

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 22 年 12 月 14 日 (火)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 3 時 26 分
場 所	消 防 第 2 ・ 3 会 議 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	新谷委員長、鈴木副委員長、佐野・林下・大竹・見楚谷各委員 (大橋委員 欠席)		
説明員	産業港湾部長、産業港湾部参事、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: right;">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、林下委員、大竹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。

「観光馬車等旅客軽車両に対する市の取扱いについて」

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

平成22年5月31日に市内で発生いたしました観光馬車の事故を踏まえ、観光馬車等旅客軽車両に対する市の取扱いを決定いたしましたので、報告させていただきます。

軽車両運送事業につきましては、道路運送法の適用外であることから、営業行為に対する規制がかかっておりません。そのため、第2回、第3回定例会におきまして、規制条例の制定を求める声が上がっておりました。これまで、関係機関や学識経験者の意見を伺いながら検討してまいりましたが、法律を超える条例は違法であること、軽車両の運送が地域特性と言えるものではないことから、条例化は困難であると判断いたしました。

しかしながら、市民や観光客の安全を確保するためにも、事業者に対して働きかける根拠が必要なことから、18年12月に制定いたしました小樽市安全で安心なまちをつくる条例第15条第1項の規定に基づく観光客等の安全の確保に関する指針の中に、観光馬車等の旅客軽車両運送事業者が推進すべき事項を追加し、12月1日付けで施行したところであります。既に、観光協会を通じ、各会員へ改定した内容を配付し、さらには、明日、旅客軽車両運送事業者に対しても、この内容を伝え、指針の遵守について働きかけることとしております。

観光都市としまして、市民や観光客が安全に散策を楽しめるよう、今後とも関係機関と連携しながら指針の励行を働きかけてまいります。

○委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

自民党。

○鈴木委員

◎旧丸井今井小樽店及び旧小樽グランドホテルの施設再編事業について

まず、この間、予算特別委員会で我が党の井川議員が質問して、市長が再活性化への合同プロジェクトチームを組むということを声高らかに明確にお答えいただきまして、新聞等では何か動くのではないかという期待感を生むような記事がどんと載りました。私のところにも、何か動きがあるのですねということでも多数の引き合いがありました。この再開発合同チームが近く発足するということですが、まず、どういう経緯でつくられて、今後どういう段取りになっているのかを教えてくださいませんか。

○（産業港湾）田宮主幹

稲穂1丁目再開発ビルに係るチームということでよろしいですね。

○鈴木委員

そうです。

○（産業港湾）田宮主幹

当該施設につきましては、現在、破産管財人が任意売買に向けて努力しているところではありますけれども、複数企業等から打診があるものの、具体的な交渉にはいまだ至っていないと伺っております。

また一方で、競売に向けた手続も進められておまして、準備が順調に進めば、来年 3 月には入札が行われる状況にあるとも聞いております。

このような状況の中で、中心市街地活性化の観点から市役所と商工会議所とが連携して当該施設の再活用、あるいは再開発に向けた対応策を検討していこうということで、このプロジェクトチームを設立しようということになります。

○鈴木委員

私も、前にこの再開発のことをお聞きしまして、なかなか進んでいないというお答えをいただきまして、難しい部分なのだろうという思いがいたします。ただ、今回、あえて合同でやろうということになったということは、その使い道とか方向性とか、こういうふうにしたらいいのではないかとことを共同で考えようというコアの部分があるのかと思って聞いているのです。

○（産業港湾）田宮主幹

特に、新たな動きがあったというわけではありません。ただ、今申し上げましたとおり、確かに進んではいないという中で、このままですと競売の入札だとかいろいろなことが進んでいきます。そういった状況を受けて、これまでの経過とか現状とか課題ということも踏まえて、施設利用に関する検討を始めていこうということになります。

○鈴木委員

市長も、ここの部分はかなり憂慮されていまして、今後も本当に心配しているのだという御答弁もあります。なかなか続かないというか、光明が見えないというのはわかっておりますけれども、せっかくこういう形で立ち上げていただいて、中に加わって一緒にやるわけですので、ぜひとも一歩でも半歩でも進めていただくよう、よろしくお願ひしたいと思ひます。

部長に聞いてもなかなかいいお答えは出てこないと思うのですけれども、この件につきましてお願ひします。

○産業港湾部長

なかなか進展しない中での立ち上げなのですから、今回、我々のほうのメンバーは、企画政策室、それから産業港湾部の商業振興担当主幹、あるいは建設部のまちづくりの関係だとかというようなことを想定しています。例えば、これからいろいろな引き合いがあるといった場合に、その中で、例えば国土交通省のいろいろな手法が新たな再利用に使えないとか、それから、我々サイドであれば経済産業省サイドのメニューといったものの導入についてのノウハウはありますけれども、いわゆるハードの部分での開発に係る部分はなかなかないものですから、そういう意味では建設部のほうのノウハウも入れたい。あるいはまた、建物の中、外装がどれぐらい劣化してきているのかについて、市のプロジェクトチームの中での検証ということもしていけるわけなので、そういったいろいろなノウハウを持ち寄って事前に準備しておくということは一つ意味があると思ひます。

産業港湾部サイドとしては、そういった前提を認識することによって、ただ一方で待つだけではなくて、我々が持っているいろいろなノウハウを伝えることによって、自分たち、みずから相手先を探す一つのきっかけになるかもしれません。

今は具体的な話として表に出てきてはいないけれども、何かあるときに備えるという意味もあってやろうとしていることは一つ大きな意味があると思ひます。ただ漫然としているだけではなくて、何かあったときにすぐ対応できる、あるいは、こちらのほうから逆に経済界のいろいろなところに話しかけていけるとか、そういうような意味もあって立ち上げたわけなので、とにかく機能させていかなければいけないというふうに思ひます。

○鈴木委員

本当に活用していただくところがない限り、市でどうこうというお話もよく市民から言われますけれども、なかなかそれも難しいかと思ひます。

ただ、今、上海資本といいますか、中国資本で、別に再開発ビルのところではないですけども、小樽の中でも

かなり大規模な土地などを探しているということを聞いておりますし、実際にそういう引き合いも来ております。もしそういうお話が来たときに、民民の話でございますけれども、構わないというか、小樽市としては問題ないのですね。

○産業港湾部長

破産管財人といましては、あの場所というのは、小樽市の中心部であって、非常に大事な位置だということは十分に認識されておりますから、小樽市のまちづくりの中であって全くそぐわないようなものを展開したいというような、例えば外国資本が現れたにしても、それについては、やはり当然、小樽市に対する相談はあるというふうに思っています。今、商業だとか宿泊からまた違う機能という話もあり得るかもしれませんが、中心部にふさわしいものでなければ、やはり行政として我々は意見をきちんと申し述べるという立場に立っています。

○鈴木委員

ぜひとも今回の合同チームを利用して、本当はだれでもやっていただきたいのはもともとですけれども、やはりそぐわないということもありましょう。その意見をよく吟味していただいて、協力してやっていただきたいと思っています。

◎小樽市経済動向調査結果について

次は、商工会議所の小樽市経済動向調査結果につきまして、何点かお聞きします。

私は今回、代表質問の中で、この資料が直近に出たものですから引用させていただいたのです。その中で、7月から9月の経済動向、端的に結果を言いますと、好転傾向にあるというようなお話が出ていたわけなのです。ところが、まちを歩きますと、やはり、前よりひどい、一向によくないというお声をすごく聞いている中で、この経済動向調査で好転していると判断されたポイントを市としてどう分析しているか教えていただけますか。

○（産業港湾）産業振興課長

商工会議所が行っております経済動向調査結果の第2・四半期の部分でございますけれども、まず、好転したという表現の内容でございますが、これはあくまでもよいとした企業と悪いとした企業の差がD I 値ということで承知しております。それが、今回の第2・四半期ではマイナス21.1ポイント、昨年同時期がマイナス42.9ポイントですから、D I 比としましては21.8ポイントマイナス幅を縮小しているところから、好転したとする企業が増えて、そういう表記になったものととらえております。

○鈴木委員

今おっしゃったように、前はすごく悪いというのが、今回はまあまあ悪いと、その差が詰まったので前回に比べますとまだ好転したということで好転という言葉を使っているのでしょうか。

ただ、こういった形で、確かにD I 値ということでちゃんと御説明もされていますけれども、今回は陳情がいろいろ出てまいりまして、特に建築、建設業は本当に業績が悪く、物販関係も飲食店もかなり大変な状況の中で、何となくこうやって前よりよくなったと出されているのは解せないというのが市民の皆さんのちょっとした感情なのです。

そこで、この経済動向調査とは別に、市として今の業態といたしますか、業況といたしますか、どうお考えですか。

○（産業港湾）産業振興課長

今、話がありました経済動向調査は7月から9月の3か月の部分です。本会議で市長からも答弁申し上げましたけれども、一つには、直近のデータにあります商工会議所の経済動向調査結果、そしてまた日本銀行も同じくそういった調査結果を報告しております、その中で同じように、一部に持ち直しの動きが見られるという表現を使っております。ただ、これはあくまでも7月から9月の3か月の状況です。市内におきましては、先般、しにせの菓子製造業が自己破産、民事再生法を申請するなど、そういった厳しい状況にあるとは思っております。

