

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

<p>経 済 常 任 委 員 会 会 議 録</p>			
日 時	平成 23 年 3 月 9 日 (水)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 0 4 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、大橋・佐野・林下・大竹・見楚谷 各委員		
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		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">書 記</div>			

～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、大橋委員、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。

「新・旧合同庁舎敷地の土地交換について」

○（産業港湾）管理課長

新・旧合同庁舎敷地の土地交換について報告いたします。

資料 1 をごらんください。

第 3 号埠頭基部にありました国の港湾合同庁舎は、平成 20 年 3 月から、道路を挟んだ海側の市有地に小樽地方合同庁舎として建替え工事を開始し、平成 22 年 3 月に新合同庁舎が完成しました。平成 22 年 5 月には、入居官署の新合同庁舎への移転が完了し、その後、旧合同庁舎の解体工事に取りかかり、本年 3 月で解体並びに整地工事が完了することから、新合同庁舎敷地の市有地と旧合同庁舎跡地の国有地を交換するものであります。

土地交換に当たっては、等価交換で行うこととしており、交換する市有地は、資料の図に示してあります市有地①地番港町 26 の 2、面積 5,730.25 平方メートル、市有地②地番港町 27 の 2、面積 25.23 平方メートルの 2 筆で、合計 5,755.48 平方メートルとなり、鑑定評価における土地単価は 1 平方メートル当たり 2 万 4,000 円で、評価額は 1 億 3,800 万円となります。一方、国有地は、鑑定評価における土地単価が 1 平方メートル当たり 2 万 4,700 円であることから、市有地の評価額 1 億 3,800 万円と等価となる地番港町 164 の 2、面積 5,587.04 平方メートルと交換するものであります。

交換契約につきましては、小樽市と北海道財務局の間で平成 22 年度末に締結することとし、現在、準備を進めているところであります。

なお、交換後に市有地となります港町 164 の 2 につきましては、平成 23 年度予算に提案させていただいております旧合同庁舎跡地整備事業費により、多目的広場として整備を行う予定であります。

○委員長

「日本海側拠点港及び道央圏港湾の広域連携について」

○（産業港湾）事業課長

日本海側拠点港と道央圏港湾の広域連携について報告させていただきます。

まず、日本海側拠点港についてであります。国におきまして、中国、韓国、ロシアといった対岸諸国の著しい経済発展を日本経済の成長に取り込むため、昨年 11 月に日本海側拠点港の形成に関する検討委員会が設置され、この中で日本海側港湾のあるべき姿について現在検討が進められております。検討委員会はこれまで 3 回開催されております。

ここで、資料 2 の 2 ページ目をごらんいただきたいと思っております。

位置図が示されておりますけれども、3 回の委員会の中で、現在までに、このページにありますよう、北は稚内港から南は長崎港までの離島を除く重要港湾以上の 26 港が検討対象港湾であること、また、選定基準はいまだ示されておきませんが、3 月中旬ごろから 5 月上旬の間で提案募集が行われ、夏ごろに検討委員会としての結論を得ることを目標とすることが確認されております。

小樽市といたしましては、今後示される選定基準の内容にもよりますが、中国との定期コンテナ航路やロシアとの貿易実績、さらには、外航クルーズ客船の寄港実績を踏まえながら、小樽港のアピールポイントを整理し、応募に向け、積極的に取り組んでいきたいと考えております。

引き続き、道央圏港湾の広域連携について説明させていただきます。

国の港湾政策が選択と集中に大きくかじが切られている中、北海道経済の競争力強化に資する港湾機能を確保していくには、道央圏に位置する室蘭港、苫小牧港、小樽港、石狩湾新港、白老港の五つの港湾が、既存の港湾インフラを有効活用しつつ、相互に補完し合いながら総体として機能強化を実現していく必要があるとして、昨年11月、北海道開発局が事務局となって道央圏港湾の広域連携のための協議会が設立されております。

協議会には、日本海側部会と太平洋側部会の二つの部会が設けられており、日本海側部会は小樽港、石狩湾新港、太平洋側部会は室蘭港、苫小牧港、白老港から構成されております。昨年11月8日の第1回協議会では、広域港湾としての連携施策について部会ごとの検討を経て取りまとめることが確認されたところでありますが、現在、小樽港と石狩湾新港から成る日本海側部会では、両港を利用する際の利便性の向上や防災機能の補完に向けた連携、ポートセールスやポートサービスにおける連携などの可能性について検討を行っております。今後、4月上旬にも第2回協議会を開催し、道央圏港湾としての広域連携に関する基本合意を取りまとめていく予定でございます。

○委員長

それでは、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、平成会の順といたします。

自民党。

○鈴木委員

◎新・旧合同庁舎敷地の土地交換について

今、御報告があった中から、何点かお聞きしたいと思っております。

まず、新・旧合同庁舎敷地の土地交換の件でございますけれども、これは経済常任委員会でもいいのかというのがちょっとあるのですが、もし違っていたら指摘していただきたいと思います。

去る平成19年7月9日に、小樽地方合同庁舎整備事業地域連携懇談会を行っております。これは道の主催で行われたわけでございますけれども、その中で、小樽市による敷地周辺の整備計画が小樽地方合同庁舎の整備内容等にそごを来すことのないよう小樽市と協議を進めますというくだりがあります。それから、その後に、小樽地方合同庁舎の完成、庁舎の使用に支障が出ることがないように、周辺道路の整備時期等について小樽市と協議を進めますというお話があるのです。

今、新合同庁舎が建ちました。そこで、この件につきまして、周辺整備とかそういうことはもうほとんどコンクリートされているのかということをお聞きします。

○（産業港湾）事業課長

合同庁舎周辺、いわゆる第3号埠頭基部の周辺整備についてでございます。

これにつきましては、新合同庁舎建設を機に、私どもとしても第3号埠頭の開発というのはかねがね重要な課題として考えておりました。既に平成20年から基部の道路整備に着手してございます。来年度につきましては、合同庁舎の向かいの旧合同庁舎跡地になりますが、そこで多目的広場の整備を行うということで、今、予算を計上させていただいているところでございます。基本的に、新合同庁舎が建ちまして、そこへの動線の確保もございまして、全体的な第3号埠頭の利用を考えた上で、周辺整備というのは本当に必要なテーマと考えてございまして、逐次、進めているところでございます。

○鈴木委員

関係して、もう一点ですが、小樽市との連携内容の中に、観光客や一般市民が第3号埠頭基部まで回遊できる機能のつくり込みを進めるよう小樽市と協議を進めますとあります。

そこで、新合同庁舎ができたわけですが、今後も一緒に協議をしながら行う部分があるのかということと、

このことにちなんで小樽市で何かお考えがありましたら教えてください。

○（産業港湾）事業課長

ただいまの懇談会につきましては、一定程度、議論が終結しております、今後の開催はあまりないというふう聞いております。しかし、私どもは、先ほど委員のほうから御指摘がありました観光客の回遊の問題等がございますので、今は道路整備を進めているところでございますけれども、平成22年度段階ではちょうど合同庁舎前の横通の整備が終わったところまでしかまだ来ておりません。23年度の事業の中で、小樽港縦貫線から合同庁舎前通線までの区間を整備して、回遊性を高めていくというような事業は進めていきたいというふうに考えてございます。

○鈴木委員

合同庁舎関係のことはわかりました。未整備の部分があつて、これからも続くということなのですね。

◎日本海側拠点港の形成について

それでは、2番目の日本海側拠点港の形成について、何点かお聞きしたいと思います。

こうやって資料をいただいて、今、説明いただいたのですが、この前の3月3日に第3回委員会を行ったんですね。インターネットにもアップされていますけれども、もうちょっと具体的なメリットとございますか、例えば、募集に応募して、選定されると何があるのですか。

○（産業港湾）事業課長

日本海側拠点港選定後のメリットということでございますが、選定された場合の国の具体的な支援内容については、現時点ではまだ明らかになってございません。ただ、対岸諸国の発展を我が国の経済成長に取り込むため、日本海側港湾の役割の明確化と施策の集中により競争力の強化を図るとというのが、今回の日本海側拠点港選定の目的となっております。そういう意味で、選定された提案につきましては、何らかの国の支援があるものというふうに考えてございます。

○鈴木委員

今、何らかの支援とおっしゃいました。普通、国がこういう形で募集をして、手を挙げて認定されれば、ある程度、いろいろなメリットがあつたりします。しかし、こういったファジーな感じで、何をやっていただけるのかも、あまりわからない状態で手を挙げるということのは多くあるのですか。

○（産業港湾）事業課長

今、委員の御指摘のとおり、国の支援内容がまだ具体的にはっきりしていない状況なものですから、そういう状況の中でどう対応していくかという部分も課題としてはあります。しかし、私どもとしては、今後、第3号埠頭の整備を進めていく上でも、拠点港としての位置づけを受けられるよう取り組んでいきたいと考えてございます。

○産業港湾部参事

今の国のやり方とございますか、どうもいま一つ具体的に情報が伝わってこないのです。重点港湾のときもそうだったのですが、まさに選定基準があいまいでしたし、何でああいうふうになったのだろうと、いまだにちょっと疑問点があります。今回も、確かに、明確な目的なり何なりというものがわかりやすくは示されていないのです。非常に微妙な言い回しばかり使ってあいまいな部分があります。

ただ、重点港湾に外れたことによる影響というのは、今すぐ出はおりませんが、私どもとしては、これから先のことを考えたときに、やはり、常に小樽港ここにありというメッセージを発信していくことも重要なポイントだと思っています。そうやって日本海側拠点港に選ばれた場合には、拠点港なり重点港湾という一つの名称を使って選ぶわけですから、ただ冠を授けるだけではなくて、当然、実際に益するところとして、例えば、事業への重点投資、優先的採択とか、そういう面は期待されますので、そういった選択肢を持つためには応募しなければならないということは、市長のお考えも強いですし、我々もそういうふうに進んでいくべきだと思っておりますので、このたびは積極的にチャレンジしていこうと考えているところでございます。

○鈴木委員

そこで、3月3日にインターネットでアップされた中で、日本海側拠点港の募集に当たって必要となる選定基準や日本海側港湾のあるべき姿などについて、前回の委員会での意見、指摘等をそれぞれ踏まえた修正案を示し、さらに論議を深めたというくだりがあるのです。ということは、選定基準は明確になっているという言い方なのですが、それがなぜこちらに伝わっていないのか。選定基準は伝わっているのかどうかの一つ。

もう一つは、今おっしゃったけれども、重点港湾の件も、小樽はまず大丈夫ではないかということで承っていたのです。ところが、結果的にはだめだったわけです。そしてまた、日本海側拠点港の形成という命題をつけられて募集をかけています。先ほどはアピールしていく一つの要素として言っているわけですが、もしこれに漏れた場合は、それこそダブルでダメージを食らうことになるのですけれども、そういう心配はないのですか。

○（産業港湾）事業課長

まず、選定基準でございますけれども、3回の委員会の議事概要の中では、今、委員が言われたことが概要として発表されております。我々は、この委員会の検討概要については、その都度、北海道開発局を通して詳細な内容を教えてほしいということで、いろいろと問い合わせはしているのですが、今は選定の基準を検討している途中経過ということで、その内容については部外秘ということになっていて、なかなか示していただけなくなっております。我々の知り得ている情報というのは、基本的に、国土交通省のホームページにアップされております第1回目から第3回目までの議事概要、そういった部分が直接知り得る情報となっております、これ以上のものは今のところはないといった状況でございます。

