

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 2 0 年 6 月 2 4 日 (火)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 0 6 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	産業港湾部長、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、人事異動後初の委員会でありますので、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、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、濱本委員、林下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。

「平成19年度企業立地状況について」

(産業港湾) 加賀主幹

平成19年度企業立地状況につきまして報告申し上げます。

まず、お手元の資料 1 を説明申し上げます。

最初に、新規立地企業でございますが、銭函 3 丁目地域におきましては、肉製品製造の株式会社ミート工房小樽石井など 6 社が、また石狩湾新港小樽市域においては、スープ製造業の株式会社タンゼンテクニカルプロダクトなど 8 社が立地し、合わせて14社が新たに立地いたしました。なお、14社のうち11社は撤退企業等から土地、又は建物を取得したものでありますが、それらの企業名につきましては備考欄のとおりとなります。

次に、19年度に操業を開始した企業でございますが、銭函 3 丁目地域においては、先ほど申し上げました株式会社ミート工房小樽石井など 4 社が、石狩湾新港小樽市域においては、廃プラスチック製品製造の株式会社日本環境循環機構、冷蔵倉庫の日本アクセス北海道株式会社など 5 社の操業があり、合わせて 9 社が操業を開始いたしました。

この結果、本年 3 月末現在、銭函工業団地では対前年度 2 社増で合計119社の立地となり、分譲面積は64.9ヘクタール、分譲率は85.7パーセントとなります。立地企業119社のうち、対前年度 1 社増となり、100社が操業を行っております。一方、石狩湾新港小樽市域につきましては、対前年度 3 社増で74社が立地しており、分譲面積は110.8ヘクタール、分譲率は46.9パーセントとなっており、立地企業74社のうち、対前年度 4 社増となり、44社が操業を開始しております。

なお、石狩湾新港地域全体の立地状況につきましては、立地企業数が725社、分譲面積は772.5ヘクタールで、分譲率は64.0パーセントとなっております。立地企業725社のうち596社が操業を行っております。

さらに、資料では載せてございませんが、銭函工業団地の株式会社北海道村が菓子製造工場を、奥沢の田中工業株式会社が鋳物製品の製造工場をそれぞれ新築するなど、既存の企業による新築もありました。

ただいま申し上げました企業を含めまして、小樽市企業立地促進条例による固定資産税、都市計画税の免除対象となりました企業につきましては、昨年度末で 8 社ございまして、本年度は現時点で 4 社程度が適用されることになってございます。

委員長

「企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律に基づく基本計画」

「北海道道央中核地域産業の形成又は産業集積の活性化に関する計画」

「札幌臨海小樽・石狩地域の基本計画」

(産業港湾) 加賀主幹

それでは、お手元の資料 2 の 1 をごらんいただきたいと思います。

企業立地の促進等による地域における産業集積の形成及び活性化に関する法律に基づく基本計画につきまして説

明申し上げます。

この法律は、いわゆる企業立地促進法と言われ、企業立地を促進することについて、地方公共団体の主体的で計画的な取組を支援するための措置を講じることにより、地域経済の自律的発展の基盤の強化を図ることを目的に、昨年 6 月に施行されたものであります。この法律に基づき、小樽市がかかわる 2 件の産業活性化基本計画が国の同意を受けたことにより、今後、人材育成や企業誘致活動などの事業の広域的な展開が可能となります。

この法律の概要につきまして、資料 2 の 1 により説明させていただきます。まず、資料の左側をごらんいただきたいと思います。

まず、法のスキームについて説明をいたします。

この法に基づく国の基本方針を受けまして、都道府県及び市町村は事業環境の整備を行う者と協働して、地域産業活性化協議会を組織し、産業集積の活性化に関する具体的な目標、集積区域、集積業種、事業環境整備などの内容を定めた基本計画を策定し、国と協議を行います。基本計画が国の同意を得られた後に、新たに進出する事業者や事業の高度化を行おうとする事業者は、その計画を都道府県に申請しまして、これが承認された場合には、特例措置や支援措置を受けることが可能となります。また、立地した自治体も所要の支援措置を受けることができます。

主な支援措置などについて説明いたします。資料の右側をごらんいただきたいと思います。

先ほど申し上げました都道府県から企業立地計画の承認を受けた事業者は、 にありますように、法人税の設備投資減税や の中小企業金融公庫などからの超低利融資が適用されます。地方自治体への支援措置といたしましては、 にありますとおり、計画を定める集積業種の企業が立地し、固定資産税等の課税を免除した場合、その免除した税額の 75 パーセントを普通地方交付税で 3 年間補てんされることとなります。さらに、地域産業活性化協議会に対する支援措置といたしましては、 にありますように、産業立地等支援事業や人材養成等支援事業に対する事業費の 3 分の 2 を補助金として受けることが可能となるなどの支援措置が適用されます。

これまで、全国各地域で産業集積等に関する計画が策定されまして、国の同意を受けた後に計画の実現に向けた取組を行っております。

北海道内では、8 地域で基本計画が策定されまして、国の同意が得られておりますが、当市にかかわる二つの計画につきまして、これまでの経過も含めて報告いたします。

まず、資料 2 の 2 をごらんいただきたいと思います。

北海道道央中核地域基本計画の内容について説明いたします。

この計画は、北海道と本市を含めた道央圏の 11 市 4 町及び北海道経済連合会のほか 8 団体の合計 25 者で道央中核地域産業活性化協議会を平成 19 年 12 月 27 日に設立し、基本計画の策定を進めておりまして、本年 3 月 12 日に計画案を国に提出いたしまして、同月 25 日に国の同意が得られたものであります。

計画の概要であります。計画の柱となる 30 の集積業種につきましては、自動車関連産業、機械金属関連産業、医薬品・バイオ関連産業、情報関連産業の 4 業種に定めまして、道央圏地域が有する高度技術、豊富な人材、空港や港湾等の産業インフラなどを最大限に活用して企業の集積を図り、成果目標達成に向けて企業誘致活動などの取組を進めてまいります。

次に、資料 2 の 3 をごらんいただきたいと思います。

札幌臨海小樽・石狩地域の基本計画につきまして説明申し上げます。

この計画は、北海道、小樽市、石狩市、石狩湾新港管理組合、石狩開発株式会社の 5 者で活性化協議会を本年 2 月 20 日に設立し、基本計画の策定を進めてまいりました。6 月 2 日に計画案を国に提出いたしまして、同月 16 日に国の同意が得られてございます。

計画の概要であります。計画の柱となる産業集積の業種につきましては、付加価値の高い地域ブランドの確立を目指す食料品関連産業、札幌圏の食料品製造、保管、物流の基地となる物流関連産業、液化天然ガス受入基地を

獲得するエネルギー関連産業、循環型産業の拠点の形成を図るリサイクル関連産業の 4 業種を定めました。これによりまして、地域の活性化を生かした産業の集積に努めまして、成果目標達成に向けて企業誘致活動などの取組を進めてまいります。

この 2 本の計画が国の同意を得られたことによりまして、今後、企業立地セミナーなどの誘致活動を広域的に展開することが可能となりますが、特に本市が主体的に取り組んでいる小樽・石狩の基本計画においては、北海道や石狩市、石狩湾新港管理組合、石狩開発株式会社との連携を深め、さらに大きな企業の立地、操業が図られますよう、事業を展開してまいりたいと考えております。

委員長

「観光都市宣言（案）のパブリックコメント募集について」

（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

観光都市宣言（案）のパブリックコメント募集について報告いたします。

資料 3 をごらんください。

1 枚目でございますが、7 月 1 日よりパブリックコメントの募集をいたします「小樽観光都市宣言」の文案となっております。文案を読み上げます。

小樽観光都市宣言（案）～“今こそ”の心意気～

我がまち「小樽」は、海と山に囲まれた美しい自然、四季が織りなす多彩な風景、そして明治・大正・昭和の面影をしのばせ、かつての栄華を今に伝える運河や歴史的建造物をはじめ、産業・芸術・文化、市民の暮らしに至るまで、多様な観光資源に恵まれた魅力ある都市です。

「小樽」は、まちの将来をめぐる運河論争を契機に観光都市として発展し、今や、観光は、まちの基幹産業にまで成長しました。

しかしながら、「小樽観光」がさらなる発展を遂げるためには、観光に対する市民意識の向上をはじめ、新たな観光資源の発掘や滞在時間の延長など、いくつかの課題を克服する必要があります。

こうした中、これからの「小樽観光」に求められること…。

それは、市民一人一人が観光まちづくりの主役となり、人情味あふれる「小樽気質」でお客様をお迎えし、ふれあいを通じ感動と安らぎを感じていただくとともに、ゆっくりと時間をかけて「小樽」を楽しんでいただくことです。

それが、我がまち「小樽」にとって何物にもかえがたい喜びなのです。

今こそ…「小樽」は、多くの人に愛されるまち、より質の高い時間消費型観光のまちを目指し、ここに「観光都市・小樽」を宣言します。

以上が、今回のパブリックコメントを求める宣言文の文案でございます。

観光都市宣言につきましては、平成 18 年度に策定いたしました小樽観光基本計画に基づき実施するもので、この計画の実施に向け、昨年 8 月に設置いたしました小樽観光プロジェクト推進会議において、文案の検討がなされてきたところであります。本年 4 月に文案についての答申があり、この原案を基に、市といたしましても文案の検討を行い、今回配布いたしました案でパブリックコメントを求めるものであります。

資料 2 枚目をごらんください。

観光都市宣言をする背景についてであります。本市は、昭和 61 年の小樽運河の整備完了を契機に観光客の入り込み数が大幅に増加し、全国でも有数の観光都市に発展してまいりました。しかし、近年、観光入り込み数の減少や滞在時間の短縮といった傾向が見られ、また依然として根強い人気の旭山動物園の影響を受けるなど、小樽観光は、今、大変重要な局面を迎えていると言っても過言ではないと考えております。そういった中で、市民、観光業者、観光関連団体、経済界、そして私ども行政が相互に協力、連携を図りながら、まちを挙げて協働で観光振興策

に取り組むことの意味表示として観光都市宣言を行い、「観光都市・小樽」を市内外に広くアピールするものであります。

まず、表題についてであります。「小樽観光都市宣言」、サブタイトルとして「“今こそ”の心意気」としてあります。サブタイトルの「“今こそ”の心意気」は、常に今こそ積極的に取り組むべき時期であるという前向きな姿勢を表したもので、そのような精神を忘れないようにという思いから、サブタイトルとして付記しているものであります。

宣言文につきましては、上から順に、「まちの魅力」「経過と課題」「目指すべき姿」「決意」、この四つの段落により構成されております。まちの魅力については、多彩な観光資源に恵まれていることを、経過と課題については、運河論争を経て観光都市として発展した経過とさらなる発展を遂げるための課題を、そして目指すべき姿としては、人情味あふれる「小樽気質」でお客をお迎えし、ゆっくりと時間をかけて小樽を楽しんでいただくことを、最後に決意として、より質の高い時間消費型のまちを目指すこととし、観光都市宣言を行うとの構成になっております。

なお、これからの予定といたしましては、7月1日からの1か月間、市民の皆様からパブリックコメントを求めることとし、8月に入った段階でパブリックコメントの意見公表を行い、その後、市としての成案を確定し、第3回定例会後に観光都市宣言を行う予定であります。

委員長

「（仮称）朝里川リゾートホテル建設事業に関する経過について」

（産業港湾）観光振興室藤井主幹

朝里川温泉センター跡地におけるリゾートホテル建設計画のその後の経過について報告いたします。

本年第1回定例会の経済常任委員会では、ホテル本体及び新配湯ポンプ室の確認申請につきましては、いずれも株式会社上毛が行い、申請時期につきましては、ホテル本体が3月中旬以降、新配湯ポンプ室は3月下旬になるとの報告をいたしました。

現在、新配湯ポンプ室につきましては、当初の予定どおり、本年3月24日に市建設部建築指導課に確認申請を行い、同月27日に確認済証の交付を受けたところであります。

一方、ホテル本体につきましては、本年3月17日に建築確認の申請がなされ、建築指導課においてその審査を終え、先ごろ、耐震等の構造計算の適合性について判定する北海道の第三者機関において、構造計算の適合についての審査を受ける運びとなっております。この審査は、順調に推移しても二、三か月を要するとのことですので、確認申請がおりるのは、早くても8月下旬か9月上旬ころになる見通しと聞いております。

また、ホテル建設用地である朝里川温泉センター跡地につきましては、朝里川温泉地域でホテル業を営む会社の所有であり、当初は株式会社上毛が取得すると聞いておりましたが、本年4月24日に同社の100パーセントの子会社として設立しました朝里川温泉開発株式会社が、同月30日に土地を取得したとのことでありました。

