業によって行われる形になりますが、今回計画に位置づけてございます耐震強化岸壁クラスになりますと、一般的に直轄事業による整備手法になるというふうに考えてございます。

小樽港の場合、昨年、重点港湾の選定から外れて、新規の直轄事業ができないという環境にございますので、この耐震強化岸壁も該当するというので、現時点では直轄事業としてできないという状況にございます。

ただ、私どもとしては、耐震強化岸壁の整備につきましては、現在進めています北防波堤などの老朽化対策事業ですとか、今後、港湾計画で検討した中で進められる新規事業、これらの事業の中で優先度を考えた上で耐震強化岸壁というのは進めていかなければならないというふうに考えているのですが、その際、環境が整った場合には、国に対して、耐震強化岸壁の必要性を訴えて、直轄事業としてできるように要望していきたいと考えてございます。

○北野委員

結局この前の定例会から何も進展がないのでしょうか。港湾計画を改訂するというけれども、いつになるかわからないのでしょうか。港湾計画を改訂すれば、新規事業である耐震強化岸壁も明確に打ち出すというふうになるわけだから。そうすると、今、防災と言われているときに、耐震強化岸壁を認めませんということを実際に国がやるのですか。こんなことを許しておいていいのかという問題があるのですよ。

それで、耐震強化岸壁は、石狩湾新港のときもいろいろ議論したのですが、石狩湾新港は来年で終わりですよ。小樽港の場合は、勝納ふ頭の 5 番バースにつくるということなのだけれども、岸壁の強化ばかりでなくて、エプロンも広げるといふことだから、液状化対策もとるのかというのの一つです。

それと、港湾計画の改訂はいつやるのか。私は港湾審議会委員をやっていたのだけれども、一回もやられていないのです。ちょっと小樽の場合、ひどいのではないかと思うのです。お金がないと言って逃げの一手だけれども、またお金がないからということで耐震強化岸壁もやらないのですか。防災の都市づくりというときに、重要港湾で

ある本港が耐震強化岸壁について見通しもない、展望もないと、このような偽装に近いような計画だというふうに理事者が考えているのだったら、ちょっといかがかと思うのだけれども。これは参事が答えてください。

○産業港湾部参事

耐震強化岸壁についての今の国の考え方ですけれども、当然今回の大震災の関係もございまして、何とか早急に全国的に整備率を高めたいという基本的な考え方を持っております。ただ、国自身も財政環境が非常に厳しい中で、従来のような耐震強化岸壁の整備の仕方が果たしていいのかという議論が実はなされていまして、一つは、全国に適切に配置すべきだという考え方もありますし、あるいは隣接港との関係に十分配慮して、つまり簡単に言いますと、隣にあれば、こちらのほうは少しレベルの低い耐震強化岸壁でもいいのではないかとといったような議論もされております。もう一つ、大事な議論なのですけれども、これはコストをできるだけ安くした上で耐震強化をできないかということなのです。そういった状況で、今、国のほうはいろいろ検討されているようでございすけれども、基本的には耐震強化岸壁を全国でどんどん整備率を高めたいという考え方は一貫して変わってございません。

それで、小樽港の場合は、先ほど課長が答弁しましたように、平成 9 年に建てたときには、シャーシ置場の増強という部分もあって、前出し式の耐震強化岸壁をつくっていかうと考えていたのですけれども、先ほど言った国の方針に照らしますと、果たしてそういう方法がいいのかどうかというのをまた見直さなければならぬのだろうと思っております。つまり、石狩湾新港でやったように、既存岸壁を改良して耐震化を図っていくという方法もあるわけですから、どういう形で、できるだけ安いコストでもってそういう整備ができるかというのを、これから小樽市としても改めて具体的に考えていかなければならぬだろうと思っております。そうすると、港湾計画も変えていかなければなりませんし、その後に、実際に着工というか、実施という段階に入っていくわけですが、直轄事業でやれるかどうかという話の中では、国は現時点で重点港湾を見直す考えはないというふうに言っています。ただし、その一方で、一般論として、社会経済情勢の変化に応じて、いかなる政策も見直しはあり得るとい言方もしているのです。そういった中では、我々も粘り強く新規直轄事業の着手というのも小樽港で認めてもらえるように、今からでも機会あるごとに働きかけながら、なおかつ現実的に今、着工可能となるような施設整備のあり方というのも慎重に考えていかなければならぬというふうには思っております。

○委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

○酒井委員

それでは、私のほうから 2 項目ほど質問させていただきたいと思います。

◎銭函工業団地について

初めに、先日、ある雑誌で、北広島市のほうで六つ目の工業団地が開発されるという記事を目にしたのですが、現在、銭函の工業団地では何社が操業していて、また今後、操業を予定している企業が何社あるか、教えていただけますか。

○（産業港湾）薄井主幹

銭函の工業団地でございますが、本年 7 月末現在で、119 社が立地してございまして、この立地というのは土地をお持ちになっている社数なのですが、そのうち 102 社が、今、操業しているという状況でございます。

今後の操業予定なのですが、新聞の報道にもございましたが、一正蒲鉾株式会社、現在も銭函にあるのですけれども、工場の老朽化、あるいは周辺環境も住宅が建ったりして変化しているものですから、そういうふうな部分ですとか、あるいは生産能力の増強といった目的で、銭函内ですが新築する予定でございまして。既に本年 6 月に着工してございまして、平成 24 年 6 月操業予定というふう聞いてございます。

○酒井委員

銭函工業団地の土地は、現在、何割ぐらいの誘致率かを教えていただけますか。

○（産業港湾）薄井主幹

銭函工業団地の部分で話をさせていただきますと、工場の用地面積が75.7ヘクタールで、先ほど答弁いたしました119社が現在立地している企業数になるのですが、その分譲面積が65.2ヘクタールということで、分譲率といたしましては86.8パーセントというふうな状況でございます。

○酒井委員

ちょっと話が変わりまして、銭函工業団地の土地の利用についてなのですが、今は工業用地ということで、一般の住宅などが建てられないようになってきていると思うのですが、今後、例えば社宅ですとか社員寮みたいなものが建てられるような、いわゆる商業用地などへの変更などは考えているのでしょうか。

○（産業港湾）薄井主幹

銭函工業団地ですが、昭和63年度に区画整理事業が終了いたしまして、産業の集積を図るというふうな位置づけの中で、工業専用地域としてきた経緯がございます。

委員がおっしゃったとおり、工業専用地域になりますと、一般の住宅はもちろんですが、今お話しした社員寮ですとか、そういうものを建築できないということになるのですが、現在、102社が操業してございまして、いろいろな企業が操業していく中で、銭函にはそれほど危険性の高い企業というのはないと認識しているのですが、やはりその住環境ということからいきますと適さないのかという考えでございまして、逆に企業からしますと、その工場なりが安心して操業できる環境であるというふうな、一方ではそういう側面もあるということでございますので、今、100社を超える企業が操業している中では、現在のところ、そういう用途の変更は考えてはいないということでございます。

○酒井委員

わかりました。現在では考えていないということですね。

またちょっと話が戻るのですが、北広島などでは、行政と一般企業が一体となって、例えば用地整備を行政が行って、誘致は企業にお願いするというような形でやっているところもあるようなのですが、銭函工業団地は、どのように誘致というか、そういう取組みたいなものはあるのでしょうか。

○（産業港湾）薄井主幹

銭函工業団地が、例えば北広島のような工業団地とは違う部分でいきますと、わりとほかの自治体というのは、市なり第三セクターといったところが工業団地を造成して、管理、分譲していくという形なのですが、銭函工業団地の場合はすべて民有地で、例えば企業が持っていたり、もともとの地主が持っていたり、そういうふうな民有地ということで、ほかの工業団地とは分譲の仕方が少し違うという状況がまずございます。そういう中で、問い合わせがあった場合には、業種ですとか、あるいは用地の面積、価格、こういった条件に適する用地を探して、私どもでそれを紹介するというやり方をしてございまして、まずは現在の未利用地の中でも、売却希望用地があるものですから、まずはそういう用地を優先的に紹介していく状況でございます。

北広島なども、わりとアクセス的にすぐれた団地なのですが、銭函のほうも、JRがあり、高速道路があり、国道もあるということで、非常にアクセスなどすぐれた立地環境にあります。それとあわせて工業統計調査によりますと、事業所数では市内の約3割、製造所の出荷額ですとか従業員数は4割を超えるというふうな、産業集積地域になってございますので、そういったよさなどもPRして、これからも企業誘致を進めていきたいというふうに考えているところでございます。

○酒井委員

86.1パーセント、誘致が進んでいるということなのですが、見た感じですけれども、空き地などがいっぱいある

ような感じで、まだまだ誘致できるのかという感じはありますので、また北広島に工業団地ができて、どんどんそちらにとられるばかりでなく、銭函にもまだありますので、ぜひ力を入れてやっていただきたいと思います。

◎婚活イベントの開催について

二つ目に移ります。

昨年だと思うのですが、小樽ロングクリスマスにあわせて婚活イベントが開催されたのですが、今回いろいろと調べていたら、積丹町などでまた婚活イベントがあるということで、道内各地でいろいろやっているようなのですが、今年、小樽市としては何かそういうことをまた考えられているのか、お聞かせ願えますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

小樽ロングクリスマスでございますけれども、これは小樽観光協会が主催となってやっております、期間は11月11日から12月25日のロングランでクリスマスを楽しんでいただくというイベントでございます。

今、委員がおっしゃったとおり、昨年は「TARU婚」という名前で婚活イベントを12月4日、5日の2日間で開催したところでございます。今年どうするかにつきましては、観光協会のほうでちょうど議論しているところなのでございますが、一応やる方向で話は進んでおります。ただ昨年の例から考えますと、いきなり婚活というよりは、やはりもう少し交流という部分の助走期間をつけたイベントにしたほうが参加しやすいのではないかという話が出ておまして、現在は、婚活、結婚をあまり意識させないような形でやろうというような話になっているというふう聞いております。

○酒井委員

昨年なのですが、男性は市内の方が対象だったと思うのですが、女性は何名ぐらい集まったのか、全体で何名ぐらい集まったのか、また女性は、例えば札幌が多かったですとか、何かそういう数字的なものがあれば、教えていただけますか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

昨年のTARU婚の参加者でございますが、総勢28名となっております。男女同数ですので14名ずつで、男性につきましては、できればこれでカップルになって、将来的には小樽に住んでもらいたいという願いを込めて、小樽に限定させていただきました。女性につきましては限定しなかったのですが、14名のうち11名は札幌、残りの2名は小樽、あとは後志管内となっております、8割程度が札幌からの参加者となっております。

○酒井委員

例えば、札幌ですとか、積丹でもこれから行うという話なのですが、小樽ならではのアピールポイントというか、婚活の中で何かそういうイベント的なものがあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

