

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 25 年 6 月 25 日 (火)	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、山田副委員長、千葉・佐々木 (秩)・北野・ 久末各委員		
説明員	産業港湾部長、産業港湾部参事、農業委員会事務局長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、所属委員に変更がございますので、お知らせいたします。

新たに山田雅敏委員が本委員会の所属となり、副委員長に選出されておりますことを御報告いたします。

また、本日は、人事異動後、初の委員会でありますので、異動した理事者の紹介をお願いいたします。

(理事者紹介)

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、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。

「平成24年度企業立地状況について」

○（産業港湾）荒木主幹

平成24年度の企業立地状況につきまして報告いたします。

資料1をごらんください。

最初に、「1 新規立地企業」についてであります。銭函3丁目地域において、食肉加工業の有限会社古家食品など、2社が立地しております。

なお、備考欄は、表記の企業から土地又は建物を取得したものであります。

次に、「2 既立地企業の用地取得」についてであります。石狩湾新港小樽市域において、冷凍倉庫業の横浜冷凍株式会社や水産食料品製造業の北海道漁業協同組合連合会など、3社が新たに用地を取得しております。

なお、備考欄は、表記の企業等から土地を取得したものであります。

横浜冷凍株式会社においては、平成26年4月下旬の竣工を目途に新たな冷凍・冷蔵倉庫を建設中であり、また北海道漁業協同組合連合会においては、平成26年2月の操業開始を目途に新工場増設に着手する予定であります。

次に、「3 操業開始企業」についてであります。石狩湾新港小樽市域においては、食料品製造業の東洋水産株式会社など、2社が操業を開始しております。

また、銭函3丁目地域においては、水産練り製品製造業の一正蒲鉾株式会社など4社が操業を開始しており、合わせて6社が操業を開始いたしました。

なお、東洋水産株式会社と一正蒲鉾株式会社につきましては、それぞれ北海道工場を新築し、移転操業となったものであります。

最後に、「4 工業団地立地状況」についてであります。平成25年3月末現在、銭函工業団地では、立地企業数が対前年度と同じ117社、分譲面積は65.2ヘクタール、分譲率は86.1パーセントとなっており、立地企業117社のうち対前年度1社減となる101社が操業をしております。

また、石狩湾新港小樽市域では、立地企業数が対前年度1社減となる71社、分譲面積は114.4ヘクタール、分譲率は48.4パーセントとなっており、立地企業71社のうち対前年度と同じ47社が操業をしております。

なお、石狩湾新港地域全体の立地状況につきましては、立地企業数が716社、分譲面積は787.5ヘクタール、分譲率は65.2パーセントとなっており、立地企業716社のうち596社が操業をしております。

○委員長

「小樽港港湾計画について」

○（産業港湾）事業課長

小樽港港湾計画につきまして、資料2に基づいて報告いたします。

まず、「1 第3号ふ頭及び周辺再開発計画について」ですが、第3号ふ頭及び周辺再開発計画については、平成25年2月25日に第3号ふ頭及び周辺再開発計画ワークショップから提言を受け、同年5月7日には小樽商工会議所から第Ⅱ期港湾振興プロジェクトの説明を受けており、これらを参考に国や港湾関係者などから意見を聞きながら、市としての再開発計画を取りまとめることとしてございます。

策定期間は、本年2月26日に開催しました議会に対します第3号ふ頭及び周辺再開発ワークショップの提言書説明会時点では本年6月ごろを目指すこととしておりましたが、再開発計画の中にある第3号ふ頭の岸壁の整備手法について北海道開発局と調整を行っている中で、同局から、施設の老朽化対策の検証を行うため、本年度、第3号ふ頭の岸壁に関する老朽化点検調査を急遽実施するとの説明を受けてございます。

このため、今後、この結果や市が実施します大型旅客船航行安全調査業務の検討結果を踏まえる必要があることから、現時点では本年度末になる見込みでございます。

次に、「2 小樽港研究会について」ですが、平成24年8月8日の第1回以降、これまで5回開催し、現在、第3号ふ頭の現状の機能移転も含め、指定保税地域や公共上屋のあり方について検討しており、現時点では本年度末を目標に、小樽港の物流面における今後の役割や可能性について取りまとめる予定でございます。

○委員長

「クルーズ客船誘致について」

○（産業港湾）港湾室主幹

報告に先立ちまして、先日、6月19日のクルーズ客船サン・プリンセスの入港歓迎式に当たりましては、議会開会中の大変お忙しい中、当委員会の皆様に御出席をいただき、おかげさまで無事とり行うことができ、船社側関係者にも大変喜んでいただけたと思っており、心からお礼を申し上げます。

それでは、報告に入らせていただきます。

資料3をごらんください。

クルーズ客船の誘致についてといたしまして、まず「1 小樽港クルーズ推進協議会の設立について」、これまで小樽港貿易振興協議会（OPS）で行ってきたクルーズ客船の誘致や受入れ等の対応について、クルーズ振興に特化した新組織として、平成25年4月25日に小樽港クルーズ推進協議会を設立し、事業を移管いたしました。

設立目的としては、小樽港へのクルーズ客船の誘致を通して後志地域や道央圏との連携を図りながら、観光産業をはじめとする地域経済の活性化を推進することにより、これら地域全体の振興に寄与することを目的とし、事業内容としては、「①客船誘致促進事業」として、クルーズ船社やクルーズを企画する旅行会社に対するクルーズ客船の誘致活動を行います。

「②広報宣伝事業」として、海外で開催されるクルーズ見本市での配布雑誌に広告掲載を行い、PRを行います。

「③受入体制整備事業」として、乗船客に小樽港寄港を楽しんでいただくため、出迎え、見送りをはじめとする受入れ態勢の一層の充実強化を図ります。

「④小樽港クルーズセミナー開催事業」として、小樽・北後志を回遊する旅行プランを作成し、東京で開催するクルーズセミナーで旅行代理店などに売り込みを行います。

また、構成員は23団体で、会長には小樽市長、副会長には小樽商工会議所会頭と小樽港湾振興会、小樽観光協会のそれぞれ会長を選出したほか、事務局として産業港湾部の港湾室、観光振興室とNPO法人OBMが担当することといたしました。

続きまして、「2 環日本海クルーズ推進協議会について」、去る、平成25年5月29日、環日本海クルーズ推進協議会の今年度の総会が東京で開催され、小樽市、富山県、京都府に加え、秋田県と境港管理組合が新規会員として承認され、これにより会員は5港湾管理者と7港の関係自治体となりました。

また、今年度事業として昨年度に引き続き、会員が連携して誘致活動や要望活動を行うほか、広報宣伝事業とし

て新たにウェブサイトや 7 港の共同パンフレットを作成して、港湾概要や背後観光地などを PR することなどを決定したところであります。

○委員長

「小樽観光振興公社新観光船について」

「屋形船の衝突事故について」

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

それでは、口頭ですけれども、小樽観光振興公社新観光船について報告させていただきます。

小樽観光振興公社の観光船の更新につきましては、今年度当初予算の公社出資金としまして 1 億 3,000 万円を予算措置したところですが、公社で新観光船導入のスケジュールがまとまりましたので、その進捗状況とあわせて報告をいたします。

公社では、新観光船の建造業務について、造船事業者への企画・設計・施工一括発注を行うに当たり、事業者を技術提案及び地域貢献度などによって選定することとし、同社取締役や小樽市、海上技術大学校長などを委員とする新観光船建造事業者選定委員会を立ち上げ、4 月 10 日から技術提案競争による参加事業者を公募したところ、5 月 2 日の締切りまでに 4 事業者の応募があり、選定委員会において事業者のヒアリングと内容審査を行いました。その結果を受け取締役会で、三重県伊勢市のニュージャパンマリン株式会社に発注することを決定いたしました。

その後、先月 29 日に契約を締結いたしまして、来月下旬に起工式、来年 2 月下旬に進水式を行い、完成後、本市へ回航され、運航開始に向けたもろもろの手続を進めながら、4 月下旬に就航する予定であります。

続きまして、観光船、屋形船の衝突事故について報告いたします。

小樽市が所有し、小樽観光振興公社に貸与しております屋形船かしようが、去る 6 月 23 日日曜日の昼ころ、小樽港内において、小樽港マリーナ所属で個人所有のクルーザーと衝突事故を起こしました。

事故原因は、現在、小樽海上保安部が事情聴取、検証を行っており、今後、海難審判で判断されるものと伺っております。

事故当日、屋形船には、船長とガイド役のおたる案内人のほか、東京都、北広島市からの観光客が 6 名、計 8 名が乗船していましたが、1 名が親指にすり傷を負ったものの、他の方にはけがはなく、それからクルーザー側の 2 人にもありませんでした。

公社によると、お客様にはおわびをし、乗船料を返還して、後日体調不良があればすぐに連絡するよう伝えてお帰りいただいたとのことであります。

船の被害状況についてですが、衝突箇所は船体前部の右舷であり、船体に大きな損傷はないものの、上屋部分は大規模な修繕が必要な状態にあり、公社を通じ、工事費と工期の見積りを行っているところであります。保険には所有者である小樽市が加入しておりますので、保険会社との協議も進めているところであります。

運航再開のめどについてであります。今のところ、見通しは立っておりません。この状況では、少なくとも 7 月いっぱいは無理であろうということで考えております。そのため、公社によりますと、予約客には事情を説明して、予約のキャンセルを行ったとのことであります。

また、潮まつりの潮わたりでも使用されていることから、潮まつり実行委員会にも使用できない旨を伝えております。

市といたしましても、本格的な観光シーズンを前に起こったこのたびの事故は大変遺憾でありまして、小樽観光にとっても大きな打撃であると考えております。今後も、公社と連携を図りながら事故の対応を進めてまいります。

○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

◎屋形船の衝突事故について

最初に、今、口頭で報告がありました屋形船とクルーザーの衝突事故に関して何点か伺います。

最初に、海難審判になるとのことですが、どうして海難審判になるのかということについて、説明をしてください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

現在、小樽観光振興公社の屋形船衝突事故につきましては、小樽海上保安部がいろいろ検証しているところであります。事故の原因がどこにあるのかということを確認するべく海難審判にかけるということで伺っております。

○北野委員

海上保安部で事故の原因を調べて、双方が納得したら海難審判まで、海難審判というのは海の事故の裁判所みたいなものです。だからそこへ行かなくても処理できるということには、そういう道はないのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

海難審判につきましては、なぜ事故が起こったかという、そこで過失なのか故意なのかをいろいろ明らかにする、そして行政処分を行うという審判でありますけれども、その審判結果を踏まえるのはもちろんであります。復旧に対する費用がどれぐらいになるのか、先ほどの報告でもお話ししましたけれども、工期、どのぐらいになるのかと、また過失割合もどの程度になるのか、市が負担しなければならない額がどれぐらいになるのかということもありますので、こういったことは財政負担の話にもなりますので、何より保険によりどの程度補填されるのかということも非常に重要な問題でありますので、そういったことを見通しとして考えていかなければならないものですから、海難審判としてはありますけれども、もちろんこちらも並行して作業を進める予定でございます。

○北野委員

今の報告を聞きますと、乗船者に大きなけががなかったというのは不幸中の幸いだったと思います。

ところで、この事故のあった屋形船の乗船者に救命胴衣、ライフジャケットですか、これは着用させていなかったのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

救命胴衣は着用しておりませんでした。

○北野委員

船そのものにライフジャケットは用意していなかったのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

船には、定員がありますので、人数分のライフジャケットは積んでおります。

○北野委員

屋形船は自力で航行しているので、いわゆるエンジンをつけている動力船というのですか、そういうエンジン装着の船には、乗船者に救命胴衣の着用を義務づけていると思うのです。この辺は、船の所有者である小樽市はどういう理解であったのかということをもまず説明してください。なぜライフジャケットを着用させないで乗船させていたのかということですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

まず、ライフジャケットにつきましては、船舶安全法上で小型船舶には積んでおかなければならないというふうに伺っております。

そして、船舶職員及び小型船舶操縦者法というのがありまして、転落のおそれがある場合には救命胴衣を着用させることとなっております。

そして、この着用が義務づけられてはいるのですが、それも限られておりまして、水上オートバイの特殊小型船舶乗船者、それから小型船舶に乗船中の12歳未満の子供、それから1人で小型漁船に乗船して漁業を行う者と、この3点のみ、この3者のみ着用が義務づけられておりまして、それ以外につきましては努力規定となっております。そこで、屋形船につきましては、法律の適用外となりまして、着用はしていなかったということでございます。

○北野委員

転落のおそれのあるときは、衝突なのです。だから、衝突したときに救命胴衣をつけるといっても遅いのです。

だから、たしか当委員会でも、クルーザーに乗ってオタモイ、塩谷のほうまで視察に行ったことがありましたけれども、このときも乗った方はおわかりのとおり、救命胴衣を着用させられたのです。全員着用していたはずですよ。

だから、どうして屋形船は、今回たまたま大事故には至らなかったけれども、ちょっと悪くすれば、港内とはいえ、みんな海に投げ出されるような危険だってあるわけです、実際にあったわけですから。だから、「転落するおそれがある場合」というくだりは、ちょっと理解が違うのではないかというふうに思うのです。

それと、この屋形船は、乗船者の希望によってアルコールを提供すると、船に乗って港内を見学しながら一杯飲むということだって乗客から要請があればやるわけです。港とはいっても、岸壁から600メートルも離れたところで事故が起こっているわけですから、10メートル以上の水深があるわけです。だから船の所有者の小樽市としては、乗船者の安全にかかわって少し落ち度があったのではないかというふうに思うのですが、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

転落のおそれと、それからアルコールの提供ということでの小樽市としての落ち度というところでございますけれども、まず転落のおそれにつきましては、上屋がありますので、通常、クルーザー等の甲板を歩くようなスタイルとは若干異なっておりますので、絶対とは言いませんけれども、それほど大きな転落のおそれということはないというふうに考えております。

また、アルコールの提供につきましても同じように、上屋がついておりますので、そのあたりを厳密に、ましてやアルコール、それから宴会をやっているときにライフジャケットを着て一杯飲むかということ、それも無理な話でございますので、あくまでも、努力規定であります。皆さんがどうしてもということでありましたら、ライフジャケットを着用していただくことはもちろんですけれども、それにも増して安全運航、そして事故のないように観光振興公社がきちんと努めるということで考えておりますので、市としてもそのあたりを指導してまいりたいと考えております。

○北野委員

指導してまいりたいということだけれども、今後はどうするのですか。乗船客は、義務規定ではないから、救命胴衣は要らないと言ったら強制できないということになるのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

乗船客には、万が一の事故のためにということで御案内はいたしまして、あとは御本人の意思にお任せするような形にはなるかと思えます。

○北野委員

この件に関しては、小樽市所有の屋形船にはライフジャケットを装備することになっており、法律で決められた基準をクリアしたライフジャケットを積んでいるはずなのです。私たちが以前考えていたライフジャケットというのは、膨らませて使用するものですが、今は大変技術が進んで、この間クルーザーに乗ったときは、乗った方はわかっていると思うのですが、水に落ちた場合に膨らむのです。

だから、ライフジャケットを着て酒を飲むのはいかがかと言うけれども、昔の膨らませて使用するものであれば

興ざめになるかもしれないけれども、今は、そうではないのです。海に落ちたときにぼっと膨らんで、そして首も持ち上げるようにして安全を確保するというふうになっているのです。小樽市としては現在、屋形船にどんなライフジャケットを装備しているのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

もちろん、今、北野委員がおっしゃったような、水に入ると膨らむようなライフジャケットを積んでおります。

○北野委員

一番新しいやつですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

はい、そうです。

○北野委員

そうしたら、何も一杯飲むのに差し支えないでしょう。

ちょっとこの点では、小樽市の前副市長がいる会社とはいえ、あなた方は少し遠慮して物を言っていないのではありませんか、これは危ないということ。そうではないと、今回は大した事故ではなかったけれども、救命胴衣も何も着用しないまま衝突して、沈むまでに大分時間があるというなら着用することが可能かもしれないけれども、ひっくり返ってしまったらどうしようもないでしょう。大事故になる可能性だってあったのだから。そういう指導について、屋形船を所有している小樽市としては、成り行き任せで、どんなふうになっているのか全くわからないという状況にあったのではないですか。

○（産業港湾）観光振興室長

安全性の確保につきましては、もう一度、観光振興公社とも十分に話し合いまして、万全を期していきたいと思えます。

それから、前段の前副市長のくだりににつきましては、昔からよく知っておりますので、かえって言いやすく、厳しく指導することができますので、その点につきましては御心配は要らないというふうに考えております。

