

経 済 常 任 委 員 会 会 議 録			
日　　時	令和５年　９月２０日（水）	開　　　議	午後　１時００分
		散　　　会	午後　５時５５分
場　　 所	第 １ 委 員 会 室		
議　　 題	付　託　案　件		
出　席　委員	横尾委員長、中村（吉宏）副委員長、新井田・小貫・平戸・ 面野各委員		
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		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。			
委員長			
署名員			
署名員			
書　　 記			

～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、新井田委員、面野委員を御指名いたします。

所管事務の調査を議題といたします。

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。

「石狩西部広域水道企業団議会令和5年第1回臨時会及び第2回定例会について」

○（産業港湾）由井主幹

報告事項1、石狩西部広域水道企業団議会令和5年第1回臨時会が、本年7月21日に、また、令和5年第2回定例会が本年9月8日に開催されましたので、その概要を報告させていただきます。

第1回臨時会におきましては、議員提出議案第1号議会の傍聴に関する規則の一部を改正する規則案が提出され、原案どおり決定いたしました。また、議長及び副議長の選挙が行われ、指名推選の方法により、議長には札幌市議会選出の川田ただひさ議員が、副議長には石狩市議会選出の山田敏人議員が選出されました。

第2回定例会におきましては、議案第1号北海道市町村職員退職手当組合理約変更の件については可決され、議案第2号令和4年度石狩西部広域水道企業団水道用水供給事業会計決算認定の件については認定されました。また、報告第1号令和4年度石狩西部広域水道企業団水道用水供給事業会計資金不足比率報告の件について報告がございました。

○委員長

「小樽市ふるさと納税の状況について」

○（産業港湾）海谷主幹

小樽市ふるさと納税の状況について、資料1に沿って御説明いたします。

まず、「1. 令和4年度ふるさと納税の受入件数及び受入額」につきましては、受入件数5万5,914件、受入額8億8,899万5,250円、そのうち、市外からの件数及び金額につきましては、受入件数5万5,878件、受入額8億7,278万円となっております。

次に、「2. 過去3ヵ年ふるさと納税の受入件数及び受入額の推移」につきましては、令和2年度と令和4年度を比較して、受入件数3万775件、受入額は5億2,076万1,000円で、金額及び件数ともに増加している状況でございます。

次に、「3. 令和5年度受入額の推移（ふるさと納税サイト経由分）」につきましては、4月から8月までの累計で、受入件数8,073件、受入額1億4,190万6,000円となっており、昨年同期と比較して154%増の約5,000万円増加しております。

最後に、「4. 令和5年度総務省告示第244号について」、ふるさと納税の次期指定に向けた見直しについて、令和5年6月27日に、総務省告示第244号により、平成31年総務省告示第179号の一部改正がありましたことを御報告いたします。

主な改正内容といたしましては、まず募集に要する費用について、ワンストップ特例事務や寄附金受領証明書の発行などの付随費用も含めて寄附金額の5割以下とすること、次に、加工品のうち熟成肉と精米について、原料が当該地方団体と同一の都道府県内産であるものに限り返礼品として認めるという内容であり、令和4年度において、本市の募集に要する費用割合は49.16%であることから、改正に伴うワンストップ特例事務費用などの付随費用を含めることにより5割を超えることが想定されるため、他の自治体の動向を踏まえながら寄附単価の見直しの検討が必要であるものと考えております。

○委員長

「令和6年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について」

「令和5年第2回石狩湾新港管理組合議会定例会について」

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港管理組合から去る8月9日付で協議がありました令和6年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案につきまして御説明いたします。

資料2を御覧ください。

資料の1ページ目は、令和5年度要求額と国費の配分額、令和6年度要求額を事業別に示した表で、2ページ目が位置図となっております。それぞれの施設番号が符合しておりますので併せて御覧ください。

初めに、国の直轄事業になりますが、本港地区の①北防波堤につきましては、港内の静穏度を確保するため防波堤を400メートル延伸するもので、完成予定は令和11年度となっております。

令和6年度の事業内容としましては地盤改良を行うもので、事業費6億1,000万円です。

次に、東地区の②岸壁(－12m)などですが、金属スクラップの輸出増加と船舶の大型化に伴い、施設岸壁では施設の能力が不足していることから、効率的な輸送促進を図るため、船舶の大型化に対応する整備を行うもので、内容としましては、aからdの施設別に分かれており、水深12メートル、延長240メートルの岸壁の整備、そして水深12メートルの航路泊地及び泊地のしゅんせつ、港湾施設用地の造成、これを一体的に行うもので、全体の完成年度は現時点で令和8年度を予定しております。

令和6年度の事業内容としましては、岸壁の整備、航路泊地、泊地のしゅんせつを予定しており、事業費は33億8,900万円となっております。

以上の二つの事業が令和6年度の国直轄事業でございまして、事業費は36億9,900万円、このうち管理者負担分は10億6,735万円となっております。

次に交付金・補助事業につきましては、管理組合が行う事業となっており、番号はありませんが、東地区の臨港道路東線につきましては令和2年度から整備しておりましたが、今年度完成の予定となっており、令和6年度は交付金事業の要求はございません。

次に、補助事業、③港湾脱炭素化推進計画作成です。この計画は港湾の脱炭素化を推進するため、重要港湾以上の港湾管理者が港湾関係者と共に協議会などを立ち上げ策定していくものですが、各港湾において、温室効果ガスの削減目標や削減するための取組、水素や燃料アンモニアなどの供給目標計画などを取りまとめるものであり、令和5年度の策定を予定しておりましたが、国費が満額配分されなかったことから2か年で策定することとし、令和6年度はこの計画の策定を行うための業務委託費として、要求額は1,200万円となっております。

次に、起債事業です。東地区の④ふ頭用地ですが、これは国直轄事業で行う東地区のマイナス12メートル岸壁事業に併せてその背後地のふ頭用地を整備するもので、令和5年度から令和8年度までの4か年で整備するものでございます。

令和6年度はふ頭用地の護岸などを施工する予定で、事業費は8億円となっております。

以上の4事業が令和6年度の要求案となりますが、事業費全体で48億1,100万円、管理者負担分は18億7,335万円の要求額となっております。

なお、資料の右上に「取扱注意」と赤字で記載させていただいており、一番下の米印にも記載しておりますが、港湾管理者である石狩湾新港管理組合が国に対して要求している事業費、現時点での概算要望の案であり、確定しているものではないことから、恐れ入りますが資料につきましては取扱注意でお願いいたします。

以上が令和6年度の要求案ですが、本件につきましては、小樽港湾振興会及び小樽商工会議所に意見照会をしており、それぞれ意見がない旨の回答をいただいております。市としましてはこれらを踏まえて検討した結果、本件につ

いては同意したいと考えております。

続きまして、令和5年第2回石狩湾新港管理組合議会定例会につきましては、去る8月7日に開催されましたので、その概要について報告いたします。

今回の定例会では報告事項が2件であり、地方自治法第243条の3第2項の規定に基づき、出資などを行っている法人の経営状況として一般財団法人石狩湾漁業操業安全基金協会と石狩湾新港サービス株式会社の2件の報告がありました。

○委員長

「分区条例の改正に伴うパブリックコメントの状況について」

○（産業港湾）港湾業務課長

小樽港の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例、いわゆる分区条例の改正に伴いまして、パブリックコメントを実施いたしましたので御報告いたします。

資料3を御覧ください。

これはパブリックコメント自体の内容ではないのですが、4セット5枚にわたりましてお配りしておりますが、これが実際の8月14日から9月12日までの30日間実施いたしましたパブリックコメントにおきまして、公表させていただいた資料となっております。

経済常任委員の皆様におきましては、既に個別に詳細説明をさせていただいておりますので、内容につきまして本日は割愛いたしたいと思いますけれども、パブリックコメントでは1名から1件の意見が寄せられているところでございます。

今後、この意見への回答を整理するとともに、10月に予定しております小樽市地方港湾審議会におきまして最終原案について諮問させていただき、本年第4回定例会におきまして議案として提出させていただく予定で作業を進めております。

○委員長

「多目的荷役機械故障緊急対応について」

○（産業港湾）港湾整備課長

本年6月に発生いたしました多目的荷役機械故障における緊急対応について、資料4に沿って御報告いたします。

初めに、「1 経緯」につきましては、当該機械は、平成14年に神原汽船株式会社による中国定期コンテナ航路の開設に伴いまして、平成15年に供用開始した荷役機械であります。例年発注しております多目的荷役機械点検保守業務の本年6月における月例の検査において、横行緊張装置用レバーと横行緊張装置用シリンダーの接続部にピンの異常を確認し、次回荷役に使用できない状況であることを確認したため、緊急対応を行ったものであります。

「2 緊急対応内容」につきましては、調査の結果、ピン等の部品において破損を確認したほか、横行緊張装置用の一部に亀裂を確認したことから、必要な部品の交換のほか、亀裂箇所溶接の応急修繕及びその間の代替となる移動式クレーンによる緊急対応を行いました。

「3 今後の対応」につきましては、令和5年度につきましては、応急修繕で交換した部品で荷役対応をいたしますが、本復旧として、改めて本設の部材への交換が必要でありますので、令和6年度で予算要求予定であります。

また、定期検査日につきましては、可能な限り本船荷役後の早いタイミングで実施し、故障が発生した場合の各種緊急対応が可能となるよう、次回荷役までの作業時間等を確保するようにいたします。

今回の破損状況を踏まえまして、供用開始当時から未交換となっている類似部品等の交換について検討するとともに、今後、予定しております部品交換につきましては、予防保全的な進め方を改めて検討していきたいと考えております。

○委員長

「観光税導入検討に係る進捗状況について」

「令和5年度観光庁「地域一体となった観光地・観光産業の高付加価値化事業」の小樽市「地域計画」の採択について」

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

初めに、観光税導入検討に係る進捗状況について、右上に資料5と記載をしました資料に基づき説明をさせていただきます。

観光税導入に係る検討につきましては、令和5年第1回定例会におきまして、観光税導入に係る有識者会議からの提言書について御報告をさせていただきましたが、その後の進捗状況につきまして御説明をさせていただきます。

初めに、「1）本市における観光税導入に係る検討状況について」ですけれども、提言を受けた後に北海道やほかの市町村との意見交換、情報収集等を行い、制度設計やスケジュール等について庁内議論を進め、7月12日に庁内の関係部長会議を開催し、有識者会議からの御提言を踏まえ本市の制度概要案を検討したところであり、総務省にも、電話ではございますが本市の検討状況をお伝えし、今後の進め方について御相談したところでございます。

