

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 26 年 6 月 24 日 (火)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 5 時 10 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

会議に先立ちまして、本日は人事異動後の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。

「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 1 に基づきまして報告いたします。

初めに、「1 第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画について」ですけれども、再開発計画については、本年 2 月に案を作成し、その後、さきの第 1 回定例会経済常任委員会、小樽市地方港湾審議会、港湾関係団体等へ説明をして意見を伺うとともに、小樽市ホームページで案を公表して市民意見聴取を行い、6 月 17 日をもって市の再開発計画として取りまとめたものであります。

再開発計画の内容は別紙 1 のとおりで、案に対して文章表記を一部見直しているものの、内容は同じものとなっております。今回は説明を割愛させていただきますが、この内容については、現在、作業を進めております小樽港港湾計画の改訂に反映させていくことになります。

続きまして、「2 若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画について」の報告をいたします。

若竹地区水面貯木場及び周辺は、ウォーターフロントの形成地区として既に小樽港マリーナや築港臨海公園を整備し、また大型商業施設も立地しておりますが、中央部には一部、2 期マリーナとして計画されている遊休化した大きな水面が残されております。本計画では、資料下の「検討対象エリア」に示しているとおり、現在の小樽港マリーナを含めた水面を中心に検討を進めるもので、改めてプレジャーボート等の需要予測を行うことにより、今後のマリーナのあり方を検討するとともに、近年 2 期マリーナ計画水面や築港臨海公園を利用した市民イベントの増加の状況を踏まえ、当該エリアの利便性の向上やさらなる魅力づくりについて検討するもので、当委員会のほか、小樽市地方港湾審議会、港湾関係団体、イベントの実施団体である小樽築港ベイエリア委員会等の意見を伺いながら、本年 12 月ころを目途に取りまとめる予定であります。

なお、本計画は、第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画と同様に、小樽港港湾計画の改訂に反映させていくことになります。

○委員長

「平成 25 年度企業立地状況について」

○（産業港湾）荒木主幹

平成 25 年度の企業立地状況につきまして報告いたします。

資料 2 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。銭函工業団地の銭函 3 丁目においては、食料品製造業の琴似製麺株式会社など 3 社が立地しております。

また、石狩湾新港地域の銭函 5 丁目においては、産業用機械器具賃貸業の株式会社ユニリース、築港の勝納ふ頭においては、不動産関連サービス業の株式会社コスモストレーディングが立地しております。

なお、備考欄は表記の企業など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。銭函3丁目においては、食料品製造業の株式会社北海千日など、2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から土地を取得したものであります。

次に、「3 操業開始企業」についてであります。銭函5丁目において、水道業の石狩西部広域水道企業団が操業を開始しております。

また、銭函3丁目においては、廃棄物処理業の株式会社北海道放射線サービスなどの2社が操業を開始しており、合わせて3社が操業を開始いたしました。

最後に、「4 工業団地立地状況」についてであります。26年3月末現在、銭函工業団地では、立地企業数が対前年度1社減となる116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116社のうち対前年度2社増となる103社が操業しております。

また、石狩湾新港小樽市域では、立地企業数が対前年度1社増となる72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72社のうち対前年度1社増となる48社が操業しております。

なお、石狩湾新港地域全体の立地状況につきましては、立地企業数が721社、分譲面積は789.4ヘクタール、分譲率は65.4パーセントとなっており、立地企業721社のうち605社が操業をしております。

このほか26年度における主な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きまして、横浜冷凍株式会社が新設の冷凍冷蔵倉庫を、また北海道漁業協同組合連合会が増設の新工場を、それぞれ本年4月に完成し、操業を開始しております。

○委員長

「観光船「あおぼと」の座礁事故について」

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

株式会社小樽観光振興公社が所有している観光船あおぼとの座礁事故について報告いたします。

発生日時は5月6日火曜日、午前11時45分ごろ。

場所は、日和山灯台南西にあるツルカケ岩付近です。

現場の状況といたしましては、船長指揮の下に操船員が微速で左旋回し、一旦停船した際に、通常は陸から60メートル離れなければならないところ、誤って陸に接近しすぎていることに気づき、周辺を目視確認した上で微速前進したときに船体後部が暗礁に乗り上げたものであります。

被害につきましては、座礁時の衝撃で乗客10名が軽症を負いました。負傷者については寄港後、市内医療機関に緊急搬送を行い、治療を受けたとのことであります。そのほかの乗客につきましても、おわびをするとともに、後日、体調不良があればすぐに医療機関を受診し、公社に御連絡いただくよう伝え、お帰りいただいたとのことであります。

観光船の被害状況につきましては、船底センターキール、プロペラに損傷がありましたが、そのほか船体に大きな損傷はなく修繕は既に終えております。

次に、運航再開のめどにつきましては、平成26年5月27日付け北海道運輸局長通知「輸送の安全確保に関する命令」に基づき、輸送の安全確保に関する是正措置を講じた上でとなります。現時点では北海道運輸局長に6月30日までの一般旅客定期航路事業の休止の届出を提出しており、再開日は決定しておりません。

市といたしましても、本格的な観光シーズンを前に発生したこのたびの事故は大変遺憾であり、小樽観光にとって大きな打撃であると考えております。再びこのような事故が発生しないよう、運航再開に向けて公社みずからが観光船の安全確保と再発防止に向けた万全な対策を確立していただきたいと考えており、今後とも小樽観光振興公社と緊密な連携を図ってまいります。

○委員長

「小樽市青果物地方卸売市場の都市計画変更について」

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

小樽市青果物地方卸売市場の都市計画変更について報告いたします。

小樽市青果物地方卸売市場は、市民生活の安定に寄与することを目的に昭和47年1月に都市計画決定が行われ、昭和48年1月開設以来、地域住民への生鮮食料品の安定供給に重要な役割を果たしてきているところであります。今回の都市計画区域の変更につきましては、近年の人口減少、少子高齢化の進展、消費者ニーズの多様化や小売形態の変化による市場外流通の増加に伴い、仲卸業者や買受人が減少し、取扱量は昭和53年度の4万9,496トンピークに平成25年度は1万138トンと、開設当初の約5分の1まで減少している状況にあります。このような状況と市場施設の事業実態を踏まえ、現在の市場機能が確保される範囲内において都市計画区域の変更を行うものです。

変更の内容についてであります。今後、占有して使用することのない区域を除外し、大型車両輸送の増加により荷さばき地として、現在、都市計画区域外にあって使用している区域を新たに追加するものです。

お手元の資料の黄色で囲んだ線が現行の区域、赤い線で囲んだものが変更後を示しております。

今後の都市計画区域変更にかかわる日程についてであります。都市計画審議会の協議等を経て、今年10月ごろに変更告示の予定であります。

変更告示後、小樽市公設青果地方卸売市場条例に規定されている面積の改正を予定しております。

○委員長

これより、一括質疑に入ります。

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

共産党。

○北野委員

◎青果物地方卸売市場の都市計画区域の変更について

最後に報告があった青果物市場の区域の変更についてです。今、理由を説明いただいたのですが、取扱いの品目が減っているということを利用して、黄色い区域のところを赤の区域に変更するということですが、よく意味がわからないのです。この赤の区域から外れているところは細長く、ここをを外したからといってどう影響があるのですか。貨物が減ったというのはわかるのですが、だからといって赤の区域の外側の細長い黄色の区域を外すという意味をお聞かせください。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

赤い区域が変更後の区域ですから、黄色い区域が現状なのですが、実態から申しますと、市道として使われている部分、また港湾室にもかかわりますけれども、2期運河に飛び出ている棧橋の部分なのですが、それも崩落が激しく現在は使われていないという状況、それともう一つは札幌側になりますけれども、前回、条例改正のときに面積を変更させていただきました。それは、国から借り上げる土地の部分、図でいきますと、右側のほう、赤と黄色の間あたりになりますけれども、そういう部分でずれが生じてきているという状況から、今の利用実態に合わせた区域の変更ということで考えているところであります。

○北野委員

そうすると、赤の区域から外れた部分は、現在、使われていないから外しますというだけの話ですか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

はい。現在は使われておりませんので、使っていない部分を外すということで、主にそういう理由でございます。

（「はい、わかりました」と呼ぶ者あり）

○北野委員

◎港湾計画について

次に、報告のあった港湾計画に関して、第 3 号ふ頭の 31 号上屋については、再活用の可否は別として商業施設として活用することを前提に 32 号から 34 号、それから 17 番バース前の民間の上屋をなくするという方向が示されたわけでありすけれども、そうなれば本年 3 月の第 1 回定例会でも答弁がありました、関係者と協議して、中央ふ頭の基部に上屋を 2 棟新設するということについての検討は、港湾計画との関連でどうなるのですか。

○（産業港湾）事業課長

これまで説明させていただきました第 3 号ふ頭の再開発計画に関係します上屋の移転について、今後、港湾計画で、どのように反映していくのかというお尋ねでございますけれども、まず上屋についてですが、これにつきましては、港湾計画においては上屋そのものを位置づけるということにはなってございません。あくまでも土地利用計画、この中で荷さばき地ですとか、そういったものと同様に埠頭用地として位置づけるということになってございます。

それで今後、港湾計画を整理していく上では、改めてまた長期構想検討委員会というのを設置して、関係機関の意見を伺って、最終的には決めていくこととなりますけれども、基本的に中央ふ頭の基部につきましては、岸壁背後のエリアについては、将来的に上屋の建設が可能となる埠頭用地ということで計画に位置づけていくことが適当だということで、今、考えてございます。

○北野委員

今の答弁では納得がいかないです。第 3 号ふ頭と周辺の再開発をやるわけです。そして 31 号上屋は別にして、あとの上屋や民間の上屋は全部なくしてもらおうと。だから、この前聞いたように、そこで取り扱われている貨物は結構あるから、それをどこへ移転するのかということをはっきりさせないで、ただ埠頭用地として位置づけているということだけでは話が進まないのではないかと。だから、この港湾計画の改訂、第 3 号ふ頭と周辺再開発の計画を決定するのであれば、それと同じくして中央ふ頭の基部に 2 棟なら 2 棟上屋を新設するという方向を明確にして、そこへ現在第 3 号ふ頭で取り扱われている貨物を移転していただくというふうに持っていかないと説得力がないのではないですか。まさか野ざらしにするというわけにいかないでしょう。

○（産業港湾）事業課長

今、委員がおっしゃった内容で、まず再開発計画の内容がはっきりしてきたということで、第 3 号ふ頭にある貨物の移転先を決めた上で計画を進めるべきだということですが、基本的に、私どもとしては再開発計画で移転する貨物については当然第 3 号ふ頭での扱いができなくなりますから、他の埠頭へということで考えてございます。そして、全体的な港のレイアウトというのは、今まさに進めています小樽港研究会の議論の最終段階で、どのような形で港の配置計画といいたいでしょうか、港湾空間を考えていったらいいかということになりますけれども、基本的には現有貨物を他の埠頭へ移転させるということが、まず一つ。それとあわせて、なるべく同種の貨物については同じ埠頭の中で取り扱っていくことで港の効率的な運用も図られると、こういう視点に立って、埠頭の再配置等を考えていきたいと思っています。

最終的には、この改訂の中では、こういったことを柔軟に対応できるように全体的な埠頭用地の配置というものを考えて進めていきたいと思っております、基本的にこの再開発計画の内容については、今後の港湾計画の中で進めていく埠頭の配置計画の中で吸収できるものと考えてございます。

○北野委員

ずいぶんのんきな話だね。第 3 号ふ頭を再開発すると言っても、貨物の移転先がなかったら上屋を壊すわけにはいかないでしょう。そうしたら、上屋が残っている限り、再開発計画が進まないということになるのです。だから、上屋の必要性はあるということはあなた方が認めて、同じような貨物の種類は中央ふ頭なり港町ふ頭にあいている

エリアがあれば、そこへ移すけれども、この前聞いたようにそれだけでは全然足りないわけだから、新設の上屋が 2 棟必要だというふうにあなた方が答えたのです。私が上屋を新たににつくれと言ったことではなく、あなた方が答えたのです。だから第 3 号ふ頭で扱われている貨物をスムーズに別なところに移転して初めて第 3 号ふ頭の再開発が進むわけなのだから、その移転先がはっきりしないので、第 3 号ふ頭の再開発を決めても、これが遅々として進まないということになるのではないですか。

○（産業港湾）事業課長

まず、再開発計画の進め方についてでございますけれども、今回、提示させていただいたこの計画内容は全ての上屋を移転させて新たに作り直すという案になってございますが、基本的な進め方としては、一挙にこれらのものを全て移転させるということは、なかなか難しいものと考えてございます。そして、基本的には段階的な整備ということで少しずつ進めていくこととなりますが、このような中で、当面、移転が必要になった上屋の機能を一つずつ移転先を確保しながら再開発計画を進めていくことになろうかと考えてございます。

○北野委員

聞いていることに的確に答えていないと思うのです。再開発計画は決めるけれども、移転先が決まらなかったら現状のままでいくということなのだから、そんな無責任な話を港湾計画の改訂でやるのですか、おかしいではないですか。だから、第 3 号ふ頭と周辺の再開発を港湾計画で改訂するのであれば、少なくとも新しい上屋を 2 棟新設すると、既存の上屋で吸収できない貨物は、そこへ集約するのですということぐらい明確にうたわなかったら、港湾計画の改訂にならないでしょう。関係者の間であうんの呼吸でやっておいて、そして長時間かけてやると。だから、結局これは市の財政問題もあるのです、上屋を建設する問題、それともう一つは、既存の料金の改定をやらないうで新設した上屋を使用していただくということですか、そういう話は研究会ではどうなっているのですか。

○（産業港湾）事業課長

まず、新設する上屋の料金等の話については、まだ研究会の中では議論は出てございません。

それで、改めてここの説明をさせていただきますけれども、基本的に再開発計画を今回示させていただきましたが、これはこれからの港湾計画の改訂の中で、その中に踏襲して第 3 号ふ頭の土地利用計画を変えていくということになりますけれども、基本的にそのタイミングで、上屋の機能と言いましょか、第 3 号ふ頭にある物流の機能は大体どの辺に動かすのだということも含めて、港湾計画にふ頭計画とあわせて、セットで取りまとめていきたいというふうに考えてございます。

（「それはセットでやるということだね」と呼ぶ者あり）

○北野委員

次に、前回の定例会で理事者が答弁した上に立って、平成 28 年の港湾計画の改訂で、フェリーの貨物と一般貨物の取扱量をどうするか、貨物の種類にも触れて説明をしてください。

○（産業港湾）事業課長

次期改訂の港湾計画での貨物量の関係でございますけれども、まず現行の港湾計画における計画貨物量ですが、総貨物量としては 3,850 万トンとなっております。そのうちフェリー貨物については 3,390 万トン、残りの一般貨物が 460 万トンとなっております。それに対しまして、現状、平成 24 年の実績になりますけれども、貨物量総数が約 1,125 万トン、うちフェリー貨物が約 1,019 万トン、一般貨物が 105 万トンとなっております。基本的には港湾計画の貨物量に対しまして実態が大きく乖離しているという状況でございます。

それで、今度の改訂に向かいますと、基本的にはこの取扱貨物量の実態を踏まえまして、まずは下方修正をかけていかざるを得ないというふうに考えてございます。そういった中で、現状の貨物量に対しまして、どれだけ上積みをしていけるのかということで検討を進めていく形になろうかと思います。

具体的に貨物別ということになりますけれども、例えばフェリー貨物であれば、今あります舞鶴航路、それから

新潟航路、この 2 本を基本にして、やはり考えていかなければならないと思っておりますが、現在、統計値でいろいろと推計しますと、船のキャパシティに対しまして 8 割ぐらいの荷物を移送しているという状況になっていきますので、残り 2 割分をどのぐらい増やしていけるかというのが一つの検討の中身になってくるのかというふうを考えてございます。

また、一般貨物につきましても、現在、研究会でいろいろ議論している中で、それぞれの貨物品目において、どれだけ上積みができるかということでも基本的には考えているところでございます。

○北野委員

フェリーについては、今の答弁で、まだ使われていない 2 割をフル回転したらという方向で貨物の見直しを行うと。だから 3,390 万トンから大幅に減るけれども、現在よりも 2 割方増える、そういうものとして設定したいと。

