

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

予算特別委員会会議録（4）（22. 1 定）			
日 時	平成 22 年 3 月 8 日（月）	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 5 時 2 0 分
場 所	第 2 委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	横田委員長、菊地副委員長、秋元・大橋・斉藤（陽）・井川・林下・ 北野・成田（晃） 各委員		
説 明 員	総務・財政・産業港湾各部長、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 記録担当 </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、井川委員、林下委員を御指名いたします。

委員の交代がありますので、お知らせいたします。千葉委員が秋元委員に、成田祐樹委員が大橋委員に、濱本委員が井川委員に、佐々木委員が林下委員にそれぞれ交代いたしております。

付託案件を一括議題といたします。

これより、経済常任委員会所管事項に関する質疑に入ります。

なお、本日の質問順序は、公明党、民主党・市民連合、平成会、共産党、自民党の順といたします。

公明党。

○齊藤（陽）委員

◎外国人観光客の入込数について

今回提案されております平成22年度補正予算の重点分野雇用創出事業のうち、外国人観光客おもてなし推進事業費630万円に関連いたしましてお伺いいたします。

まず、平成18、19、20及び21年度の上期につきまして、外国人観光入込客数の国別の動向、推移等について、概略をお示しいただきたいと思っております。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

外国人観光客の国別の推移でございますが、平成18年度におきましては、1位が台湾で1万3,142人、2位が香港で1万1,639人、3位が韓国で8,397人。19年度になりますと、1位が香港になりまして1万4,599人、2位が、今度は韓国になりまして9,706人、3位が台湾で9,213人。20年度になりますと、1位が香港で1万6,782人、2位が台湾で1万535人、3位が韓国で7,733人。21年度上期では、1位が香港でございまして8,607人、2位が台湾で2,895人、3位が韓国で2,829人となっております。

このほかの部分では、入り込み自体は1,000人前後という形で、各国がドングリの背比べ状態でございますけれども、特に、中国におきましては、19年度は5位で1,023人であったところが、20年度では4位に上がりまして、2,606人という形で倍増しております。21年度上期におきましても、中国は4位となっております、上期だけで1,098人。これが、外国人観光客の推移の中では特徴的なものと動きでございます。

○齊藤（陽）委員

今伺いますと、18、19、20年度でそれぞれ順位が逆転したり、追いつき追い越せというか、非常に動きがあるという、活発な感じがするわけですが、一般の観光客の入り込み調査もそうですけれども、外国人観光入込客数の実数の調査というのは非常に難しさがあると思われまして。

この外国人観光客の入り込み調査というのは、具体的に、現在、本市ではどのような方法で行われているのか、また、それは実数とどの程度のかい離と申しますか、実数に対してどの程度差があるというふうには把握しているか。また、調査そのものの精度を上げると申しますか、より実際の動きに近づけると申しますか、そういった方向については検討されていることがあるのかどうか、その辺をお聞かせいただきたいと思っております。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

先ほど、外国人観光客の推移を述べさせていただきましたけれども、これは、宿泊者数でございまして、外国人観光客につきましては、国別の宿泊者数ということで把握させていただいております。

今、委員からの御質問は、日帰りの部分も含めた実数ということだと思いますけれども、日帰りで単純に来られている方がどこの国から来たのかということまでは、例えば観光施設におきましても、土産品店におきましても、

なかなか把握できないというか、把握のしようがないというところがございます、私たちが押さえている中では、あくまでも宿泊数というのが、国別では一番正確だということがございます。

日帰りの部分というのは、把握がなかなか困難なところはございますけれども、私どもといたしましては、宿泊でこれだけ来ているというのを把握しておりますので、この数倍規模で、当然、日帰りの観光客というのも来られているというふうに押さえております。

そういう形になっておりますので、それを実数に近づけるといのは、今のところ、なかなか難しい状況でございます。

○齊藤（陽）委員

確かに、調査自体が、全数調査みたいなものは不可能でしょうし、サンプリングといっても、その方法というのは、かなり現実的には難しい、限界があるということだと思うのですが、そうしますと、外国人観光客のうち、宿泊される方、今出された数字自体が宿泊された方の数字ということで、日帰り客を含めた総体の数というのは把握できないわけですから、全体の中で宿泊される人の比率がうんぬんといっても、これは難しいのだろうと思うのですが、その辺と、もう一点は、宿泊される方の連泊率といいますか、皆さん1泊で帰ってしまうわけではないでしょうし、2泊、3泊と連泊される方の比率については、押さえられておりますか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

外国人観光客の宿泊の割合というのは、先ほど委員のほうからも言っていただきましたけれども、やはり、全体の数が把握できておりませんので、外国人観光客に特化して何パーセントという形では、現状では把握できないという状況になっております。

ただ、全体の比率の中では、8.9パーセントというのが714万人に対する宿泊率という形になっておりますので、そういう意味から、日帰りでも相当数入っているというふうに考えますと、外国人観光客の部分も何十パーセント規模にはなっていないのかなとは推測しております。

あと、連泊についてでございますけれども、平成20年度の数字で申しますと、外国人全体の宿泊の入り込みというのは4万3,732人ございまして、宿泊延べ日数でいきますと4万8,001泊となっております。ですので、連泊率としては1.1泊という状況になってございまして、この数字につきましては、過去、18年度、19年度もほぼ1.1泊という同様の形で推移しております。

○齊藤（陽）委員

できれば、他の観光地、後志管内等では、長期の連泊のお客様もいるようですので、そういった連泊につなげていくという行き方も大事かなというふうには思います。

◎外国人観光客の動向の把握について

もう一点、ちょっと踏み込みすぎの話かも知れないのですが、小樽にいらっしゃる外国人観光客の方が、どういう交通機関を利用して小樽にいらっしゃるのか、あるいは、前の訪問地がどこで、どこから小樽にいらっしゃったのか、あるいは、前泊地といいますか、前日に宿泊されたのがどこだったのか、さらに、次にどこへいらっしゃるか。また、小樽の中でどんなところを回られているのかですとか、そのときにどういう交通機関を利用されるのか、何を食べて、どんな買い物をされるかという、そういう内容についてのサンプリング調査なり、聞き取りなり、いろいろな手段を尽くして、外国人観光客のニーズが具体的にどういう内容かというようなところを深めていくということも大事かなと思うのですが、この点について、今、小樽市で取り組んでいるというようなことがありましたら、お知らせをいただきたいと思っております。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

外国人観光客の動向という御質問だと思いますけれども、委員の御指摘のとおり、今、そういう状況の調査は行っておりません。

今お示しいただいたような項目というのは、平成20年度に、観光客動態調査の中で調査しているところございまして、その中で、外国人観光客がその部分にお答えいただいたというような例もございますけれども、外国人に特化した形での調査は、現在のところは行っておりません。

外国人観光客の動向を調べる上での一つの問題点としては、アンケートの言語をどうするかというような問題もございます。その辺を含めまして、できれば、次回の動態調査などを行う際に、外国人の方も回答できるような方法、例えば言語の問題ですとか、あと、どういうところで調査するかという部分も含めまして、他の先進の観光地などの例も参考にしながら研究してまいりたいと考えております。

○齊藤（陽）委員

これからの観光の伸びていく方向性みたいな部分を考えますと、当然、日帰り観光客の対応ということも大事なのですが、外国人、特にアジア圏からの観光客に対する対応を充実していくということは、小樽観光にとって非常にポイントといたしますか、眼目ではないかと思うのです。ですから、いろいろ難しい部分がありますけれども、ぜひ積極的に取り組んで、ここら辺のニーズの把握といたしますか、特に行動等で見ますと、普通、観光客が買い物をされるとお土産を買うというふうに思いますけれども、意外とそうではなくて、家電製品だとか日常生活用品みたいなものを日本に来て買って帰るというのが非常にステータスだというような報道もございますし、いわゆる観光だからお土産という方向性ではない、新たな購買力を切り開くようなものもあり得ますので、ぜひそこら辺の中身を、踏み込んで把握していただければというふうに、要望として申し上げておきます。

◎観光施設別の外国語の対応状況について

小樽市内の観光施設は、物販、ホテル、交通機関、観光案内所等がありますけれども、このいわゆる観光施設の中で外国語ができる人の数というのは、それぞれの言語別で把握されているのかどうか、お聞かせいただきたいと思っております。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

観光施設別の外国語対応の状況でございますけれども、私どものほうでは残念ながら把握していないというのが現状でございます。

ただ、施設によっては、外国の方を直接に雇用するという形で、増えつつある東アジアからの観光客とか、その他の地域からの観光客を受け入れるような体制を整備しているところもございますので、その割合につきましては、徐々に増えつつあるのではないかとこのように実感しております。

○齊藤（陽）委員

今、案内板を多言語で表示していくというようなことがずっと行われてはいますが、それと同時に、直接観光客と応対をする、観光施設にいらっしゃる人の部分で、母国語といたしますか、いろいろな言葉を話すことができる人がいるというのは、その観光地の印象、小樽に来てよかったなというそれぞれの国の方に喜んでいただける一番大事な部分ではないかと思うのです。ですから、流暢にその国の言葉をしゃべられなくても、一応、日常のあいさつ程度でも、いろいろな言葉で対応できるという体制を小樽の観光施設がとれるようにする、そこまで持っていくということが非常に大事だと思います。

これは前も伺ったような気がするのですが、観光施設等での語学研修については、それぞれの施設でどのような体制をとっているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

各施設での外国語への対応でございますけれども、基本的には各施設がそれぞれの判断によりまして、いろいろな形、例えば、先ほど言いましたように、外国語を話せる方ですとか外国人を直接雇用するという形で対応しているところもございますし、メニューを外国語で表示するというような形でやっているところなど、さまざまございますけれども、実際、どの施設がどのような形で対応しているのかということまでは、把握していないと

ころでございます。

○齊藤（陽）委員

そういう観光関連施設での語学研修という部分については、今ほど申し上げたように、観光地小樽として非常に重要なポイントだということからいきますと、小樽市が音頭をとって、外国語研修の体制を整えることが、ぜひとも必要になってくるのではないかというふうに思います。

そこで、お伺いするわけですが、今回、予算計上されている外国人観光客おもてなし推進事業費、これは 630 万円の委託料となっているのですが、その内容、経費の内訳等をお示しいただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

外国人観光客おもてなし推進事業費の内容でございますけれども、この経費につきましては、今、市が交付金という形で観光協会にやっていたらいてる観光案内所に中国語と英語を話せる職員を 2 名配置いたしまして、窓口対応のほか、翻訳などの業務や他の案内所で勤務している職員の語学の研修的な部分を担わせるという形で計上しております。

予算の内容につきましては、人件費の部分が 2 名分で 540 万 7,000 円、残りの 89 万 3,000 円につきましては、例えば、上海万博などキャンペーンに行く際のチラシですとか、先ほど言ったような、他の職員が窓口対応する際の研修資料などを作成する経費を事務費として計上させていただいております、合計で 630 万円になっております。

○齊藤（陽）委員

ちょっと欲を言えば、その 2 名の中国語と英語を話せる職員が、観光案内所の職員にだけいろいろ研修されるのではなくて、他の観光施設等でも、語学研修のようなことを随時やってくれるというような可能性というのはないのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

一応、問い合わせの中で、そういうような対応というのは十分可能かなというふうに考えておりますし、実は、新年度の中でもう一つ、外国人観光客受入推進事業費というものがございまして、こちらのほうがむしろ、今、委員から御提案がありましたような形で、観光施設の職員などに、まずは異国の文化ですとか習慣というものを知っていただきまして、まず受け入れる、言葉以前の問題として、その国の方々がどういう習慣をお持ちなのか、例えばトイレの使い方一つにしてもいろいろ感じ方によって違うというふうに言われております。ですので、そういうことをまず知っていただいた上で、さらに語学研修、基本的にはあいさつ程度の簡単なところからというふうに考えておりますけれども、そういうような形の研修を行いたいと考えております。

あえて案内所に派遣の職員を使うということも十分可能なのですが、若干、問い合わせの内容が違うという部分と、各施設においては、やはり、専門的な用語などもございますので、それなりのきちんとした機関の方に研修していただくというほうがよりベターかなというふうに考えております。

○齊藤（陽）委員

今の、中国語と英語を話せる職員は、案内所に常駐されるのですか。観光案内所は、小樽駅とか浅草橋街園のところとか、あともう一か所ありましたね、その 3 か所のどこにいらっしゃるのですか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

案内所につきましては、小樽駅構内と運河プラザ、浅草橋の 3 か所にございまして、今回 2 名を配置しますので、基本的にはローテーションで、その 2 名の方がいずれかの観光案内所で座って対応をするという形を考えております。他の案内所に対応が必要な方が来た場合も、電話などでのやりとりも可能な形で、まずは 2 人体制でやっていきたいと考えております。

○齊藤（陽）委員

そうですね。人材に限りがあるわけですから、小樽駅にいるときに浅草橋のほうで何か問い合わせがあれば、そ

ういう場合でも対応できるという体制が必要だろうと思いますので、連携をうまくやっていただきたいと思います。

平成22年度の当初予算で、先ほど触れられましたけれども、外国人観光客受入推進事業費として200万円の予算が計上されていて、文化の違いといいますか、要するに、言葉以前の部分のコミュニケーションというのが非常に大事なことだと思うのですが、この外国人観光客受入推進事業費のほうと外国人観光客おもてなし推進事業費のほうとの関連性についてはどういうふうにお考えですか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

外国人観光客受入推進事業費につきましては、小樽市全体として受入れの推進を進めていく中で、観光案内所の職員ももちろんなのですが、接遇の研修会への参加を広く募集いたしまして、外国人観光客を受け入れる体制を小樽市全体でつくっていくという形の予算づけになっております。

外国人観光客おもてなし推進事業費の部分は、問い合わせ窓口という形で、異国からの方が何か知りたいといったときに、では、どこに聞きに行けばいいのかという部分ですとか、例えば運河周辺を歩いているときに気軽に相談できるという窓口機能が、今まで外国語対応ができておりませんでしたので、その辺を充実させるという部分で、一般の施設においても受入れは推進していくし、また、専門的に相談事ですとか問い合わせに対応できる窓口を設けるといふ、両輪で推進していこうというものでございます。

○齊藤（陽）委員

外国人観光客受入推進事業の200万円の内容は、具体的にはどのような内容なのでしょう。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

もちろん、観光施設を中心にして接遇を二、三回程度、あとは語学研修についても数か月単位の中でやっていこうというふうには思っております。

ただ、必ずしも観光施設だけかと申しますと、そういう形ではなくて、例えば飲食の部分でもまだまだメニューの関係などが多言語化されていない現状がございます。当然、外国人観光客が見えられましたら、その中では、宿泊という部分ですとか散策するという中の外国語対応もございますけれども、その関連の中では、当然、食事というものも出てきます。そうなりますと、やはり経済効果を高めていくためには、飲食施設の従業員にも研修を受けていただいて、例えば食文化の違いを学んでいただくということが、今後、受け入れていくためには非常に重要だなというふうに思っております。あとは、仮にですけれども、例えば医療機関でもそういうような簡単な会話ができれば、けがをしたときにでも安心だというようなエージェントからの声も聞いておりますので、例えば観光施設なり飲食のほうが一定程度の人員になればなかなか難しくなってくるかもしれませんが、あきがありましたら、そういうような職種にも声をかけて、小樽市全体で取り組んでいくことは可能ではないかと考えております。

○齊藤（陽）委員

◎海外の修学旅行生の受入れについて

最後に、今、食文化というような話もあったのですが、いわゆる異文化コミュニケーションの中で、教育分野といいますか、食育ということが今盛んに言われていますけれども、外国人の修学旅行生受入れということも、非常に、大きな流れになってきつつあると思います。

たまたま、今日のある新聞記事なのですが、「日本への修学旅行 高校生の動向」ということで、平成20年度、これは全国の話ですが、韓国が8,910人、台湾が7,320人、中国が6,294人という数字が上がっていました。小樽でも国内修学旅行のお客様は非常に多いわけですが、海外からの修学旅行生、特に高校生ということだと思いますが、この分野に手を打っておくというのは、将来性という部分でも非常に大事ななというふうに思いますが、海外高校生の修学旅行の受入れについて何か方策を考えておられるかどうか、それは考えておく必要があるのではないかとこの部分でお考えをお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

海外からの修学旅行の受入れについてでございますけれども、委員がおっしゃったとおり、やはり、この分野というのは非常に有望な市場であるというふうに私どもも認識しております。

それで、観光協会を中心に、例えば海外で国際旅行博などに参加した際には、旅行博会場でパンフレットの配布などをしつつ来場者と商談などをやったりするのですけれども、そのほかに、地元のエージェントを民間事業者がチームを組んで回っていくというようなキャンペーン活動なども行っております。その中で、教育旅行、修学旅行についても宣伝してきておりまして、具体的な例としましては、平成20年度に、台湾の工業高校が小樽の工業高校と学校交流を含めた中で修学旅行を楽しんでいったという実績がございます。

