

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	令和元年9月18日(水)	開議	午後 1時00分
		散会	午後 5時05分
場所	消防講堂		
議題	付託案件		
出席委員	中村(誠吾)委員長、中村(吉宏)副委員長、横尾・小池・面野・高野各委員		
説明員	産業港湾部長、港湾担当部長、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 記録担当</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、横尾委員、面野委員を御指名いたします。

付託案件を議題といたします。

この際、説明員より報告の申し出がありますので、これを許します。

「日本遺産に関する取組、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、炭鉄港地域型の取り組みや進捗状況について報告いたします。

まず、ことし認定を受けた炭鉄港の取り組みにつきましましては、当初見込んでいた国からの補助金が制度変更により減額となり、大幅な需要の組みかえが必要となったところであります。今定例会でお願いをしている補正予算とともに議決後、炭鉄港推進協議会の一員として事業を進めてまいります。

次に、来年1月の申請を目指す地域型の日本遺産につきましましては、ストーリー検討ワーキンググループが11回の会合、地域活性化計画検討ワーキンググループが3回の会合をそれぞれ行い、まとめ上げたストーリー案と地域活性化計画案を小樽市日本遺産推進協議会に諮った上で、今月10日、文化庁の事前相談に行っておりまして。今後、事前相談でいただいたアドバイスをもとに、さらに検討を進めてまいります。

○委員長

「企業誘致推進役の退職について」

○（産業港湾）富樫主幹

昨年8月に採用いたしました企業誘致推進役につきましましては、首都圏の上場企業を中心とした訪問先の開拓に積極的に取り組み、業務にも習熟しつつありましたが、このたび一身上の都合により本年9月末までに退職したい旨、令和元年8月23日付で退職届が提出され受理したところであります。

企業誘致推進役を配置したことにより、こちらから都度出張していたところに比べますと企業訪問件数は4倍から5倍にふえたところであり、首都圏のさまざまな企業の動向把握、あるいは企業誘致にかかわる情報収集などに貢献いただいたと考えております。

私どもといたしましても、企業誘致推進役の活動内容を見直す時期と認識をしておりますが、今年度につきましましては残り半年ほどということになり、採用試験の実施や後任のトレーニング期間などを考慮しますと、実働日数も非常に少なくなるなどから、本年度内の後任補充についてはしない考えであります。

企業誘致推進役を配置する効果につきましましては、これまでも常に検証させていただいたところでございますが、今後につきましましては、継続、廃止いずれにしましても活動内容の見直しなどを行いながら、令和2年度以降の企業誘致推進関連事業と一体的に検討してまいりたいと考えてございます。

○委員長

「多目的荷役機械の故障に伴う損害賠償について」

「小樽港長期構想の策定について」

○（産業港湾）港湾室山本主幹

初めに、多目的荷役機械の故障に伴う損害賠償について報告させていただきます。

昨年7月7日に発生いたしました多目的荷役機械の故障によりまして、コンテナ船の運航スケジュールを大きく遅延させたほか、石狩湾新港での荷役作業を新たに発生させたことによる損害について、船社である神原汽船株式会社に対する損害賠償額4,623万円を議案として提出させていただいたところでございます。

今回の事案につきましましては、多目的荷役機械の故障、さらにはバックアップ体制が機能せず、小樽港で荷役作業

ができなくなったことによるものであり、神原汽船との覚書に基づく民法上の責任、債務不履行責任として、小樽市が船社に対して損害賠償責任を負うものでございます。

また、従前から機械が故障し、早期に復旧できない場合につきましては、大型の移動式クレーンとコンテナのつり金具であるスプレッドを手配し、バックアップ体制を確保してまいりましたが、今回の故障時ではこのスプレッドの手配ができず、バックアップ体制が確保できなかったものでございます。

このようなことから、今後につきましては、昨年荷役機械の健全度調査を行い、劣化度に応じた延命対策を精査していますが、この結果をもとに今年度荷役機械の延命化対策工事を発注してございます。この工事では、今後15年程度の延命化を図るために、PLC、インバーター、エンジン発電機、各種電動機、横行レールの補修など主要な電気装置や機械装置などの更新を行い、予防保全を行うことで荷役機械の安定した利用が可能となり、故障の発生リスクを低減するとともに予備品も確保し、故障時においても迅速な復旧体制を整えてまいります。

また、バックアップ体制として、市で昨年購入したスプレッドにつきましては、定期点検等の点検項目に追加し、常に使用できる状態を確認していくなど再発防止に努めてまいりたいと考えております。

多目的荷役機械の故障に伴う損害賠償については以上でございます。

続きまして、小樽港長期構想の策定について報告させていただきます。

まず、これまでの経緯でございますが、平成28年8月に第1回小樽港長期構想検討委員会幹事会を開催し、その後、29年8月に小樽港港湾計画改訂に向けた長期構想の検討作業を一時中断していたところでございますが、物流の一本柱とする考え方から、物流・産業、観光・交流、安全・安心の三つの柱による小樽港発展に向けた施策を検討することとし、長期構想の策定作業を再開することとしたところでございます。

次に、今後のスケジュールですが、長期構想検討委員会をこの後3回予定しておりまして、再開する第2回の開催を10月下旬に予定し、現状と情勢を踏まえた課題等の整理について、第3回は令和2年2月ごろを予定し、将来プロジェクトの展開イメージと小樽港の将来の空間利用の素案について、第4回は2年8月ごろを予定し、第3回での議案である将来プロジェクトと空間利用計画について整理していくこととし、この長期構想検討委員会を開催しながら、2年8月ごろをめどに長期構想を策定したいと考えているところでございます。

なお、小樽港港湾計画につきましては、年明けには長期構想の策定作業と並行して作業を行いながら、2年度中の改訂を目指してまいりたいと考えているところでございます。

## ○委員長

「北海道運輸局小樽海事連絡事務所について」

## ○（産業港湾）港湾振興課長

北海道運輸局小樽海事連絡事務所について報告させていただきます。

この件について、2月に議会へ報告させていただいたところでございますが、北海道運輸局小樽海事連絡事務所につきましては、北海道運輸局より昨年11月に現行の週5日開庁を週3日開庁へ変更したいとの連絡を受け、港湾関係団体の皆様の御意見を集約し、小樽市として北海道運輸局へ現状の週5日開庁体制を維持してもらいたい旨、要望を行い、その後、本年1月に北海道運輸局から一定の配慮のもと平成31年7月から毎週水曜日を閉庁とし、月火木金の週4日開庁とするとの説明を受けていたところであり、現在この体制で事務が行われているところであります。

この海事連絡事務所につきまして、本年7月10日に北海道運輸局から、小樽海事連絡事務所の設置は特例的なものであり、また、22年3月に設置後、今年度末で10年を経過することを理由に、閉庁に関する提案を受けたところであり、

提案の内容としては、令和元年度末である2年3月末をもちまして、北海道運輸局小樽海事連絡事務所を閉鎖したい。現在小樽海事連絡事務所で行っている雇用契約関係、船員手帳関係などの船員法関係業務を小樽市に受託し

てもらいたいとのことであります。市といたしましては、今後再度港湾関係団体の皆様の意見を伺いながら、特に船員法の手続に関連が大きい港湾事業者の業務に支障が出ないように対応してまいりたいと考えております。

**○委員長**

これより、質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、共産党、公明党、立憲・市民連合、小池二郎委員の順といたします。

自民党。

---

**○中村（吉宏）委員**

**◎北海道運輸局小樽海事連絡事務所について**

今報告を聞いて1点伺いたいのですが、北海道運輸局小樽海事連絡事務所について、いろいろな運営上支障のないようにということですが、現在、主にこの事務所を利用している事業者には、どういうところがあるのか、そして、そこの調整はできているのかということをお示しいただけますか。

**○（産業港湾）港湾振興課長**

今、主に海事連絡事務所を利用している事業者につきましては漁業関係団体、あとは旅客船舶事業者などが主に利用している事業者になります。

それらの皆様とのヒアリングと申しますか、意見交換につきましては、まず、週5日間を週3日開庁としたいというお話があったときに、それぞれのところを回らせていただきまして、いろいろと意見交換と申しますか、どのような御希望があるのかということの情報収集させていただいております。

**○中村（吉宏）委員**

それで、ヒアリングされたということですが、その結果、特に支障があるとか、ないとか、困るとか、そういう内容のお話は上がってこなかったということでしょうか。

**○（産業港湾）港湾振興課長**

当時、週5日開庁から週3日開庁というときににつきましては、週3日開庁では支障があるという事業者もございましたし、影響がないというところも両方ございました。運輸局から週4日開庁という提案というか説明がありましたときにも確認をいたしましたら、水曜日を閉庁として月火木金の週4日開庁であれば、影響は最低限であり大丈夫だというお話を伺ったところであります。

**○中村（吉宏）委員**

ということは、港湾に関連する事業者には、全般的に支障はないということで判断していいのですか。

**○（産業港湾）港湾振興課長**

現行の週4日開庁の体制に対しては問題がないというお話は伺っておりますけれども、今後小樽海事連絡事務所を閉鎖ということと、さらに今行っている業務を小樽市に受託してもらいたいという話につきましては、今後再度ヒアリングを行っていく必要がありますのでそこは実施していきます。

**○中村（吉宏）委員**

また今後少し経緯を見ていきたいと思っております。

**◎小樽市公設青果地方卸売市場と小樽市公設水産地方卸売市場について**

まず、公設青果地方卸売市場と公設水産地方卸売市場の件で質問をさせていただきます。

この件ですが、まず、両方の市場の建物については結構老朽化をしてきていると。今回の公共施設の設備更新等いろいろな計画の中にも入ってきていると思うのですが、このあたりについてはどういう状況になっているのかお示しいただけますか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

今の公共施設再編計画素案における市場機能再編の考え方ですけれども、公設青果市場につきましては現在三つの施設がございますが、これを利用状況や取扱量の減少を踏まえ、利用している事業者と協議を進めながら、公設青果市場については当面維持していくといった考え方があります。

なお、公設水産市場につきましては、上屋ほか4施設がございますが、一部規模の見直し、縮小をかけるものと更新をかけるもの、さらには廃止を考えているものがあります。

○（産業港湾）公設水産地方卸売市場長

ただいま青果の市場長から説明いたしましたけれども、公設水産地方卸売市場につきましては現在四つの施設がございます。それらを規模の縮小、見直しなどを行う施設と新たに更新していく施設、または一部廃止をする施設等に分けて現在検討しているところでございます。

○中村（吉宏）委員

公共施設の再編の話なので、建設部の領域にかかわるのですけれども、市場にお勤めの方もいらっしゃいますし、市場がきちんと安心・安全を保てるのか、両方の担当の部署から必要な要求を上げていくべきなのではないかという観点からの質問で、今ここで聞いているのです。

両方とも1970年代の建築であって老朽化をしていると。片や水産市場は一部縮小しながらの更新で、青果市場は今据え置きだと。いろいろと整備した経緯もあるので据え置きということですが、両方とも耐震基準を満たしていない中で、今非常に自然災害が多い中、こうしたことについてもしっかり対応すべきだと思うのです。

私の考え方としては、青果市場の運営委員会等でも、やはり老朽化の問題、あるいは水産市場でも同じだと思いますけれども、老朽化の心配が訴えられている中で、本当は両方を更新すべきなのではないかというふうに考えるのです。予算の要求等も含めてなのでしょうけれども、関係部署へのそのような要求ですとか、今、公共施設再編計画素案が上がっていますが、そういったところに要望、要求等は原課としてしなかったのかどうか、あるいは、する考えはないのか示していただけませんか。

○（産業港湾）公設水産地方卸売市場長

ただいまの御質問についてでありますけれども、公設水産地方卸売市場については、利用状況や取扱数量の減少を踏まえて、施設の規模の見直し、一部縮小とかを行いながら建物の改修、または現地の建てかえの機能を維持するというような方向で、担当課といろいろ調整しているというところであります。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

今、お話がありましたように青果市場におきましても、確かに昭和47年12月完成の建物ですので、ことしの12月が来ますと築後47年という時間が経過しております。各施設も、そういったものでほとんど手をかけていない状況のものもございますので、施設の改修につきましては、外壁の改修ほか、強度維持に向けた補修は随時、予算要求等で行っていますし、改修を実現しているところであります。

○中村（吉宏）委員

屋根ですとか外壁の修繕については把握はしているつもりでありますけれども、青果市場でいきますと、耐震の補強というような工事ではないわけですね。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

今お話がありましたとおり、耐震に向けた改修は行っておりません。

○中村（吉宏）委員

公設青果市場は私と同じ年でございまして、老朽化してきている状況ですが、一つにこういう考え方もあると思うのです。やはり市場機能、両方とも公設の市場であり、水産も青果も本当は更新したほうがいい建物であると思います。また、水産市場を更新する予定であるということは、敷地等の条件が許すか許さないかもあります。両

方の市場を統合して、それぞれ別な市場機能として運営をしていくという方法もありなのかとも思うのですが、こうした考え方についてはどのような見解をお持ちですか。

○（産業港湾）公設水産地方卸売市場長

ただいま委員から御質問のありました水産と青果の市場の統合につきましては、方向性としては否定するものではありませんが、水産は港や水揚げ場が隣接した産地市場である、青果については消費市場であることから、市場の機能に違いがありますので、現時点においては統合についての考えはございません。

○中村（吉宏）委員

今、統合の考えはないと。市場の中のシステムといたらおかしいでしょうが、流通させる中の問題というのはいろいろあるのでしょうか、建物の物理的な構造ですとか、そういったものについて機能を分けながら、それから物流についても、水産でしたら漁船が近くに停泊をして水揚げをして。ただ、そこから物を運び出す際には陸送になるだろうと。青果市場に関しても、青果市場は陸送で物を運び入れて市場で売買を行って、また、その後の物流については陸送でという話になると思うので、そういった機能だけきちんと確保しながら、建物が併設して置いてあったとしても、利用できるものはお互いに利用し共有しながらということで、合理的ではあるのかと。経済的にも合理的でありますし、お互い規模縮小した中で耐震機能も備えてということで安心・安全も満たされると思うのですが、こうした観点からも検討していただくのもいいのかと思うのですけれども、原課としてのお考えはいかがでしょうか。

○（産業港湾）公設水産地方卸売市場長

今、委員から御質問のあった統合の話ですが、委員も言われたとおり、現状の規模については縮小する形で考えておりますけれども、まず双方の施設を維持するだけの面積の確保、ここが十分なされるかという部分の一つの課題。

それと、今お話のあった出荷時間帯が重なることによる物流の混雑、どこに場所を設けるかという部分もございますけれども、仮定として私どもの水産市場のところに青果市場を持つてくるということを考えていくと、道路の幅員なども非常に狭いので、そういう混雑などの問題点がまだかなり多く見受けられる部分がありますことから、先ほど答弁したとおり、現在、統合については非常に難しいものと考えております。

○中村（吉宏）委員

いろいろな整理がもちろん必要になってくると思いますし、他都市でも青果と水産を合同した機能を持たせた市場というのはあるわけであって、立地の問題もありましようけれども、土地の有効活用ですとか、今後の人口減少を見据えた上で、私は必要だと思うので、現在は難しいと思いますが、将来、まだ時間があると思うので、更新云々ということ、検討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）公設水産地方卸売市場長

確かに先ほどからお話ししているとおり、統合については全然、私どもは否定しているような状況ではないです。ただ、現状、先ほどからのお話のとおり面積面とか、機能のこととか、そういう問題は非常に多いかと感じております。

今、私どもが考えているのはやはりあの場所、あの立地条件が、高島漁港に隣接しているなど非常に好条件の場所ですので、その立地条件を生かした水産ゾーンの拠点としての役割を強化していきたいというような感じで現在、再編計画を考えているところでございます。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

今、公設水産地方卸売市場長からも答弁がありましたように、青果市場としては、例えばそういった集約をする場合に水産市場のほうに港が併設されていることを考えると、そちらに移らなければならないものかと仮定はいたしますが、現状、設備的に青果市場での定温冷蔵庫の設置、また大型倉庫の設置など現在の水産市場が保有する面

