

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 1 年 6 月 2 3 日 (火)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 3 時 4 0 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、鈴木・佐野・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、所属委員に変更がございますので、お知らせいたします。

濱本委員にかわりまして、新たに鈴木委員が本委員会の所属となっておりますので、報告いたします。

次に、本日は人事異動後、初の委員会でありますので、部局ごとに異動した理事者の紹介をお願いいたします。

(理事者紹介)

委員長

ただいまから本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、鈴木委員、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、理事者より報告の申出がありますので、これを許します。

「ファッションセンターしまむら長橋店と小樽住吉複合店舗の出店に係る届出について」

(産業港湾) 田宮主幹

大規模小売店舗立地法第 5 条第 1 項の規定に基づき、ファッションセンターしまむら長橋店と小樽住吉複合店舗の 2 か所について、北海道知事あてに大規模小売店舗の出店に係る届出がありましたので、報告申し上げます。

まず、ファッションセンターしまむら長橋店についてであります。本年 2 月 19 日に株式会社しまむらから届出がありました。

届出の概要ですが、名称はファッションセンターしまむら長橋店、所在地は小樽市長橋 3 丁目 71 の 1 ほか、店舗面積は 1,119 平方メートル、駐車台数は 59 台、駐輪台数は 20 台、新設する日は本年 10 月 20 日となっております。また、届出のありました店舗において小売業を行う者は、株式会社しまむらであります。

次に、小樽住吉複合店舗についてであります。本年 3 月 3 日に西條産業株式会社から届出がありました。

届出の概要ですが、名称は小樽住吉複合店舗、所在地は小樽市住吉町 340 の 1 の内ほか、既存店舗ユニクロと合わせた店舗面積の合計は 1,665 平方メートル、駐車台数は 62 台、駐輪台数は 20 台、新設する日は本年 10 月 3 日となっております。また、届出のありました店舗において小売業を行う者は、株式会社ユニクロと株式会社ゲオであります。

これらを受けまして市として、周辺地域の生活環境保持の見地からの意見を、ファッションセンターしまむら長橋店については本年 7 月 13 日までに、小樽住吉複合店舗については本年 8 月 3 日までに、北海道知事あてに提出することになっており、現在、庁内において協議を進めているところであります。

委員長

「平成 20 年度企業立地状況について」

(産業港湾) 薄井主幹

平成 20 年度の企業立地状況につきまして、報告申し上げます。

お配りしてございます資料を御参照ください。

最初に、新規立地企業でございますが、銭函 3 丁目地域において、たれ・スープ製造の北源、冷暖房設備工事業の井戸冷機工業など 7 社が、また石狩湾新港小樽市域において、納豆製造業のヤマダイフーズプロセッシングなど 2 社が立地し、合わせて 9 社が新たに立地いたしました。なお、9 社すべてが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。それら企業名については、備考欄のとおりでございます。

次に、平成 20 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、機械部品製造及びメッキ加工の井川工業、植物系樹脂素材製造のアグリバイオインダストリーなど 8 社が、石狩湾新港小樽市域において、米穀卸売業のショクレン北海道、水産加工の石狩フレッシュの 2 社の操業があり、合わせて 10 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、立地企業数が 119 社、分譲面積は 64.9 ヘクタール、分譲率は 85.7 パーセントとなっております。立地企業 119 社のうち対前年度 2 社増となる 102 社が操業をしております。

また、石狩湾新港小樽市域につきましては、前年度と同じく 74 社の立地となっておりますが、既存企業の買い増しがあったため、分譲面積が対前年度約 1 ヘクタール増の 111.7 ヘクタール、分譲率は 47.3 パーセントとなっております。立地企業 74 社のうち 44 社が操業を行っております。

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 723 社、分譲面積は 775.7 ヘクタール、分譲率は 64.2 パーセントとなっており、立地企業 723 社のうち 596 社が操業を行っております。

さらに、資料には載せてございませんが、銭函工業団地の北海道村が新工場を、それから石狩湾新港小樽市域の伊藤ハムデリーがサラミ工場を、北海道漁業協同組合連合会が昆布加工センターを新築するなど、既存の企業による増設もありました。

委員長

これより一括質疑に入ります。

なお、質問順序は、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

大型店出店の説明会について

初めに、報告があったファッションセンターしまむら長橋店と小樽住吉複合店舗の出店に係る届出についてなのですが、これは地域の説明会を開いていると思うのですが、そこで出された意見では、反対などはなかったでしょうか。

(産業港湾) 田宮主幹

ファッションセンターしまむらにつきましては、本年 4 月 8 日に説明会が既に開催されております。一般参加者は 20 名ほどでありました。その主な質問なのですが、ちょうど敷地の後ろ側のほうに川があるのですけれども、この川側のほうの境界線にさくを設置するのか、除雪は何時ぐらいから始めるのか、また冬は、道路の道幅が狭くなるのではないかなどの意見が出され、それぞれ回答がされています。

それから、小樽住吉複合店舗のほうですが、5 月 12 日に説明会が開催されまして、一般参加者は 1 名だけでした。そこで出された意見、質問なのですが、米の自動販売機があそこにあったのですけれども、それを撤去するのか、建物の高さはどのぐらいになるのかというような質問が出され、それぞれ回答がされていまして、特にその反対意見というのは出てございませんでした。

新谷委員

フェリー航路の利用促進実証運航について

次に、地域活性化・経済危機対策臨時交付金の事業にかかわってお聞きしたいと思います。

昨日の予算特別委員会でも質問が出ていたのですけれども、フェリー航路利用促進実証運航費補助金についてお伺いしますが、事業の概要と実施する理由を説明してください。

(産業港湾) 港湾室主幹

フェリー航路利用促進実証運航費補助金でございますが、事業の概要につきましては、舞鶴発・小樽着、新潟発・小樽着のフェリー便に乗船いたします有人の乗用車に対しまして、買物券を配布する付加価値サービスを行う事業でございます。また、買物券のほかに、新日本海フェリーの小樽ターミナル内にあります浴場の入浴券も配布する予定になってございます。

買物券の金額といたしましては、舞鶴便につきましては 1 台当たり 5,000 円、新潟便につきましては 1 台当たり

3,000円を計画してございます。この買物券の利用範囲でございますが、フェリー船内のレストランや売店、それから小樽のフェリーターミナル内のレストランと売店で使用可能ということにしております。

なお、この売店で取り扱う品目の中に、小樽の物産をできるだけ買っていただきたいというフェリー会社の意向がございますので、今後、物産協会等と協議しながら、できるだけこの利用促進につながるサービスを利用させていただけるように努めてまいりたいというふうに考えております。

また、この事業の実施理由でございますが、近年、北海道を取り巻くフェリー航路、本州と結びます内航フェリーの利用状況が、長引く景気の低迷や燃料の高騰、それから昨年秋以降の世界的な金融危機、これに端を發します不況、これらによりましてフェリーの利用が非常に低迷してきております。加えまして、本年4月下旬から始まりました高速道路の大幅な値下げに伴いまして、長距離フェリーにおきましては利用減少が非常に懸念されているというような状況でございます。

その中で、小樽港を發着しております舞鶴便、それから新潟便におきましては、小樽港の取扱貨物量に占める割合が約90パーセントを占めております。また、港湾使用料等におきましても、入港料や係船料だけで収入の約50パーセント以上を占めておりますとともに、港湾使用料全体といたしましても4分の1以上をフェリー会社から負担していただいております。また、このフェリーが就航していることによりまして、小樽での200人を超える雇用を創出しておりますとともに、関連会社との委託契約など、小樽経済にとっても非常に影響が大きい航路でございます。そういったことから、今般の内航フェリーを取り巻く状況を勘案しまして、今回の臨時交付金制度の中に内航フェリーへの支援ということが盛り込まれましたことを受けまして、この交付金を活用いたしました実証運航を行うということで、これに対する補助をつくるということになった次第でございます。

新谷委員

地域活性化・経済危機対策臨時交付金のメニューの一つだということでは、他港との競合がないのかという心配があるのですが、その辺でほかの港の状況はどうでしょうか。

(産業港湾) 港湾室主幹

道内のフェリーが就航している港湾につきましては、苫小牧港と函館港がございます。この交付金の活用策につきましては、苫小牧港につきましては、フェリー会社が数社入っている港でございます。現在、苫小牧市のほうで支援について検討しているというふうに聞いてございますが、そのメニューについては、まだ詳細に発表されてございません。

それから、函館港の管理者である函館市でございますが、逆にこれまで函館と青森、それから函館と大間を結んでいる航路がございますが、小樽からの航路に比べますと、海峡を渡るだけの航路でございます。これまで特に臨時交付金を活用した支援についての動きはございませんでした。しかし、先般、フェリー会社のほうからの要望を受けて検討に入るというような状況は聞いてございます。

また、小樽港を結ぶ舞鶴、それから新潟、それぞれの港の港湾管理者は京都府と新潟県ですが、京都府におきましては、一定程度の予算措置をしたいというふうには伺っております。それから、新潟県につきましては、検討はしておりますが、今のところそういった動きはまだないというふうに聞いてございます。

新谷委員

フェリーは苫小牧港のほうとの競争というか、小樽港からシフトした航路もありまして、大変厳しい状況で、小樽経済へのマイナスの影響が大変大きいのですけれども、こういうふうには小樽港のほうで支援することとなって、苫小牧港でもまた支援するとなると、これは本当に競合が心配されるのですけれども、早く宣伝をして先手必勝というのが大事ではないのかと思うのですけれども、その辺はどのように考えていらっしゃいますか。

(産業港湾) 港湾室主幹

まず、この臨時交付金を内航フェリーの支援に使うという目的は、やはりフェリー業界全般の底上げということ

でございます。確かに先手必勝ということで、小樽港の宣伝を早くすべきというお話でございますけれども、やはり北海道と本州を結ぶ航路、これを維持していくことがまず先決だろうというのが本旨でございます。つきましては、他港でのメニューはいろいろあるかと思えます。バッティングするものもあるかもしれませんが、これらの実証実験等々の支援事業を通じて、フェリー航路の維持存続につながるのではないかとこのように考えておりますので、宣伝につきましては、当然小樽航路の利用を促進するという趣旨からいたしますと、早々にとりかかりたいというふうに考えております。

新谷委員

やはりこうやって他港でも始めると大して変わらないのではないかと思いますし、メリットがありませんので、やはり宣伝を早くして、小樽に来たいという気持ちにさせていただきたいと思えます。

それで、観光振興室にお聞きしたいのですけれども、そのフェリー利用客の中で小樽観光に来ている方の割合とか、それからリピーターがどれくらいいるのかということなどは調査していますでしょうか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

