

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 （14年4定）			
日 時	平成14年12月16日（月）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時16分
場 所	消防第2・第3会議室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	小林委員長、大竹副委員長、大畠・次木・渡部・西脇・岡本・秋山 各委員		
説 明 員	経済・港湾両部長、農業委員会事務局長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p style="margin-left: 40px;">委員 長</p> <p style="margin-left: 40px;">署 名 員</p> <p style="margin-left: 40px;">署 名 員</p> <p style="text-align: right; margin-right: 40px;">書 記</p>			

～ 会議の概要～

委員長

ただいまより、会議を開きます。

本日の会議録署名員に渡部委員、西脇委員をご指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、理事者より報告の申出がありますので、これを許します。

平成14年度企業立地状況について。

(経済)産業振興課長

平成14年度の企業立地状況につきまして、平成14年11月末までの実績状況をご報告申し上げます。

資料1をごらんいただきたいと思います。

最初に、新規立地企業でございますが、銭函3丁目地域において、鉄鋼事業の株式会社シバタ鐵工業ほか2社が、また、勝納ふ頭においては、医薬品卸売業の株式会社ほくやくが立地し、合わせて4社が新たに立地決定いたしました。

次に、平成14年度に入りまして操業を開始した企業でございますが、銭函3丁目地域において、かずのこ、コーゲン製造の井原水産株式会社ほか3社が、また、石狩湾新港小樽市域においては、冷凍食品物流の日本デリカ運輸株式会社ほか1社が操業を始め、合わせて6社が操業を開始いたしました。

この結果、銭函工業団地並びに石狩湾新港小樽市域の立地状況につきましては、平成14年11月末現在、銭函工業団地では、合計118社の立地があり、分譲面積は63.6ヘクタール、分譲率は84%となっており、これらの立地企業

118社のうち99社が既に操業を行っております。一方、石狩湾新港小樽市域につきましては、67社の立地があり、分譲面積は104ヘクタール、分譲率は44%となっており、立地企業67社のうち34社が既に操業を開始しております。

石狩湾新港地域全体の立地状況につきましては、立地企業数が719社、分譲面積は738.7ヘクタールで、分譲率は61.2%となっており、立地企業719社のうち559社が操業を行っております。

企業立地を取り巻く環境は依然として厳しい状況が続いておりますが、引き続き必要な情報収集に努め、さらに多くの企業の立地が図られるよう努力してまいりたいと考えております。

以上でございます。

委員長

続きまして、平成15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。

(港湾)港湾振興室小林主幹

平成15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ご報告いたします。

このことにつきましては、第2回定例会の経済常任委員会において事前協議のあった旨を報告し、第3回定例会の本委員会において経過報告をさせていただきました。

この案につきましては、小樽港湾振興会及び小樽商工会議所に意見を求めていたところではありますが、新規事業である西地区荷さばき地における荷役機械整備に向けた調査、設計につきまして、振興会からは、基本的に合意するが、利用する企業の動向や事業の成算性を見極める必要がある、また、商工会議所からは、利用計画が明らかにされていないとの意見が寄せられたことから、管理組合と引き続き協議をしていくこととしたものであります。

その後、管理組合と協議をしてまいりましたが、この間、管理組合においては利用者側と具体的な協議を進めてきており、12月11日に管理組合からこの利用計画について概要説明がありましたので、ご報告申し上げます。

まず、資料2の1をご覧くださいと思います。

まず、整備方法等についてであります。大宗貨物であるチップの想定貨物量を90万トンから100万トンと見込んでおり、管理組合でこのチップを対象とした荷役機械を整備することとし、その荷役機械の管理運営については、

港湾関連企業数社から成る管理運営会社方式が考えられております。また、整備費用の償還に当たりましては、使用料収入をもって充てることで母体負担に影響を与えないとのことであります。

なお、整備時期につきましては、内容等も含めて利用者と協議を重ねてきており、協議が調った後、平成15年度に実施設計を行い、平成16年度に施工完了する予定であるとのことであります。

次に、整備内容についてであります。利用計画予想図につきましては、資料2の2のとおりでございますが、機械設備工事として、ヤード走行コンベヤーや旋回スタッカーコンベヤーの設置及び附属設備として管理棟などの整備を予定していること、また、ふ頭用地におけるバックヤード整備として、舗装工事のほか、チップの飛散防止のため防じんさくの設置を予定しております。

次に、事業費につきましては、総額24億7,500万円を予定しており、その内訳といたしましては、平成15年度要求は、荷役機械の設計費6,800万円、平成16年度においては、荷役機械の本体工事が15億700万円、ヤードの舗装費として3億7,000万円、防じんさくが5億3,000万円となっております。

市といたしましては、協議のあった平成15年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求管理者案につきましては、港湾振興会と商工会議所に対し改めて荷役機械の状況説明を行い、おおむね了承されましたので、同意していく方向で考えているところであります。

ただし、荷役機械につきましては、予算要求していくことには応じるものの、事業の着手に当たっては、利用者との協議が最終的に調うまでの間は着手しないこと、並びに、この整備に伴う母体負担は発生させない旨の条件を付す考えであります。

なお、各母体では大変厳しい財政状況にあることから、従前にも増して母体負担の抑制を検討していくため、管理組合を含む4社で今後さらに協議を行っていくこととしております。

以上でございます。

委員長

次に、今定例会に付託されました各案件についてご説明願います。

議案第9号小樽市港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案について。

(港湾) 港政課長

それでは、議案第9号港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案につきましてご説明申し上げます。

今回改正いたしますのは条例中の港湾施設用地使用料であります。これにつきましては、平成元年5月に5%の値上げをして以来、改定をいたしておりませんので、昨年、道内の他の重要港湾12港の状況なども参考にしながら、その改定につきまして検討を進めてきたところであります。

その結果、基本的な料金につきまして、元年以降の消費者物価指数の上昇率10.4%の半分程度の5%の改定を行うことで、このたび、関係業界の一定の理解も得られましたので、今回、条例改正案を提出させていただくこととなったものであります。

また、現在の使用料体系は、水際線に近い用地から1等地、2等地、3等地と三つに区分され、水際線に近いほど高く、道道臨港線に近いほど安くなっております。これは、積荷の陸揚げや船積みをする場合を考えると、水際線に近い方が利便性が高いということに起因しておりますが、近年は、臨港道路やふ頭内道路の整備も進み、港湾地区内の山側の利便性が向上しておりますので、この際、従来の3等地を廃止して1等地、2等地の2区分とし、旧3等地は2等地に包含することといたしました。

なお、施行期日につきましては、周知期間をとり、平成15年4月1日からといたしたいと考えており、このことによる年間の増収額はおよそ820万円と試算をいたしております。

以上でございます。

委員長

議案第10号石狩湾新港管理組合理約の変更に関する協議について。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

議案第10号石狩湾新港管理組合理約の変更に関する協議につきましてご説明申し上げます。

今回の規約の変更につきましては、現行の管理組合理約の定数16人を12人に変更したい旨、本年10月18日付けにて、管理組合から協議があったものであります。

管理組合理約は、昭和53年9月に設置され、議員定数は、当初は12人でありましたが、同年11月に20人、平成11年に現行の16人に改正され、これまで、新港地域の開発、港湾の整備など種々の問題に関し活発な議論がなされてまいりました。

しかしながら、近年、我が国においては、簡素で効率的な行政の実現に向けた行政改革が進められており、議会についても実質的な組織運営の合理化が求められていることから、時代の趨勢に即した議員定数としたい旨、管理組合から協議の申出があったため、今回の提案となったものでございます。

以上でございます。

委員長

議案第31号製造の請負契約について。

(港湾) 港政課長

議案第31号製造の請負契約についてであります。これにつきましては、港町ふ頭においてコンテナ船の荷役に使用予定の多目的荷役機械の製造請負契約に関するものであり、契約金額6億1,425万円をもって、三菱重工業株式会社と契約をしようとするものであります。

以上でございます。

委員長

これより、質疑に入ります。

なお、本日の順序は、共産党、自民党、市民クラブ、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

西脇委員

平成15年度石狩湾新港管理組合港湾事業予算要求管理者案について

今、報告のありました石狩湾新港の平成15年度港湾事業予算要求に関してですけれども、これを見ますと、チップ用のベルトコンベヤ設置6,800万円の来年度予算については、市としては同意するというこの報告だと思えますが、9月に港湾振興会、商工会議所から出てきている意見との関連では、両組織ともそれを了承したということなのですか。

(港湾) 港湾振興室長

ただいまの荷役機械の関係でございますけれども、それぞれ振興会、会議所からは、当時、3定の議会に、意見書をいただいているところでございます。その後、まず振興会につきましては、そもそもの意見書を9月に出された段階でも、基本的に同意する、ただしという条件付でございました。そして、会議所につきましては、確かに、利用計画の詳細がまだ見出しされていないため判断しかねる、こういうお答えがあったところでございます。

その後、私どもは、先ほどご報告させていただきましたけれども、管理組合からは種々説明を受けました。そして、先週の11日に、先ほどのご報告どおり、一応、この概要が見えてきたという判断の下に、私どもは、説明を受けた後、振興会並びに会議所に対しましてもこの旨をご説明させていただきました。そうしますと、振興会は、先ほど申しましたが、基本的に同意なのだ、これは変わらない、こういう一定のものが見えてきた、そうであれば、小樽市域のところに設置されるものであるから、その活性化につなげたい、こういうお答えもいただいたところで

ございます。

西脇委員

この結論は、両組織とも15年度の予算要求には賛成します、同意しますということですね。

それで、何点かお尋ねしますけれども、母体負担には影響しないようにするということが一番私たちの関心事であるわけです。管理運営会社方式が考えられているということですが、これは、完全民営なのか、第三セクターも考慮に入っているのか。その場合、小樽の港湾関連企業数社から成るといふふうに言っていますけれども、この数社の中には小樽の業者が参入できることになるのか、その点について。

(港湾) 港湾振興室長

管理組合からの説明によりますと、まず、現在の時点では、まだトータル 100%固まっていない状況にあると。その前提の中で、民間企業、小樽市内の企業も当然含められる中で、この管理運営方式に加わるような形を考えているということも一つです。それから、今のお話にありました三セクのことでございますけれども、これはちょっと薄いのかなというふうなお話の中での感触を得ているところでございます。

いずれにしましても、もう少し時間がありますので、その辺は、さらに協議を進めるということで、我々も当然に申し出ることは申し出る、こういう話で今進めているところでございます。

西脇委員

母体の負担にならないようにするということなのですが、事業費は、6,800万円を除くと23億 7,700万円と。これは、結果的には民間で賄うということになるわけですね。この点、いかがですか。

(港湾) 港湾振興室室長

荷役機械の導入につきましては、そもそもいわゆる起債事業でございますので、その起債償還に見合う使用料を利用者側からいただく、こういう形をとりたいということでございます。

西脇委員

結局、この事業そのものは、管理組合が起債事業で行って、リース料みたいな形で、その起債の償還に見合った分を運営会社からもらうということになるのですか。

(港湾) 港湾振興室長

現時点ではそういうふうなお話、流れで今協議が進められておりますので、もう少しその推移を見たいと思っております。

西脇委員

といいますのは、90万ないし 100万トン年間想定してあります。しかし、初めからこれだけの貨物量が確保できるということは、素人目には難しいのではないかと。ただ、苫小牧に入っているものを自動的に石狩湾新港に持ってくるということであれば、そういったことも可能かもしれませんけど、90万ないし 100万トン取り扱った、こういう状況の下では、償還に見合った部分、利子も含めてですけれども、3年据置き15年償還というふうになりますから、12年間で25億円近いお金を、それにプラス利子の分というふうになれば、おのずと年間約2億数千万から3億円の使用料が必要になる。果たしてそんなに収入を確保できるというふうになるのか。その点はどういう試算をしているのか、お答えください。

(港湾) 港湾振興室長

今現在、管理組合から把握しておりますのは、償還期間の問題で、この荷役機械本体は15年、そして、ふ頭用地の工事にかかわって20年という考え方を持っております。その中で、24億 7,500万円に対する利息、現在2%という仮の利息で算定いたしますと、大体、29億円台くらいになるのかなと、こんなふうに私どもは試算しておりますが、そしてまた、仮のお話しですけれども、20年で割り返しますと年間1億 4,000万円台くらいになるのかなと、こんなような想定試算はしてございます。

西脇委員

そういうふううまく行けばいいですけれども、行かない場合には、結局は母体にかぶさってくると。そういうことは、万が一にもないというふうには断言できるのですか。

(港湾)港湾振興室長

今お話がありましたように、私どもとしても、母体協議の中でもこの辺は当然懸念するところでございます。ですから、今回、私ども市としましても、同意はしますけれども、条件を付すと。先ほどご報告させていただきましたが、当然、母体負担に影響させないということを、これは文書の中でも強く申し上げていく、こういう考えであります。

西脇委員

赤字を出しても運営会社がサービスを提供してくれるというのであればいいですが、そういうことがいいことが悪いことかわかりませんが、かなり難しいのではないかとこのように考えるわけでございます。

石狩湾新港管理組合議会議員の定数について

そこで、小樽港と新港の競合が一層激しくなるということは、規制緩和の問題も含めて、企業側の理論が最優先されるわけですから、幾ら憲法的な小樽との約束があるとしても、今後、ますます競合関係が強まるというのは明らかだと思えます。

そういう状況のときに、議案第10号の管理組合議員の定数を見直すということですね。減らす理由は、一部事務組合その他も含めて、地方自治体の定数削減が流れなのだからということをして市長は言っているようです。小樽市と新港は、これまで掲げてきた共存共栄から、共存共栄ではなくはっきりとした競合港というふうになることは明らかです。したがって、これからは、新港の議会では対立関係になっていくということがあらゆる場面でじゅうぶん想定されるわけです。その場合に、3名の議員がいいか4名の議員がいいか、これは考え方によるだろうけれども、一般的には、やはり一人でも小樽選出の議員が多くいて、堂々と小樽の港の権益を守るという立場を貫く姿勢が大事でないかと思うのです。

そういう点で、理事者からこういう規約の変更の提案があるから答えにくいとは思いますが、理事者としては、現在の4名を3名にする方がいいのかどうか、この点について、どなたでもいいです。

