

| | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|------|-------|
| 議 長 | 副議長 | 局 長 | 次 長 | 議事係長 | 議 事 係 |
| | | | | | |

| 経 済 常 任 委 員 会 会 議 録 | | | |
|---|-------------------------------------|-----|-------------|
| 日 時 | 平成 29 年 12 月 19 日 (火) | 開 議 | 午後 1 時 00 分 |
| | | 散 会 | 午後 5 時 14 分 |
| 場 所 | 消 防 講 堂 | | |
| 議 題 | 付 託 案 件 | | |
| 出席委員 | 林下委員長、中村（吉宏）副委員長、秋元・面野・ 小貫・前田各委員 | | |
| 説明員 | 産業港湾部長、農業委員会事務局長 ほか関係理事者 | | |
| <p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p> | | | |

～会議の概要～

○委員長

ただいまから本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、小貫委員、前田委員を御指名いたします。

付託案件を議題といたします。

この際、説明員より報告の申し出がありますので、これを許します。

○委員長

「株式会社ベイシティ開発の民事再生法適用の申請について」

○（産業港湾）次長

株式会社小樽ベイシティ開発の民事再生法適用の申請につきまして、資料 1 に基づき説明いたします。

株式会社小樽ベイシティ開発の名称につきましては、この後の説明においては略称である O B C とさせていただきます。

それでは、資料をごらんください。

初めに、「1 民事再生法適用の申請」についてでございますが、申請日は平成29年12月7日で、申請先につきましては札幌地方裁判所、申立代理人は弁護士法人関西法律特許事務所所属の高木大地弁護士ほか5名の弁護士でございます。

負債総額につきましては約280億円、民事再生法適用後の再生スキームにつきましては、ルネッサンスセブン投資事業有限責任組合がスポンサーとなり再建を図ることになります。なお、スポンサーの詳細につきましては後ほど説明いたします。

続きまして、「2 会社等概要」につきましては、（1）会社概要と（2）施設概要、これにつきましては既に皆さん御承知のことと思いますので説明は割愛させていただきますが、テナント数の項目のうち、従業員数1,883人中1,442人の小樽市民がウイングベイ小樽で働いてございます。

次に、（3）これまでの主な経緯につきましては、平成3年11月、（株）小樽ベイシティ開発が設立され、11年3月にマイカル小樽が開業いたしました。13年9月にマイカル本体の破綻によりまして O B C は 1 回目の民事再生法適用の申請をしております。

それでは、裏面をごらんください。

15年3月に日本政策投資銀行が O B C に対する債権約133億円を（株）ポスフル、現在のイオン北海道株式会社に売却いたしまして、22年11月には O B C とイオン北海道の間で債務を13億円とする特定調停が合意となりましたが、本年11月までは解決に至っておりませんでした。本年12月になり、イオン北海道は O B C の債権をルネッサンスセブンに譲渡いたしまして、ルネッサンスセブンがスポンサーとなり12月7日に O B C は 2 回目の民事再生法適用を札幌地方裁判所に申請いたしました。

次に、「3 再建概要」について説明いたします。

初めに、①スポンサー、これにつきましてはルネッサンスセブン投資事業有限責任組合でございます。本組合は、本年3月に独立行政法人中小企業基盤整備機構と地方銀行が出資いたしまして設立されました全国の中小企業の支援を目的とする官民の企業再生ファンドで、ルネッサンスキャピタル（株）が運営会社となり運営をいたしております。ファンド総額につきましては131億円となり、中小機構が45億円、その他北海道銀行を初めとする地域経営機関が出資してございます。同ファンドの組織は名称にセブンとついているように、14年に第1次ファンドを設立して以来、7次目の組織でございます。

次に、②再生スキームにつきましては、さきに述べましたとおり、民事再生法申し立て前にイオン北海道の O B C に対する債権をルネッサンスセブンに譲渡し、今後ルネッサンスセブンが主要株主となりまして、新たに受け皿

会社を設立してOBCの事業を吸収・分割により承継いたします。また、OBCの現在の雇用されている全従業員の雇用契約も新会社が継承いたします。取引先やテナントに対する債務につきましては新会社に継承いたしまして、その全額について債権カットすることなく通常どおり弁済を行う予定でございます。

次に、再生に係るスケジュールでございますが、民事再生法申し立ての翌日にテナントと債権者を対象といたしました説明会を開催いたしました。同説明会に私も出席いたしましたところ、混乱することなく円滑に進行されておりました。来年2月には新会社に事業承継いたしまして、実質的な再生処理を終えることを予定してございます。

○委員長

「企業誘致推進員の活動状況について」

○（産業港湾）富樫主幹

本年4月に東京事務所へ配置いたしました企業誘致推進役につきまして、9月末をもって活動開始後、節目である上半期を経過しましたので、活動状況を御報告いたします。

資料2をごらんください。

最初に、「1 誘致対象企業訪問」についてでございますが、本市の誘致ターゲット別に、①IT関連企業、②食品関連企業、③物流関連企業、④その他の四つに分類し、関連企業の動向などを踏まえた分析を試みております。首都圏企業におきましては、短期的な立地につながりそうな企業は残念ながら現時点ではない状況にございますが、同一企業でも部署や担当者によって回答のニュアンスが異なったり、経済情勢等などの変化により回答が変化することもございますので、「中・長期的に見て可能性あり」と回答した企業につきましては引き続き定期訪問に努める考えであります。

全ての業種に共通する注目すべきポイントといたしましては、首都圏においても人材確保は困難になっており、地方へ進出する際の目的として人材を挙げる企業が大きなウエイトを占めつつあること、人材不足を背景に省力化や効率化の取り組みが進み、国内における拠点の新設・統合など業界再編の動きが活発になっていることなどが挙げられます。首都圏における動きが道内に波及した事例も散見されますので、今後、首都圏における経済動向を踏まえつつ、本市の立地特性を生かした企業誘致活動を行う必要があると考えております。

次に、1枚おめくりいただき、「2 ビジネスマッチング」、さらに1枚おめくりいただき、「3 IT関連企業などの訪問先開拓」、「4 首都圏における経済動向調査」についてでございますが、これは企業誘致推進役の活動の柱である情報収集、PR活動、企業訪問について、より目的や内容が明確になるよう、実際の活動状況を踏まえつつ、企業誘致推進役と相談しながら別に整理して記載したものでございます。これらにつきましては、首都圏企業の経済動向や企業誘致推進役の活動状況を踏まえ適宜内容の見直し等を行ってまいりたいと考えておりますので、御一読いただけましたら幸いです。

最後に、「5 以上の結果を踏まえた総括と今後の活動方針」についてでございますが、企業誘致推進役は着任わずか半年にもかかわらず、大手生命保険会社在职時の人脈や経験を生かし、これまで本市が接触したことのない企業を積極的に開発いただいたところであり、この活動を継続・発展させるべく中長期的な視点で企業誘致に取り組みながら、首都圏における経済動向調査やビジネスマッチングなど、本市の地域経済の活性化に寄与するような成果を上げてまいりたいと考えているところでございます。

○委員長

「平成29年度歩行者通行量調査結果」

○（産業港湾）山本主幹

歩行者通行量調査の結果の概要について、御報告させていただきたいと思っております。資料の、まず1ページをごらんください。

この調査の目的につきましては、市内中心部の都通り、それからサンモール、花園銀座商店街の各商店街の歩行者通行量を計測しまして、過去のデータと比較するという事を含めまして、商業者の立地動向による変化を把握する基礎資料としております。

計測地点につきましては10地点ということで、資料2ページに略図を記載しておりますので、後ほどそちらを御確認いただければと思います。

1ページの下でございますが、調査日についてでございます。例年と同時期の6月2日と4日、それから9月29日と10月1日の平日金曜日と日曜日に実施しました。特徴としましては、6月は両日ともに雨天に見舞われました。それから、特に4日の日曜日は平年を約5度下回る寒さとなりまして、また秋の金曜日にも雨天となりましたが、日曜日につきましては快晴で、気温も平年より高くなったというところが特徴でございます。

それから、3ページにまいります。調査結果の概要についてお示ししているところでございます。わかりやすいという意味では資料の7ページの一覧表に飛びますけれども、7ページの表をごらんいただきたいと思っております。表のつくりとしましては、平成14年度から29年度まで、それから春と秋と、春と秋を足した合計ということで、それぞれ平日、休日の内訳を記載したものでございます。

29年度、一番下の下段でございますが、結果のところをごらんいただきますと、28年度との比較でいきますと、合計のところを見ていただきますと、黒がプラスで赤がマイナスなのですが、計で、春でいきますと8.1%マイナス、それから秋は0.5%の合計でマイナスということで、春と秋の合計をしますと4.1%、前年比にマイナスというふうな結果となりました。これにつきましては、先ほど申し上げましたように、天候が大きく影響しているかというふうにも思われます。春と秋、それぞれ計測時間帯に雨が記録されていたということもありましたので、外出するモチベーションがやはり天候によって大きく左右されるのも一因かというふうにも推測しているところでございます。

続きまして、ページ戻りますが、4ページは割愛させていただきます、5ページの2平日の通行量について結果をお示ししているところでございます。

これも、再度7ページの表をごらんいただきたいと思っておりますが、春と秋の平日、合計したところで見いただきますと、27年度でいきますとマイナスの3.6%、それから28年度ですとプラス0.6%となっておりますが、今回、29年度につきましては、春は1.5%プラスだったのですけれども、一方で秋は7.2%の減少ということで、春と秋を合計しますと3.2%の平日でいきますとマイナスになりました。全体的には、やはりわずかながらですが減少傾向が続いているということが読み取れるかと思っております。

続きまして、6ページをごらんいただきたいと思っております。上の3の休日の通行量の結果についてお示ししております。

再び7ページの表をごらんいただきたいと思っておりますが、春と秋の合計でいきますと、前年比でまいりますと、27年度が1.9%のプラス、28年度は2.1%プラスとなっておりますが、今年度は春が19.9%の大きくマイナス、秋は8.8%プラスということになりましたが、合計しますとマイナス5.3%となり、ここ2年連続して増加してございましたけれども、今回は減少に転じたというところでございます。

続きまして、6ページ、4の平日と休日の通行量比較についてでございます。

ここににつきましては、計測7地点の合計で平日が休日をやはり上回るという傾向が続いておりまして、その割合でいきますと、28年度は23.9%、29年度は25.4%、平日のほうが休日よりも多くなっているというところでございます。原因としましては、高齢者の方につきましては平日にやはり通院等で外出する機会も多く、そういったことも影響している一因かと思うところでございます。

8ページ以降につきましては、調査の年代順に示したグラフについて掲載しておりますので、後ほどお読み取りいただければと思います。

○委員長

「小樽港物流促進プロジェクト事業（ロシア沿海地域訪問）について」

○（産業港湾）港湾振興課長

それでは、小樽港物流促進プロジェクト事業（ロシア沿海地域訪問）について、報告させていただきます。口頭で御説明させていただきます。

まず、今回訪問したナホトカ、それからウラジオストクですけれども、現在、小樽港とは中古車輸出を中心とした貨物船の往来がございます。昨年、ナホトカとの姉妹都市提携50周年に際しましては、ナホトカから訪問団を迎えて交流を図りましたので、ことしその答礼として本市から訪問するに当たり、市長、市議会議長を初め、市内の港湾関連等の事業者のほか、北海道の道庁のサハリン事務所長にも御同行いただきまして、事務局として市職員3名も加えた計13名で、10月31日から11月4日までの間、現地を訪問いたしました。

具体的に、まずウラジオストク市において、11月1日に小樽をPRするセミナーを開催いたしました。この開催に当たりましては、北海道銀行の現地事務所のほか、ウラジオストクの総領事館、日本人材開発センターなどに御協力をいただいて実施したもので、当日は現地の行政府や経済団体、物流業や商社、小売業のほか、観光関連など約40名の皆様に、小樽港と小樽産品、そして小樽観光の魅力をPRさせていただきました。それに続いて開催した懇親会では、小樽からかまぼこですとかニシンの甘露煮、日本酒ですとかワインなどを持ち込んで試食・試飲をしていただきながら意見交換を行ったところですが、持参した食品類についてもおいしいと大変好評だったところがございます。

続いて、ナホトカ市を訪問いたしまして、まずボストチヌイ港、それからコズミノ港を視察させていただきました。この二つの港とも石炭ですとか石油などを中心に取り扱いを行っておりまして、小樽港とは異なるタイプの港でございましたが、国家プロジェクトとして大規模なプラントなどの整備が進められており、大変スケールの大きな港であることを実感してまいりました。

それから次に、ナホトカ市内でナホトカ市民や事業者など約100名の皆様に対し、小樽港や小樽産品、小樽観光などをこちらでも御紹介させていただきました。これに対しまして、ナホトカ側からはナホトカで生産されました缶詰ですとかハム、こういった水産・畜産関係の加工食品の試食コーナーも御用意いただきまして、大変日本人の口に合う、パッケージとかも非常に鮮やかできれいなものが多いといったようなことがわかったところです。

今回の訪問に関しまして、ウラジオストクとナホトカでそれぞれ行った小樽の紹介、プレゼンテーションにつきましては、特に小樽観光について反響が大きかったということで感じております。これまでロシア沿海地域、特にウラジオストクにおきましてはまだ北海道ですとか小樽の知名度は高くはないとお聞きしていたところですが、今回のプレゼンでは水族館ですとか温泉、こういった観光施設のほか、ニセコも含めた夏と冬のアウトドアレジャー、それから北海道の大自然、こういったものが観光資源として非常に高い関心をお寄せいただいたと感じております。こうしたことを踏まえまして、今後、小樽港の情報発信に際しても観光情報を盛り込みながら行ってまいりたいと考えています。

それからまた、近年、エネルギー資源価格の下落などによりましてロシア国内の景気の停滞が心配されているところですが、今回、現地で状況をお聞きした中では、日本車の高級車などが大変好調な売れ行きを示しているということでした。経済環境としては依然厳しい状況ではあるということですが、エネルギー資源輸出などを通じて中間富裕層が厚みを増してきているといったようなことで、現地でも価値が高ければ少々値段が高くても物が売れる可能性が高まっているといった御指摘もございました。

小樽港とロシア沿海地域のウラジオストク、ナホトカとの貿易については今後も強化してまいりたいと考えているところですが、現在のメイン貨物である中古車に加え、食料品ですとか農業、あるいは建設関連の資機材などもふやしていきたいと考えております。これに向けましては、今回同行した事業者らとともに、現地で御協力いた

いた北海道や北海道銀行、こういった現地出先などのバックアップをいただきながら引き続き取り組んでまいりたいと考えております。

○委員長

「小樽市鯉御殿の冬季休館の前倒しについて」

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

それでは、小樽市鯉御殿の冬季休館の前倒しについて、御報告させていただきます。

先月、11月11日、午前9時ごろ、小樽市鯉御殿の指定管理者である小樽水族館公社の職員から、強風により屋根のトタンがまくれ上がっているとの連絡があり、現地を確認したところ、屋根のトタンが剥離し、3枚が周辺に落下しておりました。来館者に危険が及ぶ可能性があるため、当日から臨時休館としました。その後、建設部と打ち合わせたところ、足場を組まなければ応急措置を講じることができないため、11月23日まで予定していた営業を11月11日をもって終了することとしたものです。

屋根の修繕につきましては、落下した3枚を含め、剥離したトタン20枚の張りかえと全体の軒先のつかみ直しを行い、主たる作業は今年14日に完了しております。来年度は例年どおり4月上旬の開館を予定しております。

○委員長

「（仮称）小樽市中小企業振興基本条例検討委員会について」

○（産業港湾）産業振興課長

資料4に基づき、開催経過等を報告いたします。

検討委員会につきましては、8月23日に委嘱状手交のほか、北海学園大学大貝准教授の講演を中心に第1回目を開催した後、9月に開催した第2回では、条例の目的、基本理念、市の責務など第1条から第6条まで各条文のたたき台をお示しし、委員の皆様から御意見をいただいたところでございます。10月に開催した第3回では、大学、金融機関等の役割や施策の基本方針、（仮称）中小企業振興会議の設置など第7条から第14条までを、11月に開催した第4回では、同じく振興会議に関する第20条までとともに、小規模企業者の位置づけや条例前文のたたき台をお示したほか、第3回までの御意見とその意見に対する現在の考え方をあわせて報告し御意見をいただいたところでありますが、その資料につきましては資料の2枚目以降に別紙として添付してございますので、ごらんいただきたくよろしく願いいたします。

1枚目にお戻りいただきまして、次回、第5回は明けて1月を予定してございますが、第4回に御意見をいただいた条例の前文のほか、条例素案の作成に向けて、これまでの御意見を踏まえた条文をお示したいと考えてございます。

なお、その後のスケジュールにつきましては、これまでもお示ししておりますが、平成30年第1回定例会において条例素案を報告した後、2回の検討委員会とパブリックコメントを経て、平成30年第2回定例会に条例案を提出する予定としてございますことから、引き続き検討委員会の皆様などの御意見をいただきながら取り組みを進めてまいりたいと考えてございます。

