

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 12 月 19 日 (金)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 5 時 16 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。

「平成26年クルーズ客船の寄港について」

○（産業港湾）港湾室主幹

平成26年クルーズ客船の寄港について、報告させていただきます。

資料1をごらんください。

まず、「クルーズ客船の寄港状況」ですが、今年の寄港回数は合計41回となり、昨年の19回から倍増となりました。

乗船客数は3万6,000人、乗組員数は2万3,000人で、乗客・乗員合わせて5万9,000人となり、昨年の1万5,000人の約4倍となりました。

続きまして、「平成26年のクルーズ客船寄港に伴う市内経済効果の推計」についてですが、まず乗船客や乗組員の観光消費につきましては、土産代や食事代、観光施設の利用料、バスやタクシー等の交通費などが内訳になりますが、昨年、北海道開発局が寄港地型のサン・プリンセスで実施したアンケートや今年、北海道運輸局が定点型のサン・プリンセスとにっぽん丸で実施したアンケートによる1人当たりの消費額を用いて試算した結果、5億1,930万円と推計しております。

次に、港湾関係事業者の収入につきましては、船舶代理業務収入や水先案内料金、綱取り業務収入のほか、船舶に積み込む食材や船用品の販売の売上げなどが内訳になりますが、各関係事業者にヒアリング等を行って試算した結果1億8,630万円と推計しております。

次に、小樽市の港湾関係収入につきましては、入港料や係留施設使用料、船舶給水施設使用料、ひき船使用料の合計で5,430万円となりました。

最後に、その他につきましては、クルーズ客船が外国から早朝寄港する場合には、大勢の乗客・乗員の入国審査を短時間でする必要がありますが、今年は道内外の入国管理局から応援職員で対応しておりましたので、その宿泊代すとか、サン・プリンセスの定点クルーズに関しては、乗・下船手続などのため、船舶代理店や旅行会社など多くの関係者がかわり、その宿泊代など各関係者へのヒアリングを基に試算した結果、1,310万円と推計しております。

以上、合計いたしますと、今年41回のクルーズ客船の寄港に伴う市内の直接的な経済効果といたしましては、7億7,300万円になるものと推計しております。

なお、これ以外にもなかなか把握は困難ではございますが、札幌圏などからクルーズ客船を見にこられた観光客の消費、あるいは定点クルーズの乗船客の宿泊による経済効果などがあったものと考えております。

○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きまして、資料2に基づき報告いたします。

小樽港港湾計画の改訂作業の一環として、今後の物流・産業動向を踏まえた物流面における小樽港の役割について検討することを目的に、平成24年8月、小樽港湾振興会から推薦していただいた港湾関係者と市産業港湾部職員とで小樽港研究会を設置して検討を進め、本年11月に報告書として取りまとめたものであります。

検討に当たっては、小樽港の取扱貨物量がこれまでにない非常に厳しい状況にあること、また第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画等や港湾施設の老朽化対策、入港船舶の動向を踏まえた港湾空間の再編が必要であること、このほか 23 年に発生した東日本大震災における未曾有の津波災害を契機に、小樽港としても、防災対策の強化が急務であること、さらには、小樽港に隣接する石狩湾新港との関係についても、港湾管理運営や防災の面で重要性が増してくると考えられ、19 年度に策定した小樽港将来ビジョンで検討した石狩湾新港との連携について検証する必要があることから、これらを踏まえ、小樽港研究会では以下に示す 7 項目をテーマとして進めたものであります。

検討結果については、この後、説明させていただきますが、別紙 1 の報告書のとおりであり、今後、港湾計画改訂作業の基礎資料として、計画貨物量の推計や必要となる施設計画の検討に活用するほか、港湾振興に向けた取組の参考にするものであります。

それでは、別紙 1 の表紙をめくっていただき、裏面下段の目次をごらんください。

報告書は、「小樽港の現状」「検討テーマの選定」「各テーマの検討結果」の三部構成になっておりますが、当委員会では「各テーマの検討結果」について概略を説明いたします。

12 ページをごらんください。

まず、「1 既存物流の振興（穀物）」についてであります。「（1）穀物取扱の振興に向けた基本的な方向性」にありますように、今後、製造業、流通業の一層の合理化、効率化が求められると見込まれる中、北海道の大消費地である札幌市を含めた道央圏に位置している優位性を最大限に生かして、穀物関連企業の誘致を進めるとともに、背後圏 1 次産業の小樽港利用も推進し、穀物基地としての発展を目指すとし、「（2）必要と思われる具体的取組例」として、関連機関、企業と連携した流通分析、情報交換、重点施策の検討の強化等五つの施策をまとめております。

14 ページをごらんください。

次に、「2 既存物流の振興（フェリー）」についてであります。「（1）フェリー航路の振興に向けた基本的な方向性」にありますように、北海道の日本海側におけるフェリー拠点港として、物流面ではフェリー貨物の集荷拡大の活動を推進し、旅客面では船旅のよさの PR 活動等を強化して、新たな客層の拡大に取り組むことにより、既存航路の利用増大を目指すとし、「（2）必要と思われる具体的取組例」としては、物流、旅客両面での取組として、関係機関が連携し、関西、北陸方面への精力的ポートセールス等八つの施策をまとめております。

15 ページをごらんください。

次に、「3 既存物流の振興（コンテナ）」についてであります。「（1）コンテナ貨物の振興に向けた基本的な方向性」にありますように、小樽港のコンテナ航路を主要外貿航路と位置づけ、東アジアや今後成長が見込まれる東南アジア諸国との貿易拡大に向け、ポートセールス等を積極的に展開し、コンテナ取扱貨物量の増大を目指すとし、「（2）必要と思われる具体的取組例」として、ポートセールスの強化等八つの施策をまとめております。

16 ページをごらんください。

次に、「4 既存物流の振興（ロシア貿易）」についてであります。「（1）ロシア貿易の振興に向けた基本的な方向性」にありますように、今後、ロシア極東地域の経済発展が見込まれる中、小樽港の地理的優位性や港の特徴を生かし、航路の拡充を図るとともに、北海道日本海側のロシア貿易交流の拠点化を目指すとし、「（2）必要と思われる具体的取組例」として、関連機関、企業と連携した流通分析、情報交換、重点施策の検討の強化等四つの施策をまとめております。

17 ページをごらんください。

次に、「5 新規貨物の誘致の可能性」についてであります。「（1）新規貨物誘致に向けた基本的な方向性」にありますように、新規貨物の誘致については、広域的な視点、背後圏産業との連携の視点、企業誘致等の視点、ロシア貿易の視点を含め、別途検討を継続するとともに、今後、小樽港背後圏で進められる北海道新幹線等大型事

業の建設資材等の取扱いに取り組むとしております。この新規貨物の誘致に関しましては、北海道における港湾取扱貨物の状況分析等を行いました。北海道経済の低迷とともに、北海道全体の港湾取扱貨物量が減少傾向にあり、現状の北海道経済、産業全体を考えた場合、小樽港の取扱貨物量の大幅な拡大に結びつく新たな貨物を誘致することがなかなか見いだせなかったことから、今後、別途継続検討課題とすることで整理したものであります。

今後、港湾計画の改訂に向け、長期構想検討委員会を設置し、長期構想をまとめていくこととなりますが、これと並行して検討を進めていく予定であります。

18ページをごらんください。

次に、「6 指定保税地域の在り方」についてであります。この「(1) 指定保税地域の基本的な方向性」にありますように、指定保税地域の移転先を第2号ふ頭とすると整理しております。

現在、第3号ふ頭が指定保税地域に指定されておりますが、今後、第3号ふ頭を再開発していくには、この機能の移転が必要になり、代替埠頭の選定に当たりましては、指定保税地域を有効に活用するためにロシア貿易の機能の集約もあわせて考えたものであり、将来的に第2号ふ頭をロシア貿易ターミナルとして活用を図ることで整理しております。

19ページをごらんください。

次に、「7 公共上屋の必要数等」についてであります。この「(1) 公共上屋再編の基本的な方向性」にありますように、将来的な第2号ふ頭への指定保税地域の移転に伴うロシア船の集約も考慮して、中央1番、中央5番岸壁の背後荷さばき地を適地とすると整理しております。

なお、公共上屋につきましては、指定保税地域のあり方と同様、第3号ふ頭の再開発により、今後、当該埠頭内の公共上屋の解体が必要になるほか、他の埠頭にも老朽化により解体が必要となる公共上屋があり、これらの代替施設の確保を目的として検討したものであります。

20ページをごらんください。

次に、「8 効率的な港湾空間の構築」についてであります。これは将来の港湾空間の利用方針を検討したものであり、基本的な方向性にありますように、基本方針1として、港内の土地利用及び船舶利用において可能な範囲で機能別に拠点化、集約化を図り、効率的な港湾活動を支える空間利用を目指す。

基本方針2として、既存施設の機能強化や有効活用を図り、長期的な物流ニーズの変化にも柔軟に対応できる空間利用を目指す。

基本方針3として、災害発生時における防災機能の強化及び支援物資等の円滑な搬出入に対応するとともに、土地利用における物流空間と市民利用空間のすみ分け及び水域利用における貨物船等と雑種船のふくそう回避等、安全な空間利用を目指すとしており、具体的なゾーニング図は23、24ページのとおりであります。

こちらの図面をごらんください。

図中の青い点線が水産関連ゾーン、赤い点線が物流関連ゾーン、緑の点線が交流拠点ゾーン、ダイダイ色の点線が港湾業務関連ゾーン、ウグイス色の点線が生産ゾーン、水色の点線が船だまり関連ゾーン、紫色の点線が都市機能ゾーンを表しています。

物流関連ゾーンにつきましては、厩町岸壁及び第2号ふ頭から勝納ふ頭に集約し、第3号ふ頭及び周辺並びに若竹地区水面貯木場及び周辺は交流ゾーンとするもので、19年に策定した小樽港将来ビジョンのゾーニングとおおむね似たものとなっております。

なお、ゾーニング図の中には、拠点化を図る機能として、第3号ふ頭には旅客船ふ頭機能強化エリア、海上観光機能拠点化エリアを、第2号ふ頭にはロシア貿易ターミナル機能強化エリアを、港町ふ頭には多目的内外貿ターミナル機能強化エリア、コンテナ関連機能強化エリア、穀物関連機能拠点化エリアを、中央ふ頭には穀物関連機能強

化エリア、荷さばき保管機能強化エリアを、勝納ふ頭にはフェリー関連機能拠点化エリア、穀物関連機能拠点化エリアを設定しております。

続きまして、25ページをごらんください。

次に、「9 港湾における防災機能」についてであります、「(1) 今後の地震・津波対策の基本的な方向性」として、大規模災害発生時においても基幹航路を維持できるよう施設の耐震強化等防災機能の強化を図るとともに、官民の連携による津波避難対策の拡充、港湾BCPの策定により災害に強い港づくりを目指すとし、必要と思われる具体的取組例として、耐震強化岸壁の整備等、四つの施策をまとめております。

26ページをごらんください。

最後に、「10 石狩湾新港との連携」についてであります、「(1) 石狩湾新港との連携に関する基本的な方向性」として、小樽港と石狩湾新港は、それぞれの特性を生かしつつ、相互に連携し、物流環境の向上や防災機能の強化等、港湾総体としての利便性、安全性の向上を推進し、道央圏日本海側港湾の発展を目指すとし、「(2) 必要と思われる具体的な取組例」として、港湾管理運営における連携可能な施策の推進等三つの施策をまとめております。

○委員長

「小樽市中小企業特別資金（マルタル資金）の融資限度額の変更について」

○（産業港湾）産業振興課長

小樽市中小企業特別資金、通称マルタル資金の融資限度額の変更について報告いたします。

近年の市内の資金需要は全国や全道の傾向と同様に減少傾向にあります。本市の制度融資、マルタル資金は昨年度は新規貸付けが前年比で減少したものの、この数年間の傾向は増加で推移しており、市内中小企業にとっては、条件のよい利用しやすい資金になっているものと考えております。

昨年12月に金融機関の担当者との会議を行いました。その中で金融機関側から企業ニーズがあるということで、マルタル資金の融資限度額の引上げについて要望がありました。

庁内での検討や金融機関との協議の結果、これまで2,000万円だった融資限度額を1,000万円増額し、3,000万円に変更し、年末の資金需要に応えるべく、本年12月1日から既に実施運用しております。

このたびのマルタル資金の融資額の変更が市内中小企業の経営安定化の一助になればと考えております。

なお、周知については、11月28日の市長定例記者会見や各金融機関等で説明したほか、各関係機関への周知や本市ホームページで公表しております。

この変更に伴って、本日、資料も添付しておりますけれども、年度ごとで制度融資のみならず助成制度も含めてパンフレットをつくっておりますが、表紙には、囲み記事でマルタル資金の融資限度額が3,000万円に増額になりましたということで注意を促すような形で案内しておりますし、見開きのページになりますけれども、四つの制度融資を記載しておりまして、マルタル資金が一番上段に書いておりますが、融資限度額を3,000万円以内に変更した形で既に案内しているところでございます。

○委員長

「水産多面的機能発揮対策事業（追加事業）について」

○（産業港湾）水産課長

資料4をごらんください。

このたび、市は、水産多面的機能発揮対策事業の追加事業としまして、地域の漁業者等を構成員とした二つの活動組織、小樽東部地区水域監視活動組織及び小樽西部地区水域監視活動組織と11月19日に水産多面的機能発揮対策事業について協定を締結しましたので報告いたします。

現在、市は小樽海っ子倶楽部と協定を締結しておりますが、二つの新たな活動組織は、水域の監視としまして、トドやオットセイ、アザラシなどの海生哺乳類の来遊状況や上陸する場所の形成状況を監視及び記録し、データを北海道のトドワーキング研究機関へ提供することで、生態や行動の解明を図り、より実効性のある駆除に役立てることにより、漁具被害の低減化を図ることを目的に設立されました。

市としましては、この活動組織の取組は、漁家経営の安定につながることから、平成27年度末まで協定を締結し、活動組織に対して活動計画の審査及び活動の確認を実施していく予定であります。

なお、事業計画等の申請は、12月3日付けで採択されておりますので、現在、活動をできる状況になっております。

○委員長

次に、今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11号について」

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

議案第11号小樽市公設青果地方卸売市場条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

本議案の今定例会への提出に先立ち、本年6月の第2回定例会経済常任委員会において、現在の市場施設の使用実態を踏まえ、市場機能が確保される範囲内において、小樽市青果物地方卸売市場の都市計画変更を行い、都市計画変更告示後、小樽市公設青果地方卸売市場条例に規定する面積の改正を行うことについて報告したところであります。

6月の当委員会への報告以降、7月7日の小樽市都市計画審議会での協議、8月22日の同審議会の諮問等を経て、9月25日に都市計画変更の告示がなされたことに伴い、小樽市公設青果地方卸売市場条例第2条に規定する面積を3万3,575.76平方メートルから2万6,171.11平方メートルに改正する内容であります。

なお、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、施行期日につきましては、承認のあった日となります。

○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。

○北野委員

◎小樽港研究会の報告書について

最初に、小樽港研究会報告書について、事業課長から説明がありました。それに関連して、平成9年7月の港湾計画改訂で、中央地区の埠頭の大型化等が行われているのですけれども、今度の改訂では、今までの説明では文言がないのですが、埠頭の大型化等はそのままにしておいて事業着手はしないと理解するのか、それとも新たな展開をするのか、その辺をまず説明してください。

○（産業港湾）事業課長

まず、平成9年改訂の港湾計画にございます中央再開発事業2期、港町ふ頭と第2号ふ頭の拡張についてでございますけれども、今日説明させていただきました小樽港研究会の報告書の結論といたしましては、第2号ふ頭を将来的にはロシア貿易のターミナルとして活用していきたいという方向でまとめさせていただいておまして、この場合、埠頭の拡張というよりは、まず指定保税地域を動かし、なおかつ係留施設をなるべく多く確保することが課題となってきてございます。今後この研究会の報告を基にしまして港湾計画の改訂作業に入っていきますが、今のところ私どもとしては、現行の港湾計画にございます埠頭の拡張は取りやめる方向で考えまして、第2号ふ頭をこ