積で施設を集中して統合が可能なのかを検討する必要があるということと、それぞれの市場が持つ課題、問題点、それから、青果市場も含めて今後のあり方も検討していかなければならない段階でありまして、そういった中で、現時点で統合の可能性については判断はできないものと考えております。

○中村（吉宏）委員

最初に確認すればよかったですけれども、水産のことですが、規模縮小と言いつつも、どのくらいの規模を縮小するのかなどということは、まだそこまで具体的にはわかっていないわけですか。

○（産業港湾）公設水産地方卸売市場長

まだ規模の縮小というところは、一応素案の中では一定程度の数字を示させていただいておりますけれども、ではこの数字で本当に足りるのか、もしくは過大なのか、その点についてはまだきちんとした精査を行っていないところでございます。

○中村（吉宏）委員

いずれにせよ、今すぐにどうのという議論ではないのも承知の上で提言をさせていただいておりますけれども、臨港地区の規制の縛りだとか、それを簡単に廃止できるのかというできない問題もあつたりとか、いろいろ課題はあると思いますけれども、我々もまたいろいろと他都市の事例も調べながら、この先、こうしたことの議論を掘り下げていければと思います。

◎事業承継と創業支援について

次に、事業承継と創業支援についてですけれども、今、高齢化率が非常に上がってきた本市において、各事業者も高齢化している中で事業承継のいろいろな問題が聞こえてくる場所でもあります。この事業承継について小樽市の取り組みとしてどういうものがあるのか、どういうことを行っているのか御報告ください。

○（産業港湾）産業振興課長

本市の事業承継についての取り組みですけれども、小樽市と金融機関、それから税理士等の専門家、こういった関係機関が連携をして、小樽商工会議所にワンストップ相談窓口を設置をして、その中でいろいろな相談内容に応じて専門家が対応するなどの個別の支援を行ってございます。

○中村（吉宏）委員

要は商工会議所の取り組みですけれども、具体的に市が何か手がけているということなどはありますか。

○（産業港湾）産業振興課長

例えば市が単独で行っている、補助金のようなものはありませんけれども、事業承継というこの問題が少し特殊な問題ということもあって、事業所の関係性なども考慮して関係機関が役割分担のもと連携をとっていくというのが効果的な取り組みではないかというふうに考えてございます。

○中村（吉宏）委員

今の答弁の中にありました難しさといいますか、そういった部分とはどういうことなのか示していただけますか。

○（産業港湾）産業振興課長

この事業承継の問題については、経営者の方が交代をするというようなお話が広がると顧客の方や取引先との信用にもかかわるというようなことを心配され、非常にナーバスな問題でなかなか表に出てきにくい、そういったことがあるのではないかというふうに考えてございます。

○中村（吉宏）委員

そうですね。確かに表に出にくいということも非常に問題点として大きい部分だと思います。

それに加えて、いろいろ事業承継の道を探りながらも事業を引き継いでくれる方がいない。例えば、小規模な店舗ですとか、そういった会社であれば親族間の承継というのものありなのでしょうけれども、親族も特に承継をしないようなところで、いろいろ悩まれながら廃業の道を選択するという問題もあるように聞いているのですけれども、

その点は情報として把握されていますか。

○（産業港湾）産業振興課長

経営者の方の高齢化が進んでなおかつ後継者の方がいない。そのため事業承継がなされず、経営が仮に好調であっても廃業を選択せざるを得ない、そういった事業所があると。その上技術ですとか、ノウハウが失われてしまうことになりますので、地域経済にとっても課題の一つかと思っておりますけれどもそういった状況があるのかと思っております。

○中村（吉宏）委員

まさに、そこも重要な課題であると私も認識しております。

この問題を今取り上げているのは、以前から商工会議所を中心に事業承継の問題というのは指摘されてきているわけでありましてけれども、私も最近小樽のまちを目にしていると、直近でいくと老舗のパン屋が廃業されたり、昔から小樽の人がなじんでいたお店の御亭主が高齢となり、勝手な心配ですけれども、この先どうされるのだろうか、この伝統の味は引き継がれるのかといった心配をするシーンが出てきているのは確かなのです。

そうした中で、昨日の予算特別委員会でも立憲・市民連合からでしょうか、小樽のブランディングというお話がありました。ブランディングをあえてこれから行っていく前に、いろいろな意味でもうブランド化されている老舗の店だったり、伝統の味だったり、技術だったり、そういうものが存在する中で、これをどうやってこの先維持していくのか。そして、また小樽の光る材料にしていくのかということもあわせて考えていかなければならないのだろうと。そうした観点で、やはり事業承継というのがいろいろな形で成功していかなければならないのだろうという問題意識を持っているわけでありまして。

今、小樽市での取り組みのお話も聞きましたが、高齢化率が今40%にも届くというところで、この事業承継を検討している人の把握ですとか情報の収集については、小樽市ではどのような動きをされているのか、またどのような情報を握られているのかお示しいただければと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

後継者不足等の状況の把握というお話でございますけれども、今、市内全体で事業承継を考えている、後継者がいなくて困っているのだというような事業所数というのは、把握ができていない状況でございます。

○（産業港湾）次長

市としての取り組みは今、課長からお話を申し上げたとおりなのですが、商工会議所等と連携をしながら事業を進めている中で、商工会議所では商店街に、例えば後継者がいるのかいないのかというような聞き取りを始めているところでございます。

まだそんなに聞き取り件数は多くはないのですが、30社ほど聞き取りをする中では約3分の1で後継者がいないというようなことでお話を聞いている状況でございます。

○中村（吉宏）委員

私もその情報は商工会議所から伺っておりました。まさしくそのとおりだと思います。商工会議所が積極的に取り組んでいくと。だけれども、商工会議所というのは本来会員を募集して会員の経営のフォローを行っているというものが主眼であるので、まちの中のそういった事業承継等の課題を精査して、研究するような機関ではないわけであって、本来であればこういった政策的な課題は小樽市が取り組むべきなのだろうと私は思うわけでありまして。

そこで伺いたいのですが、商工会議所の力もかりながら、今後状況をいろいろと調査して、情報をきちんと把握をして、それについて対策をしていくということが必要かと思っております。商工会議所の力もかりながら、市も積極的に動くべきだと思いますけれども、この点についてどうお考えか示してください。

○（産業港湾）産業振興課長

まず、市としてどのような協力ができるのかという部分については、商工会議所と連携体制をとっておりますので、そういった中で、どのような方法、協力ができるかということについては協議をしまいたいというふうにご考えてございます。実態の把握につきましては、先ほども把握できないような課題の中で申し上げましたが、いろいろ顧客とか取引先の関係性など、そういった懸念する場合もあるということで、この実態を把握することが非常に重要なことであると。また同時に、こういった情報を収集するのが非常に難しい問題であるというふうにご認識をしておりますけれども、どのような方法をとればこういった情報を把握できるのか、そのようなことについては、関係機関などとも相談をしながら、研究をしまいたいというふうにご考えてございます。

○中村（吉宏）委員

今、連携というお話がありましたけれども、商工会議所から事業承継の相談についての書類をもらってきましたが、事業フローというところに小樽市役所という記載がないのです、関係機関とは書いていますけれども。これで本当に連携がきちんとしていているのかと。何か行政としてかかわりを持っているのかということ、非常に薄いのではないかと印象を受けます。

商工会議所でも、やはり情報の把握というのは非常に課題だと、答弁にあった課題がいろいろある中で、でもそれも進められるようにしたいと。

一つ問題として挙がったのは、やはりこういう問題を抱えているけれども、どこに相談していいのかわからない。商工会議所は相談窓口があるけれども、どうなのだろうか。それを例えば、小樽市が商工会議所と共同して相談をやっているのだということをもう少しPRしてほしいというような御要望もあるようです。例えば広報おたるを利用して、事業承継でお悩みの方は遠慮なく御相談くださいと、秘密は守りますというようなことを訴えかけることによって、そうした状況をもう少し把握しやすくなるのではないかと思いますけれども、そういったアクションを起こしていただきたいと思いますが、お考えはいかがですか。

○（産業港湾）産業振興課長

今質問のありました周知の関係でございますけれども、この商工会議所のワンストップ相談窓口ができてからも、時間も経過しておりますし、また、相談窓口があるということをご知らない事業者の方もいらっしゃるかと思いますので、市のホームページですとか、先ほど言いました広報を活用しながら、今後、周知を進めてまいりたいと思います。

○中村（吉宏）委員

しっかりとそういった周知もお願いしながら、情報の把握にも努めていただきたいと思います。

また、行政としてどうかかわればいいのか、我々経済常任委員会も11月にこのテーマで視察を行ってまいりまして、またその情報なども共有できればと思いますので、よろしくお願ひします。

◎クルーズ船について

次に、クルーズ船について伺います。ことしは29隻のクルーズ船が寄港予定、既に寄港したものもありますけれども、これについて、今後さらにまた寄港数をふやしてほしいと思うのですが、これについて取り組んでいらっしゃるかどうか、来年に向けての取り組みについてお示しいただければと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船の寄港数と今後の誘致活動としましては、11月に東京でクルーズプロモーションを予定しておりますので、市長に参加していただきトップセールスを行う予定でございます。

クルーズプロモーションの内容につきましては、首都圏の船会社、船舶代理店、旅行業者を招待し小樽と周辺観光地におけるプレゼン、意見交換、情報交換を行う予定です。

また、環日本海クルーズ推進協議会で実施しております海外船招請事業につきましても、今年度、今招請する船

会社を事務局で調整中でありまして、この事業でも積極的に小樽港をPRしてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

いろいろな取り組みがありました。クルーズプロモーションで市長がトップセールスをかけに行くのだと、非常にいいことだと思いますけれども、実際にどのくらいの船社が集まるイベントになるのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

船社といたしますか、大体的内容ですけれども、平成29年に実施した際の数をご参考いたしますと、招待者で50名程度、主催者側で25名程度になっております。

招待者といたしましては、船会社と、船会社と直接つながっている船舶代理店、旅行業者という形になりますけれども、船会社としては前回は国内3社です。船舶代理店という形で外国の船社とつながっております。

○中村（吉宏）委員

その船舶代理店は、どのくらいの数か。

○（産業港湾）港湾振興課長

日本の総代理店としましては株式会社カーニバル・ジャパンですとか、株式会社ジャパングレイスなど前回は3社となっております。

○中村（吉宏）委員

とりあえず、やはりしっかりと国内外にPRを、特に国外のPRはやっていかなければならないかと思えます。

ことし29隻ということですが、今の状況を見て、来年小樽に寄港する船舶がどのくらいあるのかお示しいただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

あくまでも現在の数字でございますけれども、外国船が23回、日本船が10回、計33回となっております。ちなみにことしにつきましては、外国船16回、日本船13回の29回となっております。これはあくまでも現在の数字でございますので、これから追加や、キャンセルが入ってくると思えます。

○中村（吉宏）委員

33隻、純増ですけれども、さらにいろいろなクルーズプロモーション等のアクションを起こしながら、来年、小樽市として何隻を目標として誘致したいのかというところを伺います。

○（産業港湾）港湾振興課長

具体的な隻数は定めていないのですが、現在策定中の第7次小樽市総合計画、こちらでは令和10年度の目標値といたしまして、クルーズ船の道内寄港数における小樽港の割合を30%と定めております。

ちなみにですが、ことし北海道は135回、小樽が29回となっておりますので、道内に占める小樽港の割合は約21.5%となっております。ことしの135回の30%となりますと40回の寄港になります。

○中村（吉宏）委員

来年に向けての北海道の何か速報値的なものは入っていないですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

来年度の北海道の予定数はまだ発表されておられません。

○中村（吉宏）委員

暫定目標40隻ということで、ぜひ頑張ってくださいと思います。

◎北運河について

次の質問ですが、観光について伺います。

たくさんいろいろなことを伺いたいですけれども、まず自民党の一般質問の中で、北運河の回遊性、あるいは商業利用という話もありましたが、その北運河について回遊性を高めるという答弁が出ているのですけれども、具

体的な内容を、どういう方向性を持って進めるのかということについて、明確な答弁が予算特別委員会を含めても見えなかったように思うのです。北運河周辺には、いろいろな歴史的建造物があり、日本遺産のストーリー等もあわせてということですが、どういった回遊性を持たせる具体策があるのか、いま一度示していただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

北運河の回遊性を高めるということの具体的なプランにつきましては、以前にも申し上げたとおり、日本遺産のストーリーを活用しながらストーリーを紹介するようなマップの参考ルートというのでしょうか、そういうものを御紹介するようなことを案内人の協力を得ながらやっていきたいというようなプランもごございますが、そのほか具体的なものというものは、お示しできるものが正直少ないといえますか、ないので、それを皆さんで協議しながらやっていきたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

協議をしていくのだというのですけれども、その協議もどういうメンバーで協議をしていくのか、そういうことも検討されていますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

このあたりについては、まだ具体的に決まっているものはございません。

○中村（吉宏）委員

北運河地域というのは、前の市長のときからも回遊性とか、もう少し活気をとかというお話があって、何もできていない地域だと思うのです。いろいろ好材料が出てきた中で、今までも含めてそういった検討はなされてきていないのでしょうか。マップをつくって終わりというレベルのお話ですか。

○（産業港湾）観光振興室長

今までもということで北運河のPRといえますか情報発信といえますか、確かに小樽の観光として、あそこは運河公園や旧日本郵船小樽支店もあり、今までの観光マップとかで観光情報などは提供してきたところですが、まだまだ我々としても北運河地域の魅力発信というところは足りていない部分もあるのかと。

委員もおっしゃったように、今、日本遺産が認定されて構成文化財という新たな切り口が出てきたということもありますし、それから、せんだっての新聞報道にもありましたけれども、手宮市場の跡地にホテルができるとの情報もありますので、そういった新たな状況に応じて、先ほど協議するところが具体的に決まっていなくていいところがありましたけれども、当然のことながら、我々観光振興室、それから小樽観光協会の誘致促進委員会などもありますので、そういった方たちと一緒にどうやって北運河の回遊性を高めていくかについては、先ほど観光のモデルコースをつくるというのが一つ具体的にありましたが、それ以外の方法についても今後議論を深めていきたいというふうに考えてございます。

○中村（吉宏）委員

観光協会が願う委員会だったら、誘致ではなくて私はおもてなしのほうなのではないかと思いましたがけれども、いずれにせよ、ずっと課題だ、課題だと言ってきてできていない。今、答弁いただいて、これからなのだという話なのですけれども、具体策と聞いたところで、今、市で検討されているのがマップの充実。いろいろなものをうたってマップの充実。ただそれは、こういうものがいっぱいあるから来て歩けと観光客に言っているだけのお話なのです。もう少しこういうものをつくったらいいとか、そういったものを協議会で、今、観光振興室と観光協会というお話でしたけれども、もう少し真剣に検討をしていただきたいと思うのですけれども、答弁といっても繰り返しのなると思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室長

真剣にということですので、当然のことながら、今、市長も北運河地域のことについては、議会でもいろいろ答

弁させていただきますので、観光マップをつくるだけではなくて観光ガイドの方などのガイドツアーみたいなものも当然その中に要素としては入ってくると思いますので、いろいろアイデアを出しながら検討を進めていきたいというふうに思っています。

○中村（吉宏）委員

あくまでも何かガイドマップ云々という話ですが、本当に通り一遍見て、ああこういうものなのかで一度終わってしまったら観光はしようがないです。リピーターを産むにはどうしたらいいのか。そこで体験をしてみるとか、いろいろな脈絡をつくっていかないと観光客からすぐ飽きられると思うのです。それをどうやってつくるのが、これからの課題だと思うので、そういった意味で真剣に考えていただきたいと思います。

◎観光税について

次に、観光税の質問をしますけれども、観光税は今、3回目の庁内会議が10月に行われるということですが、実際今までどうですか。課税対象とかいろいろなお話しをしてきましたけれども、課税対象について何か議論の進展はありますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

