

## 平成22年 経済委員会（平成22年8月3日開催分）

### 一 地域経済対策について

#### （一）道内航空路線の現状について

##### ○船橋委員

私の方から、道内の地域経済対策、あるいは中小企業の振興という観点から、何項目かにわたってお尋ねしてまいります。

まず、道内の航空路線の現状について伺いたいと思います。

JALは今までも経営の再生という取組を進めてきましたけれども、それをさらに厳しくやっていくという状況にありますし、ANAのグループにおかれても、路線の自由化、あるいは航空運賃の自由化という影響を受けて、いままでは大手2社で全国の路線をですね、ほぼ独占をしている状況が少しずつ様相が変わっている中であっては、JALもANAも事情が違いますけれども、路線の見直し、縮小廃止、あるいは路線としては維持をするけれども、機材・機種の変更、等々ですね、動きというものがずいぶん急激に現れてきているなど私は見ている訳でございますけれども、こうしたエアラインのですね、経営の見直しに伴う各種見直しというものが、道内の航空路線としてはどのような状況になっているというふうに把握をされているかまず伺います。

##### ○経済部総務課企画調整担当課長

道内航空路線の現状についてでございますが、燃油の高騰や世界的な景気後退による航空需要の減少などから、本道におきましても路線の休止が相次いでおり、平成20年度以降、本道と道外を結ぶ路線につきましては、日本航空が、道内各空港と関西空港を結ぶ路線を中心に9路線、全日空が新千歳～庄内線など、これまで季節運航となっていた5路線を休止したところでございます。

さらに、日本航空では、今後、新千歳と山形・出雲・徳島を結ぶ路線と、帯広～小牧線の4路線を休止することを予定しておりますほか、新千歳空港を除く道内各空港と羽田空港を結ぶ路線の機材を150席程度の機材に小型化することを表明しております。

また、道内を結ぶ航空路線におきましても、日本航空の女満別～新千歳線が5月から、それまでの150席程度の機材による1日3便の運航から、50席の機材による4便の運航となることや、A-netが丘珠空港から撤退し、新千歳空港へ路線を集約化を図るなど機材や路線の見直しが進められているところでございます。

#### （二）道内経済に与える影響について

##### ○船橋委員

今、お答えの中にありましたけれども、私がよく使う丘珠～女満別がなくなりましてね、千歳～女満別という路線になるんですけど、今答えられたとおり、150人乗りがある日突然、ボーディングブリッジが使えない50人乗りの飛行機になっちゃってますね。

150人乗り程度のときのいわゆる搭乗率は、4割は超えていたと思うんですね。

それがいきなり50人ですから、便数を1便増やしたにしても、時間帯でいうと、利用する側にしてみたら、利便性が著しく低下するということから、結果として、本州から道内に来る各路線、道内の各路線、すべて飛行機を小さくすることによってですね、運べる人の数、来る人の数が必然的に減ってくるということになる状況が生まれてきてしまっているわけでありまして、こうしたことは道内経済に対して影響を与えるというふうに私は考えているわけですがけれども、道としてどの

ような認識を持っておられるのか、伺います。

○経済部総務課企画調整担当課長

道内経済に与える影響についてでございますが、北海道は地理的条件等から、観光振興や地域間交流、地域経済の活性化などの分野におきまして、航空輸送が果たす役割は大きいものと認識しております。

例えば観光面では、来道観光客の約85%が航空機を利用しておまして、近年の関西をはじめとする本州各地と道内空港を結ぶ路線の休止・減便による来道ルートへの減少は、観光客の利便性の低下や観光商品の造成が限定されることなどから、誘客活動への影響も大きく、観光客数の減少が懸念されるところであり、地域経済への影響も大きいと認識しているところでございます。

○船橋委員

国内的にはですね、景気後退ということに起因する以上に、やはり日本の国そのものがですね、人口減少、いわゆるその年齢構成で言えば少子高齢化、そこに持ってきて言えばですね、経済の回復、国内的には、なかなか上向いてくる要素というものが無いということも前提に国内のエアラインというのはですね、路線の見直し、体制の組み直しというものを考えておられるのかなというふうに思うわけでありまして、今は人の話をしていましたが、貨物はどうなんでしょうかね。