一方、ホテルの建設につきましては、この朝里川温泉開発株式会社によりますと、最近の急激な原油高騰などにより建設資材等の価格が大幅に上がり、ホテルの建設費が当初の見込みより約3割アップとなることから、現在、見直し作業を行っているとのことでありました。したがって、市の配湯ポンプ室の移設につきましても、ホテル本体と一体で施工することにより、全体工事費のさらなる削減を図りたいとのことでありました。同社としては、現行の内容の確認申請は継続するものの、見直し内容が決定した段階で変更申請、又は改めて建築確認申請をするとのことでありました。

以上のことから、平成21年のゴールデンウィーク前に予定しておりましたホテルのオープンは、大幅に遅れるとの見通しであると聞いております。なお、本年5月22日に、朝里川温泉センター跡地と湯鹿里荘跡地との一体的な開発構想を検討している小樽観光協会商品開発委員会朝里川温泉地域クラスタープロジェクトに同社の社長が出席

され、今後、議論に加わっていただけることになりました。ホテル建設が当初よりも遅れるものの、ホテル建設にあわせた湯鹿里荘跡地の一体開発につきましては、今後ともホテル開発者を交えた中で、地域での議論を一層深めながら検討してまいりたいと考えております。

委員長

この際、委員会の活性化を図る趣旨から、今回は委員長指名により、産業港湾部小山主幹、産業港湾部港湾室大野主幹から所管する業務の報告を受けます。

(産業港湾) 小山主幹

商業振興担当主幹の業務につきまして、説明させていただきます。

まず、ポストについてでございますが、平成 8 年度に、当時分庁舎にありました中小企業センターにおいて、郊外型店舗の出店など、商業環境の変化が見られるようになったことから、既存の商店街や市場の振興を図ることを任務とする主幹職ができました。その後、平成 14 年度に中小企業センターが本庁に移ると同時に、商工課とあわせて機構改正があり、二つの組織の業務を商業労政課、産業振興課に再配分したものであり、現在の席は商業労政課にあります。

これまでの主な振興策について説明させていただきます。

平成 11 年にマイカル小樽が開業しましたが、それに対する主な商業振興策として、アーケードや街路灯などの公的な利便施設を設置した場合の助成制度であります「商店街近代化施設設置事業助成」、専門のコンサルタントを派遣し、調査・分析を行い、店舗の改善提案や商店街の将来計画を策定する際の補助であります「商店街活性化アドバイザー派遣事業」、全体で営業時間を延長しイベントを開催するなど、夜もにぎわう商店街づくりを行う場合の助成であります「商店街の夜のにぎわい支援事業」、空き店舗を借り上げ、商店街に必要な業種を導入したり、休憩所等の顧客利便施設を設置する場合の助成であります「商店街空き店舗対策支援事業」、イベントや宣伝事業等を行う場合の助成であります「商店街活性化事業助成」、また平成 10 年に、いわゆるオタルンカードとして発行されておりますポイントカードの立ち上げの際も助成させていただきました。その後、既に役割を終えたものや、統合できるものは統合するという見直しを行い、今年度は 2 年度目になりますが、商店街が独自に企画した事業や既存の事業を発展させて実施する場合の助成制度であります「にぎわう商店街づくり支援事業」、従来の空き店舗対策事業の「アドバイザー派遣事業」と「商店街活性化事業」をあわせて、「商店街活性化支援事業」として活性化の手伝いをさせていただいております。

また、空き店舗調査や、年 2 回実施しております通行量調査も担当しております。そのほか、随時商店街がイベントを行う際に、求めに応じて会議に参加させていただき、商店街の皆さんと知恵を出し合っております。

最後に、現在の懸案事項でございますが、やはり商店街に活気が戻るのが第一であります。それには、景気が回復することが大事なことだと思います。個別には、大きな課題が二つあると考えておりまして、丸井今井小樽店のありました区域の再生とウイングベイ小樽の問題であります。市といたしましては、それぞれ現在関係者と協議を行っておりますが、特に丸井今井小樽店のありました地区につきましては、商業施設に入っていただくことを前提に、現在、小樽開発株式会社や関係者と協議を続けているとともに、申請中であります「中心市街地活性化基本計画」が認定された場合には、大規模小売店舗の迅速な立地を促進することにより中心市街地の活性化を図ることが特に必要な地域として、大規模小売店舗による開店までの手続が通常 8 か月かかりますが、この手続が適用されなくなる大規模小売店舗立地法の特例区域の指定について、速やかに北海道に申請したいと考えており、出店者が決まった際には、スムーズに開業をしていただくような環境整備に努めてまいりたいと考えております。

(産業港湾) 港湾室主幹

港湾室主幹の業務につきまして報告申し上げます。

この主幹職につきましては、このたびの機構改革により新たに設置されたポストでございます。

業務の内容でございますが、大きく分けると、小樽港の利用促進と港湾統計調査の担当になります。

まず、小樽港の利用促進の業務でございますが、官民で組織いたします「小樽港貿易振興協議会」を事業主体といたしまして、航路や貨物の誘致促進事業を行ってございます。この誘致促進事業の内容でございますが、東京、札幌での荷主懇談会や企業訪問を実施いたします。また、関西地区や旭川地区への企業訪問を行い、新たな貨物や航路の誘致を行うこととしております。特に中国との定期コンテナ航路の利用促進のための企業訪問にも鋭意努めてまいります。本年度は特にクルーズ客船の誘致のため、寄港時の歓迎行事や受入れ態勢の強化に努めたいと考えております。このクルーズ客船でございますが、本年は、5月20日の「ふじ丸」をはじめ10隻の寄港が予定されておまして、これまで5月20日に「ふじ丸」、6月9日から10日にかけて「クリッパーオデッセイ」という船の2隻が入港してございます。この際、本年度から、小樽クルーズ客船歓迎クラブという市民団体を組織いたしまして、現在までに186名の方の登録がございまして、また、一方で、港町ふ頭と勝納ふ頭の売却用地の売却PRや利用促進などを担当してございます。

次に、港湾統計調査でございますが、この港湾統計調査につきましては、港湾行政を進める上で最も基礎的なデータを集計する調査でございます。国の指定統計とされている統計業務でございまして、この業務を基に、私が担当しております小樽港の利用促進、さらには港湾計画、管理業務等々に役立てていく所存でございます。

委員長

これより、一括質疑に入ります。

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

企業立地促進法に係る計画について

先ほど報告いただきましたことに関して、若干伺いたいと思います。

まず、いわゆる企業立地促進法の概要なのですが、地方自治体に地方税減額などへの地方交付税による補てんということですが、これはいつからの分が該当になるのですか。

(産業港湾)加賀主幹

今回、国の同意を受けたのは、道央中核地域の計画につきましては、3月25日です。それと札幌臨海小樽・石狩地域の計画につきましては、6月16日に同意を受けています。北海道に事業計画を提出して承認を受けた企業が立地した場合で、それに対する課税免除等を行った場合、75パーセントの普通地方交付税の補てん措置が受けられるというような形になります。

新谷委員

そうしたら、今年度で該当するところはあるのですか。

(産業港湾)加賀主幹

今年度に立地する企業というのは幾つか出てきておりますが、計画同意後の新たに計画を提出する予定のある企業につきましては、現状ではまだ確認できておりません。

新谷委員

これは操業に至らなくても、要するに立地ということによろしいですか。

(産業港湾)加賀主幹

それにつきましては、法の中で規定がございまして、それと、総務省令の中でも規定されているのですが、土地取得後、一定期間のうちに操業するということが条件になっています。今、具体的な資料を持ち合わせておりませんので、年数につきましては、後ほど確認してお知らせしたいと思います。

新谷委員

今、小樽市で行っている課税免除は操業した場合に対してですね。そうすると、この小樽市で行っていることに対しての地方交付税の補てんというのはあるのですか。

(産業港湾)加賀主幹

これは、先ほども申し上げましたが、まず企業がこの企業立地促進法に基づく企業立地計画を北海道のほうに申請するというのが一つ条件となります。北海道はそれを承認いたしまして、その承認を受けた後、立地した企業につきまして課税免除等の措置をした場合に、補てん措置が行われるといった状況になっております。

産業港湾部長

今の御質問は、現行の小樽市単独の優遇措置に対して交付税措置があるかということだと思いますが、それはございません。あくまでも市単独での免除ということですから、実際はその税額としてはカウントされるわけで、交付税の算定のときには基準財政収入額でもって見られてしまうのですけれども、実際には市に入ってこないということになるわけです。ですから、企業誘致で、各自治体が今そういった小樽市のような免除措置をしているところが幾つかあるということですから、今回の法律の中で、国といたしましても、それはやはりその産業集積をより一層高めるためには、税を免除している分を補てんすべきという考えに立っていただいたのではないかというふうに思います。

中核地域の基本計画と小樽・石狩地域基本計画の整合性について

新谷委員

それでは次に、道央中核地域の基本計画と、小樽・石狩地域の基本計画があるのですが、この二つの関連というか、整合性について、それから小樽市はどの業種で集積を図っていくかという計画はあるのでしょうか。

(産業港湾)加賀主幹

道央中核地域と小樽・石狩地域の計画の関連でございますが、これにつきましては、それぞれ活性化協議会を結成しておりまして、その中でこの計画に基づきまして、それぞれ独自の事業を進めていくような形になります。

小樽市につきましては、道央中核、小樽・石狩、両方に参画しているという形になるものですから、そのそれぞれの活性化協議会で進める事業につきまして、小樽市が参加することができるということでございます。

ただ、小樽・石狩地域のほうにつきましては、主体的に小樽市が取り組んでいく協議会でございますので、こちらにつきましては、独自事業を展開しながら事業の取組を進めていくという形になります。

それで、産業の集積の部分についてでございますが、まず道央中核地域につきましては、自動車関連産業、機械金属関連産業、医薬品・バイオ関連産業、この三つの産業につきまして、既に小樽市にも立地している事業者があるということもございまして、これにつきましては十分関係のある産業というふうに考えております。

次に、小樽・石狩地域の計画になりますが、これは先ほど申し上げましたが、食料品関連産業、物流関連産業、エネルギー関連産業、リサイクル関連産業、この四つの産業がかかわる部分になりますけれども、特に小樽市におきましては、食料品関連産業、物流関連産業が石狩湾新港地域に多数企業が立地しているということもございまして、この部分については、小樽市としては大いに事業所の集積に努めていく産業というふうに考えております。

新谷委員

銭函工業団地、石狩湾新港小樽市域での企業の動向について

次に、企業立地状況について説明していただきました。

それで、銭函工業団地、それから石狩湾新港小樽市域の中で、やむなく撤退したとか、あるいは破産したという企業もありますので、その件数についてお知らせください。

(産業港湾)加賀主幹

銭函工業団地の新規立地につきましては、6社ございます。そのうち4社が撤退となっております、撤退企業

のうち 1 社が破産しております。

石狩湾新港地域でございますが、これにつきましては新規立地が 8 社ございました。撤退につきましては、5 社が撤退いたしまして、そのうちグループ再生 1 社、破産 1 社となっています。

新谷委員

まず、銭函工業団地なのですけれども、新規が 6 社で撤退が 4 社というのは、撤退の比率が大きいと思うのです。それで、それぞれの理由はどのようなことでしょうか。

(産業港湾)加賀主幹

先ほど申し上げました 4 社のうち 1 社が、銭函工業地区においては破産で事業を取りやめるという状況なのですけれども、その部分につきましても、新たな立地事業者がその土地を購入されております。それとあわせて、土地だけを持って銭函工業地域に立地している企業につきましても、例えば事業の変更といったことから財産の処分を行うとか、企業同士の取引の中で土地を売却するというようなケースもございまして、4 社が撤退しているという形にはなっておりますが、新たな立地もあわせて進んでいるというような状況になっております。

新谷委員

新規操業については、若干増えていますけれども、操業して撤退というのはどうですか。

(産業港湾)加賀主幹

新規操業につきましても、同じような状況でございますが、ただ具体的に企業の動向を確認してございません。後ほどお知らせしたいと思います。

新谷委員

今の経済事情の中で、なかなかやはり厳しさはあるのではないかなというようなことは察します。

次に、石狩湾新港全体に比べて小樽市域での操業率、それから分譲率も低いですが、この理由というのはどんなことがありますか。

(産業港湾)加賀主幹

石狩湾新港地域の分譲率が低い、操業率が低いということでございますが、まず、石狩湾新港地域につきましては、資料にもありますとおり、236.4ヘクタールが小樽市域となっています。そのうち92.4ヘクタールが未造成となっております。現在、企業が張りつくといいますが、買い手がつくような環境ではございません。この92.4ヘクタールを小樽市域の面積から除きますと144ヘクタールになります。そうしますと、分譲率でいきますと76.9パーセントというような状況でございます。

それとあわせて、企業の立地が少ないという部分でございますが、これはまずこの地域を造成したときとあわせて、分譲を開始した部分につきましては、石狩市域から先に分譲して企業が立地してきているというような状況にございまして、それとあわせて、現在、企業が新たに立地する際、初期投資を極力抑えたいといったことが今考えられております。例えば工場の建物がある物件、そういったところを探して、それを購入して立地するということもありまして、既にある物件を物色し、そこに立地するというような状況も最近は出てきております。そういったことから、立地件数が増加しないという部分と、あわせて操業につきましても、時期を一定程度見計らって検討しているといったことも考えられますので、このような数字となっているような状況だと思えます。