○委員長

これより質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、公明党、共産党、民進党の順といたします。

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎臨港地区の除雪について

まず臨港地区の除雪について伺いたいと思います。

臨港地区の除雪についてですけれども、いろいろと今定例会で議会議論が行われました。建設部の所管の状況もあり、除雪業者の登録ですとか再委託に関する要件等の変更があり、それで参加できる企業が参加できなかつたり、それが総合除雪だけではなくて港湾の除排雪に関してもその状況変更が及んできたという中で、きのうの議会議論の中では、入札機会の増加ですとか、それから多くの入札の状況の競争をもう活発化させたいというようなお話もありましたけれども、一旦確認ですが、現状ではそういった効果は出てきているのか、認識をもう一回伺っていていいですか。

○（産業港湾）事業課長

今の除雪の状況を見ますと、確かに昨年度、1社で秋津道路株式会社がこれまで除雪作業を行ってきたということもございまして、3分割したことによってこれまで行ったことのない業者が入ってきたという事実がございまして。こういった面におきまして、やはりなれてないということもございまして若干その除雪作業に時間がかかったりというようなことはこれまであります。ですから、今、3分割したことによってのメリットというのは大きくはまだ出ていないというような状況になっております。

○中村（吉宏）委員

変更が急激に行われたということもあって効果がないと、効果がない上に、これも議会議論の中で行ってきましたが、今回応札できた企業が、入札できた企業が新規の2社であり、そこは従来行ってきた秋津道路と下請等の関連がない会社であり、しかも小樽市長の後援会の幹部の方の企業が、あれだけの数の指名業者がある中でそこしか応募ができない、こういうような状況が発生していることについては、きょう市長もいないので見解を伺えたらと思いますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

昨年、除雪業務を行った秋津道路以外の2社が入ったということにつきましては、やはり道路除雪登録業者、とりあえず39社を入札対象といたしまして行ってきたわけですけれども、結果的に入札の辞退者が多く出たということでこの2社が落札したという形になっています。今年度につきましては急な再委託の制限ということもございましてこのような結果になりましたけれども、その要因としては除雪登録に間に合わなかったことが要因だと考えております。また、ことしにつきましてはそういった形になりましたけれども、来年に向けてはほかの業者も除雪登録を行って、そして準備を行って、またより多くの業者に臨港地区での除雪作業の入札に参加していただける、そしてそのことによって競争性も保たれると考えております。

○中村（吉宏）委員

そう答えるしかないのかなというところですが、まあそれはそれでいいでしょう。

実は、少し予想外の質問をさせていただきたいと思います。これも私、先ほど聞き及んだレベルなので正確かどうかはわかりませんが、今回の港湾の除排雪に関して少し設計額に誤りがあったですとか、それを訂正しなければならぬ状況が発生したやに聞き及んだのですけれども、そういった状況はありませんか。

○（産業港湾）事業課長

とりあえずことしにつきましては三つに分けて設計は組んだのですけれども、設計について誤りがあったという事実はございません。

○中村（吉宏）委員

入札の場面で最低価格とかいろいろ設計した金額があると思いますけれども、その各3分割したところの金額に関しては特に誤りですとか訂正すべき状況はないということよろしいですか。

○（産業港湾）事業課長

委員のおっしゃるとおりでございます。誤りはございません。

○中村（吉宏）委員

それでは、次の質問をさせていただきます。

まず、港湾整備についてなのですが、港湾の整備に関連して、きょうは資料の要求をさせていただきました。実は、経済常任委員会では10月末から3日間、委員会視察に行っておりまして、その際に新日本海フェリー株式会社を視察させていただきました。その中の要望等がある中で、勝納ふ頭、フェリー用地含めてなのですが、道路の整備ですとかそういったものが、やってはいただいているけれどもなかなか追いついていないのですというようなお話がありまして、小樽にとっても非常に重要な企業であり、また運輸、それから物流に関しても非常に重要なところになってきている企業かと思えます。そういった企業がしっかりと活動できるようにということも想定しているのですが、まずそういった整備について資料の中では岸壁等の整備があるのですが、この中で、勝納ふ頭、フェリーターミナルに関連する工事事業があるかないかお示してください。

○（産業港湾）事業課長

フェリーの接岸している岸壁とは、勝納ふ頭の4番、5番岸壁、手宮側に向いているほうになりますけれども、これに直接関係ある整備とは、このお示ししました資料の中で平成26年度の15番とうたっている勝納ふ頭岸壁係留施設改良工事、いわゆる船をとめるための係船柱ということで、これについて整備を行っております。それ以外につきましては、一時的に勝納の海側にとめています2番岸壁ですとか3番岸壁、こういったものの保安施設ですとか、それと前面の白地のしゅんせつとか、こういったものはこの中で行っているというところでございます。

○中村（吉宏）委員

ちなみに、フェリーターミナルの建物から岸壁にかけて、それから背後地というのでしょうか、トラックやシャーンがとまっているところに関しては、その土地の状況というのは新日本海フェリーの所有なのか、それともまた違う所有になっているのか、その辺の土地の状況をお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）事業課長

フェリーがとまっております岸壁の背後地につきましては、国有港湾施設ということになっております。これにつきましては国の施設でございますけれども、管理につきましては市で管理協定を結んだ中で行っているところでございます。

○中村（吉宏）委員

フェリーに搭載する貨物の車両ですとか、多くの乗用車なども走ります。その前面の道路の、いろいろ改修を細かくというような要望も上がっているのですが、どこまでの数を把握されているか、何件ぐらいあるのかということも含めて、その点をお示しいただきたいのと。あと、フェリーに乗船する際、車両を搭載する際の機材などもあると思うのですが、そういったものに関する例えば修繕ですとかそういったようなことも、やらなければならないのかも含めて、そういった要望があるのかどうか、今、市でキャッチしている情報をお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）事業課長

新日本海フェリーからは、適宜何かその補修ですとか破損とかがあったときには情報をいただいて、その当該年度で補修できるものについては随時対応を行っております。これは、優先するというのではなくて、やはり小樽港全体を見渡した中で優先度を判断して行っているというところでございます。ただ、数についてははっきりお示しすることはできませんが、今この表に載っかっている以外の補修ということで何点か挙げさせていただきますけれども、これにつきましては、特に背後地についてはトラックですから、シャーンシャードということで使っておりますので、例えばその舗装に亀裂が入った部分につきましてはその補修を行ったり、もしくは、トラックを置くシャーン、特に集中的に力がかかるものですから、舗装に穴があいていくということもございまして、これにつきましてはフェリー会社とも打ち合わせしまして、年次的にアスファルトをコンクリートに変えたり沈下防止をした

り、こういった対策を行ったりということもしています。また、その背後地に集水ますですとか、マンホールとありますけれども、どうしてもその周りが舗装になっておりまして陥没しますので、そこら辺につきましても適宜、毎年整備を行っているという状況になっております。

○中村（吉宏）委員

わかりました、いろいろ整備をされているというところでは。

気になるのがその予算の部分でありますけれども、常々、予算の話をししますと、厳しい財政事情がという文句が常につきまってくるのですけれども、その辺、港湾の整備に関して予算めいたところですかそういった中で、そういういろいろな対応ができるのかどうか、そういったところも示していただければと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

予算のお話ございましたけれども、今年度で言いますと大体維持補修費が6,300万円ぐらいの予算になっております。そのうち、おおむねですけれども2,000万円が除雪費になっておりまして、残り4,000万円が小樽港の岸壁、臨港地区、こういったものの補修に充てられているところで、我々としては必要な箇所は直さなくてはならないという中で、毎年、予算要求時には必要性をアピールしながら上げているという状況になっています。今後もそういった必要性、緊急性のあるものについては継続してその必要性をアピールして、予算を獲得するために働きかけを行っていきたいと思います。

○中村（吉宏）委員

その予算が何か大きく不足してと、だから修繕できないような状況にはなってほしくないなと思っております。ただでさえ色内ふ頭は今、修繕も必要であり、まして小樽港マリーナの防波堤も決壊しているような状況ということで、かなり大がかりな港湾全般の整備が今必要な状況である中で、そういった各企業の港湾における活動が円滑に進むような対応というのも一方ではしていかなければならないのかなと。今、小樽港港湾計画が一旦中断という形になっているのですけれども、本来そういった整備しなければならないものがある前提で、中断ということではなく、そういったものも計画に含めながら進める必要があると思うのです。そして今、途中になっている、まだ手のついてない開発等もあると思います。私は、若竹地区なんかを本当に親水地域にして、あるいは外国人観光客がふえている中で、若竹の貯木場の半分を埋め立てながらチャイナタウンでも建設して外国人の方になじんでもらうというようなことも、これからの港湾と、それからまちづくり全般として必要なことなのではないかな、そういう発想も思っているところなのです。今後においてそういった整備をどのように進めていくのか、また計画の中断に関してもそれとの兼ね合いでどのような方向性で行くのかということを示していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

今の港湾計画の話も含めてございましたけれども、これまで話しておりましたとおり、やはり貨物量が落ち込んでいるという中でどのような港湾整備をしていくか、またその観光面、防災面も含めてどのように位置づけていくか、またあわせて、先ほども委員がおっしゃったとおり、色内ふ頭、そして若竹ふ頭の老朽化も進んでおりますので、これは港湾のみならず、今後、老朽化は全体としては進んでまいりますので、こういったものを包括して今後どのような整備にしていったらいいかということで検討してまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今、御答弁いただきました、本当に観光、物流、それから安心・安全とか3本の柱を立てていらっしゃると思うのですけれども、市長がどうしても物流、物流とこだわっていることが見受けられますが、やはりそうではなくて、安心・安全がその後の港の発展にもつながっていくと思いますので、こういうところをしっかりと、もし市長がかたくなに意見を変えないで物流、物流と言っているのであれば、こういった意見もあったということもぜひ伝えて

いただいて進めてくださいと。我々は進められないのだったらやめてくださいと言う立場なのですが、それもあわせてもう少し力強く押ししていただきたいなど、変えていただきたいと思います。

◎外国人観光客の受け入れについて

次に、外国人観光客の受け入れについてのお話をさせていただきます。

私が一般質問で質問した趣旨がもう一つ今伝わり切っていないのですけれども、今増加している外国人観光客の状況について、私は文化的なお話をしました、生活様式ですとか。そういったところで何か苦情が上がっていたりとか、困り事が上がっていたりとか、改善要望があったりとか、そういうことはまずあるでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

外国人観光客の文化やそういった違いに関してのトラブル、問題点、そういったことに対する苦情を把握しているかということでございますけれども、小樽観光協会とか観光事業者、主なところからお伺いしている範囲では、大きなものは聞いてございません。今のところそうです。

○中村（吉宏）委員

小樽市の場合はそうなのですね。私もいろいろ歩いている中で、例えば飲食店の社長や店長、店主の方、経営の方からはそれほど聞かないのですけれども、従業員の方、やはり相対でいろいろお話をしている物販や飲食の従業員の方からはいろいろなお声を伺います。まず、食事のマナーの問題ですとか、それから販売の方ですと、販売のいわゆるお客様ではありながらそれはないでしょうというような対応もされるようなことがあるのだよというようなことも伺います。ただ、今回質問させていただいたのはそれが悪いというのではなくて、そこもやはり外国の方の文化、認識、そういったもの、生活様式を含めて相違があるからこそ生まれてくるものだと思うのです。共通理解の場をつくらなければならないと思う。今、東京オリンピックが開催されることに向けて国でも観光客の増加を見込んでいるわけですから、こういった問題は必然的に増加につれて出てくるものと思うのです。そういったところを含めて、今、表示の問題、まち歩きの問題などは認識されているようですけれども、受け入れる側として小樽市としてはそういった認識があるのかどうか、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

実際に末端のと言いますか、店先にいられている施設、店舗店員へのヒアリングというのは、今、御指摘あったとおり、そこまでのところは吸い上げてございませんので、そういうところで本当の店先に出る、相対している方がどのようなことで困っているのかということについては御指摘のとおり把握できていませんから、これについては社長とか経営者の方とか、あと店長ですとか、ホテルで言えば支配人の方だけではなくて、そういった方からも意見を聴取して、真の問題と言いますか現場で起きている問題の把握に努めてまいりたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

ぜひそういったヒアリングもお願いしたいと思います。

食事、入浴も含めて、生活文化に関連する問題が出てきております。これ、我々経済常任委員会は今回の視察で京都市を訪問しました。やはりトイレの使い方ですとかそういったところの問題の指摘、また我々は実際、祇園のまちを歩いていて、やはり観光客はたくさん来ます。その中で、外国人の方が道路の真ん中を歩いているところにクラクションを鳴らしながらオートバイやライトバンが結構スピードを落とさず走っていくという状況です。なぜかということ、やはりそこで仕事している方たち、車に乗っている方たち、何か邪魔だとか、やはりプラスのイメージは持たれていないのだらうなという印象を受けるのです。でも、そうなっては困るわけで、我々も観光誘致をいろいろ行っているそういう状況の中で、市民の方や店舗やそういった方たちがしっかりと受けとめてくれる、そのためには来日してくれる方たちにも何かしっかりと情報としてお伝えするべきものが必要なのではないかなと思いますけれども、その辺を検討していただければと思います。

もう一つ、観光に関連して観光事業による経済波及効果について伺いたいのですが、今何か外国人の方に飲食店やそういったものを紹介するツールはありますか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

これも一般質問のところでもございましたけれども、「もっともっと小樽」と、御存じかと思いますが、称される観光ガイドマップ、20ページものぐらいですけれども、これの英語版をまずはつくりまして、これについては従来のマップで位置とか店舗の名称ですとかのみならず、どんな店なのか、何を売っているのか、どういう利用ができるのかということまで細かく、もっともっとと言うぐらいですからわかるのですけれども、この英語版をつくったというのが一つあります。

○中村（吉宏）委員

そういうツールをもっと積極的にしていただきたいのと、それから、やはり夜のまちの観光、これによって経済効果をもう少しふやそうという動き、今、小樽観光協会は、ナイトマップなどをつくっていますけれども、その外国語版をつくれという話になるかどうかわかりませんが、そういった形でもう少し夜のまち歩きを探訪してくれる、宿泊客も外国人の方がふえていますので、そういうことも検討していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

委員のおっしゃるとおりだと思います。それで、夜のまち歩きについては、地球の歩き方で有名なGOOD LUCK TRIPというところで今度、新千歳空港に置くパンフレットになるのですけれども、今年度は見開き2ページで小樽の紹介をしまして、これもまだ英語だけなのですが、ここではロマン横丁、レンガ横丁ということで、花園も最終的には誘引していきたいのですけれども、まずは稲穂かいわいに運河かいわいの外国人観光客を引っ張っていくというような取り組みは今考えております。

それから、ナイトマップHANAMACHIでございますが、これを多言語化というのはなかなかすぐには難しいことかとは思いますが、どういう形が一番よくて効果的なのかということについては、花園の飲食店組合等にまた見に行って、真にどういうものがあればいいのかということヒアリングしながら進めてまいりたいと思います。

○中村（吉宏）委員

今答弁いただきましたけれども、私もまだ調査が行き届いてなくて、中国の方たちの嗜好、まち歩きですとか夜遊びの嗜好なども含めてまだ把握できてないところもあります。こういったものも日中友好協会ですとかそういったところをツールにしながら情報収集をして進めていただきたいなど、どういう嗜好でどういうふうに持っていかばいいのかということも一緒に研究していただければなと思うのですけれども、それについて最後、御答弁いただいで終わりたいと思います。いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

そういった国際交流団体といいますか、そういったところにもお話を伺うという意味では、国民性とか観光嗜好性とかというのが分かるとは思いますので、ぜひ委員と、お声がけしますので一緒に行っていただければと思います。

○前田委員

◎小樽ベイシティ開発の民事再生法の適用について

まず、報告を聞いてということで、小樽ベイシティ開発の民事再生法の適用について報道があり、申請されたということでございます。これにかかわり質問をさせていただきます。

今、概要等について説明を受けましたので、このことについては質問はいたしません。それで、その概要を聞いて

て、これまでと、今回のこの説明を受けたこの名乗り出た引き受け会社、受け皿会社との違いという何か特筆すべき違い、今まではこうでこうでいなくなって自然消滅してなくなっているのですが、今回は相当期待を持てるぞということがあるのだろうと思いますけれども、何かその辺についてお聞かせください。

○（産業港湾）次長

ＯＢＣについてはこれまでもいろいろなスポンサーについて新聞報道等ございましたが、今回のルネッサンスセブン投資事業有限責任組合、これにつきましては、先ほど申し上げたとおり中小機構もここに資本参入している、ファンドで入っているという状況で、官民の事業再生ファンドということもございますので、こういった部分からもこれまでの事業者とは違いまして確実にスポンサーとして協力いただけると、支援いただけるというように我々は感じております。

○前田委員

それで、これまで以上に支援していただけるということなのですが、これまで名乗り出ていなくなったとか消えてなくなっていったのはどういう会社とか、今言うように期待しているという、なぜそれができなかったのか等を説明してください。

○（産業港湾）次長

これまで商社であったり、あと、具体には私、今すぐ思い出せませんが、そういった商社関係が市に名乗りを上げていたということもございますが、これまでの部分については、我々の予算でいくと歳出、支出の構造を変えず、要はスポンサー頼みのこれまでの再生計画ということをやってこられました。今回、ルネッサンスセブンが協賛いただくという形になったときに、その歳出構造も、収支構造も十分、弁護士ともどもＯＢＣと協議されまして、そういったことも改善が図られたということもあって、今回、民事再生の手続につながったというような状況でございます。

○前田委員

ということは、言葉は余りよろしくないかもしれないけれども、よくハゲタカ何とかというような集団的な投資効率ばかりを考えて、地域のことは余り重んじないで回収したらそのままどこかに売却云々、そういう会社からそうではない会社にかわって今回は期待が持てるぞということでよろしいですか。

