

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(11.2定)			
日 時	平成11年 7月 9日(水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時15分
場 所	消防第2・3会議室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	佐野委員長、大竹副委員長、成田・斉藤(裕)・小林・渡部・西脇 ・吹田・秋山 各委員		
説 明 員	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  <div style="text-align: right;">書 記</div>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開会宣告。署名員に西脇・秋山両委員を指名。付託案件を一括議題とし、理事者の報告を受ける。

「平成10年度 企業立地状況について」

(企貿)小林主幹

新規立地企業、用地の買い増し、操業開始企業などについて

(資料に基づき説明)

委員長

「大規模商業施設開業に伴う既存商業者などへの影響調査について」

(経)小鷹主幹

今年3月のマイカル小樽及び札幌フードセンター開業2カ月半後における、市内中心商店街の人の流れや商業者・消費者意識の変化などを把握することを目的とした歩行者通行量、消費者動向、商業者動向のそれぞれの調査結果について

(資料に基づき説明)

委員長

「臨港道路小樽港縦貫線平磯岬ルートの再検討について」

(港)工務課長

平成6年度から地元住民説明会を行い、地域住民への影響が最も少なく、かつ最適な道路線形が得られることを基本に協議や調整を重ね、平成10年4月に地元関係者の基本合意が得られた。しかしながら、工事実施に向けた検討の結果、ウニ・アワビなどの漁場や東小樽海水浴場の営業にも支障をきたすこと等、周辺の海域環境に与える影響が当初予想よりはるかに大きくなった。また、地質調査の結果、土質条件が悪く橋梁の建設費や仮設工事費などが増大することが明らかになった。このような状況から漁業、海洋環境への影響軽減や事業費の縮減を図るため、国とも連携しながらルートの再検討を行いたい。

委員長

「石狩湾新港管理組合平成12年度港湾関係事業予算要求管理者案について」

「平成11年石狩湾新港管理組合議会第1回定例会報告について」

(港)小田主幹

石狩湾新港管理組合平成12年度港湾関係事業予算要求管理者案の概要について

(資料に基づき説明)

本年2月15日に平成11年石狩湾新港管理組合議会第1回定例会が開催され、下記議案について、いずれも同日付をもって原案可決された。

「平成11年度石狩湾新港管理組合一般会計予算」

「平成10年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算」

「石狩湾新港管理組合職員等の旅費に関する条例の一部を改正する条例案」

「石狩湾新港管理組合港湾施設管理条例の一部を改正する条例案」

また、「石狩湾新港管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部改正の専決処分報告」については、同日付をもって承認議決。

委員長

議案第17号「工事請負契約について〔中央地区再開発荷捌地舗装工事〕」及び議案第18号「工事請負契約について〔中央地区再開発荷捌地舗装その2工事〕」について

港政課長

議案第17号については、契約金額2億9,641万5,000円をもって近藤・秋津道路・羽角共同企業体と、議案第18号については、契約金額3億1,395万円をもって阿部・日本道路・協誠企業体とそれぞれ契約いたしたく提案したものである。

なお、施工業者の受注機会拡大と工期短縮の観点から2本に分けて提案した。

委員長

これより質疑に入る。

西脇委員

石狩湾新港管理組合予算要求管理者案について

前年度をかなり上回る管理者負担4億6,900万円、1億9,677万円程増加しているが、これは6分の1管理組合負担分としてどういう影響をもたらすのか。

(港)小田主幹

平成11年度の予算に比べて直轄事業で管理者負担としては1.68倍、補助事業を含めた総体の金額では1.16倍となっている。事業の負担区分としてはそれぞれ内容が異なるが、母体としては負担金に影響が出てくるものとする。

西脇委員

今年度は4億6,900万円、単純計算でみても今年度より増えるということになれば来年度の持ち出し分は5億円位になるということが考えられる。どの程度と計算しているか。

(港)小田主幹

母体負担金の金額については、港湾建設事業のみにかかわらず、管理経費と管理組合一般の歳入・歳出の中で算出されて影響が出てくる。実際に港湾建設事業そのものについても、一般財源、起債等の影響も出てくるので、実際の算出により新年度の管理組合予算の中で示されるので、今、議員が言われた5億になるかならないかということについては、現時点では不明と理解している。ただし、11年度と12年度を比べて増額となった一般財源の管理者負担額は約500万円と理解している。

西脇委員

石狩湾新港の昨年の取扱貨物量は220万トン程度で前年度より30万トン程度減っている。平成17年度目標が664万トンであるが、達成可能と考えるか。

港湾部長

管理組合の貨物について、平成9年に港湾計画改正を行い目標値として平成17年度後半までに664万トンということで推計しているが、この中には水深マイナス14mの大水深岸壁も含めてである。現在、景気低迷で厳しい状況にあり、昨年は9年度に比べて若干落ち込んではいるが、現段階では昨年同期実績に比べ少しずつ伸びてきているので、17年度後半にはなんとか達成されるだろうと、あくまでも目標値と定めて整備を進めながら貨物の誘致に努めている。

西脇委員

西地区のマイナス14m岸壁の平成17年の取扱トン数はどれくらいとみているのか。

(港)小田主幹

マイナス14m岸壁での取扱量については、港湾計画の策定時において総量62万7,000トンということで定めている。しかし、最近の事業ヒアリングの中で企業団から早期整備要望が強いということで、さらに積み上がってきていると聞く。

西脇委員

現在、航路船地は何mか。

(港)小田主幹

中央航路についてはマイナス10mである。

西脇委員

小樽港もそうだが、第1埠頭の先端を14mにしたが航路船地が13mのままであり、14mが本当に必要な船はいつ着くかわからないという実態である。西地区も岸壁は14mになるが、船地航路は10mのまま、これは4m掘り下げるといふ計画も同時に進むのか。

