

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 10 月 10 日 (水)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 5 8 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・小貫各委員 （酒井（隆行）委員欠席）		
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、所属委員に変更がございますので、お知らせいたします。前田委員に変わりました新たに酒井隆行委員が当委員会の所属となっておりますことを、報告いたします。

次に、9月21日付で人事異動がありましたので、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、秋元委員、面野委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、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。

「北海道胆振東部地震の被害・影響に伴う対策について」

○(産業港湾)産業振興課長

資料1に基づき、一つ目は産業振興課から、二つ目は観光振興室から報告させていただきます。

まず、一つ目の、金融等の相談窓口の開設につきましては、先に御案内をしておりますけれども、小樽市のほか、北海道後志総合振興局小樽商工労働事務所、小樽商工会議所、日本政策金融公庫小樽支店、北海道信用保証協会小樽支店におきまして、今般の胆振東部地震に伴う被害や影響を受ける中小企業者の方々に対する資金繰り等の相談窓口を小樽市内に開設しているものでございます。先週末現在、市内の窓口合計で34件の相談があり、停電による被害や観光客の減少による売上げの減少などが主な内容となっております。

○(産業港湾)観光振興室嶋崎主幹

資料1の「2 風評被害緊急対策事業」について、現在の進捗を含めまして、報告いたします。

震災被害の風評等により、本市を訪れる国内外の観光客が減少しています。これに伴いまして、個人消費も低迷し、市内の宿泊施設や飲食店、小売店などの観光関連企業が大きな影響を受けております。このことから、風評被害を最小限にとめるための対応策を実施します。事業の実施につきましては、観光振興室と小樽観光協会が連携して取り組み、事業費については、観光協会への補助金として、第4回定例会で補正予算を計上することを予定しております。

(1) 観光動画作成・発信事業ですが、本市が宿泊や交通など、観光客の受け入れに支障がなく、市民も地震発生前と同様の日常生活を送っている現状を、観光客、店員を絡めて取材し動画を作成いたします。多言語の字幕を付記して、官民が所有するホームページ等を使って発信いたします。これの進捗につきましては、観光協会が動画作成事業者を公募して、現在一つの「小樽元気宣言」CM動画が納品されており、まずは第一弾として、英語と日本語のそれぞれフルバージョン・ショートバージョンを10月5日にアップロードといたしますか、公開を開始したところです。今後、2から3の業者に委託をかけ、順次、何月何日の小樽ということで追加していき、この充実を図ってまいります。

(2) SNSやインターネットによる情報発信事業について、まず、①のSNSですが、北海道における震災被害・現状について、一部誤解を招くような表現による報道がなされている東アジア圏の各国を中心に、自国において強い影響力を持つブロガー等を招請し、本市で取材した内容を発信してもらい、現在の小樽を海外に広く周知することとさせていただきます。これの進捗につきましては、札幌の旅行会社兼広告代理店を通じまして、現在中国・香港にも影響力を持つ台湾人女性ブロガーに打診をしているところです。10月中旬に本市の取材と、それから編集、10月中の発信といった予定で進めております。

②のインターネットにつきましては、中国・香港・台湾・韓国・タイ・マレーシア・シンガポール・インドネシ

ア・フィリピン・ベトナム・インド・日本、この 12 の国と地域で現地語により北海道の観光情報を発信しているホームページに、本市専用ページを作成し、現況画像と記事を発信するものでございます。これの進捗といたしましては、最初に申し上げた（１）の事業で説明をいたしました「小樽元気宣言」CM動画、それと、現在東京の日本橋にあるリムジンバスの発着所、東京シティエアターミナルで実施している北海道PR事業におきまして、そのPR会場で上映されている小樽北後志の観光スポットを紹介する動画、この２点を、この 12 の国と地域において発信を開始したところです。これにつきましても、観光協会に委託して作成中である追加の動画ができ次第配信し、充実に図ってまいりたいと考えております。

○委員長

「北海道胆振東部地震市内経済への影響調査について」

○（産業港湾）商業労政課長

このたび、小樽市と小樽商工会議所、小樽観光協会、小樽物産協会、北海道中小企業家同友会が実施しました、平成 30 年北海道胆振東部地震に係る市内経済への影響調査につきまして、右上に資料 2-1、資料 2-2 と記載をいたしました資料に基づき説明させていただきます。

初めに、お配りした資料 2-2 の 17 ページをごらんください。

今回、市内事業者へ送付いたしました調査の依頼文書、影響調査についての説明文書、そして、調査票の 3 枚をそちらにつけてございます。今回の調査では、商工会議所、観光協会、物産協会、同友会を通じて各団体の会員様にこれらの文書を送付し、調査を実施したところであります。

それでは、調査報告書の概要版となります資料 2-1 に基づきまして説明させていただきます。

ページ数を下段の中央に付しておりますので、そちらを御確認いただきながらと思いますが、初めに 1 ページ目をごらんください。

「1・調査目的」、「2・調査対象期間」、「3・調査対象事業者等」は、資料に記載のとおりでございます。「4・調査結果」についてですが、このたびの調査では、市内 1,563 事業者に対し調査票を送付し、432 事業者から回答がありました。回答率は 27.6%となっております。

お手元の資料には記載はしておりませんが、平成 28 年経済センサスー活動調査によりますと、市内の事業所は 5,686 件となっておりますので、調査票を送付した 1,563 事業者は市内事業所全体の 27.5%に当たります。また、回答があった 432 事業者は、市内事業所全体の 7.6%に該当するものと考えております。

2 ページ目をごらんください。

（２）被害の有無についてです。回答いただいた 432 事業者のうち、「被害あり」と回答した事業者は 193 件です。業種別には、製造業と卸売業・小売業がともに 47 事業者ということで、最も多くなってございまして、次いで、宿泊業・飲食業が 40 事業者となっております。

この後の、（３）から（11）までは、今の（２）の被害の有無において、「被害あり」と回答した 193 事業者のみを対象に回答をいただいております。

次に、（３）被害額につきましては、被害額の把握は難しいといった御意見も頂戴しておりましたが、回答内容につきまして、電話での確認を行い可能な限り把握に努めたところであります。その結果、77 事業者が「100 万円未満」、62 事業者が「100 万円以上 500 万円未満」と回答しております。一方、26 事業者が「1,000 万円以上 5,000 万円未満」と回答しております。

次に、（４）被害内容につきまして、「停電により生産・営業活動に支障があった」が 115 件、「停電による商品・材料の廃棄処分があった」が 77 件、「観光客の減少により売上が減少した」が 71 件と多く挙げられております。

お配りした資料 2-2 の 6 ページをごらんください。

参考として、被害内容別の損害額を掲載しております。ここには、各事業者から被害内容別に御報告いただいた

金額を単純に集計した額を記載しております。損害金額の把握が難しいことから、回答をいただけなかった事業者などもあり、ここに記載した額は、今回の地震による影響を正確にお示しするものとは必ずしも言えませんが、金額の高い順に被害内容を申し上げますと、「観光客の減少により売上が減少」、「停電により生産・営業活動に支障」、「自粛等に伴う消費低迷により売上が減少」となっております。

資料の 2-1 に戻っていただきまして、3 ページをごらんください。

(5) 被害補填につきまして、181 事業者が「全額自己負担」と回答しております。「保険等で全額補填見込み」が 1 事業者、「保険等で一部補填見込み」が 9 事業者となっております。

次に、(6) 売上への影響につきまして、166 事業者が「減少した」と回答しております。「変化なし」が 23 事業者、「増加した」が 4 事業者となっております。なお、増加したと回答した事業者からは、「被害はあったが一方で特需的なものもあったため、結果として売上は増加した」といった説明がございました。

次に、(7) 売上減少の要因につきまして、(6) において、売り上げが「減少した」と回答した 166 事業者から、「停電」が 141 件、「観光客数の減少・キャンセル」が 79 件、「物流の混乱」が 57 件の順で多く挙げられております。

次に、4 ページをごらんください。

(8) 売上減少への対応について、(6) において売り上げが「減少した」と回答した 166 事業者のうち、37 事業者が「既に対応済み」、45 事業者が「対応検討中」、77 事業者が「現時点で不明」と回答しております。なお、既に対応済みと回答した事業者からは、「新しいお客様を受け入れていくしかない」などの意見があり、また、対応検討中と回答した事業者からは、「生産できなかった分を 10 月中に取り戻したい」などの意見がありました。また、未回答の事業者からは、「売り上げ減少への対策は特になく、通常の活動を行うしかない。広告を増やしても個々の事業者が単独では効果が期待できない。」といった意見もございました。

次に、(9) 節電の影響について、38 事業者が「生産・営業活動に既に影響が出ている」、16 事業者が「生産・営業活動に今後影響が出てくる」、136 事業者が「特に影響なし」と回答しております。

次に、(10) 資金繰りについて、66 事業者が「今のところ影響はないが、今後影響が生じる可能性がある」、17 事業者が「既に影響が生じている」、110 事業者が「特に影響なし」と回答しております。

次に、5 ページをごらんください。

(11) 今後の展望について、55 事業者が「生産・営業活動に既に影響が出ている」、46 事業者が「生産・営業活動に今後影響が出てくる」、87 事業者が「特に影響なし」と回答しております。

最後に、(12) 国・北海道・小樽市への要望についてです。市内事業者からは電力の安定供給、運送など物流対策、資金繰り・運転資金融資、風評被害対策、通信手段の確保、非常用電源に対する助成などについて、要望や意見がありました。

なお、お配りした資料 2-2 の 14 ページから 16 ページまでには、事業者からいただいた要望や意見につきまして、業種別に整理をして記載してございます。後ほど御確認をいただければと思います。

○委員長

「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 2 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、平成 30 年 6 月 30 日から 7 月 3 日、7 月 9 日から 13 日、後志総合振興局にヒルトン 10 周年記念マルシェ対応として日本遺産パネルデータを提供いたしました。

7 月 4 日、小樽観光協会、小樽商工会議所、小樽商科大学、小樽観光大学校及び観光振興室との、日本遺産「北

前船」関係者会議に担当主幹、主査が参加し、第 2 回定例会で補正いただいた予算に基づく事業の説明及び今後の日本遺産申請に向けた協議会立ち上げを目指しているため、ストーリーや地域活性化計画策定への協力をお願いいたしました。しかしながら、この会議終了後、前市長が辞職を表明されたため、協議会の立ち上げは保留となっております。

7 月 5 日、教育委員会において開催の歴史文化基本構想策定委員会に産業港湾部長、担当主幹、主査が参加いたしました。

7 月 6 日、東京での北前船日本遺産推進協議会全体会議に担当主幹が参加し、今後の地域活性化に向けた取り組みを協議しました。

7 月 8 日、小樽商科大学でのマジプロ 2018 第 1 回演習に担当主幹、主査が参加し、日本遺産による小樽の活性化チームの学生 4 名と顔合わせをしました。

7 月 9 日、小樽商科大学での旧魁陽亭共同研究打ち合わせに担当主幹、主査が参加し、情報収集をいたしました。

7 月 12 日、福井県坂井市で開催の全国北前船研究交流セミナーに学芸員 1 名、観光ガイド 2 名を派遣し、他自治体の学芸員やガイドとの交流や、北前船ストーリー学習の機会としていただきました。

7 月 13 日、第 1 回炭鉄港推進協議会・幹事会合同会議に部長、担当主幹、主査が参加し、協議会の立ち上げ、今後の取り組みの確認を行いました。

8 月 11 日、12 日、青年会議所の「北運河ルネサンス 2018」との同時開催として、旧日本郵船小樽支店での日本遺産認定記念パネル展を開催しました。

8 月 18 日、小樽観光大学校主催の「北前船」日本遺産の石造倉庫めぐりに担当主査が参加し、情報収集しました。

8 月 22 日から、ニトリレディスゴルフトーナメント会場において、日本遺産認定記念パネル展を開催しました。

8 月 31 日、9 月 1 日、「北前船寄港地フォーラム in 長岡」に部長が参加しました。

9 月 1 日、2 日、「小樽アニメパーティー 2018」において、日本遺産認定記念パネル展を開催しました。

9 月 12 日から 18 日、天満屋倉敷店の、「秋の北海道物産と観光展」において、倉敷市日本遺産担当と連携し日本遺産認定記念パネル展を開催し、多数の来客があったと聞いております。

9 月 14 日から 17 日、イトーヨーカドー琴似店において開催の、「小樽の物産と観光フェア」に、日本遺産認定記念パネルを展示いたしました。

9 月 15 日から 17 日、小樽商科大学マジプロ、日本遺産による小樽の活性化チームによる都通り商店街での、「北前カフェ アートストリート in 都通り 2018」に、日本遺産認定記念パネルを展示しました。

9 月 18 日から 10 月 10 日まで開催中の、小樽商科大学附属図書館及び市立小樽図書館同時開催の、「北前船」日本遺産認定記念 北前船ブックフェア&パネル展」に、日本遺産認定記念パネルを展示しております。

9 月 29 日、小樽石蔵再生会シンポジウム「小樽の石蔵は日本遺産にどう活用できるか」に、担当主幹がパネリストとして参加し、小樽の日本遺産認定に向けた活動経緯等を説明しました。

9 月 30 日、日本遺産認定記念シンポジウム「知ることがはじまり 北前船寄港地・小樽」を開催しました。

今後、引き続き北前船を活用した取り組みを進めていくとともに、先にお伝えした（仮称）小樽市日本遺産推進協議会を立ち上げ、地域型のストーリーや地域活性化計画の作成を早急に行い、平成 31 年度の地域型での申請に向けた取り組みを進めるほか、これまで通り、炭鉄港の取り組みへの協力を行ってまいります。

また、来年度の北前船寄港地フォーラムの開催に向け、予算措置等を行ってまいります。

○委員長

「企業誘致推進役の採用について」

○（産業港湾）富樫主幹

平成 30 年第 2 回定例会の経済常任委員会におきまして、企業誘致推進役の退職について報告いたしました。本年 8 月 1 日付で後任を採用いたしましたので、委員の皆様へ報告いたします。

お配りした資料 4 に記載のとおりでございますので、説明は割愛をさせていただきますが、後任の針田氏は小樽市出身で、北海道内での勤務歴もあり、かつ企業誘致業務の経験者でもあることから、適任であるというふうに考えております。なお、業務内容、雇用形態、就業形態、賃金等の条件につきましては、これまでと変わりはありません。

○委員長

「小樽市中小企業振興会議の設置について」

○（産業港湾）産業振興課長

資料 5 に基づき報告いたします。

小樽市中小企業振興会議につきましては、小樽市中小企業振興基本条例に基づく市長の附属機関として設置するものであり、委員の知見などに基づく調査審議により、今後の中小企業振興施策へ反映させることを目的とするものでございます。会議は、学識経験者、中小企業の振興に関係のある方、公募によります 20 人以内の委員をもって組織し、今年度は 3 回の開催を予定しておりましたが、市長選の実施などから 11 月、あけて 1 月の 2 回の開催としたものであり、現在、設置・開催に向け団体等への委員推薦依頼などの取り組みを進めているところでございます。

○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明をお願いします。

「議案第 25 号について」

○（産業港湾）事業課長

議案第 25 号工事請負変更契約につきまして、説明申し上げます。

今年 3 月 26 日に、阿部・福島・小杉共同企業体と 5 億 6,268 万円で締結した、(仮称)中央 5 号上屋新築工事の請負金額を 5 億 6,607 万 1,200 円とする請負変更契約を締結するものであります。変更契約の理由といたしましては、平成 30 年 2 月 16 日付で国土交通省から通知された、「平成 30 年 3 月から適用する「公共工事設計労務単価について」の運用に係る特例措置について」に伴う措置について、工事請負契約約款第 49 条（契約に定めのない事項）に基づき実施しているものであります。この特例措置の内容ですが、平成 30 年 3 月 1 日以降に契約を締結する工事のうち、平成 29 年度公共工事設計労務単価（以下、旧労務単価という）を適用している工事につきまして、公共工事設計労務単価の上昇を受け、旧労務単価に基づく契約を新労務単価に基づく契約に変更するため、請負代金額の変更の協議を請求することができるというものであります。これによりまして、請負業者であります阿部・福島・小杉共同企業体から請求があったことから、請負変更契約を締結するものであります。

