

議 長	副 議 長	局 長	次 長	議 事 係 長	議 事 係

COOLS	
H	P

経 済 常 任 委 員 会 会 議 録			
日 時	平成 17 年 10 月 12 日 (水)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 4 時 17 分
場 所	消 防 第 2 ・ 3 会 議 室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	大 畠 委 員 長、古 沢 副 委 員 長、井 川 ・ 小 林 ・ 佐 々 木 (茂) ・ 山 口 ・ 見 楚 谷 ・ 佐 野 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>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

ただいまより、委員会を開きます。

本日の会議録署名員に、佐々木茂委員、山口委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、理事者から報告の申出がありますので、これを許します。

「丸井今井小樽店について」

(経済)本間主幹

8月開催の経済常任委員会におきまして丸井今井について報告いたしましたが、その後の状況について報告いたします。

9月27日、丸井今井が臨時株主総会を開催し、会社分割後の新体制の承認を受けておりまして、小樽店、苫小牧店、釧路店、室蘭店を引き継ぐ旧会社は株式会社北海道丸井今井に商号変更し、5年後に会社を清算する予定となっております。

次に、丸井今井小樽店の状況ですが、閉店対策連絡会議としまして、小樽店閉店後に地権者、テナントが営業継続できるよう対策を進めておりまして、現在のところ23店が営業継続を希望しており、小樽店の地下及び1階で11月の早い時期に営業再開できるよう小樽開発株式会社と連携し、取組を進めております。

また、雇用関係につきましては、7月末に小樽職安所長を本部長として、ハローワーク内に雇用対策小樽地域本部が設置されております。このほか、10月17日から小樽店の契約社員、パート、テナント従業員の就労を支援するため、再就職支援室が設置され、11月25日には市内ホテルを会場に総合相談会が開催される予定となっております。

今後関係機関と十分に連携を図りながら、閉店対策の取組を進めてまいりたいと考えております。

委員長

「大規模小売店舗立地法に基づく意見書の提出について」

(経済)本間主幹

大規模小売店舗立地法に基づく小樽市の意見提出について報告いたします。

9月12日、北海道知事あてに大規模小売店舗立地法第8条第1項の規定により、(仮称)朝里ショッピングセンターの大規模小売店舗の届出に対する意見を提出いたしました。

意見書の概要につきましては、周辺地域の生活環境の保持の見地から、総括的事項として設置者に対して大型店の出店による交通問題はもちろん、地域住民の生活環境にもさまざまな影響を与えることが予想されるので、大店立地法の指針を遵守し、関係機関と緊密な連携を図りながら慎重に対処すること。

次に、駐車需要の充足等交通に係る事項ですが、道道に面する出入口の車両入庫について、繁忙期、冬期間など右折車両による渋滞が発生した場合は、適切な対策を検討すること。また、計画店舗には小学校が隣接していることから、道道に面する出入口は登校時間帯の搬入車両を出入り禁止としている。下校時においても通学児童の安全確保のため、各出入口において適切な措置を検討する。

次に、騒音の発生に係る事項として、施設は住宅街及び小学校に隣接しており、住宅や小学校に面する部分は遮音壁を設けるなどの措置を行うとしている。予測を超える来客車両の増加に伴う騒音等の発生により苦情が発生した場合には、速やかに対処する。また、複合施設として立地が計画されている飲食店は終日営業となっており、駐車場も共有する。夜間から早朝まではバリケードで封鎖することとなっている。夜間における駐車場の運用及び管理についても、周辺地域の生活環境に影響を与えないよう十分に配慮をする。

以上の項目について、小樽市として北海道に意見を提出したところで、現在、北海道で大店立地法審議会を開催し、協議中であります。

委員長

「樽一小樽中央青果について」

(経済) 青果物卸売市場長

青果市場の卸会社であります樽一小樽中央青果株式会社の経過については、本年 5 月末より資金計画に不調を来し、金融機関等と協議を進めるとともに、独自に経営改善を図ってまいりましたが、抜本的な解決には至らず、6 月開催の取締役会で同業者である丸果札幌青果株式会社への支援依頼を決定し、要請を進めている状況を前回の経済常任委員会で報告させていただきました。その後、樽一小樽中央青果と丸果札幌青果とは精力的に協議を進め、8 月 17 日に基本合意に至り、9 月 5 日に開催された樽一の臨時株主総会において減資、増資、役員交代について議決され、現在、新役員体制で経営されております。その新体制により、さらなる内部努力を続け、経営改善に努めているところであります。

青果市場については、小樽市のみならず、広く後志の流通拠点であり、安定的に野菜や果実を供給することが重要であることから、今後も必要な支援をしてまいりたいと考えております。

委員長

「小樽港将来ビジョン第 1 回懇談会の開催について」

(港湾) 港湾整備室大野主幹

小樽港将来ビジョン第 1 回懇談会が去る 9 月 26 日に開催されましたので、報告いたします。

懇談会は、資料 1 の 1 のとおり、21 名の委員で構成し、小樽商科大学の山本賢司教授に座長になっていただいております。第 1 回懇談会では、資料 1 の 2 のスケジュール案について説明し、小樽港の現状説明資料を基に意見交換を行ったところであります。

この会議での主な意見であります。一つに、太平洋側の港湾に対する競争力をつけるため、石狩湾新港との連携も重要である。二つ目に、小樽港を利用している港湾関係業者が今後どのような港にしたいのか、関係者の考えや思いを知りたい。三つ目に、市民や観光客がどの程度小樽港を訪れているのかも考慮して、小樽港の将来像を検討する必要があるなどでありました。

次回の懇談会は、来年 1 月の開催を予定しているところでございます。

委員長

「石狩湾新港管理組合議会第 2 回定例会について」

(港湾) 港湾整備室大野主幹

平成 17 年石狩湾新港管理組合議会第 2 回定例会が去る 8 月 9 日に開催されましたので、その概要について報告いたします。

冒頭、議長の選挙が行われ、指名推選の方法により、道議会選出議員の見延順章議員が選出されました。

議案につきましては、4 件提案され、8 月 8 日開催の経済常任委員会において報告いたしました平成 17 年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算に関する件、石狩湾新港管理組合人事行政の運営等の状況の公表に関する条例案及び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につきましては、原案どおり可決されました。

また、石狩湾新港管理組合監査委員の選任につき同意を求める件につきましては、原案どおり同意され、石狩市議会選出議員の加納洋明議員が選出されたところであります。

報告事項につきましては、平成 16 年度石狩湾新港管理組合繰越明許費繰越計算書報告、財団法人石狩湾漁業操業安全基金協会の経営状況に関する件、社団法人石狩湾漁業総合振興対策協会の経営状況に関する件及び石狩湾新港サービス株式会社の経営状況に関する件の 4 件の報告がございました。

委員長

「平成 18 年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について」

(港湾)港湾整備室大野主幹

去る 8 月 8 日開催の経済常任委員会で報告いたしました平成18年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案の母体協議についてでございますが、8 月22日付けで小樽商工会議所及び小樽港湾振興会に意見照会をいたしました。小樽港湾振興会からは 9 月20日付けで、小樽商工会議所からは 9 月28日付けでそれぞれ同意する旨の回答がありました。市といたしましては、これらも踏まえて検討した結果、このたびの整備方針について同意いたしたいと考えております。

委員長

次に、今定例会に付託された案件について説明願います。

「議案第32号小樽市公設青果地方卸売市場業務条例の一部を改正する条例案について」

(経済)青果物卸売市場長

議案第32号小樽市公設青果地方卸売市場業務条例の一部を改正する条例案について説明申し上げます。

最近における卸売市場をめぐる環境の変化により、生産、消費、両サイドの期待にこたえられる安全・安心で効率的な流通システムへの転換が図られるよう、卸売市場における取引規制の緩和及び適正な品質管理の推進等の措置を講ずるため、卸売市場法が平成16年 6 月に、また、北海道地方卸売市場条例が本年 3 月に、それぞれ改正されました。

この改正に伴い本青果市場においても卸売業者の自己の計算による卸売の禁止、いわゆる買い付け集荷に係る規制を廃止し、物品の品質管理の方法などについて定めるほか、所要の改正を行うものです。

委員長

「議案第33号小樽市公設水産地方卸売市場業務条例の一部を改正する条例案について」

(経済)水産卸売市場長

議案第33号小樽市公設水産地方卸売市場業務条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

主な改正点としましては、議案第32号と同様に、卸売市場法等の改正に伴い水産市場におきましても卸売業者の買い付け集荷に係る規制の廃止や取扱品目の品質管理の方法等を定めるものでありますが、加えて実態に合わせて休場日及び販売開始の時刻に係る規定を改正するとともに、条例全般にわたって文言の整理などを行うこととしたものであります。

委員長

「議案第35号小樽市港湾施設管理使用条例及び小樽市入港料条例の一部を改正する条例案について」

(港湾)企画振興課長

議案第35号について説明申し上げます。

このたび国において入出港届等の統一を図るため港湾法の一部が改正されたことに伴い、小樽市におきましても港湾施設管理使用条例及び入港料条例の一部を改正するものであります。

港湾施設管理使用条例につきましては、入出港届が法令で定められたことに伴いまして、これを明記するとともに、使用料に係る使用区分の名称変更、文言の整理を行うものであります。

また、入港料条例につきましては、市独自の入港船舶届を廃止するとともに、文言の整理を行うための改正であります。

委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、質問の順序は、共産党、自民党、公明党、平成会、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

古沢委員

小樽港将来ビジョン懇談会について

報告の 4 で簡単にお尋ねをしておきます。

懇談会委員の名簿があります。この懇談会が目的とするものはまず何かということ、改めてその点についてお伺いすると、懇談会委員の選考に当たって基準みたいなものがあったのだらうと思うのですが、どのように選考されたのか、お伺いします。

(港湾)港湾整備室大野主幹

まず、将来ビジョン懇談会の設置目的でございますが、小樽港や関係業界を取り巻く近年の厳しい情勢を踏まえ、本市の都市経営上重要な位置を占める小樽港の振興策や新たな活用方策について、従来の考え方にとらわれない新たな発想を含めて広く検討し、小樽港将来ビジョン案を取りまとめ、市長はじめ商工会議所会頭、港湾振興会会長などで構成する策定委員会に提案することを目的としているところでございます。

また、委員の選考基準についてでございますが、港湾業界はもとより学識経験者、陸運業界、経済界、労働団体、漁業団体、行政のほか、市民団体からも選出し、座長には直接港湾との利害関係がなく、かつ経済学の専門家である小樽商科大学の教授をお願いしておりまして、委員構成としてはある程度広範に選出したものと考えております。

古沢委員

小樽港将来ビジョンについてはぜひ市民参加型でという、そういう意見は、この委員会でもたびたび出ています。そういった意味からしますと、この名簿を見ますと、残念ながら関係業界主体といえますが、市民参加型というふうにはなかなかないなというふうな率直な感想を持っています。

これはこれとして、実はこの懇談会は19年当初まで将来ビジョンについて意見を交わして取りまとめる、報告を出すことになっているようですが、それとの関連でお伺いいたします。

先ほど、第 1 回目の 9 月 26 日の懇談会で太平洋側との競争力の問題とあわせて、小樽港が、言ってみれば市民や観光客にどのように親しまれているのか、市民がどのように訪れているのか、入込み状況はどうなのかということがテーマとして意見交換がされたというふうに言っておりますので、実は国土交通省の中に交通政策審議会港湾分科会というのがありまして、この中の環境部会というのがこのほどというか、今年の春に答申をまとめております。

その中で、実は市民とのかかわり得るほどなというふうな思うところがありますので、紹介いたしますが、一つ、昨年景観法が制定されたということを受けて、特に頂を起こしているのですが、市民のにぎわいの場となる美しい港を実現するのだという頂ですが、景観法の制定を契機として、美しい港づくりをより積極的に進めていく。港湾管理者が港湾の景観形成に主体的に関与していく。景観法の諸制度を積極的に活用していくのだと言いながら、景観法に基づく景観計画地域や景観地区との整合を図りつつ、必要に応じ港湾計画において良好な港湾景観を形成する区域を設定していくと。良好な景観形成を進めていくのだというふうに言っています。老朽化した倉庫や歴史的な施設などの改修・保全、風格のある港湾施設の整備などを進めていく、自然景観との調和を図って、港湾の特色を生かした美しく魅力ある空間をつくっていくのだと、この答申は言っています。そして、陸側だけではなく海からの景観についても配慮をした港づくり、これを進めていくのだということも答申しているわけです。同じ項の中で、特に市民が水際線まで来て港の景観を楽しむことができるようユニバーサルデザインの導入にも配慮をされることが必要だと、こういうようなことまで触れているわけですが、この将来ビジョン懇談会の中の大きなテーマの一つになると思うのですが、そういう行政側としてこの将来ビジョン懇談会のこのテーマにおいても、どのような期待をされているのか、見解を聞いておきたいと思えます。

(港湾)港湾整備室大野主幹

古沢委員の御質問にお答えしたいと思います。

実態といたしましては、現在の小樽港における景観につきましては、荷役主体の港湾構造になっておりまして、

それにつきましては国の答申に対してはお答えできることはないかと思ます。しかし、今後この懇談会の中で将来を見据えた小樽港を語る時に、やはり景観という問題は避けて通れないものというふうに考えてございまして、今後の小樽港の利活用につきまして、特に委員御指摘のように市民が水際まで来て景観を楽しむということなどにつきましても、検討されるものと期待しているところであります。