(港湾)港湾振興室長

今、先ほども議案の趣旨説明させていただきました。そもそも、やはり今年に入りまして、新港管理組合議会の議員協議会の中で、先ほどご説明させていただきました時代の趨勢に合ったような議員定数にしていきたいと。そして、その背景には、当時、平成11年のころに検討委員会が設けられたそうですけれども、そういった議論なども踏まえ、もう一つは、新港管理組合の方からお聞きするところによりますと、他の一部事務組合方式をとっている状況を見ますと、やはり予算規模や取扱貨物量が新港よりも大幅に上回っているそういった一部事務組合でさえ、総数としては10名なり、その辺の人数だというようなこともお聞きしております。ですから、今回、そういったこともありまして、管理組合から事前協議があったと。最終的には、この規約の一部を改正するに当たりましては、地方自治法の趣旨によりましてどうしても議会の議決を経ていかなければならない、ですからこういう手順を踏んでいる、こういうようなことをご理解していただきたいと思えます。

西脇委員

一部事務組合その他の地方自治体も議員を減らすのが流れだと、これはわからないわけではないです。

本会議でも言いましたけれども、三つの自治体が共同管理の構成をしているというのは那覇港以外にないのです。那覇港は、もともとは軍港でしたから、これに浦添と沖縄県と三つで構成している。言ってみればあそこは例外的な港ですよ。苫小牧は、道と苫小牧市で5人ずつの議員です。

もともと新港管理組合発足時には3名、3名、6名の12名という提案だった。だから、今それに戻そうかという

動きなのであれば、それでは、なぜ5名、5名、10名になったかということなのです。というのは、やっぱり札幌港、一港集中というその弊害を取り除くことがどうしても必要だという観点で、5名の議員をそれぞれ選出する、20名構成にするというふうになったのです。それを、今、時代の流れが何か知りませんが、減らすということについては整合性がありません。

大体、こういうふうに石狩市、小樽市、北海道と三つで構成している共同管理港はないのです。しかも、議員は今現在4名ですから、苫小牧、その他共同管理をやっているところと比べても何も多いということにはなりません。財政的な負担なんていうのは、理由にもなりません。年間で議員の歳費は4万円掛ける12ですから、それ以外は何もないのだから、ごみみたいなものですね、経費的に言いますとですよ。

だから、私は、小樽市が規約改正しなければ、この問題というのは現議席を確保できるわけですから、私は、小樽のために規約改正は応じるべきではないというふうに思います。

議案第31号について

あと、小樽の港の関連でお聞きしますが、議案第31号の関係です。

6億何がしかを出してガントリークレーンをやりますと、これは大いに結構です。

ただ、心配なのは、今、中国とのコンテナ航路が1航路、週1便で終わっているということで、問題は、この航路の増便、その他新しい航路の開設ということが今後どうなるのかということと大きなかわりが出てくるのです。6億プラス利子をかけたけれども、また航路そのものをやめてしまったりということなども含めて、見通しはどういうふうになっているのか。

(港湾) 港湾振興室長

ただいまはクレーンの購入に伴っての採算性といいますが、見通しのことだと思います。

確かに、現在の週1便ということで考えますと、本来、クレーン設置に伴っての採算性ということで、償還期間内に償還費用を回収することは、正直に申しましてなかなか難しいだろうとは思っています。

けれども、やはり、今一番大切なことは、一日も早く、お話しにありましたように、週2便なりの増便体制に持っていけるような安定した貨物の確保、そして増大、このことが今後の採算性向上につながっていくということは当然言えると思います。

ですから、私どもも、今現在、週1便で、いわゆる北航路側と称していますがけれども、やはり中国は大変広うございますので、南の方からも持ってこられないのかと。今、いわゆる北と南の両便を、要するに一つの柱として見ていくのであれば相当に期待を持てるというようなことで、今、相当船会社側とか、関係者ともいろいろとそういうお話をしております、できるだけ早期に実現するように最大限努力していく、こういう気持ちでいっぱいでございます。

西脇委員

現状では、増便、その他新しい航路の開設に向けた特別な新しい事態というか、状況はないということですね。

港湾部長

今、室長からもご答弁申し上げたわけですがけれども、小樽に寄港している船型が662TEU、こういった、比較的、コンテナ需要から比べれば、堺港、それから新潟、小樽に行って、帰りは富山に寄るわけですが、北海道に向かう段階で、相当コンテナも、本数もはみ出るくらいあるというような状況の中で、船社としては、先ほど申し上げましたとおり、大連、それから青島、ここが一つの中国の北の方と。それから、上海と廈門の貨物も現在コンテナの中にあるのですけれども、上海、廈門以南、こういうふうに分けようとしてございます。

これは、企業内でも相当真剣に議論されていて、このまま小樽市に、先ほどおっしゃられましたとおり、この財政難の折に多大な投資をしたわけでございますので、何とかそれに見合うような航路をつくるためにはこのまま1便ではだめだと、こういう認識は会社側でも非常に強く持っているわけです。そういうことで、私どもはできるだ

け早く2便体制にしていきたいなど、こんな状況で、そういったお話は、これから具体的に、全く夢だということではなくて、相当現実的に議論されているというのが事実でございます。

西脇委員

市長も、もう改選前に中国に行く機会はないと思いますけれども、とにかく、やっぱり総がかりでアンテナを広げて航路開設に向けて頑張る以外にないというふうに思います。

引き船について

それで、次は、引き船の関係でお尋ねします。

これは、予算委員会に付託された中身ですが、現在、技術職というのか、船舶技師、航海士、機関士含めて7名、その他5名で2艘の引き船を運用しているわけですが、私が危くするのは、いずれも、おかに上がった場合、苦勞するのではないかと心配です。

余計なことですが、私も国鉄の機関士をやっていたので、どちらかと言えば人間嫌いなのです。人とのつき合いが嫌で、機関車に乗ってしまうと、1人だけか、せいぜい機関助手と2人だけいればいいという気楽さがありました。しかも、有給休暇をとっても自分には一切仕事が残らない。事務職は、休めば休むだけ自分の仕事が残るけれども、乗務員というのは一切たまらないのです。そのかわり、必ず予備員が代替乗務していますので、そういう利点があってこういう仕事についた方もいるのではないかと。

そういう点で心配するのは、本人が希望どおりの配属先に行けるのかどうかという問題が一つあると思うのです。そういう点で、現地の人の話を聞くと、12月中に配属先を決めることになっていましたけれどもということなのですが、職員組合との関連もあると思うのですけれども、現状はどうなっているのか、お伺いします。

(港湾) 港政課長

職員組合との交渉でございますけれども、2回行いまして、先週中にもおおむね妥結の方向というふうに伺ってありましたが、ちょっと組合さんのご都合で延びているようでございます。ただ、おおむね今週のしかるべき時期には、おおむね妥結の方向で考えたいというふうに伺ってございます。その妥結を受けまして、組合さんの方といたしましても、それから私どもの方といたしましても、個々の職員に、次の職場の受皿といいましますか、ご本人それぞれの皆さんのご希望を聞いていきたいというふうに思っているところでございます。

西脇委員

どこの職場も、余裕がある職場は一つもないわけです。それどころか、小樽市の行政改革で目標を決めて職員を削減するということから、そういう場合、往々にして玉突きだとかという形で職員の中に矛盾や争いが起きると、そういうことは絶対あってはならないと思うのですが、そういう点の配慮はいかがですか。

港湾部長

この引き船の問題は、港湾部の長年の懸案でございました。やっと方向性が見えてきまして、ただいま申し上げたとおり、議会認定と、それから、あとわずかな部分ですが、組合との合意を残してございますが、それも、近々、組合の部分は終わろうとしている段階でございます。私どもは、12名、特に航海士の免許、それから機関士の免許と、こういう専門の資格で仕事をされてきた方、特に7名の職員は、言ってみればそしかならないというような職場経験でございますので、この次、そうしたらどういう仕事をするのだ、どういうところに行くのだというのは非常に不安だということは私の耳にも入ってございます。議会が終わりましたら、私どもは、職員個々にいろいろな話を含めた相談には乗って、何とかこの問題がスムーズにいて、今後、7名の職員、若い人はまだ20代とか30代も3名ほどいますので、これからも市の戦力としてじゅうぶん働いてもらえるような、そういった環境づくりといいましますか、そういったことに力を注いでまいりたいなど、こんなふうに思っております。

西脇委員

若い人は20代から30代、年配の方で57歳の機関士という方もいますので、この人は事務職などに移ってもちょっ

と大変ではないかと思えます。結局は、仕事も与えないで餓い殺しというようなことになってはいけないということですから、いずれにしても、本人の意見をじゅうぶん聞いてやっていただきたいと思えます。

今回のこの業務委託は、差引きして年間4,500万円ほど財政的なメリットとなるということから始まっているのですが、例えば、委託した会社の原因に起因する事故などで、船舶が壊れたとか、その他を起こした場合、どちらが補修費その他を払うのか。保険などを掛けているとは思いますが、事故との関係ではどういうふうな委託契約になるのか、この点について伺います。

(港湾) 港政課長

議会が終了いたしましたして、予算の議決をちょうだいいたしましたら、具体的に委託先を決めまして、それからの具体的な協議になろうかと思えますけれども、今現在は、ご承知のとおり、市の方が保険を掛けましてある程度対応しております。今後、委託先との協議の中では、今、委員の言われるようなところで、どちらの責任でどれだけ双方が例えば保険を掛けるのか、そういう問題も含めまして、その辺につきましては今後ちょっと詰めさせていただきます、このように思っております。

西脇委員

陳情第89号について

次は、陳情第89号の関係です。

14日、内閣府が公表した数字によりますと、小泉内閣の不良債権処理を2004年度までに終わらせるという方針に基づいて試算した場合、破たん懸念先以下の不良債権を処理した場合に、新たに117万6,000人の離職者が出る、更に、不良債権処理の加速策で不良債権最終処理の対象を要管理先債権以下まで広げると、3年間で総数で193万人の離職者が出る、これは政府の発表です。

代表質問でも、小樽市の厳しい状況の下で、独自の雇用対策について伺いました。市長は、今年度は、正職員4名、臨時、嘱託34名、その他11名、約50名ほどの雇用に貢献した、そのほかハローワークとの共同で202件ほどの雇用に結びついたのではないかと報告をされていますが、市として、それでは、来年度の新卒公募も含めてどうするのだということについては、余り明らかな答弁がありませんでした。あつたのは、雪あかりの路だとか、来年は選挙があるので臨時職員として雇いたいという程度に終わっているのですが、もっと踏み込んで、多岐多様にわたって考える必要があるのではないかと思うのですが、その点はいかがですか。

(経済) 商業労政課長

代表質問でもお答えいたしましたとおり、雪あかりの路の関係でワークシェアリング的な手法によつての雇用の増だとか、選挙管理委員会における臨時職員の数名の新規高卒者からの採用とか、そういったことはご答弁したとおりでございます。そのほかにもということでございますと、例えば、これは2年ほど前から始めたのですが、私も経済部の幹部が市内200社ほどを歩きまして、採用の予定があるかどうかということを知って回ったことがございます。その200社ほどから、採用の予定について、ある程度、例えば欠員が出た場合はあるとか、多少の脈があるところの企業をピックアップいたしまして、そのうち24社ほどから市のホームページに掲載してもいいという承諾を得ましたものですから、市のホームページの方に、ある程度の求人というか、そういった予定がありますよという掲載いたしましたところ、先ほど質問にありましたとおり、202名ほどの雇用があつたということになります。これについては、来年度も引き続き、更に充実といいますか、年度当初から202社を歩きまして、更に企業が雇用の意欲をかき立てるようにといいますか、そういう意味で、事業者が雇用した場合にいろいろな助成の制度を受けられる、そういった国とか道の制度のパンフレットを作成いたしまして、そして回って歩いて雇用に結びつけていきたいなというふうに思っています。

それから、例えば、小樽と余市との連携を持ちまして、これは、道の制度に乗ったものなのですが、今年から企業見学会というものを開催いたしまして、従来の企業見学会よりも規模を拡大してやっていきたい。

それから、ハローワークとの共催ということになりますけれども、ハローワークと提携いたしまして就職促進会というものを例年やっております。これも、今言いました余市町との広域連携事業という制度を使いまして、道の方から補助金を若干いただきまして事業を拡大したいと思っております。

ちなみに、今年は、第1回目の適用ということで開催いたしましたところ、いわゆる就職促進会という合同面接会に当たるものなのですけれども、それについて、昨年は19社の参加があったのですが、今年は23社ということで4社ほど増えております。それから、求人数で言いますと、284人ほど、単純に求人数を足しますとそのくらいになっております。そして、16校の125名、昨年は15校の65名でしたので、倍くらいの生徒がそこに参加しているということです。実績といたしまして、今12日の時点で内定がはっきりしているのは21名という報告を受けております。昨年がトータルして27名でしたので、今後、年明けにかけましてまたどんどん採用が決まってくると思いますので、昨年のそこでの実績は少し上回れるのかなというような希望を持ってございます。そういったような事業を行ってまいりたいと思っております。

西脇委員

道も、採用企業に対して、一定の条件で、入社前教育研修費の一部を助成するという対策をとるといいます。一定の条件とは、新卒者の採用人員を前年度と同数以上で、10万円を限度に費用の2分の1ないし3分の2を助成すると。研修費そのものを道が助成するというで雇用促進をやる、そういう試みをやっております。

そういう意味では、小樽市は財政難ですから、金のかからない雇用対策ということが中心になるうかと思うのですけれども、そのほかに何か考えていることがあるのですか。

(経済)商業労政課長

今、委員のおっしゃいました新しく道の方で立てた制度と申しますのは、今年の12月の議会でもって議決されました新規高卒者の就職促進事業費補助金ということで、新規高卒者を採用した場合に、内定した場合に、事前の研修について助成するというであります。お聞きするところによりますと、来春卒業予定者、これを対象にしているということで、限度額が10万円で150社ほどを想定しているようでございます。

道の方ではこういった制度を新しく一つつくりましたので、私どもの把握している事業主に対する支援制度というのは、道の方でいくと五つくらいの制度になるのかなと。それから、国の方は、かなりいろいろな関係機関に窓口がまたがっているのですが、33ほどの制度があるようです。

そういった制度をフルに活用できるように、私どもも雇用相談の総合窓口という名前の窓口を設けておりますので、そういった制度の橋渡しをうまくできるように、それから、先ほど私が言いましたように、200社を、市内200社とは限りませんが、これから回って歩く際に、そういった道、国の制度をじゅうぶんに周知していただくように冊子を配布しながら、説明を加えながら回ってまいりたいと思っております。

市の独自の制度といたしましては、こういった経済情勢の中でなかなか難しいところもございまして、直接、我々が雇用を創出するというのもなかなか難しい部分がありまして、やはり、国、道に協力して全面的に支援していくというようなスタンスが今のところの状態ではないかというふうには思っています。