この関係部長会議で検討しました制度概要（案）につきましては、資料おめくりいただきまして2ページ目になりますけれども、初めに、「1）課税団体」は小樽市で、「2）税目名」は宿泊税、「3）課税客体」はホテル等への宿泊行為、「4）課税標準」は宿泊数、「5）納税義務者」は宿泊者、「6）税率（税額）」は定額制で、1人1泊200円による一律での課税とし、宿泊料金での段階税率は設けない。「7）徴収方法」は宿泊事業者による特別徴収、「8）課税免除について」は修学旅行等は課税免除としてございます。

続きまして、資料をめくっていただきました3ページ目を御覧ください。

「9）減免等について」は、天災など特別な事情がある場合は認める。

「10）特別徴収奨励金について」は宿泊事業者に対し原則納入額の2.5%をお支払いする。

「11）入湯税との調整について」は行わない。

「12）課税を行う期間について」は条例施行後5年ごとに検討をする。

「13）導入時期（宿泊税条例施行）について」は総務大臣同意後に規則で定めますが、令和7年4月導入を目指し準備を進める。

「14）新たな財源（宿泊税）の主な使途」につきましては、具体的な使途は協議会の設置などにより関係者の意見を参考に検討する仕組みを構築するとしており、有識者会議からの御提言にありました景観の保全や観光インフラ整備などのほか、基金への積立てなども候補に検討することとしております。

次に、最初のページに戻りまして、1ページ目の「2）北海道における観光振興を目的とした新税に関する検討状況について」でございますが、本年6月に開催されました第2回北海道議会定例会におきまして、北海道知事が新たな観光財源の確保に向けた検討を再開すると表明をされましたことから、本市といたしましても北海道が検討する新税との調整を行う必要が生じたところではあります。

北海道では6月28日に道内市町村における検討状況の調査を実施し、8月1日には第1回目となる観光振興を目的とした新税に関する懇談会を開催し、懇談会の進め方や観光振興を目的とした新税の検討について、専門家や関係者から意見等を聴取しております。この懇談会には本市もオブザーバーとして出席しておりまして、「1）本市における観光税導入に係る検討状況について」に戻りますけれども、8月7日に庁内関係部長会議を開催し、北海道が示した論点について庁内で共有したところであります。

また、「2）北海道における観光振興を目的とした新税に関する検討状況について」に戻りますけれども、9月14日には北海道は第2回の懇談会を開催して、そこでは新税の考え方のたたき台が示されまして、使途を検討する上での北海道と市町村との役割分担や税率、課税免除、名称などが検討されたところであります。

なお、税率においては第1回懇談会での議論を踏まえ、納税者の負担能力を考慮し、宿泊料金に応じた段階的な税率である段階的定額制の考え方が新たに示されております。

このような状況から、先ほど御説明申し上げました本市が検討している制度概要（案）につきましては、北海道や道内市町村との調整の結果、導入時期を含め、今後、変更の可能性はありますが、総務省からの指導助言を踏まえ、また、市内宿泊施設への丁寧な説明を行うとともに宿泊者に対する十分な周知に努め、宿泊税導入に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

続きまして、令和5年度観光庁「地域一体となった観光地・観光産業の高付加価値化事業」の小樽市「地域計画」の採択につきまして、右上に資料6と記載しました資料に基づいて御説明申し上げます。

初めに、観光庁事業の概要につきましては、裏面を御覧いただきたいと思います。観光庁では宿泊施設を中心とした地域一体となった観光地・観光産業の高付加価値化について、自治体やDMO等が作成する地域計画に基づき、宿泊施設の高付加価値化改修等を支援することとしております。

国の支援内容については下に記載がありますが、宿泊施設の高付加価値化改修、二つ目に廃屋の撤去、三つ目に観光施設の改修、四つ目に面的DX化、五つ目に実証実験、六つ目に公的施設への観光目的での改修支援、こういった補助メニューがございます。

本市では、本年2月に市内の観光事業者への意向調査を実施しまして、複数の観光事業者から活用の意向が示されたことから、本市が地域計画を策定して申請したものであります。

表に戻りまして、小樽市の地域計画についてですけれども、本年7月に申請して8月に採択通知を受けております。今年度の事業は、令和5年度と令和6年度の2年間改修工事等の実施が可能でございまして、令和5年度分は令和6年2月28日まで、令和6年度分は令和6年12月31日までに完了するといった内容になってございます。

地域計画の概要につきましては、（1）に記載のとおり、計画の地域につきましては小樽市中心部及び朝里川温泉エリアとしております。

また、（2）に記載のとおり、参加事業者は14の事業者、15の施設で、国の施設メニュー別には宿泊施設の高付加価値化改修が7施設、観光施設の改修が5施設、公的施設が1施設、実証実験が二つの事業者となっております。

総事業費に該当する補助対象経費の合計につきましては、令和5年度が4億4,018万円、令和6年度が2億5,306万円、合計6億9,324万円。補助率は原則2分の1で、一部の宿泊施設では補助率が3分の2適用となっております。補助申請額は令和5年度が2億2,879万円、令和6年度が1億2,620万円、合計3億5,499万円となっております。

なお、一番下に記載のとおり、昨年度の採択も含めると補助対象経費の合計は17億4,817万円、補助申請額の合計は7億8,801万円となっております。

次に、計画に基づく施策の全体像及び具体的施策につきましては、概要の（3）に記載のとおり、具体的には市内の宿泊施設、観光施設、公的施設におきまして記載しておりますけれども、内外装ですとか庭園、駐車場などの改修工事を実施することとしております。

最後に、（4）に記載のとおり、今回の地域計画では地域のさらなる魅力向上を目指すとともに、宿泊施設の内外装改修等により宿泊単価向上を目指すこととしております。

地域計画の説明は以上となりますが、小樽市観光基本計画におきましても、小樽観光の課題として受入体制を上げておりまして、これはハードとソフトの両面ございますが、地域計画に基づき宿泊施設の改修等を支援することで民間の投資を促し、観光客を受け入れるハード面での整備が面的に進むものと考えております。

○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）産業振興課長

それでは、資料7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。

資料にございます貨物自動車運送事業者支援金は、本年第2回定例会での補正予算の事業になります。事業としては、燃料高騰の影響を強く受ける運送事業者に対する燃料費負担の軽減を目的とした支援金で、昨年も実施いたしました事業と同内容となります。

一般貨物自動車運送事業を営む事業者については30万円、貨物軽自動車運送事業を営む事業者については1台当たり5万円、1事業者の上限が30万円が支援内容となっております。

申請受付期間は8月31日で既に終了しておりまして、現在は支出事務について整理を行っている状況です。

この周知に当たっては市ホームページの周知のほか、札幌地区トラック協会小樽支部等に対して周知協力を依頼するとともに、昨年、該当した事業者121社に対しては個別に申請書を送付して対応したところです。

○委員長

これより、質問に入ります。

なお、順序は、自民党、公明党、みらい、立憲・市民連合、共産党の順といたします。

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎小樽市ふるさと納税の状況について

報告から何点か伺いますが、まず、ふるさと納税の状況について伺いしたいと思います。

右肩上がりの非常に素晴らしい結果が出ているという印象を持ちながら拝聴しておりましたけれども、頂いた飼料の「4. 令和5年度総務省告示第244号について」で改正されますということが示されました。

この改正なのですけれども、今、説明がいろいろありましたが、この改正で加工品のうち熟成肉と精米について原材料が当該地方団体と同一の都道府県内産であるものに限り返礼品として認めるということなのですけれども、少しこの部分を具体例など挙げられれば挙げていいのですが、少し御説明いただければと思いますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）海谷主幹

ただいま御質問のありました加工品のうちの熟成肉と精米についての基準の改正の部分につきましては、例として挙げさせていただく部分としては精米の部分に絞らせていただきますけれども、従来であれば精米というものの作業工程が、今まで国からは加工という扱いにはなっておりませんでした。今回の制度改正に伴って、精米という一つの作業は加工として認めてもいいですということになりました。

ただし、その加工技術がある程度、小樽市として付加価値がつくという、簡単にいいますと、ある程度、技術、一例でいきますとコイン精米みたいな、ただ単に精米をするというだけではなくて、その事業者としてきちんと付加価値がつけられるという条件が付されますけれども、そういう内容であれば、こちらを返礼品として認めていいですという内容となっております。

○中村（吉宏）委員

返礼品の幅といいますか種類がひよっとすると加工の一環で増えるかもしれないという趣旨なのかと思います。

今、少し具体例をとということで、避けられたのか、具体例として挙げるのが難しいのか、熟成肉のお話があったと思うのですが、例えば小樽市内でしたら冷凍食品事業者がジンギスカンのメニューを開発して販売したりですとか、今、市内飲食店でも特徴あるジンギスカン店などがいろいろと事業を展開していたり、今後、特徴ある加工肉なども出てくるのかと、そうしたのも返礼品としては期待できるのかと思うのですが、この辺り、熟成肉の加工ということについてはどのような捉え方をすればいいのか、少しお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）海谷主幹

熟成肉の取扱いについては、国が示しているのは、基本的に普通の解体したブロック肉を一定程度、付加価値がつくような形で熟成したものを返礼品として、条件はあくまで道内産の牛肉、豚肉、鶏肉とかになるのですが、そういうものであればいいですというような形で今回、改正にはなっているのですが、今、委員から御質問のありましたジングスカンというような一定程度の加工、どういう加工かといいますと、たれに漬けて付加価値をつけているというものについては従来から本市においても取扱いができるようになった。

そのような形で、たれとか何か一つの工程があれば、従来、取扱いができていたのですが、今回の改正で、たれとかに漬けていない状態でも一定程度、ブロックのお肉を何かの形で熟成をかけて切って出すということは、今度は返礼品としては認められます。ただ、熟成という定義が事業者によって結構、曖昧な部分もありますので、現在、熟成の定義については北海道を通じて総務省に調査しているところであります。

○中村（吉宏）委員

まだ少しいろいろと精査しなければならない部分があるということが分かりました。

いずれにせよ、これから先、また返礼品の幅、種類が広がるということは望ましいことかと。まして小樽市のネームバリューといいますか、ブランディングされたものをどんどん展開していくということは、消費者も望むところだと思いますので、ぜひ取り組んでいただきたいと思います。

◎分区条例の改正に伴うパブリックコメントの状況について

それから、報告の中で、分区条例の一部改正の件でパブリックコメントを行ったということでありまして、1件返答があったということになります。

この内容というか概要について、どういった御意見が市民の方から寄せられたのか、お示しいただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

