

予算特別委員会会議録 (4)			
日 時	平成 1 1 年 7 月 5 日 (月)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 5 時 2 1 分
場 所	第 2 委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	小林委員長、佐野副委員長、成田・松本 (光) ・中村・斉藤 (裕) ・新野・佐々木 (勝) ・渡部・北野・西脇・高橋各委員		
説 明 員	総務・財政・経済・港湾各部長、農業委員会事務局長ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 書 記			

～ 会議の概要 ～

○ 委員長

開議宣告。署名員に斉藤（裕）・高橋両委員を指名。付託案件を一括議題とし、経済常任委員会所管事項に関する質疑に入る。

○ 高橋委員

「小樽港マリーナについて」

海洋レクリエーション基地機能の拡充についてということで 21 世紀プランに記載されているが、小樽港マリーナの収容隻数はどうなっているか。

○ 港政課長

海上・陸上合わせて 300 隻の収容隻数を持っており、その他ビジターバースとして 50 隻、計 350 隻となっている。現在、ほぼ 300 隻埋まっており常時待機が 8 隻ほどある状況となっている。

○ 高橋委員

常に空き待ち状態で、運河などに仮停泊しているものもあると聞くがどうか。

○ 港政課長

暫定的に第 1 期・2 期運河に係留している。これについては将来的に 2 期マリーナ完成までの暫定措置ということで認めている。

○ 高橋委員

隻数は把握しているか。

○ 港政課長

約 80 隻である。

○ 高橋委員

大変盛況であり、不足するというので施設拡充の計画があると聞くが、計画の進捗状況、内容についてはどうなっているか。

○ 港政課長

マリーナの 2 期計画については、平成 3 年 6 月に小樽港港湾計画の一部変更の中で位置付けをし、概ね 260 隻程度を予定している。ただし、この件については漁協と話し合いをし、合意することが前提になっており、昨今の景気の低迷下、マリーナ停泊を希望する艇数が増えていくか等も慎重に見極めながら検討していきたい。

○ 高橋委員

漁協との打合せとは具体的にどういうことか。

○ 港政課長

港湾計画改訂にあたり、マリンレジャー型のヨット・ボートが増えることにより港内、近海で漁業をされている方との間でいろいろな問題が出てくることが予想され、2 期マリーナ拡張にあたっては漁協や関係者との話し合いをして了解を得てから計画をすすめることが近道と考えている。

○ 高橋委員

補償問題も出ると思うがどうか。

○ 港政課長

基本的には小樽港の港内に漁業権はないが、消滅補償や影響補償がある。まだ具体的な話し合いにはなっていないが、そういったものも含めての議論になると考える。

○ 高橋委員

レジャーボートとして随分海へ出ているようだが、先日、タコ漁の仕掛け破損についての新聞報道があり、それ

によると毎年被害が出ているとのことである。昨年の被害状況はどうか。

○ 港政課長

平成 10 年度の数字を持ち合わせていないが、平成 9 年度で約 27 件の漁具被害の届があった。この件については小樽小型船舶事故処理専門委員会を設置し、被害の補償・補填について協議をしている。

○ 高橋委員

被害額を示せ。

○ 港政課長

平成 7 年度が 20 件で 114 万円、平成 8 年度が 19 件で 64 万円、平成 9 年度が 29 件で 86 万円となっている。

○ 高橋委員

専門委員会の組織形態、内容を示せ。

○ 港政課長

小樽小型船舶事故処理専門委員会というのは、小樽市とマリンウェーブ小樽と小樽市漁業組合の 3 者で構成され、小樽港内で発生した漁具被害についての被害認定と補償について話し合いをしている。先ほど申し上げた被害の中には、必ずしもマリーナが原因と断定できないものも含まれるが、基本的にはマリンウェーブ小樽と漁業協同組合との調整の中では、加害者・原因者が特定できないものについてはマリンウェーブで補償するという方向で話し合いがされている。

○ 高橋委員

網が切られて破損するということだが、具体的に示せ。

○ 港政課長

定置網に船がスクリューを引っ掛けるということもあるし、網が切られるということもある。昨年からマリンウェーブ小樽と漁協が別々にパトロールをしていたが、今年に入ってから一つの船に乗って一緒にパトロールをするということで話し合いをし、小樽市も同乗の上、3 回のパトロールを行い現地の被害状況をつぶさに確認している。

○ 高橋委員

地元の漁師も生活がかかっているので、最盛期には被害届を出す暇もないという状況であり、この件数は氷山の一角と思う。来たものしか受け付けられないという形になるのか。

○ 港政課長

この件については御指摘のとおり、忙しい中ですぐに連絡がいただけないということがあるが、事故処理専門委員会は年 2 回開かれ半期ごとに報告のあったものを審査することになっている。確かに氷山の一角かもしれないが、こういった事故をなくすためには被害があってからということでは十分な効果を発揮しないと思われるので、先ほど 3 者でのパトロールについて触れたが、当初、高島地区で行ったものを塩谷・蘭島地区にも要望があって範囲が広がり、漁協との信頼関係ができることにより、マリンウェーブとしてもオーナーにちらしを配りながら事故を未然に防ぐという対策をとっている。それらが相まって効果が発揮できればと考えている。

○ 高橋委員

マリーナの契約のときには、具体的にどういう内容で指導をしているのか。

○ 港政課長

漁師が網を張る場所はある程度決まっているので、マリーナでは各オーナーにその部分の指示はしている。ただ、いろいろな船が港内に入ってくるので、マリーナのオーナーが実際に切るというのは少なく、別の船が切る可能性があるかと考えている。しかし、そういった議論をしているとマリンスポーツと漁師の共存が難しくなってくるということで、原因者不明の場合はマリーナが少しでも負担していくということで考えていると聞いている。

○ 高橋委員

定期的に周知徹底する必要があるのではないかなと思うがどうか。

○ 港政課長

御指摘のとおりであり、予防策に力点をのいた対策に努めていきたい。

○ 高橋委員

マリーナと契約した本人から船をそのままにして持ち主が変わった場合や名義を変更しないで違う人が乗っている、貸し与えるなどもあるのではないかな。

○ 港湾部長

マリーナに確認してみたところ、船のオーナーというのはあるが、友人・知人等のクルーを乗せて、定置網や底網の位置が十分伝わっていないということで事故を起こしたという例も聞いている。

○ 高橋委員

祝津のマリーナについてはどうか。

○ 水産課長

祝津のマリーナは高島漁港の中にあるが、漁具被害などは聞いていない。

○ 高橋委員

逆に言うと小樽港のマリーナがほとんど聞こえる。いずれにしても徹底する方法や罰則規定の設置や契約破棄等、強硬な内容になるが考えなければならないということになるのではないかな。

○ 港湾部長

船にはそれぞれのマリーナでそれぞれのマークをつけている。そういった船が事故を起こした場合にはすぐに漁協へ連絡するという周知体制を取っているが、漁師の方々もそういった船を見つけられない場合や網を上げてみたら切られていたという原因者不明の事故については、小樽マリーナの方でも相当迷惑をかけているということで、被害の補償をしているという実態にある。

○ 高橋委員

漁師の方も生活がかかっていることを十分含みおきいただき、被害が出ないように今後も周知徹底されることを要望する。

「観光について」

観光に関して、平成 10 年度の観光入込数と主要因、今後の課題など総体的展開についてどうなっているか。

○ 観光課長

平成 10 年度の観光客の入込人数については、665 万人ということで過去最高となった。増加傾向の主な要因としては、まず本州に住む方々の北海道への憧れが強い中で昨年来から本州大型旅行店などを中心に北海道キャンペーンを始めている。内容としては航空運賃が格安となり個人型のバックツアーが相当商品化され値段が安い。これが道外客の入り込み増に大きくつながったと考える。それから小樽の状況をみると、今年 3 月のマイカル開業が道内客と日帰り客を呼び込んだと言える。また、2 月にはスキー国体、新たな冬のイベントである「雪あかりの路」を実施し、さらには札幌雪まつりの観光客も呼び込んだ中で宿泊客も増えた。このようなことで全体として過去最高の数字を示したということである。今後の課題としては、本市観光の大きな眼目である通年型観光、宿泊滞在型観光、さらにはリピーターを呼び込む再訪型観光、これら 3 つの柱をいかにクリアしていくかが今後のテーマと考えている。

○ 高橋委員

665 万人のうちリピーターの割合はどうなっているか。

○ 観光課長

道内客では 6 割強、道外客では 4 割近くと捉えている。

○ 高橋委員

修学旅行、各種研修会の傾向と利用施設、今後の対応についてはどうか。

○ 観光課長

昨年度の修学旅行の状況については、小・中・高ともに宿泊が伸びており、特筆すべきは道外高校からの修学旅行であり、数的には平成 9 年度 55 校から平成 10 年度 86 校に、人数的にも 7,500 人から約 10,000 人まで伸びている。宿泊全体としては 4 割程度増加している。日帰りのカウントは、市内 6 施設 (水族館・運河プラザ周辺・市分庁舎・田中酒造亀甲蔵・鯉御殿・交通記念館)において、小・中学生についての把握はしやすいが、高校生は難しい。今後の対応については、修学旅行生の主な目的は体験型学習ということで、小樽ではガラス・オルゴール・陶芸など幅広く新しい施設が連擔してきている。そういった中で受入体制もこれに伴い充実してきているだろうということで、さらに深める形にしていきたいと考えている。

○ 高橋委員

観光客に対する対応について、暖かくもてなすということで 21 世紀プランの中では「市民ぐるみで観光ホスピタリティの向上につとめる」となっており、いろいろ努力をされているだろうが具体的にはどういう内容か。

○ 観光課長

ホスピタリティの問題については非常に難しい部分がある。それは小樽人気質というか言葉が荒い・きついといわれる部分だが、気持ちの持ち方・表し方で多くの方に和んでいただけるものと思う。そういった中で行政としては、市民に対する広報として市の広報を通じて PR をしていく。あるいは関係団体と話をする中で接遇の問題が重要だろうということで、観光協会などと連携をとりながら研修会を実施するなどの対策をとっている。

