

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 5 年 1 2 月 1 7 日 (火)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 5 時 0 5 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

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、北野委員、久末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。

「『小樽の森』構想実現化に向けた検討委員会の報告書について」

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

それでは、今月 5 日に、「小樽の森」構想実現化に向けた検討委員会の報告書をまとめましたので、先にお配りしております報告書の概要版に沿って説明いたします。

なお、この報告書の内容は、事業主体を特定せずに実施プランとして考えられたものであります。

それでは、1 ページ目から説明いたします。

小樽の森のコンセプトとして、「遊ぶ」「学ぶ」「感じる」をキーワードに事業を展開することで、これまでにない新たな価値、持続可能、人と森との新たな関係を築くことをうたっています。これに基づいた整備により、小樽観光の新たな可能性を開拓するとともに、海、山、市街地の一体活用の構築を目指すというものです。

次に、2、3 ページ目です。

市場分析では、小樽の来訪者のうち三、四パーセントしか小樽天狗山を訪れていない現状となりまして、独自の魅力を持った事業展開が求められるとされております。

次に、事業の全体イメージ、3 ページの事業構成と展開エリアですが、今回の事業では山頂、山麓、自然の村の三つのエリアで、「デザイン事業」「レストラン・売店運営事業」「アクセス事業」「宿泊事業」「体験・活動事業」「指導者養成・資格取得事業」の六つの事業展開が考えられています。この中でも特に「デザイン事業」は、小樽の森全体のブランド管理を行う重要な事業でありまして、ほかの五つの事業を通じてデザインを意識するというものであります。

続きまして、4 ページから 6 ページは、各エリアの展開イメージです。

まず、山麓エリアですが、フットヒルズタウンと位置づけ、山頂への誘導、散策やショッピングを楽しめる空間、収容力を高めるための駐車場が展開されます。

次に、5 ページの山頂エリアは、今回の実現化検討における中心です。基幹事業でありますレストラン・売店をデザイン性や質を高めてリニューアルするほか、ツリートレッキングやジップラインなどの新たなアクティビティに加え、テントリゾートによる小樽の森にふさわしい質の高い宿泊事業を展開いたします。

次に、6 ページの自然の村エリアは、既存体験事業のほか、指導者養成・資格取得事業を想定し、アウトドアだけではなく、自然、医療、健康等のプロとなる人材育成の場にするというものであります。

さらには、テントハウスを整備することも提案されております。

なお、山麓、山頂では、現在、中央バス観光商事株式会社が事業を行い、自然の村はおたる自然の村公社が運営しておりますが、全ての事業を一つの会社で行うことによりまして、人員配置や経営の効率化が図られることが特徴となっております。

次に、7 ページです。

こちらでは、事業に伴う入込客数、ハード整備、事業収入支出に関しての算定を行っています。

入込客数は、ロープウエー、レストランなどのリニューアル、新規プログラムによる入り込みなどを積み上げて算定しておりまして、年間 40 万人と想定されております。

事業収支についてです。

まず、ハード整備に関しましては、提言書当時33億円としていましたが、単価や必要性を見直した結果、約28億円として概算算定しています。

収入は、各事業を積み上げてエリア別に算出し、年間7億1,140万円と算定しています。自然の村公社の指定管理料を現行の6,800万円のままで算出しております。

支出は、原価や人件費などの区分で算定を行い、年間5億2,320万円となっています。

年間でプラス1億9,000万円の収支構造となる予定でございます。

最後に、8ページです。

収支バランスが適正かどうかを判断するため財務分析を行っているものであります。分析においては、新たな事業主体を想定し、この図の企業Aは中央バス、企業Bは中央バス観光商事で、資産売却の流れが想定されます。

「新たな主体」に対する出資は未定、行政のかかわりも今後の課題としまして、資本金は5億円、北海道や小樽市の融資制度、金融機関からの借入れによる調達が想定されています。

財務分析では、段階に応じた分析、財務シミュレーションを行い、収支改善の結果、事業実現の可能性があることを判断するに至ったと報告されております。

最後に、今後の課題は、ごらんのとおりまとめられている次第です。

なお、最後の国や地方公共団体の積極的関与についてですが、プランの実現化に当たっては、国有地のことや自然の村公社解体に係る事務事業に係る融資やその他の支援などが必要になることも想定したものとっております。

以上が報告書の説明ですが、市といたしましては、今後、この報告書を基に、引き続き「小樽の森」構想実現化に向けた検討委員会において協議をしてみたいと考えております。

○委員長

「株式会社小樽観光振興公社の新造船に係わる進捗状況について」

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

小樽観光振興公社に係る新造船の進捗状況について報告をいたします。

第2回定例会での当委員会におきまして、発注事業者の決定と契約の締結までを報告させていただいておりましたが、現在までの進捗を報告いたします。

新造船の建造は順調に進みまして、現在、船の上屋部分まで形になっているということであります。

船名でありますけれども、昭和61年に小樽市の鳥が制定されました。アオバトです。平仮名表記で「あおばと」ということになっております。

公社では、事業者から小樽の鳥であるアオバトをモチーフにした船体の提案を受けておきまして、さらに検討を進めたところ、海水を飲みに来る鳥ということで海にちなんでいる、それが新造船のイメージにぴったりであるということから、取締役会で「あおばと」と命名したということであります。

なお、カラーリングもアオバトをイメージしたものとっております。下のパースを御参照ください。

次に、主要目はごらんのとおりですけれども、補足事項のみ話をさせていただきます。

主機関いわゆるエンジンは、これまでの190馬力から575馬力に大型化されております。新しい船体に適切なエンジンということで選定されているということであります。

次に、最大搭載人員は、港内の運航が平水区域で定員86名、祝津・オタモイまでは限定沿海区域で定員70名となります。

そのほかですが、バリアフリー対応となっております。昇降機や車椅子対応トイレを備えております。

また、観光宣伝用の放送機器を備え、これまでのテープによる説明にかわって、映像による説明を行うということでもあります。現在、市も協力しながら船内で放映するVTRを作成中であります。

竣工は来年 3 月 25 日、その後、伊勢から小樽まで回航されまして、準備を経て 4 月下旬のゴールデンウィークに合わせた就航を予定している部分になります。

次に、資料には記載されておられません、運航ダイヤや料金についてです。これは、これから運輸局に申請するという事聞いております。

料金につきましては、消費税率アップ、燃料費の高騰、さらに燃料使用量がこれまでの倍になるなどを勘案しつつ、人件費の削減など努力によりまして、できるだけ値上げ率を圧縮することとし、主な航路では、祝津行きが片道 650 円から 700 円、オタモイの往復が 2,390 円から 2,500 円へと改定される予定です。

運航ダイヤですが、新造船は最大速力 20 ノットでこれまでの船の倍のスピードが出ますが、あまり早くても景色が見えない、燃料消費も増えるということになりますので、巡航速力は現在の 1.5 倍の 15 ノットとしており、それを踏まえたダイヤとなっております。

平日は、これまでも 1 隻体制でしたので新造船でも変わりませんが、日曜・祝日や夏休み期間の繁忙期は 2 隻体制でありましたので、これが 1 隻になることによりまして、オタモイ航路が 4 便から 3 便になるほか、祝津が 1 便減るといことになります。このことによる収益への影響は大きいと考えますが、できる限りの効率的運航に努めて、減収分をカバーしたいということでもあります。今後も公社の新造船建造、さらには就航準備がスムーズにいけますよう、市もできる限りの協力をしてまいりたいということ考えております。

○委員長

「小樽市企業立地トップセミナーの実施状況について」

○（産業港湾）荒木主幹

小樽市企業立地トップセミナーの実施状況について報告いたします。

資料 2 をごらんください。

企業立地トップセミナーにつきましては、本年 11 月 15 日にホテル大阪ベイタワーにおいて開催いたしました。

セミナーの参加状況であります、製造関連や物流関連を中心に関西圏の企業 40 社、48 名の参加があり、このほか金融機関の方などの参加を含め、全体で 76 名となりました。

第 1 部の企業立地トップセミナーでは、まず兵庫県立大学大学院経営研究科の秋山秀一准教授から基調講演をいただきました。講演では、「北海道のビジネス環境とブランド力」をテーマに新千歳空港ターミナルビル内の店舗などを例に 5,000 本のマーケティングという観点からのお話や小樽ブランドの魅力について御講演をいただきました。

次に、中松市長からプレゼンテーションを行いました。その中で、道内最大の都市である札幌市に隣接する地理的優位性や交通アクセスの利便性、海外に定期航路を持つ二つの港湾を持つことなどをお話いたしました。

また、年間 660 万人を超える観光客が訪れることや、ブランド総合研究所の発表による最近の市町村魅力度ランキングで、本市が全国第 6 位となるなど、全国的にも小樽ブランドの知名度が定着していることをアピールいたしました。

さらに、本市を含む札幌圏が今後も大きな地震に見舞われる確率が極めて低いことなど、災害リスクの低い地域性についてもアピールいたしました。

セミナーの最後に立地企業プレゼンテーションとして、銭函 5 丁目に工場を立地、操業されている伊藤ハムデリー株式会社小樽工場の福来工場長からお話をいただきました。その中で、同社が早くから企業進出に至った経緯や本市の良好な立地操業環境について事業者の目線からお話をいただきました。

第 1 部のセミナー終了後、場所を移しまして、第 2 部の名刺交換会を行いました。名刺交換会では、会場内に小樽コーナーを設け、小樽の地酒、ワイン、梅酒の小樽美人やあんかけ焼きそば、にしん小樽漬やハム・ソーセージなどの小樽産品を試飲・試食していただきながら、参加企業の皆様と和やかにお話をさせていただきました。

今回のトップセミナーは、関西圏で初めての試みとなるものでありましたが、道内の主要都市が東京でのトップセミナーを開催する中で、本市のような大阪での単独開催は少ないと聞いており、関西圏の企業に対し、本市の魅力をPRする大きな足がかりになったものと考えております。

この大阪でのトップセミナーを契機として、新たにつながりができた関西圏の企業に対し、今後は、市長がセールスに向かうのはもとより、産業港湾部といたしましても、地道に粘り強く交渉していく中で関係を深めながら、1社でも多く企業誘致に結びつけていきたいと考えております。

○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いて、資料3に基づいて報告させていただきます。

本年、第1回定例会でも報告させていただきましたが、小樽港港湾計画の改訂作業の一貫として、現在、第3号ふ頭及び周辺再開発計画の作成を進めております。この再開発計画は、第3号ふ頭における旅客船埠頭としての機能強化及び港の景観を生かした国際交流空間創出による小樽観光の新たな魅力づくりを目的として、平成24年度から作成を進めており、24年度は市民アンケートを実施したほか、第3号ふ頭及び周辺再開発ワークショップを開催し、25年2月25日に提言を受けております。

また、25年5月7日には、第3号ふ頭及び周辺の整備のイメージとして、小樽商工会議所が独自に進めてきた第2期港湾振興プロジェクトの説明を受け、その後、当該区域の整備に関する意見交換を行っております。その後、これらの提言や意見交換等を参考にして取りまとめた、今日説明いたします市の素案を基に、関係機関、団体から意見を伺っており、今後、老朽化対策を考慮した第3号ふ頭の岸壁整備手法の検討結果も踏まえて案を取りまとめ、改めて関係機関等への説明や市民意見聴取を行って計画を取りまとめていく予定であり、現時点では、おおむね25年度末を目途に作成したいと考えております。

なお、第3号ふ頭に関する市の既定計画の方針、市民アンケート、第3号ふ頭及び周辺再開発ワークショップからの提言、小樽商業会議所との意見交換等を踏まえて、取りまとめた素案に関する計画作成におけるポイントや施設配置計画図を次ページ以降で説明させていただきます。

資料2枚目の再開発計画作成のポイントをごらんください。

第3号ふ頭及び周辺再開発計画の作成に当たりましては、当該地域にかかわる既定計画の方向性や現状の課題から、以下に示す4点をポイントとして作成しております。

1点目は、「クルーズ客船の大型化への対応」として、係留施設や旅客船ターミナル等の整備。

2点目は、「小樽観光としての港を活かした新たな観光資源の創出」として、交流空間や親水空間の創出。

3点目は、「海上観光の集約化と陸上交通とのアクセス強化」として、海・陸の総合的な交通ネットワークの構築。

4点目は、「練習船や特殊船などの景観資源としての活用」であります。

資料3枚目の再開発が目指す姿とゾーンコンセプトをごらんください。

再開発計画が目指す姿、区域内のゾーニングとコンセプト、ゾーニング機能については、商工会議所の港湾振興プロジェクトも参考に意見交換も行い、資料下段のAからDの四つのゾーンごとに記載しているとおり、以前、説明させていただきましたワークショップからの提言と、ほぼ同じ内容でゾーンコンセプト、導入すべき機能を整理しております。

次に、再開発計画に導入する機能（施設）の配置について説明いたします。

資料4枚目に配置に関する基本的な考え方を整理しておりますが、この内容については、資料5枚目にあります配置計画図で説明させていただきます。

まず、全体的なレイアウトについてであります。ワークショップの提言にありました二つの施設配置計画図のうち、ごらんいただいている図面のとおり、第 3 号ふ頭内の左下に黄色く表示してある 31 号上屋、これを残すとした第 2 案をベースにしております。

ただし、本素案では、31 号上屋が立地しているエリアを民間活力導入エリアとして、31 号上屋の再利用の可否は別として、民間の資本を活用して、このエリアに埠頭内の交流広場の利用者などにサービスを提供できる施設を導入することを計画しております。本素案においては、同様の考え方で 31 号上屋の左上にあります観光・商業施設等、また、さらに左上となります小型船係留施設の棧橋上の建屋についても民間活力の導入を図ることで考えております。

また、大型客船対応岸壁としております埠頭内の上側の岸壁において、当初案においては、コスト削減のために沖合棧橋を想定していましたが、それをやめて既存岸壁を活用した配置案としております。これは、素案を作成した 10 月末において、国が実施した既存岸壁の老朽化調査から、岸壁の老朽化が進んでいるとの経過報告を受けたこと、また小樽市で実施している大型客船の入出港時における安全性の検討において、第 3 号ふ頭沖合に広い回頭水域が必要で、可能な限り沖合棧橋を短くしたほうがよいとの意見が関係者から出ていたため、既存岸壁を活用した案としたものであります。

本年 11 月末に老朽化調査の結果から既存岸壁の老朽化対策が必要であるとの説明を受けており、12 月 16、17 日には第 3 号ふ頭に関する大型客船の操船シミュレーションを行っておりますので、これらの結果を踏まえて、この素案を基に関係機関と調整し、最終的な案を取りまとめていきたいと考えております。

その他、各ゾーンの施設配置については、ワークショップからの提言と若干の変更はありますが、基本的にはほぼ同様の内容になっております。

このほか、資料にはございませんけれども、港湾計画改訂の全体のスケジュールについて口頭で報告させていただきます。

小樽港港湾計画の改訂については、24 年度から作業に着手し、ただいま報告させていただきました第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画なども取り込んで、27 年度を目途に手続を終了させることで予定しておりましたが、改訂作業の一貫として進めております今後の物流、産業動向を踏まえた小樽港の役割、これに関する検討に時間を要し、全体的なスケジュールに遅れが生じてきており、現在スケジュールの見直しを行っているところでございます。

また、先ほど説明いたしました、国が進めてきた第 3 号ふ頭の老朽化調査の結果が本年 11 月末に示され、岸壁の老朽化対策が必要であるとの結果が得られたことから、現在、整備手法やこれまで 25 年度末を目途に進めると申し上げてきた港湾計画の軽易な変更について関係機関と調整中であり、港湾計画改訂のスケジュールの見直し、また港湾計画の軽易な変更にかかわる調整が必要となりますが、今後の第 3 号ふ頭及び周辺再開発関連事業に支障を来さないよう進めてまいりたいと考えております。

○委員長

次に、本定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第 10 号について」

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

議案第 10 号 小樽市公設青果地方卸売市場業務条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

本議案につきましては、市場関係者の福利厚生の一貫として、市場棟内に設置している厨房施設の用途廃止に伴い、当該施設の使用料につきましては、第 58 条別表に附属営業人施設使用料と規定しておりますので、その規定を削除するものであります。

なお、施行期日につきましては、卸売市場法第 64 条第 1 項の規定により、条例の変更については北海道知事の承認を受けることと定められておりますので、承認を受けた日となります。

○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

◎カジノ誘致について

まず、カジノ誘致について伺います。10月24日に日本カジノ創設サミットin小樽が開かれ、小樽市から20万円の補助金を出しているのですが、サミットが終わってから、主催者からお礼の挨拶はありましたか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

サミットが終わった後、私ども産業港湾部には、特にお礼といたしますか、そういった形で改まってのお話ということはありません。

○北野委員

秘書課にも市長にお礼の挨拶があったか確認しましたが、市長はそういう対応はしていないとのことでした。だから、20万円の補助金を出したが、主催者からは、お礼の挨拶も何もないということだと思いのです。これは、ちょっと常識外れではないかというふうに思います。