(港)小田主幹

平成12年度概算要求の中で、補助事業として廃棄物埋立護岸の調査設計費を要求しているが、これらの廃棄物埋立護岸の埋立用地の土砂として浚渫土砂を予定している。

西脇委員

現状では今の施設で十分港湾の荷捌はできる。国・地方の財政悪化の原因である無駄な公共事業への投資という点からもこの事業要求には同調しないという態度をとるべきである。

道の石狩開発所有地先行取得について

第3セクターである石狩開発が持つ土地を道が20億円で先買いするという動きがあるようだが、この問題について基本的に石狩湾新港の10次5計でこの土地を買い取らせるという計画で進んでいる。まだ、9次5計が始まったばかりで、10次5計がどうなるかわからない。しかも、国の財政は破綻状態である。それにもかかわらず、道は2003年からの10次5計に向けて買取りを前提にして先行投資するという計画である。このことについて新港との重大なかかわりがあると思うがどうか。

(港)小田主幹

石狩開発の経営改善策が出され、役員削減、報酬カット、金利減免、それから御指摘の道による開発用地の肩代わりという部分について、情報として承知しているが、10次5計の話については承知していない。企画部が担当となっているので、確認して、後程詳しく説明したい。

西脇委員

港湾建設とかかわりなしに背後地の利用ということであれば、あえて質問はしない。石狩開発が97年度で長期債務633億円を抱えている。職員を何人が首切ったからといって改善に向かうなどというものではない。黙っていれば利子だけで年間20億円の負担が出てきている。なぜ新港の建設について664万トンの計画が達成できるのかと質問したかという、その計画自体も何も根拠がない。それなのになおかつ北海道が、20億円を出して22.4haを買い取る。正にこれはゼネコン大企業向けの手厚い支援以外の何物でもない。そのことによって、財布は一つであるから、福祉や教育や社会保障の分野がまた圧迫されるということに必ずなる。この点について小樽市としてどう対応するのか港湾部長から答弁せよ。

港湾部長

道が買い取るということについて、情報不足で申し訳ない。ただ、石狩湾新港背後地の企業というのは昭和47年に第1回目の港湾計画が出た時点で、大水深というのが位置付けられており、さらに背後地へ来るメリットとして用地取得費が安いなどを前面に出しながら誘致された経過がある。先ほど、企業立地貿易推進室から報告があったが相当数の企業が操業している。全体的にいうと40数%、220社ほど、それらの企業は、当時、条件・見込みとして港湾計画にある大水深が前面に出された中誘致されてきた。我々は新港もこれからもっと企業誘致がされ、そうなれば当然、貨物ももっと増えていき、そういった中でこれからも港湾計画にのっとった形で整備を進めていくと考えている。ただし、進め方には先ほど話があったとおり、平成17年度後半というのが、若干延びるといふことも考えられるが、いずれにしても計画に沿った整備が進められていくと理解している。

西脇委員

小樽港の一般港湾貨物は昭和39年の520万トンをピークに減少しており、昨年実績で新港と合わせても400万トンと貨物が足りないという状況の中、もうそろそろけじめをつけてもいいと思う。

石狩湾新港管理組合への札幌市の加入について

石狩湾新港管理組合に札幌市が入るといふ動きが道の段階で強まっているようだが、もしこの話が表面化した場合に小樽市としてはどういふ対応をとるのか。

港湾部長

以前から話があり、札幌市へも商工会議所を含めた団体などからそういう話があるということを知っている。今回、改めて具体化されてきているのかということについては情報が入っていない。ただ、港の管理者としては海面を持つという大前提があり、そういう意味では札幌市が加入してくるといふことにはならないのではないかと理解している。

西脇委員

今までもそういうやり取りだったが、そのことも含めておそろくクリアできるという状況になって、新たにこの問題が出てきたと考える方がふさわしいと思う。海面を持たない自治体は参入するなというのはいふ絶対条件ではない。いろいろ理屈をつければ参入できる条件もあるとした場合、どういふ対応をするのか。

港湾部長

私どもとしては海面を持っているというのが前提条件であり、そういう考え方を基に整理している。仮に、札幌市が海面を持たなくてもいふ話があれば今後、道を含めて考え方を整理し対応していきたい。

西脇委員

小樽港縦貫線平磯岬ルートの再検討について

現道の2階建てやJRと海岸の間を利用するなどルートが限定され、新たに船浜地区10軒ほどの立ち退き問題が出ると思うがどうか。

(港)工務課長

これから検討するということで、補償件数の増加についても今後ルートが決まった段階で明らかになるので、その時点で改めて説明したい。

西脇委員

海上、トンネルともに駄目であればルートは限られてくる。住民が神経をとがらせている問題なので、協力を得る立場からなるべく早く説明して欲しい。決まっていふことまでは言えないだろうが、現時点で想定されるルートはどのようなものか。

港湾部長

沖出し案から見直しをすると御指摘のとおり陸側に寄ってくるが、当然、家屋があり、現在12件の補償対象から相当数増えてくると思われる。少なくとも12件以上になると理解している。

西脇委員

平成6年から5年間という時間を費やして住民合意を得た。そういう難しさがあれば、平成15年一部供用開始が遅れることは当然のこととして考えなければならぬのではないかと。

港湾部長

これから新たなルートの新たな説明ということでは、5年間をかけてようやく今のルートで合意を得た訳で時間がかかるとは思うが、沖合ルートに比べ陸側ルートは工事がスムーズにいくと思われ、楽観している訳ではないが、できれば地元の詳細を今年度中に得て、当初予定の平成15年なり16年を目標に進めていきたい。

西脇委員

私達は現道の平磯橋にはね出し歩道を設置し、札幌バイパスの一般国道化でほぼ交通渋滞は解消できるという立場だが、本工事を進めるということであれば、平成15年の一部供用開始が先にありきで、住民合意を取り急ぐあまり、無理をするなどということがないようにしてもらいたい。