また、官民あげての組織として小樽観光誘致促進協議会 (誘致協)でも、今年度の事業メニューとしてホスピタリティ対策について具体的に検討を進めている。

○ 高橋委員

期待したいと思う。先ほどの観光客の入込数に関して、イベントの影響がかなりあるように思う。例えば空母の小樽寄港や国体等があり、今年は小樽港開港 100 周年という行事があるが、イベントと入込数についての見解を示せ。

○ 観光課長

従来からの夏のイベントは「潮まつり」、新たな冬のイベント「雪あかりの路」がある。国体については大きな特殊的要因で、これは大切にしなければならないと思う。入込数が増えるのは当然として、イベントを行うことにより市内での経済波及効果につながるものにしなければならない。イベントのためのイベントに終わるのではなく、経済効果等、市内の観光施設の方々を中心に盛り上がりを考えながらこれから検討に入っていく。

イベントはプラスの方向に働くと考える。

○ 高橋委員

平成 10 年度で過去最高の 665 万人ということだが、今年度の観光客の入込数はどの程度と見込んでいるか。

○ 観光課長

今年度は 4 月から 3 ヶ月が経過したが、全体的に言うとマイカルの影響もあり、道外客の入り込みも相当数あるとみており、街中に出ると増えたと思えることができる。仮に平成 10 年度にマイカルの影響がなかった場合は 600 万人であり、それに単純に毎月 100 万人が来たとすれば 1,200 万人になるが、10 年度の入込みの計算をする際に生の数字をオンしたわけではなく、従来からの調査の方法として、市外率や市内を回遊する際のエリア別の重複率を使っている。単純計算で言えば 1,500 万人を超え 2,000 万人となるが、それぐらいいいように期待はしたい。

○ 高橋委員

マイカル小樽オープン後、残っていたヒルトンホテルが 7 月 1 日にオープンした。大変期待度が高いが、市内ホテルの現在の稼働数はどうなっているか。

○ 観光課長

ヒルトンホテルができてキャパシティが増えたが、ここ 2 ～ 3 年ホテルの新設がされている状況での稼働率としては、夏場 7 ～ 8 月にかけては例年 100% に近く、時期により飽和状態となっている。ヒルトンホテルの室数は 296 室、592 名収容。市内全体では 73 施設、2,030 室で 5,200 名収容（含ヒルトン）という状況である。

○ 高橋委員

マイカル小樽は既に 300 万人の集客があったといわれているが、平成 10 年度の下半期の入込数にカウントされているのか。されているとしたら人数はどれくらいか。マイカル小樽の集客と観光入込客の関係で、どのようなカウントをしているかの根拠をあわせて示せ。

○ 観光課長

マイカルについて、3 月 11 日オープンから 21 日間で、数字的には入込数 76 万 4,000 人とカウントしている。カウント方法としては、OBC が 3 月分として 117 万 5,000 人と発表しているが、そのおよそ 65% を入込数とした。根拠としては、主にマイカルにきた交通手段として、まず JR や札幌バイパス経由のバスをみた、もう一つはマイカル施設内の駐車場の利用状況、国道経由のバスの状況などのアクセス関係をみた状況と合致していると考えている。

○ 高橋委員

カウントの方法については、買い物客と観光客の差が微妙で難しいと思うが、どのようにカウントしているのか。

○ 観光課長

従来から入り込みの調査においては、市外から来た方をまず計算する。例えば、札幌の方が寿司屋や他の施設に入るという状況、ショッピングだけを特例視していいのかという問題もある。確かに 3 月のオープン当初から 4 月、5 月に関しては、見物型の方々が主流であったらと思う。そのような意味合いから単純に交通アクセスに乗じて数字を出したが、単純なショッピング客も入り込みに含まれるかということについても内部で考え方を整理中であり、しばらく時間をいただきたい。

○ 高橋委員

最初に聞いた今後の課題の中で、滞在型の観光を目指すということになっているが、滞在型の定義、位置付けについて聞きたい。例えば考え方として、ホテルが常時満室状態となっていることをいうのか、それとも観光客のパーセントをいうのか、その件に関してはどうか。

○ 観光課長

一口には難しいが、市内を 2 ～ 3 時間観光するのも一般的には滞在だが、私どもでは宿泊滞在型ということで考えている。そういった中で小樽の宿泊客は 10% 台であり、思うような形では伸びていない。パーセンテージからいうと、函館・札幌のように 40 ～ 50% がいいのか、また、665 万人を 1 日あたりに換算すると毎日 1,800 人となるが、ホテルのキャパシティとしては十分ある。今後のもくろみとしては宿泊滞在を増やそうという考えであり、夏場は 100%、冬は徐々に増えてきているが 40 ～ 50% の稼働率であるので、冬場に力を入れることにより宿泊滞在型を進めていきたい。まだキャパシティがあってもいいと考える。

○ 高橋委員

滞在型が良いか悪いかは、難しいところがある。函館や札幌のようにそこを拠点としなければ次へ行けないという場所ではないので、逆に良い意味での通過型を考えて盛り上げた方がいいという意見もあるがどうか。

○観光課長

これは広域という観点にもつながってくると思う。全てが宿泊滞在型というのが好ましいが、通過型が悪いというわけではない。本州から来られる方は北海道に目を向けているわけで、そういった中で小樽を拠点とした後志管内のルート作りや、さらに道央圏を含めていかなければならない。そういう意味での通過型という言葉は今後用いていきたい。

○高橋委員

広域観光の話として、後志観光連盟の役割と小樽市の位置付けに関してはどうか。

○観光課長

後志管内の全市町村 20 団体とそれに伴う各観光協会の合計 40 団体が加盟しており、管内では一番大きな組織である。国道 229 号線の開通以来、全体的な機運が盛り上がり、ここ 1～2 年ほど東京や札幌での観光キャンペーンによる売り込み、リーフレットの作成などを通して観光客の入り込み増につなげようと活動している。その中で小樽市の役割としては、リーダーシップを発揮するという中で、既に独自に行っている東京、大阪キャンペーンに、その方々を含めた形で一緒に行動していくということで考えている。

○高橋委員

小樽を含む後志エリアということで、通年観光の要素が大きいということだが、具体的な観光交流として今までにどのようなことがあり、これからどのようなことをやっていくのか。

○観光課長

観光交流としてこれまでに、市内でのパネル展や札幌の大通り公園をメインに管内全体のリンケージアップを図るべく後志ふるさと展を毎年行っている。今後については、秋口に朝里温泉郷を中心に後志管内の秋の収穫祭的なイベントを繰り広げることを計画している。

○斉藤(裕)委員

「観光について」

今の議論を聞いていて従来と少し違うのではないかと思った。今まで何故滞在型がいいということになったかという、客単価が高く、経済効果が高いからという理屈であった。また、広域観光については、北後志観光（積丹）を想定したとき、人と物を一度プールできるのは小樽であるから札幌まで戻さないで小樽に宿泊させる。そのため広域観光の拠点となることを目指してきた。ところが、小樽市内にマイカルを始めとするいろいろな施設ができてそこを回遊させるという考えがでてきた。この回遊と広域観光とは相反するのではないか。

○観光課長

滞在型については日帰りに比べ客単価が相当違ってくる。滞在時間も長時間化する中で経済波及効果も大きくなるというのは認識が同じと考える。広域観光と回遊性の関係については、従来と考え方は何ら変わっていないが、先ほど申し上げたとおり道外客だけでなく道内客もマイカーなどの交通手段の利用により、1 日で見られるところが多いあり、年々交通アクセスが高まる中で、積丹も見たい小樽も見たいなどニーズが多様化してきている。「観光とは？」という定義も人それぞれで考え方も変わってきているという社会背景や時代の流れもある。その中で従来は小樽に留めておく、あるいは朝里川温泉に泊ったらそこに留めておくというような考え方であったが、門を閉ざすような考えが通用しなくなっている。

○斉藤(裕)委員

少なくとも、朝里川温泉に泊まった方を中心部へ連れていき、滞在時間を伸ばすことが観光の経済的効果をあげる手立てであり、そういう誘導をするのが政策誘導ではないか。

いろいろなサンプリングをし、数値を作っていくのは大変な作業だということは分かるがそこから読み込んでいか

なければならない。バブルが崩壊したときに小樽の観光客は横ばいであったが、仮に観光が小樽市の経済の土台になっているとするならば、全国いろいろな地域が不況に落ち込みながら小樽だけは横ばいで持ちこたえてこられたということになる。ところが他の景気と同じように小樽も大変な時期に入ってしまった。これは裏返すと小樽市の経済の中でそう頼りがいがあるものではなかったということになる。それは結果であり、1 人の決断や行政の決断で盛り返すのは難しいかもしれないが、認識だけは持っていただかなければ困る。入込客の分類として、一つには一般、もう一つは代理店（エージェンツ）が連れてくる一般と修学旅行のお客さんがあるが、これらについて数字をおさえているか。

○ 観光課長

関心を持っており、エージェンツと話をする機会はあるが、今手元に数字を持ち合わせていない。

○ 斉藤（裕）委員

市として観光行政の一環としてできることには、一義的にはエージェンツへの働き掛けが一番効果があるのではないかと考える。ちらしを作って全国にまくなどということは市にできることではないので、一般のツアー客、修学旅行客それぞれのニーズにあった小樽市内の施設を積極的にアピールする等、商品を作る側に働き掛けをするというのが効果的であり今の観光課のスタッフで十分できると思うがどうか。

○ 観光課長

議員が言われることを私どもも重々認識している。ここ数年本州の旅行代理店へ小樽の魅力、具体的には新規施設が相当連擔してできてきているので、絶えず情報提供していくということが跳ね返りにつながる。一般客といえども旅行代理店を覗いた上でこちらに目を向けるということがあり、テレビ・雑誌にも情報提供をしているが、旅行代理店の力というのは大きいものがあると認識している。