西脇委員

国際ホテル及び天望閣について

それでは、質問を変えますけれども、ただいま出ました国際ホテル、また祝津の天望閣ですが、小樽の有数の観光地が閉鎖されて、ホテルも閉鎖されているわけです。

この動きがあるのかなのか、まず伺います。

(経済)商業労政課長

端的に言いますと、動きがないという状況でございます。私どもは、立場上、従業員の様子等はどうかということで聞きましたところ、なかなか向こうの方でも情報を明かしてくれないということです。従業員は、かつてはか

なりな、四、五十名の正社員がいたところ、今は正社員数が7名程度です。毎月5名ずつくらい減って、今は7名くらいになっていると。それから、いわゆるパートに当たる人たちも、10名か十数名程度、合計しても20名に満たない程度の人間であるようだ。

しかも、今、営業していないわけですから、この人たちはそこにいるわけではなくて、水族館のレストランかもめ、それから、その会社はバンクサイドホテルというところを営業しておりますので、夏場はかもめとバンクサイドホテルと。今は、かもめはもう閉じておりますので、恐らくほとんどの方がバンクサイドホテルに従事しているだろうと、国際ホテルにいるのはどうも二、三人程度だというふうに聞いておりますし、実態もそのようでございます。

経済部次長

ただいま課長の方から国際ホテルの方についてお答えいたしました。天望閣の方でございますけれども、実は、今年の10月17日に、破産管財人との間に一応売買契約が成立いたしまして、札幌にございます会社の方との間で売買契約が成立してございます。

この札幌の会社につきましては、従来の会社は、公衆浴場業をスタートにしまして、ビジネスホテル、それからレジャーホテルをやっていたのでありますが、今回、天望閣の取得に当たりましては新会社をつくりまして、一応、そこの間で売買契約が成立したということでございます。

まだちょっと、一応、来年中の開業という方向で検討しているようでございますが、詳細まではまだ私どものところに届いておりません。

西脇委員

なぜそういうことをお聞きしたかということ、ご存じのとおり、道営競馬の場外馬券売場が国際ホテルの地下に建設されるということなのです。所管外かもしれませんが、基本的なことですのでお尋ねしますが、公共施設、しかも教育施設ということで、これと同一建物内に馬券の売場ができるということについて、全国的な事例というのはあるのかどうか、これについてお尋ねします。

(経済)多賀副参事

ホッカイドウ競馬で、今、直接発券売場を設けているのは、JRA系、地方系、それから独自にお借りしているのは10か所ございますけれども、同一建物内、いわゆる公共的なものがお入りになっている中での発券所というのはございません。

それで、全国的にどうかという部分なのですが、私どもも、今、北海道の方にお聞きしましたら、その辺は把握していないというお答えでありまして、把握はしておりません。

西脇委員

基本的に、全国的に事例があるから、ないからどうかということではないわけですが、どんな言い方をされようとも、入口が違うとかなんとかと言って、法律では一定の距離を置きなさいというようになっているようですが、こういう言い逃れというのはできないのではないかとこのように思います。

それで、なぜそういうふうに、何というか、法に照らしてもあやふやなといいますか、明確でない設置目的といいますか、馬券売場を設置するのか。そのことによって小樽市に特段のメリットがあるというのであれば、またこれは市民の中でもいろいろと意見が分かれることになるのでしょうけれども、この馬券場設置によって小樽市にどれだけのメリット、どういうメリットがあるのか。

(経済)多賀副参事

設置にかかわる部分につきましては、これから地域の町内会の同意だとか地元の警察署との協議等があるわけですが、現在の候補地につきましては、北海道は青少年への影響がないように万全な対策をとることです。小樽の場合、非常に小さな発券所でもございます。

それから、今、委員のご質問にあります設置されたことによるメリットなのですが、いわゆる小樽にこういうような馬券場が設置された場合については、後志管内のお客さんで利用される方がまず一つ小樽にとまる、また、札幌の人で、札幌で利用していた利用者が逆に小樽に流れ込むのかなという部分もございます。発売による収入というのは小樽市に還元されるものではございませんが、私は、発売所が小樽に設置されることにより、地域の経済の活性化に確実につながるのではないかと考えております。

更に、第3ビルの地下の部分は今はあのような状態でありまして、空き店舗の活用に大きくまた貢献するのではないかなと。また、ここに開かれることによりまして、現在の第3ビルの地下、1階部分の集客の対策といたしまして、集客が相当図れることもあろうかと思っております。そして、先ほど申したとおり、いろいろなお客さん、利用される方があの地域に集まることによりまして、その地区にあります、例えば駅の横の私どもの大きな市営駐車場、それから、龍宮さんの下の稲穂の駐車場が、私が聞くところによりまして大変悪いのですが、そこで発売された場合にはこれらの駐車場の大きな利用につながるのではないかなと。

最後に、利用者が、ここをご利用されることによりまして、直接的に第3ビル周辺の商店街の購買力、飲食が中心になるかと思っておりますが、飲食等の購買力の増につながるなど、これが中心街の集客に大いに役立つということで、メリットと言えればそういうことがあると思っております。

西脇委員

市営駐車場の利用が増えたり、後志、札幌からお客さんが来て、周辺の食堂なども何がしかは潤うのではないかと。それは、だれでも考えつくことなのです。

ただ、だからといって、ギャンブルが目的ですから、そういう施設を誘致するというのが本当に健全な観光小樽の発展に寄与するのでしょうか。それだけでなく、駅前は何といっても小樽の顔です。それが、サラ金、パチンコ、そして競馬というふうになれば、まさにサラ金、ギャンブル通りなどというような意地の悪い言われ方をしかねない状況にあるわけです。

その場合に、国際ホテルの再開に意欲を持っている人方についても、いいというふうに判断する人と、逆に障害になると判断するというふうになる場合もあるのではないかとと思うのです。そういう点でも、この場所は、どういう角度から見ても的確な場所ではない、適正な場所ではないというふうに言えるわけです。

それで、これが国際ホテル再開の支障にならないのか、この点についてどうお考えか、伺います。

経済部次長

ただいまの指摘は、現在の国際ホテルを所有している方と、それからまた、仮の話ですけれども、別な方があそこに進出してくる、このケースも考えられると思っております。率直に申し上げまして、私どもも、今回このお話が出ましたときに、現実問題として3ビル商店会、それから駅ビル関係者にもいろいろお話を聞きました。

その中では、率直に申し上げますと、サンビル商店会は、これは代表者の方でございますけれども、それから駅ビルも同じでございますが、やはり、西脇委員が今ご指摘になりましたようなそういった部分の懸念というものは確かにあります。

しかし、そうは申しましても、現状の第3ビルの商店街の状況から行きますと、当然、今回こういうものが出てくることが果たしてベストかと言えばベストではないかもしれませんが、現状の中から言いますと、やはり、あそこににぎわいを取り戻す、一つの営業をやっている第3ビルがこれから更に生き延びていくためには、今のこういった施設というのも一つの選択肢かなと。こういうことでベターという考え方をお持ちというふうには私どもは聞いております。

西脇委員

これで終わりますが、やはり、まちづくりには理念が必要だと思っております。貧すれば鈍するで、来てくれるものであれば何でもいいということでは、小樽百年の計に反することになるのではないかと。そういうことからいって、と

にかく最低でもあの場所はやめて、例えば代替の場所を提案するとか、そういうことはできないものなのか。百歩譲ってもですよ。部長、どうですか。

経済部長

こういうふうな施設ですから、西脇委員がおっしゃっているような懸念というのは実際あります。それは、私たちも率直に認めております。

そういう中で、なぜあそこなのだという話になってくる部分なのですが、先ほど、副参事、次長の方から説明させていただきましたけれども、第3ビルそのものが非常に厳しい状況にあるのです。特に、地下の部分は、飲食が3店舗あるのですが、ほかはもう閉じてしまっております。そういう中で営業が成り立つのかということ、本当に、それこそやめてでも出ていくかというような状況もあるのです。

当然、それは、国際ホテルがああいう状態になったことから、ある程度の影響がそこに来ているというのはそのとおりだと思います。それが、1階、2階という物販にも影響してきていると思います。その中で、やはりサンプル商店会そのものが、あそこで営業を続けていくという前提を基に、何とかしたいのだと。そういうことから、たまたまこういうお話が出てきました。

ベストではないけれどもというお話がありましたが、まさにそういう心境です。今、3年、5年待って、国際ホテルがどこかに売れるのかなんとかという状況を待てるような状態ではないのだと。とにかく一日も早くあそこを埋めて、そのことで人が集まってくる、なおかつ、そこで営業にプラスになる、そういうものを認めざるを得ないのだという切実な状況なのです。

そういうことを踏まえまして、私たちとしては、先ほど委員は誘致とおっしゃいましたけれども、誘致は全くしておりません。これは、向こうの次長さんが市庁舎に来られたときに私は明確に申し上げていますが、小樽市としては誘致する気持ちはさらさらない、積極的に来てくださいとお願いすることもないと。そういう中で、そこに出てくることで、そういう場所を必要というのであれば、ほかのいろいろなマイナス要素を払拭できるのなら、それは、端的に言って、やむを得ないということで申し上げます。

ですから、これは、ほかに適当な場所を探してというふうにおっしゃられましても、今までの経過、そしてサンプル商店会なり駅前ビルのいろいろ訴えられている現状からすれば、我々としては、やはりこの場所で認めていかざるを得ないのかなというふうに思います。

西脇委員

終わります。

委員長

西脇委員、ちょうど時間です。

それでは、共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

次木委員

道営競馬場外馬券発売所の設置について

今、西脇委員から馬券場の問題についてご議論がございましたが、やはり、部長から説明がありましたように、あの第3ビルかいわいというか、第3ビルの中といいましょうか、非常に寂しい限りで、国際が閉まってから、なお、それに追い打ちをかけているというような状況でございます。

先般、場外馬券場というようなこと等で、新聞紙上にぱっと出ました。ある商店の社長さんとお会いをしたのですが、けれども、やはり、何としてでも、我々は集客力をつけながら一生懸命頑張っているのだが、いかんせん、力足らずで、なかなか集客力が思うようにいかないのだというようなことのお話の中で、ぜひこういう集客力のある馬券場等々が来られて、そして、それによる波及効果と。副参事が先ほど言ったように、メリットは大きいというふ

うに私には聞こえたのですが、そういうようなことで、併せて生き残り、発展を願いたいというようなことを聞いております。議会でもこの問題について論議されているようだが、ぜひそれらの諸問題を解決し、そして、ぜひ実現を図ってほしいものだなと。そういうようなお話を聞くにつけて、そういうようなものは、また、いろいろな角度から見ようによっては少し心配される部分もあるのかなと思いますが、私は、やっぱり、あの地域の活性化又は小樽市全体の活性化を図っていくためには、拒むものではないというふうに感じてございます。

それで、先ほど若干説明がございましたが、94号の陳情が出てございます。この陳情書の中には、駅前のパチンコ店であるとか消費者金融であるとか、文化のまち等のかおりを消されてしまう、そして、ギャンブル通りになるというようなことも陳情の方が心配されて陳情されてございます。

これらについてはどのようにお考えでおられますか。今言うギャンブル通りになるというようなお気持ちがあるのでしょうか。

(経済)多賀副参事

先ほど答弁いたしましたけれども、この販売所は静屋通りの方を集中的に利用するということと、私はほかの発売所も見たことがございますが、パチンコのような宣伝の部分については非常に少ないわけですし、こっそり静かにやるというような発売所ではないかなと私は感じております。決して、今、展開されているいろいろなご商売の部分のプラスオンになるような、世間で言われているギャンブル通りになるというふうには、いささかも思ってはございません。

次木委員

私もそんな感じを持っているのですが、太鼓をたたいて、かねを鳴らして、そして馬券を売るという状況にはならないのではないかなということを感じておりました。陳情者の陳情文を読んでおまして、果たしてそういう心配もあるのかなということも考えながら、理事者の皆さん方はどのように考えてこのことに対応なさっているのかなという気持ちがあったのですが、副参事の言うことはわかりました。

年末の資金繰り対策について

それで、平成14年も不景気のうちに、もう十数日で終えようというところでございます。各企業も、やはり大変な苦しい経営状況等々が続いているというようなことを各業界の皆さん方に聞きましても、本当にひどいというようなぐあいでございます。特に、今の言う貸し渋りというのですか、なかなか思うように資金を調達できないというような声を社長さん方から随分お聞きするわけでございますが、年末に当たっての資金繰りに対して、そういうふうになっている資金繰りに対して、役所として、行政として、どういうふうに考えておられ、また、どういう対応をしようとしておられるのか、ちょっとお聞かせください。

(経済)産業振興課長

年末に関してのお話ですが、たしか本年の12月2日、3日ですが、合同相談窓口と言いまして、これは、融資に関するものですが、小樽市と小樽商工会議所と国民生活金融公庫と小樽商工労働事務所含めて4者で行わせていただきました。そのときには、応募といいますか、2日間、窓口を開設させていただいたのですが、その中では、確かに電話等はありませんでしたが、実際に来られる方はありませんでした。これは、4者合同で融資の窓口を設置させていただきました。

また、年末のこともございましたので、今年の5月から、経営相談窓口ということで、これにつきましては、融資と限らずいろいろな部分でのご要望、例えば金融、端的に言いましたら、ふだんは貸し渋り等に遭ったということもありますので、どういう形でどういう制度があるのかということを含め、また、その会社が今現在どういう状況にあるのかという部分も含めましてご相談に応じたり、また、法律的な部分もご相談に応じられるような形で5月から開設させていただいております。これも、同じように、今月につきましては明日17日に行わせていただくことになっておまして、既に6社がこちらの方に応募をされております。といいますのは、その中では、やはり資

金繰りのこともそうですし、今後どういう形でやっていけばいいのかということもご相談をされるということで、その内容について伺っております。

その中で、やはり、年末ですので資金繰りについては非常に厳しい状況になっていますが、一つには、今、国の方でも行っています貸し渋り、貸しはがしの特別相談窓口ですとか、又は貸しはがしのホットラインということで、今、金融庁がファクス又は電話で応じておりますけれども、そういう部分も小樽市役所の方に来られる各企業の皆様にご提示させていただいて、できるだけ年末に資金繰り難にならないような形で対応させていただいております。

次木委員

そうしましたら、今、運転資金で制度融資がございますね。これの利用状況はどうでしょうか。

(経済)産業振興課長

今のご質問でございますが、現在、今年の4月からということでご報告させていただきますと、融資制度につきましては、特にマル樽資金と言いまして、中小企業特別資金ということで、市内で1年以上の事業を行っておられる皆様に、運転資金については1,000万円以内ということで融資させていただいております。こちらは、それぞれ取扱金融機関に伺うこととなりますけれども、市の融資制度7本のうちの一つでありますマル樽資金につきましては、実際に今、96件、4億9,030万の実績をもって融資をさせていただいております。