課税対象についてですけれども、現在まで2回の庁内会議をしているわけですが、その中で結論的なもので示されているのは、市民から新たな税負担ですとか、負担を強いるのは理解を得ることが難しいのではないかとということで、観光振興のため、受け入れ体制整備のため、市外の観光客の皆さんに負担していただくことがふさわしいのではないかと議論になっております。

○中村（吉宏）委員

負担の方法について具体的には何か進展はあったのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

具体的に課税対象をどうするかというのは、税の種目をまだ決定していない部分もありますのでいろいろな場合を他都市の事例になぞらえて検証しているという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

その種目については、3回目の庁内会議で決定するというのでいいのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

種目につきましては、3回目の庁内会議で小樽の実情に合わせた税の仕組みが、新たな財源確保策としてこれがふさわしいのではないかと市の方向性を示すということで、その後に関係部長会議で市の方向性として最終的に示していく形になるかと思っております。

○中村（吉宏）委員

今、小樽の実情に合わせてということですが、私が考えるには、必ずしも1種類だけでなくでもいいのかと、複数種目あっていいのかという発想ですが、このあたりのお考えはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

今、複数の税の種目があってもよろしいのではないかと御意見だったのですが、その辺も含めて次の庁内会議で検証していくのかと思いますけれども、現在、話し合われている中では、一つの方法によって対応していくということで考えております。

○中村（吉宏）委員

一つに限らず、せっかく条例をつくって制度をつくるわけですから、複数の検討をされるのがよろしいかと思いますが、今のところ一つだということですよ。

観光税の用途についてですが、いろいろと使い道はあると思うのです。平成27年来、Wi-Fiの充実といっても、小樽市は財源がないので2カ所と、あと、移動Wi-Fiが二つですみたいところはありました。

あと、最近の議論ですと、クアオルトを整備したいということで、朝里川温泉地域の方たちが今、声上げをされております。こうしたことにも使っていけると思うのですが、少し気になるのがWi-Fiなのです。現状どうですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

Wi-Fiの設置の状況ですけれども、委員からもお話がありましたとおり、駅と案内所の2カ所、あとは移動式のWi-Fiとそれ以降につきましては、堺町通り商店街の通りにWi-Fiの整備をしたところでございます。

○中村（吉宏）委員

堺町通りのWi-Fi整備も市が補助はしていますけれども、商店街の方々が整備の必要性を訴えて実現させてきたという中で、もっといろいろな箇所に整備しないと、特にインバウンドの対応などは難しくなってくるのです。こういったものにしっかり使っていかなければならない中で、今、小樽市でも観光税の導入の方向性が見えましたが、その導入に向けたスケジュール感というのが見えないのです。3回目の庁内会議が10月にあります。年内に有識者会議をやりませう。その先、有識者会議が何回ぐらいの協議で、どういう協議を経て、いつその導入の最終決断をして条例制定に向かっていくのかというスケジュール感を示してもらえますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

今、導入時期に向けてのスケジュール感というようなお話でしたけれども、繰り返しになりますが、庁内会議、部長会議、そして有識者会議ということで進めてまいりますが、その年内に行われる有識者会議の中では導入時期についても、ある程度示せるようにしていきたいというふうに思っております。

○中村（吉宏）委員

何か示していきたいということですが、例えば、手前の有識者会議、何回ぐらいの回数を行って、いつぐらいに終わらせるとか、その辺のめどは、直近のものは見えないのですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

この有識者会議の議論の中で、導入までのスケジュールについても図ってまいりたいと思っております。まず、税目はこれだこうという話は有識者会議の中で市の方針が示されていますのでお話しできると思うのですが、それに対して、どういうことをクリアしていかなければいけないのかという議論をする中で、もう1回でやってしまうのか2回でやってしまうのかというお話はできない。有識者会議の議論の中で、こういうことが出たので議論を深めて、2回、3回やっていきますというようなお話になっていくかというふうに思っております。

○中村（吉宏）委員

やることというのは見えていると思うのですが、その整理をつければ2回ぐらいで終わる話だと思うのです。

◎観光全般について

観光全般についてですけれども、先ほどもクルーズ船誘致の話で触れましたが、今クルーズ船が停泊するのが第3号ふ頭と、それから勝納ふ頭の2カ所であり、それこそ回遊性という問題も出てきます。こういった整備などもしていかなければならないと思っておりますけれども、少し観光の別のテーマですが、クルーズ船向けの回遊について、どう考えているか伺います。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

クルーズ船が来港したときの回遊性についてのお話ですが、現在、たくさん観光バスなどバスが来られて、後志圏内をバスに乗って観光していただくという方も多くいらっしゃると思うのですが、小樽の中を歩いていただくという方も中にはいらっしゃると思います。そういう方に対して、ガイドクラブのボランティアや、物産のテントなど、小樽で楽しめるようにするにはというヒントといたしませんか、お手伝いはさせていただいていると認識しています。

また、さらに遠くへの市内での回遊性につきましては、北運河のことも含めて丁寧にこれから議論してまいりた

いと、協議していきたいと思っています。

○中村（吉宏）委員

いろいろ関連してくるものがまとまっていないのが今の小樽市の観光行政、特に行政の部分が取りまとめなければならないものを取りまとめられていないというのが非常に課題だと思いますので、その回遊性も、やはりまち歩きをしたいインバウンドの人たちとか、まずはしっかりと情報収集をして取り組んでいただきたいと思います。

そして、こういう施策を実行するにも財源が必要になってきます。1億4,000万円程度の観光費の財源で全部賄えといっても無理だし、Wi-Fiだって全然整備が進んでいないわけですよね。観光税は絶対に必要なもので、だからこそ先ほど来から、しっかりと導入時期を見定めて早目に導入をしてほしいと言っているのです。観光都市であれば、なおさら帰着するわけですし、ましてや市長の大公約である経済と生活の好循環を目指すためには絶対に必要な施策となっていると思うので、厳しいことばかり申し上げますけれども、どうか本当にスピード感を持って真剣に取り組んでいただきたいと思います。

また、第4回定例会でいろいろと聞いていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

---

○高野委員

◎海水浴場について

私は、海水浴場について一般質問でも取り上げたのですが、その部分について、まず、質問したいと思います。

夏場になると多くの方が豊井浜に来て、いろいろと迷惑行為があるから対応を求めるという質問を行いました。この答弁では、民有地もあるから庁内の関係部署で状況を確認して検討したいというお話だったのですが、いつまでに何を検討して対策を考えるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

豊井浜の迷惑行為についてということですが、まずは現地を確認したいと考えておまして、庁内の関係部署で確認させていただければというふうに考えております。時期については、明言できないのですが、まず建設部ですとか関係部署と地域住民の方の意見をお聞きしまして、どういったことができるのかはこれから検討することになります。

○高野委員

いつまでにとすることは明言できないというお話だったのですが、少なからず、やはり来年の夏までにはしっかり対策をとっていただきたいと思います。その点はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

来夏までにどのようなことができるかというのも含めまして、今後御意見をお聞きして対応を検討してまいりたいと考えております。

○高野委員

しっかり行っていただきたいと思います。

次に、海水浴場を開設していない海岸についての周知方法を聞きますと、市内では広報おたるですとか、町内の回覧板、各学校に周知をして、近隣の自治体では、札幌市教育委員会を通じて各学校に周知を図っているということだったのですが、海に来ている方は、学校に通っていない方ですとかさまざまだと思うのですが、学校だけに周知するだけでは私は不十分ではないかと思うのですが、その点はどのように考えていますか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

市としましては、海水浴場を開設されている箇所の周知ということで、安全性と環境の整った海水浴場を利用してほしいということで周知を図っているものでありますが、豊井浜は海水浴場でなくなって10年ぐらいたっているのですけれども、もしそのことの周知が不足しているということであれば、例えば、改めてホームページに記載するのですとかそういったことは可能かと考えておりますので、そういったことを検討したいと思います。

また、住宅地図に海水浴場として載っているという御指摘が以前ございましたので、地図会社の株式会社ゼンリンに申し入れまして、これについてはデータを削除をしていただけるということでございますので、ここから引張っているデータについては恐らく順次消えていくものと考えております。

○高野委員

あと、学校に周知しているということだったのですけれども、大学とかに周知するというはこの間されたりしていたのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

高等学校までは周知していたのですが、大学等については周知を行っておりませんでした。

○高野委員

やはり大学生ですとサークルなどの方と一緒に海に行かれる方もいらっしゃると思いますし、大学などにもしっかり周知することが必要ではないかと思えます。小樽市のホームページでも発信していくというお話だったのですが、豊井浜だけではなくて、この10年間でも海水浴場の開設は減っているわけです。でも、以前はここも海水浴場だったからということでまた来る方もいらっしゃるかと思うので、その辺は、市としてもSNSなどで発信することも必要ではないかと思えますが、その点についてお伺いします。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

まずは、大学への周知につきましては、周知先ということでは検討したいというふうに考えております。

また、それ以前の海水浴場ではなくなった箇所については、現在の状況なども確認しまして必要に応じて、含めて周知するというのも考えたいと思います。

○高野委員

あと、看板設置のことでございますけれども、私はやはり事故防止のためにも、以前海水浴場だった場所には必ず注意看板を設置するべきではないかと伺い、検討するというふうな答弁だったのです。事故が起こった場所には必ずこの間看板設置をしているということを考えれば、事故が起らなければ設置しないのかと思ってしまうのです。

だから、事故が起きないためにも、看板設置は積極的に行うということでぜひ前向きに設置できるように協議を進めていただきたいと思えます。その点お伺いします。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

海水浴場ではない場所の看板の設置についてですけれども、海岸管理者と協議してということになります。設置できる場所があるかどうか設置した効果などもあわせて検討していきたいというふうに考えております。

○高野委員

検討ではなく設置できるようにぜひ取り組んでいただきたいということなのです。その点はどうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

できるようにということではあるのですが、やはり海岸管理者がいますのでそちらとの協議は必要になります。また場所も必要になりますので、そういったことも含めて、済みませんが検討してまいりたいと考えています。

○高野委員

ぜひ前向きに検討をしていただき、設置できるようにぜひ市からも働きかけていただきたいと思えます。

次に、海水浴場のトイレについて伺いますけれども、ことしの海水浴場の開設地でのトイレの設置数と、あとト

イレのタイプですが、どういうものが設置されていたのか、お知らせください。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

今年度の海水浴場に設置されました仮設トイレの数とタイプについて申し上げます。

まず、非水洗式のタイプですけれども、ドリームビーチが3基、銭函海水浴場が7基、朝里海水浴場が5基、東小樽海水浴場が4基、塩谷海水浴場が7基、このうち銭函の3基につきましては取り付け式の装置をつけまして洋式にしておりますが、それ以外については和式となっております。それから簡易水洗式、これは和式ですが、蘭島海水浴場に6基設置しております。

また、今年度、寄附を受けて第2回定例会で予算を補正しておりますが、蘭島海水浴場にコンテナ型の水洗トイレを、これも仮設ですが設置しております。これについては、男性用小便器が2基、大便器が2基、女性用の大便器が3基で、このコンテナ式については洋式となっております。

○高野委員

海水浴場を利用している市民からは水洗トイレの設置をしてほしいという要望も私は伺ったことあるのですけれども、市でも、そういった市民から水洗トイレの設置の要望というのは伺っているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

海水浴場利用者から直接市にトイレについての要望というのは余り聞いておりませんが、海水浴場組合とトイレの設置場所やタイプについては相談をしておりますので、その中で水洗のほうがいいというようなお話は当然伺っているところです。

○高野委員

組合では、水洗トイレにしてほしいという声が上がっているということでした。

今後、水洗トイレの設置をどんどん進めていくという方向なのでしょう。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

先ほど申し上げました仮設トイレのほかに、建築物といいますか、しっかりとした公衆トイレが設置されているところがございます。銭函海水浴場、東小樽海水浴場、蘭島海水浴場にそれぞれ公衆トイレが設置されております。これについては、男女別のトイレになっておりますけれども、現在は和式ですが、今、市のトイレの洋式化の計画の中で来年度または再来年度、洋式にするという計画がございます。

仮設トイレについては、業者で対応できるかというようなこともございますので、これについては毎年度検討しているところでございます。

○高野委員

仮設トイレは、業者とも検討しているということですが、やはり非水洗のタイプであれば、便器と便槽にふたがないということで衛生的でなかったり臭いがするということがあったり、虫が入ったり、そういうデメリットがあるのではないかと思います。快適に過ごせるためには、トイレの問題は本当に大きいのではないかと思います。

ですので、今聞いたら和式も多いということですが、水洗の簡易式トイレの設置をぜひ進めていただきたいと思っております。もしその中でなかなか進みづらいということであれば、その点もなぜそうなのかということもお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

海水浴場の仮設トイレの非水洗と簡易水洗ということですが、当然、非水洗に比べまして簡易水洗のほうが割高になっております。全体の予算ですとか、業者がそういった簡易水洗を用意して、くみ取りなど頻繁になりますので、これに対応できるかということもあわせて考える必要があります。

そういった状況がありますので、すぐに洋式化していくですとか、簡易水洗化するということは、なかなか申し

上げにくいのですけれども、ただいまいだきました御意見も踏まえまして、次年度以降についても全体のバランスを見ながら利用者の方が少しでも気持ちよく利用できるように検討してまいりたいと考えております。

○高野委員

よろしく願いいたします。

◎観光税について

次に、先ほどの中村吉宏委員と重複する部分もあるかもしれませんが、観光税について伺います。

観光税導入のメリットはどのようなものが挙げられますか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

観光税導入についてのメリットということでしたけれども、まずは、この小樽が今観光で抱えている課題の解決に向かっていかなければいけない。そこにお金をかけていかなければいけない。そのための財源をどうしようかという議論から始まるわけで、小樽市が課題として考えていることにつきましては、これから増加する海外からのお客様も含めて快適な環境でお過ごししていただくということに対して、整備ということで例えば案内板の多言語表記でありますとか、防災に対する設備ですとか、あと観光地の除雪、こういうものが挙げられると。そういうものを解決していくことが、行く行く回って観光客がふえることにつながる、リピーターにつながっていくということでそれをメリットとして考えております。

○高野委員

それでは、今観光に来る方が快適に過ごすための整備とかが必要だから、財源が必要なのだということだったのですけれども、どのようなものを税にするのかという対象とかはまだまだこれからだと思うのですが、市としてこれぐらいは財源確保できるのではないかという、目安とかはあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

これぐらいの財源確保ができるかどうかにつきましては、税収はこれから決めていくということになりますので現時点では把握しているものではございません。

○高野委員

それでは、観光税導入のデメリットがあればお知らせください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

先ほども申し上げましたとおり、メリットと申しますか、課題解決に対して財源を確保するという流れでございまして、結果的に観光客にたくさん来ていただくことによって観光業界が潤っていくということで、域内の経済の好循環を生み出すと考えておりますので、現時点でこれがデメリットということで具体的に申し上げるようなことはございません。

○高野委員

酒井議員が代表質問でこの問題を取り上げていたのですけれども、道との二重課税とか入湯税との三重課税の問題について、北海道との協議、調整を行わなければいけないということや、総務省の同意を得なければいけないということも挙げられていました。入湯税についても、ほかの都市の状況の調査を行っていかなければいけないと。

いろいろ課題があるのではないかと思うのですけれども、それでもなぜ、観光税の導入を進めようとしていく理由が私はわからないのですが、あくまでもやはり、観光客の方のための整備にするためにはやらなければいけないのだと、そういうような考えなのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

道との二重課税、入湯税との三重課税等のお話をいただいているのですけれども、仮に宿泊税となった場合には、こういう問題が出てくると思います。そしてさらに課題などもたくさん出てくるとは思います。

