

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 1 9 年 3 月 8 日 ( 木 )	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 0 2 分
場 所	消 防 第 2 ・ 3 会 議 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	大島委員長、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

開議に先立ちまして、本年 1 月 1 日付けで人事異動がありましたので、理事者の紹介をお願いいたします。

(理事者紹介)

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、井川委員、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。

「社団法人小樽観光協会と小樽観光誘致促進協議会の統合について」

(経済)観光振興室小鷹主幹

社団法人小樽観光協会と小樽観光誘致促進協議会の統合について報告いたします。

このたびの統合につきましては、従前から観光の窓口は一つであるべきとの共通認識がある中で、昨年 4 月に市が策定した小樽市観光基本計画において、「観光関連団体は観光振興を推進する中核的な役割を發揮するため組織体制の充実に努める」とされており、これを受けて、5 月に観光協会と誘致協の会長みずから、統合の意思表示をしたことが直接的な契機になったものであります。

昨年 7 月に組織統合準備会を発足し、8 月には 12 名の委員をもって構成される組織統合検討委員会を設置するとともに、拡大事務局会議と称する小委員会を設置し、検討を重ねてまいりました。これまでに組織統合検討委員会を 5 回、拡大事務局会議を 20 回のほか、書面による中間報告及び会員向け説明会を経て、去る 2 月 27 日に開催された両団体の臨時総会において正式に統合の意思決定がなされたところであります。

今後につきましては、3 月中旬までに会員の全体数を確定させ、3 月 29 日開催予定の新しい観光協会の設立総会において、役員及び事業計画、収支予算について決定し、4 月 1 日から新体制のもと、活動をスタートさせる予定となっております。

統合後の名称は、現行の社団法人小樽観光協会を引き継ぐこととし、組織体制としては、最高決定機関としての総会の下に理事会を設置し、その下に事業推進委員会を、さらにその下に観光まちづくり委員会、観光プロモーション委員会、商品開発委員会、広報ホームページ委員会の四つの委員会を設置することになっております。

市といたしましては、このたびの統合に伴い、観光協会に職員を派遣するとともに、この組織再編が観光都市小樽の持続的な発展に資するものとなるよう、今後とも連携を図ってまいりたいと考えております。

委員長

「中国定期コンテナ航路の改編・増便について」

(港湾)企画振興課長

中国定期コンテナ航路の改編・増便について報告申し上げます。

このたび、ツネイシホールディングス株式会社神原汽船カンパニーでは、中国との間の定期航路を再編することとしておりましたが、その中で、小樽を含む日本海側各港と大連・青島・上海を結ぶ現在の航路の寄港地を一部変更し、加えて本年 3 月 14 日より、小樽など日本海側各港と寧波・上海を結ぶ航路を新たに週 1 便就航させることといたしました。これによりまして、小樽港と中国を結ぶ定期船が週 2 便、小樽に寄港することとなり、また大連・青島などでは輸送日数の短縮が図られるなど、貨物の取扱い増が期待されます。今後とも、この定期航路の一層の発展に向け、官民挙げて貨物の集荷に努めてまいりたいと考えております。

寄港経路につきましては、資料の経路図を御参照願います。実線が寄港航路の改編航路で、点線が新規増便の航路となります。この新しい航路の使用船舶につきましては、パナマ船籍のコンテナ船リョーガ、6,543 トンほか 1 隻

を予定しており、寄港日は毎週水曜日で、小樽への初寄港日は 3 月 21 日となります。なお、航路の再編により、従来の大連・青島・上海の航路の寄港日は木曜日に変更となります。

委員長

「平成 19 年第 1 回石狩湾新港管理組合議会定例会について」

(港湾)港湾整備室大野主幹

平成 19 年第 1 回石狩湾新港管理組合議会定例会が去る 2 月 13 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。

議案につきましては、1 月 30 日開催の当委員会におきまして報告いたしました案件で、平成 19 年度一般会計予算、平成 18 年度一般会計補正予算、職員の勤務時間・休暇等に関する条例の一部を改正する条例案、特別職の給与等に関する条例の一部を改正する条例案、職員等の旅費に関する条例の一部を改正する条例案の 5 件が提出され、それぞれ原案どおり可決されました。

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

石狩湾新港管理組合の予算等について

石狩湾新港管理組合の予算とのかかわりでお尋ねしておきたいと思います。

昨日の予算特別委員会で修正案を提出した際に、石狩湾新港管理組合負担金について触れさせていただきました。約 4 億 5,000 万円の管理組合負担金のうち、約 84 パーセントが公債費というふうになっています。平成 19 年度予算で見ますと、歳出合計が 56 億 7,200 万円、このうち公債費が 47 億 6,700 万円になるわけです。これから母体負担金は事業収入の 29 億 9,000 万円を差し引いた残り 26 億 8,000 万円弱、これを北海道が 6 分の 4 と、小樽市と石狩市がそれぞれ 6 分の 1 ずつ、母体負担するというふうになっています。

実は、修正案のときにも、この公債費をそれぞれ母体の財政が大変な状況の折から、例えば借換えなり凍結なり、平たく言えば先送りして、一般管理費等は全額削減することは無理ですけれども、公債費については、そういう考え方の上に修正案の歳出・歳入について手を加えさせていただきました。

そこで、これに関連して伺っておきたいのですが、今後およそ 10 年間で結構ですが、起債の償還がどのように予定されているか、その金額について、概数で結構ですからお知らせください。

(港湾)港湾整備室大野主幹

平成 17 年度末の起債残高が確定しておりまして、約 301 億円の残高になってございまして、これをもとに試算した予定額表で説明させていただきたいと思います。

18 年度から 20 年度までは、45 億円から 46 億円の間で推移し、19 年度がピークを迎えるという内容になってございます。また、21 年度から 23 年度までは、25 億円から 21 億円へ漸減していく傾向にございます。また、24 年度から 28 年度までの間につきましては、20 億円弱から 12 億円強まで漸減していくような傾向を示しております。

古沢委員

実は、3 工区分の起債については、御承知のように借換え措置がとられました。平成 18 年度から 20 年度までの 3 か年間のそれぞれ 20 億円台、これが 10 年据置きで先送りになるというふうになりますから、今、概略を説明いただいた翌年以降ぐらいに持ち越しといたしますか、先送りになってくるわけです。問題は、この約 10 年間、特に小樽市においても、石狩市においても、北海道においてもそうですが、今の財政状況からすると、特にこの時期を乗り切

っていかなければいけないということから、今考えているわけですが、実はこういうことは検討できないかと、問題提起というか、提案というか、そういうことでお尋ねしておきたいと思います。

少なくとも向こう10年間は、今説明いただいたような起債償還の予定額、つまり46億円から11億円、12億円ぐらまで年度ごとに軽減していくわけですが、問題はこの時期です。19年度、20年度に46億円というピークを迎える、これが結局母体負担で言えば、小樽市で4億5,000万円前後というふうになるわけです。これを平準化というかフラットに、平均化するという組替えを検討できないかというふうに考えているわけです。

つまり、フラットにして考えると、平成19年度からの10年間で、平均の償還額は24億円前後ぐらいに減ります。この償還額を公債費24億円から25億円というふうに置きかえてみた場合に、例えば19年度予算で公債費の47億6,000万円を今の数字に置きかえますと、歳出で言えば33億7,000万円前後ぐらいの予算規模になります。当然向こう10年間、フラットにするという考え方は、基本的には新規事業なども極力凍結、抑えていくという考え方を前提にしつつですが、そうしますと、19年度予算で今の考え方で置きかえますと、歳出が33億7,000万円に対して事業収入で約30億円弱ありますから、差引き不足額がおよそ3億8,000万円。この3億8,000万円が、19年度で言えば母体負担額に変わっていくわけです。6分の4、6分の1、6分の1。フラット化するだけ、平準化するだけで19年度以降、北海道の母体負担額は十七、八億円から2億5,000万円前後に、小樽市は4億5,000万円前後から6,000万円ちょっと、石狩市も同じことになります。そうしますと、現在の母体の管理組合負担金から財源上は4億円ほど持ち出しをしないで済むという、この時期を乗り切っていくためには、極めて有効な組替えといえますか、そういう考え方ではないかというふうに私は思うのですが、こういうことが検討されてきているのか、検討したけれどもいかにも無理な話なのか、それとも検討の用意がこの先あるのかどうか、これをお聞かせください。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

ただいま委員が試算されました数字につきましては、仮定として言いますと、そのような形になるかと思いますが、詳しく言いますと、まだまだ考慮しなければならない場合も出てきようかと思います。ただ、委員がおっしゃったような仮定として検討した場合には、そのような効果が生まれるであろうというふうに考えております。

公債費のいわゆる平均化、もしくは平準化ということにつきましては、これまで港湾整備事業の起債に当たりまして、先ほど御紹介いただきました3工区の場合の借換えの元利金債という制度がございます。それで対応しようということで、先延ばしをする。それで、なおかつ企業債については、資本費平準化債という形で平準化を図ろうということをおもは主張してきております。ただ、この平準化債を導入することによりまして、起債総額が非常に大きくなるという懸念がございます。管理組合での検討、それから各母体、北海道や石狩市からも検討結果などが伝えられておまして、現段階では、後年次に生じるであろう起債総額の増加が非常に懸念されるということで、現在導入しておりませんが、今後の予算の推移を見ながら、私どももこれまでどおり平準化債の導入につきましては主張していきたいというふうに考えてございます。

