

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			
日 時	平成 19 年 12 月 19 日 (水)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 4 9 分
場 所	消 防 第 2 ・ 3 会 議 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	大橋委員長、新谷副委員長、佐野・濱本・林下・大竹・見楚谷 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、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、林下委員、濱本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。

「旧朝里川温泉センター跡地におけるホテル建設計画について」

(経済)観光振興室佐藤主幹

旧朝里川温泉センター跡地におけるホテル建設計画について、これまでの経過とあわせて報告いたします。

旧朝里川温泉センター跡地にホテル建設計画があることについては、さきの第3回定例会でお知らせしたとおりであります。平成19年10月31日に、群馬県前橋市六供町370番地にございます株式会社上毛、代表取締役阿部裕二氏から建築基準法第48条第5項ただし書きによる許可申請書が提出されました。この許可申請書によりますと、ホテルの建築位置は、都市計画法上の用途地域が第1種住居地域である旧朝里川温泉センター跡地で、構造規模は、鉄筋コンクリート造の地上3階、地下1階、敷地面積は1万7,410.3平方メートル、建物の延べ面積は5,925.437平方メートル、最高の高さが13.55メートル、宿泊室数は30室であります。申請者であります株式会社上毛からは、今後若干の見直し等があるとのことで聞いております。建築基準法第48条第5項本文では、第1種住居地域内に延べ面積3,000平方メートルを超えるホテルは建築できないこととなっておりますが、同項ただし書きにおいては、小樽市の場合は小樽市長となりますが、特定行政庁がやむを得ないと認めて許可した場合においては、その限りではないとされており、今回の許可申請書の提出に至ったものであります。

また、特定行政庁が、このただし書きの規定による許可をする場合には、建築基準法第48条第13項において、「あらかじめ、その許可に利害関係を有する者の出頭を求めて公開により意見の聴取を行い、かつ、建築審査会の同意を得なければならない」とされておりますので、これを受けて、去る11月29日に隣接地で営業するかんぼの宿小樽において、朝里川温泉地域の利害関係人、参考人を集め、意見聴取会を開催いたしました。意見聴取会には、利害関係人22名のうち5名が、参考人3名のうち2名が出席されましたが、申請者からの説明を聞いた結果、いずれの方からも当該ホテル計画に対して賛成である旨の意見が寄せられたところであります。

次に、小樽市建築審査会の開催の時期についてであります。このたびのホテル計画のほかにも、市内において、同審査会の審議すべき新たな案件が生じたため、審査会の事務局を担当する市建設部建築指導課としては、一括して審議することとし、来年2月上旬の日程で準備を進めているところであります。株式会社上毛からは、この時期の開催であっても当該ホテル計画の事業スケジュールには特に支障がないということを確認しております。

委員長

「小樽港将来ビジョンについて」

(港湾)事業計画課長

資料1の小樽港将来ビジョンについて、報告させていただきます。

去る11月16日に、小樽港将来ビジョン懇談会の座長以下、各委員の皆様と小樽港湾振興会会長並びに市長出席の下、小樽港将来ビジョン策定に関する会議を開催し、ビジョンの最終的なとりまとめを終えました。ビジョンの内容につきましては、さきに報告しました懇談会案から、一部の文言について修正をしておりますが、基本的に変更はございません。今後年明けにも本ビジョンを市のホームページに掲載するほか、本庁舎、港湾部、各サービスセンターなどでも閲覧できるように備えつけ、公表する予定であります。

委員長

「平成20年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について」

「石狩湾新港港湾計画の一部変更案について」

(港湾)港湾整備室主幹

まず、平成20年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案につきまして、9月21日の当委員会において説明させていただきましたが、その後10月29日付けで一部変更の通知がございましたので、報告いたします。

資料2の1と2の2をあわせてごらんいただきたいと思います。

変更箇所につきましては、補助事業の 航路マイナス3メートルと 泊地マイナス3メートルでございます。今回の変更案は、航路マイナス3メートルにつきましては、当初平成19年度で完了予定でございましたが、平成20年度までずれ込み、事業費3,000万円を要求することとなっております。このため泊地マイナス3メートルを3,000万円減額し、4,400万円としております。したがって、事業費総額及び管理者負担の総額には変更はございません。以上が予算要求案についての概要でございます。

次に、石狩湾新港港湾計画の一部変更案につきまして、11月14日付けで石狩湾新港管理組合から事前協議がございましたので説明させていただきます。

資料3をごらんいただきたいと思います。

変更内容でございますが、既定計画の島防波堤(北)850メートル、これは現在まで未着工でございますが、この防波堤を計画から削除いたします。その代替といたしまして、既に完成している北防波堤4,500メートルの先端部をさらに400メートル延伸して、全長4,900メートルとし、また防波堤(島外)200メートルを新設するものであります。この変更の理由は、昨年12月に供用開始いたしました西ふ頭マイナス14メートル岸壁前面の泊地の静穏度を向上するためでございますが、近年の波浪データによって解析いたしますと、既定計画のままでは、静穏度が目標を下回ることが判明したことから改めて検討した結果、資料3の赤く表示した部分のように変更するものでございます。

なお、港湾関係事業予算要求案については12月2日付けで、また港湾計画の一部変更案につきましては11月16日付けで、小樽商工会議所と小樽港湾振興会に意見照会をいたしました。両件について小樽港湾振興会は12月10日付けで、小樽商工会議所は12月13日付けで、それぞれから異議がない旨の回答がございました。市といたしましては、石狩湾新港管理組合の来年度の予算における母体負担金の動向を見ながら、この両件につきまして、最終的な判断をいたしたいと考えております。

委員長

「平成19年石狩湾新港管理組合議会第3回定例会について」

(港湾)港湾整備室主幹

平成19年石狩湾新港管理組合議会第3回定例会が去る11月26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、港湾整備事業特別会計条例案が提出され、原案どおり可決されております。

報告事項につきましては、平成18年度の一般会計歳入歳出決算につきまして報告があり、認定されたところでございます。

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、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

新谷委員

原油高騰問題について

初めに、一般質問でも聞きましたが、原油高騰の問題でお伺いします。

今日、福祉灯油の方の案が示されました。それで中小企業も本当に原油高騰で経営が圧迫されて大変だということで、全部ではないですけれどもお話を聞いておりますが、政府の方で示している対策があると思うのですが、それに対して小樽市として活用できるもの、そして企業の支援になるものなど、具体的にどのようなものがあるのか、またその支援策についてお聞きしたいと思います。

(経済)産業振興課長

原油高騰にかかわる中小企業への対策といったことについてのお尋ねだと思うのですが、予算特別委員会でも御質問がございまして、その中で、国が中小企業に対して、特に政府系金融機関の返済条件の緩和という基本方針を出しております、その具体策の詳細につきましては、今月末までに決定されるということになっておりまして、それについてはまだ私どもも詳しくは承知しておりません。予算特別委員会の中で、対応について検討させていただくという答弁をさせていただきまして、この間他市におきまして、どのような対策などを立てているのか、あるいは金融機関などの話を今日まで聞いてまいりましたけれども、一つは国民生活金融公庫で、経営環境変化資金という融資制度を設けているということです。それから北海道では景気変動対策特別貸付という、いわゆる原油高騰に対応した融資制度を設けてございますけれども、私どももこの対応を検討する中で考えた点が、二つほどございますけれども、一つ目には、こういった国民生活金融公庫や北海道が設けている制度を超えるような融資制度をつくることができるかどうかということになりますと、やはり利子を補給するとか、あるいはその信用保証料の補てんですとか、場合によっては損失補償をしなければならないという中で、一定程度の財源を投入していかなければならないというようなことになると、現在の財政状況を考えると難しいのではないかと。

それから、二つ目につきましては、北海道が既存の融資制度を設けておりまして、この原油高騰対策という中で、返済条件の緩和、そういったようなものも打ち出しておりますけれども、このあたりは金融機関に聞きますと、条件によっては、やはりその対応策をとって、条件を変更いたしますので、いわゆる要管理債権になるような場合も考えられるということで、今はしのげますけれども、将来にわたって不利益のようなものをこうむることも考えられるという中で、なかなか私どもが新しい制度をつくるというのは難しいのではないかと判断しております、対策といたしましては、先ほど申し上げましたように国民生活金融公庫あるいは北海道の融資制度、なおかつそれぞれ相談窓口を設けておりますので、私どもの方に経営相談があった場合については、そういった資金の活用について情報提供していきたいというふうに考えているところでございます。

新谷委員

私が、無利子の貸付けをということで質問しましたけれども、難しいということなのですから、実際に業者の方に聞いてみますと、なかなかお金を借りても結局は返さなければならないから大変だということなのですが、しかし例えばクリーニング店などは、共同購入にすれば若干安くなるのかもしれないけれども、今その組合もあつてないようなものだというような話も聞いています。その辺で市として助言をするなど、そういうことで何か支援することはないのでしょうか。

(経済)産業振興課長

ただいま組合のお話が出ましたけれども、実は私ども産業振興課では、知事からの権限移譲を受けて中小企業等協同組合法に基づくさまざまな手続を行っているところでございます。今、委員がおっしゃるように、確かに原油が高騰しておりますので、協同組合といたしまして資材あるいは原料を共同購入して、コストを下げていくという方法は十分必要なことではないかというふうに考えてございます。年に何度か、協同組合の事務局長会議というものに私どもが出席させていただいておりますので、そういった中で協同組合のお話などを聞きまして、こういう方法によっても対応できるのではないかとというような助言を申し上げる機会もあるだろうというふうに考えてございます。

新谷委員

これだという対策というのが国からなかなか示されないというところで、厳しい点はあると思うのですが、制度の周知とか、あるいは今おっしゃったようなそういう助言などで、ぜひ支援を強めていただきたいと思います。

石狩湾新港管理組合の新年度予算要求案について

それから次に、石狩湾新港についての報告を受けました。それで、資料2の1、しゅんせつ事業についてなのですが、9月21日の経済常任委員会に報告されたときには、泊地のしゅんせつを行うという予算案が示されておりました。先ほどの説明では時期がずれ込んだということだったので、わざわざこの数か月にこんなに極端に変わるのかというところが非常に疑問だったので、変更理由をもう少し詳しく教えてください。

(港湾)港湾整備室主幹

航路のしゅんせつ事業は本年度で事業を完了する予定で、本年9月に着工しようとしたわけなのですが、その時点で航路のしゅんせつ土量が増えているということが判明いたしました。それが供給されたところはどこかということで、その周辺の泊地等を測量いたしましたところ、どうも泊地付近の砂が航路に流れ込んだものであると判断したというふうに聞いております。

新谷委員

それはいつわかったのですか。

また予算額3,000万円、これは何トンぐらいの量になるのでしょうか。

(港湾)港湾整備室主幹

石狩湾新港管理組合が把握したのは、本年9月の時点で判明したというふうに聞いてございます。土量につきましては、当初泊地の方で見えておりました土量がおおむね1万8,000立方メートルほどあったというふうに聞いてございまして、その1万8,000立方メートルのうち、おおむね4割が航路の方に移動した。航路の方では、おおむね7,000立方メートルということで聞いてございます。