新日本海フェリーの航路替えについて

7月8日から一部苫小牧航路に移った。新聞報道で入谷社長が、小樽便が半減しても貨物に影響はなく小樽市民には十分理解が得られているという感想を述べているがどうか。

港政課長

新日本海フェリーの社長としてのコメントであるが、単なる数字の問題ではなく、もう少し推移をみなければ影響については言明できないものと思われる。

西脇委員

公共岸壁を新日本海フェリーの専用岸壁のように使わせ、小樽市としては期待をし、投資をしてきた。減ったものは仕方がないでは済まされない。これからどういうポートセールスをやろうとしているのか。

港湾部長

新潟便の夜便が苫小牧東港に移ったわけだが、夜便の貨物量が減ってきている中で厳しい企業戦略としてこうなったと聞いている、しかし、小樽の貨物を減らさないようにということで、特に時間帯の不合理があるかもしれないが、できるだけ昼便に集約できるように荷主や運送事業者には貨物量の流出について配慮して欲しい旨申し入れをしている。

西脇委員

小樽港にとっては、唯一港湾貨物が増える期待がもてる分野であったので、平成17年度頃に一般貨物を含めて3,800万トンになるという夢がこれによって打ち砕かれるわけだ。しかし、そうはいつでも施設に見合った計画通りの貨物量達成のためには、今までのやり方だけでは自然増にとどまるので、何か発想の転換をして市民の期待に応えてもらいたい。

観光振興公社について

平成6年に港湾部の土地を貸して駐車場とさせることで経営の安定化を図ってきたが、マイカルができて駐車場の利用が減っていると聞く。資金計画に影響は出ないのか。

観光課長

第3埠頭の駐車場の件だが、確かに若干の影響が出ており、前年比で3月はマイナス33%、4月はマイナス25%ということだった。しかし、5月にマイナス7%と大幅に改善し、6月末でマイナス2%と次第に良くなってきている。資金繰りについては、乗船客数も上向きに推移しているので、現時点では影響はないものと考え。

西脇委員

収支計画どおり単年度収支が黒字になるのか。計画では1,640万円の黒字ということだが、期待が持てるのか。

観光課長

駐車場以外に船の問題があるが、天候に左右されるため現時点では期待したいとしか言えない。

西脇委員

小樽市は現在3,500万円を貸し付けており、これは実質的な直貸しである。5~60万円の直貸しを渋る市がフィッシュミールへ1億4,000万円、ドリームビーチに1億以上、さらにアール・アイにも手厚い支援を行っていることに市民は敏感になっている。収支計画どおり返済がなされ、焦げ付きのおそれはないのか。

経済部長

収支状況については、駐車場は改善してきており、観光船の運行は祝津線は落ちているが、オタモイ線は上向きの状況にあり、シーバスについては航路を築港臨海公園へ移動し相当な利用量になっている。まだ先があるが心配はないものと考えている。

西脇委員

旧朝里川温泉センター跡地について

長年の懸案であったリゾートホテルについて、見通しはどうか。

経済部長

先日、前田建設の担当者が来て、今の段階では詳しい内容は言えないが一つ話があり、ホテルなどの観光施設になるか他の施設になるかははっきりしないが動きがある、具体的にまとまってきたら相談に来るとのことだったので、これから方向付けをしていきたい。

西脇委員

この事業は、平成4年11月にオープンするという契約で破格の低価格で前田建設・北海道中央バス・前田産業の3社を主体とする総合開発株式会社に売却したもののだが、10年以上が経っている。今回の部長答弁は一步進んだものととれるが、いつ頃そういう話が具体化する見通しなのか。

経済部長

8月が一つの期限としてあるので、それまでに方向付けを示して欲しいということで逐次前田建設には話をしてきた。しかし、相手があり、どういう計画になるか言えない状況にあるということなので、できるだけ早く煮詰めて報告してもらいたいと申し入れはしてある。

西脇委員

前田建設が売却するときは市に相談するという事になっているが、第三者に売却ということはないのか。

経済部長

当初からホテルなどのリゾート施設を建設して欲しいというのが市の希望であったが、昨今の経済状況やリゾート関係の環境からいうと進出が難しいということで時間がかかってきた。特にホテルやリゾートにこだわらず地域振興を第一義的に目指す施設であれば、それも一つの考え方だと思っている。

西脇委員

以前にホテルではなく社会福祉施設・老人福祉施設を含めて活用したいという話があったが、そういうことも想定しているのか。

経済部長

具体的にどういう施設にしたいという話はないが、地域振興の意味で小樽市の発展やサービス向上につながるものであればこだわらず相談に乗ろうと考えている。

渡部委員

石狩湾新港平成12年度港湾関係予算について

事業費では前年に比較して1.42倍、管理者分では1.16倍、これまでに母体機関として6分の1を負担してきており、昨年度の負担額4億6,900万円が平成12年度ではそれ以上になるのははっきりしている。これまで10年以上にわたり特別委員会で負担軽減についての質問をしてきてその都度答弁を得てきた。市の財政状況を考えれば、負担額に一定の目処を示すなりなんらかの手立てをしなければ、この先、5億円、6億円と進めばさらに財政を圧迫し、今までの答弁はなんだったのかということになる。一つの方向性を見だし、管理組合や道と積極的に折衝すべきではないか。

港湾部長

管理組合の負担の軽減についてはいろいろ話をしてきた。確かに事業費的にみれば、本年度は4億6,900万円円で来年度はそれ以上になると思えるが、行政改革の中で一般管理経費の削減や事業の見直しなど管理組合の努力による軽減に向けて話していきたい。

また、一定の歯止めとしては従前より4億円を目処に負担額を示してきている。今後、管理組合や道と精力的に話し合いをしていきたい。

渡部委員

小樽の港湾部は少ない人数で多くの仕事量をこなしているが、管理組合の現状はどうなっているのか。経費削減の話は、今までもやってきているものと思うが、5億円も目前という状況では、結局押し切られてきたと言わざるを得ない。母体機関として管理運営にかかわる面の省力化を図るなどの提言をすべきではないのか。