しかし、あなたの話を聞いていたら、一般貨物はどうやって下方修正するのか全然わかりません。だから案は何もないというふうに理解していいですか。

○（産業港湾）事業課長

一般貨物についての御質問ですけれども、研究会で、今、議論している中では、例えば穀物類についてですが、一つとしては、道産小麦が今、小樽港から少しずつ本州に移出されるようになってきています。これは業界でもいろいろと取り組んでいただいておりますけれども、この道産小麦については、まだまだ伸びしろとしてはあるものとして研究会の中でも御議論いただいております。こういった道産小麦もそうですし、またほかの道産の穀物類、こういったものも小樽港で今後、取り扱うことによって貨物量の増大につなげていけないかということも今考えているところでございます。

また、ほかにも例えばロシア貿易についても、現在は中古車と水産品だけになってございますけれども、これについても昨年の RORO 船定期航路の就航もございまして、こういった航路を活用しながら、他の品目についても取扱いをすることによって取扱貨物量の増大につなげていけないかということも考えていきたいというふうになっております。

○北野委員

そういう努力は当然していただかなければならないのですけれども、私の最大の心配は、一般貨物について第 1 回定例会で上屋の稼働率を聞いたら、第 3 号ふ頭はもとより、港町ふ頭も中央ふ頭もある程度満杯なのです。それで新たに上屋を 2 棟新設しないと第 3 号ふ頭の上屋で取り扱っている貨物の移転はできないという説明だったので。平成 24 年の一般貨物の実績が 105 万トンですが、この 105 万トンでキャパシティがある程度満杯になってきているのです。これを増やすといたら民間の上屋も含めてどうするのですか。そういうことについては、貨物の種類ごとに検討をしなければならぬというふうに考えますけれども、そういうことは念頭に置いてやっているのですか。どうもその辺が見えないのです。この問題、後でもまた詳しく聞きますけれども、今の質問に、まず答えてください。

○（産業港湾）事業課長

一般貨物と上屋の関係でございまして、基本的には、今、委員がおっしゃるとおり今後の一般貨物量の想定をしていく中で、上屋を利用するものと利用しないものと分かれてきますけれども、基本的に上屋を使用する貨物量のある程度推計した上で必要な上屋のキャパシティといたしまして、面積を算定していくということは、この港湾計画の改訂プロセスの中でもやっ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。

ただ、第 3 号ふ頭の絡みでいきますと、まず基本的には先ほども答弁させていただきましたように、第 3 号ふ頭の土地利用計画を見直すことによりまして、移転する貨物については上屋の関係についてもきちんと整理をしていきたいというふうに思っております。ただ実際の事業に対しては、そのときの貨物の需要等を踏まえながら、第 3 号ふ頭を段階的に整備していく上で、例えばとりあえず上屋を 1 棟撤去しますと、そうなったときに、その 1 棟

分の貨物がほかの上屋で吸収できるかできないかというのを最初に検証した上で、できなければ当然、上屋を建てるという方向になると思いますし、当面、今の上屋の中で吸収できるというのであれば、そういった形で対応して進めていくというのが事業の進め方になろうかと考えております。

○北野委員

そんなことは素人の私でもわかります。そういう話をして、一体何年たつのですか。一般貨物の取扱量を460万トンという目標を立てても、105万トンで上屋はもう満杯なのです。そういうことで上屋の問題一つをとっても、あなたの方の計画が極めて科学的でないというふうに思うのです。それで、貨物は上屋を使用するものばかりではないですから、コンテナについて伺いますが、今は港町ふ頭の先端で取り扱われておりますけれども、コンテナの取扱いは新しい計画ではどういうふうに位置づけるのですか。

○（産業港湾）事業課長

コンテナについての御質問ですけれども、まず貨物量につきましては、今までの取扱実績等を踏まえて、ヒアリング等をかけながら今後の取扱量を算定していくことが、まず基本になるというふうに考えてございます。そして、それを実際に取り扱う埠頭の計画の話になりますと、まず将来的なコンテナの取扱量を見極めた上で、現在のコンテナターミナルの面積で足りるかどうかというような検証をしていかなければならないと思っておりますが、場合によっては、多少今のヤードを拡張するという議論も出てきますし、将来的に今の埠頭のターミナル内でおさまるといのであれば現状のままということになりますけれども、基本的にコンテナターミナルにつきましては、計画上は埠頭用地として取り扱って位置づけている形になりますので、その辺は将来的な需要予測に基づきまして、適正に埠頭計画を決めていきたいというふうに考えてございます。

○北野委員

誰が答えても同じような答えでさっぱり答弁になっていないです。港町ふ頭の2番バースを延長して1番バースも使ってやるという意味ですか、それとも3番バースも使うということなのですか。バースのほうが決まっているわけだから、ここで取り扱われるコンテナということになれば限られるでしょう。1、2、3……、4番バースは無理かもしれませんが、どのバースをコンテナ専用というか中心に案として取り扱う計画なのですか。

○（産業港湾）事業課長

基本的には、現在の港町ふ頭の2番岸壁を次回の港湾計画の中でもコンテナ船のバースとして位置づける形になろうと考えてございます。

○北野委員

それだけの話ですか。先ほどのあなたの話からいくと、港町ふ頭の2番バースは今、使っているのです。だから、バースの延長とか何かと言うから、どのバースを使うのですかと聞いているのです。

○（産業港湾）事業課長

私が先ほど説明させていただいたのは、バースの延長ではなくて、埠頭用地の拡張としてのコンテナターミナルの拡張ということで説明させていただきましたが、例えば今、港町ふ頭の2番岸壁をコンテナ船の岸壁として使っております。その背後にコンテナターミナルがございます。ここは、今、埠頭用地として位置づけられている場所になりますけれども、実際に取扱貨物量が増えて今のターミナルでは足りないということになりますと、基本的には、この2番岸壁の奥に向けて拡張していくことは可能かと考えてございます。ただ、その際、先端が3番岸壁になりますけれども、こちらにも船をつけられるようにということで、この先端側の3番岸壁の利用を妨げない形で拡張していくのが理想的かということで考えてございます。

○北野委員

それで、背後圏の問題ですけれども、貨物量に関する二つ目の質問ですが、前回の答弁で理事者は、港をツールだけからの視点ではなく背後圏である後志地域の産業と連携した中で、何らかの物流の取扱貨物量を伸ばしていく

ことができないかを検討するというふうに答えているけれども、これだけでは貨物量の増大というのは見込めないと思うのです。知ってのとおり後志に大きな牧場があるわけではないから、飼料だって後志にはほとんど行かないわけです。だから、後志の産業は、そこはもとよりもっと私は連携を深めるべきだと思うのです。同時に、そのほかにも道央とか道内の取扱貨物を小樽港でどうするかというふうに範囲を広げないと、取扱貨物量の増大にはつなげていかないと思うのですが、この点はコンテナの取扱貨物とも連動しますので、改めて説明をしてください。

○（産業港湾）事業課長

小樽港の取扱貨物量の増加を見据えた背後圏との連携についてでございますけれども、委員の御指摘のとおり後志だけに限定して考えていった場合には、やはり伸びしろというのは、あまり大きくは期待できないという認識は私どもも持っております。そういうこともございまして、研究会の場でも新規貨物の可能性ということで背後圏も含めた中で、新たなそういったものが何か考えられないかということは、いろいろと業界の方々とは話をさせていただいているのですが、現在、まだこういったものというのは正直言って出てきていない状況でございます。やはりなかなか北海道の経済が大きく伸びていない状況もございまして、正直、新たな種類の貨物の誘致というのは非常に難しい状況でございますけれども、まだ港湾計画の改訂作業というのは、今後も長期構想検討委員会も含めて続けていきますので、そういった作業をしていく中でも、なるべく小樽港の可能性ということは引き続き探していきたいというふうに考えてございます。

○北野委員

この6月10日に石狩湾新港開港20周年を記念して、石狩市の主催でシンポジウムが開かれました。ここで基調講演をした寺島実郎氏の「エネルギー地政学の現状と日本経済」と題した講演内容は、小樽港の取扱貨物量を考える上でも大変参考になったというふうに私は思っているわけですが、理事者はこの話をどのように受け止め、小樽港の貨物の増大につなげようとしているか、見解を伺います。

○（産業港湾）港湾室長

去る6月10日に石狩市で開催されました石狩湾新港開港20周年記念シンポジウムでございますけれども、私どももこの基調講演には参事と私で参加するというところで手続をとっていたのですが、用務が急遽できまして、参加を取りやめ、残念ながら寺島実郎氏の講演を聞くことができませんでした。今回はそういうことでございますけれども、こういったいろいろな貨物に関する講演、勉強会等はこれからもあると思いますので、そういったものがあれば積極的に参加して情報を収集してまいりたいと考えております。

○北野委員

市長は参加したと思うのですが、ただ途中でいなくなったと思うのです。だから、始まる前に寺島氏に控え室で挨拶をして、その後、帰られたのではないかと思います。それで、市の理事者も参加していたわけですから、資料その他は入手されていると思うのですが、港湾室はこのシンポジウムについて行っていないと言うから質問を変えますが、この基調講演の内容は別にしても、日本の港湾の取扱貨物、ここではコンテナが主流になってきておりますけれども、中でも日本海側の港湾の取扱貨物量についてどうなっているか、日本の貿易相手国又は貿易圏の占める割合の構造の変化、これを1990年から現在まで実績で押さえている点までの変遷を説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

日本海側のコンテナ貨物の取扱量ということでございますが、国土交通省の港湾統計によりますと、この統計は都道府県別になってございますので、日本海側の新潟県、富山県、石川県、こういった地域の傾向を見ますと、まず1990年ですが、輸出で言いますと、旧ソ連、韓国といったところが多かったと。輸入では、アメリカやカナダ、穀物関連が多かったという傾向がございます。これが2012年になりますと、輸出で中国や東南アジア、これは自動車や機械部品、それから輸入では中国、ロシア、そして東南アジア、穀物や農産品の輸入、こういったものが増えてきているという特徴が見えます。

○北野委員

それで、日本全体の取扱貨物量の伸びよりも日本海沿岸の港湾の取扱貨物量の伸びのほうがずっと大きくなっているのです。しかし、小樽港の現状は、今説明があったとおりです。だから、その上に立って、そういう時代の流れを見て、貿易の相手国やその貿易圏、そういうところをにらんで、関係業界と立ち入った話をしていかないと遅れてしまうのではないかというふうに思うのです。

この間、シンポジウムへ行ったらパネリストの 1 人が、あなた方の先輩の山田藤夫氏なのです。あの人は小樽に籍がありながら、石狩湾新港の振興会の会長もやっているのです。二足のわらじではないのです、今は、石狩湾新港にシフトしているのです。だから、小樽をよく知っている方が、そういう石狩湾新港の貨物の増大に力を尽くしているというのが現状ですから、それを上回るようなことを考えないと、後手に回っているというか、受動的だというか、何もやっていないと言ったら失礼な話になるから、それは言いませんけれども、もう少し目に見えることをやって、日本全体、特に日本海沿岸でどんどん貨物量が増大しているときに、一体小樽は何をやっているのかということだと思ふのです。確かに、産業港湾部として豪華なクルーズ客船の誘致では大変奮闘されているということはよくわかります。しかし、同じく連携している伏木富山港などでもコンテナが物すごい勢いで増えているのです。小樽港はコンテナの取扱量は何位なのですか。私の調べた範囲では、これだけコンテナが伸びているときに小樽港は出てこないのです。

○（産業港湾）港湾室主幹

コンテナ貨物の取扱量の小樽港の順位ということですが、申しわけございません、ただいま資料を持ち合わせておりませんので承知しておりません。

○北野委員

小樽港が載っている資料はあるのですか。あまりパソコンが得意でないので、私の探し方が悪いと言われればそれまでけれども、出てこないのです、小樽港というのが。石狩湾新港だってかなり下です。だからもう少し積極的な取組をお願いしたいということです。

それで、直近の資料でいいですから、輸出入の主力品目、これは小樽港ではないです、日本全体あるいは日本海の主力品目は何々か、輸出、輸入別で説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

輸出入の主力品目は、国土交通省の港湾統計、平成21年のベースで見ますと、輸出につきましては、完成自動車 5,410万トン、鋼材2,889万トン、自動車部品1,796万トンとなっております。

一方、輸入につきましては、原油が 1 万8,654万トン、石炭が 1 万5,374万トン、LNG 液化天然ガスが 1 万2,568万トンと、このような順位になっております。

○北野委員

それで、そういうことがわかっていて、関係業界と相談して小樽港を活用するという点で、もう少し目に見える努力が必要ではないかと。だから、先ほどコンテナのことを聞いたのは、コンテナが主力になって、その伸びが物すごく大きくなっているときに、コンテナ船の大型化ということもありますけれども、今パナマ運河は水深も幅員も広げ、マックスで13万トンぐらいまで通れるようにしようという動きがあると。それから、地球温暖化で夏場だけですけれども、スエズ運河を通らないで、北極圏を通ったほうがずっと距離が短いということで、そこに着目した動きもあるのです。だから小樽港が他の港で取り組んでいないところに積極的に食い込んでいくという点はあると思うのです。そういう点の努力が、どうも港湾計画の改訂の研究会の報告を聞いても、そこら辺について一体何を考えてやっているのだろうかというふうに思うぐらいなのです。だから石狩湾新港に進出している企業は、小樽港で取り扱われなくても石狩湾新港で取り扱っていれば会社としてペイするわけだから、業界は、ひところよりは小樽にはあまり重きを置かなくなっているのです。それは、あなた方が十分承知しているはずで、だから、そう

いうのを上回っていかないと、いくら小樽港の港湾計画の改訂をやったって意味がないです。460万トン取り扱いますと言っても、それに見合うコンテナヤードや上屋などが全然整備されていないのだから、真面目にやっているのかというふうに思うのです。だから、そういうことを考えて、もう少し話を見えるようにしていただきたいと思うのです。

そして、この問題の最後ですが、GDP、国内総生産のアジア各国の変遷をどのようにして捉えて、これを小樽港の貨物量増大にどう生かそうとしているか説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいまアジア各国のGDPのお話が出ましたけれども、今は各国のGDPの詳細については把握しておりませんが、基本的に中国あるいは東南アジア、こういった地域につきましては経済成長が著しく、こういうアジア各国につきましては、小樽の貿易相手国として非常に重要だと考えております。これらに対しましては、小樽は、今、中国定期コンテナ航路がございますので、中国をはじめ、上海から東南アジアに向けてのフィーダーも結ばれております。こうした既存航路を活用しまして輸出品の掘り起こしといったことを代理店と連携して貨物拡大に取り組んでいきたいということで考えております。

○北野委員

これは参事に申し上げますけれども、ここまで言ったのだから、これからの港湾計画改訂では、アジア全体どうか、それから日本の貨物量の増大がどういうふうになっているかなど、そういう最新の傾向を研究し検討して、小樽港の貨物量増大にどう結びつけるかということを業界任せにしないで、雇用の拡大、その他にも直接かかわることですから、小樽市自身としても真剣な努力を払っていただきたいという強い要望をして、この質問は終わります。

◎陳情第290号国定公園「ニセコ・積丹・小樽海岸」の中心地区「オタモイ海岸」の早期整備方について

次に、陳情第290号にかかわって、若干伺います。

第1回定例会で質問の最後に、私は後で結構だからオタモイ海岸の崖地の崩落が起きたところの土地所有関係がどうなっているか、調べるとわかると思うから後で説明してくださいと要望しておきました。ここの土地の所有関係はどうなっているか、まず説明をしてください。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

昨年崩落した土地の所有関係につきましては、ほとんどが民地であり、一部国有地が含まれております。

○北野委員

それで、オタモイ海岸全体の開発の前提となる土地の所有関係について、関係理事者はどのように把握しているか全体像について、説明をしてください。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

オタモイ海岸全体の開発の前提になる土地につきましては、大部分が市の所有地であることを認識しております。

○北野委員

こういう地図は、あなた方も持っていると思うのですが、この赤色の部分は小樽市の土地、市有地です。黄色の部分は民地なのです。今、崖崩れで騒いでいるのは、この民地のところですか。オタモイ海岸全体が小樽市の土地であれば小樽市としてどうこうするという責任を私たちは追究できるけれども、民有地が入っていればそう簡単にはいきませんから、これをどうするかという問題も生じてくるわけです。それで全体がどうなっているかというふうに聞いたのです。

前回は伺いましたが、崖の崩落にかかわって、民地の所有者と、それから崖は国有地もあるわけですから、それぞれの所有者と小樽市はどういう話し合いをして安全対策を講じようとしてきたのですか。