ただ、委員の質問の中でもございましたが、観光客のための整備をするためにこれが必要ということを考えて、

先ほどの答弁の繰り返しになりますけれども、増加する観光客に対する受け入れ環境整備という観点でこの観光税について前向きに検討しているという状況でございます。

○高野委員

中村吉宏委員もお話ししていたと思うのですが、例えばこの税を宿泊税にするのか、それとも違う税にするのかというのは具体的にまだ決まっていないということでよろしいのですよね。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

税の種目については申し上げたとおり、まだ決まっていないということで今後のスケジュールの中で、今、庁内会議を行っていますけれども、第3回定例会が終了後に第3回の庁内会議を行いまして、またその後、関係部長会議を行う中で税の種目を決めていきたいというふうに思っております。

○高野委員

例えば、宿泊税にするにしても、宿泊事業者に聞き取りですとか、どういった影響が及ぶのか、そういう調査は検討されているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

例えば、宿泊税になったらというようなお話でしたけれども、税の種目を決定するに当たってどういう問題をクリアしていかなければいけないか、どういうものを調査していかなければいけないかということも、年内に予定しております有識者会議の中で協議していきたいと思っております。

○高野委員

それでは、有識者会議の中で調査したほうがいいのではないかとということになったら調査していくという考えなのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

有識者会議の中で協議しまして、その後、対応していくというような形になります。

○（産業港湾）観光振興室長

年内到有識者会議を設置するという今動いていまして、当然その中で税の種別も有識者会議までには決めなければならないと考えています。当然その種別が決まれば必要な調査というのは出てくると思いますので、我々が考えている調査項目に足りない部分を有識者会議の中で御意見があればプラスしていくというようなことになりうかと考えております。

○高野委員

これからどういうものにしていくのかの議論をするということだったのですが、その中でやはり問題ではないかという話になったら、導入を進めるのはやめようという話にはなっていくのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

先ほど主幹からも答弁しましたけれども、市長も常々言っているとおり、観光は基幹産業ということで本市の経済を支える重要な要素だというふうに考えております。我々はこれまでも観光振興には予算を割いてやってきているわけですが、当然、それで手が回っていない部分というのがあってこれから外国人を初めとする観光客がふえていくと。ですので、さらなる投資が必要だというふうに市としては考えていると。そういった考えを有識者会議の中でお話をし、有識者会議でも前向きに御検討いただけるようにしていきたいというふうに考えてございます。

○高野委員

私は、やはり観光のためだと言うのだとしたら、そういうことを考えてもこの観光税を進めることを大前提でいくというのはおかしいのではないかと思います。というのは、やはり消費税のように中小零細が安価な宿泊地、例えば宿泊税だとしたら、宿泊事業者が宿泊者に転嫁できずに事業者が負担するような事態が発生する可能性だってあるのではないかと思います。そこら辺はどのように考えているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

仮に宿泊税になった場合に、事業者がお客様に転嫁できずに自分で負担してというようなお話でしたけれども、基本的には宿泊税であれば、お客様からいただいたものをそのまま納付するというような形になるのではないかとということで、一般論の中で、庁内会議の中でお話している中ですが、そのようになるかとは思いますが。

○高野委員

仮に宿泊税だとしたら事業者が負担をするというような可能性は考えられないのではないかとというような答弁だったと思うのですが、導入された京都市では、簡易宿舎の事業者の4割が宿泊税を肩がわりせざるを得ないという状況も報告されているわけです。本来、宿泊料金に対して課税するはずの宿泊税について、実際は事業者の4割も肩がわりせざるを得ない状況が報告されているので、そうなったら事業者の経営を圧迫するということになりますし、ホテルだったり、旅館業だったりもそうですけれども、経営が大変なことになりかねない問題だと思うのです。そういった部分も考えられるからトータルの考えなければいけない。

でも、市が行おうとしているのは何も調査をやっていない、話し合いの中でやろうと、やってから調査を進めると。それはやはりおかしいことなのではないかと思うのです。やはり事業者に対しての影響もしっかり考えなければいけないと思うのですけれども、その点、市の考えをお伺いします。

○（産業港湾）観光振興室長

先ほども御答弁したとおり、種別についてはこれから年内に設置する有識者会議までに決めようというふうに思っています。当然、種別の中で必要な調査があれば事業者の皆さんの声も含めてお伺いする機会を設けたいというふうに考えております。

先ほど、仮に宿泊税となった場合の他都市の事例ということでお話がありましたけれども、我々としては事業者の皆さん、それから課税対象となる皆さんにも御理解いただけるように、今後、制度の周知も含めて努めていく必要があるものと考えてございます。

○高野委員

私は、御理解いただけるのかということからは少し疑問があるのです。

どのような種目にするのかもこれから、何も決まっていなくてやはり財源確保するために観光税は導入していくのだと。実際に財源はどのくらいを見込んでいるのかと、それもまだ決まっていないというような、そんな状況で進めていくということ自体おかしいと思うのですけれども、その点については全くおかしくないというふうに思っているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

高野委員のおっしゃる話もわからなくはないのですが、我々としては、おかしいとか、おかしくないということではなくて、先ほど主幹が言ったとおり、市民に新たな負担は強いられないだろうということで、今観光の振興に充てる財源として観光客の皆さんに快適な環境を整えるという意味で、受益と負担という意味合いも含めて観光客の皆さんに御負担いただくのがよろしかろうということで、観光税の導入の議論をしているということです。

そういうことですので、これから種別を決めて必要な調査についても進めていくので、御理解いただきたいと思っております。

○高野委員

御理解いただきたいということですが、私は理解できません。なぜならば、何も決まっていない、小樽市中小企業振興基本条例にも、中小企業の成長、発展、地域経済の活性化を通じたまちづくり、観光にも触れていません。この導入によって廃業に追い込まれる事業者が出てくれば、こういった中小企業振興基本条例からしても反するのではないかとこのふうにも思います。課税対象、金額、そういう使い道すら決まっていなくて、とにかく進めていくというのは、事業者の発展、そういうところにも本当に結びつかないのではないかと危惧するところです。

答弁を聞いても、また繰り返しになると思いますので、この辺でやめたいと思います。問題があると伝えて終わりたいと思います。

#### ◎中小企業の支援について

最後に中小企業の支援についてお聞きしたいと思います。

第4回中小企業振興会議で、市から（仮称）小樽市中小企業支援センターの案が出されました。この案が出されたという大きな理由は何でしょうか。

#### ○（産業港湾）産業振興課長

第4回の振興会議でお示しをさせていただきました、仮称になりますが小樽市中小企業支援センターの案ということで、資料お示しをさせていただきましたけれども、これにつきましては第3回の振興会議におきまして、市長から諮問という形で振興会議に諮問書の手交というのがございました。

その諮問の中で、専門的見地からの支援が必要でと、これまであるネットワークを再構築して総合的なサポート体制を構築していく必要があるので、そういったところを検討してくださいというような内容の諮問をさせていただきました。第3回のときには、諮問に基づく考えられる事業案というのを一旦お示しをさせていただきました。

それから、第4回については第3回にいただいた意見をさらに練って、それでセンターという小樽の現在の機能を活用しながら、こういった形のものが考えられるのかといったものを図式化したのが先ほどのセンターのイメージ案になったというような経過でございます。

#### ○高野委員

3回目の意見を聞いて、それで考えたのが小樽市中小企業支援センターの案ということでした。

仮にこういう支援センターをつくったとして、今後、小樽の地域活性化についてどういうものをイメージして、こういうことをやったら活性化するのではないかとというのが市にあればお知らせください。

#### ○（産業港湾）産業振興課長

仮称になりますが小樽市中小企業支援センターがイメージしておりますのは、それぞれの個別企業の課題を把握して、解決案を提示、それから成果を確認するという一体とした支援、私どもは伴走型支援というふうに言っておりますけれども、個別の企業にこういった支援をすることで、それぞれの中小企業、それぞれが成長、発展していくと。その先には雇用の増加であったり人口の増加にもつながると、そういったことが行く行くは地域経済と生活の好循環につながっていくのが期待をされる、そういった効果などがあるかというふうに考えてございます。

#### ○高野委員

今、説明がありましたけれども、このワンストップで総合的に支援をしていくということは否定はしないのですが、これが先ほど言ったように、地域経済に発展する、そこに結びついていくというところは、本当にそうなるのかということについては少し疑問がありまして、なぜかといいますと、やはり相談に来ている方であれば支援センターでここをこういうふうにしたらいよいよというような手続だとか、いろいろ支援ができると思うのですが、相談に来ない企業に対しては、やはり把握できない部分もあるのではないかと思いますし、この中で、そもそも市民が入っていないと思うのです。

地域活性化というのは、人によっても活性化の示す中身が違うと思うのです。活性化の中身を、何に共通認識を持って、地域の中でどうつくっていくのかがやはり大事だと考えるのですが、その点については市としてどのように考えているのでしょうか。

#### ○（産業港湾）産業振興課長

なかなか難しい問題ですが、まず支援センターは基本的には相談に来た方に対しての、課題から成果の把握までという支援ですが、あくまで案ですが、仮にセンターをつくった場合、相談に来てくださいというだ

けではなくて、企業が持つささいな課題などを気軽に相談しやすい、そういった環境をもあわせてつくっていく必要があるのではないかというふうに感じております。

○委員長

説明員に申し上げます。ただいまの高野委員の質問は、地域活性化という言葉を使うのであれば、地域の市民という対象が入っていないように見えるのだけれども、そのことについて市民が対象に入っていないということを申し上げます。お答えできますか。

○（産業港湾）次長

高野委員が言われる市民というのが、どういう立場の市民かというところが少し理解できていないところがあるので申しわけないのですが、例えばこの支援センターというのは、法人も個人も含めて総合的に伴走型支援をしましょうというふうな支援でございますので、そういった中では対象として市民が入っていないということでは必ずしもないというふうに考えているところが一つでございます。

それから、もう1点は個別のそういった企業を支援することで、例えば、雇用の増加でありますとか、税収の増加でありますとか、そういったことが市民生活にも必ず結びついてくるという部分がありますので、そういったところでは活性化と市民というふうな役割というのはこの支援センターも担えるかとは考えてございます。

○高野委員

地域循環型経済、小樽市としてどうやったら活性化につながっていくのかをやはりしっかり把握するためにも、この支援センターをやるのはいいと思うのですが、それとは別に市としても地域の実態を把握するための調査を行う必要があるのではないかと思うのです。そうすることによって、何をすれば中小企業が元気になっていくのか、こうやって具体化していくことで見えてくるものがあるのではないかと思うのですが、市として実態調査をする考えはないのか、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

今、振興会議ではこの支援センターを一つの目玉の施策ということで検討を進めております。そういった議論をする中で、何が議論を進めていく上で必要なかといった部分につきましては、見定めながら判断をしていきたいと思っておりますので、今言った実態調査も含めて、会議の議論を進める中で判断をしていきたいと思っております。

○高野委員

会議をする中で進めていきたいというお話でした。ほかのところだと、埼玉県川越市では中小企業振興基本条例の制定を受けて、毎年市内の事業者に取り組みや景気動向調査などの実態把握をしています。その調査の中で、事業の継承についてサービス業を除く業種では完了していますという割合が、毎年行うことで前年度より高くなっているとか、ここが問題があるというような、業種別でしっかり調査できてどうやったらいいのかということも見えてきているのです。道内では恵庭や室蘭でも実態調査は行われています。

ですので、小樽市ではどういう問題があるのか、なかなか数字では出てこない部分も、やはり聞かないとわからないという部分もあると思うので、会議の中で必要があればやるというお話だったので、ぜひ市としても前向きに考えていただきたいと思っております。

○（産業港湾）次長

私どもも、決して実態を把握する調査が必要ないと言っているわけではなくて、やはり何かしら施策、政策を打つためにはそういった状況把握というのは必要なかと考えてございます。

ただ、今回の中小企業振興会議の中でのこの議論につきましては、これまでいろいろと委員から意見をいただく中でさまざまな課題があり、そういった課題を解決する手法として今回の支援センターというふうな枠組みで今お示しをさせていただいているところでございますので、まずはこの取り組みを会議の取り組みとしてはやっていきたいというのが一つの考えでございます。

また、実態調査について冒頭申し上げましたとおり、必要ないというふうなことでは決してございませんので、これは必要に応じて十分検討してまいりたいというふうに考えてございます。

**○委員長**

共産党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時39分

再開 午後3時05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。

**○横尾委員**

質問の前に少しお話しさせていただきたいのですが、私は議員になって今回2回目の定例会、2回目の経済常任委員会となります。私は、昨年まで市の職員として働いておりましたけれども、福祉部、教育委員会、水道局、建設部にて業務を行ってきまして、この経済常任委員会が担当する産業港湾部などの部署にはいなかったものですから、なかなかそういった知識を持ち合わせておりませんので、あえて今回は経済常任委員会に所属させていただき、この常任委員会の中で勉強させていただき、そういったことで議員としての視野を広げ、また小樽市に微力ながら貢献できるのではないかと考えております。

中村誠吾委員長を初め、各委員の皆様、そして市の説明員の皆様、改めてよろしくお願いたします。

そういった観点で質問させていただきたいと思っております。

**◎小樽港長期構想の策定と港湾計画について**

まずは、報告を聞いてということで、小樽港長期構想の策定について報告がございました。そして並行して小樽港港湾計画もつくっていくというようなお話だったと思うのですが、この長期構想計画と港湾計画の想定する期間というのはどれくらいの期間の計画、構想なのかをお聞かせいただきたいと思います。

**○（産業港湾）港湾室山本主幹**

今の小樽港長期構想と港湾計画の関係ですけれども、小樽港の長期構想につきましては、おおむね20年から30年先を見据えたあるべき姿というのを計画していく、策定していくということになります。

港湾計画につきましては、おおむね10年から15年先について、具体的な整備ですとか土地利用、そういったことを定めていくような計画になります。

**○横尾委員**

これに上下関係というか、そういったものはございますか。

**○（産業港湾）港湾室山本主幹**

上下関係と申しますか、まずは長期構想で20年から30年後の計画を立てて、その中で短期的な10年から15年後の港湾計画を策定していきます。今回は平成9年に策定した既存の港湾計画がありますけれども、これを改訂することでおおむね10年から15年後の計画を立てていきたいということになってございます。

**○横尾委員**

この長期構想、港湾計画ですけれども、それぞれ何か方向性みたいなものを、もし見えているものがあればどういった方向性でこの港湾を考えていくのかというのがあればお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室山本主幹

まさにこれから、今後どうしていくかというのを小樽港長期構想検討委員会ですとか、あとは、港湾計画を策定する作業の中で決めていくことになるのですけれども、先ほど御報告の中でお話しさせていただきましたが、基本的にはその三本柱を基本に考えていまして、一つ目が物流・産業、二つ目が観光・交流と、三つ目が安全・安心という三つの柱をもとに、今後、小樽港としてどのような整備、もしくは方向性をつくっていくべきかということを検討していきたいと考えているところでございます。

○横尾委員

これから長く見据えての計画になっていく、方向になっていくと思いますが、私たち議員もここにはしっかりと責任を持って、一緒になって作成していかなければならないかなという意味でも、今回勉強させていただき、確認の意味も含めて質問させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

「島国の経済レベルは、その国の港湾や空港のレベルを超えることはできない」。というシンガポールの初代首相リー・クアンユーの言葉もあるとおり、経済活動に必要な物資の多くを海外に依存している日本ですけれども、そういった国が貿易立国として成長を続けるためには、港湾は必要不可欠なインフラであるということが書かれてありました。

また、時代の要請に応じて物流、貿易面だけではなく、交流、にぎわい、防災、災害復旧、自然環境の保全、創造などさまざまな役割を持っていると聞いております。これも、もともとの平成9年のときの計画を進めていった中で、どんどん求められきて複雑化したものかと思っております。そういったものも踏まえて、先ほどの長期構想等も考えていくのかと思っておりますけれども、小樽市に小樽港という港があるということは、ほかの地域に比べて優位性があると考えておりますので、こういったものをどのように利用していくかというのがまた必要ですし、また市民の方にもしっかりと理解をしていただいて、やはりこの港の大切さ、またはそういったものに親しむ、そういったことが必要かと思っております。