ただ、難しさとしては、各国の修学旅行をやる時期というのが、必ずしも日本の学校の行事予定と合致しないという部分の難しさ、あとは、国によっては、何時間の単位で学校と交流しなければならないという制約があったりしまして、その中で、受入れ側としても、それだけの時間を対応の部分に割けるかどうかというような難しさもございますけれども、小樽では、工業高校がそういうような実績をつくっていただいたという部分もございまして、その後、商業高校でも似たような事例があったというふうに聞いておりますので、時期さえ合えば、そういう受入れというのも無理ではありませんので、私たちとしても、そういうような話があったときには、学校間の橋渡しをしながら、受入れを進めてまいりたいというふうに考えております。

○秋元委員

◎若年者等トライアル雇用の奨励金について

今回の一般質問の中で、若年者雇用について何点が質問をさせていただきましたが、やはり、小樽市内が現在どういう状況にあるのかということが、私自身も一番知りたい部分でありました。でも、これまでも若年者雇用についての統計がとれていないというお答えもありましたし、今後どういうふうに進めていくのかという部分も含めて質問させていただきたいのですが、初めに、ハローワークで、国として進めている若年者等トライアル雇用奨励金についてなのですが、今回の一般質問の中で、昨年4月から1月末までで小樽管内で50人ほどがトライアル雇用されていたというお話を伺いました。その中で、トライアル雇用は3か月というふうに聞いておりますけれども、この雇用期間の終了後、若年者等雇用促進特別奨励金というふうにつながっていくこともできるというふうに認識しているのですが、実際、この50人のうち、どのぐらいの方が、終了後、この奨励金を受けたかという数は把握していますでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

ハローワークが行っておりますこの若年者等トライアル雇用の奨励金ですけれども、ハローワークに確認しましたところ、50人の実績があるというふうに教えていただいております。

ただ、国の機関ですので、なかなか情報公開できる部分とできない部分があるというふうに聞いております。今回の50人という数字も、ハローワークから北海道労働局に確認していただいて、出してもいいということでの数値として示したわけです。そして、実際の正規雇用につながった方が何人いるかということにつきましては、ハローワークからは、若干名でありますけれども、実際にいますということでは聞いていないというのが実情です。

○秋元委員

小樽市としてどういう状況にあるのかというのが非常に知りたい部分でありまして、私も、いろいろな雇用に対する相談とか生活相談を受けるわけですけれども、悩んでいる方が非常に多いのだなという印象を感じております。その中で、新卒者などに対しましては、今回も予算計上されておりましたが、助成金があります。

実際、新規で就職につけなかった方々が、その後、どのような道をたどっているのかなというのも一つ考えますし、一般質問の中でも話したジョブカフェに行ってみると、小樽の方もたくさん来ているとお聞きしますので、

小樽市としても、気軽に相談できるような窓口があってもいいのかなと非常に感じるわけなのですが、国としても状況をなかなか公開してくれないという現状を聞いて、非常に残念に思うところなのです。その上で、今後、どうしていくのかという部分なのですが、市長の今回の答弁の中でも、民間ですとかハローワークとも連携して、ワンストップサービスについても検討していくというお話でしたけれども、今後の連携という部分ではどのようなことが考えられますでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

若年者の雇用の現状について、市としてつかみきれていないというのが実態でございます。国としても、ニートですとかフリーターですとか、そういった調査は行っておりますが、いわゆるサンプル調査なものですから、全国でこのぐらいの方たちがいるという、それが、そのまま割合的に小樽の実情を反映するかというと、なかなかそういう状況にはないのかなと思っております。

ただ、そうした中で、若年者雇用については非常に大事な分野だと思っております。特に、新卒者の対策にもこれまで力を入れておりますが、今、委員がおっしゃった、卒業時点で就職が決まっていない方たちに対するサポートも重要な課題として受けております。

今後の体制につきましては、やはり、若年者の一番の悩みであります職につくということから考えれば、ハローワークが中心となって、また、市としてできること、例えば、生活相談ですとか、住まいの相談ですとか、そしてまた、資金相談ですとか、そういったいろいろな要望があると思いますので、それらにつきましてはハローワーク、そして労働基準監督署、また、いろいろな機関、市で言えば保健所ですとか、そういったところと連携しながら、いろいろと、どんな対応ができるのか考えてみたいと思っております。

また、そうした中で、一つのモデルケースとして今考えているのが、昨年12月25日に、ハローワークで行いましたワンストップサービスでございます。これは1日だけのモデルケースとしての事業だったのですが、ハローワークのほかに、市からは私ども商業労政課、生活支援課、そして保健所の心の健康相談員、その他に社会福祉協議会や北海道、それらの機関が一同に集結いたしまして、相談者の対応を連携しながら行いました。そういったケースも参考にしながら、今度どのような体制が組めるのか、考えていきたいと思っております。

○秋元委員

今のお話にありました昨年、ハローワークで行われた国のワンストップサービスにつきましては、相談件数ですとか内容については集約されていますか。

○（産業港湾）商業労政課長

昨年、1日だけ行いましたワンストップ・サービス・デイの開催状況でございますが、相談人数、利用者数が15名でございます。男性12名、女性3名、そして延べの相談件数としましては合計で38件、その中で多いものとしたしましては、やはり仕事に関する事で15件、そしてまた、生活に関する事、生活福祉資金の相談を含めて10件、そのほかでは、住居ですとか生活保護に関する相談というものがあつたところでございます。

○秋元委員

1か所でいろいろな相談ができるというのは非常に有効だと思うのですが、やはり、相談件数からいって、まだ周知が必要だったのではないだろうかというふうに思うのです。

今回、若年者の雇用についていろいろと勉強する中で、例えば和歌山県の田辺市は、地域に若者が定着しないという若者流出について、非常に長年にわたって、市独自で調査をしたりしたそうです。その中で、大きく2点についてわかったそうですが、一つには、小中学校時代の不登校が、その後、引きこもりやニートにつながっていくのではないかという結果が出たそうで、では、どうするのかというさまざまな施策を田辺市独自で練って実施されているようです。当然、田辺市と小樽市で大きな違いとかもあるとは思いますが、田辺市でも、小樽市でも若者が流出していく実態があるわけで、企業誘致や新卒者に対する奨励金は非常に重要なことだと思いますし、対

策の両輪として、ぜひ、若者だけに限ったことではないのですけれども、悩みや雇用の問題に対する相談しやすい窓口を、ぜひ早急に市として整備していただきたいと思います。

私が受けた相談の中で、どこに相談したらいいのだろうかというのが非常に多くあるのです。例えば仕事のことを相談したいのだけれども、どこに行ったらいいだろうか。例えば、心の問題についても、どういうふうに、どこに連絡をとって相談すればいいのだろうかというお話が非常に多いことから、窓口についてもっとわかりやすく一本化されて相談できるような体制を整えていただきたいと思うのです。

これは、後ほど、また質問させていただきたいのですが、今回の一般質問の中で、ジョブポートおたるのお話も聞かせていただきました。平成18年度ですと1,622件の相談件数があったということで、非常に多いなというふうに感じたのですが、このジョブポートおたるの現在の状況ですとか事業内容についてももう少し詳しく、御説明いただけますか。

○（産業港湾）商業労政課長

ジョブポートおたるの内容でございますけれども、これは、平成17年度に、小樽市ですとか小樽商科大学、また商工会議所、中小企業家同友会から構成する小樽まち育て運営協議会が厚生労働省の事業を受託して行ったものでありまして、求職者のための就業支援センターとして開設したものでございます。N T T小樽ビルの1階に開設いたしまして、平日と土曜日に開催しております。

そうした中で、内容別の利用件数ですけれども、ハローワークの「週刊ワーク情報」や市販の情報誌を閲覧できる、いわゆるフリーコールの利用件数が554人、5台のパソコンを備えておりますが、それらを使いまして求人情報の検索システムを利用された方が358人、カウンセリングですとか、そういった就職の相談を受けられた方が269人、セミナーを受講された方が49人ということで、合計で1,230人の方が利用されております。

また、18年度につきましては、同様に、求人情報誌の利用件数が683件、相談コーナーが441件、インターネット利用が351件、セミナー受講が147件という数字になってございます。

現在の状況ですが、このジョブポートおたるは2か年の厚生労働省からの受託事業でございます。その後、この事業をどう展開していくかということをお我々としても検討したわけですが、その受け手というのがなかなか難しいという中で、ジョブポートおたるでの事業を2年間受託しておりましたホープ・ワンという企業が、現在、ウイングベイ小樽の中で、ジョブポートおたるという看板を出して同様の趣旨の事業を行っているという報告がされております。

○秋元委員

現在の利用状況についてはわかりますか。

○（産業港湾）商業労政課長

この事業は、平成17年度、18年度は国の委託事業でかなり力を入れてやりましたけれども、現在は、いわゆる一つの民間企業がこの趣旨に賛同して、言ってみれば自前で行っているという状況です。ただ、普通の民間企業であれば営利目的が当然あるわけなのですけれども、最初の入り口は無料で受けるということでやっているというふうに聞いております。また、利用件数につきましては、企業のほうから、当時、2か年行っていたような件数ではありませんけれども、数件といえますか、件数は少ないのですけれども、利用実態はあるというふうには聞いております。

○秋元委員

こういう民間の方ですとか、N P O法人とかとの連携というのは非常に重要な部分だというふうには考えられますが、そのほかに市内で、例えば若者を支援するような団体ですとか、私も調べたのですけれども、なかなかわからなかったもので、もしありましたらお知らせいただけますか。

○（産業港湾）商業労政課長

市内に、NPO法人を含めていろいろな活動をされている団体はあるのでしょうかけれども、特にこの若者の悩み相談、雇用を含めてですけれども、そういったことに取り組んでいる団体というのは、私のほうでは、今、どこそこの団体がやっているというふうにはお答えできない状況にあります。

○秋元委員

現在、非常に重要な部分と言われており、各自治体で先進的に進めていますのは、特にインターネットを利用した相談なのです。例えば東京などでも、開設して3か月間で838件のメールによる相談があったということです。今まで、国にもキャリアメールというメールによる相談窓口があったのですが、3月いっぱい事業廃止になるということで、実際、私も調べてみましたが、結構相談件数もありますし、内容につきましても、例えば、非常にアドバイスされたことが勉強になったですとか、勇気が出たですとか好評なようです。小樽市も、こういう民間企業ですとか、NPO法人と連携していく中で、窓口を一本化していただきたいのと同時に、ぜひメールによる相談も受け付けられないものかというふうに感じるのです。

今回、メールでの相談をいろいろ調べますと、面接形式よりは、やはり、メールによる相談件数のほうが非常に多くなっているということなのです。一長一短があつていいことばかりではないとは思いますが、インターネットが非常に普及している中で、24時間、いつでも自分の好きな時間に相談ができる方法を提供するのも重要な部分であるかと思うのですが、今後、市として考えられないのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

今の若者のライフスタイルといいますか、メールを活用しての相談というのがしやすいという状況はあろうかと思えます。我々としても、市のホームページ上で、雇用についての相談受付ということでは雇用相談総合窓口を商業労政課内に設置しておりますということを伝えておまして、支援に対するメールでの相談が所管の私どものほうへ回ってくることもございます。

ただ、委員がおっしゃったような、広報といいますか、より広く周知すべきではないかということについてでありますけれども、ホームページ上で開いております雇用相談総合窓口の相談内容といいますか、例えば、今おっしゃったようなメールでの相談も受け付けておりますというようなことが可能なかどうか、先ほどの雇用相談体制を含めて研究したいと思っております。

○秋元委員

◎若年者雇用における市の課題について

最後になりますけれども、若年者雇用についていろいろとお話を聞かせていただきまして、今後、考えられる市の課題について伺いたいのです。

それと、今言われました広報、周知の部分に関しましては、やはり非常にわかりにくいというのと、どこに相談すればよいのかというのが一番大きな問題で、ぜひ多くの方々に知っていただいて、単発ではなくて、ずっと継続的に行うことによって、広く周知もされるのかなと思いますので、これはぜひお願いしたいと思います。

最後に、市の今後の課題についてお答え願います。

○（産業港湾）商業労政課長

若年者雇用の対策といいますか、課題については、先ほど委員がおっしゃったような、市外への流出があるということも十分認識しております。そうした中で、市内企業への定着率を図るには、一つには、やはり地場産業の活性化であり、企業誘致が大事な要素だと思っております。また、そのほかに、若年者の雇用相談体制についてですが、若者の自立や心の悩みを受け入れる体制につきましても、保健所で心の健康相談ということでやっておりますし、また、先ほど申しましたハローワークにおけるワンストップ・サービス・デイの増強、これらも参考にしながら、今おっしゃったように、定期的に関催していくことにより周知も図られるということにつきましても、今後、

ぜひ定期的にそういった相談体制ができるような仕組みづくりをハローワークのほうに投げかけてみたいとは思っております。

○委員長

公明党の質疑を集結し、民主党・市民連合に移します。

○林下委員

今回の予算総体を見ますと、地方交付税が増額されており、財政運営が少しでも改善されるかという期待もあったのですが、やはり、税収不足ということで、結果的には、相変わらずの厳しい財政運営ということにならざるを得なかった。

そうした中で、経済の活性化と雇用対策に、重点的な施策を打ったということは評価されるべきだと思いますけれども、これは、国においても、景気の底割れを回避するための重点的な予算配分ということで、今、国会で審議されている段階ですから、そういった意味でも、本市の経済、雇用環境をどうやって改善していくのかということ是非常に大きな課題だというふうに思っています。

◎緊急雇用創出推進事業の結果について

そこで、緊急雇用創出推進事業について、昨年度の途中から始まったわけですが、昨年度は13事業で9,774万8,000円、今年度は9事業で7,600万5,000円と、かなり減額となっていますが、どうしてこういう結果になったのか。例えば、昨年度取り組んで、今回取りやめた事業でありますとか、新規に取り組んだ事業、あるいは、継続した事業、それぞれ理由があると思いますが、まず、説明をお願いしたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

この緊急雇用創出推進事業は、国の基金事業でありまして、21年度から23年度までの3か年を予定している事業でございます。昨年度は、13事業で9,774万8,000円ということで事業実施してございます。また、その中には単年度限りの事業というものも幾つかございまして、例えば、額の大きいものでは、住居表示台帳（図面）更新事業でございますとか、災害時要援護者避難支援プランの調査・作成業務ですとか、また、小中学校の窓ガラス清掃といった環境整備事業、それら平成21年度限りの事業も幾つかありましたので、総体的な予算といたしましては、今回9事業で7,600万5,000円ということで、約2,000万円ぐらい減少しているところでございます。

今回、新たに計上させていただいております事業といたしましては、例えば、市内法人実態調査事業ですとか、観光情報発信等事業、そしてまた体育施設等除排雪事業、これらは今年度も必要な事業ということで、庁内各課から事業を募集いたしまして、雇用効果、事業効果の高い事業ということで選定して計上させていただいているというような状況であります。

○林下委員

単年度事業とか、半年間の雇用期間ですから、なかなか雇用対策にどのような効果があったのかということも評価は難しいと思うのですが、こうした半年間の事業の成果というのはどう判断されていますか。

○（産業港湾）商業労政課長

確かに、緊急雇用創出推進事業の事業要件といたしましては、あくまでも6か月以内ということで、次の事業へのつなぎの雇用創出ということでございます。昨年度の事業で言いますと、13事業の中で80人の新規雇用が創出されたということは、6か月以内とは言いながら、一定程度の効果があったものと考えております。

○林下委員

私は、この事業を通じて80人の雇用が創出されたというのは承知しているのですが、例えば、先ほど質問がありましたように、ニートとかそういう人たちがこの事業に参加してチャレンジするきっかけができたとか、あるいは、生活保護から脱却するチャンスを得たとか、そういう声もないわけではないのですが、そういった

ケースというのは把握されていますでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

今言われたような、例えばこの事業でニートの方が何名ですとか、例えば生活困窮者の方といますか、そういった方たちが就職することによって、セーフティネット機能が働いて保護の受給に至らなかったとか、そういった個別の具体的な内容については把握しておりません。

○林下委員

今後、非常に重要な課題ですから、ぜひ、そういった視点でも、追跡調査なり、いろいろ検証していただきたいというふうに思います。

何とんでも、やはり基金そのものに使用条件がついているとかいろいろと制限があつて、本当にこの基金が雇用不安とか、あるいは経済危機に対応しているかといったら、非常に疑問な点があるのは前から私も指摘をしているところです。一方で、ふるさと雇用再生特別対策推進事業については、事業の継続性が必要だということなのでしょうけれども、平成21年度の事業が全部継続して予算も増額されていますけれども、どういう判断でこういう事業計画になっているのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

先ほどの緊急雇用創出推進事業が6か月以内の事業を対象としているのに比べまして、このふるさと雇用再生特別対策推進事業は、地域にニーズがあつて、今後とも継続していく事業ということが事業要件でございます。ですから、昨年度に採択された5事業につきましては、今年度もまた引き続き事業継続ということで予算を上げさせていただいているところであります。