ですから、一般的な話として、今、委員のほうからこういう職業でという例がありましたけれども、企業も消費

の低迷ですとか受注の減少などで依然として厳しい状況にあるということで認識してございます。

○鈴木委員

そういった形で、やはりきちんと発信して、今も悪いということは認識していただかなければならないし、そう思っているのだからと思います。よく国の統計で底を打ったとか上ってきたというお話がありますけれども、実際に我々からしますと、ほとんどそういう感じがしないということがあります。特に、官庁ですと、どうしても統計に頼りがちですけれども、やはり雰囲気というものも感じながら市内の経済動向を見ていただきたいというのが質問の趣旨でございます。

◎外国人観光客の誘致について

次に移らせていただくのですけれども、代表質問の中でも話しましたし、予算特別委員会の中でも聞きました、外国人観光客の誘致についてでございます。

ある意味、小樽市は観光が下火になりつつあるというか、かなり厳しくなっている中、この外国人観光客というのはある種の頼みの綱でもあるという気がいたします。それで、市のほうでいろいろやっているのでもございますけれども、この前、銀聯（ぎんれん）カードのことは聞きました。それから、通訳というか、ホットラインをつくって、何とか、その場で即通訳をしていただけるようなシステムをつくっていただけないかという話もしました。

この前、市長と上海に行ってきました、そのときは観光客誘致、それから何とか経済的なつながりを持ってないかという二つの陣営で行ってきたのですが、観光のほうの一つはゴルフです。本に載せていただいたのですけれども、あの作業とか、行ったことによりまして実際に経済効果としてはどうということがあったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

まず、上海でのキャンペーンの関係でございますけれども、委員がおっしゃったとおり、1月に、物販の関係と観光の関係で、観光サイドにつきましては、上海市のゴルフ観光協会の皆さんをお招きしてキャンペーン活動を行ったところでございます。5月の連休明けには、ゴルフの招聘事業という形で取り組ませていただきました。実は、夏の時点で、上海市のゴルフ協会の関係を通じましてツアーの部分の募集をしたというふうに聞いております。残念ながら、この夏は催行人員に達しないということでゴルフツアーという形での実施はできなかった形になっております。ただ、9月に上海万博のキャンペーンで行ったときにも、上海のゴルフ協会の皆さんと懇談させていただいておりますけれども、ゴルフの招聘事業に來られた会社が2社ございまして、その方々に聞きますと、この夏に数本のツアーで日帰り、宿泊合わせて200人程度の送客をしていただいたというふうに聞いております。

そのほか、今年取組といたしましては、6月にニセコと小樽の共同で旅行のフリー雑誌のほうに広告記事掲載させていただいておりますけれども、その記事に連動した形で商品を1本つくっていただいております。それは、東京、北海道6日間という旅で、その中で小樽に1泊していただくツアーは、30人規模の団体が小樽に宿泊して小樽観光を楽しんでいただいております。

そのほか、上海万博のキャンペーンで行った際に訪れた旅行会社のほうから、今後、来年2月の春節に向けて旅行商品造成の情報提供なども求められておりますので、そういう意味では、私たちが行ったことによりまして人脈とか商品関係の情報提供ができるということが効果としては上げられるのではないかと考えております。

○鈴木委員

そうやって、何か具体的なことに結びついたというのは、やはり市長も行っているわけですから、市民の皆さんも、そういう形で行ったのなら、途中経過ですけれども、それが何につながったのかということは気になることだし、特に今は効果を求められる時代となっておりますので、できればどんどん発信していただきたいと思っております。

それから、もう一点お聞きしたいのですけれども、伺ったときに中国の方が北海道のことを書いた「道中人」という雑誌がありました。その関係は何か進展がありましたか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

「道中人」の関係で申しますと、1月に行った後、実は2月から「道中人」のホームページ上に小樽の記事を載せていただいております。「道中人」が徐々に認知されるに従って、小樽のページのアクセス数も増えている状況でございます。特に中国はインターネットもかなり発達している状況でございますので、紙媒体という形ではなく、「道中人」のホームページを使って、連携することで小樽のPRというものは図られてきているというふうに考えております。

○鈴木委員

この項の質問の最後になりますけれども、例えば主幹とすれば、向こうの方の窓口というのはどういう形になるのですか。例えば、上海関係の方で話をしたり、情報を得たりするところです。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

窓口はいろいろという形にはなろうかと思いますが、実は、1月に上海にキャンペーンに行った後は、参加された旅行会社の方から、市長に直接、資料提供やホテルなどの資料を求めるようなメールが入ったということもございます。窓口になってくれる人がいて、コーディネートしてくれる方もおりますので、その方を通じてということもございませぬけれども、実際に行くことによってダイレクトにコンタクトをとってくる旅行会社もおりますので、そういう意味では、行くことで顔をつないでいく、それが次につながっていくのではないかとこのように考えます。

○鈴木委員

わかりました。

先ほど言いましたとおり、効果というのは、市長に直接メールが来たりするという部分もあって、かえって我々が聞けば頼もしいというふうに思うわけです。それぐらい向こうが積極的にこちらに関心があるということは、やはりもっと発信していただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

◎包括連携協定について

それでは次に、包括連携協定、特に産学官の協働作業としまして、市では東アジア等・マーケット開拓事業とか、制度融資についてとか、いろいろ協定しながらやっているわけですが、まず、この中身ではなくて、現時点で包括連携協定しながらやっていることを教えてください。

○（産業港湾）産業振興課長

現在、包括連携協定の中でやっていることという部分の御質問ですが、一つには、制度融資にかかわる部分、これは市場金利の改定等を行っております。また、今、資料を手元に持ち合わせておりませんが、あと2本ほどありまして、これは市がかかわらず、道と小樽商科大学とのかかわりの部分ですが、それも入っているというふうに聞いております。申しわけありませんけれども、詳しくは、後ほどお知らせしたいと思います。

○鈴木委員

聞き方がちょっと悪かったです。

では、東アジア等・マーケット開拓事業を包括連携協定で3年間やってきています。連携することによって、市が得た効果と、商大が得たものということの区分けでわかりますか。例えば、こういうことが一緒にできて、商大はこういうメリットがあったはずだということがあれば、お聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

市と商大とのかかわりの中での双方のメリットということになるかと思っております。まず、制度融資にかかわる部分でお答えいたしますが、平成19年からやっております、その中の一つには、今まで市の制度融資の中で最も利用されている住宅資金というものがございませぬ。この中で一律の金利を設定していたわけですが、そうではなくて期間別の金利を設定するのが今の経済情勢に合っているだろうというアドバイスをいただきました。そうした

ことを踏まえまして、期間別金利の導入ですとか、あわせて変動金利の導入を21年度から行っております。

そうした中で、商大の金融論の専門家からアドバイスをいただいておりますが、商大にとりましてもそういった実務的な部分で市の制度融資の状況を理解していただいて、それがひいては商大の授業の中で生かされるといった面での副次的な効果があるというふうに思っております。また当然、小樽市といたしましては、そういったアドバイスを受けて制度融資の改定を行ったところでありますが、そうしたことから、地域の企業にとっても使いやすい制度融資になったというふうに受け止めております。

○鈴木委員

2008年に包括連携協定を結んだわけですが。こういう協定といいますのは、どうしても最初は意気込んで、かなりいろいろやるのですけれども、続いていくうちに先細りというか、だんだんメリットを感じなくなったり、熱意も冷めたりということが続いていかないことが多いのです。商大というぐらいですから、やはりMBA、マネジメントということもそうですし、この経済常任委員会は特にその分野を受け持っているわけなので、それを何とかお互いのためというか、メリットがあるように継続させていっていただきたい、そうしなければ、そのうちだんだん音信不通になってプロジェクトがだんだんしぼんでいくのではないかという思いがあるのです。ですから、先ほど聞いたように、商大にとってどのようなメリットがあるのかという話です。

今後というのは、包括連携協定を使ってもっとこうしていくとか、何かお考えがあるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

商大との包括連携協定自体が、市の行政全般にかかわる部分で、今までも定住自立圏というものの中で議論されてまいりました。先ほど説明いたしましたような制度融資の部分は、今も継続的な取扱いでございます。そのほか、東アジア等・マーケット開拓事業の関係ですけれども、商大の海老名教授にお知恵をおかりして、いろいろやっております。

そのほかに本気（マジ）プロのかかわり而言えば、当然、商業関係でのいろいろな形でのかかわりもあります。ですから、今後とも、そういった今までの積み重ねてきた実績、そしてまた、今後必要な行政課題については引き続き商大の教授のお知恵をかりて地域振興に努めていきたいというふうに考えております。

○鈴木委員

包括連携協定は、今言っていたような形でやっていただきたいと思います。

それから、本当はその中で、本気プロもそうなのですけれども、学生がいろいろな発想をもって小樽で企業を起こして、小樽に定着していただきたいということもひとつの考えなのです。できれば、いろいろなプロジェクトを一緒にやっていって、その方々が新たな発想で小樽の地を利用していただいて、経済活動を行ったり、企業を立ち上げていただきたいのです。何とかそこまで見据えた形で連携していただければという考えであります。その点だけお聞きしておきたいのです。