○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、立憲・市民連合の順といたします。

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎北海道胆振東部地震による市内金融機関開設窓口の相談状況について

まず、報告を伺っての質問なのですが、北海道胆振東部地震に係る市内経済への影響の点なのですが、これは私も、非常に気になって代表質問でもいろいろ質問させていただいた中で、金融関係の相談企業数が、9 月 27 日までの時点で 28 社という答弁をもらっていますけれども、それ以降はどうなのでしょう。ふえている状況はあるので

しょうか、お示してください。

○（産業港湾）産業振興課長

市内、小樽市を含めて 5 カ所で開設しております窓口の相談状況につきましては、先週末現在という形になりますが、合計で 34 件という数字でございます。

○中村（吉宏）委員

それぞれ対応は進捗しているのでしょうか。把握されていますか。

○（産業港湾）産業振興課長

個別に、今なかなか話しづらいところもあるのですが、その 34 件のうち、数件については実際に融資も実行されているというふうなことで聞いているところでございます。

○中村（吉宏）委員

なるたけスムーズに使い勝手のいい状況であればいいということを願っていらなのですけれども、もう 1 点、先ほど示された報告書、資料 2-1 の中で、被害補填のお話なのですが、全額自己負担という会社が 181 社あるとして、全体の 93.8%を占めるということなのですからけれども、この総額というのわかりますか。

○（産業港湾）商業労政課長

金額の把握につきましては、資料 2-2 の 6 ページにあります被害内容別の損害額のみを、今回は把握してございまして、こちらが各企業から出てきました損害額ということで聞いておりますが、全額自己負担した部分が、このうち幾らなのかということまでは、今回は把握はしてございません。

○中村（吉宏）委員

保険の対応適用があれば回復もある程度見込めるのかということですからけれども、全額という結構厳しいところもあると思うのです。調査などして、何か手だてですとか、個別の相談なども含めて対応いただければと思いますけれども、いかがですか。

○（産業港湾）商業労政課長

今回の調査では、この損害額に対する対応について、見込みということで皆さんから聞いております。一部の企業の中では、やはり保険会社にいろいろ確認をとられているようなのですが、なかなか保険の対応は難しいというお返事をいただいているようです。一方、いろいろな契約の中で、契約相手側が一部負担するですとか、そういったやりとりをされていらっしゃる企業もいると聞いておりますので、そういったことにつきましては、我々も、いただいた調査票の回答につきましては、できる限り企業に直接電話して確認をして、そういった状況を聞いてございまして、その辺につきましても、今後必要な部分については確認してまいりたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

全額自己負担をした会社でも、例えば、今の緊急融資の対応を受けて対応可能などところもあるでしょうし、逆に全額自分でカバーした結果、経営が圧迫されたなどということになっては、やはり気の毒という言葉だけでは済まされない状況もあると思いますので、対応をいろいろと調査しながらお願いをしたいと思います。

◎小樽市中小企業振興会議の委員選考について

それからもう 1 点、報告を伺いました中で、中小企業振興会議なのですからけれども、今、これから動き出していくというところですが、このメンバーになる団体の選考については、どのように行ったのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

中小企業振興会議の委員をお願いする団体につきましては、基本的には条例を制定する際の会議、このメンバーを中心に考えながら、その際にもお話がありました、例えば、今後の対策に必要な観光とのリンクでありますとか、あるいは港の関係ですとか、そういった視点が必ず必要になりますので、そういった団体も加えてお願いをするというふうなことで、市長とも話をしながら選定したものでございます。

○中村（吉宏）委員

ということは、必ずしも条例制定のための検討委員会のメンバーが、そのままというわけではないということですね。

○（産業港湾）産業振興課長

団体は、検討委員会の団体をお願いしているということで、重複する部分はあるのですが、あくまでもその団体から推薦いただく委員につきましては、その団体に一任をさせていただきますので、そこは必ずしも同じではないというふうなことではないかと思っております。

○中村（吉宏）委員

団体のそのメンバーはなかなか選びにくいというのはわかるのですが、その構成していた、いわゆる団体の数というか、そういうところを前の条例のときは変更していくということなのでしょうか、ということです。

○（産業港湾）産業振興課長

条例を制定する際の検討委員会のときには、団体等が 16 名で、公募の方が 2 名という内訳でございまして、今回の振興会議につきましては、条例の中で 20 名以内ということですので、団体等が 19 名で、団体に多く加えて依頼した関係もあるものですから、公募の方を 1 名というふうなことで構成は多少変わってございます。

○中村（吉宏）委員

聞きたかったのが、その条例の委員会の中に入っていたメンバーで、今回入らない団体があったりとか、その辺があるのかという確認です。

○（産業港湾）産業振興課長

申しわけありません。検討委員会の団体につきましては、全て今回の振興会議に、また参画いただくということで考えてございます。

○中村（吉宏）委員

◎観光について

続いて、用意をしていた質問に入らせていただきますけれども、まず、観光について先に伺いたいと思います。

報告の中にも一応緊急対策の御報告がありました。今、これも進んでいる段階だと思うのですが、進捗の状況を少し詳しいところとか、あるいは反応、そういった部分があればお示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

進捗につきましてもあわせて報告させていただいていたと思うのですが、反応につきましては、まだ始まったばかりの部分もありますので、インターネットで動画の再生回数ですとか、そういったことを注視してまいりたいと、今のところ、これでどうだという答えはありませんが、これから見ていきたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

これから見ていくということですが、特に、いわゆる動画を出してから初日で 1,000 件いきましたとか、そういうような状況、目ぼしいところというか、そういうものを何かつかまされたりはしていませんか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

堺町通り商店街でつくっている元気発信動画が 1,000 件とかはいっていませんけれども、それが一番多くて、それでも 3 桁ぐらいかと思っております。詳しい数字は申しわけないです。

○中村（吉宏）委員

まだ、スタートして間もないので、それでもそのぐらいの反応があるのなら、これからどんどん伸びていってほしいなというふうに思います。そのほか緊急対策として、これも本会議で質問した際に御答弁もいただきましたが、台湾に実際に赴いて観光誘致をしてきてくださるというようなことでしたが、11 月 18 日ということですが、そのほか中国と韓国も気になるというふうに私などは思うのですが、そのあたりの対応とかはいかがでしょう、何

か緊急のものは。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

予算特別委員会のときに少しふれましたけれども、近々急々にやはり現地に赴いて、現地プロモーションで北海道、小樽の元気ぶりを直接伝えてくるということが大事だということでお答えしましたが、ちょうどいいのがありまして、北海道観光振興機構で韓国に 10 月 18 日、19 日の日程で現地の説明会と、それから旅行会社を中心とした商談会、マッチングといたしますか、それに赴いてまいることが決まりましたので、行くメンバーは小樽観光協会で 2 名、それから観光振興室で 1 名ということで来週行ってまいります。

○中村（吉宏）委員

本当に近々急々の対策をしてくださっている状況かと思えます。韓国の方たちもぜひ戻ってきていただきたいですし、冬には小樽雪あかりの路でもふんだんにお力をかりますので、完全に風評被害を払拭してきていただきたいと思っておりますので、お願いします。

それと、観光に関連して閑散期の対策について伺いたいと思うのですが、これも予算特別委員会か本会議で、小樽がちょうど今この秋の時期、観光閑散期になります。関連して国内であれば京都ですとか、少し例に挙げましたけれども、観光繁忙期になるような地域に、ぜひ小樽の観光 PR もさせてもらうような働きかけをということでしたが、このあたりはどうでしょうか。何か具体的に案があれば示していただければと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

本会議の中で、繁忙期と閑散期が逆サイドにあるところとの交流というか情報交換とかということで、市長から日本遺産の北前船寄港地を中心にして、そのフォーラムの中で情報交換なりコミュニケーションをとっていくというお話をさせていただきました。

そのほかに、道内の近場で言えば定山溪ですとか、今後札幌市との中核都市の広域連携というのはこれから始まりますので、そういったところで組んで互いに情報をやりとりしながら、道内では進めてまいりたいというのがあります。

それと、委員がおっしゃられた京都については、あの後すぐさまは動いていないのですが、今後、委員が行かれた視察の京都の担当者を教えていただいて、京都市としても相互交流をしたいのだという見解がおありだと聞きましたので、その担当に連絡をとって見て、どのような連携ができるのか、それを確認してみたいと思っております。

それと、フェリー航路には、新日本海フェリーで舞鶴航路がありますので、京都市もそうですが舞鶴市とも同じように何かできないかということを確認して進めてまいりたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

京都には、我々経済常任委員会でも昨年視察に行っていました。そんなに、ぜひというほどの温度感ではないと思っておりますけれども、すぐできたらいいねということなので、こちらから逆に投げかけしていただけたらと思います。京都は非常にインバウンドがやはり強いですし、インバウンドの方がフリースタイルで旅行していると、京都を歩いているけれども、では、次は北海道へ行ってみようかという方もいらっしゃるでしょうし、また、小樽とのつながりって「鯨」だと思うのです。京都に「鯨そば」が定着したのは明らかに小樽の「鯨」があったからこそではないかと思っておりますので、そういうつながりなどもぜひ生かしていただいて、北前船の関係なども生かして PR していただければと思います。

次に、面的な部分のというお話なのですが、市民の方からこういう声がありました。今の小樽の観光の状況は、点と点を結んだ状況です。小樽駅前から運河までの動線、それから運河から堺町通り商店街を通る動線、そして堺町通り商店街から南小樽の動線。これ以外ではもう一つ観光が盛り上がっていない。特に駅前周辺の商業者の方からは、中央市場や近隣のところを、もう少し何か手当をしていただけないのだろうか。いわゆる駅前の周辺が面的に観光の要素になり、また、ひいて言えば、天狗山も含めた大きなエリアで小樽を面的な観光地域にして

ほしいというような声も上がっているのですけれども、この辺の見解について、少しざっくりですがいかがでしょう。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

委員がおっしゃるとおり、例えば、梁川通りですとか中央市場ですとか、駅に向かって右側といいますか西側に、観光客の動線といいますか流れ、梁川通りへの流入はやはり都通りに比べるとしていませんし、一番多いのは駅に向かって上がっていくとか、駅から運河に下がっていくというのが太い動線ということは認識をしております。

梁川通りあたりで例えて言えば、いろいろユニークな、和楽器の店舗ですとか、運河から藤森さんの運河画廊ですとか、それから飲食でいうと、ソウルフードのなるとですとか、伊勢鯉、いろいろユニークな店が並んでいますので、だからどうこうというのもあれなのですけれども、テレビとか雑誌でそういう中心部だけではなくて少しユニークなところも教えてくださいというような、そういったニーズがあれば、そういった機会を通じて今よりも中心だけではなく広いアピールというのを考えてやっていきたいと思います。

○中村（吉宏）委員

おっしゃるとおり要素としては、点々とあるわけで、それを何かくくって、まださらなる発掘は必要だと思うのですけれども、そういう取り組みをしなければならぬのかと。これは観光協会とか、それから地元の商店街なども協力関係をつくって少したきつけて、この辺の面的な開発と、そこがつながればある意味運河からの動線を北運河のほうにという、よく課題に挙げられていますけれども、これもこういったことにもつながっていくと思うのですが、ぜひ、そういったところで観光協会や商店街を巻き込んでというところで取り組みいただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室長

今、委員の言われました観光客の回遊性といいますか、面をふやしていくというのは重要なことだと思っております。例でいきますと、今年、潮まつりから堺町ゆかた風鈴まつりまでの間を、浴衣ウイークという形で浴衣を着て中心商店街並びにその上のほうにという取り組み、今回からなのですけれども、こういった取り組みもその事務局を観光振興室が少し担わせていただいてやっておりますので、一つの例ですが、こういった取り組みも来年、再来年というふうに続けて、今言われました運河、駅前だけではなく、広げていくというのは観光協会とも一緒にやっていきたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

確かに、堺町通り商店街方面の方たちって、商店街関係の方も中心になって活発にいろいろなイベントを打ち出したりということなのですけれども、恐らく西側の方たちから、そういうアイデアというのは出ていないのではないかと思います。この辺はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室長

今、例に挙げた浴衣の関係も、どちらかというと堺町が中心となって、うちだけではなくて広く堺町だけではないと、そういった動きから始まっている部分がありますので、おっしゃるとおりほかのところからの声掛けというよりは、逆に堺町からという流れになっているのは事実ですけれども、そのどちらかというとは別に、いい動きなものですから市としても観光協会と一緒にそういう動き、面的な広がりをしていきたいというふうに考えています。

○中村（吉宏）委員

駅の西側、例えばいろいろなイベントを小さくやっている部分も私も見ているのですけれども、なかなかそういう発想というかアイデアとかそういったものも含めて、何か提案といたらおかしのですが、こういうのがあるよとか、やったらどうみたいなところを、情報をつかんでいってそれを売り出していくというきっかけがないのだからかというようなことも懸念はしているのですけれども、そういうことも含めて、面という意識をしていただきました

いと思います。

それから面的といいますと、もう一個、天狗山のエリアなのですが、やはり天狗山に向けての動線、これはもうしっかりと要素を発見しながらつくり上げていくといい観光エリアになるのかと。かつては「小樽の森」構想というのもあったと思いますけれども、今、それは中断しているという話がなくなってしまっているような状況かと思うのですが、こうした面についてもいかがですか、駅から天狗山に向けてのというところ、何か開発する必要があるのではないかと思いますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

「小樽の森」構想につきましては、経済常任委員会には平成 25 年第 4 回定例会で報告しておりますが、その後、構想の具体化については進んでいない状況になっております。その後、年数も経過していることもありまして、天狗山の観光事業を担っている中央バス観光開発株式会社が、現在どのようにお考えなのかをお聞きする必要があると考えておりますので、機会を見て確認したいと思います。

○中村（吉宏）委員

ぜひ、情報がありましたら私にも教えてほしいと思いますのでお願いします。

それと、やはり観光にはアクセスが必要で、バス路線が小樽の観光地をめぐるにも、やはり軸になってくるのかというところで、このバスの便がどうなのかと思うのですが、例えば、天狗山のロープウエー終了が 21 時で、山麓までおりてくると、ロープウエーが到着した直後にバスが発車して、観光客の方が 30 分くらい暗がりバスを待たなければならないというような状況もあるやに伺っているのですが、このあたりの交通アクセスという状況は把握されていますか、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

最終ロープウエーの下山時間と、バスの発車時刻が大体同じぐらいなので、ゆっくり歩くお年寄りなどが間に合わないというケースもあるやに聞いていますので、この辺につきましては、中央バス観光開発と話をし、もし、そうなのであれば何分おくらせるとか、そういった調整をしていきたいなど。それと、面的な広がりという部分で言えば、代表的な施設としては天狗山と、それから祝津のおたる水族館が挙げられますので、そちらもチェックしてまいりたいと思います。

○中村（吉宏）委員

ぜひお願いします。こういったアクセスについても、面の広がりをつくり出す重要なツールになりますし、こういったところも観光のホスピタリティにつながる部分だと思いますので、ぜひ、調査をしてしっかりお答えをいただきたいと思います。

