

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(11.3定)			
日 時	平成11年 9月24日(金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時31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。署名員に斉藤(裕)・渡部両委員を指名。付託案件を一括議題とし、理事者の報告を受ける。

「平成11年度 石狩湾新港管理組合一般会計予算案について」

「平成12年度 石狩湾新港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2回定例会の報告について」

(港)小田主幹

(資料に基づき説明)

委員長

「築港臨海公園の全面供用開始について」

(港)工務課長

(資料に基づき説明)

委員長

陳情第17号について

(経)藤原主幹

陳情第17号「雇用の創出と失業者の生活保障を求める意見書提出方等について」の趣旨説明。

委員長

これより質疑に入る。

西脇委員

築港臨海公園について

時間制限をして日勤帯だけ利用できるようにしており、その目的はマイカルや築港駅利用者の無断駐車を排除するためようだが、これは本来の公園機能としてはふさわしくない。いつまで時間制限をするのか。また、冬季間はどのようにするのか。

(港)港政課長

開園は8月31日であったが、駐車場については春から相当数の車が駐車しており、全面オープン前に公園を利用しに来た方が駐車できないという苦情が寄せられていた経過がある。実態調査をしたところ、テナントの人や築港駅から札幌へ通勤する人が朝止めて夜帰ってくるまで止めっぱなしという状況があった。そこで、本来の公園利用者が使えないのはおかしいということで、開園に合わせて午前9時30分から午後5時30分という時間制限をした。このことによって終日駐車がなくなっており、本来の使われ方になってきていると認識している。また、夜間延長や冬季間の問題については、状況を見てもう少し時間をかけて検討したい。

西脇委員

資料の中にはポートシャトル便の待合所が載っていないが観光振興公社が作ったものだからか。

(港)工務課長

ポートシャトルの待合所については、観光振興公社で設置したものである。

西脇委員

土地使用料はどうなっているか。

(港)港政課長

観光振興公社に対しては、現在の経営状況からして免除としている。

西脇委員

正常化した方がいい。

石狩湾新港について

予算要求の関連で3つほど振興会、商工会議所から意見が付されているが、一つには港勢の伸びの状況を見て過大投資にならないようにすること。もう一つはサハリン石油などの事業を見込んで後方支援基地として小樽港と新港への誘致を図ること。もう一つは地元発注を強めなさいなどとなっている。地元発注については私も管理組合議会で度々取り上げてきたが、現在、発注率は管理組合自体が発注する事業費の5～6%くらいであり、6分の1負担しているのだからせめて18%くらいは地元発注にしてもいいのではないかとってきているが、この3点についてどういう見通しを持って臨むのか。

(港)小田主幹

石狩湾新港の概算予算に関連して両団体からの意見が4～5点ほど出ているが、まず石狩湾新港の整備、これは新港地域の発展を誘導する流通港湾として中長期的な展望と整備が必要ということと小樽港との機能分担、これらを両港が相互に補完しながら適切に機能を発揮することを基本方針として毎年概算要求や補正予算の機会を通じて事業の協議等を続けてきている。特に整備の必要性、緊急性については口が酸っぱくなるほど管理組合の方へ申し入れしている。地元企業への優先発注については、委員の御指摘のとおり6分の1の負担に見合うだけの発注がなされておらず、例年6%前後である。これについても機会あるごとに管理組合に要望し、少しでも金額、件数の増が図っていけないかという部分で要請をしている。また、国直轄事業関係の工事についても昨年度来、開発建設部への地元企業優先発注の要望書を提出してきている。

西脇委員

毎回、地元発注率を上げることについての意見を言っているというが、代わり映えがしないというのは、まだ頑張りが足りないということであるから頑張って欲しい。今回の補正は3億2,000万円余りで、これは東埠頭のマイナス10メートルパースの液状化対策ということだが、ここは本来、木材取扱い埠頭として一番先に供用開始されたところである。北洋材の取扱いは現在どうなっているのか。

(港)小田主幹

東埠頭における木材の取扱いについて、このマイナス10メートル岸壁については、平成8年に地震対策のための液状化の調査をしている。また、平成9年から工事にかかっており、昨年度、今年度と特に岸壁中心部の船が接岸するところに工事がかかってきており、今年度についてはまだ北洋材の実績はない。平成10年については1,020トン平成9年が4,324トンという取扱いになっている。

西脇委員

小樽港は南洋材、新港は北洋材という機能分担の区分がされているものだが、それが新港は使いにくいということで今もって小樽港に圧倒的な北洋材があがっている。したがって、今整備しているこのマイナス10メートル岸壁は木材埠頭としての利用はもうあきらめたということなのか。今後、どういう利用を考えているのか。

港湾部長

東埠頭は従前から木材を扱うということで昭和57年から供用開始している。現在、液状化対策で整備を進めているが、災害時に使える岸壁として木材ばかりではなく通常の一般貨物を含めた接岸ができる岸壁にすることで進めている。それから木材はあきらめたのかということについては、確かに小樽港と石狩湾新港では港湾計画上の住み分けがあるので、これからも商社というかユーザーというか、そういう方々の希望も取り入れながら新港の方でも扱っていくという考えでいる。

西脇委員

安全対策ということが唯一大義名分で事業の前倒しでまた3億円を注ぎ込む、結局国の景気対策の一環ということも意味している。こうした事業をやっても投資効果に比べて波及効果は少ない。それよりも福祉や教育に予算を回したらどうかということがずっとやりとりされてきている。こんなことに急いでお金を使う必要はない。もしや

るというのであれば、小樽の勝納埠頭のフェリー1バース分だけ安全対策をやっているが、お客さんの乗り降り、人の出入りする小樽港を優先すべきではないのか。

港湾部長

確かに小樽港も1バース既に完了している。新港についても景気低迷により若干貨物量が落ちてきているが、新港背後地の企業誘致も若干進んできているし、そういった企業の方々の希望も取り入れながら新港の整備を進めてきている。そんな中、東岸壁の必要性があるということで、新港も新港なりに企業からの要望というものを非常に受けており、そういったことから整備は進めていかなければならないと思っている。