新谷委員

まだ未造成の土地が90ヘクタール以上あるということ、それから石狩市域から分譲を始めたということですね。この石狩湾新港全体のその開発の経緯からして、何かとても不公平というか、納得できない部分もあります。

それで、市は、平成12年度から14年度まで石狩湾新港の小樽市域で、企業立地に際して助成してきましたね。1平方メートルにつき1,200円を助成してきましたが、この負担額、それからこの12年度から14年度までに何件の企業立地がありましたか。

(産業港湾)加賀主幹

石狩湾新港地域における企業が立地する際に促進事業として取り組んできた事業でございますが、この正式名称につきましては、小樽市石狩湾新港地域企業立地促進事業というふうになってございまして、平成12年4月1日から平成15年3月31日までの期間に、用地を取得した企業に対しまして、助成金といたしまして1平方メートル当たり7,200円を面積に乗じた額を助成するという形でございました。この助成事業につきましては、北海道の間接補助という部分を持っておりまして、この7,200円のうち6,000円が道の負担ということで、小樽市が立地した企業に対して助成した後、北海道からその1平方メートル当たり6,000円に相当する金額が小樽市に交付されるような形になります。

それで、立地した企業の状況でございますが、平成13年度1社、平成14年度に2社ございます。補助した金額の合計につきましては、9,915万円でございます。そのうち市が補助金として負担した額につきましては、1,652万6,000円となっています。

新谷委員

3年間でわずか3社しか立地できなかったということですが、このうち撤退、あるいは破たんして撤退したという企業はありますか。

(産業港湾)加賀主幹

そのうち1社が破たんして撤退してございます。

新谷委員

立地企業に対する課税免除について

この委員会でもたびたび質問させていただいておりますけれども、石狩湾新港の開発自体、私たちは反対してきたことでもありますが、この企業立地それから操業もこの地域ではなかなか進んでいないという、そういう中で市税収入もいいときもあるのですけれども、石狩湾新港管理組合への負担金よりも少ない、そして簡易水道事業の繰出金も合わせますと、やはり小樽市の負担というのがすごく大きくなっているわけです。これは財政部からもらいましたが、平成19年度の決算はまだ見込みですけれども、負担金それから簡易水道事業の繰出金を合わせて、市税収入の2倍以上の負担となっているということで、総計の見込みとしては32億3,000万円の持ち出しになっているということで、まだまだこれは小樽市にとって重い負担になっているのではないかとも思うのです。それで、そうはいっても、やはり企業誘致などをして頑張っているところだと思うのですけれども、操業した場合に、課税免除を行っています。先ほども話がありましたが、この制度の金額あるいはその免除期間は、ほかの市に比べてどうなのでしょうか。小樽市が優位なのでしょうか。

(産業港湾)加賀主幹

課税免除にかかわる制度につきまして、他都市と比較してどういった状況であるかという御質問でございますが、道内の自治体を確認したところ、大体こういった固定資産税相当額に対する課税免除、又はそれ相当額に対する助成金を交付するといった制度になってございます。その期間が、大体2年間から3年間の制度をやっているということになっておりまして、小樽市におきましては、2年間という課税免除期間を設けてございます。それとあわせまして、助成金で出す場合ですが、限度額を定めて出している場合がございます。小樽市の場合は、この限度額の規定がございませんので、そういったことも比較していきますと、道内他都市の自治体が行っている制度と比較して、さほど開きはないと、若しくはそんな色のない制度であると考えております。

新谷委員

今後の進出企業について

まあ、そんな色のない制度だということですが、今後、小樽市外の道内企業、あるいは本州企業の進出の予定はありますか。

(産業港湾)加賀主幹

既に立地している企業が新たな設備投資を行いまして、工場を建設するというので、今、建築確認申請手続きに入っている企業が1社ございます。

産業港湾部長

現実的に、今、石狩湾新港のところで、先般1ヘクタールの土地を購入していただきまして、これが4月に契約ができて、今話したように新しい工場を増設するというので入っております。今、やはりその企業誘致が千三つとありますが、1,000件の話の中で三つ成功すればいいというような話があるんですけども、非常に全国の自治体が一斉に我がまち、我がふるさとへ企業をとということをやっているわけなので、なかなか容易に立地をするということではできないというのが現実的な問題です。今、申し上げましたように、この新たな法に基づいて新規事業や、あるいは技術の高度化を目指すというような企業には、法人税の優遇措置であるとか、いろいろな超低利融資制度の導入であるとか、自治体にとっても、先ほど言いましたような交付税の措置とかということがございますので、それを何とかフル活用するような格好でこれから進めていきたいということで、現実的にもいろいろと話は進めているところではありますが、いかんせんこの時期に来て、昨年来の原油の高騰であるとか、それに伴う関連物資の値上がり、それから為替の変動、こういうものがやはり複合的に悪いほうに作用いたしまして、計画も中止するとかということも企業としてあるように聞いておりまして、現実的にも我々のところでもあまり芳しい返事をいただけなかったところがございます。しかしながら、そういう現状ですけれども、1社でも小樽市域あるいは銭函3丁目であるとか、既存のこの市街地に、引き続き機会あるごとにかく進めていきたい。人のことを言うのは何ですけれども、この免除制度というのは、例えば石狩市はたしか石狩湾新港地域にしか該当させていないのです。小樽市の場合には、新港地域プラスそれ以外の行政区域全部に当てはめますということなので、この辺も売りにして今頑張っておりますので、ひとつ議会の皆様にも御支援をお願いしたいというふうに考えております。

新谷委員

本当に支援をしたいですね。なかなか難しいですね。

銭函、石狩湾新港地域企業への小樽市民の就職状況について

それで、就職状況なのですけれども、前にも聞いていますけれども、石狩湾新港地域の企業に対して、小樽市民があまり就職できていないという問題があります。銭函工業団地と石狩湾新港のその二つの地域それぞれで、立地企業に対する小樽市民の就職はどのような状況でしょうか。

(産業港湾)加賀主幹

現状、石狩湾新港地域においては、前定例会のときも報告させていただきましたが、全体就業者が1万3,000人のうち小樽市民につきましては、約600人の就業人口です。

銭函工業団地につきましては、ただいま資料の持ち合わせがございませんので、後ほど報告させていただきたいと思っております。

新谷委員

そうですね、1万3,000人に対して600人というのは、小樽市域ですから、もう少し市民が就職できればいいと思うのですけれども、交通手段とかそういうことで難しいという話も聞いていますが、何か小樽市財政の立て直しのためにも、少しでも市民が就職できたほうがいいわけです。そういう点で、この交通手段とか、それからいろいろな手だてで何とか市民が就職できるような、そういう方法、方策についてはどのように考えていますか。

(産業港湾)加賀主幹

石狩湾新港地域に小樽市民が就業する方策について、どういったことを考えているかという御質問でございますが、先ほど委員がおっしゃったように、小樽市中心部から通勤する場合、1時間以上かかるということで、マイカーを持っていないければなかなか通勤は難しいというような実態がございます。それとあわせて、立地企業の雇

用対策の話の中でも、公共の交通機関などに対する要望を受けております。

先ほども説明申し上げました小樽・石狩地域の基本計画の中で、雇用の確保などについて、検討することが定められております。活性化協議会の中で、今後、より多くの小樽市民が就業できるような環境づくりといいますが、そういったものを検討していきたいというふうに考えています。

新谷委員

なかなか難しい課題だと思うのですが、そういう点では、企業のほうからも要望が出ているということもありますので、ぜひこの点を進めて、例えば高校を卒業しても、道外に出たりせず、こういうところに就職できるように、市民の就職場所の確保という点で頑張っていただきたいと思います。

小樽市農業の衰退要因と支援策について

それでは次に、農業問題についてお聞きします。

今、食糧自給率が落ち込んでいる中、議会でも農業振興や地産地消を求める声が大きくなっています。私も一般質問などで質問しましたが、やはり食べることは本当に大事なことでありますが、この小樽市でもだんだん農業が先細りになっています。統計を見ても、工業・商業に比べて、農業というものがもう格段に落ち込んでいるのです。面積、それから農家人口いずれもです。こういうことで、やはり小樽市の農業問題についても本当にしっかり考えていかなければならないというふうに思っています。今、小樽市の農業がこのように衰退している一番大きな要因というのは何でしょうか。

(産業港湾)農政課長

小樽市の農業の衰退の要因は何かということですが、基本的に市の場合、戦後、農地を利用しようということで、一生懸命食糧増産ということに励んできまして、小樽市の場合は、山間部とかが多く、あまり良質な土地がないということで、いろいろな面で農地がつくられました。その後、都市計画の関係で市街化区域、調整区域に分かれて、どちらかというと平らでいい農地が全部市街化区域のほうに入って、住宅が張りついてきたということが一つの要因としてあります。

それから、小樽市の人口の高齢化ということは、農業のほかにもあるのですけれども、基本的に農村地域、農業地域においても高齢化の進行が指摘されております。

それから、基本的に農業というものは、他産業と比べてなかなか所得が上がらないということで、日本の場合、工業化ということもありましたので、どちらかという、そういう工業のほうに息子などの後継者が流れて、農地を持っている世帯主が農業を引き続きやっているという状況の中で、小樽市も耕作放棄地が出てきたという大きな要因があるのではないだろうかと考えております。

新谷委員

農業従事者の方のお話を聞きますと、やはり高齢化で、後継ぎがないということが本当に大きな問題だとお話ししております。このままいきますと、先ほども言いましたけれども、本当に小樽の農業は従事者が全くいなくなってしまうのではないかと、全くとはちょっと語弊がありますが、非常に少なくなるのではないかとこの心配をしております。

それで、所得保障とか、価格保障とか、いろいろやってもらいたいことはあるのですけれども、これが国の農業政策の中でやはりきちんとしていってもらわなければならない問題だと思うのですが、自治体でもできることはあると思うのです。新規就農者、それから後継者育成支援事業というものを後志管内でもやっているところがありますし、全道を見ますと結構やっています。それで、主なもので、新規就農者・後継者育成支援事業で、ほかの自治体の事例で、参考になるものがあるのではないかとこの思うのですけれども、いかがでしょうか。

(産業港湾)農政課長

他都市の資料がないのではっきり言えませんけれども、積極的にそういうことをやっているところはあまりない

のですけれども、小樽市の付近では余市町が家賃補助をしておりますし、赤井川村が新規就農者支援ということで助成金を出しているのではないかというふうに思っております。

新谷委員

農業がその自治体の基幹産業であるところは多く取り組んでいるようですけれども、今、農政課長がおっしゃったところでは、余市町、それから仁木町も新規就農者に対しての支援をやっています。仁木町では、農地購入 1 年後に 100 万円の助成をしております。余市町のほうは、今、答弁があったとおり、アパートの家賃とか、町独自の助成をしているということです。

それから、後継者支援育成事業ではどうでしょうか。

(産業港湾) 農政課長

恐縮ですけれども、他都市の資料がないものですから、具体的には答えられません。

新谷委員

ほかの自治体がやっているから小樽市もというふうにはなかなかならないかもしれないのですけれども、やはりこの農業問題は、本当に深刻な実態になっていますから、後継者育成というのはもう本当に待ったなしの課題だと思うのです。仁木町は農業が基幹産業ですから、こういうところに力を入れているのですけれども、後継者育成では、年齢制限を設けまして、46 歳未満で、後継者となって 5 年後に 20 万円の支援ということは、5 年たないと助成されず、あまりそれも多くはないのですけれども、でもこういうふうにして励ましているわけです。小樽市も新規就農が全くないということではなくて、年度によっては仁木町より多い年もあるようですけれども、でもやはり、この小樽市で何とか後継者育成、あるいは新規就農者に対して、こういうような支援が必要ではないかと私は思うのですが、いかがですか。

産業港湾部長

確かにそういう点、本当に大事だと思います。産業構成からいって、1 次産業というのは小樽市の中で確かに低いのですけれども、マクロの考えからいったその食糧の問題ということは一つありますけれども、それはそれとしても、小樽市にやはりその既存の産業としてあるわけですから、今の後継者にしても、農業従事者も 65 歳以上がもう 70 パーセントを超えているのです。小樽市の人口で、65 歳以上というのはまだ 29.4 パーセントぐらいですから、それから見たら、もう 70 パーセントも超えたら大変な状況です。この方々が 5 年後になったら、今度 70 歳以上にみんなシフトする。そうすると、ほとんどもう後継者どころか、やる人がいなくなってしまうのではないかといった現実を常に抱えている分野です。私どもも、まだ今までの研究が足りなかったというのがあろうかと思しますので、今、いろいろとお話がありましたように、他都市のこととか、やはり十分調査をいたします。今の財政状況の中で、直接的な経費を充てるということは非常に難しいことではありますけれども、どんな形ができるのか、いろいろ調査、研究させていただきたいと思っています。