○ 斉藤（裕）委員

昨日、道東のある町で会議があり、担当している方達と話をしたところ、「小樽市さんはいいですね。何もなくてもテレビなどで小樽という言葉が聞かない日はない。新聞・観光雑誌などにも必ず載っている。自分達はイベントに J W A L K というバンドを呼ぶのにも大変苦労をした。ギャランティを支払う財政的な余裕がないため、人脈もなにもないところから一步一步進んで、S T V ラジオの冠をつけて公開録音という形でギャランティを出してもらうということをやった。」ということであった。積極性に圧倒され、自省の意味も含めてもう 1 回頭を冷やさなければならないと思った。観光と言えば聞こえはいいし、数字的にも小樽市の場合良い数字がでてくる。しかし、政策的に我々は何をしたのかというと、ちょっと頼りなかったように思い、私自身含めて反省したのでそういう質問をした。では、具体的に今小樽でいろいろな代理店などに対する P R は積極的に考えていただけるということで分かった。ハード面としては、交通体系の整備が重要であるが、特に駐車場やバスプールというものを作っていかねば、小樽市の中の観光施設の回遊性というのは高められないのではないかと。あちらこちらに違法駐車されるようでは無策ではないかと考えるが、観光の立場から駐車場の問題についてどう考えるか。

○ 観光課長

駐車場問題は古くからある問題で、市全体にかかわる問題であると捉えており、日常的に一般の駐車場やバスプールについては何らかの手立てをしていかなければならないという認識は強く持っている。

○ 斉藤（裕）委員

市の財産の中で遊休資産的なものをうまく利用することも検討し、もし、民間からの具体的な提言等があれば耳を傾けていただきたい。

「港湾計画における調査船の位置付けについて」

先日、予算特別委員会総括質疑の中で企画の海洋開発の答弁の中に調査船と基地について、海洋開発の項目で最優先で取り上げるといような趣旨があった。調査船は大変であるから基地づくり、とりあえずバースづくりとい

うことだと思うが、港湾部が関係する諸計画の中で海洋開発ゾーンというのは今までに何度か取り上げられてきたが、それはどうなっているのか。

○ 港湾部長

海洋開発計画ゾーンという位置付けよりも、地下資源の調査船の接岸する部分として話をしたことがあるが、港湾計画では海洋開発計画ということではなく、小型船船だまり計画として若竹町の現在の小樽港湾建設事務所側の方に官公庁船や漁船を含めた接岸ができるようにということで、水深 4 . 5 m ・延長 1 4 0 m の岸壁が位置付けされている。

○ 斉藤 (裕) 委員

21 世紀プランと港湾計画の関係では、私は、21 世紀プランに基づいて各部がそれぞれの具体的な計画を立てていくべきであり、21 世紀プランが上位計画ではないかと思うがどうか。

○ 港湾部長

港湾計画というのはあくまでも目標値であり、21 世紀プランを優先的に考えていかなければならないという考えは持っている。

○ 斉藤 (裕) 委員

仮にバースをつくるというときに、具体的にはどういう行政手続・手順が必要か。

○ (港) 工務課長

港湾の施設整備については港湾の 5 カ年計画に基づいて、補助事業については国の予算を要求して整備していると考えている。ただし、船だまりの部分については、現在の 5 カ年計画には入っていない。

○ 斉藤 (裕) 委員

現在の計画には入っていないから金はないということか。では、次の計画を立てる時期はいつで、どのような運動をすれば入れてもらえるのか。

○ (港) 工務課長

現在の港湾計画については、9 次 7 カ年ということで平成 14 年度までの事業計画について定めており、15 年度以降の計画については今後の作業ということで考えている。10 次 5 カ年計画で策定するためには、具体の打合せ・協議等がでてきた段階でその部分を計上していくという形になる。

○ 斉藤 (裕) 委員

9 次 7 カ年が平成 14 年度までということであり、それまでに下調べをしなければならないということか。海洋開発の分野としては小樽市が非常に積極的にやるという意思表示と受け取った。まさか調査船という言葉が出てくるとは思わなかった。市長がおられる中での発言であり、重く受け取っている。マリーナの 2 期計画やそれに伴う貯木場の問題、勝納公園の親水性の問題などがどう整理されるのか興味深い、どうなっているか。

○ 港湾部長

平成 9 年に港湾計画を策定した中には、マリーナを含め、官公庁船の小型船だまりなども位置付けされており、先ほどもマリーナの 2 期計画の話があったが、現状としては景気低迷の中で、新しくつくるということについてはもう少し時間をかけて検討する必要があるのではないかということを含め、国とも話し合いながら整備を進めていきたいと考えている。若竹町の船だまりについても具体の話が持ち上がった段階で、国ともどういった方法でいくのが短期間でいけるのかということも含めて協議していきたい。

○ 斉藤 (裕) 委員

マリーナの 2 期計画に伴い貯木場の問題をどうするかというときに、もしそれが順調に整備されれば海洋調査船の居場所はなくなる。ところが企画部では明確に調査船と言っているのだから何か考えがあるかと思う。それらを早急に企画部と港湾部で調整して欲しい。

○港湾部長

調査船について、こういった趣旨でそういう方向に向いたのか把握していないので、早速企画部に確認したい。

○斉藤(裕)委員

「フィッシュミールについて」

フィッシュミールをどうするのかについては、現在保留の状態であり、「身請けはされない」、「明確に債権を有している」という答弁がされてきたが、その後、債務者といわれている方達(連帯保証人など)と交渉を持ったか。

○経済部長

経済部としても大きな課題として捉えており、債務者については 6 月中旬に訪問したところである。

○斉藤(裕)委員

内容を示せ。

○経済部長

市としては債権を持っているという認識に立っているということを伝え、相手方の状況も聞いてきている。

○斉藤(裕)委員

それぞれ個人個人のお考えがあるだろうが、向こうの立場からすると何をいまさらという気持ちになるだろう。我々は議会に残された資料と皆さんの手元にある資料等を読み込むしか方法はない。議員の立場で財産に関する問題に立ち入るのは難しいと思うので、皆さんが当事者として接触を持たれるほかはない。私の考えでは、現市長を含む歴代の部長が解決できなかったのは、当時の担当者が怠慢だったわけではなく、行政マンとしての知恵や発想では限界があるということだろう。そこで中松収入役の知恵を借りるべきと考える。組織としてこういう問題に取り組むときは、権限とポジションを持っていただくか、プロジェクトチームの中に座長として座ってもらうなどしなければ行動ができないのではないかなと思うがどうか。

○経済部長

今までにいたる経過にはいろいろなことがあり、議員が言われるように収入役にも相談し意見を聞きながら進めていこうという気持ちであるが、内容そのものにも奥深いものがあり、経済部が中心となって全庁的な協議の場を持つことも必要と感じ、必要なおりにそういう場をつくっていきたいと考えている。

○斉藤(裕)委員

債権の種類の問題で、これは民事債権と言わざるを得ないと思うが、私たちの指摘が始まった時点で既に 5 年が経過していた。協業組合が商人といえるかなどは複雑で、弁護士などに聞いても非常にあいまいであるが、5 年で時効になっているのではないかな。明確にこれは民事債権だと責任をもって言えるのか。再度確認して、もし民事債権でなかったとしたら法的にはそれはそれで仕方がなく、情に訴えたお願いということになってしまう。平成 13 年といわれている時効までに何らかのアクションを起こさなければならないのだから、この入り口の部分だけでもきちんと確認して議会に報告をして欲しい。

○経済部長

従来もこの件について検討した経過があると聞いているが、民法上の民事債権になるのか一般債権になるのかは、少し時間をいただいて検討したい。

○成田委員

「開港 100 周年記念事業について」

明治 32 年に開港以来、本年で小樽港開港 100 周年となり、7～8 月に様々な記念行事が予定されているようだが何をアピールしていく予定か具体的に示せ。

○港政課長

明治 32 年に関税法による外国貿易港の指定を受け、本年 8 月 4 日に 100 周年という節目の年を迎えるが、これまでにも 10 周年ごとにいろいろな記念事業を行ってきており特に 100 周年ということで、市民をはじめ観光客にもいかに広く小樽港を理解していただけるかを基本的に考え、できるだけ市民参加型の事業を行いたい。主な行事としては 7 月 6 日のパナマックス船歓迎式から順次、7 月 10 日に長崎ハウステンボスの咸臨丸の歓迎式と一般公開、7 月 17 日に巡視船体験航海、7 月中旬には小樽港マリーナのオーナーズクラブと共催で小樽カップヨットレースや市民ボート・ヨットの体験クルーズ、新日本海フェリーの協賛による積丹半島におけるフェリーの周遊、7 月 31 日から 8 月 1 日に運輸省の航海訓練所の練習船「日本丸」の歓迎式典・セイルドリル・一般公開、8 月 4 日に廣井勇・伊藤長右衛門さんの胸像移設・除幕式、引き続き 100 周年記念式典・祝賀会、8 月 8 日に港町埠頭の堺町岸壁荷捌地において 100 周年記念フェスティバル、などを行う予定となっており、これらを通じて小樽港が市民に、より身近なものとして認識を深めてもらえればと考えている。

○成田委員

7 月 17 日の巡視船体験航海及び 7 月中旬のボート・ヨットの体験クルーズについては参加者・体験者は何人くらいか。

○港政課長

咸臨丸については制限を設けない。巡視船の体験航海は募集人員 1,000 人を予定している。フェリーの周遊については海事広報協会との共催で学校研修の一環として花園小学校・稲穂小学校の児童 100 人と一般公募 500 人、ボート・ヨット体験クルーズは従来潮祭り終了後ボート天国ということで 5 隻程度で行っていたものだが、今回は 100 周年ということで 20 隻以上で一般公募 440 人ということになっている。

○成田委員

「ボートラジオの利用状況について」

平成 9 年 10 月の開局以来、当初の見込みを上回る利用があると聞かすが、実態はどうなっているか。

○港政課長

ボートラジオについては平成 9 年 10 月に東北以北初ということで開局し、月 80 件程度の利用を想定していたが、開局後 1 年の昨年 10 月までの利用が 8,180 件あまり、月平均約 680 件となっている。予想を上回る利用となっており、この間の外航船の入港は約 1,460 隻で単純計算すると 1 隻あたり 4～6 回利用していることになる。内容については、入港予定時間の連絡、係留バースの問い合わせなどに使われ、メリットとしては、積丹沖ぐらいから連絡がとれるので船の方でも安心して入港できること、荷役等を担当する業者や代理店としても入港時間が特定しやすくなったことなどである。発信内容としては、外国船がホタテの網の方へ向かっているのを新日本海フェリーの船が発見し、ボートラジオ局を通じて連絡することによって網の被害を未然に防いだというようなことが 3～4 件あり事故防止にも貢献している。