のままの埠頭としてロシア貿易ターミナルとして利用していくという方向で取り組んでいきたいと考えてございます。

○北野委員

そうすると、平成 9 年に改訂されたものが我々に配られているのですけれども、中央地区の港町ふ頭、第 2 号ふ頭等の埋立て大型化は、今度の改訂で訂正するということですね。それは、この文言からは読み取れないのですが、港湾計画ではこのことを撤回して、既存埠頭の有効活用を図るということで理解していいですか。

○（産業港湾）事業課長

今、御指摘のとおりでございます。

○北野委員

そうしますと、この研究会報告書の 21 ページ、中央地区の第 2 号ふ頭について書かれてある丸印の 3 番目、港町 3 番岸壁はうんぬんとあるのですけれども、ここは岸壁そのものはマイナス 14 メートルですが、航路がマイナス 13 メートルのままなのです。ここで多目的内外貿ターミナルとして活用するとあるわけですが、これは水深を確保すると、しゅんせつするというを前提にした文言なのですか。

○（産業港湾）事業課長

御指摘のとおり現在ここはマイナス 14 メートル岸壁ですが、水深はまだマイナス 13 メートルでございます、この報告書の考え方としては、ここをしゅんせつする考えでございます。

○北野委員

目標年次は 15 年くらいですか。

○（産業港湾）事業課長

今度、新たに港湾計画を改訂することで考えてございますが、その際の目標年次はおおむね 15 年ということで考えてございます。

○北野委員

それでは、研究会報告書に沿って順次伺っていきますけれども、いろいろと貨物が減少する中で、現実をリアルに見て、どう打開するかということで相当苦労していることがうかがえるわけですが、物流の振興ということでいろいろと書かれているのですけれども、これについてはこの前も指摘していますが、長期構想が出ないと今回の港湾計画で目標貨物量は、明確にうたわれないのですか。

○（産業港湾）事業課長

今回、報告させていただきましたこの報告書の内容、それからこの先、港湾計画を改訂していく上では、当然、貨物量の推計を行っていかねばならないのですが、その流れについて説明させていただきますと、まず今回の報告書は、あくまでも、今、小樽港は厳しい状況にありまして、今後どのようにしたら貨物量をプラスに転じていけるかという視点でいろいろな可能性を整理したものでございます。まだこの段階では、定量的にそれぞれの貨物が何トンになるというところまでは整理してございません。そして、この報告書がまとまりまして、平成 27 年度から長期構想委員会を小樽港でも設置しまして、具体的に港湾計画の長期構想と港湾計画の案をつくっていく形になります。

それで、この長期構想委員会では、改めてまた国土交通省の方々ですとか学識経験者の方々に入ってくださいまして、今回の報告書を基礎資料としながら、さらに貨物量の推計に当たっていろいろと検討していくことになるのですが、この段階で少しずつ数値化を図っていくこととなります。そして、長期構想また港湾計画の案をまとめていきますが、その作業の中で具体的な数字を推計しまして、示させていただくことになろうかと思えます。

○北野委員

そうしますと、前にも指摘しているのですが、石狩湾新港の港湾計画改訂は、長期構想はあるけれども、具体的に貨物量がこれだけ増えると貨物の種類も明記して港湾計画改訂をやろうとしているわけです。小樽港の場合は、その貨物の種類も貨物量も明確ではないと。将来に預けたような形で、実際に平成 9 年で改訂した計画は取りやめて現状のまま行くと。ただし、水深だけは 1 メートルしゅんせつしてマイナス 14 メートルにして、バースをマイナス 14 メートル活用できるようにするとなっているのですけれども、今度の港湾計画改訂で港湾施設を整備するのは航路だけでしょう。例えば、第 2 号ふ頭に指定保税地域を集約移転すると。この保税倉庫も港湾施設といえば港湾施設ですが、いわゆる埠頭その他からいえば、陸路の施設は別ですけれども、港町ふ頭の 3 番バースを活用して大型船を接岸できるようにするというのが唯一の港湾施設の整備ではないかとなると、ここの貨物くらいは、どういう種類のものを取り扱おうとして、どれくらい貨物量を予想するかということくらいは港湾計画の中で数字としても明らかにする必要があるのではないかと思いますので、いかがでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

まず、石狩湾新港の今の港湾計画は、平成 27 年度中に改訂されるということでお伺いしていますが、石狩湾新港の改訂作業と私どもの改訂作業は、2 年間くらいずれて進んでいます。石狩湾新港も、長期構想検討委員会を設置して、いろいろと議論を進めて今、貨物量が見えてきたという状況です。私どもも来年度から長期構想検討を始めていきますので、再来年くらいには、数字として一定の考え方を示すことができるかと思っております。

あくまでも今の小樽港研究会の内容というのは、定性的な議論をずっとしてきてございまして、ある程度伸び代があるのではないかとということで、この内容にはなっているのですが、まだ具体的に数値化している状況ではございませんので、御理解いただきたいと思っております。

○北野委員

2 年遅れが決定的なことになるのではないかと心配するのです。だから、私は小樽港の整備は石狩湾新港よりも 2 年遅れでやっているけれども、その審議の過程を聞いても、貨物の種類や貨物量が明確ではないと。そうしたら 2 年たてば種類や貨物が明確になるのかといえば、これはなかなか難しい問題だと思うのです。私は、貨物の量や種類を明確にすればそれでいいというものではなくて、新しい貨物を増やそうとすれば、それなりの根拠を持ってやる必要があると思うのです。何回も指摘しているように、石狩湾新港は貨物の種類や貨物量を明らかにしているけれども、全く架空の種類や貨物量なのです。これは前から言っているとおり、15 年を目標にして風力発電の機材が二千九百何十基も石狩湾新港で扱われるとして、それで新たな埠頭をつくったり背後地を整備するということになるのだけれども、道民の電気使用量が今の倍以上になる、あるいは北海道の人口が倍にならなければ根拠が成り立たないといういかげんきわまりないものなのです。だから、種類と貨物量が明確になればいいということではなく、やはり現実的なものでやる必要があるから、石狩湾新港よりも 2 年遅れとあなたはおっしゃることを私はよしとはしないけれども、しかし石狩湾新港の港湾計画改訂の進捗状況の中で、明らかに理に合わないものも見えるわけですから、そういうところから教訓を酌み取って進めていっていただきたいと思うのです。

私の見解について何か御意見があれば、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）事業課長

今の御指摘は、もっともなことだと思います。私どももこれから港湾貨物量の推計をやっていきますが、やはり現実をきちんと見極めた中で、なおかつ小樽港の地理的優位性ですとか特徴を生かして、伸び代につながっていくものを的確に把握しながら貨物量推計を行い、またそれを施設計画として位置づけていきたいと考えてございます。

○北野委員

それでは、指定保税地域を第 2 号ふ頭に集約するというだけでなく、現在、第 2 号ふ頭にある民間上屋などのこともありますから、そういうことも整備していかれるということだと思っておりますが、その第 2 号ふ頭を保税地

域に特化した上で、ロシア貿易の施設にするというお話だけれども、これは中古車の輸出その他を念頭に置いてですか。指定保税地域ということになれば、要するに関税を払う前の仮置きのところだと思うのですが、ロシア貿易では、どのような貨物の種類を想定して第 2 号ふ頭に指定保税地域を集約し、ロシア貿易の拠点にするということなのか、もう少し現実的にお答えいただけませんか。

○（産業港湾）事業課長

第 2 号ふ頭のロシア貿易ターミナルに向けての考え方でありますけれども、現在、小樽港におけるロシア貿易と申しますと、中古車、または輸入水産品が主なものになってございます。

それで、研究会で想定した将来のロシア貿易ターミナルの考え方についてなのですが、まずは中古車関連の船を第 2 号ふ頭に全部集約していくというのが、1 点目でございます。

これとあわせて、昨年開設されましたロシアのウラジオストクとの RORO 船航路につきましても第 2 号ふ頭に持っていきたいと考えてございます。そして、現在は、中古車、それから中古車の部品等がメインでございましてけれども、今後ロシアからの新たな輸入貨物ですかそういったものの掘り出しを進めながら、基本的に第 2 号ふ頭ではロシアに関係する貿易を特化して行っていきたいという考えでおります。

○北野委員

もう少し具体的にならないですか。例えば、この研究会報告書の 16 ページに定期航路の充実及び既存航路との連携という文言の中で、コンテナ貨物のウラジオストク港へのトランシップ輸送というくだりがあり、コンテナについては、新たなことを考えていると思われませんが、このトランシップ輸送ということになると、ウラジオストク港で何を考えているのか。これは、ここだけではなく別なところでも出てきますよね。だから、この二つを想定しているわけですから、新たな貨物については、ロシアアグリビジネスについていろいろ触れているから、ここの「1）関連機関、企業と連携した流通分析、情報交換、重点施策の検討と強化」と「2）定期航路の充実及び既存航路との連携」に関連して、もう少し具体的に考えていることを説明いただけませんか。

○（産業港湾）事業課長

ロシア貿易と先ほどの指定保税地域の関係をもう一度説明させていただきますと、まずロシア貿易につきましては、研究会の中でもいろいろな伸びしろについて議論させていただきました。まず、今御指摘のありましたコンテナを活用したものでございますけれども、現在、小樽港は上海との間に定期航路を持ってございます。上海に向かう途中で、伏木富山港に寄っているのですが、伏木富山港からウラジオストクに向けては、別な会社が別途コンテナ航路を有してございます。それで、北海道からのコンテナ航路で申しますと、今は、苫小牧から日本をぐるっと回ってウラジオストクに行くラインがあるのですが、これとは別に小樽からコンテナを出して、伏木富山でトランシップをかけてロシアに持っていくことができないかという可能性も検討したらどうかというのがこの中身でございます。

それから、アグリビジネスの関係についてですが、これは道内の銀行が極東でトウモロコシ栽培を試験的に始めてございます。この目的は、飼料の原料となるトウモロコシをこの地域で生産して、北海道の飼料工場に輸出しようというのが基本的な考え方でございます。当然、小樽港にも配合飼料工場がございまして、もしこれが実現いたしますと、ウラジオストクからトウモロコシが出てくることとなりますので、そう申しますと、日本海側にある飼料工場の優位性が高まるのではないかとという視点で考えてございまして、こういったものも注視しながら考えていこうというのが、このアグリビジネスの関係でございます。

それで、また先ほどの第 2 号ふ頭の話に戻りますが、ロシア貿易についてはいろいろな施策を考えさせていただきましたけれども、基本的には中古車にかかわるものですか、また新たな貨物としては製材などそういうものも、将来、貨物として取り扱えるといいと思っているのですが、現在、在来船で来ているロシア貿易は第 2 号ふ頭に集

約をかけて、なるべく利便性を高めた中で、こういった貿易の振興を図っていききたいというのが第 2 号ふ頭とロシア貿易の関係でございます。

○北野委員

そうすると、既存の第 2 号ふ頭を再開発という表現はしていないけれども、そこに指定保税地域を集約するというようになって、ロシアも道内の銀行などがやっているようですが、トウモロコシということが、今、具体的に言われましたけれども、そういうことが将来伸びるのであれば、それを受ける日本海側の飼料工場とは、具体的にはどこなのですか。

○（産業港湾）事業課長

今、私どもが想定しているのは、小樽に現有する飼料工場が 1 社ございますが、こちらを想定してまして、現在は、日本海側にあっても、原料がアメリカから来ていますので、航路的に遠いという不利な条件がございます。

また、飼料を生産して顧客に配るにしても、例えば牛ですとか乳牛は道東にいるものですからなかなか競争力が持てないといった実態があるものですから、このロシアでのトウモロコシ栽培が実現すれば、少なくとも原料が今より安くなって競争力がついてくるのではないかという視点で考えているものでございます。

○北野委員

いろいろ考えているのはいいのだけれども、現実の経済の動きを見れば、例えば最近のバターとかチーズの不足が取り沙汰されているのは、酪農家が減っているのが最大の要因だということになっているのです。これはテレビでも報道されています。そうすると、道東にある酪農が衰退していくということになれば、そういうトウモロコシを受けて日本海側が地理的に優位になっても、飼料工場も背後の牧場がなくなれば意味がないのです。それなのに、日本の北海道の酪農が将来伸びていくということを前提にして、こういう港湾のさまざまな施設だとか何かをやられても、どうなのだろうかと疑問があるのです。そういうことまで研究会で議論したのですか、小樽にあった飼料工場も幾つも撤退したのですから、そういうことを考えれば、あなたの言わんとするのは水際です、ロシアに日本海側が有利だと。トウモロコシを道内の銀行が投資しているかどうかかわからないけれども、栽培して持ってくることを試験的にやろうとしていると。そういう動きは承知しているけれども、飼料工場は酪農が背後できちんとしていなかったら成り立たないのです。北海道で酪農が衰退の一途をたどっているときに、そういうことを議論して、酪農の発展については、全然どうなるかわからないけれども、ただ対応しようということでは、一貫性がないのではないかと思います。この間の酪農の衰退と小樽の飼料工場の撤退ということを考えてだけでも、果たしてそういうことが現実的にできるのかという疑問があるから聞いているのです。研究会では、そこまで立ち入って議論されているのですか。

○（産業港湾）事業課長

今の御指摘については、研究会の中でも意見として出ておりまして、まず私たちの酪農業の今後についての見たてですが、酪農業が非常に難しい環境にあるというのは認識してございます。一つとしては T P P の関係もございまして、また道内の人口減少というのもございます。そして、私どもが、これらの将来的に向かってどんな傾向にあるかということで捉えたのが、いずれにしても道内の飼料工場は、厳しい競争下に置かれるだろうということでございます。それで、小樽に今、1 社ございますけれども、これについても、本当にこれから厳しい状況の中で戦っていかなければならないと考えてございまして、その場合に今ある飼料工場が、いかに競争力を高めていくか、そしてそのために小樽港に何ができるかという視点で今回考えたものでございまして、本当にロシアからこういったトウモロコシが来ることによって原料が安くなれば、苫小牧、それから広尾、釧路といろいろ飼料工場がありますが、小樽の今ある会社についても何とか存続していく道筋も見えるのではないかとということでこの施策を考えたものでございます。

○北野委員

今の説明では、これまでの現実の経済の動きと北海道酪農の現状、今後の展望を考えた場合に、果たしてそういうことが物になるのかということが一番の、北海道酪農が盤石ですということであれば、競争に打ち勝って飼料工場を活性化させていくことも可能ですけれども、一番のポイントである酪農の衰退をどうするかがはっきりしないで、港湾計画だけで議論するというのは、どうなのかと。そこにお金をかけるということになれば、私はなおさら慎重でなければならないと思うのです。

それから次ですが、16ページ、ウラジオストク港とのトランシップ輸送ということですが、ウラジオストクで積替えか何かして、言ってみれば輸出するというか、フェリーとの関係ではそういうことを考えているのですか。どういうことを具体的に想定して、この「2）定期航路の充実及び既存航路との連携」についてこのように書かれたのか、説明願います。

○（産業港湾）事業課長

コンテナにおけるトランシップの関係、それからフェリーとサハリンへの輸出、この二つについて答弁させていただきます。

まずコンテナにつきましては、先ほど少し触れさせていただきましたが、現在、北海道からウラジオストク、ロシアに貨物が流れているのは事実ではございます。いろいろなモードはございますが、コンテナとしては苫小牧から日本の太平洋側をぐるっと回りまして、ウラジオストクに行っているラインが1本ございます。それで、今、私も小樽港は、直接ロシアとの航路を持ってございませませんが、上海に行く航路を1本持っています、これは小樽港を出たら、次に伏木富山港に泊ると。伏木富山港からは、会社は違うのですが、別途ウラジオストクに向けて航路を持ってございます。それで、ロシアに物を運ぶに当たりまして、例えば小樽のコンテナ航路を使って伏木富山港に持っていく、そして伏木富山港でトランシップをかけてウラジオストクへ持っていくという流通ルートがつかれないかというのが、このコンテナの関連の中身でございます。