○北野委員

海千山千の前副市長ですから、あなたは遠慮なく言いやすいと言いますが、私はあまり信用していません。遠慮しているのではないかと思います。

だから、そういうことがあれば、今後、困りますから、ぜひ安全についてはしっかりと対策を立てて、心配ないというようにしていただければと思うのです。

ところで、このライフジャケットを着用していなかったということについて、小樽海上保安部からは今回の事故に当たって何らかの注意はあったのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

今のところ、そのようなお話は何っておりません。

○北野委員

この問題は、海保の事情聴取が進んでいけばまたわかることなのですが、最後に、今回の事故の詳しいことは新聞報道しかないのだけれども、どういう状況で衝突したかについて、進行方向、特に右側の船が衝突を回避する義務があるということは我々素人でも知っているのですけれども、屋形船はどちらだったのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

屋形船は、小樽港の港内遊覧をやっておりまして、第3号ふ頭のほうから真つすぐ札幌のほうに向かっておりまして、ちょうどUターンをして防波堤のところ差し加かったところでございます。そこに、屋形船で言いますと右側のほうから、Uターンをして来たときに右側のほう、防波堤のちょうど間のほうを外海から内海に向かいましてクルーザーが進んできた、そこでクルーザーが直進をしまして、屋形船の右舷、右側ですね、屋形船の前方

右側に衝突したという事故でございます。

○北野委員

そうすると、クルーザーのほうに回避義務があったということなのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

屋形船にとりましてクルーザーが右手になりますので、右手側の船が優先ということになります。

○北野委員

では、屋形船のほうに落ち度があったのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

屋形船のほうに停止、若しくは警笛を鳴らすとか、そういったことをしなければいけなかったということで伺っております。

○北野委員

これは海保の事情聴取でいざれわかることだと思いますが、先ほど来言っている乗船者の安全ということが何よりも大事ですから、そういう点で落ち度のないように対応していただきたいということを申し上げておきます。

◎クルーズ客船の誘致について

次に、市は、観光誘致のために、今年 8 月下旬に東京で小樽港クルーズセミナーを開催するというのですが、これについての詳しい説明をお願いいたします。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

御質問のありました小樽港クルーズセミナーについて説明いたします。

本セミナーは、小樽港クルーズ推進協議会が主催となり 8 月 29 日、東京都内のホテルで予定しており、首都圏の旅行代理店、特にクルーズ客船の寄港地でのツアーを取り扱っている旅行代理店を中心に 40 名から 50 名程度をお呼びして、小樽の観光の説明会を開催するというを予定しております。

こちら協議会側の出席者といたしましては、市長をはじめ協議会メンバーであります観光協会の会員、それと同じく協議会の会員になっております北後志の観光協会にも出席を働きかけて、小樽・北後志、そちらのほうを全体で売り込んでいきたいというふうに考えております。

説明会の中身の中心は、今、小樽市内の旅行代理店に着地型旅行プランといいまして、地元でつくるツアーの乗船客が下船したとき向けのプランの造成をお願いしております。ですから、そのプランを持って 8 月下旬に東京のほうで、そのつくっていただいた旅行代理店も一緒になって、小樽・北後志を周遊する乗船客向けの半日コース又は 1 日コース、こういったコースを複数持って首都圏の旅行代理店の皆さんに売り込みを図っていきたいというふうに考えております。

そのほか、小樽・北後志観光全般についても、その機会を利用して PR を行っていきたいというふうに考えております。

○北野委員

次に、日本に寄港しているクルーズ船で、まだ小樽港に寄港していないクルーズ客船は何隻か、大きさもあわせて説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

今、御質問のありました日本に寄港してまだ小樽港に寄港していないクルーズ客船で、現在把握しているものは 21 隻です。そのうち今年これから小樽港に寄港する予定となっているものとしましては、コスタ・ビクトリアやカレドニアン・スカイ、ル・ソリアルなど、3 隻がございます。

最初に申し上げましたコスタ・ビクトリアについては約 7 万 5,000 トン、ル・ソリアルは 1 万 1,000 トン、カレドニアン・スカイは 4,200 トンになっております。

それから、来年は11万6,000トンのダイヤモンド・プリンセスが初寄港するという予定になっております。

○北野委員

そうすると、7万トン級以上ということになると、今出てきた船名の中では2隻なのですけれども、今年と来年。それで、そうすると接岸場所は勝納ふ頭の、先日サン・プリンセスが接岸したところということになるのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

先日、サン・プリンセスが入港いたしました勝納ふ頭の同じところを予定しております。7万トン以上のものについては、勝納ふ頭ということで予定しています。

○北野委員

今までサン・プリンセスの運航会社をはじめ、これまでクルーズ客船の運航会社に誘致を働きかけてきていると思うのですけれども、何社ぐらいに働きかけて、例えば今回のようなサン・プリンセスが寄港することになったのか。誘致の取組の内容、経過、今後の取組の方向の3点について説明をしてください。

○（産業港湾）港湾室主幹

御質問のありました、これまで行ってきました誘致活動につきましては、まず市長が直接、誘致活動を行ったものとしたしまして、外国船社としたしましては今回、初寄港となりましたサン・プリンセスなどのプリンセス・クルーズ社、それから昨年、レジェンド・オブ・ザ・シーズが入りました、そのロイヤルカリビアン社、それから8月に寄港を予定しておりますコスタ・ビクトリアのコスタ・クルーズ社、こういった外国船社がございます。

なお、プリンセス・クルーズ社につきましては、今年1月に市長が東京で社長とお会いしており、またロイヤルカリビアン社あるいはコスタ・クルーズ社につきましては、平成24年2月に市長が上海でトップセールスを行っております。

また、市長が直接、誘致活動を行いました国内船社としては、にっぽん丸の商船三井客船、ぱしふいっくびいなすの日本クルーズ客船、飛鳥Ⅱの郵船クルーズなどがございます。その他事務レベルで誘致活動を行っております日本の代理店としましては、プリンセス・クルーズ社の代理店であるカーニバル・ジャパン、ロイヤルカリビアンやセレブリティ・クルーズの代理店であるミキ・ツーリスト、それからコスタ・クルーズ社の代理店であるオーバーシーズ・トラベルなどに誘致を働きかけてまいりました。

今後につきましても、こういった誘致活動の取組を小樽港クルーズ推進協議会の官民挙げて取り組んでまいりたいと考えています。

○北野委員

市長が行けばいいのですけれども、事務方の方が行ったという後段の説明もあったのですが、この間、19日に、小樽にお見えになった運航会社の社長が、私も挨拶をさせていただいて、周りの人たちとも懇談をしたのですけれども、その中でこういう趣旨の話をしているのです。役所の人はいろいろと熱心に来るけれども、3年から4年で配置がえになる、だから前任者が言ったことが本当に信用できるのかどうかというのを民間会社はみんな疑問を持っているというふうにおっしゃっているのです。

今度は、推進協議会でやるということですが、そうはいつでも、これまでは小樽港貿易振興協議会ですか、ここでやっていましたが、実際は小樽市の幹部職員がやっていたわけです。だから、これからの誘致活動について、そういう相手側が懸念を持っているマイナス面をどうカバーした誘致活動を行うかということについて説明してください。

○産業港湾部参事

社長がお見えになったときには、同様の趣旨のお話を私たちも直接お伺いいたしました。多分、今、担当しております職員が丁寧にこれまで数年間、コミュニケーションをとらせていただいておりますので、その職員の異動後のことを御心配なされてのお話もあったかというふうには思っております。

今、北野委員からも御指摘がありましたとおり、今、協議会ができて、当然、窓口がころころ変わりますとまた信頼をなくするということにもなりますので、まずは市として、市の窓口の中でまずは情報を、まず上司は部下に、部下は上司にということで共有するのが第一だと思いますし、それから船社を含めて、代理店を含めてお会いするときには複数の職員で当たって、情報をみんなで共有していくこともまた大事なことだと思います。

今お話のありました代理店や船社との間の窓口につきましては、当面、市がやっていくことになると思っていますので、その情報を、窓口をまず一つにしておきまして、それをまた協議会に伝えていく形で考えております。

○北野委員

次に、今月19日、サン・プリンセスの入港歓迎式典があるということで、乗船前に待機していた際、目の前で歓迎ボランティアの方々がテントを寄せ集めて、その中で一生懸命作業をしておられたのです。私もそのときに一緒に行った方に、例えば千葉委員もそこにいたのですけれども、もっと大型のテントを買うように与党として質問したほうがいいのではないかと言ったのですが、やはり手狭なのです。だから、あの日はたまたま雨が降っていなかったから、チャーターしているハイヤーとか、あるいは貸切りバスが来ているわけですから、そのとき雨が降ったような場合、大型のテントの中で待機できる、こういうことが必要だというふうに思うのです。

しばらくの間は、7万トン級であれば勝納ふ頭で受け入れざるを得ないわけですから、そういうふうな細かい配慮というか、こういうのは必要ではないかと思うのです。ボランティアの人が、いろいろ飲物その他のサービスのためにテントがあるだけで、船からおりてきた乗船客がハイヤーを待ったり、それから観光バスに分乗していく、そういう待機場所というのは野ざらしになっているのです。その辺は全然考えてはおられないのですか。

そして、そういう大型のテントであれば、潮まつりのときに現地本部がいつもスーパーハウスを用意して、そこでやっているようでも、大型テントがあれば、そういうことにも使えるのではないですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

今、委員から御指摘の物産あるいは観光案内所で使用しておりましたテントについてですけれども、今回、手狭であったり、あるいはちょっと汚いのではないかと、テントがちょっと汚れているのではないかとといったような御意見を頂戴しております。このことにつきましては、今回の6月19日の受入れにおける一つの大きな反省点だと我々も考えておまして、今後、改善に向けて検討してまいりたいと考えております。

○北野委員

検討してまいりたいということですね。

次、たまたまテントの話はその場でしまして、今、質問をさせていただいたのですが、翌日の新聞に、その運航会社の木島社長が、私とは違って、テントの活用方法について語っているのです。それはごらんになったと思うのですが、これについての理事者側の見解はいかがですか。

○（産業港湾）港湾室長

翌日の木島社長のコメントということで、要はターミナル機能としてテントでも十分というような御発言をなさったのですけれども、これにつきましては、このプリンセス・クルーズ社の副社長が昨年も2度こちらのほうに見えていまして、私どもと打合せをしております。その中で、来年は定点クルーズをサン・プリンセスで12回、そのほかに寄港という形で、サン・プリンセスよりも大型のダイヤモンド・プリンセスが来るということでございまして、その打合せの中でも、そういったターミナル機能が生かせるような大型テントの設置ということについてはもうお話いただいておりますので、次年度に向けては具体的にどういった型、大きさであるとか、どういった機能であるとか、これは全体のふ頭の中のオペレーティングにもかかわるのですけれども、そういったことも含めて船社側と詰めていきたいという段階でございます。

○北野委員

ぜひ、これについては、仮に第3号ふ頭の16番バースから棧橋を延長して、接岸の延長が370メートルぐらいにな

るというようなお話ですけれども、それができた以降も、この大型テントというのは有効活用ができると思うので、ぜひ具体化を図っていただきたいと思います。

◎小樽港クルーズ推進協議会について

次、報告事項のうちクルーズ推進協議会に関連して 2 点お尋ねしたいと思うのですが、報告の中に出てきた小樽港貿易振興協議会、ここが行っていた誘致や受入れ態勢は、今後、クルーズ推進協議会に移行すると。

しかし、小樽港貿易振興協議会の本来の目的、これは何であったのかと。そして今後、このクルーズ客船の誘致や受入れはクルーズ推進協議会に移行したとしても、もともとの貿易振興協議会の持っている小樽港の貨物量の増大、その他の港湾の振興については引き続きやっていかれると思うのですが、その辺はどういうふうに展開されるのですか。まず、その 1 点をお答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

御質問のありました小樽港貿易振興協議会、OPS についてでございますが、その目的といたしましては、小樽港の利用を促進することで港湾産業の振興に寄与し、もって本市経済の発展を図ることを目的とすると、こういうことで、平成 13 年 4 月に設立した組織でございます。こういった目的でございますので、構成メンバーといたしましては、港湾関係の倉庫ですとか船舶代理店、運送関係など、63 団体が構成された組織でございます。

○産業港湾部参事

それでは、私から、後段の御質問でございますけれども、今後、この小樽港貿易振興協議会での活動のことでございますけれども、ただいま申し上げましたように、確かにクルーズ関係の事業は別組織に移しました。

ただ、この移した後、貿易振興協議会の規約等は特に改正しておりませんで、従来のような事業を継続しているということで皆様に確認はしておりますけれども、一番に皆様とお話ししておりますのは、やはり企業訪問といえますか、従来からの懸案であります、まず一つはこういった貨物の誘致、あるいは現在、小樽で活動されております企業の関連企業を訪問させていただいて、何がこの貨物の増のために必要かというあたりを業界の皆様と一緒に御意見を伺っていくというふうには思っております。

加えて、勝納ふ頭なり港町ふ頭にもまだ分譲地のあきもございますので、従来の港関係の企業訪問という枠を多少超えて、企業誘致というところまで踏み込んで少し枠を広げていろいろなお話も伺っていききたいということでございます、貿易振興協議会につきましても、業界の皆様を含めて活動は従前以上に頑張っていきたいというふうには思っております。

○北野委員

貿易振興協議会の事業内容のトップに、航路及び貨物の誘致活動ということで、やはり貨物の増大を大目的に掲げてこれまで頑張ってこられたと思うのです。

しかし、メンバーから見ますと、官庁関係の方もおられるわけですから、小樽市や小樽の港湾業者の方々、こういう方々が積極的に貨物を誘致するというに動かなければ、国が小樽だけのために動くなんていうことは考えられませんから、そのあたりを皆さん方が自覚していると思うので、ぜひ今後も小樽港で貨物を増やすように頑張っていたいただきたいということをお願いしておきます。

◎第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画策定の遅れに伴う影響について

次に、港湾計画について伺います。

最初に、第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画の策定期間について、先ほど報告があったように、1 年ほどずれ込むというように理解をしたわけです。そうすると、理事者が予定していた計画に照らせば、それぞれの事業がどういう遅れになるのか、わかるように説明をしてください。

○（産業港湾）事業課長

第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画の遅れに伴いまして、現在、私どもが進めております計画への影響についてでご

ございますけれども、まず 1 点目としましては、当面、私ども第 3 号ふ頭の岸壁の整備というのを積極的に取り組んでいるところでございます。これにつきましては、第 3 号ふ頭の再開発計画の策定と並行して進めながら、北海道開発局と事業化に向けた調整を行っていきたいというふうに考えてございまして、これについてはできるだけ遅れが出ないように取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

また、その他の第 3 号ふ頭関連ということになります。まず大きくは、この第 3 号ふ頭の再開発計画を将来的には港湾計画改訂に反映させるということで進めてございますけれども、こちらにつきましては、この再開発計画が若干遅れるということで、これとあわせて若干遅れる見込みかなというふうには考えてございます。

○北野委員

ちょっと理解できないのですけれども、先ほどの話と今の話を聞けば、第 3 号ふ頭を再開発したいということで北海道開発局と話をしていたら、岸壁の老朽化があるから、それらを今、国で調査していると言っているのです。それが一体いつ終わるのか、終わることによって何をすることになるのか、そういうことが定まらないと、先ほど来出ているクルーズ客船のための 16 番バースから沖合への栈橋の設置というか、建設というか、これもできないのではないかと思います。岸壁が不備なままやるなんていうことは考えられませんから。そうすると、多少の遅れどころではなくなるのです。クルーズ船の誘致には影響ないとは思いますが、そのあたりはどうされるのですか。

仮に、第 3 号ふ頭の 16 番バースなどが岸壁強化の工事に入った場合、クルーズ客船は全部勝納ふ頭というふうになってしまうのですが、そういう関連がどうなのかということをお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

まず、老朽化調査の関係ですけれども、これについては、岸壁の老朽化調査をするということで、今、私ども北海道開発局と第 3 号ふ頭における岸壁の事業化に向けて調整をしていますが、この整備手法について、老朽化対策が必要であればまた整備手法も変わってくるということで、その辺の調整をしているところでございます。

先ほども答弁させていただきましたが、まず岸壁に限っては、この辺の老朽化の調査の状況をなるべく早い時点で開発局にお願いいたしまして、この第 3 号ふ頭の岸壁については、当初予定していましたように、なるべく早い段階で整備に向けて進めていききたいというのがまず一つでございます。

そのほかの第 3 号ふ頭の再開発関係になってきますと、これは全て港湾計画の改訂を行ってから、それに位置づけて整備ということになります。その前段となる港湾計画の改訂、これについては第 3 号ふ頭の再開発計画、これ自体を反映することになりますので、この今の当初見込んでいました平成 27 年度を目標として進めているというスケジュールでございますが、これについては若干、1 年とか遅れるようになるのではと今考えてございます。

