

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 2 4 年 9 月 1 9 日 (水)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 2 4 分
場 所	消 防 講 堂		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	中村委員長、千葉・酒井・佐々木 (秩)・北野・久末各委員 (濱本副委員長欠席)		
説明員	産業港湾部長、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、千葉委員、佐々木秩委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、理事者より報告の申出がありますので、これを許します。

「小樽市企業立地トップセミナーの開催について」

○（産業港湾）荒木主幹

小樽市企業立地トップセミナーの開催につきまして内容が確定しましたので、報告いたします。

資料 1 を御参照ください。

初めに、小樽市企業立地トップセミナーの目的であります。首都圏の食料品・流通関連企業を中心に、このセミナーを開催することにより、参加企業との関係性を早い段階で構築し、良好な関係を維持することをもって、将来の本市への立地可能性を高めることを目的とするものであります。

次に、セミナーの日時等についてであります。11月6日午後4時から、東京都内のホテル東京ガーデンパレスにおいて、首都圏の企業約30社から40社を対象に実施いたします。

セミナーの次第につきましては、第1部といたしまして、国立大学法人小樽商科大学准教授の保田隆明氏から、「北海道でのビジネス活動の魅力」をテーマに基調講演をいただき、次に市長から、小樽のブランド力と本市への企業立地の優位性についてプレゼンテーションを行った後、今年度、本市において北海道工場を新築し、既に操業を開始された企業2社、東洋水産株式会社北海道事業部事業部長の飯塚修氏と一正蒲鉾株式会社北海道事業部部長の酒井基行氏から、それぞれ立地企業のプレゼンテーションをしていただくこととしております。また、第2部といたしまして、参加企業の方と市長との名刺交換会を予定しております。

このセミナーは、本市で初めての試みとなりますが、これを契機として参加企業との緊密な関係を構築し、今後個別に企業を訪問するなど、本市への誘致促進に向けたさらなるアプローチを果たしていきたいと考えております。

○委員長

「小樽港港湾計画の改訂について」

○（産業港湾）事業課長

小樽港港湾計画の改訂について、資料2に基づきまして報告いたします。

小樽港の港湾計画の改訂の進め方につきましては、第2回定例会経済常任委員会で報告させていただきましたが、今年度から具体的な作業に着手し、おおむね平成27年度での改訂を目標に進めることとしております。

まず、1の平成24年度の改訂作業の内容についてであります。本年度は、改訂作業の一環として、小樽港に関する市民アンケートの実施、また第3号ふ頭及び周辺の再開発計画を策定するとともに、物流に関し港湾関係団体との研究会を進めております。

次に、2の市民アンケートについてであります。小樽市内在住の18歳以上の男女1,500人を対象として、7月31日にアンケート調査票を発送し、8月10日投函期限で調査を行いました。現在、アンケート結果の集計を進めておりますが、有効回収部数は493件で、回収率は約33パーセントであり、調査項目のうち、第3号ふ頭及び周辺の再開発に係る項目について速報として集計しております。

資料2 ページ目の資料2-1をごらんください。

まず、クルーズ客船寄港に関する質問ですが、「（1）今後、より多くのクルーズ客船を誘致する上で、あなたが必要と思われることについて」では、「乗船客が楽しめる観光メニューの充実」と「専用のふ頭や旅客船ターミ

ナルの整備」がほぼ同程度の回答で上位を占めた結果になっております。

「(2) 小樽港にクルーズ客船が寄港した際に、あなたが期待することについて」では、「船内見学会に参加」がもっとも多く、続いて「ふ頭からの見学や写真撮影」「乗船客としてクルーズ客船に乗船」「乗船客との交流イベントに参加」といった回答になっております。

次に、第 3 号ふ頭及び周辺地区の将来の整備方向に関する質問ですが、次のページをごらんください。

(1) の埠頭基部に当たります第 3 号ふ頭周辺に緑地を整備する上で、どのような利用方法が望ましいかについては、「海や船を眺め、のんびり過ごせる緑地」が最も多く、続いて「子供が遊べる緑地」「イベントができる緑地」「海水に触れられる緑地」がほぼ同程度で続いている結果になっております。

(2) の緑地の中にあなたが必要と思う施設については、「芝生やベンチ」が最も多く、続いて「駐車場」「休息棟」「親水護岸」といった施設の回答も多い結果になっております。

次のページをごらんください。

(3) の第 3 号ふ頭を国際旅客船埠頭として整備する場合に、1 年を通じて多くの来訪者や市民にこの埠頭を利用してもらうために必要と思う施設についてですが、「レストラン」や「商業施設」に続いて、「文化施設」「ホテル」「テーマパーク」「スポーツ施設」といった施設が同程度の回答になっております。

これらの結果につきましては、現在検討を進めております第 3 号ふ頭及び周辺ワークショップでも報告させていただき、今後の検討の参考にさせていただいており、またアンケート調査におけるその他の調査項目については、集計がまとまり次第、改めて報告させていただきます。

資料 2 にお戻りください。

次に、3 の第 3 号ふ頭及び周辺再開発ワークショップについてであります。ワークショップにつきましては、本年 7 月 2 日の第 1 回以降、これまで 4 回開催しております。委員につきましては、資料 2-2 になります。資料 2-2 の名簿にありますように、学識者、各種団体、市民団体等からの推薦、また市民公募により参加いただいた 14 名をお願いしております。

ワークショップの進め方とこれまでの検討内容については、資料 2-3 をごらんください。

第 1 回、第 2 回のワークショップでは、小樽港の概要やクルーズターミナルなどについての情報提供をさせていただき、第 3 回から、第 3 号ふ頭及び周辺に導入すべき機能などについて議論をしていただいております。今後、10 月中旬をめどに導入する機能の案をまとめていただき、その内容を広報おたるに掲載して市民にも情報発信するとともに、引き続き具体的な施設の配置計画について議論をしていただき、来年 2 月をめどに市への提言としてまとめていただく予定であります。

また、最初の資料 2 をごらんいただきたいと思います。

次に、4 の物流に関する港湾関係団体との小樽港研究会についてであります。研究会の委員につきましては、小樽港湾振興会に依頼して 6 名の方々を推薦していただき、市産業港湾部の職員も参加して、本年 8 月 8 日に第 1 回目となる小樽港研究会を開催しており、今後の検討項目について整理したところであります。今後、1 か月から 2 か月に 1 回程度開催し、平成 25 年度末まで順次研究を進めていくことで考えております。

○委員長

これより一括質疑に入ります。

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

◎オタモイ観光開発について

最初に、オタモイ観光開発についてお尋ねいたします。

平成24年第1回定例会で、オタモイ観光について質問しましたが、そのとき中村主幹が、オタモイの道路が開通していないので、雪解け後、現場の確認を行いたいと、そう御答弁したのですが、雪解けから現在まで、オタモイの現場を含め、どのような調査、努力をされたか、まず報告をしてください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

雪解け後であります。まず立入禁止さくから奥に入りまして、遊歩道の状況、海岸部からおりていく道、下降道を確認しました。地蔵尊を守っている方、それから遊歩道に入った方が転落しないように転落防止さくをつけておりますが、さくに破損がないか、それから冬季に雪崩による破損を防ぐためにさくの一部分を取り外してありますけれども、それを雪解け後に再設置しております。引き続き崩落の危険があるものですから、立入禁止にせざるを得ません。そのため、さくにかぎをかけるとともに、注意看板を設置しております。

しかしながら、せめて駐車場からの景色を見て楽しんでいただくように、多少の整備ですが、草刈りなどは行いました。

○北野委員

本日午前、新道岬付近の眺望のポイントについて現地調査を行いました。あいにくの天候で、一番見なければならぬところが残念ながら見送られましたけれども、新道岬付近に眺望施設をつくる場合、その付近の地盤の安全性はどうなっているか、仮に安全だという場合はどういう課題があるのか、説明をお願いします。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

本日、皆さんに見ていただいた場所ですが、この辺一帯は、平成19年に詳細な岩盤調査をしております。調査によりますと、ここ一帯、その岩盤から石が浮きまして、大なり小なりのれきが常に落ちるような状況であるということが報告されております。

実際に地蔵尊から塩谷に向けまして、結構大きなれきも落ちているところであります。また平成21年6月に、皆さん御存じかと思うのですが、塩谷から忍路海岸にかけて幅250メートル、高さにしまして80メートルという大規模な岩盤崩落が起きていることから推察しますと、今日行きました新道岬付近も崩落が起きることが大変心配されるということが考えられます。

しかし、実際に今日見たところのはがけの上ですので、れきが落ちるといことはあるにしても、実際のところは岬部分の岩盤に亀裂が入っているかどうかのほうの問題であるということで伺っております。その確認には、改めて詳細なボーリング調査が必要だということで伺っております。

○北野委員

そうすると、ボーリング調査をやらないと、何か施設をつくったり、そこへ見学者というか、観光客を誘致するということはできないということなのですね。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

そのとおりです。亀裂が入っているかどうかは、目で見て亀裂が入っているかどうか分かる部分もあるでしょうし、実際に下のほうから掘って、その地層を見て、空洞がないかどうかという調査が必要だということで聞いております。ですから、ボーリング調査をして、危険がないということが確かめられない限り、新道岬付近に眺望施設ということは難しいと考えております。

○北野委員

ボーリングを含む安全確認の調査ということになれば、小樽市の仕事ということになるわけですね。どれくらいの費用がかかるのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

実際にボーリング調査を行うことになりまますと、新道岬付近は地番図を見ますとがけ地部分が無番地になってい

ますので、表題登記が行われた場合、国の土地になるかと思いますが、国の許可を得まして、小樽市が実施するということになるかと思いますが。

費用について聞いてみましたら、200万円ほどかかるということで聞いております。

○北野委員

たった200万円ですか。

その程度であれば、調査する必要があるというふうに思うのです。

これは調査した結果によりますが、仮に安全だということになった場合、眺望施設をつくる場合に、クリアしなければならぬ課題は何ですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

まず、新道岬付近は、市の都市計画上、市街化調整区域ということになりますので、開発行為の可否を確認しなければなりません。また、国定公園内にありますので、このような事業を行うに当たっての規制解除ということが可能なかどうかといった課題、それから、この一帯は民有地でありますので、その民有地の買収可否、そういったことが課題として挙げられます。

○北野委員

それぐらいですか。

今、答弁にあった周辺の土地の所有関係というのは、どうなっているのですか。今、市街化区域で、住宅がぎりぎりまで建っていますね。それから、海岸、がけ地まで含めてですが。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

住宅が建っているところから上のほうは、所有者を調べましたところ、ほとんどが民有地となっていて、一帯、左右に分かれて、中心部分は同じ所有者ですけれども、その左右は別の方であったりとか、少し複雑な形になっております。

がけ地部分については、先ほど申しました無地番地になっておりまして、表題登記が行われた場合は、国でその所有者を確認して、市のもので道のものでないということであれば、国の土地ということになると思います。

○北野委員

今日見てきたがけのへりからどれくらい中に入ったところが、無地番の土地になるのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

地番図上で見ますと、本日、皆さんに立っていただいたところから、今日見ようと思った木のたくさん生えているところ、そこもほとんどは民有地になっているところですよ。

○北野委員

民有地。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

はい、民有地です。

○北野委員

そうしたら、無地番地はがけのわずかなへりの部分しかないということですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

はい。ただ、地番図上の話ですので、実際に測量してみないとわからないとは思いますが、地番図上ではそのように見えております。

○北野委員

ところで、観光振興室長を含めて、オタモイ観光についての議論をする際に私がよく引き合いに出す東尋坊に行って、新道岬付近のがけ地と比較したようなことはありますか。

○（産業港湾）観光振興室長

テレビ番組では見たことがあります、実際に現地には行ったことはありません。

○北野委員

観光振興室でだれか行った人はいますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

東尋坊に行ってまいりました。自殺の名所と言われているだけありまして、非常に断崖絶壁になっているところであります。オタモイのほうが高さがあるのかなというふうに感じております。

○北野委員

迫力ではオタモイにかなわないでしょう、東尋坊は。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

私もそのように思います。

○北野委員

眺望施設をつくるという話をすれば、自殺の名所をわざわざつくる必要はないのではないかという方もおられますけれども、そうではなく、小樽の観光ポイントの数を増やすという点が、宿泊客を増やすことにも通ずるわけですから、これはぜひ部内で検討して、市長にも提言するように努力をしていただきたいということを要望しておきます。

◎小樽市のイベントについて

次に、今、小樽市内では経済の活性化や地域のまちおこし、あるいは地域商店の発展のために、関係者によるさまざまなイベントが行われております。これにかかわって伺いますが、今行われているイベントの中で、産業港湾部が承知している事業はどれぐらいあるのか、わかるように説明をお願いしますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

市内で行われているいろいろなイベントの中で、産業港湾部として承知している事業ということで、観光振興室が月間イベント情報ということで、毎月、市民をはじめ観光客の皆さんに、その月のイベントということでお知らせしているものがあるのですが、その中で、昨年10月から今年9月までのイベント情報から拾った中では、36のイベントを観光振興室で承知しているという状況になっています。

○北野委員

36のイベントとおっしゃいましたが、それらの事業のうち市が補助金を出したり後援団体になったりして、支援しているイベントは幾つになりますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