それから、今回、日本海側拠点港の選定の中で小樽港が漏れた場合の影響という御質問でございます。

基本的に、今の段階で私どもは大丈夫だということは当然言い切れない部分もありますけれども、今回、私どもが日本海側拠点港の選定に向かって取り組む上でも、小樽港の一つの強みとしまして、今回示された日本海側の26港の中でも、小樽港のクルーズというのは大きな強みになっている部分があるというふうに私どもはとらえてございまして、その辺を強く前面に打ち出しながら、日本海側拠点港の選定に向けて取り組んでいきたいと考えてございます。

○鈴木委員

それから、議事概要では、3月中旬ごろ公募、5月上旬には募集締切りということなのです。今おっしゃったように、選定基準を全然出していないのに、3月にはもう公募を開始するのです。何を選定基準にされているのかわからないものに、どうして応募ができるのか。それも、あつという間に5月上旬で締め切るので。

それから、もう一つ、おっしゃったけれども、選定されることで何をもちとられるかも具体的にわからない中で、これは自民党というか、私見になりますけれども、手を挙げないということだって、一つの選択肢としてあり得るのではないですか。こういうことをやってもらえるというのがはっきりして、すごくメリットがあったり、基準に合致してオーケーがもらえるということがある程度あるのであれば、それはいいのです。しかし、重点港湾のときにも、何で外れたのだということで、今、港のほうに行ったら本当に私は歩けない状態です。

これはうがった考えかもしれませんが、日本海側は重点港湾の選定から結構外れたのです。そのときに、例えば、小樽にしる、ほかのどこかの港にしる、重点港湾から外れてかわいそうというわけではないですけれども、その代替案として、実際にはそんなにメリットがないのに、日本海側拠点港というものをつくったのではないかとこの考え方もできるわけです。その辺をどうお考えなのかお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）事業課長

まず、選定基準に関してですけれども、3月3日に第3回目の検討委員会が開催されまして、その後、すぐさま開発局に問い合わせをさせていただいております。3月中旬にも応募が始まるかもしれないということですので、その際に詳細な日程等はお聞きできなかったのですが、応募が始まるまでには、ある程度の選定基準といたしますか、

選定の具体的な内容については開発局を通して情報をいただけるのではないかとこのように私どもは考えてございます。

それから、2点目の選定に応募しないこともどうかという御質問でしたけれども、先ほど参事のほうからも説明がありましたが、私どもとしては、今後の小樽港を考えていったときに、必要な整備と申しますか、例えば、第3号埠頭も、クルーズ客船の大型化に対応した岸壁の整備なども将来的に必要なようになってくる可能性があるということも踏まえまして、今後の小樽港の戦略とか、そういったものを国の方にしっかり伝えていくことも必要だと思っております。応募には積極的に向かっていきたいというふうに考えてございます。

最後に、重点港湾の関係でございますが、実は、重点港湾というのは、全国の重要港湾を103港から43港に絞ったという経緯がございましたけれども、これと並行して、コンテナに特化した国際コンテナ戦略港湾といったもの、それから、バルク貨物に対応した国際バルク戦略港湾というような形で、港湾機能ごとに選定していくという流れで進められております。今回の日本海側拠点港というのは、どちらかという、機能ごとに港の施策をある程度選定していくという流れに乗っているものと私どもは受け止めておまして、今回は、特に対岸貿易の中で有効な施策若しくは有益な港について選定するというところで伺っております。

○鈴木委員

応募するというのはわかりました。変な話、我々もこれから大事なことが控えていますけれども、手を挙げたら受かってくださいということなのです。手を挙げてけられるぐらいでしたら、先ほど言ったように、最初から手を挙げなければいい。募集に応募して認めていただくには、それぐらいの気構えでやっていただきたいということです。

◎道央圏港湾の広域連携のための協議会について

この件は終わりますが、先ほどの道央圏港湾の広域連携のための協議会の件です。

今回の日本海側拠点港の形成というのは、先ほどから何回も言いますが、重点港湾と同じように、また石狩湾新港とある程度競争をすることになるのではないかとこのように思っています。これだけ近いと、また、日本海側拠点港の部分で、小樽港をとるのか、石狩湾新港をとるのかというような選択になってきそうな感じがします。これは私見ですけども。ただ、そうなったときに、片やライバルで、もう片一方で、道央圏港湾の広域連携の中では手に手を取って日本海側の部会を開いているわけです。片や手を組む、片や自分の方がいいとアピールしていくこととの整合性については、どうお考えですか。

○（産業港湾）事業課長

広域連携と港の選択と集中という二つの施策に対する考え方だと思いますが、委員の御指摘のとおり、連携という部分と、選択と集中における港湾間の競争というのは、同一で進めることはやはり難しい部分があると考えております。

ただ、私どもとしては、今回の広域連携と日本海側拠点港の選定については、基本的にそれぞれ独立したものとしてとらえて進めているところでございます。日本海側拠点港につきましては、先ほど説明させていただいたとおり、まず小樽港の優位性をしっかりPRしながら選定に向けて取り組んでいきたいと考えてございます。その一方で、港湾間の連携につきましては、やはり、将来を見据えて取り組んでいかなければならない課題というふうに考えてございます。

連携に関してですけれども、例えば、小樽港と石狩湾新港の間では、既にタグボートの共同運用などを行っております。このように港湾管理面における効率化を図っていくということは、港を管理していく上では必要なことというふうに認識してございます。このタグボートの共同運用のほかにも、ポートサービスやポートセールス、また、危機管理面においても連携することによりまして、より効率的、効果的な港湾管理運営につながっていくものと考えてございまして、連携についても、これはこれとして進めていきたいというふうに考えてございます。

○鈴木委員

今のお話では、二足のわらじといたしますか、両立はなかなか難しいと思いますが、それでもやっていただかなければならないのです。

◎小樽港の未来について

そこで、今の流れで小樽港の未来についてお聞きしたいと思います。

というのは、今回、市長選にいろいろな方が出ていらっしゃって、小樽のビジョンというところで港について触れられているくだりが当然あります。ところが、だれとは言いませんけれども、大体はクルーズ客船や観光客の誘致ということで、小樽港を使った物流については公約の中で触れ方が極めて薄い。それは、市の港湾室についてもそういう部分が少し多いのかと。今、クルーズ客船とかそういうものに目が行っていて、本来の港の物流ということについて、どうお考えなのかお聞きします。

○産業港湾部参事

港の機能というのは非常に広範に及んでおりまして、大きく分ければ物流と交流ということになるのでしょうか。最近では、確かに、議会の中でも、観光面でのクルーズ客船の話がどんどん出ておりまして、物流面の質疑があまりないというのは事実でございます。

ただ、港湾管理者として業務を行っている者の立場から言いますと、今まで、それぞれの時代のニーズに応じて物流機能の近代化ということはどんどん進めてまいりました。古くから申し上げますと、例えば、昭和40年代の半ばには貨物船とフェリーを新しく小樽へ積極的に導入するために中央埠頭をつくりました。当時としては日本でも有数の水深を持った岸壁だったわけです。それから、50年代になりますと、さらにフェリーがどんどん伸びるといいう情勢の中で勝納埠頭を造成し、かつ、穀物対応のサイロ用地等も造成しました。そして、木材の取扱い部分も造成しました。そういう面での近代化がどんどん進みました。それから、最近では、勝納埠頭の1番バースという札幌づけのバースを大水深化するという穀物の大型船への対応で、当時、議会で大きな議論になって、全会派一致で推し進めるようにという支援をいただきながら整備した経緯がありますけれども、そのときにあわせて、老朽化の著しかった第1号埠頭の再開発を行って港町埠頭をつくりました。そして、今、コンテナを扱っています。そういった形で、その時代、時代に応じて近代化を進めてきたわけでございます。

現在、求められているものは何かと申しますと、まさにクルーズ客船だと思っています。ほとんどの市民の見方もそうだと思うのですが、小樽駅前からあの姿を見たときに、小樽観光におけるクルーズ客船のポテンシャルなり、小樽の港町としてのステータスというのは相当高いと思います。それを何とか定着させるという意味での施策が求められているのだらうと我々は思っております。

ただ、現実には、以前から申し上げますように、小樽の物流にとって非常に重要な位置を占めている飼料工場の原料を扱っている地区でございますので、そう簡単に再開発できるような状況にはありません。しかしながら、できることから着実に進めて、小樽港の交流機能面での中核として第3号埠頭を活用していくといった形で進めているわけでございます。

では、肝心の物流機能はどうかと言われますと、残念ながら、今の情勢の中で、物流機能面で新規の投資を行って大規模な事業を進めるような状況にはございません。これからのことになると、老朽化したいろいろな施設もございまして、恐らく、そういうところの機能を更新しながら、できるだけ更新・改良事業を中心とした事業によって既存施設機能の有効活用という面を前面に出していくことになるのだらうというふうに思っているわけでございます。

○鈴木委員

クルーズ客船の件は、やはり、我々も訴えていますし、伸び代があつて、観光客もお金を落としていただける。それはそうなのですが、先ほど私が言ったのは、とかく物流をあきらめがちになっては困る。そして、これ

は、先ほどおっしゃったように、どんどん少なくなっていくのではないかという思いで当たると、当然、なかなか――盛り返すのは難しいかとは思いますが、やはり、物流港である小樽港を取り返せとまでは言いませんが、その機能は何とか担保したまま発展していくようにお願いしたい。

そのお答えをいただいて、私は終わります。

○産業港湾部参事

御存じだと思いますけれども、物流というのは、当然、産業経済活動と密接に結びついているといえますか、産業経済活動あつての物流なのです。そういう意味では、今の状況というのは非常に強い逆風が吹いているということが言えるわけでございます。

ただ、今小樽港の持っている機能というのは、やはり伝統ある港であり、荷役のノウハウ、ほかのノウハウもいろいろ持っておりますので、これは大事にしていかなければなりません。例えば、一つの例として大豆の扱があります。これは、小樽港が非常に高度な選別作業を行って納豆や豆腐の原料を全道に供給しているわけですが、こういった部分とか、小樽港の得意な部分をできるだけ生かしていく、そういう取組を重視していく必要があるのだらうと思っています。

そういった面で、これからも、荷主サイドのお話であるとか、あるいは港湾関係業者のお話などもよく聞いて、その場、その場で必要な対応については、十分対応できるように検討してまいりたいと考えております。

○大竹委員

質問に入る前に、私も今期で勇退ということを考えておまして、4期、16年間なのでございますけれども、そのうち、1期目、2期目、4期目と3期は経済常任委員会におりました。今日は最後の質問になろうかと思っております。今までこの場でいろいろ形で発言させていただき、それを実行していただいたということに対して、まず感謝申し上げたいと思います。

そんなことで、質問に入ってまいりたいと思います。

◎農産物ブランド推進事業費補助金について

農産物ブランド推進事業費補助金ということで73万円が計上されておりますけれども、この事業について、どのようなことをしていったら、それに対してどういう形の補助になっているのか、お聞きしたいと思います。

○（産業港湾）農政課長

この推進事業の内容につきましては、北海道の北のクリーン農産物表示制度というものを活用しまして、食の安全・安心の観点からブランド化に取り組んでいます小樽市内のミニトマトとピーマンの生産者が、従前の栽培よりも多くかけている経費の一部を補助するものであります。これを行っていくことで、個々の農家の技術向上につながることで、地域農産物の品質向上、均一化が図られて、新たな需要の拡大、市場での競争力を高めるというふうに考えております。

