

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 1 0 月 2 日 (金)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 1 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

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。

「大規模小売店舗立地法に基づく小樽市意見書の提出について」

(産業港湾)田宮主幹

大規模小売店舗立地法第 8 条第 5 項の規定により、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、この本施設は、臨港線沿いで営業しております衣料品店ユニクロの同一敷地内に、ビデオ・DVD等のレンタルショップゲオが出店するもので、その建設形態から一つの建物とみなされるものでありますが、この 2 か所につきまして、北海道知事あてに大規模小売店舗の届出に対する小樽市の意見書を提出いたしましたので、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。7月2日に意見書を提出いたしました。意見書の概要といたしましては、周辺地域の生活環境の保持の見地から、まず総括的事項として、大型店の出店により交通問題はもちろん、地域住民の生活環境にもさまざまな影響を与えることが予想されることから、大店立地法の指針を遵守し、関係機関等と緊密な連携を図りながら慎重に対処すること。

次に、駐車需要の充足等交通に係る事項として、出入口が 1 か所しかなく、さらには国道 5 号側に踏切があることから、交通整理員を配置し、事故防止に努めること。また、繁忙期、冬期間など、右折車両による渋滞が発生した場合は適切な対策を検討すること。特に、児童の通学時間帯については、安全を確保するため適切な措置を検討すること。

次に、騒音の発生に係る事項として、施設近隣に住居が点在していることから、予想を超える来客車両の増加に伴う騒音等の発生により苦情が発生した場合は、速やかに対処すること。

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

なお、当店につきましては、去る 9 月 17 日に、大規模小売店舗立地法の対象とならない店舗面積 1,000 平方メートル未満でプレオープンしております。

次に、小樽住吉複合店舗についてであります。7月28日に意見書を提出いたしました。

概要といたしましては、まず総括的事項として、設置者に対して、大型店の出店により交通問題はもちろん、地域住民の生活環境にもさまざまな影響を与えることが予想されることから、大店立地法の指針を遵守し、関係機関等と緊密な連携を図りながら慎重に対処すること。

次に、駐車需要の充足等交通に係る事項として、繁忙時には駐車場出入口周辺に交通整理員を配置して、歩行者の安全確保と来店自動車の入出庫の円滑な誘導を必ず履行すること。

次に、騒音の発生に係る事項として、当該地は道道小樽臨港線に面しており、ゲオの営業時間が翌午前 0 時までとなっていることから、青少年等のい集等により騒音が発生することが危ぐされる。この対応策については、「騒音対策に関する検討」の中で示されているが、状況に応じて有効な対応策を講じること。

以上の項目につきまして、意見を提出した後、北海道では大店立地法審議会を開催し、9月8日に届出者である西條産業株式会社に対しまして、意見なしで通知をしたとの報告を受けております。

なお、ゲオのオープンは、10月3日に予定されています。

委員長

「観光客動態調査の速報値について」

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

平成20年度小樽市観光客動態調査のアンケート結果について報告いたします。

平成20年5月から21年3月にかけて実施しておりました観光客動態調査でございますが、この調査は、小樽を訪れる観光客の動態や、小樽での滞在時間、消費額などを調査するものであり、今後の観光施策の推進の基礎資料とすることを目的に実施したものであります。

本調査は、市内7地区において、春、夏、秋、冬の季節ごとにそれぞれ3日間の調査日を設け、調査を行っており、3,396人の方々から回答をいただいております。

資料1の1、観光客動態調査アンケート集計表に基づいて説明させていただきますが、まずアンケートの回答者の居住地でございますが、道内が975人、道外が2,396人の方々から回答を得ており、道外では関東圏からの回答が約半数を占めております。道内の居住地では、札幌が58パーセント、札幌を除く道央圏が23パーセントとなっております。道内観光客のおよそ8割が札幌を含む道央圏となっております。

また、性別、年齢別につきましては、広い階層からの偏りのない形でのアンケートを回収しております。

次に、各設問に移らせていただきますが、まず小樽への来訪回数についてでございますが、全体では、初めて小樽を訪れたという回答が36パーセントとなっておりますが、道内では初めてという回答はわずかに6パーセントで、残りの94パーセントの方はすべてリピーターであります。その中でも特に、4回以上という方は70パーセントを超えております。一方、道外では、初めてが48パーセント、残りの52パーセントはリピーターという結果になっております。

次に、旅行の同行者でございますが、道内では、家族・親せきで来樽という割合が高くなっております。

次に、旅行形態でございますが、全体の57パーセントが個人旅行というふうに回答しております。とりわけ道内では、90パーセントを超える方が個人旅行と回答しております。また、道外でも、43パーセントとなっております。個人旅行の割合が非常に高い状況となっております。

小樽を選んだ理由につきましては、道内では、「以前に来てよかったから」という回答が半数、一方、道外では、雑誌を見てという回答が23.3パーセントで一番多くなっております。

旅行の目的は、複数回答としておりますが、道内では、食べ物という回答が22パーセントで最も多い反面、道外では、運河と歴史的建造物などの景観が30パーセントと最も多い結果となっております。

続きまして、訪問した観光施設でございますけれども、それぞれ記載のとおりとなっておりますが、下のほうに記載のあります、1人当たりの観光客が1回の旅行に平均して訪問する施設数でございますが、今回の調査では3.8か所となっております。前回調査の3.1か所を若干上回る結果となっております。

次に、小樽の前後に訪れた観光地についてでございますが、こちらは札幌が最も多くなっております。前回調査との比較で申しますと、今まで5位までに入っていなかった旭川がともに2番目に多いという結果が、今回の調査の結果の中では特徴的なところでございます。

小樽を訪問する際に利用しました交通機関につきましては、道内では、自家用車・バイクが7割を超えている一方、道外では、列車が4割、レンタカーの利用も約3割となっております。

次に、小樽での宿泊の有無についてでございますが、今回の調査におきましては、宿泊を伴う観光客のうち、約3割が市内に宿泊となっております。これは、アンケートを市内の宿泊施設にも置かせていただいて実施したため、このような結果になっているところでございます。

また、日帰り客につきましては、滞在時間というのも調査させていただいておりますが、平均では4.4時間となっており、道内・道外で言いますと、道内は4.7時間、道外は4.2時間という結果になっております。前回の調査では、

平均4.8時間、道内では5.1時間、道外では4.5時間となっており、前回の調査を若干下回る結果となりました。

次に、宿泊客に対する夜の観光でございますが、運河散策が3割、続いて街なか散策と居酒屋・飲食店がその次のような形になっています。

次に、小樽で買ったお土産品についてでございますが、前はガラス工芸品が最も高い割合となっておりますが、今回の調査では菓子類という回答が3割で、最も高い割合となっております。道内・道外で言いますと、道内では、菓子類が約4割で最も多い半面、道外では、ガラス工芸品が3割で最も高い割合となっております。

次に、小樽での消費額についてであります。市内で宿泊した観光客の平均消費額は2万9,384円、市内で宿泊しない観光客の平均は1万956円となっております。前回の調査では、市内で宿泊した観光客が3万3,090円、市内で宿泊しない観光客については1万6,683円というふうな形になっておりました。

次に、小樽への再訪意欲についてでございますが、また来てみたいという回答が9割を超えております。また、満足度につきましては、非常に満足が6割、やや満足が3割となっており、9割を超える方々から高い支持を受けているという結果となっております。

本定例会においては、緊急雇用創出事業といたしまして、観光客動態調査報告書の作成の予算を計上させていただいておりますが、今後、さらに年齢や性別、居住地などと各項目との相関関係などを分析し、年度内に報告書という形で示したいと考えております。

委員長

「小樽港の臨港地区内の分区の一部見直しについて」

(産業港湾)管理課長

小樽港の臨港地区内の分区の一部見直しについて報告いたします。

資料2をごらんください。

小樽港の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例、いわゆる分区条例は、臨港地区内の土地利用の目的や方針を明確にするとともに、港湾施設の有効利用を図るため、平成8年11月に制定し、それぞれの地区の特性に合わせ、資料の5ページにあります分区指定図に表示してあります商港区、工業港区、漁港区、マリナ港区、修景厚生港区の五つの港区を指定しております。また、これらに属さない無指定区域があり、都市計画法に基づく地区計画等により建物用途などの規制を行っております。

2ページの分区の一部見直しに至る経緯ですが、現行の分区条例は、平成8年に制定後、平成13年と平成16年の一部変更を経て現在の形となっておりますが、小樽市が港湾政策の新たな指針とするため、平成19年11月に策定した小樽港将来ビジョン及び平成21年2月に策定した第6次小樽市総合計画の方針に基づき、臨港地区の建物用途の規制緩和により、臨港地区内の土地利用の活性化を促進するため、分区の一部見直しを行うものであります。今回の分区の見直しは、港区の変更と分区条例の一部改正の2点がございます。

まず、港区の変更ですが、資料の5ページの分区指定図と6ページの拡大図をあわせてごらんください。

中央ふ頭から有幌運河にかけての山側の表示の区域と、勝納ふ頭山側の表示の区域については、建物用途の規制を緩和し、港湾の再開発や地域産業への貢献、都市支援機能の充実を進めるため、商港区から無指定区域へと変更するものであります。

なお、無指定区域への変更にあたり、臨港地区内での港湾活動と市民生活の混在を避けるため、住宅等の立地は規制し、港湾機能と都市機能の調和のとれた土地利用の活性化を促進するため、都市計画法に基づく地区計画等により、建物用途の規制を行うものであります。

地区計画の原案につきましては、本資料の7ページ以降に添付してございます。

また、指定図の表示の区域は、第一期運河の係留施設であることから、無指定区域から修景厚生港区に変更するものであります。

次に、資料 3 ページ、分区条例の一部改正であります、資料 4 ページの分区条例用途規制一覧表もあわせてごらんください。

これまで物販・飲食店の建築を認めていなかった商港区、工業港区について、港湾利用者の利便性の向上を図るため、飲食店は150平方メートル以下、物販店は200平方メートル以下の立地が可能となるよう、条例の一部を改正するものであります。

また、漁港区、マリーナ港区、修景厚生港区並びに商港区の市長が指定する区域については、他の法令等との整合性を図るため、それぞれ飲食・物販店の面積要件を整備するものであります。

最後に、今後の日程等でありますが、今回の見直し原案につきましては、港湾関係者に説明し、意見を伺ったほか、去る 8 月 25 日、26 日に土地・建物所有者の説明会、9 月 1 日から 30 日まではパブリックコメントなどによる意見募集を行っており、今後、これらの意見などを踏まえ、市としての最終案を取りまとめ、11 月には小樽市地方湾審議会を開催し、平成 22 年第 1 回定例会に条例改正案を提案させていただき、平成 22 年 4 月から施行したいと考えております。

委員長

「港町ふ頭分譲地の売却について」

(産業港湾)管理課長

港町ふ頭分譲地の売却について報告いたします。

資料 3 をごらんください。

小樽港港町ふ頭分譲地のうち、資料にあります分譲地区画図の D 区画の左側の約半分、地番、小樽市港町 78 番 8、地積、1,700.47 平方メートルにつきまして、去る平成 21 年 9 月 14 日、道路運送事業を営む北海道トランスネット株式会社に金額 4,302 万 1,891 円で売却をいたしました。当該分譲地は、平成 21 年 6 月 1 日から当社と事業用借地権設定契約を締結し、長期貸付けを行っておりましたが、平成 21 年 8 月 21 日に土地購入の申入れがあり、今般売却となったものであります。また、当該分譲地は、事務所併用車庫も完成し、9 月初めから業務を開始しております。

未売却の分譲地につきましては、引き続き売却などに努めてまいりたいと考えております。

委員長

これより一括質疑に入ります。

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

新谷委員

報告に関連してお伺いします。

観光客動態調査報告について

初めに、観光客動態調査の報告がありました。これは予算特別委員会でも何人かの方が聞いておりましたけれども、今回の調査は、調査員がおもてなしボランティアの会の方ということで、どちらかというと個人向けの調査と考えてよろしいですね。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