○林下委員

そうしますと、ふるさと雇用再生特別対策推進事業というのは、残っている基金の額から言えば、今後、事業が来年度まで継続されるということを考えると十分な予算ということにはならないのではないかと思いますのでけれども、その点についてはいかがですか。

○（産業港湾）商業労政課長

この基金事業につきましては、各都道府県に国から基金がおいております、その中で、北海道が全道の市町村から事業を募集して、その中で割り振りしているところでございます。

先ほどの緊急雇用創出推進事業につきましては、小樽市への配分額が幾ら幾らというのが決まっておりますが、このふるさと雇用再生特別対策推進事業につきましては決まっておりました。ただし、今年度の事業申請に当たりまして、小樽市から要望額を上げましたところ、北海道のほうで、全体の予算額がオーバーする状況になったということで、全道の市町村に対して一律20パーセントをカットするということで通知がありましたものですから、小樽市としましても、各担当課と調整した上で、経費の縮減をしながら、なおかつ、事業の継続を行っていくということでの組立てで立てさせていただいているという状況にあります。

○林下委員

それでは、両事業を昨年度と今年度と比較しますと、雇用者数の変化というのはどうなるのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

緊急雇用につきましては、昨年度が80人で今回が69人でございます。ふるさと雇用につきましては、これも継続事業であります。ただ、1年1年の契約更新となりますので、昨年度の14人がいったん契約を終了して、また再度新規雇用という形で継続雇用となりますから、14人という人数には変わりはありません。

○林下委員

わかりました。

◎小樽市新規高等学校卒業者雇用奨励金制度について

それでは、小樽市新規高等学校卒業者雇用奨励金制度の関係について、小樽市内に対象事業所はどのぐらいあって、その事業所に対する働きかけ、あるいは制度の説明というのは、現在のところ、どの程度進ちょくしているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

この新規高等学校卒業者の雇用奨励金につきましては、事業所の要件といたしまして幾つかありますけれども、市内に本店がある事業所ですとか、また、税の滞納がないなどという一定の要件をかけております。ですから、数がどれだけという把握はしておりません。ただ、ハローワークに確認いたしましたところ、平成20年度で言えば、新規高卒者を雇った事業所数が63というふうに聞いておりますので、おおむねこの数に近い数字が、市内の事業所から申請されるものと押さえております。

○林下委員

私の質問が適切ではなかったのかもしれませんが、やはり、こういう事業を計画するからには、当然、対象事業所がどれくらいあって、どのくらいの雇用が見込めるのかを想定して、それによって、例えば2,000万円の予算を計上して、計画した100人の雇用を達成していくというのが普通だと思うのですが、市としては、新規雇用をこの事業によってどの程度見込んでいるのですか。

○（産業港湾）商業労政課長

先ほど、事業所数のお話はさせていただきまして、そのほかに周知という御質問もあったわけですが、これまでも、市長の記者会見や、報道機関に対する報道依頼、また、広報おたるですとか、さまざまな媒体を通じまして、この雇用奨励金につきましては宣伝をしているところであります。ハローワークと市内各高校とも連携して取り組んでいく事業でありますから、ハローワークや高校に対しても事業の内容を十分伝えてやっているところであります。

また、対象となります新卒者の数につきましては、ハローワークにお聞きしましたところ、大体、小樽管内の卒業生のうち、市内の事業所に就職している方が例年100人前後というふうに聞いておりますので、その数を目標にして予算計上をしているところでございます。

○林下委員

もし100名の雇用枠以上に応募する企業が出た場合は補正予算などで対応する考えはありますか。

○（産業港湾）商業労政課長

この雇用奨励金につきましては、地域経済活性化等推進資金基金を財源として取り組んでおります。現在、この基金にもまだ若干の余裕がありますので、100名を超えた場合には、財政部と協議をして、当然、補正予算を組んでいきたいというふうに原課としては考えてございます。

○林下委員

景気は少しずつ回復傾向にあるという報道もありますけれども、一方では、雇用情勢が改善するにはまだ数年かかるという報道もされています。基金には限度があるわけですが、受入れ企業としては、これからも、こういう事業を継続してほしいという要望があるのです。いろいろな報道によりますと、昨年、新規採用をした企業でもかなり採用枠を減らして、その反動で今年採用枠を増やしたというようなケースでありますとか、その逆のケースもあるようです。雇用情勢に変化が生じているというのはそういう意味で、これからもそういう変動があると思うのですが、やはり、行政の支援としては継続性が非常に大事だというふうに思うのです。しかし、今おっしゃったように予算の関係もありますので、基金がなくなればもうできないというようなことではなく、やはり、何としても、この施策は継続する必要があると私は考えるのですが、来年度以降も継続していただけるかどうか、お答えをお願いしたいと思います。

○産業港湾部長

今、話がありましたように、元資が基金ということで、平成21年度の普通交付税を積み立てて、それを用いているわけなのですが、これが今後どういうふうになるかという、22年度は同様の交付税の交付はまずないようでございます。ですから、財源を確保して、同じような規模で立ち上げるのは非常に難しいところでありまして、我々としては、当初は22年度限りというふうに考えておりましたが、いろいろな今のお話の状況だとか、あるいは財源的な調整が庁内のどういうふうに行われるのかということもありますので、これから議論させていただきたいなというふうに思っております。

○林下委員

できれば、こういう雇用問題というのは、事業の重要性からいっても、継続するというお答えをしていただきたかったのですが、ぜひ今後も、いろいろなところを切り詰めても頑張ってもらいたいというふうに思います。

◎小樽市地域経済活性化等推進資金基金事業について

次に、小樽市地域経済活性化等推進資金基金の関係なのですが、これは、平成21年の第4回定例会の補正予算で8事業、今回の補正で23事業、それから、22年度の当初予算で20事業ということで、事業の内容を見ても、基金を利用してやるというよりも、本来、こつこつとやらなければならない事業が大半でないかなというふうに、正直言って思いました。やはり目立つのは、例えばトイレの改修であるとか、あるいは、いすの修理とか、公共施設の補修というのが基本的な事業内容になっており、どうも事業に偏りがあるのではないかと思うのです。私も、この間の一般質問などで、いろいろな制約の中でこういう事業を推進していくには無理があるのではないかという質問をしたことがありますけれども、事業の選定理由と経済効果についてどういう判断をされているか、見解をお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

この小樽市地域経済活性化等推進資金基金の目的でございますけれども、まず一つには、雇用の維持及び創出を図ること、また、地域経済の活性化ですとか、産業の振興を推進するための事業資金ということで設置したものでございます。

今、お話のありました、公共施設の改修等もこの基金事業を取り崩してやっているところでございます。それは一つには、市内の地元企業への発注を前提としているということでありまして、細かく分けて、市内の小規模な企業も受注できるような事業を数多く組み立てることによりまして、一つには雇用の維持や創出が図れるという観点から予算化したものでございます。

また、地域経済の活性化ですとか、産業の振興ということにかかわりましては、例えば商店街対策におきますキャンペーンセールですとか、商店街の大売出し、また、市場連合会ですとか、これまでどちらかといえば事業を縮小してまいりました商業振興策につきましても、この基金を活用して今現在の苦境を打開するための施策を中心に組み立てているところでございます。

このほか、観光関連ですとか、中小企業の倒産防止共済ですとか、新たな事業も取り入れておりますので、そういったトータルな運用で地域経済の活性化に取り組んでまいりたいと思っております。

○林下委員

そういう立場で考えますと、例えば「小樽で買物」キャンペーンセール助成事業では、昨年かなり話題性もありましたし、経済効果もあったという報道もありますけれども、今年に関して言えば、その予算も大分切り詰めた形になっていますが、その減額の理由は何でしょうか。

○（産業港湾）田宮主幹

平成21年度につきましては、20年度に国から交付されました地域活性化・生活対策臨時交付金を基にした基金、それと、21年度に国から交付されました地域活性化・経済危機対策臨時交付金を基に予算計上いたしました。

商店街団体の皆さんに対しましては、これらの交付金を活用するために、市内における緊急経済対策としての単年度事業ですよという説明をして参加を募りました。

しかしながら、実施後、参加団体の皆さんからは、実際に販売促進活動を行ったことによって、やはり積極的に商店街として打って出なければならないという再認識をしていただいて、何とか助成率や限度額を下げても、引き続き、こういった支援をしてもらえないかという言葉を受けまして、昨年10月に創設いたしました地域経済活性化等推進資金基金を活用して、限られた予算の範囲内で、できる限りの予算計上をしたというものであります。

○林下委員

前政権の継続事業ということですから、いろいろな制約があって、市の計画自体も、やはり思い切った対策とか、あるいは市独自の事業展開にそういう基金が使えないという面でいろいろ苦しさはあったと思うのですが、結果的に基金頼りということによっていくとこの基金がなくなる、今後、本当に、市独自の雇用対策とか経済対策ができるのかというのが非常に心配なところなのです。今、民主党政権では地方主権を進める中で、一括交付金を導入しようとしているのですが、市独自の事業展開に本当に一括交付金というものが対応していけるのかという点についてはいかがですか。

○財政部長

一括交付金は、どちらかといいますと、国土交通省中心のハード事業の補助金の一括化でございますので、今、議論のあります経済振興策関係に対する助成とは少し趣が変わるのだらうと思います。

この辺が、交付金の切れ目が縁の切れめのような議論でございますけれども、確かに、こういう交付金が出て、この一、二年の事業でございますので、それをやり遂げるといいますか、続けていくためには、本音を申し上げますと、やはり、国において継続的な経済対策というものをぜひ打っていただきたい。交付税でも結構ですけれども、私どものような自治体でも経済対策が継続してできるように、政府において御検討いただきたいというふうには切に思っております。

○林下委員

私も、この経済対策というのは、簡単にできることではないのだらうなというふうにはわかっているのですが、例えば、この間、北海道財務局長が新聞のインタビューに、北海道経済は追い風が吹いていると答えていて、その中身を見ますと、自然エネルギーの活用だとか、観光、健康食品、あるいは農林水産業の分野でほかにはない強みがあって、そういったものをもっとしっかり具現化すれば北海道経済はもっと活性化すると言うのです。私も、例えば丸井今井のビルを活用してスイーツプラザをやったらどうか、いろいろなことを今までも主張してきましたけれども、地域独自の産業振興というか、経済対策というものをぜひ検討していただきたいというふうに思います。

◎新千歳空港乗り入れ直行便の制限緩和について

外国人観光客の誘致について、先ほど質問がありましたけれども、実は、新千歳空港の国際線ターミナルビルが、この3月26日に完成するのに伴って、発着枠が3月28日付けで拡大をするという報道があります。今まで、中国とロシアの航空機は相当厳しい乗り入れ制限があって、直行便が事実上入って来られないために、非常に、中国からの観光客の受入れに支障を来していたのです。今回、中国の富裕層が大変増加して、今後の観光戦略にとって重要なターゲットになっておりますが、外国機の乗り入れについては、国土交通省と防衛省の事前協議が必要になっているようであります。平日は、水曜日の昼間2時間半と金曜日の午後5時以降に設定されている発着枠が、今回の緩和で火曜日も開放され、水曜日も2時間半から4時間に拡大をされるということで、観光ツアーが中国から直行便で来れば、これまで2泊で帰らなければならなかったところが、今度は4泊5日の行程が組めるようになったのです。これは、経済効果でも相当大きなものが期待できると言われています。中国から直接直行便で入ってきている観光客は、道内に4万7,400人で、前年比から見れば、76パーセント増えているそうですけれども、乗り入れ制

限のない台湾からの直行便で来る観光客は22万人を超えているおり、それだけ外国人観光客の誘致にとっては重要なことになると言われておりますので、中国とロシアの直行便乗り入れの制限については緩和してくれるよう、小樽市としても、国に対する要望を上げてほしいという声が高まっているのですけれども、それについてはどのような考えなのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

新千歳空港の国際線ターミナルの完成に伴う外国航空便の発着枠拡大の関係でございますけれども、日本、そしてアジアの新しい玄関口が誕生するということで、私たちとしても非常に期待を寄せているところでございます。

特に、中国からの観光客につきましては、今まで、直行便が少ないということで、いったん成田なり関空なりを経由して北海道に来るために、どうしても時間的なロスがあるということも言われておりましたし、直行で乗り入れてくる便はあるものの、料金面から、ツアーへの組み方も難しい面もあるというような話も旅行会社から聞いておりましたので、今回、こういうような形で枠が増えるということは、今後の受入れに際して非常に効果があるものというふうに考えております。今までも、北海道などが中心となって発着枠拡大の要望をしているというふうには聞いておりますけれども、私どもといたしましても、こういうような活動が続いていって、観光客が来るような体制作りのための協力は、機会がありましたらやっていきたいというふうには考えております。

○林下委員

機会がありましたらというよりも、ぜひお願いしたいと思うのですけれども、例えば中国やロシアの乗り入れを、今まで制限してきた法的な根拠というのは何もないそうなのです。実は、同じ条件で、那覇空港では全く制限がないというふうに言われています。従来の冷戦時代の感覚から言えば、新千歳空港というのは、それだけ軍事的に重要な拠点だったというふうに言われているのですけれども、今回は、国土交通省と防衛省の事前協議でこの枠が少し広がったというふうに言われています。そういう意味で、行政同士の話合いでもっと解決できるはずなのですが、観光都市宣言をした小樽市として、本当に、もっと、こうした外国人観光客が小樽に入ってくるように、ぜひ取組をお願いしたいと思っています。

特に、観光ばかりではなくて、最近の新聞によりますと、検診ツアーというものにロシアから富裕層が来ていて非常に大きな話題になっていますし、例えば買い物などをするのも、東京の秋葉原での記事を読みますと、どこの国の観光客もデジタルカメラを買ってもせいぜい1台か2台のところ、中国の観光客は一遍に10台も買って帰るというような国民性というか、特異性がある、例えば道内観光でも、道東で中国の映画が撮影されたということもあって、新千歳空港に乗り入れてから、道東まで何時間もかけてバスで移動するという話を私も言ったのですけれども、中国の観光客はバスで4時間ぐらいかかって道東まで移動するのは平気だし、日本人とは全然感覚が違っているのです。だから、どんどん観光客が来れば、そういう国民性の違いというものもあって、道内のあらゆる地域で活性化することが、非常に期待できるのではないかと考えますので、ぜひこの制限撤廃に向けて行政として応援していただきたいと思います。

○委員長

民主党・市民連合の質疑を集結し、平成会に移します。

○大橋委員

◎小樽港の水深について

代表質問の中で、釧路港において、いわゆる耐震・旅客船ターミナル関連で、今、109億6,000万円の予算がついているが、その中で、クルーズ船に対応するために、水路をしゅんせつするのに20億円使っているということをおっしゃいました。これは、非常に巨額の費用なのでびっくりしたのと、釧路の中でも、費用対効果で、こんなに巨額の予算を投入することに対する不満が生まれているという話も聞いております。

小樽は、このように巨額な規模で港湾改修はやらないわけですが、現在、小樽港の水深はどうなっているのかということと、それは十分に確保されているのかという問題についてお尋ねします。

小樽港は、よそと比べると整備されているという印象を持つのは、何回か大きな船が入るときに整備しているわけですが、パナマックスが十分に入りますし、空母も実績があります。空母に関して言えば、今思えばキティホークが入港したときの前年に、突然、水路しゅんせつに予算がつきました。理由としては、小樽港の水路にでこぼこがあるので、それを削るのだということで、そのときは素直にずいぶん予算がついたものだと思ったのですが、翌年いきなり空母が入ってきて、関係者のだれかはこれは空母のために措置されたということを知っていたのだらうなという思いがありました。空母に関して言えば、今度小樽に入港してくるのは、配置状況から言うと原子力空母となるわけですが、原子力空母はどれだけの水深が必要なのかまでは私はよくわかりませんが、そういうもろもろの問題を含めて、小樽港の水深はどうなっているのか、それから、小樽港として十分に確保されているということになるのか、それについてお尋ねします。

○（産業港湾）事業課長

小樽港の水深についてのお尋ねでございますが、まず、水面につきましては、基本的に航路、それから泊地というふうに分類されてございます。小樽港の現在の水深でございますけれども、基本的に、航路は大体マイナス14メートル確保されてございますが、泊地のほうでは、最大で13メートルという状況になってございます。

まず、この水深が維持できているかというお尋ねでございますが、今現在、私どものほうで持っている資料等からは、特に浅くなっているというような状況はございませんで、水深は確保されているものと認識してございます。

○大橋委員

今、泊地が13メートルと言われたのですが、石狩湾新港で目指しているのは、13メートルよりもっと深いものを目指しているのですよね。

○（産業港湾）事業課長

石狩湾新港についてのお尋ねでしょうか。

○大橋委員

石狩湾新港で、今、水深とか泊地の関係でいろいろやっていて、13メートルよりもっと深いのを目指していると思うのだけれども。

○（産業港湾）事業課長

石狩湾新港につきましては、今現在、マイナス14メートルの泊地及び航路ということで工事が終わっていると聞いてございます。

小樽港につきましては、港湾計画上は、泊地も含めてマイナス14メートルという計画を持ってございます。ただ、これにつきましては、まだ暫定ということで、マイナス13メートルの水深で、一応、途中でとめてございます。