○大竹委員

ミニトマト、ピーマンということで、ブランド推進ということは確かに今言われた部分があるかと思っております。農産物の中で特化されたものということになってきますね。そういうことで考えるとすれば、技術の向上、品質の向上も確かにありますけれども、いかにしてそれを売るかということも、もう一つ入っていかねばならないと思うのですけれども、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）農政課長

以前の委員会でも述べましたけれども、まず、小樽市の農業が高齢化や後継者不足等で耕作地なり農家戸数が減っていつている中で、どのようにやっていかねばならないのかとなると、やはり、今言いましたように、食べていける農業、生き残っていける農業をやらねばならないと考えております。その一つとして、ここでやって

おりますブランド化をすることによりまして、ある程度、所得が上がっていく中では、後継者なり小樽市の農業が継続していけるのではないかとというふうには考えております。

○大竹委員

今の答弁は、質問とかみ合っていない。私が言っているのは、ブランド化を推進するということは、技術や品質の向上はありますけれども、それを対外的にPRしていくということをしないと農家の収入自体が上がっていかないのです。そうしたときにどのような方法があるかと私は聞いたのですけれども、今の答弁はちょっと見当違いだと思いますので、再度お願いします。

○（産業港湾）農政課長

PRにつきましては、関係農協のホームページなりで、小樽市内のこういう生産団体が、今は2団体あるのですが、農産物について情報発信するなり、そういうことをやっていかなければならないと考えております。

○大竹委員

私は経済常任委員会に12年おまして、一番足りないのはそこではないかと思うのです。というのは、行政が、よそがやっているからそれでいいのだと言うのだったら農政課は要らないですよ。そうではなくて、やはり、需要も考えた中でどういうふうにしていくことがいいのかということをお互いに情報を交換し合いながら、どういふふうを高めていくか、一緒にやっていくという形にしないと、農協がやっていくからいいと言うのでは、それは政策的には全然なっていないと思うのですけれども、再度、いかがですか。

本当は農政課に聞きたいのですけれども、これは部長が答えるのですか。

○産業港湾部長

特化するというか、品質がいいというもので皆さんも施設栽培で頑張ってくれています。今は農協を通じたりして樽一青果に出したり、札幌に持っていったりという状況なのです。そういう意味では評価もあるわけですから、これをもっといろいろな形でPRして、消費者に受け入れてもらうような方法を考えていかなければならないので、具体的なノウハウというのはなかなか難しいのですけれども、例えば、我々も札幌の4店舗の量販店で物産展などをやっています。あるいは、なかなかない事例ですけれども、本州向けの物産展などの中でどういうふうに出られるかというのも一つのヒントになるかと思うのです。ですから、今年もこれから本州のバイヤーがたくさん来られますので、そういった人たちの目に触れさせるようなことで、量販店や百貨店での受入れを何らかの形でやっていく、それによって可能性は広がっていくというふうにも思います。

○大竹委員

全道に四つぐらいの独特な販売店がありますが、私もそこへ行って見てきました。そこにあるのは、単に生産物をじかに出すだけではなくて、それに手を加えることによって価値をつけていくというような、地域特産という形でずいぶん出されているのです。札幌の地下街にもそれがありませんか。そういうようなことにも取り組んでいくということです。これは、行政が指導するということは、ノウハウがありませんから完全に無理です。そうしたときに、消費者も、生産者も、行政も含めた中で、そういうものをつくっていくことが、一つのブランド化にもつながってくるのではないかとと思うのですけれども、いかがですか。

○産業港湾部長

確かにそうだと思うのです。これは報道で皆さんも御承知かと思うのですけれども、最近の残念な事例なのですが、地元のレストランがつくるケチャップの原料として、余市のトマトが使われているのです。これは、経済産業省の支援も受けてやっております、パッケージから何から当初と変わったような形で出してルートに乗せようということをやっております。そういう意味では、どうして小樽産のトマトを使ってもらえなかったのかということですね。やはり、そこに我々としての課題がありますから、それは真摯に受け止めて、これからまた、いろいろな方もいらっしゃるはずですので、地元にあるトマトやイチゴ、そういったものに付加価値をつけるような加工品の

機会を我々としてはアンテナを張りながら見つけていかなければいけないと思います。余市の件については、品物がいいとかいろいろな理由があるようではございますけれども、この辺は一つ残念だったなと思いますので、それを一つの機会にして取り組んでいかなければならないと思います。

○大竹委員

今のことは、農産物だけではなくて海産物でもあると思うのです。やはり、地元ということで発信していこうといったときに、協力体制ができていないと使えないのです。あるいは、生産するに当たって、どういうものをつくってほしいというニーズの問題もありますから、そういうことに少しアンテナを張って農家指導もやる必要があるのではないかということがありまして、73万円という事業費自体は少ないですけども、それをもう少し膨らませていっていただければと思います。

◎浅海資源保護管理事業費について

次に、緊急雇用事業の関係で、浅海資源保護管理事業費として1,000万円が計上されているわけですが、これは、以前から行っている事業の延長線かと思えますけれども、平成21年度、22年度のこの事業に対する状況がどのような形だったか、お知らせ願います。

○（産業港湾）水産課長

浅海資源保護管理事業でございますけれども、平成21年度につきましては、10月から2月の間、実人数で4名の密漁防止監視員を配置いたしまして、密漁防止の監視を行ってきたところでございます。本年度につきましては、7月から9月がウニを対象とした監視員の配置、そして、10月から2月につきましてはアワビの密漁を主とした監視ということで、この両期間の監視体制は実人数で20名という形になっております。

○大竹委員

いずれも密漁防止ということですが。先日も寿都漁港でナマコが袋で五つぐらい盗まれて、だれがどうしたかわからないままになっているのでしょうかけれども、かなりあくどい、別なところが絡んだというような情報も入っています。養殖してもどんどん盗まれていたら何にもならないですから、そのためにも絶対必要なことだと思います。

今回、緊急雇用事業という形で実施されているのですけれども、この事業がなくなったときにはやめてしまうのではないかと心配なのです。これは続けなければならないものだと私は思っているのですけれども、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）水産課長

たまたま、この制度上、緊急雇用事業というメニューが国から手当てされてこの事業を行うことができたということで、平成21年度の途中から行っています。23年度についても、この制度を活用して行っていきたいと考えてございます。この制度がなくなった後につきましては、未知数でございますが、やはり、こういう監視体制というものは何らかのシステムの中で対応していかなければならないというふうに考えてございます。現在、この監視体制をしておりますけれども、これにかわる財源等々についてはまた検討しながらやっていきたいと考えております。

○産業港湾部長

私もいなくなるのであまり無責任なこととも言えないのですけれども、平成21年度に事業を行う前に国と話したときには、国の交付金だからということで補正予算がついて、第2回定例会で緊急に補正予算を計上したものですから、本当は夏場のウニのときからやりたかったのですけれども、間に合わなくて、冬場のアワビに向けてということで200万円から始まった経過があります。そのときには、あくまでも、国の補正予算で行う緊急雇用事業なので、基本的にこの事業で行うのは、当面3年ということでは言われているので、一応、我々としては了解していただいているというふうには考えています。

今までは、漁協でお金を出しているとは聞いていませんけれども、漁業者の皆さんがそれぞれ出し合ってやってきたということで、夏と冬を合わせても金額的にはここまではいっていないと思っています。もう少し少ない事業

費でもって漁業者の皆さんで抛出しながら取り組んできたということもあるので、これを24年度から、一般財源で少なくとも1,000万円というのは非常に難しい問題があるでしょうから、これについてどうするかは、漁協の意見も聞いて、私は慎重に引き継いでいきたいと思っています。

○大竹委員

最後の慎重に引き継いでということをしかりと受け止めていきたいと思います。

◎海岸不法投棄監視及び環境保全事業費について

次に、重点分野雇用創出事業の関係の海岸不法投棄監視及び環境保全事業ということで、これについては、生活環境部の関係もありますが、不法投棄は別にしたところで、トドが打ち上げられたとか、そういうことがあったとするならば水産課ともかかわってくるのだと思いますので、どういうふうなことをやっていくのか内容的なことをお知らせください。

○（産業港湾）水産課長

トドなどの海獣類の死体が海岸に打ち上げられたり漂流しているということで通報を受けましたら、基本的には、私どものほうで廃棄物処理業者に依頼しまして埋立処分という形をとらせていただいております。また、学術的に珍しい海獣につきましては、北海道大学に引き取っていただくようなものもございます。いずれにいたしましても、このような海獣類の漂流物が海岸に打ち上げられた場合につきましては、今言いましたように、廃棄物処理業者による埋立てか研究機関に引き取らせるという形をとっておりまして、廃棄物の処理という形で負担が生じますが、それは総務部のほうで対応しているということでもあります。

○大竹委員

そうしましたら、事業費1,732万7,000円、12名の新規雇用ということになってはいますが、その中には、今言ったようなトドが打ち上げられたら、それを引っ張ってきて処理する費用も入っているということと考えていいのですね。

○（産業港湾）商業労政課長

今、御質問いただきました不法投棄の事業内容ですけれども、海岸線の不法投棄の監視と漂着物などを運搬、撤去する費用ということで、生活環境部から提出された事業内容を見ますと、廃タイヤや家電、流木などの処理ということで、1,700万円のうちの大体半分ぐらいが人件費で、残り半分はパッカー車であったり、ユニック車の借上げという内容になっております。

○大竹委員

環境保全ということで、漁業関連の中でのそういうことも含まれると考えてもいいと解釈しますが、いいですね。

○（産業港湾）商業労政課長

環境保全、それから漁網の損傷などの被害防止も目的とした事業ということでとらえてございます。

◎若者の起業支援について

○大竹委員

それでは、代表質問から何点か、ちょっと深めていかなければいけない問題があったので、これは予算特別委員会でも聞いておりません。

まず一つは、市街地活性化ということの中で、若い人たちに起業させるというような提案をしたつもりでございます。そういう中で、商業起業支援事業ということをやっています。それで、今回は若者2名が起業したという答弁をいただきました。少ない金額で起業するような取組に対して、行政として何らかの手当てができないかということは、経済常任委員会で何度も申してきたことです。

その辺について、今すぐできるということではないにしても、一つの手法として考えられるかどうかということ

をお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）田宮主幹

チャレンジショップ的なことになろうかと思えますけれども、例えば、現在も少ない金額で起業できるということと言うと、産業港湾部で所管しております妙見市場ですと、30万円台から40万円ぐらいの初期費用でそういったことをできるようになっています。ただ、空き店舗の活用をやっているのはいいのですが、広報誌などでさらに積極的にPRしていきたいと思えます。

そのほか、チャレンジショップ的なことと言いますと、中央市場が、昨年から、独自に半年間、いわゆるチャレンジショップということで、家賃も何も要らないからまずはやってみてくださいという形で、そういうものを打ち出しております。そういったことを市場のほうと連携しながらPRに努めているところでありますけれども、さらに力を入れていきたいというふうに考えております。

○大竹委員

今、市場の話がありましたが、雇用の場でハローワークへ行くということもあるでしょうから、そういう中での発信もしていったらいかかという思いがするのですけれども、どうですか。

