

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4年 6月21日(火)	開議	午後 1時00分
		散会	午後 5時40分
場所	第3委員会室		
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・港湾担当両部長、農業委員会事務局長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書記</p>			

～会議の概要～

○委員長

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

(説明員紹介)

○委員長

説明員の退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員退室)

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、小池委員、高野委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和3年度企業立地状況について」

「石狩湾新港地域の新たな分譲開発の計画について」

○(産業港湾) 由井主幹

それでは、報告事項1 令和3年度企業立地状況について報告させていただきます。

資料1を御覧ください。

最初に、「1 新規立地企業」についてであります。石狩湾新港小樽市域におきまして、トレーラーハウスなどを製造しておりますR&Iカンパニーリミテッド株式会社が立地しているほか、銭函3丁目におきまして、黒板・ホワイトボードなどを製造しております株式会社札幌教材製作所が札幌市から移転するなど、7社が立地しております。

次に、「2 既立地企業の用地取得等」についてであります。石狩湾新港小樽市域におきまして、食料・飲料卸売業のトータルフーズ株式会社や一般貨物自動車運送業の株式会社食品急送など6社が用地等を買増ししております。

次に、「3 操業開始企業」についてであります。石狩湾新港小樽市域におきまして、水産食料品を製造しております株式会社札幌ヤマグチが、カット野菜などを製造しております株式会社大果が操業を開始しているほか、また、先ほど立地のところでもお話ししましたが、銭函3丁目におきまして、黒板・ホワイトボードなどを製造しております株式会社札幌教材製作所など、増設などを含め、11社が操業を開始しております。

最後に、「4 工業団地立地状況」についてであります。令和4年3月末現在、銭函工業団地では対前年度4社増の150社の立地となっており、分譲済面積は119ヘクタール、分譲率は93%となっており、立地企業150社のうち、対前年度3社増の129社が操業しております。

石狩湾新港小樽市域では、対前年度1社増の73社の立地となっており、分譲済面積は127.3ヘクタール、分譲率は53.8%となっており、立地企業73社のうち、対前年度6社増の60社が操業しております。

石狩湾新港地域全体の立地状況につきましては727社の立地があり、分譲済面積は871.1ヘクタール、分譲率は72.1%となっており、立地企業727社のうち670社が操業しております。

なお、石狩湾新港小樽市域では、食品卸売業の大槻食材株式会社が物流関連施設などを現在建設中であり、同地域の銭函4丁目エリアでは、分譲主体である石狩開発株式会社が分譲用地の造成を進めており、本年4月から分譲を開始したエリアでは、既に2社の立地があったと聞いておりますので、今後も企業の立地が進むものと期待しているところであります。

続きまして、報告事項2石狩湾新港地域の新たな分譲開発の計画について報告させていただきます。

それでは、資料2を御覧ください。

石狩湾新港地域の企業誘致などを担う石狩開発株式会社から、資料に記載しておりますとおりの開発計画の情報がございましたのでお知らせいたします。

左側上段の開発の計画概要についてですが、場所は銭函4丁目。事業としましては、昭和57年から施工を進めている石狩湾新港地域銭函地区土地区画整理事業で、今回の計画はこの事業の一環となっております。

新規造成箇所は、既に分譲を開始しているエリアの海側の隣接地で、左側中段の赤線で囲まれたエリアであり、宅地面積としましては3.86ヘクタールです。新規造成箇所付近の拡大図を右側下段に示しておりますので、御参照ください。

スケジュールの概要としましては、本年度中に造成を終了し、令和5年4月からの分譲を予定しております。

なお、民間企業である同社が進める土地区画整理事業ですので、手続や工事については関係機関と協議しながら同社の費用負担で進めることとなりますが、今回の造成箇所ですと工事や手続が完了し、市に帰属された道路につきましては本市が維持管理を担うこととなります。

○委員長

「産業港湾部所管の新型コロナウイルス対応事業継続支援金等の実施状況について」

○（産業港湾）商業労政課長

それでは、資料3を御覧ください。

産業港湾部所管の新型コロナウイルス対応事業継続支援金等の実施状況について御説明いたします。

前回の経済常任委員会以降の変わった点といたしましては、G、H、Iの部分のまん延防止等重点措置に関する協力支援金の支出件数と金額、参考にあります店舗数となっております。

こちらは支給事務を本市が委託によりまして行っているものですが、いずれも申請受付期間は4月30日までとなっておりますので、申請受付は既に終了しております。現在は、不足書類があるものについての処理中となっております。

○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8号について」

○（産業港湾）港湾整備課長

経済常任委員会に付託されました議案第8号工事請負契約について御説明させていただきます。

工事名称、(仮称)第3号ふ頭市営上屋33号ターミナル改修工事。

契約金額1億6,060万円。契約の相手方、西條・近藤共同企業体。

工事概要につきましては、建築工事として、外壁が劣化部補修の上、複層塗材や一部自然石調の仕上げ塗材。屋根につきましては、下地調整の上、耐候性塗料塗り。建具につきましては、排煙窓、アルミドア、重量シャッターなどを行います。内装につきましては、コンクリート打設の床ですとか、壁の木質ボード張りを行います。その他としまして、ユニット工事でコンテナを新設し、トイレや事務所、物置などを設置する予定でございます。

工事期限につきましては、令和5年2月28日であります。

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎令和3年度企業立地状況について

まず、報告を聞いて質問をさせていただきますけれども、資料1の企業の立地状況について1点伺います。

引き続き、新規に移転していただいている企業が多いようですけれども、今、聞いていて1点気になったのが、銭函工業団地の状況です。石狩湾新港の小樽市域がまだ53.8%の分譲率であるのに対して、銭函工業団地が今93.0%のところまで来ている。結構使っていただいているのだなという印象はあるのですが、いろいろと毎回報告を受けながら、私も今ふと気づいたのですが、下の注を見ますと、銭函工業団地における立地状況は、平成31年度の報告から、隣接する工場集積地の立地状況等も含めて集計ということなのではございますけれども、この工場等用地面積というのは、隣接の工業集積地も含めての広さという認識でいいのでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

平成31年度から隣接する工場集積地の状況も含めて集計しているところではございます。

○中村（吉宏）委員

その広さが127.9ヘクタールであるということなのではございます。

今、分譲率93.0%ということまで来ているということなのではございますけれども、この先、立地を希望する企業が訪れてきて、100%を超えた場合、その先どうなるのだろうかと思っております。例えば、こういった場合、分譲地を新たに拡張させていくのですとか、そういった方向性の考え方はお持ちなのかどうか、お示しいただけますか。

○（産業港湾）由井主幹

現在、銭函工業団地におきましては、まだ分譲する用地がございます。小樽市有地ではなくて、銭函3丁目におきましては全て民有地という形になりますので、まずはそちらの分譲をニーズがありましたら、進めていくということになります。

仮に100%になるということではございますけれども、100%になってからの造成の有無については、今のところ検討しておりませんが、その隣であります石狩湾新港地域につきましては、まだ未造成の用地がございますので、現実的にはそちらに誘致を進めていくという考えが先にあるのかというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

93.0%は徐々に行き、100%となるのはもう少し先なのだろうと思っておりますけれども、今、石狩湾の分譲地の開発計画についても、報告を受けましたが、こういったことも併せて考えていただきたいと思っております。いかんせん、これから企業の誘致がどういう形で進むかわかりませんが、来たい企業があっても土地がないというのも切ない話というか、小樽にとってはマイナスの話になってきますので、御検討いただきたいと思っております。

◎議案第8号工事請負契約について

続いて、報告を聞いた中で33号上屋の件です。

契約が成立して、どういう工事を進めていくのかというのを聞きましたけれども、たしか33号上屋というのは、これから受け入れるクルーズ船の船客のための諸手続などを行うという用途で使用するということでしたよね、確認ですが、どうですか。

○（産業港湾）港湾整備課長

33号上屋につきましては、C I Qなどの手続きを行うためのターミナルになります。

○中村（吉宏）委員

倉庫全面がC I Qの仕様になるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

33号上屋全体が約3,600平方メートルございます。そのうちターミナルになる予定が約1,700平方メートルの部分になりますので、約半分ぐらいがターミナル機能のターミナルになります。

○中村（吉宏）委員

残り半分の部分はどういう用途だったのか、示してください。

○（産業港湾）港湾整備課長

33号上屋の残りの約半分につきましては、従前どおり上屋として活用していく予定です。

○中村（吉宏）委員

内装に限ってですけれども、今回改修工事を行うのは、あくまでも上屋として使っていない、いわゆるクルーズ船対応の部分だけということなのですか。

○（産業港湾）港湾整備課長

今回の建築工事に伴う範囲につきましては、今回のターミナル部分になる箇所のみになります。

○中村（吉宏）委員

コンテナを置くというのは、恐らく飲食か何かのショップのために設置をするということでしたっけ。ごめんなさい、確認です。

○（産業港湾）港湾整備課長

今回設置しますコンテナにつきましては、トイレが2棟、あとC I Qのための入管、検疫、税関の事務所として3棟、物置として3棟を設置する予定です。

○中村（吉宏）委員

◎海水浴場について

では、今日の質問に入らせていただきますけれども、まず、海水浴場の整備についてなんですけど、最初に少し気になっていますのが、これまでもかつていろいろと問題になっていたおたるドリームビーチの管理の進め方について伺いたいと思います。以前はいろいろと市街化調整区域内に仮設物等を置いて、通年使用してきたというような経過がありまして、それが問題であるということも指摘され、時期が済んだら撤去ということで進められてきておりました。

海水浴場の協議会などもあって、そういうところがずっと管理し続けていくのだろうと思いますけれども、現状はこうした取組というか、法令に基づいた流れの中で進められているのか、確認したいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

おたるドリームビーチの管理運営についてのお尋ねでございますけれども、おたるドリームビーチにつきましては、平成26年に痛ましい事故があった後、28年度から、おたるドリームビーチ海水浴場運営対策協議会というものを関係機関とともに設置しております。

こちらは、観光振興室が事務局を担っておりますけれども、今、委員から御指摘のありました仮設物の建築につきましても、御指摘のとおり以前はしっかり法令に基づいた形の手続が取られていないということがございましたが、現在は、対策協議会の中にも小樽市の建築指導課なども委員として参画いただいております、毎年海水浴場開設前に協議会を開催して、そういった辺りの確認をしております。

仮設物の撤去につきましては、現在は適正に行われているという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

それと、隣接してサンセットビーチ銭函というのが銭函付近の海水浴場にあるのですけれども、かつてから同様の問題が指摘されていたと思います。当然市としても指導などを行っているのかと思うのですけれども、現状、市のそういった指導にサンセットビーチ銭函は従っているのかどうか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

サンセットビーチ銭函の状況につきましては、以前は、海水浴場を開設するというので、開設者と

して組合が北海道に届出を出しております、海水浴場として開設されていたわけですが、現在は、道の指導要綱に基づいた海水浴場という届けがなされていない状況でありますので、観光振興室としては、そういった開設者の支援だとかということも現在は行っていない状況でございます。

違法建築物等につきましては、別途我々も建設部と一緒にパトロールなどをしておりますけれども、仮設物の状況については、適切な状況でないところも散見されるのではないかというふうに見て、そういった様子があるという現状でございます。

○中村（吉宏）委員

同じく市街化調整区域の範囲なのだろうと思います。それについての指導ですとか、法令の適合性等は所管ではないので、詳しく突っ込んでお話は難しいと思うのですが、少なくとも市民ですとか利用者からすれば、海水浴場かと思って利用してくる方たちもいらっしゃると思うのです。

行政の手続ですとか、そういった流れの中では、今答弁をもらったとおりかもしれませんが、そういった意味で、小樽市域内に海水浴ができる場所という認識で来た方たちが、危険な目に遭わないか、そういった状況にならないのかというのを心配しているのですが、そういった観点から、ほかの海水浴場と同様にとはいかないのでしょうけれども、何か対策を講じるですとか、そういった必要性があるのではないかと思います、この点はいかがお考えでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

今の御指摘でございますけれども、今、道の指導要綱に基づきまして開設している海水浴場は6か所ございます。

開設の要件に当たっては、例えば救護の方がいるだとか、安全対策がきちんとされているかだとか、そういった観点がありまして、我々もそういう海水浴場開設者に対しては支援を行っているところです。

ただ、それ以外の海水浴場を名のっているところについては、やはり指導要綱に基づいたきちんと規定に沿った人員が配置されていないですとか、そういった問題がございますので、市といたしましては、海岸というのは自由使用の原則というものはあるのですが、海水浴場を御利用される場合については、6か所の海水浴場で安全対策・衛生対策がきちんとされている海水浴場を御利用していただきたいということで、広報周知を行っているという現状でございます。

○中村（吉宏）委員

その周知をしっかりと徹底していただきたいと思います。

少し気になったのですが、答えていただければなのですが、サンセットビーチ銭函が道の指導要綱に従った届出をしなくなったのは、何年度からか分かりますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

今、資料を持ち合わせておりませんので、届出がなされていないのが、いつからか分かりませんが、少なくとも最近の5年間の中では開設はしていないという状況です。

○中村（吉宏）委員

後でもし分かったら、正確に何年から出てないのかお聞かせいただければと思います。

それでその海水浴場なのでございますけれども、今、小樽市内に6か所というお話がありましたが、昨年と今年で開設数などに増減がないのかどうかというのをお示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

昨年と今年で海水浴場の開設数に増減はございません。

○中村（吉宏）委員

ということは、市内6か所ということで、そこを対象にしながら今日の伺いたいこと、海水浴場の整備状況ということなのです。

今、夏になってきてまして、これから海水浴シーズンというところなのですが、海水浴場の整備のうち、特にトイレの整備について非常に気になっているところなのですが、市内6か所の海水浴場から、整備に関していろいろと要望などがあると思うのですが、こういった要望があるのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

トイレに関する要望ということでございますけれども、トイレにつきましては、公衆トイレとして固定されているところが市内に3か所ございます。それ以外に、30基ほど仮設トイレとして、市が賃貸借契約で各組合に設置しているという状況でございますけれども、今の要望の状況ということについてはやはり一番多いのは、水洗式のトイレではないという、非水洗のものであるということ。それから、和式が中心になっているものですから、洋式化できないか、そういった要望は組合を通じて利用者から届いているという状況です。

○中村（吉宏）委員

今の時代ですと、至極もつともであると思います。

その要望に従って整備を進める計画ですとか、状況についてお示しいただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

トイレの整備状況というところでございますけれども、仮設トイレにつきましては、なかなか財政的な面もございまして、和式から洋式化、非水洗から水洗というふうになかなか進んでいないという現状はございます。

あと、海水浴場に設置しております公衆トイレにつきましては3か所ございまして、3か所の内訳ですけれども、銭函海水浴場、蘭島海水浴場、東小樽海水浴場のそれぞれの海水浴場で老朽化しているのと、和式だということで洋式化を進めているという状況です。

この進み具合ということでございますけれども、トイレの洋式化は、市の全体の年次計画にも搭載しておりまして、令和2年度に、銭函海水浴場と蘭島海水浴場については洋式化を完了しております。東小樽海水浴場につきましては、現在は洋式化されていないという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

公衆トイレの設置が3か所あって、2か所は完了していて、1か所がまだということ、これからということなのか、この3か所のトイレの整備の計画から実施について、3か所それぞれどういう状況だったのか、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

トイレの洋式化は、市の全体の公衆トイレの年次計画の搭載もありまして、令和2年度に銭函海水浴場、蘭島海水浴場を完了しております。当初、令和3年度に東小樽海水浴場につきましても整備を進める予定でございましたけれども、予算の関係もございまして、今、少し遅れているという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

手元に資料があれば示していただきたいのですが、銭函海水浴場と蘭島海水浴場については、それぞれ改修費用は幾らぐらいだったのか、お示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

手元に具体的な資料がなかったのですが、銭函海水浴場・蘭島海水浴場につきましては、700万円か800万円程度だったかと思います。

東小樽海水浴場の洋式化につきましては、老朽化も進んでおりますので、我々の見積りですけれども、1,160万円ほどかかるのではないかなというふうな見込みをしているところでした。

○中村（吉宏）委員

銭函海水浴場と蘭島海水浴場に関しては、洋式化と水洗化をやったということでいいのですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

そのとおりでございます、洋式化のほか、老朽化が進んでおりましたので、内外装の改修も併せて行っております。

○中村（吉宏）委員

今、まだ整備できていない東小樽海水浴場については、もちろん洋式化、水洗化、それと今老朽化ということがあったのですけれども、こういった工事をしようということで計画していたのかをお示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

東小樽海水浴場の計画では、便器の洋式化、老朽化が進んでおります壁、内外装の改修、足の洗い場といいますか、どうしても使っている方が、手洗い場があるのですけれども、そこで砂のついたまま手を洗ったり、足を洗ったりということで、管がいつも詰まっているような状況もございましたので、東小樽海岸につきましては、新たに足の洗い場を設置するというような計画で見積りをしていたという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