古沢委員

3工区分の借換えをした臨海債ですが、金利負担で言えば2.7パーセント弱から1パーセント弱ぐらいの金利負担で起債を起こして、それ以外の事業債については、高いもので言えば7パーセントとは言わないまでも6.7パーセントから、低いもので言えば0.7パーセントぐらいのものがあるようですけれども、しかも、借入先はいわゆる政府系金融機関です。国も自治体も今大変な状況にある中ですから、今までの枠組み、仕組みの中で平準化債うんぬんではなくて、この緊急事態、緊急避難的にあらゆる知恵を絞る、その可能性があればあらゆる知恵を絞るということが必要ではないかというふうに思うのです。金利負担が高いものについて言えば、従来から、政府系の場合にはそう簡単に借換えなんかできませんというふうに言われてきている。平時であればそういうこともあり得たのかもしれないけれども、そういったことが自治体、母体に一つは圧力としてかかってくるわけですが、そういったものの検討のし直し、それから大枠で言えば、今言ったような組替えといえますか、平準化といえます

か、そういった方向に向けて管理組合の中にも、小樽市から例えばこういう意見が、議会の中でもあったのだと、議論経過としてあったのだということ反映していただいて、可能であれば速やかに平成19年度中からでも具体化を図れば、見通しが少しは見えてくるかというふうに思うのですが、そういった点を再確認いただいて、私は、質問を終わります。

(港湾)港湾整備室大野主幹

既存の制度にとらわれず、いわゆる公債費、起債の借換え、もしくは平準化ということにつきましては、現在、国の方でも、最近、制度化されておりますので、その中で管理組合の方にも新たな制度の導入の検討、それから国等への働きかけについては、母体の中で要請があったとか、お話があったということにつきましては報告申し上げ、検討させていきたいというふうに私どもは考えます。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

井川委員

それでは、今議会、最後の質問をさせていただきます。

私は、経済が活性化すれば、きっと小樽は元気なまちになると思って、そういう希望を持って経済常任委員をさせていただきました。なかなかそういうぐあいにはできませんでした。

小樽経済の活性化について

早速ですが、経済部長に、最後ですから、大きな枠の中でお尋ねいたします。

小樽市は、非常に観光客が多いと言われていて、本来であればもう本当に活性化されていなければならないのですけれども、だんだんと何か衰退してきている現状でございます。そういう中で、部長としてですけれども、皆さんでどんなことをポイントとしてこれからの経済を活性化していくかということで、大きな枠でお尋ねいたします。

経済部長

今、私どもが考えていることにつきまして、大きな枠で若干述べさせていただきます。

この国内経済につきましては、やはり長期にわたった不良債務の処理にめどが付き、あるいはまた、最近は自動車関連産業を中心に好調であるというふうなこともあって、国内経済は相当回復基調にあるのではないかと考えています。しかしながら道内の経済につきましては、やはり公共事業に依存しているという体質があるということもあり、国内経済の中では回復は最後であり、なかなか小樽市の景気がよくなったという実感、具体的には例えば有効求人倍率ですと、全国であれば1を超えているのですが、今の小樽市の状況というのは、まだまだ低迷をしている状況である。さらにはまた、金融のいわゆる設備投資の資金需要などにつきましても、やはりいろいろ話を聞きますと、過去3年間ずっと前年割れが続いているわけですから、非常に厳しい状況になっております。しかし、そういった中であって、最近の動きとしては、特に、昨年8月に、東京のコンサルタント会社でございますけれども、ブランド総合研究所が、全国の779市を対象にしました都市の魅力度ランキングの「魅力のある都市」で小樽市が全国で7位になりました。その中で、特に親しみやすさがあるかという、「親しみのある都市」という項目では、何といたっても全国で1位、あるいは「情緒のある都市」では、京都市に次いで小樽市が2位であるということです。この小樽市が非常に今全国から注目を集めているのだというふうに私は思っています。

こういう状況が生まれたのも、やはりこれまで長い間ですけれども、特にこの観光事業に非常に努力をしていた皆さん方のその成果なのです。今ようやくこういう形で多くのマスコミに取り上げられたり、あるいはテレビドラマの舞台となったり、小樽の魅力が発信されている。あるいは全国的に、現在は観光客が750万人前後で推移をしているということで、やはり小樽市のこういった結果につながっているのではないかとというふうに私は思っております。

ですから、私としては、やはりこういう今の小樽の知名度、ブランド力、あるいはそのブランドを通して小樽にはやはり戦前から培ってきたさまざまな金属機械関連の技術とか、あるいは水産加工とか、あるいは職人わざとか、そういった潜在能力があるかと思っております。やはりこういう注目を集めているものに対して、小樽の潜在能力をどうやってマッチングして生かしていくかということが、これからの小樽市の経済の発展につながっていく大きな根底になるのではないかというふうに私は考えております。またその中で、特に最近では知名度をとということもありまして、昨年4月にちょうど企業立地促進条例が制定されまして、条件がありますが、2年間の固定資産税を減免する。もう既に8件が適用になっております。やはりこれまでに、さらにまた現在も立地をしたいとか、あるいは工場を増設したいといった企業が幾つかございますので、やはり今の小樽の経済状況というのは、これまでと少し違ってきている中で、いい方向への明るい兆しが見えているのかという感じが私としてはしておりますので、これはもう企業立地に、あるいは工場への設備投資に対して、これからも行政としても積極的に協力をしていかなければならないと思います。

また一方、市内にいる事業者の関連もございまして、これもこれまで行われてきた産業振興会議の中で、この3年間ぐらい商品開発も、あるいはその東アジアに向けた新たな販路開拓、それから本州に向けた大手のデパート、こういったところを中心とした物産展における商品の販売の強化といったこと。例えば物産協会などであれば、たしか平成16年度は年間6億円台でしか取扱商品がありませんでしたが、平成17年度は8億9,000万円ということでありました。さらに、では今年はどうなのかと、これはフロックではなかったのかということを行ったときに、平成18年度もどうやら約9億円を維持できるという見通しが出ております。

さらにはまた、東アジア経済研究会の、例えば台湾、香港を中心としたいいわゆる販路改革につきましても、過去2年間の物産展の参加を通して、北海道、特にこの小樽市の商品が多く見直されたことで、いよいよ今月には台湾の台北市で商談会を開催する。そこに小樽の業者がスイーツ関係だとか、あるいはお酒、日本酒・ワイン製造を含めて10社が参加をする。市内のいろいろな企業が相当努力して、参加する会社が出てきている。

しかし、私としては、やはりまだまだこの市内の業者というのは、どうしてもやはり古い業者が多いと思いますので、保守的な体質もまだ残っているというふうに私は思います。こういったところに新しい商品開発や販路開拓について努力をし、積極的にやっているのは、まだまだ一握りでしかない。やはりこういうものというのは、たくさんこういう業者がおりますから、これらの業者にもっともっとうるいろいろな努力、知恵を出し合うということが必要だと思います。

さらには、私は経済同友会とか、幾つかの経済団体の会合のときに、よく申し上げさせていただいておりますけれども、もう一つの小樽の切り口としてありますのは、いわゆる人材の活用あるいは雇用の問題です。やはりこの長い間、非常に景気が低迷していたものですから、市内の業者というのは、非常に労務費というのですか、賃金的なものを含めてですが、労務費に余りお金を使っていない。そのために結局パートを雇う、あるいは余り十分でない賃金体系、あるいは福利厚生も整っていないといった中で、なかなか経営者が人を雇おうとすれば、即戦力だとかというふうに考える。そうするとやはり若くて地元で就職したい人がたくさんいるわけです。特に、高卒や大学卒でも、親が小樽市内にいれば、何とか小樽市で仕事をしたい。しかし、市内にそれを受け入れてくれる企業がなかなかないわけです。そういった意味では、私は今の地元業者に対して、単にこれまでの事業ではなくて、やはり工夫をし、新たな事業を創出することによって、できるだけ人の雇用に結びつける、そういう一つの事業展開をしてほしい。そして、そういう新卒者は若いですから、入ったときにはまだ役には立たないかもしれませんが、けれども、それを、企業家がそういう人を育てていく、そしてその育てられて人たちが小樽に定着し、小樽に家庭を持って、子供を産み育てていくということが、やはりまちとしての均衡ある、バランスある発展につながっていきますし、そのことがやはり少子高齢化の歯止めにもなっていくと、私は思っております。単に数字で景気がよくなったとか、あるいは物だけを売ればいいのかという時代ではないのです。これからはやはり雇用とか、人口定着に結びつくよ

うな、そういうあり方を企業家が模索をしていく時代だと思います。そういったことがこれからの小樽経済の活性化には必要ではないかというふうに考えます。

井川委員

大変御丁寧にありがとうございます。ひとつ前向きに取り組んでいただいて、一つでも二つでも実現するようにお願いしたいと思います。

そこで、昨日の予算特別委員会で予算案が可決されましたけれど、企業誘致の予算が計上されています。100万円ということで、これは大変小樽市の財政が厳しい折に、ちょうどいい予算なのか、低いのかということで、私は非常に低い金額だと思うのです。これはどのような使い方で考えていますか。

(経済)三船主幹

ただいま、100万円の使い道についての御質問がございました。

企業誘致促進事業費ということで、苦しい中から100万円をお願いしておりますけれども、まずは人と人が顔を見て、同じ土俵に立って話し合えるという意味で、活動旅費として約4分の3に当たる、76万円ほどを予定しております。幾ら人と人と相対してといいましても、やみくもに行っても効果のほどは知れていますので、その前段として、産業動向調査ということで、誘致対策の企業を絞り込みたいというふうに考えております。私の目標としましては、道内と道外を合わせて600社というふうに考えております。

私どものまちの魅力を紹介したパンフレット、それとアンケートを送りまして、その企業の設備投資の意向を調査し、なおかつ北海道へのイメージですとか、小樽にどういうイメージを持っているかということについても探りながら、対象企業をリストアップしていく。そのほか、道庁の出先機関から情報を収集したり、小樽商科大学の同窓会である緑丘会の皆さんの協力を受けながら企業の情報を収集し、的を絞って旅費を有効に活用したいと、そのような形で100万円は、極めて有効な使い方をしてまいりたいというふうに考えております。