36のイベント、さまざまあるのですが、大きなものでは潮まつりもありますし、雪あかりの路もあります。そのほか、いろいろな地域でのイベントもあるのですが、36のイベントのうち、産業港湾部のほうで補助金を支出しているイベントが12、産業港湾部で後援しているイベントが16という数になっております。

○北野委員

今、答弁のあったそれらの事業について、そのイベントの効果をどのように承知されておられますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

36のイベントのうち、補助金を出しているイベントが12、後援が16ということですから、その中で幾つかイベント名を出して、その効果等について説明させていただきます。

一つは、5月におたる祝津にしん祭り～たなげ！！鯉村～というイベントが祝津地区で行われております。このイベントは、今年5月で4回目を迎えたということで、実施主体は実行委員会をつくって行っております。実行委員会の主たるものは、地域の町会、企業等、NPO法人が行っているものであります。その内容については、祝津

地区という特性を生かした、海、前浜を利用したものでありますし、祝津地区に歴史のあるニシンの無料提供ですとか、祝津地区に多く残る鯨番屋を中心とした番屋をめぐるツアーということで、いわゆる祝津地区の特性を生かした、海、ニシン、番屋を生かしたイベントということで行っております。

もう一つは、今年 7 月から 8 月、ほぼ 1 か月間にわたり行いました堺町ゆかた風鈴まつり、こちらも堺町の夏祭りとしては第 4 回を迎えます。第 1 回目は堺町夏まつり、第 2 回、第 3 回は堺町ゆかた提灯まつりという名前で、8 月の土・日、2 日間行っていたのですが、今年は第 4 回目で、名前も堺町ゆかた風鈴まつりに改め、期間も 7 月中旬から 8 月中旬ということで、1 か月間のイベントになっております。こちらの内容については、一部堺町通りを歩行者天国にして、小樽の特産であるガラスでつくった風鈴を各店舗の前に飾るとともに、モニュメントといたしますか、メルヘン交差点には風鈴で飾った大きな塔を設置して、市民をはじめ、観光客の皆さんに喜んでいただいているイベントとなっております。

イベントの効果ということでありますけれども、二つのイベントとも、年々、年を重ねるごとの規模や集客数については、実行委員会のほうでも人数を数えてはいないのですけれども、実行委員会としては盛況になってきているというふうに言っております。今年度は後援という形で、市としても補助金は出しておりませんが、この二つは、実行委員会に職員が参加したり、いろいろな面で支援をしているところであります。

○北野委員

二つのイベントについて説明があったのですが、つい最近、何人かの方から、今年から取りやめになった手宮のいか電祭りについて復活できないかという話を聞き、関係の方からも話を聞いたのですが、寄附金がなかなか集まらなくなり運営が困難だということなのです。このいか電祭りの存続について、小樽市として相談にあずかったのか、それから、この資料には当然ないわけですが、実施当時は補助金の対象であったのか、後援の対象であったのか、そのあたりも御説明いただけますか。

○（産業港湾）三船主幹

手宮のいか電祭りについてでございますが、非常に惜しまれつつ平成 23 年度で終了ということで、昨年、補助事業の申請ということで実行委員会の方がお見えになった際に、今年で最後なのだということでお話がありました。私どもとしても、非常に知名度の高いイベントなものですから、何とか続けることができないかということで話しました。ですが、協賛の企業も手宮地域では減っているということで、資金の問題、それと手伝い等の人員の確保も難しいというような話もありました。それでも手宮に根づいたお祭りだからということで、何とかほかの形でできないかということで、今年の早い時期、2 月だと思いますが、相談がありまして、どういう形でやるかということで、手宮の銀座前の方、それから市場の方などで話し合いをして、手宮ビアガーデンということで今年はやるという話がありました。

いか電祭りのときは、「小樽で買物」キャンペーンセール助成事業の補助対象として補助金を支出しておりました。それから、今年の手宮ビアガーデンにつきましては、商店街活性化支援事業ということで、やはり補助の対象として支援をさせていただきました。非常に高齢化率が高いという手宮地域での地域密着のイベントというように聞いておりますので、短い夏の終わりに積極的に外に出てもらいたいという意向が実行委員の話の中でございました。その結果、手宮で買物をしていただくスタンプラリーとこのビアガーデンと組み合わせた形のイベントとなりました。いか電祭りの知名度が非常に高かったということで、地域の方ばかりではなく、小樽市内、また観光で見えたお客様にも大勢来ていただけたというように話を聞いております。

○北野委員

今まで川嶋主幹が答弁していて、いか電になったら突然三船主幹が答弁すると、何か区分けがあるのですか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

区分けというよりは、それぞれの担当ということで、今言いました商店街を中心としたもののイベントというも

のと……

○北野委員

それが三船主幹ですか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

はい。商店街のイベント。それと、観光振興、観光ということになりますと、観光振興室です。

また、細かいようでありますけれども、産業振興課では「がらす市」みたいなものが、課、室では分かれていますけれども、一つ産業港湾部でやっているということで御理解いただきたいと思います。

○北野委員

いか電祭りについては、手宮地域の一大イベントとして出発したわけですが、主幹がおっしゃるとおり、非常に広範な市民や、観光客の方もお見えになっていると。グループでアジアから来た方も、来ておられたということで、私は毎年参加していましたから、広がりがつくられつつあっただけ大変惜しまれているわけで、こういう点で、たくさんの補助金というふうにはならないでしようが、手宮地域から脱皮して、もっと北小樽全体とか、そういうふうに助言をして参加団体を広げるような形で、改めての復活ということは考えておられませんか。

○（産業港湾）三船主幹

今年手宮ビアガーデンの実行委員を務めていました手宮市場の新保さんですが、かなり過去からイベントをいろいろやってこられており、そういうノウハウもおありで、折に触れて産業港湾部に来られていろいろ相談等をしている状況ですけれども、今、委員からお話がありました手宮地域全体、もっとエリアを広げてということで、それが可能なかどうか、そういった部分をまた冬場に向けて、今度は市場のイベントなどもあってまた会う機会がございますので、早い時期から今度、「来年、いか電祭り復活どうだい。」というような形で話をしてみようというふうに考えます。

○産業港湾部長

昨年までいか電祭りの実行委員長をやっていたと思うのですがけれども、理美容業の山下さんに、せんだってお会いしたら、いか電祭りは集魚灯を使うものですから、電気代が物すごいのだということでやめたわけではないというふうには話していました。

ただ、おっしゃるとおり、ずっと長年、もう20年近く地域のイベントとしてやっていますので、三船主幹からあったように、形を変えて、LEDで明かりをとっていると思うのですが、もとの形のいか電祭りの復活は難しいのですけれども、山下さんから、手宮市場の新保さんに、形を変えたビアガーデンということで今後とも、やっていきたいというふうには話をしていました。

○北野委員

いろいろと聞いてきたイベントについて、小樽市のかかわりも、補助金あるいは後援団体等の説明もありましたが、事務局を直接担当したり、事務局に参加したり、実行委員会に参加したりというのが先ほどもありましたけれども、これらの区分けはどのようにしているのですか。

○産業港湾部長

実際に補助金を支出する根拠になっていますのが、地方自治法第232条の2という項目がありまして、「寄附又は補助」とあるのですが、「普通地方公共団体は、その公益上必要がある場合においては、寄附又は補助をすることができる。」となっていて、補助金を支出する場合は、議会に対して予算計上して議決をいただいています。基本的には、条例、規則、要綱、何でもいいですが、法的根拠を備えてなければならないというのが一つ基本にありまして、そういう中で公益的に市にかかわってやるような事業、例えば一番は、潮まつりとか雪あかりの路というのは、ほとんど市の色彩が強いといいますか、事務局に観光振興室がついておりますので、そういう事業に対しては、事務局を起こすと、第232条の2に該当するかどうかの考え方で入っていきます。

○北野委員

実行委員会への参加もそうなのですか。補助金の場合はわかりましたが、事務局になるかどうかというのはどのように分けをしているのですか。事務局を直接担当したり、あるいは参加するとか、実行委員会に参加しているというのは、質的に違うと思うのですよ。

○産業港湾部長

実行委員会を直接運営するということはないです。実行委員会の中に市が入っていきますので、市で実行委員会を直接運営するというパターンはないです。基本的には事務局を担当するかどうかなのです。かかわり方については公益上の必要性がどの程度高いかによって変わってくるということです。

○北野委員

◎市の融資制度の変遷について

次に、市の融資制度の変遷について伺います。

小樽市の融資制度には、どのような制度があって、どのように発展、変化してきたかという特徴的な点を説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

現在の資金の区分でいきますと、中小企業設備近代化合理化資金貸付金と、中小企業経営安定健全化資金貸付金という二本立てになっておりました。中小企業設備近代化合理化資金貸付金のほうで申しますと、昭和の時代からいろいろとあるのですが、流れでいきますと、従前は細かい融資制度がたくさんあったものを、平成14年度に統合しまして、設備等近代化資金と店舗等改善資金の2本になった。それを21年度にまた統合して設備総合資金ということで一つになっていると。もう一つの設備近代化合理化資金貸付金のほうのメニューで言いますと、商店街グレードアップ資金というものがあるのですが、これは平成8年度に創設しまして現在まで続いています。中小企業設備近代化合理化資金貸付金については、以上の二つの貸付けがあります。

中小企業経営安定健全化資金貸付金のほうで申しますと、こちらも現在、二つあるのですが、中小企業特別資金、通称マルタル資金と言われておりますが、昭和34年度に創設しまして、限度額等いろいろと変遷がありますけれども、現在まで続いています。もう一つは、こちらも統廃合、廃止などありましたが、平成13年度に創設した経営安定短期特別資金が、現在まで続いています。

○北野委員

商業関連の予算について、多少の浮き沈みがありますが、これらの変遷、この理由についてかいつまんで説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

近年でいきますと、国の経済対策の中で、ふるさと雇用再生特別対策事業や、緊急雇用創出事業などで、支出額が多くなった事業もございますし、市の事業としては、港絡みで特徴的なことをいいますと、平成19年度だったと思いますが、東アジアのマーケットを開拓しようということで、東アジア等・マーケット開拓事業を開始しています。24年に中松市政になって、産業振興を頑張ろうという部分もありまして、新たなメニューも何本か開始したところかと思えます。

○北野委員

そのところを具体的に説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

中松市政になり新しいといいますと、緊急雇用創出推進事業を使ったメニュー、商業労政課と産業振興課で言いますと、海外向けの事業としては、「小樽の食品」海外販路開拓支援事業ということで1本開始しておりますし、もう一つ、「職人のまち」小樽の伝統文化・技術継承支援事業もやっております。あと、市の事業で言いますと、

小樽ブランド力推進事業、それと児童が対象ですが、地場産品導入促進事業が大きいものかと思います。

○北野委員

にぎわう商店街づくり支援事業というのは、何ですか。

○産業港湾部副参事

産業振興課長から全体の概要を説明しましたが、委員から、商業振興ということでありましたので、にぎわう商店街づくりは、山田市政のたしか 3 期目のときに、丸井今井小樽店が閉店して中心街の衰退が懸念されることから、中心街の商店街の支援策ということで打ち出した事業でございます。中松市政に移りましても、限度額等を若干見直ししながら、現在も継続しているという状況でございます。

○北野委員

事前にも要望しておいたのですが、市のさまざまな融資制度を適用して融資を受けたいという場合は、その適否を判断して融資をするかしないかということはやってこられたと思うのですけれども、それはあくまでも個々の企業が融資を受けたいということに対する適否を判断しているということだと思っております。それより、私が懸念しているのは、これは港湾室ともかかわるのですが、小樽港から出ていく貨物、これのいわゆる帰り荷が少ないということが、船会社からいろいろと苦情として早くから指摘をされていることだと思っております。そういうことを目的意識にして融資制度を運用する場合の、そういうような努力の中でできないかとか、さまざまなことが助言としてはできると思うのですが、そういう大方針というか、そういうのが見えないのですけれども、これは産業港湾部としては特に何か考える案はありませんか。

○（産業港湾）産業振興課長

小樽港の取扱貨物につながることを目的として、先ほども説明しましたけれども、東アジアに向けての販路拡大事業ということで、平成17年度から、産学官で三者連携して取り組んできたところであります。初めはなるべく障壁の少ないところで香港、台湾というところに物産展だとか、観光も含めてやってきておりまして、コンテナ航路がある中国に向けては平成20年度に初めて行ったところでございます。20、21年度とやりましたが、そういう事業に対して補助金を支出し、なおかつ我々が段取り等をやりまして、小樽の企業も一緒になって物をなるべく売って物流につながるよう商談会等も開催してきたところでございます。

そうした一定程度の事業の成果、検証もありまして、22年度ないし23年度から輸出にかかわる費用の補助について、いつまでも市でパッケージして商談会をセッティングするというよりは、商談ですから、企業には積極的に自分たちの商いを展開してほしいという部分もございまして、企業が外国に向けての商談会等を開催、参加するための経費の補助ということで、輸出の経費の補助と合わせて、別なメニューとして商談会の参加の補助というところでの補助メニューを展開してきたといったところです。我々としては荷物の利用、小樽港の利用につながる部分として考えたところでございまして、改めて輸出の促進につながる融資メニューとしては、これまで考えてきたところではございません。