○（産業港湾）産業振興課長

今、商大生、そしてまたOB等が市内で起業するという形もございます。具体的な御相談は私のところにはございませんが、経営相談全般ということで、例えば新規開業の御相談があった場合には、操業計画、事業計画のアドバイスもできますし融資も設けております。日本政策金融公庫などの外部機関とも十分連携しています。さらに、専門的な部分があれば、北海道中小企業総合支援センターとか中小企業基盤整備機構などの外部機関も十分活用しながら、もし具体的なところがあれば、起業家に向けての応援態勢をしっかりと組んでいきたいとは思っております。

○鈴木委員

わかりました。

その部分も何とか協力いたしますので、頑張ってやっていきましょう。

◎歩行者通行量調査結果について

12月13日に、歩行者通行量調査結果をいただきました。中身を見ていますと、本当に悲しくなるぐらい通行量が落ち込んでいます。

そういった中で、何点か聞きたいのですけれども、まず、この歩行者通行量調査というのは何のためにやられているのでしょうか。

○（産業港湾）田宮主幹

この調査ですけれども、過去の調査結果と時系列的な比較をすることによって、商業の立地動向等の変化、商店街の状況の変化を把握するための基礎資料とすること、そして、いろいろな商業施策に役立てていくという目的で調査をしております。

○鈴木委員

こちらは、平成7年からずっと通行量の調査をされていて、約7万人近くから、今は本当に4万人ちょっとまで落ちています。今回、大型店舗等の動向ということで、札幌での大型店舗開業の状況も含めて書いていただいております。このほうがわかりやすいということで、評価いたします。

ただ、聞きたいのは、今言ったように、商業動向を見ているということでございますが、この測定地点は市街地というか真ん中ではございますけれども、7年当時はここにかなりの居住人口がありました。というのは、あそこに住んでいらっしゃる方がいっぱいいて、例えばお使いに行くとか、近所へ行くとか、それも通行量には入っていたのだらうと思っております。ですから、純然たる購買人数としての歩行者数とはちょっと違うと思います。逆に言うと、居住人口が減ったことによって、当然、ただぶらぶら歩いている方の分をある程度引いて補正しないと、本来の購買人数とはちょっと違うのかという気がするのですけれども、そこら辺についてはどうお考えでしょうか。

○（産業港湾）田宮主幹

確かにおっしゃるとおり、通行量ということで、7ポイントの数字を累計しているわけなのですけれども、その中で、単に通っていらっしゃる方なのか、それとも買物をした方なのか、そういった調査というのは時系列的には行っていません。ただ、本年については、他市町村を見ると、特に他市ですね、小樽市より人口の多い苫小牧市とかといったところは、本来であれば小樽よりも駅前の商店街とかは向こうのほうが多いはずなのに、意外と小樽のほうが通っている人数が多いわけです。ですから、どういうところに理由があるのか。人口が減っているにもかかわらず、小樽より人口が多いところより小樽の商店街のほうが実際に歩いているということで、そのうち観光客がどのぐらいいるかということ、今回、いろいろ調べてみました。

ただ、皆さんのお手元に出せるぐらいの数値ではありません。こういうものは年4回しかやっていないので、その数値が全部という形でとらえられても困りますが、それでも1割とか2割近くあります。そういうことで、観光客の方もかなり通っていらっしゃいます。そして、実際に計測して見ていると、観光客の方々も買物されたりしているという実態はわかってきております。

○鈴木委員

わかります。ただ、言いたい論点は、何を調べるのかということをお先ほど聞いて、買物をするということでした。この通行量を増やそうという観点で考えると、居住人口を増やせばいいという考えもあるのです。その周りに住んでいただいて、住むためには住居もなければだめですし、今で言う都通り商店街にしる、そういうところにも八百屋とか肉屋とか本当に生活に密着したものが商店街に張りついていかなければだめなのかもしれません。だから、通行量を調べて増やす考えなのか、それとも最終的にはただ買物客を増やすための指標としてだけあるのかということをお聞きしたかったのです。

○（産業港湾）田宮主幹

そういった意味では、通行量総体が増えることによって買物客も増えるということにとらえております。

○産業港湾部長

いろいろな要素があるのですが、今おっしゃったように、まちなかの居住人口も確実に減っているというのが総体的な調査の中で出てきているわけですから、それによって例えば駅前の第三ビルの再々開発、あそこにはどういったものを付加すればいいのかという中で、まちなかの居住環境を厚くしよう、それから宿泊機能もつくろうというような中から、今回あのようなものが出てきているわけです。ですから、それは調査の一つの目的の結果として、そういう機能が必要だということであのようになっております。

今、主幹が言いましたけれども、単に購買する消費者の動向だけではなくて、減るという要素を分析することによって、中心商店街に何が不足しているのかということも考えることで、商店街、あるいは商業者に対する支援を具体的にどうしていったらいいかというような政策をつくるためにも非常に参考になる調査だというふうに考えております。

○鈴木委員

まさに部長に言っていただきましたが、せっかくこういう調査をしておりますので、できましたら今言ったバックグラウンドですね。それと、調査しました、少なくなりましたではなくて、商店街の振興とかいろいろな施策を打っているのはわかっているのです。ただ、なかなかそれだけではこれが伸びていかない、ではほかにどういう手があるというか、そういうことも含めて生かしていただきたいということでございますので、よろしく願いいたします。

◎新卒未就職者等の人材育成雇用プログラム推進事業について

今回の予算に計上されました新卒未就職者等の人材育成雇用プログラム推進事業について説明願います。

その前に、この件が新聞記事に載ったときに、総額 2 億円の人材うんぬんと載っていました。2 億円も予算措置されるのかと勘違いをされた方も結構いるのですけれども、実際は 660 万円ということでございますが、まず、その内容につきまして教えていただければと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

新卒未就職者等の人材育成雇用プログラム推進事業の内容でございますけれども、これは、国の緊急雇用創出事業の重点分野のものを利用しており、今、国のほうでも、新卒者だけではなくて、学校卒業後 3 年未満を対象として未就職者のいろいろな雇用対策をやっていることに対応しまして、対象を新卒未就職者等ということで、本年 3 月に卒業した未就職者プラス学校卒業後 3 年程度の方を対象にして、直接雇用いたしまして、座学と職場実習により、社会人に必要な知識やマナー、スキル等を短期集中型のトレーニングにより習得させるということが一つです。

今回対象になる方につきましては、就職活動の経験不足ということも考えられますことから、履歴書の作成やジョブカードの作成、あるいはコミュニケーション能力の養成などの就職に必要な主要なスキルの向上について要請することを目的とした事業として上げてございます。

○鈴木委員

勉強不足で申しわけないのですが、直接雇用と言われましたね。

○（産業港湾）商業労政課長

事業委託をして、委託先が直接雇用するという意味でございます。

○鈴木委員

わかりました。

予算として 665 万 8,000 円ということですが、この対象者の人数ですとか、人数が出れば割り返せばいいのでしょうか、1 人当たりでどのぐらいでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

事業費が 660 万円となっております、対象者は、訓練生を 10 名雇用する予定となっております。そのほかに、こ

の事業に係る委託先の人件費としまして 2 名分を見ておりまして、今回、新規で採用する方につきましては、月額 15 万円で 10 名分という形で、事業は 2 月、3 月で行う予定ですので、2 か月分の人件費で 300 万円程度、その方にかかる社会保険料等々を含めまして、約 165 万円程度です。

あと、先ほど言いましたが、既存の採用した失業者の指導に当たる方の人件費につきましては約 60 万円程度を見ておりまして、それ以外はパソコンとかいろいろなもののレンタル料も含めて、大体 660 万円程度となっております。

○鈴木委員

確認しますけれども、10 名、2 か月、一月当たり 15 万円、教える方の人件費、それとパソコン用の機材を含めて 665 万 8,000 円ということですね。

(「はい」と呼ぶ者あり)

わかりました。

それで、対象者の 10 名は、受付順、くじ引きといろいろあるのでしょうか、その選抜の仕方はどうしますか。

○(産業港湾) 商業労政課長

今も実施しております同じような人材育成事業で、観光と物産を支える人材育成事業をやっておりますけれども、まず、ハローワークを経由して人数を募集いたしまして、募集人数多数であれば受託先のほうで面接を行いまして、最終的に 10 名に絞るといふ形になると思います。

○鈴木委員

10 名がどうかという議論になると大変なのでしょうけれども、この事業の対象者がどれぐらいいるうちの 10 名というふうにお考えですか。

○(産業港湾) 商業労政課長

実は、学校卒業後 3 年間未就職者が小樽市内にどのぐらいの人数いるのかについては、正直なところ把握しておりません。例えば、学校にしても、本年 3 月に卒業した卒業生の就職のことについては、大体 6 月か 7 月ぐらいまでは通常行うのですけれども、その後については、次の年の卒業生の就職のほうに学校側として入っていきますので、3 月に卒業して就職が決まらないでいた人たちの最終的なところまでという人数は把握していないというのが一つです。

あと、ハローワークのほうでも、一般の失業者ということで人数はもちろん把握しているのですけれども、その中で学校を卒業して 3 年未満かどうかというところの人数は把握していないのが現状でございます。

今回、何で 10 名にしたかという根拠についてはうまく説明できないのですけれども、今回、事業を委託する人材派遣会社のほうで人材登録している中には、高校や大学を卒業して 3 年ぐらいたっている方がある程度の人登録をされていまして、ある程度のニーズもあるのではないかとことから、それが 10 人という根拠にはならないのですけれども、10 名という形で今回設定しています。