○（産業港湾）次長

新聞報道等でテナントの御意見も出ておりますが、やはりこれまでのルネッサンスキャピタル、ルネッサンスセブンについては中小企業の再生の実績が十分あるというそういったこともございまして、これまでの、今、前田委員がおっしゃったような、通称ハゲタカファンドと呼ばれるようなそういう部分とは今回のルネッサンスセブンは違うというふうに我々も認識してございます。

○前田委員

その引き受け会社のこれまでの実績というのか、何か我々でも知っているような実績というのはあるのでしょうか。あれば、二つ、三つ挙げてください。ないのであれば、ないと言ってください。

○（産業港湾）次長

ルネッサンスから３点ほど事例の紹介がございました。

一つ目は、国内トップクラスの家具の組み立てメーカー、株式会社白井産業という会社がございまして、ここも負債総額５０億円という中で民事再生の手続をとりまして、そこにもルネッサンスセブンが支援をいたしまして、これが再生されたというような状況でございます。

それとあと、日本政策投資銀行、これと協調した再生会社の債務の一部株式化を行いまして、債務を圧縮し純資産をふやすという、そういった手法でルネッサンスキャピタルがそこに支援をいたしまして事業が再生されているという、そういった事例もございます。

それと、もう 1 点は、最後ですが、東京プロセスサービス株式会社という会社が、これも債務を圧縮するというそういったことの中で、先ほど申し上げました債務を株式化するというそういった手法によりこれも再生しているという、そういった事例がございます。

そのほか、これまで 7 次のファンドを創生しているという状況もございまして、まだまだ全国には数多くの支援しているものがございますが、残念ながらそこまでは我々、今、資料を持ってございませんので、今、以上の 3 点、これを報告させていただきます。

○前田委員

その家具とか何とかと聞いたのですけれども、ベイシティの場合、スーパーというか小売 9 万 8,000 平方メートル、こういうビッグサイズで小売の集合体、こういった業態を活性化というか、こういう状態から再生したという事例はあるのですか。持っているのですか、その会社は。

○（産業港湾）次長

今回のウイングベイ小樽のような施設、これを再生したという事例があるかどうかにつきましては、我々も今、情報は持ってございません。

○前田委員

持ってないということなので、この質問はこれで、ここの部分は、この項は。

それで、現在 1,883 人が 104 社で雇用されているというようなことなのですが、これ今、何平方メートルで 104 社、これ 9 万 8,000 平方メートル全部、満床で埋まると、どの程度の企業数とどの程度の雇用人数になるのですか。

○（産業港湾）次長

今のこのウイングベイ小樽、これがマイカル小樽として開業したときには全床、事業者が入っていたという、そのときの状況の資料を確認しましたところ、約 3,000 人の雇用者がいるというそういった資料がございましたので、ここに現状では、9 万 8,000 平方メートルの 85% が現在入居しているような状況でございますので、残り 15% が入るとなれば現状の従業員数から約 1,000 人ふえる、そういったことが予想されます。ただ、業種によっては面積をたくさん使って従業員数が少ないという部分もございまして一概には言えませんが、過去、満床のときには 3,000 人ほど雇用されていたというそういったことがございました。

○前田委員

開業当時のマックスで 3,000 人、満床でとりあえずそうなったという事例があるので、計画どおり着々と進んでいくとこの数字に限りなく近づくと、ないし、または追い越すかもわからない、その期待はあるということですね。

それで、数字のことになれば財政になるのかわかりませんが、これ今聞いているところによると、スーパーの賃貸料というのかな、これが自分たちが持っている債権と相殺している関係で、賃貸料が俗に言う毎月入ってこないという状況にあると、こういうふう聞いています。これが今、今回このこういう状態はねじれが直って正常な形態になっていくとこの賃貸料が当然入ってくることになるのだらうと思いますが、この賃貸料と、今 15% まだ余床といいますか床が余っていますよというようなことで、これが仮に埋まったとすると黒字化というか経営的に成り立っていくものなのか、その辺の判断というのはどのようにされていますか。

○（産業港湾）次長

12 月 7 日の OBC の記者会見のときに、イオンの今の賃貸料、これについては先ほども相殺されているという話があった中で、月額約 1,200 万円の賃貸料となっているというそういった説明がございました。それから申し上げても、年間 1 億 5,000 万円ほどの今後、賃貸料が入ってくるということもございます。それとあわせまして、先ほど歳出の圧縮をするという部分、それについては現状のエネルギーコストが非常にかかっているという状況の中でその部分についても一定程度圧縮するというそういった話が出ておりまして、そういったものを合わせて見た場合、年間の収支を計算したところ十分黒字につながっていくのではないかとというようなことが言われております。

現状、年間の売り上げとして賃貸料が20億円入ってきている状況がございます。それとあわせて、現状の収支の状況は3億5,000万円の赤字というそういった状況を考えますと、その部分が解消されるというそういったことが見込まれているということと、ルネッサンスキャピタルからの報告ではここ3年後をめどに全体の黒字化に持っていけるというそういった想定の中、今進んでいるという、そういった状況でございます。

○前田委員

そのスーパーの分の1億5,000万円と、余床の15%もどンドンと埋まってくると今の20億円からにプラスもされてとんとなってくるので、それにしてもそんなに利益の上がるような内容ではないのかなと。ただ、私も心配しているのは、そこは数字的にはとんとなってくるのかもしれないけれども、あそこの建物もだんだん十数年もたってきて、私が議員になってすぐに開業したかなと思いますが、そうなってくると私ももう23年もたっていますから、建物もそのぐらいたっているのですよ。そうするとだんだん修理費というのか、そういうものもかさんでくるし、なかなか予算と何とかは前から外れるといいますから厳しいのかなと私は。私も一応こんなに小さい会社なのですけれどもやっていますので、常にこういうものはついて回りますから、これは厳しい状態だなというふうに見ています。それにしても、雇用が確保されれば小樽市にとってはそんなに悪いことではないと思っております。

それで、これ市内の小さい企業、朝に行くと相当列車からおりてきて向かって行きますよね、マリノードを通過してどンドンどンドン行きますから、こんな朝早くからお客が来るわけない、これは恐らく従業員というか雇用されている方なのだろうなど見ているのですけれども。市内と市外のこの従業員の割合というのは、このマックスの3,000人のときもあったでしょうし、現在もありますけれども、この辺をお聞かせください。

○（産業港湾）次長

過去の市内と市外の方の従業員の割合、これについては今、手元に資料がございませんのでわかりませんが、現状は先ほど報告の中でも申し上げましたとおり1,883人、これは11月末現在の従業員数ですが、そのうち1,442人の小樽市民が雇用されているという状況でございます。ですから、およそ4分の3は市内の方々があの施設の中で働いているというそういう状況でございます。

○前田委員

それで説明の中にもありましたが、旧会社というのが存在するというか、これからまだ当分の間あるやにも聞いていますけれども、この会社はどんな会社でどんな役割を果たす会社なのですか。

○（産業港湾）次長

旧会社、現在のOBCになろうかと思っておりますけれども、これは今、会社分割を2月に実行した後、そこは当面その会社については残すというそういった方針で今進めているような状況でございます。12月7日の記者会見のときにもOBCの代表人から、小樽市等のこれまでのいろいろな課題、これがまだ整理がついてないものがたくさんございますので、そういったものに誠実に対応するというそういったことも言われていました。そういったことから、古い会社についてはしばらくの間は残した中で会社運営を進めていくというような形に、そういったことで聞いております。

○前田委員

新しい会社の役割というか経営方針は聞きましたが、その旧会社、いろいろと債務、小樽市も含めて債務を背負っているのだらうと思っておりますけれども、この債務はどこが背負うことになるのでしょうか。

○（産業港湾）次長

現状、280億円の債務といったときに、188億円がイオン北海道への債務であるということになります。そのうち、ルネッサンスキャピタルがその支援をするということで債権をイオンからルネッサンスキャピタルに譲渡されましたが、この部分の額については当然、特定調停をやっておりますので、それから特定調停の運用は13億円という形になっておりますから、その額を基本的にルネッサンスとイオンではやりとりがあったのではないかなというふ

うに考えます。そうなってきますと、それを引いた残りの部分で言うと約175億円になりますか、これは当然、旧会社に残るといような形になろうかと思えます。

それとあわせて、これもOBCの記者会見のときにOBC側から言われていましたが、税の滞納、これが46億円あるという形になりますので、その部分については新会社に引き継がないという方針の中で今、会社分割を進めているという状況から行きますと、その部分も旧会社に残っていくというそういった形になろうかと思えます。

○前田委員

175億円に46億円、相当な金額になるのですが、その旧会社には返済能力はあるのですか。

○（産業港湾）次長

先ほどきちんと説明すればよかったですのですが、まず175億円、これについてはイオン北海道の発表によりますと、これについては簿価、帳簿上の金額という形になりますので、イオン北海道はもう既にルネッサンスキャピタルと債権譲渡を合意していますから、その部分の実際上175億円については帳簿上の金額という形で実体を伴わない金額という形です。ただ、実際のところは固定資産税の滞納、これにつきましては実際そういった形で小樽市との関係がありますので、その部分については我々産業港湾部から具体的なことは申し上げられないのですが、先ほど申し上げたように、OBC側も小樽市とのことについてはでき得限りの責任を果たしていきたいというようなことを言っておりますので、その中でこういったことになるのか今後協議されていく形になるとそういうふうに思っています。

○前田委員

楽しみに推移をこれから見守っていますので、産業港湾部におかれましても、いい意味でよく、監視という言葉は使いたくないけれども、よく見ておいて、いろいろと何かあれば報告等いただければなど、このように思います。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

公明党に移します。

○秋元委員

◎鯨御殿の屋根の修繕について

まず、先ほど鯨御殿の報告をいただきましたが、今回は20枚、トタンを張りかえたということなのですが、これにかかった予算とはどのくらいなのでしょう。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

今回の鯨御殿の屋根の修繕につきましては、金額で194万4,000円となっております。

○秋元委員

それで、たしか以前にも台風で屋根が飛んだことがありましたけれども、今回のそのトタンがはがれたことに関連して、屋根だけではなくてほかの修繕箇所は現状で調査というか、そういうものはされているのですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

屋根を今回修繕したわけですが、修繕が必要な箇所は随時建設部と協議をしながら必要な箇所を予算要求しながら修繕している状況でございます。今回も屋根の修繕に合わせて足場を組みましたので、屋根の状況もあわせて見ていただいているところです。

○秋元委員

私が思うには、壊れたところの修繕は当然なのですが、高台にあつて非常に風当たりの強い場所ですし、建物自体、老朽化も結構進んでいるのかなと思えば、やはり一度、全体を調査するなりして修繕が必要なところが

ないのか、万が一、台風で大きな被害があって修繕に多額の費用がかかってしまうというようなことがあったらこれは元も子もないわけですから、しっかり一度調査などをしていただきたいなと思います。これは答弁要りませんので、よろしくをお願いします。

◎歩行者通行量調査について

次に、歩行者通行量調査なのですけれども、これは以前にも質問させていただきましたが、せっかく長年継続して行っている通行量調査ですのでしっかり小樽市の政策につなげていくようなものにしなければもったいないのかなと思うのです。現在この通行量調査、以前はたしか商店街の人の要望でほかに出せないというようなお話がありましたけれども、まず一つは政策に反映されているのかということと、その公表をしてそれを商店街の方々ですとかほかのNPOの方ですとか、そういう方々と協力し合って何か事業を行うような、そういうような方向性はあるのですか。

○（産業港湾）山本主幹

通行量調査のまず1点目の御質問であります、政策に反映されているのかということなのですけれども、これまでも経年の数値を追っている中で商店街とかにも数値の提供はしています。そういった中で、それを即この政策に反映したという部分、事業化につなげたという部分の形としては即申し上げることはできないのですが、こういった中でいろいろな動きがあるという部分を踏まえて、お客様もどういった方たちが通行しているだとか、そういった情報を共有する中で、商店街として逆にどういようなことが今求められているかとか、そういった形での情報共有を中心にしているというところでございます。

それから、もう一つ、公表についてなのですけれども、確かに個別の商店街の公表というふうになりますと、やはり商店街も難色を示す部分もこれまでありましたので、そういった個別ではなくて、個別ではないけれども全体的な数値の公表などについては、またこれも一つ検討できるかなというふうにも思いますので、その辺は各商店街ともお話ししながら研究してみたいと思います。

○秋元委員

ぜひ前向きにお願いいたします。

◎中小企業振興基本条例について

次に、中小企業振興基本条例なのですけれども、私も二度ほど検討委員会を傍聴させていただきましたして議論を聞かせていただいたのですが、率直に思ったのは、会議を開くに当たって、委員会を開くに当たって、事前に当日議論される内容の資料は早い段階からお渡しされて当日議論できるような形にはなっているのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

過去4回開催してございまして、そういうふうな考え方のもとで進めてはいたのですが、実際のところはなかなか作業が間に合わず当日の配付になっているのが現状でございます。

○秋元委員

それで、たしか共産党の酒井隆裕議員か小貫議員かどちらかだったのですけれども、今回、中小企業振興基本条例で森井さんの関係の方が出席されていて発言があったのだというような質問をされていました。私も2回出席させていただいていたのですけれども、なかなか私を知る限りではどういような考えのもとで発言されているのかというのは、発言の状況がわからなかったのです。いろいろな各団体から推薦されて出てきている方なのでどのような意見をお持ちなのかなというふうには思っていたのですけれども、まずその方の発言の状況というの、どういようなことを発言されているのか、あと、せっかくいらっしゃっている方で、その発言率といたらおかしいですけれども、全く発言されてない方も私が見る中ではいらっしゃったので少しもったいないなというふうには感じていたのですけれども、その辺はどんな状況なのでしょう。全く発言されてなかったというのは結構いらっしゃるのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

委員の方もいろいろ御自分の仕事をお持ちの中でどうしてもその会議の日程と都合がつかないかということ、なかなか出ただけがないというふうなことも中にはあったりするのですが、今、私がぱっと思い浮かぶ中でということで大変恐縮なのですが、思う中では、全く発言されていない方というのはいらっしやらないのではないのかなというふうには認識してございます。

○秋元委員

森井さんの関係の方は発言されたのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

その点につきましては、内容までは今すぐにはわからないのですが、全く発言がなかったというふうなことではなかったと記憶してございます。

○秋元委員

自己紹介の発言も発言したということになりますが、少し失礼な言い方でしたけれども、実はやはり以前からその人選について問題があるのではないかというのは私も思っていたのですが、いろいろな会を代表されて来ている中で、私自身もその会を代表される、どういう意見をお持ちなのかなというのは非常に興味あるところなのです。そういうのも一度、私も本当は聞ければなというふうには思っていたのですが、余り突っ込んでわからないと思いますので。

◎高島漁港区の問題について

それでは、本題の質問に入りたいと思います。

まず、高島漁港区の問題について質問しますが、観光船事業者の現状というのは一体どういうふうになっているのか、説明いただけますか。

○（産業港湾）管理課長

観光船事業の現状について、私ども港湾室では週に 2 回、小樽港全域のパトロールというか主に施設の巡視点検を行っているのですが、その際、目視で確認できる範囲での状況になりますけれども、現在、小型の観光船については見える範囲では自己所有地に上架しているような状況であると。なお、それについて冬囲いしているかどうかについては、雪山だとかの影響でそこまでは確認できませんでした。

あと、建物につきましては、お客が入っているかどうかは少し別にして、付近ではバーベキューとか何とかという看板が立っていてまだ営業しているような痕跡が少し見られると。係船環については、現状まだ高島地区袖護岸には設置されたままの状況であります。

○秋元委員

それで、以前の議会の話では聴聞を行うということだったので、この日程はこれまでいろいろな方がいつのタイミングで開くのだというのをお話しされてきました。日程は決まってないということだったので、どういう問題をクリアしてといいますか、何を経てその日程を決めていくものなのか。現状決まってないというだけでは、では何で決められないのかなという率直な疑問があるので、どういう問題があって何をクリアして日程を決めていくのか、また、その日程はいつぐらいを考えているのか、その辺について説明いただけますか。

○（産業港湾）管理課長

聴聞の今後のスケジュールとか見通しについて、現在、一応、是正措置案については議会の皆様に我々の案をお示しして、これから御意見等があればそれを踏まえた中でまたさらなる検討とか必要性が出てくるかと思いますが、港湾法では一応、行政手続法に基づいた聴聞ということになっておりますけれども、これを受けて小樽市行政手続条例によって手続をとるのかどうかということも確認しなくてはいけない部分と、相手にとって不利益処分になりますので、この行政手続条例によりますと処分の基準というものを決めていって、その理由なども明確にしてい

なくてはいけないと書かれております。

聴聞会を開くまでのスケジュール的なものですが、聴聞の開催の実施の決定に当たっては、聴聞の期日だとか場所、あとは聴聞項目の公開、非公開の有無ですとか、あと主催者の氏名、聴聞通知書の案及び通知方法、その他必要な事項だとかを検討していかなければいけないということでもあります。その内容によって基本的にケース・バイ・ケースで判断されるものであるという聴聞等の運用については解説があるのですが、通常は聴聞会を開催する前の通知として1週間から10日程度の期間をとりなさいということになっています。