○北野委員

そうしたら、別な観点からですが、第 3 号ふ頭の 16 番バースの先端から沖合に出す新規の事業の栈橋は、これはたしか重要港湾の中でも重点港湾にしか新規の予算は配分しないということで小樽港は重点港湾から外されたのです。それなのに直轄事業でやる新規の栈橋は認められるのだということになれば、重点港湾で新規事業は認めないと言ったことが崩れてしまうことになると思うのです。だから、そうなると耐震岸壁だとか、そういうような急がなければならない事業をやはり進めていく道が開かれたのではないかとこのように理解するのですが、それはあまりにも楽観的な見方ですか。

○（産業港湾）事業課長

今、御指摘のとおり、小樽港は重点港湾から外れているということがございますので、新規の直轄事業についてはなかなか厳しいという状況が一つございます。

その一方で、第 3 号ふ頭のこの岸壁整備については、日本海側拠点港ということで私ども選定を受けてございまして、何らかの国の支援が得られるという環境にもございます。そのスキームについてはまだはっきりしてございませんが、まずこの第 3 号ふ頭の整備につきましては、小樽港のクルーズ客船の寄港実績ですとか、今後の予定

ということについては、北海道開発局、また国土交通省港湾局も十分承知していただいているようで、基本的にはこの事業化に向けていろいろと相談に乗っていただいていると、そしてまた調整しているという状況でございます。

その他、これができたら他の港湾施設についても、また新規の直轄事業ということについてのお話ですが、まずもって基本的に新規の直轄事業は、やはり今、重点港湾ですとか非重点にかかわらず非常に厳しい状況でございます。北海道の中でも、釧路港などは重点港湾に指定されてございますし、また国際バルク戦略港湾というのに指定されてございます。そういう中であっても、2年間ほど事業要求をしているけれども、なかなか新規の直轄事業が得られないという状況でございます。そういう中で、小樽港としても、今後は事業を進めていくことになれば、重点、非重点というそのスキームのほかにも、その事業の必要性というのが真に問われて事業採択を認めてもらう、認めてもらわないという状況になろうかと思えます。

私どもとしては、当面、この第3号ふ頭の事業について積極的に取り組んでいくという姿勢でありますけれども、その後の整備につきましては、小樽港、どうしてもやはり直轄事業を行う上でも当然、管理者負担というのが発生しますし、その辺も踏まえて効率的な投資になるような事業展開を考えていきたいというふうに思っております。

○北野委員

◎小樽港研究会について

それでは次に、口頭報告にあった小樽港研究会、メモにもありますけれども、今定例会の予算特別委員会の議論を聞いていましたら、理事者はこういうふうに説明しているのです。港湾計画改訂に向け、小樽港の物流をどのように考えているか、港湾振興会に依頼し、港湾関係者何人かを推薦してもらい、市と一緒に小樽港研究会を立ち上げた。その研究会で、小樽港の主要貨物のフェリーやコンテナ、穀物、ロシア貿易を個別に現状分析し、今後の可能性を探っている。主要貨物を中心に今後、近いところの貨物量も伸ばせるように考えている、こう説明をしているのです。

このほかに、予算特別委員会で理事者が答弁したことで重要なことがあれば補足してください。

○（産業港湾）事業課長

先日の予算特別委員会で、小樽港研究会のテーマということで報告をさせていただきましたが、それ以外で進めている内容についてでございますけれども、研究会では、この貨物の動向の分析のほか、小樽港にあります指定保税地域、第3号ふ頭が指定保税地域になってございますが、再開発計画を進めていく上では、この指定保税地域をどこかに移転しなければならないということになりますけれども、この移転先をどこにするかとかいうこともこの研究会の中でいろいろ検討していただいております。

また、あわせて、この移転に伴いまして、公共上屋もどこかに移転していかなければならないということになりますので、この公共上屋のあり方についても、この研究会の中で議論をしていただいているところでございます。

○北野委員

そういうことであれば、私は物すごく大きな疑問があるのです。

例えば、小樽港研究会というのは、港湾審議会の中に理事者側が原案を策定するために研究会を立ち上げるということで、この小樽港研究会というのが立ち上がり、そしていろいろと検討しているのです。

ですが、公共上屋を移転するとか、それから指定保税地域をどこかへ移すとかということになれば大ごとであり、それから現に営業活動とか、仕事をしているわけですから、それとの絡みも出てくることから、こういうことは、港湾審議会全体にまず諮って、前であれば、私が前期、市議会議員をやっていたころは、この港湾審議会の中に小委員会を設けて、そこで検討して本委員会とか本審議会に諮るという手続をとっていたので、それが港湾審議会委員全体の認識になっていたのです。

ところが、今回は、港湾審議会に諮ってはいるけれども、研究会を立ち上げて理事者側の案を検討するというところで、港湾審議会のほかのメンバーは、言ってみれば、全然ほかの席に移されてしまっているのです。このような

やり方でいいのかという疑問があるのです。その辺はどうですか。

○（産業港湾）事業課長

私ども、この研究会でいろいろと議論を進めてございますけれども、今、小樽市地方港湾審議会で、例えば小委員会などを設けるといことが御指摘としてありましたけれども、過去に審議会に市から諮問させていただいて、その諮問内容について小委員会でいろいろと深く吟味させていただいて答申をいただくという経緯は今までもあったということで承知してございます。

それで、今、この研究会の進め方についてですけれども、とりあえずこの業界の方々と市で企業秘密的な部分もございまして、いろいろと細かいすり合わせとか希望とかいろいろなことを伺いながら、まずは全体の方向性といひましようか、方針というのをまずまとめていきたいというふうに考えてございます。その上で港湾計画の案にその内容を反映していくということで考えてございまして、最終的に審議会については、案がまとまった段階で諮問させていただくというふうになります。当然、その前段でも、これからずっと研究会の議論は続きますので、審議会が開催される都度、研究会の進捗状況等についても報告させていただいて、その際、いろいろとまた御意見があれば伺っていきたいというふうに考えてございます。

○北野委員

こういう指定保税地域の移転とか公共上屋の移転というのは、大問題なのです。今までこれがネックになって、あそこをクルーズ客船発着の起点にするということがなかなかできないできたのです。

だから、私は、港湾審議会のメモを見せていただきましたけれども、こういうことをやるために研究会で検討して、審議会に諮りたいということを明確にうたっていないのです。だから、共産党の小貫議員は港湾審議会の委員をやっているけれども、そういう認識ではないですよ。ああいうメモを見たら、そういう認識なんかにはならないわけですから。

だから、せっかく港湾審議会が小樽にあるのに、あまり活発に開かれていないのですよ、開こうとしていない。そして、もう言うてみれば、関係者だけ集まって、そして何か大事なことを決めて事後承諾と、こういうやり方では私はよくないと思いますから、やるのであれば、そういう今までネックになっていた大問題をここでやるのですということをきちんと明確に審議会に諮って、そしてその了承の下に研究会で検討していくということでなければ、私はうまくいかないと思いますよ。誰がそんなことを決めたと、関係者を集めているけれども、そんなに何十人でやっているわけではないわけですから。今までも利益が絡んだり移転補償が絡んだり、お金が絡んでなかなかうまくいかないということで、あなた方は悩みを吐露していたわけでしょう。そういうものを、そこで理事者側と関係者だけで集まってごちゃごちゃ決めて事後承諾ですなんて、そんな簡単なことではいかないです。だから、そこはもう少し港湾審議会という法的な組織があるわけですから、そこは明確にしてやっていただきたい、これは要望です。

◎寄贈されたオタモイ遊園地の映像の活用について

最後に、寄贈されたオタモイ遊園地の 8 ミリフィルムの活用について質問して終わりにします。

先日のテレビ報道を見ていますと、オタモイ遊園地の 8 ミリフィルムの活用についてカットしたり編集しているという説明があったのですが、どういう編集にするのか、それからこのフィルムの活用の基本方針はどうするのかというのが二つ目、三つ目は、オタモイ観光開発との 8 ミリフィルムの活用の関連、編集、活用の中でどういうふうにするのかという 3 点についてお答えください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

今の三つの御質問でございまして、まず総合博物館に確認いたしましたところ、現在、運河館で 5 分番組のビデオを 4 本、続けて上映しているそうです。その 4 本のうちの一つを差しかえて、今まで博物館で所有している写真ですとか映像ですとか、そういったものと、それから今回の新しく入手した 8 ミリフィルムとあわせてまた

さらに新たに 5 分番組をつくって、今までの 4 本のうちの 1 本を差し替えるということで、まず聞いております。

それから、フィルムの活用方針ですけれども、総合博物館では 200 本ほどの収蔵フィルムを、今、デジタル化しているそうです。来館者の御要望に応じて館内で見てもらえるようにしている状況でありますので、今回、オタモイの番組につきましても、編集後、常時、中で見られるようにしますし、また要望があれば出前講座などでも、外で上映することも可能だそうです。

それから、オタモイ観光開発の関連に位置づけて、その編集、活用、どうなのかというお話でございましたが、まず総合博物館の映像物は、あくまでも歴史資料として後世に語り継ぐものであります。オタモイ観光開発につきましては、今後の見通しが立たず、景色を見てもらうということができませんので、このような資料があれば、市民や観光客の皆さんに、かつての姿を見てもらえるいい機会になるということで考えております。観光振興室としまして、総合博物館と連携しながら、問い合わせがあれば総合博物館で歴史に触れてもらえる、触れられる旨を紹介してまいりたいというふうに考えております。

○委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

○山田委員

それでは、初めてこの経済常任委員会に入ることになり、本日初の質問をさせていただきます。まだまだ勉強不足やわからない点が多々ある中、理事者の皆様には丁重な御答弁、御配慮をお願いいたします。

◎屋形船の衝突事故について

まず、今回の屋形船衝突事故について報告を聞いて何点かお聞きいたします。

報告では、現在、海難審判中ということですが、本当に大事故に至らず、けがをした乗客が軽傷であったことに安堵いたしました。

まずは、原因究明の部分と、船の修理について費用、大体どれぐらいの日数がかかるのか、また運航に関しては、安全対策についてどのように考えているのか、お聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

先ほど報告で申しましたように、現在、小樽海上保安部で原因を究明している、北野委員からも先ほどありました右側の優先ということがありますので、屋形船につきましても何らかの原因といたしますか、見張り番が見張りをきちんとしていないということでもありますし、またクルーザーにも前方不注意というものがありますので、今のところ双方に原因があるということで考えておりますけれども、そのはっきりした原因につきましては海上保安部で検証し、その後、海難審判にかかっていくということにもなります。

それから、修理費用、日数でありますけれども、現在、見積りをとっておりますが、どれぐらいかかるのかというの、実際のところはわかりません。上屋の部分がかなり破損しておりますので、そのまま上屋部分をそっくりかえるぐらいの工事だということで聞いております。ですから、先ほど申しました 7 月いっぱいには当然、無理であろうということで考えております。

また、安全対策でありますけれども、今回の事故につきましては、やはり前方不注意ということもありますので、海上観光船、現在運航しておりますから、その海上観光船につきましては、安全管理を含めてきちんと運航してもらうように、これからも観光振興公社に対しては指導してまいりたいということで考えております。

○山田委員

ある程度、その船の修理の費用、上屋の部分だけでも結構な金額だと思います。また、修理にかかる日数もある程度の、1 か月以上かかるのではないかと私も思います。

最後の安全運航については、私も船舶免許を持っていますが、やはり車と一緒に、スピードの出しすぎ、また前

方の安全の確認、この辺が今回の事故につながったのではないかと考えています。その後は過失割合ということで修理費用のところに行くのですが、その部分についても、ある程度終わった段階でまた御報告いただければということで、よろしく願いいたします。

◎新造船選定基準の地域貢献度について

また、報告事項からお聞きするのですが、今回、観光船の部分で新たに 1 億 3,000 万円の予算で入札などされて、新造船をつくるということで聞いております。この部分で地域貢献度ということでお話があったと思うのですが、その点を詳しく聞かせていただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

地域貢献度につきましては、選定委員会が事業者を選定するに当たって選定基準を設けておりますけれども、その中の一つに、地域に対してどのような貢献をするかという 1 項目がございました。地域の事業者がどれほど取り組めるか、どういう考えでこの仕事に当たるかということでありますので、具体的に言うと、どれだけ地域の皆さんと連携を図れるか、その考え方を示すという基準であります。それが一つの採点基準でございます。

○山田委員

技術提案の部分で地域貢献度ということは、新造船の艦装の部分である程度その地域に発注できるという考えでよろしいでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

観光振興公社から聞いていますが、例えばレーダーですとか法定安全装備ですとかそういったもの、そこは市内の業者でも賄えるものですので、向こうの考え方としては、もちろん市内の業者から、売り込んでください、どんどん地域、市内の業者に売り込んでほしいということで考えているそうですので、そのあたり市内の業者をどんどん使ってほしいということで考えております。

○山田委員

本当に高い買物なので、できればやはり市内の業者が参入できる部分があれば、先ほど救命胴衣のお話もありましたが、市内業者で調達できる部分は市内の業者にこのような門戸を開いていただいて、できるだけ地域に貢献していただくよう、私からもお願いいたします。その点について、最後に一言お願いします。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

委員のおっしゃるとおり、やはりせっかく小樽市が 1 億 3,000 万円出資するわけですから、市内の皆さんにもある程度の還元があって、経済効果が上がることが必要と考えておりますので、そのあたりもしっかり振興公社に伝えて、地元を使ってもらえるかも含めて積極的に取り組んでもらいたと考えています。

○山田委員

◎企業立地の状況について

それでは、また目先を変えまして、報告で企業立地の状況についていろいろと説明がありました。

現在、全国的に経済・投資は上向き状態なので、ある程度こういう形で増えてはきているということで、私もさきの代表質問でもこの企業立地についてはお聞きしましたが、現在、押さえている部分で構わないのですが、問い合わせ件数や、ほかの企業立地についての条件の変化など、もしあればお聞かせ願いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

今、お問い合わせの件数ということで御質問がありましたけれども、申しわけございません、現在、資料を持っておりませんので今お答えできません。後ほど述べさせていただきます。

もう一件が、企業立地の状況ということでございますけれども、昨年度、工場も見学していただきましたが、東洋水産株式会社と一正蒲鉾株式会社、これは昨年からお聞かせいただいておりますけれども、そのほか、報告でも申し

ました横浜冷凍株式会社、それから北海道漁業協同組合連合会、これについてはこれからの、横浜冷凍については新しい施設を建設する、それから漁連についてはもうすぐ入札と、それから建設に入るといってお話をお聞きしています。

そのほかにつきましては、昨年、トップセミナーを開催した後、東京、首都圏のフォローアップということでは、連休前に私も訪問してまいりました。それから、市長も数件訪問しておりますし、なかなかすぐに立地するというような状況ではございませんけれども、トップセミナーを開催したことによって企業のその感触ということではないですが、やはり話しやすいとか、話を聞いていただけるとか、そういうような雰囲気にはなっているということでは感じております。

○山田委員

◎「小樽の物産と観光フェア」について

次に、明日から行われる小樽の物産と観光フェア、いわゆる地域経済交流促進事業、昨今言われている小樽物産市の売上げの低下、明日から札幌で行われるということで、この事業、今回はどのような事業なのか、例えば目玉商品とか展示の対策、例えば付加価値的な観光PR、イベントをどのようにされるのか、お聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

今、御質問のありました明日からアリオ札幌で行う「小樽の物産と観光フェア」は、地域経済交流促進事業ということで、今年6回目となります。アリオのほかには、イオンスーパーセンター手稲山口店や、イオン札幌発寒店でやっているイベントでございます。

今回のイベントの内容ですけれども、明日26日から7月1日までの6日間ということで、今回、出展者は16社で、昨年から比べると1社増えております。

目玉といたしましては、今回、初出展となる企業が3社ほどございまして、タルシェとか、かりんとうまんじゅうを出している円甘味という新しいお店ですとか、あと、なると屋の系列店で中央市場に手羽本舗という店ができたのですけれども、そこも初出展ということで、今回、目玉で出ております。

あとは、30日の日曜日にミスおたる2名が行きまして、アリオ札幌内にあるステージで観光PRのイベントを行う、それから、今回は1,000円買うと1回引けるというお楽しみ抽選会も行って、当たった方には小樽の特産品ですとか、そういったものも当たるような抽選会も実施する予定です。

札幌圏につきましては、特に物産と観光フェアと銘打っておりますので、観光のPRをして、小樽に足を運んでほしいという意味合いも含めて実施しております。主にやっているのはパネル展ということで、水族館と博物館の鉄道の部分のパネル展のほか、夏のイベントの情報ですとか、それから観光パンフレットをビニール袋に入れて一つにまとめて、自由にお客様に持っていただけるようなことをしております、物産のPR、それから観光でPRして小樽に来ていただくと、そういった内容で行う予定でございます。