○成田委員

「港町埠頭の利用状況について」

港町埠頭について、長年の整備の末、岸壁工事が終了し一部供用開始されたが利用状況はどうか。また、荷捌地の舗装工事完了後の全面供用開始の時期と使用見込について分譲状況と企業立地状況をあわせて示せ。

○港政課長

港町埠頭の利用状況については、平成 10 年度の岸壁工事完了後、本年 4 月から貨物船の利用を開始し、現在、荷捌地の舗装工事を完了していないためエプロンのみで荷捌き可能な貨物を取り扱っており、4 月 19 日に第 1 船としてニュージーランドからの生鮮冷凍野菜の輸入船が入り、4 月 24 日にニュージーランドからのマトン輸入船が入るなど、これまでに 4 隻の外航船が利用している。この他内航船も利用しているが、エプロンのみの荷捌きということで十分な活用とはいえず、平成 13 年度の全面供用開始後に多目的外貿埠頭として木材、農水産品の取り

扱いのほか、新たな貨物を見いだすべくポートセールスに努めていきたい。分譲状況については、第1次予定地のうち4区画を分譲しているが、2区画が分譲済となっており1区画は自動車整備工場、もう1区画は倉庫ということで売却された。残る2区画のうち1区画については今年秋に倉庫を建てたいということで契約を結ぶことになっており、もう1区画については既存倉庫のクリアランスを進めている隣接する第1埠頭の分譲地とあわせて買いたいという話があり、ほぼ見通しがついた。

今後については第1埠頭のクリアランスが終わったあと整備をして第2次分譲ということで取り組んでいきたい。

○成田委員

「駐車場対策等について」

中心街における土日の駐車違反が目立つが、商店街の振興策として土日に休業している会社の空き駐車場を使用できるよう働きかけたりはしていないのか。また、寿司屋通り付近にバスの駐停車が数多く見られるが、対応についてはどうなっているか。

○(経)小鷹主幹

中心商店街の駐車場については、官公庁や金融機関の駐車場を土日に限って使用できるよう中心商店街で交渉中であり、振興策の中にもあるので期が熟したら煮詰めたい。

○成田委員

時期はいつ頃か。

○(経)小鷹主幹

周辺の民間駐車場のこともあるので調整をつけてからと考えている。

○成田委員

堺町通りの舗道部分に物販台が出ており、店によっては点字ブロックの上にまで品物を置いて販売しているという実態について把握しているか。

○観光課長

過去にも例があり、観光課のみならず土木部や都市デザイン課も関係しており、連携をとりながら注意を促し復元させた。今後とも強く働き掛けたい。

○委員長

寿司屋通りの駐車について答弁せよ。

○観光課長

大型バスの関係については、従前より北海道バス協会に協力要請をしているが、さらに文書による要請を行い今後ますます繁忙期を迎えるので連携をとっていきたい。

○成田委員

乗用車については公安委員会のからみもあると思うがどうか。

○観光課長

迷惑駐車、違法駐車に関する全般的な問題については交通安全対策課が中心となり関係部局が連携をとった会議を進めており、その中で状況を互いに認識しあいながら公安委員会など関係機関とも連携を深めたい。

○成田委員

厳しくせよということではなく、観光は小樽にとって大事なので観光客を大事にという意味で質問した。

○松本(光)委員

「企業立地について」

企業立地に関して先般、銭函工業団地において小樽ビールが操業したが、その後の新規進出企業の有無を交渉中・問い合わせを含めて銭函地区、石狩湾新港地区それぞれの状況として示せ。

○企業立地・貿易推進室主幹

銭函工業団地への企業立地については、昨年 7 月に地ビールのアレフが購入し、今年の 6 月に操業を開始した。その後 2 社の立地があり、うち 1 社は今年 9 月に操業と聞いている。石狩湾新港については、なかなか良い話がなく鋭意努力中である。

○松本(光)委員

用地取得後、未操業の企業は銭函、石狩でそれぞれ何社くらいあるか。

○企業立地・貿易推進室主幹

本年 3 月末現在の銭函工業団地において、土地を買っている企業が 118 社あり、操業企業は 94 社で差引き 24 社が未操業となっている。また、石狩湾新港については土地を買っている企業が 60 社、うち 26 社が操業しており差引き 34 社が未操業となっている。

○松本(光)委員

未操業者との接触は行っているか。また、操業の見込みについてはどうか。

○企業立地・貿易推進室主幹

石狩湾新港地域の未操業企業へは、道の企業立地推進室と石狩開発とともに働き掛けを行っているが、昨今の経済状況もあり、ここ 1～2 年に操業を予定している企業ももう少し北海道経済の様子を見たいというところが多く、今のところ操業予定は聞いていない。

○松本(光)委員

操業企業として銭函地区、石狩湾新港合わせて 120 社になるが、製品に付加価値をつけるという意味で産業クラスターに取り組んでいるところはあるのか。

○企業立地・貿易推進室長

産業クラスターについては道内で 12～13 社が研究会を各地域で盛んに行っているようだが、小樽市域では残念ながら具体的に産業クラスターに取り組むということには至っていない。ただし、銭函地域の 94 社は、鉄工、機械、化学、食品などいろいろな産業であり、そのうち 48 社ほどが参加する銭函工業協同組合といった組織が職訓短大と連携を取りながら人材の育成等を行っており、そういったところがこれから産業クラスターの核になり得る可能性が十分あるという認識を持っている。

○松本(光)委員

企業立地室としては新規企業の誘致はもとより、未操業企業に操業を促すことも必要である。また、産業クラスターの推進については、今後、都市計画法の改正により用途変更が柔軟になれば、あらかじめ環境整備の一環として網を見直すなどをしてから産業クラスターに取り組むというような、推進の環境を整備してから進めるということも必要ではないか。

○企業立地・貿易推進室長

確かに従来は市外から企業を誘致するという観点から進められてきたが、昨今の内外の経済環境からすると落下傘的に大企業の工場が工業団地内に来るとするのは難しくなってきた。その中で北海道の自立や地域の内発型で企業起こしをするということが求められ、そういったことが産業クラスターにつながっていく。企業を起こしやすい環境は、ハードも多々あるが大きな部分はソフトである。新都計法もあるので、将来あの地域をどうしていくのかということについて、協同組合等の集積団体もあるので話し合いをしながら、あるいは市の都市計画部門と協議を進め、一定の方向の中でふさわしい環境づくりをしていきたい。

○松本(光)委員

製品に付加価値をつけるだけでなく、例えば小樽ビールが操業を開始したが、イベントや販売は市内で行っている。銭函でビールが飲めるわけでも買えるわけでもない。小樽ビールを飲めるレストランがあって、その向かいに

は共栄食肉があるので運河焼き肉が買えるとか、運河焼き肉を焼いて小樽ビールが飲めるとか、観光バスが工場見学をしながら寄れるとか、そのようなことは専用地域ではできない。そういうソフト面の付加価値も必要と思われるので検討して欲しい。産学官でいうと学の部分で小樽商大にビジネス創造センターができる。官の立場として産業クラスターについて小樽市はどのような認識でどのような取り組みをしていくのか。

○ 経済部長

産業クラスターについては道内でも 13 カ所ほど立ち上がっていると聞く。地域での産業起こしは非常に大きな課題であり、産学官の連携が必要だと考えている。その中で学と産をどう結び付けるかということで、官が中継役となる必要がある。各地の産業クラスターの情報を把握しながら、産学官一体となった仕組みにしていきたい。

○ 松本(光)委員

銭函工業団地へ 2 社進出予定、うち 9 月に 1 社が操業予定と聞くが詳細を示せ。

○ 企業立地・貿易推進室主幹

札幌市に本社がある土木建築業の北海道技研㈱、倒産したエイベックスの跡地・建物を購入し市内から移転する北海紙工業㈱の 2 社である。

○ 新野委員

「臨港道路小樽港縦貫線平磯岬ルートの整備状況について」

国直轄事業として本年度は船浜地区の家屋移転対象者の補償交渉を行い、既に契約が終わっているものもあると聞くが現況はどうなっているか。

○ (港)工務課長

補償交渉については、昨年 12 月から始められ、移転対象 12 件のうち 6 月末までに 7 件が契約を締結したと聞く。

○ 新野委員

平磯岬ルートについては 1 定で事業計画・設計に関して答弁がなされたが、工事の実施がみられない、現状はどうなっているか。

○ (港)工務課長

平成 10 年 4 月に地元説明会で合意が得られ、ルートについては地域住民への影響が最も少なく、かつ適切な道路線形が得られることを基本に関係機関、地元関係者と調整・協議を行っているところである。しかしながら、当該ルートの工事実施に向けた検討の結果、一つには海上仮設工事の規模が大きくなりウニ・アワビなどの漁場や東小樽海水浴場の営業に支障を来すことなど周辺の海域環境に与える影響が当初の見込みよりはるかに大きいこと。さらには土質条件が悪く、橋梁の建設費や仮設工事費が増大することが明らかとなったところである。

○ 新野委員

事業費の増大というが 100 億円を超えると聞く。漁業や海域への影響を考えると多くの問題点があると思う。市としては今後この事業をどういう形で進めようとしているのか。

○ 港湾部長

縦貫線は幹線道路として港湾諸活動をはじめ市民生活になくてはならない道路として、平成 6 年から地元・漁師の方々を含めて 6 回ほど説明会を行う中で、昨年 4 月に基本的合意が得られたが、今年度に入り具体の施工方法の検討を行ったところ漁業者や海域に与える影響が非常に大きくなり事業費も増大するという事実が分かってきた。市としては漁業や海域への影響を最小限にすることと事業費の縮減を図っていかなければならないので、公安委員会や JR など各関係機関と協議し、住民とも協議、調整を図りながら事業の見直しをしていかなければならないと考えている。

○新野委員

事業費が膨らんで難しく、再検討をしていくということだが、これまで 6 ～ 7 年かけ投資もしてきたがそれはどうなるのか。

○(港)工務課長

今までこの事業に投資してきた事業費については、調査・設計については様々なルート施工方法さらにはそれらにかかる事業費を検討するためのものであり、ルートの再検討にあたっては現在まで実施している本工事及び今年度からの家屋移転補償についても十分考慮して進めていきたい。

