

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 12 月 16 日 (水)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 5 時 50 分
場 所	消 防 講 堂		
議 題	付 託 案 件		
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	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、中村吉宏委員、小貫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。

「小樽港物流促進プロジェクト事業（ロシア沿海地方訪問）について」

○（産業港湾）港湾室主幹

それでは、小樽港物流促進プロジェクト事業ということで、ロシア沿海地方を訪問してまいりましたので、これについて報告させていただきます。

まず、今回、ロシア沿海地方に位置いたしますウラジオストク、ナホトカを訪問した経緯、目的につきましては、一昨年、ウラジオストクとの間に中古車をメイン貨物とする R O R O 船定期航路が開設されたところですが、昨年、同航路を活用した後志産の果物などの試験輸送を北海道が実施したことなどを受けまして、中古車はもとより、それ以外の貨物の取扱拡大に向けて、現地での情報収集やポートセールスを行うこと、そしてもう一つには、ウラジオストクから約180キロメートルの位置にございますナホトカ市との姉妹都市提携が来年で50周年を迎えるということで、ナホトカ市行政府、市役所を表敬訪問しまして、今後も両市の港を活用した貿易促進を図るといったことを前提とした意見交換を行ってきたものでございます。

なお、当事業は、国の地方創生先行型交付金を活用し、実施主体であります小樽港貿易振興協議会に事業費補助をする形で行っております。

具体的な行程等については、10月18日から22日にかけて、市港湾室職員2名と市内でロシア関連の取扱いのある船舶代理店2社の社員3名の計5名で、ウラジオストクとナホトカに所在する輸出入に関連する商社、量販店などが6社、それから船舶関連の代理店3社、ナホトカ市行政府の計13団体を訪問してまいりました。

企業訪問に関しては、現地でのパイプ役となっただけの北海道銀行のウラジオストク駐在員事務所の方ではなく、御同行いただきまして、意見交換なども一緒に行っておりますので、今後、具体的な動きが出てきたときには、いろいろなサポートを道銀にお願いできるということで、実務的に対応しやすい素地ができたと考えてございます。

現地で得られた取扱貨物に関する情報といたしましては、まず日本からの輸出については、従来の中古車やタイヤを、これまで同様に今後も主要貨物として維持していくということに加えて、新規貨物としては、例えば小売量販店のプライベートブランド商品のような比較的手ごろな価格の一般食料品ですとか日用雑貨といったもの、工業製品としてはサイディングなど寒冷地向け建材、こういったものに可能性があるのではないかといたようなお話がございました。

また、一方ロシアからの輸入貨物につきましては、例えば加工原料としての水産品、それから飼料原料としての燕麦ですとか大豆、こういったもののお話が出たところでございます。

このように、今回現地で得られました情報については、帰樽後、関連団体等との懇談会の場などを通じて情報提供を行っているところであり、今後も、さまざまな機会を通じて情報発信を行ってまいりますとともに、引き続き、具体的な商談ですとか貨物の動きに結びつけられるよう、今回得られた現地とのネットワークを活用して、訪問先へのフォローも含めて取り組んでまいりたいと考えております。

○委員長

「平成27年度歩行者通行量調査結果について」

○（産業港湾）三船主幹

平成27年度の歩行者通行量調査結果の概要について報告いたします。

資料の1ページをごらんください。

この調査の目的は、市内中心部の都通り、サンモール一番街、花園銀座の各商店街における歩行者の通行量を計測し、過去のデータと時系列で比較し、商業者の立地動向などの変化を把握する基礎資料とするものです。

現在は、2ページの図でお示しをしております10地点での計測を春（6月上旬）と秋（9月下旬）のそれぞれ平日と休日に行っております。本年は、6月5日の金曜日と7日の日曜日、9月25日の金曜日と27日の日曜日に行いました。この種の調査は天候の影響を大きく受けるものですが、本年度の調査日の特徴としては、春が平年より寒く、秋が平年より暖かでした。そして、春の平日と秋の休日、朝から昼過ぎにかけて雨が降りました。

3ページをごらんください。

調査の結果をお示ししてありますが、20年前の平成7年度と比べますと平日で半分以下に減少、休日は特に減少幅が大きく、約3割まで減少しております。本年度は、雨が降った春の平日と秋の休日が大きく減少しましたが、雨が降らなかった日の通行量で若干挽回をしましたので、春で対前年比マイナス0.8パーセント、秋でマイナス1.7パーセント、総合してマイナス1.3パーセントと、前年度からわずかな減少となりました。

次に、中心主要商店街を取り巻く状況について説明いたします。

通行量と密接なつながりのある本市の人口減につきましては、過去5年間でマイナス7.1パーセントとなっているところ、中心商店街周辺の人口減はマイナス4.0パーセントと小幅になっております。これは、長引いた不況による地価や家賃の低下に伴いまして、まちなかへ居住する人が増加したことも影響していると思われます。

4ページをごらんください。

ウイングベイ小樽の影響や丸井今井小樽店閉店の影響につきましては、こちらに記載のとおりですが、今年は特に大きなニュースとして、丸井今井小樽店と小樽グランドホテルが入居していた稲一再開発ビル跡地に小樽掖済会病院とサービス付高齢者向け住宅のウイステリア小樽稲穂が竣工し、12月1日にオープンいたしました。

掖済会病院は、消化器病のセンター病院として、後志管内全域から多くの患者が来院していること、ウイステリア小樽稲穂のレストランは一般市民の使用も可能なことから、中心商店街のにぎわい回復が大きく期待される所です。

5ページをごらんください。

札幌市内の大型商業施設オープンの影響につきましては、本年度は、本市に近い札幌市手稲区や西区に特記すべき大型施設の建設はなく、また、来年度以降の出店予定を大規模小売店舗立地法等による届出から調べましたところ、一段落した感があると思われます。

しかしながら、公共交通機関の利便性向上や道路の整備など、交通網全般の進歩に伴い、消費者動向調査の結果などからも、隣接する札幌市への購買力の流出が加速していることがうかがえるため、地元小樽ならではの品ぞろえやサービスなど、競争力を増すための努力が商業者サイドにも求められていると感じられます。

次に、平日の通行量について説明いたします。

ここ数年での推移は、対前年度比で25年度マイナス1.6パーセント、26年度マイナス3.6パーセントとなっております。本年度は、春は、雨の影響もあってかマイナス8.9パーセント、秋は、雨も降らず暖かく、プラス1.0パーセントとなったものの、春と秋を合わせてマイナス3.6パーセントとなりました。

なお、7ページの表にお示しをしたとおり、この数年間は、春のほうが高い減少率を示す傾向が見られます。

6ページをごらんください。

休日の通行量につきましては、対前年度比で25年度マイナス1.8パーセント、26年度マイナス1.4パーセントとなっているところ、本年度は春がプラス10.9パーセント、秋は雨の影響かマイナス5.4パーセントとなり、春と秋を合

わせてプラス1.9パーセントとなり、3年ぶりに増加をいたしました。

最後に、平日と休日の通行量比較についてですが、平成14・15年度あたりから平日が休日を明らかに上回る傾向が見られるようになりました。年々その傾向が大きくなり、現在では26年度で29.0パーセント、本年度で25.0パーセント、平日のほうが通行量が多い実態となっております。

8ページには、調査の年代順に通行量を示したグラフと商業環境の変遷などを記載しています。グラフからは、ここ数年、特に春、6月の平日が減少を続けていることが読み取れます。

9ページ、10ページには、1時間ごとの通行量の推移を示したグラフを記載しています。本年度分の推移は折れ線に大きめの四角で表しておりますが、9ページの上、雨に降られた春の平日が全体的に低めのカーブで推移していること、10ページの下、秋の休日も、朝から昼までの雨の影響でグラフの立ち上がりが緩やかであることなどが見てとれるものであります。

概要の説明は以上です。

今後も、この調査を継続してまいります。単に商業立地動向等の変化を把握するだけでなく、各商店街ヘデータを提供して御活用いただくとともに、商業振興策等、本市の各種施策に効果的に反映させてまいりたいと考えております。

○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。

○中村（吉宏）委員

◎観光について

本日は、観光の質問が中心なのですが、まず、本年11月からスタートしました小樽ゆき物語につきまして、その中で夜のまちなみ散策ツアーという企画を実施しております。このツアーについては、観光客の方をガイドしながらまちなみを歩いていくと。そして、いろいろ御案内をするという内容なのですが、日本人の観光客のほかに外国人の観光客の方の対応もされていると伺っております。ただ、言語としては、英語、中国語の対応ということで伺っているのですが、少なからず韓国語のガイドを希望するという声も上がっている現状もあるのですが、これについて御対応いただけないのか御意見いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

現在開催中のゆき物語の夜のまちなみ散策ツアーについてでございますけれども、委員のおっしゃるとおり、国内、国外問わず観光客の利用があると観光協会からは聞いております。その中で、おたる案内人がガイドで行う歴史的建造物等の説明の通訳につきましては、運河プラザの国際インフォメーションセンターの通訳職員がそれに当たっておりますけれども、対応言語と職員配置の本業もありますので、その関係で韓国語に対応できる職員が散策ツアーに随行できないという状態と聞いております。

しかしながら、事前予約制ということでの申込みになっておりますので、事前にお求めがあれば、極力対応できるよう観光協会と協議してまいりたいと考えております。

それで、実際にそういった声を聞いたものですから、即座に対応いたしましたところ、12月19日土曜日のツアーにおいては、インフォメーションセンターの通訳職員ではないのですが、韓国語のできるおたる案内人の方がいらっしゃったということで、その方が随行できるように対応したと報告を受けておりますので、そのようにしてまいりたいと思います。

○中村（吉宏）委員

韓国に関しては、小樽市はソウル市の江西区と友好都市提携をしておりますし、また、冬季、雪あかりの路には、OKOVOという韓国の方々のボランティアの活動もあり、交流も非常に活発になっているところですので、ぜひ韓国の観光客の方たちにもしっかりと御対応いただければと思います。

ただ、案内人の方に韓国語をできる方がいらっしゃって御対応いただけるというお話でしたので安心いたしました。よろしくお願ひします。

◎観光施策について

次に、先日、当委員会では、委員会視察として長崎県長崎市を訪問させていただきました。市役所で視察をさせていただいた際に、長崎市役所は、非常にアグレッシブに観光の施策に取り組んでいるのだなという印象を受けてまいりまして、一部ではありますけれども、帰ってきて、すぐ観光振興室に資料をお持ちしながら、すごいですよというお話もさせていただきました。

そこで、質問させていただきますが、長崎市の観光施策、一例かと思ひますけれども、その中で、何か小樽のまちなりに取り入れられるのではないかと、そういった施策があれば、今すぐというわけではなくてよろしいのですけれども、今すぐ取りかかれるもの、あるいは将来的なビジョンとしてこういうことをやりたいなというものがありましたらお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

長崎市の視察資料を委員からいただきました。何か参考にして取り入れられるものがということですが、まず、この観光戦略になるレジユメと申しますか、一目見て現状や戦略ビジョンなどがわかるまとまったレジユメがありますということにまず驚きまして、これは小樽にもあったほうが良いなということで、これは早速取り組んで、一目でわかる形で表せるような小樽版をぜひつくっていきたく思います。

それから、拝見いたしましたところ、国等のメニューを数多く獲得しているようにお見受けいたしました。現在、北後志の5町村と協力して、北後志広域インバウンド推進協議会の中で、道の事業採択を受けてインバウンド対応観光ルート創出事業というのに取り組んでおります。こういったように国のメニューを引っ張ってくるということで、広域連携又は官民連携を軸としたもの、事業が採択されやすいというのが今回わかりましたので、長崎市に見習って、本市においても平成27年度地方創生交付金の中で、観光関連事業に交付金を充当している分として2,300万円ほどありますけれども、28年度以降も、長崎市に見習って、国の交付金等にアンテナを高くして目を光らせながら積極的にアタックと申しますか、申請していきたく思います。具体的な事項については、今後検討させていただきます。

○中村（吉宏）委員

お持ちした資料、主幹のおっしゃるとおり、国からの交付金ですとか、さまざまな財源となるようなものを取り入れながら長崎市では実施されているというのが見てとれるのですけれども、特にこちらの資料で、観光庁による受入れ体制整備支援というところに4,500万円ほど予算がついていると思うのですが、今まさに小樽市内も外国人観光客の方の入り込み数が非常に増えてきていると思います。こういうマップの対応ですとか、観光協会の一部でも少し声が上がっているところなのですが、こういうツールへの取組ですとか、あるいは今、長崎市において取り組んでいらっしゃる企画の中では、飲食店のメニューを外国語対応させていけるようなツールづくりのお手伝いといひますか、そういった内容の企画もあるように見受けました。このあたりの内容については、小樽市として何か今後、必要性はあると思うのですけれども、取り組んでいただければどうかというところを少しお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

委員がおっしゃっておられました観光庁による受入れ体制整備支援4,500万円というところで、言語バリアフリー

化調査事業というのを長崎市で行っていますが、これについては小樽市も既存で、もうやっておりますという部分の一つと、それから今後なのですけれども、外国人観光客受入れ体制の強化の一つとして、やはり外国人ウエルカムのお店ですとか多言語メニューがあるお店ですとか、それに SNS を使ってというのはどうか分かりませんが、取組はぜひ必要だと考えておりますので、今後、取り組んでまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今の御答弁の中にもいただきましたとおり、せっかく外国人の方がいらっしゃっても、どうしても受け入れていただけないような店舗、言語の問題だと思うのですけれども、外国人の方に言語対応ができないのだというような店舗が一部あるという声も私の耳に届いております。ただ、そういった言葉のバリアを少しでも解消して、せっかくいらっしゃった外国人の方が楽しんでいただき、かつ小樽の経済の活動にいい形で進んでいくような施策をお願いしたいなと思っております。

それと、観光庁による受入れ体制整備支援ですけれども、私も道内で何かこういう支援の事業をやっているところはないのかなと調べたところ、別海町が今年度、どうやらこの整備支援を受けて事業をされているそうなのです。内容というのは、バタバタの中で私も全て消化しきっていないのですけれども、女性が一人旅をしやすいような受入れ体制をつくっているですとか、非常にそれもまたいいアイデアだなと、よく見ているなというような印象を受けましたので、ぜひ少し調べていただければと思います。

