

予算特別委員会会議録(4)			
日 時	平成10年 3月13日(金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時20分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	中畑委員長、武井副委員長、中村・大橋・見楚谷・大畠・秋山・新野 ・倉田・浅田・西脇・琴坂各委員		
説 明 員	平野助役、総務・財政・経済・港湾各部長、他関係理事者。		
<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

開議宣告。署名員に大島・西脇両委員を指名。

付託案件を一括議題とし、これより経済常任委員会所管事項の質疑に入る。

秋山委員

『小樽観光を考える』について

この小冊子は、小樽観光誘致促進協議会が編集・発行したものだが、取り組んだ動機・調査の目的は何か。

観光課長

平成7年に小樽観光誘致促進協議会が発足し、キャンペーン主体に活動していた。しかし、小樽観光の現状を考えると、短期間で全国に名を馳せたとはいえ、実質面ではさらに受け入れ体制や魅力ある施設の充実を図るべきとの熱意が、観光客と直に接する関係者の中にも高まり、平成9年4月に調査研究部会を立ち上げて、このレポートを作成した。

秋山委員

レポートの中には、かなり具体的な意見やアドバイスが載っているが、これらを今後どのようにして取り上げていくのか。

市民の中にも小樽観光については賛否両論があるが、不況下で観光が市経済にとってプラスになっているとのPRも必要である。市民へはどのように意識づけしていくのか。

観光課長

来街者や旅行代理店など外からの声を重視した形で取り組んでいきたい。手法については現在検討中であるが、ホームページによる情報提供を含め、様々な観点から事業展開していきたい。

広報等を通じ、また町内会活動も取り込んだ形で広く市民にもPRしていきたい。

秋山委員

21世紀プランに、魅力ある商店街づくりや国際観光都市の形成がうたわれているが、最近、スーパーや商店街も、ロシア人の高い購買力に注目している。市としてはどのような取り組みをしているのか。

(経済)竹田主幹

特に都通り商店街で活発な動きが見られ、ロシア人歓迎の横断幕を掲げたり、安心して買い物をしてもらう工夫をしている。また、価格表示や商品名に不案内との声も聞くのでさらに来年度はパンフレット等を作成する予定と聞く。これらについては、買物客へのより良い情報提供を図ってもらうべく、市の助成制度の活用等で支援していきたい。

秋山委員

冬にも大勢の観光客が訪れているが、緑山手線と臨港線の交差部分に除雪の残りがうずたかく積み上げられたままになっている。歩行者の横断にも支障になっており、観光客へのサービスに欠けるのではないか。

観光課長

全市的な除雪対策も大変であるが、大切なエリアでもあるので、所管部ともさらに連携をとっていきたい。

秋山委員

小樽港縦貫線の中でも、パチンコ店付近の十字路は交通が激しいが、車がスピードをあげて進入してくるため事故多発地点となっている。信号機設置の予定はないのか。

(港湾)工務課長

港湾業界からも要望があった。公安委員会としても前向きな見解を持っており、来年度に一定の方向が見えてくるものと思う。

秋山委員

ポイントカード導入について

この不況下で、札幌では、百貨店がバーゲンセールの大攻勢をかけており、JRも昼割きっぷを発売するなど、「安さ」で買物客を誘引している。その中で新年度予算化されたポイントカード事業によって、小樽の商店街の売上増はどの程度期待されるのか。

(経済)竹田主幹

これは商店街が数年来研究してきた結果としての事業である。先進的な事例では、東京の烏山商店街が20年来取り組み、売上げが減少したことがなく、活性化策の大きな柱として位置づけ、その効果も上がっている。価格競争は確かに厳しくなっているが、ポイントカードの導入は、付加価値の部分で競争して固定客を掴むことによって、小樽の商店街の独自性を高めていこうするものである。

秋山委員

東京の巣鴨では、シルバータイムサービス(65歳以上の買物客に2~3割引で商品を提供する)事業に取り組み、小樽でも、夕方のスーパーの食品売場には閉店前の安売りに多くの主婦が集まる。この不況下で、消費者も生活防衛に必死なのである。こうした方々を対象にしたこのような商売の方法もアドバイスしてはどうか。

(経済)竹田主幹

各商店街がそれぞれに研究して独自性を打ち出している。ポイントカード事業の中に、今後どんな内容を盛り込んでいくかが課題であるが、高齢者・若者といった年代別のものに取り組んでいこうと考えている。我々もアドバイザー派遣制度等を通じてこうした取り組みに関わっていきたい。

浅田委員

運河公園のトイレについて

平成6年から工事が開始され、今秋いよいよオープンするが、総事業費35億円の内、トイレ建設費はどのくらいか。

港政課長

9,000万円である。

浅田委員

常に数人がたむろしており、安心して利用できる雰囲気ではない。一度調査して現状を把握する必要があるのではないか。

港政課長

現場を確認したところ、夜間に人が入り込んでいたり、若い女性達の中でラジカセを鳴らして遊んでいるなど、利用実態が本来の公衆トイレという性格から大きくかけ離れている。港湾部としてもパトロールを強化し、警察にも申し入れ、それでもなお改善されないようであれば、全面供用時に管理全般について再度問題を整理したいと考えている。

浅田委員

企業倒産について

今年に入りすでに昨年1年間の倍にもものぼっており、非常事態である。昨年12月に続き、この3月が2つめの山と言われていたが、そのとおりの現状になっている。今後どのように推移していくと考えているのか。

商工課長

昨夏の金融破綻後、厳しい状況が続いており、小樽でも大型倒産が3件発生している。現在、各企業の決算期を迎えているが、資金調達の困難なところもあり、春以降も目が離せない状態である。

浅田委員

「あの会社も危ないらしい」という類の風聞があちこちで囁かれている。優良企業の名前すら上っている。市として対応策が具体的に打てるのかという問題もあるが、噂になっていてしかも真実味のある所に対して何らかの手を打とうと考えているのか。

