

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 3 1 年 3 月 8 日 (金)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 5 3 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・酒井（隆行）・ 面野・小貫各委員		
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

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、酒井隆行委員、小貫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。

「日本遺産に関する取組、進捗状況について」

○（産業港湾）中崎主幹

それでは、日本遺産に関しまして、昨年第4回定例会で報告させていただいた以降の取り組み、進捗状況を報告いたします。

まず、平成30年12月25日、岩見沢市で開催されました第2回炭鉄港推進協議会、こちらに次長、担当主査が参加しました。ここでは炭鉄港の日本遺産認定申請に向けた申請書案の確認等が行われました。

平成31年1月11日、日本遺産認定申請に向けた第2回庁内連絡会議を開催し、第2回関係部長会議に向けた協議を行いました。

1月21日、炭鉄港の日本遺産認定申請書が北海道を通じて文化庁へ提出されました。

1月26日、美術館において開催された小樽商科大学、高野教員による講演「北前船主 西谷家と中村善策」に担当主幹、主査が参加しました。

1月27日、観光物産プラザにおいて、小樽商科大学の本気プロ2018夏最終成果発表が開催され、日本遺産による小樽の活性化チームによる北前船や炭鉄港の取り組みが発表されました。担当主幹、主査が参加しました。

1月29日、第2回日本遺産庁内関係部長会議を開催し、3月22日に第1回小樽市日本遺産推進協議会を開催することを確認しました。

1月30日、(仮称)北前船寄港地フォーラム in 北海道小樽・石狩の開催について、石狩市の担当者と打ち合わせを行いました。小樽市からは、産業港湾部長、次長、担当主幹、主査が参加いたしました。

2月4日、東京において、北前船寄港地フォーラム開催地市長記者会見が開催され、迫市長が小樽・石狩両市を代表して概要を説明しました。

2月20日、小樽観光大学校「おたる案内人」まちかど教室において、担当主幹が日本遺産認定後の取り組み等を説明いたしました。

2月24日、図書館において、市立小樽図書館まちづくり研究講座「小樽の歴史的建造物と未来」が開催され、担当主幹、主査が参加しました。

この後、本資料は3月1日付けのため記載しておりませんが、3月2日、博物館において文化遺産フォーラム「文化遺産といきるまち～歴史文化基本構想をどう活かしていくのか～」が開催され、担当主幹、主査が参加しました。

3月3日、観光物産プラザ3番庫ギャラリーにおいて、小樽観光協会主催の「めざせ日本遺産！炭鉄港セミナー in 小樽」が開催され、産業港湾部長、次長、担当主幹、主査が支援を行いました。

○委員長

「小樽港物流促進プロジェクト事業（中国コンテナ航路利用促進）について」

○（産業港湾）港湾振興課長

それでは、小樽港物流促進プロジェクト事業（中国コンテナ航路利用促進）について報告させていただきます。

小樽港では、平成14年に神原汽船株式会社による中国定期コンテナ航路が上海、大連、青島との間に開設され、本年で16年目を迎えております。こうした中、本市は平成19年まで継続して中国を訪問し、ポートセールスを行っ

てまいりましたが、その後は訪問していない状況が続いていました。

今回は、中国での業務経験が豊富で現地法人とのコネクションを持つ人材が地元船舶代理店のノーススタートランスポート株式会社に配置されたこともありまして、同社とともに10年ぶりに上海を訪問することにより、今後の航路利用促進に向けた情報収集と小樽港のPRを図るため本事業を実施いたしました。

概要といたしましては、中国上海市を1月7日から10日までの日程で、市からは産業港湾部長、港湾振興課長の2名、民間からは先ほどの船舶代理店から1名、総勢3名で現地へ赴き、海運事業関係や物流関係会社、インテリアなどの小売業を展開している会社の物流部門、上海港のコンテナヤード及び事務所と、計7団体を訪問いたしました。また、現地での企業訪問に際しましては、神原汽船株式会社の中国法人の現地スタッフにも同行いただきました。

具体的な内容ですが、訪問した会社に対し、小樽港の中国航路が北海道と中国をダイレクトに結ぶ北海道内唯一の航路である点や、小樽港の特徴である大消費地である札幌市が隣接している点、昨年の地震でも港を含む市内での被害がなかったことや、過去においても大規模地震の発生がないこと、日本海側に位置しているため、太平洋側よりも台風の影響を受けづらい、地震や悪天候に強い天然の良港である点などを説明し、小樽港及び小樽・中国コンテナ航路の利用について積極的にPRを実施いたしました。

また、同時に小樽市の観光ガイドブックや観光グッズを配布しまして、小樽観光のPRも実施いたしました。

世界第6位の船体規模を誇りますコンテナ船事業の会社を訪問した際、現在は小樽港の利用はなく、道内では苫小牧市に寄港しているとのことでしたが、日本市場を最重要マーケットとして捉えているとのことがありまして、小樽港の利用も考慮していただきたいと要請してまいりました。

物流関係への訪問では、インテリア等の小売を行う会社が小樽港をメインの港に使用していただいていることや、中国を中心とし世界の物流案件を手がける会社では、ホームセンターの商品でコンスタントに小樽港を利用していることを確認いたしまして、そのことに対するお礼とさらなる小樽港の利用について貨物の荷主の皆様にも宣伝していただくよう要請してまいりました。

世界有数の規模を誇る国際貿易港であります上海港のコンテナターミナル視察では、ターミナルの概要や人工知能の導入により、コンテナの移動などで作業の自動化を進めている状況について説明をいただきました。コンテナの積みおろしではクレーン作業の無人化が進み、人の手が必要なのは最後にトラックに積み込む作業だけであり、その作業もコンテナヤードでは行わず遠隔操作でモニターに映る画面を見ながら行っている様子を見せていただきました。

観光面に関しましては、夏の潮まつりや冬の雪あかりの路のイベントはもとより、美しい風景や新鮮な海産物などのPRもしてまいりましたが、小樽の観光地としての知名度や好感度は今回訪問した会社でも非常に高く、配布した観光ガイドやグッズも大変好評を得ました。

最後になりますが、小樽港と中国を結ぶコンテナ航路の利用の取り組みについては、今後も継続して活動を行う必要があり、今回同行いただいた事業者、現地で御協力いただいた神原汽船、訪問させていただいた企業との関係を密にすることはもとより、今後は中国に事業所を持つ道内金融機関などの協力もいただきながら、引き続き中国コンテナ航路利用の促進に向け取り組んでまいりたいと考えております。

○委員長

「色内ふ頭老朽化対策について」

○（産業港湾）事業課長

色内ふ頭老朽化対策につきまして報告させていただきます。

昨年第2回定例会の経済常任委員会におきまして、色内ふ頭老朽化調査について、平成29年度の調査結果を踏まえた概略の補修方法案や概算事業費、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いておりますが、来

年度からの工事実施に向けまして、今年度、南側護岸の実施設計を行いましたので改めまして報告させていただきます。

資料3をごらんください。2枚目に参考図を添付しておりますのであわせてごらんください。

まず、「1 概算事業費」でございますが、前回の平成30年6月時点では、平成29年度産業港湾部発注の老朽化調査の調査結果を踏まえた概略検討により、港湾事業分の概算事業費は2億6,000万円であり、全体事業費は28億5,000万円と試算し報告させていただきました。産業港湾部負担分合計としましては、下水道事業分のアロケーションを含めまして8億8,000万円を予定しておりました。

今回は、今年度実施いたしました南側護岸の実施設計により、検討いたしました港湾事業分の概算事業費は3億1,000万円でありまして、全体事業費は58億7,000万円となり、産業港湾部負担分合計といたしまして16億4,000万円に増額となる予定でございます。

なお、南側護岸は今年度の実施設計により概算事業費を算出しており、南側護岸以外につきましては昨年度の概略検討及び南側護岸の工法を参考に概算事業費を試算しておりますので、今後予定をしております南側護岸以外の実施設計によりまして事業費は増減する可能性がございます。

次に、「2 主な増額理由」でございますが、今回の主な増額理由としましては、港湾事業分においては、既設鋼管矢板への負荷を軽減するための地盤改良を行うものであり、下図水色の前回地盤改良範囲を予定しておりました。今年度の地質調査の結果、この負担軽減のほかに新たに液状化対策が必要となりまして、下図赤色の今回地盤改良範囲のとおり、地盤改良範囲が広がったことによりまして増額となるものでございます。

また、下水道事業分は、当初は新設する鋼管杭の耐力補強としまして、地盤改良を南側護岸と突端護岸のみ必要と考えてきましたが、今年度実施しました地質調査の結果、ふ頭全周囲に対し、液状化対策として地盤改良が必要となったことが主な増額の原因と聞いております。

次に、「3 事業計画期間」でございますが、前回は今年度よりおおむね6年程度で事業を実施したいというふうには報告しておりましたけれども、事業費の増額に伴い期間を延長し、おおむね9年で事業を実施したいと考えております。

なお、31年度につきましては予算に計上させていただいております南側護岸から工事に着手していきたいというふうを考えております。

○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願います。

「議案第24号小樽市駐車場条例の一部を改正する条例案について」

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

議案第24号小樽市駐車場条例の一部を改正する条例案について御説明いたします。

小樽市銭函3丁目駐車場については、平成27年度は海水浴場が非開設となり、28年度に再開して以降利用者の減少により駐車場管理経費が使用料収入を上回る状況が続いており、今後も改善する見込みが立たないことから31年度からは市営による駐車場を設置しないこととするとともに、そのほかの市営駐車場において位置の変更がありますので所要の改正を行うものです。

なお、海水浴場としては駐車場は必要でありますので、今後はドリームビーチ協同組合が駐車場を開設していく方向で関係機関等と協議を進めてまいりたいと考えております。

また、市営駐車場廃止後も、夜間の利用制限や飲酒運転対策などについては同組合と関係機関により構成し市が事務局を務めるおたるドリームビーチ海水浴場運営対策協議会において引き続きパトロールを実施するなどルールの遵守に努めてまいります。

○委員長

これより、一括質疑に入ります。

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。

○酒井（隆行）委員

◎ドリームビーチに関連して

それでは、ドリームビーチに関連して質問させていただきます。

まずその前に、海水浴場のルールについて確認させていただきたいと思うのですが、おたるドリームビーチ海水浴場ルールということで作成されております。このほかの海水浴場についても、以前は何か作成していくというような答弁だったかというふうには私は記憶しているのですが、まずその他の海水浴場についてのルールの作成状況やその考え方についてももう一度確認させていただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

ほかの海水浴場でのルールの作成ということですが、ほかの海水浴場からルールを作成したいという意向がございませんので、その後は話が進んでいないという状況でございます。

○酒井（隆行）委員

他の海水浴場からは作成する意思がないという話だったかと思うのですが、これ確認させてもらいたいのですが、ドリームビーチについてはドリームビーチ協同組合からルールをつくりたいという話はあったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

当時ルールを策定する前に、組合で作成したいという意思があったかどうかというのは、申しわけありませんがわかりません。やはり建築のことですか、さまざまな課題があったことから、再開に当たってはそういうものが必要ではないかという議論が高まっていた中で作成したものというふうを考えております。

○酒井（隆行）委員

組合から、そういう意思というか、そういう話はないということなのですね。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

大変申しわけありませんが、今確認することができません。

○酒井（隆行）委員

たしか以前、ドリームビーチを再開するに当たって作成したという経緯については私も押さえているのですが、その後にはほかの海水浴場でもつくっていくというような答弁だったので、その後どうなっていたかというふうにはなっていたのですが、それぞれの海水浴場の組合の皆さんが必要か必要ではないかという部分で作成したという今の答弁だったので、そういうことでつくったのではないと私は思っているのです。

ただ、今後についても組合の皆さんと話し合いをしながら、必要に応じて、まずその他の海水浴場のルールについては協議をしていただきたいと思いますので、これについてはよろしくお願ひしたいと思います。

それから、おたるドリームビーチ海水浴場ルールの中身について確認をさせていただきたいのですが、おたるドリームビーチ海水浴場運営対策協議会の協議実施の状況について、昨年から現在まで、回数と時期についてお知らせ願ひしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

協議会の開催状況ですが、平成30年度におきましては開設前の4月9日と終了後の11月8日の合わせて2回開催しております。

○酒井（隆行）委員

この協議会の構成について、どのようなメンバーだったかお知らせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

協議会の構成員ですけれども、ドリームビーチ協同組合のほか、後志総合振興局小樽建設管理部、後志総合振興局保険環境部、小樽警察署、小樽ライフセービングクラブ、市の関係機関、小樽海上保安部、北海道財務局となっております。市が事務局となっております。

○酒井（隆行）委員

市が事務局ということで報告がありました、どのような経緯で市が事務局になったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

地元の自治体として、また、海水浴場の支援等を行っている窓口の部署として、連絡調整を行うという目的がありますので、事務局になっているものと認識しております。

○酒井（隆行）委員

平成31年度から銭函3丁目駐車場の市営駐車場をやらない方針ということなのですが、それと関係なく、事務局は変わらず市がやっていくということによろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

協議会の事務局は、市が今後も続けていくというふうに認識しております。

○酒井（隆行）委員

それでは、また中身に戻っていきたいと思うのですが、シーズン中、パトロールの実施がされていると思います。このパトロールの実施状況について、その回数、日時などもし押さえていけばお知らせ願いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

協議会のパトロールの実施状況ですけれども、協議会全体といたしましては開設前の6月28日に1回、それから協議会合同で7月と8月の各土曜日に1回ずつですので2回、それから小樽市産業港湾部と後志総合振興局がそれぞれ隔週、交互に毎週となるよう実施しております。

○酒井（隆行）委員

シーズン前にも1回とシーズン中にやられていることで、ちなみにシーズンオフになったときは、周辺を見回ったりということはされていないのでしょうか。協議会として見回りをしていないのか、しているのかについてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

この協議会でのパトロールとしましては、開設期間内で終了しておりまして、開設期間終了後については建設部の担当部署ですとか関係機関で、それぞれの業務として見回っているということは当然ございます。それについてはもし何かあれば開設終了後の協議会の中でお話が出てくるというふうになるかと思います。

○酒井（隆行）委員

ちなみにシーズン中のパトロールで、昨シーズンにおいては何か問題点はあったのか、問題点はなかったのか、その辺の報告についてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

昨年度の協議会でのパトロールの報告でございますけれども、いずれについても違反者という報告はございません。ただ、1件ジェットスキーが水域利用調整区域に進入し、直後に離脱していったということが1件報告されております。