小樽らしい部分ということでございますけれども、視察コースは、当然市内の観光施設をめぐるながら二人の恋の気分を盛り上げていくということで、小樽のロマンチックなところをめぐる形でやっております。また最大の小樽らしさとしては、小樽はやはり海がございますので、勝納ふ頭を最後のメインの会場にさせていただきまして、そこでパーティーを繰り広げておりました。それが一番の小樽らしさになろうかと思います。

○酒井委員

やはりこの婚活、あちらこちらでやっているという背景には、若者を我がまちへですとか、結婚率が低いからだとか、そのまちに定住させるだとか、いろいろなねらいが後ろに隠れているかと思うのですが、小樽市としましても、やはりどんどん少子高齢化で、若い方がいなくなったりですとか、子供が少なくなっている背景がありますので、こういうことはまた小樽らしさを出してやっていただければと思いますので、今後もよろしく願いいたします。

○濱本委員

◎日本海側拠点港の応募について

それでは、報告いただいたので、日本海側拠点港の話で何点かお伺いしたいと思います。

計画目標が、現状が19回で、2025年が34回で、プラス15回、言うなれば14年後に34回を目指しましょうというふうなことで、その14年後の姿の34回にするためには、資料11ページの小樽港の整備が必要ですよということなのです。先ほどの北野委員の質問の中で、港湾計画ができないと、ここの整備も100パーセントはできないのだというお話はわかりました。そこのところはいいのですが。

もう一回確認したいのは、いつ港湾計画の策定が完了するのか。それと、この今の計画の中で、こういう施設を整備するに当たって費用はどのぐらいをもくろんでいるのか。これから積算しますという話ではたぶんないのだと思うのですけれども、まず、策定完了の時期と費用の2点をお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

まず、港湾計画の策定期期でございますけれども、私どもとしては、来年度から具体的な改訂の作業に入りたいと考えてございまして、過去の例からいきますと、大体3年から4年ということになるかと考えております。平成で言いますと、26年とか二十七、八年ぐらいまでかかるのではないかと今、見込んでございます。

それから、今回、日本海側拠点港の計画書で盛り込んでございました事業、大型クルーズ客船対応の岸壁整備に要する事業費でございますけれども、これについては15億円で見込んでございます。

○濱本委員

総額15億円ということですね。

そうすると、先ほどから言っているように、直轄事業でやるのか、いろいろな手法があるみたいですが、そのときの小樽市の負担は、このパターンでいくとこのぐらい、このパターンでいくとこのぐらいとあるのか、直轄事業でいくと幾ら、ほかだと幾らとかあるのであれば、教えていただきたいのですが。

○（産業港湾）事業課長

例えば、この計画につけています岸壁係留施設の整備を直轄事業で行うとすると、市の負担率が3分の1になりますので、5億円ということになります。また一方で、社会資本整備総合交付金を活用した場合は、市の負担率が4割になりますので、6億円が市の負担ということになります。

○濱本委員

今、小樽市の負担が5億円か6億円ということで、それで港湾計画ができるのが、西暦で書いたり平成と言われると頭が混乱してしまうのだけれども、平成28年というと2016年ですよ。港湾計画ができてからでないと、港の整備が始まらないということになると、そこから先の話ですよ。そうすると、この整備を実際にスタートしてから完了するまでというのは、何年かかるのですか。

○（産業港湾）事業課長

整備に要する期間については、どういう工法を採用するかにもよりますが変わってくるかと思うのですが、一般的に、当然単年度の事業費がどれだけ組めるかということにもよりますけれども、例えばほかの港の例でいきますと、これぐらいの規模ですと3年とか4年とかでやっている例が多くあるというのは承知してございます。

○濱本委員

3年ということは、そうすると2016年足す3年で、2019年でないとこの姿はできないというふうな理解でいいですよ。そして、2019年ですから、そこから6年後になったときには34回の寄港になっていますという理解でいいですよ。

何か相当遠い話で、そういう意味では本当に何かちゃんとできるのかと。もっと言うと、2016年からもしかかったとしても、そこから3年間で5億円なのか6億円なのかかわからないのですけれども、たぶん財源を確保しておかな

ければならない。それは遠い先の話で、もう 5 年も 6 年も先の話だから、今から財源を心配する必要はないのだと言われれば、そうかもしれませんけれども、私としては、担当している原課の皆さんが、そのスタートする時期に、この 5 億円、6 億円の財源はこうやって捻出しましょうという作戦は、たぶん必要だと思うのですが、その点についてはどうですか。

○（産業港湾）事業課長

着手については、少し先になるということもございまして、今の時点でどういった形で手だてするかということ具体的にはお答えできないのですが、私どもとしては、基本的にクルーズ客船の寄港促進というのは、小樽港の今後の政策においても本当に重要なものと考えてございまして、環境が整ったときには、予算取りがうまく運ぶような形で、当然事前に取り組んでいきたいというふうに考えてございまして、今、事業展開している中でも、私どもは、北防波堤という老朽化施設の改修ですとか、社会資本整備総合交付金においても老朽化施設に重点的に投資しているわけなのですが、そういったものも、こういった長いスパンの中で着手できる環境のときには、基本的にそちらのほうに重点的に投資できるような形で事業計画というのもきっちりと考えていきたいというふうに考えてございます。

○濱本委員

限りある財源ですから。でも、こうやって日本海側拠点港を目指して港湾整備が必要だということであれば、ここにいらっしゃる経済常任委員会に出ている理事者の皆さんには、ぜひほかのところからも取ってもいいから、実現してもらいたいと、私は思うのです。

もう一つその前に、小樽港も含めて、3 港それぞれが港湾整備を幾ばくか、小樽はたぶん、もしかしたら金額的には一番多いのかもわかりませんが、予定されているのですよね。国の直轄事業といたら、当然 3 港同時スタートなんていう話にはならなくて、優先順位がつけられるのだらうと思うのですが、小樽港は約 15 億円と言っていますけれども、ほかの港はそれぞれどのぐらいの整備費用を見ているのか、わかったら教えていただけますか。

○（産業港湾）事業課長

今回、連名で提出した他港の岸壁の整備事業でございすけれども、伏木富山港につきましては、ほとんどが既存施設を使えるということで、この 15 万トン級対応については、約 3 億円ですというふうに聞いてございます。

また、京都舞鶴港につきましては、少し岸壁床が足りないということで、小樽港と似たような係留施設の延伸が出てくるということもございまして、17 億円ということ聞いております。

○濱本委員

この 3 港は、私の認識が間違っていなければ、小樽港の港湾管理者だけが市長で、ほかのところは知事と。要は、県予算の中のいわゆる負担金、小樽市の負担金と、たぶん財布の規模が全然違うので、そうすると国の考える優先順位と、実際にお金を用意できないので後回しになる可能性も十分想定されるのかと思います。だから、先ほども言ったように、例えばコストと考えれば 6 億円、それが 3 年であれば、毎年 2 億円ずつという計算になるのかわかりませんが、そういうお金を早め早めに手当てしておくことは、ぜひともお願いしたいなと。今聞いた数字、それから港湾管理者のことを踏まえた中で、やりたくても、向こうは県でたくさんお金があるけれども、小樽は市でお金がなくて手は挙げられませんというような話にはぜひともならないように、頑張ってくださいと思います。

それで、環日本海クルーズ推進協議会というのは、一つの受皿というか、つくりやすよという話もあります。そのようなことはないのでしょうか、もし選定に漏れてもつくるのですか。

○（産業港湾）事業課長

計画書に掲載してございます 3 港による環日本海クルーズ推進協議会の各立場でございすけれども、この枠組みにつきましては、当然、日本海側拠点港になれば、これを使って 3 港で取り組んでいくと考えてございすし、

仮に選定から漏れましても、やはり小樽港で、今後クルーズ客船を増やしていくことを考えた場合に、特に外国客船がどれだけ伸びてくるかというのが大きなポイントになってくると考えてございます。そういう意味では、この 3 港での取組というのは、大きな効果を出すものというふうに考えてございまして、先だって準備会を開催してございますけれども、その中でも、仮に日本海側拠点港の選定に漏れることがあっても、こういった取組は進めていきたいと思いますというので、3 港の管理者で話し合ってきてございます。

○濱本委員

万が一にも縁起の悪い話はしたくないので、選定されて、こういうものができて、いわゆる港湾のハード整備も、それからそれぞれの連携の受皿もきちんとできて、絵にかいたもち、そんな計画もあったというのではなくて、本当に描いたとおりに、着実に歩みを進めていただきたいと思います。

報告書の 13 ページに経済効果というのがありますけれども、初めに、どういうふうに理解するのかというのがありますが、直接効果の定義、1 次波及効果の定義、それから 2 次波及効果の定義について、基本的にどういうことを意味しているのか、それをまず説明してください。

○（産業港湾）事業課長

経済波及効果に関します直接効果、それから 1 次波及効果、2 次波及効果のお尋ねでございまして、定義を読みますと、直接効果につきましては、観光消費額、港内関係費、また入出港関係費、これらの合算によります基礎額の発生により誘引される道内の生産増加を表しており、道内産業の売上高に直接貢献する効果ということでございます。平たく言いますと、例えば観光客が来てお金を 1 万円落としたとしますと、その中でどのくらい道内で生産したものが入っているかと、そんな意味合いでございまして。例えば、1 万円に対して直接波及効果として 8,000 円となると、そのうち 2,000 円は道外で生産されたものがたまたま入っているようなことで、道内に波及しないという、そういった額になります。

それから、1 次波及効果でございまして、先ほどの道内の商品を買う直接的な効果、直接効果の生産に投入される中間需要、例えば原料ですとかサービス、これらに誘引される効果というふうに定義づけされております。要は、先ほどの 1 次効果を生み出す、例えば材料ですとかサービス、そのサービスから誘引される 1 次的な派生効果という、そんなイメージになります。

それから、2 次波及効果でございまして、この定義によりますと、直接効果、1 次波及効果による雇用者所得が消費に転換することに派生する効果ということで、これは 1 次、2 次、直接、それから 1 次効果より発生する所得額、これが消費者の方々が使われる、何かを買ったりですとか、そういうことによって 2 次的に発生する効果のことを指しております。

○濱本委員

済みません。聞いただけでは、ほとんど理解できない。

それで質問してもしょうがないので、質問を変えます。

小樽港の経済効果の合計は 3 億 7,000 万円というふうに書いてあります。それは、そういう定義づけの中での積算されたものということだろうと思います。

その上側にあります人流の促進効果では、小樽港は、寄港回数が 15 回増えて、年間 1 万 5,000 人が増加しますとあります。現時点で、例えば 15 回で 1 万 5,000 人といったら、1 回 1,000 人ぐらいの計算だと思うのですが、昨年ベースでいいのですが、クルーズ客船が年間どれくらい寄港して、乗客の、いわゆる購買金額というか、そういう何かしらのデータはありますか。

○（産業港湾）事業課長

今回のこの経済効果の算定に用いたもので報告させていただきますと、平成 20 年 7 月 30 日に入港いたしました飛鳥Ⅱの乗客にアンケート調査を実施しておりまして、この際、寄港市において、お土産を買うなどする金額といった