◎港湾のマーケティングについて

それでは、港湾のマーケティングについての質問をさせていただきたいと思います。

経済常任委員会に限らず議会の議論の中で、常々港湾のさまざまな質問が行われているわけですが、小樽港港湾計画がテーマだったりとか、小樽港長期構想がテーマだったりですとか、港湾貨物がテーマだったりですとか、クルーズ船が、あるいは港湾の整備などというテーマが挙がってくるのですが、小樽港の港湾というものについて、総合的というか議論がまとまった形で小樽港をどのように進展させていくのですかというところが、どうもいろいろなものがちぐはぐに見えるのが、私の所感なのです。きょうは、マーケティングということなのですけれども、この小樽港を本当にどうやって生かしていくのかというのを、小樽港が目指すものというのを少しお伺いしていきたいという趣旨で、この質問をさせていただきます。

小樽港は、今、港湾計画をまた改訂しますということなのですが、実際に小樽市として目標などを持っていけばお伺いしたいのですが、小樽港における物流ですとか、観光、それから安心・安全、3 本柱があると思うのですが、今、まず物流のところを聞いてみたいと思いますが、現在 1,100 万トンぐらいの貨物量ということ

ですけれども、これは、数字的に 1,100 万トンでいいのでしょうか。ここを確認させてください。

○（産業港湾）港湾振興課長

平成 28 年度で約 1,100 万トンで、平成 29 年度は速報値なのですけれども、約 1,170 万トンということですので、1,100 万トンという形で押さえていただければよろしいかと思えます。

○中村（吉宏）委員

この 1,100 万トン、平成 29 年度は 70 万トン伸びたのですけれども、速報値とはいえ、これは将来的に、どこの将来をさすかわかりませんが、どのぐらいの量を上ぶれで目指して行こうというような考えとかはあるのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

港湾計画におきます取扱貨物量の目標値なのですけれども、以前はピーク時の平成 8 年の 2,500 万トンまで戻したいという前市長の意向はあったのですが、実際問題としましては実現は少し不可能かなというふうには現在思っております。ちなみにですけれども、第 6 次小樽市総合計画の時点では、15 年から 19 年の平均値ということで、1,360 万トンという貨物量がありました。それをベースに現状より増加させることを目標としていきたいというふうには考えております。

○中村（吉宏）委員

そこを一つの目標とするに当たって、では、この目標に向けて何をするかという話になってくるかと思うのですけれども、貨物を取り扱っている会社というのは、いろいろあると思うのですが、海外から入ってくる荷物もあります。国内の荷物もありますといったところで、海外からの荷物を何社ぐらい請け負っていて、国内の荷物というのは何社ぐらいのを、この辺は分析できますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

取扱社数、荷主数という形になると思うのですが、そういう観点で計数を今まで行ったことがないため、データとして押さえておりません。国といたしましては、外貿相手の国としては、直接的にはロシアと中国になります。ただし、中国コンテナ航路は上海でトランシップしておりますので、フィリピンやシンガポールなどの東南アジア諸国とのやりとりも少数ながらございます。内貿相手といたしましては、新日本海フェリーによりますと、新潟便は新潟を含む上信越地域、北関東・首都圏が相手となって、舞鶴便については関西圏が相手になると把握しております。

○中村（吉宏）委員

現状はそうなっていて、中国、ロシア、東南アジアの各国ということにして、これらを 1,360 万トンにもっていくときに、現在見込まれるような相手の国ですとか、あるいは、国内でしたらこの地域というのはどうなのでしょうか、見えていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

展開といたしまして、海外と国内、新たに考えている部分はどのような地域かということだと思いますが、今後の展開といたしまして、現状は、新たな国とかにアプローチというよりは、まず海外といたしましては、今、行っております小樽港物流促進プロジェクトによりまして、引き続きロシアとの取引増加に向けたアプローチを強めたというのが 1 点と、今年度、新たに中国の企業訪問を実施する予定です。平成 19 年まで実施していて、その後、しばらく休止していたのですけれども、また今年度実施しまして、新たな取引の可能性のある企業、地元企業などからの情報をもとに訪問して、荷物の集荷に努めていきたいと思っております。

国内の展望なのですけれども、昨年、新潟航路に新造船が導入されたことをきっかけに、新潟方面の荷物が強くなっておりますので、今年も新日本海フェリーとも連携を深めながら、同地域での今まで実績のあるところも含め、新しい会社を北関東地域も含めましてアプローチしていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

いきなり 260 万トンふやして 1,360 万トンの話にはならないのでしょうかけれども、それが、いわゆる 1,360 万トンを目指すというか、1,360 万トンを満たすポートセールスというか戦略なのでしょう。

○（産業港湾）港湾振興課長

現状のところ、御存じのとおり横ばいというか徐々に減っているというのが現状でございます。まず、確かにその活動だけでは総合計画の 1,360 万トンに届くかどうかというところは、私もどうなのかという部分もありますけれども、まずはやはり、今まで取り組んできたところの足元をしっかり固めることによって、まず最低限横ばいはキープした上で、委員のおっしゃるような上積みについては、やはり今後検討していかなければならないと、課題であるということは承知しております。

○中村（吉宏）委員

港湾計画をつくるにも、こうやって貨物量の設定が必要ですし、その目標をどうやって達成するのかという要素がないと、計画をつくっても余り意味がない話になってしまうのかなと。それはひいては、小樽市民に対して港湾計画を使って期待させたいけれども、達成ができなければ期待を裏切ることになってしまうので、少し厳しい言い方をしますが、だから今このような話をしているのです。

同様にもう少し伺いたいと思うのが、観光というところだとクルーズ船の誘致があると思うのですが、現状、年間海外の方たちが何人上陸して小樽港を利用する、また、国内の人たちが何人上陸するかという数字は把握されていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

人数につきましては、平成 27 年度からさかのぼりますと、27 年度で外国船の客船は 1 万 4,465 名、28 年度が 2 万 5,444 名、29 年度が 2 万 4,193 名となっております。国内と国外の合計といたしましては、27 年度が 1 万 7,835 名ですので、約 3,000 名が国内、28 年度が 3 万 245 名ということです。国内が約 5,000 名、29 年度は 2 万 8,147 名ですので約 4,000 名というのが国内という形で把握しております。

○中村（吉宏）委員

ちなみに、今 3 年間の数字を出してもらいましたが、昨年の実績として、今小樽に来てくれている船社数が海外で何社か、国内で何社か示してもらえますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

申しわけありません。ことしの分の寄港の資料しか持ってきておりませんので、後ほどお伝えさせていただいてよろしいですか。

○中村（吉宏）委員

では、ことしの数で示していただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

ことしですと、延べ寄港数で 21 隻になりまして、そのうち外国船が……。

（「社数ですよ」と呼ぶ者あり）

外国船社につきましては 6 社になりまして、国内は 3 社全て来ております。

○中村（吉宏）委員

今、国内 3 社全てというので、3 社から国内は伸びる余地はないだろうと。今、海外が 6 社から、例えば将来的な目標で何社呼んでいきたいというところの数字はありますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

何社という具体的な数字はないのですが、これから呼びたい船社ということでは、最近新聞にも出たのですけれども、ザ・リッツ・カールトンヨットコレクションという会社に視察に来ていただき、そこの副社長にいろいろと

お話を伺わせていただきまして、このザ・リッツ・カールトンには非常に期待しているところでございます。

○中村（吉宏）委員

ということは、今のところ呼びたい数は1社だけということなのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

正直に申しますと、数は多いにこしたことはないと考えております。

○中村（吉宏）委員

おっしゃるとおりなのです。では、今挙げていただいた1社以外に見込みがある船社はありますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

まだ、小樽に寄港はしていないのですけれども、過去にPRした船社といたしましては、今のところ5社をピックアップしております。まず、キュナード・ライン社、アザマラ・クラブ・クルーズ社、ウインドスタークルーズ社、あと先ほどのザ・リッツ・カールトンとMSCクルーズなどを、こちらでPRさせていただいております。

○中村（吉宏）委員

大体今6社で21隻来ているわけですが、プラス5になると倍近い数になると思うのですが、そうすると、人数も倍ぐらいになるではないですか。というような形で計算をしていって、そこが目標になってくれば、これを1年後にするのか2年後にするのか、相当な数になると思うのです。物流もクルーズ船の寄港も、こういうような目標を立てていただきたいなど。ただ、マーケティングというお話なので、それぞれがどういう要望を持っているのか、そういったものもしっかりと聞き取りをしていかなければならないというところで、両方にはポートセールスをしていかなければならないと思うのです。その状況を考えたときに、その目標達成のために、我々の小樽港の現状を把握しなければならぬと思うのですけれども、小樽港自身の強みって何だと思えますか。挙げていただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の強みなのですけれども、クルーズと物流で分けて答弁させていただいてよろしいですか。

クルーズにつきましては、強みとしましては、まず岸壁がまさに隣接していて空港に近いと。空港等のアクセスのよさは発着地としての優勢は道内ではぬきん出ていると思います。さらに札幌という大都市に近い。あと外国船はカボタージュといって国内から一度海外に出なければならぬのですけれども、サハリンが非常に近いという部分。また、小樽として客船受け入れの歴史が長いということがプラス要因かと思っております。

マイナス要因としましては、港口が狭いのでどうしても大型船が入れないという部分。また、北海道全体のテーマというか悩みですけれども、クルーズシーズンが短いと、4月から10月くらいまでで終了してしまうという部分。あと、小樽としましては、最近中国からのクルーズ船が九州などに非常に多く入っておりますけれども、これも北海道全体の問題だと思うのですが、中国から遠いという問題。こちらがマイナス要因かと考えております。

続きまして、物流の件ですけれども、プラス要因としましては、こちらも大消費地である札幌が近いということがまず1点考えられます。あと、昨年投入されましたフェリーの新造船で非常に貨物、旅客ともに好調を維持しているという部分も強みであると考えております。

また、脅威というか弱みですけれども、港の背後地が狭いということと考えております。

（「石狩湾新港に貨物を奪われている」と呼ぶ者あり）

○中村（吉宏）委員

今それだけ挙げられたということです。

あと外部的な環境といいますか、小樽港の外側にあるものについて伺います。まず、今強みと弱みという話をさせていただきましたが、小樽港を取り巻く外部の環境について、小樽のチャンスになるもの、それから小樽の脅威になるものというものを分析していただきたいと思っておりますけれども、いかがですか。

○（産業港湾）港湾室長

小樽港が今後物流の振興を図っていく上で外部環境的なものとしての、言ってしまうとチャンスもしくは脅威というところでの御質問ですけれども、まずチャンスというところでは、小樽港の位置からいきますと、やはり対岸貿易を進めていく上で地理的な優位性があるというところなんです。そういうふうにつまえた場合に、やはりロシアというのが小樽港としてはある程度活路を見出していきたい国になるのですけれども、そういう中にありまして、極東までは大分ロシアの投資が進んできていて港も整備されているという情報も聞いていますし、少し古い段階の情報なんですけれども、北海道銀行がロシアのアムール州に投資をして、そこで穀物を栽培しまして北海道に持つてくるという動きも、大分取り組まれていたというふうに聞いてございます。そういったところで小樽港の位置的な優位性というのが出てくるのではないかと考えています。

また、特に小樽とロシアを考えた場合には極東よりもサハリンというのが、さらに小樽港にとっては優位性がある地域だというふうには認識しているのですけれども、サハリンはいかんせんまだ投資が進んでいないという状況にありまして、物もなかなか動かないというところもございまして。ただ、少しずつロシアの開発が進んでくれば、こちらとの航路を持つことによりまして、小樽港については将来的なチャンスというのは来るのではないかとこのように考えてございます。

また、一方で脅威というところでもございまして、これについては小樽港の貨物が、ここずっと減少傾向が続いているという中で、北海道全体の人口減少というのがまず一つございまして。これが貨物の減少にそのまま直結してきますので、こういった北海道の産業自体の、もしくは経済活動自体の衰退が一番おっかない部分というふうにつまえてございます。そのほか、どうしても避けて通れないのが港湾間の競争でございまして。特に小樽港の場合は、ほぼほぼ苫小牧港に持っていかれているという、過去のピークのころから考えますと、そういった状況でございまして、どうしても港湾というのは、物が集まっているところにさらに物が集まっていくような、そういう物流的な動きというのはどうしてもあるところもございまして。そういった中で、どうやって太平洋側の港と対峙して小樽港の貨物を維持していくかというところを考えていかなければならないのですが、やはりこの太平洋側の脅威というのが我々小樽港にとって一番大きいというふうには認識してございます。

○中村（吉宏）委員

今、強み、弱み、それからチャンス、脅威を出していただきました。脅威の中に、本来であれば石狩湾新港というのが本音ベースでは入って来なければならないはずなんです、港湾間競争なんです。同じかわりがあるけれども、港湾間競争なんです。建前は共存しなければならない。だけど、本音は競争しなければならない。今、苫小牧港のお話がありましたけれども、石狩湾新港と共存共栄しながら石狩湾新港に勝つための戦略というのが一つ必要になってくるでしょうし、苫小牧港を意識するのであれば、脅威の克服です。だとしたら、今、ずっとお話を上がってきたのは、対岸それから日本海側ですけれども、小樽港として津軽海峡を利用して太平洋に出るという戦略、国内ですけれども、そういうものが一つ重要なのではないかと。

今、サハリンのお話がありました。サハリンはいつ使えるよというか、うまく取引できるのかといったら、これも未定です。これはチャンスにはならないわけですよ、現在。当面の港湾計画、数年間の港湾計画を達成するには乏しいのかなど。なので、もっとプラスの要因とかチャンスというものを目ざとく探していただきたいなど。これを総合的にまとめると小樽港の戦略というか将来目標ができ上がってくるのではないかとこのように、私からの意見でありますので、御検討いただければと思います。

○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

◎セーフティネット保証 4 号について

順番が変わって、セーフティネット保証 4 号について、初めに伺いたいと思います。

先月に発生いたしました、北海道胆振の地震におきまして被災された企業に対して経済産業省の告示で、セーフティネット保証 4 号が発令されたというようなお話がありました。市のホームページの中でも紹介されていますけれども、まずセーフティネット保証 4 号の説明をお願いしたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

まず 4 号の前に、信用保証という部分で少し御説明を差し上げますが、中小企業が金融機関から資金の融資を受けるとき、その借入債務を保証することで中小企業の金融の円滑を図るというのが信用保証でございます。万が一返済が不可能となった場合、信用保証協会が中小企業にかわって、その借入金を金融機関に返済するというふうな、そういう制度が信用保証でございます。

このたびのセーフティネット保証 4 号につきましては、概要としましては、自然災害等の突発的事由により経営の安定に支障を生じている中小企業者、この資金供給の円滑化を図るため、先ほど申し上げました信用保証協会、ここが通常の保証限度額とは別枠で保証を行うというふうな、そういう制度の概要でございます。

○秋元委員

それで、本当は質問の中で、今回の震災に起因する影響、市内でどういうものがあるのかという質問をさせていただき予定だったのですけれども、今回、先ほど報告書の中で、市内の被害内容別の損害額と一緒に紹介していただきましたのでわかったのですが、その中で、私としては観光客の減少による売上げの減少が一番この中では多かったと、被害額です。そういう押さえなのですけれども、今回のセーフティネット保証 4 号には、そもそも中小企業庁のホームページでもうたわれています「原則として」というような文言がありまして、「原則として」という文言が市のホームページの中でも記載されていましたが、原則というからには特別な場合があるのかなという、単純にそういう考えがあったのですけれども、特別な場合というのはあるのでしょうか。また、一般に適用される根本的な法則だというふうに原則というのは思いますけれども、特別な場合というのは何か想定されていますか。