港湾部長

今までもそういう話があり、管理組合とはその都度、話をしてきており、確かに一定の歯止めが必要ということも考えている。管理組合の人員も実態として小樽の港湾部よりも多いという気もする。それも含めて管理組合なり道とも負担の中身について議論していきたい。

渡部委員

北海道港湾の全般的状況と小樽の状況について

見込みも含めてどうとらえているか。

(港)小田主幹

港湾の取扱貨物について、小樽を含め道内5港のデータをとっているが、昨年と一昨年との比較では、小樽港については、対前年比100%ということで、平成9年度とほぼ同数、石狩湾新港については、94.3%ということで、約14万トンの減少、主な増減としては、砂・砂利・石材の30万トン減少と第3工区に新設された石油タンクへの重油石油関係の25万トン程の増加などである。

渡部委員

北海道の港湾全体がどういう情勢におかれているのか、そしてそれをどうとらえているかということ。例えば規制緩和の先取りで荷主・メーカーも原価コストを含めて厳しい状況にある。貨物も在来型からロード船型に変わってきている。そういう中で、北海道としてはどうなっているか、さらに小樽港については昨年と比較してどうなっているかということを知りたい。

委員長

提出資料(入出港届)配布

港政課長

北海道の港湾を取り巻く全体的な話では、本州各県の港湾に比べ料金的に高いなどコスト的に厳しいという認識をしており、競争原理からすると厳しい状況にあると考えている。規制緩和など諸々の動きもあり状況は生易しいものではないと理解している。

渡部委員

苫小牧港は原価コスト削減のために王子製紙が専用埠頭ということで完全ロード船化し工場から直接荷物を船積みする動きに入っている。留萌港は旭川の紙工場が省力化のために燃料を石炭から石油に転換したため貨物量の減少が起きている。全体的に北海道の港湾貨物量は減少しており厳しい状況におかれている。小樽港については、平成9年度並みということであるが、さらにこういった状況の中で荷主・メーカーとのかかわり、また、これまでの歴史の中でその港が持つ指定的貨物、本港でいえば大麦、小麦、マトン、バナナなどが動・植物検疫の指定港ということで優先的に入ってきているが、それも来年からは品質上の問題をからめて大麦なども抱き合わせで積み苫小

牧に入る。今までは小樽、函館、釧路が指定であったものが別の形で緩和されてくる。指定貨物をどう守っていくのが大事なことであるし、動物検疫にかかわる部分は前回議論をし、小樽の考え方を知事に提出した。それについてはその後どうなっているのか。

港湾部長

前段部分について、小樽の指定貨物といわれているマトン、バナナについては消費の低迷などにより少しづつ落ちてきている。大麦、小麦はお話のように小樽、函館、釧路以外の港にも運ばれるという話を聞いている。その中で業界の方々の意見を聞くとそれにかわる貨物を確保していくためには新たな手を考えなければならない。そのひとつとして政府の備蓄米をなんとか確保していきたいという話も聞いている。流出する貨物の代替として何らかの貨物を見つけ出さなくてはという業界の意向があるので、何か手伝うことがあれば一緒にその方向に進んでいきたいと考えている。

(港)小田主幹

石狩湾新港の動物検疫に関して小樽市の経済全体に対する影響が非常に大きいということで、北海道に対して配慮を求め、指導・調整するよう要望した。その後、石狩湾新港管理組合に対し、議会での審議や業界の意見などを踏まえての回答である旨と北海道に強い指導や関与を求めたことを伝え、小樽市の厳しい実情を賢察のうえ対応するよう申し入れている。管理組合としては、小樽市の趣旨を尊重しながら北海道に要請していくということで、現在、事務レベルでの協議を続けている。道としては小樽市の調整要望の中で既存指定港、小樽、室蘭、苫小牧の意見を聴取して整理を終えた段階であり、今後管理組合と詰めていくと聞いている。

渡部委員

動物検疫については、特別委員会の議論を尊重すると同時に小樽港の関連業者や商工会議所から提出された条件について守ってもらうよう引き続き連携を取りながら進めていってほしい。それから貨物の指定ばかりではなく、以前から小樽で取り扱える貨物が他港にどのように上がっているのかということも含めて十分調査し、小樽に誘致するよう取り組んでいきたいという話もある。港湾の話では、とりわけポートセールスに力を入れるというのが今までの答弁であった。港湾行政が非常に厳しい中では、ひとつひとつ取り組んでいくということについても難しい面があるが、貨物誘致ということでは徹底した調査をしなければならない。例えばバナナひとつをとってみても台湾船は小樽に入るが、その他のバナナについてはほとんど入らず、コンテナで苫小牧に上げられている。それら競合する貨物についても科学的に調査して小樽で誘致できるものは誘致し、貨物を増やしていく努力をしてほしい。また、小樽の貨物とのかかわりについては大事にして欲しい。そこで生産とのかかわりで飼料についてはどうなっているのか。

(港)小田主幹

飼料原料の推移については、平成5年度の数字で輸入・移入合わせて27万5,471トン、6年度25万195トン、7年度25万3,127トン、8年度22万1,260トン、9年度24万3,403トン、10年度25万3,516トンなどとなっており、飼肥料ということで大豆かすとの関係で5年度12万2,385トン、6年度10万6,636トン、7年度10万2,645トン、8年度10万2,883トン、9年度9万7,503トン、10年度9万9,033トンとなっており、そのほか小麦、大麦の家畜用では平成5年当時約9万トンから平成10年度約4万トン弱と推移している。

渡部委員

小樽港にとって大事な貨物であるし、港での事業活動について活発に展開されているので、科学的に調査・分析を進めてほしい。小樽港の平成3年度43万5,643トン平成9年度では44万7,122トン、苫小牧港の3年度80万1,450トン、9年度116万1,710トン、釧路港の3年度125万6,128トン、9年度137万6,568トンで、3港合計で3年度259万4,596トン、9年度298万5,400トンという