それで、最初に伺いたいのは、世界で稼働しているパチンコなどのギャンブルマシンのうち、日本で稼働しているのはどれぐらいの割合ですか、何台ぐらい、何割ぐらい日本で稼働しているのですか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

世界で稼働をしているパチンコも含めたギャンブルマシンということでありましてけれども、オーストラリアのゲームメーカー団体が2011年に調査している中では、ギャンブルマシンの、これは設置率というふうになっておりますけれども、世界で占める日本の割合は、全体の60パーセントというふうになっております。

○北野委員

稼働している割合で見れば、日本は、もうばくち大国と言ってもいいのではないかというふうに思うのです。それで、今、日本では、パチンコは法に触れないということですが、日本のパチンコの店舗数は何店舗あるか承知していますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

日本国内のパチンコの店舗数でありますけれども、一般社団法人日本遊技関連事業協会が調べている平成23年の数字ですけれども、パチンコ店、パチスロ専門店、合わせて日本国内には1万2,323店というふうになっております。

○北野委員

日本のパチンコ産業の年間売上げは幾らか承知していますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

パチンコ産業の売上げということですが、こちら公益財団法人日本生産性本部が出しておりますレジャー白書2013によりますと、平成24年の売上げということで19兆660億円というふうになっております。

○北野委員

インターネットで見ると約20兆円です。だから、これは金額からいっても、それからギャンブルマシンの稼働率からいっても、すごいです。こういうパチンコで依存症、精神病ですね。自分では自分をコントロールできないというパチンコ依存症というか、ギャンブル依存症になっている人は、日本ではどれぐらいいるというふうに押さえていますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

ギャンブル依存症ということでありまして、2009年の厚生労働省の調査では、推定ですけれども、国内に400万人以上いると推計されているというふうな厚生労働省の結果であることを承知しています。

○北野委員

平成23年の調査ですか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

いえ、2009年ですので、4年前ですので平成21年の厚生労働省の調査では、国内に400万人、ギャンブル依存症ということとなっております。

○北野委員

それで、最近では500万人を突破しており、パチンコ依存症というか、こういう精神病は年々増え続けているとのことです。

ところで、カジノ解禁に便乗して、パチンコ業界がその場で即換金できるように法制上、合法化しようという動きが今、顕著になっているというのは知っていると思うのですが、私は、パチンコをやっていないからわからないのですが、現在のパチンコの換金のやり方がどうなっていて、これをどう変えようとしているか承知していますか。まず、現在はどんな換金方法なのか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

現在のパチンコの換金方法でございますけれども、いわゆる3店方式と言われておりまして、パチンコ店のホール、景品交換所、問屋、その三つが独立して行っているということで、具体的に言いますと、お客さんがホールでパチンコをします。それでたくさん玉なりコインなりが出ると、それをホールで、よくあるのはメダルですけれども、それに交換します。そして、交換したものを持ってパチンコ店近くにある交換所というところに行って、それをお客さんは現金にかえます。景品交換所は、特殊景品というものなのですが、それを問屋に卸し、ホールがその問屋からその特殊景品を買い取ると、こういう仕組みで3店方式というふうにと言われております。

○北野委員

その話は私も聞いたので、パチンコに詳しい人に確認したら、最近はそうでないと言うのです。最初はパチンコ屋から離れたところで現金に交換していたと。ところが、今は玄関だけは別で、建物が一緒に換金できると。言ってみれば、即換金できるようなことになりつつあるというのに、これがもうホールで玉が出たらそのまま持って、1玉幾らになるかわからないけれども、そこで換金できるような制度、こういう動きだということです。

それで、先ほど言った最近では500万人を突破しているギャンブル依存症というか、パチンコ依存症の方が小樽ではどれくらいいるというふうに推定していますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

小樽市内でのギャンブル依存症の方の人数というのは、申しわけございませんが、把握しておりません。

○北野委員

今年の9月28日、東京で、カジノやギャンブル依存症の問題を考えるシンポジウムが開かれています。依存症に苦しむ人、あるいはその家族に対する支援のあり方とか依存症問題に対する対応をどうしたらよいかと、こういうことは、本来、行政がやるべきものだというふうに私は思うのですが、こういうギャンブル依存症などの被害から家族を守る、あるいは立ち直らせるような取組というのは、小樽市としては何かやっているのですか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

ギャンブルに限らず依存症ということでは保健所で対応しているとは聞いておりますけれども、その中でギャンブルに絞ったの対策というのを現在、保健所でやっているかは、確認はしておりません。

○北野委員

後で、保健所はどんな対応をしているのか聞いておいてください。

今、社会問題になって、政府でも対策をとらなければならないということになり、あるいはNPOその他が立ち上げられて、こういうパチンコ依存症に対し、家族を被害から守るとか家族崩壊や自殺などのさまざまな弊害をやはり社会問題として解決するために立ち上がるべきだという、そういう動きが今、始まっているのです。そういうときに小樽市は、カジノの誘致には熱心だけれども、対策については何も無いというのは、おかしいのではないかと、逆立ちしていないかということなのです。

これは部長に伺いますが、こういうことをやらないで、誘致に一生懸命走るとするのは、言語道断な話でないかと思うのです。本当は市長に聞いたほうがいいのですが、あなた方は市長とそういう問題をいろいろ話し合っているとしますので、小樽市としての基本的見解、そういう対策を講じないでいて、カジノを誘致することばかり熱心だというのはどういうふうに考えますか。

○産業港湾部長

ギャンブルに関しましては、法律で認められた公営ギャンブルというのがありまして、その中には中央競馬、それから地方競馬、競艇、オートレース等々五つぐらいございます。そのほかに当せん金付証票法によります宝くじ、それもギャンブルになります。その中で、現在のところ小樽市としては、そういう依存症に対する目立った施設というか、取組というのは、直接的にはないと思いますけれども、さきの臨時国会に提出になりまして継続審議となりました今回の特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律案、その中では、民営の事業者がカジノを運営することによって、国・自治体に納付金を納める。それから、カジノでプレーを楽しむ一般の顧客、そこから入場料を徴収する。その一部を使って、今、言われたギャンブル依存症の対策を国として、まずは講じていく。そのときには、カジノだけではなくて、今、言いました公営企業五つ、それから宝くじ等々を含めて、そういう施設の中で立ち直るための取組をやっていくと言っています。そうなりますと地元自治体としても協力体制ということになっていくと思いますので、そういうことで解決していくということで、今、考えております。

○北野委員

そうするとギャンブル推進法と言われているのが、今、提案されたまま、審議なしで継続審議になりました。その法案が通ったら小樽市も何かやらなければならないだろうということは、部長の考えは法案の成立を前提にしている考えでいいのですか。

○産業港湾部長

ギャンブル依存症につきましては、自治体としては本来取り組むべき課題だろうと思いますけれども、特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律案においては、国として施設をつくるということを言っていて、ここでは世界的な趨勢の中で、日本のカジノというのは、世界のいいとこどりでやっていこうということで法案がつくられています。ですからギャンブル依存症の施設も、既にシンガポールだったと思いますけれども、あそこは国営も含めて2か所で大きなカジノをやっていますが、あそこはカジノの開設とともにギャンブル依存症の施設をつくっています。そういうところでは少しでも国民、市民に対する影響を少なくしていきたいというのが、今の日本の考えている方針です。

○北野委員

部長の言っていることは、何だかわからないです。小樽市としては、法案が通らない限りやらないということか、はっきりかみ合った答弁をしてください。

○産業港湾部長

今のところギャンブル依存症に対する独自の取組というのは、聞いている限りはないだろうと。例えば、薬物中毒の患者などの関係については、当然のごとく麻薬及び向精神薬取締法がございますのであると思いますが、ギャ

ンブルに対する依存症に対して、今、社会更生するという形の取組というのは承知していません。

○北野委員

既にパチンコとか競馬、競輪など、本来は大衆娯楽と言われているもので、かなりの人数が度を超えてギャンブル依存症、精神病になって、更生には本人だけではコントロールがきかないということになって社会問題になっているわけですから、だからそういうものをつくらないというのが前提だと思うのですが、現在そういう問題が発生していることを深刻に考えて、全国の先進的な例に倣って、小樽市でも法案が通ることを前提ではなく、ギャンブル依存症の更生に取り組み、被害から家族などを守るということに取り組んでいただきたいということは強く要望しておきます。

◎札幌入国管理局小樽港出張所の廃止について

次の質問に移ります。

札幌入国管理局小樽港出張所が廃止になるということで連絡を受けて、今、そうならないようにということで、関係団体が協力して取り組んでいるわけですし、議会も今定例会で意見書を出すべく動いているところなのですが、今年の11月11日に札幌入国管理局が小樽港出張所の廃止を港湾室に説明したということですが、その理由を詳しく説明していただけませんか。

○（産業港湾）管理課長

札幌入国管理局小樽港出張所の廃止についての経過のお話かと思えます。

11月11日に説明を受けまして、その内容についてなのですが、札幌入国管理局の総務課長が港湾室を訪れました。その際に口頭で概要の説明を受け、後日、市に正式にお話をしたいということでございました。それから翌週になりますが、11月20日、札幌入国管理局の次長、それから総務課長補佐、それから小樽港出張所長が副市長に説明のため書面を持って参りました。このときの書面の内容で、経過等の説明を行いたいと思えます。

札幌入国管理局からの書類を読み上げる形で説明したいと思えます。

「札幌入国管理局小樽港出張所の廃止と旭川出張所（仮称）の新設について」という書類をいただきました。この書類の中で、平成26年度要求の内容という形で説明が入っております。それで、ちょっと長いのですが、旭川市は、札幌市及び函館市に次いで中期長期在留者が多く居住しております。また、旭川空港は、北海道内の空港では新千歳空港、函館空港に次いで出入国者の多い空港、24年で4万1,639人という数字が載っております。しかしながら、旭川市を含む道北地域では、稚内港を除き、旭川などの内陸部や沿岸部に出張所が配置されておらず、出入国管理業務は札幌本局において対応しています。そのため、旭川市及び周辺に居住する外国人は、札幌本局まで赴いて在留資格諸手続を行う必要があり、大きな負担となっているほか、旭川空港での出入国審査においては、その都度札幌本局から職員を出張させて対応しており、特に冬期には積雪による交通障害の影響が懸念され、24年2月には大雪による交通障害により、航空機の到着時間に間に合わず、外国人の出入国審査が大幅に延長し、来日した外国人に多大な不便を強いたほか、地方自治体から厳しい批判を受けた事実も発生しています。そこで、26年度要求において、札幌入国管理局出張所の適正配置の観点から旭川市内に出張所を新設することを査定当局に要求中。なお、これに合わせて、札幌本局から距離が最も近く、札幌本局で業務を対応できる小樽港出張所を廃止する予定である」というような説明がありました。

○北野委員

そうすると早ければ平成27年から廃止というふうに理解できるのですが、いつからやるといことは、26年度の予算要求ということでお話がありましたけれども、具体的に、小樽港出張所はいつから廃止すると言っているのですか。

○（産業港湾）管理課長

このときの話合いの中では、日付を切ったお話ではなく、まだ予算要求の段階ということで、日時については

明確には回答がありませんでした。

○北野委員

そうすると、平成26年度の予算要求で、いきなり来年度から小樽港出張所が廃止ということは、考えられないと思うのですが、その予算のつきぐあいであれば、もう早ければ27年度、あるいは28年度から廃止ということが予想されるわけです。

それで伺いますけれども、小樽港は最近クルーズ客船が入るようになって、日本海側の主な港を比べても、小樽港は群を抜いてクルーズ客船の入港が多いというふうに聞いていますが、2013年の小樽港におけるクルーズ客船の入港実績と現時点での乗客数、船員数の合計人数は何人になりますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいま御質問のありましたクルーズ客船の今年の入港実績につきましてですが、現時点におきまして、クルーズ客船の寄港は19回となっております。これに乗船してありました乗船客、それから乗組員数を合計いたしますと、合計で1万4,500人ほどということになっております。

○北野委員

2012年の札幌入国管理局管内の出入国者数について小樽港は何人で、2013年の出入国者数は、クルーズ客船の入港実績からいえば、小樽港は現時点で何人とカウントされますか。

○（産業港湾）管理課長

札幌入国管理局の数字につきましては、小樽港に外国から直接入ってきた場合、入国管理として必要となる手続の数を示しています。ですから、今の乗客の数とは違いがありますので、念のために先にお話をしておきます。

平成24年の小樽港の実績ということですが、札幌入国管理局小樽港出張所につきましては、小樽港と石狩湾新港、留萌港の3港の取扱いを行っておりますので、今回につきましては、小樽港出張所の作業の数ということで3港合わせた数でお答えをさせていただきたいと思っております。

それで、24年の実績ということで、出入国者数は5,440人、上陸許可、いわゆる船員につきましては1万4,042人、24年の合計といたしましては1万9,482人になります。

それで、25年度のデータとしましては9月までしか出ていません。9月までのデータとしまして出入国者数は6,480人、乗員上陸許可、船員ですが8,477人、合計で1万4,957人という数字が出ています。

○北野委員

現時点で、来年のクルーズ船入港予定はプリンセス・クルーズ社1社だけが発表していますが、プリンセス・クルーズ社の入港予定と、ほかの会社が2013年どおり小樽港に入港すると仮定したら何隻になるか、それと推計ですが、乗客数、それから船員の数をお答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

御質問のありました来年のクルーズ客船の寄港予定でございますけれども、現在プリンセス・クルーズ社だけで20回の寄港が予定されております。これまでの実績等を勘案いたしますと、これに加えて、国内外からの他の船社の寄港打診も現在、寄せられておりますので、来年の寄港回数につきましては、30回台の後半くらいになると見込んでおります。これに基づきまして、乗船客の出入国人数ですけれども、現在プリンセス・クルーズ社の2隻だけで20回の寄港ということで発表されておりますので、これを基に、乗客定員7割ほどの乗船客だったということで試算をいたしますと、乗船客で約3万6,700人の出入国者数になると見込んでおります。これに加えまして、同様に乗組員の上陸許可数、これを試算すると2万2,170件ほどになるものと見込まれます。これら乗船客と乗組員の出入国、それから上陸許可件数を合計いたしますと、おおむね5万8,870件ほどになるものと見込んでおります。

○北野委員

そうすると、旭川空港のほうも当然、当局の発表で押さえていると思うのですが、来年は遜色ない人数になるの

ではないですか。だから、国の行政改革の一貫で、新たな出張所をつくればどこかを廃止するというのであれば、いわゆる日本銀行小樽支店廃止のときは、取扱いの金額が全国で最も少ないのが小樽支店だということで廃止になっているわけです。だから、そういう国の行政改革の基準に照らせば、稚内の空港や港を扱っている稚内港出張所のほうが人数から言えば圧倒的に小樽港出張所より少ないのです。だから、旭川に出張所ができるということは、私は反対しませんから、旭川の出張所から稚内に出向けばいいだけの話で、どうしてそういう理に合わないことを国がやるのか解せないのですよ。だから、小樽市はオール小樽で取り組むということで、あさってですか、19日に中央陳情も行うというふうに聞いていますので、こういう道理のないことをきちんと正して、これからクルーズ客船の寄港回数が増加することを入国管理局はどう予想しているかわからないけれども、今、説明していただいた範囲では旭川空港と遜色ない人数になり、これをもっともっと増やそうという努力を今、関係者挙げてやっているわけです。特別の団体までつくっているのですから。だから、そういうことを考えれば、札幌入国管理局小樽港出張所の廃止などということは絶対認めてはならないというふうに私は思うので、この点について決意のほどを伺いた

○産業港湾部参事

この札幌入国管理局小樽港出張所の件に関しましては、私どもの思いも、市長の思いも、ただいま北野委員のおっしゃったことと全く一緒でございまして、先月20日に札幌入国管理局の方がお見えになって副市長が対面したときも、小樽港出張所を廃止するなら稚内港出張所が先ではないですかと、同じく旭川から行けばいいのではないですかという話は副市長からもきつく言った経過がございまして、発想といたしますか、思いは全く一緒でございまして。

それで、先方の言うのは1点、とにかく旭川に出張所をつくりたいということですから、そのことと小樽港出張所をなくすという問題は、また違う問題だろうということも北野委員と同じ思いでございまして。

それで、先方の言いますのは、小樽港にクルーズ客船が確かに多くなるけれども、今でもそのときには札幌や管内から応援が来て、やっているし、これからもやるので心配ありませんということをするのですけれども、クルーズ客船の増加とともに、あとロシア船ですとか、それから在留の外国人の方などがいらっしゃるなど、入管の位置づけなり業務というものは大変重いものがございますので、あさってになりますけれども、法務省に出向いて、法務大臣に要望するときにも議長、会頭、更には港湾業界の代表の方にも行っていただくことになっていきますので、皆さんと一緒に強い思いを伝えてまいりたいというふうに思っております。

○北野委員

19日は、市長のほか理事者側は誰が行くのですか。

○産業港湾部参事

私が参ります。

○北野委員

◎小樽港の貨物と港の整備について

では、次の質問に移ります。小樽港の貨物と港の整備について伺います。

この間の予算特別委員会の質疑を聞いていますと、事業課長は小樽港の港湾貨物の取組でフェリー、穀物、コンテナ、ロシア貿易というふうに四つにわたって答弁しているのですが、この四つに限って答弁したというのは、何か根拠があるのですか。