○酒井（隆行）委員

大きな事件、事故はなかったということでよかったなというふうに思います。

現在のドリームビーチの海の家については、私が確認している分での話なのですが、コンテナを利用して店舗をやられている方が多いなというふうに感じております。シーズンオフになると、このコンテナとして使っている店舗、これは全部撤去されて更地になっているのも確認はしているのですが、このコンテナの行き先については、適正な保管をされているのか、その辺については把握されていますか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

観光振興室では、建築物の移動先については把握していないのですけれども、建設部の担当部署からは、適正にやられているということではお聞きしております。

○酒井（隆行）委員

適正に保管されていると確認されているということですね。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

改めまして建設部の担当部署に適正であるかどうかについて確認させていただきたいと思います。

○酒井（隆行）委員

答弁が変わったと思うのですけれども、先ほどは確認されているという答弁だったのですが、確認はしていないということでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

申しわけありません。確認していないということで、確認させていただきたいと思います。

○酒井（隆行）委員

確認してみてください。事務局ということなので、事務局として把握させていただきたいと思いますし、まずは確認をきちんとしていただきたいと思いますのでよろしくお願いたします。

また中身に戻っていきますが、騒音について、ドリームビーチ海水浴場ルールの中に記載されておりますけれども、私は以前にこの部分について質問をさせていただいたのですが、確認のためもう一度質問させていただきます。

騒音については、組合等においては近隣の民家の周辺のパトロールを行い、生活環境に支障が生じないようにチェックをするというふうに記載されています。騒音対策が第10条のところに記載されているのですが、これについてのパトロールはされているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

第10条におけるパトロールということですが、協議会としては行っておりませんで、協同組合で行っているかどうかについては、申しわけありません、今確認をしております。

○酒井（隆行）委員

これも確認してもらいたいのですが、あと、どの辺をパトロールされているのかということも示してもらいたかったなというふうに思うのですけれども、以前も指摘させていただきましたが、あの辺には民家がほとんどないのですよね。ほとんどというか民家はありません。一番近くても1キロメートルくらい離れているかな。500メートル以上は離れているかというふうに思っています、その騒音についてのチェックということで記載はされているのですけれども、以前も指摘させてもらったのですが、実態に合わないルールなのではないかという話をさせていただきます。

そういう部分についてはどんどん改正していただきたいという話をさせていただいていたのですが、今このルールを見て実態にそぐわないというふうに私は思うのですけれども、そのお考えについてお伺いしたいと思います、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

ただいま委員のおっしゃっているお話もわかりますので、協議会で投げかけをしてみたいというふうに思います。

○酒井（隆行）委員

せっかくつくったルールなので、実態に合うようにどんどん改正をしていただきたいと思いますので、お願いしたいと思います。

それから、先ほどシーズン中のパトロールについての問題点ということでお聞きしましたけれども、大きなトラブルもなかったということなのですが、これもルールの中に記載されていますけれども、苦情等についてはどのような状況になっているのか、苦情等はあったのか、なかったのか、その辺についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

ドリームビーチでの苦情の状況についてでございますけれども、組合からお聞きしましたところ、例えば駐車場の出入り口がわかりにくい。昨年駐車場の位置を少し区切るような形態に変えているものですから、出るところ、入るところが少しわかりにくいといったお声ですとか、デコボコしているといった声。それからパーベキューエリアを設けておりますけれども、時間より早く来て、わからずに違う場所で行っていたところ注意をされ、それについての苦情があったといったところが重立ったところであり、そう数はないというふうにお聞きしております。

○酒井（隆行）委員

あともう一つ、海の家ルール違反が確認された場合ということで、これも第30条に記載されていますけれども、海を家の事業者に対して是正指導を行うということで記載されていますが、この部分については何か報告を受けていますか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

組合からは市に特段報告はございませんでした。

○酒井（隆行）委員

大きな事件、トラブルもなく、それから海の家においてもルール違反も確認されていないということで、適正に運営されているのかというふうに思っております。

ただ、先ほども質問させていただきましたが、コンテナを利用して店舗をしていらっしゃる方が非常に多いという、それは私の印象なのですが、店舗数とかを数えたわけではないのであれなのですけれども、その保管状況についてはきちんと確認をしていただきたいと思いますというふうに思います。

それから、市営での銭函3丁目駐車場についても、市営では開設しない方針ということなので、今後のドリームビーチのあり方についても状況が変わっていくのではないかなというふうに私は考えております。そんな中でこのルールというものも、先ほども指摘させていただきましたが、実態に合わない部分もあるので、せっかくつくったルールなので実態に合うように改正をしていただきたいと思いますのでよろしくお願ひしたいと思ひます。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

委員の御指摘を踏まえまして、今後も十分に検討してまいりたいと思ひます。

○中村（吉宏）委員

◎小樽港物流促進プロジェクト事業について

まず報告を伺ってですけれども、中国コンテナ航路のPRと申しますか、この報告をいただきました。

積極的に今後もポートセールスに取り組んでいただけるということですが、中国に訪問したのが10年ぶり。今回、また新たに関係が築けましたので、先方を招いて一度小樽港の状況を見てもらうのもよろしいかと思うので。そういった発想でやっていただきたいと思いますと思ひますが、この辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今、中村吉宏委員からアドバイスをいただきましたように、正直、毎年中国に行くほどの予算をとることは厳しいのが現実かと思ひますので、こちらから出ていくばかりではなく招いて見ていただくという方向も重要な方法だ

と考えております。

○中村（吉宏）委員

先方から来ていただいたら、市長もお会いしていただきやすいのかと思いますので、ぜひお願いいたします。

◎色内ふ頭老朽化対策について

それと色内ふ頭老朽化対策についてですが、お伺いをしたところ、今南側から工事をしていくとして、南側の全体、産業港湾部管理部分と水道局管理部分が全部終わる工期のめどというのはいつごろなのか、この部分だけについてお示しいただけますか。

○（産業港湾）事業課長

南側護岸の今の整備の予定ですけれども、順調に交付金が予算どおりついたという前提であれば、2カ年でまず港湾事業分を行いたいというふうに考えています。水道局分も含めると、要は3カ年くらいで南側護岸をたたきたいというような、これも交付金事業になりますので、あくまでも当初の予定どおりの金額がついた場合ということになるかと思いますが、一応それぐらいの予定というふうにはなっております。

○中村（吉宏）委員

今、第2号ふ頭に巡視船が停泊をしていると、本来商業目的の利用である第2号ふ頭の利用がその間滞るということなので、なるべく早く改修をして移動していただいて、第2号ふ頭も稼働できるような状況をつくっていただければと思います。

◎ふれあい観光大使について

次に、ふれあい観光大使について伺います。

ふれあい観光大使なのですけれども、今48名の観光大使がいらっしゃると思います。その中で皆さんはいろいろと活動されていると思うのですけれども、御多忙だったりいろいろ本来のお仕事がお忙しかったりして、なかなか活動できない状況にあるような方もいらっしゃるのかというイメージはあるのですが、リストにあるのがお忙しそうな方ですから、こういった活動の確認などはしていらっしゃるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ふれあい観光大使の実際の活動ということですが、実は平成28年に大使全員に向けて、どんな活動を具体的にされていますかというアンケート調査を事務局である観光協会で行いました。48名のうち25名の方から、何らかの活動をしていますよということでレスポンスといたしますか、返事があったところです。

具体的には、御自分のライブステージで小樽を紹介したり、御自分の講演会で紹介したり、講演会が終わった後に参列者に名刺をお配りしたり、それから本州のラジオ番組に出演した際に小樽を紹介したりというようなことで、いろいろな取り組みをやられている方の返事が25名から来ています。

実際、委員が懸念されるようにこうやって一生懸命活動している方もいれば、これは予想ですけれども、全く動きのない方、温度差もあろうかと思いますが、大体半分以上の方は何らかの取り組みをされているのかという感覚でおります。

○中村（吉宏）委員

予算特別委員会で伺った際に、このふれあい観光大使に関する費用としてかかる部分というのは、名刺とプレートの作成だと。一度任命した観光大使に関しては、特にランニングコスト的な経費というのかかかっていないという認識でよかったですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

費用の面のお話ですけれども、東京小樽会の総会の冒頭に、来られる大使の方を集めたレセプションがありますし、それから大使がこちらに見えたときに花束を持って感謝の意を表したりということで、ランニングコストとしては、名刺以外にセレモニーの費用ですとか花束を贈呈したりとかということはありませんが、基本的に既存の方に

追加でどんどんかかるというようなことはございません。

○中村（吉宏）委員

そういう活動の中で、25名の方にアンケートをとった際には、イベントなどで小樽のPRのアプローチ、そういうこともしていただいているということで確認をしました。この観光大使をお願いするための予算といいますか、費用といいますか、名刺や観光大使のプレート、そして、今セレモニー等の参加ということで、もう一度確認なのですけれども、年間どのくらいの費用がかかる形になりますか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

予算特別委員会でもお答えしたとおり、平成30年度の大枠で約55万円ということでございます。

○中村（吉宏）委員

55万円で結構いろいろと小樽の観光PRをしていただけるという、こういう制度があるわけなのですけれども、私がいただいているデータの中ですと、平成27年あたりから任命される方たちの人数が先細りしていつているなど。もう少しふやしてもいいのではないかと思うのですけれども、このあたりもう一度、これも予算特別委員会で聞きましたが、ふやそうという方向というのはいかがでしょうか。どのようにお考えでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

平成28年度の協議会の中で、これも以前に御説明申し上げましたけれども、協議会の決定事項ではありますが、55万円と少ない予算の中で名刺作成費、それから名刺補充印刷費が支出の多くを占めていますし、一応3年スパンで任期は終わって、まだ続けられますかという打診は3年ごとにやっているのですけれども、既存のふれあい観光大使がやめていくという方も少なく、大使になるという条件を少し絞った形にして、28年度以降の膨大化といったら変ですけれども、際限なくふえていくのを押さえる目的で制度の一部を変更したという経緯があります。

今後は委員おっしゃるとおり、少ない予算でやりようによつたらと言つたら極端ですけれども、少ない予算で実効性が高い取り組みであるし、一生懸命な大使になってもらって、どんどん小樽をPRしていくという点ではコストパフォーマンスと言つたら変ですけれども、そういった有用な取り組みとも考えられます。

協議会は主として小樽観光協会、小樽商工会議所、小樽市の3者でやっていますので、小樽市の意向だけで決定はできませんけれども、その協議会の中で市の提案として投げかけてみたいなというふうに、拡大化とか変えた要綱をまた見直しですとか、そういうことも含めまして上程したいなと考えております。

○中村（吉宏）委員

聞き忘れて1点確認なのですけれども、大使の方が名刺をもらっていると思いますが、その方たちが名刺がなくなったから新しいのをくださいという要望があると思いますけれども、大体1人に1回何枚あげて、追加で枚数を要望される方が年間何人ぐらいいるのかというのを示してもらえますか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

直近の平成29年度の例で言いますと、最初に基本200枚ずつ配るのです。そして、29年度に求めといいますか、追加をちょうだいと言われた大使が16名。それから何回もリクエスト、またなくなったという方も入れますと、延べ20名といいますか20回求めがありまして、それを足しますと4,300枚名刺が出ているということでございます。

○中村（吉宏）委員

48名いる中でリクエストが半数くらいということであれば、やはりお忙しくなっている方たちもいらっしゃると思いますし、また、リストが私の手元にあつて拝見しますと20代とか30代の方がやはり少ないのかと。それで、全国の若い方たちへの観光訴求というかPRという意味でも、そういった方たちも今後ふやしていただきたいと思つています。これは答弁はいいです、要望なのですが、やはり先ほど御答弁いただいたように今後も増加させるということで、ローコストで観光PRができるわけですからお願いしたいと思つています。これもまた進捗をいろいろと見させていただきます。

◎アンテナショップ展開事業終了に伴う地場産品の販路確保について

続きまして、アンテナショップの展開事業の終了に伴う地場産品の販路確保について伺います。

終了するアンテナショップとれたて村の売り上げについて、平成27年度、28年度、29年度の売上数を示してください。

○（産業港湾）商業労政課長

3カ年の小樽市の売り上げにつきましては、平成27年度は188万90円、28年度は120万9,228円、29年度は130万4,584円となっております。

○中村（吉宏）委員

このアンテナショップに対する小樽市の負担金というのは幾らだったのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

小樽市がとれたて村に出店するための負担金は、月額4万3,200円掛ける12カ月分ですので51万8,400円となります。

また、出店に関しましては年に1回必ず東京に行きましてイベントをするということになっておりますので、そういった関係経費、主に職員旅費になりますけれども、この辺を含めるとトータルで62万5,000円ほど予算計上をして対応しています。

○中村（吉宏）委員

売り上げも少し減っている傾向にあるということで、コストも売り上げの半分ぐらいを小樽市が負担していつているという状況なのですね。

主要売れ筋というのがあると思いますけれども、会社名とかはいいのですが、こういった商品が売れ筋だったのか説明していただけますか。

○（産業港湾）商業労政課長

先ほどと同じように3カ年で御説明申し上げますと、平成27年度ではニシンの昆布巻き、生ラーメン、小樽ワイン、新巻ザケの昆布巻き、サケの切り身、こういったものが上位にございました。

28年度では小樽ワイン、ニシンの昆布巻き、生ラーメン、かずのこの昆布巻き、身欠きニシンの甘露煮。

続きまして、29年度ではサケカマ、サケのカマで頭の部分です。あとは、あめ玉のあめ、ベニザケの昆布巻き、あとは田舎炊きと言いましてニシンですとか野菜の煮物、あとは塩ザケの切り身です。こういったものがいわゆる売れ筋の商品となっております。

○中村（吉宏）委員

割と加工食品が売れ筋だったのだなということがわかりました。

今このアンテナショップがなくなったところで、こうした商品の販路や商品PRの場を確保する必要があるかと思えますけれども、これについて今後何かお考えはあるのですか。

○（産業港湾）商業労政課長

大きな消費地であります首都圏での販路の確保というのは重要と考えておりますので、物産展ですとか、商談会への参加を通じまして、地場産品の販路ですとかPRの機会を確保していきたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

物産展、それから商談会というお話がありました。今、平成30年度ですから、29年度実施のあるいは30年度これからやるのも含めて物産展が何回くらいなのか、それから商談会が何回あるのか示してもらえますか。

○（産業港湾）商業労政課長

まず、物産展ですけれども、物産展に関しましては開催ですとかいろいろな形態がありますが、主要なもので行きますと「北海道の物産と観光展」がございまして、これは北海道と北海道貿易物産振興会、あとは北海道観光振

興機構、そして北海道内の15の市が主催という形で開催している北海道物産展がございますが、こちらの数字で申し上げますと、平成29年度は25の百貨店で小樽市は主催という位置づけで開催してございます。また、30年度は27の百貨店で小樽市は主催という形で開催してございます。このほかにも小樽の単独の物産展ですとか、小樽特集ですとかそういった物産展はやってございますけれども、主なものでいきますとそういった数値になっております。