そこで質問ですけれども、港を利用する面から見ると、商港や工業港、漁港だとか、そういった分類ができるのかと思っておりますけれども、小樽港はどれになりますか。

また、先ほど言った商港とか工業港だとか、そういったもので代表的な港でどういった港のことを言うのか、もしわかればお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室山本主幹

ただいまありました商港ですとか工業港は定義がないものですから、一般的な話としてさせていただきますけれども、小樽港でいいますと、例えば物流もあるし、工業もありますし、観光もあるし、漁港もあるといった面からしますと商港というような位置づけで考えていいのかと思っております。

恐らく他港もいろいろな機能がありますので、例えば工業団地の背後にあるような鹿島港ですとか、千葉港、四日市港、そういったところは工業港というような位置づけになるかと思っておりますけれども、一般的には広く商港というような位置づけになるのかと思っております。

○横尾委員

ちなみに港格というのはですか、例えば重要港湾だとかいろいろなものがあると思うのですけれども、小樽港はどのようなものが該当していますか。

○（産業港湾）港湾室山本主幹

港湾法上、決まっているのは規模の大きいところからいいますと、国際戦略港湾。北海道にはないのですけれどもこれが全国で5港ございます。

次に、規模の大きいものからしますと、国際拠点港湾。こちらが全国で18港ございまして、道内では苫小牧港と室蘭港がこれに該当します。

次に、重要港湾というのがございまして、小樽港もこの重要港湾に位置づけてございます。これは全国で102港ございまして、道内は10港ございます。

○横尾委員

小樽港としては、日本でもそういった中に入る重要な港とされていることがわかりました。

次の質問ですが、小樽港といいますけれども、海が見えて、向こう側も見えるのですが、どこまでが小樽港なのかというのが具体的にわからない部分が市民の皆さんもあると思うのです。小樽港とは水面のことを指すのでしょうか。それとも、港湾室だとか、その辺の周辺の話なのか、その小樽港という定義みたいなものをお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）港湾室山本主幹

港湾というのもまた定義がなく、一般的にはその水域の部分と陸域の部分をあわせて港湾という表現をしております。一つ、水域につきましては、港湾区域という位置づけ、定義がございまして、こちらの範囲でいいますと、平磯岬から高島の茅柴岬、こちらを直線で結んだライン。こちらから陸側が港湾区域というところでございます。

もう一つ、陸域につきましては、臨港地区をあわせて港湾と一般的には呼ばれていますけれども、こちらにつきましては、同じく平磯から高島に至る海岸線沿いの土地について、臨港地区という形で指定してあわせて港湾という位置づけで考えているところでございます。

○横尾委員

海だけではなくてそういった地域、陸域と水域があるということがわかりました。

次に、この陸域と水域ですけれども、それぞれの面積がわかればお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室山本主幹

先ほど申しました、まず水域の港湾区域ですけれども、こちらの面積が約570ヘクタールになります。それと、陸域の臨港地区につきましては約192ヘクタールとなっております。

○横尾委員

こちらのほうが、小樽港という広さなのかと思います。

◎ガントリークレーンの維持管理について

それで、今回議案の中に多目的荷役機械の補償の件がありました。私も物としては見ていたのですが、そういった名前のもなのだなというのも今回しっかりわからせていただいたのですが、この機械というのがコンテナを扱うために必要な機械だと思うのですが、この補償の話のときにも話していただいたのですが、随分費用がかかるのではないかと思います。この機械がないとコンテナは積めないということではないかと思っております。この機械がいいという優位性みたいなものがあったらお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾整備課長

ただいま委員から御質問がありました多目的荷役機械、ガントリークレーンの優位性ということですが、多目的荷役機械は名前のおりコンテナだけに特化したものではなくて、荷姿が大きいものですか、比較的重量物の貨物を船舶荷役するために特化した機械でございます。

これまでもガントリークレーンの使用料とか、かかった費用を見比べて他のクレーンでもよいのではないかという御質問もあったところですが、例えるなら車両のクレーン車を持ってきた場合の作業効率を比較すると、やはりガントリークレーンに対して3分の1とか4分の1の作業効率になります。そのことを考えますと、荷役に時間がかかるということが必然的に発生しますので、やはり荷主ですとか船社にしてみれば、そこで時間がかかる分、貨物の荷役作業がおくれたりとか、船の入出港に影響があったりとかということを考えてくると、それもコストの増加につながるものではないかというふうに考えております。

そういったことを考えますと、このコンテナを荷捌きするための機械としては、このガントリークレーンが、やはり一番いいのではないかと考えています。

**○横尾委員**

今、小樽港が取り扱っている荷物は、さまざまあると思うのですが、そういったものを使う中でこれが最適ではないかと考えているということがわかりました。

このガントリークレーンは大きなものですが、今回の補償の話もありましたが、結構、費用がかかると言われてはいますが、この維持費について年間幾らぐらいかかるものか、お聞かせいただければと思います。

**○（産業港湾）港湾整備課長**

維持費のお話がございましたけれども、その前にどんなことを維持管理としてやっているのかということをおおまかじめ説明した上で、かかっている経費について御説明したいと思います。

まず、ガントリークレーンの維持管理の内容についてですが、大きく言わせて三つに分かれています。

1点目といたしましては、1カ月以内ごとに行います月例点検というものがございます。次に、1年以内ごとに行います年次点検というものがあります。これらの点検は、法令に基づいて実施する点検でございまして、この2つをあわせて点検業務として行っているところでございます。

2点目といたしましては、多目的荷役機械の荷役作業において、その性能を十分発揮できるよう良好な状態を確保するために必要な整備、または部品交換等を行う。こういった保守業務も行っています。これらの業務については、毎年、民間の専門業者への委託によって実施しているところでございます。

最後の3点目になりますけれども、昨年発生しました突発的な機械の故障、こういった緊急対応業務。これについても、これまでやっています保守点検業務の受託者に基本的には委託して行っています。これら保守点検、その他緊急対応にかかった費用についてですが、経費についてのお話ですが平成30年度を見ますと、これらについては保守点検と補修を合わせて年間で5,200万円ぐらいかかっています。さらにはバックアップ体制確保のために、昨年はスプレッドというコンテナをつかむ装置を購入していますので、それを合わせますと大体、昨年だけで5,700万円ということになっています。

26年度から30年度、直近、過去5カ年の費用で申し上げますと、約4,600万円の費用がかかっています。そのほかに、このガントリークレーンというものは、商用電源からの電力を生かして稼働しているものではなくて、ガントリークレーンに備えている発電機を動かしているということでもありますので、その発電機を動かすための燃料代、軽油ですが、こういった費用のほかに、これも法令によって基づいて行っている性能検査というものがありまして、これは2年ごとに1回受けなければならないということになっています。

したがって、これらの必要な経費を合わせますと、大体、過去5カ年でいいますと4,900万円ぐらいの費用がかかっている状況でございます。

**○横尾委員**

こういったさまざまな維持をしていく中でお金がかかってくる。そして、コンテナ船だとか、そういったものに来ていただいて、しっかりと小樽港としての役割を果たしていくための、その中では多分、小樽市内としても労働機会の確保だとか、市内の企業への波及効果、そういったものも含めて妥当な金額として行っているのではないかと考えております。

今後、これはお金がかかることもお示いただきましたので、また研究させていただきたいと思っております。

**◎小樽港の貨物量について**

次に、貨物のお話を聞かせていただきたいと思うのですが、小樽港では年間にどのぐらいの貨物を扱うのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の取扱貨物量ですけれども、平成29年の統計の数値ですと1,172万126トンで、30年は速報値になりますけれども1,307万4,327トンとなっております。

○横尾委員

そうしたら、全道の貨物量は大体幾らで、小樽港はその何%を占めますか。全国でも何番目ぐらいの量なのか、わかればお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

全道の取扱量ですけれども、平成29年ですと2億1,068万1,534トン。こちらは、小樽港の先ほどの約1,172万トンですと、約5.6%になります。30年、これはまた速報値になりますけれども、全道ですと2億831万9,224トン。小樽港の取り扱いとしては約6.3%となっております。

全国ですけれども、全国もまだ30年の速報値が出ていないのでわからないのですけれども、29年の取扱貨物量は28億2,222万トン。小樽の割合は0.4%ほどになります。順位につきましては把握しておりません。

○横尾委員

この数値的なものは、どのように捉えていらっしゃるか、お聞かせ願います。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の貨物取扱量といたしましては、ここ最近は若干、右肩下がりの状態が続いておりますので、決してこの取扱貨物量が十分なものだとは考えておりません。

○横尾委員

少子高齢化だとかが進んで、貨物もなかなか伸ばすことは厳しいと思うのですけれども、今後これは先ほど言った長期構想だとか港湾計画の中でいろいろ調査をして検討していく形になりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾室山本主幹

貨物量の推移につきましては、どちらかというと言った港湾計画のほうで、過去の経緯から将来の伸び率を算出してトータル的に幾らを目指すというような形で整理してまいりたいと考えてございます。

○横尾委員

引き続き、今度は貨物量の質問をさせていただきたいのですけれども、小樽港の貨物でフェリー貨物は何トンで、割合としては何%になりますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港のフェリー貨物ですけれども、平成29年で1,084万5,215トン。30年ですと、速報値ですけれども1,214万4,380トン。小樽港の全体における割合ですが、29年で約92.5%、30年では約92.9% となっております。

○横尾委員

このフェリーの貨物というのは、フェリーは勝納ふ頭の2カ所で発着をしていると思うのですけれども、この1,000何百トンというのは二つで扱おうと、一つ1,100万トンとかだったら550万、365日で割ると毎日1万5,000トンの貨物を取り扱うことになると思うのですが、トラックに15トンぐらいの貨物を積むとして、1,000台のトラックを毎日扱う、そのような感覚でよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

トラックの大きさなどに幅がございますので、例えば平成30年の1,214万トンを約100トンで割ったといたしますと、約12万1,440トンという形になるかと思えます。一概には言えないのですけれども、大体そのような形かと思えます。

○（産業港湾）港湾担当部長

補足ですが、フェリーの貨物、これは車両で運ぶ貨物ですけれども、港湾統計上、積んでいる荷物ではなくて、

車両も含めたその船の中の占める容積で算出してございまして、大体1台100トンぐらいの計算で、港湾統計上数字をつくってございます。トレーラーや12トントラック、10トントラックによって若干変わるのですけれども、今の港湾振興課長の答弁の中では、これをおおむね1台当たり100トンと推定した場合、年間では平成30年ですと、1,214万トンのフェリー貨物量ということは、100台出ますと大体12万トンという、そういった結果になるかと思えます。

**○横尾委員**

この貨物のトン数だとかというのは、そのまま捉えることなく、そういった形でカウントしたりだとか、少し複雑というか、簡単にはいかないような計算、トラックだと、この長さだと100トンだとかという計算をしているという話なので、それが一概に貨物の量、それになっていく話ではないという話でよろしいのですよね。

**○（産業港湾）港湾振興課長**

港湾統計では、フレート・トンという言葉を使うのが一般的なのですよね。1フレート・トンというのは1.133立方メートル、あるいは1,000キログラムの重量を1トンとして容積と重量のうち大きいほうを採用するという形になります。

それ以外にも、商慣習による換算率などで分かれているものもありますが、基本的に私が今説明した1.133立法メートルまたは1,000キログラムの大きいほうという形で押さえていただければと思います。

**○委員長**

説明員にお話しいたしますが、横尾委員がおっしゃっているのは100トンという数字が、これは港湾担当部長がおっしゃいましたとおり、容積、要するに車の形の箱にしたときに100トンということの見方をしているのだということの説明されたのですけれども、ほかの委員もそうなのですが、わからなくなるのは、そのフレート・トンというものを使うことの根拠、例えば統計上のもの、全国で推計するものも含めて妥当というか、そういうものなのですねということも含めて聞いているので、簡潔にその理屈等お答えにいただけますか。

**○（産業港湾）港湾担当部長**

まず、フェリーの貨物での先ほどの御質問と答弁の関係でいきますと、今、横尾委員が言われたとおり私どもの言っている1台100トンというのは、そのまま貨物の量をあらわしてはいないということになります。

今、港湾振興課長からフレート・トンとかいろいろと説明がありましたけれども、この港湾の貨物量につきましては、全国统一で車、こういったフェリー貨物の場合はこういう扱いをしますとか、ばらの貨物であれば、また貨物の特徴に応じて換算率を掛けたりとかしまして推計しているもので、これは全国一律でやっているものでございます。

**○横尾委員**

いろいろ勉強しなければならない部分が多々あると感じております。

少し話は離れるのですけれども、私は小樽でずっと生まれ育って、小さいときは港湾で、いいか悪いかわからないですけれども、釣りをして楽しい思い出のある場所で、やはり港に対してはかなり愛着があると思っております。そういった思い出も、今ではフェンスが張りめぐらされておまして、立入禁止の場所も多くなっていて、昔そういった遊びに行ったところへは簡単には行けないという状況になっておまして、若干寂しさを感じているところなのですけれども、このフェンスが設置されたのはいつからで、どのような経緯でなったのかということをお聞かせいただければと思います。

**○（産業港湾）港湾整備課長**

まず、ソーラスフェンスの設置ですけれども、国際条約でありますソーラス条約の制定を受けて、国内で国際船舶に関する規制とか保安に関する法律が整備された後、国際コンテナ施設ですとか、車両搬送施設、いわゆるROR船航路、あと国際旅客航路のあるところについては、保安上の理由から、テロ等が進入できないようにソーラ

スフェンスの設置とかを義務づけられているわけなのですけれども、小樽港につきましては、たしか平成16年度からそういう整備を始めて、現在に至るといふふうに聞いております。

○（産業港湾）港湾担当部長

1点補足ですけれども、各埠頭で設置しているフェンス、これにつきましては基本的に外航船が着くところの岸壁、またはその背後の荷捌き地をフェンスで囲むということになってございます。それで今コンテナ、RORO船航路が着く岸壁、その荷捌き地ということの説明がありましたが、そのほかにも普通のばら船でも年間12隻以上外国船が着くような埠頭、外航船を主に接岸させている埠頭についても同様に、フェンスで囲ってございます。

○横尾委員

このようなフェンスだとか結果、影響で、国民の海洋性レクリエーションに対するニーズというのは、今も高い状況ではあると国土交通省の中の文書で一つあったのですけれども、やはりこの国民を海洋から遠ざける要因の一つになっているのかなど、私もそういう寂しい思いをしているところはそういうものなのかと思えます。

あと、海洋基本計画におきましては、海洋に関する施策に関し、政府が総合的かつ計画的に講ずべき施策の一つとして、海洋に関する国民の理解の増進と人材育成が掲げられていまして、やはり国民が、ここでいうと市民なのですけれども、海洋に触れ合う機会を充実する。そういった観点から、海洋レジャーに適した海洋空間など地域それぞれが有する潜在的な海洋資源を生かした地域振興のための取り組みや、海洋に関するレクリエーションの普及などを推進するとされております。

今後、小樽港長期構想または小樽港港湾計画をつくると思うのですけれども、こういった海洋レクリエーションに対するこのニーズの高まりへの対応だとか、地域振興に資するための方策などを盛り込むことも検討されていくのかどうかという見解をお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）港湾室山本主幹

海洋のレクリエーションでございますけれども、平成26年には第3号ふ頭及び周辺再開発計画というのを立ててございます。

一方、同じ26年には、若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画というのを定めてございます。両方に例えば親水施設や、親水の護岸などを位置づけているところがございますので、今後、長期構想ですとか港湾計画を定めていく中で、そういったものも検討しながら進めてまいりたいというふうに考えているところでございます。