今回の調査につきましては、おもてなしボランティアの会の方が実際に旅行者個人に対して調査するという形になっております。

新谷委員

民主党・市民連合の山口議員から、エージェントからの聞き取りというのも必要ではないかというような意見がありましたけれども、私もそう思います。

それで、これからの観光客の伸びというのは、どのようにとらえているのでしょうか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

観光客の伸びの予測でございますけれども、経済状況など、単に小樽市が持っている観光の素材だけではそれを推しはかることはなかなか難しいところがございます、昨年のリーマンショックなどの影響を考えると、観光については、いかにせん外的な要因の影響を受けることも多いものですから、なかなかそういう推移というのは難しいところではございますが、私ども観光振興室としては、減少傾向にある観光入込客数を少しでも回復基調に向かうような形で努力してまいりたいというふうには考えております。

新谷委員

それと、予算特別委員会の中で、中国本土の結婚式企画会社に対して本市の結婚式を含めた観光ツアーの企画の売り込みを図っているというお話もありましたけれども、これから経済状況が本当によくなっていけば、また伸びていくのでしょうかけれども、なかなかその予測が難しいということで、今やはり小樽はアジア、とりわけ中国などが近いですが、中国は非常に貧富の格差がありますけれども、経済成長が著しいということで、それとあわせて個人ビザの解禁により日本を訪れる人も多くなったと思うのですが、小樽にはどのぐらいの中国本土からの観光客があり、また、どの点に人気があるかなどは把握していらっしゃいますか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

中国からの観光客の入り込みでございますけれども、実は国別の日帰りの観光客というのは、残念ながら把握しておりませんが、宿泊で考えますと、平成19年度が約1,000人程度だった入り込みが20年度には2,000人という形で、約2倍に増えているというのが、中国からの観光客の宿泊についての現状でございます。

新谷委員

人数としては2倍に伸びているということで、これからも見込めるのではないかと思います。

先日、テレビで阿寒湖を舞台にした、中国人監督による映画が大変好評で、北海道の観光の人気が出てきたということが報道されていましたが、小樽も本当に風光明媚なところですし、いろいろよさもありますので、ぜひこういったように宣伝していただきたい。力を入れていくことによって、かなり観光客も伸びていくのではないかと思いますので、その点はぜひ力を入れていただきたいと思います。御意見をお聞きます。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

委員からお話がありましたとおり、今、道東につきましては、中国で非常に映画がヒットしておりました関係で、その口ケ地を巡りたいということで、かなりの観光客が入ってきているとお聞きしております。

それで、先般、北京の結婚式関係の会社社長のお話を聞きますと、中国の方はまだ日本というところに行くに当たっても、どこの都市を目指すというような形まで、まだはっきりとした日本に対する認識度というのですか、知名度というのがそれほどではなく、今はドングリの背比べ状態だということにお聞きしておりますので、そういう意味では積極的なPRなどを行うことによって小樽への来訪を動機づけるような働きかけをしていきたいと考えております。また、本年第2回定例会の経済常任委員会で、佐野委員のほうから北海道観光振興フォーラムの案内を御紹介いただいたのですが、実はそのフォーラムは、中国の遊政局というところの幹部の方ですとか、代理店の方が来られたフォーラムだったので、そこでブースを開設させていただきました、現地の旅行会社などにも売り込みをしてまいりました。そのような機会ですとか、今後、神原汽船株式会社の関連会社のほうで上海での物販施設の開設などもございますので、そういうような機会なども利用しながら、ぜひ小樽の知名度を上げていきたいとは考えております。

新谷委員

大規模小売店舗の立地について

それでは、大規模小売店舗立地法に基づく小樽市の意見書の提出について、今、報告がありました。心配されるのは、ゲオが午前0時までの営業ということで、青少年のい集ということがありましたけれども、そういう点で非

常に心配なのです。ただ、その騒音ということではなくて、もちろんそれもそうなのですけれども、青少年の育成上どうなのかという心配がありますので、その辺は担当部局とも連携をとって、しっかり対策をとっていただきたいと思いますので、これは要望です。

小樽港の臨港地区内の分区の一部見直しについて

次に、小樽港の臨港地区内の分区の一部見直しについてお伺いします。

今回、突然出てきたような感がぬぐえないわけですが、小樽港将来ビジョンと第 6 次小樽市総合計画基本計画の「元気づくりプログラム」の中で位置づけられているということが理由になっているわけですが、それについて説明していただきたいのですが。

(産業港湾)管理課長

今回の一部見直しに至る経緯の部分で、先ほど小樽港将来ビジョンと総合計画という話をさせていただきましたが、確かに小樽港将来ビジョンの中では、今回示しています資料の 5 ページに、今回、無指定区にします、の部分なのですが、これにつきまして将来ビジョンの中では、当面は物流・産業ゾーンという位置づけでございますが、将来的には交流・生活ゾーンという形での一定程度整理をしていくということがございます。

将来ビジョンにつきましては、最終的な目標は、おおむね 20 年後という形でゾーニングを組んでございますが、今回、時間で申しますと、当然将来ビジョンがあって、その後に総合計画を策定して市の施策の位置づけを行っているわけなのですが、その総合計画は目標年次を 10 年後ということで、平成 30 年度を目途としておりますので、その中で臨港地区内の土地利用の規制緩和ということを位置づけておりますので、将来ビジョンというのが 20 年後、総合計画が 10 年後という形ですので、ある程度総合計画の中に盛り込むことによって、その 20 年の中での前期に行う施策という位置づけの中で、今回、見直しを行うということでございます。

新谷委員

今、報告があったとおり、小樽港将来ビジョンはおおむね 20 年後、この総合計画は 10 年ということで、この中にも前期・後期があるのでしょうかけれども、総合計画の中で元気づくりプログラムでは、「臨港地区の建物用途の規制緩和や市有地の分譲要件緩和の検討」というふうに書いてあるのです。検討と書いてあり、するというふうな断言ではないものですから、今出てきた理由というのとは何かあるのではないかとこのように思うのですが、何か出店したい人がいるとか、そういうのがあるのではないかと考えるのです。本当にその点では、どうなのでしょう。今、急いで出てきたその理由というのをはっきり教えてほしいのです。

(産業港湾)管理課長

突然ということなのですが、この分区自体は、先ほども話しました平成 8 年にまず制定しました。その後、平成 13 年、16 年ということで部分的な変更をしてきてございます。この中でも従前から、必要であればということなのですが、おおむね 5 年ぐらいをめぐりに一定程度的見直しをしていこうという考え方で整理はされております。それで、前回が平成 16 年ということですので、今まさに 5 年たっています。今回、見直しをしようとするこの地区については、平成 8 年に制定してから全く何も手をつけていない、当時のままですので、もう 10 数年が経過しているという中で、やはり現地の土地利用の状態も変わりつつあります。

委員が盛んに何かあるのではないかとこのことですが、決して具体的な会社がここに何かをつくりたいとか、そういう要請があってということではなくて、先ほども言ったように、小樽港将来ビジョンで目標とする交流・生活ゾーン、そして都市機能を入れていくということについては、これはほとんど民地なのです。ですから、これは官がやるのであれば、予算をつけてやりますと言えばすぐできるのでしょうかけれども、民地ですので誘導を図って、最終的にそういう土地利用を図ろうということであれば、一定程度早めに手を打たないとそこにたどり着かないということもあって今やるということで、決して裏に何かがあって、そのためにやるというものではございません。

新谷委員

本来であれば、その港湾の活性化のために使わなければならないものだろうと思うのですが、その平成 8 年から分区条例ができたということで、それ以前にもうできていた物販店とか、飲食店とかがあります。それらは何軒ぐらいあるのですか。

(産業港湾)管理課長

今、分区を外そうとしています の地区で 7 軒、それから の地区で 7 軒ございます。

新谷委員

既にこういう店舗などがあったということで、これはもう、分区条例の制定前からなのでやむを得ないということなのですが、でもそこにそういう店舗があるのに自分たちが出店できないとか、営業できないというのは、すごく矛盾があるということで、実はこういう商売をしたいのだけれどもという問い合わせというのはあると思うのですが、何件ぐらいあるのでしょうか。

(産業港湾)管理課長

正確にいつからいつまで何件という押さえはしていないのですが、電話等での問い合わせで、臨港地区の中ですけれども、こういう場所に例えば物販ですとか飲食、こういう商売をやりたいという問い合わせはやはり月に 1 件か 2 件という単位では来てございまして、現行の条例の中では、分区で港区を設定している部分については、物販・飲食は一切容認していませんので、そういうことでしたらそれは立地できませんということで返事をしていますので、結局そういう話を理解された方はそれ以上、次のアクションは起こしてきませんので、正確な実数は把握していませんけれども、年数回という単位では問い合わせはございます。

新谷委員

こういう皆さんの要望にもこたえたいということも、一つにはあるのですか。

(産業港湾)管理課長

当然、そういう要望にこたえるという面もあります。いかんせん臨港地区ですから、港湾で活動する、港湾で利用するというのがまず一義的にあるのですが、やはり港湾で商売をなさっている倉庫・運送関係の方も、正式にいつということではないのですが、条例が制定された平成 8 年というのが、小樽港の貨物の取扱いもピークだったのです。それが今やそのときに比べて半減していて、これはフェリーの影響が大きいのですけれども、そういう中でいろいろな商売のやり方として、自分たちも苦しい中でいろいろ考えていくという中で、少しでも商売のしやすい形にならないかというお話は出ているというのも事実でございます。

ただ、そうはいつでも、やはり港湾で仕事をしている方たちですので、何でもいいということではなくて、一定程度港湾活動に支障のない範囲での規制緩和ということを求めているというのでございます。

新谷委員

それで、今度は商港区から無指定区に変更されるという予定ですが、この無指定区は、都市計画法に基づく地区計画により建物用途などの規制を受けますが、これを見ますと、高さの制限は書いてあります。面積はどのようになるのでしょうか。

(産業港湾)管理課長

資料 2 の 9 ページに、今度、分区を外しまして都市計画の地区計画がかかるということで、新旧対照表がございまして、左側が変更後で、今回の分区の指定を外す の場所を含むのが B 地区と、 の地区が C 地区となっております。この中で新たに、(2) 物品販売業を営む店舗又は飲食店という形で書いてございますけれども、これにつきましては、面積要件については大規模小売店舗立地法のほうの縛りになりますので、当然分区からも外れますから、分区の面積要件はございませんし、ここの地区計画の中で面積要件の記述はございません。

新谷委員

それから、地区整備計画の区域で新しく港町 B 地区を広げて、さらに港町 C 地区を設けたという理由について、詳しく教えてください。

(産業港湾)管理課長

資料で申しますと10ページになりますが、地区計画の変更前と変更後ということで示しておりますが、上が変更前で、下が変更後です。これでいきますと、既存の B 地区に先ほど私どもが説明した分区を外す を取り込んで B 地区としています。一部公設青果地方卸売市場のところは外しています。これについては、もともと都市施設ということでつくられているので外れているのです。それから先ほど港湾で分区を外すと言った の部分が C 地区になっているわけですが、まず B 地区につきましては、もともと臨港線沿いのいろいろな観光施設等のすぐ裏側という、裏、表で接しているという部分がございます、観光施設と一体的な利用がなされる区域ということで、B 地区を一つのくくりといたしております。

それから、C 地区につきましては、これは勝納ふ頭の小樽港縦貫線を挟んだ山側ということで、ここににつきましては、現状のフェリーの給油施設であるとか、運送会社の社屋、駐車場、要するに車庫、それから運送関係の給油施設、それから右のほうへ行きますしてフェリーの駐車場、一番右へ行きますして、北海道西濃運輸の配送センターと、こういった機能が張りついているということで、今回、一定規制緩和はするのですが、あくまで勝納ふ頭の一部ということで、B 地区よりも港湾活動がまだまだ行われている、それから危険物も存在するというので、B 地区、C 地区という一定程度の区別をしたというところでございます。

