

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 27 年 9 月 17 日 (木)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 4 4 分
場 所	消 防 講 堂		
議 題	所 管 事 務 の 調 査		
出席委員	中村 (岩雄) 委員長、酒井 (隆行) 副委員長、 秋元・中村 (吉宏)・面野・小貫各委員		
説明員	市長、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		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。			
委員長			
署名員			
署名員			
書 記			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、8月12日付けで人事異動がありましたので、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、秋元委員、面野委員を御指名いたします。

所管事務の調査を議題といたします。

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に基づき報告いたします。

初めに、港湾計画改訂についてですが、小樽港港湾計画の改訂作業は、平成24年度に着手し、28年度末での改訂を目標に進めております。

改訂のスケジュールにつきましては、資料中段の表のとおり、これまでに第3号ふ頭及び周辺再開発計画、若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画や物流面の検討としての小樽港研究会報告書の取りまとめを終え、これらを基に港湾計画改訂に向けた港湾管理者としての基本方針(案)を取りまとめたところでございます。

27年度、28年度では、この基本方針(案)を踏まえまして、小樽港の長期構想や港湾計画案を取りまとめ、28年度末までに改訂に関する行政手続を完成させる予定となっております。

次に、別紙の小樽港港湾計画改訂に向けた基本方針(案)についてですが、まず1ページの「はじめに」につきましては、港湾計画改訂に向けて港湾管理者としての基本方針案を取りまとめた経緯について記載しております。

概要といたしまして、小樽港の取扱貨物量は、過去最高である平成8年の約2,570万トン以降、減少の一途をたどり、26年(速報値)実績では約1,010万トンに推移いたしました。この大幅な減少は、フェリー貨物の航路の減便、公共投資の落ち込み、配合飼料工場の撤退などの要因が重なったものと考えられ、極めて厳しい状況が続いております。

このような背景の中、現在の小樽港港湾計画における計画貨物量と実態にも大きな乖離が生じてきたことから、24年度に港湾計画の改訂作業に着手し、今回、港湾管理者として港湾計画改訂に向けた基本方針(案)を取りまとめ、改訂内容に反映させていきたいと考えております。

次に、2ページ目、「1 現行の港湾計画の概要」から説明いたします。

まず、1 現行の港湾計画につきましては、平成10年代後半を目標年次として9年7月に改訂したものです。

2 基本方針につきましては、港湾機能強化及び港湾施設の機能更新や親水空間の充実及びマリナー施設の拡充、大規模地震災害時の物流確保などを図ることとしております。

3 港湾の能力につきましては、取扱貨物量の合計を3,850万トンと推計しており、その内訳といたしましては、外貿220万トン、内貿3,630万トンとなっております。

4 港湾施設の規模及び配置の主な新規施設整備計画につきましては、3ページ目の小樽港港湾計画図に記載してありますとおり、本港地区の北副防波堤の延伸や中央地区の第2号ふ頭拡張計画、勝納地区の埠頭拡張及び耐震強化岸壁計画などを位置づけしております。

次に、4ページ目の「2 小樽港の利用の現状」の1、港勢の概要についてですが、中段以降の表にありますとおり、取扱貨物量の推移は、平成8年の2,570万4,895トンピークに、26年は1,005万8,856トン、入港船舶隻数におきましても、8年の8,983隻から26年は3,518隻に推移し、それぞれ39パーセントまで落ち込んでいる状況にござ

います。

次に、5 ページ目の「3 港湾計画改訂の基本的な考え方」の 1 基本的な考え方についてですが、現在、小樽港を取り巻く情勢が変化しておりますので、港湾計画の方針や港湾の能力、施設の規模及び配置の見直しを行います。

2 港湾計画の方針につきましては、小樽港に求められる機能の方向性は大きく変わっておりませんので、現行の港湾計画の方針をおおむね踏襲するとともに、3 港湾能力の見直しにつきましては、基本的に現状の利用実績や今後の見込みを加味し、計画取扱貨物量や港湾利用者数の目標値を設定したいと考えております。

4 港湾施設の規模及び配置に関する見直しにつきましては、6 ページ目の小樽港港湾計画の改訂に向けた検討のポイントで A 3 の図面と対比していただきたいのですが、小樽港の現状における課題やニーズを踏まえまして、これまで策定してまいりました第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画や若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画の内容を盛り込みながら、第 3 号ふ頭及び周辺、第 2 号ふ頭、勝納 5 番岸壁、若竹地区水面貯木場及び周辺、若竹ふ頭、北副防波堤、高島漁港区の見直しを行いたいと考えております。

次に、7 ページ目の「4 港湾計画改訂に向けた基本方針（案）」についてですが、1、基本方針といたしましては、小樽港における諸問題の解決や今後の港湾活動の効率化を図るため、以下の八つの項目を基本方針案としております。

一つ目として、輸入穀物基地としての既存施設の機能強化や効率的な機能再編を促進。

二つ目として、対岸諸国等との貿易拡大に向けた港湾機能の強化。

三つ目として、日本海側におけるフェリー拠点港として、既存航路利用拡大のための港湾機能の強化。

四つ目として、既存施設の再編、集約などにより効率的な機能配置を促進。

五つ目として、クルーズ客船の受入れ体制確保に向けた交流拠点の機能強化。

六つ目として、ウォータフロント空間創出のため、親水施設等の機能を導入。

七つ目として、大規模災害時における基幹航路維持のための防災機能の強化。

八つ目として、小樽港と石狩湾新港の相互連携と道央圏、日本海側港湾としての発展を図ることとしております。

次に、8 ページ目の 2 各地区別のゾーニング方針につきましては、一つ目として、土地利用と船舶利用において、機能別に拠点化と集約化を図り、効率的な港湾活動を支える空間利用。

二つ目として、既存施設の機能強化や有効利用を図り、長期的な物流ニーズの変化に柔軟な対応ができる空間利用。

三つ目として、災害発生時における防災機能の強化や土地利用における物流空間と市民利用空間のすみ分けにより安全な空間利用を図ることとしております。

また、8 ページから 9 ページ目にございます各地区のゾーニング方針の説明は割愛させていただきますが、それぞれ手宮地区、中央地区、勝納地区などにおける空間利用としての位置づけを記載しております。

#### ○委員長

「小樽市プレミアム商品券の販売について」

#### ○（産業港湾）三船主幹

小樽市プレミアム商品券の販売につきまして、報告させていただきます。

本市では、1 冊 1 万円で 1 万 2,000 円分の買物が楽しめる小樽市プレミアム商品券を 10 万冊発行いたしました。8 月 8 日からの 2 次販売をもちまして完売し、販売を終了いたしましたので、資料 2 に基づきまして報告をさせていただきます。

当初、往復はがきによる予約を 5 月 1 日から 6 月 7 日まで受け付けまして、7 月 1 日から 10 日までの期間、6 万 6,280 冊を小樽信用金庫の市内 9 店舗で販売しました。2 次販売は、残りの 3 万 3,720 冊を先着順で売り出すことと

し、期間は 8 月 8 日から 13 日まで、会場は小樽信用金庫本店で、販売期間にかかわらず商品券がなくなり次第販売を終了することといたしました。初日の 8 日には、予想をはるかに上回る数の購入客が来場され、行列が道路掘削中の工事現場まで達しましたので、購入客の安全を最優先に考慮いたしまして販売を途中で打ち切り、結果として 2 万 3,896 冊の販売となり、翌 9 日に残る 9,824 冊を販売し、完売となったところであります。そのため 8 日に来場いただきながら購入いただけなかった購入客が生じたことなど、多くの皆様に御迷惑をおかけいたしました。この場をおかりいたしまして、深くおわびを申し上げる次第でございます。

販売の状況につきましては、お手元の資料 2 のとおりですが、予約販売分では、小樽信用金庫本店と入船支店で全体の 46 パーセント、約半分のシェアを占めるなど、市の中心部で多く売れた傾向がわかります。

一方、銭函支店では 5 パーセントのシェアしかなく、銭函地域の購買力が隣接する札幌市手稲区に流れていることが推測されます。

1 人当たりの平均購入冊数につきましては、予約販売分の約 4.4 冊に比べ、2 次販売分が約 4.9 冊と増加しておりますが、これは報道などにより商品券自体が広く認知されたことに加えまして、1,200 件余りの取扱店が確定したことによる影響が大きいものと考えております。

なお、現在、発行総額 12 億円の約半分に当たる 6 億円強の商品券が換金請求されていることは、先日新聞で報道されましたほか、本会議で市長が答弁申し上げているところであります。

また、新聞報道には、利用店の上位には大手スーパーやホームセンター、ドラッグストアが並ぶとありましたが、今後の歳末商戦に向けまして、大売出し等のイベントを企画している商店街や市場に対しましては、おつりが出ないことなど、この商品券の性質を見極めた上で、消費者の購買意欲を喚起する企画を立てただけですようアドバイスを行ってまいります。

#### ○委員長

「平成 27 年度「設備投資動向調査」について（概要）」

#### ○（産業港湾）荒木主幹

平成 27 年度「設備投資動向調査」の概要につきまして報告いたします。

資料 3 をごらんください。

まず、1 の調査目的についてであります。本調査は、小樽市に既に集積が進んでいる食料品製造業を中心に小樽市企業立地促進条例に定める対象業種や、これらの産業に関連性の高い業種等を調査対象として、将来、工場や物流施設等の設備投資が予定される企業の実態を把握することを目的としております。

また、あわせて小樽市の雇用創出及び地場産業の振興に効果が期待される企業誘致に関する資料を収集し、業種別・地域別等における企業の意向を調査・分析することを目的としております。

2、調査実施機関は、株式会社東京商工リサーチに委託いたしました。

3、委託契約期間は、平成 27 年 5 月 1 日から 8 月 31 日までとなっております。4、委託契約金額は 334 万 8 円でありませ

ず。なお、本事業は、国の地方創生先行型事業として地域住民生活等緊急支援のための交付金を活用し、実施しております。

5、調査設計（抽出条件）は、東京商工リサーチが構築する企業情報データベースを母集団に、業種、年商規模、評点、取引先要件など条件設定を行い、三大都市圏 1,500 社を抽出しております。

6、調査方法は、抽出した 1,500 社に対し、郵送によるアンケート調査を行い、返信のない企業へは電話聞き取り調査を実施しております。

また、調査発送時には食関連企業誘致 DVD を同封し、広く本市の PR も行っております。

次に、2 ページになりますが、7、調査項目は、資料の最後にあります設備投資動向調査アンケート調査票のと

おり「事業所の新設・移転の検討有無」から「新設・移転先として小樽市に関心はあるか」まで11項目を設定しております。

8、回収結果は、有効回答数が941件であり、回答率は62.7パーセントとなりました。

9、調査結果は、①の「事業所の新設・移転の検討の有無」においては、48社から「検討している」との回答が得られました。これらの企業に対しましては、以降の設問において検討している施設の種類、理由、取得方法、取得費用、用地面積、地域、優先条件を聞いておりますが、資料4ページの⑧の「検討している地域」として「北海道」が6件という回答が得られております。

最後に、このページの下段になりますが、⑩の「検討はしていないが、新設・移転先として小樽市に関心があるまたは、現時点で関心はないが、今後の事業展開によっては小樽市に検討の余地がある」として15社の企業から回答が得られております。

#### ○委員長

これより、質問に入ります。

なお、順序は、自民党、共産党、公明党、民主党の順といたします。

自民党。

---

#### ○酒井（隆行）委員

##### ◎おたるドリームビーチについて

まず、おたるドリームビーチについて伺います。

トータル的に話をお聞きしたかったので、本来であれば、予算特別委員会でやるべきかと思ったのですが、経済常任委員会にかかわる部分だけお聞きしたいと思います。

今年は、結果的に大きな事故もなく海水浴シーズンを終えることができました。それは、多くのボランティアの皆さんの御協力、それから海上保安、それから北海道や警察、警察については、銭函交番に、個人的にお願いしに行って、必要以上と言ったら変ですけども見回りをさせていただいたところでもあります。

それから、多くのボランティアの皆さんに関しても小樽市内の市民の皆様、それから札幌の方も多く来られて、30分程度で終えて結構ですというところを2時間も3時間もやっていただき、無法地帯にしないという意味でも貢献できたと思いますし、そのボランティアの皆様の中には、軽い熱中症にかかった方もいらっしゃいました。そんな中で今年、何事もなく終えることができたということで、一般質問で中村吉宏議員からも議会の判断について正しかったか、正しくなかったか、市長の見解を求めますということで質問があり、答弁はいただいたのですが、少々わかりづらい部分もありました。

それで、聞き方を変えたいと思います。結果的に、シーズンを終えて、市長の判断は正しかったのか正しくなかったのか、それについてお伺いしたいと思います。

#### ○市長

議案を提出したことに対しての判断が正しかったか正しくなかったかということでお聞きされているということですのでよろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

私自身は、提案させていただいたことは正しかったと思っております。酒井隆行委員が先ほどお話しされたとおり、多くのボランティアの皆様や北海道、警察、その他さまざまな方々の御協力により、おっしゃるように事故は起きませんでしたし、無事このシーズンを終えられましたけれども、提案当初にこのような状態になるかどうかというところまでは私自身も見込めませんでしたので、私自身も皆様の議論等、提案させていただいた後に議会において報道等からも御着目いただいたこともあって、ドリームビーチの危険性について幅広く周知されたこととも

に、今おっしゃったような協力体制も含めて成熟されたという認識もありますので、提出したことそのものに対しての判断は正しかったというふうに思っております。

**○酒井（隆行）委員**

こういう状況になるのが見込めなかったということで、その部分をお聞きしたいのですが、市長は、たしか予算特別委員会だったと思うのですが、ドリームビーチの現状について又はその状況について、一番よく知っているのは私だと答弁されていました。そうであれば、この状況が見込めなかったという話にはならないと思うのですが、いかがでしょうか。

**○市長**

現場の状況はよく存じておりますけれども、各関係者の方々がこのような形で御協力していただけるようなところまでは、そのときには見込めなかったということでございます。

**○酒井（隆行）委員**

私は、銭函のこのドリームビーチに、毎年、海開きのときにかかわらせていただいております。そういう意味では、報道の方もたくさんおりますし、札幌から来場されている方、そしてここにかかわっている方の思い入れも、少なからずわかっている 1 人であると思っております。

それで、私は、そういうことを考えると、こういう状況にならなかったことを想定できなかったという自体、この計画に問題があったのではないかと思います、いかがですか。

**○市長**

計画そのものに問題があったとは思っておりません。

**○酒井（隆行）委員**

では、なぜ問題がなかったかということをお聞かせ願いたいと思います。

最初から整理させていただきます。今年度 1,290 万円の多額の財政を抑えることができた議会の判断について見解を求めるものでありますという質問の趣旨を基に今いろいろと質問させていただいているのですが、多くのボランティアの皆様御協力、それから海上保安、北海道、それから警察などの関係機関が連携し、何事もなくシーズンを終えたということでもあります。それは、森井市長が予算特別委員会の中でおっしゃったあその現状ですとか、一番よく知っているという、その根拠になるかどうかわかりませんが、それがベースとなってこの予算が上がってきたと思うのですが、それが正しいというのはどういう判断でそのような判断になったのかお聞かせ願います。