○産業港湾部副参事

産業振興課長から、具体的なこの間のメニューの創設について説明がありましたが、市のスタンスとしては海外の販路拡大、そして航路の維持・活用ということは、大変重要なテーマでありまして、そのために今課長が申しましたような対策をとってきたところであります。

ただ、委員がおっしゃられました融資制度等を含めて全般の話ですが、確かに市としてイニシアチブをとっていくというのは、今申し上げましたような二つのテーマに沿ってやっていきますが、市としてもできることを、すべてをカバーできるわけではありませんので、個別な融資制度の相談がありましたときには、もちろん応じますし、また、今、日本政策金融公庫のほうでも海外への販路拡大を後押ししていくというようなお話もございまして、そういった他の金融機関とか、また他の機関と十分連携しながら、冒頭申し上げました二つのテーマに沿って取組

を進めていきたいと、こういう考えではございます。

○北野委員

答弁を聞いていますと、私の懸念は当たらずという印象を受けますが、帰り荷を増大させるというよりは、むしろ小樽の企業が力をつけて海外に製品を輸出するということがメインになってやっていたのではないかと思うのです。私が聞いたからといって、帰り荷の話は答弁の最後につけて説明をするということがあったけれども、必ずしもそれは経過に照らしてそうではないというふうに私は思うのです。

今度の小樽の場合は、間もなく神原汽船のコンテナ定期航路就航10周年の式典が行われるということですが、減便になっていますし、このままではコンテナの帰り荷がなければやめてしまうのではないかと、そういう心配もしているのです。ですから、もっと意識的にそういう個々の企業の海外、あるいは本州方面への積極的な展開が、結局港湾の貨物を使ったほうがいいということにも通じるわけですから、そのあたりをもっとわかりやすく展開するという目的意識が必要ではないかと思うのです。意地悪く言えば、今答弁のあった、帰り荷のことも考えてとおっしゃるのなら、それに該当する事業はいつから始まって、どういう効果があったのかと聞かざるを得ないのですよ。まだあなた方は、そういう整理はしていないと思うのですよ、違いますか。

○（産業港湾）産業振興課長

帰り荷を増やすということは、輸出、移出を増やすことだと我々解釈しておりまして、当然、販路拡大ということは、小樽の企業が向こうの事業者との貿易を増やすということなので、当然、小樽でつくった製品が海外で売られることを目的にしてやってきたこととございまして、効果といたしましては、何度か議会でも質問がありましたけれども、定期的な物流には結びついてはございませんが、不定期の物流としては北海道ワインを中心に、わずかだと言われるかもしれませんが、若干の効果はあるのではないかと考えております。

我々、企業といろいろお話するのですけれども、やはりその企業の契約といいますか、商いはそれ相応の人と人の信頼だという部分もございまして、国内同士でもなかなか時間がかかることなのだ。ましてや海外、いろいろと商環境も生活環境も違う相手となれば、それ相応の時間もかかるのだというところで、やはり人と人との信頼も含めて、我々とすれば、市長のほかにも説明しておりますけれども、少し長いスパンでこういった事業を見ていただきたいと思っております。そう短期の結論を急がないでほしいなという思いではございます。先ほど言った補助事業に転換してきておりますけれども、それも2年や3年ではなくて、もう少し長いスパンで継続する必要があるのだらうと思っております。これからも少し続けていきたいと思っております。

国の緊急雇用創出促進事業も使いまして、そういう補助事業にシフトはしてきておりましたけれども、今年も「小樽の食品」海外販路開拓支援事業ということで、これまでつき合いのある地域商社に事業を委託して、小樽の企業を募って現在進めておりますけれども、そういった市の単費ではなかなか難しい事業、費用でもございますので、国の事業も使いながら、なるべく多く市内の企業がそういう機会にめぐり会う機会を増やすべく努力しているつもりではございます。

○北野委員

商売ですから、短兵急には考えていないし、動いたから即効果が表れるというものではないと思いますから、その辺は息長く見ていかなければならないという点では同感です。

後志の方からよく聞くのですが、最近、中松市政になってから、後志のほうに小樽市は顔を向けてくれるようになったという評価はいただいているのです。それは私どもも承知しているのですが、後志の1次産業と結んで小樽の高い技術力を生かして加工し、製品にして大いに売り出すということを本格的に展開するべきだと思うのですが、そういうことを既に行っている企業と製品については、産業港湾部としては承知していますか。

○（産業港湾）産業振興課長

すべてではないですが、企業とのやりとりの中で把握といいますか、とらまえている部分とすれば、田中酒造は、

委員も御承知でしょうけれども、道産の米を原料にして酒をつくっていたり、当然酒で言えば、北海道ワインではすべて道産のブドウを使って製造しております。そのほかで言いますと、レストランのなつ家で言えば、余市産のミニトマトを使ってケチャップをつくっていたり、あと後志ということではないのですが、水産系で言えば、小樽海洋水産が近海の甘エビを使って魚醤をつくっている、それから入久三浦水産は、春ニシンで言えば、鰯たまり干しをつくっておりますし、小樽かね丁鍛冶で言えば、今回の後志水産加工品ブランド品評会での最優秀賞になりましたけれども、小樽にしん井、あと昨年の群来巻も小樽産のニシンを使っておりますし、シャコで言えば、朝里クラッセホテルが「しゃこら〜油」をつくっています。そのようなところを売りにしております。

○北野委員

それが移出、輸出につながっているのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

輸出という部分に関して言えば、結びついてはいないと思います。移出については、ネット販売とかもありますので、詳しくは承知しておりません。

○北野委員

今、課長が答弁されたようなことをもっと小樽市としても大々的に支援するということをやってほしいのです。この夏、いろいろな経済界の方と会って、港をもっと活用するような方向で、帰り荷を増やすという表現でありましたけれども、そういうことをもっと呼びかけ、大々的に展開してほしいということをおっしゃっているわけですよ。それで今聞いたわけですが、今の指摘に基づいて、これからもそれぞれ整理したりして、次回以降も聞いていきますから、その辺はよく整理しておいていただきたいと思います。

◎最近の貨物量の動向について

次に、港湾貨物の取扱いについて伺います。

最近の貨物の動向について説明していただけませんか。

○（産業港湾）港湾室主幹

最近の貨物量の動向でございますが、小樽港の港湾貨物量の特色としましては、フェリー貨物が約 9 割を占めるという傾向がございまして、そういう意味ではフェリー貨物の動向によって港湾貨物予想量に影響があるという傾向にございます。

平成 6 年にフェリーが週 25 便、小樽、舞鶴、敦賀、新潟に就航していた時期がございまして、その後、小樽港としましては、平成 8 年に港湾貨物量 2,570 万トンという過去最高を記録しております。それ以降、フェリー貨物の増減によりまして、港湾貨物量もその流れに沿って減少しているという状況が続いております。

大きな流れとしましては、平成 11 年に新潟航路が 13 便から 6 便に変更になったということがありまして、その影響で週 25 便が 19 便に、6 便変更になったというのが一つ大きな貨物量の変化に結びついております。

その後、平成 14 年に敦賀航路が小樽から苫小牧に移行したということで、19 便あったフェリー航路が 13 便に変更になったということがございまして、その年を境に 2,000 万トンを維持していた貨物が、約半分の 1,200 万トンから 1,400 万トンぐらいの貨物量でずっと推移してきております。

直近 3 年ほどを見ましても、減少傾向はとまっておりますので、平成 22 年、1,082 万トンまで減少してきておりました。

しかし、平成 23 年につきましては、東日本大震災の影響で太平洋側の航路が使えなくなったという影響もあり、その代替航路として日本海側の航路を活用していただいたということもございまして、前年に比べて約 11 パーセント増の 1,200 万トンを記録することができたという状況になってございます。概略としては、そういう傾向にございます。

○北野委員

港湾の貨物の輸送形態が進化、発展していますから、一律ではないと思うのですが、今説明いただいたことに照らしても、私が危惧しているのは、フェリーを除く一般貨物が、たしか平成 9 年だと思うのですが、220 万トンだったものが翌年から 100 万トン台になって、これがもう 100 万トンぎりぎりまで落ち込んできていると、半分近くまで。フェリーはずっと、今、主幹が言ったように横ばいと、減る傾向が下げどまりみたいになっている。こういうことを考えると、私の住んでいる家から小樽港が一望できるのですが、ほとんど港に船が入っていないのですよ。最近では、クルーズ船が大変目立つのです。

だから、小樽の港湾を利用した貨物の取扱い増大のために、産業港湾部としてどういう手だてをとって回復を図ろうとしているのか、まずその大方針について説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾室主幹

貨物の減少傾向に歯どめをかける方策でございますけれども、産業港湾部としましては、ポートセールスに過去から力を入れているところでございます。組織としましては、平成 13 年に小樽港貿易振興協議会をつくってポートセールス活動を官民で協力して行っておりますけれども、この小樽港貿易振興協議会の前、昭和 60 年から小樽港利用促進協議会という団体でポートセールスを行って、平成 13 年に小樽港貿易振興協議会に発展、解消したという経過がございます。そういう意味からいいますと、昭和 60 年以降、ポートセールスに力を入れることによって港湾貨物の増大に努めてきたという経過がございます。減少傾向にございますけれども、何とか、大宗貨物の輸入米穀類、あるいは石油製品等の一般貨物、大宗貨物については特に、現状の数量を確保するためにも、引き続き荷主あるいは商社等へのポートセールスは、今後も引き続き続けていかなければならないかというようには考えております。

○北野委員

私は、この点で、市長をはじめとする産業港湾部が、小樽港の取扱貨物を増大させる上で、港湾業者とどういう話し合いをされているのか。小樽の港湾業者は、石狩湾新港にも進出していますよね。そこで石狩湾新港の促進のための会合も持たれているのですよ。私は、石狩湾新港の管理組合の議員もやっていますが、石狩湾新港も大宗貨物が頭打ちになっており、韓国だとか、中国だとかへ、議会も一緒になってポートセールスに行こうというから、冗談言うなどと言って、私は小樽港を裏切ることにはできないから、行くのだったら、議員提案なのだから提案しなさい、提案されたら提案者に質問しますと言って、これで 2 回つぶれているのですよ。それは、管理課長も知っていますよね。私はそこまで徹底してやっているのですが、小樽市として港湾の活用について、石狩湾新港と小樽港とダブっている業者に対して、どういう働きかけをやって貨物の増大を図ろうとしているのですか、そのあたりが見えないのです。時の流れだからというような業者もいるし。だから、そういうのに手を打っていないのではないかとこのように思うのですが、どうですか。

○（産業港湾）港湾室長

今の小樽港の貨物の状況を申しますと、北野委員がおっしゃるように、数量的には減少、過去いろいろな例がありまして、主要貨物でありました穀物類についても、以前は日清丸紅飼料工場、日本農産飼料工場やニッポン飼料工場があり、最近では日本農産飼料工場が撤退にたということで、今は日清丸紅飼料工場のみという状況になってございます。

ただ、我々が今着目しているのは、小麦の部分なのですが、これにつきましては買取り制度が、今までの国が買い取るという制度から今回、民間が買い取るというような制度の変わり目でございますので、港湾業界とも、先ほど報告もありましたように、港湾計画改訂をする中で、港湾業者のほうから委員という形で小樽港研究会に参画していただいて、小樽港の新たな貨物の需要をどこに目指すか、どういった品物をターゲットにするか、そういった議論を今まさにこの研究会で始めながら、我々も今その研究会の中に、港湾だけではなくて、そのほかの、先ほど言いました産業振興ですとか企業誘致も入った中で、具体的にどういった顧客をターゲットに、港湾貨物を掘

り起こすかという形には議論を始めたところでございます。これから黙っていると、委員おっしゃるように本当に減るだけという状況になりますので、何とか具体的な貨物、顧客をターゲットにしながら、新たな貨物の開拓を進めたいというふうに考えております。

○北野委員

見えないのです、話が。

ところで、先ほど議論した帰り荷の問題ですが、小樽港で取り扱われている帰り荷も、品目とその量の推移についてわかっていたら、お答えいただけませんか。

○（産業港湾）港湾室主幹

帰り荷ということで、輸出と移出の貨物のことだと思いますけれども、輸出、特にコンテナに関連したものでは、輸出商品としましては、冷凍水産品、特にサケですけれども、それから再生資源、具体的には古紙ですけれども、これが多い貨物になっております。

○北野委員

古紙は、どの分類に入るのですか。軽工業品ですか、雑工業品ではないですね。どこへ入るのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

古紙は、分類上は、特殊品です。

○北野委員

特殊品に入るのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

はい。

そのほか、現在、輸出されている貨物としましては、自動車用の部品、そのほか金属製品、サッシ関係ですけれども、こういうものも輸出貨物として計上されてございます。

それから、移出のほうの貨物でございますけれども、これにつきましては、約22万トン、一般貨物がございまして、このうちの19万トンが海上貨物といいまして、船用品、船に入れる船舶給水の水、あるいは船舶用の重油などが約19万トン含んでおります。そうしますと、純然たる貨物という意味では3万トン程度ですが、この3万トンのうち、大きな貨物としましては、配合飼肥料の原料を東北の工場のほうにトランシップするというような形で移出しているという現状にございます。