もう一点お伺いをしたいところが、質問が変わるのですけれども、先ほども申し上げているとおり、今、小樽市は、外国人も含めまして、観光客数の入り込みが非常に伸びているところだと思うのです。それについて、今、いろいろお話をいただきましたけれども、小樽市でも取組、対応等を進めていращやと思うのですが、いろいろ他都市の情報などがある中で、今、小樽市は、これができている、これは他都市に先駆けているですとか、ここまではできているけれどもというのがありましたら、小樽ができていることを少しお聞かせいただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

おもてなし、ホスピタリティーの面でできているということだと思ったのですけれども、ボランティア団体が中心になりますけれども、新聞等をにぎわしておりますおたる案内人、それからおたる案内人ジュニアの方々による観光案内、それから小樽観光ガイドクラブでは、ライトアップ散策ガイドツアーを無料で行っていたり、それから観光客のカメラのシャッターを押してあげたりとか細かいことですが、こういったことをメルヘン交差点で、それからごみ拾いなどもやっているということも聞いておりますし、認識しております。

また、イベントの小樽雪あかりの路でも、やはり手袋を外して浅草橋でシャッターを押してあげたり、あつたまるスポットという、特に市外のお客様に芋とか餅を無償で提供しながら交流を図ったりとかというのがおもてなしの事業かなと思います。

潮まつりでは、身体障害者用のトイレを設置したり、車椅子も常備しておりますし、観光協会においてはおもてなし傘ということで、傘を無償で貸し出ししたりもしております。

また、マナーアップ講習とか各種の外国語の語学講座とか、それから委員も出席されたと思うのですけれども、国土交通省、北海道運輸局主催のバリアフリー教室で、身障者への対応で温かさを見せたりと、今年度は 2 回やっております。細かな例でございますけれども、このようなどころができているところかなと思っております。

○産業港湾部長

先ほどの中村吉宏委員の御質問のところでも少し補足ですが、言語バリアフリー化事業を長崎市でやっていますけれども、小樽市でも平成 23 年度に観光庁の事業ということで 3,000 万円ぐらいのオーダーだったかと思いますが、実際に行っております。

もともと小樽市は、以前から道路管理者ごとに標識が違うというのはまずいということで、国道、道道、市道と

合わせた形の表示をしているのですけれども、それにプラスして、この言語バリアフリー化事業では、外国人観光客が、バスですとかそういう公共交通を使って移動できるようにということで、駅その他のところいろいろな表示をつくったところです。

また、マップも英語、中国語（繁体・簡体）、韓国語ということでつくりまして、それもバスの乗り方ですとか JR の切符の買い方を書いたマップで、その著作権につきましては市がもらいまして、その後も増刷いたしまして、非常に好評を得ているところでございますので、このあたりの事業につきましては長崎市に遅れをとっていないかなというところでございます。

○中村（吉宏）委員

では、もう長崎市よりも進んでいるということで安心はいたしました。

少し今のお話に触れてなのですけれども、小樽の観光客、外国人の方たちは、今はどちらかというと、中国ですとかアジア系の観光客が非常に増えているところかなという印象がありましたが、長崎市は、どうやら多国籍でたくさん外国の方がいらっしゃる、こちらは大変なのだろうなという印象を受けたところです。どうやら今、観光協会でも、マップのほうはそろっているようなのですが、これから飲食店のメニューは、先ほど挙がっておりましたけれども、そういった案内を含めたお店の位置情報などを落とし込んでいく何か一歩進んだマップを、今どうしていこうかみたいなお話もどうやらあるようでございますので、ひとつ私からの希望としましては、そういった観光客の方がせっかくいらっしゃっていただけるわけですから、小樽の市域の経済に少しお金を落としていただけるような、そういったサービスを含めた対応もしていただければというふうにお願いしております。

少しお話が戻りますけれども、先ほど小樽市ができていること、結構いろいろな取組をされているということはわかりました。それを踏まえて、今後の課題といたしますか、こういうことにもっと取り組まなければいけないというのがありましたら、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

今、挙げたほかにということだと思っておりますけれども、今後も観光協会が主体となって行っている事業も多かろうと思っておりますので、ここと協力しながらホスピタリティー事業のさらなる拡充を進めまして、市民の皆様のおもてなし意識の向上を図れるような何か施策といたしますか、事業を考えてまいりたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

例えば、第 3 回定例会で私も一般質問させていただきました Wi-Fi の整備というところも、非常に重要な課題かなと。これは他都市ですけれども、先ほどから長崎市ばかり引き合いに出しますが、長崎市でも市内 39 か所ですか、路面電車の電停などに無線 LAN を配備してというようなことが書かれております。こちらの拡充も予算の問題ですとかパスワードの問題というも挙がっていましたが、このあたりについてどうでしょう、第 3 回定例会以降、何か少し検討が進んでいるかどうかお聞かせいただければと思います。

あわせまして、これも一度問題提起をさせていただいたかと思うのですが、やはり今、観光、特に購買の主力地域である堺町通りにトイレがないのですというお話も少し触れさせていただきました。そのあたりの進捗などもお聞かせいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

まず、今、2 点ほど御質問があったと思っておりますけれども、まず 1 点目の Wi-Fi 事業についてなのですけれども、セキュリティーの問題とかは全国的に話題が高まってきておりますが、やはり利便性という部分を重視していかなければならないというところで、今は利用制約という形で、利用の内容を英語版でつくって、今回はパスワードをかけていないので、セキュリティーは若干低いですよということの周知のビラのようなものを機械に張りつけて、それで観光客、外国人の方に周知を図っているというのが、まず 1 点です。

それと、2 点目の堺町通りのトイレの増設についてということで前回御質問がありまして、その後、堺町商店街

の方と一度協議をいたしました。その中で堺町商店街としては、委員とコメントが違って、トイレの要望については望んではいないと。

(発言する者あり)

まだ、やはり観光として、おもてなしの部分についていろいろなことを考えて、市に要望したいことはあるのですが、トイレについては、まだ市は商店街としての要望というのは聞いていないということで、委員とのお話と若干ずれている部分はありますけれども、その部分の、商店街と今後どのような形で市がかかわれるかという協議は、今後も進めていきたいと思えます。

○中村（吉宏）委員

商店街の方からお声が、意見が上がってきていたところなのですけれども、私ももう一度、今後、確認はさせていただきます。ただ、観光客の方からも、そういったお声も上がってくる可能性も十分あり得るところではあるかと思えますので、引き続き、いろいろ私も情報を集めながら、要らないなら要らないで予算はかからないという話でしようけれども、そういう状況にもならないのかなというふうな見方もしておりますので、引き続き、私もいろいろ調べて進めさせていただきます。

◎観光都市宣言の横断幕について

あと、観光に含めて、これで最後なのですけれども、市庁舎の正面に以前「観光都市宣言」という横断幕が掲げられておりました。これが今、別館の北口に移っている状況かと思えます。どうやらいろいろ聞いていきますと、横断幕についても、結構観光客の方の間で賛否があると思うのです。これがあるから記念になるという意見もあります。逆に、歴史的建造物の写真を撮る上で邪魔だという声もあつたりするわけなのですけれども、いずれにせよ、いったんあの位置にあったものが、北口にずれますよとお話は伺っていたのですが、これについては、今、観光振興室を中心に、どのようにごらんになっているかお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

最初の横一文字幕を外したきっかけなのですけれども、相当何か茶色いコーヒーのしみのような、古くなってきたのもありまして、クリーニングしようということだったん外させていただきました。それで、実際、ごしごし洗ってみたところ、古かったものですから、字までとれてくるような、もうぼろぼろの状態でした。

それで、またもう一個予備のもので、少しサイズが長いものがあつたものですからこれにかえようということで、張る位置につきましては、委員がおっしゃったとおり、歴史的建造物の真正面でもございますし、観光都市宣言を別に取り下げられるわけでもないのですので、真正面ではなくて、横のスペースの長さのある西側のバルコニーの前に張らせていただいたという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

状況は、わかりました。ただ、今の掲示している場所についてなのですが、先ほど申し上げたとおり、横断幕の前で写真を撮りたいという希望の方もいらっしゃるようなところ、あの場所で果たして景色として妥当なのかと、記念の写真として残す場所として妥当なのかと、私も少し疑問に思うところなのですけれども、例えば市庁舎に限らず、どこかまちの何かシンボルになるような場所ですとか、そういったところを含めて検討をしていただく余地はないのかなと思うのですが、この辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

そういったことで、観光客もおり立つ小樽の観光の玄関口であります小樽駅前等に張れる可能性はないかということで探ってまいりましたけれども、歩道橋なんかですと期間が半年なりとか限られているのです。それですとまた2度手間になるということもありますので、今後もそういった観光客のお客様とか委員をはじめ、皆様の御意見を伺いまして、よりよい位置を探して、また移動するなら移動するで検討してまいりたいと思えます。

○中村（吉宏）委員

了解しました。せっかくの横断幕ですので、ふさわしい場所を選んでいただきたいというのが 1 点と、私も拝見をしました。ロープで縛ってあるというところは仕方がないのかなというところなのですが、少ししわが寄っているようですので、何とかしわを伸ばしていただきたいということをお願いさせていただきまして、私からの質問を終わります。

○酒井（隆行）委員

◎おたるドリームビーチについて

それでは、代表質問でもお聞きしたのですが、ドリームビーチに関連して、まず確認をさせていただきたいと思えます。

銭函 3 丁目駐車場を始めた経緯ということをお聞きしました。平成 6 年 2 月の高波だとか、それから暴風雪によってドリームビーチ協同組合の浜茶屋の半分以上が壊れたということで、それを受けてということをお聞きしましたが、この銭函 3 丁目駐車場が、平成 6 年以前はどのようなふう管理されていたのかということをお聞きさせていただきたいと思えます。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいま御質問のありました、銭函 3 丁目駐車場を小樽市が管理する以前の状況についてということでの御質問だと思いますけれども、こちらについては、小樽市海水浴場対策委員会で管理をしていたという形で、市が直営で行ってなくて対策委員会でこちらを運営しておりました。現在の対策委員会は、返済のみを行うための委員会となっておりますが、その以前については、環境整備、安全対策及び駐車場の管理・運営、これらの海水浴場にかかわる維持・管理を一手に受けておりましたので、そちらで駐車場の開設を行っていたものであります。

○酒井（隆行）委員

この対策委員会というのは、ドリームビーチだけを管理している対策委員会ということになるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

こちらの対策委員会については、小樽市全域の海水浴場について管理・運営を行っていた対策委員会になります。

○酒井（隆行）委員

小樽市全体に、8 か所ある海水浴場全体の安全管理ですとか環境の整備だとかというのをそれまでは行っていた。現在は、返済のためだけの委員会ということになっているということですか。今は、以前やられていた海水浴場の環境整備というのは、どなたがやられているのですか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

現在の各海水浴場の環境整備及び安全対策は、市が直営で予算措置をして、それを事業者へ委託をかけるなりで対応をしているところであります。

○酒井（隆行）委員

ということは、これも確認なのですけれども、現在の対策委員会の役割というのは返済のみの役割ということなのですね。ちなみにこの返済は、あと 2,000 万円ほどだと思っておりますが、それが終わった後の対策委員会の考え方というのはどのようなふう考えられますか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

債務返済後の対策委員会の活動につきましては、債務の返済のめどがまだきっちり立っていない時点ですので、現在としては対策委員会をどうするかという議論は、まだ行っていないものであります。

○酒井（隆行）委員

これも確認です。そうしたら、まず今は返済のみを行う対策委員会であって、返済が終わった後は、まだ検討は

されていないということなのですね。わかりました。

それで、少し話は戻るのですけれども、平成 8 年から道が前浜の整備を行うという方針を示したため、平成 6 年に行われた復旧工事費用、これが 1 億 5,000 万円の費用かと思うのですが、復旧工事の内容、これは主にどのようなものだったのか、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

大変申しわけございませんが、本日資料をお持ちしておりませんので、細かい資料については述べられませんけれども、まず一つとしては廃材処理が約 1,700 万円かかっております。

あと、砂の搬入という形で約 5,000 万円かかっております。

それと、あとセイロの設置ということで、砂を沖に流さないために砂の中に埋めるものなのですけれども、そちらのほうは約 7,000 万円ということで聞いております。

○酒井（隆行）委員

これも確認です。今、その費用を答弁いただきましたが、浜茶屋が半数以上壊れたという部分の費用には使われていないということでよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいまの御質問の部分なのですけれども、浜茶屋を後ろにセットバックした費用ということでよろしいですか。そちらについては、市は費用負担をしていないことになっております。

○酒井（隆行）委員

わかりました。

あと、貸付金ということを先ほど答弁いただきました。これは、毎年どれぐらいの費用が返済に充てられていて、来年もし開設されれば、何年ぐらいでそれが全部終わるのか、その辺をお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいまの、駐車場の返済額と、あと何年で返済が終わるかということの御質問ですけれども、まず返済の方法についてなのですけれども、まず駐車場収益から管理経費を引いた分を小樽市から対策委員会に補助金として支出しております。その補助金額を返済に充てております。本年の第 4 回定例会で議案として補正予算で提出させていただいたとおり、対策委員会に対する返済金の補助金額については 500 万円です。その 500 万円と現在の予算額から計算いたしますと、完済には、あと 5 年程度かかるものと考えられております。

○酒井（隆行）委員

わかりました。

あと 5 年ぐらいで返済が終わると。駐車場の関連で、少ししつこいようなのですが、その返済が終わった後にどうされるかという部分も、まだ返済が終わっていないからということなのでしょうけれども、あと 5 年と先が見えてきた段階ですから、やはりこのまま市がかかわっていくのか、先ほどの答弁もありましたけれども、対策委員会は、現在は返済に充てるだけの委員会になっているという部分も鑑みますと、やはりそのあり方というのは、そろそろ考えていかなければいけない時期にあるかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

あり方についてなのですけれども、先ほど述べたとおり、まだ完済に 5 年ほどかかる見込みでありますから、その後の計画については、確かにもうそろそろ着手したほうがよろしいのではないかとということで、今、御質問があったのですけれども、それについてもきちんと返済のめどが立った時点で、安全・安心な海水浴場の運営並びに市の経済効果などをしっかり検証しながら取り組んでまいりたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