それともう一つフェリーの関係でございますが、最近の新聞等ですと、ロシア経済がまた危ういといろいろ出ていますけれども、ここで議論を進めてきた過程の中では、結構ロシアは伸びている状況でございまして、特にサハリンではいろいろな投資が進んできているという状況をデータとして考えてございました。そういう中にありまして、北海道から持っていく貨物は小樽港で何とか取扱いできないかということなのですが、例えば日本から出る貨物、道外から出る貨物があって、サハリンへ行くものがあれば、まずは小樽港へ来ているフェリー航路で、小樽港まで持ってきて、そこで小樽港の在来船に、若しくはRORO船に載せ替えて、ロシアへ持っていくといったことについてもできないだろうかというのが、この考え方でございます。

いずれも、まだ具体的な品目を追って、何トンぐらい可能だというレベルまでは行っていないのですが、今こういった航路を持ってございますので、こういった活用をもう少し研究を深めて取扱貨物量に結びつけていったらどうかというのがこの考え方でございます。

○北野委員

今の答弁ですけれども、石狩湾新港の港湾計画で、花畔地区のコンテナヤードが狭いから広げるといって、中央水路の掘り込み部分にも内貿の大がかりな施設を整備して、コンテナを飛躍的に伸ばすということがあるので。私が心配しているのは、小樽の港湾業者は、既に石狩湾新港でも営業しているのです。だから、小樽港を使わなくても石狩湾新港でコンテナを取り扱っても会社としては別にどうということがないわけですから、聞きづらいかもしれないけれども、港湾業者がどちらの港を使ってやるのかということをはっきりさせないと、小樽港にいろいろお金をかけて施設は整備させても、実際には使われないで石狩湾新港を使うということになれば、これは一体何なのということになるのです。これは今まで何回もあつたし、あなた方だってそれを見てきているわけです。そういうことについては、ここでは1行も触れられていないのだけれども、どう解決されるのですか。

○（産業港湾）事業課長

この研究会の議論の中で、石狩湾新港との関係ということもございますけれども、まず小樽港のコンテナ航路につきましても、このオペレーティングをやっているのは小樽の地元の会社でございます。石狩湾新港は、また別の会社がやっておられますけれども、先ほどの御質問の中にありましたコンテナが石狩湾新港へ行くのではないかということについては、逆に今回この議論をやっている中で、小樽の地元業者の方も、もう少し小樽港でコンテナ貨物を伸ばすような取組を考えていきたいということでも意見をいただいておりますので、すぐさま施設整備という考えではございませんが、まずは地元の航路の活性化を図っていくという視点で今回議論をさせていただいております。

○北野委員

そうやって言えば格好いい答弁だけれども、実際にそうなるのかと。あなた方、新港に派遣された職員も経験しているし、現実には目の当たりにしてきているわけでしょう。そうすると、事業課長の言うとおりに、今度コンテナは小樽港を使いたいということであつたら、石狩湾新港のあの計画は要らないのです。あんなばかにかいやードをがっばり広げたり、あるいは堀り込みのところに新たに岸壁整備をしてコンテナヤードをつくるなどということは、必要なくなるのです。両方ともこういう計画を立てて、税金を使って果たしてうまくいくのかというのがあるのです。だから、最後に石狩湾新港との連携ということがうたわれているけれども、両方でいい話をして、結局、結果としてはどちらかが過大設備になるのではないのかということなのです。

名前は言いませんが、小樽市役所出身の石狩湾新港振興会の幹部が、この間の石狩湾新港の記念シンポジウムのパネリストになって発言していました。私は後で皮肉ってやりましたが、そういうふうには小樽から行っている業者の人が、石狩湾新港をもっと活用すべきだということを言っているのです。あなたの言っていることと違うのです。だから、そういうときに、そこに触れないで、石狩湾新港と小樽港で別々に港湾計画の改訂をやっても、私はパッシングすると思います。だから、そのところを全く触れないから果たしてどうなのだと、港だけ整備させて、さっぱり使ってくれないということがまた起こってくるのではないかと思うのだけれども、このあたりはどうでしょう。これは一課長で答えられるのかい、参事や部長はどうするのですか。

○（産業港湾）港湾室長

今の御指摘ですけれども、現在、計画という形でそれぞれ石狩湾新港もやっていますし、あるいは小樽港もこれから計画を立てていく。北野委員もよく御存じのとおり、計画の実施ということになれば、過去はかなり先行投資というか、先にハードを整備して、どちらかというとも貨物が来るというような風潮は確かにありましたけれども、現在は、ある程度、確実性があるものでなければ、管理者もなかなか事業着手とは考えておりませんし、国もそういった予算づけはしてきません。

それから、今、石狩湾新港と小樽港の関係ですけれども、業界については、当然小樽港で仕事をなさっている業界の方が、今、石狩湾新港で仕事をしていることは現実であります。それについては、今、持っている施設の中である程度すみ分けた中で行われています。ただ、コンテナの部分については、どちらもコンテナというモードは一緒ですけれども、石狩湾新港については韓国航路、小樽港については中国航路ということで、一定の違いはあると思っていますし、今後につきましても、北野委員がおっしゃるような二重投資とならない形で、私どもは石狩湾新港の管理者でもございますので、そういったことは肝に銘じて港湾行政を進めていきたいというふうを考えております。

○北野委員

17ページで、「5 新規貨物の誘致の可能性」ということが書かれていて、検討の具体的な方向性ということをして「1）広域的な視点」ということで、3行の本文が書かれているのです。言わんとすることはわかるのですが、このサプライ・チェーン・マネジメントが進展している国内産業状況を踏まえると、言ってみれば、産業の近代化

が進んで、その枠を越えた取組がやられており、だから、フェリー貨物もここで何とか結実させていこうという話だけでも、イメージが湧かないのですが、この 3 行は具体的にはどういうことを意味しているのですか。

○（産業港湾）事業課長

これにつきましては、これからリサーチをかけていきたいと思っているのですが、サプライ・チェーン・マネージメントというのは、要するに作業の分業制ということで、つくったものを次のところに移して組み立てたり何かをするといったものなのですけれども、今後、日本海側にあるいろいろな企業にリサーチをかけて、例えばこれもやはり企業誘致が前提となってくるのですが、小樽港に大規模でなくても何か企業を持ってくると、例えば本州からうちのフェリー航路を使って小樽港に荷物を持ってきて、そこで何らかの加工なりなんなりをして、また例えば道央圏に持っていくですとか、そういった流れにつながるものがないかということの研究したいということでございます。

○北野委員

いろいろ心配な点を指摘したのですが、今までに小樽港の厳しい現実をリアルに見て、どう打開しようとしているかという努力を私は評価します。そして、経済の動向などもいろいろ調べて、それを活用できないかなど、いろいろな工夫をされているのはわかるのだけれども、隣の石狩湾新港が、具体的に事を進めている段階で、小樽港がそういう抽象的な議論をして 2 年遅れでいて、小樽港はそれほど必要ないということになったら、意味のない話になるわけです。そのあたりは念頭に置いてやらないと、石狩湾新港で面倒くさいから小樽港は船が入っていないから貸しなさいということで、使用料は入るけれども、そのような雑用係にさせられてしまうのではないかという不安は、このあれを聞いても払拭できないと。だから、これを現実のものにするのはなかなか大変な努力が必要だし、小樽市だけではなくて、業界とか何かの力もかりていかなければできない話だということはよくわかりますから、その辺を踏まえて、ぜひ私の指摘したことを念頭に置いて事を進めていっていただきたいと。必要な意見は、また別の機会に述べることにいたします。

○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

◎マルタル資金と災害に対する企業への対策について

それでは、冒頭にいろいろと報告を聞きましたが、年末を迎え、マルタル資金についても融資限度額が 2,000 万円から 3,000 万円に増額されたということで報告がありました。

最初に、マルタル資金について、融資限度額が 2,000 万円から 3,000 万円に増額され、大体大枠でどれぐらいの見通しをされているのか、金額ベース、もし昨年同様なら昨年同様で構いませんのでお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

マルタル資金の新規の貸出しは、年間 200 件前後で 20 億円程度になっております。

もう一つの条件としては、これまでの実績の中で融資限度額が 2,000 万円の時代ですけれども、マックスの 2,000 万円を使われている件数が十数パーセントあったということがありまして、掛ければそのうち 3,000 万円のうちどれだけ使われるかということが推定なので、何とも言えませんが、そういう程度の実績があったところでの推計かというふうに考えております。

○山田委員

今るる御説明がありました。マックスで大体 20 億円、件数で大体 200 件、そうすると融資限度額を 3,000 万円に引き上げた部分では、件数はその 200 件の 3 分の 2 程度ということで、商工業、そういうところから要望があったと思います。今後は、気候も爆弾低気圧などの災害に対する部分も、これから考えていかなければならないと思います。

今回、私も少しひも解いて見てみましたら、12月5日の大雪災害により被災した中小企業への対策ということで、いろいろな施策が行われております。まず、この12月5日の災害による中小企業への対策について、内容がわかればお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

経済産業省で12月11日に出された対策でございますけれども、徳島県が12月5日の大雪による災害で災害救助法が適用されたということ踏まえて、被災中小企業・小規模事業者対策を行うということで、特別相談窓口の設置、災害復旧貸付の適用、既往債務の返済条件緩和等の対応、小規模企業共済災害時即日貸付の適用等の対策が行われたと認識しております。

○山田委員

12月のほかにも、2月14日の大雪や8月には豪雨でもこのような対策が行われたと思います。このときに適用された施策、セーフティネット保証5号若しくは4号について説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

今は資料を持ってきてございませんけれども、セーフティネット保証については、いろいろな条件や経済状況を反映して、年間で何度も対象業種の増減があることから、委員の今の御質問である、2月と8月の災害に対応して、小樽でも、対象になった業種があったかについては記憶にございませんでして、もし後でということであれば、後で資料をお持ちします。

○山田委員

8月の豪雨においては、北海道では礼文町が指定になっています。全国では福岡県、高知県、徳島県、広島県、奈良県、兵庫県、京都府が指定されており、また12月5日の大雪による災害も、セーフティネット保証4号ということで、私は認識しております。

今は資料を持っていないということですので、この部分はまた後から聞いていきたいと思いますが、最後に災害については、いろいろな形であると思っておりますけれども、もし本市でもこのような災害があった場合には、同様の対策が適用されるということによろしいですか。

○（産業港湾）産業振興課長

今回の経済産業省の対策もそうですし、たぶん2月と8月の対策も全国的に対象だという話ではございませんでして、例えば今回の大雪で言えば、徳島県限定の対策でございますし、たしかそのセーフティネット4号は全国的にその業種でいいですということではなく、災害に遭ったところの地域が対象の要件になっているかと記憶しております。

仮に小樽市がそういう災害救助法の対象になるような非常に大きな災害をこうむったと仮定すれば、国でそういう対策をされるのではないかと考えております。

○山田委員

ぜひとも、そういう対策が必要となる状況にならないことをお祈りします。

◎農工商等連携事業について

次に、今年度、第2回の農工商等連携事業計画が認定されたと聞いております。中小企業者と農林漁業者が連携した3件の事業が認定されているのですが、この概要について説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

このベースが平成20年5月16日に成立した法律でございます、農工商等連携促進法という法律でございます。

要は、地域経済の中核をなす中小企業者や農林業者の活性化を図ることがとても大切だということで、中小企業者や農林漁業者が1次、2次、3次の産業の壁を越えて有機的に連携し、端的に言えば、両者の強みを発揮した新商品の活用、販路開拓を促進しようということを目的にして、農林水産省と経済産業省が一体となつてつく

ったものでございまして、二つの事業スキームがあり、一つは農商工等連携事業計画に申請して認定してもらおうというものと、もう一つは農商工等連携支援事業計画の認定申請という二つのスキームでやられて、その計画が認定されれば何個かの支援が受けられるという事業スキームになっております。

10月15日に、平成26年度第2回の農商工等連携事業計画で認定されたものについては、全国で18件あり、そのうち北海道での事業が3件あります。小樽は関係ないのですが事業名だけ言いますと、一つは「競争力のある農業経営をサポートするクラウド型営農システムの開発・販売」、二つ目が「北海道産有機小麦を用いた有機JAS認証パンの開発、製造及び販売」、三つ目が「北海道産小麦を活用した新しいかりんとうの開発・製造及び販売」ということで認定されたということです。

○山田委員

北海道でもこのような連携された事業が3件認定されたということは、本市もまだまだ可能性があるのかなと思います。

最後にお聞かせいただいた、浜塚製菓株式会社のかりんとうが今回認定されたということで、銭函工業団地にもオタル製菓株式会社がありますので、本当にまだまだ夢も希望もあるのかなと思います。

農業関係に関連して、お聞きしたいのですが、現在、観光地域づくりの関連支援メニューの中に、農山漁村活性化プロジェクト支援交付金、都市農村共生・対流総合対策交付金、「農」のある暮らしづくり交付金、美しい農村再生支援事業がありますが、この4事業についてあらあらでいいのですが、概要をお聞かせください。

○（産業港湾）農政課長

ただいまの4件の支援事業についてですが、1件目の農山漁村活性化プロジェクト支援交付金ですけれども、これは地方自治体が地域の自主性と創意工夫により、定住者や滞在者の増加を通じた農山漁村の活性化を図る計画を策定し、その実現に必要な整備計画を立てるということに支援してくれるということなのですが、例えば本市ではおたる自然の村ですけれども、これもこの中の一つの事業で、農林漁業の体験のための施設、その他の地域間交流の拠点となる施設の整備ということで、農林漁業体験施設ということで、本市では活用した経過がございます。

次に、都市農村共生・対流総合対策交付金でございますが、これは農山漁村の持つ自然や「食」を観光とか教育、それから福祉等に活用する、また集落連合体による地域の手づくりの活動を支援するというので、これは都市と農村の共生・対流の推進ということで、都市の方と農村の方を結びつける事業でございます。定額とか率につきましては、それぞれ詳細にわたる交付金等ですので、さまざまな率で、また事業実施期間もたくさんございます。

次に、3点目の「農」のある暮らしづくり交付金でございますが、都市及び近隣地域における住民が農と触れ合う機会を増やしていくための取組ということで、本市にもございますけれども、特に市民農園など都市の近郊にあるもので、住民に農の魅力を教えるという交付金でございます。これは、1件当たり400万円定額とか付随する簡易な施設整備については100万円を上限として交付するという内容でございます。この事業は、都市と住民というそういうコンセプトがないと、少し難しいかなというふうに思っております。

最後の4点目の美しい農村再生支援事業でございますが、これは景観と伝統ということで、本州のほうで棚田や疎水等の美しい景観ということで、伝統とそういうものを結びつけた取組に対して出る、ソフトに対する事業でございます。これは、法律に基づく景観保全等に取り組む地区や国際機関が認定した世界農業遺産を対象にということでございますので、こちらの事業は、本市では活用しようにも無理だというふうに思っております。

○山田委員

私も、以前、農業に関して施策をいろいろ要望したことがあります。今回調べたところでは、やはりこういういろいろな支援事業、または交付金などがありまして、できたら本市の農業者の方にも、こういう支援策がないのかと思って聞いたところです。

話は変わるのですが、本市で農業をされている方で、忍路水車の会という方々がいらっしやいまして、そこも今いろいろと農業をされている方々が地元でとれた物産を販売しているのですけれども、臨時に開いているところですから簡易トイレが設置されているのですが、十何年も続いていることから、若い方がトイレの設置を要望していると聞きました。そこで、このことに対して何か支援ができないかと思って、こういう質問をさせていただいたのですが、その点について何かお考えがあれば、お聞かせください。

○（産業港湾）農政課長

忍路水車の会、水車プラザというところで、代表者は、今年、農業委員会委員になられた方でございまして、今年の秋には秋の収穫祭ということでその付近でとれたそばを400食程度提供して、ずいぶん楽しまれて、私も3回目のときに行ったことがあります。年々人が集まってきて盛況になってきたと聞いております。

人が集まりますと、当然トイレということで問題になってくるのではないかなということ、何人かの方に聞いたところ、1年通じてトイレをつくるのはどうなのかなということ、水車プラザがオープンしているのは夏場ですと金・土・日ですか、9時から晩の5時までということで、実際、立派なトイレをつくっても24時間1年でとなると、管理することが少し自信がないということを言われていましたので、今後どういったことで、トイレなりの整備が可能かどうか、もう一度改めて関係者と話しまして、必要かどうかということも含めまして検討していきたいと思っております。