西脇委員

港湾振興会や商工会議所から条件付きで同意するとの意見が出たが、市はこの要望事項が実現されるされないに関わらず同意するのか。

港湾部長

基本的には大きな柱として従前から議論されている機能分担を堅持して欲しいというのが一つと、経済情勢を見ながら整備を進めていくというのは当然の話だと認識している。

その辺は過大な投資にならないようなことを進めてもらうというのがある。また、それと共に地元発注の件についても機会あるごとに話をしているが、なお一層私どもも努力し、再度強力に要請していかなければならないと思っている。

西脇委員

平成17年目標の664万トンというのは過大だと言ってきた。事業を行う上では貨物が増えるということを前提にしなければならないというのは当然だが、この振興会の皆さんが言っていることの方がまともであり、こういう状況では同意すべきではないということを申し上げてこの点の質問を終わる。

青果物市場の相対取引の実態について

平成9年12月の議会で青果物市場の運営の正常化について我が党が取り上げ、理事者は「樽一に対して集荷努力をはじめとする経営全般について見直し改善を強く求めていく」と答弁しているが、依然として条例第27号で禁止している差別取扱が改善されていないという苦情があるがどうなっているのか。

公設青果卸売市場場長

現在の取引で予約、せりの状況を見ていると大口や小売りという形での差別はない。平成9年の3定・4定で色々な議論がなされ、開設者として卸会社と話をして、現在は一定の方向に成果が上がっており、差別的な取扱はないものと見ている。

西脇委員

提出のあった「予約相対取引承認要綱」は平成9年に作られたものか。

公設青果卸売市場場長

平成10年1月に改正したものである。

西脇委員

平成10年1月19日に改正され、これまで運営されてきているわけだが、この要領の集荷の2項の(1)「予約相対取引のため必要とする物品は、通常の市場取引に必要な数量と別に確保することとする」ということが守られていない。もう一つは、5の申請及び報告の「卸売業者は、予約相対取引をしようとする場合は当該取引に係る承認申請書に原則として契約書の写しを添付し、卸売をしようとする日の前日までに市長に提出し承認を受けなければならない。」また、「卸売を完了したときは、直ちに報告するものとする。」という取り決めがされているが守られているのか。

公設青果卸売市場場長

1点目の集荷が守られているかについては、青果物というのはその年の気候や採取するときの天候、さらにはせり当日の気候によって非常に大きな影響を受ける。会社としてもそれまでの実績や買受人からの要望などによって出荷要請をかけているが、雨が降ったりすれば、オーダーはかけたが十分に入っていないということもないわけではない。その場合に予約とせりの分が完全に確保できなければ、予約が優先されるということで、せり場が相対として影響を受けることはある。2点目として申請書は、予約分は前日昼頃までに提出されている。終わった後市長に報告となっているが、所定の様式は定めておらず、後日、日報の中にどういう形で予約、せりが処理されたということがわかるようになってきている。最初の方の契約書の写しが添付されているかということについては、添付されていない。ただし、現在、予約の様式を定めているがその中で相手方、数量については記載されてきているのである程度わかる形にはなっている。

西脇委員

公設市場の原則は、出荷されたものを樽一が受け、上場してせりが入札にかける。ところが今のやり方では樽一が予約相対に流すほうが多い場合がある。そういう状況を知るためには、毎月上場された数量はいくらで、予約相対取扱数量はいくらか、先取りされた分はどれくらいかについて把握していなければならないと思うがしているのか。

公設青果卸売市場場長

現状では数量、金額については把握していない。卸会社としては、新年度からそのような処理をすることについて検討しているということである。

西脇委員

これまで荷の注文にあたって正しい買い付けの処理がされていなかったり、仲卸が札幌に直接注文をして仕入れたり、札幌の仲卸業者がせり前に相対で品物を買ってしまうなどの条例違反が指摘され、一定程度これを改善しなければならないということで平成10年1月にこういう要領が作られたという経過があり、先ほどの答弁では27条に違反する事例はないとのことであったが、8月のある日に同一品目で予約相対取引が11箱でせりにかけられたのが2箱という話を聞いた。こういう事実があったのか。

公設青果卸売市場場長

特定の銘柄の部分としてはその数量はある。ただし、この日特定の産地、銘柄、品目ということに限れば御指摘のとおりだが、この他に複数の業者から入荷しているので全体量としては同等の品物はあったと考えている。

西脇委員

一部であっても仲買人や買受人から大きな不満や批判が出ている。聞くところによるとこのときの予約相対の価格が3,000円、せり値が4,000円ということだが、この点はどうか。

公設青果卸売市場場長

金額はそのとおりである。しかし、この日一つの業者だけではなく、複数の業者から入荷している。さらに生産地で作られる能力の関係もあり、集荷努力はしているが小樽だけの要望ばかりでなく道内各地からの要望もあるので、作っている能力を超えることもあると考えている。

西脇委員

出荷する方の事情もあるだろうが、樽一として予約相対に11箱が先取りされて正規のせりに2箱しか残らず、しかも先に買った方が安く買えるというのはどういうことか。

公設青果卸売市場場長

本来、せりと予約相対は別に走っているものであり、予約は特定の日に特定の銘柄が特定の数量必要ということで、契約した段階で価格が決まる。せり場の値段はその日の状況、例えば買受人の希望の多少、当日の天候によって変動する。したがって高い場合もあるし、安い場合もある。

西脇委員

力のあるものが相対取引で必要量を確保し、残りをせりにかける。品薄のため価格が高くなるのは当たり前ではないか。

公設青果卸売市場場長

予約に関して卸会社については、大きい業者、小さい業者で区別することはないと聞いている。必要な数量がある場合にはどうしても事前に予約が入ってくるとのことと、値段については予約が3,000円で、せりが4,000円だったが、最近出荷団体が合併等で大きくなっており、例えば同じ農協でも生産者によって変わるということもある。また、その日は極端に出荷量が少なかったとのことだが、特定農協等で判断すれば御指摘の部分もあるが、必要数量全体では他の出荷者の同等品目で間に合わなかったかと考えると市場としてはある程度の数量は上場されていたと考えている。