1件の内容の概要でございますけれども、この原案の中でマリーナ港区と修景厚生港区については、にぎわい空間を創出していくのだということで、一般的な都市機能施設といいますか、ホテルですとか、物販店、飲食店などがある程度、自由に参入できるような形の組立てになっているのですが、そこにつきまして、これまでは、そのエリアに従事する者またはそのエリアの事業者のためのという、いわゆる枕言葉のようなものがついていましたけれども、これを一切取ってしまっているの、あまりにも自由過ぎるのではないかといいまして、港湾関係者ではない人もどんどん入り込めるようになれば、臨港地区としての機能を損なうような懸念が出てくるのではないかなという意見でございました。

○中村（吉宏）委員

パブリックコメントを寄せられた市民の方のお気持ちもすごく分かります。というのは、この分区条例を小樽市が設けた背景にも、平成8年以前ですか、結構、無秩序な開発が見受けられてということで港湾の秩序を保とうという趣旨でこの条例が設けられたのです。

このパブリックコメントに対しての回答をこれからどのようにするかというお話もありましたけれども、一定の今、上げられたような考え方に対しての小樽市としての方針といいますか、この分区条例を捉まえたときのこういった御意見に対する方針というか、その辺りを少しお聞かせいただければと思いますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

御回答、対応につきましてはこれから整理してということになるのですが、本市としてのスタンスといたしましては、ここで原案として上げさせてもらった改訂小樽港港湾計画、それから、その以前の小樽港長期構想に基づいて、全市的に分区の見直しをかけたときに、この構想、計画等になぞらえれば、ここをやはりにぎわい空間として一般的な都市機能を参入させていこうというようなスタンスで、めり張りをつけた分区条例の改正というこ

とがありますので、そういった御意見も、もちろん真摯に受け止めながら、スタンスとしてはその方向性は継続していこうかと考えております。

○中村（吉宏）委員

どうしても分区の変更等をいじることになると、どうも慎重にというか、ならざるを得ない過去もありましたのでお伺いしましたけれども、用途に関してのルールもこの中にきちんと記載されていますし、別表でいろいろとものと詳しく書いていますので、あくまでもそれに従いながら未来に向けた用途の設定をしていただければというふうに思います。

◎観光税導入検討に係る進捗状況について

次に、観光税に関連して報告がありましたけれども、この観光税に関連して伺います。

今、小樽市の進捗の報告もございましたが、一つ大きく気になっているのが、報道等でも上げられておりますけれども、北海道がこの観光振興税導入を検討し始めたということであります。

これに対しての小樽市の所感といいますか、何かあれば少しお聞かせいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

北海道では、第1回懇談会、第2回懇談会ということで観光振興税の検討を開催してございまして、この懇談会には宿泊税を導入済みの自治体、あとは検討中の自治体がオブザーバーで参加してございます。

私ども小樽市も参加してございますけれども、この懇談会で示された道の制度（案）を拝見しておりまして、本市の検討中の制度（案）においても、北海道との調整というのが必要になるだろうというふうに考えてございます。

また、道内の他の市町村とも意見交換などをしながら、また市内の関係事業者の皆さんの御意見を伺いながら、今後、進めていく必要があると考えております。

○中村（吉宏）委員

今の答弁の中で、北海道との調整が必要な部分が出てくるのだということでありましたけれども、具体的にはどういった部分の調整が必要なのかというところをお伺いしたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

先ほどの報告の中で、第1回の懇談会、第2回の懇談会で、北海道では観光振興を目的とした新税の検討、具体的に北海道と市町村との役割分担ですとか、税率、課税免除、あとは名称、こういったことについて検討しておりますけれども、まずは北海道と市町村との役割分担といったことをしっかりと確認して、それに必要な税といえますか、そういったところが出てくると思いますので、まずはこういった調整が一つ必要であると思いますし、細かなことを言いますと課税免除の問題をどうするのか、あと名称をどうするのかといったことについてもいろいろ調整が必要になると考えております。

○中村（吉宏）委員

いろいろ役割分担というお話が出てくる中で、今、北海道でもいろいろ議論を再度、動かし始めたところだと思うので、いろいろなことがあると思うのですが、まずもって、大枠でもいいのですが、これはいわゆる目的税なので一定の目的がなければならない。つまり、使途というものがまずある程度、最初に大枠でも示されながら議論を始めていかなければならないものなのだろうと私は解釈しているのですが、この使途について、小樽市は今までずっと議論を尽くしてきています。北海道はどういうふうに考えているのか、把握がもしできていたらお示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

9月14日の第2回の観光振興を目的とした新税に関する懇談会で北海道が示した使途の考え方についてですけれども、基本的な視点ということで、将来性であったり戦略性が一つ、二つ目に合目的性、三つ目に広域性というこ

とで、基本的な視点をお示しされておりまして、まずは北海道と市町村の役割分担につきましては、やはり市町村というのは域内を対象とした施策、または地域特有の課題に対する施策、こういったことが基本的な考え方というふうに示されております。

また、北海道の基本的な考えとしては、北海道全域を対象とする施策、市町村の区域を越える広域的な施策、全道域に効果が及ぶモデル性の高い地域の取組支援、こういったことが示されておりまして、具体的な施策としては3本柱で、一つ目は観光の高付加価値化、二つ目に観光サービス・観光インフラの充実・強化、三つ目に危機対応力の強化といったことが示されております。

○中村（吉宏）委員

抽象的といいますか、しょうがないでしょう、これは初めて考えることなのでしょうけれども、何かいま一つ見えてきていない。

その中で、市町村との役割分担というお話があったのですが、実はこの観光税導入に向けては、本市もそうだけれども、札幌市、既に導入した倶知安町などもありますけれども、道内市町村ではもう既に導入の検討に向けて、小樽市などは割と大詰めに近いところまで来ていると思いますし、結構、議論されている都市もあると思うのですけれども、こういった都市に対する配慮ですとか、導入検討している都市への考え方といったものは何か示されているのですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

北海道が示された使い道、使途の考え方の部分においては、導入済みの自治体ですとか検討中の自治体に対するそういった調整といいますか、項目というのは確認できておりません。

○中村（吉宏）委員

まず、今、新聞報道でもやっています7市町ですか、が先行しているということを考えて、さらに先行している都市は、それぞれの観光の事情や課題を抱えてここまで話を進めてきているものであるもので、これから先この懇談会なのか、また別な議論になるのか、ぜひ小樽市としてもほかの市町村、今、導入を検討している市町村と協力をしながら、北海道にしっかりとこういう協議の場を設けていただきたいのと、その使途についても、今、導入検討している自治体に対して、配慮もそうですし、どういう手当てをしてくれるのかというところを明確に求めながら、このお話を北海道と進めていただきたいと思っております。この辺の考え方としてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

北海道においても、北海道内の市町村においても、コロナ禍前に観光税の導入についていろいろ検討しておりまして、札幌市や、私ども小樽市を含む7市になりますけれども、コロナ禍前に北海道に要望を出していたと、そういった経緯がございまして、9月14日に開催されました第2回の懇談会では、この7市でいろいろと事前に意見交換などを行いながら、道と市町村との役割分担に係る協議が一つ、あとは利用者、事業者に配慮した税額の設定は金額自体の負担感、税額が異なるので分かりづらくなる、制度が複雑になるといったことについてです。三つ目に、福岡方式を選択肢の一つとして検討の俎上にのせること。四つ目に市町村との合意がなされるよう丁寧な議論を行ってほしいといったことについて、口頭ですけれども懇談会の中で意見を申し上げたという経緯がございます。

今後道内のほかの市町村と意見交換等を行いながら、また総務省にもしっかりと確認しながら、小樽市の宿泊税導入に向けて、北海道と調整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

小樽市の話でいきますと、私も導入を求めているいろいろ議会議論をさせていただいた立場です。ほかの都市もそうですけれども、この地方都市は本当にこれから観光を持続させたい、あるいは課題解消のためにしっかりと財源を獲得したいのだという思いで、物すごく汗を流して研究して、ここまでやり続けてきているのです。こうした思いもぜひ酌んでいただきたい。

一方、片や北海道、確かにコロナ禍前に議論を少し始めていたことは認識しています。ただし、税額の部分に関しても当初はそういう導入検討中の市町村に配慮して、道の上乗せ分という議論で進んでいたかと思うのですが、ここに来て、何で北海道が税額について500円だの200円だのという話になるのかと。もう今、小樽市の状況でいけば、定額200円課税しますよというところに、例えば4万円、5万円、もっと高級なお部屋に泊まった方については北海道がさらに500円課税しますと、こんなおかしい話ないのだろうと思うのです。

ですから、北海道のこういった懇談会のメンバーの方にも、ぜひしっかりとそういった事情もお伝えして、さらには研究して、汗を流して、うまくバランスを取っていただきたいと。

さらには、福岡県でもこれは福岡市との関係で議論がありましたが、二重課税ではないのかという課題も出てくると思うのです。こうしたものも解消していつ導入に向けて進んでいかなければならないと思うのです。

改めて、こういったことも議論の場で小樽市として主張していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

小樽市は今、税額200円ということで検討しておりますけれども、北海道が示された段階的定額制に仮にこれを上乗せしますと、北海道と市を合わせて、例えば300円だったり400円、高いところで700円といった税額を宿泊税として徴収することになりますけれども、やはりこういった負担感につきましては、市内の宿泊施設など関係事業者の皆さん、また、宿泊者がどういった形でそれを受け止められるのかといったことについてはしっかりと確認していく必要があるというふうに考えております。

また、道と市町村が課税するといった問題についてですけれども、先ほども少し申し上げましたが段階的定額制の場合、道内の市町村の税額が違ふことによって道内での宿泊税額のばらつきが予想されますので、宿泊される観光客にとって、やはり分かりづらいだろうということが考えられますので、今後こういったことをしっかりと道の制度（案）を確認して、小樽市の制度の検討を進める必要があるだろうというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

確かに、この段階的な税額で、道内市町村にばらつき出るでしょうと。本来だったらこういうことは北海道がきちんと検討してやるべきなのだろうと思っているわけなのです。いろいろと取り組んでいただけたということは分かりました。

今、この宿泊税導入に向けて、小樽市も様々な課題解決のための使途として導入を検討しているというお話であります。冬の歩道の除雪も、毎年多くの苦情が上がっていたり、小樽堺町通り商店街からは、やはり歩道のタイルが剥がれているですとか、舗装が雑だとか。今インフラ整備という話也使途の中にありましたので、こうしたものをしっかりと導入していただくようお願いをしたいと思います。