井川委員

大変御丁寧なのですけれども、600社に案内を出したり、いろいろな事前調査をするということで、非常に熱心に頑張られるということに対して、心から私は敬意を表したいと思うのです。これやはり何といっても小樽市の企業誘致、トップセールスが非常に下手であるという、私が東京へ何回が行ったときに皆さんに話を聞いたら、市長に怒られますけれども、非常にトップセールスがうまくないと、もう少し頑張るように言いなさいということで、私もそういう声をいただいてきております。それで、やはりこの企業誘致に私は大いに力を入れるべきだというのは、これをするによって税収が上がる、雇用も増える、いろいろなメリットがある部分にもっと私はお金、予算をつけてもいい、そして三船主幹1人で人数は間に合っていますか。

(経済)三船主幹

1人で間に合っているかという御質問でございますけれども、企業誘致の専任でありますのは私1人でございますが、産業振興課の主査、それから係員、それぞれ1人ずつで2人、現在のところ、私も含めまして3人で業務を遂行しております。

ただいま申し上げました企業誘致促進事業ということで、平成19年度以降は私が全国を飛び回るという機会も出てくると思いますけれども、その成果を見て、企業誘致の体制というのは今後強化していくという判断をしていただけるのかというふうに思っておりますので、それも自分の仕事のバネといいますか、励みにして頑張ろうというふうに思っております。

井川委員

今3名ということで、やはりこれに私は大いに力を入れていただきたいと思います。

それで、私の提案なのですけれども、うんと宣伝するために、例えば石狩湾新港の後背地が、まだたくさんあいています。銭函工業団地ももう少しあいていますということで、小樽市はこういう企業に来てほしい、こういう業

種が来たら、絶対小樽が望んでいますということを全国に発信できるような、そんなことはできませんか。こちらの方からアイデアを出して、例えば小樽でおいしいものをつくったら、小樽というブランドだけで売れるのだということで、例えば札幌でチョコレートをつくるよりは、小樽に700何万人も観光客がたくさん来るわけですから、そういう観光客を目当てに、こういう企業が操業すれば絶対もうかるということで、ちょっと発信してみてもいいかかと。そうしたら、日本全国1億人以上いるのですから、1社や2社ぐらいは応募してくるのではないかと、そんなことも私は考えてみたのですが、いかがでしょうか。

(経済)三船主幹

小樽ではこういう企業を待っているということで、情報発信、PRをしてはいいかという御提案でございますけれども、現在、例えば新聞ですとか、ビジネス誌等の雑誌ですとか、あとJR、モノレール、地下鉄の車内広告、いろいろそういうPRのメディアからの誘いとありますが、勧誘は確かにございまして、しかしながら非常に費用が高い。まずは数百万円というレベルでございます。一朝一夕にはそのような発信というのは、この現在の状況下では難しいというふうに思っておりますけれども、委員がおっしゃいました業種を絞ってという部分については、私も考えてございまして、小樽の強みを生かすような形で来ていただくということになりますと、技術的な面で申し上げますと、鉄道ですとか、船舶ですとか、そういったものが古くから、部品ですとか、そういう関係の製作の技術が集積してございまして、機械金属関係、あと日本海の海の幸に恵まれているということで水産加工ですとか、食品、それから同じく海があったということで、漁具としてガラスとか、ゴム製品の技術も非常に高いということがございますので、まずは物づくり的な仕事の業種が小樽には向いているのかというふうに考えております。小さいところでは、手づくりのハムですとか、菓子、今おっしゃっていただきましたけれども、チョコレートのお話が出ましたが、現にベルギーのチョコレート職人が小樽に手づくりチョコレートの店を出していただきました。確かに札幌のまちでつくったチョコよりも小樽でつくったと言われた方が、私小樽っ子だというせいばかりでなく、おいしいと感じていただけるというふうに思います。

あと、大きいところということになりますと、やはり経済部長からも申しましたが、自動車関連ということで、自動車の何万点という部品の中には小樽市内の金属ですとか、機械の製作ですとか、そういった中小業者の方々が得意とする分野があるというふうに聞いておりますので、たとえ核となる大企業が小樽市域になかなか出てこられなくても、その関連の企業が出てきたりしたら、その下請けとしての手伝いは十分小樽市内の企業にしていだける、業績が上がる。そのほか出てくる企業は、関連企業も連れてくるものだという話も聞いておりますので、自動車関連のような企業の誘致にも力を尽くしてまいりたいというふうに考えております。

井川委員

ぜひ頑張って、1社でも多く企業誘致をしていただきたいと思います。

港湾の活性化について

それから次、港湾ですけれども、港湾部長にお願いをいたします。

全国に大きな港を二つも持っているという市は小樽市しかございません。これは、私は知事にお会いしたら、こんな貧乏な小樽市が二つも港湾を持っていて大変なのだから、一つもらってくださいといつもお願いするのですけれども、そうしたら必ず知事は、「道も大変貧乏です。いただけません」といつも言われるのですけれども、それは冗談としまして、本当に二つ持って、今後どのようにこの二つの港湾を活性化していくかということ、ビジョンで結構でございますのでお伺いします。

港湾部長

両港の将来の姿みたいなものについてのお尋ねだと思うのですが、今、港湾部で小樽港将来ビジョンという議論をこの2年ほどしてございまして、その中に物流の活性化なりまちづくりとの連携、そして石狩湾新港との連携をどうするかという議論もここ2年ほど、民間の方や業界の方、それから市民団体の方を入れて、相当この議論をしてい

ます。おおむね熟してきていますので、近々示せると思うのですが、その中の議論なんかを踏まえながら話させていただきますが、二つの港を抱えるというまれな実態という立場からすると、従来は機能分担とか、相互補完とか、そういう一つの形の中で、どちらかというと貨物を配分するというようなそういう姿勢でやってきたのですけれども、残念ながら産業構造が変わったり物流形態が変わったりして、民間企業の方には、そんな我々側の機能分担にはなかなか理解を示してもらえないわけです。当然のごとく物流の効率化を求めるわけですから、そんな中で港間の競争は物すごく激しいです。それは、石狩湾新港と小樽港も道内の他港も含めて、これは圧倒的に競争をしている。今後、まさにこれからずっと続くのだらうと。そんな中で我々は二つ持っているわけですから、何とか特徴を生かしながら、そして両方とも財政的に厳しいので、なかなか新たな投資ができません。ですから、既存の施設というか、そういうものをうまく活用して、港の利用を図っていききたいというのが基本的な考え方です。

それで、石狩湾新港は、もう既に御存じだと思いますけれども、特にエネルギー供給基地という位置づけを道央圏ということでこれまでもされていまして、知ってのとおり石油タンクがたくさんあります。それから、LNGという液化天然ガス、これからこういう受入れ基地にすると、そういう一つの方向性。それからもう一つは、あそこはリサイクルポートという指定を受けています。つまりリサイクル産業の集積地という位置づけもありまして、この辺あたりもたぶん石狩湾新港がこれから生きていく上での大事な分野だと思っております。ですから、そういう方向でたぶん生きていこうと思っております。それともう一つは、今議論にありました企業誘致です。後背地にある1,200ヘクタールという広大な敷地に何とか企業誘致して、小樽地域だけで240ヘクタールぐらいありますので、ここに何とか企業誘致をした企業と、いかにそれらと連携をして新たな物流ルートの構築をしていくかということが大事だと思っております。つまり、ただ企業が出てきただけではなくて、そこで物の流れというものを変えていく、そこで初めて港を使えるわけですから、そんなことも大きな課題なのだろうと思っております。

小樽港に関して言えば、もうこれは皆さん御存じのとおりで、なかなか船も増えないし、荷物も増えないと苦しんでいるわけです。一方では、中国定期コンテナ航路のように少し頑張っている分野もあるし、それから従来のフェリーのように日本海側の拠点ですから、この既存航路も何とか守って、フェリー貨物も守らなければなりません。そういう物流の分野は、我々が力を入れていく。しかし一方ではクルーズ船とか、あるいは市民の皆さんの交流空間としての港とか、そういう議論もやはり大事ですから、小樽港のすみ分けの課題も今後議論をしながらどうつくっていくか、これも新しい投資がなかなかできない中で、少しずつですけれども方向を変えながら、港は小樽市にとっては大変大事な、先ほどの議論から言えば強みですし、大事な要素ですから、我々もそれを生かしながら、一歩でも前へ行きたいと、そんなふうに考えております。

井川委員

ありがとうございます。近い将来、新幹線が来れば、恐らくまちづくりも相当変わって、経済もかなり発展して、しかも港があれば、また、新幹線をおりた方が船舶を利用していかとか、いろいろな部分で経済的にも港も少しは恩恵があるのかと、そういうことを期待しまして、私の質問といたします。

大変長い間御指導賜りまして、ありがとうございました。

佐々木（茂）委員

浜の改革推進事業について

初めに、浜の改革推進事業について、もう一度お聞かせください。

（経済）水産課長

この浜の改革推進事業につきましては、北海道が地域総合整備補助金ということで、事業に当たって道が支庁権限で、小樽市で言いますと後志支庁が所管ですが、その方でやっている事業で、2分の1の補助が出るものです。

佐々木（茂）委員

それで、今回の補正予算で5,192万円が計上されています。これが、今答弁いただいたこの支庁権限の2分の1に相当する金額で、いわゆるホタテ養殖施設の整備ということだと思うのですが、もう一度その辺を説明願います。

（経済）水産課長

浜の改革推進事業ということで、北海道から、ホタテの施設について新技術導入ということで、新たに今までやったホタテの施設を改良する。現実的には、ちょうど経年劣化と、それから台風の被害で施設が損害を受けたのですけれども、それらについて浜の改革推進事業で実施するものです。