私どものところにはですね、東京から羽田女満別、一時には250人乗りぐらいの飛行機が入っていましたが、そうしますと、コンテナがですね、私どもの地域の一次産品、水産物なり農産物、付加価値の高いものは、その日のうちに大消費地に届けるということが可能だったわけですが、150人乗りになってしまうと、貨物のコンテナに積めないということになるわけでありまして、そうした影響というものが、千歳を除く、各地方路線、首都圏とですね、繋がっている地方路線で、貨物にどのような影響が出ているというふうに把握されているのか。もし把握されていなければ、把握された上でお答え頂くということでも結構です。

○経済部総務課企画調整担当課長

貨物の取扱いについてでございますけれども、機材の変更あるいは便数、路線の変更に起因します貨物量の影響につきましては、現在データを持ち合わせてございません。また改めまして調査させて頂きたいと思っております。

(三) 道の対応について

○船橋委員

言いつらいですけど、やはりその北海道のですね、一次産品なり、あるいは加工品なりがですね、どんどん本州などに売り込みをしていこうではないかという、意気込みがありながらですね、その実態としてどうなっているかということも解っていませんというのは、非常に残念なことではありますけれども、今の状況からするとですね、やはり、前と今でどう変わったかという部分で調べていく必要があると思っておりますので、基礎的な資料としてですね、まずは整えて頂くように、私から求めたいと思いますし、こうした状況の中で、道としてどのような対応を考えておられるのか次に伺います。

○経済部次長

今後の道の対応についてでございますが、本道における航空ネットワークは、道民の皆様の安全・安心な暮らしや地域経済の活性化のために不可欠なものでございますことから、各地域との密接な連携の下、先ほど委員ご指摘がありました実態把握なども積み重ね、また、利用促進策や空港の利便性向上に向けた取組を積極的に進めるなど、オール北海道で航空ネットワークの維持・確保に

取り組んで参りたいというふうに考えてございます。

#### (四) 地方空港の現状について

##### ○船橋委員

まだ、道内、新千歳はですね、影響を受けてはいますけども、地方空港からみればまだ影響としては、少ないのかなという気がいたしますが、地方空港の現状というものをですね、経済的な分野から見た時にどう認識をされているのか伺います。

##### ○経済部総務課企画調整担当課長

新千歳空港以外の空港の現状についてでございますが、道内の各空港と道内外を結ぶ航空路線は、地域の観光振興や地域経済の活性化を図る上で、重要な役割を果たしてきており、航空路線の維持・確保は、本道にとって極めて重要な課題であると考えております。

しかしながら、道内のほとんどの空港におきましては、世界的な景気後退や航空会社の厳しい経営状況などを背景とした路線の休止・減便、国際チャーター便の減少に伴い、航空利用者が減少するなど、地域経済に与える影響も大きく大変厳しい状況にあるものと認識してございます。

##### ○船橋委員

新千歳のことに関してですね、私、影響が他から見れば少ないだろうということで申し上げたんですけども、影響があって実態として起きていることなのかなとこう思うことがあるんで、調べて頂きたいんですけども、あそこですね、物販されている各お店、ターミナルビル内の、その店でですね、営業時間がお店ごとに決まっています。

始まりの時間と終わりの時間、それが最近なのか、以前からなのか判然としないんですけども、お店に書いてある営業時間、例えば夜20時、午後8時ですね、書いてあるのにその前に閉めるお店が、最近でてきたというお話を利用者から聞きました。

で、どんな閉め方してるかという、あそこ、お店によってはですね、シャッターを閉めてこう店終いできるところとできないところ、どうやらそれができないところのようでありますけれども、お客さんがいるのにですよ、簡単な話、電気消しちゃうというような、非常にその観光に力を入れている北海道に相応しくないですね営業のあり方というものも見られるという話などを、聞いておりました、こうしたことなど、お客さんが減少することによってそうせざるを得ないということなんだろうか、判然としませんけれども、関連性があるかないかということも含めてですね、こうしたことも調べて実態を把握されたほうがいいかなとこう思います。

#### (五) 地方空港の活用について

##### ○船橋委員

今、地方空港の認識のお答えがありましたけれども、地方空港を、地域経済を活性化させるために、どんなふうに利用促進を図っていけば良いというふうに活用策を考えておられるのかお尋ねします。

##### ○経済部総務課企画調整担当課長

経済活性化の観点からの地方空港の活用についてでございますが、広大な面積を有する本道におきましては、地方空港と本州とを結ぶ航空路線の休廃止や減便は、観光をはじめ、地域間交流など、地域経済の活性化に大きな影響を及ぼすものと考えております。