○（産業港湾）田宮主幹

そういった意味では、起業を考えていらっしゃる方というのは、ハローワークというよりも、市の窓口で言うと産業振興課のほうに問い合わせなどが来るのです。そういうときに、産業振興課と連携をとりながら、産業振興課のほうではそれなりの対応をしておりますけれども、昨年度から始めています商人（あきんど）塾は、まさに、これから起業しようとする方とか、既に起業されている方でも月日の浅い方を対象としておりまして、そういったいろいろなことでこれからやろうと考えているという人の情報を基に商人（あきんど）塾で呼びかけたりしています。さらには、今年度もそうですが、商人（あきんど）塾を開催するに当たって、市内の金融機関の方にも来ていただいて、金融機関としてもこういうふうな形で創業を支援していますといったPRなどもして、専門家のアドバイスもいただきながら、年齢的にはさまざまですが、若い人たちも含めて、そういった方々を支援しておりますので、引き続き、力を入れていきたいというふうに思っております。

○大竹委員

最初から大企業が入ってきたわけではございません。あきんどのまちということで昔からずっと栄えてきたものですから、そういう人をちゃんと育てていって、定着してもらおうということにもなりますので、その辺は頑張りたいと思っております。

◎観光について

次に、観光についてお伺いいたします。

私は、新しい観光ルートの開拓の必要性について質問したつもりだったのですけれども、今の状況の中では、進んでいるのか、具体策をせよとか、いろいろなことで、北運河コースということでもそれはやっていますということをお聞きいたしました。しかし、観光都市としてずっと成り立っていくためには、文化的に価値があると認められるというのが第1条件にあるのですね。そういうことも含めて、ルートの開拓を次から次へと手を打っていかなければ、観光というものは衰退すると昔から言われていたはずなのです。それに向けての取組について、もっと必要性があって、積極的に取り組んでほしいと思うのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

委員のおっしゃったとおり、やはり、観光というのは、いろいろなところを見て回るという楽しみが非常に大切でございますので、私たちとしても、その必要性は十分認識しているところでございます。

先般、市長のほうからも、JR東日本とお話をさせていただき、春商品という形で提案させていただいたのですが、今度は夏商品の提案もというようなお話も受けておりまして、外部のボランティアガイドの団体などに

もそのことを投げかけて、今、また新たなコースなどもつくって進めておりますので、引き続き、そのような形の取組は続けていきたいと考えております。

○大竹委員

期待しておりますので、頑張ってください。

◎農業問題について

それから、農業に関連して以前からずっと言っている問題ですけれども、農業法人というのは、以前は一つありましたけれども、今はゼロです。農業法人化に向かっていかなければ、今の T P P 問題を考えたときにも、やはり、普通一般の形の中では小樽市内の農業はなかなかもっていかないというのが当たり前という状況です。農林水産省の施策も一切当てはまらないというのが今の小樽の農業かと思えます。

でも、農家が生き残るということと、市民の安心・安全な食べ物を生産することを考えたならば、先ほど言った部分ともちょっと重なるのですけれども、そういうような施策、政策をやっていかなければ、これは後になってからはできません。畑自体も放置しますと 3 年間は作付しても収穫がないということがありますので、そういうことを考えますと、やはり、施策、政策として、農業法人化ということも含めて、取り組んでいかなければならない大きな問題かと。耕地が狭く、急傾斜地であっても風光明媚であるということをとらえながら、総体的にその中に農業も入れていったときにどうなるかということをもう少し考えるべきだと思うのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）農政課長

小樽市内の農業法人化につきましては、うちのほうで農業基本台帳というものがあまして、毎年、補正調査を行って、法人化の意向ということも聞いておりますけれども、農業者自身からの意向ということではゼロなのです。市内の農家の方は、個人でやるのか、複数でやるのかは別としても、農業法人化という点では、まだ考えていらっしやらない方が多いというのが実態なのです。

ただ、代表質問にもありましたように、小樽が生き残っていくのであれば、法人化しながら強い体制をつくっていかなければならないというのは一つの手段としてありますので、これにつきましては、今後も、農業者自身ができるように考えているのか、調査を含めながら、また、農協などの関係機関とも連携しまして、強い小樽農業を維持していかなければなりませんので、その辺はこれからもまた研究というか、連携しながら進めていきたいとは思っております。

○大竹委員

農業の法人化というときに農業者が一番ちゅうちょするのは、自分の土地をとられるのではないかということなのです。これは、最初の農協の指導がそうでした。ですから、取り組めないのです。ただし、農業に普通の民間企業が入ってくるということは先々見えています。そうしたときに、農家自身が発想することで太刀打ちできるかといったら、まず無理だと思います。そういうようなことも考えた中で施策を行わなければならないから、農家にそういう思いがないではなくて、農家を守るためにどうしたらいいかということが農業政策だと思いますから、その辺をきちんととらえていただきたいと思います。

もう一つの問題として、農業委員会の役割という話をさせてもらいました。これも、今の問題とかかわるわけです。今の小樽市では、農業委員会というのは持たなくてもいい機関ということになっています。北海道では 800 ヘクタール以下のところについては必置義務がありませんけれども、確かに、農地の問題ということを考えたら、それは法的に考えればある程度できる話です。でも、農業経営となりますと、確かに農業委員会がそういうことで採用するのはいいのしょうけれども、私も農業委員会に 2 度ほど入っていますが、農業経営に向けての審議はほとんどされていないのが普通とらえています。逆に言うと、そういうことを本当に知っていかなければならないのだから、農業委員会というのはこれからもずっと継続し、その仕事内容がやはり地域の農家にとって大事だということをもっと農業委員会自体が訴え、実績をつけていくということが必要なもので、これからも継続していくべきだと

思うのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）農政課長

私も事務局長としていつも出ていますけれども、確かに、委員御指摘のとおり、今の農業委員会は若干活発になっていないような状況にあります。ただ、昨年から農地法が変わりまして、例えば、農業委員自身が、御自分で足を動かして農地利用の状況を見なければならぬとか、また、昨年、実際に大竹委員に農業者間の調整ということもやっていただきました。農業委員会は、今まで以上に農業者のことに関して、あらゆる事情に入っていかなければならないということもあります。今は800ヘクタール以上のところが必置となっていますけれども、800ヘクタールないから農業委員会を置かなくていいということではなくて、800ヘクタール以下であっても、今言ったようになりいろいろな法令業務などが増えていますので、そういう点ではやはりこれからも農業委員会が必要です。

また、委員も御承知のように、総会の中でも、これからのTPPの関係でお話したときには、ある委員自身から、作業部会をつくって小樽市の農業をもう少しちゃんと考えていかなければならないのではないかという意見も出てきています。ですから、これからいろいろな作業部会をつくっていただきまして、小樽市の農業委員会は必要である、そして、やっていることを公表しなさいというようになってきていますので、ホームページ等を使いまして、農業委員会は何をやっているのかということ、これからも公表していくようにしていきたいと思えます。

○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

○日本海側拠点港及び道央圏港湾の広域連携について

それでは、報告で聞いたことについて、質問させていただきたいと思えます。

最初に、日本海側拠点港及び道央圏港湾の広域連携についての御報告がございました。このことは、小樽市の港湾政策に極めて重要なことだと認識しております。概要にもあるように、中国、韓国、ロシアといった近隣諸国の貿易行動が大きく変わってきているということと、日本海側港湾、特に小樽港を含めて、人、物の行き来が活発化していくということと、経済発展を我が国の成長に取り込んでいく必要があるという大きな対応というのは極めて大事なことだと思います。そのための窓口になる、拠点港になるというのが、まさに小樽港の指定を求める理由であり、小樽港の発展、経済の発展、まちづくりの基礎になることを考えると、これは極めて大事な取組だろうというふうに思っているのです。

そこで、拠点港の選定基準は、検討委員会のほうで決めるわけですが、7月ごろまでに示されるが、今はわからないという状況です。わからないというのは当然わかるのですが、では、そのままいいのかという問題があります。先ほど言ったように、拠点港の目的ということがはっきりしているわけです。ということは、小樽港の位置づけ、小樽港の現状を踏まえれば、その選定基準とはどういうものなのか想定することができるのではないかと、つまり、情報を集めることができるのではないかと、私には思っています。ですから、選定基準がわからないからちょっと待てという話には絶対にならない。あらゆる想定、あらゆる情報を集めて、将来の小樽のために拠点港のうちの一つに絶対に入る、こういう決意が必要ではないかということに対する見解を求めます。

なぜならば、やってできないことではない。新年度予算の中に含まれている忍路漁港整備の話があるではないですか。これは、昨年、国が小規模漁港の整備はしないという方針を出したものを、皆さん方の力と情報でひっくり返して、忍路漁港の整備が復活したではないですか。そういう前例、頑張った実績があるわけだから、ぜひとも、苦労してもこの拠点港に選定されるような努力、運動、情報、これはやるべきだと思うので、そのことに対する見解を求めておきたいと思えます。

○産業港湾部参事

情報のことをございますけれども、確かに、公式には選定基準はまだ示されていないのです。ただ、今までの三井副大臣の御発言であるとか、細切れにいろいろと出てきている情報をつなぎ合わせて、それから、検討委員会の中のメンバーを見ていったときに、私たちが重視したのは、外航クルーズ関係の委員の方がこういう検討メンバーに珍しく入っていらっしゃるということで、これは何を意味するかというと、いわゆる人の交流面も重視しているということです。そういうことになると、小樽港というのはこれだけの実績を持っているわけで、また、ポテンシャルもあるわけだから、そこの部分を強くアピールして行って拠点港の指定をねらえるのではないかという発想に至ったわけをございます。

確かに、最終的に選定基準がどんなふうに表示されるかというのはまだわからないのですが、恐らく、漠然と出るのではなくて、一定の数値目標が示されるのだらうと思います。そして、それに見合うだけのものを小樽が打ち出せるかというのはこれからの努力次第になります。そこの部分は、何とか我々なりに知恵を絞りながら頑張っ、その基準をクリアできるようなプレゼンテーションの資料等を作成しながら頑張っていきたいということで、今、進めているわけをございます。まだ募集になっていませんけれども、そのための準備はもう進めているところをございます。

○佐野委員

ぜひ、最大の努力で頑張ってくださいと思います。

◎新・旧合同庁舎敷地の土地交換について

もう一点は、報告がございました新・旧合同庁舎敷地の土地交換については、基本的には了解、当然のことだと思っっています。

その上で、土地利用は多目的広場という位置づけでこれから整備するのですが、多目的広場イコール土地の施設整備ということは何か考えていくのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

旧合同庁舎跡地の多目的広場としての施設整備の関係でございますけれども、平成23年度に事業費を予算計上させていただきます。現状は、今、国のほうの解体工事が終わった段階で、建物が撤去されて、碎石を敷いた段階で工事が終わっております。私どもは、新年度の予算を活用させていただきまして、一定程度、舗装をして、また、さく等も設置されてございませので、管理用さくなどを設置して、きっちり管理できる施設、また、多目的の広場として利用する際も、舗装されていれば、けががなくいろいろと活用できると思っますので、そういった形で最低限度の施設整備は進めていきたいというふうにございます。

○佐野委員

多目的広場だから、子供の遊園地や公園をつくるというイメージではなくて、舗装やさくとか、いわば土地管理上のそういう施設というか、位置づけでいいのですね。

実は、このエリアは、港湾分区指定の商港区というエリアになります。したがって、商港区というエリアの中の法及び条例に基づく構築物、建築物の規制だとか、やっ、悪いものというのが実はあるのです。したがって、そういう分区の中で、特に条例の第3条を見ると、分区の規制上、そのエリアの中で建てられないという項目があるのです。ただし、その中で、土地利用の規制があるけれども、市長が許せばいいですよというそのエリアの中に今の用地がすっぽり入っっているのです。したがって、そういう将来の土地利用の余地は残っっているわけですね。本来、つくってはいけないというきちんとしたものがあるのです。ただしという形の中で、まちづくりに寄与するとか、港湾の発展に寄与するものについては、規制外でその建物は建てていいというエリアに入っっています。