○北野委員

今、最後に言われたのは、農水産品に入るのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

今言いました動物性の飼肥料の部分につきましては、これも特殊品に計上されてございます。

それからあと、飼肥料の原料のほかに、昨年につきましては、麦が1万トンほど、やはり震災の関係もございまして、太平洋側の港が使えないということもあり、トランシップで麦を小樽から出したという実績がございまして、

○北野委員

化学工業品の中の、7万トンぐらいあるのだけれども、この内訳は何ですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

7万トンの内訳は、先ほども申しましたように、船舶用の重油が7万3,000トンでございます。

○北野委員

これは貨物になるのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

船用品の貨物も港湾統計上は入れることになっておりますので、そういう意味で計上されます。純然たる、船で

運んでいくという貨物ではないということで御理解いただきたいと思います。

○北野委員

そういう 7 万トンなんかを除けば、惨たんなもので、港湾統計の中に入れてこういう数字だけを見ていけばわからないけれども、そういうものまで入っている、それを差し引いたら何もないのでしょうか。

何もないというのは語弊があるけれども、ちょっと惨たんな状況に小樽港が置かれているということだけは明らかだと思うのですよ。

やはり小樽の場合は、海運貨物の輸送形態の進歩、変化に、港湾施設もそうだし、対応できないではないかと、それが遅れの原因になっていると思うのです。新港をつくったのは、その最たるものだと思うのですよ。だから、そういうことで宿命的にその落ち込みが、言ってみれば続いているということだと思うので、このあたりは何とか起死回生のやり方は考えられないのかということなのですが、どうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

確かに、今、委員がおっしゃったように、港湾貨物の荷姿自体が変化しているというのは、もうここ 10 年以上前からの傾向だと思うのです。従来の貨物船で運ばれていた貨物がフェリー貨物に変化していくとかという傾向は、もう最近の傾向として、そういう形で、特に今言ったような、在来船で運んでいた貨物がフェリー貨物になる、あるいはコンテナ貨物に変わっていくという荷姿の変化というのは、今後も続いていくのかと思っています。そういう意味では、コンテナあるいはフェリー貨物になるような貨物を新たに掘り起こしてという意味合いでは、今後も、小樽港貿易振興協議会などを通じて、荷主、商社に働きかけていって、フェリー貨物あるいはコンテナ貨物へ移行してもらい、あるいは小樽港の中国への直接、ダイレクト輸出ができるという利点等も説明しながら、ほかの航路から小樽ー中国への航路に移行してもらいなどの働きなども行いながら、新たな貨物の掘り起こしをしていかなければならないかというように考えております。

○北野委員

今、指摘してきたことなのですからけれども、先ほど言いましたが、今度、神原汽船の航路開設 10 周年記念式典があるから、これについては心から喜んでいるのですが、同時に、不安もよぎるのです。というのは、先ほど説明のあったフェリーの敦賀便が廃止になったときは、その直前に新日本海フェリーが新造船を小樽に配船するというので、我々も招かれて、トラックのターミナルの中で大パーティーをやったのですよ。みんな喜んだのです。その直後に敦賀便が廃止、苫小牧東港に移されたのです。だから、10 周年で喜んだ後、何かそういうようなことが起こってこなければいいなというふうに心配がよぎったものだから、あなた方はどういうふうに考えているのか聞いてみたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

コンテナ航路につきましては、平成 14 年から 10 年経過して、その間、貨物量も順調に増加していった傾向にございました。ここ最近の傾向として、やはり市況の低迷等、それと震災の影響によりまして、特にサケ、先ほど説明しました冷凍水産品などの食料品については、輸入ができないといいますが、向こうから拒否されているようなところもございまして、貨物量の減少につながっておりますが、我々としましては、開設当初から、コンテナ貨物としては年間約 1 万本のコンテナを一つの目安とするというような目標もございましたので、輸出、輸入トータルで 1 万本のコンテナを何とか確保していけたらいいというようにも考えてございます。

現状、輸出貨物が少ないことは少ないのですけれども、現在、大体 2,000 本ぐらいの輸出のコンテナ本数でありますし、輸入につきましては約 7,000 本ぐらいのコンテナ本数ということで、トータル約 9,000 本ぐらいのコンテナ本数を確保しておりますので、何とかトータル 1 万本を目指して今後も頑張っていかなければならないというように考えております。

○北野委員

航路の廃止は、私の危惧だということになりますね。終わります。

○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

◎小樽ブランド力推進事業について

まず、代表質問でも聞きましたが、雇用対策の一環ということで、小樽ブランド力推進事業という部分で進めているという答弁でありました。

この小樽ブランド力推進事業について、概要などを見ていきますと、既存の商品の磨き直し、又は新たな商品開発のためのコーディネートということで書かれているのですが、コーディネートという部分、具体的にどういことがなされているのか、その辺について御説明をお願いいたします。

○（産業港湾）商業労政課長

小樽ブランド力推進事業のコーディネートということですが、これまで小樽ブランドの商品を開発するという過去にもいろいろやってきた経過がございます。

今回、このブランド力推進事業に当たりましては、小樽物産協会に委託して行うということで、物産協会の職員、3年ほど前に「小樽家族」というネットを立ち上げたときに雇い入れた職員が、たまたま百貨店で食品売場の責任者をやっていたということもありまして、道内の食品などに精通しており、さらには百貨店や量販店にいろいろな販路も人脈も持っているということもありまして、そういった食品のプロをお願いすることで、既存商品を持っている企業、あるいはこれから商品開発をしてもらいたい企業がその職員に相談し、その職員が、今まではどちらかというとブランド食品をつくるというときは、つくり手側の理屈ということで、つくる側が自分たちの理想でつくったものを売りましょうということでやってきたのですが、そうではなく、ブランドというのはあくまでも消費者が決めるのだという基本的な考え方に立って、消費者からのニーズをそのコーディネーターが受けて、それを企業側へフィードバックし、企業はそれを基にまた商品改良をして、また相談し、また消費者にフィードバックしてという、そういった間に立って商品を開発していく形でコーディネートをしてもらうということになります。

○酒井委員

ブランドとは、つくり手が決めることではないという、消費者から見てその商品の価値みたいなものがつくと思うのですが、この消費者から見てという立場というか、その見方、その情報の吸い上げ方、この辺については、例えばどういう仕組みでニーズに合っているか、どういうニーズなのかとかという、そういう情報の収集などについてはどうでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

基本的には、その商品を、今札幌圏でいろいろ物産展とかもやっていますし、あと小樽単独物産展ということで仙台市の藤崎百貨店とかでもやっています。そういったところで、まず試食していただいて、アンケートをいただいて、そのアンケート内容を企業にフィードバックしていくというのが基本的なことになると思います。

今、事業を進めている中で一つ商品がありまして、せんだって東京のほうで商談会をやった中で、やはり試食していただいて、その後でアンケートをファクスで送っていただくという形をとったのですが、やはりつくっている側で気がつかない消費者の意見というのが具体的に吸い上げられたというふうには聞いています。今回の場合は、食べ方が書いていないとか、パッケージの容量が多すぎて一回で食べきれないので小分けにしてほしいですか、つくっている側が気がつかない、そういった意見が具体的に今吸い上げられてきていますので、今回の商品に限らず、これから手がけていく商品も同様な形で、消費者に食べていただいて、見ていただいて、アンケートをいただ

いて、それでまたフィードバックしていくような、そういったシステムになろうかと思います。

○酒井委員

雇用対策ということで、ヒット商品をつくって、民間企業に利益を上げていただいて、増販につなげて、雇用を拡大していくというような流れだと思うのです。小樽ブランド力ということで進めているのですけれども、今までいろいろなブランド力を上げるような事業があったと思うのですが、それと今回とどう違うのか、物産協会のコーディネーター以外に、何か今までと違う動きというか、そういう部分があればお示しいただきたいのですけれども。

○（産業港湾）商業労政課長

これまでと違う部分ということで言いますと、過去にも、市が事務局になって小樽ブランドをつくるということもあったでしょうし、小樽市内の企業でも、それぞれ商品開発しながら商品を買ってきたということですよ。

先ほどの答弁と重複する部分もありますけれども、これまでではつくっている側が自分たちの考え方でつくったものを、でき上がって、さあ売りましょうと。では、その売るのが、だれに対して売なのか、どういった価格でどういった販路で売のかということ逆算しないで、まずはブランド商品をつくろうというところからやっていたというケースが多いかと思うのです。例えばですが、市内のタラコ屋さんがあって、創業何十周年だという中で、ではそれを首都圏に販路拡大しましょうといったときに、ではその創業何十周年でやってきた自分のところの味つけに自信があるのだとあって、それで首都圏で売れるのかというと、なかなかそうはいかないという部分がありますので、今回の事業というのは、先ほども申しましたとおり、そのコーディネーターが間に立って、試作品ができましたと、消費者に食べていただいて、御意見をいただいて、それをフィードバックして、また改良してと、あくまでもブランドというのは、つくるほうがつくるものではなくて、口コミとかよくありますけれども、消費者の評価でもってブランドというのは成り立つのだという考え方に立っておりますので、恐らくそう簡単にはいかない、何度もフィードバックしなければなりませんので、簡単には進んでいかない事業だとは思いますが、やはり最終的に売れる商品、それを広げていただくというのは消費者だということでは、今までとは大きく違うところなのだと思います。

○酒井委員

現在進められている事業で、先ほどパッケージに食べ方が書いていないとかという説明もあったのですが、主なもので結構なのですけれども、今どういうものが進められているとか、あと参加している企業数、数がわかれば数ですとか、わからなければざっくり少ないとか多いとか、その辺はどういうふうな状況になっているか、お示しください。

○（産業港湾）商業労政課長

今回の事業を進めるに当たって、物産協会の会員にはもちろん周知しておりますし、私どもも市長の定例記者会見等でも、今年度こういった新事業をやりますということで情報発信はしているところなのですが、なかなか、うちうちもという感じで手が挙がるという状況には至ってはおりません。

今、物産協会の中に、商品開発会議ということで、うちの職員も入っていますが、この小樽ブランド力推進事業にかける商品が何かないかということ、一月か二月に1回ぐらい集まって会議を行い、そういった中で商品を集めたりですとか、物産協会のコーディネーターのほうでいろいろ情報を持っており、今進めていると言ったのは、ニシンを使った水産加工品をねらっていますが、それ以外で今いろいろ出ているのは、トマトジュースですとか、市内の業者のラムネというのも商品として挙がっていますし、スイーツで何点か目星はつけているのがあるのと、先日行った水産加工品の品評会の中で、最優秀、優秀賞は決まっているのですけれども、そこにノミネートされなかった賞品の中で、そのコーディネーターの方がいいなと思った商品があると聞いていますので、そのあたりの企業に声をかけて、今進めているという状況であります。

○酒井委員

今聞いた感覚でいくと、なかなか浸透していないという感じだとは思いますが、一つ当たるとわっと広がるような可能性も秘めていると思うのです。人口対策の一環の雇用対策という部分で市長も言われていまして、雇用対策は、今年はブランド力とトップセミナーということで答弁をいただいていたのです。雇用対策という部分ではなかなか時間がかかるのかとは思いますが、市内経済の活発化という意味でも、まずこの事業をきちんとやっていただいて、一つヒット商品をまず出していただきたいと思いますので、しっかり進めていただきたいと思います。それが結果的に雇用対策につながっていくと思いますし、市内経済の活性化にもつながると思うので、まずしっかりやっていただきたいと思います。

◎企業立地トップセミナーについて

次に、企業立地トップセミナーについて、先ほども説明を受けたのですが、この中で確認をさせていただきたいと思います。

大分中身のほうが固まってきたということで説明があったのですが、小樽市のプレゼンテーションを、中松市長が行うと思いますが、簡単な内容と、どれぐらいの時間で行うのかお示しいただけますか。

○（産業港湾）荒木主幹

今、委員から御質問のありました、企業立地トップセミナーにおける市長のプレゼンテーションの内容ということでありますけれども、一つは、今、委員がおっしゃった小樽のブランド力という点で、小樽の知名度を生かした観光、それから職人の物づくり技術を生かした製造、加工など、こういう点が挙げられると思います。このほか、小樽の魅力ということでは、四季折々の豊かな自然が織りなす居住環境、それからこういったことからスポーツですとかレジャーですとか、そういった点がアピールできるものと思われまます。

それともう一つは、本市の企業立地の優位性ということで、一つは、港湾、高速道路と J R といった物流アクセスの利便性、もう一つは、札幌に隣接していることから大きな市場を抱えているということで、豊富な労働力もあり、それからもう一つは、優れた人材の確保という点で、高等教育機関、大学、短大、こういった機関が北海道の道央圏に集中しているという優位性もありまして、そういった点でもプレゼンテーションをしていきたいというところでもあります。

それともう一つは、やはり災害リスクが低い地域という点です。太平洋側に比して、地震等も非常に少なく、そういった面での優位性ということで、約 20 分ほどのプレゼンテーションを行いたいと考えております。

○酒井委員

20 分程度のプレゼンテーションということでお伺いしました。

そのほかに、立地企業プレゼンテーションということで、東洋水産株式会社と、一正蒲鉾株式会社、それぞれ銭函工業団地と石狩湾新港の小樽側に立地している企業がプレゼンテーションを行うということなのですが、この辺はどうなのでしょう、どういう内容か、各社何分ぐらいかというのは把握されているのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