○（産業港湾）事業課長

せんだっての予算特別委員会で、この四つの貨物について、私から触れさせていただきましたが、現在、私どもで港湾業界の方々とも進めさせていただいております小樽港研究会、この中で今さまざまなテーマを検討しているわけなのですが、その中で、今、特に中心的にやっているものが、既存貨物の振興に向けた取組でございまして。その中で、特に小樽港の主要貨物になっていきますこの四つの貨物を中心にいろいろと検討を進めているということ

回の委員会で挙げさせていただいております。

○北野委員

では、その四つの貨物のことについてですが、最初にコンテナ、ロシア貿易、それぞれの取扱貨物の推移について、過去 5 年くらいにさかのぼって説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいま御質問のありましたコンテナ貨物について、ここ 5 年ほどの推移を見ますと、平成 20 年で約 14 万 9,000 トン、21 年で 16 万 4,000 トン、22 年で 20 万 4,000 トン、23 年で 19 万 4,000 トン、24 年が 19 万 1,000 トンということで、おおむね横ばいで推移しております。

続いて、ロシアとの貿易量と申しますか、貨物量ですけれども、輸出入合わせまして、平成 20 年が 42 万 3,000 トン、21 年が 7 万 4,000 トン、22 年が 10 万 1,000 トン、23 年が 10 万 7,000 トン、24 年が 11 万 7,000 トンということで、これにつきましては中古車がロシアの関税の関係で 21 年に大きく落ち込みましたけれども、ここ最近は回復傾向にある形で推移しております。

○北野委員

コンテナのことなのですが、石狩湾新港でもコンテナの取扱が行われています。石狩湾新港と小樽港の取扱いの違い、定期航路がありますから、その違いは承知しているのですが、取扱貨物の中身がどうなっているかについては、港湾統計の中で明らかにされていると思うのですが、石狩湾新港と小樽港のコンテナの取扱貨物の中身を比較検討したことはあるでしょうか。もし、あれば、その特徴等について御説明いただきたい。

○（産業港湾）港湾室主幹

御質問の石狩湾新港と小樽港の主なコンテナの取扱貨物について説明させていただきますと、平成 24 年、小樽港では、まず最も多かったものが雑工業品で、中身で言うと、家具・装飾品ですとか衣服、身の回り品などになりまして 14 万 2,000 トン。次いで、金属機械工業品が 2 万 トン、これは電気機械などです。3 番目が軽工業品、これは製造食品などですけれども、9,000 トンということでなっております。

一方で、石狩湾新港ですが、1 番は軽工業品、製造食品などが 6 万 5,000 トン、2 番目が農水産品、これが 5 万 3,000 トン、3 番目が雑工業品、これは先ほどの家具・装飾品などですが、4 万 4,000 トンということで、こういった違いになっております。

○北野委員

前にも伺って意見は述べておいたのですが、石狩湾新港ができるときに、貨物の機能分担ということが大きな問題になったのですが、当時はコンテナがなかったもので、港湾貨物の輸送形態の変更というか、進展につれて、一般雑貨は小樽港ということになっていたのが、定期航路の基地の違いから、全部、石狩湾新港へ行っても何でもないというふうになってしまったのです。これが、小樽港にとっては大変な打撃になるのですが、そういうことについて、検討して対策を考えたことがあるのかどうか、これについて、御説明いただきたいと思っております。

○（産業港湾）事業課長

今、御質問のありました石狩湾新港と小樽港の貨物、特に機能分担でうたわれている穀物ですとかフェリー、こういったものを除いた貨物について両方の港の状況を踏まえた中での分析というお尋ねですけれども、具体的にこういった詳細な分析等については、今まで行ってきた経緯はございません。

○北野委員

つれない返事ですね。

それでは伺いますが、フェリーは苫小牧に行ってしまったということはあるのですが、フェリーとか穀物は小樽港がということになっており、とりあえず持っていられる心配のない、フェリー、穀物のここ 5 年間の取扱量の推移について説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾室主幹

まず、フェリーの取扱貨物の 5 年間の推移ですけれども、平成20年が1,074万9,000トン、21年が957万3,000トン、22年が971万6,000トン、23年が1,096万8,000トン、24年が1,019万3,000トンと横ばいで推移しております。

穀物につきましては、麦、トウモロコシ、米、大豆、そして動植物性製造飼肥料の合計したものですけれども、平成20年が33万8,000トン、21年が34万5,000トン、22年が31万2,000トン、23年が35万1,000トン、24年が26万6,000トンということで、若干の減少傾向がございます。

○北野委員

穀物の取扱量の若干の減少について、その要因は何だというふうに押さえられていますか。

○（産業港湾）事業課長

穀物の減少の理由でございますけれども、やはり今まで小樽港にございました日本農産工業株式会社の飼料工場が小樽港から撤退したということが、まず一つ原因となっております。

また、正確な年度は今ちょっと記憶してございませんけれども、十勝港でまた飼料工場が新たにできたということもありまして、その分、現在残っています日清丸紅飼料株式会社のシェアが奪われているということもありまして、こういった配合飼料の原料の輸入量が減ってきているということが、まず一つの大きな原因だというふうに考えてございます。

○北野委員

結局、農畜産の背後地が小樽から遠いということが大きな要因です。

それで、話を進めますが、事業課長が盛んに港湾計画改訂に向けて研究会をやっていると言って、もう口を開けば、研究会、研究会と言うから、では、研究会ではどういう話し合いをしているのか、貨物増大のための課題は何というふうに認識して協議を重ねておられるか説明してください。

○（産業港湾）事業課長

まず、小樽港研究会の研究テーマについて、先に説明いたしたいと思います。

研究会では、今後進めていくものも含めまして、七つのテーマを挙げて進めているところでございまして、一つ一つ説明いたしますと、まず1点目としては、既存物流の振興に向けた取組ということで、先ほど来説明させていただいております穀物、フェリー、コンテナ、ロシア貿易、こういったものをどのような形でさらに振興を図るかということでございます。

2点目としては、新規貨物の誘致の可能性ということになります。

それと3点目として、これはちょっと物流から外れてきますが、指定保税地域のあり方について。

4点目、公共上屋の必要数等について。

5点目、効率的な港湾空間の構築。これは、今、先に説明しました4点のテーマを最終的に整理して、将来的な小樽の港湾空間をどう効率的に考えていくかというテーマでございます。

そして6点目が、港湾における防災機能について。

7点目が、石狩湾新港との連携についてということでございます。

現在の取組状況でありますけれども、平成24年8月から検討を始めておりまして、これまで9回検討会を開催してございます。その中で、まず既存物流の振興に向けた取組ということで、先ほどの四つのテーマについて個別に現状分析しながら今後の振興策を今まとめているという状況でございます。そのほか、指定保税地域の関係ですとか、公共利用のほうも順次検討を進めておりまして、今のスケジュールといたしまして、次回から新規貨物の取扱いについても検討していくという、そういう状況でございます。

それで、お尋ねの貨物増大に向けた課題ということでございますけれども、既存物流の振興ということだけでは、なかなか大きな取扱貨物の増大が見いだせないという、そういった現状でございます。今後、大きく貨物量を増大

させていくということを考えますと、原料の輸移入や、製造品の輸移出、これにつながる企業誘致も含めた取組が必要となると考えられますけれども、これがなかなかハードルが高いというところで、今そういった話をしているところでございます。

○北野委員

小樽港の港湾業者は、石狩湾新港ができてからは新港にも進出して、そこでも営業しているのです。石狩湾新港の港湾業者というのは小樽港の業者なので、それでこれらの業者が本来小樽港で取り扱うべき貨物だというふうにした機能分担に照らして、新港でこれらの業者が扱っているということはあると思うのです。研究会に参加している港湾業者が、両港で貨物の取扱いの基本をどのようにしようとしているのか、研究会の議論の中で、これは議題にして小樽市から意見は述べているのかということについて説明してください。

○（産業港湾）事業課長

この研究会の場では、石狩湾新港との連携というのが、これからのテーマになっておりまして、まだ具体的にこれらの議論を深めている状況ではないのですが、以前、小樽港将来ビジョンをまとめたときには、その整理の中で小樽港と石狩湾新港について両港の特性を生かし、相互に連携することにより関係を強化し、道央圏日本海側港湾として太平洋側港湾に対して競争力を高めていくというような形で、まず基本的な考え方を業界との間で押さえてきたという経緯がございます。ですから、今後、石狩湾新港との連携について、改めて先ほど委員の言われていた現状分析も含めていろいろと検討を進めてまいりたいと思いますが、大きく基本的な方向性というのは変わらないのではないかと、今、考えてございます。

○北野委員

石狩湾新港との連携について協議するというのは、前から言っているとおり、これがくせ者なのです。太平洋側に対抗して、石狩湾新港と小樽港が連携して日本海側に貨物を引っ張るなんていうけれども、引っ張ってきたものをみんな石狩湾新港に持っていかれているのではないですか。だから、そういう経過などの事実に基づいて、きちんと資料を用意しておいて、小樽港の業者のそういうことにブレーキをかけるような発言を行政側からしないと、港湾業者任せになっていたら、向こうでやっているのだから小樽港はこのままだったら見捨てられます。だから、そういうことに踏み込んで、小樽港の貨物の増大については、きちんと取扱増になるように努力をしていただきたいということでもあります。

それで、企業誘致担当主幹は、企業誘致を一生懸命やっている、そういうセクションですけれども、今の話を聞いたら、港にも目を光らせたほうがいいですよ。あなたは、企業誘致は一生懸命やっているけれども、港のことは港湾室があるからってなっていたら、今のままではみんな石狩湾新港に持っていかれるから。だから企業誘致については、その貨物も含めてどうするのかということも念頭に置いてやっていただきたいということは注文しておきます。

それから、先ほどの報告にかかわってですが、第3号ふ頭の整備の状況について説明をいただきたいと思うのですが、老朽化調査の結果、北海道開発局からどのような結果報告を受けているのですか。

○（産業港湾）事業課長

老朽化調査の結果でございますけれども、11月末に国からその調査結果の報告を受けてございまして、基本的には、先ほど再開発計画の図面にありました第3号ふ頭の手宮側の岸壁、こちらについては、16番、17番と二つの岸壁がございますけれども、いずれも老朽化対策が必要だということで説明を受けてございます。

では、どうするかということにつきましては、結果を受けてまだ間もないものですから、まさに現在、関係機関と調整中ということでございます。

○北野委員

いや、調整中って、それだけの話しか来ないの。どんなことをやらなければだめかということは、あなた方はブ

ロだもの、わかるでしょう。

○（産業港湾）事業課長

調査結果について、もう少し詳しく説明させていただきます。岸壁の本体ですけれども、本体の水面から上のほうを一般的に上部工、そして水中に入っているところを本体ケーソンと呼んでございますけれども、16番岸壁、これは先端側になります。こちらについては、上部工は老朽化が進んでいるということですが、本体ケーソンは、健全度がある程度確保されており、既存ケーソンを生かした整備の可能性があるということで、報告を受けてございます。

これに対しまして、基部側、17番になりますけれども、こちらについては、やはり築造した年次がかなり先端側よりも古いということもございまして、上部工のほか本体ケーソンの老朽化も進んでおり、今後の長期的な使用を見据えた場合には、岸壁全体、ケーソンも含めた改良が必要であるということで、報告を受けているところでございます。

では、それを含めてどうするかというのは、先ほど来、説明させていただいていますが、今、関係機関と調整中ということでございます。

○北野委員

今、先ほどの報告に肉づけした話をされたわけですが、そうすると基部側の17番バースは、言ってみれば、とって全面補修しなければならない。そして、島の埠頭みたくした16番バースは上部だけやると、こういうことになるのですか。何か変な話ですね。

関係機関と協議するのはいいけれども、そういう対策をやって、そしていわゆる16番バースの先端に栈橋をつけるということはなくなったというふうに理事者側からは正式に聞いていないですが、港湾計画で港湾審議会などの場できちんと報告すると思うのですが、そうするとマイナス10メートル、マイナス9メートルのしゅんせつを行って、しゅんせつ水深は幾らにしようとしているのか。それから、色内ふ頭側ともそんなに距離がないのですが、色内ふ頭のしゅんせつは全く頭はないのかと、あそこは5メートルちょっとしかないはずですが、そういうのを市としてはどういうふうにやろうとしているのか、その基本的な考えをお聞かせいただけませんか。

○（産業港湾）事業課長

まず、11月末に国から、この老朽化調査の結果を受けて、おおかたは先ほど説明させていただいた既存岸壁を使った改良方法で進んでいくのではというふうな想定はしてございますけれども、実は昨日、今日と川崎市で、第3号ふ頭に大型客船を着岸させる場合の入出港時の安全性の検証というのを操船シミュレーションを用いて行っております。最終的にはこの老朽化対策の結果と、それから今進めておりますこの操船シミュレーションの結果、これを全部あわせて岸壁の配置については決めていく形になるかと思えます。

ほかに、後段で御質問のありました水深の関係ですけれども、基本的に17番側に入っていくことになれば水深の増深というのも出てくることと考えてございますけれども、その範囲についても、この操船シミュレーションの結果等をいろいろと検証しながら、どこまでの範囲を設定するのか、そういったことも今後の課題として整理していかなければならないものというふうに考えてございます。

○北野委員

では、手はつけると言うけれども、具体的にはわからないと、これからだということですね。

○（産業港湾）事業課長

はい。本当に結果が出たばかりです。また、操船シミュレーションの結果も昨日、今日である程度コンピュータ解析の結果が得られるということになりますので、これからいろいろと調整していくという、そういう段階でございます。

○北野委員

この問題で、大型クルーズ客船を16番、17番に栈橋をつくらないで接岸させるという計画なのだけれども、水深はどれぐらい必要だというふうに考えているのですか。

○（産業港湾）事業課長

基本的に私どもが今ターゲットとしております船については、ボイジャー・オブ・ザ・シーズクラスまでということで考えてございます。このボイジャー・オブ・ザ・シーズについては10メートルの水深があれば入港が可能となります。ですから、将来的には10メートルの水深を確保するというふうに考えております。

○北野委員

そうすると17番パースはマイナス9メートルだから、1メートルだけやれば、それで済むのでしょうか。16番は何も手をかけなくてもマイナス10メートルは確保されているのですから、そういうふうに答えればいいでしょう。何だか16番、17番でしゅんせつして、大型船を寄港可能にするなどという話をするから、もっと深いものをつくるのかと思えば、そうでもない。誤解を招いたり余計な疑惑、次の質問で予想外のことを尋ねなければならないような答え方をしないでください。

◎おたる産しゃこ祭について

次、水産課長におたる産しゃこ祭の今後について伺います。課長も承知しているとは思いますが、しゃこ祭について、昨年度はしゃこ祭の会場でのシャコの値段が、市内の市場で買うより高いという苦情、今年度は小樽の売りであるLサイズでなく、はねものを売る店もあって、参加者から、これが小樽のシャコかという苦情も寄せられています。皆さんも聞いていると思うのですが、こういう苦情となった原因、把握していれば、それが何であったのか、今後どうするつもりでいるのか説明を求めます。

○（産業港湾）水産課長

今の御質問ですけれども、まず昨年度のおたる産しゃこ祭が終わったときに、最初にありました値段の件もありまして、市場との連携が必要ではないかということが今回開催するに当たって、課題が出ておりました。その中で、今回、新規事業としましては、新南樽市場と連携という事業ができたのですけれども、その検討の途中で、小樽市漁業協同組合が今回、魚価対策委員会として参加しないということになったものですから、今までは漁組の冷凍事業部からシャコの仕入れの手配をしておりましたけれども、各自自由という形にいたしました。そうすることで、基本的に市場から買うことになっていけばいいということもありましたので、そういう取組をしたのですけれども、結果的にイベントとしては、今、委員からお話がありましたとおりに、そういったはねもの的な商品が出てしまったということになってしまいました。

我々としまして、この件に関しましては、本来のイベントの目的を考えますと、どうだろうか。例えば、シャコを利用したギョーザとか、いろいろなものが出ていましたけれども、そういったもので使うのであれば問題はないかと思えますけれども、シャコ自体を販売するとなったときに、そういったものが出てしまいますと、やはりせっかく楽しみにして来た市民の方々や観光客の皆様の期待を裏切るような形になりますし、小樽のシャコというもののイメージ自体がやはりマイナスになってしまうということもありましたので、今後、これがもう来年度へ向けての課題ということで出ましたので、それにつきましては、こういうことがないように仕入れ先なりを再度漁組の冷凍事業部に統一するなり、検討はしていきたいというふうに考えております。

○北野委員

せっかく4万人も集まる大きなイベントで、終わった途端、そういう苦情があなた方にも行くし、私どものほうにも来るといっただけなんです。いろいろそうなる経過、要因もあったというふうには想像できるので、ちゃんとやっていただきたいというふうに思います。