新谷委員

この C 地区の地区計画ですけれども、区域の整備・開発及び保全に関する方針の土地利用の基本方針で、「勝納ふ頭基部周辺地区については、貿易関連業務を生かしつつ、広域商業・流通業務地としての土地利用を促進する」というふうになっています。あくまでも港湾の機能を生かしたものになっていくのではないのかと思いますが、何となくこうイメージがまだ見えないのでわからない部分もあるのですけれども、どういうイメージがあるのでしょうか。

(産業港湾)管理課長

資料の 7 ページの一覧表の中ほどに書いているところなのですが、確かに、活字にすると何を言っているかわかりづらいとは思いますが、この貿易関連業務というのは何を指しているのかといえますと、フェリーの関連施設がこの C 地区にあります。具体的には給油所やシャーシ置き場があります。

それから、図面では見づらいのですが、勝納交差点のところのこれは、以前、コンビニエンスストアがあった箇所の裏側には、貿易関係の通関業とかをやっているような会社もありますので、そういった形で港湾の仕事をしている会社も現にありますし、物販、飲食をよしとするのですけれども、こういったものと調和しながら、必ずしもこういうものを追い出すのではなくて、こういったものも残しながら一体的に土地利用が図られればという考え方で、少しわかりづらいとは思いますが、そういうことであります。

新谷委員

ちょっとしつこく聞きますけれども、今なぜこれが出てきたかというのがちょっとなかなか解せない部分があるのですけれども、例えば新幹線の構想と関連はないのでしょうか。天神から港のほうまで道路をつくるということも聞いていますけれども、そういうこととは関連がないのでしょうか。

(産業港湾)管理課長

直接的にはそのことが今の分区の見直しとリンクしている話ではありません。確かにお話にあるように、公設青果地方卸売市場の上をかって勝納ふ頭に直結するという構想といえますか、それはありますけれども、それとこの土地利用の見直しというのは直接リンクする話ではございません。

新谷委員

私たちも、今の時点では、港湾がなかなか活性化していかない、特に小樽では、衰退傾向にあるということは非常に残念なのですが、そういう点では一定の規制緩和も必要ではないかとは思いますが、やはり第一は港湾活動の、港湾の活性化でありますし、この案件が今出てきたというのはちょっとわからない面があるので、今後とも経過を見ながら、また第 1 回定例会のときにまた再度聞かないとならないと思いますが、今日はこれでやめます。

港町ふ頭分譲地について

次に、港町ふ頭の造成事業に関連してなのですが、北野議員もこの問題について質疑がありましたけれども、これまでのその分譲地の売却の経緯について、造成した総面積と残りの面積、それから何年度にどれだけ売れたかについてお知らせください。

(産業港湾)管理課長

今回、資料 3 で示しております港町ふ頭分譲地でございますが、分譲区画総面積は 4 万 5,017 平方メートルでございます。これまで売却済みは 1 万 7,656 平方メートル、それから売却ではないのですが、資料で言いますと進栄商事というところになるのですが、ここが長期貸付けということで、4,943 平方メートル、売却と長期貸付けを合わせて 2 万 2,599 平方メートルということで、全体面積の約 50 パーセントほどでございます。

売却年度は、図面で一番下の三菱ふそうが、これは年度をまたがってまして、平成 9 年度と 10 年度、北海道栄興が 10 年度、郵船海陸運輸が 11 年度、それと今回報告しました北海道トランスネットが、このたび 21 年度ということになってございます。

新谷委員

造成事業が総額 21 億円で、起債の元利償還金が約 24 億円、それで、その収入済額の差引き 13 億円という答弁でしたが、売却と長期貸付けの内訳はどんなふうになりますか。

(産業港湾)管理課長

売却は、先ほど申しました 4 回で 10 億 5,700 万円、それから長期貸付分、これは平成 20 年度末までですけれども、3,078 万 6,000 円となっております。

新谷委員

それだけですか。短期貸付けというのはなかったですか。

(産業港湾)管理課長

短期貸付けにつきましては、1,600 万円です。

新谷委員

結局、今聞いた金額の差額が問題だと思うのです。それで、北野議員への答弁では、臨海土地造成事業が始まった平成 3 年度から 13 年度までは、特別会計から一般会計に繰り出していた。けれども、14 年度からは一般会計が逆にこの特別会計に繰り出しているという問題がありました。

それで、今、お話を聞きますと、その貸付けは別としても、最後に売却したのが平成 11 年度で、この 10 年間は全く売れていないわけです。この間に、何で売れなかったのか、どういう努力をしてきたのかお聞きします。

(産業港湾)管理課長

確かに今、特別会計と一般会計の関係で申しますと、平成 13 年度までは一般会計に繰出し、14 年度からは一般会計から繰り入れている状況が続いております。

この間、事実売れていないのですが、今回の区画図で言いますと、B 区画側、右側なのですが、これが 1 次分譲ということで平成 10 年から売却を開始しております。このとき、1 次分譲の目的というのは、この旧第 1 号ふ頭の再編ということがまず一義的にありまして、旧第 1 号ふ頭のちょうど A、C、D、E、F の区画については、

もともと民間の倉庫が建っておりまして、一回クリアランスするという形をとっていますので、このクリアランスした方たちの代替的な要素で売却を始めたということで、一定程度売れたということなのです。けれども、その後、2次分譲開始に当たりまして、市内の港湾関係22社ほどに購入の申込みについてのアンケートなども行ったのですが、なかなか景気低迷もあって荷物も増えていないということで、売却意向はゼロという状態で、それではなかなか売却が進まないということもありまして、2次分譲に当たっては、当初、倉庫業、港湾運送業、道路運送業、フェリー関連業の4業種に限定して売出しをしていたのですけれども、これの要件を緩和する形で、先ほど説明した分区条例に合致する業種であればいいという形での分譲要件の緩和はしてきたところなのですが、その後は、緩和したにもかかわらず全く売れませんでした。それで、さらに平成17年には、先ほど申しました短期貸付けと長期貸付けを、基準を設けて行うことにしまして、平成18年には、売却ではないのですが、進栄商事がこの長期貸付けという形で契約していただいて、社屋と建物を建てたという経緯であります。

ですから、苦戦はしているのですが、そういった形でいろいろその売却要件を緩和しながら、何とか売却に努めてきてはいるところですが、なかなか成約に至っていないという状況にあります。

新谷委員

それで、一般会計からの繰入金総額というのは幾らになりますか。

(産業港湾)管理課長

これは、毎年度違うのですが、直近の5年ですと、平成17年度が2億4,967万円5,000円、18年度が1,008万4,000円、19年度が7,091万7,000円、20年度が1億1,189万3,000円、それから21年度、これは当初予算ですけれども、9,013万7,000円という数字で動いてきております。

新谷委員

これは5年間の年度ごとの金額ですが、結局一般会計から繰り入れた総額は幾らですか。

いや、計算に、時間がかかりますから、結局、一般会計から繰り入れて賄っているような状態ですので、なかなか港湾が活性化しない中で土地が売れないという、本当に御苦労されていると思うのですけれども、やはりここはもっと市内だけではなくて市外にも、いろいろ広く宣伝して、何とか土地を買ってもらう人を増やさない、やはり小樽市の財政にとっても大変ですし、そういう点で努力していただきたいと思うのですけれども、今後のことについて一言お願いします。

(産業港湾)管理課長

今、未分譲地については、まだ区画が残っているということでございますので、新谷委員がおっしゃるような、これまでどちらかという港湾関係業界という形で何とか売却を求めてきたところでありまして、今、市外からも要請が来ているところもございまして、この分譲している部分につきましても、いろいろな場面で分譲しているという、まず宣伝も含めて行って、市外からでも何とか買っていただけるような努力をしていきたいというふうには考えております。

新谷委員

漁港の管理費について

それでは次に、漁港の管理費についてお伺いします。

これは、平成16年、17年に、前の経済常任委員で古沢議員が質問していたことです。改めて伺いますけれども、小樽にある祝津、塩谷、忍路の3漁港の管理者は北海道です。それで、その管理の一部を小樽市に委託しておりますが、平成12年の地方分権に伴って北海道の条例の改正で、委託されていた内容が変わりました。北海道からの交付金も、これを機会に少なくなっておりますけれども、それについて何がどう変わったのか、説明してください。

(産業港湾)水産課長

平成12年3月29日でございますけれども、北海道漁港管理条例が改正されてございます。それ以前につきましては

は、例えば一般の秩序維持、利用料・使用料の徴収事務、それから照明施設の維持・補修及び係船くいの補修等軽易なもの、これにつきましては市町村に委任するという形になってございました。

ところが、12年3月29日に、先ほど言いました北海道漁港管理条例が改正されまして、その際、軽易な維持・補修、すなわち今、話させていただいています照明施設の維持、電気料、電球の補充等、こういったものにつきましては、市町村の事務処理から除かれまして、北海道がすべて行うという形になってございます。

それで、北海道からの交付金ということで、平成11年度までは24パーセントの交付率であったものが、平成12年度からはその部分の軽易な維持・補修が除かれましたので、18パーセントに、6パーセント落ちたという形になっております。

新谷委員

電気料、また補修など、軽易な維持・補修については、小樽市の負担ではなくなったということですね。

それにもかかわらず、小樽市が電気料や修繕料などを肩がわりしてきているわけですけれども、平成12年度以降、これまで小樽市が肩がわりした電気料や修繕料、それから北海道の交付金の額と差について、お知らせください。

(産業港湾)水産課長

平成12年度以降でございますけれども、12年度で、電気料が51万9,404円、修繕料で15万7,006円でありまして、北海道からの交付金は51万413円となっております。それから、13年度で、電気料が54万6,939円、修繕料が20万2,566円、北海道の交付金は49万868円となっております。それから、14年度でございますが、電気料が55万6,435円、修繕料はございません。北海道からの交付金は、43万2,206円となっております。15年度でございますが、電気料で56万8,923円、修繕料で4万7,250円、北海道からの交付金が43万2,836円、16年度で、電気料で51万1,840円、修繕料で6万5,005円、北海道からの交付金が39万7,259円です。17年度で、電気料が48万5,207円、修繕料で6万2,940円、北海道からの交付金が41万122円となっております。18年度が、電気料で54万2,619円、修繕料はございません。北海道からの交付金が42万6,435円です。19年度で、電気料が55万1,401円、修繕料が6万4,050円、交付金が41万9,250円、20年度でございますが、電気料が60万7,773円、修繕料がございません。交付金は44万648円となっております。

新谷委員

今聞いたとおり、明らかに北海道からの交付金が下がったということで、小樽市の持ち出しが多くなっているわけです。これは本来、市が負担すべきではないものです。そのとき古沢議員も、ぜひこれは北海道にきちんと払ってもらおうようにと質問しており、当時の水産課長は、北海道市長会を窓口にしてとか、そのようなことで道のほうには話合いをしていきたいというふうに言っておりました。まだ市がこうやって持ち出ししているわけですけれども、それはどうしてこうなっているのか、その話合いというのがどうなったのか、その辺についてお知らせください。

(産業港湾)水産課長

平成16年当時、そういったかなり疑問だという声がございます、当時の水産課長も後志支庁なり、それから北海道市長会なりに連絡をとりまして、こういった実態があると、特にその市町村負担という部分が甚だおかしいのではないかという疑問を投げかけまして、当時、北海道市長会の水産担当課長会議も開きましていろいろと協議を行いました。ただし、そこで結果といいますか、そういった明確な答えは出てございませんけれども、ともかく親会である北海道市長会のほうにそれは伝えていくと、そのときに北海道の方々も入ってございまして、そういった認識ではいるということでございます。

それから、小樽市としましても、これはおかしいのではないかということで、当時の後志支庁長あてに漁港の電気料負担分について、こういった問題がございますという投げかけをさせていただきます。それに対する回答としましては、電気料等の負担も含めまして、維持・管理等の見直しにつきましては、漁港整備の維持・管理のあり方にも波及する課題であることから、全道的な視点から北海道市長会並びに北海道町村会など、関係先と引き続き協議し