○山田委員

今回、3店舗ほど新しいお店が入って、新規巻き返しということでされることと思います。そういった意味では、やはり新鮮味があるほうが、来たお客さんにも十分満足できる対策かと思えます。

ただ、私が個人的に思うのは、これからたぶん旬のもの、水産でも果物でも旬の食材を使ったものがあればいいという気がします。特産品ですから、常時こういうようなものを売る場合ですから、なかなかそういう旬のものを使うというのは難しいとは思いますが、これからまだまだ後志地方に行ったらこういう特産品があると思いますので、どしどし掘り起こしのほうよろしく願いいたします。その点についていかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

今、委員がおっしゃったように、旬のもの、1次産品みたいなことになるとと思いますが、なかなか小樽、特にこ

これは、出展者の募集は物産協会とも連携してやっていますので、なかなか1次産品を出すというのは、出しているお店というのはなかなか集めるのは難しいところではあるのですけれども、その辺につきましても、物産協会ですか農協とかもあると思いますが、そういったところと相談しながら、もしそういった出展希望のところがあれば出ていただくというような形をとって、とにかく札幌圏のお客様に飽きが来ないように旬な、もし売れなくても、情報だけの提供でもいいと思うのですけれども、そういったことで情報提供なりも一緒に連携して進めていきたいというふうには思っております。

○山田委員

旬の食材を使うというのは、本当に難しいと私も思います。ですから、ある程度、これからまた違う質問で言いますが、小樽の旬の食材の時期をお知らせするとか、いろいろな手法があると思いますので、その点も研究して、よろしくお願いたします。

◎港町ふ頭の土地分譲及び賃貸について

次に、今回、インターネットでも載っておりました港町ふ頭分譲地について何点かお聞きいたします。

今回、4月1日から来年度まで1年間、この港町ふ頭の土地分譲及び賃貸の御案内ということでインターネットにも載っております。

まず、この経緯についてお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）管理課長

港町ふ頭分譲地及び賃貸についてですが、これにつきましては、毎年、評価を見直しまして、価格の見直しをしているところでございます。

当初につきましては、第1号ふ頭、今は旧という表現をさせていただいていますが、旧第1号ふ頭を埋め立てて、港町ふ頭を整備してきている経緯がございます。

それで、埋立地部分につきましては平成9年、それから既存の上屋があったところをクリアランスして分譲し始めた左側の部分が平成14年、それで、それ以降から分譲開始いたしまして、現在に至っているところでございます。

この区画につきましては、1万3,000円から1万4,000円程度の区画ということで分譲してきたところなのですが、この分譲のほか、賃貸という方法で利用も想定しております。賃貸につきましては、2種類です。短期間の貸付けと長期間の貸付けということで、短期間につきましては1年を制限に貸し付けておまして、2番目として長期貸付けにつきましては、10年から50年ということで、建物を建ててお貸しするという形の中で利用を想定して、現在、案内をしているところです。

○山田委員

ある程度この分区の部分でお話ししていただいたのですが、この規制に関する部分でいくと、この商港区という施設で許可する業種に限るとのことなのですが、その部分では何か今回、動きはあったのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

分譲地、また長期貸付けにつきましては、今、委員御指摘のとおり、分区条例の中で用途が決められておりますので、想定されますのは、大まかに言うと、港湾の関連業者のみの販売という形になります。

また、短期の貸付けについてはちょっと違うのですが、これにつきましてはいわゆる普通の公共事業の資材置場又はその作業員の人たちの駐車場ですとか、そういう部分の中でお貸ししている状況でございます。

用途としましては、分譲、若しくは長期貸付けに比べて、短期につきましては、やや幅広い形で活用しているところでございます。

ただ、そこの地区、また商港区としての用途、また縛りについては、その内容についての変化というのは当初から変わっていない状況でございます。

○山田委員

今回、A、B、C、D、E、Fと6か所あるわけですが、この6か所というのは何年ぐらい使用されていなかったのでしょうか。大まかでよろしいです。

○（産業港湾）管理課長

利用されていない期間というお尋ねなのですが、AとBにつきましては、本来の目的ではございませんが、建設部で行っています排雪作業の中で、1次堆雪場として毎年のように使われている場所ですので、利用していないという表現ではちょっと似つかわしくないかと思っております。

あと、本年なのですが、C、D、E、F、全てについて建設業者、若しくは横の分譲を購入した業者から連続した用地を貸してほしいというような希望がございまして、今のところ、C、D、E、Fについては全て一時使用という形の中で利用をしているところでございます。

○山田委員

C、D、E、Fは一時使用されているということでいくと、現在、A、Bに関して言えば50年の契約も可能だということよろしいでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

これにつきましては、雪対策課とも調整を今しているところですが、根本的にはこのインターネットで出していますお知らせの中でも書いてあるのですが、いわゆる購入の意向があれば、それを優先して行うということで考えております。A、Bにつきましては、港湾業界にとっては水辺に近い魅力的な場所だと考えており、岸壁に近い場所でございますし、かなり利用価値は高いと思っておりますので、そういう中で今後とも業界にアピールしていこうと思っております。

○山田委員

今、言われたとおり、私もそう思います。水辺に近いので、本当に利用される方だったらもうA、Bのほうを利用されるのかなと思いますので、今回、こういうような規制がある程度緩やかになったということで、なかなか今後の見通しというのは立たないとは思いますが、なるべくならそういうような大きい敷地を、小さくはもうできないのですよね、これ以上は。できれば、利用者が希望するような形に沿ってお貸し、又はそういうような長期貸付けされるようお願いいたします。その点について最後に一言お願いします。

○（産業港湾）管理課長

港湾地区内の用途での利用、又は用途の緩和という部分なのでしょうか、そのお尋ねなのですが、この港町ふ頭だけという形ではなくて、全体の分区、またその中での変更を何年間かしてきています。そういう流れの中で、港湾物流だけが臨港地区内でやっていく時代ではもうないと思っております。この地区だけに限らず、全体の中での土地利用、また今後行われます港湾計画との関係もございまして、そういう全体の中で用途などを見直してまいりたいと思っております。

○山田委員

◎第3号ふ頭の岸壁に関する老朽化点検調査とその対応について

小樽港港湾計画の部分でまず第3号ふ頭周辺の再計画、北海道開発局でいろいろと調査されてから年末にかけてそういう施行をされるということですが、どういった内容の調査をされるのか、それによってどのような対策を道が予想しているのか、わかる範囲でいいですから、その辺について押さえているものがあればお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

まず、第3号ふ頭にかかわる老朽化調査の内容についてでございますけれども、調査の内容といたしましては、岸壁の本体のコンクリート部分をコア抜きいたしまして、その強度ですとか、腐食の度合いを調べるといった調査

をされるということで、まず 1 点伺ってございます。そのほか、岸壁全体として、その地中部の空洞化調査、こういうのもあわせて行うということで聞いてございます。

この結果を踏まえた対応ということでのお尋ねでございますけれども、これにつきましては、本当にこの結果を踏まえて、まずその状況を把握した上で、私どもが今考えていますこの第 3 号ふ頭の岸壁整備をどのような整備手法をとっていくことがいいのかという話になるとと思いますので、今後も北海道開発局との調整をしていく中で進めていかなければならないというふうに思います。

○山田委員

ということは、その調査によってはある程度、先ほど北野委員からも指摘がありましたが、耐震化ということも考えてということよろしいですか。

○（産業港湾）事業課長

今回の整備につきましては、一般的に言われております耐震強化岸壁ですとか、そこまでの整備は考えてはございません。一般的な、現行基準で言う耐震レベルが 2 種類あるのですが、一般的な基準でつくる形、計画する形になるのではないかとこのように考えてございます。

ただ、これにつきましても、まず、この老朽化調査の結果を踏まえまして、また北海道開発局といろいろ調整をしていきたいということで考えてございます。

○山田委員

◎第 3 号ふ頭の公共上屋について

それでは、その上に建つ上屋についてお聞きします。

ある程度、公共上屋についても、将来の整備方法、いろいろ考えていると思います。昨今、この上屋に入る物流、物資も減っていると聞いております。この将来の整備方法、いろいろとあると思いますが、現時点で考えている部分があればお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

今のお尋ねの第 3 号ふ頭の再開発をしていくときに、現状の第 3 号ふ頭にある上屋、これをどのような形で考えていくかということで答弁させていただきますが、これにつきましては、先ほど北野委員からの質問に答弁させていただきましたが、まさに小樽港研究会の研究テーマとしていろいろと議論させていただいております。

テーマとしては、当初、上屋を最終的にどのような場所に、どのような数を確保していったらいいかというところで始めたのですが、現在としては、再開発をしていけば、当然、現状でございます上屋、これがなくなりますので、その移転候補地をどこに考えていけばいいのかということで議論を進めております。最終的には、必要数までの議論には言及していないで、当然、これから移転が、例えば再開発が始まって移転が必要になると、また、そのときに小樽港の物流の事情もどうなっているかということもございます。それを踏まえて最終的には上屋の建築が必要かどうかという議論になっていくかと思うのですが、その辺については将来に預けるといたしまして、そういったときでも、将来的に効率的な物流空間をつくっていくという視点に立って、一応どういったところが代替の上屋の候補地になるかというようなことについて今、議論させていただいているという状況でございます。その辺で最終的には再開発計画の移転に関しましても、候補地をこういうところに確保するというを前提にしてまとめていきたいというふうに考えてございます。

○山田委員

なかなか難しい問題だと思います。その点いい方法があつて、計画ができた時点でまたお知らせ願いたいと思います。

◎水産地方卸売市場の現況と対応について

次に、小樽市公設水産地方卸売市場を視察をさせていただきました。視察して感じたことといえば、やはり物量

がどんどん減ってきて、水産にかかわる従事者も減ってきているということで聞いております。

まず、現状、水産市場がどのような状況なのかをお聞かせの上、現在の施設に関して、ある程度老朽化されていると思いますので、将来的に対策があれば、その点をお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）水産課長

まず、市場の取扱いの状況ですけれども、今の市場は昭和53年度に開設しております。そのときの取扱量は約5万8,000トンで、平成24年度が1万9,000トンという形になっております。この間、実は平成14年度が一応マックスといいますか、最高で6万7,000トンの扱いをしております。

また、取扱金額ですが、昭和53年度の開設年の約52億7,000万円が、平成24年度には約16億2,000万円という形になっております。こういった中で、やはり今、市場を運営するに当たりまして、歳出といいますか、経費に関しましては、施設の維持・管理などの経常的な経費なので、さほど毎年度の増減はないのですけれども、これだけ取扱量が減ることによって歳入の使用料が減ると、その部分が今、歳入不足という形になりまして、一般会計から繰入れをしてもらっているような状況であります。

また、施設につきましては、やはり35年経過をしているということなので、利用者といいますか、組合員からは、やはり衛生面の問題の部分では何とかしてほしいという形の要望はいただいております。

また、運営側といいますか、水産課としましては、そういう市場機能に支障がないように、毎年度、シャッター等の修理部分は予算のある範囲の中ではできるだけ対応を図っているという状況であります。

○山田委員

今、衛生面ということでお話がありましたが、視察した段階でも、鳥、カモメとカラスですか、その対策としてはネットなどを張っていると思うのですが、実際問題、そういう鳥の入ってきた段階で何か支障があった部分、例えば衛生面で何かあったのか、それともそういうことを予防しなければならぬということがあれば、その点をお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）水産課長

今、上屋といいますか、1号と2号と二つありますけれども、1号のほうは、要は箱物という形で取り扱っております。その中ではさほどカラスやカモメなどの侵入はないのですけれども、どうしても2号上屋のほうで、ばら貨物を扱っているのですけれども、作業時に魚を大量に扱いますので、そのときにやはりカモメとカラスが寄ってくる。その中で、これまでも対策といういろいろな取組はしているのですけれども、これといった効果というものがないという形になっております。やはりそのように鳥が入ってきますから、例えば上に巣をつくることがありますし、その中で、例えばふんなどが、もし落ちた場合には危ないというか、衛生面もありますので、その対策を少しながら予算のできる範囲ではやっているのですけれども、特に2号上屋に関してはなかなか効果がないということで、組合、業者の方からも市に対する要望はあります。

そういった中で、市としましては、やはりネット対策をやっても、確かに巣はつくらなくても入るのであれば意味がないということもありますので、こういった形で要は入っていかない方法がいいのかという部分を、いろいろほかの市場も調査研究しながら、今後、検討していかなければいけないというふうに考えております。

○山田委員

もう一点、機械設備の部分でいけば、シャッターの部分がいっぱいあると思います。その活用というのですか、節約方法、35年ですから、シャッターも結構さびついていると思うのですが、その点について何か対策などしていたらお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）水産課長

特にシャッターにつきましては、現場を見ていただいたのでよく御存じだと思いますけれども、もう壁中がシャッターになっている。それは要は、当初はそれだけの取扱量があった中で、そのトラック等の出入りという部分、

荷物、要は物流の部分でそれだけのシャッターが必要だったと。

ただ、現状を見ますと、先ほど説明したとおりに、これだけ取扱量が減っているというふうになりますと、全てのシャッターを使う必要はないと。また、実は作業上でシャッターが壊れるというよりは、位置的に台風等が来たときにやはり風でシャッターが揺れまして、それでもうすぐ壊れてしまうと、ちょっと直すだけでも修繕費にすごく金額がかかっているというような状況になっております。

そういったこともありまして、現在は、使わないところに関しましては、風で揺れないような形で支えながら、使っていないけれども、そのままにしておくと揺れて壊れてしまうかもしれないので、そういうことがないような対応はとっております。そして、最小限のシャッターを利用する中で、なるべく修繕費などを押さえながら使っているという形でございます。

○山田委員

ぜひ、そのような対策も含めて長寿命化、本当に経費のかからない維持・管理も含めてやっていただきたいと思っています。

◎クルーズ客船の初寄港への対応について

それでは、話題を変えまして、クルーズ客船の誘致についてです。先般、サン・プリンセスの入港歓迎式に伺いました。歓迎式典では、市長、ミスおたる、またキャラクターなどがいましたが、今年、あと3隻、初寄港の船があると聞きます。その初寄港の船に対しての対応、それは今回と同じような形でされるのか、その点をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいま御質問のありました、これからの初寄港等の対応ですけれども、8月12日、カレドニアン・スカイ、それから27日、コスタ・ビクトリア、それから10月15日にル・ソリアルということで、寄港を予定しています。このうち、カレドニアン・スカイやコスタ・ビクトリア等の船につきましては、初寄港については入港歓迎式ということで対応してまいりたいと基本的には考えています。

ただ、カレドニアン・スカイにつきましては、運航スケジュール等、未定の部分がありますので、それ以外につきましては、初寄港の船については、入港歓迎式を基本的には行っていくということで考えています。

○山田委員

◎農業委員会のホームページについて

それでは最後に、農業委員会にお聞きいたします。

昨年からホームページも開設されております。

まず、そのホームページの反響についてお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）農政課長

まず、ホームページについてですが、昨年7月に、農業者、また農業委員会の方から、小樽の農業ってどんなのというようなことで、情報発信していきたいということで立ち上げました。「合図、発信、スタート」の意味で「SIGNAL～シグナル～」と名づけております。

○山田委員

シグナルということで、名前はわかりました。

一応、どのような状況か、アクセス数や掲載内容、どういう方がどういうことを載せているのか、その内容について、わかる範囲でお聞かせください。

○（産業港湾）農政課長

アクセス数につきましては、ちょっと低調でございます。

ただし、内容についてなのですけれども、生産者の声というようなことで、小樽で扱っている農産物の品種の紹

介しております。例えば、ミニトマトなのですが、トマトといいましても 3 種類ほどございます。特徴としては、近年、人気の高いミニトマトは甘味が強く、肉厚でありながら食べ味のよい品種を多く生産しております、6 月から 11 月まで長期間出荷しているということ、YES!clean に適合した安心安全な商品を出荷しておりますということです。それから「農家さんからひとこと」ということで、「収穫の時期に細心の注意を払い、皮が気にならないものを生産しています。」「食べやすく、糖度がある甘いミニトマトをどうぞ」というような形で PR しております。農業センサスという調査がありまして、主に小樽の農家を 5 年ごとに調査しているのですけれども、公式の数字で言いますと、平成 22 年、農家数 216 戸ございまして、農業従事者数 391 名というようなことで、主に野菜の農家が出荷量としても 5 億円ちょっと生産しておりますので、そういった方々の特に PR というようなことでホームページをつくっております。

反響については、農産物の直売所などで販売いたしますと、やはりホームページを見た方だと思うのですけれども、車をとめられまして、その農産物を買われているというようなことで聞いております。