私どもでは、観光客入り込みの中で、フェリー会社のほうからデータというものはもらっておりますけれども、その内訳がビジネス客であるのか、観光客であるのかという細かいところは調査しておりません。北海道の調査の中で、飛行機ですとかJR、あとフェリーを含めた中で来道される方のうちのどれくらいが観光客であるかという割合で参考にさせていただいているという状況であります。同じような理由から、リピーターについても詳しい数字については把握していないところで。

新谷委員

その点についても後から質問することと関連がありますけれども、やはりフェリーの場合は乗船時間が長いので、小樽の宣伝とか、それから来たいと思う理由などを、調べていただきたいと思えます。

クルーズ客船誘致関連事業の経済効果について

次に、港湾上屋の補修事業に関して伺います。

これは、第1回定例会のときに、緊急雇用創出事業でクルーズ客船の誘致関係として港湾施設環境美化事業というのが計上されましたし、それから今回は港湾上屋補修事業費ということなのですけれども、まず今年度のクルーズ客船の寄港予定、それから全体としてその経済効果というのをどのように押さえていらっしゃるでしょうか。

(産業港湾)港湾室主幹

今年度のクルーズ客船の寄港予定でございますが、現時点の全体で延べ14隻となっております。

経済効果につきましては、このクルーズ客船が小樽港を利用することによりまして、入港料や係船料をはじめとする港湾使用料の増加につながるものと考えております。

また、乗船客が市内を観光する際、非常に多くの消費活動をしていただくことが期待されております。

新谷委員

今後の港の活用としての位置づけもされていると思うのですけれども、なかなか本来の商業港としての産業的な面では厳しいという中で、こういうクルーズ客船の位置づけもまた大きくなっていると思うのです。

観光振興室にお聞きしますが、小樽観光から見たこのクルーズ客船寄港の効果というのはどうでしょうか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

クルーズ船を利用しての観光客の来樽につきましては、各地の港町を旅する客に来樽いただくということは、私どもとしても非常にうれしいこととありますし、その中で小樽観光を楽しんでいただける方が多くできるということは、観光入り込みの面、経済的な効果の面を含めて大変大きいものと認識しております。

新谷委員

クルーズ船の第3号ふ頭14番パースの利用について

ここにとてもいい写真があるのです。これは中央通から写した写真で、第 3 号ふ頭の 14 番バースに客船がとまった大変すばらしい写真なのですが、今年度の予算で「ようこそ小樽」と上屋のところに文字を書くとのことですが、整備をするのは 16 番のほうですね。それで、できたら 14 番のほうに停泊してもらうようにできないのかと思います。こちらにとまっていたほうが観光的にも大変いいということで、またこの風景を見たいという客が増えるのではないかというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

(産業港湾) 事業課長

クルーズ船の 14 番バースでの利用ということですが、中央通から真っすぐ見通せる 14 番バースにクルーズ客船を着岸させるということにつきましては、クルーズ振興ですとか、また小樽の観光振興にとっても大きな効果があるという認識は持っています。しかしながら、現在、14 番バースの背後にございます 32 号上屋につきましては、小樽港の主要な貨物となっています輸入穀物を扱ってございます。特に平日では、これらの荷役作業とふくそうすることになりまして、なかなかこの 14 番バースを使う状況に至っていないというのが現状でございます。

その部分で現在は、16 番バースのほうを主としてクルーズ船対応バースとして使ってございまして、今回、その 16 番バースの背後にございます 33 号上屋を美化していくということで考えてございます。

新谷委員

それはわかります。その商業活動、経済活動とバッティングするというか、難しい面もあると思うのですが、できたらそのほうがいいのではないのかというふうに思うのです。それで、そういう可能性、交換するとか、それはどうなのでしょう。

(産業港湾) 事業課長

この場合の利用転換ということでございますけれども、正直に申しまして、現在、実際にこれらの貨物を扱っているという中では、やはりなかなかこれをほかの上屋などに、移すというのは難しい状況だと考えてございます。

ただ、先ほども少し説明させていただきましたが、14 番バースが中央通から見えるという中で、ポテンシャルが高い場所だということは認識してございますので、将来に向けてはそういった利用も図っていきたいという部分は考えてございます。

新谷委員

今後の検討課題ですね。それで、ここの 14 番バースは補修しなければいけないというふうに聞いているのですが、その費用は、どのくらいかかるのですか。

それから今回、地域活性化・経済危機対策臨時交付金に結構港湾関係の事業が盛り込まれているのですが、この第 3 号ふ頭の補修も一緒にできなかったのでしょうか。

(産業港湾) 事業課長

14 番の岸壁のお話で現在利用制限をかけているという部分についてなのですが、大体 60 メートルぐらいの区間の老朽化が進んでおりまして、現在、利用規制をかけざるを得ない状況にあるということでございます。

今回、この地域活性化・経済危機対策臨時交付金に盛り込めなかったという部分ですが、やはりこれを補修するとなると、一定程度高額な事業費になるというふうに見込まれてございます。これにつきましては、また別な手法でその修繕方法について検討していきたいということで、今、進めてございます。

新谷委員

その見通しというか、それはいつごろかかるというのはまだこれからなのですか。

(産業港湾) 事業課長

現在、その事業化に向けまして、国等と協議している最中でございます。

新谷委員

早く予算をつけてもらって港湾の活性化につなげていっていただきたいと思います。

港湾施設環境美化事業費について

それはそれで終わりますが、第 1 回定例会で計上した緊急雇用創出事業の港湾施設環境美化事業費、これは入札が終わったと思うのですけれども、どのようになったのか、また落札額などを教えてください。

(産業港湾)事業課長

当該事業につきましては、平成21年6月5日に入札をしてございます。その当初の契約金額が1,038万4,500円と
なっております、おおむね今200万円ぐらい執行残として残っております。

新谷委員

どういうふうにした入札を行ったのですか。

(産業港湾)事業課長

入札につきましては、指名競争入札を採用してございまして、その指名に当たりましては、当該事業が屋根の塗り替えということもございまして、小樽市指名競争入札参加資格者名簿に登録の建築業者を対象として入札をかけてございます。

新谷委員

その差額の200万円ほどなのですけれども、この予算があれば、またさらに雇用ができると思うのですけれども、この分はどのようにして使うのですか。

(産業港湾)事業課長

今の差額の分についてでございますが、基本的に今回の当初の業務契約の内容につきましては、上屋の塗装、また一部のシャッターの塗装ということで、計上してございます。

33号上屋につきましては、まだ色を塗れないシャッターが残っておりますので、この差額につきましては、これらのシャッターの塗り替えなど、環境美化につながる内容で、かつ雇用創出につながることを前提として活用を進めていきたいというふうに考えてございます。

(産業港湾)商業労政課長

今の港湾室の答弁についてですけれども、入札差金につきましては、額が確定して、この後、北海道に対して事業報告いたします。その結果、補助金として市のほうにおりてくるわけでありまして、今、委員からのお話の趣旨は、差額が200万円出たのですから、もっとこれを雇用対策に使うべきというお話だと思っておりますが、この緊急雇用創出事業は3年間の基金での事業でありますので、今年度につきましては7,000万円ほどの小樽市の配分枠というものが決められております。ですから、今回、ほかのいろいろな事業をやっておりますが、中で差金等が出た場合には、当然今後の雇用対策として道のほうから上積みといたしますが、そういった形での使い方ということになるものと考えております。

新谷委員

そうすると、今、港湾室のほうで屋根の塗り替え、それからシャッターの塗り替えということで、まだその事業が残っているという部分に充てるというのは違うということなのですか。

(産業港湾)商業労政課長

まずは今回の上屋の美化などの事業として入札で額が確定したわけですから、その確定した額について補助申請をいたします。ですから、そこで差額が出た場合には、道のほうの全体枠の中で使われるわけですから、その中で小樽市に対する配分ですとか、そういった形のはっきりとした額として200万円がそのまま上乘せになるかどうかはわかりませんが、全体の中で、今後、今年度中にはまた追加もありますし、来年度、再来年度も事業がありますので、その中でちゃんと配分されるものと思っております。

新谷委員

単純にいかないものなのですね。でも、これは緊急雇用創出事業として最初に予定された額ですから、ぜひ今後、

差額の方も含めてまた小樽市に配分されるように、これはどうするお考えですか。

(産業港湾) 商業労政課長

今後、今月中に北海道のほうから 2 回目の緊急雇用の募集がされる見込みとなっております。その中で、まだ今年度の第 1 回定例会で予算化させていただいた事業の全体の確定とはならないものですから、恐らく来年度以降についてそういった差額が出た分は、小樽市として出た分ですから、その分は使わせていただきたいというのは北海道のほうにも当然要望してまいりたいと思っております。

新谷委員

雇用情勢が厳しい折ですので、強く要望していただきたいと思います。

雇用問題について

それから、引き続き雇用問題について質問させていただきますけれども、代表質問で菊地議員が新規雇用促進推進費について市長に聞いております。平成21年度の地方財政対策で、雇用推進のために本市に交付税が 2 億 7,800 万円の配分が見込まれるということなのですけれども、しかし21年度の普通交付税の算定状況を確認して、あわせて市内の雇用情勢を分析した上で、第 3 回定例会以降に予算計上について検討するという御答弁でした。

普通交付税のことについては財政部のほうだと思うのですけれども、やはり一番大事な地域雇用創出という点で産業港湾部として、市内の雇用情勢の分析をどういうふうにして、例えばその 2 億 7,800 万円が上乘せされないとしたら、それは国に対してしっかりと意見を言わなければいけないのですけれども、しかしながらその雇用の創出ということで仮にそれがちょっと少なくなったとしても、雇用創出のために頑張りたいと思います。市長には要望していただきたいと思うのです。この市内雇用情勢の分析というものをどういうふうに見て、どのように第 3 回定例会に向けて予算計上していくのかという点についてお伺いしたいと思います。

(産業港湾) 商業労政課長

まず、市内の雇用情勢につきましては、常日ごろからハローワークと十分に連携をとりながら情報交換をしております。現下の有効求人倍率が 0.31 倍と、極めて厳しい状況になっております。

今回の市の独自の雇用対策事業も、そういった有効求人倍率が悪化している中で、特に清掃ですとか、労務ですとか、そういった外回りの作業がさらに悪化しており、恐らく 0.2 倍を切っているような状況ですから、今回、市の独自の雇用対策事業として予算を充てさせていただいているところです。今後につきましても、一つにはハローワークと連携をとって、そういった有効求人倍率を十分見極めながら、必要な雇用対策につきましては、財政部のほうとも調整しながら予算を考えていきたいというふうに思っております。