令和3年度に計画されていたということですが、これがいまだ実施できない。令和4年度についてはどうなのでしょうか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

令和4年度の当初予算に計上したいということもございましたけれども、観光施設いろいろところが老朽化しているというような状況もございまして、また、限られた財源の中で優先順位をどうつけるかということ、観光振興室、また産業港湾部もそうですし、市全体の中で、令和4年度についても予算化できなかったという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

東小樽海水浴場ですけれども、実は2年前に改修の要望が上がってきておりました。令和3年度に改修しますというお話で進んでいるかに思ったら、改修はできていない。令和4年度にいよいよ改修ができるのかと思いましたが、できていないということなのです。2年越しの恐らく地域の方、海水浴場の方からも要望が上がっている中で、実現ができないということなので、どうしてかと思うのですけれども、もしその辺の事情をもう少し詳しく説明いただけるのであれば、お示しいただけますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

予算化できなかったということですが、市全体の公衆トイレの洋式化の年次計画にも搭載しておりますし、我々としても、その計画を着実に進めていくということは非常に重要なことであるということがございます。

我々も当初の事業の優先順位としても、やはり老朽化も進んでおりますので、緊急性はあるということでは考えておりましたけれども、先ほども申し上げましたとおり、ほかの観光施設の老朽化ということもございまして、市の全体の優先順位の中で予算化できなかった。地元の組合の要望に応えられなかったというところについては、担当としてはそういう意味では申し訳なく考えております。

○中村（吉宏）委員

恐らく所管の観光振興室では、何とか改修していただこうと努力されていたのだらうと思います。全体の予算の中でという答弁がありましたので、致し方ない部分もあるのでしょうかけれども、本当は総務常任委員会に行って、もう少しがっちり財政部の方と話をしたいぐらいの案件であります、それは置いておいたとして、来年度に向けて、今年度補正をつけてというお話もしようかと思っておりますけれども、もう夏が過ぎてしまいますので、これは無理なのだろう。

そこで、来年度に向けてですけれども、本当に利用者ですとか、地域の方たちからも熱い要望がある中で、何と

か実現させていただきたいと思うのですが、その辺り今後の取組ですとか、所管としてどうお考えなのかということをお示ししていただきたいと思っておりますけれども、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

委員の御指摘のとおり、組合また利用者の方からの要望は強いものだというふうな受け止めはしております。

来年度に向けて、確実に予算化できるかということとはなかなか申し上げることは難しいのですが、委員の御指摘なども踏まえまして、来年度に向けて、予算化に向けて、実現に向けて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

ぜひ予算化というところも意識してお願いをしたいと思っております。

今流れで気になったのですが、足の洗い場を東小樽海水浴場のトイレには設置したいということでした。今3か所の海水浴場は砂浜だったりとか、一部石で一部砂という感じのところだと思いますけれども、やはり海水浴場から帰るときなどは、足を洗う場所は必要となると思うのですが、ほかの2か所、銭函海水浴場、蘭島海水浴場についてはこういった足洗い場の設置はあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

足洗い場ということではないのですが、例えば銭函海水浴場とかですと、手洗い場の形状が少し広がっていたり、そういう意味では、足洗い場というものはほかの2か所にもありませんけれども、形状が少し違う形で、それに代用できるような手洗い場になっているという状況です。

○中村（吉宏）委員

足を洗うのには不自由がないような設備の設置の仕方になっているということで、確認をさせていただきました。

いかんせんこのコロナ禍で、なかなか室内での遊び、特に夏季休業に入る子供たちなどは、いつにも増してこの2年ぐらいは海水浴場を利用されるという状況も多いと思います。なので、そういった市民の方たち、あるいは小樽に海水浴にいらっしゃる方たちが不便のないように、なるべく来て楽しんで帰られるような環境整備をお願いしたいと思います。

それと、海水浴場に関してもう1件。ごみの問題があると思うのです。私もとある団体で先日、海岸のごみ拾いをしてきたのですが、ごみがいろいろ流木ですとか、様々あるのです。小樽市として、海水浴場のごみに対する見解ですとか、ごみの処分について、何かどういう取組をしているのか、あるいは考え方などがあれば、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

海水浴場のごみにつきましてですけれども、開設前に、海水浴場を含めまして市内の海岸線全域を道の補助事業を受けまして、ビーチクリーンということで、生活環境部で実施している事業がございます。それとは別に、我々、6月ですけれども、ドリームビーチなどで海水浴場の開設前にそういった清掃の事業というのは行っております。

また、各海水浴場の開設者の組合としても、それぞれ開設前に清掃活動を行っているという状況がございます。

○中村（吉宏）委員

それぞれでいろいろ取り組んでいらっしゃるのだらうと思います。

我々の団体も蘭島の海岸でごみ拾いをやったのですが、大きな流木から小さなガラス片ですとか、子供たちが海水浴をしに来て、けがをされるようなものも随所見られたわけなのです。

今、市内でもいろいろビーチクリーンの活動ですとか、開設者の方たちも動いているということですが、安全な海水浴場を保っていくということであれば、例えば、民間の企業なども絡めて、あるいは主催していただいて、小樽の海岸の清掃を大規模に行っていくことも可能なのではないかと思いますけれども、今後そういった取組も検討していただきたいと思っておりますが、所見をいただければと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

企業による海岸清掃の取組ということでございますけれども、海岸清掃をしたいというようなお話というのは、企業もそうですし、各ボランティア団体の皆さんですとか、本日も少し新聞に載っていた銭函工業協同組合の青年部も、先日150人の規模で御家族皆さんでやっていただいている、そういう状況がございます。そういった民間の皆さんの活動に対して、どういうことをしているのかという現状でございますけれども、例えば、ボランティア清掃のことであれば、市が後援して周知を図るですとか、また、企業ですとか団体からお話や相談があったときには、各海水浴場組合への連絡、この日はどうでしょうかというような調整を間に入れて行う。

また、ボランティア清掃の場合はごみ袋を無料で支給し、回収も無料でやる、これは清掃事業所で行っておりますけれども、そういった手続の方法を各団体の皆様に周知をしたりというような連携をしているところであります。引き続き、海水浴場の清掃活動というのは我々にとっても非常にありがたいことでございますので、そういった申出などがあれば、連携して取組を進めていきたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

今申出があればというお話だったので、私が狙いとしているところはもう一歩突っ込んで、そういった企業を探すというか、企業さん来てください、一緒にやっていただけませんかという呼びかけをしていただきたいというのが一つです。こういう社会慈善活動は、民間企業も企業イメージのアップにとって非常に有効なことでありますし、多くの企業、今社会貢献をしたいという思いもお持ちの企業もおられます。

ただ、具体的に何をやっていいのか、行政とどうタイアップしていいのかということもいろいろと悩んでおられる声も実際に聞いておりますので、ここは行政から、逆に一歩企業誘致ではないですけども、声をかけて行く、能動的に動いていただくことも必要なことではないのかと思いますが、その辺のお考え方はいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

市から能動的にお声がけをしていくというようなことも、委員の今のお話です、小樽市のイメージアップにもつながるというようなこともございますので、どういった方法があるのか、少し研究してみたいというふうには思っております。

海水浴場の期間は、観光振興室で開設に向けた支援というのを行っておりますけれども、もともと海岸線につきましても、北海道の管理するところということもございまして、通年で漂着物などというものの処理というのは大変だという状況も聞いておりますので、そのようなことも踏まえながら、今の御指摘なども研究してまいりたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

研究していただくということなので、少し前向きにどんどん取り組んでいただきたいと思います。おっしゃるとおり、行政のイメージアップにもつながりますし、企画内容なども多分喜んで企業はつくってくれますし、人集めもやってくれます。

どんどん逆に甘えてといたしますか、企業をお願いをしてやっていけばいいのかなと思っております。北海道にとってもありがたい話だと、別にそれを何か否定するような話ではないと思うので、ぜひ積極的に進めていただきたいと思います。

◎市内の農業の実情について

次に、市内の農業の実情について伺いたいと思います。

ざくっと聞きますけれども、小樽市内に営農されている方がたくさんいらっしゃる中で、今就農されている方たちの農地のうち遊休地ですとか、農耕放棄というか、今着手していないというような土地というのが、全体に占めてどのぐらいあるのかというのをお示しいただけますか。

○（産業港湾）農林水産課長

ただいまの御質問の遊休農地及び非耕作地という形になると思いますけれども、そちらの正確な数字は押さえておりませんので、御答弁ができない状況でございます。

○中村（吉宏）委員

農業委員会では、年に1回こういった耕作地の調査などもされていると思うのですが、こういったところからのデータの把握もされていらっしゃるのでしょうか。

○農業委員会事務局長

毎年、年1回現況調査を行っておりますけれども、その中で遊休農地、または非耕作地の数字まではきちんと集計しておりませんので、大変申し訳ございませんが、正確な御答弁ができない状況でございます。

○中村（吉宏）委員

となると、何のための調査なのですかということになると思うのです。作付面積に現状変更があるかないかということ、現状なしであれば増減なしなのでしょうけれども、農業をリタイアされたりなどそういう方たちが、少なからず毎年いらっしゃると思うのです。

そうすると、そういう土地がどのぐらいあるのかという割合は出てくる、そういったものを把握されていないということなのですか。

○農業委員会事務局長

今の中村吉宏議員からの御指摘のとおり、そういうところが少し足りていないのかというのを御質問の中で非常に痛感しているところでございます。

今後は、遊休農地などの活用、非耕作地の活用、その辺も小樽市として非常に重要だと考えておりますので、その辺についてどのようなことができるのか、これから研究をしながらそういう部分につなげていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

この先の質問につながっていくのかも少し不安なのですが。

ちなみに今、小樽市内で遊休耕作地がないというお話だから出てくるかどうか分かりませんが、例えば新規就農者、就農希望者がいて、その方たちが利用できる作地というか、畑というか、農耕地というのはあるのでしょうか。

○農業委員会事務局長

新規就農者の農地についてなのですが、新規就農者から御相談がありましたら、新規就農者が何を耕作したいのか、またどれぐらいの面積が必要なのか、その辺をまず私どもとして確認させていただいた上で、まず、農業委員会の中で農業委員の皆さんにその情報を発信する。その情報を発信した中で、農業委員の中でその面積、耕作物を作っていく規模感もありますけれども、新規就農の御相談があった方に情報を逆にお返しする、そういうような流れを取らせていただいているというのがまず一つです。

その中で、今御質問のありました、ありますかというところは、今話したとおり、何をつくりたくて、どれぐらいの面積が必要なのかということの具体性にも関わる話ですので、そこについては今御答弁ができないような状況かと思っております。

○中村（吉宏）委員

今の答弁を聞いていますと、少し腑に落ちないといいますか、私が聞きたいのは、物理的に今就農したいというときに、広さ、作物等にかかわらず、あるということが言えるのか、言えないのかということなのですが、この点はいかがですか。

○農業委員会事務局長

あるかないかという二択での御質問になりますけれども、基本的には紹介できる土地はあるというふうには考えております。

○中村（吉宏）委員

物理的には存在するという事で把握させていただきました。

今、非常に一次産業を志す若い方たちがおられるように私も実は把握していて、近隣の余市町や仁木町なども新規就農されている若い方たちが、見習いから始めて独立してということで、ここ数年で何件か聞いているのですけれども、小樽市内で新規就農を希望される相談件数は、今令和4年の途中ですから、令和3年度辺りで何件ぐらいだったかというのはお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）農林水産課長

令和3年度の数字は、今日手元に資料としてないのですけれども、直近でいくと、今年度に入ってから2件の方から御相談を受けているところでございます。

○中村（吉宏）委員

恐らく小樽市にも来ているのです。

ちなみに隣接する余市町、近隣の仁木町辺り、あとどこかほかの地域でもいいのですけれども、年間どのぐらいの相談件数があるかは把握されていますか。

○（産業港湾）農林水産課長

近隣等の数字は押さえておりません。

○中村（吉宏）委員

私も調べようと思って、なかなか調べ切れないところがありました。

小樽市では今年度2件ということですが、やはり若い就農者の方、これは農業にかかわらず生産業もそうなのですが、今日は取りあえず農業というお話をさせていただく中で、就農希望者がいたとして、土地の相談もできるのだという環境があるのであれば、小樽市として、もっとそういう若手の農業者の募集などもやるべきなのだろうと思うのですけれども、この点は何か取り組まれていることがあればお示しください。

○（産業港湾）農林水産課長

若手の方に限らず、新規就農されたい方がいらっしゃれば、私どもとしては、現在、北海道農業担い手育成センターというのがございますので、そこを通じながら、新規就農の方々の農業のための知識を学んでいただくとか、あと情報をそちらで聞いていただくとか、そういうところにつないだり、また、育成という部分も必要になりますので、市内の農家等で研修の受入れができるかどうかを私どもでマッチングをかけながら、新規就農者の確保に努めているという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

新規就農に至る道のりは分かりました。

私が聞きたいのは、そういったプロセスも含めて、小樽で農業を始めませんかというような訴えかけを何かツールを使って本市ではやっているのかということなのですが、この点いかがでしょうか。

○（産業港湾）農林水産課長

先ほどの御答弁の中でもお話した北海道農業担い手育成センターの事業の中で、北海道新規就農・農業体験セミナーとか、あと、農業者フェアみたいな形で、新規就農者のためのそういうイベント等が開催されております。

本来であれば、昨年度とか私どもも行きかけたところなのですが、コロナ禍ということで、なかなかそちらには参画できなかったのですが、機会があれば、そういうところに私どもが出向いて、小樽市の特性などをきちんと新規就農者にPRしながら、そういうところの取組が必要なのではないかと考えているところで

ございます。

○中村（吉宏）委員

少しまどろっこしい方向に走ってしまっているのですけれども、例えば、余市町も今開いていますけれども、農業関連の余市町のホームページを開くと、余市町で農業を始めてみませんかという訴えかけが載っています。仁木町も同じなのです。仁木町で農業を始めませんかという訴えかけがあるので、本市はどうでしょう、ホームページ上とか、あるいはペーパー的な広報紙などもあると思いますけれども、そういったものでこういった訴えかけはしているのかと思うのですが、その点いかがでしょうか。

○（産業港湾）農林水産課長

訴えかけをしていますかというところのお尋ねに関しましては、現在小樽市ではそのような活動は行っておりません。

○中村（吉宏）委員

これからそういうホームページを作ったりとか、条件が整っているわけですから、やっていただきたいと思えますけれども、いかがですか。

○（産業港湾）農林水産課長

その辺の取組については、農業委員会の農業委員などにいろいろ御意見も聞きながら、そういう取組が必要なのかという御答弁は適切ではございませんけれども、そういう取組ができるか、できないかというところをまず探っていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

取組をぜひ農業委員の皆さんを説得してやっていただくぐらいの姿勢をいただきたいと思います。これは、ひいては、今、市長も問題にされている人口減の対策にもなるわけです。新規就農者を小樽で募集していなくて、余市町や仁木町でPRしていたら、そちらに流れて行ってしまいます。逆に言うと、小樽にとどまってもらって、生産をしてもらって、もっと言うと、名品を作ってもらって、家庭を持ってもらってというような小樽が繁栄していくような方向にもつながっていくことですので、ぜひそういった観点からも積極的な取組をしていただきたい。

先ほどの海水浴の話もそうですけれども、来てもらった方の満足度を常に確保していくのは必要ですし、PR、訴えかけで押し負けているのは、言語道断の話だと思うので、しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

○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

◎令和3年度企業立地状況について

まず、企業立地の状況について報告いただいたので、何点か御質問させていただきたいのですけれども、資料1の立地場所について、その他というのが何件か表記されているのですが、これは銭函工業団地、石狩湾新港以外の市内の住所、所在地が書かれています。この辺も工業団地と同様に、どういうところに企業が立地できるかという管理とか、土地の把握などもされているということなのでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

銭函と石狩湾新港地域以外で工場等、物流施設とかもあるかもしれないのですけれども、基本的に用途地域で準工業地域とか、工業専用地域という部分があると思いますので、そういった部分につきましては、具体的に言いますと、天神・奥沢地区、新光5丁目、ほかにもありますけれども、そういったところの売り物件とか、そういう情報は、不動産会社からも情報が来るような形でお付き合いしていますので、そういったもので情報管理はしている

ところでございます。

○面野委員

先ほども中村吉宏委員からお話が出ていたのですが、今、銭函工業団地の分譲率が93.0%で、残りがざっと計算すると8.9ヘクタールになるのですか。8.9ヘクタールの土地は一体のものではない、区画上、分かれていると思うのですが、有効的に使えるような土地が幾つかあるのか、それとも小さ過ぎて使えない土地も含めてこういう分譲率になっているのか、どんな状況になっているかその辺の概略は分かりますか。