新谷委員

私が不思議に思うのは、東防砂堤があり、さらに函面で言いますと、東防砂堤を右の方に延長している、しかもここはたしか航路護岸です。こういうものがあるのに、どうしてこんなに砂が入ってきて、しゅんせつしなければならないのかというのがすごく疑問なのです。この東防砂堤というのは、どういうふうな役割をしているのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

東防砂堤の役目といたしましては、港外から砂の流入を防ぐための施設でございます。

泊地にたまっていた砂が、航路の方に移動した原因でございますが、多々考えられるかと思いますが、潮の満ち引きですとか潮流などが関係しているのではないかと私どもは考えております。

新谷委員

この砂については、1998年と2004年の石狩湾新港要覧に載っていた航空写真を見て、東防砂堤に沿ってどんどん砂がたい積されていることがわかる。またその防砂対策に、税金が使われる可能性を我が党が指摘していたわけなのですが、まさにそのとおりになってしまったのではないかと思います。このしゅんせつは、今回のこれだけにとどまらず、これからも考えられることなのではないでしょうか。

(港湾)港湾整備室主幹

ただいまの御質問の趣旨は、今回変更がありましたマイナス3メートルの泊地と航路のしゅんせつの関係だと思いますが、石狩湾新港管理組合によりますと、平成20年度に航路、泊地、すべてのしゅんせつを終えますと、その他異常気象とか特段のことがない限り、砂の流入はないものというふうに聞いてございます。

新谷委員

それでは、これまでにこの石狩湾新港における防砂対策に費やした事業費、それぞれと合計で教えてください。

(港湾)港湾整備室主幹

防砂対策といたしましては、四つの事業がございます。まず西防砂堤の建設、それが31億4,000万円、それから西ふ頭から突き出しています防砂堤、それが11億3,000万円、それから東防砂堤ということで43億7,000万円、それと航路護岸といたしまして4億8,000万円、さらに港口の移設を含めた総事業費は97億7,000万円というふうに聞いてございます。

新谷委員

それだけの費用をかけて対策を講じているけれども、この中の潮の満ち引きとか、そういうことでまたしゅんせつ事業をするということなのですから、そうしたら先ほど東防砂堤の建設のことがありましたが、これは港外の防砂対策であって、港内は潮の流れとかそのようなことで変わりますと申したら、またそういうのは考えられるわけですね。石狩湾新港管理組合では、それはもうないというふうに言っているかもしれませんが、仮に外側はないとしても内側でまた移動するということは考えられると私は思うのです。ですから、これからますますまたお金がかかるのではないかとということが考えられると思うのです。比較してお聞きしますけれども、小樽港は防砂対策というものをしていないと思うのですが、それはいかがですか。

(港湾)事業計画課長

小樽港につきましては、外郭施設等防波堤整備はしておりますけれども、防砂という形での事業を実施してはおりません。

新谷委員

この砂の点を考えても、今度のしゅんせつ事業の予算を入れると100億円近い金額になっていくわけですが、これだけの費用がつかまれているわけです。小樽港はそういう問題はないということですから、そういう砂の面だけを考えてみても、小樽港の優位性、それは歴然としている、そのように考えられませんか。

(港湾)港湾整備室長

おっしゃるとおり砂の問題について言えば、小樽港は全く心配のない港ということが言えるわけです。ただ、港というのは、水面だけではなくて、それに接する陸上施設なり土地なりが総合的に機能するということが必要なわけですから、そういう面では小樽港は確かに海象面からいうと大変優れた港ではあるのですが、背後の土地の関係から言いますと、残念ながらやはり石狩湾新港というのは非常に優位性を持っている、そういうことが言えるわけですから、総合的に判断していかなければならない問題だと思っております。

新谷委員

港の優位性ということでは、背後地の問題を除いては、確かに小樽港はいい、そういうことは認められるということですね。

それで次に、防波堤のことなのですが、これは代表質問で我が党の北野議員が聞きましたけれども、市長の答弁では、事業費を、とにかく母体負担金を少なくしてほしいと言っているのだということで、事業そのものは認めるようなニュアンスだったのであるけれども、ではその事業費負担を幾ら少なくしたら認める、そういうことは考えているのですか。

(港湾)港湾整備室主幹

防波堤の事業費についてではなくて、石狩湾新港管理組合予算における小樽市の母体負担金の軽減策をとるようというところでの要請をしているということから申しまして、幾らというのは、まだ判断しかなるところでございますけれども、平成18年度の決算で見ますと約4億3,900万円の母体負担金を支出しております。今年度の負担金につきましては、当初予算ベースで4億4,600万円程度の母体負担金ということになってございます。これをベースにいたしまして、今後できるだけ母体負担金を軽減するという判断をまいりたいというふうに考えている次第でございます。

新谷委員

でも、やはりこれは小樽市として同意するのですよね、どうなのですか。

港湾部長

総合的な判断の中で、小樽市としての態度は表明していかなければならないと思います。既に北海道と石狩市は同意したというような話も聞いているのですけれども、この事業の適正化に関して言えば、これは何度も議会でも話をさせていただいておりますけれども、いわゆる港内の静穏度のより一層の向上等をしなければならないことが直近の調査の中で判明してきた。それからまた、そういったことを求める声が港湾関係者の中からもあるということから、一定程度のこの計画を変更して、新たな事業に取り組む必要があるのではないかというようなことでございますので、その辺の妥当性については、一定程度理解しているわけですが、いかんせん先立つもの問題ですので、仮にこの新規事業をしなくても、石狩湾新港管理組合としては、全体の公債費の償還額というのは、漸減傾向にあるのです。我々としてはそれだけではなく新規事業も仮に入れたとしても、この漸減傾向がそのまま推移するように求めるということで、そのための方策として、市長も答弁しましたけれども、例えば資本費平準化債を一定期間入れろという話とか、あるいは当然全体の事務事業の見直し、人件費の見直し、そういったものも含めて全体の管理運営経費も見直してほしい、こういった中からその額について、平成20年度の石狩湾新港管理組合の予算という形で幾ら示されるか、それが示された段階で、我々としては判断していくというのが市長のスタンスでございます。

新谷委員

今、資本費平準化債が示されましたけれども、私たちも議会の中でこれを導入してはどうかということは言ってきましたが、これはいろいろな新たな負担がかからないということを前提にして言ってきたのです。この事業は、認めるとしたら小樽市の負担は3億7,500万円、これがまたかぶさってくるわけです。年度ごとのその負担は、そういう平準化債なんかを入れたら少なくなるかもしれませんが、結果としては増えることには間違いありませんし、それに中央地区3工区の問題もあります。これは今、直接はかかわってはきていないけれども、売れなければ、いざれ払わなければいけない、そういう問題もありますから、本当にこの市財政が厳しい中、負担ばかりが増えるのではないか、そういうふうに思うのです。

それで、石狩湾新港管理組合負担金の総額と市税収入総額の差、これをお答えください。

(港湾)港湾整備室主幹

これまでの負担金の総額でございますが、約90億円になります。市税収入につきましては、61億円程度でございます。

新谷委員

やはり29億円ほどの差が依然としてあるわけです。最近5年間の石狩湾新港管理組合の負担金と市税収入の関係を見ますと、市税収入の方が上回っている年もあります。3,000万円とか2,700万円台とかあるのですけれども、結局こういうふうになっても、先ほど言ったこの防波堤の負担だとか、中央地区3工区の負担がかぶさってくれば、このせっかくプラスになっているのが、またマイナスにならざるを得ない、こんなふうになってくるのではないかというふうに思うのです。さらに、その市財政に圧迫をかける、こういうふうになっていくことは、もうこれは本当に明白です。財政負担が依然としてかぶさってくるということです。

それから、石狩湾新港と小樽港の比較なのですけれども、歳入に占める使用料収入額の比較を、3年間でお示しください。

(港湾)港湾整備室主幹

石狩湾新港管理組合の使用料収入につきまして説明いたします。

平成16年の使用料収入額につきましては2億7,508万9,000円ほどになります。それに対して歳入総額でございま

すが39億5,017万7,000円、割合は6.96パーセント。17年度につきましては、使用料が2億8,001万7,000円、歳入の総額は45億4,608万3,000円、構成比が6.16パーセント。18年度の使用料収入は3億3,610万3,000円、歳入総額は72億1,041万円、割合が4.66パーセントとなっております。

(港湾)企画振興課長

小樽港の使用料収入について説明いたします。

小樽港と石狩湾新港につきましては、会計のつくりが違うということでございますので、歳入合計につきましては、小樽港も石狩湾新港と同様になるように計算しておりますので、御了解いただきたいと思っております。

平成16年度につきましては、使用料収入が5億7,490万円に対しまして、歳入合計は24億9,917万7,000円、構成比につきましては23パーセント。17年度につきましては使用料収入が5億9,298万3,000円、歳入合計につきましては28億8,669万7,000円、構成比につきましては20.54パーセント。18年度につきましては、使用料収入が6億2,718万8,000円、歳入合計につきましては29億1,392万4,000円となりまして、構成比は21.52パーセントとなっております。

新谷委員

今聞いたように小樽港の方がずっと歳入における使用料収入の占める割合が高いわけです。港湾のその海上輸出入貨物量をこの統計書で見ましても、小樽港の貨物量も全体的に減っているものの、石狩湾新港より多くなっています。以前にも言いましたけれども、石狩湾新港に視察に行ったときには、本当に漁船以外の船舶は1隻だけということで、小樽港の方がずいぶん活発だというふうに思うのです。今の数値を見ても、それから今まで聞いてきた財政負担などから考えても、常々言っているように小樽市の中に二つの港湾を抱えるということが本当に大変なことであるし、そういう点ではもっとこの小樽港の活力を高めていく必要があるのではないかと思います。石狩湾新港との機能分担と言っても、今それはもうだんだん崩れてきていますし、もっと小樽港の活性化、これを高めていく必要があるというふうに思うのです。その点では、今回の小樽港将来ビジョンに対して寄せられた意見をホームページで見ますと、あまり具体性がないとか、そんなことも言われていますけれども、この小樽港をどういうふうに発展させていくかということが大きな課題になってくると思うのです。

私たちは視察の機会をいただきまして広島県の福山港に行ってきました。そこでは衣料品をハンガーにかけたまま大きな倉庫に保管して量販店に運ぶという、そういうことをやっていたけれども、ほかの港湾よりも使用料・手数料を安くして収益を上げているということでした。聞くところによりますと、小樽港と石狩湾新港の使用料や入港料など、そういうものが同じ額だということなのですけれども、この小樽港を活性化していくためにも、使用料や手数料の減免ですとか、それから例えば引き下げるとか、そういったことにより活性化につなげていけないかというふうに思うのですが、その点はどうなのでしょう。