あと、学校の関係者の方で、水辺の楽校というのがあの地区で行われているということで、小学校5、6年生の子供ですので、水を使うとやはりトイレが近くなるということで、そういうことで1回トイレをつくっていただけないかという話がありましたので、そういうことも含めて可能かどうか検討していきたいと思っております。

○山田委員

ぜひ、お願いいたします。

今、最後に言われましたこの水辺の楽校についても、最近は整備が滞っておりますので、学校だけではなく、観光でもこの水辺の楽校の部分でも整備されるように望みますが、これは要望にしておきます。

◎歩行者通行量調査について

それでは次に、歩行者通行量調査結果が出ました。

最初に調査地点を7地点から10地点に増やした狙いについて、お聞かせください。

○（産業港湾）三船主幹

調査地点を7地点から10地点に増加した狙いではありますが、この調査の開始以来、観光客の増加が顕著だったということを踏まえまして、平成13年から中心商店街の中の7地点だけではなく、ふだんから観光客の通行が多いと思われる地点の計測を開始したと。その結果、現在は10地点ということに落ちついたというふう聞いております。

そして狙いですが、データを観光振興室に提供しております。観光客の動きですとか観光動態等、各種分析の基礎データとして活用してもらっているということでございます。

○山田委員

この歩行者通行量調査結果については、いろいろと分析、パーセンテージが出ております。それプラス、主観的なものも述べられているのですが、このことについて今回つけた理由は何でしょうか。

○（産業港湾）三船主幹

歩行者通行量調査結果の分析についてでございますが、例えば総通行量自体が秋よりも春のほうが少ないですとか、平日よりも休日のほうが少ないといった実態が出ております。

本市は、やはり人口の減少と高齢化が進んでおまして、通行量の減少という傾向から抜け出すのは極めて難しいものがあるかと思っておりますけれども、商店街側としてもこういった結果をヒントとして、春の通行量が少ない、

休日の通行量も少ない、言ってみれば弱みでしょうか、そういった部分について対策を練る、そういうヒントにつながるのではないかと考えております。

また、市といたしましては、さらに詳しい分析も行っております。その結果をもちまして、例えば今年はどのようなイベントにしようかといった相談などが商店街サイドからあった際に助言を行っていく、そういった際の参考にもしています。

今後も調査ですとか分析を継続するというので、基礎になるデータをしっかりと持って中心市街地の活性化を商店街の皆さんと一緒に考えて、的確なアドバイスなどを行っていければというふうに考えております。

○山田委員

この調査については、いろいろとヒントになる、そういった部分で活用できると。やはり私もこの調査については、調査結果はうそを言わないと。調査に基づいていろいろな施策が打てるのかと思っております。ぜひ、こういう調査に基づいた助言、またヒントなりをあわせて商店街の活性化にぜひともお願いいたします。

それと、今回、平成26年度地域商業自立促進事業の2次募集がされ、本市の花園銀座商店街で、事業が採択されたと聞きますが、この事業の概要についてお聞かせください。

○（産業港湾）三船主幹

平成26年度地域商業自立促進事業の申請を花園銀座商店街が行い、採択されたということでございますけれども、この事業は大きく二つに分かれておまして、一つは調査分析の事業、それからハード面の整備に使ってもらえる支援事業という形の事業に分かれております。このたび花園銀座商店街が手を挙げたのは地域商業自立促進調査分析事業で、自分の商店街におけるさまざまなニーズ調査ですとかマーケティング調査ということであると聞いております。

○山田委員

今、あらあら説明していただいたのですが、例えば今は花園銀座商店街ですが、ほかの商店街でもこのような促進事業、もしこういうような施策があるとしたら、応募できるのでしょうか。

○（産業港湾）三船主幹

市内どちらの商店街でも、やはり同じようなといいますか、今後に向けての新たな企画ですとか事業に向けての調査ということで、どこの商店街でも応募することができるものと考えております。

○山田委員

私もいろいろ調べてみたのですが、地域商業自立促進調査分析事業だとか、地域コミュニティ形成促進支援事業、商店街等新陳代謝促進支援事業、魅力創造支援事業、このような事業があると思います。その中でも、特に、今回、花園銀座商店街が、この調査をしなければならぬと思ったきっかけをお聞かせください。

○（産業港湾）三船主幹

花園銀座商店街の今回の調査目的といいますか、そういった部分であろうかと思いますが、採択の結果をごらんになったかと思うのですが、そちらに記載がございますとおり、商店街の未利用地にテナントミックス施設及び屋外イベント空間の整備となっております。花園銀座商店街の中に少し大きめの空き地となっている部分がございますので、そこをうまく活用したいということで、以前から商店街の有志が集まって話を進めていて、それを現実に持っていくための今回は調査事業というふうに聞いております。

○山田委員

ぜひとも、まだまだ概要が、調査されてから今度事業という形になりますので、ぜひ、その調査に基づいて、地域が活性化されるよう私からもよろしくお願いたします。

◎来年度のクルーズ客船の寄港の施策について

それでは、質問を変えまして、平成26年度クルーズ客船の寄港状況について、ある程度新聞報道にもありましたが、来年度はクルーズ客船の寄港が減ると。翌々年度には、今度その減ったクルーズ客船をどのようにまた本市に呼び込むかということで新聞報道がありました。私もほかの地域のフェリーなどのパンフレットを見ましたが、やはり本市のクルーズ客船の誘致などの部分でいろいろと言われていることは、例えば料金や期間、寄港地など、そういうものをもっと市民にわかりやすくされてはどうかという話があったので、最初に来年度検討しているクルーズ客船の寄港促進の施策について、何かあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

クルーズ客船をいかに市民の方に親しんでいただく、あるいは知っていただくということで、これまでそういう面につきましては、船側ですとか運行会社などと連携いたしまして、市民向けの船内見学会ですとか、あるいは市が中に入りまして、リーズナブルな料金でクルーズツアーを体験していただく、市民クルーズを実施してきたところがございます。今後も引き続きそういったことを実施するとともに、今年にっぽん丸の飛んでクルーズ北海道のときに、北海道運輸局や北海道クルーズ振興協議会と連携いたしまして、市民向けのクルーズセミナーなども開催したところです。こういった市民向けの情報発信の機会を増やしまして、クルーズ客船に次年度以降乗っていただく、あるいは乗っていただくことを前向きに考えていただけるような、そういう情報を発信できる形で取り組んでいきたいと考えております。

○山田委員

今年は、もうクルーズ客船の寄港は終わりましたが、クルーズ客船を利用した方々といろいろ話す機会もありまして、最後には料金が半額になったとか、低料金で乗れるとか、寄港地も近くでいろいろな日にちが設定できたなど、そういうこともお聞きしました。市民からは、もっと低料金で利用しやすい、そういう話が早く聞きたかったという話も聞いております。今後、利用促進についてアンケートなりをとってはいかがかと思うのですが、まずそれが1点。

また、最終のクルーズ客船のときにはイベントで使用していたテントが撤収されており、イベント的には少々寂しかった部分がありますので、そのイベントで使用していたテントの今後の利用について、その2点についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

市民にクルーズ客船に親しんでいただくために、どのような取組をしたらいいかということ把握するためのアンケートという御質問かと思えます。それにつきましては、どこでそういったアンケートを実施するかとか、そういった手法の問題もありまして、今は、実際にそういう検討をしているわけではございませんが、例えばクルーズ客船の出迎えや見送りのときに、市民の方と話す機会が多々ありまして、そのときに例えば今年のサン・プリンセスの場合とかですと、船の料金などをお伝えしますと、そんなに安いのですかといったような形で驚かれて、機会があれば乗りたいなど。ですから、そういった形で市民に対してクルーズ客船にはいろいろな種類がある。高いものもあるけれども、安くて気軽に乗れるものもあると、そういったような情報を先ほど説明いたしましたクルーズセミナーですとか船内見学会など、そういった場を通じて発信していきたいということで考えております。

2点目の今年開催いたしましたイベント、それから大きなテントの活用についてですけれども、非常に今の最初の質問にも重複いたしますが、私どもも市民にそういったクルーズ客船の魅力を知っていただくということで、埠頭に足を運んでいただくということが何よりも大事だと考えております。そして埠頭に足を運んでいただいた市民の口コミで、またクルーズ客船の情報が広がっていくと、そういった機会づくりのために、今年6月7日のダイヤモンド・プリンセス初寄港の際に、小樽クルーズウェルカムフェスタというイベントを開催したところですが、今後につきましてもそういった市民に気軽に埠頭へ足を運んでいただけるような機会づくりを行う中で、市民の声などもお聞きしながら、取組について検討してまいりたいと考えております。

○山田委員

やはり市民の方々は、ロコミでこんなに安いときに乗ったよだとか、今回こういう日にちで、二、三日で回ってきたとか、結構そういうロコミがあるわけなのです。ですから、私も聞いた範囲では、そういうロコミがいい方向で広がって、クルーズ客船を利用する方の増員につながればということで、この質問をさせていただきました。

◎小樽港港湾計画について

最後に、小樽港港湾計画には七つのテーマがそれぞれあります。今回、既存物流の振興ということで、最初に穀物が挙げられておりますが、まずこの穀物についてどのような分析をされたのか、4点ありますよね、小麦、トウモロコシ、米、大豆ということで、実際、小樽港にこういうものを陸揚げして、どういう過程で消費地に向かう、そういうような要望があるのか、この点を少し具体的にお聞かせ願えますか。例えば、背後に工場地があって、そこに行くとかということで答えていただけますか。

○（産業港湾）事業課長

今回の報告書でございます穀物の施策を立てるに当たりましての背景といいましょうか、分析の考え方についてでございますけれども、まず小麦の関係になります、これにつきましては、特に施策の中でポイントとしているのは、道産小麦の移出をターゲットとしてございます。道内の小麦の生産量ですけれども、ここ10年で言いますと、おおむね大体40万トンから60万トンぐらい生産されておまして、その8割が道外へ移出されているという状況でございます。

移出している港としましては、やはり道東方面での生産が多いものですから、釧路、網走、苫小牧、それから留萌からも移出されているのですが、この道産小麦の生産地を見ますと道東方面が多いのですけれども、実は空知、石狩、それから後志は若干少ないですけれども、この3地域を合わせると平成22年でいきますと、23パーセントぐらいあるということになります。それで、こういった生産地と、移出ということを考えたときに、小樽港の取扱いがもう少し見込めるのではないかと考えまして、何とか道産小麦の取扱いに取り組んでいきたいということでございます。これにつきましては、実は23年から取扱いが始まりまして、23年は4,500トン、それから24年は6,000トンということで、今年も一定程度取扱いが行われております。すぐさま1万トン台に増やしたりというのは、なかなか難しいということも聞いてはいますが、こういったところに活路を見いだしたいというところでございます。

続きまして、トウモロコシについてでございますが、これは先ほど来、北野委員の質疑の中でもいろいろと答弁させていただきましたけれども、やはり現在背後にある飼料工場をいかに存続させるかということで、今、北海道の銀行が進めておりますロシアでのアグリビジネス、そういったものを注視しながら進めていくということが1点ございます。それからこれは小麦に関してもそうなのですが、今度は小樽港の問題として例えば穀物であれば、取り扱う埠頭が札幌側から言いますと勝納ふ頭、中央ふ頭、そして港町ふ頭、副原料等は第3号ふ頭でも扱っており分散している、こういったところが港の中での横持ちと言いまして、トラック輸送が発生して、コスト高につながっているという部分もございまして、これについては埠頭の再編化によって効率化を図ることで競争力をつけていこうというところで考えているところでございます。

それから、米につきましては、現在、小樽港で扱っているものといたしましては、大きく輸入のMA米という国が外国から買いつけている米なのですが、現在、北海道の米もおいしさがある程度認められて、どんどん本州にも出ているというところもございまして、こういった道産米の小樽港での保管、また保管してフェリーでの輸送と申しますか、こういったものをやっていったらどうかということで、この施策の中で書いています米ですけれども、民間流通米等の保管、こういったところを取り組んではどうかというのが一つの背景でございます。

それから最後に、大豆でございますけれども、大豆につきましては、小樽港内に大豆の保管、それから配送、それから粒の選別といった業務をされている会社がございまして、大豆自体はアメリカ産、カナダ産なのでコンテナで運ばれてくるのですが、残念ながら小樽の中国コンテナ航路になかなか乗せられないということがございまして、

現在は苫小牧に揚げて陸送をかけているという状況でございます。やはりなかなか流通経路上難しいところもあるのですけれども、こういった現に小樽港で年間 1 万トン弱ぐらい大豆が扱われているということでありまして、これを何とか小樽港の海上貨物に結びつけたいということでまとめているものでございます。

○山田委員

るる説明していただきました。この中で、3 点目の米については、私もいろいろと倉庫業者の方と話をする機会もありましたが、現在の政府の備蓄米については、どのような状況でしょうか。

○（産業港湾）事業課長

国内での備蓄米の資料があるのですが、2000年当時でございますと、276万トンという備蓄量があったのですがけれども、これがだんだん下がっていく傾向にございまして、直近のデータでは2011年で88万トンということで3分の1ぐらいになっています。これはイコール米の保管期間若しくは保管場所が減少しているということになりますので、環境的には厳しい状況にあるというふうに捉えてございます。

○山田委員

今話を聞くと、将来的にも減っていくのかという気がするのですが、それに対して何か対策とかは特に考えていませんか。

○（産業港湾）事業課長

この米に限らず、麦ですとかそういったものも、今までは間質と言われて、国が一括管理して保管期間を定めてという流れだったのですが、だんだん民間に流通のイニシアチブが移ってきているという状況にございまして、こういった間質自体は、私が、今の段階で将来どうなるということは言いきれないのですけれども、やはりこの間質に携わっている業界としては、やはり厳しい環境がどんどん続いていくのではないかと認識に立ってございませぬ。

○山田委員

次に、フェリーに関してお聞きします。今回、フェリー航路の振興に向けた基本的な方向性ということで書いてあります。機会がありまして、苫小牧 - 名古屋間のフェリーについて聞いたのですが、料金的にもなかなかリーズナブルで、何か月も前に予約をすると相当な割引があるだとか、フェリー自体も女性客が乗船しやすいよう風呂があったりシャワーがあったり、そういうような機能が充実されているということで聞いております。新たな客の取り込みということで、今回、基本的な方向性が出ておりますが、そういった部分で何かお考えはないですか。

○（産業港湾）事業課長

まず、フェリーの施設ですけれども、私は港湾に来て16年ぐらいになるのですが、それ以前に走っていた昔のフェリーから今のフェリーを見ますと、部屋のグレードも結構いいものができていますし、設備も整ってきています。そういった中でフェリーの活性化を図っていく上で、一つは当然貨物という視点があるのですが、やはり乗客も乗ってもらわなければ、航行の運行計画が出てこないと。逆に言うと、乗客が乗らなければ物流の足を引っ張っていくことにもなるものですから、今回施策の中で14ページになりますけれども、6)、7) で特に旅客の関係施策として考えたものですが、やはり小樽市自体が観光のまちということもありまして、何とかこのポテンシャルを使ってフェリーの旅客を増やす方法はないかという視点を持ちまして、例えば先ほど言った施設が充実しているということのPR、若しくは小樽のポテンシャルを使って、フェリーに乗っていただいて、その航海を何かのツアーに組み込むということで乗船客を伸ばしていく取組が必要かというふうに考えてございます。

○山田委員

今、船も飛行機のように早割というものもあるそうです。ですから、今、言われたようにPR活動もそうですし、7) の教育旅行など客層の絞り込みも必要だろうし、本当に小樽市は、やはり港がもう少し活性化というよりは、もっと皆さんに利用していただけるようにしなければ、まだまだ発展していかないと思っております。その部分に

については、港湾室に期待しておりますので、ぜひとも今以上に利用促進の部分で知恵を絞って汗を流していただければと思います。

○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50分

再開 午後 3 時14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

◎マルタル資金について

まず報告を聞いてということで、マルタル資金について確認をさせていただきます。

先ほどの説明の中で、今回の融資限度額の3,000万円への増額ですけれども、平成25年12月に金融機関等から要望があったということですが、具体的な要望の理由についてお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