西脇委員

同じ農協の物でも生産者が違えば値段が違うのは当然である。今言っているのは同一の品物と限定しているのだから取り違えないでほしい。何故、卸業者と仲買人が一致団結して公設市場としての役割を果たせないのか。結局、基本線からはずれた運営をしているということと同時に樽一が必要な集荷力を発揮していないということに原因があるのではないか。このことについては9年4定で開設者である小樽市も反省している点である。しかし、問題の原因は他にもあるのではないか。例えば管理室には1箱3,000円という報告がされているが、実際に3,000円で取引されていたのかということは確認できるのか。

公設青果卸売市場場長

当日のせりには立ち会っているので、その瞬間にいくらで落ちたかということは確認しているが、1日分として上がってきた伝票がせり場で落とした値段であるかはチェックしていない。

西脇委員

せり場の値段ではなく、予約相対の値段である。

公設青果卸売市場場長

先日、抜き出して突合した部分では、予約の値段と伝票の値段は一致していた。

西脇委員

伝票の改ざんの有無も確認できる仕組みになっているのか。

公設青果卸売市場場長

上がってきた伝票は適正な書類と判断しているので、御指摘の部分までは確認していない。

西脇委員

この日の取引は3,000円ではなかったということが確認されているという話である。仲買人、買付人が4,000円でせり落とされた値段について、相対取引の本当の価格を知ったから問題が起きたのではないか。

公設青果卸売市場場長

全件ではないが抽出した範囲では適合していたので、あっていると思う。

西脇委員

青果市場の運営が本来の適切な運営にはなっていないということを考えてほしい。そういうことを正すために助役を派遣しているのではないのか。なおかつこうした事態が改善されなければ、今後の対策を新たに考えなければならないのではないか。

経済部長

平成9年に議会の質疑があり、青果物市場の運営については注意していかねばならないと考えている。そういう中で商工労働事務所の指導も受けたということも聞いており改めて従来の件と今後の運営について確認ながら

話をした。そこで予約相対の取引についても正しく行うようにということで、予約の申込の日にちを守ることや他の市場への品物の流用は適当でないということなどを指摘したところ、監視を続けながら適正な方向への努力をしていくということであった。我々としても仲卸の方々の声を聞いており、樽一の集荷の方法について産地の状況や農協の状況などの情報を仕入れながら、それを仲卸にも知らせていくやり方をした上で集荷の努力が必要だと言ってきている。その中で品物によっては天候に左右され、情報が少なくて集荷が間に合わないということもあり、御指摘のようなことがあったと思う。卸売会社としては予約相対があったとしてもせりにかける十分な集荷をしなければならないというのは原則であり、集荷の努力を続けるようにということで再三にわたり話はしているし、今後とも注意していきたい。

西脇委員

こういう要領を作って、こういうことで行こうということで仲卸人も買付人も一致してそれを卸売人が守れば問題は起きないはずだ。卸売市場業法第66条の道の立入検査が行われたと聞くが、どういう指導がなされたのか。

公設青果卸売市場場長

卸業法第66条によって北海道知事は立入検査ができることになっている。私どもの方には本年3月に道から立入検査があり、結果として事務処理は概ね適切に処理されているが、卸売会社に書類等を適正に提出させるよう指導があった。

西脇委員

樽一にはどういう指導があったのか。

公設青果卸売市場場長

道の指摘はそれぞれ開設者及び卸売業者に対して通知がなされたが、卸会社についての内容は把握していない。

西脇委員

それでは道の指導に基づく開設者としての指導ができないではないか。どうして聞けないのか。平野前助役はボランティアか有償か。

公設青果卸売市場場長

取締役については金額は確認していないが、報酬等を出ているものと聞いている。

西脇委員

樽一にどういう道の指導が入っているかがわからなければ、開設者として適切な指導ができないのではないか。

公設青果卸売市場場長

この点については道に電話照会したが、それぞれに通知したものであり明かせないということであったが、話として卸会社については何点か指摘があったとのことである。

西脇委員

道は仕組み上そうだろうが、何故、どういうものがいったのかと平野さんに聞かないのか。そういうところがこういう状況をいつまでも引っ張ってきている原因ではないのか。

経済部長

後志支庁長から市長へ指導のあった内容については卸会社に言っているので、それに相当する指摘はされているだろう。

西脇委員

樽一に道が指導した内容について指摘したのか。

経済部長

樽一に道が指導した内容については残念ながら市では掌握していないので、市の方にこういう指導があったということで樽一に申し入れた。

西脇委員

これからでも遅くはないので、樽一にこういった指導がなされたかを確認しておくべきではないか。というのは、何か事がなければ立入検査というのは行われぬ。これまでは昭和53年に一度あったきりで2度目と聞いているので、中身を議会に報告することを求めて質問を終わる。

経済部長

市長に通知されたものとほぼ同じ内容と思うが、確認してお知らせしたい。

渡部委員

石狩湾新港関係について

サハリンの後方支援については鳴り物入りで対応について協議がされてきたが、小樽として可能なのか。荷物はさっぱりいかないが逆に向こうから海洋汚染が届くというようなことを聞いているが、海洋汚染とのかかわりで小樽市に具体的な話があったのか。それから意見書の中で海岸道路の建設を早急にとということであるが、これも従前から議論されてきて今日に至っている。港湾部としてどう受け止めているのか。3点目は、石狩湾新港の建設、地元小樽の港湾建設にかかわる地元発注はどう推移してきているのか。これは何回もやりとりをしてきているが、パーセンテージとして伸びているのか。また、2つの団体から意見書が出ており、新年度予算に対して同意の方向であるということだが、母体負担についても従前からことある毎に言われてきた。その度の答弁は御承知のとおりだが、新年度予算の母体負担軽減についての対応についてはどのように考えているのか。最後に、石狩湾新港の「家畜伝染病予防法」に基づく港指定の要望が管理組合から上がり、小樽市、業界を含めて一定の条件付き同意ということで、特別委員会の協議事項を添付して提出したが、その後の動静はどうなっているか。