◎港湾室前のトイレについて

それから、同時に、しゃこ祭、潮まつりのときもそうだったのですが、しゃこ祭の終わった後に出た苦情で一番数が多かったのは、港湾室の横のトイレなのです。財産目録を見たら港湾室前便所と書いてあります。これが、狭い上、汚いと。だから、潮まつりのときもそうでしたが、女性の方はずっと待っていなければならないと。男性のほうも狭い上、汚いという苦情が寄せられて、第 3 号ふ頭の再開発計画によればあそこにイベント広場を作り、いろいろな行事が行われるということになるのですけれども、財産目録にある港湾室前便所について、これは誰が管理して誰が清掃に責任を持っているのですか。

それから、第 3 号ふ頭の再開発で、これはどのように苦情を改善されようとしているか説明してください。

○（産業港湾）管理課長

今、御指摘の港湾室前のトイレですけれども、生活環境部管理課が管理をしております、清掃はその部分で対応しております。

○（産業港湾）事業課長

私からは、第 3 号ふ頭再開発の関係で、先ほども内容を説明させていただきましたが、その際のトイレの扱いについて説明させていただきます。

基本的には、将来構想の中では、ここをにぎわい空間としていくということが一番のコンセプトとして考えてございます。今あるトイレ、この扱いをどうするかということは、まだ生活環境部と調整してはございませんけれども、このほかにも何か所か今の多目的広場の中にも、トイレを設けるですとか、また埠頭内にも何らかの形でトイレを利用できるような仕組みをこの再開発計画の中で盛り込んでいきたいというふうに考えてございます。

○北野委員

最後ですが、そうであれば港湾室前便所も含むトイレの管理については、産業港湾部港湾室がやったらどうなのですか。目の前にあるのですから、ちょっと行けば汚れているかどうかわかるのでしょうか。何で産業港湾部が仕切らないのですか。

○（産業港湾）港湾室長

港湾室前のトイレの管理の部分でございますけれども、港湾室の管理につきましては、トイレ、例えば築港臨海公園ですとか、ほかの公園につきましても生活環境部が清掃は取りまとめて委託しております。いわゆる臨港地区内、それからおきサイドのほうも含めまして取りまとめて委託をするということで事務の効率化を図っておりますので、御指摘のトイレだけ港湾室でという部分は、なかなか難しいのではないかと考えております。

○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

◎おたる産しゃこ祭について

それでは、北野委員の質問の続きを行います。

おたる産しゃこ祭について、何点が聞いていきます。

昨年度は 2 万 6,000 人、毎年行われ、今回で 6 回目になると思うのですが、この 6 回の入場者数の推移、それと今回増えた要因についてどういうふうに考えているかお聞かせください。

○（産業港湾）水産課長

まず、入場者数の推移ですけれども、まず第 1 回、平成 20 年度ですけれども約 5,000 人、第 2 回、21 年度が約 2 万人、第 3 回、22 年度が約 3 万人、第 4 回、23 年度が約 2 万 8,000 人、そして昨年度が約 2 万 6,000 人で、本年度は約 4 万 1,000 人になっております。

また、これだけ入場者数が増えた要因といたしましては、昨年度より 1 週間早めたという点と 2 日とも天候に恵

まれたということだと思っております。

○山田委員

職員の皆さんの御苦労が実って大成功裏に終わったのではないかと私は思っています。

今回、このイベントの内容については、今、北野委員が来るおっしゃっていましたが、このしゃこ祭、やはり新鮮なものを安く皆さんに提供する、私はこれがこういう水産物、生鮮物のイベントの趣旨ではないかと思うのですが、イベントの内容、今回このシャコの販売について、どういう形、数量になったのか、その点わかる範囲でお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）水産課長

まず、シャコの販売ですけれども、今回、漁師のブースで販売されたのが約 3 万 9,000 尾になっております。このほか今回は、漁師のブース以外でもシャコの販売をしておりますので、それを入れますと昨年よりは上回っているのではないかと思っております。

昨年度と違うのは、焼きシャコが出ていなかったということがあります。実は焼きシャコは結構、手間暇といますか、すごく大変だということもありまして、昨年度は小樽市漁業協同組合が魚価対策委員会としてブースを出して、漁師も結構来たこともありまして、そういった対応もできましたけれども、今回は漁師の有志と漁組の青年部だけということもありましたので、その販売がなかったと。

そのほか、今回、先ほどの来場者数が増えたという要因にもなるのですけれども、昨年度のことも踏まえまして、子供、家族連れが来やすい店も出店をしたほうがいいのかということがありましたので、シャコだけにこだわらない店がブースに出たということも一つ昨年度と違う部分だということになっております。

○山田委員

今回、1 週間早めて、時期的には漁の最盛期などにもぶつかったということも聞いております。こういった部分で、やはり漁師の方々の運営する体制、これに従来と変わった点、どういう形になったのかお聞かせください。

○（産業港湾）水産課長

昨年度までは、漁組の魚価対策委員会というところが実際に出店をする形になっておりました。それが今回、ちょうど漁の時期に重なったということと、やはり全員が出なければいけないという形になりますので、そういった事務的なことも含めて大変だったということと、新聞等で一部出ていた会計等の部分でちょっと問題もあったと。ただ、そういうふうに出ていたのですけれども、やはり今回、委員も御存じだと思いますけれども、今、漁組が赤字になっているということで、こういった事業に出ることによって、もしかしたら赤字になるのではないかとということを懸念をされたということもありましたので、漁組として出るのを控えたいということはきっとあったと思います。そういった意味で、今回、一部の有志の方たちと青年部が出て、ゆでシャコやアワビ、ホタテ等の販売を行ったというふうになっております。

○山田委員

本当に苦労が実って、本当にここまでよく育てていただいたと思っております。今、運営の体制だとか、主催者のそういうような意向もあるのですが、やはり行政のかかわりの部分では、ある程度シャコのブランド化も結構熟成してはきていると思うけれども、そこでもう少しかかわりの部分では、ボランティアを募るだとか、メディアにももう少し働きかけるとか、そういう部分で今後の課題としては、何があると思っておりますのか。その点、検討し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）水産課長

ボランティアにつきましては、現在、約 80 名がお手伝いをさせていただいていると。また、広告・宣伝につきましては、ポスターが約 200 枚、チラシが 1 万枚、あとメディアについても今回結構たくさんいい紹介をされていると、そういうこともつながって 4 万 1,000 人になったのではないかと思っております。

それで、今後につきまして、私どもとしましては、やはりこのシャコのブランド化というものは進めていく必要があると考えております。ただ、今回は漁組の協力の部分がなくなると決まったのが、実はイベント開催の 1 か月ちょっと前ぐらい、10 月の月上旬に決定したということもありまして、そこから動き出したということで時間がなかったということもありましたので、例年開催している料理フェアが今回できなかったということもあり、そういったことを来年度以降、復活をさせながら進めていければというふうに考えております。

○山田委員

最後に、個人的には、荒波しゃこ次郎のイラストがとても印象的なのですが、今後の活用について、何かお考えはないのかと思うのですが、そういった点で、もし何かあればお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）水産課長

荒波しゃこ次郎につきましては、一応商標登録をしています。やはりあいったものが前面に出ることによって小樽のシャコというイメージが伝わっていくのかなと思っております。そういった面で、それがブランド化の取組としてどういった活用ができるのかという部分は、これからの課題になっているのではないかとこのふうにも考えております。

○山田委員

ぜひ、千葉委員も言われていますが、ゆるキャラについては、私もいいのかなと思っておりますので、今後ともひとつよろしく願います。頑張ってください。

◎第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画について

それでは、次の質問に参ります。

小樽港港湾計画、その部分でいろいろ見させていただきました。北野委員からもいろいろと質問があったのですが、ある程度これから整備する段階では結構な予算も伴うと思います。そこで、現状、この計画の整備する優先順位、最初どういうものからあるのか、まずその点からお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画に関します整備の進め方についてでございますけれども、まずは近年の大型クルーズ客船の寄港の動向、これらを考えた上で、岸壁の整備から事業に着手していきたいというのが基本になろうかというふうに考えてございます。

先ほどから説明させていただいておりますが、今、老朽化調査の結果が出てきてまだ間もないということで、いろいろと整備手法の検討をしているものですから、全体の進め方というのがまだ整理できてございませんけれども、まず基本的に岸壁の整備から入っていくと。そして、その後で、この岸壁の整備効果をさらに高めるという意味で旅客船ターミナルですとか、そういった付随施設の整備も順次必要になってくるのかなと。その後、一定程度岸壁の係留機能が整った段階では、基部の整備も少しずつ進めていく流れで、今、考えているところでございます。

○山田委員

港湾室からいろいろと説明がありました。この港湾計画の策定の部分でも改訂のスケジュールがまたちょっとずれ込むということで聞いております。その部分では、まだまだかかるのかと思うのですが、将来的にこのパースの中では民間活力導入エリアを 3 か所位置づけしてあります。これについて、まだまだ策定の段階ですが、どういう形でお考えなのか、具体的にもう少し聞かせていただきたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

再開発計画にございます民間活力導入エリアについてのお尋ねでございますけれども、まずこの民間活力導入エリアを設けた理由といたしましては、この再開発エリアの中に、何といたしてもにぎわいを高めていくということを目的として、また、このエリアに集まってくる人方に対して、ある程度のサービスを提供していくということが必要だろうというふうに考えてございます。そういった意味で、そういった役目を担うのは、どちらかと言えば行政

よりも民間のほうがいいだろうということで、このような民間活力導入エリアを設定したという経緯でございます。

その中で三つございますけれども、一つ目は、既存の31号上屋、ここにつきましては、埠頭内に交流広場がございますので、こちらに来られる方々に対してある程度サービスを提供するというので、具体的な内容は、この再開発計画の中では決めているものではないのですが、イメージしているものとして、例えばファストフードですとか、また建物になりますので、この中で交流イベントができるような、そういった部屋ですとか、そういったものがあればいいのではないかと考えてございます。

また、基部側にあります商業観光施設、これについても民間活力を導入したいということで考えてございますが、こちらにつきましては、観光案内所ですとか、また観光とか商業に関連する企業のオフィス、こういったものが入ってもいいのではないかと。ここに人が来ることによって、このエリア内の昼間の人口も多くしていけるのではないかと、そういったことも念頭に置いてこういったものを設定してございます。

それから、小型船係留場所となっていますこの棧橋のところですが、こちらについては待合所ですとか、洋上カフェですとか、そんなものができればいいということで、いずれも民間の活力を導入して、こういったものを図ればということで位置づけたものでございます。

○山田委員

ぜひともそういうものが具体化すると、まだまだ小樽港も捨てたものではないと思っております。

最後に、小樽港の中でのこのエリアの位置づけ、法的な区分というのですか、そういうものは、どういう形になるのか、お示し願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

今回進めさせていただきました再開発計画の素案、これを最終的には港湾計画の本体計画のほうに位置づけていく形になるかと思っております。それで、このゾーニングを含めたこういった施設の考え方につきましては、港湾計画の中に土地利用計画というのがございます。そのエリア、エリアはどのような利用の仕方をしていこうかということで計画に記載することになるのですが、まだ具体的にはこのエリアについて、土地利用計画といってもいろいろな種類がございます。いろいろな用途がございます。その用途を位置づけていくかというのはこれからですが、基本的に示させていただきました整備、再開発の内容、これを実現できる土地利用計画の形にしていきたいということで考えてございます。

○山田委員

まだまだ時間がかかることではございますが、このまま迅速にこういう計画が進められ、具現化するよう私からも要望いたします。

◎新観光船について

それでは、次の質問に移ります。

新観光船、今回、資料をいただきました。その中のイメージパスからカラーデザインなどについて我が会派でもいろいろと賛否両論が出たので、ちょっと紹介いたしますが、形が私的には既存のどこにでもあるような観光船かと。私の会派の中でも、あまり見栄えがしない、彩りもこういう形になるのかと、ちょっと辛口の意見もありますが、どうしてこういう形になったのかという部分が疑問だという、そういう声がありましたので、今回この資料を基に何点かお聞きいたします。

いろいろと選定の経緯があると思います。経済効果だとか昨年度の実績、欠航だとか、そういう部分もあったと思うのですが、このイメージパス、この船になった経緯、どのような経緯で、このような船になったのか、またカラーデザインになったのか、その点を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

このたびの「あおぼと」になった経緯でありますけれども、まず公社では、船を発注するに当たりまして、事業

者を決めるというプロポーザルを行っております。この事業者を決めるという意味ですけれども、どういう船がいかという提案ではなくて、まず公社でいろいろ調査、ヒアリングをする中で、まずは実績を、きちんとした船をつくるということに重きを置くべきだということになったそうです。ですから、まずその実績で業者を決めた。その結果、現在のニュージャパンマリン株式会社になっております。

プロポーザルの条件に、まず市が平成19年3月に小樽市障害者計画、それから小樽市障害福祉計画を策定しております。公社は第三セクターであります。今回、市の出資で船を買うということで、まずこれを非常に重視しております。私どもも相談を受けた中で、非常にそれについては評価をしておりました。健全者と障害者が同じ目線で楽しめること、ノーマライゼーションの考え方に重きを置きまして、この小樽の新しい観光船は絶対にバリアフリーにすべきだと、このようなことの導入を第一にしております。

それから、委員おっしゃった経済性です。それから、欠航の少ない形状、こんなことも含めてのプロポーザルの条件にしておりました。実際、ニュージャパンマリンが数多くつくってきた中で、提案があったものは今回の形なのです。ほかの事業者からも2階建てのものもありましたし、カラフルなものも実際あったのですが、先ほどのバリアフリー、それからメンテナンス、経済性、欠航の少ない安定性、そういった形状、こういったことを考慮しまして、取締役会の中で決定されたということで聞いております。当然、役員の中からも小樽らしい夢のあるものがどうしたということもお話としてはありましたけれども、では、その夢って何なのだとか、そういった具体化したお話では当然ありませんので、やはり今後のことも含めて、この形がいいということで決定したということでもあります。

「あおばと」というものも、先ほどの報告でお話ししましたけれども、事業者からともアオバトをイメージしたカラーリングであった。では、この何かというときにもやはりその根拠が必要でありますので、小樽の鳥ということでアオバト、そのままそのイメージを採用して、このカラーリングを決定したということでもあります。

○山田委員

るる説明がありました。本当に、外洋に少し出るので2階建てにはできないだろう、波が高ければ欠航になる、欠航になると経済性がない、そういうこともよくわかりました。ただ、このバリアフリーの対応については、昇降機、どういう形で身障者が乗りおりをするのか、このイメージパスからではちょっとわかりづらいのですが、その点を詳しく説明願います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

向かって左側の屋根のところを四角くくくっているところがあるかと思うのですが、岸壁からスロープで入りまして、そのまま図のゲートのところなのなのですが、ここが岸壁の高さまで屋根ごと上がりますので、このまま入りますと、そのまま屋根ごと下がって、一般のフロアに入っていく形になるというふうに聞いています。おわかりになるでしょうか。

（発言する者あり）

昇降機が屋根ごとユニットになっているのです。イメージパスでは屋根は、区切られていませんけれども、屋根の一部、昇降機の部分だけ区切られていて、それごとフロアが昇降するような、車椅子の部分だけ下がって、船室のあるフロアに下がるような形になっています。

○山田委員

よく身体障害者用の車でバケットがおりて、そのまま車の中に引き込む、そんな感じでイメージしていいのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

うまく説明できませんでしたが、そうです。それに、屋根がついたものです。

○山田委員

こういうバリアフリーだということを、やはりほかの方々にもアピールする、そういうことが一番重要かと私は思っております。ですから、今、言われたように昇降機に関しても、どんどん車椅子の方々も来てください。車椅子ごと船に乗れますと、安全です、どんな方でも乗れます、やはりそういうことも、この観光船のリーフレットにはたぶん載ると思いますので、そこら辺はよくPRの仕方を考えてやっていただきたいと思います。

それで、資料の中の、その他の部分で観光宣伝用ビデオの放映用テレビの設置も書いております。ここで、昨今私も産業港湾部で春先ですか、プロモーションビデオなどをつくったというのも聞いております。そういうものの活用、作成若しくはこの観光船独自のそういうビデオを作成するのか、その点をこの項最後にお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

現在まさに作成中でありまして、いろいろな船が走っていく中での景色を説明しながら行くと。そして、復路については、当然同じ景色で帰ってくるものですから、小樽市のDISCOVER小樽というビデオをベースに、新たに編集し直したイメージビデオを流すというようなことになっております。

今、市の観光ビデオをつくりました事業者に発注しておりますので、当然VTR、素材で足りない部分がありますので、小樽市の、その会社で所有しているものもありますし、一部小樽市のものも貸して新たな編集をして、皆さんに楽しんでいただけるようなビデオにする予定であります。

○山田委員

ぜひとも、そういうビデオについては、季節感のあるもの、例えば春、夏、秋、冬はちょっと厳しいかもしれませんが、そのうち二つぐらいは最低でもつくっていただいて、流されたほうが小樽市の他の観光資源の掘り起こしにもつながると思うので、そこら辺は十分考慮してつくっていただきたいと思います。