しまして 1 万 8,000 円という数字を押さえてございます。

今回の計画については、これをベースに経済波及効果を算定してございます。

○濱本委員

わかりました。1 人 1 万 8,000 円だと。後から自分で計算しますので、答弁は要りません。

報告についての質問は終わりました、次の質問に移りたいと思います。

◎中心市街地の活性化に向けた「軽トラック市」の実施について

この経済常任委員会でも、中心市街地の活性化のことはずっと言われておりましたし、それから、旧小樽グランドホテルや旧丸井今井小樽店のこともずいぶん質問がなされました。

本日も北海道新聞に、結局は不調に終わったというか、札を入れるところがなかったという、現実的には非常に寂しい話、理由はいろいろとあるのでしょうかけれども、何とか早く決着してもらいたいと思うところです。それにはいろいろな要素が絡み合っているからなのではと思いますが、答弁は要りませんけれども、いろいろと言われている、いわゆる札を入れることをためらわせるような諸条件の解消のために、市長もそういうおつもりなのでしょうけれども、ぜひとも頑張ってくださいと思います。

それで、二つの建物が面しているサンモール一番街ですけれども、この間も、はしご酒大会の出発のときなどはずいぶん盛り上がっていましたが、やはり単発的なイベントをやると、にぎわいはそれなりにあるのですが、ふだんは道行く人の数もそんなに多いわけではないですし、本当に閑散としている印象です。

そういう中で、最近、全国的にずいぶん「軽トラック市」というのを実施しているところがあります。要は、軽トラックに農産物や海産物などの食品関係を積んで荷台で商売して、それを例えば、どこかの広場みたいなところで土日開催すると。そういうのを全国的にもたぶん 20 か所以上でやっていて、にぎわいづくりという部分ではそれなりに効果があるという報道もあるし、ネットの記事などもあります。

ほとんどそれは青空の下でやっているのです。それからいくと、サンモール一番街というのは、道路幅も広く、屋根もついているし、雨のときでも、吹雪はちょっとだめかもしれませんが、設備としては、非常に環境は整っていると。そういう中で、サンモール一番街のにぎわいをつくる一つの手法として、私は、軽トラック市みたいなものも決して排除すべき選択肢ではないと思うのです。そういう意味では、サンモール一番街のにぎわいづくり、土日に本当に人がいないとかということではなくて、にぎわいづくりにそういうものも研究してみる価値があると思うのですが、その点についてはいかがですか。

○（産業港湾）三船主幹

ただいまお話のありました軽トラック市についてでありますけれども、今、後志管内でも、岩内町はたしか三、四年前から、二、三年前でしょうか、始めているというのを新聞記事で読んだことがあります。あと、島牧村で道の駅を使って始めたというのも、これもネットか新聞か、メディアで目にしたことがございます。

サンモール一番街のアーケードの中での軽トラック市ということになろうと思いますけれども、一時的とはいえ、道路上で露店をつくるというか、軽トラック自体を売場とするやり方ですので、道路の占用許可ですとか、使用許可ですとか、そういった問題もあろうかとは思いますが、サンモール一番街商店街の振興組合にも、私から情報の提供をしてみたいというふうに思いますし、また商業の振興という見地から、他市町村の事例について、今、委員がおっしゃったように、全国で 20 ほどあるというお話でしたので、気候的な部分ですとか、必ずしも全部が北海道ではないと思いますので、諸条件は違うとは思いますが、そういった他都市の事例を調べてみようというふうに思っております。ありがとうございます。

○濱本委員

実際、実現するためには、越えなければならないハードルがたぶんいっぱいあるのだらうと思うのです。地元の商店街振興会もそうでしょうし。ほかのまちで見ると、商工会ですとか、商工会議所が結構力を入れてやっている

ところもあります。

それから、当然規制の話も出てきます。そういう話では、島根県の雲南市なのですが、私もよくわからないのだけれども、雲南市内商店街活性化事業特区ということで、例えば道路の占用許可申請と使用許可申請を一括して雲南警察署に、それが個々の人ではなくて、包括 1 件申請みたいなことをやったり、それから許可申請に係る手数料の免除をするといったことを、雲南商工会が事業特区として申請していると。これはこれでたぶん、どういうふうに言ったらいいのでしょうか、軽トラック市を開催するための手法としての規制緩和みたいなことなのだろうと思うのですが、私は結構応用がきく話なのではないかと思うのです。だから、単純に軽トラック市の話もありますけれども、こういう裏側にどうやってより実現しやすいようなシステムをつくるかということも、私は大事なことだと思うので、そこら辺もあわせて研究していただきたいと思います。今日言って明日できるとは思いませんけれども、ぜひとも私は、サンモール一番街のアーケードのにぎわいというのを見てみたい。そのために、市民、事業者もそれぞれの持ち場で努力はしなければならないと思うので、だけれどもきっかけはだれかがつくらなければならない。そういう意味では、理事者の皆さんにはそういうきっかけづくりにぜひとも努力をしていただきたいと思いますが、何か答弁されますか。

○（産業港湾）三船主幹

サンモール一番街商店街の皆さんの意向というものが第一だとは思いますが、先ほども申し上げましたとおり、いろいろと調べてみまして、今、お話いただきました特区のお話なども含めた上で、情報提供をして、皆さんに御理解をいただくというような努力はしたいと思っております。

○濱本委員

◎東アジア圏観光客誘致促進事業について

最後の質問なのですが、東アジア圏観光客誘致促進事業の補助金で、この 9 月 5 日、6 日で中国メディアと旅行会社を招聘したという新聞記事があったと思うのですが、その中国メディアと旅行会社とはどういうところなのか、具体的にまず教えていただけますか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

今回実施いたしました中国メディアと旅行会社の招聘事業でございますけれども、日程的には 9 月 3 日から 9 月 7 日の行程で、国の訪日旅行の誘致、いわゆるビジット・ジャパンの地方連携事業の採択を受けまして、ニセコ、倶知安、そして小樽が連携して取り組んだ事業でございます。中国メディアが 5 社で、旅行会社のほうは 4 社、合計で 9 社がニセコ地区と小樽地区を回りまして取材と視察をして取り組んできたところでございます。

具体的なメディアにつきましては、今回の記事を飛行機の機内誌に載せてもらおうということで、東方航空と上海航空の機内誌の編集社、あと経済的な部分で考えますと、昨年度、小樽市では銀聯カードの取組などもしておりますので、その関係で銀聯カードの V I P 向け会員の会員誌の編集社、あとこれまでずっと取り組んでおります上海のゴルフ協会もホームページ上で情報発信していただくのに来ていただいたのと、私家地理という中国の旅行雑誌の編集社の 5 社に来ていただいたところでございます。

旅行会社につきましては、今回、単に視察旅行というだけでなく、中国国内で、実際に旅行商品を造成していただくというのが一つのポイントになっておりまして、今回の場合、数ある上海の旅行会社の中から、小樽、ニセコの旅行商品を造成してくれる 4 社を招聘したという形になっております。

○濱本委員

東方航空と上海航空というのは、新千歳空港に乗り入れている航空会社でしたか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

東方航空につきましては、委員がおっしゃったとおり、直行便が上海まで飛んでいる航空会社でございます。

上海航空につきましては、今、東方航空の小会社になっていて、北海道との直行便はないのですが、東方航空と

上海航空のすみ分けといたしましては、東方航空が国際路線を多く持っている、上海航空は羽田ですとか、富山のほうにも国際路線を持っておりまして、日本にも来ているのですけれども、むしろそれよりは国内の路線が充実している会社でございまして、そういう意味では、今回、東方航空と上海航空に載せるというのは、中国国内と国外に向けてというのですか、新千歳空港との直行便の部分の両方にアピールできるということで、その 2 社となっております。

○濱本委員

いつ機内誌に載るのかわかりませんし、載らないのかもしれませんが、必ず載るのだろうと期待はしていますが、効果があるようにしてもらいたいですし、できれば、中国にはたしか相当テレビのチャンネル数があったと私は記憶しているのですが、できればそういう映像メディアも将来的にはアタックする価値があるのかという気がしますし、あれは大連だけの特徴なのかわかりませんが、ホテルのエレベーターの前に壁かけテレビがあって、コマーシャルをがらがら流していると。そこに旅行のコマーシャルも流していたというふうに記憶していますので、そういうものも一つの媒体として使うことも研究する必要はあるのかと思います。可能性というか、研究するためにはあまり間口を狭めないで、いろいろな媒体を使って小樽を売り込む、やはり小樽に来てもらうということは必要なのだろうと思うので、今後とも頑張りたいと思いますし、たしか前に聞いたかと思いますが、新千歳空港にやってくる観光客は、中国のどこから来たかというのはあまりよくわからないのですよね。それも、できれば何らかの方法を使ってわかるように、これからの事業の中で、バスのチャーターなどである程度把握できるのでしょうかけれども、何らかの形で把握することも、マーケットを考える上でも必要だと思うので、ぜひとも今後ともたくさん人が来るように頑張ってもらいたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

メディアに関しましては、実は、来年また同じように国の支援という形で、ビジット・ジャパンの連携事業を行う中で、ここ数年、小樽は、中国関係の部分を含めてなのですけれども、いろいろ取り組んでいるという評価をいただいている中で、民間事業者との連携があるので、そういう中でいろいろ今、御提案をしたいというお話をいただいております。その中に、今、委員がおっしゃったようなテレビを活用した事業もどうだというような提案も、今後したいというふうなお話もいただいておりますので、いろいろな会社からいろいろな提案をいただくとしますので、その中でどの事業が一番効果的なのか、また私たちのニーズに合っているのかを十分吟味しながら取り組んでいきたいというふうに考えております。

あと、中国人観光客の動向についてなのですけれども、中国人に限らないのですが、これまで小樽市としては、外国人観光客に対する調査というのを一回もしておりませんでした。ですので、今回のダイレクトアクセス実証実験事業で、バスの乗客に対して、どこから来ているのかというのは、新千歳空港から小樽に連れてきますので、最初は小樽になろうかと思いますが、何日の行程なのか、小樽の後どこへ行くのか、何日後にどこから帰るのかというあたりも十分把握いたしまして、今後の観光施策につなげてまいりたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

○委員長

自民党の質疑を終結し、この際、暫時休憩といたします。

休憩 午後 3 時 11 分

再開 午後 3 時 28 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

公明党。

○千葉委員

◎日本海側拠点港の形成に向けた計画について

先ほど来、日本海側拠点港の形成に向けた計画について、何点か御質問がありまして、重なっているところもあるものですから、確認の意味も含めまして、私からも質問させていただきたいと思います。

先ほど、目標設定に向かって港湾計画が策定にならなければ、事業を実際には進められないというお話もありました。この目標というのは、その港湾計画が実施されなければ達成できないというものではなくて、現時点でもクルーズ客船はどんどん入ってきているということから、この目標というのは達成できる、それが支障になるということはないのか、その点、確認させていただけますでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