対象者の総数は、実際は発表していないというのが現状でございます。

○鈴木委員

何か、あまり詰めると問題がありそうですね。

ということは、逆に道補助金がこのぐらい来るので、それで 10 名ぐらいということなのですね。金額からいったら、対象者が何人かわからない、要するに、本当は対象者数がわかって、そのうちの 1 割ぐらいはこの事業で対処してあげようということなのかを聞いたかったのです。というのはなぜかといいますと、この事業に関して言えば、本当に困っている方がたくさんいたときに、何であの人だけということになりかねないという思いもあったのです。

本当にやっていただくことはいいのですけれども、もし漏れた方がたくさんいたら、どうして自分は選ばれなかったのかということになりかねないので、そこは大丈夫なのかと思ったのです。その件については、あまりお考え

ではないですね。

○（産業港湾）商業労政課長

今回、事業の実施期間が2か月と短いということもございまして、これが20人、30人になれば事業実施もなかなか大変だということから、一応、10名ということで決めています。あぶれた方につきましては、また新年度に重点提案という形で人材育成のほうも考えておりますので、そういった部分で、少しでも多くの仕事を採られている方にこういう機会を与えていきたいというふうには考えております。

○鈴木委員

わかりました。

今言ったように、自分の子供が未就職の状態で、そういう事業があると聞いたのだけれどもと、結構言われるのです。そのときに、たった10人ですから、すんなり対象となればいいですけれども、もし漏れたりすると、何でだめなのだろうということになります。当然、人数が決まっていればそういうことがあるのですけれども、そういったときに、15万円ではなくて、もっと安くたくさんの方がいいのではないかとということもお考えになった上の10名なのかと思ったものですから、その経緯を聞きたかったということです。

いいことですので、必ずやっていただきたいと思っておりますけれども、今度やるときは、そこら辺のことも考えていただきたいと思っております。

○大竹委員

◎観光馬車等旅客軽車両に対する市の取扱いについて

私は、報告を聞いてちょっと一つ聞きたいと思うのです。

先ほどの説明の中で、法令を超えての条例設定は不可だという話がありました。確かにそうだと思いますけれども、今回の場合は、道路交通法の軽車両の問題が抜けているということがあって、そういう判断をされたのかと思っておりますけれども、本来、法と条例の関係を考えますと、法でいろいろな問題があったときに、それをもっとフォローするために条例を制定することができるように私は思っているのですけれども、その辺はどうですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

先ほど、法を超えての条例が不可であると申し上げた内容でございますけれども、通常でしたら、法令がありまして、それをフォローするような形で条例をつくっていくという形になってございます。例えば、建築基準法などですとそのような形になりまして、市の条例でさらに詳しくやっていきます。法律で、こういうようなことについては条例で定めるというような文言がありまして、それをフォローしていく形になっております。

このたびのことにつきましては、委員のおっしゃったとおり、道路運送法に関することでございます。現在、旅客軽車両等は適用外ということになってございますが、これまでの経緯が問題でありまして、昭和26年に道路運送法ができて、そのときでも届出でありました。もともと許可申請が必要ではないという事実がございまして、届出だけでいきまして、その後、規制緩和の流れの中で届出さえも必要なくなってきたのが事実でございます。

私どもが法律関係をいろいろ調べていく中で、もともと許可制であったものではなく、届出制であったもので、それにさらによりきつい条例をかぶせることが違法だということで、判例なども検討しまして、そのように記載してございました。

そのようなことから、簡単に法令を超えて条例ということで、こういった条例は違法だということを申し上げましたけれども、それは、このたびの観光馬車に関することについて申し上げた内容でございます。

○大竹委員

ですから、今の考え方からいくと、道路運送法の中で不備な面といいますか、地域に根差したというものが必要なのだということがあったとするならば、決して超えるわけではなくて、現法よりきついような条例を定めること

ができると思はしているのですが、それは違うということをお言われたものですから、その辺は私の考え方が違うのかという思いもしますけれども、途中の話をしていいる中では、それを言いながら今回は違うという言い方をしていますので、もうちょっと整理をしてみてくださいませんか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

条例に関して言えば、はみ出し条例とか、それを超える条例とか、確かにいろいろなものがあります。しかしながら、このたびのことにつきましては……。

○大竹委員

いいです。

法解釈の問題だから、主幹に言ってもそれはなかなか大変だと思います。ですから、これは一つの宿題ということで、上位法と条例の関係の中で、地方独特で、よりきつい形で地方を守るために条例を制定するということができるのではないかとお思っていますので、その辺をやってみてくださいませんか。ここで答弁をいただきたいとお思いません。

○（産業港湾）観光振興室長

条例の制定権というものがありまして、憲法の第94条には法律に違反しない範囲において条例を制定できると書いておまして、それを受けた地方自治法の第14条には、上記の法令に違反しない限りにおいて条例を制定できると、同じことをお言っているのです。そのときには、今、主幹から説明したとおり、道路運送法の昭和26年の規定では、ここからここまでの間で、お金を取って、例えば馬車で運送したいとか、馬車で人を乗せて輸送したいというのは、届出制で、行政庁のほうに届け出ればいいという形で動いておりました。それが、48年のときに、一切、新規の届出はいいですよというものが……。

（発言する者あり）

48年だとお思いますが、要は、オイルショックのちょっと前なのですから、もうほとんど全国で馬車を使って荷物を運んだり、人を乗せて動かしたりすることがなくなりましたので、それでそこから新規は一切要らないという……。

46年ですね。

そういう流れの中から今日に至っているのです。

大竹委員がおっしゃったとおり、確かに法律の中に、例えば軽車両の道路運送法については条例で定めると書いてあります。条例で定めるのですけれども、そういう規定がないと。では、ないから全く定められないかということ、そんなことはないということはおこれまでも話しているのですけれども、その場合は、あくまでも地域特性という話になっておまして、今の小樽市内を走っています人力車の数とかりヤカーを自転車車で引っ張る通称チャリタクとお言っているものとか、馬車は今回の事故でなくなったのですけれども、これが果たして地域特性というところまで行くかという話で、学識経験者等にも照会しているいろいろ聞いたのですけれども、市内全域を走っているわけではなくて、ごく一部の観光地の本当に狭いエリアだけということになると、地域特性としてとらえるのはちょっと厳しいのではないかと。大竹委員がおっしゃったとおり、確かに市内を全部走っているようになると、まさに全国的に最も希少な珍しいまちということで条例を制定できる可能性は出てくるとお考えておられます。

○大竹委員

専門的な話になるからあまり入りたくないのですけれども、今、上位法に違反しているとできないということをお言われましたね。そうしたら、何が違反しているのですか。

○（産業港湾）観光振興室長

法律でそういうような書き方をしているだけで、要は、結局、上位法というのは道路運送法なのですから、そこにまず規定が全くないというか、条例に委任する規定も何もないというところで、結局、条例化していくとい

うことは、要するに、法律の中の下のほうに条例というものがあるのです。そうすると、上のほうで全くつくっていいとも何とも言っていない、もとはあった規定がなくなったのを、市のほうで、ないからつくろうというのは…

…。

（「違反、それが」と呼ぶ者あり）

と思います。

（「とりあえず、ここで法律論議をしてもしょうがないから、これはやめます」と呼ぶ者あり）

○大竹委員

◎旧丸井今井小樽店及び旧小樽グランドホテルの施設再編事業について

先ほど再開発プロジェクトチームということで鈴木委員が質問したのですけれども、そこで、私は、山崎総務部長が経済部長のころ、アネックスビルの問題を含め、2度くらいこの経済常任委員会で質問しているのです。そのときに提案もしたのですけれども、商工会議所、市役所、それから中小企業家同友会、市商連などを含めたプロジェクトを立ち上げていただけませんかという話をしたのですけれども、それから9年ぐらいたっています。今回、立ち上げるプロジェクトの中には、今言ったようなものも入るのかもしれませんが、もう一回だけ、その辺の構成を教えてください。

○（産業港湾）田宮主幹

現在では、商工会議所と市役所だけとなっております。

○大竹委員

その前に、八、九年前ですけれども、そういうことは今のところではできないという話だったのですが、今回、立ち上げられたということは、そのものだと思うのです。あれは、アネックスビルの再開発、それで丸井今井小樽店が撤退する前ですからね。そういう中で、美術館の問題もありましたし、行政のワンストップサービスということも私は話しましたが、それはできなかったのです。今度、そういうことも考えられるような状況になってくるのかということが、鈴木委員の質問に関連しながら思ったものですから、その辺はどうなのですか。これから先ですけれども、する、しないは別にしても、そういうようなことも入れていかなければならないという感じを持つのかどうか、その辺を聞きたいと思います。

○産業港湾部長

商工会議所も新しい体制になりまして、山本会頭が幾つか、御自身の今後の方針の中で、中心市街地の活性化は特に大事だ、中でも丸井今井小樽店、小樽グランドホテルの跡利用、再生は殊のほか重大であるというようなお考えがございまして、それで、市にもこれは協調してやっていかなければならないという話があった中で、どちらともなく、それではプロジェクトチームを立ち上げてやろうという話で今日に至ってございます。

ですから、先ほど若干申し上げましたけれども、大竹委員から御提言があるような内容も、いろいろな中で議論の対象にはなってくると思いますので、例えばアネックス館であれば、引き合いの中で、あれをそのまま使うか、あるいは解体して自走式の駐車場にした再開発ができないかとか、いろいろな案があるかと思いますが、当然、そういう議論も今後の中ではあり得るのではないかというふうに思います。