○新野委員

新ルートを再検討するということが、完成予定年次の平成 15 年より遅れるのか、住民にはどう説明していくのか。

○港湾部長

諸条件により難しいということで再検討ということになったが、地元の漁師さんを含め住民への対応については、今後、国とも連携し、公安委員会をはじめ関係機関と協議し、そして議会の意見を聞きながらできるだけ早い機会に説明会を開催しなければならないと考えている。供用開始の時期は平成 15 ～ 16 年としているが、陸側にすると工事の工程的には時間がかからないということが想定される。地域の了解が得られるということが大前提となるが、それがうまく進めば当初予定の平成 15 ～ 16 年に間に合うと考えている。

○新野委員

市民も地域住民もこの沖出しルートに関心を持っており協力もしている。適切な対応を強く要望する。

休憩 午後 3 時 05 分

再開 午後 3 時 30 分

○委員長

理事者からの発言の申し出を許す。

○港湾部長

7 月 1 日の当委員会において北野委員の米艦の入出港に関するご質問に答弁したが、委員会終了後、届出書の書式に不備があるとの指摘を受け確認したところ、平成 7 年 2 月に運輸省港湾局長より通達が出されており、これを受けて小樽市港湾施設管理条例施行規則を改正し当委員会に資料として提出した届出書の様式にすべきところを行っていなかったことが判明した。規則改正を怠っていたことを深く反省し、まずもってお詫び申し上げる。今後速やかに規則改正を行いたいので御了承願いたい。

○北野委員

4 年間にわたって令規集にない入出港届の様式を使用していたのは誠に遺憾である。しかも年 2 回令規集の差し替えが行われているのは、幹部職員であれば承知のはずであり、誰も気づかず今日に至ったのはずさん極まりない。今後このようなことのないよう注意しておく。

「朝鮮戦争当時の港湾貨物量について」

資料を提出してもらったが、貨物の総トン数は、昭和 25 年で 819 万トン、昭和 26 年で 1,400 万トンと理解してよいのか。

○(総)総務課長

昭和 25 年の道内のトータルが 819 万トンで、その内小樽は 168 万トンである。昭和 26 年については、小樽は 243 万トンとなっている。

○北野委員

当時はフェリーが就航していなかったが、現在と同規模の港湾貨物が扱われていた。しかも第 1 と第 2 の両埠頭

小樽で行うコンサートについては詳しいことを聞いているのか。どこで開催するのか。

○港政課長

マイカル1階の噴水部分だと思う。

○北野委員

市の管理する緑地帯を使用するとすれば市の許可が必要と思うが、申し入れはないのか。

○港湾部長

ありません。

○北野委員

民間施設といっても、市民の反対を押し切って出来上がった途端に自衛隊を呼んでコンサートを開くなどけしからんことだ。市長の見解を伺いたい。

○市長

マイカルで演奏するとは初めて聞いた。

○北野委員

知らないのでは困る。情報は敏感に捉えて、どのようなことが行われるのか詳しく聞いておいてほしい。

マリンフェスタに関わり小樽港に入港する自衛艦の入出港届は提出されているのか。

○埠頭事務所長

船舶が入港してから届が提出されることになっている。

○北野委員

4艦の名称と小樽港での行事の有無について、事前連絡があったのではないか。

○港政課長

岸壁を使用したい旨の依頼が来ており、船名は、潜水艦「なつしお」、潜水艦救難艦「ふしみ」、護衛艦「ゆうぐも」「あきぐも」である。

○埠頭事務所長

小樽港では自衛隊関係者・自衛隊協力会の方々のVIPを乗せるとしか聞いていない。

○北野委員

詳細が分かったら後で教えてほしい。自衛艦が入出港届を提出した際、これまで積載貨物の種類・トン数など必要事項は全部記入されていたのか。

○埠頭事務所長

積載貨物はないとのことで記載されていない。

○北野委員

重大な問題なので、さしあたり今回入港予定の4艦の入出港届を提出せよ。

○港政課長

入港が9日なので、予算特別委員会中には間に合わない。

○北野委員

常任委員会で構わない。

「入出港届について」

米艦船の入出港届の資料をもらった。港湾部長も冒頭報告した令規集差し替え予定の入出港届だが、運輸省から指示されこれから差し替えるが、現在これを港湾部が使用している。今、令規集に載っている入出港届の様式と原課が使用している入出港届を比較対照して、番号が付されているが、現在使用しているもので削除あるいは追加されたものがあるか。

○ 港政課長

様式が間違えており大変申し訳ない。御指摘を受け、平成 7 年 2 月に運輸局長から通達があり、現在我々が受理している入出港届を確認したところ、現在市の規則に載っている部分は全て、新しい（現在使用している）様式の中に網羅されており、一部に 2 つのものを 1 つにまとめている部分が現在使用している様式の 9 番「長さ及び喫水」等のところで、あとは 27 番以降、これが現在規則にないが、今回新たな様式の中に全部加わっている。従前我々が現行規則の中で謳っている項目については、この新しい様式に全て網羅されている。

○ 北野委員

新たに追加されたものはないのか。

○ 港政課長

J・S マッケインの資料で見ると 19 番「当港出発後日本における寄港地」、28 番「国内便乗者」、29 番「下記該当者の有無」（密航者等）、30 番「外国で下船した乗員」は入っていない。なお、31 番は前のものではとん税法第 1 条第 1 項但書云々となっているが今回のこれではとん税法第 3 条第 2 号で中身は同じである。

○ 北野委員

結局明らかになったのは、新しく運輸局がこれでやりなさいと言った入出港届の項目の中にも、積載貨物の種類・トン数は必要事項だから記入する、日本国内における積おろしの種類・トン数、小樽港における諸外港における積おろしの種類やトン数を記入するとなっている。現在の令規集に載っている入出港届の中で触れられているものは全部網羅されている訳である。これは必要だから改めて運輸省から出されたものもカットされていないものである。これは必要だから管理者に提出しなさいということではないかと思うが、市長はどう考えているのか。「記入なし」なんていうのはおかしいのではないか。

○ 市長

「記入なし」とは、貨物がないので「ない」と記載していると思う。

○ 北野委員

それでは、今、港湾部長が説明したこの通達の中では、米艦や自衛艦は内容を記載しなくていいのか。「なし」と未記入は違う。記載してない欄があると思うがそれでもいいのか。これまで小樽に入った自衛艦について、入出港届をご覧になっていると思うが、米艦船については「なし」となっている。自衛隊も同じように「なし」と記載されているのか。資料としてこれからも求めていきたいが、未記入と「なし」は違う。自衛隊は全部「なし」というようなことを書いているのか。

○ 港政課長

ただいまの御指摘について、私の承知している限りでは、その欄は空欄もあるし、斜線となっているものもある。

○ 北野委員

米艦のことはまた後でやるが、自衛艦が小樽の管理者に出す入出港届に未記入や斜線が引いてあるのは、どう理解していいかわからない。必要だから記入しなさいと国が示しているものに対し自衛艦が空欄のまま出している。それを黙って受け付けて異論を唱えないということに問題があると思うが、その点についてはどうか。

○ 港湾部長

過去に相当数の自衛艦が入っており、私の手元にある入出港届については「積載貨物及び数量」のところが空欄ではなく斜線が引かれているが、これらについてはこういうものがないということの判断の書く必要がないという判断に我々も立っている。

○ 北野委員

積載貨物がないなんてことは誰も信用できない。米艦や自衛艦が記載しなくていいという法的根拠はあるのか。

○ 港政課長

確かに法律や条例にそれらを明確に記載せよというものもないし、記載しなくても良いという文言もない。

○ 北野委員

それではこの点について改めて伺うが、港湾施設管理条例、例規集第 2 巻の 6 , 4 0 1 頁 第 1 条「この条例は法令その他別に定めるもののほか、市の管理する港湾施設の管理及び使用について必要な事項を定めることを目的とする」ということで、使用条例がある訳だが、法令の定めがないならこの条例に従いなさいということである。港湾部は斜めに線が引いてあったら積載なしなどと勝手に判断しているが、勝手に判断すべきことではないと思う。ないなら、あるならあるとはっきり書かせればいい。それを勝手に自衛隊に都合良く、斜めに引いたものは積載なしと解釈して今日に至っているのは不届千万である。条例を無視されているのに屈辱を味わわないのか。

○ 港湾部長

確かに御指摘のとおりである。今後については、その辺の判断をしながら記入するように指導していきたい。

○ 北野委員

米艦や自衛艦が入出港届に未記入であっても構わないという法的根拠があるのなら、後日でいいから明らかにして欲しい。

「小樽市港湾施設管理使用条例について」

第 8 条の目的は何か。

○ 港湾部長

港湾における安全航行と港湾区域内における安全確保のため、それぞれ貨物については守ってほしい、こういうものはだめというものを定めている。

○ 北野委員

爆発するような危険なものは届出なさい、そういうものがある場合は市長は認めない、但書はあるがそうになっている。そのような一番肝心なことを自衛隊や米艦が守っていない場合は、市長はきちんと問い合わせる必要がある。市長は私への答弁で「武器弾薬は装備品であって貨物ではないから貨物なしと理解している」と言ったが、「港湾貨物」及び「船舶の装備」の定義を示せ。

○ 港湾部長

「港湾貨物」というと、条例・港湾法・港則法の中でも一般的に、港間を往来する船舶の中で生産を生むための原材料を含めた荷物を貨物と認識している。「装備」は、船員・船舶の安全を確保するための機器や通信設備も含めて「装備」と理解している。

○ 北野委員

答弁の出所が明らかではない。後できちんと定義を提出せよ。今日提出の資料の中で、揚陸輸送艦ダブクについて、積載貨物の種類及び数量が、「ない」となっている。輸送艦が何も積まずに入港することなど考えられないではないか。武器弾薬や車両を積んで演習などに行くのではないか。小樽に入港する輸送艦はいつも積載貨物ゼロなのか。

○ 港湾部長

貨物は港間を往来する船で生産活動に必要な資材を積みおろしするものを貨物と認識しており、輸送艦については荷物を積んでいると思うが、少なくとも本港では積みおろししないと認識しているので、貨物ではないのではないかと認識している。