てまいりたいという返答をいただいておりますが、それから一向に改まっていないといいますが、いまだ投げかけの答えが返ってきていないという状況でございます。

新谷委員

そういう北海道の怠慢もありますけれども、額としては市の予算からすればそんなに大きいお金ではないけれども、でも市が負担すべきではないものを負担せざるを得ない、させているというその道の態度は非常に問題だと思いますし、やはりこれの協議を早く再開して、北海道が責任を持ってその負担をしていくということで進めていただきたいと思いますが、その点についてお伺いします。

産業港湾部長

平成17年以降、北海道からの返事待ちをしていたというのは我々としてもちょっと問題があると感じておりますので、道に対して改めて話をさせていただいて、やはり根拠のしっかりしないものについては納得いきませんので、話をしていきたいというふうに思います。

新谷委員

よろしくをお願いします。

緊急雇用対策について

最後に、緊急雇用対策についてお聞きいたします。

昨年のリーマンショック以降、これは派遣切りに遭った人たちが、雇用保険も切れて生活が大変厳しい状況になっているということで、派遣村こそ、今はありませんけれども、各ボランティア団体などが炊き出しを行っているところに来て、列をなしているということが報道されておりますけれども、小樽でどのような状況になっているのか、この点についてつかんでいるでしょうか。

(産業港湾)商業労政課長

今、お話のありました雇用の状況についてでございますが、特に委員からお話のありました電気、自動車などの、そういった大企業におきまして、いわゆる派遣切りということで派遣労働者の方が解雇されているというような状況は承知しております。

ハローワークに確認しましたところ、小樽におきましては、なかなかそういった方から直接的な相談というものはそれほどないということを確認しております。

新谷委員

それでもハローワークはいつも人が大勢いて、けれども有効求人倍率は本当に低いです。

先日、先ほど報告にありました「しまむら」、そこで従業員を募集したら、応募が殺到したという話も聞いております。ほかに1人の募集に対して10人以上応募するものですから、なかなか仕事につけないという話を聞いております。本当にこういう大変な状況の中で、これから寒い冬を迎えるに当たって、仕事がないということで生活が大変厳しくなっていくわけですが、今回の第2次の緊急雇用創出事業も、予定より多く事業ができますけれども、もっと本当はあってもいいのではないかというふうに思うのです。とりあえず、今の第2次募集分の緊急雇用創出事業に関してなのですけれども、事業の進め方というのは、1次と同じだと思うのですが、入札によって事業費が浮いた場合、極力新規雇用につなげるということで努力していただきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

(産業港湾)商業労政課長

このたびの緊急雇用創出事業の2次募集分ですけれども、1次募集のときと同じように、入札で事業を委託していくということになるかと思います。

委員がおっしゃったとおり、確かに入札差金というものは生ずるケースがございますけれども、ただ今回、平成21年度の枠につきましては、今回のこの2次募集分でほぼ使い切るという予定になってございます。ただ、まだ全

道的に余裕が生じてくれば、その中で北海道のほうから 3 次募集ということも可能性はなきにしもあらずですけれども、全体のいわゆる基金の総額の中で来年度以降、小樽市におきましてそういった部分が上積みされるのかどうか、その辺は道のほうにもしっかりそういったことで伝えていきたいと思っております。

新谷委員

1 次はその対策のときも、若干その入札で浮いた分は、設計変更して新しく 2 人の雇用ができたということも聞いていますけれども、今回も同様にできるところは 1 人でも 2 人でも増やしていただきたいと思えます。

それから、今定例会のその地域経済活性化等推進資金基金の積立金ですけれども、早速第 4 回定例会に向けてこれを使っていくのではないかと思うのですけれども、事業内容とか、それから市の体制をどのようにして決めていくのか、それについてお知らせください。

(産業港湾)商業労政課長

このたびの国の雇用対策といたしまして創設されました地域雇用創出推進費、この制度を活用して今回の基金を設置させていただく条例案を上程させていただいておりますけれども、この目的といたしましては、雇用の維持、創出及び地域経済の活性化及び産業の振興を推進するためということで、幅広く考えてございます。まずは、雇用の維持、創出を図るには、地域経済の活性化なくしてはなされないものでありますことから、そういった地域経済の活性化に結びつくような事業を広く取捨選択していくものと考えております。

この体制につきましては、緊急雇用もそうだったのですけれども、庁内の会議の中で各原課から、十分市民の方々のニーズ等も拾い上げてもらいながら、必要な緊急性のある事業、そしてまた雇用効果の高い事業を出していただいて、その中から順次、取捨選択していくということになるかと思えます。

新谷委員

庁内だけではなくて、もっと民間のほうにも聞き取りするようにして進めていただきたいと思えます。

実は、市長が何かの機会のときに言っていたと思うのですけれども、さきの地域活性化・生活対策臨時交付金事業で、あまりたくさんあって、一遍にその事業を起こしたので、地元企業が間に合わなくなったというようなお話をしていました。そういう記憶があるのですが、やはり時期をずらすなどして地元企業を最優先にということで、ぜひ進めてほしいと思えます。その辺についての御見解をお伺いして終わります。

(産業港湾)商業労政課長

先ほど、この基金の性格の中で、雇用の維持、創出に結びつくということをお話させていただきましたけれども、さきの地域活性化・生活対策臨時交付金の活用におきましても、産業港湾部の中でも公共施設の維持・補修ですとか、そういったハード事業のみならず、ソフト事業ではイベント事業ですとか、幅広く事業を採択されております。

そうした中で、地元企業への発注を前提とした例えば公共施設の維持・補修などは、まだたくさんの必要な施設がございますので、そういった事業を地元企業への発注を前提とすることで雇用の維持、創出に少しでも結びつけていきたいと考えてございます。

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

私のほうからは、二つの問題についてお伺いしたいと思います。

忍路漁港の整備と小樽市漁業協同組合の冷蔵庫について

これは平成 20 年第 2 回定例会でも質問したのですが、この後の定例会や委員会の中でいろいろ聞いてまいりましたが、時間的なものがずいぶん経過したこともありまして、忍路漁港の整備と、それから小樽市漁業協同組合の冷蔵庫の二つに絞ってお伺いしたいと思います。いずれも内容は、同じような内容になるかと思えます。

それで、年数がたって、手続上の問題も含めていろいろ変化をしました。それについて、まず流れがどうなっているのかということ、それぞれに対する国・道・市の支援策、それと今後のその事業の見通しについて、それと最後に、これは完成することが担保されるのかどうなのかということ、いずれも同じ状況になろうかと思いで、まとめてお答え願いたいと思います。

(産業港湾)水産課長

最初に、忍路漁港整備計画でございますけれども、前にも答弁をしておりますが、昨年の 4 月に小樽市が漁港整備について同意をいたしまして、後志支庁にその旨伝えてございます。

それから、本年の 3 月になりまして、北海道のほうで静穏度解析調査というのを実施してございまして、今年度に移ってございます。

今年度からは、新たにストックマネジメント事業という国の制度ができ上がりまして、それは何をやるかということ、漁港の機能保全計画を行いなさいという形になってございまして、その機能診断の 1 というところで簡易調査、これは北海道が土木現業所なりと一緒にやりまして行ってございます。これは、6 月に終了してございます。その結果、診断 1 の実施のその経過を見ますと、本来は来年度に行わなければならない機能診断 2、業者委託をして行う重点調査をすることまではいなくても済むだろうというふうな道のほうで判断いたしまして、来年度はその機能診断 2 を行わないで、今度は漁港整備計画、それと産業連関分析、これを道のほうで行いたいというふうに話してございまして、これが過ぎまして予算措置がされていけば、平成 23 年度の着工に踏み切ることができるだろうというふうになってございます。これにつきましては、当然国と道と小樽市の負担割合がございまして、まだはっきりしてございませんけれども、恐らくこの形でいけば、事業費は 4 億 1,300 万円ぐらいの形になり、そのうち、国が約 2 億 5,000 万円、道が 1 億 1,800 万円、小樽市の持ち出しが 4,200 万円ほどになるだろうということになってございます。

それで、この事業の見通しということでございまして、まずこの漁港整備事業がなくなるということはないと思えますので、これについては恐らく事業はこのまま進んでいくだろうというふうな私のほうでは考えているところでございます。

それから、次の漁業協同組合の冷蔵庫の改築のお話でございますけれども、これにつきましても、水産振興構造改善事業という事業がございまして、これは国の制度でございまして、これが実は平成 21 年度でこの事業がなくなるということがございましたので、漁業協同組合のほうといたしまして、この事業にのれなければ冷蔵庫の改築はできないというふうな考えてございまして、21 年度にすぐ手を挙げてやる方向で進んでございました。ところが、この 7 月に入りましてから、この水産振興構造改善事業が来年度も継続されるという見込みでございまして、組合としましては、22 年度事業として、それで手を挙げていきたいということで、現在、後志支庁でヒアリングを行っているということでございます。

この水産振興構造改善事業は、国が 3 分の 1 以内で補助していただけるということでございまして、今、6 億 3,000 万円ほどの事業費を見てございまして、約 2 億円が国のほうから入ってくるという形でございます。

それから、これに関して言えば、小樽市もいろいろと手伝いをさせていただきまして、土地の確保とか、そういったことに関しては小樽市のほうでかなり力を入れて進めていくということでございます。

それから、事業の見通しでございまして、これもやはりその水産振興構造改善事業がなければ、この事業自体が進みませんので、このまま続くことを強く望んでいるものでございます。

大竹委員

御答弁を再度確認したいと思います。

まず、忍路漁港関係ですけれども、国が 2 億 5,000 万円、道が 1 億 1,800 万円、市が 4,200 万円。でも、これは小樽市全体ということで、地元負担も含めての 4,200 万円、以前、その辺の計算をしているいろいろ話した中で、実際に小

樽市が直接支出するというのは、どのぐらいになっておりますか。

(産業港湾)水産課長

新しい数値が出てきたものですから、私のほうでまだ、それに基づいての計算をしてございませんけれども、起債がたしか90パーセントつくということでございますので、実際の小樽市の持ち出しは数万円から数十万円ぐらいかというふうには見てございます。

大竹委員

今、起債がありますのでと言うけれども、そういう起債というのは、小樽市から持ち出しなのではないですか。

(産業港湾)水産課長

言葉足らずで申しわけございません。起債は、当然小樽市の借金でございますから、持ち出しというふうにご考えてございます。

産業港湾部長

小樽市の分の4,000万円余りというのは、額面数字でございます。恐らく委員の御質問は、それがもっと違うことになっているのではないかとということだと思っております。確定はしておりませんが、小樽市と北海道の間では、いわゆるあの地域の一角に小樽市の土地がございますので、そのことについては、今後の整備の中で道にそれを購入していただけないかという話をしておりますから、それが実現したとすれば、4,200万円からさらに1,000万円以上の負担は今の段階では減るのではないかとというふうに思っています。

大竹委員

それと、地元漁業者に対する負担のお願いもしてあったと思いますけれどもどうですか。

産業港湾部長

これも私、漁業協同組合の組合長ですとかといろいろ話をいたしまして、昨年、ここの部が統合されてからの話でございますけれども、やはり小樽市の財政状況が非常にひっ迫しておりますので、かつて漁港の整備に対して、祝津、塩谷だとか、大規模な改修・改良をやってきたときに、地元の小樽市として相当の負担をしてきたわけですが、今の時代はそのころとはやはり違うので、その辺の現実認識をお願いしたい。そういう意味では大変申しわけないのだけれども、やはり地元としても何がしかの御負担というものをお考えいただければありがたいということで、そういう話はさせていただいているわけでございます。

大竹委員

それと、以前から話していますが、地元の漁業者にはやはり若い人方がいるということを考え、できるだけ小樽市の持ち出しを少なくということはまたあるでしょうけれども、そういう方々がやる気を起こさせるような、そういう施策で、頑張っていただきたいと思っております。

それと、漁業協同組合の冷蔵庫なのですけれども、これは水産振興構造改善事業がなくなることによって、建設が不可能になるということになるのですか。この辺の可能性はどうですか。

(産業港湾)水産課長

先ほども話しました水産振興構造改善事業が、本来は平成21年度で終わるといって、一応年度ではそういう形になってございますけれども、これが22年度以降も存続するということになりましたので、これはぜひとも続けていただかないとこういった事業自体がなくなってしまいますので、これは本当に期待だけで申しわけございませんが、そういうつもりではあります。