(港湾)港湾整備室長

今の答弁を補足しますと、小樽港は港湾景観形成という意味においては、決して遅れている港ではないというふうに私は考えております。と申しますのは、運河そのものの保全・保存についても、これはまさにウォータフロントとしては全国に先駆けた取組でございましたし、また、運河公園、これは昔、船入潤だったわけですが、それを運河と重要文化財である旧日本郵船とをつなぐかつてあった船入潤を再現した記念公園として、ああいう整備をしたということもございまして、あるいは今の中央橋を渡った周辺の倉庫 4 棟と言われる部分、あれも昔の石づくり倉庫を活用するなりして、かなりそういう面では港湾景観については先駆的な取組を行ってきていたというふうに思っております。ただ、先ほど主幹の方から答弁いたしましたように、それ以上のいろいろな角度から見た港湾の景観というものを、より大切にしていかなければならないという現在の国の方針も示されておりますので、市としても小樽港についていろいろな景観に関するポテンシャルというものを十分に勘案しながら、よりよい港湾計画というものを築いていくべく、今後いろいろな角度から研究していかなければならないと、そういうふうに思っております。

古沢委員

確かに、今、御答弁いただいたように、陸側のといいますか、そういう整備は結果として進みました。今、言ったように水際大作戦はこれからの話でして、しかも平成 6 年に景観条例に基づく特別景観形成地区をどこに指定するかという、そもそもの出発点になった候補地、エリアで言えば、少なくとも水際第 3 ふ頭は入っていたわけです。それが結局いまだにそういう景観形成地区にも指定されないまま来て、そこにソーラスが入ってきてああいう状態になっているということも考えれば、やはりここはひとつ腰を据えて検討していかなければいけないのではないかと。

先ほどの大野主幹の話で言えば、とりあえずこの懇談会は主要なテーマでなくて、今、私が言ったようなことはこの先に検討されていくようなテーマになるだろうというふうにお答えになったように聞いたのですが、この懇談会では主要なテーマにならないのですか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

今回、第 1 回目の懇談会につきましては、小樽港の現状を中心に説明申し上げ、まず現在の小樽港の状況がどうかということをご認識していただきました。今後平成 18 年末までの間には、今後資料といたしまして、その現状の中での課題、その課題を取り巻く将来動向等々の研究テーマを提示いたしまして議論していくということになります。その中にもやはりいろいろな角度の中で物流の問題、それから御指摘の景観の問題、それから市民が親しめる空間、そのほかに遊休化した空間、それから老朽化した空間、施設、そういったものを今後どうしていくのかというようなことを材料に議論を進めていく予定でございます。

古沢委員

季節労働者の雇用の安定制度について

請願が出ている季節労働者の冬期援護制度について若干聞いておきます。

実は平成 15 年と 16 年が境目になりまして、制度の中身が変わっています。

そこで、15 年度と 16 年度でこの制度の実績、3 本立てになっておりますけれども、特に冬期雇用安定奨励金、それから冬期技能講習助成給付金、この二つの制度について 15 年度、16 年度の実績を報告してください。

(経済) 商業労政課長

季節労働者の雇用の安定制度に関しまして、冬期雇用安定奨励金と冬期技能講習助成給付金についてでございますけれども、15年度冬期雇用安定奨励金の方ですけれども、これは季節労働者を再雇用した事業主への助成金ということで給付されるものでございますけれども、平成15年度が事業総数としては80件、これが16年度では63件になってございます。それから奨励金ですけれども、15年度が1億309万5,000円、16年度が5,004万1,000円ということで、ほぼ半減しております。

それから、技能講習を実施した団体あるいは受講した季節労働者の方への給付ということで、冬期技能講習助成給付金というものがございます。これにつきましては、講習実施団体が15年度、16年度とも4団体、それから団体への助成金額ですけれども、15年度が919万8,000円、16年度では367万6,000円になってございます。それから受講者ですけれども、15年度が746名、16年度が409名に減っております。受講者に対する給付金ですけれども、15年度が8,358万6,000円、16年度が3,235万6,000円ということで、半分以下になっている状況であります。

古沢委員

これは小樽職安管内ですから、小樽市で言いますと、この数字がもう少し減るわけですね。冬期技能講習助成給付金で言えば、大ざっぱに言ってですが、このうちの約半分が小樽市分ぐらいに当たるだろうと思うのですが、それにしても15年度から16年度にかけて激減と言っているのではないかと思うのですが、なぜこんなに激減したのか、主な理由を。

(経済) 商業労政課長

主な理由ということですが、最初に申し上げました冬期雇用安定奨励金の方で申し上げますと、事業主に対する手当というのが15年度までは単位当たりといたしますが、1件11万7,000円ぐらいだったのが、16年度以降8万8,000円になったということが挙げられます。それから、例えば次の冬期技能講習の方ですけれども、幾つか単価の低下ということになるわけですが、過去にこの制度にのっかって受講しまして給付をされた方については、16年度以降は対象としないといったような措置になっていまして、そのようなことが影響しまして、大きく低下になったと思います。

古沢委員

年齢制限、65歳以上の方がこの制度から外されたというようなことも激減の理由の一つだと思うのですが、小樽市内で言えば、いわゆる季節労働者と言われている方が、どのぐらいいるのかというのは、これはなかなかわかりづらいところがあるのですが、短期特例雇用保険の被保険者数で言えば、16年度は2,100人です。これは15年度に比べて350人ほどこの被保険者数は減っているのですが、これらの関連性も多分にあるのではないかというふうに私は思います。

そこで、例えばこの制度の存続に向けて、北海道の場合、高橋知事は、簡単に言えば、この制度の存続は道政の重要課題だと。国に対して存続要望に最大限の努力をするという態度、立場をとってきたわけですが、この請願に関連して、この制度の存続という問題に関して小樽市の立場、態度を聞かせてください。

(経済) 商業労政課長

今、お話がありましたように、道はそういう立場で国に要望されていると思います。制度といたしましては、言うまでもなく、厚生労働省といたしますが、国の制度でございまして、どちらかという、国の姿勢が二百数十万人と言われているニート対策だとか若年者雇用とか、そういったことに特出しといたしますが、予算を使っているというような傾向がございまして、その予算のつけ方ということについては、どちらかという、季節労働者に対してよりも、今言ったような方向性があると言えるかと思いますが、先ほど申しましたように、季節労働者の方がたくさんいらっしゃいますし、市としては単独の手当というのは難しいのですが、過去にもございましたように、北海道市長会を通じた要請だとか、他市との連携といったことも含めて、季節労働者のそういった給付金が継続さ

れるような、そういった方向でやりたいというふうには思っております。

古沢委員

平成16年度から3年延長になったわけですが、来年度は3年目になりますので、ぜひ頑張っていたきたいと思うのです。

樽一小樽中央青果について

市場の関係です。

報告いただきましたけれども、樽一小樽中央青果、実は報告いただいたような状況ですが、その経過・経緯の中で、では自主・自立を目指そうではないかという動きはなかったのですか。

(経済) 青果物卸売市場長

樽一小樽中央青果については、先ほど報告申し上げましたけれども、5月末より資金計画に支障を来していました、その間、それから金融機関等と協議してまいりました。その中で会社としても経営改善計画をつくるためのプロジェクトチームをつくったり、そういう中に小樽市も入っていったり、自主・自立といいますか、樽一単体でやっていこうということでそれぞれやってきております。

古沢委員

実はこの後の質問にかかわりますけれども、結局、丸果の資本参加というか、支援を受けての再建を選択せざるを得なかったわけですね。

議案第32号、第33号について

そこで、今回提出されている議案第32号と第33号に関連してお伺いします。

この一部改正条例案に共産党は反対ですが、まず改正条文に沿って幾つかお伺いします。

青果市場の業務条例の項でお伺いしますので、お答えいただきたいと思います。

第30条が削除されます。この意味は何ですか。

(経済) 青果物卸売市場長

業務条例の第30条を今回削除することにいたしておりますけれども、これにつきましては、自己の計算による卸売の禁止ということでございまして、自己の計算による卸売とは、いわゆる買い付け集荷のことです。これまで委託集荷が原則であったわけですが、今までは卸売業者が自由に自己の計算で卸売した場合には、その物品の買い付けを行う場合に、需給の調整、価格の操作、そういうものがされた場合に、真の需給の実勢に即応した適正価格の形成を期待できない、そういうようなことがあったものですから、原則禁止していたわけですが、現在、消費者ニーズも変わってきておりまして、卸売市場がその任務として消費者ニーズに的確に対応した商品の供給、これを行うためには機能的かつ効率的な集荷を行う必要があるということで、今回の自己の計算による卸売の禁止という条項を削除したものでございます。

古沢委員

次は、第31条の2です。買受け物品等の制限、これについてはどういう意味なのでしょう。

(経済) 青果物卸売市場長

第31条の2を新しく今回加えておりますけれども、卸売業者の買受け物品等の制限、これにつきましては、いわゆるキャッチボール取引のことです。卸売業者が仲卸に販売したと。それをさらに卸売業者が買い戻すということになりますと、市場間において同じ品物が往復、行き来しますので、その数量であるとか、価格であるとか、それが適正に維持されないということがありますので、これを制限したということになります。

古沢委員

これは制限ではなくて、緩和ではないのですか。今までは卸売業者は卸売品目を今度は買手として相手側としてその物品を買って受けてはならないというのが今までの条例だったのではないですか。それを緩めたのではないです

か。

(経済) 青果物卸売市場長

この第31条の2につきましては、今までこういう規制はございませんでした。道の業務規程においてはこの項目はあったのですけれども、小樽市の条例においてはそれがのっていなかったということで、これは今回の卸売市場法の改正にのっている条項ではございませんが、適正な市場を運営するためには、こうした市場取引、その売上高の水増しだとかそのようなことのないようにということで、今回これを加えたものでございます。

古沢委員

これはちょっと後で改めて聞くかもしれません。

私は卸売市場法の流れから見れば、これは規制ではなくて緩めたのだというふうに受け止めているのですが、次は第47条で委託手数料ですが、旧条例で言えば、取扱品目ごとということで野菜、果実、加工品というふうにして、いずれも100分の10ですが、これが改正案で言えば、条文は一言一句変わっていません。取扱品目ごとということで、率100分の10の範囲以内で市長が定めるというふうに、一くりにしてしまったわけです。これは何か意味がありますか。

(経済) 青果物卸売市場長

この委託手数料の率の関係でございすけれども、これにつきましては、旧条文とそれから新では内容は同じでございす。ただ、条例のつくりということで、旧の方では野菜100分の10、果実100分の10あるいは青果物の加工品100分の10ということで個別に書いているのですけれども、同じ100分の10でありますので、これについては取扱品目ごとの金額100分の10の範囲以内でということによっておりますので、内容的には変わってなく、ただ条項の条文のつくりとして、法律の書き方の問題として同じ内容をくどくど各項目を挙げるのではなくて、一括で言えるので、そのように整理をしたということでございす。

古沢委員

それでは、念のために聞いておりますけれども、取扱品目ごとと言いますから、施行規則がありますね。施行規則で言えば、品目ごとというか、区分されていて、野菜8.5、果実8、加工品が8.5というふうになっておりますが、この規定は変わらないのですね。

(経済) 青果物卸売市場長

規則の方では、品目ごとにそれぞれ率が違うものですから、野菜、果実、青果物加工品ということで区分してやっております。

古沢委員

取引の状況についてですが、売買取引については、競り売り、入札、相対取引、この三つがあるとされています。入札は実態としてないのしょうから、競り売りと相対取引の状況を5年前と16年度と比べてみてどういう状況か、お知らせください。

(経済) 青果物卸売市場長

競りと相対取引の状況ということでございすけれども、正確な数字は持ってございせん、担当者の方から聞いた回数でございす。まず競りから申し上げますけれども、平成12年度の数量は66パーセント、金額が63パーセント、対しまして相対取引につきましては、数量が34パーセント、金額は37パーセントとなっております。平成16年度は競りの数量が53パーセント、金額が同じく約53パーセント、相対取引は数量が47パーセント、金額が47パーセントと、こういう状況になっております。

古沢委員

多少意地悪な質問ですけれども、平成16年度、数量、金額、競り、相対ともに率同じですね。普通は考えられませんかよ。普通は考えられないのですが、何かわけがありますか。

(経済) 青果物卸売市場長

これにつきましては、樽一の担当の方から数字をもらいまして、実際53点のその下の方に端数があったのですが、概数で押さえてやっているのに、端数があるのはちょっとおかしいのではないかと私の判断で、小数点以下を丸めたものでございます。実際樽一からいただいた数字としてはコンマ何ぼですので、若干違っております。

古沢委員

多少疑問は残ります。

実は、本来市場での取引というのは、私は競りが中心をなすものというか、基本であるべきものというふうに思うのですが、相対取引が5年前と16年度を比べてみても、その比率が大きく変わってきています。大体、半分半分ですね。中には相対取引の方が多いのではないかと人もいらっしゃるぐらいです。どういう場合が相対取引できるといふふうになっているのですか。

(経済) 青果物卸売市場長

相対取引というのは、卸売業者と仲卸業者が一對一で行うものでございますけれども、できる状態、やってはいけない状況というか、それにつきましては、その卸売市場内に品物が非常に少ない場合、それとか一時的に需要が増えた場合に、こういう場合については競り、入札によって行うところでありまして、それ以外であればできるといふふうに考えてございます。

古沢委員

参考までに聞いておきますが、条例で言えば、入荷した品物が一時的に著しく減少したときだとか、著しく需要が増加した場合、市長が指示することによって相対でなくて競りでやりなさいということになるわけですが、その指揮権発動といえますか、こういった例はあるのですか。