◎ニセコ積丹小樽海岸国定公園の指定50周年イベントについて

それでは、質問を変えます。

ニセコ積丹小樽海岸国定公園が1963年7月に指定されております。今年、50周年の節目を迎えられたと聞いております。

そこで、観光資源として捉えたときに、このせっきくのニセコ積丹小樽海岸国定公園を含んだイベントなどは何か考えていないのか、その点をお聞かせ願います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

特に予定はしておりませんでした。ただ、委員のおっしゃるように50周年ということは半世紀ですので、PRの効果もそれなりにあるのかと思いますので、せっきく新たな観光船が来年就航しますので、その中のPR材料に使わせていただいたりとか、また祝津の観光のPRにも活用させていただきたいということで思っております。

○山田委員

当然、観光船はオタモイを通るわけです。ですから、この中にはニセコ積丹小樽海岸国定公園が50周年を迎えたという、言葉もたぶん入るのではないかと考えて、この質問をさせていただきました。

本当にこういう部分では、私は観光というのは、やはり四季折々、春、夏、秋、冬、時期に応じたイベントが入ってこそ小樽の観光だと思っておりますので、その点、せっきくある観光資源ですので、活用をよろしく願います。その点についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

積極的に活用していきたいと思っています。

○山田委員

よろしく願います。

◎「小樽の森」構想実現化に向けた検討委員会の報告書について

それでは、「小樽の森」事業実現化検討報告書から何点かお聞きいたします。

最初に、この項目で新たな価値、目的、この部分がありますが、まず本物の森、天狗山、最上地区のこの現状をどういうふうに捉えているのか、御認識を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

天狗山と最上地区の現状でありますけれども、天狗山に関しましては、もちろんスキー場がありますし、自然の村も含めて、そういったアクティビティの場、登山やフットパスなどのフィールドとしても利用されており、森そのものだということ考えております。

また、最上地区につきましても、今回の天狗山地区のエリアとして含めて考えているわけですが、からまつ公園などスポーツの場もありますし、それから北照高校等教育の場でもありますので、そういったエリアとしての活用策はもちろん今回いろいろ考えているわけですが、それを含めて絶好の森のフィールドだということ考えております。

○山田委員

私も最近訪れる機会もあったのですが、基部でスケートボード場を個人でされている、そういうものも見かけたのですが、どういう経緯でああいう施設があるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

申しわけありません。その点については把握しておりませんでした。

○山田委員

こういう開発であれば、やはり周辺の住民の理解もあると思うのです。ですから、たぶんこういうものをするためには、地域の人々の協力、それと地域の資源の活用、これがまずどういうものがあって、どういうものに使えるのか、たぶん私は経営者ならそういうことまで細部をいろいろと調べると思うのです。ですから、ある程度目的だとか、本当にお金もかかって、こういうすごくいい報告書だと私は思っています。ただ、これを具現化、具体化するには、相当苦勞の要ることだと思っているので、まず新たな価値ということで最上地区の現状を聞いたわけです。

それで、2 番目です。小樽市の持っています、おたる自然の村公社、その資産を賃貸するということで最後に書いていますが、この賃貸する部分で、どのような賃料の体系、どれぐらいの金額を予想して賃貸ということを考えているのか、そこら辺は押さえているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

今、御質問のありました部分ですが、自然の村につきましては、あくまでも指定管理は継続して、新しい会社に指定管理を受けていただこうと思っています。ただ、この構想の中では、指定管理をはるかに超えました学校的な部分、指導者の養成ですとか、そういった部分についても自然の村の施設を使うことになります。ですから、それにつきましては、市の施設を貸すという形になります。

また、具体的に、それがどの範囲で、どのぐらいの金額とか、そこまでは今のところは決まっているものではありませんので、そこまではお答えできません。

○山田委員

わかりました。まだまだ構想の段階ですので、そこまでは予測はつかないということではありますが、この資金調達計画、民間資金を活用するだとかとありますが、最後に今後の課題で、公的補助、3 倍の収益、公的機関の関与ということで記載されておりますが、この点についてどういうふうに考えているのかお示し願えますか。

○（産業港湾）観光振興室長

今回の計画といいますか、この報告書は、あくまでもどこが事業主体になるかということを決めないでプランをつくっております。ですから、事業主体が決まった場合、もちろんこの資金調達計画にはない自社での出資というものがかなりのウェイトを占めてくると思います。そういったところも含めまして、どこが事業主体になるかわか

らない中で公的な支援が必要だということは、この計画を進めるに当たりまして提言がございましたときに、天狗山地域は観光基本計画における重点地域の一つでありますということで、市も一緒に考えていきたいと思いますという部分があったので、その部分での市としての補助、支援、そういったものがなくなってくるのではないかとこの部分もございまして、また国有地であるということもありますので、国の支援とか、そういった部分も必要になってくるということもございます。

ですから、まだ具体的にどの部分で支援が必要か、どのぐらいの額が必要かということにははっきりしないのですが、そういったことを密接に考えていかなければこの計画は進まないということも含めまして、公的支援というような形を書いているところでございます。

○山田委員

やはり、なかなかはいとは言えない事業ですね。私は、こちらに手をつけるぐらいでしたら、港湾の再開発に100億円つかうほうがまだまだ具現化する部分があるのではというイメージを受けました。

やはり「小樽の森」構想というのは、小樽市民がもう少し中に入って、こういう具現化する部分でも、もう少し検討委員会だけではなく、ある程度市民意見などを募集した中で、こういうふうに決められたのかと思っていたので、こういう質問をさせていただいたのですが、最後にそういう市民意見を聞くだとか、そういうことは今後この計画の中で示されているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

今回のプランにつきましては、現事業者と市、それから関係団体ということで、観光協会ですとか商工会議所が中心になってまとめております。ですから、それらで構成している検討委員会の中で、事業主体が決まらなければなかなか先に進みませんので、まずは事業主体がある程度決まってからということになるかと思っております。ですから、皆さんの意見を聞くことも委員がおっしゃるように大事ではありますが、まずはこのプランをもちまして、事業主体をどこにしていこうか、その協議のほうが先で、それが決まってから事業主体となったところが、例えば市にこの程度支援してほしいですとか、そういったような具体的な協議に入ってくるのかと思っております。その中で、実現するに当たっては、事業主体が実際に使われる市民の方の意見を聞くですとか、そういった部分は出てくるかと思っておりますけれども、今このプランを、即意見を聞きながら進めるという形にはなり得ませんので、その点につきましては御理解いただきたいと思っております。

○山田委員

最後に、この事業のスケジュール、もし何年後ここまでやる、何年後具体化になる、そういう押さえがありましたらお聞かせ願いたいと思っております。

○（産業港湾）観光振興室長

先ほど来、漠然とした答えばかりで大変恐縮でございますけれども、最初の提言自体が、ロープウエーとスキー場の利用者が年々減少して現事業者の赤字が毎年かさんでいくといった部分がございます。

それから、ロープウエーにつきまして施設が老朽化したしまして、そろそろかけ替えの時期が迫っているということがございますので、その辺も含めまして、早く事業主体を決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けれども、まだはっきりいつまでということまでは申し上げることはできないのですが、なるべく早く進めていきたいということで、引き続き努力していきたいというふう考えております。

○山田委員

私の所見ですけれども、本当に私も天狗山には、よくスキーで訪れます。夏のイベントも夜景の日も伺いました。そういった部分では、小樽を代表する天狗山で、観光資源も「天狗」というキーワードもあります。そういった部分では、今、機器の更新という部分もありますけれども、できることからやるというのも私は手ではないかと思っておりますので、その点はこの計画が具体化する前でも、まずは、できることからやっていただいたほうが私は

いいと思いますので、それを含めて検討していただきたいと思いますので、また今後ともよろしくお願いたします。終わります。

○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 3 時00分

再開 午後 3 時18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

◎企業立地トップセミナーについて

初めに報告を聞いてということで、企業立地トップセミナーについて1点聞かせていただきたいと思います。

今回、東京と同じように大阪で開催をしたということで、開催から1か月ほどたっております。このとき参加された企業、又は金融機関から何か問い合わせというものはあったかどうかについてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

トップセミナーが終了してから今までの間に企業からの問い合わせはございません。

○千葉委員

非常に残念なことですけれども、また関西小樽会の皆さんとも連携をとっていただいて、ぜひ積極的な誘致をお願いしたいというふうに思います。

◎「小樽の森」構想について

次に、「小樽の森」構想についてお伺いをしたいと思います。

先ほど山田委員からも質問がありました。これは平成23年3月に出された天狗山観光推進に向けた提言、これを受けて今回は先ほど報告があったとおり「小樽の森」事業実現化検討報告書です。実際に、以前出された提言書と今回の実現に向けた報告書の内容についてですけれども、何か見直しされた点ですとか、方向性が変更になった点というものがあったかどうかについてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

委員のおっしゃるとおり、この提言を踏まえて今回の報告、検討がされております。今までフラッシュアイデアを重ねてきたものを、さらに具体的に何ができるかということで絞り込んで展開エリアの中での事業を検討しているものでありますので、その方向性が違うということはありません。ただ、見直しを行ったというのは、提言の中では、麓のほうに大きなドーム型の建物をつくったりとか、そういった事業を組み込んでおりましたけれども、事業の精査ですとか、その必要性なども検討して事業を絞り込んでおり、そういった事業の見直しというのは行っております。

○（産業港湾）観光振興室長

補足で1点、事業費の部分なのですが、最初の提言のときは33億円ということで、その中には市道天狗山観光線の拡幅というものが約1億600万円含まれていましたけれども、市道天狗山観光線の拡幅につきましては、今回の報告の中では落としております。理由といたしましては、現道で十分だということと、あまり道路をきれいにしすぎますと、逆にロープウエーなどを使わなくなるのではないかと、その辺の含みがありまして、この拡幅につきまして

は落としております。

○千葉委員

提言が出たときから本当にこのような「小樽の森」構想が実現化されれば本当にうれしいと個人的には感想を持ったのですが、やはり事業費全体を見ますと、全てのエリアを一遍に進めるというのは、なかなか難しいかというふうに思っています。先ほど来お話がありますとおり事業主体がまだ決まっていない段階ということで、なかなか御答弁が難しいところもあると思うのですが、やはり市として、観光をこれからどんどん推進していくという中では、まずはどこのエリア、どこの部分を先に進めてほしいというふうに考えているのか、進めなければならないというふうに感じていらっしゃるのか、その辺についてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

まず、市としましては、先ほど室長からも話がありましたけれども、ロープウエーが老朽化しているということで、ロープウエーの改修も含めて、そこをまずやっていかなければならないということでは考えております。

○千葉委員

ロープウエーの老朽化もそうですし、また、乗客数も年々減っている状況があるのかと。原因が老朽化したからだけではないと思いますけれども、小樽の観光も、やはり運河を中心としたレトロな、そういう町並みと小樽港マリーナのほうも進んではきていますけれども、一方、山側の魅力の発信ですとか、ハード面の整備というのは今まで追いついてこなかったというのを実感しているところです。実際に、この報告書の中では、小樽として事業を行っていくのは、やはり先ほどお話がありました自然の村エリアということでもあります。この中で、アウトドアや健康・医療等にかかわるそういうさまざまな資格が短期間でまとめて取得できるような学校をつくるようなお話もあるのですが、こういうニーズというのは、日本で本当にあるのかどうか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

私どもが自然の村の職員からいろいろ聞いた中では、かなりニーズが高いということで聞いております。ただ、道内には資格を取れるところがなく、実際、新潟にはこういったアウトドアの資格を取れる専門学校があって、そこで資格を取得したりしているということでは聞いております。実際に多くのニーズがあるということで、こういった検討にも生かしているところです。

○千葉委員

ちょっと懸念をしているのは、今まで自然の村、おこばち山荘も含めて、小・中学校の児童・生徒がいろいろな体験に訪れている経緯もあるので、そういう事業は今後もしっかりと進めていくという認識でよろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

もちろん子供たちの受入れは続けていきまして、そこで本物の森、本物のアウトドアというものを教えていく、こういった事業展開になります。

○千葉委員

入込客数等の算定についてですが、これが2倍以上の入込客数の増加が想定されるということで、この想定についてももう少し詳しく説明をお願いしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

各エリアでの展開事業を決めておりますけれども、例えばレストランでは、現在ある数字、そしてリニューアルしたときにどれぐらい数字が伸びるかということを事業者でも研究しておりまして、あといろいろな既存施設、他都市の事例なども参考にしながら数字を出しました。そういった新たに行う事業とかも想定して、それを各エリアごとに積み重ねた数字が40万人という数字になります。

○千葉委員

今レストランというお話もあったのですが、本当においしい料理を提供できるような、そういう事業主体

者が決まればそれも可能なのかというふうに思うのですけれども、2倍以上ということで、非常に期待しながらも心配もしております。そういった面でこの財務分析等々、財源についてでありますけれども、実際に進めるに当たっては、市はその財源についてどのようにかかわっていくのかについてお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

市長の答弁でもありましたけれども、あくまで経営には参画しないと。先ほど室長からも話がありましたけれども、いろいろな資本金ですとか、事業の展開に当たっての公的支援について、経営主体が決まっていなくて実際にお金を出せるかどうかというの、未定でありますので、そのあたりは何とも申し上げられないのですけれども、いろいろな形でかかわることは間違いないということでは思っております。

○千葉委員

では、逆に言えば、市が進めようとしている自然の村エリアというのは、市として本当にこの方針で進めたいという思いがあれば、先行して進められる可能性があるというふうに思うのですけれども、その辺の考えについてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

この検討報告書の中では、自然の村もあわせて一つの事業主体、経営主体がやることで、人的経営の効率化が図れるということで考えております。自然の村の人員も、例えば山頂に行って、フィールドの一員として活躍するというのも考えておりますので、市だけ先行してこれを行っていくということにはならないものと思っています。

○千葉委員

ということになると、逆になかなか進む時期というのが、早くやらなければならないけれども遠くなってしまっているような感もあります。今時点でどうだということはおっしゃれないかと思っておりますけれども、数字的な面に懸念する部分もありますので、それは今後しっかり示していただきながら、またこの場で質問させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

◎おたる産しゃこ祭について

次に、小樽産しゃこ祭について伺います。

先ほどしゃこ祭についていろいろお話がありました。6回目ということで、私も当初からしゃこ祭に行かせていただいておりますけれども、今年は本当に天候がよくて、行ったときにはびっくりもしたぐらい人が来ていたというふうに思っています。

先ほど4万1,000人ということで、1回目が5,000人というお話がありましたけれども、これは1回目を運河プラザ前でやって5,000人ということで、出店も数が少なかったのですが、それがここまで大きなイベントに成長しました。昨年は道路まで人があふれた状況でしたけれども、今年はその出店の場所や配置を変更して、皆さん整然と並んでいらっやったというふうに感じております。

ここに出店している事業者ですけれども、どのように決まっているのかということと、また出店料については、どういうふうになっているのかについて、まずお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）水産課長

まず、出店者ですけれども、基本的には公募という形にはしておりません。これまで出店していただいた企業に声かけをするということと、さらに実行委員会なりの中から新たな企業がないか紹介してもらおうような形にしまして、ある程度絞っています。実は、スペース的なものもありまして、あまりたくさん来た場合には、今回を見てもわかりますように休憩場所の確保が重要だと思っております。そういった意味では、あまり出店者数を増やすことも、ちょっと難しいのかと。そういう点で、今年度は企業としては20社で、テントとしては22張りとなっております。

出店料ですけれども、基本的にテントの大きさによって変わっておりまして、大きいテントは5万円、そして小

さいテントが 3 万円という出店料をいただいております。

○千葉委員

地域の風物詩というか、そのようなイベントに成長してきたかなというふうに思っております。イベントを継続していくに当たっては、やはり目的を見失わないでいただきたいという、そういう工夫もしながら継続をしていただきたいというふうに思っています。

しかし、続けていくからには、やはり赤字を出してはいけないという思いもありまして、今伺った出店料ですとか、そういうのは収入になるのかというふうに理解をしております。

しゃこ祭の実行委員会での収支状況をお伺いしたいのですが、本市では平成21年の2回目から補助金を出しております。改めて補助金の目的、また金額、そしてこの財源について説明をお願いしたいと思います。

○（産業港湾）水産課長

まず、この補助金の目的ですが、小樽産シャコの地域ブランド化ということで、小樽産シャコの普及啓発を推進するとともに、地元の観光業や飲食業と連携し、商品開発を行うことを目的とするという意味で補助金を出しております。金額としましては、100万円になっております。

また、市の100万円の財源ですけれども、平成21年度が地域活性化・経済危機対策臨時交付金、22年度、23年度が地域経済活性化等推進資金基金で、24年度、25年度におきましては、一般財源というふうになっております。

○千葉委員

とすると、収入は大体その補助金と先ほどお話のあった出店料で賄われているのかというふうに思います。これらの財源というのは、主にどのような支出に充てられているのかについても説明願います。

○（産業港湾）水産課長

まず、歳入ですけれども、今、説明しました市からの補助金と、あと出店料、それと協賛金という形になっております。歳出、支出につきましては、主に宣伝費、あと看板費、会場費、販売促進費、事務費等になっております。