今の答弁の中で経済効果という部分の言葉がありましたので、話をそちらに移させていただきますが、これまで

経済波及効果の分析というのはされていなかったということで、代表質問でもそういう答弁がありました。

ところが、今回のドリームビーチの今年度の閉鎖を受けたときには、やはり市長からもそうですし、さまざまな部分から経済波及効果があるのではという部分も答弁がありました。この経済波及効果について、これまでは分析をされていなかったということなのですが、これからどういうふうにといいことを、分析方法なども含めてお話しただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいま御質問のありました経済波及効果の分析、方法とか今後の考え方についてということで御質問があったと思いますけれども、まず、経済波及効果の分析の必要性について検討させていただいた上で、海水浴場という限られたエリアは特殊性のあるエリアでありますので、分析の調査方法などについては、他都市の事例などを参考にしながら調査研究してまいりたいものと原部では思っております。

○酒井（隆行）委員

確かに札幌、それから道央圏から多くの方が来られていて、来る最中に札幌を通過して、小樽市とはいえども一番端にあるビーチに入ってくるという部分を考えると、簡単に波及効果の分析というのは非常に難しいと思います。

それで、そのところの答弁の中では、利活用ができるルールをつくった上でということで、市長からも答弁いただいていたのですが、例えばどのようなことが考えられるのかお示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

ただいまの委員の御質問について確認させていただくのですが、経済波及効果の分析の内容をどのようにして活用するかという内容でよろしかったですか。

○酒井（隆行）委員

経済波及効果で、単にドリームビーチの部分についてですけれども、経済波及効果というのは、非常にあの地域性を考えても難しいと思うのです。単に分析をするといっても、分析方法も非常に難しいと思います。単にこれをやったらこういうふうに出てきてとかという話にはならない。それは何でかという、道央圏ですとか札幌を通過して小樽市の一番端にあるドリームビーチにたくさんの方が来るのですよ、20万人、その次の年は14万人ですとか非常に多くの方が来られます。そこに来られた方が例えば小樽市内を通過してそのビーチに行くのであれば、例えばジュース1本買ったりですとか肉を買って浜で遊ぶだとか、いろいろそういうふうに分分析をしようと思えばできると思うのです。しかし、ドリームビーチについては、経済波及効果を考えていきますと確かに答弁いただいたのですが、どういうふうに分分析があるかという根本から考えていかないと、本当に波及効果があるかどうかというのは分析が難しいと思うのです。その辺について波及効果の分析をされると答弁されたので、どういう考え方でやっていくのかという部分を聞いているのです。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

経済波及効果について、今、御質問があった内容は、確かに委員の言われるとおり地域性の問題で、経済波及効果を高めていくというのは非常に難しい問題と捉えております。その中で、代表質問でもお答えさせていただいたのですが、イベントやマリレジャー、物販、飲食などについて、市内の企業による事業展開を図ることなどを想定して、こちらのほうで考えているものであります。

○酒井（隆行）委員

そこが聞きたいところなのですが、海岸というのは北海道が管轄されているところですが、あの駐車場に関しては財務局が土地の所有者で、そこから借りてあそこを使っていますよね。

それで、私が聞きたいのは、北海道の管轄の海岸線を小樽市の経済波及効果のためにいろいろなルールをつくっていくというふうに分分析はされているのですが、例えばどういうことが考えられるのかということを知りたいのです。想定されるのはわかります。イベントだとかマリレジャーだとか物販だとか、それも小樽市の企業

○酒井（隆行）委員

それも理解しますけれども、市内 7 か所ある海水浴場では、それぞれの問題点というのがあると思います。ドリームビーチについては、先ほど経済波及効果のときにもお話をしましたが、やはり少し離れている、特徴のあると言ったらあれかもしれませんけれども、部分だと思います。それぞれ全体の中の協議会というのもしっかりに必要でしょうし、でもこれだけの事案というか事件があって、建物の問題があって、これだけの方がいろいろなボランティアですとか、それから来年度に向けて、よりよい環境で新しいドリームビーチを望んでいる中、去年と同じ体制というか、同じ組合と同じような協議をして、果たして新しいドリームビーチになるかという、私は少し疑問に思いますし、全体の中での協議会も確かに、それは大事なことなのでしょうけれども、ドリームビーチについては、やはりもう少し考えていただきたいと思うのです。

あれだけ大きい砂浜があって、市長も言われていますけれども、良好な砂浜で、あれだけの人が来るという話でいくと、小さいところが悪いとは言っていないけれども、そこと同じように考えていくということ自体に少し無理があるのではないかなと思いますので、これは私からの要望ですけれども、もう少しルールづくりですとか、それから市民の声、市民だけではなく、あそこはやはり道民の財産だとも思いますし、いろいろな方々から吸い上げて、よりよいドリームビーチ、新しいドリームビーチをやっていただきたいと思います。それから、先ほど言おうかなと思ったのですが、例えば隣の Y-BEACH ですとかいろいろなビーチ、あの辺には小さいビーチもありますけれども、私営でやられているというか、もっと言うと許可を出さずに海水浴場みたいな形で使っている方々もいるのは現実なのです。

先ほども言ったように、海岸というのは道民の財産でもありますので、自由に使っていただいてもいいのですが、例えばそこで、これは私が思っていることなのですけれども、駐車場料金をいただいて、そこに入って勝手に使ってくださいというのは、これはやはりいかなものかと思うのです。取り締まれないというか、規制はできないのかもしれませんが、だからこそ、ドリームビーチというか海岸、銭函から新川までのあの海岸は、何とかいい環境に適正な使われ方をされるべきだと思いますので、その部分も含めてルールづくりというのをさせていただきたいと思いますけれども、最後、これを答弁いただいて終わります。

○（産業港湾）観光振興室海谷主幹

今の委員の要望部分もきちんとこちらで内容を精査して、市長が言っているとおり石狩湾にはすばらしい環境がありますので、それらについて検討していきたいと考えております。

○（産業港湾）観光振興室長

委員がおっしゃることは、本当にもっともだと思いますし、せっかくこれから新しいドリームビーチができるというときに、また旧態依然の繰り返しということであれば、何のためのものだったのかというのがあります。ただ、委員も十分御承知のとおり、海水浴場というのは、北海道に届出をすれば誰でもできてしまうという、そういった難しさ、市の管理が全て行き届くわけではないという状況もあります。そういったことをいろいろ鑑みながら、本当に皆さん、道民の方、市民の方が楽しんで海水浴をエンジョイできるような、そういった形にしていきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○酒井（隆行）委員

今、答弁いただきました海水浴場の届出が出されればということでありました。確かにそうなのですが、届出が出ていないところが勝手に駐車場料金を使ってというのは、これもまた逆の問題だと思いますので、その辺も含めて、あの海岸線の有効活用に向けて考えていただきたいと思いますので、よろしく願いします。

○委員長

自民党の質問を終結いたします。

共産党に移します。

○小貫委員

◎港湾の取扱貨物量について

最初に、港湾についてですけれども、昨年の北海道港湾統計年報から、フェリー貨物の敦賀便について説明をしてください。

○（産業港湾）港湾室主幹

昨年、フェリー貨物の敦賀の取扱いについてでございますけれども、昨年、平成26年は、敦賀－小樽間の移出2万5,485トンのみで計2万5,485トンの取扱貨物量ということになってございます。

敦賀につきましては、これは定期航路、定期便ではございませんで、主に冬期間、フェリー、こういった客船につきましてはドック入りするのが通例でございます。これにつきまして、運航会社であります新日本海フェリーは苫小牧でもフェリーを運航しておりますので、苫小牧－敦賀便という定期航路がございます。そういったフェリーがドック入りする場合などで、小樽のフェリーを代船として苫小牧に回すといったようなことがございまして、この場合に本来、小樽－敦賀間は、定期便ではございませんけれども、空で行くのもあれなので、小樽から敦賀に貨物を積んで寄港するといったようなケースが年に数回あるといったようなこととお聞きしております。ですから、今回のこの敦賀の取扱貨物量につきましては、ドック期間中の配船繰りに伴うものということとお聞きしているところです。

○小貫委員

もう少し詳しく聞きたいのですけれども、そうすると苫小牧の便がドック入りしたと。新潟便か舞鶴便かどっかわからないけれども、その便を1回苫小牧に回してから苫小牧から苫小牧－敦賀便として出港しているということではないのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

そのとおりでございます。

○小貫委員

それで、そのほかの定期航路のフェリー貨物の現状についてですけれども、新潟便と舞鶴便の特徴について、説明をしてください。

○（産業港湾）港湾室主幹

新潟便と舞鶴便の特徴というお尋ねでございます。

まず、平成26年の貨物ということで、新潟便につきましては、取扱貨物約341万トン、小樽からの移出につきましては121万トンで、小樽への移入は220万トンほどということになっています。

舞鶴便につきましては、約566万トンの取扱いで、移出が290万トン、移入が276万トンということでございます。このように舞鶴便につきましては移出が290、移入が276ということで、移出、移入がほぼ同程度ということなのですけれども、新潟便につきましては、移出が121の移入が220ということで移出が移入を下回っているといったようなことがこの航路の特徴かということで考えております。

この理由についてなのですけれども、北海道からの小樽港を利用した本州への移出貨物というものにつきましては、基本的に北海道産の農水産物、そういった1次産品が中心となってございます。新潟航路につきましては、主に北関東方面への出荷ということになりますけれども、この航路につきまして、苫小牧等から出ております太平洋側航路との競合がある意味激しいということで、特に北海道の農水産物の中でも釧路ですとか十勝方面ですとか、そういった道東方面の農産物につきまして、小樽まで陸送してからフェリーに乗せるよりも苫小牧方面から船積みしたほうが運賃も安いといったような判断がありまして、太平洋側航路を活用されるといったようなことが多いことから、小樽・新潟方面への移出量が、若干舞鶴方面に比べると下回っているというようなことで新日本海フェリ

一の担当からはお聞きしているところでございます。

○小貫委員

それで、今、港湾計画改訂を進める中で、フェリー航路については利用拡大を目指す、こういう方針なのですが、これまで委員会の中で貨物が増えるように頑張るといような答弁があるわけです。フェリー貨物の減少の理由というのが、結局、苫小牧港に航路が移されたこと、そこに起因するということなのですから、定期航路をやはり小樽港に取り戻すという取組というのは検討していないのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

委員が御指摘のとおり、苫小牧への貨物のシフト、苫小牧に航路ができた、太平洋航路が充実したから小樽の取扱貨物が減ったというのは確かに一面ではあると思います。ただ、その苫小牧航路の貨物を小樽に取り戻すといったことだけではなく、フェリー貨物の取扱い増に向けての取組というのが重要だと思っておりますので、フェリーの営業担当のスタッフの方とも情報を共有しながら、先ほどお話しいたしましたけれども、北海道の農水産物などの小樽航路を活用した取扱いに向けまして、ポートセールスですとか情報収集を今後も連携して行っていきたいというふうに考えております。

○小貫委員

そこがよく見えないのです。どういうふうにポートセールスしていくか。結局、先ほども一部残っている新潟港でさえ移出については、やはり苫小牧のほうが有利だからそちらを選んでいるのでしょうか、ということなのですけれども、現状、ただ単に増やす増やすとってポートセールスを頑張るといだけでは、本当にこの利用拡大ができるのかというのがいまいち見えてこないところでして、その辺を具体的にどのようにやっていく予定なのか、もう少し詳しく、イメージできるようにお答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

具体的にという御指摘ですけれども、なかなか実際のところ、ポートセールスは、そう簡単にいくものではないということでは考えております。ただ、例えば傾向といたしまして、道東の農産物につきましては、そういった形で苫小牧港に地の利があるということでございますけれども、道央圏、例えば後志の農産物につきましても、現状では小樽以外の港から、あるいはJRを利用して本州方面に輸送されているケースも多いといえますか、そういうふうに行われているケースもあるということでお聞きしております。

ですから、具体的な、こういう荷主についてはこういうような形で本州方面へ輸送しているといったような情報をフェリー運行会社と共有して、一つずつそういったところを企業訪問するなりして、何とか小樽港を活用していただけないかといったような働きかけを行ってまいりたいと考えております。

○小貫委員

確かに道東方面の場合だと苫小牧港のほうが有利ですし、今、現状として、例えば道北というか旭川方面へのポートセールスというのは、強化というか、そういう方向性とかはあるのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

現時点では、旭川、道北方面へのポートセールスは行っておりません。ただ、フェリー運行会社の担当者とお話しして出てくるのは、旭川方面の道北方面ですと、苫小牧と小樽というのは同等に勝負できるということで、フェリー運行会社独自でいろいろ取組等はなされているということでお聞きしております。

○小貫委員

それで、苫小牧港ですけれども、日本海側のフェリー航路である新潟、敦賀、舞鶴、この苫小牧港における5年間の取扱貨物量の推移について説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

苫小牧港における日本海側フェリーの取扱貨物の推移、5年間ほどということでお尋ねかと思えます。

北海道港湾統計年報から抽出した数字でございますけれども、新潟航路で言いますと、平成21年が327万トン、22年が334万トン、23年が419万トン、24年が404万トン、25年が412万トンとなっております。

それから、敦賀航路につきまして、同じく21年が874万トン、22年が866万トン、23年が938万トン、24年が909万トン、25年が953万トンとなっております。そして、舞鶴航路につきましては、これは25年のみ、5年間の中では4万トンの取扱があったということでございます。

○小貫委員

先ほどやはり聞いた小樽港の数よりは物すごく多いですね。敦賀なんかで言えば900万トンを超えるという取扱が行われています。

そこで、少し気になったことですが、今、舞鶴といったところですが、舞鶴は、ほんの微妙だけれども取扱貨物があるということで、苫小牧とは定期航路がないはずなのです。この理由については何でしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

先ほど御質問ございました小樽－敦賀の話と同様に、苫小牧でも舞鶴ということで、小樽－舞鶴のフェリーがドック入りする場合に、配船を新日本海フェリーでするわけですが、苫小牧で使っているフェリーを代船として用いるケースがあります。ですから、先ほどのケースと全く逆のことが苫小牧でも行われているということで、これも年に一、二回こういったケースが出てくるということでお聞きしております。

○小貫委員

そうなのだろうけれども、ただ気になるのは、この5年間で平成25年で初めて出て、この25年だけだったと、26年の苫小牧の取扱貨物量を見たら26年も取扱いはあったのですけれども、1970年から小樽港と舞鶴港は定期航路があるわけですね。だから、それだったら同様の21年とか23年とか、毎年ではなくても苫小牧港と舞鶴港で取り扱われているというのがあってもおかしくないのではないかなと思うのですけれども、この数字を見て不安になったのは、やはり新潟港の一部とか敦賀が苫小牧港に移ったように、舞鶴港の定期航路が苫小牧に奪われるのではないかと、そういう不安があるわけなのですけれども、それは現時点でないだろうと言えるのでしょうか。どうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

