

|     |     |     |     |         |       |
|-----|-----|-----|-----|---------|-------|
| 議 長 | 副議長 | 局 長 | 次 長 | 議 事 係 長 | 議 事 係 |
|     |     |     |     |         |       |

|                     |                                                                                 |     |              |
|---------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-----|--------------|
| 経 済 常 任 委 員 会 会 議 録 |                                                                                 |     |              |
| 日 時                 | 平成 1 0 年 1 1 月 1 0 日 ( 火 )                                                      | 開 議 | 午後 1 時 0 0 分 |
|                     |                                                                                 | 散 会 | 午後 2 時 5 8 分 |
| 場 所                 | 第 2 委 員 会 室                                                                     |     |              |
| 議 題                 | 継 続 審 査 案 件                                                                     |     |              |
| 出 席 委 員             | 渡 部 ( 智 ) 委 員 長、大 橋 副 委 員 長、大 竹 ・ 秋 山 ・ 小 林 ・ 岡 本 ・ 佐 藤 ( 次 ) ・ 浅 田 ・ 西 脇 各 委 員 |     |              |
| 説 明 員               | 平 野 ・ 小 原 両 助 役、経 済 ・ 港 湾 両 部 長、農 業 委 員 会 事 務 局 長<br>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。署名員に大竹・秋山両委員を指名。継続審査案件を議題とする。

この際、理事者から報告を受ける。

「新日本海フェリーの苫小牧港東港区利用について」

○ 港湾部長

（資料に基づき説明）

○ 委員長

「季節労働者雇用状況調査結果について」

○ (経済) 藤原主幹

（資料に基づき説明）

月別就労日数別雇用人数（表３）について、月１１日以上就労労働者は９８．２％。残りの１．８％の中でも、採用日が月の中途であるケースや病気怪我による休務の可能性がある。また、雇用期間６ヶ月以上の要件はほぼ全員が満たしているものと個々の調査票から読み取れる。なお、月１１日未満就労労働者がいた企業に個別に尋ねたところ、年明けに要件が満たせる旨の回答も得ており、最終的に特例一時金の要件を満たすことができない労働者は、調査結果において僅かと思う。

雇用人数減少理由について、対象１３社中７社が受注減と回答し、現在の低調な経済を反映していると考えられる。工事の受注状況について前年度を１００とすると土木関係で５０～１００、建築関係で６５～１００との回答があった。

雇用者からの労働相談の有無について、相談は３社からあり、内容は冬期にかけての仕事の有無に関する問い合わせや週休１日制でもよいから仕事がほしいという具体的な要望があったとのことである。

○ 委員長

これより質疑に入る。

○ 西脇委員

新日本海フェリーの問題について

新潟航路を週１２便から６便に減便することについて、市は反対なのか賛成なのか、いまだ態度が鮮明ではないと思うがどうか。

○ 港湾部長

平成８年１２月頃から苫小牧に移る計画があるとの情報が入り、その後の動きを見守っていたが、当初新日本海フェリーも苫小牧港西港区を予定しており、そこならばフェリーも位置付けられており経済活動も活発なので、そこに移るといふのであれば会社の経営戦略でもありやむを得ないと考えていた。しかし、今回は東港区への申し入れであり、それであれば賛成はできないとの考えである。

○ 西脇委員

西港区ならやむを得なくて、東港区なら反対というのはなぜか。

○ 港湾部長

西港区にはフェリーが位置付けられており物流が活発で、企業として経済効果を見込める。東港区は苫東地区を背後地とし、従前から苫東地区一極集中の発展は望ましい姿ではなく、道央地区のバランスのとれた発展を求めていると話し合ってきた経過があり、また、計画上もフェリーの位置付けがないため、これについては調整が必要と考える。

○西脇委員

会社として東港区でも経済効果があると考えてのことだから、理事者が反対する理由は今一つはっきりしない。東港区へのフェリー機能導入は昨年の港湾改訂計画にうたわれていない点が掘り所となっているのか。