○千葉委員

結果として、これだけ大きなイベントに成長したわけですけれども、収支状況というのは、今年度はどのような状況だったかについて説明願いたいと思います。

○（産業港湾）水産課長

今まで6回開催しておりますが、収支の中身が以前と若干違うので、比較はできないのですが、今回と同じ収支というのが、場所を移ってからの平成24年度の5回目からなのですが、昨年は大体収支が約2万円弱プラスになって繰越しをしているという形になっております。

予算規模は約230万円程度になっております。今年度におきましては、歳入としましては、約260万円になっております。歳入と歳出を比較しますと、40万円弱のプラスにはなっております。ただ、ここにおきましては、報告会の中で今後の課題の中で、ゆるキャラ等の作製も検討しなければいけないのかということも挙がっておりますので、そういった準備金に充てていきたいというふうに考えております。

○千葉委員

今年度は入込客数も多かったのが40万円ほど利益が出たということで、これについては、ゆるキャラをつくるかもしれないということで非常にうれしく思いますけれども、ブームも山場というふうに思っており、もう本当に今やるしかないと思っております、やり方にもよりますけれども、実行委員の方々とぜひ推進してほしいと思っておりますが、水産課としては進めていきたいと思っているということで理解してよろしいでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

先ほど補助金の話がありましたけれども、実はこういう通常のイベントに対する市からの補助金というのは大体3回程度なのですけれども、しゃこ祭は、2回目から6回目という形で5回補助金を出しています。そういった

意味を考えると、市からこのイベントに補助金を出していくというのは、ある程度の一定の目標といいますか、そういうものが達成できたと思っております。そういった意味では、この補助金については、来年度以降は、ちょっと難しいかというふうには考えております。

ただ、市としましては、このシャコのブランド化という部分は、市としても協力なりかかわっていかねばいけないものと思っておりますので、今後、違う形、例えば水産多面的機能発揮対策事業で海っ子倶楽部でも今回出店をしております。そういったところの支援等の部分ではかかわりは発生してくるのではないかと考えております。そういった意味で、来年以降の開催に当たっては、そういう財源の確保も必要になってくるため、今回積立金の部分に関しましては、そういった方向の不足金として使われる可能性もあると思っておりますけれども、基本的にはこの間の報告会の中でも、ゆるキャラにつきましては、今がちょうどいい時期なので検討していきたいという話もありましたので、市としては、委員会としての考えがあるのであれば、市としても協力はしていきたいというふうに考えております。

○千葉委員

今、補助金のお話も伺いましたけれども、先ほど収入の面では二百数十万円ということで、補助金が100万円ということですから、影響が非常に大きいというふうに思っているのですけれども、来年度、補助金がゼロになるということは、実行委員会には、お伝えしているのですか。

○（産業港湾）水産課長

それにつきましては、今回の開催前から、この補助金につきましては、来年度以降は難しいのではないかと話しております。そういったことも踏まえまして、今回、盛況に終わったということで、当初予定外の協賛金をいただいていた部分もあって、余剰といいますか、プラスで終わっていると。そういったものも踏まえて、来年はそれを活用するなりをして、そういった資金を使いながら何とか開催をしていきたいと。

ただ、来年以降につきましては、1年かけて、今回のこのしゃこ祭を見ますと、11月にイベントがない時期に2日間で4万人来ているということは、周りから波及効果が結構あると聞きます。例えば水族館やほかの観光施設にも人が大分流れていると。今回、時間がないことで料理フェアができなかったのですけれども、来場者の方から、シャコをほかで食べられるところはどこなのかという御質問等もありました。そういった意味では、ほかのそういう観光施設とも連携を図る必要もあると考えております。そういった取組をしながら、ある程度財源確保は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。

○千葉委員

補助金なくなるという意味では、本当にそういうふうに推進をしていただきたいなというふうに思うのですけれども、第1回のおたる産しゃこ祭は、道の「産消協働」トピックスに開催についてという中で、「昭和初期から漁が行われながら「すしネタ」以外ではあまり知られていない「小樽産シャコ」をPRしようと、小樽市漁業協同組合と小樽観光協会により、「第1回おたる産しゃこ祭」が開催されます」というふうにあります。この第1回目の記事を読みますと、PRという意味では小樽市民に広く小樽産シャコのおいしさが広がったというふうに思っておりますし、私もこんなにおいしかったのかというのはしゃこ祭で改めて認識をしたところです。

今後は、本来の目的であるブランド化という意味で、新たな展開も必要になってくるというふうに思いますけれども、このブランド化について、新たなお考えというのはあるのかどうかについてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

シャコにつきましては、どうしても春シャコ、秋シャコというようにやはり漁の時期が限定されているということで、なかなか加工業者も扱うのが難しい、安定供給ができないということもありまして、ゆでたシャコがそのまま市場に出ていくような状況になっております。ただ、それだけでも、実はしゃこ祭の開催によって、ある程度周知が広まって、結構、東京の築地ですと、ここの倍ぐらいの値段がついているという話も聞いております。そうい

った意味では、ある程度目的の達成はできているのかと思っておりますけれども、今、言ったシャコのブランド化につきましては、今回のしゃこ祭の出店者の中に、シュレン国分株式会社、缶詰の国分で御存じだと思いますけれども、そこで今、缶つまというシリーズの中でシャコの缶詰をつくっているのですが、今は、中国産のシャコを使っていると。そういった中で今回小樽のシャコを食べて、すごくおいしくて全然違うということで、ぜひその商品化、小樽産シャコの商品ができないかということで、お話がありまして進めているところであります。

ただ、商品化になるかどうかは、これからの進みぐあいとなると思っておりますけれども、そういった新たな取組が生まれてきているということは、本来のその目的といいますか、今までの周知だけではなくて、一步進んだ取組に入っていたというふうに考えておりますので、市としましても、そういった取組の支援をしていきたいというふうに考えております。

○千葉委員

今お話のありました国分の缶つまのお話ですけれども、シャコは殻をむくのが本当に非常に難しく、もし本当にこの缶詰が実現すれば、きっとカニのむき身みたいにして食べられるというイメージはあるので、進めばいいなというふうに思っております。ぜひ、これが進むようお願いをしたいというふうに思っています。

今回のしゃこ祭の運営の中で、先ほど苦情のお話もありましたけれども、やはり非常に人が来すぎて、せっかく何時間も並んだのにシャコが食べられなかったという方もおまして、この辺につきましては、来年からは確保というのをきちんとやっていただけるかどうか、また、その考えについてはいかがですか。

○（産業港湾）水産課長

しゃこ祭は、屋外でやるイベントということなので、どうしても天候に左右されてしまうと思っております。昨年度は2万6,000人、今年度は4万1,000人で、正直言いまして想像以上だということだと思います。そういった中で、新聞報道でも出ていましたが、シャコが2日目の早い段階で2日目が終わるまでもたないのではないかとということで、途中から販売数の制限という形でやったわけですけれども、実は秋シャコの漁が10月の中過ぎぐらいから解禁ということですが、通常、漁に出て、すぐとれるものではなく、台風ぐらいに荒れないとなかなかシャコがとれないということもありまして、そういった中で、シャコの確保自体がどれだけできるかという担保というのは、なかなか難しいものではないかとは思っております。

ただ、今回こういうふうに並んでいただいた中で、途中で買えなかったということは、報告会の中でも出ており、その対策について、どういう体制がとれるかわかりませんが、できる限りシャコの確保について、どういった形でとれるのかということは、今後、関係機関と調整といいますか、図りながらどういった対策があるのか検討していかなければいけないと、そういうふうに考えております。

○千葉委員

先ほどさっと流してしまったシャコのブランド化で缶詰の商品化に向けてお話があったという件なのですけれども、これはそういうお話があっただけで、具体的には例えば数量がどうするですか、具体的な話の内容まで進んでいるかどうかについてはいかがですか。

○（産業港湾）水産課長

シュレン国分からはお話をいただいて、今後、進めていくという形にまでは来ております。ただ、具体的に、商品化をするということは、それだけの数量の確保と材料のゆでかげん、例えば塩分何パーセントにするとか、いろいろな条件とかが出てくると思います。そういったものの提供ができるかどうかと、そういったものもまだ課題はあるのかとは思っておりますけれども、そういったお話を今いただいている中で、どういった課題があるのかという部分をこれから整理していくという形になると思っております。

○千葉委員

単価を上げるという意味では、限られた缶数というのですか、数量が限られると、余計にブランド化も進むのか

なというふうに思っておりますので、ぜひ、いい方向に行くようによろしくお願ひしたいと思います。

◎空き店舗対策事業について

次に、空き店舗の事業について若干お伺いをしたいと思います。

小樽市の空き店舗対策支援事業ですけれども、今年 4 月、新聞報道では、全国の空き店舗が 14 パーセント、最高を更新したという記事も出ておりました。そういった中で、小樽市の空き店舗対策支援事業によって、増えてはいるけれども全国平均よりも低い、また市の中心部においては、ほとんどと言っていいほど空き店舗がないというふうに実感しております。この事業をもっと拡大できればいいというふうに思っておりますけれども、問い合わせがあったのは、空き店舗対策支援事業で家賃の補助をしているということで、もし起業する方が空き店舗を探していて、この場所ではちょっと広いですとか狭いですとか、広いのであれば、その一部を使いたい、また複数の人が使うことが可能なかどうかという問い合わせもありました。この辺については、事業としてはどうなのでしょう

○（産業港湾）三船主幹

空き店舗対策支援事業についての質問でございますが、空き店舗をお探しの方で、その物件がたまたま大きすぎるなど、そういう場合もあると思います。それで、そのうちの一部だけを使うか、又は例えばその物件をお二人で分けて使うかというような場合についての御質問だと思いますけれども、複数でお使いになるという場合でありましたら、例えば二人の方が別々にその場所を借り上げる形、賃借する形で、別々に家主と契約を結んでいただいて、全く別に商売をされるということであれば、それは別々のお店という形になりますので、一軒一軒この制度が使える要件を満たしていれば該当になるというふうに解釈をいたします。

また、一部を使いたいという場合でも家主と話がまとまって、その部分だけ貸すという形で契約を結ぶことができれば、これも全く問題ないというふうに解します。

○千葉委員

非常に寛容な判断で事業が進められているというふうに思いますけれども、実際にこの事業を使っている方々の推移というのはどのようになっているのか、過去 3 年ぐらいでお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）三船主幹

この制度を御利用される方で初めて商売をなさる方を商業起業者といいますが、3 年間のこの制度を御活用された方ということで、平成 23 年度からお話をしますけれども、23 年度には 4 人の方がこの制度を使い始めました。そして、この制度は、12 か月の期間補助をするということですので、23 年度補助を受けられた方は 24 年度にまたがるという形にはなりますけれども、この補助を受け始めた年度で言いますと 23 年度が 4 名の方、それから 24 年度が 5 名の方、それから 25 年度、本年度ですが、今、手続中の方もおりますけれども、4 名の方がこの制度を使い始めているということになります。

それから、初めて御商売なさる方以外に、現在御商売をされていて支店を出すというような場合にも既存事業者ということで半年間の補助をしておりますが、そちらにつきましては、23 年度は申請者がございませんでしたが、24 年度から 25 年度にかけてですけれども、1 件補助を活用した方がいらっしゃいます。

○千葉委員

年々いろいろな条件の緩和が進んで、非常に小樽市にはなくてはならない事業だというふうに思っています。たまたま私の知人が、昨年度この事業を使って飲食店を開いたのですけれども、その際に、この事業を使った以外に、例えば店舗を経営するに当たってのアドバイスだとか、運営に関して大変いろいろ親切にアドバイスをいただいたということで、今なお一生懸命経営をしているということで喜んでおりました。ぜひ、そういう面でも、そういうフォローを今後も続けていただきたいというふうに要望しまして、私の質問は終わります。

○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

◎第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画について

1 点目は、小樽港港湾計画の改訂で、第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画についてお伺いをします。

各提言や各関係団体との意見交換の結果をまとめた素案がここに出されております。その中身についてですが、やはりこの計画というのは、観光の側面では北運河だとか、それから旧国鉄手宮線、運河、堺町という中で観光客の回遊する動線としては、その中に入ってくる大変大事な重要な要素だとも思いますし、もう一つは市民にとっても、やはり憩いの場が一つ増えるという意味でも、すごく重要なものだろうというふうに思います。

そこで、この中に沿ってお話を伺いますけれども、まず A ゾーンのクルーズ客船の対応についての計画ですけれども、先ほどからお話を伺っていると、本当にクルーズ客船がさらに増えて来港するという場面が増えてくるといことで、非常に大きい要素になると思うのですが、一方、市民の皆さんの中には、クルーズ客船が何隻来たとしても、例えば冬の間は来ない。さらに、毎日毎日来ているわけではなく、あいている期間も大変ある。そういうのに対して、本当にこのところにこれだけの施設をつくる、お金を注ぐ価値があるのかという声も実際には聞かれています。ですから、議会の中でもお話の出ていましたクルーズ客船の経済効果と、1 隻来たらどれくらいになるのか、波及効果はどれくらいあるのかということをしっかり早い時期に示していただくことは大切なことだと思いますので、ここで再度お願いをしておきたいと思えます。

そのほかに、31 号上屋の話も先ほどから出ていましたけれども、以前、私が、31 号上屋についてお話を伺いましたところ、建物の耐久性だとか、産業遺産とか歴史的価値がどうなのかということはまだ定まっていないのだというお話でした。残す、残さないも、まだこの計画の中では、どちらともつかないようになっていきますけれども、民間活力の導入という条件でこのところを使っていく可能性を探るといことだと思えますので、民間活力という部分での展望について話をお願いします。

○（産業港湾）事業課長

31 号上屋の民間活力の導入という見込みでございますけれども、現状ですと、第 3 号ふ頭の再開発区域内に民間の資本が導入されるということは、なかなか想定しづらいという状況でございます。

ただ、この計画を推進していくに当たりまして、まずは段階的な整備になっていくかとは思いますが、クルーズ客船対応の施設ですとか、また広場や親水護岸といった、こういった公共施設をまず整備していく形になるかと思えます。そういった中で、少しずつ個々ににぎわいが創出されるという、環境づくりをまずはしていかなければならないというふうに考えてございます。そして、このエリアにある程度活気が出てきて、初めて民間の目もこちらに向いてくるのかなというふうに思っております。基本的には、まずは私ども公共の取組が先ということと考えてございまして、それを進めていく中で、民間の導入も図ってきたいという考えでございまして。

○佐々木（秩）委員

まず、公共からと。それで、たくさんのお客さんが来るようになったらということだと思えます。

続いて、B ゾーンですけれども、この中に小型船係留施設というものが予定されています。私も前から当委員会では北運河にこのようなものをつくったらどうかという話をさせていただいた記憶があるのですが、今ここで見ますと、商工会議所から出ていた案の中で使われている写真は、例えば東京の天王洲にあるレストラン船の写真だとか、それから調べて初めて横浜みなとみらいのぶかり桟橋という名前だということがわかったのですが、これらについては、ぶかりという名前のおり、私が以前話をした浮体式の海洋建築物の写真が使われているのですが、そういうものをこの係留施設に浮体式でつくるという構想なのかどうかお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

再開発計画素案の中の計画図で示させていただいております小型船係留施設の島形をした栈橋部分についてのお尋ねだと思います。私どもこの計画の中では、基本的に固定栈橋という考え方で、今、計画を考えてございます。お尋ねの中でありました横浜みなとみらいのぷかり栈橋というのは、こういった浮体式の構造物となっておりまして、すけれども、太平洋側というのは、干満の差が大きく、その差によっては、やはりこういった浮体式を導入しなければならないというのが一つございますけれども、小樽港の場合は、比較的干満の差が小さいということで固定の栈橋でも十分対応できるというふうに考えてございます。

○佐々木（秩）委員

浮体式ではないということで、わかりました。浮体式の場合は、以前にお話ししましたようにさまざまな法令上の問題や何かがたくさんあって、クリアしていくのが難しいと。そういう意味では、固定式になると、それよりは少し簡略化した形でできていくのかと思います。

ただ、例えば、この係留施設の真ん中に建物が建つような形になっていますけれども、その利用の仕方は待合室以外にもいろいろ考えられているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

この栈橋の上に計画しております建屋の利用方法ですけれども、先ほど山田委員の御質問のときにも答弁させていただきましたが、基本的には魅力づくり、また、にぎわいづくりということを念頭に置いてこの配置をしてございます。民間活力の導入する施設については、具体的には、まだこの素案の段階では決めてございませんけれども、先ほども答弁させていただいた形で洋上カフェですとか、また今、佐々木秩委員からもお話のありました待合機能ですとか、こういったものもこういったところに民間の資本を導入してつくられたらいいなという、そういった構想の下に配置してございます。

○佐々木（秩）委員

洋上カフェですとか、そういうものができるということが予定されているとすれば、このみなとみらいのぷかり栈橋というのは、昼間の写真とかも多いのですが、非常に有名なのは、夜のカフェがデートスポットのようにして使われていると。なぜかという、やはり夜景がきれいなのです。ここの見える橋だとか、それからみなとみらいの高層建物群などが見えるというのが非常に魅力になっている。ただ、私が小樽のこの場所へ行ってみたのですが、夜は真っ暗です。ここに洋上カフェなどをつくったときに、せつかくの夜の利用価値がある。それから夜の観光スポットとしての価値があるわけですから、例えば夜景のためにここの旭橋、非常にいい形をしておりますし、それ以外のところの照明等を工夫するというようなこともアイデアとしてあると思うのですが、そういう点はいかがでしょう。