最後に、導入時期についての言及がありましたが、令和7年4月の導入を目指しているところであります。場合によっては少し変更の可能性もというお話があったのですが、その辺、もし何か変更が生じるような想定し得る事情があれば、どういうものなのかというのをお示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まず、今回お示したのは、小樽市が新たな財源として考えている制度概要（案）ということで、令和7年4月の導入を目指して準備を進めることにしております。一方、今回、北海道も表明されまして、他の市町村でも導入を検討されております。

道内でいろいろと導入時期がずれることによって、やはり道外からお越しいただいた宿泊者の皆様に少し分かりづらい状況であったり、少し混乱するといったことも予想されますので、やはりまずは北海道、そしてほかの市町村の状況というのをしっかりと確認をしながら、場合によっては、そういった導入時期について調整をするといったことも必要になってくる可能性があるというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

最後うまく逃げられたのかと思うのですが、北海道を対象にしていたら、多分これからの議論ですから相当、導入が後ろ倒しになると思うのです。ほかの市町村は多分同じようなペースで進めてきている都市もあると思うのですが、そこでの調整というのはどういうことなのかと。小樽市は小樽市で進めるべきなのではないかと思うのですが、この辺のお考えというのをもう少し詳しく説明していただけますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

今年2月に有識者会議の提言をいただいてから、北海道ですとかほかの市町村の状況などを確認してございまして、今、委員の御指摘があったとおり、やはり導入を検討している自治体によっては、いろいろと進み具合でその状況が違うのかと思っておりますので、まずその辺をしっかりと確認した上で、調整可能なところは調整をしていくことになるでしょうし、やはりそこはなかなか難しいところも出てくると思いますので、そこは繰り返しになるかもしれませんが、北海道やほかの市町村の状況というのをしっかりと確認した上で、本市の導入時期というのを見極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

小樽市で言えば、例えば北海道はいいとしても、隣接の札幌市がいつ導入するのかというところに、ひょっとすると宿泊客数の移動の影響があるのかもしれないというのが懸念されるところだと思うのです。ただ、近隣でいけば、例えば、ニセコ町と倶知安町の話でいきますと、倶知安町は既に導入済みです。ニセコ町は今検討中ということで、まだ宿泊税の導入をされていないと思うのですが、倶知安町は、コロナ禍前というかコロナ禍直前に多分導入されたのだと思いますけれども、この辺りで現在の宿泊者数と差異があるのかというのも調査していたらと思いますけれども、そういう調査をされたことはありますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

今、手元に数字はないのですが、先行されている倶知安町の状況につきましては、少しヒアリングは実施しておりまして、確認はしてございます。

○中村（吉宏）委員

そういう何か既に先行して導入した都市と近隣都市の宿泊者数の増減などのデータも集めていただければと思います。私はそんなに影響ないと思うのです。札幌市よりも小樽市が先に導入したからといって、小樽市に泊まる宿泊者が札幌市に流れてしまうような影響はないと。もうこれだけ今、観光の魅力も増しているところで、小樽市に泊まるという明確な目的を持った観光客が多い状況ですから、そういったほかの都市のデータも見ながら、その辺は進めていただきたい。

結論を言うと、小樽市は小樽市として計画どおりに進めていただきたいということをお願いして、このテーマについては終わります。

◎堺町地区の観光駐車場問題について

観光に関連しまして、市内の観光駐車場についての質問をさせていただきます。

これもやはり報道でにぎわっておりますけれども、駐車料金が、特に堺町通り周辺がどうも一律ではないというような状況の中で、利用者に混乱あるいは錯誤が生じているというのでしょうか、そういった状況が見受けられるということであります。

この設定がばらばらなのだとするところが問題だと報道などで示されていますけれども、これについて何か対策というのは小樽市として考えているのかどうか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

堺町地区の駐車場の関係で、今、委員のお話は、「駐車料金、小樽観光に影」というふうな新聞報道だったかと思いますが、駐車料金は高い安いとそれぞれあるかと思いますが、それは民間事業者の経営の御判断の中で行

われていることであるかと思しますので、観光振興室としては特に対策等をしてはございません。

○中村（吉宏）委員

一方、利用客が困惑しているという状況があるようです。何か対策を講じる必要というのはあるのではないかと思いますので、例えば民間事業者に、表示の仕方とか、そういうものをきちんと混乱のないようにというような訴えかけ方など、そういった対応というのは行っていないのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

混乱を生じないように対策をとということでございますけれども、このコインパーキングに関する価格のトラブルというのは国民生活センターにも多く寄せられているという状況が全国的にあるということで承知しております。国民生活センターからの要望を受けまして、コインパーキングの業界団体でありますけれども、団体としても時間貸駐車場における表示・運用に関するガイドライン、いわゆる自主ルールをつくって、混乱が生じないような対策を講じているというふうに認識しております。

こうした不当景品類及び不当表示防止法、いわゆる景品表示法という法律の中で、消費者の皆さんがよりよいサービスを自主的かつ合理的に選べる環境を守るという趣旨で、サービスの品質、内容、価格等を偽って表示することを規制しており、これは罰則もあるかと思います。ただ、こうしたルールの中で、それぞれ土地所有者などの経営判断にもよって、法令に沿って駐車場が運営されている以上は、市がルールを定めることは難しいものと考えております。

○中村（吉宏）委員

今、ガイドラインのお話がありました。2点伺いますけれども、そのガイドラインというのは、従わない場合には何かしらの拘束力があるのか。そのガイドラインを何か担保しているバックがあるのか、この辺を少しお示してください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

このコインパーキングの業界団体がつくるガイドラインについては、先ほど申し上げましたとおり、自主的なルールで、表示の内容を分かりやすく統一するというような内容でございます。このガイドラインそのものに拘束力というものはないかと思いますけれども、先ほど申し上げました景品表示法の中では、価格を偽って表示する、あるいは分かりづらい表記をするということは、この法律の中で規制されておりますので、その中で看板等の表示がなされているのであれば、それは適法に行われているというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

そのガイドラインについても、今、不当景品類及び不当表示防止法の背景があるのだということですが、この法律の立法趣旨というのは、まさしく利用者や商品を使用する方が間違えないようにとか、誤解をしないように表示しましょうということであるわけですが、現にこういう誤認をしている人たちがたくさん生じているということ自体が問題なのだろうと。このまま放置すると、行政がそれを黙認しているのではないのかという捉え方もされるのではないのかということがすごく不安なのです。

先ほど消費者センターというお話がありましたけれども、例えばこういう自分の意にそぐわなかった表示を誤認して、こんなのだったら駐車しなかったのというような方に、何かあればすぐ消費者センターへお電話しましょうなどの注意喚起の表示といったことを行っていくということは可能なのですか、どうでしょう。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

現在も、そういったトラブルがあった場合は最寄りの消費生活センターへ相談するというようなことを先ほど申し上げましたが、国民生活センターにおいても呼びかけを行っているところです。

また、小樽市の場合は小樽観光協会で観光客の利便性向上のための駐車場マップなどを作成しておりまして、観光協会が管理するホームページ、おたるぽーたでは、きちんと駐車場の表示を見て、確認してから利用してくだ

さいというようなことをホームページでも掲載し、注意喚起を行っているところであります。

小樽市として、そういった連絡先の注意喚起ということを現在行っておりませんが、そういったことの必要性については、観光振興室で行うべきものであるのか、もしくは消費者センターの所管部署でやるかは少し内部でも協議してみたいとは思いますが、注意喚起の方法については、取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

少し全庁的に対策して。さらに言うと、こういった事象を起こさないために、利用者が誤認しないために、例えば1時間当たり幾らかという単価を各事業者に明示をしてもらうことも必要でしょうし、場合によってはこの不当表示法の第5条を根拠にして条例化してしまうということも私は可能なのではないかと思います。

規制というか、最終的には、駐車の際にこうやって誤認して、自分の意図しないところに止めてしまうような方がいなくなる、さらには、それはひいては小樽市の観光の安心・安全にもつながっていくことであり、これまでおもてなしと一生懸命に観光客をもてなそうとしてきた方たちの取組にも逆行することになると思いますので、私自身もすごく腹立たしいことだと思いますし、事業者の意図はいろいろあるでしょうけれども、そうしたことも併せて検討いただければと思います。

◎石狩湾新港の風力発電に関連して（漁業権について）

次に、漁業権についてというお話を用意させていただきました。

これは石狩湾新港の風力発電のところに関連してなのですが、今定例会の予算特別委員会で小樽市と石狩市の固定資産税に係る区分のお話をした際に、固定資産税の課税主体となり得るのだという石狩市の主張の中に、あの地域に石狩市の漁業協同組合が漁業権を持っているからという話が出てきたのです。おかしいと思いながら、そこで漁業権というものについていろいろと明確にしたいというのが今日の質問の趣旨なのです。

この漁業権というものについて御説明いただきたいと思いますので、いかがでしょう。

○（産業港湾）農林水産課長

漁業権の定義についてでございますが、漁業権とは漁業法に基づいて都道府県知事の免許を受けて、一定の水面において排他的に特定の漁業を営む権利というふうに定義されております。

○中村（吉宏）委員

そういう定義なのだろうと思うのですが、この漁業権を設定するに当たっての手續というか、その辺に関してはどうなっているのか説明してください。

○（産業港湾）農林水産課長

漁業権の設定の手續についてなのですが、漁業協同組合だとか個人とかが北海道知事に申請し、許可されるというような流れになっております。

○中村（吉宏）委員

この漁業権というのは、例えば複数の団体が一定の、石狩湾新港なら石狩湾新港でいいのですが、そのエリアに漁業権を設定するということは可能なのでしょうか。

○（産業港湾）農林水産課長

委員の御質問なのですが、漁業法の第73条について、漁業権を更新するところの規定の中ではあるのですが、同一の漁業権について免許の申請が複数あるときは、既に漁業権を有する者に免許を与えるというような形になっておりますので、例えば石狩湾漁業協同組合が持っているところに小樽市漁業協同組合が申請をしても漁業権は与えられないというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

残念だと思いながら、そういうことなのですね。

もう一つこの漁業権から派生するのか、しないのか分からない権利なのですけれども、例えば漁業権を設定した範囲の中で地下に何か工作物を通すですとか、設置するということは、この漁業権から導き出されて認められるものなのでしょうか。

○（産業港湾）農林水産課長

漁業権が定義されている漁業法については、委員の御質問のようなものについては規定されておりません。

○中村（吉宏）委員

水産資源の採集以外のもので、例えば水面に何か工作物を設置するようなことということについてはどうなのでしょう。

○（産業港湾）港湾室主幹

今回、石狩湾新港の港湾区域内に設置する洋上風力の関係でございますけれども、こちらにつきましては石狩湾新港の港湾計画で、再生可能エネルギー源を利活用する区域に位置づけておりますので、港湾法上、設置が可能というふうに考えております。