新谷委員

ぜひ、そういうことで期待しております。

それで、帯広市なのですけれども、農業振興のために健康朝市を商店街でやっているそうです。小樽市も、宿泊される方からは、店が早く閉まって買物ができないというような苦情をよく聞きます。それで、今の年齢構成からすると、ちょっと難しいのかという気もするのですけれども、例えば都通り商店街とか、そういうところで健康朝市のようなものがないのか、夜に買えなかったら、朝に新鮮な野菜などを買うとか、そんな取組ができないのかと思うのですが、その点はいかがでしょう。

(産業港湾) 小山主幹

今、都通り商店街では、毎週土曜日に朝市をやっているということを聞いております。それで、今、帯広市が健康朝市をされているということだったので、実際どのような形でやっているのか調べさせていただいて、また取組

が可能であれば、都通り商店街のみならず、いろいろな商店街に紹介していきたいと思います。

新谷委員

では、そういうことで、よろしくをお願いします。

小樽機船漁業協同組合の減船について

次に、小樽機船漁業協同組合の減船について伺います。

3 隻を減船し、従業員 50 人が仕事をやめざるを得ないということで、これは大変大きな問題だと思うのです。その減船に至ったわけをお答えください。

(産業港湾)水産課長

今の減船のお話でございますけれども、小樽地区の沖合底びき船でございますが、小樽機船漁業協同組合で現在 8 隻、それから小樽市漁業協同組合が所有している船が 1 隻、合計 9 隻の体制となっております。このうち機船漁業協同組合が抱える 3 隻を減船しまして、6 隻体制としたいというのが減船の趣旨でございます。

それで、なぜこういうふうに減船しなければならないのかということでございますけれども、現在、日本海沖合のスケトウダラ底びき漁の水揚げ量が減少してございます。これがずっと続いてございまして、そうした中で、機船漁業協同組合の水揚げにつきましては、年間平均約 25 億円ということで、総漁獲量の約 95 パーセントをスケトウダラとホッケで占めており、それに頼っているという状態ございまして、この水揚げ減が物すごく打撃を受けているということが一つございます。それから、漁業にかかる経費が増大してございまして、採算性が厳しい状況である。さらには、現在所有している船の船齢でございますけれども、これも約 27 年から 28 年過ぎたものが 5 隻もあるということでございまして、この中で財政健全化を図るものである。しかも、原油の高騰、資源の減少ということで、収支が悪化しているということもございます。こうした状況下で、小樽地区の底びき網漁業の再生を図ることに重点を置き、現在の資源状況を勘案しまして、1 隻当たりの水揚げ量を向上させるため、将来の資源の継続を考える上でも適度な隻数としたいというのが小樽機船漁業協同組合の考え方でございまして、こういった 3 隻を減船したいということでございます。

新谷委員

新聞の報道によりますと、国、水産庁のこの構造改革の事業の一環だということも出ていますけれども、小樽はこういう状況で減船ということになっているのですけれども、ほかの自治体の漁業協同組合とかでは、そうした減船というのはあるのですか。

(産業港湾)水産課長

今、委員がおっしゃいましたとおり、この 3 隻の減船につきましては、水産庁が行っております漁船漁業構造改革総合対策事業を使いまして、その中の新操業体制、いわゆる「もうかる漁業」と言っていますけれども、そういったもうかる漁業創設支援事業、それから漁船漁業再生事業、これは現在持っている漁船を少なくするときにそれなりの助成金を交付するといった事業でございますけれども、そういった事業を使いまして、今回の小樽機船漁業協同組合がこういった 3 隻の減船をするということでございます。

それで、全国でほかには事例がないのかということでございますが、現実にその組合が持っている船といいますが、いろいろな船籍の船がございまして、正直言います、例えば一つの会社に、あなたのところはやめなさいとかということではできません。小樽はなぜできたかといえますと、小樽は実は、機船漁業協同組合が所有する直営船が 3 隻ございます。この 3 隻をうまく、自分たちの直営でございますから、その 3 隻のうち船齢の古い 1 隻はスクラップをしていきたいと、それから 2 隻につきましては、それをもっと古い船齢の船に取ってかわっていきたいということで、合計 3 隻を減船していくということになっておりまして、全道では小樽が初めてというふうに聞いてございます。

新谷委員

全道では小樽だけということで、非常にもう残念です。いろいろな事情があるかもしれませんが、先ほども水揚げ高が減っているということだったのですけれども、3隻をなくしてしまうと、さらに水揚げが減って、これが小樽経済にどんな影響があるのか、また50人も人減らしをしてしまうということで、これもまた大きいのですけれども、これの小樽経済に与える影響というのはどういうふうに考えていますか。

(産業港湾)水産課長

正直言いまして、私どものほうで小樽の影響といえますか、全体に与える影響ということはシミュレーションをしてございません。ただ、確かに減船に伴いまして、いろいろな事業とか、会社とか、関連するものが当然ございますので、それに対して受ける影響というものは、かなりのものがあるだろうというふうには考えてございます。もちろん公設水産地方卸売市場における使用料などにも、何らかの影響は出てくるだろうというふうには考えてございます。

それから、50人の船員の方が実際にやめられるという形になるかと思えますけれども、現在、私どもが聞いている範囲におきましては、ともかく機船漁業協同組合のほうも全日本海員組合にお願いをしまして、再就職のあっせんを依頼しているというふうには聞いてございます。もちろん我々小樽市も、当然何らかの形で取組ができれば、支援をしていきたいというふうには思っております。

新谷委員

ぜひ小樽市でも支援をしていただきたいと思えます。せっかく就職できたのにすぐ解雇になってしまうということで、もうこれから先どうしたらいいだろうかという、まだ50代前半の人です。そういうような心配の声を上げている人もいますので、本当にそういう点ではなかなか大変な中、うまく就職できればいいのですけれども、今の状況でどうなのかと、本当に心配になります。今、課長がおっしゃいましたように、ぜひ市でも何らかの取組をしていただきたいと思えます。

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

今、新谷委員からいろいろ農業問題についての質問がありましたけれども、私も出身が農業でございまして、そのような観点から、代表質問でも農業関連について何点か質問いたしましたので、関連させながら質問してまいりたいと思えます。

耕地面積と就農人口の推移、高齢化率について

まず、小樽市の耕地面積の推移、これが過去最高だった状態と、今はどうなっているか、それとあわせて、就農人口の推移と高齢化率についてお知らせ願います。

(産業港湾)農政課長

耕地面積の推移、それから過去、最近ですけれども現状、就農人口、高齢化率ということでございますけれども、農林業センサスという国で調査している統計がございまして、小樽市の統計書にその推移が掲載されていまして、昭和35年から載っていますけれども、一番多いのは昭和35年で耕地面積は2,009ヘクタール、それから農家人口が1万2,484人、これが今ある手元の資料での最高数値です。現状は、農林業センサスは5年ごとの調査になりますので、平成17年になりますが、耕地面積が180ヘクタール、農家人口が690人ということでございます。

それから、高齢化率ですけれども、率が出ていませんので、農業委員会で小樽市農地基本台帳調査というのを毎年やっておりますので、先ほど産業港湾部長からも若干申しましたけれども、年齢構成ということで、65歳以上が74パーセントという高齢化率になっております。

大竹委員

高齢化率が高いということがありますね。

小樽市の食糧自給率と生産量について

そこで、現状の小樽市の自給率と生産量についてお知らせください。

(産業港湾)農政課長

地域別の食糧自給率についてですが、いろいろな生産統計数値を使いまして算出するということになります。実は、農林水産省がホームページ上で、皆さんの地域で食糧自給率が何パーセントになるかということを知周するために、簡易ソフトを公開しております。それによって計算しますと、前定例会でも前田議員から質問がありまして、数値は答えないということで、大変低い数値だったということで答弁させていただいたのですけれども、そのソフトを使ってはじいた数値は約 1 パーセントです。これは、小樽市でとれる農産物をベースに、あくまでも仮定の話で人口が 13 万 9,000 人ということで入れた数値でございますが、大変低い数値です。なぜこういう低い数値かというと、基本的にはたくさん上がらないのですけれども、小樽市はカロリーの高いものはほとんどつくっていません。米はほとんどありませんし、それから大豆、そういうものはほとんどありませんので、中心は畑作、野菜でございますので、ほとんどカロリーの低いものであります。そのためにも、若干低くなっているのかというふうには思っております。

大竹委員

それで、今、カロリーのことは聞きません。生産額についてお知らせください。

(産業港湾)農政課長

農業産出額ということで、小樽市統計書で農産物では約 7 億 1,000 万円でございます。

大竹委員

北海道の状況をみますと、食糧自給率は 201 パーセントと申しますから、これは平成 17 年だと思えます。小樽市が 7 億 1,000 万円ですと 1 パーセント、これは北海道全体が 201 パーセントだから、これから見ると 200 分の 1、普通のベースで考えて、そんな程度しかない。そうすると、これは農業なんて政策として考えなくていいと思ってしまうですね、1 パーセントですから。でも、生産としてやっていかなければならない、その辺どう思えますか。小樽の農業は、今 1 パーセントでしょう。北海道の平均では 200 パーセントにいくのですからね。1 パーセントということでは、これからそれを、どう考えますか。

(産業港湾)農政課長

大竹委員から大変厳しいお言葉をいただいたのですけれども、北海道の農業と小樽の農業が決定的に違うのは、北海道は土地利用型農業と言われております。当然、国の政策にもよりますし、大豆とか、飼料とか、そういうものを大規模な農地を使って生産しているのが北海道の特徴的な農業です。実は、小樽も北海道ですが、そういう特徴的な農業を展開できる耕作地がほとんどありません。先ほど言いましたように、どちらかという、狭あいなところの傾斜地ですとかの斜面を使って農業をやっているということです。市長から答弁させていただきましたけれども、1 ヘクタール未満の農家がほとんどです。そのためにそういう農地を使って高い生産をするハウス栽培の振興などの独自の施策を小樽市はやっているということで、よく 200 パーセントと 1 パーセントと聞かれますけれども、どちらかという、北海道の農業の分類には小樽は入らないだろうという農業形態をしているということだと思えます。

産業港湾部長

大竹委員のお話は、だから数字で比較してこうなのだけれども、その 1 パーセントに対して小樽市はどう考えるのですかという趣旨だと思うのです。ですから、先ほども申し上げましたけれども、いわゆるその少数派に対して何ら小樽市は考えないのかということにやはり近いことだと思うのです。現実的にはあるわけなのです。漁業もそ

うですけれども、農業も。ですから、これは、私は、何かの機会で申し上げたと思うのですけれども、やはりその小樽市の身の丈に合ったものを、地勢的にも、それからいろいろな経営形態的にも、年齢構成的にも、小樽としての一定程度のものであるわけですから、やはりそういったものの中からできることはあると思いますから、先ほど新谷委員にも申し上げましたけれども、食糧自給率はマクロの問題でいくと、とてもその200分の1といったものと比較にはなりませんけれども、しかしやはりその市民生活があり、いろいろな意味で寄与もいただいているわけですから、あるべき産業に振興策というものは当然行政として今直接何かと言われれば、現状では施設栽培への支援等しかできておりませんけれども、やはりその現状に合ったものはきちんとやっていたいかなければならないというふうに思っています。

大竹委員

それで、先ほど7億1,000万円という農業生産額、これが小樽市が消費している食糧総額に対する率からいきますと、何パーセントに当たるかということは出てきますね。食糧消費総額に現状でもって7億1,000万円というのが何パーセントに当たるかということが価格ベースの自給率でしょう。その辺は、出てきませんか。

(産業港湾)農政課長

先ほどの食糧自給率は、実際に一人一人の食事をカロリーの計測ということを把握して、地場産業食糧の割合を把握して数字を出すことは極めて困難だというふうに言われています。それで、基本的には、そのソフトの中身は農林水産省がつくったものですからわかりませんが、何トンという数字を基にカロリーベースで計算して、人口で割り返すという計算方式になっております。中身は、米が何トンとか、それから小麦、大豆、それから雑穀、カンショ、パレイショ、大豆と、それから野菜とか、ミカンとか、リンゴとか、そういう項目に小樽で何トンその部分がとれたかというものを当てはめると、人口で割って何パーセントというようなやり方で、産出額に対して幾らといった自給率の算出はできない、難しいというふうに言われています。

委員長

小樽市の食糧の総消費額、それはわからないのですか。

(産業港湾)農政課長

消費額は把握しておりません。あくまでも、これも農林業センサスの数字を基に、米が何トン、パレイショが何トンとかという数字を基にわかる範囲で入れれば、そういう数字が出てきます。消費額は、違う統計数値では出ているのかというふうには思いますけれども、そこまでは農政課のほうでは把握しておりません。

大竹委員

農政課を離れて、小樽市経済の食糧消費ということ考えたときに、小樽市全体の食糧消費額はどこも調査していませんか。

産業港湾部次長

今、大竹委員がおっしゃっているのは、仮にその消費額との比較でもって自給率を出したとすればという意味のその母数を聞きたいということだと思いますけれども、実はその食糧消費総額というのが、小樽市の統計の中にはないというふうに記憶しております。現時点で私の手元にはそういう数字はないというのが現状でございます。