新谷委員

今、小樽管内の有効求人倍率が 0.31 倍ということで大変に悪い、それから清掃、労務が 0.2 倍を切るのではないかとということで、大変厳しい状況なのですけれども、この厳しい状況が好転する見通しはあるとお考えですか。

(産業港湾) 商業労政課長

確かにそのマクロ的な話では、もう昨年のリーマンショック以降の世界の不況のあおりを受けて、国内におきましてもなかなか厳しい状況で、国の段階では底割れではないかという見方も一部にはありますけれども、北海道、小樽市におきましては、なかなかまだそのような状況にはないという認識であります。

ですから、国が経済対策として打ち出している事業、そして雇用対策として打ち出している事業、今後ともそういった事業を国も切れ目なく出動していくということですので、小樽市としましても、できるだけそういった事業を活用しながら、少しでも雇用環境が好転するように努力してまいりたいと思っております。

新谷委員

なかなかこの厳しい状況の中で、好転するということも難しい状況になるとと思いますが、先ほど言ったように、2 億 7,800 万円の交付税上乘せ分が仮にそれがきちんと来ないとしたら、これは全国市長会としても、市長としても

しっかり国に意見を上げてもらいたいと思いますし、仮にそれが全額来なくても、雇用を創出していくという点で予算をしっかりつけてもらうように頑張っていたきたいと思います。

観光客動態調査の進ちょく状況について

次に、観光についてですが、菊地議員の代表質問での質問に対して、昨年度行った観光客動態調査は、今、集計作業をしているということでしたけれども、この結果はいつごろ出るのでしょうか。進ちょく状況についてお聞きします。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

観光客動態調査の進ちょく状況でございますけれども、この調査は、昨年4月から、季節ごとに春、夏、秋、冬という形でやっておりまして、昨年度いっぱいをもって調査のほうは終わったところでございます。

現在、集計作業に取りかかっておりますけれども、なにぶん5,000通を超えるような調査になっておりますので、なるべく早い段階で皆さんに示せるよう鋭意努力してまいりたいというふうに考えております。

新谷委員

このアンケートの内容をちょっと見させていただいたのですが、もう終わってしまったから、今さら言っても仕方ないのですけれども、今、観光の問題というのは、既存のコースから新しいところへの発展、そういうものを目指していると思うのですが、このアンケートの項目では、今までのとそう変わらない中身のような気がするのです。それで、例えばこれからどこにその重点を置いていくかという意識をしてもらうような設問があってもよかったのではないかと思います。例えば観光の発端となった運河なのですけれども、昔のままの姿が残っている北運河、これは小樽運河にまとめられているのですけれども、例えばそこに1項目別にするとか、あるいは手宮公園の緑化植物園から見る海の風景は本当にすばらしく、これはもうどこにも負けない景色だと思っているのですけれども、そういうものを入れたものとか、あるいはニセコ積丹小樽海岸国定公園、そういうような風景を入れたコースとか、そういうものも入れたほうがよかったのではないかと思います。まあ、これは済んでしまったのですけれども、次回に実施するときの参考にさせていただければと思います。

おたる案内人のパンフレットについて

それから、おたる案内人につくっていただきました、このパンフレットはとても手づくりで素敵だと思います。これは市民の皆さんにもぜひ回っていただいて、市民がやはりこんなにすばらしいということを発信していける、そういうふうになったらいいと思っているのですが、その場合、例えば自分たちで歩いてもなかなか、この建物がどういう歴史があるとかわかりません。この観光ボランティア、それから観光ガイドに頼む場合にはどうしたらいいのかという場合に、その案内先が載っていませんので、それをぜひ載せていただきたいです。

それからこの普及というのはどういうふうに考えているのでしょうか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

おたる案内人が作成いたしました新しい観光コースのパンフレットの件でございますけれども、こちらのほうの周知につきましては、観光客が案内所などに立ち寄せられた際に活用していただくという形で、既存の3か所の観光案内所に配置しているほか、そのパンフレットの中に載っているお勧めのスポット、飲食店のスポットなどにも置かせていただきまして、観光客はもとより市民の皆さんにもこのコースの存在をわかっていただいて、大いに活用していただくというふうには考えております。

新谷委員

観光客のアンケートについて

先ほどのフェリーなのですけれども、小樽のよさ、あるいはもう一回訪問してみたいとか、そうした小樽についてのアンケートを船内でやってもらうことも考えてはいいのではないかと思います。

それが1点と、それから、今、中国本土からの観光客も多くなっているということですので、やはり宿泊し

てもらうためにも、外国人の小樽での観光にもつながるようなやはりアンケート、これは少なくとも、本当は中国語、英語でも行えればいいのしょうけれども、何らかの形で外国人へのアンケート調査というのも考えたほうがいいのではないかと思います、この 2 点について伺います。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

フェリーでのアンケートにつきましては、今後、利用促進の事業が始まりますので、その辺でフェリー会社のほうとどのような協力ができるのかを含めて、港湾室とも、協力については協議してまいりたいというふうに思います。

あと、外国人に対するアンケートでございますけれども、委員がおっしゃったとおり、確かに私どもは今まで外国人に対する直接的なアンケートというのは行ったことはございませんので、そういうことは一つ考えられる手法だとは思っております。そういう中で、先般の市長答弁でもございましたけれども、神原汽船のほうが中国本土で物販拠点を持つということでございますので、来樽している外国人に、個別に当たるといのはなかなか難しいのですけれども、中国本土でアンケートをとるといことであれば、ある程度の数をまとめた調査ができるというふうには思いますので、その辺が今後の観光PRなどの話合いの中で一つ考えていける方法ではないかというふうに考えております。

新谷委員

緊急保証制度について

それでは最後に、緊急保証制度に関連して伺います。

現在の認定件数と、それから 2 度申請に来たところもあると思うのですけれども、その件数を教えてください。

(産業港湾)産業振興課長

国の緊急保証制度のこれまでの認定件数ということでお尋ねがございましたけれども、昨年10月31日にこの制度がスタートいたしまして、毎月集計を積み重ねておりますけれども、最近のもので言いますと、5月31日に締め切っておりますので、5月31日までの認定件数でございますけれども、市が認定したのは564件になってございます。

それと、もう一つ御質問がございまして、2度認定をしたという件数でございますけれども、10月31日にこの緊急保証制度がスタートいたしまして、半年以上経過しております。中小企業者にとりましては、1度融資を受けたけれども、さらに融資を受けたいというようなことで、私どもが1度認定してから3か月たって私どものほうに認定を申し出た件数を把握してございますけれども、5月末現在で22の中小企業から2度目の認定申請の申出がありました。

新谷委員

この認定申請に来て、どのぐらいが認められたのですか。

(産業港湾)産業振興課長

2度目の申請があったのがどのぐらい認められたのかという御質問かと思うのですけれども、この22件につきましては、融資を受けたのが20件になっております。2件につきましては、認定申請書の有効期限が1か月ということになっておりますので、その1か月以内に手続が行われなかったというものでございますので、この2件は必ずしも融資が受けられなかったというものではございません。手続が順調に進まなかったというケースでございます。

新谷委員

それは小樽市が認定したということでしょう。要するに銀行から融資を受けられなかったという件数はわかりませんか。

(産業港湾)産業振興課長

この調査した22件につきましては、基本的には19件が融資を受けてございます。

新谷委員

その 1 件は、なぜ受けられなかったのでしょうか。

(産業港湾)産業振興課長

ただいまの詳細につきましては、金融機関から回答が得られなかったということで、私どもは把握してございませんけれども、19件が融資を受けているという状況でございます。

新谷委員

実は、私たちがお聞きした話ですが、数十万円なのですけれども、どうしても従業員の給料が出せないということもありまして、2度目に申請に来て、当然その緊急保証の枠内ですから、市ではいいと言ったし、銀行もいいと言ったのだけれども、結局、信用保証協会のほうがだめだということで融資が認められなかったのです。それで、何とか従業員の方にわかっていただいて、6月、7月に仕事があるので、それまでちょっと待ってくださいということで何とかそれは乗りきれそうなのですけれども、でもその後はもうわかりません。それで、なぜ借りられなかったのかという理由がわからないということなのです。借りに行った人は、信用保証協会のほうがネックになっているというふうに考えているのです。この制度の趣旨からして、ほとんどの方が借りられているのに、わずか数十万円の申請なのに借りられないということは、おかしいと思っております。先を見通して貸さなければならぬというのわかるのですけれども、この制度があるのですから、やはりもっと借りやすいようにできないものかと思うのですが、その点ではいかがでしょうか。

(産業港湾)産業振興課長

今の中小企業者の方のお話をお聞きいたしますと数十万円でございますけれども、基本的にはその金額の多いとか少ないとかということではなくて、いわゆる保証協会が基準みたいなものを持ってございます。保証承諾ができないケースとして、まず一つはもう既に代位弁済先となっていて、さらにその求償債務が残っているケースが一つでございます。それから、保証付きの融資が返済できないで、延滞中の場合というのが二つ目でございます。それから、三つ目につきましては、保証協会が融資を承諾する、保証を承諾するのが適当でない判断した場合。これは、基本的には財務内容がよくないといったようなケースが考えられるのですけれども、基本的にはこういった三つの条件に該当するような場合については、信用保証協会としては保証承諾をしないことになってございます。

今、御質問の中にもございましたけれども、やはり基本的には借りたお金を返していただけるのかということころを保証協会としては調査するわけでございますし、保証協会といたしましても代位返済をした場合について、100パーセント補てんされるわけではございません。保険で70パーセントから80パーセントほどしか補てんされませんから、経営体としての保証協会の経営にもかかわるという問題もございまして、ここのところは私どもが認定をしましても、100パーセントの人が保証承諾なり融資の実行を受けられるかどうかということについては、御理解をいただきたいというふうに思っております。

新谷委員

それから、もう一つの例なのですけれども、これは小樽市在住で、いわゆる物づくりというか、そういう仕事をしている、企業をやっていた人なのですけれども、会社は石狩湾新港の石狩市域にあるということで小樽市ではないのですけれども、2,500万円を緊急保証で借りたのですけれども、銀行への返済が滞っていたからということもあって1,500万円がすぐ銀行に持っていかれて、1,000万円しか手元になく、結局資金繰りがうまくいなくなって破たんして、破産というふうになってしまったのです。こういう例から考えると、この緊急保証制度というのは銀行救済のためにあるのではないかと思うぐらいなのです。本来は、この非常に経営が厳しいという企業に対しての制度であるべきなのに、こういうことがあっていいのかというふうに思いますが、この方も大体はそういうふうになっている、ほとんどがそういうようだという事も言っていましたけれども、小樽でこういうような例はないのでしょうか、聞いていますか。