○（産業港湾）観光振興室長

昨年の崩落箇所につきましては、地蔵尊の塩谷側ということで、そこは危険性がないというところとして私どもも判断しておりまして、それにつきまして国並びに民地の所有者と話し合いをしてきたというような経過はございません。

（「その後は崖崩れは起こってから、もうないの」と呼ぶ者あり）

この春になりまして、まだ現場をきちんと確認しておりませんので、そこら辺につきましては早急に確認してまいりたいと思っております。

それから、地蔵尊を守っている方とは、連絡はきちんととれておりますので、崩落があつた箇所であったということはその方からも聞いてはおりません。

◎カジノ問題について

○北野委員

最後にカジノの問題で伺います。

新聞報道を見ますと、4月23日から26日までカジノ視察のため韓国に市長と関係者が行っているのですが、まず、済州グランドホテル内のパラダイスカジノの視察、それから済州島における I R 構想の説明、三つ目はカンウォンランドの中毒ケアセンターとカジノ施設の視察について、それぞれ何月何日の何時から何時までだったか、まずは、その内容を詳しく説明してください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

韓国の I R の視察内容と視察日時等についてでございますけれども、まず済州グランドホテル内のパラダイスカジノですが、こちらにつきましては4月23日の20時からおおよそ20時30分までの時間帯で視察を行っております。

視察につきましては、パラダイスカジノの担当者から実際にカジノ施設の中で話を聞いております。聞き取りした内容等の話をさせていただきますと、この施設につきましては、外国人専用カジノで24時間営業。ホテルの客室は360室。入場者、売上げの両方とも9割は中国人、1割が日本人、売上げの8割は V I P とされる常連の顧客になっています。V I P とは1回の掛金が3万円以上で1日4時間以上カジノで遊ぶことを条件に旅費、宿泊費をカジノ施設が負担する招待客、施設内では V I P のみお酒の料金が無料となります。ただし、お酒を飲んでいる客のトラブルは多いというふう聞いております。

このパラダイスカジノの施設の概要でありますけれども、施設では、バカラの台数が19、ブラックジャックが三つ、ルーレットが二つ、スロットが57等ということで、韓国の中では外国人専用ということでありますけれども、あまり規模の大きな施設ではないというふう聞いております。

2012年の売上げが日本円に換算すると37億800万円、入場者数、4万6,738人というふうになっております。

売上げの95パーセントは、バカラがほとんどを占めているということになります。

このホテルを運営しているパラダイスグループでは、国際空港のある仁川周辺でカジノ施設開業に向け、毎年50人ずつ人材を養成しているというふうにもおっしゃってございました。

それで、こちらからの質問の中で日本との関係なのでございますけれども、担当者からは日本にカジノができれば本施設にも影響は少なからずあると思うが心配はしていない。この担当者が関西地区の V I P を担当しているが、2,000人の携帯番号を把握しており、随時営業をかけていると。日本のカジノで日本人が利用できるようなになれば、日本のパチンコ店は潰れるのではないのでしょうかという御意見もいただいております。

次に、済州島の I R 構想の説明ということで、翌日、4月24日、9時半から11時まで、ゲンティン社の社長及び副社長にお話を聞いております。ゲンティン社はオーストラリア、バハマで開発事業を行っているほか、イギリスでブティックカジノを運営するヨーロッパ最大のカジノ運営会社。グループ全体では、カジノを含むゲーミング関係で50パーセント、残り半分は不動産、エネルギー関連事業で収入を得ていると。このゲンティン社はシンガポー

ルの I R 開発で有名なワールド・セントーサを運営しており、ニューヨークでもカジノを運営しています。2017 年までに済州島での I R 開発を予定しており、済州島においては中国、日本に近いということで成功する可能性が高いと考えているとのこと、客の 8 割は中国からと想定しているということ、それと、このゲンティン社はゲーミングのほか、石油やガス開発事業、世界第 3 位のクルーズ会社スタークルーズも傘下にあり、社会貢献をしている企業だという P R もございました。

北海道との関係でありますけれども、助言といたしまして、「北海道で I R を成功させるためには I R の目的をはっきりさせる必要がある」「雇用創出、地域経済の活性化などが目的だと考えるが地元に基づいた I R のデザインが必要」「大阪、東京などとの差別化も必要」というふうにおっしゃってございました。

こちらからの質問で、北海道で I R を行う場合、ターゲットは考えておりますかという質問に、ターゲットについては市場調査を行ってからということ、北海道での I R についての市場調査は行っていないというお答えもいただいております。

最後に、カンウォンランドの中毒ケアセンターとカジノ施設でありますけれども、これが 4 月 25 日、13 時から 16 時までにかけて訪問しております。

まず中毒ケアセンターでは、それまでのカンウォンランドの歴史といいますか、成り立ちを聞いております。カンウォンランドは、現在カジノ施設のほかゴルフ場、スキー場、コンベンション施設、コンドミニアムなどがあり、カジノはその中の一つのコンテンツで施設全体の事業を引っ張る成長力となっている。コンドミニアムなどの宿泊施設は 11 月から 2 月はスキー場があり稼働率はよいが、それ以外の時期の集客が課題である。カンウォンランド全体の来場者のうち 7 割がカジノ利用者で 3 割がカジノを利用しない来場者となっているということ。

それと、中毒ケアセンターにつきましては、開業当初からギャンブルの中毒、副作用について専門的なノウハウを培ってきたと。現在も大学など教育機関や N P O などと連携して取り組んでいるということ。それと、現在の制度ということで、韓国の自国の人が入れるカジノですけれども、入場は 1 か月 15 回まで、3 か月で 30 回までとしている。地元の住民は月 1 回しか利用できない。また、本人や家族の申請により入場できないいわゆる排除システムも採用していると。

相談件数は 1 年間で 2,360 人、件数で 9,600 件余りということで、この相談については右肩上がりが増えていくと。聞き取りした中では、例えばこのカジノでお金を使い果たし、自宅へ帰ることのできない者には日本円で約 6,000 円を支給していると。この 6,000 円の支給を受けた者は、以後 3 年間カジノには入場できない。1 か月に 300 人ほどいる。

ギャンブル依存症で治療・入院した者には、最大 200 万円まで支給する制度もある。この制度を利用した者は、永久にカジノに入場できない。リハビリ、休職中の者には最大 60 万円支給する制度もある。1 年間で約 140 件と。

現在、ギャンブルの予防教育については政府が担っており、こちらの中毒ケアセンターでは客への対策に集中しているという話を聞いてきております。

(「それだけ」と呼ぶ者あり)

○北野委員

23 日から 26 日まで行って、今、主幹が言った時間を足せば 5 時間ぐらいなのです。カンウォンランドが一番長く 3 時間ぐらいなのですが、3 時間の話をもう 1 分半くらいでされるわけだから、何か予算特別委員会で笑いを誘ったようだけれども、カンウォンランドはどういう状況かというのは、バスの中から見たというのでしょうか。だから、ばくちに負けて酒を飲んで夢遊病者のように歩いている人はバスの中から見えなかったと。だから、そういう視察のあり方についても批判が出ているのです。

それで、伺いますけれども、中毒ケアセンターへ行っているいろいろなことをやったけれども、この前も聞いているので重複したところがあれば同じ答えでいいと思うのですが、2010 年に発表された厚生労働省のいわゆる推定有病

率について説明していただきたいというのが 1 点。

それから、この調査は初めから病的ギャンブルを直接対象にした調査ではなくて、飲酒の実態並びに飲酒に関連する生活習慣病、そういう調査の過程で出てきた推定有病率なのです。だから、2010年の3年前から、いわゆる「ギャンブル依存症の実態と地域ケアの促進」について政府は研究しているわけですが、前段の付随して出てきた結果にびっくりして、数字は内密にしようということで責任者が研究班の人に口どめをしたと。しかし、これはもう知る人ぞ知るで、大っぴらになってしまったのです。

それで伺いますけれども、関係者の間では知れ渡っていることですから、ここから言えば日本のギャンブル環境から言って、推定有病率はどれぐらいで押さえているかというのが二つ目。

それから三つ目、病的ギャンブラーの実態について、ギャンブラーズ・アノニマスというギャンブラーの人やその家族を支えるという組織があるのですが、2012年に福岡でその全国大会が開かれているのですけれども、そこで集計された病的ギャンブラーの実態はどう押さえていますか。

それから、病的ギャンブラーを生むギャンブルは何と認識していますか。

それから、ギャンブルがはびこった原因は何と承知しているかという点、5点について、まず教えてください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

最初にありました2010年、厚生労働省の調査での推定有病率、ギャンブル依存の推定有病率ということでありますけれども、この調査では成年男子で9.6パーセント、成年女子で1.6パーセントという結果になっており、この結果から推定される人数ということでありますけれども、国勢調査から換算すれば、実数にして、約560万人に相当するというふうになっております。

次に、病的ギャンブラーのギャンブラーズ・アノニマスの全国大会で言われておりました病的ギャンブラーの実態ということでありますけれども、この全国大会の調査結果では123名のうち男性が111名、女性は12名、平均年齢は45歳、ギャンブル開始年齢が男性が18歳、女性が24歳、全体でも19歳。

借金の開始年齢は男性が27歳、女性が31歳、全体では29歳。

これまでにつぎ込んだ金額は3,000万円未満（8パーセント）から最高額は2億円以上。しかし、4分の1が1,000万円から2,000万円未満を費やしている。1,000万円以上では58パーセントにもなった。男女比は9対1であるという調査結果が出ております。

この病的ギャンブラーを生むギャンブルとは何かという御質問ですけれども、同じくこの全国大会参加者の調査結果では、パチンコが19パーセント、スロットマシンが11パーセント、パチンコとスロットマシンの両方というのが28パーセントで、合計58パーセントがパチンコとスロットマシンだったというふうにこの大会の参加者での調査結果になっております。

最後の御質問のギャンブルがはびこった原因はということでありまして、これはこの大会で言われたことなのかどうか、情報元が私もはっきりしないのですが、ギャンブルに対する五つの不作為ということで、我が国でギャンブルがはびこっている原因には五つの不作為が関与していると。行政、警察、新聞とテレビ、精神医学、法律家、それぞれによる不作為というふうなものが、これについては、この全国大会の調査書というところでは調べきれなかったのですが、こういうことが言われているというふうになっております。

○北野委員

これで終わりますけれども、今、主幹から説明があったとおりギャンブルの実態というのは、まだ国民の中、市民の中によく知れ渡っていないのです。カジノ推進派は、雇用の創出とか観光客の増大などと、判で押したようなことを言っていますけれども、今、主幹が言われたマイナス面というのがほとんど語られていないのです。だから、私はこういうマイナス面もきちんと考えて、そして最後に主幹が調べきれないと言ったけれども、わかっている答えていないというふうに私は思っているのだけれども、五つの不作為ということまで言っておきながら、項目

だけ言ってその中身については開陳しない、行政の責任もあるのです。だから、そういう点を考えて、小樽市が不名誉なことにならないように心してかかっていたきたいと強く要望しますが、この点については部長あるいは室長からお答えいただきたい。

○産業港湾部長

今国会で I R 推進法案は秋の臨時国会での成立を目指しており、6 月 18 日に継続審査になっておりました内閣委員会で、約 2 時間にわたって提出者の議員、それから提出者の議員が属する会派の議員ということでやりとりをやっています。若干中身を見たのですけれども、相当に踏み込んだ部分までやっておりまして、秋の臨時国会になりましたときに、やはり国民合意を取り付けるために、今後、一生懸命国民の皆さんと話し合っていきたいとなっておりますので、市としましても市民合意を取り付けるべく国・道と一体になって頑張っていきたいと思っております。

○委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

○山田委員

最初に、報告事項から 2 点ほどお伺いいたします。

◎港湾計画から港湾室の移転先について

まず、港湾計画について、今回示された港湾計画の中で、いろいろと建物も決まり、商業施設や、岸壁など、本当にこういう形で利用されるといいなと思います。

ただ 1 点、港湾室の建物がどこかと危惧する部分があります。もし、この計画が具現化されるときには、もうどこかに移転されていると思うのですが、港湾室の移転場所について、どこか考えていること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

再開発計画における港湾室の移転場所についてのお尋ねですけれども、現在、具体的にどこということのは決まってございません。基本的には今後、事業を進めていく段階で、事業に支障のない形で候補地といいたいでしょうか、そういうところを情報収集しながら進めていきたいというふうに考えてございます。

○山田委員

ぜひとも活動しやすい、利便性の良い場所に移って活躍していただきたいと思います。

◎若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画について

それともう一点、2 番目の若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画から 1 点お聞きしたいのですが、この計画では改めてプレジャーボートの需要予測を行うとしています。

また、今後のマリーナのあり方、これについても検討されているということなのですが、この需要予測について、最近の傾向としてはヨット、モーターボートが大型化していると思うのですが、その部分と今後のマリーナ、この 2 期マリーナ計画水面が必要なかどうか、それとももっと市民に利用しやすい、最近では、あの周辺に釣りざおを垂れて、ひなたぼっこをしている市民もよく見受けられます。イベントなどが開かれるのもよく見ます。そういう点、2 点についてお聞かせ願います。

○（産業港湾）事業課長

まず、マリーナに係留している船舶等の大型化の関係でございましてけれども、まず船が少しずつ大型化の傾向にあるというのはマリーナからも聞いてございます。そして、今回この計画でも、また改めて需要予測等を進めていきますが、2 期マリーナそのものが必要かどうかというのも今回の検討のテーブルにのっております。最終的にはまず需要予測、これは船の大型化も含めてなのですけれども、この辺をしっかりと行って、その上で本当に拡張が必

要であれば、その拡張したエリアに例えば大型艇に対応したものを設けるなど、そういった進め方になってくるのかと思いますが、いずれにしても今後の需要予測をある程度きちんとやって、将来的なマリーナのあり方というのを整理したいということでございます。

それと、市民イベント等の関係でございますけれども、今、委員からお話が出ていましたとおり、近年、特にウイングベイ側の水面を使っているいろいろなイベントをやっていると思います。こういったことは、私どもは基本的に港湾の若竹地区の今後のあり方として、特に合致した内容になっているイベントだと思っております。こういったものは大事にしたいと思っております。

それで、基本的には現在、このウイングベイ側の水面というのは 2 期マリーナの拡張エリアになってございますけれども、こういった市民イベントの動向等も押さえつつ、この水面全体のあり方を今回この検討の中でいろいろと整理していきたいと考えてございまして、なるべく市民利用もしやすい検討内容にしていきたいと考えてございます。

○山田委員

マリーナについては、石狩のほうにも大型化されているマリーナもあります。

また最近では、係留の料金設定もいろいろと競合している部分があると思うのです。その部分ではどこまでそういう需要予測を捉えているのか、もしその点押さえているところがあればお聞かせ願います。

○（産業港湾）事業課長

今、委員から御質問のあった料金等も踏まえた需要の部分については、まだ私どもでは押さえていません。いずれにしてもこれからいろいろと調査をしていく中で、今の委員の御指摘にもありました料金の関係も含めて、需要というものを整理していきたいというふうに考えてございます。

○山田委員

最後になりますが、やはりある程度需要の部分、料金を安くして利用が多くなれば、それだけ人も船も来るわけですから、そういう部分は予測にとどまらず将来の展望なりそういうものも含めて、小樽築港ベイエリア委員会と十分お話をさせていただいて、小樽に多くの客、市民が来るように。小樽港マリーナは、海の駅にもなっていますよね。そういう部分もほかと違う、たしか北海道で指定されているのが 7 港ですよ、私はそういうふうに押さえているのですが、そこら辺を最後にお聞きして、この質問は終わりたいと思います。

（「いいですよ、個人名はいいですから、あと、私、言った利用の仕方についてだけ答弁してください」と呼ぶ者あり）

○（産業港湾）事業課長

まことに申しわけございません。海の駅については情報を整理していないので答弁できませんが、若竹地区の基本的な方向性としましては、まず一つとしては、市民が海を身近に感じられるといったことで、特に体験できるということをイメージしながら考えていきたいと思っておりますし、またあわせてマリーナの関係につきましても現状の実態といいたいでしょうか、今後の需要予測に基づいてきちんと整理をして、いずれにしても双方の機能が十分に発揮できる魅力ある空間として整備していきたいと考えてございます。