あわせて、洋上風力本体のほか、海底ケーブルの敷設につきましては、管理組合で水域占用の許可を行うというふうに伺っております。

○中村（吉宏）委員

一番聞きたかったのは、例えば海底ケーブルを設置するですとか、洋上施設を建設するということが漁業権から派生してくるものなのかどうかというところを伺いたいのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）農林水産課長

これらのものについては、漁業法から派生するのではないというふうに解釈しております。

○中村（吉宏）委員

それが普通だと思いながら、少し確認の意味を込めて本市の見解を確認させていただきました。

◎日清丸紅飼料株式会社小樽工場の製造停止に伴う小樽市経済及び小樽港の影響について

続きまして、日清丸紅飼料株式会社小樽工場の製造停止に伴う小樽市の経済及び小樽港の影響について伺いたいと思います。

先日、日清丸紅飼料株式会社小樽工場が営業をやめるということが公表されて、これについて小樽市内経済にどんな影響を及ぼすのかというのが非常に懸念をされているところであります。

まず、直接的な影響について伺いますけれども、この工場に雇用されていた方ですとか世帯数というのは、小樽市として把握しているのでしょうか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

こちらの日清丸紅飼料株式会社小樽工場の従業員の数につきましては、日清丸紅飼料株式会社からは約30名というところで伺っております。世帯数については把握しておりません。

○中村（吉宏）委員

30名の方がもし職を失ってという形になって小樽市から転出されることになると、小樽市にとってもいろいろな意味で、経済的にも、人口問題的にも大きな影響が出ると思うのですが、どの程度の影響を小樽市で受けるというふうにお考えなのかということが1点。

それから、この方たちが、例えば再雇用などの方面で何か手当がされているのかということをもし把握できていればお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

こちらの工場の従業員の方の対応について、会社側からは他の製造拠点への異動を基本的な形で対応したいと考えているというお話をいただいております。委員の御質問のとおり、そういうことになると、こちらの方々は市外

へ転出していくということになりますので、市としては影響があるということで考えております。

○中村（吉宏）委員

やはり影響が大きいのかというふうに思います。

続けて、商品の出荷等のことで伺いますけれども、この工場の商品出荷額ですとか、工業出荷額とか統計上いろいろ分け方があると思うのですけれども、こういったものについて小樽市においてはどのような影響が出るのか、もし数字などを把握していればお示しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

こちらの工場の出荷額につきましては、工場側からもそういう出荷額についてはお伺いしておりませんし、統計上資料としても把握しているものはございません。

○中村（吉宏）委員

そして、今度は情報の把握という観点からお伺いしますが、このニュースはホームページに掲載されたというのがあって報道されましたけれども、小樽市としてどういうタイミングでこの情報を把握していたのか、お示ください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽工場の製造停止についてのこの情報の把握についてでございますが、7月11日に日清丸紅飼料株式会社のホームページで製造停止について発表があったところでございますが、この発表のあった数時間前なのですけれども、日清丸紅飼料株式会社から私どもに連絡がありまして、その当日の11時にホームページで公表するという旨の連絡があったものでございます。

○中村（吉宏）委員

もう少しその前に把握できなかったのかと、難しい部分もあると思うのですけれども、そういう思いでいるところなのですが。

よく企業とコミュニケーションを取っていただきたいという議論も当委員会ですでにさせていただいてきた中で、産業港湾部として市内に本店があるような企業はいろいろとヒアリング等で歩かれていると思うのですが、こういう本社が本州にあって、小樽市に営業所があるような企業への訪問というのはやっていたのかということは少し疑問に思っております。

この日清丸紅飼料株式会社については、何か定期的に訪問とか、企業の情報収集ですとか、コミュニケーションを取られていたのかということ等をお伺いしたいと思います。その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

日清丸紅飼料株式会社につきましては、小樽港での飼料原料の取扱いをしていただいている会社でございますので、こちらの関係につきましては、飼料の関係ですとか、酪農関係の情報が何かあれば、その都度企業に訪問したり、電話で御連絡して、状況を確認していたところでございます。

○中村（吉宏）委員

小樽港への影響ですとか、物流ですとか、ほかの委員の方もお聞きになられると思いますが、いろいろもってお伺いしなければならないことがたくさんあるのですけれども。

このテーマの最後にお伺いしたいのですが、市長がこの企業を訪問されるということも今回の議会の中で明らかになっておりますが、どのようなお話をされる予定なのかということと、この空く予定の施設について今後どうするのか。企業の考え方などを把握しているのか、さらには誘致、再利用等も必要があると思うのですけれども、この辺の考え方をまとめてお伺いしたいと思います。いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

製造停止に伴う要望活動につきましては、明日、市長が日清丸紅飼料株式会社へお伺いして、要望活動を行う予

定となっております。要望の細かい内容につきましては、相手方のいるお話でもございますし、明日行くということもございますので、この場では内容については控えさせていただきます。

あと、工場の跡利用につきましては、港湾区域内にある非常に大きな土地ということになりますので、こちらの有効利用が必要であると小樽市としても考えております。企業側からとしては、一応、売却を考えているということでございますので、今後も連絡を密に取りながら情報収集に努めてまいりたいと思いますし、こちらからもいろいろな提案ができればと考えております。

○委員長

自民党の質問を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

公明党に移します。

○新井田委員

◎おたる潮まつりについて

今年のおたる潮まつりについてお伺いいたしますが、非常に大盛況の様子でした。本格的な再開を果たしてきたかと感じましたけれども、今年の来場者数はどのくらいだったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

本年行いました第57回おたる潮まつりの入込客数でございますけれども、おたる潮まつり実行委員会の発表でありますけれども、3日間で100万人と、昨年より10万人多い状況となっております。

○新井田委員

今年も非常にたくさんの方が来ていただいたということで、報道でも耳にし、現地でも目にはしておりましたけれども、最終日の花火大会前の混雑で、臨港線を通行止めにしたと話をお聞きしました。詳細をお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

7月30日曜日の花火大会の臨港線を通行止めにした経緯ということでございます。

花火大会の当日、20時から行う予定となっておりますけれども、17時過ぎから会場が混雑するといった状況がありまして、入場制限のアナウンスを行っております。

その後、19時頃にJR小樽駅から真つすぐ下がって第3号ふ頭につなぐ中央橋がかなり混雑したという状況がございました。19時頃に中央橋及び一つ余市町側の竜宮橋にバリケード等の資機材で会場内への入場を規制し、その旨のアナウンスを行っていたところです。

その後、19時40分頃かと思いますが、中央橋近くの中央通及び臨港線の浅草橋から竜宮橋の間につきまして、小樽警察署の御判断によりまして車両の通行を規制したということでございます。21時30分頃まで歩行者専用とする臨時措置を行い、花火の観覧場所として開放したという状況でございます。

○新井田委員

やはり、今年の最終日の来場者がそれだけ多かったということが分かると思いますけれども、その多かった理由というのが分かればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

おたる潮まつりの花火大会の当日は、例年混雑いたしますけれども、今年は花火大会に加えて人気キャラクターのドローンショー開催の影響が多く、市外からの来場者が増えたものというふうに考えております。

○新井田委員

今年、開催期間中に交通事故が起きたという事例はありましたでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

事故が発生したとは伺っておりません。

○新井田委員

特段の事故がなく、ほっといたしました。せっかくのお祭りを楽しんでいただくために、安全面の対策を万全にしているとは思いますが、通行止めの対応をせざるを得ない状況になったというのは致し方ないとは思いますが。

今回のことを生かして、来年に向けての対策になるかと考えますが、現時点で次回、通行止めにならないために何か対策を検討しておりますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

7月のイベント終了後に、ＪＲ北海道、北海道中央バス株式会社、小樽警察署、警備会社などとともに、9月に入ってから実行委員会の交通安全対策委員会を開催しております。この中で、来年の警備体制に向けての今年の反省点、課題などを共有したところでございます。

改善点として挙げられているのは幾つかありますけれども、入念な事前の準備、それから十分な検討期間の確保、関係機関との情報共有の徹底などが挙げられております。

来年に向けましては、小樽警察署からの御指導もいただきながら、安全対策について万全に取り組んでまいりたいというふうに考えております。

○新井田委員

そうしましたら、来年から堺町観光バス駐車場を開放すると思うのですが、来年のおたる潮まつり開催のときは、開催時から普通車の駐車場として受け入れる予定でしょうか。また、ほかの駐車場を確保するような動きはありますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

おたる潮まつり開催時におきましては、隣接する小樽堺町通り商店街の駐車場をはじめとする当該バス駐車場周辺の一般車両用駐車場及び第3号ふ頭基部にある株式会社小樽観光振興公社が運営する観光駐車場が満車の状態にあって、かつその待機車両によって渋滞が発生することにより、臨港線及び小樽港縦貫線などの堺町周辺道路に交通の支障が発生するおそれがある場合に限り、小樽市堺町観光バス駐車場に一般車両を駐車させることを考えております。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

来年に向けての駐車場の御用意ということで私から御答弁させていただきますが、おたる潮まつり期間中は主催者として駐車場の御用意は基本的にはございません。公共交通機関を利用してお越しくださいというふうに周知を図っているところであります。

また、一部、花火大会の日は、総合博物館閉館後の午後5時から駐車場を臨時の花火大会の駐車場というふうにご利用はしておりますけれども、それについては引き続き来年も行っていきたいというふうに考えております。

○新井田委員

今回のおたる潮まつりの混雑を経て、来年からのおたる潮まつり開催期間における堺町観光バス駐車場の一般車両開放への対策や対応など、考慮すべき点などがあればお示しください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

小樽市堺町観光バス駐車場は、原則観光バスの駐車場でございます。今年度開催された、おたる潮まつり期間におきましては、3日間とも130台程度の観光バスの利用があったことから、一般車両を駐車させることはいたしませ

んでした。

今後、おたる潮まつり開催期間中、小樽市堺町観光バス駐車場に一般車両が駐車できない場合の待機車両によって発生する交通障害への対応が課題であると考えております。

○新井田委員

なかなか混雑解消というのは難しいかもしれませんが、花火大会終了後の電車で帰る人たちが、小樽警察署よりも先まで続いていたというお話も聞きました。また、ＪＲ北海道の御配慮で帰りの臨時便も１回追加したというのもお聞きしました。帰る車の渋滞も相当だったとお聞きしました。

それだけ皆さんが楽しみにしているお祭りであって、私も小さい頃から毎年の楽しみの一つであります。お祭りの本番までに成功を目指して準備されていた方々に感謝を申し上げ、小樽の夏の風物詩として、やはり小樽市近郊や道内、道外の方々に楽しんでいただけるため、今後とも安全な運営をよろしくお願いいたします。