○大橋委員

計画が14メートルということで、そうすると、まだそこまで行っていない部分もあるのだなということがわかりました。

今回、港湾工事に關して1億2,400万円の予算がつきましたけれども、そのうち、第3号ふ頭岸壁改良事業は3,900万円の工事内容になっています。代表質問の中で、いわゆるクルーズ船の關連で、第3号ふ頭の整備と申しますか、将来的には、あそこのほかの上屋の移転とか、そういう話をしたのでありますが、この第3号ふ頭の3,900万円の工事内容というのは、結局、どのようなものになりますか。

○（産業港湾）事業課長

第3号ふ頭におきます第3号ふ頭岸壁改良事業についてでございますが、これにつきましては、第3号ふ頭の13番から17番の岸壁のエプロン舗装がかなり痛んでいる状況にございまして、荷役等にも支障が出ておりますし、ま

た、クルーズ船を迎える上でもあまりいい状況にないということで、このオーバーレイ等を行って整備を図っていくということと、あわせて、今現在、利用規制をかけてございます14番の上部工についても直していきたいということで考えてございます。平成22年度の3,900万円につきましては、このうち、16番と17番の部分の岸壁のオーバーレイを実施していきたいということで考えてございます。

○大橋委員

北防波堤改良事業に4,500万円ついていますが、北防波堤については、これからも改良工事をし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が、逆に、今の状況の中で、確実に毎年、港湾の工事費がつくのかどうかかわからないというような状況も聞いています。

今後、小樽港において工事を必要としている場所はあるのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

今後の港湾整備の考え方についてでございますが、まず、基本的には、現在実施しております北防波堤、それから、平成22年度から着手します第3号ふ頭岸壁の改良、こういった部分を中心に事業を進めていきたいと考えてございます。

このほかの事業展開になりますが、小樽港自体は古くから整備されている港でございますが、港湾施設においても、かなりの老朽化により機能低下している施設が増えてきてございます。今後は、そういった施設についても、荷役や港湾活動に支障を来さないような形で機能保全を図っていく、若しくは施設の延命化を図っていくというような事業展開になっていくものと考えてございます。

○大橋委員

わかりました。

◎クルーズ船の寄港による経済波及効果について

それから、クルーズ船に関連してなのですが、今クルーズ船の入港が増えたということで喜んだりしているわけですが、釧路の場合には、ピークのときに16隻入ったのが、毎年どんどん減って、今年上半期は2隻しか予定が入っていないという話も代表質問で申し上げました。

果たしてクルーズ船というのがどの程度の経済波及効果があって、港湾活動の中心になれるのかなと思うのです。小樽は観光港を目指すべきなどと言われているわけですが、果たして観光港になることがどれだけ経済波及効果があるのかについて資料を調べていったのですが、その中で、抜群の経済波及効果が見られる港が見つかりました。福岡市の博多港なのですが、昨年寄港した中国発着のクルーズ船の寄港回数が24回で経済波及効果が約10億5,700万円になり、今年は寄港回数が66回予定されており、28億8,970万円に増加すると推計されているのです。これは、すごい数字なのですが、増加率だとか、いろいろな部分を考えますと、見当のつかない部分がありますので、それを先般、港湾室のほうに、どんなことが福岡で行われているのか、どういう意味を持っているのかについて調べていただきたいということを申し上げておりましたので、それについて教えていただきたいと思っております。

○（産業港湾）港湾室主幹

外国クルーズ客船寄港による福岡市経済への波及効果等調査というものが昨年9月から行われておりまして、先般発表されたところでございます。

今、委員から御紹介がありましたように、この調査の概要によりますと、平成21年の1年間で24隻の中国発着のクルーズ客船がありまして、これがもたらした経済波及効果が約10億5,700万円、そして、中国発着の今年1年間の入港予定が66隻ということで、さらに経済波及効果は約29億円になるだろうという内容になってございます。

これにつきまして、いろいろ経過等も見まして調査したわけなのですが、まず、博多港に入港するクルーズ客船につきましては、平成19年までは、おおむね10隻から15隻程度の国内船を中心としたクルーズ客船が寄港しているということでございます。しかしながら、20年に入りましてから、今御紹介いたしました中国発着のクルーズ船、

これは主にイタリアのクルーズ船社のコスタ・クルーズ社というところの 2 隻の船舶と、今年小樽港に入港する予定の、レジェンド・オブ・ザ・シーズ号を所有する、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社というアメリカの船社、この 2 社の運航で昨年 1 年間で 24 隻の入港があったということでございます。

なぜ、この 2 社のクルーズ船がいきなり 24 隻入ったのかということでございますが、この 2 社の事務所が上海にございまして、ここに福岡市の上海事務所もございます。そういうつながりもございまして、中国人のクルーズ事業の志向がどうなっているかを調べましたところ、まず、四、五日間のクルーズ日程の需要が多いということと、もう一つ、中国人は、やはり日本を回ってショッピングをしたいという志向が非常に大きいということがわかっております。福岡市は、上海や天津の発着基地になっていますが、これらの都市から約 1 日のクルーズで到達できる距離であることが確認されていますし、それともう一つは、福岡市が九州最大の商業都市である、この二つを大きなセールスポイントにして大幅な中国発着のクルーズ船の誘致に成功したということでございます。

この調査の本来の目的は、外国クルーズ客船寄港による経済波及効果を見越して、さらには今後の歓迎や受入れ態勢をどのように行ったらいいのかといったところに結びつけたいということで調査したというふうに聞いております。

確かに、調査で示されているように、経済波及効果は非常に莫大な金額になりますが、ただ、一方では、短時間の滞在で非常に消費額も大きいけれども、回遊性に乏しいと言われております。また、この歓迎態勢をもっと工夫しなければならないというような課題もあるということでありませう。

○大橋委員

今後のクルーズ客船誘致について考えると、示唆されるものがあつたなという思いがします。うらやましいなと思うけれども、逆に、中国からの四、五日間のクルーズ日程でやって来る人たちに小樽まで来てくださいというのもまだ無理なのではと思うのですが、ただ、十数年前、九州のホテルというのは、本当に韓国人や台湾人であふれていました、そのころには小樽までそういう人たちが来るなんて思わなかったのが、現在は小樽まで来ている。そういうような状況から考えますと、今の福岡の状況というのは、やはり研究していくべき対象であろうなという思いはいたします。

小樽に来てもらうにはまだ遠いのかなというのが残念ではありますが、ただ、レジェンド・オブ・ザ・シーズ号は、小樽にも寄港予定があるという話ですから、そうすると、中国の富裕層のことを考えると、四、五日だけクルーズするのではなくて、日本を一周したり、北海道まで来るといふか、そういう形の組立てというのも今後は考えられるのではないかなという思いもあるのですけれども、その辺についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

クルーズの形態といたしましては、今、委員が御指摘のとおり、日本各地を回りながら北海道まで巡業し、また南下していく、小樽を経由してアメリカ方面に北上していく、さらには、ほとんどチャータークルーズになるのですが、港間、例えば青森から小樽、そしてまた青森へ帰るといふようなクルーズの仕方、そういうような形で北海道に来るといふケースがほとんどでございます。

昨年で 4 年目になります、飛んでクルーズ北海道は、小樽港を起点といたしまして、利尻、網走、礼文、そして小樽に帰ってくるというもので、これを 4 回やっておりますが、先ほどの博多港に寄港するのも、そういったような経路をたどっているコースが多いと思います。

北海道にクルーズ客船が来る中で、今年 16 隻が小樽港に寄港する予定でございます。これまでで最高の隻数になるわけでございますが、やはり、小樽観光をはじめ、北海道観光を目的に来ていただきますので、クルーズ船を利用した観光客に、ぜひとも温かいおもてなしの心を訴えられるように、受入れ態勢の充実をしっかりしていきたいと考えてございます。

○大橋委員

状況については大体つかむことができました。

数字的な部分ですが、昨年の小樽港のクルーズ客船の入港隻数をお聞きしましたけれども、乗船客数や経済波及効果の部分について、福岡市の場合は 1 人当たりの平均消費額が約 3 万 3,000 円という計算をしているのですけれども、小樽に寄港している船の場合とはとてもそんな消費額にはならないだろうと思うのですけれども、その辺は、実績としてどうなのでしょう。

○（産業港湾）港湾室主幹

昨年の実績で言いますと、15 隻の入港隻数で、乗船客につきましては、7,156 名おりました。経済波及効果のほうでございますが、先ほどの福岡市での調査では、1 人当たりの平均消費額が約 3 万 3,000 円と発表されております。これまで、小樽港でも調査したことがございますが、一昨年、平成 20 年に飛鳥Ⅱの御協力を得まして調査したときには、1 人当たりの消費額は 1 万 8,000 円程度となっております。また、これは経済波及効果の中の一部になるわけですが、小樽市に入る使用料関係で、15 隻で約 1,280 万円ほどが収入として入っております。

サンプル数が非常に少ないものですから、福岡市のような全般的な経済波及効果というのはなかなか調べることができませんが、今言いましたように、港湾の使用料で約 1,300 万円ほどの収入につながっておりますし、また、1 万 8,000 円を約半日の間に消費していただいているということで、それ相応の消費効果も見出しているのではないかなというふうに考えてございます。

○大橋委員

代表質問の中で、今度、十勝港に新しく大規模な配合肥料の工場ができることによって、月産で 8,000 トン分、小樽港の取扱量の 30 パーセント強が十勝港に行くというお話をしました。それから、中古車が前年比で 90 パーセント減、フェリーも最盛期から見れば 50 パーセント減ぐらいかなと思います。先ほどクルーズ客船の話もしたわけですが、観光港で行くんだよと言われても、とてもそれではこの港は成り立ちません。小樽港の現在の状況と将来について、港湾室としてはどのように考えていますでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

小樽港の将来のあり方という部分のお尋ねだと思うのですが、これにつきましては、平成 19 年に小樽港将来ビジョンというものを策定してございまして、現在もその考え方に立って、取組をしているところでございます。基本的には、商港ということで、物流の活性化ということの一つの軸に置いているということございまして、先ほど、お話がありましたが、穀物基地としての整備ですとかフェリー航路の活性化やコンテナ航路の拡充強化などを図っていきたいということで考えてございます。

もう一方で、まちづくりとの連携という部分になりますが、小樽港は市街地に隣接しているという特徴がございまして、港湾区域においても、水辺を利用した親水空間的なものを市民に開放できるように、一定程度、そういった空間の創出ということを考えてございます。こういった双方の機能につきましては、小樽港将来ビジョンの中でも用途に応じてゾーニングというものをしておりまして、そのゾーニングの中でそれぞれの機能が効果的に発揮できるようにということで考えてございます。基本的には、物流の活性化、その中において、交流空間的な要素も港の中で取り入れながら、今後、取り組んでいきたいと考えてございます。

○大橋委員

◎天狗山観光推進検討経費について

次に、天狗山観光推進検討経費に 400 万円計上されていますけれども、小樽市としては非常に大きな金額をつけたなというふうに思っています。

この予算計上の意味と内容については、どのようなことなのでしょう。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

天狗山観光推進検討経費についてでございますけれども、平成18年度に作成いたしました観光基本計画の中でも、天狗山というのは、本市において五つある重要地域の中の一つという位置づけになっております。天狗山自体は、そのほかにも天狗山ロープウエーですとか、その眺望が、フランスのミシュラン社の観光紹介本の中で一つ星を獲得するというようなこともございました。あとは、市内の中心部から十数分で行ける夜景スポットでもあり、海を見ながら滑ることもできるスキー場というような形の中で、観光客はもとより、市民にとっても貴重な小樽の財産の一つ、資源の一つというような位置づけとなっております。

しかし、少子化の影響ですとか、ライフスタイルの多様化によりまして、近年、スキー人口が大変減っているという中で、スキー場の経営というのなかなか厳しい状況ともお聞きしており、さらには、ロープウエー施設の老朽化のこともございまして、今後大きな投資が必要になってくるということもございます。そういう中で、天狗山全体のあり方の検討が必要になってきているところでございます。

天狗山自体は、現在中央バスが運営するスキー場は以前には、市営のスキー場として運営されていたということもございまして、市民のスキー場という位置づけもございまして。さらには、観光基本計画の中でも、スポーツ・レクリエーション基地としての方向性ですとか、自然体験や製作体験といった体験型観光の推進の方向性、さらには夜の観光を推進していくという方向性、これらのことも、観光基本計画に明記されておりますので、こういうようなものを基に、天狗山でどのような観光振興を行っていいのかということ、小樽市と中央バス、そして観光協会などが中心となりまして、専門家などのアドバイスをいただきながら検討していく必要があるのではないかとことから、今回の予算づけをさせていただきまして、アドバイザーの経費等々で400万円を計上させていただいているところでございます。

○大橋委員

基本的な部分はわかったのですが、その経費の具体的な使い方の部分で、今、アドバイザーというような言葉が出てきたのですが、結局、検討会議みたいなものをつくるということなのか、それとも、いわゆる外部機関に頼んで、天狗山に関しての資料といいますか、研究結果を出してもらおうということなのか、外部の専門的な人たちを何名か指名して、集中的にそういう人たちからいろいろ聞いていくという考え方をしているのか、どういふことをやろうとしているのですか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

検討につきましては、外部機関に丸投げするのではなくて、市と中央バス、あとは観光協会が中心となり、委員会的な組織を立ち上げまして、その中で専門家にアドバイスしていただきながら、一つのものをつくっていくという考えでございます。

アドバイザーにつきましても、天狗山は、一つにはスキー場というハード的な位置づけもございまして、先ほど言いましたように、体験型観光ですとか夜の夜景観光など、ソフト的な観点もございまして、その辺につきましては、1人のアドバイザーではなくて、場合によっては複数名から、議論を進めていく中で、必要性に応じて柔軟にアドバイザーを入れるような形で、通年型の観光ができる天狗山についての計画をつくり上げていきたいというふうに考えているところでございます。

○大橋委員

結論的には、いつごろまでと考えているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

まだ立ち上がっておりませんので、明確なことは言えませんが、できれば年内ぐらいには取りまとめをさせていただいて、年度内の早いうちにはお示しできるような形でやっていきたいと考えております。

○大橋委員

全体像についてはわかりました。年内というのはかなりきつい話だなと思いますけれども、やはり急ぐ話でもありますから。

◎旧ニュー三幸の建物と休憩所について

昨年、問題になった天狗山山麓の旧ニュー三幸の建物が閉鎖されて、市外の業者が所有管理している状況になっていますが、スキー大会を開催しようとした時に父母の待機場所として利用できなくて、スキー大会そのものが中止になりました。その問題が解決して、今年になってからスキー大会ができたというふうに記憶していますけれども、今、その旧ニュー三幸の建物の置かれている状況がどういうふうになっているのか。それから、天狗山スキー場の利用者や先ほど言った父母や付き添いの人たちが子どもが滑っているときに待機している場所の確保はどうなっているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

旧ニュー三幸の閉鎖後の状況でございますけれども、1階につきましては、天狗山のスキー学校が入っている部分がございますのと、学校でスキーを行ったときには休憩場所として利用されております。2階につきましては、インバウンドの団体専用のレストランとして使用しております。

スキー関係の父母の休憩場所等につきましては、今、ロープウエーの入り口のところにプレハブを建ててありまして、その中で休むことが可能になっております。

○大橋委員

ロープウエー入り口にプレハブがあるというのを私は知らなくて申しわけなかったのですが、そのプレハブというのはどこが管理しているのかということと、単純な問題で、インバウンドの団体専用という、このインバウンドという言葉がわからないのだけれども、それはどういう意味ですか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

プレハブにつきましては、天狗山スキー場を運営しております中央バス観光商事で設置していると聞いております。

インバウンドという言葉につきましては、外国人観光客のことをそのように表現させていただきました。

○（産業港湾）観光振興室長

このインバウンドの件なのですけれども、詳しいことは記憶していないのですが、札幌にある会社で富良野にお店を持っているところで、外国人観光客、特に台湾や香港の方を大型バスで道内周遊させているようでして、旧ニュー三幸の2階の団体用レストランで海鮮料理を食べていただいてから、ロープウエーで登って、山頂で展望したり、夜景を楽しんでいただいたりしている。ですから、一般客がどうしてもレストランに入っていけないということで苦情が出ているのが現状だということでございます。

○大橋委員

そうなのですか。

新しい仕組みだと思うのだけれども、小樽のスキー場に、今、アジア系の観光客が来て、利用している状況になっているということなのですか。

○（産業港湾）観光振興室長

天狗山のコースでスキーを楽しむというところまでは、まだ行っていません。これは、あくまで天狗山の総合開発的な、レクリエーション基地としての使い方の一部だということで、現在運営しています中央バス観光商事は、話しています。