経済部長

一回の返済額を少なくしたり、融資額を増やしたりするなど制度融資を利用しやすくすべく検討している。また、噂の一人歩きは怖いことであるが、相談件数の少なさもそうしたことに起因する部分もある。我々としてもサポートしていくことを意識しながら早めに情報を得る方法を考えなければならないと思う。

浅田委員

自己破産をすると、どんな権利を失うのか。

商工課長

免責され復権するまでの間、弁護士・公認会計士・公証人・税理士等になれない他、後見人・保証人になれない。しかし選挙権を失うことはないし、解雇理由にもならない。

浅田委員

個人の自己破産は史上最悪である。97年は71,299件(前年比約15,000件増)にもものぼっており中でもリストラと住宅ローンの犠牲者の増加が顕著だときく。それらが延いては銀行の不良債権と化し、貸し渋りの原因ともなる。市内の自己破産件数はどのくらいになっているのか。

商工課長

小樽に戸籍を有している方で、今年1月に182件、2月に183件となっている。

浅田委員

わずか2カ月で365人が自己破産している。このペースでいくと、未曾有の事態に直面することになるが、どう考えているのか。

経済部長

資金繰り等で苦勞する時期を控え、予断を許さぬ状態に変わりはない。但、全市的には大半が堅実経営しているときくので、その面に期待するところもある。また、リストラに関しては、職安とも連携して新たな雇用に向けた努力をしていきたい。

浅田委員

ISO(国際標準化機構)について

小樽では既に昭和製器・北海製罐が取得している。今後、大手企業が下請けにもISOの取得を要求してくるものと思う。本市においても、市内企業の取得を支援すべくPRに努めるべきではないか。また、自治体としても千葉県白井町が取得しているが、小樽市も取得することを考えてはいないのか。

商工課長

ISOについては、品質管理規格である9000シリーズの他、最近は、環境管理規格である14000シリーズや安全基準に関する16000シリーズの段階に至っている。既に国内でも大手ゼネコンが14000の取得を通じて環境マネジメントのシステム化を図っており、建設廃材をいかにして減らすかという点で今後益々、下請けにもそうした機能が要求されるものと思う。

昨年、9000シリーズに関するセミナーを開催し、市内業者100名程の参加があった。今後もこれに対しては内容・手続等についての周知を図っていきたい。

浅田委員

特許や新技術開発に対する支援についてはどのように考えているのか。

商工課長

市内企業の関心は比較的高い。道内では今のところ行政支援は少ないが、こうした企業の意欲を十分把握しながら、市としてどうしていくべきか考えたい。

浅田委員

中心商店街の店舗利用状況について

三商店街で175店舗(都通り商店街76店舗・サモール一番街21店舗・花園銀座商店街78店舗)あるうち、建物全体を店舗として利用しているのは、何%程度あるのか。

(経済)竹田主幹

三商店街で60店舗(都通り商店街27店舗・サモール一番街15店舗・花園銀座商店街18店舗)である。

浅田委員

約34%である。2階が倉庫であったり、空き店舗になっているのは79件で、45%にのぼる。こうした部分を大学生のアパートとして安い家賃で利用してもらうことによって、商店街に若者が集まり活気づくのではないかと。夜7時をすぎると人通りが寂しい現状を解消するためにも、こうした工夫が必要と思うが、どうか。

(経済)竹田主幹

商店街全体の利用形態を検討しているところであるので、委員の考え方についても十分伝え、相談していきたい。

浅田委員

実際、2階を住居として利用しているケースが36件、20%もあるのだから、ぜひとも活用してほしい。

大島委員

マリナーの施設管理について

現在マリンウェーブで保管しているヨット・ボートは何隻あるのか。

港政課長

収容隻数は300隻であるが、昨年3月末で、ボートで215隻、ヨットで85隻について入艇を許可している。

大島委員

その後は把握していないのか。

港政課長

現在の空き待ちは8隻である。

大島委員

直近の資料を提出せよ。

港政課長

早急に提出する。

大島委員

陸上と海上に保管している船舶のそれぞれの種類・大きさはどのようになっているか。

港政課長

陸上係留が73隻、海上係留が227隻である。規模別には把握していない。

大島委員

マリンウェーブに保管している最大の船舶の長さ・重量はどの程度なのか。

港政課長

長さ65フィートである。重量は把握していない。

大島委員

15トンクラスという、どの位の大きさになるのか。

港政課長

一般的には、ヨットの場合は50フィート、ボートの場合は45フィート程度になる。

大島委員

ビジター用使用料をみると、陸上保管の場合に長さの制限があるが、何故か。

港政課長

クレーンの能力から考えて、50フィート以下なら陸揚げ可能である。

大島委員

32フィートまでと制限しているのは何故か。

工務課長

基本的には海上保管を希望するわけだが、マリンウェーブとしては、陸上に100隻分のスペースを持っており、30フィートを一つの基準として小型船舶については陸上保管を勧めているときいている。クレーンについては、単に保管艇の上げ下ろしだけでなく、大型船も上架して修理等できるように整備したものと考えている。

大島委員

斜路の規模とその建設費用はどの程度なのか。

港政課長

180mの長さがあり、5,940万円で建設した。船台については、6,500万円でマリンウェーブが建設した。

大島委員

利用度はどの程度あるのか。この船台は何トンまで引き上げられるのか。

港政課長

斜路建設の際には、利用船舶の大型化を予想して余裕をもたせた。しかし現在は、32フィート以下の船はクレーンで上下架しており、主に50フィート以上の船、例えば海員学校の船やシャトル便・観光振興公社の船がこの斜路を利用している。その意味では、対象はあまり多くない。

大島委員

浮き桟橋側に係留されている大型の船は何フィート程度なのか。

工務課長

桟橋設置時には、45フィート以上を想定しているときいていた。

大島委員

マリンウェーブの管理改善要望がオーナーから寄せられている。それによると、パトロール船について、まだ十分使用可能であるにもかかわらず新船を購入したという。一部とはいえ税金で運営されているマリーナとして適切であったのか。何故買い変えたのか。