○ 北野委員

正確に答えてほしい。入出港届の中に、現在入港する船舶の積載貨物の種類及び数量・小樽で陸揚げしたりする貨物の種類及び数量・日本国内において積みおろしする貨物の 3 種類を記入しなさいとなっている。だから小樽港

で積みおろししなければ「なし」で結構だが、小樽に入港する米艦はいつも貨物なしなのか、日本で積みおろしする貨物は全くないのかということが知りたい。

○港湾部長

入出港届は船長から提出されるもので、小樽港としては小樽港で荷降しがないとなっていれば書かれたとおりに理解するしかない。

○北野委員

市長は私の抱くような疑問は持たないか。インディペンデンス含めて小樽に入る米艦は日本国内で一切荷物の積みおろしはなしということを信用できるか。常識で考えられるか。

○市長

米艦は貨物の輸送船ではないので一般には貨物は積んでいないと理解せざるを得ないと思う。輸送艦はどんなものかわからないので、後で調べたい。

○北野委員

私の疑問は多くの方の疑問だと思う。法的根拠もなく、あいまいな記述のまま斜線を引いてどちらにもとれるような記述のままでこれまで扱ってきたというのではよろしくないの、やはり条例に基づいてきちんと守らせるというふうにしてほしい。そこで、米艦が入ってくる場合に条例第 15 条に基づいて、疑問があれば入港している船舶の貨物の種類及び積載貨物の数量について、市長として船長等に対し、港湾や市民の安全を守る立場から関係書類の提示を求めることができるとある。これに基づきあいまいな米艦・自衛艦には提示を求めるつもりはないのか。

○市長

入出港届にきちんと記載されていれば改めて提示を求めることはないと理解している。

○北野委員

疑問点は多々あるので、これから入る米艦・自衛艦には条例に基づき、記入すべきものは記入すると、不明な点は問い合わせてきちんと記入させるという風に厳格にやっていただきたい。この問題はこれからも伺っていきたい。

○西脇委員

「新日本海フェリーの航路替えについて」

新日本海フェリーの夜便が今日から 7 日まで運休し 8 日から苫小牧東港へ航路替えすることになっているが、このことについては 3 月 23 日に新谷市長が知事に遺憾である旨を伝えたが、市長の考えを示されたい。

○市長

新日本海フェリーの話では、貨物量が相当減少しているということで経営的にこれ以上航路を存続することは難しいということであった。

○西脇委員

3 月 23 日付けで新谷市長が堀知事に「苫小牧東港区へのフェリー機能導入に関する要望意見書」を提出している。やるにしても地域振興策をやりたいということで 4 点にわたって具体的に堀知事に要望している。これについて道からはどのような回答がなされたのか。

○港湾部長

4 点の振興策を道に対し具体的に文書で出しているが、それについて道からは「できるだけ協力できるものはしたい」ということで話を聞いている。文書ではもらっていない。

○西脇委員

結局はなめられているのではないか。苫小牧東港区へのフェリーの導入は約束違反であり、西港区では満杯で断られたから暫定的に東港区での利用をするということで進められているが、具体的に何の回答もしないでしかも知事答弁にも違反している。小樽は 2 重 3 重になめられているのではないか。実際に新潟発、小樽発の夜便がなくな

ることによってフェリーの貨物がどれだけ影響を受けるのか。また、港湾使用料に対する影響はどうか。

○ 港政課長

夜便が全て苫小牧東港へ移行すると貨物として 405 万トン、人員として 117,000 人、トラック・トレーラーの台数として 73,000 台の影響が出るものとする。影響額については 6,000～7,000 万円の収入減となると見込んでいる。

○ 西脇委員

現在 2,300 万トンから 400 万トンも減ると、平成 2 年の水準に逆戻りしてしまうが、今後のフェリー貨物の見通しはどうか。

○ 港湾部長

景気低迷に伴い貨物の動きが鈍い中で夜便が苫小牧東港へ移行するわけだが、逆に昼便が少し増えているという実情を新日本海フェリーから聞いている。フェリーの動向については品種によっては上向きの貨物もあるということで、これから少しずつ良くなるのではないかという感触もある。

○ 西脇委員

平成 17 年目標のフェリー貨物は 3,380 万トンであるが、現在から 400 万トン減って 1,900 万トン台になっても、目標は達成可能と考えるか。

○ 港湾部長

確かに平成 17 年度後半の目標値は持っており、その中で一般貨物もそうだがフェリー貨物も今の状況からみると上向きになっていくだろうという推定の中で貨物量を推計をしているのだが、あくまでも目標値であり貨物誘致を含めて努力していきたいと考えている。

○ 西脇委員

「小樽港縦貫線平磯ルートについて」

平成 17 年まであと 7 年で 1,400 万トンの貨物が増える。年間 200 万トンずつ増えるというのは、願望はわかるがそんなことが現在の経済状況のもとで考えられるのか。臨港地区での港湾貨物の発生量が増えるから新たに小樽港縦貫線平磯ルートの建設が必要だということになっているが、このことについてはどうか。

○ 港湾部長

非常に厳しい状況だが、平磯まわりについては、港湾関連貨物の車両ばかりではなく、小樽市の地形上幹線道路が少ないという中で、市民生活なり経済活動にもウェイトを持って、必要な道路であるとして整備を進めていかなければならないと考えている。

○ 西脇委員

共産党はあのルートについては港湾貨物が増えるからというのは表向きの理由であって、マイカルへの車の誘導を図るためのものだと考えておりそう言ってきた。港湾計画改訂の資料 1 に載っている発生交通量の方程式で、1 番大きなウェイトを持つのは年間取扱貨物量 N 値である。結局は平成 17 年ぐらいには小樽港の港湾貨物が一般港湾貨物を含めると 3,800 万トンになる、だから臨港地区でトラックも増え、道路事情としては臨港道路の改良が必要だということで計画されている。先ほど自民党からもこの計画は過大ではないかというような意味の質問があったが、当初の計画でも 36 億円を平磯線に注ぎ込むというのが 156 億円の中の事業費である。しかし、答弁にもあったようにルートの冲出しではさらに事業費がかさむ、我が党が 100 億円くらいかかるのでは、といっても誰も否定しないので恐らくそれ以上かかるのであろう。貨物量が減り続けているのに道路だけはつくるということについて、港湾部長はこのルートの再検討が必要だと言っているが、再検討どころか道路の新設・改良の根拠そのものがないと思うがどうか。

○ 港湾部長

縦貫線の必要性については、港湾貨物を含めたかたちの将来計画の推定値からもってきたわけだが、先ほどお話したように現状あの道路は、港湾関連ばかりではなく一般の市民生活や港湾にかかわりのない経済活動を含めた車両が多く通っている。そういう意味では幹線としてつくっていかねばならないものとして今後も進めていきたい。ただし、今まで地元の方々を含めて説明会を行った中で、要望を積み上げた中でいくと沖合いというのは相当費用がかかるというのが分かってきたので、見直してもう少し検討する必要があるのではないかとということで見直しの検討を進めていきたいということである。

○ 西脇委員

小樽築港駅周辺地区整備基本計画の 108 ページには、平成 11 年で平成 2 年を基準にして港湾関連の交通量が 3,500 台増えるという計算がされている。昨年、一般貨物が 180 万トンと最盛期の昭和 39 年と比べ 3 分の 1 という状況では、港湾貨物が減るのに根拠がないのではないかと。平成 17 年に 462 万トンプラス 3,300 万トンと合わせて 3,800 万トンになるという理屈でも付けなければ道路の建設に OK は出せないというのが本当のところである。実際にこの調査の時点で港湾から発生する交通量が何台あって、そして平成 11 年に 3,500 台増えたという根拠を示せ。

○ (港)工務課長

現在の港湾計画上での交通量は臨港地区に発生する平成 17 年の交通量から港湾地区に発生する交通量と従来からある小樽市全体で発生する交通量の中で推計を行っている。そのため現在の交通量に何台上乗せするかという計算方法ではなく、全体の貨物量なり将来の小樽市全体の交通量を加味したかたちでの交通量の配分となっている。ちなみに平成 6 年に実施した調査では平磯岬部分で 2 車線で約 12,000 台という実績が出ている。この台数は港湾計画でも将来的に考えている平磯地区の 12,100 台という交通量と似たような数字と考えている。

○ 西脇委員

港湾計画の交通量計算式の中で、一番影響を持つ数字は港湾取扱貨物量がいくらかということではないのか。

○ (港)工務課長

単純に港湾の貨物量からその区間ごとの交通量が出るということではなく、小樽市全体の交通計画の中に、港湾の貨物から発生する交通量を配分していった小樽市全体の交通量を考えた中で、港湾の道路の各区間の交通量を決めていくということであり、現況の交通量に港湾の貨物量がいくら増えたから何台上乗せするという計算方法にはなっていない。

○ 西脇委員

単純でも複雑でも港湾貨物の取扱いが増えるから車両も増えるし、道路の改良が必要だということで、臨港道路の新設をやるということではないのか。

○ (港)工務課長

港湾の貨物量の増加により交通量が増えるからということで交通計画は考えているが、交通量の配分については各区間ごとに小樽市の道路網の整備状況を踏まえて、考慮してやっているということである。

○ 西脇委員

平成 2 年の交通量で臨港道路 9,400 台のうち、臨港地区から発生する交通量は何台とみていたのか。

○ (港)工務課長

ここでの発生交通量と道路の各区間に配分する交通量とは、単純に区間ごとに発生する交通量を上乗せするということではなく、発生する交通量としては約 9,600 台を考えているが、それを各路線ごとに配分している関係でそれぞれ配分している。

○ 西脇委員

ヤード基本計画の 108 ページに基づいて質問している。というのは、この計画と港湾計画しか交通量をはじき

出している資料はないからである。皆さんは臨港地区で発生する港湾貨物が増える、だから車の台数が増えて平磯岬のルートが必要だということで、100 億円をかけて新しい道路をつくるという計画をしているが、実際にフェリーが苫東にいて 400 万トン減って、2,300 万トンあるものがこのままでは 1,900 万トンになり、平成 17 年のフェリー貨物 3,300 万トンの目標が達成できるかと聞くと、増やしたいと思っているがわからないという。これでは見直しどころか道路をつくる根拠そのものがないのではないかと。もしあるというのであれば平成 17 年に目標貨物達成の根拠を明らかにせよ。