○大橋委員

◎小樽雪あかりの路実行委員会の決算見込みについて

小樽雪あかりの路実行委員会補助金が360万円ついていますが、今年の雪あかりの路の状況がどうだったかということ、これは耳に入ってきていた話にすぎませんが、開催前には200万円ぐらい、寄附とかそういうものが集まっていないというような話も聞きました。それで、今年の状況、実際の収入、不足の状況、それから、赤字になるとしたら、支払い関係は大丈夫なのかどうかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室藤井主幹

雪あかりの路の決算見込みですけれども、現在、鋭意取り組んでいるところですので、まだ流動的な部分があるのですが、御心配をおかけしています協賛金収入については、大きな収入としては市の補助金360万円があるのですが、予算としては650万円を見込んでございます。パンフレット広告のスポンサー収入は800万円ということで、あとは物品販売収入等ということでございますので、協賛金と広告のスポンサー収入が大きな収入源になっております。そのうちで、新聞等でもお話が出ていました協賛金収入ですが、650万円の予算に対して、今のところは580万円ぐらいを見込んでございまして、予算から見れば70万円ぐらいの減にはなるのですが、前回の決算が470万円ぐらいでございましたので、かなり頑張ってくださいしております。財政部会を設けて、民間の方ですが、新規案件を含めて取り組んでいただいた成果が現れてきたのかなと思ってございます。

一方、広告料のほうなのですが、決算見込みで850万円でございます。やはり、こういう御時勢ですので、なかなか広告が集まらないのではないかとということで、予算を800万円と見ていたのですが、意外と頑張ったといえますか、決算見込みとしては予算額よりも50万円増えますので、収入全体としては、プラス・マイナスでマイナス20万円ぐらいということなので、まだお金を預かっていて、これから持ってくる方が何人もいらっしゃいますので、何とか予算額を上回っていただければいいかなと思っていますところでございます。

支出については、増減している部分もありますので、何とか収支均衡になるようにしたいなという状況でございます。

○大橋委員

感想としては、始まる直前まで、協賛金が集まらなくてとんでもないことになりそうとか、今年が最後の雪あかりかもしれないというような話も聞かれましたので、よくここまでやったなという部分と、協賛金収入が前回決算額の470万円よりも100万円以上多い見込みということで、前進しているなということで安心をいたしました。

◎小樽における修学旅行の傾向について

今度は、教育旅行等誘致促進事業費380万円についてお尋ねしますが、小樽における近年の修学旅行の傾向というのはどんなものなのですか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

市内における修学旅行の傾向でございますけれども、夏場と冬場で若干傾向が違ってきているということがございます。夏場ですと、新千歳空港に入った後、道央をぐるっと回る中の1泊で小樽観光を楽しんでいただくというようなケースがございます。冬場につきましては、2泊以上のスキー学習を楽しんでいただくというスキーの修学旅行もございますけれども、実を言いますと、それ以外に、ほかのところでも2泊していただいて、近郊であれば、例えばニセコですとか、札幌国際スキー場のようなどころでスキー学習を楽しんでいただいた後、小樽で1泊をする、あるいは、帰りの自由行動の時間を小樽で楽しむというようなスタイルが、小樽の修学旅行の流れの中では、傾向としては出てきております。

○大橋委員

小樽の特徴として、冬の修学旅行というのが一つの特色としてあるのだらうと思うのですが、天狗山のふもとで宿泊設備を有している方に聞きましたら、毎年、スキー学習みたいな形で修学旅行に来ている学校もあるやに聞いています。冬のスキーの修学旅行は、まだまだ方法があるのだらうと思いますけれども、今度の補助金については、2泊以上することを条件にしていますけれども、どのような形で補助を受け付けていこうと考えてい

るのですか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

まず、周知の部分からのお話になろうかと思えますけれども、過去に小樽にスキーの修学旅行に来られている学校ですとか、地元のエージェンツなどにまず周知差し上げて、こういう補助金があるのだというのをまず知っていただくことが一つあるかと思えます。事務手続のほうは、今後、観光協会などとも詰めなければならないとは思っておりますけれども、今、教育旅行の実行委員会というものを、市内のホテルですとかスキー場、飲食店などを中心にやっておりますので、問い合わせもそちらのほうに来る部分も多数あると思えますので、観光協会にも市に提出していただく申請用紙をお渡ししておきまして、一時的に、ほかのメニューと一緒に受付していただいて、それを小樽市のほうに転送してもらうという方法がまず一つあるかと思えます。そのほかに、エージェンツなどを通じて、直接、市に申請したいというような場合もあると思えますので、そのような形で受付をさせていただいて、助成を行っていかうというふうに考えております。

○大橋委員

今回の助成の目的と効果についてですが、従来来ている方に対して、引き続き小樽に来てくれるように引き止めといいますか、値引きといいますか、そういうものを目指しているのか、それとも、小樽で宿泊したり連泊していなかったようなところに対して、効果があるというふうに考えているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

先ほど、小樽における修学旅行の状況を説明いたしましたけれども、ほかの地域で2泊して、スキー学習をしてから、小樽に来て1泊するというようなケースもあると説明させていただきました。その1泊の学校はなぜ小樽でスキー学習をしないかと申しますと、小樽にスキー場があるということ自体を知らないというようなケースを、学校を回ると結構よく聞くのです。結局、北海道でスキーというとニセコなのだというような認識で、ニセコのほうで2泊、あるいはルスツで2泊した後で、1泊を体験学習とか市内散策するのに小樽に来ていただくというようなケースもございますので、逆を言いますと、新千歳空港からのアクセスの面ですとか、あと、小樽はもともとスキーのメッカということで、オリンピック選手も輩出しておりますので、小樽にもスキー場があって、スキーの修学旅行を受けられる環境があるのだということを、これまで小樽で宿泊やスキー学習をしていただけなかった学校に周知するという目的がございます。さらには、当然のことながら、今まで小樽でスキーの修学旅行を行っていた学校については、この助成金によって、少しでも長くまた行っていただくというようなことを考えております。

あともう一つなのですが、今回のスキーの修学旅行の助成につきましては、助成金のほかに、社会教育施設を回れるフリーパスというものも申請した学校の生徒に渡すことを考えております。これは何かといいますと、先ほど言ったように、2泊のスキー学習をした後、残りの1泊をどこか他の地域に行ってしまうことになりますと、せっかく来た修学旅行生の市内への経済波及効果が薄れるという部分もございますし、例えば朝里地域でスキー学習をしたとして、その後、他地域に移られてしまいますと、経済波及効果が朝里地域だけに限定されてしまいます。フリーパスを出すことで、市内で生徒が社会教育施設を回りながら散策することになりますと、それはまた市内中心部におけるにぎわいづくりですとか、経済波及効果をもたらす可能性がございますので、この2本立てで今回は取り組んでいこうという考えでございます。

○（産業港湾）観光振興室長

少し補足させていただきますと、2泊して、もう1泊して市内を回っていただくことになりますと、将来のリピーターとして、相当な頻度で小樽を訪れる可能性があるとも考えておりまして、今回の教育旅行誘致促進事業につきましては、効果的な取り組みだというふうに私どもは考えております。

○大橋委員

まさか、そこまで先読みをして、きちんと考えた助成金というふうには思っていなかったもので、質問してよかつ

たなと思っております。

ただ、衝撃的だったのは、小樽にスキー場があることを知らないというのが常識だという、これはまさに衝撃がありました。

○委員長

平成会の質疑を終結し、この際、暫時休憩をいたします。

休憩 午後 3 時15分

再開 午後 3 時35分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

共産党。

○菊地委員

◎緊急雇用創出推進事業について

緊急雇用創出推進事業について、何点かお尋ねしたいと思います。

先ほども、林下委員からお尋ねがありましたけれども、事業一覧には、拡大、継続、新規とさまざまな事業があるのですが、新規の市内法人実態調査事業について、その内容を御説明いただけますか。

○（産業港湾）商業労政課長

市内法人実態調査事業でございますけれども、これは、市内にあります法人の実態を調査する内容でありまして、その目的といたしましては、市内にある法人すべてが申告をされている実態にはなく、少ないながらも、未申告の法人が事実上存在するというので、市民税課の手持ちのデータ資料とか電話帳といった帳簿での確認作業、また、現地の状況確認をしながら、課税の公平性を確保するために、そういった法人の実態調査を行う内容でございます。

○菊地委員

少し詳しく、例えばどのくらいの法人数があるのかという見込みについては、原課でなければお答えできませんか。

○（産業港湾）商業労政課長

市民税課で把握している数のおおむね 1 割くらいが未申告ではないかということで聞いております。

○菊地委員

1 割というと、どのくらいの数になるのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

具体的な数字については、市民税課のほうからは聞いてはございません。

○菊地委員

事業費として110万円を計上していますが、これは、委託なのか直営で市が臨時職員を雇って行うのか、そのことについては把握されていますか。

○（産業港湾）商業労政課長

この事業につきましては、市の直接実施ということでございまして、事業費110万円のうち、87万6,000円が人件費ということになってございます。

○菊地委員

この事業費110万円を投資して、なおかつ適正な申告指導ができることで法人税に見返りがあると判断している事

業だと思いますが、そのように考えてよろしいのですか。

○（産業港湾）商業労政課長

そのとおりでございます。少ない費用で大きな効果を得られる事業というふうにとらえてございます。

○菊地委員

◎重点分野雇用創出事業について

もう一つ、拡大事業としての浅海資源保護管理事業と、それから鉄道文化遺産の保存推進事業については、追加提案で、新たに重点分野雇用創出事業のほうで予算措置されるというふうの説明を受けました。この重点分野雇用創出事業というのは単年度限りの事業だと聞いておりますが、それでよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

重点分野雇用創出事業は、従来からあります緊急雇用創出事業の中で、国が、今後、成長が期待される介護、医療、農林水産、環境とエネルギー、観光、地域社会雇用の 6 分野を対象に雇用機会を創出する事業ということで、小樽市に対しましても 1 億 152 万 3,000 円の配分額が示されております。国からは、これも重点分野ということと、緊急的な雇用対策ということで、平成 22 年度中に事業を実施していただきたいというふう聞いておりますので、今のところは、22 年度の単年度限りの事業になるものと考えております。

○菊地委員

重点分野雇用創出事業として予算がつけられたということでは、また新たな雇用創出事業をつくっていけるという面と、この緊急雇用創出事業でいったんは予算措置したものがこちらの予算に振り分けられるということになりますと、この二つの事業については、23 年度の予算を振り分けて、来年度はさらに 7,000 万円近い緊急雇用創出事業ができるということですね。

○（産業港湾）商業労政課長

当初提案させていただいております、今委員がおっしゃった浅海資源保護管理と鉄道文化遺産の 2 事業につきましては、重点分野に位置づけられましたので、この両方の金額を合わせて 2,225 万 8,000 円は緊急雇用のほうに戻りますので、緊急雇用の残額 6,931 万 9,000 円につきましては、北海道から、今後、追加の募集の要望があれば、そういうふうに対応してまいりたいし、なければ 23 年度事業に繰り越すものでございます。

○菊地委員

緊急雇用創出事業の一覧を見ますと、今、重点分野に位置づけられた二つの事業についても、今年度で終了する事業もあるのかもしれませんが、どれも毎年行っていくことによって、市内の経済波及効果だとか、また、市民の生活向上に役立つ事業だというふうに思っているのですが、先ほどの林下委員の御質問に対しても、単年度限りでもしかしたら終わってしまうおそれもある。国に対しては、引き続き、予算措置をお願いしていくというような答弁もしていましたけれども、ぜひ強固に予算措置をお願いしていただきたいし、私たちもその立場で国には要請していきたいと思うのですが、仮にそこで終わったとしても、これは、小樽市の単独事業で、7,000 万円で 69 人の雇用が創出できて、なおかつ市民生活も向上するし、お金の流れとしても地域の経済活性化につながると思うのですが、そういう立場で、引き続き事業を継続していくべきものではないのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

今の重点分野に位置づけられました事業につきましては、今年度限りの見込みですので、重点分野雇用創出事業を活用することはできませんが、緊急雇用創出推進事業は来年度もありますので、限られた予算の中で事業効果の高いものを選択していくことになろうかと思えます。

さらに、その翌年度以降、つまり平成 24 年度以降の対応ということでございますけれども、まず一つには、この緊急雇用創出推進事業は雇用対策として一定程度効果の高い事業として考えておりますので、事業継続、予算措置について国に対しても要望していきたいと思っております。

ただ、国で予算措置されなかったときに一般財源で対応すべきではないかとのことですけれども、この緊急雇用創出推進事業は、一つには6か月以内の雇用創出というのが事業の眼目でありますので、当然、限られた予算の中で事業の取捨選択というのが求められるわけですから、その中で、雇用情勢や経済情勢を見ながら、どのような対策がとれるのかは、今後、国の動向を見ながら検討してまいりたいと思っております。

○菊地委員

この間、予算特別委員会で総合博物館の今後の方向性とか、クルーズ客船の問題についても質問が出ていました。クルーズ客船が接岸するふ頭的环境美化とか、総合博物館の鉄道車両の保全というのは、今後の小樽経済の活性化になくはない事業だと思いますし、それによって雇用も創出できるとしたら、ぜひ市の単独事業としても進めていくべき内容ではないかということ強く要求しまして、私の質問は終わります。

○北野委員

◎小樽港の水深について

先ほどの大橋委員の質問にかかわって伺いたいのですが、事業課長は、小樽港の水深について、泊地は13メートルと答えたのだけれども、この要覧に書かれている小樽港の地図を見ると、水深が20メートル、15メートルというところも結構な広さがあるのだけれども、なぜ13メートルと答えたのですか。

○（産業港湾）管理課長

先ほど事業課長から小樽港の水深が13メートルという答弁をさせていただきましたが、水深につきまして、もう少し詳しく申しますと、それぞれの岸壁で水深が決まっております。例えば13メートルと申しますのは、勝納ふ頭でいきますと、一番札幌側の岸壁が13メートル、それともう一点、港町ふ頭の先端の岸壁自体は14メートルの構造ですが、その前面の泊地が13メートルという形でできております。そういうことで、先ほど、水深の一番大きい部分は13メートルという答弁をさせていただきました。

北野委員のおっしゃる北防波堤の内側のところに、14メートル、15メートルと、確かに水深の深いところはありますが、これは、勝納ふ頭を造成するときに、土とりという形でここから土をとって勝納ふ頭に土砂を入れたため深くなっているということで、あくまで施設の泊地というのは、その岸壁に到達するための船舶を操船する上で必要な水深のあるエリアを泊地といいますことから、13メートルというふうに説明したところでございます。

○北野委員

港湾法で言う港湾施設というのは十幾つあるのだけれども、泊地というのは、岸壁に行くその航路のところを言うのですか。

○（産業港湾）管理課長

航路と泊地は別なものでして、航路はあくまで船舶が自由に通過するエリア、泊地というのは、岸壁ごとに、その岸壁に着く船を操船するエリアのことで、港湾法の施設で言う外郭施設として、防波堤、航路と泊地というのが水域施設ということで位置づけられております。

○北野委員

そういう意味のほかに、昔は、荷役作業を待つ、とどまるところも泊地と言ったのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

そのとおりです。とどまるところも泊地と言いますけれども、先ほど私が申ししたのは、操船に必要な部分も泊地というふうに申します。

○北野委員

大橋委員は、単純に小樽港の水深について聞いたから、あなた方は岸壁の隅のところ、すぐ前の水深について説明をしているのだけれども、こういうのは小樽市政にとっての基礎資料ですよ。基礎資料を議員に渡さないとい

うのは、ちょっといかがかと思うのだけれども。

私の手持ちのものは、経済常任委員からもらったのです。古いからもらったのかもしれないけれども、それをもとに質問したら、新しいものができていますと言うでしょう。今、泊地のことで休憩時間に聞いたら、また別の詳しい地図があるのでしょうか、何という地図ですか。

○（産業港湾）管理課長

要覧のほかに、平成 9 年に港湾計画を立てましたときの港湾計画図という図面がございまして、詳細に泊地、航路というエリアも表示しております。

（「どんなものなのか、ちょっと開いて見せて」と呼ぶ者あり）

これは、平成 9 年に、港湾計画を改訂したときにつくった港湾計画図と言われるもので、平成 9 年に改訂したときには、各議員にお配りしているのですが、北野委員のお手元にないということであれば、後ほどお届けしたいと思いますので、よろしく願います。

○北野委員

総務部長に聞くけれども、私が平成 11 年に市議会議員に復帰して、総合計画とか、必要な市政の基礎資料ですのでよくごらんくださいということで、議会事務局からレクチャーを受けたことがあるのだけれども、その中には今の基礎資料は入っていませんよ。

だから、市政の根幹にかかわる基礎資料が新しく当選されてきた 1 期目の議員に全部渡っていないのではないかというふうに思うのですよ。今、管理課長が言ったけれども、港湾計画図なんていうのは平成 9 年に配られているのだから、私らはもらっていないのですよ。私が野党だからよこさなかったのかなといううがった見方もあるけれども、どう考えても、そういう大事なものは、改めて総務部のほうで精査して議員に渡してほしいと思うのです。そして、私らが入手した資料で質問すると、そんなことはそこには書いていない。よく見たら、古い資料をよこして、新しいものはよこさないというようなことでは困るのです。