この二つの企業のプレゼンテーションの、具体的な内容というところまでは至っておりませんが、大体ざっくりとした部分では、小樽市に立地していただいた背景ですとか、二つの企業ともに新工場を建設していただきましたので、その新工場の内容ですとか、周りの環境ですとか、そういった部分での、こちらとしては、できるだけ小樽を PR していただけるようなプレゼンテーションになるかとは思っております。各企業については、それぞれ 15 分程度のプレゼンテーションということで考えています。

○酒井委員

各 15 分程度ということで、15 分・15 分で 30 分、中松市長が 20 分ということで、合計で 50 分ですね。

それと、順番が変わってしまったのですが、第 1 部の基調講演について、小樽商科大学の方にしていただ

けるということなのですが、これについては、内容や時間についてはどういうふうになっているでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

小樽商科大学の保田准教授に基調講演をお願いしておりますけれども、この保田准教授は、平成22年4月から現職となる財務戦略アドバイザーとして商大に勤務、大学のビジネススクールに在籍されております。講演内容としては、この保田准教授は金融業界、首都圏で証券会社に勤められていたということもありまして、金融面については非常に明るいということと、首都圏のそういったような状況をよく把握されているということもございまして、首都圏から北海道に来て、こういったような経済、立地する面においてはこういった魅力がありますというような形でのお話をされるということで、現在は聞いております。それと、先ほど申しましたように、首都圏のそういった企業の状況についても非常に明るいというか、詳しいということもありまして、そういう意味では、来ていただいた企業の方々にも親近感のあるお話ができると思っております。時間については、大体40分から50分程度の基調講演ということで考えております。

○酒井委員

基調講演をして、北海道のビジネス経済の魅力をお話しいただいて、小樽市の中松市長がプレゼンテーションをやると、現在立地している各企業からもプレゼンテーションをしていただき、最大限に伝えていくということで、大体2時間ぐらいかなとは思っています。これが終わった後に名刺交換会ということで、大体3時間ぐらいの内容かとは思っていますが、私も営業をやっていたのですけれども、プレゼンテーションで一番大事なのはやはりハートだと思うのです。本当に来てくださいという気持ちが伝わるかどうか、内容もそうなのですが、その辺は、私は中松市長にすごく期待していますし、絶対そのハートは伝わるのではないかなとは思っていますが、しっかりとやっていただき、まずは企業に来ていただき、雇用という部分でやっていただきたい。これもすぐ、やったから、では今日の明日で来るという話ではないと思いますし、前回も言いましたけれども、やはりフォローアップという部分はすごく大事になってくると思うので、その辺もしっかりやっていただきたいと思います。

◎立地企業に対する優遇制度について

それと、これも前回聞いていたのですが、企業立地に対して優遇制度など、例えば新規の企業に対しての優遇制度ですとか、それから既存の会社、企業に対しての優遇制度など、この辺の変更点などは考えられているのか、その辺についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

前回の経済常任委員会の御質問でもございましたが、現在、主に道央圏、他都市の優遇制度について検証しているところであります。対象となる条件面での違いはありますけれども、おおむねほとんどの都市で、固定資産税、工場というか、建物を建てて操業した際の固定資産税と都市計画税の課税免除期間が3年間ということになっています。本市が2年間ということを考えますと、今後の競争力強化という点からも、これについては見直しを検討しているところでございます。

それと、今言ったのは企業誘致、新規の企業についてですけれども、既存の企業につきましても、例えば既存の企業がほかの都市へ移転してしまうということは、非常に経済的にも大きな損失といえますか、企業誘致1件にも値するというように考えておまして、そうした中でもやはり既存企業の支援策ということで、例えば生産能力の増強に伴う増設ですとか、それから施設や設備が老朽化した際の更新の部分ですとか、こういった部分についても、今、支援策を検討しております。

○酒井委員

前回に続き、検討ということで、私の解釈としては前向きな検討をしていただけたと思いますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思います。

◎日本海側拠点港に関するフォローアップについて

最後に、日本海側拠点港について、何点か確認をさせていただきたいと思います。

まず、今月だと思うのですが、国からのフォローアップがあったようなのですが、その内容などを簡単に説明をお願いいたします。

○（産業港湾）事業課長

日本海側拠点港に関するフォローアップについてでございますが、フォローアップにつきましては、本年 9 月 12 日に第 11 回日本海側拠点港の形成に関する検討委員会の中で行われております。このフォローアップでは、事前に各日本海側拠点港若しくは拠点化形成促進港に対しまして、フォローアップに関する調査依頼が来ておりまして、小樽市もこれに対して 6 月に返答してございます。各管理者から上がってきた調査項目を基に、この検討委員会の中で各計画の進捗状況を議論されたということとなっております。

ただ、具体的な結果につきましては、今後、個別に国から管理者に通知が来ることになっていまして、まだこれを受けてはいないのですが、議事内容などを見ていると、日本海側拠点港が選定されてからまだ 1 年もたっていないということで、もう少し様子を見る必要があるですとか、たまたま昨年、東日本大震災もあり、その影響もあってなかなかこの推移が読み取れないということもありまして、今後、追跡調査がまだ必要だというような、そのような形で終わったというようなことで認識してございます。

○酒井委員

フォローアップが行われて、その結果は、この後通知されるということですね。

日本海側拠点港で、例えばパンフレットを 3 港でつくったりなど事業がいろいろ進んでいるかと思うのですが、この進捗状況、順調に進んでいるのか、その辺についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

本年 4 月に、環日本海クルーズ推進協議会が設置されて、伏木富山港、それから京都舞鶴港、小樽港の 3 港が共同してポートセールスを行っていくといたしますか、そういう事業活動を行うわけですけれども、現在の状況ですが、広報・宣伝活動に活用する共同パンフレット、日本語、英語、中国語の 3 か国語で書かれたものですが、今この作成に取り組んでございます。

それから、そのパンフレット等も使えますけれども、9 月 26 日から 28 日まで、上海でオールアジア・クルーズコンベンションという、クルーズ船社をお招きする見本市が開かれますので、協議会として説明員を派遣し、そこでポートセールスを行ってくるという予定にしております。

○酒井委員

拠点港に選出されて、港の整備ということで、これも進んでいるかと思うのですが、今年度の港湾整備について、今後どのように進めていくのか、お示してください。

○（産業港湾）事業課長

現在、私どもが進めております、こういったクルーズ客船寄港の環境整備としての事業、今年度の事業、また今後の進め方についてでございますが、今年度につきましては、まず第 3 号ふ頭におきまして、これは平成 22 年度から事業に着手してございますけれども、第 3 号ふ頭まで向かう道路の整備ですとか、また埠頭内のエプロンが不等沈下等も起こして、荷役もそうですけれども、クルーズ客船が接岸したときにも結構障害になっているということで、その解消事業を行っております。

今年度につきましても、手宮側の 16 番、17 番岸壁の整備がスタートしておりまして、今年度 3 年目になりますが、札幌側の 14 番岸壁の整備を行ってございます。

それと、勝納ふ頭においても、施設の老朽化ということで、環境整備事業を今年度からスタートさせましたが、これにつきましては、クルーズ客船がどんどん大型化してきているという状況にあって、日本海側拠点港に位置づけている第 3 号ふ頭での大型クルーズ客船のための係留施設を整備するには、港湾計画の変更ですとかいろいろな

期間を要することもございまして、なかなかすぐ入港させることができないという課題がございましたので、この勝納ふ頭の整備に当たりまして、水深も10メートルあるという状況にもありますので、老朽化とあわせて係留のための附帯施設環境と機能強化、これも一緒に図りまして、係船柱ですとか、防舷材ですとか、これらを整備していきたいというふうに考えてございます。この事業につきましては、今年度、とりあえず係船柱などを整備をいたしまして、一応、これから3か年、26年度をめどに、今、小樽港に寄港打診が来ております「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」という13万トンクラスの船があるのですが、何とかこの船を小樽港として迎え入れるような整備をしていけるよう進めていきたいというふうに考えております。

○酒井委員

先ほど、上海のほうにプレゼンテーション、ポートセールスに行かれるということであったのですが、いろいろ今大変な時期なので、ちょっと見極めをせず安全を確保していただくというか、状況を見ながら行ってやってほしいのですけれども、他都市の動きだとかも見てお話ししていただきたいと思いますので、よろしくお願ひします。

○委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

○千葉委員

◎小樽市企業立地トップセミナーについて

初めに、先ほどトップセミナーのことでお話を伺いました。これで、流れについては伺ったのですけれども、今、次第にある以外に市として何名の方が参加されるのかについてお示し願ひしますか。

○（産業港湾）荒木主幹

小樽市側の参加者は市長ほか3名です。

○千葉委員

よくこういうトップセミナーに参加された企業の方からお話を伺うと、いろいろ次第が終わった後、名刺交換を大体はやられるのですけれども、結局聞きたいことが聞けなかったということをよく聞くのです。トップセミナーですから、市長はじめこの企業の方たちと面談して、生の声を聞くという場になってくると思うのですけれども、非常にプレゼンする側の人数が少なすぎて、せっかく行ったけれども、聞きたいことが聞けないで帰ってきたというお話を聞くこともあります。

今回、30社から40社ということで、今定例会の中で、他の議員からの質問の答弁で、結構厳選をされて、小樽市に興味のある企業の参加を募っているというお話を伺っていますので、一定程度、企業立地の内容等わかっている方もいらっしゃるのかなというふうに思いますが、その対応等は丁寧に行っていただきたいということと、市側の参加が3名だと、時間をどのくらい考えているのかわかりませんが、そういう懸念はないのかなと心配しておりますが、その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）荒木主幹

今、千葉委員から御提言がありましたので、できる限りその部分を考えてまいりたいと思いますが、先ほど、市長ほか3名と申しましたが、東京事務所長を入れて、市長ほか4名ということになります。

○千葉委員

1人増えると大分違うので、4名ということで、よろしくお願ひしたいと思います。

◎小樽港に関する市民アンケート調査結果について

もう一点、報告の中で、港湾計画、ワークショップ等、アンケートもとったということでした。この件については、これから詳細が出てくるということで伺っているのですけれども、参考までに、それぞれ回答のところはその

他ということで、1名ですとか、20名ですとか、13名ですとか、15名ということで、結構その他の御意見もあったと思うのですが、実際に御意見を書かれた方がいらっしゃるかどうかということと、その内容についても、主なものがあれば参考に聞かせていただきたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

今回の提示させていただきましたアンケート調査の中のその他の回答の内容でございますが、各設問別に報告させていただきます。

まず、「（1）今後、より多くのクルーズ客船を誘致する上で、あなたが必要と思われることについて」の設問ですが、ここではその他の回答が11ございまして、その中で代表的といえますか、挙げられているものの中では、例えば「乗船客と市民の交流イベント」、それから「体験イベントの実施」というのが挙げられております。また、「小樽の歴史・文化に基づいた観光メニューの創出」、こういったものがその他の回答として挙がってきてございます。

続きまして、「（2）小樽港にクルーズ客船が寄港した際に、あなたが期待することについて」でございますけれども、これについてはその他の回答が20ございまして、その中でピックアップいたしますと、例えば「クルーズ客がリピーターになること」、また「市内の滞在時間を増やし、市にお金を落としてもらおうこと」というような回答がございました。

それから、第3号ふ頭及び周辺地区の将来の整備方法に関する質問でございますけれども、これの（1）になります。「第3号ふ頭周辺に緑地（公園）を整備する上で、どのような利用方法が望ましいかについて」でございますけれども、これについてはその他の回答が13ございまして、例えば「文化活動の場としての可能性」という回答がございました。それと、次の（2）になります。「上記の緑地（公園）の中に、あなたが必要と思う施設について」ですけれども、これにつきましてはその他の回答が15ございまして、主なものでは、例えば「年間を通じて親子で楽しめる施設」、また「雨が降っても遊べるスポーツ施設」というような回答もございました。それから、最後になります（3）ですが、「第3号ふ頭を国際旅客船ふ頭として整備する場合」に、「一年を通じて多くの来訪者や市民にこのふ頭を利用してもらうために必要と思う施設について」でございますけれども、これについてはその他の回答が20ございまして、特徴的なものとしては「公共交通の利便性」、例えば「港から小樽駅や水族館、築港地区へ連絡する交通網を担う施設」ということが挙げられております。

○千葉委員

本当にいろいろな御意見があるのだなというふうに思っています。

実際、ワークショップは今、4回開催したということなのでございますけれども、今後、提言が2月に上がってくるわけですが、これ自体の直接再開発に向けての影響というか、再開発に向けて進める上でどういった形でこの御意見を取り入れていくというふうにお考えなのかということについてもお示しいただけますか。

○（産業港湾）事業課長

このアンケートの結果につきましては、既にこのワークショップの中で報告をさせていただいております。ワークショップの委員の方々には、市民の声ということで報告させていただいた中で、このアンケート結果も考慮していただいて、ワークショップの中で、この第3号ふ頭に導入する機能について議論をしていただくというふうに考えてございます。