(産業港湾)産業振興課長

今の委員の御質問は、いわゆる借換えの問題だと思います。私ども、この緊急保証制度が始まりましてから、実際中小企業者の方にいろいろとお話を聞いて、さまざまな調査を実施しておりますけれども、今のような借換えがあったかどうかということをご直接その中小企業者の方にお聞きしたケースというのはございません。

ただ、先日、民間の調査機関が、これは全国レベルでございますけれども、この緊急保証制度の利用に至った経緯みたいなものを調べてございます。その中に金融機関に既存借入れの借換えを理由に、この緊急保証制度を使うよう勧められたというのが全体の7.1パーセント、数にして197件の中小企業者が、そういう経過で緊急保障制度を利用するに至ったという調査結果が出てございますけれども、当市ではこの種の調査は行っておりません。

新谷委員

こういうようなことがあったわけですが、やはりこの制度の趣旨を踏まえて、とりわけ経営が厳しくなっている中小企業を救うという点においても、ぜひこういう実態がないのか、調査をしてほしいと思うのですが、それをお聞きして終わります。

(産業港湾)産業振興課長

確かにその借換えの実態というのは、市内でもあると思います。これはいろいろなケースがあると思いますけれども、この緊急保証が100パーセント保証になっているということも無関係ではないのではないかとこのように私は推測をさせていただきますけれども、これまで緊急保証制度をお使いになった中小企業者の皆様には借換えの実態があったかどうか、これは決して違法なことではございませんけれども、そういった実態があったかどうかにつきましては、今後、調査をさせていただきたいというふうに思っております。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

鈴木委員

即効性ある観光施策の推進について

この前、日本銀行札幌支店から北海道金融経済レポートというのが出まして、小樽の経済のこと、それから観光のこと、いろいろ書いておられました。目新しいところはなくて、やはり問題点はずっと前から言われていることと同じでございます。特に観光は滞在時間が短い、それから宿泊者数が伸びないということでございます。そういった中で、予算特別委員会でもお聞きしましたが、宿泊客を呼び込むための即応した方策はないかということでお聞きしました。ただ、やはりそれでもすぐにできるとか、即効性があるものという御答弁はいただけなかった中、どうして宿泊客が少なくなったのか、そして滞在時間が短い理由は何なのだろうかということをご市内の皆さんと話をしまして、考えたことがあります。それで、その提案をしていきたいというふうに思っております。

一つは、大会主催者への宿泊費の補助ということなのですが、まず宿泊が大変少なくなってきたという中に、もちろん単に観光で来られて、泊まらなくなったということもありますけれども、以前はやはりスポーツ、福祉・医療、それから教育・文化の大会を、例えば商工会議所、法人会、青年会議所、ライオンズクラブ、ロータリークラブ、こういったいろいろな団体で誘致をして、小樽で大会を開催するなど活発にやっていた部分があります。ところが、だんだんやはり人数も減ってきて、こういう経済状況ですから、大会そのものは行うけれども、まず規模を縮小し、それから来た方になるべく負担をかけないようにということで、お金の使い方を少し少なくしてもいいだろうというようなパターンが続いております。そういった中で、なぜそういうことが起きるのかということで、その辺の方のモチベーションが下がっているのです。例えば同じ大会をやりますといったときに、以前はやはり小樽に泊まってくださいということをごすぐ皆さん切にお願いしていました。逆に言うと、そのために大会とかは、時間を夜6時ぐらいからにして、8時までやって帰さないようにして次の日にもやるとか、そういうぐらい

までいろいろやっていたわけです。ところが、今、やはり道内の方だったら、近隣ですとすぐ帰れるように、4時から始めて6時に終わる、そういうふうな傾向になっております。それはマンパワーが足りないということと、やはり財政状況が悪いということなのです。

そこで、提案なのですけれども、ダイレクトに、そういう大会を市内に誘致された小樽に根差した団体や個人に宿泊費の補助をするのはどうだろうかという思いがあります。例えば宿泊するに当たりまして1人当たり300円とか500円でも結構なのですけれども、例えば1,000人規模の大会をやって30万円、あるいは50万円とかになるのかもしれませんが、まず一つは、例えば今言った小樽に泊まっていたいただきたいという切なる願いというのは、やはりその団体はかなりそのモチベーションを持つということです。

それから、やはり今、小樽市がいろいろな部分で補助事業を切っていた中で、いろいろな大会を誘致するに当たって、小樽市として本当に協力していただいているのか。確かに減免措置とかということではいろいろなお世話になっている団体がたくさんあります。ただ、それだけではなくて、やはり小樽に宿泊を伴った大会を誘致してほしいということをもう少しやはりはっきりと表明していかなくてはならないという思いがこの中にあるわけです。そういったことを今日話してどうこうという話にはならないというふうに思っていますので、そういう即効性のある対策をやはり織りませながら、中・長期で経済活性化を目指していただきたいというのが思いなのです。

それで、二つ目の提案でございますけれども、乗り合いタクシーという事業があります。これは、倉敷のほうでされているのですけれども、今、この北海道金融経済レポートの中にもありましたけれども、小樽では、午後11時ぐらいになりますと、もう札幌方面に帰る公共交通機関がない。それで、宿泊は別でございますけれども、やはり飲食した後に、午後11時の電車には間に合わないといけなくて、そそくさと帰るといふ現象が起きております。これはレポートの中でも指摘されているわけです。市としましては、JRをお願いしていて、もう少し遅くまで運行してほしいということですが、採算性の問題でなかなかうんという返事にはならないと、それは存じております。ですから、できましたら例えば午後11時から午前1時までの2時間を乗り合いタクシー事業という、例えばタクシー業界、協会などに話して、この2時間を15分置き、あるいは30分置きにジャンボタクシーを走らせるとかということをご提案していただきたいのです。これにより、最終的にはたくさん乗る方が増えて、それでJRが、それだったらもう一本後に遅い便をつくろうかということにもつながるのです。今までは、いくら言っても動きがないというふうな思いがあります。ですから、私が言いたいのは、今言った二つを、今とやかくは言いませんが、まずは課題として検討していただきたい。

それともう一つは、やはりできれば即効性を持った事業をもう少し何本か出していただきたい。今、飲食店の方と話しますと、本当に小樽で商売をやれない。逆に言いますと、皆さんも見ておわかりのとおり、どこへ行ってもすぐ言われます、何とかしてほしいと、このままでは本当に小樽は困ると。そういった中で、中・長期で本当に希望を持っていただくのはもちろん、それはそうなのですけれども、やはり近々に迫るもの、これから例えば半年後に法人会の全道大会があります。そのときに何千人と来るときに、例えば宿泊客数が増えます。そうすると飲んだり食ったりする人も増えます。そういう積み重ねの希望というのがやはり今必要なのかというふうに思っていますので、その点を考えていただければというまずお願いでございますけれども、そのお願いについてだけお答えください。

(産業港湾) 観光振興室佐々木主幹

観光についての宿泊を兼ねました即効性ある施策の推進ということだと思いますけれども、確かに小樽には七百万人の観光入込客数がありますけれども、依然として1割以下の宿泊率という形になっております。これは一つに、宿泊施設のキャパシティの問題ですとか、エージェントの旅行にもう日帰り観光として組み込まれてきたという部分もございまして、従前から検討はされておりますけれども、なかなかその辺を打破できないという状況になっております。その中で即効性ある施策が打てれば、もうちょっと改善できるのかもしれませんが、な

かなかその辺を見いだせていないというのが現状のところでございます。

御提案のありました大会への宿泊費の助成についてでありますけれども、本市では、今、財政状況がなかなか厳しい中、委員が御指摘のとおり、大会への支援というのは難しい状況になっております。全国各地に大会ですとか会議の開催に当たり、宿泊を伴う場合は補助金を交付するというような取組をしている市町村があるということは十分認識しております。そういう中で、私どもとしては、小樽市として今後、大会や会議の支援というものをどういうふうに考えていくのか、そういうところの中で選択肢の一つに宿泊を伴うような会議を開催した場合は支援する、それ以外にどのような形で助成する手法があるのかというのは、十分各地の先進事例などを参考にしながら、まず検討させていただきたいというふうに思っております。

あと、もう一つ、乗り合いタクシー事業についてでございますけれども、ジャンボタクシーを利用したものとという形では、函館市のほうでタクシー事業者が行うそのような事例があるというふうには聞いております。そういう中で、タクシーに限らず、地域の公共交通の維持とか活性化、これらと連携した地域における観光の振興策を進めるに当たって課題を解決したり、問題を抱える地域の部分を各事業者との合意形成などを進めるという形で、国土交通省のほうで公共交通活性化総合プログラムというのがございます。そういうものを活用できないのかという研究しながら、今後、取り組んでいくということではできないかというふうに考えております。

鈴木委員

よろしくお願ひしたいのですけれども、小樽市の財政は本当にひっ迫しているということは知っていますし、できればいろいろな支援策がありますので、そういったメニューの中に何とか当てはめて、それができるのならという考えもあります。ですから、即効性といいますか、本当に望んでいるのはそういう部分がありますので、ぜひともよろしくお願ひします。

東アジア・マーケットリサーチ事業と東アジア等・マーケット開拓事業について

それで次に、中・長期ということで、経済についてです。

東アジア・マーケットリサーチ事業と東アジア等・マーケット開拓事業について、現状を教えてくださいたいと思います。

(産業港湾) 商業労政課長

私のほうから、東アジア・マーケットリサーチ事業について、今の状況について答弁したいと思います。

この事業につきましては、台湾や香港など、東アジア地域に向けまして、小樽市の食料品ですとか、工芸品ですとか、地場産品の情報発信を行いますとともに、現地の消費者ニーズや市場の動向を把握しまして、販路拡大を図るということで行っている事業でございます。昨年度は、香港で行いました。現状につきましては、今のところ、具体的な商談会の取組は予定されておりませんが、今後、勉強会、研究会等を開催していきたいというような状況でございます。