我々は、質問のときに理事者とやり合うから、すぐに違うことはわかるのだけれども、そういうことをしないと、僕は間違っただけで判断することになるのですよ。だから、必要な資料はよこしていただきたいというふうに思います。

◎国直轄事業負担金について

それでは次に、直轄事業負担金について伺います。

平成 21 年度の直轄事業負担金の総額は予算説明書に出ているのですが、現時点で負担金の請求書は来ているのかどうか、支払いしているかどうかも含めて、経過をまず説明してください。

○（産業港湾）事業課長

21 年度の直轄事業につきましては、負担金の見直しについていろいろ議論がされてきておりました。今年の 2 月 1 日になりますが、国直轄事業負担金制度の廃止に向けた工程表（素案）に基づいて、改めて 21 年度の事業計画通知を受けてございます。このときに、小樽港の事業費といたしましては、事業費で 2 億 9,383 万 7,000 円、地方負担額では 4,407 万 5,000 円となっております。

その後、2 月 4 日に、この事業計画通知に関しまして、北海道開発局から小樽市への説明を受けてございます。この後、国や全国市長会、また、他の重要港湾等からの情報収集に努めてまいりました。

2 月 8 日になりますが、北海道開発局から小樽市へ 21 年度の直轄事業負担金調書の送付について通知がございました。これにつきましては、3 月 11 日を納付期限として支払いができるかどうかという意向確認でございます。これに対しまして、2 月 9 日、小樽市から北海道開発局へ支払いに関しては保留するという旨の回答をして、現在に至っております。

○北野委員

保留した理由について詳しくお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）事業課長

保留した理由についてでございますが、先ほど支払いの経過の中で説明させていただきましたが、平成21年度事業通知を受けてから、小樽市としても、支払いに関して、全国市長会ですとか、それから、国に対する説明とか、また、他の重要港湾の状況ですとか、こういった部分の情報収集に努めていくということで考えておりました、まだその過程だったものですから、2月の段階では保留ということで回答させていただきました。

○北野委員

21年度の直轄事業負担金について伺ったのですが、その答弁では、小樽市の負担は四千四百何万円でしたか。

○（産業港湾）事業課長

小樽市の負担額といたしましては、4,407万5,000円となっております。

○北野委員

そうすると、平成21年度の当初予算で見ていた4,500万円より若干少なくなっているということですが、どういう内訳で4,407万5,000円なのですか。

○（産業港湾）事業課長

21年度の内訳についてでございますが、先ほど御説明しました2月1日の事業計画通知の中で、この負担金の内訳の明細について、提示を受けてございます。

まず、2月1日に受けた事業計画通知の内容でございますが、事業につきまして、工事費関係と工事諸費等ということで分けて提示を受けてございます。このうち、工事費関係につきましては、工事費、測量設計費、用地補償費等の費目が計上されてございまして、これらの費目の合計で、工事費関係といたしましては2億4,651万5,000円となっております。

次に、工事諸費等についてでございますが、大きく人件費、それから、事務費という形に分かれて提示を受けてございます。人件費につきましては、職員基本給、職員手当など、全部で7費目に分けて提示を受けてございまして、総額につきましては3,530万8,000円となっております。事務費についてでございますが、職員旅費、庁費など11費目に分かれて提示を受けてございまして、総額につきましては1,201万4,000円となっております。この人件費、事務費を合計いたしまして、総額4,732万5,000円の工事諸費等となっております。先ほどの工事関係費と工事諸費等を合計いたしまして、事業費2億9,383万7,000円ということになってございます。

○北野委員

そうすると、先ほど資料を要求して、全国知事会の直轄事業負担金制度改革についてという2枚物の資料をいただきましたが、その2ページのほうに今年度の負担金とあるけれども、これは平成21年度の意味ですよ。この中に、退職手当、営繕宿舍費は負担金の対象範囲から除外と書いてあるのですよ。ところが、今、説明があった人件費は7費目に分かっているけれども、人件費の中に退職手当は入っていないのかということと、それからもう一つは、事務費のほうに営繕宿舍費が入っていないかどうか、施設のほうは営繕宿舍費が入っていると思うので、これは入ったの内訳でしょう。

○（産業港湾）事業課長

2月1日に受けました事業計画通知では、既に、人件費に関係します退職手当、それから営繕宿舍費につきましては除外されて請求を受けてございます。

○北野委員

平成21年度では、これが除外してあると。21年度の予算が提案されたのは昨年で、我々に説明があったのは今年の2月ですからね。そのときは、まだ、国の直轄事業負担金の内訳というのは、今日のように明らかにはなってい

なくて、明らかになったのは5月くらいでしたか。だから、そのときは、総事業費の中に退職手当とか営繕宿舍費などが入って4,500万円の負担金と提示されて、それが大きな問題になっていったのに、今回退職手当とか営繕宿舍費は入っていないのに、4,407万5,000円ですか。そうすると、国は初めから、直轄事業負担金の中に今回問題になっているこの二つの項目は入れていなかったということなのですか。

○（産業港湾）事業課長

今回、通知を受けた事業計画通知の中では、この2費目は除外されているということでございますが、年度当初に受け取った事業計画はまだ5月の前でしたので、細かい開示を受けてございません。それで、2月1日の段階で改めて説明を聞いた中では、当初、事業計画の中で見込んだ事業経費の中には退職手当、それから営繕宿舍費については含まれていたということでございます。

これが、今回、全国知事会と国の議論の中で、最終的に2費目は除外するという事に決まりまして、2月1日に改めて、この2費目を落とした事業計画通知が来たところでございます。

○北野委員

そうすると、年度当初と比べると差額が90万円余りですね、これは二つの費目を落としたから減ったということなのですか。

（「手品だな」と呼ぶ者あり）

○（産業港湾）事業課長

2月1日の提示を受けて、この2費目が落ちた関係で、当初に比べ正確には83万2,000円、地方負担額が減額になってございます。

○北野委員

総事業費3億円で負担金が4,500万円ということは、端数も何もなく、ぴったりきれいにそろった3億円の事業費だったということになるでしょう。そんな芸当を当初予算でやるのですか。

○（産業港湾）事業課長

まず、平成21年度の予算についてでございますけれども、事業費として3億円ということで予算計上させていただいて、負担金は負担率15パーセントを掛けて、4,500万円で予算計上させていただきました。その後、21年度に入りまして、国から事業計画通知がございまして、この中では、先ほど言った2費目は入っていたのですが、工事費、若しくは工事諸費にかかわる内容の内訳で提示を受けてございます。

今回、2月1日に改めて、先ほどの2費目が除外されて、事業計画の通知を受けたという流れでございます。

○北野委員

そうすると、21年度の総事業費の予算が3億円だったのが、2億9,000万円程になって、それに見合う負担金が4,407万5,000円という説明だったのですか。そうすると、総事業費が減っているのに、負担金がこの程度の減りというのは、ちょっとおかしいのではないかと思います。それから、小樽市が支払いを保留したというのは、根拠がなく保留したということになるのではないですか。地方に負担させてはならない二つの項目が入っている、あるいは、幾ら入っているかわからないけれども、明らかにしないうちは支払わないというのが今の地方の態度なのだから、全国知事会であのような形で決着して、そして事がずっと進んできているのですよ。そうしたら、当然のこととして、21年度については、さっきから言っている二つの項目は除くとなったでしょう。除いたものが4,407万5,000円だったら、小樽市が保留する理由というのはないのではないですか。なぜほかの重要港湾だとか全国市長会の動きを見るというふうになるのですか。何か、まだ疑問があるから保留したのだと思うのですよ。ただ、あちこち問い合わせたいからということだけでも、それは本当の理由ではないですよ。問い合わせる理由は何なのですか。

○（産業港湾）事業課長

先ほどの保留している理由としまして、全国市長会からや過去の状況等について情報収集しているところという

ことで説明しましたが、そのほかに国からもいろいろ情報を収集しているということで、その中で、21年度から除外対象となりました営繕宿舍費と退職手当、これらの費目について、20年度の事業の取扱いがどうなのだろうかということもあわせて確認して……。

（「20年度」と呼ぶ者あり）。

ええ、20年度の事業についての取扱いはどうなのかなということ、国のほうに説明を求めていかなければならないということがございまして、現在は保留している状況でございます。

○北野委員

そうすると、20年度も負担が減る可能性があるから、20年度の詳細も知りたいからというのが動機だということになるわけですね。

それで、伺いますけれども、石狩湾新港管理組合の直轄事業負担金は、この二つの項目で幾ら除外されるという説明になっていますか。

○（産業港湾）事業課長

石狩湾新港管理組合のほうから聞いている情報では、2費目を除外する行為によりまして、約500万円ぐらい、地方負担ベースで減額になると聞いてございます。

○北野委員

そうすると、平成20年度の話になるのですけれども、通常、これまで直轄事業負担金は何回に分けて払って、前年度の精算は何回目のときにやっていたか。

○（産業港湾）事業課長

直轄事業負担金の支払いについてでございますが、例年8月、11月、2月の3回に分けて支払いをしてございまして、精算につきましては、還付の場合と追徴の場合とで若干異なるということは聞いているのですが、追徴の場合は最後の2月の支払いのときに精算するということになってございます。

（「還付はその前かい」と呼ぶ者あり）

還付につきましては、11月に行うということで聞いています。

○北野委員

そのルールというか、慣例に従えば、平成20年度は疑わしい金も含めて全部支払いが終っているのでしょうか。そうしたら、課長の先ほどの説明では、20年度にも地方が負担しなくてもよい金が入っているかもしれないから保留したということだから、21年度の支払いのときに、還付金として、この11月に三十何万円が戻ってくる可能性はあるのですよね。

○（産業港湾）事業課長

還付精算につきましては、21年度につきましては直轄事業負担金の議論というのがいろいろとされた経緯もございまして、例年ですと、9月ぐらいに還付金の概要が通知としてきているわけですが、昨年、21年の段階におきましては、そういった精算部分についてはまだ受けてございません。

○北野委員

いやいや、私が言っているのは、平成20年度は言われるまま払っちゃったから、内訳も何もないはずですよ。20年度のほうですよ。21年度の支払いはまだでしょう。だから、21年度の支払いは、これから3回に分けて払うというのだから、さっきの話では減額になったのは、二つ合わせて37万円ですか。

（「83万円」と呼ぶ者あり）

ごめんなさい、83万円ですね。

これは、例年であれば、11月のときに、還付金として戻ってくるわけだから、21年度の支払いは相殺するのでしょうか、87万円戻ってくるということではないのですか。

○（産業港湾）事業課長

平成21年度の負担金についてですが、今年度は、直轄事業負担金の議論がなされていて、例年3回に分けていたものが一括で年度末に請求が来るという状況になってございます。

今回、2費目の除外によります83万2,000円の減額につきましては、年度末に一括して、減額されて請求が来るというふうに聞いてございます。

○北野委員

それはそうだと思うのです。平成21年度はまだ請求書も来ていないし、一括で払わないと処理できないわけですから。私が言っているのは、直轄事業負担金の総事業費も負担金も、21年度も20年度も同じだから87万円と、聞きもしないで決めつけて言ったので、87万円でないなら訂正していただきたいのですが、そのお金は、当然、20年度の分も含めて差し引かれてしかるべきだと思うのですよ。だから、一括で払うというお話ですけれども、そういうことで保留にしたのではないのですか。

○産業港湾部長

今回の措置は、平成21年度についての2費目を対象外にするということで、最終的に国土交通省と全国知事会の中でもってすり合わせて、了解をしたというわけなのです。ただ、我々としては、2月9日までうんぬんというときに、先ほど答弁したように、全国市長会としてもどういう考えなのか、あるいは、そういったものを踏まえて、道内の重要港湾がどういう考えを持っているかということ、やはり、きちんと聞こうということもあって、その時点では保留にしたという経緯があります。

もう一つ、今、議論されている部分については、前から議会でも議論されていると思いますけれども、この考え方を遡及できるのかどうかということです。我々としては、それだからといって払わないということではないのですけれども、そういった考えについて、国のほうはどういう考えを持っているのか、その辺をお聞きしてからでもいいのではないかと、今の段階では、北海道開発局で言ってきた期間内ではお支払いはできないので、保留にさせていただきますということになってございます。

○北野委員

意味はわかりました。

そうすると、先ほど課長が答弁した保留した一つの理由に平成20年度過払いの分がどうなるか、全国市長会とか重要港湾等の事情を聞きながら、そういうものを見極めてからということで保留にしたというふうに理解したのです。

今の部長の説明では、確かに、全国知事会の資料では、21年度の分に限ってというふうになっているわけですが、全国知事会では、少なくとも20年度の方は、あきらめてしまったという理解でいいのですか。

○産業港湾部長

全国知事会としてたぶんそこまでは、言っていないと思うのです。いろいろな個別のことについては各都道府県が、港湾だけではなくて、道路、河川とか、そちらのほうはかなりあるようですから、そういったことも含めて各都道府県の対応に任せるということが全国知事会の中であつたのではないかと、思うのです。ただ、方針としては、今言ったような営繕宿舍費と人件費の一部を対象外にするということでは了承すると、大枠ではそういうことではないかというふうに理解しております。

○北野委員

そうすると、この資料と今の説明では、例えば、負担金の内訳は、各都道府県に2月上旬にもう提示されているのですね。だけど、それに対して異議ありということで小樽市はまだ返事をしていないと。そうすると、請求書そのものはまだ来ていないわけでしょう。請求書が来たら何日以内に払わなければならないのですか。

○（産業港湾）事業課長

納付期限につきましては、それぞれの請求書に日付が書いてございますので、何日以内ということは決まっては
ございません。ただ、例年、大体……。

（「2 週間ぐらいですかね」と呼ぶ者あり）

ええ、2 週間から 3 週間ぐらいの間で納付期限が切られているかと記憶してございます。

○北野委員

そうすると、もうそろそろ来ないと、払わなくてもいいということになるでしょう。

いやいや、そういうことになるわけ。

○産業港湾部長

日にちはまだありますから、できれば、我々も何とか 4,000 万円ぐらいにはしなければならぬと考えているので
すけれども、ただ、最後の一つの手は、全国知事会のほうに請求書が行っているかどうか我々はわかりませ
んけれども、仮に 21 年度について対象外にする費目が 20 年度の工事諸費の中でも同じように見られているのだとすれば、
19 年度やあるいは何年遡及できるかどうかわかりませんが対象外にして還付していただけるのでしょうかと
いうぐらいは聞いてみようかということで、今保留にしているということです。

○北野委員

そうすると、平成 22 年度の予算説明書でも、総事業費 3 億円で直轄事業負担金は 4,500 万円となっているのですよ
ね。それで、先ほど説明があった工事諸費は、22 年度以降は地方に負担させないとなっているのですから、21 年度
以上に、地方に負担させてはならないものの額は多くなるはずなのです。そうすると、この予算説明書をつくっ
てから、国のほうでそのような方針が出たから、当然、工事諸費の総額は、幾らでしたか。1,200 万円くらいですか。

（「4,700 万円」と呼ぶ者あり）

1,700 万円ですか。

（「4,700 万円」と呼ぶ者あり）

4,700 万円、いや、工事諸費だけで、そんなにならないでしょう。

工事諸費が 4,700 万円ですか。そうしたら、そのうち 3 分の 1 は地元負担になるのでしょうか。だから、22 年度の工
事諸費が含まれなかったら、全額補正しなければならなくなるのでないですか。

○（産業港湾）事業課長

新年度予算に計上させていただいています直轄事業負担金についてでございますが、今回、平成 22 年度から除外
されると言われております工事諸費等が含まれているということは聞いてございます。私どもとしては、その金額
が幾らになるかということは、ちょっとわからない状況にございますので、当面、国に対する予算の要求額に基づ
きまして予算は計上させていただいております。ただ、国のほうから、新たに事業計画が示されて、工事諸費等が
減額された場合には、適切に処理していきたいと考えてございます。

○北野委員

そうすると、平成 22 年度工事諸費は地方に負担させないという全国知事会への返答がされていますけれども、4,500
万円から、小樽市は幾らぐらい負担が軽くなるのですか。

○（産業港湾）事業課長

平成 21 年度は、2 月 1 日に提示を受けてございますが、この事業計画書のベースで仮に行きますと、22 年度から
完全に除外されるという工事諸費、これが 4,732 万 2,000 円でございます。これが管理者負担ベースで行くと 709 万 8,000
円となっております。事業自体、まず中身も変わっていることもございますが、21 年度の事業で試算しますと、
約 700 万円ぐらい管理者負担が減額になるということでございます。

