

| | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|------|-------|
| 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 30 年 6 月 26 日 (火) | 開 議 | 午後 1 時 00 分 |
| | | 散 会 | 午後 5 時 23 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: right;">書 記</p> | | | |

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、本日は人事異動後、初の委員会でありますので、異動した説明員の紹介をお願いいたします。

(説明員紹介)

○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。

「日本遺産認定に向けた進捗状況について」

○（産業港湾）中崎主幹

日本遺産認定に向けた取り組みにつきまして、本年、第 1 回定例会で報告させていただいた以降の取り組みなど、進捗状況を報告いたします。

まず、3 月 14 日、担当主幹及び主査が、北前船や炭鉄港がテーマとなった、ほっかいどう学シンポジウムに参加いたしました。

4 月 26 日、観光協会理事会において、担当主幹から日本遺産について説明させていただきました。

5 月 24 日、文化庁から本市を含む 27 自治体が「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間～北前船寄港地・船主集落～」に追加認定されたことについて発表されました。

今後、北前船の日本遺産の関係では、北前船日本遺産推進協議会とともに情報発信、人材育成、普及啓発、調査研究、公開活用のための整備に取り組むほか、今定例会での予算議決を経て、北前船ストーリー周遊マップの作成、フェリーでの船上講座やパネル展、日本遺産認定記念シンポジウムの開催等を進めてまいります。

また、教育委員会と連携し、歴史文化基本構想に基づく、地域型での平成 31 年度認定に向けた取り組みを進めてまいります。あわせて、空知総合振興局や室蘭市と連携した、炭鉄港の取り組みへの協力も進めてまいります。

○委員長

「平成 29 年度企業立地状況について」

「企業誘致推進役の活動状況に関するレポートについて」

「企業誘致推進役の退職について」

○（産業港湾）富樫主幹

平成 29 年度の企業立地状況について、まず、報告いたします。資料 1 をごらんください。

最初に、「1 新規立地企業」についてであります。銭函工業団地の銭函 3 丁目において、道路貨物運送業・倉庫業の須藤運輸機工株式会社のほか、石狩湾新港地域の銭函 5 丁目において、道路貨物運送業の株式会社日の輪産商、日幸産業運輸株式会社、飲食料品卸売業の株式会社大果、大槻食材株式会社など 5 社が新たに立地をしております。

近年は、道内でも物流再編の動きが活発になっていることを背景に、石狩湾新港地域におきまして、物流関連を中心として遊休地の転売が進んだものと見ております。

次に、「2 既立地企業の用地取得等」についてであります。銭函工業団地の銭函 3 丁目において、道路貨物運送業の株式会社三和運輸、食料品製造業の株式会社玉よし、金属製品製造業の理研興業株式会社、株式会社日進製作所、機械器具卸売業の札幌軸受工具株式会社のほか、石狩湾新港地域の銭函 5 丁目において、飲食料品卸売業の札幌シーフーズ株式会社など計 7 社が新たに用地等を買増ししております。

こちら動きが活発な物流関連を中心として、食料品関連や建築施設関連など、景気回復を受けて業績拡大の動きが出始めていると見ております。

次に、「3 操業開始企業」についてであります。銭函工業団地の銭函 3 丁目において、金属製品製造業の有限会社鍋浦のこ目立センター、化学工業のコスモバイオ株式会社のほか、石狩湾新港地域の銭函 5 丁目において、自動車整備業の北海道車両販売株式会社、道路貨物運送業の株式会社日の輪産商など 4 社が操業を開始しております。

すぐれた目立て技術に定評のある有限会社鍋浦のこ目立センターや、将来性が期待されるライフサイエンス分野の企業であるコスモバイオ株式会社など、特徴のある企業の操業に期待をしているところであります。

最後に、「4 工業団地立地状況」についてであります。平成 30 年 3 月末現在、銭函工業団地では立地企業数は対前年度 2 社減の 117 社で、操業企業数も対前年度 2 社減の 101 社ですが、分譲済面積は対前年度 1.9 ヘクタール増の 68.5 ヘクタール、分譲率は対前年度 2.5 ポイント増の 90.5%と増加傾向にあります。

石狩湾新港の小樽市域では、立地企業数は対前年度 1 社減の 69 社ですが、操業企業数は対前年度 2 社増の 52 社であり、分譲済面積も対前年度 1.3 ヘクタール増の 116.2 ヘクタール、分譲率も対前年度 0.6 ポイント増の 49.2%と、こちらも増加傾向にあります。

石狩湾新港地域全体の立地状況につきましても、立地企業数は対前年度 1 社増の 726 社、操業企業数は対前年度 12 社増の 625 社、分譲済面積は対前年度 11.1 ヘクタール増の 810.2 ヘクタール、分譲率は対前年度 0.9 ポイント増の 67.1%であり、昨年度の石狩開発株式会社の好調な業績を如実に反映しているところであります。

続きまして、資料 2 「企業誘致推進役の活動状況に関するレポート」についてでございます。昨年 4 月から東京事務所に配置した企業誘致推進役につきまして、本年 3 月末に平成 29 年度の活動を満了いたしましたので、平成 29 年第 4 回定例会に続き、下記の活動状況の報告をさせていただきます。

資料 2 をごらんください。最初に、「1 誘致対象企業訪問」についてであります。本市の誘致ターゲット別に、① I T 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。

I T 関連企業、食品関連企業につきましては、短期的に立地につながる可能性のある企業が幾つか出てまいりましたが、まだ交渉の前段階と認識していることから、今後、誘致実現につなげるべく訪問を重ね、信頼関係の構築に努めてまいりたいと考えております。

企業によって、回答のニュアンスが異なったり、経済情勢などの変化により、回答が変化したりすることがありますので、短期的に可能性ありと回答した企業はもちろん、中長期的に可能性ありと回答した企業につきましても同様に定期訪問に努める考えであります。

上半期レポートの報告からわずか半年の間に、首都圏における人材確保がさらに深刻になっているように感じており、北海道への進出を検討している企業のほとんどが、まず、人材不足を課題に挙げておりました。

食品関連産業などにつきましては、これまで産地、あるいはマーケットとの近接性を重視している企業が多いと認識しておりましたが、今後、人材確保のために地方進出する企業がふえる可能性があるというふうと考えております。

本市は、道内最大の都市でもあり物流拠点でもある札幌市に隣接をしており、近年着実に人口がふえている西区、手稲区に近く、J R、高速道路、幹線道路が整備されていることから、マーケットと人材確保いずれを重視するにしても、本市に立地優位性があるというふうと考えております。

札幌市に隣接することで、本市の人口流出が進行するデメリットもございますが、札幌市からも通勤できるメリットもあることから、札幌市民を含め、人材確保ができるということをアピールしてまいりたいというふうと考えております。

特に、技術系の人材不足は深刻でございますが、札幌市には工学系の大学も多いことなどから首都圏企業も北海

道で採用活動を始めており、IT 関連企業を訪問した際など、推進役が相談を受けるケースもたびたびあるところでございます。採用に関する相談については、社会減抑制の観点から積極的な対応はしていないものの、人材難で業務のアウトソース先を探している企業からの相談については本市の企業とのマッチングを図ってまいります。

食品関連企業を初め、製造業は成熟産業ということもあり、コスト削減や省力化の観点から国内拠点の統合再編、あるいは海外拠点の整備を検討している企業が多く、特に道内未進出の企業に関して言えば、北海道進出を全く考えていないという回答をするケースがほとんどであります。

物流関連企業につきましては、首都圏や関西圏などにおいて、不動産業や建設業、外資なども参入して大規模な物流施設開発が進んでいることから、現時点で北海道進出を考えていないという回答がほとんどであります。ただし、上期レポートで記載をしたとおり、首都圏における動きが道内に波及しつつあることから、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いうふうに考えております。

次に、「2 ビジネスマッチング」、「3 IT 関連企業などの訪問先開拓」についてであります。これらについては記載内容のとおりでございますので、御一読いただけましたら幸いです。

最後に、「4 以上の結果を踏まえた総括と今後の活動方針」についてであります。企業の地方進出意向については、好転の兆しを感じられる結果にあるものの、現時点で本市は数ある候補地の一つにすぎないことから、今後も粘り強く誘致活動を継続してまいりたいというふうに考えております。

このため、引き続き経済や関連業界の動向を踏まえつつ、訪問活動でしか引き出すことのできない企業間取引の状況や物流の情報など、一步踏み込んだ情報収集を行ってまいりたいと考えておりますので、今後の活動方針そのものは大きく変わるものではございません。

続きまして、企業誘致推進役の退職についてでございます。昨年 4 月に採用した企業誘致推進役につきまして、本年 6 月末日までに退職したい旨、5 月 31 日付で退職届が提出されました。

本市としましては、首都圏における企業訪問に積極的に取り組み、先ほど報告させていただいた下期レポートにあるとおり、業務に習熟しつつあったやさきのことです。慰留に努めたところではありますが、本人の意思を尊重し退職届を受理したところであります。

後任につきましては、業務内容、雇用形態、就業形態、賃金等の条件は同じであります。首都圏在住者を充てたいというふうに考えております。今後、首都圏において、求人を行っているところでありますので、適任者があらわれ次第速やかに採用し、後任に充てる考えであります。

○委員長

「4,000 馬力ひき船建造について」

○（産業港湾）管理課長

それでは、資料 3 に基づきまして、「4,000 馬力ひき船建造について」説明いたします。

なお、本日引き船建造にかかわります入札結果について、資料 3-1 として追加しておりますので、このこともあわせて説明させていただきます。

まず、「1 製造物件名」は 4,000 馬力ひき船建造であります。

次に、「2 主要寸法等」についてですが、記載のとおり、(1) から (7) までの記載となっておりますので、この部分については説明を省略させていただきます。資料をごらんになっていただきたいと思っております。

次に、「3 数量及び単位」は 1 隻であり、次に「4 納入期限及び納入場所」についてですが、納入期限は平成 31 年 9 月 20 日金曜日、納入場所は小樽港内指定の場所としております。

次に、「5 契約締結方法」は、地方自治法施行令第 167 条第 1 号の規定による指名競争入札であります。

次に、「6 入札指名業者」なのですが、去る 6 月 20 日に既に入札が終わっておりますことから、資料 3-1 の 5 番に記載のとおり指名業者数は 77 社となっております。

次に、「7 指名競争入札の理由及び業者選定の理由」についてですが、本物件は、現在賃貸借している老朽化した引き船が、平成 31 年 9 月末日までに船主から返船を求められているため、後継船として製造するものであります。製造に当たり、特殊な機器や技術が必要であることから、引き船を国内で建造した実績及び造船技術、船台など造船に必要な施設・設備を有する業者を選定することといたしました。

また、本物件の製造は議決事件となりますが、契約から納入までの期間を勘案しますと、一刻も早く船台を確保し、引き船建造に着手する必要があることから、契約目的が一般競争入札に適しないと判断したため、地方自治法施行令第 167 条第 1 号の規定による指名競争入札としたものであります。

次に、「8 入札条件」についてですが、新造船の引き船は就航後 30 年使用することを考えると、その間の使用に耐え得る耐久性能が重要になると考えております。そのためにも、引き船建造の過程から、より一層の品質確保を図ることを目的として、4,000 馬力ひき船建造に係る入札条件を 7 件付しております。

一つ目、日本国内の造船所で、起工から就航までの全ての工程を、国内で施工及び管理できること。

二つ目、ZP 推進装置付き引き船、100 総トン未満は除きますが、日本国内での建造実績が、平成 25 年 4 月から平成 30 年 3 月までの期間に 10 隻以上あること。

三つ目、船体ブロック等、これは塗装を含みますけれども、製造組み立て及び保管等ができる屋内ヤードを、自社に設備し、製品管理ができること。

四つ目、寒冷地仕様の引き船を建造できる造船所であること。

五つ目、起工から 6 カ月の期間で就航できる建造能力を有する造船所であること。

六つ目、建造及び建造監督並びに回航、小樽港までの回航になりますが、一括受注できること。なお、建造監督及び回航については、下請を可能とする。

七つ目、建造後の補償ドックが、北海道内の造船所で施工可能であること。とした条件を付して入札を行っているところでございます。

それでは、資料 3-1 をごらんになっていただきたいと思います。

「1 製造物件名」は、先ほども申したとおり、4,000 馬力ひき船建造。

「2 入札日時」は、平成 30 年 6 月 20 日水曜日、午前 9 時から。

「3 入札場所」としては、小樽市産業港湾部港湾室庁舎 2 階会議室です。

「4 契約締結方法」は、先ほども申したとおり、地方自治法施行令第 167 条第 1 号の規定による指名競争入札であります。

「5 入札指名業者数」は 77 社。

「6 落札業者」になりますけれども、住所が大阪府大阪市港区福崎 3 丁目 1 番 201 号。氏名は株式会社ダイゾ一、代表取締役は相川武利様。

「7 落札金額」ですが、消費税を含めまして 6 億 4,800 万円となっております。

「8 仮契約締結日」ですが、平成 30 年 6 月 20 日となっております。

「9 その他」として、契約に当たっては、議会の議決に付すべき契約及び財産の取得又は処分に関する条例第 2 条（予定価格 1 億 5,000 万円以上の製造の請負）に該当するため、議会の議決が必要な契約であり、仮契約後、議会で議決が得られた後、本契約を締結することとしております。

なお、本契約の締結は契約の相手方からの契約保証金納付を確認の上、契約締結をすることとしており、現時点で平成 30 年 6 月 28 日木曜日を予定しているところでございます。

○委員長

「色内ふ頭老朽化調査について」

○（産業港湾）事業課長

色内ふ頭老朽化調査につきまして、資料に基づき報告させていただきます。

色内ふ頭老朽化調査につきまして、本年の 3 月 20 日に委託業務が完了しましたので、調査結果を踏まえた概略の補修方法案や概算工事費、そして今後のスケジュール案について報告させていただきます。

まず、「1 現在に至るまでの経過」でございますが、昨年 8 月 24 日、色内埠頭公園を含む色内ふ頭への立入禁止措置を行い、11 月に産業港湾部所有施設の現地詳細調査及び安定性の照査について検討するため、産業港湾部所有である右図の赤色①南側岸壁、②突端岸壁、③突堤、④護岸（Ⅱ）の部分について、小樽港色内ふ頭老朽化調査業務を発注し、3 月に補修方法案、概算事業費の精査が完了しました。

本年 5 月 19 日には、ネットフェンス設置完了により、色内埠頭公園が利用再開されました。岸壁への立入禁止は継続中です。

現在は、実施設計業務の発注に向け準備中でありましたが、6 月 18 日に契約となっております。

次に、「2 補修方法（案）及び概算事業費」でございますが、まず（1）の補修方法（案）ですが、下図の赤色で示した部分が新たに補修する内容で、1）①南側岸壁、②突端岸壁の主な補修方法としまして、既設鋼管矢板の背面土を固化するとともに、鋼管の防食処理を行います。

2）③突堤、④護岸（Ⅱ）の主な補修方法としては、鋼板溶接により鋼管の開孔部を閉塞するとともに、防食処理を行います。

次に（2）の概算事業費でございますが、1）産業港湾部所有部分につきましては、概算事業費は約 6 億 5,000 万円となっております。最終的な補修方法については、今年度に発注する実施設計業務において決定することとなり、増減する可能性があるものとなっております。水道局所有部分と合わせて、3）全体事業費は概算で約 28 億 5,000 万円となっております。

次に裏面をごらんください。

「3 今後のスケジュール（案）」でございますが、図につきましては、産業港湾部と水道局のどちらが事業主体となるかをあらわした図になります。赤色で示している南側岸壁と突堤について、港湾事業として産業港湾部が工事及び委託を発注します。青色で示している箇所は、下水道事業として水道局が工事及び委託を発注しますが、所有する敷地面積の割合に基づき、産業港湾部が 24%を負担します。

港湾事業のスケジュールですが、まず、実施設計業務は平成 30 年度に南側岸壁を行い、突堤を平成 32 年度に行う予定です。

次に工事は平成 31 年度から順次、南側岸壁から工事に着手し、水道局発注工事の進捗状況にもよりますが、突堤を平成 35 年度に行う予定で、おおむね 6 年程度で事業を実施したいと考えております。

○委員長

「生産性向上特別措置法」について」

○（産業港湾）産業振興課長

資料 5 に基づき報告いたします。中小企業の設備投資を支援する生産性向上特別措置法が平成 30 年 6 月 6 日に施行となりました。法は、資料の 1 にありますとおり、国の導入促進指針に基づく市町村の導入促進基本計画、中小企業者の先端設備等導入計画の策定が支援活用の枠組みとなっており、本市におきましては、計画期間を 3 年間とする導入促進基本計画を策定し、6 月 12 日に国の同意を得たものでございます。

計画本体は、資料の後ろのほうに添付してございますけれども、資料の「2 導入促進基本計画の概要」にありますとおり、目標として、中小企業の活力ある発展と本市経済の活性化を目指し、中小企業者の先端設備等導入計画の認定を 30 件程度目指すこと。労働生産性の目標は年率 3%以上の向上とすること。対象とする地域、業種につきましては、幅広に全てを対象とすること。ほか雇用の安定に配慮することなどを計画に記載し、国の同意を得ま

したことから、中小企業者の策定する先端設備等導入計画の受け付けを開始したところでございます。

資料の「3 先端設備等導入計画について」では、認定を受けられる中小企業者の規模や中小企業者の設備投資により年率 3%以上の労働生産性向上を目標とすることなど、主な要件をお示ししてございます。

市町村の認定を受けた中小企業者の設備投資については、資料の「4 先端設備等導入計画の認定を受けた場合の主な支援措置」にありますとおり、地方税法の改正に基づき今定例会に提案中ではありますが、課税標準をゼロとする固定資産税の特例措置のほか、国の補助金における優先採択などの支援を受けることが可能となります。