また、商談会につきましてはこれもいろいろな形がございますけれども、首都圏での商談会、こちら千葉でやるスーパーマーケットトレードショー、また、ことしは大阪での商談会、フードストアソリューションズフェアというのがございまして、こちらにも参加しまして、大きなものでいきますと二つ参加してございます。

○中村（吉宏）委員

そうした中で今回の売れ筋であった商品のこれからの販路確保については十分できるのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

少なからず平成31年度予算の中では、物産展ですとか商談会の参加という形で予算を計上させていただいておりまして、そういった取り組みをしっかりと行うことで地場製品の販路の確保というのはしっかりやっていけるものというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

今後においてですけれども、今まで恒常的に陳列販売できていたものがなくなると。売り上げの部分もありますし、質の部分というのもあるかと思えますけれども、こうしたものを今後首都圏なり大規模消費地で確保していく必要もあるのではないかと、さらなる販路拡大ですとか、小樽のPRのために。こういったことについて例えば他都市の事例なども踏まえて本市はどうしていくのかというふうな検討などはされないのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

いわゆるアンテナショップという形で他都市の例でいきますと、例えば函館市や旭川市はコンビニエンスストアと連携して、コンビニエンスストアの一角に函館市のコーナーですとか旭川市のコーナーですとか、そういったものを設ける形でのアンテナショップというのを展開しているといったことで確認してございます。

場所も函館市は京橋、旭川市は新宿ということでそういった非常に人の集まる地域に立地しているというふうに確認してございます。

また、自治体単独で出店しているケースでいきますと、美瑛町が東京交通会館の地下1階で独立した店舗という形で出店しております。

また、幌加内町につきましては、浅草のまるごとにつぼんという施設の中でフロアのワンスペースといいますか、ほかにも出店している自治体があるのですけれども、その中でワンコーナーを確保して特産品などを展示すると、そういった取り組みをされているケースを確認してございます。

（「本市はどう取り組むのかということを知っているのですけれども」と呼ぶ者あり）

失礼しました。アンテナショップについて本市は今後どういう考えかということなのですけれども、先ほど少し触れましたが、アンテナショップに関して今回とれたて村でのアンテナショップを廃止する際に、実際に商品を供給されている業者にも少しヒアリング調査をしまして、商談会などの希望がやはり多かったというのがあるのですけれども、一方、アンテナショップ的なものは非常に重要なものだというふうにも考えております。

しかしながら、こういった形態でアンテナショップとしてやるのか、今言ったように単独でのアンテナショップになるのか、コンビニですとか百貨店のコーナーを借りてやるのか、また、こういった形で商品を供給していくのか、なかなか行政だけでは対応が難しい部分もありますので、民間との連携などを含めてさまざまな選択肢があるものというふうに考えております。

そういった中で、まずは平成31年度予算計上させていただいておりますけれども、物産展ですとか商談会、こういったことを通じて地場製品の販路の拡大に努め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

民間との連携というのも非常に重要だと思います。そういった意味では、先方の首都圏ですとか大規模消費地の民間と連携するのもよしですが、こちらのほうで物産を観光客等に販売している業者もいらっしゃるの、そういうところとの連携をしながらの首都圏大規模消費地への出店もありなのかと、よく御検討いただければありがたいと思います。

◎高島漁港区の観光船事業とその訴状について

次の質問ですけれども、訴訟に関しまして、高島漁港区の観光船事業に関して訴訟が起こったということで報告を受けました。これについてどういうものなのか概略を説明してください。

○（産業港湾）管理課長

今回の高島漁港区に係ります訴訟の概要なのですが、平成31年2月25日付で札幌地方裁判所民事第5部から小樽市宛て、代表者は小樽市長ですが、観光船事業に係る許認可取消処分等取消請求事件についてということで、第1回口頭弁論期日呼出状及び答弁書催告状、平成31年2月22日付の文書になりますけれども、これが送付されてきて、これを受理したというものであります。

請求の趣旨についてですけれども、本市が平成30年4月27日付で観光船事業者に対して通知しました不利益処分決定について、これを取り消すといった内容でありまして、また、その訴訟費用は被告である市に負担を求めるといったものでございます。

○中村（吉宏）委員

そういう訴訟のようですが、これについて今回資料請求で訴状を出してほしいという請求をしたところ、原課から断られました。これについて何で出せないのかという理由と、その訴えの内容がどういう内容なのか、相手方が何を主張しているのか、可能な限りお示しいただきたいと思っておりますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

訴状の写しの資料請求というか開示の請求ということですが、このことについては私どもも総務部に確認いたしました。公文書の開示については小樽市情報公開条例と同じ基準で、書面の中の開示に適さない情報、不開示情報と言うらしいのですが、これが含まれているかどうかを全てチェックしなければいけないということで、その不開示情報があった場合についてはその部分を判読できないように処理しなければいけないということです。

今回の訴状についてはページ数も多いことから、限られた時間の中でこの作業をするのが極めて困難だったというお話で伺っておりますので、必ずしも開示できないとか資料の提出ができないということではないと、一応お話を伺っております。

それで今、中村吉宏委員からお話しできる範囲で内容をという御質問だったのですけれども、今も御説明しましたとおりページ数が多くていろいろなことが書かれていますので、なかなか一言で申し上げることは難しいのですが、小樽市が事業者に対して行った後の不利益処分決定処分の手続のことですとか、市が取り消すと言った判断、これについて適切ではないのではないかといた趣旨の内容でございました。

○中村（吉宏）委員

だから、例えば法令根拠がどういう理由で適切ではないのだという主張をしているのか、その辺を聞きたいなと思ったのですが、その辺だったら多分影響なく出せると思うのですが、いかがですか。

もっとわかりやすく言うと、適切ではないのだと主張する根拠をどういうふうに先方が示してきているのかを説明してください。

○（産業港湾）管理課長

適切ではないと主張する法的根拠という御趣旨だったと思うのですが、相手の言い分といいますか言い方

は、いわゆるもともと小樽市が許可したことについては法令等ののっとなって許可したものであると。小樽港港湾計画ですとかその他のところで規制ができない、また、漁業者の同意だとかも許可の要件ではないでしょうといったようなことも書かれています。

○（産業港湾）港湾室長

本当にかいつまんで御説明させていただきますと、例えば今回、私どもが基本的には小樽市コンプライアンス委員会の判断を受け、最終的に、私どもの判断に瑕疵があったというところで不利益処分をさせていただきましたけれども、訴えを起している先方では、やはり当初の判断が正しかったのではないかというような趣旨に沿って、例えば小樽市が観光政策等を行っている観光都市としていろいろな行政を推進している中で、そういった趣旨に合致している事業ではないかと本人は考えているですとか、そういったところから当初の判断が正しかったのではないかというような御主張もされています。また、手続のところではいきますと、不利益処分、六つの許認可等について私どもは取消処分もしくは是正措置等したのですけれども、その取り消しの手続のやり方ですとか、そういったところについて細かい点で記載内容ですとか、実際そういったところを逐次これが本当にいいのかという趣旨で訴訟というか、向こうが起こしてきているという内容でございます。

○中村（吉宏）委員

わかりましたが、まだわかったような、わからないようなのですけれども、だから訴状が欲しかったのです。

訴状の話でいきますと、3月1日に我々のところに報告が上がってきました。すぐ訴状を出してほしいと言ったら、先ほどの黒塗りが必要だということで今出せませんと。もう1週間もたっているから出してくれるかと思っただけで出せない。これは総務部に伝えておいてほしいのですけれども、こういうものの要求があったわけですから、もっと速やかに対応してほしいと思っておりますという旨を伝えていただくのが一つ。

では、今の御説明がありました、これに対しての市の見解というのは、今のところどういいう見解なのか示していただけますか。

○（産業港湾）管理課長

観光船事業者からの訴状を受けて、市の見解といいますか今後の対応ということだろうと思うのですけれども、いま一度訴状の内容をもう一度確認するということは大事かと思うのですが、その辺も今、顧問弁護士と相談を始めていますけれども、市としましては、事業者に対して行いました不利益処分の決定というものについては、これまでの議会議論でもありますとおり、市の手続については瑕疵のあった間違っただけということ、それを正すために不利益処分を決定したわけですから、その考え方については当然取り消したことが正しかったのだという正当性は訴えていきたいというふうに考えています。

○中村（吉宏）委員

今のお話を伺いましたが、1点確認ですけれども、ではその不利益処分を行うに当たってのいわゆる法的な行為、この行政行為自体とその手続には違法や不当の状況はないということで、まず確認をさせてください。それでよろしいでしょうか。

それから、今の手続と別の話になります。高島漁港区の許認可取り消しについてのその後の事業者に対応してのお話ですけれども、以前の答弁から何か進捗があったのか。間もなく雪も解けてきて、事業者が事業再開するような時期になってきましたけれども、これについては今後どう対応するのかをお示しいただきたいと思っております。

○（産業港湾）管理課長

不利益処分を行ったことについて法的に問題ないか、また、その手続上でも何か問題ないのかということですが、私どもコンプライアンス委員会の調査結果を受けまして、先ほども答弁させていただきましたが、市の誤った拡大解釈によってこういう法令違反を引き起こしたという結論になったわけで、それで市みずからが誤った手続を是正するために不利益処分、許可等の取り消しを行ったということでございます。

さらに、小樽職員倫理条例の第17条第2項では、「市長等は、通報対象事実があると認める報告を受けたときは、速やかに是正措置、再発防止策等を講ずるとともに、必要があるときは、関係者の処分を行うものとする。」という規定がございまして、それに基づいて是正措置を行ったということも一つございます。

ただ、あと、不利益処分決定に進むまでについては、当然行政手続法ですとか小樽市行政手続条例に基づいて、観光船事業者に対して聴聞を行うなど、一方的に取り消すのではなくて、きちんと相手の言い分も伺った上で最終的に処分を行っていますので、その辺については問題なかったものというふうに考えております。

あと、これから雪解けも進んで観光船事業が行われていくので、どうするのだ、進捗状況はどうかという点ですけれども、今回、係争に入ったことによって、今まで行っていた行政指導に何ら制限がかかるものではないというふうには考えておりますので、これまでどおり小樽市としましては、今相手方に不利益処分を通知したわけなのでございますけれども、これらについては是正を今後求め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

ずっとその調子なのですけれども、いつまでたっても解決しないと思うのですよね。建物の用途も含めてですけれども、これはいつ解決するのか、いつまでに解決させるのか、これは御返答いただきたいと思いますが、最後にそれを伺って終わりたいと思います。

○（産業港湾）港湾室長

いつ解決するかということですが、先方が既に訴訟を起こしている状態でありまして、先ほど管理課長が答弁していましたが、私どもとしては今の是正措置、これは当然有効だという認識に立ってこれからも業者と対応してまいりますけれども、先方がもう訴訟を起こしているという状況です。

ですから、まずこの判決が出ない限りは、恐らく事業者の方は継続をし続けていかれるのだろうなというのは受けとめてございます。

そして、この裁判がどのぐらいかかるのかということとはわかりませんが、その裁判の判決が出たときに、その次に彼らがまたどうしてくるのかというのがございます。控訴するのか、それとも判決を受け入れた上で、別な対応を求めてくるのかというのがございます。ですから、正直言って時間的にどれぐらいのスパンで解決できるかというのは今の段階では御答弁できないというのが本当のところではございます。

ただ、私どもが一つだけ気をつけていかなければならないと思っておりますのは、当然先ほど言った私どもの立場というのがまだ有効というふうに考えてございますので、それに沿った対応をしなければなりません。それから、せんだって実は業者の方々とも面談をさせていただきました。その際に業者の方々からもいろいろな意見がまた出ておりましたけれども、少なからず観光船事業者がことしまた運行を始めるといって、業者の方々、トラブルが起こったり、また新たな不利益が発生したりとか、そういうことのないような形でその状況については確認しつつ、その辺の対応もしていかなければならないというふうに考えてございます。

○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

◎高島漁港区の観光船事業の訴訟について

今の中村吉宏委員の質問にあった訴訟の件について私も1件だけ気になったことがあったのですが、これから訴訟が始まっていくと思うのですけれども、許認可を出したときにかかわっていた職員の方というのは、私が今、管理職の方を見回すと、管理課長が一部始終を、現場を知っていた方かというふうには思っているのですが、港湾室の中に平成28年ぐらいでしたか、許可をおろした、おろしていないのそのころから、課長職以下の方、係長、一般

職も含めて28年からこの高島漁港にかかわる問題、課題についてずっと港湾室にいらっしゃる方は何名ぐらいいらっしゃるのですか。

○（産業港湾）管理課長

当時から管理課の中でということになるかと思いますが、庶務などの事務方を除いて、私には直属の部下は9名いるのですが、そのうち許認可とか港湾施設の使用許可とかを含めて6人いますけれども、当時の平成28年からいる者については3名という形になると思います。ただ、庶務などに当時からいる者はおりますけれども、実務的な部分ではもう3名しかいないというのが現状です。

○面野委員

私が心配することではないかもしれないのですが、やはり訴訟のスムーズな幕引きというか結審までに、現場でわかっていた方がいないと、事務で残っている文書だけでの確認だとなかなかスムーズに進まないのかと思うので、人事異動の関係もあるので原課では何とも言いがたいところだと思うのですが、少しそこが気になって質問させていただきました。

◎議案第24号小樽市駐車場条例の一部を改正する条例案について

次に、議案第24号について数点お聞きします。この条例案の改正については御説明のとおりだと思うのですが、ただ、この条例案が可決された後のことが気になり質問したいのですが、採算が合わなくなって市営を取りやめるということで、説明でも「なお、海水浴場としては駐車場は必要であります」と説明がありました。それで、改正後の対策としては「ドリームビーチ協同組合が駐車場を開設していく方向で関係機関等と協議を進めてまいりたいと考えております。」と説明があったのですが、実際にこの改正案の中身ですとか状況というのは、現在ドリームビーチ協同組合の方々と協議されているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

銭函3丁目駐車場の廃止に当たりましては、事前にドリームビーチ協同組合で駐車場を運営していく意向があるかどうかについて内々にお聞きしておまして、駐車場を組合で運営してみたいというふうに意向を伺っておりますので、その方向で協議を進めてまいりたいというふうに考えております。