私もこれまで小樽市でこのような不利益処分を課すための聴聞があったかどうかということもまだ調べ切れてないところもありますので、大変恐縮ですが、今ここではいつぐらいからスタートして、全体にかかる期間がどのぐらい必要になっているかということはまだつかみ切れていない部分が現状であります。

○秋元委員

正確な答弁わかりませんが、今、課長は議会の意見を聞くと言いましたけれども、これは議会がいろいろな意見を出せばその処分について議会の意見は反映されるのですか。どうなのですか。そういうことになればまた少し話が変わってきますけれども、これは議会の意見というのを反映されるのですか。

○（産業港湾）管理課長

もうこれまでの意見はこれまでの議会議論の中で出し尽くされている部分はあるかと思うのですが、一応、港湾室としてまず案をつくりましたので、今回それを初めて第4回定例会においてお示ししましたので、その中で議会側からももし御意見があれば、それはあくまでも全てを受け入れるかどうかは別にして、踏まえた中で検討しなければいけない部分があるのかなといった意味で今御説明したところです。

○秋元委員

いや、そういうことなのですか。市の対応は聞きましたが、案を聞きましたけれども、議会で議論して意見を出してもらって、それを全ては反映させないにしても、その意見を処分なりに反映するという考え方を私は初めて聞きましたよ、今。そういうことなのですか、本当に。それは間違っていないですか。

○（産業港湾）管理課長

あくまでも意見を踏まえて是正案を検討するというので、それが直接処分を決定するという意味ではございません。

○秋元委員

いや、こういう行政が行う処分で議会の意見を聞くというのは、水面下ではあるかもしれませんが、けれどもそれを議会の場で取り上げてその意見を聞いて処分の場で反映させるなんてことは、私はないと思います。

港町物揚場の登録というのは、現状ではどういうふうになっていますか。

○（産業港湾）管理課長

現状というのは、利用形態ということですか。

（「現状、その登録は生きているのかも含めて」と呼ぶ者あり）

登録自体は、港湾施設管理使用条例第3条第4項、登録というものは生きております。なお、現状の利用形態については現在使っていない状況にはあります。

○秋元委員

一つ前の質問に戻りますけれども、これから日程を決めていくに当たってクリアしなければならない項目もあると、でもそれがあるのであれば、一つずつ粛々と進めていけば日程もおのずから決まっていくのではないですか。それはまずしっかりやっていただきたいと思います。時間がかかればかかるほど、最後にも出てきますが、例えば今の港町物揚場の登録は生きているということでしたけれども、仮に事業者、最初の事業の説明の中には冬季も営業するということが書かれていましたよ。実際はこれなかなか難しいと思いますよ。でも、冬季も営業するという

計画でしたね。そういうことからすると、現状で何の是正措置も行われてない中営業しようと思えば港町物揚場のあそこを使ってやろうと思えばできると、そういうことでいいのですか。

○（産業港湾）管理課長

観光船の稼働ができる条件が整えば、港町物揚場を発着場として利用することは可能かと考えます。

○秋元委員

いや、もう既にコンプライアンス委員会から条例違反なり疑いがあるという報告を受けて、それに向けて聴聞も開くというふうに決めていて是正措置もするということですよ、市の行政の判断は。ところが今、何もしてないためにいまだに事業を行おうと思えばできるという状況で、こういう状況のままでいいのですか。一定の何か制限をかけるなりしないと、聴聞をして是正勧告をするまでは事業をできるなんていうことがあるのですか。もう既に是正に向けて動き出しているのに。どうなのですか。

○（産業港湾）管理課長

今、委員から御質問あったのは、港町物揚場においてもそういう使用の制限だとかをかけるべきではないかというふうに承ったのですけれども、今回コンプライアンス委員会で条例違反だという御指摘があったのは、あくまでも高島地区袖護岸に護岸の登録を行うことによって本来漁港区で規制のされる漁船以外の船舶の係留を認めることになるのでそれが好ましくない、条例違反であるということでありましたので、今回、港町物揚場の観光船等の係留については規制されるものも何もないし、事前に手続をとった上で護岸の登録を行ったものと考えておりますので、それについて使用を制限するだとか、そこについての是正を図るということは必要がないものと考えています。

○秋元委員

港町物揚場を使ってそこに係船したりすることはできるのかもしれませんが、コンプライアンス委員会の指摘から考えれば、私はその許可自体が問題あるのではないかなと思っているのですけれども、やはり事業はできるわけですよ、そこを使って、だからそのことが問題ではないですかということを言っているのです。結局、建物も建ったままですし、それも建物も今でも使える状況ですよ、業者の考えによれば。だから、そういう状況がずっと続いていることが問題ではないですかということを言っているのです。

○（産業港湾）管理課長

高島漁港区でのいわゆる陸域での建物については、今後、是正を進めていくということで決まっておりますけれども、今、港町物揚場の係留については条例違反となることは出てないので、それについては、そこで観光船事業をやることについてそれをやめさせるとか取り消すとかということできないものと考えています。

○秋元委員

余り長々としゃべるとあれですけども、結局、車どめにU字フックをつけたまま許可を出したことを指摘されましたよね。通報対象事実あり、要するにそれを是正させないでほかに許可をされたことは問題なのではないかという、行政のあり方として、許認可のあり方として問題ではないかということを考えれば、港町物揚場もまさしくそのことと同じなのです。ただ、違法だと判断はされていませんからいいですけども、考え方は同じなのです。結局、問題があるということなのです。ただ、このことについては答弁要りませんけれども、後でまた例えばコンプライアンス委員会に通報があれば同じような判断とかされるのは私は間違いのないのかなというふうに思っております。これは答弁要りません。

◎臨港地区の除雪について

臨港地区の除雪に移りますけれども、まず10月23日、建設部から再委託に関する特記仕様書を受理いたしました、産業港湾部が。ただ、10月19日、20日と仕様書も産業港湾部は持っていない中で、秋津道路と小樽運送事業協同組合、打ち合わせをして再委託はことしからできなくなった旨を伝えたのですけれども、仕様書がない中でこれを正確に事業者に対して説明はできたのですか。また、その仕様書がない中で何を根拠に説明していたのですか。

○（産業港湾）事業課長

流れといたしましては、10月19日に建設部から、口頭ではございましたけれども、再委託を制限する、こういった旨の説明を受けてきたところでございます。これをもって、確かに書面はございませんでしたが、いずれにしても設計書をすぐ、降雪期になりますので、打ち合わせをして今後の方針を立ててはならないという中で、口頭ではありましたが、再委託を制限する、そうした場合にどうなるかという内容で秋津道路には説明してきたところでございます。

○秋元委員

結局、何を根拠に言っていたかという話ですよ。

○（産業港湾）事業課長

根拠ですが、10月19日、口頭ではございますけれども、報告を受けた内容に基づいて説明してきたところでございます。

○秋元委員

では根拠となるものはなかったと、ただ聞いた話が根拠だったということなのですね。書面も何もないですものね。では、逆に、この10月19日に仕様書の説明を、情報を得た段階でこの仕様書をもらわなかった理由はどのような理由なのですか。

○（産業港湾）事業課長

本来であれば、10月19日、口頭でその旨をいただいたときにもらえばよかったのですが、雪対策第1課の業務も多忙ということもございまして、すぐにデータをいただけなかったのが実情でございます。

○秋元委員

では、求めたけれども建設部からはもらえなかったということなのですか。

○（産業港湾）事業課長

我々の認識としてはそのようなことだと考えております。

○秋元委員

それで、今、事業課長は、その再委託に関する部分の仕様書の抜粋、建設部からもらったやつ、これはお持ちですか。これは先日、予算特別委員会で自民党の横田委員が資料要求した部分ですけども、今回その臨港地区の除雪業務の再委託にかかわって再委託できないという部分はどこの部分なのですか。

○（産業港湾）事業課長

最終的に建設部からいただきました特記仕様書の中で、業務の再委託に関する条文が書かれています。この中で幾つか括弧書きにありますけれども、新たに条項として追加されたのが3)というところでございます。読ませていただきますと、「受託者は、地域総合除雪において、路面对策工（砂散布作業）等の特殊な作業を除き、除排雪工種での再委託を制限する。」、これに基づいて再委託ができないということで判断したところでございます。

○秋元委員

3)というのは地域総合除雪においてなのですよ。それがなぜ臨港地区の除雪に準用するというそういう判断になったのですか。

○（産業港湾）事業課長

これは地域総合除雪における特記仕様書でございますけれども、我々、毎年この特記仕様書をいただいて、そしてこの内容を一度精査して今後の臨港地区における除雪をどうするかということを検討するところでございます。この中で、確かにここでは地域総合除雪とうたっているのですけれども、やはり同一市内の中で同じような委託ということでございますので、その再委託に関しても統一性を図るために同じような仕様書にしなければならないという判断のもとで、我々産業港湾部としても再委託を制限しなければならないという判断に至ったところでござい

ます。

○秋元委員

それは先日も言っていましたよね。その一つ上の 2) のところでは、「再受託者については、当該年度の小樽市指名競争入札参加資格者名簿における『道路除雪等業務』登録者を選定するよう努めるものとする。」となっているのです。だから、努力義務といいますかそういうことになっているのですよね。それがなぜ努力義務ではなくてそれは外さなければならないと、そういう判断になったのですか。今聞きましたけれども、その前には「選定するよう努める」と、かなりやわらかい文言なのですから、なぜそういう判断になったのですか。

○（産業港湾）事業課長

確におっしゃるとおり、ここでは「努めるものとする」と載っております。この趣旨につきましても建設部にいろいろ確認したところ、これは確かに努めるものとするということなのです。では現実的に再委託ができるのかできないのかということになりますと、ここでは 3) にひっかかって、やはり路面对策工、特殊作業以外については制限するというので、最終的には再委託ができないという返答をいただいたものですから、同じような形で解釈したものでございます。

○秋元委員

いや、建設部は地域総合除雪だから地域総合除雪ではそうでしょう、そういう判断になると思いますよ。ただ、臨港地区の除雪については先日来議論があるように、突然この建設部から情報をもって関係する団体にその旨を伝えたときにはもう既に登録できないような状況になっていたと、資格もとれないような状況になっていたということを考えれば、この 2) の登録者を選定するよう努めるものとするということを考えればもう 1 年見送ることもできたのではないかなと思うのです。その辺は、最初に言ったとおり、この仕様書が手元にあって読んだときにそういう判断にはなるのではないのかと、私は一つの要因になるのではないかと思ったわけです。その辺はどうですか。

○（産業港湾）事業課長

最終的には 10 月 23 日に改めて建設部から再委託に関する書面をいただいたところでございます。20 日と 23 日、同じく秋津道路と小樽運送事業協同組合、小樽トラック協同組合と話をしたのですけれども、これはまだその段階ではもう確定ということではなくてこういうような情報を得たということで、もし最悪そうな場合にはどうなるのかという意味での説明をしてきたところでございます。いずれにしても、我々としては同一市内の中で、やはり総合除雪と、それから臨港道路の除雪、これの下請に関するものが違ってはやはり統一性も図れないという判断のもとに、産業港湾部としても臨港地区の再委託に関しては同様な手段をとるべきということで考えたところでございます。

○秋元委員

10 月 19・20 日のこの仕様書がないままで、話を聞いただけで説明する中ではそうでしょうね。ただ、業者だって再委託できませんよと言われたらそれは「そうですか」と言わざるを得ないのではないですか、だけれども。受注者は市からも再委託できませんからと言われたら、「そうなのですか」と言うことしかできないではないですか。だから、最初からその情報をももらったときにこのしっかり仕様書をもって、それを根拠に説明するべきではなかったのだろうかと思うのですけれども。

それで、10 月 25 日に建設部から改めて除排雪の再委託についての説明を受けているのですが、これはなぜ 2 回も説明を受けるようなことになったのですか。

○（産業港湾）事業課長

10 月 19 日につきましては、要は結果、要は再委託を制限するという結果のみをいただいたところでございます。では、その 25 日に何を打ち合わせしたかということになりますと、これまで地域総合除雪においてどういった経緯

の中で再委託を制限したのかというものも含めて説明を受けたところでございます。この中で、当時は産業港湾部長も含めて我々と除雪のその下請についてこういった形で制限したのだよというような説明を改めて面会した上で会議を持って受けたというところでございます。

○秋元委員

いやいや、それはそうなのですけれども、順番が逆なのではないですか。そういうことをしっかりわかった上で業者に説明すると、当然この流れではないですか。でも全く順番が違って、原課でもこの仕様書もない中で業者に説明をすると、それも確かなものではなく聞いた話を説明してきたと。その後で、要するに原課としてもわからない部分もあったということですよ、だから原則、再委託は全面禁止なのだと、砂散布業者のみに認めるといような判断を改めて聞かなければならなかったと、そういうことだと思うのですけれども、その辺はどうですか。

○（産業港湾）事業課長

確かに委員のおっしゃるとおり、19日に書面をいただいて、その確実な書面をもって業者に当たればというのが本来の姿ではないかと思えます。ただ、我々といたしましては、いずれにしてもこの設計を出すには、入札に参加するには、11月30日に入札をたしか行ったと思うのですけれども、これにおきましては、やはり設計するということになりまして11月の頭ぐらいにはある程度設計書ができてなくてはならないという中で、そういった方針を早くもう決めなくてはならない、また、もしかすればその除雪登録も間に合うかもしれないという中で、なるべく早く情報を業者の皆さんに通知をしたというところで、書面はない中、説明をしたというところでございます。

○秋元委員

だから、原課の判断だったのですよね。要するに市の都合だったわけですよ、設計が間に合わないかもしれないということだったのです。そもそも、だから先ほども言ったとおり1年見送るべきだったのです。必ずその地域総合除雪の仕様書を準用しなければならないという決まりも規則もないわけではないですか。そういう中で、もしかしたら設計が間に合わないかもしれないというそういう考えの中で急いでしまったということがあったのかなと、それが一つ、私は判断の間違いだったと思えます。

それで、10月25日に道路除雪登録業者39社にアンケートを実施されていますよね。これは1日間でした。25日、26日しか期間がなかったのですが、これも私は質問しようと思ったのですけれども、やはり時間がない中でやったから1日しかできなかったということなのですよ。そういうことだと思いますけれども、そこはどうですか。

○（産業港湾）事業課長

確かに秋元委員のおっしゃるとおり、時間がない中で、本来であればこういった話につきましては1週間とかそういう余裕をもった中でのアンケート期日を設定すべきですけれども、やはりこの後にすぐ方針を固めなくてはならないという中で次の日に期日を設けてしまったというのが現状でございます。

○秋元委員

それで、10月30日、市長、副市長、建設部、産業港湾部で再委託に関する打ち合わせを行ったということなのですが、この時点で市長からの指示はどういう指示があったのですか。

○（産業港湾）事業課長

市長、副市長以下、建設部、そして我々と打ち合わせした内容でございますけれども、市長からは、これからの除雪体制として、やはり迅速、そして的確な除雪作業をできるように除雪体制を構築したいというお話がございました。こういった中から、やはり作業人員の確保ですとか、除雪機械を地域地域において確保するというような方向に持っていきたいということで、最終的にはこの再委託を制限したという話をされたところでございます。これを受けて産業港湾部で検討に入って、このように3分割するという結論に至ったところでございます。

○秋元委員

それで、11月8日にも市長と打ち合わせをして、今年度は3分割をして発注する旨を報告したということなので

すけれども、そもそもその分割発注のメリット、デメリットはどういうふうには押さえているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

まず、3分割にするメリットといたしましては、先ほど申しましたとおり、迅速な除雪作業が可能である、いわゆる業者が多くいればそれなりに機械が確保されているのでよいスタートですぐ除雪ができるのか、そういったもので考えるとやはりメリットなのかと。それとあわせて、同じように地域ごとに作業人員を確保できる、機械を確保できるというのが主なメリットかと思っています。

また、デメリットといたしましては、やはりこれまで1業者で指示したものが3業者にふえるということで、そういう人的な意味で我々の作業がふえるということもありますし、やはり同じ臨港地区を除雪するというので、地域差というか、除雪の例えば出動時間ですとかそういった意味での地域差は出てくるのかというのがデメリットかと思っています。

○秋元委員

いや、一般的には一つのを分割して発注するとなると、分割したことによって一番のメリットは受注機会がふえるということですよ、中小企業者などが受注する機会がふえると。ただ、デメリットというのは、これは普通に考えてもわかるように、コストは高くなるのですよ、どうしても。そのことは、受注機会をふやすというのは森井さんも言っていましたよね。ただ、コストが高くなるということは、そういう意識はあったのですか。どうなのですか。

○（産業港湾）事業課長

市長と打ち合わせしてきている中では、やはり当然ながら1地域で発注するよりも分割したほうがコスト的には高く上がるという話はしておりますので、認識としては持っていたかと思っています。ただ、先ほど、私、作業についてのデメリットということでお話しいたしましたけれども、やはりそういった発注面においては、秋元委員がおっしゃられたようなところがメリット、デメリットだと認識しております。

○秋元委員

結果的にコストも高くなるわけです、来年以降も。そのことは、小樽市として言われていることと逆行しているのですよね、やはり。地域総合除雪では排雪予算を抑制したりして、また一方では分割発注によってコストが高くなっていると、全く一貫性のない小樽市の施策のあり方といいますか、現状なのかなというふうに思うのです。

11月15日、産業港湾部工事等委員会で3分割発注を決定したということです。これも私、少し納得していないところなのです。昨年まで作業を行っていた二つの組合が入札参加できないことに対する議論というのは、この工事等委員会の中ではされたのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