○大竹委員

◎T P Pについて

本題に戻ります。

T P Pに関連した問題ですけれども、今回は意見書も出すような形になろうかと思います。そんな中で、今、一番、北海道の農業、漁業を含めてあるのは、現在の状況をよりしっかりした形にする中で世界と対抗していきたいということが本流かと思います。そういうことに向けて、小樽市としてもこれから先はいろいろなことをやっていかなければならないことがあろうかと思いますので、予算化されてどうこうするのは別にしまして、こういう方向

性を持っていかなければならないということが、今課せられた現状の状況ではないかと思えます。小樽経済を考えるときに、そういうことは考えていかなければならないことだろうと。実現する、しないは別にしても、その辺は どういうふうを考えていくのかということをお聞かせ願います。

○（産業港湾）農政課長

T P P に日本が参加した場合に、それを含まなくても、本市の農業はどういうふうに行っているかということだと思えます。

本市の現状としましては、ほとんどが 1 ヘクタール未満の小規模農地の営農でありまして、また従事者が高齢化しております。そのような中で、限られた農地を効率的に利用しまして、収益性の高い農業の確立を図っていくと。そうしなければ、現状では T P P に参加しなくても、日本というか小樽市の農業は食べていけないと思っています。この辺は、少ない土地を有効利用していきまして、とにかく食べていけるような農業を目指さなければだめなのではないかというふうに思っています。

○（産業港湾）水産課長

漁業についてでございますけれども、まず、やはり一番大事なものは、漁家の経営基盤を強化するというのが最終的な目標かというふうに考えております。そのためには、漁業の基盤であります漁港ですとか、沿岸の船揚げ場ですとか、そういった漁業関連施設の整備をしっかりやっていかなければならないと思えますし、あわせて漁場の整備とか放流事業などを行いながら、かつ後継者の育成をしていくという方向が、T P P の検討をしても、しなくても、やはりそういった方向性を見据えながら進めていくべきというふうに考えています。

○大竹委員

今、農政課長のほうから、小規模農業で、高齢者が多いという問題点が指摘されました。そうしたら、現状がどうであるということより、先々を考えると、それに対してどうするのかということが必要なだろうと思うのです。それについてどう考えているかと聞いたつもりなのです。

水産課長のほうは、漁港だとか藻場だとかの整備ということもありますから、それに向けて具体的にどういふことをやっていけばということが、現場の漁家から求められていることだと思うのです。その辺をこれから具体的にどういふふうにしていかなければならないかということで、もう少し具体的なものはないでしょうか。

○（産業港湾）農政課長

高齢者が多く、農地が狭いということは、小樽市の農業の課題ということでずっと言われております。

そういう中で、今言いましたように、例えば、狭い農地ながらも、施設栽培の整備充実を図って収益性を上げると。今年はミニトマトが仁木町で 10 億円の売上げがあったということです。また、後志農業改良普及センターのほうでもミニトマトの収穫については、原因はわからないけれども、かなり高額な収益が得られていると言われております。そういう中で、やはり小樽市は大都市の近くにあるということでは、安心して安全な農産物をつくりまして、施設栽培はやはり充実していかなければならないかと思えます。

また、高齢化につきましては、やはりそういう中でも今言ったように食べていける農業です。一番の問題は、農業で食べていけるのか、いけないのかということです。食べていければ、若い方もそれなりにやっていけるような状況になるのではないかという気がしますので、そういう中では、安定した収益が得られるように、今言ったように、例えば小樽であれば施設栽培は充実していき、ある程度、安定した収入を得られるという内容を目指さないとだめなのではないかと思えます。

○（産業港湾）水産課長

先ほど、答弁のときに大きく四つ説明させていただきました中で、若干具体的な話をさせていただきたいと思えます。

まず、先ほど話しました中の漁業関連施設の整備でございますが、懸案の忍路漁協の整備をはじめ、他の二つの

漁港につきましても、補修を行いながら使いやすい漁港を目指すということです。それから、沿岸にある船揚げ場等々の漁業関連施設につきましても、かなり老朽化していたり、越波したりということで、要望があれば道のほうに建設海岸の整備の中で対応していただくように要望していくということでございます。

また、漁場の整備とか放流事業というお話もしていただきましたが、国でもやっております藻場の造成事業とか放流事業といたしましては、稚魚の放流事業を鋭意行ってまいりたいというように考えておりますので、それを支援するのが務めというふうに考えております。

また、これら基盤的な整備を始めまして、先ほどの後継者を育成していくということでございますが、そのためにも20代、30代、40代という若い漁業者をぜひとも育成していくということで講習会や研修会、又は自己研修という部分に対する補助事業を用意させていただきたいという考えでございます。

○大竹委員

最後に、部長に聞きたいと思えますけれども、今は農業と漁業という形で言いましたけれども、ほかの産業がある中で、小樽市の経済全体の中で今置かれている状態を考えると、必要な部分は小樽の特性も考えた中でどういうふうにしていくということが行政の施策ということになると思えますけれども、そういう中で方向性をどういうふうに考えていったらいいとお思いですか。

○産業港湾部長

小樽市というのは、空港がないだけで、あとは何でもあるまちです。それだけに、1次産業から3次産業まで多岐にわたっておりまして、非常に幅広い方々がそこで働いていらっしゃるわけです。ある大臣かなんかではないですけれども、GDPのうちの1.5パーセントしか占めないのだからどうのこうのなんて議論を私は申し上げません。これも大事です。

そしてまた、それと非常に関連のある製造業ですけれども、小樽はここ最近ずっと出荷額などの苦戦はしているものの、若干上りつつあって、また落ちたりということで、頑張ったりということでやっております。この製造業の振興というのは、非常にすそ野が広いですから、小樽は観光というのも一つの基幹産業としてございますけれども、物を生み出すという観点ではそれが大事だろうというふうに思うのです。

最近、円高、デフレの中で、大企業はないとはいえ、製造の基地を海外移転するなどといった状況の中では、外から企業誘致をしようとしても非常に困難でございます。であればどうするかというと、やはり、地元の既存企業をまず育成する。中でも、今言いましたような製造業の振興を図っていくと。そして、その中でも4割は食品関係でございますし、1次産業と深いつながりがあるその4割の中のさらに4割は水産加工品ということで、非常に特徴ある産業になっております。やはり、そういったところに力を入れていくことが大事だと思います。財政的な支援はある程度限られておりますけれども、我々職員というのは常に企業との間をつなぐ役割でございますので、そこは一生懸命頑張って、非常に風通しのいいような企業と行政の関係を維持する、そしていろいろな施策を展開しながら支援していく、こういうことを地道にやっていくことによって、この頑張りがきくようなまちの産業づくりというものが必要だろうというふうに思っています。

○大竹委員

期待しております。よろしく願いいたします。

○委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

○佐野委員

1年間がもうまもなく終わるのですけれども、御苦労さまでございます。

◎産業港湾部の諸課題について

質疑のやり方として、産業港湾部の諸課題について、私なりに思う現状と方向性を 5 項目申し上げて、それに対して一括して部長の御答弁をいただきたいと思います。

私の思う諸課題ということで、何といても、丸井今井小樽店跡地の問題が大きな課題であるというふうに思っています。これは、先ほどの鈴木委員と田宮主幹のやりとりを聞いていて理解できるのですが、いずれにしても、来年は大きな動きがあるのではないかと、そしてまた、このタイミングで商工会議所も含めたプロジェクトチームをつくって、まちづくりをどうするか、商店街の活性化をどうするか、あの跡地をどうするか、まさに今こういうときに来ているので、今後の課題、あるいは方向性というのは極めて大事なことだろうということで、しっかり見ていかなければならないというのが 1 点です。

二つ目には、築港ヤードの空き店舗だとか、ウイングベイ小樽がどういうふうに今後展開していくのかということも、今日、こういう先の見えない経済情勢の中では大きな課題だろうと。OBC の経営もしかり、ひいては各店舗の従業員も本当に将来どうなるのだろうかという不安、あれだけの商業施設が今後どうなっていくかという大きな課題と方向性があるだろうということです。

三つ目には、やはり今も出ていたように、忍路漁港の問題も来年の大きな課題になるのかと思います。事業仕分けのあおりを受けて、国の漁港整備予算の削減ですから、もちろん、市長をはじめ漁業協同組合の組合長も行ってさまざまな要請活動をしていますけれども、1 次産業、あるいは漁業の課題について来年は大きくなるのかということで、成り行きをしっかりと見ていかなければならないというふうに思っています。

一方、漁業以外にも、1 次産業がどうなっていくのかという課題もあるかと思っています。小樽産しゃこ祭に見られるように、漁業者の地元漁業、観光と食のブランドとかということもこれからしっかりとやっていかなければ、農業者、漁業者といった 1 次産業の人たちが、先ほどの TPP の話も含めて将来は不安になるのではないかと、これは行政がしっかりと柱になって踏ん張りどきが来るのではないかとこのことを感じております。