御指摘のとおり過去のトレンドといいますか、そこまでは見てございませんけれども、フェリー運行会社の担当者ともお話ししたところ、先ほど言ったようなドック期間中の配船練りが主な要因だという回答でございましたし、小樽－舞鶴航路をどこかにシフトすると、そういった考えは現時点では全くないということでお話はお聞きしているところです。

○小貫委員

やはりフェリー航路が、結局、小樽の港湾の主要航路ですから、ここが大事だと思うのですけれども、第2回定例会のときにフェリー航路について聞いたら、フェリー会社の経営判断ということで、産業集積や運送業の集積が進む中で苫小牧を選択していると、こういうことだったのです。ただ、これについて先ほどもあったように、新潟の移出は苫小牧に奪われているだろうということですから、そのまま流れに乗っていったら、小樽港の荷物がどんどん苫小牧港に奪われていくのではないかと思いますので、このことについて、小樽市としてどのように対策を講じていくつもりなのか説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

先ほど答弁させていただいたことと少し重複するのですが、まず、フェリー運行会社との話の中では、小樽は、日本海側航路において非常に大事だということで位置づけていただいております。ですから、貨物の取扱増に向けて、フェリーの営業担当の方と情報を共有してポートセールスなどを行ってまいりたいというのが、まず1点です。

そして、あわせて例えば関西ですとか関東方面に対する移入になりますけれども、荷主に対しても利用促進を働

きかけていきたいということで、今後、フェリー運行会社とも情報共有しながら取り組んでいきたいというふうに考えております。

○小貫委員

もう一つは、私は、この苫小牧とかの関係でいくと、北海道に対しても、やはり一定意見を言っていないとならないのではないかなと思うのです。苫小牧港の港湾管理者は、たしか北海道も入っていますよね。石狩湾新港も北海道が入っていて、要は北海道が関連する、港湾管理者に入っている港に挟まれているのが小樽港なわけです。実際にその二つに貨物が奪われているわけですから、道内の均衡ある発展に立つべき北海道が、やはりみずからその管理者となっているところを中心とするような港湾開発を仮に進めるようであると、地方都市である小樽が打撃を受けることになると思いますので、その辺については、個々の案件になっていくと思うのですが、しっかり北海道と話し合っていたいただきたいと思います。これについては答弁はいいです。

◎穀物関連施設について

次に、小麦についてお聞きします。

荷役機械があるから小麦の取扱いについては小樽が優位なのだというのが以前の当委員会での答弁でした。この穀物の荷役機械について、設置した年や稼働状況、耐用年数などを説明してください。

○（産業港湾）事業課長

穀物の荷役機械についてですけれども、現在、小樽港におきましては、穀物船から保管施設に移送するニューマチックアンローダという荷役機械が2基設置されてございます。1基は中央ふ頭に設置されておりまして、主に麦の輸入、移入で稼働しております。設置年度におきましては、昭和49年に設置されまして、約41年が経過しております。所有者は民間となっております。

勝納ふ頭には2基設置されておりまして、主に麦の輸入、そして移出入、そしてトウモロコシについては輸入、移入ということで稼働しております。設置年度につきましては昭和56年で約34年経過しておりまして、所有者はこれも同じく民間となっております。

なお、この荷役機械に関する耐用年数につきましては、港湾関係補助金等交付規則実施要領に具体的に年数は記載されておりませんが、同じ荷役機械でありますガントリークレーンにおきましては、一般的な耐用年数が20年から30年ということでうたわれておりますので、これとほぼ同等ではないかというふうにして考えております。

○小貫委員

そうなる、想定範囲ですけれども、耐用年数を過ぎている、そう見なくても相当古い荷役機械だというのが明らかなのですけれども、これがあるから有利なのだという話の根拠にするには少し頼りないと思います。

加えて、次に穀物サイロの話ですけれども、218基、18万4,000立方メートルあるということになってはいますけれども、苫小牧港と比べるとこれはどうなのか説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

苫小牧港の穀物サイロの状況についてのお尋ねですけれども、苫小牧港の管理組合に確認いたしましたところ、苫小牧の晴海ふ頭にはサイロが302基、19万150トン、これは小樽では立米で18万4,000立米ですけれども、苫小牧ではトンで表示されております。

それから、苫小牧の中央ふ頭では36基、6万5,160トン、合計で338基、25万5,310トンということで、小樽よりも約7万トン多く、立方メートルですので単純には比較できませんけれども、サイロの基数でいきますと338基の苫小牧に対して小樽が218基ということになってございます。

○小貫委員

そうなる、困ってしまいますけれども、サイロもある、荷役機械もあるから小樽港は有利なのだと、こういうようなことが以前の当委員会の中で出ていたと思うのですが、ところが実際あけてみれば荷役機械は古いし、

サイロについても苫小牧のほうが多いという結果なのだと思います。

それで、次に大豆の関係ですけれども、これも以前の当委員会の中で、北海道全体で 4 万トンから 6 万トンの取扱いがあるのだということです。それで、昨年苫小牧における豆類、大豆だと統計年報に出ていないので、豆類の輸入量は 11 万トン、アメリカが 1 万 8,000 トン、韓国が 3 万トンということで、過去の答弁だと釜山経由で苫小牧に行くということでした。それで、そこから陸送で小樽に来ているというのですけれども、陸送で小樽に来ている分というのはどのぐらいあるのか説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

陸送で小樽に入ってきている分、統計等ではなかなか拾えない数値でございますので、取扱業者にヒアリング等をしてお聞きしたところでは、ここ数年、小樽には年間 7,000 トンから 8,000 トンくらいのオーダーで入ってきているということでお聞きしております。

○小貫委員

それで、過去には小樽港に道内の 1 割ぐらいが入ってきたと答弁されていたのですけれども、これはいつぐらいの話なのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

小樽港への大豆の輸入、主に中国産ですとか米国産のものですけれども、これは 1 割ほどのシェアがあったというのが平成 14 年ごろ、西暦で言うと 2001 年ごろのことということで、その後、減少してまいりまして、平成 20 年ごろには取扱いがほぼなくなったということでございます。

○小貫委員

それで、釜山経由と言っていたのがコンテナ貨物だということだったのですけれども、今、小樽市が目指そうとしているのは、大圏航路を使うのだと答弁されているのは、コンテナ貨物で想定しているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

以前、小貫委員の質問に大圏航路というのがあって、北米からおりてくるというお話をさせていただいたのですが、これはコンテナということではなくて、穀物の一般貨物船、大型貨物船のことを指しております。

○小貫委員

今、大豆とか小麦とか聞いてきたのですけれども、先ほどの質問で答弁があったように、やはりこれが売りだとしたものが古いし、苫小牧と比べたら少ないというような状況です。サイロについても相当古いのだろうと思えますけれども、これが結局古くて途中で壊れたということになってしまうと、せっかく企業誘致を目指すのだとって港湾計画をつくっても、それが意味をなさなくなってしまうと思うのですけれども、この穀物関連の施設の更新について、何か具体的な検討はされているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

穀物関係の施設更新につきましては、荷役機械のニューマチックアンローダは、現在、民間の所有となっております。このため、更新に関する詳細というのは、不明ではございますけれども、所有者側から、当面は補修などの維持・管理を行いながら稼働させていきたいというふうになっております。

○小貫委員

それで、要はこれが例えばだめになってしまったら、港湾計画の予定そのものがオジャンになってしまうわけですから、更新してくれという意見があった場合はどうするのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

基本的には、現在、民間の所有となっておりますので、そういう相談があった場合にはさらに更新していただくようお願いするような形をとることになると思います。ただ、例えば民間にその力がない場合、現在、専用という形で民間所有になっておりますので、もし例えば官が整備するということになりますと、やはり公共的な施設で整備

するような形になると思いますけれども、それについては具体的にどのような形でと相談があつてからの判断になると思います。

○小貫委員

◎港町ふ頭の方譲について

次に、港町ふ頭の方譲についてホームページで募集されているのですけれども、この内容について説明してください。

○（産業港湾）管理課長

港町方譲地につきましては、港町ふ頭の再開発に伴いまして、中心部といひましようか、旧第 1 号ふ頭の倉庫の再編と新たな埋立地を一体としまして方譲を開始したものです。現在のところ、大まかに申し上げて、4本の道路が入りまして、5区画に分けて方譲を開始しました。その区画ごとに南北といひましようか、二つに区切りまして、10区画で当初は販売をしておりました、詳しく言いますと、その区画の中でまた半分に区切っている区画がありますので、少しまた難しくなってしまうのですが、おおむね10区画で販売をしております。現在のところ、大きな区画で五つの区画の方譲と半分の区画で2区画が売れているといった形になりますので、おおむね6区画販売が終わって4区画残っているというような状況になります。

○小貫委員

それで、この港町ふ頭は、コンテナ貨物、RORO船など外貿の中心的な埠頭になると思うのですが、地図で見るとこの埠頭用地に近い部分のAとBというのがあるのですけれども、港湾関連用地を売ってしまうというふうになると、今後、例えばうれしいことに貨物が増えて、コンテナヤードや荷さばき地の拡大に支障を来してしまうということが起きるのではないかと。コンテナを増やすと言いながらヤード拡張の余地は残さないと、何かやる気のない方譲になってしまうのではないかと思うのですけれども、方譲ではなくて、この二つの最も埠頭寄りの部分については賃貸というふうにするべきだのではないかなと思うのですが、これについてはいかがですか。

○（産業港湾）管理課長

委員の御指摘は、一番海側の区画のお話かと思ひます。海側で一つの島を二つに分けて2区画という形で、方譲して、現在も方譲中という箇所になっております。その箇所につきましては、従前から港湾計画の中で説明をしております研究会資料などで、その中ではコンテナの関連用地という形のゾーニングの中に入っている部分になるかと思ひます。その部分につきましても、今、委員の御指摘があつたように、コンテナでの利用を想定し、そして私どもも方譲に当たっては、そのような形で港湾関連業者に販売しようという考えで、現在も売却をせずにそのままになっている場所であります。ですので、方譲につきましては、陸域から順序売却するという形をとっている形になっております。

いずれにしても、この部分については、コンテナ若しくは港湾関連業者に購入をいろいろと働きかけをしておるところになっておりますので、そのような形で現在も方譲の方針を考えているということで御理解を願ひたいと思ひます。

○小貫委員

ということは、今言つた海側のところについては、ただ単に購入したいと申し出ても、今言つた要件に合わないようだと、申しわけないけれどもお断りするということですよ。

○（産業港湾）管理課長

実際、いろいろとお話をいただひているところなのですけれども、今、委員から、お話がありましたとおひ、陸域側から購入のお願いをしているという形になっております。

○小貫委員

◎観光に係る多言語対応について

それで、この問題は最後にしますけれども、先ほど中村吉宏委員からもあったように、長崎へ視察に行ってきました。やはり歴史のある町並みでして、これが非常に観光にとっても有益な部分になっていると思います。小樽の強みは、やはり何ととっても港湾機能を基にした商業都市、港湾都市が発展してきたのが最も小樽らしさであるし、それが観光都市として結びついていると私は思っています、この港湾の問題というのは、やはり経済の中心に置かなければいけないだろうと思います。

それで、先ほど多言語化の話がありました。そういった経過を見ますと、やはり歴史ある景観というのが非常に大事だと思います。同時に案内という面でも重要なのですけれども、ところが歴史ある風情を期待して小樽に来たら、見渡す限りアルファベットだったということになると、これもまた少し残念な思いをしますと思いますので、ソフト事業などで十分多言語化に対応していくことは必要だと思いますが、やはり小樽らしさの景観ということも踏まえた対応をぜひしていただきたいなと思いますけれども、これについてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室長

委員のおっしゃるとおり、やはり私どもが外国を訪れたときに、そこで何を楽しみにするかというのは、そのこのまちの独特の風情ですとか独特の文化ですね。ですから、今おっしゃられたとおり、例えば多言語化で全ての看板の下に多言語があるということでありまして興ざめといった状況になると思います。そういった意味で、港町小樽ということで、これらを基本にしたところで観光都市として発展させていきたいと思っております。

○小貫委員

◎中小企業振興基本条例について

中小企業振興基本条例に関連してです。

本会議で新風小樽の高橋龍議員の一般質問に対して、この中小企業振興基本条例の制定について、中小企業家同友会と連携して検討を進めているという答弁がありました。現状の検討段階を示していただきたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

中小企業振興基本条例の現状の検討状況ではありますが、これまでも中小企業家同友会など関係者と意見交換を進めてまいりましたが、先日の本会議で市長からも答弁いたしましたとおり、制定に向けて検討を進めることといたしましたので、この案件に詳しい学識経験者を講師に招いた講演会に参加して御意見を伺ってきたほか、同友会などと協力して、まずは検討ワーキングを組織していきたいと考え、準備しているところであります。

○小貫委員

それで現状、今、中小企業振興に関連する会議、委員会、審議会、どんな形でもいいのですけれども、どのようなものがあるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

委員会、審議会はございませんが、会議については小樽市主催の小樽市商工振興施策説明会、また、同じく小樽市主催金融担当者会議、小樽商工会議所主催金融懇談会、北海道経済部中小企業課主催後志地域中小企業支援ネットワーク会議、そして北海道後志総合振興局主催の後志総合振興局産業・雇用施策会議、このようなものとなっております。

○小貫委員

今の話を聞いていると、何か一つ一つ個別の案件についてどう対応していくかみたいな会議かなと受け止めたんですが、この基本条例のことで先進的だと言われているのが東京都墨田区の取組なのですけれども、この条例に向けた墨田区の取組について、少し説明をしていただけますか。

○（産業港湾）産業振興課長

先進事例である東京都墨田区の取組について説明します。

墨田区では、中小企業振興基本条例を昭和54年に制定しております。これに先立ち、52年から53年にかけて、製造

系事務所約9,000社を対象とする中小製造業実態調査を実施いたしました。

また、53年から54年には、卸売業、小売業を対象とする商業関係実態調査を実施しております。

また、条例制定後も、条例の精神を実現するための具体的な施策を展開しております。

主な内容としましては、60年からは産業のイメージアップ「3M（スリーエム）運動」を展開、これは墨田区を知ってもらうためのミュージアムの設置、技術継承者を育成するマイスター運動、ものづくり現場と売る店を一体にした工房ショップといった内容となっております。