○面野委員

平成27年度、市営で海水浴場を運営する、しないの議論から始まって、27年度は非開設で駐車場も閉鎖されておりましたし、立地的には自動車で行かないとなかなかアクセスが厳しい土地柄でもあります。ただ、小樽市が採算が合わない中、ドリームビーチ協同組合の方々がどういうふうに駐車場を運営していくのか私にはわかりませんが、今後おたるドリームビーチ海水浴場運営対策協議会のほうでも市は携わっていくことになると思いますので、この駐車場運営に限らず、海水浴場自体が安全で利用しやすいように開設するために、今後もドリームビーチの皆さんと協議をして進めていただきたいというふうに思っております。

◎港湾振興について

次に、港湾振興についてお伺いさせていただきます。

予算特別委員会でも触れさせていただいたのですが、コンテナ貨物とそれにかかわるガントリークレーンの費用についていろいろお伺いしました。毎年の維持管理費で、2,000万円程度の赤字があること。また、13年延長するために今後2年間で3億5,000万円以上の延命化事業が行われるということ。それからコンテナの貨物量は大体20万トン弱であることというようなことを概略的に伺いましたが、もう少し深くお聞きしていきます。

今後このままの数字で貨物量が推移すると、今回の延命化措置も含めて、市の起債ですとか単独費で今後延命する13年間では、コンテナ貨物1トン当たり、毎年幾らぐらいの費用がかかるという試算になるのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

まず試算の方法なのですが、平成31年度から進めてまいります多目的荷役機械延命化対策事業費分、これ

については一応約 3 億 5,000 万円ということと、維持費として過去 5 年間、26 年度から 30 年度までの点検及び補修業務にかかりました費用の平均が約 3,730 万円になります。これを今後 13 年間かかるということで試算いたしますと、今後 13 年間で合わせて約 8 億 3,000 万円かかることとなります。これを単純に 13 年で割り返しますと 1 年間に約 6,400 万円となります。この 6,400 万円を 29 年度のコンテナ貨物量約 17 万トンとしまして、6,400 万円を 17 万トンで割り返しますと 1 トン当たり約 380 円になります。

○面野委員

1 トン当たり約 380 円の費用がかかるということです。

それでは次に、一般貨物について今と同じ試算で費用を計算していただきたいのですが、一般貨物というのは、飼料工場で使われる原料ですとか農産品、あとはガソリン、石油製品などが多いというふうに聞いておりますが、この一般貨物のための荷役をするための機械は、市で修理または維持費など幾らぐらにかかっているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

一般貨物にかかわる荷役機械は、現在、まだ市で所有しておりませんので修理費用や維持費などはかかっていないという状況です。

○面野委員

コンテナ貨物は先ほど言ったとおり約 380 円かかっています、一般貨物に関しては機械等を市が有していないのかかかっていないと。

次に、フェリー貨物についてお聞きしたいのですが、先日の予算特別委員会の中でも、荷さばき地の舗装を行ったですとか、係船柱の設備を取りつけた等のお話を伺いましたけれども、やはりほかの埠頭に比べてフェリーは貨物量も多いことですし、あと、重い車両の通行台数も多いということで、私がぱっとイメージしたところでは、やはり荷さばき地ですとか関連施設の老朽化が激しいのかというふうに考えているのですが、フェリー貨物にかかわる施設の補修にかかる整備費用というのは、毎年どのぐらにかかっているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

フェリーにかかわる補修費用ということで、道路にかかわる補修を除きまして、先日予算特別委員会でも説明させていただいたシャーシ置場の部分の補修につきましては平成 28 年から行ってございまして、平均しますと約 195 万円かかっているということになります。

○面野委員

フェリー貨物の荷おろしというのは、もちろん市で有する機械を使うということはないのですよね。

○（産業港湾）事業課長

はい、市の機械を使うということとはございません。

○面野委員

それでは、先ほどもお聞きしましたコンテナ貨物量、また一般貨物の費用、これと同じ試算のやり方でフェリー貨物の 1 トン当たりの整備費用、維持費などを含めて割り返すと毎年平均でどのぐらになるのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

ただいまお示ししました維持費の約 195 万円、これが今後 13 年間かかるとしまして、それで平成 29 年度のフェリー貨物の実績値 1,084 万 5,215 トンで割り返しますと、1 トン当たり約 0.2 円になります。

○面野委員

まずは貨物を積みおろす機械の維持費というか経費に関して少しお聞きしました。

次に、予算特別委員会でコンテナ貨物の必要性についてお伺いしたのですが、再度このコンテナ貨物、ガントリークレーンの延命化が必要だと思った理由をお聞かせ願います。

○（産業港湾）事業課長

多額の事業費が必要だと判断した理由についてですけれども、小樽港としまして、中国との定期コンテナ航路を堅持していくことは、小樽市の経済に与える影響や荷主からの要望などを考えた場合、必要な航路であると考えており、その荷役を行う多目的荷役機械を延命化することは、荷役作業の確実性、航路の定時性を確保するためには必要なものと判断したものであります。

○面野委員

いろいろと経済効果またはこれからのコンテナ貨物の伸びしろとなるポートセールスなどにも有効であるというふうにお聞きしましたけれども、コンテナ貨物の中身の分析というか、何を運んで来ているのかということの説明していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

貨物の中身につきまして、平成29年度の数値ですと、小樽港での取り扱い約1,170万トンのうち、コンテナ貨物量は約17万トンとなっております。内訳ですけれども、まず輸入で約16万トンなのですが、多い順に御説明いたしますと、まず家具装備品が8万6,000トン、これは家具ですとか室内装飾品になります。続きまして、衣類・履物等で3万4,000トン、これは長靴やマットレスなどになります。3番目が電気機械で約1万3,000トン、これは白物家電などとなっております。

輸出に移りますと、輸出が約1万トンで、一番多いものがその他機械ということで3,000トン、これは自動販売機や暖房器具など、多岐にわたる部分です。2番目は水産品で2,000トン、これは冷凍ホタテなどになります。3番目が産業機械で約1,000トン、こちらは農業用機械などとなっております。

○面野委員

コンテナ貨物の特徴としては、やはり輸入品の物が多く、家具ですとか衣類、それから家電、こういった製品が運ばれているというような特徴があると思うのですけれども、一方で、一般貨物の内容は、私が港湾統計を調べたところ農産品が多くて、飼料工場ですとか加工品会社、製造会社等が原材料として使うものが多いのかというふうに見受けられました。そういうふうになってくると、市内の業者ももちろん多く一般貨物の農産品を使われていると思うのですが、そこには、やはり工場での製品の製造、そこには労働が生まれて、またその製品を会社かどこかに卸すなどの、こういったような経済循環、波及効果が生まれると思うので、製品化されているコンテナよりも、一般貨物であるそういったような貨物のほうが、市内に与える経済波及効果という部分で考えると影響は高いのかというふうに私の見解ではそう考えているのです。コンテナ貨物と一般貨物を比べた場合、一般貨物のほうが経済波及効果が高いのではないのかというふうに考えていますが、その辺、港湾室としてはどのようにお考えでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

貨物量や加工運搬など、今委員のおっしゃったようなことを考慮いたしますと、確かに一般貨物の効果は大きいものと考えます。

一方、コンテナ貨物につきましても、荷揚げや貨物輸送あるいは輸送船舶のチャーターなど、こちらについても一定程度の経済効果があるものと承知しております。

○面野委員

いろいろ指摘させていただきましたけれども、ガントリークレーンを10年以上前に設置したときの時代背景ですとか、設置した根拠というのは、私はそのときのガントリークレーンの話を知りませんのでわかりませんが、現在はそこそこのコンテナの貨物量があって、もちろん新設というのは、なかなか市の財政状況を考えても難しいですし、急に撤去するというのも、もちろんコンテナの貨物の取り扱いができなくなるので、そういった動きはできないというふうに思います。とても多額の費用がかかるガントリークレーンの維持というのはすごく厳しい、難し

い考え方だなというふうに私は思っています。

ただ、港湾整備事業特別会計の考え方もあって、この会計の中では、土地、上屋、引き船などの使用料、または係船料などの歳入があって、ここも潤沢な黒字を迎えているというような感じは私の中ではしておりません。それで平成31年度は特別会計から一般会計へ繰り出しをしておりますけれども、32年度以降、このお金の動きというのはどのようになりますか。

○（産業港湾）管理課長

特別会計から一般会計への繰り出しということですが、平成31年度予算といたしましては、30年度に既存のガントリークレーンの起債の償還が終わるものですから、一時的に港湾整備事業特別会計から一般会計に約7,200万円繰り出すことになります。

また、さらに今30年度に中央5号上屋の新築と引き船建造で2カ年にわたって起債を借り入れることになりまして、これまでの起債の借り入れと同様の条件、金利や元金は3年据え置きなどの条件で推移していくということで考えますと、30年度は中央5号上屋、引き船、31年度については引き船の半分とガントリークレーンの延命化事業の起債が32年度から始まっていくということなので、まだ32年度の時点では、港湾整備事業特別会計から一般会計への繰り出しが大体7,300万円という状況でありまして、だんだんこれが33年度になりますと縮少し、大体4,600万円一般会計への繰り出しとなります。

それで、34年度には約650万円を特別会計から一般会計へ繰り出すという今のシミュレーションになっていますけれども、起債の償還が元金と利息も含めて償還ということになってきますと、35年度からおおむね4,700万円を一般会計から港湾整備事業特別会計に繰り入れていただくようなシミュレーションの結果となっています。

○面野委員

いろいろお金の動き、これからかかってくるものもございまして、今後数年先までは何となくは予想がつくのかというふうに思うのです。私は先ほど1トン当たりの貨物に対する経費といいたいまいしょうか、維持費は幾らぐらいかかるのかという聞き方をしたのですが、もちろん、これは多分マーケティング手法では余り使わない試算だとは思いますが、ただ、一応今見えているお金と貨物量で1トン当たりにかかる経費がどのぐらいかかっているのかという、私なりの浅はかな聞き方だったのかもしれませんが、ただ、以前から観光振興においても精度の高い経済波及効果というものを過去にはやられていたようではございますけれども、やはりどこが経済循環を高めているのかという部分を知りつつ、そこに伸びしろがあるのか、または無駄な事業をもしかしたら行っているのか、そういったような取捨選択をできるデータというものがこれから必要になってくるのかというふうに思います。

また、これから小樽港港湾計画の策定も控えておりますので、やはりこの策定のベースとなるようなデータをお持ちになって、今後の計画策定または貨物量の増加に対する対策の議論を進めるために、こういったデータが必要なのではないのかというふうに考えますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

今後進めます港湾計画改訂に伴いまして、今後貨物量の推計を行っていくのですが、その中で港湾関係事業者にはヒアリング調査を行うというのも予定しておりますが、その調査というのは、経済効果などを算出する調査内容にはならないというふうには思っております。

○面野委員

観光振興もそうなのですが、やはりこの調査というのは費用も多額にかかるというふうには聞いていますけれども、なかなか調査自体を実施するのは難しいのかというふうに思いますが、現在ある統計データではなく、もう少し幅広い視野でデータ統計を行っていただいて、伸ばせる事業、または縮小しなければならない事業、そういったような取捨選択を今後行っていただきたいと思っております。

この一連の質疑をもとに、最後に、答弁者を選択することはできませんが、もし室長がお答えできるようであれ

ば、ガントリークレーンの来年にまでわたるこの補修・修繕、または貨物量の推移などにどういった展望を望めるのかということで総括をお答えしていただきたいのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

いろいろと御質問いただきまして、少しお時間いただいて、私どもの今後の港湾の考え方、その中でこのガントリークレーンということで御答弁をさせていただきたいと思えます。

まず、私どもの今置かれている状況というのは、フェリー貨物につきましては、最近新潟港への高速便が就航したことで少しずつ伸びているという、これは本当に私どもとしてはうれしいことなのですけれども、そういった状況に相反しまして、一般貨物はどんどん減少してきているという、そんな状況でございます。平成 8 年当時は 220 万トンぐらいを一般貨物だけでも取り扱っていたのですが、もう既に 90 万トンぐらいまで落ち込んできているという、本当にそういう状況になってきてございます。

私どもがガントリークレーンを導入する理由というところで、少しずつ説明を進めさせていただきたいのですが、小樽港の貨物というのは御承知のとおりフェリーと、それから穀物、コンテナ、ロシア貿易、貨物ではありませんけれどもクルーズ船という、これが小樽港の柱になってございます。

そういう中において港の振興を図っていく上では、当然、港のハードというのがありますけれども、それ以上にといいますか、それと同じぐらいに重要なものとしてポートサービス機能というのが必要になります。これはどんなものかといいますと、引き船、水先人ですとか、それから港湾荷役体制、これは船内荷役される港運事業者の方々。ですから、こういった方々がきちりと、小樽港の体制が整って充実していなければ、どうしても荷役もできませんし、貨物量も当然ふえていきません。

そういう視点で考えた場合、フェリーは、ほぼ新日本海フェリー株式会社で一連の業務が帰結しているという状況なものですから、それ以外の貨物、ロシア貿易ですとか穀物、そしてコンテナ、こういったものを小樽の重立った運送事業者が担っておられると。逆の言い方をすると、こういった会社の方々には穀物、コンテナ、ロシア貿易で経営基盤を成り立たせているという側面があります。

先ほど来説明させていただいたように大幅に貨物が減ってきているという中で、このコンテナ航路、当初開始したときは、小樽港の貨物が 200 万トン切るぐらいからスタートしていると思うのですが、その中で、5 万トン、6 万トンの世界でした。そういった意味で言うと、全体の中ではウエートが小さかったのですが、今は一般貨物が約 90 万トンで実際に荷役に直結している。要するに小樽港で作業に直結している貨物といいますと、例えば重油ですとかセメントは、すぐサイロに入って出てきますので、実際に労働者の方々が荷役作業に携わる貨物となりますとやはり限定されてきまして、一般貨物の中のそういった貨物を抜きますと、コンテナ貨物の割合というのは 2 割から 3 割ぐらいになってるといって、それだけ港湾業界がこれから、言ってしまうと経費を得られているという状況にあります。これにクルーズ船を含みますと、要は小樽港の港湾機能というのが、穀物、ロシア貿易、コンテナ、そしてクルーズ船、こういった 4 本の柱に支えられて港湾の基盤ができて上がっているというのが現状でございます。

そういった中で、一方、例えばコンテナだけ見ますと、収支の部分でいきますと赤字でございます。ただ、これはコンテナを外してしまいますと、こういった業界の方々、それぞれの人数を一定程度雇用しなければいけないという状況になりますので、そうするとそれぞれのコンテナを除いたほかの部分で料金を取ろうとすると、小樽港の料金が上がります。そうすると、今度は港間の競争に負けていくという事態もまた招いてくるという状況にあります。