(経済) 青果物卸売市場長

そういう事態があったということは、私の記憶ではございません。

古沢委員

なしね。

競りの場合は取引が結果としてオープンになりますし、そういう意味では不公平な取引が防止をされると。中小の生産者も、結果として公平に参加できるというメリットがあるのだと思うのです。このままの状況が続けば続くほど、事実上の規制緩和といいますが、そういったことが進めば、この大事な役割というものが、どんどん薄まっていくという問題点は指摘しておかなければいけないと思います。

そこで、卸売市場法の改正に関連して伺いますけれども、昨年一部改正された卸売市場法、これを受けて今回の条例改正なのですが、この卸売市場法の改正によって、特に中央卸売市場でもどんどん進むと思いますけれども、地方の市場、それぞれ市場間の競争が激化する、これは必至だと思うのです。そこに参加している仲卸業者の経営状態もよくなるだろうというふうに心配をするわけですが、結果として市場や仲卸業者の整理・統廃合といいますが、とうたが進んでいくのではないかとこの市場法の改正の内容を見て、実は驚いたのですが、どのように受け止めていらっしゃいますか。

(経済) 青果物卸売市場長

この卸売市場法の改正というのは、規制緩和という流れに乗ってきているのと、それから消費者ニーズに的確に速やかに対応できるようにということで改正になっているものと理解しておりますが、確かに卸売市場法の改正では中央卸売市場の再編というようなことも言われておりますので、それが地方卸売市場においてもそういう各市場間の競争というものは出てくるものと思いますので、そういう中で力の弱い市場においては統合・再編されることも考えられるのかなというふうには思っております。

古沢委員

こうした市場法の改正が昨年行われていたと。樽一でいろいろ大変な状況にもなったと。この際だから、自主自立の方向を目指すような動きも一部になかったとは言えない。先行して再編整備を図った方がいいというのが、こうした選択におさまった理由の大きな点ではないかと私は思うのですが、この卸売市場法の改正に関連して幾つか伺います。

まず第一に、第三者販売への規制緩和が図られていると。どういうことかと。それから仲卸業者の直荷引きを認めている。どういうことか説明してください。

(経済) 青果物卸売市場長

第三者販売にかかる規制を緩和したということでございます。これにつきましては、卸売業者が公営市場の仲卸業者や小売、それ以外の者にも販売することを認めたということでございます。それから、仲卸業者の直荷引きに係る規制の緩和でございますけれども、これにつきましては当該市場卸売業者以外の者からも買入れができるというふうな改正でございます。

古沢委員

結局、言ってみれば、中抜けで直球でどんどん品物を卸していくというか、販売していくことができるようになるわけですから、それから仲卸業者が直接生産者と結びついて集荷ができるというふうになるわけですから、力のある人にとって見れば大いに結構な規制緩和だというふうには思うのです。

二つ目に、買受け集荷の自由化が図られています。これもちょっと説明してくれますか。

(経済) 青果物卸売市場長

買受け集荷、買い付け集荷でございますけれども、先ほども説明いたしましたけれども、今までは原則委託集荷ということございましたけれども、これにつきましては、やはり消費者ニーズに的確に対応した商品の供給を行うと。そのために産地から機動的かつ効率的な集荷を行う必要があるということで、それに加えて規制緩和の流れから買い付け集荷が自由化になるということでございます。

古沢委員

三つ目ですが、これまでは卸売手数料というのは全国一律、業務規程で定めなければならない、そういうシステムになっていたのですが、この手数料の弾力化といいますか、自由化が今年の卸売市場法一部改正の中心をなすものの一つだったと思うのですが、これはいつから施行されていくのですか。

(経済) 青果物卸売市場長

手数料の自由化の部分につきましては、卸売市場法の附則で平成21年4月1日の施行となっております。

古沢委員

結局、中央卸売市場にしても、地方の公設市場にしても、市場間のいわば力関係で力のある者に集約されていく。そこに加わっている仲卸業者にしても、力のある業者に集約がされていく。統廃合が一気に進んでいくことになるという方向だと思うのです。実はこの手数料の自由化が5年後に迫っています。青果市場の場合、16年度で結構ですから、委託手数料収入がどのぐらいの割合を占めているか、依存度といいますか、それを教えてください。

(経済) 青果物卸売市場長

青果市場における卸売の委託手数料の占める割合ですけれども、全体の74パーセントになってございます。

古沢委員

結局74パーセントを占める委託手数料収入、依存度が極めて高い。ところが、この法律改正によって、同時に関連する条例改正によって、規制緩和と称してどんどん自由化が進む。結局手数料の引下げ競争が始まってくるというのは必至だと思うのです。そうしますと、どうなりますか。小樽のように地方公設市場の場合、これは死活問題だというふうにとらえられるような問題にはなりませんか。

(経済) 青果物卸売市場長

確かに委託手数料の自由化になりますと、各市場間での競争、そういった競争というのは始まると思われま。小樽で申し上げますと、小樽の公設市場というのは非常に歴史がありまして、古くから産地とのつき合いもございます。そういう産地とのつながりは今までどおりあるものと考えておりますし、それからあと地理的に札幌に隣接してございますので、大きな札幌の中央卸売市場がございまして、そこに荷物を運ぶ途中にどうか、近くです。小樽にも卸す。また、小樽で集荷したものの一部を札幌に持っていくというようなことも考えられますので、その荷物の集荷については、大丈夫であろうというふうに考えてございます。ということから、委託手数料の率についても、札幌の率と同様なものになるのではないかとこのように考えてございます。

古沢委員

去年の国会での審議の会議録を参考までにとずっと調べてみました。いろいろやり取りがあったのですが、政府側の参考人がいろいろ質問に答えているのですが、一、二紹介します。

須賀田政府参考人というのですかね、この方はおっしゃっていますが、「市場間の競争、卸間の競争、生産者との関係、いろいろ懸念がある」、こう言っているのです。「しかし、規制緩和の政府全体の計画の中でも弾力化して競争・活性化を図れと言われていただいております」と。言ってみれば、今回の選挙のワンフレーズによく似ていますね。要するにいろいろ質問されても、これはもうこれでいくしかないと言われていたからやむを得ないのだということ暗に答えているのですが、極めてこのくだりは印象的でした。

さらに A 市場は大きく集荷力がある。B 市場は小さくて集荷能力がない。市場間の競争になる。そういう市場は今後ほかの市場とネットワーク化するなり、合併するなり、それが生き抜ける工夫ではないかと。このように言っているのです、この法改正の審議の中で。だから、いわば今回の樽一の問題は、こういう状況を踏まえた上での先取り、選択だったのではないのかというふうには私は受け止めたわけですが、こういう政府側の答弁でも明らかなように、今まで地域の流通機構を支えてきた重要な市場としての役割、システムが大きく変わろうとするのです。ですから、市場の存続というのは、それ自体は市場周辺の零細な産地の出荷先がなくなるかどうかという問題ですし、そこから仕入れている中小の小売店、仕入れ先がなくなるかどうかという問題になるわけですね。つまり地場流通を支えているという、そういう意味では公的な市場の機能がなくなっていくかどうかという問題、これが今、重大な局面に入っているのだというふうには思わざるを得ないのですが、いかがですか。

経済部長

この間のやりとりを聞いていまして、樽一の場合、御指摘にありますとおり、結果としては今みたいな形で整理をいたしましたけれども、一つは今急に出てきた話ではなくて、ここ数年来、これはやはり苦しい状況が続いてきた。前にも説明しましたけれども、年間80億円あった売上げが40億円を切るような状況になっているというのは、もうここ数年間の中でいろいろ努力をしてみましたけれども、結果としてはなかなかいいアイデアがなくてこういう形になった。

それともう一つは、農産物の流通の一つの形というのが、もう従来のような形でうまく回らなくなってきている。卸売業そのものは、かなり今の流通の中ではもう成り立たなくなってきているというのも、これは理解せざるを得ないと思うのです。そういう意味では、今回、市場協会等のお話もいろいろ聞きましたけれども、中央卸売市場、札幌でさえ、従来500億円売っていたやつが100億円以上落ちているという状況の中で、つまり市場を通さなくても物の流通というのがもうどんどんできるような時代になっているという、その辺あたりも大きな視点だろうというふうに思います。ですから、先ほどありましたけれども、空知管内にまだたくさん小さな地方市場がありまして、その辺も今後どういう形で生き残っていくのか。樽一の場合には、ある意味では今こういう形で整理をして、隣の札幌の力のあるところの力をかりながら、我々としてはこの小樽のまちに地方卸売市場をなくしたくないという前提の中で、こういった形で整理をしたということですので、ここは御理解をいただきたいと思っております。

古沢委員

質問をまとめますけれども、結局卸売市場法の一部改正、これを受けて業務条例の改正なのですが、これは大きな流れとして、言ってみれば、市場を通さない仕組み、若しくは集約化された市場を中心とした仕組みづくり、そういうふうの流れが一気に行くと思うのです。その裏には何が見えるかといったら、一つは大型量販店等の動きです。さらには、産地によっても大中小いろいろあります。力のあるところ、そうでないところがあります。こういう例えば大産地と言われるようなところ、こういったいわゆる流通の大型化といいますか、大型流通といいますか、そういったものに適合させていく広域の市場づくり。このままでいきますと、ごみだけでなく、いわば市場だって広域化、一部事務組合方式でどんどん進んでいってしまうのではないのでしょうか。それでとどまるならまだしも、もっともっと加速をするのではないかと、これが今我々の目の前に提起されているわけです。この道に加わるかどうか、これをノーと言うかどうかということが今問われていると思うのです。

そうではなくて、やはり大きくても中ぐらいでも小さくても、その規模によらず、地元の農家が生産した例えば朝取りのトウモロコシだとか、野菜だとか、そういったものが市場にすぐ来る。若しくは市場が出かけていって集荷をする。それが昼からの競りにかかる。そして夕方小売店に並ぶというような、いわば地産地消、地場流通を守っていくという仕組み、これを何とか維持していくかどうかと、そのことが今問われているのではないかという気がしてならないのです。

そうやって考えたときに、法律が変わったからそれに沿って業務条例の一部を改正しますということで、それは仕方がないということで、いわば手続論的に賛成するなんていうことには到底ならない。そういうことから、この議案第32号、第33号は反対です。取り下げていただきたいぐらいの、そういう議案です。そのことを申し述べて、私の質問は終わります。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

自民党。

井川委員

まず、経済部にお伺いいたします。

ドリームビーチの駐車料金について

おたるドリームビーチの駐車料金のことについて私も毎回やっていますけれども、今年度の利用状況と収支決算についてお知らせください。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

ドリームビーチにございます市営銭函3丁目駐車場についてですが、今年は7月2日から8月14日まで44日間開設しています。それで時間帯につきましては、午前9時から午後4時までの7時間ということで行っております。本年は天候に比較的恵まれたこと、それから昨年のお茶屋のセットバックから、今年春、土現の方で自然浜に戻す工事をしたということで、新たに60メートルの自然の砂浜ができたということで、昨年は12万人の入込みだったのですけれども、今年度につきましては19万3,000人の入込みで、約7万3,000人の利用者の増加がありました。それで、17年度はまだ決算見込みの段階ですが、歳入歳出は1,400万円と立てましたけれども、駐車場収入につきましては1日当たり時間2時間と少なくしたのですけれども、現在で1,511万8,800円と、この歳入は固まっております。それから、まず駐車場の経費ですが、今後不測の事態とか、組合等の話合いでどうしても来年度に向けて駐車場を一部手直ししなければならない事態があるかもしれませんけれども、現在のところの経費は1,091万4,831円。それで差引きで収支で420万円3,969円のプラスですが、ここから毎年8,000万円近くのお金に対する借入金の利息を金融機関に支払っておりますので、借入金の利息が113万4,012円ということで、最終的に306万9,957円、この分を

海水浴場対策委員会の方に補助金として出して、この会計で減額ということですから、その分を返してもらって返済に充てるということで、300万円ちょっとが最終的には借入金から減るかと思っています。

井川委員

私、前回の委員会で敷地も半分になると、駐車場が半分になってこんな甘い立て方でいいのかということで大変佐藤主幹には失礼なことを申し上げまして、ここで改めて陳謝をいたしたいと思います。

それで、しかも私見ていましたら、非常に佐藤主幹もしょっちゅうドリームビーチに出向いていました。それが一生懸命浜茶屋の方も協力する体制にあったかと思うのです。それと、料金が市よりも民の方が安いというのはいかがなものかと。何とか市の方も安くして民と同じぐらいでもいいから、それはちょっとおかしいのではないかと。ということで、それでも無理やり佐藤主幹は、いや、条例ですから私はこれでやりますと頑張られて、非常に利益を得て、しかも今年は借金の返済にも充てたということで、非常に評価をしたいと思います。本当に御苦労さまでございました。

来年度については、現行どおり行くと見てよろしいですか。

(経済) 観光振興室佐藤主幹

市内に九つ海水浴場がありまして、連絡会議みたいのを今年から年2回、秋もやっております、そのほかに別にせんだって組合の組合長と理事長、それから将来役員になられる方が来て、来年の駐車場開設に向けた要望等をお話しになって帰られました。それで、今年は9時から開いたのですけれども、やはり時間帯を8時からにしてほしいという要望があります。そうしますと、駐車場の管理業務も若干お金が高くなると。それから6月25日から8月31日まで68日間海水浴場をやっているのですけれども、駐車場の開設はあくまで7月2日から8月14日の44日間です。それで、何とか海開きの土日、それからその次の土日、このあたりに駐車場を開けないかという要望がありますので、次年度は入札結果の業者と、その辺で海水浴場の初めの方の土日は組めないかという話合いの中で何とか開いていきたいと思っておりますので、今年よりは若干駐車場の管理経費は上がると思いますけれども、ただそのほかにも今年やってみて、まだ別なところで削れる経費もございますので、何とか経費はこの辺に抑えながら、来年はもう少し何とか台数が上がるような仕掛けを考えていきたいと思っております。