日本海側拠点港で、計画書の中で掲載しております目標隻数と、大型客船岸壁の整備の関係になりますけれども、今回、小樽港では、現状の19隻から34隻に増加させるということで、この計画書の中で推計してございます。ただ、実は、15隻増加分の中で15万トン級というのは2隻をカウントしてございまして、それ以外は7万トン級若しくは5万トン級ぐらいの外航クルーズ客船を積み上げてございまして、これらの船につきましては、現状の小樽港の施設においても、寄港は可能というふうに考えてございます。

○千葉委員

わかりました。先ほどこの計画について、仮にとか万が一というお話が出ていたのですが、ぜひ採択されるように願っているのですが、先ほど補助、その予算内容についても若干お話がありました。

計画書の12ページに、旅客ターミナル整備に関する補助制度の条件緩和ということで、先ほど岸壁整備に15億円ほどかかるというふうに見込んでいるという中で、市の持ち出しといいますか、どのぐらい市として負担になるのかというお話も伺いました。

そこで、旅客船ターミナルの整備に関する新規補助制度の創設という部分があるのですが、これも先ほど伺った15億円の中に見込まれている金額なのかどうかについても教えていただきたいのと、このターミナル整備ということ自体も、港湾計画がきっちりと決まっていなければ進められない事業なのかについても教えていただけますか。

○（産業港湾）事業課長

まず、旅客ターミナルの事業費の関係ですけれども、16億円というふうに考えている事業費の中では見込んでございます。

先ほど、他の委員の方からも御質問がございまして、岸壁整備について15億円という説明をさせていただきましたが、旅客船ターミナルについては1億円ということで、本計画書の中では見込んでございます。

それと、この整備に当たって、港湾計画の改訂との関係でございまして、基本的に、この計画書で考えています旅客船ターミナルの整備につきましては、今ある上屋の内装と、例えば外壁ですとか、部分的な改修をして活用する方向で考えてございます。したがって、基本的に、この港湾計画の改訂とはリンクしたく、条件が整えば、このターミナル機能は満たしていけるものと考えてございます。

○千葉委員

今、クルーズ客船が実際に入っているのでも、ぜひこの整備を進めていただきたいと思うのですが、1億円ということで、これは補助制度の創設を条件緩和として国にお願いする形になると思うのですが、今時点で、こういう補助事業として使えるのではないかと見込みなどありましたら、教えていただけますでしょうか。代表質問の中でも触れさせていただいたのですが、今、過疎対策事業債などの充当は可能なのかも含めて、教えていただきたいのですが。

○（産業港湾）事業課長

旅客ターミナル整備についての事業費の関係でございますけれども、基本的には国の港湾関係の補助事業制度ということでいきますと、この計画書の中に掲載されております「港湾機能高度化施設整備事業」というものがあるのですが、残念ながら、この事業制度につきましては、採択要件の中で、観光圏に属している市町村であるとか、若しくはその乗降人員が年間10万人以上とかという、条件的に厳しいものがございます。それゆえ今回、私ども、新規制度提案ということで、この補助制度の緩和を国に求めるという形で、計画書の中にも記載してございます。

計画書の中では、それゆえにこの制度を活用できないということもございまして、通常の港湾機能債で予算を組み立てて、記載してございます。現在では、起債を使って整備するほかないのかというふうにも思っておりますが、実際の整備に向けては、他の補助事業ということで、今具体的にどういうものがあるかということはここで説明できないのですが、可能な制度があれば、その辺を調べて検討していきたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

旅客ターミナル整備ということで、先ほど上屋ですとか、壁の塗り替えですとか、お話を伺いましたけれども、この整備はほかにどのような、青写真といいますか、考えられていることがあるのかどうか。ただクルーズ客船が入って上屋があるというだけでは、港としての魅力も、今とそんなに変わらないのかという思いがあって、例えばその場で飲食できるような場所をつくる計画があるのかどうか、ちょっと名前が古くさいですけれども、お休みどころみたいな、何かそういうテラス的なものをつくる計画があるのかどうか、そういう青写真的なもので何かお話ししていただけるものがあれば、お示し願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

旅客ターミナルの整備について、今、この計画書の中で見込んだ内容につきましては、まず一番大きなポイントとしましては、C I Qに対応するために、その乗降船客の待合所としての機能も生かしていきたいと考えてございます。

それから、これは船社等にヒアリングに行ったときに、旅客ターミナルに対する機能の中で特にニーズの多いことを整理してみたのですが、乗船客がおりにきて、地元の情報ですとか、また乗り込む前にインターネットを見て、御本人が知りたいいろいろな情報を得るだとかということで、インターネットの環境が整っているというのが乗船客にとっては利便性が高いというお話も受けていまして、こういった機能もなるべく備えていきたいというふうに考えてございます。

また、クルーズ客船が入ってくる時というのは、いつも天気もいいとも限りませんので、例えばイベントを行う場合や、上屋内で地元の人と乗船客の交流事業を行うことも考えた上で、そういった交流事業もできるようなスペースも確保していきたいと考えてございます。

○千葉委員

今、イベントというお話もあったのですが、計画書14ページのその他提案事項で、小樽港の「民間視点による効率的・効果的な施設運営」という中の後段のほうで、「イベントのノウハウ等を持つ民間活力を導入し施設の有効活用を図る」という部分があります。今言った内容も含めて、もう少し具体的に教えていただけますでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

計画書にございます民間の活力導入でございますけれども、私ども、今、計画書の中では、港のクルーズ客船対応のための機能向上として岸壁整備ですとか、旅客ターミナルの整備ですとかを考えてございまして、この旅客ターミナルの実際の運営についてなのですけれども、クルーズ客船の寄港というのは、毎日あるというのではなくて、不定期で来るような形になります。そういう中であって、やはりクルーズ客船の大型化が進んでくると、それなりに地元としてもイベントですとか、そういったことで体制を強化していかなければならない。言いかえれば、人員

的に、ある程度の人員を確保していかなければならないということになってくると考えてございます。そういった意味で、この対応ができる人員の弾力的な運用を図ることがまず 1 点でございます。

もう一点としては、実際にイベントをやっていく上で、より乗船客に喜んでもらえるようなものを提供するためには、そういったイベントのノウハウ等を持っています民間の方々のお力をかりたほうがいいのではないかとすることも考えまして、例えば指定管理者制度の導入ですとか、そういった形をとりながら、運営を民間のほうに任せようかどうかということで、計画書の中に書き込んでございます。

○千葉委員

わかりました。

それで、今伺った内容で、港湾計画と切り離して考えられるというふうには受け止めたのですが、実際この旅客ターミナルの整備、いつ時点で計画を進めようとお考えなのかについても教えていただければと思います。

○（産業港湾）事業課長

旅客ターミナルの整備については、現時点では、いつからというのは、正直なところ、まだ白紙の状態でございます。

いずれにしても、旅客ターミナルがないゆえの不便というのは、現状でも抱えている問題点でございますので、この辺を早期に解決を図るということで、今後、事業計画を組んでいく中で検討していきたいと考えてございます。

○千葉委員

実際にこの計画案がぜひ採択され、進められることを望んでいるのですが、旅客ターミナル整備については、ぜひ早急というか、先行して進めていただきたいというふうに思っております。

あと、経済波及効果についても、先ほど濱本委員からも御質問がありまして、御答弁いただいて、一定程度の理解はしたのですが、この波及効果の基となった 1 万 8,000 円をベースに算定したということなのですが、この年間の目標というのは、最終的な目標としてこの年間 10 億円というものなのかどうかについても教えていただけますか。

○（産業港湾）事業課長

経済波及効果における年間 10 億円の考え方ですけれども、この計画書の上段に、人流の促進効果と書いてございますけれども、これは最終的な 2025 年、増加する 15 隻分の観光客の数でございます、これに先ほどの 1 人当たりの単価を掛けて、あとはこの産業連関から推計してきてございます。

○産業港湾部参事

年間での経済波及効果の額を示していまして、今、課長が答弁しましたように、新たに増えるというか、増やそうとしている目標の 15 回、年間 15 回とありますけれども、これによる新たな経済波及効果という意味で、ですから現状での 14 隻なり 19 隻なりというものはカウントされていないと。これが、三つの港合わせて 10 億円ということで、小樽港は年間単独では 3 億 7,000 万円という推計をしているところでございます。

なお、この経済波及効果の推計の基になっている産業連関表というのは、あくまでも北海道の産業連関表でございますので、小樽市への経済波及効果が 3 億 7,000 万円という意味ではございません。道内での経済波及効果が 3 億 7,000 万円という意味でございます。

○千葉委員

今の御答弁を聞いて納得しましたが、これが大きいのか小さいのか、その波及効果について勉強させていただいて、また質問させていただきたいと思っておりますけれども、最後に、実際にプレゼンテーションが終わって、選定されるまでに期間がもう少しあるのですけれども、その間、国に何かアクションを起こす予定があるのかどうかということについてお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）事業課長

選定に向けての今後の要請活動等でございますけれども、一般質問での市長の答弁にもございましたけれども、市長としても、今回の日本海側拠点港の選定に向けては、このプレゼンテーションの前にも東京へ行っていろいろと対応していただいております、今、秋ごろということですが、機会があれば、市長も向こうに行って一生懸命また要請活動をしたいとおっしゃられています。

また、今、事務的にも、道庁と連携して何とか要請活動ができないかということも考えているところでございます。いずれにしても、機会がございましたら、国に要望活動を行っていきたいと考えてございます。

○千葉委員

◎FMラジオを活用した観光情報発信事業について

次に、小樽観光について何点か伺ってきたいと思います。

初めに、緊急経済対策等、観光についていろいろ事業が行われています。

10,000人ウエルカム事業については、もう終わりました、報告があったとおり、効果としてあったのかどうかという議論がありましたけれども、私自身は非常に良かったというふうに思っております。枚数的にはそんなに多く発行されなかったということでもありますけれども、それによって札幌のホテルに宿泊する個人の方というのは、マイカーを利用する方が多いということもわかりましたし、やはり旅行者の方というのは、そういうお金よりも時間を買うのだなということがよくわかったというふうに思っております。

観光振興券も、今、集計をされているのかというふうに思いますけれども、そのほかの経済対策について、9月から進められている事業もありますので、お伺いをしたいと思っております。この中で、情報発信事業というのがありまして、第2回定例会で補正予算がついて、9月から実際にFMラジオで放送されているということで、なかなか時間が合わなくて番組を聞いていないのですけれども、どういう構成でこの番組がなされているのかについて教えていただ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

FMラジオを活用した観光情報発信事業でございますが、委員がおっしゃったとおり、9月5日の月曜日から放送が始まっております。全道向けにはAIR-G'の番組内で放送してございまして、番組タイトルといたしましては「Canalism（カナリズム）小樽」という番組名になっております。毎週月曜日、昼の12時半から12時55分までの25分間という形になっております。この番組は、月曜日にAIR-G'、金曜日にはFMおたるで午後2時から2時25分まで再放送されますので、小樽市民の方はその時間帯にも聞けるような形になっております。