なぜ 1,290 万円という予算がついたのか。それは、事故を事前に防ぐとかなんとかということで計上したと思うのですが、そこにかかわっている方々の現状をよく御存じであれば、例えばボランティアがたくさん来たり、それから北海道だとか警察が連携をしてそのように取り組むということも想像できたのではないのでしょうかということです。

**○市長**

先ほどの話と同じになるかもしれませんが、提案したときには、ここまでの体制ができるということは見込めなかったということでございます。

**○酒井（隆行）委員**

通常であれば、小樽市もそうなのですが、北海道ですとかさまざまな機関と連携をして、事故防止のために当たっていくのが本来であったと思うのですが、この 1,290 万円が出る前に、関係各所に働きかけはしなかったのでしょうか。

**○（産業港湾）観光振興室海谷主幹**

ただいまの関係機関への働きかけにつきましては、今回、ドリームビーチ協同組合が開設届を取り下げた時点で、北海道及び警察、また海上保安等に、あらゆる協力要請のお願いをしたところであります。

○酒井（隆行）委員

例えばそのとき協力体制が整っていたかどうかはわかりませんが、その願いをして、そういう部分を判断して、小樽市が1,290万円をかけてやらなければいけないという判断になったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

その判断につきましては、先ほどの市長の答弁の繰り返しになるかもしれませんが、まず、第2回定例会で多くの皆さんの議論が報道されて、市民はもとより道民の方々にドリームビーチについての幅広い周知がされたこと。それにあわせて北海道及び警察なども、当初からこちらであらゆる支援要請はしておりましたけれども、やはりその重大性というのが多くマスコミに報道されたことによって、目線が変わったという表現が正しいのかわかりませんが、当初お願いしていた以上のことをやっていただける結果につながったものと考えております。

○酒井（隆行）委員

結果はもうわかっているのです。今年度は事故がなく終わったということはわかっているのです。その計画というのか、1,290万円の内容も我々は見せていただいているのでわかっているのです。その上で我々は否決という形をとらせていただきましたが、結果的に事故はなかったのです。補正予算の計上を判断した基準というのが、よくわからないのですよ、1,290万円をつけてこのようになると。でも、ならなかった場合は何も想定していないですという答弁でした。だから、その根拠が何だったのかということを示していただきたいのです。

○（産業港湾）観光振興室長

ドリームビーチは、大変人気のある海水浴場で、一昨年の来場者数が14万人、そして事故の起こった昨年の来場者数で7万人といった大勢の方がいらっしゃる海水浴場です。それが何もしない状況で、少なくとも万単位の来場者が来る。そういった状況では、協力体制のお願いだけでは保ちきれないのではないかという判断があったものです。

○酒井（隆行）委員

協力体制があったとしても、それを防ぎきれなかったという、その時点での判断だったということです。ということは、要は、そこではないのです。結果として無事故で終わったのです。これは何もしないで終わったのではないのです。いろいろな方々がかかわっていただいた。それから、北海道もそうですし、警察も、いろいろなパイプを使って我々も動いていったわけです。そういうことがあって、いろいろな方々、それから報道を呼んだのも、報道が議会には確かに入りましたけれども、その後のドリームビーチの報道については、小樽市が報道依頼をかけて報道の方に来ていただいて、特集を組んでくださいというようなお願いをされたのですか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいまの報道依頼については、小樽市としては行っておりません。

○酒井（隆行）委員

では、何を協力してもらったのでしょうか。私の認識としては、小樽市が協力を求めたものも確かにあったかもしれませんが、要は補正予算の否決をもって北海道がさまざまな機関に動き始めた。それに小樽市も乗ったというような形だったと思うのです。それはなぜかという、議会の中で、否決されたら何も対応することはありませんという市長の答弁があったからではないですか。その辺を整理して答弁してください。

○（産業港湾）観光振興室長

細かい話まではできないのですが、やはり海水浴場の開設届の取消しが出されたのが6月3日時点で、その後、議会の審議等がございまして、そして否決となったときに、7月1日ですが北海道知事が記者会見でドリームビーチの危険性というのに鑑みまして、監視パトロール強化、それから遊泳、不法投棄防止看板設置、そういったこともございました。その後、ボランティアの立ち上げ等もございまして、そういったことで周知が図られたのかというふうに思っております。

○酒井（隆行）委員

聞いていることは違うのですけれども、さまざまな協力体制があった、それはわかります。わかるのですが、小樽市として何か働きかけてやったのかということを知っているのです。答弁では、1,290万円が否決された後は何も考えていませんという答弁でした。そこをお聞きしているのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

今回の否決された以降の小樽市の対応については、まず否決されたことについて北海道、これは危機対策室とプレジャーボートの規制についてどうするかという部分をまず小樽市から協議を申し立てていろいろ議論をさせていただいたというのがまず1点と、同じく後志総合振興局の建設管理部とも不法投棄の問題など、ごみの問題についてもどのような対策をとるのか。また、市営駐車場の部分ですけれども、あそこは財務局の管理用地になりますので、この管理用地の取扱いについてもどのように行っていくのかと、あと警察も含めて、あくまで行政機関になるのですけれども、今回小樽市で開設できないことによるリスクと申しますか、危険性について何かやっていただけないことがあるかということ、小樽市から否決後にも各行政機関に要望して協議を行ったところでもあります。

○酒井（隆行）委員

今の答弁で、そういうことというのは、この議案が上がってくる前にいろいろな手を使ってというか、いろいろな方法を見いだして、その上で予算が上がってくるのではないですか。否決されたから今度はこれをやりますという話ではなくて、本来はそういうことではないのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいまの御質問に対してですけれども、先ほどの答弁の繰り返しになりますけれども、ドリームビーチ協同組合が開設届を取り下げた以降に、この問題については関係機関とずっと協議はしておりました。その中で、最善として危険性を回避する中でどの方策がいいのかという部分についてもいろいろ話した中で、内部の協議によって市営で海水浴場を開設したほうがよいという判断の中で提案させていただいて、市営で海水浴場を開設した場合にも、どういう連携ができるかという部分について協議をしていたというところでありまして、否決された後にはやはり市営で海水浴場が開設できないということで、また再度、関係機関といろいろ協議をさせていただいたという、答弁がかみ合っているか、大変申しわけないのですけれども、開設前、開設後についても関係機関とはいろいろ協議は図ってきているというのは事実であります。

○酒井（隆行）委員

もう一度言いますけれども、まずはきちんと答えてほしいのです。要は1,290万円組み立てましたと。その組み立てた内容はわかっています。事故がないようにという部分でこのようにやりたいというのはよくわかっているのですけれども、ドリームビーチのことをよくわかっている市長がいて、それから予算特別委員会かどこかでも誰かが話していましたけれども、あそこを封鎖してはどうかとか、いろいろなことが議論されたわけです。当然、それはこの1,290万円の予算を組み立てる中で皆さんも話をされていると思うのですが、結果的には、要はあそこを封鎖して、いろいろな方々の協力体制の下、その協力体制というのは、あそこのドリームビーチにいろいろな思い入れを持っている方々が多くいるわけです、10万人以上来るのですから。だから、そういう方々もいる、そんな中で1,290万円という議案が上がってきた。こういうことは考えていないのですか、それは無理ですとかという答弁もあったかと思います。あそこの封鎖の話もあったかと思います。

そういう部分もあったと思うのですけれども、結果的にその1,290万円は使わなくても無事故で済んだわけです。そのことについていろいろお話を聞かせていただいているのですが、最初に市長に答弁を求めたとおり、その判断は正しかったか正しくなかったかという部分で、市長判断は正しかったという答弁をいただきました。我々議会側としては、これは使わなくてよかったと思います。

もっと言うと、私は、このようになる。いろいろなところが、例えばボランティア一つもそうですけれども、警



察もそうです。こういうふうになるだろうという予想がつかしました。いろいろ考えて予算を組み立てたのではないですかということを知っているのです。もう一回、答弁をお願いします。

○（産業港湾）観光振興室長

繰り返してみたくなるかもしれないですが、この1,290万円の予算を考えたときに、これだけの協力体制ができる保証というのは全くない状態で、そんな中で予算をつかって最低限保証していけるという態度で臨んだわけでございます。ですから、その後におきまして、数々のボランティアを含めた協力があつて初めて、終わってみると何事もなく無事に済んだということで、私どももほっとしておりますけれども、そういった状況が迎えられたと。これが、6月の海水浴場の開設の取消しがなされたそのときに判断できたかということ、そこにつきましては、なかなか難しかったと思います。

○酒井（隆行）委員

情報収集はされていたのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

情報収集といいますと、ドリームビーチ海水浴場の状況についてということですか。それについては、今までの海水浴場の開設の状況など、その辺について、きちんと情報は収集したと考えております。

○酒井（隆行）委員

少なくとも私が集めた情報では、議案を否決した日には、もうこうなる、こういう協力体制が整っていくという方向の情報は捉えておりました。何をもちょう情報収集とおっしゃっているのか、お示しいただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいまの情報収集という部分で、私のほうで認識違いがありまして、酒井隆行委員から今お話のありました否決後にどのようなことになるのかということでの情報収集については、そこまでの情報は、こちらとしては押さえていなかったです。否決後の情報というか、ボランティアの方々のきちんと正式な形での話というのは、大変申しわけございませんけれども、押さえておりませんでした。

○酒井（隆行）委員

ボランティアだけではなく、北海道、それから警察の部分についてです。どういうふうに情報収集をしたのかということを知っているのです。私が言っているのは、否決後ではなく、議案が否決されたあの日には、もう私はこの情報、こうなるであろうという情報はつかんでいましたけれども、では皆さんは、それまでいろいろ努力をされたというお話もありましたが、きちんとした情報収集もできないまま1,290万円の予算といひましようか、設計をされたのでしょうかということを知っているのです。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

答弁の繰り返しになりますけれども、提案当初については、ここまで多くの方々、特にボランティアの方々、北海道及び警察の方々がここまで御支援、御協力をしていただけたというところまでの協力体制についての情報というのはなかったものと考えております。

○酒井（隆行）委員

もうこれでやめたいと思いますが、これだけのことではありません、全てのことに共通するかと思います。理事者の皆様にはきちんと情報収集をしていただいて、本当にそれが必要な予算なのかどうかということを見極めていただきたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。ドリームビーチについては終わります。

◎プレミアム商品券について

次に、先ほどプレミアム商品券の状況についての報告がありました。そこで、小樽信用金庫本店ですとか高島支店、それから長橋支店ですとか銭函支店まで、このシェアの部分の数字が示されていると思いますが、この数字の分析から何が読み取れるという認識なのか、お答えいただきたいと思ひます。

### ○（産業港湾）三船主幹

店舗ごとのシェアの分析ということでございますけれども、先ほど報告させていただいた中で、市の中心部で多く売れたという実態があるというような話をしましたけれども、そのほかに例えば余市町寄りの部分を考えますと、長橋支店が一番余市に近い支店ということになりまして、そこのシェアが9.0パーセントとなっておりますが、長橋よりも余市町寄りの地域の人口を調べてみたところ、市全体の15.2パーセントでございました。ですが、売れたのは9パーセントということで、これは特に桃内より西の地域になりますと距離的に余市町に近いということで、余市町内にはスーパーチェーンシガの本部がありました。また、イオンですとかサッポロドラッグストア、ツルハドラッグ、コープさっぽろ、ホームックなどが集積している地区もございますので、そちらで買物をされる方がかなりいらっしゃるのではないかと。余市方面へ購買力が流出しているのかと。余市町では小樽市の商品券は使えないので、売行きがよくなかったというように考えております。

また一方、長橋地区というのは商品券の使える大型店が少ないと国道5号の長橋バイパス開通以来、商店も減少傾向にあるということも影響しているといったような分析でございます。

あと、特徴的な部分で申し上げますと、高島支店のシェアが2.6パーセントと極端に少ない数字でございますが、これは隣接する手宮地区ですね、手宮支店と合わせますと12.2パーセントとなります。この地域の人口につきましても調べてみたら全市の12.8パーセントということでございましたので、これは両方合わせるとバランスがとれているという感じを受けます。これは、高島地区には商店、決して多くございませんけれども、手宮には大型店を含む多くの店舗が集積していることや、二つの市場があるということから、高島地区の方も手宮支店で商品券を購入された方が多かったのではないかと推察をするところでございます。

あと、銭函について少し申し上げますと、銭函支店のシェアが5パーセントでございますが、この地区の人口は全市の9.5パーセントでございます。しかしながら、隣接しております札幌市手稲区、特に星置周辺には大型店がまさに林立しているといったような状況でございます。現在の消費者のニーズといいますか、動向を考えますと、1か所で買物が済んでしまうということが非常に喜ばれる傾向にあると。となりますと大型店のほうにどうしても流れがちであろうということで、現に小樽市内にも大型店を出店したいというお話などもございますけれども、いざ出店となると、今度は既存のお店との競争や、地域の商店、今、頑張っておられる地域の商店へのしわ寄せなども考えられます。ですから、流出する購買力を引きとめられればよいのですけれども、単にシェアの食い合いというような状況になるとお店が減ったり、非常によくない結果が出るのかなということを危惧するところでございます。

ざっとでございますが、このシェアを見て、そのように分析をしているところでございます。

### ○酒井（隆行）委員

プレミアム商品券の販売状況ということで、このシェアの数字からさまざまな消費圏、例えば銭函だと手稲など札幌が近いので、そちらでやはり消費されているということが読み取れると思います。この数字を基にきちんとまた市内経済の発展のために、こういう数字も使ってさまざまな政策に取り組んでいただきたいと思っておりますのでお願いいたします。

### ◎コトメンフーズの近況について

それから、また変わりました銭函3丁目に、今、コトメンフーズということで工場が建っております。この進捗状況についてお知らせ願いたいと思います。

### ○（産業港湾）荒木主幹

今、銭函3丁目の株式会社コトメンフーズの近況ということでございますけれども、昨日、新社屋、新工場の竣工式が行われまして、コトメンフーズは、現在、札幌市西区発寒に工場がございまして、小樽市銭函へ新築、移転ということで、昨日めでたく竣工という運びになったものでございます。

今後につきましては、社屋ということなので、まず工場はお聞きしておりますが、来月半ばには操業を開始し

たいということと、後々本社につきましても、札幌から小樽に移転したいとのことですが、時期はまだ後になるということでお聞きしております。

**○酒井（隆行）委員**

これもまたコトメンフーズに関連したところですが、ここが操業を始めて、運送会社ですとかさまざまな業種の方が、また銭函に移転してきている状況もありますので、しっかり情報をキャッチしながら取り組んでいただきたいと思いますのでお願いを申し上げたいと思います。