(港)小田主幹

海岸道路の早期建設については、現在、当面の対応として国道5号線の早期着工、早期整備ということで進めている。また、海岸道路については、道の重点施策あるいは苦東関連の道への要望の中で海岸道路の具体化促進ということで進めている。2点目の地元発注の関係は、管理者発注の分では、平成8年度で約6.37パーセントの2億1,600万円 件数として7件、平成9年度が約6.2パーセントの1億6,900万円件数7件、平成10年度は若干落ちて約5.32パーセントで金額が2億400万円、今年度はまだ3件しか発注されていないが約7.5パーセントで1,293万円を発注している。また、直轄事業としては、地元業者等の受注分として平成8年度は25.88パーセントで約14億4,300万円、平成9年度が27パーセントの10億3,800万円、平成10年度が16.6パーセントの9億2,000万円、今年度の8月末の状況で全体15件発注されているうち3件の10.6パーセントで7億5,000万円ほどということで把握している。母体負担軽減の関係は、先般、補正予算の協議の中で、母体負担が非常に増えてきている。これについて小樽市としては、単純に年平均4億円程度ということで考えているのでこれ以上の負担増にならないように、また、4億円を目安にして今後新年度予算を組んでもらうよう要望したところである。新港の動物検疫の港指定については、今年3月、管理組合へ同意回答する前に道の空港港湾課や農政部、経済部などの3部局へ小樽市の業界(冷凍事業協会、商工会議所、港湾振興会)の意見や議会審議等の意見を踏まえた形で管理組合へ回答していくということで道に要望書を提出した。その後、管理組合へ3月30日に回答している。その中で同様に小樽の経済的な面への影響、港湾振興会、冷凍事業協会あるいは商工会議所などの意見それから議会での審議の内容を説明した上でこういう条件付き回答になったということで説明し、管理組合としては「趣旨について十分尊重する」という回答を得ている。その後、5月に道の空港港湾課が各既存指定港の意見を聴取するというので、小樽港、室蘭港、苫小牧港の意見を聴取した後、管理組合と道の農政部酪農畜産課で道が受ける要望文書の整理をしている。現在、私どもが承知しているのは9月17日に道の方へ要望書が出されるということで、内容については細かい部分は確認中であるが、昨年7月に本市に照会があ

った段階では「家畜伝染病予防法」に基づく港指定ということだけであったが、今回の要望書では括弧書きで肉等ということに要請している。また、理由書の中でコンテナの輸送希望が多いということでの理由も付け加えられている。

企業立地・貿易推進室主幹

サハリン開発の小樽への効果と環境汚染対策については、当初、後方支援基地という言葉がはやり、函館、小樽、稚内、石狩湾新港など港湾を持っているほとんどが手を上げたが、まだ大きな成果には結び付いていないというのが現状である。サハリン1、サハリン2というのが実施段階に入っており、経済効果に大きな期待がかかったが、実際に掘削を行っているのがアメリカのメジャーが中心になっており、関連する資材等についてもアメリカからの発注で日本企業の参入が難しいという状況である。ロシア企業との合弁が参入の条件になっており、進んでいないため貨物が非常に少ない。小樽商科大学、小樽商工会議所、市で「サハリン研究会」を作っており、ここでも今、直接小樽の地元企業がこのプロジェクトに参入するのは難しく、プロジェクトが順調に動き出して、サハリンにいろんなお金が落ちて、順調にいけば1年間に750億円程度の資金が毎年入るといわれている。それによってサハリンの経済がレベルアップしたときにビジネスチャンスが生まれてくるということを想定している。そのためもう少し時間がかかると思われる。海洋汚染については、当初からオホーツク海側の紋別、稚内、網走などでは経済効果より海洋汚染への不安ということを論点として進めているが、オホーツク海側の汚染ということで小樽にはこのことの特段の話はきていない。

渡部委員

今まで長い時間そして何回も議論を進めてきた事項については、積極的に対応を図って欲しいということが一つと、もう一つは港湾の規制緩和でこれから大きな変化に入っていくと同時に貨物そのものの物流の変化も出てきている。先般お話ししたが、小樽港は昔からの港湾取扱いということで何点かの指定貨物あるいは指定港というものがあるが、そういった面は逆に守っていかなければならないということになる。動物検疫でも条件を付して認めていかざるを得なかった。しかし、その範疇での取扱いということが大事であり、別の波及性が出るようなことがあってはならない。それだけ厳しい港湾情勢にあるのでその点も十分踏まえてこれからの運動なり折衝を進めてもらいたいと思う。

港湾部長

今、御指摘のあった過去にいろいろ議論されてきた中で、時間をかけてやってきた。そういうことに対してきちっとした整理をして対応して欲しいということについては、まさしくその通りだと思う。例えば一つの例をとれば母体負担の話もそうだし、動検の話もそうだが、特に母体負担の話については、従前から管理組合へ話をしている。先の2定の中でも委員からそういう御指摘を受け、私どもとしても管理組合と議論をしたが、その中では一定の方向というか、確かに管理組合としても厳しい財政事情にある現状を認識しているので、管理組合自体としてもそうであるし、道にも話をしていきたいという回答をもらっている。それと共に動物検疫の話は、1定で本市の意見なり議会の議決なりを経て道へ話をしている。もちろんこの中では、一定の制限をかけた条件付きで要望している。今、管理組合から道へ要請している中身をきちっとチェックしながら見ていきたい。お願いしている内容が全て守られているかという議論はあるかもしれないが、私どもとしては少なくとも要望書ではコンテナの肉ということで制限をかけているので、その辺を含めた中で管理組合にも話をしているので、これからもそういう方向で管理組合に話をしていきたいと思っている。

渡部委員

港湾の規制緩和について

ほぼ最後の規制緩和ということで、運輸審議会において議論が進められ答申が運輸大臣に提出されたが、港湾部としてはどう認識しているか。

港湾部次長

政府の方針として規制緩和が進められているが、港湾管理者の立場としては、一つには国際競争の中における我が国そして北海道の小樽港はどうかということ、東アジアが勢いを伸ばしている中で港湾の機能をより高めていかなければならないということを認識しており、現に海外からの船舶が非常に増えており、小樽港の機能を高めていかなければならないと考えている。もう一つは、この規制緩和が小樽港にどのような影響があるか、地場企業として港湾運送事業者が9社あり、これら企業への影響がどうかなどについて北海道運輸局に確認し勉強していかねばならないと考えており、重要な事柄であると認識している。