○山田委員

よろしく願いいたします。

◎オタモイの唐門について

次に、ニセコ積丹小樽海岸国定公園の中でオタモイにある唐門についてお聞きしたいのです。最近行く機会が数回ありまして、雨風に当たり数年前には町会で修繕した経緯もございまして、まず、この唐門についてどちらの所有なのか、その管理の方法についてお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

唐門の所有及び管理につきましては、管理所有ということで、小樽市産業港湾部観光振興室が行っております。

管理につきましては、平成22年6月に扉のガラスが破損したため修繕を行いました。今までは補修などが必要な場合に修繕を行っていたのが実情であります。今後は重要な文化財でありますので、定期的に管理し、修繕等を図ってまいります。

○山田委員

とすると、建物自体は、別に小樽市が管理しなくてもいいという感覚でよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

唐門につきましては、以前はオタモイの入り口の道路のところにあったものを、交通量が多くなったため、現在地に移転し、そして龍宮閣をはじめオタモイ遊園地に残っている史跡という形でシンボリックに残しているものでございます。今は市で十分な形がなかなかとれておりませんが、市が管理しておりますので、今後ともあの形を維持していくために、この機会にきちんとどういうところが、今、傷んでいるかなども調べまして、今後の保存について考えてまいりたいというふうに思っております。

○山田委員

詳しく言うと、まず土台のコンクリートの上げけというのですか、あれが剥離しています。それと、周囲を囲っている一段の手すりの部分も全部落ちています。それと、屋根の両端も、突き出ている丸い何というのですか、そこも剥がれている部分があります。

あそこに桜を植えているものですから、私たち町会の間は、よく見に行くのですけれども、このままでは今年ももたないかなという気もしています。町会も財政が厳しいのですが、何とか少しでも浄財を出して協力していきますので、できましたら、見に来ていただいて、その保存の方法、また今後の活用などもあわせて御検討いただきたいと思うのですが、その点について最後に質問したいと思います。

○（産業港湾）観光振興室長

今、町会からのお話ということで、山田委員から大変ありがたいお話を頂戴いたしましたので、今定例会が終わりましたら早速日程を合わせまして、現地を見せていただいて、どこの部分を補修したらいいかも含めて調整してまいりたいと思いますので、どうかよろしく願いいたします。

○山田委員

ありがとうございます。ぜひ、お願いします。

◎「小樽の森」構想について

次に、「小樽の森」構想についてですが、最近、報告等をあまり聞かないのですが、その構想について進捗があれば、お聞きしたいと思うのですがいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

「小樽の森」構想の進捗状況につきましては、既存事業者に事業化に向けた検討をいただいている段階であります。

現時点では、具体的な内容や時期などについて示すことはできません。

○山田委員

わかりました。また何か変化、またはいろいろと試みがあれば、そのときまた聞かせていただきたいと思います。

◎観光協会の組織体制変更について

質問を変えます。観光施策から、最近、観光協会の組織体制が変更されたと聞いています。これがいつされたのか、理由や今後の体制、私が調べたところでは、1946年5月21日設立ということで、2年後には創立70周年を迎えると思います。そういった意味で、2年後に何か検討され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）観光振興室川嶋主幹

観光協会の組織体制変更等に係る御質問でありますけれども、観光協会では、先週の6月20日に平成26年度の総会を開催しており、その折りに新しく西條新会長が選任されました。そして、新しい理事も3名ほど入られて、1名増員という中で、新しい理事には年齢の若い方々が一任されて、組織の若返りというか、若い方々の活躍を期待しているという形でお話を聞いております。

2年後は、観光協会設立70周年ということでありまして、現在、私どもでは2年後に特別こういうことという事業等は聞いてございませんけれども、新しい体制の下で考えられていくのかというふうに思っております。

○（産業港湾）観光振興室長

今の主幹の答弁に補足いたしまして、今年は4月から観光振興室副参事ということで、次長職が1名、観光協会に派遣されており、先日の観光協会の総会で専務理事ということで選任されております。そのあたりで、また市との関係もさらに深くなりますので、観光行政、それから今後の観光施策につきましては観光協会とまたじっくり話し合いながら効果的な観光誘致策などについて、どのようにしていったらいいかを深く検討していきたいと考えております。

○山田委員

本当に、そういった意味では小樽市と観光協会がタッグを組んで、70周年、一つの区切りとして、そういうものに向かっていただければ本当に強いものになると私は思っております。

◎観光フェアについて

次に、観光フェアについてお聞きしていきますが、今月25日から30日にかけて、アリオ札幌店で観光フェアが行われます。ミスおたるやおたる水族館のペン太、こういう着ぐるみが出るイベントがあります。これについて、内容をお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

今、委員がおっしゃいましたアリオ札幌店で行います小樽の物産と観光フェアの内容につきましては、日時が明日6月25日から6月30日までの6日間ということで、まず一つの面としては小樽の地場製品の販売ということで、今回は出店者が、菓子、食品、水産加工、惣菜等12社が出店しまして地場製品の販売を行います。

あわせて、小樽観光のPRということで、観光パンフレットのセットを配布したりですか、観光ポスター、おたる水族館のポスター、あとは夏に向けたイベントの情報の掲示を行います。

また、観光DVDの上映なども行っております。

それと、期間中、28日の土曜日につきましては、アリオ札幌店にはステージがあるのですが、ステージイベントということで、ミスおたる1名とおたる水族館のペン太が来て、小樽観光と物産展のPRを行うと。さらには、当日は、お楽しみ抽選会ということで、物産展の会場にて1,000円以上お買い上げの方にお楽しみ抽選会を行いまして、小樽の特産品等の景品をお渡しするといった内容になってございます。

○山田委員

勉強不足で申しわけないのですが、ペン太について、どのような経緯で決定されたのか、その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

詳細は、それほど承知しておりませんが、昨年、水族館で冬に雪の中を散歩しているジェンツーペンギンをモチーフにマスコットをつくるということで、名前などを公募してペン太という名前になったということです。現在はさまざまな宣伝活動ですか、飼育係の助っ人なども行っているということで、私どもとしては、こういった催事の際には、水族館のPRもしていますのでおいでいただいて、一緒に観光PRを盛り上げていただいている状況でございます。

○山田委員

ぜひ今後とも活用していただきたいと思います。

◎小樽がらす市について

それでは次に、7月25日から行われる小樽がらす市について、今年は出店するお店も増えたと聞いています。その内容をお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

今年は、7月25日から27日に第6回小樽がらす市が開催されます。出店の店舗数は、これまでで最高になります42店舗を予定しております。

催事内容は例年どおりの内容でございまして、旧国鉄手宮線にその42店舗のブースが並び、飲食店が一つ出ます。

あと、色内広場では我々事務局、あとは本部ということで、抽選会もやりますし、小・中・一般のガラスデザインコンテストの展示のコーナーもあります。あとは、たぶん国内で初めてのはずですけども、世界でも珍しいと委員長も言っていますが、外での移動窯でのパフォーマンスということで時間を区切って、音楽イベントと移動窯でのパフォーマンスということでの催事を土曜日、日曜日にかけて予定しているというところでございます。

その42店舗ですけども、傾向としては市内が21店舗と市外21店舗ということで、市内も少し増えているのですが、今年は特に道内の市外の店舗が増えたということが挙げられるかと思います。

○山田委員

昨年から5店舗も増えて過去最大ということで、本当に産業港湾部も頑張っているという印象を受けたものから、今回こういう質問をさせていただきました。小樽は、昔はいわゆるガラス・寿司・運河ということでマンネリ化した部分もあるのですが、こういった意味で本当に再認識させていただきましたので、これからはますますこういう活動を広げていっていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

◎おたる屋台村レンガ横丁について

それでは、次の質問です。

先般、おたる屋台村レンガ横丁のアンテナショップを利用する機会がありました。この6月に入って天候不順な部分がありましたが、聞きなれない言葉も多く聞き、やはり外国の方が多く来ているのだと、そういう印象を受けています。

まず、このアンテナショップがいろいろと活用されていると聞くのですが、この経緯や活動内容をわかる範囲でお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）三船主幹

おたる屋台村レンガ横丁のアンテナショップに関するお尋ねでございますけれども、レンガ横丁のサンモール一番街側の入り口の横に、ごく狭い1坪という面積なのですが、そういったお店が空き店舗としてありました。それで、狭いということで、店内での飲食等はできないということで、今まではソフトクリームを売っていたり、たい焼きを売っていたというふう聞いてございます。これを活用して、例えば新製品の試験的な販売ですとか、起業を、新たに商売を起こしたい方のお試し出店というような用途で1週間のうち6日間営業できるということなのですが、6,000円という安い家賃で、今年について言いますと6月5日から9月30日まで4か月間、アンテナショップとして出店者を募集すると伺っております。

○山田委員

私が行ったときは土曜日、日曜日の午前中でしたが、都通り商店街などほかの商店街と違い、人通りが少なく、レンガ横丁もシャッターがおりていて、あいている店もなく、本当に寂しいです。ちょうどお昼どきなども、皆さんレンガ横丁に入るのですが、すぐ出てきて、もう何かこの商店街は終わっているなど、観光客からそういう言葉も聞いたのです。そういう人もいたものですから、話を聞いたわけなのですが、本当に客が来ないのであれば来な

いなりに呼び寄せるイベントをする。そういう努力をしてみたらということで観光に来た方から言われたものですから、今回取り上げさせていただきました。このアンテナショップだけが、そういうことをやるのではないというのはわかるのですが、今後この地区でのイベントや工夫など、もしあればお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）三船主幹

サンモール一番街商店街が終わっているということをおっしゃった観光客の方がいらっしゃったということで、商業振興の担当としてはとてもショックですけれども、確かにレンガ横丁は、メディア等でいろいろ取り上げられることも多いのですが、夜の観光スポットという表現をされていたり、ホームページが今回新たに先月からスタートしたのですが、「毎晩お待ちいたしております」という表現を使ったり、やはり今11店舗ございますけれども、昼の営業をしている店というのは、毎日、週5日ですけれども1軒だけ、それからもう1軒が週3日間営業しているということで、昼の営業をしているところはわずか2軒だけということで、保安上、午前中はシャッターをおろしたままというようなことで、それをごらんになった方がとても寂しいイメージでおとりになったのかなというふうに考えているところであります。

市民というか、客を呼び寄せるイベントをしたらどうかというお話がございましたけれども、このレンガ横丁だけに限らず、サンモール一番街商店街としても昨年、国の補助金を使って、にぎわいのまちづくり事業ということで屋台村をメインの会場の一つとして使ってライブをやったり、また冬のファッションショーのようなものをやったりということで、集客に力を入れているところであります。そして、今年も同じように国の補助金、にぎわい補助金というのがございますので、カーニバル事業ということでプランが示されているのですけれども、毎週土曜の週末にマルシェ、市ですが、それを開いたり、ダンスのショーを開いたり、巨大海鮮鍋の試食といったような盛りだくさんのイベントを予定されております。

また、屋台村ということになりますと、一昨年のクリスマスに、たるコンクリスマスということで、屋台村での出会いをというような形で開かれて、70人ほど参加されたということもありましたし、また今週末は屋台村で屋台 de ガチ婚という名前の婚活イベントが開かれるということで伺っております。こちらは30人程度の参加ということですが、こういったイベントを通じて、市民の中にもレンガ横丁を使ったことがないという方がいらっしゃると思うのですが、浸透して、そしてサンモール一番街のにぎわいづくりにもつながっていけばというふうに考えてございます。

○山田委員

この屋台村自体は、奥が1店舗あいていて、家賃も月8万円ぐらいということで聞いています。なるべくなら起業される方の利便性の良い形で、ぜひ小樽の経済にも一役買っていただければと思います。

◎小樽商人塾について

やはり私は起業する人の育成が重要だと考えています。

最後に、商人塾について聞かせていただいて、この項の質問は終わりたいと思います。

○（産業港湾）三船主幹

小樽商人塾についてのお尋ねがございました。小樽商人塾は、来週の水曜日7月2日に開校させていただくこととなっております。

平成21年から、中小企業基盤整備機構という組織の御支援をいただきながら市内で起業を考えている方、起業してからまだ日が浅い方に対して、経営についての基本的なノウハウを学んでいただいているのが商人塾でございます。

毎年、受講者につきましては、20人から30人程度応募がございまして、その中で全部の回を受講される方が、6割から7割ということで、実際に商人塾がきっかけとなって開業に結びつく、そして市でも家賃補助という形で支援をさせていただいていますが、そちらの利用もされている方、例えば今年度で申し上げますと、5人ほどいらっ

しゃいます。

小樽商人塾、今回は 7 月 2 日から 30 日までの毎週水曜日 5 回ということで、6 時半から午後 9 時まで中小企業診断士や実際に金融機関で融資を担当されている職員の方などから実践的な講義をいただくという形で、それが小樽商人塾ということで、本年 5 回目となっております。

○山田委員

◎クルーズ客船の入港について

最後にクルーズ船入港に関連して、何点かお聞きしてまいります。

最初に、平成 24 年、25 年、26 年のクルーズ客船の寄港回数、乗員定数、周遊価格、宿泊食事代、高いものから安いものまであるので、その上限、まずその点で押さえている部分だけお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

クルーズ客船の入港に関する御質問ですが、平成 24 年で見ますと、寄港回数が 20 回、乗船客数は 8,351 人です。それが 25 年は 19 回、乗船客数は 8,919 人です。26 年の寄港予定回数は 38 回となっておりますけれども、まだ乗船客数については動いているところでございます。

ツアー料金、周遊価格等の御質問がございましたけれども、委員がおっしゃったとおり、気軽に楽しめるリーズナブルなものから高級なものまでまちまちであると認識しております。よく言われるのが、クルーズ客船のツアーの場合、1 泊幾らで泊まれるかといった形で言われるのですけれども、安いものでは 1 万円ぐらいのものから高くなりますと、やはり 5 万円とかそういった金額の価格帯になっているということで承知しております。

○山田委員

最近では、クルーズ客船が立ち寄ることで、飲食や土産の売上げが増加していると聞きます。寄港 1 回当たりの地元経済波及効果がどのように変化してきたのか、要因など、もしわかればその点などもお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

経済効果、その経年変化という御質問かと思いますが、そういった時系列での調査というものを我々が行っておりませんので、クルーズ客船寄港に伴う経済効果といたしましては、乗船客あるいは乗組員の消費、観光消費、水先案内ですとか綱取り、そういった港湾関係業者の収入、それから入港料や係留施設使用料といった市に入ってくる直接的な収入といったものがあると考えております。

平成 24 年の 20 回寄港という条件をベースにいたしまして試算したことがございます。これには、過去何回か聞き取り調査の形で乗船客の平均消費額を聞いたものですとか、こういったもので試算したところなのですが、港湾関係業者の収入などを合わせますと、20 回の寄港で 2 億円ぐらいの直接的な経済効果があったと思われれます。ですから単純に言いますと、1 回当たり 1,000 万円ぐらいということになるかと思えますけれども、これは船の大きさですとか寄港時の形態などいろいろございますので、あくまでも目安であるというふうに考えております。

○山田委員

最後の質問になりますが、新聞報道によると平成 27 年はこのクルーズ客船が減少するという話も聞こえてきます。そういった意味では、この 27 年以降の小樽港を発着する北海道周遊クルーズ、まずこの見通しをお聞かせいただきたいと思えます。特にサン・プリンセスですがどうなるかも含めてお願いいたします。

○（産業港湾）港湾室主幹

小樽港を発着いたしますいわゆる定点クルーズというものについてですけれども、まず今年の状況について説明いたしますと、今お話しに出ましたサン・プリンセスが小樽港発着 12 回、それから日本船ですけれども、にっぽん丸が 5 回、同じく日本船のばしふいっくびいなすが 1 回の合計 18 回、それらが小樽港を発着する定点クルーズということで催行されることになってございます。

お話にありましたとおり、このうちサン・プリンセスにつきましては、オーストラリアでのクルーズ需要の伸びが非常に著しいという背景があるということなのですが、来年は、日本発着ではなく、オーストラリアに配船されると、それである程度の期間運航されるということでお聞きしている状況でございます。

○山田委員

わかりました。そういった意味では、このサン・プリンセスが道内を発着する部分がなくなるということで考えてよろしいですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

今18回と言いましたのは、道内といいますか、小樽港を発着するクルーズということになっております。ですから、今年はサン・プリンセスの小樽港発着が12回あるわけですがけれども、それが来年については減ると。小樽を出発いたしまして、今年で言いますと、函館、室蘭、釧路、網走、知床をクルーズしてコルサコフに寄って小樽に戻ってくるというそのコース自体が来年については減少するというので、小樽港のみならず北海道の寄港回数自体が減るという現象が起こるということになります。