○北野委員

21年度の負担を除外する2費目の87万円に比べれば、700万円もだったら、大分……。

（「83万円」と呼ぶ者あり）

いや、83万円ですね。大分負担が軽くなるのですよ。

そうすると、これまで、小樽港の北防波堤の直轄事業を今までいろいろ行ってきたけれども、今継続している直轄事業が始まったのはいつで、その事業費のうち、負担金の中に工事諸費が含まれていたはずなのだから、トータルすれば、決算が終わっている20年度までで言えば、幾らくらい余計に払っていたことになるのですか。

○（産業港湾）事業課長

まず、北防波堤の事業費についてでございますが、平成20年度までに約14億8,600万円ほどを執行してございます。ただ、この中に、先ほど言いました2費目がどれだけ含まれているかということについては、実際に、19年度以前の内訳については国のほうから示していただけていませんので、幾らになるかということ自体はちょっとわからないかもしれません。

（「何年から始まっているんだっけ、今回の北防波堤は」と呼ぶ者あり）

北防波堤につきましては、平成10年度から事業を実施してございます。

（「20年度といたら、もう11年だよ。単純に計算したって、7,000万円を超えるさ」と呼ぶ者あり）

○北野委員

これは、その工事の中身が違うから一律には行かないけれども、しかし、7,000万円になるか、8,000万円になるかわからないですけども、本当にとんでもない余計な負担を直轄事業負担金でさせられていたということなのですよ。

そこで、部長が、先ほど私が後で聞こうと思ったことを先に言いましたけれども、遡及期間はいつまでなのか。例えば、今回問題になっている高額療養費の未請求に関して北海道が小樽市に過払いしたものでしたら5年間と、地方自治法で決まっているのですよ。だから、少なくとも5年間はさかのぼって請求できるのではないですか。

○（財政）財政課長

自治法……。

（「地方自治法の」と呼ぶ者あり）

地方自治法の中にも時効という項目がございます。それによりますと、特別の法律の定めがないときは5年間というふうになっています。

（「それは、5年間の起点はいつ」と呼ぶ者あり）

申しわけございませんが、そこまではわかりません。

○北野委員

起点は決まっているはずですから、少なくとも、5年さかのぼれば、七五、三十五で、3,500万円入ってくるのです。今、金がないときの3,500万円といたら大きいですよ。財政部はいい話を聞いたということで喜ばないとならないですよ。何か面倒くさい話って顔してますけど……。

（「喜んでますよ」と呼ぶ者あり）

だから、私の概算で、単純な掛け算をすれば、例えば3,500万円、国からもらえるのではないかと思うのです。請求すべきじゃないですか。財政部長、いかがですか。

○財政部長

地方自治法の一般的な時効の話でございましたけれども、この直轄事業負担金の精算といいますか、遡及という概念自体が今までありませんでしたので、これから、ほかの自治体でも遡及については御意見もあるかと思ます

ので、そこで整理されてはいくのだろうと思います。

その動きというのは、私どもも、当然、注目していかなければならないと思いますし、可能性があるのであれば、それはもう声を大きくして、言っていきたいというふうには思っています。

○北野委員

今度の、いわゆる高額療養費の未請求問題では、書類の保存期間をもって遡及できるという、とんでもない言い方がかりをつけて、平成15年度分まで払えと北海道は言って来ているのだから、我々は、そんなことは不当であって、もう請求、遡及期間が済んでいるものを払えなんていう話はないと思います。しかし、ごく親しい北海道と小樽市の中であったって、そうやって請求するのだから、だから、国と小樽市は、国と地方自治体の関係なのだから、ほかの都市の顔色を見てなんて言わないで、堂々と請求したらいかがですか。3,500万円もらえるかももらえないか、そういうことになると思うのですよ。

○産業港湾部長

皆さん、御期待はあろうかと思うのですけれども、やはり一定程度、国の考え方もございましょう。今、財政部長から話がありましたけれども、今までこういう直轄事業負担金の遡及精算という概念はなかったのです。我々としても、国としてどういうスタンスでいるのかということも含めて、話かけを、今、し始めました、ですから、それを一回聞いた上で、お支払いできるものはしていこうと思っています。考え方にもよりますけれども、こういう議論がございましたので、その趣旨も十分話して、考え方をお伺いしたいというふうに思っています。

○北野委員

何か、聞いていれば、国の顔色を何うような姿勢だけれども、そういうことではだめなのです。

先ほどのやりとりの中で出たように、特別の定めがない限り、地方自治法で時効は5年となっているのだから、こういう前例がない場合には、法に基づいて公平にやらざるを得ないのです。地方自治法を無視した勝手な解釈があるから、平成20年度以前は遡及できませんでしたというような話にならないのですよ。

だから、小樽市の姿勢として、こういう場合は、きちんと法に基づいて処理するという姿勢で臨んでいただきたいのです。国が、20年度以前はもう済んだからいいんだと言ったら、それに、はいそうですかと従うのだったら、何のために法律があるのかということになるのですよ。もし、そんなことを国から言われたら、あとは、当然、国会で正しますけれども、地方自治体が国の顔色を見て、法に定めのない勝手なことをやった場合に仕方ありませんなんてなるというのは、論外の話だということだけは強く申し上げて、私の質問は終わります。

○委員長

共産党の質疑を集結し、自民党に移します。

○井川委員

◎マルタル資金の貸付件数について

まず、商工費なのですけれども、ほかの科目はほとんど増額しているのですけれども、商工費が1億幾ら減っているので非常に残念だなと思っています。先ほども他の委員が質問しましたけれども、よく見ますと、融資関係、貸付金の部分で1億幾ら減っているということがよくわかりました。

今現在、中小企業のマルタル資金について、年度別にわかる範囲でどのくらいの件数を、貸し付けしているのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

マルタル資金の融資の実績ということでございますけれども、平成16年度ですと219件、17年度が194件、18年度が175件、19年度が171件、20年度が173件。年度途中の比較になりますけれども、20年度と21年度の12月の比較でいきますと、20年度が12月までで134件、今年度が130件というような利用実績になってございます。

○井川委員

この件数を見ましたら、ずっと少しずつ減ってきております。この辺の状況についてはどのようにお考えですか。

○（産業港湾）産業振興課長

制度融資の中には、マルタル資金のほかにも、比較的融資期間の短い経営安定短期特別資金というものがございまして、これは、融資期間が1年以内、限度額が1,000万円ということで、比較的つなぎ資金的な性格で使われているのですが、これが、近年、地域経済の低迷に伴いまして利用実績が伸びてきているような状況になってございます。

ここ二、三年前ですと、毎年、大体40件ぐらいの利用があったのですが、近年ですと、大体80件近い利用になってきておりまして、やはり融資の場合、借りたら返していかなければならないということになりますので、できるだけ必要な資金だけを借りられているような傾向が現れているのではないかなというふうに考えています。

○井川委員

経営安定短期特別資金は、今年度約3億円を見ています。昨年度は1億9,000万円だったのが非常に増えているということで、件数を見ましたら倍になっております。

そこで、お尋ねしますけれども、いわゆるモラトリアム法案と言うのですか、中小企業金融円滑化法が平成21年12月4日から施行されましたけれども、この制度について、簡単に御説明いただけますか。

○（産業港湾）産業振興課長

通称、金融円滑化法と言っておりますけれども、当時、この考え方が示されたときには、金融の債務を3年間くらい猶予するというようなことで、議論がスタートしたわけですが、昨年12月に法律が施行された結果、この法律の対象になるのは中小企業者と、住宅資金の借入れをされている個人となっております。今の経済状況あるいは金融状況の悪化に伴いまして、弁済をしていく上で支障になっている、あるいは、今後、支障が生じるだろうというようなおそれのある中小企業者や住宅ローンを借りている個人が、金融機関に対して返済の猶予の申し出をした場合につきましては、金融機関は、さまざまな状況を勘案いたしまして、貸付条件の変更、あるいは借換え、そういったような便宜を図るように努力規定の形でこの法律が整備されまして、平成23年3月末日までの時限立法という形で施行されているものでございます。

○井川委員

最初、貸し渋りとかいろいろなものがありました。従前と比較して、何か特徴的な違いがあったらお知らせください。

（「難しい質問でないか」と発言する者あり）

○（産業港湾）産業振興課長

先ほど、この金融円滑化法の対象になるのは中小企業者、あるいは、住宅資金をローンで借り入れている個人の方ということでお話ししましたが、私どもも、詳しく市内の状況を調べているわけではありませんが、新聞などの情報によりますと、この金融円滑化法の施行に伴いまして、当初は、中小企業者の利用が多くなるのではと想定されていたようですが、実際には、サラリーマンの給与の減少やボーナスのカットに伴って、案外、住宅ローンの返済の猶予を申し込まれる個人の方が結構増えているというようなことが道内では言われているというふうに聞いています。

○井川委員

報道などによりますと、例えば、貸し渋り、それから、例えばブラックリストなんか載ったら、もう二度と融資を受けられないとかありましたね。そういう部分は緩和されたのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

金融円滑化法の施行に伴いまして、金融監督に関する指針というものが、同じく12月に定められております。こ

これは、金融庁、ここで言いますと北海道財務局になりますけれども、金融円滑化法がきちんと施行されているかどうか監督していく上で、この指針がつくられております。従来ですと、条件変更を申し出た場合については、なかなか次の融資を受けづらくなっているというようなお話もございましたけれども、今回の金融円滑化法では、条件変更を申し出た場合であっても、それだけを理由に新規の融資や条件変更を拒否したりしてはならず、いろいろな条件を勘案しながら新規融資に応じるようになっており、この指針が履行されない場合については業務改善命令などが発せられることになっているところでございます。

○井川委員

そのとおりにいくかどうかちょっと不安ですけども。

金融円滑化法の制度は、市に何か関連性や影響がありますか。

○（産業港湾）産業振興課長

私どもの制度融資との関係で言いますと、個人は対象にしておりませんので、中小企業者だけになりますけれども、私どもの予算の貸付金、中小企業設備近代化合理化資金貸付金、中小企業経営安定健全化資金貸付金、いわゆる制度融資の原資として金融機関に1年間預託しているものですけれども、これにつきましては、融資残高に応じて金融機関に預け入れをしておりますから、金融円滑化法に基づいて、条件緩和、条件変更が多くなって、返済期間が長くなるようなケースが増えてまいりますと、預託金が増えていくというようなことは想定されます。

もう一つは、商店街グレードアップ資金という利子の補給をしている制度がございます。今は有利子になっておりますけれども、当時、利子補給をしていた制度で、まだ残高が残っております。これも、融資の期間が変更されて、期間が長くなりますと、弁済に充てる、市が負担している利子額が増えていきますので、そういった形で利子額が増えるですとか、預託額が増えるということで、一般財源への影響というのは考えられるのではないかと考えてございます。

○井川委員

本当に短い期間ですけども、市内の申込状況についてわかりますでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

金融円滑化法が昨年12月に施行されまして、私どものほうでは、今どういった状況になっているのかということで、数は多くありませんけれども、調査を行っているところでございます。

まだ法が施行されて2か月ぐらいでございますけれども、対象にいたしましたのは、国の緊急保証制度で私どもが認定しております企業から100件を抽出いたしまして、アンケート調査を行ったところでございます。回答は65件ございまして、サンプルは必ずしも多くはございませんが、この中で、金融機関との条件変更について、そもそも必要がないということで、半数程度に当たる33件ほどは条件変更の申し出を今のところする予定はないということでございます。やはり、特徴的なのは、私どもも懸念をしているところでございましたけれども、金融機関とは相談しないのだという企業が6件ございまして、条件変更を行った場合については、新規の融資が受けづらくなるのではないだろうかということをこの6件すべての企業で懸念されているとのことでございますので、この辺は、まだこういった心配をされているところがあると考えております。

ただ、既に条件変更の申し出を行った企業というのは65件のうち6件ございますけれども、まだ法律が施行されて2か月程度ですので、企業としては様子を見られているような状況ではないかなということで、必ずしも積極的に金融円滑化法を市内の中小企業が使われている状況にはないのではないかとこのように認識しております。

○井川委員

積極的に使われないということなのですけども、これから増えるのではないかとこの予想はないのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

一つには、今、年度末ですから、その可能性はあるのかなという感じはいたしますけれども、ただ、国では、金

融円滑化法のほかに、緊急保証制度の拡充を行っておりますので、そちらの方は、安定的に私どものほうに認定申請を経てきておりますので、中小企業者は、緊急保証制度を使われるのか、あるいは、金融円滑化法での条件変更を求めるのか、それは、金融機関の担当者と相談をしながら進められているというふうに考えているところでございます。

○井川委員

市も窓口になって何か相談に乗るということもあるのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

金融円滑化法ができたからということではございませんけれども、緊急保証制度の認定申請とか、さまざまな問題に対応できるよう経営相談窓口は常設させていただいております。

○井川委員

わかりました。

◎「小樽で買物」キャンペーンセール助成事業について

次に、先ほど、「小樽で買物」キャンペーンセール助成事業ということで、林下委員もお尋ねいたしました。

昨年度の2,200万円に対して、今年度は1,500万円ということで、700万円減っております。それで、昨年度と今年度の助成率、助成の限度額、対象期間についてお知らせください。

○（産業港湾）田宮主幹

「小樽で買物」キャンペーンセール助成事業ですが、助成率は、本年度の10分の9に対しまして、新年度は3分の2にしております。それから、助成限度額ですけれども、各商店街団体の構成人数によって変えてございまして、構成員数が5から19の団体につきましても、30万円だったものを新年度は20万円に、20から49の団体につきましても50万円から35万円に、50から99の団体につきましても70万円から55万円に、100以上の団体につきましても100万円から80万円にそれぞれ限度額を下げしております。

なお、対象期間につきましても、平成21年度が定額給付金の支給初日後3か月間というふうに限定していたのですが、新年度につきましても、年度内のいつでも可能という形に幅を広げてございます。

○井川委員

助成率を下げ、予算額も何百万円と下げたということは、各団体でそれだけ体力がついたのかなという部分もあるのですけれども、昨年1年やっただけで体力はついてますか。

○（産業港湾）田宮主幹

体力がついているとは思いません。ただし、先ほど林下委員にも答弁しましたが、実際にやっていなかった団体、特に周辺部の商店街などでしたら、かつては50か所近くあったのが、もう20か所を切っているような状態のところはかなりあるのです。ところが、そういうふうになると、今まで独自に販売促進活動をやってきたところがもう何年もやっていなかったり、親睦団体でしかないようなところもあるという実態はあります。ところが、実際、今回、9割助成ということで、限度額もかなりありましたので、1割負担で販売促進活動をできますよということでやったことによって、実際には約4割近くが販売促進活動を初めてやったとか、数年ぶりにやったというのがあるわけです。それから、オール小樽の歳末年始の売出し以外では単独ではやっていなかったというところですか、単独では数年ぶりというところを含めると、約半数が単独開催をしたのです。販売促進活動をやったことによって、やはり積極的に打って出ないとだめだなというのを実感してもらいましたので、何とか助成率を減らしてでも継続してほしいという声が大きかったということになります。

○井川委員

今年度は基金の繰入れを1,500万円していますけれども、来年度については、もう基金が底をついているようなので、ちょっとこれは入れられないのかなという部分もあるのですけれども、もし基金を繰入れることができなけれ

ば、全く中止するというお考えでしょうか。

○（産業港湾）田宮主幹

そのときの経済状況にもよると思いますけれども、やはり財源的なことを考えますと、非常に厳しいかなというふうには考えてございます。

○井川委員

大変厳しいのはわかりますけれども、商店街のほうはもっと厳しいのではないかと思います。ですから、1年、2年でやめないで、できれば、継続して様子を見てあげて、活性化がだんだん軌道に乗ってきたら、そこで見放してもいいかなという部分もあるのですよ。市が助成しないとやっていけないところがたくさんあるようなので、もし、基金の繰入れができなくても、何とか産業港湾部の予算で行っていただきたいと、これは希望でございます。

◎時間消費型観光の推進について

次に、観光についてお尋ねいたします。

年間700万人も訪れる観光の場でありながら、宿泊客が1割で、あとは日帰り観光が9割ということで、本当に寂しいと感じるのですが、第6次総合計画を見ましたら、時間消費型観光への移行に力を入れて頑張ると書いてあるのですけれども、どこの部分にそれに当てはまる予算をつけているか、さっぱり動きが見えないというか、予算は総額で幾らついていますか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

時間消費型観光の推進ということで、私どもは取り組んでおりますけれども、新年度予算の中でこのことに結びつく項目といたしましては、予算説明書の137ページにあります観光と食のブランド化推進事業費が150万円。あと、教育旅行の誘致促進というのを先ほど説明させていただきましたけれども、修学旅行生が市内を周遊するという意味では、時間消費に結びつくものというふうに考えておまして、それが380万円。そのほかに、観光客誘致対策ですとか、宣伝作戦のほうで、例えば案内人に、昨年度末に新しい周遊型の観光コースなども考案いただきましたけれども、そのマップの増刷などもやっていきますし、あとは、物産展などで札幌圏への観光情報の発信なども行っております。