四つ目には、観光のことがやはり本年の大きな課題、あるいは来年の大きな課題になるだろうというふうに思っています。つまり、観光入込客数の減少傾向が少し気になります。

あわせて、韓国、中国を含めた外国人観光客がこれからますます小樽に来る、その戦略を立てなければならぬときに、受入れ態勢としての整備をどうしていくのかということも大きな課題です。あるいは、既存の観光資源の価値にしっかりと目を向けていくということです。先ほど報告があったように、観光馬車の事故に象徴されるような、もてなしの心とか、観光の安心・安全ということもしっかりやっていかなければ、ちょっとしたつまずきが小樽観光を一気にだめにしてしまうおそれもあるし、そんなことも課題、あるいはまた方向性としてしっかりとやる必要があるだろうとこのように思っています。

それから、五つ目は、何といても市内の中小企業者の経営支援、経営体制、経営状況をどうするかということが、まさにこれこそ行政側の知恵であり、もちろん経営者の努力、これが大事なところになってきていると思います。御承知のように、中小企業を取り巻く今日の大変厳しい経営環境、しにせの菓子製造業が倒産していくようなことが、また小樽で起きたらどうなるのだろうかということでございます。一方、国は、自公政権で進めてきた中小企業の緊急保証制度を来年で打ち切るみたいになってしまって、極めて経済環境が悪い、あるいは中小企業の経営が不安定だということは来年以降もあるわけですから、そういったことも極めて心配だだと思います。そういう大きな課題もあるし、しっかりした方向性を見つけていかなければならないと思っていますので、以上申し上げた私なりの課題について、一括して部長から答弁、考え方を述べていただければ、それなりに私は満足な気持ちになるのですが、どうでしょうか。

○産業港湾部長

非常に難しいので、本来であれば市長の考え方を代弁しなければならないかと思うのですが、個人的な感情を入れざるを得ないような答えになるかもしれません。

話がありました 5 点は、それぞれ小樽市が今置かれている中で大変深刻な問題でございます。市長もその中でも特に旧丸井今井小樽店、旧小樽グランドホテル、それから築港ヤードのウイングベイ小樽の問題は非常に心を砕いている課題でございまして、私ども所管部といたしましても非常に深刻にとらえています。先ほども議論がありましたけれども、旧丸井今井小樽店等については、とにかく来年年明けに、一方では競売の関係の動きも出てまいりましょうし、それによって価格的なことが表に出ますと、これは相当の動きが出てくる可能性があるのではないかと考えています。そのためには、やはり行政と商工会議所が一体になってきちんと準備をしておくといえますか、いろいろなものに対応できるような心構えをつくっておくということが大事だと思っています。そういったものの中から、何らかの新しい方向性が生まれてくればいいなと思っています。

それから、築港ヤードの問題につきましては、まだあそこは 1,900 名ぐらいの方々働いている場所でございますし、小樽市にとっても非常に大きな雇用の場でございますから、これを何とか維持していかなければならないということは我々の一つの命題となっております。本当にいろいろな問題はありますけれども、副市長以下、OBC 側との相談にも乗ったりしておりますから、すぐに好転するのはなかなか難しい部分がありますけれども、これについても頑張っていく必要が当然のようにあると思います。

そういう意味では、小樽の 1 次産業は、ほかの都市と比べて規模は小さいと言いつつ、何でもあるものの中にすばらしい農水産物があるということは、全く幸せなまちだというふうに私は思っています。どうやってこの付加価値を高めていくかということ、なかなかまいぐあいに農政課長も水産課長も申し上げられなかった部分がありますけれども、気持ちとしては、今は農業も水産業も関係する世帯はそれぞれ 200 人ずつくらいしかいないのです。ですから、そういう人たちの話を聞きながら、小樽の特性を生かして一步一步着実にやっていくしかないと思います。そして、中小企業の振興についても、制度融資などをやっておりますけれども、先ほど申し上げましたように、特性のある製造業なりを振興していくことが大事ですが、基本的には、日本経済がデフレからいかにして早く抜けていって、その円高の問題を何らかの形でもう少し緩和するような形に持っていけないか。その辺が、地方の経済に波及するまでに相当な時間がかかってくるわけですから、こういったものを一刻も早く政府に対して私の気持ちとしてはお願いしたいというふうに思います。そういう中から、我々も打つ手は幾つか出てくるのではないかと思いますので、そういった総合的な対策をぜひともお願いしたいというふうに思います。

観光にしてもそうです。今は、小樽市だけではなくて、北海道に対する入込み自体も落ちてきていますから、国内客が少ない分をインバウンドの外国人で補うという構図に変わってきております。やはり、何といたっても受皿として小樽市民がどういう形でお迎えするかということが一番大事だと思うのです。このおもてなしの心というのは日本人観光客、外国人観光客を問わず同じ気持ちがあればいけないと思います。それは何かというと、やはりいかにまちを愛するかということだと思うのです。商店街の振興にしても、我々も札幌に買物へ行くけれども、できれば商店街だとか市場、それからスーパーでも、大型店でもいいのです。でも、小樽の大型店で買ってください、小樽のスーパーで買ってください、小樽の商店街でものを買ってください、こういったまちを愛する気持ちというものがいかに強いかどうかということが、これからの小樽の方向性を示唆するのではないかとこのように私は思っています。

○委員長

公明党の質疑を終結し、この際、暫時休憩をいたします。

休憩 午後 2 時 24 分

再開 午後 2 時 35 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行します。

民主党・市民連合。

○林下委員

先ほど既に、佐野委員が御質問をし、部長が御答弁されたということで、非常にやりにくく、質問もダブってありますけれども、順番に質問したいと思います。

◎忍路漁港整備の問題について

まず、忍路漁港整備の問題なのですが、水産庁が小規模漁港整備の抑制方針というものを打ち出している状況の中、道が事業主体となって整備を計画していたもので、総事業費の 4 億 1,200 万円のうち国が 6 割負担すると、残りは道と市の負担ということなのですが、この負担というのはどういう割合になっているのでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

整備の負担割合でございますけれども、道と市で 4 対 1 の割合です。

○林下委員

この問題は、少なくとも既に 2 年前に大竹委員から提起されて、私も経済常任委員会でいろいろな議論を聞いてきており、来年度には着工する予定だというふうに回答いただいていると思います。そういう中で、道の予算づけがどうして見送られてきたのかという経過について聞きたいと思います。

○（産業港湾）水産課長

これまでの経過でございますけれども、平成 18 年に市と漁業協同組合で、当時の後志支庁に整備について要望した次第でございます。それから、この事業計画につきまして、後志支庁のほうでいろいろな検討を進めております。20 年 3 月には計画の概要が策定されたわけでございますが、その間の約 2 年間は、当然、道内部での事業計画の検討、地元との協議、さらには負担金額の調整、それから地権者等との協議といったことを行っております。

これを国のほうに予算要求すべく要望したわけなのですが、20 年には、国の方針によりまして、既存施設の機能診断を行わなければ新規の事業は認められないということがございまして、機能診断を行って、約 1 年近くの調査をしてございます。

しかし、この機能診断の中で、補修事業がないということが確認されましたので、改めて水産基盤整備事業ということで予算要求をしまして、このときから 23 年度の予算要求をするという形になってございます。しかし、本年 2 月には、道のほうから、この 4 億 1,200 万円程度の漁港整備であれば、水産基盤整備事業の下限が 3 億円から 5 億円に上がったということで、その境目であります 5 億円未満の事業については、漁村再生交付金事業ということになりましたので、本年 2 月には、そういった格好で、予算要求するというような経過になっております。

○林下委員

小樽市としては、漁師の半数が 20 代から 40 代、後継者も多いということで、非常に有望な漁港だという位置づけで要望を出して、それで結果的にいろいろな検討作業でここまで遅れてきて、今、国の方針がまた変更になったということです。今、国の方針でそういう変更が行われたのですけれども、私の手元に平成 23 年度の忍路漁港の整備事業に関する要望書の写しがあるのですが、これは、道から国に対して発せられたものなのか、市から国に対して発せられたものなのか、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

平成 23 年度の小樽市忍路漁港の整備事業に関する要望という形の要望書でございますけれども、これは、小樽市、小樽市議会、それと小樽市漁業協同組合の 3 者連名で行ったものでございます。

○林下委員

私も、この文章を見たらそういう印象を受けたのです。これは、本来、道が事業主体というふうに私は理解していたのですが、道の動きというのは一体どうなっているのでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

道のほうの動きでございますが、国の方針が打ち出されてから、11月16日に国に要望を上げているということでございまして、要望内容につきましては、漁港整備全般にかかわることでございますので、増額要望も含めて私どもの要望している小規模漁港の整備抑制方針の撤廃という部分も具体的に含めて、全般的な漁港整備事業の増額要望という形で要望していると承知しております。

○林下委員

道の要望書というのは、道内全体の漁港整備に関する要望というような形でまとめられているのではないかとこのように思うのですが、年間水揚げ5億円未満、利用する船も100隻未満という小規模漁港の実態からしますと、例えば忍路漁港で言えば、基準をクリアするというのは非常に難しい実態になっているのではないかとこのように思うのですが、これはどうやってクリアするような考え方でおりますか。

○（産業港湾）水産課長

現在、国のほうで示された小規模漁港としての基準がございまして、利用船舶が100隻未満、又は陸揚げ金額が5億円未満、どちらかに係るときに小規模漁港という扱いになるということでございます。忍路漁港につきましては、両方ともクリアできないわけでございますが、これを何とかしろと申し上げましたけれども、利用船舶につきましても、それから陸揚げ金額につきましても、やはり、その漁港、漁港の特性を踏まえた利用隻数なり陸揚げ金額になろうかと思っております。