(港湾)企画振興課長

ただいま福山港のお話が出まして、コンテナのインセンティブということかと考えますけれども、各港湾でいろいろなインセンティブは実施されている状況なのですけれども、公にはなかなか詳細が明らかにされないというのが現状でございます。実際コンテナにつきましては、小樽港と苫小牧港を比較しますと、40フィートコンテナを1個運ぶたびに二、三万円ぐらいの海上料金が違うのではないかというような状況があるということで、小樽港にコンテナを呼ぶ場合は、委員が御指摘のように支援が必要であろうということで、小樽港につきましては本年3月から2便体制となりました上海・寧波の南航路につきましては、入港、係船等の費用につきまして現在減免の措置をして支援をしているところでございます。

新谷委員

そのほかに、今、活性化のために考えている計画というのはないのですか。

(港湾)企画振興課長

基本的には、やはり貨物船舶の入港がなければ使用料収入の増収ということも図られませんが、まだ若干では

ございますけれども、港町ふ頭や勝納ふ頭にしている土地がございますので、そのセールスを行うことや、あるいは客船の誘致については、もっと力を入れていきたい、そのようなことを考えてございます。

新谷委員

私が言いたいことは、一つは今聞いた小樽港のさらなる活性化、そして石狩湾新港については私たちがずっと指摘してきたように巨額の無駄遣い、そういう事業であったということが聞くたびに数字的にも、それから砂の問題でも出てきておりますので、これはつくってしまったものは、後は借金が残っているだけで、この借金を返していくのには今はどうしていくかという問題があると思うのですけれども、このような石狩湾新港は本当に小樽市として必要のない事業ではなかったか、こういうふうに思います。

それから、これは組織・機構の改革で、予算特別委員会で大橋委員も聞かれていたようではございますけれども、今聞いてきた石狩湾新港の問題は、今度は総務常任委員会で質問しなさいということなのですけれども、港湾そのものの小樽港との比較、それから小樽港将来ビジョンの中にも石狩湾新港との関連が書いてあります。そうしますと、これを切り離してしまうというのは、おかしいのではないかと思うのです。そういう点では、この経済常任委員会においても石狩湾新港のことをきちんと議論できる、それが本筋だと思っております。そういう点で、港湾部としてどう考えているのかお聞きしたいと思います。

(港湾) 港湾整備室主幹

石狩湾新港管理組合に関する母体協議の業務につきましては、負担金のあり方ですとか、非常に重い問題があり、政策的な判断を要するという場面も多いことから、市長直轄の部門で担当するという趣旨で提案しているものでございます。常任委員会の関係で言いますと、小樽港と石狩湾新港のかかわり合いにつきましては、経済常任委員会で議論されるべきものでございまして、石狩湾新港の負担金のあり方などにつきましては、母体協議という部分では、総務常任委員会でそれぞれ議論されるべきものということで整理しているところでございます。ただし、基本的には今までの延長線上で考えてございまして、経済常任委員会では、小樽港との関連において他自治体の港湾と同じレベルで、石狩湾新港の関連についても議論されることはあると思っております。石狩湾新港管理組合に対する負担金のあり方など施策的な課題につきましては、基本的には総務常任委員会でお聞きたいというふうに考えてございます。

新谷委員

そうしたら港湾部としては、そういうことをもう認めてしまったということなのですか。

港湾部長

認めてしまったかどうかというより、これは小樽市としての意思の反映でございまして、我々の方からどの常任委員会でやってくださいという、そんなことはとても言うべきことではないし、言えないわけなのです。ですから、小樽市の理事者側の姿勢としては、いわゆるその母体協議、それからその石狩湾新港の港湾計画であるとか、そういったものについては、近年特に財政問題がそれにかかわりが深くなってまいりましたから、港湾部の機能をある程度、組織をスリム化して、そして経済部と統合して産業港湾部とする中では、石狩湾新港の扱いについては、いわゆる小樽市トータルとしての政策課題として企画政策室が取り組むことがいいのだろうと、市長の直結の組織でもありますし、非常に政策判断としては、企画政策室が持つ方がいいのではないかと。これまでも土地利用計画、あるいは石狩開発についてのことであるとか、これらについては、従来から現在も企画政策室が所管しております。そしてまた、例えばその背後地の企業立地の問題であるとか産業政策等ということになりますと、もちろん今、経済部も所管しておりますし、簡易水道事業であるとか、石狩西部広域水道企業団、こういったものについては水道局が窓口になっているわけです。これらの問題で何か起きたとか、どうするとか、小樽市としての判断をトータルで出すというような場合は、これまでも企画政策室が窓口になって関係部を招集して会議をつくって整理をして対外的に結論を出す、こういうような仕組みになっておりましたから、そういった中で小樽市の位置づけとしては、

石狩湾新港の母体協議等についても企画政策室に移管してやることの方がいいわけでございますし、支障としてはないだろうというふうに判断したわけです。私どもとしては、今、主幹が申し上げましたけれども、今後も小樽港と石狩湾新港の関係が出てまいる、これは当然だと思うのです。石狩湾新港の貨物の動向がどうなっていくのか、それから例えばその基盤整備もこういうふうに聞いているけれども、こういう関係で小樽港との関係はどうなっていくのか、そういうような議論がこの経済常任委員会に出れば、当然、我々として知る範囲の中で答えていかなければならないというふうに思っています。当然、技術陣もいるわけですし、それに向けて当然勉強もいたしますから、その点は答えるべきことは答えてまいりたい。ただ母体負担の関係とか、石狩湾新港管理組合に対してどうのこうのということについては、手が離れてしまうので、その点については申しわけないというふうには考えております。

新谷委員

これはまだ決定ではないのですけれども、やはりこの経済常任委員会の中でもそういうことも含めてトータルで議論ができる、また、すべきだというふうに私は思います。そういうことで意見があったということは伝えてください。

公設青果地方卸売市場の仲卸会社について

それから次に、公設青果地方卸売市場についてお聞きします。

これは仲買人の問題で、10月に不渡りを出した業者があるということですが、市の承認が取消しになったと思うのですが、それはいつでしょうか。

(経済)公設青果地方卸売市場長

今の件でございますけれども、小樽大丸青果という仲卸会社です。これまで卸が1社、それから仲卸が13社で市場が運営されておりました。そのうち今言いました小樽大丸青果ですけれども、10月2日に不渡りがありまして、銀行取引停止ということで、事実上翌日から競り止めになりまして、営業がとまったということで、10月20日にまず従業員の方を全員解雇しまして、それから営業が事実上ストップしていますので、条例で定めています、引き続いて1月以上業務を休止している状態ということで、11月20日に仲卸の承認の取消しをしたということです。

新谷委員

その後、承認取消しになって業務停止されたその業者は、別な青果業者に又貸しをしていたということを聞いているのですけれども、どうしてそういうことが起きたのでしょうか。

(経済)公設青果地方卸売市場長

又貸しということが正しいかどうかはありますけれども、先ほども言いましたように10月20日で、従業員の方が解雇になったということで、新たに場内で附属営業されているところに手伝いに入った方が何人か、それからもともと買受人として市に登録されている業者の手伝いに入った方が何人か、会社自体は倒産しておりませんので、一応休眠会社という形で存続しておりますので、その中で残務整理をされている方が何名かおられるということで、もともとその買受人の方の業務を手伝った方が、休眠している小樽大丸青果の店舗前に品物を置いていたという中で、その従業員が手伝っていたものですから、あたかも営業を続けているように言われていたという部分で、そういう指摘もあったので、取り消しされた業者が、その店舗を使ってやるのは問題なのではないかというふうに、管理室の方に指摘されていたということです。

新谷委員

附属営業とおっしゃいましたけれども、その附属営業の許可というのは、営業種類ごとにこれを市長に届けなければならぬとなっています。そういうことはきちんと許可を得てからやったのですか。

(経済)公設青果地方卸売市場長

ちょっと説明が足りなかったのかもかもしれませんが、もともと許可になっていた方が、そこで同じ青果の小売とい

うことで営業をやっておりました。そこへ先ほど言いました、小樽大丸青果を解雇になった従業員が 2 名、そちらの方に雇われたという形です。

新谷委員

それは問題ないというふうに判断しているのですか。

(経済) 公設青果地方卸売市場長

従業員ですから解雇されたので別の会社に雇用されるというのは、何ら問題はないというふうに考えます。

新谷委員

それではなくて、そこでその物を売っていたということです。

(経済) 公設青果地方卸売市場長

ちょっと質問の趣旨がわからないのですが、もともと青果の小売ということで附属店舗として許可を受けて営業していたところに、市場の仲卸の従業員が解雇されたあと、そこで新たに雇われて、そちらで引き続き同じ業種になりますけれども小売業をやっていたということですから、仲卸をやっていたということではないので、それは何ら問題はありません。

新谷委員

わかりました。

公設青果地方卸売市場の民営化について

それでは次に、公設青果地方卸売市場の民営化について伺います。

同じように平成 21 年度以降の組織・機構の改革で、民営化が打ち出されておりますが、これは大変いろいろな問題があると思うのですけれども、国が進める規制緩和の流れ、卸売市場法の改正とか、そういうものを受けて検討するということだと思うのですけれども、まだまだ公設市場としての役割があると思うのですけれども、民営化を打ち出したその理由というのは何ですか。

それから、公設市場の役割についてお知らせください。

(経済) 公設青果地方卸売市場長

委員がおっしゃったように、規制緩和が進んできたというのが民営化検討の一つの大きな理由になります。公設ですから入ってくる収入、手数料なども法定化されておりますし、公明公平な取引ということで、いろいろな規制が設けられておりましたけれども、今、市場を取り巻く環境はいろいろ変化していきまして、そういう部分で取引もどんどん規制緩和が進んでいるということで、市場を経由しない市場外流通というのが非常に多くなってきております。こういうことに弾力的に対応するためには公設であるより民営の方が動きはいいだろうということで、一つの検討のきっかけといいますか、考え方になっています。

新谷委員

今卸業者の売上げが落ちている中で、スーパーとの直接取引などがどんどん進んできて大変だという声が上がっていると思うのです。そもそも食糧自給率の問題にも絡んでくるのですけれども、今、地産地消ということも言われていますし、それから小樽市の消費地としての市場の役割と、後志の産地として全国に出荷する市場としての役割、こういうものを担っているというふうに言っていますし、私もそう思います。残念ながら、今、学校給食も 21 パーセントほどを札幌から仕入れているという状況の中で、民営化になったら食の安全といったものもどういうふうに確保されていくのか、非常に心配でありますし、利益優先となるとやはり消費者や生産者サイドに被害が及んでいくのではないかとこのように思いますので、この公設青果地方卸売市場の民営化には私は反対であるということを申し上げます。

それと、あわせて農業委員会も廃止が検討されておりますけれども、少ない農家をますます少なくして食糧自給率を引き下げる、そんな結果になりかねません。この前農業委員会が開催されまして、絶対に廃止しないようにと