また、経営安定短期特別資金と申しまして、市内において1年以上の事業実績を有する企業の皆様に1,000万円以内ということで運転資金を融資させていただいておりますが、これは、融資期間が1年ということで短期ということになっております。これにつきましては、今現在、4月から12件、7,420万円を融資させていただいております。

また、今年から、やはりこの中では市内の企業の皆さんは大変な状況になっておりますので、その部分を配慮させていただきまして、運転資金を必要とする皆様で、事業継続はできても、実際には信用保証協会の保証を受けられないという方もおられますので、その場合につきましては、500万円以内ということで、5年以内になりますが、その部分で経営支援特別資金ということで今年の4月から導入させていただいております。これにつきましては、既に実数としまして30件で、融資実行額が1億3,250万円となっております。

次木委員

いろいろご説明をいただいたわけでございますが、当初、この制度をつくるに当たりまして考えておられるような利用状況になってございますか。

(経済)産業振興課長

やはり、それぞれの皆様に応じて、なるべくご紹介をしながらご活用いただきたいというふうに思っております。マル樽資金なり経営安定資金につきましては信用保証の部分もございますが、信用保証協会つきになれる皆様、又はそれに対応できない皆様、信用保証協会を継続したいけれども、信用保証協会つきになれる方もおりますので、その部分では経営支援特別資金をご利用いただいております。実数としましては、当初の予算では1億ということで20件ほどではないかと思っておりましたけれども、現状としまして、4月から30件、1億3,250万ということで、思ったよりいろいろな部分で活用いただいているかなと思っております。

なお、マル樽資金につきましては、昨年から見ますと、昨年の実数でいきますと212件になっておりますが、今現在では10月末で96件ですので、より一層ご活用いただくような形で皆様に周知をさせていただきたいと思っております。

次木委員

手続としまして、まず、役所の方に来るわけですね。役所の方で審査をしまして、どこかの金融機関を紹介するわけですね。そうですね。

(経済)産業振興課長

融資制度の中でもマル樽資金ですとか、直接、金融機関にお伺いするものもあります。こちらの方に来ていただきます中には、先ほどの経営支援特別資金なり新規開業資金というものがありますけれども、それらは、こちらの方に来まして、融資の対象者としての部分を満たしておられましたら、こちらの方は各金融機関に、それぞれの企業の皆様がいつもお使いになっている銀行がありますので、そこと連絡をとっていただきまして、こちらの方はあっせんするというような形で対応させていただいております。

次木委員

非常にご努力されておりますことも、今、説明を聞きましてじゅうぶんに理解はできましたが、やはり、制度融資の場合ですから、金融の場合は貸す方と借りる方ではハンデがあります。借りる方にすれば、おまへのところをもうけさせてやっているのだから、そのぐらいいいではないかというようなことも時によっては理屈として成り立ちますけれども、現実的にはそういうことにはなりません。

そういうことでございますから、例えば今言われた今年から設けられた経営安定資金というものにつきまして、相談があった場合に、どうでしょうか、やはり、金融機関にも助言なり、また指導というか、指導にはなりませんか、何か後押しをしてあげるといふようなこと等もあれば、借りる側と貸す側とのハンデは常に持っておりますから、より借りいいのではないかなというふうな気がいたすわけでございます。

それから、申し込まれたけれども、断った、融資が成立しなかったというのはどのくらいあるのですか。

(経済)産業振興課長

市の方に来られた部分は、やはりアフターフォローさせていただくためには、その後、その方がどんな部分でどういう形になったかという部分では、実際に電話をかけたりと。余りしつこくしますと失礼になりますけれども、どういう形になっているのかというのはそれぞれお受けしております。今、実行数で言いますと、経営支援特別資金でいきましたら、融資あっせんをさせていただいたのが39件ありまして、39件あった中での融資実行30件ということになっております。

なお、その9件につきましては、一度あっせんさせていただきまして、その部分のところだめでもう一回したというところもありますので、一概に9社ということではなく、近辺ということでご確認いただければと思います。

その方々につきましても、それぞれ別の融資制度を使えないかどうかということで確認したところ、道の融資制度を使えましたとか、今現在、もう一回、経営改善のための計画をつくられているとか、そういう形で確認させていただいております。

次木委員

大変にご努力されて、経営者の皆さん方もどんなにか助かっておられるかなというような感じで想像するわけでございますが、なお一層、残された年内の十数日でも、あるいは、まだ資金繰りに大変な企業も多くあるかのようにも聞いてございますので、また、ご相談に来られましたならば、親切、丁寧に、助言のできる部分については積極的に助言をしてあげて、融資が成立するようにまたご努力等をいただけたらなというふうに思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

観光について

それから、観光振興室にお尋ねいたしますが、今年の上半期の観光の入込み状況というのは、どういうふうになってございますか。

(経済)観光振興室企画宣伝課長

今年の上期の入込みですけれども、今回、平成14年の4月から9月までの観光入込み客数ですが、473万人ということになっております。それで、対前年比なのですけれども、約1割落ちています。

次木委員

1割程度の減だというようなことでございますが、これは小樽だけではなくて、他にも見るような数値ではない

かなというような感じがいたします。

それで、まだありますけれども、総じて今年を振り返ってまいりますと、観光振興室として観光産業の発展のためにどのようなことを主力に置いて活動されたかということをお聞きしたいのです。

(経済)観光振興室企画宣伝課長

ただいまのご質問についてですけれども、観光振興室という立場で、観光入込み客数を伸ばすというか、幅を広げたいと、そういうことももちろんのことですが、観光という切り口から何とか経済の活性化に結びつけられないのかということをお考えしました。それは、新たな観光資源ということが一つの手法だというふうに我々は観光の立場で考えたものですから、いろいろなところにお話を持ちかけたり、それから、これまで眠っていたといひましようか、余り手をつけなかった、目をつけなかったところ、そういう観光資源を発掘することに力を入れてきた半年だったというふうに思っております。

次木委員

わかりました。

そこで、今年はできなかった、努力したけれども、こうだったが、来年についてはこういうことをぜひやって実現を図りたいというようなことはありますか。

(経済)観光振興室企画宣伝課長

今現在、新年度の取組について室内部でいろいろ議論しているところでございますけれども、小樽の観光のイメージといひましようか、それが、これまで十数年間、運河改修後の十数年間ですけれども、ノスタルジーという一つの趣というか、そういう響きにとらわれてきているというふうに僕は思っています。これは個人的な見解になるかもしれませんが。

そこで、現状の小樽観光は、先ほど申し上げました 470万から 480万のお客様の小樽市への入込みがあるわけですが、残念ながら、宿泊するお客様は入込み全体の1割程度にとどまっている。つまり、滞在型にはなっておらず、日帰り通過型であるということをお考えすると、やはり、宿泊滞在型にすることによって、宿泊客が消費する直接消費効果といひましようか、そういうものは小樽経済に相当大きな影響を与えるというように思っています。ですから、もう少し掘り下げた小樽観光と。泊まっていたかできないにしても、できるだけ長い時間を小樽で時間消費をしていただいて、当然のことながら観光消費もしていただくような取組を新年度はぜひやっていきたい。これまでも増してということです。

次木委員

ぜひそういうような方向性で頑張っていたいただきながら、やはり小樽にはまだまだ魅力がある、新しいものがまた魅力として発生してくるのではないかと思いますので、ひとつ大いにやっていただきたいと思うわけでございます。

港湾行政について

それと、港湾部の振興室にお伺いいたしますけれども、今年1年を省みまして、1年ではなくまだ半年ですが、要するに平成14年度を省みまして、振興室としてどういう努力を大いにされ、どういう反省点を持っておられるか、ちょっとお聞かせ願いたい。

(港湾)港湾振興室長

まず、何と申しましても、この9月からの中国定期コンテナ航路を開設できたこと。これまで2年間、誘致活動に努めて、先輩たちの意を酌みまして、今回、私ども何とかこぎつけられました。現在、地方港湾、特に港湾間の競争が大変激化しております。その中にありましても、こういう今回の航路就航という部分に結びついたこと、これは、地方港湾はまだまだ見捨てたものではないぞ、悲観材料ばかりではないぞと、こういうような意気込みで、今後もさらに集荷活動増に向け2便体制に持っていきたい。これが、まず一つ、初めての外貿コンテナ航路就航に当たった意気込みであります。

もう一つは、やはり、私ども小樽港としては、地の利でありますサハリン、そしてロシア大陸との貿易の活性化と。それが、今回、ワニノにつながったということもありまして、今後更に、これからまだまだ情報を収集しなければなりませんけれども、ヨーロッパの方につなげていくような活動をしてまいりたいということ考えているところであります。

一方、いいことばかりではありません。フェリー問題、これは、やはり大きな問題として、これから大きな課題の一つだと思います。我々は、来年度に向けまして、今現在もそうですけれども、やはり内航貨物をいかに充実させるか、これから、特にこれに本腰を入れまして重点的に取り組んでまいりたい、こういうふう考えているところでございます。

次木委員

今、室長から、大変いい話で、積極的なお答えをいただきましたが、その意気込みで大いに頑張ってくださいと思います。

そこで、国内にもフェリー会社が数々ございますが、半年か、七、八か月前にある情報を得まして、港湾部の方にこういう営業をやられたらというようなこと等で申し上げた経緯があるわけでございます。やはり、初めて行って、ああ、そうですか、わかりました、小樽港の方に入れましょう、誘致にこたえましょうというような、そんなうまいことはいきません。それを粘り強く、やはり、だめだと言われても何を言われても、相手方の企業を説得するという気迫と気力がないと、これだけ厳しい今の海運業界の競争の中で小樽に持ってくるということはなかなか難しいと。その中においても、やはり、積極的に、一遍ではなくて、二遍、三遍と、また小樽の長所も持ってその企業に当たるならば、小樽というものをもう少し理解していただける部分もあるのではないかという思いを持ってございます。

それらの件についてお答えをいただいて、私は終わります。

港湾部長

本当に、今年は、いいことばかりではなく、フェリーは、小樽港の港勢が大きく沈みかねない重大事だという認識で、今後、小樽港の軸足を物流港湾へと、やはりフェリー機能というのは小樽の大宗貨物を占めていますので、何とかやっぱりこの勢いを盛り返したいということでした。私どもも、いろいろなご心配をいただきまして、それから、やはり札幌船主協会さんですとか、いろいろなところから情報収集等もいたしました。今、委員がおっしゃるとおり、各港が厳しい状況の中で本当に競争をやっております。私どもも、当然、そういった他港の動きがございましてけれども、やはり、それを上回るような気迫でもって事に当たっていかなければ、安穩と構えて待っていても決して訪れてきません。私どもは、やはり、セールスマンといいますが、ポートセールスを通じて小樽港のいいところを売り込んでいく。しかも、そこでは、荷主あるいは会社のためになるのだと、こういうようなことを戦略として物流の中でこういうふうを選択すれば、当然、企業さんの方もいいのだと、そういった積極的な裏づけを用意しながら売り込んでいくというか、そういうことが大事なのだろうと、こう思っております。

委員長

それでは、質問を大竹委員に移します。

大竹委員

石狩湾新港管理組合平成15年度予算要求管理者案について

私の方からちょっと何点かお聞きいたします。

まず、石狩湾新港の関係で、今日の報告事項の中にありました管理者案に対することでございます。会議所あるいは港湾振興会、その方から意見書が、意見書といいますが、それに対して附帯要件が付されているということがありますけれども、これに対してちょっと伺いたいと思います。

以前に、石狩湾新港の食肉検疫の関係の港指定というのがございまして、そのときにも、同じような形でそれぞれの意見が付されて、このときは、たしか4号という形の中でコンテナによる食肉の輸入だけということで意見書をつけて出されたと思うのですけれども、その後の経過として、結果的に港指定においてはどのような形になったのか、その辺をちょっとお知らせ願いたいと思います。

港湾部長

石狩湾新港の動物検疫、肉の扱い類輸入港指定の問題です。家畜伝染予防法に基づく港指定というようなことで、平成10年の後半から新港4丁目、5丁目に張りついている小樽市域の企業さんとも、食肉を扱っている、冷凍倉庫を扱っているというようなことで要望がありました。平成11年に、業界、議会にもるる報告しながら取り組んでまいりまして、平成12年のたしか4月1日でございますけれども、石狩湾新港、それから小名浜とか、ほかの3港と同時にそういった港指定を受けたということの経緯でございます。

大竹委員

今、欠けている部分なのですけれども、要望したのは4号のコンテナによる食肉の輸入のみをお願いしたいということですね。

港湾部長

港湾振興会、それから商工会議所からも、ただいまおっしゃられた条件がたしか付されてございました。ただ、私もほかの部署にいて前の部分は承知してございませぬが、家畜伝染予防法の規則がございまして、その省令を改めて、そういった港をやって行って、いろいろ別表に1号、2号、3号、4号とか5号とかいろいろな形があります。例えば苦小牧は、何と言いますか、骨に限るだとか、腱に限るだとか、いろいろな動物の部位での、それから、ミクロンでこれ以上の細かい部分はどうかと、そういった物の性質上で区別して指定されます。当時も議論されたのですけれども、コンテナに限るといふか、船の輸送形態に応じて規定されるという当時の農林水産省の指定がなかったわけで、現状は、石狩湾新港が12年4月1日に指定されましたが、コンテナに限るといふ指定のされ方はされませんでした。

大竹委員

ですから、私が言いたいのは、いろいろな意見が述べられて、こんな条件をつけるといいですよということで承諾しながら管理組合の方に伝えるわけなのですけれども、それ自体が対して効力がないような気がするのですよ。

さっきのは4号ではなくて3号ですね。3号です、間違いでした。

ですから、そのようなことをされても、今回の中で意見書、附帯を出されていても、なかなかそういうふうにならないのではないかなど。そういうことがありますので、その取組について、もう少し議会の中でもって議論したことを優先的に考えていただきたいということです。

それから、9月議会におきまして、確かに今の内容を見ますとはっきりした形では載っていない部分もあります。商工会議所あたりもそうです。でも、日程が間に合うようでしたら、この議会内においてこんな話を出していただくと、今回の議会までの間には結構な時間がありましたけれども、そんな議論もできるのではないかなど。実際に日数が間に合うのですから、できればそういうことをしていただきたいと思うのですけれども、まずその辺が1点。

それと、この中に出ておりました商工会議所から出ておりますが、なお、別件ながら小樽及び石狩湾新港の管理の在り方について基本的な見直しの検討に着手されたいというような、これが、意見書の中で出てきているのですけれども、これはどういうふうにとらえておられますか、このことについて。

