

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

予算特別委員会会議録 (5) (16.1定)			
日 時	平成16年3月10日(水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 6時01分
場 所	第2委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	見楚谷委員長、北野副委員長、山田・横田・大橋・大畠 ・佐々木(茂)・前田・山口・古沢・高橋・秋山 各委員		
説 明 員	財政・経済・港湾 各部長、農業委員会事務局長 <div style="text-align: right;">ほか関係理事者</div>		
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 <div style="text-align: right;"> 書 記 記録担当 </div>			

～ 会議の概要～

委員長

ただいまから、委員会を開きます。

本日の会議録署名員に、横田委員、大畠委員をご指名いたします。

委員の交代がありますので、お知らせします。

森井委員が大畠委員に、菊地委員が古沢委員に、佐々木勝利委員が山口委員に、松本委員が佐々木茂委員に、佐藤委員が秋山委員にそれぞれ交代いたしております。

この際、理事者から発言の申出がありますので、これを許します。

「苫小牧港の食肉検疫指定について」

港湾部長

苫小牧港の輸入食肉検疫指定について、報告いたします。

本市といたしましては、去る2月23日に北海道知事、さらに2月26日には農林水産大臣に対し、小樽市長、小樽市議会議長、小樽商工会議所会頭、小樽港湾振興会、小樽冷凍事業協会の皆さんとともに、小樽港へのじゅうぶんな説明がなされないまま、北海道が国へ要請したことに遺憾の意を表明いたしました。また、現状では道内物流の利便性が損なわれていないため、新たに苫小牧港指定の必要性がないこと、これ以上の苫小牧港への一極集中化を招くことを避けるべきであることから、苫小牧港の指定について再考を求め、国に対しても従来どおりの取扱いとなるよう、強く要望してまいりました。

去る3月2日、北海道から小樽市長に対し、小樽市側の合意を得ながら進めていきたいとの申入れがありました。この内容につきましては、これまでの経過を踏まえ、苫小牧港の指定時期を1年程度延長する方向で、国や苫小牧港に対して、協議していきたいとの申入れでありました。それを受け、市内関係者の皆さんと協議した結果、北海道の考えに同意することに一致しております。

現在、道としましては、苫小牧側と協議をしているとのことであり、市といたしましては、この状況を見守っているところであります。

委員長

付託案件を一括議題といたします。

これより、経済常任委員会所管事項に関する質疑を行います。

なお、本日の質問順序は、公明党、民主党・市民連合、共産党、自民党、れいめいの会、市民クラブの順序とします。

公明党。

秋山委員

ただいま説明いただきました部分に関しては、高橋委員の方から質問させていただきます。

基金の運用について

私は予算説明書の中から何点かお伺いいたします。143ページの商店街活性化支援事業費、それと144ページの地域経済活性化推進事業費、それと143ページは440万円、そして144ページに書いてある200万円、そして145ページには都通り商店街ふれあいプラザ事業運営費補助金として100万円、その財源として基金繰入金となっておりますけれども、この基金の名称をまずお知らせ願います。

(財政) 財政課長

この三つの基金合わせて740万円ですが、いずれもまちづくり事業資金基金を充てています。

秋山委員

これらについて、まちづくり事業資金を運用されたという理由をお願いします。

(財政) 財政課長

まちづくり事業資金基金は、平成11年4月に5億円の寄贈がありまして、この使い道として、平成13年から随時、基本的には最初のうちは建設事業費の一般財源分に充てておりました。ただ平成15年から16年にかけて、非常に財政状況が厳しくなりまして、さらにまちづくり事業資金基金を充てられるものがないかということで検討した結果、これらの経済の活性化につながるような事業についても、まちづくりという観点で充てられる、こういうふうを考えておりまして、そういうものに充当したものでございます。

秋山委員

その運用に当たっては、市長にその決裁権があるということで、この運用をこういう部分に使うというふうに取り決めたというか、話し合ったということによろしいのでしょうか。

(財政) 財政課長

それぞれの事業資金基金は、基金条例の中でうたっておりまして、まちづくり事業資金基金につきましては、まちづくりに関することというような定めでございますので、その中で市長の判断で運用しているということでございます。

秋山委員

では、ほかに、経済部所管に係る基金というのは、幾つぐらいあるのでしょうか。

(財政) 財政課長

経済部所管に係るものを読み上げます。

商工業振興資金基金、荒木水産振興資金基金、朝里川温泉郷観光施設整備資金基金、天狗山観光施設整備資金基金、岸條太郎商工業振興資金基金、観光振興資金基金であります。

秋山委員

今、説明いただいた中に、147ページになりますけれども、朝里川温泉郷観光施設整備資金基金積立金というのがありますが、この開始年度をお知らせ願います。

(経済) 観光振興室観光事業課長

この基金につきましては、昭和56年度から積立てを行っております。

秋山委員

その基金の目的というのは、この名称どおりかと思いますが、朝里川温泉郷の観光施設を整備する資金を造成するためという、名前のとおりの使い道でよろしいでしょうか。

(経済) 観光振興室観光事業課長

そのとおりでございます。

秋山委員

見ましたら、この基金だけが毎年一千何百万円ずつ積み立てられてきているのですけれども、この積み立てられている意味をお知らせ願います。

(経済) 観光振興室観光事業課長

この基金に積み立てております原資は、入湯税の税込を充てておりまして、毎年度7割程度の入湯税収入分を基金に積み立てております。

秋山委員

今までにどんな形で運用されたかをお知らせ願います。

(経済)観光振興室観光事業課長

昭和56年度の積立てが開始されて以降、主には朝里川温泉におきます温泉の泉源の開発事業並びに配湯設備等の維持管理費に充てているのが実態でございます。

秋山委員

この基金というのは、現在どのくらいの積立高になっているかということをお聞きしてよろしいのでしょうか。

(経済)観光振興室観光事業課長

現在高で申し上げますと、現在、基金として積み立てられております金額は、平成15年度当初では644万2,384円でございます。ちなみに、今年度中に積み立てられます金額は1,756万2,000円がプラスされます。

秋山委員

はい、わかりました。基金の繰入れという欄を見ていきますと、だいたい利息だけが繰り上がってきてという収入だったのですけれども、これだけが積立金というふうになっていたものですから、こういう時期が時期だけに、違う形で運用などができないものかなと思って、今、お伺いしておりました。

旧朝里川温泉センター跡地の利用について

続きまして、今月6日、日経の新聞報道に朝里川温泉街の記事が後志観光にはずみがつくのではないだろうかという地元経済界からの期待の声が寄せられた記事が載っておりましたが、この小樽観光企画と、市長が会長である観光クラスター研究会、こういう形になった経緯をまずお示してください。

(経済)観光振興室企画宣伝課長

観光クラスター研究会が発足した経緯ということでございますけれども、平成11年度に地場産業振興会議というのを設置いたしまして、それを受けまして、その中に朝里川温泉ワーキンググループというのをつくりまして、そのワーキンググループの議論を1年経た中で、これはいわゆるクラスターという組織で研究開発を行った方が効率的ではないかということになりました。それを受けまして、観光クラスター研究会小樽ゆらぎの里というのを、会長山田勝麿という名前で会を発足させたという経緯がございます。

秋山委員

それで、ゆらぎの里の協力要請を受けて、観光企画で跡地利用を考えたという部分の経緯をお願いします。

(経済)観光振興室観光事業課長

観光クラスター研究会では、朝里川温泉郷、温泉地域の観光振興に寄与する提言を行うということで、提言もまとめられたところでございますが、具体的にこの提言に沿った形で実現を図るということを考えて場合に、この地域の中で、こういった場所を想定できるかということの検討の中で、旧市営朝里川温泉センター跡地というものが浮上してまいりまして、このセンター跡地を想定する場合には、将来観光クラスター研究会の提言を受けて、具体化を図る事業者が購入をするということがなければ、提案だけに終わってしまうということから、そういうクラスター研究会の提言と、それから具体化という中で小樽観光企画が取得という動きをしたということでございます。

秋山委員

市としては、日帰り施設の湯鹿里荘、これは土地と建物は、今現在、市の保有ということになってますか。

(経済)観光振興室観光事業課長

はい、市の所有でございます。

秋山委員

これと一体化して改造していただきたいという意向を持っているそうなのですが、市としての考え方をまずお伺したいのですけれども。

(経済)観光振興室観光事業課長

委員のご指摘のとおり、また、新聞報道でも触れておりましたが、市としては旧朝里川温泉センター跡地と、現

在の湯鹿里荘の土地を、隣接している土地でございますので、一体活用ということをご希望しております。ただ一体活用ということで、私どもはこれまで財産処分ということでも検討していたわけでございますが、その中で、なかなか思いどおりの買手が登場しないということがございまして、それで先ほどからお話に出ております観光クラスター研究会の提言に基づいた小樽観光企画の取得ということが整合した形で動きがございまして、将来もこの湯鹿里荘の財産処分については、一体活用ということを念頭に置きながら進んでまいりたいと考えています。

秋山委員

一体化という考え方の中に、できることならこの観光企画に買っていただきたいという考えが含まれるととらえてよろしいでしょうか。

(経済)観光振興室観光事業課長

これは観光企画の方で取得を希望されるということであれば、それはそれで交渉ができるかと思いますが、市が考えておりますのは、一体活用といっても、所有者が同じ事業者ということではなくて、あくまでも観光クラスター研究会の提言に沿った活用を図っていただける事業者ということで考えておりますので、これは観光企画でなければならないということではありませんし、この提言を踏まえた上での活用を考えておられる方が出てきた折には、交渉をさせていただくことになろうかというふうに考えます。

秋山委員

具体的には、この交渉に乗って、一緒に事業を進めたいという業者は出てきているのでしょうか。

(経済)観光振興室観光事業課長

今現在はそういう事業者は出てきておりません。

秋山委員

ああいう形といっても抽象的ですけども、一番奥まったところに湯鹿里荘がある。かなり建物も頑丈、もう風化が来ているというような感じで、それを一体化して使うというのは、利用する人方の考え方によるのでしょうか、いろいろな面から考えて厳しいなという話がありますが、重複しますけれども、話があれば市としては売却したいという思いはありますか。

(経済)観光振興室観光事業課長

委員がご指摘のとおりでございますが、まず私どもは土地につきましても、建物につきましても、財産価値はあるというのが現在の考え方でございますが、この点では13年3月で、湯鹿里荘の営業は終えて、あるいは今、3年ほど経過をしておりますので、土地よりも建物の価値というもの、あるいは使用価値というのでしょうか、そういったものが老朽化によって低減をしているのではないかとというようなことは考えておりますが、それにつけても、こういう事情も理解をした上で、建物も含めて活用を図りたいという希望者が出てくることを願っておりますが、こういうことが難しいということになれば、これはまた、別の観点から財産処分を検討しなければならないというふうにも考えております。

秋山委員

この観光企画ですか、ここに出ていましたでしょうか、いつぐらいからこういう構想で実行、実現に向かって進んでいきたいという構想を立てられているのですか。

(経済)観光振興室観光事業課長

これにつきましては、まだ取得をしたというのも、先ほど来ご承知のとおり、提言の実現化に向けてということでのまず取得ということで動きがあったわけで、提言に沿った形での具体化ということにつきましては、これは観光クラスター研究会より具体的な提言をするということにもなりますでしょうし、それを受けて、提言をどこまで取り入れた形で実現化を図るかということのも、これもまた、これからの課題というか、進め方になるというふうに思います。

秋山委員

本当に、近年にない明るい話題だなというふうに感じております。何とか朝里川温泉地区に、特に皆さんが楽しめる施設がまたできれば、観光地としてまた新たな展開が図れるのではないかなということで、期待しております。

資金関係について

続きまして、145ページ、資金関係なのですけれども、商店街グレードアップ資金負担金ということで、757万1,000円が載っておりますけれども、これは15年度までは無利子、16年度から利子を取るという形で、制度が改正になったかと思いますが、この負担金が何年間ぐらい残る予測を立てられていますか。

(経済)産業振興課長

商店街グレードアップ資金負担金でございますが、平成9年度からこの制度が活用されておりました、現在まで17件活用されております。その中、現在残っています14件で負担金を計上させていただいております。その中で、今現在で見ますと、最終的に終了いたしますのが、平成29年度ということで考えてございます。

秋山委員

ということは、29年度までこの資金のまま続くということですね。

(経済)産業振興課長

はい、そうでございます。

秋山委員

では今度、有利子に制度を改正されて、されたことによる活用度、無利子から利子がかかるという部分の活用度に対して、どのようにとらえられていますか。

(経済)産業振興課長

これまで庁内の検討会議の中でも、いろいろ議論をいただきながら、経済部としましての方針を掲げさせていただきながら、今回、計上させていただいておりますが、その中で、商店街グレードアップ資金は、今までは無利子ということで皆様に活用いただいたところでございます。その中では、利率としましては、現行でいきますと1.7パーセント、固定式で15年以内ということで、ほぼ皆様15年ということで活用いただいておりますが、この中で、確かに無利子から有利子という形になりますと、厳しくなるのではないかとということで、委員のご質問でございますが、その部分も配慮させていただきまして、やはり何としましても、現行でいきますと、1.7パーセントでございますが、その部分、3割程度は低く設定するような形で、今、各金融機関の皆様にもご理解いただいております。

秋山委員

同じような内容の質問なのですけれども、143ページに中小企業特別資金のマルチ資金というのがありますが、これも制度改正になっていますね。この制度改正された理由という部分をお知らせ願います。

(経済)産業振興課長

今まで中小企業の皆様を活用される最も多いものとして、小樽市7本の融資制度を活用いただいておりますが、その中で中小企業特別資金、通称マルチ資金でございますけれども、今までは運転資金、設備資金ともに1,000万円以内の限度額でございました。また、融資期間につきましては、運転資金につきましては7年以内、また、設備資金については10年以内ということでございましたが、その部分を企業の利用のことも踏まえまして、融資限度額、運転資金、設備資金ともに2,000万円以内ということで、限度額を上げさせていただきました。また、融資期間につきましては、設備資金は10年以内でございましたけれども、運転資金につきましても7年以内から10年以内ということで、より企業の皆様を支払するときのことを踏まえまして、今回、改正させていただいております。

秋山委員

それで、中身を1,000万円から2,000万円に、7年を10年に変えて、借りる側として活用しやすい資金になったの

でしょうか。

(経済)産業振興課長

今まで庁内の検討会議の中で議論した中で、各金融機関の支店長が集まる会議、また、実務者レベルの会議もございまして、その中で、今回の7本の融資制度につきまして、現況、ご意見等をお聞きしましたところ、金融機関の皆さんもマルタル資金については、限度額を上げていただければ、企業も使いやすいでしょうということでも言われておりました。また、利子、期間についても同様でございます。ただ私どもは融資させていただいた先なのですが、その部分も、例えば何らかでサポート体制をとらせていただきたいということで、随時回らせていただいております。その中でお聞きしますと、活用の中では、マルタル資金が最も利用されておりますので、その中では、ぜひ限度額を上げるということについてお願いしたいという声がありましたので、その部分を踏まえまして、今回上げさせていただきます。

秋山委員

もう一本なのですけれども、経営支援特別資金というのがございます。これは継続すべしという多くの声によって、これを続けるようになった制度かと思えますけれども、中身がちょっと変わっております。まずこの部分をお知らせ願います。

(経済)産業振興課長

今回、予算を上げさせていただきます中で、変更させていただいております点を申し上げます。融資限度額を500万円から300万円にさせていただきます。相保証を禁止させていただきたいということで申し入れております。納税確認の範囲なのですが、これまで直近、市・道民税の1年分ということでございましたけれども、4年分の納税確認をさせていただきますということにさせていただきます。市と金融機関の損失補償の割合でございますが、今までは市が8割、金融機関が2割ということでございましたけれども、今回からは市が6割、金融機関が4割ということで変更させていただきます。

秋山委員

どこからも保証を得られない、小規模な事業主にとっては、たいへんにありがたい制度かと思うのですが、この500万円から300万円になったということ自体は、それでもありがたい話です。この相保証の禁止という部分は、従来の苦い経験からかなというふうには感じておりますが、納税確認範囲の拡大という観点から見たときに、借主として借りづらくなってきたのでは、敷居が高くなったように感じるのですけれども、その点はいかがでしょうか。

(経済)産業振興課長

私どもで今まで経営支援特別資金、また、平成13年度に導入させていただきました緊急経営安定資金、いずれも損失補償といいますが11件、7社で2,700万円になっているということも踏まえまして、また、利用なさっている方々が、その部分、これによって事業継続されているということも、回って話をお聞きしております。この中では、これらの税金で損失補てんすることになるものですから、例えば今現在、直近1年分の市・道民税ということにさせていただきますけれども、やはり4年分の納税確認、これが市の方で確認できるところでございますので、この部分はじゅうぶん理解していただくよう努めながら、進めさせていただければと考えております。