なお、固定資産税の特例につきましては、対象者の規模や設備の要件が先ほどの先端設備等導入計画とは異なるものとなっております。

以上、今度とも周知に努めながら、多くの中小企業者に御活用いただくよう取り組んで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、立憲・市民連合、公明党、共産党の順といたします。

自民党。

○前田委員

◎運河護岸について

それでは、運河護岸等の登録状況についてということで、質問させていただきます。

まず、この資料を見ますと、直近 3 年間の資料をいただいているのですが、4 月、5 月の登録件数が非常に多いというか、そこに集中してきているということなのです。それで、6 月以降になってくると、ほとんど登録件数がないと、そういう状況にあります。

そこで、この第 1 期運河物揚場、第 2 期運河の物揚場、その他の物揚場についての登録要望の多い順、いただいているのでわかるのですが、このような特徴的な部分も含めて、多い順について少し説明をしていただきたいと思っております。

○（産業港湾）管理課長

運河護岸等の登録状況ということでございますけれども、これは小樽市港湾施設管理使用条例第 3 条第 4 項の規定に基づく、1 カ月以上係留しようとする場合はこのような手続をとらないといけないものでありますが、まず、第 1 期運河物揚場は、いわゆる於古発川から手宮川のほうまで。第 2 期運河の物揚場というのは、いわゆる有幌町側というか、青果市場とか勝納ふ頭の基部側のところですよ。その他の物揚場は港町物揚場を指しています。

まず、第 1 期運河なのでございますけれども、係留している船については、まず通船作業ですとか潜水作業ですとか、要は港湾の業務にかかわる作業船のほかに、いわゆる観光船事業、または遊漁、いわゆる釣り船等、あとはその他、個人で楽しめる方等が係留の場所として利用されているというのが大きいところでございます。

また、第 2 期運河については、最近では釣り船ですとか、あとは一部観光遊覧船とかやっていますけれども、その中で、ごくごくわずかに個人的に楽しめる方の利用という形になっております。

その他の物揚場として港町物揚場のことを御説明いたしましたけれども、ここについては海上保安部の巡視艇ですとか、北海道警察の船、観光船事業、あとはバージ船、いわゆる船舶に油を供給する船の係留場所として使われているところでございます。

それぞれの使われ方の特徴としては、そのような感じになっています。

（「順位は」と呼ぶ者あり）

順位についてですけれども、圧倒的に、やはり第 1 期運河のスペースがあるということで、ここ直近の 3 年間で

合わせましても、第 1 期運河で大体 58 隻から 68 隻の間で利用されているという状況です。続いて第 2 期運河は、ここは大体容量が決まっていますので、これまで見ますと大体 15 隻前後の係留場所として使われ、その他物揚場としては、港町物揚場になりますけれども、ここも余り係留する場所がないということがありまして、大体平均的には 10 隻から 12 隻の間の係留隻数というふうになっております。

○前田委員

それで、同じような質問になるというのは変な質問なのですが、これは第 1 期運河も第 2 期運河も、物揚場にしては場所というか、そういうことになるかと思えますけれども、その護岸の岸壁の長さだとか、係留できるスペースというのはみんなそれぞれ違うのだらうと思うのですが、イコール隻数とは当然関連してくるのかもしれませんが、どういう状態にあるのか。その距離的な部分というか、業界でどういう表示をするのか、フィートでいうのかわかりませんが、第 1 期運河は何百メートルで、最大でどのくらいの船を係留可能なのかということを押さえているのですか。

○（産業港湾）管理課長

今、第 1 期運河の船が係留できるキャパシティの質問ということでございましたけれども、第 1 期運河というのは古登川の河口から手宮の北端までありますが、実際、船が係留できる部分としては、色内川の河口になりますけれども、ちょうど道道臨港線の国道 5 号からおりてきて札幌に向かう方向に曲がる場所、そこから、いわゆる北運河と呼ばれる区間が係留できるスペースとなっております。大体延長ですと、約 500 から 600 メートルになるところでございます。

また、係留の仕方なのですが、北海製罐の裏側に北浜橋がございますので、そこを境に札幌側は、やはり若干大型の船、奥側は小さい船と、桁下をくぐれないということもありまして、そういうすみ分けができています。

この間の船の大体決まった容量というか、どのくらいとめられるのだらうかという御質問なのですが、なかなか船の大きさですとか、船の所有者によって、船を係留する場合のアンカーの取り方だとか、ロープの取り方によってさまざまありますので、一概にこの間でどれくらいおさまるのでしょうかというところには、明確に回答できないところでございます。

（「第 2 運河は、物揚場も。」と呼ぶ者あり）

第 2 期運河なのですが、これも大体延長が、物揚場としては、陸側で大体 400 メートルで、あと海側でいきますとその半分くらいになります。ここでいきますと、先ほども御説明していますけれども、今までの使われ方等を見ますと、大体 15 隻がマックスなのだろうなというふうに考えております。

ただ、先ほども申しましたけれども、船のつけ方ですとか、アンカーの取り方ですとか、それによって出入りが可能になる余裕というのですか、そういうものも必要になってきますので、ここに船の大きさも影響してくるものですから、一概にこの 15 隻程度がこの場所のキャパシティということもなかなか言えない部分はあります。

（「物揚場は何カ所あるの。」と呼ぶ者あり）

港町物揚場になるのですが、ここは延長でいきますと、約 100 メートルあります。箇所数ですと、国有の部分と市有の部分で 2 カ所に分かれますけれども、それぞれ 50 メートル弱を切るくらいの延長になっていますので、合わせて 100 メートルということになっています。

○前田委員

それで、アンカーとか、係船の綱ですか、ああいうものというのは、何か決まり事というのはあるのですか。昔から縦横無尽に引っ張ってやっているようではありますが。

○（産業港湾）管理課長

特に条例等でそういう技術的なものなどを定めているものはないのですが、やはり船の大きさだとか、場所

によって風向きや潮の流れなどもございますので、そういったところで流出しないようなとり方を、それぞれ持ち主が工夫されてやっているような状況でございます。

なお、そのことによって水路が狭くなるだとか、そういうことのないような形ではやっていただいているような状況でございます。

○前田委員

その係船の索というか、そういうものを張りめぐらせた部分と係船料は、どんな関係があるのですか。

○（産業港湾）管理課長

係船料と綱をとっている距離だとか、そういうのは特に関係はないのですが、あくまでも船の大きさですとかその目的によってそれぞれ係留施設使用料が条例に基づいて異なるという形になっています。

○前田委員

そうすると船の大きさによって料金が決まるということで、水面の使用的な部分は含まれていないということではないのですか。

○（産業港湾）管理課長

船の大きさによって当然、水面を占有しているという言い方になるかと思うのですが、その大きさによって料金が変わるということではございません。

○前田委員

それと、言っていなかったのだけれども、第 2 期運河の、奥のほうへ入っていくとエプロンが結構傷んでいるのですが、あれは私の記憶では 10 年以上放置されているかと思っているのですが、あれはどこの所管の、誰の、どうするつもりでいるのですか。

○（産業港湾）管理課長

前田委員がおっしゃられたのは、恐らく青果市場のところの棧橋の部分かと思うのですが、そのことでしょうか。

（「あそこもそうで、全体あるではないですか、ずっと、係留しているほうまで」と呼ぶ者あり）

一応、維持管理計画書に基づいて点検等は行ったり、老朽度というのは判定しているわけなのですが、具体的に今の段階で、改修ですとか整備の計画については、まだ策定されていない状況でございます。

○前田委員

老朽度の点検をするにも、もう陥没して水没しているのではないですか。人が入ったら落ちるのでは、危なくて、そういう状況ではないと思いますけれども。

○（産業港湾）管理課長

その辺はもう一回改めて現場確認の上、立ち入り防止だとか、そういう維持的な対応で検討してまいりたいと考えております。

○前田委員

相当昔にも、私も議員古いので、その議論はあって、工事するとなったら大変な金額を要するというのは私も知っています。あの辺をある程度再整備できれば、あの辺もまたとめられるのかというふうには思います。それも、将来のことですけれども、整備の中には入れておいていただきたいなと思います。

その他に、今この大きな 3 点、第 1 期運河、第 2 期運河、その他の物揚場ということでお聞きしましたけれども、港内にはこのほかにとめられるような場所というものはあるのですか。

○（産業港湾）管理課長

現状では、プレジャーボートやモーターボート、それらに類するものは小樽港マリーナがあらうかと思うのですが、基本的にはそこでは個人の方で楽しむ船ということで、マリーナでは、営業目的とした船の係留という

のはなかなか認められていないところもございまして、そのほかで、物揚場等で係留場所があるかといいますと、現状ではなかなか見当たらないという状況でございます。

○前田委員

若竹というか築港側は、船が結構とまったり、出入りしているのだけれども、あの辺はどんな扱いになっているのですか。

○（産業港湾）管理課長

若竹物揚場になりますけれども、現状で見られるのは恐らく漁船のようなものを目にされていると思うのですが、あそこについては、中古漁船をロシアなどに輸出するために一時的に蔵置しているといったような形で係留しているものでありまして、ある程度のロットがまとまりましたら、船に積み込んで輸出しているといった状況でございます。

○前田委員

相当、何年も、5年以上もたっているのか、大きな漁船らしきものが放置されている部分もあって、その下にいわばホームレスが住むような状況で、そういう部分も。ホームレスではないとは思いますが。あの辺に恐らく趣味で来ている人が困って、風よけか何かに使っているのかとは思いますが、余りよろしい状態ではないですよ。そして危険です。危ないです。いつ、船がひっくり返るかわからないような状況になっています。そのようなことをしていますけれども、それで、きょうはそういう質問をするつもりではありませんので。

それで、この資料をいただいて、平成 27 年度、28 年度、29 年度、この 3 年間がありますけれども、登録状況についてはわかるのですが、申込件数と登録件数の差異というか、その部分を少し説明してください。10 件申し込みがあって、5 件登録しました。5 件の方については、申しわけなかったという、ごめんなさいということになっているのだと思うのですが、その辺の最近の動きを聞かせてください。

○（産業港湾）管理課長

お渡しした資料の件数は、登録されている件数なのですが、いわゆるこれが申請を受け付けている件数なので、申請件数イコール登録件数という形になっています。現在、第 1 期運河、第 2 期運河、その他物揚場を含めまして、なかなかあきがないような状況で、申し込まれても、電話等の申し込みとなりますけれども、そういったものでも、既に二十数件待たれているような状況で、長い人でも 3 年とか 4 年とか待っているような状況でございますので、そういった意味ではなかなかすぐに入れられないので、なかなか申請そのものを受け付けできるというところまで至っていないところでございます。

○前田委員

そうしたら毎年、これは過去の件数を見ると、当然、申し込んだけれども係留できなかった人はいるのですか、いないのですか。そこを説明してください。

これを見てもわかりますが、平成 27 年度は 92 件、28 年度は 90 件、29 年度は 85 件ということで、登録許可したのですよね。この登録件数のほかに登録を申し込んだのだけれども登録されなかった方というのもおられるのだと思うのですが、いないのであれば、いないと言っておくべきですし、いるのであれば年度別に、第 1 期運河、第 2 期運河、その他物揚場、そういう分け方もされているのか、いないのかを含めて、トータルでも結構ですけども、どの程度あったのか。

○（産業港湾）管理課長

お示しました、平成 27 年度から 30 年度までの登録件数なのですが、全てが皆さん今までと同じ申請者ということではなくて、中には途中で、もう船に乗るのをやめましたからといって、順番待ちしている人たちを随時、現場確認の上、申し込んでいただいているような状況が何件かありますけれども、それについて各年度でそれぞれどんな形で何件あったかという、申しわけありませんが、今そこまではお答えすることはできません。

○前田委員

申込件数も押さえていないのですか。

○（産業港湾）管理課長

申込件数というのは、申請される前の件数ということで、申請されない中で待たれているという方の件数でよろしいでしょうか。

○前田委員

申し込みして登録されるのでしょうか。その差というのは、なければイコール、ゼロになるのだけれども、どういう状況にあるのか。

○（産業港湾）管理課長

申込件数イコール申請件数になりますので、その年、その年で、申請されたものは、このような形で登録されているという形になっています。

○前田委員

登録件数になっているのは、ここにいただいているからわかるのだけれども、申し込んだら 100%、全部登録になっているのですかということなのです。

○（産業港湾）管理課長

大変失礼しました。申請された件数は 100%登録されているという状況です。

○前田委員

平成 27 年度は 92 件、28 年度は 90 件、29 年度は 85 件ということで、申込件数イコール登録件数ということでもよろしいですね。

それでは、30 年度について聞きます。30 年度といいましても、4 月、5 月、6 月はまだ終わっていないので、2 カ月と少しになりますけれども、この資料をいただいています。これは今どういう状況になっていますか。

○（産業港湾）管理課長

お渡しした資料の中では、平成 30 年度に限っては、86 件が申請されて、86 件が許可になっているというわけですが、前もって大体 6 月や 7 月から係留したいのだという方がいますが、そういう方は前もって 4 月とか早い段階で、申請が上がって登録になっているわけなのですけれども、それまでの間は使われていないという状況です。

○前田委員

申請をして、登録されているけれども、船はまだそこへつけていないということなのですか。

○（産業港湾）管理課長

船の修理ですとか、検査だとか、そういう準備もあって、なかなかすぐにおろせていないという方もいるというふう聞いております。

○前田委員

数ある中でそういう方もいるでしょうけれども、相当長い間、いわば言葉は悪いけれども、うるかしているというか、待機、ようやくというのか、そういう方もいらっしゃるのではないですか、そういうことになると。違いますか。

○（産業港湾）管理課長

あくまでも、申請が早い段階で上がってきていまして、その中で期限をいつからという形の申請でありますのでそれまでの間、使っていないからといって、ほかの方を一時的に入れるということもなかなか調整が難しいので、現状ではそういった申請の受け付け方をしながら、許可しているような状況でございます。

○前田委員

登録して船はまだつけていないというけれども、使用料などというのは、どういう取り扱いになっていますか。

○（産業港湾）管理課長

申請のあった、例えば6月なら6月から、それまで使う間の係留施設使用料、7月から使うのであれば、7月からの分の係留使用料という形になります。

○前田委員

では、いただいているということによろしいのですね。

○（産業港湾）管理課長

登録したのが6月1日なら、1日からの分の使用料。7月なら7月からの使用料をいただいているということです。

○前田委員

細かいというか、しつこいようなのだけれども、平成30年度のもです。第2期運河は4月が8隻、5月が4隻、6月が2隻、7月は今の論理でいくと1隻ということになっているのだが、一番、早くに出して、まだ船はつけていないという事例はどのようになっていますか。

○（産業港湾）管理課長

事例ということは、件数ということですか。

（「件数というか、件数」と呼ぶ者あり）

私が担当から聞いている話では、1件、2件というふうには聞いております。

○前田委員

そういうのではなくて、何月何日に受け付けて、もう相当たっています。3カ月たった、4カ月たった、半年たったというのもあるのですよね、その事例としては。だから、それはどういう事例がありますか。

○（産業港湾）管理課長

済みません。今そこまでは数字を押さえておりません。

○前田委員

これは毎年更新なのですか。

○（産業港湾）管理課長

これは1年更新です。

○前田委員

そうしたら、早い者勝ちということでもいいのですか。

○（産業港湾）管理課長

早い者勝ちといいますか、ずっとこれまで、特に通船作業ですとか、潜水作業ですとか、その他港湾業務をされる方、観光船事業の方、毎年事業を行っていますので、継続しているというような状況です。

○前田委員

継続しているとすると、優先順位的なものは、もう既についているのですか。

○（産業港湾）管理課長

優先順位といいますか、継続しているということなので、そこを使う方がいなくなるまでは、なかなかあかないというのは現状です。

○前田委員

そうしたら、現状、あいているところはないということなのですか。

○（産業港湾）管理課長

現状としては、そういう希望される場所になかなか入れないという状況ではございますけれども、あいていた場所があったとしても護岸というか、第 1 期運河でも、船からおりるまで高さがあって、船がとめられるスペースはあるのだけれども、乗りおりができないとか、そういう問題とかがあって使われていないという場所も実際にございます。

○前田委員

恐らく長い方は、申し込んでから船を係留するまで数カ月以上の方もいるのだらうと思います。毎年更新だということなので、案件によっては船が修理に出て、1 カ月、2 カ月戻ってこないということもあるのかもしれませんが、受け付けるときに船がないのに受け付けて、何カ月先になるかもわからないとか、そういうあやふやな人、そういう案件までも受け付けておいて、今、船を持っていて、あしたでもきょうでもすぐ係留できますよという人もいるわけですよ。そういう人もいます。そして、来るか来ないかわからない船を登録しておく、そして、港を見ると、岸壁がずっとあき放しで、船は二、三隻しか入っていない。

15 隻が入るところに、今、何隻が入っているのですか。

○（産業港湾）管理課長

今の段階では数隻としか申し上げられません。正確な数字は今わかりかねます。

○前田委員

15 隻のところの数隻しか入っていない。あとはあいているのですよ。そういう受け付け方法の仕方というのは、改めるべきではないかと私は思うのですけれども、恐らく係船料のことについても、細かく言うと、満額入ってこない部分だって絶対にあると思います。いかがですか、その辺は。現実にそういう経営をしていて、いいのかなど私は思うのですけれども、何か問題もある気がするのですが。一般企業ならどうなのでしょう。

○（産業港湾）管理課長

前田委員から御指摘ございましたけれども、今後はこの係留のあり方については課題も、今、小樽港の小型船舶をとめられるキャパシティというのなかなかない中で、いろいろな方が観光船の事業をやりたいだとか、そういう要望もかなりふえてきているのが現実でございますので、この係留のあり方については、今後課題として考えていかなくってはならない部分というところについては、港湾室としても今認識はしておりますので、今後の課題で、こういった取り組みができるかということについて考えていきたいというふうに考えています。