○山田委員

このような情報発信ということで、まず私も経緯は聞きましたが、やはり小樽の農家は何かをつくっているのかわからないということで、このような情報発信をされたと聞いております。

また、先ほどのミニトマトの部分でも、キャロル 10 とか、ココとか、コロコロとか、こういう品種のミニトマトを生産しているそうです。私もホームページを見るまで、こういう品種があるということもわからなかったし、ある程度、直売所のお話でも、朝 8 時からもう並んで待っていて、実際問題、昼までいったらもう売り切れたという、そういうような状況もあると聞いております。

ですから、農業委員会でも、できればやはり現場に出向いて、現場ではどのような形でされているのか、また農業従事者の方々と、今年は作付が悪かったとか、今年はできがいいとか、そういうこともホームページに反映させていただければもっと見てもらえるのではないかと私も思いましたので、今回、質問に取り上げました。ぜひ今後とも、このホームページは結構若い方が見られると思います。そういう点では、本当に生産者の、つくり手の力になると思います。そういう点で、もっとよりよいホームページづくりをされるようお願いいたします。その点について最後だけお聞きして、私の質問は終わります。

○（産業港湾）農政課長

小樽の農業としましては、多品目で少量生産の都市近郊型農業ということで、どちらかという、スーパーとかにどんと卸すようなロットではないので、そういった小樽の農業に合わせた情報発信という意味では、ホームページなりを使うことは大変これからも広がりを持つのではないかとこのように考えています。ホームページは昨年できたばかりですので、詳細なものとか話題とかをさらにつけ加えて充実させて、小樽の農業をわかっていただくようにしたいと思います。

あと、市民体験農園のオープニングのときに私も行きまして、苗を 2 本ぐらい買まして、私の家の裏庭にどういうトマトがなるのかというようなことをやってみたいと思っています。そういったことで、興味を持っていただくという意味で情報発信を続けていきたいと思っていますので、よろしくをお願いいたします。

○委員長

自民党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 49 分

再開 午後 3 時 03 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

◎屋形船の衝突事故について

それでは初めに、屋形船の事故について伺います。

先ほど来、各委員から質問がございましたので、重複する質問を省略させていただきますけれども、まず、今回、屋形船の事故によりまして予約のキャンセルをしたというお話でありましたけれども、これについてはどのぐらいの件数だったのか、また経済の観点から影響をどのように考えておられるのかについてお聞かせ願います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

今回、キャンセルになりました予約数ですけれども、観光振興公社からは、7月、8月で29件ということで伺っております。単純に計算しますと、大体、平均で90分4万5,000円ですので、その数字を当てはめるとなると、これだけで130万円になりますので、観光振興公社の経営に対しましても非常に大きい金額ということで受けとめております。

また、一般的な貸切り、それから夜の宴会ということも予約の中には含まれておりますので、そうしますとお酒を買ったりですとか、また食べ物を買ったりして屋形船に乗り込みますので、そういった経済波及効果を考えましても、小樽観光、小樽経済としては大きな打撃ということで考えております。

○千葉委員

私は、一度も乗ったことがないので、宴会なんかで乗ってみたいという思いもあったのですが、非常に残念だと思っております。

先ほど来、御答弁を伺っていると、その屋形船は市の持ち物ということですのでけれども、それを公社に貸しているという状況なのでしょうか、その点についてお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

おっしゃるとおり、市の持ち物でありまして、それを観光公社に貸与している状況でございます。

○千葉委員

市では、その屋形船は何か観光の施策として作製をして、それを幾らぐらいで貸しているのかという話になると思うので、その辺についてどうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

昭和63年に屋形船の寄贈を受けました。その屋形船を、小樽市としてそれを直営で運航するというわけにはまいりませんので、観光船事業を営んでおりました観光振興公社に使ってもらい小樽の海上観光に寄与してもらおうという趣旨で貸与しているところでございます。

○千葉委員

寄贈というお話で、それは市民の方からの寄贈ということだったのでしょうか、経緯など、もしわかればお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

当時、海陽亭のおかみからお話がありまして、札幌で事業を営んでいる方の厚意といたしますか、そのつくられた船を、北海道には屋形船がないので小樽で使ってほしいということでお話を受けて、寄贈という形になったというふうに伺っています。

○千葉委員

すごいというふうに思いますけれども、それにしても22年ほどたっていて、船自体も少し古くなっているのかというふうに思いますが、今回の港内でのプレジャーボートとの事故でありますけれども、小樽港内というのは、今、ヨットですとか、それに関連する水上バイクですとか、クルーズ客船もどんどん増えていく中で、この事故というのは、今後、もしかしたら増えるかもしれないという懸念があるというふうに思っております。

また、今まで港内でのプレジャーボートなどによる海難事故件数というのがどのくらいあるのかということを押さえていけばお聞かせ願えますでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

まず、お断りをさせていただきます。海難事故につきましては、小樽市所管業務ではございません。これからお話しする部分につきましては、小樽海上保安部の交通課よりヒアリングをいたしましてお答えするような形になりますので、御容赦を願いたいと思います。

平成24年の小樽港内の事故といいますか、港内の船舶海難という表現をとっておりますけれども、それにつきましては、衝突が4件、機関故障からの衝突1件、浸水1件、合計で6件の船舶海難があったと聞いております。

○千葉委員

今回、観光船、屋形船ということで、観光にも影響があるということが非常に残念だと思いますので、今、6件ほどということで、これが多いのか少ないのかこちらでは判断がつかみませんが、市としてもその水難事故の防止に努めていただきたいという思いであります。

北海道の条例の中には、プレジャーボート等による事故防止の条例があると思っておりますけれども、この辺の周知については、どのように今まで行われてきたのか、今後、小樽市としてはどのように市民に、また観光客の方、港湾利用者の方々にそれを周知できるのかというお考えについてお聞かせ願えればと思います。

○（産業港湾）管理課長

まず、海上保安部の行っていきます周知の内容について報告いたします。

マリプレジャーの関係者団体などに、機会あるたびに安全航行について御指導を行っている聞いております。具体的には、小樽マリーナですとか、各マリーナの施設に向いて海難防止の講習を行っている、また、北海道大学ですとか小樽商科大学のヨットクラブ、ああいうようなクラブで海難防止の講習を行っている。また、要請にもよるのですが、海面工事を行っている各企業に出向きまして、海難防止の講習を行っているということ聞いております。

また、ホームページで、海難防止対策としての項目を、ページを多く設けながら広報活動をしているということ聞いております。

今後の小樽市としての考え方の部分でございますが、先般、月曜日に、私が海上保安部に出向きまして、今後の対策についてお話をしてきました。先ほど、観光振興室からもお話があったように、今回の部分について、海上保安部の中でも調査がこれから行われると、その原因がわかり、またその方向性がつかめたら、小樽市としても協力しながらやってほしいということをおっしゃっておりますので、その結果を踏まえた後に方向性を見いだしたいと思っております。

○千葉委員

次の質問に移らせていただきます。

◎第3号ふ頭の岸壁に関する老朽化点検調査について

報告の中から伺いますが、小樽港港湾計画について報告をいただきました。この報告内容について質問をさせていただきたいと思っております。

老朽化点検調査を行うということで、調査はいつごろ実施されるかということについては、何かお話は聞いてい

るのかお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

老朽化点検の実施時期についての御質問ですが、北海道開発局から聞いている情報では、本年 5 月 10 日から調査に入りまして、12 月 20 日までの委託期間の中で調査をするということで聞いてございます。

○千葉委員

その岸壁等々の点検というのは、通常どのように行われてきたのかということと、実施回数ですとか頻度については今まではどうだったのかについてもお聞かせ願います。

○（産業港湾）事業課長

岸壁の点検に関しますこれまでの調査のやり方、またその頻度についての御質問でございますけれども、まず基本的には岸壁のこういった点検調査については、目視点検、これを基本にして行ってきたでございます。目視点検につきましても、市では週に 2 回、パトロールをかけてございまして、私どもは岸壁のエプロン上に変状等があれば記録するというので、そういった点検を行っています。

また、北海道開発局小樽開発建設部小樽港湾事務所の御協力をいただきまして、船による岸壁側からの、海側からの点検というものもやっております。基本的には通常の目視点検がベースになってございます。そのほか、小樽港の港湾施設については、かなり老朽化が進んでございます。定期的というか、一定の期間を定めているものではございませんが、最近の事例でいきますと、平成 15 年から 18 年にかけて小樽港の港湾施設全てではございませんが、岸壁ですとか、防波堤ですとか、主要な施設について詳細点検をやっているという記憶がございまして。

○千葉委員

報告内容の中では、急遽実施というふうになっておりまして、私の中では何か定期的な点検の中で問題が発生したのかというように思っていたのですけれども、この急遽実施することになった経緯についてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

この岸壁の老朽化調査について急遽点検するという経緯でございますけれども、これにつきましては、昨年 12 月に、中央自動車道の笹子トンネルで崩落事故が起きています。これの関係で、施設の老朽化というのが全国的に大きな課題となつてございまして、これを受けて国で、特に人が出入りするような、人が利用するような設備について点検するという事になったと聞いています。

○千葉委員

先ほど来お話がありますとおり、若干その計画が遅れてくるとお伺いをいたしました。

私自身も、クルーズ客船の誘致活動というのは、やはり施設の整備が進まなければクルーズ客船が入港できるトン数も限られてくるので、ぜひ早急に進めていただきたいというふうに思っています。函館市なども非常にいろいろ動きがあるように感じておりまして、ちょっと見ますと、今年はまだ小樽より少ない寄港数になっていますけれども、来年は倍増するのではないかというお話も出ておりまして、非常に危惧をしております。

実際に今年度、港湾整備、平成 25 年度も予算計上されていますが、こういう予算に与える影響というのはありませんでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

まず、今回の老朽化点検調査、これによる本年度予算に対する影響というのは基本的にございません。今年度予算計上させていただいた事業については、これからも進めていきたいと考えています。

それと、函館港とのかかわりの中で、私ども、この老朽化点検が入ることによる事業の関係で言うと先ほど北野委員にも答弁をさせていただきましたが、基本的には私どももこのクルーズ客船の寄港状況ですとか、来年見込まれている船の増大ですとか大型化、こういった状況に対し十分対応していきたいと考えてございまして、なるべく

遅れないよう、北海道開発局とも調整しながら進めてまいりたいと考えています。

○千葉委員

報告の中に、第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画について、ワークショップと商工会議所から提言をいただいているとあります。これらの提言に対して参考にしていくとありますけれども、どこまで盛り込むのかが一番聞きたいところです。両提言について、海上カフェの部分が共通しているという報道もございました。この提言に共通しているこの海上カフェについては、市としての考え方はどのようなものか現時点で聞かせていただければと思います。

○（産業港湾）事業課長

最初に御質問のありましたワークショップからの提言、それから商工会議所でまとめていただきました第 2 期港湾振興プロジェクトの答申書、これについては、今の段階ではお答えできませんけれども、基本的な姿勢としては、これら両方の案というのをなるべく取り入れるというか、参考にしながら、最終的に市の再開発計画をまとめていきたいと考えております。

その中で、海上カフェの扱いになりますけれども、これは商工会議所からも特に第 3 号ふ頭の基部、こちらの再開発については、なるべく魅力的な空間になるようにというような御意見もいただいております。

また、私どもとしてのこの第 3 号ふ頭の再開発というのは、単にクルーズ客船の受入れ環境だけでなく、小樽市の新たな観光拠点づくりといいたいまいしょうか、そういった視点も入って進めていくということで考えていますので、やはりこういった提案をいただいています海上カフェというのも何らかの形で第 3 号ふ頭の再開発計画の中に取り組んでいけたらいいと思っております。最終的には、これから作業を進めていく中で取りまとめていきたいと考えております。

○千葉委員

市内には、大きな駐車場があり、ひとときを楽しむカフェがあまりないということもあって、立地的には非常によく、女性の心をくすぐるようなロケーションのカフェになると思います。当委員会で富山港を視察に行ったときに、県の御配慮で元運河だった富岩運河環水公園を視察させていただきました。そこは、公園として、河川をうまく利用した非常にきれいな公園だったのですが、そこにスターバックスがありまして、本当に小規模な店舗ですが、ロケーションがよく、全国でも非常に人気の高い場所だと伺いました。

ほかの委員も、こんなところにカフェがあつてすてきだねという話をしていたのですが、やはり観光客を呼び込む、また市民の方からも親しまれるような、そういう計画になってほしいということが 1 点と、本当にカフェになるかわかりませんが、人を呼び込むに当たっては、やはり公的な部分ではなかなか難しいこともあると思っています。民間の投資なども視野に入れて考えられているのかどうかについても、お考えをお聞かせ願えればと思います。

○（産業港湾）事業課長

まず、この再開発計画の中で、一般の方にも親しめる空間づくりということについては、まさに私どものこの計画のテーマでもございますので、その趣旨に沿ってまとめていきたいと考えております。

それと、2 点目となりますが、カフェの導入といいたいまいしょうか、民間の活力の導入ということですが、これにつきましても、私どもがこれから再開発計画を最終的に取りまとめる中では、やはりその施設によっては公共ではなく、民間の活力を導入して整備をしたらいい施設というのも多々あろうか思っています。その辺も、最終的に踏まえながら、この計画をまとめていきたいと考えております。

○千葉委員

ぜひお願いします。

◎クルーズ客船の入国審査時間について

次に、クルーズ客船の誘致について、ソフト面について伺いたいと思います。

先ほど、サン・プリンセスの寄港についていろいろお話がございました。懸案であります入国審査などの時間というのは、実際、今回どのくらいかかったのか、もし把握されていればお聞かせ願います。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいま御質問のございましたサン・プリンセスの入国審査の時間でございますが、当日は午前 9 時過ぎに接岸いたしまして、10時から入国審査を開始して12時に終了したということで聞いております。入国審査官は17名で対応したと聞いておまして、約1,600名の乗船客に対して2時間ということで、比較的スムーズに進行したと考えております。

○千葉委員

3時間ぐらいかかると言われている審査が2時間ほどで終わったということで、私もスムーズだったという感想は持っています。

ただ、入港が3時間ほど遅れたということもあって、滞在時間がちょっと短くなったと思っております。いろいろツアーなども提案されて、観光バス等かなり多くとまっていたというふうに感想を持っているのですけれども、その利用状況ですとか、そのツアーに参加された方々からの声というのは届いているかどうか、届いていれば、その辺もお聞かせ願えればと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいま御指摘がありましたように、当日は、3時間半ほど遅れて接岸した関係がございまして、後日、取扱会社に確認いたしましたところ、催行中止となったツアーバスが残念ながらあったようでございます。積丹ですとか、余市のニッカなどへのツアーを予定していたバスが中止となったということで聞いております。

一方、催行されたツアーバスといたしましては、30名弱の乗客の定山溪行きバス、それから石原裕次郎記念館やロープウェイですとか、小樽市内観光につきましては、日本語のバスと外国語対応、英語対応のバス2台で、いずれも20名強の乗客があって、都合80名ほどのバスツアーに出られたということでお聞きしています。

我々でフリーアンケートを行っております、アンケートでバスツアーから戻られたお客様に聞きましたところ、非常に短い滞在時間だったがよかった、小樽には、何度も来ているけれども、また新たな発見があったですとか、そういった御意見をお聞きすることができました。今後、こういった聞き取りしたことなどをまとめて、また今後の取組に生かしていきたいと考えております。

○千葉委員

◎クルーズ客船の歓送迎について

お出迎えと見送りについてもお伺いしたいと思いますけれども、クルーズ客船歓迎クラブの入会状況というのはどのようになっているのか、お聞かせ願えますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

クルーズ客船歓迎クラブにつきましては、現在の会員数は約550名になっております。

現在の出迎えですとか、見送りの状況につきましては、出迎えについては、今まで6回の入港がありましたが、10名から35名ぐらいに来ていただいております、6回で延べ123名に来ていただいております。出港につきましては、これまで4回見送りをしておりまして、5名から40名弱ということで、延べ100名ほどのクルーズ客船歓迎クラブの皆さんに御協力をいただいている状況であります。

○千葉委員

550名ということで非常にたくさんの方が入会していると思うのですが、参加者については、最低10名から30名ということで、若干寂しいというのが正直な感想です。そのお出迎えの仕方といいますか、何か皆さんで共通にやることというのは決まっているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

見送り、あるいは出迎えにつきましては、我々で用意しております小樽港の旗を皆さんに振っていただいて行うという形になっております。

それ以外につきましては、特に見送りのときにテープ投げなどがございまして、それをみんなで拾い集めて船側のテープを持っている方とつながっているような状態、そういう形になったりいたしまして、そういう形で歓送迎体制を行っています。