最終的に3分割にするという判断は工事等委員会で決定することになりますけれども、それ以前の議論として、やはり部内の中でも3分割、そして今回の仕様書の見直しによって、これまで再委託されてきた業者ができなくなるという話はしております。ですので、この15日の工事等委員会の中ではそういった話はございませんでした。

○秋元委員

工事等委員会といっても、これもまた自民党が要求した資料の中で、私、先ほど気づいたのですが、これは要するに通常の会議ではなくて、決定したのは要するにこの資料を回したという話ですよ、そうですね。だから、当然、入札に参加できない人が出てくるという議論をこの中にはできないではないですか。結果的に市長が判断して、要するに3分割にしますよというこの書類を回しただけですよ、回して印鑑をもらっただけですよ。そういうことですよ。

○（産業港湾）事業課長

3分割することにつきましては、一応11月8日に市長の了解をいただきまして報告いたしまして、最終的に11月

15日に産業港湾部で判断して部長の決裁を、専決者ですのでいただいたというところでございます。

○秋元委員

形的にはこれを決裁したのは産業港湾部の工事等委員会みたく見えますけれども、これ市長が判断して3分割でいくということになったわけです。これは順番が逆なのではないですか。工事等委員会をしっかりと開いて、その中で議論してこういうメリット、デメリットがあるよと、こういう問題があるよと、でも3分割で発注しようという決定を経て市長に報告して決まったのならわかるのですけれども、市長に報告してその後に委員会を開いたとあって、先ほど言ったとおり、この書類をただ回して印鑑をもらっただけのそういう会議なのです。全くその工事等委員会としての役目と申しますか、このあり方にも問題があると私は思うのです。

それで、今回、勝納・若竹地区で入札の2回目に一つの事業者が辞退されていますけれども、その理由はどのような理由だったのですか。

○（産業港湾）管理課長

勝納・若竹地区の入札において一方の事業者が2回目に辞退したという理由については、詳しくについてはその理由をお伺いしてないです。

○秋元委員

この辞退した業者というのは、手宮地区で入札、応札しているところですよ、わかりました。

それで、今回新しく二つの事業者の方が応札したわけですが、そもそもその臨港地区の除雪で問題があったと伺っているのですけれども、そういうことはあったのですか。

○（産業港湾）事業課長

問題と申しますか、特に大きな問題ではございませんけれども、今回、秋津道路以外の2社について、ことし初めて除雪に入ったのは、契約後、12月6日に1回目の除雪に入ったと聞いています。その中では、やはりふなれということもございまして一部の路線の除雪に入ることができなかった、しなかったということもございまして、また、ある業者につきましては岸壁の除雪をする上で、係船柱、船をとめるロープを回す鉄の柱みたいなものですが、この周りもできていなかった。また、そのほかの苦情としては、昨年と除雪の方法が違うと、こういった苦情も含めていただいたところでございます。ただ、これにつきましては、例えば路線で行っていない部分につきましてはすぐ行うようにということで即日に対応させたこともございまして、今後についてもそういったことがないよう業者を呼んで指導したというところでございます。

○秋元委員

いやいや、根本的な大きな問題ですよ。やるべきところを除雪しなかったとかそういう苦情が出たというのは、それは港湾で仕事を、作業をされている方々にとってみれば作業がおくれるわけですから、これは大変な問題ではないですか。大きな問題ではないと言っていますけれども、大きな問題ですよ。そういうことも、しっかり入札をして、応札した方々がわからないで作業をしているということが、私は少し不思議でならないです。

それはそれとして、最後に1点、もし1年、今回の入札の方法を見送って、来年度から行っていた場合、何か今年度不都合はあったのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

1年、臨港除雪だけ再委託に関する事を見送った場合には、市内での除雪作業における総合除雪の統一性、これが図られないということになりまして、対外的に、業者への説明というものもなかなかしづらいと考えています。

○秋元委員

最後に、一言になりますけれども、今の答弁は、港湾室だけではなくて建設部にもかかわってくることでしょね。今議論をしていますが、問題は、ことしから入札の要件を変えたことのほうが問題ではないのですか。それによって、例年どおりやっていたら例年どおりの作業ができたのですよ。来年から、しっかり周知をして入札方法を変えれば

何の問題もないのに、突然変えたことによって大きな問題が、これまでやっていた業者が入札に参加できなかったことが、一つ。

もう一つは、そのことによって応札した業者が、しっかりその業務内容もわからず応札して、作業がおくれてしまっている。これは大きな問題です。こういうことが行われているということは、非常に私は問題だと思います。多分いろいろなところにも影響は出てくると思いますけれども、私は、大きな小樽市の失政だと思います。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 58 分

再開 午後 3 時 14 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。

共産党に移します。

○小貫委員

◎OBCの関係について

まず、OBCの関係についてから伺います。

最初に、先ほどの説明の中で、12月に説明会があったと。その内容について、どんな内容だったのか、説明してください。

○（産業港湾）次長

民事再生法適用の申請をやった翌日、12月8日に説明会が開催されましたが、これはテナントと債権者、この二つに分けて実施してございます。

まず、テナントでございますけれども、民事再生に至った経過、そういったものをまず説明されておりまして、その後、一番皆さんにとって気になるのは、12月6日までについては、これは再生債権という扱いになりますから、これについては、一般的な民事再生では再生が終了するまで置かれるような状況になるのです。ただ、今回の部分については、民事再生の裁判所から指定された監督員の弁護士と事前に調整を行いまして、この部分についてはルネッサンスキャピタルから資金を融資いただけるというようなこともあって、そこの部分については、売り上げ預かり金については通常どおりの時期に返金いたしますということと、それとあわせて、入居時にお支払いした敷金や保証金、こういったものについては新会社に全額引き継がれますということを説明され、皆さんの営業には影響がないよう進められるという、そういったことが説明されました。

続いて、債権者集会でございますが、これも同じく12月6日までのOBCに納めたものの代金、これについては再生債権という形になりますから、これは当然ストップするという状況になります。これについては、2月の新会社に移行した時点では、全てこの分についても新しい会社に引き継がれるということを説明されまして、実質的に、債権者の場合については、その時期まで待っていただくような形になるのですけれども、それについても全額引き継がれるということが説明されまして、それぞれ参加された皆様については、特に意見もなく、それについては了解したという、そういった状況で説明会は終えております。

○小貫委員

それで、倒産と言ってもいろいろなケースがあるのですけれども、その種類と内容について説明してください。

○（産業港湾）次長

倒産については、委員おっしゃるとおりいろいろな種類がございます。例えば破産であったりとか、会社更生法を適用すると、そういったものがございますが、今回については民事再生法の適用を申請したというような状況でございまして、今回の民事再生の申請に当たって、まずスポンサーの支援、これのもと新たに会社を新設いたしまして、その会社に優良資産であったりとか事業、そういったものを継承させ、そしてこれまでどおり事業を運営するというそういった内容の、今回については再生スキームという形になっております。

○小貫委員

いや、そうではなくて、どう違うのか、今言った破産だとか会社更生だとか民事再生だとか、それを説明していただきたかったのです。

○（産業港湾）次長

少し質問の趣旨を理解できなくて申しわけございませんでした。

それで、会社更生法については、私、申しわけございませんが、今知識として持ってございませんで、破産と比較して申し上げたいと思います。

破産の場合ですと、一般的には債権、これについてはまず全てストップしてしまうという状況になります。ですから、OBCがその申請をした時点で、その時点で抱える債務については全額一度そこでストップいたしまして、その債権者の中で配当の割合、そういったものを協議しながら決めていくというような形になります。実質的に今回のOBCの場合ですと、負債総額280億円という状況を考えますと、現状では債務超過の状況に陥っている会社でございまして、破産を適用するという形になりますと、ほぼ間違いなくテナントの売り上げ預かり金であったりとか、あとは敷金、保証金、こういったもの、それと債権者が仕入れ等で納めた代金、そういったものについては配当が受けられないという、そういったことが想定されると思います。

民事再生については、先ほど申し上げたとおりでございます。

○小貫委員

それで、先ほど前田委員への答弁の中で、日本政策金融公庫と一緒にやったケースがありましたけれども、もう少し具体的に説明していただけますか。

○（産業港湾）次長

先ほどの日本政策金融公庫、これについては、この事例は初めて民間の金融機関と政策金融公庫が協調して実施したという事業でございました。これは債務の株式化をするという、そういった事例ですが、この債務の株式化ということは、例えば再生する見込みがある企業、こういった企業が金融機関から貸付金の債務を負っているという状況でございます。それを株式に振りかえることによりまして、まずは債務を圧縮できるという形になって、その部分が純資産になりますので、会社として資産をふやすことが可能となります。そういった場合は、財務内容が改善いたしまして、事業再生の促進が図れること、それと金融機関については、株式を保有することで配当を受けたりとか、またはその株式を売却して債権を回収できるというようなことができます。

今回、政策投資銀行が行った部分については、まさしくこのやり方をやっております、こういった形の中で投資した金融機関も含め、あとは支援を受けた事業者にとっても、最終的には事業が円滑に進むというような形でやられた例だと、そのように進められた事案でございました。

○小貫委員

その後まで説明していただけると助かったのですけれども。その後、今回のOBCと同じように、二会社方式をとっていますけれども、それについても説明してください。

○（産業港湾）次長

今回のOBCの民事再生については、ただいま委員がおっしゃったように二会社方式、新たな会社を設立して、

そこに事業継承をするという形になります。それで、今回の OBC についても同じように、ルネッサンスキャピタルは、最終的にはその新会社を設立するに当たっては、株主になって会社を設立するような形になりますので、先ほど申し上げたように、ルネッサンスについても、この投資額については最終的には新たなスポンサーに売却するであったりとかそういったことをしながら、回収を図っていくという形になりますし、OBC についても、その部分については債務として持たないという形になるものですから、今後の事業運営については非常にやりやすくなる、そういった状況になると思います。

○小貫委員

いや、OBC のケースではなくて、この政策金融公庫が支援した場合の、二社方式の場合は、旧会社で債務免除を受ける特別清算というふうにしていますよね。そこで、まずこの特別清算とは何なのかということを説明してください。

○（産業港湾）次長

これについては、小貫委員から指摘を受けて、私も少し調べさせていただきましたが、特別清算については、株式会社の清算手続の一つの方法でございます。債務超過などで清算手続に著しく支障を来す場合などに、裁判所のもとで清算業務、清算について行うと、そういったことでございます。

例えば破産法で定める破産につきましては、債務者の全財産を債権者に平等に配分するということになりますけれども、特別清算の場合につきましては、債権者の多数決で配分額を決めると、そういったことが言われております。また、破産手続と異なりまして、債権の調査と確定の手続をしなく済みますので、原則として従前の清算人がそのまま清算手続を行えるというような手続となります。

○小貫委員

それで、少し前後するのですがけれども、ルネッサンスキャピタルは債権を株式化するというので、今説明の中で、その株を売ったり新たな投資先を見つけるのだという話でしたが、その株自体に、まず魅力がなければだめだと思えるのですが、ルネッサンスはどういうふうにしてその株式を売れる株式にしようとしているのですか。

○（産業港湾）次長

ルネッサンスキャピタルは、今回の投資を決めるに当たりまして、OBC の財務状況を調査してございます。その中で、一定程度改善を図ることによって財務状況が変わると、収益がよくなるといったことを見込んだ上で、今回の投資を決めたと聞いております。

その中で、現在あいている床のところテナントを新たに誘致するだとか、そういったことを図りながら、あそこの施設そのものの魅力を上げていくことを考えているということと、それと先日の報道の中で、体験施設の誘致についても考えていきたいということもございましたので、これらについては、札幌市の商業施設と差別化を図った小樽独自のそういった施設に向けて取り組んでいこうとしております。

そういったことがうまくいくという形になりますと、当然新たな施設についても魅力が増すということになりますので、そういった中で、株式を売却する際に一定程度の利益が出るのかなと考えております。

○小貫委員

それで、問題となるのは、OBC の分社された側、新会社ではないほう、こちらが先ほどあったように、特別清算という可能性はあるのですか。

○（産業港湾）次長

最終的に、今の OBC が清算することについては、どういった手法をとられるのかというのは、現状では定かではございません。ただし、今 OBC といろいろな協議をこの間進めてきている中では、先ほど前田委員の質問にも答弁したように、OBC としては小樽市との課題については、誠実に向き合っていきたいというようなお話もしてございますので、そういった中で、OBC はそのまま残る可能性もありますし、どこかの時点で清算される可能性

もあるのですが、現状ではそれがどういう形になるかというのは、まだはっきりとした形では決まってございませんので、そこの部分については、引き続き小樽市として O B C と協議していくというような形になるかと思いません。

○小貫委員

特別清算をする可能性があるのだということでしたけれども、そうすると、それに対して市としては O B C との協議にどういうふうな姿勢で臨むつもりでいるのですか。

○（産業港湾）次長

我々産業港湾部の立場といたしましては、O B C が民事再生されて新たな施設として運営していくといった部分、こういった部分を見届けるといのが我々の役割だと思っておりますが、この間、これまでの協議の中で、当然税の滞納問題については避けては通れないような状況になっております。そこの部分については、今財政部でいろいろと協議を進め、当然我々もその中に入りながらお話は進めていくような形になりますけれども、最終的には財政部でどういった判断をするかといった部分もございますので、現状では、まだお答えできるような、そういったところに至っていないというのが、現実でございます。

○小貫委員

つまり、市としては、O B C は特別清算という判断をする可能性があるけれども、それに対して応じるか応じないかというのはまだ決まっていないと、応じる場合もあり得るということですのでいいのですよね、今の話は。

○（産業港湾）次長

現状ではそこの部分については、その内容について具体的に協議しているわけではございませんので、現状ではその点についてはお答えすることはできません。

○小貫委員

ウイングベイ小樽については、多くの従業員が、やはり小樽市民が雇われていますし、今となっては多くのテナントも入っているところでもありますから、何とかよい方向に向いて行ってほしいのです。しかし、あそこを建てる時に、多くの中心部の商店街の反対の声を押し切って建てられたわけですから、その市民が納得できるような対応にさせていただかなければならないということ、一つ述べておきたいと思えます。

◎中小企業振興基本条例について

それで、中小企業振興基本条例に移ります。

説明がありましたが、第 1 回目の会議のときの大貝准教授の講義の中で、この条例の中で小企業についてどう位置づけるかは、それは検討委員会の中で話し合う課題だろうみたいな、たしか話があったと思うのですが、今検討の中で条例上のこの小企業の位置づけというのは、どのように考えているのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

検討委員会の中で、条例の条文のたたき台という形でお示しをしてございますのは、現在、小企業者、これを位置づけしていないものでございます。といいますのは、小企業者は 5 人以下の事業所になりますけれども、平成 26 年経済センサス、これで区分上把握はできないのですが、4 人以下の事業所でも約 6 割という数字を占めてございますので、中小企業のうち多くは小企業者でございますので、決して消極的な意味ではございませんけれども、あえて特出しをする必要もないのではないかという考え方の中で、今、たたき台の中では位置づけをしていないという状況でございます。

○小貫委員

一方で、第 2 条との関係ですけれども、定義が定められています。大企業者というのがありますが、果たして、この小樽市に、この大企業者に分類されるのはどの程度存在するのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

これも統計上の数字として、平成26年経済センサスになりますが、業種別の従業者数、これを可能な範囲で把握している数としては、約40ということで認識してございます。

○小貫委員

それで、この条例案については、もう1点お聞きしたかったのが、(仮称)中小企業振興会議の条例上の位置づけですが、ある程度書いてあるのですけれども、別に一つ、振興会議条例みたいなことを考えてはいないのか、それはどうでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

この条例自体は、中小企業振興という目的の中で制定するものでございまして、条例制定後に設置を予定している(仮称)中小企業振興会議、これも一体的なものというふうに考えているところでございますので、条例としてはこの案の中に、この振興会議の設置もうたっていきたいということで、現在検討を進めているところでございます。

○小貫委員

それで、結局一番の問題は、先ほど秋元委員も言っていたけれども、この委員会の構成について、特に今の市長になってから極めて恣意的に選出される傾向があると。そういう中でこの程度の、今たたき台で示されている程度の内容だと、どんな委員が選ばれてくるのかわからないと。もう少し詳しく書いていないと、これは議会としても疑義が出てくるのではないかという心配があるのですが、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）産業振興課長

今の条例のたたき台の中では、その会議の設置、それからとり行う事務ということでの所掌事務、それから例えば委員の方の人数ですとかあるいはその属性、それから委員の任期、そういったものを割と細かく規定させていただいているのかなというふうに考えてございます。

道内になりますけれども、他市の条例なども拝見しますと、割とこの会議の設置に当たっては、必要事項ということで、今申し上げたような項目、こういったものを規定しているという状況にもございますので、今たたき台でお示ししている内容、これが決して不十分かという、必ずしもそうではないのかなというふうにも考えているところではございます。

○小貫委員

あと、そうすると、例えば会議は大抵だと会長が招集するだとか、会長を一人選ぶだとか、そういうことも含めていろいろ書かれてくるのですけれども、それもこの条例の中に入れてしまうということですか。

○（産業港湾）産業振興課長

先ほどの答弁の中で全ては申し上げなかったのですが、たたき台の中では、今お話がございました会長、副会長でありますとか、会議の招集ですとかそういったものを、現在のところはこの条例案のたたき台の中に入れてございます。