○（産業港湾）由井主幹

大変申し訳ないのですが、全部把握しているという状況ではないのですが、分譲地という観点から言うと、土地の形というのでしょうか、真四角な土地もあれば、L字の土地もあったり、土地が凸凹したりしている土地であるとか、平地であるとかというものによって、土地が売れやすい、売れにくいというのがありますけれども、割と土地の形状はよくて、整っているようなものについては市で押さえていますので、銭函3丁目にそういうようなニーズがあれば、御紹介できるような形で把握はしているところでございます。

○面野委員

次に、操業状況ですが、銭函工業団地が今86.0%、この操業率のうち表で言う新規立地企業で用地を取得したとか、まだ操業に至っていないという会社もあって86.0%ということになっていると思うのですが、例えば逆に、廃業などで操業を止めてしまっている企業なども含まれているのかと私はイメージしていたのですが、それプラス、そのほかに何か操業率に含まれない理由がある企業はあるのですか。

○委員長

もう一度確認ですが、操業率に含まれないということでお答えできればいいのですか。

○面野委員

一つは、まだ操業していない会社がある、もう一つは、敷地は持っているのだけれども廃業してしまって、いわゆる事実上操業していないという企業。もう一つは、それ以外の何か操業していない理由がある会社はあるのかという質問なのです。

○（産業港湾）由井主幹

市で把握している限りでは、今、面野委員がおっしゃった立地しているのだけれども操業していない、そもそも建物も建っていないというのももちろん含まれます。操業していたのですが、やめられたという企業もここに入っています。それ以外は把握していないところです。

○面野委員

今、小樽市のホームページで、企業立地の御案内ということで、北海道を合わせると優遇制度が何点かあるのですけれども、今回示されている操業開始企業の中で言うと、どの制度を使っている企業が多い傾向にあるのですか。

○（産業港湾）由井主幹

基本的に小樽市に立地していただいて操業した企業で該当になるのは、市の企業立地促進条例に基づく固定資産税等の課税免除と北海道の補助金になりますけれども、基本的に業種の縛りとか雇用要件、投資の要件などがあるので、それによって使われる優遇制度、もしくは該当にならない例というのもございますので、どれが多いかについてはあれですが、小樽市の課税免除で言えば製造業、物流施設、こういったものが多いかというふうに思っております。

○面野委員

小樽市に企業立地される企業というのは、多分、小樽市に一本釣りで行こうというところももしかしたらあるかもしれないのですが、ほかにどこの地域、自治体が制度的に有利なのかと探されているところももちろんあると思うので、その中で選んでいただいたということであれば、今の小樽市の制度というのも、ほかと比較しても遜

色ないものなのをお伺いしたかったので、こういったような聞き方をしたのですが、特にこれに関しての課題提起とかをするお話で今質問したわけではないのですけれども、今後もまた分譲、立地を進めていただきたいと思って質問させていただきました。

◎議案第8号工事請負契約について

次に、議案第8号について伺いたいのですけれども、まず、今回報告で、西條・近藤JVが1億6,060万円で入札されたということでした。当初予算では、2億8,982万円がターミナル改修工事で計上されていたのですが、当初予算とこの金額の乖離についてどういった理由なのか、お示しいただきたいと思えます。

○（産業港湾）港湾整備課長

今回予算で計上させていただいております2億8,982万円につきましては、大きくは建築工事ですとか、あと土木工事として、旅客の安全施設整備工事として柵ですとか照明の工事があります。それを含んだ形での全体の事業として2億8,982万円ということになっております。

今回の1億6,060万円で落札していただいた、これにつきましては、建築工事のみの落札となっております。

○面野委員

今御説明いただいた建築部分の土木工事とかというのは、予定としてはいつ頃工事を進めるような形になるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

今回の建築工事の33号上屋ターミナルにつきましては、今議決終了後に本契約を結びまして、その後現地着工ということになっております。

○面野委員

建築はそのような進みになる。その他の建築ではない、先ほど土木工事とかとおっしゃっていた今回のJVでやらない部分のほかの部分の工事は、どのぐらいの時期に工事を進めるのかをお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

土木工事につきましては、今後発注予定でして、9月ぐらいに発注する予定でございます。

○面野委員

岸壁の改修工事が遅れているということで、先日御報告をいただいたのですが、まず、改修工事の遅れについて理由と、あとどれぐらい遅れているのかを改めて御説明をいただきたいのですが、お願いいたします。

○（産業港湾）港湾整備課長

第3号ふ頭の岸壁の遅れですけれども、令和4年度での供用開始を見込んでおりましたが、令和3年度施工において、資材の入手ですとか、原材料の高騰ですとか、地盤改良という現場条件の相違や想定外の工法変更が生じたことから、令和5年度までの施工となる見込みであります。

○面野委員

そうすると、今回のターミナルの整備と大型駐車場の整備、岸壁の工事がセットで大型のクルーズ船の誘致というか寄港がなされるのだろうと思うのですが、工事の遅れも含めて、ターミナル施設の稼働開始の予定はいつ頃になるのですか。

○（産業港湾）港湾整備課長

岸壁につきましては、令和4年度の工事が完了した時点で16番岸壁が完了いたします。17番岸壁の一部についても、完了が見込まれております。

クルーズ船ターミナルにつきましては、令和4年度での完成を目指しておりますので、これらの施設の供用につきましては、令和5年度からの供用開始は可能というふうに考えております。17番岸壁が一部完了となりますので、岸壁としては部分的な供用開始になるかと考えております。

○面野委員

◎クルーズ船について

続いて、議案第8号にもつながるのですが、クルーズ船について伺っていききたいのですけれども、この2年間は、新型コロナウイルス感染症が始まってから、一度も小樽も含めてクルーズ船は実績がなかったのかというふうに思っております。今年の春から、室蘭港をはじめ、いろいろなクルーズ船の寄港地でクルーズ船ツアーが再開されていると報道関係でも伺っているのですが、まず、今年度の小樽港への寄港を予定されていると前回の定例会でもどなたかが聞かれていたのですけれども、改めて現状の予定寄港数についてお示しいただいて、新型コロナウイルス感染症だとか、旅行の対策だとか、政府でもいろいろ緩和のほうが騒がれていますけれども、そういった状況も踏まえて、寄港数の増加が期待できるのか、その辺の御所見を伺いたいのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今年の小樽港へのクルーズ船の寄港の予定につきましては、まず、今、日本船が6回寄港を予定しているところでございます。

今後の寄港増の見込みにつきましては、外国船で小樽港への寄港打診というものを受けている船もございます。

ただ、現状としては、業界のガイドラインができていないかということ、全国的に外国船の受入れが行われておりませんので、これが緩和されて、全国的に外国船の受入れが可能ということになれば、寄港増も期待できると考えております。

○面野委員

次に、また整備のお話ですけれども、大型バスの駐車場も進められていると聞いております。

たしかこちらも本年度完了する予定と伺ったのですけれども、大型バスの駐車場の現状について、それから供用開始についてもお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

大型バス駐車場につきましては、現在、令和3年度の繰越し工事を発注して、整備を進めております。

今後、舗装工などの施工の工事を行う予定にしておりまして、駐車場全体としましては、令和4年度の完成を目指しております。

駐車場の供用につきましては、まだ17番岸壁が令和4年度で完了しませんので、部分的に工事のヤードの区域として取り込まれるかと考えておりますので、駐車場としては一部供用という形になるかと考えております。

○面野委員

今回の一連の計画というか整備事業が本当に全て整って、第3号ふ頭が完璧な状態になるのは、最終的に現状ではいつ頃になる予定なのですか。

○（産業港湾）港湾整備課長

第3号ふ頭の岸壁ですとか、ターミナル、駐車場、これら全体の予定としましては、令和5年度に完了するというので考えておりますので、供用としましては、令和6年度からの供用になるかと考えております。

○面野委員

今、新型コロナウイルス感染症も収束とまではいかないにしても大分落ち着いてきて、そういうツアー、ツーリズムの考え方も少しずつ変わってきているので、令和6年ぐらいになると、今よりは多分もう少し小樽の観光客ですとか、旅行に対する考え方も変わってくるのかと思いますので、しっかりと整備を進めていただきたいと思っております。

◎ウクライナ侵攻による本市への影響について

次に、ウクライナ侵攻による本市への影響について伺っていきたく思いますけれども、ロシア軍がウクライナ侵攻を始めて4か月がたとうとしております。連日いろいろな状況が報道関係、マスコミを通じて私の耳にも入っ

てくるところなのですが、現在、日本が講じた制裁は外国為替及び外国貿易に基づく措置、主要国が講じた内容に沿った資産凍結ですとか、日露貿易の輸出入関連規制、最恵国待遇の取消し、撤回など、様々な部分でそういった制裁措置が加えられております。

国内に関しては、ウクライナ侵攻より以前にも、ウッドショックという木材・建材の高騰が始まっており、私も市内の事業者にも聞いたら、今はロシアから来るものではなくて、北欧材を使用しているのだけれども、ただ全体的にロシアから来るものが少なくなればなるほど、いろいろなところから来たものに対して需要が高くなってくるので、行く行くは材料不足だったり、さらなる建材の価格高騰が懸念されるのではないかとということで、先行きが見えないところが一番不安の種だそうです。

また、小樽港を利用している貿易関係の会社などにも聞いたら、同様に、いつまで続くのか、今は何となく経営できているけれども、今後どういうふうになるのかが分からないということで、不安の声を寄せられているところではあります。

そこで、本市が把握している小樽港を利用している事業者からは、今回のウクライナ侵攻による影響をどのような状況であると伺っているのか、状況をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港を利用している事業者からのお話ということでございますが、私どもが確認している中では、政府の制裁により、一部の貨物については取扱いができなくなっているものがあるということではございますが、現状としては、大きな影響は受けていないというお話でございます。

ただ、今後の制裁の内容につきましては、注視しておりまして、今後どのような形になるかということで、不安を持っているということではお話を聞いております。

○面野委員

今回、私たち立憲民主党小樽支部でいろいろと事業者のお話を伺ったのですが、小樽だけではなく、石狩湾新港もそうなのかもしれないし、日本海側の沿岸のロシア貿易を常々されている港湾からもいろいろと影響が、中古車から建材、食料などそういったものの輸出入が一時先行きが見えないということで不安の声が上げられているということをお聞きしたので、現状さほど影響がないということではありましたけれども、今後まだどういうふうな状況になるかも分からないので、もしまた影響が大きくなれば、小樽市だけではなく、道内のロシアとの関わりのある港湾施設、全国的なロシアとの貿易をしている港などと連携して、制裁を科しているのは政府・国なわけですから、やはり国に対しても事業の継続に対する支援などという策を検討する必要があるのかと思いますけれども、その辺につい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

現状では大きな影響は受けていないというところではございますが、今後の状況につきましては、やはり私どもも注視していきたいと考えております。

また、事業者等が制裁等の影響で事業の継続が困難などという状況に陥った場合には、当然支援も考えていかなければならないと考えておりますので、そういったときには、関係自治体などとも協力しながらそういったものを検討していきたいということで考えております。

○面野委員

このまま一日も早い停戦に向かって、そういった経済の循環というものも本来どおり回るのが本当が一番いいことなのですけれども、なかなか先が見通せないなので、注視していただいて、これからも取組というか経済支援などということも考えていただきたいと思います。

◎観光船事業について

次に、観光船事業について伺いたいのですが、皆さん御承知のように、知床の観光船でずさんな管理体制が招い

た本当に重大な海難事故がありました。

その後、本市でも、観光振興公社の社長がコメントを求められて、新聞やテレビなどでコメントを出しているところも拝見したのですけれども、小樽市でも行く行くは第3号ふ頭へ観光船ターミナルを設置するという計画もあるので、現状、本市で行われている観光船はどういった状況になっているのかということについて伺っていきたいと思います。

まず初めに、市内の観光船事業への客足の影響などということで、増えたということはないのでしょうかけれども、そういった影響について何か把握している情報があればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

「あおぼと」、屋形船をやってらっしゃる観光振興公社に聞きますと、事故直後についてはやはり大きな影響があったというふうに聞いています。

また一方で、例えば小型船舶による青の洞窟、クルーズなどの事業者からも、相当影響が出たという話とか、事業を始めようと船を準備して、さあ行くかというときにこの事故で、採算のことを考えると二の足を踏んでいるのだみたいな意見も聞いているところであります。

○面野委員

知床でも、ようやく周りの観光船が復活したということでお聞きしていますが、全国的にも結構そういった客足にも影響しているのかとお見受けしております。

ちなみに、現在市内で観光船を営む事業者数とか船舶数については把握されていますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

令和4年第1回定例会で自民党の中村吉宏委員にも御答弁したものでありますけれども、海上観光船等の運行についての所管官庁であります国土交通省の北海道運輸局への届出の状況から、直近であります令和2年6月1日調査時点で、事業者数が18、それに伴う船舶数は22隻となっております。

○面野委員

今回、事故を起こした会社は、かなりずさんな管理をされていたということで報道も聞いているのですけれども、観光船事業を始める手続について、運輸局・国ですとか、北海道とか、小樽市、各行政の手続の環境というものを聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

海上運送法に基づく船舶運航事業のうち、これらは不定期航路事業に関するものでございまして、これについては届出、場合によっては許可が必要でありまして、おっしゃるとおり、提出先は所轄の運輸局ですからここで言うと北海道運輸局ということになります。

お尋ねの北海道・市への手続は、取り立てていないのですけれども、ケースによっては係船図、どういう係留をするのかとか、栈橋に関する図面が届出の中の必要書類となってきますので、そうすると車で言えば車庫証明というか、係留場所の確保が必要になってきますので、この手続については、例えば運河係留の船でございましたら、本市港湾室への届出許可が必要となってくるということでございます。

○面野委員

次に、小樽港内の今ほども運河という具体的な場所の名前が出てきましたけれども、発着地の拠点は、幾つあるものなのですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

塩谷とか銭函とかについては把握しておりませんので、小樽港内に限定したという話になりますけれども、発着場所としては、まず、港湾室裏手の第3号ふ頭の18番バースです。それから小樽港マリーナ。運河では第1級運河、主に北のほうのいわゆる北運河。かつない臨海公園の付近の第2級運河。それから港町物揚場といいまして北海製

罐株式会社小樽工場第3倉庫の向かい側にある場所。大きくこの5か所と認識しております。

○面野委員

先ほど事業者数と船舶数、今は係留場所をお聞きしたのですが、船舶の主立った周遊ルートは把握しているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

この場所はニセコ積丹小樽海岸国定公園ということで指定をされておりますので、ダイナミックなロケーションといえますか、これを体感するルートが主になっております。具体的に申しますと、窓岩・青の洞窟を含む祝津・赤岩・オタモイ方面へのクルージングがほとんどとなっております。

○面野委員

北海道運輸局では、昨日もたしか事故を起こした会社が許可を取り消されたという報道もありましたけれども、今回の知床遊覧船事故後の各行政の動きは、今どういったような状況になっているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

知床の重大事故を受けまして、国土交通省から安全確保の再徹底について文書で要請されていると伺っております。あわせて、北海道運輸局からも一斉に緊急安全点検を実施するという通知がなされていると伺っております。

さらに、現在、国土交通省の大学教授ら有識者による事故対策検討委員会におきましても、仮称ではございますけれども、地域旅客船安全協議会を設置する方針があると聞いております。これは、協議会内の複数の事業者が相互に法令違反案件とかを監視するといえますか、そのようなシステムで構築していく予定であるということで、国において、こういった新しく、そして厳しい枠組みができるということでございますので、本市としても、そこら辺を注視していきたいと思っております。

○面野委員

今、安全確保の再徹底と緊急安全点検なんだということで御説明いただいたのですが、先ほど御紹介いただいた18社22隻が、その辺の船の大小にかかわらず、そういった行政機関の動き、対応が必要になってくるという理解でよろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

前段の北海道運輸局から出された一斉緊急安全点検は、いわゆる中規模と小規模に分かれていて、人を運ぶ、乗客の定員が12名以下のものについては、この周知には含まれていないということなので、ある程度中規模、大規模な事業者について、こういったお達しが出ているものだと伺っています。

○面野委員

ちなみに、その通達、お達しについて、小樽市で該当する船舶数は把握していますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

詳細については、少し把握しかねておりますけれども、当然、観光振興公社でやっている「あおぼと」、屋形船、それから小樽港マリーナが2隻あるのですが、それと、運河係留等の青の洞窟行きクルーズに関しては、大型が1隻ありますので、合わせて5隻程度は指導といえますか、周知の範疇ではないかと、絶対5隻ではないかもしれませんが、把握しているところでは、そのような形になっております。

○面野委員

次に、これまで本市港湾室が確認している市内事業者による水難事故等の件数は、把握しておられますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

水難事故の件数ということですがけれども、観光振興室で所管しております観光振興公社につきましては、平成26年に水難事故を起こしているという状況がございます。

○面野委員

ここまで、いろいろと小樽市の関係ですとか、観光事業者の状況などをお伺いしましたけれども、やはりこういう大きな事故は、まずは起こしてはいけないという、皆さんも多分思っておられると思います。これから、先ほど言われていた行政が協議会を立ち上げたりとか再確認したりとか点検したりということが、またさらに増えてくるのかと思います。水難事故防止対策に関わる、いわゆる市の裁量権といいますか公権力といいますか、そういうものは、どこまで持っているものなのか。先ほど伺ったところだと、車でいう車庫を貸してる駐車場を貸しているというような、そういったことでしかないのかというように思ったのですが、これについていかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