港湾部長

機能アップにより、オーナーの指導もさることながら、増え続ける漁具被害等への対応がスムーズに行われるよう、従来より大型の船にしたときいている。

大島委員

パトロール船の新旧それぞれの船名・規模・メーカー・購入価格・売却価格および売却先について資料を提出せよ。

さらに要望の中では、利用度が低い斜路は過大施設ではないかと訴えている。船台を使用した件数についても資料を提出せよ。

港政課長

後程調べて出せるものは提出したい。

大島委員

オーナーは過大な設備投資の経費が、保管料に転嫁されることを危惧している。

祝津漁港副港整備事業について

現在、祝津には個人経営のマリーナがあるが、ここに道が費用を投じて今までとは違った形のマリーナ運営を行おうとしている。新年度予算でも道の事業費として1億500万円市は10分の1負担の1,050万円を計上している。クレーンはどのような規模になるのか。

経済部長

あの地域で使用されている最大規模の船は、34フィート・15トンのものであり、当然その上下架が必要になることから、1基については16トンのホイストを、もう1基は2.8トンのホイストを設置する。

大島委員

現在あの場所で保管されている最大の船はどの程度なのか。

経済部長

総トン数が15.33トン、長さが10.44mと書いています。

大島委員

マリンウェーブで保管している15トンの船は、ヨットで50フィートという。それに比べても祝津の方は重すぎる。他の船と比較しても10トン程度のはずではないのか。10.44mの船が15トンというのは現在2基ある上下架施設からいっても負担がかかり過ぎる。現状でも、多くのオーナーが上下架について非常に制限を受けており、長すぎるという事で触先を切ったボートもある。このたび整備されるクレーンは16トンというが、45~50フィート、15トンクラスの船が来たときに、今ある岸壁・棧橋では到底もたない。マリンウェーブでさえ、陸上保管を32フィートまでと制限している。16トンのクレーンが何故必要なのか。50フィートの大きな船が岸壁に着くと、それ以外の船は岸壁を全く使用出来なくなり、今までの使用者は大変迷惑する。この事業については再考してもらいたい。道が整備するのだから良いという事ではなく、過大設備なのだからもう一度協議すべきと思うが、どうか。

経済部長

長さや重さの関係の御指摘については、平均を目安に考えることは理解できるが、手元の資料によると、5トン以上の船が6隻利用しており、最大は34フィート・15.33トンである。他に32フィート・11.61トン、31フィート・5.9トンのものもある。船の艀装やエンジン等の諸々の要素によってバラツキが生じているものと思う。

祝津副港については、面積から考えても既に手一杯の規模であり、これからの利用も含めて考えると、大型船が常時入ってくるとなると他の船との間のせめぎあいも予想されるので、利用計画等について新たに協議会を設置し、その中で円滑な運営管理をしていこうという考えです。また、過大な設備投資は避けなければならないので、その点については再度道に話して問題点を詰めていきたい。

大島委員

本会議での市長答弁は「副港のビジター利用については、現在使用しているモーターボート等の隻数が極端に増える考え方はない。もう満杯である。また、ビジターが入ることでの安全性の問題があり、ビジターを認めない。」という内容であったと確認したい。

経済部長

「認めない」ということではなく、現況の中からいくと、ビジターが利用することは困難であり、また、利用協

議会の中でそのような取扱いがよいかどうかも含めて今後の検討課題になるという趣旨で答弁した。

大島委員

一昨日、計画案の1・2案の提出を受け、2案では「ビジター用」の文字が消えていたことから、「絶対だめだ」という訳ではない」との答弁があったが、私は「認めない」と解釈している。安全性の問題があるからである。それなのに何故、3,800万円もの道の予算および今回の補正予算で420万円を計上してビジター用栈橋を作らなければならないのか。「ビジター」の文字は消したが栈橋は作り、新しい協議会でビジターをどうするか検討するという。ビジターを入れないのなら、今までの施設で十分である。あえて公有栈橋を作り港内水面を狭くする必要はない。再検討して欲しいがどうか。

経済部長

栈橋については、幅1.5m・延長52mで計画されている。従前からプレジャーボートやヨットの利用者は防波堤のところに係留している実態で、係船施設を要望する声が強く、また、防波堤自体もかなり傷んできており、そこに抱かせる形で係船場所としての栈橋を設置する計画であるときいている。

大島委員

祝津の浜は私の庭といっても過言ではない。ビジターの問題は、初めからではなく、昨年10月以降に計画されたのではないのか。私はその経緯を知っている。過大施設にならないよう改めて検討してはどうか。

経済部長

祝津を思う委員の気持ちは有り難く受け止めている。

「漁港という区域の中で、民間施設が管理するという事は如何か」ということから端を発し、それを解消して公正な使用をさせるという観点から、計画されたとき。当然、過大な設備投資は避けなければならないので、我々としても道にこれらの意見を述べていきたい。また、十分な理解・協力のもと、利用者が気持ち良く使える施設にしていくべきと考えている。

大橋委員

オートキャンプ場について

家族・グループ単位の旅行の増加が予想され、宿泊滞在型観光の一助ともなるので適地について検討したいというが、オートキャンプ場はどんなものだと認識しているか。

観光課長

日本キャンプ場協会によると、テントサイトまで車で乗り入れられるキャンプ場と定義されている。

大橋委員

その他に、最低でも水洗トイレ・シャワー・電話・管理人の配置が挙げられている。

キャンプに関する全国誌では、勝納臨海公園が、車ででも利用でき、北海道の玄関口・旅のスタート地点として魅力溢れる場所と評価されている。現在はどのように利用されているのか。