そうしますと、やはり、これからの港湾が、観光、クルーズ客船、あるいは貿易の拡大とか、いろいろなことで

あのエリアの活用はもっと出てくるだろうと想定されるのです。ですから、冒頭で、公園をつくったりして、将来使えない土地にしてしまうなどということでも聞いたのですけれども、そういう認識でよろしいかどうか。

それから、仮に、分区指定外の公益に資する建造物、建築物なんかがあったときに、その土地の売却用途の変更ということはあると思うのですが、その辺のごく基本的な見解を聞いておきたいと思います。

○産業港湾部参事

まず、最初にお話のあった旧合同庁舎跡地の位置づけといたしますか、基本的な考え方は、まさにおっしゃったとおりでございます。あの土地が今後の小樽市のまちづくりにとって相当重要な、いろいろな意味で種地になるという意識は持っております。そのために、当面の間は、潮まつりをはじめとしたいろいろなイベント広場としては活用するけれども、未来永劫、そのままで行くなんていう考えは全く持っていません。ただ、今、拙速に土地利用を決めて断定的なことをやって開発しようとか、そういう考えは持っていません。やはり、機が熟すのを待つべきだと思っています。将来的には本当に大事な土地ですので、有効に活用できるように、第3号埠頭も含めて、基部の部分をトータルでどうやって生かしていくのかと。私もそんなに長くないですけれども、若い世代も含めて真剣に考えて進めてもらいたいなど。そういう意味での当面の措置としての多目的広場ということでございます。

それと当然絡んでくるのですけれども、今後の議論の中で、この土地はこうあるべきだ、こう使うべきだという具体的なものが出ましたら、市民合意の得られるものであれば、それに応じた分区の見直しなり土地利用規制の見直しというのは当然あるべきだというふうに思っています。

○佐野委員

全くおっしゃったとおりで、臨港地区内の分区というのは、結構、状況に応じて改正してきたから、それなりに使いやすい分区条例になっているのですけれども、あのエリアというのは本当に大事なエリアだから、今おっしゃったように、私も将来的にはそういう方針でやった方がいいと思っていまして、さすがは鈴木参事だなと。

そんなに長くないという話をしていましたが、私は、もう間もなく、この4月で勇退ということになります。大竹委員もおっしゃっていましたが、市民の皆さんの力をいただいて、6期24年、ずいぶん長かったかなというふうに思っているのですが、24年のうち12年間、経済常任委員会に所属して、委員長もさせていただき、こういう席を与えていただいて頑張らせていただいたつもりでございます。間もなく本会議が終わって、完全に賞味期限が切れるわけですけれども、皆さんのおつき合いに大変感謝しておりますし、こういうところでこういう議論ができたということも本当に自分にとって大事な思い出です。また、小樽のための一言が、いずれはよかったのかなと思える日が来ることを楽しみにこれからも頑張っていきたいと思っています。

いずれにしても、行政にはいろいろな部署がありますが、港湾あるいは商業、観光というのは小樽のまちづくりの基本的な大事なセクションですから、磯谷部長はいなくなりますけれども、皆さんが力を合わせて、経済常任委員会所管の各事項がこれからますます活性化していくように心から祈念して、長い間の皆さんの御厚誼に感謝を申し上げて、今日の質問を終わらせていただきます。

大変ありがとうございました。

○委員長

公明党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 21 分

再開 午後 2 時 39 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。

民主党・市民連合。

○林下委員

◎新・旧合同庁舎敷地の土地交換について

先ほど説明がありました新・旧合同庁舎敷地の土地交換の関係です。

ほかの委員からもそれぞれ御質問がありましたけれども、今回、この合同庁舎の建替えて市道整備事業などいろいろな経費がかかっていることも含めて考えますと、等価交換の関係で言えば、市有地の面積と国の所有する土地の面積、あるいは、その単価というのは、道路を挟んでこれほど変わるのかという感じで、率直に言って、国の施策のために小樽市が協力させられたというふうにとられかねないのではないかと思います。

等価交換に当たっての考え方がいいますか、こういう結果に至った経過について御説明願いたいと思います。

○（産業港湾）管理課長

まず、等価交換の考え方につきましては、金額で同等分を交換するというところでございます。資料 1 にもございますけれども、等価交換の算定表ということで資料の右下のほうに表がございます。市有地である港町 26 の 2 と 27 の 2 につきましては、標準価格として 1 平方メートル当たり 2 万 4,000 円となっております。一方、旧合同庁舎がありました国有地の港町 164 の 2 につきましても、鑑定評価の標準価格は 2 万 4,000 円ということで全く一緒でございます。ただ、違いがありますのは、市有地につきましては、合同庁舎前通線という 1 本の道路にしか接道しておりません。一方、国の土地については、この合同庁舎前通線と第 3 埠頭中央線という二つの道路に接していて角地にあるということで、角地加算の 3 パーセントがございまして、単価が 2 万 4,700 円という評価額になっております。それを掛け合わせた金額として 1 億 3,800 万円という市有地の評価額がありまして、これに見合う 2 万 4,700 円で割った面積が国有地の 5,587 平方メートルということで、今回、等価交換に至ったということでございます。

○林下委員

金額的には合っているということで、それはわかるのですが、市としては、本当にその評価に値すると。合同庁舎の建替えて新たな市の負担になったというような経緯はなかったのですか。

○（産業港湾）管理課長

そもそもこの合同庁舎の建替え事業ですけれども、合同庁舎を建て替えたからそのために道路を整備したということではなくて、小樽市の政策課題として、第 3 号埠頭基部をどうするかという議論の中で、たまたま合同庁舎の建替えがあったということです。これにあわせて、老朽化しております周辺の道路とか、それから、今、盛んに議論されている第 3 号埠頭へのアクセスといったものを整備していく中での事業の進め方でございますので、この合同庁舎が建ったから市に余計な負担がかかったということではありませんし、逆に、合同庁舎の建替えというのは市からも要請していた事項でありますので、このために市が負担をこうむったということでは全くないと考えてございます。

○林下委員

わかりました。

◎小樽市の経済について

それでは、本題に移りたいと思います。

リーマンショック以降の世界的な景気の低迷から立ち直りが遅れていた我が国の経済も、例えば、数値的には、実質の GDP が年率 4.9 パーセントと回復が軌道に乗ったという評価に最近の話ではなっています。また、内閣府や日銀の景気判断でも、ほとんどの地域で持ち直しの動きということになっております。しかし、地方経済は、回復の実感が非常に乏しくて、新聞の地方紙などでは、最悪期を脱した程度だという声すら疑問があるという評価であります。

代表質問の答弁でも、昨年の小樽市内の倒産件数は14件で、金額が192億9,000万円というようなことだったと思うのですが、第4回定例会以降で小樽市での企業倒産というのはあったのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

今年の1月に1件発生してございます。

○林下委員

それはどんな内容でしたか。

○（産業港湾）産業振興課長

その1件につきましては、銭函にある企業でございまして、納豆販売を業としている企業でございまして。負債金額といたしましては1億2,000万円、従業員数は40人という企業内容でございまして。

○林下委員

そういう状況で、経済動向というのは、地域では回復の傾向が乏しいということが言えるのではないかと思います。ですので、ここへ来て、オーストラリアの水害で穀物等の相場が値上がりして、いろいろな原料価格にはね返ってきているということも報道されていますけれども、小樽での物価動向にはそういうものが既に現れているのかどうか、把握されていますでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

経済がグローバル化しますと、例えば、アメリカで起こったリーマンショック等が市内経済においても少なからず影響を与えている状況にございます。生活環境部のほうで生活必需品小売価格調査というものをやっておりますけれども、ただ、その中には、小麦を原料とするパンなどは調査項目に含まれておりませんので、今、委員がおっしゃったオーストラリアの水害にかかわる影響が、市内経済に直ちにどのように与えているかということについて詳細にはとらえられていないのが実態でございます。

○林下委員

それから、最近ちょっと気になる情報では、中東情勢も非常に不安定化して、石油価格がここ数週間間に10円も値上がりしているところが、どんどん出てきているということで、小樽市内のガソリン価格や灯油価格の動向については把握されていますでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

先ほど申しました生活必需品小売価格調査の調査項目の中で石油製品がございまして。市内家庭用の灯油の小売価格を例に説明申し上げますと、2月現在のリットル当たりの単価が約86円になってございます。平成20年に原油価格の高騰がありまして、大きな影響だったわけですが、そのときの最高値が20年8月で134円になってございます。ですから、単純にこの時期と比較はできませんが、20年当時のような最悪な状況にはまだ至っておりません。ただ、じわじわと昨年11月ぐらいから市内の灯油の小売価格も上昇しておりまして、先ほど説明いたしました約86円というの、1月から比べますと8円上がっているということになっております。

また、昨日、内閣府が景気ウォッチャー調査を発表しております。これは全国状況なのですが、このまま原油高が続くと、国内のデフレ経済の影響がより悪化すると懸念されておりますので、市内におきましても今後同様なことが起こり得るのかと考えております。

○林下委員

商品が値上がりすれば、当然、消費に影響するということは間違いないと思うのですが、そういう状況で、小樽市内の経済もより悪化するのではないかと懸念され、せつかく経済が少し上向きになってきたときにこういう要素も加わって悪化していくことになると、雇用の問題などいろいろな形で非常に影響が出てくるというふうに関心されます。

今後の見通しというのはなかなか難しいと思うのですが、OPECが増産体制に入ったとか、いろいろな情報は

あるけれども、1 回上がった値段というのはなかなか下がらないというのが今までの教訓だと思います。今後の小樽経済の見通しといたしますか、そういった点はどうか御判断されていますか。

○（産業港湾）産業振興課長

今後の小樽経済の見通しということでもありますけれども、商工会議所が四半期ごとに行っています経済動向調査結果というものがございまして、その中におきましても、総体的には、業況ですとか売上げとか採算の D I 値は、昨年から見たら、マイナス幅は縮小していることから引き続き回復傾向にあるとしております。ただ、業種別では明暗が分かれておりまして、例えば、観光・サービス業や運輸・倉庫業、建設業は改善しているものの、製造業、卸売業、小売業は不振といった傾向が続いているというふうにされております。また、今後の見通しにつきましても、具体的な好転要因は乏しいことから、引き続き不透明で、依然として厳しい状況が続くものということととらえておりますので、市といたしましてもこのような状況にあるものだと受け止めております。

○林下委員

そういうことを踏まえて、特に、雇用問題は、倒産があるとか、そういうことを考えますと非常に心配されるのですけれども、小樽市として何か対策は考えられておりますでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

今の市内の経済の状況からして、市としてとり得る対策というものも非常に限られるかと思っております。ただ、我々の一つの支援策といたしまして融資制度がございまして、その中で、経営安定短期特別資金という 1 年以内の短期の資金繰りに対応する資金につきましても、昨年の第 3 回定例会で補正させていただいており、そういった形で市内企業の資金繰りが順調にいくよう引き続きサポートしていきたいと思っております。

ただ、この 3 月で緊急保証制度が縮小されますので、我々といたしましては、地方経済がまだまだ好転していない中で、引き続き、国に対しては、この制度の存続を訴えていかなければならないというふうに思っております。