ですから、私どもの基本的な考え方としては、当然フェリーも堅持しなければならないと、これは大事な機能ですから、そういうふうに考えてございますけれども、またこの穀物、コンテナ、ロシア貿易、クルーズ船と、こういった小樽港の港湾機能を、経営基盤を支えるこの四つのモードは、それぞれ大事にしていかなければならないと。どれかが一つだめになると、やはりどれかに負担がかかって全体的に負の循環が始まってくるとはならないかという

ところを一番懸念してございます。

それゆえに、また貨物量についても、一般貨物の荷役が絡む部分でも2割から3割というものになってきている重要なモードでございますので、そういった点からコンテナ航路もきっちり堅持しなければならないというのが、私どもの基本的なスタンスでございます。

それゆえに今回予算に上げさせていただきましたが、この多目的荷役機械、これを今回起債事業として実施させていただきますけれども、単年度でやることで分散して適時やるよりも経費も安くなりますし、今何回もここ最近事故で航路をとめているという状況もありますが、その辺のリスクも早く改善できるということもございます。

こういったことから、今回予算を上げさせていただいて御審議していただいているという状況でございますけれども、基本的な考え方は、その四つのモードを堅持していきたいということでの今回のクレーンの予算計上ということで御理解いただければと思います。

○面野委員

私もいろいろ統計表ですとか費用、予算などの数字上で見て私の中でこういった方向がいいのではないのかということで、いろいろと提案や質問をさせていただきましたけれども、これからもいろいろ、まだまだ港の利用については勉強していかなければいけないと思いますので、またよろしく願いいたします。

◎日本遺産について

次に、日本遺産の報告について質問させていただきます。

まず、報告の中にごございました平成31年1月11日に開催された第2回庁内連絡会議で協議した内容について御説明をお願いします。

○（産業港湾）中崎主幹

第2回庁内連絡会議での協議内容についてお尋ねいただきました。まず、この庁内連絡会議につきましては、昨年12月3日に第1回関係部長会議を行った際、日本遺産を進めるに当たっては庁内の意見を各部の課長職ですり合わせるべきという御指摘をいただきまして、財政部、建設部、教育部、それから産業港湾部の中の商業労政課、産業振興課、観光振興室、港湾振興課、それと日本遺産等担当主幹、それぞれの課長職で構成した会議となっております。

12月11日に第1回目の会議を開催しまして、そこでは、日本遺産担当が作成した小樽市日本遺産推進協議会に資料として提出する地域型の日本遺産に向けた地域活性化計画の市役所の原案をお示ししました。それに対して、例えば将来像として観光都市を目指すというよりは、歴史を生かして後世に伝えていくことを重視したほうがいいのではないかと、個別の取り組みの中では、歴史的なエビデンスに基づくまち歩きプランの提案を掲げたほうがいいのかなどの御意見をいただきましたので、それらを反映したという状況の確認をしていただきました。

それから、炭鉄港の認定申請書類への御意見。例えば教育旅行誘致を他都市が掲げておりますので、小樽市も同様に入れたほうがいいのではないかと、そういうような御意見をいただきましたので、それらを反映していただくように空知総合振興局に御連絡をしたりだとか、そういった状況の報告を行いました。

また、1月29日に、第2回目の関係部長会議を開催したいと、そういうお知らせを行ったところであります。

○面野委員

最後の御説明で、第2回の関係部長会議を開催したいということでしたが、その後の1月29日に開催された第2回関係部長会議ではどのような協議を行ったのか、また、この関係部長というのは、どの部長が参加されていたのかお示してください。

○（産業港湾）中崎主幹

この第2回の関係部長会議では、庁内連絡会議でこういう形でもできましたよというようなことを御報告させ

ていただきまして、協議を行ってまいりました。

この出席者につきましては、市長、副市長、それから総務・財政・建設・教育・産業港湾各部長、それから生涯学習課長と日本遺産担当の主幹、主査が事務局として入っております。

○面野委員

少しずつ進んでいるということなのですが、やはり申請期間が迫っていますのでスムーズになるべく早くお願いします。

日本遺産で最後に質問なのですが、日本遺産推進協議会というものを 3 月 22 日に開催するということが、二つのチームがあるというふうにお聞きしております。それで、ストーリーづくりの土台も重要だということを感じているのですが、認定の審査として、認定後の取り組みに関してこういったことを取り組んでいきますというような、そういう具体的な内容も審査には重要になってくるのかというふうに思っているのですが、そういった条件というのも認定の審査対象になるのか説明してください。

○（産業港湾）中崎主幹

認定後の取り組みが審査の対象になるかということでございますけれども、申請書類の中に地域活性化計画というものを提出することになっておりまして、その中で、文化庁の補助金を利用して行う日本遺産魅力発進推進事業ですとか、自主的に行うその他事業ですとか、そういう具体的な取り組みを含めて審査の対象となっております。

○面野委員

少し私から具体的な取り組みに関して提案させていただきたいのですが、地域型のストーリーというのはどういったような内容になるのか、まだ全然私はもちろん把握できていないのですが、例えば今追加認定された北前船のストーリーで言うと、構成文化財の中に日和山灯台、それから旧魁陽亭、または倉庫群などという所在地のあるもの、建物があるもの、あったものが中に含まれているのですが、その所在地に実際に足を運んで、スマートフォンで AR 機能というコンテンツなのですが、その場で AR のアプリを立ち上げると、その場にいろいろな情報がオーバーレイされるという技術があるのです。その AR という機能を使って、小樽市には博物館もそうですし、さまざまな古い写真や情報、データが眠っております。

日和山灯台に行ったときに、当時の北前船が活動していた時期の写真やデータなどというのもあるので、AR をそこで立ち上げると今と昔の状況を比べて見えるというような、その場に行かないといけないプレミアム感につながる、そういったような施策ですとか、またはそれが滞在時間の増加にもつながるといふふうにも思います。他の認定自治体、江差町でも何か取り入れているというようなことだったのですが、小樽にはそういったような古い写真、データ化されているものもたくさんあるので、これは小樽に関しては、やはり最先端技術と小樽の歴史を組み合わせたいということで、なかなかおもしろい活性化の取り組みになるのではないかと考えていますので、ぜひこの日本遺産推進協議会の活性化チームで、いろいろこういったような取り組みに関して協議していただきたいというふうに思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）中崎主幹

ただいまの北前船のストーリーにつきましては、推進協議会が別に立ち上がっておりますので、地域型を進めるに当たっての今後の小樽市日本遺産推進協議会での協議の中で、そのような御意見があったことをお伝えさせていただきますと思います。

○面野委員

ぜひ地域型の取り組み、地域活性化計画の中に盛り込んでいただきたいので、何とか協議を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。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 53 分

再開 午後 3 時 15 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

◎小樽港物流促進プロジェクト事業について

初めに報告から何点かですが、小樽港物流促進プロジェクト事業についてということで、先ほどいただいた資料の中では今回情報収集をされたということなのですけれども、「5 主な内容」で幾つか書いてありますが、具体的にどんな情報が得られたのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

このたびの中国コンテナ航路訪問で得た情報につきましては、小樽港を利用してくれている状況の確認ですとか、フェリーターミナルに参りました際には、神原汽船株式会社が小樽港に入ってきているのですけれども、そのときの神原汽船株式会社とフェリーターミナルの友好状況ですとか、あとは実際の船の大きさなどについて説明を受けてきたところです。

実際に今回行ってすぐ荷物を引っ張ってこられるということは正直なかったのですけれども、案外小樽港が貿易港というのが知られていないのです。だから、その辺もありましたので、小樽港も貿易港なのですよと、まずそこからしっかり売り込んでまいりました。

○秋元委員

うーんという感じなのですが、それで私はせっかく行ってお話を聞く中で、7 団体に行ってお話を聞いたということなのですが、小樽港を利用するに当たって何か要望というのは具体的に何かありましたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

要望といいますか、昨年ガントリークレーンが故障した件で、今後はそういうことがないようにお願いしたいということは若干言われました。

○産業港湾部長

今回、私も上海には港湾振興課長とともに参りまして、事業者の方々との面談の中では要望というよりは現状、苫小牧港の状況がかなり船が混み合っていて、荷役作業にかなり時間がかかるという話が出ているのとあわせて小樽港の状況も伝えたときに、災害にも強い、冬の間であれば、しけ等の影響も少ないという状況を伝えて、小樽港であればそういった部分、時間を待つことなく荷揚げ作業をすることができるということと、小樽市から札幌市への距離、そういったものを伝えた中で、小樽港に荷物を持ってきていただければそういった対応が取れますということも含めてお話ししてきたという状況でございます。

○秋元委員

せっかく行っていただくのですから、やはり小樽港のいいところをしっかりとアピールしていただいて、実際には、今産業港湾部長から説明していただいたように、苫小牧港を利用している会社ですと、やはり苫小牧港と比べて小樽港のよさというものが、確かに荷物が混雑しているということもあるのでしょうけれども、やはり苫小牧港を選んでいる利点というのがあるわけですから、それにかわる利点の小樽港には何があるのかというものを用意して行

っていただきかったなど。10年ぶりぐらいでしたか、なかなか初めて会う方ばかりだったと思うのですが、こういう機会を捉えて、やはりもう少しがつつと言ったら少し言葉は悪いですけども、そういうような考えがなければ、やはり現実的にほかの港に行っているものを結果的に奪うようなことになるわけですから、その辺をしっかりと捉えて行っていただきかったなというふうに思うのです。

やはりその上で、先ほど各社、団体の要望を伺いましたけれども、そういう要望を聞く中で、小樽港を発展させていく上でどういう整備が必要なのかというのも、確かにガントリークレーンだけではなくて、何かほかにもあるのだろうと思うのです。その辺もしっかり情報収集していただきかったなというふうに思います。

きょうの新聞でしたか、たしか苫小牧港で新たに岸壁が整備されたという記事が載っていましたけれども、やはりそういう意味では、利便性というかそういう意味では、苫小牧港もしっかり取り組んでいるわけですし、ほかの港も必死に航路の開拓ですとか、荷物を利用してもらえるようにコンテナ貨物ですとか、バラ積みもあるでしょうが、そういう戦略的な取り組みも持って伺うわけですから、1回小樽市として、もう少し小樽港の強みというものをどうやって生かせるのか、でも、実際整備するとなると多額の費用がかかるわけですけども、そういう上で何が必要なのかというのは、やはりもう一度しっかりと精査した上でポートセールスしていただかなければ、少しもったいないという気がするのですが、もう一度答弁いただけますか。

○産業港湾部長

今、秋元委員から御指摘があった部分については、当然のことだと我々も思っております。今回は、先ほど港湾振興課長からも10年ぶりという部分の中で、これまで事業者はどういった方々がいて、そこでお話しする機会が今までなかったという部分もあったものですから、そういった部分の中で、一緒に行ったノーススタートransポート株式会社の職員の方が中国との深いパイプがあったという部分があったものですから、その中で情報交換と、今後小樽港をどう活用できるのかという部分については、当然に我々としても、広報・PRをさせていただいたという部分があるのですけれども、そういったものも含めまして、我々といたしましても荷物を今後、小樽港にふやしていくということを考えた場合に、違った意味での戦略、そういったものを今後はきちんと立てた中でポートセールスをしてまいりたいと考えております。

○秋元委員

ぜひよろしく願いいたします。

◎高島漁港区観光船事業に係る訴訟について

それと先ほど少し訴訟の話があって、皆さん気になっているのだろうと思うので私も少し伺いたいのですけども、私は当然だとは思いますが、先ほどの港湾室長の話ですと、小樽市が勝つという前提でのお話だというふうに私は捉えたのです。私ももちろん勝つであろうという思いはありますけれども、万が一敗訴して小樽市に損害が生じた場合、そのときというのは小樽市として、逆に事業者が負けた場合には事業者が例えば控訴するなりということも考えられるのでしょうけれども、万が一小樽市が敗訴するようなことがあれば控訴するような考えというのは当然あるのでしょうか。

○産業港湾部長

今回の手続については、我々も法令、条例等にのっとって進めているという状況でございますし、今回の訴訟についても、顧問弁護士等にも相談させていただいたという中で考えたときに、今秋元委員から万が一負けた場合はどうなるのかという御指摘がございましたけれども、それについては当然、我々はまたその一つ上、控訴するという形の中で争っていくつもりでおります。

○秋元委員

私は今までも当然、小樽市の初動の対応も、それ以後も非常に対応がまずかったなというのはあったのですけれども、ただ、事業者が言う部分で一理あるのは、やはり小樽市が許可をしたということはこれは動かしがたい事実

なのです。その部分に関しては、やはり事業者が言う部分にも一理あるなというふうに思うのですが、ただ、もう一度聞きますけれども、万が一損害があった場合に、許可をしたのも取り消したのも前市長の森井秀明という方なのです。そういう意味では万が一損害が発生した場合にはしかるべき対応をとっていただきたいなという考えがあるのです。

今の時点では少し言いにくい部分もあると思うのですが、市民の税金を使う部分ですから、その辺はしっかり対応をしていただきたいなというふうに思いますが、余り詳しいところまで言わなくていいのですけれども、何か答弁いただければと思います。

○産業港湾部長

今回の件によりまして、小樽市に損害が与えられたというような状況になった場合、国家賠償法において、公務員が取るべき責任、その部分が規定されてございます。今回、著しい過失や瑕疵があった場合、これについては公務員に賠償できるという規定もございますので、その中で対応を考えていかなければならないのですが、その際には、今回の事業における専決者との兼ね合いもございまして、最終的に前市長が責任をとるのか、その専決者が責任をとらなければならないのか、そういった部分もありますから、そういった部分については慎重に考えなければならないものだというふうに考えております。

○秋元委員

この件は終わりますけれども、たしか私の記憶では、以前は、特に首長に対する損害賠償請求というのは上限がなくて、ある自治体の長に何十億円も損害賠償の判決が下るといような記事を読みました。その後、上限ができたというふうに記憶しているのですが、たしか年収の 6 倍ぐらいだったのです。市長の場合には、たしか年収の 6 倍が上限だったというふうに記憶しているのですけれども、この辺もしわかれば。

○産業港湾部長

申しわけございません。その内容については我々は承知してございません。

○秋元委員

ぜひしっかり対応していただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

◎コンテンツに関連して

次にコンテンツについてということで、代表質問で質問させていただきました。非常に真面目な話で、国が試算するには 2023 年度に世界のコンテンツ市場の市場規模は 81 兆円ぐらいになるだろうと試算をされておまして、昨年、京都市の京都市コンテンツ産業振興に向けた指針という事業について視察させていただきました。非常に進んでおまして、京都市は大学などと連携して、非常にこのコンテンツ産業振興に向けて取り組みが進んでいます。