浜の改革推進事業につきまして、北海道からの予算配分と、それから漁業者の方の作業といいますか、そのホタテの養殖漁業のスケジュールの関係で、それを含めまして平成18年度、19年度の2か年にわたっての事業となったものです。補正予算につきましては、その前半部分ということで事業予算を計上させていただいています。

具体的に言いますと、まず今までのブロックを少し丈夫にしようということで、25トンのブロックをつくり、それから今年度については、それに付随します資材関係を購入するということで事業をやっております。

19年度につきましては、あと設置に係る部分ということで、浜に今つくりました養殖のブロック、それからそれとあわせて今度19年度に新たに購入しますアンカー、強度を補強するもの等を含めて、19年度の6月ごろにそれらを設置するというので、新年度予算にはそれらも計上させていただいております。

佐々木（茂）委員

今、説明いただいたとおり補正予算案があり、そして今回の平成19年度予算で祝津地区のホタテ養殖施設の老朽化に伴う施設改良だということで2分の1を補助すると、こういうことで関連がわかりました。

トドの対策について

次に、それに関連してですが、今回、新聞によりますと、何かトドの被害が相当出ているということが報道されてございました。それで、これについて、例えば今の浜の改革推進事業補助金のように、このトドの駆除とか、そういう被害に対する本市の取組、道の取組というようなものは考えられるのでしょうか。

（経済）水産課長

トドの駆除対策についてでありますけれども、これまでも継続事業としてやっておりまして、小樽市としましては、ここ何年間かは148万円ほどの予算でとど被害防止対策事業を実施しております。市内の漁業被害としまして、刺し網関係で1億円前後の被害が毎年出ております。ただ、漁業者の方も近ごろは少し対策を考えまして、それでトドが多く来る時期には網を刺さないとか、そういうような努力と言ったら変ですけれども、そういうこともしながら被害を少なくしていっております。これらは補助事業になるのですけれども、その2分の1が北海道から補助されます。そのうちの半分が国の方から出ているかと思えます。それで事業をやっておりますので、今年もあるいは平成19年度についても、それらの事業については予算計上させていただいております。

佐々木（茂）委員

倒産企業のその後の経過について

次に、最近の経済動向についてお尋ねをいたします。

井川委員は企業立地推進という質問ですが、私は、昨年質問しましたが、その後、倒産企業がどういうふうな形に推移しているのか、また、その後の処理はどういうふうな形に推移しているのか、簡単で結構ですからお知らせいただきたいと思えます。

例えば、池田製菓とか、オルゴール海鳴楼とか、何件か倒産しました。その動き、例えば池田製菓について別の会社が事業をやりたいとか、いろいろな形とか、そのような動向について把握している事項がございましたら、説明をいただきたいと思えます。

(経済)産業振興課長

今、幾つかお尋ねがあったかと思うのですけれども、一つには、最近の企業の倒産状況というようなことで御質問があったかと思うのですけれども、前年と比較いたしますと、平成17年は全部で16件の倒産がございまして、18年が14件ということで、前年に比べますとマイナス2件という形になります。

それから、今お話が出ました池田製菓、それから海鳴楼のお話も出ましたけれども、今年に入りまして1月に1件、それから2月に2件ということで、3件の倒産が既に発生をしております。過去の経過を見ますと、1月、2月、3月というのは、比較的多いような傾向がございまして、今年に入りまして既に3件の倒産が出ているという状況でございます。

傾向といたしましては、やはり民事再生法の適用を求めるような、いわゆる再生型の倒産処理というものが非常に少なく、破産ですとか、あるいは任意整理といった清算型の倒産が増えているという傾向がございまして、それと、小樽市内で申し上げますと、建築業、それから小売業、この二つの業種の占める割合も多くなってございまして、これはどちらかと申しますと、全国的にも同じような傾向がございまして、やはり公共工事の減少に伴いまして、その建築業の破たんが増えている、あるいは個人消費の伸び悩みの中で、小売業がやはりうまくいっていないと、そういうような状況になってございまして、これは全国も小樽市も同じような傾向になっているのではないかというふうに認識をしております。

今お話がございました池田製菓の近況でございますけれども、私ども実は明日池田弁護士とちょっとお話をさせていただいて、今後の方向性などもお聞きしたいというふうに思っておりますけれども、基本的には現場に1人、経理の担当者が常駐されておまして、その方を通じて情報収集をさせていただいておりますけれども、先月に池田弁護士の方から各債権者あてに通知がございまして、それを拝見したところによりますと、長野県にございまして大手の取引先が1年間かけて、特にキャラメルの製造ラインを使いたいというようなことで話がございましたけれども、これは基本的には担保権者の理解が得られなかったということで不調に終わってございます。今月に入りまして、新たな状況というのが、銭函にございまして北海道村という会社がございまして、その会社が大体7月ごろをめどにやはりキャラメルの製造ラインですけれども、使わせていただきたいという申出があったというふうに聞いてございます。

これにつきましては、最終的には池田製菓からそのキャラメルの製造ラインを買って、それを銭函に設置するというようなことで話が進んでいるということでございまして、新聞報道にもありましたけれども、これもまた担保権者の理解というものが当然必要になってきますけれども、そこら辺の動きについてはまだ私も詳細を把握してございませんので、明日確認させていただきたいというふうに思っております。

海鳴楼の方につきましては、基本的には任意整理という方向で動いてございまして、在庫商品がまだ残っておりますので、当面その在庫商品を販売する中で営業を継続し、その売上げを元の従業員の方の給料に充てていくと、そういう動きになっているということで確認させていただいております。

佐々木(茂)委員

今の件でもう一つ確認なのですが、この池田製菓の関係で、バンピキャラメルというのですか、あの商標等については、やはり売ような形で、やはりバンピキャラメルみたいな商標を使うという形になるのでしょうか。

(経済)産業振興課長

やはりバンピという名で売れたキャラメルでございますので、私どもといたしましても、このバンピの名前が残ってほしいというような希望を持ってございまして、この版権の継承につきましては、現在、弁護士とディズニー社の方と協議を進めているということでございます。

佐々木(茂)委員

中国定期コンテナ航路の現状と今後の取扱い見込みについて

最後に、港湾部の方にお尋ねをいたします。

先ほど、小樽 - 中国定期コンテナ寄港経路について説明をいただきました。それで、今まで週 1 便だったわけですが、現状と今後の取扱いの見込み、この辺についてお願いをいたします。

( 港湾 ) 企画振興課長

まず、現状の大連、青島、上海の週 1 便での平成 18 年のコンテナ取扱量につきましては、実入りで約 9,200 本ということで、対前年比では 7 パーセントの増となっております。

そして、このたびの航路再編の増便による取扱いについてでございますけれども、当面につきましては、平年ペースで約 30 パーセントの増を見込んでおりまして、最終的には 1.5 倍程度の貨物を見込んでおります。

また、今回の航路再編には、上海を中心とした航路再編になってございますけれども、これは将来、上海を国際ハブ港化しようという動きがございますので、そういったものも視野に入れていと船社の方から伺っておりまして、現在、日本の港湾の半数でコンテナの取扱いが前年割れしていると、そういった状況の中であって、さらなる港勢の発展が小樽港としても期待されるというふうに考えておりますので、先ほども申しましたけれども、引き続き官民挙げまして集荷活動をし、航路の定着発展に努めてまいりたいと考えております。

委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

-----  
佐野委員

新年度予算における重点事業について

2 項目だけお伺いしておきたいということで、御承知のように小樽市は、現在、このような財政状況になっております。それで、新年度予算も審議をしていますけれども、港湾部及び経済部も含めて相当圧縮というか、厳しい査定というか、大変に限られた中での今回の予算提案と、こういうふうに受け止めております。

それで、その状況の中にもかかわらず予算は出てきているわけですから、特にそういう厳しい予算だけれども、しかし、これだけはきちんと今年組まなければならないとか、これだけはつけられなければならないとか、新規事業も少しはあるようですから、そういったことで、その辺の予算の数字は見ていますから、考え方というか、決意というか、そういった所見を部長の方から一言聞いておきたいと思います。

経済部長

平成 19 年度の主務事業ということですが、確かに大変厳しい財政状況の中で、私どもとしては、この厳しい経済状況の中であれもこれもということには、なかなかそう思うような予算づけは正直言ってできておりません。そういった意味では、あれもこれもからやはり重点的に何をやるかということで、とにかく市長にもお願いをしたという経過がございました。そういったことの中で、今一番大きいのは、先ほども三船主幹からも述べておりますけれども、企業誘致促進事業費、これにつきましては、昨年 の第 2 回定例会でもちょうど佐野委員の方から、パンフレットの作成あるいはトップセールスを含めた事業、いわゆる企業への訪問を大いにやるべきだとおっしゃって、私もこれは記憶に残っておりまして、また経済常任委員会の皆様方にも、きっと賛同していただけるだろうということで、予算計上をいたしました。

パンフレットにつきましては、これは実は 18 年度は当初の予算づけはなかったのですが、あの指摘を受けて以来、我々も頑張りまして、18 年度予算のやりくりをして、何とか 3 月中には企業向けのパンフレットができる予定なのですが、これもまたできた時点で活用していきたいと思っております。

新年度事業につきましては、先ほども三船主幹からも言いましたので繰り返しませんけれども、やはり企業に対する調査を行って、ターゲットを絞って、そしてそういうところでもまず担当主幹が足しげく通って当たっていく。そうした中で、少しでも脈があるところがあれば、さらに当たっていく、こういったようなところを頑張ってい