番組の内容といたしましては、小樽の魅力を発信していこうという形になってございまして、このCanalismという番組タイトルは、小樽の象徴である運河のカナルと主義のイズムをかけ合わせた番組名になってございまして、毎週いろいろな小樽を知っていただいて、聞いている方が小樽通になるというようなことをコンセプトにしている番組でございます。毎週、一つのテーマに絞って小樽を紹介してございまして、「○○の町・小樽」という形をテーマでやっております。9月5日の放送については、「ワインの町・小樽」という形で、小樽ワインの関係のうんちくを紹介しながら、9月11日に開催されましたワインカーニバルの誘客を図るような番組構成になっております。9月12日につきましては、「お菓子の町・小樽」ということで、小樽で最近人気がございますスイーツを紹介する中で、現在行っております小樽のスイーツのスタンプラリーの告知という形でやっているとございまして、この後も、何々の町・小樽という形で、引き続き小樽を深く掘り下げた形で全道に情報を発信していきたいと考えております。

○千葉委員

このラジオ番組、ワインですとかお菓子ということで、私も非常に聞きたかったと思ったのですが、実際にラジオを通して皆さんに、集客を図るという部分で非常に効果はあるというふうに思っています。実際に効果というのをどういうところで見ているのかというところで、実際に聞いた方が小樽に来てくれたというところを、ど

のように経済効果を図っていくのかという点について、お考えをお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

番組と連携した形で、どの程度番組の宣伝効果が、イベントなり小樽の誘客に結びついているかという、効果測定をどのようにするかという手法についてはまだ考えておりませんが、今後、番組の告知を通した中で、どのような形で誘客が図れたかという部分をAIR-G' の関係者と相談させていただいて、どのような形でそういう展開が図れるかを探ってまいりたいと考えております。

○千葉委員

今回、経済対策で行われている事業ですので、協賛企業などはないのかというふうに思っておりますけれども、よくラジオ番組で、この番組を聞いたと言うと何パーセントオフとか、何かそういう形だと、実際にラジオ番組を聞いて小樽を訪れて、例えばワインを買う、スイーツを買う、ラジオを聞いたという告知をすることで何か割引になるとか、そういう特典があると、迎え入れた商店なりお店なりで何名ぐらいそういう効果があったということが見えるのかというふうに思っています。そういうところについてのお考えというのはどうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

今後進めていく中で、やはり、食の部分ですとか、何かの施設を紹介しながら、何々の町・小樽という部分がございますので、効果測定をはかる上では、そういうような手法もあると思いますので、AIR-G' にその旨話させていただきまして、取組について協議してまいりたいと考えております。

○千葉委員

よろしく申し上げます。

◎地域ブランド調査2011について

小樽ブランド、たぶんこれから今のラジオ番組で30回ぐらい放送があるので、どういうまちが想定されて放送されるのかと、非常に興味があるところなのですが、今回、ブランド総合研究所が行っている地域ブランド調査2011が発表されて、都道府県では北海道が3年連続1位ということで、やはり北海道というのは非常に人気があるところなのだと実感しました。札幌市は2年連続1位ということで、ただ、小樽市は、残念ながら5位から8位へ順位を落としたということもありまして、これがすべてではないと私も思っておりますけれども、やはり順位が下がったということは何か要因があるのかというふうに思っております。今回の調査を受けて、観光振興室としては、この順位をどのように感じているのか、また、お考えになっているかということについてお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

地域ブランド調査の順位でございますけれども、今回残念ながら、昨年の5位から8位にランクを落としておりますが、点数的には、実は昨年と同じ点数となっております、だからいいということでは決してないのですが、今回については、小樽よりも何かしらの魅力があった都市が残念ながら上位に来たのかと考えております。

ただ、魅力度は、今回、5位から8位に落ちておりますけれども、実は観光意欲度という調査もブランドの調査の中にはございまして、観光意欲、つまり小樽に観光で来たいという意欲の部分は、昨年も今年も5位で、その部分は落ちておりませんので、そういう意味では小樽観光の意欲はまだ皆さん持っていたいただいているのかというふうに思っております。

どちらにいたしましても、順位については、上がった下がったを一喜一憂することなく、私どもといたしましては引き続き観光振興に取り組ませていただいて、より多くの観光客をおもてなししていきたいという考えでございます。

○千葉委員

順位が上がったり下がったりするのには、さまざまな理由があると思っております。例えば宮崎などでは、宮崎県

知事がおやめになって、そういうことで非常に下がったとか、ドラマの影響も非常に多いのかということで、要因というのはさまざまあると思うのです。

◎観光資源としての奥沢水源地について

ただ、小樽の魅力は一体何なのかと考えたときに、確かに今、運河もあります。また、スイーツもあります。本当においしい食べ物が多いということで、魅力があると思うのですけれども、そもそも小樽の魅力というのは、観光都市宣言にもありますけれども、歴史的な景観ですとか、レトロな雰囲気ですとか、ゆっくり流れるこのまち並みというところがそもそもの魅力なのかと思っております。この観光資源について若干お伺いしたいと思うのですが、これは違う部署ですけれども、奥沢ダムもああいうことがあって、今回、あそこの景観が大きく変わるような流れになってくるのかというふうに思っております。そういった中で、観光の意味から、奥沢ダムというのはどういうふうに位置づけられてきて、どういう観光客の方々がどの程度訪れたかということについて、もしわかれば、教えていただきたいと思えます。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

奥沢ダムでございますけれども、奥沢水源地は、そもそも昭和60年に日本全国の水道施設の中から価値ある施設を選んでおります近代水道百選の一つに選ばれている施設でもありますし、土木遺産にもなっております。平成20年からは、水管橋を一般開放していただき、階段式溢流路を目の前から見られるようにしておりましたので、そういう意味では観光資源の一つで、大変貴重なものというような位置づけにもなっておりましたし、勝納川沿線に酒造会社がございますので、そういう流れの中で、酒造めぐりをしながら、こういった水源地を見てもらうというのも、着地型観光の一つの商品というような考え方をしておりましたので、そういう意味では、この施設が今まで現役だったということが一つの売りでございましたので、現役という部分が失われるということは、小樽観光にとっては一つのダメージになるのかというふうなことでは考えております。

観光資源の一つといいながら、ここを訪れる方の数というのは、実際には把握している状況にはありませんで、水道週間のときに奥沢水源地自体を一般開放しているのですけれども、そのときには水道局のほうで人数を調べております。実は20年度に水管橋を一般開放したときには、その効果もありまして、19年度に比べて、見学者数が急増したという話は聞いております。

○千葉委員

◎歴史的建造物の観光資源としての取組について

昔から小樽にあったというか、そういう場所ですとか、建物ですとか、私も、生まれたのは札幌ですけれども、小樽に育ってウン十年がたちますけれども、本当に何か変わってきたかなというふうに思っています。先ほど言いましたけれども、小樽の魅力は、ゆったりと流れるようなレトロなまちということで、そういうまちが変貌してしまうことが魅力の低下につながるというふうに非常に思っています。この歴史的建造物も、小樽の魅力をアップするようなまち並みを支えているものかと思っています。

これは、まちづくりに関連するところではありますけれども、観光資源としての歴史的建造物というのは、どういう位置づけにあるのかということについてもお聞かせ願えますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

小樽市では、平成18年に観光基本計画をつくっておりますけれども、その副題が「新・いいふりこき宣言」という宣言になっておまして、そもそもこの新・いいふりこき宣言は、小樽にはもともと歴史ある建物が数多く残されて、独特のまち並みを形成して、それが一つの小樽の魅力、宝物だというような形になっております。

これが残ってきた背景というのは、多くの先人たちが隆盛をきわめた商都・小樽において経済活動をする中で、社屋ですとか御自宅、工場倉庫などに財産を惜しげもなく投入してつくり上げてきたと、それがその後の斜陽になっていく中でも残されて、今、観光資源の財産として残されている。そういう先人たちの心意気を私たちも引き継

いでいこうということで、新・いいふりこき宣言という観光基本計画もつくっておりますので、やはり小樽というのは、もともとの歴史や文化を土台にして今の観光というのが成り立っておりますので、今後とも決してそのことは忘れることなく、それを基礎にしてやっていくのが小樽観光の行く道なのではないかと考えております。

○千葉委員

その歴史的建造物も、今、小樽市指定歴史的建造物が69件残っていると思います。今まで74件ぐらい指定になったかと思いますが、欠番が出てきているということは、やはり解体されてなくなるケースもあるのかというふうに思っております。新・いいふりこき宣言のお話がありましたけれども、この主要施策の中にも、「観光資源の発掘と整備の促進」という部分があります。この中で、観光活用を図るところから、この「歴史的な建造物等が老朽化により解体されるケースが予測されるため、これらの情報収集を行うとともに、その存続・活用の可能性の研究に努めます」という部分がありまして、観光振興室としてなのか、建設部になるのかわかりませんが、解体が予測されるケースを防ぐような施策といたしますか、取組というのは、実際どのように行われてきたかについても教えていただけますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

今、委員がおっしゃったとおり、歴史的建造物のことを、やはり直接的、一義的に担当しておりますのは、まちづくり推進課のほうになります。それで、歴史的建造物のこういった冊子のほうも、まちづくり推進課で出しております。所有者等の話合いとか、そういったところもまちづくり推進課でやっておりますので、委員がおっしゃったような解体するといったような情報につきましては、私どもではなくて、まちづくり推進課が対応する形となっております。

○千葉委員

そうすると、本当に横のつながりをしっかりしていただきたいというふうに思うのですが、そうでないやはりどんどん、なくなっていくと思うのです。現在も、旧商工会議所ですとか、本当に私も好きな建物がいろいろあるのでありますが、それ自体も今、売りに出されて、売れたのかどうか承知していませんが、持ち主によってはそれを上手に活用して残してくれる人もいるでしょうけれども、そうでない場合はなくなってしまった場合に、今後の小樽観光が目指すところの目標がちょっと何になっていくのかというふうに思っています。単純においしいものが食べられるまちだけになってしまうのか、やはりもともとある魅力をしっかりと残しながら、新しい観光の資源をそれにプラスしていくというのが非常に大切なのではないかと考えるのですが、その連携等についてお考えをお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室長

私も、今委員がおっしゃったことは、大変もつともだと思います。まちづくり推進課とも連携いたしまして、このような貴重な歴史的建造物がこれ以上なくならないように、また変わった形に使われたりしないように、そこら辺につきましてはよく連携していきたいというふうに思っております。