大竹委員

私も気づかなかっただけけれども、たまたま話をしていたのでした。でも、小樽市民の消費額というのは、どこかできちんととらえておかなければいけない仕事ではないのかと思いますが、違うのですか。

産業港湾部次長

小樽市民全体の消費額とか、そういうことになると、これはもうまさにあるのだらうとは思いますが。そのうちの食糧消費という範ちゅうになると、あやしい感じがいたします。

大竹委員

その辺、やはり食糧の消費額はあるだろうから、私たちが聞きたいと思います。皆さんもそうだと思うのだけれども、そういうことで、後で調べてみてください。

質問を変えます。

休耕地について

休耕地が、小樽市内にずいぶんあると思います。それで、全体の耕地面積に対する休耕地の割合について、どれくらいになっているか、お答えください。

(産業港湾)農政課長

平成17年の数値で、耕地面積が180ヘクタールという話をしました。これは実はそこに出ている数字でなくて、北海道で押さえている数字ということでお含み置きをいただきたいと思いますが、耕作放棄地面積ということで押さえております。販売農家、自給的農家、それから土地持ち非農家という分類に分かれていまして、販売農家については約64ヘクタール、自給的農家が約19ヘクタール、それから土地持ち非農家が約55ヘクタール、合計で約139ヘクタールになります。つまり、これを先ほどの180ヘクタールで割り返すと、耕作放棄地率は、小樽市の場合は43パーセントとなります。

大竹委員

今、139ヘクタールだから、180ヘクタールから引いたら41ヘクタールということでしょう。

面積で41ヘクタールということでもいいのですね。数字から引いていけばいいのだから。割合と言ったから、そういうふうに出しましたけれども、実質は今の数字から追っていくと139ヘクタールですから、41ヘクタールでしょう。違うのですか。

(産業港湾)農政課長

いえ、耕作地が180ヘクタールあるのです。そのほかに、耕作放棄地が139ヘクタールあります。だから、合計でいけば、300余りになります。

大竹委員

今、休耕地の面積が139ヘクタールあると言ったのですか。

(産業港湾)農政課長

そうです。

大竹委員

180ヘクタールは耕作地ですね。

(産業港湾)農政課長

そうです。

大竹委員

全体としては、319ヘクタールが道に届けている耕地面積という形で言っていますね。道のほうでは、耕地面積が少なくなるのが困るという形の中で、施策の中で、常にその統計を求めてきていますね。

(産業港湾)農政課長

耕地面積といいますと、先ほど言った本当に耕す面積になります。読んで字のごとくです。耕作放棄地面積というと、農地のうち、1年以上またそれ以上耕していないか、そのままにしている面積のことをいいます。だから、農地と言えば、耕作地と言えば180ヘクタールのことです。ただ、それを足して300余りしかない、300余りという数字が出てくるということになるわけです。

大竹委員

そうしたら、休耕地の面積という認識の中で、139ヘクタールということでもいいですか。

(産業港湾)農政課長

また休耕地となると、耕作放棄地の考え方とまた変わってきました、具体的には今資料がないので、それは統計上か何かの数字で、休耕地とか、遊休農地とか、何かそういう言い方をしています、基本的に今言っているのは、耕作地か、それともその統計上で把握している、それを放棄している土地かということになります。

先ほど、推移の中で言いましたけれども、農地という地目はもっとあります。それが耕作地なのか、耕作放棄地なのか、原野になっているのかという分け方をします。今のところできませんけれども、調べ方としては耕作放棄地が何ヘクタール、それから耕作地が何ヘクタールという農林業センサス中の調べ方になります。

大竹委員

私が聞いているのは、休耕地の全体に対する面積で、遊耕とかなんとかは聞いていません。私が質問したことに対して的確な答弁をしていただければいいだけです。

(産業港湾)農政課長

休耕地ということでは、農政課では今押さえておりません。

大竹委員

今の答弁からいきますと、休耕地という農業の中でのとらえ方はないという解釈をしていいのですね。休耕地という言葉を使っていないということですね。

(産業港湾)農政課長

休耕地という言葉はたぶん使っていないと思うのです。遊休農地か、それとも耕作放棄地かという言い方をするとします。

大竹委員

そういうふうに言いますと、私の質問には答えられるものはありませんと言っていただければそれでいいのです、休耕地の全体に占める割合ということで。そうなりますと、次の質問ができないのです。休耕地の活用策を次に聞こうと思っているから聞いているのです。そういうとらえ方がないとしたら、これは質問が成り立ちませんね。普通、だけど休耕地というのではないのですか。放棄地も含めて、そういうことをいっているのではないのですか。違うのですか。

(産業港湾)農政課長

今、失礼なことを言ったかもわかりませんが、あくまでも農業政策上の言葉で言っただけで、通称名なのかどうかははっきりわかりませんが、休耕地という言葉は当然ありますし、使っております。

大竹委員

そういうとらえ方で一般的に考えたときに、専門用語ではいろいろあるかもしれないけれども、休耕地という形の中でとらえたときということがないと、私の質問が次に続いていかないのです。その中で、休耕地の活用策はいろいろあるかと思うのです。これについて、私は聞いていきたいと思ったのです。

休耕地の活用策について

まず、これについて、観光資源としてこれを利用するということも、小樽市のこのような山坂が多いところならなおのこと、あり得ると思うのです。富良野市が、平らなところであったならば、あれはあまり魅力がなかったと思うのです。あれも山坂であったがために、すごく魅力的なロケーションができたと思うのです。そういうことを考えたときに、観光資源として、あの農地を緑肥という形で、農地を確保しておくために緑肥という使い方があるのです。例えば菜種、そば、マリーゴールド、ヒマワリあるいはクローバー、レンゲソウなどを植えて、その時期ごとで、緑肥として使うのだから、その前にそれを一つの丘陵の景観として観光面に使えないかということなのですけれども、その辺はいかがですか。

(産業港湾) 観光振興室佐々木主幹

休耕地の活用策としての御提案だと思うのですが、北海道の中でも、例えば芝桜ですとか、ヒマワリというような形で、それを観光の目玉にしているというところはございます。そういう中では、観光資源の一つとしてそういう花なり木なり、そういうものをまちの観光づくりに生かすということは、一般論としては可能かというふうに考えております。

大竹委員

たまたま私は大学の専攻が農業でしたから、農業政策もずっとやってきました。そんな中で、一つのこれからの農業というものがどうかということを常に私は思いながら考えてきているのです。そういう中で、今言われたのは、もう定植されて、それを見せるということなのです。ところが、私が言っているのは、その耕地というものを放棄地にせず、いつでも耕作できる状態をつくるためにやるのが緑肥という形ですき込むことによって、その次のものをまくために、それを有効利用するということなのです。ヒマワリにしても、トウモロコシもそうなのです。青いうちにすき込んでしまうのです。そうすることによって、化学肥料を使わずにできるということもありますし、あるいは線虫の問題も含めて防衛できるということもあるものですから、そういうふうになら、北海道全体も耕地面積を少なくしないような施策をやりたいということが大きな農業の政策なのです。そういうことも考えたときにできないかということなので、今ヒマワリをすき込んでいるところ、あるいはデントコーンのすき込みをやっているところ、それも実際に市内でありますので、もう少しその辺に力を入れてやっていったら、別な面もできるのではないかということなのですけれども、その辺はどうですか。

(産業港湾) 農政課長

大竹委員が言われている休耕地の活用ということですが、実は今年から、農林水産省の大きな柱の一つに、耕作放棄地対策というのがあります。その中で、今年は、実際に、現地調査をして、農地がどういうふうになっているのかという調査をなささいということで、これは農政課としても今年の大きな事業の一つです。これは、農地・非農地に分けまして、農地については、営農が再開できるもの、それから農地として保全管理するもの、それから山林、原野にするものというようなことで、今後、対策を考えていかなければならないものの一つでございます。その中で、今言いました保全管理ということで、農地をいかに農地のまま残しておくかということが一つの大きく大事な役目がございます、大竹委員が言われましたとおり、先ほど言ったヒマワリとか、菜種とか、えん麦とかというのは、休閒作物ということで言われていますけれども、農業者がみずから進んで農地として残すということの一つの大きな役割というの、担っていくのかというふうに小樽市としては考えていますので、実際そういうことであれば、なかなか今の財政で小樽市が全部やるということではできないと思いますけれども、農業者、農業委員会、農業委員を通じまして、こういうことで対策があるということを積極的に話してまいりたいというふうに考えてございます。

大竹委員

小樽市が、公共としてそれを手がけるということは非常に難しいと思うのです。そうしたら、ではどのようにしたらできるかということに頭を使うのです。そこだと思のです。それで、今、農地の問題でいきますと、今言われましたけれども、国土保全があって、あとアメニティーもありますね。それから、教育文化という面でも、農地をとらえられているわけです。そんな中で、小樽市は、都市近郊型農業ということで、都市との2地域での居住による地域活性化策ということもとれるのではないかと思います。旧栗沢町ですが、クラインガルテンをやっている。あれは旧栗沢町がみずから建物を建てて、それを年に幾らで貸していて、そういう農地も貸すということをやっているのですけれども、そういうことも、小樽市であればできることかと思うのですが、その辺の可能性はどうですか。

(産業港湾)農政課長

今おっしゃった、北海道内では、栗沢クラインガルテン土里夢館というものがあります。それも、私どものほうでも既に調べておりますが、実は、建設費が10億2,400万円かかっていまして、農業体験をして、土・日曜日だけ泊まれて、平日に帰ってもらうというような施設でございます。これに類似する施設として、小樽市には、おたる自然の村というものがございまして、これは特定農地貸付法という法律がございまして、その中で市が農地を取得をして、市民農園整備促進法に当てはめていろいろな施設をつくるなど、そういうやり方をしています。小樽市でできないのかと言われれば、当然小樽市が農地を買ってやればできますけれども、基本的に、旧栗沢町に聞きましたら、当然、施設が古くなれば、維持管理の問題からいろいろな経費の話が出ますので、なかなか苦慮しているという話も中には聞こえています。小樽市の場合は、こういう施設はおたる自然の村がございまして、市民体験農園ということで、今、塩谷地区でもやっていますし、忍路水車の会もやっていますし、それから銭函でも、小規模ですけれどもやっておりますので、先ほどの休耕地対策ではございませぬけれども、市民農園に転用するというのも大きな目的の一つにもございまして、本市の状況を見ながら、そういう対策を考えていきたいというふうに考えております。

大竹委員

そこで、今の点なのですけれども、行政がその農地を買うということのほか、借上げるということは可能なはずですね。同時に、それをみずからがやらなくても、結局よそに管理体制を移すということで、今、小樽市でもいろいろな施設の管理についてずいぶんやっていますね、民間を入れてということもあります。そういうことは可能なのでしょうか。

(産業港湾)農政課長

先ほど言った特定農地貸付方式でいきますと、可能だろうと思っております。これは、基本的に農地は農業者が使わなければならないという農地法の原則がございまして、その特例的な法律ということで定められております。それで、実際はNPO法人でも、こういう方式がとれるようになりました。ですから、公共でやらなくても、そういうNPO法人でもこういう施設はできるというような状況でございまして。

あとは、小樽市で借りて、それを利用者に貸し付けると、貸付契約もできています。そういう方式でやっていく。そこまでは私は詰めていないのですけれども、それを、事業主体を指定管理者制度でできるのか、委託にできるのかというのは、農地に絡むことですので、基本的に農地の活用というのは、農地法の絡みが結構ありますので、その点は、もう少し調べさせていただきたいと思います。

大竹委員

公共が事業者になるということでもって、普通の判断とまるきり違う部分が出てきますので、その辺はもう少し調べてみていただきたいと思います。

同じことを言えるのが、新規就農者に向けての問題もあるのです。今、ですから、Iターン・Uターンの問題もありまして、本州のほうから、では小樽へと、あるいは北海道へということもあるかと思いますので、そうしたときに、受皿としてそういうものがあるとすると、小樽で生活してみたいということもあるのだけれども、そういうような取組ができるのですぐらいのことがきちんと整理されていないと、誘致のしようがないのです。こちらへいらっしゃいということも言えないのです。そういうようなことを含めて、全国農業会議所もありますけれども、北海道農業会議もあります。そういう中で、物事をやるときに、こういう方針だ、これならできるといふものがあるので、もう少し密にその辺を研究したらいかかと思うのです。そういう点はどうですか。

(産業港湾)農政課長

大竹委員のおっしゃるとおりでございまして、実は人事異動で職員が3年とかで動きますが、以前は制度的に農業委員会に農業主事がいたのですけれども、これからすると、農業の法律、それからいろいろな関係がございまして。

それで、当然その北海道農業会議というものがございますので、我々のほうも職員研修に出したりしておりますので、そういう専門機関にいろいろ今大竹委員が言われたようなことを聞きながら、今後も整理をしていきたいというふうに思っております。