井川委員

ぜひ努力をしてください。現在、子供を含めて家族の人たち、大変遊ぶ形態が変わってきていまして、海水浴をしようという家族があまり見当たらないのです。私なんか裏に海があるのですけれども、お嫁に来て40年もたつて1回も入ったことはありません。そんな状態で、今温泉に行ったらプールがある、あるいは手稲の市営プールだとか、市民の遊び方がちょっと違ってきていますね。ですから、やはり市民のニーズも考えながら、あまり経費をかけてどんどん駐車場を大きくしたりということは、ちょっと私は好ましくないのではないかと思うのですけれども、ひとつ頑張ってやってください。

空き店舗について

次です。空き店舗、毎回私もやっていますけれども、現在空き店舗、何軒ぐらいありますか。

(経済) 本間主幹

空き店舗の状況についてでございますけれども、商工会議所に空き店舗調査を委託して行っております。直近の調査では、9月の調査ですけれども、市内の主要な七つの商店街ですけれども、空き店舗の数は28で、率といたしましては9.7パーセントというふうになってございます。

井川委員

28店舗といって、9.7パーセント、そんなに多い数ではないのですね。ただし、目抜き通りであって、非常に目立つというか、そういう部分でいろいろ苦慮されて市の方でも努力をされてきたようですが、なかなか埋まらないということで、私もちょっと今までががんがん市の方に家賃を補助しろ、あれをしる、これをしるとずいぶんいろいろ

な無理を申し上げてきましたが、ちょっと考えてみましたら、非常に今商売の形態が変わってきている。ということは、例えばホリエモンだとか楽天のようにインターネットで物を買うという方が非常に増えてきていて、昔のように小さいお店をとんとんとやっても、購買力がないのかということで、これはやはり考えなくてはいけないということで、今、都通りにデイサービスができました。その筋向かいに歯科医院ができたとか。そういうお店でなくても、市民が来てお金を落としてくれるというか、そういう業態といいたいでしょうか、そんなのが都通りでも、丸井今井の前ではちょっと無理でしょうけれども、丸井今井のあたりでも、例えば丸井今井あいても中で歯科医院だとかそういう整形だとか、整骨院だとかそういうのを私は経営してもいいと思うのです。ああいうところに入ったら、かえって1軒行けば全部目も済む、歯も済むという、そんな感じで総合病院ではないですけども、個人的に場所のない方はお入りになっても結構かなと思っております。そんな部分で、非常に商売の形態が変化している中で、これからは都通りとか花園銀座商店街とかというのは、ちょっと考えなくてはならないと。市の方で何か考えはありますか。

(経済)本間主幹

確かに井川委員からお話ありましたとおり、従来のやはり商店街の空き店舗に小売店舗を埋めるということが基本的にあったわけですが、そうした中で通所介護施設だとか、またいろいろなサービス機能が空き店舗の中に入ってきているというような状況で様変わりしているということがあります。また、お話もありました複数の医療機関、これも丸井今井の横にありますアネックス館、この中で検討をしたこともありますが、なかなか条件面でうまくいかなかったというような状況でございます。また、今後の空き店舗の課題につきましては、平成11年に策定した街なか活性化計画、また商工会議所が主体となっておりますTMOの基本構想とか、そうした会議の中でも、行政も参加しておりますので、引き続き商店街の皆様方と連携して、空き店舗の解消に少しでも努力していきたいと、こういうふう考えております。

井川委員

私、いつも申しているのですが、オープンカフェとかというのは難しくてなかなかできない。道幅があっでできないということで、たまたま大阪や東京なんかに出張なんかしますと、非常に向こうの方が小樽に行ったら休むところがないという不満がたくさんあるのです。オープンカフェが難しければ、現在、都通りでも花園銀座商店街でもあいているところ、例えばちょっと座ってコーヒーが100円で飲めるとか、そういうところがありますよね、たくさん大阪や東京に行くと。簡単にコーヒーが飲めるとい、ちょっとした休み場所、そんな場所でも結構ですから、うんと小樽の家賃が高いというのは専ら評判ですから、少し空き店舗については家賃も交渉していただいて、下げていただいて、そういうオープンカフェ的なもの、例えば都通りであれば雨が降らないのですから、あの辺で出してもいいという感じで、そんなふうにして観光客のあまり不満にならないような、そういう希望をかなえてもらえたら私はうれしいと思うのです。そんな部分はいかがでしょうか。

(経済)本間主幹

井川委員の方から今まで確かにオープンカフェというお話をいろいろ御提案いただいて、ただ商店街があくまでも事業主体となっていくのはなかなか難しいという中で、実現が難しいというような状況も確かにあります。そうした中で、まだ計画の段階のようなのですが、都通りにありますミキセクションという古い石づくりの建物、この中に今喫茶店を併設したギャラリー、そういった雑貨を主体とした店を開きたいという意向があるというふうにも聞いております。また都通りは11時から車両の通行規制をしておりますので、ベンチなどを置いたりして、市民の方や観光客の方にくつろいでいただけるようなスペースとして活用しております。

そんな中で、行政としても先ほど家賃を下げていただくための交渉というお話もございましたし、その中で通所介護施設も、これは東京の方の所有物件なのですが、行政、我々経済部の方に何度かお話がありまして、そうした中で若干ですが家賃を下げられたというような経過もございます。

そうした中で、先ほど申し上げましたけれども、行政としてできる範囲のこともなかなか限られておりますけれども、そうしたにぎわいづくりに関連して、今後とも努力してまいりたいというふうに考えています。

井川委員

大変一筋縄ではいかない。本当に一生懸命説得して説得してようやく 1 件というような感じで、大変難しいことかと思いますが、どうぞ懲りないで少し気長に頑張ってください。本当にあいているところを、例えばバザー、友愛セールだとかそういうものに貸したり、産地直送の野菜を売ったりすると絶対女性が入るのです。ですから、やはり私たちも女性ですから、そういうところがあったら、ふと駅行く途中に、これは大変助かるなという部分もあるものですから、そういう心理的なものをつかんで、ぜひすてきな店でなくてもいいのです。道端で売っているような、そんなちょっとした大きなものでなくてもいいから、市民が買物ができる、市民が安く買えるというところであれば、これはいいと思うので、ひとつ努力してください。

舟券売場について

次に、大分前ですけれども、3 月ぐらいには舟券売場、銭函 4 丁目、その件で新聞をにぎわしてありましたけれども、その後の状況について説明してください。

(経済) 渡辺主幹

石狩湾新港工業地域の銭函 4 丁目のあたりで場外舟券売場を設置したいということで、委員がおっしゃったとおり、今年 3 月ころに新聞報道が出ました。その後、企業誘致を担当している経済部の方へも、所管上、窓口となるかなと思われる企画政策室の方にも一切お話は来ておりませんので、その後も詳しい状況はわからない状況でございます。

井川委員

石狩湾新港工業流通団地の企業誘致について

舟券売場については、全くわからないということで、そのほかについて、例えば工業の施設の状況についてはどうでしょうか。

(経済) 渡辺主幹

石狩湾新港工業流通団地ということで、小樽市と石狩市があそこの地域に企業誘致を進めている状況にあります。委員会の方へは、毎年第 2 回定例会と第 4 回定例会で企業立地状況ということで報告させていただいている状況です。今年の分につきましては、平成 17 年の 3 月末現在、石狩湾新港地域全体含めまして 715 社が立地しておりまして、そのうち 576 社が操業をしております。そのうち小樽市域の中におきましては、65 社が立地しておりまして、37 社が操業しておりました。その後 3 月以降の状況では、現在までに企業の立地が 1 社、それから工場等の増築が数社増えているような状況となっております。この部分につきましては、また第 4 回定例会のときに取りまとめた新しい報告をさせていただきたいというふうに考えております。

ただ、新港全体につきましては、立地企業を取り巻く環境というものは依然として大変厳しい状況の中でありまして、企業の立地や操業もそう簡単になかなか進まないような状況にはなっております。土地の所有者、それから関係する道や石狩市、関係機関と連携を強化しながら多くの企業立地が図れるように努力をしていきたいというふうに考えております。

井川委員

大変厳しい中で 1 社と、またあと数社ちょっと増築しているということで、少しは小樽にとっては明るいかなと。市長は工業団地やなんかでも大変力を入れていまして、まず税金をいただけるということで、市長もいつも力を入れていまして、どうかひとつ頑張ってくださいと思います。

丸井今井の鮮魚店について

先ほど丸井今井跡の店舗数、23 社とお聞きしました。それで、私たち主婦が一番気にしているのは、あそこの地

下に入る魚屋なのです。今、魚屋が入らないということで、皆さん丸井の地下に行くのは何が目的かといったら、お魚なのです。それで、今のところは入らないというのですけれども、その辺の見込みはどうなのでしょう。

(経済)本間主幹

今、丸井今井の状況ですけれども、地権者、テナントの方が地下及び1階に移転集約という形で、何とか営業継続ということで小樽開発が中心となって努力しております。今、北辰という魚屋、これが茨城県に本社があって全国展開している大きな魚屋なのですけれども、丸井小樽店だけではなくて、苫小牧店だとか、来年閉店が取りざたされております釧路店、そういった大きな流れの中で、人員配置だとかいろいろな問題もあるということから、我々も残ってもらいたいということで申出を行ったのですけれども、企業の内部のそういった状況もありまして、出店はできないという返事をいただいた経緯がございます。おっしゃられたとおり、確かにデパートの地下には食料品、特に魚屋がなければやはり集客が鈍ってくるであろうということで、今、小樽開発の方も複数の魚屋の出店の打診といいますが、そういったことをやっている状況でございます。

井川委員

はい、わかりました。

小樽駅について

それでは次に、小樽駅なのですけれども、私も前にも言ったのですけれども、小樽駅、今、ごらんになって普通駅に観光客がおりましたら、小樽の駅前をずっと見たらスタンドグラスがいいとか何がいいとか建物がどうだとかとあまりそういうふうにはごらんにならないのです。いきなりぼつと玄関に出て、さあ、次にどこに行こうといったときに、何も、あれもないこれもないということで、非常に小樽駅、今のところ殺風景でございます。殺風景といったら変なのですけれども。それで、前に秋田駅長がいたときに、私も何回か論議をさせていただきました。今、全部本社の管理で、しかも広告1枚にも全部本社の承認印があると。皆さんがあまりぎゃあぎゃあ言うと、逆にやぶ蛇で、今無料で張っている雪あかりの路のも全部とられるよと言い出されて、私大変謝りまして、いや駅長の気持ちもわかるけれども、それほど小樽の駅長に権限がないそうなのです。

実は私が何を言おうとしているかという、どこの駅に行って、どこの小さな駅でおりても、大概その名物が駅で売っているのです。小さな売店、本当、ワゴンの売店でもいいから、せめて帰るとき、何百人も乗ってくるお客さんですから、それに対してお土産の一つも買えないという小樽駅は何とも情けなくて、こちらにあるのはハンバーガーのお店、こちらにあるのは何かラーメン屋さんかすし屋さんかあって、小樽の名物は何も売っていないのです。かまぼこ一つ、ワイン1本、あめ玉一つも売っていないというか、そんなような感じで、できれば私はちょっとした駅で、例えば青森なんかだったらこんな座布団みたいなのに座って、南部せんべい、あんなのを焼いて、ワゴン一つで商売をしているのです。そんな部分で何かその土地に行ってほっとするというか、リンゴももちろん駅の前で売っていますけれども、そういう部分で何かお土産を一つでも二つでも小樽駅から買って帰っていったらいいという、そういう私の気持ちもありまして、ぜひこれはやはり小樽駅長に言っても大変無理なお願いなのですけれども、駅長を通して本社の方に何かひとつ小樽の活性化のために、観光客のそういうためにも、ぜひ意見を出してみたらいかかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

(経済)観光振興室長

私の方でお答えいたしますが、井川委員の御提言等も以前ございまして、小樽駅とはさまざまな点で観光振興の関係でも意見交換をしております。確かに構内でお土産等々というお話もございましたが、見るところ、キヨスクでは一部お土産品なるものも置いてございます。ただ、それは本当に一部、片手間に置いているということで、小樽名物として紹介をしているというようなことではございません。ただ問題は、やはりスペースが確保できるかということもございます。それと、当然スペースを提供するわけですから、JR側がやるのであれば別なのでしょうが、別の団体なり、事業者が販売を行うということになれば、JR側としても有料とせざるを得ないというふう

に思います。観光振興上は委員がおっしゃるとおり、お土産品を観光客に提供するという利便性が図れば、また観光客のニーズも高まっていくというふうに思いますが、そこにそれを実現するためにはいろいろなハードルを越えていく必要があると思いますので、その点は私どもとJR側と、あるいは他の関係団体等も含めて、そういうことが実現可能かどうか検討をしていかなければならないと思っております。

井川委員

大変難しいお願いでございます。それで、やはりあそこに私いつも行くのですけれども、切手は売っているのです。切手の販売所。例えば小樽駅前郵便局ですか。ワゴンを二つぐらい置いてちょうどキヨスクと食堂の間で売っているのです。ですけれども、今真ん中がぼろっと何かあれして、その辺の真ん中で小さいところでも何か売れるかなと私もいつも駅をうろうろ見ながら帰るのですけれども、ちょっと小樽駅はもう少し観光客に目を向けてもいいかなと思う、そういう部分でございましたので、提言してみました。