あと、歓迎クラブではないのですけれども、見送りのときには潮太鼓保存会の方に来ていただいております、潮太鼓の打演を行っています。

○千葉委員

私の近所に、お出迎えには必ず参加をしたいという方がいまして、毎回来ているそうです。お出迎えを非常に楽しみにしているということもあるのですが、この参加される方々が、本当に一体感を持ってお出迎えや見送りができれば、それがまた参加者の増加にもつながると思うのです。

あと今回、入港が3時間遅れて、出港も1時間遅れたと伺いました。私は、お見送りのほうも行かせていただいたのですけれども、6時に行ったら7時だったよということで、何か名が帰られた方もいらしたみたいなのです。その連絡方法というのはどのようにになっているのか、お聞かせ願えますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

時間等の変更、連絡方法についてですけれども、メール、あるいはファクスなどで即時的に連絡がつく方が250名ほどおります。ただ、550名に対して250名ほどですので、残りの方については、連絡手段は、新聞等を通じてとか郵便という形になってしまいます。ですから、船の入出港につきましては、急な変更ということがままありまして、そういう方につきましては連絡のつけようがなく、我々としては、ゲート付近などで皆さんが来るはずだった変更前の時間に待機しております、おわびと、それから今後どういうスケジュールになっているか、そういったことを連絡しているという状況でございます。

○千葉委員

なかなかメール以外で瞬時にお知らせできる方法というのは、今すぐ周知がつかないのかと思っておりますけれども、何かしらの形で、参加された方々が気持ちよく見送りできる体制をこれから検討したいと思っております。

先ほど、テントの件も、北野委員からお話ございましたが、私も同様に、きれいなものにぜひかえていただきたいと思っておりました。ちょうどサン・プリンセスが出航した、その翌日にクルーズ客船のテレビ番組が放映されていまして、寄港地の歓迎の様子がテレビで放映されていたのです。そのとき釜山の模様を拝見したのですけれども、移動式のステージとテレビジョンみたいなものがついていて、人数は少なかったですけれども、本当に地域でお出迎えしているというその雰囲気が非常に漂っていたと思っております。

このテントも本当に、先ほど汚れているというお話がありましたけれども、やはり上から見るとあまり印象がよくないと思いますので、この辺はぜひ、色がどうなるかわかりませんが、小樽らしい何かそういうものも検討していただきたいと思っております。これは要望としてお願いをします。

もう一点、いろいろとおもてなしという意味で、下船をされた方々をどうやってお迎えするかというふうに思いました、このテントの中ではいろいろ土産品ですか、ボランティアの方々が観光案内とかなさっているかと思うのですけれども、本当に下船の様子を見ていると、船の関係者の方々が誘導しているというのがあるのですが、やはり本当に小樽として一人一人をお迎えしたいという気持ちを、何かお金のかからない形で考えられないのかなというふうに思っています。私自身はハワイへ行ったことはないのですが、レイをかけるだけでも本当にその地域の風土というか、文化を感じることができると思うので、そのおもてなしの件については、今後どのように考えられていくのかお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいま御質問のありましたおもてなし、受入れ態勢についてですけれども、この4月に立ち上げました小樽港クルーズ推進協議会、この中で歓送迎の受入れ態勢ということが一つの大きな取組課題ということで、今後、検討していく部分だと思います。

今御提案のございました手づくりのプレゼント、気持ちとしてのプレゼント的なものも含めまして、今後、協議会の皆さんと御意見をお聞きしながら検討してまいりたいと考えております。

○千葉委員

これは個人的な感想で大変申しわけないのですが、私もある島に旅行に行ったときに、その地域の子供たちがつくった小さなメダルをいただいたのです。紙テープでつくった本当に何げないそういうものだったのですが、本当に気持ち自体が、温かい気持ちにもなりましたし、何かそのような工夫、何千個もつくれないでしょうけれども、市内の児童、幼稚園児、保育園児にお願いもできれば、そういうおもてなしも可能なのかなというふうに思いますので、ぜひよろしくお聞きをしたいと思います。

◎水産地方卸売市場の衛生面と老朽化の対策について

次の質問に移らせていただきます。

水産市場について、若干お伺いをしたいと思います。

先ほど、視察に行かせていただいて、山田委員からも質問等々ございましたけれども、非常に老朽化しているということで、施設的な問題もあるのかなというふうに思っています。

先ほど御答弁のあったシャッターの件ですとか、衛生面をお聞かせ願ったのですが、実際にこの衛生的な面、カラスですとか、その対策について、今までどのように行われてきたのかということと、今後、どのように対策を考えられているのかということについて、具体的にお聞かせ願いますか。

○（産業港湾）水産課長

衛生面についての御質問ですが、今、特に2号上屋の部分なのですが、カモメとかカラスは光るものが苦手な手で寄ってこないのではないかと、シャッターを開けたところにちょっと光るもの、CDとかそういうものをぶら下げたりしたのですが、業者が出入りする荷役の部分で支障があったりとかしまして、業者によっては効果があったという方もいますし、効果がなかったという方もいまして、なかなかその検証もできていないと伺っています。また、上屋の防護ネット、ネットの設置ということも一部やっておりますが、経費の関係で、その部分が現在、破けた形になっておりまして、ちょっと機能を果たしていないというふうな形になっております。

それで、私も4月に水産課に異動になりまして、施設等を見させていただきました。その中で、先ほどもお話をしたのですが、1号上屋は、天井が低い中で箱物を扱っているせいもあるのか、さほど鳥は入ってこない、ただ2号上屋のばら貨物に関しましては、結構多く入ってきていると。そういった中で、今後、我々も対策はとっていきたくはありますが、やはり効果がある対策をとっていかないといけないということもありますので、そういった専門的な方の知恵を拝借しながら、どういった対応がいいのかというのを関係機関と連携を図り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。

○千葉委員

2号上屋に行ったときに、非常に太ったカラスがいて、栄養たっぷりだなと私も感じたのですが、そのことでもやはり老朽化が一番目立つと感じています。その上屋の大きさも、それぞれ1号、2号とあるのですが、面積についてはたぶん、その開設当時の漁獲量、先ほど5万8,000トンということで御答弁がありましたけれども、それに見合った形で設置されたのかと思っておりますが、平成24年度は、先ほどの1万9,000トンということで、3分の1ぐらいに激減をしているということもありまして、今後、その二つある上屋をどうしていくのかですとか、また改築するのか、また補修に取り組むのかという、そういう話合いというのは、市の中で、また漁業関係者の皆さん

と今まで話し合いが行われてきているのかどうかについてもお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）水産課長

今、市場に運営委員会というのを設置しておりまして、漁業関係者とか、商工会議所、あと有識者が入りまして、市場の運営に当たりましていろいろ意見をいただいております。その中で、先ほども言った衛生面については御意見をいただいております。

また、これまで現在の漁獲量に対する市場の今後について、そういった議論なりあったのかということなのですが、けれども、現在、そこまでは進んではおりません。とりあえず、まず今の市場をどういった形で機能アップしていくのかということではいろいろ意見をいただきながら、予算の範囲内で、先ほど言ったシャッター等の部分の修繕というのを行ってきております。

ただ、漁獲量の推移を見ますと、昔みたいに漁獲量が今後増えるのかということをお考えますと、まず現実にはあり得ないと、そういった中で、要は、今、あのように上屋を二つ持っているということはそれなりにやはり経費もかかると、そしてその経費の負担というのは、卸売業者、組合にも負担が行っていますので、そういったことを考えますと、将来、市場の機能アップを考えますと、今の漁獲量に合った規模・機能ということをお考えを今後検討をしていかなければいけないのかというふうには考えております。

○千葉委員

全国各地域の卸売市場を見ても、やはり老朽化が非常に問題になっているというふうに思っています。そういった中で、これからというお話でしたけれども、やはり当委員会としても、その方向性だとか方針だとか、そういうものが決まっていかなければ議論が進まないと思っております。ぜひ早急にそれらの検討をお願いしたいと思いますけれども、その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）水産課長

実は、総合計画の中で、市場の機能充実という形で位置づけられております。そういった中で、今後、我々としましても、先ほど言いました、市場を新しくするというのが本当は一番いいと思うのですが、なかなか今すぐというのは難しいと考えております。

そういった意味で、後期実施計画が来年度から始まりますので、その中で将来に向けて、公設の水産市場というのはどういう規模で、どういった機能を持つべきなのかという部分は議論する必要があると考えております。

また、この水産市場は産地市場と言われていまして、要は水揚げされた魚が最初に競りを行っている場所であります。そういった意味では、すごく重要な役割を担っているというふうに思っております。そういった中で、今後、そういった機能を維持していくためにも、どういった規模・機能が必要なのかという部分は、そういった機能アップに向けて漁業組合と議論をしていかなければいけないというふうには考えております。

○千葉委員

今、公設というお話がありますけれども、民設というお考えについても並行して考えていくのか、その辺についてのお考えはいかがでしょう。

○（産業港湾）水産課長

確かに、全国を見ますと、公設市場だけではないと、要は公共で持っているだけではないところもありますので、そういったことも含めて今後は検討していかなければいけないというふうに思っておりますけれども、現実的に今、漁業組合の経営状況等を見ますと、なかなか厳しいというふうに考えておりますが、その経営主体について検討はすべきだというふうに考えております。

○千葉委員

◎南樽市場の建替えについて

最後に、南樽市場について、お伺いをしたいと思います。

市営住宅の下に立地をされている南樽市場なのですけれども、耐震化のめどが立たないですとか、計画が立てられないということで、建設常任委員会で議論をされていくのかと思っております。

ただ、私としては、経済常任委員としてやはり南樽市場の位置づけというのは、市民の台所であると同時に、観光客も本当に多く訪れているというふうに感じておりまして、単純に建設部だけの考え方で進めることは果たしてどうなのかと思っております。その辺について、お考えをお聞かせ願います。

○（産業港湾）三船主幹

南樽市場の将来に向けての耐震化工事や、建替えとかという際のお話だと思いますが、南樽市場は、市内だけではなく、市外からも多くのお客様がお見えになっているということで、市内の市場の中でも一、二を争うにぎわいを見せている市場であります。本市の商業にとりまして大変重要な存在であると認識をしております。

当然、建替えという話になりますと、代替地だとか仮店舗、それから補償といったさまざまな問題の発生が懸念されるところであります。家主である市の建設部と、それから入居者である市場側とがともにスムーズに事業を進められるように、商業振興の担当といたしましても力を尽くしていかなければならない、そのように考えております。すぐに建替えといった話にならないかもしれませんが、こういった部分につきましては、後任にもきちんと引き継いで伝えてまいりたいと考えております。

○千葉委員

本当にぜひお願いしたいのですけれども、南樽市場というのは、単純に南樽市場だからいいということではなくて、立地条件ですとか、川沿いにあるということですか、駐車場も広いということもあって、本当に小樽にとっては人を呼べる力のある市場だということに感じています。ぜひ、所管の建設部等々と情報交換もしながら、なるべくあの場所から移転することのないよう、また、あの場所で営業を続けながら建替えができるような方策をぜひ探っていただきたいと思っておりますので、よろしく願いまして、私の質問を終わります。

○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

◎海外販路拡張支援事業について

1 点目は、海外販路の拡大について質問させていただきます。

最初に、今定例会の先議分の海外販路拡張支援事業について、これまでの具体的な取組内容などについて説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

今回、先議いただきました海外販路拡張支援事業についてでございます。これは、先議いただいた三つともそうですけれども、起業支援型雇用創造事業で、10分の10の道の補助事業でございます。

この海外販路拡張支援事業については、具体にお話ししますと、これまで産業港湾部で海外向け、東アジア等をターゲットにして販路開拓事業というのが民間発議から始まりまして、平成十六、七年からずっとやってきましたけれども、そういった中で、多いわけではありませんが、曲がりなりにも先方の国の企業との取引ができたという部分もございます。そういった、言うなれば向こうの国の点をなるべく面にしたいということで、要は輸出量を拡大したいという目的を持って取り組んでいこうという部分で考えておりまして、これまでの話の中で、シンガポールと台湾で開催しようと。

例えば、シンガポールで言えば、昨年の事業の中で北海道ワインが卸売商社と取引ができたのですけれども、その卸売商社を軸にしてもっと小売だとか、飲食店とだとか、そんなところの取り巻きを増やせばもっと輸出量の拡大につながるだろうというところで、小樽のお酒、ワインと小樽の加工品の魚をテーマにして試飲会と試食会を開

催して商談会もやる、そういったところで輸出量の拡大につなげたい、取引の拡大につなげたいというようなイメージを持って事業展開をしていこうという内容でございます。

台湾についても、同様の形でやるのか、小樽ワインもありますので、若しくはほかに加工品とかも取引があるのですけれども、どういった形がいいのか台湾は今協議中ございまして、少なからずシンガポールはそういう具体のイメージでやっていこうと思っております。

○佐々木（秩）委員

これは先議の部分ですから、そういうことで確認のために質問させていただきました。

今年度予算でも、東アジア等販路拡大支援事業で、通関費の費用の補助だとか、商談会、展示会の助成をしてきていますけれども、2011年3月の新聞報道で、北宝堂、それから北日本倉庫港運ですか、現ノーススタートランスポート等がコンテナ利用の小口冷凍貨物で冷凍ラーメン輸出などの新ビジネスを開始という記事を見せられました。これがその後もずっと続いていると思うのですが、小口コンテナの利用状況について、近年の取引実績についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいま御質問のありました小口冷凍貨物のコンテナ輸送についてでございますけれども、これにつきましては、現在あります小樽—上海間の定期航路を利用するリーファー、いわゆる冷凍・冷蔵貨物のコンテナの中にパレット単位での小口貨物を入れるという取引になっております。

これについてでございますけれども、委員が言われました新聞記事について、実績としてはこれまで三、四回ほどしかないということで聞いております。スポット的な物産展、上海の百貨店などに対する荷としては、冷凍ラーメンですとか真空パックの魚、すり身のフライなどの冷凍物とお聞きしております。停滞している背景といたしましては、東日本大震災後の放射線、放射能の不安と申しますか、そういうことでか、あるいはそれ以降の両国間の領土問題ということで非常に荷が動きにくくなっているということをお聞きしております。現状の動きとしてはそういうことで聞いております。

○佐々木（秩）委員

何かもっとすごい実績があるのかと思ったら、三、四回ということなのでちょっとびっくりしたのですが、そういう流れの中で、今回、予算特別委員会で山口委員から質問の出でございました北海道国際輸送プラットホーム事業、HOP1のサービスという話がありまして、それに対して市からの御答弁では、その件も選択肢の一つであると、それから今後、活用法を探っていくということでしたので、その小口、今、数字を出していただいたものとの関連でお話を聞こうと思っていたわけなのですが、そういう厳しい状況の中でこの件を扱っていくということであれば、もし、その小口の部分と、今、資料で出していただいた部分とのプラットホーム事業、HOP1との事業との違いというのはどの辺にあって、さらにそれを進めていくとなった場合、そのターゲットだとか、ニーズ調査の方法だとか、そういうところについてはどのように押さえているでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

違いとターゲットという御質問かと思えますけれども、北海道国際輸送プラットホーム事業というのは、北海道開発局が中心となって札幌大学と研究会をつくって、参画事業者が最終的にはヤマトグループになったわけでございます。今は、エアを使った形でやってございまして、当然、エアですので、御承知のとおり、HOP1という小口のロットの輸送については、台湾、香港が9,000円、シンガポールが1万5,000円という定額に、プラスサービス手数料が9パーセントかかりますけれども、そういう定額で輸送できますというところ、あともう一つはサンプル輸送を募集しますということで、香港、シンガポールの飲食店等を中心にそういうサンプル品の輸送をやって、そういう取引につながればというようなところの募集をしています。輸送のHOP1サービスで言えば、今、我々がコンテナで輸送する場合に、船での輸送と航空での輸送について、小口の輸送で言えば、当然、その単価が、輸送コ

ストが大分違うということが挙げられると思っております。

我々が目標としているところも、できれば小樽港にある上海航路を軸にしたコンテナ輸送ができればということで、その輸送ルートが大きいたいというところで、これまで目標に掲げて進んできておりますので、大きい輸送になれば、コンテナなり船を使って輸送単価を安くするということを狙っています。この国際輸送プラットホーム事業で言えば、もうこういう明確なこの価格でいきますというところ、あと手続関係がヤマトでやりますので、通常であれば送り主が通関とかいろいろな処理関係の手続を整えるところですが、これについてはそういったところの手軽さというのですか、便利さがあるというところがあるかと思えます。

ターゲットの話も、ちょっと似たような話になるかと思えますけれども、当然、そういう小口の、プラットホーム事業で言えば小口を目指しているというところで、サンプル輸送でもそうですけれども、飲食店とか、小売とか、相手が小さい単位、店舗というのですか、小口で済む輸送を当然ターゲットにしているのでしょうか。コンテナとなれば、やはり輸送ロットが大きいので、我々が今、目指しているのもそうですけれども、輸送ロットを大きくしたいというところで当然、向こう側とすれば、そういう卸売商社や商社機能を持っている相手を目指したいというところでは進めているところでございます。