(産業港湾) 産業振興課長

二つ目の東アジア等・マーケット開拓事業についてでございますけれども、これにつきましては、対岸の中国とロシアに向けての市場調査事業を実施するということを目的としておりますけれども、産学官の実行委員会を組織いたしまして、一つには、その対岸ですから、地場産品の販路拡大等により、小樽港の利用拡大ができないかということを目的として、昨年度、市場調査を実施いたしました。ロシアの沿海地方に向けましては、当時小樽港との間を在来貨物船がかなり往来しておりましたから、この在来貨物船を使って特に食品加工品を中心とした地場産品の輸出といったことができないかということで調査をいたしましたけれども、既に本州の日本海側の都市が成功しております、なかなかその沿海地方だけの狭い市場ですと、私どもが参入していくということが非常に難しいのではないかというふうに感じて帰国をしまいいりました。新年度につきましては、何か寒冷地向けの技術というのはやはり本州側とは差別化された技術だろうということで、これについての市場調査を実施していきたいというふ

うに思っているところでございます。

それから、中国につきましては、昨年度、上海市に定期コンテナ航路を運航しております神原汽船の関連会社であるグローバルジャパンが、アンテナショップを立ち上げるということで、それに先立ちまして、そのアンテナショップの建設現場を視察し、あわせて福島県が上海市にアンテナショップを持っておりましたので、それを視察してまいりました。

8月8日に、このグローバルジャパンのアンテナプラザがオープンするというふうなことで、今、情報として入ってきていますので、今年度中にこのアンテナショップを活用して、小樽フェアを実施したいというふうに今考えているところでございます。

鈴木委員

今、現状と、それから若干の今後についてのお話を聞きました。特に東アジア・マーケットリサーチ事業に関しましては、その関係者の方にこの前お会いしまして、ちょっとお話を聞いたところ、やはりシンガポール、それから台湾、それから香港も多少なのか、為替ということの関係でかなり内容的に、実務的に苦しいという話は聞いたのです。そういった中で、それを踏まえまして今後ということにつきまして、今の両事業について、お答え願います。

(産業港湾) 商業労政課長

今後の状況につきましては、まず香港につきましては、ジェットロが11月に商談会を開催するというふうに聞いておりますので、この事業と連携できないかどうか、今後、煮詰めていきたいと思っております。

また、2番目の韓国の江西区と友好提携しましたものですから、そちらの市場調査も行ってまいりたいというのは、民間の東アジア経済研究会の方からは聞いております。

そして、3点目といたしまして、シンガポールにつきましても、ヒルトンホテルの跡がグランドパーク小樽ということで、シンガポールのホテルが入っておりますので、シンガポールのマーケットリサーチにつきましても研究を進めて、そういった市場性があるのかどうかを見極めながら、来年度以降の事業に結びつけていきたいと思っております。

鈴木委員

それで、東アジア等・マーケット開拓事業については、北海道寒冷地住宅技術のミッションへの派遣の件もちょっと関係しているのです、その件も踏まえてお答え願います。

(産業港湾) 産業振興課長

先ほども答弁を申し上げましたけれども、当時、私どもはロシアの沿海地方に向けて、食品加工品を売っていきこうということで取り組んでいきましたけれども、やはり新潟県、富山県、それから境港、島根県の浜田港、こういったところが早くからロシアの沿海地方に食品加工品を持ち込んで、かなり強い基盤を確保しておりますので、私どもが新たにそこに入っていくということはなかなか難しいのではないかとということで、一つ判断をいたします。

そこで、こういった本州の他都市と比較をいたしまして、差別化できるものは何かということ、やはり寒冷地技術だというふうに思っております、今年度、私どもだけではなくて、既に北海道経済産業局がロシアに向けて北海道の寒冷地技術を売り込もうということで、昨年度はたしかユジノサハリンスクにモデルハウスを1棟建てまして、これが大変好評だったということで、今年度はロシアの沿海地方でこの事業を展開します。決してモデルハウスをすぐ建てるわけではございませんけれども、北海道のこの寒冷地技術を売っていくためのセミナーですとか、商談会を開催しようということで、ミッションを派遣することになっておりますので、市内にも寒冷地技術を持った企業がございまして、ぜひそのミッションに御参加をいただけるように働きかけていただきたいと思っておりますし、市としては、やはりその寒冷地技術がうまくビジネスとして成り立つようであれば、当然どこの港から輸出するのかというようなことになってくると思いますから、それらに備えまして、ロシアの通関制度とか、そういった

ものは小樽市独自として進めていって、将来にわたって小樽港の利用拡大につながるような形で取り組んでいきたいというふうに思っています。

鈴木委員

今のその寒冷地住宅技術ですけれども、先ほど言った食品加工品ということはかなり難しいということなのか。

では、これで差別化を図って、小樽港を利用して、こういった形で貨物量を増やすという考えでよろしいんですね。

(産業港湾)産業振興課長

まだ現地でどの程度のこの需要があるかはわかりません。そのための調査を今年度、経済産業局と北海道と協力して、この寒冷地住宅技術をロシアに売っていこうという取組をいたしますので、そういった様子も見ながら、市としては需要があるようであれば、当然小樽港を使っていただくというような動きをあわせてやっていきたいと思っております。

鈴木委員

小樽港と石狩湾新港のすみ分けについて

今、港の話が出ましたので、では小樽港のことについてお聞きします。

小樽港でよく言われます、すみ分けというのですか、既存のというか、前々からある港と、それから石狩湾新港です。石狩湾新港につきましては、総務常任委員会の所管なものですから、中身についてどうこうということはこの場では言いませんけれども、やはりこの小樽港については、市民の方にお聞きしますと、両方をやっているのだけれども、どっちつかずになるのではないのかとか、それから小樽港に比べて石狩湾新港にずいぶん力が入っていて、こちらのほうは何か寂れていってしまうのではないのかというお話を聞くことが多いのです。そういった点では、市としてはすみ分けということを打ち出しておりますが、石狩湾新港、小樽港それぞれのすみ分けについてまず教えていただきたいと思えます。

(産業港湾)事業課長

小樽港と、それから石狩湾新港のすみ分けについての御質問ですけれども、まず私ども石狩湾新港との関係につきましては、基本的に連携を図っていきたいというふうに考えてございまして、それぞれ港の特徴がございまして、それを生かした連携ということで考えてございます。

石狩湾新港につきましては、現在、石油製品ですとか、リサイクル関係の貨物ですとかも扱われておりますし、またコンテナ航路につきましても、韓国との間で定期コンテナ航路が開設されているという状況でございます。

それに対しまして小樽港は、主要な貨物といたしましては穀物類、フェリー、それからロシア貿易、またコンテナ航路につきましても、小樽港の場合は中国ということになってございます。そのほか小樽港の場合はクルーズ客船も入ってくるということで、それぞれ港の特徴が違うという認識を持ってございます。今後は、両港のそれぞれの特徴を生かして発展していくことによりまして、太平洋側の港湾との競争力を高めていきたいというふうに考えてございます。

また、石狩湾新港の背後地につきましては、広大な工業団地がありますことから、この活用が進んでいくことで小樽市の活性化にもつながっていくのではないかと考えてございます。

鈴木委員

そうですね、石狩湾新港につきましては、すごく頑張っているし、貨物量も増えていて、新しいし、いろいろな計画もありますけれども、結構皆さんが心配されているのは、こちらの小樽港なのです。その点につきましては、何か今この小樽港をこうしていく、近々こうするという考え方がありましたら、教えていただきたいと思えます。

(産業港湾)事業課長

まずは、小樽港の今後の活性化に向けた取組について説明させていただきます。

小樽港の活性化に向けた取組としては、平成19年11月に小樽港将来ビジョンというのを策定してございます。この中で、大きく三つの目標を掲げて進めていくという形にしてございまして、1点目が物流の活性化、2点目がまちづくりとの連携、3点目が先ほども説明させていただきましたが、石狩湾新港との連携ということでございます。この三つの基本目標に沿って、具体的な12の施策をこの将来ビジョンで策定してございます。その中で特に、物流の活性化という部分におきますと、穀物基地としての強化、フェリー航路の活性化、クルーズ客船の寄港促進、それと港湾施設の総合的な老朽化対策の推進、こういった施策を打ち出してきてございます。

具体的に、では今何かという部分でのお尋ねですけれども、まず一つ、こういった各施策に対しまして、包括的な対応といたしまして、小樽港貿易振興協議会、いわゆるOPSによるポートセールスを実施してございます。そのほか、各施策に特化した内容といたしましては、例えばクルーズ客船の寄港促進という部分につきましては、受入れ態勢の強化、また周辺環境整備というのを現在努めているところでございます。

また、港湾施設の総合的な老朽化対策、これが最終的には現在の港湾の荷役活動に支障を及ぼさないことによって貨物を維持できるという部分なのですけれども、これにつきましては、北防波堤の改良ですとか、臨港道路の改良ですとかという形で、その機能維持に努めているところでございます。

鈴木委員

私は今回経済常任委員会に移らせていただきましたが、本当に経済といいますと、すべての基本だというふうに思っております。そういった意味では、厚生分野には、例えば保護政策などいろいろありますけれども、やはりお金なくして、経済をなくしてはやはり人も住めないし、住民もいなくなってしまう。そして、子供も生まれないというか、家族も本当に養っていけない、こういう状態になりますので、皆さんぜひ頑張ってくださいということで、私の質問は終わります。

大竹委員

小樽の農業について

一般質問の中で、農業についてまだ聞き足りないというか、逆に答えていただけていない部分があったので、聞きたいと思います。

まず、農業についてですけれども、新たな食料・農業・農村基本計画は国で決定したのでしょうか。

(産業港湾)農政課長

新たなものは、今、意見を聴取するなどしている最中と聞いております。まだ基本的には国の中で、新たな基本計画としては成立していないという状況です。

大竹委員

でも、検討されている内容的なことは全部御承知ですね。それについて、小樽であれば、こういうことが取り入れられるのではないかという感想を持っていますか。

(産業港湾)農政課長

今、意見を聴取している新たな基本計画については、私が見た限りでは、基本的にはやはり食料自給率の問題から、それを上げようということと農地の問題、それから食料安全保障の問題、そういう部分が絡んで総体的に日本の食料自給率を上げていこうという、その基本的な施策として国のほうで打ち出していくというのが流れだというふうに思います。

大竹委員

ですから、それは国全体のことで、だから、小樽に合った新しい方向でいくとしたら、何をやったら小樽の農

業の活性化につながるということを考えていますかということを知りたいです。

(産業港湾) 農政課長

基本的に、国の施策の中で小樽市を取り入れるというのはなかなか難しいところはございますけれども、今言われているのは、都市近郊型農業として、都市住民をいかに小樽の農地のほうに迎え入れるか、それは直接食料・農業・農村基本計画の中ではあまり出てきませんが、一つの方策としては、先ほど言いましたような団塊の世代が退職する、それから農業者が高齢化しているという、その中でトータル的に見れば、そういう都市住民を活用した市民農園的なものも小樽の方策の一つとして必要ではないかというふうに考えております。