たいというふうに思っております。

それから 2 点目は、商店街活性化支援事業ということでございます。予算は若干減ってはおりますけれども、これは空き店舗の対策、支援、あるいは商店街や市場の集客をしたり、販売促進の事業を行うところの支援ということで、イベントの支援の事業を行うと。さらにはこのイベントの支援の中でも、特に、都通り、サンモール一番街、花園銀座の中心 3 商店街につきましては、以前に歩行者通行量調査の中でも、その通行量が落ちているという御指摘もありますし、さまざまな状況もございますので、特にここにつきましては、昨年も行いましたけれども、小樽の三大祭りフェアに合わせてやったとか、あるいは夏のビールイベントなど、こういうイベントに合わせた販売促進事業に対して、重点的に支援を実施していきたいというふうに考えております。

それから、3 点目につきましては、これは従前からも言われてはおりますけれども、小樽の観光がどうしても、通過型観光が多いですから、やはり宿泊型観光に結びつけていかなければならない。17 年度から、特に教育旅行促進事業ということで、これにつきましては、これまでもガイドブックの作成とか、あるいはキャンペーン、そういったものや、ホームページの作成などに力を尽くしてきました。しかしこれは御存じのように、今年行ったからすぐ来年にすぐ結びつくというものではないのです。その学校側に対しては、今まで違うところに行っていたものを、今度小樽に変えていただくためには、相当粘り強くこういうものを行っていかなければならないということでございます。今年も引き続き学習メニューや、ホームページの更新ですとか、さらにはそのターゲットについても、北陸や中国地区を重点的に誘致できるように活動していきたいと思っております。よろしく御指導のほどお願いいたします。

港湾部長

何点が答弁いたしますが、一つは、港湾建設事業関係では、予算が厳しい中で、御配慮をいただいて何点が大きな予算をいただいております。これまでの継続事業の北防波堤の事業が息の長い事業ですから、これからまだしばらくかかりますけれども、年に 3 億円ぐらいのレベルで、国直轄ですけれども、この事業を進めていくということで今回も予算をいただいておりますし、また縦貫線の臨港道路新設改良事業は、フェリーターミナルのところまで来まして、これで平成 19 年度で一応 1 回休止をいたしますが、ここまで何とか広げてきたというのが大きい部分の二つです。

それと、今回、何といたっても運河の浄化対策に力を入れさせていただきました。これまでシーブルー事業という形の中で、北運河、この 5 年ほどずっとしゅんせつをやってまいりましたけれども、この 19 年度で終わります。本来であれば、次は 20 年度以降、南側をと思っていたのですが、昨今の観光客の皆さんの声なり、あるいは小樽の今後の投資という意味からすると、南運河の方が一番人が来ているわけですから、ここを何とかしていこうということで、今回、シーブルー事業ができなかったのですが、港湾公害防止対策事業ということで、19 年度から 3 年間で何とかしゅんせつをすると、こういう予算を今回入れさせていただいておりますので、ある意味ではそれなりのハード事業が整備をされたのかという感じがしております。

あと一、二点ありますのは、従来から課題でありました第 3 号ふ頭の指定保税地域の車の関係で、どうも管理がなっていないのではないかというおしかりを受けていたのですが、今回、港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案を提案しております、いわゆるロシアへ行く自動車、言い方は悪いですけども、わりと無法地帯で、なかなか管理が行き届かなくて、放置車両や無ナンバーなど、いろいろ御指摘を受けたのですが、この春から、私どもがきっちり管理をしていくという中で、そのかわりそれなりの経費も取ると。今まで 50 円、60 円の世界だったのを、1 台 1,500 円、2,000 円ぐらいの金額を取って、そのかわりにきっちり管理をしていくと、そういう形の整理が昨日は予算特別委員会の中で改正条例案を御審議いただきましたので、そんな形でやっていけるのかと思っております。

それから、何といたっても先ほど来議論に出ている、この中国定期コンテナ航路。私は、小樽にとっては、これが

らしばらくは生命線かという感じがしています。伸びはそんなに大きくないのですが、船社側と、我々と、それから小樽の代理店を含めた動きの中で何とか2便にしたと、あとはいかに貨物を集めるかですから、それはみんなの努力で貨物を集めなければならない。東アジア、南アジア、マーケットとしては相当あるわけですから、そこは競争とはいえ、どんな形でやれるのか、我々もできる限りの応援をしながら、この事業は発展させていかなければならない、そんなふうに考えております。

佐野委員

本当に厳しい市の財政状況の中でも、今、説明があったようなハード、ソフト又は新規事業、継続事業、こういった大事なことはきちんと予算化されて、新年度も執行すると、こんなことで受け止めておきたいと思います。

それで、やはりいつまでも小樽の経済、北海道の経済が悪いとは思わない、いつの日か好転するときも来ると思っています、いつの日か。また、御承知のように、職員の皆さんも含めた財政再建推進プランというのは、3年、4年先には本当に財政再建が軌道に乗って、小樽市の財政環境が大きく変わっていくということも確信しています。そういうことを考えてみると、今は厳しいから予算を計上できない、しかし3年先、あるいは4年先にはどうしてもこの小樽市の発展のため、小樽の経済、港湾を含めた皆さん方の所管するその事業が、今はできないけれども3年、4年先に、これだけはやらなければならないということが当然あると思います。先ほどの井川委員の質問と同じ趣旨なのですけれども、再度、これとこれだけは将来のために、今はできないけれどもやるべきだと、こういうことを何項目でも構いません、これが大事だということがあれば、考え方を示していただきたいと思います。

経済部長

産業振興のことについては、先ほども申し上げましたけれども、今一番やはり小樽市の経済状況の中で必要なことという、その観点から言えば、何よりも中心商店街の活性化が大事な事業だと思います。さらには、その中心商店街の活性化の核になるのは、まさに一昨年10月に閉店しました丸井今井小樽店跡の活用策、これにやはり従前と同じように人が集まって来るような、そういう状況をつくり上げることが非常に大事だと思っております。

そういった意味では、今もこれはもちろん我々も、あるいは企業側もまた努力しておりますけれども、新しいテナント探しとか、そしてそこに人が集まって来るという、サンモール一番街や、都通り商店街だとかを中心とした商店街が再生をしていくという、そういったことにまず全力投球していく。これはなかなか相手があることでございますけれども、今本間主幹が担当しておりますけれども、我々としては本当に努力しておりますので、そういう点で力を入れていきたいと思っております。

それから、企業誘致につきましても、これは先ほど言っていました、当然重要であると考えております。

それから、観光の面でございますけれども、これにつきましては、先ほど報告いたしましたように、やっと観光協会と誘致協が統合して、新観光協会として、一つの民間としての新たな受け皿ができるわけです。そういったものは、まず一つは順調に受け皿の役割を果たしていくように、これは市としてもバックアップをしていかなければなりませんし、また連携もしていきたいというふうに思います。また、これとあわせて、いよいよ、昨年の4月にできました観光基本計画にありますが観光推進プロジェクト会議を立ち上げていきます。この中では、やはりこれまでの課題でありました宿泊型観光の実現、それによって経済波及効果をいかに高めるかと、こういった方策を具体的に考えていくと、こういったものが理想だと思っておりますし、また北運河地区の魅力づくりとそれに対する誘導策といったようなものを考えております。これは単に観光だけではなくて、まちづくりの観点も含めて、これは検討されなければならないと思います。

さらにはまた、いろいろ課題が多かった祝津地区の民営駐車場のあといった問題を克服しながら、祝津地区の魅力づくりをしていこうと。あるいはまた朝里川温泉地区の、湯鹿里荘といったものがあるわけですから、ああいう地域の開発を通して小樽市のいろいろな意味で、運河周辺地区、堺町通り地区ということではなくて、さまざまな面でのまちづくりをしていくことが、各拠点の魅力づくりにつながるとそのように考えております。

港湾部長

少し絞って答弁させていただきますけれども、まず一つは、対岸諸国との関係をどう発展させるかというのが小樽港の生き残りにとっては大変大きな課題だという気がしています。今、現実にロシア船なり、それからついこの前までは北朝鮮の船が年間100隻を超えるぐらい入っているということからすると、小樽港、あるいはそこで働く代理店の方々からすると、それはそれなりの業として相当量があるわけです。そんなことからすると、ロシア、それから先ほど来議論のある中国との関係、こういった対岸諸国との交流とか、貿易とか、交易とかの、それから仕組みの問題とあとは場をどう提供するかというハード的なことも出てこようかと思えます。そういう意味では、相当お金のかかる時期がやはり将来的にあるのかという、そんな感じもしております。

それからもう一点は、やはり市民利用、まちづくりとの連携とよく言われている、その部分の空間をどう確保するか。若竹貯木場のところについてもいろいろ議論がありますし、第3号ふ頭のところでクルーズ船と市民をどう取り入れるかという議論があるわけです。クルーズ船の客船の待合い施設をつくっても、これまた大きなお金がかかるわけです。年間10隻しか来ないのに、それだけの投資をしいのかという議論もまた一方ではある。この辺あたりをどう整理をして、将来、できれば整備をしたいわけですがけれども、その財源の関係とそれぞれ皆さんとの大きな議論の中で実現していくことかと、先の議論としてはこういうことが大事かと、そんなふうに思っております。

佐野委員

ただいま説明がございました、今はできないけれどもこれだけはその中でやらなければならない、そういう何項目かの話がございます、それは当然的を射た話でございますし、次期総合計画であるとか、あるいは財政好転の折には、そういった施策が今後進むように、これは大いに期待しております。

経済常任委員会に籍を置かせていただいて、2年間お世話になりました。

委員長

公明党の質疑を終結し、平成会に移します。

小林委員

ポートセールス活動について

昨年12月に石狩湾新港西埠頭にマイナス14メートル岸壁が供用開始されました。10日ぐらい前に、東京で船舶関連の業者を集めた石狩湾新港の説明会が行われたようですが、その内容をどのように押さえていますか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