○千葉委員

私たちが最終的な報告を待つてまた質問させていただきたいと思います。

◎観光客の動向と今後の観光戦略について

次に、観光客の動向ということで何点か質問させていただきたいと思います。

昨日の予算特別委員会で、中村委員長から今回、さまざまな状況での外国人旅行者への影響について質問があり、

影響は大きくは出ていないと伺っております。この状況の中で、以前も質問をしましたが、震災があったり、また今回のような政治的な影響ですとか、円高等の経済状況の影響で、非常に海外の旅行者の動きというのは浮き沈みが本当に激しいなというふうに思っております。

それで、今後、やはり日本人観光客にどうやって安定した形で小樽へ訪れていただくかということが非常に大切な視点になってくるのかなというふうに思っております。現在、少なくなったかなという話を以前もさせていただいたのですが、今年度に入ってから日本人観光客、その状況についてと、また今後の観光戦略、お考えがあればお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

御質問のありました最近の国内観光客の状況ということですが、国内ということに限定はしていませんが、昨日の予算特別委員会でも答弁申し上げましたとおり、普通、上期、下期ということで観光入込客数を発表させていただいております。その観光入込客数につきましては、おおむね、施設数でいきますと、宿泊と観光施設合わせて108施設のところからいただいて出している数字であります。

ただ、毎月、幾つかの施設からいただいている数字であれば、実際に発表している上期、下期では108の施設なのですけれども、毎月、そのうちの観光施設であれば16施設、宿泊施設では11施設の27施設程度から参考までに毎月いただいている数字があり、それでいけば、昨年度は震災の影響でかなり大きく観光入込数が減っておりますが、当然平成23年度よりは大きくきています。そして、その1年前、22年度と比べると、大体同じぐらいになってきているのかと。ただ、これは、今申し上げましたように、108のうちの27施設からいただいている数字であれば、4月までですけれども、現状ではそのような形で小樽での観光入込客数を、押さえております。

今年度の事業及び次年度の事業ということですが、主に国内観光客としましては、一つには道内観光客、これは札幌を中心とした道央圏、ここに向けて本年度は物産展と一緒に観光展を開催していると。例でいきますと、手稲山口のイオン、そしてまさに今開催しております発寒のイオン、それと既に終わっておりますけれどもアリオ札幌、このような形で札幌市内で小樽の物産展に合わせ観光展、観光キャンペーンを行っているとともに、今年度でいきますと、手稲区役所と話をしております。12月に手稲駅に直結している大型商業施設とのコンコースというのですか、そういったところで冬季に向けた小樽のイベントの紹介スペースということで観光PRをする予定になっております。

また、道内ではなく、国内ということになりますと、今年4月に、これは観光協会が主体となって行ったのですが、東京のほうで、観光協会から十数名行きまして、小樽の観光ということでエージェントの皆さんに集まっていたいただいて、小樽で体験できること、ガラス、オルゴール等の実演等を行うとともに、旅行エージェントを訪問して小樽のPRをしたということがございます。

来年度は、確定ではないですけれども、そういったものに合わせて、そういう首都圏の物産展に合わせて一般客向けの観光展などもやってみたいということも、観光振興室で話しているところであります。

○（産業港湾）観光振興室長

今後の戦略というところで千葉委員からお話がありまして、確かに委員がおっしゃるとおり、外国人は水ものという部分はございます。

一方、日本国内を見ても、時々、主要旅行業13社の営業成績というのが、当期発表になるのですが、それを見ますと、国内の旅行の需要というのは、正直言いまして、今、頭打ちの状況なのです。それを考えますと、なかなか新規の旅行者の需要が見込めない中、今後生き残っていくためにはやはりリピーターを確保して、小樽の魅力さをさらにアピールしていく、漠然としておりますが、そういったようなことを念頭に置いて進めていくことが必要ではないかというふうに考えております。

○千葉委員

今、新たな魅力づくりというお話もあったのですが、今日、視察に行ったオタモイもどうなるのか、北野委員が強くプッシュしているようですけれども、今、観光資源として、建設のまちづくり推進課で、旧国鉄手宮線の整備がより一層進んでくるのかなというふうに思っています。これは観光資源としてどのような位置づけなのか、今後、取組を考えられていることがあればお示し願えればと思います。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

旧国鉄手宮線の残りといいますか、博物館側のほうのことでの位置づけについてありますが、観光としましては、当然、運河の散策路と並行してある旧国鉄手宮線ということで、その手宮側の部分が今まさにこれから整備されていくということになりますと、いわゆる動線が運河と合わせて二つになるということでもありますので、北運河地区及び手宮地区への観光客の回遊性、周遊性ということで、長年、集中してなかなか回遊性がないと言われていまして、そういった面で旧国鉄手宮線の整備というのは、北運河へ行く動線と、また戻る動線、違うものができるということで、これは大きく期待といいますか、活用していかなければならないものというふうに考えております。

○千葉委員

私も、ここの整備というのは非常に期待も増しているところなのですが、イベントを行う場所ですとか、あとガーデニングの整備されている場所、市長からもカフェというお話がありましたけれども、非常に楽しみにしている反面、今、さまざまところでいろいろなイベント等が行われているということで、先ほど北野委員からも、市がどういう形で把握しているのかという内容の御質問だったと思うのですが、至るところで、何か小樽に来ればいろいろなイベントが行われているということは、非常に観光客の方、またリピーターの方にとっても楽しめる場になっているということで非常にいいとは思いますが、似たようなイベントが近くで行われたりということで、ちょっと私としては残念だなと逆に思っているところがありまして、そういうイベントの調整ですとか、把握というのをどこかでできないのかということで、市ではこの辺についてはどのようなかかわりをしているのかということについて、少しお示し願います。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

市内のイベントの調整といいますか、そういう件だと思うのですが、先ほど北野委員からもいろいろイベントの件でございましたが、市内で多くのイベントがそれぞれの地域であり、それぞれの団体が主催するというもので、多く行われております。これは、まちの底力といいますか、それぞれの立場でイベントを開催していただいているということで、市としてもにぎわいづくり、観光客の誘致、これに大変寄与しているものと考えております。

ただ、そのイベントをなかなか市のほうでも、いつ、どのようなイベントということは把握して、情報提供という形でさせていただいているのですが、その調整というのがなかなか、地域であったり、イベントを主催するグループの思いというのもの、強い思いのものもありますので、今までなかなか調整というところまではできていなかったというのが事実であります。

ただ、小樽商工会議所で、今、OBM、オタル・ブランディング&マーケティングという総合調整をするNPOをつくるということになっておりますので、その中にはそういったイベントの調整も、オール小樽で何とかできないものだろうかという文言も入っておりますので、市もそこに一緒になってそういった調整ができるものがあれば、やっていきたいというふうに考えております。

○千葉委員

結構夏場に集中している傾向もあったり、どこまで調整できるか不透明ですが、そういうことができれば非常にいいのかなと思っております。北九州市の門司港へ視察に行ったときも、この門司港の観光というのは、レトロ倶楽部というところに民間団体ですとか、観光協会はもちろん入っていますが、行政と、そしてあとさまざまな小さな団体が、倶楽部として一つの大きな団体として構成をされていて、その辺の調整をしたり、また意見を交換した

りということで、非常に効果的に行っている倶楽部でした。

小樽というのは、本当に皆さんの小樽への思い入れがさまざまな形でさまざまな方々にありますので、難しいのかなというふうに思いますが、オール小樽、先ほどありましたが、小樽市全体が今後どういう観光を目指していくのかという、その目標が一つ明確になれば、またその下で動く一つの大きな、門司港でのレトロ倶楽部のようなものができて、さらにその中にいろいろな団体が加わって意見交換できる、調整もできてくるのではないかなというふうに思っています。そういう、今回小樽商工会議所がNPOのOBMでしたか、そういうことも視野に入れて動かれているのかどうかというのは、市としてはどのようにとらえていらっしゃるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

OBMの話が出ましたけれども、まだ立ち上げたばかりで、実際的な活動はこれからという形になりますので、市もそうですし、観光協会、それから小樽商工会議所、それからそのほかいろいろなグループなども、なるべく多く参加して、意見を、まず情報を共有するということが大切だと思いますので、そこら辺を、今、千葉委員からありました御意見も踏まえまして、今後のOBMに参画していくときにその点を踏まえて進めてまいりたいというふうに考えております。

○千葉委員

観光客の方々は、よく小樽市のホームページから観光のイベント等を見ていらっしゃる方が多いのですが、結構漏れているという言い方はちょっと適切かどうかわかりませんが、まだまだいろいろところでイベントが行われているのに、それを知らずに来たりすることが結構あるというふうに私自身は感じております。

先ほど、旧国鉄手宮線の話もしましたが、この手宮線についても黙って見ていると、中を通ってくる方はいらっしゃっても、のぞいてみて、通り過ぎて帰る方も非常に多いということで、その魅力の観光資源としての発信も非常に重要だというふうに思っておりますので、今後、小樽観光をどのように進めていくかということについて、オール小樽でぜひ進めていただきたいということを要望しまして、私の質問は終わらせていただきます。

○委員長

公明党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 08 分

再開 午後 3 時 20 分

○委員長

それでは、休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

民主党・市民連合。

◎企業立地の状況について

1 番目に、企業誘致について質問させていただきます。

一正蒲鉾株式会社と東洋水産株式会社については、経済常任委員会というか、市議団で視察に連れて行っていただきました。さらに、昨日、企業立地についての冊子もいただきました。

さらに市のホームページで企業立地のホームページがあって、ここに載っていたようなことが出ているというのを見て質問を考えさせていただきました、これがちょうど出てきましたので、これの中について質問をまずさせていただきますと思います。

この中を見ますと、企業立地がされた企業、銭函工業団地、石狩湾新港地域について主なところが出ていますが、この過去 3 年間ぐらいのそれぞれの企業立地、それから操業されたところの本年度までのおおよその状況、どんな

ところがあったのでしょうか、何件かとか、ありましたら教えてください。

○（産業港湾）荒木主幹

過去 3 年間の立地、操業の状況でございますけれども、立地という点では、土地を購入なり賃貸して、そこを取得したという定義でございますが、それと操業開始したということで、件数を申し上げます。平成 23 年度につきましては、銭函工業団地については、立地がゼロ、操業が 4 件、石狩湾新港地域においては、立地が 4 件、操業が 5 件、22 年度につきましては、銭函工業団地が、立地 2 件、操業 5 件、石狩湾新港地域が、立地 3 件、操業 2 件、平成 21 年度につきましては、銭函工業団地は、立地が 3 件、操業 3 件、石狩湾新港地域が、立地 2 件、操業 3 件ということになっております。

○佐々木（秩）委員

この総数で言うと、そう変わらず、ここのところはずっと来ているというふうな数ですね。

この冊子の中に、この小樽に立地をするとこんないいところがありますよというのがたくさん並べて、きれいな写真で出ていますけれども、ずっとこう見ていったときに、小樽のまちとしての魅力という部分は確かにあるのはわかるようになっているのですが、果たしてこの小樽独自の部分、石狩市でもなく、札幌市でもなく、そして苫小牧市のほうでもない、小樽を選べばこんないいところがあるのですよという部分について、特にここはというアピール点というものはあるでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

先ほどの質問の中でも答えましたけれども、小樽のやはりブランド力という点で、小樽の知名度といいますか、具体的な話を申し上げますと、実際に企業から聞いているお話の中では、小樽の知名度、小樽という地名ですね、小樽の住所というのは非常に魅力があるという話も聞こえておまして、例えば製造品に小樽の住所が入るとか、そういうことは一つ小樽の売りであるのかなという感じは持っております。

もう一点が、小樽の物づくりの歴史といいますか、文化といいますか、そういった小樽の風土、こういったものも一つの小樽独自のアピール点ということで考えております。

また、特に企業が単純に小樽の市域に企業を立地するというときに、いろいろと考えますのはやはり従業員の居住ということも考えるということで立地しているのですが、その点では小樽の居住環境というのは、自然にも恵まれ、四季折々の山と海ということで、レジャーですとか、四季折々のイベントですとか、そういった点ではまた小樽のアピール面は小樽独自のものということでアピールしていけるものと思っております。

○佐々木（秩）委員

わかる部分はたくさんあります。

ただ、この冊子を見て、数字が意外と少ないなど、他市、先ほど挙げたような、たぶんライバルになるところと比べた数字での比較という部分についてももう少しあってもいいのではないかと。例えば、小樽から大都市圏札幌までの輸送に、どれだけかかるとか、それは苫小牧よりもこっちのほうが近いのですよとか、従業員が来るときには例えば、この中に出ているのは、生徒、学生をどれぐらい持ってこれるとかということが、もう少し数字でしっかりと表れているというのは、企業が選ぶ場合には具体的な指標になるのではないかと思います。この冊子はこれで非常に魅力的なものですから、トップセミナーでは、ぜひプレゼンテーションをやられるときに、そういう数字による比較のようなものをしっかりと挙げられているような方法でやっていただければと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

今、おっしゃられたとおり、他の地域との比較について、見える形での数字というのは、一つ御提言として参考にさせていただきたいと思っております。

○佐々木（秩）委員

数字による比較ということですが、この冊子の中にも入っています、この税制や補助金の面での条例、優遇制度の部分ですけれども、これを見ますと、小樽市企業立地促進条例に基づくもの、過疎法・企業立地促進法に基づくもの、それから札幌市の、札幌圏みらいづくり産業立地促進補助金について、チラシに出ていますけれども、これで見たとときに、たくさんあるものの中で、小樽市の企業立地促進条例が、平成18年に制定と聞いていますが、18年以降の申請、承認の件数をお示してください。