産業港湾部長

趣旨としては、十分理解をさせていただいて、受け止めさせていただきたいというふうに思います。

今、こういった時代の中で、確かにいろいろな側面で、この農業あるいは緑というものに対する関心は高いわけですから、政策としていろいろ考えられると思いますので、いろいろと勉強、調査をさせていただきたいというふうに思います。ただ、今の状況ですので、やはり公共が直にやるという方法あるいは大型の投資をしてということとは現状ではなかなか難しいので、そういった時代の中で何ができるのかということも含めて勉強させていただきたいというふうに思います。

大竹委員

そんなことで、私が持っているノウハウもありますし、それは一緒にやっていきたいと思いますので、先に向けてやっていっていただきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

濱本委員

私のほうから、2点ほどお伺いしたいと思います。

地域再生チャレンジ交付金について

まず1点目、先週の新聞に、北海道企画振興部地域づくり支援局が所管する、地域再生チャレンジ交付金の案件についてということで報道がありました。まず、この地域再生チャレンジ交付金の概要をお聞かせいただきたいと

（産業港湾）産業振興課長

地域再生チャレンジ交付金の概要についてお尋ねがございましたけれども、この交付金につきましては、北海道独自の交付金の制度でございまして、地域が抱えるさまざまな地域格差の是正に向けまして、地域が地域再生に意欲的に取り組むようなプロジェクトを道のほうに提案をいたしまして、道といたしましては、予算の範囲内で地域再生チャレンジ交付金という形で交付するという事業でございまして、実は昨年度に一度モデル事業ということで実施してございまして、平成20年度から本格実施ということで、予算が今回2億6,000万円ついているという事業でございまして、

採択事業の概要につきまして新聞にも報道されておりましたけれども、実は私どものほうも、4月に提案書を上げてございます。この間、道のほうでは、人口の減少率ですとか高齢化率、あるいはその財政状況、失業率、そういったその客観的な基準に基づきまして一定程度審査をいたしまして、その後5月下旬に、提案に基づきまして、これのヒアリングが実施されました。ヒアリングの中で、そのプロジェクトの目標あるいは優位性、継続性、先駆性、そういったものが審査をされまして、一定程度道の中で順位づけをされまして、6月20日に、採択が決定したということでございます。

今回、単一自治体の案件につきましては、41件の案件が提案されておまして、最終的には22件が採択されたということでご報告しております。

濱本委員

概要については、わかりました。それで、小樽市は、昨年度もエントリーしたようですけれども、今年度エントリーして、ヒアリングしまして、採択された事業の内容についてお答えください。

（産業港湾）産業振興課長

この地域再生チャレンジ交付金につきましては、一定程度その要綱が示されておまして、地域がその地域格差

の是正に向けて取り組む複数の事業で構成されるものという定義がございまして、私どもといたしましても、今回、複数の事業で提案をさせていただきまして、一定程度、内示を 6 月 20 日に受けているというものでございます。

その概要についてでございますけれども、今、委員のほうからお話がございまして、実は昨年も提案させていただきましたものと同じものを今回も上げておまして、中国とロシアとの交流拠点の形成事業というものが一つございます。これにつきましては、小樽と中国の間で定期航路が開設されているわけですが、この定期コンテナ航路の集荷の安定化を図ろうという目的でやるものでございます。この航路を運航している神原汽船が中国の上海にアンテナショップをこの秋に開設するというような動きがございまして、この中国におけるアンテナショップの事業に、私どもとしても地元の企業と出店をいたしまして、小樽港における集荷といったものに寄与できないかということと、一つの事業を考えてございます。

それからもう一つは、ロシア向けの事業を考えてございますけれども、これは道が今年度からロシアに向けたテスト輸出、特に北海道の食材を中心にロシアに向けて輸出するわけですが、それからテスト販売、最終的には北海道フェアみたいなものを現地で開催するようなことを聞いておまして、こういった事業に私どもも市内の企業と参加をいたしまして、現地の経済状況について一定程度調査をしたりとかということに考えております。

それからもう一つ、ロシア向けの事業でございますけれども、そういった形で北海道とロシアとの間で貿易が仮に始まったといたしましても、定期航路というのが現在ございませんので、北海道とロシアで貿易をしようということになりますと、韓国の釜山港を経由する、あるいは本州の港を経由するというような形でやられているわけですが、小樽港には、ロシアのさまざまな港と出入りをしている在来船というのがかなり入っておりますので、こういった在来船を使ってその小樽港との貿易ができないかというような調査事業もやっていきたいというふうに考えております。複数の事業ということで申し上げましたけれども、産業港湾部所管の事業ということになりますと、今の中国とロシアとの交流拠点形成事業というのが中心になってございます。

濱本委員

この応募したプロジェクトの総事業費、交付される金額は幾らで、この今の説明された産業港湾部所管の関係の事業費は幾らなのか、お答えください。

(産業港湾)産業振興課長

一定程度道のほうから、20日に内示を受けてございますので、今後、庁内で関係部局が集まりまして、それぞれが必要な事業というものを精査いたしまして、道のほうに交付金を申請いたしますけれども、今、私が申し上げたその中国・ロシアとの交流拠点形成事業で、交付金としてはおおむね500万円を予定しております。市全体といたしましては、総額としては1,000万円の事業を予定しているというところでございます。

濱本委員

ちなみに、その1,000万円の事業費は、全額交付になるのか、それは1年で交付になるのですか。それとも、これは事業年度が何年間かあって、毎年交付されるということですか。

(産業港湾)産業振興課長

この地域再生チャレンジ交付金につきましては、道のほうからの交付金としての支援期間というのは、最大で3年でございます。ですから、一度採択をされますと、無条件で3年ということではございませんけれども、1年ずつ事業の効果なり成果などが検証された上で、最大で3年間支援を受けられるという形になっているところです。

濱本委員

お金のない小樽市なので、外からお金が入ってくるのは大変いいことですから、ぜひとも頑張ってもらいたい、成果を上げてもらいたいというふうに思います。今年度も、当然事業予定があるだろうと思いますけれども、取組について期待をしておりますので、よろしく願いいたします。

観光協会の旅行業取得について

もう一つ、次の質問ですが、5月に自民党会派で行政視察へ行ってきました。その折に、唐津市に行ってきましたが、唐津市というのは人口13万2,000人で、ほぼ小樽市と同じぐらいです。年間の観光入り込み客数が830万人、宿泊が年間50万人ということで、結構小樽市に似ていると思います。この830万人の約9割が日帰り客だということで、市長がマニフェストの中で、観光客を年間850万人まで増やしましょうと、それから宿泊者も70万人まで増やしましょうと、マニフェストでこうやって具体的な数字を示して取り組んでいるのです。その取組というのは、かなりち密にいろいろな方面にわたって、全庁的にというか、観光戦略みたいなことで取り組んでおまして、唐津観光協会に第3種の旅行業者の資格を取っていただいて、いわゆる外から来る人にきめ細かな旅行プランを提案する、若しくは旅行プランを例えばJTBとか日本旅行とかに売り込みをかけるということをやって、少しでも地元に来てもらう。それから、大手の旅行会社では組み立てられない地元の旅行会社だから組み立てられる、そういうきめ細かなプランを提案していくというような取組をしております。予算的にもかなり、これでいくと2,300万円ぐらい観光協会に投下をして、そういうことをやっているということでもあります。

小樽市も、小樽観光協会には交付金も出しておりますし、観光協会もただ単に待っているだけではなくて、こういう積極的な取組というか、旅行業資格を取ろうなんていう観光協会はたぶんほとんどないのではないかというふうに思うのですけれども、そういう取組をされているまちもあるので、そういう意味では、ぜひとも小樽観光協会にそういう情報を提供する、それからそういう働きかけをしていただきたいというふうに思うのですけれども、いかがでしょうか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

唐津観光協会の取組についてでありますけれども、この事業は地域再生マネージャー事業の中で唐津市が取り組んでいる「からつ邪馬台国ミステリアス再生事業」の一環としてやられた取組の一つだと思うのですけれども、事業の概要としましては濱本委員がおっしゃったとおり、観光の関係で唐津市の魅力の部分を見つけて魅力づくりをしていこうという中の一つとして、観光協会の中に、三つのテーマを持って、それを観光事業者が横断的に束ねる組織という形で検討部会を結成して、プロデューサー育成部会、広報プロデューサー部会、流通プロデューサー部会の三つに再編し、そういうような取組をいろいろやっていこうというものの一環というふうに承知しております。

第3種旅行業取得を、その成果としてとったわけでございますけれども、第3種というのは、平成19年の旅行業法施行規則の改正により業務の範囲が変更になってございまして、それは、今、委員のほうでおっしゃった着地型の旅行商品実施ができるようになったというのは、一つ大きな目玉でございます。今までは、旅行者が依頼した旅行についての企画販売、企画実施、旅行の手配、あと他社募集型企画旅行の販売というのはできたのですけれども、19年の改正により、それらとあわせて、区域を限定して出発地、目的地、帰着地が営業所の存する市町村とそれに隣接している市町村というような制限をつけて、国内旅行の企画実施が可能というふうになったところでございます。これが今回御提案のございました唐津市でやっている、地域に密着した形の旅行を企画なり販売していただける仕組みというふうに考えております。

この取組についてなのですが、小樽観光協会のほうも新しい組織になるということで、この19年の旅行業法施行規則の改正が行われた時点で、それにあわせて、この件については、二セコのほうは現地法人の観光協会みたいな形になっておりますけれども、一度二セコのほうで話を聞くなどして、取組の一つとして考えている部分もございます。

あと、企画の部分につきましては、小樽観光協会の中でもう既に四つの委員会が立ち上がっておりまして、その中でもいろいろな企画を取りまとめていることもございますし、あと小樽観光プロジェクト推進会議、観光基本計画の推進に向けての部分でございますけれども、その中の一つに時間消費型観光というものもございますので、その中のメニューを今後どういうふうの実施していくかという中の一つの方策として、仮に観光協会がそういうものを

取得したとすれば、それを活用しながらということも可能ですし、あと小樽観光協会の中には市内の旅行業者で入っている者もありますので、そこを活用しながら、地域に密着した企画商品を活用しながら観光客を集めていくということは十分可能というふうに考えております。

濱本委員

たぶん、唐津観光協会は社団法人で、その中でこの事業をやっているわけです。当然、唐津市内にも旅行業者はいるのだろうけれども、個々の旅行業者ではやはり限界があります。それから、社団法人格を持っているこの唐津観光協会だから、そういう事業をやってもある意味、その営利性というか、そこら辺のことをあまり追求しなくてもよい、それからいろいろなノウハウを吸収しやすいとか、たぶんいろいろなメリットを考えて、第3種旅行業務の取得をしたというふうに思います。小樽市もたぶんその旅行代理店はありますけれども、研究しても損のない課題だろうというふうに思いますので、ぜひとも小樽観光協会も含めて、今後、研究していただければというふうに思います。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

そうですね、先ほど申しましたように、観光協会でも一度検討をしたということもございますので、引き続き、この部分につきましては、情報提供もしながら考えていこう小樽観光協会のほうに言っていこうというふうに考えております。

委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

(「なし」と呼ぶ者あり)

委員長

公明党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 05 分

再開 午後 3 時 20 分

委員長

休憩前に続き会議を再開し、質疑を続行いたします。

民主党・市民連合。

林下委員

札幌臨海小樽・石狩地域の基本計画の概要について

初めに、報告事項の特に資料 2 の 3 の関係なのですが、この基本計画の概要でいきますと、LNG 基地を核とする総合的なエネルギー拠点を目指すということで、私どももいろいろと北海道ガス株式会社が用地を取得されとか、あるいはそれに向けた準備が少しずつ始まっているというような話も聞いているのですが、この計画のなかで具体的にもう走り始めているものがあつたら、お答えをいただきたいと思います。

産業港湾部長

北海道ガス株式会社は、石狩湾新港の中央地区 3 工区の約半分で、9.8ヘクタールぐらいと聞いていますけれども、それを取得して、今後、そこに大規模な LNG のタンクを設置するというで聞いてございます。もともと苫小牧市勇払地区から、天然ガスを持ってきて千歳市、そして札幌市、小樽市、そういうところまでやってきているのですが、エネルギー需要としては、家庭用もそこその伸びなのですが、今後、業務用の伸びが一定程度見られるだろうということと、それから今、一つは勇払地区のほうにその基地を依存しているということがあ

りますから、今後のその何かいろいろなものが起きたときのバックアップシステムというのがないというような現状がございます。そういった意味からも、やはりその札幌圏を中心にして、新たな基地をもう一つ大規模なものを考えたほうがいいだろうという、そういった社内的ないろいろな事情の中から、大規模な計画を今立てようとしているわけでございます。今後、具体的にはまだ詳細は聞いておりませんが、土地がいわゆる埋立地でありますから、そこでの地耐力であるとか、そういった今後の液化化とか、いろいろなことが心配されますので、その辺のことを恐らく平成20年度中に調査があるのではないかとこのように予想されております。あと具体的にいつ着工するか、あるいはまたどんな規模にするかというのは、北ガスがあそこの開発に向けて別会社をつくるということになっておりますから、そういった中で新たな企業展開を考えていかれるのだろうというふうに思います。