港湾部長

私の方から、前段で2点ございましたけれども、先ほどご答弁申し上げた部分が舌足らずで申しわけなかったのですが、確かに平成12年度の際、コンテナに限るといふ条件を付しました。ただ、当時の振興会も商工会議所も、

実際の農水省の省令改正の中でそういう条件づきにはならないだろうと、こういうことは両団体とも承知してございました。

ただ、やはり、小樽港湾業界は非常に影響を受けますので、一般貨物といいますか、そういう部分で来ますと非常に影響を受けますので、小樽サイドから、これは市も議会も振興会も商工会議所もそうですけれども、あえてそういう条件をつけて、管理組合、それから北海道の所管、それと、新港の背後地で肉類を扱う企業群、こういったところに、紳士協定というか、それ以上のものにはなりませんでしたが、そういうことはきちんと印象として焼きつけておくためにあいつた条件をつけたということで、今回のもろもろの条件とは若干違うと思います。

それと、私どもは、今年に関して言えば平成15年度の新港の予算要求案、管理者案でございますけれども、例年ですと、6月議会で中身を議会にご報告いたしまして、9月議会までの中で、振興会、それから商工会議所とじゅうぶん議論した上で、ご意見を付して、同意あるいは不同意というか、そういうふうにはっきりしたことでいただきたいということでやっております。

しかし、今回、今年に関しましては、その日付けにありますとおり、私ども事務局がのんびりしていたわけでございますけれども、9月25日に商工会議所に行きまして、実は前回の議会日程からしますと、ちょうど常任委員会のその日でございますが、もっと早目に明確な内容のものというか、そういった調整ができれば、こういったことにならなかったと思います。ただ、何分、私ども港湾部当局にとりまして、もう少し中身的にはっきりした内容のものをいただきたいという思いもございまして、実は、9月ではっきりした意思表示をしないまま12月までずれ込んでいるということでは、まことに申しわけない、こう思っております。

いずれにしても、新港のいろいろな懸案に関しましては、やはり地元の業界も進出してございますので、そういった意見をじゅうぶんに議論するいとまといいますか、そういったものも必要でございましょうけれども、いずれにしても、私どもはそのあたりのスケジュール的なことを頭に入れながら、流れといいますか、今後ともそういうことに注意しながらやってまいりたい、こう思っております。

(港湾) 港湾振興室長

商工会議所からの意見書の中にありますなお書きは、内容的には、小樽港、そして新港の管理の在り方について、基本的な見直しに着手されたい、この文言があるわけでございます。これにつきましては、会議所の意見書の中に、平成12年度から毎回メニューとして載っているわけでございます。

そこで、現在、この管理の在り方、要するに両港の在り方ですが、最近、随分、議会でもいろいろご審議いただいておりますけれども、私どもといたしましても、小樽港の振興策と相まって、当然、新港との関係というのはどうしてもこれは避けて通れないということにはっきりしてありまして、今、港湾振興会の方々と勉強会も始めてまいりました。そして、今、その振興会の中には、商工会議所の主たるメンバーの方も相当いるわけでございます。ですから、両方の関係団体と今勉強会を進めていると言ってもいいものです。

そういった中に、まだ少しお時間がかかると思いますけれども、両港の在り方について、抜本的に、もう一度、だれのための港なのだという原点に立ち返りまして、そういった観点から、今後更に広く、いろいろな関係者とも当然いろいろな話合いの場を持つことによりまして、少しずつ方向性を見出していけるのかなと、こんなふうに思っています。

いずれにしても、今後更に協議を深めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

大竹委員

ちょっと以前の中で、これは平成14年6月ですから、2定の中での答弁だったのですけれども、港湾計画、10次5計になるのか7計になるのかわかりませんが、その中で、秋口までには固めるという形で答弁をいただいております。その辺の作業は、現状でどうなっているのですか。

港湾部次長

今、委員からご質問がありました港湾計画というか、整備計画の方のお話かと思いますが、この整備計画の動きにつきましては、国の方の方針が、今、各省庁で出されている10本の整備計画を一本化するという方向で今動いております。また、各地方港には具体的な指示等がないので、現在のところは、港湾の方の動きというのはまだそれほど大きな動きはございません。

ただ、管理者としては、ここ数年間の希望的なものといえますか、港湾管理者の考えということで一定の整理をしているところでございます。

大竹委員

計画が発表できない段階だということですね。

以前の中にもありましたけれども、これは、10次5か年もしくは7か年計画につきましては、現在も、国の方と、概算要望を含め、協議をしてございまして、秋口の本要望、これまでに固めるというようなことで国の方から聞いておりますという答弁をいただいている。ですから、今までの状況はどうなっているかと。今の答弁からいきますと、まだ固めるまでに行っていないという解釈で、これはいつ固めるのですか。もう来年のことですよ。

港湾部次長

以前のときには、秋口ぐらいまでに、本要望等の秋口までくらいまでにということで答弁させていただいておりましたけれども、国の方の動きは、本要望に向けてはまだ決まっております。

これから、国の方の予算要望の関係等で具体的に内容が決まってきた段階で、機会があればご報告したい、このように考えてございます。

大竹委員

リミットは、いつなのですか。

港湾部次長

国の方からは、特にそういうリミット等は示されてございません。

大竹委員

14年で計画が切れて、それでは、計画なしでそのまま小樽港は行くということですね。

港湾部次長

今言っていますのは港湾の整備計画の方ですから、港湾計画の目標年次というのは17年までです。小樽港の港湾計画は平成9年に改訂してございますので、今言われている整備計画の方の年次計画というのは、9次7か年計画が平成14年で終わります。今後、15年度から始まる次期計画については、港湾だけの計画ではなくて、国全体での、道路だとか、河川だとか、そういう各省庁を統合した融合策を立てていくという計画でございまして、そういう港湾独自の従前の整備計画についてはまだ決まっていない、そういうことでございます。

大竹委員

ちょっと私が考え間違いしているのかな。

9次5計が、9次7計になりました、それが平成14年で終わりますと。15以降は、どういう計画に基づいた港湾整備というか、そういう全体、大枠はもう決まっているのですか。

港湾部次長

従前でいく港湾整備5か年計画というものについては、今のところはまだないわけですが。というのは、国の方では、港湾だけではなくて、国土交通省が今までそれぞれ所管している10本の抱えている整備計画を統合して一本化したいということで今進んでおまして、そのこの部分の整理といえますか、国の方の結論が出ていないものですか、そういうことで今は進んでいます。

ただ、15年度の要求については、そういう全体的なものがない中で、15年度の部分については、単年度ごとの整備計画は淡々と進めてございます。

大竹委員

それで、秋口までに出てくるその計画はどうなっているのですかというのが最初です。

港湾部次長

ですから、今とりあえず15年度の予算要求につきましては、今、国の方に概算要望で出しているものを、私どものこれからの15年度の予算要望の分としてとりあえずは出していきますけれども、その先の16年度以降5か年なり、7か年全体の計画というものはまだできていない、そういうことでございます。

大竹委員

くどくどごめんなさい。ですから、15年の事業計画というもののリミットと、内容的にはどういうことを概算要求の中で挙げているかということをもっと最初に質問したつもりなのです。その辺がどうなっているのかということ、それは、前の答弁の中で、秋口までにその辺の国との折衝の中で発表できる状況になるという答弁をいただいたので、その結果はどうになりましたかということです。

(港湾)工務課長

2定のときに、そういった次期の整備計画についてのお話ございましたけれども、その後、更に、国の方から、たまたま8月の初旬に、新聞記事等で、国土交通省所管の10の公共事業を一本化して全体としての整備計画をつくるということで、今までの整備計画というのは旧運輸大臣が作成するものでございますが、その時点で、そういった港湾単独の整備計画はなくなるという方針は間違いなく出ているわけです。

その後、それでは何を基にそれをやるかといいますと、基本的には港湾計画というものがございまして、将来の港湾のあるべき姿というものはございます。しかし、具体的なものにつきましては、現在のところ、たまたま北海道開発局等からアンケート的なもので、正式なものはないのですけれども、各港ごとの目安となるものは必要になりますねと。ただ、それについては、まだはっきりどうこうという動きはないです。

たまたま平成15年度の要求につきましては、各港ともそれなりに苦労はされているのですけれども、2定のときに15年度の小樽港港湾関係事業予算案というものを経済常任委員会で申し上げたのですが、実は、たまたま小樽港の場合、例えば直轄事業にしますと北防波堤あるいは縦貫線の2本でして、どちらも継続事業と。それから、補助事業につきましても、道路縦貫線、あるいは運河のしゅんせつ、いずれも継続事業でございます。そういったことで特に大きな悩みというものもなくやっております。

大竹委員

最後です。

そうしたら、新規メニューがなくて継続のものだからそのまま行けると、今回の場合は、新規メニューがない中でもって15年度は行くのだということで理解しておきます。

委員長

それでは、自民党の質疑を終結し、市民クラブに移します。

大島委員

海上遊覧船について

代表質問しておりますので、観光振興室にお尋ねします。

観光資源、海を生かせということで質問をしているのですが、その中の一つ、遊覧船の改修という問題を質問しました。

今ある観光振興公社が所有しているオタモイ号、祝津号の定期検査があるやに聞いております。直近の定期検査はいつ受けたのか、そして、この次はいつなのか。

ちょっと二つ、三つまとめてお聞きします。

それから、直近の定期検査にはどれくらいかかったのか。

また、その定期検査の間に、毎年、中間検査ということがあるそうですが、この金額も、もしわかったら教えてください。

まず、その三つについて。

(経済)観光振興室観光事業課長

遊覧船についてのご質問なのですけれども、順番にお答えいたします。

まず、定期検査の直近に受けた期日でございますが、昨年、平成13年4月でございます。次の定期検査の時期につきましては、これは、海上運送法の一部改正が昨年ございまして、従来4年だったものが5年に延びたということで、5年間となりますと、次回は平成18年を予定しております。

また、定期検査あるいは中間検査にかかる費用ということでございましたが、これは、検査そのものの費用ということでの計上はございませんが、定期検査に当たって、検査をクリアするための前段の改修工事、こういったものでよろしゅうございますか。

こういったものでかかった経費について、これは、いつからお伝えすればいいでしょうか。

大島委員

まず、13年度の定期検査から。

(経済)観光振興室観光事業課長

直近の13年度、昨年度の検査の前にかかった整備費用につきましては、祝津号、オタモイ号、両隻合わせて、オーバーホールを行いまして、この費用が合計で830万963円ということになっております。

また、中間検査についてもご質問がございましたが、中間検査の前段で行いました整備の費用ということで、この何年間かでお伝えをいたしますと、11年度が769万3,911円、12年度が660万6,569円、そして、13年度は定期検査の時期でしたので、先ほどお伝えした経費となっております。

大島委員

そうしますと、定期検査は5年に1度、これは、オーバーホールも含めて830万と。その間、中間検査なるものに600万台、700万台のものがかかっているということですね。

先日、平野前助役、今の商工会議所の専務理事と地下の食堂で一緒になったときに、いろいろな話から、水族館の社長は逃げたのではないかと、そんな冗談のことから船の話になりました。実は、振興公社は船の更新を考えていたのだけれども、金額的な折合いで、というのは、本州から小樽に回航する費用が非常に高かったのでやめた経緯がある、でも、今まだその希望は捨てていない、そういうようなこともお話をしておりました。

それで、海の遊覧、これには、代表質問でもご指摘いたしました、何より船の規模なのですね。船の規模、お客をどのくらい乗せられるか。

昨年になりますけれども、知床に行ってきました。これは、ただ遊覧を目的のツアーだったのです。ご承知のように、冬は流氷、夏は知床観光ということで、あの大型の2艘の船がどんどん押し寄せてくるバスであつという間に満員になってしまった。実はそのようなツアーに参加をして感じたことは、いや、これが小樽だったら、便利は物すごくいいし、これだけ、先ほどの上期だけでも400何十万ですか、473万人が訪れると。小樽市内の大手の船有者ももっともっと小樽市の我々を利用してほしいのだ、タイアップしてほしいのだと。そうすると、幾らでももっと呼び込める、いろいろなこともできるはずだ、そのようにおっしゃっておりました。

その一つとして、小樽から、あるいは祝津からの海上遊覧、これは、距離的にも時間も本当にちょうどいい、そしてまた、このすばらしい国定公園小樽海岸の景観を眺められるということで、これはもっともっと売り込むべきだというのが私の趣旨でございます。

それには、船の問題がついて回ります。以前に失敗したいい例としてホバークラフトがございました。皆さんの

中に乗られた方がいるかどうかはわかりませんが、導入されて間もなくシーズン初めに実は私も乗ってみまして、びっくりした一人でございます。外の景色は何も見えない、おまけに途中で故障した、そのようないい体験をさせていただきました。

そういうことから、船の選定についても、海岸のこの遊覧に呼び込むために、次期、平成18年の定期検査にはまた多額の費用がかかると思いますし、その間、中間検査にも費用がかかりますので、この辺のこともじゅうぶん考慮して振興公社と相談をしていただきたい、このように思いますが、いかがですか。

(経済) 観光振興室長

ただいまの船の関係ですけれども、先般の予算特別委員会で経済部長もお話していますように、振興公社の社長をはじめ、それから行政の我々も、あそこのいわゆる海岸線の船の活用ということは非常に大事なことで、あれは、ぜひとももっと振興していかなければならないというのは同じ気持ちなのです。その中で、船のいわゆる改修時期といいますか、更新時期につきましては、経済部長から先般お答えしましたように、次の定期検査の18年というのが一つのめどになるのだろうと。

ただ、我々がもう一つ考えなければいけないことは、観光振興公社自体、今9,000万くらい不良債務を抱えてやっているものですから、そういった中で公社の平野社長ともお話しはしているのですけれども、いわゆる不良債務の解消計画というのがなかなか進んでいっていないというのが現状です。その辺で、今どういうふうはこの不良債務を1年でも早く回収していくかということの方策について、いわゆる祝津、オタモイ線ではない航路も抱えているものですから、そういった個別の採算の問題もお互いに真剣に話し合っていて、不良債務の解消計画をまず一つしっかり立てていかなければならない。

そういった中で、船の更新につきましては多大な費用もかかるので、そういったものを踏まえた中で、いわゆる新しい船の更新といいますか、購入というものを考えていかなければならないというふうに考えております。その一つの時期としては、18年に向けての検討かなというふうには思っております。