○（産業港湾）荒木主幹

優遇制度、企業立地促進条例におきます申請、承認の関係だと思いますが、条例ができました平成18年度以降ということになりますと、18年度は8件、19年度は8件、20年度は6件、21年度は4件、22年度は2件、23年度はゼロ件になっております。

○佐々木（秩）委員

平成18年度の8件から始まって、23年度はゼロ件と、これについては何か原因があるのですか。

○（産業港湾）荒木主幹

直接的にこれが原因だと言いきれるものはないのですが、ただ推測できますのは、リーマンショックの影響ですか、昨今の原油高ですとか、円高の影響、こういったようなものが経済情勢全体に反映されている中で、近い年度におきましては、企業が設備投資を控えているのかということが推測されます。

○佐々木（秩）委員

先ほどの御答弁の中で、条件がほかのところと比べて不利なのではないかということで、この条件についても検討されるというお話がありましたが、小樽市のこの条例の条件がもう実態にそぐわなくなっているというか、ほかのところと競り負けている部分があるということなのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

課税免除の年数のみを見れば、先ほど答弁しましたが、道央圏の他都市では課税免除3年という部分が、小樽では2年だという部分では、競争性という部分では劣っているという部分はあるのですが、ただ必ずしも1年というものが直接的な原因かといいますと、そこまでは言いきれないのかと。2年、3年という以前に、対象となる要件が各市でかなりまちまちなため、条件によっては他都市が3年であっても本市のほうが有利なこともあるため、一概には言えない部分もありまして、ただやはり2年よりは3年のほうが新しく立地される企業さんにとっては有利という形もありますので、そういった中で見直しを検討しているというところであります。

○佐々木（秩）委員

ぜひ検討の上、その辺のところも、選ぶ企業側にすれば、選ぶ際の重要な条件になると思いますので、よろしく御検討をお願いします。

一正蒲鉾、東洋水産というのは、どの条例、優遇制度を使っているのですか。

○（産業港湾）荒木主幹

東洋水産と一正蒲鉾につきましては、本年5月、6月の操業になっておりますので、本市の小樽市企業立地促進条例の適用になります。平成25年1月1日が課税基準日になりますので、そのときから適用になります。

ほかには、北海道の助成が、市町村との連携分野ということで、市町村が助成を行った場合、要件を満たせば北海道も助成をするということですので、この2社については北海道の助成も受けられるという形になっています。

○佐々木（秩）委員

いろいろな優遇制度はあるけれども、重複して受けたりすることができるということですね。

企業が小樽に来ていただくというときに、小樽独自のいろいろな有利な条件というのをオリジナルに考えていくことが必要だと思うのですが、先日、東洋水産に行ったときに御説明があった中で、石狩湾新港地域の従業員を運

ぶためのバス路線が非常に少ないと、猛吹雪、地吹雪で冬は車でも通うのが大変だというお話を伺いました。例えば小樽市と企業でバスをチャーターするなり契約するなりして、銭函工業団地と石狩湾新港地域を巡回し、従業員の方々を JR の銭函駅から移送する。そして、小樽から従業員を雇用してくれるほど小樽市の出資割合を高くしていくというような方法でいくと、企業も交通費の部分を浮かせることができる。小樽市はバスの出資割合を企業立地の条件にでき、雇用も増やすことができるのではないかと考えてみたのですが、例えばそういう作戦はどうでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

今、委員から御提言のあった部分なのですが、平成19年に、バス通勤について検討しております。そのときには、アンケートということではありませんけれども、石狩湾新港地域の企業で独自にバスを運行しているですとか、ワゴン車などで従業員を運んでいるなど、企業に、アンケートではありませんが、直接聞き取り調査を行い、各地域のバス路線の乗降客数の把握調査などを行っています。経費的な部分で企業にとっても非常に魅力があるけれども、共同運行となりますとハードルがいろいろあり、例えば企業によってパートを使っているところがありまして、早番、遅番というような形もありまして、その場合、共同運行した際に、バスの時間が合わないという課題があります。具体的に申しますと、タイムカードで整理しているところは、バスの時間まで従業員を待たせなければいけないということがあります。それから、共同運行することで自社とほかの企業の従業員が乗り合うものですから、その中で、企業秘密まではいきませんが、時給の話ですとか、いろいろな部分でそこで話をされると非常にいざいというような話も聞かれておりまして、共同運行についてはいろいろと課題があるということで、調査の時点では企業自身は経費が浮くのであればやりたいが、現実的には難しいという話になっております。なかなか悩ましい課題ではあります。

○佐々木（秩）委員

アイデアを考えていくという姿勢みたいなものを何か出していただければと思いますので、御検討ください。

それから、企業の誘致ということから話が離れるのかもしれませんが、例えば国や道の研究施設や公的機関の誘致のメリットはないのかということですが、たぶんこの1週間以内だったと思うのですが、新聞報道で、国土交通省が2013年度内に道内に数十ヘクタール規模の大規模植物工場を建てる計画を調査しているというものが出ていました。農産物の大規模通年屋内栽培の研究施設だそうです。これの条件というか、その考えとして電力、熱源に再生可能エネルギーを活用する、それから作物の生産を助けるため、火力発電所から排出される二酸化炭素を使用すると。銭函工業団地、石狩湾新港地域では、風力発電所建設の計画があります。それから、LNG火力発電所建設の計画もあります。すべての条件を整え、さらに大消費地の札幌にも近い。食物を栽培した場合の消費についても非常に有利な部分があると思うので、こういうものの立地を働きかけるということについては、いかがかなというふうに思いますが。

○（産業港湾）荒木主幹

今、委員からお話のあった部分は、9月14日の道新の新聞記事で、そのような内容が載っておりました。国土交通省北海道開発局の構想として、平成25年度の予算ということで、概算要求で調査費を計上しているということで新聞情報で載っておりました。

これにつきまして、北海道開発局のほうに聞いてみたのですが、結論としては、新聞情報以上の情報はないということで、新聞にも書いてありますけれども、具体策の詰めは今後になるということでお聞きしております。

この新聞内容を見た限りでは、何となくイメージが見えてくるような気もするのですが、今後について、国の動きを注視しながら情報収集に努めてまいりたいということで考えております。

○佐々木（秩）委員

こういうところは積極的に、早めに早めに仕掛けるというのがたぶん大切なのでしょから、その辺のところは

注視、さらには働きかけをぜひよろしくお願いします。

◎北運河の活用について

北運河の活用についてお尋ねします。

北運河地区については、私も絵をかくので、何度か行ってかいている場所なのですが、今の浅草橋や堺町のほうも別に悪いとも言いませんし、あのにぎやかさも大切なのだろうなというふうには思いますが、それとはまた全然雰囲気の違い落ち着いたムードが非常に、ネットなどで見ても、北運河のほうはずっとよかったということを書き込まれている方も結構いらっしやると。やはり北運河の風情を生かした観光というものをしっかりと組み立てていくべきだというふうには思い質問をさせていただきます。

最初に、北運河地区の市としての位置づけや、その担当所管とその基本的な考えなどについてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

今、御質問にありました北運河地区の所管ということになると、港湾室で公園を持っていたり、いろいろあるのですけれども、北運河地区の観光の考え方、北運河地区の活用の基本的な考え方ということでありまして、観光基本計画の中では、特に北運河というエリアで計画の中でうたってはいたのですが、中央・手宮地域という中で、その展開方向の一文に、小樽運河及び周辺地区においては、歴史的港湾施設の景観を保全し、観光客にやすらぎを与える親水空間の形成に努めるというふうには、運河及び運河周辺地区を位置づけており、展開方向を定めているということになっております。北運河地区も、今、委員がおっしゃられましたように、浅草橋のほうの運河の倍の幅のある親水空間のある地域でありますので、北運河ならではの景観、風情を残しながらの北運河への観光客の誘導等を今後も進めていかなければならないというふうには考えております。

○佐々木（秩）委員

先日、市立小樽美術館で、小樽出身の画家、木嶋良治氏の特別展覧会がありました。その方の絵は、北運河をかかされているものが非常に多く、冬、雪曇りの北運河の絵がありました。あの絵のイメージが北運河の典型的なイメージなのではないかなと思いますので、ぜひ皆さんにも見ていただきたいのですが、北運河のイメージと、今、既に盛んになっている浅草橋側の運河方面、との時間の流れの違いみたいなものを、しっかりと差別化というのですか、そのイメージの違いを生かして観光に役立てていかなければならないと思うのです。

浅草橋側で行っているものをそのまま北運河のほうへ持ってくると。全部が同じ、均質なイメージになってしまうのは決していい方法ではないと思うので、提案をさせていただくのですが、あまりに北運河のイメージを強くしすぎていくと、今度はただの寂しいマニアックな穴場になってしまうというおそれもあるわけです。そこはバランスだと思うのですが、まず見ていて、音楽や絵画制作、それから写真撮影など、芸術的な部分を生かしたまちづくりというのが、必要だなと思うのですが、それについていかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

委員のお話にあったように、今の浅草橋と同じような形でということは、なかなか考えづらいというふうには思っています。

先ほど申し上げましたように、幅40メートルの運河が残っていて、そこに親水空間の形成ということで観光基本計画で書いてありますが、商工会議所のプロジェクトの中で、北運河という中では市と大きく変わらない、歴史的資産、景観を積極的に活用する文化・芸術界隈とにぎわいの創出ということを書いております。まさしく、にぎわいづくり、これも大変ですけれども、いわゆる文化・芸術等の質の高いといいますか、落ちついた中でのにぎわいづくりみたいなものが求められるのかなど。商工会議所のこのプロジェクトの提案の中でも、このエリアにふさわしい文化施設等のものを誘致していくべきだろうというふうにも書いておりますので、まさしくこのエリアに合った施設ということでいけば、落ちつきのある、それでいて、にぎわいがあるというような方向で、特に市のほうが特段施設を整備することでもないのですが、旧国鉄手宮線の整備とあわせ、北運河地区については、そういった方

向で進めていくのかなというふうに考えております。

○佐々木（秩）委員

この前も行ってきたのですが、地元の皆さんも北運河で静かに散歩をする姿とか、御夫婦でベンチに座っておられたりとか、車いすの方も来ていらっしやいました。地元の方と、観光客が利用できる、そういう空間になってほしいというふうに思っています。

私も見に行きましたが、北運河サウンドエナジーがありました。浅草橋でもやっていたけれども、明らかに雰囲気が違うのですよ。やはり北運河の持っているイメージというものが、そういうものをつくるのだなというふうに思いました。

先ほどから親水空間というお話がありましたが、この前、運河クルーズ船に乗せていただいたときに、水上からの景色の違い、これまた視点が違うとえらく違うものだなと思って感心させられたのですが、よくヨーロッパなどでは、はしけのようなものの上にカフェとか、水上レストランというようなものがあります。例えば、水上にそういうものを設け、そこで営業するということは、小樽市では可能なのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

北運河での船舶によるレストラン経営についてであります。現在、北運河を利用している船舶につきましては、係留許可をとりまして利用している段階であります。そのため、現在の係留船舶との調整が必要と思います。さらに、レストランとして利用します船舶につきましても、上下水道の接続ですとか、電力の配線など、いろいろな条件が考えられます。

本年 4 月に、商工会議所の港湾振興プロジェクトでも同様な提言をいただいているところでございます。

いずれにしましても、営業形態や船舶の設備状況など、具体的な出店や営業計画が出た段階で、関係部署の調整をしてみたいと考えております。

○佐々木（秩）委員

届出が出てから考えていただくということになりましようか。今回は答弁の必要はありませんので、事前にそういうものについての可能性について調べていただいた結果を発信いただくと、次回にでもお示しいただくというのはいかがでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

委員からの御質問ですが、他港の事例ですとか、そういう部分を調査いたしまして、それから回答させていただきたいと思います。

○佐々木（秩）委員

次回またお聞かせ願いたいと思います。

そして、これは先ほど、千葉委員の御質問の中にも出ていましたが、旧国鉄手宮線等のかかわりで話を伺いたいのです。実際に、北運河、それから運河公園、それから旧日本郵船株式会社小樽支店、そして旧国鉄手宮線が整備されるというふうになっていったときに、一つのエリアとしてのつながりで観光の一大拠点にしていけるというふうに考えられますが、そうなる旧国鉄手宮線のほうはまちづくり推進課、そして運河のほうについては産業港湾部というふうになりますので、このところはしっかりと連携してやっていただくということが大切なことというふうに思いますが、その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

委員が言われたように、旧国鉄手宮線はまちづくり推進課で担当しておりますが、まちづくり推進課、建設部と十分連携を図りながら、そういった面で市として対応させていただきたいと思いますので、よろしく願います。