石狩湾新港のポートセールス活動に当たりますとは、私ども小樽市といたしましては、直接関与してございまして、業界の方々はそのそれぞれ小樽から参加されているようでございますが、私ども直接この内容につきましては知らされてございませんので、今お答えすることはできません。

(港湾)港湾整備室長

詳しくは存じ上げていないのですが、今年で10回目ぐらいということで聞いていまして、先ほど大野主幹からもありましたけれども、基本的に小樽の関係者が半数を占めているのです。石狩湾新港の利用についてもぜひお願いしたいということで、東京の方で展開しているということでございまして、個人名は言えませんが、市内の小樽港に関するしかるべき立場である方も、石狩湾新港においてもしかるべき立場でいらっやして、言ってみれば両方の港を有効に活用していこうと、そういう趣旨をもちろん持ちながら、ポートセールスを今一生懸命展開しているという状況でございます。

小林委員

小樽の業者の方の話をちらっと、それから今日いろいろと港湾部長、経済部長から今後の小樽の考え方とか、特

に経済部長は小樽市が全国で 1 位の「親しみのある都市」、また京都市に匹敵する「情緒のある都市」であると、あらゆる小樽のよさ、そういうことも把握しているようです。ただ、その前に先ほど答弁された企業誘致担当の三船主幹が、現実にごだけども、それではこのようにして広告すると、そういうものの金額も申されて、守備範囲は 600 社、これから何とか御自身の力でやっていくと。そういう話をされて、確かにそういう努力はするのでしょうか、今回の石狩湾新港のセールスのときに、石狩湾新港管理組合の一員として、やはり小樽市の職員がまさにセールスをする最高の機会、場面だと思うのです。ですから、もっと管理組合とのつながりというか、皆さん御承知と申しますけれども、石狩市長の田岡氏と、助役が部長の当時に、韓国の釜山へ 10 年間も通い続けて、このコンテナ船を持ってきたのです。そのくらい職員は、営業マンとしてももうそのぐらいして初めてああいう石狩湾新港にコンテナ船を持ってくるというのですから、今回神原汽船の小樽港のこの増便、5 年目で持って来たというようなことは、いよいよ小樽市も港湾都市として全国に名を知らしめる最高の機会だと思うのです。ですから、井川委員の質問と同趣旨なのですから、私はもっとしっかりしてほしいと。

この航路は大連を回るということですが、実を言いますと、議会の中で、私どもが中国に視察に行ったのはたしか七、八年前という記憶です。議員が海外視察に出るということは、今、市民からというか、国民から非常に形骸化していると、厳しく批判を受けていますけれども、大連というのは、小樽と似た重要港湾で、そして歴史のまちなのです。まさに小樽とぴったりのこの大連なのです。それで、私も、今、委員長をしておられる大畠議員とも同行して、ちょうど団長という立場をいただいて大連の役所の方と会ったときに、何とか姉妹都市提携を結びながら、やはり小樽の港湾との交流を持ちたいと、こういう話をしました、事実。いろいろな面で、今、部長から金の問題も出ていますけれども、私は、今、経済部長が述べた中でこの東アジア向けの研究会とか、それから港湾部長が述べた、特にこれから台湾、中国という話。まさにこれからの時代は小樽も中国、台湾、韓国の時代です。そして、姉妹都市の話ですけれども、これからぜひこの大連、そしてまた上海にも、これはやはりこれからがトップセールスの最高のときです。研究会というのわかりますし、それからいろいろなことも話されておりますけれども、企業誘致については、先日、苫小牧港への自動車産業の話題が出ていました。まあすごい勢いで、部品一つからもう今苫小牧のまちというか、こういう時代になってきた。当時、苫小牧港をつくるときは、あそこは砂浜で、もうあんな場所へ港なんかつくって何なのだと、こういう小樽市選出の国会議員も私は子供心に聞いています。これは、今になったらもう苫小牧港と小樽港、太平洋側とこの日本海側の違いはありますけれども、やはりそういうことなのです。ですから、もっとこの大連などこれから中国を相手にするという言い方は悪いのですけれども、物流、そしてまた人的交流などで、やはり中国と行き来する。お金のことを言うと、旅費にしてもそう高額のものではないと思いますから、この辺を、小樽港を生かしていくには、やはりこういうことが一つ必要ではないかと思うのです。

今、経済部長が話された小樽市には雇用の場がないと。確かに今小樽市内の高校生が学校を出て、就職する場はもう皆無に等しいこの小樽の現状を考えれば、これからはやはり前にも委員会でも話しましたがけれども、石狩湾新港と小樽港のつながり、もうメリット・デメリットなんかを考えている時代ではない。それから、小樽市域に残された用地、まだ相当な用地があるから、ここへの企業誘致、そして雇用の場をやはり確保していかなければならないわけです。こういうことも考えているとは思いますが、何かちょっとあれですね。

だから、先日、会派への議案説明のときに市長に、港湾部の職員がどのぐらいスタッフがいるかという人数も聞きました、大変失礼ですけれども。今のスタッフで、どのぐらいの仕事をするのだということまで厳しく市長にも指摘した経過があります。ですから、ひとつ企業誘致担当の三船主幹に、心配された井川委員が 1 人で大丈夫なのかということ、まさにこれから見てくださいという強い決意もいただきましたけれども、もっとやはり真剣にと言っては失礼な言い方だけれども、そういう姉妹都市はどうだといったら、事務局の名前は言いませんけれども突っつかれて、小林さん余計なことを言わないでくださいと言って、それで帰ってきた経過があるのです。けれども、その後であちらから年始のあいさつも来ているのです。だから、中国とか、台湾、ああいう外国というのは、

姉妹都市提携なんていったらすごく価値のあるもので、これは我々が考えているような金がかかるからそんなものをやったらとてもどうにもならないなんていう、そんな感覚ではないです。ひとつ小樽の港湾を、1隻でも多くの船舶に利用していただきたい。

今、ようやく小樽港の中古車の問題、1,000円から1,500円、モーターブールでもつくって、小樽市に全道の中古車を全部集めると、そこまで私は指摘しています。いかに港湾を使うかというのは、そこから行かなければだめだと思うのです。経済部長、先ほどずいぶん小樽のよさについて、かなり評価していますから、そのよさを一つでも二つでも今度生かしていくような、部長としての職責というものを頑張ってもらいたいと思うし、これだけ一つ話をさせていただきます。

それからもう一点なのですけれども、経済常任委員会で、視察に神戸市へ行きました。阪神・淡路大震災後における港湾のあり方というのを勉強してきました。そうしたら、神戸市の港湾部にいる港政課長の女性なのですけれども、あの阪神・淡路大震災のあのコンテナ船がもうみんな崩れて、ふ頭がひび割れて使えなくなったものを、一月で港湾の機能を回復したのです。そのぐらいこの港に対する愛着というか、利用者、船舶に対して迷惑をかけたら大変なことだといって、震災一月後にもう神戸港は利用されているのです。そのぐらい、やはりそういう思いが、港政課長、女性の方だったのですけれどもすごいです。私たちは行って、そのぐらいやはり職員はもう気合いが違うなど、まざまざと見せつけられて勉強して帰ってきたことを、こういう職員がいるのだと皆さん方に少しでも覚えておいていただきたいと思います。

#### ポータルラジオ局について

御承知のようにポータルラジオというのは、私も議会で、5年かかってあの施設を、市長はじめ皆さんに開設していただいて、現在、今年でたしか10年目ですね。私もポータルラジオの無線局が心配で、1年に1回や2回は顔を出すのですけれども、非常にポータルラジオの使い方、もう今の時代は、今あそこにあるA I S無線という、この携帯ラジオに船が宗谷岬のどこどこか、どこを走っているというのが映る、もうそういう時代なのです。これが今全国で23か、24か所ぐらいでポータルラジオの施設をしている、もちろん北海道では小樽市だけなのです。この無線局が機能している、これだけの船舶の今こういう時代に、10年目を迎えるこのポータルラジオについて、改めてどういう考え方を持っているか。

それで私も1年に1回ぐらいはそのポータルラジオに行っていますけれども、何か初めて港湾部長に無線局へ来ていただいたと。これはもう10年の間に1回来たというのは、やはり職員とすればすごく感激しています。そして、年間通じて外国船、船が入る、例えば1日どのぐらいの通信が来るということから、小樽港へ入る船の生の声がポータルラジオでキャッチできると私は思うのです。だから、今後、そのポータルラジオ局と港湾部とのミーティングというのですか、そういう話もこれからと、私は今ないのが不思議なぐらいで、小樽港をどうするかということを考えたら、窓口となる活動をしているこのポータルラジオの通信システムだとか、それから入ってくる要望などは生の声が聞けると思うのです。これが一番これからの港湾のあり方としても大きな使命を持っていると、私はそう思っているのです。

その辺、港湾部長からポータルラジオの今までの経過とか、それから、これから小樽はどうしていくか、もちろん利用者の声も聞いていると思います。ともかく私としては、何とかこの施設はもう全道にないポータルラジオ施設でするので、頑張っていたきたいと、最後に申し上げて、部長の総括の意味で答弁いただければと思います。

#### 港湾部長

ポータルラジオ局について、私もこれまで議会の場で、港湾部にいませんでしたけれども、何回も聞いていましたので、まあまあそれなりに外側から見えておりましたけれども、実は港湾部に来て、今お話がありましたけれども、実際に現場を見たり、実際にさっている方とお話ししたりした中で、今持っている感想を含めて、その辺の話をさせていただきますけれども、一つは、やはり私が思った以上に実際にやっている業務というのは、なかなかハイレ

ベルといいますが、すごいことをやっているなというのが実感でした。それで、数字的にも利用件数はこの10年の中で伸びてきていまして、この3年ほど何か件数的にも伸びている、それが一つはある。