○（産業港湾）産業振興課長

こういうケース、こういうケースということで整理をしているものではないのですが、例えばですけれども、その運用に当たっての中小企業庁からの指針といいたいまいしょうか、そういうふうな中においても、これは本当に例えばなのですが、一月の売上げの減少を比較して判断するというようなことがあるのですけれども、その中で、この制度自体が非常に喫緊の資金需要に応えるというふうな、そういう制度の趣旨でもありますので、そういった際には例えば、一月に満たない場合においても、その辺は市町村で柔軟に対応していただきたいというようなことであるとか、いろいろなそういうようなことが、ケース、ケースで想定されますので、私どもとしましても、この制度の趣旨を鑑みながら、できるだけ困っている事業者に対しては柔軟に対応していきたいというふうなことで考えているところでございます。

○秋元委員

小樽市のホームページ上、先にこれを言えばよかったのですけれども、対象者といたしましては、指定地域において、事業を 1 年以上継続して行っていること。また二つ目として、今般の災害の発生に起因して、当該災害の影響を受けた後、原則として最近 1 カ月の売上高等が前年同月に比して 20%以上減少しており、かつ、その後 2 カ月を含む 3 カ月の売上高等が前年同期比で 20%以上減少することが見込まれることというふうにされておりますけれども、まず最近 1 カ月という記載がありましたが、この起算日というのは、今回の場合はいつになりますか。

○（産業港湾）産業振興課長

中小企業庁から示されております認定要領によりますと、少し漠とした書き方ではあるのですが、その災害等の

影響を受けた後の 1 カ月間というふうな表現でされているところでございます。

○秋元委員

ということは、現実的には 9 月 7 日以降ということなのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

それこそ、先ほどお話がありました原則ということからいくと、9 月 6 日か 7 日からの一月ということになるのかと思うのですけれども、そこはまさに原則という部分かというふうに考えてございまして、一般的には試算表を皆さんつけていらっしゃると思うのですが、ほぼ 1 日から末日、それが全て重なって決算書になるというような、そういうつくりになってございますので、実際の取り扱いについては、その試算表等をまたお出しいただく関係もありますので、9 月分との比較、10 月分との比較、そういったことになるのかというふうに考えてございます。

○秋元委員

ということは、ここであつたわれている最近 1 カ月というのは、例えば、起算日が 9 月 7 日だとして 10 月 7 日ということではなく、9 月分の一月という、一月の売上高ということによろしいのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

先ほども申し上げましたけれども、一般的に企業がおつけになる試算表というのが、一般的には 1 日から末日という形になりますので、企業がその申請に当たって、例えば 9 月 7 日から 10 月 6 日を一月としてお出しいただくのであれば、それはそれで判断することができますし、そういった帳簿の整理をしていないのであれば、9 月分との比較で整理をするというふうなことで、そのあたりはまさに柔軟に対応していきたいなというふうには考えてございます。

○秋元委員

かなり柔軟に対応していただけるということです。小樽市が認定をするということなのですから、この認定されてからの有効期限です。認定された、その先の事業者の方の申請から認定までの流れと期間というのは、どのぐらいかかるものなのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

一般的なケースでお話を申し上げますと、例えば、取引のある金融機関に相談に行って、現在セーフティネット保証 4 号が発動されているというふうなお話を聞いて、そこである程度その内容等はいろいろお話を聞いているパターンが多いのかというふうに考えてございます。今お話ありましたとおり、小樽の場合でいくと、小樽市長が認定するという形になりますので、金融機関とも相談した上で、その申請書を事業者の方がお持ちになるというふうな形が、最近の例では多いのかというように考えてございます。喫緊の資金需要というふうなことで我々は認識してございますので、申請をいただいた翌日には、その認定を出せるような形、そのようなスケジュール感で取り組んでいるところでございます。

○秋元委員

それで、中小企業庁のホームページなどを見ますと、今回は通常の保証額とは別建ての保証額になるということだったのですが、ちなみに今回のセーフティネット保証 4 号の上限額というのは幾らになりますか。もしわかればお示しいただけますか。

○（産業港湾）産業振興課長

一般的な保証では普通保証で 2 億円、それから無担保保証で 8,000 万円ということで、今回の 4 号の枠の中では同額の普通 2 億円の、無担保 8,000 万円、合計で 2 億 8,000 万円、これが別枠で保証されると。ただ、それはあくまでも保証額の限度額であって、それがイコール融資の額ということではないのかというふうには考えてございません。

○秋元委員

今回の対象の中に売上高等というふうにあったのですけれども、売上高というのはわかりますが、この「等」というのはどういうものを想定されているのか、考えているのか、これについてはいかがですか。

○（産業港湾）産業振興課長

この売上高等につきましては、これも中小企業庁の要領に記載があるのですが、売上高または販売数量と、さらに建設業にあつては完成工事高または受注残高と、こういったものを総合して売上高等というふうなことでございます。

○秋元委員

先ほど報告をいただいて私も初めてわかったのですけれども、この市内経済への影響調査の発送をされたのが9月18日で、今回の経済産業省の告示があつたのが9月19日付ということで、経済産業省の告示が少しおくれたのです。本来であれば、この調査と一緒に、こういう制度の内容についても周知できれば一番よかったのかというふうには思うのですが、実際に調査が先になってしまって、なかなか制度の中身についても、御存じのない事業者の方もいらっしゃるのかというふうには思うのです。今、お話しいただいた、売上高等の考え方も、市のホームページと中小企業庁のホームページで若干説明の内容が違ひまして、違ひというか中小企業庁のほうが詳しく書かれてありますよね。そういう意味では、企業の方がいろいろと保証制度などを検索しているときに、市のホームページを見たときに売上高等だけでは少しわかりにくいのかなという部分では、もう少し詳しい説明が必要だったのではないかとこのように思うのですけれども、この辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

確かに、今、市のホームページ上では売上高等という表現のみでございますので、その部分につきましては御指摘のとおりかと思っておりますので、少なくとも中小企業庁の要領と同様の形で修正をしたいというふうには考えてございます。

○秋元委員

それで、先ほどの報告を聞いていても、金融等の相談窓口の開設の中で相談が34件あるということで、実際資料2-1の中身を見ましても、売り上げへの影響があつたと回答されている方、「被害あり」と回答した事業者のうち全業種では、「減少した」が166件あつたということで、実際にはその売上への影響があつた事業者が166件あつたということで、その中で裏面にも売上減少への対応ということで、「既に対応済み」が37件、「対応検討中」は45件、一方、77件が「現時点で不明」というふうには回答されているということなのですが、例えば、既に対応済みの37件の方に関しては、今回のこのセーフティネット保証4号の対象にはならないのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

その対応済みというのが、対策として例えば対応済みであっても、実際に売り上げ的に減少するということがあろうかというふうには思いますので、あくまでも4号の対象が売り上げの減少というふうな考え方になりますので、受けられないというふうなことには必ずしもならないのではないかと考えます。

○秋元委員

ということは、逆に166件の、売り上げが減少したという事業者の方に対して、改めてこういう制度の周知も必要になるのではないかとこのように思うのですけれども、この辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

これまでの周知の関係で少しお話ししますと、まず、相談窓口を早期に立ち上げましたので、これにつきましてはホームページや市のフェイスブック、あるいは各団体等にファクス等も使いながら御案内を差し上げてまいりました。今回のセーフティネットの関係については、厚真町、安平町、むかわ町を中心に甚大な被害があつたということで、次々にいろいろな対策が出てきているというふうな、そういう状況もありますので、そういった即時性を

考えたときには、やはりホームページというのがまずは第一かというふうに考えているのですが、この後また国の融資の関係でも、追加の措置がされるというふうな話も聞いてございますので、その辺の整理をしながらホームページ以外にも各団体等への周知も含めて、またその辺は考えていきたいなというふうに思っております。

○秋元委員

今回のセーフティネット保証 4 号の指定期間が 12 月 18 日までということでありましたけれども、既に 10 月も半ばに入りかけようとしておりますので、あと約 2 カ月間になるのです、この指定期間というのは。という部分では、もちろん今後の国の対策もあるのでしょうかけれども、まずはこのセーフティネット保証 4 号の周知をしっかりお願いしたいなど。先ほど言った売上げが減少した 166 件の事業者の方には、特に売上減少への対応についても、現時点で不明としている方が 77 件もあるわけですから、その事業者としても先行きのことも考えますと、まずはしっかり保証のことも考えていかなければならないのかという意味では、まずは制度の周知をお願いしたいなというふうに思います。

この件の最後に風評被害対策という意味では、以前東日本大震災のときにも、小樽市内の特に観光事業者にとっては、風評被害の影響が非常に多かったのかというふうに思うのですけれども、そういう過去の事例も踏まえ、今回の風評被害払拭に臨む上で、経験を踏まえて何か参考になった部分ですとか、東日本大震災の状況も踏まえて、こういう対応ができたというようなことが、もしあれば伺って、この項を終わりにしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

風評被害対策の特に観光側面の対策について、東日本大震災を踏まえてということでございますけれども、今、やっていること、進めていこうとしている部分は、報告で述べた対策事業でございます。そのほかとしましては、中村吉宏委員の部分でも触れましたけれども、やはり現地に直接行って客足の戻りが鈍い韓国ですとか、それから北海道観光の成熟市場である台湾ですとか、こういうところに直接行って、大丈夫だと、通常モードでありますよということをして PR してまいりたいというのがあります。

それと、この緊急対策事業で予算づけしているものとは別に、平成 30 年度予算の一般事業でインスタグラムの小樽市の公式アカウントを 10 月 5 日に設けましたので、ここに小樽の画像をインスタ映えというのですか、写真映えのする画像を、映像ではなくて画像を中心に発信していくと。また、逆にフォロワーを募って、ここにこれぞ小樽のいい写真だというのを集めてアップしていくというような取り組みもっております。

そのほか、小樽ふれあい観光大使にお願いの文書を出しまして、折に触れて小樽の元気を、その方の活動地域で PR していただきたいという文書も出しております。現況ではそのような取り組みを行っております。

○秋元委員

私としては、例えば、CM 動画を作製されているということでありましたけれども、個人でできることもあるのではないかというふうに思うのです。お金をかけないでできることもあるというふうに思うのです。確かにお金をかけて、海外に行かれて、観光客が減っているところのそこに行って PR することは重要だと思いますけれども、そのほかに小樽の市民が個人でできることが何かないのかというふうに、ぜひ考えて、私個人はありますが、もう少し SNS を活用した方法を市民にお願いするですとか、例えば、ここにいる方は皆さん多分 SNS でいろいろな情報を発信されている方ばかりですから、そういう方々も、いい意味で利用をして、どんどん小樽市の情報を発信してもらおうということが重要だと思いますし、例えば中村吉宏委員、面野委員、小貫委員が、それぞれ友達となっている方というのは、私が触れられない方もたくさんいらっしゃいますよね、知り合いではない方。そういう方を取り込んでいくには、多くの人たちが個人レベルでいろいろとやっていくことも重要だというふうに思うのですけれども、その辺も考えていただければなというふうに思いますので、よろしくお願いたします。

最後ですけれども、この情報というのは、例えば、小樽が元気だという情報はいつまで発信し続けるのですか。そういう期間というのはあるのですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

当面ゴールがいつというふうには決めてはおりませんが、元気動画があと二、三社できてきますので、めどとしては 11 月、冬の観光に向けて、冬の春節の戻り、その辺の予約状況などを見て幕を閉じるといいますか、その辺を見きわめていきたいと思います。

○秋元委員

◎高校生就職スキルアップ支援事業について

次に移りたいと思います。高校生就職スキルアップ支援事業について、久しぶりに質問させていただきたいと思っています。

まず、この高校生就職スキルアップ支援事業が始まって以降の予算額の推移というのはどういう状況ですか。説明していただけますか。

○（産業港湾）商業労政課長

高校生就職スキルアップ支援事業につきましては、平成 24 年度から高校生就職スキルアップ支援事業費ということで予算を計上してございまして、24 年度の事業費は 126 万円でございます。25 年度も同額でございます。26 年度は 183 万 6,000 円です。27 年度は 26 年度に予算計上して繰越明許ということで実施してございまして、185 万円でございます。28 年度は 260 万円でございます。29 年度は 430 万円、今年度が 260 万円を計上して事業を実施してございます。

○秋元委員

急に平成 29 年度が 430 万円で、30 年度が 260 万円ということで、急激に減っているのですけれども、この理由というのはどういう理由なのですか。

○（産業港湾）商業労政課長

平成 29 年度から 30 年度に減った理由ということで、この事業につきましては委託事業で実施しておりまして、受託されているのは株式会社ホープ・ワンが受託されております。株式会社ホープ・ワンには高校生就職スキルアップ支援事業以外にも、私どもで女性、若年者の支援をするための事業をお願いしておりました。受託者から伺いますと、そういったことで二つの事業を効率的に実施することができたのだということを知っていましたけれども、私どもで 29 年度からは女性、若年者の事業をやらなくなることが決まっております、その関係でなかなか効率的にできない部分もあるということで、予算計上する際に見積もりをいただいたときに事業費が上がるということで伺いましたので、そういったことから 29 年度の予算につきましては、予算計上する際にいただいた情報から予算を増額して計上したものであります。

○秋元委員

不勉強で申しわけないのですけれども、この高校生就職スキルアップ支援事業のほかに女性、若年者に対する事業もあわせて行っていたため、平成 28 年度以前の高中生就職スキルアップ支援事業自体の予算が減っていたということで、そもそもその女性、若年者用の事業を始めるようになったきっかけと、そのやめた理由というのはどういう理由なのでしょう。

○（産業港湾）商業労政課長

女性、若年者の事業につきましては、いわゆる雇入れ型タイプの事業で 2 年間やりまして、今数字を持ち合わせていないので数字的なものはあれなのですけれども。これは、そういった雇入れ型の事業によって、なかなか社会で就職がうまくいかないような方をフォローすると、そういった意味合いのものとして雇入れ型でやっておりました。それは事業費も 1,500 万円ですとか 2,000 万円ですとか、そういった事業費でやっております、国のメニューなども活用してやっておりましたので、2 年間やりましたが、平成 29 年度にはそういった国の、実際には基金を活用したのですけれども、そういったものも使えないということもありましたので、それだけの事業費の

雇用施策をできないと。そういった判断がありましたので、29 年度は実施しなかったというところでございます。

○秋元委員

突然この質問になったのですけれども、その効果というのは、人数とかそういうのは今資料はないのでしょうか、効果の分析というのは常にされているかと思うのですけれども、どういう効果があったのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

今、委員がおっしゃった効果というのは、高校生就職スキルアップ支援事業の効果ということで……

（「女性、若年者」と呼ぶ者あり）

女性、若年者の効果といたしましては、実際に雇い入れた方、これは受託した企業、先ほど申し上げましたホープ・ワンになるのですけれども、そこで雇い入れた方がどれだけ実際に就職に結びついたかというところを一つの効果としておりまして、済みません、数字を今持っていないのであれなのですけれども、雇い入れた方が結構な割合で就職に結びつきましたので一定の効果はあったものと考えております。

○秋元委員

後ほどで構わないので、その人数とかを後でお示しいただければと思います。

次の質問にいきますけれども、現時点での市内の有効求人倍率をお示しいただきたいのと、ここ最近の特徴ですか傾向みたいなものがありましたら説明してもらえますか。

○（産業港湾）商業労政課長

有効求人倍率につきましては、平成 30 年 8 月の小樽公共職業安定所管内の有効求人倍率、これはパートを含む常用ということになります。1.34 倍になっております。求人数が横ばい、人を探す企業の数が横ばいの中で、求職の申込件数が減少している傾向にございまして、23 カ月連続で前年度比を、有効求人倍率につきましては前年度同月を上回っていると、こういった状況にあります。

特徴といたしましては、建築、土木、医療関係という専門的な技術的職業、あとは製造・加工の作業員、大工、左官、そういったところの職業において高い有効求人倍率ということになっております。