○港湾部長

物流関係が中心部から離れていて経済効果そのものに疑問があり、東港区はありえないと予想していたが、このような動きになってきたわけである。私としては、苫東地区の開発にあたり道とも過去にいろいろ話し合った経過があるので、そうした条件整備がされなければフェリーについても疑問を持たざるを得ず、賛成できないということである。

○西脇委員

今回、議論の出発点が「西港区ならやむを得なくて東港区なら反対」となったことで、室蘭市のように「苫小牧港一極集中は全道各港湾のバランスのとれた発展という立場から反対」という明確な態度を打ち出せなくなったのではないか。道はどのような態度か。

○港湾部長

新日本海フェリーから、調整が難航しているので西港区以外でもよいとの申し入れがされて以来、東港区に移行するのであれば地域の調整が必要だとの認識で動いている。

○西脇委員

道としては、フェリーの苫東利用に賛成なのか反対なのか。他港が認容すれば良いという態度なのか。

○港湾部次長

一極集中ではなく全道港湾のバランスのとれた利用を図ってほしいと我々も話をしている。道も、今回は西港区の調整がとれるまでの間、東港区はあくまで暫定として対応している。

○西脇委員

道は既存施設の暫定使用を認めているということか。

○港湾部次長

そのとおりである。

○西脇委員

「暫定」とはどの位の期間か。既定事実として「永久」になることも考えられる。とすれば、道は実質的にフェリーの苫東利用を認めたと解釈すべきではないのか。

○港湾部長

事務レベルの話では、依然として西港区での調整を継続中であり、その解決が済むまでであるとの回答を得ている。

○西脇委員

西港区であれば、小樽市としては仕方ないとあきらめてしまうのか。

○港湾部長

西港区なら会社の方針でもあるしやむを得ないと認識している。

○西脇委員

その点は室蘭や留萌とは一致しているのか。

○港湾部長

室蘭とは一致している。留萌にはまだ正式に聞いていない。

○西脇委員

減便した場合、小樽港にはどのような影響があるのか。

○港湾部次長

貨物量で昨年実績約850万トンの内、苫小牧へ移行予定の夜便が約350万トンなので、入港料・係船料・船舶給水等も含め、7,000～8,000万円の減収になると思う。

○西脇委員

勝納の公共埠頭は事実上新日本海フェリーの専用埠頭となっており、フェリー関連で市には年間3億円の収入がある内、減便により8,000万円が目減りすることからも、安易に容認するのではなく、まず企業努力で既存の12便を維持する方策がないか考えるよう交渉すべきではないのか。

○港湾部長

現在の経済状況下で、小樽～新潟航路が最も収支に影響を及ぼしており、貨物量も確保できず1便分を2便で賄っている状態だとさく。将来に向け様々な方策を検討し、航路を止めることまで考えたが、夜便で比較的貨物が少ないものを移行して経済活動の活発化に向けていきたいとのことであり、その点については理解できる。ただ、新日本海フェリーに対しては、貨物量の確保や小樽を拠点とすることについて今後も話し合っていきたい。

○西脇委員

既に苫小牧には4航路・週33便が就航しており、全道主要6港取扱量の約34%を占めている。これ以上の一極集中は絶対に避けなければならない、道に調整するよう強力に働きかけるべきである。小樽市は道に何か遠慮でもあるのか。

○小原助役

東港区について新聞報道がなされて以来、小樽市としては減便に反対である旨を道および開発局に申し入れている。

新日本海フェリーは昭和45年から小樽を母港として発展した会社であり、平成に入り夜便も開始したが現状は厳しく、企業戦略として太平洋側に途を求めたことは一定の理解をせざるを得ない。しかし、日本の物流の多くが太平洋に偏っている現状で、北海道はほとんどを海上貨物に依存し、また、各管理者が港湾整備しているという観点からも、均衡ある発展を図るべきで慎重に対処してほしいと申し入れている。また、港湾の事情がそれぞれ異なるため意見はなかなか統一されることにはならないと理解している。