その一つに京都国際マンガミュージアムというのがありまして、そこも見せていただいたのですが、何万冊という漫画の本を収蔵しているのです。そして、さまざまな原作者とか作家の方の手の型をとったブロンズ像みたいなものも飾っていたりとか、驚いたのは、外国人の方がたくさん見に来ていらっしゃるって、非常に進んでいるなという感じはしました。また、クリエイターの招致ですとか獲得ということで、東京、大阪から京都に住んでいただいて仕事をさせていただくという取り組みもされています。

また、漫画やゲーム、音楽なども含めたコンテンツという枠組みの中で、これも代表質問でお話ししましたが、国は調査では、やはり外国の方が一番日本に興味を持ったきっかけが実は漫画・アニメであったという、これが断トツなのですね。そういうことからすると、やはり現状の小樽市を見ると、映画やテレビドラマ、また、漫画やアニメで非常に多く取り上げられている小樽市ですから、ぜひこれをしっかり活用していかなければならないなというふうに思っていて、今回質問させていただきました。

今回、代表質問の中で答弁いただきまして、市長答弁の中では、本市の持つブランド力や歴史、文化、自然、景観、食の魅力などを生かしたコンテンツの活用をしていくということだったのですが、このコンテンツの活用とい

うのは具体的にどういうことを考えられているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

本市の持つ歴史、文化、自然、景観、食の魅力のコンテンツにおける活用ということですが、映画やテレビドラマで取り上げられるケースが、本市としてこういった歴史・文化などの要素があることが多いので、せっかく多様にある本市の魅力をさらに取り上げていただけるようにロケ誘致もしていくと。

その中で、今委員がおっしゃられたいろいろな有効なツールとして、映画や漫画やゲームなどのコンテンツを織りまぜながら活用するというか、コンテンツがまた新たな次のコンテンツを生む、回転していくというような活用イメージでおります。

○秋元委員

それで、コンテンツの創造、保護及び活用の促進に関する法律の中では、地域の自主的な施策を実施することが自治体の責務であるとされているのですが、これについて代表質問でも伺いましたけれども、何か責務という部分で考えはありますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

法第5条のところで、区域の特性を生かした自主的な施策、これは自治体の責務であるということですが、アニメはまだですが、ロケ地マップなどを活用して、ロケーションツーリズムをやってきたところでもあります。その市場規模の大きさから言っても、具体的に言いますと、平成31年度に取り組みを始めます漫画「聖樹のパン」と小樽のパンによるコンテンツツーリズムというところにまずは着手していくことで、責務のとっかかりといいますかスタート、キックオフを始めたいというような考えでおります。

○秋元委員

それでほかの地域は、今回京都市の例を引かせていただきましたけれども、これからだと思いますが、情報の一元管理をしっかりしていくことがまず一つ大事だなというふうに思うのですが、現在までその一元管理というのは行われていなかったということです。今後、それらのコンテンツにかかわる情報をどのように管理されていく考えか、もしくはこれから詳しい内容について議論していくのかもしれませんが、現段階で管理についての考えを持っていますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

情報一元管理につきましても、代表質問の際に市長から現在はできていないけれどもという答弁がありましたが、一元的に集約できる体制といいますか、観光振興室で事務局を持っている小樽フィルムコミッションが中心となって情報集約、そういった体制づくりを目指していきたいと思っています。

○秋元委員

フィルムコミッションの話も出たのですが、これまでも小樽フィルムコミッションで撮影場所など、情報集約してきたということなのですが、今まで情報管理方法はどのようなふうに管理されてきたのか、何をどのようなふうに集約されてきたのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

小樽フィルムコミッションで、代表的な映画やテレビドラマの情報で撮影された年代、ロケ地となった場所、それから出演者など一覧表にして残している部分はあります。それから、テレビ番組につきましては、把握できる分についてはほぼ全て録画を観光振興室内でいたしまして、映像資料として保存しております。それから映画などにつきましても、昔はビデオテープですとか、映画「Love Letter」はビデオテープがあるのですが、現在だとDVDなどを制作側からいただいて保存している、これが現況でございます。

○秋元委員

それらの情報を今後どのようなふうに活用していくのかということが重要な部分だというふうに思うのですが、こ

れも今までの話なのですけれども、それらの集約した情報を今まではどのように活用されてきたのでしょうか。

また、コンテンツツーリズムについても代表質問で答弁いただきましたけれども、コンテンツツーリズムによる効果というのは、何か試算されたことはあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

集約している情報の発信の仕方がまず一つだと思うのですが、フィルムコミッションのホームページで公開しているということのほか、平成31年度も行く予定ですが、秋葉原でロケ地等のグルメの全国大会、全国ふるさと甲子園のブースで、つくったロケ地マップですとか、実際に小樽市が舞台になっている漫画のコミックス単行本ですとか、そういうのをブースに置いて首都圏の映像制作者等に宣伝してまいるという発信の仕方。それから過去には、15年に配給された「天国の本屋」という映画があるのですが、これを旅行会社に提案して、ポスターの中に盛り込んで宣伝してもらったといったような表現の宣伝の仕方もありました。

それから、コンテンツというよりはまだロケツーリズムの話ですが、効果としましては、例えば「探偵はBARにいる3」のロケ地マップをつくったり、その前に、お手製のマップなのですが、29年に4,000部「探偵はBARにいる3」のロケ地マップをつくって、もう今残りが500部ぐらいということで、3,000部以上ものニーズ、引き合いがあって減っていったといえますか、活用されているという効果。

それから効果の具体例としては、例えば「Love Letter」のロケ地、いわゆる聖地巡礼で、市役所の本庁の市長室の前の廊下が完全にロケ地の舞台ですから、そういったところの記念写真を韓国の方が撮りに来ているですとか、あと同じ「Love Letter」で、中山美穂さんが冒頭雪からむくっと起きられる場所、天狗山なのですが、それを見たくて天狗山に中国の方が来ているとか、そういった事例も見受けられます。

○秋元委員

「Love Letter」のお話もいただきましたが、私も本会議場でも話をしましたけれども、迫市長と一緒に同席した際に、韓国の総領事の方から「Love Letter」の話がありまして、韓国の若い方はかなり多くの方が知っていると。ところが、日本の特に小樽の人は結構知らない人が多いですよというふうなお話もあって、大変恐縮したのですが。

「Love Letter」の映画というのはかなり昔の作品なのですが、最近聞いた話によると、韓国のK-POPで、TWICEというグループの新曲にも「Love Letter」のパロディといえますか、載っていて、「Love Letter」で山に向かって叫ぶというシーンありますよね。そのパロディのところが使われていて、TWICEの方が今、これは「Love Letter」のパロディなのだという話をされているみたいなのですね。私も、若い女性から聞いたのですが、そういう情報も、自分自身もそうですが、やはりもう少し活用できれば、市民もそうですけれども、非常にそういう興味を持って来られる方との交流する場にもお話しできるのかというふうに思うのです。

代表質問の答弁で、平成30年4月から31年1月末までのロケの件数は97件もあったということで、私も、そんなにたくさんロケがされていたのだなというふうに思うのですが、これらの作品のロケツーリズム以外の活用の仕方ですとか、あと、その種別といえますか、映画で何件とかドラマで何件とかCMで何件とかというカテゴリーごとといえますか、そういう押さえ方というのはされているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

まず、ロケツーリズム以外での活用というところでは、今のところロケツーリズムに活用しているのみであります。ですけれども、繰り返しになりますが、平成31年度は「聖樹のパン」とコンテンツツーリズムで、既存の映画やテレビのロケツーリズム以外のものにこれは当たっていくというふうに考えます。それからロケ97件と答弁したそのカテゴリー別の内訳ですが、テレビ番組が50件、CM撮影が5件、映画が2件、雑誌の取材ロケが5件、その他が35件、合わせて97件なのですが、その他というのはPV、プロモーションビデオ

ですとか、写真集の撮影とか、ユーチューブなどのウェブテレビの撮影とかというカテゴリーです。

○秋元委員

私も最近、韓国と日本の共同制作の映画の撮影現場に偶然出くわすという状況もあったのですが、やはりそういう撮影現場ではなくて、でき上がった作品を市民でももう少し情報共有できるような場があれば非常にいいなというふうに思いますし、まさに京都市が行っているコンテンツ産業の振興という部分も、みんなで育てていこうという部分なのですね。まだまだ小樽市からの情報の発信も、当然撮影が終わってからの話になりますけれども、そういう情報の発信も少し工夫する必要があるのだろうなというふうに思うのですが、ぜひ今後いろいろと情報の発信の仕方を工夫していただきたいなというふうに思います。

先ほど聖樹のパンのお話がありまして、コラボでブレッドツーリズムを行うということなのですが、原作者の山花先生が小樽市出身ということで、今もいろいろとコンタクトをとって事業を進めて行くということなのですが、そのブレッドツーリズムというのは具体的にどういう内容なのか、話せる範囲で説明していただけますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

事業の 3 本柱というのがありまして、まずは、「聖樹のパン」のパン屋、小樽のパン屋を含めたロケーションマップ、ブレッドツーリズムマップをつくり、周知・展開していくというのと、それから、小樽の舞台となった「聖樹のパン」に出てくるシーンの土地といいますか、その現地の写真と、その漫画自体のこまを織りまぜたようなショートムービー、これを制作・展開していくということと、あとは原作者である今お話ありました山花典之先生、それから作画者のたかはし慶行先生をお誘いして、その先生方と行く小樽ロケ地ツアーを催行するという、この 3 本柱で進めております。実施に当たっては、出版社でありますスクウェア・エニックス社とも密に連携をとって、協力をいただきながら進めてまいるといふ今のところの予定でございます。

○秋元委員

先ほど、面野委員も AR の話をされていましたが、今北海道でも「ゴールデンカムイ」の AR で地下にもポスターとかを張っていますけれども、そういう技術との融合といいますか、そういうものもしっかり活用できれば、面野委員も言っていたとおりおもしろいものもできるのではないかというふうに思いますし、「ゴールデンカムイ」の小樽総合博物館でもできますし、小樽ゆかりの永倉新八とかは月形町とかまで行かないと見られないみたいな、そういう要するに楽しみもあった上での広がりというものもぜひ考えていただければなというふうに思います。

それで、「ゴールデンカムイ」は前回もお話ししたとおり、今イギリスの大英博物館でここの展示に向けた横断幕を掲示されているみたいですが、内閣府が行った調査でも向こうのほうは 75% ぐらいが漫画とかアニメを見て日本に興味を持ったということですので、当然「ゴールデンカムイ」の展示を見て興味を持っていただく方もふえるだろうなというふうに考えれば、少し心配なのがマナーですね。先ほど、これ掲示できないということだったので、今いろいろと船見坂とかに掲示している注意喚起のポスターですが、こういうものもしっかり効果的に利用していただいて、外国人の方と地元の小樽市民の間でトラブルとかが起これないように進めていただきたいなというふうに思うのですが、まずこのポスターを現在掲示している場所ですとか基準みたいなものというのはあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

道路に出て写真を撮ると危ないですという内容をピクトグラムと申しまして、一目見てどの国の方でもわかるような絵がついた注意喚起ポスターなのですが、場所といたしましては船見坂に 10 枚張っております。ロードヒーティングの制御盤のところに見えるように張らせていただいております。それから堺町通りに 8 枚。本会議の代表質問の際にはこの 18 枚という答弁だったので、その後も JR 小樽駅に 1 枚、それから

南小樽駅に1枚ということで、合計20枚を提示・掲出させていただいております。

それから基準というと、苦情といいますか船見坂は特に冬では非常に危ないということで、急いで10枚張ったのですけれども、どこに何枚とか配置基準とか、そういったものは今のところございません。

○秋元委員

私が苦情をいただいた方は三本木急坂の近辺に住んでいる方なのですが、やはり日常の生活に影響が出ているということで、それはやはりしっかりと対策、対応をしなければいけないのだろうなど。だからといって、これをべたべた張るわけにはいかないのですが、やはり効果的に、今南小樽駅に張っているということだったので、もう少し場所を広げていただければなというのが一つ。

あとは、苦情を言われていた方はアジアの方の言葉がわからないので、小樽駅の観光案内所に行って、要するにうるさいと、静かにしてほしいというのを翻訳してもらって、現地の言葉にしてもらって自分の家の前に掲示したりとかしないと、生活ができないぐらい本当に大変だというお話をしていたのですが、その辺も含めて今後何か考えがあれば示していただいて、私の質問は終わります。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

先ほどの質問で説明しました注意喚起ポスターの拡大につきましては、今後また適正な場所等で検討してまいります。

それから三本木急坂の御指摘もありましたけれども、横に広がって歩くとか、クラクションを鳴らしてもいけないとか、そういうことも一つあるのですが、南小樽駅にはどう行ったらいいのか、スムーズに移動していただくことが固まって歩くことの少しの解消にもなるかということで、これは3枚を電柱に南小樽駅への行き方ということで、まだ設置していないのですけれども、これから設置する段取りをしております。

それから困っている、そういったことで市民の方々の御自宅の前等に掲出する用に、今後そういった一目見てわかるようなピクトグラムですとか、多言語の注意のコメントですとか、そういったものをこちらでつくって出すわけにはいかないの、先ほどもおっしゃられていた小樽観光協会の通訳スタッフに翻訳してもらって、例えばラミネートして、どういうせりふが欲しいのかということをも市民の方からニーズを聞いて御提供するよ、そんなに予算もかからないでしょうから、そういったサービスについてどういった形がよいのか、できるのかということ、方策を練ってまいりたいと思っています。

○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

◎陳情第11号「店舗リフォーム助成」条例制定方について

まず、陳情について伺います。

まず、陳情第11号の店舗リフォームのずっと継続審査となっている案件ですけれども、もういよいよ今回が最後という形になりますので少しだけ聞きますが、この店舗リフォームについて今実際に道内で実施しているところの予算規模は具体的にどのぐらいかというのを押さえていましたらお示してください。

○（産業港湾）山本主幹

道内で実施しているところの予算規模ですけれども、全て把握しているわけではございませんが、把握しているところで申し上げますと、苫小牧市につきましては平成30年度で500万円、それから登別市では30年度で200万円というふうに伺っています。

○小貫委員

この制度自体は効果を含めていろいろと効果はあるのです。ただ、財源をどこに求めるのかというところが、いろいろ実施している自治体、実施していない自治体で悩みどころではあるのですけれども、今示していただいた苫小牧市や登別市の場合、やってみてどのように評価しているのか、何か聞いていたら説明してください。