○前田委員

ぜひ、早急に検討して、いい方向に向かっていってもらいたいと思います。

○中村（吉宏）委員

◎運河護岸について

今の議論を聞いていますと、係船の申請から係船の事実状態がないままで、係船料が収入としてないと、これは私も今聞いていて、非常に驚きました。私からも改善を求めるものではあります。しっかりとやっていただきたいと思います。

◎企業誘致推進役について

今、報告がありましたところから 1 点質問ですけれども、企業誘致に関して、今、企業誘致推進役が退職をされたという報告を受けました。その中で、今後も粘り強く誘致活動を継続していく必要があると考えているということなのですが、今いない中で、これから新しい方を採用されるという方針のようですが、その間も含めてどのようにしていくのか、方針を示してください。

○（産業港湾）富樫主幹

企業誘致推進役が訪問した企業につきましては、個別に対応記録票というものを作成しております、対応の経過であったり、お聞きした内容であったりとかというのは、管理をしているところでございます。我々も、推進役の訪問先であったり、対応していただいた方のお名前、役職であったり、こういったものもあわせて管理をしているところでございますので、不在の期間は当然私どもも、もし上京する機会があれば、そういった方に私どもがアプローチをしながら、つないでいくという作業をしますし、これから採用する予定でありますので、後任の方にその名簿、対応記録票、こういったものを引き継ぎして、引き続き関係性の構築に努めてまいりたいというふうを考えております。

○中村（吉宏）委員

その後任の方なのですが、いわゆる公募をしていくようなお話を伺いました。現地で採用ということですが、現地の採用ですと、小樽の事情を余り把握されていない方が採用される可能性もあるのかなという心配があるのですが、この点は何か考えていらっしゃることはあるのですか。

○（産業港湾）富樫主幹

今、委員から御指摘ございましたとおり、6月18日から求人票を公開しております、現時点で14名から問い合わせをいただいております。一応、履歴書の提出をいただいた方は7名おりまして、その中には残念ながら確かに、委員がおっしゃるとおり、小樽市で勤務経験があるというのは今のところないのですが、北海道で長いこと営業に従事されていた方とか、そういう方もいらっしゃいますし、面接をする際の選考要件の中で、一つそういった北海道に土地カンがあるとか、小樽に土地カンがあるとか、そういったものも加点要素にはなるというふうには考えております。

○中村（吉宏）委員

ぜひ、採用するには、本当の意味で小樽のことを知らないで、小樽の企業誘致といっても、なかなかとんちんかんな結果になったりとかということが想像されます。

現に小樽市長がやはり小樽の人ではないわけで、自分が見ただけの範囲でしか物を語れないというのは、これまでの議会議論を通じて我々も痛感しているところなので、ぜひそういったことのないように、慎重にやっていただきたいと思います。

◎高島漁港区の観光船事業について

高島漁港区の観光船事業についてということで、是正の問題を何点かお聞きします。

一般質問で、この是正の勧告をしてから、何かまだ観光船事業者が今も事業を継続していると、これに対しては何か対応策はないのかというお話をしましたけれども、その後、何か出てきたものがあればお示しください。

○（産業港湾）管理課長

本会議でも答弁しているということでございますけれども、港湾法ですとか、市の条例に基づいて現状ではなかなか使用禁止ですとか、営業の停止という規定がないことから、事業を休止ですとか、停止とすることができていない状況で、他の法令でそういった形のものでできないのかというところは、今、調べているところなのでございますが、港湾法ですとか市の条例の違反をもって、他の法律のいわゆる許可の取り消しだとか、法律ごとの禁止、許可の取り消しだとかという基準があるようになっておりますので、現状ではなかなか今、見つからないといえますか、難しいところだなというふうに判断しています。

○中村（吉宏）委員

ということは、今、条例違反の状況が指摘をされていて、是正をしろということを言われている観光船事業者に対して、本会議の答弁では営業の部分について検討してみるというような答弁も、産業港湾部長からいただいているのですが、そのあたりも含めて、現状、難しいということなんでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

観光船事業をやるに当たっては、港湾施設の使用以外に、必要な手続としては海上運送法の届け出とか、あとは、飲食物販については食品衛生法とかその他の許可があるかと思いますが、海上運送法については運輸局にも問い合わせたところ、他の法律ですとか条例で違反があったからといって届け出を取り消すということは難しいのではないかというお話を以前、伺ったことがあります。

飲食についても、あくまでも食品衛生法に基づく許可を取り消しできる要件に基づかないと、こういった事例を、港湾法ですとか分区条例違反を根拠に飲食の許可を取り消すということはできないだろうということをおっしゃいました。

○中村（吉宏）委員

この件は私ももっといろいろ調べてみたいと思います。話が変わりまして、今、小樽市としては観光船事業者にさまざまな是正を求めていることと思います。今の飲食物販の建物についても、用途の変更、あるいは撤去というようなことで言っていると思いますけれども、この是正について、現状、事業者が応じる気配というのはあるのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

現時点では、不利益処分の通知を送りましてから、相手方からは、今の段階では申し出がないような状況でございます。

○中村（吉宏）委員

本会議の公明党の代表質問で斉藤議員がこういう質問をしていました。是正に従ってもらうように、観光船事業者はいわゆる市長の後援者でもあるわけだから、市長も是正について積極的に取り組んでほしいという中で、答弁に戻ってきたら、許認可や業務もそうですけれども、是正についても何かいろいろと問題があるようなので私ではできませんというようなお話があったのです。

少しこの辺を整理したいのですが、いわゆる不利益処分などの許認可を含めた処分行為と是正をする行為というのは、どのような違いがあると認識しているかお示してください。

○（産業港湾）管理課長

許認可に当たっての行政処分ということと、是正措置をとるというのは履行というところになると思うのですが、許認可に当たっては、その中に市長が介在するということになると、そこでやはり、そんたくですとか便宜供与があったのではないかという疑念が生まれるわけなのですが、今回、不利益処分を決定し、通知したということは、義務を相手にただ科しただけで、それを履行してくださいというお願いに当たる部分だと思うのです。

ただ、まず昨年8月にコンプライアンス委員会から、分区条例違反であると指摘された許認可については、その事務を所管する港湾室が誤った解釈により行ったものでありますので、それを是正するために事務を所管した港湾室が小樽市職員倫理条例に基づいて是正措置を命じて、是正措置が講じられるよう対応していくということであり、今後とも義務の履行確保についての取り組みというのは担当部がやらなければいけない職務だというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

それはよくわかります。小樽市の行政事務を執行していく上での最高責任者は誰ですか。

○（産業港湾）管理課長

小樽市長になるかと考えます。

○中村（吉宏）委員

だからなのです。現場で今、皆さん一生懸命やられているのでしょうけれども、それでも余り進捗が見られない。期限が来た先のことも、斉藤議員は考えられていたと思うのです。だから、市長が事業者に速やかにきちんと是正

措置に応じるようにということを求めていたと思うのですけれども、市長の答弁というのはある意味、内容としては誤っているという解釈でいいのか。答えづらいと思いますが、どうですか。

○（産業港湾）管理課長

市長の心の中までは読めませんが、義務の履行の問題に並行して、損害賠償という問題が存在しているというふうに考えておりますが、相手に義務を履行するという話をすると、当然、賠償の話というものが出てくるとことは想定されております。

そのような状況の中、市長がそこに直接関与するという事は、また便宜供与等の誤解を招くおそれがあるのではないかということから、担当部が対応すべき問題だというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

なるほど、一旦はわかりました。

◎色内ふ頭の改修について

色内ふ頭の改修についての質問をさせていただきます。

きょうの報告の中で資料を示されています。港湾室所有の部分と水道局所有の部分に 28 億 5,000 万円の修繕費がかかるということなのですが、これまでの調査費用も合わせた金額を説明していただけますか。

○（産業港湾）事業課長

調査費用というのは、海上保安庁船の移設の費用でよろしいでしょうか。

（「いや、岸壁の、その最初に」と呼ぶ者あり）

平成 29 年度から調査を行っているのですけれども、この概算事業費の中には 30 年度からの委託のお金も含まれております。

○中村（吉宏）委員

ということは、この中に調査をした部分の費用も含まれているということで考えてよろしいですか。

○（産業港湾）事業課長

はい。平成 30 年度の委託につきましては、こちらの産業港湾部所有の 5,000 万円の中に入っております。

○中村（吉宏）委員

今、話があった、平成 29 年度にも調査していますよね。その金額を知りたいのですが。

○（産業港湾）事業課長

失礼いたしました。平成 29 年度の委託の費用は 1,373 万 7,600 円です。

○中村（吉宏）委員

平成 30 年度に出てきた金額が 28 億 5,000 万円。先ほど、報告のときに聞き逃したのですけれども、現在の状況で、6 月 18 日に何か発注をしたということですが、ここをもう一度説明していただけますか。

○（産業港湾）事業課長

この資料を作成したときには 6 月 15 日だったのですが、その 6 月 12 日には実は見積通知書を送付しておりまして、25 日までの見積期間ということで、見積依頼をかけておりました。6 月 18 日に見積書が提出されましたので、同日付で契約をしたところであります。

○中村（吉宏）委員

それで、色内ふ頭にかかわる部分で、海上保安庁の船が係留していたと思います。その移設を第 2 号ふ頭に行っただけだと思いますけれども、ここまでかかった一連の費用をお示しいただけますか。

○（産業港湾）事業課長

海上保安庁船の色内ふ頭から第 2 号ふ頭への移転に伴う費用としましては、平成 29 年度、30 年度を合わせまして約 6,000 万円かかっております。

○中村（吉宏）委員

さらに発生すると思われるようなお金というのはありますか。

○（産業港湾）管理課長

平成 30 年度についてなのですが、既に移設を完了しております、これ以上の金額は発生しないというふうには考えておりますけれども、ただ、色内ふ頭の岸壁の改修ですとか、終わった後に、今、色内ふ頭から第 2 号ふ頭に移転しましたキュービクルとかそういったものをもとに戻すですとか、海上保安部が所有しているエアフェンダーを昨年 10 月に移動する際、緊急的にこちらの費用をもって移設している作業でございますので、それをまた戻すですとか、今これから行おうとしています各巡視船の舟艇用品の移設、こういったものが色内ふ頭に戻るときにそういった費用が発生するのかなというふうには考えています。

なお、それについてはまた移転補償費の一環として求められる可能性があるというふうには考えております。

○中村（吉宏）委員

今の段階で、概算というか予想でもいいですけれども、何となく見える数字というのはありますか。

○（産業港湾）管理課長

今の段階で、またもとに戻るときに費用がどれくらいかかるかというのは、なかなか今ここでは申し上げにくいのですが、例として言いますと、昨年、色内ふ頭から第 2 号ふ頭に移転した際に、エアフェンダーの移設で約 80 万円余りかかっています。あとは、舟艇用品の移設費用で今、これから準備を進めているところなのですが、これが 320 万円くらいかかる予定なので、同等の金額が必要になってくるのかと考えています。

なお、高圧電気設備については、もともと第 2 号ふ頭にはもとの電源となる電線類とか電柱がなかった費用なども含まれておりますけれども、今度はもともと色内ふ頭には海保の電気のケーブル類とか充電の設備は整っていますので、キュービクルだけを戻すような格好で今はイメージしておりますが、これについては、今ここで幾らということは想定できないので、お答えすることができません。

○中村（吉宏）委員

結構いろいろと予想するところまで積みますと、28 億 5,000 万円とか、その近くの金額になってしまうと思うのですが、水道局の部分も入っていると思うのですが、全般的にとっても難しいですね。まず、海保の費用の部分だけお聞きしますけれども、財源的な部分を少し心配しているのですが、どういう形になりますか。

○（産業港湾）事業課長

平成 29 年、30 年につきまして、この海保の移転費用を予算流用したのですが、こちらにつきましては、既存事業ができなくなったということはありませんでした。

流用元につきましては、港湾事業費から流用しまして、国庫補助事業として実施する計画で申請しておりましたが、国の交付決定額が要求より少なかったということもありまして不用額が発生しておりましたので、そこから流用して、問題なくできました。

○中村（吉宏）委員

当初予定していたものができなかったのが問題ないかというのと、多分そういうことでもないと思うのですが、これは海上保安庁が負担ですとか、そういったことというのをやってくれるというような状況には持っていきなかつたのか、あるいは手を貸してくれなかつたのか、どうでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

色内ふ頭から第 2 号ふ頭に移転する際に、海保とどのような施設、設備を含めて移転しなければいけないのかという協議はしてきたところなのですが、この予算の話については、あくまでも老朽化した岸壁というか、そういう施設が起因して、小樽市から海上保安部に危険なので、その度合いも今すぐどうなるかということもわからないので、早急に移設してくださいというお願いをしたという、原因者でありますので、それについては 100%、小樽市

が支出しているという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

例えば、全国で似たような事例があったりですか、その辺がわかれば、まず 1 点。

○（産業港湾）管理課長

私が調べた範囲では、道内の事例になるのですが、金額的なものまではなかなかお聞きしていない部分があるのですけれども、例えば釧路港になりますと、直轄の工事で岸壁の拡張工事をする際に、海保の定係地を一時的に余儀なくされたという事案がありまして、その移転先に高压電気設備がないものですから、その費用を直轄が保償という形で負担したというお話を伺っています。

また、稚内港ですと、北防波堤ドームの基部側に昔、フェリーの乗降場所があったのですけれども、そこに海保に移転してくださいということで、稚内港がお願いした際には、同じように船舶給水の施設がないだとか、陸電もないとかという話で、その費用も結局稚内市で負担して移動してもらったということをお伺いしまして、費用については全部、あくまでも原因者が港湾管理者ということで対応したと、もしくは直轄ということで対応したというお話を伺ったことがあります。

○中村（吉宏）委員

協力をしてくれていない状況というのは、わかりました。

海保の船なのですが、係船料等の収入というのは小樽市には入ってくるのかどうか。

○（産業港湾）管理課長

海上保安部の巡視船のための係留使用料という形なのですが、減免しているというのが現状です。

○中村（吉宏）委員

それは他都市でもそうなのですか。

○（産業港湾）管理課長

道内の港湾、重要港湾になりますけれども、重立ったところに聞いたら、やはり使用許可みたいな申請は上がってきますが、使用料については減免しているのが現状ですというお話でありました。

○中村（吉宏）委員

片や比較すると、自衛隊の艦船については、そういった使用料などは払ってくれるということをお伺いしているので、それはそのとおりなのでしょう。

○（産業港湾）管理課長

自衛隊なのですが、大体、全国的に自衛隊というのはプライベートバスみたいなものを持っているらしくて、自分たちで整備しているというのが大半らしいのですが、小樽港に寄港する際に使用する場合には、使用料は払っていただいているという形になっています。

○中村（吉宏）委員

ということは、海保の他地域の巡視船が小樽港に入港した際にも、係船料はどうなのですか。

○（産業港湾）管理課長

北海道は第一管区海上保安本部がありまして、その下に小樽海上保安部ですとか、釧路ですとか、あと苫小牧、室蘭とかあちこちにあるのですが、そちらの船が応援の際や訓練の際、小樽に集まることがあるのですけれども、それについても、使用料はいただいているというのが現状です。

○中村（吉宏）委員

これは 30 億円近い金額ですけれども、これは水道局の部分も含めてなので答えられればなのですが、これから 5 年先にかけての事業だと思います。財源的なものというのはどういうことを予定しているのか、わかる範囲で教えてください。

○（産業港湾）事業課長

今お聞きしているのは、水道局の発注分としましては、社会資本整備総合交付金の下水道事業ということで、補助率は2分の1になります。そちらで事業を行う予定と聞いております。

また、産業港湾部で発注する予定の分につきましても、社会資本整備総合交付金の港湾事業、補助率は3分の1になりますけれども、そちらを使って事業を進めてまいりたいというふうに思っております。

○中村（吉宏）委員

同じことをやるのに補助率が違うというのは、せつない感じなのですが、これはもっと国に働きかけしなければならぬと思うのですよ、持ち出しも多くなるし、ましてや国の機関の船舶がそういう状況であれば。そういった国への働きかけなどは行っている状況ですか。

○（産業港湾）管理課長

港湾施設の運用というところを考えると、今、御質問があったとおり、係留施設使用料ですとか、今回の移転補償については、あくまでも原因者負担ということで、そういう支援制度がないというのが現状でございます。

ただ、今後このような費用負担が多くなってくると、やはり港湾の会計の運用というのが厳しい状況にますます向かっていくことも懸念されることから、この補償といった意味の部分も含めて、例えば、全国市長会ですとか、北海道市長会に、この港のあるところで、特に海上保安部の基地があるような場所については、どこの施設も古くなっていく中で、移転の際にはこういう費用の持ち出しが懸念されるという課題があることから、国に支援制度を創設するというのを要望していければというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

そういう活動もされているのでしょうか。ただ、小樽港は今、緊急の状況がある中で、海保の問題もそうですし、それから修繕費等の改修の問題もそうなのですけれども、市長が個別に中央の関係省庁に訴えかけ、あるいは要望を強く行わなければならない状況だと思うのですが、そういうような行動というのはとられているのですか。市長会を別にして、個別に。

○（産業港湾）管理課長

今回の色内ふ頭から第2号ふ頭への移設に伴いました費用の件を中央ですとか国会議員の方に、そういう制度の創設だとか話を市長が投げかけているかというところは、直接は聞いておりません。

○中村（吉宏）委員

本来ならば、こういうのを積極的に取り組むのが、やはり市長の仕事、だったらきょう市長を呼べという話なのですけれども、これ以上しません、そういったことが必要で、現状、状況は把握をさせていただきました。

◎観光地の秩序維持について

次の質問に移ります。観光地の秩序維持についてという項目なのですが、今、問題として挙がっているのが、小樽運河の遊歩道に、届け出が必要かどうかわかりませんが、写真や音楽を奏でて観光客からお金をいただいている事業をやっている方ですとか、それから、メルヘン交差点付近の広場において宗教の勧誘ですとか、物品の販売とか勧誘とかそういったものは認められるのだという声を聞いております。