平成25年12月に金融機関の担当者に集まっていたいて会議した中の何件かほかの議論もあったのですが、金融機関からの意見の中で、通常の融資の相談をしている中でやりとりで、保証つきなものですから、保証枠があるにもかかわらず、この限度額が2,000万円、相手も借りたいし銀行側も貸したいのに、これが限度額があることによって貸せない案件があって、もったいないと言ったら失礼ですが、まだまだ貸せるという話の中で、そういう要望が金融機関から数件あったという話を聞き、ほかの金融機関にも聞いたところ、そういうものを全て統計的にとっているわけではないのですが、相談の中でありましたということで、それなりのニーズがあるのだらうということで、それを踏まえて庁内等で相談させていただきたいというところで話をあずかったというところでございます。

○千葉委員

先ほど融資限度額の2,000万円を借りている方が10パーセント程度いるのではないかという話だったのですが、この企業の業種というのはどのような業態なのか今わかりますでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

このマルタル資金の融資限度額を増額するときに、今年度については預託なので年度当初と追加預託の9月末の残高の10月ということでやっておりますので、予算措置の必要はないのですが、新年度に対してどのぐらい影響があるかというところで試算しましたので、庁内的な議論をするときにこのぐらいの件数がありそうだという、先ほど山田委員の質問にもありましたが、それをやるときに数字を追っていったものですから、その中で四百何十件のうちのたしか13パーセントぐらいが融資限度額の2,000万円を借りているという数字は捉まえたのですが、それを細かく業種別に統計立てて集約していませんでしたので、業種別についてはわかりません。

○千葉委員

後で、わかればお聞かせいただきたいと思うのですが、それで、今の傾向として金融機関からそういう要望があったということですか、マックスで借りている融資枠がまだ残っている状況からすると、いい傾向なのかと。市

内経済の景気の動向が少しは上向いているのではないかと感じているところですが、その辺については市としてどのような捉え方でしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

融資制度の全体の話をしていただきますと、設備総合資金、商店街グレードアップ資金というのはなかなか出てくるものではなく、設備総合資金で言えばどんどん借りられているという状況ではなく、経営安定短期特別資金についても伸びているわけではないですが、平成21年度から統計を見て行きますと、マルタル資金だけが24年度までは着実に件数、金額が右肩上がり推移し、25年度については新規については若干前年比では落ちたのですが、明らかに右肩上がりのトレンドを示しているというところで、先ほど報告もさせていただいたように、マルタル資金については使いやすい制度資金だということでの企業の認識といいますか、使いやすい融資制度だということが広まっているという実感もあり、あと市の融資制度ばかりではなく、通常、プロパーもよく財務局とかで出ていますけれども、資金需要がだんだん減少傾向にある中でこのマルタル資金が確実に増えていったというところでは、市内企業にとっては使いやすい制度資金になっているのだろうというふうには考えております。

○千葉委員

ということは、景気が上向いているから、こういう状況になりつつあるということではないということでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

経済動向で言うと、商工会議所で3か月ごとに動向調査をやっていますけれども、昨年度まではいい傾向を示してきておりまして、かなりの年数ぶりにD I値がプラスになるくらいいい傾向だったのですが、ただ今年度については、電気料金の値上げもあるでしょうし、仕入価格の上昇という部分もございまして、売れるけれども、なかなか収益的にはよろしくないという部分もある判断が目立っていたところもありますので、今年度については少し落ちたものの、それまでは小樽市内においても右肩上がりの経済状況にあったというふうに把握しております。

○千葉委員

金融機関としても、融資の判断というのは、やはり企業の体力だとか収益、決算等を見るので、枠が広がるぐらい貸付けができる先が増えれば、またそれがその先、市の経済にもいい影響があるのかという思いで質問をさせていただきました。今回のこのスピードある対応というのは、私としてもすごく評価をさせていただきたいですし、業種等わかれば、その細かな視点で対応をお願いしたいと思いますので、よろしくお願ひします。

◎水産多面的機能発揮対策事業について

続きまして、先ほど報告がありました水産多面的機能発揮対策事業について何点かお伺ひします。

この事業はトド等の海生哺乳類の来遊状況等を調べるということで、調査だと思ふのですが、トドの被害について、以前、当委員会でもいろいろ質問がありましたが、平成23年度から3年間の小樽の被害状況について説明してください。

○（産業港湾）水産課長

小樽市における被害状況ですが、平成23年度は約6,000万円、24年度が約8,700万円、25年度が約4,000万円となっております。

被害におきましては、直接被害と間接被害二つありまして、直接被害というのが網等の漁具になります。間接被害は、要は漁獲物の損害額になりますけれども、先ほど説明しました被害額の約8割が漁具被害となっております。

○千葉委員

今まで行ってきた対策についてと、またその効果についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

これまでの対策ですけれども、これまでは小樽市が事業の実施主体となりまして、小樽市と小樽市漁業協同組合、それとおたる水族館で構成しております小樽沿岸海馬対策協議会に、追い払いとか捕獲の部分委託するという事業を実施してまいりました。トドにおきましては、どうしても駆除頭数の制限があるものですから、その頭数枠の中で、これまで小樽市が補助の事業実施主体になって小樽沿岸海馬対策協議会に委託をして捕獲等の実施を行ってきたという形になっております。

効果ですけれども、例えば平成24年度、25年度につきましては、駆除の実績枠は7頭となっております。ただ、この中には、追い払いの部分は入っておりませんので、あくまでも捕獲頭数になっておりますけれども、これは北海道で定められています駆除の枠いっぱいになっております。それで、北海道全体のトドの採捕の枠というのは、24年度が全部で256頭、25年度が253頭となっており、それが各地域で割り当てられておりますが、その割り当ていっぱいという形で捕獲をしている状況になっております。

○千葉委員

先ほど小樽沿岸海馬対策協議会の話もありましたけれども、市が主体になっているということで、実際にその捕獲に携わる方たちというのは漁協の方、水族館の方ですか、その辺についてお聞かせください。

○（産業港湾）水産課長

小樽沿岸海馬対策協議会に委託しまして、実際に船の用意をしてハンターが出ていって追い払い等を行いますので、実際の事業を実施しているのは、その協議会のメンバーである漁協になっております。

○千葉委員

その体制というのは、これからも変わらないと考えてよろしいですか。

○（産業港湾）水産課長

実は、今年度から事業主体を小樽市から漁協に移行しております。これまで実施してきました追い払い等の駆除等の事業につきましては、北海道の単独事業になっております。小樽沿岸海馬対策協議会が事業主体になれないということで、小樽市が事業主体になりまして協議会に委託しておりました。予算というか枠がありますが、漁協が単独で予算の範囲以上にトド対策を行っているということもあり、また、先ほど話をしたとおり協議会のメンバーとして漁協が実際に事業を実施していることもありますので、事業主体を漁協にしたほうが効率的な取組ができるということもありまして、今年度から事業実施主体を漁協に変えさせていただいております。

そして、協議会におきましては、これまでは委託を受けた形になりますけれども、漁協が事業主体になって実施をする形になりますので、協議会としましては、これまでの役割というのは変わってくるものと考えております。

また、来年度のこの事業の取組におきましては、今までは北海道の単独事業でしたけれども、国費を導入したいという考えがあるようでして、平成27年度からは鳥獣被害防止総合対策交付金の中で移行して国費を導入して事業を実施する形になっております。

○千葉委員

今回は追加事業ですけれども、地域協議会の人員構成は、どのようになっているのでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

地域協議会の構成ですけれども、まず水産多面的機能発揮対策事業に参加する市町村の首長が55市町村になっております。それから北海道漁業協同組合連合会、北海道水産林務部、北海道水産会、北海道立総合研究機構水産研究本部中央水産試験場が入りまして、59の組織で構成されております。

○千葉委員

この資料の活動組織ですが、新たな組織とあるのですけれども、具体的にどのような組織になっているのでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

新たな活動組織、二つの活動組織になっておりますけれども、この活動組織におきましては、基本的に漁業者が構成員になっております。それに漁協の事務職の方が数名入り構成しております。この二つの活動組織は地域で分けておりまして、祝津から忍路にかけての地域と祝津から銭函にかけての地域で二つの組織をつくっております。

○千葉委員

今回、監視及び記録ということでこの事業が始まると。それで、先ほどの小樽沿岸海馬対策協議会は捕獲を行うということで、ここの連携はどのようになるのか説明してください。

○（産業港湾）水産課長

これまでありました小樽沿岸海馬対策協議会、これまでは市から事業を実施する委託を受けて駆除等を実際に実施してはございましたけれども、今後はこういう回遊等の情報の収集など、要は勉強会的な位置づけに置こうかと考えております。ですから、今回この水産多面的機能発揮対策事業の中で、回遊状況などの部分の情報を今後協議会の中で活用しながら情報交換に努めていきたいと考えております。

○千葉委員

私自身はそういう業界のことは素人ですが、漁業者の方から聞くと、やはりトドの被害というのは非常に大きいという声がありますので、ぜひこういう監視データが有効に活用されることを要望しまして、この質問は終わります。

◎歩行者通行量調査結果について

次に、先ほど山田委員からも質問があったのですが、歩行者通行量調査結果の内容について、何点かお伺いします。この資料を見ますと、かなり長い期間、調査が行われておりますが、具体的にこの調査結果はどのように活用されているのか、もう一度説明願います。

○（産業港湾）三船主幹

歩行者通行量調査についてですが、経済常任委員会資料として配付させていただいているものは7地点の総通行量ということで報告をさせていただいております。

データ等はもちろん各地点ごとのものをそろえてございまして、それらは調査地点が属する商店街に対して、余市方向に何人、札幌方向に何人、またその中での観光客の率が何パーセントといった部分まで詳細なデータの提供をさせていただきます。それを使いまして、商店街側は観光客の率が高い地点のそばの空き店舗には、そうしたらこういった業種の方が入ってもらえばいいのではないかなどの対策といたしますか、長期的に見れば戦略ということにもなると思いますが、そういったものの基礎といたしますか、裏づけといたしますか、そういう形で活用されていると伺っております。

○千葉委員

先ほどの説明や今の説明もそうなのですが、調査日時は年間4日ということで、本当に詳細を商店街でつかむのであれば、逆に言えば季節ごとに長く1週間、10日など、そういう動向のほうがより詳細な観光客や市民の動向がわかるのではないかと思います、何かどのように使われているのかがいまいち見えてこないと私は感じております。通行量の折れ線グラフでも一応出てはいますが、通行量自体は若干減っているのは確かで、この傾向もそんなに極端に変わっていないところから見ると、何かイベントをやったときにそういう傾向性を見て、平日とどうなのだという形で比べたほうが、商店街としてもイベントをやると人の流れが変わる。例えば違う商店街でイベントをやると、こちらは減るとか通るために増える、売上げも上がるなどがわかるということで、少し調査自体のやり方を変えていく時期ではないかと感じているところなのですが、その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）三船主幹

イベントのときの効果測定といいますか、ふだんのときとの違いをはかるとか、もう少し長いスパンにわたってデータをとり続けるというようなお話がございました。確かにそのようなことができれば、また違ったデータも出てくるでしょうし、それを分析することによって違った見方といいますか、そういうのもあるとは思いますが、この調査自体、私どもスタッフ、市の職員が交代で人をやりくりして行っているものですから、外部に委託するとか、そういった違う手法を取り入れない限りは、今、委員がおっしゃったような調査は難しいのかというふうに思っております。

○千葉委員

今、お話を伺うと職員の交代ということもあって確かに難しいというのは私もわかりました。

ただ、長年とったデータの活用だとか、目的に即した形で小樽市の商店街等の活性化に結びつけていくかという観点からすると、やはりやり方自体、日にちは長くできなくても、平日とイベントをやった場合の違いだとか、来年はサンモール一番街商店街に新しい小樽掖済会病院ができるということで流れも大きく変わりますから、その前後など、手法、日にちは変えなくても、目的や、手法を少し変えることも一つ考慮していただきたいと思っておりますけれども、その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）三船主幹

今お話のあった部分というのは、サンモール一番街商店街に隣接したところで病院ができるという動きが来年あるわけですから、その部分のお話だと思います。

そういった大きな変革というか節目の前後というのは、確かに大事だと思います。ただ、それ以外のふだんの数値というものを今までずっととってきていまして、それはそれでこれからも同じ時点でのといいますか、それを続けていくことも大事だと思いますので、今お話がありました病院ができてからとできる前とかという部分については、人のやりくりも考えた上で検討課題だというふうには感じております。

○産業港湾部次長

今、歩行者通行量調査についてのやりとりをしています。この通行量調査自体は、昭和63年頃からやっているのです。当時は市内100か所くらいの地点で、小樽市と小樽市商店街振興組合連合会、小樽商工会議所、そして地域の商店街が協力し合って、アルバイトを雇ってやっていたのですが、今のような状況に変えましたのは、平成11年のマイカル小樽の出店、それを大きな契機として年2回、平日と休日ということでやっております。今、主幹が答弁いたしましたように、時系列的な推移を捉えるために、同じ地点でやることによって、そういった推移を見ることが一つ大きなことではあります。

ただ、委員がおっしゃったようなイベント時との違いということであれば、先日も中心部の商店街で小樽アニメパーティという今までやったことのない大きなイベントがありまして、今まで商店街に来たことのないような若者が多く来街したということもありますので、そういったときには、恐らく商店街が独自に計測調査ですとかそういったことをやっていると思いますので、私どもとしては従来続けていた基礎データはデータとして提供し、そして商店街が独自にそういったイベントをやる場合には、恐らく商店街が独自にそういった通行量を計測すると思われるので、それについて、もし手伝いできる部分であれば、もちろん私どももかかわっていきたく思っております。

○千葉委員

平日の通行量調査の必要性もすごく感じておりますので、そういうことがきちんと私どもにもわかり、商店街が独自でやっているイベント等ときの通行量なり年代別の何かしらの調査を行った場合には、そういう情報等もいただければ、また新たな提案、また施策の提案等にも結びつくと思っておりますので、ぜひ、そういう情報があれば、お聞かせ願います。

◎クルーズ客船の誘致について

次に、クルーズ客船の誘致について何点か伺います。

報道等でありましたとおり、今年度は非常にたくさんのクルーズ客船が寄港いたしました。改めてクルーズ客船の寄港回数の推移について平成23年から回数だけで結構ですでお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

平成23年からのクルーズ客船の寄港回数の推移ということですが、23年が17回、24年が20回、25年が19回、そして26年が41回となっております。

○千葉委員

今年の寄港回数が非常に増えましたが、この要因についてどのようにお考えですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

今年クルーズ客船の寄港回数が増となった要因といたしましては、プリンセスクルーズ社のサン・プリンセスが小樽港を発着する定点クルーズを行い寄港回数としては13回、そしてダイヤモンド・プリンセスの横浜港を発着するクルーズで、小樽に7回寄港ということで、同社の船だけで20回小樽に寄港したことが寄港回数の増に直接的に結びついていると思います。プリンセスクルーズ社が小樽港を寄港地として選んでくれたことにつきましては、同社が日本をマーケットとして非常に魅力を感じておりまして、今年度は横浜、神戸、小樽をホームポートとしてツアーを行ったところなのですが、小樽については空港からのアクセスもよく観光地としても背後観光地が充実して魅力的であるということが選定につながったものであると思われま

す。ただ、この間につきましては、我々担当者はもちろん市長も同社の幹部ですとか日本の総代理店の社長、そういったVIPの方と何度も会う中で、信頼関係を構築したということがプリンセスクルーズ社の寄港に直接結びついているということで考えております。

○千葉委員

来年は、そのサン・プリンセスが寄港しないということもあって、寄港回数は20回程度と見込まれているという報道もありました。平成28年に向けての誘致戦略ですけれども、小樽としてどのように進めていく考えなのかお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

これからの誘致活動についてですけれども、小樽としてということで、小樽港クルーズ推進協議会の取組ということで答弁させていただきますと、これまでは着地型旅行プランを地元の旅行代理店につくっていただいて、東京で小樽港セミナーを開催して、小樽観光の魅力をPRしてまいりました。

それから今年につきましては、6月に小樽クルーズウェルカムフェスタを勝納ふ頭で開催いたしまして、これはダイヤモンド・プリンセスの乗客・乗員に大変喜んでいただいたということでアピールしてきたところでございます。