秋山委員

確かに、身近で商売をやっている方から話を聞くと、小樽の高齢化の影響で、客足は細くなってきているというのも事実だと。本当に資金繰りが大変な中であって、身近に借りられる資金ということで、ありがたい存在だという声も聞かれます。この制度は、税金でやっているから、今までのようなことがあっては困りますし、また、残していただきたい制度ということで、しっかり監視、チェックしてとまでは、先ほど質問したこととちょっと矛盾しますけれども、ぜひ続けていっていただきたい資金だと思っております。答えは要りません。以上で、質問を終わります。

高橋委員

苫小牧港の食肉検疫指定問題について

港湾部にお聞きいたします。先ほど部長の方から、食肉検疫港の報告がございました。それに関連して何点か質問します。

まず、この食肉検疫港として、小樽港が指定されたのはいつですか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

昭和41年です。

高橋委員

それと、食肉検疫が苫小牧港の方に移行するような話がありましたけれども、その話はいつ出てきたのか、それから今までの経緯、それから出てきた背景の説明を願いたいと思います。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

苫小牧港の指定の経緯については、平成14年に苫小牧港管理組合から小樽市に対しまして、苫小牧港の指定について認めてくれという話がございました。その話を受けまして、小樽市としまして市内関係業者と協議した結果、苫小牧港の指定については反対するという申し入れ、回答を苫小牧港管理組合に伝えてございます。その後、苫小牧港管理組合で道へ要望したという話は聞いてございませんで、昨年、平成15年2月に、北海道の酪農畜産課に苫小牧港の指定の動きがあれば連絡してほしい旨の要望をしております。その後、何ら連絡がないまま、今年に入りまして、農林水産省が検疫指定港に指定する動きが出てきたという話を聞いて、現在に至っております。

高橋委員

ということは、道から小樽市に対して全く事前協議がなかったということでしょうか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

そのとおりでございます。

高橋委員

そうすると、道と小樽市との間で、過去からの経緯、合意されている内容というものがありますけれども、これについて、お願いします。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

平成4年にさかのぼりますが、平成4年に当時の小樽市長と北海道副知事との会議におきまして、苫小牧動物検疫にかかわる指定の要請の必要性が生じた場合、港湾管理者の市及び関連業者、小樽市に対して、じゅうぶんな時間をとって事前に相談してもらいたい、こういうことを協議しまして、それに対しまして、北海道は輸入港の指定に当たっては、既存の輸入港の機能分担にじゅうぶん配慮し、トラブルがないようにしたい。事前に関係者とじゅうぶんに協議、遺憾のないように努めたいという内容で合意した経過がございます。

高橋委員

すると、今回のことは全くこの合意を破って、道がかってにやったということにとらえてよろしいですか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

事前に小樽市に対しては、何ら協議がないまま道が進めた結果に至っております。

高橋委員

それで、これに対して小樽市は今までどのような対応をしてきましたか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

まず、農林水産省がパブリックコメントといひまして、省令の改正案を広報した時点で、北海道に対しまして、まず冒頭説明いたしましたが、2月23日に北海道知事あてに、北海道のやり方は小樽市の合意が得られていないと

ということでたいへん遺憾であるという旨とともに、再考についてお願いしたということと、さらに2月26日には農林水産大臣に対しまして、先ほどと同じような内容の地元の合意が図られないまま事が進んでしまっているのを再考をお願いしたいということで、要望を行い、さらに3月3日にはパブリックコメントにおいても、小樽市長名で同じような内容で意見を申し入れております。

高橋委員

それで、今朝の道新によりますと、小樽市は道からの正式な連絡はないというふうに記載していますが、先ほどの部長の説明ですと、3月2日に北海道から小樽市側の同意を得ながら進めていきたいというふうにお話があったのですけれども、これはどういうことですか。

港湾部長

冒頭説明させていただきましたけれども、改めてお話ししますと、私どもは先ほど2月26日に国へ行ってきたと。その後3月に入った段階で、事務レベルでは道に対して再考を促しておりましたけれども、その3月2日に急きょ市長に対しまして、道の担当課長から苫小牧港の指定時期については、我々はもともと二、三年程度延期していただきたいという話で国に対しては申し入れたところなのですけれども、道からはそこまではなかなか難しい、1年程度延期したいという考え方を持って、市長の方に参りました。そこで、私どもとしましては、やはり当然地元関係者と一緒に国に対して要望してまいりましたので、急きょ関係者が協議しまして、やむなしというような形で、道に対しては同意をしたわけです。

それから、今回、道としては、新聞報道の関係を申しますと、自分たちは地元に対してのコミュニケーションを欠いていたという、改めてコメントが発せられましたし、よって地元との協議は必要だという判断、認識をした上で、苫小牧側と調整を図っていききたい。さらには同意を得た段階で、直ちに農水省に対しても今回の取下げ、そういう記事がありましたけれども、我々はいずれにしましても、まだ道から最終的にどんな判断をされるかについては、まだ明確な意思、回答を得ていないと、現状はこういう次第です。

高橋委員

もし、苫小牧港が指定港になった場合に、小樽港の影響はどういうふうに出ますか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

苫小牧港が指定港になった場合、あくまでも推測でございますが、現在、小樽港に保管している冷蔵倉庫関係業者、そういうものが苫小牧方面に将来的に設立されると、小樽港の冷蔵倉庫関係業者にとりまして、多大な影響が生ずると想定しております。

高橋委員

影響額等の試算はありますか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

金額については試算はしてございませんが、小樽の冷蔵保管施設の年間取扱いトン数でございますが、6,000トンから7,000トンぐらいの間と聞いております。

高橋委員

では、その6,000トンから7,000トンに影響が出てくるということで考えてよろしいですか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

そのとおりでございます。

高橋委員

今のお話でも、取下げはしたけれども、1年間先延ばしということで、本質的な問題は解決されていないというふうに思いますけれども、その点についてはいかがですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

本質的といいますと、北海道の考え方、規制緩和と北海道全体の経済原則という流れの中で、この1年間延期された場合、小樽港としても、この1年間に対しまして、何とか小樽港に食肉を輸入するという流通ルートの確立に向けて頑張っていきたいと考えております。

高橋委員

たいへん危機的な問題なものですから、これから小樽市としてどのように取り組んでいくのかというのが非常に重要かと思えます。今、どのようなことを考えられているのか、もし具体的なものがあれば教えていただきたいと思えます。

(港湾)港湾振興室横山主幹

今後の対応といたしましては、まず小樽港に羊肉を輸入するというルートが確立した場合、苫小牧港が指定港になされた場合でも影響は少ないという観点から、今、市内の小樽冷凍事業協会、小樽港湾振興会と小樽港貿易振興会、これら市内経済業者、港湾業者とともに、主な肉が羊肉ですので、羊肉の輸入業者、さらには今の中国航路の船社にも話しまして、何とか小樽中国航路を利用しまして、小樽港の輸入につきまして、今後、働きかけを行っていききたいと考えております。

高橋委員

ということは、ベース部分としては、これからのポートセールスが非常に重要だというふうに考えてよろしいですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

そのとおりでございます。

高橋委員

先ほどの道との協議ですけれども、今後、どのように行われるか、それは話し合われていますか。

港湾部長

先ほども申し上げましたけれども、私どもは基本的に1年間程度の延期という部分についてはやむなしという観点から同意しているわけです。今、北海道としましては、苫小牧側と調整を図っている動きを進めているという状況にあります。ですから、私どもは道の判断として、今回延期ということを調整しているわけですから、その回答をまず当面待つという状況にあるかと思っております。

高橋委員

受け身ではなくて、やはり積極的にアピールすべき部分はすべきだというふうに思いますけれども、その点いかがですか。

港湾部長

そういうふうに、今、とらえられたかもしれませんが、現実、今週に入りまして、私どもは道に対しまして、動向について、今、私の方から先に確認をしていることとございますし、早急に正式な回答を求めていると、こういう姿勢でございます。

高橋委員

では、その協議についても、過去からの経緯の合意、これから逸脱しないということをやはり再確認すべきだというふうに思いますけれども、いかがでしょうか。

港湾部長

平成4年の合意を交わした文書もあるわけとございますけれども、道の考え方は、やはり去年あたりから、先ほども出ていましたけれども、規制緩和の問題、経済の合理性の問題、そして要件に該当する港であれば、これからはどんどん開放していく方針であるのだという考えも同時に示されております。ただ、当時交わした文書はちょっ

と生きていかないのではないかなという我々も受止めはしておりますけれども、ただいずれにしても、状況が変わると、一定の指定を受けている港湾の地元関係者とやはりじゅうぶん協議はしていただきたいと、これは強く申し出ているところでもあります。

高橋委員

いずれにしても大事な部分ですし、限られた時間しかありませんので、精力的に頑張ってください。

潮まつりについて

次に、潮まつりについて、何点かお伺いいたします。潮まつりの補助金550万円が出ているわけですが、潮まつりの全体事業費、これはいくらですか。

(経済)観光振興室観光事業課長

昨年度の第37回おたる潮まつりの実行委員会総額予算で申し上げますと、3,578万5,000円でございます。

高橋委員

あと雪あかりの部分も出ていますけれども、これは370万円。雪あかりの方は、事業費はいくらでしょうか。

(経済)観光振興室観光事業課長

これも先日開催されました第6回の小樽雪あかりの路の実行委員会予算で申し上げますと、2,700万円でございます。

高橋委員

それで、潮まつりの方ですが、昨年の動員数、それから踊り手だとか参加人数、これはどのくらいでしょうか。

(経済)観光振興室観光事業課長

潮まつりの昨年の来場者数につきましては、実行委員会では100万人と公表しております。参加人数でございますが、これはねりこみだけではなくて、3日間、いろいろな催物がございます、トータルでということになると、私も逐一集計はしてございません。相当数の市民が参加しているということではわかっております。

高橋委員

それで、経済効果についてはなかなか難しいかと思うのですけれども、潮まつり、雪あかり、それぞれもし押さえていましたら、お願いしたいと思います。

(経済)観光振興室観光事業課長

委員がおっしゃるとおり、イベントそれぞれの経済波及効果ということにつきましては、これはその都度計測、推計はしてございませんが、参考ということで申し上げますと、平成14年の第4回小樽雪あかりの路のイベント開催時に、経済波及効果の調査を行いました。この調査によりまして、雪あかりの路のイベントの経済波及効果といたしましては、44億3,700万円という推計が出されております。

高橋委員

ということは、期間もありますけれども、動員数等を考えて、潮まつりはそれ以上あるというふうに考えてよろしいですね。

(経済)観光振興室観光事業課長

これは冬のイベントの10日間ということもございまして、委員もおっしゃいますとおり、なかなか簡単に比較ということにはならないかと思いますが、片方、夏の3日間、100万人ということに對しまして、雪あかりは10日間で、今年の第6回では45万7,000人という来場者ということでございまして、人数あるいは開催日数等からいいますと、そういう類推も可能かと思いますが、はっきりしたことはなかなか申し上げにくい状態です。

高橋委員

それで、潮まつりの方なのですが、今の第3号ふ頭の会場に移ったのはいつなのか、それからなぜその場所に移ったのか、その部分を含めてお願いします。

(経済)観光振興室観光事業課長

現在の小樽港第3号ふ頭基部に会場を移したのは、昭和56年開催の第15回からでございます。ちなみに、1回目はこの第3号ふ頭基部でも開催はされました。以来、2回目から14回目までは花園公園グラウンドでということになりましたが、第15回の段階で、このお祭り自体が海への感謝というのがメインテーマの一つということになっておりますので、その点では海に近い会場で開催すべきではないかという声が大きくなりまして、第15回から現在の場所に移ったというふうに承知してございます。

高橋委員

それで、潮まつりについて、けっこう長くやられているということで、祭り自体がマンネリ化されているのではないかと、市民の参加率も大分低くなってきているのではないかという意見もありますけれども、その点についてはどのように考えていますか。

(経済)観光振興室観光事業課長

市民参加ということでございますが、2日目の潮ねりこみの梯回数につきましては、多少、少なくはなってございますが、それほど大幅に減っているということではございません。ただこのねりこみに限った参加人数ということにつきましては、1梯団それぞれの参加者数が減少気味ということもございまして、トータルでも減っているのは事実でございます。特に町内会からの参加という点におきましては、ここ何年かを見ても、少なめに推移しているということも申し上げられるかと思えます。

それとマンネリ化ということでございますが、これは実行委員会内部でも、ここ何年間にわたっての議論の中では、そういったぐいの話も出ております。ただマンネリ化に対して、全面的に否定的な見解を持っているかという、そういうわけでもなくて、マンネリこそ潮まつりの本来の姿だというような見解を持っておられる方もいらっしゃるしまして、実行委員会の中でも、そういった意見が相半ばするというようなところが実態でございます。この辺につきましては、実行委員会内部でも、そういう双方の議論のやりとりの中で、その都度望ましい、市民参加がしやすいようなイベントの形態というのも模索しながら実行に移しているというのが、実情でございます。

高橋委員

それで、さまざまな意見集約を1回した方がいいのではないかと。要するに、今後の潮まつりに対して、市民はどういうふうに考えているのか、ルートの問題、場所の問題、その辺も含めて、ぜひやった方がいいのではないかと。というふうに提案したいと思えますけれども、この点いかがですか。

(経済)観光振興室観光事業課長

先ほど説明しましたとおり、実行委員会内部でも意見が分かれているということでございますが、委員からのご提言もございまして、実行委員会に伝えて、内部でもやはりこういった開催の内容についての再検討といったことも伝えていきたいと思えます。

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

山口委員

歴史的建造物の補助金について

今日は本当は担当というか、部局は建築都市部ということですが、歴史的建造物の修繕にかかわる補助金について、観光部局は関係ないということではありませぬので、経済部として、それについてどういうふうな見解をお持ちなのかということについて、今日は意見としてお聞かせ願いたいということで、質問したいと思えます。

経済部長にお聞きしますが、本市の観光は、これは認識として私たちと共有されていると思えますが、今、指定登録の歴建の建物が、登録94件、指定66件になっておりますけれども、こういうものを中心にして、本市の観光が

成り立っていると、そういう意味でいうと、本市観光の象徴的な存在であるという認識を当然お持ちかと思いますが、その点についていかがですか。

経済部長

お話がありました歴史的建造物だけではなくて、この間、景観条例などで私どもも保全をしていますものとか、そういったたぐいの全体が小樽観光の中では重要な要素であるという認識は、同じでございます。

山口委員

そういう歴史遺構を中心に、かつて保存運動もあって、近年、行政と民間がチームを組んで、小樽の観光を推進してきたと、市長が日ごろおっしゃるようなパートナーシップによる行政というか、施策の推進とおっしゃっているのですけれども、その典型的な事例だと思うのです。そういう中で、行政がその条例をつくり、それを受けて市民の側も一生懸命保全、修復に努めてきたわけです。それをまた周知徹底をして、観光に生かすような事業をやってきたと思います。そういう中で、今回、市民サイドからも要望が出ておりますけれども、それについてはご存じですか。運動の側からの要望書というのが出ている。

経済部長

直接お聞きしておりませんが、建築都市部の方に要望書が出されたという話は聞いております。

山口委員

今回、いわゆる予算部局の方から、最初にこの事業に対して、財政が好転するまで休止したいというような話が、我々の方にも説明はあったわけですが、これは、そういう提案がされて、経済部の方に相談はありましたか。

経済部長

直接相談があったというか、私どもの財政全体の議論の中には、部長会議等がございますので、その中に私も入っておりますので、そういう議論があったというのは承知をしております。ただ直接この1件に関して、経済部としての見解という形での話はしておりません。

山口委員

今、機構改革というものを考えていらっしゃるわけですね。そういう中で、私は担当部局だけで考えて政策を進めるのではなくて、それに関係する部局、殊にこのようなことについては、やはり観光を統括される経済部として、たいへんかわりが深い重要な問題だと思うのですが、こういうときに経済部の方から、例えば建築都市部というハードの部局の方に、相談をされて、それから財政部局の方に、この点は何とかならないかというようなことで進言をされることというのは、これまであったかどうか、また、この件に関しては今お聞きしたとおりですが、その辺については、連携が悪いように思うのですが、その辺はいかがですか。

経済部長

先ほどの言い方が少し悪かったかもしれませんが、当然、私は市全体のいろいろな政策の会議等に出しておりますので、経済部としての意思表示というのですか、そういう形をする場面にもいますので、一切相談にあずかっていないということではありませぬし、そんな中での発言はしていける立場にはあるというのはまず申し上げておきたいと思えます。

特に今回の問題に関しましては、当然、経済部と申しますか、観光と申しますか、まちづくりとか、商店街も含めてそうですけれども、この歴史的建造物というのがまちの中心の中で、非常に大事な位置を占めているという認識は、私どもは持っておりますし、それは市全体も同じだと思います。ただその中で、今回の財政健全化に当たって、全体を聖域なく見直すという中で、最終的な判断として、こういった形で16年度若干の減額、17年度お休みをするという構想の案があったというのも、これもまた事実で、それは全体の中で判断されたことというふうに認識をしておりますし、当然、施策として役割を終えたとか、重要でないという視点であったわけではなくて、重要だということはじゅうぶん認識しながら、またトータルな判断の中で、そういう結果が生まれたというふうに思っ