繰り返しになりますけれども、観光船の運航に関しての届出、それらに伴う許可、それから安全運航に対する管理は、国土交通省の北海道運輸局が所管しております。

それから、車の話がありましたけれども、中間検査、車で言えば車検です。それから速力違反、スピード違反、陸上で言えば道路交通法に当たる港則法というのがございますけれども、これの違反者の指導や取締り、こういったことについては海上保安部が所管しているところであります。

したがって、安全運航に関しての市としての公の権力といいますか、公権力とかというのはないということ認識をしております。

○面野委員

事故を起こした社長は、国にも責任があるとかという、何か少しおかしなことを言っていたと思うのですが、まずは行政が取り決めている許可だったり申請だったり、そういう点検業務ですが、やはりこれはもう事業者がまず第一にしっかりと対応をすれば、このような事故は起きないはずなので、多分ほとんどはしっかりやっている事業者ばかりだと思うのです。中にやはりこういった事業者がいると、冒頭に聞いた客足に対して影響が起きるので、知床に関しては斜里町長までコメントを出しているぐらいで、やはりまち全体のダメージということになりかねないので、なかなか小樽市が率先して何かを対策することはないのでしょうか。やはり全体的にこういう影響は起こっているものなので、できる限り横の各行政機関との取組を進めて、こういった事故がもう二度と起こらないように、小樽市でもいろいろと取組を進めていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

◎ヒグマ対策について

次に、ヒグマ対策について伺います。

私も小樽市の公式LINEの登録をしているのですが、5月19日に天神2丁目に早朝にヒグマが目撃されたというLINEが入ってきました。今やはり、小樽市内だけではなく、全道のヒグマ出没地域には、結構この近年、目撃情報もあるし、被害も多発しているということで、新聞各社でも度々ヒグマについての記事が掲載されているところですね。

ヒグマ対策について少し伺ってきたいのですが、まず、北海道では、ヒグマ対策の専門部署が新設されたと聞きます。この専門部署では、どのような取組を行っていて、また、今回新設ということなので、これから展開があると思うのですが、今後の取組はどういうことを行っていくのか、もし情報があればお聞かせいただきたいのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

新設部署の今後の取組です。北海道の生活環境部自然環境局のホームページには、ヒグマ対策室に関して、北海道ヒグマ管理計画に関することと、ヒグマの調査に関すること、あとヒグマの出没対策に関することとなっております。

また、今後の取組に関しては、主な今後の取組ですが、まず地域対応力の強化として地域の状況に応じた捕獲や情報発信などの実施計画の策定や、出沒対応時の訓練の実施、また、出沒時に捕獲等の専門家を派遣し、助言を実施する緊急派遣制度の実施などがあります。

次に、適正な管理の推進としまして、検討部会を設置し、狩猟期間の見直しや個体数調整の在り方などの検討の推進があります。

また、情報発信の強化としまして、ICT、ツイッター等のSNSの積極的活用などの情報発信などが挙げられております。

○面野委員

今もお答えの中に、北海道ヒグマ管理計画という言葉が出ていたのですけれども、こちらは北海道で策定していて、何かこう改訂されたという報道も見たのですが、どのような内容だったのか、御承知でしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

北海道ヒグマ管理計画の改訂に関してですが、主なヒグマ計画の改訂内容としましては、まず管理目標では、人身被害の発生を可能な限り抑制するからゼロにするへ修正をしております。

次に、数の調整に関する項目では、市街地の出沒、人命に危害が及ぶ可能性があるなど、緊急事態発生時は出沒状況を判断して、排除を優先する基準を追加しております。

また、目標達成の方策では、人身被害防止のため、定期的に出沒時対応の実地訓練や市街地出沒時の注意報、警報等の発令を行うことを追加しております、これらが主な改訂となっております。

○面野委員

次に、市民ができる対策なのですが、もしヒグマに遭遇したとき、市民はどうしたらよいのでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

ヒグマに遭遇したときの対処法であります。なかなか難しいのですが、まず、慌てず落ち着いて状況を判断することが重要です。以下のことが一般的に言われることであります。ヒグマを遠くに見つけヒグマが気づかない場合は、その場を静かに立ち去る。気づいている場合は、走って逃げるなど、興奮させず、背中を見せないでその場を静かに立ち去る。また、ヒグマが近づいてきた場合は、目を離さず、ヒグマの行動を見ながらゆっくりと後退、また荷物などがあれば荷物を置き、時間を稼ぐなどして下がっていくということになります。

○面野委員

死んだふりをするのだとか、何かいろいろな諸説といたしまししょうか、お話は伺っています。基本的には慌てずに対応するということなのでしょうけれども、次に、遭遇というより、ヒグマが気づいていない、こちらが目撃した場合には、まずどこに通報するべきなのかお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

目撃した場合の通報の関係であります。まずは、小樽警察署の地域課、それから小樽市の農林水産課、または後志総合振興局の自然環境課や猟友会の小樽支部が通報先となっております。

○面野委員

今、遭遇したときの対処法ですとか通報先、こちらを市民の皆さんは、うわさとか、そういうレベルでは聞いたことはあるのかもしれないですけども、なかなかふだん生活していると分からないとは思いますが、そういった行政が発信する正式な対処法ですとか通報先などというのは分からない方も結構多いのかと思うのですが、それらの対策といたしまししょうか対処法、通報先、こういうものは、今、市としてはどういうふうに情報を周知していつているのかお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

周知の話であります。ヒグマに遭遇したときの対処法については、現在でも、春秋の全道ヒグマ注意特別期間に

合わせまして、市の広報おたるやホームページ等で、ヒグマに遭わない心得をメインに周知しておりましたが、今、委員の御指摘のヒグマに遭遇したときの対処方法につきましても、掲載を検討していきたいと考えてございます。

○面野委員

今、御説明いただいたように、6月末までが特別期間なので、本当は少しこの後の質問でまとめようかと思ったのですが、もう時間がないので、今度は冬に入る前の特別期間までに間に合わせるように何とか質問をしていきたいと思っておりますので、よろしくをお願いします。

○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47分

再開 午後3時09分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

共産党に移します。

○高野委員

○第3号ふ頭及び周辺再開発事業について

まず、第3号ふ頭及び周辺再開発事業について、伺いたいと思います。

小樽市では、平成26年6月に第3号ふ頭及び周辺再開発計画を策定というふうにありましたけれども、第3号ふ頭及び周辺再開発の目指すべき姿とは、どういったものを描いているのか、まず説明願います。

○（産業港湾）港湾室主幹

この再開発の目指すべき姿でございますけれども、第3号ふ頭は国際旅客船埠頭を核とする空間、その周辺は観光船乗り場と一体となった交流空間として、第3号ふ頭及び周辺区域全体をにぎわいある国際交流空間とするというのが、目指すべき姿でございます。

○高野委員

それでは、当面の整備対象とする範囲とは、どこになりますか、説明願います。

○（産業港湾）港湾室主幹

この第3号ふ頭及び周辺再開発の整備につきましては、物流機能の移転、財政負担、民間活力の導入など課題も多いことから、段階的に進めることとしておりまして、当面の整備の範囲といたしましては、国直轄事業による大型クルーズ船対応の施設整備、あと市で行う既存の市営33号上屋の一部を改修した旅客ターミナル、あとは31号上屋跡地の大型バス駐車場、ふ頭基部につきましては、緑地整備や船だまり、あと多目的ホールを併設した観光船ターミナル、あと民間では、おたるマリン広場において観光振興公社による観光・商業施設の建設も予定をされているというところが、今回の当面の整備の範囲ということになります。

○高野委員

それでは今、御紹介していただいた範囲で、令和3年度まで行っている整備内容についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

第3号ふ頭周辺再開発におけます令和3年度までの現場施工、整備につきましては、国直轄事業におきまして16番17番岸壁の改良工事を進めているほか、泊地しゅんせつの工事を実施しているところであります。

○高野委員

では、今後の予定もお知らせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

令和4年度以降の予定につきましては、令和4年度は大型バス駐車場、こちらについては既に現地着手しているところでございます。クルーズ船ターミナルと基部緑地につきましても、現地着手する予定でございます。そのほか、第3号ふ頭と第2号ふ頭の間の連絡道路である第3号ふ頭基部岸壁や基部臨港道路についても、整備を進める予定でございます。

令和5年度以降につきましては、国直轄事業としましては、17番岸壁の改良工事のほか、14万トン級対応のためのドルフィンの整備を行う予定であるほか、市の管理者事業としましては、基部緑地の整備、基部臨港道路の整備、観光船の乗降所となる小型船だまりの整備、あと34号上屋跡地の観光船ターミナルの整備を進める予定でございます。

○高野委員

少し確認も含めてですけれども、6月3日に第3号ふ頭及び周辺再開発事業のスケジュールについて、遅れもあるということでのいろいろ報告も伺ってまいりました。

それで、大型バスの駐車場とか令和4年度完成予定と説明を受けたということがあるのですけれども、将来的には、平成26年に策定したものを目指すということであれば、現在の大型バスの駐車場の位置ですとか、あるいは客船ターミナルの位置も、場合によっては将来的には変わる可能性もあるということなのか、その辺少し伺いたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

今の当面の整備と将来の変更があるのかというような御質問だと思いますけれども、平成26年に策定した再開発計画に施設配置計画図というのを添付してございます。最終的に、将来的には、この絵姿に向けて整備をしていきたいというのが基本的な考えでございます。

ただ、先ほど申したように、課題がいろいろとありますので、今は当面、整備できる既存上屋を使ったターミナルですとか、今の駐車場を整備する場所でまずは駐車場の整備をしていくというような考え方でございます。

○高野委員

将来的には、今後は変わっていく可能性もあるということなのかというふうには理解しました。

今回の議案第8号についても少し確認したいのですけれども、議案第8号で掲載されている場所は、当面整備をする場所のエリアということでのいいのか、その点いかがですか。

○（産業港湾）港湾整備課長

議案第8号で挙げさせていただいております33号上屋につきましては、第3号ふ頭及び周辺再開発事業の再開発区域内の一部を、33号上屋の一部を改良した施設であります。

○高野委員

それでは、33号上屋の現在の活用はどうなっていますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

現在の33号上屋の活用ですけれども、水産品ですとか融雪剤ですとか、あと木材、製材、こういったものに使われております。

○高野委員

今お話ありましたけれども、そのように活用されているということでした。

それで、これからどうしようとしているのかということも聞きたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

この33号上屋の一部、全体の面積の半分弱なのですけれども、それをクルーズターミナルに使用すると、残りの部分は今までどおり上屋として利用していくというような使い方が、当面の利用方法になります。

○高野委員

先ほど御説明があったとおりに、半分は上屋を残して、半分はクルーズ客船ターミナルということでした。

最初に、議案第8号について御説明あったのですけれども、再度、なぜ工事を行うのかと、また工事内容についても改めてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

今回、議案第8号で挙げさせていただいております33号上屋につきましては、C I Qを行うためのターミナルを整備するために行う工事でございます。

工事の内容につきましては、外壁ですとか屋根工事、建具、内装工事、その他としましてはユニット工事、コンテナの新設を設置する予定でございます。

○高野委員

それで、その半分を使うということですが、具体的にどういったふうになるのかというイメージが少し湧かないのですよね。以前いただいたイメージ図では、建物一つになっていたもので、その建物内に壁を造って半分はクルーズ客船ターミナルで、半分は上屋として、置くスペースを確保するということになるのかと思うのですけれども、その仕切りについて、どういうふうになるのか説明願います。

○（産業港湾）港湾整備課長

33号上屋のターミナルと上屋の部分の仕切りにつきましては、コンテナを、物置を設置しまして、その隙間については、コンテナ背後に天井からネット等を張るなどして仕切ることとしております。

○高野委員

それで、ネットで仕切るという状況です。

改修工事をして、同じ建物内で半分しか壁の塗装をやらないということであれば、やられているところとやられていないところでギャップがかなりあるのではないかと思うので、その辺の考え方についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

ターミナル利用部につきましては、屋根塗装ですとか外壁塗装が外装としてございます。外装につきましては、改修範囲のみの塗装になりますので、ターミナルの上屋部分についても、今回ターミナルとして化粧を行うことを目的に整備を行う部分もございますので、差が出てしまうものではないかというふうに考えております。

ターミナル部分につきましては、補助事業ということになりますけれども、残りの上屋側の屋根につきましては、港湾上屋改修事業によりまして、令和4年度ではそちらの部分は完成いたしません、継続して屋根塗装を実施していく予定でございます。

○高野委員

ターミナルとして活用を考えているので、より分かりやすくなるのかという感じもあるのかと思いました。

あと、そもそもなのですけれども、少し今さら感もあるのかもしれないですが、半分にすることで、物流の置くスペースが半分になって足りるのかというところも少し心配なのですけれども、そこら辺の心配はないのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

臨港地区区内にございます既存の上屋を活用して、貨物のこういった置き方や工夫も含めて利用されている事業者と協議を重ねまして、スペースが足りなくなるようなことはないようにやりくりをしている状況でございます。

○高野委員

そうやってやりくりをして、大丈夫なようにしていくということでした。

先ほどの質問に戻るのですが、客船ターミナルはどういった機能を予定されているのか説明願います。

○（産業港湾）港湾整備課長

ターミナルにおきます機能につきましては、主にC I Qスペースですとか、あと待合所、トイレなどの機能を配置する予定でございます。

○高野委員

主にそこは、コインロッカーとかは考えていないということなのですか。

○（産業港湾）港湾整備課長

コインロッカーにつきましては、この工事の中では行いませんけれども、コインロッカーのブース、要はスペースを確保することは考えております。

○高野委員

具体的に決まっているのは、C I Qスペースと待合所、トイレなのかと思いました。

例えば、客船ターミナルができたら、クルーズ船が寄港しないときは閉鎖して、大型バス駐車場でイベントが開催時には開放するというお話もあったかと思うのですが、具体的にどのようなときに開放し、活用を考えているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

ターミナルにクルーズが寄港していないときの利用に当たりましては、例えば、大型バス駐車場でイベント開催時におけるトイレなどに利用したいというふうに考えてございますけれども、具体の利用に当たりましては、建設部に確認中でございます。あと、冬場のクルーズがシーズンオフの時期につきましては、物流上屋として活用することとしております。

○高野委員

イベントをするときはトイレなどを活用するということでした。

現在、この客船ターミナルというのはないのですが、実際にこれまでも小樽は、クルーズ船が寄港されてきました。そのときに、C I Qの対応、そういったものはどのように対応していたのか説明願います。

○（産業港湾）港湾振興課長

これまでクルーズ船が来たときのC I Qでございますが、これは船内や岸壁にテントなどを配置して行っていたところでございます。ただ、船内につきましても、メインダイニング等を使っておりますが、やはりC I Qをするようなスペースとしては適していないため、そういう作業に時間がかかるということで、下船時間が遅くなるなどの不都合があったということでお話は聞いております。

○高野委員

ないということで、大型テントを張ったりして対応したこともあったのかと思うのですが、函館市では、クルーズ船ターミナルビルを建設していますが、函館市のように大きくなくても、道外でもやはりクルーズ船が多く訪れているところには客船ターミナルあったりとかという状況もあるので、本市もそういったスペースですとか客船ターミナルはあったほうがいいのかというふうには思っているところです。

最初に、当面整備する範囲について伺いました。平成26年の配置計画図では、33号上屋の残りの半分、そして32号上屋、31号上屋がない状況で分かれていますのですが、先ほども答弁があったとおり、将来的には、今ある物流エリアをなくしてしまうということでいいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

最終的には、上屋の建物自体を有効利用するかどうかは別としまして、物流機能については、ほかの場所に移転

して、この第3号ふ頭については、交流拠点ゾーンとして整備をしまいたいというふうに考えてございます。

○高野委員

となりますと、当面は、現在の場所でクルーズ船と物流エリアが一緒になるということでもいいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

第3号ふ頭の中に物流と交流機能が二つあるような形になりますけれども、それぞれフェンスで区切っていますので、直接交わることはございません。

○高野委員

交わることはないということでした。

少し話は変わりますが、現在の小樽港のクルーズ寄港の予定についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船の寄港予定でございますが、先ほど面野委員のときにも少しお話しさせていただきましたが、今年の寄港予定につきましては、日本船が6回寄港予定となっております。このほか、外国船については寄港の打診を受けているものが数隻ございます。

○（産業港湾）港湾室主幹

先ほど私が、物流と交流がフェンスで区切られているので交わることはないという話をさせていただきましたけれども、クルーズ船が着いたときには、どうしても物流のスペースを通過しなければならないことがありますので、札幌市側の13番、14番を使った場合には、交差するというよりは、物流の場所を使って人が移動するとか、そういった場合もあるということだけ訂正させていただきます。