○西脇委員

2001年に規制緩和の一環で需給調整規制が廃止されると、石狩湾新港へのフェリー就航も考えられると思うが、どうか。

○小原助役

従来から、港湾整備・利用については港湾計画で認められた中で、それぞれ航路就航しており、その辺の考え方は基本的には規制緩和と直接関わらないと考えている。規制緩和自体どこまで進むかということがまだ明確ではないが、基本は道内の均衡ある発展という観点で物事を進めるべきと考える。

○西脇委員

雇用問題について

報告を聞くと、そう心配するような状況ではないということか。

○(経済)藤原主幹

各事業所に照会したところでは、受注減ではあるが抱えている季節労働者が雇用保険の受給要件を満たすように仕事の流れを工夫している。しかし、残業が減ってその分の収入は減っているとの報告を受けている。

○西脇委員

平成9年と10年の雇用状況を比較すると、全体では7%減である。道の調査ではどのような結果になっているか。

○(経済)藤原主幹

道の調査結果は本日議会に発表するので、我々にはその後知らされると報告を受けている。

○西脇委員

3定で、結果的に調査はしたが具体的には何も対策を講じなかったということにならないようにしてほしいという要望に対し、助役は検討すると答弁していたが、具体的には何か検討したのか。

○平野助役

調査し実態把握した上で必要があればということで答弁した。現状は景気低迷で各業種が大変な状況になっており、既定予算内でできるか、新たな予算措置が必要か、4定に向け各部検討中である。

○西脇委員

年度の予算枠内で前倒し的に措置するのか、4定である程度補正を組むのかという基本的考えは明らかにできるのではないかと。

○平野助役

建設のみならず全般的な方策を考える必要があると考えている。

○西脇委員

当初予算の範囲内では無理だということか。

○平野助役

それを含めて検討している。国も様々な対策を講じており、市としてもできる限りのことをやりたいとは思っている。前倒し的にできるものがあれば、取り入れていきたいとは考えている。

○西脇委員

国も20兆円追加した中小企業金融安定化特別保証制度でも、事故率10%とみているということだから焦げ付き覚悟である。市も最大の努力を傾注してほしい。

築港ヤード開発関連の雇用状況について

マイカル関連で3,000人雇用ということで進められているが、その雇用状況は現在どのようになっているか。

○(経済)藤原主幹

マイカル関連の求人は、職安の10月末の数字に反映されるが、それが発表されるのは20日前後の予定であり、現在集計・精査中である。新規の求職者数は2,000人、新規の求人数は1,700人程度ということで新規部分の有効求人倍率は0.8~0.9となり、9月末が0.37であったので、10月については0.5程度は上昇すると思う。

○西脇委員

8月は0.35、9月が0.37と上向いているのは築港関連の効果だと思う。現在の内定者数はわかっているか。

○(経済)藤原主幹

内定はまだ最終的には決まっていない。

○西脇委員

これだけ公費を投入した事業でしかも雇用・定住拡大を目的としているのだから、もっときちんと掌握できるシステムを導入すべきと思うがどうか。

○小原助役

優先的に地元雇用をと関連企業に要請している。現段階は試験をして採用・不採用が不明確な段階であるので把握できないということであり、各企業が採用決定した段には数字を掴むように努力したい。

○西脇委員

地元から何人雇用するという大枠はわからないのか。

○小原助役

地元だから全くの最優先ということではなく、一定の合格ラインをクリアした上での採用・不採用になるので、できるだけ多く受験して沢山合格してもらいたいと考えている。

○西脇委員

それでは地元から採用しないことも可能になる。9月30日付けの職安を通じた仮登録状況を見ても、1,400人受けている内、現在職を持っている人が500人を超えている。それでは本当の雇用拡大にはつながらない。新規の地元雇用をぜひとも要請してほしい。