います。

山口委員

今から聞くことについては、感想でよろしいのですけれども、実は、補助率の見直しというのは平成15年2月議会、これで一たん補助率の見直し、つまり20パーセントの削減ということでやられているわけですよ。このときにも、広報活動がいかになされているかという話が出ているけれども、広報おたるにたった1行、全体的な市の補助率の見直しということで20パーセント削減と出ている、そういうふうなところでしか周知されていないわけです。我々としては、市民運動に長く携わってきまして、言ってみたら関係部局といろいろ連携を図りながら、例えばシンポジウムを催してきたり、いろいろな連携をやっているわけですよ。そういう信頼感の中で、行政の皆さんと市民が協働でやってきた経緯があるわけです。要望を出しました団体でも、まちづくり基金に寄付をしたり、そういう意味でいうと、市とのパートナーシップを本当に着実に実行してきた団体なわけです。そこに対しても、建築都市部等に問い合わせをしたら、広報でこうやってお知らせしておりますと、こういうことでありまして、説明もないし、ある意味では非常に官僚的と言ったら語弊があるかもしれませんが、いかにも冷たいというふうに思うのです。こういう重大な施策について、この間、厳しいというところから、建物については3分の1で、限度額が1,000万円と、これを平成15年度に10分の2減にしているわけですよ。今回、10分の4減ということで、まず提案をしたわけですよ。それで、10分の6ということで、何とかそれで理解してくださいというようなことでおっしゃっているけれども、私はこれが非常に財政効果を生むのだと、財政再建をやっているわけですから。そういうことであれば、これはやむなしということも言えるかも知れませんが、これも私は民主党と一緒に会派を組んでいる者として、民主党はこの分について予算を否決すると、そういうことではないわけですが、いずれにしても、この事業に関しては、これは何とか、今申し上げたように、財政効果という観点から見ても、微々たる効果しかないということもあって、非常にこれからの小樽の都市戦略の中でも、重要な位置づけを占めるべき事業ですし、なおかつこれは所有者の方々が、市民の財産として認識をしていただいて、それで残していただいているという現状なのです。

それから、当然認識をしていると思いますが、観光というのは、今、堺町と運河、特に浅草橋周辺の1点集中観光、我々はお島観光というふうに命名しておりますけれども、そういう団体観光、いわゆる一見さんの観光客の方々がまずいらっしゃってごらんになるというような部分で位置づけられていると思いますけれども、そうでなくて今、もうリピーターがたいへん多いということと、もう一つはいろいろなところを周回していらっしゃる、探していらっしゃる。いろいろな小樽の魅力を探していらっしゃるというようなところもあるわけですよ。そういう中では、非常に重要な財産として、先ほど申し上げた登録指定の物件があるわけです。これはたいへん苦勞して残されているわけですから、そういう部門の補助率が、言ってみれば当初の3分の1から実質2割に減ってしまうわけですよ。そういう意味で、限度額もこれは木造の場合1,000万円が600万円に減額されているわけですから。行政が大変だということは皆さんもご存じでしょうけれども、いかにもそういうものに対して、トーンがダウンして、ある意味では残さなくてもいいのではないかとというふうに市が考えていると思われる方もいらっしゃると思うのです。やはり貴重なそういう財産がまちから消えていくような事態になれば、これは小樽観光に対してたいへんなダメージなわけですから、先ほど申し上げたように、財政が苦しいのですけれども、何とか、10分の8に1回減額しているわけですから、そのラインで止めておいてほしいかなと思うのです。これは当然、市長部局の方も同じことだと思いますけれども、これは経済部の関係としてはいらっしゃいませんので、その点について、思いをお聞かせ願いたいのですけれども、感想でもけっこうです。

経済部長

今、お話がありました歴史的建造物を含めて、市民の財産として貴重なものだというか、大事なものだという認識は同じですし、観光の側面でも、当然これからの観光ということを考えると、なおのこと大事な要素になってい

くなという認識は、おっしゃるとおりですし、私どももそう思っています。そしてまた、所有者の皆さんがなかなか維持するのが大変で、ご自分の財産を使ったり、苦労しているというのも聞いていますので、その部分でもこれまでと同様に、市としてもできる限りの助成をしていくという形は堅持したいという気持ちはあることはご理解をいただきたいと思います。

ただ、そのような中で、今回こういった形になりましたけれども、政策として残していくという観点は、市としては大事だと、そういう認識があるから残していくという判断をしたのだと、その辺あたりも含めていただいて、私ども経済部としても、やはり観光を推進する立場として、いろいろな立場の中での発言はしていきたいというふうに思っております。

山口委員

これは答えていただけるかどうかわかりませんが、例えば市の財政がある程度好転したら、これは戻すというようなことは、当然、観光を所管していただいている経済部として、所管に対する申入れをすると、そういうことはお考えになりますか。

経済部長

財政が好転して、市の財政の中で優先順位を決めた施策をする中で、そのときの状況というのは、また出てくるのでしょうかけれども、私どもとしては重要な施策の一つという認識を持っておりますので、その部分での私どもなりの意思表示というのはしていきたいというふうに思います。

山口委員

たいへん聞きづらいことばかりお聞きして、申しわけないのですが、経済部の立場として、ぜひともそういうことをお願いしたいと思います。

改正ソーラス条約について

次に、改正ソーラス条約について、ちょっと港湾部の方にお尋ねをいたします。ずっと改正ソーラス条約というよりも、この間何回も、議会の方でも質問が各会派から出ているのですけれども、そもそもソーラス条約というのは1914年にできているわけですけれども、この条約の当初の趣旨、内容について、説明というか、ガイダンスをしてほしいのですけれども。

(港湾)港政課長

ソーラス条約についてでございますけれども、委員がおっしゃるとおり、これは1900年代初頭に、有名なタイタニック号という豪華客船の沈没事故がございまして、これを契機に、このような海難事故の防止を図り、海上における人命安全を確保するために、船舶の安全航行についての国際的な基準みたいなものを定める必要があるだろうと、そういう必要性で1914年、現在の国際海事機関において締結された国際法でございます。もともとソーラス条約につきましては、船舶における安全基準ということで、今までも船舶についての防火設備ですとか、通信設備ですとか、それから船舶装置ですとか、そういったものの国際的な取決めというのが基本的な内容だったというふうに認識してございます。

山口委員

今、述べられたように、当初のソーラス条約というのは、言ってみれば、船舶に乗船している乗員とか乗客、その安全を、言ってみるなら基準で決めて、求めるようになったというわけですね。改正されたのは去年ですね、12月に改正されたわけですけれども、これは主にどういう意味があって改正になったのか、その辺のところを含めてお話しください。

(港湾)港政課長

ソーラス条約の今回の改正についてでございますけれども、ご承知のとおり2001年9月11日の米国の同時多発テロの事件を契機といたしまして、空港と同様に、外国からの窓口となる港湾施設についても、従来に増して今後の

出入りの管理を厳重にする必要があると、そういう機運が盛り上がりまして、米国では独自にこれを受けて2002年11月に、そういうテロ対策を中心とした保安対策をしていない港から經由して入港する船については入港できない、拒否することができるというような国内法の整備をしたりしまして、それを受けてそういう動きを国際的に進めていこうという流れの中で、2002年12月に国際海事機関において、ソーラス条約も、従来は船舶の安全基準だけでございましたけれども、その船舶の停泊する港、港湾施設についても、この安全対策、保安対策をしなければならないというふうな内容に改正されたということでございます。

山口委員

今、述べていただいたように、アメリカは9.11の同時多発テロを契機にして、国内法を改正していった。それを受けて国際海事機関でもソーラス条約に保安対策を盛り込んだというふうな経緯ですよね。これを、今、国も国内の対象港湾施設というのですか、平成15年度に補正予算で事業費415億円、このうち交付税232億円で予算を組んだわけですけれども、これまでの経緯で、これは諸外国は防衛という立場でいろいろノウハウを持っているわけですけれども、日本の場合は海上保安庁とか、そういうような部署でやってきたと思うのですが、港で保安対策をやるというのは、これまでは盗難対策を中心にやってきたと思うのですが、これについてノウハウみたいなものについては、小樽の場合、持っていたわけですか、持っているのですか。

(港湾)港政課長

保安対策について、従来からノウハウがあるかという部分ですけれども、正直に言いまして、小樽港においてテロにかかわるような、そういう事件がという、そうした想定は今までしておりませんでした。特に小樽港において問題になるのは、時々新聞に報道されますけれども、盗難車の密輸ですとか、そういったロシア船を相手に港内でいろいろ車、中古車業者ですとか、いろいろなものを売っている方がいるわけですけれども、そういう人たちに対する対策ということで、平成13年ですか、各ふ頭に夜間に侵入できないよう、車だけですけれども、ゲートを設置したとか、そのようなことはやっておりますけれども、特にそれ以上のノウハウというのは持ち合わせていないというのが現状でございます。

山口委員

今回は、先ほどから申し上げているテロ対策、そういう保安対策を求められているわけですけれども、要するにこれは言ってみるなら国の補助事業としてやるような格好になるわけですよね。3分の1が港湾管理者の負担で、残りが3分の2ということですから。一定の基準を設けて、保安対策が有効であるように指導をして、それでその指導を受けて、港湾管理者が保安対策をつくって、それに基づいてフェンスの設置とか、照明灯の設置とか、いわゆる監視カメラをつけるというようなことになるわけですよね。

今、いろいろ努力されているとは思いますが、なかなかまだ具体的なものが見えてこないというところがあると思うのです。そういう中で、私にはどうも疑問なのですけれども、テロ対策というのですけれども、いったい港で何ができるのか。それが本当に対策になるのか。これはお金をかけるわけですから、そういう有効性がないと、やる意味もないわけですから。そういう意味で、例えばフェンスの設置、それから監視カメラの設置、照明灯も含めて、また、監視区域を設けるということですが、そういうことが保安対策やテロ対策としてどういう意味を持つのか、その辺の考え方を聞かせていただきたいと思えます。

(港湾)港政課長

保安対策については、今までもそういう事例は小樽港においてはなかったというふうには言えると思えますけれども、話を聞きますと、特に道内の港でも、やはり外国船に乗って不法に入国を企てたりする者も、そういう事犯もあったというふう聞いてございますし、今までなかったから、これからはないというふうにもちょっといえない部分もございまして、あとご承知のとおり、国際条約、国際的に一斉に世界じゅうでやっている部分もございまして、そういうことの可能性は少ないにしても、未然防止ということを考えまして、歩調を合わせながら整備して

いく必要があるというふうに理解しておりますけれども。

山口委員

例えば不審船などでは、小樽でいうと、朝里のあたりに乗り入れたり、あと蘭島とか、そういう砂浜に小型船でやってきて、いわゆる日本人をら致するような事例も考えられるわけですね。だから、港にわざわざ入ってきて何かするとか、どうもその辺の認識がおかしいなと。ましてや、私は今これから聞くのですけれども、フェンスを立てると言っていますよね。ゲートを設けて基本的には出入口をチェックすると。これでいったら常時チェックするのでよね。

(港湾)港政課長

はい。

山口委員

そうなる、一般市民が水辺に触れられるというようなことが、小樽の場合は、おじいさんが孫を自転車の後ろに乗せて、釣りに行くような風景が非常にのどかでよかったわけですが、もうそういうことはありえないと。身分証明書を出して、中に入れてもらうということですね。けっきょくそういうふうにして、水辺をどんどん遠ざけていくようなことにつながっていく可能性がじゅうぶんありますよね。この辺はたいへん苦慮していると思えますけれども、あと港湾業者にしても、港湾荷役がたいへんスムーズにいかないということもあると思うのですが、例えば、今、港湾荷役の業者、倉庫業者も含めて業者からいろいろヒアリングをされて計画をつくっていると思えますけれども、その辺の経緯、どんな意見が出されたのか、ちょっとお聞かせください。

港湾部次長

ソーラス条約の設備に絡んで、港湾関係業者への説明会、話合いの経過でございますけれども、過去に数回説明会をやってございます。ふ頭ごとの説明会をやった中で、個別に各企業の状況を聞いてございますけれども、当初は倉庫等の出入りがありまして、そういう部分についてもフェンスを張って、ある程度倉庫の出入りもフェンスで管理するというような状況が、最初、国の方からの指導でやっていたのですけれども、それらについては、上屋の利用が阻害されるというようなこともありまして、その辺につきましては、国の方とも協議をしながら、上屋を一定程度フェンス代わりに利用できるというようなことも、国の方から了解をいただきまして、上屋があるところについては、そういうものを利用して、上屋の利用についてはさほど支障にならないような形をとっていきたいと。

それとあとゲートの管理につきましては、港湾保安対策等を策定する中で、その管理をどういう形でやるのか、警備会社にするのか、管理者が直接やるのか、業界と共同でやるのかという方法は、打合せをしながら、国とも協議しながら進めていきたいということですが、その辺はまだ少し明確になっていない中で、ゲートの管理をどういう形ですか。

それと一番問題なのは、船が着いているときに、そこをどういう形で保安対策、ゲートの管理をしなければならないかという部分が一番問題かと思えます。一定程度、船の集約もしながら、管理にかかる費用の軽減も図っていかねばならないと、そんなふうに考えております。

山口委員

改正ソーラス条約では、500トン以上の貨物船ということになっておりますけれども、小樽港については第3号ふ頭、中央ふ頭、港町岸壁、勝納ふ頭というところを想定されていますよね。この入港が、たしか年間10隻程度以上というふうになっているのではないですか。

(港湾)港政課長

12です。

山口委員

12ですか。月に1回ということですね。それを超えるような使用頻度のあるところについては、保安対策をやり

なさいということですよ。これは今の四つの区域については、ひっかかるということですよ。それを超えているということになりますね。代表質問で横田議員がこれについてお聞きになったときに、常時監視するところと、それから船が入ったときに監視したり、ゲートを閉めておくということが必要だと、そういうふうな分け方をされるのですか。常に全部、常時監視するというふうになっているのですか。

(港湾)工務課長

ただいまの質問ですけれども、監視の期間、基本的には船が着いているときに監視する。着いていないときはいいわけです。

山口委員

あけておくのですか。

(港湾)工務課長

それも、常時あけておくという方法と、閉めておくという方法、二つあると思います。それについても、その場所によって、例えばフェンスの中に倉庫があるとき、外国から船が着いて、その倉庫に荷物をどんと入れる。それから、日常的にそこから国内で配送していくというような倉庫がある場合は、あけておかざるをえないと。

荷役が通常どおりできるようにです。それから、場合によっては何もないのですけれども、中古車業者が来て、そこにどンドン車を入れて放置してしまうというようなことが考えられるようなところは、逆に閉じておいた方がいいのかなという感じはしております。それで、常時か、船が着いたときだけかといいますと、それは船が着いたときだけです。ただ、ふ頭の中で、ほとんど船が着いているときに想定されるようなふ頭については、結果的には常時に近いものになる可能性はあります。

山口委員

今、おっしゃった常時監視が必要だというか、ふ頭の中で常時監視されるふ頭というのは、どこなのですか。

(港湾)工務課長

それについては、もう少し詰めなければならないのですけれども、現在、あくまで想定、結論ではないのですけれども、今の経過からいきますと、第3号ふ頭ですとか、勝納ふ頭、それから中央ふ頭の一部というところは常時やろうと、あるいは港町の1号はまだ最終決定ではないのですけれども、今、集約の中で考えていきます。

山口委員

けっきょく大きいところというのは、港湾管理者は市ですけれども、私は、今、市の方もいろいろたいへん苦慮されていると思いますが、どうもこれは国に責任があるように思うです。経緯を聞くと、平成15年、去年の3月、全国主要港を管理する自治体に、港の監視区域を示して、見積りを出すよう要請しているのです。これは横浜とか、東京、名古屋、神戸というようなところにやっているわけです。例えば横浜では200億円だと。これで出てきたわけです。東京が160億円、名古屋が120億円、神戸が100億円と出てきたのです。びっくりして、これはもうばく大な金額になるわけですから、全国100港もあるわけですから。それで、監視区域を狭めて、これを再見積りをやらせたのです。それで出てきたのが今のものなのです。言ってみたら、小樽が6億円だと。6億1,500万円という額が出ていますけれども。だから、基本的に諸外国がどうやるかということについても、なかなか資料が来ないのですけれども、これは言ってみたら、国も素人だということですよ。初めは直轄でやろうというような話から、財源がないから、けっきょく自治体に負担を押しつけて、「おお、やってくれや」ということですよ。

やる際にも、何か根拠があって、私は、細かい数字はあまりよくわかりませんが、たぶん使う資材等も含めて指定してくると思うのですが。今回は監視機器について、これはまだ何も決まっていなことでしょうし、ほかもわりと自治体の動向を見ながら、最終的に国が許可しようという方向ですから、国が細かくこれはこうしなさいと指定はしていないのです。だから、余計困っていると思うのです。だから、6億1,500万円、今回予算で出ていますけれども、これが全部行われるというふうには私は思っていないのですけれども、その認識でいいのですか。