○高野委員

先ほど面野委員の答弁でも聞きましたけれども、現在はやはりコロナ禍の影響もあって、クルーズ船の寄港予定もまだ少ないと思うのですが、道内でもやはり小樽というのはクルーズ船の寄港が多いところだということもありますし、新型コロナウイルス感染症の感染状況ですとか、ポートセールスの活動をする中で、これからは増えていくのであろうと思うのです。

そうなった場合に、クルーズ船が今後入ってくると、2隻同時に入ることがあるのかと想像するのですが、そうした場合、31号上屋、32号上屋の跡の物流への影響はないのかと少し心配されるのですが、その辺はどうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

影響については、先ほども御答弁させていただきましたけれども、基本的にはフェンスで区切っていますので、直接的な影響というのは、そんな大きくあるわけではないということと、あと第3号ふ頭に入る通路につきましては、今の第2号ふ頭と第3号ふ頭を連絡する通路も改良しながら物流の通行に支障がないように改良する予定でございますので、全く影響はないかということではありませんけれども、大きな影響はないと考えているところでございます。

○高野委員

ということは、クルーズ船が入ってくるときの状況を見ながら、何とかいろいろ調整して影響が出ないようにできるということでもいいということですね。

○（産業港湾）港湾室主幹

クルーズ船も、ある程度前もって予定が分かりますので、当然、その辺は港湾業界の利用者の方々とも十分に調整しながら進めてまいりたいと考えております。

○高野委員

結構、寄港が増えてきたら、なかなか調整も大変なのかという、私は少しそこは心配されるのですが、今

のところまだ、きちんとやっていきますということでした。今後も、いろいろ確認しながら伺いたいと思います。

◎小樽市勤労者共済会について

次に、小樽市勤労者共済会、かもめ共済について伺いたいと思います。

まず、かもめ共済についての説明をお願いします。

○（産業港湾）商業労政課長

かもめ共済といいますのは、委員からもありましたけれども、小樽市勤労者共済会といたしまして、市内の個々の事業者ではなかなか難しいお祝い金ですとかお見舞金などの慶弔金の給付事業や会員親睦を目的とした事業など、会社のいわゆる福利厚生を取組を互助会として実施しているものとなります。

会員からは、1人当たり月額500円をもらいまして、それを原資として事業を行っている団体となります。

また、このかもめ共済の事務局は、商業労政課内に席がありまして、事務職員1名の給与の半額を市が補助しております。

○高野委員

それでは、どんな事業があるのか説明願います。

○（産業港湾）商業労政課長

事業の内容といたしましては、お祝い金などの慶弔金の給付事業のほか、人間ドックですとか、インフルエンザ予防接種の助成、そのほかにスポーツ助成や旅行助成、施設利用助成や小樽うまいもん助成などの事業を実施しております。

○高野委員

今御説明があったのですけれども、うまいもん助成とかスポーツ助成ということも説明あったのですが、いまいちイメージがつかないのですけれども、具体的にどういった助成なのか説明願います。

○（産業港湾）商業労政課長

小樽うまいもん助成ですとかスポーツ助成についてということですが、うまいもん助成は、会員本人が市内の飲食店を利用した場合に、期間内に1回限りとなりますが、申請時に領収書を添えてもらいまして、後日1,000円を上限に助成するといったものです。これは会員間の親睦を図ることを目的としているものです。

また、スポーツ助成というのは、会員本人が、スキーですとかゴルフ、テニス、ボウリングなどができる施設においてスポーツを楽しんだときに、年度内に1回2,000円を上限として助成するものでございます。

○高野委員

それでは、加入資格についても説明願います。

○（産業港湾）商業労政課長

加入資格は、市内の企業ということですが、事業所単位または会社の親睦会単位で加入することができます。15歳以上の従業員と事業主が加入できます。

○高野委員

会費についても伺いたかったのですが、先ほど月々500円ということでした。

こういった共済会というのは、全国的にあるものなのか、その点はどうでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

かもめ共済と同様の形といたしましては、令和3年4月1日現在で、全道で29、全国では338あります。

○高野委員

ちなみに、事業内容は、それぞれの自治体によって違うものなのか、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）商業労政課長

事業内容といたしましては、基本的に慶弔費の給付事業ですとか施設利用助成、レクリエーション事業というものになりますけれども、それぞれ詳細な部分では違いがあります。例えば、会員の交流の場として日帰りバスツアーですとか、ボウリング大会を実施しているといったところもあります。また、予防接種の対象として、風疹ですとか肝炎などに広げているといったところもございます。

○高野委員

それでは、加入のメリットとして挙げられるものは何ですか。

○（産業港湾）商業労政課長

福利厚生を取組というのは、お金も必要ですし、事務作業が必要になります。大きい企業の場合ですと、自分たちでそういったことができると思いますけれども、特に中小・小規模事業者単独では難しいこともあると思いますが、そういった意味でメリットとしては、小さい企業でも集まることでスケールメリットを出すことができますので、会社の事業主本人もそうですが、従業員のためにも福利厚生を実現できるといったところがございます。

○高野委員

メリットも結構あると思っています。

このかもめ共済で、最近、新たに追加した助成はあるのか、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）商業労政課長

最近追加した助成ということでいきますと、令和元年度にインフルエンザ予防接種助成を追加してございます。

○高野委員

それでは、本市の加入者はどれぐらいいるのかというところなんですけれども、事業者数と人数についてもお聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

令和4年6月20日現在でいきますと、事業者数が95、加入者は926名となります。

○高野委員

令和3年度とかと比べると、少し減ったのかと思うのですが、先ほどメリットについても聞いたのですが、やはり入ってもらってこうしたメリットがあるのかという、福利厚生がきちんとあるところですけども、加入してもらった取組として何かしてきたこと、どういったことがあるのか、お聞きしたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

一つは、このかもめ共済を知ってもらうということがありますので、小樽市のホームページでかもめ共済についての周知をしているほかに、毎年10月には、広報おたるにも掲載して、加入の周知をしております。

また、そのほかに理事ですとか、あと会員企業の同業者などによる横のつながりというもので、そういった会員同士の紹介ということで会員企業や会員を増やすということをしております。

○高野委員

市のホームページなどで周知しているということでした。

それでは、新着情報、会員にどのようなことをしてお知らせをしているのかお聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

会員向けといたしましては、かもめ通信というのですが、紙のお知らせになりますが、こちらを毎年4月に企業を通じて会員に送付をしております。そのほかにも、かもめだよりといたしまして、こちらも紙なのですが、年に3回、企業にお知らせをしております。そのほか、ホームページには、10月にかもめだよりの簡易版というものをご掲載しております。

○高野委員

紙で3回、渡しているということなのですが、ホームページでも知らせているということなのですが、例えばツイッターとか、そういったような形はないのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

ツイッターを使っているの周知は行っておりません。

○高野委員

会員向けの講座など、これまで取り組んだことがあれば、こういったものに取り組んできたのか聞きたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

講座といたしましては、もう10年以上前になりますけれども、そば打ち体験講座ですとかテーブルマナー教室といったことを実施していたことがございます。

○高野委員

10年前ということで、かなり前の感じなのですが、最近は、こうした講座に取り組んでいなかったということでもよろしいでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

平成20年度が最後で、その後は、こういった講座は実施してございません。

○高野委員

毎年だとは思いますが、お年玉プレゼント大抽選会とかというふうに行っているのかと思うのですが、分かればいいのですが、抽せん会をやられたのは、いつからされているのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

お年玉プレゼント大抽選会は、コロナ禍になって、それまでクリスマスパーティーという形で、皆集まって実施をしていたのですが、集まることができなくなって実施をしておりますので、2年前からということになります。

○高野委員

2年前ということでした。お年玉プレゼント大抽選会には小樽の物産詰め合わせとかもあって小樽らしいのかということで、すごくいい取組だとは思いますが、この2年間の2年目は、応募も多いということもあって、それなりに魅力があるのかと思います。

それで、私は、こうした共済というのは、本当にすごくいいことだと思うのです。いろいろな自治体のものも見させていただいたのですが、例えば、江別市とかでは、オーケストラの公演チケット助成、または商工会議所とも協働してオリジナルの名刺も作るとか、Zoomの使い方講座、おいしいコーヒーの入れ方講座というものを、毎月のようにホームページですとかツイッターで発信したりというようなことも行っているのですよね。岩見沢市でも、自己能力開発ということで、仕事に必要な資格の助成とかもしていたりもしますし、十勝などでは、エステとかマッサージの割引ですとか、音楽の習い事の割引、自動車学校に通学するときの割引とか、本当にいろいろな取組をされています。

難しい問題もあるのかもしれませんが、私は、こうした講座、10年前にあったきりということもありますし、講座の充実ですとか情報発信の仕方ということも、徹底してぜひ行っていただきたいと思いますが、その点いかがですか。

○（産業港湾）商業労政課長

今、委員からもいろいろな自治体のそういった取組の紹介もございましたけれども、こういった紹介があったということは、小樽市勤労者共済会の理事会の中でも紹介をさせていただきたいと思っております。

ただ、会員向けのレクリエーション等の取組というものを単純に増やしてしまいますと、会費が上がってしまって、結局それが会社の負担を増やすということも考えられますので、そういったバランスを取りながらということになるかと考えております。

○高野委員

やはりそうですね、月500円ということで、場所によっては月600円だったり、もう少し月々の支払う額が高いところも確かにあったりするのですが、多くの自治体のものを見ると、本当にいろいろな取組されています。苺狩りですとか、さくらんぼ狩りですとかも含めて、地元のお店とも協働してとかいろいろありますので、そういったことも取り組みながら、ぜひ会員を増やしたりとか、充実するように、ぜひ取り組んでいただきたいと思えます。

◎海水浴場について

海水浴場についてお聞きします。

先ほど、中村吉宏委員もいろいろお聞きしまして、少し再度確認という形にもなってしまう部分もあるかもしれませんが、質問します。

まず、令和4年の開設期間です。それぞれお答えください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

令和4年度の市内の海水浴場の開設期間ですけれども、6か所それぞれ申し上げます。

おたるドリームビーチ、6月24日から8月31日まで69日間。銭函海水浴場、7月2日から8月24日まで54日間。朝里海水浴場、7月9日から8月21日まで44日間。東小樽海水浴場、7月9日から8月21日まで44日間。塩谷海水浴場、7月9日から8月17日まで40日間。蘭島海水浴場、7月8日から8月21日まで45日間。

○高野委員

開設期間はばらばらですけれども、大体7月が多いのかというように思います。

それでは、海水浴客の人数、平成30年度から令和3年度までお知らせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

平成30年度から令和3年度までの海水浴場の利用者数ということですが、全体で申し上げますと、平成30年度23万7,030人、令和元年度24万297人、2年度26万6,869人、3年度34万9,505人となっております。

○高野委員

海水浴場を訪れている利用者数の推移を見ると、平成29年度ぐらいまでは減っているのかと思うのですが、今聞いたように、ここ最近の人数を聞きますと、今は毎年のように訪れる方が増えていると、令和3年度は約34万人ということで、かなり増えているなと思います。こうしたことを考えても、ここ最近の増加傾向を見ても、今年も増えるのではないかと私は考えるのですが、どういうふうにご考えていらっしゃいますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

今年の海水浴場の利用者数の見込みですけれども、ここ数年はコロナ禍にありまして、屋外でのレジャーの需要が高まったということがございます。そして、特に昨年度は、非常にずっといい天気で天候に恵まれていたということがありまして、前年度比130%ということで非常に大きく増えたということがあります。

今年も、コロナ禍において引き続きレジャー需要というのが高いので、一定の入り込みはあるものと考えておりますけれども、天候の要因が過去の例から見ても大きいものですから、見込みはどれぐらいになるかというのは立ちづらいものもあるかというふうにご考えております。

○高野委員

確かに、天候に左右されるというのはあるのかとは思えます。

しかし、先ほどお話のあった屋外レジャーなどの需要の高まりもやはりありますし、そういうふうになることが、

私は増えてくるのではないのかと思うのです。

そうなりますと、やはり人が増えれば当然トイレも必要になってきます。令和元年に海水浴場のトイレの設置状況についても伺ってきましたけれども、改めて確認も含めて伺いたいと思います。海水浴場の場合、6か所あるということでしたけれども、それぞれ海水浴場のトイレの設置数とトイレのタイプ、水洗トイレの数もお知らせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

海水浴場のトイレということで、市が支援して設置しているものを申し上げます。

まず、ドリームビーチですけれども、和式の非水洗のタイプが3基。

銭函海水浴場では、公衆トイレの水洗のものが1基あります。それ以外に、仮設の和式が2基、洋式が5基、いずれも非水洗のタイプですけれども7基。

続きまして、朝里海水浴場ですけれども、和式の非水洗のタイプが5基。

東小樽海水浴場につきましては、公衆トイレですけれども1基ありまして和式のタイプです。それ以外に、仮設のトイレは非水洗の和式のタイプが4基。

塩谷海水浴場につきましては、和式の仮設が非水洗ですけれども3基、それ以外に簡易水洗のタイプが2基、合計で5基となります。

蘭島海水浴場については、水洗式の公衆トイレが設置されております。ほかに、簡易水洗タイプの和式のトイレが6基、以上となっております。

○高野委員

30基ぐらいある中で、ほとんど和式だったり非水洗ということでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

おっしゃるとおり、大半が非水洗のタイプ、また和式のトイレというふうになっております。

○高野委員

今、お聞きしましたら30基ぐらいあって、ちょこちょこっと水洗だったりして、そのほとんどが非水洗だということでした。洋式ではないということが、今の答弁で分かりました。

先ほどの質問でもありましたけれども、今年、新たに水洗になる箇所、和式から洋式になるトイレの場所はあるのか、その点いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

今年度、新たに水洗なる、もしくは洋式になるというところはございません。

○高野委員

以前に質問したときにも、令和2年以降は利用者の方が少しでも気持ちよく使用できるようにしたいということではございますけれども、実際には今年度も増えていないということではよろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

先ほども中村吉宏委員のときにもありましたけれども、公衆トイレとして洋式化をしたのは、銭函海水浴場、蘭島海水浴場の公衆トイレ、それぞれ令和2年度に実施して以来、行っていないという状況です。

○高野委員

そうですね、銭函海水浴場と蘭島海水浴場の話がありました。

銭函海水浴場と蘭島海水浴場は終わったけれども、東小樽海水浴場が変えていないというところかなと思うのですが、観光振興室としては、一応、東小樽海水浴場の公衆トイレの部分で洋式化をしたいということで、予算の要望はしていたということではよろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

東小樽海水浴場の公衆トイレの洋式化につきましては、市全体のトイレの洋式化の年次計画にも掲載しておりますし、老朽化も進んでおりますので、やっていきたいという状況はございましたが、先ほども御答弁申し上げましたけれども、市の全体の予算の中で、予算化できなかったという状況となっております。

○高野委員

実際に要望したけれども、全体を見ていく中で、なかなか難しかったという現実だったのかと思います。

先ほどとダブるのかもしれないですけども、いろいろ要望が出ていると思うのです。水洗トイレにしてほしいですとか、和式ではなくて洋式にしてほしいという要望があるのですけれども、それが進まない大きな理由についても聞きたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

洋式化が進まない理由というのは、やはり一番大きいところは賃貸借契約によりまして、借りて行っているのですけれども、そのリース料が非常に高上りになるということがあります。

○高野委員

リース料というお話でしたけれども、その費用について、水洗トイレ、非水洗トイレ、洋式を設置する費用はどれぐらいかかるのかと、やはり先ほど言われていましたが、和式トイレでも使い方が分からないという方がいらっしゃるのです。特に小学生とかもそうですけれども、トイレに入っても使い方が分からなくて出てきてしまうという、やはり実際にあるわけなのです。せっかくお金をかけてやっても、使われないと意味がないかと思うのです。やはり衛生的にもよくないというのもありますし、やはりお金が大きいからということで、あるのかもしれないのですけれども、やはり使われなかったら意味がないのかなと思います。

そういう衛生面も考えたら、やはり私は水洗化で洋式化というのが、やらなければいけない問題だと思って、その点について最後に聞いて終わりたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

和式から洋式に進まない理由、それから簡易水洗にできない理由ということですが、やはり費用の問題がありまして、和式から洋式に便座を交換するには、1基当たり6万円程度かかるというようなこと。それから今の非水洗ということで、便槽が丸見えな状態で、衛生的にやはり利用しづらいというような御意見がございますけれども、リース料が簡易水洗の場合には高いということ。

さらに、定期的に薬剤の補充、便槽の洗浄が必要になりますので、こういった経費がどうしてもかかってくるものですから、簡易水洗への更新も進んでいないという状況でございます。

利用者の皆様から、そういった御意見をいただいていることは、承知しておりますので、予算もありますけれども、何とか更新できるか、できないか、検討は引き続き進めてまいり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。