それと、ヒアリングでいろいろ代理店の方や利用者に聞いていますけども、それはもう当然のごとくうまく利用させてもらっているのだとか、あった方がいいと、そういう声も多いのは事実であります。ですから、そういう意味では、通常であれば我々はこういったことというのは、やはり小樽港の一つの売りとして、港の売りとして出していくというのは、これまでそうでしたし、当然、今後もできればそんな形は維持していきたいという基本的な考え方です。

ただ、一つ問題になったのは、今まではたぶん潤沢なときはいいですけども、経費の負担の問題だけが何となく議論になって、結局その市が出している部分と、それから協議会で民間の方が出している部分があって、その辺の割合で何とか支えることができればいいのですが、なかなかお互いに厳しいものですから、支えられなくなったときに、しかし一方で見ると、実際に働いている方が2人しかいなくて、朝の6時から1名はびっしり出ているのです。そういう意味では、代替えの方がいるわけではないので、勤め先としては非常にハードで、通常の会社としては大変もうこんなのでいいのかというぐらい朝早くから、夜は起こされたり、大変な業務だというのが、これまた実感としてびっくりはしました。そういう意味では、その方々のある意味では何とこののですか、自己犠牲の部分を含めてやっているのは、これまた事実だろうと思います。ですから、その辺のバランスですね。我々も予算要求のときには、財政部の方にこの事業を何とか続けるのだということを出しますけれども、全体の予算配分の中で縮小できないかという声があるのも、これまた事実なのです。だから、その辺は実際の民間で利用している方々にも負担していただいていますから、そんな議論はまたどこかで出てくるのかと思います。ただ、お話がありましたとおり、小樽港が持っている港のセールスポイントとして、現実に利用も増えている、使い勝手もいいという、そんな声も大変あるわけですから、それぞれの関係者の方々と協議して、何とか維持できるような体制で我々としても頑張っていきたいというふうには思っております。

小林委員

はい、お願いします。

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

石狩湾新港管理組合母体負担の軽減策について

先ほど、古沢委員の質問を聞いておまして、大変いい要望だと私も思います。この起債償還の平準化ということですけども、大変財政が厳しいわけですから、特に今病院事業会計の44億円の借金を、5年以内にどうやって返すのだと財政的に四苦八苦しているわけですから。先ほどの答弁を聞きましたら、道の方に対しても、国に対しても要望していくというような話をされていましたが、これは市長部局も含めて、財政当局も含めて、こういう話はこれまでになかったのですか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

母体負担金をできるだけ軽減する策として、私ども母体の一員として、やはり財政負担をどう抑えるかを協議しながら石狩湾新港管理組合の方に起債の借換えですとか平準化、その他いろいろ経費の削減とかございますが、母体負担金の削減策についての議論は、そして小樽市としての要請については事あるごとにさせていただきます。

山口委員

港湾部長にお聞きしますけれども、小樽市の方向性としては、今のようなことでいいのですか。平準化債の導入に向けて、強く要望していくということでもいいのですか。

港湾部長

今、答弁しましたとおり、まずはその母体負担を軽減するという観点からいえば、平準化の問題も選択肢の一つです。それから、御存じのとおり 4 億数千万円のほとんどが起債償還になっていますから、どんなに頑張っても減らしても管理経費の部分というのは知れているというのが率直なところなのです。けれども、これはやらなければならない。だから、人を減らすこと、あるいは事業費を減らすこと、それはかなり口を酸っぱくして今まで事務レベルの管理運営部会というのがあるのですが、その中で言ってきています。ただ、今ありましたとおり、根本はその起債償還を何とかしなければ大きくは変化しないのです。それと、問題は、石狩湾新港管理組合という公共団体ですから、そういう意味では議会を持って、独立して、そこで物を決めていくわけです。我々は母体の一員ですから、片側では意見を言うけれども、そここのところというのは、仕組みで一つあるというのは御理解をしていただきたいのです。ただ、どうしても管理組合は道のレベルでの再建策というのがメインになるのです、道の方々が中心ですから。そうすると、道が今やっている「道財政立て直しプラン」、これに基づいた、どちらかという管理組合内部の軽減策をやるのです。我々としては我々の持っている財政再建推進プランに乗っかって、石狩市は石狩市であるわけですね。どうしても道のレベルでやるものですから、我々と必ずしも共同歩調というか、考えは同じだけれども、同じ進みぐあい、進ちよく状況になり切れないというのが率直に言っているのです。

ですから、これは声を大きくしていつも我々が発言をして、どこでこういう方策を選択肢として入れていくかという。ですから、常に話していますし、どのタイミングでこういうものを入れていくのか、やり方はいろいろありますけれども、その辺は常日ごろ議論していますし、小樽市としても、これは財政部を含めて市長、助役と常に相談をして、意見反映をしているというのが事実です。

山口委員

私の方からも、今、起債償還のピークを迎えるということだけで、これを言っているのではなくて、特に病院事業会計の問題がありますし、ここ 5 年ぐらいは大変厳しいということもありますので、これは基本的には借金を後回しにするようなことになりまして、財政部局ともよく調整をして、道や石狩市も含めて、特に道の方にそういう要望をしていくということも述べていましたので、それを含めてぜひそういうことをしていただきたいと、この件についてはこれで結構です。

小樽市の今後の展望について

先ほど来、各会派の委員の方から、特に部長の方からの答弁ということで、4 年間の総括、それから今後の展望についての所見、抱負を話していただいたということで聞いておりまして、私も相当な議論をさせていただきましたけれども、基本的な認識としては大差はないというか、ほとんど認識を共通にしている部分があるということで、大変安心をいたしております。

実際に、私がこの委員会に出席をさせていただいて以来、ほとんど基本的には税収減ですね、財政が悪いわけですから、それを何とか上げていく方法として、具体的にいろいろ議論をさせていただいたところです。もう一度認識を一つにするという意味で、小樽市の財政が大変悪くて、今回、議会の議論もまた聞かせていただいておりますけれども、今まち中の議論が非常に気分がマイナス志向になっているのです。夕張の問題がありまして、第二の夕張になるのではないかという心配を、市民の皆さんが持っている。また、病院の問題もしかりだと思いますが、本当にこんなに財政が悪いときに新市立病院を建てていいのかというような議論にまで今なっているのです。私は、いい病院をつくることは絶対必要だと思いますし、公共が病院を持っているということは大変大事なことだと思っているのですが、なかなか前向きな議論になっていかないのも大変残念に思っております。

その原因は、基本的にこのほど小樽信用金庫などがまとめた報告書にも書いてありますけれども、将来予測でいい数字になってきていないわけですね。売上高、小売、卸の数字でも 10 年後まで予測しておりますけれども、ほぼ半減という予測がされております。だから、相当厳しく見られている。税収もそうです。平成 9 年度から見ますと、

平成17年度でしたか、個人市民税が約37パーセント落ちているのです。法人市民税も約31パーセント落ちています。これは人口減少だけでは説明がつかないような相当な落ち込みだということです。この間、観光客の入込み数は特段に落ちているかといったら、そういうことではないのです。いまだに750万人も来ていただいている。

基本的に私はこの小樽経済の分析をすれば、観光という基幹産業に近いというか、基幹産業として位置づけてもいいような産業になっているにもかかわらず、既存の経済構造がそこにリンクし切れていないことが、この税収の落ち込みにつながっているという議論を私はさせていただいてきたつもりです。そういう中で、例えば小樽市の製造業の中で、4割を占めております食品工業、これはすぐ観光にリンクすると思いますけれども、そういう部分がなかなかこの小樽がやっと20年で培ったブランド力を活用して、外に物を売っていく、また来ていただいた方にものを買っていただくような商品をつくってきたのかと、そういうところに力を注いで産業政策は行われてきたのかということ、この間申し上げてきたつもりです。ようやく経済活性化会議というのができまして、それでいろいろな議論をされたのですけれども、産業振興課の方ですけれども、国の雇用促進を支援する交付金も上手に使う、一部土産物商品の開発という意味で、パッケージの見直しをしたり、いろいろな商品を組み合わせると一つの商品にしたりというようなことをやっと始められてきた。

もう一つ、先ほど経済部長がおっしゃったように、民間のいわゆる部門、観光協会とか、誘致協とか、それから物産協会とか、そういうものがわりあい古い形で、昔の小樽の組織構造というのですか、そういう中であってなかなかフレキシブルに対応できなかったものが、組織がある意味では改組されたり人がかわりまして、そして先ほどのような外に向かって小樽の商品を売っていくということを積極的に行うようになって、物産協会の売上高が6億円から9億円台に急激に伸びるような状況になってきている。外からは期待されているわけですね。先ほど部長がおっしゃったように、小樽のいわゆる魅力度というか、外からの期待度というのは決して落ちてはいないということです。そういう人気が続いているうちに、基本的にはそれを力に変えて、それを税収に変えていく努力を、一つ一つの政策の積み上げでやっていく、これは民間との協力が必要だと思いますけれども、ようやくそういう体制ができてきたのかという思いが私にはあります。

今回、観光協会と誘致協が一体となって、主に誘致協が事業推進体制をとって、施策として行政と協働でやってきたものを、今回は先ほど報告があったように、四つの委員会をつくって、そこで具体的に、これは行政とも一体に、行政といっても単に経済部だけではなくて、例えばまちづくり推進室ともやるし、行政の中でも特に連携があったのは観光振興室ですけれども、今回は、商品開発委員会というものが設けられるわけですから、そうすると当然産業振興課ともやりとりになります。当然経済産業局ともやりとりになります。