ことで約40万トン増えている。小樽については横ばいでなんとかがんばってきているので、これを減らしてはいけない。先日、上組が苫小牧に進出し年間12万トンを扱うサイロができたが、上組は資本金が3,160数億円という会社で、小樽の港湾運送事業者は1,000~2,000万円ということで比較にならない。もう既に運送する車が勝納や中央に入ってきており、料金のダンピングなどいろいろな問題がからんできている。小樽は工場を持っているのだから、しっかりとこの貨物を守っていくということが大事であり、そのためにも調査を進め適切な対応をしなければならぬ。科学的に調査・分析し、道内他港との物流のかかわりの中から小樽港発展のためのポータルセールスを行い振興を図ってもらいたい。

休憩 午後2時36分

再開 午後2時48分

秋山委員

商店街公的利便施設整備支援事業について

補正予算の中に500万円が計上されているが事業内容について説明せよ。

(経)小鷹主幹

本制度の趣旨としては、商店街のアーケードやロードヒーティングなど公的利便施設の整備を要する場合、経費の一部を支援することであるが、従来は増改築や新築であったものを、今回から維持・補修を含めたものとした。対象団体は、商店街団体である。

秋山委員

新設だけでなく補修という形も受け付けるというのはありがたいと思うが、商店街の反応はどうか。

(経)小鷹主幹

先日の新聞報道直後に、都通り商店街から問い合わせがあった。また、花園銀座街のロードヒーティングについても話があるようだ。

秋山委員

予算については年間500万円が限度か。

(経)小鷹主幹

整備にかかる経費の20%以内ということで、市の予算については500万円となっているが、それ以上のものが出た場合は考えていきたい。

秋山委員

地域振興券について

交付・換金状況はどうなっているか。

商工課長

6月21日までの結果として、交付状況は98.6%、換金状況は84.9%となっており、交付額8億2,000万円に対して既に6億9,600万円の換金となっている。

秋山委員

マイカルへの集中が懸念されたため交付日を繰り延べる措置を取ったが、実際の使用内訳はどうなっているか。

商工課長

換金先については、マイカル関連の会社で19%程度、1種・2種を合わせた大型店で概ね59%、その他卸や小売りで32%程度となっており、当初考えていたよりは偏りが見られなかったと考えている。

秋山委員

経済効果についてはどうか。

商工課長

8億円という金額が地域を限定して落ちるため、一定の効果があるものとする。

秋山委員

介護休業制度について

内容を示せ。

(経)藤原主幹

本制度については、休業期間は3カ月まで、対象者は一定期間雇用されている者、被介護者は配偶者、親、子、または同居し扶養している家族ということで、手続としては事業主へ申し出ることとなっており、事業主は本年4月から本制度を取り入れる義務がある。

秋山委員

本制度に対応し新設された介護休業給付金制度についてはどうか。

(経)藤原主幹

給付金制度については、雇用保険被保険者が介護休業を取得した場合に、賃金の基礎となる金額の25%が休業3カ月以内に限り補償されるという制度である。

秋山委員

介護支援制度というものもあると聞くがどうか。

(経)藤原主幹

民間企業で休業制度を取得できない場合に、クーポン券等により行う支援のことかと思うが、そういうものも出てきていると聞く。

秋山委員

事業主に対しては内容をどのように周知しているか。

(経)藤原主幹

企業への助言・指導については、青少年女性室で行っている。罰則規定はないが、休業を理由に解雇することの禁止、深夜労働をさせてはいけないという制限がある。また、労働基準法による就業規則の中で明記しなければならず、それに違反した場合は労基法上の罰則がある。

秋山委員

事業所の反応はどうか。

(経)藤原主幹

市役所については、平成7年2月から制度化されているが、給付制度はない。取得者については、平成7年・8年にそれぞれ1件ずつと聞く。また、給付金についてハローワークに問い合わせたところ、6月末までで1件も申請がないとのことであった。

秋山委員

ポイントカード事業について

平成10年度に補助金300万円を出してスタートした事業であるが、制度設立の意義と事業主体はどうなっているか。

(経)小鷹主幹

昨年5月から始まった事業であるが、設立の趣旨としては、変化する消費者ニーズと商店街を取り巻く厳しい環境に対応するためであり、当初の225店舗から現在は230店舗となっている。350ポイントで500円を消費者に還元している。

秋山委員

この制度は中心商店街を一本化して取り組んでいる制度ではないのか。

(経)小鷹主幹

商店街の主立ったところは230店舗の中に入っているが、全てという訳ではない。

秋山委員

利用する立場からすると、自然にポイントがたまり、預金もできる。さらに、地元の商店を活用するということで利便性があると感じるが、デパートや有名店は独自の割引券を出しており、利用できず不便を感じる。これらの業者には話をしていないのか。

(経)小鷹主幹

ポイントカード協議会としても加盟店舗数を増やすことに全力を尽くしており、また、内容をよく理解していない商店の勧誘についても本年度の目標の一つとして取り組んでいる。

秋山委員

運河公園の遊具棟について

開館時間はどうなっているか。

港政課長

管理要綱に基づき午前9時から午後5時までとなっている。

秋山委員

小さい子供を安心して遊ばせられる施設であるが、5時に閉まってしまい、勤め帰りに遊ばせられないことや遊んでいる子供を時間だからと出さなければならないという状況である。親が子供と接する機会を増やすためにも、時間延長をすることはできないのか。

港政課長

当初、どれくらいの利用があるのか懸念していたが、季節を問わず利用され、家族連れで賑わっている。開閉についてはシルバー人材センターに委託しているが、夏の日長い間、時間延長ができないか話し合いの上、できるということであれば延長したい。

秋山委員

以前に倉田議員が砂場の危険性について指摘し、その後、砂はなくなったがステンレス貼りの箱が残っている。そこに小さい子供でも触って遊べるような危険性のない遊具を置いてもらえればと思うがどうか。