○佐々木（秩）委員

今お聞きしたように、手続の簡素化とか、空路を利用したり、それから輸送コストが非常に低額で済むと、それからサンプル輸送などの方法を使うというところが違うということと、それから相手については、小売の飲食店、小売を使うというところが違うという、そういうことですね。

それで、そういうものをやるというと、3月に一度、説明会が小樽でも開かれているというふうにお聞きしました。今度また7月にも事業者向けの説明会を行うそうですが、3月の段階での参加、市も入っておられるというふうにお聞きしたものですから、そのときの参加された方々の様子や反応はどうだったのかということをお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

主催が北海道開発局ですので、実際に報告書という形で我々が受けているわけではございませんのでわかりませんが、同じ海外を目指す事業だということで、小樽開発建設部で行われた説明会に担当職員を参加させました。その報告の中では、本市のほかには後志管内の役所の方もいたようですし、銀行関係の方もいました。市内の加工業者も数社、あとは農協関係もいたということで、参加人数は20人を切ったくらいだったようでございます。説明会においては、この事業の内容を淡々と説明されて終わったということは聞いております。

○佐々木（秩）委員

その参加された方の感想みたいなものは、聞けませんでしたでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

参加した職員も、事業の説明を聞いて帰ってきたので、参加者にインタビューという形ではやっておりません。

○佐々木（秩）委員

やはり可能性の一つとして私は非常にあるとも思うのですが、市がかかわっていく上で、結局、初めて海外の販路に手を出していこうという業者の方が一番やはり心配なのは、海外取引のデメリットの部分と申しますか、危険性をどうやって、リスク回避をどのようにしていけるのかということがやはり一番大きなところではないかと思うのです。もしこういうことをやっていく上で、市がそういう面について何かかかわることができたり、少しでも業者の方が参加しやすい体制をつくるのに、そういう面ではいかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

初めて参加する企業にとって、少なからず我々がこれまで進めてきた中で、かなりの企業とお話ししておりますし、その中で参画もした企業はそれなりの数があるわけで、市内の中で本当に初めて行くという企業がどのくらい

いるのかというのちょっと疑問を持つわけですが、シンプルに本当に初めて行きたいのだという方があれば、例えば今言った北海道開発局のプラットフォーム事業であれば、価格も含めて明確な枠組みをやっておりますので、初めての部分であれば、そういうところでの取り組みやすさというのはあるかとは思いますが。

ただ、我々が進めているところと言えば、これまでやってきた中で、地域商社、商社機能が地元に必要なところ、地域商社の育成というところで北宝堂という企業に、育成という部分もテーマに掲げながら、貿易実務も担わせてきた部分もございます。今年度の緊急雇用の事業についても北宝堂に委託する予定ですが、そういった中で、どんどん場数を踏んでいく中で成長もしておりますので、そういう大きいところと言った、先ほど私が言ったターゲットの違いの中で、大きいロットの部分を目指したいとなれば、当然、地元の地域商社である北宝堂に相談する、我々に相談してもよろしいですが、そういったことにもなるかと思えます。小口の向こうの飲食店とか、小売店とか、小口を目指したいという部分であれば、こういう北海道開発局のプラットフォーム事業を試してみることも、使い分けとしてはできるのかというふうには思っております。

○佐々木（秩）委員

何となくこの小口のこういうもの、それからプラットフォーム事業のこういうもの、ニュアンス的にだんだん雰囲気として感じ取れてきたのですが、この項の最後にですが、小樽市の国内や海外に対する販路拡大事業の方向性というか、戦略というのですか、そういうものがどういう向きに向いているのかということについて伺いたいのですが、やはり優先順位という、どこを、どういうやり方を優先してやっているというようなものはあるのでしょうか。

考えていくと、人材にしても、それから財政面にしても、民間企業の何社か、お店がうまくいなくなるといふところも出てきているという厳しい状況の中で、当然、企業の余力というものも関係してくるのだと思うのですが、その辺のところについてお聞かせいただきたいと思えます。

○産業港湾部次長

今後の海外戦略ということでございますけれども、まず一つには上海との航路、これがございます。小樽港の利用促進という行政課題、それを解決するためにやはり小樽港を使った輸送、これが一つあります。そしてまた、海外への販路拡大ということであれば、当時、成長著しかった中国をはじめとしたところもターゲットとしておりました。

ただ、ここ二、三年の政情不安ということで、経済もそういった国と国との外交で非常に大きな影響を受けるということもございますので、ここ二、三年ぐらいの間は、東南アジア、そしてまた、その中で小樽市の強みであります食料品製造業の輸出をいかに進めていくかということで一昨年以来行ってきたところであります。その中で、市内企業でやはり一番実績のあります北海道ワインを中心とした形での、先ほど産業振興課長が答弁しましたが、北海道ワインの力といいますか、そういった取引実績を生かした中で、それにプラスした形での市内の食料品の製造を輸出していくと、そういう目的で、現在、取り組んでいるわけでありまして。

先ほど来、北海道国際輸送プラットフォーム事業の話もございました。確かにこれも、言ってみれば、サンプルを輸送して、それに取引、興味のあるところが実際どれだけ取引に結びつくのかということも一つございますし、物産協会にもお話を聞きましたところ、やはりなかなか実際問題厳しいだろうと。それであれば力のあるヤマト運輸で向こうのバイヤーを集めていただいて、そこに小樽産品を持っていき、商談会なりを設置したほうがより効果的だろうということも伺っております。

ですから、我々といましては、当面はそういった輸出の方策といましては、東南アジア、先ほど産業振興課長から申しましたシンガポールであり、台湾であり、また、さらにはマレーシアですとか、そういった近隣諸国もございますが、そういったところをターゲットとして行っていく中で、また中国との関係が改善されれば、また航路を使ったようなことも展開としては考えていけますでしょうし、その当時の経済状況を見ながら的確に小樽

物産海外販路への拡大を市としても支援していきたいと、このように考えてございます。

○佐々木（秩）委員

私も、あまり手を広げすぎても本当に拡散してしまっということが考えられますので、この方法は本当に理解をするものです。今後もよろしく願いいたします。

◎地場産品導入促進事業について

質問を変えます。

これも昨年からずっと聞いていることなのですが、継続して聞きたいと思っていますので、答弁をお願いします。

地場産品導入促進事業として小学校 6 年生の卒業記念にガラスのコップをつくるということを進められている事業についてですが、本会議でも出ておりましたけれども、昨年度の最終的な小学生の参加数、参加割合、それからこの事業をやることによって地場産品の活性化ということで、それについて目標に向けての成果などについてお伺いをしたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

平成 24 年度から始めた事業で、昨年度の実績でございますけれども、児童の体験数が 730 名で、体験率は 79.2 パーセントで約 8 割ということで押さえております。

その効果でございますけれども、最終的には、当初の事業案で言えば、なるべく各工房での受入れ数が平準化されるように学校を割り当て、そのせいで学校からちょっと利用しづらいという話もありましたが、そういうことで当初は、各工房の受入れ数が 90 人前後になるよう工房と学校を設定しました。これで、各学校の体験率が 100 パーセントであればよかったわけなのですが、どうしても学校により体験率が違って、少ないところで、ちょっと波がありまして、数字がすぐ出てきませんけれども、それにしても 730 人の 10 工房ですから、平均すれば 73 人が体験しているわけで、その掛ける単価ですから各工房で通常の体験よりは安くしていただいておりますけれども、それなりの実入りがあったのではないかと考えております。

○佐々木（秩）委員

そういう部分では本当に振興、促進につながっているのだろうと思います。

今年度は 2 年目ということで、新たに昨年度の反省にも立って進められるということで、もう学校を回られているということですが、予定、その他、反応、今年度特徴的なことが何かあればお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

昨年度の終了する前、昨年度の反省点を整理し、今年度は、その反省点も踏まえて実行委員会の中で、改善点を持って今年度早々に、事業概要の説明ということで、校長会、PTA、あと各学校に最終的には回らせていただきました。

昨年度、初めてやる事業で、予算がつくのかかわからず、予算がついてからやったため、夏の繁忙期が過ぎた 9 月からの事業開始ということでやりましたけれども、今年度は当初からいけるだろうということで、準備を整えた中で、夏休みをなるべく入れたい、昨年度で言えば、長期の休みは冬休みだけだったので、夏休みも入れたいということで、6 月 1 日という当初の枠組みで事業説明したところが若干変えたところで、説明の際にも反省を踏まえた改善点も持ち込んで、各学校に説明させていただきました。

その結果、最終的には昨年度よりは、結果として学校が何らかの形で対応というか、積極的な取組というのですか、昨年度で言えば、児童が任意の参加ということで申込書を児童に配布して、児童から申し込むという流れでしたが、学校が学校単位でやったりとか、班編成をしたりとか、そういう積極的に対応してくれる学校が増えて、半分以上がそういう取組になった。結果として、そういう学校単位の取組というのはどうしても 2 学期からというのが多く、今の予定で言えば、夏休み明けの 2 学期からたくさん実施されるのではないかというふうに思っていて、我々が当初提案した 6 月からの任意の取組というところが半分以下でございました。なおかつ、学校も 6 月と

というのは、運動会があったり修学旅行があったりとか、いろいろなことで忙しかったり、逆に工房も、この夏場というのは忙しく、既に始まってはいるのですけれども、全般としてはそんなに実施率は高くないのですが、2 学期以降、学校単位の体験も増えて、私としては少なからず昨年度よりは実施が増えるのではないかという期待を含めて考えております。

○佐々木（秩）委員

夏休みとかに個人で行くよりも学校単位で行くところが増えたということは、それだけこの事業が学校現場で受け入れられたことになると思います。

学校によっては、卒業式に合わせて作品の展示会をやっています、そのときに私も何校か見せていただきましたが、作品だけが置かれているのではなく、図工の時間にコースターをつくっているのです、デザインしたコースターをつくって、その上にセットで置いて飾っている学校もありました。これは本当に、この事業が認められて、授業の中で取り入れられながらやっていく、さらに今回も夏休みではなくて、学校単位ですと、たぶん通常日に行ってやることになると思うのですけれども、これはもう授業の総合的な学習の時間やその他の時間の中に組み込んでやるという、そういうことがされていくということだと思います。ぜひ、こういうことをさらに続けていくと、もっと成果が上がってくると思うので、続けていただきたいと思います。

それで、今は、ガラスのコップという、日常使えるものということで受け入れられてきているのだと思うのですけれども、皆様御存じのように、ガラス工房、小樽市内はコップをつくっているだけではなく、例えばトンボ玉をつくったり、それからバーナーワークでもう少し造形的なものをつくったりということもあって、バーナーワークをやっている人に聞くと、小学生が来てやることは十分対応は可能だということなのです。こういうことも行く行くは、このガラス工芸の中で、そういうものを扱っていただける範囲を広げていただけるような取組もしていただきたいし、そうするとバーナーワークをやっているのは結構若い人が多いので、こういうところでやって、小学生が来てくれれば、すごく助かる部分もあると思いますので、そういう方向性みたいなものはどうでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

実は、平成24年度の予算要求のときの我々が事業を考えたときというのは、吹きガラスだけではなく、そういうバーナーワークだとかサンドだとかも含めて、全部含めたら20くらいの工房があると思うのですけれども、そういうことを対象に考えました。当然、女の子もいるわけで、そういうことであればバーナーワークでやるトンボ玉なども喜ぶのではないかという考えがあって予算要求をして、予算がとれたわけですが、いざその事業をやるというときに、いろいろと我々ももっと議論を深めた中で、やはりその価格感だとか、そういう統一メニューみたいな実施を考えたときに、やはりこの事業が始まった数年間は、そのガラスの変化というのですか、どろどろのガラスがこういう形になっていくという変化を見せる形がやはりおもしろいのではないかというか、一番ガラスの製作体験としてはふさわしいのではないかとか、又はどうしても日常的に、卒業記念でやって、中学校へ入ったら日々使ってもらいたいみたいな思いもあって、統一した吹きガラスのグラスという形で展開するということにしたところでございます。

今、我々としては、当然、長くやりたいというふうに思っていますし、市長も長くやるのだというような答弁をしたかと思いますが、こういったことを年数重ねる中で、児童からこんなこともやりたいという声が出てきたりするかとも思いますし、やっていった中で、毎年毎年反省点なり改善点も含めてやる中で、今後、そういったほかの体験のメニューの展開についても検討していく形になると思っております。

○佐々木（秩）委員

◎水産物消費拡大の取組について

次は、水産物の消費拡大についてお伺いをしたいと思います。

当委員会で小樽市公設水産卸売市場等を視察させていただきました。

私は、公設水産地方卸売市場運営委員会委員というのをこの6月から拝命をいたしまして、それで報告も受けたのですけれども、本当に漁業、水産関係の皆さんの御努力にもかかわらず、急激な円安のせいでしょうか、燃料高、それから漁獲量の減少、結果として機船漁業協同組合では2隻減船ということでしたでしょうか、そういうようなこの小樽の代表的産業の一翼が厳しい状況になっているというお話を伺いました。

最大の漁獲量を占めていたホッケなどが漁獲制限というような影響もあってでしょうけれども、その漁獲量の減少の理由の一つはやはり消費者の魚離れということがあります。その結果、消費量減少につながって、とってもしようがないと、とってとって赤字になってしまう、その結果、漁獲量が減ると、資源の枯渇という一面だけではないというお話もその場で伺うことができました。

もちろん基本的な人口の減少もありますし、それから少子高齢化も進行しています。そして、私たちの食生活にしてもどうしても何か肉中心になり、魚を食べない、それから加工したものを買ってきて食べるというライフスタイルの変化ということもあると思うのですけれども、やはり生鮮食料品そのものの需要量の減少に歯止めをかけるということが、結局この産業そのものの、このまま衰退していくのに歯止めをかける一つの方法になっていくのではないかなというふうに思うのです。

そういう意味での水産物の消費拡大という、ただ食べて食べてというのではなくて、やはりそういうところをきちんと、根っここのところを押さえた上で質問をさせていただきます。まず水産物の消費拡大という思い浮かぶのが、やはり消費拡大イベントで小樽ではよくやられています、シャコやニシンを使ったイベントが代表的なものだとは思いますが、イベントに行ったときに聞いたのですけれども、昔あの卸売市場を会場にしてイベントが開かれていたという実績があると伺ったのですが、現在は行われていないということです。ほかの地方へ行くと、市場とかそういうところでやっているイベントは大盛況でという話をよく聞くものですから、なぜその中でやめてしまったのかというのが素朴な疑問なわけです。やっていたときの内容や、終了の経緯などをお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）水産課長

まず、おたる水産まつりの関係ですけれども、この正式名が後志管内水産加工品等現地即売会というもので、これは昭和41年度から平成15年度まで毎年度実施しております。その間、昭和48年度と49年度が休止をしております、合計36回実施をしてきたと。当初、開催場所は、産業会館で行ってございました。そして、昭和60年度から、公設水産地方卸売市場で開催をしております。

このイベントの目的ですけれども、後志管内における水産加工品の品質向上、新製品の開発及び加工技術の交流を深め、消費の宣伝と拡大を促進し、地域産業である水産加工振興を目的としたというふうに、どちらかといいますと、商品の即売会というよりは、そういった加工品の新商品の開発の部分を中心に、そういう品評会を中心とした事業だったとなっております。

それで、先ほど言いましたけれども、一応平成15年度で一回終了しまして、その後、16年と17年に水産物以外のものも含めた即売会ということで、おたるの味覚大集合フェアというものを実施しております。また、20年度におたる高島水産まつりということで、公設市場で即売会を実施しました。

また、22年度から隔年で後志水産加工品ブランド品評会ということで、品評会を復活させております。それで、後志管内水産加工品等現地即売会は15年度で一回終わっているのですけれども、その理由としましては、その品評会の中で公的機関の方が品評をすると、例えばラベルはどうだとかいうようなことの品評で、それが消費者のニーズに沿った品評会、審査ではないということで、直接商品の販売につながらず、また受賞しても販売に直接つながらないので、品評会としての意義がだんだん薄れていったということもありまして、一度ここで終わらせたほうがいいのかということで、15年度で終わっております。ただ、そういったことを踏まえて、22年度から隔年ということで復活をしているというふうになっております。

○佐々木（秩）委員

そうすると、まとまってやっていたものが、それぞれのニーズなどに呼応して行って、分かれた形になっているけれども続いてはいるという、内容的には続いてはいるというふうに押さえてよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