今後につきましては、まず誘致活動の面では、背後観光地であります北後志地域と連携を強化いたしまして、小樽それから北後志の豊富な魅力、観光資源について情報発信に努めてまいりたいと考えております。

それから、何といたしまして、今年度は、サン・プリンセスによる、12回の毎週土曜日、小樽港発着の定点クルーズを受け入れた実績がございますので、その辺のホームポートとしての優位性、実績についても積極的にアピールしてまいりたいと考えております。

○千葉委員

それで、平成23年に日本海側拠点港の形成に向けた計画書等がありまして、小樽港の魅力、伏木富山港の魅力、そして京都舞鶴港の魅力等、3港連携して進めていこうという計画がありましたけれども、その時点で小樽港は23

年で19回寄港があった。それが今年は41回になったということですが、ほかの日本海側拠点港、伏木富山港ですとか京都舞鶴港については、どのような経過になっていますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

平成23年と今年のクルーズ客船の寄港の状況ですけれども、伏木富山港につきましては23年が5回、26年は9回となっております。京都舞鶴港につきましては、23年が4回、26年が15回ということで、この4年間でいずれも増加している形になっております。

○千葉委員

さまざまな形で連携をしていこうということで進んだことだと思うのですが、伏木富山港は5回から9回で倍増でありますし、京都舞鶴港も4回から15回ということで、クルーズ客船は日本全体として増えているのかなと思うのですが、日本海側拠点港として今まで行われてきた連携については、どのようなことがあったのかについてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

日本海側拠点港ということで、日本海側の3港湾、今は5港湾になっておりますが、連携で取り組んできたことといたしましては、環日本海クルーズ推進協議会を立ち上げまして、今年、加盟する港湾の共同パンフレットを作成いたしまして、3月マイアミで開催されました世界最大級のクルーズコンベンションに担当職員を派遣いたしまして、そこでPRを連携して行いました。

それから、外国船社の幹部を招聘いたしまして、各港を見ていただくといった事業に取り組んでまいりました。

○千葉委員

伏木富山には世界遺産があって、舞鶴も京都ということで、京都は今、海外の観光客が激増しているという話も伺っています。私のイメージとしては、クルーズ客船で京都を楽しんだ観光客が、次に、富山に行って楽しんで、さらに小樽、逆もあるかもしれませんが、そういうクルーズ客船での旅行を少しイメージしていたのですが、今、いろいろと誘致等で寄港したクルーズ客船の行き先などを見ると、そのようにはなっていないという思いがあります。今後について、そういうことも含めた戦略についてお考えはありますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

環日本海クルーズ推進協議会での今後の連携についてですけれども、今後も今年に引き続き、マイアミに職員を派遣する中で、マイアミのクルーズコンベンションには世界の主要な船社ですとかクルーズツアー代理店などが一堂に集まりますので、そこでまた小樽港をPRしていく。そして日本海側の寄港地ということで、5港湾が連携してPRしていくことがまずは大事かと思っております。

それから、今まで小樽港には外国船社が視察などで訪れておりますけれども、これまで来樽実績のない外国船社、関係者の招聘に向けて、日本海側で連携して取り組むことが招聘に結びつくということもございますので、そういった誘致活動を引き続き取り組んでまいりたいということで考えてございます。

○千葉委員

いずれにしても、今後とも誘致活動をしっかり行っていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

◎プレミアム商品券について

次に、プレミアム商品券についてということで、関連して、今まで小樽でも「小樽で買物」キャンペーンセール助成事業等が行われて、商店街の消費を促すための施策が行われてきたと思いますけれども、改めてこの2年か3年続けられてきた「小樽で買物」キャンペーンセール助成事業の内容とその効果についてお聞かせください。

○（産業港湾）三船主幹

「小樽で買物」キャンペーン助成事業は平成21年度から23年度まで3年間にわたって展開されました。21年度は、商店街、商店会、市場等の規模に応じて上限額が決まっていますが、基本的に事業費の9割を補助するという

事業でございまして、22年度、23年度につきましては、助成率を9割から3分の2に落として2年間続けていますが、この事業は当初1年限りの予定であったと聞いておりますけれども、非常に事業の効果と申しますか、売出しの効果があったということで、各商店街、商店会、市場から、助成率を下げてでも続けてほしいという要望があったためと聞いております。

また、この中で景品として、今お話にありましたプレミアム商品券的な商品券を発行した商店街等もあったと聞いております。この事業の効果は非常に大きかったと聞いております。

○千葉委員

まだ情報等が少ないと思いますけれども、地方創生の中で今日も報道がありました、今回、国がプレミアム商品券を行う自治体に対して助成を行うような方向で動き出していると思っております。これは年明けの補正予算等が出てくるかと思っておりますけれども、それについてどのように考えているのか、ぜひやってほしいという思いもあるのですが、その辺についてはいかがですか。

○産業港湾部次長

先ほど主幹から「小樽で買い物」キャンペーンセール助成事業の話がございましたが、実は、15年前、ですから平成11年当時ですけれども、国がバブル経済崩壊後の経済対策として地域振興券を一定の要件の基に配りました。この11年というのは、マイカル小樽が開業いたしました年で、大きな影響を受けるということで、その年の秋に中心部の3商店街、3商店街というのは都通り商店街、サンモール一番街、花園銀座商店街ですが、それに長崎屋に入っているサンポート商店会という四つの商店街が共同して、言ってみれば中心部ににぎわいを取り戻すための施策として、一つは当時、総額5,000万円程度でしたけれども、20パーセントのプレミアムをつけた共通商品券を発行いたしました。そしてまた中心部のにぎわいを回復するためにさまざまなイベントをやるということで、当時、市が1,000万円程度補助していますが、総額2,000万円の事業費で行った経緯がございます。そういったこともありまして、そのプレミアム商品券が一定程度、地域経済、地域の中で使われていることから地域の商店街、そしてまた市場等にも大きなよい影響が出るということもありますので、委員からお話がございましたが今朝の北海道新聞にも来年の新交付金ということで記事が載ってございました。総額3,000億円程度でそのうち地域消費を喚起する部分としては2,000億円ということですが、内容につきましては、これはあくまでも国からの一例として提示されているわけですので、こういった中で、こういった事業を行うことによって、この交付金を有効に活用できるのか、今後市内においても関係の会議が開かれていくと思っておりますので、その中で国の動向も十分注視しながらしっかりと活用していきたいと考えております。

○千葉委員

ぜひ、お願いいたします。

◎雪あかりの路について

最後に雪あかりの路について、お伺いします。

雪あかりの路も17回目を迎えるということで、私も時々手伝いをさせていただいているのですが、このイベントを現在支えているボランティアの方々の活動について、何点かお伺いしたいので、まずはボランティアの人数の推移について3年ほど、平成23年度、24年度、25年度の人数をお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ボランティアスタッフの3年間の推移について、開催期間中のボランティアの延べ人数を報告いたします。

平成23年度第14回が2,476名、24年度第15回は2,924名、25年度第16回は2,802名となっております。

○千葉委員

規模も始まった当初より工夫されてだんだん大きくなってきていると思いますけれども、平成25年度の決算状況についてはどうだったのか、説明願います。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

平成25年度第16回雪あかりの路決算といたしましては、収入は小樽市補助金360万円、協賛金収入が738万2,355円、物販等のその他の収入が405万9,171円で収入計は2,298万224円です。

支出はボランティア経費が311万9,051円、施設関連経費が738万2,355円、広報費が331万5,026円、その他の運営費が503万4,778円で支出計は1,895万1,210円となっております。

○千葉委員

細かく説明をしていただきましたが、平成25年度は黒字だったということで、この要因と、今までは結構赤字も多かったと思いますけれども、その要因についてはどのように捉えていますか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

昨年度の黒字決算の主な要因といたしましては、協賛金獲得の強化により、一昨年と比較して、協賛金が129万3,466円増加したことが主な要因となっております。

次に、赤字に陥る主に想定される原因については、暖冬などでの雪不足による雪入れ対策のように天候に伴う経費がかさむことが主な原因として危機感を感じております。

○千葉委員

外で行われるイベントですので、天候、私たちがどうすることもできない状況、それが一番大きな要因なのかなと思っております。そのほかに今まで続けてきて、これから続けていく中での課題というのはどのようなことが挙げられるかについてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

今後の課題についてですけれども、まず重要な課題としてボランティアの高齢化問題があります。こちらは、以前より委員会で改善のためにいろいろと創意工夫、改善をされてきて、近年でいきますと、高校生、大学生などの学生ボランティアスタッフの拡充に努めており、今後もさらなる拡充に向けて、ボランティア部会を中心に活動を行っております。

そのほかの課題といたしましては、収入の安定の課題があります。先ほど報告したとおり天候に左右される性質のあるイベントでありますので、協賛金の獲得の強化が重要と考えており、新規獲得のほか、観光協会及び商工会議所とも連携を図って収入強化に取り組んでいくと聞いております。

○千葉委員

今、ボランティアの高齢化というお話があったのですけれども、私も参加して非常にそれを心配しているところです。一般の市民の方々などがつくる会場が大体決まっているので、同じ顔ぶれの人とよく会うのですけれども、やはりいつも10人来ていたのが5人になり、今日はあの人はいが悪くて来れないということで、本当に少ない人数で皆さん頑張っていると思っていますし、冒頭で聞いたボランティアの延べ人数、そんなに変わりはないかと思っていますが、中身を調べると、時間自体がきっと短くなっている。今まで5時間手伝っていたけれども、2時間だったり3時間だったり、そういう傾向もあるのではないかと私は感じております。

もう一つ言うと、町会でも頑張って雪あかりの路を小樽のイベントとして盛り上げていただいていますけれども、町会でも非常に高齢化が進んでいるので、実際、町会単位で雪あかりの路をするのが難しくなってきているというのが、今までの議論もあったと思うのですが、例えば町会でやるとして、町会役員ですとか、手伝ってくれる人だけではなかなかこの作業が大変だといった場合の対応を、実行委員会ではどのようにお考えなのか、また今までも対応がとられてきたのかについてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

開催期間中の人的な支援は、こちらのボランティアスタッフも数が限られていますので非常に難しい状況ではありますが、先ほど話のありましたボランティアスタッフの高齢化の問題については、通常の会場及びあかりの路会

場でも状況として高齢化問題を抱えているということは、委員会としても認識しております。現在、全体を通してどのような支援が行えるか、今後、委員会の中で検討を図っていただけるように事務局側から要望していきたいと思っております。今までの活動については、あくまで後方的な支援ということで制作のレクチャーなどは行っておりますが、実際、運営にかかわる人的な支援は一切行っておりませんでした。

○千葉委員

ボランティアについては、本会場でも高齢化が進んでいて、なかなかそちらのほうまで派遣するのは難しいかもしれないですけども、海外の方も来てくださっているということで、地域の方との交流も深める意味で、若い世代の外国人のボランティアの方々が町会に出向いて手伝いをするですとか、また交流を深めていただくことも、新しい雪あかりの路を推進する上で行ってもいい内容かと思っておりますが、その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室長

確かに千葉委員がおっしゃることはもともとで、私どももその点については非常に危機感を持っているのですけれども、なかなかOKOVOの子供たち、それからeVOLの子供たちが全市を回るとするのは、今の状況では非常に厳しい状況です。

ただ、先ほど主幹から対策について検討委員会でも考えているということで答弁いたしましたけれども、一昨年からは地域連携部会を検討委員会の中に新たに立ち上げまして、今まで検討委員会ではメイン会場と準メイン会場の朝里川温泉を主体に考えていたのですが、雪あかりの路会場となっている各地域で、どのような活動をされているかという実態を地域連携部会の委員が見て歩き、そしてどういうふうに対応できるかということをしつづけていただいております。なかなかすぐに結果は出ないかもしれませんが、その辺についても認識は持っておりますので、どうか御理解いただきたいと思っております。

○千葉委員

その辺はお願いいたします。それから一つ、私が入力をしていて、少々感じる場所がありまして、たぶんこれは観光振興室だけでは済まないとは思いますが、雪あかりの路には雪も必要ですが、水も非常に必要で、いろいろなオブジェをつくるにしても、水で雪を固めなくてははいけません。それで、市立小樽文学館・美術館の水道の水をポリタンクに入れて運ぶ。中間地点にはテントがあって、前もってボランティアの方々がそこに一定程度のポリタンクを運んでくれるのですが、それでも作業がいろいろと集中してくると足りなくなり、文学館・美術館までとりに行かなければいけないのですが、これが大変な労力が必要で、行って帰るだけで、この若いとは言えない私も非常に疲れます。疲れるからどうかというわけではありませんけれども、一つ考えると、旧国鉄手宮線自体がいろいろさまざまな形でこれから楽しみにしている開発が進んでいく中で、公園としての位置づけもあるので、中間地点で水の確保ができないかと。それで、観光振興室ではできないと答弁できないと思うのですが、所管の部署と連携をとっていただいて、夏場は水飲み場として小樽の水を飲める形にできないかと、そして、冬場は水源の確保として何かしらの対策がとれないかということで、ぜひ検討をお願いしたいと思います。

答弁できないと思いますが、この要望を、ぜひ所管の部署に伝えていただきたいと思います。いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいまの委員からの質問についてですけれども、確かに公園整備という内容については、答弁を差し控えさせていただきます。委員からボランティアスタッフとしての貴重な御意見をいただきましたので、雪あかりの路実行委員会及び部会で、水道の問題を含めてボランティアスタッフの支援について、何か対策がとれないか、そのあたりについて早急に検討をして要望していきたいと思っておりますので、御理解をお願いいたします。

○千葉委員

ぜひ、よろしくお願いいたします。

○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

◎クルーズ客船の寄港について

私も、クルーズ客船の寄港について報告がありました件について伺います。

先ほどの報告では、今年のクルーズ客船寄港に伴う経済効果の算出に当たって、昨年の部分については北海道開発局、それから今年の部分については北海道運輸局がそれぞれ実施したアンケート調査結果などを基にして試算をされたとお聞きしました。7億7,300万円ということですが、その数字も私は大事だとは思いますが、特に気になったのが、このニーズを把握するためのアンケートは以前から行ってはどうかという話もいろいろなところから出ていたわけですが、ようやくアンケート調査が行われ、きっと数字以外にも大変有効な結果がこの中に含まれていると思うのです。それで、その中身について、特に来年来なくなってしまうことになるサン・プリンセスに関する調査について、2回のアンケートをどのようにとったのかお聞きします。

○（産業港湾）港湾室主幹

今回の経済効果の推計に当たりましての参考とさせていただいた二つのアンケートの手法についての御質問かと思えます。

まず、昨年、北海道開発局が行ったアンケートですが、昨年6月と7月に寄港いたしましたサン・プリンセスの協力を得て船室で調査票を配布して船内で回収しております。そして、今年、北海道運輸局が行ったアンケートですが、7月5日小樽港でサン・プリンセスに乗船する方に対して、勝納ふ頭の乗船手続用の大型テント付近で調査票を配布いたしまして、そしてクルーズを終えて7月12日、これも土曜日ですが、小樽港で下船した際に下船手続用のテント付近で回収したということでお聞きしております。

○佐々木（秩）委員

船内と、それからもう一つについては下船時に行ったということですね。そういう状況の違いはあったとしても、このアンケートの結果から、乗船客のニーズとか課題など、中身を聞いてみないとわからないですが、ある程度そういう中身もきっとあったのではないかなと、把握できたのではないかなと思うのですが、小樽でやったものではなく国がやったものですから、お答えいただける部分というのはある程度限られるかもしれないですが、現在示せる範囲で構いませんので、何か今後の取組の参考になるようなことがあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

昨年と今年二つの調査ですけれども、共通する似通った乗船客の意見といいますか、ニーズとして特徴的に見えてきたものが、観光情報の入手の仕方ですとか、その使い勝手などの面なのですが、例えば意見として、マップなどの、観光情報をわかりやすくしてほしいですとか、あるいは各自自治体がホームページでそういった情報を発信しているのですけれども、乗船客がマップですとか観光情報を入手しようとしても乗船客の目線に立っていないということで、少し使いづらいという意見が自由意見などで寄せられているといった特徴がございました。それが今後の改善課題としても、我々は取り組んでいかなければいけないと考えているところでございます。