このため、道といたしましては、これまで、北海道観光振興機構をはじめ、道内の空港所在市町や観光団体などと連携いたしまして、首都圏など道外でのプロモーション活動を行ってきたほか、

地方空港を利用した新たな旅行商品づくり、地域の自然や食などを生かした観光資源の開発などに対し支援を行ってきたところでございます。

こうした取組に加えまして、地方空港を取り巻く環境は厳しさを増しておりますことから、今年度新たに地元住民の空港利用の促進を図ります「道内空港サポーターズクラブ創設モデル事業」を実施することをはじめ、引き続き、地域の経済界や関係市町と連携し、地方空港における航空需要の創出を図り、地域経済の活性化に結びつけてまいりたいと考えております。

#### ○船橋委員

飛行機会社の場合はですよ、他社とサービスの差を付けると言っても、正直難しいところがあるんですね。そうするとせいぜい料金というところに行き着くのかなと。すると、小さい飛行機でちょこちょこ運ぶというのもあれば、あるいはどーんと大きいやつでどこかに運ぶという、この辺がですね、企業的には安く上がるという方法なんでしょうけども、どちらにもメリット・デメリットがあります。少し視点を変えてですね、飛行機を飛ばしてお客さんを運びたい側のみなさん方が、私たちはこういうことを売りにしてやってますという中に、国内よりも中国で、日本と中国を4千円で結ぶという、はちゃめちゃんに安い料金設定の航空会社が出てきているようでありまして、こういう航空会社の便を、例えば私の地元で言えば、紋別なんかにはですね誘致するというような、今までとは全く違う発想で、飛行機を呼び込み、人を呼び込むというようなこともですね、考えてもいいんじゃないかという気がします。例えばなんで私、紋別かと言いますと、理由があります。と言いますのも、稚内から知床まで、オホーツク海岸線ですね、紋別がだいたい中間ぐらいに位置します。そして、このオホーツク海沿岸の各町にはですね、水産加工会社などがたくさんありますから、そこに研修生として多くの中国の方が来ておられます。こうしたみなさん方は、技術を身につけられると同時に、当然収入もあるものですから、そういうのを貯めて3年後には国に帰られるというパターンで今生活されているそうなんですね。こうしたみなさん方に、できるだけ身近にですね、時期が来れば国に帰っていただくということのも大事でしょうし、逆にこれだけたくさん来ますから、ご家族や友人のみなさん方に、是非、自分たちが学んでいる場所に来てください、というようですね、人のつながりとしては、これはあるんだろうなと考えたときに、通常料金のエアラインでは、なかなか来ていただくことは難しい。そうすると、格安のこうした航空会社に乗り入れをしていただくというのは、良いことではないかと思っております。

にも関わらず、経済部の担当ではないですけども、空港を管理している建設部さんの人も来てるかな。今、紋別空港なんかですね、東京から1便しか、道内のどこへもつながっていない。将来的にですね、どっかから来る可能性も無い、失礼ながら、現状では無いという状況の中でですね、離発着料を払ってくれないんだ、そういうのは入れないという、そういう形式的なことを言うておられるようでありまして、そんなくだらないことで障害を作るよりは、どんどん人に来てもらうということの方が、私は結果的に地域にも、道内全体にも良い影響を与えるというふうを考えており、特別な扱いをそういうところにもするというような発想をした方が良いかなという観点で、今、お話をさせていただいておりますので、是非、検討していただきたいと思っております。

多少、話がずれるんですけども、2定の時に私はですね、交通標識の話をご一般質問でさせていただきました。その後いろいろ聞いておりますと、外国人の方がレンタカーを利用されているときに、日本の標識がやはり分かりづらいというのが、以前は案内標識というのがありましたけれども、交通標識というのが同様に非常に分かりづらい。実際に事故なども起きているというケースもあると聞いておりまして、何が標識の中でですね分かりづらくて、分からないことによって事故が起きる可能性が高いかということ、止まれの標識です。あれは日本語で止まれと書いてあります。あれは世界共通仕様ではないんですね。日本語で止まれと書いてあるのですから。世界的には、手。こういうのがストップとして使われているというケースが多いと聞いておりまして、そういうようなこともですね、やはり、よく他の国々の外国人への対応として調べていただいた上で、早急に対応しなければ困るのではないかと思っておりますので、これも提言として申し上げさせていただきます。