最後に一言だけお願いをします。

いろいろな予算をつけるに当たって、しっかりと根拠、それからその情報をしっかりと把握してやっていただきたいと思います。情報がきちんと入ってこない、余分なお金、このお金というのは市民の皆さんの税金です。余分な税金を使ってしまうことになりますので、情報をきちんと常にキャッチをして、予算の組立てに努めていただきたいと思いますので、よろしくお話を申し上げ、私の質問を終わります。

---

**○中村（吉宏）委員**

**◎観光客向けトイレの設置について**

まず、観光に関する質問ですけれども、堺町通りの観光街で観光客が増加をしている状況なのですが、現在、公衆トイレ等が1か所もないという指摘が、堺町通り商店街の方や利用者の方から出ております。こういう状況では、安心して小樽観光を楽しめないということにつながると思うのですが、トイレの設置等含めまして検討していただけないかということについて御答弁をお願いします。

**○（産業港湾）観光振興室海谷主幹**

堺町通りの観光客向けのトイレの設置につきましては、これまで市へトイレの設置についての要望が寄せられておりませんでした。改めてトイレの利用状況の確認を含めて、商店街や事業者の皆様から御意見、御要望を伺ってまいりたいと考えております。

**○中村（吉宏）委員**

ぜひ、その調査も含めてお願いしたいと思います。こういう現状がありました。外国人観光客の方がお手洗いを探されていたのでしょうか、小さな子供をお連れの方が、もうどうしようもなく、それこそ先ほどのドリームビーチではありませんが、緊急避難的に立木に向かって子供に用を足させていたという状況を私も見受けております。その際、とめたのですけれども、言葉がわからないのでジェスチャーで、だめですよというおめ方をしましたら、ではどうすればいいのだみたいな顔をされたのですが、実際、私も歩いてそういう現場を見えています。観光客の方は一過性のものなので、そういった方の声はなかなか拾いにくい状況だと思うので、こういった現状も含めて、この件はぜひ調査をお願いしたいのと、改めて議会に機会を見て報告いただければと思います。

**◎観光案内所での外国語の対応について**

次の質問をさせていただきたいのですが、同じく観光について一般質問で聞ききれなかったことであるのですけれども、現在、市内数箇所に観光案内所が設置されていると思いますが、外国人観光客の方が今、増えている状況で、外国人観光客の方への対応の状況がどうなっているのかという点をお伺いしたいのですけれども、まず外国語ができる観光案内所の担当者の方というのは、今、どういう状況で、どのぐらいいらっしゃるのかお示いただけますでしょうか。

**○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹**

ただいま案内所等で外国語の対応ができる職員がどれぐらいいるのかということでございますけれども、現在、運河プラザにあります国際インフォメーションセンターに英語、中国語、韓国語ができる職員が3名、それから堺町通り観光案内所に英語と韓国語が両方できる職員が1名配置されている現状でございます。

○中村（吉宏）委員

この状況を見て、担当の理事者の方からして不足があるかないかというところをお伺いしたいと思いますが、現状どうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

現状について過不足、過ということはないでしょうけれども、この職員の配置につきましては、現在の対応と状況、外国人観光客のニーズの把握に努めながら増やしていくかどうかとか、そういったことを検討してまいりたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

今、外国人観光客、特に中国や東南アジアの観光客の方が非常に増加しているという状況は、もう私から言われなくても皆さん御承知のことかと思えます。まちを歩いていて、彼らも結構市民の皆さんにいろいろなことを質問しながら歩かれると思うのですけれども、英語までは何とか手振り身振りでも可能でしょうが、やはり現地の東南アジアの方の言語までわからないと。そういう言葉しか話せない方がいらっしゃるの、いろいろな形でそういった多言語の対応ができる方たちの配置というのは、今後、必要なのではないかと。

今、伺ったところ中国語、韓国語及び英語を含めて5名ということだと思っておりますけれども、現在、観光案内所、外国人の方の外国語対応も含めて、増設というところは考えていらっしゃいますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

先ほど答弁した部分の繰り返しもあるのですが、必要性については感じているところでございますが、現在の対応とその状況を鑑みて、ニーズ把握に努めながら、そのことについては検討してまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

この案内所について、もう一步突っ込んだ質問をさせていただきたいのですが、今、堺町通りに1か所、堺町通り商店街の方たちが用意されていて、小樽市が援助されているという形でしょうか、そういう案内所が1か所あると思うのです。そこについてなのですけれども、市がどういう形で、どういうレベルでサポートしているのかお聞かせいただけますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

御質問の堺町通りの観光案内所でございますけれども、市として交付金、金額が定かではなくて申しわけございませんが、200万円超の交付金を交付いたしまして運営補助支援に当たっているところでございます。

○中村（吉宏）委員

これも堺町通り商店街の方の一部の声ですけれども、やはり人を雇って運営をしていく中で、自分たちも、いわゆる商店街の方たちも自分たちの地域だからということで幾らかの出資をしながらという運営だと思うのですが、やはり何かもう少し協力をしていただけないものかという声もあるのですが、このあたりもう少しプラスの協力をしていただくような検討をしていただく余地はあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

堺町通り商店街側からの御負担というのも承知しておりますし、新年度の予算編成に向けて、観光サイドとしては、財政サイドにも強くその必要性を訴えて、もう少し手厚くしてもらえるものであれば何とか頑張りたいということ訴求していきたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

ぜひお願いをしたいと思うのですが、さらに加えて、もう一か所、先ほど増設の可能性という話をしましたが、一部でこういう声も上がっております。堺町通りの出入口付近、わりと今あるところは、どちらが出口でどちらが入り口かという点とあれですけれども、個人的な個別の店舗名も出せないですが、比較的入り口に近い

ところだと思うのですが、例えば入り口にある広場付近ですとか、そういうところに外国人観光客の動線につながるような形で観光案内所を配置してほしいという声もあるので、これもあわせて検討していただければと思います。いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

堺町通りに既存の部分に加えて入り口といいますか、運河プラザ側のほう、寿司屋通りの下がってきたところにもどうでしょうかという御質問かと思えます。

（「反対側です」と呼ぶ者あり）

反対側ですか、オルゴール堂のほうですか。

（「そうです」と呼ぶ者あり）

昨日、予算特別委員会でも答弁いたしましたけれども、観光客の動線調査を国の交付金メニューを使いながらやっつけようと思っていますので、その調査の中で、そのような必要性も探った上で、また、検証、検討をしてみたいと思います。

○中村（吉宏）委員

今、御答弁いただいたように確かに調査も必要でしょうし、その調査にあわせて、さらに商店街の方たちとさまざまな意見交換はされているとは思いますが、もっと話をしやすいような雰囲気などつくるとして、私が少し通っただけでそういう声が出てくるというのも現状だと思っていただきながら、ひょっとしたら寿司屋通りの下のほうにも本当は設置してほしいという要望があるのかもしれないし、そういったところも含めて、もう一度意見等のくみ上げをしていただければと思いますのでお願いいたします。

◎観光による財源確保について

続きまして、観光都市小樽において、小樽市の収入のために財源をしっかり確保する。これは一般質問でも別な形でお伺いしましたが、観光客が毎日入ってきてくれる小樽の現状、こういったところで観光の振興税ですとか、そういった名目の例えば税名も、これは方法をどうするかというところは考えなければならぬと思いますけれども、そういう形で小樽の収入増につながるような手法というのは考えられないかというところでお伺いしたいのです。

例えば、報道のレベルですけれども、それこそ先ほどのドリームビーチの件で、観光関連の方から今回のドリームビーチの件も税金の投入という部分だけの議論ではなくて、例えば観光収入を得る、ドリームビーチへの入浜料というのですか、浜に入るのに1回100円ですとか、そういった形で料金を取るようになれば、10万人の方が半分に減ったとしても500万円ぐらいの収入にはなるでしょうというような見解も出している方もいらっしゃるのです。今定例会にも財政難という言葉が出ておりますが、そういった中で直接そういった収入確保の道といいますか、そういうことを検討していただけないかと思ひまして、お伺いしたいと思いますがいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

観光に主眼を置いた歳入増加につながる財源確保というような御質問内容だったと思ひますが、例えば観光施設の保存や景観の保全に対する目的税ということで、観光客の皆様からそれらを徴収する場合は、入込客数の減少を招くようなことも懸念されますし、事業者からそれらのものを徴収する場合は、市民税サイドとも話すことがあるのですが、その徴収方法とか課税客体の考え方など多くの課題がありますことから、これは慎重に検討する必要があると考えております。

観光を直接的にこのまちの財源にする方法については、海外は無理かもしれませんが、他の観光都市の手法や状況なども調査研究してみたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

いろいろ私も情報を調べていっている中で、今の話でいきますと、そういう税措置などをした場合に入り込み数

が減少するのではないかなというお話もありますけれども、私はそこまで、いただく金額等にもよってくると思うのですが、そういうことはないだろうと。ただ、手法をしっかり考えなければ難しいところは確かにあるかもしれませんが、引き続き、検討をしていただきながら、そういった道も探っていただきたいと思っていますところ。

#### ◎小樽港への貨物誘致について

それから、港湾に関連する質問ですけれども、今、石狩湾新港では、どうやら石狩商工会議所が国内の定期航路を誘致しようという動きをされているようでして、石狩湾新港管理組合には小樽市も入っている状況なのですが、ただ、この現状を見るに小樽港も先ほどの報告のとおり、貨物量それから船の入出港の数が減少している中、小樽港こそこういう誘致活動などをしていかなければならないのではないかと考えるのですけれども、この点、御所見をお聞かせください。

#### ○（産業港湾）港湾室主幹

小樽港の港湾貨物の誘致についてのお尋ねかと思えます。小樽市といたしましては、官民連携いたしまして、小樽港貿易振興協議会といたしまして会員数60名ほどの、会長は小樽市長が務める誘致団体を組織しております。

主な活動といたしましては、東京あるいは札幌で小樽港をPRするためのセミナーを開催する、あるいはその際に、例えば東京に上京した際に、業界団体とともに市長もトップセールスということで関連企業に訪問して小樽港をPRする。そういった活動をこれまでも行ってきたところでございます。ですから、小樽港としては、これまでもそういった官民連携した取組を行っておりますし、今後についても引き続き、実施してまいりたいと考えてございます。

#### ○中村（吉宏）委員

何らかの手を打っていかねば、今後、厳しい状況になるかなというふうに思っておりますので、私もこの件に関しては、またいろいろ情報を調べていきたいと思えます。

#### ◎おたるドリームビーチについて

最後に、先ほどの酒井隆行委員の質問を受けての質問をさせていただきます。

一連の質問と答弁の流れを拝聴してまして、私が一つ思ったことが、市長はさきのおたるドリームビーチの補正予算に関しまして、緊急避難的という言葉を使って我々議会に提案してきたと思えます。市長、この緊急避難的という言葉の意味合いについて、御所見を伺いたいと思えますが、いかがでしょう。

#### ○市長

先ほども原課から話がありましたけれども、ドリームビーチ協同組合の方々が、結果的に海水浴場の開設の届出を取り下げるといふか、一度出していたけれども、今回やめますという状態となりました。例年10万人以上、一昨年は14万人、昨年7万人ということでございますけれども、それだけたくさんの方々が来かねないような状況の中で海水浴場の組合の方々が誰もいないという状況を鑑みたときに、何にしても時間的な措置等がなかったものから、緊急避難的に対応し、来年度に向けて改善ができないかということも含めての話として提案をさせていただきました。

#### ○中村（吉宏）委員

緊急避難的という言葉は今、伺いました。時間がない中での判断だということだったのですけれども、先ほどの質問、答弁の中で、事前にやるべきことというのは確かにたくさんあったのではないかな。ドリームビーチ協同組合の話がありましたが、例えばドリームビーチ協同組合が全棟除却をするという可能性も見えない中、さまざまな手段を打つことがもっとできただろうと、情報収集を含めてあったらだろうと思えます。この緊急避難という言葉は、法令上、現在する危難というのが一つ要件としてありまして、その後、補充性の要件というのがあるのです。これは、とるべき手段として、それが唯一絶対でなければならない、こういう要件がかかわってきます。これについて

は、恐らく私はそう思いましたという御答弁になると思うので深くは突っ込みませんが、もしこの緊急避難的というような言葉が再度使われることがあるようであれば、本当にやるべきことを全部手を尽くして、その上でおやりになるということが要件になるのですということの一つしっかりとお酌みおきいただいて、今回のドリームビーチの件もそうですけれども、先ほどの酒井隆行委員からも話がありましたが、情報収集に努めていただきたいと思うことを申し述べまして質問を終わります。

**○委員長**

自民党の質問を終結いたします。

市長が退席されますので、少々お待ちください。

(市長退席)

**○委員長**

共産党の質問に移します。

---

**○小貫委員**

**◎RORO船について**

最初に、RORO船について質問したいと思います。

石狩市議会第2回定例会の市長所信表明において、「石狩湾新港では、韓国東部の東海、ロシア・ウラジオストクと石狩湾新港を結ぶ本道初の本格的定期国際貨物航路開設に向けた計画があります。輸送には、生鮮食品の直接輸送が可能となるRORO船が就航することとなり、これまでのコンテナ船とあわせ物流のスピードアップと複合性が図られ、北海道における国際物流の新時代に向けた拠点としての機能を石狩湾新港が担うことになり」、このように所信表明で述べています。

それで、石狩湾新港におけるRORO船については、内貿航路について代表質問で取り上げたのですが、小樽港にはあまり影響はないような感じの答弁でした。ただ、このまま石狩湾新港の中でRORO船の運航が外貿で進んでいくと、今度は、内貿によるRORO船も加速するのではないかということが懸念されます。小樽の場合も外貿、内貿いろいろやっていますので、外貿、内貿ともに小樽港への影響について産業港湾部として見解を示してください。

**○（産業港湾）港湾室主幹**

今年4月に韓国、それからウラジオストクを結ぶ石狩湾新港の新規航路開設といった新聞報道がなされたところでございます。これにつきましては、現状、具体的な動きがない中で詳細についても内容不確定ということでお聞きしております。したがって、その影響につきましては、現時点ではわからないというのが実情でございます。

ただ、御質問がございましたけれども、仮に今後、この航路が開設になった場合、特に外貿については小樽ーウラジオストクRORO船航路がございます。この競合も当然予想されるかと考えております。これにつきましては、本市としても情報収集に努めるとともに地元代理店などと連携して利用促進に努めていくといったようなことで対応してまいりたいと考えてございます。