今回も、市指定の歴史的建造物ではないのですが、JRで小樽駅につきましてリニューアルしていただきました。ほかのまちですと、例えば函館駅などはもう完全に建て替えてしまったところなのですが、ああいうふうにもとの形に戻していただいたというのは、いろいろな事業者がおりますけれども、ある程度そういうことも理解してくださっているところも多いのかというふうに、非常にうれしく思っております。繰り返しになりますが、今後とも、まちづくり推進課とも連携して、千葉委員のおっしゃったような小樽観光のベースとなり得る歴史的建造物をなるべく残していくように、保存してよりよく活用していけるように取り組んでいきたいと思っております。

○委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

○佐々木（秩）委員

◎カジノと小樽観光について

一つ目です。カジノと小樽観光についてお聞きします。

カジノをめぐるっては、先日、小樽にカジノを誘致する会の意見交換会があつて、出席をさせていただきました。聞くところによりますと、超党派の国会議員がカジノ法の最終案をまとめて、国会提出を目指しているということです。それから、メリットとして、東日本大震災の復興財源にすることが可能だと。さらに、デメリットとしては、依存症や犯罪、青少年への悪影響等が考えられるというような話を伺いました。また、「カジノの効用とリスクを見極めた上で、最終決断は市民が行うべきだ」ということが、この提言をされた方のお話の中にありました。さらに、出席されていた山口議員からの質問で、カジノを導入することで小樽観光のイメージ、ブランド力を捨てることになってしまう。それが最大のリスクだというような質問に対して、木曾所長は、地域の観光資源とカジノが補完関係にないのであれば、カジノはつくるべきではないというふうにお答えされていたのが非常に印象に残っております。

そこで、そのお話を受けて、前回の第 2 回定例会の代表質問で、斎藤博行議員がカジノについて質問をしました。カジノを選ぶことについては賛成できないということで、市長の見解をただした中に、中松市長はいろいろとおっしゃっていましたが、最後に「市民の皆さんの幅広い意見を聞きながら、誘致の是非について慎重に検討してまいりたいと考えております」というふうにお答えになっております。このところで、誘致の是非について慎重に検討してまいりたいということですね。「是非について慎重に検討」という言葉は、是でもないし、非でもないと。つまり、まだ進めるとも進めないとも決まっていない、決めていないので、注意深くよく時間をかけて調べる、考えるということの意味だと思うのですけれども。

なぜこんなところでこんな話をしているかというのと、そしてまた観光産業と経済のところで話をしているのは、さらに、それ以前にどこにカジノという言葉が出ているのかと思って調べていくと、小樽市過疎地域自立促進市町村計画というものが出ていますよね。その中の 22 ページの 2 の産業振興、（2）その対策のオ、観光というところに「また、法制化を見据えたカジノの誘致など新たな取組を進めます」という言葉が載っていました。このところでちょっとびっくりしまして、是非も含めてというお話でしたから、どちらでもないのかと思ったら、このところでは何か法制化されれば、カジノ誘致など取り組んでいくのだというふうに私は読んでしまったのですけれども、少し整合性について疑問があります。ただ、これを今、ここでお答えいただくよりは、本当は市長にどうなのだと聞くのがいいと思うのですが、今、実際にカジノの功罪や何かも含めて、産業、観光を通して見たカジノについての現段階での押さえについて、まずお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

今、委員がおっしゃったとおり、所管は私どもではなくて、企画政策室となっておりますので、小樽市としてカジノはどうかというのはまた別な議論になってきますけれども、今、観光の部分での功罪という意味では、さきのカジノを誘致する会の勉強会にも出ていたのと一緒でございまして、やはり依存症の問題ですとか、ほかの観光産業をつぶしてしまうというようなリスクも当然ありますし、一方では新たな観光客が来ていただけるという、やはりその両面があるというのは一般論としてあるところかと思っております。

どちらにいたしましても、過疎計画については、こういうような表現になっておりますけれども、それはあくまでもカジノを例に挙げて、新しい取組の一つの例示だというふうに考えていただければと思っておりますので、あくまでも誘致の是非については慎重に検討してまいりたいという、市長の答弁どおりかと考えております。

○佐々木（秩）委員

わかりました。そういうふうにお聞きさせていただきます。

今、千葉委員の御質問の中にもお話が出て、御答弁されていたように、小樽の魅力というものは本当に、カジノとかそういうことではなくて、やはり歴史や伝統とかということだと思います。歴史・伝統、小樽運河を見たい、今までの石づくりの倉庫が見たい、そして歴史を知りたいという人が、それらを見たからすぐその後、カジノに行きますというふうにはなかなかならないのではないかと思いますので、そのところをよろしく願いいたします。

◎札幌と近郊地域からの観光客導入について

二つ目に、札幌と近郊地域からの観光客導入についてお伺いします。

海外や道外客を中心とした長期滞在型の観光というのは、新・いいふりこき宣言や何かのところでも、それを導入するのだと、そのためのいろいろなツールをつくっていくというのが、小樽市の観光に取り組む基本的な姿勢だということは重々わかった上でお話させていただきますけれども、先ほどからの話を聞いていまして、例えば2011年の観光入込客数660万人のうち、道外客は180万人、そして道内客は480万人というふうに、2倍以上の数が実は道内客であると。さらに、古いものしか見つけられなかったのですけれども、2004年から5年までの小樽市観光客動向調査というものをやっていって、その中で、道内客のうち、札幌からがそのうちのおよそ5割、さらに道央圏まで含めると7割強。要は小樽のすぐそばから小樽に遊びに来るといった人たちがほとんどを占めるということです。さらにその中には、その人たちは、年に4回以上小樽を訪れるリピーターだということが出ておりました。

震災後の最初のほう、回復した観光客は、だれが来ているのだということ、ほとんどが今言った道内客の人たちで、それから修学旅行生が来ているというふうになって、順番に回復してきている。ということは、小樽の魅力や、その味わい方などを一番知っているのは、実はこの札幌圏を初めとする道内近郊の皆さんで、そういう人たちをターゲットにすべきではないのかと。小樽、札幌近郊からの日帰り、半日、1日やってくる観光客をターゲットにした対策というか、対応策をもう少し意図的にしていく必要があるのではないかとということで、先ほど説明のありましたAIR-G'の番組なども、たぶんそういうこともお考えの上での対策だと思うのですが、もう少しそういうものを具体的に進めていただきたいと思うのですが、もう実際にやっておられることも含めて、今後の何かそういう展開みたいなものがありましたら、まずはそういう押さえでいいのかということと、もしその押さえでよければ、何かそういう例について示して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

道央圏からの観光客の部分でございますけれども、今、委員がおっしゃったとおりで、観光客動態調査の部分ではそのとおりの結果となっております。実は、平成20年度にも観光客動態調査をやっているのですけれども、それによりますと、さらに道央圏への割合が若干上積みになっているというような、調査の結果が出ておまして、ますます道央圏からの誘客が図られているというような結果が出ているところでございます。

観光基本計画の中にも、実はリピーターづくりというのが非常に大切だという位置づけになっておまして、リピーターづくりという形になりますと、先ほど委員がおっしゃったとおり、やはり4回以上来ている道央圏のお客様が主力になってきておりますので、この方々に対する情報発信というのは非常に重要だと、近年考えているところでございます。そういう意味で、季節ごとに、今、新聞広告を民間の方々と一緒に共同で出したりですとか、今年は特に震災の影響がございましたので、ゴールデンウィーク前に札幌駅の改札口前で、「GWは小樽へ行こう！」というキャンペーンを行って、民間の方々と小樽への誘客を図るためのアンケートですとか、クーポン券の配布などということもやっております。

あと、札幌圏につきましては、今、ちょうど物産展をこれまでやってきましたけれども、そこでも観光と物産展という形で、観光情報なども紹介して誘客を図る。誘客の部分につきましては、パンフレットを配る中で、運河プラザに来れば、小樽の観光ポスターのポストカードと引きかえできますというようなものを配付させていただいて、一定程度の効果を見るというような取組をさせていただいております。

あと、これまでやってきた内容といたしましては、手稲区に対して宴会情報の発信ですとかもやっておりまして、今年も、道央圏近郊の情報というような形で雑誌に掲載もしておりますので、そういう活動を通じながら、引き続き道央圏からの観光客を誘客し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

つけ焼き刃なのですが、一昨日の月曜日に、発寒にあるイオンで開催されている小樽の物産展を見せていただきまして、物も買って来たのですけれども、午前中で、ほかの売場にはあまり人がいないのに、小樽の物産と観光フェアのところだけ、人がたくさんいて物が買われていました。特に水産加工物やスイーツ関係ですね。懐かしい「ばんじゅう」なども売っていたので、そういうところには本当に人がたくさんいて買っておられました。聞くと何か規制などいろいろあるらしいのですけれども、本当に小樽に関心のある札幌の人たちがそこに来ているわけですから、そういう人たちにその場で、アンケートや何かをして、小樽に来て本当に買いたいものですか、触れてみたいものは何かという調査をすることなどもできないかと思ったり、例えば車で来る人が結構多いので、市営駐車場の駐車券を 2 時間分配るとか、そういうことはどうなのだろうとかその場で考えました。

近郊型のこういう観光というのは、先ほどもおっしゃったように、季節や行事ごとで表情を変える小樽の様子を絶えず来て見たり、同じところでも季節ごとでどう違うのだろうかという、それで小樽のまちを楽しむとか、それから特産物を買いに来る。例えば市場などでそういうものを探して買う。札幌の人というか、実家の祖母などは、本当に市場で買っていったホッケの開きはおいしいと言って、それを絶対買ってこいというふうに言われます。そういうもののブランドというはあるのではないかと思います。それから、昼御飯を食べに来たり、イベントを楽しみに来るという使い方、それから、最近、お気づきかどうかかわからないのですけれども、私は自転車に乗るので、札幌に行くのも自転車で行くのですが、自転車の人たちが、たくさん小樽に向かってくるのです。前までは、本当に立派な競技用の自転車みたいなので来る人がほとんどだったのですけれども、最近は、ハンドルが真っすぐなやつで、ジーパンをはいてヘルメットをかぶって乗ってくる、結構年配の方ともすれ違います。そういう様子を見ていると、小樽に自転車で来て、おいしいものを食べて帰っていく。冬は小樽のスキー場に来てスノーボードや何かをやって、朝里川温泉に入って帰るというのが、札幌から来られる人たちのパターンの中でできてきていると思うのです。札幌から来る人たちのいろいろなパターンに対応した方策が何かできればいいかなと。レンタサイクルのお店が小樽駅前を下がったところにありますけれども、お店の方にお話をお聞きすると、やはり最近非常に増えていると。ただ、自転車は、自転車に乗るのが好きな人が来ていると。だから、そういう人たちへ何か対応できるような、長期滞在の人たちにもそういうものは使っていけるというようなことも考えられると思いますので、そういうことも考えていただけないかと思います。