港湾部長

ただいま15年度の補正予算の6億1,500万円、これにつきましては、国の方から一定程度の基準で出された事業費ということで、今現在、先ほども言いました関係機関、港湾業界等に、設置の材料というものを検討して進めているところで、その中でできるだけ事業費の圧縮を図っていきたいということで考えてございますので、最大限、今の金額ということで、圧縮については国からのリーダーシップの中で考えていきたいと、そのように考えてございます。

山口委員

フェンスの設置とゲートの設置をやるというふうにおっしゃっているのですけれども、最終的に、国会でも議論されていないし、例えば当委員会でも全然議論されていないわけですよ。たいへんこれは迷惑な事業なわけですよ。たぶん思っているところもあると思うのですが、これは間に合うのですか。具体的に、フェンスの位置等を、ここはだいたい確定しているというところだけ、どういうふうにやられるか、教えてください。

港湾部次長

主な業界、関係機関の状況の中では、札幌側の方のふ頭からいきますと、勝納ふ頭の方につきましては、1番、2番バースということで、ほぼ了解を得ております。それから、中央ふ頭につきましては、1番バースを除きまして、ほぼ了解を得ているところでございます。港町ふ頭につきましても、港町ふ頭の1番バースがちょうど新しい上屋がございまして、その利用が制限されるというようなことから、従来ロシア船等が泊まっていたケースがあるので、それらについては今後、シフトをしまして、1番バースにつきましては内港船扱いというようなことで、だいたい調整がついております。今、一番問題なのが、第3号ふ頭の部分でございまして、第3号ふ頭につきましては、管理者としましては、できれば第3号ふ頭の基部の方、親水性等も含めて半分ぐらいは従来どおりの形に持っていきたいということで思っておりますけれども、関係機関の方から、やはり保税地域ということもありまして、基部で仕切ってほしいというような要望もございまして、今、この部分の調整については、まだ最終的な結論が出てございません。今、このような状況になってございます。

山口委員

いずれにしても、このソーラス条約というのは、改正の経緯などを見ますと、今のアメリカの政権が相当ヒステリックになっているのです。それを国際的に応援しているというような、私は認識なのです。これをまじめにやっていると、後から大変なことになりますから、なにせ補助金だからやれというようなことでなくて、できるだけ抑えて、事業は手抜きしてやっていただきたいと、こういうことをお願いしておきます。

お金の問題も、3分の1で、当初はこの3分の1のうちの75パーセントは何とか交付税の戻しがあるような話も聞いていたのですけれども、これ実はこの間の議論で、一般単独事業債75パーセント、3分の1ですね。これは交付税措置がないのです。財源対策債というのが残りの25パーセントだと。そのうちの50パーセントが交付税措置で戻していただけるということであったものですから、2,500万円が交付税措置されて、古沢議員の質問でもございましたように、1億8,000万円が市の負担になってくるわけです。

もう一つは、維持管理費、これは設備をやればやるほど、維持管理がかかるわけです。先ほどの質問から類推しますと、常時監視ということになれば、これはだれがすることになるのですか。監視カメラを設置しました。これ、にせものをつけるわけにいきませんから、本物をつけたら、これ、無線かは知りませんが、だれかが監視していかなくてはいけない。24時間監視になったら、物すごく人件費が増えますね。

もう一回言いますよ、本当にこんなことでテロ対策になるのかと。日本が当面想定されるテロというのは北朝鮮でしょう。北朝鮮がおおっぴらに、今だってウニなどを積んで入ってきていますよね。それは保安庁がちゃんとやっているじゃないですか。フェンスがあって、ゲートがあって、どこから船で入ってくるのですか。船に入った人が外に出るという想定がありますけれども、要するに船に入っていくって、今度アメリカまで行ってやるということ

でしょう。そんなばかなことをするわけがないではないですか。その辺がどうも論理的に説明できないところがある。この計画は合理性に欠けるところがある。

そういう観点から、もう一回申し上げますけれども、これは国との関連がありますから。むちゃくちゃにやることはできませんが、国もいいかげん基準を持っていないわけですから、相当サボってやってください。これは私からの要望でございます。

委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、共産党に移します。

北野委員

苫小牧港の食肉検疫指定に関する答弁について

先ほどの港湾部長の冒頭報告の中間あたりで、北海道から小樽市長に対して、小樽市側の合意を得ながら進めていきたいとの申入れがあって、その内容はこうだと説明があったのですが、3月2日何時に申入れがあって、だれが対応したのですか。

港湾部長

3月2日は、たしか午前9時、市長と私も同時に対応させていただきました。

北野委員

それは横田議員の代表質問にかかわることだから、横田議員の了解を得て質問をするのですけれども、3月2日に横田議員の代表質問は午後1時からなのです。横田議員が、内容としては2回なのですが、再質問していませんから、北海道からどんな説明があったということと同じような表現で二度聞いているのですけれども、1年延期という話は説明ないのです。これは一番肝心なことなのですよ。どうしてそんなことになったのか。

港湾部長

確かに道の担当課長が見えたのは3月2日なのですけれども、そのときに道からは、先ほど申しましたけれども、1年程度の延期ということで合意を小樽市側としてしていただければ、今度、苫小牧に対して協議していきたいと、こういう動きがございました。それで、実際にその場で、私どもは1年程度に対しまして合意するということは申しませんで、当然、国に対しても一緒に要望を行った関係者と協議しなければならない事項でございますので、これは翌3月3日に関係者の皆さんと協議した、こういう経緯でございますので、3月2日時点ではまだ公表できるような場面、段階ではなかったと、こういうことでございます。

北野委員

横田委員は道がどういう説明をしているのだと聞いている。小樽市側、あなたが言うように、関係団体も含めてどう対応したのかなんて聞いていないですよ。道がどういう考えだということを聞いているのですから、なぜそのときに、事は代表質問ですよ。しかも、与党でしょう。第1党に聞かれて、肝心なことをあなた方が答弁していないというのは重大問題ですよ。

(「ありがとうございます」と呼ぶ者あり)

港湾部長

今、申しましたように、まだこれからという話でございましたので、なかなかそういうふうにならないといった状況でありました。

北野委員

いや、そんな話は聞いていないでしょう。聞いていることに答えて。横田議員が、小樽市側がどういう対応をしたのかと聞いたのだったらまだしも、北海道はどういう説明しているのかと聞いているのだよ。何で答えなかったのか。

港湾部長

3月2日の話、今、確かにそういう話と、もう一つは、横田議員にお答えしているのですが、北海道としては規制緩和や経済の合理性を進めていく方針に転換したのだと、まずここが今までの考え方と全く違うような方向転換だということを強調した上で、今後、我々としては二、三年程度、国に対しては、先ほど申しましたように、延期してほしいのだと、猶予してほしいということを言ってきました。

北野委員

いやいや、小樽市側の話はいいというのさ。そんなことは聞いていないと言っているでしょう。

港湾部長

ですから、先ほどの横田議員の代表質問でお答えした状況でございます。

北野委員

委員長、こんなので納得できるのかい。一番肝心なことを与党第1党の質問にかみ合せて答えていないのですよ。私は事を隠しているとしか考えられませんよ。何でこんな肝心なことを言わないのさ。もしやっていたら、我々だって古沢議員は代表質問でその他の項目を、何かあった場合はやるために、その他と書いて出しているのだから。そこでやらなければならなかったのですよ。市長に見解を聞く大事な代表質問に、何で一番肝心なことを答えないのか。

港湾部長

先ほどから申しますように、まず道側の考え方なのですけれども、現状ではいろいろな声がありました。小樽市内の関係者にいろいろな面で説明していない、まだこの時点では小樽市側としてなかなか。

北野委員

その話はちゃんと聞いているから。小樽市側にとっては、その後そういうふうになったというのは理解しているから。そのことを否定しているのではないのです。

港湾部長

決して何も隠すとか、そういう何も私どもはないものですから。ただ状況がまだそこまで至っていないと。関係者との協議をした上でどうするかと、判断するかと、やはりここが重要な問題でございますので。

北野委員

いや、そうであれば、道から1年延期という話は重大な問題なのですよ。小樽版には書いていないけれども、これ、今、委員長からいただいたら、北海道新聞の苫小牧版には、北海道の話によれば、小樽側は1年の猶予期間を設けることで納得、2005年度から苫小牧港を指定する手続に反対しないことを約束したことから、北海道は農水省への申請を一度取り下げ、要請し直すことを決めたと言っているのですよ。1年間先送りしただけの話でしょう。本質的な解決になっていないのですよ。そういう大事なことを、3月2日の午前9時に市長とあなたが聞いていながら、午後1時からの代表質問で直接聞いているにもかかわらず、なぜ答えなかったのかということなのです。

港湾部長

今の新聞報道の苫小牧サイドの記事、これにつきましては、いつの時点でそういう話になっているか、私どもはちょっと承知しておりませんが、いずれにしても、私どもも非常にこれは重要な問題だと認識しておりますし、確かに私どもは何度も申しますけれども、先ほど来、中国定期コンテナ航路、やはりそういう経過がありますので。

北野委員

いやいや、そういう経過はだめだと言っていないの。そういう努力をしているということを言うからには。

港湾部長

やはり二、三年は猶予してほしいというような中で、これは意見が分かれるかもしれませんが、やはりも

うこれ以上なかなか難しいと。これは行政サイドだけの判断でない。しかも商工会議所、そして実際に事業に携わっている冷凍事業協会、港湾振興会、これらのしかるべき方々と協議を踏まえた上で結論が出た上で、正式な話というふうに私どもは理解しておりますので、こういう状況になったということでご理解いただきたいと思います。

北野委員

あなたは小樽市の関係業者と相談するという大事なことがあるからという話だから、そういうふうに大事な問題であれば、3月2日、今日の午前中、北海道から1年間延期ということはどうだという話があったけれども、2月26日に陳情を繰り返しているから、その関係団体と相談した上で返事をしますというふうに議会答弁すればよかったですのではないですか。今日出された資料を見たら、中畑議長名でも、あなた、陳情しているのでしょうか。2月23日付けですよ。議長名で、北海道知事高橋はるみ様ということで陳情している。その一員である議会側が聞いているときに、なぜ肝心なことを答えないの。新聞報道があるまで議会に伏せていたということですよ。そういう大事な問題を議会に報告しないということが、私は大問題だと。聞かれもしないのに、説明をしなかったのをうまくないということを書いていないのです。聞いているのに肝心なことを隠しているから、私は問題にしているのです。

委員長、この扱いについては、これは後で理事会で協議していただきたいと思うのです。1年先送りという本質的な解決でないことに、市長もその後同意したのですよ。3月2日に議論していれば、そういうことにならなかったかもしれないですよ。関係団体と協議して、小樽側として合意すると言ったのは、代表質問の後でしょう。議会で一番議論しているときに、なぜ肝心なことを相談しないのさ。そういう問題の性質ですから、この問題は委員長において、後で理事会で協議していただきたいということを申し入れますが、いかがでしょうか。

港湾部長

先ほど来、また繰り返しになるかもしれませんが、私どもは国に対して、まず農水省に対して、少なくとも二、三年以上お願いしたいということで、即、再考を求めてきたわけですから、それだけ重みがある問題ですので、やはりその3月2日の時点での話は、たまたま翌日になりましたけれども、関係者の意見をしっかりと話し合っただけの結果をもって、最終的な小樽市側としての回答といたしたいと、こういうことから、こういう少し時間帯のずれが生じた、こういうふうにご理解をいただきたいと思います。

北野委員

理解できないので、協議をお願いしたい。協議に先立って、関連質問だけしておきます。

マトンを扱う小樽の冷蔵庫は何か所、どこどこにありますか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

小樽市内でマトンを扱っている業者でございますが、一つには大同冷蔵、それとニチレイ。

北野委員

ちょっと、住所言って。大同冷蔵はどこにあるのか。あるいはふ頭の基部とか、中とかと。言って。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

大同冷蔵でございますが、中央ふ頭の基部真ん中と、港町ふ頭の左側の縦貫線沿いにございます。それと、ニチレイは、勝納ふ頭の真ん中にございます。3か所目が小樽冷蔵、これが中央ふ頭と港町ふ頭の間点の縦貫線のところにございます。北海道定温冷蔵、これは厩町岸壁にございます。それと、北日本冷蔵製氷、これは高島漁港区にございます。

北野委員

この6か所にわたる5社の冷蔵庫の保有量、先ほどの質問で、マトンは6,000トンから7,000トンを取り扱っていると聞きましたが、平成15年の速報値では何トンですか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

この冷蔵庫に保管している数値につきましては、あくまで聞き取り調査でございまして、速報値、統計上の数値

というのは出ていません。聞き取り数値といたしましては、6,000トンから7,000トンの間と。

北野委員

いやいや、扱ひ量が6,000トンから7,000トンになるのか、それとも収容量、保管量の最大限はいくらか、二つ聞いているのだよ。

(港湾)港湾振興室横山主幹

平成15年の、今言った数字は扱ひ量でございまして、最大保管量につきましては、まだ承知してございません。

北野委員

港湾部長に聞くけれども、民間の5社、6か所の冷蔵庫の最大保管量もわからないのですか、あなたは。というのは、あなたは努力したということのあかしに、2年から3年猶予してくれということを書いて、大事な問題だというような認識ですが、私はそんな2年、3年先送りするだけでは、本質的には解決されない問題だと、小樽にとっては命取りになりかねない、そういう問題ですよ。しかも、この陳情書を今、初めて拝見しましたがけれども、苫小牧港にだって食肉が陸揚げされているのですよ。それをサンプルをとって、小樽の検疫所へ持ってきて、そしていいかどうか調べて、そこから流通に乗っているのですから、流通業者からは、マトンにかかわる業者からは何の不都合も受けないのですよ。苫小牧に陸揚げされていないというのなら話は別ですよ。されているのだから。何の不都合もないときに、二、三年たったら苫小牧でいいですよという、そういうあなたの態度、市長の態度というのは何なのですか。小樽港のためになりませんよ。お答えください。

港湾部長

3年、あるいは1年、すべてよしとしているわけではないですよ。やはり道の考え方も基本的に示されましたし、やはりいろいろな立場になりますと、我々もこれは非常に微妙な問題だなというふうにはとらまえています。なぜかと申しますと、それほど、今、港湾の競争が厳しくなっている、こういう状況の中、物流ルートの一つでも多く持ちたい、これは願いは同じなわけでもございまして、ですから決して今回甘んじるということではなくて、まずその間に、我々は精力的に、先ほど来から申し上げているマトン輸入のルートを確認するのだと、そういうことを、今、強く申し上げているのでありますし、決して道の考え方すべてに同調しているわけでもございません。

北野委員

本質的には了承しているでしょう。しかも、今日の北海道新聞でも公にされていますから、皆さん方もご承知かとも考えるけれども、中国航路がかぎだという認識なのですけれども、私はそれに同調するものではありませんが、先ほど紹介し、あなたにも差し上げました道新の苫小牧版では、こういう小樽の中国ルートに期待ということは疑問があるという、疑問を呈しているのですよ。だから、関係者の間でもまだ決着がついていないし、合意が得られていないのですよ。

だから、早急に調べて、5社、6冷蔵庫の最大保管量がいюらか、年6,000トンとも7,000トンとも言われるマトンが同時に、一時に小樽に陸揚げされるということはないと思いますけれども、最大保管量との対比です、平均でいいですからいくら余裕があるか、この冷蔵庫はそのほかにも冷凍食品を扱っているから、マトンばかりではないというのはよく承知していますが、そういうことも含めて、いくら小樽の業者にまだ余裕があるのか。そういうときに苫小牧港に食肉検疫を指定、言ってみるなら省令改正して、苫小牧の名前が別表に載ればいいだけの話なのだから、そんなことを許していいのかということが問われている。お答えください。

港湾部長

今、小樽市内の先ほどの5社、冷凍事業協会を通じて、我々は、先ほど来から申し上げているように輸入ルートの確立を、これを早期に探そうという話をしています。

もう一つ保管のキャパシティ等の関係でございまして、これにつきましても、肉ばかりで扱っているものがない、ご存じのとおり、水産物その他の原料関係もある。ですから、こういったことを各冷蔵業者の皆さんとさ

らに深くお話をしながら、先ほど来から申し上げている輸入ルートの確立というふうに考えているところでございます。

北野委員

この問題はこれで終わりますけれども、先ほど来言っているとおり重大な問題ですから、市長側、理事者の側が一番肝心なことを議会に隠していたということですから、これは後で協議していただきたい、いかがでしょうか。委員長の見解を聞いた上で、次の質問に移ります。

委員長

私はこれを、今、やりとりを聞いていまして、北野委員の方からの質問の中で、道の対応という話になるから、基本的には部長答弁の中では、確かに道の対応を聞いた上で地元対応ということが大事だろうというようなことでもって、当然、横田議員の本会議の中での代表質問にその辺が出てこなかったというのは、我々も不満といえば不満と、正直言って個人的には思っています。ただこの委員会の中で、やはり部長から報告を受けて、今日、部長が答弁をされたということは評価をしてみたいなというふうに思いますけれども、これは後ほど、当然休憩をとらなければいけないのですけれども、休憩の中で理事会を開いて、協議を進めたいと思っております。