大竹委員

先日的一般質問で御答弁がなかったのは、現在、農家をしている高齢者の方が、自分の用地があるのだけれども、それを細かく刻んでもいいけれども、一緒にやってくれるような、そういうようなことができないかという一つの提案があったのです。例えばロシアでやっているダーチャですが、そういうようなことを小樽市がみずからやるとお金がかかりますから、これは無理だと思います。ですから、施策をやって、こうだったらできるというようなことに向けて取り組むという気持ちはありませんか。

(産業港湾) 農政課長

一般質問の中で、ふれあい悠久の里ということで、小樽の農業を心配されている高齢の農家からの御提案というふうにお聞きし、具体的にふれあい悠久の里については調べましたけれども、どういうことかちょっとわからなかったのですが、委員がおっしゃったとおり、小樽の農業については担い手が不足して、高齢化が進んでいるということでございます。先ほど言いましたように、農業というものを都市住民に理解させなければならぬ、都市住民のニーズの高まりもあるということで、今、ダーチャのお話がございました。これは、ロシアの歴史的な流れの中で、現在2,200万世帯ぐらい、そのダーチャという別荘を持って農業をやっている方がいるということです。その中で、日本の法体系の流れではなかなかダーチャという歴史的な流れからくるものを即当てはめるとするのは難しいと思いますけれども、基本的には、先ほど言いましたように、都市住民をいかに小樽の農地の活用のために迎え入れるかということが必要になります。ですから、何ができるのか、何をどう考えなければならぬのかという具体的な話を農業者から聞きながら対応していくのが一番大事なことではないかと思っておりますので、具体的な話が聞けるように情報も集めながら、そういう形で進めていきたいというふうに考えております。

大竹委員

この間、実際にそれをおっしゃっていた方3人が本会議を傍聴していましたが、御答弁をもらえなくてがっかりして帰りました。それはそれでいいです。私も経済常任委員を長くやっています農業問題をずっとやっていますけれども、全然変わっておりません。小樽市はこれからどうのこうの、あるいは法律がどうのこうのと言いますが、法自体が変わってきて、こういうふうにしていいですとなっているにもかかわらず、以前から変わっていないということですから、その辺はこれからの研究でございますので、それはそれでよろしいです。

忍路漁港について

次に、忍路漁港についてお伺いいたします。

これにつきましては、以前にも質問しておりますけれども、北海道が主体となった忍路漁港の荷さばき地等の整備改良に向けて、昨年4月に、小樽市も北海道に同意しました。そういう形の中で、今の進行状況、それから先々に向けて、いつごろどういうふうになっていくのかということについて、経過も含めてお知らせ願います。

(産業港湾) 水産課長

ただいまの忍路漁港整備計画でございますけれども、今、委員から御質問がありましたとおり、昨年4月に小樽市も同意するということが漁港整備が進められてございます。それ以降につきましては、この間の経済常任委員会でも話しましたが、本年3月までに北海道が静穏度解析調査を単独で行いまして、この調査を終えてございま

す。

それから、平成21年度に入りましてからは、実は水産庁が水産基盤ストックマネジメント事業といいまして、機能保全計画を立てなければならないという事業がスタートいたしました。これが昨年11月に、こういった計画を決めておりまして、実はこの21年度からは、その機能保全計画を進めるための機能診断をやっていくことになっております。

まず、その機能診断の1番目でございますが、21年度は、土木現業所と調整を図りまして、北海道がみずから直営でやります簡易調査を行ってまいりたいというふうに道のほうで話してございます。

それから、来年度は、この北海道直営による簡易調査の結果を踏まえまして、今度は機能診断の2といたしまして、業者への業務調査委託をやっていきたいというふうに道のほうで言っております。今後もしこういった委託調査をかけてまいりますと、小樽市の負担がある程度出てくるという形になるかと思えます。

それから、22年度、さらには忍路漁港整備計画を策定いたしまして、今のところは23年度に向けて事業に着手、実施したいというふうに道のほうでは言っております。

大竹委員

ハッピーロード大山商店街のアンテナショップについて

最後の質問でございますけれども、物産協会について、この間、板橋区のハッピーロード大山商店街に、我々は視察に行っていました。そういう中で、あそこのアンテナショップの店長から言われたのは、小樽のスイーツが欲しいのですけれども出してくれないので、何とかならないのですか、というのが一つです。

それと、初めてわかったのですけれども、商品をショップに送るとき、小樽の商品を全部買い上げてくれるのです。輸送費も持ってくれるのです。商品をバックすることはないのです。そういうようなシステムでやっているの、なかなか考えてくれていると驚きました。

そういう中で、小樽市内のしにせの業者に聞いてみました。物産協会に入っていないから、そういうお話は全然知りませんでしたということがありました。小樽発ということいろいろやっているのですけれども、この事業を知らない人も確かにいると思えます。経費がかかるから嫌だという人もいるかもしれません。けれども、小樽のものをそういうふうに発信していくためには、そういうことに縛られずに、やはりいろいろと話しかけながら、小樽のよさを市外に広めていくという一つの手法をとる必要があるのではないかと思いますけれども、いかがですか。

(産業港湾)商業労政課長

板橋区にあるハッピーロード大山商店街の状況ですけれども、確かに先方の委託を受けて店長をされている方は小樽のスイーツというリクエストがありまして、もちろん物産協会のほうにも伝えているところでございます。小樽からは、甘納豆などといったものが人気商品ということで出しております。

今、委員のほうから買取り、そしてまた輸送費も先方持ちというお話がございましたが、確かにそのとおりなのですけれども、ただ、ここの取扱数量が極めて少量なものですから、例えば1箱24個入りの菓子を送るとか、そういったことにはなかなかないというような状況があるというふうに聞いております。ですから、5個とか、10個とか、そういった小分けのものですと、なかなか多頻度に送るとするのが難しいというような状況、そしてまた日持ちの関係もございます。例えば団子といった、その日のうちに召し上がっていただかなければならないようなものもありますので、そういったものについてはなかなか対応が難しいということで聞いております。けれども、物産協会としましては、新たな商品の提案ですとか、新商品のサンプルは送っておりますし、今後ともできるだけそういった要望には対応していきたいというふうに聞いております。

そして、2点目の物産協会に入っていない方たちを含めての販路拡大ということでございますが、我々としましても物産協会と連携しながら、例えば小樽でしにせと言われている和菓子屋もそうなのですけれども、これまでも物産協会への入会ということは働きかけてまいりました。ただ、そこも本州の百貨店で催事ということとなります

と、現地で製造しなければならないといった制約もあるものですから、なかなか対応しきれないというふうには聞いております。

ただ、昨日まで行われておりました札幌市東区にある商業施設での物産展といったものにつきましては対応できる場面もあると思いますので、引き続き物産協会に入っていない方々にも声がけをして、少しでも小樽産品の販路拡大に努めてまいりたいと思っております。

大竹委員

これに関して、あそこの商店街にイベントひろばというのがあるのです。あそこは集中的に青森県とか、秋田市とか、いろいろなイベントをやっていることがあるのですけれども、小樽市としてあそこで、3日でも4日でもそういうイベントひろばを使ったようなことを考えることはできませんか。

(産業港湾) 商業労政課長

このハッピーロード大山商店街への出店は、平成19年10月からやっておりまして、そのオープン時には市長も行きまして、昨年、一昨年ともイベント等を開催しております。我々としましても、せっかく足場をつくったアンテナショップですから、何とか活用していきたいというふうに思っております。

一つの手法といたしましては、東京事務所を活用して板橋区との交流ですとか、又は板橋区の方々に小樽に来ていただくですとか、物産だけではなく、観光を絡めたような戦略をもって、そういったイベントひろばの活用を可能であれば考えていきたいと思っております。

委員長

自民党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時35分

再開 午後 2 時55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

北海道観光振興フォーラムについて

これは一つだけ、観光振興室佐々木主幹のほうに話しておいたのですけれども、7月10日に北海道観光振興フォーラムが開催されますが、これは参加者の顔ぶれ見ても、例えば国土交通省の観光庁次長、中国駐札幌総領事、東日本旅客鉄道相談役の松田さん、あるいは北海道副知事をはじめ、まさにずっとこう顔ぶれを見ますと、これだけの人が北海道でそうそう集まることができない。まさに北海道観光の振興を目指して、大変有益なフォーラムが開催されるという、この案内を私ども受けまして、非常にこれはもう大事なものだと思えます。特にこのフォーラムの中身は、開催の案内を見ますと、主眼は中国なのです。本年7月に中国人向け個人観光ビザの発給が解禁されるということもありますし、駐札幌総領事はもとより、国を挙げて北京、上海、天津、広州、香港、瀋陽等の各地の遊政局の幹部とか、あるいは大手代理店の幹部が一堂に会して、午前中は交易会、午後からパネルディスカッション、そして夜が懇親会ということで、大変意義のある、あるいは北海道にとっても、この小樽にとってもまさにタイムリーなこういうフォーラムがあるという話で、紹介しました。これは、大変有益なものだと我々は認識していますので、小樽市も観光協会も含めてぜひトップ外交をして、中国との観光交流のチャンス到来だと思えますので交流を結んでほしいという要請をしました。今日の話ですから、だれが行くのか、どうするのか、どれだけの情報

を持っていたのかということを含めて定かではないのですけれども、まさにチャンスが来たということでぜひ参加して、情報収集、あるいは小樽観光の情報発信といったことをすべきということを考えて提案したのですけれども、その後、どうなりましたか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

北海道観光振興フォーラムの開催についてでありますけれども、この午前中まで、この情報について私どもは入手しておりませんで、だれが行くとかということまで全然検討もしていなかった状況でございますけれども、委員がおっしゃったように、今、中国人向け個人観光ビザの解禁もありますので、日本にとっても大変魅力的な市場であります。そういう中で、今回は中国の大手都市の旅行代理店の皆さんも多数参加して、午前中は交易会、午後からはシンポジウムのなもの、夜に至っては懇親会という形で、かなり盛りだくさんの内容になっておりますので、市を含めて観光協会、特に事業者なども多数参加されるような形で、私どものほうから情報発信して、ぜひ参加してまいりたいというふうに考えております。