○佐々木（秩）委員

そういう答弁をいただくと、ちょうど今朝の新聞に載っていたことになるのかなと思うのですが、小樽商科大学の学生たちが、そういうマップなり情報を英語に翻訳するというをしていると、まだできていないらしいですけれども、そういうことはすごく貴重なことだろうと思ひ伺いました。そういうものも小樽商大の方々の取組や何かを連携して取り入れるというようなことも試みられる予定でしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

今、委員からお話がありましたちょうど今日の朝刊に載っていた小樽商科大学との連携の件ですけれども、これは小樽商大が、文部科学省の「地（知）の拠点整備事業」に採択されまして、地域課題を解決する取組のためということでプログラムを学内公募していました。それで、担当の教員から、観光では何かないですかという話がありましたので、私どもも今あった課題というものは認識しておりましたので、観光サイドでこういうようなものができないかということで、わかりやすい地図などの観光情報、具体的にわかりにくいというのは、今までの既存の観光マップですと勝納ふ頭からの連絡がどうしても切れてしまうのです。中心部が載っていると勝納が切れていきますので、勝納から全部つながっているような形の地図ができないか。

それから、乗船客の視点を意識したというところで、例えばATMがどこにあるかとか、船をおいたらどこへ行きたいとか、そういったようなことをきちんと把握したマップというのが今までありませんでしたので、そういうものをつくっていただけないでしょうかということで相談した結果、たまたま学内で採択されまして、ですから学生たちがただ勉強のためにやっているのではなく、私どもも連携して港湾室とも一緒に取り組んでいるものですから、きちんと役に立つマップができるものと考えて、今、取り組んでいるところです。できましたら、それを配るだけではなくて、ホームページにアップするなどそういった使い方も考えているところです。

○佐々木（秩）委員

では、これについては市からの提案だったということなのですね。ぜひ、そのマップができれば見てみたいと思いますし、提示をお願いしたいと思いますが、その中で、そういうことであればぜひ載せていただきたいと思ったのが、これもまた何日か前の新聞で、ここで以前質問もしましたけれども、たしか10月に免税店の制度が改正されて、いろいろな品目が新たに加わるという緩和措置が行われたという話がありまして、改正後はたぶん、小樽市内についても免税店が広がっていくだろうということに、たしかそういう感じだったと思います。そういう免税店や何かについても、例えばそのマップの中でもきちんと把握できて対応していただけてところを載せていただくなどということもどうかというのが一つと、それから現在の状況として免税店について、その後の広がりというか小樽市での対応とか状況、それからクルーズ客船の観光客などに対応している状況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

外国人旅行者に対する消費税免税店の現在の対応の状況についてでございますが、10月1日に免税店制度が緩和といえますか、金額及び取扱い商品が緩和されたということでございますけれども、私どもの調べているところでは、改正前の7月現在で、市内には22店舗ということで押さえておりましたが、これは北海道運輸局で出しているのですけれども、10月1日現在では、市内に37店舗ということで15店舗増えている状況でございます。この店舗というのが、実際、申請は税務署になりますけれども、税務署では地域別の店舗は公表していませんが、許可を受けた店舗が免税店シンボルマーク申請事務局に免税店ですというステッカーの申請をするというところで運輸局や観光庁で小樽市内ではこれだけ出ているという少し間接的な形での把握になるのですけれども、改正後、15店舗増えている状況になっております。

今後の対応につきましては、2月に小樽観光協会と北海道観光振興機構と連携をとって、市内でイスラム圏からの観光客に対する小樽市外国人観光客受入セミナー、このときに合わせて免税制度の紹介も市内の観光事業者向けにしていきたいと考えております。

最後に、今、小樽商科大学の学生が作成している地図にも、なるべくといえますか、店舗を見ると堺町周辺に少し集中している部分がありますので、全ての店舗が載せられるかということは今言えませんけれども、小樽商大の学生にもこういった店舗があるという情報提供をして、一緒に取り組んでいきたいと考えております。

○佐々木（秩）委員

よろしく願いいたします。

その上で、先ほどの話の中で、たしか昨年度の取組では着地型観光のコンテンツみたいなことを東京でもアピールしてきたという話もあったのですが、私は今年度も引き続きそういうことはやっていく必要があると思うのですが、話に出てこなかったのが勝手に付け加えますが、そういう独自の観光コンテンツの開発みたいなことについてはどうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

今、御質問のありました着地型旅行商品につきましては、昨年、東京でセミナーを開催して、その売り込みを図ったところであります。

また、今年度については、観光協会が大阪で観光説明会を行った際に、その帰りに観光協会の職員と観光振興室長で昨年、着地型旅行商品のセミナーをしたときに参加していただいた旅行代理店を訪問して再度売り込みといたしますか、そういったものを図ってきております。新たなコンテンツということでもありますけれども、現在そのプランはございますので、今後またどのような新しいものを取り入れられるかについては、また検討していきたいと思っております。

○佐々木（秩）委員

その検討の中に例えばこのようなものかどうかということで話をさせていただきますが、市内のいろいろな方の話を聞いていく中で出てきたのは、例えば前回の質問で話をさせていただいた撮街小樽で取り組んでいる皆さん、カメラマンの皆さんなどと話をすると、例えば小樽でしか撮れない写真撮影ツアーをそういう皆さんに提供できないだろうかということで、小樽を訪れる観光客は一眼レフのきちんとしたカメラを持ってこられる方が非常に多いのです。そういう方々に小樽のまち並みなどそういうところを案内するツアーみたいなことはできないだろうかというようなことや、それからそういう写真屋というのは、和服などの貸衣装も持っておられるところがあって、そういう和服の着付けをして案内したり、まち並みの中で写真を撮るというようなこともやろうと思ったらできるといようなお話をされておりました。

だから、例えばこういうことをやれないか、それから聞いていくうちに、きっとそれぞれ市内のいろいろなところの皆さん、市民の皆さんはじめ業者の皆さんからアイデアを出してもらえば、結構いろいろなことが浮かんでくるのではないかと思ったのです。そういうアイデアを取り上げていくということも、行く行くは必要になっていく。きっとクルーズ客船の乗船客ばかりではないと思うのですけれども、そういうことが何か小樽を理解してもらえようというふうなそういうことについていかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

市民の方々のいろいろな御提案がすぐに旅行商品というようなことにはなかなかないかとは思いますが、どのような提案の仕方又は観光客、クルーズ客船だけではなく小樽に来られる観光客の皆さんに、どのような形で提供できるのかということは、いろいろ提案を受けた中で、話し合っていきたいというように考えております。

○（産業港湾）観光振興室長

今、委員からお話があった件につきましては、主幹が答弁しましたとおりクルーズ客船だけではありませんので、分野といたしましては体験観光の一つのメニューとして、磨き上げていくという可能性があるのではないかとこのように考えているところでございます。

○佐々木（秩）委員

検討していただければと思います。市内の皆さんも何か業者の皆さんも期待される部分もあるようですので、よろしく願います。

この件最後ですけれども、以前からクルーズ客船の乗船客への独自のアンケートというのはいろいろな部分で大変難しいという話がありました。今回このようにアンケートが出てきたということですが、何か方向性として、やはりそういう乗船客の意向みたいなものを調査することを、小樽独自でというか、そういうことは可能ですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

クルーズ客船の乗船客アンケートなどにより乗船客のニーズを把握したりするようなことで、我々としてもその現状把握ですとか課題把握という意味で大変重要なことだと認識しているところでございます。これまでも、いわゆるアンケートという形ではなくて、埠頭で乗船客ですとか乗組員の皆さんと生の声を交わす中で、例えば埠頭内の案内表示ですとか誘導の仕方など、そういった改善事項を吸い上げて改善してきた経緯がございます。

今後についてですが、現時点では昨年、今年と、国の機関ではございますけれども、2回、2か年にわたってアンケートを行っていただいておりますので、一定程度乗船客のニーズなり要望なりというものは、把握できている状況だと考えてございます。今後、必要に応じてアンケートですとか、また先ほどお話ししたような乗船客の声、乗組員も含めて埠頭で聞くといったようなことを通じて、何らかの方法で実態把握については努めてまいりたいと考えてございます。

○佐々木（秩）委員

よろしく申し上げます。

◎小樽産品の販路拡大について

それでは、2点目は小樽産品の販路拡大についてお伺いします。

我が会派の山口保議員が、昨日の予算特別委員会の中で、ものづくりや商品開発というのは大変重要であるということを発表させていただきました。それとともにブランドというのは、つくり手が決めるものではなく、つくるほうが一生懸命頑張ってもブランドになるとは限らないと。客が最終的には決めるものであると。言葉を変えると、売れて初めてブランドになるということなのだといろいろな方から話を伺いました。それで、今日伺うのは商品の販路、売るということについて、もう少しお聞きしておきたいと思えます。

市がかかわって委託をしてそういうことをやっているところが、一般社団法人小樽物産協会であるということで私も話を伺ってきたのですが、まずは、小樽物産協会の役割や概要、それから会員数、取扱高など近年の成果などについてお伺いします。

○（産業港湾）商業労政課長

まず、小樽物産協会についてですけれども、今は、小樽市内の地場産品の販路拡大ですとか、商品開発、改良、そういった部分で私ども小樽市といろいろ連携して事業を実施する重要な団体と認識しております。

事業概要につきましては、北海道貿易物産振興会などが主催しております道外の百貨店での北海道の物産と観光展への参加事業、それから仙台市にある百貨店の藤崎が代表になりますけれども、小樽単独の物産展ですとか札幌圏のアリオ札幌店などでの小樽の物産と観光フェアを開催する事業、それから板橋区のハッピーロード大山商店街のとれたて村というところで、いわゆるアンテナショップの展開ということになると思うのですが、地場産品の販売事業、それから道外の百貨店のパイヤーを招いた商談会などを開催する紹介・あっせん事業、またインターネットショップ小樽家族の管理・運営などを行っているところでございます。

会員数につきましては、平成25年度末で95社、取扱高としては11億7,800万円ということになってございます。

○佐々木（秩）委員

この物産協会と市のかかわりというのは、どのようになっていますでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

市のかかわりといいますと、先ほど言いましたとおり販路開拓ですとか商品開発改良でいろいろ連携して事業を行っているということになりますけれども、予算の絡みでいきますと、物産協会補助金ということで平成26年度の予算ベースで言いますと330万円予算づけしております。

また、先ほど委員が冒頭に言われたブランド力といいますか、商品力を向上させるという商品開発とか改良ですとか、それも販路も含めた形でコーディネートにそういったことを事業委託している小樽ブランド力推進事業ということで699万3,000円、それと「小樽産品」販路拡大支援事業ということで単独物産展の開拓の経費、またセレクトショップを展開する経費ということで380万円の予算づけをして、ふだんから意見交換や情報交換などしながら事業を進めているところでございます。

○佐々木（秩）委員

私も物産協会をはじめいろいろな方の話を伺ってきたのですが、その中で、小樽の卸、それから小売業は大変厳しい状況にあると伺いました。それについての原因だとか分析、その他についてはどういうふうにされておりますか。

○（産業港湾）商業労政課長

卸売業の衰退といいますか、そういった話ですけれども、よく物産協会へ行って私どもも話を聞いているのですが、いわゆる卸売業といいますのは、小売業の需要と製造業の供給を結びつける中間の事業ということになります。昔は、中小の小売業者がたくさんいて、当然その間に介在する中小の卸売業者もたくさん存在していましたが、今、全国的に業種を問わず事業所数が減少している中で、小売業につきましては郊外に大手の小売業者が進出するというので、それに伴って中心市街地にある商店街に存在する中小の小売業も衰退しているという状況にございます。

先ほど言いましたとおり小売業と卸売業というのは非常に密接な関係にございますので、中小の小売業者が減っていけば、当然中小の卸売業者も取引先が減っていくということで、大手の卸売業の資本力ですとか物流力、そういったものに比べるとやはり中小の卸売業者は弱いですから、そういったことで淘汰されていく状況にあると聞いてございます。それに伴い当然、中小の卸売業者に商品を卸している地場の中小の製造業者も当然、取引先が大手に変わりますので、そうなりますと、いわゆる大型化とか集約化ということが進みまして、地場の中小の製造業者も大量ですとか低価格などの取引競争に巻き込まれていくという懸念があるというふうに認識してございます。

○佐々木（秩）委員

今お話のあったとおりの状況が進んでいるのだと思います。本当にまちなかでそういうところが衰退していくと、若い人たちの雇用先がそういうところに求められなくなるという部分では、人口減少問題などにもかかわってくるかと考えます。

また、今お話があったように、大手のスーパーや大企業だとか、それからメーカーが直接小売する業態、SPA というのですか、衣料関係のそういうところだとかやはり進出してくるということが、今おっしゃったような状態になっていって、大量低価格には太刀打ちできないということだそうです。やはりそういうところに品物を卸すとなると、大量に物をつくる能力がないと。いくら質のいいものをつくっていても、大量につくれないので、大手のスーパーなどの中にそういう小樽ブランドのいろいろなものをやってもなかなか乗っていきなくて販路が広がらないという状態になっているということをお伺いしたのです。やはり並びにくいと、そして手に入りづらいということがマイナスであったのですが、何とかそういうことを逆手にとってうまくやっつけていけないかということを考えて、手に入りにくいレアなものだからどうしても手に入りたいと、多少高くても手に入りたいというものも出てきていると伺っています。やはりそういうことを考えていくと、この物産協会をはじめやることがすごく有意義なものになってくるだろうと考えられます。それで、大手のラインに頼らない独自の販路開拓を進めていく、

そういう上での市のこれまでの、物産協会も含めたいろいろな業態の中での取組や市の支援体制などは、どのようになっているかお聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

市の事業と申しますか、物産協会と連携した事業ということですが、先ほどの冒頭言いました小樽ブランド力推進事業は、商品の開発改良だけではなくて、販路の開拓も含めて行っています。これまでは百貨店での物産展ですとか、スーパーなどの小売に卸しているというところもありましたけれども、この3年間やってきた中では、大手企業のカatalog販売などに販路を開拓したりですとか百貨店だけではなくて、スーパーセンターですとか、あるいは道の駅も今は新たな販路として視野に入れて事業を進めているところでございます。

一方で、産業振興課でも首都圏での大規模の展示会に物産協会と連携しながら市内企業を募って出店したりということで、新たな販路の開拓に努めているところでございます。

○佐々木（秩）委員

百貨店の物産展も最近は縮小傾向だと伺っていますので、きっとそれ以外のそういうことの開拓というのはすごく大事だろうと思います。先ほど話が合った中で、セレクトショップの話を出していただきましたが、この事業について、内容だとか成果だとか、またやってきた中で課題というあたりをお聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

セレクトショップの展開事業についてですけれども、事業内容としましては、物産展に出店するというのはいろいろな経費がかかります。現地での販売員のコストですとか、当然旅費とかもかかってきます。あとは人手も当然必要になってきますから、いい商品を持っているのですけれども、物産展には参加できないというところの商品を集めまして、小樽産品のセレクトショップとして道外の物産展などで販売を支援していくといった事業になります。これは物産協会から指定した商品とその事業者に買い取っていただいて、それを持って行って売ると同時にアンケート調査もお願いして、その商品の評判についてフィードバックしていただいています。そのかわりに先ほど言いました旅費ですとか販売員のコストを上限20万円ということで支援するといった内容です。

平成25年度につきましては、6か所で開催しまして、売上げとしては300万円ぐらいの売上げになっております。26年度はまだ途中でありますが、今のところ3回開催してまして、今4回目を検討中だと聞いてございます。

課題としては、結局はその商品を集めて売ってこなければなりませんので、受託する事業者の物を売る力というのが非常に大きく左右されるということと、あとは実際の現地の販売の場所が、例えば北海道物産展の中の小樽のコーナーのところにセレクトショップとして出店できる場合もございますし、その会場とは別のところ、例えば地下の食品売場の一角でやったりというケースもございますので、その辺は百貨店側の店の配置にもよりますし、そういう場所によっても売上げが非常に左右されるということで、その辺が課題かというふうに認識しているところでございます。