有名観光地である小樽市にとって、余りいい状況ではないと思うのです。こういったものの秩序維持についてどのように考えているのか、見解を伺いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

まず、堺町のメルヘン交差点なのですけれども、市の建設部の管理用地でありまして、位置づけとしましては道路法上の道路となっております。占用許可のない行為については警察に連絡しまして、パトロール強化をしていただくなどの要請をしているところでございます。

運河散策路の写真ですとか、物売りというところなのですけれども、運河散策路につきましては北海道の施設と

なっております、所管が北海道の小樽建設管理部となっております。

ただいまのそういった状況をお聞きいたしましたので、現地を確認させていただきまして、必要に応じて管理者の小樽建設管理部に連絡をし、適切な措置をとっていただくように要請したいというふうには考えます。

○中村（吉宏）委員

となると、やはり個別対応で終わってしまうのですよね。私が一番懸念していることは、これだけ観光都市宣言をして、年月がたっているところで、観光客も定着していると。そういう中での秩序づくりをどうしていくのかということなのです。環境に配慮した条例なども以前は制定をした経緯もある中で、こうした観光客を相手にしていく事業者の人たちと一定の協定とか申し合わせ事項だったり、そういったものをつくっていく必要があるのではないかというふうに思うのですけれども、これがほかの箇所でも見受けられるような状況になっていくと思います。こうしたことについて少し検討をしていただきたいと思いますけれども、いかがでしょう。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

まず、運河散策路につきましては、あくまでも北海道の管理用地ということでありまして、市単体でルールをつくっていくというのは難しいというふうには考えております。しかしながら、今後の経過によりましては北海道ですとか、庁内関係部署と協議してまいりたいと考えております。

また、メルヘン交差点の状況につきましては、今は、まず、パトロール強化を警察にお願いしている状況でございます、今後、余り改善しないようであれば、再度警察ですとか、堺町通り商店街振興組合と協議しまして、例えば、注意喚起看板を設置するなどの対応を考えたいと、まずはそのように考えております。

○中村（吉宏）委員

結局はその個別対応のところに逃げてしまうのですけれども、そういうことではなくて、例えば道の管轄であれ、市の建設部の管轄であれ、それはいいのです。観光地としての方針、方策というのを観光振興室なり、場合によっては小樽観光協会も巻き込んで、そういうものを打ち出して、道や関係部署、あるいは警察とか関係機関にも訴えかけしていくようなことをしないと、変な秩序が、無秩序な人たちが逆に早い者勝ちみたいな感じで、どんどん何も関係なく、考えなくやってしまうのではないですかということ懸念しています。

なので、そういった小樽市としての観光の統一的な見解をまとめて、関係各所に周知しながら協力を求めるというようなことをやってほしいということなのですけれども、この点について答弁をもう一回ください。

○（産業港湾）観光振興室長

まず、今、答弁しましたとおり、メルヘン交差点の広場については市の管理用地ですので、これについては、私どもも市の建設部と話をし、まずはそういった方々が存在して、これ以上悪くならないように、状況を見て看板を設置するというのは、堺町通り商店街とも話していますので、看板一つあれば、堺町通り商店街の私たちが注意すると、ここに看板あるでしょうと。そういうことをしてはだめと書いてあるよねと、そういう抑止効果も商店街のほうでも協力してもらえるとというふうな話も聞いているので、その看板の設置は、観光振興室が主体となって考えています。

運河散策路については、答弁いたしましたけれども、あくまでも北海道の所管するところなので、北海道と協議することは、いろいろ申し入れをしたり、話をすることはできますけれども、そのルールを小樽がなかなか、どんと北海道に向けて、このルールでということは難しいので、北海道と協議していくという答弁でありますので、御理解いただきたいと思います。

○中村（吉宏）委員

違うのですよ。何かルールをつくれとか、個別対応しろとか、そういう個別の事例を挙げて、小樽市の観光地の維持をするような方針なり、そういったものをきちんとつくったほうがいいのではないですか。それに対して、道に理解を求めるといったほうが、1個1個起こってきたことについての個別対応をしると言っているのではなくて、

むやみやたらに営業させない方針でいきますので、みんなで協力しましょうというような方針、例えばですが。そういう具体的な方針を考えるのは、あなた方の仕事だと思うのだけれども、逆に。

そういうような方針を示していかなければならないのではないですか、というのが質問の趣旨です。そうではないと個別事例を 1 個 1 個追いかけていくような話になるのではないのかということなのです。どうなのですか。

○産業港湾部長

ただいまの中村吉宏委員の御提案でございますけれども、浅草橋街園、あそこは道路施設という道路の附帯施設ということで、小樽市が管理している状況でございます。私も 20 年くらい前に、当時、土木部の管理課におりまして、当時、道路占用関係はその管理課でやっていたという状況でございました。

そのときもいろいろと当時、同じような話があったように私も記憶しておりまして、あれもやはり、時間をかけながら、業者の方であったりとか、そういった方々と対話を進めながら現状、皆さんが見てもそんなに見苦しくない、そういうような運営がされているような状況になっていると思います。

先ほど、メルヘン交差点の部分については観光振興室からお答えしたように、あそこは小樽市の管理用地ということなので、当然あそこについても、同じような看板であったり、そこにいる方々と対話を進めながら秩序を守っていきたいという、そういったことを考えています。

あと、運河散策路。これについては北海道が管理しているという状況でございますけれども、これについて、これまでの浅草橋でやってきた状況を加味しながら、北海道に対して、こういった方法ができるのではないかと、そういったことについては提案していきたいと思っておりますし、小樽市としての方針を出しまして、それについて協議しながら、あその秩序維持をどういった形でできるかという部分については、我々も強く北海道に言っていきたいというふうに考えておりますので、御理解いただきたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

そういう考え方はわかりましたけれども、個別にいろいろ問題点が指摘されるということは、それだけ後手に回っているということなのです。後手に回っているからこそ、そういう個別の問題が上がってきて、でも市の対応としては、個別のものにしか対応しないのであれば、やはり、きちんとしたものというのを考え、考え方をまとめておいて、それに基づいて動くということが大事なのかと、いろいろな機関と協力しますということだったので、そういうことも含めながら、大枠できちんと物事を考えるところもやっていただきたいと思っております。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

立憲・市民連合に移します。

○面野委員

◎企業誘致推進役の活動レポートについて

それではまず、報告を聞いて何点か気になる点があったのでお聞きしたいと思います。

まず、企業誘致推進役の活動レポートについてなのですが、I T 関連企業に関しては、上期が短期的に見て可能性ありがゼロ件だったのが、下期 2 件というふうに増加しているのは、やはり企業誘致推進役の方の御努力のたまものなのかというふうにも考えられるのです。

① I T 関連企業、②食品関連企業、③物流関連企業、④その他とありますが、これの合計が、上期が I T 関連企業が 31 件で、下期が 36 件、逆に物流関連企業は、上期が 15 件で下期が 3 件というふうに増減のばらつきがあるので、これはどういった動きの結果こうなったのか説明してください。

○（産業港湾）富樫主幹

今、委員から御指摘ございましたとおり、上期と下期で訪問の強化度合いというのを工夫してございます。I T

関連企業への、補助制度を新設したのだけれども、平成 29 年度中での予算執行ができなかった、当時、その危険性があるという見込みでございましたので、下期については企業誘致推進役に対して、IT 関連企業を中心に回るようお願いをしていたということが、この訪問の割合の変化にあらわれたというふうに考えております。

○面野委員

次に、中村吉宏委員からも指摘、質問がございましたけれども、今後の企業誘致推進役の配置については、大体いつごろを目途に再配置の予定をしているかお示してください。

○（産業港湾）富樫主幹

現時点の求人票の予定で申し上げますと、7 月いっぱいまで募集をかけて、8 月中に面接をするというようなスケジュール感で当初進んでおったわけなのですが、先ほど中村吉宏委員の御質問の際にもお答えしましたが、現時点で 14 件、7 名の履歴書が提出されていると、こういう状況を踏まえますと、なかなかお待たせするのも何かということもありますので、面接自体を早めていこうというふうにも考えております。

想定としては、7 月中に面接して、8 月中に採用というような流れでできるのではないかとというふうに考えているところでございます。

○面野委員

◎色内ふ頭老朽化調査について

それでは、次にもう 1 点、報告を聞いて、資料 4 の色内ふ頭の老朽化調査についてなのですが、先ほど中村吉宏委員の質問の中で、この事業費、社会資本整備事業の補助金を充てるということだったのですが、これはどちらの官庁の補助金になるのですか。

○（産業港湾）事業課長

こちらは、国土交通省になります。

○面野委員

それで、資料 4 の所管別平面図、こちらは水道局の所有と産業港湾部の所有ということで分けられているのですが、裏面の事業計画平面図に関しては、工事と委託を発注する部分が所有部分と異なっているのですけれども、これは小樽市の各所管でいろいろと施設の役割なども取り決められて所有されていると思うのですが、この辺は国土交通省に対しては、所有部分と工事委託に関しては、違いがあっても問題ないものなのですか。

○（産業港湾）事業課長

水道局からは、基本的にはまず下水道事業で全部できないかというのがベースになっております。所有者につきましては、産業港湾部が持っていて、あくまでも下水処理場を守る施設ということの事業だということで、資料の青色の部分ができるというふうに聞いております。

○面野委員

では、もうこの計画で補助金の申請も進めているということによろしいのですか。

○（産業港湾）事業課長

はい、そのように聞いています。

○面野委員

◎日本遺産について

それでは次に、日本遺産についてお伺いいたします。

まず、代表質問の中でも答弁いただいたのですが、文化庁から支援していただける中の一つに補助金というものがございまして、今回、小樽市でも予算 250 万円の事業費をつけたわけなのですが、代表質問の中で独自事業、広域連携事業に関する補助金の申請は、大もとというか、代表の北前船日本遺産推進協議会が行うものであり、その独自事業、広域連携事業、いずれの事業に対しても、補助金を直接小樽市がいただくことはないとい

う旨の答弁をいただいたと思ったのですが、その受けとめ方で間違いありませんか。

○（産業港湾）中崎主幹

文化庁からいただく補助金についてのお尋ねですが、文化庁からの地域活性化計画に基づく日本遺産魅力発信推進事業の補助金は、補助事業者として申請自治体、NPO等、それらで構成する協議会に対して交付されるということなものですから、補助金を直接自治体が受け取るというような仕組みになっておりません。

また、その地域活性化計画には、その他事業ということで、各自治体が自主的に独自に取り組む事業も含まれております。それは、文字どおり自主的に取り組む事業ですから、補助金の対象とはなっておりません。

ですから、市が直接文化庁から補助金をいただくということはございません。

○面野委員

それでは、今回 250 万円の内訳、独自と広域連携事業というのが、例にとってございましたけれども、今後同じような広域連携事業を小樽市が単費でもつということは、なくなるということによろしいのですか。

○（産業港湾）中崎主幹

今後、どのような独自の事業を行っていくかということは、2 年度目、既に 11 の自治体で行っているところでは 3 年度目ということになるのですけれども、その全体の計画の中でまた打ち合わせをして進めていく形になりますので、それは来月会議を行うということで、今伺っております。

○面野委員

それでは、独自事業は単費で今後も決まりなのだけれども、広域連携事業については、その協議会の中で話し合われて、もしかしたら各自治体が単費で連携事業を行うかもしれないということなのでしょう。

○（産業港湾）中崎主幹

協議会でやる事業は、全体の事業を行うのですけれども、例えば、その事業にそれぞれの自治体が参加するのですとか、人を送り込むのですとか、そういう部分については、それぞれ単費で持っていくという可能性はございます。

○面野委員

それでは、昨年追加認定前に北前船のテーマが認定された際、そのとき推進協議会ではどのような事業を行っていて、文化庁が示す支援、大きく四つあると思うのですけれども、これがどのような形で文化庁からその推進協議会が支援を受けたと伺っているのか、また補助金として交付された額はどのような事業に充てられ、幾ら補助金として支援されたのか聞いていますか。

○（産業港湾）中崎主幹

協議会は、情報発信のための公式ウェブサイト、それから公式動画、公式ガイドブックの制作、そのほか人材育成として北前船プロデューサーや共通ガイドの育成、それから普及啓発のための共通ロゴマーク、キャッチコピー、それらの制作、それから調査・研究、案内板の設置、それらを行ったというふうに承知しております。

補助金額は、4 千数百万円ということで伺っております。

○面野委員

来月推進協議会を行うと言っていたので今年度はまだわからないですね。

○（産業港湾）中崎主幹

今年度の申請は、既に 3 月に行っているということで伺っております。

○面野委員

では、その内容を説明してください。

○（産業港湾）中崎主幹

先ほど申し上げましたとおり、協議会が来月に行われますので、実際申請時の情報しか今のところ持ち合わせておりませんが、カルチャー教室の開催、広域観光周遊ルートの研究、デジタル記録コンテストの開催、首都

圏でのイベント開催、公式ウェブサイトの英語版の制作、それから調査・研究事業等について申請したというふう
に伺っております。

○面野委員

それでは、次に、代表質問の中で提案させていただいたのですけれども、認定の記念展示会、式典とまでは言わ
ないにしても、記念展示会のようなものを中長期的に行ってはいかがかということで、北前船に関する資料や展示
品など、どのような準備ができるのか、また歴史文化基本構想を今策定中だとは思いますが、この中にも北前船に
ついて多分触れられることになると思いますし、追加認定の際に文化財の選定を行った経緯があるので、いろいろ
と北前船については担当の方は詳しくなっていると思うのですけれども、もしそういった認定の記念展示会などを
する場合、ある程度の材料ですとか、こういった感じになるのであろうなどというイメージなどはそろっているの
でしょうか。

○（産業港湾）中崎主幹

小樽市総合博物館運河館の中には、今回構成文化財になった古写真、文書、それ以外にも北前船の模型だとか、
それから船絵馬や引き札、それらの北前船関連の文化財が常設展示されております。日本遺産の認定、それからそ
の後の取り組みということについても、教育委員会、それから博物館、そちらの御協力をいただいておりますので、
面野委員が言われるとおり、材料もイメージも、それから人材もそろっておりますので、今後それらを活用して進
めていきたいというふうに考えております。

○面野委員

小松市では、もう以前にこの北前船の認定に際しまして、既にたしか記念の展示会を、安宅の港についてやられ
ているようで、発信されていますので、本市もできる限り早目に、そういったような記念の展示会を開いていただ
きたいと思えます。

次に、今後地域型の認定を目指すに当たって、まず日本遺産審査委員会の構成員は押さえていますか。

○（産業港湾）中崎主幹

これは、文化庁から報道発表がございましたので、昨年度より 2 名ふえているということで押さえております。

○面野委員

それでは、次に、テーマの中身についてなののですけれども、テーマの決め方について、たしか代表質問の中で、
文化庁に出向いて助言をいただいたという答弁があったのですが、この審査委員会の構成員やテーマについて直接、
具体的な助言はあったのでしょうか。

○（産業港湾）中崎主幹

今回、6 月 1 日に文化庁へ伺いましたけれども、その際には小樽市教育委員会から多大な御協力をいただいて、
まだできていないのですが、歴史文化基本構想のあらあらの原稿をお借りして、お持ちして、テーマの持ち方の方
向性、これを博物館長と一緒に伺って、確認してきました。

構成員についてのお話というのは、特に伺っておりません。

○面野委員

私たちの会派では、文化庁ですとか、あと地域型の認定を受けた後の小松市に視察へ伺った際に、やはり両者か
らもテーマは人の気を引くような、おもしろくて覚えやすいキャッチーな要素も大切ですよということで、行政的
であったり、文化的な枠を超えたキャッチコピーでなければ、なかなか審査員の目にもとまりにくいですし、また
余り受けもよくないというようなことを伺ってきました。

小松市では、小松市にゆかりのある大手編集社の編集長が協議会のプロデュースを行うなどして、日本遺産の、
先ほどお答えいただいていたけれども、審査委員会の構成員を考えてテーマに取り組んだということをお聞き
してきました。やはり、これまで行政が策定する計画や構想などとは一味違ったキャッチーな、おもしろい遊び心

を取り入れたテーマがこの日本遺産については求められていると思うのですが、こういったような本会議でも御答弁いただきましたが、学識経験者であったり、公募の市民であったり、民間団体の方などという、枠にとられずに、こういったおもしろい観点を持っている方というか、そういったプロの方もやはり構成員の中に必要であるというふうに思うのですが、その辺はどうお考えですか。

○（産業港湾）中崎主幹

前からそのような御提言をいただいております。日本遺産の地域型を小樽市が目指す中では、歴史文化基本構想に基づくものということで考えておまして、歴史文化基本構想の中からテーマを拾ってということで考えておりますので、まずはその部分で協議会を立ち上げて、そこで少しもんで進めていきたいというふうに考えております。

○面野委員

その中に、コピーライターなのか、大手広告代理店のそういうデザイナーの方なのかは、具体的にはわかりませんが、やはりそういった今まで小樽市でさまざまな計画がつけられてきたと思うのですが、今回の本会議の答弁をお聞きしても、例えば総合計画ですとか、都市計画マスタープランなどと、そう変わらないメンバーが集まるような認識を受けたのですけれども、やはりそれだけでは足りないのではないかという趣旨の質問なのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）中崎主幹

まず、テーマを選ぶというところからなのだと思いますが、そこを決めてからということになりますが、ただライターですとか、デザイナーですとか、そういう方にこれからお願いするという部分の報酬的なものというのは、今のところ特にもっていないものですから、なかなか現段階では少し厳しいかなというふうには考えております。

○面野委員

報酬のことを言われると、これ以上は何も言えないのですけれども、もし小樽にゆかりのある方で、そういった方がサービスという言い方が適切なかはわかりませんが、そういった活動を一緒にしてくれるということであれば、協議会の中に、もちろん協議会あつての話なので、担当の方が独自で決めるということにはならないと思うのですけれども、そういったお話は聞ける余地もあるということではよろしいですか。