**○小貫委員**

それで、予定しているのがここで言う石狩湾新港の場合、東海という港で、こちらのほうが釜山よりもソウルに近いのだと。それで、生鮮食品ということなのですが、仮に石狩湾新港から韓国向けには水産物を積み込むのだという記事であります。この辺については、韓国と小樽の航路の関係では競合する部分というのはないのかどうか。今、ウラジオストクとの関係では注意が必要だみたいな話がありましたけれども、韓国と小樽との関係では競合の心配はどうなのでしょう。

○（産業港湾）港湾室主幹

現状、小樽港の定期航路につきましては、ウラジオストク、それから中国、上海向けの航路となっております。

また、既存の在来線といたしましては、サハリン向け等の利用が多いものですから、現状の韓国に直接にというのは、我々としても押さえていないところがございますので、実際、仮定の話ですけれども、石狩湾新港の定期航路就航に伴う影響というのは、現時点ではつかみかねるところでございます。

○小貫委員

それで、現在、外貿の RORO 船について、先ほど対岸の話をしましたけれども、中国、韓国、ロシア、こういった国々と航路を持っている港、そしてその航路について説明してください。

○（産業港湾）事業課長

対岸諸国における外貿の RORO 船の主な航路についてですけれども、中国の航路といたしましては下関港で、下関から、漢字で書きますと「太い倉」と書いて太倉というのですが、それと博多港、これが博多から上海という航路になっています、それが中国の航路になります。

次に、韓国の航路ですけれども、敦賀港が、釜山－東京、そして釜山に戻って、敦賀－金沢－馬山という形になっています。同じく敦賀港はもう一つあるのですが、これは釜山－大阪、そして釜山、大阪－釜山－金沢－敦賀－馬山という形になっております。

それから、金沢港ですが、これも釜山から敦賀－金沢－馬山－釜山という形になっております。同じく金沢港ももう一つございまして、これは釜山－金沢－敦賀－馬山－釜山という形になっております。

博多港におきましても、博多から釜山－博多という航路がございます。これらが韓国の航路となっております。

ロシア航路につきましては、伏木富山、これはウラジオストクから伏木富山に戻りまして、またウラジオストクに戻るといったところが主な航路という形になっています。

○小貫委員

今の答弁を聞いていますと、日本海側の主な港湾において韓国、中国、ロシアとの間で RORO 船が運航されているということだと思います。

この質問の趣旨としては、今、RORO 船という新しい形態がどのぐらい進んできているのか、本当にこのことに対して静観というか、もう少し積極的に取り組んだほうがいいのかという趣旨で質問していますが、国土交通省の国土技術政策総合研究所による研究報告では、RORO 船を利用している要因としてコンテナより海上輸送時間が短い、航空機より輸送費用が安く済む、定時性が高い、こういったことが重視されているなどという結果をまとめたと言っています。それ以外にもまだ課題があるし検討も必要だというふうになっているのですが、先ほど答弁にもあったように小樽港も RORO 船を運航しています。その結果の課題、特徴など小樽－ウラジオストクの RORO 船の現状について説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

小樽港のウラジオストク RORO 船定期航路の現状についてでございますが、一昨年、航路を開いたしまして、約 2 年経過しようとしているところでございます。現在、中古車を中心に月 2 回のペースで運航されております。現在、中古車が中心の取扱いとなっているところでございますが、昨年、リンゴなどの生鮮食品も含めた試験輸送が行われたところであります。

今後につきましては、中古車に限らず、それ以外の貨物の取扱い、こういった掘り起こしも大事だと考えてございます。地元の代理店などとも連携して航路の PR、利用促進に努めてまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

当初、中古車だけだったけれども、今はリンゴまで、ずいぶんまた幅のある貨物を選んだなという感じなのですが、そういうところに、今、手を出していると。先ほどの報告書の場合、RORO 船を選ぶ傾向として、貨物単価



が高いものが国際的に選ばれているみたいな表現がありましたけれども、その実態については、今のリングというところでいくと採算というか、そういう点ではどうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

答弁の中で例示させていただきましたリングにつきましては、答弁のとおり試験輸送ということで、これは北海道が実証実験といいますか、道内の例えば小樽港からウラジオストク航路を使って、そういった生鮮物が運べるかどうかといったような実験が行われ、それで昨年運ばれて実際に売られたといったような経緯でございます。ですから、実際に商流・物流として、そういったものが定着していくには、まだ一定の時間いろいろな検証が必要かと考えられます。

ただ、聞くところによりますと、やはり北海道の生鮮食品、品質が高いといったような評価もあるようでございますので、可能性としてはあるのではないかと感じているところでございますので、こういったものの定着実現に向けて引き続き情報収集、それから検討等を加えていきたいと考えてございます。

○小貫委員

今話を聞いていると、生鮮食品の枠をたぶん拡大していくというか、いろいろなことを試していくと思うのですが、そうするとますます石狩湾新港、情報がまだ不確かだという話でしたけれども、この石狩湾新港における RORO 船の現状というのは、やはり看過できないというか、しっかり情報を収集していく必要があると思います。

それで、実際に特に韓国の方面で、平成12年から平成22年の間に RORO 船の貨物の扱いが 1 週間に 1,300 T E U から平成22年には 4,500 T E U ということで 3.4 倍になっているという報告があるように、やはり中国、韓国の間でこの RORO 船が非常に増えてきていると私は思っています。それで、やはりこの辺も十分研究していく課題だということで内貿のほうに移りたいと思います。

それで、内貿の RORO 船の状況についてですけれども、内貿定期航路を開いている日本海側の主な港湾について説明してください。

○（産業港湾）事業課長

日本海側の内貿の RORO 船の定期航路についてですけれども、主な港湾ということで紹介させていただきたいと思います。

一つ目は北九州港ということで、小倉から常陸那珂、それから博多港に三つの航路がございまして、一つ目は東京－岩国－博多、もう一つは東京－宇野－博多、そして博多－那覇－博多という便がございます。

もう一つは敦賀港ということで、敦賀から苫小牧といった航路が主な航路となっています。

○小貫委員

今、話を聞くと、結局、北九州にしても博多にしても敦賀にしても、日本海側から太平洋側への航路をとっているというのが答弁でありました。そうすると、やはり不可解なのは、代表質問で石狩湾新港で RORO 船が通った場合に企画政策室は、あちらは太平洋航路だから問題ないという話がありましたけれども、実際の RORO 船の日本海側の主な運航先というのは、これを見ると太平洋側なのです。日本海側から太平洋側に行っているということになると、やはり太平洋側だから小樽港と関係ないみたいなことではなく、もっと積極的に小樽港も太平洋側に進出していくのだと、そのくらいの意気込みがあるべきではないかなと思いますが、これは港湾室としてどのように考えているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

小樽港も太平洋航路に力を入れていってはいかがかという趣旨の御質問かと思えます。RORO 船あるいはフェリーも含めて、現在、小樽港には内航航路といたしまして新潟、舞鶴と日本海側ではございますが、フェリー航路が就航しているところでございます。こういった既存航路のより一層の利用促進も含めて、いろいろな形でポート

セールス、利用促進に取り組んでまいりたいと思っております。また、太平洋側、日本海側というくりに限らず、少しでも小樽港の取扱貨物量が増えるように今後も引き続き取り組んでいきたいというふうに考えております。

**○小貫委員**

それで、先ほどの答弁で、幾つか内貿の RORO 船航路の説明がありましたけれども、小樽港としては、今後この内貿の RORO 船についてはどういう計画なのかお示してください。

**○（産業港湾）港湾室主幹**

小樽港といたしましては、先ほど答弁の中でも出てまいりましたが、小樽港貿易振興協議会という官民連携の組織の中でということになると思いますけれども、例えば既存のフェリー航路、そして現時点で定期航路化していない航路等の掘り起こしも含めて利用促進に努めていきたいということで考えております。

**○小貫委員**

利用促進に向けてということですが、それで少し話が飛ぶのですが、先ほど冒頭に説明のあった港湾計画改訂との関係では、何か RORO 船の拡大については議論になったのでしょうか。

**○（産業港湾）事業課長**

直接、今、RORO 船の活用についてですけれども、これから港湾計画、長期構想も含めて検討していくような形になっていくと思います。これについては、RORO 船も含めてどういった活用をしていくのか、そしてどのようなことができるのかというのを含めて検討してまいりたいというふうに考えております。

**○小貫委員**

それで、実際に小樽港で RORO 船をもっと増やしますとなった場合には、どういった港湾設備が新たに必要になるのか、この辺はいかがですか。

**○（産業港湾）事業課長**

現在のところは RORO 船に関する港湾施設として新たな整備といったことは考えてございません。現在については、RORO 船が接岸している港町ふ頭の 1 番岸壁、そして 3 番岸壁と、そして中央ふ頭の 3 番岸壁に接岸していますけれども、こういった港湾施設の有効利用を図りながら今後、港湾整備を老朽化対策も含めて進めていくという形で考えております。

**○小貫委員**

**◎大圏航路について**

次に、大圏航路についてお伺いいたします。

前回の経済常任委員会で北米からの大豆の輸入を今、取扱っていないけれども拡大するのだと、そういう説明でした。それで、この大圏航路、要は北周りの航路を使えば苫小牧港より近くなるので有利なのですという答弁でしたけれども、小樽港にも現実にその航路を利用して貨物が入ってきているということなので、現在、何航路あって貨物量が何トンなのか、そしてそれが近年の推移としてどうなっているのか説明してください。

**○（産業港湾）管理課長**

今、航路の数、それから貨物量、そして近年の推移ということで三つの質問があったと思いますので三つに分けて説明いたします。

航路につきましては、北米から北に上がってアリューシャン列島を通過して小樽港に入るという航路になるわけですが、このアリューシャン列島の間を幾つか通る航路があるということは聞いておりますが、いわゆるルートとしての数についてまでは承知していないところです。

次に、貨物の関係ですが、実は、港湾統計上、大圏航路を利用したか利用していないかの区別がないわけでありまして、2013 年で北米からの全体の貨物量としては約 6 万トンの輸入の穀物がありますが、これについて大圏航路を利用したか利用していないかということでは区別がないものですから、実際のところは把握できていない

というところですが。

そして、最後の近年の推移というところですが、近年の推移としましては貨物量全体の部分の中で減少傾向にございますので、同じような動向にあるかなというふうに思うところです。

**○小貫委員**

大圏航路を利用していくのだと、これが苫小牧より有利な点だという答弁があったけれども、実態についてはつかんでいませんということだと思うのですが、これは今後もこうやって実態をつかまないという予定なのか、何か対策を考えるのか、その辺はいかがですか。

**○（産業港湾）管理課長**

先日、小麦の船の入港がございました。オーシャン・アイビスという船ですが、この船につきましては大圏航路を利用して先週入ってきた船だと確認をさせていただいています。今後の統計上の話とは別に参考値といいますか、そういう部分で検討に値するものだというふうに思っております。

**○小貫委員**

何かずいぶん自信がないというか、もう少し積極的な態度で答弁できないのでしょうか。今後の方針の中で大豆を使うのだと。これは今、苫小牧港のほうが有利だけれども、大圏航路が利用できれば大きくなるのだと、1万トンになるのだと、そういうのがたしか前回の答弁だったと思うのですが、それなのに現在の状況については、何か尻すぼみというか、ずいぶん弱い表現だったと思うのですが、もう少し自信を持って言えないのでしょうか。

**○（産業港湾）管理課長**

自信がない点につきましては、まことに申しわけございません。今後、統計する部分に当たりましては検討してまいりたいと思っております。

**○小貫委員**

それで、北回りだということで問題は冬なのですけれども、冬期間こういった航路というのはどうなるのでしょうか。

**○（産業港湾）管理課長**

皆様も御存じのとおりオホーツク海経由という形になりますので、冬期間は流氷が周りに入ってくるということがございますので、冬期間は利用できないのが実態でございます。

（「何月から何月とかというのは、大体」と呼ぶ者あり）

（「冬期間ということで」と呼ぶ者あり）

**○小貫委員**

道内のほかの都市でこういった大圏航路を運航している港はあるのでしょうか。

**○（産業港湾）管理課長**

アリューシャン列島を渡ってくる部分で、波の関係もありまして、かなり大型船の就航が必要とされております。この部分ですと、小樽港より北にあるほかの港ではそう大きな船が接岸できる施設がございませんので、ないのではないかと思いますし、直接事例を聞いたことはございません。

**○小貫委員**

ないのではないかとということですが、石狩湾新港も扱う気になれば扱えると思うのですが、そうしたら小樽港の一つの強みになるのではないかと思うのですが、その辺はいかがですか。

**○（産業港湾）管理課長**

私も平成2年の港湾計画改訂の時に担当しまして、研究させてもらいました。そのときにいろいろと貨物がこの部分で小樽港の強みになるということを判断させていただきまして、港町ふ頭の再開発を進めてきた経緯もございますので、そういう部分は小樽港の強みだということは認識しているつもりでございます。

### ○小貫委員

それで、同じ北回りで北極海航路として北海道が注目しているという新聞記事が以前あったのですが、その前提とされているのが北海道が調査した北極海航路の調査です。この調査内容について、北極海航路についての説明もあわせて説明してください。

#### ○（産業港湾）港湾室主幹

北極海航路についてのお尋ねでございますが、これは文字どおり北極海を通してアジアとヨーロッパを結ぶ航路のことでございます。近年、温暖化等の影響もあってか、夏場の北極海の海氷面積が減少しておりまして、これに伴って北極海航路を利用して欧州、ロシアと東アジア、この間を結ぶ貨物輸送が行われるようになってきたということを押さえてございます。

お尋ねの調査でございますが、平成25年に北海道建設部が取りまとめた北極海航路可能性調査のことかと思えます。この調査によりますと、この航路の活用により、ヨーロッパと東アジアの距離は三、四割ほど短縮されると。特にアジアの玄関口に当たる北海道は地理的優位性が大きいと、航路活用の可能性について検討を実施したと、そういった調査内容であるということを押さえてございます。

### ○小貫委員

この北極海航路は、今まであまり使われてこなかったということなのですが、実績について、その港名と貨物について説明してください。

#### ○（産業港湾）事業課長

北極海航路における国内入港の実績ということでお話しさせていただきたいと思えます。2012年には1件ございます。これがノルウェーのハンメルフェストから北九州市ということで、貨物はLNGになっております。

2013年には3件ございます。一つ目は、オランダのロッテルダムから岡山の水島港ということになっておりまして、貨物はナフサ。二つ目がロシアのムルマンスクということで岩国港、名古屋港ほかということで、石油製品が輸入されております。3件目は、ノルウェーの同じくハンメルフェストで、これは到着が木更津港の富津地区ということで、これもLNGが貨物として入港しました。

2015年8月末現在ではございますけれども、1件、これは報道による情報ですので、起点が少々不明確ではございますけれども、アイスランド産の鯨肉、これが大阪港に入っているということで国内の入港は合わせて5件の実績があるということ聞いております。