○山田委員

寄港回数が減少する要因について押さえている部分があれば聞かせていただきたいのと、その要因に対しての対策を最後にお聞きして質問を終わりたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

要因ということでは、先ほども述べましたとおり、オーストラリアでの需要が非常に強まっていると、そういったニーズの強い地域に配船するというのが一つ。あと船側からの話で出てきますのは、今年日本に、ダイヤモンド・プリンセスという11万6,000トンの船と7万7,000トンのサン・プリンセスの2隻を供給したのですが、まだ日本のクルーズの市場は、そこまで成熟しておらず、もう少し時期を見たいと。ただ、これについては未来永劫来ないというわけではなくて、もう少し日本の市場が成熟するのを待ちたいといったことをよく新聞紙上など、そういったもので見かけているところです。これについては、直接確認したわけではございませんけれども、そういったことを見かけているところです。

今後につきましては、例年、次年の寄港予定、寄港回数については、ちょうど秋ごろから来年の寄港予定の打診というものが船からあります。それを経てからということですので、今の時点では来年どうなるかといったことを言える状況ではないというふうに考えております。

サン・プリンセスの状況につきましては、それは現時点の情報ということで受け止めつつ、これからさらに国内外の船社に対して、市長のトップセールスを含めまして誘致活動を行って、1隻でも多く、また誘致に結びつけていきたいというふうに考えております。

○山田委員

今後ともよろしく申し上げます。質問を終わります。

○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 2 時 54 分

再開 午後 3 時 12 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。

公明党に移します。

○千葉委員

◎若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画について

初めに、報告の中から、伺いたいと思います。

小樽港港湾計画についてであります。

こちらの若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画について伺います。

この内容等々を見ますと、先ほど報告にもありましたが、改めてプレジャーボート等の需要予測を行うことにより、今後のマリーナのあり方を検討するというので、このプレジャーボート等の需要予測を行うための項目についてお聞かせ願えますでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

プレジャーボート等の需要予測についてでございますけれども、まず国内におけますプレジャーボートの保有率というものを原単位として捉えまして、小樽港の背後圏の人口等から推定していくというのが基本的な考え方になります。

ただ、これだけですと、なかなかその数字に対する評価というものの信憑性がどこまで確実なものかということがございますので、このほか小樽港にありますマリンウェーブ小樽、またこういったプレジャーボート等でいろいろな企業展開をしておりますヤマハですとか、そういったところにもヒアリングをかけながら予測をしていきたいということで考えてございます。

○千葉委員

今、マリンウェーブ小樽というお話もありましたけれども、実際、この検討対象エリアの小樽港マリーナ、この利用状況というのはどうなっているのか、推移も含めてお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

小樽港マリーナの利用実績についてでございますけれども、ピークとしては平成12年9月、この月で325隻という保管隻数がありました。それから、基本的に減少が続いてきてございまして、直近5か年の実績を報告いたしますと、21年3月251隻、22年3月234隻、23年3月227隻、24年3月216隻、そして25年3月213隻となっております。

○千葉委員

ここは実際には、最高何隻まで係留できるようになっているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

現在の保管可能隻数でございますが、海上保管、それから陸上保管合わせまして350隻になってございます。

○千葉委員

先ほど需要予測を行うための項目を伺ったのですが、全国的にはプレジャーボート等の出荷隻数や新規の登録隻数というのは、グラフ等々見させていただきますと、平成10年前後がピークになって、だんだん減少しているようです。

一方で、国土交通省だとか水産庁がマリンレジャーに対する興味のある方ということで調べたところ、この人数が非常に増えていまして、そういう状況で中古艇の販売が好調だというふうにも書かれていました。これらの要因について、小樽港マリーナの将来的な需要にどのような影響があるとお考えかもお聞かせ願います。

○（産業港湾）事業課長

マリーナといいましようか、プレジャーボートの需要見通しですけれども、マリンウェーブ小樽から伺っている中身では、実態としては、今、説明させていただいたとおり、隻数としては減っているのですが、やはりマリンレジャーそのものに対しては、マリーナから聞いた海事局の統計の中でも結構人気があるということでお話は聞いて

ございます。

ただ、実際に今後どれぐらいの需要が見込まれるかということについては、先ほど説明させていただきましたが、詳細な需要予測をやって考えていきたいと思っています。

○千葉委員

きっと、民間のレンタルボートクラブの会員数というのが非常に増えているので、そういう意味での需要が増えているという意味のかなと私はデータを見て思ったのですが、実際に、このプレジャーボートの件につきましては、放置艇の問題も全国的に減っていないというふうに情報が入ってきておりまして、小樽市ではこのような放置艇の状況というのは、現在どのようになっているか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

放置艇、海上にモーターボートですとかヨットなど、そういうものをそのままにしている艇は、現在のところはありません。それで、一部、1期用地、北運河に係留を許可している船の中に、使用料を滞納している船はあるのですが、いわゆる許可については全て出ておりますので、水面上での不法占用といえますか、そういう船は現在のところありません。

○千葉委員

放置艇はないということで安堵しました。全国的には非常に多いというか、全国の放置艇率が50パーセントだという数値も出ているようで、非常に懸念をしておりましたが、小樽市ではそのままになっている状態のものはないということで理解もいたしました。

今回報告があった2期マリーナ計画水面の地域ですけれども、この方向性というのは、これから検討の余地もあるのですが、市としてはどのように考えているか、お示し願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

2期マリーナ計画水面の今後の利用方針ということのお尋ねですけれども、まず基本的にはこれからまさに検討を始めますので、この中でいろいろな方々の御意見を伺って検討を進めていくということになるかと思えます。ただ、今、市で考えているような方向性としたしましては、まずはマリーナの将来予測に基づいて、マリーナの規模を決めていかなければならないのが最初に来ますけれども、それとまた一方で、今、基部側の水面でいろいろなイベントが行われているわけですけれども、こういった市民利用としても、今、大事なものだと考えてございます。この辺も含めて、トータル的には先ほど山田委員の質問の中でも答弁させていただきましたが、市民が利用しやすい、またマリーナの需要にもきちんと対応した中で、この水面を魅力ある空間として計画していきたいというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

今、イベント等々で利用されている市民の利用しやすい水面計画ということでお話があったかと思うのですけれども、そうすると例えば2期マリーナ計画水面を分割して市民の利用しやすいイベントの水面域と、また今後もしかしたら検討の段階でプレジャーボート等の需要が若干増えるのではないかという、そういう見込みが出た場合には、区分して計画するということもあり得るということで理解してよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

マリーナの需要見込と市民イベント用の水面の考え方ですけれども、まず現有のマリーナの拡幅が必要だとなった場合に、選択肢としては二つあるというふうに考えてございます。一つは、現在、港湾計画の中で2期マリーナ計画水面と指定して考えていますウイングベイ側の水面、それともう一つは、その先に南洋材の貯木場として利用していた水面なのですが、こちらの水面が丸々今は遊休化して残ってございますけれども、こちらに拡張をかけていくというのも選択肢としてあるかと思っています。いずれにしてもここ全体のレイアウトを考えながら、こういった機能の張りつけというのをしていかなければならないと思っています。

○千葉委員

2期マリーナ計画水面は、先ほどお話があったとおりイベント等で利用されているということで、実際に現在のぐらいのイベント回数になっているのか、また開催日数ですとか集客数についてどのぐらいになっているかについてお聞かせ願います。

○（産業港湾）事業課長

現在、若竹の水面貯木場で行われています市民イベントの開催期間、日数、集客等でございますけれども、現在ここでイベントを行っている団体が小樽築港ベイエリア委員会という団体でございます。ここが主に主催となっております。行われているわけなのですが、平成25年度の実績で説明いたしますと、開催期間としては、最初が6月16日、そして最後が9月15日ということで、大体例年6月から9月にかけて行われてございます。この期間内での開催日数でございますけれども、イベントとしては全部で7回の催し物がありまして、実際に開催している日数でいきますと、9日間になってございます。これは直接ベイエリア実行委員会が行っているイベントの回数になっています。そのほかに協力事業といいたしでしょうか、他の団体が開催している事業がございまして、こちらが全部で5回開催されており、その日数が7日間と、合計で12回のイベント、16日間の開催ということになってございます。

集客人数についてでございますけれども、正確に把握できていない部分もあるのですが、この委員会から聞いている状況ですと、年間の全てのイベントを通して大体1,000人くらい集まっているということで伺っております。

○千葉委員

私もこの近くに住んでいるものですから、そういうイベント等を見ますと、回数的にも非常に増えたという印象もあります。引越した当初は、イベント回数はかなり少なかったのではないかと思います。それで、集客人数も、本当に人が来るのだろうかといつもものぞきながら心配もしていたのですが、今伺いますと、そういう小樽築港ベイエリア委員会等の御努力、また港湾室の御努力もあって非常に増えているという印象があります。そういった中で、ここを市民に利用しやすい場所にしていこうということで、利便性の向上というのは、具体的にどのようなことを指しておっしゃっているのかについてお聞かせ願います。

○（産業港湾）事業課長

今回のこの検討の中で、一つのテーマとしてございます市民イベントを実施する上での利便性の向上ということですが、基本的にこの向上に資する整備なり、そういった施策については、今後、検討してから最終的に決めていかなければならないものでございますけれども、現状で説明させていただきますと、こういった市民イベントをやる上で、現状では市民団体が保有している小さな栈橋を築港臨海公園につけて、そこから海においていけるという仕組みになってございます。そういったところで、海の水面を利用したイベントということでは利用しづらい状況かというふうに思っております。

また、このエリアと申しましでしょうか、この水面周辺の築港臨海公園の構造なのですけれども、基本的に水際線ということで全て柵がしてございます。水面においていく、水辺に親しむというところで考えた場合には、そういった構造になっていないという点もございまして、実際にイベントをやられる方々等の意見も聞きながら、こういったところを改善していく必要があるということで、今、考えているところです。

○千葉委員

イベントの中には、障害者の方々を招いてのイベントもあって、非常に楽しそうにイベントに参加されている子供たちも見ますが、栈橋を使ったそういうイベントは今おっしゃったとおり本当に水面に親しむイベントでありながら親しみにくいような形になっているので、ぜひこの辺も利便性の向上を図っていただきたいというふうに思います。あとすごく感じるのは、海のイベントなので、雨が降ると、皆さん、非常に居場所に困ったりして、そういうこともどうなのかというふうに感じることもあります。実際に海に入って海水でびしょびしょになったりということで、女性の方は着替えとかどうしているのかと率直に感じているところなのです。その辺について、そ

ういう団体から要望や意見などは今までは届いていないのですか。

○（産業港湾）事業課長

イベントをやる際の雨天対策ですとか着替えというところについては、私もイベントを何回か見させていただいておりますが、それぞれ開催者がテントや着替え場所などを用意しているようですので、今のところ、市に対してそういった要望は来てはいないと考えております。

○千葉委員

これからどんどんイベント等が増えて、周知もどんどん広がると、駐車スペースがかなりいっぱいになるのではということで、向かい側に大きな商業施設もありますので、そこも利用されているのかというふうに思いますけれども、駐車スペースについては広げる土地もないかと思うのですが、その辺についての課題などはどのように感じていらっしゃいますでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

駐車場の関係ですけれども、これからまさに検討していく中で、どういった形がいいのかというのは議論していくことになろうかと思えます。

ただ、今、委員からお話がありましたように、後ろにありますウイングベイの駐車場を使うことも一つですので、この辺については先ほどの繰り返しの答弁になりますが、この検討の中で整理していきたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

わかりました。

◎水面貯木場について

次に、水面貯木場について、何点かお伺いをしたいと思います。

若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画における検討対象エリアである水面貯木場ですけれども、何年前からそこに原木がなくなったのかと考えているのですが、かなり久しく利用されていないという現状があります。今後の見通しというのは、市ではどのように捉えていらっしゃるでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

水面貯木場の利用状況についての御質問ですけれども、まずこの水面貯木場としての利用につきましては平成14年が最後になってございます。それ以降、貯木場での取扱いの実績はないという状況になってございます。

それで、今後の見通しについてですけれども、この貯木場の利用がなくなったという背景につきましては、基本的にはこの貯木場で扱っていたのが南洋材といいまして、東南アジアから運ばれてきているラワン材が主な木材だったのですが、これについては産出国で製材して日本に持ってくるという物流形態に変わったというのが一つございますし、また東南アジアで伐採が進むことによる環境問題というものが大きな問題になって輸出が制限されたという背景の中で小樽港での取扱いもなくなったという状況でございます。今後は、こういった物流形態の変化もあって、コンテナ化が進んでいるという実態を考えますと、この貯木場の利用というのは考えられないというふうに、今の段階では分析してございます。

○千葉委員

ということは、本市としてこの水面貯木場に関しては廃止も視野に入れて考えていくということで理解してよろしいですか。

○（産業港湾）事業課長

そのとおりでございます。

○千葉委員

先ほどマリーナの考え方として二つ示された中でも、こちらの貯木場も利用する可能性もあるかもというお話が

ありましたけれども、実際には貯木場の海中に聞くところによると材木のかすというのですか、そういうものまで非常に堆積している可能性もあるのかなというふうに思いますけれども、その部分については、今まで清掃したとか、今後、決定したときにきちんとそういうことをするなど、何かしらの対応が必要だと思うのですが、その辺についてはいかがなのでしょう。

○（産業港湾）事業課長

現在の水面貯木場の底質物といいたいまいしょうか、その除去というのは、私の知る限りではやっていないというふうに認識してございます。今後の話になりますと、今のこの検討業務におきましては、委託業者といいたいまいしょうか、コンサルタントに委託をして、一部中身を検討したことになるのですが、そういった中で、必要に応じて調査、水質調査ですとか、そういったものもやって検証していこうというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

ぜひ有効利用の計画になるようにお願いをしたいと思います。

◎釣り場について

海つながりで、釣り場に関して伺います。

本市は、築港臨海公園ですとか勝納臨海公園、色内埠頭公園ということで、海に面した公園が多くある地域で、たぶん結構広い公園の敷地面積も備えていると思います。以前もたぶん質問をしたこともあるかと思っているのですが、私も議員になってから小樽でそのように釣りをする場所というのをきちんと設定したらどうだと、人を呼び込むためにそういう考えはないのかということで、よく質問も受けます。実際には、今、家族連れ等で釣りを楽しむ家族の方ですとかグループ等見受けられるのですけれども、これは規則上と申しますか、法律上どのようになっているか、まずお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）管理課長

まず、条例での手続の話をごさせていたいただきたいと思います。

小樽市で港湾施設の利用に際しましては、小樽市港湾施設管理使用条例に基づきまして、係留施設ですと係留施設使用申請を出していただいているところです。

釣りに関しましては、この申請を出されましても本来の趣旨と違いますので、許可という形にはならないかというふうに判断をしております。

それで、現在、市内の小樽港縦貫線から臨港地区内に入るところの各所に立入禁止の看板を上げて港湾関係者以外は入れませんという表示を上げております。小樽市としては、強制的に排除をしているというわけではないのですが、一応立入禁止の立場で考えている施設になります。

また、築港臨海公園、特にここの箇所だけなのですが、背後に遊具などがありまして、多くの子供たちが遊んでおりますので、その近くで釣針のついた道具を振り回すとか糸が来て飛ぶだとか、そういう危険性もありますので好ましくない行為だと感じています。

また、この趣旨をわかっていただいております、小樽築港ベイサイドエリア委員会が、よくベイサイドエリアで活動をしているのですけれども、その中では釣りをやめてもらうようお願いをしていると聞いております。実態としては、条例で考えましても、小樽市としては、釣りを奨励していくような形にはならないというふうに思います。

○千葉委員

逆に、安心して釣りを楽しむ場所を設定するという方向についてのお考えはどうでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

特定箇所の釣り場としての開放というお話かと思えます。どのような形になるかわからないのですけれども、話をして合意に達するのであればいいのですが、現在の形を見てみますと、港内でのごみの散乱ですとかたき火、

あとはトイレに行かずそこら辺で用を足してしまう人など、かなりマナーの悪い人が見受けられます。そういう形の中でやられている方たちに、ある 1 か所だけ開放して、それでほかのところには入らないというような形は、調整は難しいのかとも思っております。ただ、全国的にそのような箇所、例えば余市港で釣りの特定箇所を設定しているという話も聞きますので、そういう部分の中では、そういう事例も承知はしているところです。