渡部委員

6月10日に答申が出て、現在、港湾運送事業法を改正すべく準備が行われている。年が明けて直近の通常国会にかけられて、できるものなら2000年から実施したいということで、大枠では新しい規制緩和については9港（京浜となると11港）を対象に参入は免許制から許可制、港湾運送料金が認可料金から届出制料金というのが入り口の大きな問題で、それ以外の港は当分の間そのままにしておくということだが、日本の港はひとつであるから、例えば東京港で1トン100円のを扱うとき、今までは認可料金であるから100円のは100円で扱いなさいということだったが、今後はしぼりはあるが自由競争となり、東京で100円のところ北海道は80円などとなる。法律で守られてはいても実際の運用としては大きな変化が出てくるのではないかと。現状、地方港への影響をどのように捉えているか。

港湾部次長

先行して9大港の規制撤廃という話があるが、運輸局や業者との話の中では現実問題そういった形の話はまだまだ中身が見えない状態であるが、委員が言われる問題が出てくるかと思っており、港湾管理者としてはもとより地場企業への影響についても大事なことであり、情報を得て勉強していきたいと考えている。

渡部委員

国の審議との係わりからすれば地方自治体あるいは港湾管理者としてということ、1クッション、2クッションにおいて受け止めているかもしれないが、現実問題として規制緩和が行われる前に体制をとっておかなければ生き残っていくことはできない。当面9港とはいっても、もう既にダンピングなども始まってきている。それが表向きに行われた場合の小樽港と苫小牧港が受ける影響を比較すると、苫小牧は元請け業者が一環体制でやっているからダンピングにある程度耐えられる仕組みになっているが、小樽は船内、沿岸、倉庫、輸送とそれぞれになっているため100円のは100円でなければ持ちこたえられない。港湾機能を見据え、どうやって地元業者を守り、船舶を誘致するかについて対策を講じていくことが大事であり、これから運輸局、関係業者、労働者、組合が港湾の秩序を維持していく協議会を設置しながら自由競争に対応していくための体制を作っていきたいと考えているので港湾部も中に入って指導していただきたいと思うがどうか。また、港湾法の一部改正がなされた部分で不平等取扱の禁止について港湾部ではどう受け止めているか。

(港)港政課長

後段の港湾法の一部改正については、第47条不平等取扱の禁止の関係で改正前では「命ずることができる」となっていた部分が、改正後では「求めることができる」となりさらに第2項が付加され「求めには応じなければならない」ということで言葉では義務規定になっている。これには港湾管理者の選択の余地が狭められたのではないかとこの意見もあるが、まだ政令が出ていないことと周辺事態安全確保法にも納得できない部分があり国に照会中のため、国からの見解を得たのちに問題が出るか研究したい。

港湾部次長

前段の部分の体制づくりについては、港湾の関係者としては許認可権は北海道運輸局、地場の港湾運送事業者とそこに働く港湾労働者の方々、そして小樽港を運営する立場として港湾管理者の我々がいるが、確かにこれからは

市場原理がより一層強まり、物流の効率化ということではコストの問題が一番大きく、荷主サイドの要求も強いので価格競争という部分はいやが応でも対策として取り組まなければならないと考えており、関係者・関係団体とともに規制緩和に関する今後の勉強をしていかなければならないと考えている。

休憩 午後2時34分

再開 午後2時50分

秋山委員

築港臨海公園について

1点目として、現時点での利用状況及び市民、観光客の反応はどうか。2点目、清掃・維持管理はどうなっているか。3点目、交通量のある4車線道路に隣接しており、歩道橋は設置されているが道路を横断している姿が散見され危険との声があるがどうか。

(港)港政課長

1点目については、まだオープンから1カ月足らずであり、正確な反応とまではいかないが、大型複合施設が背後にあり市民や観光客が多く来ている中、海のすぐそばでマリナーという借景的なものがあり、解放感がある公園との一定の評価を得ているようだが、1カ月程度のため強い感触とまではいっていない。2点目の清掃・維持管理については、毎週3回シルバー人材センターに委託し清掃業務を行っており、集めたごみは業者に収集を依頼している。今後、知名度が高まり訪れる人が増えた場合は、回数の増などを改めて検討したい。3点目の縦貫線の横断については、確かにパトロールの中でそういった事例を見ており、危険との認識を持っている。原因としては公園の入り口と歩道橋が離れているためかと思うが、交通量の多い道路のため横断歩道をつけるのが交通の流れの面から適切なのかどうかという部分もあり、当面の策として歩道橋の利用を呼びかける立て看板の設置などの対策を当委員会終了後直ちにとりたいと考えている。

秋山委員

現在工事中の散策路については、本年度200mの工事を行っており平成12年度中に完成することだが、この事業の見通しと完成後のイメージはどうなっているか。

(港)工務課長

築港臨海公園に接続する散策路については、平成10年度から工事に着手しており、平成12年度完成予定で裕次郎記念館までの全長400mとなるが、幅員が5mであり縦貫線の歩道幅員と合わせて約8mの歩道ができることとなる。

秋山委員

石畳風のイメージで作られているようだが、歩いてみて引っ掛かる部分があったので改善されたい。

(港)工務課長

平板ブロックを貼り付けて整備しているため、目地が下がっている部分や表面の石がザラザラしている部分があり、状況を見ながら平坦化していきたい。

秋山委員

ポートシャトルについて

今年の4月から運行されているポートシャトルの運行状況と利用者の反応はどうか。

観光課長

4月3日から航路を築港臨海公園へ変更したが、4月から8月末までの状況を昨年と比較すると利用者が4,800人から17,000人と3.7倍の増であり、回遊性に貢献し好調に推移している。また、利用者の反応は発着所の待合が好評であり、海からの観光としても好評を博している。

秋山委員

小樽のまちというと「海」、「港」そして「運河」のイメージかと思うが、観光客から好評という部分は実際に乗ってみて感じた。しかし、第3埠頭の乗り場については小樽のいいイメージのためにもう工夫した方がいいのではないかと。

観光課長

公社内部でも現在、再建に向け経営努力をしている中で、船の問題、発着所の問題など諸々の課題が役員会で検討されているが、どのような経営努力ができるかも含め、私どもからもしっかり話をしたい。