北野委員

私はこの問題での感想は、共産党には野党だからよく隠して、私たちが怒り狂うことはありますよ。けれども、与党第1党にまで、それも質問で聞いているのに隠すなどということになれば、議会全体が侮辱されたということですよ。これは後で中畑議長にも見解を聞いて対応したいなと、こういう感想と意見は述べておきます。

ふ頭の集約化について

次に、同じく港湾部に一つだけ聞きますが、改正ソーラス条約に関連して、各ふ頭の集約化、これは経費の節減の点で、いろいろな委員がお聞きになったと思うのですが、これはどういうふうに進展しましたか。

(港湾)工務課長

改正ソーラス条約に関しまして、各ふ頭の集約化ということでございますが、昨年の暮れ現在の6億1,500万円の根拠になっておりますのは、現在、小樽港の中で外国船が着いているパースをすべて列挙しまして、それらに法整備した場合の金額、国のこういう統一単価的なものを掛けた金額になっています。それに対しまして、少しでも先ほど山口委員からも言われましたように、整備費はもちろんですし、ランニングコストもかかりますので、何とか船舶を、外国船を集約して、そこを整理していきたいということで、業界あるいは関係機関、海上保安部ですとかそういったところと協議しているということです。それで、集約化につきましては、だいたい最終的にこうなりますということは、まだ今は言えないのですけれども、おおむね各ふ頭で集約を進めておりまして、数パース、これは2パースか、3パースか、まだそういうところは決まっていないのですけれども、集約できておりますので、それなりにまた、予算を大事に使うという意味ではやっていけるのかなというふうに思います。

北野委員

今の答弁ですけれども、先ほど山口委員の次長答弁にあったように、例えば港町ふ頭の1番パースにロシア船が中古車を積むのに常時着いているわけでしょう。そうしたら、そういうのは今度内航だけにして、上屋の利用に差し支えないようにするので、そこからほかヘシフトをする、持っていくということだから、そういうことも含めて集約の話が進んでいると思うのですけれども、これでいったら、ロシア船の対応だけで集約するというふうに聞こえるわけさ。今、問題にしたマトンは高島漁港区から勝納ふ頭まで広がっているけれども、ソーラス条約の対象に高島漁港区はなっていないですよ。それは内航だけなのですか。わかりました。

赤岩の森林伐採跡地について

次に、経済部に。ちょっと港湾部は一休みします。

経済部の農政課に尋ねますけれども、以前から問題にしている赤岩2丁目の森林伐採跡地について、伺います。

森林伐採跡地利用について、その経過を報告してください。

(経済)農政課長

9月18日ですけれども、2回目の森林伐採届がありました。それで、私どもは森林計画がありますものですから、それらをしん酌しながら、10月16日にその適合通知書を出すとともに、伐採の場合の注意事項、これを会社の方に持っていきまして説明したところであります。

北野委員

それだけかい。もう少しわかるように説明してもらえないかい。肝心なことを何もしゃべっていない。

(経済)農政課長

伐採届につきましては、内容は、前はいろいろとありましたけれども、森林を伐採するということだけで、伐採後の点になって、注意事項なのですけれども、天然下種更新ということで、自然に木が生えてくるというものに使えますよということでございます。

北野委員

今の説明の中で、注意書きを付して業者に通知したというのだけれども、どんな注意書きを付したのですか。

(経済)農政課長

注意書きと適合通知書ということで渡してございます。その中では、伐採に当たりましては土地の保全、かん養林でございますので、環境保全等にじゅうぶん配慮すると、それから土砂の流出崩壊、災害のないようにじゅうぶん配慮しまして、隣地との境界をじゅうぶんに確認して伐採してもらいたいということです。

それから、注意事項に当たりましては、ここは市街化調整区域との接点でもございますので、地域住民、町内会ですけれども、この伐採の内容について説明してくださいということで書いております。さらに、そこは北都というところなのですけれども、この森林を分譲するということを言われているものですから、その譲受人に対しましては、森林法でいう伐採届の継承がなされると。伐採届の継承がなされるというのは、森林はあくまでも森林ですよということをきちっと伝えてくださいという注意事項を出しまして、渡したところでございます。

北野委員

私は北海道新聞しか家では読んでいないのだけれども、この夕刊に出た開発者の広告、それから折り込まれた広告、これがそうなのです。ところが、小樽市内には配られていない、札幌市内に配られた広告を札幌市民の協力でいただきました。そうしたら、今、森林は存置するという答弁だったでしょう。私は森林法は詳しくないので、教えていただきたいのですが、森林法の中で、森林で炭焼きのかまどをつくってバーベキューするということは許可されるのかい。もし許可するのであれば、何条か。

(経済)農政課長

森林法でその中で、そういうバーベキューとか、火を使うということではできないはずでございますので、当然そういう施設についてはできないものと、ちょっと私も調べていませんのでわからないのですけれども。

(経済)多賀副参事

今の炭焼きやバーベキューというお話、チラシには書いてありますけれども、具体的にそれがどのような形状になって、どういうふうになるのか、よくこれはお聞きしなければ、森林法の中の形状の変化等に当たるものかどうかというのは、今の時点では確認できないけれども、課長が確認して、今、お話ししたとおり、通常の場合はその現地にはできないはずですよ。

北野委員

だから、森林ではたばこ吸うこともできないのでしょうか。森林法で、たばこは吸ったらだめだという区域がありますよね。いや、よくあれだよ、禁煙とか、たばこ禁止とか赤いポスターでずっと張ってあるよ。

(経済)多賀副参事

それは山や森に入ってたばこを吸うなということではなくて、たばこを吸う場合については、捨てるのではなくて、物を用意して入れてくださいということです。

北野委員

吸ってもいいけれども、気をつけなさいということなのだね。

そこで、札幌に配られた何だと言ったけれども、バーベキューできると。炭焼きしませんかと。かまどをつくってと書いてあるのだけれども、これは森林法に私は抵触するのではないかと思うのだよ。小樽市民に配られた広告には、そんなことは書いていないです。同じデザインで、札幌に配られた、広範に配られたのには何枚も書いてあるのですよ。第1弾、第2弾、第3弾と、広告を連打しているのです。この中に、炭焼きかまどで楽しみませんかと書いてある。そういうことがいいのかい。

(経済)農政課長

私どもはその炭焼きというのを初めて今、聞いたものですから、その辺のところ。

北野委員

副参事、知っていたのでしょうか。

(経済)農政課長

いえいえ。

北野委員

今、聞いたような話するのじゃないの。

それはどうするの。うまくなかったら、どうなるの。

(経済)農政課長

私もちょっと森林法の関係、道の方にも聞いてみまして、その辺のところをじゅうぶん中身を精査していきたいなと思います。

北野委員

私はこの質問に先立って、業者から広告が出ているから、だから口頭でも真意を聞くようにということをお願いしてありました。こういう広告なのです。これは札幌の一般紙に、今年1月19日の朝刊に折り込まれたものです。この中で、小樽の郊外の地域は1,000区画売り出すと言っているのです。売り出す、貸し出す、土地代30年間で9万8,000円だと。10年の分の管理費が5万円。公園設立協力金5万円から。1,000区画も売るか、貸すかして、そこに人が入ったとき、前から問題になっているのだけれども、駐車場はどうか、ごみはどうか、何よりもトイレはどうするのだと。あなた方の努力で、さすがに小樽市内に配られた売出しの案内の広告には、市街化調整区域だから建物は建てられません、それに生活するための必要な施設はありませんと、こう書いてあるのです。だから、トイレもないと。けれども、ここで小樽の赤岩ですが、「山林の園」として売り出されるのです。トイレもないのが、何で園なの。近所の人には衛生上、問題だということで、早くから小樽市に指摘して、この問題についての改善を求めているのだけれども、一向にがちが明かないということなのだけれども、これらについてはどういう見解ですか。

(経済)農政課長

駐車場ですけれども、今は確かにあります。これからできるのかどうかちょっとわかりません、今は。

北野委員

いやいや、そんないいかげんなことを言ったらだめだ。あなた方が許可した中で、ここに駐車場をつくりますと書いてあるでしょう。どうなるかわからないなんていう話ではないでしょう。

(経済)農政課長

いや、伐採規則の中では、そういう駐車場というのは許可したわけではございません。あくまでも伐採は伐採届だけでもって、木を切ってそれで終わりでございますので、駐車場をつけて伐採届というのはありませんので。ただやはり今言われるとおり、付近住民の方々が心配されますので、私どももこれについては、今、言われるようなことは前から言われておりますので、じゅうぶんパトロールしながら、その付近を見ているところでございます。そして、この会社の方には、その辺のところをじゅうぶん私どもはまだ連絡をとっていなかったものですから、それらを聞いて、適切な処理をするように指導していきたいと思っております。

(「木を切って終わりということないべや」と呼ぶ者あり)

北野委員

この問題について、経済部長の基本的見解と今後の対策、住民の要望、陳情も出ているし、議会でも議論しているし、いろいろ聞いていると思うのです。そういうことを承知の上で、今後、どう対応されるか、最後に答えてください。

経済部長

まず最初に、その札幌市で配布されたチラシですが、実は見ておりませんで、承知をしておりません。ですから、中身、かまどとかバーベキューとかというのがあったり、あるいは本来の使用を超えるような形を類推する記載があれば、それは私ども、業者の方に確認をとっていききたいというふうに思います。

それから、昨年来いろいろご指摘をいただく中で、私たちも現場に入ったり、近隣の方とお話ししたり、業者の方に会ったり、いろいろな形で整理したのが去年の10月で、とりあえず森林法に基づく伐採届を再度出していたで、その中で、伐採後の造林については天然更新をすると、基本的な考え方をもらいましたので、そこで一つは整理されたというふうに思っています。

ですから、それをもって、我々としては今後、その伐採の経緯を見ながら、たぶん今年は16年の10月ぐらいから、伐採の期間になっていたと思いますので、その期間、我々は伐採の状況を確認をしながら、もう一つは近隣の住民の皆さんと若干不信感を生んだり、そういう状況があったようですから、その辺もないように、私どもとしてはできれば信頼関係を築けるような形の中で、間に入って調整もさせていただきたいし、今後ともこんな状況を現場をパトロールして見ながら、じゅうぶん注意してまいりたいというふうには思っております。

北野委員

港湾計画の見直しについて

残された時間で、一休みした港湾部にもう一回伺います。

初日も伺ったのですが、小樽港の目標港湾貨物量は昭和47年、昭和61年はそれぞれいくらですか。今はいくらというふうにお答えください。

(港湾)工務課長

ただいまの昭和47年改訂の港湾計画におけます目標貨物量でございますが、外貿240万トン、内貿1,070万トン、うちフェリーが600万トンでございます。合計1,310万トンでございます。

北野委員

そうすると、一般貨物は何ぼになるのか。

(港湾)工務課長

フェリーを除く一般貨物の合計が710万トンでございます。

次に、昭和60年11月の改訂でございます。これにつきましては、目標取扱貨物量、外貿100万トン、内貿1,400万トン、うちフェリーが1,100万トン、一般貨物は300万トンでございます。合計1,500万トン、フェリーを除く一般貨物の方では400万トンでございます。

北野委員

現在は。

(港湾)工務課長

現在は外貿220万トン、内貿3,630万トン、うちフェリーが3,390万トン、一般貨物は240万トン、合計しまして3,850万トン、フェリーを除く一般貨物の方では460万トン。

北野委員

460万トンですか。

(港湾)工務課長

はい。

北野委員

それで、平成9年の改訂港湾計画で、一般貨物は460万トン、フェリーは3,390万トンですが、15年の小樽港の実績、これは今日いただいた資料で示されているのです。そうすると、フェリーを入れても1,290万トンです。だから、フェリーは3,390万トンということだけでも、フェリーは全然そんなにないです、1,157万9,000トンでしょう。一般貨物は460万トンに対して132万7,000トンだよ。何でこうなるかということについての港湾部の見解をお聞かせください。

(港湾)工務課長

一般貨物につきましては、やはりいろいろな貨物の方で、コンテナ化ということが大きいと思います。このコンテナ化によりまして、従来小樽に揚がっておりましたバナナでございますとか、先ほどのマトン、あるいは北米材、こういったものはばらで小樽港に入っていたのですけれども、こういったものがすべてコンテナ化されて、主に苫小牧の方に行っています。

北野委員

北洋材もかい。北洋材もコンテナ化されて、2次加工して入ってくるの、北洋材も。

(港湾)工務課長

製材です。

北野委員

それは、原木であるそこに積んであるのは何なの。

(港湾)工務課長

済みません、あれは北洋材です。コンテナ化は北米材です、失礼しました。

それともう一つは、穀物等が家畜頭数の減少、あるいは人口の推移が思ったほど伸びていないということから、実際に家畜に食べさせる穀物の需要が伸びていないというようなことが挙げられると思います。

北野委員

経済部に伺いますけれども、バブル経済がはじけたというふうになったのは、平成何年ですか。

(経済)商業労政課長

バブル経済がはじけた時点といいますと、全国の倒産の状況で見ますと、平成2年に全国の倒産件数が約6,500件、負債金額で1兆9,000億円ほどありました。それが平成3年で、倒産件数が1万700件、負債金額で7兆9,000億円、そういったところから考えれば、平成2年あたりから出てきたのかなという、そういった認識は持っております。

北野委員

経済部はそういう認識でいいですが、平成2年からバブル経済が崩壊したのか。そうしたら、官庁関係で崩壊したと断定されたのはいつか。経済産業省では、バブル経済崩壊は何年という認識ですか。

(経済)商業労政課長

そういった資料は、今、持っていないので、ただ全国の倒産のそういった件数や負債金額から見れば、平成3年度以降、先ほども申し上げましたけれども、負債金額で7兆9,000億円、平成4年についても7兆5,000億円、平成5年、6年と6兆円、5兆円、平成7年までの資料なのですけれども、9兆300億円という。

北野委員

平成7年がいくらか。

(経済)商業労政課長

9兆300億円。そういった形からすれば、はじけた時点ということなものですから、徐々にそういった形ではじけていったのかなという、そういう認識で答えたところなのですけれども、経済産業省なり、日銀のそういった資料というのは、今、手元にございませんで、後ほど調べて答えたいと考えております。

北野委員

港湾部に聞いている間に、だれかに使いにやって。というのは、大事な問題だから。

風船だったらつつけばぱっと割れてしまうけれども、経済だから、1年や2年で崩壊したとはなかなか認定しづらいと思うのです。数年間こういう悪い状態が続いて、これはもうバブル経済は崩壊したというふうになるから、その時点はいつかということを知っているのです。これは港湾計画にもかかわりますから、聞いておいてくれませんか。

それで、港湾部の方に聞きます。経済部の答弁を聞いたと思うのですが、港湾部として、バブル経済が崩壊したというふうに断定されたのは何年だというふうに認識されていますか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

バブル経済が崩壊したという断定的な答えはちょっと言いづらいのですが、平成3年ぐらいから、この資料の推移を見ますと、小樽港の貨物は平成10年をピークに、11年以降下がってきているという状況がございます。

北野委員

だから、そのあたりかということかい。

(港湾)港湾振興室横山主幹

はい。

北野委員

これは正式な見解が出ないから、何とも言えないのですけれども、しかし、平成9年7月に改訂された港湾計画によれば、この平成9年の改訂計画の基準年は平成6年になっている。これがバブル経済崩壊した年かどうかというのが話の分かれ目ですよ。この港湾計画全部、私はもう一度おさらいしましたけれども、石狩湾新港も小樽港も貨物量を減らしたのです。けれども、バブル経済がはじけたから減らしましたという文言はどこにも出てこないのです。だから、まだこの平成6年の基準年のときは、バブル経済がはじけたという認識で港湾計画が策定されているというふうには、私は思わないのですが、そういう認識でいいかどうか。

(港湾)工務課長

明確なバブル崩壊の基準点は、本当になかなかわかりませんし、難しいと思うのですけれども、現実問題として、先ほど申しましたように、小樽港の港湾貨物は平成10年までずっと伸び続けてきているのです。実際、平成6年ですとか、その基準年、あるいはその最終的な改訂計画を出した9年には、実はまだ右肩上がりということでございました。

北野委員

これは港湾部のサイドでは、平成9年の改訂のときはまだバブル経済がはじけたということではないし、貨物量の推計を全部ではないけれども、貨物の種類によってはここに書いてあるとおり、ヒアリングによるというのがけ

っこうあるのです。関係企業からの聞き取りと。そのときは右肩上がりだということで、港湾計画の貨物量が作成されたということは間違いありません。

(港湾)工務課長

そのように認識しております。

北野委員

そうすると、バブル経済がはじけて、貨物量が大幅に減るようになってきているわけです。これは港湾部長、どうですかね。平成9年改訂の港湾計画で、小樽港の一般貨物は460万トンですか。フェリーだって3,300万トンというけれども、実際にはそんなにないと。そうすると、計画と実際とは物すごい開きがあるのです。バブル経済のときに立てたのが、平成9年の今の計画ですから。落差があるのです。いくら港湾貨物をどうこうしようと思ったって、届くわけではないのですから。石狩湾新港も同じですよ。だから、この貨物量を見直すという動きはないのですか。また、その必要は感じませんか。