○小貫委員

何ページに入っているのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

今回の報告でお配りしたのは、第3回目までの委員の皆様からの意見に対する現在の考え方ということでお示しをしておりますが、この後に、11月に第4回を開催してございまして、今回資料としてはつけてございませんけれども、第15条以降でその旨を規定しているところでございます。

○小貫委員

それで、構成については、大枠そうしたら議会の議決を得るという形をとるのですが、ただ、そこで気になるの

が、庁内会議というのが今はもう一人になってしまいましたけれども、その庁内会議の意向をどうやって議会のチェックを得て委員構成にするかと。きちんとその辺は議会に説明していただけるのですよね、納得できるように。

○（産業港湾）産業振興課長

答弁が前後して申しわけないのですが、この（仮称）中小企業振興会議につきましては、たたき台としては今ある内容で検討委員会にもお示しをさせていただいてございますけれども、検討委員会の中では、そういうふうな考えでよろしいのではないかという意見の一方で、条例に全てを規定するのは、その運用の弾力性というのでしょうか、そういったことからどうなのでしょうかという、そういった意見もございますので、現在、条例の中に全てを規定するのか、あるいは条例には一部分を規定して、残りを規則なのか要綱なのかそういったところで規定するのかというのは、検討しているところでございますので、そのあたりはまだ決定ではないということで、まず御理解をいただきたいと思います。

条例ということでお出しするのであれば、それは議案という形になりますので、それは全てお示しをするということになりますけれども、例えば一部を要綱で規定するという場合にも、これは議会にもきちんとお示しをし、御説明もしてまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

繰り返しになるのですけれども、構成を決めるときに、前もってこういうメンバーですよということを、経済常任委員会のメンバーに示していただきたいなど、これは要望ですので、この関係は終わります。

◎「店舗リフォーム助成」条例制定方について

それで、中小企業というところで関連して、店舗リフォームの陳情の件についてですけれども、前定例会の経済常任委員会の質問の中で、苫小牧市で開始したという事例の紹介がありまして、この内容について詳しくお聞かせください。

○（産業港湾）山本主幹

苫小牧市の状況について御説明申し上げたいと思います。

まず、苫小牧市店舗改装費補助金という制度の名称でございまして、対象となる店舗につきましては、市内に住所を有する小売業、飲食サービス業、またはサービス業等を営む既存店舗で、5年以上連続して営業している店舗が対象になります。それから、対象工事につきましては、内装もしくは外装、あるいはその両方をリニューアルするための工事ということと、工事の総額が50万円以上になるということで、なおかつ市内の施工業者を利用する工事であるということになっております。あとは、備品の購入ですとか既存設備の更新を主な目的とする工事につきましては、原則対象外となるということでございます。

補助金額につきましては、対象経費の2分の1で、上限は50万円になっております。

予算額、苫小牧市の場合は、平成29年度で500万円と伺っておりまして、予算額に到達した時点で応募は終了するというので、先着順に行うというふうにお聞きしております。

事業につきましては、28年度から開始しておりまして、実績は、28年度は9件であったとお聞きしております。

○小貫委員

9件で、事業費は幾らだったのですか。

○（産業港湾）山本主幹

9件で、事業費につきましては、485万円というふう聞いております。

○小貫委員

それで、この苫小牧の場合は、市の単独のお金でやっているのか、何か特定財源があるのか、その辺はわかりませんか。

○（産業港湾）山本主幹

済みません。その部分は、特定財源か一般財源で全て賅っているかということは確認しておりませんでした。

○小貫委員

もう一つが、先例として言われている高崎市との関係で、わかる範囲で、どんなところに違いがあるかというの
はありますか。

○（産業港湾）山本主幹

わかる範囲ということでございますので、高崎市の場合は、予算規模も相当違いまして、平成29年度の予算額で
言いますと、3億円とお聞きしております。助成の上限額につきましても、苫小牧市の場合は50万円ということで
したが、高崎市は100万円ということで、内装それから外装工事、そのほかに備品の購入なども認めているというこ
とで、極めて幅広く助成対象にしているというふうにお聞きしております。

事業実績につきましても、28年度で415件の実績がありまして、約3億2,000万円の決算額というふう聞いてい
るところでございます。

○小貫委員

それで、当初この陳情が上がってきたときの例が、まずこの高崎市の例でして、予算の面でどうしてもハードル
が高いなという印象だったのですけれども、今回の苫小牧市の事例でいけば、かなり予算の面でもハードルが低く
なっていると考えられるのですが、例えばトライアルとか、そういう形でも開始することはできないのでしょうか。

○（産業港湾）山本主幹

確かに、苫小牧市の場合ですと、高崎市に比べれば、予算的にもかなり少額で実施したというふう聞いており
ます。ただ、実際の事業のその効果等につきまして確認したところ、特にアンケートなどは実施していないとい
ことでありました。平成28年度から実施をしたということもありまして、制度を利用された方からは、来店者もふ
えたというような一部の声は聞いているということではあります。

小樽市の場合、28年度に商業者の動向調査なども実施する中で、商業者という部分での課題などについても確認
をしながら、その中では店舗や設備の老朽化だけではなくて、売上げの減少だとか後継者問題とか、さまざまな
課題があることも浮かび上がっておりますので、店舗リフォームという部分の助成につきましても、今後とも商店
街のヒアリングなども継続しながら、他市の事業評価等も調査を引き続きしていきたいというふう考えていると
ころでございます。

○小貫委員

◎港湾計画の改訂について

それでは、港湾に話を移します。

港湾計画の改訂についてですけれども、たびたび縮小計画になると、そういうことが言われているのですけれど
も、この縮小計画になるというのが、どのようなことを指すのか、わかるように説明してください。

○（産業港湾）事業課長

これまでの議論となっております縮小計画についてですが、これについて具体的なお話をさせていただきますと、
現在、平成9年に港湾計画を改訂しておりますけれども、このときに立てた計画貨物量が3,850万トンということで
計画しております。これに見合った形でどういった施設計画が必要なのかというのが、港湾計画の施設計画に位置
づけされていることでございますけれども、現在の貨物量を、小樽港を取り巻く現状を考えますと、恐らく今の現
状でいくと1,100万トンぐらいの貨物量しかございませんので、これが下がることによって、当時の計画、9年に立
てた計画で必要だといったその施設計画が、縮小されるということになります。

○小貫委員

でも、それは今の情勢でいけば必ず縮小計画になりますよね。

○（産業港湾）事業課長

確かに、今の小樽港を取り巻く状況、そして現在の貨物量の推移を見ますと、縮小計画になっていくかと思いません。

○小貫委員

そうすると、なぜ縮小計画ではダメなのでしょう。

○（産業港湾）事業課長

これまででもいろいろ議論をさせていただきましたけれども、確かに物流面だけを考えると縮小計画にならざるを得ないと考えています。ただ、それ以外にも、今小樽港の状況を考えますと、観光ですとか防災、安全、こういったものも港湾計画に盛り込んでいかなければならない。こういったものを含めて、今後は港湾計画を改訂したいと考えていますので、あくまで物流だけではないということで、そういった要素も盛り込んだ中で、縮小計画にならざるを得ないのかということで考えています。

○小貫委員

いや、だから、それとあなた方が言っている中断とのところがリンクしないのですよね。もう少しそこをリンクさせて教えてください。

○（産業港湾）事業課長

我々も、これまででも作業といたしましては、第 3 号ふ頭の計画ですとか若竹のマリーナの有効活用計画、こういったものを踏まえた中で、三本柱ということで作業を進めてきたわけですが、以前にお話をしたとおり、庁内会議の中で物流ということが示されたので、そこら辺の庁内での意思統一というのですが、こういったものが図られていないということで、一時中断ということにリンクするところでございます。

○小貫委員

そこまできて、それで庁内会議でそういう話が出て、基本理念が必要だという話になったということだと思えるのですが、やはり、物流だけではだめだと言ってつくっていて、それが今度は物流メインで行けと言ったから、縮小計画ではまずいという話になったということなのですね。

○（産業港湾）事業課長

これまでの計画を考えますと、やはり物流だけでは、これまで長期構想検討委員会も開催した中でいろいろな皆さんの意見を伺ってきている。そして、我々といたしましても、その三つの柱で作業を進めてきたわけですから、そこら辺の意味でも整合性がとれない。そういったことで、物流だけでは今後進めることはなかなか、縮小計画だけになってしまうので作業が進められないということで、一時中断に至ったところでございます。

○小貫委員

この間の答弁をいろいろ聞いていて、港湾室の意向としてはこうだという決定と、市としてはこういう方向が今決まっていると、だから中断なのだというのがごっちゃになるものですから、それで、一体どうなのだというのがわからなくなるときが多々あります。

それで、縮小計画で、仮に物流を削減した、縮小した目標でやったとしても、施設の整備というところでいけば、かなりいろいろな計画が出てくるかと思うのですが、これについてはいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

今の平成 9 年の港湾計画の計画図で説明させていただきたいと思います。主な施設計画の内容といたしましては、貨物量増加に伴う埠頭用地、そしてマリーナの隻数の増加に対応するための 2 期計画、そのほか防波堤ですとか、こういった計画が施設計画としては盛り込まれているわけですが、この貨物量が落ちることによって、埠頭用地というのがそこまで必要ないだろうということで、これが削除される可能性が非常に高くなると思います。また、ただ港内の静穏度を確保するために防波堤の延伸ですとか、こういったものは残っていくのかと思

ます。

物流でいくとそういった形になると思いますけれども、ただ、先ほど私が申しました観光ということで、では何が施設計画として残るのかということになりますと、第 3 号ふ頭の緑地ですとかマリーナの緑地、こういったものが盛り込まれる。防災面で考えますと、フェリーふ頭の耐震強化岸壁、こういったものが盛り込まれるということになりますので、やはり物流だけということになりますと、単純に埠頭用地がなくなって防波堤の延伸が残るといような内容になるかと思えます。

○小貫委員

だから、庁内会議の意向を尊重しようとする、その第 3 号ふ頭の部分も怪しくなって、それで縮小計画しか残らなくなって困ってしまう。ただ、埠頭用地の削減というのは、今の貨物量の中では、埠頭用地を拡大することというのはほぼできないですね。

○（産業港湾）事業課長

確かに、貨物量だけで見ますと、ほぼこの埠頭用地というのはなくなっていくのかということで考えています。ただ、小樽港の抱える問題として、背後地の、企業が来るような土地がないということも課題となっておりますので、それを貨物量だけではなくて、どういった形で、例えば埠頭用地をつくっていくかというのも、一つの課題なのかとは思っています。

○小貫委員

それで、一つは、港湾の防波堤の中の狭さというのもいろいろ指摘されている中で、今大型化している中で、そういう面でも埠頭の整備というのは、一定、考えていかなければいけなくなると思うのです。貨物量が減ったにしろ、やはり必要な整備はあるのだと思うので、そういうことになると、港湾計画ではただ単に削るだけではなくて、新たな施設整備計画というのも生まれてくるのではないかなと考えているのですが、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

確かに、新たな整備というのも必要になってくるかと思えます。ただ、その中でも老朽化というものも現在抱えている課題でもございますので、そういった面も含めて、今後検討していきたいと考えています。

○小貫委員

それで、横田議員が本会議で述べていましたけれども、新しくなった国の基本方針、まずこの特徴について説明してください。

○（産業港湾）事業課長

今回、国の港湾法の一部を改正する法律という中で、平成 29 年 7 月に一部変更ということで出されました。その主な概要でございますけれども、基本方針の変更の概要ということで今お話をさせていただきます。

一つは、条項が追加になったわけでございますけれども、一つは、「国際旅客船拠点形成計画が適合すべき要件を記載する」ということで、その中身としては、官民の連携による港湾の効果的な利用、これは主にクルーズのことをお話ししているところでございます。もう一つは、「国際観光の振興を記載する」ということで、この 2 項目について一部変更という形の中で、記載されたところでございます。

○小貫委員

基本方針ですから、港湾計画はこれに沿ってつくらなければいけなくなってくるということになりますよね。

○（産業港湾）事業課長

基本方針ですので、基本的にはこういった形で行わなければならないのですけれども、前回の港湾計画の軽易な変更という形で、ことし 2 月、これに基づいて第 3 号ふ頭の岸壁、そして泊地というものを位置づけておりますので、そのほかはどうするかというのは、また今後の検討になると思えますけれども、基本的にはこれに沿っているという認識でおります。

○小貫委員

それで、新しい港湾計画がどういう計画になるのか、過去にも質問はしてきているのですが、まず計画貨物量、これをどうやって算出しているのか、算出方法について説明してください。

○（産業港湾）事業課長

港湾計画の中の貨物量の一般的な算出方法ということでお話をさせていただきますけれども、一般的には、各貨物、例えばロシアの貨物に関しては、自動車、穀物類、コンテナ類、フェリー類、こういった主な項目がありますけれども、基本的には例えば過去の平均値を使うですとか、伸びしろがあるものにつきましては回帰式を使って推計すると。また、こういったものを基本として、今後増の見込みのあるものについては、これに付加をつけて港湾計画の計画貨物量を推計していくというのが、一般的なやり方になっています。

ただ、今の段階では、成果としては委託の中では上がってきていますけれども、現在まだそこを詰めて国との協議もしておりませんし、今のところは一般論としてしか述べることはできませんので、御了承いただきたいと思えます。

○小貫委員

それで、石狩湾新港の場合は背後圏というのを設定しているのですが、小樽港の場合はどうなのでしょう。

○（産業港湾）事業課長

これも、過去の実績ですとか貨物量調査に基づいて行うものでございますけれども、そういった中も踏まえまして、主要な背後圏を設定するというのですが、具体的にはまだ提示することはできませんけれども、一般論としてはそういうような形で、今後設定するような形になると思えます。

○小貫委員

提示することはできない。外貿コンテナの目標値の設定、こちらはどうか。

○（産業港湾）事業課長

これにつきましても、特に輸出の面におきましては、中国への家具・装備品が一定の伸びを示しておりますので、これにつきましても、回帰式という式を使って、今後の伸びしろも含めて今後推計を行っていきたいと考えております。

○小貫委員

先ほどの基本方針の中では、国際海上コンテナの見通しとして、その他の港湾ですよね、2025年までに700万TEUから900万TEUに全国ではこのぐらい伸ばすのだというふうに、現状から少し伸びるよということですが、この辺は、要は石狩湾新港はこれをもとにつくったと言っているのですが、小樽港の場合はどうなのでしょう。

○（産業港湾）事業課長

コンテナの貨物量につきましては、まだ推計するには至っておりませんが、まだ回帰式を使った中で、どのぐらい伸びるかというところまでしか、現在は行っていません。

○小貫委員

この問題は、石狩湾新港の港湾計画では、もう既に外貿コンテナのところでは、要は他港を使っている貨物であっても、石狩湾新港が背後圏だと設定したところの貨物は、石狩湾新港で扱うということで過大な目標値になっているのです。だから、そういうのを野放しにしておいてはいけなくて、きちんと港湾計画をつくっていかなければいけないと思うのですが、

それで、主な貨物の設定というのはどうなのでしょう。

○（産業港湾）事業課長

具体的に少し申し上げますと、例えば小樽港の主要な貨物量、フェリーにつきましては、若干の伸びはあるので

すけれども、まだそこまで至りませんので、今の段階では過年度の平均を使ったというのが、現状でございます。

コンテナにつきましては先ほど申し上げたとおり、少し伸びしろがありますので、そういったものを加味した中での回帰式を使っている。また穀物、そして中古自動車につきましても、過去の平均を使った中で、今計算はしておりますけれども、また、今後どのぐらいの伸びしろがあるのかというものも、今後検討した中で、その計画値につけ加えたいということで考えております。

○小貫委員

いろいろ内部では計算は終わっているのですよね。

○（産業港湾）事業課長

今私がお話をしたのは、平成27年度の港湾計画の委託の中で算出したものです。これには、単純に平均ですとか、現状維持ですとか、回帰式、こういったもので算出しておりますけれども、今度これにこれからの伸びしろを加味しまして、また、さらには国とも協議を行って、最終的に貨物量の推計という形になると思います。

○小貫委員

前に聞いたときに、穀物の中でも、大豆の問題を何回かやりとりしていた記憶があるのですけれども、大豆は現在小樽港の扱いはないと、でも大豆を伸ばすのだということを以前説明していて、それは何でだと言ったら、加工業者を小樽にもってきてやるみたいな話があった記憶があるのですが、そうすると、今回東京事務所の企業誘致の話もありましたけれども、何か、そうやって新たに企業誘致をして、この貨物を取り扱いたいみたいなものというのは、想定しているのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

企業誘致の取り組みとの連携についてのお尋ねかと思います。今小貫委員から大豆の事例を引き合いに出されましたけれども、我々のその取り組みの中で、例えば事例としては企業誘致担当から、先ほど企業誘致推進役の精力的な活動の御紹介とかありましたが、企業訪問をする中で、いろいろな情報をキャッチすると。その中で、例えばこれまでの事例で言いますと、小樽港からのロシア貿易といいますか、小樽港のロシアに向けた貨物船に関心を持たれる企業がありまして、そういったお話を御紹介いただいて、我々港湾部がその会社に訪問して、小樽港の実情ですとか強み、そういったものをアピールさせていただいたといったような経緯がございます。