大竹委員

ですから、平成22年度でそれが国の事業としてなくなったときには、できないということもあり得るわけですね。そういうことを本来的に考えますと、漁業協同組合も財政的に大変かもしれませんけれども、やはり必要な施設でありますから、みずからそれを何とかしていくという、その努力はしなければならぬと私も思いますけれども、

何とかこの事業が続けられるように小樽市としても、その辺を働きかけていくという気持ちはございますか。

(産業港湾)水産課長

特に、漁業協同組合の冷蔵庫につきまして、この改築は非常に重要なことだと思ってございますので、当然小樽市としまして、こういった水産振興構造改善事業のメニューが続くように、やはり北海道なりにも働きかけていきたいと思っております。

鈴木委員

臨港地区内の分区について

まず、分区の一部見直しにかかわって、港町 A、B、C 地区という分類なのですけれども、先ほどおっしゃったように、A はこうで、B がこうで、C がこうだというお話だったのです。それで、お聞きしたいのは、この地区で言いますと、小樽港縦貫線がある意味一つの区切りというふうな形で、ウイングベイ小樽もその区切りですし、それからほかの区画でもそういった形で、大体ここが境目というふうな形にしているのですけれども、あえてこれを C 地区に指定した意味というのを、もう一回教えてください。

(産業港湾)管理課長

分区といいますか、分区上は一応無指定区域ということなので、基本的に分区上は区別はありません。都市計画の地区計画という中で、港町 A、B、C 地区という、今回 C 地区が新たに出てきたということになりますが、このそれぞれの A 地区、B 地区というのは、もともとの地区計画を持っておりました。これは、平成 8 年にこの分区条例を制定したときから、もともとの A 地区、B 地区という区別を持っておりました。では、もともとの A 地区、B 地区の違いは、これはどちらかということ、いずれも観光施設がもう既に張りついている地区ではあるのですが、A のほうがより小樽駅に近いほうが歴史的建造物であるとか、旧倉庫群が物販とか土産店に変わっているという地区で、どちらかということ歴史的なゾーンでした。そして、B 地区が、ちょうど北一硝子、メルヘン交差点から臨港線を挟んで海側ということで、これも観光的な使われ方といいながらも、もともとの A 地区とはちょっとその趣が違っているというところがあります。

それで、今回、C 地区ということで新たに別な区域を設定したのですが、B 地区の扱いということでは、今回、臨港地区で言うところの地区については、当然用地的に、道路は 1 本入ってはおりますけれども、使われ方としては一体的で、今、委員からもお話がありましたように、小樽港縦貫線から山側で、それと臨港線に挟まれた地区ということで、もともとの B 地区と、まず一体的な利用がなされるので、これは B 地区として拡大という形を考えました。

C 地区につきましては、やはりどちらに考え方を持つかということなのですけれども、あくまで勝納ふ頭のフェリーであるとか、穀物の扱がある勝納ふ頭に関連する業種の張りつきがあるということがあって、一定程度港湾活動、B 地区よりはどちらかということ港湾活動ももう少し色が濃いという形の地区という認識を持ってございます。それで、もう一方、もともとの都市計画上の用途で申しますと、B 地区が準工業地域、C 地区が工業地域ということになってございまして、もともと建物の用途規制が違う地区であるということも、新たに C 地区を設定したという要因になってございます。

鈴木委員

それは聞いてよくわかるのです。ところが、やはりこうやって A、B、C の地区として、A 地区は前と同じぐらいの大きさなので、問題はないですが、この B 地区と C 地区にあえて分けたときに、やはりこの地権者の方からお話があるのは、何でそんなに明確に差があるのだということになってくるわけです。そのお話として、先ほどからお聞きしている都市計画がベースになっているということなのですけれども、逆にその港湾の今、フェリーがあるところがすごく港湾機能が発揮されていて、逆に言うと、C 地区に何かつくられたら困るぐらいの状況であれば、

そういうふうなことも言えるのですけれども、なかなかそれも難しい。という中で、地権者の方から、私のほうにも何点かお聞きしております。だから、そういった中で納得というのがなかなか難しいかとは思っているのですけれども、その点を重々説明していただきたいのが一つです。

それから、逆に言いますと、そのC地区につくられて困るものというのはあるのでしょうか。

(産業港湾)管理課長

まず、土地・建物の所有者と地権者への説明ということで、これにつきましては、説明会という形でも設けましたし、アンケートという形で200件ほど、臨港地区内にある事業所等にもこの分区の見直し案を送付しまして意見を伺ったということで、これは9月30日を締め切りとはしていたのですが、やはりいろいろな意見が来ておりますので、全く皆さん同じ意見ではないですし、同じ場所のことなのだけれども違う意見も出ているということもありますので、この辺を見極めながら市としてどちらの方向で判断していくかという形で、必要によってはまた地権者の方にも説明をするという場は設けていきたいと思っております。

それから、2点目の建ててはいけないようなものがあるのかということなのですが、B地区とC地区で何が違うかといいますと、BではよくてCではだめなものとしては、ホテル又は旅館、博物館、美術館、それから客席200平方メートル以下の劇場、映画館、そういうようなものがBではいいのだけれども、Cではだめというふうになっております。

やはり今、C地区は、既存の施設として、先ほども言いましたけれども、給油所であるとか、ガソリンスタンド、運送業者の車庫というか基地、配送センターもあるといったところに、やはりこういったホテル・旅館、博物館、つまり一般の市民がどんどん来るような施設というのは、やはり今の段階ではなかなか好ましくないのではないかという考えを一つ持っております。

鈴木委員

お願いなのですが、こうやって結局オーケーかノーかということだとオーケーのほうはそんなに問題はないと思うのですが、何段階でオーケーというところになりますと、やはりその規制をかけられたほうというか、一番下のほうは、それ以上の権利を求めるような傾向になりますので、そのところを注意しながら進めていただきたいということで、次の項に移ります。

雇用状況について

次に、雇用状況につきまして、予算特別委員会でも少しだけ触れたのですが、私は、やはり小樽では、ずっと就職先がない、そして本当に生活が安定しない、すごく困ったという声を聞きます。そういった中で、一体その実態としてどうなのだろうかということで、繰り返しになりますけれども、ハローワークでの求人状況を教えてください。

(産業港湾)商業労政課長

小樽管内の求人状況といいますか、雇用状況についてでございますが、先日、予算特別委員会の中で鈴木委員に答弁いたしました後に、ハローワークが直近の数値を出しておりますので、答弁いたしたいと思います。

8月の有効求職者数が3,737人、求人数が1,471人で、有効求人倍率は0.39倍となっております。これは、7月が0.35倍だったことから、0.4ポイントほど改善されてございます。

鈴木委員

私も資料をいただきまして、ちょっと見ました。それで、まず4月に就職を求めている方が4,466人いたのです。1,393件の求人数ということで0.31倍、これは最低のほうになっています。今は、先ほど言ったとおり0.39倍。

ここで思うのですが、8月で3,737人の求職者がいるのです。何か思ったよりも少ない気がするのです。見る方聞く方仕事がないということを知ると、そのわりにこの求職者数というのはこれぐらいなのかと思うのですが、今、実際にこうなのでしょけれども、実態とこの数字というのは、ちょっと違うような気がするのですけれど、

ども、そのことについてどうでしょうか。

(産業港湾)商業労政課長

ハローワークでとらえている数字は、もちろんハローワークに求職の申込みをする方々ということになりますので、例えば委員に示している資料の中で、4月が4,466人、8月が3,737人ですから、この厳しい雇用状況の中で仕事を求めている人は、実際には600名ほど減っているのです。この要因につきましては、一つには、年度末に雇用関係が終了することから、4月の求職者数は増える傾向にあるということ、そしてまた4月以降は、漸次就職に結びついた方がもちろんいらっしゃることで、そのほかの要因といたしましては、ハローワークに確認したところでは、家庭の主婦の方ですとか、高齢者の方ですとか、なかなか就職がかなわない方がハローワークを通さなくなったということで、落ちているという状況にあります。ですから、このハローワークが公表しております求職者数に見えない、つまり就職がかなわなかった家庭の主婦の方ですとか高齢者の方というのは、またこの数字のほかにいるというのが実態であると考えてございます。

鈴木委員

もう一つお聞きしたいのですが、この例えば求職者数が4,466人、3,737人とありますが、この求人数が4月の時点で1,393人あるのですけれども、その方を4,000人の中で吸収して、新たにまた求職者になるということなのではないでしょうか。それとも、ずっと仕事を探している方は、ずっと仕事につけないでいるという傾向なのではないでしょうか。

(産業港湾)商業労政課長

確かに4月のこの4,466人、また5月になりますと4,192人と若干減っていますけれども、就職に結びついていない方は、引き続きこの数値の中に含まれております。また、このほかに新たに職を求めの方がプラスになる部分ですとか、また就職がかなった方がマイナスになるですとか、そういった中で、この数値が傾向として続いている状況でございます。

鈴木委員

前段で、先ほども質問が出ましたけれども、緊急雇用創出事業ということで、第1回定例会で39名分、それから第2回定例会で35名分、今回の2次募集で41名、計115名ということで、小樽市のほうで何かしら関連した予算をつけて雇用先をつくっているということになるのですけれども、逆に言いますと、1,471件しかない求人数のうちの1割ぐらいが、このことのできるのです。本当に、そういった意味では、やはりかなり頑張っているということなのだろうと思います。

それで、聞きたいのは、今回、緊急雇用創出事業でやっている中で、必ずハローワークを通してくださいということが1点あったと思うのです。前回までの39人と35人に関しては、確実に雇用につながっているのか、お聞かせください。

(産業港湾)商業労政課長

まず、第1次の緊急雇用創出事業では、39名の方の新たな雇用が創出されております。また、これはハローワークを通じて雇用に結びついてございます。

第2回定例会で出ささせていただきました小樽市の独自雇用対策事業、これは7件の事業のうち現在、5件の事業を実施してございまして、そこで35名の雇用が確保されてございます。

そしてまた、今回、出ささせていただいております緊急雇用創出事業の2次募集分につきましては、41名の新規雇用を目指して事業化を図っていくということでございまして、これらの事業につきましても、当然ハローワークを通じて雇用の場の確保に結びつけていきたいと考えてございます。

鈴木委員

では今の雇用対策と市の行ったことがどう影響しているかということもわかりましたので、次の質問に行きます。東南アジアとの経済交流について

本当に働くところがないといいますが、私は代表質問の中で言いましたけれども、小樽に今一番本当に必要なのは、やはり経済対策といいますが、雇用対策というふうにも思っております。

そういった中で、昨年10月以降に起きたリーマンショックで、せっかく東アジアとか、いろいろな海外に向けて動いていたのがなかなか国の事情で難しくなったという中、この前、テレビを見ましたところ、中国経済が回復してきている、それも南のほうからで、そして今、ベトナムとも F T A ということで関税なくどんどん物も出入りしていくということになってきているということです。

我々この小樽も乗り遅れてはいけないといいますが、せっかくやっていた事業がございますので、まず中国の状況につきまして、教えていただきたいと思えます。

(産業港湾)産業振興課長

中国の場合、リーマンショックの前まで、10パーセント近い経済成長率があったかと思うのですが、やはり昨年の世界的な経済危機によりまして、第4四半期あたり、それから今年の第1四半期あたりにかけて、かなり経済的に落ち込んだ時期があったように聞いておりますけれども、最近の日本経済新聞の記事などによりますと、特に製造業の景況感が4か月ぐらい連続して改善してきているということで、皆さんのコメントなどを集約いたしますと、比較的緩やかではありますけれども、比較的順調に経済の回復が進んでいるというふうな動きをしているような感じがしております。

鈴木委員

そこで、今回、グローバルジャパンという神原汽船の関連会社の物販施設ができました。それで、その内容と、それから小樽市がそれにかかわって何か展開していけることがあるのかということをお聞きます。