○千葉委員

ルールをつくっても守らない方もいるので、非常に難しい問題かというふうに思いますけれども、そういう要望もあるということはお伝えをしたいと思います。

◎クルーズ客船誘致について

次に、クルーズ客船誘致に関連して、何点かお伺いをしたいと思います。

先ほどもお話がありましたけれども、初寄港したダイヤモンド・プリンセスなのですが、朝 6 時に予定どおり入港しまして、私もずっと見ていました。大型クルーズ客船ということで、入港して接岸するまでに、いろいろ心配される材料もあったかというふうに思いますけれども、水先人の方の声ですとか、操縦されるキャプテンの安全面に対する声など、そういうお話をもし聞いてもらったら、ぜひ、お聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

今回のダイヤモンド・プリンセスの入港に関します御質問でございますけれども、入港後、水先人の方、また今回入港するに当たりまして、水先人を通して船長の意見も伺ってございます。

基本的には、今回風もあまり強く吹いていなかったということもございますが、入港、出港とも操船シミュレーションを行って当初想定しておりました基本的な操船ルートに沿いまして入港できまして、特に無理なく入港できたということで報告を受けてございます。

○千葉委員

非常によかったというふうに思っております。

漁業協同組合の方から懸念されていた市内の漁業者に対する周知は、一定程度できるかというふうに思いますけれども、道外から来る漁船に対してクルーズ客船の寄港の情報周知をしっかりとしてほしいという声がありましたが、実際にどのように行われたのか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

大型船が入港する際には、前日にファクスで各関係者に通知しておりますが、その中に代理店、それからマリーナと市内の業者はもちろんリストの中に入っております。それに加えて、全道規模のイカ釣り漁船の協会がございまして、そちらにもファクスで通知をしているところです。

○千葉委員

入港回数が増えるごとにしっかり徹底して周知もお願いをしたいところです。

また、小樽港に、嵐というか、海上が荒れている際に避難してくる船等があるということで、このクルーズ客船が寄港する際には係留場所が非常に不足するのではないかと、そういう懸念の声もありましたけれども、この辺の対策についてどのように考えているのかお示し願いたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

今の御質問ですけれども、小樽市地方港湾審議会の中でも機船漁業協同組合の方からこのような御指摘をいただいております、想定しているケースが、第 3 号ふ頭の再開発計画が進むことによって、避難してくる船がつけられなくなった場合にどうするのだということが一番のポイントになっていたわけなのですが、それにつきましては、まさに今これから漁業協同組合若しくは機船漁業協同組合と細かいヒアリングを行いまして、再開発を推進していったときにでき上がる将来の小樽港において、どういったところを避難場所として活用できるかと、そういうことについて、いろいろと調査しながら対応を考えていきたいというふうに思っているところでございます。

○千葉委員

ということは、クルーズ客船が入出港する現時点では、そういう係留地域が不足という事態は起こらないというふうに理解してよろしいですか。

○（産業港湾）事業課長

100パーセントということは、言いきれないのですが、漁船等が避難するときというのは、恐らくは台風ですとか、本当に大きな低気圧が接近しているときというふうになるかと思えます。逆に、こういうときになりますと、こういった大型船もなかなか小樽港に入ってこられないという状況もございますので、そういう事象のときに、どういう形で現れるかということは一つ検証してみなければならない部分もあるのですが、今クルーズ客船が入港できる天候といいましょうか、こういったことを想定しますと、避難船とのふくそうというのは、あまり考えられないのではないかとこのように思っております。

○千葉委員

ふくそうは考えにくいということで、過去には漁船が流されて、フェリーにぶつかりそうになったとかという事案もお話をされていたかに記憶しておりますので、ぜひこの辺についても検討していただきたいと思えます。

次に、イベントについて、何点か伺いたいと思えます。

今回はダイヤモンド・プリンセスが初寄港ということで、非常に大きなイベントが開催されましたけれども、この開催はどこで行ったのか、また市の予算等についてお聞かせ願いたいと思えます。

○（産業港湾）港湾室主幹

御質問のイベントというのは、6月7日に実施いたしました2014小樽クルーズ・ウェルカム・フェスタのことかと思えます。この実施主体につきましては、昨年4月設立いたしました市内の経済、港湾、観光関連の23団体、それから北後志の観光協会からなります小樽港クルーズ推進協議会が実施主体となって行ったものです。

事業予算等につきましては、小樽市から負担金という形で事業費を拠出してございまして、今年の負担金は、予算ベースで270万円になっております。

ただ、補足までに申し上げますと、6月7日のフェスタにつきましては、イベントに参加される方が300名弱ほどいたかと思うのですが、イベントの規模としては非常に大きいものだったのですが、テントなどの資材、必要なもの、備品等につきましては、基本的には無料でいろいろなところからお借りしたと。設営、撤去につきましても、職員、それからボランティアの皆さんに御協力いただいたということで、唯一バンド演奏のための音響設備だけは有償でお借りしたのですが、それほど経費をかけずに実施することができたというふうに考えております。

○千葉委員

クルーズ客船の寄港での経済効果、先ほど20回の寄港で2億円ほどということで、そういう試算も出ているので、経済効果についてはわかりましたので理解もいたしました。

このイベントなのですが、今は、クルーズ客船が来るごとにはやっていないということもあって、今回は非常に大きなイベントだったのですが、今後はどのような基準でそういうイベントの開催をしていくのか、その基準などはあるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

まず、今回6月7日のイベントについてですけれども、考え方といたしまして、11万6,000トンということで過去最大級のダイヤモンド・プリンセスの初寄港であったということ。

それから、小樽のクルーズシーズンの幕あけのタイミング、そして偶然それが土曜日に当たったといったことから、かなり早い段階から6月7日に絞って準備を進めてきたところでございます。

今回のイベントの目的といたしましては、まず一義的には客船、乗船客、乗組員、それを市民挙げて歓迎するという。もう一つ大きな目的としてありましたのが、市民に勝納ふ頭に足を運んでいただいて、クルーズ客船へ

の理解を深めていただくといったことがございました。今回はイベント自体、大変盛り上がりを見せましたので、こういった所期の目的は達成することができたかということで考えております。

今後につきましては、現在サン・プリンセスが 6 月 28 日に 1 回目ということで寄港いたしますが、定点クルーズに向けて、乗船・下船手続のための大型のテントを設置しているところでございます。ですから、6 月 7 日と同じような形態でのイベントというのは、年内については難しいということで考えております。

いずれにいたしましても勝納ふ頭でのオペレーション体制をまずは構築いたしまして、また今後のイベントといえますか、市民にも足を運んでいただく歓迎イベントについての検討をしてみたいと考えております。

○千葉委員

非常に盛況だったということもあって、私の友人などからも、またやらないのかという声がありました。毎回やってしまうと、飽きるという言い方は変かもしれませんが、今回のようにいろいろな要素が重なって市民周知ですとか宣伝になれば、ぜひ開催もお願いしたいところなのですが、たとえ小さくても小樽に来てくださるクルーズ客船の乗船客の皆様には、ぜひ、そういうおもてなしのイベントにつきましては、ところどころで、ぜひ実施もしていただきたいというふうに考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

◎カジノ視察について

次に、カジノ視察について伺いたいと思ひます。

先ほど北野委員からも質問がありまして、いろいろ答弁が出たので簡単に伺いたいと思ひますけれども、本会議でもいろいろな内容が質問されまして、今後、IR 推進法案等内容はどうなっていくのかということで私も非常に注視もしておりますし、また今回の市長と担当主幹の視察については、御意見を参考にさせていただきたいと思ひています。

実際、市民と語る会では、本当にさまざまな意見がありまして、やはり、リスクに関して、治安の悪化等を懸念する声が非常に上がりましたので、それも含めて伺いたいと思ひます。

初めに、濟州島のカジノ施設ですけれども、市長の御答弁の中で、こちらのカジノについてはセキュリティの面で非常にすぐれているということで御答弁なさっているのですが、結局、皆さんが非常に懸念しているのは、カジノが建っている周りの環境等についてであります。この濟州島は、観光地としても非常に発展を遂げている島でありますので、カジノ施設が、周りの環境ですとか雰囲気等を壊していないのか、その辺についての感想、印象等についてお聞かせ願ひします。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

今回の IR の視察について、濟州島に関してですけれども、韓国にある 17 のカジノ施設のうちの 8 か所、半分近くは濟州島に集中しています。韓国が濟州島をいわゆるハワイといいますか、そういった観光開発をしているという中で 8 か所あると。その中から 1 か所、8 か所の中では規模的に売上げ等では大きいほうと言われているパラダイスカジノのホテルに宿泊もし、施設も見たのですけれども、施設の外、ホテル内はもとよりホテルの周辺というところでも日本の観光地と変わらないといいますか、懸念されるような治安の不安というのは感じられなかったということでもあります。

○千葉委員

外国人専用ということなので、そうなのかなと想像でしかないのですが、そういうふうに私も感じております。

一方、江原道のカジノでありますけれども、いろいろな情報だと悪いうわさばかりで、非常にカジノの中でも最悪の場所なのかなというふうに感じておりまして、そういうところに市長がいろいろなリスク、そういう環境等を視察に行かれたというふうに思っております。

先ほどいろいろ細かく主幹から御答弁のあった内容等々については、後ほど私もメモをいただきたいのですが、伺いたいのは、この江原道のカジノというのは、そもそも炭鉱の閉鎖によって地域活性化のためにできたというふ

うに理解しているのですけれども、そもそも I R という視点でできたカジノなのかどうかについては、どうだったのかと思います、その辺についてお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

カンウォンランドの施設についてでありますけれども、現在、カンウォンランドにはカジノ施設のほかコンベンションホール、それと宿泊施設、スキー場、ゴルフ場、こういった形で、いわゆる I R と言われる体系というのでしょうか、そういうのは完備されているかと思います。

ただ、今、委員が言われましたとおり、このカンウォンランドというのは炭鉱の閉山跡の地域活性化ということで、最初ゴルフ場やスキー場ができる前にカジノを設置したという部分がございます。そして、特に韓国ではそれまで禁止をしていた自国民の入場できるカジノであるという特殊性がありますので、今では、いろいろな雑誌や本によりますと、カンウォンランドはとて I R というふうには呼べないという意見のほうが強くなっておりますし、今、日本で進めようとしている I R 推進法案においても、国際観光の推進という部分が設置の基本方針にございますので、自国民の方が入場の 99 パーセントを占めるという意味では、今、日本で言われる I R というのにはなっていないというふうに感じております。

○千葉委員

最近というか、一番新しいのがシンガポールのカジノだと思うのですが、やはりそういういろいろな部分での最悪のリスクの解消ですとか、そういうものも目指しながら、このシンガポールのカジノは開設されているというふうに思いますけれども、ここでの依存症対策というのはどのようになっているのかというのはわかっていればお聞かせ願います。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

シンガポールの施設につきましては、シンガポールは大きな I R を 2 か所つくっております。その中でも韓国で採用しているいわゆる排除システム、自己排除システムとあって、自分はもう入れないでくださいというものと及び家族からうちの誰々は入れないでくださいというもの、これは今、韓国と同じようなものをシンガポールでも採用しています。ただ、少し違うのは、シンガポールでも自国の方は入れるのですけれども、韓国のカンウォンランドとの違いで言えば、それに係る入場料というところが韓国は日本円で 700 円から 750 円でありますけれども、シンガポールは 100 シンガポールドル、大体 8,000 円というところがちょっと違うのかというふうに理解しております。

○千葉委員

現時点では I R 推進法もできていないので、そのよしあしについては述べられないのですが、日本で、もしカジノを含む I R 構想を設置する場所ができるとすれば、今までのいろいろな視察等の意見も聞きながら、我が党としても判断していきたいですし、小樽が選ばれるとまだ決定したわけではないのですが、もしそうなった場合には、しっかりと市民周知等々も行っていただきたいと思います。

◎公設青果地方卸売市場の管理について

最後に、報告の中で青果物市場のお話がありました。1 点、先ほど北野委員も伺っていたのですが、都市計画の変更ということで、黄色い枠から赤い枠になるということで、青果物市場の前はいろいろな駐車スペースに実際はなっているのです。この赤い線から黄色い線までが今回変わる区域になっているのですけれども、今までは青果物市場で管理をしましたが、この後はどこの所管になるのかについてお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）管理課長

もともと全体が臨港地区内の用地でして、その中で青果物市場のところが都市計画決定されていたのが今までの内容です。

青果物市場に搬入する青果物が、もちろん陸域からもありますが、想定として海域からもあると、海域、河川などほかの船によって運搬されるものもあるということが最初は想定されておりまして、物揚場敷につきましても青

果物市場の都市計画決定がかかっていたというのが今までの部分です。今回、船の運搬がないということが実績として出てまいりまして、そのエリアを抜くという形になりましたので、港湾室が管理する部分として、今後は扱っていきたいと思っております。

○千葉委員

ちょっと心配というか、現地を見ますと、護岸というのですか、その部分のコンクリートが崩れていて、人が乗ると非常に危ない状況になっているのですが、使われていないということですから、今後もそのまましておくのか、何かしらの補修をするのか、またその駐車スペースに影響はないのかということをお伺いして質問を終わらせていただきたいと思います。

○（産業港湾）管理課長

当初、整備したときも港湾室で、昔は、港湾部でしたけれども、整備をしています。

それで現在、物揚場の部分につきましては、第 2 期運河ということで連続して利用をしているところです。その部分が係留施設としての必要性が出てきた場合につきましては、再整備だとか改修だとか、そういう段階になってくるかというふうに考えております。現在のところは、ある程度第 2 期運河の需要等を考えながら様子を見ていきたいと思っております。

駐車場利用の部分につきましては、現在も青果物市場のエリアの部分の箇所になるかと思えます。そこにつきましては、今港湾室で扱う部分につきましては下が空洞といいますか、栈橋部分のところ、先ほど御指摘もあったように一部壊れている部分もあります。それで水面が見えている部分もあるのですが、駐車場で使われる部分につきましては陸域の部分となりますので特段問題はないというふうに思っております。

○委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

民主党・市民連合。

○佐々木（秩）委員

◎カンウォンランドの中毒ケアセンターについて

まず 1 点目は、市長が視察をしてこられました韓国カンウォンランドの中毒ケアセンターについて、そこに絞って話を伺わせてください。

4 月 25 日、市長が視察をされた中毒ケアセンターの視察がどのように行われたか、概要を、例えば誰とお話をされたのか、どこで、視察時間、質問内容等について説明をお願いします。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

韓国カンウォンランドの中毒ケアセンターの視察についてでありますけれども、4 月 25 日 1 時から、先ほどの北野委員の御質問ではカンウォンランド全体で 1 時から 4 時ということで答弁いたしましたけれども、中毒ケアセンターについては 1 時から 2 時半という時間で視察といいますか、お話を伺っております。

中毒ケアセンターのセンター長の御挨拶をいただいた後、キム事務局長のパワーポイントを使った説明、講義といたしますか、お話を聞かせていただいたという内容であります。その後、参加者、道庁をはじめ苫小牧市、小樽市と経済関係者から質問を幾つかさせていただいたということでもあります。

質問につきましては、先ほどの北野委員のところでも要約した中にも一部入っておりますけれども、そのほかでもそれに入っていないところでは入場者の管理、こういったものは 100 パーセントできているのかですとか、カジノの賭博中毒と、ほかのいわゆる競馬などの中毒、そういったギャンブル依存、この辺の対応の違い、又は相談件数が増加してきているのだけれども、これはどういう原因によるのかという質問が参加者からございました。

○佐々木（秩）委員

質問以外に概要の説明もあったということですので、中毒ケアセンターの概要についてもう少し詳しく御説明をお願いします。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

カンウォンランドの中毒ケアセンターにつきましては、まず2000年にカンウォンランドにスモールカジノといいまして、今の施設よりも小さなカジノができております。その後、2003年に今のメインカジノがオープンしたわけでありまして、この中毒ケアセンターにつきましては、2001年9月に韓国賭博中毒予防治療センターとして設立され、2002年4月から病院治療費支援を始めました。2004年にはソウルに相談所を開設したというふうに聞いてございます。その後、2008年から社会復帰を目指した職業リハビリ支援を始めただけでなく、2012年には現在のカンウォンランドのカジノの営業所の前に大きな相談場所を拡張しているというふうに現況を聞いております。