◎コンテナ航路関係施設（ガントリークレーン）について

続いて、コンテナ航路関係の施設、多目的荷役機械ガントリークレーンについてお伺いします。

コンテナ荷役をする上では、やはりなくてはならない多目的荷役機械でありますけれども、本年６月に頂いた資料で、破損が見受けられての緊急対応ということでしたが、改めてこの機械の供用開始年度、そして移動式クレーンなど代替機で対応した実績などをお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

まず、ガントリークレーンにつきましては、平成15年度に供用開始した荷役機械であります。

過去において、ガントリークレーンの故障によりまして、移動式クレーンで対応をした実績につきましては、クレーンにつきましては必要な能力と対応が可能な機種ということでしておりますけれども、平成26年度と28年度に対応しているところでございます。平成26年度につきましては、550トンクレーン１台で対応しております。平成28年度、220トン、あと200トンブリクレーンの２台で対応しているところでございます。

○新井田委員

この多目的荷役機械に対して検査というのは、月例検査以外にどのような検査がありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

ガントリークレーンの検査につきましては、月例検査のほかに１年に１回の年次の検査、それから２年に１回の性能検査を実施しているところでございます。

○新井田委員

では、令和４年度の検査と、その保守にかかる費用をお示しください。

○（産業港湾）港湾整備課長

ガントリークレーンの検査等につきましては、毎年、点検保守業務というものを発注しているところでございます。その中で、月例ですとか年次の検査、あと２年に１回は先ほど申し上げた性能検査を実施しているところでございますけれども、そのほかに維持に必要な部品交換などを行う保守業務と一体で発注しているところでございまして、令和４年度で申し上げますと約2,900万円となっております。

○新井田委員

現在物価高によっていろいろなものが値上がりしておりますが、検査や保守にかかる費用に関しても導入時に比べてどのくらい値上がりしておりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

ガントリークレーンの検査や保守に係る費用につきましては、まず導入時につきましては供用開始の翌年の平成16年度で申し上げますと約1,600万円。中間、20年経過してございますので10年後の平成25年度で申し上げますと約3,600万円、直近の令和４年度で申し上げますと約2,900万円、保守に係る費用につきましては、予備品の購入で

すとか保守に関わる交換の内容によって変動があるものでございます。

○新井田委員

やはり細かい部分が少し違っているところもあるかとは思うので、一概に上がっているとは言えないかもしれません。

では、この多目的荷役機械の稼働についてお聞きますが、年間の稼働日数、また稼働時期の傾向性があればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

ガントリークレーンのある港町ふ頭に、定期便として週1日寄港するコンテナ船の寄港日数と稼働日数というのは連動しているという現状でございます。1年間の週の数には52週程度でございますけれども、その中で直近の令和4年度におきましては47日の稼働実績がございました。

季節によるばらつきですが、夏季期間、冬季期間も週1便というペースは変わりませんので、時期、季節による変動性はありません。

○新井田委員

この稼働日数、稼働時間の過去からの変遷は分かりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

前問で御答弁したとおり、週1日定期便でございますので、年間52週程度のうち四十数日という間隔といいますか、ペースで近年は推移を続けております。

ただし、平成19年3月から平成21年12月まで新規航路が開設されたなどの理由によりまして、このコンテナ船の週1というのが週2便就航されていたときがありまして、先ほどの年度で申し上げますと平成19年度の終わりの頃から平成21年12月ですから21年度途中まで、稼働日数が今申し上げた日数のおよそ倍増となっていた時期はございました。

○新井田委員

基本的には変わらないということでお示しくださってありがとうございます。

先ほど、導入から今までの修理実績は平成26年度、28年度と2回とお聞かせいただいたのですが、この2回の修理金額の合計は分かりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

先ほど申し上げた平成26年度、28年度のときに要した補修費用で申し上げますと、平成26年度につきましては約1,300万円で、このときは運転室と電気室の光通信ケーブルの異常に伴う対応でございました。

平成28年度につきましては、発電機の基板の故障に伴う対応であったのですが、基盤の製作が業務の履行期限内に対応できないということで、翌年の平成29年度の保守業務の中で対応しているところでございまして約240万円であります。

○新井田委員

大きな機械ではありますけれども、本当に小さな部分で故障なりなんなりがあれば止まってしまうという状況もあるということで分かりました。

この機械があることで、本市として年間どのくらいの収益を得られておりますでしょうか、お示しください。

○（産業港湾）港湾業務課長

本市として荷役機械使用料ということで、歳入として港湾整備事業特別会計に歳入されるのですが、使用料収入を過去3年度で申し上げますと、直近の令和4年度は591万7,603円、令和3年度は548万3,049円、令和2年度は651万8,310円となっております、600万円程度で推移しているところでございます。

○新井田委員

特別大幅に変わることはないということで、今回のような緊急対応もそうなのですけれども、日常的な検査や保守も行っていると思います。こういった大きな機械なので、やはりいろいろな部品も数多く使用されているかと思いますが、中には消耗品のようなものだったり、重要な部品だったり、例えば予備部品の準備の考え方はいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

ガントリークレーンの予備品の考え方につきましては、まず消耗が激しい装置、部品でありますとか調達に時間を要する部品などといったものにつきまして、一度に全てを用意できるわけではございませんけれども、事前に用意している状況でございます。

○新井田委員

民間で働いていたときにも、こういったリスクがある件というのが私自身ありまして、古くからの機械もあり、今回のように故障してもなかなかすぐ手に入らない部品などもあったり、例えば製品に使用する材料もメーカーでも、もう効率化とかでどんどん手に入らなくなったりするというのも現状として目の当たりにしてきました。

そういったときの対応として、やはり一つに、先を見越して最新に切り替えられるような資金をためたり、機械の最新情報を収集して準備したり、またもう一つ、万が一のときに支障がないようにつなぎ止めるための策をしっかり準備しておくというのがあると思います。

いずれにしても、コストや時間もかかるかと思います。現時点での今後の対応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

ガントリークレーンの今後の対応につきましては、今回の破損状況を踏まえまして、供用開始当時から未交換となっている類似部品の交換についても検討を進めまして、優先順位を踏まえながら、予防保全的な修繕を検討していきたいと考えているところでございます。

しかし、今回のように破損が想定できなかった箇所が故障した場合におきましては、今回同様、移動式クレーンによる荷役作業を行うこととなりますので、コンテナをつり上げる際に必要なスプレッダーがいつでも使用可能となるような点検を引き続き実施していくというふうに考えているところでございます。

○新井田委員

転ばぬ先のつえではないのですけれども、限りある資源や財源などもあるかと思います。なかなか先々のために準備するのも、ある程度、先を見越すこと自体が、やはり予測に御苦労されているかと思います。それでも最善の準備をしていただきたく、結果として最小限の負担にとどめられることになるかと考えますので、引き続きお願いいたします。

◎他国（ロシア、中国）との貿易について

続きまして、他国との貿易についてお伺いいたします。

先日9月10日の北海道新聞に掲載がありました、ロシアによるウクライナ侵攻の影響による貿易について質問いたします。

ロシアとの貿易についてですが、ウクライナ侵攻を続けるロシアに対して追加制裁として、日本政府が8月から新たに規制したのは、ロシアで人気の高い中古の日本車を含む自動車、そしてタイヤが対象になりました。今後の販路の変更や拡大など様々模索している状況にあるようです。

そこで、小樽港利用の貿易について伺います。

ウクライナ侵攻の情勢に鑑みて、本市として貿易に影響がある、また出てくる可能性というのは予測していた事態だったのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

ロシアのウクライナ侵攻につきましてですが、小樽港につきましてはロシアとの貿易が非常に多い港となっております。ロシアがウクライナに侵攻した当時は、ルーブルが非常に下落したということもございまして、主力の貨物である中古自動車の輸出が減るのではないかというふうな予測はしていたところでございます。

○新井田委員

やはり、若干予測はされていたということで、本市としてこのロシアへの経済制裁に関連した損失というのは、経済制裁前から経済制裁後にどのような影響があったと思われますか。

そして、今回の追加経済制裁における今後の影響はどのようなものが考えられるか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

ロシアの経済制裁による影響というところでございますが、制裁前と第1弾の制裁後というところでございますが、まずそちらにつきましては、当初は先ほどお話ししたとおりルーブルが安くなって買い控えが起こるのではないかとこのところではございましたが、ルーブルの値段もすぐに戻りまして、なおかつ円安が進むということ、また、ロシアでの現地での日本車やヨーロッパでの車の生産が行われなくなったこと、また、ヨーロッパから車が輸入されなくなったことなどがありまして、逆に日本全体としてなのですが、ロシアへの中古自動車の輸出が増えたということでございます。ですので、第1弾のときには減るというよりは増えたというような状況になっております。

今回、第2弾の制裁が出たのですが、今回は制裁品目も増えておりますので、まだ制裁があってから1か月ということで現状として少なくなっている状況ではあるのですが、今後の状況を見ながら、どのような影響があるのか確認していきたいと考えております。

○新井田委員

第1弾では影響がなかったということで、例えば経済制裁を事前に予測できたとして、何か本市として事前に講じる手だてというものがあつたのでしょうか。もしくは、事前に何か講じられてきたことがありましたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

経済制裁の影響に対しての手だてということでございますが、やはり経済制裁が実際にあって、実際にどのくらい貿易、中古車の輸出等が減るのかといったところの状況を見てからではないと対応は少し考えられないところがございますので、基本的には状況を把握しながら対応を考えていきたいと思っております。

第1弾のときは先ほど申し上げたとおり影響がなかったので、特段、何もしておりません。第2弾については、今後の状況を見ながら検討していきたいと考えております。

○新井田委員

伴って中国との貿易関係の状況に関してなのですけれども、現在、中国の定期コンテナ航路として、上海、青島、大連の航路を持っておりますけれども、以前と比べて何か支障は出ていますでしょうか。

また、今後どのような影響が出てくると考えられますか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

中国の定期コンテナ航路の関係でございますが、今、支障となっているものとしては、やはり中国に関しては処理水の問題が出ているのかということで考えております。こちらに関しましては、今、水産品の中国への輸入が事実上禁止になっているというところでございます。ただ、現状といたしまして、小樽港から輸出しているものの中に水産品がないということで、この水産の輸入禁止によって直接、影響を受けている部分というのはございません。

ただ、今後、禁止項目が増えていったりとか、また小樽航路からの輸出を増やしていきたいという気持ちもございまして、こういったところでそういう水産品関係というのが今、輸出できないということを考えると、なかなか貨物を増やしていくのは難しいのかというところで考えております。