(産業港湾)産業振興課長

グローバルジャパンプラザの内容についてでございますけれども、小樽と中国との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、広島県にございます株式会社グローバルジャパンが出資をいたしまして、上海に全洲貿易という会社をつくりまして、そこが運営をするような形の物販施設になっております。私は拝見してはおりませんけれども、デパートの地下食品売場のようなイメージのつくりになっているということで、会社のほうからいただいた資料などによりますと、通路なども含むと、全体で4,200平方メートルぐらいの売場面積を持っているということでございます。グローバルジャパンのほうにお聞きますと、これが8月8日にソフトオープンということで、直接その全洲貿易がかかわっていく物販部分を先行的にオープンさせたということでございます。今後、グローバルジャパン、全洲貿易につきましては、日本全国のアンテナショップみたいなものを併設するという考えがございますので、そういったものが併設された場合には、グランドオープンという形になると思うのですが、当面直営部分ということでオープンしたところでございます。

市といたしましては、かねてからこのグローバルジャパンプラザがオープンした場合には、一つにはやはり地域の特産品を売っていきたい、あるいは中国とのその定期コンテナ航路の荷動きをお聞きいたしますと、入ってくる荷物は比較的順調なようではございますけれども、出ていく荷物が芳しくないというようなお話も聞いておりますので、一つは地場産品の販路拡大、もう一つはやはり港湾振興という観点から、新しい輸出貨物を創出できないかということで、このグローバルジャパンプラザにおきまして市場調査事業をやっていきたいと思っております。

小樽の商品を売っていくということと、もう一つは、せっかくの機会でございますし、富裕層をターゲットにした施設だというふう聞いておりますので、やはり小樽の観光も P R をいたしまして、観光客の誘致にもつなげていきたいというふう考えておまして、現在のところ、来年の2月上旬をめどに、現在、準備をスタートさせたところでございます。

鈴木委員

そこで、この前、余市の方からお問い合わせがありまして、小樽でそういった形の動きがあるので、それに余市

の赤ワインを中国に持っていきたいのだけれどもというお話が来ております。

それで、お聞きしたいのですけれども、定住自立圏構想の中で、今度そのメンバーと提携する中で、そういった東アジアマーケットに関する何か動きがあるとお聞きしたのですけれども、それについてお伺いします。

(産業港湾)産業振興課長

市は、今、定住自立圏構想の中でさまざまな動きをしております。先日、中心市宣言を行ったところでございますけれども、その定住自立圏構想というのは、幾つかのカテゴリーに分かれておまして、医療ですとか、防災ですとか、教育ですとか、産業振興とかあるわけですけれども、その中で私ども産業振興と、あるいは観光につきまして、それぞれ担当者会議というのを先行的にスタートさせました。具体的に申し上げますと、市が国内外に持っております販売ネットワークと一緒に管内の特に北後志の 5 町村と一緒に広げていけないかということで、一つには、例えば本州の百貨店でやっている物産展に管内の商品を持っていけないか、あるいはもう一つは、今回、私どもがやっております中国に新しい市場開拓を求めて、商品を発掘するというような作業ですけれども、管内の町村ともやっております。メンバーといたしましては、私どもと同じような産業振興を担当されている課長もいらっしゃいますし、商業や観光、企画を担当されている課長もいらっしゃいますけれども、そういったメンバーの中で、小樽だけではなかなかその中国向けの新しい貨物を創出するということは難しい部分もございますが、管内の町村の中にもすぐれた特産品がありますので、そういったものをぜひ一緒に中国に持っていけないかという取組を、これまでに 2 度ほど会議をさせていただきまして、既に余市町役場、それから仁木町役場にも訪問を終えているところでございます。

鈴木委員

それで、中国となりますと、今度、上海万博がございます。来年の 5 月 1 日から 10 月 31 日ということで、やはりこれは一つの PR をする場所だというふうに思います。特に、北海道では、9 月 3 日から 5 日までの 3 日間、北海道の日として重点的にやるというお話も聞いておりますので、それに対するこの小樽市の姿勢というのはどういうことになりますか。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

上海万博の取組でございますけれども、北海道のほうでは、上海万博の実行委員会というのが立ち上がっておりまして、その中で 9 月 3 日から 5 日までの 3 日間の「北海道の日」に、日本館イベントスペースの中で北海道の PR ですとか、あと各種展示などを行っていききたいということで話は来ております。その中で、今、観光サイドで検討していることは、先ほどのお話の中でも、中国における小樽というのはまだまだ知名度的に、単独で売っていくというには乏しいものがございますので、やはりエリアで売っていこうという中で、後志管内が協力してエリアを訴えていこうということでの取組を今検討しております。

それで、後志観光連盟という形で、管内の市町村が連携して上海万博に参加しようと、内容につきましては、今、検討しているところでございますけれども、小樽として、観光協会、民間の方々を含めということになるのかはこれからになりますけれども、何かしらの形で、やはり上海万博というのは、中国の方々に小樽を知っていただくためのチャンスでございますので、この機会をぜひとも有効に活用させていただきたいと考えております。

鈴木委員

今後の定住自立圏構想の中心市としての一つの役割というふうにも思っているのです。せっかくのこの上海万博、例えばそういったときに物産展をやりますと、小樽市が中心、メインとなってやはり皆さんと御一緒にやっというふうなことで、ただ来年の 5 月からということなので本当に準備期間が限られていますが、これについてどうなのかというのはあるのですけれども、まず頑張りたいというふうに思っています。

それと、先ほど東アジアマーケットのことを聞きましたが、ロシアを取り巻く状況、小樽市との関係というのはどうなのでしょう。

(産業港湾)産業振興課長

ロシア向けの事業も、これは私ども「中国及びロシアでの市場調査事業等実行委員会」というものをつくってやっておりますので、中国の事業だけではなくて、ロシア向けの事業も今年度も取り組んでいきたいと思っておりますけれども、やはり中国と同じようにリーマンショックの影響があって、経済的な成長というのがかなり鈍化したというようなことで認識をしております。

ただ、私どもが目指しているのは、どちらかという、ロシアの中心部というよりは対岸のウラジオストクとかナホトカという、いわゆる沿海地方をターゲットにしているのですけれども、ウラジオストクは2012年にAPEC首脳会議が開かれる予定で、本市の姉妹都市のナホトカ市の近郊には大規模な石油特別港というのが今つくられて、非常に大きな国家プロジェクトが進められているという地域でございますので、比較的そのロシアの中心部に比べますと、この経済的な危機の影響というのは少ないのではないかなというようなことを、ホームページなどで伺ってございます。

鈴木委員

なかなか今、市内の企業も、例えば輸出関係でも、ではそういう話に乗って販路を拡大していこうかという気持ちにはなりにくい部分もあるかと思っておりますけれども、これから中国が持ち直していきますし、どうしても東南アジアというのは避けて通れないというふうに思っておりますので、やはりそのところはいざという時のためにしっかりパイプをつくっておいて、ぜひともその結びつきをしっかりしておいていただきたいというふうに思います。

地域経済活性化等推進資金基金の活用について

それでは、質問を移します。

最後に、私は、大会の宿泊助成について、前回の当委員会で話して、こういった形でコメントは要りませんということで、今回の代表質問で中心的にやらせていただきました。これを即できると、わかりましたというふうにはならないと思います。

ただ、今までの状況と違いまして、今回、先ほども出ました地域経済活性化等推進資金基金というのが2億6,100万円積まれます。これの用途は、先ほどお話を聞いたとおり、雇用の維持・創出と、それから経済の活性化、産業の振興ということに充てるというお話でございます。

代表質問の中で、では何年間で使い切らなければならないかということをお聞きしましたら、それは決まっておりません。ただ、ずっと残しておく気はないという市長のお話でもございましたので、やはりこれをある程度の期間で有効に使っていききたい。そのためには、市長の御答弁にもありましたけれども、各部署から、特にやはり経済とか、雇用の担当部署とかからいろいろな意見をというか、部署から上がってきたのをふるいにかけて、1番から順位をつけていって、やはり効果的なものから取り入れるというお話でした。これはたぶん検討するというよりもかなり弱い御答弁だと私は思っています。

ただ、そういった中で、各部署で研究していただいて、やはり逆に原課から市長のほうに、例えばこうやったらできると思います、効果があると思いますということをつけ加えながらやっていただければというのが希望なのです。

ただ、私はこの宿泊助成というのがすべてだとは思っていないのです。逆に言いますと、こういった形のものが市が検討した中から出てくるのでしたら、本当にそちらでも構いません。今の小樽市内を歩いていて、皆さん本当に疲弊しています。特に、飲食店街を歩いていまして、本当に食べて飲んでいられないぐらいの気持ちになるのです。ですから、少しでも希望を与えられることがありましたら、やはりやっていただきたいし、そのための大事なお金ですから、いろいろ考えてやっていただきたいのです。観光施策でいろいろなイベントをやっていただいています。小樽がらす市とかもやっていただいているのもわかるのですけれども、何か近々、即効性があるようなことというのは何か、この基金を基にこれから考えていくようなものはあるのでしょうか。

産業港湾部長

この基金の使い方と、今のような経済情勢がなかなかやはり難しいところがあるかと思うのですが、ちょっと分けて考えなければいけないかと思うのです。

大会助成については、いわゆる財源論理よりも、むしろいろいろな大会というのは、もう今年決めて来年開くなどということはまずないわけでごさいます、ほとんどは数年前にいろいろな団体のその地方支部が何々県でやりましょう、そして何々県の市は、ではどこでやりましょうということになって、大体こう長期間の準備の中でやっていくものだと思っているわけです。だから、市長の答弁の趣旨は、我々としては、やはりこの一つの大会の開催の動機、そのインセンティブというものは、お金ということよりも、むしろそういった施設、収容能力、いろいろなキャパシティーの問題、そしてまち全体の受け入れるような雰囲気とかいろいろなものを、まずそれが先ではないかという観点が一つあると答えているのです。あわせて、ただこれはいろいろな都市で、委員の御提言がありましたから我々としても今調べ始めておりますけれども、まだ直接それが1人幾らとかという助成が本当にその呼び水になっているかどうか、あるいはまた効果としてどうかというのは、若干はかり知れないところがあります。ですからこれはこれとして引き続き研究をさせていただきますし、それからもっと効き目のあるようなものがあるのであれば、我々はもっと研究はしたいと思っているのです。

一例として申し上げたのは、やはり小樽市は小中学生の入り込みも結構ありますから、こういうところに後志管内の行政だけではなくて、いろいろな観光事業者の皆さんと毎年、教育旅行のプロモーションに出向いているわけです。修学旅行でもやはり2年前ぐらいにやらないと、計画というのは立ちません。ですから、そういうものを着実にやはり毎年粘り強くやっていくことによって、一度来てくれた子供たちが成長して、また社会人になったときに、もう一度小樽に来るリピーターとして期待できないかといったようなこともあって提言させていただいておりますので、宿泊助成は、いわゆるまちの活性化のための一つの施策であるのかもしれませんが、もう少しやはり研究させていただきたいということなのです。

それと、今回、地域経済活性化等推進資金基金を設置する議案を提案させていただいておりますのは、交付税の中で雇用と経済活性化を目的にということでごさいますけれども、これについては、今、仮に観光とか何かの財源をこれから出すのかというよりも、やはり考え方ですから、市トータルで雇用の助成に使えないか、あるいはやはり安全対策のために段差解消に使えないかとか、いろいろなものを今までやっておりますから、やはりそういうものを全庁的に持ち寄って、最終的には編成の段階で市長の判断ということになると思います。ですから、その中で観光に効き目があるものについては、別にこの基金を使わなくても一般財源でやるということであれば、そういう判断は市長からなされると思いますから、それは我々原課としては、基金だろうが一般財源だろうが、やってもらうものには変わりありません。ですからこういうものをぜひともやってほしいということは、いろいろ知恵を出して、それは市長のヒアリングといった場合にももちろん出していききたいというふうに考えております。