いずれにしても、あそこが一つの液化天然ガスを基本としたエネルギー供給の中核を目指すということでございますので、これも先般の委員会でも出ておりましたけれども、関連産業の育成、特に冷熱エネルギーを利用したいいろいろな関連の産業の伸びが考えられますので、そういったようなことから考えると、将来性が非常に高いといたしますが、私どもにとりまして、関係の企業の立地に当たっても非常に将来性が高いのではないかと考えております。

林下委員

エネルギー関連ということで、特に産業用、自動車用の燃料として何か液化天然ガスを活用しようという動きが、いろいろなそういう具体的なものが出てきているようなので、やはりここに立地されるという意味は非常に大きいと思うのですが、総合的なエネルギーの供給拠点ということで言えば、バイオエネルギーなりの何か生産拠点というか、そういったものもぜひこの際にやはりしっかり誘致してもらって、どうもやはり札幌市も最近やっとそのバイオエネルギーの生産に本腰を入れてやるという方針を打ち出しましたけれども、小樽市が遅れているということで気になっていまして、ぜひそういうことも具体的に検討してもらいたいです。

また、リサイクル関連で言えば、特に自動車部品なんか、今まで大半が輸出品という形で扱われていたけれども、これから家電など、特にテレビなんか相当大量に出てくるという状況があって、これらを再生・活用する、あるいは輸出をするという、そういうことも何か産業界の中では、資源の有効活用という意味も含めて検討されているようなので、そういうあたりにもそのアプローチをしていくのが大事なのではないかと思うのですが、そういった点についてはいかがなものでしょうか。

産業港湾部長

そうですね、これは小樽市域ではないのですが、今回、トヨタですけれども、自動車関連でもって、その関連の、これも報道されておりましたけれども、もともと長橋にも工場があった、そして札幌に本社工場ということであったところが新たに石狩湾新港の背後地に土地を購入して立地するというようなことで、徐々にそういう展開も、そういう意味では始まっているのかと思います。それから、今、お話の廃家電関係については、地上波デジタル放送への移行完了がもう目前に迫っておりますから、今のそのいわゆるアナログ式のテレビというのは全く無用の長物といえますが、使えないわけです。これを目指して既にいろいろな計画というか、聞いているということがございます。ただ、これは日本では使えなくても、これをある程度整備して、そして中国ルートから東南アジアまで持っていかどうか、そういうような構想を我々も聞いたことがございますので、そういう意味では、すぐに我々が直にやるわけではございませんけれども、そういった情報というのは常に入れるように、できるだけとるような格好で何とか、仮にそういうその工場の集積的なものが石狩湾新港の小樽市域のほうに立地ができるのであれば、これは非常にメリットがありますので、その辺のところについては十分注目、注視していきたいというふうに思っております。

林下委員

小樽観光都市宣言（案）について

それでは次に、小樽観光都市宣言（案）の関係なのですけれども、私も小樽の決意を市民一体となって示すという意味では、非常に意味深いことだというふうに思います。それで、先ほど濱本委員のお話にもありましたけれども、私もいろいろと旭川市などを意識しながら、何とか新たな目玉商品をつくっていかねばだめだという発言をした記憶もありますけれども、やはりエージェント、いわゆる旅行代理店の担当者のアンケートなどを見ますと、小樽の食の評価というのは非常に高いのです。特に、最近はずしにかわってスイーツの人气が高い。これも十分な目玉になると思うのですけれども、今は観光客のほうがいっていると事前に調べてくるのだけれども、例えば店が点在をしていて非常にわかりづらい、あるいはその駐車場がない、あるいは、例えばもち屋からそのケーキ店にちょっと行ってみたいと思っても、バスとか移動手段が非常に不便である、店とその商品名が一致しない、あるいはその閉店時間が非常に早すぎる、こういう指摘がアンケートではかなり多かったのですけれども、これについてどうお考えかというところをお聞きます。

（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

ただいま委員のほうから御指摘のあった部分につきましては、昨年、小樽観光協会のほうで実施いたしました「観光プロモーション2007 食の小樽再発見！」でのエージェント招へい事業にかかわっての御質問だと思いますけれども、こちらのほうのプロモーションについては、国内の、遠くは九州のほうの商品を仕入れしている業者が参加いたしまして、参加数28名の方々によりまして、招へい事業という形でプロモーション活動を実施したところでございます。

内容といたしましては、今、委員のほうからありました小樽のスイーツをめぐるというものもございまして、あとニシン漁の歴史をたどるコースですとか、小樽の製作体験の欲張りコース、あと北後志をぐるりと一周回るコース、あと夜につきましては、ショットバーめぐりみたいなコースを設定いたしまして、その中で小樽の魅力をエージェントの方に知っていただいて、販売のほうなり企画商品にして実施していただくという形で実施したものでございます。この日程につきましては、2泊3日で実施しておりまして、その中の2日目の最後のところで意見交換会というのを実施しておりまして、その中でいろいろ、今、委員が御指摘されたのが小樽観光のいわゆる課題なのでございますけれども、そのような形でいろいろと意見が出されてきているところでございます。

確かにおっしゃるとおり、小樽市はなにぶんまち並みとしても札幌市のように計画的に整備されたまちではありませんので、裏小路に店があったりというような形になって、なかなかわかりづらかったり、実は駐車場が少ないという部分もございまして、それがひとつ小樽の隠れた魅力になっているという裏返しの部分もございまして、なかなかその辺は表裏一体の部分はあるかと思うのです。ただ、店が一つにまとまると、確かに買物という部分では非常に利便性を図れるという部分もございまして、今、私たちが目指している部分といたしましては、ひとつ時間消費型観光という形がございまして、そういう意味では、やはり市内のいろいろな観光施設を回遊していただいて、少しでも長く、そしてゆっくりと時間を過ごしていただいて、最終的には宿泊型に結びつけていこうという試みもございまして、そういうような中で、小樽観光プロジェクト推進会議の中でもやはり一つの意見として、今、委員が御指摘のとおり、スイーツをめぐるというのも、もち屋の後にケーキ店というのは確かに距離も離れていたり、なかなかわかりづらいということもございまして、そこを回るということがまた小樽の魅力を再発見していただける一つの契機にもなるという部分もございまして、その辺もやはり情報発信と、今、おたる案内人検定試験に、マイスターというのが今回新たに設けられ合格者が出ておりますけれども、その辺も活用しながら、観光客に不自由をかけないような形でより多くの店を回ってもらうという手法を考えるというのも、課題克服の一つだというふうに考えておりますので、その辺は、観光協会なり、また観光ボランティア団体などとも協議しながら進めていきたいというふうに考えております。

林下委員

確かに、今、答弁をいただいたように、いろいろと小樽市内をどうやってめぐってもらうかという、そこでまた

新たな魅力を発見してもらおうということもあるのでしょうかけれども、実は、私は、前回そのスイーツプラザをつくってはどうかという提案をしたのですけれども、その根拠になっているのは、やはりそのわかりづらい、どうも運河周辺でぱっとまた帰ってしまう。それで、私はもちろんその資格は持っていないのだけれども、そういう仕事に携わった経験からいけば、道内の人にもかなりリピーターはいると思うのですけれども、やはり冬になると、とても車では小樽に来ることはできない、大変怖いところだという声が多いです。それは、特に札幌市近郊の人たちに、そうしたらレンタカーを借りればいいのかという話もするのだけれども、やはりだめだと、やはり小樽は怖いというイメージが強いのです。

ですから、やはり市内を回るためにはどんな方策があるのかというところで、なかなかどれも難しい。けれども、やはり運河から少しでもまちなかに目的を持って移動してもらうためには、そういう目玉商品、運河プラザではないけれども、もう一つそのスイーツプラザみたいなものをつくって誘導することが大事ではないかとは思ったのです。いろいろと業界の人たちとも話しても、なかなかやはりそれぞれにせが多いものですから、いやいやもうおれ一代で終わるような仕事だから、そんなことはもうやっつけられないと言う人もいれば、やはりそういうふうになれば、商品をもっとたくさんの人に理解してもらえという声も相半ばにしてあるのですけれども、やはりここは行政も、ある程度具体的にそういうものを提案するとか、あるいは誘導するというような方策を持って目玉づくりができないものかということで検討をお願いしているのですけれども、いかがですか。

(産業港湾) 観光振興室佐々木主幹

確かに、今、委員がおっしゃるとおり、運河に来ている観光客をいかにまちなかのほうに誘導していくかというのが今重要な課題の一つだと思います。確かに、運河周辺は非常にたくさんの人であふれているけれども、その人たちがいま一つまちなかのほうまで上がってこないというのは、観光業者を含め、いろいろと話を聞いているところでございますので、それを方策の一つとして、そういうような御提案については、非常に魅力のあることだというふうには考えております。ただ、常設となりますと、出店業者との絡みもございまして、実現にはまだいろいろと難しい面もあると思いますけれども、私が先ほど言ったようなまちなかのほうへの回遊策の一つとして、そういうものがあるというのを、それは目玉になるものというふうに考えております。常設までできるかどうかわかりませんが、それらが一堂に会することで、店を知るというきっかけの一つにもなると思いますし、その後のリピーターになるという部分も十分考えられますので、その辺は今後また小樽観光プロジェクト推進会議などにも諮るなど、関係団体ともよく話し合ってみたいというふうに考えております。

林下委員

丸井今井小樽店跡地の利用も含めて、ぜひ検討してもらいたいと思います。

滞在型観光の推進について

それであと、滞在型観光の推進という課題にどう取り組むかということなのですが、やはり先ほども指摘しましたけれども、小樽は閉店時間が非常に早い。私たちも実感する部分なのですが、どうしてもその指摘がやはりかなりきついという感じがします。ただ、例えばナイトツアー、夜の観光で言えば、例えば函館の夜景は、夜になるとそれぞれのホテルから、函館山に向かって多数のバスが向かっていくという状況を考えれば、やはり宿泊の目玉をつくることも必要です。だから、今の状況で言えば、決して天狗山ロープウェイからの夜景も、函館の夜景にそんなに見劣りするものではないと思いますし、例えば毛無山展望所とか、あるいは北海道ワインとか、そういうものを何とか組み合わせれば、もっとそのナイトツアーというものができないのではないかと思います。ショットバーめぐりについての意見も見ましたが、小樽は確かに人情味があって非常に評価もよかったのですが、それだけではやはり宿泊客を増やすというにはちょっと魅力に欠けるのではないかという気がするのですが、そういうナイトツアーという関係で言えば、いかがなものですか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

夜の観光の部分につきましては、従前から言われていますように、小樽が宿泊滞在型観光に結びつかない理由の一つに、隣の札幌市と、いろいろな面でどうしても比べられてしまっていて、やはり夜の魅力という部分で、確かに劣る部分というはありますし、商店街の部分につきましても若干やはり閉まる時間が早いというのは、委員が御指摘のとおりだと思います。

そういう中で、やはり滞在型に結びつけていくためには、今の商店街があいているというような形ができれば、一つ有効なものになるのかもしれませんが、そのほかにも、今、委員から御指摘がありましたとおり、天狗山ロープウェイの夜景の観光などをからめた中で、やはり小樽の夜の魅力というのを新しい形で提案していくなどしなければ、やはりなかなか宿泊滞在型観光には結びつかないというふうに思います。ひとつ観光基本計画の中にもございますように、夜の魅力づくりというのも、小樽としましては、先般の市長答弁でも申しましたとおり、ライトアップをはじめ、冬になりますと小樽雪あかりの路など、特に夜の観光に着目したイベントでございますけれども、そういう部分も確かにやっておりますけれども、さらにもう一つ大きな展開をしていかないと、やはり大きな宿泊客の入り込みにはつながっていかないというふうに思っております。その辺については引き続きになりますけれども、小樽観光プロジェクト推進会議をはじめとして、観光事業者にもそのような御意見を伝えまして、新しい商品企画をするような形で考えさせていただきたいと思います。

林下委員

かつては小樽のいろいろな文化遺産とか記念碑のツアーというのは、実は学校ばかりではなくて、いろいろと企画があって、そういう道内の観光客を対象にしたもので、結構小樽を訪れていたと思うのですが、最近はそのような面では、文化遺産の手入れも経費の削減でなかなかできないというせいなのか、あまり目立たなくなったと思うのです。それで、先ほどの富良野市の丘陵地の例で、やはりその何か観光客の目を引くような、そういう景観、小樽の自然の景観は確かに評価が高いですけれども、やはりそういうものと組み合わせてそういう遺産めぐりというものもやはり必要だと思うのです。結構個人的なりピーターはかなり来ているみたいなのですが、どうしてもやはり観光資源としてはあまり活用されていないというふうに思うのですけれども、その点についてはどうですか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