ソーラスフェンスの被害状況について

それでは、港湾部にお聞きします。

ソーラス条約が施行されてから1年4か月がたちました。先日、新聞に報道されておりましたが、フェンスの被害状況についてちょっと。

(港湾)企画振興課長

ソーラスフェンスの被害状況でございますが、勝納1番バースにおきまして、フェンスのカーブがU字型に幅150センチメートル、高さ50センチメートルに切断された状況で22日早朝発見されたものでございます。なお、被害のあったフェンスにつきましては、当日修理を完了しております。

井川委員

その被害なのですけれども、例えば密入者が侵入したとか、あるいは何か犯罪目的とか、そういうあれについてはまだわからないのでしょうか。

(港湾)企画振興課長

壊された状態が発見されたということで、詳しい状況についてはまだわかってございません。

井川委員

それでは、このフェンスの管理方法はどのようになっていますでしょうか。

(港湾)企画振興課長

一応、保安規程というのがありまして、詳しくは述べられないことになっております。通常で言いますと、6時から20時までは警備員がゲートで立しょうをしております。夜間につきましては、警備会社で巡回警備を時間は言えないですけれども、2回実施しております。

井川委員

はい、わかりました。

それで、これはたまたまこの間の1回だけの被害だったのでしょうか。

(港湾)企画振興課長

これまでの被害状況でございますけれども、この勝納以外に昨年10月に中央ふ頭でフェンスの上段の有刺鉄線1本が切られたという事故があり、今回が2回目でございます。

井川委員

はい、わかりました。

小樽港と石狩湾新港のコンテナの扱い量と今後の見通しについて

次に、小樽港と石狩湾新港のコンテナの扱い量についてと、それから今後の見通しについてお聞かせください。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

小樽港と石狩湾新港のコンテナの取扱数につきまして、御質問がありましたのでお答えしたいと思います。

まず、小樽港のコンテナの取扱量でございますけれども、16年の実入りコンテナ、TEU20フィートコンテナ換算で16年が6,616TEU、前年比55.2パーセントの増加となっております。

今後の見通しでございますけれども、17年8月までの実績で言いますと、8か月間でございますが、5,303TEU扱っております。前年と比較いたしますと、36パーセントの増加となっております。今後も順調に推移していくものと予想されます。現在、週1便体制から週2便体制の実現に向けて、今後も活動をしてまいりたいというふうに考えてございます。これが小樽港でございます。

石狩湾新港のコンテナの取扱実績でございますが、16年の実入りコンテナ、1万9,490TEU、対前年比7.9パーセントの増というふうになってございます。17年は現在私どもにきている統計では4月まで4か月間の実績でございますが、6,882TEUということで、前年同期と比較いたしますと3.6パーセントの減となっております。

今後の見通しでございますが、4か月間の比較でございますので、今後の動向を見なければはっきりしたことはわかりませんが、現在、大きな変動はないものと聞いております。

井川委員

大変明るい見通しは小樽で、ちょっと暗いのが石狩だということで、小樽港は週2便入っても、例えばガントリークレーンなんかの対応はできるのでしょうか。

(港湾) 企画振興課長

週2便と申しましても、続けて入るわけではなくて、曜日があくこととなりますので、十分可能であります。

井川委員

石狩湾新港の方が横ばいで暗い状態というのは、原因は何なのでしょう。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

石狩湾新港につきましては、暗いといいますが、貨物自体に対しての大きな影響は今のところ発生していないような状況でございますので、実際には一昨年までは2便体制で走っていたものが1便体制になったとかという要因はあるのですが、取り扱っている貨物コンテナにつきましては、あまり変動はございませんので、井川委員が今御指摘された暗いというような状況も、現状ではまだ言える段階ではないのではないかとこのように考えてございます。

井川委員

はい、ありがとうございました。終わります。

佐々木(茂)委員

青果と水産の手数料の違いと経緯について

まず初めに、青果卸樽一の件でお伺いをいたします。

小樽市が有幌町に開設した青果地方卸売市場で、唯一の運営会社だった樽一が3年連続赤字で十分な品ぞろえができないということで、経営不振に陥ったと。そして、今回は同社が大手の傘下入りをされて経営改善という道を選択したわけですが、ここで私は聞きたいのですが、水産市場と青果市場でこの小樽市公設青果地方卸売市場業務条例の施行規則の第18条、これの卸売金額の1,000分の4、これを手数料として徴収するという形になってございますが、青果と水産の手数料の違い、これの経緯についてお尋ねをしたいと思います。

(経済) 青果物卸売市場長

まず、青果市場でございますけれども、これにつきましては現在の1,000分の4になったのが平成9年4月1日からでございます。その前は1,000分の5をいただいておりますけれども、樽一の売上高の減少ということで減免の

依頼があったと。それと他都市の状況を調査した結果、1,000分の4がよろしいのではないかとということで、そのように改正になってございます。

(経済)水産卸売市場長

水産市場の1,000分の3の卸売市場使用料についてであります。昭和63年4月の開設に当たりまして、各地の市場の状況並びに本市場の卸売人であります両漁協の経営状況等を考慮しまして、卸売金額の1,000分の3としたものであります。

佐々木(茂)委員

今、違いと実施年月日、説明をいただきましたけれども、他都市の状況にかんがみてこの手数料を決めて、それで当初が1,000分の5を現在経営状況にかんがみて1,000分の4にしたということで、さらに今回はこの間報告をいただきましたように、市場施設使用料の減免ということで、樽一の経営が安定するまでさらに減免せざるを得ないというふうなことを打ち出しているのですが、この当分の間というか、経営が安定するまでというのは、いつごろまでやられる形なのでしょうか。

(経済)青果物卸売市場長

これにつきましては、条例や規則を改正するのではなく、市長が特に認める場合ということの減免で行っておりまして、今回やっている減免は、今年度来年の3月31日までということで減免してございます。それ以降については、樽一の経営状況を見ながら判断していくということでございますので、いつまでという、例えば3年間やるとかそういうことではございません。その都度協議していきたいということで減免してございます。

佐々木(茂)委員

今、答えにくいことだったと思うのですが、平成18年3月31日までを見て、その後また協議をしてというふうな説明をいただきましたが、今回、大手である札幌の丸果と提携したわけですから、現在年商38億円が目標として50億円を見ているということですから、私としては減免をしてもなおかつある程度のペースで、現在、今年の予算でいけば4,000万円という形ですから、今までよりは少しいい方向に向かうのかなというふうな観点でちょっとお伺いをしたところでございます。

原油高騰に伴う状況について

それから次に、石油の原油高騰に伴って、原材料とか製品の値上がり、そういったことで経費の増が企業収益を悪化させる懸念があるというふうに思われます。それで、8月、3月で倒産状況、これが非常に今までは倒産が少ないような現状の中で推移をしてきたのですが、ここ10月以降、そういった中でかなり経済界におけるいろいろなものが影響されると思います。今日も新聞によれば、4円から6円の値上げというふうな形。業者に言わせれば8円60銭の上昇だから、値上げをせざるを得ないのだというふうな形がございすけれども、いわゆる経済界に及ぼす影響が非常に大きいというふうに思うわけで、これは市としても対応に苦慮されるものではないかと思いますが、国の動向などについて把握されている事項がございましたら、お聞かせをいただきたいと思ひます。

(経済)産業振興課長

今の原油の価格の高騰に伴います政府の対応状況などについてということでございますけれども、私も新聞報道の中で知り得た範囲ではございますけれども、今月の初めには政府の中で中小企業対策などがひとつ検討されてございます。具体的に申し上げますと、中小零細が多いトラック運送事業者の運賃値上げに対する荷主の理解促進あるいは中小企業や燃料高の影響を受ける漁業、農業関係者への金融支援、こういったものを今後継続し、強化をしていくということで政府の中で議論はされまして、今後、具体的な対策、検討をされていくというふうに確認しているところでございます。

佐々木(茂)委員

それで、中小企業対策として、例えば融資だとかのあっせんといいますか、そんなようなことはあるのでしょうか。

か。

(経済) 産業振興課長

私どもの対応策ということでございますけれども、原油の高騰に伴います我々の対応といたしましては、新たな支援制度などの創出というのは、今の財政状況を考えますと、なかなか困難な状況にあるわけですから、基本的には今ある融資相談などがあった場合につきましては、マルタル資金などの既存の融資制度で対応してまいりたいというふうに考えてございます。それから、北海道ですとか、国民金融公庫が原油高騰に伴います特別相談窓口というのを 9 月下旬から設置をしてございますので、今後はそういった北海道なり国民金融公庫といった関係機関と連携を図りながら、そういった特に中小企業者からの相談には対応していきたいということで確認をしているところでございます。

佐々木 (茂) 委員

次に、質問を変えます。

丸井今井小樽店の閉店後の対応について

丸井今井の閉店後の対応についてでございます。

連絡会議のその後の状況として、何か出張所みたいな形で設置をされるように聞いておりますが、これはどういうふうな形でしょうか。

(経済) 本間主幹

いわゆる出張所といいますか、これは丸井の外資部門といいますか、そのことのお尋ねかと思うのですが、私どもが知り得ている範囲では、小樽市内の樽石ビル、国道 5 号に面しているあそこの中に少人数の出張所を設置するというふうに聞いてございます。

佐々木 (茂) 委員

把握されている事項は少人数というふうな形で樽石ビルということで、出張所が外資というかそういう形で残るというふうなことで、具体的なことがわからないというふうなことなのですね。それから、今日、新聞によれば、小樽、苫小牧のパートの人員について 37 人が継続をされると。そして、契約社員 44 人のうち 27 人が札幌、パート従業員 52 人のうち 4 人が札幌勤務というふうなことの報道がございましたけれども、まだ正社員のことが全然書いてなかったものですから、その辺の転勤だとかのことが把握されているかどうか。

(経済) 商業労政課長

丸井関連の正規職員の方の雇用ということですが、28 人いらっしゃいまして、どこに配属されるかというのは通常の人事異動ということでわかりません。ただ、基本的には店舗が残ります札幌本店、旭川、函館ということで配属されるということで、退職される方以外は、正規の異動的な人事ということで考えられておりますので、今のところどこに何人という情報は入っておりません。

佐々木 (茂) 委員

次に、この件に関連して、あそここのところのアーケード 150 メートルの建設費を 4 億 6,000 万円ということで、小樽開発が 7 割、商店街が 3 割負担ということでかなりまだ返済といたしますか、借金が残っているはずなのです。考えるに、丸井が撤退することによって小樽開発に収入が入らないわけですから、この 7 割の負担、それから商店街 3 割ということで、返済するのに非常に難しい現況にあるのではないかと思います。今後の見通し、どういうふうな手法でこれをやっていかれるようになっているのか、その辺の把握状況についてお願いをいたします。

(経済) 本間主幹

平成 2 年のアーケード整備ですけれども、これは国の高度化資金という無利息のお金を活用して整備を行ってまいりました。お話にありましたとおり、まだ約 1 億円の返済が残っております。これは融資の窓口が北海道でありまして、先般、商店街の理事とともに北海道経済部の方に行きまして、今後小樽開発からの返済というのが当然滞

ということが予測されるものですから、条件変更といいますが、そういった返済条件の見直しについて、現在協議しているという状況でございます。

佐々木（茂）委員

はい、ありがとうございました。

市立病院移転反対決議に対する市の対応について

次は、先日、市商連が反対を決議ということで、市立病院が第 2 候補地ということで築港に移転するという案が出されまして、商店街の衰退が懸念されるということで市商連としては反対を決議されました。それで、今後商工会議所など賛同団体を募り、連盟でまた要望書を出すというふうな形が報道されてございます。小樽市として、病院を建てますということの建設の方と、それから経済所管の方のこの市商連、商工会議所との板挟みみたいに私は思うわけです。それで、病院と経済部が相反するような状況の立場となり得るということでございますので、経済部としてこういうふうな動きがあった場合、どのように対応されていかれるのかなと、素朴な疑問でございまして、その辺でお答えできることがございましたら、お願いいたします。

（経済）本間主幹

確かに築港地区への病院移転につきましては、市商連としまして通常総会の中で 16 年、17 年と反対の決議をされております。また、先般行われました通常の理事会の中でもそういった決議がされて、またその中で商工会議所にもお願いして、共同で移転反対の要望を出したいということを決めておりまして、商工会議所としましては、その取扱いについて現在協議しているという状況で承知しております。

市の対応といたしましては、先般も市商連の荒野理事長とお会いして、そういった状況について話した際に、市の方から一度そういったこの間の移転の経緯の説明を聞きたいということを決めておりましたので、近日中に事務方で市商連の重立った役員の方とそういった説明の場を設けまして、理解を得るように努力してまいりたいと考えております。

佐々木（茂）委員

今の方向としては、あくまでも経済部の今後の対応としては、商工会議所と市商連と話し合いをし、第 2 候補地に病院を建てたいということで納得していただきたいというふうな答えの理解でいいのでしょうか。

（経済）本間主幹

今、状況的な話では、まず会議所として市商連から出されたそういった要望についてどうするのか、市商連と一緒に小樽市に対して移転反対の要望を出すのかどうか、まだ決まっていないといいますが、協議している段階ですので、それが正式に出された段階で、取扱いについては対応してまいりたいと思っております。

また、そういった中で、商店街だとか、そういった皆様方にも確かに少なからず中心街の影響もあろうかと思っておりますので、今の進めております築港地区への移転計画といいますが、そういった内容について話し合いをしていく中で理解を得たいというふうに経済部として考えております。

佐々木（茂）委員

なかなか苦しい形なのだなというふうに思います。また、今後の対応について動向がございましたら、お聞かせいただきたいと思っております。

次に、港湾部に 2 点ほど確認といいますが、質問をさせていただきます。

改正船舶油濁損害賠償保障法施行後の入港数等について

改正船舶油濁損害賠償保障法のことですが、3 月から施行されたと思うのですが、この保険逃れといいますが、そんなような形で船舶のトン数を下げて保険を掛けないという形で、100 トン、200 トンとか、新聞によれば 77 トンみたいな形で書いてございましたけれども、その辺の 100 トン、200 トンのことや、それから北朝鮮船籍の船が小樽では最多の年、100 隻も入港しているというふうにありますけれども、全体としての入港数等について