いう意見がありましたけれども、農業委員会の廃止は認められない、このように申し上げて終わります。

経済部長

まず先ほどの、公設青果地方卸売市場の民営化につきましては、先ほど場長からも答弁しておりますけれども、やはり規制緩和が非常に進んできている中で、この市場のいわゆる卸売、あるいは仲卸、小売、あるいは附属営業者というさまざまな関係者がいるわけですから、この方たちがこういう規制緩和に柔軟に対応して活躍できる方策、そういったことの一つとしてやはりこの民営化ということ、これから十分に議論していかなければならないと思っております。私どもとしては、やみくもに民営化を進めるということではなくて、やはりこういう市場の関係者の方たちの意見を聞きながら、将来に向かってそのことがよいという方向の中で、これはそういう選択をしていくべきものだろうというふうに思っています。その中で、新谷委員のおっしゃったようなその市場行為そのものの問題について、民営化だからといって市場行為がなくなるのではなく、そのことによってさらに活発な市場行為を行うことが一つのねらいですし、その中で、市場のシステムも変わっていくことになるだろうというふうに思っておりますので、そういう市場がきちんと継続されること、それが適正、公正に進められるということが一つの担保として、我々としてはまずはこれから民営化の議論をしていく必要があるというふうに考えております。

農業委員会事務局長

農業委員会については、今回の機構改革ということで、平成21年度以降の課題として載せております。これはあくまでも農業委員会は、市町村に必置するということが法律で決まっておりますけれども、区域の中で耕地面積が少ない都市、北海道では800ヘクタール以下の面積の都市については、置かないことができるということもありますので、その関係で農業委員会の廃止という項目が課題として上がっています。農業委員会としては当然農業委員会の必要性、そういうのは十分認識しておりますので、今後の農業の状況、それから耕地面積の状況、そういうものや将来的なものも実際に出てきた中で廃止するかどうかというのは検討していかなければならないのと思っていますけれども、現状では農業委員会を廃止するという基本的な考え方は、農業委員会としては持っておりません。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

大竹委員

石狩湾新港の新規事業について

新谷委員の御質問と重複するところがございますけれども、私なりの方向から質問してまいりたいと思います。

まず、石狩湾新港のことにつきまして、本会議における答弁の中で、これは、今回のそれぞれの新規事業についての質問に対する答弁だったと思います。そういう中で、母体負担が財政的に大変ということで、市長は答弁されたと思うのですが、内容を聞いていまして、あれは要するに母体負担の部分が少なくなると財政が大変なので、その事業に参加できないというようなそのような受け方を私はしているのですが、本当に、そういうことなのか、あるいは特例が認められて負担の割合が変わるとか、そういうふうにも受け取れたものですから、これについて負担割合はどうなっているのか、仕組みも含めて、この問題についてきちんと納得のいくような説明をお願いします。

(港湾)港湾整備室主幹

ただいまの御質問でございますけれども、まず負担金の割合を変更できるのではないかとというように受け取られているということですが、現在の負担率は本市が6分の1となっておりますが、その負担率を変えるということは申しておりません。また、特例等の方法で負担額を削減するというのではなくて、あくまでもどのような形で母体負担金を削減できるかということについて答弁したつもりでございますが、その内容を説明しますと、まず歳出面でいきますと、当然建設事業の抑制ですとか、その他事務事業の効率化を図ることによって経費を削減

する。また、組織体制の見直しなどによって人件費などの歳出も抑える。さらには、先ほど港湾部長も答弁してございますが、資本費平準化債を導入いたしまして、公債費が平成19年度、20年度がピークになってございまして、20年度から漸減していく傾向でございまして。この公債費を資本費平準化債というまた別の起債を借りることによって、そのピークの部分を下げることによって、下げるといったらおかしいですけども、本来一般財源で手当てしなければならないものを資本費平準化債で手当てする。そういうことによって母体負担金の軽減につながるというのが非常に大きなものではないだろうかというふうに考えてございまして。そのような形でやるということです。

(港湾) 港湾整備室長

もしかしたら大竹委員ということではなくて、誤解されている向きもあろうかと思っておりますので、若干補足させていただきますけれども、防波堤の整備に伴うその事業費の負担が今一つ議論になっていたわけですけども、実は石狩湾新港管理組合に対して個々の事業に直接私どもが負担しているということではないのです。あくまでも石狩湾新港管理組合がその事業をやって、いろいろな収入も得てやっている中で、不足分を母体負担金という形で我々は負担しているわけです。石狩湾新港管理組合の財政運営全体の中で考えるべき問題なのです。それで、私どもが市長から申し上げているのは、その防波堤整備の負担割合なりなんなりを見直すとかということは一切申し上げるわけではなくて、これはもうルールで決まっているわけです。それから母体負担金の割合もルールで決まっているわけです。それを議論しているのではなくて、その管理組合財政の運営の仕方について、いろいろと資本費平準化債とか、先ほど港湾部長が答弁しましたようにそういう手だてをとりながら、毎年の負担金をいかに平準化しつつ下げていくか、それを私どもが求めているという趣旨で申し上げているのでございまして、決して個々の事業とかそういう問題について市長は答弁しているつもりはございません。

大竹委員

そんなことで聞いていると、ほかの事業などと一緒に考えてしまうと今のような間違いを起こす可能性があるのです。そうすると、国、道あるいは地方自治体がそれぞれの負担の中でやっていくことに対しても、そんなことはできないと言ったら、また困るといふか、とらえ方によって別な方向にとられてしまったら困るわけです。だから、起債を起こすにしたところで、その辺今の問題としては全体の話ですから、全体ということでもってとらえていければいいのですけれども、個々の問題としてとらえたときにということが意外と考えられると思ったので、少し心配してそんなことではないのだろうということ、皆さんにも理解してもらおうということが必要だろうし、また私自身も理解していなかったと思うのです。

(港湾) 港湾整備室長

おっしゃるとおりの理解でよろしいといたしますが、お願いしたいと思うのですけれども、ただ我々は個々の事業についてでも青天井で、何でもかんでもいいと今まで言ってきたわけではなくて、逆にむしろ6分の1しか負担していないのにそれ以上の発言力を持って、いろいろと石狩湾新港管理組合の財政運営に関しては物を申してきているつもりでございまして、今回のこの防波堤事業というのは、例えば今時点で150億円と言われておりますけれども、これにしても相当な事業費であるということは重々承知の上でございまして、できるだけ母体負担への影響というものを、単年度ごとの影響を軽くするように、一気に進めるということではなくて、それぞれの、小樽市だけではなくて、各母体の財政状況も踏まえながら慎重に進めてほしいといった、そういった申入れも行いながら今までやってきていますし、これからもそういうスタンスでもって最終的な判断をしていきたいというふうに思っております。

大竹委員

忍路漁港の整備について

忍路漁港の整備計画について、後志支庁の水産課あるいは小樽土木現業所、小樽市経済部、漁業協同組合、それと地元の期成会等で検討をされて、これは今年10月末ごろに原案と費用が提示されたと思います。その結果、関係

者と協議したわけですが、それぞれの持分とか何かいろいろなことがありまして、実際にできる部分はどうしたらいいかという最後の検討に現在入っていると思うのですが、その中で、ここの忍路地区といいますか、蘭島・忍路地区は、この辺は市内の漁業者と比較しましても、年齢構成からいって、ほぼ若い地域だろうと思います。将来にわたる漁業者の数も結構確保されている、市内にとってはきちんと特別に考えておかなければならないという地域でもあるという思いはしております。そういうことで、今回、忍路漁港整備に係わりまして、国あるいは道、市がそれぞれ補助という形の中でなってくるわけなのですけれども、その費用ということと、その費用対効果を現在どのように考えているのか、お聞きしたいと思います。

(経済)水産課長

昨年3月から忍路漁港の整備について地元から要望がありまして、北海道の方でそれを受けて計画を練っております。10月というお話もありますけれども、何回か漁業者と検討を加えながら今進めているところなのですが、その施設に関して補助金の関係なのですけれども、漁港関係につきましては、外郭施設あるいは水域施設といった部分につきましては国費が70パーセント、それから道費が30パーセントになります。それから、係留施設につきましては、国費が60パーセント、それから道費が全体の60分の16、それから小樽市で言えば、市の地元負担は60分の8となります。それから輸送用地につきましては、整備した場合、国費が55パーセント、それから道費が60分の18、それから市といいますか地元が60分の9となります。なお費用対効果ということですが、これにつきましては漁港の整備をすることによって出る効果ということで、現在、北海道の方でたまたまやっていますけれども、途中で計画の説明があったときに4億円なり5億円の総事業費が見込まれるという説明がありました。まだこれから動くと思います。ただ水産庁ではそういう施設についての効果を、例えば4億円で整備するとすれば、おおむね1.5倍ですが、1.3倍以上でもいいということなのですけれども、今めやすとして1.5倍としまして、中間での計画についての説明を受けた場合には、費用対効果としては4億円の事業計画であれば6億円ということで算出しております。

大竹委員

今、算出はいいのだけれども、大事なのはこの事業を実施したとすると幾らの効果があるという考え方を持っているかなのです。数式の問題ではないのです。

(経済)水産課長

事業を実施した場合の効果ということで、現在算出している部分は、漁業生産に限った部分での費用対効果の積算ということで、例えば今途中で示されている4億円の計画があったとしますと6億円ということで、おおむね6億円前後ということでの費用対効果を積算として出しております。

大竹委員

その6億円というものについては、費用対効果といったらいろいろならえ方があると思うのです。少なくとも6億円というのは、4億円で施設をつくって、そこから6億円が上らないとするならば、それは実施してはだめだということですか。

(経済)水産課長

大きい算定の基はわかりませんが、地元で例えば今忍路漁港では、1億何がしの生産額があります。そうしますと、今水産庁の基準というのは全部はわかりませんが、それを基にして上限の事業が決まっておりますということで、ちょっと抽象的なのですが、それでその中で忍路漁港の地元の漁業者の要望の施設整備をした場合に、あるいはそれらの基準ののっとってやった場合に、整備のための事業費がおおむね4億円ないし5億円の幅で、先に決まるそうなのです。それで、それに対して何々を、例えば輸送用地等いろいろとつくった場合に、その計画を水産庁で認めてもらうためには、いろいろなものをつくって4億円の事業計画になった場合には、どちらが先になるかは別にしまして、6億円の効果を生まないとそれが認められないということになっております。

大竹委員

それで、その6億円というのは、年限、期間が決められているのですか。

(経済)水産課長

計画年次として50年というところで聞いたかと思います。

(「1億円だったら50億円か」と呼ぶ者あり)

例えば船をつけるところを増やす場合、現在はつけようとしたら20分待っている。それが整備されたら20分の待ち時間がなくなるとしたら、2分をお金に換算するのです。そして、それをずっと積み上げていくということだということで、いろいろ何か私たちには押さえきれないところもあるのです。

大竹委員

今の話については、非常に難しい話だと思います。それについては、ちょっと置いておきますけれども、要するに市民といいますか団体等を含めて、そこに税金を投入するといったときに、やはり考えなければならないのが費用対効果ということだろうと思います。それで偏ってはいけないということも当然その辺は考えてやることになるのでしょうけれども、今ここで10月に大体示された建設費について、これはちょっと変化していくかもしれませんけれども、これが4億円なり5億円としたときに、地元負担として、先ほどパーセンテージを言われましたので、小樽市としてはどのぐらいの負担額になるのですか。