○林下委員

今、緊急保証制度の関係のお話がありましたけれども、信用保証協会の代位弁済が非常に高い水準で推移しているというような指摘もありました。それらと、今回の緊急保証制度の打ち切りといたしますか、もし継続されなかった場合、かなり影響が出てくると思いませんか。

○（産業港湾）産業振興課長

この緊急保証制度は、いわゆる市内の民間金融機関が市内事業者に貸付けするに当たりまして、保証つきという形で保証協会がいわば全面的にバックアップするという形でございます。現在は、緊急保証のほかに、一般保証というものの中では責任共有制度という形で金融機関が 2 割、保証協会が 8 割と、それぞれ責任を共有する制度になっております。そうした中で、リーマンショックや世界的な金融不況の影響を受ける中で、平成 20 年 11 月から緊急保証制度というものをスタートしたわけでございます。この制度が縮小、廃止という形になれば、やはり金融機関の市内事業者に対する貸出し態度も厳しくなるというふうに思っております。

○林下委員

何とかいろいろな手だてを講じて、できるだけそういった支援策をぜひ検討してもらいたいと思います。

◎丸井今井小樽店跡地について

次に、丸井今井小樽店跡地の関係です。

以前、2 月ごろには競売が決定するというような報告があったと思うのですけれども、先般の代表質問の中では 4 月という回答があったように理解しております。この問題については中心市街地の重要な施設ということで、小樽市としても、商工会議所とプロジェクトチームをつくって、いろいろな取組といたしますか、競売にかかるわけですから、なかなか簡単にいく話ではないと思うのですけれども、率直に言って、競売が決定された段階で、小樽市にとって望ましくない企業というか、そういうものの参入も想定されるわけです。

そこで、そういった企業の落札できる見通しというか、そういう可能性についてはどう判断されていますでしょうか。

○（産業港湾）田宮主幹

競売についてですが、まず、現在の情報をお知らせしますと、2月に売却実施処分通知を札幌地裁のほうからいただいております、今後のスケジュールが確定しましたので、先にそちらのほうをお知らせしたいと思います。

4月1日に一般公告が行われます。これは、買受可能価額など入札条件をどなたでも閲覧できるという形になります。そして、4月15日から25日までが入札期間となります。開札が4月28日です。これで、もし応札があつて落札ということになれば、5月11日に売却が決定されます。しかしながら、期間内に買受けの申出がないときは特別売却という形に移るわけですが、この場合は5月2日から13日までが特別売却という形になります。これでも、なおかつ応札がない場合につきましては、第2回目の競売に移る形になります。この場合、今予定されていますのは、7月下旬から8月下旬になるだろうということで札幌地裁のほうからは伺っております。さらに、これでも入札がなければ、今度は、再度鑑定を行います。そうしますと、またさらに時間がかかりまして、3回目は早くとも11月下旬、遅ければ2月下旬ぐらいになるというようなスケジュールになっています。

また、林下委員の御質問にありまして、買手のほうで余り好ましくないようなところが買う可能性というのは、4月1日になったら買受可能価額が幾らになるかわかりますので、現在ではそれを待ってからということにはなりません。ただ、その物件は単独所有ではなく、今回の競売にかけられていますのは、小樽開発と北海道丸井の建物の持ち分、それから小樽開発の土地についてということになります。そうすると、建物も所有者が複数になっていますので、たとえ競売で落札したところが買ったとしても、それを再度活用していくに当たっては、ほかの所有者の同意なり、あるいは買い付けなども必要になってきたりしますので、なかなか難しい物件であるというふうに認識しております。

○林下委員

今、お話をお伺いしまして、ある程度高額を買受可能価額が提示されるという想定の下に、こういう計画が立てられているのかというふうに思うのですが、その点についてはいかがですか。

○（産業港湾）田宮主幹

基本的には、先ほど申し上げましたとおり、4月1日になってみないとわからないということがあります。ただ、直近の例で言いますと、岩見沢に、西友の跡地があるのですが、小樽の物件よりもちょっとは古い形になりますけれども、ほぼ同じぐらいの時期に建てられた建物で、やはりかなり複数の所有者となっているのです。そこでは1回目の競売で結構な金額が出ていましたので、岩見沢の例からすると、それなりの金額がまず1回目に提示されるのかというふうには考えております。

○林下委員

率直に言って、ほかの都市というのは比較的順調にテナントも見つけて処分されていますが、小樽だけが非常に難航して、結果的についここまで来てしまったと。ここに至るまでの経緯の中で、やはり、地権者たちの考え方というのが非常にネックになって、丸井今井デパートの処分としては、これまで小樽が一番難航しているという印象を私は受けるのです。小樽市の中心のビルですから、市として、何とか小樽のまちづくりのためにきちんと役立てるために、地権者たちに対して処分を促進させるような、何らかの法的な手続や対処方法はないのかというふうに思うのですが、それは難しいですか。

○（産業港湾）田宮主幹

売却に向けての取りまとめといいますか、こういったことは市がやるべき立場にはありません。ただ、現在は、小樽開発の破産管財人である弁護士のほうで、ほかの地権者と取りまとめということでの交渉はこれまでもされているというふうには伺っております。

○林下委員

裁判所なり、折衝に当たっている弁護士の判断にもよるのだと思いますけれども、そういうことをしなければ、最終的に、地権者がいろいろなことを言い出すとまた売却が遅れるというような心配を私は今言ったつもりなのです。そのときに、裁判所に強制的な執行権はないのでしょうか。

○（産業港湾）田宮主幹

破産管財人のお話を聞く中では、今は任意売却に向けて一生懸命やっているわけです。競売とはまた別に、任意売却という方法で、どこか新たなスポンサーを見つけて、あの建物全体を買っていただいて、再開発なり再利用なりをやっていただくということで動かれています。その際に、今、林下委員がおっしゃったように、ほかの所有者が協力してくれればいいのです。そのとき、協力がなかなか難しい場合に、破産管財人が裁判に訴えて、評価額に対しての持ち分に見合った金額で買い上げるという手段はあります。それはそれで、破産管財人のほうも念頭に置いて検討している状況というふうに考えています。

○林下委員

そういう法的な裏づけがあれば非常にいいと思うのですがけれども、やはり、小樽市にとって重要な施設ですから、望まない企業が参入してくるとか、いろいろな心配事を皆さんもずってしてきていると思うのです。その点についても、早く処分できれば計画も進むのですがけれども、現実の問題として難しいのかと、今の話を聞いていて思いました。

それで、例えば、商工会議所とのプロジェクトの中で、将来構想というか、取得をした場合の考え方などについて、もし支障がなければお答えをお願いしたいと思います。

○（産業港湾）田宮主幹

前回の第 4 回定例会以降、12 月末に商工会議所の皆さんと市とで、このことについての話し合いの場を持ち、そこで情報交換を含めて現状認識等を話し合いました。最初に林下委員がおっしゃったとおり、あそこは中心市街地の活性化に向けて大変重要なポイントとなりますので、市と商工会議所でこの問題について、これからも検討していこうということであって、跡利用で具体的にどうこうというような議論にはまだなっていません。

○林下委員

わかりました。

◎日本海側拠点港について

それでは、質問を変えます。

先ほど来、日本海側拠点港の議論の中で、ほかの委員の質問に対して説明された部分について、結果的には、どういう目的、あるいは、どんな提案をすれば、拠点港として認められるのか、まだ不明な点が多いということです。例えば、長崎港とか、九州沿岸の港がずらっとありますが、そういうところから見ても、対岸の経済活動とかいろいろなことを考えれば、小樽港というのは立地条件など非常にいいと思うのですが、今後、応募に当たっては、どういうメリットを売り込んでいくお考えでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

日本海側拠点港の応募に向けての小樽港の PR のポイントという御質問だと思いますが、先ほど来、説明させていただいているとおり、具体的な選定基準がまだ示されていない状況にありますから、今後、その内容がはっきりしてから、また改めて詰めていかなければいけない部分もございますけれども、26 港をずっと眺めまして、小樽港の優位性をより大きく打ち出せるものとして、やはり、私どもはクルーズが大きなポイントになってくるのではないかと考えてございます。このクルーズにつきましては、小樽港の今までの実績を見ましても順調に伸びてきてございますし、今後も東アジアのほうで経済成長が見込まれている中で、アメリカの船社等もクルーズ客船を導入して、そういったツアーの掘り起こしも進んでくると思いますので、今後の伸びを期待できるポイントではないかと

とらえてございます。基本的に、小樽港というのは、対岸貿易をとらえますと、中国との定期コンテナを持っているという一つのポイントもございますし、また、ロシアとの交易も昔から盛んであり、特に、ホルムスクとの間では旅客航路も開設されているというメリットは結構あるかと思えます。ただ、総体的に、強みとして一番打ち出せるのはクルーズではないかと考えてございまして、これらを選定基準と対比した中で、小樽港の最終的なPRのポイントを整理して、提案に臨んでいきたいと考えてございます。

○産業港湾部参事

ちょっと、補足させてください。

実態は我々もよく知る必要があるかと思うのですが、実は、物流面で小樽港も拠点港になりたいという願望は強く持っているのです。しかし、実態はどうかといいますと、今回検討対象となっている26港のうち、小樽港の外貨貨物の取扱量というのは19位か20位くらいなのです。それをもって小樽港は拠点港だと打って出られるかという、はっきり言って勝算はほとんどないのです。では、何をもって戦うかということになると、先ほど課長も申しましたようにクルーズなのです。クルーズ客船で言いますと、たぶん、長崎港、博多港に次いで3位だと思います。そのくらいの上位にランクされる部分がありますので、これを前面に打ち出して戦う以外にないというのが現実でございます。

○林下委員

検討対象の港湾を見てみますと、相当の強豪ぞろいですが、クルーズ客船の関係で言いますと、やはり、市街地に非常に近くて、観光施設にも近い、それから、交通のアクセスも非常にいい点や、ショッピングや物資の補給などでは、小樽港は決して引けはとらないのではないかと思います。今年のさっぽろ雪まつりにもまた招かれざる客が来ましたが、実は、米軍が石狩湾新港ではなくて小樽港を選ぶというのは、そのことが背景にあるのではないかとされているのです。

その点について考えますと、やはりクルーズ客船にターゲットを絞って売り込みを図るとするのは、非常に正しい選択ではないかと思うのですが、ちょっと気になっているのは、最近、大型船が停泊中にエンジンをとめるので、給電設備というのが非常に重要な要素になっているとされているのです。これは、クルーズ客船ばかりではなくて軍艦でもそうなのですが、これに対する考えはあるのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

今、御質問のありました港における船舶への給電設備ということでございますけれども、たしか、苫小牧港や釧路港でフェリーや漁船を対象にした施設の実証実験を行っていることは伺ってございます。ただ、これは、設備を設けますと、その受電設備1か所当たりの基本電力料を払う形になって、イニシャルコストもそうですし、ランニングコストも含めて結構高額なものになります。例えばクルーズ客船を対象とした場合にも、私どもでは、今年で16隻、来年は18隻の寄港が予定されていますけれども、こういった18隻を対象に行うというのは、財政的にもなかなか厳しい部分があるのかというふうに考えてございます。