○秋元委員

その中で就職者数の状況がどういう状況なのか。また、離職者数を押さえられていらっしゃいましたらお示しいただけますか。

○（産業港湾）商業労政課長

8 月の小樽公共職業安定所が発表している数値でいきますと、これは雇用保険の加入の数値でしか把握が難しいのですけれども、8 月は 462 件の資格の取得ということで件数が発表されてございます。

一方、離職の関係ですが、これも雇用保険の資格の喪失ということでの把握になりますけれども、8 月の資格の喪失につきましては、小樽管内で 482 名の資格の喪失だったということで確認をしております。

○秋元委員

それでは、本題に移りたいのですが、市内高校生の就職数の推移について、3 年ぐらいで構わないのですけれども、就職者数の推移と、市内高校生の市内就職者数とその割合についてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

市内高校生の市内・市外を問わない就職者数の推移ですけれども、平成 29 年度は 30 年 3 月に卒業された生徒の内定状況ということで御説明申し上げますが、305 名が内定しております。28 年度は 29 年 3 月卒業になります、ここは 286 名。27 年度は 28 年 3 月卒業の生徒、これは 331 名ということになっております。

一方、市内高校生が市内の事業所に内定したという人数につきましては、29 年度が 124 名、割合でいきますと 40.7%。28 年度が 149 名、割合でいきますと 52.1%。27 年度でいきますと 155 名で 46.8%ということになっております。

○秋元委員

それで、就職希望者のうち市内就職希望者数は聞いていないですよね。希望者数についてはいかがですか。

○（産業港湾）商業労政課長

市内高校生について就職を希望されている方のうち市内の就職希望者数というのは数値的には把握しておりませんが、参考といたしまして、ハローワークで後志管内の数値は把握しておりまして、管内には 13 校の高校がありますけれども、この数値でいきますと、平成 29 年度は管内での就職を希望する方というのが 142 名おりまして、実際に管内で就職の内定をされた方が 141 名。28 年度は管内での就職を希望する方が 145 名で、管内で就職内定をした方は 140 名。27 年度は管内で希望された方が 157 名で、管内での就職内定者数が 157 名。こういったことで確認しております。

○秋元委員

管内の方で管内に就職希望する方はほぼ、非常に高い割合で管内に就職をされているということがまずわかりました。

それで、市内就職希望者と市内就職者数の状況の分析。これは今も言ったとおり、希望される方のほとんどが市内に就職できているということですが、これらの分析といいますか、どのような状況でこのようになっているのか、その辺というのは分析とかされているのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

市内の就職希望者と市内就職者数の状況の分析といいますか、この辺につきましても、定量的な把握というのはしていないところが正直なところではありますけれども、この就職スキルアップ支援事業では、高校と企業と我々とで年に 2 回情報交換会を行っております。これは昨年度から年に 2 回実施しています。昨年度は 6 月と 1 月に実施をしまして、ことしももう既に 7 月に一度実施しております。高校の進路指導担当の教員からは、地元志向とか、そういったことについては、余り大きな差はないというふうに向っているところではあります。

○秋元委員

私も子供の高校の P T A とかに携わっていたことがありますけれども、そのときには就職担当の教員はどちらかというと、生徒や保護者が小樽市内の就職を希望しても、実は就職担当の教員がそうではないというケースがありまして、よくよく話を聞くと、自分の学校でいろいろとスキルを上げていく中で、やはり就職は小樽市内ではなくて、もっと自分の可能性を引き出すために市外に就職してほしいという本音があるという話だったので、それから、その後もいろいろなお話を聞いたりとか、例えば、議員にさせていただいた後も、札幌ですとか、いろいろなところを回って、高校生や若い方々の就職状況なども調べてきましたけれども、私たちの子供が高校生のときの周りの方々の考えというのは、生徒も保護者もそうですが、小樽市内に残りたい、働きたいという方がかなり多かったように思うのです。

今回の高校生就職スキルアップ支援事業の中で、高校生を対象としていろいろな取り組みを行っておりますけれども、少し驚いたのが、高校生への支援で就職希望生徒の受講生の登録ですが、小樽水産高校が非常に登録の人数が多いのに比べて、ほかの学校がかなり低いのではないかとこのように思ったのです。水産高校、例えば平成 29 年度でいきますと、受講生の登録で、29 年度は 338 名に対しまして、ほかの高校ではゼロ人という学校もありまして、この差は何なのだろうというふうに思ったのですが、この受講生の登録について、水産高校は特別に少し違うような形もとっているみたいですが、まずほかの学校の状況については、例えば小樽工業高校、小樽明峰高校、北照高校、双葉高校が非常に少ないかというふうに思ったのですが、この少ない理由というのがどういうものなのか。また、ほかの学校への少ないことに対する対策というのは何か考えていらっしゃいますか。

○（産業港湾）商業労政課長

各学校においても、就職支援というのは御承知のとおりやっているとおりでありまして、まずその登録が少ない

学校の対策として何かやっているかという部分なのですが、これについてはまずこの就職スキルアップ支援事業と
いうのを知っていただくというところが大事だということで、平成 28 年度からは、今、委員が見ていらっしゃる
報告書をしっかりと作成して、こちらをホームページにも掲載して、こういった事業を市でやっていますよと、ま
ずはそういったことを周知させてもらっております。

また、就職指導の教員というのは、やっているのは知っているのですけれども、学校の運営にかかわってくる部
分なので、そういった立場の校長や教頭、いわゆる管理職の方にもしっかりと知っていただきたいということで、
昨年度からは私と担当主査と一緒に高校を回って、この事業の説明を実施しております。そういった取り組みによ
って、まず学校全体で理解をいただいて登録をふやしていきたいというふうに考えております。

そういった中、水産高校の登録が多くて、ほかの高校については非常に少ないと、ゼロのところもあるというこ
となのですが、先ほど申し上げましたとおり、各学校で就職支援をやっています、正直、私は実際に高校を回っ
て厳しい御意見もいただいております。高校でやっている支援で十分だという御意見もいただいております。そう
いったところが一つ要因としてはあるのだと思うのですが、そういったときにも、学校に回ったときですとか、先
ほど情報交換会をやっていると言いましたけれども、そういったときに何が必要なのか、この事業でこういったこ
とをやっていけばいいのかということを確認して見直しもしておりますので、そういったところが重要なのかとい
うふうには思っているところではあります。

○秋元委員

なるほど、自分の学校でやっていることで十分なのだとされる学校というのは、どちらかというと、先ほど言
ったとおり、地元の企業よりはやはり市外、道外に出て行ってほしいということが多分強いのだと思うのです、そ
ういう思いが。ですから、私もそういう自分の学校で十分なのだというふうと言われるような学校に行ってお話を
聞きますと、やはり、どうしても地元企業の話ではないのです。そういう意味では、その辺の考えが少し学校とは
ずれがあるのかというふうに感じています。

この項を最後にまとめますけれども、高校生就職スキルアップ支援事業というのは今回で 10 年目なのです。今、
ざっと数字的なものも聞きましたけれども、まず 10 年を一区切りというふうに考えますと、私はこの事業も人口減
対策と結びつけていく必要があるのではないかとこのように思うのです。高校生が地元の企業に就職して小樽市内
に住むということは重要だと思うのですけれども、そのほかに人口減少問題とリンクしてくる部分が大きいわけ
ですから、これは今後企画政策室の事業とも連携しながら、今回の事業の見直しも進めていく必要があるのではない
のかというふうに思うのです。今後のこの事業のあり方について検討する必要があるというふうに思うのですけれ
ども、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

人口減少への対策というのは、本市の最重要課題というふうに認識しているところです。市外への転出超過の約
8 割は生産年齢人口の部分だということで確認はしていますし、そのうち、いわゆる 20 代の年齢層のところ非常
に多いと。小樽市総合戦略をつくったときには 5 割だということで報告していました。その後、若干数値は変わっ
ていると思いますが、そういったことから、若年層の人口流出抑制というのは課題であるということは認識して
おりまして、若者の地元企業への定着というのはしっかり取り組んでいかなければならないというふうに考えて
おります。

そういった中で、私どものこの高校生就職スキルアップ支援事業につきましても、先ほど申し上げましたとおり、
しっかりと高校側に使っていただけるような見直しというのは、情報交換会であるとか、我々が直接学校に訪問し
ていろいろとヒアリングをして、また企業側からも聞いて、そういったところで見直しをかけていまして、今年度
の事業については、労働関係について知見のある方のアドバイスができるような事業内容に一部組みかえたりも
しています。そういった見直しをしながら、しっかりと高校に使っていただけるような事業にしていく必要があるの

かなと、そのように考えているところです。

○秋元委員

◎高島漁港区の観光船事業について

最後の項にいきますけれども、高島漁港区の観光船事業についてなのですが、先日の予算特別委員会 2 日目の私の質問の中でも答弁されていましたが、今後は是正の行政指導に従っていただけない事業者に対してホームページに企業名を載せるようなことも検討するというお話でした。

行政手続法の第 32 条に行政指導の一般原則という規定があるのですが、行政手続法第 32 条について、まずどういう条文になっているか、読み上げていただけますか。

○（産業港湾）管理課長

行政手続法第 32 条ですけれども、読ませていただきます。「行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、いやしくも当該行政機関の任務又は所掌事務の範囲を逸脱してはならないこと及び行政指導の内容があくまでも相手方の任意の協力によってのみ実現されるものであることに留意しなければならない。」

第二項、「行政指導に携わる者は、その相手方が行政指導に従わなかったことを理由として、不利益な取扱いをしてはならない。」と規定されております。

○秋元委員

今、読んでいただきましたけれども、既に不利益処分をしているわけで、この条文を読みますと、要するに相手方が行政指導に従わないからといって不利益な取り扱いをしてはならないというふうなことになるので、改めて行政指導に従わないからホームページに企業名を載せるということは、ここに抵触してくるのではないかというふうに思うのです。要するに不利益処分の上塗りということはできないのではないかというふうに思いますけれども、これについてはいかがですかというのが一つと。

行政手続法第 34 条、これについても読んでいただいて、第 34 条についてどういう受けとめをされているのか、説明いただけますか。

○（産業港湾）管理課長

今、秋元委員から御質問がありましたけれども、確かに先日の横田委員からの御質問にもありましたとおり、これも粘り強く今後行政指導を続けるとしても、相手も粘り強くこれを拒むのでは平行線をたどるのではないかといったような趣旨で、消防法に例えて公表してはどうかというお話がありました。それに対して、私から先日答弁したところでございます。その後、部内でも話をしましたところ、いわゆる港湾法などで公表のことに規定されていないというところでは、当然小樽市の条例においても、その辺の規定というのは設けることはできないのではないかという意見が出ました。

そのことも踏まえて、きょう改めて条文も事前に確認をさせていただきましたけれども、この辺のところホームページに実名公表まで行って、いわゆる制裁的要素の強い行為までやれるかどうかということについては、今後法律の専門家であります顧問弁護士ですとか総務部とも相談しながら、実現性のある対応なのかどうかということを検討していきたいというふうに考えております。

続きまして、行政手続法の第 34 条、許認可等の権限に関連する行政指導について規定されている条文でございますけれども、まずこれを読み上げさせていただきます。第 34 条、「許認可等をする権限又は許認可等に基づく処分をする権限を有する行政機関が、当該権限を行使することができない場合又は行使する意思がない場合において行政指導にあつては、行政指導に携わる者は、当該権限を行使し得る旨を殊更に示すことにより相手方に当該行政指導に従うことを余儀なくさせるようなことをしてはならない。」と規定されています。これについての見解ということですが、確かに法律ではこのような形で規定されておりますが、小樽市としては、ことしの 4 月 27 日に法令違反であるということでは是正措置を命令したわけですから、これについては、小樽市職員倫理条例第 20 条

にも記載されていますけれども、是正措置等の確認ということで、これの内容を確認していきますと、「市長等は、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、」というふうになっていますので、これに基づいて私どもは、特に建築物については履行期限を迎える前に現場を確認して、されていない状況を確認した上で、これを履行してくださいということを相手にはお話をしてきたところですが、「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。」という規定があるものですから、次の手段として、ホームページの公表ということも検討しなければいけないのかというふうに考えた次第です。

○秋元委員

最後が少しおかしいのですけれども。やはり、ホームページでの公表はできないということでもいいのか。法的にもう一度顧問弁護士なり官庁なりに聞いて、何ができるのか、まずはしっかり押さえた上で対応していただきたいなどというふうに思いますので、最後にその答弁をいただいて終わります。

○（産業港湾）管理課長

行政手続法の趣旨を考えますと、現状ではホームページでの実名公表はできないものというふうに考えているところではあります。この対応については、先ほどの答弁と同じになりますけれども、顧問弁護士や行政係とも相談をしながら検討していきたいというふうに考えています。

（「早急をお願いいたします」と呼ぶ者あり）

○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 3 時 06 分

再開 午後 3 時 24 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

◎港湾について

まず港湾から順番にいきますけれども、平成 30 年第 2 回定例会の経済常任委員会で、色内ふ頭の整備の話がありまして、結局北海道は、あそこの護岸については護岸（Ⅱ）で守られていると。突堤は造船所をつくる計画のときの名残だという関係で、結局最後、事業課長は、突堤で背後地が守られないということではないみたいな、一体どっちなのだと、後で説明してくださいというところでとまっていたのですけれども、結局、その後どうなったのか説明してください。

○（産業港湾）事業課長

色内ふ頭の突堤の問題についてということなのですけれども、前回御質問があった中から、色内突堤の整備の経緯について若干御説明させていただきます。

色内突堤につきましては、昭和 56 年 3 月の小樽港港湾計画の一部変更におきまして、当時船舶の大型化により造船所も大型化が必要となったということから、高島にある造船所からの要望等により造船所用地として位置づけられました。その後ですけれども、200 海里問題によりまして、船舶の需要が減少したということもございまして、移転の話は消滅したというようなことで聞いております。

色内護岸の整備にあわせての突堤部の補修につきましてはなのですが、平成 29 年度の調査におきまして、その突堤部の鋼管杭に開孔部が見られるということは確認されております。今後、32 年度に、その部分の設計委託

を行う予定でありまして、防蝕等の補修を行うべきか、撤去するというふうな案もあるかと思っておりますけれども、撤去すべきかなどを、そちらの経済比較等も行いまして、今後検討してまいりたいというふうに考えております。

○小貫委員

そうしたら、結局突堤というのは必要性についても、まだ結論が出ていないということなのか、どちらかというとなくす方向で考えるのだけれども、ということでもいいのですか。

○（産業港湾）事業課長

なくす方向、なくしても撤去するにも費用がかかり、なおかつ単独費の施工になるということもございますし、例えば、こちらに防蝕を施して補修していくということであれば起債対象ということになるものですから、こちらの必要性も含めてですけれども、今後の委託の中で、その辺を含めて検討してまいりたいとは思っています。

○小貫委員

必要がなくなったら撤去しなければいけない問題なのですか。

○（産業港湾）事業課長

今後の将来的な利用もございますから、要らなくなったから撤去しなければならないということはないと思います。

○小貫委員

次に、小樽港港湾計画の関係で、長期構想も含めてとまっています、本会議では第 4 回定例会に予算を計上したらどうかということも提案しましたが、まず確認していきたいのですが、現在の小樽港長期構想検討委員会というのは、結局解散したのかどうか、そこはいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

長期構想検討委員会につきましては、一時解散しているというような状況です。

○小貫委員

ということは、進めるとしたら、再度、結局お願いをするしかないということになると思うのですが、そのメンバーというのは基本的に前回と同じというふうに考えているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

前回の長期構想検討委員の方々には平成 29 年 11 月に解任しているのですが、今後、再開してまた長期構想検討委員会をやっていく上で、前任の方に基本的にはお願いしたいというふうには考えているのですが、市民公募のメンバーもあるものですから、その方も就職されるとか、そういった状況もあるものですから、そちらについても今後の検討になるかというふうには思っております。