### ○小貫委員

まだあまり使われていない航路だということだと思います。しかも、使われているのは、LNGだとかナフサや石油など、要は石油製品というか燃料だと思うのですが、これだとあまり小樽港と関係がある貨物とは見受けられないのですが、この北極海航路については、小樽港における可能性というのはどうなのでしょうか。

#### ○（産業港湾）事業課長

北極海航路における小樽港の可能性ということですが、北極海航路につきましては、北海道で実施いたしました北極海航路可能性調査事業の中で、さまざまな課題があるといったことがうたわれています。例えば、ロシアの砕氷船の支援料金、こういったものの値上げの問題。そして、コンテナが途中、寄港地がなかなかないこと、また、避難港、そして避難体制が充実していない。そして、北極海沿岸の航路ですが、なかなか途中には消費マーケットがないということで、コンテナ船ですとか自動車専用船では少々不向きではないかと、こういったような課題も挙げております。

こういった中で、可能性がないというわけではないのですが、今後、国ですとか道とかさまざまな調査を実施していると思えますけれども、こういった関係機関から、若しくは企業からの情報収集といったことに努めてまいりたいというふうに考えております。

## ○小貫委員

それで、これから港湾計画の質問に入るのですけれども、要は航路の問題にしても R O R O 船の問題にしても、石狩湾新港にコンテナ貨物のときにおくれをとったという経験が小樽港としてはあるわけですから、やはりどういった航路、貨物、その形態が今、主流になりつつあるのかというのを情報収集しながら、今度の港湾計画についても生かしていただきたいと思います。

## ◎港湾計画の改訂について

それで、港湾計画については、現在の方針をおおむね踏襲なのだというふうにあるのですけれども、でも港湾計画の改訂をするのは、現在の港湾計画と乖離があるから、実際の貨物とか取扱いの量が違うから変えるのだということなのですが、これは基本方針を踏襲すると、そういう意味なのかどうか、その辺はどうでしょうか。

## ○（産業港湾）事業課長

現行の港湾計画をおおむね踏襲するといったことではすけれども、これについては小樽港が求められる機能といたしまして日本海側のフェリー航路、そして特殊荷役機械という施設がある、そしてサイロも保有している、極東ロシアとの貿易もある、そしてクルーズ客船の寄港があると、こういった機能を確保していくといったことが方針といたしまして、おおむね踏襲していくという考えでございます。

## ○小貫委員

それで、第 3 号ふ頭や若竹地区水面貯木場及び周辺については具体的にどうやって活用していくのかというのが計画として出ていますけれども、それ以外のところはハード面でどのように整備していく方針なのか、この辺はざっくりとは書いてあるのですが、具体的には何かあるのでしょうか。

## ○（産業港湾）事業課長

先ほど説明いたしました基本方針案の中で、図面は今ここにはないのですが、一応基本的な 8 ページ、9 ページ目のゾーニングの方針として、こういった形の方向性を持って整備してまいりたい。今、言った第 3 号ふ頭につきましては、9 ページ目の中央地区ということで第 3 号ふ頭についての考え方、そして若竹地区についてもマリナーも含めた考え方も記載されているところでございます。

詳細の整備については、今後、検討させて港湾計画に盛り込んでいくという形にしております。

## ○小貫委員

第 3 号ふ頭は開発計画をつくりましたと、若竹地区については活用計画をつくったけれども、それ以外はもう少し詳細になると、これからですということですね。

それで、少し文章で気になったところがありまして、ゾーニングについてですけれども、中央地区の部分で、小樽港研究会報告書では、「第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画に沿って」と、このような文言が入っていたのですが、それが今回は抜けているのですが、これは何か意図があったのでしょうか。

## ○（産業港湾）事業課長

基本的には、先般行った第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画というものを盛り込んでいますので、こういった計画した内容を盛り込んでいきたいという基本方針はございます。若竹も含めて実施した小樽港研究会報告書を、こういったものも含めて今回の港湾計画に盛り込んでいきたいと考えております。

ただ、盛り込み方について、どういった形で盛り込んでいかなければならないかというのは、今後の検討といたしますか、開発局とかそういった中の関係機関との打合せの中で考えてまいりたいというふうに考えております。

## ○小貫委員

それから、今度は、高島地区に漁船避難基地という位置づけが新たに加えられましたけれども、これについて経過を説明してください。

○（産業港湾）事業課長

高島地区につきましても、前回の計画とも同じような形ですけれども、避難港、いわゆる静穏度が今、確保されていないという中で、これについては防波堤ということで位置づけております。防波堤をつけまして静穏度を確保して、避難港、いわゆる波が荒い状態のときの漁船の避難基地として整備をしまいたいという考え方でございます。

○小貫委員

研究会の段階では、避難基地という表現がなかったのですけれども、それがどういう経過で新たに加えられたのですかと。たぶん、地方港湾審議会の中で専門家の中から意見が出て加わったという意味だとは思っているのですけれども。

○（産業港湾）事業課長

特に深い意味はございませんけれども、一応意味合いとしては漁船の避難する場所といったような位置づけということで考えていただければよろしいかと思います。

○小貫委員

意味合いを聞いたかかったのではなくて経過を聞いたかかったのですけれども、いいです。

◎小樽運河クルーズについて

次に、小樽運河クルーズについて質問したいと思います。

13日放映の「モヤモヤさまぁ〜ず2」ですけれども、運河クルーズの様子が放映されていました。この放送でさまぁ〜ずが質問しているのですが、一つが「倉庫群の中はどのようなのですか」と、二つ目に「運河がどのように使われていたのですか」と、三つ目に「いつまで使われていたのですか」と、こういう質問が出されていたのですけれども、この質問に対して正解を示していただきたいと思っております。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

運河クルーズの新人船長が、さまぁ〜ずに対して船に乗りながら観光ガイドをしていた模様ということでございますけれども、三つの質問のそれぞれの正解ということでございますが、一つ目の小樽運河の浅草橋から中央橋にかけて海側に連なっている倉庫群の中はどのようなになっているかということですが、倉庫数は現在7戸ありまして、その全てが飲食店や結婚式用の教会、それから海運企業の倉庫、駐車場等として再利用されております。

それから二つ目、運河はどのように使われていたかということですが、小樽港には大正から昭和にかけて、数多くの船が入港してございましたけれども、その船の積荷をはしけと言われる小型の非動力船と申しますか、船に積み替えて沿岸の倉庫群に収納する作業があちこちで行われておりました。その作業船であるはしけが航行するための通路ということで利用されてきたということでございます。

それから三つ目の質問ですが、運河はいつまで使われていたかということで、大正12年に完成を見ました運河につきましても、大正末期から昭和初期にかけて黄金期を迎えましたけれども、戦後、埠頭、岸壁の整備により、申し上げたはしけ、それと運河は、その使命を終え、昭和32年には取扱貨物がピーク時の10パーセント程度にまで落ち込み、昭和47年の中央ふ頭完成により、完全にその役割を終えたということが正解だと思います。

○小貫委員

二つ目の質問で、番組では倉庫に直接運び込んだのだという、要は倉庫群のほうに運び込んだのだみたいなニュアンスのお答えをしていたのですけれども、それで合っていますか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

倉庫群にも運んだのですが、今、観光協会、運河プラザがある岸壁側にも直接運び込まれていたもので、小樽運河は埋立式、真ん中を掘り込んで、運河プラザがあるほうの岸壁に荷物を運ぶのと倉庫群のほうに運ぶのと多面的に利用できるような形をとっておりますので、ガイドが申し上げた、見えている倉庫群にだけ運び込んだということ

は少し違っていると思っております。

○小貫委員

それで、担当する観光振興室は見てどう思ったのかお答えください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

どう思ったかということでございますけれども、私どもの観光振興室のフィルムコミッション担当の職員も張りついてロケに参画していましたので、すぐさまオンエアといいますか、放映を見まして、全国版のテレビ番組で放映されることにつきましては、これは大変大きなPRになりますから喜ばしいことだと思って見ておりました。

ガイドされていた新人船長は、初々しくて爽やかな印象を得ましたけれども、プロとして小樽のガイドをされるからには、基本的な歴史とか運河沿いの店舗等の……

（「そこまで言わなくていいって」と呼ぶ者あり）

（「どうぞ」と呼ぶ者あり）

（「いや、いいです」と呼ぶ者あり）

そうですね。初々しく、緊張もされているのだなという形で視聴しておりました。

○小貫委員

私は、頑張っているから、別にこの案内人を非難する意図は全くないので誤解しないでほしいのですが、この人たち、いわゆるキャプテンと言われる人たちは、どのような資格や研修を受けてなっているのか、そして観光協会や観光振興室のかかわりについてはあるのかどうか、この辺はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

小樽運河クルーズの船長についてですけども、市が出資しております小樽観光振興公社及びマリンウェーブ小樽との合同会社である小樽カナルボートで従事されています従業員でございます。会社といたしましては、観光協会の会員になってございますし、市が出資しているものと合同という、そういった意味では関係、かかわりはあると思います。

○小貫委員

バラエティー番組ですから、おもしろおかしくやるのが仕事ですから、それを見てどうだというわけではないのですが、今、出資しているところだということもありましたが、市として今後どのように対策というか対応をしていく予定なのか、何か考えはあるか、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

小樽観光大学校、おたる案内人をやっていたらとところとか観光協会で行っておりますいろいろな研修会とか講座がありますので、それに参加していただいて、ガイドとしてのスキルアップに努めていただくように働きかけてまいりたいと、そのように考えております。

○委員長

共産党の質問を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 55 分

再開 午後 3 時 13 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質問を続行いたします。

公明党。

## ○秋元委員

### ◎プレミアム商品券について

報告を聞きまして何点か伺いたいのですが、初めにプレミアム商品券について伺いたいと思います。

先ほどほかの委員の質問でありましたけれども、全地域の人口比率をもう一度お示しいただけますか。

### ○（産業港湾）三船主幹

全地域について比率を出したのですけれども、今、持ち合わせておりますのは、先ほどお答えをしました部分だけでございます。

（「後ほど、そうしたら教えていただければ」と呼ぶ者あり）

承知しました。

## ○秋元委員

それで、今回、小樽市として初めてこのような商品券の販売を行ったわけですが、いろいろと報道されている中で非常に苦慮された部分もあったかと思いますが、次回、次につなげていく上で今回、まずは整理してどのような課題があったのか伺いたいと思います。

### ○（産業港湾）三船主幹

次につなげて今回の反省点というか、要改善点の整理ということだと思いますけれども、挙げていけば切りがないというのが正直なところでございます。

私もまとめて思い出しては書き加えということをやっておりますけれども、何点かお話ししたいと思います、まずは、国の交付金による事業だったということで国の示しました事業方針がありまして、それにきっちり合わせようということで忠実にそれを守った結果、多くの自治体でもそうだったと思いますけれども、スケジュールがぎりぎりの中での制度設計を余儀なくされて、例えば発行日を延期するといったような柔軟な制度設計というのができなかったです。この部分は大きな反省点だと思います。

それから、業務の委託先として地元を使いなさいという指示もございました。そのため、地元で全てやっていただいたのですが、やはり経験不足ですとか実績不足といった部分もありましたようで、たくさんの事例をこなした経験豊かな事業者を活用することができませんでした。

それから、当初、予約販売ということをしたのですけれども、その方法などについてもふだん家庭に置いていない往復はがき、多くの家庭で常備はしていないと思うのです。それを買うに行って家に帰って書いて、また出しに行ってしまうような手間、そういう部分への配慮といいますか、考慮が足りなかったかなど。後でわかったことですが、同じような事業を過去にやったことのあるまちでは、チラシの一部がそのままはがきになっていて、あらかじめ送る先の住所などは、最初から印刷されていると、あなたは何冊欲しいですかといったら、そこに数字だけ書けばいい。どこのお店で買いますかといって、それも番号というかその中から選ばばいいとか、そのような簡便な方法もあると。これは後でわかったことなのですけれども、そういった工夫も、やはり私ども市もそうなのですが、委託をお願いした先もそういう経験が不足していたということ。

それから、障害等をお持ちの方への配慮という部分につきましても、これは小樽市だけの問題ではないと思いますけれども、どのような配慮ができるのかという部分の検討も少々足りなかったというふうに思っております。

## ○秋元委員

私どものところでもいろいろな意見を伺っておりますけれども、なにしろ初めての経験ですので、本当に最善の方法ということで行われたと思いますが、当然いろいろな問題が生じてしまったというのは、どうしようもないこともあったのかなというふうに思います。ほかの地域では経験を重ねることで申込者ですとか、その方法などについても、より皆さんに理解が浸透しているですとか、わかりやすい方法もどんどん取り入れている地域もありますので、やはりその辺も今後、参考にしていくべきだろうと感じます。今回、2次販売については非常に市民の方に



御迷惑をかけた部分もあるということで聞いておりましたけれども、それにしても市の皆さんもいろいろと苦勞する中で最善の方法ということで行ったわけでありまして、それについてどうこう言うつもりはないですが、次回行うときにこのような今回の反省も踏まえた上で、ぜひ多くの皆さんの理解の上で、ぜひ小樽市の経済活性化につなげていけるような方法をとっていただきたいと思います。

それと、ほかの地域では大型の店舗と、地域の小規模な個人商店など限定で使えるように商品券を分けて販売しているといいますか、例えば10冊の中に1冊が大型店使用で、ほかの9冊は地元用というような縦分けをされて地域の活性化の部分で行っているという地域もありましたけれども、その点についての考え方というのはどうでしょうか。小樽市は、今回、大型店も地域の商店も一緒に使える枠組みで行いましたけれども、次回行うに当たってその辺はどうですか。

#### ○（産業港湾）三船主幹

確かに今、委員から御指摘がありましたとおり、つづりの中の何枚かが小型店舗というか中小店専用で、残りの部分は共通に使えるとか、そのようにやっているまちもございます。今回のプレミアム商品券の発行の意図といいますか、交付金の趣旨は消費の喚起ということでございましたので、今ありましたような券を分けるということは当然、話の中では出たのですが、今回は地域の中小の店舗の保護といいますか、そういう趣旨とは少し違うというようなこともございまして、小樽市においては、今回は1種類の券でやってみようとなったところでございます。

しかしながら、やはり使用状況等を見てみまして、やはりそれは全部の使用を終わってからでないといわかんけれども、そういった部分の対策が必要ということであれば、例えば12枚ついた中の何枚がいいのかわかりませんが、2枚ですとか3枚ですとか、それを商店街で使えるように限定するとか、そのようなやり方もあると思いますので、やはりそれはいろいろな先進事例も含めて研究をしていって決めていかなければいけないというふうに考えているところでございます。