○横尾委員

今、国土交通省でも防波堤等の多目的使用に関するガイドラインなども出てきまして、いろいろな可能性があると思います。小樽港の中の施設は、港湾施設として立ち入りができないだとかさまざまあると思うのですけれども、ガイドラインだとか国から出されているもの、そういったものも研究していただいて、さらにはこの小樽市民の方たち、または近郊の人たちが、この小樽にぜひ来たいとか、小樽にいてよかっただとか思うように、今あるものを生かす、そういったことを踏まえた計画、構想にしていきたいと思いますと思っております。

最後に、やはりこの港ですが、市民の生活に不可欠なことは理解はしているのですけれども、直接的に触れる機会というのはやはり少なくなってきたと思いますし、先ほどの貨物の話もそうですが、話を聞けば聞くほど専門用語だとか、プレート・トンだとかもなかなかなじみがない言葉も多くて、さまざまな方たちがかわっているという部分では、共通認識だとか協力体制の必要性などもたくさんあるのかと思っております。今回この港湾に関して私は質問させていただきましたけれども、なかなか時間が必要なのかと考えました。

しかし、先ほどもあったとおり長期構想、あと港湾計画等もつくっていかねばならないときに来ておりますので、しっかりと私も勉強させていただきたいと思うのです。少し個人的な意見になりますけれども、私のように経済常任委員会になれていない部分もあります。ぜひ、説明員の皆さんも説明する側として、今後、的確な質問だとか、そういったものがあるとよい議論になるのかと思いますので、ほかの常任委員会でも開催しているように、

経済常任委員会でも港湾に関するような勉強会だとか、現地視察だとか、そういったものを考えていただきたいと思っております。唐突なお話なので、すぐに回答はいただけなく、また時期もあると思いますが、もしそういった勉強会を開いていただければ、すごいありがたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾担当部長

経済常任委員会でのこういった港湾の説明会的な御依頼でございますけれども、まずは個別に気軽に港湾に来ていただいて、何か疑問のあることは聞いていただいても結構ですし、また、この経済常任委員会という場で、ほかの委員の方々も含めまして、そういった御要望があれば、対応させていただきますので、これにつきましてはまた今後、議会とも調整させていただきながら考えていきたいと思っております。

○横尾委員

ぜひ、よろしくお願ひしたいと思います。

○委員長

公明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

◎ショートフィルムセッションについて

まず、最近町なかでもポスターを見かけるようになったショートフィルムセッションについてお伺いしたいと思います。

フィルムコミッションが先頭に立って取り組みを進めていると思うのですが、今回のショートフィルムセッションの開催要項と、現在までにどういった取り組みを進めてきたかという点で、進捗状況についてお知らせください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

今回のショートフィルムセッションですが、第6回を迎えることとなりました。募集条件としましては、小樽をロケ地とした実写映像が含まれるもの。また、今回募集テーマというものはないのですが、小樽ならではの食べ物をカットに入れるということを条件としまして、ストーリー性があるもの。そして、作品の長さが10分以内のショートムービーを制作していただきます。今回の審査なのですが、審査員は審査員長を島田英二氏という北海道情報大学の准教授。そして、本市出身のフリーアナウンサーでいらっしゃいます今中麻貴氏。目玉としましては、今回、条件として小樽ならではの食べ物をカットに入れたということがございましたので、食べ物に関連する方ということで、どさんこワイドでもおなじみのクッキングマイスターの星澤幸子先を審査員にお招きしまして、審査をしていただく流れになっております。

また、進捗状況といいますかスケジュール的なものなのですが、4月に募集が開始され、6月には映画監督である札幌出身の山口洋介監督による座学と撮影実践の講義、そして12月には12月6日に締め切りになりまして、その後、作品の審査を行います。最終的には、3月に上映会と表彰式を行う流れになっております。

○面野委員

星澤先生は皆さんも御存じの方だと思うのですが、かなり有名な方なので応募者の増加もさることながら、3月に行われる上映会、表彰式にも多数の方が御来場いただけるように周知と拡散をしていただきたいと思います。

今回で6回目ということで、過去5回表彰作品が過去にあると思うのですが、この表彰作品についてはこれまでのような作品の取り扱いになっていたのかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

これまでのショートフィルムセッションの作品の取り扱いなのですが、小樽フィルムコミッションのホームページ

ジに過去の受賞作品ですとか作品を紹介しております。

また、DVDに編集し直したものを市内の小・中学校にお配りして、その作品のすばらしさですとか小樽のPRを周知している状況でございます。

#### ○面野委員

せっかくすばらしい企画なものですから、たくさんの方に見ていただけるようにこれからも拡散していただきたいと思います。

私も、例年この表彰式には伺っているのですが、保護者の方や市外からの方も結構多いので、そういった部分では観光振興の一つとも言えるかと思っておりますので、引き続きショートフィルムセッションの成功を私も願っております。

#### ◎北前船寄港地フォーラム開催について

次に、北前船寄港地フォーラム開催についてお尋ねしますが、先週、副市長が出席されたとお聞きしておりますが、山形で開催されたこちらのフォーラムについてどのようなものだったのか。

また、小樽、石狩で開かれるフォーラムと同等の形式というか、同じような要項のものなのかお伺いしたいと思います。

#### ○（産業港湾）中崎主幹

第27回北前船寄港地フォーラム in 庄内・山形及び2019中日文化観光大連交流大会として開催されまして、山形県鶴岡市と酒田市において、フォーラムやエクスカージョン、それからレセプションのほか、日中観光商談会等が行われ、それぞれ300人前後の方が参加されていたと聞いております。

ここに出席いただいた副市長につきましては、レセプションにおいて、来月、小樽・石狩で開催される第28回北前船寄港地フォーラム in 北海道小樽・石狩の開催地挨拶の場をいただきまして、多くの皆様に参加を呼びかけさせていただいたところです。

小樽・石狩と同等の形式かということではありますが、この庄内・山形は中国とのその関係を取り扱ったものとなっております。小樽・石狩のほうは、これは昨年、福井県坂井市で開いたのですけれども、全国北前船交流研究セミナーということで、その2回目を小樽で開催するという形になっておりまして、少し性格が違う形になっております。

#### ○面野委員

私も、先ほど副市長とたまたまお会いしまして、少し現場の雰囲気聞いたのですけれども、大変、人が集まっっていて盛会だったということでお聞きしておりました。

それで、小樽・石狩で開催されるフォーラムの実行委員会を私も傍聴させていただいたのですけれども、ある委員から、かなりコンプライトされたようなスケジュールになっているので、なかなか実行委員会を開いて御意見を伺うというのはこの中では難しいのではないかと。もし、この意見が通るといふか協議して考えていただければ、もう少し文化財とか歴史に触れられるような、そういったような機会を設けていただきたいというような御意見が出されていたのですけれども、この意見に対しては庄内といふか実行委員会の中では協議は行われたのでしょうか。

また、もし行われて何か反映された点があればお示ししていただきたいです。

#### ○（産業港湾）中崎主幹

7月に開催しました第1回目の実行委員会でお伺いした部分につきましては、その後、その御意見をいただいた委員の方と打ち合わせをさせていただきまして、その内容をフォーラムの運営母体である北前船交流拡大機構に伝えた中で、例えば、本市の文化財を見ていただくための市内視察を行うこと。それから、そこではおたる案内人ジュニアにもガイドしていただけるような構成にすることなど、現在、調整を図っているところであります。

### ○面野委員

小樽・石狩も、見応えのある文化財がさまざまありますので、ぜひ、そしておたる案内人ジュニアということは小学生ですね、活躍も期待したいところだと思います。

私のもとにもフォーラムの開催日程、また参加、出欠確認をいただいたのですけれども、私もできる限りは参加させていただきたいと考えておまして、各スケジュールいろいろセレモニー等ありますけれども、この想定各スケジュールの入込数というのは、どのようになっているのでしょうか。

### ○（産業港湾）中崎主幹

本市で開催します全国北前船研究交流セミナー、こちらにつきましては300人。それから石狩市で開催する北前船寄港地フォーラム、こちらは400人を想定しております。

### ○面野委員

昨年の坂井市に行った方はとても坂井市のフォーラムに満足、充実していたというお話も聞いていますので、小樽のほうも成功裏におさめていただくように取り組んでいただきたいと思います。

### ◎観光について

次に、観光についてお伺いしますが、今定例会の議論の中、また、先ほども中村吉宏委員からもお話があり、市長の答弁でもありました。新たな観光拠点の展開ということで、北運河、旧国鉄手宮線、第3号ふ頭というようなキーワードを今定例会はたくさん耳にしました。その中で、以前から私たちの会派では、単に誘客の増加や観光消費額だけの視点ではなく、観光客の満足度向上とともに私たち小樽市民の郷土愛ですとか、シビックプライドの醸成に対しても考えを述べさせていただいておりました。

例えば、色内地区の銀行群跡の保存と活用を含めて具体的に言うと、旧日本銀行小樽支店の国指定の重要文化財の認定に向けてはどういうことを行うべきだとか、それから、点ではなく面で文化財の保存と活用する仕組みがある。また、補助金が充てられる文化庁の伝統的建造物群保存地区制度、重伝建と言われるものですが、こういったものを小樽でも取り入れて、申請認定に向けて働きかけをするべきだということで提案をさせていただきました。

先日の予算特別委員会の佐々木委員の質問でもあったように、今、旧日本郵船の改修工事がなかなかうまくいっていないという部分で、工事費用の面、修繕をする技術的な面でなかなか課題があって前に進まないのかと感じていたところですが、この北運河、旧国鉄手宮線、第3号ふ頭、これを新たな観光拠点として考えるという、先ほども観光振興室長から回遊性を高めるためにアイデアを出しながら、いろいろところで議論したいというふうにおっしゃっていたのですが、原風景を残したまま観光資源として保全、活用するためには、国土交通省が制度をつくっております歴史まちづくり法というものがあるのです。

こちらに関しては費用的な支援ですとか、技術的なノウハウ、それから全国各地の事例など、こういったようなデータも蓄積されていると思うのですが、この歴史まちづくり法に関して、小樽市ではまずどの部署が所管しているのでしょうか。

### ○（産業港湾）観光振興室中村主幹

この歴史まちづくり法につきましては、所管といいますか建設部で今、検討もしくはその研究をしているという状況を把握しております。

### ○面野委員

その中で、観光振興に特化した部分を協議していくということでは、やはり観光振興室もこの協議の場というか考えていく、取り組みを行っていくという部分は、大変重要になってくると思うので、やはりこれから市長の答弁にもあったように、原風景を残して回遊性を高める、こういった部分ではお金もかかりますし、またノウハウも必要になってくるので、今後、この歴史まちづくり法に関して制度でどのように取り入れられるのかということも

含めて、私たちも勉強していろいろ御提案させていただきたいと思いますので、観光振興室でも何か研究の一つの材料として、いろいろ情報収集に努めていただきたいと思いますと考えております。

◎観光税について

それでは次に、観光税についてお伺いしたいと思うのですが、まず、今の質問の中にも少し触れられていたとは思いますが、小樽観光の施策の中で不十分な点、または新たに実施するべきと考えている事業があればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

小樽観光の中で不十分な点等につきましてですが、今後、増加すると予想されます外国人観光客の受け入れ体制整備としまして、繰り返しになりますが、観光案内板の多言語表記ですとかWi-Fiの整備、また、観光客の方のためのその災害対策、こういうものも考えられます。

また、市長答弁の中でもございましたが、観光地の除雪の拡充などが新たに小樽のその観光課題ということで把握しているものでございます。

○面野委員

それでは、直近5年間の観光振興にかかわる予算の推移についてお示ください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

観光振興に係る観光費という形で報告させていただきますと、平成26年度が1億8,000万円、27年度が1億6,300万円、28年度が1億6,100万円、29年度が1億7,600万円、30年度が1億8,500万円となっております。

○面野委員

それでは、今お示ししていただいた金額が、一般会計の総額に対してどのぐらいの割合なのかもお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

観光振興に係る観光費の一般会計における割合ですけれども、順に申し上げますと平成26年度が0.31%、27年度が0.28%、28年度が0.26%、29年度が0.30%、30年度が0.33%となっております。

○面野委員

先ほどの観光振興室長から、やはり観光振興にかかわる予算は、なかなかやりたいことに手が回っていないというような御答弁もあったので、厳しい小樽市の全体の財政の中で、この程度といたらいいのか、頑張っここまでといたらいいのかは皆さんの感触によって違うのでしょうかけれども、やはりまだまだ不十分、そして新たに手をつけなければいけないという観光施策が残っているというふうに考えます。

それで、観光税の話ですが、9月末に観光税導入に向けたシンポジウムが開催されるのですが、私が出るので宣伝しているわけではないのですが、やはりまちづくり団体の一部の方ではこの観光税導入に対する機運が高まっているということです。観光税についてここからお伺いしたいのですが、まず、先ほど庁内議論の経過と今後の予定についてはお聞きしたので、少し具体的なお話をさせていただきますと、賦課徴収の仕方についてということで、地方自治法にはこう定められています。地方公共団体が、みずからの財源を確保できる取り組みとして、地方税、分担金、負担金、使用料、手数料、寄附金、この六つの項目が挙げられています。現在、皆さん御存じのとおり、北海道がいろいろと観光税、宿泊税について議論を進めているのですが、北海道の考え方としては、今挙げた六つの項目の中で、規模の確保と安定性・継続性、そして受益と負担の範囲この三つの視点で整理すると、結果として地方税、このうちの観光振興を促進する特定の目的のために課す、地方公共団体が条例で制定することができる法定外目的税による財源確保の手法が適当であると示されているのです。有識者会議を設置することだったのですが、どういうメンバーになるかはわかりませんが、この辺の地方自治法ですとか、この税制の部分、この辺に特化した方が有識者の中にいなければ、まずどこから協議を始めるのかが見えないので

すけれども、この有識者会議の中でこういった自治法に関する事、税制に関する事、こういったところから議論を始めようということなどで考えているのかお示してください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

年内を予定しております有識者会議、これの前段としましては、市の方向性が定まっていることというのが条件といえますか、なってくると思います。その中でその税種が決まってくるという中で、税種が決まった際には、その道の観光審議会の議論を参考にしながら、受益と負担の関係、こういうものを中心に議論してまいりたいというふうに思っております。

○面野委員

それでは、観光振興室また庁内会議ではもちろん財政部も含めて協議がされていると思うのですが、この地方自治法に関する税制に関しての協議というのは行われているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

庁内研究会の事務局につきまして、その観光振興室、企画政策室、財政部の中で協同して議論をしているわけですが、有識者会議の中よりも広い項目で検討している状況でございます。

また、中では先進他都市の事例などを参考にしまして、道のスキーム、道の観光審議会ですけれども、こちらの考え方そのものではないのですが、それを考え方として採用しながら検討を進めている状況でございます。

○面野委員

それでは、先ほどの北海道の観光審議会、私も資料に目を通させていただいて、観光税について、今、北海道はどのような状況で進めているのか勉強させていただきましたけれども、いろいろ順序立てて先ほどの地方自治法に沿ったものの考え方から、次に北海道として順序立てて考えているのが、どんなところにお金が必要かという、具体的に、どんな事業に、どのぐらいお金を使うということは必要で、それを財源確保するためにどうしようかという考え方のもと進んでいるわけなのです。

今の小樽市の考え方、進め方、それから市民団体の皆さんの動き方、またはマスコミの報道の仕方、こういったものを全部トータルして見ると、やはり税収増を期待して、まず新税を導入する。ここからどうしようかみたいな、そういう議論にトータルとしては見えてしまうのですけれども、やはり観光税導入に向けた議論を進める上では、観光施策の課題解消に向けた事業を実施するために、誰から、どのような目的で、どのぐらい賦課や徴収が可能なのか、こういった視点に立って一から議論をしていく。そして、受益と負担の理念、またはその関係者に理解してもらう、そういったような進め方が必須なのではないかと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