港政課長

駐車場は整備しているが、キャンプ場ではなくあくまでも公園としての利用をお願いしている。

大橋委員

臨港地区内でさらに拡大して利用できる場所はないのか。

港政課長

フェリーターミナルに近いことから、希望者の声もあるとは承知しているが、臨港地区は港湾活動の場であるという大前提があり、それとの兼ね合いを整理する必要がある。

大橋委員

小樽に車でやってくる人は非常に多いが、通過型であることが現在の課題である。適地がなかなか見つからない

というが、会派内でも検討したところ、おたる自然の村(既存施設が利用できる・風呂がある) 伍助沢のゴミ処理場跡地(もともと牧草地で埋立後は平坦になる・海が見える) 湯鹿里荘周辺(温泉が利用できる) 旭展望台から最上町にかけての林地(クロカンコースになっているが、過去にゴルフ場の計画もあった) 蘭島遺跡の里構想に組み入れる(市民からの要望あり)が、候補地として出されたが、理事者の考えはどうか。

観光課長

オートキャンプ場としての一定水準を保つためには、平坦地で水はけがよく、1サイトあたり100㎡は必要と考えられている。そうした点を考慮すると、これから時間をかけて、まちづくりの一環として考えていかなければならないと思う。

大橋委員

パナマックス船の入港について

順調に推移しているが、外電によると昨日のパナマ運河委員会では、エルニーニョ現象による水位の低下で運河の通航制限を3月から始めるという。とすると、どのような事態が今後予想されるのか。

港湾部次長

エルニーニョにより南半球の一部では若干乾燥が続いているが、北米は収穫が安定しており、世界的に見て、穀物の確保には影響がないといわれている。パナマックスの喫水制限については、従来の12m40cmから現在は11m58cmとなっているが、業界に尋ねたところ、今は穀物量で調整するのか燃料を加減するのか検討中とのことである。

大橋委員

荷物1トンあたりコストが2ドル値上がりしたり、運航スケジュールが変更すると、小樽に入港するメリットがなくなってしまうのではないかと懸念されるがどうか。

港湾部長

喫水制限は過去に4回あったが、コストそのものに直接連動してはいない。収穫期と需要期との関係による影響もあり、船社が負担したり、荷主がコストアップの形で負担したこともある。今後どの程度の制限になるのかわからないが、当面は燃料を最小限にして運河を通過していこうという考えのようである。

大橋委員

外貿コンテナ航路の誘致について

石狩湾新港において、釜山との間で航路を開設したが、現状と今後の見通しを示せ。

(港湾)今林主幹

昨年7月開設と日が浅いこともあるが、輸出が約400TEU(17TEU/月)、輸入では約900TEU(20TEU/月)で推移している。(注;1TEU=20フィートコンテナ1本)

大橋委員

小樽の場合、中央地区をコンテナヤードとして活用していきたいということであるが、広さは十分なのか。

(港湾)今林主幹

荷さばき地として約36,000㎡は確保できると考えている。

工務課長

いわゆる拠点港の本格的なコンテナターミナルとしての広大な面積の確保は困難であるが、地方港ですすめられている環日本海コンテナ航路を想定した場合は、その機能を果たすことが出来ると考えている。

大橋委員

クレーンの購入についても、ガントリークレーンは約17億円、タイヤクレーンなら約4億円かかる。これらは通常、自治体が購入するのか。民間が購入するのか。

工務課長

コンテナ専門のクレーンの設置については、中核港湾では公団方式が多く、地方港湾では管理者が使用料を徴収したり、業界と共同で購入したりと方法はまちまちである。

大橋委員

今年度は航路貨物誘致対策プロジェクトチームを設置して取り組みをすすめるということだったが、荷主や商社へのアンケート調査・ヒアリングは実施したのか。

(港湾)今林主幹

昨年、小樽港利用促進協議会内に組織され、7月にアンケート方式による貨物動向調査を実施し、現在その集計と分析をすすめており、年度内には報告書を作成したい。

大橋委員

今年のタイムスケジュールはどうなっているのか。

(港湾)今林主幹

船社・商社等への企業訪問は、報告書の内容を見ながら、すすめていきたい。

大橋委員

商店街の空き店舗対策について

従来は、家賃補助・改装費補助・設備資金等への利子補給が主だったものだが、新年度予算では道の補助金も導入されており、今後具体的にはどのような対策がなされるのか。

(経済)竹田主幹

改装費と1年間の家賃補助を対象とし、道と市が同等に補助の負担をする。改装費については400万円、家賃については240万円を限度として考えている。

大橋委員

640万円を1カ所で使い切ることも考えられるのか。

(経済)竹田主幹

予算計上しているのは1カ所である。

大橋委員

都通りが、商店街のコミュニティ施設を設けたいと取り組んでいるのか。

(経済)竹田主幹

当該商店街で計画しているのは、2月末で閉店したスペースにトイレ、インフォメーションボード、休憩するための椅子やテーブルを配置して活用したいときいている。

大橋委員

商店街ではその空き店舗状況がわかるが、市内外で出店を考えている人にとってなかなか把握できる状況ではない。早めに情報を集約して提供することも必要ではないのか。

(経済)竹田主幹

商店街としても、ふさわしい業種に来てもらうべく、組合に空き店舗情報を集積している。家賃等デリケートな問題もあるようだが、今後とも商店街の中で情報をスムーズに提供できるような体制作りが必要になると思うので、その趣旨を伝えていきたい。

大橋委員

結局それでは各商店街の中でしか情報が公開されないことになる。だからこそ中小企業センターが、もっと広範

な情報の共有についてまで踏み込んでいくべきではないのか。

(経済)竹田主幹

我々もいろいろな会合や調査を通じて、空き店舗状況は承知している。但、オーナー等への接触までには至っておらず、条件面までは把握していない。いかにして情報収集・提供をすすめていくかは今後の課題として研究していきたい。

大橋委員

小樽の商店街の特徴は、午前中に高齢者で賑わっている点と思う。より多くの市民に足を向けてもらうために、商店街の中に市のサービスステーションのようなものや、出張業務のできるようなものを配置してはどうか。