佐野委員

ぜひ、トップも含めて、それから我が党も議員団でしっかり聞いてこようと考えておりますので、頑張ってください。

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

林下委員

日銀の北海道金融経済レポートについて

先ほど、日本銀行札幌支店の北海道金融経済レポートのお話がありましたけれども、小樽の経済を考える上で、先般のレポートというのは、非常に重要な示唆を与えているのではないかとこのように思いましたし、またいろいろ今までの小樽の観光振興策とか、あるいは産業経済全般を見て、例えば北広島市や江別市や石狩市などは、それぞれ近郊の札幌圏と言われている中で、小樽市の人口減少幅が一番大きいとか、あるいは経済対策も弱いという分析の中で、やはりその一番の原因は、若い世代がどうしても小樽に定着しないとか、敬遠をするとか、そういうことが言われています。特に、私は札幌などでいろいろな市議会とか知人とか友人の関係でいろいろなお話を伺えるわけです。例えば、小樽は公営住宅だとか、あるいは一般の住宅の家賃も非常に高いと、やはり非常に住みづらいというイメージが強いと言われているのです。交通環境とか、通勤の便とかという面では非常に恵まれているにもかかわらず、どうしてなのだろうと聞かれることが実は多いのです。

それで、そういった分野で言えば、産業港湾部の所管から企画政策室のほうになるのかというふうにも思うのですけれども、もうやはりそういういろいろと総合的にやらなければ、縦割りですべてをこなしているだけではなかなか解決できないのではないかと思います。やはりそういう問題も解決しなければ、小樽に人口を定着させる、あるいは産業経済を振興するという上でも、いろいろな支障が出てくるのではないかとこのように思うのですけれども、まずはこの日銀レポートについて、産業港湾部としてはどういった感想をお持ちか、お聞きいたします。

産業港湾部長

全体的な感想ですけれども、なかなかここだけの問題で考えると非常に難しいところがあるかと思うのですけれども、いわゆる戦前まで日本海側は、今では裏日本だと言われるけれども、とてもこちらが表日本だというぐらいの威力があったところがございます。小樽でもヨーロッパとの航路があったところだったのでございますけれども、それが戦後、全く経済構造が変わりまして、太平洋ベルト地帯から、そして今日続いているわけです。江別市、北広島市、恵庭市といったところのお話がありました。やはり北海道の中で苫小牧市、それから日本海側との、これもやはり競争だと思うのです。それから、いわゆるその新千歳空港の整備、空港周辺の工業団地、これを戦後整備

してきた。そういうことによって物流がやはり太平洋側を中心に、ある意味で国家政策としてやられてきているという部分があると思います。ですから、当然その物の流れ、人の流れも太平洋側中心にその利便性を求めて、そういうところにやはり集積してくるといことは、これはある意味では自明の理かというふうにも思っています。

一方、我々としては、石狩湾新港はやはり道央圏の札幌、小樽を含めて、今後どうあるべきかという中で、昭和 40 年代から考えられて、計画を立てられて、50 年代に整備が始まってきた。それは、ある意味ではやはり太平洋側との競争という部分があると思うのです。それによって、相乗効果として北海道の道央圏を活性化していこうという意味があったと思うのです。そういう中で、やはりその経済構造がだんだん変わってきて、小樽で言えば、都市銀行の支店がほとんど札幌に行ってしまう、あるいは戦前から一大勢力であった卸売業界が、これもやはり札幌に移っていった。このようにさまざまな複合的な要因が絡まって、ある程度今日の状況になっていると思います。

その中で、考えられる課題というのはいくつかあると思うのですけれども、そういう中でどうしていくかということだと思いますけれども、一つは日本海の玄関口としてやはり港の整備を進めていかなければならない、小樽港も含めて、そういう物流を活性化していこうということです。これはとりもなおさず、ただその小樽港や石狩湾新港だけの問題ではなくて、北海道の物流の玄関口という流通港湾としての機能をやはり育てていかなければならないということですから、これはやっていかなければならないし、それからやはり小樽市としては、銭函 3 丁目あるいは石狩湾新港の銭函 4 丁目、5 丁目に立地している企業を、ますます発展させていかなければならないということもございまして、一つにはそういった製造業を振興していくということがやはり大きな課題だというふうに思っています。それからもう一つには、ソフト面としては、これだけの観光入込客数があるわけですから、これをさらに振興していかなければならないということも必要だと思うのです。

そういった中から、今回日銀が出したレポートは、ある意味で私は現象的な面をとらえているのではないかと思いますし、先日の予算特別委員会でもお話がありましたが、小樽市内には千数百台しか駐車場がないという書き方をされていますけれども、冗談ではありません。これはもう、あちらこちらにあって、築港地区には何千台分もあるわけですから、そういうことから正確に、ちゃんと整理して見てくれないと、きちんとしたレポートになっているのかという感じも、正直言って見たときに思いました。

ですから、確かに現象面としてこういうことは現れていますけれども、やはりここにだけは紛らわされないようにして、やはり基本というものをちゃんと持ってやっていくべきだと思います。これは確かにありがたいですし、御提言としては受け止めますけれども、これに惑わされる必要はないというふうに私は思っています。

林下委員

非常にもっともな御答弁だと、大事な視点だと思います。

ただ、1 点だけ、先ほど言ったように、今の小樽の情勢の中で、なかなか難しいことだとは思いますが、今、不動産業者から、小樽は空き家でも優良物件がたくさんあるのだけれども、全く活用されないとお聞きしています。やはりそういうものを活用することによってもっと小樽市は、例えば北広島市とか、石狩市よりも人が移ってくる条件は整っていくはずだと。何とかそういうものを業者とタイアップして活用する方策を考えられないかという提言もいただいているのです。ですから、ぜひこれは企画政策室の絡みでなかなか難しいかと思うのですが、ただ今の空き家対策といったら、防犯とか、防災とか、福祉とか、何かそういうふうな観点があまりにも強すぎて、そういう小樽の資源としてもっと活用できないかという点でお考えがありましたら、お聞かせ願います。

(産業港湾) 商業労政課長

今の委員のほうから、空き家対策といいますか、そういった資源としての活用というお話がございましたけれども、産業港湾部としても、例えば商店街の空き店舗ですとか、そういったものに新たな創業者に入院していただく場合の制度ですとか、また、これまでも空き店舗対策というのもやってございました。

今、庁内的には、確かに企画政策室が主体となって取り組んでいる事業でございますが、また建設部のほうで、

昨年度、今年度と市内の空き家状況の調査をさせていただきます。そして、それを受けまして、今年度には空き家の有効活用を目的といたしました空き家バンクの制度を年度内に立ち上げると聞いておりますので、産業港湾部としてもそれらと連携しながら、地域資源の活用ということでは取り組んでまいりたいと思っております。

林下委員

丸井今井跡地の交渉状況について

それでは、次に丸井今井小樽店跡の再活用の交渉状況について、前回の委員会でも私は質問をしているのですが、やはりデパートの売上げが急速に悪化をしています。道内でもあちらこちらで、丸井今井ばかりではなく、今度は西武百貨店も札幌の中心部から撤退をするなどという状況が出てきて、非常に心配をされる状況の変化だというふうには私には思っているのです。

それで、これまで小樽開発株式会社と大手ディベロッパーと交渉が進展しているのだというふうに報告を受けているのですが、その地権者との関係で若干問題がある、まだ解決すべき課題があるというふうに今聞いているのですが、その後の地権者との関係とか、交渉の経過とかについて、報告をお願いします。

(産業港湾) 田宮主幹

丸井今井跡の関係になりますけれども、今、林下委員がおっしゃったように、課題が何点かあります。その中の施設の共有名義人の全員の合意ということも大きな課題の一つでございます。これについては、引き続き地権者の方々と精力的に交渉している状況であります。

林下委員

今交渉中ということではなかなか答えづらいと思うのですが、既に丸井今井旭川店は閉店後に売却し、商業施設として利用される見込みもあるというようなことが新聞で報道されておりまして、そういう状況を考えますと、今月に入っても小樽では大型書店とか、洋品店が撤退をしていくというような状況があり、若者の減少がそういった業態にも影響しているのではないかと指摘もあります。小樽の取組が後手に回っているとは思いたくないのですが、やはりその業態によっては、せっかく誘致した企業がまたすぐ撤退するというようなことになってはしようもないですから、何とかやはりそういうことも含めて、もしお答えいただけるのであれば、どんな業態かも含めて、今交渉中だというお話を聞かせていただければと思うのですが、いかがですか。

(産業港湾) 田宮主幹

まず、これは民間と民間の関係になります。そして、テナント等につきまして、先ほど委員からもお話がありましたように、小樽開発側と大手ディベロッパーのほうと、それぞれテナントのほうと当たってございます。本当に昨年のリーマンショック以来、不景気になっていまして、テナントの業態については、引き続き確認をするなどしている状況にあり、誘致のほうの関係ではいろいろ当たっているということではあります。ただ正式に決まったわけではございませんので、あくまでも水面下での動きになっていまして、公表できるような段階には至っていないというふうには伺っております。

林下委員

ロシア向け中古車輸出について

それでは次に、別の質問をしたいと思うのですが、先ほどもお話がありましたけれども、今ロシア向けの中古車の輸出がほとんどできないという状況になっているというふうに聞いております。たぶん年明けからの状況だと思っておりますけれども、昨年との比較と、現状の推移というのはどういう状況になっているのでしょうか。

(産業港湾) 港湾室主幹

本年 1 月中旬から、ロシアの輸入自動車の関税が大幅に引き上げられまして、この 1 月から現在までの状況でございますけれども、かなりの中古車の取扱いが減少しておりまして、台数では昨年同期比でおおむね 10 パーセントまで落ちているというふうに把握しております。

林下委員

9 割減ですね。逆に言えば、その関税の引上げ前は、相当駆け込み輸出というのはあったというふうにも聞いていますけれども、先ほど寒冷地住宅技術のお話もありましたけれども、やはり港の取扱量全体に大きな影響があるということで、何か今後の展望というか、振興策みたいなものは考えておられますか。

(産業港湾) 港湾室主幹

ロシア向けの中古車の関係につきましては、やはり今のところは私どもが入手しております情報といたしましては、これは時限立法という形であり、9 月までであるというふうにお伺いしているわけなのですが、その後どのような形になるのか、新聞紙上などでも、右ハンドル車を排除するとか、また排除しないとか、いろいろな情報が飛び交っておりますので、中古車の輸出に関しましては、その状況を今後も見ていかなければ何とも判断しようがないというふうを考えております。

ただ、中古車に限らず、対ロシア貿易という観点で考えますと、やはり昨年未以来続いております円高、そしてロシアのルーブル安という形で、貿易自体が非常に不均衡な形になっていると思われます。小樽港を経由したロシアとの貿易貨物は、その影響を受けまして、それほどたくさんの品目を扱っているわけではありませんが、今言った中古車をはじめとする輸出品につきましては当然売れないという部分もあります。それから、輸入に関しては、逆に北海道の景気が悪いので、木材をはじめとしてなかなか輸入しないという状況がありますが、いずれにいたしましても、こういった貿易構造というのは、景気ですとか、為替変動によりますので、そういった推移を見ながら、あくまでも需要と供給のバランスがあると思えますので、そういったものに即応できるような港湾の利用を図っていきたいというふう考えております。