(経済)水産課長

計算上では、中間で話がありました部分につきましては、4,000万円から5,000万円程度になると思います。

大竹委員

だから、それがかかることに対する費用対効果ということが、税金を投入して、かつまた事業から何かが発展して行って、それから税収もまた増えていくということが予想されるとするならば、見合いがつかますといったときには、順番はいろいろあるかもしれませんが、それに向けては当然、今、そういうふうな物事を考えるということが行政の仕事なのだろうと思いますけれども、どうなのですか。

(経済)水産課長

今、費用対効果等のお話がありまして、通常ならば、水産課サイドとしてはそういう部分というのがあるということで認識しておりますが、ただ他の理事者も皆話しているかと思うのですけれども、小樽市の財政状況で、今しなければならぬのか、先送りしなければならぬのか、ちょっと休まなければならぬのか、いろいろありまして、それらについて今北海道から具体的に提示を受けた場合に、それを検討することになるかと思います。

大竹委員

それで、いろいろな検討の仕方があると思うのですけれども、国の方もいいです、道の方もいいです、でも小樽市は財政負担ができないから、それは今はやめて、とりかかれませんかというような話をすることはあるのですか。

(経済)水産課長

私どもで平成18年3月から、そのように忍路漁港の計画の希望がありますかということで話をいただきました。ただ、新規事業には財政状況があって、北海道等に問われて、私どもで答えている部分は、今、小樽市の状況はあまりよくないという中で、事業計画が示された段階で本市の方で財政的な判断もさせていただきますということで話しています。それで、事務的な整理としましては、北海道がオーケー、水産庁がオーケーで、その後に小樽市がノーというのではなくて、道としても全道的にも、あるいは国としても全国的にも、いろいろな財政状況から各自自治体で苦しいというところが増えてきたものですから、これまでの話の中では、道としては事業を進めるに当たって、たたき台というか考え方を示した段階で、道の内部であるいは国の方に申請するに当たっては、以前と違って、財政負担をできる、あるいはしますというような何らかの形での意思表示をもらいたいという考え方を、聞いております。ですので、先に国のオーケーが出てから小樽市が断るとか、オーケーを出すのではなくして、今、後志支

庁段階までは事務的な整理ということでやるのですけれども、道が本庁あるいは国に上げるときには、そういう部分で事前に市の状況、地元の状況を確認されるかと思っております。

大竹委員

そこで、今の話なのですけれども、10月末ごろに原案として出されたのは、あくまでも後志支庁の水産課が図面を引き、計算をし、出してきたことではないのですか。そういうようなことがあって、10月にそういうようなことが示されましたけれども、経済部長が今財政の問題が大変だから、とてもではないけれどもやっていけないというような回答をしたと聞いていますけれども、今の答弁とちょっと違うのではないですか。

経済部長

今、水産課長の方からもちょっと食い違った点もありますけれども、いろいろ進めさせていただいておりますが、私の方で今の段階で、これが全くできないとかできるとかということは、今はまだ判断はしておりません。ただ、いわゆるこの市の財政状況、こういったことの中で、これはやはり刻々と変化をしていくわけです。今年度の当初には、例えば交付税の3億円の減額は見込んでいなかった、あるいは病院事業の収益が悪化するということを見込んでいなかったわけですが、これらが今これからの小樽市の財政に大きな影響を及ぼしているということを考えたときに、やはり市全体として何を優先して取り組んでいくべきなのか。そういった中で、この忍路漁港の整備というものの負担に、これから本当に耐えていくことができるのかといったことを、やはりきちんと整理をし、総合的な判断をしていかなければ、率直に言いますと、このゴーサインを出すとか出さないとかという最終判断は難しい、こういったことを私は先般忍路の漁業協同組合の方には、一応伝えてはおります。ただ、これについては、今誤解をして受け取られている節もあるかもしれませんが、これはまだあくまでも漁業協同組合段階の話であって、これがその忍路漁港の組合員の皆さんの方にまでこれを伝えるという性格のものではない。今の段階としては、一応そういう考え方であります。

大竹委員

今、部長、そこにつけていただきたいのは、道の方との話です。それに向けて、ではどういうふうに取り組んでいくかということについてだけ。

経済部長

水産課長から私が今聞いておりますのは、やはり年明けの段階、特に来年の3月下旬ぐらいあたりに、一つの最終的判断を出していく。先ほど言いましたこの4,000万円から5,000万円の負担というのは、一気に単年度に出るのではなくて、やはり数年かけながら計画的な支出になるのではないかというふうに私としては思っております。しかし一方で、今この財政再建計画がやはり新年度予算に向けて、今、財政部の方でも一応協議をしているというふうに思っております。そういった中で採択が可能かどうかといったことをにらみながら、道と今後の話をしていくことになるというふうに私としては思っております。

大竹委員

1次産業の活性化ということは大変必要なことでありますから、そういう方向に向けて、やはり長期的なものも考えた中で、これは協働という形が当然行政と市民との間にあるかと思えますから、お互いがやはり協力できるという点を一緒に持つということに向けて努力していただきたい、そのように思います。

農業委員会廃止の検討について

質問を変えますが、先ほど新谷委員からもありましたように、今回平成21年度からの課題ということではありますけれども、農業委員会の廃止という問題、これは21年度からの課題ですから、今まだ決まったことではないにしても、小樽市の農業のこれからの展望を考えたときに、農業委員会が廃止されることによって、農業経営への影響というものについて、どのように考えているのか。

また、これは国の決め方の中で、全体の戸数、面積によって持たなくてもいいということは、法律で決められた

ことはわかっております。小樽市の場合はどのようにして21年度からの課題という形で取り上げたのか、その辺をお伺いしたいと思います。

農業委員会事務局長

農業委員会を廃止することによる農業の影響についての考え方でございますけれども、皆さんも御存じのとおり農業委員会については、農業及び農業全般にわたる問題を、農業者の創意と自主的な協力によって総合的に解決するという民主的な行政の独立委員会であります。その上で、農地の法令業務に係る協議・調整機関と、それから農地の担い手の育成、こういう農業政策の推進機関という二つの役割を担っている大変重要な委員会でございます。また、農業委員会のすべての業務を市の農政部局にゆだねるということについて、複雑な農地の問題上、限界がありますので、精通している農業者が公平な立場で処理することは大変必要なことと考えています。このように国や市の農業施策の遂行上、最も効率的、効果的なものであるというふうに考えておりますので、それをなくすことによって影響は多分に出てくるのだらうと、こういうふうに考えております。

それから、決定ではございませんけれども、実は行政改革の中で、農業委員会の廃止というようなことで言われておりますけれども、実は以前から廃止ということではなくて、2回ほどスリム化を図ってきております。農業委員会というのは、先ほども言いましたが原則的に市町村に必置されるものとされております。しかしながら、農業委員会という行政組織体をもって政策を実施するということでありますけれども、地域の農地のゾーンと申します、農地がどのぐらいあるかから判断して、国としての施策の判断性を有しているというのが前提にあると言われております。そのために先ほど大竹委員がおっしゃったように、法律で北海道の場合は360ヘクタール以下、それから改正で800ヘクタール以下の農地しかないところは、農業委員会を置かないことができるということで、本市は自由設置の市になっているということですが、基本的には農業委員会の廃止という方向は、今、農業委員会への提案は一切ありませんので、今のところ考えておりませんが、今後の本当の課題といいましたら、小樽市の農業の方向がどのような方向にいくのかということの状況を見極めながら、当然、農業委員会のこのような問題も話し合っていかなければならないというふうに思っております。

大竹委員

農業委員会なのですけれども、今まで以前は農地委員会的なものでありました。それが農業全般にかかわるといふことで、農業委員会の位置づけが戦後にあったと思うのです。そういう中で、単に農地をどういうふうに転用するかという問題については、大ざっぱに考えて行政の農業担当の部署で判断してもある程度できる、それを市長が決裁するということは可能かもしれませんが、実際、農業運営ということになりますと、やはりその辺が違ってくると思うのです。やはり行政の中で考えていることは、ちょっと悪いのですけれども素人的な考え方になるかと思うのです。ですから、そういうようなことも含めて、もし農業委員会を廃止とするならば、そういう小樽市の農業の経営に向けて、どういう形で持っていくからということが必要条件となってくるのではないかと私は思うのですけれども、その辺はいかがですか。

(経済)農政課長

今、農業の振興の話も入っておりますので、農政課長として答弁しますが、大竹委員も御存じのとおり小樽市の農業というのは、現況を話しますと、小樽市は地形的に傾斜地が大変多く、大規模農業は難しいという状況です。また、これに加えて、農業者の高齢化、それから農業が大変もうかる産業ではないものですから、子供たちもサラリーマンになっていまして、後継者不足ということで、農家戸数や面積も大変減少している。しかし、忍路・蘭島地区は、農業振興地域になりますが、ここを中心に消費者ニーズに的確に対応した都市近郊型農業も行われておりますので、特にイチゴ、トマト、ミニトマト、これらについては、先ほどの市場の話ではございませんけれども、大変市場でも人気が高くて売れる、もっとつくってほしいというような話も出てきておりますので、そういうものも考えながら、小樽市は耕地面積が大変少ないので、やはり効率的な農業運営ということから言えば、ハウス栽培

を中心にしたものを、行政だけでは農業の振興は難しいので、農業協同組合、それから農業者も含めて積極的に取り組んでいかなければならないというふうに考えております。

大竹委員

小樽市の農業の方向性について

そこで、今出てきましたこれだけ耕地面積が少なくなると施設園芸という形の中で、なりわいを持っていかなければならない。そういう中で、施設園芸となりますと、今の灯油高、原油高、これがすごく響いてくると思うのです。利益であった部分が、ほとんど持っていかれる可能性、あるいはまた追い銭をしなければ経営ができないということまであり得ることだと思うのです。それに向けては何か、たしか先ほど中小企業なり低所得者、あるいは生活の度合いによってということもありましたけれども、こういう施設園芸を行っている、それしかなりわいが成り立っていないところに対して、何か施策として考えていますか。

(経済)農政課長

原油高の対応ですけれども、実は原油高で国の方からいろいろ政策的な支援制度が来ております。ただ、要件が大変厳しくて、小樽市のような小規模な農家にはほとんど該当しないのが実情です。

それから、小樽市の場合は、冬期間その重油を燃やして農作物を育てるといのはほとんどしていないのが実態なのです。春先に農家では、暖房を入れて苗床をつくるなど、そういったことをやっておりますので、冬期間を通して農作物のために燃料を使うという状況ではございませんけれども、どんないい方法があるのか、基本的に農業協同組合との協議も必要でしょうし、市の財政が厳しい中で、その部分の資金的なものを支給するということは大変難しい状況でありますので、農業協同組合の金融関係などで、そういう形のいい制度があるのかどうか、調べてみたいというふうに考えております。