商工課長

商業者から、公共トイレや利便施設の要望は寄せられたことがあるが、全市的な施設配置の均衡を図る上で、単に商店街振興の観点だけでは確定しにくい面があり、もう少し検討の必要がある。

大橋委員

若者は札幌で買物する傾向が強いが、購買力の市外流出額はいくらになっているか。

商工課長

平成7年度の調査によると、150～160億円の流出になる。

大橋委員

「小樽で買物しよう」というキャンペーンを行う必要があるのではないか。例えば小樽の産品を市外の知人にプレゼントしようとか、商店街のイベントに参加しようとか、地元で家族と外食しようとか、背広やネクタイは小樽で買おうといった具体的な意識づけを、まず率先して、市職員に行ってはどうか。

経済部長

地元の間人が常日頃から地場産品を愛用しながら、外から来るお客様にPRしていく流れが理想的である。意識づけが今後どのような形で展開できるかについては、考えていかなければならないと思う。

大橋委員

ISOについて

取得するためには、どのような準備が必要なのか。費用はどの程度かかるのか。

商工課長

企業トップの取得への意欲が何と言っても必要である。それによって目標を定め、委員会を組織し、専門のコンサルタントのアドバイスを受けながら、順次作業をすすめていくというのが一応の手順のようである。取得費用は決して安くはなく、人件費も含め2,000万円程度はかかるときいている。

大橋委員

市内企業の取り組み状況を把握しているか。

商工課長

金属関係で2社が、検討中および既に準備段階であるときいている。

大橋委員

今年に入り、全国で爆発的にISO取得が流行し始めているが、あまりにハイペースなので啓発の段階をとうに過ぎてしまっているようだ。小樽の企業でもどうすれば取得できるのか、そのための道筋をつける段階だと思う。専門のコンサルも存在するようであるし市と商工会議所がタイアップして事業として推進していくべきではないのか。

商工課長

各業界団体とも話し合い、取得に強い関心を持つ業界・企業に対し、実効性の上がるような形を既存の研修制度

の中で工夫していきたい。

休憩 午後3時08分

再開 午後3時30分

西脇委員

ドリームビーチについて

今年度予算でも1億2,000万円の貸付を行っているが、本来、市には全く責任のない海岸の埋め戻し・セイロ工事に対して市民の税金を注ぎ込むことには、今もって納得していない。廃材処理費1,751万円の内400万円の水増し分について、市は相伍産業にその返済を求めているが、これまでの経緯と現状はどうなっているか。

観光課長

相伍産業側とは接触を重ねており、先方は非を認め返済意思もあるのだが、資金繰り等が思わしくなく、今日まで具体的成果を示すことが出来ない状態である。今後も返済方法について話し合うなど鋭意努力していきたい。

西脇委員

2年経つのにまだ埒が明かない。相伍産業に支払能力があるのに支払わないのか、それとも意思はあるが支払能力はないという状況なのか。今後はどうするつもりなのか。

平野助役

相伍産業の社長にはこれまでなかなか会えなかったが、何度も足を運ぶ中で本人と話し合うことができた。委員からの厳しい御指摘を踏まえ、我々としても返済してもらうとの考え方でおり、その方法・期日等についてはこれから具体的に話し合っていきたい。

西脇委員

議会答弁は前向きだが、実際は何も進展していない。ぜひ適切な対応をしてほしい。

土現が浜茶屋の協同組合に一括占用許可していた問題は、検討が必要となっていたが、それについては現在どうなっているか。

観光課長

庁内関係部と連携をとりながら、さらに小樽土現とも話し合っている。具体的な内容まで示す段階ではないが、今後も話し合いをすすめていきたい。

西脇委員

組合への一括占用許可を改善する方向で話し合うのか。

観光課長

浜茶屋一軒一軒が毎年同じ経営者であるとも限らないため、変更があった場合も含めて協議しなければならない段階である。

西脇委員

当時の組合理事長が実権を握っていたのは、この一括占用許可に原因があるとも考えられる。運営の民主化・公正化の方向で検討してほしいが、どうか。

観光課長

一昨年から、組合の体制も一新し、海水浴場オープン前には何度も話し合いを重ねている。組合員一人一人の個別の問題についても各関係機関と連携を深めていきたい。

西脇委員

平成6年2月の低気圧による災害発生が事件の発端である。その年については、市が負担義務のない埋め戻し・セイロ工事を行ったため、市民の批判を受け、翌年から道が管理することとなった。平成7年以降、道が行った工事の事業費はいくらか。

観光課長

平成7～9年度で2億1,600万円程度ときいている。

西脇委員

市が行った6年度分も加えると、3億3,300万円も注ぎ込まれている。現在、ドリームビーチ海水浴場の状態はどうなっているのか。

観光課長

今年2月の状況では、やはり浸食しているが前年に比べると良いほうだと思う。

西脇委員

海水浴場として使用するために、また砂の埋め戻しが必要とすれば、その費用はどのくらいになるか。

観光課長

新年度については、土現としては昨シーズン並みの工事を実施するときいている。

西脇委員

昨日、現地調査をしたところ、平成6年2月とほぼ同じ状態である。1kmにわたって2mもの深さで浸食され、セイロも剥き出しになっている。これではまた、大規模な工事をしなければならないことは明らかである。これは単なる浸食作用によるものではなく、石狩湾新港の防波堤が原因でもある。毎年こうした状況が繰り返されているのだから、浜茶屋は、安全な場所までセットバックさせるべきである。そのほうが自然保護に資するし経費もかからず、組合員にとっても安心だと思うが、どうか。

平野助役

浸食に対しては、小手先の工事ではどうにもならない。海岸保全は本来、国の事業であり、抜本的な整備が必要と思う。但、その際にも地元としての負担は免れず、果たして市民合意が得られるのか、やはり海水浴客の大半が住む札幌市をも広域的に含めた上で、国に応援を求める形にならないと考えている。