○（産業港湾）事業課長

今、御指摘のありましたとおり、ここにまず民間資本を導入していくとなれば、当然この民間の方々もこのロケーションというものが、やはりどの程度きれいなものかということが前提になってくるかと思っております。

御指摘のありました旭橋のライトアップというのがありますが、まずこのエリアを少しずつ整備していくことで、当然、公共としてのイベント広場ですとか、栈橋の基部側には観光船係留施設なんかも配置しております、こういったところにも照明設備を設けていくこととなります。少しずつ夜間においても見ばえのするような整備を進めていくことでできてくるのかと思っておりますし、また今の段階で旭橋のライトアップということは、私からは答弁できませんけれども、やはり魅力づくりとして、私ども港湾室だけではなくて、産業港湾部の中でもいろいろ議論させていただいて考えていく課題かというふうに思っております。

○佐々木（秩）委員

そうですね。民間の活力を使うのだとすれば、先に公共的なところをきちんと整えるというのは、先ほどの話の

とおりでと思います。そうだとすれば、そういう照明灯や何かについては、こちらでやるべきことなのだろうというふうに思います。

次に、A、B、Cの各ゾーンに親水護岸というのが何か所か見られます。親水性岸壁、親水護岸、それから親水栈橋というものがありますけれども、この構造といますか、仕組みといますか、それについても説明してください。

○（産業港湾）事業課長

親水護岸関係の考え方についてでございますけれども、まず第2号ふ頭と第3号ふ頭の間に親水護岸として素案の中で示させていただいておりますが、こちらの親水護岸につきましては、このエリアから埠頭に停泊している船を眺めるということが一つと、また、できるだけ水に触れられるようなということを考えて、傾斜護岸の形、要するに階段状の護岸で、レイアウトに入れてございます。

また、第3号ふ頭の先端側、この素案の図面の中では親水性岸壁と書いてございますけれども、まずこちらについては、基本的な考え方としては、小樽港を入出港する船舶の景色を眺められるようにということで先端に設けたものでございまして、構造的には普通の岸壁と何ら変わらない形で考えてございます。ただ、この岸壁の中に緑色で配置してございますけれども、緑地の中でゆっくりくつろぎながらこういった景色を見ることができるといことで配置したものでございます。

それと、三つ目になりますが、埠頭基部の小型船係留施設をぐるっと回る形で親水栈橋を計画してございますけれども、こちらにつきましては、この小型船係留施設につく船ですとか、また観光船の発着、こういった景色を眺めながらゆっくり散歩できるということをコンセプトに配置したものでございまして、この構造的には基本的には栈橋構造になろうかと思っております。なおかつ、できるだけ水面に近い高さで設置したほうがいいのではないかというイメージを持ってございます。

○佐々木（秩）委員

Bゾーンの親水護岸、傾斜護岸というところについてお聞きしたいのですが、これはたぶん築港の小樽港マリナーにあるものを想定されているのかと思うのですが、以前、あそこを見せていただいたときに、中の浅瀬のところちょうどごみがたまっていて、そして藻が生えていて管理が非常に、あそこに行って親水はしないぞというぐらいの汚さだった記憶があるのです。ですから、ここにつくったときの管理や何かきちんできるといのかどうか、その点についてお答えをお願いします。

○（産業港湾）事業課長

今この第2号ふ頭と第3号ふ頭の間の親水護岸の形についてのお尋ねですけれども、委員の御指摘どおり完全に水に入っていくような形の構造にしますと、今、言っていた問題が出てくるのではないかとということも危惧してございます。特に、小樽港の場合、雨が降った後というのは、港内に夾雑物が結構流れ込んできて、それが風向きによっては、この第2号ふ頭、第3号ふ頭のまさに親水護岸と位置づけているところにも入ってくる可能性もございます。今、基本的なスタンスとしては、なるべく水に触れられるようなということで考えてございますが、当然、実施設計、今後、将来的に進めていくという段階では、こういった課題も後々メンテナンス上、支障は来さないような形の案に変えていかなければならないというふうに考えてございます。

○佐々木（秩）委員

わかりました。

次に、再開発計画作成のポイントに「練習船や特殊船などの景観資源としての活用」という項目があります。ここに何種類かの船の写真が出ておりますが、具体的にはどんな船を想定しておられるのかをお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

本日説明させていただきました再開発計画作成のポイントの中に三つの写真で船を表示してございますけれど

も、まず一つとしては、今年も入港してございますけれども、日本丸ですとか、海王丸といった帆船、こういったものもこちらの埠頭につけて景観資源にしていけたらというふうに考えてございます。

それから、中ほどの写真の船ですけれども、こちらにつきましては、独立行政法人航海訓練所の練習船、これは青雲丸の写真ですけれども、小樽港の場合、こういう練習船が結構頻繁に入ってきてございます。こういった官庁関係の練習船、大学関係の練習船というのも第 3 号ふ頭につけたらということで考えてございますし、また右側の写真は、資源エネルギー庁の調査船の「資源」という船でございます。この船も年に何回か小樽港に入港してございますけれども、こういった特殊な船、人の興味を引くような、こういった船も第 3 号ふ頭につけたらどうかということで、そのほか各官庁関係のいろいろな調査船、小さな船を含めると結構入ってございます。こういったものを第 3 号ふ頭に集約することによりまして、常時船がついていると、いろいろな船が見られるということが実現すればいいなということで考えてございます。

○佐々木（秩）委員

今まで意識して見たことがないものですから、こういう変わった形の船や何かが入ってくるのを見るのは興味深いと思います。なるべく米艦はこの中に入らないようにしてほしいのですけれども、こういう船が寄港したときに、せっかくですから体験乗船だとか船内見学、公開とかという、そういう交流するということについては、景観ですから、あくまでも外で見るということを主に考えておられるのでしょうかけれども、そういうことは可能でしょうか。

○（産業港湾）事業課長

練習船、官公庁船の公開の関係ですけれども、これにつきましては、特に船側の意向もあると思いますので、船によってはできたり、できなかったりということがあるかと思えます。

ただ、今までの寄港の実態などを見ていますと、平成 24 年には日本丸が一般公開を行っておりますし、私の持っている資料の中では、特殊船の部類に入るのでございますけれども、しゅんせつ船という船があります。海底の土砂を吸い上げるといふ、そういった特殊な船ですが、そういった船が 2005 年に寄港した際には歓迎式典をやっています。ですから、一般公開のほかにもこういった友好の歓迎式典とか、そういったセレモニー関係もこの埠頭でできればいいのではというふうに考えてございます。

○佐々木（秩）委員

本当にそういう機会が増えれば、市民の皆さんの楽しみが増えると思います。ぜひ、そういう機会が出てくればいいと思います。特に、それこそ汽車のファンとかもいますけれども、こういう船のファンもきっといらっしゃるのだろーと思います。その際、マニアックな話をすれば、こういうところに来る人にとっては、写真の撮影スポットが特に重要なのです。ただ単純な構図ではなくてということだと思っておりますけれども、そういう景観という意味では、撮影スポットの確保というのはこの場合どうでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

第 3 号ふ頭に接岸した船の撮影スポットということですが、まず埠頭の中からということですが、この再開発計画の素案の図面が将来的に完成したときには、図面上で大きくダイダイ色で示しています範囲は、一般の方々が入れるということになりますので、埠頭内からもいろいろな角度で写真が撮れるのかというふうに思います。

また、そのほかにも従前どおり第 3 号ふ頭の手宮側については、色内ふ頭からも撮れるでしょうし、また第 3 号ふ頭の札幌側につきましては、この再開発計画に入っています親水護岸のほうからも写真が撮れるということでございますので、ロケーションといいますか、そういった撮影スポットの確保という部分では、現状の形よりも利用がしやすいのではないかと考えてございます。

○佐々木（秩）委員

現状よりもよくなるということであれば、本当にこの可能性は高いですね。こうやって今までお話をいろいろと

伺ってきて、観光客などの回遊性の中に、一つの人気スポットになる可能性が本当にあると思いますけれども、最後に伺いたいのは、本当にここが市民の皆さんにとっても日常親しめるエリアになるかどうかという点なのです。小樽市民の皆さんにとって、いつも小さい子供を連れて遊びに行けるところが少ないというのが子育て中の家族の皆さんの悩みなのですけれども、例えば素案ではイベント広場というのが、かなりの面積をとってあります。こういうところの床というのはですか、この敷地のところをどういう素材で構成されるかということ、子供を連れてきて、アスファルトの上というのは考えられないですから、そういうところについての配慮というか、そういう雰囲気づくりということについては、どのように考えておられるのか、最後にお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

イベント広場の舗装材の考え方についてでございますけれども、基本的にはこのエリアというのは、小樽港の中のシンボリックなエリアになってくるところでございますので、舗装材につきましては、当然、何らかの高質化を図ったものになってくるのかなというふうに考えてございます。

ただ、実際にどの材質を選定するかということにつきましては、この辺の整備が進んで、実際に基本設計なり実施設計をする段階で最終的には選定していかなければならないということで、現在はまだ材質等については決めてございません。

○佐々木（秩）委員

まだ決まっていないのはいいですけれども、視点としてそういう市民の皆さんや何かの利用もあるという部分も含んで考えていただきたいのと、それから昨日の予算特別委員会で山口委員が運河公園で廃プラスチックの素材を使った園路舗装を剥がして新しいものにかえろと怒っていましたが、そういうことを言われるような素材だけは使わないようお願いをして、この件、終わらせていただきます。

◎平成25年度上期の小樽市観光入込客数について

二つ目です。平成25年度上期の小樽市観光入込客数についてお伺いをします。

本年度上期の観光入込客数が、道の観光局で調べが出ていました。こちらは第1四半期の分ですけれども、訪日外国人来道者数が19万7,000人、13年度については100万人を超える見通しであると新聞で報道をされていました。小樽でも、宿泊客が13年度からおおむね減少傾向だったものが、対前年度比で1万6,800人増加ということで、20年度の水準まで回復しているということです。

そこで、まず外国人の宿泊者数が非常に伸び、最高記録ということですが、特にタイ、台湾、韓国、シンガポールからの宿泊客数が大きく伸びているということです。この原因について、分析等をされていたらお知らせください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

平成25年度上期におけます外国人宿泊客数の伸びということで、今ありましたタイ、台湾、韓国、シンガポール、の伸び率ということで大きい順番になっておりますけれども、その分析と原因の件ですが、まずタイに関しましては、対前年比523パーセントということで、大変大きな伸びを示しております。これにつきましては、昨年10月にタイのバンコクと新千歳空港を結ぶ直行便が就航したということが一番大きな要因だというふうに考えております。

また、市といたしましても、今年度に入りまして、7月にタイのメディアを札幌市と連携して小樽市にも呼んで、雑誌等に掲載していただいた事業でありますとか、8月にはバンコクでキャンペーンを実際に行っています。また、これは下期になりますけれども、11月には北洋銀行と連携して、タイの旅行代理店に小樽に来ていただきまして、民間の企業、観光協会の会員を中心とする企業と商談会を実施しているということでありますので、今後もタイに向けては力を入れてきたいというふうに考えております。

次に、台湾につきましては、対前年比253.6パーセントという伸びを示しております。台湾につきましても、昨年、新千歳空港だけではなく、函館、旭川、帯広という道内各都市に台湾の台北からの航路が結ばれており、新千歳空

港だけではなくて、帰りは違う空港からということで、台湾からのお客さんの北海道全体に対する利便性が高まっているということもありまして、本市においても、昨年、観光協会が旅行代理店を招聘して、市内を案内した事業等もありまして、伸びている要因と考えております。

韓国につきましては、対前年比157.2パーセントということでありまして、韓国につきましては、大きな要因という航路とかというのはないのですけれども、宿泊客数という分析でいきますと、市内でこれまで韓国からの宿泊客がそれほど多くなかった宿泊施設が、これは民間の営業ということになるのでしょうかけれども、宿泊施設で言いますと2社ほど大きく韓国に力を入れたということで、その2社が宿泊客数を大きく伸ばした結果が出ているかと思えます。

最後、シンガポールですけれども、対前年比151.4パーセントということでありまして、23年度の震災前までかなり右肩上がり、直行便はないのですけれども、小樽での宿泊客数も右肩上がりだったので、震災後はかなり落ち込み、その戻りもなかなかなかったのですけれども、ここに来て、直行便はありませんが、シンガポールの富裕層の北海道への憧れということも聞いておりますので、そういった中で震災後、戻ってきているというふうに分しているところでもあります。

○佐々木（秩）委員

お聞きしていると、官民一体、それぞれ経営努力が実ってきているというふうに伺いました。

タイについて、もう一つ伺いたいのですけれども、本会議でだったと思うのですけれども、タイ国際旅行博に何とか参加する意向だというお話を聞きました。私のほうでも、このタイで開かれている国際旅行博、どういうものかと思って調べましたけれども、タイ国内では大変人気の博覧会だというふうに聞いていますが、これについて、中身について少し詳しく説明していただければと思います。特に、この旅行博のタイの皆さんの認知度とか、それから参加団体、過去にも開かれていて日本からもかなり参加しているというお話を伺っていますので、その反応とか効果とか、それから小樽市の参加の目的とか方法、期待するところや何かについてお話しいただければと思います。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

タイへのプロモーションということで、今、御質問のありましたタイ国際旅行博についてでありますけれども、2月と8月にバンコクで行われる大変大きな旅行博で、大変大きな集客力があるというふうに聞いております。その中で、現在、私ども小樽市と北後志の町村、それと各民間会社、観光施設、宿泊施設も含めた民間会社で2月に開催される国際旅行博に出展といいますが、ブースと言われる全面2メートルぐらいの机にいろいろな飾りつけができると、そういうブースをとって、そこで来場される方々へのPRを中心にするのですけれども、この旅行博におきましては、実際4日間行われて、来場される一般客へのPRとともに、その期間中、バンコク市内の旅行代理店が会場に来ておりますので、そういった方々との商談会等も予定されているということで、旅行代理店向け、それとエンドユーザーと言われております一般国民向けのPR、両方ができるということです。現在このブースへの申込みをしているところでもありますけれども、現在、大変混み合っているということで、まだ確実に出展できるという返事をいただいている状況ではありません。

ただ、私どもとしては、ぜひこれに出たいということで、ブースの出展のオーケーさえいただければ、既に各町村、民間施設にも声をかけておりますので、すぐに行ける体制を現在整えておりまして、今はその返事待ちというところで、遅くても来週中にはというふうに思っていますけれども、なにせ委員も言われましたようにこの旅行博は大変申込みが多いというふうに聞いておりますので、もう少し正式に出展できるかということまでには時間がかかると、こんな現状になっております。

○佐々木（秩）委員

正式に申し込んでいるが、まだ決まっていないということですが、私が調べた2011年度の実績では出展団

体数が657団体、全体の来場者数が80万人で非常にビッグなのです。ここに出展できるというのは、非常に大きなメリットがあると、これに何とか申込みが通るように祈っております。

さて、アジア圏の戦略については、お聞きをしました。一方、円安等に関係のない国内旅行者も非常に、それから道内客も伸びています。この分析については、どのように考えられているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

道内客も含めた国内客ということになるかと思えますけれども、今、委員の言われましたように為替相場ということで、いわゆる海外よりも国内という部分が一つ大きくあるというふう聞いております。

また、国内でありますと、いわゆる格安航空会社というのですか、LCCということで、成田、関西、中部の各空港と新千歳空港が結ばれております。このような関係で、いわゆる格安航空券、今、インターネットで早めに予約をすれば、かなり安い形で北海道に行けるということで、この追い風もあるというふうに分析しております。

また、道内の観光客については、天候等々、特段そういった悪い要因がなかったということで押さえております。

○佐々木（秩）委員

円安も関係ありまして、そういう順調に伸びて天候というお話もありましたが、資料では道内客がなぜか7、8月に前年割れをしております。普通に考えると潮まつり等もありますし一番いい時期のような気がするのですが、どうしてかというのは、やはり雨とかのせいでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

道内客の7月、8月ということでございますけれども、これは観光入込客数の中に、一部海水浴場の入場者数という数値も入っております、一部対象としている海水浴場の入り込み状況がよくなかったという部分が、この道内客の7月、8月という数字に反映されているというふうに分析しております。

○佐々木（秩）委員

例年どおり、やはり7割が道内客で、さらに札幌など近郊からのリピーターの方がほとんどを占めるというのが、国内客の流れだそうですが、やはり近郊からのリピーターを大事にしていくというのは、これからも本当に大切なところだと思うのですが、この取組を変わず進めておられるのかどうかお聞きしたいと思います。この前JR手稲駅で観光ガイドの「すぐそこおたる。」ですか、あれがたくさん置いてあったのを見まして非常にうれしかったのですが、その辺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