公明党に移します。

○横尾委員

◎既存産業の利益率改善と高利益賃金産業の誘致・育成について

初めに、既存産業の利益率の改善と高利益賃金産業の誘致・育成ということで質問させていただきたいと思いません。

まずこれ何かというところで、御紹介するのですけれども、まずは小樽市人口減少問題研究会が書いた本です。「人口半減社会と戦う—小樽からの挑戦—」ということで、これが何かというところは、平成20年3月に連携協定

を結んだ小樽商科大学と小樽市が、長年の課題となっていた人口減少について共同研究を行った結果が、記されているものです。

人口減少対策に特効薬はありませんが、財源が限られている中、より効果的な方策を講じる必要があると。このたびの共同研究による結果を参考に職員総出でスクラムを組み、知恵を出し合い、小樽の明るい未来をつくっていききたいというのが、刊行に寄せて市長が書いている言葉となります。職員総出でということですので、これはどういうふうに取り組んでいくと考えているかどうかという部分で、少しお聞きしたいということで、この2点、既存産業の利益率の改善と高利益賃金産業の誘致・育成ということで聞かせていただきたいと思います。

まず、この小樽市の人口減少に歯止めをかける可能性がある施策として、所得水準を引き上げることが記載されています。この所得水準を引き上げるためには、平均所得を増加させなければならないということなのですが、そのためには現在ある産業の利益率の改善や高利益賃金産業、利益の高い、賃金の高い産業の誘致、そして育成をしていかなければならないということが挙げられています。

そこで、質問の内容なのですが、まず小樽市は、製造業がものづくりということでもありますけれども、この本の中で言われているのは、小樽の製造業が現状改善するためには、製造工程やプロジェクトの生産管理を見直して、管理会計を徹底して、現在埋没している利益を掘り出す。そしてそれを基に新しい技術への投資を行う必要があるということが言われています。

日本の中小企業の利益率が、管理会計の導入の程度によって差が出ることを明らかにしている方もいらっしゃって、こういったことも言ってらっしゃると思うのですが、それを改善することによって捻出した利益を技術投資に回して、技術者の雇用を増やすと。そういったことが言われています。

こういったことが、小樽の製造業にとっては、利益と高い賃金を生み出す源泉となるよということで、政策としての課題とされていますけれども、実際、こういうふう書かれているものに対して、市の見解はどういうふうになっているのかということと、これに対して小樽市として対応できることは、何かあるのかという部分の確認をさせていただきますと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

ただいま御質問がありました管理会計につきましては、実際に導入をした実例を確認しているわけではございませんが、まず考え方として、経営者に経営を管理する際に役立つ情報を提供するための会計であり、方法としては、予算と実績を比較して改善をする予算の管理。あとは、目標原価と実際原価を比較して改善する原価管理などであると認識をしています。こうした予算の改善、原価の改善を進めるということは、事業の効率を上げて、利益率の改善に結びつくものではないかと、認識しているところでございます。

あと、市としてできることは、どのようなことがあるかということでございますけれども、まずは事業者の皆様意向を把握するということが必要だと思いますので、通常私どもで実施しております企業訪問、こうしたものを通じてニーズの把握を行うことがまず必要かと思っております。

一方で、現在、導入希望の事業者がいらっしゃれば、その導入に活用可能な国ですとか、道の補助金なども調査をして、該当があれば周知などを図ってまいりたいと思っております。

○横尾委員

具体的にこれを進めるとすると、担当の部署を確認させてください。

○（産業港湾）産業振興課長

市の政策として、この管理会計を進めるかについては、未定ではございますが市内製造事業者との対応ともなりますので、産業振興課が対応すると考えております。

○横尾委員

次に、小樽の現在の中心産業である観光業についても記載されておりました。

これ何かというと、小樽の観光産業を見ると、低価格帯と高価格帯のブランドとオペレーションの差別化という基本的な対応すら進んでいないように見えるというようなことが書かれています。つまりどういうことかと言うと、日本人の団体旅行と同じく、団体旅行で効率的に観光地を周りたく望む低価格帯の外国人観光客と、高価格のサービスを受けることを望む富裕層顧客への対応の差別化ができていない。そして、高品質なサービスを提供しているにもかかわらず、低価格であったり、そもそも富裕層が望むサービスが提供できなかったりするため、利潤の機会を失っていると言われてます。

そして、小樽は従来のビジネスモデルから脱していないので、顧客の争奪の鍵が低価格化であることを考えると、観光産業の低賃金化が避けられず、小樽の観光業が拡大すれば拡大するほど、若い未熟練の労働者の流出を加速することは明らかだと。どんどん転出してしまうということが書かれています。

小樽市において、ブランドとオペレーションの見直しによる高価格帯サービスに基づいた、新しいビジネスモデルの構築は急務だということでもまとめられていますけれども、これについても、まず小樽市の見解、どのように考えているのか、これに対してどう考えるのかということと、市でできる対応があるのか、ないのか。もう既にやっているものがあつたりすれば、お聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

初めに小樽市の見解についてですけれども、小樽市におきましても、高価格帯のサービスを希望する富裕層への対応などにより、市内観光産業の高付加価値化を促進する必要があるという、そういった認識は持っています。

市内の宿泊施設などにおきましても、富裕層や長期滞在者をターゲットとした受入体制の整備などは進めておりまして、小樽市としましても、これらの取組を支援すると。そういったことが重要であるというふうに考えてございます。

また、小樽市として関わりといいますか、対応についてでございますけれども、小樽市の取組としましては、コロナ禍前になりますが、観光消費額が大きくて、滞在日数が長い欧米豪の地域を誘客ターゲットとする観光施策に取り組んできたところでございますけれども、今後もアドベンチャーリズム、そういったものも含めて、小樽のポテンシャルを生かした体験プログラムの構築やニーズを捉えた観光資源の磨き上げ、発掘などによって、滞在型観光の推進を図り、観光消費の拡大に結びつける取組を進めていく必要があると、こういった認識は持っています。

また、国におきましても、観光地の再生、高付加価値化により稼げる地域、稼げる産業の実現を目指しておりまして、市内の観光事業者で、こういった国の補助メニューなどを活用する際には、小樽市においても計画の策定ですとか、情報提供を通じて支援をしていると、そういったところでございます。

○横尾委員

ということで、ある程度進めている部分もあるということが確認できましたけれども、こうやって言われている、本に書かれているという部分もありますので、しっかりとこれも進めていただきたいと思うのですが、これも担当はどこになるのかだけ、確認させてください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

主に市内の観光事業者支援ということになりますと、産業振興課とも連携しながら、観光振興室である程度対応していくところはあるかと思っております。

○横尾委員

部署がかぶる部分もありますので、ここで縦割りだけでは難しい部分もあるかと思っておりますので、ぜひお願いしたいと思います。

次に、高利益賃金産業の誘致・育成についてということで、高賃金の産業というのは何かというと、技術集約型と言われておりまして、それは何かと具体的にはICT産業だとか、そういったものなのかと思っております。そ

らも、第7次小樽市総合計画の中で、やはり市内では工場等の建設に適した産業用地を確保することが難しくなっているため、IT関連企業などの誘致に向けて、市内中心部の空き店舗などを活用するなどということ、はっきりと記載されておりますけれども、そういったものが小樽には必要だという考えはあるという認識で私はいのですが、この技術集約的産業の立地条件というのが、ここにも書かれておまして、一つはマーケットに近いということ、そしてもう一つは人材の供給源があること、もう一つは基礎的なインフラが整備されていることと、これがICT産業が立地する条件の三つというふうに言われております。

ICT産業の一部は、やはり起業に際する大きな設備投資は必要としませんが、立地地域のインターネットなどの基礎的な情報インフラの整備状況が、立地の必要条件になることが多いというふうに言われています。この小樽のインターネットなどの基礎的な情報インフラの整備というのは、こういったICT産業を誘致するには必要だと言われておりますけれども、これについては小樽市としてどのように考えて進めてきていたのか、またはどういった対応が必要になるのかという部分の見解をお聞かせください。

○（産業港湾）由井主幹

市内にIT産業を誘致していくために、情報インフラの整備に対する見解というようなことでございますけれども、現状で誘致すべきICT産業とかが求めている基礎情報インフラ整備における、具体的なニーズという点におきましては、市として対応できるものかどうかという点も含めまして、十分に研究していく必要があるものと考えております。

また、本年度、情報通信産業などを誘致するために、市内の視察費を一部補助する立地環境視察費用補助金を創設しておりますので、視察に来られた事業者などにもヒアリングするなどしまして、必要な情報インフラ整備に関するニーズなどについて、情報収集を図ってまいりたいと考えております。

○横尾委員

そういう機会があるということなのですが、まずは何を小樽市としてしたいのかというところが、相手も待っているところかと思えます。

小樽市の中で、情報インフラ整備がどういう状況なのかということが分かっていなければ、それを広げていかなければならないとか、こういった産業を誘致したいのだという話になってくると思うのですが、その部分も含めて研究されるということですから、他市の状況と比べて小樽市はどうなのだろう、優位はあるのかどうかという部分もやっていると思うのですが、ではその次、それが整備されたときには、何をしていかなければならないのかということも視野に入れていただいて、インフラ整備の状況を把握するだけで終わってしまうのは、では次何やるのかといったときに答えられない状況になりますので、インフラ整備をした後、その辺の状況が分かった後に何をやるのかということも踏まえてやっていただきたいと思うのです。これについても、もしこの情報インフラの整備等を行う場合とICT産業の誘致となると担当はどういったところになるのか。

○（産業港湾）由井主幹

ICT産業の誘致ということに関しては、これまでの産業港湾部の企業誘致担当でやってまいりましたので、引き続きやってまいりたいとは思っております。

あと、市内におけるインフラ整備に関する担当部署ということになりますと、市内における情報関連のインフラ整備ということになりますと、多岐にわたりますので、一応総務部に確認しましたところ、総務部でも市としてDX化の推進が必要であり、その方向性については整理していかなければならないと考えておりますが、現在のところ担当部署の整理には至っておりませんと聞いておりますのでございます。

○横尾委員

これも、課題としてはあるのですが、やるとするとやはり他部署が関わってくると。部も超えてという話になりますので、今の小樽市の課題、様々あるのですが、やはり一つの部署だけではできなくて、横断的に

協力していかなければならない部分もあるかと思えます。

しっかりその中では、課題を整理して進めていかなければならないということで、ぜひ自分たちがこうやって進めてICT産業の誘致を進めたい。だけれども、こういった課題があるから助けてくれないかとか、協力してくれないかというのを明確にしていっていただきたいと思えます。

いろいろな部分がありますけれども、これも市長の思いもあって、職員一丸となってというか、全員で取り組んでいきたいという部分もありますので、今回はこの程度にしておきますけれども、しっかりとこの内容についてもぜひこの人口減少対策を進めていっている小樽市ですので、こういった方たちの声だとか、意見も参考にして、進めていただければと思えますので、よろしく願いいたします。

◎第3号ふ頭及び周辺再開発事業について

次に、第3号ふ頭及び周辺再開発についてということで、お伺いしたいと思います。

まず、先日開催された予算特別委員会の我が会派の高橋克幸議員の質問、答弁の中で確認がありました。平成26年6月に策定した第3号ふ頭及び周辺再開発計画の施設配置計画図が、これは最終形なのかという質問に対して、目指して進んでいくというような内容だったと。それがそのまま最終形ではなくて、目指していく方向だというような答弁がありました。

そこで、私が思っていた部分と少し違っていた部分があったので、その確認も含めて質問させていただきたいと思っております。

まずその上で、確認なのですけれども、第3号ふ頭及び周辺再開発計画に記載のある、既定計画は総合計画だとか様々あります。これは、もう既に更新されていると思うのですけれども、それについて説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

この平成26年に策定した再開発計画の中に第3号ふ頭及び周辺に関する既定計画という項目の中で、いろいろどういった計画に位置づけているかを記載しています。第6次小樽市総合計画、小樽港将来ビジョン、日本海側拠点港応募計画書、小樽市都市計画マスタープラン、小樽市観光基本計画、こういったものを列記しまして、にぎわいづくりを目指していくのだということで、いろいろな計画にも掲載されているということで載せております。

今回、それぞれの計画が更新されていたり、例えば小樽港将来ビジョンについては、小樽港長期構想という形で作り直しておりますけれども、基本的な考え方は変わっておりません。このまま名称を策定年は当時のままですけれども、基本的な考え方は変わらないというふうに考えております。

○横尾委員

まず、この内容については変わっていないということが分かりましたが、市民の皆さんがこれを見たときに、先ほどは施設配置計画図は最終形ではない、目指して進んでいるということで、この配置計画図は変わっていないものなのだけれども、それに既定計画として位置づけされているものは、実は変わっていると。変わっているけれども、古いものになっているということで、市民がこれを見ると、今新しい計画になっているけれども、これに位置づけがきちんと合っているのかは、分からない状態なのかというふうに思いました。

それで一応確認をさせていただきましたが、今の新しく更新されたそれぞれの計画の中でも、位置づけとしては変わっていない部分だという認識を確認させていただきました。

次に、今、観光・商業施設の話とかが出てきたときに、当面の整備目標における施設配置計画というのが、書かれておりましたけれども、この当面とは、どのくらいの期間を想定していたのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

この再開発計画には、目標年次とか、そういったものは掲載しておりません。最終的な形にするには、先ほどお話ししましたように、物流の移転ですとか、財政的な問題ですとか、あとは民間の投資の状況ですとか、そういった課題も多いことから、当面の整備にしていますけれども、最終的には、港湾計画の中でこの第3号ふ頭については、

交流拠点ゾーンにしていきたいという考え方を持っていますので、できれば令和10年代後半にはこういった形にはしたいとは思っていますけれども、当面いつまでなのだというのであれば、これまでも御説明させていただきました、令和6年度から7年度にかけて、ある程度のこの整備を進めていき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

それではまた確認ですけれども、この当面の整備目標における施設配置計画と、先ほど言った平成26年6月に策定した第3号ふ頭及び周辺再開発計画の中にある施設配置計画図、この二つの関係はどのようなものですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

最終的な形状は、再開発計画に載っている図面の配置を目指していきたいというのが基本的な考えです。

ただ、これを、先ほども申し上げましたように、全てをこれに向けて一気に整備はできないものですから、まずはできるところからやっていくと。最低限度、大型クルーズ船対応の施設ですとか、あとは便益施設ですとか、インフォメーション機能を持ったものですとか、そういったものを進めていきたいというところでございます。

○横尾委員

この平成26年6月に策定した再開発計画の中に市民アンケートだとか、第3号ふ頭及び周辺再開発ワークショップからの提言だとか、関係する機関そして団体からの意見を踏まえて四つのゾーンに、この第3号ふ頭周辺を含めてですけれども分けて、コンセプトや導入すべき機能を整理されています。その整理した後に再開発が目指す姿とゾーンのコンセプトが掲載されています。

例えばAゾーンだと、客船対応岸壁だとか国際旅客船ターミナルビルだとか、Bゾーンだと観光・商業施設だとか、観光船ターミナルビルだとか、Cゾーンだと親水護岸、緑地、観光駐車場、Dゾーンだと多目的広場、観光駐車場と書いてありました。このゾーンコンセプトとして決めた計画ですけれども、このゾーンコンセプトの中になかった当面の整備目標の中で、例えば多目的広場の中に観光・商業施設を建てるという話がありましたけれども、それを計画したという部分では、総意したことになるのですけれども、これは全然問題なかったのかという部分を確認させてください。

○（産業港湾）港湾室主幹

この計画は、平成26年につくったということで、そのときには市民の方ですとか関係者の方々のワークショップを踏まえてつくったと。今御指摘のあった、多目的広場に観光・商業施設が建つということが、このゾーニングとは少し違うというところについては、確かに実際は違うのですが、今回の整備に当たっては、観光協会ですとか商工会議所ですとか、そういったところと意見交換をする第3号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議、こういった中で、この区域にこういったものを導入したらいいのか、こういった配置がいいのかというのを、またこの再開発の計画をベースにいろいろと意見交換させていただいたと。結果的には、この多目的広場の中に観光・商業施設を建てるという形にしましたけれども、では代替施設として多目的広場をどうやって考えるのかということの当然フォローしながらやっていったと。

具体的には、緑地の中でイベントができるスペースを確保するですとか、あとは大型駐車場のところで大規模なイベントができるだろうというようなことも考えながら、この区域でこういった導入すべき施設がきちんと配置できるように考えながら当面の整備を進めているところでございます。

○横尾委員

今出てきた、第3号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議についてなのですけれども、ここと意見交換しながら進めてきたということでしたが、改めて確認しますけれども、この第3号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議の設置者は誰ですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

この設置につきましては、私ども小樽市から小樽観光協会、小樽商工会議所、それとオブザーバーに北海道開発局小樽開発建設部に声かけをしまして、事務局が小樽市として開催をしているところでございます。