大島委員

それで、ホバークラフトですけれども、あれは小樽港を出て、たしか祝津に寄らなかったと思うのです。祝津に寄らないで、余市川の河口に入って、余市のニッカウスキーの工場を見たり、あるいはまた、見てきた方を乗せると。それからさらに、今度は余市のローソク岩、こちらまで回る航路だったのです。唯一とまったのは、余市はローソク岩のところにとまったのです。それで、どうぞ皆さん、デッキに上がってくださいということで、初めて潮風に当たる。ところが、出発しようと思ったら動かなかったと。今、振興公社の負債の問題がありましたが、この負債の大きな問題は、ホバークラフトが原因ですね。最後に投げたような形になりました。

いずれにしても、18年までじゅうぶん検討する時間がありますので、ぜひ、更に検討を続けていただきたいと要望いたします。

年末の資金対策について

次に、先ほど次木委員の方から資金の問題でいろいろお話がございました。今、私は課長さんの答弁を聞いていて、いや、実際を知らないな、知らなすぎるなど。確かに、課長さんは、いろいろなところに出向いていろいろなお話を聞いていることについては、私も認めます。

しかし、実際には、年末をいかに過ごすかというのは、これは商売をやっている方にとっては大変な問題なのです。先ほど、何かの申込件数が39件、実行されたのが30件と。

先週です。小樽市内のある製造業のところへ寄りまして。そうしましたら、金を借りてくれと言われたというのです、銀行から。いいですか。銀行さんは、この年内に消化しなければならぬ融資の資金を貸すところがないというのです。いいですか。借りたい人はたくさんいますよ、課長さん。実際は、銀行が全部選別するのです。内容のいいところにしか貸さないのです。それが実態ですよ。

この年末をいかに過ごすか、資金繰りをどうするかというのは、これは、くどいようですけども、商売やっている方は大変な悩みなのです。何人が従業員さんを抱えていればボーナスも必要だろうし、特に、小規模のところになれば、なおのこと大変です。まちの手形割引をやっている個人の方だって、危なくて割られないというのです。それが、現状です。

先ほどから次木委員の質問に対する課長さんの答弁を聞いていたら、いやいやいや、これはもう何も心配はないのではないかと、そのように私は受け取りました。

しかし、私も10年少し前までは、3人か5人で製造業をやっておりました。その実態は、あなたが今答弁した実態とはまるっきり違いますよ。これだけは認識をしてください。そして、そういう方々を、言葉が妥当かどうかちょっとわかりませんが、いかに救済するか、あるいは、融資の方法があるだろうかということをやっぱり真剣に考えていただきたい。

私は、予算特別委員会に付託された、共産党さんから出された1億円の融資、これは花丸をつけたいくらいです、私の心情としては、20万、50万、この金があればこの12月を越せるとい方がたくさんいます。そういう方が多いということをしゅうぶん頭に入れて、経済部としての仕事をしていただきたい、そう思います。

答弁は要りません。

終わります。

委員長

それでは、市民クラブの質疑を終結し、この際、暫時休憩をいたします。

休憩 午後3時01分

再開 午後3時10分

委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

公明党。

秋山委員

道営競馬場外馬券発売所の設置について

今定例会で付託されました陳情第94号について、駅前第3ビル地下に場外馬券売場設置という部分がありまして、先ほど来の話の中で地元の商店街では、ぜひ活性化につながるなら来てほしいのだという意向が強い。この町内会という部分と商店街というのはイコールになるのでしょうか。ここの部分はどのようなのでしょうか。

(経済)多賀副参事

商店街の部分につきましては、設置というよりも、今、候補地に上がっている部分の周辺環境といいますが、その部分だと私は思っております。地域町内会の同意と地元警察署の協議同意、これは、道が申請する際の添付資料になっておるわけでございます。ですから、国に申請する際には、地域町内会の理解を得た同意と、それから、交通渋滞等々の観点から警察署との協議が必要なのですが、地元警察署の同意書というのは確実に必要な書類であります。当然、地域町内会の中にも第3ビルの商店街も入るといことでございます。

秋山委員

実は、ばくちとかパチンコというかけごとには余り縁がなかった一人なものですから、たまたま何年か前、車が故障しまして電話をかけるのにパチンコ屋に飛び込んでいったことがあったのです。何というか、圧迫されるような物すごいムードというのでしょうか、かけごとに熱中をしている人方の汗というか、すごい世界があるのだなど

感心して、申しわけないけれども、絶対に染まりたくないなという思いを感じたことがあったのです。それで、たまたま新聞記事を読んで、喜んでいてる人方もいるというのも知ったのですね。

後志管内のお友達も、この小樽にできれば近くてすごくいいとみんな喜んでいて。そのみんなという部分で、やはり、この新聞の書き方も賛否は確かにそうだな、賛成する人もいれば反対もいて、私みたいに中立の人もあるし、困ったものだなと思いながら、今までの流れの中で絶対反対と強く言うのは厳しいのかなという思いでございました。

新聞の記事の中で、市のPTA連合会の中からは、子供の教育に地域のモラルが反映されると。けれども、小樽の駅前を見たときに、今さらモラルもないだろうというのが正直な思いです、済みませんね。それでなくてもサラ金で困っている人の相談が多い中で、一番集中している地域と。道路が広がって気分がいいなと思えば、目立つのはパチンコ屋さん、本当に共産党さんが言っているそのまま、今さらモラルはないよなというのが正直な思いであります。

また、子供も、いろいろなゲームがたくさんできてきていて、子供の方が利口だなという思いもあります。だから、馬券売場が来たから風紀が乱れる乱れないは、ちょっと違う観点の問題かなと思っております。

今、お聞きしてましたらパチンコ屋さん、馬券売場は雰囲気が違うのだよというお話もありましたし、小樽市が誘致するのではないのだという部分もありました。ただ、悲しいこと、残念だなと思うことは、こんな形でしか経済の活性化ができないのかなという現実には、残念だなという思いがあります。

これは、公明党を代表としてではなくて、公明党の中の一委員の見解です。そういう形で、この部分は答弁は要りません。

小樽市商工業振興施策について

それで、次の質問なのですけれども、小樽市の経済部が作成しております小樽市商工業振興施策のご案内という中の助成の部分でお尋ねしたいと思います。

この中で、技術力の向上のためにという中に4項目ぐらいあるのですけれども、ここの部分で助成を決めたということの意義づけについて、まずお伺いしたいと思います。

(経済)産業振興課長

今ご質問のありました技術力向上のためにということで、一つは新技術・新製品開発助成です。これにつきましては、小樽市内の企業が、新技術・新製品を開発するときに、市で原材料又は試験研究費等の対象となる経費の2分の1、50万円を支援していただくという制度です。

また、新技術及び新製品開発指導助成というのがありますが、こちらにつきましては、公的機関、例えば製造につきましては、道立工業試験場、又は食品加工につきましては江別にあります食品加工研究センター、そういうところから専門的な知識を受けるために派遣をしていただいて指導していただく、その中で新技術・新製品を開発していく、そういう指導助成ということで、限度額を10万円ということで支援をしていただくメニューです。

また、業種別技術講習会につきましては、市内に各中小企業の団体がありますけれども、その団体の皆様が技術力をアップするために講習会をしたいといったときに、その対象経費、講師謝金ですとか交通費又は講師の報酬費、宿泊費、会場使用料になりますが、限度額10万円を支援をさせていただくというものです。

また、共同研究開発支援事業助成といいますのは、市内の企業で複数の企業の皆様が共同して新技術や新製品を開発するという助成で、共同で取り組んでいく場合に、対象経費である原材料又は試験研究費、その対象となる経費のうちの2分の1、最高限度額で100万円を支援させていただくというものになっております。

やはり、市内の企業の皆さんにとっては、今後、技術力又は製品開発というのは非常に大切なことだと思いますので、その意味を込めましてこの四つの制度を行わせていただいております。

秋山委員

一番上の新製品開発の助成が10月1日までというのは、なぜなのでしょう。

(経済)産業振興課長

それにつきましては、新技術・新製品を開発するに当たりまして、公的審査機関に見ていただきます。私どもで見ますと、なかなかその部分は、本当に新技術であるのか、又は新製品であるのか、また、これは特許の部分もありますので、そういう部分はどうかということで、毎年10月1日又は9月末で締めさせていただきます。それは、もちろんじゅうぶんにPRしてまいらなければいけないのですが、そこで締め切らせていただきまして、その後、公的機関、例えば製造につきましては道立工業試験場の専門家に、又は、食品加工につきましては食品加工研究センターの専門家にしっかり審査をしていただきまして、それを基にしまして、こちらの方で対象となるかどうかを判断させていただいております。

秋山委員

本年度というか、10月現在で新技術とか新製品の開発はあったのですか。

(経済)産業振興課長

今年につきましては、2件のお話がありまして、そのうちの1件がこちらの方に来しております。それにつきましては、食品加工関係ということでこちらの方に申請が来ておりまして、明日ですが、食品加工研究センターの方に伺いましてその分の審査をお願いしていく予定でございます。2月から3月にかけて、その部分の審査が終了しまして、起案を上げさせていただき、決定し、交付させていただくということになっております。

秋山委員

毎年、この活用というか、新製品は生み出されていっているのでしょうか。この制度自体を活用されているのかなという部分はどうかでしょうか。

(経済)産業振興課長

やはり、皆様にこの部分を周知させていただくためには、年1回、今年につきましては、4月に国、道、市と一緒にこの制度のPRに努めさせていただいておりますが、そのほかに、各団体でいろいろな部分の催し、行事等がありますので、そのときにはこの書類を持ちましてPRに努めさせていただいております。

ここ二、三年で申しますと、平成12年度につきましては、水道線系になりますが、そういう部分と、そのほか、計2件を支援させていただいております。また、13年、昨年につきましては、液体のスープ的なものなのですが、それを無菌状態で出すというもので、1件、支援させていただいております。今年につきましては、現在、1件が申請に来ておりますので、それを審査する予定でありまして、12年、13年で申しましても、既に商品化まで持っていかれて、ハード改革をされておるといって伺っております。

秋山委員

これらの制度は、こういう新技術を開発される方にとってありがたいというのはおかしいけれども、どうなのでしょう、喜ばれている制度なのでしょうか。

(経済)産業振興課長

この制度につきましては、市内の企業の皆様と新技術・新製品を開発される皆様にとりましては、金額でいきますと50万円ということで、余り高額ではないものですから、実際の金額の部分についてはどうかと思います。

しかし、毎年2月から3月に交付式を行わせていただきます。その後、次の年にアクセスサッポロで展示会等があるのですが、指定をさせていただいたところには参加いただきます。大体、2日間、アクセスサッポロで道内の企業の製品、技術が展示されるのですが、そのときにはブースを設けさせていただきまして、そこに展示してハード改革をしていただく形で行わせていただいておりますので、その部分では多少喜んでいただいているかなと思っております。

秋山委員

今、ノーベル賞をたくさんではないけれども受賞され、技術面が注目されているという意味で、何とかこういう中から小樽発のすばらしい製品ができてくれればいいという思いでこれを質問させていただきました。

下の方にもう一つ、起業家支援のためにという部分があるのですが、この部分の活用などはどうなのでしょう。

(経済) 産業振興課長

小樽市新産業創出支援事業助成のことだと思いますが、こちらにつきましては、平成13年の昨年から実施させていただいております。この内容につきましては、市内で起業化をしたいと言っておられます学生又は65歳以上の個人又は離職した方等の個人又は中小企業者で、起業化の計画を立てられた方につきまして、旅費又は外注工費等を含めて4分の3の範囲内、限度額 100万円でありますけれども、支援させていただいている制度です。

昨年、13年度につきましては、応募がありました中で、採択といいますか、指定させていただきましたのは、学生によるもので、ホームページ等をつくり、オートランド放送と言いまして、オートバイで道内に入ってくる皆様をどういう形でサポートして会員を募って起業化ができるかということで、学生と小樽商科大学のビジネス総合センターと一緒に連携して行い、起業化まで持っていこうということで進められております。これにつきましては、今年、フェリー関係も含めてアンケート調査を行っていきまして、その分析を既に行っているところです。

また、今年につきましては、1件申請が来ておまして、こちらは、人材育成又は人材派遣ということで行いたいということで、離職者の方ですが、実際に企業を立ち上げて行っていきたいということで応募が来ております。これについては、現在、内容審査等で議会にも確認しながら、こちらの方で起案をし、採択ということで、今現在その事業を進めていただいております。

秋山委員

やはり、新しい企業を起こされるという方に励みとなる助成なのかなというふうにお聞きいたしました。

次に、今年度新設されました経営支援特別資金というのが、新規に始めて、引き継いで今年度はこういう形になったという資金だと思いますけれども、償還方法に据置期間6か月ということで、この4月から始まったばかりで焦げつきがどうですかというのもおかしな話ですけれども、もしも4月に決裁がおりたとしたら、これは10月から支払いが始まっているのでしょうか。

(経済) 産業振興課長

それぞれ個別になっておまして、据置期間が6か月となっておりますが、それぞれの規定によりまして、例えば、最初は利子から払っていかれて、元本についてはその後に払うというような形のものもありますし、内容はそれぞれ個別になっております。

秋山委員

これは、期間ですが、要するに限定で1年間というふうになっておりますけれども、補正でかなり額を増やしておりますね。そういう部分で、今後、延長などは考えられるのでしょうか。

経済部次長

ただいまの経営支援特別資金の関係で、来年度も引き続きやるのかというお尋ねだと思います。私どもは、これはとりあえず1年ということで起案させていただいておりますが、先ほども課長の方から報告させていただきましたように、現在でも30件、1億 3,250万という利用があるということでございます。そういったことも踏まえまして、今後の景気の動向といいますか、小樽の経済の状況、こういったものをにらみながらちょっと検討させていただきたいと思っております。

秋山委員

既に3億数千万と、これは戻ってくる部分が心配ですね。やはり、ある程度は見なかったら厳しい部分もあるのかなと思いますけれども、小樽市がある程度保証してもという部分に魅力があるのも事実かと思っておりますので、この

辺は状況を見ながらよい方向で進んでくれたらなと思っております。

あとは、国として、今回の金融関連に対してはセーフティネットという部分でかなりの政策が設けられておりますが、こういう部分に対して、市が直接というのではないのですけれども、セーフティネット関連の相談事などはこちらに寄せられているのでしょうか。