港湾部長

港湾計画の話でございますけれども、先ほどからお話が出ているように、確かに貨物動向、そして国内のみならず、国外の経済情勢、こういったものに多分に非常に荷物が減っていると、こういう面がございまして、今、一般貨物、そしてフェリーの話も出ましたけれども、フェリーは残念ながら追加便がなくなったということによりまして大幅な減少という状況になりました。これは大変残念に思います。

ただ、こういうやはり経済原則といいますが、経済の合理性という観点に港湾事業は立ちますので、そういった部分で、今の航路の問題、実際の物の流れを明確に予測することはなかなか難しい場面がございます。今日のこういう経済の厳しい情勢というのは、かつてなかったと思います。そういう中では、今、直ちにこの貨物量うんぬん、どうするのだというようなことにつきましては、私どもいろいろと、港湾業界の方々、市内のみならず、国内の実際に商社関係の面を含めて、広い観点から、やはりあらゆる状況をとらえなければ、直ちに港湾計画をどうするかというような部分まで到達しないだろうと、こういうふうに考えているところでございます。

北野委員

時間はないけれども、今のあなたの話は、私の質問に答えていないですよ。港湾計画は貨物量を見て、その伸びを見て、そしてどうだとか何だとかつくっていくわけでしょう。全部、金がかかるのですよ。公共であろうと、起債であろうと、単独であろうと。ところが、バブル経済の絶頂期につくった港湾計画でさえ、当初の貨物量を見直さざるをえないのですから。まして今だったら、もっともっと貨物量を低く見ないとならないでしょう。だから、私は港湾施設につぎ込むお金が果たして合理的なのかどうかという、その基本問題について聞いているわけですから、市長と相談して、あなたの判断ではなくて、今議会中にちゃんと答弁してほしい。見直す必要があるのか、ないのかということですよ。理由は、今、指摘したとおりです。いかがですか。

港湾部長

先ほど申しました貨物の部分は、非常に微妙な問題でございますので、やはり一部に見直しとか、一部軽易な変更という、こういった手法は当然考えられるだろうと。今、特にふ頭全体の問題もありますし、第3号ふ頭基部の新たな問題も発生しております。こういった中で、今、将来ビジョンを策定していくという方針も我々は持っていますので、そういった中で、総合的に関係者と協議をしていく中で検討すべき事項だろうと、こういうふうには考えてございます。

北野委員

市長からは今議会中に答弁はさせないということかい。どっちなの。その必要があるのか、ないのかというのをはっきり答えて、部長。それだけでいいです。

港湾部長

検討も当然、材料の余地はあるだろうと、こういうふうには考えてございます。

北野委員

市長と相談してください。

委員長

共産党の質疑を終結し、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時25分

再開 午後 4 時41分

委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

この際、理事者から発言の申出がありますので、これを許します。

(経済)商業労政課長

先ほど、北野委員からご質問がございましたバブル経済のはじけた時点につきまして、調べましたので紹介したいと思います。

まず、中小企業白書2003年版において、その中で1991年に入りバブル経済が崩壊するということ文言が記載されております。また、平成11年度年次経済報告、平成11年7月の経済企画庁の報告書の中でも、1991年以来のバブル景気の崩壊で生じたさまざまな問題うんぬんという、そういった記載があることから、1991年の平成3年にバブル経済が崩壊したという、国の方では認識をしているというふうに位置づけております。

委員長

それでは、自民党の質疑に入ります。

佐々木(茂)委員

それでは、通告してございますので、簡単な点を、二、三点質問をさせていただきます。

港湾部総務費の減少について

広報おたる3月号にも掲載されてはいますが、にぎわい都市形成プランの都市基盤として、今回、予算案で乏しい予算の中、小樽港縦貫線の整備、小樽運河の水質浄化、老朽化の進む北防波堤の改良、これらの予算を計上しております。

そこで、まず港湾費について伺いいたします。港湾費の今年度の予算は13億1,644万8,000円で、前年度と対比しますと、2億2,900万円ほどの減少になってございます。その中で、総務費が新年度予算6億6,899万円、前年度予算に対し、8,809万9,000円の減少となっております。これらの減少の原因とまいましようか、どういう形の中で、この給与費が減少したのか、お示しをいただきたい。

(港湾)港政課長

港湾総務費の減少についてのお尋ねでございますけれども、まず職員給与費分、これは昨年度は31人分を見ておりますので、新年度は24人分ということで、6,800万円ほど減少しております。そのほかに、石狩湾新港管理組合負担金、これの一部負担がございまして、約2,000万円減少しております。これと合わせて約8,800万円の減少という形になってございます。

佐々木(茂)委員

今の答弁の中で、石狩湾新港の負担金2,000万円、もう一つは、主な原因はいわゆる職員の減少という答えでした

か。

(港湾) 港政課長

はい、そうです。

佐々木(茂)委員

その職員の減少というのは、どういう形で減少されましたでしょうか。

(港湾) 港政課長

新年度の予算につきましては、今、庁内各部で組織の見直しを行ってございますけれども、港湾部につきましても、平成16年度から組織を見直しまして、現在の30名から26名の体制になります。そのうち正職員が24名でございます、その分の給与費を計上しているという部分であります。

佐々木(茂)委員

それでは次に、港湾建設費でございます。この件につきましても、本年度の予算が3億1,500万円、新年度の予算が1億9,100万円ほど減少してございます。私が見るには、この減少は主に事業の廃止といいましょうか、工事が終わって減少したのではないかなと思われるのですが、どのような事業が終わって、減少になったのでしょうか。

(港湾) 工務課長

このたびの16年度予算の建設事業の減、確かに1億9,100万円でございます。これにつきまして、事業が完全に終わったことによってということではなくて、大きなところを申しますと、直轄事業の負担金としまして、小樽港縦貫線整備事業、これが3億6,800万円から1億6,600万円ということで、2億200万円の減少となっております。それと、北防波堤に着手するということで負担金1,800万円の増となっております、トータルで直轄事業費で1億8,400万円の減となっております。それから補助事業ですが、縦貫線の内容ですが、路肩の改良としまして700万円の減、運河の浄化につきましては、昨年と同額の9,000万円ということで、トータルで700万円の減となりまして、両方合わせまして1億9,100万円の減ということになります。

佐々木(茂)委員

次に、北防波堤について、お伺いいたします。市長の当初のご説明で、老朽化が進んでいる北防波堤を順次改修するということで、予算がついたというふうに思います。それで、この老朽化が進んでいる改修について、年数はどのくらいを見てございましょうか。

(港湾) 工務課長

北防波堤の老朽化対策でございますが、これは平成10年から学識経験者や開発局、あるいは港湾管理者を含めまして、検討会議ということで老朽化がどのようになっているかというような協議を続けてまいりました。その結果、すぐに壊れるとか、そういうことではないのですけれども、確かにもう100年がたっておりますので、やはり順次直していかなければならないというのは、いざ直すとしてみると、非常に強大な構造物でありますし、金額的にも過大になるということで、一気に直せませんものですから、順次直していこうということで考えております。それで、今、こういった市の財政事情もございまして、着手はするのですが、大幅な整備費の積み上げということがなかなかできないものですから、最低でも10年あるいはそれ以上の年数がかかるのではないかとというふうに考えています。

佐々木(茂)委員

10年以上かかるのではないかなと思いますというふうなお答えをいただきました。それで、予算はどのくらいになると見込まれていますか。

(港湾) 工務課長

北防波堤全長1,560メートルでございますが、このうちの斜塊構造の部分が860メートルでございます。この部分とケーソン部の一部、100メートルほど、これは北防波堤の灯台のある入口の近くですけれども、ここの部分が非常に劣

化が激しいものですから、その一部100メートルほど、直しの部分を含めまして、約50億円ということで計画を見てございます。

佐々木(茂)委員

それで、今回の改修はどういう形でされるのか、例えば高さが削られて低くなっているから、例えばその上を重ねるとか、例えば詰め込んでいるから、そういうものを直すのだとかというふうな何か簡単なことがございましたら、ちょっとお願いします。

(港湾)工務課長

北防波堤の斜塊部分の構造でございますけれども、捨て石マウンドという大きな石を台形に積んで、その上にブロックを組み合わせて防波堤本体ができております。その上にブロック同士をつなぐ上部コンクリートをくくってありまして、なおかつ基礎部分を根固めブロックというものでカバーする、この四つの構造でできております。その中で、斜塊の本体は強度的にも組合せ的にも、非常に良好な状態なのです。ただ全体として沈下も見られている。それと上部コンクリートの劣化が激しいというようなことで、まずは上部コンクリートの打ち直し、これと同時に、その分をかさ上げといいたいまいしょうか、現在の高さをもう少し上げる。それから、根固めブロック、基礎を守っている部分ですけれども、これについても飛び散っているものが見られますので、そういったものを同じ大きさのものをやっていたものですから、一回り大きなものをつくって、それを並べるというような方向を、今とりたいと考えています。

佐々木(茂)委員

先ほど10年間で50億円ということのお答えをいただきましたが、小樽市の負担というか、持ち出しが50億円ということで理解してよろしいのでしょうか。

(港湾)工務課長

港湾の外郭施設の直轄事業につきましては、管理者負担は15パーセントということになっています。ですから、総事業費が50億円ですけれども、そのうちの15パーセントが管理者ということですよ。

佐々木(茂)委員

次に、港湾整備事業特別会計について、お伺いいたします。港湾整備事業の新年度の予算が1億4,626万5,000円で、本年度の予算額を見ますと、8億3,690万円ということで、6億9,000万円ほどの減少になってございます。この減少した要因というか、事業の減少は何でしょうか。

(港湾)港政課長

本年度に比べて6億9,000万円少なくなっているということでございますけれども、これは中国コンテナ航路就航に伴うガントリークレーン並びにその冷凍コンテナ用の電源設備、これがほぼ丸ごとなくなったということで、このような額になってございます。

佐々木(茂)委員

青果物卸売事業特別会計について

次に、青果物卸売市場事業特別会計のところ、お伺いいたします。この特別会計のところでございますが、歳入のところ、468万8,000円ほど減少して、そのかわりに歳出の管理費のところ、ここのところで1,214万円ほど減少してございます。その中で、職員給与が新年度は1人870万円、本年度は2人で2,136万2,000円、そして今回はその繰出金が764万8,000円、私が見る限りでは、人員の削減をして繰出金を何とかねん出したのかというふうに思われるのですが、いかがでしょうか。

(経済)農政課長

特別会計と一般会計の関係でございますけれども、青果物市場の方に農政課が15年から行きまして、農業委員会も入ったのですけれども、その中で農政課長が青果物市場の場長を兼務するというので、14年度までは単独で2

人、事務長と場長がいたのですけれども、15年から事務長だけということになりまして、その部分が農林総務費の中で、私の給与になりますけれども、一般会計の給与費の中に入っているということで、三者一体になったことによるものでございます。その増と減でございます。

佐々木(茂)委員

お答えいただくご本人の給料分が減っているということで、何か聞きづらいことを聞いたのではないかなと思って、申しわけございません。

もう一つあと最後でございますが、農林総務費でございます。ここについて、私が見たときに、本年度の予算で人員が5人、去年は4人ということでございまして、最近、職員の数が減らされていく中で、私は何か明るい感もあるのだなというふうな見方で見たものですから、この辺について何か要因があればお聞かせいただきたいと思えます。

(経済)農政課長

これが、先に答えてしまいましたけれども、市場の関係で、農政課長が場長を兼務するというので、このところに市場の場長の給与分の一般会計の部分に入ってきたということでございます。事業については、だいたい最近は同じような額で推移しております。

佐々木(茂)委員

早速に先ほどお答えをいただきましたように、グループ制を導入したような形で、いわゆるスライドして人件費の削減を図ったということがよくわかりました。私の質問は終わります。

山田委員

それでは、先の一般質問の中から、経済部、港湾部に若干お聞きいたします。

人力車について

まず運河周辺の安全対策という観点から出た人力車の利用者の安全確保についてお聞きしたいのですが、答弁の方では関係機関と協議するというので、お考えだと思うのですが、どのような関係機関と協議するのか、また、特に安全管理について、聞き取り調査などの項目を考えていらっしゃるでしょうかお聞かせ願いたいと思います。

(経済)観光振興室観光事業課長

関係機関ということでございますが、この人力車につきましては、車道上を通行するというのもございまして、この点では警察署、あるいは今の状況を見ていると、運河の周辺で営業を行っているということでもございますので、その点では、観光客との対応という観点からは観光協会あるいは商工会議所といった事業関係団体、当然小樽市も含めてですけれども、そういったところと、今後どういった対応が必要かということをお協議をしてみたいと考えています。

また、その調査項目ということでございますが、これにつきましては、やはり先ほども触れましたように、人力車の場合ですと、車道上の通行ということになりますので、車両との追突事故といったようなことが懸念されますので、その点では、安全対策についてどのような策を進めているかといったことを中心に聞いてまいりたいと思います。

自転車につきましても、これにつきましては車道を走る場合もございまして、歩道を走る場合もあるということでありまして、その点では、問題は自転車の場合は観光客あるいは市民が利用することになりますので、自動車に対して事業者の方が利用に当たっての注意をどのように行っているかといったことを中心に聞いてまいりたいと考えております。

山田委員

これから点在する観光基点を結ぶ交通手段として、人力車ないし自転車の需要がますます高まると思えますので、

その点、安全管理について、よろしく願いいたします。

第3号ふ頭周辺の整備について

質問を変えまして、港湾部に移ります。港湾部の方に一般質問の中で、第3号ふ頭周辺の整備についてお伺いいたしました。その中で、将来ビジョンとして策定を考えておられるものがありましたら、より具体的にお聞かせ願いたいと思いますが、この点についてどうでしょうか。

(港湾)工務課長

いわゆる事業計画では第3号ふ頭は交流ゾーンに位置づけられております。この辺は今までも市長の答弁の中に出たことなのですが、具体的なものとしましては、今検討中のものもございますけれども、実際、港湾部としましては、日本農産工業跡地の利用ですとか、あるいは合同庁舎、そういったものも含めて考えていかなければならないと思っています。それで今、具体的に、この場でいつどうするとか、ここをどうするというははまだ申せません。ただその中で、港湾計画の中で、今のちょうど観光駐車場になっているあたりですとか、潮まつりをやっているようなエリアですとか、そういったところは緑地ということで位置づけられているのです。そういったものをもう少しエリアを広げるとか、また少しずらして親水性も加味した緑地計画、そういったことを念頭に置いて考えていかなければならないというふうに考えています。

山田委員

こちらの方にも、平成9年度の港湾計画の資料がございます。この中でも、マイカルでの親水性の公園整備、また、駅前下の、これは平成9年から考えていると思いますが、こういうような鳥かん図がございます。できれば、本当に小樽市民に、今、夢がないというふうに言われている昨今、こういうようなものも一般市民に対してアピールしていかなければならないと思うのです。そういった点で要望ですが、こういうような鳥かん図、もしこの先、そういうような計画があれば、一つの施策として市民に見えるところに、こういうことを考えているというような形で知らしめていけるような施策をぜひ要望いたしたいと思います。答弁は要りません。私の質問は終わります。

横田委員

苫小牧港の食肉検疫指定について

今日の新聞報道の件に関して、先ほど来から北野委員の方から指摘がございました。質疑の順番で、先に言われてしまいましたけれども、今日の部長の報告で、3月2日、まさしく私の代表質問、それから翌日には民主党の武井議員の方からも、同様の質問があったと思いますが、そうした質問、先ほどの質問の繰り返しになるかもしれませんが、2日にわかっていながら詳細の答弁がなかったということについて、もう一度部長の方から説明願います。

港湾部長

改めて、お答えいたします。3月2日午前10時に、道の担当課長が来庁し、皆さんのお話として、1年程度延期したいと、打診という形でお話がありました。やはりこの問題は、道としても小樽市側の合意が得られれば、今度は苫小牧側と交渉、ある意味調整していかなければならないという、相手のある、しかもたいへん微妙な問題であるということでもありましたので、私どもといたしましては、この当日の朝の話につきましては、直ちに公表できる段階にはないというふうに判断をさせていただいたものでございます。

横田委員

港湾部の考えは先ほど聞いていたので、そういう考えなのでしょうけれども、会派を代表しての代表質問という本会議場でのそうした場所で聞いているわけですから、詳細は言えないにしても、今、言ったような理由で言えないにしても、実は道からこういう打診があったということぐらいは言っていたいただいてもよかったのかなと。それをこれから協議するということでもありますからね。そうすると、我々としてもやはり質問している以上、そういうご

答弁をいただくということが非常に重要なことでありますから、そうしたことを配慮してほしかったなと、相手がありますから、こちらから先行するというのもなかなか難しかったのかもしれませんが、我々も非常に遺憾に思っています。今日、武井議員はいませんが、武井議員がいたら、まだ怒られたのではないかなと思います。