○（産業港湾）山本主幹

効果につきましては、まず苫小牧市につきましても登別市についてもそうなのですが、やはりアンケートなどの調査については行っていないということで、効果の測定自体のはかり方が難しいという部分はございました。ただ、中でも実施してみて利用者がふえたという好意的な声を聞いている部分もあつたりとか、逆に、なかなか集客アップにつながっているのかどうかわからないというような部分の声も聞いているところもあつて、なかなか直接的な効果の測定は難しいというふうに聞いています。

○小貫委員

難しいということでした。

ただ、やはり今小樽市内の小規模企業者にとってみたら、行政の援助というのは至るところで必要になってくると思いますので、そういう面で引き続き実施に向けて検討はしていただきたいというふうに思います。

◎陳情第26号奥山等のスギ・ヒノキ放置人工林を、森林環境譲与税（仮称）で順次計画的に皆伐を進め、天然林に戻すことの要望方について

それで、今度は陳情第26号に移ります。

今回初めて出されました、奥山等のスギ・ヒノキ放置人工林を順次計画的に皆伐を進め、天然林に戻すことという陳情が挙がってきているわけなのですけれども、まず小樽市の現状がどうなのかということがありまして、このスギやヒノキというのがどの程度あるのかお示してください。

○（産業港湾）農政課長

ただいま御質問のありましたスギ・ヒノキの割合につきましては、大変申しわけないのですけれども、数値としては押さえておりませんが、森林台帳等から見ますと、スギ・ヒノキというものは決して割合が高いものではないというふうに理解しております。

○小貫委員

今、答弁で台帳という話がありましたけれども、その台帳にはどういう記載があるのですか。面積でこの程度という記載があるのか、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）農政課長

森林の所有者、それから現状と全部逐次一致しているものではないかと思えますけれども、主に植わっている樹種、そういったものが記載されております。

○小貫委員

樹種は書いてあるけれども、それ自体がどの程度の面積があるかというところまでは書いていないと。それで把握ができないということではよろしいですか。

○（産業港湾）農政課長

本数とかも調査した時点のものは掲載されているのですけれども、その後、適宜確認するものではございませんので、枯れてしまったりですとか、そういったようなことで現状と一致していない部分はあろうかと思えます。面積的には、どなたがどの程度の面積を所有していて、主にどういった樹種が植わっているかという大まかなものは記載されております。

○小貫委員

そうしたら、調査というのはしばらくやられていないということなのですけれども、どのくらいやられてい

ないものなのですか。

○（産業港湾）農政課長

済みません。どのぐらいやられていないのかは承知していませんので、面積等につきましては定期的に国で調査しておりますので、5年置きに農業センサスという調査の中で森林面積等については把握しております。

○小貫委員

それで、そういったスギやヒノキを、森林環境譲与税（仮称）を使ってという陳情なのですから、まずこの森林環境譲与税について内容を説明してください。

○（産業港湾）農政課長

まず森林環境譲与税の前に森林環境税の御説明からしなければならぬかと思うのですが、まず森林環境税、これも仮称になりますが、こちらにつきましては、現在示されている内容としましては、平成36年度から個人住民税の均等割納税者から国税として市町村が1人当たり年額1,000円を徴収するものというふうに表示されております。ちなみに現状での個人住民税の納税者が全国でおよそ6,000万人おりますので、約600億円が国の税として入るといふ計算をされております。

こちらから森林環境譲与税としまして、国が一旦集めた森林環境税を市町村、それからそれを支援する都道府県に客観的な基準で譲与し、森林環境現場の課題に早期対応していくというような費用に充てるものとして譲与するというにされておまして、こちらにつきましては、森林環境税の徴収から先行して、31年度から実施していくものというふうになっております。

○小貫委員

1回国が集めてそれを市町村に戻すのだという話で、森林の課題に対して使ってくれという話なので、その具体的な今答弁にあった課題という、その用途はどういうことに限定されているのですか。

○（産業港湾）農政課長

用途につきましては、まず森林の所有者が本来森林整備を行わなければならないという責務を森林経営管理法という法律、こちら平成31年4月から施行されるというふう聞いておりますけれども、この中で明確化していきます。その中で、森林所有者の意向をまず確認し、森林所有者がみずから経営ベースに乗らないがために管理し切れていないもの、こちらについて市町村が所有者からの委託を受けて公的に管理していくといった費用に充てるというのがまず一つです。

それから、林業にかかわる人材育成、担い手の確保、木材の利用促進、普及啓発、こういったものに充てていくというふうにな示されております。

○小貫委員

それで、今回の陳情は私有林の整備を進めるためということで、今言った譲与税をつくれるのだから、それをやりなさいという話なのですから、私有林の規模はどのぐらいなのかわかりますか。

○（産業港湾）農政課長

こちら平成31年に実施しました農業センサス調査の数値になりますけれども、小樽市にあります私有林、こちらにつきましては9,049ヘクタールというふうになっております。このうち人工林、今回の森林環境譲与税の譲与基準になる人工林ですけれども、こちらは2,216ヘクタールということを示されております。

○小貫委員

ただ、先ほどはスギ・ヒノキは割合的に少ないと。今2,216ヘクタールの人工林があるという話だったので、そうすると割合が少ないと言っていたから、多分これ2,216ヘクタールのほとんどは、スギやヒノキではないという押さえだと思っておりますけれども、そういう押さえでよろしいでしょうか。

○（産業港湾）農政課長

農政課としては、そういう押さえであります。

○小貫委員

それで、そういった今の人工林についてですけれども、先ほどの説明にあったように、所有者が経営ベースに乗らない場合、公的に管理しなさいという話でしたが、今そういった私有林の人工林が整備されているのか、整備状況というのはどうなのでしょう。

○（産業港湾）農政課長

全ての私有林の現状を承知しているわけではございませんけれども、現在も、国の事業になりますが、「未来につなぐ森づくり推進事業」ということで民有林の整備、こちらに関しまして国と道からそれぞれ一部助成をいただき、市もそこに一部負担し、森林所有者も負担しというような形で整備は実施しております。

○小貫委員

なぜこういう人工林ができたのかということについて、この経過についてそれぞれあると思うのですが、一般的に考えられることを説明してください。

○（産業港湾）農政課長

一般的に造林していくということに関しましては、林業が盛んだった数十年前、山のほうにさまざまな、そのときそのときのニーズがあったと思いますけれども、そういった樹種を主に植えて、今回の陳情にもありますが、例えば本州のほうですとスギ・ヒノキが主なものだと思いますけれども、そういったものを植えて、育て、売ってというような林業のサイクルを維持していくために、商品価値の高い樹種を主に植えていったものというふうを考えております。

○小貫委員

そうやって商品価値の高いものを植えていったのだけれども、商品価値がなくなってきたということですか、放置されているということは。

○（産業港湾）農政課長

これも一般的なお話ということになるかと思いますが、戦後間もなくのころは、林業でもそういったものが盛んに植えられて商品になっていた時代というのがあったかと思いますが、その後、輸入材、そういったものが国内産の木材よりも安く入ってくるようになりまして、なかなか国内の木材の消費が低迷していったというふうには理解しております。

○小貫委員

それで陳情では、奥山全域、尾根筋、沢沿い、急斜面、山の上3分の1という場所が指定されていまして、ここの場所に植えられている人工林というのが、先ほど言った2,216ヘクタールのうちのどのぐらいあるのかというのわかるのでしょうか。

○（産業港湾）農政課長

大変申しわけないですが、こちらの陳情にあるような場所の面積というのは承知しておりません。

○小貫委員

ただ、一般的に見ると、何か行くのが大変なところといいますか、ここに人工林を植えたとしても、それを回収するのに相当大変なのではないかと思えるようなところなのだと思いますけれども、その考えでどうでしょうか、あっているのでしょうか。

○（産業港湾）農政課長

本市の人工林の状況がそのとおりになっているかどうかというところは、済みません、今確認しておりませんので何とも申し上げられませんが、一般的なお話をしますと、この陳情にありますような奥山のほう

ですとか尾根筋、沢沿い、急斜面、こういったようなところというのは、仮に木材を植えたとしても、伐採して運搬をするということに対して相当な労力がかかる場所になるのであろうなというふうには考えておりません。

○小貫委員

それで、そもそもそういうことを整備するには、どの程度の予算が単年度必要になってくるのかということはいかがですか。

○（産業港湾）農政課長

大変申しわけございません。そういった事業を想定したことはございませんので、予算規模についてはわかりかねます。

○小貫委員

私が心配するのは、この陳情では、みんな伐採してというふうには、要はそういう要望なのですがけれども、環境面から考えて、治山の面からも含めて、皆伐することによってどんな影響があると考えられるのかお示してください。

○（産業港湾）農政課長

一般的なお話としましては、皆伐することによって山肌が露出いたしますので、森林に期待されている機能、水源の保全ですとか治山、そういった機能は損なわれるのではないかと思います。

○小貫委員

そこを結局、陳情では、そうならないように多分計画的にという意図ではあるのだと思うのですがけれども、ただ、最終的には天然林に戻すことというふうになっていまして、この天然林に戻すことについて、今言われたような自然環境や治山に影響が出ないように人工林を計画的に伐採していくと、そういうことを考えた場合に、一体どれだけの年月が必要になるとお考えですか。

○（産業港湾）農政課長

大変申しわけないのですがけれども、わかりません。

○小貫委員

わかりませんというのは、大まかに言って相当長いとか、そういうレベルの期間の表現の仕方だったらいかがなのでしょうか。

○（産業港湾）農政課長

天然林化するということにかかる時間というのが相当かかるかと思います。通常植林した樹木につきましても伐採期になるまで、種類にもよりますが30年から50年かかるというふうには言われておりますので、なかなかそれなりな太さ、それなりな規模の天然林が再現されるとすれば、やはり数十年レベルかかるであろうなというふうには考えます。

○小貫委員

◎今後の港湾整備について

次の話に行きます。港湾に移ります。

まず、先ほど報告があった内容のうちから、この間言ってきた色内ふ頭の関係でかなりお金がかかるという話なのですが、突堤はどうなるのだという話をずっとやっていて、今回も参考図では突堤の部分については整備の予定で書いてあるのですが、改めて今までの私と事業課とのやりとりでどういうやりとりがあったのかということ、今後そこから何か変更があったのかということのをまず示してください。

○（産業港湾）事業課長

前回、小貫委員から色内突堤はどうするのだというお話がありましたけれども、現在としましては、今年度、

南側護岸のほうの実施設計を行いまして、ある程度全体事業費の中では今9年ぐらいかかるのかというような見込みではありますが、その中で色内突堤の部分につきましては今後、いずれにしてもどうするかという部分を含めて検討していきたいなどは思っていますけれども、現段階では、前回からは進んでいる状況ではございません。

○小貫委員

そういう議論はあったけれども、やることに決めたから載っているというのではなくて、何も進んでいないからそのまま載っているということによろしいですね。

○（産業港湾）事業課長

現在としましては、やる、やらないも含めて今後検討をしていきたいというふうに思っている中では、色内突堤はやる、やらないは、現時点では決まっていないというような状況です。

○小貫委員

それで今回、共産党の代表質問の中でも、石狩湾新港の北防波堤に国の補正予算が8億円、電話でかけてきて答えたら8億円くれたということについて取り上げましたけれども、ただ、あれは国の防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策の中だと。補正予算のほうはもう終わったので、その議論は予算特別委員会になってしまうのでやりませんが、国としては3か年やるというふうになっていて、それが今後小樽市として小樽港に当たる可能性があるのかどうなのかということはいかがでしょう。

○（産業港湾）事業課長

このたびの防災・減災、国土強靱化のための3か年緊急対策という部分につきましては、先日、平成30年度の第2次補正予算が公表されたというふうに認識しておりますけれども、今後の予定なのですが、うちとしても北海道開発局に確認したところ、要は、今後復活するというような採択はないのではないかとこのふうには聞いています。

○小貫委員

そうしたら、この間、補正予算で国が採択したところに3か年ずっと続けてお金を出すよという話で、3か年の中でいろいろな施設に金を出していくという話ではないということですか。

○（産業港湾）事業課長

平成31年度の分はまだ4月にならないとわからないという状況もあるのですが、基本的には、今小貫委員がおっしゃったとおり、この3か年の中では小樽港としての、例えば北防波堤が復活するというようなことはないとこのふうには聞いています。

○小貫委員

そういった状況のもとで小樽港の老朽化というのが日々進んでいて、場合によっては、この間のような予算の流用で対処しなければいけないということも出てきているわけですが、今港湾室としてこの老朽化対策をどのように進めようとしているのかお考えをお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

今うちで行っております港湾整備事業に係る部分としましては、ほぼ老朽化対策を進めているというような実態であります。今年度もそうだったのですが、来年度以降もこの老朽化対策は継続の事業として進めていきたいなというふうに思っています。

直轄事業につきましては、まず第3号ふ頭の岸壁の改良ということで、これを進めて行く中でそれに伴う泊地のしゅんせつ、北防波堤の改良ということで、順次進めてまいりたいというふうに考えておりますし、交付金事業につきましては、今の色内ふ頭の老朽化対策というのがまずメインになってくるのかということで、あとは、今年度も要求させていただいた臨港道路のオーバーレイ、それと第2号ふ頭の岸壁改良、それと保安

施設ということでソーラス施設の一部、カメラの部分の改良といったものを順次、今後も進めてまいりたいというふうに考えているところであります。

○小貫委員

老朽化をやっていくしかないのですけれども、ただ、先ほどの報告の中で、小樽港はやはり地震や悪天候に強い天然の良港なのだと、こういうことをアピールしてきたという話ですよ。そうやってアピールされたから貨物が来て、実際に小樽港に着いてみたら岸壁がぼろぼろでつけなかったということがあっては大変なので、やはりそこについては、先ほど国の防災の分は当たらないという話が出ましたけれども、いかにして国の予算を勝ちとっていくかというところが非常に重要になってくるのではないかと思います。

話は変わるのですけれども、先ほど秋元委員が少し取り上げていましたが、きょうの北海道新聞の記事で、苫小牧市が新埠頭整備を行うと、こういう記事がありました。これを見て、苫小牧港で新たな整備がされることに対して、また小樽港との関係でどうなのだろうかということを中心に思ったのですけれども、まず、今港湾室として、非常に少ない情報ですが、今回の苫小牧港の記事について、小樽港への影響というのはどのように考えているでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

本日の新聞記事ですけれども、昨日、3月7日、国土交通大臣の諮問機関である交通政策審議会港湾分科会において、苫小牧港港湾計画の一部変更、新規事業採択評価について妥当とする答案をまとめたと書いてあります。それで、苫小牧港管理組合のホームページで公表されている一部変更案によりますと、苫小牧港西港区中央北ふ頭において、非金属鉱物、原木等の外貨貨物、内貨貨物を取り扱うため、公共埠頭計画、土地造成計画・土地利用計画などを変更するとあり、利用形態が変化し、老朽化も進行している水面貯木場を埋め立て、岸壁荷さばき地を整備することにより、パース不足、ヤード不足を解消するものと考えられます。