○港湾部長

確かに交通量は貨物から想定するが、一つはあくまでも港湾計画貨物量は平成 17 年後半の目標値ということで、今現在でいえば、今回のようにフェリーが苫小牧へ行って貨物量が減るから必要ないのではないかとということではなく、これから先社会情勢がどういう形で推移するかわからないということもあり、貨物量が増えてくるという要素も考えている中で、平成 17 年という目標値を掲げており、それに基づいて道路もつくっている。できるだけ貨物量を確保できるようにいろいろな方々、企業を含めて貨物の誘致に努めていきたいと思っており、なんとか貨物を集荷できるように進めていきたいと考えている。

○西脇委員

そういった方向に努力するのはいいが、結果的に国の財政・地方の財政を今のような危機的状況に追い込んだ最大の原因は、こうした過大な公共投資であることは否定できない。そうすれば、現在 2,300 万トンのフェリー貨物を 7 年後に 1,000 万トンも増やすという計画は今の経済状況からいっても過大である。しかも、苫東にこの 8 日から 400 万トンも貨物が移ってしまうのだからなおさら今のうちに平磯ルートの計画そのものを抜本的に見直すいいチャンスなのではないか。これ以上無駄な公共事業への投資はやめるべきではないか。

○港湾部長

ご存じのように今の平磯というのは狭隘で急カーブがあり急勾配があるということで、小樽の市民生活なり経済活動に必要な道路として皆が通っている。そういう中で危険性が非常に高い道路であり、そういう意味からもあの道路は確保しなければならない。港湾計画での位置付け、市民生活に必要な道路ということで認識しているので、確かに一部では見直しという話はあるが、私どもとしては必要な道路であり現状はあのとおり狭くて危険ということで、ある程度の整備をしていかなければならないと考えている。その整備の方法として今まで冲出し案などいろいろやってきたが、与える影響が大きいということで、必要性はあるし今後も進めていかなければならないけれども見直していこうということで考えている。

○西脇委員

100 歩譲って必要があるとしても、100 億円新たに投資するという計画だが、私たちの提案は、少なくとも銭函～小樽間のバイパスを無料化するというで解消できるし平磯の冲出しルート建設の前に桂岡～榎里間の国道の 4 車線化を先にやるという方が市民にとってはもっと切実だし現実的であるということになるのではないかと。いずれにしても貨物量が平成 17 年に 3,800 万トンになるなどということは、提案している理事者でも信用していないはずである。本当になるというのならもう一度根拠を聞かせて欲しい。

○港湾部長

確約は難しいが、目標値であり何とか近付けるように私たちはもとより業界と一緒に貨物の誘致に努めていきたい。平成 17 年後半とはいっているが平成 20 年以降になる可能性もある。あくまでも目標値ということで港湾計画が位置付けされているので、何とか努力していきたいと思っている。

○西脇委員

それで国民や市民が迷惑を被らないならいいが、結局この改訂計画は平成 17 年までに 300 億円を注ぎ込む計画ではないのか。貨物が本当に増えるという具体的な確実な保証があつての先行投資というのならわかるが、全然

逆向きではないのか、それなのにこれから 300 億円注ぎ込む、中央埠頭の 1 期工事は終わったが、計画では第 2 埠頭までドッキングするという計画もまだ消えたわけではない。財政危機の大もとは石狩湾新港建設や小樽港への 2 重投資ということは明らかである。そういった二の舞にならないためにも今のうちに現実の姿に見合った道路計画なり港湾計画をすべきではないかと思うが、この点について市長から答弁せよ。

○市長

小樽港縦貫線の問題について、臨港地区から発生する貨物交通量の問題もあるし、市民生活の問題、その他の経済活動のために必要なルートと認識し進めてきたが、現状の沖出しルート案ではあまりにも費用がかかりすぎるのではないかというようなことを第 1 点に考え、ルートを再検討し、少ない費用で立派な道路をつくろうということと検討し直したいということであるので、この点は御理解願いたいと思う。

「マリンフェスタについて」

○渡部委員

海上自衛隊のマリンフェスタについての質問があったが、この 4 隻について入港から係船後、出港まで動きはないのか。それともマリンフェスタのイベントに参加するのか。

また、海上に向かっての体験ということで実働訓練を行うと聞いているが、2 日間にわたっての海上体験の船名は承知しているのか。

○埠頭事務所長

マリンフェスタの参加は護衛艦「ゆうぐも」、「あきぐも」、救難艦「ふしみ」、潜水艦ということで、朝、出港しフェスタに参加するということで聞いている。海上訓練については自衛隊からそのようなことをやるとは聞いていない。

○渡部委員

石狩に 9 隻、小樽 4 隻、余市 3 隻ということで聞いているが、小樽に入港したらそのままこのイベントが終わるまで港に張りついているのか。また、海上体験で走るのは何という船名か。

○埠頭事務所長

潜水艦には体験航海させないが、「ゆうぐも」、「あきぐも」、「ふしみ」にそれぞれ人を乗せ、出入りする。これが 10 日、11 日に行われる。

○渡部委員

小樽の 4 隻は何もイベントがないという答弁ではなかったか。人を乗せて出て帰ってくるというのはおかしいのではないか。

○埠頭事務所長

自衛隊関係者や自衛隊協力会の V・I・P に案内し、その方だけを乗せて出港し、沖へ出るということである。

○渡部委員

体験で長時間乗せる船の名前は。

○埠頭事務所長

先ほど申し上げた「ゆうぐも」、「あきぐも」、「ふしみ」である。

○渡部委員

心配しているのは、実際の戦闘実働訓練を長時間にわたり、一般並びに中学生を対象として乗せて、沖合などで見せるということを聞いていることである。石狩の方の船がやることであって、小樽では V・I・P 関係者だけは乗せるというのであれば、石狩の船の名前をはっきり聞きたい。小樽から中学生を乗せていくということでは問題があり過ぎるということを予算特別委員会総務所管で質問したが、そこまで掌握されていないということで、今日

改めて港湾部に情報が入っているだろうということで聞いている。

○ 港政課長

港湾部としては一つの情報としてマスコミ関係に知らせた書類の写しという形で承知しているが、石狩湾新港で具体的にどういう形でどういう人数で行われるかまでは承知していない。

○ 渡部委員

小樽に入る 4 隻についてもどういう形で出入りするかも掌握していないということが。

○ 港政課長

自衛隊協力会といった特定の方を招待して乗せるということで、石狩湾新港で行うという一般的な体験乗船にはならないということで聞いている。

○ 渡部委員

問い合わせをして情報収集のうえ後日教えて欲しい。ただし、中学生などの体験乗船はよろしくないのも、もし小樽が発着であれば別の角度から申し出をしていかなければならない。

「港湾行政全般に対する認識について」

石狩湾新港コンテナ定期航路、苫小牧港で新日本海フェリーと上組の倉庫・サイロ建設と稼働について、それから十勝港における 7 月 1 日からの貿易港指定などにより港湾にどういう変化が現れると考えているのか。それぞれの港のことであるが、小樽港も競合上大事な問題であるので、フェリーも含めて動静を聞きたい。

○ (港) 小田主幹

石狩湾新港のコンテナ航路の動静については、平成 9 年 7 月に釜山・秋田・新港ということで日韓の定期航路が週 1 便 4 , 9 0 0 トン程度の船で発足している。昨年 1 1 月 2 0 日には新潟・新港・苫小牧・蔚山(ウリサン)・香港・バンコクという形で東南アジア航路が週 1 便 8 , 2 0 0 トン程度の船で就航した。6 月 2 5 日からこれらの定期航路が変更となり、釜山・新港・苫小牧を週 2 便ということで 5 , 0 0 0 トン程度のコンテナ船となった。

○ 港政課長

新日本海フェリーの苫小牧進出、上組の関係、十勝港の貿易港指定ということについて、小樽港にとって新日本海フェリーが苫小牧に進出するということが、現実には新潟航路が就航するということは大変な痛手であり、与えられる影響は極めて大きく危機感を強く感じている。一方では上組という最大手の業者が苫小牧に進出して来ているということについては、当然これから予想される規制緩和の動き等からみると、こういった業者が苫小牧で広く大きく事業展開されるということは、苫小牧の関係業者だけではなくその影響は小樽港の業界にも及んでくだろうと考えている。さらには表日本側の十勝港が貿易港の指定を受けるということでもいろいろな活発な動きがなされており、道内のいろいろな会議でも道にももの申しながら活発に動いているという状況にあり、釧路、十勝、苫小牧という表日本側の港湾の連動性についても日本海側に与える影響が大きいものと思っている。

しかし、こういった諸々の件はあるが、小樽港がその影響の大きさに萎縮をしまっていていいかということそうではないので、近く留萌港の港湾関係を所管している産業経済部の理事者の方が小樽に来られるので、こういった方々との連携やかねてから考えている日本海側の港湾を結ぶという中で、厳しい状況の中に何とか明るさを見いだしていけないかという考え方を持っている。

○ 渡部委員

新港のコンテナ定期航路について、現在週 2 便、しかも東南アジア航路をトランシットを含めて釜山からということであるから、今まで釜山からは一定の貨物が限定されていたように思うが、東南アジアを含めてということになると貨物の範囲が広がってくると思う。現状コンテナの貨物としてどのようなものが運ばれているのか、状況について聞きたい。それから新日本海フェリーとのかかわりについては、先ほど西脇委員から 3 月段階で 4 つの要望を付して小樽の意見をあげた。4 つというのは、以前苫小牧東港における流通効果に関する一定の条件として 1 1

項目ほどを道に提出している。4 項目については部長から考え方を聞き、進展がないということであったが、11 項目のうちどれだけ解決があるのか、引き続き 4 項目の中に織り込んだものは何か。また、十勝港については、従来貿易指定港でなかったから苫小牧、釧路で検疫を含めて検査を受けてから十勝港に入っていた。しかしこれからは自由に外国貿易という中で進んでいく。特に十勝は肥料関係が大きい、今後どういう動きになっていくのか。