また、61年には、10年、20年先を見据えた産業ビジョンとして産業白書を発表し、区内の産業の今後の方向性を打ち出しております。

そして、63年は工業振興マスタープランを策定し、「地域産業を牽引する“フロンティア人材”の育成」「経営革新を目指す企業群の創出」「ニュービジネス・ベンチャー・新規創業等の集積の形成」といった三つの戦略を打ち出しております。

○小貫委員

時代に合った取組をしながら、条例の制定に向けて、ただ単につくるというのではなくて、実態をしっかり調査したというところが、やはり墨田区のすごいところだなと私は思っております。それで現状の検討段階を示していただきましたけれども、タイムスケジュールと議会との関係はどのように考えているのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

中小企業振興基本条例は、中小企業にかかわる小樽市の基本姿勢を示す理念条例であり、企業支援の意義などを明文化した重要なものと認識しております。ですから、スケジュールとしましては、拙速に進めるのではなく同友会など関係者の御意見を聞きながら、まずはたたき台となる素案を作成し、それを基にしてまた御意見を伺うような形で進めていきたいと思っております。ですから、議会に対しても早めに素案をお示しして御意見を反映させていければと考えております。時期的には、平成28年度中に一定のめどが立てられればと考えているところであります。

○小貫委員

丁寧やっていくということと、平成28年度中というような内容だったと思いますけれども、それで現在の第6次小樽市総合計画の基本構想で、「積極的に企業誘致を進めるとともに、進出企業と地場企業との連携を図り、新たな事業展開や受注機会の拡大など地域経済への波及効果を高めます」とありますが、この具体化はどのようなことが行われているのか説明してください。

○（産業港湾）荒木主幹

企業誘致の推進につきましては、平成24年に東京での企業立地トップセミナー、25年に企業立地促進条例の改正、また大阪でのトップセミナー、さらに本年は三大都市圏の企業を対象に設備投資動向調査を実施し、誘致推進に努めているところであります。昨今は、東洋水産株式会社の北海道工場や横浜冷凍株式会社の冷凍・冷蔵倉庫、また、株式会社コトメンフーズの北海道内の拠点工場の新設など、大手の工場等の立地操業が行われているところであります。特に、食品製造業においては、原料の調達から製造、輸送、それから販売から最終的には廃棄物処理というような過程がございますので、私がこれらの進出企業の方とお話をさせていただいている中では、市内中小企業との取引の拡大ですとか企業間連携など、小樽に目を向けていただいていることもお聞きしておりますので、この点については、少なからず本市地域経済への波及効果があるものと受け止めております。

また、東洋水産北海道事業部におかれましては、札幌新港西自治会の銭函分科会の会長も務めていただいているところであります。銭函4丁目、銭函5丁目、この企業間の連携に寄与していただいているところでもございます。

○小貫委員

もう少し具体的なことをお聞きしたかったのです。例えば進出した企業がこれだけ地場企業と取引ありますよと、具体的などころでどこまで出せるかというのは企業との関係があるので厳しいと思いますけれども、新たに外から企業が来たことによって、地元企業との今答弁した連携という部分がどのぐらいあって、それがどのぐらい地域経済への波及効果があったのかということについては、何か数字で示せるようなものはあるのでしょうか。例えば、今、答弁でよく東洋水産の例が挙がってきますけれども、東洋水産は、こういう取引先でももとの地場企業と取引があって、そこからこれだけの仕入れをしていますよとか、そのような何か話というのは、1企業でやってしまったらまずいのであれですけれども、説明できるような資料というのは何かないのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

大変申しわけございませんが、数値的に説明するという事は難しいと思っておりますが、今回進出された企業におかれましても、中小企業ということにはなりませんけれども、例えば原料ということであれば、小樽にも原料製造メーカーがございますし、そちらとの取引などもございますということをお聞きしております。それから、小樽に進出してくることによって、いろいろと担当の方ともお話をしているのですが、こちらから例えば廃棄物処理の関係の企業を紹介する中で小樽の業者を使っていたりとか、そういうようなことで、一つ一つ細かい点ではございますけれども、先ほども申しましたように少なからずそういうところからも、特に小樽の企業に目を向けていただいているということも申し上げたのですが、せっかく小樽に来たということで、企業側もそういった意識というか、そういうようなものを持ってやっていただいているというところでは、地域経済への効果というものはあると思っております。

数値的なものでは、大変申しわけございませんが、はじくのは難しいものと思っております。

○小貫委員

それで、同友会主催の勉強会に各会派から出席していただけたのですが、そこでまとめのほうで、条例をつくっただけでは何も変わらないと、つくるまでが大変なのだし、つくった後も大変なのだということで、結局プロセスも含めて非常に大切なのだということだと思っておりますが、具体的に、今、推進していく上で、同友会と検討しているという何か最初の答弁でしたけれども、それ以外にどのようなメンバーで、この条例の内容、具体化策について議論していく予定なのか、この辺をお答えください。

○（産業港湾）産業振興課長

条例制定に向けては広く御意見を聞きながら進めていくことが大切でありますので、市内の経済関係団体、商工会議所、商店街連合会をはじめ、さまざまな関係者の御意見を伺って素案をつくり、さらにその素案を各団体内でも十分論議していただいて、成案に向けて固めていくというイメージで進めてまいりたいと考えております。

○小貫委員

さまざまと非常に広いところで、今はその程度までしか答えられないということなののでしょうか。そういうことでしたらわかりました。

◎歩行者通行量調査について

まず、今、報告があった歩行者通行量調査について、この調査方法について、人数は何人で行っているのか、どのように計測を行っていくのか、このいただいた資料と報告だけではイメージが湧きませんので、具体的に説明していただけますか。

○（産業港湾）三船主幹

調査方法の説明をいたします。

まず、人数についてですが、産業港湾部の職員5名で行っております。1人で2地点、二つの地点を受け持ちまして、朝の9時台から夜の18時台まで12の時間帯がありますが、その1の時間帯当たり、1か所目で、まず20分計

測します。それを記録して、計測機器を持って移動をします。二つ目の地点で、また20分計測して、その結果を記録するという、これが、今お話ししたのが一つの時間帯の中で行う作業になります。それを12時間ですから12回、計測は都合24回やるような形になります。

○小貫委員

市職員が直接やっているということで、24回、えっちらおっちら移動しながらやっているということでした。非常に大変な御苦勞だと思えますけれども、それで一つ不可解な表現があったのが人口減少のところなのです。まち全体の人口が減りましたよということが歩行者量につながるというのはよくわかる話なのですが、ただ、このウイングベイ小樽周辺というのは、ウイングベイに行くのは何も市民ばかりではなくて、ここでこの部分が人口減少していると分析することに何の意味があるのかなと思うのですが、この理由について何かありますか。

○（産業港湾）三船主幹

まず、歩行者通行量減少の大きな要因の一つには、人口減少というものが挙げられます。中心商店街周辺の人口の減少が、この調査の結果に与える影響を見るために、周辺人口の減少をこちらにパーセンテージで表していますが、その中心商店街に最も大きな影響を与えたと言われるウイングベイにつきまして、その周辺にそれでは居住人口を呼び込めたのか、呼び込んだか、又は周辺の人口減というものに歯止めがかかっているかどうかといったことを推察するため、参考として以前から数値を掲載しているというものでございます。

○小貫委員

以前から載せているというのはわかるのですが、現状、これは意味があるとお思いなのでしょうか。

○（産業港湾）三船主幹

現状ということでもありますけれども、以前の数値も調べてみましたら、以前は、ウイングベイ周辺のほうが減少率は少なかったのです。こちらにも記載しましたが、ここ2、3年、潮見台1丁目の減少が大きいと。これは、官庁の宿舍がなくなったというのが影響しているようなのですが、その部分が影響しまして、下げ幅が大きくなったということで、今、委員がおっしゃったとおり意味があるのかと言われたら、それにお答えできないというか、掲載について、この状態が続くのであれば考えなければいけないかなというように感じております。

○小貫委員

たぶん私の見解を述べると、恐らく中心部の歩行者量が減ったと、これはウイングベイのせいだと、こういう批判が高まります。そうすると、いや、そうではないと。ウイングベイ周辺は人口が減っていないのだと、中心部の人口が減っているから歩行者量が減ったのだと、こういう説明の資料に当時は恐らく使っていたのだろうと。ただ、今度続けていくと、半径1キロメートルとしたものだから、少しウイングベイから離れたところも含めると、結構減少が大きくなってしまったと、そういうことではないかなと思えますけれども、それはいいです。

それで、市職員がやっているということでして、これは非常に大きな意味を持つなと私は思っています。要は委託というか、外に委託していたら、ただ数だけ数えるということになると思うのですが、そうではないということなのですね。

それで、もう一つは分析として欲しいと思うのは、札幌の影響というのが掲げられています。この影響が、一番大きいのは、恐らく札幌に買いに行く元気のある若年層だと思うのです。そこで若年層が札幌の影響を受けているのか、高齢者も含めて受けているのか、その結果、歩行者量としてはどうなのかということと、特に年齢を外見で判断するというのは非常に難しい話なのですが、若年層とか高齢層とかで、そういう区別の集計はとっているのでしょうか。

○（産業港湾）三船主幹

若年層と高齢者層といますか、その区別ということだと思いますが、委員がおっしゃるとおり外見で判断するのは非常に難しいという部分もございまして、この調査におきましては、過去から現在に至るまで区別して集計と

いう形はとってごさいません。

○小貫委員

それでは、市民とか観光客という区別はどうなのでしょう、これも外からでは難しい話なのですが。

○（産業港湾）三船主幹

こちらのお尋ねにつきましても、観光客かどうかお一人お一人にお尋ねするわけにもいかないものですから、あくまで参考にしかならないものでありますが、まず観光客の皆様に人気のあるお土産品の袋を持っているか、また、観光マップですとかガイドブックを持っているか、それから旅行用のキャリーバッグやスーツケースなどを持っているか、それから観光バスからおりてくる方、あとはこれも判断が難しいのですけれども、方言でおしゃべりしながら歩いている方ですとか外国語を話す方といったような部分で観光客だろうと思われる方につきましてはカウントをしてごさいます。

○小貫委員

そのカウントというか、その結果、歩行者量は数でわかるのであれなのですけれども、大体でいいのですけれども、観光客のこの歩行者というところでいくとどのような傾向があるのでしょうか。調査した市の職員の主観によるところが大分あると思うのですけれども。

○（産業港湾）三船主幹

確かに、見る者の主観によって左右される部分はあるとは思われますが、私の主観から述べさせていただきますと、当然、平日よりも休日のほうが観光客の皆様の割合というのが多いという部分、それから、これも本当に参考にしかならないと思いますが、休日であれば、4、5人に1人は観光客と思われる方がいらっしゃいます。平日は、10人いたら1人かなというような、1人、2人というようなイメージで捉えております。

○小貫委員

そうしたら、最後に要望だけ言いますけれども、ぜひそうやって市職員の方が感想を自分でお持ちでしたら、参考意見としてここに、実際やってみていつもどう違うかとか、そういうのを載せてくれると、これは数字では把握できないけれども、そういった傾向なのだというのが我々としても参考になるし、商店としても参考になるのではないかなと思いますので、まずそういうことを要望いたします。あと、天気の影響を受けるという点で、一つは調査日に天気を入れてほしいということと、あと金曜日がいいのか天気を選ぶのかという話になってくると思うのです。金曜日を今調査していますけれども、天気が晴れの日を主に指定してやったほうがいいのか金曜日がいいのかと、その辺も検討していただきたいなと思います。

あと、グラフについても総通行量が出ていますけれども、これは、ぜひ、春と秋に分けたところでそれぞれ四つのグラフで出してくれると、春はこうなって、秋はこうなってというのが傾向として見やすいかなと思いますので、それだけ要望して終わります。

○委員長

共産党の質問を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 58 分

再開 午後 3 時 17 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。

公明党に移します。

○秋元委員

よろしく申し上げます。

◎小樽港物流促進プロジェクト事業（ロシア沿海地方訪問）について

まず、ロシアの沿海地方への訪問についてなのですが、先ほど輸出の新規の可能性ということで、一般食料品ですとかサイディング、建材などが見込まれるのではないかとのお話をいただきましたが、まず、ウラジオストクですとかナホトカへの日本からの航路というのはどのような状況なのか。

○（産業港湾）港湾室主幹

沿海地方、特にウラジオストク、ナホトカへの日本からの既存航路ということでございますが、定期航路ということではウラジオストク向けには、例えば境港ですとか新潟、あの辺からかなりの本数のフェリー、RORO船等が行っているということで押さえております。

それから、ナホトカにつきましては、以前はフェリーがあったのですが、当時のペレストロイカ以降のソ連の解放に伴って、昔、ウラジオストクが軍港だったわけなのですけれども、それが商業港として開放されるようになり整備されるようになったということで、ナホトカからウラジオストクにシフトするようになって、今、日本から定期的な航路というのはないのかなと。在来船はあるということでお聞きしておりますから、ウラジオストクと日本間の定期航路というのはいかなりの本数があるということで押さえております。

○秋元委員

では、新規の輸出の可能性というのは、ウラジオストクということでいいのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

ウラジオストク、背後圏も含めると人口が60万人ほどということでございます。ですから、かなり量販店等もありますので、先ほど説明させていただいた一般食料品ですとか日用雑貨というのは、そういうことになります。

ただ、ナホトカも20万人近くの人口がおります。そして、小樽と姉妹都市を提携しておりますのは、かつて例えば原木の取引ですとかそういったことがあった港で、今は石油ですとか石炭の取扱いを非常に伸ばしている、内貿が増えているという港でございますことから、ナホトカについても、商圏人口はウラジオストクに比較すると少ないのですけれども、そういった取引での可能性を探っていききたいということで考えております。

○秋元委員

では、ナホトカについては、当然、新規航路の開設も含めて考えていくということでいいのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

それが一番望ましい形かと思えます。ウラジオストクはRORO船定期航路があつて、ナホトカには、今、在来船が行き来していると。ただ、在来船も結構な頻度で行き来しておりますので、それが定期航路という位置づけにならなくても、頻繁に行き来する在来船という形でそれは維持していきたいということで考えております。

○秋元委員

それで、先ほど情報発信ということでお話しされていきました。新規で取扱可能といいますか、一般食料品ですとか建材関係ですか、そういうものについてどのように情報発信をされていく考えなのか。また、例えば小樽市内ももちろんですけれども、周辺の地域の新規開拓できそうな物品についての取扱業者といいますか、その辺の調査というのは、もう既に何か蓄積されているようなものというのはあるのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