わかれば教えていただきたいのですが、その後の経過。

(港湾)企画振興課長

船舶油濁損害賠償保障法の関係で、法律の施行後、3月と4月につきましては、北朝鮮船籍につきましてはすべて保険対象外の100トン未満の船舶が入港いたしました。その後、5月以降につきましては、月一、二隻程度に減少いたしまして、現在8月以降はすべて100トン以上の船舶が入港しているという状況でございます。

なお、北朝鮮船籍の船舶につきましては、施行後3月から7月の5か月で見ますと、17年も16年と同数の26隻となっております。また、貨物量で見ますと、16年1月から7月が848トンという実績に対しまして、17年も862トンということで、ほぼ同じ量が取り扱われてございます。また、100トンから200トン未満の船舶の状況につきましては、当然トン数が多くなれば保険料は高くなるということは言えると思いますが、小樽港の状況で見ますと、200トン以上の船舶の数については変わっておりません。そのかわり100トンから200トン未満の船舶が減少いたしまして、その分100トン未満の船舶が増えたという状況でございます。

このような状況から考えますと、法律施行後当初、一時小型化ということを除きまして、北朝鮮船舶の入港につきましては、大きな影響はなかったのではないかと考えてございます。

佐々木(茂)委員

る説明をいただきまして、ありがとうございます。今、北朝鮮の船がウニを積んでたくさん来るといって、やはり小樽の経済界にとっても地元で賄いきれないのが生鮮食料品という形で来ているのだということが伺えました。

小樽港将来ビジョン懇談会について

次に質問を変えますけれども、最後の質問になりますけれども、小樽港将来ビジョン懇談会の委員の名簿が提出されまして、先ほど古沢委員の質問がございましたけれども、私は9月26日に行われた懇談会の内容の一つについて、自由討論の段階でどのような話が出たのか。それからまた、16年の5月に道央4港ビジョン連絡協議会との絡みみたいな形で、その辺の話合いみたいなものの関連等についてはどうだったのか、その辺の把握し得る範囲で結構でございます。お聞かせいただきたいと思います。

(港湾)港湾整備室大野主幹

小樽港将来ビジョン第1回懇談会での意見交換の場での主な意見でございますが、先ほども説明いたしましたように、大きくは3点に絞られるのではないかと思います。一つには太平洋側の港湾との競争力をつけるために石狩湾新港との連携が必要であるのではないかとというのが1点、それから小樽港を利用しているいわゆる港湾関係事業者の皆さんが今後どのような港にしたいという考えなのか、関係者の考えや思い入れを聞きたいという御意見、それから市民や観光客がどの程度小樽港を訪れているのかも考慮しながら、小樽港の将来像を検討する必要があるのではないだろうかという、大きくはこの三つに絞られるのではないかとこのように考えてございます。

それから、道央4港のビジョン案の関係についてでございますが、今回の小樽港将来ビジョン懇談会におきましては、道央4港についての案との関係は一切ございませんでした。

佐々木(茂)委員

また、この件については、いろいろな今後の計画等あるのでしょうし、進行してからまたお尋ねをしたいと思えます。以上で終わります。

委員長

自民党の質疑を終結し、この際暫時休憩いたします。

休憩 午後2時56分

再開 午後3時10分

委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

公明党。

佐野委員

それでは、港湾部に数点にわたってお尋ねしたいと思います。

小樽港将来ビジョン懇談会について

先ほど報告がございました点に絞って、最初に小樽港の将来ビジョン懇談会についてでございます。

この懇談会については、背景及び人選の経緯等については先ほど説明がありました。それで、この懇談会というのは、単純に純粋な懇談会ということで終わる性格を有しているものなのか、あるいは審議会的な意味合いがある懇談会なのか、その辺の基本的な考え方はどうなのでしょう。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

ただいまの御質問でございますが、将来ビジョン懇談会につきましては、条例とか規則、規程に縛られないで任意の団体として市長等に提案する会でございますので、今、御指摘のような審議会とか諮問、答申とかという位置づけをとる会ではございません。

佐野委員

そういうことですが、今後のスケジュール等はいわば市民の意見を聞くとか、あるいは素案をまとめるとか、あるいは最終的には策定委員会に報告をして市民公表まですると、こういうスケジュールにあるわけですから、ある意味では単純な懇談会ではなくて、どちらかという決められたことというのは多少重みを持つ審議会的な要素も含んでいるのかなという、そういう認識をしています。それはそのこと自体は、そういうふうに思っております。

それで次に、この懇談会に対して、いわば議論の基礎的データを提供しているのか。つまり港湾部あるいは行政としてこういう方向性の議論をしてほしいとか、あるいはこういう課題整理をしてほしいとか、あるいは全く今言うように白紙でどうぞ自由にと、こういうことなのか、この辺の経過はどうなのでしょう。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

懇談会での議論を進める上では、やはり何らかのデータは必要かと考えてございまして、第 1 回目につきましては小樽港の現状につきましてデータを提示しております。なお、2 回目以降につきましても、議論経過に即したデータを提示するという形で議論を進めていきたいというふうに考えてございまして、このデータにつきましては、スケジュール表の中で一番右側の方に研究会ということで矢印がついていますが、この研究会での議論を踏まえたデータを提示するという形で考えてございます。

(港湾) 港湾整備室長

ちょっと補足いたしますけれども、行政があらかじめシナリオを書いて、それを提示して意見をいただくというスタイルではなく、三つの大きな視点というのが、一つは小樽港を語る場合には避けて通れない石狩湾新港との関係について、それから小樽港自体の発展に向けた振興策について、もう一つがまちづくりとの関係について、この三つの大きな視点をテーマとしてこちらから最終的には示すことになると思いますけれども、それについて各委員から自由な意見をいただくという方向で進めて、最終的な取りまとめに持っていきたいというふうに考えております。

佐野委員

はい、わかりました。それで今おっしゃられた三つの柱的なそういう方向性というのがあるわけですし、そういう意味では先ほど出たように、全く自由な懇談会ではなくて、一つの方向性を見ながら自由な議論をしようと、こ

という趣旨だと思います。説明のときにもございましたように、いわば小樽港の将来ビジョンを従来の発想にとらわれない、従来の考え方にとらわれない新たな発想で議論してくださいというのが目的の一つで、そういう趣旨だと、こういうことをおっしゃっていました。それはそれで正しいと思うのですが、ということになれば、自由で、発想を変えてやってくれということですから、例えば仮に議論として小樽港の将来は観光港あるいはレジャー港の位置づけが方向として議論がされたとか、あるいは軍港化とは言わないけれども、自衛隊の基地化だとか、いわば微妙な問題、いろいろなことが、発想を変えてやってくれということですから、出ないとも限らない。方向としてまとまらないとも限らないということがあるのです。これはわかりません。そうなった議論経過というものを、あるいはまたビジョンといえども、話し合いをして、あるいは行政としてお願いしたことから、全く関係ないという話にはならないということになれば、あるいは議会との関係、対市民との関係というのも重々注意をしながら、あるいはまたさまざまな検討をしながら方向性を見いだしていく必要があるのではないかと、こういうふう思うのですが、その点はいかがでしょう。

港湾部長

今、委員がおっしゃったとおり、いろいろな意見がこの懇談会の中では出てくる可能性がございます。ただ、港湾管理者といたしましては、確かにそういう自由な発想というのは意見としてお聞きいたしますけれども、あくまでも小樽港は商港という位置づけがございますので、それを基本として、例えばまちづくりのためにどういう付加価値をつけていくのか、そういうものを考えながら、あとは市民との共有の財産でございますので、それを次世代につなげていくということも念頭に入れながら進めていかなければならないのかと思っています。

そういうことでこのたびの懇談会におきましては、ある程度今まで担当の方からも説明があったとおり、一応データのなものについては研究会の方である程度練ったものを提出しながらやっていくと。そういう進め方の中で、今、委員がおっしゃったような極端な意見というのはどうなのかなという感じがございます。ただ、最終的な意思決定といいますが、取りまとめに当たりましては、広報紙なんかで市民の意見も当然伺うということにはなっておりますけれども、一応最終的には市長なり、市議会なり、こういうところの意見も通った形のものになっていくと思っておりますが、いずれにいたしましても、小樽港の将来については市民の大半に支持されるような適切な選択をして策定していきたいと、そのように考えてございます。

佐野委員

では、この問題の最後なのですけれども、将来ビジョン、あるべき姿のことなのですけれども、小樽港の先ほども景観の問題だとか、あるいは港湾の利用計画の問題だとか、あるいは再開発的なことというのは、当然これは問題提起されていくことです。そうやってきますと、いわば分区の問題というのは常に根底に基本的にあるという話になりますので、そういったこともやはり大胆に問題提起あるいは議論をすべきだというふうに思っています。

それからもう一つは、当然将来的には市議会もあるし、市長、商工会議所との策定委員会等を踏まえてあるべきビジョンを発表するということなのですけれども、港湾計画との兼ね合いなんか非常に微妙に問題になってくるというか、どういう形で今後スケジュール化されていくのか、年次も先の話ですけれども、そういったことをトータル的に、総合的に私はきちんと明らかにしていただきたいと、こういうふうに思うのですが、その理念についての見解をいただきたいと思います。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

ビジョン案に当たりまして、分区の問題、それから港湾計画の問題の御質問がございました。

まず、分区の問題につきましては、あくまでもこの将来ビジョンにつきましては、小樽港の将来像をどのようにしていくのかを、言葉が足りないかもしれませんが、小樽港のあるべき姿を大ざっぱに考えていくと、提案していくというような趣旨でございますので、多少具体的にここをこうした方がいいという御意見も出てくるかもしれません。分区につきましては、その時点その時点でその分区を変更すべき事項が出てきましたら、そのビジョンに

即して分区の変更を検討しなければならないものと考えてございます。

それから、港湾計画との兼ね合いでございますが、この将来ビジョン、これは港湾計画との関係では将来構想に当たるものでございまして、直接今この港湾計画を変更してやらなければならない問題があれば、即、港湾計画の変更が必要でございましょうけれども、そうでない状況の中での提案でございましたら、その状況になった時点で必要な部分についての港湾計画の変更をしていくという趣旨になろうかと考えてございます。

佐野委員

はい、わかりました。

石狩湾新港の耐震強化岸壁について

それでは、石狩湾新港に関して何点が伺っておきたいと思います。

平成18年度の新港関連事業予算要求が今検討されております。その中で、新港の新規事業の中で、耐震強化岸壁が予算要望されると、こういうふうになっております。あれだけの大きな港、今、なぜ耐震強化のための新規事業なのかという素朴な疑問が一つと、耐震強化岸壁の果たす役割というのはどういうことなのか、これについてお伺いしたいと思います。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

石狩湾新港の新年度事業予算要求案の中の耐震強化岸壁につきまして、まず必要性でございますが、近年頻発する地震災害に対応するため、道央港において耐震強化された岸壁を早々に整備する必要があるという判断が一つにございます。

この耐震強化岸壁の果たす役割ですが、通常の港湾施設の設計よりもさらに大規模な地震を想定して、地震の被害が軽微で速やかに機能の復旧が可能な耐震性を持たせた岸壁でございます。その周辺地域で発生した地震に対しまして、被災時や復旧時の物資輸送、住民の避難の防災拠点としての役割を担うというのがその耐震強化岸壁の果たす役割でございます。

佐野委員

今、なぜ耐震なのかということが大体理解できました。今までももちろん耐震の地震対策、災害、防風的なことは港ですから、防波堤ですから、当然やっているはずで、さらにより強化をしたいという、こういう趣旨ですね。

それで、それはいいことだと思います。大事なことなのですが、計画予算要求を見ますと、小樽側の樽川ふ頭ではなくて、もう一つの方の石狩側の花畔に整備をするというのはなぜなのか。なぜ両方やらないのですかということなのですかけれども。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

ただいまの御質問でございますが、広域幹線道路で、なおかつ緊急輸送道路に位置づけられております国道337号に最も近い位置に耐震強化岸壁を確保するという方針の下、現行の港湾計画に沿って花畔ふ頭の北部の既存岸壁を耐震強化するというふうに聞いてございます。

佐野委員

この耐震強化岸壁は年度ごと、将来的には小樽の樽川も含めて今後計画されていくものなのか、その辺の方向性はどのようにでしょうか。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

現在の港湾計画の中では、あくまでも樽川ふ頭側には耐震強化岸壁の計画はございません。今後、耐震強化岸壁が樽川ふ頭側にできるかどうかにつきましても、一切まだ議論の対象になってございませんので、それにつきましてはお答えすることはできません。

佐野委員

わかりました。

ちょっと角度を変えた形で質問をします。

ひき船について

新港西地区のチップヤードの関連でお聞きしておきたいと思いますが、チップの運搬船というのは、5万重量トンと大きな船でチップ専用ヤードで、現在、荷役されているのですが、その大きな船、現在のひき船で果たして対応できるのかという、こういう声を聞くことがあるのですけれども、その辺はいかがでしょうか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

チップ運搬船として5万重量トンの船が石狩湾新港に入ってきた場合、管理組合から聞いてございますのは、海上保安部などの関係機関と協議いたしたところ、3,500馬力のひき船2隻体制で対応できるであろうということで、現在、管理組合には2,000馬力のひうら丸というひき船がございまして、これだけでは対応できないということから、小樽港の所有のひき船との連携も含めながら、関係機関と現在検討中というふうに聞いてございます。