#### ○秋元委員

この質問の最後になりますけれども、さまざまな国の交付事業などもあると思うのですが、例えば小樽市で行っているリフォーム助成制度のような投入金額以上の効果をどのように生み出していくかということが非常に今後考えていかなければならない部分だと考えておりまして、確かに例えば10億円を商品券に投入すれば10億円の消費は喚起できるのでしょうかけれども、例えば考え方を改めてリフォーム助成制度のような方法にすると、リフォーム助成制度だと、その数倍の消費喚起効果があるわけですから、やはりそういう考え方を持っていかなければいけないのかなと思っております。ぜひ、次回はそのような視点に立った上での計画を立てていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

#### ◎港湾計画の改訂について

続きまして、港湾計画の改訂について何点か伺いたいと思います。

初めに、今回資料でいただいた小樽港港湾計画についてということで、この基本方針（案）の6ページになりますけれども、先ほど小貫委員からもありました今後の検討のポイントということで示されておりますが、初めに北副防波堤に関してなのですが、「大型船に対応した航路幅の確保」ということで記載されております。

実は、先日、経済常任委員会の皆さんと海上保安庁の船に乗せていただいて、石狩のほうまで海岸線を視察させていただく機会がありまして、その折にちょうどこの北副防波堤の話がされておりました。今、大型クルーズ客船が多数入港されていて、非常に幅が狭いという話もされておりました。その上で、この大型船に対応した航路幅の確保ということなのですが、これは北副防波堤を将来的になくしてしまうという考えなのか、その辺はどのような方向で考えるのですか。

#### ○（産業港湾）事業課長

今、北副防波堤の件についてお尋ねだと思いますけれども、大型船に対応した航路の確保ということで、現在、

考えていることについては、今、非常に大型船が往来する中で航路幅が狭いということで、そういったようなことがございますので、何とか今、南防波堤ですとか北防波堤の位置を変えないで北副防波堤の位置を変更した中で航路幅を変える、単に言ってしまうと角度を変えた中で幅を少し広げていくといったようなことで現在のところは考えているところでございます。

**○秋元委員**

それで、そのときに海上保安の方に伺った話によりますと、やはり防波堤の幅が非常に狭くて、本来であれば、船の全長ぐらいあるのが望ましいのではないかなという話をされていまして、それから考えると、この防波堤の幅というのは非常に危険だといいますか、狭いという話をされていまして。北副防波堤の角度を変えて移動するという話でしたけれども、それを考えると、例えば今後、現在入港している大型客船のことを考えると、現在以上の客船は入港できないというような考えに立つのかと思うのですけれども、その辺はどうでしょうか。

**○（産業港湾）事業課長**

入港している大型船、これまでいきますとダイヤモンド・プリンセスが一番大きい船ではないかと思っておりますけれども、現在考えてございますのは、その対象船舶自体を、今、最大で大型客船のボイジャー・オブ・ザ・シーズということで、13万8,000トンということでありますけれども、こういった船を対象としたいと考えています。こういった中で、現在、入港幅というのは限られていますけれども、航行規制等ございます。基本的には、船の延長分あるのが普通だということですが、ある程度、既存施設、防波堤を利用した中でということになりますと、行き交わない航行幅というのが2分の1といったことになっていきますと、入港規制をかけますと幅は2分の1と、船の全長ですね、こういったことですので、いずれにしても対象船舶といいますのは、ボイジャー・オブ・ザ・シーズに上げた形で今、それが入港できるような防波堤の計画ということで現在のところは考えております。

**○秋元委員**

それで、ダイヤモンド・プリンセス級の客船になると、現在の状況だと入港してから旋回したり転回するのに非常に苦労があるということで、この計画を見ていると第3号ふ頭の周辺の部分では旅客船の機能の強化及び国際交流空間の創出ということで、現在は勝納ふ頭に接岸するような形になっているというふうに思いますけれども、将来的には第3号ふ頭にそれらの大型船の誘致をしていくというような考えでよろしいのでしょうか。

**○（産業港湾）事業課長**

まず、平成26年に策定した第3号ふ頭及び周辺再開発計画という中で、これらのものも含めて既定計画の中では、この第3号ふ頭というのは大型客船対応の埠頭にしたいということで位置づけてございます。こういったものも踏まえまして、今度の港湾計画改訂に当たっては、こういうような形で大型客船埠頭といったことの位置づけを進めたい。ただ、こういった形で港湾計画に盛り込んでいくのかをまた関係機関とも協議しながら進めていきたいというふうに考えております。

**○秋元委員**

ちなみ第3号ふ頭に将来的に入港をしていただく考えのあるボイジャー・オブ・ザ・シーズであれば、喫水の関係などで現在よりどのぐらいしゅんせつなどしなければいけないのか、現在が何メートルで将来的には何メートルにしなければいけないのか、その辺はいかがですか。

**○（産業港湾）事業課長**

現在、直轄事業という中で第3号ふ頭の16番、17番岸壁につきましては老朽化対策ということで、10メートルの水深で老朽化対策を行っております。この10メートルの水深が進めばボイジャークラスの船が接岸できるというような形になっております。

**○秋元委員**

それで、次に第2号ふ頭ですけれども、後で私の質問にも出てきますが、第2号ふ頭につきましては、埠頭拡張

計画の見直しと、ロシア貿易ターミナルとしての機能強化ということですが、ロシア貿易ターミナルに特化したその理由というのはどのようなことなのでしょう。

○（産業港湾）事業課長

今、ロシア船といいますのは第 3 号ふ頭に入港していたり、小樽港にのあちらこちら、港町ふ頭にも泊まっておりますし、勝納ふ頭にも泊まっているといった中で、保税地域というのが当然ございます。第 3 号ふ頭の開発が将来的に進んでいけば、こういった保税地域も移転しなければならないという中で、一番全体的に見渡しますと第 2 号ふ頭がその適地だろうということで考えております。こういった中で、全体的な小樽港の船の集約ということも考えたときに、やはりこの第 2 号ふ頭というのが一番適地だろうということで、ロシア貿易の埠頭としての位置づけということで現在のところ考えております。

○秋元委員

今の件でもう一点だけ、この第 2 号ふ頭につきましては、現在、軽工業品として移出ですね、年間 1,883 トン、水ですか、それと特殊品の廃棄物ということで 1,248 トン、この 2 種類の品種しか扱っておりませんが、現在は移出入ですが、将来的には輸出入という捉え方の考え方に変わっていくということではないのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

現在の港湾計画の数字について説明します。

移出については給水、船舶給水になりますので移出という形をとっている。そして、廃棄物は電炉ダストというもので、これについては、既に休止しております。現在は、取り扱っておりませんが、それについては、今後、港湾計画では盛り込まれないものになると思います。ですから、今、想定していますロシア貿易ターミナルとなれば、そちらに対応した貨物が張りついてくるという形になるかと思えます。

○秋元委員

次の質問に移ります。計画取扱貨物量の見直しに関して伺いたいのですが、既存貨物振興策について、特に現段階で考えられている方策について伺いたいと思うのですが、現段階でどのような振興策を考えられていますでしょうか。5 ページの港湾の能力の見直しのところでは。

○（産業港湾）港湾室主幹

港湾振興策ということで、一つ考えてございますのは、中国あるいは東南アジア、そういったところへの貨物量の増加ということを考えてございます。特に、現在、中国、上海向けのコンテナ航路が就航しているところですが、これまでも地元代理店などと連携してポートセールスを行ってきたところでございます。そういった中国、上海、そしてこちらの船は、上海でトランシップスという、東南アジアまで貨物を運ぶ船でございまして、伸びしろがあるということで今後もこれらについて振興してまいりたいということで考えてございます。

○秋元委員

平成 16 年から 25 年までの間でですね、貨物といたしましてはコンテナ貨物よりそれ以外の貨物が大幅に減少しているという形になっておりまして、私としてはコンテナ貨物も減ってきていると思ったのですが、逆にそれ以外の貨物が極端に減少しているという状況にあると 25 年の小樽港統計年報に書いているのですが、その辺も踏まえてコンテナ貨物より、今、それ以外のものが大幅に減少している理由というのはどのように捉えておりますか。

○（産業港湾）事業課長

ただいま御質問のありました一般貨物の減少、コンテナ以外ということですが、その一つの要因といたしましては、フェリー航路の減便ですとか公共投資、いわゆる公共事業ですね、こういったものの落ち込み、また、配合飼料の撤退と、こういったことが要因となって減少となったということで考えております。

## ○秋元委員

一番顕著に減っているのが金属機械工業品なのかなと、平成20年から急激に落ち込みがあるのですけれども、もしわかればこの金属機械工業品、主なものはどういうものでしょうか。

## ○（産業港湾）港湾室主幹

平成20年以降の金属機械工業品の落ち込みにつきましてですけれども、主なものとしてこれは中古自動車ということになっております。ロシア向けの中古車輸出なのでございますが、ロシアの関税が大きく引き上げられたために小樽港から輸出されていた中古車の量が激減したという時期がその20年以降、21年ぐらいに当たっているということになっております。

## ○秋元委員

それで、先ほどお話しした第2号ふ頭にもかかわってロシア貿易に関してなのですが、先日新聞にも載っておりますけれども、ロシア貿易貨物の振興について小樽税関支署がまとめました2015年の上半期の小樽港貿易概況によれば、輸出入額の合計は前年同期比8.8パーセント減の183億7,800万円ということで、やはりロシア向けの中古車の輸出ですとかカニの輸入がともに大幅に減少したということなのです。また、昨年、日本のロシア両政府による協定ですね、カニの密漁ですとか密輸防止協定の影響で調整品なんか55.4パーセントも減少しているということで、原因としてはロシア国内の景気の停滞があるというふうに言われておりますけれども、小樽港に入港する船の数も約60隻近くも上半期で減っているということで、これは過去20年で最も少なかった2009年を下回るということなのですが、かなりロシア国内の経済が悪化し、停滞しているということで、それも含めて第2号ふ頭は、もちろんロシアの貿易に関してはこれから進めていかなければなりませんけれども、先ほどどなたかがお話しになった、やはり中国ですとか東アジアの輸出入も非常に増えておりますので、その辺の輸出入を現状でどのように対策ですね、先ほどお話しされてはいたけれども、対応、対策として東アジア圏のこの辺の対応というのはどのように小樽市として考えていくのか、将来的にロシア経済、現在悪化しているという話もしましたけれども、ロシアに対しての働きかけについてはどのように考えていますか。

## ○（産業港湾）港湾室主幹

ただいまお尋ねのロシアあるいは中国、東南アジアへの働きかけということで、まず委員から御指摘がありましたロシア向けの輸出、それからカニ等の輸入につきましては、ロシアの政情不安といいますか、昨年以降のウクライナ情勢問題、そういったことで非常に、今、ルーブル為替が弱くなっているということもありまして、現地での購買力が下がっているということで、これは小樽に限ったことではなく、例えば今まで小樽から中古車が100輸出されていたものが60とか、場合によってはもっと下がっているといったような状況でございます。ですから、これについてですけれども、今、マクロ的にそういう状況であるということは踏まえた上で、一方、小樽の状況で言いますと、一昨年、平成25年にちょうど10月ですが、ウラジオストク等を結ぶRORO船定期航路が就航したと。昨年は一般貨物の取扱い、生鮮食品の試験輸送などが行われたといったことを踏まえまして、今年10月、来月ですけれども、我々市の職員、そしてウラジオストク等の貿易を行っている代理店ですとか、そういった方たちと現地に赴きまして、企業訪問、ポートセールス、情報収集などを行おうということで考えているところでございます。

ロシアについては、もう一つ、ウラジオストクといった沿海地方ではなくサハリンのほうもありますのですけれども、こちらについても今後、小樽からの航路というよりも在来線が多く出ている地域ですが、こちらをもう少し活性化できないかということで検討してまいりたいと考えております。

一方、中国、東南アジア方面につきましては、先ほど答弁させていただきましたとおり、中国等でございますので、例えば首都圏等にごございます中国との貿易を行っている会社、こういったところにコンテナ船の代理店などとポートセールス、訪問いたしまして、小樽港の利用促進を働きかけてまいりたいということで考えてございます。

○秋元委員

もう少し伺いたいことがあるのですが、長くなりそうなので、今日はやめておきます。

それで、勝納ふ頭に関してですが、まず、現在、勝納ふ頭の背後地に張りついている企業がどのぐらいあるのか、またその企業の中で小樽港を利用している企業数とその率ですね、比率というのはどのような状況ですか。

○（産業港湾）管理課長

実際に地図の上から数を数えた結果ですので実際には参考数字ということで御理解願います。

今、勝納ふ頭、小樽港縦貫線から海側ということで、いわゆる新日本海フェリーのターミナルから石原裕次郎記念館までみたいなイメージを持っていただければと思います。実際に建物につきましては倉庫、低温倉庫がほとんどですので、張りつき業者という形になりますと、かなり少ない数になってしまいます。数えまして22社、それで港湾関連としてはいろいろとり方があるのですが、一時的に港湾を利用しているという意味では14社ということで考えております。

○秋元委員

それで、事前に伺ったときに、地図上で数えて把握するというので、そういうものなのかと思ったのですが、そういう押さえの中で、例えばこれから小樽港の港湾計画を改訂していくという中で、どのように小樽港の利活用を考えていくのか、また、張りついている企業にどのように小樽港を利用してもらうのかという上で、現状を地図で数えるというのが、その考え方といいますか、押さえ方といいますか、今回の改訂に伴って平成24年度から着手されたということですが、そのような押さえ方で十分なのかどうかどのように考えていますか。

○（産業港湾）管理課長

企業の確認をどのようにしているのかということでの御質問かと思えます。

現在、港湾を利用しているという形の中で把握をしているものを物理的に一覧表などで管理していないことは事実でございます。ただ、臨港地区内の中でいろいろと関係する業者、例えば免許を持っている業者ですとか、そういう部分での登録のものという形では理解しているところです。最終的に港湾を利用している企業については、直接ヒアリングを行う場合も全てというわけではなく、やはり実績から数字の多い順だとか、そういう形になってくる。また、臨港地区外にも行かなければならないという部分もございますので、まずは今回の御質問に対して早期に答えようということで今回は地図で答えさせていただいたということで御理解をお願いしたいと思います。

○秋元委員

例えば、これも話をさせていただきましたが、港湾地区の企業で小樽港を利用している企業数、また、その全体から見た、先ほども比率という話をさせていただいたのですが、その辺は押さえられるのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

先ほどの繰り返しになりますけれども、港湾計画として必要なデータをとるという意味での企業の抽出という形の中では行われますが、全体の臨港地区内の企業をトータルで押さえるという形は現在、とっておりません。それで、平成8年に分区条例をかけようというときに建物についての確認を全てしておりますので、そのような形になった場合には、またさらに調査が必要になってこようかと思えます。

○秋元委員

それで、ほかにも質問があったのですが、何を言いたいのかといいますと、港湾計画が平成28年度からですか、28年度末での改訂を目標に進めているということなのですが、例えば取扱貨物量の算定をするという作業の中で、例えば小樽港の港湾地域にある企業がどれだけ小樽港を利用しているのかとか、例えば利用していない企業がどのような理由で、もちろん職種にもよるのでしょうかけれども、利用しない理由ですとか、まとめて質問してしましますが、定住自立圏構想で連携協定を結んでいる北後志の生鮮食品などを小樽港から輸出入するなんていうような話もありましたから、その辺も押さえた上での港湾計画、また、取扱貨物量の算定をしていかなければ、なか