○佐々木（秩）委員

その面で、見てみますと、特に北運河公園から旧国鉄手宮線につながる通路が意外と少ない。両側をずいぶん回

り込まないと、そこに行けないという状況です。

先ほどからお話が出ています商工会議所の提案でも、旧日本郵船株式会社小樽支店の端側のところを何とか裏口をつけて通れるようにするというようなことも出ていますが、私があそこに行きましたときに、閉められました旧丸本水産の建物があります。今、あそこの建物の管理を任されている方がいて、その方とお話をしてきたのですが、例えば丸本水産の下は昔の倉庫です。その倉庫のところから入っていき、裏口を開けると、すぐ手宮線なのです。そういう民間の建物や沿線の方の、手宮線が整備できたときにどのようにその建物を活用していくかという部分については、手宮線側に向けた建物と手宮線との関係をきちんとしていくと、そこに何本も通路が生まれるというようなところについては、まちづくり推進課と産業港湾部でしっかりと連携してやっていただくところになるかと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

旧国鉄手宮線に面している建物のいろいろなこれからの調整みたいなものですが、まちづくり推進課のほうでは、各地主の方なりと今後十分協議していきたいと話をしておりますし、そういった話がもし私ども観光振興室のほうにもありましたら、当然、まちづくり推進課が主体となりますが、話があった時点で、私どもも一緒にまちづくり推進課に伝えるなり、いろいろ協議に入っていくことになります。

○佐々木（秩）委員

ぜひその辺のところを、真剣に取り組んでいきたいとおっしゃっていましたので、よろしくお願いします。

◎小樽の物産と観光フェアについて

最後に小樽の物産と観光フェアについてお話を伺わせていただきます。

市長は、富山の小樽物産展に御参加ということでしたので、私は一昨日、イオンの発寒店のほうに行かせていただきました。

昨年も同じイオンの発寒店の小樽の物産と観光フェアに行っており、今年は、店の数が少ないのではないかとというふうに思いまして出店者の方聞いてみましたら、やはり少ないということだったのですが、この出店者の状況について伺いたいのですが、先ほど、ほかにも2か所やっておられたということなのですが、出店数の経緯みたいなのは、数字でわかりますでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

まず、小樽の物産と観光フェアの出店数の推移ということでございますが、今話題に出ましたイオンの発寒店につきましては、平成21年度から行っておりまして、21年度は出店者数が11店舗、それから22年度が出店者数が13店舗、23年度が14店舗で、今年度が11ということですので、今、委員がおっしゃっていたとおり、昨年からは3店舗減っているという状況になります。

○佐々木（秩）委員

減っている理由が単純だったらいいですよ、何かほかに用事があったから出られなかったとかであればいいのですが、何かもう少し深刻なというか、このフェアについての深い課題に結びついているのだろうかとかという、その辺の分析はどうでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

このイオンの発寒店につきましては、昨年出っていて、今年度については自社のイベントの関係で出られなくなった出店者もおりますし、一番大きいのは、電力の容量の関係で、このイオンの発寒については、今年度、会場のほうから出店者数を減らしてほしいという依頼があって、それで昨年より減っているというのがあります。イオンの発寒店はそういう特殊な理由もありましたが、その以外のアリオであったりイオンの手稲山口店であったりというもの、出店者についてはもちろん増減があります。その増減については、開催云々の問題ではなくて、あまりいい話ではないですが、スイーツ関係で2社ほど今まで出店していた企業が、廃業してなくなったということがありま

すし、人を割けないということがかまぼこで毎年出ていただいた業者が出られなくなったということがありますので、いろいろ条件はありますけれども、出られる方の都合であり会場の都合であり、いろいろ要因はございますが、今回についてはそういったことが大きな要因になっております。

○佐々木（秩）委員

深刻な理由ではなく、出店者の事情ということであれば、そのまま続けていっていただければと思うのですが、全体の売上げの増減みたいなものは押さえておられますか。

○（産業港湾）商業労政課長

この小樽の物産と観光フェアというのは、地域経済の交流促進事業ということで、平成20年度から実施しております。20年度につきましては、イオンの手稲山口店だけしか実施していないので比較にならないのですが、21年度からになります。21年度は、先ほどのイオンの手稲山口店と、アリオ、イオンの発寒店の3か所でやっています、売上げで合計して約1,800万円になります。22年度につきましては、今言った3か所プラス、イトーヨーカドーの屯田店が一つ増えた関係もありまして、売上げが約2,200万円になります。それから、23年度につきましては、イトーヨーカドーの屯田店は実施しませんでしたので、またイオンの手稲山口店とアリオとイオンの発寒店で、合わせて約2,060万円です。24年度はまだ途中ですので、24年度につきましては、イオンの手稲山口店とアリオはもう終わっていますけれども、昨年に比べて、どちらも若干落ちている状況でございます。

○佐々木（秩）委員

最後になります。私が一番思ったのは、出店者のバラエティーがちょっと少ないのではないかと。今回の出店者を見たら、水産加工品が主で、あとスイーツ系、そしてほかに見たときに、その中で一番目立つのは鳥の半身揚げです。知っている業者に聞くと、鳥の半身揚げはよく売れているとおっしゃっていましたから、それで目立つのかなと思いました。同じような店ばかりが毎年出ればマンネリ化もしてくるでしょうし、北しりべし定住自立圏もあるわけですから、周辺町村まで含めてのバラエティーさがあるともう少し皆さんを引きつける、そういうバラエティーに富んだところで広げていく、小樽市ということだけでなく、そういうのも含めて考えていただきたいなと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

出店者の種類ですが、今おっしゃるとおり、どうしても、毎年出られている出店者が大体似たり寄ったりなところになってきます。札幌で近いとはいいいながら、やはり人を張りつけなければなりませんので、なかなかその辺の都合が業者にできないということもあります。その辺につきましては、私どももそうですし、物産協会も一緒にやっておりますので、スイーツ、水産加工のみならず、今度はお酒もありますし、そういった出店していただけたところには今後も声がけして、いろいろな種類の業者に来ていただいて購買意欲を向上するような形でやっていきたいと思っています。北しりべし定住自立圏のことで言いますと、平成22年3月に定住自立圏の協約を結んで、それで連携してこの札幌圏での物産と観光フェアをやりたいということにはなっております。案内は各役場を通して事業者には渡してはいるのですが、実績としてはまだ御参加いただけていないような状況です。業者で出店しようと思っても、商品を出せるけれども、人はつけられないという方も結構いらっしゃいますので、その辺も含めて今後も声がけしながら、少しでも多くの種類のものを集めてフェアに務めていきたいと、そういうふうに考えております。

○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

◎祝津地区の観光について

先日の一般質問の中で、赤岩遊歩道の道路の補修は、整備が必要であれば行うという市長の答弁をいただきましたので、考えてくださると思っております。

このときには、もう一つ要望があったのですが、道路にだけ絞って聞かせていただきました。実はこの道は、道路からすぐがけになっている部分があるのです。非常に危険な感じで、ちょっとのぞいてみて、「いやあ、ここに子供たちが間違っただら大変だ。」と実際に行ってみたら人たちが言っておられました。ここに手すりをひとつつけていただきたいというのが、追加の要望です。

このとき、幼稚園の子供たちが 4 台のバスで来ていたのですが、大人の方がどなたもついてなくて、教員しかついてなかったそうなのです。ですから、多くの小さい子供たちが山道を歩いていると、本当に何事もなくよかったですと私は思いました。このとき、バスは先に祝津のほうに行って、子供たちがおりてくるのを待っていたというふうにお話を聞いております。そのようなことで、一つの事故があっても大変なわけですから、できれば現地を見ていただき、道の許可をいただいて、道にやってもらうのか、その辺はわかりませんが、なるべく子供たちが安全で安心して楽しめる道路にしたいということを要望しておきます。

この遊歩道を観光の立場から見たときに、北小樽の観光ということで、祝津が今、非常に盛んになってきました。新聞を見ましても、いろいろなことが取り上げられて活発にやっているのを皆さんに見ていただいておりますけれども、観光客は水族館までは来るのですが、そこで楽しむと帰ってしまうわけです。そのようなことですので、できれば今度はもう一歩進んで、そこから真つすぐ山のほうへ入ると赤岩の遊歩道へ入っていきます。観光については、今、小樽の場合は通過型観光というふうに言われてきておまして、それを滞在型観光に変えていかななくてはいけないのではないかなというふうに思っております。それにはやはり小樽には自然の資源がすごくたくさんあるわけですから、こういうものを生かして、そして観光客は一日では見きれないから、小樽に泊まって、また小樽を見ていこうという、そういう滞在型の観光にしていっていいのではないかなというふうに思っております。

それで、この祝津につきましてですけれども、この赤岩の遊歩道を含めた祝津地区について、観光基本計画では、どのような位置づけになっているのか、わかりましたらお示してください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

最初にありました要望につきましては、担当課に伝えたいと思います。

次にありました、祝津地区の観光基本計画の位置づけということですが、小樽市観光基本計画では、祝津・高島地域を市内五つの観光重点地域の一つとして位置づけております。その中で、その地域の展開方策としまして、「にしん漁の歴史や文化を活用した観光資源の発掘・整備」「勇壮な自然景観を保全」「『海』を生かした新たな魅力づくり」という三つの展開方策を示しております。

○久末委員

祝津地区についてこれまでに観光関連でどのような宣伝とか PR をしてこられましたか、ありましたらお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

祝津地区では、春に、おたる祝津にしん祭り、秋にはおたる祝津花火大会、そして 5 月から 10 月の期間、月 1 回、祝津おさかな市ということでイベントを行っています。これは地域の NPO、そして実行委員会が中心となって行っているものであります。

また、その地域の NPO では、ニシン番屋の一つである茨木家中出張番屋を集会所として維持・管理を行って、いろいろな事業も行ってございます。地域が大変地域力といいますか、NPO を通じて行動力のある地域だということで、市としてもそういった行動力を大変心強く思っているところです。

また、市と観光協会では、この祝津地区を重点地区として示しているのですが、先ほど言いましたイベントなどをホームページや観光ブログ等を通じて、そのイベントなどの周知、広報に努めているというところになります。

○久末委員

次ですが、今年は何か新しい事業をしていく予定はありますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

今年度、祝津地区においては、観光協会のほうで、試験的事業として北海道観光振興機構の補助金を導入して、市内の中心部から祝津地区への小樽祝津バスモニターツアーということで、新聞広告なども出して宣伝をしており、これを8月から10月までの主に土日で、合計20回実施するということになっております。いわゆる市内中心部、市民も含めてですけれども、市内中心部に来られている観光客の方を祝津方面に、時間は午前行って午後という時間ですが、いろいろなコースを設定して、小樽での滞在時間を延ばすということを目的に実施している事業であります。

もう一つ、今月の下旬に観光協会のほうで、台湾の旅行会社の方々をお呼びして、いろいろ市内を視察したのですが、その場面においても祝津地域を重点地域ということで視察に、水族館をはじめ鯨御殿、貴賓館、鯨番屋、こういうところを見ていただいております。

○久末委員

やはり商業のまち小樽から観光のまち小樽に生まれ変わっているわけですから、観光で生き延びていかななくてはいけないので、もっと観光の資源がいろいろあると定評がありますので、そういうものを生かしながら、来た方に小樽をPRしていただき、もっと広範に小樽のまちを見ていただいて、泊まらなければ全部見きれないというぐらいの小樽を観光のまちにしてほしいなというふうに思っております。それにはやはり行政だけではなくて、官民一体になって、ボランティアでできる場所があれば、市民も一緒になって奉仕するという、そういう気持ちで小樽の発展を願ってもらいたいと思っておりますので、どうぞよろしく願いいたします。

○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、意見調整のため、暫時休憩いたします。

休憩 午後4時14分

再開 午後4時20分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

○北野委員

陳情第290号について、採択を主張する討論を行います。

小樽運河保存運動後、小樽運河が小樽市における新たな観光資源となったこともあり、オタモイ海岸は観光地として後景に追いやられるようになりました。この根拠にされているのがオタモイ海岸急傾斜地調査業務で、景観を犠牲にした、恒久的な安全対策は莫大な費用がかかるとの結論であります。

昭和53年に観光開発のために海岸一帯の土地は小樽市のものにしなければならぬということで、昨年第4回定例会で私が経過を説明したような事情で、土地の購入に必死になりました。これが解決して、土地を買うということになったのですが、買うお金がないということで、中央バスから7,000万円を寄付してもらって、オタモイ一帯の土地を小樽市のものにしたわけです。このときに、オタモイ観光開発は小樽市の責任、天狗山の観光開発は中央バスの責任というふうに約束をされたわけでありまして、この結論をもってオタモイ海岸の観光開発はできないとの立場に小樽市が立つことは、これは約束事を否定するという道義にも反するものであります。

去る 8 月 25 日、天狗山夜景の日のイベントに参加させていただきました。昭和 53 年当時は、スキーのリフトで上がるだけでしたが、私は毎年 1 回は徒歩で、夜、天狗山に上がっていましたから、当時と比べれば雲泥の差になっているわけです。この間、中央バスが、多額の投資をして開発をしてきた結果であります。これとの対比でオタモイ海岸を見ますと、荒れ放題にされていて悲しい限りだし、小樽市の約束違反のことが常に思い出されるわけです。

また、本日午前、オタモイ海岸の隠れた景観というか、眺望である新道岬付近を見てまいりました。あいにくの天候で、そのがけの際から海岸を見るということは危険でできませんでしたが、新道岬からの眺望を本格的に整備するならば、東尋坊にも劣らない立派な観光資源となることは疑いないと思うので、ぜひ各党派、無所属議員の皆さんの賛同をお願いして、討論といたします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第 290 号について、採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、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。