○新井田委員

物流の活性化という部分で、小樽港の年間取扱い貨物を増やすためにポートセールスを行っているかと思いますが、具体的にどういった動きで進められておりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港のポートセールスにつきましては、コロナ禍で少し中止になっていた部分はございますが、東京都や札幌市で小樽港のセミナーや懇親会などを開いたりして、小樽港のPRを行っているところでございます。

また、企業訪問等も行っているところでございますし、効果的なポートセールスをどうやって行っていくのかということで、官民で連携して行っている小樽港貿易振興協議会といったところに専門部会を設けて、その取組についても検討しているところでございます。

○新井田委員

市のホームページにて2002年9月から北海道と中国を結ぶ定期コンテナ航路として、小樽と上海、青島、大連の開設がされたとありましたけれども、今までこの定期コンテナ航路の改編などが何かありましたらお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

改編につきましては、先ほど港湾業務課長からの説明にあったとおり、神原汽船株式会社の航路なのですが、平成19年に1度、週2便に変更になりました。ただ、それが21年にまた1便に戻っているという経緯はございます。

また、そのほか直近といたしましては、令和4年に航路が改編となっております、それまで2隻体制で1隻の船が14日間で回ってくるということで週1回寄港するという流れの航路で動いていたのですが、船ごみの関係や定時性を確保するというで3隻体制で、1隻が21日のサイクルで回るということで、そちらでも同じく週1便は小樽港に寄港するのですが、そういった航路改編を行っております。

ただ、その際にコースの都合によって、現状としては、輸入は大連、青島、上海からできるのですが、輸出については上海のみという現状になっているところでございます。

○新井田委員

こういった海外貿易に関して今回のようなウクライナ侵攻のような経済制裁などが貿易に影響を及ぼした悪い事例というのはありましたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

これまでの状況の中では、そういった状況はなかったものと認識しております。

○新井田委員

北海道新聞の記事に、「小樽市港湾室は「制裁はやむを得ないが、市の経済にとって大きなダメージにもなる。どのような影響が出るか見極めて対応したい」と記載されておりましたが、現時点で何か対応できそうでしょうか。また、事業者の声などもお聞きしていれば含めてお伺いいたします。

○（産業港湾）港湾振興課長

今回の第2弾の制裁の関係で、事業者からいろいろお話を今お伺いしている最中でございます。その中では、やはり中古自動車の輸出の台数が半減しているというところでお話は聞いております。

ただ、事業者からも、制裁が始まってまだ1か月ということで、今後どのような形になっていくのかまだ不透明な部分はあるというお話も聞いておりますので、そういった事業者のお話など情報収集を進めながら必要な対応について行っていきたいと考えております。

○新井田委員

国の国際的な経済制裁に対して、やはり本市として何ができるのかというのは状況を見極めて対応していくと思うのですが、やはり一番そばにいる自治体であるこの本市の役割も何かあるのではないかと考えます。動向

を踏まえて、日々の御対応をよろしくお願いいたします。

◎海外販路開拓について

次に、海外販路拡大について伺います。

小樽市は国内外の貿易、またフェリーやクルーズ船などが出入りする港湾として、海からも貨物や人の出入りする都市であり、重要港湾として位置づけられておりますけれども、前提として輸出するには相手方の国々のニーズがないと輸出するに至らないと思いますが、本市において海外販路開拓への支援というのは何か整えられておりますでしょうか。あれば、実際に相談された事業者数の実績を、年度ごとにお示してください。

○（産業港湾）産業振興課長

本市が行っております市内企業の海外販路拡大の支援でございますけれども、近年のものとしましては、札幌市が札幌市内の経済団体で組織する、札幌食と観光国際実行委員会という実行委員会を組織しております。これは札幌市内の企業の海外販路拡大支援を目的に活動しておりまして、その実行委員会が海外バイヤーを招いての商談会ですとか、国内外で開催される展示会に出展をしていると。

小樽市も自治体として負担金を支出して、こちらの実行委員会に参画しております。これによりまして、小樽市内の事業者も一般の出展より安い費用で出展可能ですので、実行委員会からの案内があった場合には、市内経済団体等を通じて市内事業者に案内をしている状況になっております。

その支援に応じた事業数でございますけれども、令和2年度は商談会等が四つございまして、それに合計7社、令和3年度は商談会等三つに対して合計4社、令和4年度は商談会等六つに合計6社が参加している状況でございます。

○新井田委員

そういった取組も進められているということが分かりました。

実際に、新たに販路拡大した事業者の実績が分かればお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

先ほど御答弁しました企業者数でお答えさせていただきますと、令和2年度は参加7社、全社が新たに取引に結びついていると。令和3年度は参加4社のうち3社、令和4年度は参加6社のうち3社が取引に結びついており、残り3社も商談を行っている状況と聞き及んでおります。

○新井田委員

参加されたら販路を拡大されていることが分かりました。

現在の円安の状況としまして、やはり輸出にメリットとなるため、国内にとどまらず国外へ販路拡大しようとする事業者もいらっしゃるのではないかと思います。公明党としましても、昨年10月から総合経済対策の策定に向けた政府への提言の中で、円安のメリットを利用して日本の優れた商品やサービスの輸出を強力に後押しするよう要望し、昨年12月に、新規輸出1万社支援プログラムという事業もスタートしております。輸出が未経験、もしくは中断している中小企業、小規模事業者を主に対象として輸出計画の立案から準備、商談、輸出までを伴走型で支援する政策となっております。

現在までにこの取組に関して、本市としてはどういった関わりがありますでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

この御指摘の質問にありました取組を主体的に進めている日本貿易振興機構、JETROと言われている組織がございますけれども、この組織の運営に小樽市も負担金の支出を従来しております。北海道地域を管轄する北海道貿易情報センターからこの1万人支援プログラムの支援内容をはじめ、ほかの支援メニューですとかセミナー等の案内を頂いておりますので、案内があった際には市内経済団体等を通じて案内をしているといった状況になってございます。

○新井田委員

背後地域にこの道央圏を持っております小樽市としては、やはり港があって、道央圏への本市のアピールとして、どのように進められておりますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今の御質問の中で、港湾としての部分で少しお答えさせていただきますと、小樽港としましては道央圏、北海道の最大の都市である札幌市、経済的にも消費の部分につきましても非常に大きいところであると考えております。こういった背後地域を持った小樽港といたしましては、輸出については先ほど申し上げたとおり、札幌市を含む小樽市などの製造業の方々、そして輸入に関してはそういった消費地に近いという利点を生かして、小樽港の利用促進には取り組んでいきたいということで考えております。

○新井田委員

本市の強みでもある、この海の航路を生かすために、また市内の経済にも重要になる海外販路拡大についても様々な御尽力のことかと思いますが、今後ともさらなる発展をお願いいたします。

○委員長

公明党の質問を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時55分

再開 午後3時19分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質問を続行いたします。

みらいに移します。

○平戸委員

◎令和5年度観光庁「地域一体となった観光地・観光産業の高付加価値化事業」の小樽市「地域計画」の採択について

まず、報告にありました、令和5年度観光庁「地域一体となった観光地・観光産業の高付加価値化事業」について質問いたします。

本市は14事業者が参画する地域計画を策定されたとありまして、今後の観光産業を考えますと、高付加価値化については日本の人口が減少していき、国内マーケットの縮小が予想されている以上、海外からの観光需要に応え、本市の観光産業を維持していくために非常に重要なテーマと思います。

まず、コンセプトの小樽2.0についての策定の経緯をお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まずこの観光庁の高付加価値化事業なのですが、地域計画の採択までに少し段階がございまして、この地域計画を採択するために小樽市としてこの事業に手を挙げますと、そういった地域公募で、まず一つ申請をすることになりまして、これが4月中旬に申請しております。その後、観光庁からコンサルティング会社等の伴走支援していただけるチームが来るのですが、そういった観光庁の伴走支援を受けることになります。

我々の作成しました地域計画については、この伴走支援をいただきながら、小樽市と参加した事業者と一緒に策定した経緯がございまして、実際に昨年度、令和4年度も観光地の高付加価値化事業に小樽市は、地域計画を採択いただいております。昨年度も同じような流れになるのですが、この小樽2.0の策定の少し経緯を説明します

と、まず地域の現状、課題を把握しまして、その辺を分析して、いわゆる強みとか弱みといったことですか、いかにして高付加価値化を達成するかというところの整理をして、昨年度も小樽2.0ということで、イメージとしては中心部と朝里川温泉地区といったところの回遊性を高める。あとは、昼だけではない夜とか朝も楽しめる、二面性といえますか、そういったところに着眼して策定した経緯がありまして、そういった現状、課題を整理した上で、先ほど言った観光庁の伴走支援チームのアドバイスをいただきながら策定したといった経緯がございます。

○平戸委員

地域計画の策定についても伴走支援があったりだとか、第三者の意見も含めて選定されたということで、今後の地域の課題である回遊性を高めること、二面性を、いろいろな面を切り取って推進していくということは進めていただきたいと思います。

その中に、今おっしゃられましたが二つの楽しみ、「昼だけじゃない夜も朝も」とありますが、夜の小樽を楽しんでもらおうという動きはナイトインフォメーションができたり、夜の小樽を楽しんでもらおうというイベントがあったりと、取組がされているのはよく分かっております。

なのですが、朝に関しては結構、高付加価値化することが難しいという印象を持っているのですが、こういった方法で朝を楽しんでもらおうとしているのか、お願いします。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まず先ほど申し上げましたとおり、この地域計画を策定するに当たりましては課題をいろいろと整理しており、小樽市の観光基本計画の中でも課題として位置づけておりますが、その一つに、店舗の閉店時間が早いことによって宿泊客が夕食後に楽しんだりするところがないですとか、早朝に楽しむコンテンツがないといったのが観光基本計画の中でも課題となっておりまして、ここをしっかりと課題として、課題を克服するためにどういった解決方法があるかということで、昼は団体、海外客、日帰り客を対象にこれまでのコンテンツを活用すると。

こういったことと一方で、夜と早朝に新しいコンテンツを盛り込むといったことで、いわゆる高価格帯の需要というのを獲得するといった解決方法を整理して、では、具体的にどんな取組が考えられるのだというところにつきましては、例えば市場での朝の食事ですとか、民間の宿泊事業者の中には朝の市内のツアーを造成したりといった取組をいただいているところもございます。そういった取組をしていくことによって朝の魅力を高める、そういったことで計画は位置づけ、整理をさせていただいているところであります。