## (六) 道の公共事業等の発注見通しについて

### ○船橋委員

次に、道の公共事業等の発注見通しについてお尋ね致しますが、道の公共事業の上期、下期の発注見通し等について、経済部としてどう把握されているのか伺います。

### ○経済部総務課企画調整担当課長

道の公共事業等の発注見通しについてでございますが、平成22年度の道の公共事業・投資単独事業の当初予算額は、約2,980億円と、昨年度と比較して、約14パーセント減少となっている中、単独事業につきましては、一般施策における投資的経費も含め、前年度と同程度の予算額を確保することで、公共事業の減少による影響を最小限にとどめるとともに、その執行にあたりまして、「平成22年度経済・雇用対策予算執行方針」を策定し、上期の執行率につきましては、85パーセント程度を目標として、早期発注に努めているところでございます。

下期の執行見込額につきましては、執行率15パーセントと想定し、試算致しますと、昨年度当初予算の下期執行額、約580億円に対し、約130億円減の450億円程度になるものと見込まれております。

### ○船橋委員

財政的なやり繰りが大変な中で、22年度当初予算の中で、今承った通り、道として前向きな取組をされていることは、これは評価をさせていただくところでありますけれども、何分にも直轄、北海道の場合には開発局さんが発注される事業が、1,000億程度マイナスとなっております。昨年の場合には、補正などもありましたので、平年ベースと単純に比較できるわけではございませんけれども、状況としては、例年以上に、いつもは秋枯れの心配する、秋枯れの心配して12月あたりに補正予算を道単などに組んでいるのが慣例的なことになってはいますが、今年の場合には私は夏枯れを心配せざるを得ないという状況にあるというふうに現状を見ておりますけれども、どのような見方をされているのかお答えをいただければと思います。

### ○経済部長

現状に対する認識についてでございますけれども、例えば、経産局の現在の景気をどう見ているかといいますと、「厳しさが残るものの、回復の兆しがある」というコメントが出ているわけですが、一方で今委員もご指摘の通り、これも7月1日の日本銀行札幌支店の今後の景気見通しの中で出ている数値でございますけれども、特に建設業の方々につきましては9月期をどう見ているかとなると、悪化するという方、いわゆるDIが過半数を超えているということでございまして、やはり年度当初の公共事業の縮減、更には、景気回復の遅れと言うか、低迷と言うか、そういう面が経営者の方々のマインド、これがやはり景気回復の一つの大きな要因でございますから、それに対して陰りを映しているというふうに認識をしているところでございます。

### ○船橋委員

これから議論になる一つのものかなと思っておりますけれども、国の方も予備費の2兆円を全部使っていない状況に今日もなおります。従って、これを使うようにということで、道としての要望をきちんとすべきだ、これは、冒頭、今日も委員会で、平成23年度の予算要望がありましたけれども、それとは別な話でありますから、道内の景気の状態、見通しというものを、今部長のお答えにもありましたけれども、考えたときには、国に対しての緊急的な要望というのが一つ、それと例年12月にやっている秋枯れ対策だけではとても道内経済を底支えすることにはならないと考えているものであります。それを前倒しする、しかも秋枯れ対策の場合には、規模が過去最大のものでも160億円程度と承知してはいますが、少なくともこれを下回らない規模でやれるような対応を考えていくべきではないかと思っております。これは経済部だけで判断できる話では当然ありま

せんから、庁内的にこのことに関してまず現状の把握、そして対策として何をどう、どの時期にするのか、ということについて至急対応されることを求めさせていただきたい。

#### (七) 病院の耐震化事業について

##### ○船橋委員

次に病院の耐震化事業ということで、お尋ねしたいのしたいのですが、現在、医療施設耐震化臨時特例交付金というお金を使って、道内の主要な、いわゆる地域の中核となるような主要な医療機関の耐震化事業に対して、補助・交付金を出しているわけですが、その事業に関して道内の企業、あるいは道外企業が、それぞれ、どのように受注されている状況にあると、把握しているのか。伺います。

##### ○経済部総務課企画調整担当課長

病院の耐震化事業についてでございますが、医療施設耐震化臨時特例交付金につきましては、これまで10カ所の医療機関に助成を行うこととしたところであり、このうち、4つの医療機関からは事業計画書の提出があり、内示を行ったところでございます。

このうち2医療機関につきましては、すでに工事入札を終えたところであり、その結果、1医療機関は道内企業で、残り1医療機関は本社が道外にある企業との契約を締結したと承知しているところでございます。