一回休止した理由としては、要は品評会がメインではなくて即売会が中心になっていったと、本来の目的からずれていったので一回中止をとという形で中止をしております。

そういった意味で、今、平成22年度から復活しております品評会が、その品評会のやり方も、一般の市民の方も入れながら品評をしてもらったり評価をもらうということ、さらに24年度には、それに販路拡大というのもセットで取り組んでいるという形になれば、以前と違って効果的な取組になっているのではないかと考えております。

○佐々木（秩）委員

そこに販路拡大もやりのせていくような、そういう計画もあると押さえていいですか。

○（産業港湾）水産課長

平成24年度の品評会の中では、賞をとった商品を大阪のほうに販路拡大という形で出展といいますか、そういう取組もしておりますので、今は品評会だけではなく、そういったものの販路拡大を含めた形でセットで取り組んでいるところです。

○佐々木（秩）委員

そういう意味では、やはりその販路拡大とか、今お話があったような、いろいろなところとのつながりがやはり大切だという、またそういうふうにしてきたということなのです。いろいろなところからお話を聞きますと、やはり漁協だとか、それから物産協会、観光協会、それからOBMとかというものも誕生して、そういう横の連携がこういう販路拡大のためにすごく大事なのではないかというふうに思うのですが、そういうところについてはできてきているというか、そういうものはあるのでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

現在、小樽商工会議所で、小樽漬というニシンを使った新商品の開発に取り組んでいます。そういった意味では、新たなニシンの消費拡大の取組として動いていると、連携ができてきているのかと思っております。

ただ、なかなか、先ほど言いましたけれども、販路拡大の取組というのは、実は各加工業者によって商品の、例えば小ロットで安くて大量に販売するところもあれば、例えば前浜というものにこだわった、そういった商品を取り扱うので、小ロットではどうしてもやはり高くなると。そういった商品になると、どうしても販路拡大で相当、商談会に行っても、やはり自分の商品が戦えるといいますか、そういう場所でないとはやはり大手に負けてしまうものですから、そういったところをやはり加工業者なりいろいろなところで、商談会の場で、自分の商品がどこで戦えるのかということを探していると、そういったことになると、なかなか小樽市内の加工業者の商品が全てが同じ方向に進んでいるわけではないものですから、我々としましてもやはり関係団体とも連携を図りながら、例えばどういった商談会にしたら効果があるのかという部分を密に連絡をとりながらやっていく必要があるのではないかと考えております。

○佐々木（秩）委員

本当にその辺が大事なところだと思いますので、よろしく申し上げます。

◎学校給食への地場産品導入について

もう一つ、この件についてですが、私は元中学校の教員ですけれども、給食を30年間とり続けました。北海道の食材を使っていますというものが出てきました、エダマメをはじめ、いろいろなものを食べました。

しかし、小樽にいながら小樽の海産物が給食で出てきましたというのは、ほとんど記憶にないです。やはり子供

たちの魚離れ対策といったときにどうなのかと、やはりそういうところで意外と使われていないものをきちんと、やはり小樽産品をしっかりとそういう中に取り入れていくようなことは、保健所でも食育ということ、食育の条例などもこの前、できていますが、そういうことについてやはり有効な手段だと思えるのですけれども、その辺についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

私が産業振興課に来る以前も、学校給食課と産業港湾部で打合せは何度かやられているようでしたけれども、私が来てからも、学校給食課とは何度か打合せをさせていただきました。

結果として、できたのは、昨年、たしか1日は「小樽の日」とメニューに書いて行う約束だったので、やったはずなのですが、それが何月何日だったかは、ちょっと失念しました。やっとやれたというか、加工品ばかりではなくて、たしかミニトマトも含めた形で展開したかと思うのですけれども、これまで話し合いをした中で、学校給食サイドの話からすると、安心・安全は道内一円大丈夫なのですが、価格と食味というのですか、見た目も含めて、そこでの選択になるわけで、言ってしまいますと栄養士も我々も小樽市内の業者のものを使用したいと思っているのですが、何回か話をしたときに、企業名を明かさずに市外の業者のものとの食べくらべを行いました。同じ価格ならどちらを選ぶかということで、私が選んだのが市外の業者のほうでした。食感なども含め、そこに市内の業者が使われない理由があるような……

（「つくり方ではないのか」と呼ぶ者あり）

つくり方が、小樽市の業者からすればまだまだ改善の余地があるのではないかと感じたところでした、あと市内の業者サイドの話から聞くと、骨の問題などがあつたりとか、求める学校側というのですか、受け側が求めるレベルというのですか、そこら辺との接点がまだまだ微妙に、市内の業者が提案するものと求められるものの接点が、市内の業者とはなかなかうまくマッチングしないと感じているところです。

（「舌がおかしいのだ」と呼ぶ者あり）

（「あなたが頑張らなければ」と呼ぶ者あり）

（「頑張っているのですが」と呼ぶ者あり）

○佐々木（秩）委員

本当に頑張っていたらと思うのですが、確かにそういう部分はきっとあると思うのです。全国的に見ると、やはり相当、各地域の食材を給食に取り入れた結果、子供たちがおいしく食べて、そのことが結局、大人になっても、こういうものがあるということにつながっていく、非常に大きい影響を与えるものだと思うのです。

ですから、本当にやはりこの水産加工物については、トマトなどは本当にわかりやすいし、それから使いやすいとは思いますが、骨とかいろいろなことを考えてもやはり加工の方法等を工夫して子供たちに、年に何遍かは、小樽の日ですか、つくってもらえるようにぜひ働きかけを強めていただきたいということをお願いしたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

学校給食課と我々は、不定期ではありますが、我々からすれば大口の購入者だという部分もございまして、営業しているのですけれども、我々も逆に加工業者との話し合いもありますので、そういったところでのお互いの課題を我々がつなぐ役というのですか、そんな役割も担いながら、少しでも多く小樽の水産加工業者が学校給食で採用されるような動きを今後もやっていきたいと思っております。

○佐々木（秩）委員

よろしく申し上げます。

最後に、それ以外の今後の取組とか方向性など、もしありましたら伺いたいと思うのですけれども。

○（産業港湾）水産課長

先ほど言いました食が、魚離れの中で、特に小樽の場合はカレイが結構多くとれているのですけれども、やはりカレイは骨の関係ですごく、やはり先ほど言った魚離れなどの被害が結構ありまして、相当とれているのですけれども、魚価単価が落ちてきているというのが、そういったところがやはりニーズがないと、そういう中で単価が落ちてきている要因の一つになっていると。

そういった中で、なるべく小樽でとれている魚をいかにどういった形で、新しい例えばレシピなり、そういったものの紹介をしながら家庭の中で魚を消費してもらうような、そういった取組もあわせて取り組んでいく必要があるのではないかとこのふうには考えています。

○佐々木（秩）委員

よろしくお願いします。

カレイはおいしいですけれども、それが使われないのはすごく残念ですので、給食とかでぜひ使っていただきたいと思います。

○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

◎赤岩遊歩道のPRについて

今日も、北小樽の観光についてということがメインですけれども、赤岩遊歩道につきましては、昨年の第3回定例会、第4回定例会でずっと継続して質問してきております。その成果は表れております。そのようなことで、悪い道を北海道と町会の皆さんで直したり、また今回は、ロープによる補修をすることができることになって、本当にありがたいと思っております。

ただ、断片的にやるものですから、最後までいくといったらかなり時間がかかるのではないかと思います、これをこの間の定例会のときに、恒久的な補修にさせていただきたいと、そういうお願いはしたわけなのでございますけれども、やはり完全にもう大丈夫というふうにならないと、また時々見に行くと、また傷んでいるところはないのかと我々も、地元の者としては心配になりますけれども、恒久的なというお願いはしておきました。

その整備が終わった後の観光客に対するPRが何かありましたら、聞かせていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

今、お話のありました赤岩遊歩道の関係の、整備が終わった後のPRということでございますけれども、この整備も、赤岩遊歩道自体がいろいろ手をかけて直していく、またいろいろなところがその次手がかかるというようなことも考えられますので、この赤岩遊歩道のPRについては、昨年来、委員からいろいろ御質問をいただいておりますので、私どもも今、赤岩遊歩道の簡単な行程等を載せたチラシを、まずは祝津地区でNPO法人で頑張っているグループがございまして、そちらのグループにそのチラシの配布ですとか、そのNPO法人に入っている店舗等での配置、展示、張っていただくようなことで、まずは祝津地区に来ていただいた方にこういった遊歩道がありますという形で、目につくようなPRというものを早速やっていきたいというふうに考えております。

○久末委員

早速ありがとうございます。本当にPRをしなければ、観光客もよくわかりませんし、また、せっかく祝津まで来ていて目の前にもう国定公園のこんな遊歩道があるのに、それを知らないで帰ってしまうというのは非常に地元の人としては残念な思いでいるものですから、できればもう早く道の許可をいただいたり、いろいろなところまでこまでは私たちがやるとか、こまでは地元の人たちがやっていいよという、そういう許可などもいただけるよう

な仕組みになってくれればいいと思っております。

それで、先日、6月22日に、この日は祝津のお祭りなのですが、祝津はお祭りが非常に盛大で、夜宮と本祭り、後祭りまでやっているのです。それで、本祭りの御案内をいつもいただくものですから、私も顔を出して、皆さんに御苦労さまと言ってくるのですけれども、この日も夕方、タクシーに乗っていきまして、遊歩道のおり口のところであの辺を見て、それで下を見たら、ホテルの下の広場にすごい人だかりがあるのですよ。何をやっているのかなと思って、タクシーの運転手に下へ下がってくださいと言って行ったら、ちょうどおりたところがもう夕日が、もう真っ赤な夕日が目に入りまして、それを観光客なのでしょうね、皆さん、三脚を立てたり手にカメラを持ったりして誰も動かないのです、じっと見詰めて撮影をしているのです。だから、ああ、これを写しに来たんだと思ひまして、それで私ももう本当に、まだ水平線までかからないところに太陽があったのですけれども、そして左のほうを見たら、すばらしい絶壁の色合いも本当に夕日に映えてきれいに見えまして、そんなのを見ていて、そこに女性の方が一人いたものですから、何か石の上に立って見ておりましたのでちょっと声をかけてみましたら、大体30人近くおりました。それがじっと皆さん動かないで撮影しているものですから、女性の方にどちらからおいでになりましたと声をかけたら、東京ですというのですね。だから、遠くからようこそって言いまして、私は地元の者ですと、それだけの挨拶だったのですけれども、そして今日はこちらにお泊まりですかと言ったら、小樽に泊まりますと言ってくれたのです。私すごくうれしくなりました、これだけの人がいたら、ほかにもきっと泊まる人がいるのではないかなと思ひまして、でも男の人が大半なものですから、ちょっと声をかけにくくて、その女性にだけは声をかけて、どうぞゆっくり小樽をごらんになって帰ってください、お気をつけてと言ってそこを立ち去ったのですけれども、本当にすばらしい、魅了されているというか、誰も動かないのです、じっとして、その写している人たち。だから、こんなすばらしいところを見た人が、また自分の地元に戻って、小樽ですばらしい景色を見たよと言ってきて、その写した写真を見せてPRしてほしいと思って祝津のお祭りのほうに下がったのですけれども、そんなようなことがありまして、何とか早く道路を完成させて、皆さんの力で小樽をPRする、そして滞在型観光にする、そして最後の、北小樽の一番最果ての土地まで観光客に来ていただくということに力をかしていただければありがたいというふうに思っております。答弁は要りません。よろしく申し上げます。

◎丸井今井小樽店・グランドホテル跡地について

あと1点なのですが、これは丸井今井小樽店、グランドホテルの跡地の再開発についてなのですが、これは札幌の方がやられるというふうなお話は聞いておまして、ただ、これはサービス付き高齢者住宅、サ高住という、そういうようなものができるそうなのですけれども、私は、あそこの場所はもう小樽では一等地で、一番にぎやかであってほしい場所に高齢者だけのサービス付き高齢者住宅というのは何かちょっと寂しいと。やはりあの辺にはにぎやかであるほうが小樽の活性化につながって見えるという、そういう感じがするものですから、できればあそこに商業施設を持ってきてもらいたいということで、これは私個人の考え方なのですが、やはり何かいろいろな人がそこに寄ってくる、もっとも商業施設となれば観光客も来るでしょうし、地元の人も来るでしょうし、高齢者住宅に来る親戚の皆さんも、あそこに寄ればかなり人もにぎやかになって、小樽のまちも活気づくのではないのかというふうに私は思うものですから、市長に言えればいいのですが、何かそういうような方法はいかがなものかなと思ってお聞きます。

○（産業港湾）三船主幹

丸井今井小樽店の跡地についてのお尋ねがございました。できれば商業施設としていろいろな人に寄ってもらえるような場所に、にぎわいをつくってほしいというお話だと思います。

もちろん中心街のにぎわいづくりというのはもう絶対に必要だということは、これ市はもとより市民の皆さん全員お考えのことだろうと思います。しかしながら、民間の事業について行政から強制といったようなことは、これはできないことです。まだサービス付き高齢者住宅の例えば何階建てになるとか、何室ぐらいですとか、そういう

たようなものも含めて具体的な事業の計画というものは示されておりません。

しかしながら、今回のそのサ高住の建設をはじめとして、地域全体が大きく変わることになるかと思えます。そして、周りの商業者の方々、たくさんいらっしゃいますけれども、今回のこの建設をぜひビジネスチャンスにしたいというようなお話などもいただいております。ですから、事業者の方々とも私ども担当レベルとでも、ふだんからいろいろな部分でお会いしたりする機会などもございます。情報交換なども行っております。そういった中で、にぎわいづくりといったようなお話などもさせていただいたりしながら、今、委員がおっしゃったように、まちなかのにぎわいづくりというものについて、市といたしましても検討と申しますか、お願いなども含めまして話し合ってみりたいと考えてございます。

○久末委員

本当に一番にぎやかでなくてはならない場所の一角が、静かにしていながら高齢者の住宅になってしまうということは、非常にもったいないというか、いたましいというか、これも小樽の活性化につながってほしいというのが私の願いなのです。

メーンのところが高齢者のまちになりますと、高齢者のまち小樽のイメージになっては困るというふうに私は心配しまして、確かに強制はできません。強制はできないけれども、お願いをして理解をしていただいている、今の小樽の現状を聞いていただいて、それであればこうしようということにつながるような説得みたいなものも必要かなとも思いますので、これからもどうぞよろしくお願いをしたいと思います。答弁は要りません。

○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 46 分

再開 午後 4 時 52 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

継続審査中の陳情第290号の採択を主張する討論を行います。

詳しくは本会議で行います。

今回、採択に回る方が増えるのではないかとということで、質問、答弁を聞いていて期待したのです。久末委員が祝津の夕日が非常にきれいだとということで観光客が感動していたという引用もありました。隣はオタモイなのですね。赤岩を挟んでオタモイ、このオタモイの夕日も大変きれいだとということで、弁天閣、龍宮閣を建てた方もいらっしゃるわけです。

この陳情第290号ですが、オタモイの、いわゆる小樽市の観光政策というのは、オタモイの観光開発が計画され、いろいろな経緯がありましたけれども、しかしその後、運河論争が起こって、そちらのほうに行政側もシフトするという経過はよく理解できるわけです。

しかし、私どもは陳情第290号を採択しろと言っていますけれども、以前のように、運河もなければガラスもないということで、オタモイに相当力を入れるという観光開発をイメージして言っているわけではないです。だから、その点は、理事者側がオタモイの観光開発をこれからどうするか検討すると言っていますから、私はここは諦めますということは絶対するなということできぎは刺してあるわけですが、その後、札幌の方から善意で、御承知のよ

うに、いわゆる龍宮閣などが映っている 8 ミリフィルムが寄贈されて、オタモイ観光開発を進める大きな力、資源が増えているわけです。そういう点から言えば、やはり少しでも現状を踏まえて、オタモイの、久末委員がおっしゃったように、夕日が非常にきれいだということを見られるような、そういう条件を整えるべきだというふうに私は思うのです。

この点で陳情第 290 号を採択して、もたもたしている産業港湾部一同に議会として活を入れて促進すると。観光を抱えていながら消極的だというのは、全く解せないのです。だから、この点は産業港湾部に猛省を促し、委員の皆さん方もぜひ、産業港湾部長は議会事務局長をやっていたし、観光振興室長は議会の庶務係長をやっていたので議会のことを理解しておられるのですから、逆に私達が議員の世話をやいたということで慢心があるのではないかというふうに思うのです。だから、議員の質問に対して緊張感も欠けると思うのです。だから、その点は、議会の経済常任委員会として、観光は、今、小樽の一つの基幹産業になっているわけですから、一つずつについて緊張感を持って理事者側に立派に事業を進めていく、そういう後押しをするように、ぜひ委員の皆さんにも陳情第 290 号の採択に賛同を呼びかけまして、詳しくは本会議でやりますが、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。