大竹委員

今、理解の仕方ですけれども、燃料を使用して苗を育てていくというのは2月、3月からあるのです。これは冬です。今言われた、そういうことがないというのは、ちょっと認識がないといいますが、やはり机上で考えているのと現場では、先ほど言いましたようにかなりの違いがありますから、その辺はきちんととらえていただきたいと思います。ですから、今はそれに向けて具体的な策を持っていないのですから、それ以上聞いても始まりません。

今の食糧自給の現状ですが、日本は、これが40パーセントを割っています。そのようなことで今世界では人口がどんどん増えていって、このままいったとしますと、今は輸出国である国が輸入国に変わることもあるわけです。そうしたときに日本という国が今40パーセントを割っているような自給率の中で食べていけるのか、生命を維持できるのかというのは大きな問題だと思うのです。農業政策というのは、1年とか2年でもってできるものではないのです。長い時間がかかるのです。先を見通した中で物事をしない限りこれは成り立たないのです。そういうことを考えたときに先を見通した中でもって、農業政策、食糧政策をきちんとしなければ、後で大変なことになるといいうことをきちんと問題としてとらえておかなければならないと思います。

それと同時に、今、耕地面積が少ないこの地域の都市近郊型農業であれば、機械化されない部分のほとんどは手作業が多いわけです。そうすると、その農業自体が発展することでどうなるかということ、どうしても人間が必要になるのです。人口の増加にもつながるといいうことが、一つの中ではあるわけです。そういうふうの一つの大きな政策、人口問題も含めて考えたときに、一つの政策の一部にあるということも考えておかなければならないと思うのですけれども、その辺はどう考えるかということ。人間は生きるためには最低限水と食糧が必要であり、それがなかったら死んでしまいます。その大きな部分を担っているのが農業だと思しますので、これから先に向けて、今後どうしたらいいのか。

それから、まとめて聞きますが、今の農業の中で法人化ということ、こういう形にしながら効率的な農業形態をすることによって経費を削減するという。共同化することによってそれもできるということ。そういうことに

向けて、また今新規就農に向けて、退職された方が自然の中で自分の食べるものを生産し、余ったものは人に分けながら、食糧生産をやっているという、そういう取組もあるものですから、これは都市近郊型の農業の中では、すごくその人方が望んでいる位置でもあるわけです。そういうことについての取組、それをどういうふうにしていくかということ。

それと、これは国や北海道の方針ということの中にあるのですけれども、複合化された農業形態ということ。これは今、農産物の加工や直売、あるいは観光や環境保全というそういう観点から、農家民宿とか農家レストラン、そういうことを起業させるような取組をしていくことが場所によって必要なのだということが言われておりますので、これからの小樽市の農業の方向性ということについて、考え方を答弁していただきたいと思います。

(経済) 農政課長

大竹委員がおっしゃるとおりでございます。農業は、安全保障にも匹敵する問題でございますので、自給率が40パーセントという国はほとんどないというのが現状でございます。ただ、日本の場合は、輸出国としていろいろなものを輸出していきまして、食糧は逆に輸入している。WTOの国際協議の中で、日本の農業もやり玉に上がっていきまして、政府の方も大変厳しい状況です。

それから、小樽市の農業も先ほど申し上げましたけれども、平成の農業大改革ということで、3大事業ということで、農林水産省で挙げています。その中の施策を見ると、大規模化の方向ばかりに向いているのです。これは世界規模の競争をクリアしていくためには、大規模化しなければやっていけない。ただ大規模運営もオーストラリアと比較すると、大きくしてもずいぶん小さいというのが実際の日本の農業ですから、それに輪をかけて小樽市の農業というのは、まだまだ小さい。ですから国の施策にも全然乗らないのです。その中で農業生産というのは、市場の価格の動向などいろいろなものがありまして、大変厳しいというのは、間違いなくあります。高齢者だから後継者がいないと先ほど答弁しましたけれども、人の懐を勘定するわけでもないし調査したこともないですけれども、農業はもうからない業種とよく言われております。それをいかにしてもうかる業種にするか、そうすればどんどん新規就農者も増えるし、いろいろな部分も増えてきます。ただ、小樽市の場合は先ほど言いましたように、地形的には大変狭いのでございますけれども、札幌などの消費地に近いという地理的条件を生かしながら、地産地消という部分もありますし、そういうことも考えながら国の食糧生産の一端を担っていくという方向で、農業者等というのと協力しながら、この方向を進めていきたいというふうに考えています。

それから、農業の法人化についてですけれども、先ほども言いましたように、小樽市の場合は、耕作放棄地が非常に増加しております。その中で、担い手の育成というのが大変重要な課題になっております。ただ、本市の場合は、法人化の動きが全然見えてこないということもありまして、農政課としては、担い手、法人化の関係で情報収集などに努めているという次第でございます。

それから新規就農についても、地域担い手育成センターというものを農政課に設け、その中で相談窓口を開いています。また、北海道農業担い手育成センターという北海道の機関もありますので、こちらと連携して、まずは情報交換、情報収集を図っているところでございます。それから新規就農については、農業委員会の役割も大変大きくなりますので、農業委員会とも協力しながらやる。現在、新規就農者については3件ほど来ております。ただ小樽市の場合大規模な農地というのはできないものですから、面積が30アール以上を耕作するというのであれば、農業者として認定をして地域の方の協力を得ながら農業者として育ててほしいと思いますので、農政課の方も新規就農ができるような方向で協力し、いろいろと情報の提供もしているところでございます。

それから、国の方針で、グリーン・ツーリズムとかと言われている関係だと思っておりますけれども、これについても先ほどの農業委員会の話で、農地法とか、都市計画法、それから旅館業法とか、大変いろいろな法律がこのレストランとか農家民宿に絡んできまして、北海道の方でもいろいろ先駆的にやっているところがありますけれども、いろいろ問題が出ているという情報は得ております。そして、小樽市の実状を申しますと、先ほども話しましたけれ

ども、高齢化が相当進んでいまして、こういう事業に手が回らないというのが実状でございます。ただ、これらの農業振興ということに一つの方向としてあるというふうに私の方は考えておりますので、いろいろ勉強しながらどういう方向に持っていったらいいのかというふうに考えております。

大竹委員

いずれにしても、小樽市に即した形態でやっていただきたいと思います。

濱本委員

観光基礎調査について

まず、本定例会の代表質問において、横田議員が平成19年度上半期の観光入込客数について質問をしました。市長から、いわゆる観光客の滞在時間、客単価等についての答弁がございましたけれども、残念ながらそのデータは平成15年度、16年度に実施された観光基礎調査によるという答弁がございました。それから3年、4年がもうたっているわけでありましてけれども、この間、小樽市においても市内の観光にかかわっているいろいろなところでも、いわゆる小樽の観光のあり方ということで時間消費型、滞在宿泊型を目指さなければならないという話はずいぶん出ておりました。また、この話を基に、小樽市においてもいろいろな施策を実施してきたのだらうと思いますが、その効果の検証のためにも早急にこの観光基礎調査というのは、実施しなければならないのではないかというふうに思っております。それで、お伺いしたいのは、この観光基礎調査、15年度と16年度の2か年にわたって実施をしたということですが、それ以前にもこのような調査が実施されたのか、またそれから今後、19年度はもうないですけれども、20年度以降に調査を実施する予定があるのか。それからもう一つ、その調査の内容については、15年度、16年度で2年間に分けて調査をされたということで、たぶん相当密な調査をされたのだらうと思いますが、それと同程度の調査をされるのか、もう少し簡易型の調査をされるのか、そこら辺もあわせてお伺いをしたいと思います。

(経済)観光振興室小鷹主幹

過去平成15年度、16年度にかけての調査の以前に、やはり三、四年前の12年度にも実施してございます。そういったサイクルからいたしますと、大体三、四年ごとに行っているということですので、来年度が大体15年度、16年度の調査の後に始めなければならないだろうという年に当たります。そういった意味では、原課としては調査を実施したいというふうに考えておりますし、新年度予算についても要求をするつもりであります。

内容的には、前回の15年度、16年度の調査というのは、緊急雇用対策関係の補助金があったものを利用しましたので、たしか1,000万円を超えるような予算だったと思います。経済波及効果というものを測定するまでの調査をしたもので、相当大規模な調査をしてございます。このたび考えておりますのは、経済波及効果ということについては、費用の関係もありますし、それからいろいろな面でちょっと無理であろうという判断をしております。ただし、それ以外の部分、例えば代表質問にも答弁していますような観光客へのアンケートを行って、滞在時間、土産の購入費などの測定ですとか、それから立ち寄った観光地、どういったところが主な立ち寄り地なのか、それから来樽する目的や、主にどういう場所を目指しているかなど、そういったことを調査いたしまして、少なくとも15年度、16年度に行った調査項目、そういったものは何とか網羅したいというふうに考えております。

今のところは、基礎調査については、そのような方向で考えております。

濱本委員

プラン・ドゥ・チェック・アクションという言葉はずっとこの何年間か市役所の中でもよく言われております。いわゆる施策の有効性を検証する意味でも、こういう基礎調査というのは必要な部分だと思いますので、財政が厳しいとは重々承知はしておりますけれども、こういうところにお金をかけることも非常に大事なことというふうに私は認識しておりますので、ぜひとも原課の方は力強く要求をしていただいて、財政部局には認めていただきたい

というふうに思っております。

それから、平成19年度の歩行者通行量調査の結果が出ました。残念ながら経年変化の部分については書かれているのですが、分析というかそういう部分については一言も言及がないのです。せっかく経年変化の数字が出ているのですから、何か少しでもコメントがあればというふうに思います。そういう意味では、この結果について担当の部局の方はどう考えているのか。それから、これも調査の一環です。こういうものがどういうふうに現実の問題に生かされているのか、そこら辺をお聞かせください。

(経済)本間主幹

歩行者通行量調査ですけれども、これが今の形に、つまり春と秋、それぞれ平日と日曜日に実施するようにしましたのは平成11年度からでありまして、マイカル小樽の開業という大きな出来事がありましたものですから、中心部の商店街の状況について調査をしているところであります。今、濱本委員から御指摘がありました調査報告書の内容なのですけれども、通行量の推移につきましては、例えば減少の要因につきましては、市内の人口はもとより後志圏全体の人口の減少ですとか、もちろん消費の低迷ですとか、市民生活、ライフスタイルの変化、車社会などいろいろな要素が外部環境的にはあると思います。また通行量調査地点の天候の状況ですとか、好天ですと郊外に行かれるですとか、また市内でイベントが行われるなど、さまざまな要因が重なり合って、こういった形になるものと推測はされるわけなのですけれども、これはあくまでも推測でありまして、なかなか決定的な要因というのを断定的に述べるのは難しいと考えております。ですから調査報告書の内容につきましては、結果のデータのみを報告ということでとりまとめておりまして、委員会資料として提出させていただいております。ただおっしゃったように経済部としてどのように分析しているのかという御質問があった場合には、先ほど申し上げた要因のほかに、例えばサンモール一番街であれば、やはり丸井今井小樽店の閉店の影響が続いていることから減少が続いているですとか、もう一方では、都通り商店街が一昨年から昨年にかけて伸びております。また今回の調査でも、ほぼ同じ水準を保っておりますのは、以前は10店舗ほどあった空き店舗が今はもうほとんどなくなりまして2店舗ほどになっていることから、通行量も多くなってきているものと分析しております。