○横尾委員

設置者という方はいらっしゃらない。

○（産業港湾）港湾室主幹

具体的な設置者という明確な位置づけは特にありません。

意見交換をする会議を開催しているという位置づけで、その会議に当たっては事務局を小樽市が行っているという状況です。

○横尾委員

ほかのところに参加している方のホームページとかで、小樽市が設置したという記載があったので、その確認をさせていただいたのですが、そういう位置づけだということ。

この第3号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議、事務局をやっているということなので、設置の趣旨や目的は分かっていると思いますが、それについても確認をさせてください。

○（産業港湾）港湾室主幹

この会議の設置の目的、趣旨でございますけれども、これにつきましては埠頭内における旅客船ターミナルですか、大型バス駐車場の整備、また基部における緑地や小型船だまりの整備を進める計画でありますが、当該区域の整備では民間投資の導入も大きな課題であることから、区域全体の整備コンセプトや民間投資導入促進に関して官民で検討することが必要不可欠であると。

また、当該区域は将来的にみなとオアシスの認定を受けることを想定しております。この運営主体や事業活動内容についても官民で検討する必要があるというところで、意見交換の場としてこの第3号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議を設置したというところでございます。

○横尾委員

前にいただいた資料の中で、この設置の説明があったのですが、そのときには観光・商業施設の導入を計画していたが、当面の整備目標においてもこの施設の早期導入や当該エリアのみなとオアシスの認定を見据えてということで記載あったのですが、早期導入とは目的の中に入っていたのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

この早期という表現なのですが、こちらにつきましては令和2年第3回定例会の経済常任委員会の資料の中では、こういった早期という表現はしておりません。

令和2年第4回定例会の経済常任委員会の資料の中では、早期という表現を使わせていただいておりますけれども、設置の趣旨はどちらも一緒です。直轄の事業が開始されまして、クルーズ船の寄港が見えてきたと。そういったことでは早期に民間の施設の整備に向けて必要だというような考え方をしている。ですので、表現は違っても内容は基本的には一緒だというふうに考えてございます。

○委員長

時間がかかるようであれば、次の段階に進みながら、まずは今の早期の意味なのです。資料に載っていたり、載っていなかったりしたのだけれども、やはりそれはなぜなのか。設立の意味は分かりますから、その時系列と終わるところを横尾委員は聞かれていて、なぜ早期と早期ではないという言葉が出てくるのかというのは質問になりますので、それについて今、まとまった、統一した見解ができないのであれば、あとでもう一度考えていただいて、質問に進みたいと思っております。

○（産業港湾）港湾担当部長

今の横尾委員の御質問ですけれども、この連絡会議を設置したときの目的というところと、それから我々がやる議論・検討を進めてきた中で民間の施設を早期に導入するというところについて、そういったものが入ってきているが、そもそもの設置のときには、こういった概念がなかったでしょという、そういったその違いについての御質問ということによろしいでしょうか。

○横尾委員

最初になかったものが、途中で出てきたのが、話合いの中で含まれていた話なのか、当初から早期を目標としていたのが分からないという状況なので、それを確認させてください。

○（産業港湾）港湾担当部長

この連絡会議での目的というところでいきますと、今回の当面の整備の範囲の中で再開発のいろいろな施設配置計画を議論していきましょうというところで、それが一つの検討テーマになっていたわけなのですが、その配置計画を決めていきましょうという議論の中で、いろいろな要素が出てきておまして、その要素の一つとして民間のこういう民間資本を導入した観光・商業施設の早期導入が必要だよというところで、議論経過の中で早期という言葉が出るようになってきたのです。

ただ、それは何の目的かといいますと、あくまでもこの連絡会議を設置していくときに、最初に皆さんで検討しましたとした施設の配置の考え方の中に含まれているというふうに御理解いただければ、連絡会議の設置の趣旨、当初の目的とずっと今までの議論の経過の中で、早期という言葉が出るようになってきたというのは、そこでつながっていくのではないかと思うのですが、この辺の説明で御理解いただけないでしょうか。

○横尾委員

当初からある程度先が見えた中で、その魅力づくり連絡会議というのもやったと思うのですが、それが早期という形で出てはこなかったが、結果的には早期という言葉を入れたほうがいいのではないかと。もともと早期にやることだけれども、早期と出したほうが説明がしやすいのではないかとということで載ったのですか。

○（産業港湾）港湾担当部長

まず、もう一度御説明させていただきますけれども、この連絡会議の設置の趣旨、当時設置したときに、どういふことを検討していくのか考えていた中身というのが、第3号ふ頭の再開発事業における、客船ターミナルとか、観光船乗り場ですとか、親水緑地とか、こういったものの整備コンセプトですとか、整備概要というところを整理しましょうということがまず1点あります。このほかに先ほど計画担当主幹が御説明させていただいた、みなとオアシスの関係ですとか、こういったものもこの連絡会議で意見交換しましょうということで、立ち上げて、これを目標としたというところでございます。

そして、具体的に施設配置計画、こういったいろいろな施設についての検討を始めていきまして、その中でどういった配置にしていこうかという議論が進んでいったわけなのですが、そのときに、民間の観光・商業施設をどこに導入するかとか、それらの議論にいろいろと各論に入ってきた中で、要するに当初の再開発の計画の中では、34号上屋のところに観光・商業施設が位置づけられておりますけれども、この場所については連絡会議の各委員の皆さんから将来的にいろいろなニーズを把握して、ここは時代に合ったきっちりしたものを造りたいということ。だから、今すぐここを完全なものにして手をかけないべきだということで意見が出たのですが、一方で岸壁の供用も見えてきましたし、小樽の港観光拠点の創出も急がれるという。

だから早めに一定程度の便益施設は導入しなければならないという意見が出て、その辺が早期にこういった施設を導入しなければならないというところで、最終的にそのアウトプットとして、おたるマリン広場にこの観光・商業施設が移ることになったのですけれども、まずもってこの連絡会議の設置の趣旨は、あくまでも施設配置計画について議論しましょうという、大きなテーマとして設置をさせていただいて、そしてその議論経過の中で、いろい

ろな施設の配置を考えている中で、この観光・商業施設については早期に導入しなければならないと。これは岸壁の供用開始が見えているからということなのですが、そういったことで早期という考え方が、表現が出るようになったということで御理解いただけたらと思います。

○横尾委員

連絡会議のときには、考えてなかった。その後の議論の中で、そういうものが早期に必要なになってくるという、考えに変わったという中の文章だったということですか。

○（産業港湾）港湾担当部長

なかったというのではなくて、あくまでも連絡会議設置のときには、この施設配置計画の検討を始めましょうということで考えておまして、その施設配置計画の中に、このいろいろな考え方の一つとして、観光・商業施設の早期の導入という概念が出てきたという。

ですから、あくまでもこの施設配置計画を議論する一つの考え方というところで、出てきたということで御理解いただければと思います。

○横尾委員

次に、確認したいのが、この意見を参考にされている魅力づくり連絡会議なのですけれども、これを設置している、位置づけているような根拠という部分は、恐らく市で設置したのではないのではないかもしれないですけれども、位置づけというのはどのような位置づけで捉えていらっしゃるのかお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

位置づけにつきましては、先ほどもお話ししてもらいましたけれども、この再整備を行うに当たって観光業界ですとか、経済界の意見も聞きながら意見交換を行いながら進めていきたいということで、会議を開催してきたというところでございます。

○横尾委員

会議の意味、趣旨は分かるのですけれども、位置づけとしてはどういうもの。参考の意見を聞きたいというものなのか、何なのか。

○（産業港湾）港湾室主幹

この場で何かを決めるという会議ではなくて、それぞれの組織から意見を述べて、意見交換をするという場でございます。最終的には、小樽市としてどういった方向がいいのかは、小樽市の中で決めていったということでございます。

○横尾委員

第3号ふ頭に関わる人たちの意見をしっかり取り入れたいという意味での、連絡会議だったのかと思うのですけれども、そういった意味合いでよかったですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

行政だけで進めるのではなくて、そういった皆さんの御意見を聞きながら、意見交換を行いながら進めていきたいという趣旨でございます。

○横尾委員

そして、この部分の最後、連絡会議についてなのですけれども、連絡会議の内容というのが、小樽市でそのような再開発を進めていく上で参考となる、意見として出てくる連絡会議を普通に検索しても出てこないのです。

内容がはっきり分からないのですけれども、どういう人が組織として構成しているのかというのが、インターネットで探すと全然見えないのですが、この辺、なぜなのでしょう。理由があれば、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

先ほど来、御説明させていただきましたけれども、あくまでも意見交換をする場で、そういった会議です。法定

計画のようなで、例えば地方港湾審議会ですとか、いろいろな会議とはまた別に、フランクに意見を交換しながら進めていきたいということです、その辺の内容については議事録としては公表しているという状況ではございません。

ただ、令和2年の当委員会で、こんな意見があつてというような御報告はさせていただいたと思うのですが、そういった中では議事録みたいなものを、直接オープンにするような考えは今のところございません。

○横尾委員

議事録までなくても、こういう連絡会議があつて、こういったところで開催しているだとかというのは、私たちは分かりますけれども、市民の方が全く分からない中で、この第3号ふ頭の再開発が進んでいる状況ですし、ではどこから意見を聞いているのと言っても、聞かなければ分からない。直接担当に聞かなければ分からないし、そんな担当に直接聞くような方はいらっしゃらないと思うのですが、こういったところを、もう少し明確にするほうが、市民の理解というのは広がるかと思って、確認させていただきました。

ここで、私が最終的に確認して何が言いたいかといいますと、再開発の計画をつくった上で、私は観光・商業施設が多目的広場に建設というような案が出たときに、計画が変わっていつているのを決めているのだろうなと思つていたのですが、予算特別委員会の答弁だと目指しているものは変わらないということと、先ほども言ったように、ここに載せられている既定計画も内容としては変わっていないかということで、全く変わっていないのです。

変わっていくのであれば、時点修正でも見直していつたものを見せていかないと、市民の理解が全く広がっていかないですし、このコンセプトとしてやはり市民にもしっかり港に対しての愛着などを持ってもらいたいだとか、そういった意味でもついているのですが、この議論経過だとか、どこまで今考えて進めているのかというのが、全く分からない状況ですので、この第3号ふ頭周辺再開発計画の部分の見直しを進めてみてはどうかと思うのですが、見直しについてはどう考えていますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

この計画自体は、平成26年に事業をこれから行っていく上での目的ですとか、あとは現状ですとか、どういったゾーニングにしようかという、基本的なそういう計画ですので、基本的に何かが変わつたということであれば、更新したりしていく必要があるかと思うのですが、基本的にはこういった考え方は変わっておりませんので、更新自体は特に今のところ予定はありませんが、段階的な整備というのが、なかなか分かりづらいということであれば、何らかの形で何かいい情報発信ができればということは、今後検討してまいりたいと思っております。

○横尾委員

先ほど、当面の話を聞かせてもらいましたけれども、建物を建てたら何年ももつんです。何年ももつということは、計画していたものが変わってくるということなのです。この議会の中でも議論されていたと思うのですが、計画にも影響するようなものを、検討していたわけです。そういったことで計画を変えることになる議論をしていたつもりだったのに、全くそれが変わっていない。将来変わる図も変わらないのか、これを目指していくものか分からないのですが、市民にとっては特に分かりづらいものだ、私がこれは変わっていないよと言っても、全部古い内容ですから。それが実際に今、建物が建ち始めて、施設配置計画図、目指すべきところは変わってきている。でもこれを目指して、どういうことですかという話になると思うのです。そういった部分でも時点修正があつたほうが、より分かりやすいのではないかという思いで聞いたのですが、変わっていないからと言われてしまうと、私は変わっているものではないかと思うのですが、この辺をもう一回、確認させてください。

○（産業港湾）港湾室主幹

私が大きく変わっていないと言うのは、整備に要するに至った目的ですとか、そのときの現状ですとか、あとはゾーンコンセプトですとか、そういったものは基本的に変わっていない。将来目指す姿も変わっていない。ただ、

段階的に進めていくという状況が、今、横尾委員がおっしゃるように分かりづらいのかと思いますので、そういったところを何か工夫しながら伝えていくようなことを今後考えていきたいと思っております。

○（産業港湾）港湾担当部長

再開発計画に書いてある将来の目指す姿と、今私どもが進めているというところでの、多少の施設の配置の違いというのは、実際問題があるのは間違いないです。

それで、少し根本的な考え方から御説明させていただきますと、平成26年の再開発計画というのは、どちらかといいますと同じ計画の中でも、基本計画的な位置づけとしてつくっているもので、それに事業計画という、特にこの中に織り込んでいないというところがございます。

そして、私どもが当面の整備範囲というふうには呼ばさせていただいておりますけれども、基本的には物流空間を移転しながら、交流空間に開放できるエリアの中で、必要な機能を導入していくという。そのような整備の手法を取っていかざるを得ないというような状況でございます。

それで、まず今御説明している答弁の範囲というのは、手宮側の岸壁、そしてその背後の一部、物流空間から交流空間に変えることが可能なエリア、そして基部と。ここまでは当面の整備の範囲として、進めていけるだろうということで、この計画の中に織り込んで、実施計画と言いましょか。それでスタートしているというところですよ。

ですから、事業の進め方としては、まずこの最終的には基本計画の絵姿を目指して私どもは取り組んでいきたいと考えています。その中で、どうしても物流空間との兼ね合いがあるものですから、段階的に実施計画をつくって、そしてそれをまず完成させていくという。そして当面の整備目標ができましたら、今度は物流空間の移転、さらなる移転ですとか、いろいろなことの下地調整をしていかなければなりません。

予算特別委員会の中でも、高橋克幸委員から御質問いただいて、私も答弁させていただきましたが、クルーズ船の寄港ゾーンに向けた取組もそうですし、民間投資の呼び込みの仕方というの、いろいろ取組を考えていかなければならないと。そういった取組をしていって、また事業環境、さらなる確証の環境を整えば、第2期の事業計画というのもまた提示しながら、最終的には基本計画の絵姿に向かっていくという。そういうようなイメージで捉えていただければと思います。

それで、今この当面の整備計画の図面と、それから平成26年の計画でいきますと、はっきりと言いますと、観光・商業施設の建っている場所、それから駐車場の場所が絵としては大きく違っているという御指摘を受けているところです。

これにつきましては、要は一遍に全部手をかけていければ、最初からこの絵姿に向かっていきたいのですが、どうしても物流空間を残しながら、限られたエリアでそのときに必要な機能を織り込んでいかなければならないというのがあるものですから、経過の中では、やはり駐車場の場所などは、一旦上屋の場所に設けなければならぬという状況になります。

ただ、先々はこの第3号ふ頭全体の使い方としては、手前側が交流空間であり、真ん中にクルーズ船ターミナルがあって、奥の一番遠いところに駐車場を持っていくというのが平成26年の考え方ですので、最後はそちらに向かっていければいいなというところで考えております。

ただ1点、この今話が出ていました、観光・商業施設については、御指摘のとおり1回造れば、建築物ですから、30年、40年ということになりますので、当面はこの場所で観光・商業施設として来訪者の便益を提供してもらおう形になろうかと思っております。その部分で言うと、この平成26年当時の計画の表記と若干違うところはありますけれども、私どもとしては、便益施設の場所が少しずれたという認識でございまして、大きく計画の趣旨は変わっていないというところがあるものですから、この計画については、当面改めて見直しをかけるというところまではしない考えでおります。

ただ、やはり分かりづらいというのは、今回改めて各委員の方々から指摘を受けて、実感したところでもありま

すので、当面の整備計画に移行した考え方ですとか、これからどうしていくのだろうということについて、または連絡会議の内容についても、こういったメンバーで、こういった御意見をいただいていますとかという、そういった情報をホームページか何かでアップできるように少し検討してみたいと思います。

そういった中で、市民にも分かりやすい形で、この事業が進められるように取り組んでまいりたいというふうに思っていますので、御理解いただきたいと思います。

○横尾委員

今、部長からもありましたけれども、造ったもので将来的に変わらないので変えられないという部分もあると思うのですが、市民にとって理解してもらわなければならない再開発だと思いますので、市民の方が分かりやすい、今だと本当にこれしかなくて、これを見たときに、あれというところが正直あって、やはりいろいろな部分があると思うのです。その部分は、今ホームページだとかいろいろなものを活用していただけるということでしたので、本当に分かりやすく、説明していただいたりだとか、表現していただいて、ぜひよりよいものを造っていただくということで、皆さん進んでいますので、その辺を市民の目という部分も検討していただいて、進めていただければと思います。

○委員長

公明党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

◎観光船について

それでは、観光船について質問いたします。

まずは、知床観光船の痛ましい大事故が発生して2か月余りたちますが、お亡くなりになられた方に対し、御冥福をお祈り申し上げます。また、行方不明の方々が、一刻も早く発見されることを祈っております。