港政課長

横が90cm、長さ180cmのステンレス貼りのスペースが残っているが、低い位置に下げ、小さい子供向けの遊具を置くなど、港湾部としても活用の議論をしているところである。

秋山委員

広場側入り口から入った右側に椅子を設置すれば、遊んでいる子供に目が届き、活用度が上がると思うがどうか。

港政課長

一定の空間ということで意図したものだが、椅子が必要かどうか検討したい。

斉藤(裕)委員

入出港届について

入出港届が配布されたが、これは入と出を1枚の用紙に書くということでいいのか。

港政課長

入港時に入港日時が確定している場合は1枚、未確定の場合は別々に提出ということになっている。

斉藤(裕)委員

今回配布された数隻の船については、出港届が別に提出されるのか。

港政課長

配布資料については、予算特別委員会の中で、共産党北野委員から要求があり提出したものだが、入港11年7月8日16時33分、出港7月12日8時ということであらかじめ決まっているので、これは入出港両方を書いて来たものと理解する。

斉藤(裕)委員

19にある当港出発後の日本における寄港地の当港とは大湊か。

港政課長

小樽港出港後、真っすぐ大湊へ帰るということである。

斉藤(裕)委員

小樽港縦貫線平磯岬ルートについて

既に用地交渉が終わって、数10%の補償費を受け取っている住民がおり、来年3月までに更地渡し条件ということで、大急ぎで新たな住居を建てなければならないと苦労されている。そういう方々に対する影響はどうか。

(港)工務課長

現在進めている用地補償については、12件のうち7件の契約が終わっている。この方々については、影響のないように今後の設計について進めていきたい。また、契約が終わっていない部分についても、今後、そういう形でいきたいということで事業を進めており、今まで契約補償した方については、国とも相談しながら見直しの件について説明を進めている。

斉藤(裕)委員

更地渡しの部分については、期日的に変わらないということか。

(港)工務課長

今行っている交渉契約については、変わらないという前提で進めている。

斉藤(裕)委員

7件の方々は3月31日に更地渡しということで契約を結んでいる。しかしながら、新たに建てられる方もいるし、人情的に冬場を避けて年内に移らねばということで、時間的に窮屈な思いをされている。契約を守らなければならないのは当然であるが、事業全体の構図が変わったということで時間的な余裕は生まれないのか。

港湾部長

小樽開発建設部用地課から意見を聞いたところによると、公共事業の用地買収のため取得税の減免措置があるが、当該年で打ち切りということで1月1日から12月31日までの間に所有権を移転し、更地にしなければならないということだった。再度確認したい。

斉藤(裕)委員

直貸しの問題について

改選前から私たちは、債務一本化のための高額短期の直貸しを提案し、お願いしてきた。経済部としては、直貸しは難しいところ数年間ずっと繰り返してきたが、昨年、突然所管外の建築都市部が3億5,000万円という大金を直貸しした。前部長は「建築都市部にはノウハウがあるが経済部にはない」というへんてこな答弁であった。小樽市が直貸しをしたことは事実であり、前向きに取り組み、直貸しの道を探るべきと思うが、新部長はどう考えるか。

経済部長

直貸しについての経済部の関連は、いろいろな制度融資の兼ね合いで担当窓口になっているということで、直貸しの内容検討について経済部として考えを持っていくべきだと思っているし、どういう経営をすることによってどういう風に考えていくべきかということも、私どもも考えていきたい。

斉藤(裕)委員

非常に理にかなった答弁である。いくら難しいと理屈をつけても、事実として直接の部署ではない建築都市部が直貸しをしてしまったのだから言い逃れはできない。ノウハウの蓄積も経済部の方があるだろうし、今の部長答弁は偏見を持たずストレートにできるできないを含めて方向性について探ってみると受け取った。是非、経済部として制度融資として何ができるか探っていただきたいと強く要望する。

小樽商工信用組合について

予算特別委員会でも議論されたようであるが、流れについて市長答弁を含め簡略に説明せよ。

商工課長

道議会で千歳、共同の両信組が経営破綻し、専和信組が経営譲渡を受けるが、道として支援していかなければならないという答弁があり報道された。道としてはこうなっているが、市としてはどうかという質問があり、市長の答弁としては、道段階の専和の話については、専和そのものが経営破綻した訳ではなく、経営破綻した信組を引き受けてこれからいくということで、必ずしも小樽商工信用組合は同じではないという前提の上、「地元の金融機関としてこれからも大切な部門になっていただくということでは何らかの相談に応じていかなければならないということ、例えば一時借入金の問題や市としてまとまった預金を積むことによって預貸率の改善や出資する方々へ融資する制度などを検討していきたい。ただし、商工信組の皆さんと直接そういう話はしていないので、これから話し合いをし、検討していきたい。」ということであった。

斉藤(裕)委員

経営権譲渡の受け皿という問題と組合自体の経営の問題とは全く異質なものである。方法として直接の資金援助ができるかということ、経営健全化法などの制約がありできない。

今の市長の話の中で、特に新聞などでクローズアップされた出資者に対する融資については、専和は出資金が没収になっており、商工信組はこれから募る、これは同じように融資という話にはならないと思うがどうか。

商工課長

状況が違うというのは、言われるとおりだと思う。道に問い合わせたが、具体策についてはこれから検討するというので、何も決まっていないということであった。大阪あたりでそのようなことをやった経過があるようなので、調査し検討したい。

斉藤(裕)委員

私も道に問い合わせたが、気持ちを表しただけで、中身は融資を含めて決まっていないとのことだった。小樽の場合、市長答弁にもあったように融資は難しい、歩積み両建てと同じような仕組みが発生するのではないか。

中小企業センター所長

他の金融機関から融資を受けて、その資金が商工信組に入るのであれば問題ないが、仮に、商工信組から融資を受けた資金を出資金にするということになれば、議員が言われるような関係が出るかと思う。