#### (八) 道内企業による受注の確保について

##### ○船橋委員

道外事業者を排除しようというつもりはありませんけれども、これだけ地域経済が冷え込んでいる状況の中では、結果的にそこに病院が出来れば、その病院を支えていく人たちが、いわゆる地元の建設業などに関わっている。利用する側でもあり、支える側でもあることからすると、地域の業界の皆さん方が、入札に参加する機会や受注する機会が担保されるというのも大事ではないか。特に国から来たお金と言いながらも、道からそのお金が交付金として出されて、なおかつ、道が交付金を出す場合は、この事業に関しては、入札の手続き等については、道の公共事業の発注にならうようにと、準じていただきたいと、各事業者の方へ申し入れをしているものでありますから、その辺は、もう少し踏み込んだ対応もあってしかるべきかと考えますが如何でしょうか。

##### ○経済部長

道内企業による受注機会の確保についてでございますけれども、道では毎年度、これは道の行う工事等の発注でございますけれども、「中小企業者等に対する受注機会の確保に関する推進方針」を定めまして、中小企業者の方々が、受注機会の確保、また拡大が図られるよう講じているところでございます。

ただいま、委員からご質問のあった医療施設に関する事業につきましては、これは、道の直接の発注の事業ではなく、医療機関が発注する事業ではございますけれども、「推進方針」の中においては、道の発注事業のみならず、これまで、市町村や独立行政法人などに対しまして、私どもが進めております、中小企業の受注機会の確保、拡大の措置というものを講じていただきたいと促しているところでございます。今後とも、いまご指摘のありました点も留意しながら、実効性が高まるよう、引き続き、協力等を要請してまいりたいと考えております。

##### ○船橋委員

部長のお答えのとおり、今までもしてきていることと思いますが、もうひと工夫、ふた工夫いる

かなと思いますのは、道内の事業者の方が、交付金なり、補助金を受けて事業を進める場合でも、なかなか難しいのに、道外に本部があって、その出先が事業を行うという場合に、補助金とか交付金を受ける時なども、物差しが本社なんですね、具体的に私の地元で、今地元要望として、地元を受注機会をとということで、要請している話の中に、北見日赤病院の移転改築があります、これは、北見日赤病院なんですけれども、事業をやるやらないという判断を含めて、本社さんがやると、そうなると、本社側の考え方でやりますから、発注にあたって入札の参加資格要件そのものが、道内の事業者さんで言えば、入札の参加要件の中に経営事項審査の客観点というものが使われることが多いのですが、でも、道内の事業者で言うと、1社くらいしかは入れないという、非常に高い線引きをしているんです。実際に作るものが、それだけ技術的レベルが高いものなのかというと、道の場合も道立病院をいくつも建てたりしてますね。技術的には、道内事業者の方でも十分できるのに、本社さんの考え方が優先されて、出来るのに参加させてもらえないという状況にあるのも、現実としてあります。ですけれども、自分のお金だけでどんどんやりますというなら、なかなか道としても、ものは言いづらい面もあるかと思いますが、いわゆる、道として何らかの支援要請があるものについては、そうしたことも配慮していただきたい。相手がどのようなやり方をしているのか良く調べていただいた上で、対応していただくと言うことが必要ではないかと考えておりますので、先ほどお答えいただいた耐震化の関係ですね、まだ残っているのも有るようですから、是非、早急に状況なども調べた上で、適切な対応を求めておきたいと思います。

#### (九) 官公需適格組合の受注状況について

##### ○船橋委員

官公需適格組合の受注状況についておたずねしたいんでありますが、今年度上半期の受注状況というのはどうなっているのかお知らせください。

##### ○経済部商工金融経営支援担当課長

官公需適格組合の今年度上半期の受注状況についてでございますが、平成22年度上半期の実績につきましては、各部局からの9月末までの実績報告を受けまして集計することとなりますが、昨年度上半期におきましては、警備などの庁舎管理のほか、自動車燃料納入や産業廃棄物処理などの業務で113件の契約があったところでありまして、今年度も昨年度と同様な業務において受注している状況でございます。

中小企業者等の受注機会の確保・拡大を図るためには、官公需適格組合制度の活用が重要であると考えておりますことから、昨年度には、庁内会議において当該制度の趣旨やその活用について周知を図ったところでありまして、今後とも、北海道中小企業団体中央会などとも連携しながら、機会あるごとに、庁内はもとより市町村等に対しましても、一層の周知徹底に努めてまいりたいと考えております。