それは百歩譲って、本会議の答弁もできたでしょうし、難しかったこともわからないでもないのですが、実は土曜日の6日に苫小牧の地方版で一部報道されているのです。6日です。苫小牧港食肉検疫指定手続、地元調整、国が再要請ということです。港湾関係者は困惑していると。農水省が道に地元調整のやり直しを求める異例の事態に陥っているということ、6日にこれが出ているのです。これは私のコンピュータは苫小牧の新聞が見られますので。既に指定を受けている小樽港の猛反発がきっかけなどといって、この時点で、農水省の動きが苫小牧では報道されているのですけれども、こういう情報は入っていなかったのですか。

港湾部長

ただいまの新聞報道の件は、申しわけありませんけれども、承知いたしておりません。

横田委員

非常に関心のあるというか、一番大事なときです。まして道からの打診があったということですから、その辺、苫小牧ということで関心を持っていただきたかったということです。この時点でそういうことがわかれば、週明け8日の予特の総括、そのあたりで報告をいただいて、それをまた、審議するということが可能だったわけですが。こういう新聞報道が先行した格好になったわけです。我々はやはり議会人として、新聞を見て初めて知ることでは、なかなかどうにもならないということになりますので、もちろん部長が悪いわけではないですから、これは仕事ですから。それをちゃんと見越した港湾部の対応が迫られたというか、そういうことでなかったのかと思います。このことについてはどうですか。

港湾部長

現在、週が明けてみたら、道に対しても、我々は状況の方向を確認をさせていただいていますが、道としてはまだ正式に公表できる段階でないというふうに、我々に対しては伝えてきているわけです。ですから、そういう状況を我々も早期に、今回、道が取り下げようとしている判断の下に、こういう動きがあるわけですから、今、そういう中身では、私どもとしては早急に正式な回答をいただきたいと、やはりこういうことをお話しいたしましたけれども、今、こういうことを、申し述べている次第でございます。

横田委員

こればかりやっても進みませんので、ひとついろいろな面で慎重に物事を進めていただきたいというのが私の意見です。

この検疫所の関係でちょっと聞きます。先ほど数字が出ていましたけれども、苫小牧港に陸揚げされて、小樽へ検疫に回ってくる食肉というのですか、これの把握している量、羊肉だけでなく、検疫が必要な肉ということですが、このトン数を教えてください。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

平成15年に苫小牧港に陸揚げされている食肉関係のトン数でございますが、約1万2,300トンという数字でございます。

横田委員

苫小牧港に陸揚げされているのが1万2,300トンですか。いいですか。

(港湾) 港湾振興室横山主幹

はい、1万2,300トンです。

横田委員

1万2,300トン。こちらの資料では動物検疫所の年報かな、これを見たら、道内で14年に検疫したのが小樽港は1

万2,800トン、約1万3,000トン、石狩湾新港が5,100トン。その3分の2の1万2,000トンが苫小牧から陸送されている。こういう認識でいいですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

私が申した数字は、直接苫小牧港に揚がった、輸入された数字でございまして、動物検疫所の実績といいますと、その数値はその港に陸揚げされた数値ではございませんで、動物検疫所の職員が例えば小樽港で検疫した数字ということで、少し差がございまして。それで、1万2,800トンという数字が、小樽港で動物検疫を受けた数字ということになります。

横田委員

これは道内の食肉の消費量のどのぐらいに当たるのですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

道内に輸入された量に対する割合でよろしいですか。

横田委員

はい、そうです。

これは消費でいいですよ、要するに入ってきて消費された肉。

(港湾)港湾振興室横山主幹

はい。約32パーセント。

横田委員

聞いたのは、要するに道内で食肉がどのぐらい消費されているのだと、そのうちでも1万2,000トンというのはどのぐらいになるのだということだったのですが、長くなりますので、道内では11万5,400トンが、02年度ということは14年に消費されていると、これは農水省の正確な数字ではないらしいですけども、1万2,000トンというと、そのうちのほぼ1割ですね。1割が苫小牧港から揚がってきて、小樽へ来ているのだということです。それから、道内で消費されるもう1割は横浜など道外で検疫されて入ってくるのです。これがもう1割です。残り8割は、もう道外で検疫も通関も済ませてくるのです。普通の一般貨物として来るから、検疫がない。

何を言いたいかというと、苫小牧港が新たに指定港になっても、道内の消費が1万2,000トンというと、1割ですよ。その程度で、苫小牧港が指定港になっても、それほど苫小牧港に大きなメリットはないわけです。残りの8割のほとんどは、これは苫小牧港に揚がっているのでしょうか。そうではないですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

おっしゃるとおりです。

横田委員

ですから、道に対して、苫小牧港が食肉指定港を受けても、苫小牧港にはそんな大きなメリットはないよと。小樽はこれがなくなると大変なことになるのだと。そういう理論になるというか、苫小牧はそれでうんとは言わないでしょうけれども、けれども、実際そうだと思いますよ。これは新聞報道ですけども、苫小牧市内の食肉卸業者は、うちで扱う輸入肉も横浜で検疫通過後フェリーで運んでいると、ほとんどの業者がそうだから、指定のメリットは期待ほど大きくないと、こんなことも言っているのです。ですから、その辺をずっと強調していただいて、道に働きかけると、そういうことを考えてみるというのはどうですか。

港湾部長

今、横田委員のお話で、1万2,000トンぐらい小樽港で実際に検疫の実績があると。一方では、今、お話がありましたように、輸送ルート形態からして、苫小牧港を、今、直ちに指定する利便性というのは何らないわけです。必要性がない。そのとおりです。それを我々としては強く要請してきた一つでございまして。

ただ、それで、ある程度の数量的に1万2,000トンほどのものであっても、これはあくまでも肉の関係ですから。

私どもがやはり危ぐするのは、今後、水産品とか、他の冷凍食品とか、要するに苫小牧港の背後地、あるいは背後地周辺に、まだ非常に広大な土地があるわけでございまして、そういうところに冷蔵倉庫が建つと、これは輸送ルートが非常に変わる可能性というはあるわけでございます。そういったことを危ぐしまして、やはり小樽の経済界の権益も当然守っていかなければならないという立場がありますので、この辺もあわせて見ながら、今、申し上げましたように、苫小牧港の今後の指定とは別に、業界の方々と小樽の今後の方向性としましては、要するに食肉のルートを確認させると、やはりこれを持ってきたいと、強く思っております。

横田委員

もちろんそのとおりなのです。ですから、そういうふうにしてもらわなければならないし、現在でも苫小牧からも、小樽に運んだものも小樽近郊で消費が多いのだから、当然、苫小牧で例えば検疫しても、こちらに運んでくるわけだから、輸送コストだとか、そういったものもあまり変わらないという話もあります。その辺、本当にしっかりと道に訴えて、今回1年程度というのか、まだ2年間になるのかわかりませんが、何としてでもこれはやはり苫小牧港の指定は遠慮願うという姿勢でやっていただきたいものだと思いますが、いかがですか。繰り返しになるかもわかりませんが。

港湾部長

何度もお答えしておりますけれども、やはり道としましては、今回の苫小牧港の指定、道のルール違反ということになっておりますので、まずそれは今後とも話合いの中で、協議させていただくという方針はあります。ただ、難しい問題の一つですが、道として、やはり現状の経済も、物流の実態に即して要件を満たしている部分については、全道的な観点で門戸を広げていく方針があるのだと。そこで、苫小牧も必要だと判断していると。例えば、釧路は実績がなくなって一たん落ちましたけれども、指定を外されたのです。そしてまた、再度復活していると、こういう状況もあるのです。よそのことをあまり申しても仕方がありませんけれども、やはり室蘭でも相当危機感を抱くとか、いろいろありますので、やはり道内全体の物流ルートをやっぱりきちんと我々は見据えながら、大きな流れを見ながら、苫小牧がどうのこうのという以前に、小樽港の貨物をより増やすという、こちらの方を我々としては今後重点にしていきたいと、こんなふうに改めて考えています。

横田委員

情報収集とか、道の動き、農水省の動き、そういうのをしっかり把握して、もっともっと早く手を打っていかねばならなかったのかなという気がします。

それで今回、こういうふうになって要請して、本当はこの4月から苫小牧港が指定になるはずだったのが、当面というか、1年、2年、3年か、わからないけれども、指定にならなかったと。これは大変なことだと思うのです。2月5日のそれこそまた苫小牧の新聞ですけども、こう書いてあるのです。農水省は5日までに苫小牧港輸入食肉の動物検疫が可能な港に指定する方針を正式に固めたと書いてあるのです。これがひっくり返ったということですから、要請活動が非常にきいたのかなというふうに思いますので、やはりそれ以前に、いろいろ情報収集しながら、苫小牧の動きを封じると言う、苫小牧に怒られますけれども、これは向こうのことに気を使っている場合ではないですから。小樽は小樽として食肉なら食肉のルートをしっかり固めるのだという意思の下に、今後もいろいろやっていっていただきたいと思いますので、最後に部長、決意をお願いします。

港湾部長

中国とのコンテナ航路をじゅうぶんに活用しまして、今後とも関連業界の方々と一緒になって、一体になって、輸入商社、それから船社と、今後精力的に働きかけていきたいと。そして、一日も早く流通ルートを確立したいと、こう思っております。

横田委員

今回、パブリックコメントをして、インターネットなどで公募していましたが、この結果はどうだった

のですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

2月4日に農水省でパブリックコメントを公募いたしましたして、3月5日が提出の締切りという形で行われました。小樽市内の関係業者、小樽冷凍冷蔵協同組合、それと小樽港湾振興会、小樽市、小樽商工会議所、今、聞いている情報ではもう一社、会議所の会員でしたか、パブリックコメントに意見を申入れをしたということを聞いています。

横田委員

5件ですか。

(港湾)港湾振興室横山主幹

はい。

横田委員

総数は。

(港湾)港湾振興室横山主幹

全部でということですか。

横田委員

はい。

(港湾)港湾振興室横山主幹

総件数については、問い合わせは、今しておりません。

横田委員

それもやはりどんなパブリックコメントが出たのか、確認されておくべきでないかと思います。私は電話で聞きましたら、15件ということですが、賛成、反対については、まだ集約できていないということでしたけれども、これは国の方が意見集約しているわけですから、そういった結果も早めに情報収集して、行政に生かすということが非常に大事だと思いますので、お願いします。

委員長

自民党の質疑を終結し、れいめいの会に移します。

大橋委員

観光について

地域経済活性化推進事業費600万円に関連してお聞きするのですが、まず今年に入ってから、いわゆる観光分野の二、三軒の人から、観光客の落ち込みが激しい。つまり物が売れないということなのですけれども、今までになく売っていないのだというお話があります。これは現在、表面化する、そういうことはないと思うのですけれども、ただ担当課として、そういった関係者の情報発信について、話を聞いておられるかどうか、把握されているかどうか、それをお聞きしたいと思います。

(経済)観光振興室企画宣伝課長

1月、2月、3月、確かにまだ集計はしていない状況ですので、数字でお示しすることはできませんけれども、例えば15年度上期の観光客の入込みでも、4.5パーセント落としたという結果があります。それも踏まえて、感触ですけれども、上期、下期の方でも、数字の上昇、伸びというのはあまり期待はできないのかなという気がしているのも事実であります。それは幾ばかりかの観光事業者の話を私も伺っている中では、日本人観光客が訪れる機会が非常に少なくなったような気がするという状況です。それに対比してといいましょうか、どちらかという、香港とか台湾とかの東アジアの外国人観光客がよく訪れているというふう聞いております。

大橋委員

現在、小樽がいよいよ曲がり角に来ているのではないかと、飽きられたのではないかと、そういう非常に不安感といいますか、それが観光業者といいますか、そういうものが過剰なのかもしれませんが、思いと、それから確かに飽きられて、2年間それこそ下の方の浅草橋ビアホールの運河食堂ですか、あれが出てきてから、小樽は目玉がなくて、全国ニュースになっていないねという話も聞いているのですけれども。そんな中で、この推進事業費の中で、香港マーケットリサーチ事業に160万円というのがあるのですけれども、実は祝津の青塚食堂に今年になってから行ったのですが、そのときに夕方6時だったのですが、1階がけっこう広いのですけれども、全員が外人だったのですよね。それで、6時になって行ったので、非常にびっくりしました。ただ、あそこは皆さんご存じの青塚元水産課長が、今、大活躍されていますので、それで青塚さんにいろいろお話を伺ったら、もうその日だけで3回香港の観光団が来ている。しかも、流氷ツアーを見て、その帰りに来た。そういう話でした。それから香港の旅行会社の方で、時間調整をして、青塚さんの方に組み込んでいると、そういう話を聞きまして、たいへんびっくりしました。

その中で、積極的に青塚さんたちも仲間と一緒に香港に行って、それと小樽の観光キャンペーンをやってきたのですという話を伺ったのですけれども、その11月の香港の観光キャンペーンの様子などを聞いておりましたら、教えていただきたいと思います。

(経済)観光振興室企画宣伝課長

今朝の新聞にも載っていたと思うのですけれども、私ども小樽の観光誘致促進協議会の国際観光促進委員会というところで企画いたしましたして、小樽観光協会と共催で、香港の方に小樽市単独で初の試みということでキャンペーンを打たせていただきました。小樽市単独でというのは、これまで経済産業省とか、それから国土交通省、北海道、日本観光協会等々の団体で、大きなくくりで行くキャンペーンというのはありましたけれども、小樽が単独で企画をし、行ったというのは初めてということで強調しているところでございますが、11月23日から26日という3泊4日の行程で香港の方に行かせていただきました。

一流ではないのですけれども、香港のシェラトン香港ホテルというところでキャンペーンを行わせていただき、午前中と午後に分けて招待先のお客様をかえました。午前中はラジオ局、テレビ局、新聞社ということでご案内をさせていただき、お見えになったのが11社、13名のアナウンサーとか、キャスターの方でございました。午後は香港にあります旅行エージェント50社ほどに声かけをさせていただいた中で、大手、どちらかというところとAランクと言われているところ、27社の40名の方が訪れまして、どちらもたいへん好評で、結果としては、例えばメディアであれば、その週のうちに香港のラジオでは北海道の小樽が来たぞということで、小樽のおもしろいところを幾つか紹介していただきましたし、つい最近になってからですけれども、香港の大手新聞社が1面を使って小樽を紹介している新聞記事を出しましたよという証拠として送っていただいた記事もあります。それから、エージェントの方は、今、大橋委員からお話がありましたとおり、青塚さんが非常に好評だと言うとおり、青塚さんも行ったわけですが、その場でもう商談が成立してしまっていて、これだけ小樽に観光要素があるとは思わなかったと口々に言われまして、いかに我々が情報発信が下手だったのかということを感じさせられた次第であります。そんなことで、現状、エージェントは、今、流氷ツアーから小樽に入ったというお話もございましたが、香港、台湾、いずれもそうですけれども、北海道4泊5日で一周という非常に過酷なスケジュールで入ってまいります。千歳空港に直行便で入ってきて、バスで一周回って、その中で温泉あり、流氷あり、カニあり、それから都市型観光である小樽ありということで、小樽は必ず加えていただいております。そういった意味で、先ほど答弁させていただきましたけれども、外国人観光客が非常に目につくということだと思っております。

大橋委員

昨年来、いわゆる韓国だとか台湾とか、あちらの方では日本で一番有名な場所が小樽だよという話も聞いていま

すし、テレビのドラマの効果ということだとは思いますが、そうするとその中で、けっきょく香港においては、別に小樽のテレビドラマが放映されたとか、そういうことではなくて、あそこにはブームが起きていなかったと、そういうことなのですかね。

(経済)観光振興室企画宣伝課長

委員がおっしゃるブームという部分では、台湾と韓国に比べたら低かったと思います。実際に、例えば昨年第5回の雪あかりの路のイベントの最中に、香港のメディアがカメラを持って、取材に来たという経緯もございますので、知名度としては北海道小樽というのはあるのかと思います。先ほど私が申し上げたのは、小樽にこれほど資源があるとは思わなかったということだと思います。

大橋委員

そういう中で、今回、予算を組んだわけですが、そうしますと、前回のキャンペーンを踏まえて、今度、新しい試みということなのでしょうけれども、このマーケットリサーチ事業では、どんなことを重点的にやっているというふうに考えていますか。

(経済)産業振興課長

昨年なのですが、6月6日に地域経済活性化会議におきまして、その中でワーキング、今、三つありますけれども、その三つの中で協議いただいた中で、今回、五つのメニューが出されています。その一つとして、香港マーケットリサーチ事業がございます。これは地場産品ホームページ作成事業と連動しておりまして、地場産品ホームページをつくるという、英語版と中国語版をやはり最初につくって、香港マーケットリサーチにつきましては、今年の10月ごろを目指して、実は今日もワーキングが5時半から行われているところでございますが、進められております。この中では、小樽の地場産品はどんなものが今、欲しているのかという部分をしっかり把握しなければ、新しい製品づくりもできないだろうということで、事前にホームページの中で、どんなものを欲しておられますかということも含めて調査しながら、もちろんその中で英語版と中国語版をつくらせていただきますが、そのホームページで、その部分を調査しながら、10月にその産品を香港に持っていきまして、なおかつ向こうに行ったときには市場調査ということで、今後、小樽に来られたときに、どういうものを地元小樽で欲しいですかという部分も調査しまして、それをしっかり香港マーケットリサーチということで調査をして、又は物産展も行っていこうということでの予算を計上させていただいております。