小樽港への影響につきましては、非金属鉱物及び原木等の取り扱いとされておりますので、影響は少ないものと考えております。

○小貫委員

ただ、その記事では、事業費70億円で、うち国の直轄65億円だと。それ以外に、苫小牧港管理組合で5億円の負担だと。一方で、小樽港であり億単位のお金がなかなかついてこないというか、多額のお金がついてこないところで、こうやって一方では港湾整備で、国の直轄で65億円というお金がつくと。新年度の石狩湾新港の予算要望では北防波堤は31億円ですから、桁違いのお金がこの小樽港の両端の港についていくというところで、小樽港の貨物が、そうは言っても何らかの形で影響は出てくるのではないかというふうに思うのです。

話を戻しますけれども、そもそも直轄事業で事業費が70億円、うち国の直轄事業で65億円だと。もう少しどういう内容なのか、かみ砕いて説明してください。

○（産業港湾）事業課長

私も、新聞の情報とホームページの情報ということで見させていただいているのですけれども、細かい内訳は載っていないという中で、70億円の内訳としては、まず65億円が国の直轄事業で、5億円が苫小牧管理組合の起債事業というふうになっています。これを合わせて70億円ですよという中で、65億円の国の直轄事業がありますけれども、このうちの恐らく岸壁改良という形になるかというふうに思っていますので、恐らく管理者負担としては3分の1、3分の2が補助という形になるかというふうには思っております。

○小貫委員

他港のことなので、余り詳しいことは多分わからないと思うので、そういう苫小牧港に対して、やはり北海道全体の貨物が伸びていない状況で競り合っていかなければいけないというのが小樽港なわけで、今回報告があった中国コンテナ航路との関係に移りますけれども、まず石狩湾新港、この間の予算特別委員会では総務部

に聞いたのですが、石狩湾新港の中国航路とロシア航路を誘致しようとしている動きがあります。実際には中国航路はもうできていますけれども、今後の影響をどのように考えるか聞かせてください。

○（産業港湾）港湾振興課長

石狩湾新港の中国航路は、昨年の南星海運ジャパン株式会社の件だと思います。昨日、その航路の再編が行われた件につきましては私どもも承知しておりますが、再編後における石狩湾新港発の航路は韓国の釜山経由で来ているものであり、ダイレクトに中国へ入る小樽港の航路のほうが、所要日数の点では変わらず優位性を保っているものと考えております。ロシアにつきましても、小樽はウラジオストクとの定期路線航路で中古車のほとんどを占めているという状況も今はございます。

しかしながら、小樽港も石狩湾新港も両港とも、ともに大消費地である札幌市を背後に持つということは一緒であることから、より利便性の高い航路に再編されていくということであれば、貨物動向に影響を及ぼすことは十分に考えられますので、航路再編の動向等につきまして注視していくとともに、貨物量の増加に向けて、我々も取り組んでまいりたいと考えております。

○小貫委員

本来であれば石狩湾新港は管理者の一員ですから、その辺を事前に調整できるのが望ましい話なのですが、そうはなっていないのが実情ですので、そういう面では港湾室で先ほどあったような、さらに中国航路、ロシアも含めてですけれども、いかに開拓していくかということが必要になってくるのですが、そこで報告にあったことで、平成19年までは訪問していたのだけれども、その後訪問していなかったのだということがありました。これはなぜなのか理由を聞かせてください。

○（産業港湾）港湾振興課長

平成19年までの訪問団につきましては、今回我々が行ったようなスタイルではなくて中国経済交流使節団という形で、市ですとか商工会議所、関係業者の皆さんで使節団を組んで、企業訪問というよりはどちらかというと官庁訪問ですとか施設視察がメインであったような記録が残っております。中国航路につきましては、一次的には週2便の時期もありましたので、そのころまではある程度順調に伸びていたという結果も残っておりますけれども、また現在では週1便に戻っておりますし、取扱量も横ばいといいますか減っておりますので、当時の19年でやめた経緯というのははっきりとはわかりませんが、ある程度数字が出たので、結構お金がかかるものもありますから取りやめたのではないかと考えております。

○小貫委員

今の答弁を聞いていますと、そうすると本格的にポートセールスに焦点を当てて行ったというのは、平成19年までのとは少し性格が違う今回の訪問だったのだと。よりポートセールスに集中した、特化した内容だったということで押さえてよろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

はい、委員のおっしゃるとおり、今回同行していただいていたといいますか、一緒に日程を組んでいただいたノーススタートランスポートの方との相談の中でも、そういう行政とかを訪問するよりは、実際の企業を回ろうという形で今回実施したものになっておりますので、そのような押さえで、今回は企業を中心にポートセールスを行ったという形で合っております。

○小貫委員

それで、先ほど中村吉宏委員への答弁で、結局毎年行くのは予算確保が難しいという旨の答弁がありましたけれども、具体的に今回行った中国コンテナ航路の利用促進については幾ら必要だったのか、これについてはいかがですか。ざっくりでもいいのですけれども。

○（産業港湾）港湾振興課長

90万円程度だったと把握しておりますが、済みません、今資料を持ってきておりません。

○小貫委員

その程度と言っては悪いですが、予算確保が難しいという金額ではないのかなというふうに思っています。先ほどのガントリークレーンの利用の状況だとか、今の石狩湾新港や苫小牧港との関係ということを考えると、中国ばかり行ってはいただけませんが、別のところも行かなければいけないという状況があると思いますが、そこをけちってしまっただけではやはり元も子もないかなと思いますので、これはやはり引き続きやってみて、全く効果がなかったというのならやめるべきだと思いますけれども、まだ結果が出ない以上はしばらく続ける必要があるのではないかと思います、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

私どもも今年度の訪問で全く打ち切るということは考えておりませんので、理想を言えば確かに毎年邪魔したいということがございます。ただし、先ほど中村吉宏委員からも御指導いただきましたように、毎年行けないとしても、逆にこちらに来ていただくとか、そういういろいろな方法でやっていけると考えております。

あと、小樽港物流促進プロジェクト事業を全く予算でやめてしまうということではなく、今、ロシアと中国という形でターゲットが二つございますので、少なくとも片方ずつは実施していきたいというふうに現在のところは考えております。

○小貫委員

それで、今中国との関係で、先ほどの秋元委員への答弁では、苫小牧港が混み合っているという現状を踏まえて意見があったという話が出ていましたが、小樽港と上海とのほうが速いというのは、前に聞いてわかっているのですけれども、石狩湾新港がその倍かかっているというのはわかっているのですが、苫小牧港と中国航路というのは今どういう状況でしたか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今、押さえておりません。

○小貫委員

それで、先ほどの中国航路に石狩湾新港が手を出しているという話を石狩湾新港に言うと、いや、違うのだと。小樽港と石狩湾新港というのは、それぞれの港の特性を生かしてやっているのだという話をするのですけれども、ただ、コンテナ貨物の場合、それぞれの港の特性をどのように生かして、振り分けるといえることが可能だとお考えでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

苫小牧港は非常に混み合っているという状態も確かにございますので、そういう意味では、小樽港のほうへ振り分けは可能なのではないかと……

（「石狩湾新港」と呼ぶ者あり）

済みません。石狩湾新港も地震の後などに混み合っているという話も聞いておりましたので、小樽港のほうへも可能であると。

○（産業港湾）港湾室長

コンテナ貨物における石狩湾新港と小樽港との関係ですけれども、今委員がおっしゃられたとおりコンテナの中身というのはほとんど民間の物流の、言ってしまうと陸地で苫小牧港を使ったり、石狩湾新港を使ったり、小樽港を使ったりというふうに振り分けられますので、ここで管理者サイドのほうですみ分けを図るのは正直難しいものがございます。

ただ、私どもとしては先ほど港湾振興課長のほうで答弁させていただきました中国との直接の航路ということで、

時間の短いところ、この辺をPRさせていただき、また、昨今地震とかいろいろと発生していますけれども、少なくとも小樽港においては、地震における被害で航路が休止になったということもございませんし、こういった定時性ですとか安全性というのもPRしながら少しでも集荷に努めていきたいと、基本的にはこういった姿勢で臨んでいきたいというふうに考えてございます。

○小貫委員

だからこそ、そもそもある航路に同じ港湾管理者である管理組合が手を出すということ自体が、そうやって貨物を振り分けることができない以上、小樽港の貨物を奪うことになるのだというふうに私は述べておいて、それについては石狩湾新港の管理は総務部なのでそこは聞きませんが、そういうことで意見を述べさせていただきます。

◎定温倉庫について

続いて、定温倉庫の関係ですけれども、平成30年第4回定例会で質問しました。それについて今後どのように整備していくのかお示してください。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

当市場の定温倉庫の設備更新につきましては、今おっしゃいましたように昨年第4回定例会において説明をさせていただきましたが、現在の取扱量、取扱品目の検討を重ねまして、現在の20庫から16庫へ削減することを決めて、現在使用している3種の冷媒が近年中に生産が中止、市中で回っているものだけとなりまして、冷蔵庫本来の機能が発揮できなくなるといったことから、予算獲得に向けて編成を行ったものであります。

平成31年度、今これから、いろいろ作業には着手しておりますが、電気設備の点検、統一した仕様書の作成、入札、工事をを行い、できるだけ早期の供用開始に結びつけていきたいと考えております。

○小貫委員

16庫にするのだという話が今出ましたけれども、16庫で間に合うというお考えでよろしいのですかね。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

今回の20庫から16庫への4庫の削減についてですけれども、残念ではありますが、取扱量が近年減っておりまして、それに関する競り前の保管、競り後の各店舗に対する出荷前の保管等の量が減っておりまして、冷蔵庫の利用者の中での検討委員会の中で4庫の削減が可能であるということでした。

○小貫委員

そうしたら今整備が始まっていくということなのですが、いつぐらいに大体終わるめどがあるのでしょうか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

平成31年度の予定でよろしいのですかね。31年度にとりあえず今いろいろ作業がこれからありますけれども、何といても電気設備が現状のもので耐え得るものかということの点検のほか、機器の仕様書の作成、入札の参加者の意向確認等、工事も2カ月ほどかかるというお話を聞いておりますので、予算では10月の供用開始を予定しておりますのでそれに向けた準備等を行っていきたいというふうに考えております。

○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4時36分

再開 午後4時45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、陳情第26号奥山等のスギ・ヒノキ放置人工林を、森林環境譲与税（仮称）で順次計画的に皆伐を進め、天然林に戻すことの要望方については不採択を主張して討論します。

最初に陳情第11号です。

全国各地でも制度化されています。地域経済振興への効果が大きいことは、既に実施している自治体でも実証されていますが、問題は財源確保になっています。

日本共産党は、大規模な事業として始めるのではなく、道内他都市と同じような予算規模で開始を検討することを求めます。

次に、陳情第26号です。

伐採時期に来ている人工林を計画的に伐採していくことは必要です。問題は、伐採しても価格が低迷しており、売ることができないことが人工林放置につながっています。陳情者が求めている天然林に戻すために皆伐することは環境負荷も含めて適切ではありません。また、国の方針で進めてきた人工林に対して、市町村と住民の負担によって解決すべきではありません。よって不採択といたします。

○面野委員

陳情第26号奥山等のスギ・ヒノキ放置人工林を、森林環境譲与税（仮称）で順次計画的に皆伐を進め、天然林に戻すことの要望方についてに対し、継続審査を求めて討論いたします。

陳情の趣旨説明でも触れられているとおりですが、平成31年度の通常国会にて、森林環境税及び森林環境譲与税（仮称）法案が審議されると聞いております。その審議の経過を踏まえ、今後の天然林、人工林に対する考え方について引き続き研究することといたします。

よって、陳情第26号は継続審査を求めて討論といたします。

○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号及び陳情第26号について、一括採決いたします。

いずれも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。

散会に先立ちまして、今回の任期をもちまして勇退される委員の方がおられますので、御紹介を申し上げ、一言御挨拶をいただきたいと思います。

酒井隆行委員、お願いいたします。

○酒井（隆行）委員

皆様、お疲れさまでございます。

まず、このような時間をいただきまして、まことにありがとうございます。

私が初当選をしてから、8年の月日が過ぎようとしております。1年前から考えると、1年後にこのような挨拶をする想像もつきませんでした。私が初当選して最初に常任委員会に携わらせていただいたのが経済常任委員会です。この2年後に総務常任委員会、そして2期目の前期2年についても経済常任委員会、その後建設常任委員会に異動しまして、皆さん御承知だと思いますが、昨年病気になってしまいまして5カ月ほどお休みをいただき、最後、また経済常任委員会にお世話になって、なかなかこの若造が皆様に対して無礼な言葉があったのかなというふうに、私も今反省していますが、お許しを願いたいというふうに思っております。

また、私は銭函で主に活動させていただきまして、思い出としては、私が当選してすぐにオーズスキー場が閉鎖になりました。そこで札幌市中心なのですが、オーズの関係者の方といろいろと署名活動をして、何とかオーズ復活というシナリオができて上がりまして、現在もオーズは営業しています。本当によかったなというふうに思いますし、あとは、所管は違いますけれども、銭函のバリアフリーについても大きな事業に携われたこと、今もって誇りに思っております。

この8年間、さまざまな活動をさせていただきましたが、少し余談になってしまいますけれども、最後の3年3カ月については私個人的には、本当に小樽市にとっても、私の人生にとっても無駄な時間だったなというふうに思っております。その積み残しが、先ほど委員会の中でも質疑されていましたが、高島漁港区の件ですとか、その他いろいろ細かい部分の積み残しがあって、それを整理していくのに非常に時間がかかるのかなというふうに思っておりますし、説明員の皆様におかれましては、いろいろ課題は山ほどあると思いますけれども、一つ一つクリアしてほしいなというふうに思います。また、各委員の皆様におかれましては、これから厳しい選挙戦が始まるということで、ぜひ選挙をくぐっていただいて、小樽市のために、また議論を深めていただきたいなというふうに思います。

最後になりますが、本当にいい経験、私の人生の中でいい経験をさせていただいたこの8年間、私の宝物です。

皆様に感謝を申し上げまして、退任の挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。（拍手）

○委員長

私から一言申し上げたいと思います。

酒井隆行委員におかれましては、長年にわたり市政の発展のために尽くしてこられた御努力に対して改めて敬意を表するとともに、委員を代表して感謝を申し上げます。

これからも健康に十分留意され、ますます御活躍されますことを心から御祈念申し上げる次第です。

大変お疲れさまでした。

本日は、これをもって散会いたします。