西脇委員

「国に応援を求める」とは、砂を埋め戻せば良いという意味なのか、セイロ工事そのものを止めるという意味なのか。これ以上の税金の無駄使いを止め、しかも海水浴場として利用していくにはセットバック以外に方法はない。シーズン前に石や木材の撤去は技術的には可能だが、問題は浜茶屋をどうするかということだろう。皆の合意を得る必要があるが、バックしても背後にはまだ国有地があるから組合員には迷惑はかからない。本来彼らには危険が生じたら立ち退く義務があるのだから、難しくはない。国・道とも話し合い、恒久的対策をとるべきではないのか。

平野助役

以前、国に全部セットバックさせる計画書を提出しようとしたこともある。しかし、そのうちに浸食がどんどん進んできてしまった。早急に抜本的計画を国にあげていく必要があると思う。

西脇委員

平成6年に市が行ったセイロ工事(7,004万円)・砂の埋め戻し(4,944万円)は道に責任があり、市はこの部分について返済を求めて然るべきではないのか。

観光課長

当時の暴風雪被害が甚大であったことや、責任の所在が明確ではなかったこともあり、2年近くにわたり、対策委・組合・土現が話し合いを重ねた上での最終的結論でもあるし即座に委員の御提案のようになるかどうかは疑問である。

西脇委員

外航船客公共待合所について

礼礼航路の廃止後、現在の形で活用されているが、開設後の利用状況はどうか。

港政課長

平成7年4月から利用され、年々増加の傾向にある。今年度は32,000～33,000人程度になるものと考えている。

西脇委員

12月は、ロシア人が2,300人、日本人が1,200人が利用した。特にロシアの人々が来樽して買物をする経済効果は把握しているか。

港政課長

過去と比べても買物の形態が様変わりしている、グレードアップしているという実感を持っている。

西脇委員

現在、待合所の開設時間は9時から17時までで利用者にとっては不便であるし、管理人2名が隔日交代で勤務しているが、これだけの人数に対応するには大変なことと思う。

それらについてもっと検討する余地はないのか。

港政課長

開発埠頭(株)に管理を委託しており、昨年12月から管理人を1名から2名に増やした。

委員の御提言については、その委託先と管理人の意向を確認して整理していきたい。

西脇委員

待合所内ではロシア人よりもむしろ、日本人の中古車バイヤーのマナーが悪いときく。

もっと適正な利用について指導する必要があるのではないか。

港政課長

中古車業者の件については、我々も非常に興味を持っている。現在、所内での携帯電話の使用を断る表示はしているが、管理人とも常に連携をとりつつ、目に余る状況であれば何らかの啓発対策を講じていきたい。

琴坂委員

まちの道しるべ保存事業について

最近全国各地でこうした取り組みが増えているが、以前から小樽にふさわしいと主張してきた者としては、新年度あらたに事業化され大変嬉しく思う。

この事業の性格は草分けである墨田型ですすめていくのか、最近流行の伊勢市型を目指すのか。

商工課長

墨田型である。

琴坂委員

墨田型は単に蒐集品を展示するのではなく、まちの歴史性・産業を大切にしようという取り組みである。予算額が50万円で年内に4カ所設けるといいうが、制度スタート時のインパクトの点からも、2時間程度見て歩いて充実感ある内容を揃えようとするのなら、もう少し件数も予算額も増やせないものか。

商工課長

小樽の商工業を育んできたものや、その中で生まれてきた特殊性をこれからも伝えていきたいという趣旨で始めたものである。当面はコンセプトをきちんと活かす方向でスタートしたいと考えており、まず4つを具体化させそれをモデルに拡大していきたい。

琴坂委員

観光客のニーズも歴史性や生活感のあるものへと変化しており、小樽はそれに応じてもっと掘り起こすべき財産を沢山持っている。築港ヤードにない魅力をアピールする事業としても、大切に育ててほしい。

オタルブランドの販路拡大について

市が直接取り組むものとして330万円が計上されている一方で、小樽物産協会に500万円の補助金を出しているが、その定款には同様の事業が盛り込まれている。このようなことは非効率的ではないのか。

商工課長

協会は平成7年6月1日の法人化によって民間の機動性を重視し、行政は行政としての働きをしながら、両者が「車の両輪」となる方がむしろ効率的であると理解している。

琴坂委員

「車の両輪」というなら、民には民の良さを活かし、官は官でなければできないことをすべきである。しかし現実には、デパートでの物産展など同じ事を両方でやっている。一体「オタルブランド」にふさわしい仕事をしているといえるのか。

経済部長

事業の中には、小樽の物産がどんな地域に好まれ活かされているのか等の調査も盛り込んでおり、まさに官がすべきことだと思う。それ以外にも行政がすべきものを考えていこうとすすめている。

琴坂委員

官と民で重複するものが多い点では、いまだ従来型から脱しきれていない。

OBCが物販施設をオープンするにあたり、共存共栄が議論されているが未だに方向性が見えてこない。しかし1年後には開業するという切羽詰まった状況にある。マイカルは4つの共存共栄策を掲げているが、その1つに「小樽で養われた加工技術を活かして生産されたものをオタルブランドとして全国に発信する」とある。しかし、マイカルの強力な販路に乗ればそれはマイカルブランドに他ならず、これは非常に危険なことと思う。今本当に急がれるのは、官主導で民間を激励しながら全国で紹介していくことではないのか。

予算上も内容も従来をしのぐものがあって然るべきではないのか。

経済部長

製造業での新技術や新製品開発への配慮し、また、金額に表われない面では、小樽産品ならではの意識されている部分を、道外に赴いた際にも店員自身に商品知識として与えるということも、個別的ではあるが行っている。また、協会内でもオタルブランドの開発と商品流通をいかに工夫していくか議論されており、そうした民間の自主的な動きをうまくまとめあげていく役割が、我々にはあると考える。