##### ○船橋委員

官公需適格組合のことに关してですね、組合の方々からお話をして承るなかにですね、自分達がやっていることを道のどこに行ってPRすればいいのかということがよく言われます。そして、組合の皆さん方ですね日々様々なご努力をされておりますから、新しい技術を開発されたり、自分達の能力を向上されたりということをやっておられるんですけれども、そうしたことをですね道側にPRする機会が無い、窓口がどこなのかよくわからないということをよく言われるわけでありまして、私はですね各組合の活動状況というものを道側も把握をされるためにはですね、情報交換などをする機会というものをきちっと作られたほうがいいんじゃないかと考えますけれどもいかがでしょうか。

○経済部長

官公需適格組合のいわゆる私ども発注部局というサイドの周知についてでございますけれども、先ほどもご説明申し上げたとおり、113件の契約というなかで、やはりそれぞれの官公需適格組合についての実績というものはやはりこういう発注者側から見ればですね、一つの発注サイドの重要な要素だというふうに考えてございます。私ども毎年先ほども申し上げました受注の推進の方針の中で、今年度におきましては、特に官公需適格組合につきましては、組合毎に主な受注実績を公表するほか、各組合の業務内容を各部局に周知するなど、当該制度の一層の周知徹底を努めるというふうにしておりますので、今のご指摘の点を十分に踏まえながら、部局間の情報の共有というものを進めてまいりたいという考えでございます。

○船橋委員

窓口としてやっていただくのはどこになるのか。これからですね、交通整理をきちんとしていただいた上で、いわゆる官公需適格組合側はですね、自己PRなどをしやすいような環境づくりに取り組んでいただき

(十) 道産品の海外への販路拡大について

○船橋委員

最後に、道産品の海外販路拡大についてですが、どのような取組をされているのか伺います。

○経済部商工局商業経済交流課貿易担当課長

道産品の海外販路拡大についてであります。道といたしましては、本道に優位性のある「食分野」を重点分野と位置づけ、成長著しい中国をはじめとする東アジア地域などに、道産品の販路拡大を図ることとしており、このため、道内企業の海外展開支援のための体制の整備のほか輸出向け商品の掘り起こし、磨き上げの促進や流通ルートの多様化と拡大を柱として施策展開を図っていくこととしてございます。

具体的な取組としては、「北海道国際ビジネスセンター」における個別相談や、海外の取引企業とのマッチングなどのほか、専門商社による中国などへの輸出促進のための商品コンサルティングの実施や北京における商談会の開催とそのフォローアップによる流通ルートの開拓、さらには、本年9月の上海万博「北海道の日」に合わせて物産観光展などを開催して、本道の食の魅力を中国をはじめ世界にアピールすることとしており、これらの取組を通じて、道産品の輸出拡大に努めてまいりたいと考えてございます。

○船橋委員

上海万博にかかる費用を除いて、海外への販路拡大事業にいくらかかっているのか。

○経済部商工局商業経済交流課貿易担当課長

平成22年度におけます貿易関係の事業、合計で雇用の交付金を含めまして、7,700万円ほどありまして、その内上海万博の物産関係の事業というのは予算上、630万でございます。それを引きますと、約7千万ぐらいが全体貿易の予算事業の総額でございます。

○船橋委員

細かいのはわからないので、販路拡大に向けた事業としては、こういう事業で、これぐらいの金を使っていますというふうに教えてください。

○経済部商工局商業経済交流課貿易担当課長

市場開拓を直接の目的とする事業といたしましては、韓国市場の拡大に関する事業で、117万2千円、中国市場の拡大に関しては、1,076万1千円、それから東アジアの中国東北3省との経済交流の活性化に向けた事業として、44万2千円、そして雇用交付金の事業ですが、海外の市場開拓ルートに関する事業としまして、2,100万円、そして中国での商品開発のモデル事業、これも雇用交付金事業でございますが、約1千万円、このような事業を打ってございます。

○船橋委員

販路拡大という部分で、実際に事業として効果があるかないか、あると思いますが、前段にお答えになった1,600万ぐらいのお金でしょう。道内に観光客の入り込みを増やしていこうと観光振興で機構さんに5億円以上のお金を使っている。それとセットで考えると、この金額ではバランスに欠けている。

海外に販路拡大する方針は当然のことですから、第1段階、第2段階の助走の位置づけだと思いますので、もっと本格的に進めていくためには、もっと積極的に事業展開を予算に反映するぐらいの腹づもりがないと乗り遅れます。

今後、議会の中でさまざまな議論があると思いますが、経済部としてももっと力を入れていただきたいと思っております。