○(港)小田主幹

石狩湾新港のコンテナ貨物の動向については、1～4 月の比較で平成 10 年内貿も含めて 29,740 トン、平成 11 年は 18,968 トンということで落ちている。しかしながらこれについては、外貿の関係が平成 10 年 9,500 トンが平成 11 年に倍増し、17,300 トン、内貿の関係が日通の定期内貿コンテナ航路であった「らいちょう丸」が 1 月に海難事故を起こし、その後就航していないので内貿が落ちた。外貿は順調に進んでいる。内容としては特に水産品の輸出が昨年に比べ大きく増えているし、原木関係、林産品関係、その他の化学工業品、食料工業品が全体に増えてきている。

○港湾部長

苫小牧へのフェリーの就航についての件では、流通効果の時点で 11 項目要求しているが、その中で今回新たに 4 項目に引き続きどういったものを盛り込んだかということでは 11 項目の中で既に終わっているものがあるし、現在進行中のものもあるが、2 項目を織り込んでいるし、新たに 2 項目を振興策として要求した。

○港湾部次長

十勝港の肥料の関係について、小樽港においても化学工業品という位置付けの中で肥料が取り扱われており、9 年度 6,000 トン、その前は 10,000 トン前後という実績があり、大変貴重な貨物という認識を持っており、業界とも連絡を取りながら貨物を確保し、伸ばしていくという観点でいきたい。

○港湾部長

先ほどの補足として、11 項目の中で小樽港築港地区再開発に対する支援についてほとんど終わっている。現在進行中のものは国道 5 号線の 4 車線化ということで、桂岡～柁里区間が残っているが平成 12 年度で完了ということで進行している。それから 4 項目にのせた 2 項目は、従前から話しているように道内港湾の機能調整を行う組織を道に設置してもらうこと。道道小樽港線と市道新富線の立体化ということで本年度から設計を行うということで 3 月 11 日からマイカルオープンの時点で暫定的ではあるが、一部右折方向の交差点の改良を行っている。これらも今後早急に進めて欲しいということで進めている。

それからもう 2 件お願いしているのは、小樽港縦貫線の整備促進ということで沖出しルート案の支援をしてもらうこと、港町埠頭マイナス 14 m 活用に際しては、いろいろな港湾施設機能があるが、港湾機能の充実化を図るため多目的な利用をするために必要な港湾施設を支援してもらえないかという 4 項目を要望している。

○渡部委員

石狩湾新港に入っているコンテナ船について、東南アジアを巻き込んだ週 2 便ということだが、今まではどちらかというと家具系統、家財的な物が多かったが、今後は話が合ったように水産品、原木、乳産品、その他肥料関係まで運ばれるのではないかという話がされているが、動向については十分気をつけていかなければならないと思う。上組の倉庫は去年の 7 月くらいから稼働している。今回 7 月 1 日からサイロが動き、副原料を使う。

これが年間 12 万トンということであった、苫小牧は苫小牧埠頭はあるし、それから上組まったく種類は別だが苫小牧サイロもある。小樽の場合は企業 2 社と同時に勝納、中央と大同のサイロということだが小樽の大宗貨物として大事な貨物である。平成 3 年から 4 年の 1 年間主原料、副原料、その他副原料を調査してみたが、小樽が 43 万 5,000 トン、苫小牧が 80 万トン、釧路が 125 万トン、室蘭が 10 万トンということで、北海道に合計でこの種の貨物というのは 259 万 4,000 トンほど入っている。今港湾の統計はまだ平成 10 年の分が届いていないので、現実に掌握することはできないが、苫小牧、小樽、釧路は平成 9 年なら 9 年でどういう風に変化してきて

いるのか。

○ 港政課長

大変申し訳ないが、手元に資料を持っていない。

○ 渡部委員

詳しい数字は後でいいが、肥料原料について相対的に増えているのかどうか。

○ (港) 小田主幹

小樽港では米、雑穀類、豆類については、平成 9 年と 10 年の速報の関係で、約 47,000 トンほど増えている。ただ麦等については一部輸入物で小樽港については入ってきている。苫小牧港では米、雑穀、豆類については 12 万 5,000 トンほど輸入物で減少している。増加しているものとして動・植物への飼・肥料については約 20 万トンほど増えている。室蘭港については特に把握していないが、プラスマイナスゼロくらいで対前年と同額ということ、釧路港については米、麦、雑穀、豆類については約 10 万トンほど減ってきている。動物性の飼・肥料については約 10 万トンほど増えてきている。このような形での推移として理解している。

○ 渡部委員

苫小牧、釧路、小樽で室蘭は苫小牧サイロができた時点で八戸からの中部肥料と室蘭の協同肥料が苫小牧に移動しているから室蘭はゼロということである。ただ、倉庫の建設とサイロ建設で既に上組が動き出したということになると、新たな荷物を苫小牧で展開すればいいが、総体的な貨物を北海道で引っ張りあうということになった場合、立地条件、原価コスト等といろいろな問題から考えたとき小樽は不利になる面も多分に出てくるであろうということで、その推移という点もしっかり受け止めて対策を講じていくということも大事である。今まで一つの港湾貨物をどう増やすのかという質問をすると 10 年来、ポートセールスを徹底して貨物を増やしていきたいということであるが、現実是非常に厳しく、貨物が増えるという状況にはない。港湾は大きく変化しているので、この変化に対してどう考えていったらいいのか、やはり既存の施設の整備を優先的に行っていく、例えば、新しくできた埠頭の 13 m、14 m のバースについて、ガントリーまでは無理でも荷揚げの機械を設置するなり、土場を含めて 1 日も早い整備をしていくことが大事ではないかと思う。新野・西脇両委員からも指摘があったように新たな観点でものを考えていくことも大事なことであるが、現実をしっかりと見据えてその中から港湾の振興策をどう図っていくかということが大事なことであろうと思うし、先駆けて 12 年、13 年から中央地区の一部が供用開始されることに伴い、徹底的に整備し環境を整えていくということを重点的に取り扱ってもらいたいと思う。

○ 港湾部長

小樽港は大変古く歴史のある港であり、新規で新たに港を作るというわけにはいかず、そういった意味から施設的にも配置が狭いということで、何とか再開発をしながらいかに使いやすい港を作っていくかということを考えているが、今お話のように例えば、機械にしてもガントリーは無理だし、クレーンが必要であるということであれば業界と相談しながら作っていくという話もある。そういったことから新たな港湾整備ではなく既存の施設を何とか再生を図りながら利用していきたいと考えており、1 号埠頭の再開発が終わったところであり、建物を含めてリニューアルをしているが、こういった整備状況をみながら今後もこういった方向で整備を進めていきたいと思っている。

○ 渡部委員

「観光について」

観光にかかわる問題で、総合計画で一時は観光基本計画というのがあったが、新たな総合計画ではそれが日の目を見ることなくなくなったが、現実 600 万人からの観光客が入って、その観光者に対する取扱いや小樽の産業への波及効果や環境整備ということからすると、まだまだ多くの課題を抱えており、観光基本計画というのは大事だと思う。この計画は前回いいところまで行って止まってしまって今回は何もないということだが、経済部自身はこ

のことについてどう考えているのか。何故このような質問をするかという、官民揃って観光を真剣に考えていかなければ、ちぐはぐになるし望む環境は進展しない。

おもてなしの心だけ徹底的にやっていけば観光の問題がクリアされるというわけではなく、まだまだそこには大きな要素が存在していると思うがどうか。

○観光課長

観光基本計画については、現在は 21 世紀プランに沿っていろいろな事業を進めていくといった考えにあるが、この 21 世紀プランでは施策の基本構想、それを受けての基本計画をそれぞれ示している。観光の立場でいうと観光基本構想であり、観光基本計画であると大枠で認識している。というのは、この 21 世紀プランの基本計画の中では現状や課題を浮彫りにし認識したうえで今後の施策を体系化しメニューも考え方を示しており、こうすることで今後のあるべき方向性を打ち出していくものと考えている。考え方としては「なにもなくなった」ということではなく、根底には同じ考え方に立って施策を進めていくという考えにある。もう 1 点、官民ばらばらというお話があったが、この 2 年間、官民あげての組織というものの一つとして、いわゆる事業推進体制を充実させるという位置付けの中で、21 世紀プランにもプロジェクトチームの育成としてうたっているが、これは先ほど高橋委員にお答えした小樽観光誘致促進協議会（誘致協）という官民あげての組織があり、こういった中でも 21 世紀プランを常にいわゆる仕様書という形の中で具体的に考えながら進めている状況である。

○渡部委員

今、600 万人を超える観光客というのは、全国を探してもそうそうなく、しかも上昇的に来ているというこの時期に大事な施策を立て、環境を整えるということが、また次の観光につながると思う。テンポをもう少し早めて大事な部分については政策的に枠組みをして、手分けするものは手分けする等を考えなければ、いろんな面で検討していますということだけではどうか。観光を大事にしなければならないと思うし、特に一つの計画を立てて一つの調査をするというときに、経済部だけではないが時間がかかる。時間がかかって出来上がったときには世の中の動きや流れが変わっている。ちょうど流れのときにはそれに沿って進めていく、経済部にはこの間も質問し作業連担表のお願いをしたが、3 年くらいかかるのかと思うが、しかし観光で 600 万人ということになれば、観光の波及からそのことによる産業効果というものもでてくるだろう。そういう一つの計画については積極的に推し進め、そして今ある動きについては大事にしながら時間をかけるのではなく積極的に取り組んでいながら対応との関係を図っていくのが大事でないかと思う。

世の中の流れは非常に早いので、早いときには早いなりに対応していくという姿勢が大事だろうと思うし、それがまた政策であり施策であると思うがどうか。

○観光課長

全くもっともだと思う。そういった中で、21 世紀プランのメニューの中でも盛り込んでいるが、新たな観光の魅力づくりという中でも今回イベント等を実施するような意味合いも含んでうたっていきたい。また、やはりコンベンションの関係で売り込みも従来と違った展開をしているといった部分と広域の関係、国際化の問題等もいろいろ取り組んで実施しており、検討というよりも歩きながら考えているという状況である。

○委員長

散会宣告。