○小貫委員

調査とかを始めるということになると、一定程度お金が必要になってくると思うのですが、長期構想検討委員会を再度立ち上げるというふうにする場合でも、補正予算が必要なのか、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

長期構想検討委員会を開催するには、もちろん委託をして費用が必要になるというふうに考えるのですが、その前段として、どのようにやっていくかという部分の中では、北海道開発局と相談したり、そういった部分の中では費用はかからないというふうには思っています。

○（産業港湾）港湾室長

長期構想再開に向けてのお尋ねでございますが、基本的な考え方は、今、事業課長から説明があったとおりで、一度委員会の委員を解任しているというところからのスタートになりますから、改めてどういったスキームでやっていくかというところを調整しながらということになります。いずれにしても長期構想検討委員会を立ち上げて検討を始めれば、当然予算が必要になるかと思っております。ただ、この辺がいつの段階からスタートできるのかというの

が、正直言って、今のところはまだ見えないという状況でございます。

それで、まず私どもとしては、北海道開発局といろいろと調整をとり、こういった一時中断してから再開をする場合に、こういった形で進めていくのがいいのだろうかというところを、開発局のアドバイスをもらいながらスケジュールを考えていきたいというふうには思っております。ただ、今年度中で、場合によっては予算計上というお話もありましたけれども、いずれにしましても、これから港湾計画の改訂をまた動かしていくという場合においては、国土交通省ですとか、場合によっては港湾協会にもお邪魔をして、いろいろとアドバイスを聞くという、旅費の部分が発生すると思っております。この辺について詰めた上で必要な予算計上をさせていただきたいと思っておりますけれども、まずは北海道開発局にいろいろアドバイスをいただいた中で、スケジュールの組み立てを行ってきたいというところで、今考えているところでございます。

○小貫委員

確かに関係機関ときちんと協議をしてから始めるというのは大事なのですが、議会との関係でいきますと、議会が港湾計画をつくるべきではないかという予算を議決していたのですが、それをやらないで流用を勝手にしてしまったのは前市長なのですが、そういうこともあったわけなのです。だから、そういうときは予算流用をほかにすると。ただ、実際に必要だということについては、ほんの少しのお金でも様子を見てという話になってしまうということになると、そこは話が少し重要度がどうなのかというふうには思いますけれども。必要なのは、前に長期構想を中断すると言ったときも、きちんと長期構想検討委員会を開いた中で、そのことを議論して決めるべきだと言ったのに、結局開かずじまいで閉じてしまったのです。だから、今回も 180 度ある意味変わるわけだから、1 回きちんと長期構想検討委員会を開いて、説明をして、その上で調査なりなんなりに入るというのが、私は筋ではないかなと。同時に地方港湾審議会も開いて、メンバーの皆さんに御理解を得ることが重要ではないかと思っておりますけれども、このことについて見解をお答えください。

○（産業港湾）港湾室長

長期構想の再開に向けての進め方というところでございますけれども、既に前回まで進めてきた長期構想検討委員会の委員の方々は解任としている状況でございますので、改めての再開ということは、なかなか難しいのかと思っております。ただ、いずれにしましても、こういった途中で中断してしまったという事例は、なかなか実は私もほとんど聞いたことがなくて、どのように進めていったらいいのかというのが本当に正直なところでございます。だから、いずれにしましても、港湾計画の改訂を進めていく上では、国の指導を仰ぎながら進めていかなければならないということになりますので、まず国としっかり協議をさせていただきまして、それで方向が決まりましたら、長期構想検討委員会で終わっていますけれども、それまでに 1 回、委任していただいた方々に経緯を説明するですとか、そういったことは丁寧に進めていきたいと思っておりますし、また地方港湾審議会の場でも、またこの議会の場でも、一つ一つ方向が決まりましたら丁寧に説明させていただき、また予算が必要であれば、その辺を上程させていただいて、御審議していただきたいというふうに思っておりますので、これについて御理解をいただきたいと思っております。

○小貫委員

第 3 号ふ頭の問題ですけれども、まずは 18 番岸壁の入札が不調になっているということについて説明してください。

○（産業港湾）事業課長

第 3 号ふ頭の 18 番岸壁の工事についてですが、こちらにつきましては、沈下したエプロン部を補修するというところで、市内土木業者へ条件付き一般競争入札を行った結果なのですが、応札者なしということで不調になったものであります。

今後の発注なのですが、一部工法の変更を行いまして、当初から工事予定でありました港町ふ頭と勝納ふ

頭の舗装工事の中に含めまして、今月下旬に発注する予定であります。

○小貫委員

なぜ応札者がなかったのか、その理由を説明してください。

○（産業港湾）事業課長

業者へ聞き取りをしたわけではないので、はっきりとした原因はわかりませんが、恐らくそのエプロン舗装というような部分だと、港湾工事という中で、市内の土木業者の入札参加資格要件はCランク、Dランクになるのですけれども、難しい内容なのかということと敬遠されたのかと想定しているところです。

○小貫委員

港町ふ頭の舗装と一緒にやるというのですが、それだとなぜ落札されるような見込みが生まれてくると考えているのか、そこはいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

当初の復旧方法につきましては、既設がコンクリート舗装なのですが、同じように掘って、壊して、埋めて、またコンクリート舗装でという復旧を考えていたのですけれども、時期も時期ということもありますし、アスファルト舗装の復旧でも十分対応できるのではないかとということで、今、勝納ふ頭と港町ふ頭につきましては、アスファルト舗装での復旧内容、舗装工事ということでの発注を考えておりますので、今、発注するのは舗装業者に発注したいと思っていますので、恐らくとっていただけるのかというふうには思っている次第です。

○小貫委員

つまり土木工事から舗装工事に変えるということなのですが、それで本当にエプロンの安全性というのは確保できるのですか。

○（産業港湾）事業課長

こちらにつきまして、今 18 番岸壁のエプロン部分につきましては、まず掘る前に一度コア抜きということで穴をあけて、まず内部を調査して、それから取りかかろうということでは考えているのですけれども、もし仮に沈下等が見られなければ、表面の段差を解消するためのアスファルト舗装をしたいなというふうには考えております。

○小貫委員

仮にという話なのですけれども、その仮の部分の怪しいからきちんと土木工事という話だったのではないのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

昨年も実際 18 番岸壁のエプロンの沈下の部分をやったのですけれども、昨年が一番ひどいところをやりまして、今回隣でまだ沈下しているところをと考えてはいたのですが、確かに当初は沈下している部分を直すということでは考えていたのですけれども、昨年よりも現場的には沈下が少ない場所でもあるということで、1回まずは調査をかけて、それで舗装工事でいけるのであればということでも考えて、当初のイメージでは、大きな沈下が見られなければ舗装の復旧で十分だろうというふうな考えです。

○小貫委員

安全性が保たれるようにしていただければいいのですけれども、第3号ふ頭との関係で言えば、本会議で誰の質問に対してだかわからなかったのですけれども、クルーズ船の岸壁の関係で、市長が上屋をターミナルとして活用するという計画を、たしか言っていたような気がするのですが、そのことについて、もう少し具体的にどうしているのか、示していただけますか。

○（産業港湾）事業課長

第3号ふ頭及び周辺全体の整備を行うということになりますと、事業規模につきましてもかなり大きくなるということから、段階的に整備していくということがまず必要であると思っています。その第一段階の整備としまして、

既存上屋を改修することによってターミナル機能を持たせたいというような考えであります。

(「そこまでは市長も答えているんだけど」と呼ぶ者あり)

場所につきましては、今、市営上屋 33 号を想定しています。機能につきましては、まず歩行者が安全に歩けるような床の整備ですとか、それと採光等も必要になるので窓、それと既設上屋の壁や屋根の補修も必要になろうかと思えます。また、休憩室ですとかトイレの整備も必要になろうかと、そういったことでもイメージしています。

○小貫委員

結局第 3 号ふ頭の計画の中で保留するとなっていた上屋を活用しますよということによろしいのですか。

○(産業港湾) 港湾室長

第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画、これは内容的には各委員の皆様にも一度お配りさせていただいていた、最終的な将来形の図面がございます。これの中では、ターミナルも新たにつくり直すという計画でもありますし、交流広場ですとか、もろもろ設けた中であの辺のにぎわいをつくっていくという、そういった計画でございます。その中で一部、ちょうど今 31 号上屋と私どもが呼んでいる上屋ですけれども、基部側で札幌側の土屋、これは将来的に残すか残さないかという議論がありまして、これについては、いずれにしても民間資本を活用して整備したほうがいいでしょうというふうな意見をもらっていた中で、民間資本導入ゾーンという形で整理したものでございます。

今、ターミナル機能の御説明をさせていただいているのは、これとはまた違って、16 番岸壁です。手宮側の岸壁の先端側にあるかまぼこ屋根の上屋。当面の対応として、こちらの土屋を改修してターミナルとして使うということでございます。先ほど事業課長からも説明がございましたけれども、第 3 号ふ頭の再開発というのは本当に莫大な事業費がかかりますので、段階的に進めていかなければならないと。そういう中であっても、なるべく早く第 3 号ふ頭の岸壁改良を行って、大型船が入るわけですから、その投資効果というものを発現させていかなければならないということがあります。要するに全部をつくって、いきなり大型船の岸壁を供用するのではなくて、岸壁ができた時点で、最低限度の投資によって、まず客船を受け入れる環境をつくろうというのが、この第一段階目の考え方でございます。そういった第一段階という目標の中で、その 33 号上屋の一部を物流からこういった旅客機能に変えて、先ほど事業課長が説明したような機能を導入して、利用を図っていくということでございます。

○小貫委員

今のでわかったのですけれども、そういうふうと考えていますよという話というのが、それこそ港湾計画の審議会も開いていないし、長期構想の検討委員会も開かれていない中で、多分両方で説明されていないですね、説明していませんか。

○(産業港湾) 港湾室長

この第 3 号ふ頭の再開発計画は、ちょうど私が事業課長でいるときに皆さんのお力をかりて作成させていただきましたが、その際、実現に向かってというところでは、こういった段階的に進めていくというお話はさせていただいているかと思えます。

○小貫委員

やはり莫大な予算がかかるというのは私も心配しているところだったものですから、段階的に、国のお金を活用しながら緊急に急ぐところはやっていくということが必要だろうなと思っています。

それで、新たな航路の開拓に関係してお聞きするのですけれども、国のモーダルシフト等推進事業について、この目的を説明してください。

○(産業港湾) 港湾振興課長

モーダルシフトは、トラックによる幹線貨物輸送を船舶や鉄道に切りかえ、二酸化炭素の排出量を削減して環境に優しい運搬方法に切りかえていくことを目的としております。また、現在といたしまして、副産物として不足するトラックドライバーを補うために、さまざまな輸送モードを活用し効率的な貨物輸送に努めていくことも目的

の一つとなっているものと把握しております。

○小貫委員

それで、この補助メニューについてはどのようなものがあるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

補助メニューにつきまして、まず総合効率化計画策定事業といたしまして、計画策定のための調査にかかる費用。モーダルシフト推進事業といたしまして、貨物自動車による陸路輸送から鉄道または海上輸送に転換する場合にかかる運行経費など。もう一つ幹線輸送集約化推進事業といたしまして、輸送の集約化に伴って新たに発生する増加分の運行経費などが挙げられております。

○小貫委員

それで、このメニューを使って、今あったように陸路輸送から海上輸送へと、特にフェリーを使うことによって、その間ドライバーが休めるということがあるものですから、こういうメニューを受けながら新たな航路を開拓できないかという思いがあるのですけれども、そのためにもまずほかの港湾でもやっているような、日本海側の各港湾とのトライアル輸送、こういうのを検討してはいかがかと思うのですが、どうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

今の御質問は、このモデル事業を活用したという意味ではなくて、別なスキームも含めてということでしょうか。
（「できれば活用してということですが」呼ぶ者あり）

このモデル事業を活用して他港と連携しながら、こういったトライアルをするという御質問ですけれども、まずこの事業の実施主体、これが基本的には民間の企業の方々々が協議会を立ち上げて、国に申請をし、それで認可を受けて初めて実施するという形で進められていく事業になってございます。

そういった中で、小樽港で、こういったモデル事業の活用等について、今のところこれを活用してトライアルしていくという事業所はまだ聞いてございません。ただ、この辺の制度が周知できているのかどうかということがございますので、私どももこれからまた港湾業界の方々といろいろと打ち合わせる機会もございますので、改めてこの情報をお伝えした中で、民間側でこういったことを予定、検討されるかどうかということについては聞いてみたいというふうに思っております。

○小貫委員

それで、その大もとで、結局、日本海側港湾を発着するフェリー航路とRORO船の航路がどのくらいあるのかということなので、この航路について具体的に示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

日本海側港湾を発着するフェリー航路といたしまして、小樽と新潟、舞鶴を結ぶ航路を初め、苫小牧、秋田、新潟、舞鶴を結ぶ航路、苫小牧と敦賀をダイレクトに結ぶ航路がフェリー航路としてございます。

RORO船につきましては、小樽とウラジオストクを結ぶ定期航路を初め、伏木富山とウラジオストクの航路、鳥取県境港とウラジオストクを結ぶ航路、敦賀、金沢、釜山を結ぶ航路がございます。

○小貫委員

RORO船のほうは国内航路の説明がなかったのですけれども、ないということでもいいのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

済みません。苫小牧と敦賀を結ぶ近海郵船株式会社の航路がございます。

○小貫委員

もう一つ、国内の定期コンテナ船、これはどうでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

国内定期コンテナ船につきましては多数ありまして、具体的に今挙げることは難しいと考えております。ただし、

小樽港には現在外国としては中国との定期コンテナ航路が発着しているのみで、国内向け定期コンテナ航路は就航していません。

○小貫委員

今、RORO船とかフェリー航路とか、いろいろ説明を受けたのですが、日本海側でこれ以上、例えば本州と結ぶ航路をつくったところで苫小牧港と小樽港しかないから、その貨物がどこか減るだけという話にしかならないと思うので、それは貨物全体がふえない限りは意味がないことだと思うのですが、舞鶴から先の航路というのは、すごく無謀なことを言っているのかもしれないのですが、例えば九州の港と航路を開拓する話というのは全く考えられないような話なのか、そのあたりはいかがお考えですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

現在、舞鶴よりも南への貨物輸送は新日本海フェリーが運行する舞鶴便を活用しまして、阪九フェリーを活用する方法や鉄道により九州へ貨物を運搬する方法、トラック輸送などの方法で貨物が運ばれていると把握しております。

九州との直接的な航路開拓につきましては、現在 20 時間程度で就航しているフェリーよりもさらに移動時間が長時間にわたること、実質的な貨物需要が北海道、九州間において、一つのフェリーを賄うのに満たないことから難しいのではないかと考えております。

○小貫委員

阪九フェリーの話がありました。新日本海フェリーともお仲間ですが、直接ではなくても、例えば、阪九フェリーだと恐らく神戸港などに入って、そこから陸送で舞鶴まで行って、小樽にという話になると思うのですが、これが直接ではなくて、舞鶴を間に経由して小樽に結ぶという航路というものも考えられるのではないかと、昔敦賀がそうだったと思うのですが、そういう航路というのは考えられないのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