議論の順序というお話ですけれども、その報道がどうなされているかは別としまして、議論の前提に立つのは観光客の受け入れ体制の整備、こういうものが必要だろうという観光の課題がある。繰り返しになりますが、今後案内板のこととか、Wi-Fi、災害対策、除排雪こういうものを整備しまして、観光客にストレスなく旅をしていただくというための施策につきましては、もう多々あるというふうに、これらを実現・継続していくための財源確保として、議論を進めてまいりたいと。また、受益とその負担の関係を整理しながら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

なので、やはり観光税を導入したから、では幾ら税がふえるのだという議論よりも、こういった事業をやりたいので、このぐらい集めなければいけないというマインドに変えていかなければ、なかなか反対の声ですとか反発の意見というのはふえていく一方かと思うので、その辺は、やはり協議の段階で、有識者会議の中で、具体的な事業の金額まで明示して、これを解消するには何カ年で、どのぐらいの税収が必要だ。そういった議論を進めていったほうがスムーズというか、なかなか話が先に進みやすいのかと私は考えるのですが、その辺はもちろん有識

者会議の中でいろいろ話し合われることなので、私はそう思いますということで押さえていただきたいと思います。

それから次に、少し具体的な話で、先ほども仮に宿泊税であればというお話があったのですが、この宿泊客が小樽市では、市民、道民、道外の日本人のお客さん、そして外国人観光客、これは検討材料で、もし、示してほしいと言われたときに、示すようなデータを持っているのか。または、ビジネスなのか観光で来たのかとそういったような詳細なデータを示すことが、検討材料としてできるのかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

検討材料としての把握なのですが、現在その税の種目を決定していないため、宿泊税と仮定した場合につきましても、市民、道民等の区分、こういうものについての把握はできておりません。

○面野委員

把握する方法は、あるという押さえでいいですか。

○（産業港湾）観光振興室長

今、仮にということでお話でしたけれども、宿泊税になった場合には、先ほど言ったとおりいろいろな調査をしなければなりませんので、宿泊施設の皆さんに対してアンケート調査なり、そういった形で今、委員がおっしゃっていたような内容についても調査していく必要があるものと考えております。

○面野委員

それでは次に、スケジュール感なのですが、今度はもう導入が始まっている大阪府のお話をさせていただきますが、平成27年5月に有識者会議を設置したようです。それで、その7カ月後に最終報告書が提示されまして、翌年の、28年1月なので、おおよそ1カ月から1カ月半ぐらいになるのでしょうか、大阪府がこの最終報告書を協議した結果、観光税、宿泊税を導入しようということになりました。

その後、議会への条例提案と総務省との協議を経て、29年1月なので約1年後に制度がスタートしました。実際の取り組みが始まった有識者会議の設置から、おおよそ1年8カ月の期間を要したことになるのですが、今の小樽のスケジュール感としては、いつから始めるとかではなくて、有識者会議から最終報告をもらってからすぐに決断ができるのか。それとも、そこから何かしら協議を含めて時間を置いて寝かせられるのか。また、そこから、決断してから大阪府のように1年間というのかかるものなのかどうなのか。その辺の何となくのイメージというのは今のところあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

有識者会議を経た後の話なのですが、具体的な決定のタイミング等につきまして、これもスケジュールの管理になりますので、有識者会議の中で詳しいスケジュールは諮られていくものと考えておりますが、その方向性が定まりましたら迅速に対応していきたいと我々も思っておりますけれども、税を負担していただく方、また特別徴収など負担をかける方などもおりますので、丁寧な説明を時間をかけて行うということも重要なことだとは考えております。

○面野委員

それでは次に、北海道の観光局では、道内市町村の観光振興にかかわる財源確保のための観光税などの導入を検討している道内10の市町村に対して、小樽も含まれているとは思いますが、今後、各自治体の検討状況を調査すると示しているのですが、本市への調査や、または協議などといったものは来られたのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

検討状況の調査ということでしたけれども、北海道より2回ほど検討状況の調査が来ております。しかし、こちらも税種を決定したわけではないので、調整といいますか協議、こういうものにはまだ至っていない状況です。

○面野委員

それでは逆に、北海道の宿泊税導入に向けた進捗状況というのは、どのように把握されていますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

北海道の状況ですけれども、正直、新聞報道等、こういうところによることが多いのは事実であります。しかし、北海道観光局とも連携は図っておりまして、情報共有に努めてまいりたいと考えております。

○面野委員

そこで、次に二重課税についての課題が懸念されているところですが、実際に先進事例として福岡県と福岡市がこの例によく例えて挙げられているのですが、福岡県での税額や徴収方法など、どのように県と市の二重課税に対する措置がとられているのか調べていましたら御説明をお願いいたします。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

宿泊税の場合の二重課税というお話でしたけれども、福岡県の場合を簡単に申し上げますと、宿泊税の徴収課税を行わない自治体では、県が200円を徴収。そして、福岡市の場合、こちらが県と市が両方課税するため、二重課税が発生し、県が50円、市が150円を課税するというので、徴収につきましては市が一括徴収を行うというふうに聞いております。

○面野委員

本市では今、小樽版のDMO設立に向けた取り組みを進められているのですが、この観光税の議論とともに、スピード感を持って並行して進めていかなければならない懸案事項だと感じますが、この点についても見解を述べていただけますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

小樽版のDMOにつきましてですが、現在DMO設立に向けて、先進都市等の視察を行って、検証を行っているという状況でございます。

また、今年度より小樽観光協会にDMOの推進担当を設置しまして8月末に、先ほどの繰り返しになりますが、道内の先進地への視察、そして市の観光業界への意識のオーソライズに向けて働いています。

また、市としましても今後も観光協会と連携しまして、このDMOの設立に向けて進めてまいりたいと考えております。

○面野委員

次に、観光税導入に関して、直接的には観光に関係していない市民の皆さんというのも多くいらっしゃると思うのですが、こういった方々の意識として、観光税導入に対してどのような意見があると感じているか、これは想定範囲なのですが、所見をいただきたいと思っております。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

市民の観光税導入に対する意識についての想定ということですが、基本は観光客の受け入れ体制整備のための財源を確保して、観光客に負担をしていただくという形での観光税を今、検討を進めている中で、市民の方の否定的な意見を想定することは行ってはいません。

ただ、やはり中には関心を持っていただいて、本当に必要なのだろうかというようなお話もあるかと思いますが、そういう方に対しても必要に応じてといいますか、丁寧な説明をしていくことが重要かというふうに思っています。

○面野委員

観光税の話は、まだまだこれからも議論を深めていかなければならないと考えていますので、私自身もこれからもいろいろ情報を探して、小樽にとってよい観光税の導入に向けて、いろいろと御提案、質問をさせていただきたいと思っております。

◎日本遺産に関する取り組みの進捗状況について

最後に報告を聞いて戻ってしまうのですが、先ほど日本遺産の炭鉄港の助成額が国の制度の変更によって大幅に減額されたということで、こちらの内容についてと、もう1点、地域型のほうで文化庁の事前相談でのアド

バイスをいただいたということで御報告いただいたのですが、この2点についてまとめて御答弁いただけますか。

○（産業港湾）中崎主幹

炭鉄港の部分の補助金の制度変更につきましては、6月だったかに各会派、それから経済常任委員の皆様にあらかじめお知らせをしていたかと思いますが、これまで国の日本遺産にかかわる補助金につきましては100%補助だったものが、一部、情報発信ですとか、公開活用のための整備の部分について2分の1補助という形になりました。急遽、今回認定となった分よりということになっておりますので、炭鉄港はその影響を受けたという形になっております。

その関係もありまして、今回、予算特別委員会に負担金としての予算を上げさせていただいております。そちらの部分が、その2分の1に該当する部分となっております。そのような形で、今後、補正予算が議決されましたら、また炭鉄港推進協議会と一緒に事業を進めていく形になっております。

それと、文化庁での事前のアドバイスにつきましては、一緒に行っていたいただいたストーリー検討のリーダーの方、それと地域活性化計画のリーダーの方を含めて、文化庁からいただいた御意見を検討して、今後、それをどうそのストーリーと地域活性化計画に生かしていくかという会議をあす行う予定になっておりますので、今の段階ではそこを経てから報告させていただきたいというふうに思っております。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

小池二郎委員に移します。

---

○小池委員

◎おたるドリームビーチ海水浴場の駐車場について

前回の常任委員会で質問させていただいた、おたるドリームビーチ海水浴場の駐車場に関してからお聞きいたします。

今シーズンから駐車場管理をおたるドリームビーチ協同組合で行うことになりましたが、シーズンが終わり、これまで組合から相談などはありましたでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

ドリームビーチ協同組合がことしから駐車場を独自に運営しておりますが、駐車場の運営に当たっては市にシーズンの前から何度か相談や連絡はいただいております。シーズンが終わって、今、間もないものですから、何かというのは今はございませんけれども、シーズンが終わりましたので来年に向けた運営全体についての打ち合わせを行う中では、駐車場のことについてもお話をする機会というのはあるかと思えます。

○小池委員

今シーズンは組合に対して収支報告書を求めていないという前回の経済常任委員会の答弁がございました。といったことで、運営状況を把握できないと思いますが、今後の円滑な管理運営や貸付金のことを考えれば運営状況がある程度把握しなければ、来年の駐車場の運営だったり、貸付金のことだったり、課題解決に結びつかないと思いますが、お答えください。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

ドリームビーチ海水浴場の運営状況については、定期的に訪問してパトロールを行っておりますので駐車場の管理、運営状況についても確認し、組合からお話を伺っているところです。

駐車場は、現在組合が独自に運営しているものですが、代表の方にお聞きしましたところ、ことしは天候がよかったということで、来場者が昨年よりふえているということでありまして、台数も若干ふえているものと思われれます。

今回の運営上の問題などについては、特に言われておりませんが、今後も相談があれば話し合ってもらいたいと考えております。

○小池委員

ことは天気がよかったですが多かったみたいですが、前回の質問の答弁の中で小樽市海水浴場対策委員会への市からの貸付金の平成30年度末残高は2,243万8,130円であり、返済を駐車場以外に手だてはないか検討するとともに、また放棄することも選択肢の一つとして今年度中に総合的に判断したいというお答えがありました。これに関しての進捗状況をお答えください。

特に、駐車場以外の手だてとはどのようなことが考えられるのか、お答えください。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

小樽市海水浴場対策委員会への貸付金の取り扱いにつきましては、現在なお検討中でありまして、今年度中に判断したいと考えております。

また、ほかの手だてについてですけれども、現在のところ見つかっておりません。

○小池委員

手だてはないということで、このお金は大切な税金ですのでどう返済していくのかを考えていかないといけませんし、今後の海水浴場や駐車場運営管理を円滑にしていくこと、そして貸付金の返済をどうしていくか、しっかり対策について取り組んでいただきたいと思っております。

◎企業誘致推進について

次に、企業誘致推進についてですが、本年6月に活動状況に関するレポートをいただき、拝見させていただきました。この誘致対象は、IT関連、食品関連、物流関連、その他となっておりますが、この分類はどのように決めたのでしょうか。

また、企業誘致の中で本社誘致なども含まれているのでしょうか、お答えください。

○（産業港湾）富樫主幹

委員がおっしゃいましたとおり、私どもで企業誘致推進役の活動状況レポートを作成する際に、便宜上、四つの区分に分類してお示しをしているところでございます。四つの分類につきまして申し上げますと、従来からの銭函工業団地や石狩湾新港地域などには、食品や調味料などの製造業、あるいは運輸業、倉庫業、卸売業などの物流関連ということで、これをまず整理させていただいたということと、平成29年度に、中心市街地の空き店舗、空きビルの活用を想定しましたIT関連企業等誘致促進補助金というものの創設いたしましたものですから、これに対応してデジタルコンテンツ事業とか、ソフトウェア業などを対象としたIT関連として分類をしていると。これ以外の部分をその他という分類にしているところでございます。

誘致の対象について申し上げますと、私ども当然企業誘致するに当たりましては、本社であるとか、工場であるとかという区別というのは明確には行っていないところでございますので、基本的には工場だけではなく本社も誘致対象と考えているところでございます。

ただ、例えば工場等を建設するタイミングで、あわせて本社を移転していただくという企業も一定程度いらっしゃるものですから、基本的にはここら辺、物流施設もそうですけれども、セットになるのかなというふうには考えております。

○小池委員

今まで訪問された企業の中に、観光にかかわる企業は何社ありましたでしょうか。

また、訪問先の地域はどこになりますか、お示しください。

○（産業港湾）富樫主幹

観光に関しましては、観光振興室というか、セクションが市内にも庁内にもございますものですから、私どもと

しても明確に観光産業というものをターゲットにしているところではございませんが、観光にかかわる企業としましては、旅行業であったり宿泊業であったり、飲食業、運輸業、製造業など多岐にわたる業種があると想定をしているところでございます。

企業誘致に当たっては、そういった企業の事業活動と私ども小樽市との関連性というか、そういうものが重要であるというふうには考えてございますので、本市にとって強みである観光に関しては、やはり食品関連とか物流関連企業とか、そういったものについても観光に関連する分野がないか、ビジネス上つながりはないかということをお念にヒアリングをしているところではあります。

ただ、そういった事情もございますものですから、明確に観光関連産業というような位置づけはしていないものでございまして、件数についても明確にお答えすることができないという現状でございます。

訪問先につきましては、首都圏、近畿圏、中部圏の三大都市圏でございますけれども、こういったところに加えて、近年では札幌近郊からの移転も多いものから、道内道央圏を訪問対象にしているというところでございます。

#### ○小池委員

私は観光にかかわる仕事を以前しておりまして、その土産屋だったのですが、土産屋で仕入れをした際に約8割が市外の企業でした。そのお土産はお菓子だったのですが、その企業の本社が札幌や旭川、石狩、堺町通りの店舗にもその問屋の直営店だったりがあります。企業誘致する中で、できるだけ税の流れを考えても、本社を小樽にすることはすごい大切だと思いますし、これから第3号ふ頭整備など観光に力を入れる小樽として、やはり観光にかかわる企業誘致をすることは優位になりますし必要だと思いますので、これからも観光にかかわる企業誘致に力を入れていただきたいと思いますが、いかがですか。

#### ○（産業港湾）富樫主幹

委員から御指摘いただきましたとおり、観光というのは非常に裾野の広い産業でございまして、地域経済に与える影響というのも大きいと考えてございます。人口減少下で数少ない成長産業の一つでもありますから、私どもとしましても引き続き観光との関連性に着目しながら企業誘致に努めてまいりたいというふうに考えてございます。

#### ◎公園について

次に、公園についてです。

一般質問において、公園の役割や大切さをお話しさせていただきました。特に、子育て世代の満足度や人口減少にもかかわる大切なことです。

初めに、産業港湾部が所管する公園を全てお示してください。

#### ○（産業港湾）港湾業務課長

産業港湾部が所管する公園につきましては、築港臨海公園、かつない臨海公園、運河公園の3カ所になります。

#### ○小池委員

所管する公園の維持管理はどのように行っていますか、簡単にお聞かせください。

#### ○（産業港湾）港湾業務課長

港湾室といたしましては、公園を含む港湾施設のパトロールを週2回実施しております。その際、損傷箇所などを発見した際には委託や職員の直営などによって対応しております。

また、公園などの清掃については職員が対応しております。パトロールとは別に遊具の点検、また年に2回程度の草刈りを実施しております。

#### ○小池委員

かつない臨海公園と築港臨海公園において、キャンプや釣りをすることに対して問題はないのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

現在、釣りなどの利用者への制限は行っておりませんし、また禁止看板なども設置はしておりません。港湾管理者といたしましては、公園利用者が安全に使えることが重要と考えております。今後、問題が発生する事態につながるおそれがあると考えられるときは利用区分、利用制限などを検討する必要があると考えております。

○小池委員

かつない臨海公園のトイレは、まだ和式のままでしたが、洋式になる予定はありますか。

○（産業港湾）港湾整備課長

かつない臨海公園のトイレの洋式化についてでございますけれども、現状、トイレについてはまだ水洗化がされていないという状況でございます。また、周辺には公共下水道、いわゆる汚水管の整備がされておられませんので、近くでも約300メートルの地点にフェリーターミナル側の交差点付近に既設の下水道施設として管理されていますマンホールポンプ場というのがございますので、そこまで管を引っ張ると、やはり300メートル近くなりますので、まず洋式化の前に水洗化を図る必要があるかと思えます。