斉藤(裕)委員

金融業界では、預金でさえ歩積み預金、両建て預金というのは自粛している。それを出資金でやるとなると、換金性の問題などで更に厳しいと思う。特に融資の際の金利負担をどうするかという問題が残り、仕組みとして不可能と思うがどうか。

中小企業センター所長

今すぐには判断できないので、検討したい。

斉藤(裕)委員

もしも融資をすとした場合、可能性としてあるのは出資額を上回る融資、例えば出資額が100万円としたら200万円までの融資という形をとらなければ、歩積み両建てと同じ強制預金の枠はずれないと考える。そうす

ると、出資金が融資に化けてしまい制度としては難しい。商工信組との協議の中で何らかの協力を求められたとしても、市長答弁にあったように、一時借入の部分、預貸率や協調倍率の部分による支援しかないと思うが、具体的に一時借入をどうすれば効果的と考えるか。

商工課長

自己資本比率を上げるのは、出資を中心としたことしかなく難しい。そうすると金融機関として、預金と貸出しのバランスをどう保っていくかが問われる。しかしながら、自己資本比率が低いなどという報道がなされると、風評的被害というか、預金を解約する人が出たり、集まりづらくなって預金が下がる。貸出しも下がればバランスがとれるが、そうはいかない。そこで市が一時借入金を入れるなり、別の資金をシフトして入れるなりすれば、一時的にでも効果があるのではないかと考えている。具体的には部内でも検討していないが、今後、議員が言われることや商工信組が何を望んでいるかも併せて検討していきたい。

斉藤(裕)委員

預貸率については、分子・分母とも増やさなければならないというのが今の状況である。そこで市が金融機関、都銀や信託などから何十億、何百億円と借入している一時借入金を商工信組にシフトする。さらに、現在は今日返して3日後にまた借りるというように非常に短期の借入となっているが、それを3日間借りておくということにすれば1分類の貸出しが増え、結果的に経営安定に寄与することができる。ただし、この方法をとると市では数十万円の利息分だけ損をすることになる。それについては経済部の景気対策の一環として、持ち出しとしても良いのではないかと考える。もう一つは、協調倍率の部分であり、大手と地元の間では既に格差をつけているが、これをさらに時限的に優遇することにより、貸出しの増加から客離れに歯止めをかける方法になると考えられる。この2点についてどうか。

経済部次長

いずれにしても預貸率の問題だと思う。御指摘の一時借入金のかたち、協調倍率の関係について、信組と協議しながら庁内も含めた中で検討したい。

中小企業センター所長

協調倍率については、これまでも配慮してきたが、指摘もあったので考えたい。

斉藤(裕)委員

マル特保証について

景気対策の一環として保証協会が、特別保証枠を持っている。いわゆるマル特保証というものだが、これには小樽市の斡旋書が必要であり、その窓口業務を中小企業センターが行っている。そこでは、経営が厳しくなったことに対する聞き取り調査が20～30分行われるが、却下された例はないと聞く。ところが、斡旋書をもらうのに2～3日待たされるということで、これは簡素効率的な事務とは言えない。すぐに見直してもらいたい。

中小企業センター所長

マル特保証については、確かに保証協会から示されている貸し渋りについて確認する9項目の中で、実態がどこにあったかを30分以内位の聞き取りをして認定の手続きに入る。安全のために2～3日の余裕はありますかという確認はしているが、翌日には渡せるよう努力をしている。仮に急ぐ方には当日のうちに部長まで持ち回り決裁で対応する場合もあり、今後も早急な処理をしていきたい。

斉藤(裕)委員

一生懸命やっていたいのは分かるが、持ち回り決裁するとき、分庁舎から本庁に30～40分かけて往復するとなれば、その間の業務が停滞するのではないか。他都市ではその場ではんを押しているところもあり、見直ししても支障はないものと思うが部長はどう考えるか。

経済部長

市の保証関係については、市長が保証するということになるので、その面では私も責任を負いたいし、内容にも目を通したい。今後は議員が言われるように、中小企業センターは離れているため所要時間の兼ね合いはあるが、困っている方の分は急いで出せるようにしたい。

齊藤(裕)委員

決裁の責任を負いたいという意気込みはわかるが、手元を回るペーパーは何かを感じて却下できるような資料ではないと思う。その辺は徐々に見直して欲しい。

大竹委員

石狩湾新港について

渡部委員から質問のあった部分で確認したい。「道が3港の意見を聞いて調整」の3港とはどこか。

(港)小田主幹

苫小牧・室蘭・小樽港である。

大竹委員

事務レベルで協議中とのことだが、国の港指定は目処としていつ頃か。

(港)小田主幹

現在、管理組合から道への要請については、事務レベル協議ということでもまだ要請とはなっておらず、道としては正式な要請を受けてから国へ要望するというので、日程については未定である。

大竹委員

目安として年度内か年度をまたぐのか。

(港)小田主幹

管理組合では、道へ年度内に要請すると聞いている。

大竹委員

その後早急に道から国へということか。

(港)小田主幹

その通りである。

大竹委員

港湾の整備について

港町埠頭については、平成12年度全面供用開始ということだが、この埠頭の用途別の活用内容と予想される機械設備についてはどうなっているか。

(港)工務課長

多目的埠頭として整備し、取扱貨物としては、製材・原木などの木材関係や飼料原料を予定している。また、必要な機械設備については、各関係業界と話し合いを進め、具体的話を聞きながら進めていきたい。

大竹委員

現在、飼料の関係は勝納埠頭で直接サイロに引っ張るかたちになっているが、ここでいう飼料原料とは何を考えているのか。

港政課長

飼料原料については、基本的には勝納埠頭で扱っているが、港町埠頭の既存の1号埠頭には大同倉庫が使っている部分があり、それを広げるということで考えている。

大竹委員

マイナス14mの岸壁ということで整備されたが、航路はマイナス13mであり、13mの暫定使用ということになっている。浚渫の見通しはどうなっているか。

(港)工務課長

浚渫した土砂の処分地を2期事業で考えており、利用促進が重要課題ととらえた上で、利用状況をみて2期工事への着手なり、マイナス14m浚渫工事を行いたい、今すぐに取りかかるのは難しい状況である。