それから、札幌圏向けの観光小冊子みたいなものもつくるようなことも書かれていましたが、最近、続けざまにおたる案内人の冊子がというか、本が出ています。「HO（ほ）」という雑誌にも小樽のことが出ていまして、紹介していただいたものを読ませていただきましたし、たしかFMおたるの田口さんが本を出され、それからどこかもう一冊出ていましたよね。そういうものを活用する方法というか、そういうものも少し生かしていけないかということを考えました。ばらばらと話してしまいましたが、そういうことでお願いをしたいのですが、私の話したことで何かお考えがあれば、聞かせていただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

まず、物産展等の施設などでのアンケートの関係でございますけれども、今、委員がおっしゃったとおり、物産の施設などですといろいろな制約がございますので、個人情報の問題とか、そういう観点から、はっきり申しまして、やってくれるなというような制約があったりするので、なかなかできるところ、できないところがあるというのが現状でございます。

先ほど言った J R の改札口のときには、やっても構わないというようなお話をいただきまして、200 人ほどからア

ンケートをとらせていただいております。その辺でいろいろなお話を設問の中で聞いているのですけれども、今、委員がおっしゃったとおり、やはり札幌圏で求めている情報というのは、グルメに関しての情報が欲しいというのが一番多くございまして、それが33パーセントほど、その次がイベント情報で28パーセント、その次が観光施設の情報というような形で、やはりグルメという部分は非常に札幌の方々から求めている情報の一つなのかというふうに考えております。

あと、小樽の観光情報を入手する方法なのですが、一番多かったのは、新聞と折り込みチラシで23.1パーセント、2位がテレビ・ラジオとなっておりまして、これが21.8パーセント、その次がガイドブックで15.8パーセント、その次が雑誌となっております。そういうようなことから、今後ともやはり何かしらの情報発信でグルメなり、買物の情報発信を続けていくことは十分必要なことだというふうに考えております。

委員から今いろいろ御提言がありました件につきましては、民間の方々、あとは観光協会のプロモーション委員などにもお話しさせていただく中で、必ずしも官だけがやるという部分ではないものもありますので、官民挙げてどのような取組をしているのかというのは研究してまいりたいと思います。

最後に、自転車のことにつきましては、実は物産展等に行くときに持っていくパンフレットの中にも、レンタサイクル屋のチラシなども持って行って情報発信はしております。レンタサイクルがセットになった観光商品なども民間ではやっておりますので、そういうような情報発信をすることで、小樽を楽しみながらゆっくり時間を過ごしていただくということは提案できるのではないかとこのように考えております。

○佐々木（秩）委員

ありがとうございます。これからもよろしく願いいたします。

○小樽物産協会の活動と小樽市アンテナショップについて

3点目に、小樽物産協会の活動と小樽市アンテナショップについてお伺いします。

小樽物産協会もお訪ねして、何点かお伺いしたのですけれども、やはり物産協会は、今まで、小樽のブランドを広く紹介、宣伝すること、それから販路拡大や商圏の確立強化とか、地場産業の振興など、多方面にいろいろやっておられるというふうにお聞きしました。ただ、それだけではやはり今もういかないと。先ほどお話もありましたように、北海道物産展というのをデパートで開くと、前はとにかくもうかって、人がどんどんやって来て、今でも人は来て、非常に盛況ということでしたが、実際は、今、やってもあまりもうからない、利益率が落ちて経費がかかるだけと。ですから、やるとすれば、半分は小樽のPRのためにやっているのだというようなお話がございました。

そういうことからいっても、物産協会も紹介、あっせんということから小売へというような流れの中で、今、新たに取り組んでいるのが、先ほどからいろいろなところで話が出てきておりましたインターネット販売、小樽の物産を直接消費者の皆さんにお届けする「小樽家族」というネット販売を今、始めていますというお話がありました。実際に私も小樽家族で買ってみました。温度帯ごとに分けるだとかという、非常に工夫をされた発送の仕方をされているんですね。本当に感心しましたし、すぐに届きました。さらにお話を伺うと、その商品開発という部分については、どれか一つでも何か間違いがあると小樽全体のイメージを崩すということで、非常に厳しい管理を行って、参加されている皆さんをお願いして進めているというお話で、安心もしました。

そういう意味で、このネットショップのためにこれからも続けてほしいと思うのですが、先ほどふるさと雇用再生特別対策推進事業により2名を雇用しているというお話があったと思うのですが、3年たったということで、一応その事業は終了して、その後、物産協会が独自で継続していくというお話がありましたが、私、ぜひここでお願いをさせていただきたいのは、さらにもう少し事業を展開して、広げて定着させていくために、このネット事業のために物産協会独自でいろいろなことは進めているのだけれども、できたら小樽市としても支援をできないかということをお願いしたいのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

物産協会が行っているインターネットショップの事業ですけれども、今、委員がおっしゃったとおり、これはふるさと雇用再生特別対策推進事業の補助金を受けてやっております、地域内にニーズがあって、地域における継続的な雇用が期待される事業が採択されて、3年間の時限を切って行っている事業です。

本年度は、このインターネットショップの事業ともう一つの若年者就職前実践力向上支援事業と二つ、小樽市では採択してやっております。今言ったとおり、あくまでも、その地域内にニーズがあって、その後継続的な雇用が期待されて、当然事業も継続していくという前提での採択ですから、この3年間が終わった後については、今、受託している物産協会が事業を継続しながら、物産協会の経費の中で雇用者2名を継続して雇っていくというのがまず基本としてあります。

ただ、今、物産協会でも、次年度以降のその2人の雇用について、いろいろ中でシミュレーションしながら経費の算定をしていると思いますけれども、市といたしましても、物産協会内での話合いの結果、何かこちらのほうに相談等々あれば、どういった形で支援できるかわかりませんが、当然相談には乗りたいというふうには思っています。

○佐々木（秩）委員

ぜひ、事業を継続するためによろしく願いいたします。

次に、アンテナショップの件です。

2007年から、東京都板橋区のハッピーロード大山商店街というところに、全国ふれあいショップ「とれたて村」というお店があって、そこに全国の物産を集めてアンテナショップのようにして、いろいろなところのものをこの商店街で扱って売ってくれているところがあるそうです。小樽だけで1軒のアンテナショップを構えるというのは大変なので、そこに、小樽市も物産を出している。

先ほどの物産協会も中心になってやっていたらいいんですけども、この取組というのは、出品して並べるだけでなく、年に1回、その出品しているところがイベントや何かをやって売ると、アピールするというようなことや、まちのPRや情報発信もできるというところで、本市が年間50万円予算をつけてやっていたらいいふうにお聞きしました。

とれたて村に行けないので、電話をかけてお話を直接伺ってみました。小樽市の商品で人気のあるものは何ですかというふうに聞いたら、毎年、50位以内のランキングを出しているそうですが、この中に小樽の商品が入っているものは残念ながらありませんということでした。というのは、この商店街というのは、要は住宅街の中にある商店街なのですね。ですから、その周りの人たちは、小樽のお土産が欲しいのではなくて、野菜やお肉や魚など、毎日のおかずになるようなものやお米などが欲しいのです。ですから、そこに小樽の水産加工品や何かにしても、観光地のお土産を持っていても、たぶんそういうのは売れないのではないかと、そういうのをこれから少し相談させてもらおうと思っているというお話でした。

先ほどの物産協会のインターネットショップの小樽家族というのは全国展開ですから、きっとそこからもたぶんアンテナショップ的な情報というのは集まるでしょう。今、ここのところのとれたて村がそうなってくると、アンテナショップとしての役割というか、位置づけについては、どういうふうにお考えなのか。

それから、とれたて村での小樽の日常的なものの扱い、さらに年に1回あるというイベントで、どのようなことを実際やっておられるのか、この活動の中身について教えてください。

○（産業港湾）商業労政課長

委員がおっしゃったアンテナショップの役割ということでございますけれども、もともと首都圏での小樽製品のPRということで、都内にアンテナショップができないかということでもずっと市の中では議論がありまして、平成15年あたりから出店を希望していたのだけれども、至らなかったという中で、19年にハッピーロード大山商店街で、

とれたて村というふれあいショップをつくるということが情報として入りまして、市としても、こちらのほうに小樽産品を出品することになったという経過があります。その当時は、まだインターネットショップがありませんでしたから、あくまでも首都圏でのアンテナショップ、それから販路拡大でもあり小樽のPRでもありという中で進めてきた中で、先ほど説明した小樽家族というインターネットショッピングサイトを今進めているということです。

今後については、あくまでもネットはネットですので、その場で現物を見られるわけではありませんから、首都圏で実際に現物を手にとって見ながら買物していただくという部分では、インターネットとはやはり役割はちょっと違うのかというのがまず一つあります。インターネットショッピングのほうも、始めてまだ3年たつたばかりかということころで、認知度ですとか、売上げですとか、そういった部分でもまだまだの段階ですから、当面は首都圏でのPRをするという意味でのとれたて村と、一方、インターネットショッピングのほうの認知度を上げていくながら、両輪でもって続けていくというのが、当面の考え方かと思えます。将来的に、小樽家族が物すごく有名になって、それでもアンテナショップの役割も果たせたということになれば、その段階ではとれたて村のほうはまた考えなければならぬ時代も来るかもしれませんけれども、今のところは、インターネットショッピングの売上げが急に倍になるまでの形にはならないと思えますので、当面は両方でやっていく形になるかと思っています。

それから、とれたて村での商品の部分ですけれども、やはりどうしてもあそこのお店に出ているのは、小樽以外にも、南魚沼市などがありまして、要は商店街の中にあつて、ふだん使いで買われるお客が多いものですから、売れるものは、やはり米や野菜や漬物とか、花とかという生鮮品がどうしても売れるのです。小樽のほうから生鮮品を送るわけにもいきませんので、やはりスイーツや水産加工品が主になりますから、先ほど委員がおっしゃったような、何かお土産品を置いたって売れないのだという話になってくるのですけれども、そういった部分で、距離的な部分といいますか、場所的な部分でどうしてもそういった差というのはできてきますので、確かに、月4万2,000円で年間50万4,000円の出店料を払ってやっているのですけれども、あくまでも首都圏での小樽産品のPRという位置づけでありますので、今、小樽の生鮮品が置けない以上は、物産協会と連携しながら、あと、とれたて村とも話し合いながら、新たにどんな商品を置いていけるのだというような話し合いをしながら、ちょっと検討していきたいと思えます。

それと、年に1回のイベントの内容ですけれども、昨年を例に申し上げますと、大体10月に小樽フェアという、小樽のイベントということで、例えばお買上げ500円以上で1回抽選をして、1等の方にはぐい飲みペアセットが当たるとか、そういった抽選会みたいなものを2日間にわたって、商店街の中のスペースをお借りしてやっているというのが一つ、それとそこで試食販売みたいなこともやっています、じゃがいもであったり、かりんとうであったり、そういったものを持って行って、物産協会の方と市の職員とで、2日間、そういったイベントを行っている状況でございます。