(経済)産業振興課長

現在、貸し渋り、貸しはがしの特別相談窓口ということで、これにつきましては、貸し渋り、貸しはがし、また資金繰りに困った皆様が悩みをお話しするという部分で受け付ける窓口になりますけれども、小樽市内で言いましたら、国民生活金融公庫さんで、11月5日からですが、行われております。また、貸しはがしホットライン開設ということで、これは、金融庁、北海道財務局が行っているものでありますけれども、金融庁が貸し渋りや貸しはがしの実態を把握するという部分で、また金融機関を監督する意味で、中小企業の皆さんから広くお話を聞いていくというものであります。またもう一つは、セーフティネット保証ということで、これは信用保証協会になりますけれども、これにつきましては、取引先の企業が倒産したためとか、又は自然発生的なものに対応するためにセーフティネット保証ということで行われております。貸し渋り、貸しはがし特別相談窓口につきまして、また、貸しはがしホットライン開設につきましては、確認しましたら、今のところ、小樽市内では特にそのことについての話というのは来ていないということで聞いております。

それから、セーフティネット保証につきましては、既に私ども小樽市のところには5件のお話がありました。これにつきましては、その内容について、要綱があるものですから、それにのっとりまして、9月のときは、信用保証協会の融資制度ということで要件を満たしておりましたので、その部分で1件、2,000万の融資実績になっております。また、道庁は、こちらで言いますと小樽商工労働事務所になりますけれども、そちらの方に確認しましたら2件で2,500万ということで、そういう部分でのセーフティネット保証ということで伺っております。

秋山委員

わかりました。

質問を終わります。

委員長

それでは、公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

渡部委員

平成14年度企業立地状況について

報告のあったものから、順次、お聞きいたします。

まず、平成14年度企業立地状況について。

株式会社ほくやく、医薬品卸売、札幌市、勝納ふ頭ということで、そして、備考欄に旧陽和運輸株式会社ということでもありますけれども、これは、どこの場所というか、勝納ふ頭のどこに立地しているのですか。

(経済)産業振興課長

これにつきましては、平成14年7月ということで、まだ発動しているわけではないのですが、用地を取得したということです。新南樽市場がありますが、その向かい側、海側のところに運輸会社がありますが、その隣になります。

渡部委員

そうしたら、港湾地区ではない勝納ふ頭ということですか。港湾の場合、いわゆる分区指定がありますので、ですから、運輸関係だとかそういうのであって、今度、ほかの一般のということになると、それは分区指定上いろいろな制約があるものですから、それでお聞きしているのです。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

私は担当ではないですが、陽和運輸さんのところは、小樽港縦貫線、裕次郎記念館の前の臨港道路がございまして、あの海側で、臨港地区の中にありまして、分区としては商工区という位置づけになっております。

渡部委員

商工区と。流通関係とか、そういうあれではないのですか。

だって、陽和さんと流通関係でしょう。

(港湾) 港湾振興室小林主幹

商工区自体は、物流港湾としての機能を果たすべく、そのような土地利用を中心的に果たす場所という位置づけになっておりまして、物流関係ですとか、直接、港湾運送にかかわる部分、そういった土地利用という形になっておりますので、今回の物流という形であればこの中で容認されるものというふうに考えてございます。

渡部委員

ちょっと理解に苦しむのです。運輸関係で、あそこは、石原裕次郎記念館の前はタケダ運送から何からといういろいろありましたね。だから、あそこは、もう大方が流通関係ということで固まっているところです。

そして、そこならそこで、買ったところが退くから、そうしたらほかのものでも何でもいいのかどうかと、それは、やはりきちんとした調査なり、取扱上について問題があるかどうかというのは、分区指定とのかかわりでは港湾部もしっかりとそこらを掌握した中で取り扱うべきことではないのかなというふうに思うのです。

だから、何でも、退いたら、どこでもそこに入っても構わないというのだったら、ちょっと最初から取り組んできたのは、確かに、経過の中では、少しでも分区を緩和していこうというような動きだったというのは、それは、港湾審議会の中でも話をされているけれども、やっぱり経過は経過としてしっかりと持った中で判断を示すべきではないのかなと、そう思っているのです。どうですか。

(港湾) 港政課長

ご答弁がなくて申しわけございませんでした。

おっしゃるとおり、確かに、あのかわいは平成8年に分区をしいてございます。その以前から活動をされている方もいらっしゃるんですが、今の例のように今後來られて活動される方のその活動内容といいますか、それにつきましては、当然、基本的な条例があるわけですから、それをご説明した上で、じゅうぶんにその動向を見極めていきたいというふうに思います。

渡部委員

そうしますと、今回の株式会社ほくやくということについては、分区指定上からして問題ないとの判断なのか、それとも、今後、また更に協議ということなのか、その点はいかがですか。

(港湾) 港政課長

今回の案件の具体的な事例の港湾部への協議の経過は、私もまだ担当の者から聞いておりませんが、その会社が取得して、実際にどういう形であの場所で営業活動をされるかというところが一番ひっかかる場所ですので、その辺につきましては、大変申しわけございませんが、情報を整理いたしまして、お聞きしまして、その経過なりがわかりましたら報告させていただきたいと思っております。

渡部委員

平成15年度石狩湾新港管理組合港湾事業予算要求案について

西脇委員の方からお話がありました平成15年度の事業、管理者案です。それで、資料の2の1で提出されております。これは、チップの取扱いについて平成15年度の6,800万円、つまり、荷役機械の設計費ということだろうと思います。これはこれで出てきて、これに対する考え方はいろいろわかるのですが、西地区にかかわる整備事業ということからすると、おおよそ160万トンくらいであろうと。チップ、石炭、原木、一部冷凍物も扱うかも

しれません。鉄くずもあると言っていましたね、160万と。整備事業費が約317億程度でしたか、そう言っていました。これは、チップだけのものが出てきている。

そうすると、石炭ということになりますと、今度、その扱い量というのはどのくらいになるかわかりませんが、一応、石炭が入ってきて、一定の機械を含めて構えをする、あるいは、貯炭場を設けるということになりましたら、一般的にはアンローダーの設置ですね、ふ頭に。それから、おかげで石炭を野積みしていくということと、それから搬出をするということがありますからスタックレクレマーが必要になる。

今回、チップの面だけでトータルが24億7,500万と。それから、石炭を扱う、そのほかのいわゆる整備とのかかわりについては全く出されていない中で、このものだけで24億ですよと言っても、何かピンとこない。ほかはどういう配置をして、どういう取扱いをしていくのかということで、初めて、チップの置き場所と風向きとの関係だとかいろいろな要素がわかるのです。だから、石炭だとほかの面は断念しました、チップだけですよというのだったら物事はっきりしてわかるのですが、そこら辺はどのようにとらえておられるのか、お聞かせいただきたいと思えます。

(経済) 港湾振興室長

西地区の関係でございますけれども、先ほどもお話がありました想定貨物量が今160万トンくらい予定されていると。これは、昨年の議会でも、こういう場で審議いただいたところでございます。

それで、石炭のお話でございますけれども、確かに、利用者側からは、今回のチップ、そして石炭など、利用者側からはこの14メートルバースを必要としているのだと、背後圏についての関係企業も、随分これを尊重して、今回、整備中でございます。

ただし、私どもも、当然、今、渡部委員がおっしゃったように、今後の全体像はどのようなのだということは疑問に思うわけでございます。この辺は、母体協議の中、あるいは管理組合との話の中で、相当強く、いろいろ青写真を描いて早く出してくれ、こういうことで申し入れているところでございますけれども、とりあえず、当面チップの問題がこういうふうに急浮上してきていると。そして、石炭については、具体的には、先ほどお話がありましたようにアンローダー等の機械設置の関係は、まだちょっと、相手企業側等ともそこまで深めていない、こういう状況にあるとの説明でございまして、今は、当面、お話は私どもも重々わかるので、先ほど申しましたように、管理組合側にも相当強いお話をさせていただいているところでありますけれども、全体像という部分はまた今後のお話の中で出てくるのかなと、こんな現時点での状況でございます。

渡部委員

何か計画として立てて、14メートル水深で進めていって、いわゆるこういう事業を含めての整備に入るということからしても、何かちょっとピンとこないのです。それは引き続きということで、これからも母体協議を含めてあるのかと思えますので、それはそれでちょっと置いておきます。

そこで、チップの取扱いということで、これだけのお金をかけてということからしてひとつ大事に見ていただきたいということで、その一つは、石狩湾新港は非指定港であります。今後、これらを進める上において、やはり指定港という位置づけを明確にさせていただきたいということです。

それから、二つは、とかく話にもありましたように、規制緩和によって競争原理の導入など、これからますます物流効率化とのかかわりで出てきますので、こういう大きな施設との関係においては、やっぱり港湾の制度としてある事前協議の枠組みをしっかりと守っていただくということについて、管理組合の方に問題提起をしっかりとやっていただきたい。

いずれにしても、年内は、私は管理組合の方へは出向けませんけれども、年明け早々には、この問題について、港湾の別件として管理組合と直接交渉をしようと思っております。とりわけ、今、非指定港の石狩湾新港です。港湾運送事業の免許を持っていたら、どこから入ってきて、それは事業ができるということです。タリフを含めて、

いわゆる自由料金です。ですから、今後、これらが進んでいくということになってきた場合、やはり新規参入を含めて、今は免許から今度は許可制だとか、それから、タリフは現在普通の港湾であれば認可料金ですが、これが届出制へと。そういうふうに変化していった場合については、石狩湾に集中するという動きが当然出てこないとも限らない。出てくるでしょう。また、一般の港運業者なども石狩に進出している、そこで競争原理を生む。

そのときに、今でもしっかりと見ておかなければならないのは、石狩湾新港で扱っている荷役の料金とほかの港の料金には差があるということです。しかし、その差については、港湾運送事業者そのものよりも、ユーザーがその料金、値段を、やはり遠慮なく一般の港湾にぶつけてよこす。石狩なら石狩は100円でやっている、しかし認可料金は130円だから100円なら100円でやれというような、そういうことというのは日常茶飯事に起きていることなのです。

ですから、少なくともコンテナを扱い、一定の扱い量があるならば、やはり非指定港から指定港ということをしつかりと位置づけしていく、そのものを国に働きかけていくと。もちろん、これは管理組合自身がそういった面で動いてもらうということではなければ、港湾のバランスはやっぱりとれなくなる。

ですから、やはり、近間の近隣である小樽港がそのしわ寄せを受けるということは目に見えておりますので、現実にはそういった問題が発生しているということですから、これの大きな整備とともに、そのことだけはしっかりと訴えていただきたいし、位置づけをしていただきたい、こういうふうにするわけですが、いかがでしょうか。

港湾部長

私どもは、石狩湾新港はまだ成長段階の港で、ピークが平成16年とも言われてございます。いずれにしても、こういった案件、これは、母体間の協議の中でいろいろな観点から業界も含めて検討されているわけです。

私どもは、一部事務組合方式で、この西地区で、管理組合から聞いてございましており90万なり100万なり、これはチップでございまして、実際問題、こういったものが石狩湾新港に入りまして、江別の王子製紙といいますが、そういった民間会社がコスト面で非常に恩恵をこうむって、道民生活の面でいい方向に動いていけばこれはいいことなのですから、併せて、小樽から進出している企業が、西地区の中で、船内あるいは陸上も含めて新たな仕事が増えて、しかも、固定資産税が小樽市に入ればと、こういう思いであります。

先ほど委員から、平成16年にも、先行した主要9港以外に地方港でもいろいろな規制の波が現実に表れてくるだろうというふうに言われてございます。やはり、港湾労働を取り巻く状況というのは、これは、法的にいろいろと守られている部分ということで、非指定港と指定港では趣も随分違います。一般貨物の部分では、廃棄分は、多分、本港よりも多くなってきているわけですから、当然、扱い高の部分で、やはり今後は指定港というふうな方向になっていかなければならないだろうと私は思っております。

いずれにしても、規制緩和の中、競争激化と。いわば、海運がらみの業態はいろいろな局面がありますけれども、これは、やはり荷主が頂点で一番強いですから。いろいろな段階でいろいろなしわ寄せが現実には来ているというふうな部分も、これは確かにあるかと思っておりますので、改めていろいろな面で、母体の一員として、私どもは、言うべきものはきちんと協議の場で今後とも言っていきたいというふうには思っております。

渡部委員

関連してお聞きいたします。

今回の一般質問で、前回、石狩湾新港に関する件では検討していきたいということでご答弁をいただいて、今回、一般質問で、そのご答弁で現状はどのようなことを検討されて、そして、どのような方針を考えてこられたのかという質問です。

具体的に、項目は挙げていただけませんでした。少なくとも石狩湾新港に関する面では、やはり、港湾管理の在り方と方向、それから、二つは母体負担、三つは、今お話ししました新港の指定港の位置づけ、四つは、小樽港とのターミナル機能の在り方と方向、五つは、関連して小樽港の存在と位置づけ及び展望です。これらは、やはり、

早急に議論をして、あるいは関係先とも協議をして具体化していくということではなければ、港湾の今の進んでいる状況というのは非常にテンポが速いです。それから、ねらいとしているのは、先ほど大竹委員の方に答えましたように、もうとにかく集中化だとか、それから、競合原理を導入していく、それから重点化といったのがねらいであります。ですから、10次の港湾整備の計画については、一定の方向は国が出しましたけれども、今、担当者レベルで、ワーキンググループによってどういうふうにしていくのかという段階です。これは、みんな重点化、集中化、それから競合化の原理なのです。

そうなりますと、地方港というのはどんどん、どんどんなげられていってしまう。位置づけされている苫小牧は、北海道の拠点ですし、しかも、小樽は純粋に見て石狩湾新港に脅かされているという現実の姿であります。ですから、やはり一定の質問に対して答弁として答えられた面については、早急にそのことの作業を進めていくということが大事だと思います。そうでなければ、もうこれでまた2か月も3か月もということになると、また大きな変化ですよ。

ですから、石狩湾新港にかかわる面というのは、昨日、今日の問題ではなく以前からそのことの指摘を受けているのであれば、やはり、しっかりとした協議、理論、そして方向と展望というものについては具体的に明らかにして、しっかりと今までの多くの質問に答えていくということが重要であろう、私はそう思いますけれども、いかがでしょうか。

港湾部長

確かに、ある意味で、日本の産業の競争力、これは、四面小国あるいは貿易立国で成り立ってきた日本という部分が、一挙に、東アジア諸国の元気のよさといいますか、こういった部分で、いろいろな産業の面で空洞化しているとか、いろいろな局面が言われています。

ただ、確かに、国がそういった重点で今後の港湾行政の取組の場面で、国際的にスーパー中枢港湾ということで指定して、国際競争力を強化しようという一つの大きな局面がこれまたあります。

ただ、いろいろな状況を見ますと、アジア輸送の準国内効果といいますか、いわばかつて横浜なり神戸なりになっていたトランジットなりフィーダーなりという部分が、釜山しかり、上海、大連、それから高雄もそうですけれども、もうとにかく日本の経済、この東アジア経済圏というか、こういった部分で、もう日本にとって必要不可欠な港に機能的になってきているという現状が一つ経済の局面であるわけです。