○佐々木（秩）委員

本当に売る人、最後は人だというふうにお話を伺いました。そういう中で、特に今こうやって伺っていると、ポイントポイントで期間を決めてというものが多いたのですが、やはり通年の販売拠点、ハッピーロード大山商店街や何かにはありますけれども、それ以外にそういう販売拠点、通年の販売拠点づくりが必要ではないかという御意見もいただいたのですが、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

通年の販売拠点ということで、今、委員がおっしゃったとれたて村ですが、通年で商品を卸しているところになります。確かに物産協会としては、小樽の産品が通年で置いていただけるということで、本来であれば百貨店で例えば物産展に出て、そこで売上げがすごく上がって、その百貨店の通常の商品として取り扱っていただけたらというふうになれば、当然通年の取扱いになるわけですが、物産協会ともいろいろと話している中では、今はま

だ進行中で決定はしていませんが、百貨店だけではなく先ほど少し言いました道の駅ですとか、あとは J A の関係で今、少し話を進めているのもあるのですけれども、そういったところに小樽産品のコーナーをつくっていただいて、そこで物産協会がコントロールできるような商品の展開なんかもできたらいいなというふうな話は聞いてございますので、そういったことも、今進めているような状況でございます。

○佐々木（秩）委員

今お聞きした以外で、今後また何かこういう展開も考えているというようなことがあればお聞かせください、大体そういう感じですか。

○（産業港湾）商業労政課長

そうですね。今、言ったこともございますし、あと通年の売場といたしますか、ブランド力推進事業の中の話でいきますと、3か年の事業で実施してまいりましたので、新年度以降、そのブランド力の成果と課題なども新たに出てきた部分もございますので、そういったものを踏まえながら平成27年度以降の予算については、今、物産協会といろいろ話しながら予算要求について考えているところでございます。

○佐々木（秩）委員

最後に、その中でいろいろと話を聞いていく中で、物産協会からは、そういう販路の新規開拓のためには初期投資として営業経費がかかるのだと。例えば交通費だとか輸送費だとか、それから販売員の経費だとかと、何かミス小樽を派遣したりもされたと伺いました。やはりそういう部分の支援を要望できればということも声の中にあつたのですけれども、今、言われた予算をこれからということでしたが、その辺の支援についての考えはいかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

今お話のあつた営業経費、ミス小樽の派遣ですとか、当然、職員の旅費なども恐らく入っている部分だと思えますけれども、冒頭に説明した物産協会の業務としては、そういった販路開拓ですとか、そういった部分は言ってみれば物産協会の本来業務という部分でもございますので、当然のことながら物産協会がいろいろな百貨店で取扱高の中から事務手数料をいただいた中で事業を回していますので、その中で賄っていくべき部分というふうには基本的には考えています。

ただ、先ほど言ったとおり百貨店での物産展も縮小傾向にあつて、取扱高も一時期よりは少々落ちてきている部分もございますので、私どもが委託している事業の中で、そういった販路開拓に係る経費、旅費なども当然出てきますので、その辺は事業の中で必要な営業経費といたしますか、旅費とか等であれば、その事業費の中で見れると思っておりますので、その辺はうまく線引きはなかなか難しい部分はあると思えますけれども、物産協会とも話し合いながら見れる部分は見ていきたいというふうには考えてございます。

○佐々木（秩）委員

ぜひ、よろしく申し上げます。

◎小樽港での特定秘密保護法施行の影響について

3点目に小樽港での特定秘密保護法施行の影響について伺います。

12月10日に特定秘密保護法が施行されました。防衛、外交、特定有害活動の防止、テロリズムの防止の4分野について特定秘密とするということです。

ただ、この法律はさまざまな問題点や危惧がいろいろと指摘されております。やはり秘密の範囲が曖昧で何が秘密かわからないということ。一説では特定秘密は47万件にも及ぶというような話もありますし、それから秘密を扱う人は適性評価を受けると、プライバシーの保護の問題等があるし、万が一、漏らした場合については、公務員の場合、最長10年の懲役、働きかける民間人についても最長5年の懲役というような中身もありますし、一番話に出ているのは、知る権利が侵害されるという部分があるということですが、小樽港にも例年2月のさっぽろ雪まつり

のころに米艦が友好親善という目的で入港してきます。その際、防衛等にかかわって特定秘密に触れる情報を、ここにいらっしゃる皆さんが、何か知らないうちにその情報に触れてしまうようなことをはじめ、民間の港湾業者の皆さんについても、そういう機会が出てきて、非常に心配だと危ぶむ声が上がっているという声が聞こえてきます。

そこで、伺いたいのですけれども、施行日をもう過ぎていますが、その前後に、港湾室にこの件についての情報や何かが入ってきているのかどうか、もしあれば概要を示していただきたい。そもそも示せるのかどうかのところだと思うのですけれども、その辺についていかがでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

12月10日に施行された以降の情報等ということの御質問かと思えます。

現在のところ特定秘密保護法について、国土交通省から港湾管理者である小樽市への情報提供はないです。

○佐々木（秩）委員

もう施行されているにもかかわらず、またいつそういう状況に陥るかわからないけれども、市としては、港湾室としては今のところ全く情報を持っていないということなのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

情報の収集についての御質問かと思えます。法律ですとか、そういう関係の事象については、インターネットを通して収集はしているところでございます。これについては通常の方法かと思えますが、港湾室が独自に行っていることにつきましては、いわゆる米艦の寄港の際に窓口となります小樽海上保安部に、特定秘密保護法に関する事項について問い合わせをしておりますけれども、米艦寄港の情報が特定秘密に該当するかは、現在のところはわからないという回答をいただいているところでございます。

○佐々木（秩）委員

こうやって伺っていると、施行されたにもかかわらず、現段階ではどこもわかっているところがないという感じがするのですけれども、そういう中でお聞きしますが、これまでさまざまな業務があったと思えます。その中に特定秘密に移行すると言われていた特別管理秘密というのがあると。それに当たる情報というのは扱っているのかどうか、あれば内容と件数みたいなものはわかるのかどうか。実は報道のアンケートで新聞にも報道にも出ていたもので、多くの行政機関が回答した結果、合わせていくと特別管理秘密が47万件になるという報道だったものですから、例えば小樽市ではそれに当たるものがあるのか、そういう意味で質問をしているのですがいかがでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

特定秘密保護法そのものについての答弁については、総務常任委員会等で行われるものかと思っております。

また、今回の特定秘密保護法につきましては、公務員又はその委託者について該当するものかと思っておりますので、小樽市職員が知り得た秘密については、特定秘密になっていないものを情報として得るとい形になりますので、それには該当しないものと考えております。

○佐々木（秩）委員

ということは、今のお話をお聞きすると、ここに小樽市に来る情報は、特定秘密に該当するものではないと。特定秘密ではないので、それを扱う職員についても特定秘密の部分についてはかかわらないという押さえでよろしいですか。

○（産業港湾）管理課長

詳細については、後ほどお答えさせていただきたいと思えます。

○（産業港湾）港湾室長

この件につきましては、何もわかっていないという状況ですので、お聞きされても答えることができないというところが、正直なところでございます。

今、佐々木秩委員は米艦の入港、毎年のように来ているということで、その情報がどう取り扱われるかということが心配かと思うのですが、私どもも同じです。心配というか、どう対応していいのかというのは本当にこれからの状態ですので、本当に何が起るかという、それが仮に特定秘密に当たるとすると、入港する準備も何も全くできないというのが現実になると思うのです。もし入港するという情報が来たときに、それを特定秘密で黙っていただかなければならないとすると、寄港に当たっての準備作業というのは、黙って自分たちだけでするわけにいかないことがたくさんありますので、実態としては、なかなか現場の作業ができない状況になるということだけは言えると思いますけれども、ただそれが特定秘密に当たるかどうかは今の段階では答えられないということでおりますので、御理解いただきたいと思います。

○佐々木（秩）委員

わかります。おっしゃるとおりの状況なのだと思います。それで、本当におっしゃるとおりに一番心配しているのは、要は言ってしまうと、米艦が一番の問題は核兵器の搭載の有無のところになるわけで、それが特定秘密だということになってしまえば、これについては何も聞けないことになるわけです。そうすると、今まではこの米艦には核兵器の搭載能力がないから、事実上核兵器は積んでいないというような回答だったと思うのです。その部分も搭載能力や何かについても、特定秘密に入ってしまうということになれば、そういう回答についても、もうできなくなるのではないかなということをお心配するわけです。今おっしゃっていただいたように、現段階では、およそ入港の一月前に外務省から連絡のあった時点で、小樽港については情報を公開していただいていたと思います。これは、思うに友好親善が目的で来るわけですから、当然、公開して当たり前だと思うのですが、ただ場所によっては、名古屋港においては1日前でなければ、そういう情報については公開されないという港もあるわけです。そういうところから考えると、今、港湾関係の方も心配だし、そういう準備ができないという実際上のことがありつつもそういう港があるわけで、そういうことにならないかというのが、私もすごく心配するところなのです。

ただ、今お伺いしたように、そういう情報が一切ないので答弁できないということですが、最後にお聞きしますけれども、そういうことについて具体的に情報が入ってきた段階で、例えばこの米艦の入港情報については、こういうふうに扱いますということについては、そういう情報が入ってきたときに事前にお示しいただける機会はあるでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

先ほどの繰り返しになりますが、それも含めまして、今の段階で答弁することについては、本当に隠しているわけではございませんけれども、あまりにも情報がございませんので、今答弁することはできません。

○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

時間も大分押し迫ってきましたので、できるだけ簡単に質問します。

◎赤岩遊歩道について

初めに、私がずっと取り上げてきました赤岩遊歩道の件ですけれども、次から次へと要望、苦情が出てくるものですから、おさまらなくてここまできましたが、一応は今年の秋に業者が決まりまして、入札はだめだったので、随意契約で成立しまして、祝津の業者が整備に当たるということで掲示された看板が立っておりまして、皆さんの理解を求めておりました。そのようなことで、これからは、これは国・道のことで、なかなか前へ進むのが大変ですけれども、地域にある国定公園なものですから、頑張って危険な箇所を恒久的に整備していくことに重点を置いて取り組んでいきたいと思っております。

◎済生会小樽病院の跡地について

2 番目は、北小樽観光についてですけれども、これも以前質問をしましたが、済生会小樽病院の跡地の問題です。二転三転しましたが、ようやく決定したみたいで、今、この雪の中、工事が進んでいますけれども、ツルハドラグと手宮幼稚園がここに出てくるということが決定したみたいです。ツルハドラグは薬だけではなく食品なども置くようで、地域の住民は大変喜んでいてということも聞いております。これが北小樽観光にもつながればいいなと私は思っております。

◎若い世代の交流を通しての観光振興について

続きまして、姉妹都市交流についてですけれども、これは今年 7 月に NPO 法人ワールドユースジャパンの主催でアメリカの高校生が赤岩会館に宿泊しまして、文化交流の一夜を過ごされたと聞いております。そのときに、出迎えと見送りをさせていただきました。本当に明るくて元気で素直でかわいい子供たちで、これが高校生なのかと何か中学生のような感じを私は受けたのですけれども、高校生ということで、アメリカの通訳の方を通じて皆さんと話をすることができました。本当に若い世代の方々に引き継いでいくことが大きな効果であると思っております。

そこで、お聞きしますけれども、姉妹都市交流のほかにも、特に若い世代の交流を通して観光振興を進めるという観点から、現在行っている取組などがありましたら聞かせてください。

○（産業港湾）観光振興室川嶋主幹

今、話のありました外国人との関係で、特に若い世代の交流を通して観光振興を進めるという点で、現在の取組ということをございますけれども、一つ目には、小樽商科大学から姉妹都市関係にありますニュージーランドのダニーデン市、そこのオタゴ大学に留学される学生に対して、姉妹都市の大学への留学ということもございますので、留学する前に、私ども観光振興室で留学に行かれる方に時間をとってもらって、小樽観光の現状や課題、そして実施している事業など、観光に関する知識を習得してもらおうということで、留学前に 2 回ほど時間をとってもらって、そういったレクチャーというのですか、話をしていると。その学生が 1 年たって戻ってくるのですが、行っている期間中、いろいろ小樽のことを観光だけではないですけれども、PR してほしいということで行っております。

また、二つ目には、これも小樽商科大学の関係になるのですけれども、毎年、小樽商科大学には多くの留学生の方が世界中から来られるということで、1 年というスパンでいくと多くが 10 月から来られるということがありますので、今年で 4 回目になるのですが、小樽商科大学に留学されている学生をなるべく留学して早く小樽になじんでいただく、そしてまちを知ってもらおう。それと、今の学生ですので、フェイスブック等の発信していただけるということで、今年 11 月 1 日に小樽商科大学に留学されている学生、14 名ほどに集まっていたいただいて、市内の案内を私ども観光振興室と観光協会が一緒になって取り組んできております。

今後も議員の言われました若い方に、若い方というのはすごく情報発信能力がございますので、今、言いました事業も引き続き継続して取り組んで、観光振興を図っていきたくと考えております。

○久末委員

本当に若いということはすばらしいことですので、やはり息の長いおつき合いの中から、これを小樽の経済、小樽のためになることがやはりこれを若い人に託すのがいいと私は思ったものですから、今回取り上げました。

○委員長

久末恵子委員の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩いたします。

休憩 午後 5 時 02 分

再開 午後 5 時 10 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号の採択を求め、討論いたします。

本年9月の第3回定例会の経済常任委員会以降、陳情第290号にかかわる理事者の動きはありません。

また、オタモイ海岸でも崖崩れは起こっていませんので、この陳情にかかわることでの変化はありません。

それで、今日の討論は、これまでの討論で触れたことで、理事者に検討していただきたいことを2点指摘します。

一つは、崖崩れに関してです。陳情第290号に関しては、崖崩れが起こるたびに鬼の首でもとったみたいに、理事者、産業港湾部長ですが、私のところへ崖崩れの箇所の写真を持参して陳情第290号の採択は諦めよといわんばかりに説明に来るのです。その都度、その後の経済常任委員会で私は質疑や討論で反論をしてきました。記憶に新しいところでは、昨年と今年、それぞれ1回ずつ崖崩れが起こっているわけですが、昨年の崖崩れの箇所は私有地で今まで危険防止策が全然とられてこなかった箇所です。今年8月の崖崩れの箇所は市有地ですが、昭和57年に落石防止の金網を張っただけで、それ以降、一切の安全対策はとられてこなかった箇所であります。これらのところで安全対策がとられていれば、崖崩れは防止できたと考えています。

二つ目の問題点ですが、オタモイ観光開発に期待して、これまで小樽市に協力してきた経済界の方々の善意を踏みにじっている問題です。

一人はつばめ商事の安齋允氏で、当時のオタモイ海岸の崖地の土地所有者と小樽市の関係がこじれて話合いにならなかったところを彼の口ききで解決していただいたと。そして、小樽市が所有者になりたいと切望していたオタモイ海岸が購入できることになったときに、購入する金がないということで、北海道中央バスから7,000万円の寄附を受けて所有者になったと。それから3人目は唐門の移転のとき、荒木源氏から300万円の寄附を受けて、今の場所へ移転をしているわけです。こういう行為や寄附というのは、小樽市がオタモイ観光開発を行うということが前提で受けたわけですが、これを私が指摘すると、理事者は口を閉ざしては語ろうとしないのです。これは、やはり不誠実なことだと思われ、北海道中央バスへ行って7,000万円の寄附を受けたけれども、オタモイ観光開発をあきらめましたという挨拶もしていないし、荒木源氏に対しても仁義を切っていないし、安齋允氏に対しても同じです。

だから、そういうことを考えますと、来年は、議員の改選期で、このまま推移すれば継続審査ということで、来年の3月もまた同じ態度をとれば、この陳情は審議未了になってしまうわけです。これは各会派にお願いですが、私どもは、陳情について議論をして調査もしてきているわけですから、やはり何らかの態度を明らかにすることが陳情者に対する責任ではないかと。

それから、議員がなかなかそうならない原因は、市長や理事者にもあるわけですから、納得できる行動をとるべきだと。山田市長時代のオタモイ海岸急傾斜地調査業務をもって、一切できないという態度になっているのはいかがかということです。

詳しいことは本会議でやることにして、そういうことで陳情第290号については、採択を求めて討論といたします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第290号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、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。