この調査結果につきましては、商店街の方にもフィードバックをしております。そうした中で商店街としてもプラス要素として、出店希望者があった場合には、こういった状況ということを説明しながら商業者の誘致といえますか、空き店舗解消に努めているというふうに聞いておりますので、そういった中でも、商店街の活性化にこのデータが使われているものとは思っております。

濱本委員

こういうデータというのは、継続性がないと意味がないものですから、そういう意味ではぜひ来年もよろしくお願ひしたいというふうに思います。

小樽観光推進プロジェクトについて

それから次に、小樽市観光基本計画の中に小樽市の観光の構造改革に向けた推進体制、いわゆる協働の推進体制として、小樽観光推進プロジェクト会議の設置がうたわれております。これも市長の答弁の中にございましたけれども、本年8月に発足をしているのだらうというふうに思います。8月ですから4か月ぐらいたっているわけですが、今までの進捗よく状況並びにその実績、それから今後の方向などについて、お聞かせいただきたいと思っております。

(経済)観光振興室小鷹主幹

観光推進プロジェクト会議ということで計画の中ではうたわれておりましたけれども、8月に立ち上げましてから委員の間で正式に「観光プロジェクト推進会議」と、推進を後ろに持ってきて、名称をそのように決めました。11名の委員を委嘱いたしまして、この方たちは大変多忙な方たちでございまして、全員がそろうということはめったにないのでありますけれども、それでもこれまでに8回の委員会を開催しております。そのほかに観光都市宣言

の宣言文を作成しようということでチームを結成いたしましたして、部会に当たる会議を4回開催してございます。合わせると12回ほどの会議を開いており、かなり精力的にやっているとと思います。成果ということでありませけれども、成果というよりは経過報告的なことになろうかと思いたすけれども、観光都市宣言文案について、かなり皆さんが苦勞をしながら作成してありまして、ほぼ最終案のまとめに入りつつあります。この最終案が、原案がまとまりますと、たぶん年が明けてからになろうかと思いたすけれども、小樽市の方ですとか、それから市議会の方にも提示されるのではなからうかというふうに考えてあります。

それからもう一つ、この会議そのものの本命の任務と言えるところなのですが、時間消費型、宿泊滞在型観光への移行のための施策を考え出すという、そういう部分がありますけれども、これについては前段に申しましたように、今主に宣言文の作成に時間を費やしていたわけなのですが、途中からこれと並行して検討を進めていきたいと思いたす。現在のところターゲットの絞り込みを行っているところでありまして、紹介できるほどの熟度を持った具体策、それからアイデアといったものは、まだ提出されていないというのが実情でありますけれども、この会議としては、できればその具体策を新年度予算に反映させることができるとは言いきれませけれども、反映させ得ることも視野に入れて、締切りぎりぎりまで検討しようということで会議を開いてあります。ちなみに今月21日に9回目の会議を開くことになってありますけれども、今後とも精力的に進められるものと委員の方々に期待申し上げたいと思いたす。

濱本委員

この会議のある程度の取りまとめは、たぶん第1回定例会の経済常任委員会で報告をお願いできるのかというふうに思いたす。中身については、非常に期待をしたいというふうに思いたす。

小樽港将来ビジョンの変更点について

最後に、小樽港将来ビジョンで報告の中に若干の変更点があるということでありました。その変更点の具体的な内容について、お聞かせ願いたす。

(港湾)事業計画課長

冒頭、報告いたしました小樽港将来ビジョンの市民意見によりませ変更点でございますが、これにつきましては資料1の8ページの、「4)若竹、小樽築港駅周辺地区」の2行目、最後のところなのですけれども、「多くの市民や観光客に利用されています」とありますが、原文では「多くの市民に利用されています」ということで、市民だけの利用ではないということ、市民や観光客に利用されているというふうに変更されてあります。

それから、もう1か所なのですけれども、16ページの「2)魅力ある港湾空間の創出」の当面の対応という部分で、2行目の後段、「市民等が身近に利用し、体験・学ぶことができる」というふうに表示してありますが、原案では、この「体験・学ぶ」というところがなかったということ、市民意見でそういう学習の場も必要であろうというふうな意見があったということ、変更したのはこの2か所ということなので、懇談会案から基本的に変更がないということで報告させていただきました。

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3時01分

再開 午後3時15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

ありません。

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合の質疑に移します。

林下委員

先ほど大竹委員の方から農業委員会の関係で御質問がありまして、実は、私も7月2日の経済常任委員会で同じような質問をして、そのときには農業委員会の関係については全く知りませんでした。そういう関係からいって、ぜひこの就農支援とか、これからいろいろな事業をしていく上では、やはりこの農業委員会というものが、そういう使命も帯びていると思いますので、その点については慎重に取扱いをしていただきたいというふうに思っています。食の安心・安全とか、地産地消とかいろいろな課題にこたえていくためにも、ぜひ小樽市として農業政策にも十分力を入れていただきたいというふうに思っています。

観光入込客数のばん回策について

それでは、本市の観光入込客数が旭川市について抜かれたということで、私どもも大変ショックなのですけれども、旭山動物園の人気というのは、非常に根強くて、今後も強力なライバルになってくるのではないかというふうに感じています。そこで、小樽市として何かばん回策とか、そういったものについて考えがあるかどうかお聞かせ願いたいと思います。

(経済)観光振興室小鷹主幹

このたび本市の観光入込客数が、今年度上期において35万人ほど落ちたということで、委員がおっしゃいましたように旭川市に初めて抜かれたということでもありますので、そういったことで何かばん回策はないのかという御質問であろうと思います。ただ、小樽といたしましては、小樽というまち自体が観光については、どちらかというの後発的な部類に入りますので、短期間で急成長してきたというふうに思います。そういった中で小樽については、短期間にいろいろな施策を講じてきたところでもあります。そういう意味では、かなり先駆的な施策もやってまいりまして、例えば新たな魅力づくりとして、小樽雪あかりの路ですとか天狗山夜景の日、それから小樽ロングクリスマス、そういったイベントの創出、それから地元ならではの情報発信としては、ホームページ「小樽マニア大集合!!」を全国でも早いうちにアップしている。それから観光ガイドマップ、60万部規模の作成をしてきている。そのほかに将来のリピーター対策として、小樽教育旅行誘致促進実行委員会を立ち上げて、観光学習を中心とした研修効果のある学習プランをつくり出すなどしていろいろなキャンペーンを行っている。そのほかにも有名旅行雑誌に小樽の特集記事を書いてもらうなど、そういったことを行ってきております。最近では、ふれあい観光大使制度の発足など、もろもろやってきているわけです。そういった意味では一通り他都市でもやっていること、それから小樽が先にやってきたことを含めてかなりやってきている部分がございます。ただ、そういったことでこれ以上何も無いというわけにもいきませんので、一度やったことをリニューアルしてまた再構築を試みる、そういったことも含めて考えてみたいと思いますし、その辺については先ほども出ておりました観光プロジェクト推進会議、そういったところと連携して施策を何とか考えていきたいというふうに思っております。

林下委員

私も最近運河周辺を見ておりまして、実は観光客の中でも、外国人観光客が物すごく増えているように思われます。それで、その統計の方法なのですが、海外から直行便で道内に入ってきて入国手続をした場合には、どの程度小樽市に入り込んでくるかというのは、エージェンツとの関係などで、かなり詳しくわかるというふうに専門家から聞いたのですが、成田国際空港とか関西国際空港を経由して入ってくる観光客が向こうで入国手続をすると、意外と小樽に立ち寄っているのかどうかということがはっきりしない。そういったことで、今後の調査

には、やはりエージェントといいますが、その旅行代理店とかそういうところで旅行計画がどうなっているのかという調査も必要ではないかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

(経済) 観光振興室小鷹主幹

外国人の観光入込客数でありますけれども、小樽市に関して申しますと、カウントの仕方が宿泊者数しかカウントできない。それによると今年度上半期で外国人宿泊客数は約 1 万 8,000 人、年間その倍近くの人が宿泊しているということになりますけれども、実際に小樽市に宿泊をしないで入り込んできている方というのは、相当数いると思うのです。この数倍に当たる人数があるだろうと思います。こういった方をカウントしていくというのは、非常に難しい面がありますけれども、今、委員がおっしゃいましたようにエージェントとの協力で把握できるという可能性はないわけではないと思います。ただエージェントにちょっと聞いてみますと、例えば小樽市内の旅館に入ったときでも、エージェント自体がどこの人間何人と、大ざっぱな報告しかないので詳細はわかりづらいはずであるということを知っています。そういった面もいろいろと調査の方法によっては、改善の余地があるかと思っておりますので、今後、地元のエージェント等ともいろいろと相談をしてみて、別のカウントの仕方があればその辺を検討してみたいというふうに思います。

林下委員

小樽の観光といえば、運河とすしというのが代表的に言われているのですけれども、どうしてもそういう状況から脱しなければ、頭打ちになるのではないかという心配もしているところなのでして、とりわけすし店の関係では、高いとか握りが小さくなっているとか、味は並だけれどもどうもという評判が実は非常に私は気になっているところなのです。市としては、そういった調査といいますが、何らかのお考えがあるのかどうか、お聞きしたいと思います。

(経済) 観光振興室小鷹主幹

すし店等の評判、そういったものにつきましては、観光御意見箱という制度がございまして、その中でいろいろと名指して御意見をいただく場合も中にはございます。そういったもののほか、例えば実際に行われておりませんが、ホームページの中で、だめなすし店というのではなくて、逆に評判のいいすし店を投票してもらってランキングづけをしようとか、そういう考えもありますけれども、そういったことで安心して入れるすし店等の推薦を自動的にするような格好になるというようなそういうこともございましょうし、その辺は今後とも観光協会と連携しながら、新たにホームページをリニューアルするという観光協会の計画もございまして、その辺を綿密に話し合っていきたいというふうには思っています。

林下委員

私もいろいろと話を聞いていますと、実は最近はずしよりもスイーツということで、菓子に関する人気が高くなってきているというふうに指摘をされています。それで名前を出したらちょっと語弊があるかもしれませんが、堺町通り沿いにあるルタオですが、あそこなどはいつ行っても客が行列をつくって買物をしているという状況で、そこで私もいろいろと運河周辺の皆さんで話をしたら、やはりその外国人観光客に対する案内の窓口が少ない、もう少し何とか外国人と話しのできる人が欲しいという声と、一方ではやはりそういう菓子類でも、実は物産展に行って私も気づいたのですけれども、小樽市には非常にすばらしい歴史ある評価の高い菓子がたくさんあるということが私自身も改めて知らされたのですけれども、それを土産に買って帰ることは可能なのですけれども、やはりそこでちょっと休憩しながら味わってみるような、そういう施設があればもっと小樽市の人気は高まるのではないかと、こういう御意見もございました。そうすることによって少しでも小樽市に滞在してもらえる時間も延びるだろうし、やはり効果も高まってくのではないかとということで、あくまでも私の提案ですけれども、私としてはスイーツプラザとか何かそういうものを一堂に会するような、そしてそこで小樽市民もちょっとお茶を飲みながら菓子をつまむとか、そういうものを、小樽市の有名な菓子店が outlet してくれるかどうかわかりませんが