秋山委員

マイカルから第3埠頭へ来られたお客さんを運河周辺だけではなく中心街へはどのように誘導するのか。

観光課長

回遊策については、市としてもあらゆるお客さまに市内への誘導策を図っているが、そういった中で誘導サインやパンフ・ちらしの関係、船から市内への誘導についても観光公社と一体となった形で積極的にお客さまに伝わるようにしている。さらに誘致協の中でも小樽ならではのパンフ・ちらしを作っており、もう少し時間をいただきたい。

秋山委員

観光客に対してあまりいいイメージを持っていない一部の市民もいるので、市内へのPRも必要ではないか。また、観光客は増えているのに商店街は何故早く閉まるのかという声もあるがどうか。

観光課長

観光に直接携わる方々については相当意識が高まってきているのは確かであるが、商店街の方々、一般の市民の方々に気持ちで温かく迎えるという「おもてなしの心」を啓蒙していかなければならないと思っており、市の広報紙や回覧板などを通じて啓発し、さらに多くの方々の理解を得ていきたい。

商工課長

商店街の夜の営業については、観光客をターゲットとした戦略をそれぞれの商店が持つべきであり、折に触れそういう話はしている。また、助成事業の中にも夜の賑いというのがあり、意識を持って進めてもらうように努力したい。

秋山委員

イカ電ネット・ポイントカード事業について

イカ電ネット事業については、平成10年度に300万円の助成がついて250台ほどのFAXをリースし、620万円程度の売上につながったと聞くと、助成金300万円の使途はどうなっているのか。

(経)小鷹主幹

運営費全般に使われているので、個別にはわからない。

秋山委員

11年度の予算はどうか。

(経)小鷹主幹

2定で200万円の予算付がなされた。

秋山委員

FAXは利用者にリースで貸し出しているということだったが、リース料はどうなっているか。

中小企業センター所長

通産省のモデル事業の指定ということで2,000万円の補助を受け、その2,000万円の導入にあたって国から3~5年のリース機器の取得が指導された。当時は商工会議所が事業主体として実施したが、そのとき手宮地区の店主の方々と組合を設立して事業を行うことになり、その中でFAXの原価を3年間のリースとして割返し

月額700円でちょうど見合う額となるので、3年間経つと利用者の物になるということとした。

秋山委員

この事業の今後の見通しはどうか。

(経)小鷹主幹

国の商店街活性化モデル事業となっており、期間が3年間となっている関係上3年間でなんらかの見直しなり見極めを行わなければならない、当初の事業主体であった商工会議所と手宮商店街と良く話し合っ決めていきたい。

秋山委員

ポイントカード事業については、平成10年度に補助金3,000万円がついたが、平成11年度はどうか。

(経)小鷹主幹

平成11年度については特に補助金や助成金はない。

秋山委員

補助金がつかなくなった今後の見通しはどうか。

(経)小鷹主幹

10年度の状況では約2,880万点ということで金額として29億円近い売上があり目標としていた30億円をほぼ達成したと聞いているし、11年度については、若干売上が落ちているが安定していると聞いているので、今後のなりゆきを見て判断していきたい。

秋山委員

イカ電ネット事業もポイントカード事業も今後のことはまだわからないが、市として商店街の活性化ということで補助や助成ということで支援してきたものが、補助金が切れた時点でいつのまにか消えていくことのないよう市も努力していく姿勢が大事だと思うがどうか。

(経)小鷹主幹

ポイントカードは大型店対策として既存の商店街における最も有効なものとして始めたという認識が商店街にも私どもにもあり、お客さまの困り込み、固定化の効果が大きいということで、このカードを軸にしていろいろな施策、イベントを催し、全市的に認知され、使うことによって得をするという認識を持ってもらうような活動をしてもらいたいと常々言ってきており、私どもも誘導できればしたいと考えている。

秋山委員

ポイントカードを使うことによって地元の商店の役に立ちたいと思って使っていたものが、いつの間にか何にもならないということのないように自助努力をするよう指導すべきと思う。

秋山委員

地域振興券について

9月19日で終了し、対象者42,000人、総額8億4,000万円という事業であったが、経費を含めた最終結果はどうか。

商工課長

券そのものの交付は8億4,000万円です。98.8%の交付率となっています。印刷などの経費としては8,000万円程度の予算であったが、実態としては4,500万円程度であった。

秋山委員

最終的にいくらの効果があったのか。

商工課長

12月末まで換金できるので最終ではないが、現在、7億7,800万円が換金されている。

秋山委員

色々な声が聞かれたが、最終的には市として効果があったと捉えているか。

商工課長

新聞報道などでも色々な声があるが、経済企画庁の調査によれば振興券がなければ購入しなかったという部分が18%あり、購入のきっかけになったという部分が14%で合わせて32%にのぼり、そういった効果により個人消費を若干押し上げたと認識している。

斉藤(裕)委員

観光行政について

観光の関係で小樽市の予算付けといえ、例えば朝里ダム周辺事業として朝里川温泉地区又は旭展望台に資金投資を行ってきたが、投資をするところが観光地とイコールではなく、整備が実ってこなかったのではないかと。つまり費用対効果が乏しいのではないかとと思うが、市としては観光産業に対する投資と効果をどう考えているのか。

観光課長

朝里川温泉郷について言えば、温泉があり昔から保養地でもあったが周辺整備や道路整備と新たな泉源をボーリングしてきており、それに伴い新しいホテルなど宿泊施設も連檐し宿泊客も増えたので非常に効果があったものと考えている。

斉藤(裕)委員

朝里川温泉地区に投資した金額は、泉源の話は別だがダム本体以外で観光を目的としたものはそう多くない。鳴り物入りで行った湯鹿里荘についても芽が出なかったし、あの地区の底上げがなされたというが、それは民間の投資によるものであると言わざるを得ない。観光地づくりというのは、よほどのことをやらなければうまくいかない。各地のテーマパークがことごとく失敗したのはその結果だと思う。観光課としてはこれ以上の投資は財政上難しい状況にあるので、どう効果があるかということを考えていくべきと思うがどうか。

観光課長

市が直接投資という部分もあるが、調整役としての働きかけも行政の努めと考えており、観光地づくりはまちづくりの問題が出てくるので、ハード面の部分もあるソフト面から重視しなければならないものもある。話し合いの中で地域の考え方や機運の盛り上がりというものがあるので、それがまちづくりにつながれば結構なことと考えている。