そうしたときに、かつては横浜、東京に入って国内でフィーダーされて云々という部分があるのですけれども、直にローカル・ツー・ローカルで入った方が、よっぽど、その地域に立地している決して大きな大企業でなくても、中小企業でも、原料調達の意味で、コストの面で、ローカル・ツー・ローカルでやった方がいいという局面もあります。これは日本津々浦々にあるわけで、そういう意味では、小樽港みたいに環日本海経済圏の北部に位置しているところというのは、これから生きていく道筋はあると思います。

それから、問題は、やはり母体の一員である、あるいは地方財政が厳しいというので、常に対立関係で議論けんけんできてきたときに、気がついたときにどういう現象が起きているかということ、やはり日本海の隣土の港がいろいろなことで議論していた、スピード化を抑えてやってきた、その段階では、やっぱり気がついたら苫小牧は北海道の60以上のシェアと。確かに、太平洋経済圏がありますけれども、これからは、競争化ということもありますけれども、連携というか、そして立ち向かうべきはどこなのだというターゲットを決めてやっていかなければなりません。これから新港の問題を論ずるときに、やはりこれは、小樽港本港をどうするのだと、役割とそういったターミナル化だと。

小樽の場合は、大量にチップだ石炭だ云々というのは、なかなかこれからの時代は、かつての船型とは全く違うような規模のものが入ってきているわけで、なかなかそういった大量のばら荷貨物は無理ですけれども、小樽港の特性を生かしてやっていく貨物は何だとかと、これは、新港の巨大な背後地のあるところと、そうではない小樽港

というのは、やっぱり役割というのはおのずと違ってくるのだろう、そんなふうには思っているのです。

いずれにしても、港湾を取り巻く状況というのは、それこそ非常にテンポが速いというか、そんなことどうかかしてられないという気持ちはじゅうぶんあるのですけれども、なかなか一つの問題をとっても非常に難しい問題が山積しているなということで、改めて気を引き締めて勉強なり行動をしなければならぬなと思っております。

渡部委員

気を引き締めて勉強しながら、情勢をじゅうぶん把握し、そして、現状認識に立って今後の方向をどう展開していくのか、これは、日常から身につけていかなければならないことです。新港とのかかわりにおいても、小樽港にとっても、設備投資から何からしても、今は重要な時期に来ていますので、その面では先ほどの項目以上にまだまだたくさんありますけれども、ひとつ小樽港の展望を切り開くためにも、ぜひとも調査研究、そして具体的な取扱いといったことで進めていただきたいと思います。

道営競馬場外馬券売所の設置について

最後に、馬券売場についてお聞かせください。

各委員からお話がありましたが、何で小樽のここの場所なのでしょう。まず、それからお聞かせください。

(経済)多賀副参事

まず、お話ししたいのは、私どもが道に情報提供するときに、ぜひこの場所をどうぞというようなお話は全くしなかったわけでございます。私どもが情報提供した中で、道が時間をかけて、小樽のまちの状況等々を調査なり検索した中で、今の場所がベストではございませんけれども、ベターであるということになったのではないかとということでございます。

渡部委員

これは、来年の6月に設置だとか、いろいろ言われておりますけれども、タイムスケジュールとしてはどのようにとらえているのですか。

(経済)多賀副参事

道のこれからの手続的な考えになりますけれども、でき得れば早い時期に町内会とお話をさせていただきたいと、それと同時に、地元警察署とも、これは事前に協議をなさっていると思っておりますけれども、交通渋滞等を含めた協議に入りたいと。その後、道の方では、国に対しまして、開設にかかわる申請の書類、この添付資料としては、地域町内会の同意書と地元警察署との協議書を出すわけですけれども、国のご承認をいただいた後に、可能な限り早い時期に、私どもに来ているのは6月前後に開設いたしたいというお話で、具体的に開設時期がいつごろになるというのは今の時点ではなかなかわからないわけで、道の方ではできるだけ早く小樽に開設させたいということでお話は聞いております。

渡部委員

先ほどの質問に対して、経済部長は、懸念はある、なぜあそこか、第3ビルは厳しい、地下営業が成り立たない、第3ビルをぜひ何とかしたい心境で、一日も早く埋めて、いわば人の集まり、集客体制ですが、そして、誘致ではない、積極的でもないということでの答弁であったなというふうに思います。

国際ホテルのあその場所は、小樽駅前再開発事業ということで、全国で何本指か、当時は一番ということでも聞いていたのですけれども、そういう事業なのです。一番が違っていたら後で訂正しますけれども、いわゆる全国でも三本の指に入る駅前再開発事業として早くから着手したところなのですね。ですから、視察を含めて相当あった場所なのですよ、あそこは。と同時に、国際ホテルの経営をめぐる、今まで一度や二度ではないのですね。たくさん議論してきたという経過があります。ですから、当然、その議論の中では、国際ホテルをめぐる、あるいはテナントをめぐる面では、活力を見い出すために何とか考えていきたい、考えなければならぬということと経過してきているのです。

今日まで、委員会質問でいろいろありました。活力を見いだす、あるいはテナントの振興のために、経済部としてどういう検討をされて、どういう手立てをしてきたのか、まずそれをお聞かせください。

経済部長

前段で委員がおっしゃったことは、今日、答弁した趣旨そのものでございまして、そのとおりでございます。

それと、駅前の第3ビルの活性化といいますか、それをどういうふうにしてやってきたのかということのお尋ねだと思います。

確かに、今までのところ、融資制度とか助成制度も含めてそうなのですが、サンビル商店会の方から、具体的にこういうことについてという要望が相当長く小樽市に寄せられなかったのは事実です。

今回、国際ホテルがああいうふうな状況になりまして、それから後、やはり影響が徐々にあらわれてきたという背景がありまして、行政に対して何とか活性化の方向について一緒に考えてもらえないかということがございました。そこで、私たちとしては、行政が直接的にはなく、むしろ、第三者の専門家、アドバイザーを入れた中で、第3ビル全体をどういうふうにしていくのかということサンビル商店会としてきっちりお話をさせていただきたい。そういう中で、こういうことであれば、活性化の方向として取りつけられるというふうなものが見えてくれば、その中で、指導といいますか、サンビル商店会の皆さんもおやりになる部分もあるでしょうけれども、行政として何かお手伝いできることがその中で見えてくるとすれば、それについては積極的にかかわって後押しをしていきたいということで今日に至っております。

これまで2回のアドバイザーを入れてのそういう検討する場を持ってきたわけですが、今そういう中で、突然こういうような話が出てきたものですから、とりあえずその場は中断の形になっております。それで、今、これをどうするかということについて、いろいろな中でお話があったわけですが、それが先ほど申し上げたような形で、ベストではないけれども、今は国際ホテルが、どういう形にしる、再開するのか、違う形にしる動き出すのか、そういうことを待ってられるような状況にないということがありましたので、そういうふうになれば、私どもとしては、むしろ融資をしているわけでもありませんし、積極的にここでぜひと言っているわけでもありませんけれども、そういう意向を解して、できるものであればそうしたいというふうに思って、今回の考え方になったということでございます。

(経済)佐藤主幹

今のアドバイザー以外の話なのですが、昨年と本年、潮まつりの期間ですが、1ビル、2ビル、3ビルと3商店会合同で、イベント事業に対する助成金を出してございます。

渡部委員

部長が就任されてからの国際ホテルの問題ではないのですが、先ほどお話ししましたように、駅前再開の事業で、小樽なら小樽の顔づくりからまちづくりという、いわば先駆的な事業であったと思うのです。以来、今日まで、今のホテルの場面ばかりではなく、以前からいろいろな問題がそこにあって、一定の手立てをしたりということをしているのです。

ですから、部長は、この面に関して受けていかざるを得ないと、そのことなのです。部長自身は、まだ一つの結論としては持ち得ていないということなのか。それによっては、また議論の展開というものとは違ってくると思うのです。

その点を聞くのはちょっと酷ですか。

委員長

大体、時間ちょうどです。

経済部長、酷ですか、答弁は。

経済部長

ホテルの関係につきましては、私は3年前に来ましたけれども、そのときから国際ホテルが厳しいということもありましたし、それからいけば、何とかしてホテルそのものがあそこで継続できるように、そういうものもありましたので、直接、所有者、経営者といろいろなお話をしてまいりました。そういう中で、どういう手立てができるかということもありました。それは、私たちだけではありません。建築都市部との絡みもございましたので、その辺のところもいろいろ詰めて、やれるものはやってきました。そういう中で、できるだけ共益費というものを減らしながら、いわゆる経費の節減を図って、そして、宿泊客数、利用客数、そういうものを増やして、立て直させようという努力はしてきたつもりです。

つもりですけれども、いかんせん、いろいろな事情があったのだと思います。そういうことで、こういう結果になったわけですけれども、その駅前の三つのビルが、渡部委員がおっしゃったように、あれは、都市再開発法の第1号だと思えます。そういうふうな意味合いもわかります。けれども、時代の変化とともに、それでは通らないという状況があると私は思っていますので、これまで、言ってみれば非常に心の痛む部分もあるのですけれども、やむを得ない選択だなど、私自身はそういうふうには思っています。

渡部委員

今まで、何をやる問題あるいは課題という点では、投げることなく何とかよい方法を見つけ出すために議論してきたのですよ。そして、国際ホテルもこういう状況になって、それでは今後またどうしていくのかということになると、そこでまた新たな方策を見つけ出すためのスタートなのです。それで、今日まで生きているところに、歴史的なそういうもの、それから何とかしなければならないという協議、それから方向づけといった中において、今、馬券場を入れるということについて、何か忍びないなど。いわゆる渡りに船、あるいは背に腹はかえられぬという面では私は受け止められないのです。

私も、秋山委員がお話ししましたように、ばくちは一切だめで、コップ酒もだめという港湾で働いてきましたけれども、それでばくちに関する面は、非常な拒否反応を実は持っております。このたびの件に関しても、いろいろな方面から何とか設置してほしいと。おまえは、経済のことでいろいろやってきて、人集めになるではないか、人が来ることによってこうなるではないか、だから、反対をしないで何とか設置するように考えてくれとかという人も、それは、中にはたくさんあります。

しかし、小樽の駅前というそのものの歴史的な面と、私も、西脇委員が話をしていましたように、まちづくりの理念というものはしっかりと持っておりますし、その理念とともに、やはり夢を持つまちづくりというのがこれから大事であります。そして、経済部の中には観光課というのがあります。観光課も、これからの時代は、ただ単に観光ではなく、もう観光学なのです。ということは、文化を含めて、そこに教養高いもので質を高めていくということも、この小樽にとってはこれからやっぱり大事な問題であろうというふうに思うわけです。

そういうもろもろの面を頭に描いておりますので、何とか、ただ単に短絡的にというか、経済部として、これで力尽きたということではなく、本来の経済振興のために、そして、周辺の発展のために、いま一度じゅうぶんな検討をしてほしい。そして、その中に、西脇委員が話していましたように、代替の場所とか、そういったものがどうなのかということも検討願いたいというふうに、私は要望を含めてここでお願いしておきたいと思えます。

最後に、ご見解をお聞かせいただいて、これで終わりたいと思えます。

経済部長

渡部委員のおっしゃっていることに特段の異論はありません。ということは、まちづくりそのものは、やはり一つの哲学を持って長期的に考えていくべきものだというふうに思います。ですから、小樽のことを言えば、歴史、文化、芸術という面があるわけですから、そういうものを大事にするということは当然でしょうし、それと同時に、やはり、時代の変化に合わせた新しい視点からのまちづくりという面は必要だと思います。

そういう中で、もとに戻りますけれども、駅前再開発事業、これは大きなまちづくりの哲学を持って先人がやら

れたと思います。それは、そのとおりだと思います。そういう意味で異論は全くありません。ですから、経済というのは常に変わりますけれども、生き物ですから、そういう中で、時代、時代に合った中で、最善の選択ではないにしても、やはり、そこで生活している方はいらっしゃるから、商売というものを通じてと。ですから、その人たちについて、経済部サイドとしてどういうふうにして対応するのがいいのか、ベストでないにしても。その辺のところは、私たちとしては一応考えたつもりです。

これは、3ビルだけの問題ではなくて、周辺の商店街も含めまして、非常に客足が減っている状態もあります。1日250人という数字が出ていますけれども、どこまで回るかわかりませんが、集客があって、周辺に誘導性がある客寄せができて回るとすれば、それが地域の経済の振興につながる可能性、これは否定できないわけです。そういう意味合いで、私たち経済部としては、一定の波及効果といいますか、それは見えないこともないだろうと。そういうことで、一つの選択肢として、再度言いますが、積極的にということではないにしても、これはそういう方向でいかざるを得ないというふうに思っております。

この考え方が、今この時点で変わるかということ、申しわけないのですが、これでいかざるを得ないというふうに思います。

渡部委員

終わります。

委員長

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩をいたします。

休憩 午後4時14分

再開 午後4時16分

委員長

それでは、休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより一括討論に入ります。

共産党。

西脇委員

議案第10号は否決、新たに付託された陳情第89号、第94号は採択、継続審査中の陳情第17号、第85号は採択を主張いたします。

議案第10号は、石狩湾新港管理組合議会議員の定数を現行16名から12名に減ずるというものです。

現在の構成は、道が8名、小樽、石狩市が各4名、母体が三つの自治体で共同管理をしている港は、全国では、かつての軍港であった那覇港しかありません。北海道と苫小牧市が管理している苫小牧港の議員は各5名です。それと比べても、小樽市の4名は多くありません。

また、小樽港と新港は、これから少ない貨物を奪い合う競合港となり、小樽として発言する場が重要になります。

陳情第89号は、最悪の状態である雇用、失業、倒産の実態からいって、その改善を求める要望は当然であります。

陳情第94号は、貧すれば鈍するの例えのとおり、教育施設がある同じ場所、建物にギャンブル施設を設置することは、論外のことです。

継続審査中の陳情第17号は、失業者の生活保障を求めるものであります。

また、第85号は、春香山登山道入り口に入山届告知板などの設置を求めるものであり、いずれも願意は妥当であり、採択とすべき問題です。

以上で討論を終わります。

委員長

以上をもって討論を終結し、これより、順次、採決いたします。

まず、議案第10号、陳情第17号、第85号、第94号について、一括採決いたします。

議案は可決と、陳情はいずれも継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

議案はいずれも可決と、陳情第64号は継続審査と、陳情第89号は採択と、所管事項の調査は継続審査と決定することに、ご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

委員長

ご異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。