小樽と舞鶴便の先というところで、航路の再編というお尋ねでございますけれども、現在はこの舞鶴からすぐさま、また、ここでトランシップのような形で九州方面に向かうという需要はなかなか厳しいのかという状況で聞いてございます。これについては、私どもも平成 25、26 年からスタートしました小樽港研究会の中で、こういった航路、要するに九州まで抜けた物流ラインというのをつくれぬのかということで、フェリーの関係で検討させていただいたこともありますが、なかなか需要の関係で難しいというお話でございました。ただ、これから日本国内で迎える大きな課題となつてございます労働者不足。これはイコールドライバー不足ということになってきますけれども、これがどのような形で物流に影響してくるかということは、正直今の段階ではまだ読み切れない状況でございまして。これが本当に深刻になると、私どもが今舞鶴と結んでおります航路の先、これは先ほど港湾振興課長から説明がありましたが、大方はそれでもトラックで、そのままダイレクトに走っていることが多いというふうにも聞いてございます。これが一定程度、また労働者不足の関係で負担になるのであれば、改めてこういった航路の開設というの、全くない話ではないのかというふうに思っております。いずれにしても、こういったフェリー業界、もしくは物流業界を取り巻く状況を注視しながら、いろいろな可能性を探ってきたいというふうに思っております。

○小貫委員

だから、先ほど言ったトライアル輸送に手をつけてみてはどうかと私は考えています。本当に全く検討の値もないというのだったら、また別の手段を考えるのですが、そういうことも含めて新しい航路を今つくっていくしかないのではないかと考えています。

それで、航路の関係で言えば、先ほど中国との航路の外貿の話もありましたけれども、やはり危険なのが北海道の交通政策総合指針の中では、苫小牧港でフェリー・RORO船の荷役の効率化を図るというふうにかかれていた

り、石狩湾新港では外貿コンテナ船という話はあるのですが、小樽港にロシア極東との輸出入拡大という話はあるのだけれども、中国とのコンテナ航路の話が一つはあるのですが、開設されているとしか書いていなくて、そこも拡大とは書いていないものだから、やはり北海道のほかの港湾との関係でいくと、積極的に外貿も取り組んでいく必要があるのかと思っています。

◎陳情第 11 号「店舗リフォーム助成」条例制定方について

続けて、別の議題に行きます。陳情第 11 号「店舗リフォーム助成」条例制定方に行きます。

まず、店舗リフォームですけれども、苫小牧市の状況をこの間聞いてきましたが、これの現在の状況について説明してください。

○（産業港湾）山本主幹

苫小牧市の状況につきましては、以前対象の店舗ですとか工事内容については御説明申し上げましたので、平成 29 年度の実績について御説明したいと思います。

29 年度は予算が 500 万円で、7 件の利用実績がございました。実績額としましては 322 万 6,000 円というふうになっております。ちなみに 30 年度につきましても、予算は 500 万円ということで聞いております。

○小貫委員

平成 30 年度の実績はまだ出ていない、締め切りも終わっていないということですか。

○（産業港湾）山本主幹

平成 30 年度についてはまだ確認しておりません。

○小貫委員

もし、そのほかの都市の状況について押さえていましたら、示してください。

○（産業港湾）山本主幹

そのほかの都市の状況でございますが、札幌市、旭川市、函館市、帯広市など道内主要都市につきましては導入しておりませんが、登別市あるいは岩見沢市など実施しているところもございます。

○小貫委員

全国的にもふえているのですが、やはり店舗の改修を必要とする業者だけではなくて、ここからの波及効果の恩恵を受ける建設業だとか電気工事業、そちらにもどうだろうかということ聞き取るということをお願いできないでしょうか。

○（産業港湾）山本主幹

この間、商業者を中心にアンケート調査ですとかヒアリングなどを中心に行ってきた中で、その中では、当然店舗の老朽化ですとか、そういった課題があるのも聞いておりますし、それ以上に後継者の問題ですとか売り上げが減少してきているなど、そういった課題もやはり大きいというふうなことは聞いております。そういった中でも、私どもとしては、特別、工事業者にヒアリング等は実施しておりませんでしたけれども、主に小樽で多い小売業ですとか、そういった事業者を中心にヒアリングを行ってきたというところでございます。

○小貫委員

◎大型店舗のオープンについて

次にいきます。

新光に大型店舗が開店しまして、近隣のスーパーへの影響、これをどのように市としては捉えているか示してください。

○（産業港湾）山本主幹

先週の 10 月 3 日、新光にスーパーセンタートライアル小樽朝里店がオープンしました。周辺地区には、朝里にホクレンですとかラッキーなどもありますし、それからドラッグストアも集積しているという地域でございますので、

そこに新たに大型店が出店したということでは、これまで以上に競争が激化するというふうなことでは考えておりません。

○小貫委員

それで、押さえていたらいいのですが、あれだけ大型の店舗が開店したというところで雇用の状況は、普通に考えれば主に市内在住者という話になるのですけれども、雇用への波及効果というか、そこは押さえていますか。

○（産業港湾）山本主幹

雇用のことにつきましては、地元の説明会が開店前に開催されまして、そのときに聞いた話になるのですけれども、主にパートが中心になるのですが、約 100 名は雇用する予定だということは、そのときにはお聞きしております。ただ、実際に何人雇用されたかとか、そこまでは確認しておりません。

○小貫委員

もう一つ、こういう大型店舗のときの問題が、昨年の第 2 回定例会の中で、公設青果地方卸売市場からの仕入れについて質問したのですけれども、大体仲卸業者 10 社がイオン、長崎屋、生協、アークス、ホクレンと取引があるという答弁で、大型店舗との取引が、市場の 3 割から 4 割だという答弁がありました。同時に、この状況が続いていくことはよいものではないとも答えていたのですけれども、この新規大型店舗ほどの程度公設市場から取引があるのか、答えられる範囲で教えてください。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

この質問に対しましては卸売会社に確認をしまして、出店の際に商品の買い付け等で協議があったということを確認しております。これは特に内容としては、小樽産または小樽近郊の産物であります野菜、果物の注文で買い付けを行いたいといった内容だったということですが、市場全体に占める取扱量も少ないといった状況の中、また、果物が春、夏に集中すること、野菜が主に秋に集中する状況から、随時買い付けを行いたいといった意向があるということでのお話でした。

このことから現在は、札幌市中央卸売市場との取引が主であるということで、現在小樽市の公設青果市場での取引はございません。

○小貫委員

まだ開店間もないからなのか、随時買い付けをしますよと言ってはいたのですけれども、現在のところ取引はないということで確認していいのですか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

そのとおりでございます。

○小貫委員

大きな店舗が来たときに、公設青果市場がすぐそばにあるのに札幌から持ってこられてしまうというのは非常に残念だなと思っています。何とか改善の方向に図られるようお願いしたいと思いますが、平成 29 年第 2 回定例会の経済常任委員会ときに、法の改正や北海道卸売市場整備計画の実行の推移を見てという答弁もあったのですが、この推移を見た結果を報告してください。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

昨年の第 2 回定例会経済常任委員会での市場経由率の減少、また、少子高齢化・人口減少が進む中で、市場を通る商品が少なくなってきたといったことの質問に対しての答弁だったと思うのですけれども、近年卸売市場そのものの存在がいろいろ議論される中で、卸売市場法の改正の推移との関係ではありますが、改正法がことし 6 月に国会において可決、成立をしたところで、2 年後の平成 32 年に施行の予定であるということ聞いております。

内容として、この中で、第三者販売の禁止、また、直荷引き、要するに仲卸業者が卸売会社を通さず直接産地と取引ができるといったような制度変更ができる内容となっております。今回、こういった大型のスーパーができる

ようになりますと、商品を大量に必要とするわけですから、こういった状況の中ではまだ結果を見るというところまでは、まだ施行していませんので、結果を見るといった報告にはならないと思いますが、大型店舗への取り扱いの率は増加するのではないかとというふうに推測をしております。

○小貫委員

そういうことになってしまうと、仲卸業者の倒産ということも、場合によってはこれから起きてしまうのではないかと思います。だから、こういう大型店舗が出たときは、せめて地元からの仕入れをぜひお願いしたいということで、強制はできませんので、努力をしていくしかないのかと思うのですが、こういった大型店舗の進出、地元への経済波及効果、これをどのように考えているのか、お考えをお聞きます。

○（産業港湾）山本主幹

大型店舗の出店による地元への経済波及効果ということで、先ほど申し上げましたように、一つには雇用の創出効果もあると思います。あるいは大型店舗ということで、今回出店した大型店につきましては、後志で初出店ということもあるので、例えば、後志方面からのお客様が小樽にお越しになるという部分での一つの効果もあるというふうなことで考えております。

○小貫委員

こういった店舗が開店した場合に、安く買えるというのは消費者としては助かるのですが、その一方で、周りのスーパーがなくなってしまったから、今度新たに進出したところが採算がとれなくて撤退しますよという話になってしまうと、まち全体がダメージを受けるということになってしまいます。

中小企業振興基本条例との関係でいくと、大企業者の進出、撤退についても、一定の役割がある旨解説にありましたが、こういった大型店が進出した場合、もしくは今後撤退する場合がありますが、この影響について、今度新たに設置する中小企業振興会議との関係では、どういうふうに話し合いとかが行われていくのか。条例との関係はどうなるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

この事案に限って中小企業振興会議の中でというふうなことになるかどうかというのは、今明言はできませんけれども、あくまでも中小企業振興会議は、今後のその取り組みを具体的に検討していくというふうな場ありますので、こういった市内の経済状況等も含めながら考えていくというふうな場になるのではないかとというふうに考えております。

○小貫委員

ただ、現在の状況として、こういう状況にどう対応するかということに関しては、振興会議として結論が出なくても、こういう状況で市内で店舗の進出によって影響を受けているところがあるとか、今、言ったように仕入れが札幌から来ているとか、そういう情報は共有したほうがいいのではないかと私は思うのですが、それについてはいかがですか。

○（産業港湾）産業振興課長

今後の会議の組み立ては現在検討しているところでありますけれども、市内の経済等の状況というのは非常に幅広く多岐にわたりますので、当然我々も現状等は、特に初回においては御説明も差し上げようかと思っておりますが、そういった中で、どういうふうなことを取り上げて御説明するのがいいのかというあたりは、また今後検討したいなというふうに思っております。

○委員長

共産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

◎風評被害緊急対策事業について

それでは、まず報告の資料 1 の風評被害緊急対策事業について、観光客に対する SNS 等の有効活用ということで、まずお伺いしていきたいと思います。

まず、ユーチューブのアカウントで、私が先日見つけたのですけれども、小樽市観光振興室というアカウント名が存在していましたが、こちらのアカウントの管理は小樽市の観光振興室が行っているものなのか、お示ください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

委員お尋ねの小樽市観光振興室の名称でインターネットに公開されている無料動画サイト、ユーチューブ、これの管理につきましては観光振興室で行っております。

○面野委員

私が見つけたのは、たまたま小樽市のホームページを見て観光のことについて調べていたときに、リンク先としてジャンプしたのですけれども、ほかに小樽市以外でリンクされている部分はあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

報告のところで申し上げた 12 の国と地域に配信しているインターネットのサイトがございますけれども、ここにも飛ばしておりました。

（「そこから見れるんですか、このページを」と呼ぶ者あり）

説明させていただきますと、その目的ですが、いろいろ報告のところで申し上げた、小樽観光協会の補助事業として進めている風評被害対策事業に、いろいろ小樽の元気発信という動画をつくって、一部公開もされていますけれども、それができ上がるまでの間の前段階の第一弾として、急いで小樽は震災前の状況に落ちついていますよということを急周知したくて、そこは予算をかけずに観光振興室の職員がみずからスマートフォンを持って撮影して、取り急ぎ公開した部分でございます。

○面野委員

12 の国と地域で観光情報を発信しているホームページに本市専用ページを作成するとなっているのですが、ここに 12 の国と地域が書いていますけれども、この国のこういったページに本市の専用ページというのを作成してもらっているのですか。例えば、地元の観光協会だったりとか、自治体だったりとかというのがあると思うのですが、こういったところに小樽市のものがアップされているのですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

北海道の観光情報を専門に発信している札幌の悠悠北海道というページがございます、独自の「本市専用ページを作成し」とあるのですけれども、これは既存の予算の中で既に小樽のページはあるのですよね。そのインターネットを使って発信している事業者は、12 の国にサーバーを持っていて、その北海道全域のうちの小樽のページがありまして、そこに向けて追加でこういった風評被害対策でつくった動画をアップしているというような現状でございます。

○面野委員

では、北海道全域とは言いませんけれども、割と主な観光地は同じような配信をしているので、結構この悠悠北海道を現地で見ると、みんな元気だよ元気だよとなっているような、そういったようなホームページになっているという感じでいいのですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

おっしゃるとおりでございます。

○面野委員

次に、市のホームページにも掲載されていましたが、あと、先ほどのユーチューブの小樽市観光振興室の中にも動画がアップされているのですけれども、「Welcome to Otaru (sep20-21)」という動画が公開されているのですが、こちらの動画も今回の風評被害緊急対策事業の一部ということになるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

そうではなくて、最初に申し上げた観光振興室のスタッフがスマートフォンで撮影したものが載っていますので、大きくくりで言うと風評被害対策ということではありますけれども、報告のところで御説明をした第4回定例会で提出する予定の補正予算事業には含まれていないということでございます。

○面野委員

それでは次に、資料1の(2)①「SNS」、こちらの文言に「一部、誤解を招くような表現による報道がなされている東アジア圏の各国」とありますけれども、この誤解を招く報道というのは、どこの地域で、どのような内容で、どうやって広がっているのかというのは把握しているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

全部の国までは把握していないのですけれども、北海道在住の北海道に嫁いだ台湾の女性に聞いた話ですが、台湾では、震源地に近い部分で地すべりが起きて山肌がむき出しになっているのですとか、あと札幌で道路液状化現象が起きているだとかという……。

（「事実っちゃ事実」と呼ぶ者あり）

それだけをピックアップして、その後元気になったよという部分は、言いつ放しといいますか、それだけがクローズアップされているというところがありまして、そのような状況がずっと続いているというようなことで誤解を招く表現ですとか、あとオーバーなといいますか、時期的にタイムラグがあるような表現ということで、ここに記載しております。

○面野委員

それでは、その情報を受けて、先ほど報告の中で、ブロガー等の招請の部分で、台湾人女性のブロガーを起用して情報発信をしていくというようなことをお考えになったということなのですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

それを聞いたから、この事業をやろうという、イコールではございませんけれども、北海道観光の成熟市場である台湾にまずは率先してやるべきかなということで、その方は中国ですとか香港にもある程度影響力を有している方だということですので、多国にわたって発信できるかなということで、この方については、まだ取材はしておりませんので、今月の中旬をめどに今進めているところでございます。

○面野委員

先ほど映像は、あと二、三本考えているということでお聞きしたのですけれども、ブロガーについては、この台湾人女性ブロガーのお一方だけというような予定ですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

当初2名ぐらいを招請してと思ったのですけれども、今は1名でいいかなということで考えております。

○面野委員

結構北海道の主な観光都市も、私もフェイスブックを自分でやっているものですからいろいろ見ると、いろいろな地域、都市でやっていますので、参考にできるものがあれば、その辺のことも取り組みの中に入れていただいでいち早く、先ほども質問がございましたけれども、できるだけこの動画が早く切り上げられるように、早く観光地を復活させていただきたいと思いますので、頑張ってください。

◎地震による市内経済への影響調査について

次に、地震による市内経済への影響調査について、数点お伺いしたいのですが、こちらの調査対象事業者については、小樽商工会議所、小樽観光協会、小樽物産協会、北海道中小企業家同友会しりべし・小樽支部の会員に調査票を送付ということで説明がございましたが、小樽市内には商店街の組合ですとか各市場なども、少なくともはきているものの市場も数カ所ありますので、その事業者たちの声というようなものは、この調査事業の中で網羅されているという認識でよろしいですか。

○（産業港湾）商業労政課長

今回の市内経済への影響調査においては、先ほど委員がおっしゃったように、商工会議所、観光協会、物産協会、同友会の会員に調査票を、それぞれの団体を通じて送付しましたが、それ以外に農業関係ですとか漁業関係、あとは商店街、市場、こういったところの組合にも同様の調査票を送付しております、御意見ですとか御要望、そういったことは伺っております。