販路については、多様にあることが望ましいが、マイカルブランドになってしまうことを是とするわけにはいかない。やはりオタルブランドであることをお互いにきちんと確認しあってやっていきたい。

琴坂委員

販路拡大が経済活動である以上、官といえども精神主義だけでは済まされない。その意味でも従来型にはない取り組みをすべきである。「マイカル経由でもよい」ではなく、むしろマイカルと競って独自の販路を見いだすべきであると思うが、どうか。

経済部長

経済活動のために、まずその「種蒔き」を行政がやっていくべきと思う。また、マイカルと競う部分も大事なことだが、マイカルに入り込んでオタルブランドの精神を持ち続けて行く必要がある。最終的に採算が合うことが経済活動の成果であると思う。

琴坂委員

新年度予算全体にめりはりがない。特に経済部関連はその傾向が強く、毎年細々とした補助金の列が並ぶ。その時々で事業の取捨選択が必要であることを指摘しておく。

祝津副港の整備について

当初の説明では、現在の祝津漁港をきちんと住み分けるための事業だと理解していたが大島委員の質疑を聞くう

ちに疑問を持ったので、以下3点について尋ねる。

住み分けするというが、現状は違法状態なのか。或いは違法とはいわないまでも、何らかの手立てをしなければ放置できない状態なのか。

ビジター向けの施設をつくといいながらビジターは入れない。それは安全上も問題だしスペースもないからだと言う。しかしそれではビジター用の施設をつくることは予算付けとして有り得ないのではないか。答弁には矛盾があるのではないか。

資料として1案・2案が出ているが、2案になった段階でどんな変化があったのか。

ビジター向けの棧橋はやめて、防波堤が傷んでいるからその補強の意味で抱かせて棧橋をつくるという方法に変わったと聞こえる。そうだとすると、ビジター用の施設はつくらないのか。二つの案を見ても不明朗である。それとも、新しい補助制度を導入して住み分けをするには、どうしてもビジター施設をつくらなければならないため、仕方なくやっているのか。

経済部長

この整備に当たっては、船の住み分けが大きな要素である。具体的には、祝津本港に入ってくるプレジャーボート等の区分けをしなければならず、そのための予算である。

海浜・海上にもレジャー施設を取り入れていこうという時代変化の中で、この漁港区域も住み分けや整備をしていく必要がある。そしてそれが公共による整備である以上、ビジターを完全に排除することは難しい。但、現在の保管状況・水域全体の問題・利用時の安全性の問題等を考えると、現実的にビジター用のものを積極的に受け入れることはまず無理だろうということである。したがって、高度利用活性化対策事業の中で、道も上下架施設を整備するにあたり地域の方々も含めて協議し理解を得ていきたいという流れの中で進んでいる。

琴坂委員

現状、住み分けが必要なほどの違法状態があるのか。

経済部長

法律に照らして特段に違法という状況とは言えない。漁港の利用という点で区分けをしていくという考え方である。

琴坂委員

当面は漁港内で住み分けを指導していけばよいだけではないのか。

経済部長

確かに、指導することやその中で整理していくことは考えられると思う。

琴坂委員

高度利用活性化事業を導入したために、本音はビジターを入れたくないが、事業の前提として入れなければならないからビジター用の棧橋や斜路をつくらなければならないとなったのか。

経済部長

漁港区域の中で、現在、民間の方が運営管理をしており、公の立場からすると疑問がある、是正しなければならないという考え方がある。また、当該事業を取り入れたときには現実問題として、この施設整備の中からビジターを排除することは出来ないと思う。

琴坂委員

2案には「ビジター用」の名がついていないが、排除できないからビジター用の棧橋と斜路はつくるということか。

経済部長

ビジターが入ってきた時にはこの係留施設を利用することは有り得る。但、斜路は現況のまま使用し、棧橋は利

用者からも要望があって係留施設を再度改修して設置しようということである。

琴坂委員

違法状態が解消するのなら、1案が2案に変わった過程を特に追及するつもりはない。

しかし、何か断るわけにはいかないが断りたいようでもあり、満杯状態に割り込んでくれば人身事故が起きかねないという話も出てきて、どうもはっきりとしない。

この予算が通って当該事業が活用されるとビジターを拒否できないという制約が生じて新たな紛争が起きることが非常に心配されるが、その点はどうか。

経済部長

民間が直接管理運営している現状はやはり問題があるとの国の指導を受け、きちんと整理する必要がある、長期間、道と検討してきた中で今回のような形で提示された。

1案では、防波堤の左側にビジター用のスペース並びに駐車場を設けていたが、現在の容積・面積・水域を考慮すると積極的には対応できないし、安全性の問題もあるとの指摘があり、再度、2案のような形で整備しようとなったわけである。

また、公共的な整備の面からいって、ビジターを全面的に受け入れないということは、不可能だろう。但、現実問題として今までの使い方を考えると、スペースがなかったり安全性が確保できなければ断らなければならないだろう。これから利用協議会をつくり、その中でどんな場合にどうするかきちんと整理をしたなかで混乱の起きないようなやり方をすべきだと考えている。

琴坂委員

依然として今後への不安は残る。全体の合意を得るには時間がかかるのに、その辺りの整理が拙速なため、答弁も玉虫色になり理解しにくいのだと思う。

反対ではないが、地元の合意を得るためのもっと良い方法があるのではないかと。市も一部負担するということは応分の責任も負うということである。違法状態を解消するということがなら議会も協力できるが、このままでは新たな紛争の火種になると危惧されるので、これは一旦撤回し、話し合いがついた時点で補正を出してもよいのではないかと。

経済部長

今の状況の解消と、利用者の安全確保を中心に今回の事業をすすめていきたい。確かに利用者全員にまだ周知されていないが、利用者団体に話をした中ではある程度の理解を得ており、時間をいただきながらすすめていかなければならないし、それによってきちんとした状況を確認しようと考えているので、御理解いただきたい。