鈴木委員

先ほどの宿泊助成の話なのですけれども、来ていただく動機づけうんぬんというより、私は、小樽市民が、例えばやはり小樽に泊まってほしいとか、来てくださいということがベースだと思っているのです。逆に言いますと、エージェントとか、そういう方に来ていただくというのは、それはもちろん動機づけになりますけれども、やはり親せきでも何でも、小樽に来て泊まってくださいと、そして、できましたら一般市民の方が、友達とか遊びに来るのだったら小樽に来てくださいということが、やはり基本になるわけで、その中の動機づけとして、そうしたら市民が一番近いのは何だろうかといったら、各種団体の方がある程度入ってくるというところなのです。一番は、今、小樽の方は、小樽から離れるのをとめない方が多い。例えば自分の子供に対して、本当にいい就職口があるのだったら小樽を離れなさいという風潮があるのです。そういうことがやはり小樽が、自信を失っている部分で、それからやはりどんどん人がいなくなることのベースなのだろうと思うのです。だから、そういった意味でも、小樽

に来て楽しんでいただく、人を迎えて、小樽のすばらしさを自分たちの口から伝える、そういったことをやはり念頭に置いて考えていただかないと、宿泊客や住む方が伸びないというふうに思っているのです。ですから、この考え方のベースには、そういう思いがありますので、そのところをお酌み取りいただいてやっていただきたいということです。

委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

佐野委員

ありません。

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

林下委員

それでは、質問させていただきます。

メーブル街道393について

メーブル街道393の関係ですけれども、今、中山峠經由に比べて非常に渋滞も少なく、あるいは定山溪線の通行止めの影響もありまして、道南方面へ抜けていくのに非常に時間も短縮できるということで、観光ルートして大変注目が集まっているというふうに言われています。それに伴って、毛無山展望所の眺望も非常に人気が高い。小樽市としても、新たな観光スポットして非常に価値があるのではないかと新聞にも載っていますし、そういった点について、小樽市としてどう認識しているか、まずお伺いしたいと思います。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

国道393号の関係でございますけれども、昨年、開通にあわせまして、メーブル街道393というふうに愛称をつけまして、今年に入りましてからは、小樽市と赤井川村、そして倶知安町が集まりまして、今、メーブル街道393委員会というのを観光協会が中心になって立ち上げておりまして、ここで国道393号を使った観光振興に皆で取り組んでいこうという動きをしているところでございます。

その中の取組の一つとして、10月11日には、メーブル街道393紅葉フェスティバルとしてメーブル街道のPRとともに3市町村の物産なども持ち寄りまして、赤井川村のホテル・ドロームの敷地の中でイベントを開催することとなっております。

当然、来年以降の予定としましては、このようなフェスティバルを3市町村が交代で実施していこうという動きもございますし、今言っていたメーブル街道393という愛称も、沿線に標識などを結構な数で立てていくというような振興計画もございますので、そういう中で、私ども小樽市と、観光協会を含めてですけれども、やはり新しい観光資源の一つということと、特に今、広域観光が非常に重要というふうに言われておりますので、その具体化する取組の一つということで、今後ともメーブル街道を使った観光振興にPRを含めて努めていきたいというふうに考えております。

林下委員

非常に前向きな考え方だと思うのですが、先ほど部長がおっしゃったように、やはり小樽として滞在型観光への転換というのは大きな課題でもありますし、その条件をどうやって整備していくのかということが非常に重要な課題だと思うのです。

それで、前回の常任委員会でも、この展望所にトイレを設置できないかという提案をしたのですが、以前簡易トイレを設置したときの経緯では、そういういろいろな困難な状況があったというふうに聞いておりまして、

駐車場も今のままであれば、なかなか観光バスを入れてその眺望を見せるというのは環境的に非常に難しいと、安全上、観光バスは厳しいというような見方の人が多いようです。そういった意味で、本来であれば、やはり道の駅みたいなものをつくれれば、本当にその条件整備は整うと思うのですけれども、例えば有料トイレを設置すれば破壊されるのではないかとか、いろいろな心配がありますけれども、監視カメラを設置するといったことでもう一度トイレの設置について検討してもらえないかという点についてはどうでしょうか。

(産業港湾)観光振興室藤井主幹

毛無山展望所のトイレ設置についてでございますが、あの場所はがけですので、先ほど委員がおっしゃったように、大型バスの乗り入れについては、やはりちょっと難しいと思っています。広さ的にもやはり限界がありますので、あれをまた道の駅のイメージでさらに拡張するとなると、かなりのがけ地でございますので、施工的に、安全対策上も難しいのかと思っております。先般、安全防護さくも新たに設置し、白線をきれいに引きましたので、かなり以前よりは見た目も非常によくなったということは思っています。それで、そのトイレの部分については、前回も答弁させていただいたとおりの状況ですから、なかなかそれは難しいというのが正直なところです。

あと、有料トイレといっても、有料ということはお金を入れますので、そのお金をためたところが、お金そのものがなくなる可能性もあるということで、非常に難しいと思います。

また、監視カメラをつければ、監視カメラを真っ先に壊されるのではないかという懸念もあるところでございまして、当然日中はそうではないのですけれども、たぶん夜中の 2 時とか 3 時にそういうことがあるのではないかと思います。以前は、毛無山の表示板そのものががけ下に落とされたり、トイレもかなりの頻度でやられたりしたこともございますので、設置するのであれば、本当に道の駅みたいな形で管理人みたいなのを、24 時間かどうかは別としても置くという形にしないと、客を迎え入れるのも難しいかというふうには考えてございますので、今の展望所の中でというのはちょっと厳しいというのが正直なところ、我々現場サイドの者の気持ちではございます。

林下委員

毛無山展望所の下の方に、北海道ワインがありまして、ここでワインの祭りなどもやっております、今年は実は大変な大雨の中でワインカーニバルが開催されたのですけれども、小樽市民の方も含めて、あの広い駐車場が満杯になるくらい人が入っていました。

その広場も何かワインの丘というような形で整備が進められておりまして、民間企業ですから、いろいろ経営戦略的なものがあるというふうに思いますけれども、例えばブドウを委託栽培する農場のある浦臼町では、この北海道ワインがワインの里フェスティバルを開くなど、地域貢献を盛んに行っているというふうに聞いております。

そういう意味で、やはりおたるワインも全国ブランドということでもありますし、観光拠点としての国道 393 号の開発について、以前、例えば宿泊客にナイトツアーみたいな感じで函館の夜景を見るような雰囲気企画をできないかとか、私はいろいろな提案をしたのですけれども、北海道ワインもそういう意味では非常に観光スポットとしては活用できる施設ではないかというふうに思うのです。例えば、富良野のワイン工場にはチーズフォンデュが人気で、どちらが有名かわからないぐらいの施設もありますし、池田町のワイン城については、今回、レストランが民営化されておりますけれども、先ほど申し上げましたように、ワインの丘というのも、企業がつけた名称なのでしょうけれども、イベント広場として活用するか、やはりそういう観光拠点として何か小樽市もかわっていく方法はないのか、私自身が見たところ感じるのです。

また、一つには、実はキロロリゾートに向けて、札幌市内から定期便も出ていますし、小樽市内からも定期便が出ています。全く小樽市内、そのワインの丘も毛無峠もずっと通過していきただけの状況でして、やはりもう少し何か活用策がないのかと、これはバス事業者もキロロとの提携でやっているような感じですから難しいのかもしれないけれども、その辺については検討できないかということでお聞きします。

(産業港湾)観光振興室佐々木主幹

観光拠点につきましては、道路幅の問題を含めているいろいろ検討していかなければならない部分もあるのかとは思いますが、例えば北海道ワインが一つのツアーのコースという部分では、本日の北海道新聞に載っておりますけれども、ワインツーリズムという形で、ちょうど北海道ワインのシニアソムリエの阿部さんという方が小樽のふれあい観光大使になっておりまして、その方は北海道ワインだけではなくて、北海道全体のワインの醸造所を巡るというような形の「北海道ワインツーリズム」推進協議会の事務局長もされておまして、そのような縁もあり、今回、ワインツーリズムのコースが小樽のほうでもやられるというふうになっております。ですので、一つの切り口として、国道393号という切り口も当然ありますけれども、ワインという切り口の中で北海道を周遊して行くという旅の楽しみ方もあるのではないかと考えております。

あと、国道393号のバスの関係につきましては、北海道ワインが単独でとめさせるというのはなかなか難しい部分はあるのかもしれませんが、今回、委員会が立ち上がっておりますので、その中でもそういうような声が出てくれば、委員会としての働きかけというのも今後考えられるのではないかといいうには思いますので、その旨は委員会のほうにも伝えてまいりたいと思います。

林下委員

食のクラスター構想について

質問を変えます。

北海道経済連合会のほうから、食のクラスター構想について公表されておりますけれども、北海道につきましては、食料自給率が200パーセントを超えていながら、道内の農水産物は素材のままに国内外へ出荷されて、経済波及効果が極めて限定されている。これは長い間指摘されてきたことですが、やはりこういう素材をしっかり加工したり、あるいは流通に乗せたりということで、非常に重要な提案だと思っております。小樽市としては、この食のクラスター構想について、どのような評価をお持ちでしょうか。

(産業港湾)産業振興課長

今、委員の御質問の中にもありましたけれども、食のクラスター構想の考え方というのは、やはり北海道でとれる1次産品、これがあまりにも新鮮であるがためにそのまま店頭で並ぶ、あるいは北海道外に移出されるというような形で、なかなか付加価値が高まっていない。その中で特に北海道の場合、小樽も同じですが、食品加工業が製造品出荷額に占める割合が大体4割程度だったかと思うのですが、付加価値を高めていくことによって、いわゆる経済波及効果が高まるのではないだろうかというような考え方の中で、この食のクラスター構想というものが北海道経済連合会から北海道のほうに提言されたというふう聞いております。

今後、道が、その食のクラスター構想に基づいた予算編成をされるというふうになっておりますので、そういったものを見ながら私もいろいろ考えていかなければならないと思っておりますけれども、市内の企業、あるいは漁業協同組合などを見ましても、単体でビジネスを行うということではなくて、やはりクラスター的な考え方を取り入れた取組というものが既にされております。ですから、私どもも、先ほどの鈴木委員の御質問の中にございましたように、定住自立圏構想の中で産業振興の分野での取組というのを管内の自治体とともに進めていきますけれども、それも一つ、管内の1次産品を、例えば小樽の製造加工業者が加工できないかどうかというような取組も今後進めていきたいというふうには思っております。そういった意味で食材の付加価値を高める、経済波及効果を高めるというのでは、このクラスター提言というのは有効なのではないかというふうには考えてございます。

林下委員

実は、産業クラスター構想というのが現在、もう既に産学官で取組がされていて、異業種間で、地場企業と連携というようなことで、かなり活発な活動をされていると、結構実績も上がっているようでもありますけれども、実は私も調べてみたのですが、食のクラスター構想とその当時は言ったかどうかかわからないのですが、横

路さんが北海道知事の時代に、やはり北海道の芋が全部本州に行って、ポテトチップスになって帰ってくるとか、そういうものを何とかしなければだめだということで、ポテトチップスの工場を北海道に誘致したという歴史があるようです。けれども、それも単品で終わっていて、クラスター構想までにはつながっていないということで、このことが企業として一つの農産物の生産から、加工、流通、そして最後にはパイオまで一連のそういう企業活動ができれば、恐らく北海道開発予算を上回るのではないかと、1兆円以上の経済の活性化につながるというふうに言われております。

私は先日、食品会社の食品展示会というのがありまして、たまたま案内をいただいたものですから行ってきましたが、ホテルの一流シェフがつくっているのだと思ったら実は冷凍食品で、ほとんどがそういう食材が並んでいました。多くは、やはり大阪とか東京の業者がそういう商品を持ち込んでいます。ところが、よく1件ずつ調べてみましたら、中でも小樽の業者が食品加工分野では相当健闘している、たくさん出展をされておりました、やはり生産地に近い条件的なものを考えると、そして小樽の食品加工の技術というのも、その会場で結構高い評価を受けておりましたし、やはり何といっても歴史があるという意味で、物流の拠点としての機能もあります。だから、小樽としては、その食のクラスター構想の最先端をいく条件は整っているのではないかという話もございまして、やはり小樽市としてこういうものを道の補助制度か、何かそういう基金みたいなものができるのか、どういう形になるのかわからないのですけれども、ぜひ一番に手を挙げてやってもらいたいということでありまして、決意のほうはいかがですか。