佐野委員

ひき船の話が出たので、何点かお聞きしておきたいと思います。

今、使用しているひき船の性能、それから船齢について簡単に説明してください。

(港湾)企画振興課長

現在小樽港で使用しているひき船につきましては、たていわ丸、さくら丸の2隻がございまして、馬力につきましては、それぞれ2,600馬力、船齢につきましては建造から両船とも25年と、かなり老朽化が進んでいる状況にあります。

佐野委員

それで、小樽港も定期的なパナマックス級、相当大きな大型貨物船が入港しておりますけれども、当然ひき船で接岸させるといふふうになるとは思いますが、その条件というのでしょうか、その2隻で対応できるものなのか、その辺はいかがなのでしょう。

(港湾)企画振興課長

現在、小樽港にパナマックス級の貨物船が入出港する場合におきましては、先ほど申しました小樽港の2隻と石狩湾新港のひうら丸、計3隻をもって対応するということが港長から条件づけられております。

佐野委員

以前、ひき船の1隻、どちらだったか、民営化うんぬんということで検討しているという、そういう議会でのやりとりがあったのですが、その後このひき船の民営化についての経過はどうなっているのか。

(港湾)企画振興課長

石狩湾新港がひき船を更新する計画とあわせて、小樽港でもその更新を図って、その際に民営化ができないかということで検討したところでございますけれども、ひき船業務につきましては、事業料収入がかなり限られているという状況の中で、現状の中では現在難しいという状況でございます。

佐野委員

ということは、新港で1隻新造船をつくと。現在1隻ですから2隻、小樽港は古くて老朽化しているけれども2隻、計4隻ということではないのですか。

(港湾)企画振興課長

新港が新しく馬力アップをいたしまして1隻、それから小樽港が馬力アップをして1隻、その両方が共同して作業をするというところで、両港合わせて2隻ということで減船を今検討している最中でございます。

佐野委員

性能を馬力アップして1港1隻・1隻、2隻で今後やると、なるほどね。わかりました。いわば民営化というのは、そういう意味で難しいということで、引き続き直営というのか、そういうことでやるということなのですが、

こういう新港の負担金の問題だとか、小樽市の財政の問題なんかを考えますと、2隻ということで、それなりの財政的な効果があるのかというふうに思われますが、それらについてどういう試算をしているのか、それを聞いて質問を終わります。

(港湾)企画振興課長

民営化につきましては、先ほど申しましたとおり、現状では難しいという状況ではございますけれども、先ほどのひき船を1隻更新して使えれば、現在の大きな概算になりますけれども、年間で約5,000万円程度は経費の削減ができるのではないかと考えておりますので、それに向けて作業を進めております。

委員長

公明党の質疑を終結し、平成会に移します。

平成会。

小林委員

これからの小樽港のあり方について

1点だけ。

小樽の観光産業、非常に観光客が増えて、いらしてありますけれども、この観光産業だけではなくて、今、小樽港を見直しますと、以前の小樽港の活気をどうしても取り戻していただきたいというのが私や市民の願いだと思います。それで、これからの小樽港を考えますと、当然今中国とのコンテナ船の増便、これは何としても、先ほどの説明にもありましたけれども、コンテナ船の3.7パーセントですか、何か上がってきているという話。それから、これからやはり港湾を考えますと、外航定期客船、これはどうしても誘致に向けて進めてもらわなければならないと思います。それに伴うこの小樽港のふ頭、第3ふ頭、あの辺の大型港湾設備、これもやはり大切なことだと思います。これはどうしてもせっかくこのビジョンのメンバーを見ますと、小樽市内のそうそうたる皆さんが参加をされ、特に港湾振興会理事の方で新日本海フェリーの方もおりますから、小樽と新日本海フェリーとのつながりというのは、どうしても苦小牧までも進出されていますけれども、この小樽から逃がしたくないと、言い方は悪いですがけれども、新日本海フェリーに対する港湾の考え方、それもどうしてもですね。

港湾振興室設置の効果について

それから、これは通告なしですから、1点で絞りますけれども、たしか港湾の振興室を七、八年前に設置をしたときに、ちょうど私は一般質問のチャンスをいただきまして、港湾振興室を設置されてこれは何をされるのかという質問は記憶しています。それで、七、八年経過していますけれども、この点、振興室が設置されて、その効果、どのような効果があったのか、その程度でしたら答弁いただけたと思いますので、その点だけ答弁を求めます。

(港湾)港湾整備室長

前段でおっしゃいましたコンテナの強化、それから第3号ふ頭の恐らくクルーズ船の関係、それからフェリーの問題、これはいずれも基本的な考え方というのは、私としては全部産業というものの深い結びつきを持っているというふうに考えてございます。コンテナの増強、これについても、単に貨物はありますかという回って歩いているだけでは将来的に恐らく限界は来るというふうに思うわけです。そうすると、ひとつそのコンテナを対中国貿易、こういうものには北海道なり、我々小樽市なりの経済産業というのが相手の国とどうおつき合いをしていくかというものの将来展望にかかわってくるのだらうと思います。そういう意味では、今、経済部が最近いろいろ香港とか台湾方面、あちらの方でいろいろ活動を行っているというのは、これはひとつ将来に向けて長い意味でおつき合いをしていく上では非常に重要なことだと。これは変な話ですが、手前みそで申しわけありませんけれども、港湾管理者サイドから見ると大変ありがたいことだというふうに思っております。

それから、第3号ふ頭の関係は、今、委員がおっしゃいましたように、実は今年になってからでもトータルで1

億円くらいの民間の設備投資が行われているのです。この設備投資がなぜ行われているかということは、結局政府が輸入米、備蓄米、MA米と言っていますけれども、こういったものを低温倉庫で品質管理をして保管しなければならない。これはどこでもできる話ではないのです。そういう意味で、小樽港で、いろいろなそういう業界も、今、努力をしてそういう貨物を集めようとしてされている。そういうところで、今、第3号ふ頭の再開発というのをなかなか短期的にはすぐそれを、ではあなた方どこかに行ってくださいという話にはなかなかならないわけです。しかしながら、クルーズ船というのも小樽市にとっては重要なこれは非常に効果があるわけですから、問題は両方をどう共存させるかということに尽きると思うのです。ですから、再開発という言葉でどんどん今まであったものをなくして新しいものを導入しようという発想が、過去はそういうものは結構いわばはやりのようなものだったのですけれども、果たして今こういう時代にそういった発想がいいのか。むしろ既存の機能というのを大事にしながら、どうやって両立させていくかという方向で、民も官も設備投資を少なくしてより効果を上げる方策、そういったものを模索していかなければならないのだろうと思うわけでございます。

それから、フェリーについては、当然ながら小樽港は日本海側の拠点港でございますので、これは新日本海フェリーの方ともよく情報交換しながら、ポートセールスも現在港湾振興室を中心にやってございますし、今後とも小樽港できちんとした地盤を固めていくということが必要だと思っております。

それから、港湾振興室をつくった効果ということなのですが、まさにコンテナ航路の誘致に成功したのもそうでございますし、日ごろどんないろいろな形で今までどおり貨物の誘致活動も進めておりますし、なかなか表には成功するまでは出づら分分野ですから、ふだん何をやっているのだというふうに思われがちな部分があるかもしれませんが、地道な努力の下にきちんとした成果を着々と上げていっているというふうに私は感じております。

小林委員

ありがとうございます。大変、室長の港湾部職員の意気込みというか、肌から感じて期待をします。最後ですけれども、本当に通告なしで申しわけございません。ありがとうございます。

委員長

平成会の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

山口委員

小樽港将来ビジョン懇談会について

もうほとんど質問していただきましたので、私の方からはそんなにはないのですが、一応まず皆さんもお聞きになった小樽港将来ビジョン懇談会についてお尋ねします。

先ほど佐野委員の質問の答弁でも、この会の設置目的、方向性みたいなものについてはお話をいただいたのですが、私はこの小樽港を考えるとということについては、これまで当委員会でもいろいろな議論をされてきました。平成9年でしたか、12年でしたか、港湾計画を立てられたときに、その中でも、今、港湾整備室長からもお話がありましたけれども、第3ふ頭の基部についての親水性ということがうたわれておりまして、それからの論議みたいなものがいろいろあったと思うのです。やはり一定のニーズというか、小樽もこれだけ観光都市になりまして、いわゆる水際線の、言ってみるなら、親水性、人と交流性というか、そういうものの確保というのは、どこかで手をつけていく必要があるのではないかというふうに私も思っております。第3ふ頭については、今、港湾整備室長からもお話がありまして、保税地域であるということ、それと今年度になっても低温倉庫の整備等で1億円とかという形で民間も投資をされているという中で、なかなか難しいかなというふうな部分もございまして。

今、築港ヤードも含めて、私はもう少し広い範囲の中で、どこをまず先に試しにやってみるかということも含めて考えていくことが必要ではないのかなというふうに思います。例えば北浜の方でも、これは私有地で北海道石炭

荷役の土地がホームックによって、駐車場として整備されたり、新しい店舗になりましたけれども、あそこのところも一定程度水辺にベンチを置いたり、散策路にしたりというところもありますので、ああいうところも含めて考えていけば、わりあい人がそこに張りついているいろいろな経済活動も行われるようなことも含めて、これは考えていけるのかなと思うのです。そういう広範囲に、これは議論・整理をされて、まずどこからやれるのかなと、やってみて様子を見るということが必要だと思いますので、そういう意味からすると、私は第3ふ頭はこれはまだいろいろな懸案があると思うのです。あい路があると思います。ただ、国の合同庁舎の建替えの問題もありますから、そこも含めてにらんで国とも調整しながらやっていく必要がありますから、これは大きな課題だと思うのです。

私は、築港については、これは病院のこともちょっとありますけれども、あの地域の性格、どういうふうな性格を持った地域にするのかということについては、やはり位置づけをきっちり議論してやっていく必要があるのではないかなと思うのです。私は築港臨海公園については、ウイングベイ小樽にも隣接して前にあるわけですし、もう少しいろいろな使い方ができるのではないかな。ただ公園としてではなくて、やれるのではないかとずっと私は考えてきております。

あの地区について、ヨットハーバーもありますし、ヨットハーバーでできるということもいいでしょうけれども、ほかのプレジャーボートというか、カヌーとかそういうものを含めて、そういう若い人も遊べるような部分で少し整理を考えられたらいいかなとも思っているのですけれども、そういうことも含めて、全く白紙でこの委員に預けて議論をするというふうなことでもないようですから、港湾計画もありますから、それに基づいて議論をされるわけですから、一定の方向性というか、もくろみというか、その辺のことを言える部分だけ、お話しできる部分だけでもお話をさせていただきながら、今、私が話した築港部分の考え方についても少しお話をいただければと思いますが、いかがですか。

(港湾)事業計画課長

まず、若竹地区の位置づけということでございますけれども、港湾計画上では現マリーナの水面とその背後の陸域、それと2期マリーナを計画している周辺、それと築港地区の再開発地区につきましては、生活レクリエーションゾーンとして位置づけをしてございますし、北海道地質研究所とその背後の係留施設につきましては、海洋開発ゾーン、それから南洋材を扱っている水面ですけれども、これについては物流ゾーンという港湾計画上の位置づけにはされてございます。

それで、今、委員おっしゃったような水面活用策でございますけれども、現在、築港臨海公園のすぐ前の水面、これは港湾計画上でマリーナの2期計画を位置つけてございますけれども、これが一つでございます。さらに沖の水面、これは平成15年度まで南洋材を取り扱っていた水面でございますけれども、実は15年をもちまして南洋材の取扱いが中止になったということでございまして、この水面も現在、遊休化していると。さらにその奥の水面がございまして、この水面のちょうど沖側の水面は今の取り扱っていた南洋材を運んできた船が係留する施設がございまして、木材投下水面ということで平成15年から使っていなかった水面でございます。これらの三つの水面が今未利用という状況になってございますので、これらの水面の利用については、実はマリンウェーブ小樽とか、小樽ベイシティ開発などからも、その有効活用計画というような提案も実際いただいてございますけれども、先ほどから説明しているとおり、小樽港将来ビジョンの中で重要な一つのテーマとして考えてございますので、それらの御意見も踏まえて、またマリーナ需要の変化だとか、市民ニーズのこともございますので、そういうことを踏まえながら、水面全体の利用方策ということの検討を進めていきたいというふうに考えております。

山口委員

ありがとうございます。あまりもくろみについてはお話をいただけないので、今後ともこの懇談会については逐一報告をいただき、私も注視してまいりたいと思いますので、よろしく願い申し上げます。

マリンウェーブ小樽の経営状況について

これについては一応これで終わりますけれども、今、マリーナは、ヤマハがこれ運営主体、経営主体になってやっておりますよね。今、相当経営状況がいいようなのですけれども、これについて状況についてお話ができるところがあればお話をさせていただきたいと思います。

(港湾)企画振興課長

運営主体のマリンウェーブ小樽の16年の経営状況について報告いたしますと、長引く景気の低迷によりまして、満隻で300隻なのですけれども、300隻を下回る隻数で推移したことによりまして、保管料が若干下回りまして、ほかに修繕料やその他のソフト事業の展開によって増収を図っておりますけれども、売上げで昨年比で0.2パーセントの増という状態になっています。

山口委員

私も細かく調べておりませんので、これ以上のことは聞きませんが、ちまたで聞くうわさと相当何か落差があるような気がするのです。これはまた私も調査をして、お話をまた聞かせていただきたいと思います。