先ほど事業課長からの答弁にもありまして、小樽港は、背後地と言いますか、なかなか手狭な部分がありまして、すぐ製造業等の誘致というのが難しい状況にはございますけれども、小樽港の利用促進に結びつくようなさまざまな情報、こういったものを企業誘致のその活動の中で、ぜひ小樽港の利用促進に向けて情報共有をして取り組んでまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

ただ、そのためにも新しい港湾計画がつくられていないと、小樽港としてはこういう将来ビジョンを持って今港湾の整備を進めていますと、それがないと、新しい企業には少し迫力に欠けるのではないかと考えています。

それで、今、港湾振興課長が答えたので、ついでにそちらに行きますけれども、先ほどロシアの話がありました。それで少し気になったところが、いろいろ今後も強化していくという中で、一つは建築資材の話があったのですけれども、これはどういったことを想定しているのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今回の現地訪問した6事業者の中で、2事業者がメーカーだったのですけれども、一つが住宅関連資機材のメーカーで、もう一つが農業関連のメーカーということでございました。一つ想定しておりますのは、今ロシアの住宅事情というのは、集合住宅といいますか、セントラルヒーティングが多いのですけれども、これがいろいろライフスタイルの変化ですとか富裕層の台頭とかによりまして、戸建て住宅がこれから伸びるだろうと。そうなったときに、小樽で一日の長のある寒冷地技術とか、それが戸建て住宅になることによって、例えばエクステリアの技術と

いいですか、不凍給水栓技術ですとか、そういったものを情報発信することによって普及することができないか。一例を挙げるとそういったことを想定してございます。

○小貫委員

そうしたら、それは建築資材というのは、木材というよりは、もっと科学的なところということによろしいのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

そのとおりでございます。

○小貫委員

それは、実際に小樽港での取り扱いはどのぐらいあるのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

残念ながら、現在、特に今回行ったウラジオストクに向けてのその取り扱いというのはございません。

○小貫委員

いや、ウラジオストクではなくても、実際に小樽としてそれに答えられる力はあるのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

技術はあると思います。今回同行していただいた企業の例でいいますと、サハリンではその導入の実績があるといったようなことでお聞きしております。ウラジオストクでは、まだそこまでの取引実績はないということでした。

すぐに港湾貨物として大きな物流量になるかという点、なかなか難しい部分があるかとは思いますが、一つ、小樽の特徴的な技術として情報発信して、そういうものを普及させていくことができればなということでは考えてございます。

○小貫委員

もう一つ気になったのが、観光についてはニセコ町というのが出てきたのですけれども、ただ食材については、この後志の農産物の関係というのは、何か反応があったのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

先ほど説明の中では触れませんでした、やはり北海道の農水産品については御紹介いたしまして、後志の果物ということでフルーツ王国というお話もさせていただきました。特にリンゴに関しては、今は隣接する韓国、中国からリンゴとかは入ってきているのですけれども、日本というものに対するブランドイメージは持っています。ただ、北海道とかそういったものが知られていないという状況なのですけれども、それで日本の中でも産地と言われているそういったリンゴなどの食材があるといったようなことで、一定の関心は寄せていただいたと感じております。

○小貫委員

そのウラジオストクとの関係のRORO船の状況について、今の状況をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

ウラジオストクとのRORO船の状況でございますけれども、御存じのとおり、中古車輸出が中心の取り扱いとなっております。RORO船だけではなく、あくまでRORO船がメインとなりますウラジオストク全体の取扱量でいいますと、輸出は平成26年度が3万3,000トンございましたが、27年度が2万2,000トン、28年度が2万7,000トンということで、推移しております。

この減少したということにつきましては、ここ数年、原油価格が下落したことなどに伴いまして、ロシア国内の景気が低迷したといったようなことで、中古車輸出が減少したということでございます。ただ、ことしに入りまして、特に後半、やや改善傾向で推移してきたといったようなことで、押さえてございます。

○小貫委員

前回取り上げようと思っていた国内の定期航路の関係ですけれども、苫小牧港との競合にさらされていると。こ
としも苫小牧港と境港、敦賀港の内航 RORO 船、このトライアル輸送が行われているのですが、その状況を説明
してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

苫小牧港と境港、そして敦賀港との間で内航 RORO 船のトライアル輸送が行われておりまして、私どもで押さ
えている限りでは、昨年そしてことしも 7 月に実施しているというふうにお聞きしております。これにつきまして
は、以前、境港に確認したところ、現在韓国ですとかロシア向けの外国航路が中心で、内航の定期航路開設に向け
て、境港と苫小牧港とで連携して取り組んでいるといったようなことでした。

このトライアル輸送につきましては、境港を現在利用している貨物船の運航会社とも相談して、ルートを探した
と。結果的に、苫小牧港でトライアルすることになったとお聞きしております。ことしにつきましては、お聞き
したところでは、試験輸送で約 40 本のシャーシの利用があったということでお聞きしております。

○小貫委員

さらには、今度は伏木富山港と苫小牧港の RORO 船の季節運航が 11 月に行われたというのですけれども、その
内容、助成及び結果、これを説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

富山県の伏木富山港と苫小牧港とのトライアルについてですけれども、これは北海道と日本海側中部圏を結ぶ新
たな物流ルートとして、富山県側が主体となって、コストですとかリードタイム、こういったものを検証するた
めの輸送実験として実施しているということで、ことし 11 月に行っており、それから来年 3 月にまた予定している
とお聞きしております。

この事業に関する利用助成といたしましては、新たに増加分となる貨物、それから新規の貨物についてトレーラ
ー 1 台当たり 1 万円から 3 万円、30 万円の範囲内で助成するというふうにお聞きしております。

トライアルの結果としましては、伏木富山港に確認しましたところ、こちら 30 本から 40 本ぐらいのシャーシの
利用があったとお聞きしております。

○小貫委員

今、助成の話があったのですけれども、これは丸ごと港湾管理者の負担ということでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

こちらの助成、インセンティブの費用負担については、まだ確認はしておりませんが、通常の場合、港湾
管理者が中心となって、港湾の利用促進事業の一環として負担しているのではないかと考えております。場合によ
っては、関連する港湾関連事業者も一部負担金を拠出するような形で実施しているのではないかとこのように考え
ております。

○小貫委員

それで、今回は季節航路ということなのですが、このことについての小樽港への影響、また定期航路になってし
まった場合の影響、これはどう思いますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今回、今御答弁させていただいた二つの事例につきましては、トライアルであったり実証実験であったりという
ことで、あくまでまだトライアルとして行われているものでございますけれども、苫小牧と本州の日本海側を結ぶ
ような新たな航路が開設された場合には、小樽のフェリー航路と競合が生じますので、やはり集荷の面で何らかの
影響が出てくると、マイナス面といいますか、競合が生じてくるといったような影響が発生すると考えております。

○小貫委員

となると、それに対する防護策は何か考えているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

これに対する防護策、直接的な防護策ということではないかもしれませんが、ことし、フェリーの新潟航路には新造船が投入されまして、新造船が投入されたこと自体ニュースバリューがあるのですけれども、それに伴いまして、ダイヤもこれまで10時半小樽発だったものが、午後5時変わったということで、乗船客にとりまして、あるいは利用する貨物運送にとりまして、利用しやすくなったといったようなメリットがございます。

こういったことをいろいろな場面でPRして、小樽港から出る日本海側フェリーの利便性ですとか存在意義をアピールしてまいりたいと考えております。

○小貫委員

でも、それだけではなくて、先ほど中村吉宏委員も言っていたけれども、小樽に来て貨物がスムーズにそこから流れるように整備をしないと、使いやすいと、荷物も傷まないと、そういう状況でいかないと、こういう競合には勝てないのではないかなと思うのですが、どうでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

おっしゃるとおり、施設整備を行ってスムーズに貨物が流れるようにという話も含めまして、老朽化というのも一つの課題でもございますので、総合的にそういった整備をどうやっていくのかも含めて、今後検討していきたいと思えます。

○小貫委員

事業課長に移ったので、今回、色内ふ頭の話と、あと若竹地区の防波堤の話が予算流用で行われた件について代表質問でも取り上げましたが、そもそもこの港湾計画の不用額とは何なのですか。

○（産業港湾）事業課長

平成29年度港湾計画改訂事業費におきましては、基本的には29年度中に改訂するという話の中で、それぞれ委託ですとかこういったものを見込んで、予算的には5,580万円ということで見込ませていただいております。

結果的には、一時中断に至ったということもございまして、委託を予定していたものを発注しなくなったということで、本年度の見込み額というのが今のところ132万2,000円ということで、その残った部分が港湾計画改訂の事業費の不用額という形になっております。

○小貫委員

平成29年度につくる予定で議決したのですよね。だから、議論を聞いていても、どの会派も港湾計画中断についてオーケーだとは言っていないのですよね。それを不用額だと言うと。いや、港湾計画を今年度中につくりました。その結果不用額が生まれましたというのだったら、話はわかるのです。しかし、議会の議決は、実際には今年度中につくってくださいと、これを議決で得ているのに、それを勝手に中止して、予算流用してしまったと。議会との関係を考えたら、議決を要するのではないですか。

○（産業港湾）事業課長

今回、港湾計画改訂事業費に関する不用額を見込んで、確かに色内ふ頭、そして若竹地区の流用という決断に至りましたけれども、これにつきましては早急に調査、もしくはその対応を行わなければならない。特に若竹につきましては、明日崩れるかもわからないという中で、皆様に御説明をした中で、この港湾計画改訂事業費の不用額を見込んで、それに対して流用させていただいたというところがございます。

○小貫委員

だから、それだったら専決処分をすればよかったのではないですか。

○（産業港湾）事業課長

繰り返しの答弁になって大変恐縮ではございますけれども、明日にでも崩れるかもしれないと、そういった懸念もございましたので、流用という形で対応をさせていただいた次第でございます。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

民進党に移します。

○面野委員

◎分区条例について

それでは、まず分区条例についてお伺いさせていただきます。

これまで、分区条例上で、申請が許可されなかったという案件はございましたでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

分区条例上許可されなかった、建築確認申請が提出されて、港湾室で、その判断が適合しないものと取り扱った案件ということですが、臨港地区内におけます建築物の建築については、ほとんどが事前に設計事務所等が相談に来られた場合、その相談者に対して、分区条例による建築物の利用及び用途についての制限があることについて説明しておりますので、これまで、建築確認申請の提出後、建設部から港湾室に意見照会が来た際には、その時点で分区条例に適合しないとして取り扱った事例は、これまでないと聞いております。

○面野委員

その他、護岸の使用登録等も、建築以外の申請以外でも、過去には申請を許可できなかった例はないということによろしいのですか。

○（産業港湾）管理課長

その護岸の登録については、港湾室所管の管理使用条例の許認可の関係になると思いますけれども、先ほどの建築確認と同様に、利用したい方は、事前に、どこかあいている場所がないですかとか、ここはつけられませんかとか、そういう状況を確認した上で登録をいただいているのが現状で、特に第 1 期運河物揚場についてはなかなかあきがなく、そういう相談をされている方は、今もなおまだ何人か、そのあきぐあいを待っているのが現状でございますので、そういうことになっています。

○面野委員

それでは、今回問題となっている観光船事業者の事業内容で、分区条例上、小樽港湾内で営業可能な地区はあるのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

観光船事業が可能な分区上の港区のお話だと思いますけれども、観光船事業を営むには、まず港湾施設の使用の許可の前に、海上運送法に基づきます人の運送をする不定期航路事業の届け出がなされているということが前提になります。分区条例では、漁港区では漁船以外の船舶の係留施設は禁止されておりますけれども、他の港区、いわゆる商港区、工業港区、マリーナ港区、修景厚生港区では、漁船以外の船舶の係留施設については規制がないことから、観光船の係留は可能だというふうに考えています。

○面野委員

その当該事業者の事業内容を踏まえて、先ほども少し触れられていましたけれども、観光船事業に必要と考えられる許可、あと施設、これについて港湾室としてはどのような見解をお持ちですか。

○（産業港湾）管理課長

観光船事業を行うに当たり必要な許可とその施設ということですが、施設によってはその事業者の事業の

展開の仕方だとかその必要性については、個別でいろいろ事情が変わってくると思いますが、今、建物のことは個々に判断しないと、分区条例上適合するか否かについては、なかなか申し上げることはできないのですが、小樽港を基地としている観光船でありまして、一月以上係留する場所を確保するというのであれば、少なくとも管理使用条例第 3 条第 4 項の使用登録を受けるとすることが必要でありますし、当然、その場所において係留設備、いわゆる係船柱ですとか係船環の設備がない場合について、それらを設置する場合は管理使用条例第 4 条第 1 項で規定します工作物等施工許可と、港湾施設の占有許可が最低必要と考えております。

○面野委員

今回、是正措置案が示されましたが、この是正措置が通常に行われ、完結した場合、現在の観光船事業者はあの場所で営業を続けることはできるのですか。

○（産業港湾）管理課長

今回の是正措置については、分区条例違反となりました係船環の是正と、今、飲食物販店、いわゆる休憩棟の是正ということになりますので、それらについては当然使用することはできないというふうに考えていますけれども、港湾施設を使用しない中で自己所有地から、そこから観光船を出したりしまったりすることについては、特に許可が必要ないものと考えております。また、ただ単に、漁港内を航行するだけでは、何ら規制するものはないと考えておりますので、港湾施設を使用しない限り、分区条例に反する構築物を構築しない限りは、営業は可能かというふうに考えています。

○面野委員

なかなか条例・法令上では制限することができないということですが、これは、営業が継続された際は、どのような懸念事項があると考えていますか。

○（産業港湾）管理課長

営業というのは、観光船の運航ということについてだと思うのですが、これまで高島漁港区において、観光船を運航する際には、当該漁港は、漁業協同組合の所属する小型漁船ですとか汽船、漁業協同組合所属の底びき漁船等に利用されていることがありますので、ここでは漁船等の衝突事故などが懸念されるのかなというふうに考えております。したがって、船舶の安全航行に関するルールを確立するといえますか、それらの確保のために協定等の締結というのは必要なのかなというふうに考えています。

○面野委員

是正措置案の資料はありますか。2 ページ目の今後の再発防止策、第 1 項目の一番上です。ここの②に、「高島漁港区においては、避難船や港内業務船などの一時的な係留を除き、漁船以外の船舶の港湾施設使用を規制するものとする」というのは、これは、今は営業形態から言うと、陸域に船舶を上げて営業をする際というか、客が来たら高島漁港区から多分出港していると思うのですが、この部分については、やはり規制はできないものなのですか。

○（産業港湾）管理課長

ここで言う再発防止策についてですが、これはあくまでも既存の護岸に係船環を設置する軽微な造作であっても、漁港区においては分区条例違反になるということでありましたので、今後、高島漁港区においては、漁船以外の船舶のために護岸に係留施設に転用しないという決まりといいますか、そういうルールにしていこうということなので、あくまでも管理使用条例上、それは使用の許可にかかわってくる話なので、港湾施設を利用しない限りは、なかなかこの辺の規制というのは難しいのかと考えています。

○面野委員

それでは、市長も、たしか記者会見でおっしゃっていたかと思うのですが、条例の見直しも含めて検討しなければいけないというような旨のお話をしていたことがあると思うのですが、この条例の見直しで、営業の制限

だとか、そういったことを盛り込むことはできないのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

面野委員が今おっしゃいました条例の改正というのは、管理使用条例でしょうか。

（「分区条例です」と呼ぶ者あり）

分区条例は、臨港地区内の分区における建築物、その他の構築物の建設等に係る規制等について規定したものでありますので、同条例によって、施設の使用禁止ですとか使用の制限などの措置を講ずることはできないものと考えています。

○面野委員

そうなのですね。実態が変わることは余りなさそうな感じなので、また心配がありそうですけれども。

次に、是正措置について、再三再四というか、問題が発覚後、議会では随分議論が行われてきましたけれども、いわゆる議会の指摘を無視して手続・許可を進めて、その根拠としては、法令・条例に基づき適正に進めているから、議会が指摘しているような問題はありませんと、こういったようなことを貫いてきました。コンプライアンス委員会の指摘によって、ようやく議会が指摘してきたことが進められてきていると思うのですが、コンプライアンス委員会の指摘の内容と議会の指摘の内容について、どういった違う点、相違している点があるのかというのがあれば、お示しいただきたいのですけれども、何か違った点はありましたか。

○（産業港湾）管理課長

これまで、議会側から指摘を受けた事項とコンプライアンス委員会から指摘された結果については、大きくいろいろ、議会からはいろいろ意見をいただきましたけれども、結果的にはコンプライアンス委員会から指摘を受けた報告内容とは、ほとんど変わらないものというふうに認識しています。

○面野委員

それでは、議会で指摘されていたときは、問題がないというふうにおっしゃっていたのに、コンプライアンス委員会に言われた途端、是正措置を行わなければいけないと、その切りかえになった判断材料というのは何なのでしょう。

答えにくそうというか、あれなので、本当は市長に聞いたかったですけれども、きょうはいらっしゃらないので、これは市長にお伝えしておいてください。こういう質問があったけれども答えられませんでしたということ。

これ以降、本当は市長に聞いていただきたいのですけれども、きょうは事情でお呼びはしなかったのですが、以前にもこの問題について、市の職員なり関係者、または市の職員の方でも港湾行政に長年携わっている方も庁内にはいらっしゃいますけれども、こういった方からこの問題に触れられた、指摘されたことはないのかということ、ありませんという答弁だったのですが、いま一度確認のために、本当になかったのか、答弁をいただきたいと思えます。