(産業港湾)産業振興課長

北海道がこの食のクラスターの提言を北海道経済連合会から受けまして、どのような施策をもって、どのような予算づけをするのか、まだ明らかになっておりませんので、全部そういったものが出された段階で、私どもとしても考えていかなければいけないというふうに思っております。

先ほど答弁したかもしれませんが、やはりそのクラスターというのは、商品の付加価値を高めていく、経済波及効果を高める上では非常に有益なものだというふうに考えておりますから、市の中でそのクラスターそのものを構築していくということは、現実的に難しいかもしれませんが、私どもが施策を推進する上で、やはりクラスター的な感覚を持って、例えば製造者と生産者を結びつける、あるいは生産者と流通業者を結びつける、そういった観点をもちながら施策というのは進めていかなければいけないというふうには考えているところでございます。

忍路漁港の整備事業について

それでは、質問を変えます。

先ほど大竹委員のほうから、忍路漁港の整備事業について質問があり、以前にもこの委員会で取り上げられていましたから、私も注目をしていたのですけれども、先ほどの御答弁を聞いておりますと、工事はストップしているわけではなくて、条件整備といいますが、そういうものに時間がかかっているというふうなことで理解をしていいのかどうかわかりませんが、その辺はもし何か、条件整備に時間がかかっている理由とか、そういうものがありましたら、お聞きしたいと思います。

まず、小樽の漁業者の経営実態は、非常に厳しいとお伺いしているのですけれども、小樽市としては、漁業者の経営環境について、どういう認識をお持ちですか。

(産業港湾)水産課長

まず、忍路漁港についてでございますが、先ほど大竹委員の御質問にも答弁させていただいておりますが、当初は、平成22年度から着工して5か年でやっていこうという話でございまして、その22年度に向けて小樽市も努力してまいったわけでございますが、その途中経過の中で、昨年の段階で、漁港の機能保全計画を立てなさいという水産庁からのそういった指摘がございまして、それに当然我々も沿わなければならないということになりました。

それで、この漁港の機能保全計画は、まず 2 か年で機能診断を行う、それから、その後に漁港整備計画及び産業
連関分析を行い、その後に漁港の整備の着手に結びついていくという形でございましたけれども、それが本来で
ございますと、このままでいきますと平成 24 年度までずれ込むおそれもあったわけですが、これが今年に行
った機能診断 1 の結果によりまして、機能診断 2 はやらなくても済むということになりました。今年に北海道が行
ったその簡易調査、機能診断 1 が終わりました、来年は漁港整備計画、それと産業連関分析を行って 23 年度に着手
するという形になってございますので、当初の計画から見ると、1 年遅れましたけれども、23 年度に何とか着工
していただくというふうには思っているところでございます。

それから、小樽市の漁業の経営環境ということですが、非常にどこの地区でもそうなのでしょうけれど
も、後継者育成がかなり遅れているといえますか、なかなか漁業に結びついていかないということもござい
ます。

ところが、忍路漁港に限ってというわけではございませんけれども、意外と忍路漁港では若い方が漁業者になっ
てきているということもございまして、非常にいい傾向に進んでいるというふうには思っていますので、それがず
っと後継者の育成につながっていけばというふうには思っています。

それから、漁業を取り巻く状況もかなり厳しいものがございまして、これからはとる漁業ばかりではなくて、
育てる漁業ということも考えていかなければならないだろうというふうには思っていますので、漁業協同組合と
か、機船漁業協同組合ともいろいろと施策を進めているところではございます。

林下委員

私は、やはりこの事業が遅れることによるリスクといえますが、いろいろ心配されていると思いますけれど、
これはやはり何か政権交代によって事業が遅れるのではないかとか、いろいろうわさが流れているようすけれど
も、相当前に計画されて、それがどんどんずれ込んでいくということで、やはりそういう不安のほうがむしろ高ま
っているのではないかとこのように思っていますので、ぜひ今、忍路の漁業関係者ともしっかりとそういうことを打合せ
していただきたいと思っております。

また、確かに漁業者が燃料の高騰を機に非常に経営危機というか、そういう状況に陥っています。特に、最近
は魚価が低迷をしていて、なかなか漁に出ても収益が出ないというような状況が続いているというふうには言われて
います。

それで、先ほど冷蔵庫の改築工事の話もありましたけれども、何か加工場も一緒に建設したいというお話も聞い
ております。小樽市漁業協同組合としては、既に減船の対策とか、いろいろとってきたけれども、やはりそれも魚
価の低迷とかで、経営改善の効果が現れていない。それで、いろいろそういう冷蔵庫の整備とか、加工場の整備と
か、もう一つ、船の更新ということも考えているけれども、やはりこれも国や道のいろいろな支援策が必要で、こ
れについても何とかしてほしいという要望が出ているというふうには言われています。小樽市としては、それらの動
きについてどういう取組をしてきたのか、経過を教えてくださいたいと思います。

(産業港湾)水産課長

船の更新ということですが、機船漁業協同組合におきまして、実は今度、10月16日に沖合底引き
網漁船を新たに更新するというので、室蘭の製作所でございますけれども、そちらで進水式を行うと伺っていま
すし、また機船漁業協同組合ではそのほかにもたしか 7 月だと思っておりますけれども、底引き網漁船を新たに建造し
たと聞いてございますので、2 隻の船籍の古いもの、大体昭和 56 年ごろにつくった船でございましたけれども、それ
を新たに更新しているとは聞いてございます。

林下委員

塩谷海岸のがけ崩れによる漁場への影響について

それでは、質問を変えまして、塩谷の海岸線のがけ崩れが発生して、その影響でウニの漁場が被害を受けている
ということでは伺っております。

それで、対策に当たって、どうも国と北海道の間でさや当てがあるのか何かわかりませんが、対策が非常に遅れていると、このままウニの漁場に、土砂が入り込むということが続くと致命的な結果になりかねないので、早く何とかしてほしいという話も出ております。

小樽市としては、この状況を理解して、どういう取組をしているのか、お聞きしたいと思います。

(産業港湾)水産課長

一昨年でございますけれども、いわゆる塩谷海岸のところでは崩れが起きて、実際そこにいろいろウニとかの稚貝とかが入っておりますので、それにある程度の大きな影響をこうむったというふうに漁業協同組合を通じてお話を聞いてございます。

それで、塩谷海岸のがけ崩れでございますから、これをいろいろと所有者はどこかとどっていきましたら、国のがけだということがわかりまして、現在、財務局のほうでこの手当をしております、昨年か土どめ工事を行って、これ以上土砂が流れないような形で工事を行っていたというふうに聞いてございます。実際に、我々もその現場を見てございまして、漁業者の皆さん方も大変危ぐされているということでございます。

それで、土どめ工事がある程度終わってはいるのですが、その崩れたところから土砂が流れていっているところがございます、赤土が海岸に入っていくというような状態にまたなりつつありますので、これはやはり漁業協同組合としても漁業者のことを考えていきますと、抜本的に何とかその工事をしていただきたいということでございますので、小樽市も一緒になりまして、組合と一緒に財務局、国に抜本的な工事をするようお願いしてまいりたいというふうに思っております。

林下委員

現地は、船でしか行けないような場所らしいですから、私は現地を見ていないのですけれども、要は、今の御答弁では、その土どめ工事をやったけれども、それをさらに上回って流れてきているということだと思っておりますので、そうだとすれば、もうまさに早急に対策をとらないと、また大きな災害に発展していく可能性もありますので、国であれ北海道であれ、ぜひ早く工事をしていただきたいというふうに聞いていて感じますので、よろしく願いをしたいと思っております。

1 次産業の予算の振り分けについて

次に、小樽市における 1 次産業の予算額についていろいろ見たのですが、まず、いわゆる小樽市における農業の生産額と水産業の生産額というのは、相当差があるというふうに私は思っているのですが、実質どれぐらいの状態になっているのか、お聞きしたいと思います。

(産業港湾)水産課長

漁業のほうで答弁いたしますと、平成 20 年 1 月から 12 月まででございますけれども、漁獲金額としましては、約 63 億 500 万円ほどでございます。

(産業港湾)農政課長

統計調査によりますと、平成 17 年で畜産を除いた農業産出額は約 7 億 2,000 万円となっております。

林下委員

私が調べた数字と大体一致しているのですが、この数字は間違いはないと思うのですが、こうして見ますと、小樽市が 1 次産業に対するその予算の振り分けというのは、逆に農業に係る予算が物すごく多くて、水産に関する予算額が極めて小さいというふうになっているのですが、これはどういうことからこういう状態になっているのか、その内容について御説明をお願いしたいと思います。

産業港湾部長

額面で見ますと、農業のほうは、毎年、おたる自然の村の委託料が 7,000 万円から 8,000 万円とかという、そんなレベルで毎年出していますから、ですから歳出だけ見れば、額は確かに水産に比べれば大きいということですね。

ただ、必要な都度、それぞれ農業であろうと、水産であろうと、それは対策を打っていくわけですから、特別その生産額がこれだけ違うから、あまりにもこの予算上かい離しているのではないかということとはまた違う面もございます。その辺は、農業協同組合というより農業者の皆さんからいろいろな御意見を聞いて、今、財源は限られていますから、できる限りやっておりますし、漁業についても今いろいろと質疑がありましたように、その都度やっていくというようなことで、計画的にはやっているつもりでございますので、その辺は御理解いただきたいと思えます。

林下委員

おたる自然の村の予算というのが相当かかっているという御答弁なのですけれども、これは私も以前に、標識が見づらいから改善してほしいとか、やはり自然の村にも体験学習だとか、市民農園とか、パークゴルフとか、市民の憩いの場としての役割というものも大切だと思っておりますけれども、今、7,000万円を超える予算がかけられている自然の村の利用状況というのは、どうなっているのですか。

産業港湾部次長

自然の村の利用状況ということでございますけれども、年々修学旅行をはじめとする研修旅行とかといったものが減少傾向にありますことから、全体としては低減の傾向にございます。宿泊関係につきましても、そのような状況になっているかと思えます。

(産業港湾)農政課長

今、次長からも答弁させていただきましたけれども、そのとおりでございます。収入的には毎年、今のところ、ベースとして2,100万円程度の収入、そして今年度については、新型インフルエンザの流行とかそういういろいろな影響がございまして、若干落ち込んだ気配はあります。自然の村としては、集客等にいろいろ努めているのですけれども、なかなか収入のほうには結びついていないというような状況が続いています。

林下委員

私は、自然の村が悪いと言っているのではなくて、むしろ自然の村で働いている方々から非常に低賃金で大変だという相談を受けたこともありますけれども、やはり市の全体の予算の中で、効果的な投資と言ったら表現が悪いのですけれども、ぜひそういうことも検討していただいて、これからの市政の執行に当たっていただきたいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

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39分

再開 午後 4 時07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、すべて採択を主張して討論いたします。

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による灯油 1 リットル当たりの価格は、9月の時点で

67.12円です。6月の第2回定例会以後、上がり続けています。また、レギュラーガソリン価格も、9月で125.31円と、今年1月以降、毎月上がっています。

こうした中、北海道は、昨年8月に原油・原材料等価格高騰対策本部を設け、本年6月には、「原油価格高騰に伴い灯油、ガソリン、軽油など石油製品価格が値上がりを続けており、道民生活はもとより、運輸業、水産業などの産業活動や中小企業の経営への影響も懸念されています。このため、石油製品の安定供給の確保や価格の安定に取り組むほか、中小企業対策などに取り組んでいます」という表明を出しております。

小樽市においても、依然厳しい経済状況の中で、国や道と連携し、灯油価格引下げ等、暮らしと営業を守るための施策を行うべきです。

陳情の願意は妥当で、採択を求めます。他会派の皆さんも、ぜひ賛成してください。

詳しくは本会議で述べます。

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。

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。