ただし、高低差の関係で直接、自然勾配で管路が確保されない場合についてはトイレの位置だとかの見直しも必要かと思えますので、現在、市全体で管理していますトイレについては洋式化の計画に、ここも対象となっておりますけれども、ここについてはそういう立地条件とかも踏まえて検討していく必要がありますので、現時点では洋式化の整備年次とかは策定していない状況でございます。

○小池委員

少し難しいということですね。

あと、かつない臨海公園の展示物のアンカーの表示が消えかけて読めない状況になっています。修理する予定はありますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

今、委員が御指摘のアンカーの表示でございますけれども、表示板の状況を確認後、対応を検討してまいりたいと思います。

○小池委員

壊れていますので、できるだけ早く直したほうがいいと思います。

あと、通路には多くの雑草が生えており、草木は大変伸びておりました。また、倒れかけの木をワイヤーで支えていました。草刈りの状況は、先ほど年2回と言っていましたが、どうなっていますでしょうか。先週行ってもすごい伸びていました。倒れかけの木は、これをワイヤーで支えているように見えたのですが、今後、このような木とかをどのように対策していく予定でしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

今、委員が御指摘の倒れかけの樹木でございますけれども、平成30年度に市民団体の寄附採納により補強整備を行っていただいた経過がございます。小樽市としましても予算が限られておりますので、今後、公園内の樹木の状況を確認しながら対応を検討してまいりたいと考えております。

また、除草、草刈りにつきましても、パトロールの際に草の状況を確認しながら今後の対応を検討してまいりたいと考えております。

○小池委員

そのパトロールを週2回やっているのに草刈りができていないということなのです。全体を見ても、ごみも多く、草木も伸びていて、しかもクモの巣もすごい張ってある。失礼ですが、きれいな公園とは思いませんでした。このような状態について、どのような認識をし維持管理、改善をこれからされていくかお答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

委員の御指摘のとおり、週2回のパトロールでは足りないというふうに感じますけれども、週2回のパトロールで清掃など直営で行っている部分もございます。

また、先ほどもお話ししましたが予算も限られておりますので、今後もパトロールを中心に清掃などの業務を含めて維持管理に努めてまいりたいと考えております。

○小池委員

私は議員になってから何回か見に行きましたけれども、何回行っても草刈りは全然できていなかった状況なので、パトロールをふやしても、多分パトロールの中身をしっかりと変えないと多分この公園はきれいにならないと思いますので、強化をしていただきたいと思います。

次に、築港臨海公園ですが、駐車場の利用時間が午前9時から午後5時までの理由をお示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今、委員の御指摘のお話でございますけれども、駐車場の利用時間ですが、実はJR小樽築港駅が近くにあることから、同公園に車をとめてJRで通勤の方が過去にありました。公園利用者が駐車できないなどのことも過去にあったことから、明確な基準はございませんけれども、9時から17時までを駐車場の利用時間としております。

○小池委員

そういった理由があったのですね。

築港臨海公園ですが、ダニーデン市との姉妹都市提携25周年記念により、遊具が寄贈されたと展示されていますが、寄贈されたのは現在の二つの複合遊具のことでしょうか。

また、逆にダニーデン市に何か寄附はされているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

現在、築港臨海公園には二つの木製コンビネーション遊具がありますけれども、もともと築港臨海公園については、1基の木製遊具、これは手宮側のものになります。札幌側の木製遊具はダニーデン市から平成17年に寄贈されたものでございます。

その際に、私ども直接、当時は携わってはいなかったのですが、当時の担当であった秘書課に確認したところ、当時、小樽市からダニーデン市に対しては、当時の記録では着物類を300点ほど寄贈する予定だという資料が残ってしまっていて、実際にそれが交換をされたのかどうかというところまでは確認されておられません。

○小池委員

複合遊具を決めるとき、誰が、どのように決めていますか。

○（産業港湾）港湾整備課長

これはダニーデン市から寄贈された遊具ということでよろしかったでしょうか。それとも、二つ。

（「二つともです」と呼ぶ者あり）

○（産業港湾）港湾整備課長

まず、港湾管理者が設置した遊具については、当時の港湾部内部で、最初はただの広場みたいな緑地だけで考えていたらしいのですが、やはりいろいろな年代の方が利用されるということもあることを踏まえた中、当時、恐らくそういう時代背景的にそういった木製コンビネーション遊具を設置されたというふう聞いております。

一方、ダニーデン市からの寄贈された遊具については、先ほど委員からもお話がありました小樽市との姉妹都市提携25周年を記念いたしまして、その前の年にダニーデン市から児童向けの遊具を寄贈したい旨の話があったと聞いております。その際、遊具の種類ですとか大きさについて、当時、港湾部が直接かかわっていたかどうかというところがわからないのですが、総務部と建設部とか何かいろいろ相談があったりという話は伺っています。

○小池委員

ダニーデン市からいただいた遊具についてこれから話をするのですが、小樽市がどういうふうにかかわったかはっきりわからないところでの質問になってしまいますが、ただ、今、実際この複合遊具はありますので、その遊具が先日まで使用できなかった理由をお示してください。

○（産業港湾）港湾整備課長

これらの遊具と申しますか、小さいものも含めて港湾で管理する公園内にある遊具については、毎年、春先、雪解け後に専門業者を使って点検業務を行っているのですが、平成30年の5月前、ゴールデンウィークの前になろうかと思えます。この際に、専門業者が点検した際にダニーデン市から寄贈を受けた木製遊具については、主要構造部であります木部の柱ですね。あと力のかかる柱などについては、設置後、経過年数もたっていることから結構劣化が進んでいるという評価もありました。その際、A B C Dという5段階ぐらいのランクで評価するのですが、その際、一番評価の悪い、そのまま使用することによって危険が伴うという判定を部分的に下されたものですから、急遽、使用禁止に踏み切ったというところでございます。

○小池委員

今、使用できるのは直したからですか。

○（産業港湾）港湾整備課長

平成30年度は、当初想定していなかったものですから、部分的な主要構造部を取りかえるとすると相当費用がかかるといった中で、これまで港湾業務課長も少しお話ししてはいますが、なかなか港湾施設全体の維持管理をするための費用、補修費ですとか委託料が小樽市の財政状況を考えた中で厳しい中、なかなか遊具に対応するだけの予算が確保されていなかったという現状を踏まえまして、当面使用禁止にしたという経過があります。

その際、秘書課を通じて先方のダニーデン市、当時担当した方というかセクションに依頼して、今後、老朽化が激しい場合、撤去の可能性にもついて少し打診したところなのですが、やはり寄贈した側としては残してほしいという意向を、その年のたしか8月近くぐらいに返事をいただきましたので次年度の更新ということで予算措置をして、今年度更新工事を行って現在使える状況になったという経過でございます。

○小池委員

直していただいた遊具ですが、この遊具はうんていなどで一周する遊具ですが、このうんていの一番高いところの高さをお示してください。

○（産業港湾）港湾整備課長

うんていの一番高いところですが、現地盤が少し勾配がついていたりとか、一概に一定ではないのですが、図面上で表示されています標準的な手の持つところの高さでいきますと225センチメートルという表示がされております。

○小池委員

そうですね、私もはかったら230センチメートルだったので、

ちなみに私は体操の指導者をしてますが、体操の大会での小学生の鉄棒の高さは240センチメートルです。高さはほとんど変わらないですが、体操の場合は下に安全のために分厚いマットとその上にやわらかいエバーマットというものを引きます。225センチメートルというと私が手を挙げて少しジャンプしなければ届かない高さです。この高さのうんていができる子供はごく一部だと思いますし、子供が利用することにとっても危険性を感じます。設置する前にこの高さのことを理解されていたのでしょうか。

また、この高さについて何か議論はなかったのか経緯があればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

ただいま委員から御質問のありました設置の際の高さの基準だとか、危険性だとか、そういったものがなかった

のかを含めて設置を選定したのかといった趣旨の御質問でございますけれども、先ほども少し答弁いたしましたけれども、当時、選定する際ですとか設置する際については港湾部が当時かかわっていた記録がないものですから、その辺は明確にお答えできません。

ただ、委員が御指摘するとおりやはり高いところでの遊びになりますので、地盤面がコンクリートですとかアスファルトだとかかたいもの場合は、当然、落下した際の衝撃だとかによってけがをするおそれがあります。当時、設置した際は地盤面についてはウッドチップといったもので、やわらかい素材で衝撃を吸収するような対策をとっていたと聞いていたのですけれども、やはりウッドチップですので、雨が降ったり、風だとか、あと遊びだとかで掘れてなくなってしまうと。それだと用をなさないということで、その後、ゴム入りのやわらかい樹脂の舗装に切りかえて現在に至っているという状況ですけれども、ダニーデン市から寄贈を受けた木製遊具、本当は港湾管理者が設置した遊具全体、いわゆる遊具を遊ぶ可動域全体をそういった舗装材を使うという工夫をしながら衝撃緩和に努めているといった状況でございます。

#### ○小池委員

それにしてもこの遊具は少し高いのです。

私の考えですが、このうんていを子供1人で利用するのは危険度が相当高いと思います。御存じかと思いますが、2017年に香川県では、3歳の女の子がうんていに首を挟まれ意識不明になり、その後死亡しました。福岡県でも、小学校4年生の男の子がうんていに着ていたパーカーの両袖が結びつけられ、輪になった部分に顎付近が引っかかり、その後死亡しました。うんていだけが危ない遊具だとは思いませんが、危険度は高い遊具ですし、高いところから落ちるといことは単純に危険なことです。

子供は遊具を利用する際に、この遊具はできるのか、できないのか、危なくないのか頭で考え判断します。これは、子供の成長にとってとても大事なことです。この判断を間違え利用することでけがにつながります。できるだけ多くの子供に利用してもらうことや子供の安全のことを考えれば、この高さの遊具に疑問を感じますし、この公園は近隣の保育所や幼稚園も子供を連れて利用されてきます。この遊具に関して、この二つの遊具の対象年齢をお聞かせいただきたいと思います。

#### ○（産業港湾）港湾整備課長

まず、港湾室で設置した遊具についてですけれども、設計当時については遊具のカタログ等からいろいろものを選んだと伺っておりますけれども、その際には、当時としては一応年齢的には3歳から12歳という範囲で対象を選定したというふうに聞いています。これを現在の規格に合わせていきますと、6歳から12歳ということ聞いております。

（「ダニーデン市のほうが6歳から12歳ということですか」と呼ぶ者あり）

何回も繰り返しの答弁になって申しわけないのですけれども、当時、選定ですとか遊具の規模とか直接的にかかわった記録がないものですから、明確にお答えすることはできないのですが、当時、児童向けということで先方からそういうお話があったことを踏まえすと大体似たような年齢層で、小学生ぐらいのレベル、低学年から高学年ぐらいまでだろうということと認識しております。

#### ○小池委員

ダニーデン市からいただいた遊具に関しては、小学校低学年でも結構難しく高学年でも多分難しい遊具になっています。

一方、港湾部で設置した複合遊具ですが、こちらにもうんていがあります。高さは180センチメートルですが、うんていがまずかぶっているということがあります。

また、この複合遊具の二つある滑り台の一つは素材がアルミのため日光が当たると熱くて利用できません。やけどのおそれもあります。昔の公園の滑り台だったら考えられるのですが、最近の滑り台としては考えられないよう

な状況です。このような状況を改善するお考えはありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

いわゆる金属製のステンレスの滑り台だと、夏場、暑いときには熱を持って手を持つところだとか滑って摩擦熱でやけどだとか、そういうおそれがあるのではないかといった趣旨だと思いますけれども、現在、港湾にはやはり老朽化した施設がたくさんありまして、なかなか公園まで手が回らないというのが現状でございます。

ただ、今後、これらの遊具についてもどんどん老朽化が進んでいくことが懸念されますので、その際にはそういう部材等も含めた選定も考慮しながら改善に図っていきたいというふうに考えます。

○小池委員

そうですね、本当に公園は後回しにされてきた小樽の状況です。私の質疑及び一般質問中でありましたけれども、市長も言っていました、同じ滑り台、ブランコ、鉄棒しかないというところもあったりとか、公園に関して小樽市の考え方が本当におくれている、札幌の公園とか旭川の公園はやはり進んでいます。特に札幌の屯田公園に行くとき、きちんと幼児用と小学生用と、大規模でわかりやすく分かれているのですよね。だから、公園の遊具を決めるときは、やはりどのくらいの年代に使っていただきたいとかというのを明確にするほうが使いやすいです。札幌の屯田西公園はどちらかというと子供用、3歳でも遊べるような複合遊具が一つだけあります。でも、すごい人気です。だから公園遊具は結局お金がかかりますので、きちんとそういった部分を考えて遊具をつくっていただきたいなと思います。

あと、築港臨海公園のトイレのトイレットペーパーがないのです。小樽市シルバー人材センターの方に聞くと盗まれるということで設置しなくなったと聞きました。この状況は把握されていますでしょうか。

また、トイレットペーパーが設置されていないことをどのように受けとめていますか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今の質問でありますが、小樽市が所管する他の部局の市内公園、これにつきましてもトイレットペーパーの設置はほとんどしてございません。一部、観光客の利用が多いと思われる運河周辺のトイレにつきましては、トイレットペーパーが設置されております。

また、港湾室が所管する3カ所の公園につきましては運河公園のトイレにのみトイレットペーパーは設置しております。

また、トイレットペーパーの盗難というお話がございましたけれども、私たちが清掃委託している会社からトイレットペーパーなどの備品が盗難されたとの連絡は受けておりませんが、トイレットペーパー以外の備品なども含めて盗難等が発生したということがあれば、トイレ内に注意喚起の張り紙をするだとか、そういうような対応は考えております。

○小池委員

かつない臨海公園にはトイレットペーパーはありました。先ほども言いましたけれども、築港臨海公園には幼稚園や保育所の方が来ます。その保育所の方たちが、みずからトイレットペーパーを持参して行っているのです。何か私としてはやはりトイレットペーパーは、盗まれないようなタイプのトイレットペーパーを入れるものがあると思いますので、公園としてトイレにトイレットペーパーがないというのは私としてはいかがなものかと思えます。

そしてあと、勝納のほうは、私は小学生のときに遠足でもそちらの公園に行ったりとか、やはり小学生は、今は色内埠頭公園に結構行っていると思うのですが、やはり公園にトイレットペーパーがあることは絶対必要だと思いますので、その辺をもう一回考慮していただきたいと思えます。

○委員長

小池二郎委員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5時02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、討論に入ります。

共産党。

**○高野委員**

日本共産党を代表して、陳情第1号奥山等の針葉樹単一放置人工林を、森林環境譲与税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の不採択を主張して討論します。

森林が果たしている多面的機能は、国民にさまざまな恩恵をもたらしており、これらの機能を十分果たすために干ばつなどの森林を整備することは必要です。しかし、陳情者が求めている天然林に戻すための皆伐をすることになれば、森林に期待されている機能や環境負担も含めて適切ではありません。

また、陳情者は森林環境税及び森林環境譲与税の活用で天然林に戻すことを求めています。政府が導入したこの税は、国や温室効果ガスの排出企業が引き受ける負担を住民税納税者に1,000円上乗せして徴収する個人負担として国民の個人に押しつけ、市町村や住民の負担によって解決しようとしています。環境税というのであれば、二酸化炭素排出量に着目した汚染者の負担の原則や温室効果ガスの排出抑制効果も考慮して、国が責任をとって取り組むべきです。よって、不採択といたします。

以上、委員各位の賛同をお願いして、討論を終わります。

**○委員長**

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第1号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

**○委員長**

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、所管事務の調査について採決いたします。

継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

**○委員長**

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。