この事故は全国的な問題として、国でも取り上げられておりますが、本市においても関わる大事なことだと思いますので、質問いたします。

まず、知床観光船の事故について本市の見解をお示ください。

○（産業港湾）港湾業務課長

この事故につきましては、今お話があったとおり、14名の死亡者、そして今なお12名の行方不明者といった、多くの犠牲者を出した、大変痛ましい海難事故でありまして、たくさんの観光船事業者を有する本市といたしましても、事の重大さというのは、重く受け止めているところでございます。

○小池委員

次に、この事故による本市の観光への影響と観光船事業者数についてお示ください。

○（産業港湾）港湾業務課長

事故の影響につきましては、先ほども面野委員のところでお話しましたが、観光振興公社にヒアリングした結果でも、大きな売上げ上の打撃を、影響を受けているし、青の洞窟クルージングについても、大変な影響を被っていると。船を下ろす準備をしていたのに、下ろすのをちゅうちょしているというような例もあったようで、大変大きい影響があったというふう聞いております。

それから、観光船の事業者数につきましては、国土交通省北海道運輸局への届出の状況、令和2年6月1日調査時点で、事業者数は18ということでございます。ちなみにそれに伴う船舶数としては22隻ということでございます。

○小池委員

影響はすごいあったと思いますし、観光船事業だけではなくて、小樽の観光としてもやはり打撃があったのでは

ないかと思っています。

次に、この事故では当事者の無責任さが注目されておりますが、本市はどのように捉えているのかお示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

事業者の心中までは計り知れないところですが、波が高くなるという、天候の急変というのが、分かっているながら運航を強行したという点については、とりわけ乗船客の安全・安心に対する配慮に欠けた面が相当強いように思います。

1問目の質問と同じように、本市としても観光船事業者が多いわけですから、重大さを重く受け止めているという所感でございます。

○小池委員

おっしゃるとおり、安心・安全に観光船を楽しんでいただくことが一番大切と考えますが、出航の判断基準について、改めてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

観光船の出航基準というお尋ねですけれども、観光振興公社における出航基準について、私から御説明をさせていただきます。

公社におきましては、安全管理規定及び運航基準というものを定めておりまして、この規定基準に基づきまして、運航の可否を判断しているところであります。船長は適時、運航の可否判断を行い、気象海象が一定の条件に達したと認めるときは、運航中止の措置を取らなければならない。こういうことが安全管理規定に規定されております。この運航中止の措置を取るべき気象海象の条件というものが、運航基準によって定められておりまして、風速秒速10メートル以上、波高0.5メートル以上、視程500メートル以下、こういったものを小樽港及び祝津漁港の2か所の港内において、判断して出航の可否を決定しているということでございます。

○小池委員

事故当日、その他の事業者は出航を控える中、K A Z U 1は出航を判断して結果的にその後事故が起きましたが、本市において同様なことは考えられますか。また、事業者同士の関係性、連絡が取れる状況なのかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

まず、本市においても同様なことが考えられるかということでもありますけれども、観光振興公社に改めて確認しましたところ、先ほど申し上げた安全管理規定及び運航基準を厳格に遵守して行っておりますので、そのようなことは、本市においては考えられないだろうということで聞いております。

また、事業者同士の関係性、連絡が取れる状況なのかということにつきましては、観光振興公社の「あおぼと」、「かいよう」につきましては、それぞれ業務用無線、国際V H F無線機また携帯電話というふうに連絡通信手段を複数持っておりますので、そういった緊急時には連絡を取れる体制にはなっているというふうに確認をしております。

ただし、それ以外の事業者につきましては、聞くところによりますと、これら業務用の無線ですとか、国際V H Fを積んでいない事業者もあるように聞いておりますので、そういったことでいけば、連絡が取れる体制、状況なのかというのは全て把握しているわけではございません。

○小池委員

今の質問は、ほかの事業者は出航を取りやめたけれども、K A Z U 1は出航したということ、そのようなことが小樽市でも考えられますかという質問だったのですが、そういったことはあり得るということですか。ないということですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

観光振興公社においては、そういった連絡手段が取れておりますけれども、全ての事業者に対して、そういう連絡、体制が取れる状況なのかについては把握しておりません。

○小池委員

出航を判断する時間帯というのが、もし分かればお聞かせいただきたいのと、あと午前中は荒れていたけれども、昼からは晴れているとか、そういう場合とかもあると思うのですが、そういった判断は1日何回とか決まっているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

1日5便出ているときには、出航前の1時間ほど前からそういった波の高さですとか、そういったものを確認しているというふうに聞いております。

○小池委員

出航する前に、1時間前に確認するということですね。

あと、出航した後の定時連絡というのがあると思うのですが、そういったものはされるようになっているのかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

観光振興公社においては、そのように伺っております。

○小池委員

本市の船舶事故について、過去5年間の事故発生状況をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

海上保安庁で発出しています船舶事故の発生状況についてによりますと、過去5年ということで順に申し上げますが、平成29年19件、平成30年24件、平成31年及び令和元年28件、令和2年19件、令和3年26件ということで、石狩、後志地方を包括した小樽管内での船舶事故隻数ということでございます。

○小池委員

この事故の中で、プレジャーボートによる事故の半数以上が運航不能ということなのですが、具体的にどのような原因であり、どのような状況なのかお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

プレジャーボートの運航不能の具体例としましては、船の機関とか推進器の故障、それから燃料の欠乏とか、あとは荒れた天気、荒天の影響のため船舶航行に支障を来したなどの状況だと認識しております。

○小池委員

実際に事故があった場合、どこに連絡するべきなのかお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

各管区、小樽でいえば第1管区の海上保安本部に接続されている118番に第一報すべきだと認識をしております。

○小池委員

一般の方だと、どこに電話したらいいかが分からない。消防なのか警察なのか、場合によるのか、それとも海だったら全部118番にするのか、そういったことは観光船の乗客に対して周知されているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

船舶を運航している者は、当然118番は認識していると思いますけれども、委員のおっしゃるのは船長とかがいなくなると、乗客だけまだ残っている状態で118番が分かるのかという趣旨の御質問だと思いますが、各観光船が118番だということを乗客にアナウンスしているかとの状況は、把握していないのですが、海のものも118番と

よく言いますが、こういったフレーズを折に触れて周知してもらうように事業者をお願いしていきたいと思っています。

○小池委員

こういった知床の事故があったので、そういったことが乗る方にとっては不安なことだと思いますので、しっかり周知していただけたら、安心につながるのではないかと思います。

それで、安心の中の一つである小型船舶の保険についてどのようになっているのか、分かる範囲でお聞かせください。

また、乗客に対しての保険についても、併せてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

観光振興公社が実施している「あおぼと」クラスの観光船では、船舶保険及び乗客の保険も当然加入しております。

しかしながら、青の洞窟などのプレジャーボートは、全件加入しているかどうかは把握しておりませんが、船舶保険は任意加入となっておりますので、入っていない事業者もいるかもしれませんが、ただ、人を運ぶ不定期航路の事業を北海道運輸局へ届ける際に、必須書類として船客傷害保険証の写し、これについてはどんな船でも提出義務があるということが分かりましたので、お客様に対する保険は全船加入しているものと確認しております。

○小池委員

お客様に対する保険は入っているけれども、小型船舶に対しては強制保険制度がないので、任意に保険加入する必要があるということだと思います。

次に、通信体制についてですが、知床では通信体制もずさんなことが分かりましたが、本市はどのような通信体制になっているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

本市が主にどのような通信体制になっているのかというお尋ねですが、観光振興公社を例に取って御説明させていただきます。

まず、観光振興公社では、船2隻、「かいよう」と「あおぼと」を持っているのですが、それぞれに業務用無線、国際VHF無線、携帯電話と3種類の通信手段を持っていることを確認しております。

まず、業務用無線ということは、第3号ふ頭の発着場のところ、祝津、それから船舶2隻それぞれに業務用無線ということで、会社専用の無線を持っているということです。

それから、二つ目に国際VHF無線というのは、「かいよう」、「あおぼと」にそれぞれついているのですが、これは船舶の無線ということで、船舶専用の無線機ということになります。

それから、三つ目は携帯電話を持っているということです。

観光振興公社以外の通信体制につきましては、先ほどもお話ししましたが、全て把握しているところではありませんが、届出事業者の中ではそういう携帯電話だけでやっている事業者もあるのではないかと聞いております。

○小池委員

事業者によって違うのかもしれませんが、その中で携帯電話が多分一番皆さん持っているので、使っている方が多いかと思います。ほとんどの観光船の目的地は青の洞窟だと思いますが、青の洞窟内や、それまでの航路では、無線や携帯電話での通信状態は大丈夫なのか。途切れる箇所はないのか、これは市で確認されているでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

携帯電話の通信状態、通信エリアということですが、どこで途切れるか、どこで入りが悪いかという具体的な箇所については、市としては把握していないところでございます。

○小池委員

把握していないということなのですが、ではその祝津地区とか海域で、無線機も使っている方がいると思いますが、無線機は使用可能かをお聞かせください。

また、船舶からの通信を受ける基地局が、陸上にあるのかも併せてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

観光振興公社の無線機は、実際に使えているわけですから、使用可能かとは思いますが、基地局とか無線機の届く範囲とか、岩陰に隠れたらどうかとかいうことに関しましても、前の質問と同じように市としては確認、把握はしていないところでございます。

○小池委員

先ほどから言っていた、平成21年から小型船舶において、旅客線などで使われている国際VHF無線機を通信設備として設置することができるようになったのですが、本市での普及率や、この無線機を使用するための条件、費用や性能と設置するメリットについてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

まず、本市での国際VHF無線機の普及率につきましては、把握しておりません。

また、無線機を使用するための条件ということでもありますけれども、この無線機を使用するためには、総合無線通信士、海上無線通信士、第1級から第3級の海上特殊無線技士という資格が必要であるということで、観光振興公社ではこういった資格者を有しているということでございます。

費用や性能と設置するメリットなのですが、費用につきましては、観光振興公社への聞き取りですと、無線機は1台5万円から8万円ぐらいの経費をかけているということです。それから設置するメリットということでもありますけれども、この国際VHFというのが、船舶同士が非常につながるとのこと、それから海保とも直接やり取りができる。現場では、漁船とも通信ができるということで、何か有事の際には、相互に船舶同士が通信できるということが、大きなメリットだというふうに伺っております。

○小池委員

たくさんメリットがあると思いますので、これの普及をどんどんしていったほうがいいのかなと思います。

これに対しての補助金みたいなのはあるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

補助金の制度等につきましては、把握しておりません。

○小池委員

あと無線の種類として、携帯型5ワットや据置型25ワットがありますが、その検査、資格についてお示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

検査については、把握してございませんけれども、観光振興公社ではこの25ワットのを「あおぼと」に搭載しているということ。それから「かいよう」には、5ワットのを積んでいるということは確認しております。

資格につきましては、先ほど言ったとおり、海上特殊無線技士が必要で、船長などは皆さんその有資格者であるというふうに確認しております。

○小池委員

私の資料には一応携帯型の5ワットでは、定期検査は不要なのですが、25ワットの据置型に関しては、5年に1回の定期検査が必要だということもありますので、そういうことも分かっていたかと思いますが。

次に、救命胴衣についてなのですが、調べると様々なタイプがあって、その性能によって救助までの延命時間に影響するということがあると思いますが、救命胴衣に関して何か決まりなどはありますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

着水すると自動的に膨らむタイプのライフジャケット、救命胴衣がプレジャーボートの運航などを見ているとよく目にするタイプかと思います。人を運ぶ事業者としては、運航に際して必須の装備品だというふうに認識しておりますので、必ずついているものだというふうに思っております。

胴衣の種類についての何か決まりということですが、どんなルールがあるのか把握していないところですが、一本の腰巻型よりは、ベスト型といいますか、羽織るような上半身が覆われるような形が望ましいのではないかなというように見ております。

○小池委員

この辺もやはり知っていただきたいと思ひますし、実際に私はユーチューブに載っているのを見たのですが、そういったショルダー型みたいな感じのものをつけられていたのです。それで本当に大丈夫なのかと、私は思ひましたけれども、今回の知床の事故もあって、やはりそういった安全性がすごい重要だと思ひます。ただ、すごいいいものに関しては高額だから買えないという問題も、一方ではあると思ひますが、そういったことに補助金を出してほしいと言っている事業者もあるみたいです。

小樽市も安全対策として、そういった補助金についても、今後検討するべきことではないかと思ひます。

各事業者によって、出航する場所や時間が違うと思ひますが、青の洞窟までの航路は決まっているのでしょうか。また、各事業者や漁船と共有されているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

先ほど来、お話しているところですが、運輸局への届出について義務がありますので、各船、何コース持っているかはあれですが、航路については決まっております。

この航路について、漁船との情報共有はされておひません。

○小池委員

漁船の方との共有はされていないということなのですが、その漁船の方の声を一つ聞いたのですが、通った後に引き波がすごい立つということで、ウニとか磯船とかで出られる方にとっては、少し迷惑と言ったらあれですが、危ない状況かもしれないのですが、そういった共有するというひとは、なかなか今後やっていくことは難しいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

安全運航に関しては、面野委員の御質問でも答弁させてもらひましたけれども、少し港湾管理者としての業務の範疇を超えておりますので、市として漁船とプレジャーボートの航路の共有を推し進めていくというようなことは少し考えにくいのかと思ひております。

○小池委員

同じ時間帯に同じ航路で、ほかの観光船がみんな同じところを通るわけではないのですが、そういうのが共有できれば、少しずつ事故が少なくなるのではないかと思ひていました。

その観光船の行き先は、青の洞窟がほとんど多いと思ひますが、そこには事業者だけではなく、マリッジット、カヤック、一般の方も行かれるので、洞窟に入る順番待ちをすることもあるということですが、実際にどのように誰が順番を決めているのでしょうか。

また、そのことは把握されているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

平成28年に設立されております、小樽・青の洞窟・窓岩周辺海域等利用協議会というのがござひまして、この協議会の中で青の洞窟に進入する進入中止基準、進入の経路、どちらから入ってどちらから出るとか、これ反時計回りだと決められておりますけれども、それから洞窟内2ノット以下で徐行するなど自主ルールではあります、九

つの項目を挙げた利用のルールを詳細に決めております。

市としても、アドバイザー的にここに参画はしているのですが、お伺いのシーカヤックとか、スタンドアップパドルだとか、そういった一般の利用者も利用される、洞窟には来るとは思いますけれども、この利用者に対しても、ホームページなどを通じてこの協議会が周知して、御理解、御協力を求めているという現状にあると聞いております。

それから、先ほどこの一つ前の質問でございましたけれども、操業中の漁船、その他船舶の近くを航行する場合には、安全な距離を保ち、速力を抑えるということが、この協議会の九つのルールの中にありましたので、付け加えさせていただきました。

○小池委員

取り決めをされているというのは、すごい理解して、一見それで大丈夫なのかと思うのですが、実際に事業者の方たちや一般の方たち、ユーチューブの方も言っていたのが、多いときで10台ぐらい待って45分待ちしたこともあるとその事業者の方は言われていたのです。一体それは誰が指揮を執ってというか、並んだのか、それとも事業者や誰かがやると決まっているのか、一般の方たちもいる中で、実際にはどうやっているのかというのが目に見えないのですが、もし分かればお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾業務課長

その場に居合わせたことがなくて、ヒアリングもかけたことがないので、実際のところは分かりかねるところではございますけれども、誰かが先導して交通整理をしたり秩序を守らせるために指令をしたりという現状にはないので、先ほど申し上げたルールを皆さんが友好的に守ってもらうということで今は秩序が保たれているのかというふうに思っているところでございます。

○小池委員

今まで、それが問題なかったのかというところが、私はそれが問題ではないかと聞いているのですが、全体を通してまとめますと、知床の事故は本当に残念なことで、ただ、本市としてはそれを教訓に、二度とこのような悲劇な事故が起きないように関係者と連携していただきたいと思います。

最後に、まとめについて答弁いただければと思います。

○（産業港湾）港湾業務課長

安全運航に関しては、市の港湾管理者は所管ではないと申し上げておりますけれども、いざ事故が起こったときに、市は知らないということでは駄目だと思いますので、海上保安庁なり運輸局なりと情報交換しながら、連携して進めてまいりたいと思っております。

○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5時26分

再開 午後5時38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。

○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、不採択を主張し討論します。

陳情第1号についてです。現在、気候変動が進んでおり、問題になっています。その原因は、大気中に二酸化炭素などの温室効果ガスが増えていることにあります。気候変動を防ぐためには、まず、CO₂の排出を抑制することが必要です。森林には気候変動を抑制する機能があります。森林は光合成によって、CO₂を吸収し、CO₂の排出を削減することができます。こうしたことから、地球上の二酸化炭素循環の中では、森林が吸収元として大きな役割を果たしています。気候変動を防ぐためにも、これまで述べてきたとおり、陳情者が求めている天然林に戻すための皆伐は、環境負担も含めて適切ではないと考え、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、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

議案は可決と、所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。