倉田委員

湯鹿里荘の貸家料の変更について

平成2年に湯鹿里荘として再出発する際も、年間480万円が適当であるにもかかわらず、年間48万円で賃貸することになった。現在、評価額を算出するといくらになるか。

(経済)古賀主幹

契約管財課の普通財産貸付基準によると、1,138万円となる。

倉田委員

それほど財産を月額1万円で貸すという根拠は何か。

(経済)古賀主幹

根本にあるのは、市営温泉センターの代替施設として市民に安く利用してもらおうという趣旨がある。当初に比べ、周辺に日帰り温泉施設が増えたこともあって入館者が減少しており、赤字も累積し親会社の援助も受けられな

い状況下で、出資者の1人である中央バスが経営を引継ぐこととなった。我々としても、施設の継続は必要と考えている。

赤字解消のためには入館者の増加を図るしかなく、人件費も大幅に圧縮したうえで収支を検討した結果、やはり年間12万円程度しか支払えないとの判断もあり、無償というわけにもいかないだろうということで今回の提案となった。

倉田委員

そもそも年額48万円で貸すこと自体、理解を得られていたのか疑問である。そして、今度は中央バスが赤字解消に大変で12万円しか出せないからそれで手を打つようなやり方は本末転倒である。周辺施設に負けない努力・工夫が足りなかった朝里川温泉総合開発㈱に任せきりにしていたことがこの事態を招いたのではないのか。今に至ったプロセスについて市としては反省がないのか。

経済部長

温泉センター廃止の議論の中で、その機能を存続させるべきとの考えから、当時あの地域に事業展開しようとしていた朝里川温泉総合開発㈱に湯鹿里荘の一体管理を要請した。

その際にも市民が安く利用することから貸家料も安い金額になった。

確かに12万円は低額だが、現在入館者が4万人程度まで落ち込んでおり、施設を維持するためには入館者増に向け精一杯努力することであり、御理解いただきたい。

倉田委員

今後、本当に赤字が解消され、施設も改善されるのか。

経済部長

非常に厳しい状況と言える。しかし今、旧温泉センター跡地を開発したいという話が出てきており、その推移を見た上で考えていかねばならないと思う。

倉田委員

それは、どんな内容なのか。

経済部長

規模などは不明だが、温泉と宿泊施設を兼ね備えたもので、地域全体の振興に繋がるものと考えていると聞いている。

倉田委員

朝里川温泉総合開発㈱と交わした転売禁止の覚書はどうなるのか。その新たな業者による事業展開においても、市民の憩いの場を維持するという市の意向は継承されるのか。

(経済)古賀主幹

転売に際しては市の承認が必要であるとの覚書を昨年11月26日に交わしており、新たに名乗りをあげた業者と朝里川温泉総合開発㈱との民間同士の契約関係になるとしてもその開発内容が適当かどうか市の判断が必要になる。

湯鹿里荘を市民に安く提供することを重視し、中央バスは今後も500円の入館料を維持していこうと考えており、新たな業者がリニューアルするとしてもこのことは要望していかなければならないと思っている。

倉田委員

市民の財産なのだから、市民にとってダメージとならないよう手立てを講じてほしい。

武井委員

国際ホテルについて

新聞報道によると訴訟が起こされているが、この裁判の争点は何か。

今まで経営者が3人交替しているが、現在のような論議は過去にもあったのか。

第3ビル内のテナント関係者からは、現在係争中のような声は出ていないのか。

他のビルではこの種の問題は出ていないのか。

商工課長

駅前ビル(株)と国際ホテルとの争いであるので詳細まで承知していないが、一昨年から昨年10月までの共益費の未払分についての支払命令を申立て、それに対しホテル側が異議の申立てをしたという経過である。

駅前ビル(株)としては共益費自体についてもその都度集会を開いて合意に基づき決めてきたことなので、問題が出たときはその中で対応できるものは行ってきたと聞いている。

従って、過去にこうした大きな争点になるようなことはなかったと思う。

駅前ビル(株)としては、係争となった時点で経過説明会を開催したので、テナントは何故そうなったのか理解していると思う。テナントから市に直接意見が寄せられたということはない。

現状、他のビルからも意見は寄せられていない。

武井委員

共益費の負担が争点ということであるが、この負担について市はどのように考えているのか。

商工課長

係争中であり、市がどう思うか述べる立場にはないが、第3ビルでは昭和51年頃から第三者機関に、率の設定や共益費について意見を聞き、それらを集会の賛成を得てきているときいている。

武井委員

小樽も厳しい状況にあり、これからもまだ倒産があるともきく。小樽の表玄関が火の消えたようにならないよう、市として可能な限りの配慮をしてほしい。

俳句ポストについて

平成4年からの投稿総数はいくらになるか。現在の集約方法とその後の取扱いはどうなっているか。ポストはいくつ設置しているのか。投稿者の出身地別分布は把握しているか。予算はポストを増やすためには使わないのか。

観光課長

平成4年秋から今年2月までで投稿者数は5,848名・投稿句数は8,959句である。

市内12カ所にポストを設置し、毎月集約して年2回、春夏の部と秋冬の部として表彰している。表彰は特選・秀作・入選・小中学生の4部門でおこなっている。

確かに観光客の動向調査の一助という意味合いを持っている。平成8年までの累計で道外48%・道内51%(市内17%・その他34%)・不明1%となっている。

設置箇所については検討してきており、今年度は、駅前観光案内所・かんぼの宿から交通記念館・ダム記念館に、天狗山もふもとからロープウェー山頂に移している。

武井委員

分布はもっと詳しく把握すべきである。平成7年の入選者だけを見ても東北・四国・九州の計17県からは未投稿であり、こうした地域へのPRも必要だと思う。また、詠んだ内容からも観光客の関心を向きを掴む良い材料になる。

また、ポストの設置数はもっと増やしていくべきではないか。

観光課長

市内全域をみながら今後もより精査していきたい。

委員長

散会宣告。