第2ふ頭の倉庫の利用状況について

それから、今、第2ふ頭の先の部分、倉庫を取壊されましたね。残った倉庫についての利用状況というのは今どうなっていますか。基部に四つ残っていますね、その利用状況。

(港湾)事業計画課長

実は、現在、第2ふ頭には5棟の上屋が残っております。真ん中が実は民間の上屋でございます。それで、それぞれ民間の上屋につきましては、例えばビートだとか、それからビートの貯蔵といいますか、移出用のためにビートを保管しているだとか、電炉ダスト、これは製鉄をして鉄の棒をつくる時に出る粉というのですか、産業廃棄物があるのですけれども、電炉ダストの保管場所だとか、これは陸の貨物でございますけれども、タイヤだとか、そういう形でほぼ使われているといいますか、公共の上屋3棟についてはほぼ使われているというふうになってございます。

山口委員

ちょっとお聞きしたところでは、港と関係ない貨物とかが中に入って、普通の倉庫と同じような使われ方がされているという部分もあるのではないかというふうにお聞きしたものですから、一応何でもかんでもあそこでやればいいということではないのですけれども、ソーラスに唯一かかっていないふ頭が第2ふ頭なのです。公共上屋もあって、言ってみるなら、倉庫の空間一部、雪あかりの路のときでもフィルムコミッションなんかでロケセットが市の方で協力されてつくられたりしました。ただ、なかなかああいうところまで人の誘導というのは難しいというところがあるのですけれども、私、第2ふ頭については、ある意味ではそういうふうに使われているのであればだめでしょうけれども、一定程度そういうふうな人の交流というようなことでも使われていくようなことで検討していただければ、これは民間の方で一定の利用方法があると思うのです。今、幾らでお貸しになっているかわかりませんが、これはどういう形で賃料みたいなものをいただいているわけですか。

(港湾)事業計画課長

実は、民間の上屋につきましては、ほぼ占用化している形で1年間の契約をしてございまして、今、平方メートルで1か月幾らという形で貸してございまして、実質的には平方メートル単価の12倍をいただいていると。1平方メートル当たりの単価ということです。

山口委員

例えば商業施設にすぐするわけにはいきませんが、わりあいやはり格安なのです。そういう意味から、変更も必要でしょうけれども、多様な使い方をもし考えていければ、これも新たな使い方が可能になってくとも思われますので、ぜひ懇談会の方でも、私は第2ふ頭というのは一定対象にしてお考えになってもいいのではないかと考えているのですけれども、何かやはりそういうことで、港湾整備室長どうですか、これ。港湾の貨物の荷さばき

という点から、第 2 ふ頭の位置づけみたいなのを今度どうやって考えていかれるのかも含めてですけれども、使われ方もこれから変わっていく可能性もあるのか、その辺も含めて感想でいいですから、お聞かせ願いたいと思います。

(港湾) 港湾整備室長

大変難しい話でして、実は既定港湾計画の中では、現在ある港町ふ頭と第 2 号ふ頭というのをドッキングして大きくしていくというのが港湾計画だったのです。それがもし可能であれば、当時の発想としては第 3 号ふ頭の機能をそちらに移してとか、いろいろな選択肢が実はあったと。ただ、そう言っても、岸壁整備、土地造成というのは簡単にできるものではございませんし、需要の関係、事業費の関係、負担の関係、こういうものからいったん中止になったということでございます。

現在、第 2 号ふ頭はどういうことかという、先ほど課長の方から答えましたように、外から見ると古っぽくてあまり使われていないように見えるのでしょうけれども、実は結構使われているのです。そして、特に煙突のある独特の昔の薫蒸倉庫ですけれども、あれなんかは、当然我々の許可を得てですけれども、使っている民間業者の方で中を改造して、これも低温倉庫にしたり、いろいろ高機能・付加価値をつけた単純な倉庫ではない形で使っているという部分もあるのです。

それで、真ん中の部分は、これは市のものではなくて、民間の建物なのです。そうしますと、簡単にこの利用を今おっしゃったような海の貨物の関係ではなくて、陸と陸の間の貨物扱いだということも実はあるのですけれども、ただそれも長年の経過の中でそういうふうになってしまったということで、もともとはみんな港湾で活動していた方々なのです。その方々が、たまたま今、港勢が衰退して行って貨物がなくなったので、けれどもその倉庫業なり、そういう業務を営む上ではいろいろな貨物を扱って生き延びていかなければならないと、そういう事情もあった中で動いていることですので、なかなか一概に港湾と関係がないからあなた方出てくださいとかという、そういう冷たいことはなかなか言えないわけです。

そういうふうに総合的に考えますと、現時点ですぐ第 2 号ふ頭を別な用途に使えるかという、これは現実的にはなかなか難しいと。ただ、あいてくるようなことがあれば、これは業界の方ともいろいろ相談しなければならぬ部分にはなりますけれども、別な用途で利用するというのも可能性としては捨てきれないと、そんなようなふうに感想としては思っております。

山口委員

長々とこれをやるつもりはなかったですけれども、また将来ビジョンに移ってお話を聞いていて思ったことがあったものですから、話をさせていただきますけれども、要するに三つの視点でおやりになるとおっしゃってましたよね。これは一応この懇談会を始められる前に、言ってみるなら、事務局の方のもくろみというか、課題を提示されて、それで議論をしていただくということですね。こういう中で、例えば三つの視点の中のまちづくりの視点というのがあったとおっしゃってました。当然まちづくりの視点というのは港湾計画にも置かれているように、親水性の視点というか、そういう人の交流拠点としての港というか、そういう部分になるわけです。そういうことを一応提示された限りは、どこかで何か手をつけてやろうというもくろみがあったと私は思うわけです。今、お話を聞いていると、第 3 号ふ頭も、あの保税地域で備蓄米等の低温倉庫の整備なんかをされていて、これはなかなか手をつけられないと。第 2 号ふ頭もそういう意味で言うと、長年の経緯で港湾関連の貨物が入ったりして、そうそう簡単にはいかないということであれば、どこまでお考えになっているのか、どこでもくろんでいらっしゃるのかということ、まずお聞かせ願いたいと思いますけれども。

(港湾) 事業計画課長

まちづくりとの連携ということで、どこの場所でやるかということでございますけれども、先ほど説明しましたとおり、若竹の水面というのは今のところ未利用でございますので、もちろん今後の将来ビジョンの中で議論をし

ていくことでございますので、我々今将来ビジョンの策定をお願いしているのを差しおいて、我々こうしたいとかということではございませんけれども、我々が持っているイメージといたしますか、ピックアップしたものでございますけれども、その段階では築港臨海公園前面の水面で、一般市民と観光客が海と親しめるようなそういう港湾空間をつくっていきたいというふうなイメージを持っています。

山口委員

わかりました。これから民間の委員を入れて始めたばかりで、こうやりたいああやりたいと具体的にここで話をされると、それは支障がありますから、これ以上は聞きません。

この中にも小樽開発建設部も入っておりますね。これは国ともやはり調整をしながらやらなければいけないということで、ぜひそういう意味で民間の委員の方も国とも調整しながら、そういう港湾空間の親水性も含めて交流空間として位置づけを、プライオリティーを含めてまず最初にどこをやるかということをお願いしたいと思えます。いろいろな調整が本当に必要なこともわかっていますし、大変難しいと思うのですけれども、ぜひあきらめないで、せっかくこういう会を設けて、いわゆる広範な範囲で話をされるわけですから、ぜひとも国ともお話をされながら、民間の委員からも意見をいただき、また港湾関係者の方も協議に入って話していただいて、ぜひとも一丸となって、そういう構成も一部探っていただきたいと、端緒をつかんでいただきたいと思えますので、よろしくお願いを申し上げます。

もう一点だけです。

商品力の向上について

これは予定しておりませんでした。代表質問でも質問した商品力の向上です。台湾の太平洋そごうに行っちゃって、昨日ですか、お帰りになったということで、まだ報告もまとまっていないと思うのだけれども、これについては今回は聞きませんが、産業振興課長が東京にお行きになったのですね。北電ショップ等、地場製品の販売の状況等をごらんになってきたということですから、若干感想も含めて報告をお願いしたいと思います。

(経済)産業振興課長

今、お尋ねのございました東京での道産品のアンテナショップを使っただけの調査ということなのですが、山口委員よく御存じのとおり、小樽の物産につきましても、全国の百貨店で開催をされている物産展では高く評価をされておりますけれども、この消費、物産展での場合につきましては、多くは自分が買われて御家族が消費されるというイメージが、自家消費の形をとっていますから、商品の購入のポイントになるのは、味はもちろんですけれども、価格ですとか、ボリューム、そういったものだと思います。これをさらに観光商品として、観光土産品として扱う場合には、違った観点での工夫というのが必要になるのではないかと思います。観光土産品というふうになりますと、自家消費というよりも人にあげるだとかというような、記念に買っていただくかになりますので、そういった中でパッケージのデザインの工夫ですとか、そういったものの別の観点、自家消費される場合とは別の観点での工夫が必要なのではないかということで、今回小樽でつくられている商品を東京の八重洲口でございます道産品のアンテナショップであります北海道フードイストの会場をお借りいたしまして、10月7日、8日、9日、この3日間調査をやってまいりました。

私、同行したわけではございませんけれども、この調査の内容、それから今後の分析というものは、専門家の方にお任せしようというふうには現在考えておりますけれども、アンケートのサンプルといたしましては、報告を受けているのは156件のサンプルをとったというふうには伺ってございます。お話を伺うところによりますと、ある一定の傾向が把握できそうだということの報告を受けておりますので、今後、その調査・分析を得まして、また代表質問の中で市長が答弁してございましたけれども、小樽ブランド創出実践会議というものをいろいろな方々に参画をいただきまして立ち上げますけれども、その中でも今回の調査結果について御意見をいただきたいというふうには考えていますので、今後、この調査の結果がやはりそれぞれの企業にとりまして、商品力の向上の一つの動機づけになる

のではないかとこのように少なくとも考えているところでございます。

山口委員

非常に認識を持っていただいてありがとうございます。

今、課長が話されたように、いわゆる土産品というのは人にあげるものです。物産展等、東京なんかのアンテナショップで売られているものというのは、ほとんど自家消費で使うのです。ですから、商品の性格が違うということです。私が申し上げたのは、まず土産品としての商品力を小樽の物産なんかは、わりあい弱いと私はずっと思ってきたのです。物産展なんかは、どちらかというやはり味ですね、これは試食なんかしますから。それから安全性ですね。見ばえもありますけれども、そういうような実利といたらおかしいですけども、そういうところで評価をされる場所がありますね、価格も当然ありますけれども。これについては、私はわりあい今楽観視をしている部分があります。というのは、物産協会が、常務理事が新しくなられて相当頑張っているから、販路の拡大に努めているから、参加される商社も増えておりますし、そういう意味で、今一本釣りでデパートの方なんか、ほとんど物協に入っていない人も入っている人も行かれるような、私もそうございましたけれども、そういう形で行っていた部分もあるのですけれども、やはり大手のデパートも含めて物協が関係を持って、そういうところに後志、小樽で連合で行かなければいけないと思いますけれども、地域として繰り出していくということを、小樽物産協会が中心になって売り込んでいくということが決定的に私は重要だと思っております。

それは事務能力というか、小樽の物協の能力というか、力量がないとそれはできませんので、そういう意味では大変物協が相当今変わりつつあると私は思っておりますので、そういう意味でぜひとも行政の方も物協を応援していただいて、力をつけていただくと。そういう中で、彼らは当然現場に行っているわけですから、現場からの声もフィードバックしていただいて、ぜひとも商品力の向上というか、そういうものにつないでいていただきたいと。

もう一つ、お土産品については、ぜひとも今課長が言っていたように、まず中身よりもパッケージ、それとラベルとか、レシピとか、そういうものの売り方の研究というのが、どうしても一業者だけではやれないような部分があると思うのです。そういう部分をフォローしていただけたら。せっかく国からお金がついているようですから、そういう部分も含めて、この際ぜひとも小樽の優秀なアドバイザーとかいらしゃいますから、そういう方も入れて我々も協力しますけれども、ぜひとも力を入れてやっていただきたいと思います。これは答弁は要りません。もし感想があれば経済部長の方から言っていただければいいですけども、私は一応今日はこれで終わります。

委員長

それでは民主党・市民連合の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後 4 時 05 分

再開 午後 4 時 15 分

委員長

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、古沢委員。

古沢委員

討論は共産党だけのようです。

議案第 32 号と第 33 号に反対です。詳しくは明後日、本会議でやりますが、反対の第 1 の理由は、いわば親法が委託手数料を自由化することにあります。手数料の引下げ競争が避けられません。当市のように、先ほどでしたら 74

パーセント委託手数料に頼っているような中小の卸売業者にとっては、死活問題になってしまう。第 2 は、買い付け集荷が自由化される。その結果、少数の大手卸への集荷集中が進むことは必至である。これはどういうことを生み出すかといえば、市場の価格形成機能が弱まってしまう。市場制度の根幹にかかわる問題で認められない。第 3 は、これは地方の中小の卸売市場にとどまらず、中央卸売市場の再編、これが促進されていってしまう。質問でも触れましたけれども、大型量販店や大規模な産地、これに見合うような大型の流通システムをつくっていく。いわば広域市場づくりが進められていくことになる。こういった親法の基本に沿うような形で市の業務条例を一部改正して、みずからの首を絞めるような態度は地方自治体としてとても認められるものではないということから、第 32 号、第 33 号には反対をいたします。以上です。

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 32 号及び第 33 号について、一括、採決いたします。

議案はいずれも可決とそれぞれ決定することに、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。

議案は可決と、請願は採択と、所管事項の調査は継続審査とそれぞれ決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

委員長

御異議なしと認め、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。