金融対策について

60兆円規模の金融再生法が先の臨時国会で成立したが、これで本当に貸し渋りがなくなり日本経済が回復すると考えているのか。

○経済部長

金融不安が不況の一大要素となっておりいち早く金融安定を図るためと理解している。内容をみるとごく厳しい状態の企業を除き十分対応できる内容と認識している。

○西脇委員

国民1人あたり50万円もの投入になるのだから、バブルで乱脈の限りをつくしたあげくに倒産するような会社のためというのでは、国民は納得できない。

20兆円追加された中小企業経営安定化保証制度の活用について、市の活用状況はどのようになっているのか。

○中小企業センター所長

10月実績が14件、11月は9日現在で16件で合計30件を認定している。

○西脇委員

10月30日現在の全道的な保証協会の取扱実績では、220件。そのうち保証承諾されたのは138件、審査中が82件となっている。問題は、小樽も含め北海道が東京の5万件や大阪の6万件に比べ申請数が極端に少ないということであるが、原因は何か。

○経済部長

道が先行して行っている特別融資がかなり行き渡っている点や、比較的道内の企業家の動きがゆっくりしていることや、情報提供の仕方にも違いがあると思う。また、金融機関の動きも他都市では急である。ただ、今時点になり小樽でも件数がかかなり伸びてきており次第に情報周知されていることがうかがわれる。明日・明後日の2日間、保証協会・道・商工会議所・小樽市・国民金融公庫の総合窓口を開いて制度の周知徹底もふくめて対応したいと考えている。

○西脇委員

周知も不足しているし、受ける側もあまり期待していない。名古屋市では600枚の整理券が足りなくなるほど盛況だったときく。道内企業はなおひどい状況である。ぜひとも企業が5者による窓口を利用するよう体制を組んでほしい。また、年末に向けての対策はどのように考えているのか。

○経済部長

11月16日に拓銀が北洋銀行に移行した後をにらみ動きがないとも聞くので、その後何らかの特別相談を行う必要性もあるかと思う。また、年末に関わる融資は従来よりもっと早目の対応が必要ではないかと内部で検討しているところである。

○佐藤(次)委員

## フェリー問題について

以前、秋田市の議員が来樽の際、秋田の木材を小樽港に移入できるよう関係を深めていきたいとのことがあったと思うが承知しているか。

○港湾部長

当時、そうした情報交換があったことは聞いている。

○佐藤(次)委員

この関係のポートセールスについては、それ以降どのように対応してきたのか。

○港湾部長

市とはそれ以後直接には関わりがあったとは把握していないが、関連業界やO P Sとしては港湾視察等の情報交換の動きがあったと聞いている。

○佐藤(次)委員

今回の減便問題は新潟航路の夜便の赤字が主たる理由となっているが、秋田港との交流が何か影響しているのではないか。小樽は秋田港をどう重要視してきたのか。

○港湾部長

秋田港は日本海側に位置し、物流で互いに協力・競争しあう関係にあり、セールスの上でもいろいろな活動をしている。ただ、秋田港は県が港湾管理者であり、県が力を入れていると聞いている。

○佐藤(次)委員

このままいくと今後どのような日程で減便が決まっていくのか。

○港湾部長

フェリーとしては来年の6月に苫小牧へ移行したいと聞いている。しかし、航路新設は運輸省の認可が必要であるし、フェリーとしても本社とのやりとりや東港区の整備も考えなければならないことから、当面は道の調整が済んでからということになると思う。

○佐藤(次)委員

議会でのやり取りや他港との関係からいくと、市の取り組みは甘いと認識せざるを得ない。今後どのように道とこの問題について詰めていくのか。

○港湾部長

道としては、まず前提として地域や関係者の声を聞いていきたいとことであり、その方法としては北海道重要港湾協議会の中でフェリーが就航している港が集まって話をする場が出てくるものと思う。そのように事務レベルから段階的に進められていく協議を踏まえて道の考え方が形成されてくると思うので、その中で市としても十分に考え方を示していきたいと考えている。

○佐藤(次)委員

道に対しては、全道港湾の均衡ある発展に向けていかにイニシアチブをとるかという課題がつけつけられている。大店審のような手続がないとすれば、苫東利用に際しての小樽港としての問題点という切り口からあるいは、地元の会社との関わりからもっと大胆なことをぶつけていけるのではないかと。市としてはどのような腹づもりをもっているのか。