○（産業港湾）中崎主幹

ガイドですとか、いろいろな御意見を伺いたいというふうに思っておりますので、その中で一緒にやっていただけるということであれば、ぜひお願いしたいというふうに思っております。

○面野委員

私も何かよさげな人がいたら、御紹介するとそんたくになるので、余り言いませんけれども、よろしく申し上げます。

次に、スケジュールについて来年 1 月末に地域型の申請を目指しているというふうにお聞きしました。その内容としては、昨年の北前船と同様の手順だというふうにお聞きしたのですが、協議会の設置は 10 月で、およそ約 4 カ月間で申請時期を迎えることとなるのですけれども、テーマの作成の進め方について 1 点質問させていただきますが、北前船の追加認定については、もともと認定がされていて、追加の認定だったということもあって、土台のテーマが決まっていたのかなというふうに思うのですけれども、地域型に関しては、土台を作成しなければならない時点です。現在、私は、日本遺産等担当主幹からいろいろとお聞きしているのですけれども、やはり具体的な素案やイメージなどというのはまだなかなか想像しにくい現状のかなというふうに思います。協議会を立ち上げたときに、どのように進めていくのか、一から協議会の中でアイデアを意見収集して取りまとめるのか、それとも担当、市から素案であったり、たたき台のようなものをもとに協議を進めていくのか、どのような考え方で進め

ていくのか、お示してください。

○（産業港湾）中崎主幹

先ほども少し答弁させていただいたのですが、歴史文化基本構想に基づく地域型ということを目指しておりますので、その中から全くかけ離れたものということは想定しておりませんので、その中から素案やたたき台をつくり、それから協議会の御意見をいただいてまとめていきたいというふうに考えております。

それから、昨年開催しましたシンポジウムでのアンケートですとか、今後開催するシンポジウムやイベントでのアンケート、そういうものも参考にしながらテーマを決めていきたいというふうに考えております。

○面野委員

次に、担当者の連携体制についてなのですが、現在主幹は商業労政課内に所属しているという認識でよろしいですか。

○（産業港湾）中崎主幹

主幹の職としては、産業港湾部の中に主幹ということでおります。

○面野委員

日本遺産というものの性質を考えると、文化財の保存であったりというのはもちろんなのですが、やはり観光振興というものも大きくかかわってくる話になってくると思うのですが、観光振興室の名前が出てこないのですけれども、今後観光振興室はどのようにかかわっていくのかというのが気になっているのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）中崎主幹

観光振興室との関係なのですが、小樽市観光基本計画、その中に日本遺産が位置づけられており、常時連携して進めていくという体制になっております。北前船が日本遺産の認定の発表になる前から、今後の取り組みについて観光振興室と打ち合わせをさせていただきながら進めてきております。現在、周遊マップをつくるという予定でおりますけれども、その体裁についておたる案内人マップ、それに準じて作成するというようなことについても相談をさせていただいております。

○面野委員

日本遺産等担当主幹に関しては、北前船も認定され、また地域型も目指すということで、大変これから忙しくなると思いますので、ぜひ地域型の認定に向けて、いろいろと努めていただきたいと思います。

◎小樽市中小企業振興会議について

次に、1点だけ小樽市中小企業振興会議について、私の代表質問の御答弁の中で、振興会議をいかに実効性のあるものとしていくかが重要と考えているということで答弁をいただきました。私も本当にそのとおりだと思います。

この振興会議の中では、多分具体的な事業に関しても、踏み込んだ協議がなされると思います。その中で、やはり踏み込めば踏み込むほど、行政側が負担する事業予算などについても、協議の中で議論されていくと思うのですが、年3回の数少ない貴重な振興会議なものですから、本市の財政状況を無視した事業をこの中で行っていくには、少し時間をもったいないのかなというふうに思うので、やはり振興会議の委員の皆様にも、細かくはできないのかもしれませんが、財政状況というものを踏まえた実効性のある協議、または事業の具体性について議論していただきたいと思うのですが、その辺について見解をお聞かせ願えますか。

○（産業港湾）産業振興課長

進め方は、現在さらに検討しているところではあるのですが、会議の中では現在の取り組みの検証ですとか、あるいはそれを踏まえた新たな取り組みなど、いかに中小企業振興、産業振興を図るかという御議論をいただきたいと考えておりますので、まずは予算のキャップはかけないで進めてまいりたいというふうに考えてございます。

会議が進行した後は、財政状況も踏まえながら、市において予算への反映を検討していくということになりま
すけれども、いただく御意見の中には、短期的な案件ですとか、中長期的な案件ですとか、いろいろと多くの案件
が想定されますので、その予算への反映の過程において、会議にも状況を示していくというふうなことになるか
と考えてございます。

○面野委員

よろしく申し上げます。本市には、一応指標として、中期財政収支見通しですとか、あとは何か財政部で今、財
政健全化に向けた何らかの具体的な計画を示したいとか、そういったようなものもありますし、財政はよいのか、
悪いのかなど、なかなか示しづらい部分はあると思うのですが、その辺を踏まえて、委員の方にも御提言い
ただけたらなというふうに思っています。

◎クルーズ客船誘致について

それでは次に、クルーズ客船誘致についてお伺いいたします。まずは、平成 28 年、29 年の寄港実績と、30 年の
寄港予定数についてお伺いしたいのですが、道内全体のクルーズ客船のただいま述べた実績と寄港予定数の
推移をお示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

道内全体のクルーズ客船の推移ということでございますが、平成 28 年が 98 回、29 年が 106 回、30 年予定が 107
回となっております。

○面野委員

次に、本市の小樽港の推移、それと推移の傾向について、お示ください。

○（産業港湾）港湾振興課長

平成 28 年が 25 回、29 年も 25 回、30 年の予定としては 22 回となっております。ことしは 3 回減少しております
けれども、長期的に見るとほぼ横ばいになるのではと考えております。

○面野委員

次に、函館港と釧路港の推移、そしてまた、これの傾向についての所感を御説明ください。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず、函館です。函館は、平成 28 年が 26 回、29 年が 28 回、30 年予定が 30 回となっております。釧路についま
しては、平成 28 年が 14 回、29 年が 13 回、30 年が 20 回の予定となっております。函館につきましては、観光地と
しての魅力とシーズンの長さ、釧路につきましては、大自然と自然遺産を武器に伸ばしてきていると考えておりま
す。

○面野委員

そうですね。道内はほぼ横ばい、微増ですけれども、小樽港は明らかに減少しているという数値になっています。
この減少の原因、あとほかの港、今聞いたのは函館と釧路ですけれども、こちらの増加傾向の要因というのは分析
されているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽市の減少傾向の原因につきましては、今年度は、ダイヤモンドプリンセスという船があるのですが、
そこが新たな商品開発による航路見直しなどがありまして、7 回から 3 回へと 4 本減っております。それ以外の船
は横ばいにはなっております。まだ数は確定しておりませんが、来年以降、船会社などからの予約ではない
のですが、問い合わせがなかなか順調だということで、小樽も来年以降は上向きの傾向になるのではないかと考
えております。

道内全域とか、他港の傾向の要因ですけれども、釧路港の担当者に確認したものがありますが、これはやはり誘
致活動の結果と理解しているということで、国内での船社訪問や海外セールスの結果というふうに伺っております。

函館も同様なことがあるのではないかと考えております。

○面野委員

小樽も誘致活動にはいろいろと力を入れて取り組んでいると思うのですが、やはり何か誘致活動の中でも違いがあるのでしょうか。誘致活動の仕方であったり、中身であったりという部分では。

○（産業港湾）港湾振興課長

他港の誘致活動の細かいところは確認してはおりませんが、実際に行うのは港のPRですので、それほど活動として違いが出てきているとは思ってはおりません。

○面野委員

やはり、その辺の分析というのが今後誘致増加についての一つの起因、要因になるのかなというふうにも思うので、やはり他港の状況などもしっかりと把握して、誘致活動に励んでいただきたいなというふうに思います。

次に、クルーズ客船誘致に関する予算額とその事業についてお示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

予算額ですけれども、函館、釧路も含めた……

（「いえ、小樽。」と呼ぶ者あり）

小樽だけでよろしいですか。小樽は、平成 28 年度、29 年度が 1,490 万円、今年度につきましては、1,444 万円となっております。その事業の内訳につきましては、小樽港クルーズ推進事業費といたしまして、小樽港クルーズ推進協議会の負担金、海外セールスで 250 万 6,000 円、委託料といたしまして、簡易ソーラスフェンスなどですとか、あと交通整理、夜間ゲートの警備などで 850 万円、賃借料といたしまして、路面清掃ですとか、簡易ソーラスフェンスが足りなかった場合の賃借、夜間照明などで 185 万 3,000 円、備品購入費として 12 万円、そのほか消耗品として 12 万 1,000 円で、小樽港クルーズ推進事業費としては 1,310 万円、そのほかに環日本海クルーズ推進協会というものがございまして、そちらの負担金として 100 万円、あとは国内旅費として 34 万円の 134 万円。トータルといたしまして、1,444 万円の予算となっております。

○面野委員

それでは、先ほど函館、釧路は誘致活動を担当者の方が活発にやっているという旨をお答えいただきましたけれども、寄港増加のためには船会社であるとか、あるいはその仲介業者ということになるのでしょうか、やはりその方々に何か寄港を決定する判断材料ですとか、重要視されているものがあると思うのですが、この辺は小樽市としては強みというものは、どこにあると感じておられますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

強みといいますか、船会社がどのような点を判断材料として重要視しているかというようなことだと思うのですが、新規寄港の場合は、周辺観光地の魅力ですとか、C I Q の可否、バスや駐車場などの受け入れ環境が重要になっております。ただそれだけではなくて、そのほかに受け入れ体制、これは観光ボランティアや交通誘導など、あとはお祭りや文化遺産との連携、リピーターに対する新規性など新しい提案ですね、それらが重要だと思っております。船によりましては、乗客のアンケートにより、各港をランクづけしている会社もあると伺っております。

ハード面にいたしましては、まず接岸可能な岸壁がある状態が必要であろうと。ソフト面は、少しダブりますけれども、観光面などがまず一つ、そのほかにも小樽は船会社を機会があるごとに長い間訪問しておりますので、そういうことによる船会社との信頼関係、これも重要視されていると考えております。

○面野委員

それでは、最後に、今一時中断していますけれども、小樽港港湾計画ですとか、あと第 3 号ふ頭の再開発計画、やはりこの辺などを進めることによって、実際に動かれる職員の方もそういった指針なり、計画があったほうが動

きやすいと思うのですね。その辺でまず今一時中断しておりますけれども、その辺がしっかりと計画を進めることによって、寄港数の増加を含める要因にもなると思うのですが、その辺はいかが考えているのかと、あと第二次小樽市観光基本計画がこの前つくられました、この基本計画の中に、クルーズ客船の誘致、寄港数増加についてどのような位置づけとされているのか、この 2 点をお答えいただいて、私の質問は終わりたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず、今 2 点ほどございましたうちの後半につきましては、観光振興室からよろしくお願いたします。

まず、小樽港港湾計画や第 3 号ふ頭の再開発計画などの件ですけれども、再開発計画というターミナルなどの施設は、もちろん増加につながる一つの要因であるということは考えております。しかし、それだけで寄港増加には実際にはつながらないと考えておまして、寄港増加につきましては、やはり小樽港の魅力や利便性をアピールするなど、地道な誘致活動が重要であると考えております。実際に、誘致活動により会社などを回りましたが、ことし行って、すぐ来年入るような形にはなりませんので、やはり何年か後に結果が出てくるような事業ですので、地道に誘致していきたいと考えております。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

後段の第二次小樽市観光基本計画の中でのクルーズ客船の誘致及び小樽港への寄港数の増加、寄港推進ということでございますけれども、こちら辺は観光客のさらなる増加を目指す上での誘致推進、主要施策の一つであるという位置づけでございます。

○委員長

立憲・市民連合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 3 時 16 分

再開 午後 3 時 28 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。

公明党に移します。

○秋元委員

◎クルーズ客船誘致について

それでは初めに、先ほど来議論を聞いていて、私も考えたところがありますので少し伺いたいのですが、先ほどクルーズ客船の話がありました。たしか、昨年、第 4 回定例会ぐらいに私もクルーズ客船の誘致にはいろいろな方法があるよと。国のさまざまなメニューもあって、そういうことも活用してみてもどうかという話もしてきたのですが、先ほどなかなか誘致も時間がかかるという話がありまして、それはそうだとは思いますが、これは以前にも議会で少しお話をしましたけれども、そのとき、担当は聞いていなかったかもしれませんが、八代港のクルーズ客船の寄港回数は御存じですか。ちなみに、2014 年ぐらいから答えていただきたいのですが、わからなければいいのですが、どうですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

大変申しわけありません。把握しておりません。

○秋元委員

ちなみに、八代港の外国クルーズ客船の寄港数、2014 年、これは寄港数 1 回なのですね。2015 年、これは 10 回。2016 年も 10 回なのですが、2017 年、実はこれは国の政策メニューに手を挙げて、そのメニューをもとに事業を推進して、2017 年で寄港数が 65 回になっているのです。これについて、今は御存じないということだったので、ちなみにこの原因というのは先ほど言いましたが、国のメニューに手を挙げて、採択されて行った結果なのです。以前議会で質問したときには、森井さんもこういう考えはないといいますが、そういうなお話をしていましたけれども、私はぜひ国のこういう有利なメニューにもしっかりと手を挙げて、やるべきではないのかと。2014 年に比べて 65 倍ですよ。これは、一応 2016 年で換算すると、市内経済効果は 3 億 2,500 万円ぐらいだと見込んでいるのですけれども、実は、これは無料の体験型の観光施設ですとか、神社ですとか、そういうところに外国の観光客の方がどっと押し寄せて、お金をとっていないですから、それは経済効果として反映されていないので、今後そういうことも考えると、まだまだ伸びしろはあると言っているのです。こういうことを考えるのが、私は市のトップでもある森井さんだとは思いますが、あの方はそういう資質がないですから仕方がないのですけれども。ですから、市の職員の方がこういう方法もあるのだと、こういう結果を出しているところもあるのだよということをしっかりと勉強して、その当事者のトップの方にもしっかりと進言をして、政策を提案したりすることも重要ではないかというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

ただいまお伺いしたようなことにつきまして、個人的に大変不勉強で申しわけありませんが、把握しておりませんでした。そのような事業など、国、北海道いろいろとあると思いますので、勉強させていただければと思いますというか、勉強いたします。

○秋元委員

よろしくお願いたします。多分、来年の統一地方選挙が終わった後でないと、こういう重要な政策というのは動かないかなというふうに思いますけれども、ただ準備として、こういうことはしっかりと考えていかなければ、来年市長が変わったりしたときに、そこからスタートしても遅いわけですよ。だから、しっかりと今のうちからいろいろな地域の取り組みや結果を出しているところなどを特に勉強していただいて、小樽市にどのような政策が合うのかということも勉強していただきたいなと思いますので、よろしくお願いたします。

◎銭函海水浴場について

それでは、銭函海水浴場について少し伺いたいと思います。今回、私もこの件は報道で初めて知ったわけなのですが、きょうは、時系列の表を出していただきましたが、市が、小樽市として、初めてこの問題を知ったのはいつだったのか、また、今回出していただいた資料にはどういう対応してきたのかということは書いていないのですけれども、いつどのように対応してきたのか、説明していただけますか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

銭函での二つの海水浴場の開設にかかわる動きに対して、市の動きということなのですが、昨年の夏ごろにまず、銭函海水浴場で出店をしたいという御相談がございました。従来から海水浴場が開設されているところではありますので、既に開設している銭函海水浴場組合に入られてされるというのが自然というふうに考えまして、そのような助言をしてきたところでございます。

その後、その方からのお話を聞きますと、さまざまな関係機関といいますが、海水浴場の開設届を出す後志総合振興局ですとか、海岸の占用許可をとる小樽建設管理部なども御相談をされてきたということで聞いております。

なお、重複した開設届も受け取られるということも昨年のうちに後志総合振興局にお聞きしたというふうに

お聞きしております。

そして春ごろに、開設に向けた動きということで関係機関から情報が入りまして、ただ重複して開設できるということではあるのですけれども、さまざまな想像できないことが起きるのではないかとということで、小樽建設管理部とも相談しまして、両者でお話し合いをされてはどうかというようなことも持ちかけたのですが、不調になったという結果もございまして、結果としましては、資料の表にありますように、それぞれが海岸の占用を申請ですとか、海水浴場の開設届け出、それから建物に係る許可申請ですとか、建築確認申請をそれぞれ行ってきたというところでございます。

○秋元委員

その後、例えば、この表で言うと、今年度に入って、4月20日からの表になってはいますが、その中で市としてかかわってきたところというのは、何月何日という詳しいところを説明してほしいのですが、どういうふうにかかわってきたのか、それについてはどうですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

この手続は、それぞれ北海道に出しているものと、市の建築指導課に出しているものがございまして、連絡をいただいて情報が入る場合もありますけれども、それぞれ全てを把握していたということではございません。また、先ほど申し上げましたように、春ごろに小樽建設管理部とのお話もありまして、話し合いの打診をしたということもございまして、それぞれの手続に従って生じる課題とかについて、小樽建設管理部、それから建築指導課と話をしてきたところでございます。

また、この開設届を二つ提出したことによって、北海道がどのように判断しているのかということで、本庁としては、スポーツ振興課が所管となりますので、これの取り扱いについて、5月21日から断続的に照会を行ってきております。直近では、先週北海道のスポーツ振興課におきまして、二つの開設者と行った協議に市としても立ち会いをしたところでございます。