また、職員については総勢18名ということで、挨拶をいただいたセンター長と事務局長を除くと一般職員16名、その中に治療、相談の専門員が7名いるということでありまして。説明では、この7名は臨床心理、健康心理、相談心理、精神保健、社会福祉等を専攻した修士、博士であり、韓国の中毒分野では最高の人材を確保しているのだというお話も聞いてきてございます。

○佐々木（秩）委員

運営費用についてはどれぐらいで、それはどこから出ているのか、それから、売上高、それから、払戻金を除いた純売上高に占める中毒ケアセンターに使われているコストはどれぐらいなのかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

カンウォンランドの売上げにつきましては、1年間でおおよそ1,300億円というふうに聞いております。そのうちの19パーセントから20パーセント、いわゆるこれが純売上高ということで、残りの80パーセントはお金をかけた方への払戻しという形で、おおよそ20パーセントをこちらの施設にもらうという形になっていると。その20パーセントのうちの中身については、いろいろ地域への税金ですとかあるのですけれども、1,300億円の20パーセントですので260億円、その中の事業運営費ということで36パーセントというふうになっております。ですから、この事業運営費と、もう一つ公益事業費というのが6パーセントほかにあります。合わせますと42パーセントとなりますので、確認はしていないのですけれども、この中からケアセンターの運営費というのが出ているのかというふうに思っております。

中毒ケアセンターの運営費につきましては、今年度でいきますと総額で77億ウォン。ウォンですので10分の1になりますので日本円でいきますとおおよそ7億7,000万円というふうに聞いております。

○佐々木（秩）委員

7億7,000万円かかっているというふうにお聞きしました。何かいろいろなところのものを読みますと、ギャンブル依存症対策には莫大なソーシャルコスト、社会的なコストが予防、治療のためにかかるということなのですから、7億7,000万円、これは今、聞いたようにこの運営会社は民間の会社ですから……

（発言する者あり）

違うのですか、運営しているのは、韓国のカンウォンランドは民間ではなかったですか、公営ですか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

韓国のカンウォンランドについては、51パーセントが地元の公社ですとか自治体がやっているいわゆる日本で言う第三セクターがカンウォンランドを運営、経営しているということになります。その中で、そこから出ている費用ということで、私も準民間なのか第三セクターに付随するのか確認をとっていませんけれども、いただいている文章の中では、公の企業として、こういった治療はしなければならないという文言もあるものですから、確認はとれてはいないのですが、準民間ではないかというふうに押さえております。

○佐々木（秩）委員

失礼しました。後で正確なところがわかったら、また説明してください。

それだけの費用をかけて、先ほどから中毒ケアセンターの正式な名称の中に治癒という言葉も入っていたと思うのですが、私が、聞いていてわからなかったというか疑問に思ったところは、治癒することを目標にここでやるというわけですが、ギャンブル依存症が治癒された状態とは、どういう状態なのかと思うのです。普通、例えばニコチン中毒、それからもっと過酷な例で言えば覚醒剤中毒などという話になれば、完全に禁煙しました、それから完全に覚醒剤をやめましたというのが、治癒した状態だと思うのですが、済みません、ちょっと離れるかもしれませんが、ギャンブル依存症が治癒しましたという状態とはどういう状態を指すのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

ギャンブル依存症の治癒については専門でないため、そこまで聞いていませんけれども、いわゆるギャンブル依存症というのは、定期的にギャンブルをやるということ以上に、それをしないと精神的に落ちつかない又は周りの関係も顧みずそういうことに走ってしまうという定義があるというふうに聞いておりますので、実際にギャンブル依存症が治癒ということであれば、その辺は、定期的にギャンブルをしている人のことなのかというのは、なかなか私もつかんでいないところです。

（発言する者あり）

○佐々木（秩）委員

そうですね、私もこれは本当に病気だと思って押さえていたのです。このケアセンターというのは、ギャンブル依存症を治癒して完治させると、そのための目的であるのでしょうか、それとももう少し違う、今、言っているようにもっと違う目的でここに設置されているのか、若しくはソウルに設置されているのかということを知りたいのです。というのは、朝日新聞の3月14日版に出ているカジノ取材記事の中にこういうものがありました。3か月で27回通い、一晩で70万ウォン失って、初めてカウンセリングを受けた男性が、カウンセリングを受けたからもう大丈夫と言いながら再びカジノのゲートをくぐっていったという記事が出ていました。だから、このカウンセリングというものが本当に何を目標しているのか、ここの中毒ケアセンターは何を目標しているのかという目的について伺います。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

中毒ケアセンターで聞いた中では、まず一番は予防ですというのが一つございました。依存症になった場合には、回復するのはなかなか難しいので、この対策で一番大事なのは、まずは予防ですということでございます。

ただ、その中でこの中毒ケアセンターでは入場制限等をしていると。入場回数が多くなると強制的にカウンセリングを受けなければならないというシステムを使っている。そういう中で、強制的にカウンセリングを受けた方について、どのぐらいのカウンセリングのレベルだったのかというのはちょっとあれですけども、そういった中で予防を進めていると。ただ、依存症となった方については、治療方法等を専門家が集まって12種類と書いているのですけれども、いろいろなプログラム、それを通じて依存症の進行の防止と予防、こういうことを図るシステムを行っているというふうに聞いております。

○佐々木（秩）委員

予防と進行防止ということですね。

もう少し、利用者について伺いたいのですが、先ほどから伺っていると、利用者は、自分から自発的に行くということもあるのですか。

それから、たしか何か条件があって、幾ら使ったらとか、何日間続けて行ったら強制的にカウンセリングに行かされるということもありましたが、その条件を説明してください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

利用者ですけれども、中毒ケアセンターからお聞きした中では1か月に15回、3か月で30回以上になると、強制的に中毒ケアセンターに行ってカウンセリングを受けなければならないというシステムになっております。

また、そういう方々は強制でありますけれども、先ほどもお話ししました中毒ケアセンターの利用者数が増えているという中で聞いた質問の中で、事務局長からは、それはそういった予防システムに力を入れているということで、韓国では今までそういった予防というものが徹底されていなかったけれども、そういった予防の考え方というのが浸透してきた結果で相談が増えているのではないかという話も聞いておりますので、強制的ではなくて自分でちょっと聞いてみようという形で中毒ケアセンターに行く方も当然いるのかと思っております。

○佐々木（秩）委員

来場者数と利用者数の割合を教えてください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

昨年の相談を受けた実績で、人数が2,360人、件数にすると9,627件というふうに聞いております。

（「ここに、カンウォンランドに来ている韓国の方、1年間この同じ年の来場者数は何人でしたか」と呼ぶ者あり）

301万人のうちの99パーセントが自国民というふうに聞いておりますので約300万人ということになるかと思えます。

○佐々木（秩）委員

ここを利用した人のうち、また来てしまった、再利用をしてしまった人はどれぐらいいるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

再利用者率みたいなものは聞いてないといいますか、私の聞いた中でのメモにはないものですからわかりません。

○佐々木（秩）委員

もし、どこかで聞く機会があったら確認してお聞かせください。

中毒ケアセンターを再利用しないで済んでいる人が、ひょっとすると治癒した人というふうに押さえたほうがいいのかとも思うのですけれどもどうかな。

そして、ソウル市内のセンターも、これまで、お聞きしていたカンウォンランドの中毒ケアセンターと同じ役目を負っているということによろしいでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

少し遅れてですけれども、ソウルにそういう相談窓口を設置したということは聞いているのですが、その規模については聞いておりませんので、中身はわかりません。

ただ、これは直接聞いたわけではなくて本によりますと、カンウォンランドを利用する方々の54パーセントが首都圏在住者、首都圏というのは韓国で言いますとソウルになりますので、そういった中で現地だけではなく54パーセントが利用するソウルに窓口を設置したというふうに聞いております。

○佐々木（秩）委員

市長は、中毒ケアセンターでは依存症の予防などが充実している印象だったというふうにお答えしているようですけれども、主幹がごらんになった感じで、どの辺が充実しているというふうにお感じになりましたか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

依存症の対策ということでありますけれども、まず一つには強制的といいますか、入場回数に一定程度の回数を設け、それ以上のときには強制的にカウンセリングを受けなければならないという制度が挙げられると思います。

それと、こちらの中毒ケアセンターの説明でありますけれども、先ほども言いましたが、相談員、専門員を設置して、リハビリのプログラム、それを韓国の中では20か所以上の病院等とも連携をとってしているということで、

先ほども言いましたけれども、韓国の中では一番のプログラムといたしますか、そういった自負があるというふうに聞いてきております。ただ、中身のプログラム一つ一つは聞いてはおりませんし、聞いても私ではわからないのかもしれないですが、そういった中で、予防から治療、治療プログラムというのを通してしっかりしているというふうに感じております。

○佐々木（秩）委員

この項目、最後の質問です。

この中毒ケアセンターの設置が本当にギャンブル依存症の有効な手だてになると、市長がおっしゃるようにマイナス要因を最小にする有効な手段の一つに本当になるのか、なっているのかというあたりについては、主幹の印象はいかがだったでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

先ほども申し上げましたけれども、このカンウォンランドという施設が設置過程において韓国の国内では特殊な状況にあって、韓国の中で唯一ここだけが自国の方が入れると、そういう特殊要因はあるかと思っておりますけれども、ここでの予防に力を入れる、それと繰り返しになりますけれども、入場回数の制限、そしてそういった方々への相談窓口を設けて全国の病院との連携、それと職業リハビリというような、ここで言われている多様な治療プログラムというのは参考になるというふうと考えております。

○佐々木（秩）委員

わかりました。これについては、依存症が非常に大きなデメリットにもなるという中で、こういうものが有効なのかどうかというのは、きちんと検証していかなければならないというふうに思いました。この件を終わらせていただきます。

◎海外おみやげ宅配便について

二つ目は、海外おみやげ宅配便というものについて、お話を伺いたいと思います。

これは小樽市独自の施策ではないので、ここでお聞きするのちょっと気が引けるのですが、しかし小樽市内の業者や波及効果を考えると、やはり有効な手段になるだろうということで質問をさせていただきます。

この海外おみやげ宅配便というのは、私の調べたところではHOP1というもともとあった制度を利用して、外国人観光客が、例えば小樽で買った海産物のお土産を宅配便で自宅まで送ることができるサービスだということだそうです。それをやっているのが、北海道国際輸送プラットフォーム推進協議会というところだと聞いています。そこに小樽市としてもオブザーバー参加をされているということなので、この協議会の説明等をお願いします。

○（産業港湾）産業振興課長

そもそも北海道国際輸送プラットフォームの事業というのは、北海道開発局で取り組まれた事業でございまして、要は北海道の港湾と空港を利用して輸出増加を図ろうと。背景にあるのは、北海道はどうしても輸入超過の物流なので、何とか北海道のものを港湾と空港を利用して輸出増大につなげたいというところで北海道開発局が音頭をとって民間の知見というのですか、そういう物流とかも詳しいというところで札幌大学に声かけをして、当初は平成23年10月に「国際物流を通じた道産品輸出促進研究会」ということで札幌大学と北海道開発局で団体を設立して取り組み出したところがございます。そういった中で、HOP1事業ということで連携する事業者として募集した結果、ヤマト運輸株式会社と連携を結び、HOP1という事業を展開していったところがございます、HOP1の事業の中でも、より貨物量を増やしたいという一つの中で、済みません、協議会の話でしたね。

（「いや、続けて説明をお願いします」と呼ぶ者あり）

そういう事業でございまして、研究会から、より具体的にもっと活動を広げようということで、道産品輸出の促進に主体的に取り組む企業団体等によって、25年9月に北海道国際輸送プラットフォーム推進協議会が設立されたということで承知しております。

○佐々木（秩）委員

説明も若干していただきましたが、HOP1 サービスというのがもともとあって、そして、貨物を増やすために新しく海外おみやげ宅配便というものをつくったということなのですが、海外おみやげ宅配便について、もう少し詳しく説明をお願いできますか。

○（産業港湾）産業振興課長

そのHOP1 事業の中で、先ほど言ったようにもっと貨物を増やそうという中で、インターネットとかという展開もあったのですが、その一つとして海外おみやげ宅配便ということで、先ほど委員がおっしゃっていましたように土産物屋で、サンプルを掲示しているのですが、Aセット、Bセットというのですか、そんな形のを事前に用意しておいて、それであればスムーズに商品が流れるように、事前の準備とかありますけれども、そんな形で客にも購入しやすい形にして、よく言う宅急便のように何曜日までだったら向こうに何曜日に着きますというきちんとした流れを確立するようにしたというのが、おみやげ宅配便で、利用料金も5キログラム、10キログラム、15キログラムと当然大きさもあるのでありますが、80センチメートル、100センチメートル、120センチメートルと縦横高さがその箱の形態の中であれば低額で香港、台湾、シンガポールに送れるということを展開して、道内に来る海外からの観光客に便宜を図り、貨物量というのですか、そういう商品の送る量を増やしたいという取組の一つでございます。

○佐々木（秩）委員

聞いているだけでも例えば料金を安くとか、今まで送れなかったものが送れるようになっていくということだけでメリットがあるのはわかるのですが、例えば店にとってのメリットだとか、それから観光客にとってのメリットがどの辺にあるのかということと、それが小樽市にとって、そのメリットを生かして観光とか経済の有効なツールとなり得るかどうか、その辺のところはいかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

普通であれば海外の客が毛ガニを購入し、それを海外に送る手続をとれば、商品を輸出するというか、向こうに送るために書くものとかもたくさんありますし、それを請け負った業者からすれば、通関手続のこととかもありますので、そういう手間暇というのはかなりかかるわけですが、それをこの海外おみやげ宅配便で言えば、店側がこんな商品が土産物としての可能性があるということで、海外おみやげ宅配便に申し込もうと思えばあらかじめリストアップするわけです。そうしますと、国によって多少違いがありますのでHOP事務局が事前に輸出可能な商品であるかどうかをまずチェックします。チェックの結果、輸出が可能だとすれば、商店側に詰め合わせのセットをつくっていただくこととなります。いろいろなものがその都度違うと、また手続とか煩雑になりますので、Aセットであればカニのセットであったり、Bセットだったらカニとエビのセットとか、Cセットだったら夕張メロンのセットとか、要はそのようなパターンにして、HOP事務局であらかじめ手続ができるのであれば、外国人観光客にとっても、Aセット、Bセットが完成すれば、あとはPOP広告ということで、その見本、Aセットはこういうものですと、こんな発砲スチロールに入って、毛ガニが入って、商品代金が幾らで輸送費が幾らかというのがきちんと外国語で書いているPOP広告をつくれれば、外国人観光客にとってみれば、この商品がこの代金で、この輸送費で、今日買ったらこの曜日に届くのだからみたいなことが簡単にわかるようになっていて、外国人観光客もそういう細かな書類を書かなくていいというところでの利便もあるだろうし、店側にとってもパターン化してしまえば、それが売れやすくなるということもあろうかと思っておりますので、低額の料金で明確であるというところで双方に便利な形になっているのだろうというふうに思っております。

それで、小樽にとってどうなのかということであれば、当然、市の事業者にとっても、そのメリットだけを言えば有効な一つのツールにはなるのだとは思っております。

○佐々木（秩）委員

今の言い方、最後のところで、メリットだけを言えば、有効なツールになるということでしたが、そうするとデメリットみたいなところも、やはり何か感じられるところがありますか。

○（産業港湾）産業振興課長

私もそういうメリットの部分がよろしいというように思ったところもありまして、実は平成25年9月から協議会があったのですが、HOP1事業のときから似たような枠組みでやっておりましたので、イの一番に北海道開発局として説明、小樽開発建設部などでも説明会をやられていましたけれども、小樽市としても海外への販路拡大ということで取り組んでおりましたので、この事業も魅力があるなというところで、たしか25年の夏くらいに、この事業と我々の事業も当然説明しましたし、たしか道の事業で海外のネット販売事業もやり出していましたので、その事業者にも声をかけて、海外向けの事業の説明会ということでやってございました。そのときにもHOP2ということで、船のことも考えているのだとか、土産物の話はその当時も若干出ておりましたので、当然、受講者というか、説明を聞きに来た者にとっては、海外おみやげ宅配便の話も十分認知されたと思っていまして、勧める立場ということもあったものですから、あまりデメリットというのはお話ししたくないのですけれども、言ってしまえば、パターン化されたものしか送れないというところがありまして、外国人観光客が自由にこの商品、あの商品と選んで送れるという形はなかなかないわけです。それからこの宅配便というのは冷凍で送られてございますので、それにどうしても合わない商品というのもございますので、説明を聞きに来たけれども、なかなか手を挙げない事業者も事実多かったという部分もございます。そんなところがデメリットかと思えます。