○林下委員

給電設備の要望というのがあまりないのか、あるのか、あるいは、給電設備を整備する場合の投資というのは相当かかるのかどうかについて検討されたことはあるのですか。

○（産業港湾）管理課長

船舶の陸電設備についての船舶側からの要望というのは、小樽港の場合、はっきり言ってございません。もしやるとすれば、本当に専用の、同じ船が常に同じ岸壁に着くという形でない、うちの公共バースのようにいろいろな船が着くといったときには、それに対応できる施設というのはまず不可能です。専用岸壁であれば可能だとは思いますが、ですから、小樽では、フェリーや何かはやれば可能性はあると思います。

今はなくなったのですが、以前、北海道の調査船おやしお丸が電気をとっていたのですが、これは陸電設

備を持っていたのです。その船はあそこにしかとまらないということで、どちらかというといふ休んでいる期間が結構多かったのですけれども、調査に行かないで係留している間、陸電設備から電気をとっていたという例があるだけで、ほかは全くありません。また、細かい話で言うと、マリーナの栈橋については陸電設備があるということで、あれが本当に専用の船という形でなければなかなかいかないのは、高圧受電の設備を設けますと、例えばフェリーでいきますと、私の感覚でお話ししますけれども、数千万円単位の費用になると思います。

○林下委員

私もいろいろと情報収集をしているうちに、給電設備というのは、今は確かにあまり要望もないし、需要もないということなのだろうと思うのですけれども、将来的には、港湾施設にとって重要な施設になるのだということが見えていたものですから、これから本当にそういうものが必要だとすれば、マリーナなどでヨットのそういう設備があるというのは聞いていたのですけれども、費用がどのぐらいかかるのか、船の大きさにもよりますから、大変難しい課題だというふうに思います。将来的に、クルーズ客船を受け入れるためにそういう設備が必要だということになるのだとすれば、前向きに検討していく必要があるのではないかとこのように思いますので、ぜひよろしくお願いいたします。

◎TPPについて

次に、TPPの関係です。

農業に対する影響が非常にクローズアップされて、もちろん、農業王国北海道という立場で、先般の議会で私も同意してTPPに反対する意見書が議決されました。ただ、一方で、全くメリットがないのかといえば、最近ではまたいろいろな議論がなされてきておりまして、メリット・デメリットというものを考えると、小樽経済への影響というのはどういうふうに見るべきなのかということが、率直に言っているのですけれども、小樽市としてはどういうふうに感じていますでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

TPPの1次産業以外への影響ということで、先般、代表質問でも答弁させていただいておりますけれども、その中では、金融の参入障壁の撤廃ということで、日本郵政が完全民営化することによって、郵便料金が値上げになる可能性があると言われていたり、あるいは、人の移動という部分で労働者の受入れ要件が緩和されて、安価な外国人労働者が日本に入ってくることによる日本人の雇用の減少の懸念があるとか、医療面の部分で、市場開放によります医療の質の低下や患者負担の増大といったことが言われております。さらに、食の安全・安心という部分で、牛肉の輸入条件の緩和、あるいは、輸入食品の残留農薬基準の緩和ということで、市民の生活にも非常に大きな影響を与える可能性があります。今言ったことは全部マイナスの部分でございます。ただ一方では、半導体の電子部品や自動車部品といった高付加価値の工業製品のウエートが高い地域にとってはプラスに作用する可能性があると言われております。

ですから、すべて可能性であったり、懸念であったりという部分と、今言っているTPPへ参加するといった場合に、農業や漁業に対する支援と申しますか、政策と申しますか、その辺でどういったことを行うのかということが見えない中での議論になっております。もちろん、小樽市内の経済にはいろいろと影響があると思いますけれども、賛成か、反対かといえますか、参加する、しないの部分につきましては、慎重に検討、対応していく必要があるのではないかと考えております。

○林下委員

わかりました。

今、食の安全・安心というお話がありましたけれども、実は、いろいろ調べましたら、例えば、ばらで船積みされてくる穀物などは、途中でかびが生えないようにしたり、虫の害などに対処するために船積みする段階で相当な農薬が使われていて、日本に到着したときには船底に堆積するぐらいだと言うのです。

これは、ある意味、動物の飼料だからあまり問題になっていないけれども、一般の食料でも安ければいいのだという感じで、そういうものがどんどん国内に入ってきて使われることを想定した場合、本当に日本のような安全・安心な農産物を確保できるのかといたら、今回のオーストラリアの水害を見ても、国内経済にこれだけ影響を与えるわけですから、農業分野でもいろいろな対策なり工夫なりを必要とした場合、本当に言われているような大きな影響があるのかどうかということは判断されていますでしょうか。

○産業港湾部長

今、まさしく林下委員がおっしゃったように、わからないところがあまりにもたくさんありますので、それぞれの省庁が、自分のところはこれだけのマイナス、これはプラスというような議論が先行しています。それで、菅総理が平成の開国だと言うぐらいのことであれば、これはもう本当に短期間で、6月うんぬんで11月のAPECと、そういう話なのかと思うのです。まさしく開国ということであれば、我々も、150年前の江戸幕府から明治が変わるときに、欧米列強から外圧をかけられて、江戸幕府の幕僚たちが本当に右往左往して不平等条約を結んで、それが同等の権利を主張し合えるまでにどれだけの年数とエネルギーを使ったのかということを見ると、今の時点では、構図として私はそんなに変わっていないと思います。

ですから、一つの産業のメリット・デメリット、あるいは、一つの輸出産業のメリット・デメリットということだけではなくて、御存じのとおり、24の作業部会の中でいろいろな議論がされなければならないので、単に関税の撤廃だということではなく、それ以外のいわゆる非関税障壁がなくなることによる日本へのマイナス影響ということの議論が非常に不足していますから、やはり、私たちとしては、もう少しちゃんと時間をかけて、国民にもっとたくさんの情報を開示して、それで国民議論をもう少ししてもらって、それから意思表示していくということでも遅くはないと思うのです。それだけ大変なことではないのかというふうに私は思いますから、今すぐ個別対処的なことであら、こうだと答えることも難しいですし、やはりもう少し慎重に考えるべきだというふうに思います。

○林下委員

◎忍路漁港の整備事業について

それでは、最後に、忍路漁港の整備事業に関してお聞きします。前回の経済常任委員会では私も針のむしろで非常につらかったのですが、これが復活して予算がついたと。先ほど佐野委員からお話がありましたように、皆さんも努力されて非常にいい結果が出ましたが、その経緯とか、どんなことがどんなふうに決まったのかという点についてお答えをお願いします。

○（産業港湾）水産課長

忍路漁港整備関連の事業でございますけれども、昨年、平成23年度の国の概算要求段階で予算要求額の大幅な削減がなされるとともに、小規模漁港の整備抑制という方針が打ち出され、忍路漁港の整備ができなくなるという懸念が起きました。この情報を受けまして、後志総合振興局に対しまして市議会や漁業協同組合とともに小規模漁港の整備抑制という方針を撤回するとともに、漁港整備事業の継続について、道内選出の国会議員に対しまして要請を行ったところであります。また、後志管内の町村で構成いたします後志総合開発期成会といたしましても同様に要望活動を行いました。

その結果、今年に入りましたら、国の予算の概算決定時、要は予算案の決定時においては、小規模漁港の整備抑制という方針の項目が削除されました。また、北海道から、その情報とともに、忍路漁港の整備については一括交付金によって23年度から着手したいというお話でございました。そういうことで、今般の予算の中で、忍路漁港の整備事業とともに、関連の雨水側溝の敷設事業、さらには、藻場造成事業ということで、三つの事業を継続していただいた次第でございます。

事業内容といたしましては、漁港整備におきましては、物揚場や船揚場用地などの整備を行います。また、関連の雨水側溝も、素掘り側溝となっている部分をきちんとした側溝に整備するというところでございます。また、藻場

造成事業といたしましては、岩盤に付着した石灰藻と言う海藻があるのですが、それを剥離するという事業内容でございます。

○林下委員

事業規模の関係ですが、新聞によれば今年度は4,000万円とか出ていましたけれども、そんなもので済むような話では当然ないのです。小樽市が要望していたすべての事業を完成されるために、どれぐらいの予算と、今後、どれぐらいの年数で道の予算として計上されるのかという点についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

事業規模のお話ですが、漁港整備事業の総事業費といたしましては4億1,500万円でございます。また、雨水側溝敷設事業費といたしましては450万円、藻場造成事業費といたしましては400万円を見込んでございます。漁港整備につきましましては、平成23年度から26年度までの4年間の事業でございます。また、雨水側溝の敷設事業につきましましては、23年度の単年度事業でございます。藻場造成事業につきましましては、23年度、24年度の2か年で行う予定でございます。

なお、漁港整備事業につきましましては北海道が、そのほかの二つの事業につきましましては市が事業主体になります。

○林下委員

小樽市が事業主体となる藻場造成事業が2年間で400万円ということで、本当にこれで成果がでるのかという感じがするのですけれども、その辺についてはどう判断されていますか。

○（産業港湾）水産課長

確かに、海底の中を含めて岩盤全域の石灰藻の剥離を行えば、それなりの効果は見込めるかもしれないのですが、あくまでも試験をしながら行うという事業で、いそ焼け対策の一つでございます。そのため、調査をして、効果を見ながら行っているということで、国の交付金を活用しながら2か年度で行っていきたいというふうに考えております。

○林下委員

ありがとうございます。

○委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、平成会に移します。

○大橋委員

◎旧丸井今井小樽店について

自分の質疑の前にちょっと教えてほしいのですけれども、先ほどの旧丸井今井小樽店の建物の入札関係で、現在の部分を落札しても他の所有者のこともあるのだというようなお話だったのですが、他の所有者という部分で支障があるというのは、私は、現在店舗を運営している方だけが建物を区分所有しているのかと思っていたのですけれども、要するに、落札した方が、あの建物を使って現在店舗を営業している方のところをいじらなければ、すぐに旧丸井今井小樽店の建物を使って何か事業ができるということにはならないのですか。

○（産業港湾）田宮主幹

やり方とすると、今、建物自体が小樽開発を含めまして全部で13者の所有になっているわけです。それぞれが地上権を設定して賃借料とかも払っている形なのですけれども、開発当時というのはまだバブル期でもありましたし、賃料もやはり高いのです。それで、スポンサーで買われる方、お金を投資される方にとっては、当然、利回りが何パーセントになるかということが問題になります。そうなっていったときに、果たして高い賃料でというふうにはならないと思うのです。そうすると、今と同じような条件であれば、もちろん賃料の交渉にもなるでしょう。しかし、通常のパターンでいくと、あそこを全部一くくりの所有にしてしまう、買い取ってしまうと。ですから、今、

破産管財人のほうが任意売却というふうに言っていますけれども、任意売却しようとする、あの建物等を全部一括して買ってもらうという交渉になるのです。ですから、その前に権利者を全部一つにまとめなければならないと、いうことがあります。ただ、その際に、13者が全部一枚岩になって売ろうとしているかという、必ずしもそうではないので、そこに大きな問題が内在しているのです。

○大橋委員

地権者というのは負債者ではないから、結局、今回の入札で落札されても地権者の権利というのはそのまま残っていて影響を受けないということでしょうか。

○（産業港湾）田宮主幹

ですから、先ほども話しましたけれども、今回競売で買った場合には、落札された方は、建物に関しては小樽開発と北海道丸井の持ち分だけを取得する形になるのです。そうすると、残りの11の所有者の分はそのまま残っていますので、そこに買う場合の大変大きな課題があるということなのです。