林下委員

農業問題について

それでは、また別の質問に移します。

先ほど、農業関係の質問がありましたけれども、これまで農業の法人化というのはさまざまな制約があって、認可が得づらいとか、専業農家の反対が多いというようなこと、あるいは企業が農地を取得して違法に転売するとかというようなケースが多くあったということから、なかなかこの法人化が進んでいないというふう認識しておりますけれども、今回、改正農地法が成立しておりますので、こういった今までの法律の不備を改正して、企業が参入しやすくするというような配慮がなされたというふう伺っています。道内では既に141法人が参入し、農業経営をしているというふう言われているのですけれども、小樽では以前に、一度その法人の認可申請を北海道に出して認可されなかったというふう伺っていますけれども、現在小樽では農業法人はないですね。

(産業港湾) 農政課長

農業法人は小樽には、現在はありません。

林下委員

そこで、こういった国の動きが加速されてくるということで、これまで、例えば企業が参入する場合には、特定地域に限定されるとか、あるいはその出資比率も規制があって、今度はそういった部分での規制が緩和されるという新たな動きの中で、企業が進出をしたいという希望が少しは出てくるのではないかとこのように考えられますけれども、小樽市としてそういった希望に対して、あるいは企業誘致みたいな形での対応策は考えておられますか。

(産業港湾) 農政課長

今の御質問の中で、特定地域限定というお話が一つございました。この小樽市の場合、地域指定はしておりませんので、どこでも生産法人をつくって農業を営むことができる地域になっております。

それから、今回の農地法の改正は大きな、全文改正みたいな内容になっております。今までは、農地を取得する人が耕作しなければならぬという耕作主義であり、昔の自作農から始まって、農地を農業者がみずから守るとい

う法律体系にずっとなっていました。それが基本的に耕作主義から利用主義に、農地を持っているけれども、それをだれかに利用させればいいという流れで、私からしますと農地に関する大転換が起きたのだと思います。

それで、農業生産法人の誘致ですけれども、出たいという具体的な話は今のところ農政課のほうにはございませんけれども、実際には進出しやすくなったというのは事実でございます。ただ、農業生産法人の企業法人が来た場合に、小樽はあまり該当がありませんけれども、道内でよく言われているのは、北海道農業というのは、大規模農業がほとんどです。その中で、企業が出てきた場合にあつれきがあるのではないかとか、それから企業の場合はあくまでも利益追求ですけれども、企業は組織体でありますので、倒産した場合に農地が利用されなくなるという大きな問題を秘めています。

全道の農業委員会が改正農地法につきましては、意見を国に上げて、その点を十分審議してくださいというふうには言っていますけれども、基本的には国の方向で、農地法の一部改正が国会を通過したという話は聞いています。ただ、内容は、具体的に今通過したということだけで、実施要領とか、それから細則とかというのはまだで、基本的に一切実際に運用する方法が何も決まっています。ただ成立したという状況にありますので、国からそういう文言の農業委員会に対して、農政に対して、いろいろ制度が変わったことによっていろいろなことが国から、道から言われてくると思いますので、それを十分見極めて対応していかなければならないというふうに考えております。

林下委員

法律が通ったばかりで、まだいろいろな課題がたくさんあって、地方で専門家が議論したり、検討したりする時間がまだこれから相当かかるのだらうと思うのですが、今、不況にあえぐ建設業界とか、あるいは食品会社とか、大手のスーパーとかというところが直営農場を経営して、その農業と販売、加工を一体的な経営と申しますか、そういうことを目指して農業に参入してくると言われています。だから、ある意味では、こういう需要に対して小樽の農地あるいは耕作放棄地について、以前に一度調査した経緯があると思うのですが、その耕作放棄地の面積とか、耕作可能な土地というのはどのぐらいあるのでしょうか。

(産業港湾) 農政課長

耕作可能な土地ということですが、昨年度、耕作放棄地対策の調査でこれを調査しております。それは、基本的には農業委員会の資料でございます農地基本台帳調査を基に、農業者が現在耕作を放棄している土地を調べました。その中で、緑、黄、赤というふうに分けてはありますが、赤として非農地化されているところがほとんどです。緑のところは、今年度、再調査をしていますけれども、基本的には既に耕作をしていますし、それから耕作をしていないところは、狭い土地で、農業者も利用することを考えていないというような状況の土地がほとんどです。それから、先ほど企業が生産法人をつくって、いろいろな分野に進出というお話がございましたけれども、北海道の場合は、企業はやはり大規模な経営もある程度考えますので、やはり農地規模も結構あって、投資して、十分元が回収できる、基本的にそういうところにスーパー系列のところが多く進出しています。

ただ、小樽はいつも言って怒られますけれども、農地が分散錯雑といまして、いろいろな部分に散らばって狭い土地がありますので、基本的に企業法人から見れば、その農地を 1 か所利用しても、また違う農地に行くまで時間がかかるとか、そういう集約化が大変難しいのです。逆に集約されているところは、それは一般農業者がもう今使っているところです。以前にそういう話をしたことはありますけれども、なかなか生産法人がそこまで手を出せないというような状況の農地があります。ただ、そういう状況でありますけれども、小樽はハウス栽培が振興しておりますので、ある程度の狭い農地でも十分に営農ができますので、企業規模が小さいところでもできないわけではありませぬので、先ほど言ったように、希望を持って情報収集してまいりたいと思います。

林下委員

今、農政課長に御答弁いただいたとおりだというふうに、私も現状認識はしております。やはり耕地面積が狭いとか、飛び地だとかというのは、農業経営にとっては決定的なマイナス要素だと思うのです。農林水産省が今年度

の予算に農地を復元させる費用をつけて、2011年度にはその耕作放棄地をゼロにするという方針を掲げていまして、その内容がどういうことなのかを聞いたら、要するにそういう飛び地の農地を一つの畑にするとか、そういう予算もつけて、農地をつくるのが可能になったということを言っているそうであります。実際その全国の耕作放棄地をゼロにするといったら、本当に可能かどうかはわかりませんが、そういった農林水産省の方針があるという意味で、小樽の農家の現状から言えばなかなか難しいし、大きな課題というか、政策転換になるだろうと思うのですけれども、その辺の農林水産省の見解に対して、小樽市の農政課としてはどういう判断をされているのか、お伺いします。

(産業港湾)農政課長

先ほど大竹委員の御質問にも答弁しましたように、こういう地球環境の変動により、世界的に見て食料は不足するだろうと言われております。小樽というか、日本は基本的に工業国として立国を進めていった中で、農業の部分については、ほとんど輸入に頼ってきたことで、農業が衰退して行って、逆に農業の後継者がどんどん工業部門のほうに行きました。それで、今回は例の経済が悪化したことによって、そういう2次産業とかモリストラということが多くなっていますので、逆にまたいい機会だから農業に入れようということで、農林水産省のほうでは、農の雇用ということでやっています。

それからもう一つには、その耕作した、あれた農地を国は今度予算をつけて耕作しなさいというふうに、制度的にはなと思います。最終的にはその遊休農地をゼロにして、自給率を上げ、最終的には50パーセントぐらいに上げようということやっておりますけれども、農業者がその農地をどうやって活用していくかということが一番問題だろうと思うのです。今、我々も現地に行って、農業者から直接お話を聞いたりしておりますけれども、現状、小樽の農地では本当に狭い農地が残っているだけなのです。言い方は悪いのですけれども、それを耕して、お金をかけて、再び耕作地にしようとする意思のある農家は大変少ないのです。その中で、どんどんそこを農地に活用していこうということであれば、農林水産省で耕作放棄地再生利用緊急対策というのを実施しておりますので、これは行政がやるのではなくて、農業者も含めて地域全体でやろうという話ですので、今、そういう話があるかどうか調査しますが、なかなかその希望を持つ農業者が少ないというのが現状であります。耕作放棄地については、常に我々も農業の現場のほうに出て、現地を見ながら農業者と話をします。

小樽市でも、耕作放棄地対策の予算ではございませんけれども、それと同じような格好で農地の改良で、企業が大変少ないのですけれども、農地を拡大する農業者に対して、一部補助するというをやっております。そういうふうに、農地に制度を活用してやっている農家もいらっしゃいますので、そういう農家とも様子を見ながら、もっと何かできることはないかというところを考えていきたいと思っております。

林下委員

最後になりますけれども、経済常任委員会全体の課題として、やはり雇用の受皿をどうやってつくっていくのかという意味で、その一つに農業の関係もありますし、漁業の関係もありますし、あるいはいろいろな小樽の歴史あるスイーツとか、いろいろな分野で雇用に何とか創出をするために、ぜひいろいろな分野から検討していただいて、やはり今本当に雇用の確保をしなければ大変な状況になると思っておりますので、ぜひその点について御尽力をお願いし、質問を終わります。

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、意見調整のため、暫時休憩します。

休憩 午後 3 時 33 分

再開 午後 3 時 37 分

委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

共産党、新谷委員。

新谷委員

日本共産党を代表して、継続審査中の案件、陳情第1110号ないし第1114号は、灯油価格引下げなど、暮らしと営業を守るための措置方についてですが、すべて採択を求めます。

小樽市生活環境部生活安全課の生活必需品小売価格調査では、灯油は、平成21年6月は1リットル当たり平均59.95円で、本年3月より上がっています。ガソリン価格は上昇、軽油は高止まり、食料品は、野菜、魚、みそ、しょうゆ、米など、対前年比41.4パーセントも上昇しているものもあり、市民の暮らし、そして営業は、依然として圧迫されております。

商工会議所が行っている20年度の第4四半期の小樽市経済動向調査結果でも、全業種の業況は悪化と答えているのは57.1パーセント、売上げ減少は59.6パーセント、採算悪化は60.3パーセントで、これは前期よりも悪化しております。来期の見通しも決して楽観を許せるものではありません。大変厳しい状況の中で、市民と業者の願いは妥当です。

詳しくは本会議で述べますが、他会派の皆さんの賛同をお願いして、討論といたします。

委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第1110号ないし第1114号について、一括採決いたします。

陳情はいずれも継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

委員長

起立多数。

よって、陳情はいずれも継続審査と決しました。

次に、所管事項の調査について、採決いたします。

継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日はこれをもって散会いたします。