ただ、実際今申し上げました団体につきましては、それぞれに加盟している事業者の個々に調査票をつくって提出していただくのか、それとも団体でまとめて御報告をいただくのか、それについては各組合にお任せするような形をお願いしたものですから、数値的なもののバランスがとれないので報告書に数値としては載せていませんけれども、委員御指摘のとおり、こういった団体の声というのは大変重要だというふうに考えておりますので、調査においては調査票を送付しまして御意見も伺っているところでございます。

○面野委員

私も資料 2-2 の 2 ページに、回答事業者の業種別割合と市内事業所の業種別割合を見てみたところ、大体同じぐらい、卸売業、小売業が 1 番で、2 番、3 番に続いて、その他を抜かすと宿泊業ですとか製造業、おおむね小さな小樽の事業者みたいな形でうまくまとまってアンケートがとれたのかというふうに思っているので、あながちこの報告書の精度としては割と高いものであるのかという認識は得ているところです。

それで、調査を行って報告書という形でいただきましたけれども、これの利用目的ですとか、報告を始めたときの目途などがあれば御紹介いただけますか。

○（産業港湾）商業労政課長

まず調査の目的につきましては、資料 2-2 の 1 ページに調査要領がございまして、その中の 1 番に調査目的を記載してございますが、今回の北海道胆振東部地震による市内経済への影響を迅速に把握し、その対策を適切に講じることを目的として実施するというので、各団体とも確認してございます。

また、この調査結果につきましては、一緒に調査をしました商工会議所、観光協会、物産協会、同友会と、その結果を共有し、今の小樽市内の状況をしっかりと把握すると。まずこれが一つ大事なことだと思いますし、また、今後の対応における判断材料にしていきたいと、このように考えているところでございます。

○面野委員

昨日も北広島市で家屋の損壊が多くて、道にいろいろと助成、補助の要請を行ったという情報もお聞きしていますし、他市の状況がわからないのですが、いろいろニュース、マスコミ等の情報を見た限りでは、小樽市は幸いにしてそんなに大きな被害がなかったのですが、どの程度、今回の報告にもあった金融機関等の窓口等で網羅できるのかはまだ分析もされていない部分もあるのでわからないのですが、この影響調査の報告書をもとに、何か市内経済の助けになるような事業が、これから出てくる国のメニューですとか道のメニューなども視野に入れてもらって活用できるような報告書になればいいなと思っていますので、その辺の補助メニューなどもしっかりと確認していただきますようお願いいたします。

◎日本遺産について

次に、日本遺産についてお伺いします。

教育委員会では、歴史文化基本構想の策定に向け、大詰めの最終版を迎えているというふうに向っておりますけれども、まず報告資料の中で、地域型の認定に向けた取り組みはどこに当たるのかをお示しください。

○（産業港湾）中崎主幹

日本遺産の認定に向けては、事業の実施体制として文化庁が示す要件を満たした協議会を立ち上げる必要がございます。このことについては平成 30 年第 2 回定例会で答弁させていただいていたかと思っておりますけれども、そのために 7 月 4 日に開催された日本遺産北前船関係者会議の中で、出席者に今後地域型の認定に向けた協議会を立ち上げる旨を説明し、参加をお願いしました。ただ、その日は前市長が辞職を発表された日だったため、その後の方向性を見出せないまま経過しておりました。9 月 5 日、前市長に日本遺産の説明をさせていただきまして、市長からは、協議会やストーリーの作成に当たっては役所だけでつくってもおもしろいものではないということで、地元の人や企業に入ってもらうようにとの指示をいただきました。今定例会終了後に協議会を立ち上げてストーリー及び地域活性化の計画の作成に当たってまいりたいと考えております。

○面野委員

一旦とまっていたけれども、また新たにスタートを切るというような感じだと思います。取り組みに向けた進捗状況の中で、7 月 9 日に小樽商科大学での旧魁陽亭共同研究打ち合わせに担当主幹、主査が参加というふうにあるのですけれども、これはどういった内容のものだったのか、説明をお願いします。

○（産業港湾）中崎主幹

7 月 9 日の旧魁陽亭共同研究打ち合わせについてですが、小樽商科大学が旧魁陽亭のオーナーと共同で魁陽亭のルーツですとか、それから関連人物の調査等、そういうものを通じた研究をするということで、その第 1 回目の打ち合わせに参加をさせていただいて、市からは北前船の日本遺産に関する今後の事業等について説明をさせていただきまして、旧魁陽亭につきましては北前船の構成文化財として重要なため、ぜひ活用をとお願いしたところであります。

○面野委員

では、今後の展開によっては、旧魁陽亭も指定文化財の仲間入りになるかもしれないというような感じですか。

○（産業港湾）中崎主幹

構成文化財として、もう既に北前船のストーリーに旧魁陽亭は料亭ということで入っておりますので、指定、未指定に限らずということですので、指定するかしないかという部分については特に考えてはございませんが、あそこは歴史的建造物の指定は既に受けておりますので、そういう形で今後とも存続していただきたいというお話をさせていただきました。

○面野委員

それでは、次にまた地域型の話ですけれども、歴史文化基本構想策定について、教育委員会との連携はどのように取り組んでいくのか、改めてお示しください。

○（産業港湾）中崎主幹

日本遺産の取り組みを進めるためには、ストーリーを作成したり、構成文化財を選定したりということで、学芸員の専門的な知識が必要です。それで、今後とも先ほど申し上げた協議会のメンバー等に教育委員会の方に入っていくなど、連携を図ってまいりたいと考えております。

○面野委員

関係各所で話を聞く限りでは、横の連携も大切だということをお聞きしておりますので、しっかり取り組んでいただきたいと思います。

次に、地域型の申請、認定に関して、要件の一つに歴史文化基本構想の中にある文化財を指定しなければならないという要件があるはずですが、追加認定を受けている北前船、この中では市内の文化財が指定されていますし、

これから取り組んでいくシリアル型の炭鉄港でもきっと幾つかの文化財が指定される、指定をされて申請される動きになってくると思うのです。そこで肝心の地域型の申請の際に、それらの文化財に申請がなされて重複しても、文化庁側にとって認定を判断する際に問題がないというふうに確認をしているのか説明してください。また、ほかの自治体でも複数の認定を受けているところがあると思うのですけれども、もし指定文化財が重複していても認定に至っているケースがあれば、それも重ねて御説明ください。

○（産業港湾）中崎主幹

文化庁の方とは何度もやりとりはさせていただいております、その中でストーリーを理解するために必要なのが文化財です。それで、ストーリーが異なっておもしろいものであれば認定を受けることができますというお話を伺っております。ですから、例えば、地域型で認定になったものをシリアル型で使うとしても、ストーリーが異なれば使えますというお話を伺っております。

ほかの地域でそういう例はあるかということなのですが、地域型とシリアル型の両方を認定されているですとか、複数の認定を受けている自治体で、ここでどこがどうだということは申し上げませんが、現にそのような例もございますので、実際そういう形で行われております。

○面野委員

先々週の日本遺産認定記念シンポジウムに参加させていただきましたけれども、統括プロデューサーの本田氏の基調講演の中で、やはり認定がゴールではないということや、先ほども申し添えましたが、縦割り行政事務に関する課題など、さまざまな点が挙げられていました。

私たちの会派でも、何度か認定を受けた先進自治体ですとか、文化庁へ行政視察に伺った際にも、担当者の方々は皆さん口をそろえて同じニュアンスのことをおっしゃっておりますので、迫市長におかれましても、9月5日にお話をされたということなのですけれども、これまでの議論ですとか、関係機関との協議経過を市長と共有して地域型の認定に進めてもらいたいと思いますので、よろしく願いいたします。

◎クルーズ船について

次に、クルーズ船についてお聞きいたします。

まず、迫市長の所信表明の中でも触れられていたのですけれども、クルーズ船の寄港数の増加が見込めるのではないか、そういった可能性があるのではないかとということに触れておりました。前市長のことはここでは触れませんが、職員の皆さんは、これまでも関係者ですとか対外的な部分についてはいろいろ港湾行政に尽力していただいたと、これまでもしていただいていることと思うのですが、クルーズ船寄港の増加に関する取り組みについて、前市長から迫市長にかわって、具体的な対策や将来像などを通しての指示が、担当者に寄港数増加の可能性について何か指示がされていたようであれば、説明していただければよろしいですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

迫市長から直接担当者へは、まだ具体的な指示は出ておりません。しかし、公約で示されているとおり、小樽港の立地特性を生かしたクルーズ船の誘致を積極的に進めていくということになります。具体的な内容は今後担当より、現在のクルーズ業界の状況ですとか、将来的な見通しを説明した上で指示をいただくこととなります。

○面野委員

これから小樽港港湾計画の改訂も再開することになるでしょうし、前向きな姿勢は承知しておりますけれども、現在、改修中の第3号ふ頭岸壁についての工期と改修後に受け入れ可能となるクルーズ船の規模、それから先ほど中村吉宏委員の質問の中にも船会社へのPRなどということも触れられていましたが、改めて改修後に船会社へのPRに対する強みなどがあればお答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

工期ですが、平成30年代前半と押さえております。受け入れ可能となるクルーズ船の規模は13万トンまでと把

握しております。

船会社への PR に対する強みですけれども、第 3 号ふ頭ですので、市街地、運河など観光中心部へのアクセスのよさ、また、小樽駅が徒歩圏になることで札幌市や余市町などの周辺地域へのアクセスも容易となります。また、市街地からクルーズ船を臨む風景も PR ポイントになると考えております。

○面野委員

ちなみに市内全部で現在受け入れられるクルーズ船の最大の大きさというのは何万トンのクルーズ船になるのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

13 万トンクラスになります。

○面野委員

アクセスがよくなるというようなことなのですね。

次に、道内の港湾施設において、一番大きいクルーズ船の受け入れ可能な自治体がどちらで、その規模がどのぐらいなのか、把握していれば御説明いただきたいのと、あと道内に限ってですけれども、最近のクルーズ船旅行のやりなどを把握していれば、例えば客船の大型化ですとか小型化、または旅行の長期化とか短期化など、そういったような点で流行などを把握していればお答えをお願いします。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず道内で一番大きいクルーズ船の受け入れが可能な港ということですが、大型クルーズ船は実際の船でのシミュレーションが必要になります。現在把握している主要な港の実績になりますけれども、室蘭市でクェンタム・オブ・ザ・シーズ、16 万トンクラスの実績があります。実績としては室蘭市の 16 万トンが現状一番大きいことになりますけれども、函館市、釧路市、網走市、こちらの実績としてはダイヤモンド・プリンセス、11 万トンになります。函館市では先ほどのクェンタム・オブ・ザ・シーズ、16 万トンを検討中というお話を聞いております。網走市につきましてはマジェスティック・プリンセス、14 万トンクラスですけれども、こちらを検討中とお話を伺っております。

あと、流行ですけれども、二極化が見えております。まずスケールメリットによる低料金化を目的に大型化を進める船社と、これまでどおり高級感を売り物とする船社に二極化していると考えております。前者につきましては、中国を中心としたアジアツアーをマーケット対象に、後者につきましては欧米を対象としていると考えております。

○面野委員

現在、小樽に入ってきている船でいうと、前者なのか後者なのか、どちらの傾向だというふうに考えますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽につきましては湾口の広さなどもありまして、大型の 16 万トンなどは難しいということもありますので、後者という形で考えております。

○面野委員

次に、先ほど小貫委員からも質問があったのですが、改めて、ターミナル機能について、迫市長は第 3 号ふ頭にある既存の上屋を活用してターミナル機能を持たせた施設についても考えていく必要がある旨の発言をされていましたが、これは先ほど 33 号上屋というようにお答えだったので、それに間違いはないと思うのですが、まず、この上屋が建設された時期と耐震性などの施設の課題等があればお示し願えますか。

○（産業港湾）管理課長

市営上屋 33 号の建設時期ですけれども、私どもで備えつけています港湾台帳によりますと、昭和 43 年度に建設が完了していると。当然古い建築年次でありますので、耐震性については現在の基準は満足していない構造というふうに考えております。

○面野委員

現在、33 号上屋はどのような利用状況になっているのかお示してください。

○（産業港湾）管理課長

現在の市営上屋 33 号の利用状況についてですけれども、市内の港湾関係事業者 2 社が海上貨物であります農水産品のうち水産品になります。それと、林産品のうち製材。そして特殊品ということで、動植物性製造飼肥料の一時保管場所として現在利用されている状況でございます。

○面野委員

先ほど伺いました第 3 号ふ頭岸壁の改修されている場所と 33 号上屋の立地条件について、クルーズ船が寄港した際にターミナルとしてスムーズに機能できる場所の関連になっているのか、説明してください。

○（産業港湾）事業課長

現在、直轄事業によりまして岸壁改良を行っております 16 番及び 17 番岸壁に面しておりますので、立地場所としては問題ないと考えております。

○面野委員

先ほども利用状況について伺いましたが、保管場所ということですので、きっと倉庫のようなつくりになっていると思うのですが、もちろんお客様をお迎えするような施設にもなるので、そのままではターミナルとして利用することはできないと思うのですが、どのような改修工事が必要だというふうに考えていますか。また、改修工事が必要だということを踏まえて、その改修工事の費用、費用面で国からの補助など、何か考えられているものがあれば一緒に御説明ください。

○（産業港湾）事業課長

整備のイメージとしましては、既存上屋の屋根や壁、利用者の安全な歩行のための床の整備、採光窓や換気設備、区画割を行うための移動式パーテーションの設置、休憩室やトイレ、Wi-Fi などの整備が必要だと考えております。また、クルーズ船、旅客が利用する旅客上屋等の受け入れ環境に要する費用としまして、補助事業が、補助率 3 分の 1 ですけれども、それが使用できると考えております。

○面野委員

ちなみに先ほど耐震性のお話しをしたのですが、その改修工事の中には耐震性の補強みたいなものも含まれていますか。

○（産業港湾）事業課長

今の段階では、耐震構造の改修までは見込んでおりません。

○面野委員

最後に総括してですけれども、いろいろと現状の利用状況ですとか立地場所などについて確認させていただきましたが、この 33 号上屋にターミナル機能を持たせる際の課題について認識などがあれば、さまざまあると思うのですが、それを例示で挙げていただいてもいいですか。

○（産業港湾）事業課長

課題としましてなのですが、事業費の面はもちろんですけれども、市営上屋 33 号にある貨物のうちターミナルとして利用転換を図る区画にある貨物の移転、ソーラスエリアの見直しなど、指定保税地域の一部縮小なども課題になると思われます。

○面野委員

前市長は、突如として第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画にあった国際ターミナルビルを建設しないとおっしゃいました。一部理解する部分、優先順位もありますから、それだけを進めるということにはならないのでしょうかけれども、ただやはり皆さんに知恵を出していただいたものに対して何のことわりもなく、実際に質疑で聞いていた限り

では、勝手に決めた的な感触も受けましたので、そのやり方については私もよろしくないのではないかとことは述べさせていただきます。

今回の迫市長のお考えですけれども、段階的にこういったような今ある既存のものを使って、その後の展開を見て、どうしていくかという進め方に対しては、私も同意、賛成するところなので、今後港湾計画の改訂、または長期構想の策定などについても、いろいろ考えていかなければならない部分もあると思いますので、こういったハード的な部分のことも考慮して進めていただきたいと思います。

○委員長

立憲・市民連合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 4 時 50 分

再開 午後 4 時 56 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、採択を主張し討論します。

質問では、道内他都市の状況も確認しました。全国的にも増加しているところです。店舗リフォーム助成は、店舗の改修を通じて市内業者の仕事興しにもつながります。質問で答えていただいた、苫小牧市の昨年度実績は 322 万円であり、比較的抑えた事業費で実施しています。陳情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、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

議案は可決と、所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、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。