○小原助役

道は基本的には港湾管理者が決定することだとしつつも、苫東工業用地の関係や苫東の管理者でもあることから、調整に入っている。この就航にあたっては、室蘭・小樽・留萌との関わりが争点になると予測している。先日の知事答弁に「関係者とよく話し合いながらやっていきたい」とあり、その話し合いの中で事務方や留萌・室蘭とも連携をとりながら小樽の主張をしたいと考えている。

○佐藤(次)委員

小樽の中では、港湾振興会・商工会議所・議会の考え方がそれぞれにあるような印象を受ける。単に意見を聞くというよりも、足並みをそろえていく必要があるのではないか。

○港湾部長

関係者に意見を聞いたところ、危機感を募らす人、企業の事情に理解を示す人もいるが貨物量そのものが減少することは、業界としても考えられないと言っている。集約すると概ね企業判断に一定の理解を示しているものと捉えている。

○佐藤(次)委員

市議会では以前にも意見書を可決しており今回もそうした動きがある。どのような点で意見を一致させていけばよいものか苦慮するところであるが、こうした問題については議会と市が一体となって対応するのが一番良いと思うがどうか。

○港湾部長

過去の意見書は苫東の流通港化に反対する趣旨のものであった。地域振興策等を道にも申し入れてきているが、今回の東港区については苫東と一体となった動きになるのは当然であり、その動きを見極めた上で、さらに主張していかなければならないと思う。フェリーの位置づけのない地区に暫定とはいえ移行することには賛成しかねるとの認識は、室蘭や留萌とも同じと考える。

○佐藤(次)委員

石狩湾新港も苫東も道が中心となって開発を進めており、小樽から見ればこれまであった拘束が少しずつとれてきている。気が付いたら、この２港が道内でも突出した存在になっていたということは絶対に避けなければならない。市も同じ認識と思うので、全道市長会・全道港湾会議でも均衡ある発展を主張していったほしい。

○浅田委員

フェリー問題について

減便の話が出て以来、理事者は会社と話をしたことがあるのか。

○港湾部長

会社とは逐次連携をとって情報交換し、申し入れを受けてもいる。夜便を移行したい旨は平成８年１２月に打診されて以降、会社の様子や苫小牧の動き等、情報交換している。

○浅田委員

経済界の反応・対応というのは、平成８年１２月以降どのようなようであったのか。実際、努力しているような様子はあったのか。

○港湾部長

減便の影響が危惧されるのみならず、経済状況の悪化でフェリー以外の一般貨物も減少傾向にあり、市・業界ともにポートセールスや貨物量確保に努めてきている。

○浅田委員

総合的に見て、今回のフェリーの決定についてはどう考えるか。

○港湾部長

平成８年１２月以来、市としても重大なこととして苫小牧がどのように整理していくかを見守っていたが、貨物の確保やポートセールスも困難な状況となり、フェリーの赤字の原因として見過ごせなくなってきたことも大変なことと感じている。市としては、昭和４５年以来小樽で活動してきて地元経済に確固とした基盤を築いてきた会社であり、今回の企業判断はそれとしても、もっと力をつけてほしいとの思いがある。

○浅田委員

不況対策について

市内で、拓銀がメインバンクの土木建築業者はどのくらいあるか把握しているか。

○中小企業センター所長

把握していない。

○浅田委員

第2分類といわれる企業はかなり多いと思うが、何とか把握するすべはないか。

○中小企業センター所長

市内の状況がどのようなものであるか関心を持っているが、明らかにされていない。

○浅田委員

第2分類とされた企業は、北洋銀行が引き継がなければ倒産はほぼ間違いないのではないか。

○中小企業センター所長

北洋も他の銀行も引き受けない企業の拓銀債権については、整理回収銀行へ移される。

ただそれにより強制的に回収されるものではなく、いわば病院の役割を果たすもので、復帰も可能だからすべてが倒産するというわけではない。

○浅田委員

市内土木建築業者は多くの従業員を抱えており、1社倒産しても多くの失業者を出すことになり影響は大きい。市としてもある程度把握し救済策を考えておく必要があるのではないか。