○佐々木（秩）委員

ありがとうございました。私も、今すぐとれたて村をやめましようと言う気はないので。

商店街振興策については、別の機会にやらせていただきます。

◎若年者就職支援・雇用対策について

最後に、若年者の就職支援・雇用対策について、少しだけお聞かせください。

新規高等学校卒業生雇用者奨励金の関係、それからジョブガイダンス出前セミナー、企業見学会、若年者就職前実践力向上支援事業などの既卒未就職者などへの対応だと思っておりますけれども、やはり今、ニートにそのまま入れ込んでいってしまう。高校卒業後すぐだけでなく、そこからある程度幅を持ってそういう支援というのは行われているのかどうか。

それから、今言った若者への支援についてさまざまな取組があると思うのですが、来年度にさらに継続して行うことや新しい何か、もう少しこういうことをやれたらどうかというようなところについてのお考えがあれば、

お聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

今、若年者の雇用支援とか、雇用対策という部分でいろいろとお話がありましたけれども、まず一つは、新規高卒者に対する支援としては、委員がおっしゃったとおり、奨励金の交付事業、これは昨年度と本年度も実施しています。昨年度につきましては、実際に71名に支給しているところです。本年度につきましては、今のところ五十数名の申込みが来ているような状況になります。これは基金を使った事業となっていますので、平成22年度、23年度の予定で、今考えております。

それから、支援対策という意味では、小樽市が事務局をしております雇用促進協会という中でいろいろ事業をやっております、例えばジョブガイダンスということで、これは3年生を対象に、小樽市内にどんな会社があって、どんな仕事があるのかというようなことを、就職活動を前に生徒に勉強してもらおうというようなこと。その中では、企業と行政との意見交換会なども行ったり、あとハローワークが主催で、市が共催になっていますけれども、合同面談会みたいな形で、就職促進会という名前の合同就職面談を行っております。昨年11月と2月の2回行っております。それから、就職サポートの実践講座ということで、それこそ履歴書の書き方から面接に対する心構え、そういったものもこの協会の中で行っておりますし、あと高校のほうで希望があれば、出前セミナーということで高校に出向いて、授業の一環として講師を、同友会ですとか、そういった方をお願いして話をさせていただいております。あとは、企業見学会なども行っております。

それから、就職の支援という形でいきますと、先ほどの若年者就職前実践力向上支援事業ということで、これは高校3年生に限らず、1年生、2年生もよいのですが、例えば先ほど言った3年生になって就職活動を迎える前に、市内のいろいろな仕事のこと、あるいは会社のこと、それから自己PR、技量の養成であったりコミュニケーション能力の育成であったりですとか、自分にどんな仕事合っているかですとか、そういったことをとにかく3年生の就職活動が始まる前までにある程度生徒に勉強してもらおうというようなことで、支援ということでやっております。

それから、雇用対策という意味では、緊急雇用を使いまして、昨年度は、新卒未就職者等の人材育成雇用プログラム推進事業ということで、これは3月に卒業して就職していない方、それと「等」とつけていましたので、卒後3年以内の方も含めた形で事業を行っています。本年度につきましては、名前を若年者就職支援雇用プログラム推進事業ということで、若年者という、国では40歳未満のことをいいますので、少し枠を広げて、40歳未満の中に本年3月に卒業して就職していない方、もちろん3年未満の方も含めて、そのプログラムを受けていただいて、研修をしながら、事業所実習をしながら、正規雇用につなげていくような雇用対策などを行っているところでございます。

あと、新たな事業ということでございますけれども、本年度につきましては、今、介護の求人が非常に多いということで、その介護事業とのミスマッチをなくすという意味で、介護事業の各事業所の方に講師で来ていただいて、来年就職する生徒を集めて、介護はどんな仕事なのだとことをいろいろ説明してもらおうようなことを、考えているところでございます。

○委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、久末恵子委員に移します。

○久末委員

◎観光資源としての天狗山について

観光資源としての天狗山について聞かせていただきたいと思います。

質疑及び一般質問でも少し触れたのですが、経済常任委員になりましたので、勉強のために、先月の27日

に天狗山まつりという天狗山の夜景の日のイベントに参加させていただきました。私自身、山頂に登るのは本当に初めての体験でしたので、このイベントの取組には大変興味を持っていただけです。北海道三大夜景の一つである天狗山の山頂からの夜景は本当にすばらしかったですよ。宝石をちりばめたような、本当に素敵な美しさで大変感動して見てまいりました。さらに、いろいろな音楽の演奏やお祭りの屋台とか、何かそういうのもたくさん出ておりまして、本当にもう500メートルも高い山の上にいるとは思えない、普通のところにいるような感じで皆さんと楽しく過ごしてまいったところでございます。なお、伺いました際には、北海道中央バスグループの幹部の方々といろいろとお話もできましたし、小樽観光協会の会長にもいろいろなお話を聞かせていただきまして、本当に有意義なひとときであったと感激、喜んでおります。

このような中で、ちょっと気がつきました点について質問をさせていただきたいと思います。

初めに、この天狗山夜景の日のイベントは、どのような組織で運営されているのですか。そしてまた、市はどのようにかかわっておられるのか、お聞きしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

イベントの実施主体と市のかかわりについてでありますけれども、まず天狗山ロープウエーを経営しております中央バス観光商事を中心としました北海道中央バスグループ、さらには市、小樽観光協会、それから小樽商工会議所、そして天狗山周辺の事業者で組織します天狗山振興会などを委員としました実行委員会がその実施主体となっております。

市のかかわりなのでありますけれども、市では行事内容に対するアドバイスのほか、広報のお手伝い、そして必要に応じてさまざまな調整を行っているところであります。

○久末委員

次に、このイベントはどのような経緯で開催されるに至ったのか、その経緯を教えてください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

このイベントでありますけれども、平成14年9月14日に第1回目を開催してございます。そもそも本市の重点眺望地点でありまして、北海道三大夜景の一つに称される天狗山山頂からの夜景を広く市内外にPRしまして、市民の皆さんにも市民の宝として知っていただくという目的で始めたのですが、中央バスグループとの協働の下で、それまでも天狗山で行われていました天狗山まつりというのがありますので、その前夜祭という位置づけで行ったという経緯であります。ちなみに、第1回目が市制80周年でありましたので、その記念事業としての冠も付したところであります。

○久末委員

それでは、次に、イベントの内容はどのように決めているのか、そしてまた、市で意見を言う場所などはあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

中央バス観光商事が事務局なのですが、実行委員会の開催前に、事務局が練られた事業案、それからスケジュール案がありますけれども、こちらが実行委員会に提案されまして、そして承認が得られれば、そのイベント内容が決定するわけです。

市でも、実行委員会におきまして、必要があれば意見を言う場合もありますけれども、残念ながら時間の関係からあまり案から大きく変更されることなく、微調整という形になってしまいまして、どちらかというと、たたき台がそのままになる傾向にあります。ただ、市が申し上げた意見につきましては、次回以降の参考ということで、ぜひイベントに反映してもらうようには話しているところであります。

○久末委員

今回は第10回目、次は第11回目となるわけですが、今後も同じような内容でイベントを行っていくのか、

何か新しいことを考えておられるのか、何かありましたら聞かせてください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

天狗山まつりの前夜祭ということで、翌日が天狗山まつりでありますので、どうしてもお祭りという雰囲気の中で、先ほど委員がおっしゃった、イベント内容がステージ企画やお祭り屋台中心となつてございますけれども、今回10回目で、次が11回目ということでありますので、10回目を一区切りにしまして、やはり夜景が主役ということでもありますので、その夜景を引き立たせるような内容にしたいと中央バスと話させていただいております。例えば、今回のイベントの内容で、中学生のジュニアジャズグループによるステージ企画があったのですけれども、この演奏が大変好評だったということも伺っております。私も実際に見ましたけれども、子供たちの一生懸命さが伝わって大変いいステージでありました。こういった音楽イベントと絡ませたり、あと小樽らしいといひますか、小樽のグルメ、それからスイーツといったものとのコラボレーションもできるかと思っています。今、いろいろと考えられることがありますので、実際その企画立案の段階からぜひ相談させていただきたいということで考えております。

○久末委員

最後に、天狗山の眺望、経済効果を上げる何か別のイベントの開催などは予定しておられるのか、そしてまた、第2回定例会で報告されました天狗山観光推進に向けての提言に基づく行事は予定されているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

天狗山の眺望を売っていくに当たってのイベント、それから、今、委員がおっしゃった天狗山観光推進に向けての提言に基づく行事ということでもありますけれども、今のところは特に具体的な話としては進んでおりません。

現在、北海道中央バスと、申しあげました提言について、どのような方法で進めていくかということをも具体的に協議している最中でありまして、その発展的な方向の中で、実際もしイベントをやるとしたら、「小樽の森」というコンセプトに基づく行事になってくるかとは思っております。今後、先方とぜひ相談していきたいと考えております。

○久末委員

まとめになりますけれども、私は、このたび、お昼2回、夜も3回、天狗山に行ってきました。とりこになったわけではないのですけれども、何か見ているうちに、あそこを土台にして何かできることがないのか、小樽観光がもっと進んでいく何かを見いだすことがないのかと思って、夜景も3回上がって、てっぺんからずっと眺めていまして、そして3回とも若い人たちがすごく多いんですね。お年寄りよりも20代の人たちが、もう本当にグループでいっぱいになって乗っていました。だから、その中に年寄りがいまして、何となくちょっと気が引けましたけれども、でもこの夜景を若い人たちが見てくれるっていいなと思ひまして、それであの一面のきらきらしたものを使って、経済効果を上げるものが見いだせないのかなんて自分で見ながら考えてきまして、初めのうちはただ、すてきな、きれいだなと思ったのですけれども、2回、3回となつたら、あそこは何だろうと少し深く考えるようになりまして、あの会社はあの辺だったかなとか、あの明かりは水天宮かなとか、何も無いところは公園ではないかなとか、見方に少し余裕ができてきまして、明かりか何かで生かす方法、会社の建物の高いところに、この色がこの会社ですよというような、天狗山に上がった人たちが見るものをつくって、ああ、あの色はあその会社か、お寺か、神社なのか、こういうのもひとつ興味を持って小樽市の夜景を見る原動力になればいいなと。3日間通って、あそこで見ていて、ただ見てきれいだねというだけではなくて、あそこでまたひとつ頭を使ったり考えたりして、いろいろと小樽を散策する、夜の小樽を見るという、そういうところに一步踏み込むのもどんなものかとか、そういうのはもう市長が唱えている市民力を生かして、民間と行政が協働で取り組んでいくのはいかがなものかなというふうに分で感じてまいりました。

やはり市としても、天狗山がもっと多くの市民や観光客でにぎわうように、さまざまな取組が必要だと思ひます。

天狗山山ろく観光推進に向けた提言の実現に向けて多くの課題があると思いますが、すべてでなくとも、まずできることから手をかけていただければありがたいというふうに思って、今後も期待しておりますので、よろしくお願いをいたします。

○委員長

久末恵子委員の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、これより直ちに採決いたします。

所管事務の調査について、採決いたします。

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、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。