確かに、たくさんとれて、そして魚価若しくは単価が高くなれば、それは1億数千万円が5億円以上になるかもしれないけれども、基本的に今のベースで考えて、この基準に照らすと、5億円をクリアできるような現状にはないというふうに思います。

○林下委員

漁港の問題ばかりやってもあれなのですけれども、何とか今、民主党政権で基準を見直せという声も上がっています。場合によっては、忍路漁港をもう少し活用する対策として、養殖とか、いろいろな逃げ道というか考え方はあるのだらうと思うのですが、ぜひそういったことも検討していただきたいと思っております。

◎重点港湾について

次に重点港湾の問題に移りたいのですが、重点港湾から外れたということで、我々もショックを受けております。同じく重点港湾から外れた十勝管内広尾町にある十勝港なのですけれども、新聞の記事によりますと、道内最大級の飼料コンビナートが完成して試験操業が始まったと。これは、年間40万トンの飼料を生産して、サイロと工場で、140億円の投資規模だということです。広尾町には固定資産税だけで1億円、岸壁の使用料3,000万円、水道代が1,000万円、従業員は80人、地元50人の雇用ということで、経済波及効果は10億円とも言われています。ついでこの間まで、十勝港は膨大な釣り堀などという評価をいただいていたそうなのですけれども、これにわかに非常に脚光を浴びています。小樽港には勝納サイロがありますし、やはり、こういう影響は今後どういうふうになっていくのかという見通しは持っておられますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいまの十勝飼料コンビナートの影響でございますけれども、本年2月に日清丸紅飼料の小樽工場にヒアリングをしております、そのときは約3割の減産が見込まれるであろうということで聞いております。また、これに関しまして、小樽港に入る穀物、飼料原料が減ってくるといった影響はあるだろうということで考えておりますけれども、その後にヒアリングをしましたときには、ただいま林下委員がおっしゃったように、9月から試験操業を開始しております、来春4月からフル操業を予定しているということで、今のところ目に見えた影響はないかと思っております。

○林下委員

恐らく、最大の消費地であります十勝周辺に飼料が最短ルートで運ばれるということで、勝納サイロにも将来的にはかなり影響が出てくるのかと心配しているのです。やはり、私も小樽港としては、地の利を生かした企業誘致というか、いろいろな活路を見いだすような政策を打ち出すときではないかと思うのですけれども、その点については何かお考えがありますか。

○産業港湾部参事

先ほど、主幹のほうから影響について答弁がありましたけれども、今時点から本当に実際何割の影響が出るかというのは、企業としてもなかなかつかみづらい部分もあるのだと思うのです。実は配合飼料にはいろいろな種類がございまして、大きく分けると、肉牛用、乳牛用、それから豚用、鳥用といったものがあるのです。小樽港の主力製品は何かというと、実は豚用なのです。豚というのは、わりと道央から、道北も含めてですけれども、道南方面が一番多いと思います。そういった面で、今おっしゃった地の利という言い方からすると、小樽港の工場が販売網を広げる上では、わりと道央から道南方面、若しくは道北の一部というところをねらっているのです。ただ、畜産家の需要、希望があって、製品の種類が何十種類、何百種類という感じであるらしいのです。それにこたえ得る製品をどこでどうつくるかというのが問題なわけです。ただ、牛の関係から言いますと、当然、全道では道東方面が圧倒的に多いわけですから、そこでの需要が圧倒的に大きいので、十勝のほうに牛を主としてねらった工場を今つくっているというのが実態なわけです。

そういった面で、当然、新しい工場は物すごい投資額をもってつくるわけですから、向こうも必死になっている販路の拡大を目指すであろうと思います。一方、小樽工場のほうでも、同じ企業の中でもそれぞれ存続したいと思っていますし、従業員は小樽市民がほとんどですから、頑張っていってほしいわけですね。先般、工場長にお会いしたときも、影響は全くないとは言えないでしょうけれども、どの程度になるのかというのは、これからの企業戦略もありますので、なかなかはっきりとしたことは伺っておりません。ただ、4月から十勝のほうで本格供用がなされますので、それは全く影響がないということはありませんので、確実に影響は出るだろうと。ただ、どこまでの影響になるかというのは、まだまだ今後の推移を見なければわからない部分があると思っています。

そして、先ほどの御質問ですけれども、小樽の特性を生かしたということから言いますと、先ほど申しましたように配合飼料の関係で、豚や鳥が比較的多く集積している道央から道南方面を一つのメインターゲットというか販路として考えた場合、小樽港も、まだまだ存在価値といいますか、生かすべき部分はあると思いますので、その部分でどういうふうに企業のほうで頑張っていただけるか、それに対して我々がどういった支援をできるのか。まさか牛や豚を飼うわけにはいきませんので、市のできることは限られているわけですが、そういった中で、先般も工場長に申し上げましたけれども、何か小樽港の関係で至らぬ点があれば、できることとできないことがありますけれども、何でもいから言ってくださいというふうをお願いをしており、できるだけ末永く小樽で営業を続けていただきたいということは常々申し上げるようになっています。

○林下委員

ぜひ、よろしくお願ひしたいと思います。

◎観光入込客数について

次に、上期の観光入込客数の概要が発表されましたけれども、対前年でトータルでは102.3パーセントということなのですが、この数字をよく見ますと、道外客が減少して国内の宿泊客が減っているということと、海外から来ている宿泊客が大幅に伸びて140.5パーセントということです。これは、経済効果として見た場合に、トータルでどういうことになるのか、数字的に若干上回っているとトータルでは出ているのですけれども、経済効果としてどうなのかというところは分析されていますか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

今回の上期の観光入込客数と経済効果の部分でございますけれども、はっきり申しまして、この部分につきましては詳細な分析はしておりません。前回、私どもでは、隔年ごとの動態調査の部分での経済的な数字を把握しているだけでございまして、各年度の増減の部分では把握しておりません。ただ、国の統計などを見ますと、消費の部分で言いますと、中国人観光客は非常に消費しています。旅行代金については結構安めのものを選択しておりますけれども、日本に着いてからは非常に多く消費しているというようなデータも出ております。ただ、それが北海道について、さらに小樽についてどれだけ消費しているかというのはまだ見えていないところもございまして、私どもとしては、例えば銀聯カード導入の助成金などを入れていく中で、少しでも小樽にお金が落ちるような仕組みも考えております。そういう中で、今後とも経済効果があるような、観光における消費効果があるような取組は続けていきたいというふうに考えております。

○林下委員

そこで、まだ事業として始めたばかりで、銀聯カード導入の実績と効果の分析はされていますか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

銀聯カード導入の関係でございますけれども、今、私どものほうには、申請と問い合わせを合わせて約10件程度でございます。私どもの助成制度を使わずにどんどん導入しているような店舗もございまして、銀聯カードの部分については、この数か月の間にかなり整備されてきたと感じております。

ただ、私どものほうの助成制度を使つての部分でございますけれども、実は銀聯カードの申込みをしてから設置まで大体1か月半から2か月ぐらいかかるというふうに言われております。10月から制度を開設しておりますけれども、実際に助成制度を使つて取付けまで至っているという事例はまだございません。基本的には、2月の春節までにはそういうような体制を整えていくという形で始めた制度でございますので、効果を見るのはもう少し後になるかというふうに考えております。

○林下委員

小樽観光の将来は、やはり中国をはじめとする海外に活路を見いだしていくという意味では非常に期待もされるのですが、率直に言って、中国人独特の物の考え方とか、国の方針とか、なかなか国民性と相入れないような部分もあってなかなか難しいのだと思うのですが、特に、今回の尖閣諸島の問題で政府の対応のまずさということもあったと思うのです。国会では、土下座外交とか、あるいは腰砕けだという非常に厳しい批判をいただいて、民主党としては支持率が大幅に下落をしたという実態にあります。これは、私も本当に毎日テレビをつけるのに恐怖心を感じまして大変だったのですが、しかし一方で、考えてみますと、1万社を超える日本企業が中国で活動してしまつて、日本人も数十万人もの規模で働いているというふうに言われております。今回の尖閣諸島問題も含めて、外交問題に論評するというのは小樽として適当ではないのかもしれないのだけれども、やはり今回、本当に戦闘的な体制でやると非常にリスクも大きかっただろうと。ある程度落ちついて、今の観光客の動向とか、これから将来、この事件なども含めてどういう影響があるのか、そういう部分について部長にお考えがあればお聞かせ願いたいと思います。

○産業港湾部長

第3回定例会でも出たかと思うのですが、難しい問題でして、私どもとしては本当に淡々と進めていくしかないと思っています。こういうことは、隣同士である限り、私たちは嫌でも引越すわけにはいかないのです。こればかりは隣に領土を移行するわけにはいきませんから、何とかして隣同士ということで仲よくしていかなければいけないわけですから、これはもう本当に人間の知恵で解決していける問題ではないかと思つています。私どもとしては、本当に政治の影響でいろいろな変化があろうとも、やはり来られるお客様はひとしく小樽の観光客としてお迎えする姿勢で、そして受入れに当たっては来られた方の利便性をどうやって発揮できるかということを政策として

つくっていく、こういった姿勢で淡々とやらせていただくという考えでございます。

○林下委員

◎中国マネーについて

観光のほうは淡々といくのかというふうにするのですけれども、私も担当の理事者の方々と前段にいろいろ話をした中では、産業港湾部の所管事項としては取扱いが非常に難しいという話を事前にいただいているのですけれども、ちょっと触れさせていただきたいと思います。