も、そういう施設があった方がより小樽のイメージも高くなるのではないかと、こういう考え方で、私のこういった提案について検討いただけるかどうか、お答えをお願いします。

(経済) 観光振興室小鷹主幹

今の御質問は、観光入込客数が旭川市に抜かれたというようなそんな状況の中で一つのばん回策として、そういうスイーツを売りとしたものはどうかということかと思えます。今、物産展等というお話がございましたけれども、恐らく先日、観光協会が小樽港マリーナで行っていた「小樽見本市」のこともイメージしているのだろうと思っております。これについては、商品を地元の観光事業者が知らないケースが非常に多いということで、生産者とか製造者といった方と、それから観光事業者との接点をつくることによって、できれば商談を成立させてもらいたいということで開催したものでございます。この中で、今お話に出ましたスイーツも扱われておまして、そういったこともありますし、観光協会としては、先日、大都市圏のエージェントを数十名呼びまして、その中でスイーツを含めた小樽の食をテーマとしたコースを一つつくってございます。題して「うまいもの一口めぐりツアー」というふうに称しましてモニターツアーを行ってございます。大変評判がよかったというふうに聞いておまして、スイーツそのものについては、もともと小樽というまちは、そういった菓子をつくる材料が港を通じて入ってきたという歴史もありますし、それに伴って一緒に職人もついてきたというそういう歴史のあるまちですし、小樽のまちの雰囲気、そういったスイーツにも非常に似合うというふうに言われています。しかしながら、実際にそういった似合うまちということで、今おっしゃいましたルタオとか、そういうところを中心としたところでたくさん売られているわけですが、言われてみますと、確かにそれをその場で食することができるような格好にはあまりない。売ることはしているけれども、そこでパーラーのような格好で客が休みながらそれを実際に食するというふうになっていないというふうに言われると、確かにそのとおりでございます。そういった意味では、このたびその見本市を開催した観光協会の商品開発部会ですが、そこの方でも例えば観光物産プラザの中に喫茶部がありますので、そういったところでそういったものを提供できないかどうかということを考えてございます。もしそういうものが実現すれば、あの観光物産プラザには小樽の観光土産品のかなりのものが集約されておりますので、それとの相乗効果を生みながら、そういったことも可能かという考えでございますので、観光協会の方にもそういった提言があったということをお伝えしておきたいというふうに思っております。

林下委員

ワーキングプアの対策について

それでは、労政関係について質問したいと思いますけれども、実は全国で年収が200万円以下で働いている労働者の割合が30パーセントある。あるいは平均年収もここ5年間で26万円も減っているという報道がされております。それで、小樽市での平均年収、あるいは全国と比較した場合の小樽市の位置づけというのは、どういう状況になっているか、お知らせをお願いしたいと思います。

(経済) 商業労政課長

小樽市内の平均年収の関係でございますが、私どもの方では年に1回労働実態調査という形で調査を行っておりまして、その中では調査項目としまして賃金という項目がございますが、基本給、それから初任給、この2点についての調査を行っておりまして、年収についての調査項目は残念ながらないという状況でございます。そういう意味では市内の平均年収の実態については、手持ち資料としてはないという状況ということで御理解いただきたいと思っております。

林下委員

それでは今、最低賃金制度とか、あるいは労働基準監督署の調査あるいは監査の実態について、商業労政課としては把握をされていますでしょうか。

(経済) 商業労政課長

統計ベースでの実態調査につきましては、私どもの方としては労働実態調査の中でも行っていないというのが実態でございます。

林下委員

商業労政課の方で発表した統計をいろいろ見ていると、最低賃金制度についてはかなり高い水準を維持しているように数字上私自身は感じているのですが、実は来春の高校卒業予定者の就職内定状況がもう既に発表されておりまして、それによりまして、道内は39.7パーセントで、沖縄県に次いで低いというふうに報道されています。小樽市での就職の内定状況は、調査されていますでしょうか。

(経済) 商業労政課長

来春の高校卒業予定者の就職内定率につきましては、平成19年10月末現在で、ハローワークおたるの方で実態調査をしております。その数値からいきますと、内定率につきましては43.0パーセントとなっております。

林下委員

全国から比較してもそうそん色はないというふうに思いまして、ちょっと安心しましたけれども、実は私がなぜこういう質問をしているかと言えば、ワーキングプアということが実は新聞やテレビで最近特に言われておりまして、アメリカやイギリスなどで、特にアメリカは20兆円もの予算をかけてワーキングプア対策をやっているというような報道もされています。そういう関係で言いますと、日本は国としての対策も遅れていますし、働いているのに生活保護基準以下の収入しか得られないという労働者が増え続けているというふうに言われているものですか、やはり商業労政課としても非常に難しい課題だとは思うのですが、こういう点をどう判断されているか、お伺いしたいと思います。

(経済) 商業労政課長

確かに委員が言われますようにワーキングプアの問題というのは、非常に大きな社会問題であるというふうには押さえております。そういう意味で、私どもとしましては、国の方で行われている施策を見守っている部分もございしますが、基本的にはそういう労働条件が改善されていくこと、あるいは市内での非正規労働から正規労働への移行がうまく進むようなそういう形ができていけばいいだろう。その一つとしては、市内での雇用が増えていくこと、それに関連しまして、雇用を増やすに当たっての施策、地場の企業の体力をつけていくという部分では、販路拡大などの事業についての支援をしていきたい、そういう体力づくりの部分から取り組んでいければというようなことでは考えてございます。

林下委員

役所的には、福祉行政の分野だというふうに私も理解はするのですが、やはりどうしてもこのワーキングプア問題というのは、働くことの意義や価値を失ってしまったり、あるいはその社会とのかかわりを絶ってしまう。そのことによっていろいろな影響が及ぶのではないかとということでありまして、ぜひ雇用対策ということで、市としてもできればぜひ支援に取り組んでいただきたいというふうに思います。

北海道洞爺湖サミットの開催について

それで次に、今いろいろと話題になっておりますけれども、北海道洞爺湖サミットの開催に関連して、例えば国や道からいろいろな協力要請とか、あるいは小樽市に対して何らかの負担とか、あるいは何かそういうものがあればお知らせをお願いしたいと思います。

(経済) 観光振興室小鷹主幹

北海道洞爺湖サミットそのものに関する市の窓口は、総務部新幹線・高速道路推進室でございますけれども、観光に関連をすることとしての国、道からの依頼に関して申しますと、唯一直接あったのは北海道警察の方から小樽市というところは外国人が非常に多いところで、しかも東アジア圏の人たちがたくさん入り込んでいる。そういう

意味ではサミットの期間中にいわゆる外国人危険人物というような人たちが紛れ込みやすい場所である。そういうことでいけば要するに小樽市でテロが起きないとも限らないということ。洞爺湖そのものが非常に厳重な警備をなされるのですけれども、小樽市のように人がたくさん集まって潜り込みやすいところ、サミット本会場から外れているところは、意外とねらわれやすいところであるということで、宿泊関係業者を含めて何か対策を打たなければならぬので、その際はぜひ協力を願いたいと、そういったことがございました。

そのほか期間中の観光客の誘致ですとか、受入れ、そういった環境でどうかということに関して申しますと、実はサミット開催によってシャットアウトされる期間が7月6日から7月10日までの5日間ということでございます。その間の洞爺湖からあふれる観光客をどうしたのかというと、既にもう予約のあったものは、別のところに移し替えられていて、ほとんど混乱はなく終えている。数的にもそんなにたくさんではなかったというふうに、現地の観光協会の方からは聞いてございます。そういった意味では、これからその部分は小樽市に流れてくるということとはほとんどないだろうというふうに思っています。

それから、その前後については、シャットアウトされないのですけれども、いわゆるその首脳に当たる人たちそのもの、それからその取り巻きの方たち、それからプレスを含めてそういう人たちですが、G8の国は欧米諸国の方ですので、小樽のまち並みが欧米に似たまち並みというふうに言われている関係で、逆に本家の人たちにとってはそんなものには興味がないと思われるというふうに、実はちょっと聞いております。そういう意味ではあまり期待できないのかもしれませんが、そうは言いながらも、プレス関係に関しましては、この際北海道全体を取材していこうという動きがたぶんあるでしょうから、実際にプレス関係のプレ・プレスツアーというものが、ここ何回か既に道の主導で行われております。その中に、幾つかコースがある中で、小樽市が組み込まれたコースがあるものですから、そういったものの受入れを要請されたことがございます。それについては、市観光振興室が対応して行っていますし、今後も期間の前までにある程度そういったものもまたあると聞いておりますので、その際はぜひまた対応したいと思っております。そういったようなことで考えてございます。

林下委員

実は、後志管内の各町村からも国や道に対して国道の改良工事でありますとか、いろいろな要望なり意見が上がっていて、かなり活発に動いているようなのですけれども、小樽市にとってどの程度の影響があるのかわかりませんが、ただ例えばG8、あるいはサミットの首脳が宿泊には全く関係ないけれども、例えば警備陣が小樽市内に宿泊をするというようなことが起きてくるという可能性もあるというふうに、今の話で理解をしたのです。そうだとすれば、今日たまたま国道393号、通称赤井川国道と言われているようなのですけれども、新聞の小樽・後志版に開通の見込みがないという記事が載ってまして、今のところまだ地滑り対策などで難しいというようなことなのですが、その後志管内の町村から何とか早くこの道路を開通させてサミットに間に合わせてほしい。つまり、結局、札幌市内を経由しないで後志に入ってくる、相当時間的にも小樽市に入ってくるのだったら国道5号経由に比べて12分の短縮になると書いていますけれども、そういう状況があるとすれば、小樽市としても積極的にこの開通に向けた要望なり意見というものを出していくべきではないかというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

経済部長

この国道393号の開通につきましては、もう既に10年以上になると思いますが、これまでも市としても企画政策室の広域行政担当の方から後志総合開発期成会の方を通して、この間、北海道開発局、国の方に何度も要請をしているというふうに思っています。ただ、私も聞いておりますのは、どうしてもその区間の中に、やはり地形的に非常に問題があるところが多くて、なかなか工事が進まないというふうに一応聞いておりますが、今の林下委員のお話も参考にしながら、やはり地域が一体になって、早期開通については、やはり積極的に取り組んでいかなければならないだろうと思っておりますので、このことについては、企画政策室の方にも伝えたいというふうに思っ

おります。

委員長

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時45分

再開 午後 3 時48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、一括採決いたします。

陳情第256号は採択と、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。