ようやくそういう体制ができたのかと。この小樽信用金庫などがつくった報告書ではないような、将来に向かって一歩でも踏み出して、税収減をとめて、増収策で増収に転じると。そうでないと財政再建の計画そのものが崩れてしまいます。だから、そういう意味で大変だと思うのですけれども、先ほどの三船主幹の決意ではないですけれども、一人一人の職員の方々が知恵を出して、そして知恵だけではだめです、体力も要ります。足まめに民間とも話をして、そして施策を具体的に結びつけていくということがされないと、私はこのまちの将来というのは非常に危ないと、そういうふうに思います。

もう一つ、これはハードの話ですから、余りここでは直接かかわりが無いというふうに思われるかもしれませんが、私はこの20年で、堺町と浅草橋街園という狭いエリアだけでよくもってきたなという思いがあります。

倉敷のまちの観光とかを調べたことがあるのですけれども、やはりあの地域も大原美術館と、本当に一部狭い地域だけの観光で、やはり20年ぐらいしかもたなかったわけです。次の展開があそこはできなかったのです。今でも多少は根強い人気はあるのですけれども、往時の勢いはありません。

私は、小樽は資源としてはいっぱい持っているのです。歴史資源を生かしてこのまちはやってきたのです。運河も近代化遺産ですし、堺町もある意味では問屋街として、言ってみるなら目ぼしい建物はありますが、産業遺産

というか、近代化遺産がほかのまちよりはあると思うのです。まだメーンのところでいっぱいあるのです、色内大通りもそうですし、北運河へ行けば倉庫が立ち並んでおります。旧日本郵船小樽支店もありますし、旧手宮鉄道施設機関車庫 3 号と手宮地区には二つの国指定重要文化財があるわけです。旧手宮線という歴史遺構も産業遺構もあります。景観や自然遺産もあるわけですが、そういう資源を生かす土地整備の手法を今後とっていく必要がある。ただ、財源がありませんから、なかなか行政がやるということは難しいと思うのです。また、行政がやって失敗した事例もありますから、簡単に行政でやれということはなかなか難しいと思います。

ただ、私が申し上げたいのは、先ほどから企業誘致の話がありましたけれども、投資する値打ちがあるまちだということは言えると思うのです。基本的に、歴史資源や自然資源というのは、経済資源に変わり得るわけです。それを見いだすのは、あくまで民間です。政策的な誘導措置として、行政がどういうふうによれば投資が見込めるかということです。税収の話先ほどしましたけれども、固定資産税はこの10年間で6パーセント伸びているのです。投資は最近若干とまっております。屋台村で終わっております。次に、どこに投資してもらおうかということを重点的に定めて、そして一定の行政の政策的な誘導策をとれば、必ず民間からの投資はあります。私はファンドともつき合いがありますけれども、相当な興味を持っています。

先ほど、港湾部長の方も、客船バース、客船ターミナルを整備したいのはやまやまだけれども、行政にはお金がありませんから大変難しいとおっしゃった。これは今、小樽港将来ビジョン懇談会で議論されていますけれども、あの地区をどうするかということは、これは港湾計画で決めているのです。ただ、それが実行されていない、まだ利害調整がついてない、それにかわる現在ある施設をどう移すか、そのためにはどういうふうな財源が要るのかということが整理されていないだけなのです。まだ決めかねているわけです。第3号ふ頭やその基部についてはどうしようかということは、小樽港港湾計画で大枠は決めているのです。客船の需要があることはわかっているのです。例えば都市機能をそこに持ってくるということは、用途変更します。それを決めれば、客船ターミナルとホテルとを一体として、ファンドがつくるというのはすぐやります。どういうふうにあの地区を将来的に活用するのかということを、これは行政が決定できるのです。その議論の整理がいつまでも、10年も20年もやっているような状況ではないということだと思います。

今、旧手宮線沿線についてはいろいろな議論があるようですが、古沢委員はおっしゃいませんでしたけれども、共産党の2人の議員の方は1億9,000万円も出してあの地区をなぜ買うのだと、そういう議論もあります。私は再三議論をさせていただいておりますけれども、北手宮の手宮鉄道施設と旧手宮線というのは、小樽の歴史遺構としては、運河よりも格が上だと思っております。まちづくり推進室は、そこを今景観地区として指定をして、景観計画をつくらうとしている。これはなぜかということです。沿線に投資を呼び込もうということではありませんか。

私は、先ほどの中心商店街の活性化の議論もありましたけれども、それは確かに丸井今井小樽店跡が、商業施設としてもう一度埋まれば、多少の客は戻ってくるでしょう。しかし、あれは往時の商店街の姿をしております。小樽はそれまでの、かつてほどの問屋・卸の全道シェアになって上げていくことはできません。なおかつ大手の流通が入っているわけです。減るのは当たり前なのです。どこに活路を求めるかということ、私は何度も申し上げているように、観光都市小樽で交流消費人口というのは、そういうふうに言ったらいいと思うのですけれども、750万人も来ていただいている。その方々がなぜ商店街で物を買わないのかということだけです。誘導策は、私たちも頑張っ出て、つくっていると思います。雪あかりの路でも旧手宮線まで延ばして、あそこを主会場として私たちは設けております。人通りもあります。それなのに店が7時に閉まっているではありませんか。私は、そういうことも商店街の人には率直に申し上げています。行政頼みで一過性のイベントをやっても、商店街は、これは将来的に生き残らないと思います。

私は、ある意味ではこのまち全体が、これは港湾も含めてでしょうけれども、運輸もありますから、例えば小樽

このブランドを生かせば、先ほどの小林委員のお話ではありませんが、実際に観光客の推移を見ても、香港、台湾、中国、韓国というのは、圧倒的に今増えているわけです。韓国は倍になっているのです。確かに分母は小さいですが、これは拡大することは間違いないのです。海外からの投資だって、これから十分に考えられます。私はそういう意味で、もっと自信を持って行政の方も施策を展開していただきたい、そう思います。萎縮することは全然ないと思います。

今日は質問するつもりでしたが、長々と話させていただきましたので、これで終わります。

経済部長

あえて山口委員は答弁を求めないということでございますけれども、今のおっしゃったお話につきましては、さまざまな提案があるかと思っております。いずれにしても先ほども小林委員もおっしゃっていたと思うのですが、ただふわふわとした理想やそんなことを言うべきではなくて、いわゆるきちんとしているイメージに基づいた具体性を持った対応をしていくべきだということではないかと。私もそういうことを申し上げておりますし、そういう意味では観光も含めた、さまざまな産業振興策やあるいは企業誘致策を含めて、必要な施策について十分研究しながら対応してまいりたいと、こういうふうに思っておりますので、よろしく願いいたします。

港湾部長

今日の議論の中で、港湾部の基本的な考え方なり、当面の動きなり、今後の展望なり、少し話をさせていただきましたので、それで御勘弁いただいて、今の御意見は御意見で十分受け止めさせていただいて、今後できる限り頑張っていきたいというふうに思います。

委員長

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、これより直ちに採決いたします。

所管事項の調査について、採決いたします。

継続審査と決定することに、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。

今期最後の経済常任委員会もまもなく終わります。経済常任委員会の散会に当たり、今期をもって勇退する議員がおりますので、まず小林委員から、ごあいさつをいただきたいと思います。

小林委員

やはり寂しい限りです。28年間を一口で言いますと、職員の皆さん方に支えられてきました。こういう男でしたけれども、皆様の大変温かい応援というか、御指導をいただき、議員生活をさせてもらいました。2年前に自民主党を抜けまして、意思が通じる5人で平成会として会派を結成させていただいて、この2年間は本当に大変微力ですけども、私なりに5人で力を合わせて議会活動をさせてもらいました。やはり一番心残りというか、気にかかることは、小樽市の財政で、今小樽市民が何を考えているか、やはり一番は第二の夕張になるのかどうか、関心事というより非常に心配されています。その中であって、3年間も続けて赤字財政を抱えながら、当然市長はじめ皆さん方が、給料やあらゆる手当等々を厳しく削減し、市財政に協力をされている姿を見ると、やはり40代、50代の職員の皆さん方御自身の生活設計もあったと思いますけれども、大きく崩れていっているのも、これも事実だと私は思います。それが一番、議員としていろいろな議案に対して容認をし、市長を支えてきた議員の立場で、本当に何と言っていいか、非常に厳しく受け止めています。特によく市役所の職員数を人口と比較するとどうのこうのと、非常に厳しく言われる方もいると思いますけれども、やはり市民が考えていることは、効率的でスリムな市役所づ

くりで、これからはそれが非常に大切であろうと私は思います。議会を去る身としては余り大きいことは言えませんが、本当に職員の皆様方には健康に御留意されて、これからの一層の御健闘を祈念いたします。そしてまた3戦出馬を表明された山田市長は、やはり相当な御覚悟で出馬宣言されたと思います。大変な時期に自分がこれからまたリーダーシップをとっていくという決意を十分考えていただいて、応援していただきたいと、私なりに皆さん方をお願いをいたしまして、28年間の私に対しての、いろいろと職員に対しては失礼なことももう多々あったと思いますが、どうかお許しをいただいて、お礼のごあいさつといたします。長い間、ありがとうございました。

委員長

私も今期をもって立起いたしません。思い起こせば20年間あっという間でした。長いようでもあったし、また短いようでもあった。しかし、20年を一区切りとしてやめるわけですけれども、私は与えられた議員としての使命感にこの20年間燃えて活動してきたと、悔いのない活動をしてきたと、私は自負をしております。それもひとえに皆様方や市民の多くの皆様方の温かい御支援、御支持があったからこそ今議会まで活動できたのだと、心に深く刻んでおります。思い起こせば、経済常任委員会も延べ10年間所属していたような気がします。常任委員会の中では、一番長かったなと思っております。また、これからは一市民として、何らかの形で皆様方にいろいろお世話になることがあるかと思っておりますけれども、またどうぞよろしく願いいたします。ありがとうございました。

本日はこれをもって散会いたします。