○大橋委員

わかりました。

そこまでややこしいというふうには理解していなかったものですから。

◎小樽市内経済の状況について

それでは、本来の質問で、小樽市内経済の置かれている状況についてです。

企業倒産に絡んでの話ですが、近年、思い出だけでも、タクシー会社の倒産、それから、カニの加工会社が100億円近い負債、それから、本当にしにせのかりんとう工場、それから、いずしでは日本じゅうで名の通った水産加工会社、それから、日露戦争のころからの小樽の商船会社のブランド消滅、それから、一番新しいものでは百年企業だと言われた菓子店が札幌で身売りしたと、思い出だけでもずいぶんあります。負債もともかくながら、おのおの、結構な数の従業員を雇っている企業が倒産してきているのです。それで、タクシー会社のときにはここで説明会が行われたりといったこともあったわけですが、そういうふうに次々と企業倒産、人員整理が行われている中で、現在の市内の失業の状況、それから、再就職の状況はどういうふうになっていますでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

市内の失業率というのは、産業港湾部でもとらえておりませんので明確に答弁することはできないのですが、今、委員がおっしゃった倒産又は人員整理された各企業で失業された方のその後の再就職と申しますか、そういった状況について、ハローワークとしてもなかなか追跡調査ができていないということで、正確に再就職がどのぐらいかということとはとらえられておりません。

ただ、直近の例で申し上げますと、ミツウマは、一昨年、約100名のリストラをされました。ハローワークといたしましても、一定の解雇があった場合、地域経済に大きな影響を与えるということで、社会保険事務所や労働基準監督署などと対策本部を立ち上げて離職者の支援に努めているところであります。そうした流れの中で、ミツウマの場合ですと、完全な追跡調査ではないのですが、7割、8割の方は再就職に結びついているようなお話を聞いております。

また、花月堂でも約100名がリストラされておりますが、そのうち、約3割が小樽市内の方というふう聞いております。本年2月15日付けで離職されておまして、まだそれほど日数がたっていない状況ですので、再就職が決定したという方はハローワークとしても押さえていない状況と伺っております。

○大橋委員

次々と倒産していくので、新しい職場を見つけると言っても小樽市の中では非常に困難な状況になっていると、いうことがあります。一家3人、父親と母親と子供がいるうち、母親だけがパートをしていて、父親と息子がリストラされてしまったという家庭もあるような状況で、表面で見ているよりも市内の経済に深刻な影響を与えてくるの

ではないかという思いがしています。正確な部分は、追跡調査がないということですので、それで置いておきます。

それから、もう一つ、小樽市内の小売店の衰退がずっと問題になっていますけれども、小樽の主要な商店街における空き店舗の状態はどういうふうになっていますか。

○（産業港湾）田宮主幹

中心部の 3 商店街、都通り商店街、サンモール一番街、花園銀座商店街で申しますと、ちょうど 3 年前の平成 20 年 2 月は、この 3 商店街を合わせますと 6.4 パーセントの空き店舗率でした。それが、翌年 21 年には 9.3 パーセント、昨年は 13.8 パーセントまでいっていたのですが、本年 2 月につきましては 10.5 パーセントということで、空き店舗の増加も少しおさまってきた状況にあるというふうに認識しています。

○大橋委員

少し埋まってきたということで、それは非常にありがたいことだなと思いますけれども、小樽の景気がいい中で埋まってきたとか、そういう状態ではないわけですから、これは極端に家賃が下がったことによってほかのところから若い人が入ってきやすくなったとか、何か要因というものを感している部分はありますか。

○（産業港湾）田宮主幹

確かに、ちまたの話を聞きますと、中心商店街においては家賃的に多少下がってきているという状況はあります。そのほかに、市のほうとしても、空き店舗対策支援事業を行っていますし、昨年 4 月には、サンモール一番街におきまして小樽市中部地域包括支援センターが入っていました。その前段で丸文書店が倒産されて、紳士服のはるやまも抜けたということで、サンモール一番街において空き店舗がかなり目立っていたときだったのです。そういった中で中部地域包括支援センターができたことによって、今、旧丸井今井小樽店の建物以外で言うと 1 店舗だけがあいている状態にまで回復してきました。市のそういった施策も呼び水になっているというふうに考えております。

○大橋委員

倒産している市内の業種といたしますか、産業も変わってきているのですけれども、私の記憶で考えますと、昭和 30 年代の小樽では繊維問屋が物すごく優勢にやっていました。そして、繊維問屋に陰りが見えたあたりでは、今度は縫製業が本州からも進出してきてやっていたわけですが、今はそれもほとんどないわけです。また、同時期には、家具製造業とか合板とか木工産業も非常に盛んだった時期もありました。それから、水産加工業、北洋漁業が優勢だったころは、キャバレーなどもたくさんあったのですけれども、それは 200 海里でまた壊滅しました。そんなことで、業種によって小樽も派手にできたときもあれば、それが消えていくというものもありますけれども、今の小樽経済の中において、成長業種、衰退業種としてはどのような傾向が見られると考えていますか。

○（産業港湾）産業振興課長

小樽市内の業況でございますけれども、一つの判断材料といたしまして工業統計というものがございます。今から約 20 年前の平成 3 年が市内の製造業出荷額のピークの年でございまして、2,262 億円ございました。同様に、直近の 21 年の出荷額が 1,573 億円ですから、3 割ほど落ちています。また、3 年の市内人口が 16 万 3,000 人、21 年の人口が 13 万 5,000 人ですから、人口一つとってみても 2 万 8,000 人減っています。そういった小樽経済の人口減少というトータル範囲が縮小している中で、このような状況になってございます。

従業員 4 人以上の事業所の統計でございますけれども、個別の業種を見てもみますと、大きく減少しているのは、一つには、衣服その他の繊維製品や木材、木製品、印刷に関連した業種、また金属製品など、7 割ぐらい落ちているといった状況でございます。また一方で、業績がいい業種といたしましては、やはり、市内製造業の中心を占めます食料品製造業でございます。これは、3 年当時、778 億円ございました。直近の 21 年の状況でも 780 億円と、若干ですが増えております。全体の出荷額が 3 割減少する中で、食料品製造業だけが若干微増という形で残っておりますから、やはり、市内製造業の強みといたしましては水産加工を中心とした食料品製造業であると認識しております。

ます。

○大橋委員

そのような業種転換の中で、小樽市の経済政策として、どのようなことに留意しているのか、また、今後どのように行っていこうとしているのか、それについてはどうなのでしょう。

○（産業港湾）産業振興課長

製造業というのは、市内経済におきましても非常に足腰の強い業種でありまして、税金、また雇用の面から見ても非常に大きな部分を占めていると思っております。そうした中で、一つには、先ほど申し上げました小樽市の強みであります、食料品製造業をさらに強化していくことが必要であろうと思っております。そのために、昨年には水産加工の品評会を後志地域の町村と共同して行いました。これによりまして、新製品開発といったことへの取組が始まっているというふうに思っております。

また、減少している業種とのマッチングということでは、金属製品の中で、鉄鋼組合の青年部というものがございます。また一方、水産加工にも青年部というものがございまして、この青年部同士のビジネスマッチングを市が間に入って仕掛けております。そうした中で、両組織の交流の中から新たな商品開発が生まれてくる可能性もあると思っております。さらには、そうして製造されたものの販路をいかに拡大していくかという取組も大変重要と思っております。国内におきましては、小樽物産協会を中心とした国内百貨店への売り込みや、大都市札幌におけるスーパー、量販店への取組、さらには、海外における販路拡大といった取組も必要かと思っております。

いずれにいたしましても、小樽の強みであります観光と連携したような販路拡大ということが必要かと思っております。

○産業港湾部長

つけ加えますけれども、いかに需要をつくり出すかという意味では、最後にちょっと話しましたけれども、観光との関連というのは非常に大きな意味があると思っております。観光もいろいろな政策は打ってきて、これからも打っていくということで進めているのですけれども、人口が減っている中で、国民 1 人当たりの年間消費額を観光客に置きかえたらどうだろうということを観光庁で推計しているのですが、外国人の場合は消費意欲が非常に強いので、外国人の 7 人分の消費が日本国民 1 人の年間当たりの消費に相当するだろうと。それから、日本人で言えば、例えば宿泊する場合、宿泊客であれば、24 人が泊まることによって国民 1 人の年間消費額に値します。あるいは、日帰りでも 79 人の消費が 1 人当たりの国民の消費額に相当するというような推計値が発表されているのです。そういう意味でいきますと、例えば、日帰りの観光客を 1 万人増やす、それから、宿泊客も 1 万人増やすことによって、小樽の人口規模でいくと、人口は減っていると言いながら、消費人口自体はそれによって 1,000 人あるいは 1 万人という単位で増やせる可能性を秘めているわけです。

そういう意味で、一つには、今、課長が言いましたような製造業の振興という意味での直接的な公共投資はもちろんです。側面的に観光を振興することによって、交流人口の人たちの消費を喚起し、これによって、人口減少だけれども、定住人口何人分に相当するような消費を呼び起こせるのではないかということも考えられます。ですから、この点は、これからの観光行政を進める上で、あるいは経済政策を進める上で非常に大きな視点になるというふうに私は思っております。

○大橋委員

単に観光振興ということではなくて、裏づけのある答弁を聞かせていただいて、小樽経済としてもまだまだ戦える部分があるのだという印象を持つことができました。

先ほど平成 3 年の工業生産額の話が出ていたのですが、くしくも、私は 20 年前に議員に当選させていただきました。そして、出身母体が青年会議所や中小企業家同友会でしたから、最初からおまへは経済だというレッテルを張られまして、経済常任委員会ではほとんどの期間を過ごしたような感じがしております。その間、小樽経済の振興を

目的にして議員活動をしてきたわけですが、ただ、非常に衰退が激しい状況の中で、一体何をしてきたのかという思いもありましたので、今日の質問をさせていただきました。

これで議員をやめるわけですが、産業港湾部の方々とは、小樽雪あかりの路のボランティアとか、そんな形で、またこれからも交流することができると思っています。

長い間、どうもありがとうございました。

○委員長

平成会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 54 分

再開 午後 3 時 57 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」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。

散会に先立ちまして、この 3 月末日をもって退職される理事者の方がお二人おられますので、御紹介申し上げ、一言ごあいさつをいただきたいと思います。

(理事者あいさつ)

○委員長

どうもありがとうございました。

退職されるお二人におかれましては、長い間、市政発展のために尽力していただきまして、本当にありがとうございます。改めて、感謝を申し上げます。

委員を代表いたしまして、一言ごあいさつさせていただきました。

これからも、健康に十分留意されて、ますます御活躍されますように、また、市政に対してもいろいろなアドバイスなどをいただけたらと思います。皆様の御健康を心から祈念申し上げて、ごあいさつとさせていただきます。

大変ありがとうございました。御苦労さまでした。(拍手)

最後に、私から、委員長として一言ごあいさつをさせていただきます。

昨年の第 3 回定例会に突然の委員長の交代で、大変ふなれな中、副委員長をはじめ、議員各位の御協力、そして、理事者の皆様の御協力によって無事終えることができました。

今後とも、小樽市民の暮らしや、そして経済発展のために頑張っていきたいと思っています。なかなか難しい問題、課題がたくさんありますけれども、一人一人の力を合わせて本当にいい小樽にしていきたいと思っています。短い間で、大橋前委員長のようにたくさんのごことはできませんでしたが、皆様の御協力に本当に感謝申し上げます。

ありがとうございました。(拍手)

以上をもって、散会いたします。