斉藤(裕)委員

今の答弁の中にソフト、ハードという部分があったが、私もそう思う。新市長の答弁を聞いていても新たな投資は財政的に厳しいということで、ハード事業は実質的に無理だと思う。それならば、経済部としてやっていただきたいことはソフトの部分である。特にPRに力を入れることに目を向けることをお願いしたい。サンプリングの話については、今までもいろいろあったが、マイカル効果を測るサンプリングはどのようにしたのか。

観光課長

入り込みのカウンターの関係では、マイカルがオープンした3月の21日間はマイカル目当てで来られた方がほとんどであったので概ねカウントしたが、4月から9月までの上半期の算出に当たっては、従来の手法をそのまま踏襲するのは難しく、アクセス方法による市外率のカウントや回遊による他のエリアとの重複率を算出するなどいろいろな観点から一本の数字を出している。

斉藤(裕)委員

重複率の最高数値はどれくらいか。

観光課長

マイカルのエリアでは、具体的に裕次郎記念館やマリナーなどを指すので重複率は高くなり95%ぐらい、市内

の方になると50%ぐらいと落ちる。それぞれのエリアで波がある。

斉藤(裕)委員

95%ということは、あのエリアの中でほとんどの人がいくつかの施設を回るということか。そうすれば回遊性が乏しいという数字になるのではないか。

観光課長

築港エリアだけを見れば95%ぐらいだが、例えば中心部の方にくれば50%ぐらいに落ちる。ですから例えば私がマイカルへ行き、その後堺町通りへ行ったとすれば単純に2分の1の50%になるということである。

斉藤(裕)委員

後で勉強のため生数字を見せてもらいたい。

地場企業の年末対策について

昨年から今年にかけて大企業が損金処理の大償却をしたり、金融機関も再編成がなされている。何が起きるかわからない状況の中、市内の事業者が一人で考えていてもいい知恵が浮かばないという状況が増えるのではないか、今までの市の体制としては総務で法律相談を行っているが、年末の法律相談は特に緊急性を要するので、すぐに弁護士などと関係がとれる体制を中小企業センターなどが窓口になり作っておくべきではないか。

中小企業センター所長

資金需要が増える年末の資金は大事なことだと思っている。拓銀の経営破綻時には札幌の政府系金融機関の方に来ていただき、保証協会、商工会議所と合同で窓口を開いてその場で融資まで結び付けようという体制を整えたが、残念ながら時間的にPRが十分ではなく、利用がゼロであった。また、昨年は資金相談を行ったが、予算的には100件分のところ5件に留まった。法律的な部分の相談については、弁護士の関係で可能かどうか検討したい。

斉藤(裕)委員

金融破綻から数年経って大手金融機関が再編されるなどということは、経験したことがないことであり、よく持ちこたえていると思う。しかし、もうそろそろ限界という声を耳にし、個々に話を聞くと助けようがない状況となっている。そういう場合にいかに被害を最小限にして整理するかという問題が出てくるので、中小企業センターの機能の中に法的な整理の部分で的確なアドバイスをできるような体制を作れないか内部で検討しておいて欲しい。

PFIの窓口について

PFIの実施に当たっては子会社のような形で事業所が作られるが、新規事業所の設立または企業誘致という観点から経済部が窓口となって、具体化した段階で原課を交えていくというスタイルで行ってはどうか。

経済部長

PFIにはそれぞれ目的や趣旨があり、ノウハウを持った民間活力の導入という面から考えると、どういった事業展開を目指していくかなどについては担当所管が全面に出てやるべきことと考える。

斉藤(裕)委員

導入は複雑に経済行為とからんでおり、例えば、建設省関係のPFI導入を市が企画する場合の積算根拠は道の単価との比較となるが、それではあまり効果がない。経済部は他の民間事業所の総事業費を参考にでき、スタートのもと数字が違ってくるので、より効果的な導入ができると考えるので検討してもらいたい。

経済部長

経済部としてもどういう形をとっていけるか、それをきっかけとして窓口としてやっていけるか、研究したい。

成田委員

妙見市場について

建物は市所有とのことだが、営業店舗36店、空き店舗20店となっており大変厳しい状況にある。この点につ

いて市はどのように受け止めているか。

中小企業センター所長

組合事務所を通じて聞いている数字では営業店舗40店、空きコマは19ということであるが、他の市場と比べて空き店舗が多いというのは認識している。経営者のうち60歳以上の割合が70%を超えており、高齢のため退店するウェイトが高い。また、南樽市場が新しくできるので移るといふ部分もある。昭和37年の河川氾濫後の臨時的施設の宿命という要素もあるかと思うが、仕方がないとは考えていないので、商業者と相談しながら配慮していきたい。

成田委員

毎年補修しているようだが、どのような内容か。

中小企業センター所長

主に修理といいながらも集客効果を高めるためにシャッターをカラフルなものに替えたり、冬に吹雪くと雪が入ってきていたので出入口を直してきた。昭和63年から100万円以上で多いときは300万円を超える修理費をかけながらやってきている。

成田委員

協同組合から市に対する要望事項はあるか。

中小企業センター所長

新年度予算に向けて、こういった修繕や改善が必要な市場の方々と話をしているが、空きコマが多いので休憩所的なものとしてはどうかなどの提言をしたりしている。

成田委員

現代は車社会であり、妙見市場としても駐車場の確保が課題の一つではないかと思う。

そこでA、B、C3棟あるうちの1棟を駐車場にできないのか。

中小企業センター所長

そういう風にできればと市場の人とも話をしている。しかし、妙見市場は臨時的に設けた河川上の建物のため、仮に3棟を2棟にして駐車場のためにまた蓋をかけるというのは中々難しく、北門商店街の裏に民地で空いているところがあり、妙見市場と北門商店街で話し合い、商業振興のための駐車スペースの確保をしてはどうかと持ちかけているが今のところ進展はない。