あと、予算はついておりませんが、小樽商科大学とのコラボで、昨年、シニア世代に小樽商科大学で学んでいただくとともに小樽観光を楽しんでいただくというシニアアカデミーというようなものを企画してやっておりますので、このようなものも、滞在時間が延びる、宿泊に結びついていく取組みというふうに考えております。

○井川委員

そこで、観光と食のブランド推進事業費150万円の中身についてお知らせください。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

観光と食のブランド推進事業についてでございますけれども、札幌市内の特に手稲区などでアンケートをとりましたときに、小樽の情報で何が一番欲しい情報かという中では、やはりグルメ情報だという回答をいただいております。特に道央を含めた札幌圏で、そういう食の魅力を紹介していくというのは、観光の動機づけにもなりますし、消費に結びつくものというふうに私どもは考えております。

そこで、人気の高いスイーツですとか、あと、春にはニシンなどもございますし、秋には小樽産しゃこ祭というようなイベントなども開催されておりますので、そういうようなグルメ情報をイベントや物産展などの際に発信していく形で、小樽に来ていただく動機づけをしてもらうためのチラシやパンフレットを作成していくための費用となっております。

○井川委員

小樽は寿司と運河とガラスでは、今はもうだめだよと、今はスイーツということ、あちらこちらで、よく耳に

します。新しくスイーツというお話を伺っていますけれども、今、小樽商科大学で、いろいろな部分で研究して、自身も何かいろいろなスイーツを研究しています。この間もちょっと札幌のほうへ行ったら、札幌のほうでも小樽商科大学は頑張っているのですね。ですから、若い人のそういうアイデアをしっかりと借りて、若い人が大勢来て、小樽でちょっと長くいて楽しもうという感覚的なものをきちんと押さえてやっていただくということが一番、長時間いていただける部分かと思うのです。

東京都板橋区にあるハッピーロード大山商店街へ行ったときに、小樽の商品で何を一番希望されますかと聞いたら、やはり小樽のお菓子だと言うのですよ。私たちはお菓子を一番売りたいと。だけど、商品の仕入れを希望しても、小樽での製造が間に合わなくて、納入してもらえないということで、いい条件でありながら、なかなか販売できないということがあるのです。そういう部分で、小樽のお菓子というのは、全国的に非常に売れ筋で、おいしいのだなということがわかりました。このスイーツについての取組を大々的に、急いでやらなければ、もう後手後手になって、ほかの地域がやってからではちょっとだめなのですね。ですから、急いでやっていただけるような方法で頑張ってくださいか。

○（産業港湾）観光振興室佐々木主幹

新年度予算ということですので、なるべく早い段階で、いろいろな方の御意見を聞きながら、早く情報発信できるようには進めてまいりたいと考えております。

○成田（晃）委員

◎樽一小樽中央青果の経営状態について

私のほうから、公設青果地方卸売市場の件でお伺いしたいと思います。

青果市場の樽一小樽中央青果の今の経営状態はどういう状態になっていますか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

平成17年10月以来、卸売市場使用料を減免して何とか支援しているところです。

今期でございませけれども、日照不足が続きまして、営業収支で赤字、それから、営業外を含めました経常収支でも、現在のところ、赤字の予定ということで、引き続き減免が必要な状態です。

○成田（晃）委員

聞くとところによると、小樽の生産者が、樽一青果に納めるより、札幌の市場へ納めたほうが単価が高くて、そちらのほう安定しているというような言い方をされているものですから、樽一青果の職員はできるだけ地場産業を育成する面からも、地元の生産者をくまなく営業に回って、集荷していただく努力というのが一つ足りないのかなと思っているのですが、樽一青果の職員というのは、何かやめていく職員が多いような話も聞いているのですけれども、どういう状況にありますか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

まず、先ほど申しましたように、今年度も収支のほうあまり伸びがよろしくないということで、昨年末いっばいで、臨時職員を4名ほど削減しました。職員の退職者はないのですけれども、冬場は取扱量も少ないということで、調整した部分があります。

○成田（晃）委員

やはり、冬場はどうしても地場産地ではないですから、本州から来るのでしょうかけれども、樽一青果の子会社のほうの営業というのはいぶん伸びているように聞かれますが、そちらの経営状態は把握できていますか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

申しわけございません。樽一運輸という会社が、樽一青果が出資している子会社なのですけれども、運送、場内の荷おろし等をやっております。これは、もうかっているというか、正規の料金でやっていますので、直接販売し

たりしているわけではないので、その営業そのものは赤字にはなっていないというふうに聞いております。

○成田（晃）委員

親会社が赤字状態で、子会社が潤っている会社というのはあまり聞かないのですけれども、樽一運輸のほうには、話を聞くとところによると、77歳の職員を使っているというのです。高齢者を使っているって何ともないのですか。こういう話、情報というのは入っていませんか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

ただいまの話は、私も確認がとれていないのですけれども、私自身の見ている範囲では、そのような高齢とか、77歳の方は見当たらないと思うのです。ただ、樽一運輸自体も、潤っているというよりは、収支均衡ということで、本来ですと、トラックも新しく入れたいけれども、購入できなくて、中古車で運用しているというようなお話も聞いていますので、それほど潤っている状態ではないと思います。

○成田（晃）委員

今度、小樽市で、4月から樽一青果に業務委託をするわけですが、どのような状況になっているのか聞かせてもらえますか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

このたび、市の管理室の、例えば電気メーターの検針だとか、料金算定のところまでは一部業務委託するというところでやっております。ただ、今おっしゃった樽一運輸と樽一青果との関係は、荷おろしだとか荷受けだとかという取引上の関係になりますので、私どもの業務委託とは一切かかわっていない部分の話だと思います。

○成田（晃）委員

それでは、樽一運輸との関係はなくても、樽一青果との関係で業務委託をしたいという状況ですか。

大変厳しい樽一青果の経営状態だと思いますけれども、今までも使用料の減免をしていますね。今後についても減免を続けて、そして業務委託は全面委託でやるのですか。それとも、一部委託でやっていくのですか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

業務委託は、先ほども申しましたように一部ということで、許認可だとか、取引の取締り等にかかわる部分については、今までどおり管理室が対応いたします。そして、使用料やメーターの確認だとか、冷蔵庫の温度設定だとか、そういうものについては、これは現実に樽一青果の職員が日常やっていますので、そういう部分を当然やっていただくこととなります。

○成田（晃）委員

できるだけ樽一青果の経営を支援しようということで小樽市も協力的にやっているのでしょうけれども、なかなか営業実績が上がっていかない状況にあるわけですね。その状況の中で、どうして実績が上がっていかないのか検討するのに、庁内で研究会か何かを立ち上げたことがありますか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

営業そのものについては、検討会議というものを設けた経過はございません。ただ、収支の報告だとかは絶えず受けておりますし、使用料の減免についての理由なり経過なりは、庁内のいろいろな会議や部内の打ち合わせなどで検討はしています。

○成田（晃）委員

私もちょくちょく行って状況を見ているのですけれども、相対の商品というのは結構あるのですけれども、競りの商品というのは少ないものですから、入荷の状態が極端に少ないのではないかなという面が見受けられるのです。札幌との直の取引をやっている業者が多いのではないかなと思われるのですけれども、品物の少ない商品がどうしても発生してしまって、そういうことになると、樽一青果の市場というのが、活発に物が動かないものですから、それについては、今後の対策の中に入れていかなければいけない部分ではないのかなと思うのです。

丸果札幌青果の本店が札幌にあります。小樽の丸果が品物を買って、小樽で卸し、仲買に買ってもらう、問屋に買ってもらう状況になると、札幌の丸果本店から直に買ったほうが安いというような情報が入ってくる場合があるわけです。そういう情報が入ってきた場合には、札幌で買ってしまふ仲買が出てくるので、それは未然に防いでいかなければならない部分でないかと思うのです。まして、相対で商売していくとなったら、前の日にもう商品の情報が入りますので、その辺は厳しく取引の中に入れていかなければならない部分ではないのかなと思うのですけれども、今後の対策についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

御指摘のとおり、最近規制緩和と構造改革が進みまして、原則競りなのですけれども、競りの割合がどんどん落ちてきてまして、今現在ですと、競りが24パーセントで相対が76パーセントということで、4分の3ぐらいがもう相対取引ということで、予約販売みたいになってきているわけです。

先ほどの話で、札幌丸果との関係で品物が入ってきているのではないかという御指摘だと思うのですけれども、地場産のものが出ますと、数量的にも多いですから、地場の物が流れてくるのですけれども、冬期で品物が薄いか、少量多品種というものについては、札幌丸果に連絡するとすぐ荷が入るということで、そういう取引の仕方が、最近の傾向としては多く見られているということです。

取扱量自体は、我々もチェックしておりますけれども、総体の取扱量の中では、札幌丸果が大きな割合を占めているということではございません。

○成田（晃）委員

これから、やはり消費者を大事にしていかなければならない部分ですから、できるだけ安い物を提供していく関係からも、地場産業をきちんと管理する必要があります。生産者を訪ねて行くことがあるのですが、聞きますと、小樽はどうしても単価が安く、単価の高いところへ持っていきたいので札幌へ出荷すると言うのです。そういう状況が随時見られますので、この辺もきちんと対応できるような仲卸というか、樽一青果には営業してほしいなと思っています。生産者と樽一青果の関係というのをきちんと把握していないと、生産者から直に市場へ流れたり、大手スーパーに流れたりもいたしますので、そういうことのないような管理をもう一度考えていかなければならない部分でないかと思うのですが。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

生産者とかかわりなのですけれども、地場では札幌に品物が流れているという話がございましたけれども、基本的にはJ A小樽から6割、7割は樽一青果のほうに入れていただいております。あと、個別の農家ですけれども、やはり札幌まで持っていくのは、多少ならいいかもしれないですけれども、大変だというものもありますので、地場物が出れば、出していただくという状況はあります。

ただ、例えば朝もぎのトウモロコシなどは、小樽で出すよりも、夕方にゆっくり収穫して、札幌に出しても高く売れるというのも事実なのです。相場ですから、そういう場合は札幌に出荷されているというようなお話も聞いております。

いずれにしても、やはり卸売は産地と連携をとって直接取引をしていただくのが大事だというふうには思っております。

○成田（晃）委員

公設市場を開設しているわけですから、その意義を踏まえて、消費者のためにも流通形態をきちんと踏まえてやっていただきたいと思います。

◎水産関係について

それから、水産関係のことで聞きたいと思いますが、緊急雇用創出推進事業ということで、昨年度もお願いした密漁防止対策の件で、今年度も行われると思うのですけれども、どういう状況にありますか。

○（産業港湾）水産課長

まず、緊急雇用の関係でございますけれども、平成21年度事業といたしましては、アワビ漁の期間中に、銭函地区と祝津地区の2地区で密漁防止対策をやってございまして、10月から2月で終了しております。

それから、22年度の事業といたしましては、8月から9月までのウニ漁の期間中に陸上監視員9名、海上監視員7名を沿岸各地に配置しまして、密漁防止対策をやっていきたいと思っております。あわせまして、10月から2月のアワビ漁の期間中に、今年度同様銭函地区と祝津地区に2人ずつの監視員を配置して密漁防止対策をやっていきたいと思っております。

○成田（晃）委員

この予算が1,000万円ですか、それとも100万円ですか。

○（産業港湾）水産課長

失礼いたしました。

平成22年度の事業といたしましては、合計で1,000万円を見ております。

○成田（晃）委員

雇用対策としても、それから、海の生産者を守るというか、密漁対策にしても、こういう事業を展開していただければ、漁師は大変喜ぶのではないかなと思っております。

それから、藻場造成事業についても新しい予算がついていますが、これはどこの場所で行うのでしょうか。

○（産業港湾）水産課長

藻場造成につきましては、実は、忍路地区の漁業者から、いわゆる磯焼け現象でコンブ等の有効な藻類が生えずウニ、アワビ等の資源に多大な影響を与えているのを少しでも解消していきたいという話がありました。忍路地区、特に今考えてございますのが蘭島海岸の札幌寄りの地区で、ここにウニの漁場がございます。この漁場の海底の岩盤に石灰層がつくのですが、石灰層がつかますと、コンブ等が生えてきませんので、9月か10月ごろになるかと思っておりますけれども、約1,000平方メートル程度の区域で岩盤を清掃して、石灰層を取り除く実証実験をやっていきたいと思っております。これは、小樽市も70万円の予算がございまして、それに漁業協同組合が30万円を上乗せしまして、100万円の事業費でございます。これはあくまで実証実験でございますので、二、三年の経過を見ていきたいなというふうには思っています。

○成田（晃）委員

いろいろと展開しているようなのですが、アワビ・ウニの養殖事業も行っていて、それからサケ・マスの養殖、稚魚の放流ですか、それからニシンの稚魚の放流。

やはり、ニシンは、今年も春にはたくさんとれました。単価こそ安かったですが、浜がにぎわいを持って、活発に活動できたというのは、大変漁業者も喜んでいました。将来的にも夢を持って、後継者の育成にも取り組むということで、今後もこの事業をずっと続けてやっていただきたいと思っておりますけれども、このままの状態での金額を維持していくのか、もう少し上げてやるのか、それは漁業者と相談してもらいたいと思っておりますけれども、どういう考え方でいますか。

○（産業港湾）水産課長

いわゆる稚貝とか稚魚の放流というのは事業に結びつくのかという部分でございます。小樽市としましては、漁場の改良等事業ということで、漁業協同組合に対しまして、毎年300万円から350万円ほどの補助をしておりますけれども、今年度も300万円を補助いたしまして、ウニ、アワビの稚貝の放流に役立ててもらいたいと思っております。それで、漁業共同組合としましては、それにまた450万円ほど計上しましたので、22年度は合わせて750万円ほどでウニとアワビの稚貝放流をやっていきたいと考えております。

それから、サケ・マス等も非常に重要な課題でございますので、毎年、日本海さけ・ます増殖事業協会に対して

負担金を支払ってございまして、平成22年度は145万3,000円の予算を計上しております。

また、ニシンの稚魚の放流につきましては、19年度から行ってございますけれども、日本海北部ニシン栽培漁業事業費補助金ということで、これも毎年20万円を計上してございます。金額的にいきますと、そういったところでございます。

まだ細かいところもございますけれども、大まかなところではそういった形で22年度は事業を進めていきたいと思っております。

○成田（晃）委員

やはり、小樽は山があって、目の前は海ですから、この海を活用する産業を育成して、大いに小樽の経済を活性化させていただきたいと思っております。

できることなら、もう少し金額を上げて養殖事業に力をかけてやってほしいと思っております。よろしくお願いいたします。

◎第3号ふ頭の整備について

次に、第3号ふ頭の整備についてですが、代表質問で質問した部分なのですが、先ほど大橋委員が質問されて、全部中身がわかったかなと思うものですから、少しいいかなと思っておりますけれども、予算もついておりますけれども、第3号ふ頭の今後の整備の仕方というか、これから観光スポットとしていく中で、どういう位置づけになっていくのかその辺をちょっと説明していただきたいと思っております。

○（産業港湾）事業課長

第3号ふ頭におきます今後の整備の概要ということのお尋ねかと思うのですが、まず、新年度予算におきまして、先ほど説明しましたが、第3号ふ頭の岸壁改良事業というのを、まず3,900万円計上させていただいております。これにつきましては、平成22年度から3か年で、第3号ふ頭のエプロンを、順次、オーバーレイをしてきれいにしていくという事業でございます。

そのほかに、今回予算計上させていただいているものといたしましては、まず、緊急雇用創出推進事業を活用した事業になりますが、上屋の先端側に32号、33号というかまぼこ型の屋根をした上屋がございます。その壁の塗装をやっていきたいということで考えてございまして、事業費としては900万円計上させていただいております。

そのほかに、第3号ふ頭荷さばき施設改良事業ということで、32号上屋のシャッターとか背後の荷さばき地の舗装を行っていくということで考えてございまして、これにつきましては2,200万円を計上させていただいております。

基本的には、大きな整備の手法といたしまして、当面、クルーズ船がつけられるバースの背後にある32号、33号の両上屋をある程度きれいにして、あわせて、岸壁の部分も、3か年かけてきれいに整備していくということで進めていきたいと考えてございます。

これによりまして、従前よりは、屋根の塗装も岸壁もきれいになるということもあって、当然、物流という部分でもそうなのですが、クルーズ船を迎え入れるという態勢では、大分環境が整っていくのではないかとというふうに考えてございます。

○成田（晃）委員

最後に、クルーズ船が小樽にまた何隻か入ってくるということですし、観光都市小樽ということで、岸壁に接岸したときに不快な気持ちにさせないように、温かく心からのおもてなしをする、そういうような気持ちを持って迎えるための環境整備をしていただきたいと思っております。

また、小樽駅から見ると、第3号ふ頭というのははっきり見えるものですから、見えた部分で、ああ、いいクルーズ船が入っている、行ってみようという気持ちにさせるような、そういう施設をつくっていただきたいと思っております。その辺を今後の課題の一つにして、観光スポットにもっていききたいと思っております。よろしくお願いいたします。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。