今、小樽観光プロジェクト推進会議の中でも、やはり既存の観光資源を徹底的に生かしていくのだというような形の提案というものもございましたし、あと6月1日から一般開放しております奥沢水源地の水管橋、水すだれのところですが、これも隠された小樽の観光資源の一つというのは、今回、やっと一般開放されたという形で、そういうようなやはり既存のものをもっと別な角度で光を当てて、観光客に結びつけていくというような手法がやはり重要なことだと思います。特に今回、奥沢水源地を一般開放したこともあり、私どもでつくっている「きらっと小樽」という情報誌の中に、奥沢水源地からさらに天狗山のほうに上っていくというハイキング、登山的なコースを紹介しているという記事もございます。こういう部分も一つの新しい観光というか、健康にも結びつく提案型のものというふうに考えておりますので、今すぐこれが目玉になるということではございませんけれども、そういう隠れた資源を改めて見直して、光を当てていくという作業を今後ちょっとやっていきたいというふうに思っております。

林下委員

労働実態調査について

それでは次に、質問を変えて、私は、一般質問のときに、介護の労働者の労働条件が悪くて、毎年2割ぐらいの人が介護職場から離れているということで、労働実態調査に基づいて答弁をいただいたのですが、どうも労働実態調査は今回は産業別区分も8区分から12区分に増やして、きめ細かくやったというような形跡も十分うかが

えるのですけれども、この統計のとり方といいですか、つくり方といいですか、これはある程度国の基準とか、いろいろなことが関連してつくられているというふうに私も理解はしているのですが、例えば医療と福祉という項目になっていまして、どう考えても統計上医療と福祉を一緒にして、例えば賃金の実態はこうなっていますという答弁をいただいても、どうも納得がいかないのです。よく考えれば、医療従事者でも、例えば病院に勤務している医師と診療所の医師では収入の実態も物すごく違うし、看護師も何か違うそうなのです。ましてや医療と介護といえ、介護の労働者の賃金実態とか労働条件の実態といったら、全く似て非なる状態だと、今は、そのような指摘もあるのです。その辺は、せっかくアンケートをとった結果ですから、例えば医療関係と福祉関係というのを分けることができないのか、お聞きしたいと思います。

(産業港湾) 商業労政課長

小樽市の労働実態調査でございますけれども、調査自体が昭和50年代の半ばから始めておりまして、かれこれもう30年近くやっているわけですが、その時々を経済情勢、社会情勢に応じまして、調査項目等の見直しは順次行ってきたところでございます。

今回の医療・福祉という分類ですけれども、これは国の日本標準産業分類に基づきまして区分整理を行っております。これまでは、この医療・福祉というものも、第3次産業の中のサービス業という大くくりの中におさまっていたのですが、国の改正を受けて、今回、労働実態調査におきましても医療・福祉というふうに別項目にした経緯がございます。

ただ、委員が御指摘のとおり、この医療・福祉の中には医療機関もあれば、社会福祉法人等のものも、また介護事業所等さまざまな労働環境が違う事業所も含まれておりますので、この実態調査をより雇用環境の改善とか、そういった目的に応じて活用していくためにも、この医療・福祉という部分でのさらに細分化ということも、統計として出し方というのは何かちょっと工夫がいると思いますけれども、そういったデータにつきましては、今後とも示していくことは可能と思っております。

林下委員

例えば教育関係という項目で言えば、教育と学習支援業ということになっていまして、やはりこれも実態としては学校の教員の賃金と、たぶん塾の講師のことを調べているのだらうと思うのですけれども。そのほかにも、例えば運輸業という一くくりで言えば、トラックもあれば、バスもあれば、ハイヤーもある、あるいは港湾関係もあるというような状況ですから、ぜひそのアンケート調査について、たぶん業態別に集約をされて、資料はその生の数字をきっと押さえていると思うのですけれども、これは一般的に公表する、あるいは統計上表す、冊子にするという必要は別にあるのだらうと思うのです。例えば私どもが小樽市内の労働者の実態はどうなっているのか調べるときに、もし可能であれば、こういう生の数字を示していただけるものかどうか、それを確認したいと思います。

(産業港湾) 商業労政課長

個別の事業所の具体例ということでは難しいと思いますけれども、その細分化された業種につきましては、もちろんデータがありますので、それに依って示すことはできると思っております。

林下委員

公契約条例について

それで、ちょっと産業港湾部が所管する部分とは離れるかもしれませんが、産業経済の振興という立場で言えば、今、公契約条例というのが全国的につくられていまして、いわば市が事業を発注する、契約をするときには、その社員の、極端に言えば、その資格を持っている人がパートなのか、正規の社員なのか、そういうことをきちんと明記しなさいという公契約条例というのが定められている都市が結構増えてきていると言われているのです。小樽市ではそういうことを考えているかどうかかわからないですけども、公契約条例の制定方について考え方があれば、聞かせていただきたいと思います。

(産業港湾) 商業労政課長

公契約、いわゆる公の契約ですから、自治体が発注する公共事業等のことですが、一つにはILO条約というものがございます、この中で公契約における労働条件の確保というのを定めているように思いますが、我が国自体がこのILO条約を批准していないという状況の中で、ただ労働条件の改善ということから、自治体の中で、公契約の中における労働条件の確保ということを求める動きが出てきて、条例を制定をしているところも広がってきているとは聞いております。雇用の面からいけば、確かに公契約におきまして、一定程度の労働条件の確保ということが求められるのは、雇用者の立場からいえば、それは環境改善につながることであり、結構なことではあるのですが、一方、その受注する企業側としては、小樽市内でなかなかまだまだ景気が回復という実感が乏しい中で、一定程度そういう労働条件の確保を前提としたような取組をつくるのが、果たして小樽市内の企業にとってプラスになるのかどうか。逆に受けきれない企業が出てくるということも十分考えられるわけですから、そういった他の自治体の動きや、小樽市の経済情勢に応じた形を見極めながら考えていくのがよいのかとは思っております。

林下委員

それでは、ちょっと難しい課題だということだと思うのですが、ぜひ前向きに検討していただきたいと思っております。

原油価格の高騰問題について

それで次に、原油価格の高騰問題ということで、非常にあまりにも原油価格が上がって、物価にすべてはね返ってきているということで、相当市民生活が圧迫をされているという状況があります。先ほどもほかの委員から質問がありましたように、特に漁業関係なんかは採算割れで、減船どころか出漁もできなくなってきているというケースが今もう指摘されていますし、交通運輸部門では、札幌市内で、北海道中央バスが札幌市内の一部の路線から撤退するというで大騒ぎになっております。それほど原油価格の高騰というのは企業活動を非常に圧迫していますし、これから相当な経済活動全体へのブレーキになるのではないかとということで、いろいろな対策を求める声が出ておりますけれども、小樽市として何か検討されていることがあれば、お聞かせ願いたいと思っております。

(産業港湾) 産業振興課長

原油の価格の問題についてのお尋ねがございましたけれども、私どもも定期的に市内の企業に、原油の高騰にかかわる影響などについて話を伺っておりますけれども、確かに原油の高騰ですとか、原材料の高騰によりまして、今、御質問の中にもございました、例えばそのトラックですとか、バスですとか、そういった運輸業、それから石油製品を使っております製造業、例えば水産業で言いますと、網ですとか、発泡スチロールの箱ですとかといったところまで使われておりますので、相当程度その原油の高騰というのが、市内の経済に対して影響というのが出てきているというふうに考えておりますけれども、企業にお聞きしますと、必ずしも原油だけではなくて、市内の経済状況を見ますと、いわゆるその消費の低迷によりまして、物が売れないという需要の低迷という問題もございまして、それから一方では、昨年の建築基準法改正の影響によりまして住宅着工の遅れとか、さまざまな問題が出ておまして、私どもといたしましては、その原油対策というよりも景気対策という、もう少し広い視野で考えていかなければいけないかというふうに考えているところでございます。

そうした中で、私どもといたしましては、特に、今、その原油の価格を構成している約半分が投機的な要因というふうに言われておまして、原油の高騰に対して地方自治体がなかなか直接関与するような、対応が難しい部分もございまして、私どもといたしましては、先ほど申し上げておりました企業誘致ですとか、あるいは小樽ブランドの販路拡大ですとか、あるいは観光客の誘致、そういった形での市内経済の景気の底上げを図りながら地域経済の活性化を図っ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。

林下委員

今、答弁があったように、なかなかこの問題というのは自治体だけで解決できるような課題ではないと思うのですけれども、今、話があったように、高騰の原因はまさに投機そのものだというので、今回の G 8、主要国首脳会議ですか、その場面で福田総理大臣も日本の立場として、食糧と原油に関しては投機から除外せよということを手張する予定だったそうですけれども、結果として、アメリカの圧力があつたのかどうか、この主張はできなかつたようです。そういうことからいきますと、私ども地方議会としても、当然議会としてやはりそういうものから外せということ、決議をするとか、何らかの意思表示は必要だと思うのですけれども、やはりこうした動きを地方からも国をバックアップするというか、我が国としてはその投機商品として認めないというような主張が何かできないものかという思いがありまして、その辺の見解があれば、お聞かせ願います。

(産業港湾) 産業振興課長

先ほども話しました原油の価格の構成というのは、約半分がその投機的な影響でございまして、機関投資家というのでしょうか、そうした方が金融商品として見ている、そういうふうな影響もございまして、非常に高騰していて、世界的に経済を混乱させているというような状況になってございます。

先般も、石油の産油国と消費国の間でこの原油高騰のあり方について議論されまして、産油国側は増産すると、それから消費国側はこの投機の抑制と、そういった問題が議論されておりましたけれども、やはり原油の価格が国際的な価格になっているということで、やはり投機の抑制などにつきましては、世界的なレベルで解決されるべき問題で、なかなか地方自治体としてその投機の抑制についてかかわっていくというのは非常に難しい問題ではないかというふうに考えておりました、私ども地方自治体といたしましては、直接の市民生活ですとか、企業活動にも影響が及ばないような形で、対応をとってまいりたいというふうに考えているところでございます。

林下委員

小樽港の取扱貨物量について

それでは次に、質問を変えて、小樽港の輸出入の傾向について、最近は少し回復している、フェリーが少し持ち直しているというような話も聞いておりますけれども、最近のその輸出入の動向を含めて、小樽港の取引状況をお知らせ願います。

(産業港湾) 港湾室主幹

近年の小樽港の港湾取扱貨物量のまず数字、傾向について説明いたします。

平成15年から19年速報値で見ますと、15年が約1,300万トンでございます。この19年1年間で取り扱われた貨物が全体で1,440万トンと増加に転じてございますが、16年、17年、18年、この3か年を見ましても、1,400万トン台それから1,300万トン台ということで推移しておりまして、おしなべて19年は若干多い傾向にありますけれども、おおむね1,300万から1,400万トンくらいで横ばい傾向が見られるというふうになってございます。

林下委員

先ほどは、中国とロシア向けのいろいろな輸出品を、商品を絞って拡大をしていく戦略的な話も聞いたのですが、特にロシアは石油資源なども含めて景気が非常にいいということで、最近はかなり農産物なども高く引き取っているというような話もあって、非常に期待をされているのですけれども、前回もそういう話をしたら、なかなかいろいろな事情で販路を拡大するのは難しいとのことでした。けれども、せっかく市長もトップセールスで向こうへ行って、いろいろな感触はつかんでいると思うので、ぜひ今までの中古車ばかりでなくて、農産物などの輸出港として何とかもう一回再構築ができるような方法はないのかという点で、逆に輸入の場合でも、資源なんかも持ってくるチャンスでもあるのではないかと思いますので、その点について積極的に働きかけをしてもらいたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(産業港湾) 港湾室主幹

ロシアとの貿易の関係でございますけれども、確かに定期貨物航路といたしまして以前フェリーが就航してございました。その折には、一定程度の貨物は輸出・輸入ともございましたけれども、休航いたしまして、現在、まだ復活していないという状況の中では、この航路を使った貿易というのは非常に難しいというような状況です。

なお、まずいわゆる在来船によるロシアとの交流でございますけれども、ここ数年、中古車輸出が非常に好調になっている状況でございます。現在のところ、ロシアからの需要といたしましては、日本からは中古車、その他自動車部品、タイヤ、ホイール等、自動車関係が本市としては非常に好調になってございます。

また、輸入につきましては、これまでは水産品といたしまして生きたカニなども多々見られましたが、ロシアでの密漁防止対策が講じられて以来、生きたカニがなかなか入ってこないということで、昨年来、水産品の輸入が減少してございます。

委員の御提言のように、やはり北海道からの輸出品につきましては、食として言えば、ロシアでも非常に好評というふうにも聞いておりますが、潜在需要としてはあると思います。こういったいわゆる北海道産品といったものを、ロシアだけでなく、広くアジア向けに対岸貿易といたしまして売り込みをしていきたいというふうにご考えてございます。

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、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。

本日はこれをもって散会いたします。