○秋元委員

いや、私が聞いているのは、昨年夏ぐらいに出店したいという話があったので、組合に入ったらどうかというふうに助言をされたということで、それ以降、さまざまな道なり、小樽市なり、申請をされてきたというところで、もし観光振興室なりで開設者の間に入って、何か助言をしたりということがほかにあるのであれば、それはいつだったのかということなのですよね。この届け出とかの占用の申請や受け付けがされたというのはわかるのですけれども、どこでどういう助言をされて、その後昨年夏以降にどこでどういうふうに助言なりをされてきたのかというのがわからないので、そのことについてどうですかという質問なのです。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

最初は、昨年の7月12日に新しい開設者の方から、先ほど申しましたように、銭函海水浴場の区域で出店をしたいという御相談がございました。当市としては、団体との間に直接介入という形はできないのですけれども、組合に入られて、出店をする形がよろしいのではないかとということで、御助言申し上げたところでございます。9月ごろに再度新しい開設者の方から連絡がありまして、海水浴場を開設した場合に、市からどのような支援がもらえるのかというような御相談がございました。このときに、海水浴場は重複して届け出ができるというようなお話がございましたので、その後、後志総合振興局にそういったことが可能なかといったことを問い合わせしております。ただ、市としては、海水浴場の開設が北海道に認められれば、市として支援を行っていくという立場でございましたので、この後については特段接触を図ってはいませんでした。その後、所管である後志総合振興局ですとか、小樽建設管理部などには随時打ち合わせに来ていたという話を伺っております。4月に入りまして、小樽建設管理部と当室で打ち合わせを行いまして、市と両者での話をもちかけるといふことにいたしました。ただ、そういったことをもちかけたのですけれども、かなわなかったので、結

果としまして別々の海水浴場を開設するというところになったところでございます。

○秋元委員

それで、私たちが知ったのは、6月13日の報道、新聞によってなのですね。その前に、市としてはどういう問題があるというふうに認識していたのですか。昨年からそういう話があったと。なかなか両者の間には介入できないというふうに思っていたということで、市としては、両者が同じ場所で開設するというような話を聞いたけれども、何が問題だと、その時点で認識があったのですか。私たちが報道を見る限りでは、同じ場所に違う開設者が違う海水浴場をつくるということ、開設するということがあり得ないというふうには思っていたのですが、市としてその話を知っていて、話し合いは持ちかけたけれども、具体的にその後、市としては介入といいますか、助言なりはしてこなかったということなのですね。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

委員がおっしゃいましたとおり、昨年来、二つの団体に介入するような形で一緒になるような方向での動きということとしてはおりませんでした。市としては、その開設届が重複しても可能であるということであれば、それについて対応を考えなければならないということで、まずは北海道の開設届の受理といいますか、その認め方について見守っていき、情報を収集していくという立場をとっていたところでございます。

○秋元委員

それで市としては、どういう問題が発生するのではないかとというふうに思っていたのですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

考えられた問題ということでございますけれども、両者のそういった感情的な問題は別といたしまして、海の家の数としては非常に少なくなっているということでございますので、にぎわいができるという点ではよいというふうに考えておりました。また、来場者にとっては、同じ区域の中ですので、そう違いはないのではないかとというふうには考えておりました。ただ、支援をしていくに当たりましては、海水浴場として認められたものについて支援を、監視救護ですとか、環境整備について支援をしているという立場でございますので、北海道としてどのような判断をされるのかということについては、注視してきたところでございます。

○秋元委員

端的に私は、安全管理を誰がどう行うのだろうか、最初、疑問に思ったのですけれども、そういうことというのは、問題点として考えられなかったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

海水浴場の安全対策について問題認識ということでございますけれども、海水浴場の範囲としましては、旧来と同じ範囲ということでございまして、市といたしましては、日赤に例年監視救護をお願いしておりましたので、これについては同じく依頼をする考えでございました。また、新しい開設者につきましては、その体制だけではなく、みずからも監視救護の体制を整えたいというお話もございましたので、安全管理が問題になるというよりは、例年に増して対策が充実するものというふうに考えてございます。

○秋元委員

そうなのですか。私は全然違う考え方を持っていて、同じ場所で全く違う開設者の方が開設されるわけなのですね。同じ定款なり、ルールなりがあってやるのであれば、それはそれで一つかもしれませんけれども、そういうものがあるのかどうなのか、そういう話し合いがされているのかどうなのか、そういうことがまず一番に考えられたのですね。ですから、私は報道もそうですけれども、やはり利用者の方々が安全に使っていただくにはどういう問題があるのかということは、一番先に考えたところなのですが、そういうところはなかったと、考えなかったということなのですね。一つずつ詰めていきますけれども、北海道ですとか、協議会です、開設者の方々と今までどういう話し合いを市としてされてきましたか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

北海道と、それから海水浴場の二つの開設者との話し合いということでございますけれども、先般、北海道庁のスポーツ振興課で話し合いがございまして、そこに市としても同席しております。そこでは、北海道から制度上二つの届けを受け取らざるを得ないということを前提としまして、管理運営体制に関して、安全で快適な海水浴場が行われるよう、両者が協力していくべき事項について確認しております。

○秋元委員

それでは、安全管理については問題がないと、北海道も小樽市としてもそういう認識だということでのいいのですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

開設基準の中に、安全面についても満たすべき事項がございまして、当然それが認められて、開設届が受け取られるという形になっております。ただ、重複することによりまして、連携がとれていないですとか、そごが生じるといったことが起きてはならないということで、こういった話し合いをもったところでございまして、その中で互いの協力体制をしっかりとしていく、事故があったときの連絡体制をどのようにするかですとか、遊泳の判断につきましても、統一したことが図られるようにといったことも含めて話し合いをして、協力をしていくということを確認したところでございます。

○秋元委員

それで、今言われたことについては、両開設者とも同意をされて、同じルールにのっとって開設していくという、そういう確認はとれているということでのよろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

ただいま、先般行われた話し合いにおきまして、確認書というものを作成し、ただ、今若干の修正がございしますので、それについて取り交わしをする作業をしているところというふうに伺っております。これによりまして、双方とも安全な海水浴場を目指して協力していただけるものというふうに考えております。

○秋元委員

それでは、例えば、報道によると、430メートルの地域の中に重複してマリンビーチ銭函という開設者が270メートルの範囲で開設するという報道だったのでございますけれども、これは違うのですよね。その後変わったというか、これは違うということでのいいのですか。それが一つと、あとは、水面の同じ地域を両開設者が占有することなのか、それとも陸域を両開設者が占有することなのか、それとも両方を両開設者が占有することなののでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

まず、開設の範囲につきましては、当初報道にありました、銭函海水浴場の中に幅が狭くマリンビーチができるということではなく、その後の話し合い、協議などによりまして、安全対策上のそごもないようにということで、双方の範囲、それから開設期間も同一にしたというところでございます。それから、水面と浜についてなのですが、これは海水浴場というのは、概念的なもので特にどちらが占有しているということではございません。また、陸域の部分につきましても、占有をとっているのは建築物の部分というふうに伺っております。

○秋元委員

そうしたら、430メートルの地域の安全管理というのは、報道ですよ、430メートルの間の占有というのは、これは両開設者は占有していないということなのですか。例えば水面も、水域も。そうしたら、この安全管理というのは、どこからどこまでが誰がやることになっているのですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

水域の部分につきましては、占有ということではないのですが、海水浴場開設ということで管理する水面がその 430 メートルの幅で認められているということでございますが、それが二者に認められているという形かというふうに思います。安全管理につきましては、双方それぞれがやる義務があるということでございます。ただ、二者が安全管理をするということが初めてのケースになるものですから、北海道としても連携ですとか、指揮系統ですとか、そういったものにそごがないようにということで、慎重に確認作業を行ってきたところでございます。

○秋元委員

それで、道が発行している海水浴場開設管理指導基準では、漁業協同組合との事前協議と同意を得ることというふうに留意事項となっていますけれども、この両開設者とはこの漁業協同組合の間で同意が得られているということよろしいのですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

海水浴場と漁協のかかわりと申しますと、仮設建築物の海岸占用許可の際に手続上、北海道から各漁協に同意を得るとい形になっておりまして、双方ともに同意がとられているというふうに聞いております。

○秋元委員

それで、今後、小樽市としてどういうことができるのか、どういうことをしていくのかということなのですが、通常で考えれば、同じ地域を二つの開設者が重複して海水浴場を開設するという事は、これまでも想定はされなかったと思うのですが、今後のことを考えますと、多分同じようなことがもしかしたらほかの地域でも起こるかもしれませんよね。市としては、何か考え方や、例えば道との協議と、また同じ認識をもって開設に対する同意のあり方、届け出のあり方みたいなものも考えていかなければならないのではないかと思います。その法的根拠といいますか、届け出に関する法的根拠というのは、特に法律で定められたものというものはあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

北海道の場合は、海水浴場等の管理運営に関する指導要綱によりまして、海水浴場は届け出制で開設できるというふうになっております。

○秋元委員

では、法的な縛りというか、そういうものはないのだということであれば、やはり今後、北海道としっかり協議をして、こういうことが起こらないような方法といいますか、考えていかなければならないのではないかと思います。この点については、今後に向けて市として何か考えはありますか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

市といたしましては、北海道スポーツ振興課に海水浴場の届け出制につきまして、こういった混乱のないような形にしていきたいということで要望してまいりたいと考えております。

○秋元委員

◎高島漁港区の観光船事業について

それでは、高島漁港区の質問に行きます。これまでも高島の許認可の是正に関しても、さまざま議会で議論がありました。たしか 5 月 7 日に是正措置の通知がされて、その日から 3 カ月以内には是正をするという話だったかと思いますが、もう既に 1 カ月半が過ぎています。これについて、先ほど特に事業者からは何もないというお話だったのですが、届け出、登録、施工許可を取り消したというのはそうなのですが、一番の問題は、陸域の建築物についてどうするかということだと思います。今回、是正措置は用途変更と撤去なのですが、実際、もう既に 1 カ月半が過ぎて、用途変更となると、かなり難しいですね。それについては、産業港湾部の港湾室と

しては、用途変更はこれからでも可能だというふうに考えていらっしゃいますか。

○（産業港湾）管理課長

今、秋元委員から現時点で用途変更を選択した場合、一月半ほど過ぎている中で、残りの一月半での対応は可能かということだろうと思うのですが、小樽港の分区条例に適合するための用途に、何をするかによって、その辺が変わってくるかと思うのですが、簡易なものであって、その条例に適合するような使われ方になるのであれば、必ずしも無理だというふうには考えていません。

○秋元委員

あそこの漁港区の大前提は、あそこで従事される方のための施設なわけですよね。そうすると、これは例えば、あそこで従事されている方々との話し合いですとか、これは当然必要になってくるというふうに思うのですよね。幾ら事業者がこれは従事している方々のためにつくりますよといっても、今回と同じですよ。あそこで従事されている方が利用しない施設、必要ない施設であれば、これは幾ら事業者の方が用途変更しますよといってもそれは無理なのですね。実際、もう 1 カ月と少ししかない中で、そういう話し合いが従事されている方々とできるかという、これはもう物理的に無理なのですよ。ということを見ると、撤去しかなくなってくるのですね、時間がたつ内に。そうなりませんか。

○（産業港湾）管理課長

確かに、今、秋元委員のおっしゃるとおり、今後利用されることが、地域の方々の活動に著しく支障を与えるか、与えないかといったら、それがやはり争点になってくると思いますけれども、今の時点で、向こうからどのような形で対応するかというのが明確に申し出等がございませんので、今の時点で無理だとか、撤去しかないというところまでは、今は考えておりません。

○秋元委員

そうですね。そう言うしかないとは思いますが、実際問題、時間がたてばもう限られてくるのですよ。やはり、従事されている方々も当然、今までの事業者の方の事業の状況などを見ていけば、これは簡単に話し合いが進むような状況ではないというのは、誰が見てもわかるのではないかというふうに思うのです。そこで、海上運送法に旅客不定期航路事業、多分事業者の方はこの届け出をされて、今事業をされているのではないかというふうに思うのですが、この事業者の方というのは、この旅客不定期航路事業の許可をとって、事業をされているということではなかったでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

高島での観光船事業なのですが、海上運送法第 20 条第 2 項に該当するのですが、旅客定員が 12 名以下の人の運送をする内航不定期航路事業ということで、その事業の開始の 30 日前までに届け出を出すということになっておりますので、平成 28 年当時になりますけれども、事業を開始する前に届け出を出したというふうには聞いております。

○秋元委員

12 人以下なのですか。

○（産業港湾）管理課長

人の運送をする不定期航路事業、第 20 条第 2 項については、旅客定員 12 名以下というふうに聞いています。

○秋元委員

では、これは旅客不定期航路事業というのには、当たらないですよね。私が言ったのですが、これは 13 人以上なのですよ。だから、正確にはどういう届け出をされているのですか。

○（産業港湾）管理課長

海上運送法第 20 条第 2 項の人の運送をする不定期航路事業の届け出をしたと聞いています。

○秋元委員

それで、その中で、さまざまな必要とされる事業の許可を申請するに当たって、必要な書類がありますけれども、その中には、例えば、係船図ですとか、その旅客の乗降の位置図ですとか、そういうものも提出しないとならないかなというふうに思っていたのですが、そういうものというのは、やはり必要でしょうか。

○（産業港湾）管理課長

届け出に必要な事項として、海上運送法施行規則がございますけれども、その第 22 条、事業開始の届け出ということで、今言いました、「法第 20 条第 2 項の規定により人の運送をする内航不定期航路事業開始の届出をしようとする者は、次に掲げる事項を記載した人の運送をする内航不定期航路事業開始届出書を主たる営業所の所在地を管轄する地方運輸局長に提出するものとする」という規定があります。その記載事項の内容といたしましては、「1 住所及び氏名」「2 使用船舶の明細その他開始しようとする事業の概要」「3 事業開始の年月日」となっております。

今、秋元委員からお話がありました係留場所の詳細図なるものは、あくまでも任意であるということで北海道運輸局から伺っておりますので、今回の案件については、そういったものは出されていないというふうに伺っております。

○秋元委員

それで、今の事業者の方は高島漁港区の斜路の場所を発着場所としているという事実がありまして、それについて港湾室としては、そういうことがあそこのできるものなのか、どうなのか、どのように考えていますか。

○（産業港湾）管理課長

発着場所についてなのですけれども、これは運輸局に届け出のある中で、航路図みたいなものを提出しなければいけないことになっているのですが、その航路図というのもすごく縮尺の大きいもので、港内の遊覧区域の航路を線でただ引いているだけとか、発着場所をただ点で落としているだけという状態で、その点の位置が陸なのか水域の部分なのかという、なかなかそれもわからないような状況の航路図でありますので、それについては何も私どもから申し上げることはできないというふうに考えているのですが、前浜を利用して自分たちの土地から船を出し入れしている分については、何も言えることはないのかと。

今まで問題になりましたとおり、港湾施設を利用するだとか、新たな水面占有が必要になるだとか、そういった利用になる場合は、当然、条例に基づいた手続が必要になるわけですがけれども、これまでの経過を踏まえると、分区条例違反に当たるということになりますので、そういったものは許可できないものと考えています。

○秋元委員

実際、あそこで発着もしていますし、船も係留されているのです。それがどうなのかということなのですが、それについてはどうですか。

○（産業港湾）管理課長

私どもが伺っていた話では、船の出し入れは小型の重機を使って上架したり下架したりするという話は聞いていて、水面に船をおろしたときに人が乗り入れるような状況の中で、余り深くならない位置で乗せるというふうには聞いていたのですが、そういった段階では特に施設等がなければ、特に問題ないのかなというふうには考えていました。

○秋元委員

その係留されている場というのは、漁師の方々が、視察に行ったときにロープが張られていて、船の行き来ができないから困っているというふうに言っていた場所なのです。そこに船を係留しているのです。それは問題がないのでしょうか、それも短時間ではないそうです。お客が乗らないときには、しばらくそこに係留しているという状況だと思いますけれども、そういう場合には占用許可とかというのは必要ないのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

船を係留していることによって、それが水面占用に当たるかということになると、そうはならないのかなどは考えていますけれども、船をつなぎとめるために何か工作物を設置しているだとかということであれば、内容を確認した上で、小樽市港湾施設管理使用条例に問題があるのかというのは考えなければいけないところだと思います。

○秋元委員

だけれども、これは視察に行ったときからロープを結んでいたところに、それを係船する、要するにパイプみたいなものを打ち込んで、そこで係留しているという状況は当初からあるのです。

でも、それを使用して係留されているのです。それが問題ないのかという話なのですけれども、問題であるのであれば、これはしっかり指導しなければならないのではないですか。

○（産業港湾）管理課長

係留するために単管杭などを打っているということであれば、それは場合によっては係船杭ともとれるふうになると思いますので、その辺は必要な対応をしたいというふうに考えています。

○秋元委員

これは皆さん聞いていることですが、3カ月経過した際に、今までの事業者の方は市からの指導にもずっと従ってこなかった方ですね。3カ月を過ぎて指導に従わない場合、今はこういう方法でというのは言わなくてもいいですが、その対応についてしかるべき方法というのは、これはしっかり考えられているのでしょうか。

例えば官庁ですとか、顧問弁護士ですとか、そういう方々とお話をして、対応をしっかりとっていただけるのでしょうか、そういう話し合いというのはされていますか。

○（産業港湾）管理課長

まだ履行期限を一月半過ぎて、まだ一月半あるわけなのですけれども、まずは小樽市職員倫理条例第 20 条に基づいて、「是正措置等が十分に機能していることを適切な時期に確認し、必要があると認めるときは、新たな是正措置その他の改善を行うよう努めるものとする」となっておりますので、途中、途中で経過を確認するですとか、督促をするだとか、そういった形に対応しなければいけないのかというふうには考えておりますが、それでも、どうしても指導に従わないということであれば、今できる、できないの話は別にしても、行政代執行法とかという手続も考えていかなければいけないのかということは、今思っています。