大竹委員

1期事業後の推移で、必要がなければマイナス13mのままずっといくという答弁にとれてしまう。2期事業を早めるような形で埠頭の利用を促進させる努力をし、2期事業にかかっているかなければならないものと思うが、港湾計画における予定年度というものはないのか。

港湾部長

平成9年度に港湾計画を改訂し、17年度後半の目標という中で2期工事が位置付けられている。しかし、1期工事後の利用を見極めながら2期工事に進んでいくということで17年度後半の目標値にどこまで近付けるかを現時点でいうのは難しいが、できるだけ利用を図りながら2期に向かっていきたい。

大竹委員

17年度後半に向け2期工事も完了するよう努力するということと確認する。

小樽市の農業について

以前からいろいろ言ってきたが、1点目としてファーム・イン、これは農業体験・炭焼き体験等を取り入れた農村体験であり、1次産業の3次化ということで、国や道においても農業の経営安定に資するということで取り組んでいるが、本市は近郊型農業の立地条件からいうと非常にいいと思うが、この取り組みについてどう考えるか。2点目として廃棄物の関係、生ゴミ等を利用し堆肥生産に向けていくことは、安全な作物に対する消費者の要望を満足させ、さらに病気や害虫に強い農業基盤を作ることにつながると思うが、堆肥生産による農業基盤の改革についての取り組みをどう考えるか。3点目として従事者の高齢化と後継者不足により休耕地が増加しているが、反面、新しく農業をやりたいという都会人もいる。道では新規就農者に対する短期の農業大学を実施しており、国も奨励している。本市においても取り組んではどうか。4点目として農業生産法人の組織化について、以前小規模で行い失敗したケースがあったが、規模を大きくし、農業の協業体制も含めたこれからの新しい都市近郊型農業に取り組んでいくためには農政の指導が必要と思うがどうか。

農業委員会事務局長

1点目のファーム・インについて、昨年、大竹議員から御質問があり、秋頃、地元へ行き受入体制について伺ったが、残念ながら積極的に受け入れたいという希望はなかったが、道内では24カ所、管内でも黒松内、蘭越、赤井川で行っているので、農業者とともに視察を行い、認識を新たにしたいところであり、取り組みについて検討したい。2点目の生ゴミについては、新農業基本法の成立を待つまでもなく、リサイクルは必要と考えており、農協や普及センターとともにどういう形でできるのか協議したい。3点目の休耕地対策については、新規就農者対策として独自の行政措置を行っている市町村もあり、財政上難しい面はあるが、全国的にもいろいろな取り組みが行われているので、考えていきたい。ニューカントリー構想・事業については、勉強不足で存じ上げないが、近いうちに開発庁に向き調べたい。4点目の農業生産法人の組織化については、新農業基本法成立後に国の施策として展開していくという話があるので、制度内容やメリットを検討し、取り組んでいかなければならない問題としてとらえている。

大竹委員

ニューカントリー事業は平成4年から仁木町で行っており、すぐに小樽にあてはまらないかもしれないが、一部でも取り入れられないか検討してもらいたい。生産法人については、話し合いをしながら場をつくると解釈して良

いか。

農業委員会事務局長

いろいろな場面で、いろいろなアイデアを出しながら1歩でも半歩でもできることを考えていきたい。

大竹委員

「雪あかりの路」について

昨年度から実施し、全国的にも有名になったと思う。300万円の補正予算が組まれているが、実施時期の目処はどう考えているか。また、通年観光を考えると冬のイベントというのは必要な課題であり、それを含めて答弁せよ。

観光課長

日程としては、札幌雪まつり期間の前後にかぶせた2月11日から20日を予定している。通年型観光については、実行委員の中でも、小樽らしさを出し、近い将来には全国発信できるビッグイベントにしていきたいということで機運が高まってきているが、さらに地域、市民の輪が広がるまつりにするため300万円の予算をお願いしたところである。

成田委員

「スプラッシュ」について

主催はどこで、集客数はどれくらいあるのか。

観光課長

実行委員会形式で行っており、今年は運河公園で開催する予定である。また、集客数は15～20万人となっている。

成田委員

運河公園の夜間使用について、周辺には住宅街があるが町内会との話し合いはついているのか。

観光課長

市も支援する立場にあるが、実行委員会が主体となって各町会長など、しかるべき方々を各戸訪問し理解を得ているという状況である。

成田委員

運河公園遊具棟の時間の話があったがその辺も考慮し、運河北端部の活性化のためにも開催にあたっては地元配慮の上、良い計画を立ててもらいたいと要望する。

観光課長

北運河の活性化については、今回場所を移した趣旨であり、集客を考えたい。

成田委員

スプラッシュ開催中の遊具棟開館時間についてはどうか。

港政課長

期間中の開館について実行委員会からもお話があった。全市的なイベントということでは協力したいが、酒が入るといことで遊具棟の開放は考えていない。できるだけ公園の趣旨をそこなわない範囲でこういったイベントに開放していきたいと思っている。

大竹委員

8月4日に銅像の除幕式が予定されているが、調整はついているのか。

港政課長

実行委員会からお話があったとき最初に考えたのがこの除幕式の関係であったが、公園管理者としていくつかの

条件付けを行ってきた中で、胸像除幕式の工事の関係で胸像帰還実行委員会と打合せをしながら、支障がでないようにということで開催を了解した。

委員長

質疑終結。これより一括採決する。採決の結果、議案第17号及び第18号については原案可決と、所管事項の「経済の活性化」についての調査は閉会中も継続審査とすることに、いずれも全会一致で決定。

散会宣告。