大橋委員

要するに、泊まりに来てくださいということだけではなく、もっと売り込むのだということで理解するのですが、そうしますと、今年のそういう中での外人客の動向といたしますが、その中で、いわゆる宿泊関係で伸びが期待できるのか、それから旅館関係なんかの場合に、どんな分野がとか、どんなお店がとか、そういうところに期待ができるのか、どういう判断をされていますか。

(経済)観光振興室企画宣伝課長

外国人観光客対策といいたいでしょうか、施策としては、これまで重ねてきたものが少しずつ実を結んでいますので、今、委員がおっしゃったとおり、宿泊の部分でも順調に推移しているというふうに思っておりますし、この部分については、まだ今年も期待ができるというふうに思います。同時に、物産を持って行って、今回、香港でキャンペーンを行ってきた、それから明らかに商品をお見せしたということもございますので、製作体験部門も含めて、それからお菓子だとか、小樽産品であるガラス、オルゴール製品もお持ちしましたので、そういうものへ波及してくるというふうに予測はしております。

大橋委員

一方、日本人客が減っている、小樽の印象はどうなのだという問題があるのですが、その中で、ちょっと困った現象だと思うのが、いわゆるおもてなしの心と逆行する部分で、客引きが横行しているというお話があり

ます。以前は、客引きの問題というのは、どこかのすし屋のおばさんがうちの店へおいでというような形で、強引に高校生を引っ張っていったとか、そういう形の客引きというのは聞いていたのですけれども、何か今回の客引きは、紳士が名刺を持って、名刺を最初から出すかどうかは別にして、それで観光客に声をかけて、その名刺などを観光客に渡すと。場合によっては、けっきょくその名刺の裏に店の名前が書いてあったり、それから何か店へ連れていったりとか、そういう形の連中がいるのだという話で、私も名刺2枚、関係者からこういう名刺が配られているのだよと、もらいましたら、1件は江別の会社の名刺、1件は札幌の会社の名刺でしたけれども、そこへ電話しても実体がないよという話で、私も電話してみましたら、絶対に向こうからは名乗らない。はいという形で、こちらから何かするまで返事をしないというような対応だったのですけれども、その辺については、今、どうとらえていますでしょうか。

(経済)観光振興室観光事業課長

今、お話がございました江別、札幌の方が行っている客引込みということについては、まだ私も、特に耳には入っていない部分もありますが、類似したようなことにつきましては、これまでも年に数回にわたりまして、例えば観光ご意見箱、市長への手紙、あるいはホームページといった、そういう中で情報として提供されているところです。特に客引きということでは、駅前とか、浅草橋の街園という、観光客が主として立ち寄るような場所で客引きを行っているという実態も、私も実際に見てはいます。

このことにつきましては、やはり小樽の観光のイメージアップを図るということで、オール小樽という中で進めている振興が、こういう形で小樽のイメージダウンになっているということになりますと、何もならないことでもありますから、この客引き行為ということについては、非常に悩ましい問題というふうには受け止めてはいるのですが、市も、観光協会も含めて、観光関係団体も集まって、この客引き対策ということについては、何度か話し合いを持った経緯がございます。その中では、委員も触れられましたように、ある特定のすし屋が客引きをしていると、それも目に余るような客引きをしているということに対しての、看板で観光客に客引き行為に対する注意を促したという経緯もあります。

どんな方法が望ましいのかということでは、特効薬というものが見当たらない状態ではあるのです。といたしますのは、客引き行為そのものは、商行為の一つということも言えるわけで、そこで悪質な客引き行為ということになりますと、何をもちて悪質とするかと。この悪質ということも、例えば現実な言い方をしますと、刑法に触れる場合、あるいは道が制定しています迷惑防止条例に抵触するかということも検討の余地があるかと思いますが、客引き行為される方は、非常に巧妙な形で行為に及んでいるということもございますので、法律に抵触するというような実態の報告を受けたということにはございません。そうなりますと、悪質なことについても、なかなか実態としては、今、申し上げたような状態でございますので、そういう意味では、非常に困るのはイメージダウンにつながるという、観光客の心証に及ぼす影響が大きいということになるかと思えます。総じて、客引き行為も含めてホスピタリティの問題にもかかわってくるのではないかと。客引き行為ということで、利益提供を受けているから、客引きをするということになりますと、利益を提供している事業者、お店の方で利益を提供しているがゆえに、おさまらないということも考えられますので、その点では事業者へのホスピタリティということも含めて、啓発行動もしているところであります。先ほども申し上げましたように、特効薬はないのですが、このホスピタリティにつきましては、粘り強くやはり観光関係事業者のモラルの向上も含めて、訴え続けていきたいというふうに考えております。

大橋委員

もっと単純な問題かなと思っていました。というのは、いわゆる我々の方に、それを訴えてきた方々は、市の方でもっとけっきょくどんどん頑張っ、それで客引きがいるから注意してくれと、そういうような看板を小樽にどんどんつくってくれと、そんなような要望もしていたのですけれども、その部分についてはどうなのでしょう。

(経済)観光振興室観光事業課長

先ほどの看板を立てたということだと思います。これも看板は実は短期で取り払いをしたところですが、看板はいい面もありますが、逆に悪い面もあるというふうに思っております。といいますのは、観光客がよく立ち寄り場所に看板を立ち並べるといことは、観光客にとっては、どうも小樽というのはたいへん物騒なまちだという逆の印象を植えつけてしまうのではないかと、おそれがあるということも懸念しております、その点では、ただ単に看板を立てれば客引き行為がなくなるというようなことには至らないのではないかと、いうふうな見方をしております。

大橋委員

その問題についてはわかりました。

開運水産について

それでは、次の質問に移ります。

次の質問は予算書とは関係ないのですけれども、先日、小樽で、えっ、この名門もまた、という感じで、企業のいわゆる倒産といひましょうか、小樽でそういう話題がありました。大手の水産会社であります開運水産の民事再生法の申請だったので、小樽のシンボルみたいな会社だったので、その経過等、影響力があるので、聞きたいと思っておりますが、まず民事再生法申請に至った原因、それからそれに至る経過といひましょうか、これについてはどういふふう把握されておりますでしょうか。

(経済)水産課長

開運水産の民事再生法の申請に伴う原因と経過ということでございますけれども、開運水産は1月28日に札幌地裁小樽支部の方に、今、申し上げましたように、再生法の申立てをしてございます。開運水産につきましては、底びきのほかに道東でのサケ・マス、あるいはサンマという漁業を営んでございまして、平成8年ごろから十二、三年にかけてのサケ・マス漁の不振による累積赤字、それから昨年の後半になりますけれども、底びきが始まりましてからの魚価の安値安定と申しますか、そういう部分の要素を持ってございまして、それで、直接の原因になっている昨年の道東で操業していますサンマ漁の不振、大漁貧乏での不振という形になるのかと思っておりますけれども、これらが特にサンマ漁が例年1億七、八千万円の部分の水揚げがあったものが8,000万円ほどに落ち込んだと、これに伴いまして、今年の1月の末の手形支払に立ち行かなくなったと伺っております。

大橋委員

小樽への影響ということでお尋ねしているわけですが、この機船組合所属船は、現在、何隻ありまして、そのうち開運水産の所属船は何隻でしょうか。

(経済)水産課長

機船組合の所属船と申しますのは、最近、底びき業界が複雑になっていまして、稚内機船の所属船も小樽機船の所属船になったりという形になっていまして、関連する部分だけで説明申し上げたいと思っております。小樽機船の地元所属船という考え方で申し上げますと、底びき船が8隻、カニかご船が1隻、それと岩内方面からの委託の刺し網船が1隻、これは取扱いがすべて当市の公設市場の方に水揚げされているということでございます。それらうち、開運水産は、底びき船が3隻、そのほかに先ほど申し上げました根室を根拠としますサケ・マスあるいは裏作としてのサンマ漁業の船を1隻、合わせて4隻をお持ちでございます。

大橋委員

それでは、小樽の公設市場での取扱高とその中における開運水産の取扱高についてはどうなっておりますか。

(経済)水産課長

市場の取扱高に関してでございますけれども、平成15年度の数字がまだ出てございませんので、暦年で申し上げますと、平成15年1月から12月まで、金額だけで申し上げますと41億8,400万円、それから平成14年、同じく暦年で

ございますが、44億6,900万円という形になってございます。ともに、当公設市場には小樽機船漁協と小樽市漁業協同組合の底びき船あるいは他のイカあるいはエビ等の水揚げもございますけれども、開運水産の取扱高については、正確な数字はつかめてございませんけれども、だいたい昨年あるいは年平均でいいますと、10億円から10億1,000万円弱というような形で3隻分の水揚げがなされております。ただ、サケ・マスの部分については、当公設市場には揚がってございませんので、把握しかねております。

大橋委員

金額的にも大変なウエートを占めているのですけれども、現在、これによりまして、関連業界としては、どのような業種なりに、どのような影響が起きるといふふうに考えていますか。

(経済)水産課長

開運水産という考え方と底びき漁業という考え方、イコールかとは思いますが、小樽の底びき漁業については、大きなドック入りだとか、そういうものを別にしまして、関連業界としては、小樽の公設市場に揚がるスケソウ、ホッケ、これらの9割、これらが地元小樽をはじめ、遠くは北見紋別の方へのいわば水産加工向けの漁獲物を取り扱ってございます。当然、開運水産についても、それらの関係先への取引という部分はあるかと思っておりますし、公設市場に水揚げされた後、鮮魚買受人の方、あるいはそれらを買いつけて、今、申し上げました加工関係の業者への搬送の部分のトラック業界、それから魚箱ですけれども、これらの資材、機材のほか、小修繕の関係で細かくいいますと、鉄工関係、あるいはエンジンの小修繕、それから船用品関係の一部、無線関係、エンジン関係、これらが出てきます。もっと細かく申し上げますと、底びき漁業については、夜出ていって翌日24時間後に港に戻ってくるというような操業形態になってございますので、それらの船舶食料の部分への影響と、関連業界の様子という部分になってございます。これらについては、開運水産ということに限らず、底びき業界共通の取引先になっているといふふうに伺ってございます。

大橋委員

それでは現在、民事再生法申請に至る、まだ結論が出ていないかと思っておりますけれども、現在の会社の活動状況のこと、それから今後の展望について、わかっていることをお知らせください。

(経済)水産課長

現在の会社の活動ということでございますけれども、1月28日に民事再生の届出をなされてから、翌日1月29日からは弁護士の管理下というのですけれども、正確な言葉は私は承知しておりませんが、管理下で3隻の底びき漁船については操業をしてございます。当然、操業に伴って、乗組員の給与、あるいは関連業界への支払という部分が担保なしではないかという部分がございますので、これらにつきましては、小樽機船をはじめ、底びきの関係業界の方々を含めた関連業者への協力とお願いというような形で、通常、民事再生前と同じような操業形態をとってございます。ちなみに、2月1か月間の3隻の水揚げ高は、おおよそですけれども1億1,000万円弱になっているといふふうに伺ってございます。それから、今後の活動という部分でございますけれども、2月18日に開運水産の債権者会議を、債権者説明会と申しますが、それを開催し、弁護士の方から再建計画というよりも、方針的な考え方を一部示されたということでございます。ただ、細かい部分については、具体的手続なり、あるいは調査なり、これからの動きが、6月の民事再生計画の提出、7月の裁判所の許可というような形になるかと思っておりますが、それらの中で一、二点確認できている部分につきまして申し上げますと、根室を基地、本拠として直接の原因になったサンマ、あるいはサケ・マスの漁船については売却し、残る地元小樽3隻の底びき船をもって民事再生計画を立てていきたいということと、もう一つは、これは先ほども申し上げましたが、8隻の小樽機船漁協の底びき船でございますが、3隻がなくなると当然5隻で底びき業界あるいは小樽機船、あるいはそれに伴います関連業界への影響という部分は当然大きいものがございますので、業界挙げてこれらの民事再生に協力していきたいというような考え方で、現在、開運水産と小樽機船が協力、協議しながら、関係者の協力、理解を得るべく努力をしてい

るところで承知してございます。この対応については6月以降、どんな再生計画がなされるかという部分までは、今ところないです。

委員長

れいめいの会の質疑を終結し、市民クラブに移します。

大島委員

まとめてお尋ねします。

引き船業務委託料について

まず、資料をいただいております引き船の5,600万円の内訳、これの積算を簡単にけっこうでございますから、教えてください。

森林伐採跡地について

それと2点目、先ほど北野委員からございました赤岩の家庭菜園、昨年も何回かこの件について、質問しております。そしてまた、建物は建てられないよという立て看板も立てられたのも承知しておりますけれども、これはもうただ単に立てたという看板でございます。隣接する、私も全く隣接しております、地域の団地の皆さん、今年の雪解け後、どうなるということで非常に気を使っております。聞くところによりますと、新しい大きな看板を一番目立つところに立て替えると、そういう約束をしていただいております。先ほどの北野委員のご質問の中で、パーベキューの問題が出ました。森林法からいくと、火を使えないということでございますので、この点についても、この文字を入れていただけるのかどうなのか。地域からはすぐ林、森でございます。そのようなことから、地域としてはたいへん心配もしておりますので、この点についてもお聞かせください。以上、2点。

(港湾)港政課長

まず、引き船の業務委託料の積算でございますけれども、簡単に説明させていただきます。総額で5,600万円になってございまして、そのうちまず職員の給与費、これが航海士2名、機関士2名、作業員4名で、合計8名分で4,700万円でございます。それから、事務関係費ということで、消耗品等の経費が150万円、それから諸経費といたしまして、いろいろな関係がありますけれども、それが485万円、合計で5,335万円、これに消費税5パーセントを上乗せいたしまして、合計で5,600万円となっております。

(経済)農政課長

先ほど共産党の北野委員にお答えしたとおりでございますけれども、火入れの関係でございますけれども、先ほど私も休憩の間に、火入れの関係も情報が入りまして、森林又は森林に接しているところでは原則できないということになってございます。それで、このことについて、今、大島委員はこの看板の中に一筆欲しいということでございます。これは、看板も昨年10月に、都市計画課の方と経済部の方と合同で立てました。これにつきましては、市街化調整区域でありますので、建物は建てられませんよと、じゅうぶんその辺のところを注意してくださいということで、買う方々に対する注意事項ということ、お知らせということで立てたものでございます。今年、先ほどの委員もちょっとおっしゃいましたけれども、なお見えるところに大きめの看板をきちんと立てまして、来た方々、陳情で乗り込まれる方がいるようなので、その人方がきちんとわかるように、その火入れにつきましても、何らかの形で入れていかなければならないというようなことでございます。

大島委員

港湾部の業務委託について

最後に、港湾部、先ほどの業務委託の中に、陸上の業務が何点かございます。1から9までございます。この中で、臨港地区内のパトロール、それからふ頭内ごみの処理、違反駐車注意、これらはもう事あるごとに私も何回か質問しておりますし、古くて新しい問題で、これは解決されておられません。これは今の委託料の中でも、業務の中

身、これらが含まれているのであれば、もっときちんとこれら今言った問題についても取り組んでいただきたい。特に、車の残っている問題、それからごみ、これは勝納ふ頭はすぐまた元に戻ります。また、業者の方々が出されたいろいろなごみも、建物の角に山積みになっている事実もございますので、この件についてはじゅうぶん指導していただきたい。また、改善を求めたい、そのように思いますけれども、いかがですか。

(港湾)港政課長

今、大島委員がおっしゃいましたその問題でございますけれども、これはポートサービス株式会社に、引き船の業務委託をしているわけでございますけれども、ここに委託業務としてやっていただいておりますけれども、そのほかに私どもも、事あるごとに一応サポートをしましたり、通報があれば行ったりして改善を図ってきたり、駐車の問題につきましては、殊にいろいろな部分も積極的に対応しているところでございますけれども、なにせ広い区域の中で、四六時中常に対応することができないという部分もございまして、なかなかいたちごっこのような状況になってございます。ただ、このごみの部分につきましても、これはシルバー人材センターに委託しまして、週に何回かごみの日にごみ拾いをやってございますし、けっこう粗大ごみみたいなもの、タイヤですとか、こういったものも岸壁に不法投棄される場合もけっこうございますので、その辺我々もいろいろ苦慮しているところでございますけれども、これからこちらの委託先の方と、私どもでまた協力しながら、その辺を注意をしながらやっていきたいというふうに思っておりますので、ご理解願います。

委員長

市民クラブの質疑を終結し、本日はこれをもって散会といたします。