なか港湾計画を改訂するといっても、例えば石狩湾新港ですと、もっと張りついている企業の意見なんかも、アンケートなどもとって、また例えば道央圏ですとか道南、道北地域にどのような物流を使って企業にアプローチをかけていくか、そのようなことも考えているのですけれども、その辺、小樽港の港湾計画を改訂するに当たって、データが少し足りないのかなと思うのですが、そのような話というのは、この計画をつくる中で出ないのでしょうか。

#### ○（産業港湾）事業課長

確かに、港湾計画、貨物量の推計をするに当たりましては、これまでで言いますと一定程度、特定のなど言ったらおかしいですけども、そういった中でヒアリングを行ってきたというところもございます。ただ、今後の港湾計画改訂につきましては、今、委員が言われている港湾の未利用者、それが一体どのぐらいあるのか、極端に関係のないところは抜きにしても、どういったところが関係性があるのかということも含めて、また、そのヒアリング方法についても、今後どのような形でやっていいのかというのは検討したいと思います。

また、後志の背後圏ということも含めて、当然、農作物等もございますので、こういったものも含めて、今後、港湾計画の貨物量の推計については検討していきたいというふうに考えております。

#### ○秋元委員

とはいっても平成28年度末での改訂を目指しているわけですよ。先ほども言った取扱貨物量の算定をする中で、どのような企業がどの港を使うかというのは、やはりポートセールスももちろんですが、小樽市のどのような取組で企業を、例えば石狩湾新港からとを考えていた企業がやはり小樽港を使おうというようなことも考えさせるような、そういう取組がなければ、いくら輸出入、また移出入というような話をされても、石狩湾新港はもう一歩も二歩も進んでいて、やはり海外のほうも非常に力を入れて取り組んでいるのです。そういうことを考えると、やはりすぐ隣ですから、すみ分けというふうに言われますけれども、それがしっかりすみ分けできるためには、しっかりとしたデータをとって小樽港としてどのように将来的に進んでいくのかというものが見えなければ、現段階で、北後志の数字がわからないですとか、道央圏にどのような企業があつてどのようにアプローチするのかということもないですとか、高速道路がこれから後志圏につながっていきますけれども、例えばジャンクションの関係で、もしかしたら小樽港ではなくて石狩湾新港から移出、輸出というようなことも考えられるわけです。そういうことを考えると、やはり今のうちからしっかり手を打っていかなければ、結局、高速道路ができてしまったら、全て北後志の生鮮食品ですとか産品が石狩湾新港から輸出されるということになってしまえば、これはもう非常に残念な結果では済まないわけで、だからこそしっかりとアンケート、データをとった上で、どのように小樽港が将来進んでいくのかということを計画立てなければなかなか、ここに書かれているポイントというのはわかりますけれども、議論をする上でのデータが少し足りないのではないかなと思うのですが、その点はいかがですか。

#### ○（産業港湾）事業課長

確かに、今後、貨物量を推計するに当たっては、しっかりとデータとりも含めて行っていかなければならないというふうに考えております。一応、港湾計画の改訂は平成28年度末を目標にということと考えておりますけれども、そのデータいかんによっては、場合によっては維持することも可能性はないわけではない。ただ、いずれにしても今、考えているのは、しっかりとデータをとった中で港湾計画改訂に結びつけたいというふうに考えてございます。

#### ○秋元委員

平成16年以降で小樽港に入港した最大の船舶ですが、16年が貨物船の最大船ですね、パナマの国籍の船が最後に入った後、17年以降はほとんどが客船なのです。クルーズ客船に力を入れているということでそのような形もあるのだろうと思うのですけれども、貨物船がどのような状況で減っていつているのか、もちろん経済状況もあるのでしょうけれども、そのような部分も含めて取り組んでいただきたいと、考えていただきたいと思います。

それで、少し今の話と関連する部分で、クルーズ客船の誘致について、以前、中松前市長が船会社などを訪問し

て、その社長が、中松前市長が一番熱心でしたと言ったというようなことが新聞に載っておりましたけれども、現在、森井市長になって、例えばクルーズ客船の誘致に向けて、どのような活動をされているのか、また、来年見込まれているクルーズ客船の入港の予定とございますか、これはどのようになっていますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

最近のクルーズ客船誘致の取組という御質問かと思えます。

まず、新市長にかわりまして、市長の就任挨拶も兼ねまして、今年 7 月に首都圏の国内のクルーズ客船船社、それから海外船社の代理店、こういった主要なところを表敬訪問して、寄港増に向けたトップセールスアプローチを行ってきたところでございます。

また、去る 8 月には、にっぽん丸の飛んでクルーズ北海道が今年で 10 周年ということで、節目の年を迎えたということもございまして、にっぽん丸、飛んでクルーズ北海道で寄港した際に、船内で 10 周年記念昼食会といったものを開催いたしまして、同社の社長とトップ会談を行ったところでございます。こういったトップセールス的なものは従前同様行っているところですが、今年については、さらに 11 月に東京で、在京のクルーズ船社あるいは旅行会社などを招きまして、小樽港あるいは寄港地観光を PR するようなセミナーを開催して、今後の寄港増に向けた取組、これは当然、市長にも上京いただいてアピールしてまいりたいというふうに考えてございます。

来年に向けての寄港回数ですけれども、まだ、客船からのオファー等が続いている段階で、確定的な数字は、まだ言えないですが、今年が 21 回の寄港ということで、見込みで、今、走ってございますけれども、それより若干上回るような形に落ちつくのではないかとこのように考えてございます。

○秋元委員

中松前市長は皆さん御存じのとおり精力的にいろいろな企業を回られてクルーズ客船の船会社とも話をされて、昨年、大幅に寄港数が増えましたけれども、森井市長になったから影響があったと言われたいような取組をぜひ皆さんと一緒に市長がやるべきだと思うのですが、いい話が聞けることをお待ちしておりますので、ぜひ精力的に力を入れていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

○委員長

公明党の質問を終結し、民主党に移します。

---

○面野委員

◎平成 27 年度「設備投資動向調査」について

まず、報告事項の平成 27 年度「設備投資動向調査」について質問いたします。

これは企業誘致に関する取組だと理解しておりますが、まず、この調査の結果を見た上での今後の取組について、具体的にお聞かせください。

○（産業港湾）荒木主幹

設備投資動向調査の結果を見ての取組ということでございますけれども、これに関しまして、調査で今、実際に設備投資と申しますか、工場なり施設なりそういったものを検討している企業、全体で 48 社ありましたけれども、そのうち北海道で検討していると答えた企業、それから現在は検討していないけれども、小樽市に関心がある、若しくは今後の事業展開によっては検討の余地がある。それから、さらに同じく北海道についてもそういったような関心があるといったところにつきましては、私はもちろんですが、市長みずからも行くということで言われておりますので、そういった中で積極的に直接訪問する中で、企業誘致というのは千三つとも言われていまして、なかなか成就するのが難しいと言われておりますけれども、その中でそういった企業につきましては、関係構築を少しずつも粘り強く図っていく中で、本市への立地につなげていきたいということで考えております。

○面野委員

今お答えいただいたように、市長がトップセールスで、まず営業というか、企業に何って話をすることなのですが、実施予定時期、答弁でもいただいたように全体で48社ある中で1年以内、あと1年から3年以内に実施を考えているという企業がわりと多いと思ったのですが、この1年以内の企業というのは、かなり現実的に設備投資、工場や何かの投資を行おうとしていると私は思うのですが、トップセールス、市長が企業にお伺いする期間、時期というのはいつごろを見通しているものなのかお聞かせください。

○（産業港湾）荒木主幹

優先順位としましては、やはり検討していると答えた企業のうち実施する年数を示されてきている企業をもちろん優先的に訪問するということとなりますけれども、できるだけ早いうちに若しくは市長においては来月に、私も来月早々にはそういった企業にコンタクトをしていきたいと思っておりますが、実際、今、北海道に6件検討している地域ということでありまして、年数を示されたところについては、既にコンタクトを始めておりまして、そういった形で優先的に企業誘致を働きかけるようにやっていきたいということでは思っております。

○面野委員

トップセールスに伺う際は、市長と主幹の二人で伺うような形で考えているのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

市長と私はもちろんですが、東京事務所長も一緒に行きまして、やはり東京で何かあった際には、すぐに行ってもらえるような形ということで、東京事務所長も随行する形で訪問していきたいと考えております。

○面野委員

市長を含め、担当の方々の努力をいただいて、こういった結果でこれから市内に企業誘致の可能性のある企業もあると思いますので、ぜひ成功していただけるように頑張ってくださいと思います。

◎小樽ショートフィルムセッションについて

それでは次に、小樽ショートフィルムセッションについて何点か質問させていただきます。

実は、ショートフィルムセッションは、私も過去に作品を応募した監督のお手伝いをしていたこともあり、少し個人的には思い入れのあるイベントと考えています。その中で、まずショートフィルムセッションの今回の応募及び表彰式、上映会の情報の告知方法、現在とられている告知方法の手段をお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

短編映画のコンテストでございます小樽ショートフィルムセッションの募集の関しての告知方法ということでございますけれども、本年4月20日から小樽フィルムコミッションのホームページに公開したのを皮切りに、北海道高等学校文化連盟の事務局にメールを送ったり、また、各大学やテレビ局とか制作会社に向けて、358件、ポスター、チラシを5月に配付しております。

それから、手法としましては、公募ガイドという公募コンテスト情報の情報誌、それからコンテスト情報ウェブのスマートコンテストとか、登竜門というウェブサイトに掲載を依頼しております。

それから、今後、12月4日に応募を締め切りました後には来年2月上旬に審査会を予定しておりますので、審査を終え、2月中旬に今度は上映会とか表彰式のポスターを各所に送付すると。それで、3月中旬に上映会、表彰式を行うというような一連の流れでございます。

○面野委員

まず、応募件数ですが、初回から3回目まで私が把握している限りでは、初回が14作品、2回目が13作品、そして3回目が21作品と理解しております。そして、上映会の入場者数も初回が350人、2回目が200人、3回目が252人ということで、かなりばらつきがあるとは思いますが、先ほどおっしゃられた情報告知の手段で、今年から取り入れた新たな手段というものはどれになるのでしょうか。



○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

特に、今年新たに取り入れた告知手段というのはないと認識しております。

○面野委員

それでは次の質問で、6月27、28日に行われたこのフィルムセッションに関してのワークショップへの参加者、参加人数やその参加者の感触、手応えについて何か感じたことがあればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ワークショップは6月27、28の両日行いました。参加人数につきましては、9団体で延べ64名の参加を見ております。これは、前回2013年のシーズンは9団体で59名、その前は4団体49名でございますので、徐々にではあります、参加人数は増えていると踏んでおります。

○面野委員

前回は9団体で、今年は延べ人数が多くなったという答弁だったのですが、前回は受講した9組のうち8組が応募ということで聞いているのですけれども、今回その9団体の皆さんの感触として、もちろん確定的ではないのですが、感触としては9団体の方たちの応募というのは、どのような感触だったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ワークショップの受講の条件として、ショートフィルムセッションに出品してくださいという受講条件を付しておりますので、9団体、皆さん応募してくれるものと踏んでおります。

○面野委員

次に、以前、経済常任委員会で、民主党の佐々木委員が小・中学校にショートフィルムセッションの作品が載せられているDVDを配付などしてみたいかという質問をしており、それに対して検討してみるというような答弁がなされていたと思うのですが、現在、その辺の進行状況というか、実情はどうなっていますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

前回のショートフィルムセッションのDVDにつきましては、平成26年5月に小樽市内の全小・中学校に配付いたしまして授業等での利用を依頼しているところでございます。

○面野委員

その他、小・中学校以外でのDVDの配布状況や、また、その配布先での用途などをもし把握していればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

小樽市内の小・中学校のほか、映像制作の関係者から依頼、ニーズがあれば、その都度対応して送らせていただいております。

一般の方からの欲しいという問合せにつきましては、インターネットのYouTubeで7作品とも上映して見るができますので、そちらをごらんくださいという形で促しております。その他、観光物産展があったり、東アジアのキャンペーンに出かけるときなどは携えていって、受賞7作品をつなげた形で編集したものを放映したりしております。その物産展、海外キャンペーンにつきましては、2013年版でいきますと8か所で流しました。

それから、天狗山のロープウエーの山頂で12月だったのですけれども、雪のスクリーンにそれを映してみようということもやりましたので、都合9か所で放映を見たところでございます。

○面野委員

ショートフィルムセッションについての最後の質問ですが、2013年で21作品の出展がありました。それで、以前の当委員会で、20作品が出た以降、部門分けやテーマ分けをしていきたいという旨の質問があり、作品数が増えれば部門分けやテーマ分けをしていきたいという答弁をしておりましたが、今回はポスター、応募要項を見た際には、そのような部門分けなどはされていなかったようにとれるので、今回はたぶんしていないと思うのですけれども、

今後はそのような方向にする余地というのは考えているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

現在のところの応募数の読みといたしましては、大体20作品と考えておりますけれども、部門分けについては、今回は考えておりません。今後、フィルムコミッションの関係各会議におきまして、新たな部門、何作品以上でどうするかというようなことも含めまして、新たな部門の創出など議題にのせてまいりたいと考えております。

○面野委員

現在、道内でもこういったショートフィルムを題材にしたイベントというのは、かなりたくさん自治体でやられていますし、そしてうまいところはかなり集客も増えているような感触を受けておりますので、小樽市内も、テーマとしては小樽市を題材としたという、とてもすばらしい題材だとは思いますが、これからもイベントの拡大に努めていただきたいと思います。

◎おたるドリームビーチの駐車場について

次に、おたるドリームビーチの質問ですが、先ほど酒井隆行委員からもありましたが、私は駐車場のことでお聞きしたいと思います。

銭函3丁目市営駐車場ということで、今年は海水浴場の閉鎖とともに駐車場にもチェーンがかけられ閉鎖していると思うのですが、来年度以降、駐車場の運営は運営団体によって変更することがあるのかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいま銭函3丁目駐車場の開設についての御質問につきましては、本市の駐車場条例で定めていることから、市営で開設するものと考えており、運営団体によって変更するものではないものと考えておりますが、まず北海道の海水浴場の管理運営に関する指導要綱に基づき、海水浴場として開設されることが前提になるものと考えております。

○面野委員

ということは、もし来年度も海水浴場を開設しない場合は、駐車場も同じように開設しないという認識でよろしいでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいまの御質問についても、今夏同様に海水浴場が開設されなかった場合は、銭函3丁目駐車場は開設しないものと考えております。