道内客への誘致ということでもありますけれども、今回、観光パンフレットを多く印刷し、観光協会が4月から、今言われました手稲駅をはじめ、後志、石狩管内の道の駅をはじめ、今までよりも多くの場所に、そのパンフレットを置いていただけるように観光協会ですいろいろな部署にお持ちしたりということでやっております。

また、道内客の誘致ということになりますと、今回、冬のイベントということで、観光協会でも小樽ゆき物語ということで、11月11日から1月13日まで行うのですが、これに関するプロモーションも含めて、12月2日と3日には手稲駅でのキャンペーン、それと12月8日にはサッポロファクトリーにおけるイベントの中でのキャンペーン、そして12月17日、本日ですが、大通ビッセでも小樽観光、特に雪あかりも含めた冬のイベントの周知ということで力を入れて、特に札幌圏からの誘致ということで力を入れてやっている状況になっております。

○佐々木（秩）委員

続けて頑張ってくださいと思います。

もう一つ、修学旅行の件ですが、学校数、人数が若干減っているようです。特に、関東、近畿の高校からの人数等が激減をしているというふうに見られるのですが、理由は特にあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

平成25年度の上期で発表した観光入込客数の中で、修学旅行だけが若干落としているということでもあります。今、

言われました関東及び近畿からの落ち込みということでもありますけれども、関東、近畿ということになりますと、主に高校生が対象になるのですけれども、一つ聞いているところは、高校生の海外への修学旅行が広まってきているという状況の中で、これは北海道だけではないのでしょうかけれども、沖縄等々についても高校生の海外への修学旅行の影響というのが一つにあるというふうに聞いております。

○佐々木（秩）委員

円安等もあるので、ぜひ国内旅行にしていきたいと思うのですけれども、昔、私が、中学校にいたときに、岩手県一関市の職員と中尊寺の僧侶が修学旅行の誘致に訪ねてこられたことがあります。学校を一枚ずつ回って、来てくださいという働きかけをしておりました。やはりそういう地道な取組というのは大事だというふうに思うのですが、そういう取組というのは、小樽市でもやられておられるのかどうかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

修学旅行の誘致につきましては、市も入っておりますけれども、観光協会が事務局を持つ小樽教育旅行誘致促進実行委員会で行っております。その誘致につきましては、今年度はまだ実際に誘致活動には出向いていませんけれども、これまでは道内でありまして、道東、道北の中学校を対象に、それと道外でありまして、関東から西にエリアを決めて、今、委員が言われましたように直接、道外であれば、市でつくったガイドブックをお持ちして、分担して一つ一つの学校を訪問しております。それに合わせて旅行代理店にも行って、小樽の修学旅行ということのできる体験ですとか、そういったメニューの紹介をしているところであります。

○（産業港湾）観光振興室長

補足ですが、委員もよく御存じかと思っておりますけれども、最近の修学旅行は、名勝、旧跡を回るよりも体験学習ということが主になっております。その辺を売り込むために、先ほどの小樽教育旅行誘致促進実行委員会でも、小樽で体験できる判こづくりですとか、ガラスの製作体験ですとか、そういった体験メニューを冊子に前からまとめております。本年度予算で、その改訂版をまたつくろうということで、今、作業を進めておりますので、またそれができたら、来年度につきましては、それを使って修学旅行のプロモーションを積極的にかけていきたいというふうに考えております。

○佐々木（秩）委員

大変地道なことですが非常に大切ですし、修学旅行の波及効果というか、大きくなってからまた行きたいという気持ちになってくれるところが大きいと思っておりますので、これからもよろしく願います。

◎若者の就労支援について

最後の質問に入らせていただきます。若者の就労支援についてお伺いをします。

景気が上向いていると言われておまして、市内での経済活動も活発になってきているということで、就職状況についても好転しているという話が、全道レベルとか日本レベルでニュースから伝わってくるのですけれども、小樽市においての高卒者若しくは若者の就職の状況や動向について押さえている数字があればお示しください。

○（産業港湾）商業労政課長

今、御質問のありました小樽市内の高校生の就職状況について説明します。

市内の状況につきましては、年明けに毎年調査しておりますので、本日はハローワークの小樽管内の数字で説明いたします。

平成26年3月卒の高校生の10月末現在の就職率についてですけれども、48.1パーセントというふうになってございます。同じ時点で昨年、25年3月卒が40.1パーセント、一昨年、24年3月卒が32.5パーセントということですので、就職率については大幅に上回ってきているような状況です。

あと、それ以外の状況につきましては、今年につきましては、産業別の求人で行きますと、製造業が昨年60名の求人が94名ということで56.7パーセントの増、それから金融・保険業が昨年5名が今年は7名で40パーセントの増、

それから宿泊・飲食サービス業が昨年 6 名が今年は 18 名ということで、ここは 200 パーセント増ということになっておりまして、特にこの宿泊・飲食サービスについては、先ほど来お話のあった観光業が道内でも市内でも、今、上向きにあるということが影響しているのかというふうに思っております。

また、ハローワークですとか教員からのお話でも、一時期の採用意欲が低下していた企業の意欲が大分上向ってきていて、求人も早く出てきているということで、特に小樽管内の求人数が昨年 170 名が今年 247 名ということで、77 名ほど増えているということもありまして、就職率については上向きになっているということにつながっているものと考えております。

○佐々木（秩）委員

非常に力強い数字が出ているというふうに伺いました。私も例によって小樽商業高校にお話を伺ったのです。そうすると、商業高校においては、現在、就職希望者が 49 名いるのですが、そのうち 30 名が既に内定していると、例年にない非常に早いペースで決まっていっているということだそうです。

それから、特徴として、やはり今の数字、今、挙げていただいた職種の関係だと思うのですが、今までにない職種の広がり、商業高校は、できれば金融業ということで銀行などを求めているのですが、この何年かの間なかったと。それが、今年は 1 名が入ったりということが出てきているということで喜んでおられました。そういうのが現れているということで、これが続いてくれればというふうに思っていますけれども、その中で、やはり一番心配になってくるのは、ブラック企業の問題ですとか、高校生がせつかく採用されても 3 年以内に 50 パーセントがやめていく離職率の高さというところだと思うのです。そこで私が第 1 回定例会の一般質問の中で、ワークルール教育の必要性について質問をさせていただいたところ、ワークルール教育の資料などについて本年度中に市独自に取り組んでいくというお返事をいただいておりますが、今年度、このワークルールの資料の扱いはどうなっているのかお聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

第 1 回定例会のときに佐々木秩委員から提案がありましたワークルール教育で、そのときの御質問は、まず市の新卒者の就労支援事業の中でワークルールに取り組めないかという御質問と、あと資料作成を道に働きかけてはというお話でしたが、答弁では市の就労支援事業の中で前向きに検討したいということで、そういったこともあって資料の作成について道には働きかけを考えていないというお話だったものですから、まずその後の経過、進捗状況ですけれども、市の事業を受託している企業とも話しをさせていただきまして、まず一つが国の緊急雇用創出事業を使った新卒未就職者等の地元定着を目指した地域人材育成事業、その中で社会保険労務士の方に講師をお願いしまして、社会保険も含めて、そのワークルールについての講義をその授業の中で大体 10 時間ぐらいやっていたという事です。資料作成につきましては、社会保険労務士の方が、その講義をするに当たって資料をつくっておりますので、それをその中で使っているということになります。

それともう一つ、高校生の就職スキルアップ支援事業の中で、こちらは先ほどの緊急雇用創出事業と違って時間も限られておりますので、こちらは受託企業の社長が、社会保険労務士のテキストからピックアップしながら自身の経験も踏まえて、一、二時間程度の講義ですけれども、そういったワークルールの教育について取り組んでいるという状況でございます。

○佐々木（秩）委員

そのように取り組んでいただいているということがわかりました。より広く高校生の皆さん、大学へ進学するといってもいずれは働くことになるわけですから、早い段階でこれがもうちょっと広いところに勉強、学習が広がってくればというふうにお願いをしまして、これについては終わりたいと思います。

ここで使われたテキストというのは、見せていただくというか、手に入れていただくことは可能でしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

今説明しましたとおり社会保険労務士の方が御自身で用意しているテキストの範囲ですから、今の時点では手に入っていないです。その辺は、確認をしてもらっていきまして、もし資料として見せてもらえるのであれば、いただけるようになっていきますので、手に入りましたらお持ちしたいと思います。

○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

それでは、最後になりまして、皆さんもお疲れのことだと思いますので、できるだけ簡略に質問をしたいと思えます。

今回も北小樽観光についてお聞きするわけでございますけれども、今、聞きたいことは、祝津は漁業のまちから観光のまちに様変わりしたわけでございます、質問に入る前に一言聞いてもらいたいと思えます。

祝津は、漁村として明治、もっと前かもしれませんけれども、明治、大正、昭和、平成の 4 世代を子孫が引き継いで今日まで頑張って漁を続けてまいりました。時代の流れと申しましょうか、私が幼いころの祝津を思い起こしますとき、ニシン漁の時期になりますと、本州からやん衆と称する季節労務の漁師が大勢来ておりました。幼いころの記憶では、前浜は人であふれておりました。私は父について見に行ったのですが、ニシン漁には家族がみんな一生懸命働いておりました。前浜に男たちが船から揚げたニシンを主に女性が、もっこという、背負うものですが、これで担いで決められた場所に運ぶ。その途中で、ニシンの生きがいいものですからもっこから滑り落ちるのを子供たちはちゃんと知っていきまして、後ろから入れ物を持って、その落としたニシンを拾って歩いて家に持ち帰っている、そんな光景を今も思い出しております。

それから、海水浴ですけれども、これは今の水族館の下側のほうのメナシトマリ、あそこでみんなで泳ぎました。あそこは水が非常にきれいなところで、皆さんが本当に楽しんでいたのが、今も思い出して懐かしく思っております。本当にこういう中で、それから数十年たった今、祝津のまちも変わりました。漁師のまちから観光のまち祝津に変わって、町民、漁師、そしてボランティアの方々が一つになって、まちの発展に寄与しております。長い歴史が次々と思い出されまして、大変懐かしく思っております。

◎祝津地域の観光について

それでは、質問に入らせていただきます。

私は、これまで経済常任委員として、小樽経済、とりわけ北小樽観光の推進に力を注いでまいりました。北小樽観光の推進は、小樽観光が抱える時間消費型観光の推進などの課題解決につながるものと思え、取り組んでまいりました。北小樽観光の中心は、もちろん祝津地域であります、今さらお話しするまでもなく、ニシン漁繁栄の歴史や文化、おたる水族館、勇壮な海岸美と豊かな自然、それを堪能できる自然探勝路など、枚挙にいとまがないほどのすばらしい自然を有しております。自然探勝路は、祝津観光の延長線上にあります。これらの資源を活用して、地域の活性化を図ろうと地域住民の皆さんも一体となって取り組み、祝津にしん群来祭り、祝津花火大会などのイベントも実施し、多くの観光客を呼び込んでおります。

しかし、これらの取組も、将来的なビジョンの下、明確な目的なしでは、その効果も上がらないのではないのでしょうか。

そこで、質問いたします。

祝津地域の小樽観光における位置づけを説明してください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

祝津地区の小樽観光における位置づけということでありまして、平成 18 年度に市が策定しました小樽観光

基本計画におきましては、祝津・高島地域ということであつておりますけれども、小樽観光重点地域の一つとして位置づけております。ここでは、ニシン文化などの観光資源の整備、発展、活用、それから勇壮な自然環境による魅力ある景勝地づくり、それから新鮮な海産物を提供するなど、観光、マリンレジャーの基地ということで、海の魅力を最大限アピールする、こういった事業の展開エリアとして位置づけを考えているところであります。

○久末委員

次に、私は、数ある資源の中でも祝津小学校の校舎は、祝津観光に生かせれば、もっと輝きを増す施設ではないかなと考えております。

祝津小学校は、明治9年に祝津教育所として開設しまして、その後、明治14年に祝津学校として独立をしまして、今年3月に閉校となりました。今、祝津でふるさと財団の地域再生マネージャー事業を行っている聞いておりますが、その事業で生かす方法はありますか。ぜひ、何らかの形で観光に寄与する施設となればと思っております。所管部と連携し、進めていただければと思います。

また、私はオタモイから祝津まで続く自然探勝路を小樽観光の宝だと思っておりますが、所管は小樽市ではなく北海道ということで、その整備の要望も北海道に上げましたところ、多くの皆様の御尽力によりまして、第3回定例会で報告させていただきましたが、整備をしていただけるということで、私もほっとしているところであります。

しかし、せっかく整備が進んでも、多くの皆さんに来てもらえなければ、時間消費型観光の推進にはなりません。先ほどの報告にありましたが、新しい観光船では船内で大型テレビによる紹介ビデオが流れるということです。せっかくの機会なので、ぜひ自然探勝路も映像で紹介してほしいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

今、お二つ質問があつたかと思っております。

まず、ふるさと財団の地域再生マネージャー事業ということで事業を展開しておりますけれども、そちらで祝津小学校を生かせないかという質問であります。こちらにつきましては、この事業で祝津の資源を生かしながら、特に食を基軸としたビジネスモデルをつくっていききたいということでやっておりますけれども、プロジェクトチームをつくりまして、今、進めているのですが、その中で検討した結果では、体験授業か何かで使えないかということでいろいろ話はあつたのですが、祝津小学校の箱が大きすぎるということがまず一つ問題になりました。現在、茨木家中出張番屋を中心にやっておりますけれども、その維持・管理でもいっばいな状況ですので、祝津小学校を使うのは無理ではないかということで一つ判断をいたしました。

しかし、プロジェクトチーム、それからたなげ会としましても、施設は、維持・管理することはできませんけれども、市が所有して、それを何らかの形で使わせてもらえればいろいろな可能性も広がるのではないかという話もしておりますので、地域の活性化に向けた活用方法について、ぜひ、そういったことを希望しているということは聞いていただいております。

それから、新観光船での自然探勝路の紹介ビデオということですが、現在、作成を進めておりまして、私も見て確認しておりましたけれども、各エリア、観光スポットの紹介をするビデオなのですが、祝津を出まして、小樽湾に行く途中で自然探勝路についても新たに映像を撮ったものを入れております。VTRだけではなく、市としましても、先ほど山田委員からもお話もありましたけれども、ニセコ積丹小樽海岸国定公園が指定50周年ということでありますので、そういったことも活用しながら祝津地区の資源として積極的にPRしていきたいということで考えております。

○久末委員

赤岩からオタモイに抜ける自然探勝路なのですが、先ほど北野委員に聞きましたら、最近の道路の状況はあまりわからないということなのですが、自然探勝路の整備についてオタモイまで延長して国に、道にやってもらうということを要望してほしいというふうに思っております。今年度は本当に危ないところだけ、そして来年度か

らは3年かけて何とか整備をしようということの返事だけはいただいておりますので、その延長線でオタモイまでというのも市として頭に入れておいてもらいたいと、そういうふうに思っております。これは要望ですので答えは要りません。

今後も自然探勝路を含めて北小樽観光の推進に力を入れていただきたく、私もできるだけ協力してまいりたいと思っておりますので、皆さんよろしく願いいたします。

○委員長

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54分

再開 午後5時01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号は、採択を求める討論を行います。

オタモイ海岸の観光開発に小樽市が責任を持たなければならない理由については、2011年第4回定例会での陳情第290号の採択を求める討論で歴史的経過を含めて述べていますので、改めてここでは詳しく述べません。

志村市長時代、オタモイ観光開発のためには、小樽市が土地所有者になる必要があるとの立場で関係者に協力をお願いし、ようやく市が所有者になることができました。

ところが、1970年代初頭に運河論争が起こり、10年にわたる論争で、小樽という名前がその後の努力もあり、世界のブランドになった。ここで理事者がオタモイに頼らなくても小樽観光を売り出せるという立場になったことは極めて不幸な話です。これでオタモイ観光は後景に追いやられるようになったわけですが、だからといってオタモイ観光開発の小樽市の責任が免罪されたわけではありません。

加えて、平成17年ないし18年以降、遊歩道への岩盤の崩れや落石が発生したため立入禁止にし、山田市長時代、オタモイ海岸急傾斜地調査業務を行った。この中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見解に飛びつき、これを理由にオタモイ観光を見捨ててしまいました。新谷市長時代の12年間、マイカル誘致にうつつを抜かし、また山田市長の前期8年間も有効な手だてをとらず、オタモイ観光開発に手をつけなかったことが現在の困難を引き起こしていると言ってもよいでしょう。

オタモイ海岸急傾斜地調査業務の報告をもって、オタモイ観光開発はできないとする産業港湾部の見解には納得できません。これは、陳情趣旨説明の中でも、市内業者の協力での現地調査では昭和52年当時の復旧には1億7,000万円程度で落石ネット補修、落石処理、落下防止手すり、お堂の修理・修復、沢整備・排水処理、のり面整備、モルタル吹きつけ、落石防止鉄製ガード等の整備をすれば、十分に安全利用可能であると工事専門家は見ていますと紹介しています。

このように陳情は、安全対策にも言及しています。

陳情第290号を採択し、オタモイ海岸の早期整備をすることを求め、討論いたします。

○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、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

議案は可決と、所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、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。