○佐々木（秩）委員

大体全体像が見えてきたのですけれども、私は、新聞で注目していまして、見たら、昨年12月30日に最初に新聞に出たときには、これに加盟して始めた業者は今のところ9社だと出ていたのです。それが、前回6月10日の新聞になると、今度は55社に全道で増えているということなので、やはり急速に認知度が広がっているのだろうというふうに思うのですが、小樽市内で、ここに参加している業者というのはいくつあるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

私が知っているのは、小樽市内では2店が手を挙げたということで認識しております。

○佐々木（秩）委員

お話しいただいたデメリットはあるにしろ、メリットの大きさを生かして、市内の業者へ小樽市からの働きかけだとか、今後の展開だとかということについてはどうでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

もう一つお話しすると、この事業は、商店とか商店街とか市場が対象になるのかというふうに思っておりまして、商業振興担当の主幹とも話をしているのですが、市場とかを回った中では、ある程度の事業者は、この事業を知っているというお話も聞いておりますので、どこまでかというのは断言して言えませんが、この事業は先ほど平成25年に説明会をやられたり、団体の代表なども来ていましたので、かなり認知されているのだろうというふうに思っています。

ただ、どこまで細かい事業の設計、制度というのがわかっているかというのは少し疑問ですけれども、そういう意味では、認知されているけれども、なかなか手が挙がらないという状況なのかというふうに思っております。

先ほど言ったように事業のメリットをもっとアピールすれば、使うところも多少は増えるかもしれませんが、商業振興担当の主幹も商店街や市場などを回っておりますので、そういった中も含めて徐々に市としても浸透を図りたいというふうに思っております。

○佐々木（秩）委員

有効な手段だと思いますので、よろしくをお願いします。

◎消費税の免税について

3 点目に入らせてもらいます。

これもまた新聞からなので申しわけないのですが、消費税の免税店が、免税品目を拡大したり、それからその手続、その他を簡略化するというようなので、それを広げていこうということを10月から行うという話が出ました。それで、これについて、もう少し詳しく何か情報がありましたら説明をお願いします。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

御質問のありました外国人旅行者向けに消費税を免除するという制度でございますけれども、これまでは品目も限られており、例えば、家電製品、バッグ、衣料、こういうものについては1店舗で一人1万円以上買われた外国人旅行者の方につきましては、いろいろ手続をしていただくと、そこに係る消費税については免除されるという制度でございました。それが、これはたしか経済産業局からの通知で観光振興室にも来ていましたけれども、本年10月からその品目を一般の消耗品、いわゆるお酒ですとかそういったものにも拡大をしますと。そして1店舗での購入が5,000円以上のものを対象とするということでございます。手続も、これまではいろいろ書類に全ての品目を書いたりというところを、明細を添付すれば認めますと。ただ、この消耗品に関しては、きちんと包装をする、日本国内で使うことができないようにというような条件がついているということでございます。

それと、こちらの要件は変わらないというふうに聞いていますが、そういった消費税の外国人向けの免税店への、これは地元の税務署に申請をするわけではありますけれども、そこで税務署から許可を受けるための要件というのが幾つかございまして、売場、販売所の所在地は、非居住者の、非居住者というのは外国人旅行者と読み替えられるのだと思うのですが、「非居住者の利用度が高いと認められる場所であること」「販売場が非居住者に対する販売に必要な人員の配置及び物的施設、例えば非居住者向け特設売場等を有するものであること」「申請者が過去3年以内に課税期間の国税について、その納税義務が適正に履行されていること」「申請者の資力及び信用が十分であること」ということが、そういった申請をして許可をもらえる要件になっているというふうに聞いております。

○佐々木（秩）委員

そういう状況の中で、小樽市に今の条件を満たして、既にある免税店というのは、どれぐらいあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

2013年4月現在で、北海道運輸局の調べでは小樽市内には55店舗というふうになっております。ただ、私どもが聞いたところ、税務署では、店舗名は公表していないということでございます。

○佐々木（秩）委員

公表していないのですね、そうですか。

この免税店になるための条件は、先ほどいろいろとお聞きしましたし、今こうなって緩和された中で、ますます買物をする外国人観光客にとっても、それからお店にとっても非常に大きなメリットがあるというふうに思うのですけれども、今後これが10月になった後の市の働きかけとかかわり方などは何か考えておられますか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

今、私の説明した要件というのも、どのぐらいの専門の売場のスペースなのか、そういったこともございますので、今までの制度が拡充されますというものについては、当然、申請する各事業者が税務署にいろいろお話を聞いて申請するしないということになりますので、この制度がこうなるということは、私どもからであれば、観光協会を通じて市内の各事業者にこういった制度が変更になりますという情報提供はしてまいりたいというふうに考えております。

○佐々木（秩）委員

本当に波及効果も大きいと思いますし、先ほどの海外おみやげ宅配便の取扱店と、この免税店がセットになれば、非常に有効な手段になっていくかなと思いますので、そういう情報の提供や働きかけ等については、本当に今後よ

ろしくお願いいたします。

◎スケトウダラの漁獲量半減について

最後の質問です。

スケトウダラの漁獲枠を半減する方針であるということが新聞で報道されました。これまた新聞で申しわけないですけれども、非常に影響が大きいのではないかという報道でありました。私は、公設水産地方卸売市場運営委員をやらせていただいて、この前、説明を受けた中では、小樽で一番取引されているのがホッケ、その次にスケトウダラというのが載っていましたので本当に影響が大きいだろうと思うのですが、もう少しこの半減するという情報について詳しいところがありましたらお聞かせください。

○（産業港湾）水産課長

スケトウダラの漁獲上限半減についての御質問ですが、まずTACですけれども、これは漁獲可能量でして、そして新聞にも出ていましたが、ABCというのが生物学的許容漁獲量というものであります。TACにつきましては、この生物学的許容漁獲量を基に水産政策審議会の中である程度TACの案を示して、最終的に農林水産大臣がTACの設定をするというふうになっております。

記事の中にも出ていましたが、スケトウダラにつきましては、ここ3年間、平成23、24、25年につきましては、ABCの倍近いTACが設定されているという状況になっております。これにつきましては、このABCに基づき同等ぐらいになるのが本来なのですが、やはり漁業者の経営状況を勘案するときに、そこまでは落とせないという状況になったために、ここ数年2倍になっていたと。

ただ、現在TACに規制がかかっているのが、全部で7魚種になっております。マアジ、マサバ及びゴマサバ、マイワシ、サンマ、スケトウダラ、ズワイガニとスルメイカ、この7魚種になっているのですけれども、この中で25年におきましてABCを超えたTACの設定になっているものがスケトウダラとズワイガニだけになっているという状況になっています。そういった中で、今、北海道の日本海北部系のスケトウダラの資源がやはり低位というか一番少なくなっていると、そういったこともありまして、今回、資源管理のあり方検討会が本年3月に設立されておりまして、これまで4回会議が開催されております。その4回目の中で、座長案といいますか、取りまとめの骨子が示されまして、その中でスケトウダラについてはABCと等量とすることを原則としていただきたいというものが今回示されたというものであります。

○佐々木（秩）委員

案が示されたということで、決定したわけではないということでもいいのですか。

○（産業港湾）水産課長

7月に最終的にもう一度検討会が開かれまして、その中で正式にその考え方がまとめられると。それに基づいて、水産庁として新たなTACの考え方が示されていくのではないかと考えております。

ただ、新聞記事の中では、ただ上限が半減されるという記事なのですけれども、基本的にこの半減に伴って、先ほどもお話をしましたが、やはり漁業者の影響も大きいということもありますので、そういった政策もあわせながらある程度その方向性が示されるのではないかと考えております。

○佐々木（秩）委員

そうですね、本当に影響が大きいということも考えに入れていただけることが非常に大事なことだと思うのですが、現在、小樽機船漁業協同組合の割当てが3,200トンというふうに出ておりましたが、現在もきっとそういう漁獲割当てや何かがあるのだということだと思いますけれども、現在の割当てのシステムというのはどういうふうになっているのでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

まず、このTACの枠ですけれども、大きく大臣枠と知事枠という二つの枠があります。小樽市におきましては、

大臣枠が沖合底引き網漁業の部分になっておりまして、スケトウダラのTACは全体が1万3,000トンで、先ほどお話ししましたABCが7,600トンという形で、TACが倍近くになっていると。その中で、大臣枠につきましては6,600トンになっております。この中で北海道におきましては、底引きが小樽市と稚内市になっておりまして、それでそれぞれ3,200トンずつ枠は持っております。若干合いませんけれども、その分は予備的に枠を持っているというふう聞いております。

○佐々木（秩）委員

今TACが半減という方針で、これが仮に実施されていった場合、漁業や水産加工業、その他への波及というか、影響というのはどのようなことが予想されているでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

影響についてですが、初めに底引き網漁業を行っている小樽機船漁業協同組合が底引きで3隻、それと小樽市漁業協同組合が底引きで1隻、今4隻が底引きをやっておりますので、やはりこの4隻についての、会社自体の経営悪化というものが考えられます。

二つ目が、小樽市はスケトウダラの産地、水揚げされるところで産地市場として公設の水産市場を持っておりまして、基本的には水揚げされたスケトウダラにつきましては、この市場で取り扱っております。その取扱量が減ることになりますので、水産市場への影響も考えられます。

三つ目が、スケトウダラにつきましては、すり身の原料になっておりますので、小樽市内には加工業者が集積をしています。その中で、スケトウダラをすり身の原料として使っている業者が多いことから、これが減ることになりますと、ほかのところからそういう材料を調達しなければいけない、そうなりますと、材料費が高くなる、それが、直接、では商品に転嫁できるかというのがなかなか難しいということになりますと、そういう加工業者の負担が増えるのではないかと想定されます。

四つ目は、水産業は結構裾野が広いものですから、やはりいろいろな業種が絡んできています。例えば、実際にトラック運送も絡んできます。漁獲量が減るということは、そういったところにも影響があるのではないかとこのように考えております。

○佐々木（秩）委員

本当に小樽市の水産加工業というのは、製造品出荷額の中で製造業全体の約20パーセントを占めるというふうに出ています。やはり本市の基幹的な産業ということになりますから、その影響は非常に考えられますので、その辺のところについて、今後の市としての対策と見通し等について最後にお聞きします。

○（産業港湾）水産課長

スケトウダラですけれども、過去を見ますと、平成14年度には約3万トンとれておりまして、取扱高が17億円、そのうち1,000分の3が取扱高の使用料で公設市場として歳入になるものなのですが、それは512万1,000円になっております。これが、25年度決算では約400万円弱なので、今の全体以上にスケトウダラが使用料として入ってきたと、取扱量があったと。これがこの約10年間で、今年度は、約3万トンあったものが、3,709トンまで落ちていると。取扱高が約1億9,300万円という形になっておりますので、実際の市場の使用料としましては、58万円程度という形にもなっておりまして、これは全体の歳入の約13パーセントになっております。そういったことを考えますと、スケトウダラの漁獲量が減るということは、やはりすごく影響はあると考えております。

先ほども話をしましたけれども、まだ具体的に国としてははっきりした方針が固まっておりません。その中で、漁獲量の半減だけではなく、そういう漁業者等に対する対策も出てくると考えておりますので、まずは今後これらの対策等が見えてきた段階で必要であれば関係機関に要請等を行っていく必要があるのではないかとこのように考えております。

○佐々木（秩）委員

よろしく申し上げます。終わります。

○委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、久末恵子委員に移します。

○久末委員

◎赤岩遊歩道観光案内板の祝津への設置について

質問も最後になりましたので、皆さん、お疲れのことと思いますので、1点だけ質問いたします。

3年かかりで赤岩遊歩道の整備について質問してきました。そして、ようやく後志総合振興局から3年計画で恒久的な整備をしますという返事をいただきました。その後、今年8月に第1次の整備に取りかかると、そういう朗報をいただきまして、私は非常にうれしく思ったのです。そのようなことで、先日の質疑及び一般質問のときに、皆さんに礼を言い、赤岩遊歩道の件はこれで終わらせていただきます、そう言って、最後にもう一つ要望がありますということで、今これから話します案内板について触れて、市長には要望ですので答弁は要りませんと言ったのですけれども、市長は答えてくれまして、しかもだめだという返事ではなかったのです。

これを、なぜ私が取り上げたかといいますと、現在、祝津の山への登り口のところに案内板が立っているのです。ですから、登山に来た人は、それを見て上がっていくのですけれども、観光客の方たちは、そこまでは行かないのです。ホテルのところまでは行くのですけれども、案内板はもっと上にあるものですから、案内板は観光客の目にはとまらないわけなのです。それで思いついたのが、案内板をおろしてくるわけにはいきませんので、民家のある、観光客の皆さんが来て楽しんでいる一番目につくところに一つ案内板を置いたらどうかというふうに私は思ったのです。そうしますと、チラシなども市街中心部の案内所に置いてくださっているというお話も聞かせていただいています。ただ、市街中心部から祝津まではかなりの距離がありますから、見ても、ああ、そうかとそのまま終わってしまう観光客もいるかもしれません。その点、地域にそういうものがあると、すぐそこに国定公園があるのだということで、行ってみようという人も観光客の中には出てくるのではないかというふうに思いまして、最後に案内板を祝津のまちにつくってほしいという要望を市長にしました。

そのようなことで、やはり祝津のまちも今、いろいろなイベントで非常に多くの観光客が訪れているようで、新聞などにもよく出ておりますので、できるだけそういう人たちをもう一步山に踏み込んでもらって、このすばらしい景色を見、そしてまた夕方の真っ赤な太陽を見てホテルに泊まるという、そういうことで誘致できたらいいなと思ひまして、案内板を設置することを要望したわけですが、いかがでしょうか、この考え方。もっと施策が何かありましたらお示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室長

久末委員におかれましては、長年の御努力が実りまして、今回、北海道からこのような形で遊歩道の整備がされるということとなり、大変敬意を表する次第でございます。

そして、今お話のありました観光案内板のことにつきまして、市長が久末議員の質疑及び一般質問のときに、設置を検討させていただきたいと思っているということで答弁しておりますので、原課といたしましては、それを受けまして、もちろん検討してまいりたいと思います。予算面などいろいろなものがあると思いますので、それも含めて検討させていただきたいというふうに考えております。

○久末委員

その案内板には外国語も入れてください。今、海外からたくさんの観光客が来ているわけですから、日本語だけだと読めないかもしれません。韓国語でもいいですし、調べてみて一番多く来ている国の言葉も添えてくれればありがたいと思っているので、これも計画の中に入れていただけますか。

○（産業港湾）観光振興室長

今、一般的な観光案内板につきましては、英語、それから中国語、韓国語を併記しておりますので、そのことも含めて考えてまいりたいというふうに思っております。

○久末委員

どうぞよろしく申し上げます。終わります。

○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 5 時 01 分

再開 午後 5 時 06 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、討論に入ります。

○北野委員

陳情第290号は採択を求め討論をいたします。

今年の第1回定例会に続いて、オタモイ海岸の安全対策について伺いました。ポイントは、理事者が昨年7月に地蔵尊より少し塩谷側の崖の一部の崩落をもってオタモイ海岸の崖地は危険だとみずから宣伝していることが問題で、その根拠にしているのが平成18年度に行ったオタモイ海岸急傾斜地調査業務です。これに対し私が指摘しているのは、平成に入ってから北海道が行った崖地の防災対策、この対策をとった箇所では崩落は起きていないとのことであります。七曲道路の安全対策として、昭和54年から61年にかけて、北海道で治山事業が行われ、整備が行われています。

また、同じく広場より山中海岸寄りの崖地の崩落防止対策も行われております。さらに小樽市としても昭和54年以降、龍宮閣のあった見晴台の一角、一帯や七曲道路の整備、広場の山中海岸寄りの一帯も整備されました。以後、これらの箇所では崩落は起きておりません。

昨年7月の崩落の場所は、これまで安全対策が講じられてこなかった場所です。この現状を踏まえて、オタモイ海岸を市民の憩いの場とするため最小限の安全対策をとることが必要で、これは陳情第290号の趣旨に合致するものと確信するものです。

採択を呼びかけ、詳しくは本会議で行うこととし、討論を終わります。

○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。