○秋元委員

まず、対応はしっかり今のうちから考えておいたほうが良いと思いますので、よろしく願いいたします。

◎港湾計画について

次に、港湾計画にいきます。港湾計画の現状、どうなっているのかお知らせください。

○（産業港湾）事業課長

現状につきましては、3月末に小樽港湾振興会と懇談会を開催しまして、基本理念の作成に向けて意見交換会ができるように事務レベルで今後進めていくということを確認しました。

現在は、事務レベル協議に向けて協議メンバーや内容を検討しておりまして、協議資料の作成を行っているところであります。早目に協議を進めていきたいとは考えております。

○秋元委員

港湾計画策定・変更の際の法的根拠と手続についてお知らせください。

○（産業港湾）事業課長

計画変更または策定の法的根拠と手続につきましては、港湾計画の変更と策定手続は、港湾法第 3 条の 3 に

定められており、港湾管理者が港湾計画を変更しようとするときは、地方港湾審議会の意見を聞き、軽易な変更を除き、その計画を国土交通大臣に提出することとなっております。港湾計画の提出を受けた国土交通大臣は、交通政策審議会の意見を聞くとともに、提出された港湾計画の港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針及び国土交通省令で定める基準との適合について確認し、不相当と認められる場合には港湾管理者に変更すべきことを求めることができるとなっております。

○秋元委員

そうですね、港湾法にしっかり定められているのですが、その中で地方港湾審議会の意見を聞かなければならないとされているのですが、港湾計画改訂に当たって、小樽市地方港湾審議会から意見はありましたか。

○（産業港湾）事業課長

実際、昨年 11 月に地方港湾審議会が開催されましたけれども、このときの議事録を読みますと、このときの委員の方々からの意見としましては、物流を上方修正することは非常に、現実としては難しいと思うというような御意見ですとか、クルーズ客船の着岸については早期に完成してほしい。中断ではなくて、作業を進めてほしい。平成 32 年まで検討すれば貨物量が大幅にふえるということはないのではないのか、そういった意見が寄せられていたところです。

○秋元委員

これは、地方港湾審議会の意見を聞いて、皆さんは中断していますけれども、それは地方港湾審議会の中では認められたと思っていますか。

○（産業港湾）事業課長

このときの港湾審議会の中では、中断することに対して賛成するというような意見は少なかったと思います。

○秋元委員

少なかったというか、なかったですね。その中で、昨年の地方港湾審議会でも、私ですけれども、小樽市地方港湾審議会条例に基づいて建議の話をさせてもらいました。それで、この建議について、どういふ対応をされましたか。

○（産業港湾）事業課長

昨年の地方港湾審議会でも、その建議の話も出ていたということで確認をさせていただきましたけれども、港湾法第 35 条の 2 に、地方港湾審議会は港湾管理者としての地方公共団体の長の諮問に応じ設置すると規定されております。あくまで市長の諮問に対し答申をするという形で、諮問することなしに建議するというシステムにはなっていないというふうに思っております。

○秋元委員

それは、諮問されていないから、建議があっても対応しなくてもいいということなのですね。

○（産業港湾）事業課長

繰り返しになりますけれども、そのように解釈しております。

○秋元委員

それは、本当に間違いないのですか、そういうことで大丈夫ですか。

○（産業港湾）事業課長

あくまでも港湾管理者の市長等から質問に応じて、まず諮問をして、それに対する建議ということになっておりますので、事務局としても、そういった判断をしていると。

○秋元委員

確かに、小樽市地方港湾審議会条例第 2 条では、市長の諮問に応じてとありますけれども、第 1 項ですか、それは港湾計画についてのことは重要なことですから、意見を言えるというふうになっていないですか。

○（産業港湾）事業課長

小樽市地方港湾審議会条例第 2 条第 1 項ということで、港湾計画についてのことというのがあるのですけれども、この中身につきましては、あくまでも港湾計画が、この内容でいいですか、そういった内容になるのではないかというふうに思っております。

○秋元委員

たしか地方港湾審議会の冒頭、市側から港湾計画を中断するというようなお話があったと思います。それについて各委員の方からさまざまな意見がありましたけれども、私の記憶では誰ひとりとして中断を認めるというような話はなかったのです。報告に対して、皆さん意見を言ったわけです。

でも、皆さんは勝手に中断されているわけなのです。中断していると思っているのですが、それは誰ひとりとして認めていないではないですか、ましてや、条例に基づいて建議をしたいという、そういう申し出に対しても一切対応されていないです。そういうものではないのですとか、そういうものも一切私のところには何の話もないのですけれども、それはどうしてそういう対応になっているのですか。

課長は当時いなかったからわからないですよ、そこがまた問題なところなのですけれども、皆さんいなかったですよ、だからわからないと思いますが、これは重要な話なのです。だから各委員の方は、中断ではなくて続けてほしいと、ましてや小樽商工会議所などから続けてほしいという要望書も 2 件出ているのです。それに対して全く考慮されていない。

それでよろしいという判断なのでしょうか、港湾法に基づいて市長が必要ということで設置して、法に基づいて設置している委員会の意見も聞けないということなのですか。

（「いなかったから、かわいそうなんだけれども、誰も知らない話だもの、管理課長しかいない」と呼ぶ者あり）

○（産業港湾）事業課長

中身につきましては、非常に重要だというふうに考えているのですけれども、これにつきまして今のところ対応はできていないというのがありますが、繰り返しになりますけれども、先ほど言ったとおり、あくまでも諮問した内容によつての建議ということで、そういうシステムにはなっていないのかというふうには解釈しております。

○秋元委員

でしたら、小樽市職員倫理条例の話になりますけれども、これはそもそも皆さんは地方公務員法第 30 条に基づいて、公平・公正な全体の奉仕者として職務遂行しなければならないのです。

ところが、一方的な市の考え方を報告して、意見を言えないというのはおかしい話なのです。議会で 1 人、2 人の議員を抜かして、あとはみんな港湾計画を中断することに賛成などしていないではないですか。ましてや地方港湾審議会の中でも続けてほしいと、続けるべきだという話なのです。それを予算も議決している議会も反対しているのに、なぜ小樽市は勝手に中断するということを決めることができるのですか、その法的根拠というのはあるのですか。港湾計画を策定するに当たって、港湾法に基づいて勝手に中断できるものなのですか。

○（産業港湾）港湾室長

これまでの議会答弁の資料などを見ていきますと、あくまで中断したといいますか港湾計画を策定するために一旦立ちどまるということではずっときていまして……

（「言い方変えてるだけじゃないですか」と呼ぶ者あり）

それで、まずは将来像を目標として基本理念を作成すると。それから再度スタートしていくという形で整理をされていると考えてございます。

○秋元委員

それは誰も認めていないのです。何の根拠もないでしょうという話です。皆さんが勝手に、議会というのは港湾計画策定の予算も議決しているのです。また、法律に基づいて、しっかりと議会で議論をして、予算案についても可決しているわけです。

それをなぜ皆さんが何の手続も踏まずに中断できるのですか、その根拠を示してくださいということなのです。これは法に基づいて、しっかりとやってください。皆さんが一方向的に中断しているのです。誰も認めていないのですから、小樽市だけが勝手にそういうことを言い出しているのです。市民も小樽商工会議所も議会も反対しているのに、なぜそれを勝手に決めることができるのですか、理由を説明してください。

○（産業港湾）港湾室長

法的根拠になりますと、そこまではわからないところなのですが、先ほどの地方港湾審議会では、あくまで諮問ではなくて、報告をしたときに意見をいただいた。そういうのも重要な意見として考えた中で、あくまでも小樽港の振興を目指して、よりよくするために1回立ちどまるという、そういう判断をしたということでございまして、そこが理由となっております。

こういった法律に基づいてとめたとか、そういう形ではなくて、よりよくするためにとめたという判断をしているところでございます。

○秋元委員

乱暴なのです。そんなことはできないのです、勝手に。予算はどうするのですか。流用したのかもしれないですけども、そんなことはできるのですか、勝手に。だから言っているのです。勝手にそんなことはできません。

もしできるのであれば、港湾計画も港湾管理者の一存で中断・変更・改訂できるという法律なり港湾法なりを示して、これに基づいて今は中断していますというのをしっかり示してください。地方港湾審議会でも問題になっているのですよ、この件。それを皆さんは勝手に中断したと思って、勝手に先ほど、理念ですか、その策定の議論をしているみたいなことを言っていました、そのようなものは誰も認めていないのです。その予算も使っているでしょう。誰もそのようなものは認めていないではないですか、しっかり根拠を示してください。

○（産業港湾）港湾室長

あくまで港湾計画はとめたわけではなくて、よりよくするために中間のバッファーとして、そういう理念をつくるということですので、あくまでやめたとか、そういうわけではございません。

です。また理念がつくられた後には港湾計画に向けて長期構想をつくり、港湾計画の改訂に向けていくという手続になっていく形になってございます。

○秋元委員

それではだめなのです。勝手にそういうことはできるのですか。予算もあり、諮問する機関もあり、議会もあるのに、そういうことを勝手にできるのですか、そこをきちんと示してから理屈を述べてください。

（「国土交通省とかに聞いて、勝手にとめていいのですよという何か裏づけしっかり持って言ってくださいよ。法律的な根拠がないんだったら。関係者がいないのが、またつらい」と呼ぶ者あり）

○委員長

法的な根拠を示してくださいという部分では、先ほど来からお答えになっていませんので、その点をしっかり答えてください。

○（産業港湾）港湾室長

法的根拠というものは特にございません。

ないのですが、あくまで将来に向けた港湾計画をつくるために……

(「そんなことにはならないんですよ」と呼ぶ者あり)

手続をずっと踏んでいるというような形となってございます。港湾計画をつくるときには、いろいろと地方港湾審議会等でどうのこうのというのがあるのですけれども、長期構想ですとか基本理念というのは任意計画になっていまして、法律に基づいた形で決めていくような形ではない。この前は長期構想をつくろうとしていて、あくまで任意計画をつくろうとしていて、その後に港湾計画という形になっていますので、そういう意味では任意計画をつくっていく中で一旦中断して理念をつくったという形ですので……

(「必要ないんですよ」と呼ぶ者あり)

そういう意味では法的なものにのっとって、もともと長期計画を起こしてはいたわけではないので、法的な根拠はないという、中断においてもないということになってございます。

(「それじゃ理屈に合わないじゃないですか」と呼ぶ者あり)

○秋元委員

おかしな話です。最後に、では港湾計画を中断するというを地方港湾審議会に諮問しなかったというのは、それだけ重要なことではないということなのですね、それでは。

勝手に、もう今後は策定するの中断しようというときには、諮問しなくても勝手にできるということなのですね、そういうことなのですね。これは小樽市長が必要だと思って法律に基づいて設置しているのですよ。その委員も、市長が委嘱しているのです。そういうことでいいのですね、それでは。

○(産業港湾) 港湾室長

地方港湾審議会をないがしろにするような、そういうことは決して……

(「してるじゃないですか、だって」と呼ぶ者あり)

よろしくはないという形となってございます。諮問についてなのですが、特に港湾計画については、前は報告事項となってございまして、諮問しているという位置づけはとってございません。

(いや、だからそれはごまかしでしょう) と呼ぶ者あり)

手続上報告となっていまして、諮問という形ではないので、まだ、そこまでの手続に入っていないという状況の中での中断という位置づけになってございます。これから理念をつくって、再度スタートしていく形となりますので、御理解いただければと思います。

○秋元委員

それをきちんと国土交通省なりに確認してください。今ではなくていいですから、後で、こういうことも可能なのですかと聞いてください。しっかり後で報告してください。

○(産業港湾) 港湾室長

国土交通省ですが、国とは港湾計画をつくる中でいろいろと相談をしていく形になりますので、今の状態をお話ししたり、そういう情報のやりとりというのは当然していく形になりますし、今の状況も包み隠さず国には報告していくこととなります。位置づけ的には、あくまで長期構想をつくる段階での話という形になりますので、そういうお話しした中身というのは、逐次御報告というのはできるかと思っておりますので、あくまで長期構想をつくる全体で、こういう流れになっているということで、日常的なやりとりの中での、ところどころでの中間報告はさせていただきます。

○秋元委員

終わりますけれども、正しくというのは、議会の議論でこういうことになりました、こういう議論があるのですと、予算もこういうふうになったのですと、地方港湾審議会でもこういう意見があったのですと。でも、中断する判断をしたということを伝えてください。

それで、そういう判断も可能なのでしょうかというのも聞いてください。ただ、市の考えとしてこうですからと言ったら、それは国土交通省は、それはそうでしょうね、仕方ないですねとなるではないですか、管理者がそう考えているのであれば。

でも、議会議論、また地方港湾審議会の議論はこうなのですかということもしっかり伝えて、その上で意見をください。多分、それでも国土交通省は、そういう判断をしたのでしょうかという話になるのでしょうか、だけれども、それは国との信頼関係もなくなってしまいますよ。もう既にないですけれども、それを言って終わります。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

○小貫委員

◎生産性向上特別措置法について

まず、報告を聞いての部分で、生産性向上特別装置法の話なのですが、大前提となる、そもそも労働生産性とは一体何なのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

ストレートなお答えではないかもしれないのですが、今回 3%以上の向上ということで決められておりまして、その計算については計算式が定められています。

読み上げてわかりづらいかもしれませんが、営業利益と人件費と減価償却費を合計したものの割る労働投入量というふうな算式になってございます。

○小貫委員

つまり、人件費のほうが分子。

○（産業港湾）産業振興課長

営業利益と人件費と減価償却費を合計したものが分子になります。割る労働投入量ということです。

○小貫委員

その分子は何をあらわしているのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

項目としては、こういう形で合計してございますけれども、平たく言うと、売り上げに対してどのくらい労働者数等の量がかけられているかというふうな考え方を労働生産性と言っているのではないかと考えてございます。

○小貫委員

つまり、一人頭でどれだけ稼げるかということでもいいのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

そのように御理解いただいても大丈夫かというふうに考えます。

○小貫委員

それで心配になるのが、確かに設備更新によって効率性が上がって、人員が今のままで生産性だけ上がるというのはいいのかもしれないけれども、もう一つ気になるのは、逆に、導入によって歯どめはかけているような感じになっていますが、結局、人を減らすことによって一人頭の生産性を上げるということにつながってしまわないかという部分が心配するところなのです。その辺はいかがですか。

○（産業港湾）産業振興課長

そのあたりは国でも、今回の法の趣旨に反するというので、いろいろお示しされている部分がございます。今回の資料 5 の別紙で、導入促進基本計画というものをつけさせていただいてございますけれども、そちらの 3 ペー

ジ、一番下に、「5 先端設備等の導入の促進に際し配慮すべき事項」という部分がございます、(1)に、人員削減を目的とした取り組みを認定の対象としない、あるいは、設備導入に伴う人員増が不利にならないといったような、雇用の安定に配慮するといったような規定も設けているところでございます。

○小貫委員

冒頭に戻るけれども、結局労働生産性とは一体何なのだというのが、いまいよくわからない。その根本がよくわからないのですが。

それで、これによって雇用の拡大を図るとい部分も書いてあるのですけれども、どうやって雇用の拡大が図られると考えているのでしょうか。

○(産業港湾) 産業振興課長

生産性向上というふうな言葉を使わせていただきますけれども、そのことによって、例えばですが、物の製造がふえるといったような過程でありますとか販路の拡大が図られるといったことでありますとか、そういったことが雇用の拡大につながっていくのかなというふうには考えてございます。

○小貫委員

最初の労働生産性の話の中で、一人頭のもうけだということでもいいですかと確認させていただきましたけれども、生産が拡大した、雇用がふえた、そうしたら一人頭のもうけは、またもとに戻ってしまいますよね。そういう面で雇用の拡大というよりも、もうけの拡大にはつながるかもしれないけれども、そこで雇用が本当に拡大できるのかという確実性というのはいま持っているのでしょうか。

○(産業港湾) 産業振興課長

確実性というのは、そういう形にしていきたいということで今回、計画もつくらせていただいておりますけれども、そもそも法は生産性の向上、これは人手不足といったようなことにも対応するというで図るといふようなこともございますし、先ほどお話がありました、もとに戻ってしまうというふうな、そういう表現もございましたが、そういった意味では、この特別措置法自体が3年間の時限立法という形になってございますので、まずはこの期間で集中的に生産性の向上を図るといふような法の趣旨かと理解してございます。

○小貫委員

◎色内ふ頭の改修について

色内ふ頭の関係にいきますけれども、先ほど質問の中で、財源に社会資本整備総合交付金を使うのだという話がありましたが、残りの部分は起債ということでよろしいのか、その辺をお聞かせください。

○(産業港湾) 事業課長

そうです。残りの裏負担の分は起債というふうに考えております。

○小貫委員

充当率は。

○(産業港湾) 事業課長

現時点では過疎対策事業債を使うのか、それ以外の起債を使うのかというのは、まだ決定しておりませんので、充当率については今の段階では確定はしておりません。

○小貫委員

そこがはっきりしていないというのは、どういう理由からなのですか。

○(産業港湾) 事業課長

うちの要望としては、例えば、産業港湾部の事業であれば裏に過疎対策事業債を使いたいということも意見としてはあるかもしれませんが、財政部で一体で考えるものですから、過疎債を使うのか、それ以外を使うのかというのは財政的な判断もあるというふうには考えています。

○小貫委員

でも、今のところ起債事業で過疎対策事業債を上回る事業はないのではないですか、財政的にもと言ったら、財政部にはほかの事業もあるかもしれないけれども、できれば過疎対策事業債でという話になるのかと思うのですが、そこはいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

うちの要望としては過疎債をお願いしているところでありますけれども、過疎債の枠があるということで、港湾に過疎債を使えるかどうかというのは、最終的に財政部の判断になるということです。