○面野委員

駐車場についてはわかりました。本会議でもそうですし、予算特別委員会でもドリームビーチの問題、そして市民の皆様はかなり注目度の高い問題となっておりますので、ルールを早急につくられるのか又は市営としてやっていくのかは、今のところ不透明な部分ではありますけれども、私も経済常任委員会の視察で巡視艇から、海のほうからも眺めていましたけれども、やはりドリームビーチ以外は、かなり海水浴客が多く見えたので、これから先、早くドリームビーチが海水浴場として健全に開設できることを願っておりますので、皆様の御努力を期待しております。

◎市の助成制度について

次に、市の助成制度について何点かお伺いしたいと思います。

産業港湾部のホームページを閲覧させていただいたのですが、ホームページを閲覧したヒット数とか閲覧数というのは把握できるシステムになっているのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

市のホームページにおいて市の助成制度その他のページが紹介されておきまして、それぞれのページのアクセス数については定期的に確認しております。

○面野委員

その中で私が気になった部分、新技術及び新製品開発助成という助成ですとか、あと商店街の活性化事業、にぎわい商店街まちづくり支援事業などたくさんあったのですが、例えば閲覧数を答弁することはできますか。

○（産業港湾）産業振興課長

技術開発促進事業の助成を紹介するページのアクセス数ですが、ざっとカウントいたしまして、昨年度で473件となっております。

○面野委員

ホームページの閲覧数は473件ということですが、例えば電話ですとか直接来られて問い合わせなどはあったのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

この助成につきましては、残念ながら毎年応募が殺到するという状況にはありませんで、毎年実績ある企業ですとか発明協会に情報提供を求め、制度への申請を打診しているというような状況でございます。

○面野委員

順序が逆になってしまうのですが、この新技術及び新製品開発助成、私も指定事業一覧というものを見回していたのですが、かなり工業製品に偏っていると思ったのです。近年は食品の開発にも助成をされているということですが、詳しくはどういった助成になるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

技術開発促進事業の助成制度について説明いたします。

市内に高い技術力を持ったものづくり企業が多く集積しておりまして、これらの企業から地域産業の振興に寄与する新技術及び新製品の開発を行った申請があったときに、必要に応じて助成指定を行いまして公的な機関として表彰することでお墨つきを与えまして、PR効果を高めることで企業におけるモチベーションの向上に資することを目的として行っております。

内容といたしましては、このパンフレットで紹介のとおり新たな製品や技術を開発した企業に開発費助成として上限30万円を助成しまして、さらにその翌年度にその製品をPRする展示会への参加費用を補助するという内容になっておりまして、この指定の審査に当たっては地方独立行政法人北海道立総合研究機構に意見をいただいて審査しております。

○面野委員

次に、また助成制度の質問ですが、商店街の近代化、活性化のためにということで、商店街活性化事業助成、にぎわい商店街づくり支援事業というのを目にしたのですが、この2点について、どのような事業助成になっているのか説明してください。

○（産業港湾）三船主幹

商店街活性化事業助成とにぎわい商店街づくり支援事業の2本の助成制度について説明させていただきます。

まず、商店街活性化支援事業についてですけれども、こちらは商店街と申しまして市場なども含まれますが、活力ある商店街の形成を図るために実施する事業として、イベントを行って集客を図るですとか、あとは自分のところの宣伝をする、情報発信をするといった事業、また、商店街の今後の計画の策定等のためのアドバイザーを外から派遣してもらおうというようなアドバイザー派遣の事業にも使える、この三つの事業に使えるようにしております。

対象となる商店街の団体といたしましては、何々商店街振興組合といったような大きい団体ばかりではなくて、任意団体としての商店会ですとか市場ですとか、そういった小規模な団体でも対象としております。

対象の経費は、広告宣伝費、それからイベントをやるときにどこかの場所を借りた場合は、その賃借料ですとか、

あとはイベントのときに、例えば多いのは抽選のときの機械、ガラポンと言われるようなもの、ああいったものの賃借料ですね、あとはイベントに係る経費、これは景品代などが主なものになりますけれども、それから事務経費として例えば抽選の券をつくるか、そういった事務経費も認めております。

それから、助成率といたしましては対象経費の 2 分の 1、助成の限度額は、助成対象経費が 100 万円未満のときは 10 万円、100 万円以上のときは 20 万円としております。これはイベント事業と情報発信事業についてです。先ほど説明した 3 点目のアドバイザーの派遣事業につきましては 5 万円という形の限度額となっております。

少し長くなりますが、次ににぎわう商店街づくり支援事業についても説明いたします。

こちらは、商店街が新たにに取り組む事業ですとか、今まで続けている事業でも内容を拡大させたり、発展させたりする事業に対して助成を行うものであります。例えばですけれども、歴史・文化等の地域の特性を生かしたイベントだとか、観光客を集客、回遊させる事業などが考えられるかと思えます。こちらは対象となる商店街団体としては、小樽市商店街振興組合連合会に属する商店街としておりまして、こちらは市内で対象となる団体は 14 しかございません。14 の商店街が対象となります。ある程度、規模の大きな商店街ということになります。

助成対象経費につきましては、先ほどの商店街活性化支援事業と同等といたしております。ただし、イベントに係る経費の中で景品代につきましては、その商店街で使える商品券以外のものは助成の対象にはしておりません。

それから、こちらの助成率は 2 分の 1 なのですが、助成の限度額が大きくて 60 万円としております。そのかわり、繰り返しになりますが、新規の事業ですとか事業内容をブラッシュアップして拡大、発展させることを義務づけているということでございます。

#### ○面野委員

ちなみに、私もこの前ボランティアで少しお手伝いした小樽アニメパーティーという商店街のイベントがあったのですが、これはどちらかに属するような感じで申請されていたのですか。

#### ○（産業港湾）三船主幹

小樽アニメパーティーに委員がボランティアとして御参加されたと。

（「ボランティアを集める係と、一応ボランティアで」と呼ぶ者あり）

ありがとうございました。

あちらのイベントは、実行委員会形式をとっておりまして、市の助成制度としては商店街活性化支援事業の対象にしております。

それと、アニメパーティーに時期を合わせてイベントをされた商店街もございます。そちらは先ほど申し上げた 14 の商店街の中にも含まれる商店街もございまして、そちらからも申請がございます。

#### ○面野委員

#### ◎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質問いたします。

まず、小樽クルーズ客船歓迎クラブという団体を小樽市で募集していることを見たのですが、この歓迎クラブというのはいつからできたものなのか、そして現在、何名の会員がいらっしゃるのか、そして主な活動としては、どのようなことを行っているのかお聞かせください。

#### ○（産業港湾）港湾室主幹

小樽クルーズ客船歓迎クラブについてのお尋ねでございますが、このボランティア団体は、クルーズ客船の誘致を進める本市といたしまして客船の入出港時の出迎えですとか見送りを盛大に行うために市民の方に多く足を運んでいただきたいということで、平成 20 年に設立したものでございます。現在、620 人ほどの会員がでございます。活動といたしましては、今、申したとおりクルーズ客船の入出港時に埠頭に来ていただいて、小旗などを振るなどをして客船を歓迎すると、そういったようなことを行っている団体でございます。

## ○面野委員

次に、先月の 8 月 29 日、先ほど少し話にも出たのですが、につぼん丸の寄港に伴い、第 3 号ふ頭で行われた小樽クルーズ・ウェルカム・フェスタを私も別件で第 3 号ふ頭に寄った際に少しだけ見学させてもらっていたのですが、もちろんにつぼん丸で来られたお客様たちにも見た目もよく、いろいろ特設ステージのバンド演奏や潮太鼓保存会の皆さんの演技などもあり、にぎわっていたと思うのですが、こういったかなり大規模な催物というのは過去にもあったのでしょうか。そして、これからも行っていく予定があるのかお聞かせください。

## ○（産業港湾）港湾室主幹

8 月 29 日、第 3 号ふ頭で 2015 小樽クルーズ・ウェルカム・フェスタを開催いたしておりましたが、今年は今お話しされましたとおり、につぼん丸ですけれども、飛んでクルーズ北海道が 10 周年ということで実施しております。

これは昨年から始めた催しですが、昨年は 6 月 7 日、過去最大級のダイヤモンド・プリンセスが寄港した際に勝納ふ頭で開催しております。このウェルカム・フェスタの開催には二つ目的がありまして、一つは客船が寄港した際、乗船客ですとか乗組員の皆さん非常に歓迎しているのだといったことをアピールするためのもの、もう一つは客船、先ほどの歓迎クラブではございませんが、一人でも多くの市民の方に足を運んでいただいて歓迎する、そういった機運を盛り上げたいといった目的で開催をしているところでございます。ですから、今後もこの開催につきましては、いろいろスケジュール調整とかあるのですけれども、できるだけ開催する形で今後も考えたいということで思っております。

## ○面野委員

そのほか、これは私の意見というかあれなのですが、お出迎え、お見送りにこういったウェルカム・フェスタのような大規模なイベントとまでは言いませんが、例えば小樽市内に小・中・高・大学がありますが、例えばプラスバンド部などによる歓送迎だとか、あと小樽にはないですか、ほかの地域では消防の音楽隊などが結構出迎えたりしているということもお聞きしているのですが、このようなことを今後取り組んでいく見込みはあるのでしょうか、取り組んでいただきたいのですが。

## ○（産業港湾）港湾室主幹

見送りの際のパフォーマンスについての御質問かと思えます。現在、メインとしては小樽潮太鼓保存会の方の太鼓の打演で見送りをしているほか、レパトリーとしては、あとは市内のタヒチアンダンスグループのダンス、それともう一つ、YOSAKOI ソーランの演舞ということで、今、基本的には三つのレパトリーを持っております。

今、御指摘がありましたとおり、できるだけレパトリーがあったほうが、客船が同じ日に重複したり、あるいは埠頭に足を運んでいただく市民の方にも目新しさがあるということで、いろいろ物色は継続して行っております。例えば、御指摘のありましたプラスバンドで当たったことがあるのですけれども、金管楽器等が潮風で傷むといった話もあって、断念した経緯等がございます。ただ、いずれにしても御指摘のとおりレパトリーがあるにこしたことはございませんので、今後も情報収集を含めて、もし脈がありそうな団体がありましたら、当たっていきいたいということで考えてございます。

## ○面野委員

### ◎MERS（中東呼吸器症候群）の対応について

次に観光に付随してですが、今、小樽の観光入込客数は外国人が、かなり多くのアジア系の方が増えていると思うのですが、その方々に対するホスピタリティー、おもてなしの話というのも観光のテーマの中にあると思えます。

逆に来ていただいている外国人への対策と申しますか、対応も考えていかなければいけないと思えます。先ほど中村吉宏委員もおっしゃったように通訳の話ですとかいろいろあると思うのですが、私はそこで韓国で 6 月ぐらいに流行していた MERS について、空港での対応と同じことが小樽港でもとられていると聞いていますが、以前、委員会で C I Q のことを話しました。そこで MERS について小樽港では厚生労働省の小樽検疫所が対応している

と思います。空港から入った人は保健所で対応すると聞いていますが、港湾室としては何か対策はしているのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

MERS についての御質問ですが、本年の 6 月 5 日に国土交通省港湾局海岸・防災課危機管理室長から港湾管理者に事務連絡が来ております。協力依頼という形ですが、港湾管理者におきましても関係機関との連携を強化するとともに検疫部局から検疫業務が円滑に行われるよう協力をお願いしますという文書が来しました。それを受けまして、先ほどありました小樽検疫所と保健所に港湾室より連絡を入れまして、緊急連絡の確認ですとか情報交換を話し合ったところでございます。

○面野委員

ただいまの答弁にあった態勢をとってから、クルーズ客船には大勢の人が乗っていますので特別な対応をとっているとありますが、どのような対応をとっていますか。

また、港湾室はどのような協力をしたのかお聞かせください。

○（産業港湾）管理課長

厚生労働省健康局結核感染症課長から、各検疫所長、小樽検疫所長宛になると思うのですがけれども、文書が送付されまして、その内容を港湾局経由で入手しておりますので、検疫の内容については、その文書の概要、それに沿って説明をいたします。

小樽港、小樽検疫所が該当している手続としては、韓国を発港して 14 日以内に来港するに当たりまして、検疫前の通報により発熱及び急性呼吸器症状を呈している者は乗船していないということが報告された場合、要するに何もかかっていませんと報告された上で、各客船については、検疫港において、臨船検疫又は着岸検疫を実施し、船員などから聴取、医療報告書から MERS 疑似感染者について確認を検疫のほうですということとなっております。小樽港の検疫では着岸検疫、船を接岸させてから検疫官が乗り込む方法を行いました。また、その方法としては、補助器具として放射体温計、サーモグラフィーですか、それを利用したということ聞いています。その中で港湾室としては、この検疫がスムーズに行われるように、まずは船に乗り込む方法もありましたので、まずはひき船で臨船態勢をとれるように人員の振り分けですとかスケジュールの調整を行いました。この方法はとられなかったということになりました。

また、着岸検疫が行われたのですけれども、その際には車両の配置ですとか乗船ですとか優先的な誘導を行う打合せを行いました。

それで、実際に小樽市として、客船についてはおおむね 3 隻程度確認しているところです。

○面野委員

この対応は今後も行っていくものなのですか。

○（産業港湾）管理課長

韓国では一応おさまったということで報道発表などしていますけれども、WHO ではまだ終息の宣言をしておりませんので、これは継続して行われるものとなっております。

○面野委員

そのほか、その対応以外に MERS での民間の対応を含め、特別なことがもしあればお聞かせください。

○（産業港湾）管理課長

特別な対応という形になるのか、わかりませんが、韓国に済州島という観光地があるのですけれども、客船の中にその寄港を取りやめたという例があります。

また、少々特別な例になりますけれども、韓国を出て 14 日以内というのが今回の規定でございまして、小樽港に韓国の航海練習船が着きました。これにつきましては、1 か月ぐらいほかのところを回ってから小樽港に着いたと

ということがございましたので、この船については通常の手続で着いたという特別な手当といいましょうか、そのような事例二つがございました。

**○面野委員**

最後に改めて、もし感染したという人がいたら、ニュースにもなるとんでもないことになっていたと思うのですが、MERSに感染した人はいなかったということによろしいでしょうか。

**○（産業港湾）管理課長**

御指摘のとおり感染者ですとか擬似感染者が出た場合は、報道等で発表されるわけですので、今回はそれに該当する方はいらっしゃいませんでした。

**○面野委員**

観光入込客数が、今、増加している傾向にありますので、こういったネガティブな事件がもし起これば、これからの市内観光の入込客数にも直接関係してくると思いますので、今後もそういった検疫でもしっかりと対応していただきますようお願いいたします。

**○委員長**

民主党の質問を終結いたします。

以上をもって質問を終結し、これより直ちに採決いたします。

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。