中国マネーが日本にどんどん入ってきて山林が買われているということで、最近はいろいろな分析がされていて、特に水資源の確保をねらっているのではないかと、森林資源が本音ではないかと、あるいは、最近では自衛隊基地を見おろす土地が買われているとか、本州でもそういう例がたくさん出てきているそうです。当然、国として、法整備をしていかなければならない課題だと思うのですけれども、やはり小樽市としても近隣の倶知安町とかニセコ町ではそういう事象がどんどん表れているということもあって非常に懸念されるのですけれども、今の産業港湾部の立場として、例えばいろいろな法整備の必要性がもしあれば、所管部局として考えをお答えいただきたいのです。

○産業港湾部長

日本も、バブル期ときは、ハワイのゴルフ場を買ったり、有名なロックフェラーセンターを買ったりということで、いろいろジャパマンマネーが世界を飛び交ったということで、それは御批判も受けたりしました。ただ、バブルがはじけたときには悲惨な結果を生んだわけです。そういった中で、そういうレベルの不動産であれば、まだ経済行為の中ではあり得るかと思うのですが、これが森林とかという非常に規模の大きい資源と直接結びつくものに対しては、日本の法整備としてはちょっと無造作な状態ではないかというふうな個人的な感想を持っております。

政府も今、これに関してはいろいろ非常にシビアに感じているようですから、やはり早急に整備をしていただいた方がいいのではないかと思います。中国の場合だったら、土地はもう個人資産ではなくて50年の賃借ということでもありますけれども、それとまた違う形でこちらを買われるということになるといかがかという感じもありますので、やはり、きちんとした法整備が待たれるというふうになっております。

○林下委員

これは、本当に大きな課題ですから、国として取り組んでいただくのが一番いいのだと思いますけれども、やはり地方でそういう問題が起きつつある、あるいは起きているという現状を踏まえれば、もう少し法整備に力を入れていかなければ非常に危ないことになるのではないかと思いますので、ひとつよろしくお願ひしたいと思います。

◎株式会社花月堂の民事再生法の適用申請について

次の課題なのですけれども、小樽で最も古いと言われるしにせの和菓子店が民事再生法の申請をしました。マスコミの取材が我々のところに来るほど非常に大きな話題になったと思うのですけれども、民事再生法の申請に至った経緯とか、その原因についてどう分析されておりますでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

株式会社花月堂が、11月24日に民事再生法の適用を申請いたしました。代理人弁護士が市役所の中で記者会見を開きました。その場に同席いたしましたので、その状況について若干説明したいと思います。

申請企業であります。桂岡での新工場の建設、店舗拡大等のコスト負担が重なったということが一つ大きな理由です。そしてまた、直接的な資金繰りといたしましては、しにせである花月堂の主な顧客の方々は年齢の高い方が多いそうですが、今年の夏が非常に猛暑だったということもありまして、一番の稼ぎどきである8月お盆の売上げが前年同月から見て1,000万円ほど下がったということで、資金繰りに窮した。こういう幾つかの要因が重なって、このたびの民事再生法適用申請に至ったというふうになっております。

○林下委員

そこで、再生に名乗りを上げている企業があるというような情報だとか、従業員の雇用、あるいは今後の営業の展望だとか、そういった点についてはどういうふうに把握されていますか。

○（産業港湾）産業振興課長

新たにスポンサーとして、北武グループという札幌の企業グループが手を挙げております。その中では、花月堂のしにせのれんは引き継ぐというふうに伺っております。

また、従業員につきましても、まずは民事再生計画を作成していく中で、やはり不採算店の閉鎖ということは当然出てくるものと思います。従業員、正社員を含めて165名のうち半数程度が小樽市民ということで聞いております。ですから、不採算店が閉鎖する中で、少なくとも、できるだけの雇用が守られることを望んでいるところではあります。

ただ、再生に当たって、特に本社工場と本店は、当然、銀行の抵当に入っております。ですから、スポンサー企業として名乗りを上げた北武グループが支援をする際には、金融機関の了解を得て、そういった抵当権を外すということが必要となってきますので、当面はそのあたりが課題となっているというふうに受け取っております。

○林下委員

私は前回、小樽のスイーツ人気というものに非常に注目していて、小樽市としてもスイーツプラザみたいなものをぜひ検討してもらいたいという提案もしてきました。前にも言いましたけれども、小樽はスイーツ人気が非常に高い割に、店舗があちこちにばらばらあって、探して行ったらもう店が閉まっていたというようなこともたくさんあるようです。ぜひ、今回のことを教訓に、今後、小樽市としてせっかくスイーツ人気があるということを踏まえて、何か対策などを総合的に検討していただく方法はないのかという思いがあるのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）産業振興課長

食品製造業のシェアが工業出荷額の中でも多くを占めております。そうした中で、我々、製造業を支援するという立場からは、何か手だてができないのかということは考えていかなければならないと思っております。また、小樽のスイーツということで、いろいろな新生企業もごございますので、その販路開拓につきましては、小樽の物産協会と連携しながら売り込むということも可能かと思いましたので、そういったものづくりの面、そしてまた販路拡大の面で取り組めることはあるかと思っております。

○林下委員

よろしく申し上げます。

◎小樽市の企業倒産の動向と対策について

次に、小樽市の企業倒産の動向と対策ということで、この間の予算特別委員会や本会議でいろいろな議論がされておりますから、私も非常に注目をしていたのです。今回、市税の概要という冊子をずっと見ていたのですけれども、これを見ますと、実は黒字企業が結構と言ったら失礼だけれども、多いのです。あくまでも比率ですけれども、全国水準を上回るような健全経営をしている企業が多いうようにデータ上からは読み取れるのですけれども、どうも経済が低迷しているというところとちょっと矛盾しているな、どう考えたらいいのか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分析されていますか。

○（産業港湾）産業振興課長

市内での黒字企業がデータ上は多いという話ですけれども、当然、企業間格差というものはあるわけでありまして、小樽市内でも元気な企業は幾つもあります。また一方で、特に個人消費の低迷ですとか、平成20年ぐらいからの石油価格高騰による原材料価格の高騰といったものがなかなか吸収されない中で、資金繰りに行き詰って、廃業、倒産に追い込まれる企業もあろうかと思えます。ですから、全体的な話といたしましては、そういった業績が好調な企業もあることは、これからも市として大切に支援していかなければならないと思えます。ただ一方で、倒産の

寸前にあるような企業も現実に存在するというので受け止めております。

○林下委員

わかりました。

◎観光馬車等旅客軽車両に対する市の取扱いについて

最後になりましたけれども、軽車両事業者に対する規制の条例化ということで、私もこれを検討してほしいということで何回かお願いしていました。非常に困難な課題でしたけれども、本当にこれまで皆さんに努力をしていただいて、条例に盛り込むこと自体が非常に素晴らしいことだったと評価しております。しかし、今後、せっかくつくっていただいたものをどうやって守らせるかという問題があります。強いて言えば、保険に加入していただくような具体的な取組といますか、個人事業者などですとなかなか難しいと思うのです。今までもいろいろな問題があって、だからこういう問題が発生してしまったわけで、やはり事業者一人一人が本当に自覚を持って対策をとってればこんな問題は起きなかったわけですから、いかにこれを守っていただくか、その点についてお考えがあればお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

冒頭、報告を申し上げました小樽市安全で安心なまちをつくる条例に基づく観光客等の安全確保に関する指針の中に盛り込んだ内容を、事業者に対してどう実効性を確保するかということでございます。

まず、12月1日付けで改正をしました指針の内容でありますけれども、新たに追加した内容としまして旅客軽車両運送事業者の遵守事項であります。具体的に申しますと、安全確保のための車両整備と点検、それから運行にかかわる注意、道路交通法をきちんと守って運行してほしい、それから委員が言われていました損害賠償保険加入ということで、この3点を守っていただきたいという内容でございます。しかしながら、この指針自体が規制という条例ではなく、あくまでも努力目標を定めた指針であるということで、実効性をどう持たせるかという課題があるという委員の御指摘だと思います。

やはり、関係機関と連携して、事業所に対して粘り強く働きかけていかなければならないと考えてございます。まず、12月1日に施行いたしまして、この指針自体はもともと宿泊や飲食、それから土産店といったものを想定した推進事項ということで当初つくったものでございます。改めて観光協会を通じまして広く各会員に、この指針の存在自体をまず知ってもらって、内容を見てほしいということで、これは施行にあわせて各会員に配付して協力を仰ぎました。

そして、このたび、軽車両の関係を追加したことから、具体的に冒頭に報告しましたけれども、明日、運河プラザで、市内で営む4事業者を一堂に集めまして、市がオブザーバーとして小樽警察署からもお二人の職員に出席をいただきまして、観光協会とともに指針の説明を行うことにいたしました。ここで、遵守について強く働きかけてまいる所存であります。

今後とも、関係機関とまず連携を図りながら、事業者の運行状況の把握に努め、何かあれば話合いの場を設けていくなどしまして、市民や観光客の安全確保に努めてまいりたいと考えております。

○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、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 19 分

再開 午後 3 時 25 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、直ちに採決いたします。

陳情及び所管事項の調査について、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、御異議ございませんか。

(「異議なし」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。