○小貫委員

そういうことは今の過疎計画があと数年ですから、まだ過疎計画に載っていないと思うので、使うとしたら、これから今後、議案として出てくるといって押さえていいですか。

○（産業港湾）事業課長

現時点では過疎計画には載っていないというふうには認識していますけれども、それが議決案件なのかどうか、私にはわかりかねます。

○小貫委員

過疎計画は議決案件なのですけれども、それによって、例えば急ぐ、設計からだと思うので、まだ、わからないかもしれませんが、それによって単年度負担が幾らぐらいなのかと、要は先延ばしにできない工事ですから、そのことによって大分異なってくるのかと思うのですけれども。

起債を起こした場合に、戻りがどうかはともかくとして、単年度、大体どのぐらいの負担になると見込んでいるのですか。

○（産業港湾）事業課長

償還の計算は、現時点ではまだしておりません。

○小貫委員

それで、もう一つ、色内ふ頭の突堤なのですけれども、これは、埠頭を守るためにあるのか、それとも例えば船をつけるためにあるのか、目的は何なのですか。

○（産業港湾）事業課長

機能としましては、背後地の護岸Ⅱを守るものになります。

○小貫委員

そういうことになりますと、護岸Ⅱは下水道事業だと。でも、それを守る突堤は港湾事業だということになってしまうのですけれども、目的として、要は護岸を守るためにあるのならば、下水道施設を守るためにあるのだということで、どうせだったら交付金2分の1の下水道事業に位置づけてもらったほうがいいのではないのかと思うのですが、いかがですか。

○（産業港湾）事業課長

水道局から聞いている話では、当初は突堤も下水道事業で行いたいということで加えたようなのですけれども、北海道と協議した結果、これについては護岸Ⅱだけで処理場は守られているということで、突堤については、それのさらに外だということで除外されたというようなことで聞いております。

○小貫委員

護岸Ⅱだけで守られているのであるならば、突堤を整備する必要がなくなってしまうのではないですか。

○（産業港湾）事業課長

突堤を整備したときには、コの字になっている中で造船所をつくるというような計画があったということで、そのための突堤の役割があるということです。

○小貫委員

造船所をつくる計画は、なくなったのですよね。

○（産業港湾）事業課長

今の時点では計画がなくなったというよりも、実施はされていないという状況です。

○小貫委員

腹づもりとしては、計画をなくす予定だったのですか、そのまま続ける予定だったのですか、港湾計画が中断してしまっているから。

○（産業港湾）事業課長

この突堤が加えられたのが、何年の計画変更のときだったのかあれなのですけれども、今時点では不必要な突堤ということではなくて、あくまでも需要があり、整備したと。

済みません、はっきりした経緯があれなのですが、申しわけありません。

○小貫委員

いきなりの議論だったのだけれども、もともと最初は護岸Ⅱを守るためだと言っていたと。ところが北海道は護岸Ⅱは護岸Ⅱだけで守られていると。そうしたら、突堤をわざわざ金をかけて整備する必要がないのではないのかと言ったら、ここに造船所をつくる計画があったのだと。そうしたら造船所をつくる計画がないのだったら、金をかける必要はないのですよねと思うのですが。

そもそも港湾室としては、突堤がないと埠頭の安全性というのは担保できないと思っているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

突堤がないと、背後地が守られないかということではないというふうに思っております。

○小貫委員

よく検討して後で示してください。

◎港湾計画について

それで、先ほど少し秋元委員にも聞かれてしまっている部分があって、基本理念の関係なのですけれども、私は基本理念をそもそもつくる必要がないという議論をしてきたのです。そこから説明しますが、結局基本理念をつくったところで、市長が長期構想に目標値を入れることと、その目標値は貨物量をピークに近づけるとい目標値をもつことということと、三本柱をなくして物流を突出していくのですと。この考え方を諦めない限り、幾ら基本理念をつくったところで、長期構想をつくれないうのだよという議論をしてきたわけなのです。

そのためには、基本理念をつくるというよりも、今言ったことを市長に諦めさせたほうがいいのではないですかと、それを説得したらどうですかというのを提起してきたわけなのですけれども、そのことについて市長を説得できたのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

この三本柱の件も含めまして、基本理念の作成ということを行っていることから、市長への説明というのは行っておりません。

○小貫委員

先ほど室長が議事録をよく読んだという話をしていたのですけれども、本会議の議論はともかくとして、経済常任委員会の中での議論は、もう明らかに中身が違うわけです。市長が三本柱ではだめですと言ったのですというのが、経済常任委員会の議事録にしっかり載っていると思います。長期構想にも実現可能かどうかわからない目標値を入れなさいと言っているのですというのも、しっかり載っているのです。

だから、ここを基本理念では、そうしたら今はどうするつもりなのですか。

○（産業港湾）港湾室長

三本柱の件ですとか、そこら辺も含めまして、港湾関係者ですとか、そういったところの関係団体の御意見を頂戴した中で、どのように反映していくかということを考えていこうと考えています。まずは、そういう御意見を頂戴して、その後、それをどう反映するかというのを検討していきたいと考えてございます。

（発言する者あり）

○小貫委員

それは地方港湾審議会の中で、あそこには物すごい港湾の専門家が皆さん集まっているわけですよね、北海道開発局ももちろんいらっしゃいますし、そういう中で物流だけというのはという意見が、今の秋元委員の質問の中だと、そういう意見があったわけですよね。

そうしたら、そういう意見でしたと、やはり三本柱ですという基本理念をつくったとして、市長はそれを認めていただけるのですか。

○（産業港湾）港湾室長

そこは港湾関係者の意見も含めて、もし意見がみんないいよとなったら、それは当然市長も認めることになるでしょうし、まるっきりそういう話はある得ないよとなつた場合には、当然市長も再考されるかもしれませんし、そういうベースの議論を踏まえないとならないと考えています。

○小貫委員

この間の議会と同じように、また堂々めぐりになるのですけれども、それを長期構想検討委員会でやっていたのです。もう既に第 1 回目のときに、三本柱でいきますよということを言って、みんながそうだねという話で議論していたのではないですか。それを何で今さら基本理念をつくるというって、そういう港湾の関係者から話を聞いて進めていくという考えになるのかがわからないのですが。

だから、市長を説得したほうがいいのですよということを言っている。どちらのほうが早いと思いますか。

○（産業港湾）港湾室長

これにつきましては、過去の議会への答弁として市側がずっとやってきた、お話をさせていただいた中で基本理念をつくらせていただきたいということでずっとお話ししてきましたので、どちらがより超えやすいハードルなのかということは別にしまして……

（「そこを聞いてるんです」と呼ぶ者あり）

もう既に、こういう既定路線に入っていますので、既定路線でまずは進んでいきたいと考えてございます。

○小貫委員

つまり市長に考え方を換えさせるとするのは無理な話なので、のらりくらりと、もう少し引き延ばそうかというつもりなのだということでもわかりましたけれども。

◎港湾貨物について

それで具体的に、貨物のことを聞いていきたいと思います。平成 29 年の速報値の関係で、船舶の関係です。28 年の港湾統計との比較で、どんな特徴があったのか示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

平成 29 年の速報値につきましての質問でお答えいたします。

まず特徴といたしましては、入港船舶につきましては、内航船舶のうち昨年就航しました新日本海フェリー株式会社の新造船が以前の船形よりも小型化したことによるほか、小型貨物船の入港が減少したことにより、総トン数が大きく減少しております。

また、商船外船舶のうち漁船の操業回数が減少したことですとか、28 年に入港した調査船が 29 年には入港しなかったことによりまして、入港船隻数が減少しております。

○小貫委員

貨物量に移ります。外貿貨物からです。平成 29 年の速報値によると、この外貿の取り扱いが過去最低レベルまで落ちているのですけれども、この要因を示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

外貿ですけれども、ロシア向け中古車は約 20%増を見せているのですが、ほかの部分につきましては漁獲量が落ち込んでおります水産品の輸出減、あと飼料原料でありますトウモロコシの輸入減、あと動植物性の製造飼料・肥料の取り扱いの減少、かつ、中国からのコンテナ貨物が減少しております。

このうち大きな要因としましては、中国からの輸入コンテナ貨物で自動車部品や家具等が挙げられますが、全体的な需要減に加えまして、これらの製造拠点が中国の大連に一極集中していた状況が徐々に中国の別地域に分散していったという状況があるようでして、仕出し港も変わり、結果として小樽への輸入量が減っているものと思われ

○小貫委員

そうしたら、中国コンテナ船との関係では、今後も部品の関係では続くというふうに見てよろしいのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今後の状況につきましては、まだ申しわけありません、細かい分析ができておりませんが、その分析は必要だと思いますので、関係業者などに聞き取りなどを行いながら、状況を確認させていただければと思います。

○小貫委員

内貿なのですけれども、一般貨物は前年からふえているのですが、この要因はどうなのでしょう。

○（産業港湾）港湾振興課長

内貿一般貨物ということですので、フェリーとかは含まない状態ですが、道内で行われております道路建設工事ですとか高速道路建設工事などに利用されておりますセメントや砂利、砂などの移入が増加しております。

○小貫委員

今の貨物の動向を見ていくと、砂利、砂ということは一時的な部分でありますし、中国コンテナの不安要素、ロシアが辛うじて伸びているということで、今後もやはり厳しい状況が続いていくのかなというふうに思うのですが、その中で今度、フェリーの貨物ですけれども、新潟便が新型船になったということが先ほどありましたが、どのような、これによる傾向がうかがえるのか、速報値から導き出していきたいと思

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の取り扱いの約 9 割を超えるフェリー貨物につきまして、今おっしゃいましたように昨年

の新日本海フェリー新潟港路の新造船の就航によりまして、前年比 108%となっております。これにつきましては、小樽発のダイヤが 17 時出航となったことで、午前中に集荷した近郊の生製品などをその日のうちに出荷できると。その出荷した物を翌日のお昼ごろには首都圏へ届けることができるようになったことがあります。そういうことがありますので、今まで他の港に回っていた貨物が小樽へ集まってきているのではないだろうかと考えられます。

また、トラックドライバーに対する環境が改善されたことがありまして、船内の個室化ですとか船の設備が改善されているとお聞きしておりますので、物流業者が、この新造船を選ぶようになったのではないかと思います。

また、今貨物のお話でしたけれども、貨物だけではなくて乗船客数も、新潟便に限っていえば前年比 136%と増加しておりますので、新造船の効果は大きかったといえると思

○小貫委員

まず、人員は新潟便に限って 136%という答弁があったのですけれども、貨物はフェリー全体だと思

○（産業港湾）港湾振興課長

新潟便ですと、移出につきまして前年比 138%増、移入につきましては 102.8%とほぼ横ばいです。合計につきまして、新潟貨物量は 114.4%の増となっております。

○小貫委員

移出が 3 割増だということで、非常にそれは喜ばしい数値だなと思いますけれども、こうやって貨物がふえる便についてはいいのです。ただこの間、委員会の議論でもあるように、どうやったら貨物をふやせるのかという部分が、結局、本来だったら港湾計画の審議とともに、いろいろ数値が出てくるころなのではけれども、それが中断しているものから、一向に将来像が見通せないでいるのですが、今貨物獲得に向けたポートセールスというのはどういうことを行っているのか説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

貨物獲得に向けたポートセールスにつきまして、まず外航対策としましては、これまでロシア沿海地域に向けて大宗貨物であります中古車輸出の拡大と新たな貨物の輸出入の可能性について調査を行ってきましたほか、昨年につきましてはウラジオストクにて沿岸地域の事業者、政府関係者を集めた小樽港セミナーというものを開催したところでございます。

また、ことしからですけれども、ロシアのほかにも中国コンテナ貨物のでこ入れのために、中国にしばらく行っていなかったのですが、10 年ぶりに中国へのポートセールスを実施したいと考えております。

内航対策といたしましては、道内の荷主様や物流関係事業者の企業訪問、これは引き続き行います。あと、フェリー航路の PR、現状の調査を行ってきておりますが、これも引き続きやるほか、新潟近郊及び北関東、関西への企業訪問、これも今までも行っておりますけれども、ことしも実施予定であります。

○小貫委員

外貨で、外航航路で中国のポートセールスという話がありましたけれども、ただ内航は、どちらかというとも今までどおりという形と聞いていて思ったのですが、それだとやはりなかなか新しい貨物というのは獲得できないのかなと思うのですが、そこをさらに新たな取り組みというのをやっていく必要があるのではないかなと思うのですが、これについてはいかがですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今おっしゃられたとおり、ここ何年かの内航対策としてはやっていることに目新しいことは、多分ないのではないかなと思います。確かに今までどおりのことは、まず最低限、顔つなぎもありますので、それは行っていききたいと思います。

新たな事業につきましても、これも地元企業などの意見も聞きながら、何か新たな、目新しいといえますか、何かあるような、開拓をしていかなければならないと思っております。

○小貫委員

そういう上で、先ほどトウモロコシの減というのもあったのですが、石狩湾新港との関係で、強みは本来、穀物は小樽港で取り扱うのだという話があったのだけれども。ただ、小樽港の荷役機械というのが、もう古くてしようがない状況になっていると思うのです。これについて以前質問したときは、まだそういう更新の声というのは挙がってきていないという話があったのですが、これは民間の物だから民間でと考えているというのがあったみたいなのですが、それはともかくとして、現状のまま放っておくというわけにもいかないと思うのです。それを今後どうしていく、ポートセールスをする上でも重要なのではないかなと思うのですが、それはどうですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今委員がおっしゃったような課題があるということを港湾室として、課題として把握しながら、今後仕事に取り組んでいきたいと思っております。

○小貫委員

それで、もう一つ提案していたのが、多くの港湾で貨物獲得の上でいろいろなインセンティブというか、そういうのを導入して、うちに貨物をくださいということでやっているのですが、こういった検討をしたらどうですかと以前言ったと思うのですけれども、その後何か検討しているのかどうか、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

インセンティブにつきましては御存じだと思うのですけれども、現在小樽港と石狩湾新港の連続入港に対して入港料が2分の1になる2港寄り、これは行っております。それ以外の係船料、入港料、減免などのインセンティブにつきましては、現時点では正直なところ検討しておりません。

○小貫委員

質問を変えます。

港湾について。港湾ばかりやっていますが、昨年度、青森港の話ですけれども、青森港に新雪処理施設が完成したのです。ごみ流出を防ぐというふうになっています。このことは今定例会の前に、港湾室に内容を調べてくださいと、もう少し詳しく知りたいのですということをお願いしていたのですが、現時点でわかっている内容について説明してください。

○（産業港湾）事業課長

青森港の新雪処理施設の件でございますけれども、私が調べた中では、事業としては平成14年から港湾管理者である青森県が主体となりまして、社会資本整備総合交付金などを利用して、雪処理機能を有する緑地整備ということで平成28年度完成ということで整備している模様です。供用開始につきましては、平成29年12月から供用開始しておりまして、事業費としましては約26億4,000万円で行われたというような情報です。

○小貫委員

大体色内ふ頭と同じぐらいの規模で、お金をかけて雪処理という周辺整備が行われたと。これで気になるのが、国の交付金を使ったということなのですから、その費用割合なのですが、国、県、市、それぞれのぐらいなものだったのか示してください。

○（産業港湾）事業課長

各事業主体の事業内容は不明でありました。費用負担まではわかりませんでした。

○小貫委員

先ほど色内ふ頭のときは、大体3分の1が国の交付金だという話があったので、そのぐらいは国が出しているのかなと勝手に思っているのですけれども。

それで、そういった国のメニューとして雪処理施設として港湾を整備するというメニューが現時点もあるのか、今回の青森港というのが特例だったのか、そのことについて説明してください。

○（産業港湾）事業課長

新たに青森港のような親水緑地として整備するのであれば、社会資本整備総合交付金事業の緑地等施設整備事業、国費率2分の1を活用した整備が可能ではないかというふうに考えております。

ただし、整備内容が整理されておりませんので、整理された時点で、国との協議は必要だというふうには考えております。

○小貫委員

そういうのも全て、多分、港湾計画をつくらないとどうしようもない話になると思うのです。現在、結局、中央ふ頭で面野議員も今回いろいろやっていたけれども、港で雪処理をやっているわけですが、やはり小樽では平野地にもってくるしかないというのが今の排雪状況なわけですけれども、こういったことというのは、新たにつくられる港湾計画で何か位置づける予定があるのか、このことについてはいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

現在、中央ふ頭が使われていると思うのですがけれども、現在の雪処理を今後も続けるということであれば、新たな今、港湾計画の策定については特段明記されないものと考えております。

もし、青森県と同様な雪処理施設を親水緑地として新たに整備するのであれば、港湾計画への位置づけは必要になるかというふうに考えます。

○小貫委員

この件については、まだ私も、余りにもデータが少ないので、進めるべきだとも何とも言えないところなのですが、よく研究していきたいなと思います。

◎小樽ベイシティ開発について

そうしたら、OBCについて1点だけ。もともと6月25日にOBCの関係では、再生計画の認可が決定されるのではないかみたいなことだったのでありますが、まず現状を説明していただいて、それを聞いて質問を終わります。

○（産業港湾）次長

OBCの現状でございますが、3月29日の会社分割以降、旧OBCにつきましては抱える課題について本市と協議を進めておりまして、こちらの再生計画案の裁判所への提出は3カ月延長になりまして、7月27日に提出されるというふうに聞いております。

○委員長

共産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14分

再開 午後5時21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。

○小貫委員

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、採択を主張して討論します。

中小企業振興基本条例案が今定例会には提出されています。その中で小企業者を位置づけたことは大きな意義があります。そして小企業者の支援の一例が店舗リフォーム助成制度ではないかと考えます。暮らしと地元企業を応援することにより、地域経済を動かしていくことが経済発展にもつながります。財政的にも限度額と予算の上限を設定することにより、単年度負担を抑えながら実施することは可能です。店舗の改修や設備の更新を助成することによって市内業者への発注を促し、市内経済の循環を実現する店舗リフォーム助成を求める陳情者の願いは妥当であり、採択を求めます。

以上、討論を終わります。

○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。