まず一つ目、情報発信についてですけれども、答弁でもさせていただきましたが、例えば既に行ったものとしたしましては、市内の水産加工関連の団体と情報交換の場を設けさせていただいたり、港湾関連団体と情報交換などを行っております。今後も、こういうような機会があれば情報発信をしていきたいということで考えております。

2 点目ですけれども、今回、そういう形で現地を訪問いたしまして、先ほども説明させていただきました、現地に北海道銀行ウラジオストク駐在員事務所というのがございまして、そこが思っている以上に精力的に、金融機関という枠を超えて、どちらかというとならぬと商流を生み出すような、そういう商社的なことで現地と北海道とのマッチングというものに取り組んでおります。ですから、そういった機能、ネットワークを生かして、小樽にはこういうような物流があって、現地とこういう結びつきが可能だよといったような情報発信をこれからもやっていきたいということで考えております。

○秋元委員

その情報発信の方法について伺いたかったのです。どういう考え方なのか。

○（産業港湾）港湾室主幹

情報発信の方法ということなのですけれども、やはりこちらでそういった情報発信をできるような、一つは例えばセミナーですとか勉強会ですとか、そういったものを機会があれば開催したいということで考えております。

それからもう一つは、先ほど委員から御指摘あった、例えば小樽あるいは近郊で輸出可能性がある先、そういったところを今後もまた掘り起こしいたしまして、例えばウラジオストクでこういう商売の可能性があるとというようなことを情報発信できる機会があればしていきたいということで考えております。

○秋元委員

輸出可能と思われる物品があるということは、当然小樽だけではなくて、ほかの港湾を持っている方々もそういう情報というのは、たぶん入手されていくのだらうなと思うのですけれども、そのときに小樽港から輸出をしていくということを考えれば、やはり機会を見てというよりは積極的にその場所をつくっていかねば情報発信もなかなかかなわないのかなと思うのです。要するに、業者が待っている状況に合わせて、こちら側から提供するのではなくて、積極的に小樽市から情報を提供していくというふうにならないと、数年後には、ほかの例えば境港なんかウラジオストクと取引があると、航路があるということですから、そういうところもやはりそういう可能性がある建材ですとか一般食料品については、当然とりに来る可能性は大きいわけですから、やはり積極的に取り組んでいただきたいなと思っておりますが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

私から機会があればという形で答弁申し上げましたけれども、消極的という意味ではなくて、そういうふうには接する機会等を探りながら発信していきたいということでは考えてございます。あくまで我々は、物流を担う港湾というセクションでございますので、例えば市の中で輸出等を担う部署とかもございまして、そういったところとも情報交換しながら、できるだけ幅広く業者に情報提供していくような形で取り組んでいきたいというふうで考えております。

○秋元委員

わかりました。

◎歩行者通行量調査結果について

それで、もう一つの歩行者通行量調査結果について伺います。大体はお話しいただいてわかっている部分もあるのですけれども、確認のために質問もさせていただきたいのですが、まず今回の調査は10地点で調査を行っているということで、先ほど調査方法についてもお話しいただきました。各調査時点での状況といいますが、これはざくっとした数字、春と秋とかそういうような形、平日、休日という形でしか載っていないのですが、私としては各地点での状況がどのような状況なのか知りたいなと思ったのですけれども、その辺の情報というのを載せていない理由をお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）三船主幹

今お話がありました各地点での状況といいますが、調査結果について知りたいと、それが載っていない理由は何

かということでございます。

まず、この調査につきましては、1年間の中で4日間しか行ってございません。ですから、中心商店街の、比較しているのは七つの地点で比較してございますけれども、その合計の数値であれば、大まかな傾向としては十分示すことができると考えておりますけれども、個別の商店街やその地点の数値を挙げていきますと、その数値自体がそれぞれの商店街の、その地点におけるふだんの数値といえますか、それがいつもの実態だよと捉えられるおそれがあるということで、商店街の皆様が公表することに対して賛同をされないというのが理由の一つでございます。

○秋元委員

実は、この委員会が始まる前に先輩の議員などに聞いたら、やはり当初から公表されていないというお話で、以前からそういう話も出ていたということなのです。要するに議論する上で、時間帯によってどういう変化があるのか、今おっしゃったように、確かに1年中調査しているわけではないですからスポット的な数字でしかないのですが、ある意味その数字から見えてくる部分というのはあるのかなと思うのです。ただ、せっかくその調査をされて、ある意味まとめていただいているわけですから、その辺も提示していただいで議論できないのかなと思ったのですが、先ほど商店街からも公表についてはあまりいい返事をいただいでいないということなのですが、商店街にこの数字を提示して、商店街では何か活用されているようなことというのはあるのですか。

○（産業港湾）三船主幹

各商店街に対しましては、各地点の数字、さらには例えば余市方向に何人で、札幌方向に何人だったですか、その中で観光客が何人いたと思われるといったような詳細につきまして御報告をさせていただいているところです。それは、調査地点となった商店街に対して、その部分だけをという形で、三つの商店街に対して三つの商店街全部をということではございません。商店街サイドとしては、私がよく聞きますのは、人の流れによってやはりあいている店舗というのがございまして、そちらにどのような業種を商店街として誘致をすればいいかというような話をする際の基礎というか、それに使われるということと、あとは、平日と休日とでかなり大きな差も出てございますけれども、イベントの組立て、企画をする際に、今、土日でやっているのを金土でやるとか、そういうような新たな企画をする際の参考にしているというお話も聞いてございます。もちろん、毎年、データを提供しておりますので、それを長い目で見て長期的な計画を立てるといった際の資料として扱っているというお話も聞いています。

○秋元委員

先ほど小貫委員の話もありましたけれども、観光客の動向ですとか、例えば市民と思われる、はっきりなかなかな区別というのは難しい場合もあるかと思っておりますけれども、せっかくそこまで調査をされて、商店街にしかこの資料として提示をされなくて、商店街のための調査になってしまつては、非常にもったいないと思うのです。庁内の中では、その数字はどのように活用されていますか。

○（産業港湾）三船主幹

庁内での活用というお尋ねでございますが、関係する部、課に対しまして提供しております。中心市街地の歩行者というのは、人口対策などの基礎データにも使えるかということで総務部企画政策室、それから先ほど来、観光客のカウントについて申し上げますけれども、当然、そういったデータとして観光振興室にも提供しておりますし、また、まちなかの人の動きという部分で産業振興課にもかかわってくる部分がございますので提供しております。そして、中心市街地の基本計画というものを小樽市も平成25年度まで計画立てて進めておりました。そういった関係で、建設部のまちづくり推進課にも提供してございます。

○秋元委員

今後、人口対策会議もできまして、庁内でもいろいろと対策会議の中で活用されているとは思いますが、議会の中でも、やはりせっかく調査された結果を生かしながら、議論の資料にするというのは非常に重要だと思

ます。私は経年の中でどのように、ただ人口が減っていて、春と秋で通行量がどれだけ変化があるかということだけではなくて、せつかく定点での数字も押さえているわけですから、そこも見ながら、議会としても、私個人としても分析しながらいろいろな意見を言わせていただくような機会ができないものかと思うのですけれども、今後、商店街の方に対して開示をお願いしていくといえますか、了解を得るような取組をされていく考えはあるのですか。

○（産業港湾）三船主幹

地点ごとのデータの開示ということですが、報告させていただいた中にも今年は大きなニュースとして、長年の課題でありました稲一再開発ビル跡地が小樽掖済会病院の開院と、それからサービス付き高齢者向け住宅の開業ということで大きな転換をしたと、こういったきっかけもありましたので、各商店街には、これからデータをお持ちしてお話をさせていただくこととなりますので、その際に、委員がおっしゃったような働きかけをしてまいりたい、そのように考えております。

○秋元委員

ぜひ、いいお知らせがいただければと思いますので、よろしく願いいたします。

◎ひき船について

それで、次にひき船に関して、質問させていただきます。

実は、地方港湾審議会の中でも、水先人会の方からお話があったのですけれども、小樽市の所有しているたてい丸、地港審の中では、かなり老朽化していて新しいものにかえてほしいといえますか、あまり詳しい話ではありませんでしたけれども、そのような要望もしておりました。それで、要望書も出されているということだったので、まず水先法にかかわる小樽市での水先人の登録の状況はどのような状況ですか。

○（産業港湾）管理課長

水先人の登録の状況ということでの御質問ですけれども、現在、小樽水先区に水先人会というものが設置されております。その中に3名が登録ということで、ホームページでも出ておりますし、小樽市としても、そのような理解をしているところです。

○秋元委員

その水先法というのも私も詳しく知りませんが、少し調べますと、1級、2級、3級と区別されていて、その中で取扱いといえますか、対応できる船のトン数なども定められていますけれども、3名の方の資格の級数はどのような形なのですか。

○（産業港湾）管理課長

3名所属がありまして、3名とも1級水先人ということで、制限はない一番上の免許といえますか、そういう扱いの方になっております。

○秋元委員

それで、主な水先業務というのは、どのようなものなのかお聞かせください。

○（産業港湾）管理課長

水先人の業務ということなのですが、なかなかホームページを見ても実際に出てこないのが本音のところですが、それで、国土交通省のホームページを参考としてお話をさせていただきますと、航行がふくそうする水域を航行する際や入出港の際、その水域の特性を熟知し、船長にアドバイスをする役目、アドバイスをする人という形での水先人の位置づけになっております。

○秋元委員

私が記憶しているところでは、数年前までは、たしかひき船が2隻あったと思いますけれども、今は1隻で石狩湾新港と供用しているような形だったと思います。先ほどお話しさせていただいた水先人会の方から、かなり老朽化しているというお話だったので、実際、現在所有しているひき船の年数といえますか、どのような状

況なのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

現在、たていわ丸という名前でも私どものひき船と呼ばせていただきますけれども、来年、平成28年8月末をもって船齢が30年になるということで、非常にもう高齢化といったらいいのでしょうか、何かそろそろ制限になるのではないかというふうな、老朽化が進んでいると判断しているところです。

○秋元委員

それで、約30年ということで、この年間の維持管理費といいますか、維持補修費といいますか、実績といいますか、昨年でも構いませんけれども、状況はどうでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

維持費そのものというのが、今、運航と保守があわさった形になっておりますので、委託料としては5,297万円という金額になっております。維持費そのものは、済みません、持ち合わせていません。

あと、今のこの維持費という質問の意味を考えさせていただいて、いわゆる経営といいたいでしょうか、ひき船の経営としてのお話をさせていただければ、平成26年、客船がたくさん入った年になりますけれども、今言いました金額も含めて、維持費の合計、保険料だとか操船をする人、それから船の借り賃、用船料と申しますけれども、それと重油がA重油というのをかなりの量をたいていまして、合計しますと9,207万9,000円ぐらいで、それに伴いまして、収入が逆に入ってきます。収入が8,564万1,000円で赤字として643万8,000円程度が出ているといったことなのですけれども、これが26年、今申し上げたとおり客船が41隻入ってきましたので、非常に収入が高い年でした。もう一年ちょっと繰り上がらせて25年で説明させていただきますと、この年は、逆に船検の中間検査という費用が車と同じように車検のような形で、その費用がかかった年になっています。それで、そのかかった費用が大きくて9,960万円、収入は逆に少なく5,635万2,000円ということで、赤字が4,324万8,000円と、私としては、私見ですけれども、毎年約2,000万円の赤字になるというような形で押さえている業務と考えております。

○秋元委員

委託されているということなのですけれども、赤字の取扱いといいますか、毎年約2,000万円の赤字だということなのですけれども、この赤字は、今、委託ということで、どのような取扱いとされているのですか。

○（産業港湾）管理課長

委託料につきましては、必要な見積りといいたいでしょうか、そういう部分の中で必要経費として支払をさせていただいています。ただ、その形になりますと、先ほど申し上げた平成26年で600万円、25年で4,300万円分の赤字が出ておりますので、これにつきましては港湾整備事業特別会計全体での支払を考えております。26年、25年につきましても、両会計黒字で一応終わっておりますので、ほかの上屋の収入ですとか港湾施設用地の使用料、そういうもので補っているのが現状でございます。

○秋元委員

港湾整備事業特別会計全体で見ると赤字になっていないということなのですね、わかりました。

それで、水先人会の方からは、先ほども言ったとおり老朽化していて新しいものにかえてほしいというお話があったのですけれども、たていわ丸、今は3,500馬力だということなのです。ただ、水先人会の方々がおっしゃるには、近年の例えば大型のクルーズ客船などの入港によって非常に力不足で、馬力が足りないのではないかというお話をされていて、要望書の中にも細かくその分析した数字なども入れてお話をされているところがあるのですけれども、実際どうなのでしょうか。これから、来年の28年8月で約30年を迎えるということなのですけれども、更新するに当たって、たていわ丸というのは、たしか中古で購入されたということなのですけれども、今後、新造船にする考えがあるのか、それとも改めて更新する際には、また中古の船なども考えられるのか。ただ、水先人会の方々がおっしゃるには、力不足だということで、4,000馬力以上の船が必要なのだと。ただ、中古市場には4,000馬力以上と

いうのではないよというお話だったのですけれども、その辺の認識というのはどうでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

数多くの質問が出ましたので、まず、この経過から説明申し上げたいと思います。

たていわ丸につきましては、先ほど申し上げたように平成28年8月で30年を超えるということで、まずは中古船で検討を開始しました。それで、今、たていわ丸の全長が33.9メートルということで、小樽港の特有のくし形、第3号ふ頭だとか第2号ふ頭がありますので、その間で作業をしなければいけないということで、中古船を探すにしても、この33.9メートルを超えて、いわゆる高速といいたいまいしょうか、ほかの場所に行くのに早く行けるひき船が最近はやってきておりまして縦長になっています。ですから、中古船を探すに当たっても、33.9メートル以下のひき船で、現在の出力3,500馬力を超えるような船ということで25年から調査を開始しました。

その中で、今のところ、何度か当委員会でも説明していますが、5隻の候補船が見つかりまして、それらのコンディションのチェックだとかそういうのをしてきまして、なかなか相応しないものが多かったと。最終的に現在のところ1隻が残りました、その部分につきましても、道外のものですので北海道仕様ですね、暖房だとか、また航行に当たっての試乗したときに受けた船長等の考え方がありますので、そういう部分で改良したときの費用というのが出てきます。そうすると船の費用と購入した費用を考えますと、毎年市の、今話しました支払の額も出てまいりますので、そういう面での全体の費用の検討も必要になってきますので、今のところは、検討を行っている最後の1隻については、最後の費用の検討を行っているというところになっております。