○中小企業センター所長

現在の金融情勢の中で心配される面はいろいろあるため、国も20兆円枠の貸し渋り対策や60兆円の金融安定化対策を講じている。そうした各種制度の活用を企業にも紹介しながら共に頑張っていきたいと思う。

○経済部長

市内には第2分類はそれほど多くはなく、約定期間が長すぎて引き受けられないので一旦整理回収銀行にまわすケースもあると聞く。つまり、きちんと返済すれば復帰できるわけであり、何とか勇気づけていかなければならないと思う。また、地元金融機関はできるだけ地元企業を後押ししていこうという認識をもっており、支店長裁量を拡大したところもある。その中で何とか一緒になってやっていきたい。ただ、企業としてなかなか実情を吐露しない部分もあるので何とか相談をしてくださればと思っている。

○大竹委員

フェリー問題について

昭和45年の航路開設以来、貨物量はどのように推移してきているか。

○港政課長

昭和45年に20万6,000トンでスタートし、47年・140万トン、48年・216万トン、49年・253万トン、50年・314万トン、52年・420万トン、54年・554万トン、55年・645万トン、59年・705万トン、62年・840万トン、63年・890万トン、平成元年・1,840万トン、3年・2,000万トン、6年・2,170万トン、8年・2,350万トン、9年・2,310万トンとなっている。

○大竹委員

便数増に伴い貨物量も増えている関係にあるのか。便数を維持していたずらに赤字を増やすより、貨物を確保できるなら便数が減っても構わないのではないか。市としては、どのような状況であれば最もメリットがあると考えているのか。

○港湾部次長

平成元年～4年までの間、平均積載率は75%であったが、新潟航路の夜便は時間帯が悪くなかなか調整も難しいと聞く。便数を単に減らすのではなく1便でも何とか集荷可能な体制を組めないかということで、今回の決断をしたものと考えている。

○大竹委員

これから先の小樽～新潟、小樽～敦賀・舞鶴航路の確保についてはどの程度会社と話し合っているのか。

○港湾部長

これ以上の減便は市としても認められないということも含め、荷物についても従来どおり確保してもらいたい旨、申し入れをしてきている。現状では2便で1便分程度の量であり1便分がそっくり移行するわけではなく、経済状況が好転して貨物が増えてくれば、業界挙げてフェリーに対し便数復活を求める活動もしなければならないと思っている。

○大竹委員

業界・行政が具体的に取り組むことによって解決される問題もあるのではないかな。そうしたことについて何か動きはあるか。

○港湾部次長

急浮上してきた問題でもあり、これから新日本海フェリーの集荷・貨物量について分析し、行政として業界として何ができるか研究していきたい。

○港湾部長

フェリーが取り扱っている荷物がどんなものかということや運送業界との兼ね合い等について具体的に聞き取りをすることはできないが、経済の影響で減ってきているという状況もあるので、O P Sとともにポートセールスに努めていきたい。

○大竹委員

取扱貨物が何であるか分からないようではポートセールスはできないはずである。その辺の取り組みがもっと必要であると思う。単なる要請ではなく、地域・業界の取り組みや研究があってはじめて共存共栄が可能ではないのか。

○小原助役

港湾統計上、フェリー貨物は品目別ではなく1台何トンという積算方法を採用しているがポートセールスや流通の関係で主たるフェリー貨物が何であるのか聞き取りをしながら分析をしている。また、港湾管理者としては利用しやすい港湾整備を心掛けていかなければならないと考えている。

○大竹委員

港湾整備は物流に関わる問題である。しかし、来年のヤードオープンに向けての交通アクセスも十分ではない。単に港湾部だけの問題ではなく他の部局とも連携を図りながら、広く横軸の中で考えなければならないと思うがどうか。

○小原助役

小樽港は流通港湾であるから貨物がみな背後圏に流れていく上ではアクセスの問題は非常に重要である。従来から、国道4車線化・臨港道路改修に取り組んでおり今後も力を入れていきたい。

○委員長

質疑終結。散会宣告。