○（産業港湾）管理課長

委員から御質問のありましたとおり、過去に港湾行政にかかわった産業港湾部出身の職員の方ということですが、それまで産業港湾部に携わった職員の方からは、そういったことは特になかったと記憶しています。

○面野委員

やはりそうなのですね。ですが、コンプライアンス委員会に対して通報された受付番号12というのは、公益通報なので、内部職員からの通報ということだと思っております。ということは、やはり誰か庁内でも問題を意識していたとか、認識していた方がいらっしゃったのだけれども、原部、原課、または市長にはその指摘が届けられる状況ではなかった。そういうことになれば問題だと思うのです。庁内で何か悪いことが起きていても指摘する環境がない。またはアンタッチャブルな事案過ぎて誰も触れられないというような、そういう事案だったのかもしれないのですが、やはり、今の組織には私はすごい疑念が晴らせない部分があるのかなというふう感じながら、

今回の、次に質問もさせていただきますが、臨港地区の除雪に関してもそうですが、そういう私の思いは持っています。

次に、前段で議会の指摘を聞いてくれなかったのも含めて、その点にも触れていきたいのですが、会派説明のときにもたしか港湾室長がおっしゃっていたし、本答弁でも産業港湾部長がおっしゃっていたと思いますが、顧問弁護士との間で、具体的ではないけれども、訴訟だったり損害賠償みたいな、事業者からそういう訴えが起こされる可能性があるという旨の発言があったと思います。この顧問弁護士との間での話というのは、どのような状況で、どなたがお聞きになったのかお聞かせください。

○（産業港湾）管理課長

顧問弁護士との間で、具体的ではないのですが、訴訟、損害賠償に発展する可能性のお話ということについてですけれども、この高島漁港区での観光船事業に係る是正措置案を作成するに当たり、是正措置を講ずるための法的な根拠について顧問弁護士に相談に行った際に、そのようなお話、今後は正措置を講じた場合、訴訟、損害賠償の発生する可能性について、あり得るよねというお話がありました。

それは、ことしの11月13日ですけれども、港湾室長と私と建築指導課長の3名で、この是正措置案作成についての法的根拠を確認するために行った際、そのようなお話がありました。

○面野委員

そういった内容は、市長には届いているのですか。そういう話もありましたということをご報告したのか、その話の流れで。市長はそういう認識はあるのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

是正措置案作成に当たっては、途中経過で市長に報告しながら検討を進めてきたところでございますけれども、その際、市長からも顧問弁護士の意見を聞くようにというお話がありましたので、顧問弁護士からいただいた意見については、その旨、市長には報告しております。

○面野委員

私もたしか前回の代表質問で触れさせていただいて、そういった訴訟・損害賠償について何らかの準備というか、そういったことは行わないのかということに対しては、市長はたしか基本的には行わないと、そういったような答弁だったと思うのです。やはり、港湾室長と管理課長がお伺いしたときの話ということだったのですが、普通だったら訴訟になるような可能性がありますよということを聞いたら、話の流れの中で、具体的にはどういうことが考えられるのですかというような、私個人の見解ではそういう話の広がりになっていくのかなと思ったのですが、どうですか、そういったお話には触れずに、あっそうなのですかという形で聞き流したような展開ですか。

○（産業港湾）管理課長

顧問弁護士とお話をしたときには、相手からどのような内容で賠償を求められるかについてまではわからないけれども、今後、是正措置が決定し、その措置を講じなければ、具体的には相手からどのような内容で求められるかはわからないけれども、少なくとも、撤去とかを求めるのであれば、その撤去費用とかぐらいは求められるかもしれないよねというぐらいのレベルで、少し漠然としたお話でありました。

○面野委員

私が言いたいのは、内容を聞かせてくれとかそういったことではなくて、その準備をしなくていいかということに対して、しないというあの姿勢が、何というのですかね、本当にそれでいいのですかというあれなので、その内容は係争、訴訟になるかもしれないから話せませんかとかそういったことであれば、まだ納得はしないですが、まだそれなら百歩譲りますけれども、全く想定しませんみたいな、その答え方はないのではないかなというので、こういう質問をさせていただいたのです。

仮にですけれども、担当者の方、港湾室長ですとか管理課長が、是正措置を進めて行く上でそういう懸念もある

ということ念頭に置いて独断というか、係の方が顧問弁護士にそういった見解を相談するというようなことは、やっちはいけないことなのですか。市長の許可が要るとかなのですか。

○（産業港湾）港湾室長

独断でとか市長の了解を得てとかというのは特に関係なく、顧問弁護士には、基本的には、私どもの立場といたしましては、総務課を通して、こういう事案をこういうことで聞きたいと、資料を添えて見解を伺いたいということでまず申し込んで、それから動きますので、特段規制があるとかということではございません。

ただ、今回の件に当たりましては、是正措置案を策定するに当たっては、顧問弁護士の見解をお聞きしながら行いなさいということで、市長からの指示のもとで行われておりますので、どうしても聞かなければならない新たな危惧が出てきた場合には、市長に、こういう内容のことを聞きますということで了解を得た上で聞いております。

○面野委員

私らも議会、違う場面でも提言させていただいていますが、少し考えただけでも、いろいろ聞きたいことがあると思うのですよね、本来。なので、市長云々、今の港湾室長の答弁にもありましたけれども、あんまり市長、市長と言わないで、原部、港湾室の中で懸念事項があるなということは、どんどん進めて行っていただきたいと思っています。

それでこの項の最後に、事業者が以前も車どめの上にU字フックをとめて係船環がわりにしていたような、そういう実績というか実態がありましたけれども、またこの是正措置案を提示したときに、従わない可能性というのも考えられるかなと思うのですが、そういった場合は、どういった指導方法というか取り組みを行っていくのか、お聞かせください。

○（産業港湾）管理課長

是正措置を講じた場合、相手がその措置に従わないという可能性もあるのではないかとありますが、今、現段階でそのようなことは余り想定をしたくないのですけれども、可能性については否定できないということもあります。今後は、一応法令・条例に基づいた手続によって、是正措置を講じていくこととなりますので、それが速やかに執行できますように、我々としては対応していきたいとしか、今の段階では申し上げられない状況です。

○面野委員

行政手続法でしたか、それに基づいてになると思うのですが、その行政指導の段階というのをお聞かせいただけませんか。

○（産業港湾）管理課長

聴聞会を開催した上で、こちらの是正措置を求めるといって、港湾法では聴聞を行わなければならないということになっていますので、相手方からの意見も伺わなければいけないと。これまでの経過だとかいろいろなことを踏まえて、港湾法ではそれらを参酌して最終的には是正措置を決定するということになっていますけれども、決定した際にはまず文書指導という形になってくると思います。

○面野委員

なかなか聴聞自体も、先ほど秋元委員もおっしゃっていましたが、できていないので、しっかり取り組んでくださいとしか言いようがありませんが、やはり、先ほど訴訟になることですか、この是正措置にどういうふうに反応してくるかというのは、市長の関係者ですから、市長はその辺は明確なビジョンを持っているのではないかなというふうに思いますので、それは私の意見としてあれしておいてください。

◎臨港地区の除雪業務について

それでは、次に、臨港地区の除雪業務について。

まず、おさらいという意味も込めて、建設部が行った再委託の制限についての理由、これを港湾室でどのような受けとめ方をしているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

建設部が行った再委託に関する理由でございますが、建設部から聞いた話でございますけれども、地域総合除雪におきましては、各地域で迅速的確な除雪作業を行う、こういったことができるように確実な体制をつくりたいということで、作業人員ですとか作業機械を確保するためにこういった再委託を制限したということで、聞いております。

○面野委員

それでは、その制限についての建設部の見解はわかりましたけれども、港湾室がその再委託の制限を入札の参加の条件に加えた理由についてお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

我々の所管する臨港地区におきましても、やはり地域総合除雪における再委託を制限する、こういったものを受けまして、同じ道路除雪という観点から、特記仕様書の内容、こういったものも地域総合除雪とあわせるべきであると、そういうことで判断したところでございます。

○面野委員

その内容についての見解は、皆さんと同じような見解を私も抱いているのですが、建設部の要件ですとか、地域総合除雪に準ずるのであれば、まず3分割にしようということになったのは、誰の提案と言ったら変ですけれども、なぜこういう3分割にしようかということになったのですか。

○（産業港湾）事業課長

3分割になった理由でございますが、3分割という中身といたしまして、まず特記仕様書が変更になったということで、再委託ができなくなったことが、まず一つの要因となりました。昨年、秋津道路に聞き取りもしたところでございますけれども、昨年の入札におきましては、秋津道路しか入札されていなかったということで秋津道路に聞いたのですが、まずは、その一社だけで、一地域の除雪を賄うような除雪機械を確保できるかということで聞いたところ、その作業機械が確保できない。やはり再委託しなければ、なかなかその一社だけでは対応できないというお話がございましたので、そういったことを受けまして、各業者からもいろいろアンケートも含めて状況を聞いたところ、一地域だけでは機械を準備できるかという、できないということで、その道路除雪に登録している39社からいろいろ聞いたのですが、それにおいてもできないということで、最終的には指名業者である道路除雪に登録している業者では、一社では賄えない。一地域では賄えないということ受けまして、我々としては3分割するしか方法はないということで、我々港湾室で判断したところでございます。

○面野委員

分割、もともと事業者からの助言を受けてというのが、最初のきっかけというか根拠になったというのがあれなのですけれども、ただ、建設部の決まりに準ずるという話であれば、分割という考え方ではなくて、JVを組ませるといふ、そういった協議には全然ならなかったのですか。

○（産業港湾）事業課長

業務の規模から考えますと、トータルを合わせても1,000万円程度の規模ですので、JVになるまでの案件ではないということで、これは分割をして発注することが妥当ではないかなということで考えておりました。

○面野委員

それでは、入札に関しての質問をさせていただきたいと思うのですが、まず、落札額、応札額というのは、落札額と設計金額、この二つのポイントを地域ごとに分けてお聞かせいただいても大丈夫ですか。

○（産業港湾）事業課長

今年度の3分割に関する設計額と落札額ということでよろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

設計額については、公表していないものですから、落札額だけでよろしいでしょうか。

(「落札額は逆にわかっているのでは」と呼ぶ者あり)

この場では、設計額を公表できるかというのは私は判断できないのですが……、やはり、できないようですので、差し控えさせていただきたいと思います。

○面野委員

それでは、昨年の業務に必要な除雪機械の内容について、お示してください。

○(産業港湾) 事業課長

昨年の臨港地区における除雪機械の必要台数からお話をさせていただきたいと思いますが、設計書の特記仕様書の中で、まずグレーダーが 2 台、そしてタイヤドーザーが 8 台、そして手押しロータリーが 1 台、こういった機械が必要ということで、記載しているところでございます。

○面野委員

では、これをどういうふうに分割したのか、示してください。

○(産業港湾) 事業課長

使用機械につきましては、今年度新たに見直しも行いましたので、それも含めてお話をさせていただきたいと思っております。

まず、臨港地区の手宮地区でございますけれども、これにつきましてはタイヤドーザーが 1 台、そして手押しロータリーが 1 台と。

(「手押しロータリーが 1 台ですね」と呼ぶ者あり)

はい、手押しロータリーが 1 台です。手押しロータリーと申しますのは、普通の一般家庭にあるようなロータリーということでイメージしていただければよろしいかと。主に歩道の除雪に使っておりますので、小さいロータリーといいます。

続いて、中央地区でございますけれども、中央地区におきましては、グレーダーが 1 台、タイヤドーザーが 2 台。次に、勝納・若竹地区につきましては、タイヤドーザーが 1 台というような形で、必要機械ということで条件の中に入れてございます。

○面野委員

秋津道路は昨年の 2 台、要するに全部合わせると、グレーダーが 1 台ですよ、3 地区合わせると。そしてタイヤドーザーが 4 台、手押しロータリーが 1 台、これが秋津道路単体では用意できませんというお話だったのですか。

○(産業港湾) 事業課長

一番先に、昨年の条件と同じような条件の中で提示し、やはりできませんという話でした。改めて打ち合わせをしたのは、打ち合わせというか参考として聞いたのが 10 月 25 日のアンケート、この段階で聞いたところでございます。

○面野委員

大分、でも設備からすると減っていますよね。グレーダーも 1 台しか使っていない、タイヤドーザーも合計で 4 台、手押しロータリーはその数ですけども、これでもやはり対応できないということだったのですか。

○(産業港湾) 事業課長

そのように伺ってはおります。

○面野委員

これだけ設備が減っているのに、たしか本会議では設計金額は数十万円アップしているとおっしゃっていましたが、設計金額というのはこの設備の、除雪機械の台数とかにかかわらないで上がってしまうものなのですか。

○（産業港湾）事業課長

設計の内容といたしましては、機械の台数も確かにありますけれども、基本的には除雪 1 キロ当たりで積算しておりますので、台数が極端な話で半分になったからといって、金額が半分になるといったものではございません。

○面野委員

ちなみに、この機械の設定というのか配置に関しては、港湾室で設計されたのですか。

○（産業港湾）事業課長

これにつきましては、港湾室で検討して、これまでの実績や作業効率ですとか、こういったものを踏まえた中で台数を決めたところでございます。

○面野委員

それでは、次に、横田議員が本会議でたしか御質問されていたときにおっしゃっていたのですが、無所属の石田議員が港湾室に何回か伺っていたのを聞いたというか見たというか、そういうことおっしゃっていましたが、石田議員は何をされにというか、どのような件で港湾室に伺ったのですか。もしわかれば、日時、あとは内容ですとか、提出したメモ、資料等があればお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

石田議員が港湾室にいらしたときの日時等でございますが、明確な日時につきましては、定かではございませんけれども、おおむね10月中旬から下旬にかけて二、三回いらしてございます。はっきり覚えていますのは、最後に10月20日に港湾室にいらしたということでございます。二、三回来たということで記憶しております。

そのうちの1回が10月20日でございますけれども、その内容といたしましては、昨年度までの除雪業務の臨港地区の契約方法、こういったお話ですとか、業務を行うに当たって、我々に作業機械の車番ですとか、こういったものを業務計画として提出するのですが、こういったものにどういった機械が登録されているのか、あとは除雪の作業方法というのですか、どういった形で通常一般はやられているのかということをお聞きされたところでございます。

また、資料といたしましては、一応議員メモという形の中で、平成27年度、28年度の契約書ですとか、特記仕様書ですとか、そして28年度の入札指名業者、こういったのはどういった業者だったのか、こういったところをお聞きされまして、そして議員メモとして提出させていただいたところでございます。

○面野委員

石田議員は、きっと入札要件は登録していないですよ。

それで、10月中旬から20日ごろというので、結構短期間の間に二、三度来られたようですけれども、この臨港地区と業務の再委託に関する経緯、自民党の予算特別委員会の資料ですが、この中で言うと、かなり中旬から20日にかけては脂っこい話をされているところだと思うのですけれども、この機械の配置がえというか、これはいつ決まったのですか。石田議員が来た後に決まったのですか。

○（産業港湾）事業課長

実際の3分割も含めて設計するに当たりましては、大体11月の頭ぐらいまでにかけて、11月の初めぐらいから大体準備を進めていくわけですけれども、その中で作業効率ですとかそういったものを見直ししていった。これは3分割するしないにかかわらずいつも、ことしは過年度の状況を踏まえた中で、作業機械についての配置を見直すということで考えておりましたので、それは石田議員がいらしたことは少し無関係であるということと言えます。

○面野委員

少し怪しいのは怪しいのですけれども、それ以上はわからないので。

それでは、仮の話になってしまうのですが、先ほどの経緯についての紙の中で、登録要件を満たしている39社へアンケートを実施したというふうな記載がございますけれども、入札参加意思ありの業者が4社いたと。これは、

例えば 2 社しかいなかったとなった場合は、3 分割にしようかという話にはならなかったのですか。

○（産業港湾）事業課長

これにつきましては、あくまでも入札参加意思があるかどうかだけの確認でございますので、3 分割するかどうかということは、また別な話ではないかと思っております。

○面野委員

疑いのあれを超えることはできませんけれども、やはり、今回落札したのは 2 社で、新たな 2 社で、しかもその 2 社がなぜかことしの特例で、期間を少し長くした特例の登録要件に滑り込みで来た業者の 4 社のうちの 2 社なのですよね。これは、かなり疑わしい点が多々あるなというのは、皆さんもそう感じているところだと思うのですが、ただ、議会議論では、なかなかその辺までは明白にできるところは少ないのかと思いますので、今後、どういうふうなあれになるのかは想像がつきませんが、ひとまずきょうのところは、臨港地区の除排雪については、質問は以上とさせていただきます。

○委員長

民進党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 5 時 04 分

再開 午後 5 時 12 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより一括討論に入ります。

○小貴委員

日本共産党を代表して、陳情第 11 号「店舗リフォーム助成」条例制定方については、採択を主張し討論します。

先進市である高崎市では、予算 3 億円で大きな効果を生み出しています。小樽市は、6,000 事業所のうち 4 人以下の事業所が 3,700 と、小規模の事業所が多数を占めています。商店では、老朽化が進んでおり、設備の更新に苦慮しています。本日の委員会でも苫小牧市の例が紹介されましたけれども、少額からでも実施できる可能性を示しています。陳情者の願意は妥当であり、採択を求めます。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第 11 号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

（賛成者起立）

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、所管事務の調査について採決いたします。

継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。