それで、あと出力についてのお話です。

出力につきましては、石狩湾新港のLNG船の検討、それから大型客船の、今お話がありました12万トンクラスの大型客船のひき船の検討を昨年、大型客船の安全委員会ということで、委託をかけたままやっております。水先人も委員で入っていらっしゃるのですが、そのときは、まず客船の場合のときは直接シミュレーションにも参加していただいて、今のたていわ丸も参加した中で問題ないということで、その委託については終わったところでは、

また、私が前に石狩湾新港におりましたので、少し新港のことも話させてもらいますと、LNG船の12万トンの部分につきましては、19年、私が出向する前の年ですけれども、そこで同じように委託をかけたまま、それでその4隻体制でやりますよということの検討になったのですが、そのときもたていわ丸の作業でオーケーで、新たに2隻追加ということで、それに合わせた船を今は北海道ガス株式会社で配備しています。ですから、この委託二つの中では、もちろん小樽水先区の水先人が参加した中で、今のたていわ丸でオーケーという形で回答をいただいているのが現状だと認識しています。

そのようなわけで、今のところ、現状としては、いわゆる新しく導入するに当たっては費用の算定をしている最中、そして能力については、たていわ丸以上のものを検討しておりますので、現在のたていわ丸でシミュレーション上はオーケーという形になっているものと考えているところです。

○秋元委員

それで、1隻候補として中古の船があるということで、この購入金額というのは、例えばもう既に出ているのか、同型の新造船を購入するとなったときに、その値段の違いと、例えば30年使った場合のたていわ丸と考えたときに、今、候補に挙がっている中古船というのは何年ぐらい使用したもので、ランニングコスト的にはどのぐらい違うものなのか、今、検討されているということだったのですけれども、新造船と中古船の購入とランニングコストを考えたときにどのぐらい違うものなのか。

○（産業港湾）管理課長

逆に今のたていわ丸をベースに中古船の修繕も考えているというようなイメージでよいかと思います。ですから、今、用船費だけで2,242万8,000円を年間費用として、ひき船を借りているだけでの支払をしておりますので、これ

と相応な金額で、これは10年間の長い期間での貸与の金額になっていますので、10年前の価格になりますので、10年後になりますと船体的にやはり上がってしまいますので、その金額相当の額で中古品についてはなるように相談しているというのが本音のところではあります。

それで、逆に、先ほど水先人会からの要望にございました4,000馬力の新造船の話になろうかと思えます。これにつきましては、ちょうどこの倍ぐらい、4,000万円と少しぐらいが持ち出しといいたいまいしょうか、支払額になると今のところは試算しておりますので、先ほど赤字の約1,000万円というのをお話ししましたけれども、作業する人の費用だとか保険料というのはあまり変わらないと思えますので、先ほど、私、大体2,000万円が毎年赤字と言いましたけれども、それに増額になる約2,000万円分が丸々のかかる形で、毎年約4,000万円の赤字になってくるというような試算を今しているところです。

○秋元委員

そこで、今、費用の分析をされ、比較をされ、今の段階で将来的には、赤字になる部分が約4,000万円になるのではなかろうかということでした。

それで、最終的に新造船にするものなのか、それとも中古にするものなのかという判断をどこですのか。例えば水先人会の方々に理解してもらえよう取組は当然必要なのでしょうけれども、どういう順序で船を決めていくのか、そのスケジュール的なものというのはどうなのですか。来年の平成28年8月で更新をするのか、それとももう少し延びるのか、それまでに結論を出して購入をするのか、その辺はどうですか。

○（産業港湾）管理課長

今の問題が非常に大きな問題だと私どもも考えております。平成28年8月だけにこだわってやっていると、やはり何かしらの支障も出てくると。それで、新しい船を購入するに当たっても、現金買いというのはやはりできませんので、起債の申請だとかが1年前になる。また、その費用が許可になったとしても、つくるのに約10か月かかる。ですから、もう2年間、新造になるとかかってしまうので、もう既に時間としては申しわけないのですけれども切れているのが実情のところではあります。

ですから、今のたていわ丸を30年、30年と1日を過ぎたら溶けてなくなるわけではございませんので、その延長も視野に入れて、慎重に判断をしてみたいと思えます。ただ、今、申し上げたように新造船の場合については、もう既に時間が過ぎていきますので、それについても含めて早めの判断をしたいというふうには考えております。

（「誰が判断するのか、最終的に」と呼ぶ者あり）

判断については、最終的には市長まで上げた形の中で判断をしていきたいと思っております。

○秋元委員

最終判断に至る前に意見を聞く団体なり、そういうものはどのぐらいあるのですか。

○（産業港湾）管理課長

私どもの職員にひき船を経験した者もおられますけれども、港湾室としましては、ひき船の業務、その内容、いろいろと作業についてはなかなか全員がわかっているわけではないので、いわゆる今、ひき船を作業しております石狩湾新港サービス株式会社のノウハウのある者又はひき船の船長にお話を聞いてまいりたいと思えますし、さらに、今、何度もお話の出ています小樽水先区の皆さんにもお話を聞きながら最終的には決定したいと思っております。

○秋元委員

終わりますけれども、最後に1点だけ、新造船というお話が出ているのは、水先人会の方々は、やはり船の老朽化を考えると新造船のほうがいいのではないだろうかということなのではありますけれども、ほかの船長と石狩湾新港サービス株式会社ですか、そこの方々というのは、特に新造船にこだわっているということでもないのですか。

○（産業港湾）管理課長

いろいろな考え方もありますし、少し話がずれてしまって申しわけないのですけれども、現在のたていわ丸、10

年前に買いかえたときにも、当初いろいろな話があって、表現としてはいいのでしょうか、こんな船買っていいのかというような話もあったのは事実です。ただ、今の船に至りましては、このたていわ丸も10年間務めてしっかりやってきてもらっている船になっております。そういうこともありますので、全ての人が満足するような形で、みんなが100点満点だという形の答えはやはり難しいのかなと思っているのも事実です。その中でもある程度理解を求めながら、そしてたくさんの人の意見も聞きながら進めたいというのが実際のところかというふうに判断しております。

○秋元委員

1点聞き忘れたのですけれども、この要望書に対して、私、素人ですけれども、これはかなり細かくいろいろと分析されて、数字も入れて要望されていますけれども、この要望書に対する産業港湾部としての見解というのはどうなのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

まことに申しわけないのですけれども、これをいただいたときに回答は要らないという形でいただいておりますので、その言葉に甘えて、直接回答はしていないのが現状です。

ただ、内容については熟読させていただきまして、今回の検討に加えていきたいというふうには正直思っているところです。

○秋元委員

私が見る分では、やはり今のままでは力不足だという分析の数値的なものもあるのです。だから、これをそのまま読むと現状ではだめだなという判断なのですよ、私が見る部分では。だけれども、返答は要らないというお話だったということなのですけれども、やはりこれを見て、いや、そうではないのだという判断があるのであれば、逆に聞きたいですし、いや、なるほどなど、こういう部分もあって、数値的な部分ではこういう状況が正しいのだという判断なのか、そこを伺いたかったのですね。

○（産業港湾）管理課長

先ほどの繰り返して申しわけないのですけれども、一つの船だけではなくて、ひき船になりますと大きな船、扱う場合にはグループといいましょうか、複数の作業も必要になってくるのも事実です。その中で、いろいろとシミュレーションを重ねてきて何回かやってきた中で、今の編成で大丈夫だという結果が出ているのも事実ですので、その中で3,500馬力、また3,500馬力以上という部分で想定しているのは、ある程度、正解ではないかというふうにも考えていますし、安全のためということでのりしろといいましょうか、安全の枠、安全率といいましょうか、そういう部分で4,000馬力とおっしゃるのも、それも一つ一理あるなというのは、実際、思っているところです。

ただ、最終的には金銭的な部分、経営という部分もありますので、そこは総合的に判断していきたいというのが最終的な判断になると思います。

○委員長

公明党の質問を終結いたします。

民主党に移します。

○面野委員

◎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、最初に質問というか、要望という形で、ひとつ話したいと思います。

私も、予算特別委員会で質問をさせていただきましたし、我々の会派で神奈川県逗子市へ視察に行かせていただいたり、ドリームビーチの現場も夏と先々週に行かせてもらって、我々の会派でもかなり注目を高めていて、今定例会に当たって、進捗状況ですとか今後の展開ということで、産業港湾部長にも少し意見を聞かせていただいたり、

連日、海谷主幹にもお話を聞かせていただいたりして、現状、私なりに理解する点も多々ありました。今回は二つほど要望ということで、先ほど酒井隆行委員からもあったように、これからかなり根深い問題というか課題もあり、また関係機関とのなかなかうまくいかない高いハードルといたしまししょうか、そういった部分もあるとは思いますが、やはりここは小樽市の強い決意を関係機関にもわかしてもらいながら、森井市長はじめ、皆さんの安心・安全、快適な海水浴場開設に向けて取り組んでいただきたいということがまず一つと、もう一つは、再三私も気になっているものですから担当の方にお話は伺っているのですが、これから協議会ですとか関係団体との話合いというのが進められると思うのです。その中で進捗状況を、ここにいる経済常任委員の皆さんもそうですが、やはり市議会の中でもかなり注目があるので、大きなことがこういうことで決まって、こうやりますという段階ではなく、わりと小まめに情報提供をしていただければ、私としては今後見守りながら、その都度お話を聞いていきたいなと思っていますので、その辺よろしくお願ひしたいと思います。

ドリームビーチについては、要望だけ述べて答弁は結構です。

◎スーパーマーケット・トレードショーについて

次に、スーパーマーケット・トレードショーについて、何点か伺ひしたいと思います。

私、先日、小樽物産協会の方から少しお話を伺ひまして、その中では、現在、全国の百貨店で開催されている北海道物産展の現状ですとか課題ですとか、その他、市内の食品加工業者とのタイアップで小樽ブランドの商品の開発などを取り組んでいるということをお聞きしたのです。その中に、これから直近で行われる来年 2 月 10 日から 12 日に東京ビッグサイトで行われますスーパーマーケット・トレードショーという内容のお話を伺ひました。昨年は 1,580 の団体・企業がブースを持って 3 日間の来場者数が 8 万 4,614 名ということで、まずこの業界の中では最大級のイベントで、ぜひ私も同行して現場で見てもらえないかと誘われたのです。私も日程を調整して伺ひたいと思っていますのですけれども、小樽市も費用補助ですとか市職員も同行して数年前から行ってきたということなのですが、このスーパーマーケット・トレードショーの参加の目的をまずお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

スーパーマーケット・トレードショーの目的ですが、本市の基幹産業と言える食料品製造業といたしましては、地場商圏の消費人口減少に歯止めがかからない状況下、企業としての生き残りを図るためには、道外への積極的な販路拡大の開拓が必要不可欠な状況となっております。

しかしながら、市内企業の多くが昔ながらの待ちの姿勢の商売を続ける風土が強く、営業努力という点での弱さが多々感じられる現状であります。このような小樽の企業に対し、日本最大級の集客を誇る物産展であるスーパーマーケット・トレードショーへ出展させることで、販売シーンに合わせた商品開発力や展示手法、商談スキルなどの強化を図ることや、北海道及び小樽市のブランド力の強さを認識させると同時に、他県の出展者の積極的な営業手法を体感させて切磋させることにより、全国市場で生き残れる総合的な営業力とブランド力を醸成することを目的としております。

あわせて、この貴重な機会を体験した市内企業が増えていくことで、ほかの市内企業に対しても影響を与え、ひいては本市の製造業全体や経済界全体の活性化につなげ、波及効果により設備投資や雇用の場の増となることを期待しております。

○面野委員

それでは、過去、私は 3 年ほどと聞いていたのですが、その目的に対して、今年で 3 度目、そうしたら過去 2 回参加したということですね。その 2 回参加して得られた実績というものがあればお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

この事業で得られた結果、効果ということですが、まず事前に、あらかじめ北海道商工会議所連合会が派遣する新日本スーパーマーケット協会のアドバイザーからの商品のパッケージや内容量、陳列方法に至るまでの詳細な指

導を受けることになっております。これによって商品自体や販売手法等の洗練化を図れる貴重な機会を得ております。こういった事前のアドバイザーからの指導によって、道外バイヤーとの商談時の心構えや商談スキルなどの技術的な向上を図ることができましたが、これらによる具体的な成果としては、前回、平成26年度展示会3日間での15社合わせての成約金額が約4,000万円、1社平均268万円余りという数字に表れております。

○面野委員

今、15社と答弁いただいたのですが、これは民間企業ということですよ。

○（産業港湾）産業振興課長

これは市内の製造業者です。

○面野委員

その15社の方も同行されていたと思うのですが、その他、このスーパーマーケット・トレードショーへの参加に当たってどのような団体の方、市職員もそうだと思うのですがけれども、ほかにどのような方が構成員として参加されているのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

同行しているのは、事務局を務めております小樽市の職員3名、そして物産協会の担当の方です。

○面野委員

今日のこの委員会でもそうですし、今回、本会議、予算特別委員会でも出たのですが、小樽商工会議所が今回、北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画策定会議でメンバーから外れたということで、いろいろな部分で話題にもなっていますし、今日の会議でももちろん商工会議所という団体名が出ていますが、今回このスーパーマーケット・トレードショーの構成員の中には、もともとこの商工会議所という団体は入っていなかったのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

この出展に際しましては、「小樽産品」販路拡大支援事業実行委員会という組織をつくってございまして、その組織から出展するという形をとっております。その組織メンバーといたしましては、実行委員長を商工会議所の専務理事が務めております。また、実行委員の中には、もう一名、商工会議所の方が入っております。ですので、商工会議所とは密接な連携関係を持って、この事業に当たっております。

○面野委員

私が少し不安に思っていたのが、皆さん、やはり商工会議所というのは、自治体との連携で、かなり大きな役割を果たしている団体だとも思うのです。例えばですけれども、皆さん危惧されていたのが、既存の団体であれば、これから外すというような暴挙には出ないと思うのですが、もし商工会議所が外れた場合、産業振興にとってダメージを受けるデメリットなどというのはどういうことが想定されますか。