成田委員

産業会館・商工会館について

産業会館の利用状況と店舗数、入店者の要望事項はどうなっているか。

商工課長

協同組合名店街を構成する店舗が9店ほど入っており、2コマが空いている。人通りは多くなく、各店とも売上は好調ではないと聞いている。また、産業会館ということで2階にある大ホール、小ホールの使用については例年並に推移しており、貸し事務所が3つあるが、一つが空いている。

成田委員

空き店舗、空き事務所があるということを市内にPRしているのか。

商工課長

いろんな場面で声をかけており、特に1階部分については、協同組合を作っているのでバランスのとれた業種を入れる必要があり、一つには介護用品関係の店が入ると聞いている。先ほどの入っている方からの要望事項については、月1回程度それぞれの方と話し合いをしており、建物に入って来る人が減っているため、今後どうするかということが最大のテーマであり悩みであると聞いている。

成田委員

駐車場がないがどこを利用すればいいのか。

商工課長

都通り等へ来られた方が近所の駐車場に止めて寄っているようだが、話に聞くとお客さんは高齢者の方が多く、若い人はなかなか行かないとのことである。駐車場があれば効果があると思うが難しい状況である。

成田委員

商工会館の利用状況、建物経過年数、地域の利用度などはどうなっているか。

商工課長

昭和36年に建築された建物であり、相当老朽化が進んでおり、ここ2～3年来南小樽地区の活性化ということで議論がされてきている。利用状況は年間100件程度の利用があり、約500万円の使用料を収入している。事務所については、繊維工業会に貸している。管理運営は商工会館運営協力会をお願いしているが、窓の傷みやボイラーが古いなど老朽化と1階に飲食店が入っていたが休んでおり、厳しい状況である。

成田委員

今後の見通しはどうか。

商工課長

一口では難しいが、耐久年数的にはそろそろ限界にきており、出発時点での繊維の方々との話し合いが残っており、そう遠くない時期には一定の判断が必要と考えている。

成田委員

堺町通りの物販台について

堺町通りの歩道の点字ブロック上に物販台が並んでいる状況について、行政の指導を求める要望が強いがどうか。

観光課長

直接的には道路占用の問題であるが、土木部と一緒にあるいは個別にチェックして歩いているが、注意したときは引っ込めるがいなくなると出すなどいたちごっこになっているので、逐次注意を促していきたい。

大竹委員

妙見市場について

成田委員の質問に付け加えて、妙見市場は黒字であるから、市は大家としてたな子の商売がうまくいくよう工夫できるのではないかと思うがどうか。

中小企業センター所長

家賃対修繕費の話かと思うが、於古発店舗だけの企業会計とは違うので収入と支出の差が使えるとはならないが、センターとしては事業者と話し合いをして年次的に要望を聞いているので新年度について何かあれば聞いていきたい。

大竹委員

農業関係について

最近の農業関係の取り組みは進んでいると評価するが、研修をしながら小樽の農業を探るという活動の具体的な取り組みはどうなっているか。

(経)副参事

前回の2定で提言を受けたが、忍路などへ行き色々な方からお話を聞き、その中で視察研修を春、秋の2回ぐらいしたいということで、10月中頃に江別、長沼方面の直売所の関係と生ごみの堆肥化の関係でサッポロさとらんどの中にある札幌市の施設を見たいという声があったので見学していきたい。また、ファーム・インの関係について

は来年以降視察したい。

大竹委員

農業は実を収穫するものであり、視察も実のあるものにしてもらいたい。

交通ネットワーク構想について

港町埠頭の利用促進の関係で多目的埠頭ということだが、どういう形で活かしていくかが大事であり、ポートセールスをするにも埠頭の機能がどうかあるいは他港からみて使いやすい、効率的ということが重要になってくる。また、平成7年に交通ネットワーク構想が出されたが交通ネットワークは非常に大事であり、これからの取り組みについて機械も含めてどう考えているのか。

港湾部長

港町埠頭の利用は港湾計画上は大型船を視野に入れながら製材、水産資源、穀物などを位置付けている。平成12年の供用開始に向け業界と共に貨物の誘致に向けてプロジェクトを作ったりしながらポートセールスをしているが、新たな貨物がなかなか見いだせない中、既存の埠頭で扱っている鉄鋼や棒材などをシフトしながら、より一層ポートセールスに努めたい。また、交通ネットワークについては、平成7年に調査をしており、その中に市内を含めたネットワークが謳われている。しかし、これはあくまでも将来の長期構想の中で必要ということで、縦貫線の状況を見ながら将来に向かって検討したい。

大竹委員

内陸に向けての貨物の出入りは非常に大事であり、使い勝手が悪ければ小樽港の利用にも影響する。構想を再度盛り上げて小樽港にどのようなネットワークが必要かについて取り組んでもらいたい。

港湾部長

小樽の場合、港の背後地にすぐ市街地があるということで交通ネットワークが機能を果たすところがない部分があるが、縦貫線を幹線にしてそれに付随する市内の交通ネットワークを将来に向けて取り組んでいかなければならないという認識は持っている。

大竹委員

港湾部だけではできないので、建築都市部と一緒に進めてもらいたい。

港湾部長

都市計画道路を含めた道路網という議論があるので、建築都市部と話し合いたい。

大竹委員

交通記念館について

交通記念館については博物館的要素を持っているが、幼稚園、小学校、中学校の子供たちが何人入っても費用が変わらない。年に1回でも無料で入れるような優待をすれば入場につながり、市民の理解につながると考えるがどうか。

観光課長

交通記念館側も一定の努力をしてきたと思うが、もう少し状況を館側から聞きながら教育委員会に限らず私どもも取り組みたい。

大竹委員

最初道立が市の3セクになったものだが、そういう面から考えると市民に還元ということと同時に、それを起爆材に集客に結びつけるというのも一つの手法ではないか。

委員長

質疑終結。

休憩 午後4時25分

再開 午後4時30分

委員長

討論に入る。

西脇委員

陳情第17号は採択を主張する。政府と大企業によるリストラを規制して雇用を確保して欲しいということ。30人学級や介護保険制度の導入に向けた基盤整備の分野で雇用を拡大して欲しいということ。さらには、緊急地域特別交付金の活用を十分して欲しいということなので、時宜にかなった願意が妥当なものであると考える。

委員長

これより採決する。陳情第17号については賛成多数により継続と決定。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全会一致で決定。

散会宣告。