○（産業港湾）産業振興課長

本事業のみならず、さまざまな委託事業ですとか協力事業をともに行っておりますので、本市市政に与える影響も非常に大きいものと考えております。

○面野委員

私も日程調整して、ぜひこのスーパーマーケット・トレードショー、一度自分の目で見て、自分なりの考えを持って、これから小樽の経済について私なりの知識や経験を深めていきたいと思っておりますので、参加できた際には、ぜひよろしく願いいたします。

◎雇用対策について

それでは次に、雇用対策についてお尋ねいたします。

現在、新聞等、マスコミでも目にするのですが、若年層の離職率がかなり高いと私も聞いたり見たりしているの

ですが、小樽市内における若年層、例えば新卒者ですとかの離職率を減らすために何か対策を練られていることはあるのでしょうか。

○産業港湾部次長

まず、小樽市の離職率については、データがないものですから、答弁できないのですが、今、厚生労働省の数値によりますと、2012年3月に卒業した大学生につきましては、約3人に1人が離職をしていると。高校生につきましては、約4割、40パーセントほどが離職をしているという形になっております。その主な理由としましては、要は就職するときに職種的に自分が望んだところにやはり就職ができなかったということもありますけれども、そのほか給与等とか、労働時間とか、休日とか休暇のそういう労働条件が合わなかったというのが主な理由になっております。

現在、小樽市では、新規高卒者の地元の定着という形で事業の推進をしているのですが、今あった理由のとおり、こういう離職を防ぐためには、まず最初に就職活動の中で企業情報をしっかりわかっておかないといけないということと、あとは職業体験、企業見学会などを含めて、そういった企業を知っていただくという点と、あとは高校生に対して働く意義というものをしっかり理解してもらわなければいけない、そういった取組の中でキャリア教育の推進も今は図っているという状況になっております。

○面野委員

私も市内の企業で、就職活動中、就職前に自社の企業案内というよりは、何か冊子、漫画などで自分の企業を、もし労働することになったらこういう感じだよというようなわかりやすい冊子をつくられているというお話も聞いたことがあるのですが、現在、小樽市内の企業の中で、もちろん漫画とまでは言いませんが、そういうような対策を打っているというお話は聞いたことがありますか。

○産業港湾部次長

今、委員がおっしゃったその取組については、現在、把握はしておりません。ただ、高校の就職担当者との意見交換の中では、やはり企業情報が少なすぎるといような、その中で高校生が本当にその企業のことを理解しているかどうかすごく難しいといえますか、何かそこところが今、問題になっているという話を聞いております。

そういうこともありまして、市としましても、雇用対策の中で、いかにやはり高校生に対して、より高校生が理解できる企業情報の提供が必要ではないかと。そういった中で、例えばどうしても企業情報になりますと、企業案内、パンフレット等になると思うのですが、もともとつくっているそのパンフレットの趣旨がそういう高校生等のためのものではないものでありますから、就職活動のものではないので、どうしてもパンフレットだけを見ても、なかなか理解するのは難しい状況になっているのではないかと考えております。そういう点も踏まえまして、より高校生が就職をするに当たって理解しやすいような企業情報なりのものというのを今後、検討していかないといけないのではないかとこのように考えております。

○面野委員

今、企業側の対策としてもどうにかしないといけないということは理解したのですが、そうなった場合には、やはり企業とうまく協働して対策を練っていかないといけないということになりますよね。また、しつこいようなのですが、たぶんまた商工会議所というのが必ずその場に出てくると思うのですが、商業労政課としては、商工会議所と連携を断ち切られるとかなり厳しい部分があると思うのですが、その点どうでしょうか。

○産業港湾部次長

商工会議所といいますか、現在、私どもでは、高校生就職スキルアップ支援事業というのを実施しております。そこは地元企業の株式会社ホープ・ワンに委託をしている形になっておまして、そこで企業見学会とか先輩との交流会、先ほどお話ししましたキャリア支援事業と、あと就職活動実践サポート、要は実際に面接をするときの対応とか、そういうのを個人的にやっております。そういったキャリア教育とあわせて、そういった企業見学会など

を実施しながら企業のことを知ってもらおうと。

それとあと、ホープ・ワンで各企業に協力企業というのをお願いしています。要は、そういった協力企業のところで、いろいろ企業見学会に行ってもらったりとかをしているのですが、そういったところで各企業との連携を、今、広げておりますので、そういったところと連携を図っていきたくて考えております。ただ、商工会議所との連携がなくていいというわけではなくて、もちろん経済界との連携も必要というふうには考えております。

○面野委員

若年層の雇用に関しては、たぶん企業側の課題ですとか、もちろん働く労働者側の問題、課題もあるとは思いますが、やはり全体として若年層の雇用の拡大というのは人口減対策ですとか、これから先の自治体のパワーアップというのでしょうか、やはり人口が増えることよっての経済効果だとか、その辺にもつながると私も考えていますので、若年層の離職率の低下というのが多岐にわたっていろいろなよい方向の効果を得られるのではないかと私も思っておりますので、これからも大切な事業だと思っておりますので、しっかりと取り組んでいただきたいと思ます。よろしくお願ひします。

◎平成27年度上期小樽市観光入込客数について

次に、今回資料をいただきました「平成27年度【上期】小樽市観光入込客数の概要」に目を通させていただきます、この内容について幾つか質問させていただきます。

まず、宿泊客数トップ6の過去5年間の推移ということで、こちらの統計推移を見て何点かお尋ねしますが、まず特出して目立っていたのが4位のタイですね。23年には宿泊人数が60人でしたが、今年度の上期には6,413人という100倍ぐらい増えていることになるのですが、この要因がもしわかればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

上期の部分の小樽観光入込客数の外国人の宿泊客数でのお伺いということですが、まず平成24年のところまでさかのぼるときに、23年3月に東日本大震災があったものですから、福島原発事故等の影響もあり、23年度については、一気に外国人客の日本敬遠といいますか、そういったものが広がりまして、各国一様に1回下がりまして。その影響が落ちつき始めて、24年度から、22年度の水準に戻ってきております。その後、このタイにつきましては、24年10月に新千歳空港との直行便、飛行機はタイ国際航空という飛行機会社なのですが、これが週3便で就航したというのが24年度の大きな伸びにつながってしまっていて、さらにタイ国際航空の直行便が25年10月には週3便から毎日運航に格上げされたといいますか、便数が増えたわけですね。それが大きく伸びている要因と思っております。タイについてはそのようなところでございます。

○面野委員

それで、私も少し調べたり、知人に話を聞いたり情報を集めていたのですが、どうやら2012年にキロロリゾートを三井不動産からタイ企業が買収したのが2012年なのですが、やはりその辺の影響で直行便が増えたとかという可能性まではわからないですね。

○産業港湾部長

私もタイの伸びについてキロロの関係者の方に聞きましたけれども、案外キロロに泊まっていないと言われていたので、公式な見解とまでは言えませんが、それほど大きな影響はなかったのかというふうには考えておりません。

○面野委員

それで、先ほど中村吉宏委員からも、韓国語の表記というか言語のバリアフリー化ということもあったのですが、私も多少なりともまち並みを見て歩いているほうだと思うのですが、タイ語に関してはほとんど見かけたことがないのです。一応順位にすると4位ということですがかなり上位ではあるのですが、今後、例えば直行便の関係で伸びているということももちろん要因ではあるのですが、たぶんこの状況が続くとまだまだ伸びるのではないかな

ということも考えられると思うのです。今後、タイ人の観光客の方へのおもてなしという意味では、少しやはり何か検討されている部分というのはあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

タイに対するプロモーションとかはこれからも続けていくのですけれども、受入れ体制としましては、これまで外国語マップですね、英語、繁体字、簡体字、それから韓国語の主力 4 言語に加えて、平成 28 年度はタイ語、これも増やしていこうと考えておりますので、よろしくをお願いします。

○面野委員

次に、先ほど長崎市の視察の件で、私も同じ部分にはなってしまうのですが、国際観光推進費で多言語情報発信費というのが長崎市で、今年度の 2 月の定例会の予算でついたということで、視察の内容で伺ったのですけれども、これ、もちろんサイトを導入して多言語メニューを載せて、設置店の情報発信を海外のお客様宛てに、市内飲食店をメインに写真付多言語メニューというのをサイトに載せて、それをごらんになっていただいて、地元の飲食店に売上げが上がるだとか観光客に来てもらうということもあるし、あとは外国人観光客の満足度が上がるというメリットももちろんあると思うのです。私は実際、担当の方とお話ししていてこの事業について大分わかってきたのですが、結構民間の方というのは、市役所の職員は何も働いていないだろうだとか、議員のこともそういうふうにおっしゃる方が、どう見えているかは別として、そういうお話を多々聞くことがあるのですけれども、この事業をやっていくと、ふだん協議会の理事の方だとか団体の偉い方とか施設長とお話する機会はあるけれども、末端の本当に観光客と直接お会いしているスタッフ、現場のスタッフという方との接点というのはなかなかないと思うのです。この事業は、飲食店をめぐる周知活動を行ったりですとか、あとはメニュー構成だとかも考えるので、やはり直接的に現場の皆さんも行政が何か、やっているぞというニュアンスにもつながって、利用する観光客の方もそうですし、行政としてもそうですし、あとはやはり飲食店の方々も非常に皆さんが助かる事業費だと思って聞いていたのです。そこで質問なのですけれども、こういった補助制度というのを見つけるのは、ある程度市で方向性が決まったものに対する補助制度を見つけに行くのか、それとも国土交通省なりが観光庁ということで出している補助制度を、もうランダムで見て、これ使えそうだねというふうに決めていくのか、どういうスタンダードというか、どういう方向で補助制度を使っていこうと取り決めていくのがセオリーなのかというのがもしあれば、お聞かせいただきたかったのですけれども。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

長崎市を視察されての中村吉宏委員の質問の中でもありました飲食店の世界メニューといいますが、そこに入っていけるような大変すばらしい事業で参考になると聞いていたのですけれども、これは目指しております外国人観光客の受入れ体制の強化ですとか、あとは、夜のにぎわいづくりというのにも、夜の店ばかりではないですけれども、つながっていくと思います。

そういった中で、国土交通省なり観光庁のメニューの探し方ということでございますけれども、やはりどちらかといいますと、こういうことをやりたいのでそれを探しに行くというよりは、一様に全部どんなものがあるかというのを見極めた中で、これだったらこれがはまりそうだ、使えそうだというようなことを見つけた後、企画セッションとも相談しながら申請といいますか、アタックしていくというようなルーチンで、今のところはそういうような方法論でやっております。

○面野委員

それでは、やはり目を光らせていないといけないということで理解しました。

今、市民の皆さんもきっと行政サービスの向上、行政サービスというか、行政の観光へのかかわりというのを見張っているところだと思いますので、もちろん観光に関しても、私も情報を集めて御助言できる場所はこれからはしていきたいと思っておりますので、どうかよろしくお願いたします。

○面野委員

◎有害鳥獣対策について

最後に、有害鳥獣対策についてお聞きしたいと思います。

先日、資料でいただきました平成27年度行政評価（事業評価）結果一覧表の中に、有害鳥獣駆除対策経費として産業港湾部農政課と生活環境部生活安全課にまたがり同じ経費が予算づけされておまして、その二つとも二次評価では要改善となっているのですが、そのことについて少しお尋ねしたいと思います。

結果の一覧表の中に、二次評価の庁内総合評価の内容にほぼ全く同じことが、窓口体制の見直しということで要改善とされているのですが、この窓口体制の見直しという具体的な見直し方はどのように考えているのかお聞かせください。

○（産業港湾）農政課長

鳥獣被害の根本的な法律は農政課でやっております、また近年、平成19年に法律で鳥獣による農林水産業等に係る被害の防止のための特別措置に関する法律というのがありまして、それが24年に改定され、鳥獣被害対策実施隊というものを役所の中にとりか、外部の方、北海道猟友会も入れてつくっております。それで、今までも窓口の一本化ということで、今年3月の第1回定例会の経済常任委員会でも佐々木秩委員から、鳥獣被害をどこに相談すればよいのか市民に周知し、窓口の一本化はできないものかというようなことで言われましたので、協議を進めたいということで、まず今年7月なのですけれども、生活安全課とまずは農政課で協議を進めまして、それだけではお金の面とか人員の面で問題があるので、そういったことを行政評価の中で評価していただくということで、今回、生活安全課と農政課が載りました。休日等における対応とかそういった部分で市民の方が困っているのではないかなという話もありますので、そういった点をさらに含めていこうということで考えております。

従前から、市民からの有害鳥獣相談ということで、取次関係は、市役所に電話が入って交換手から来るわけですが、その中で私たちが電話を受けてその内容を聞きまして、たらい回しにすることなくやろうということで、23年7月に保健所、生活安全課、農政課も入れて相談窓口の一本化ということで何か検討できないかということで、まず第一にはたらい回しにしないようにするにはということで、相談等を受けましたら内容を聞いて、住所、氏名、それから電話を受けただけでは困りますので、出勤態勢の段取りも含めまして、猟友会等にも連絡しなければならないということで、一度電話を切りまして現地確認させていただきたいということ、それからどういう状況なのかということで、それが農業被害であれば私たち農政課が出るということになっております。例えば、まちの中に熊とか鹿が出た場合、果たして一般の方が電話をするときに農政課に電話をするかということ、難しい面がありますので、そういった面では窓口をわかりやすい対応方法にするというような形で今のところ相談体制をつくりたいということで平成29年度に向けて、またさらに生活安全課と農政課で協議を進めたいということで行政評価の中でもそういうふうに評価されております。

○面野委員

そうしたら、現状では、市民の方があっち行ったりこっち行ったりというような現状ではないということで理解してよろしいですね。

○（産業港湾）農政課長

実際には、やはり市民の方はなれてございませんので、そういったところは少しわかりにくいという部分で、広報活動をしていかなければならないというふうに思っております。例えば犬ですと保健所だというのは大体市民の方はわかっているのですけれども、それがアライグマはどこだとなると、わからないということで、そういったことで、やはり周知も図っていかなければ窓口を一本化しただけで対応というか、そこに電話をくれるということにもなりませんので、そういったことも検討して、協議していきたいと思っております。

○面野委員

佐々木秩議員から私も話を聞かせていただいて今回質問させていただいたのですが、現在は市民向けというか、主たる受益者が市民全般と農業者ということですのですみ分けはされているのでしょうか、市民や農業者の皆さんが円滑なサービスをこれからも受けられるように、また、あと委託業者や猟友会などの方々とすみ分けとスムーズな連帯をこれからも処理できるようにお願いしたいと思います。

○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。