○平戸委員

朝市場を楽しむとかだと函館市などのイメージがありますが、今後そういうところも含めて進めていってほしいのですが、夜を楽しんでもらおうとすることと、朝を楽しんでもらおうということは、同時にというのは少し厳しいのかという思いもあります。当然、夜を楽しんでもらうと就寝時刻が遅くなってしまいますし、しっかり朝起きて活動することは厳しいという一面もあると思います。昼だけを楽しんでもらう観光から脱却したいというのはすごく分かるのですが、夜を楽しんでもらおう、朝も楽しんでもらおう、どっちつかずになってしまうのが少し怖いかなという印象を持っております。

夜であればお酒が絡んでくることも多く、環境を一から整えるというよりは、今ある施設に観光客を結びつけることでコンセプトにある二つの楽しみ、「昼だけじゃない夜も朝も」はいきませんが、昼だけではなく夜もという面では二つの楽しみになりますので、そういった意見もあります。なので、そのことも今後の観光をつくっていく上での参考にしていただきたいと思います。

◎ロケ誘致について

続いて、一般質問でもしましたロケ誘致についての質問に移らせていただきたいと思います。

一般質問の御答弁の中で、ロケ誘致活動としてコロナ禍前には在京の映像制作会社への訪問や、全国ふるさと甲子園に出展をしていたという答弁をいただきました。東京都まで行って小樽市のPRをしていたことが分かりまし

た。

このイベントの全国ふるさと甲子園の概要についてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

全国ふるさと甲子園についてですけれども、まず開催の趣旨としましては、観光交流人口及び移住者の増加を促し、地域経済の活性化を図ることを目的として、地方公共団体やマスメディアなどが連携して、ロケ地をきっかけとした観光PRを行うとともに、各地の御当地グルメを一般来場者、映像制作関係者らにPRするイベントであるとなっております。

規模なのですけれども、小樽市が参加しました第4回、第5回をベースに御説明申し上げますと、全国55の地域から出展されておりまして、このイベントに参加するためには有料のチケットといたしますか、そういうのを購入していただいて参加いただくのですが、来場者数は3,038名ということで第4回は発表されております。大体3,000名は来場されるというふうに伺っております。

また、このイベントでは、いろいろ地域が競い合うといたしますか、PRし合って、表彰するといった仕組みになっておりまして、例えば「行きたいまちNo.1」みたいなグランプリを決めたり、グルメ部門でのランキングを競ったり、あとはエンターテインメントの関係の部門で競い合ったりといったことをしております。

小樽市の場合は、グルメ部門ランキングでは、第4回については第3位ということで入賞していきまして、第5回は一つ上がって第2位で入賞するなど、そういった賞なども受けているということでございます。

○平戸委員

その賞があるというのは知らなかったもので、第4回では3位、第5回では2位と順位も上がっているもので、ほかの55の地域から参加されているということで、結構ロケを誘致することに対して意欲がある地域が来ていると思います。その中で取られたというのは、すごいと普通に思いました。

この全国ふるさと甲子園に出展した効果については、どう捉えていますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

このイベントに出展した効果をなかなか定量的にお示しするというのは難しい部分もあるのですけれども、先ほど開催の趣旨について触れましたけれども、このイベントには多数の映像制作関係者が一堂にお集まりいただくと、まずはそういった方との接点といたしますか、そういったところが大きいのかと思っております。第5回のときの実績で申し上げますと、会場に訪れた映像関係の制作者の方と20社ほどお会いして名刺交換をするなどしてございますので、こういったのが少し定量的な効果としてお示しできるのかというふうに考えております。

○平戸委員

定量的な評価が少し難しいというところで、今後はその前回できたコネクションを基にロケ誘致が決まったりするようにこれからも取組を続けていってほしいのですが、コロナ禍の影響もあつてか2021年を最後に全国ふるさと甲子園は開催されていないみたいなのですが、今後はほかのイベントと同様に再開されていく可能性が高いと思います。

次回、もしあれば参加の意思はあるのか、そして、同様のほかのイベントにも積極的に出ていく意思があるのかを確認したいです。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

先ほど、このイベントの開催趣旨を御説明しましたけれども、やはりこういったイベント等に参加することで、映像関係者とお会いしてロケ誘致につなげる取組というのは非常に重要であるし、効果も高いのかと我々は思っておりますけれども、一方こういったイベントに参加するにはやはり予算というものが関係してきますので、過去に参加した際には北海道の補助金などを活用しながら事業を実施した経緯もございまして、そういった財源措置なども踏まえながら、事業の実施については検討してまいりたいというふうに考えております。

○平戸委員

予算に関してもいろいろな問題があると思いますが、先ほどあった全国ふるさと甲子園で賞を取っただとか、そういうことは結構ロケ誘致に対してプラスに働くことも多いと思いますので、今後も取り組んでいていただきたいと思います。

続いて、小樽フィルムコミッションの事業内容について、一般質問でも聞きましたが改めてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

小樽フィルムコミッションの事業内容についてですけれども、まず小樽フィルムコミッションの規約がございまして、フィルムコミッションは映画等のロケーションの誘致であったり、映画のロケーションの支援といったことを実施するというふうに位置づけておりまして、少し細かく説明しますと、本会議でも御説明さしあげたとおり、撮影の内容に応じたロケ地の情報提供であるとか相談、ロケハンに立ち会う、宿泊施設、お弁当の手配ですとか、そういったところの御紹介、撮影許可申請の際のいろいろな協力、エキストラの募集手配の関係、あとは、撮影にはいろいろ御協力いただく企業、市民の皆様といったところがありますが、こういったところにもF Cの活動を周知したりですとか、撮影いただいた映画等の周知、宣伝といったことを主な業務としてございます。

○平戸委員

一般質問の答弁でありましたが、専任の職員がいて、小樽フィルムコミッションをやっているということで、その専任の職員の数をお示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

小樽フィルムコミッションの事務局は観光振興室が担っておりまして、事務局長は観光振興室長で、以下、職員が担当しておりますけれども、専任で配置しているのは、現在は担当主査1名ということになりますけれども、ロケ対応等はやはり1人ではなかなか難しい部分がありますので、私も当然、対応いたしますし、グループ制でやっておりますので、周りの職員も一緒に手伝ったりして対応しているところでございます。

○平戸委員

専任の職員は1人なのだけれどもみんなでやっているということで、業務の内容を見ても1人では到底できないようなこともありますし、ロケが集中したら、さらにできないようなこともあるのだということを思いました。

そして、事業内容的に紹介や情報提供という結構、受動的な業務をやっているという印象を持ったのですが、例えば撮影の日程調整は空いている日をただ伝えているだけなのか、それともほかの制作会社等にも、この日をずらしたり、この日だったらいけますだったり、そういった調整についてもしているような状況でしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

例えば、撮影支援が1件だけではなくて複数の御相談を受ける場合があります。また、撮影する場所、ロケ地が重なったりすることもございますので、そういった場合には調整はさせていただいております。

○平戸委員

では、札幌フィルムコミッションとはどういった連携をしているのか、そこについてもお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

小樽F Cの活動の中でいわゆるロケ誘致については、やはり北海道ですとか、フィルムコミッションの全国的な組織といったところとのいろいろな情報交換が大変重要になってくるのですけれども、札幌F Cともそういった情報交換などをさせていただいておりまして、例えば札幌市で撮影したいという希望がある案件であっても、どうしても札幌市ではなかなかロケ地がないのだというときに、札幌市から、小樽市でこういうロケ地がないだろうかという御相談を受けたりして、小樽市で撮影をしていただくとか、そういった形でいろいろお互い助け合いながらといますか、やっているところでございます。

○平戸委員

札幌F Cと聞くと、規模もちろん大きいでしょうし、横並びなのか、もしかしたら札幌市の支店みたいな感じでやっているのかと思ったのですが、結構、主体的に別の横並びの組織としてやっているということでした。

ロケの誘致をしている際に海外からも問合せというのは当然あると思うのですが、海外から問合せをする際には英語で対応できるかというのも少し気になったのですが、その前にまず海外の会社からは日本人のコーディネーター等を通して調整が来たりするのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

基本的には国内にある制作関係の会社といったところで海外からのロケの対応を得意とされる会社がありますので、そういったところを介して我々が対応するといったケースが多いというふうに認識しております。

○平戸委員

もし、その日本人のコーディネーターを通していなかったら、英語の対応だとか、そういったところも必要になるかと思ったのですが、基本的に日本人のコーディネーターを通してということなので、英語の対応に関しては今のところ必須ではないという理解をいたしました。

先日ニュースにおいて、インド映画が北海道で撮影されるというニュースを見ました。小樽市も撮影場所として見学をしていかれたそうですが、小樽市がインド映画を通して、ほかの映画でもあったように聖地巡礼となってインドから観光客もいっぱい来てくれたら、すごく将来的にうれしいというふうに思いました。

小樽フィルムコミッションとして、このインド映画への協力については今どういった形でされることになるのでしょうか、答えられる範囲でお願いします。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

もう報道等でも少し出ておりますけれども、インド映画制作の関係で、北海道で映画を撮影されるということで小樽市にも相談に来ておりまして、いわゆるロケ地を探す作業ですとか、それにはF Cの担当職員が随行して対応しているところでございます。

○平戸委員

まさかインド映画に小樽市が出るなんてと、私の個人的な意見で少し思いましたが、これからもそういった、まさかという国からそういう問合せが来るかもしれないので、真摯に対応していただきたいと思います。

また、本会議の答弁でもありましたが、北海道小樽の持つ四季折々の自然や歴史的なまち並みなど、多様なロケ地が選択できることは本当に本市の魅力だと感じています。今後とも小樽フィルムコミッション、小樽市として海外のマーケットに向けてもプロモーション活動を続けていっていただきたいと思います。

◎港湾室所管の公園について

続いて、港湾室が管理する公園についての質問に移りたいと思います。

まず前提として確認します。港湾室が管理する築港臨海公園、かつない臨海公園、運河公園、この臨港3公園については都市公園法で分類される都市公園には該当しない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

委員おっしゃるとおり、都市公園には該当しません。

○平戸委員

それでは、小樽市都市公園条例についても、臨港3公園には適用されない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

港湾法第2条第5項に定める港湾施設のうちの港湾環境整備施設の中で緑地ということで位置づけられております。また、本市の港湾計画上におきましても緑地と位置づけられておりまして、小樽市都市公園条例が適用される公園ではないということでございます。

○平戸委員

それでは、本市のほかの一般的な公園は、先ほど言われた都市公園法によって設置基準や管理の方法について、規定されていると思いますが、上記の臨港3公園の管理についてはどういった規定がされていますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

都市公園条例にうたっている公園とは違ひまして、設置基準、管理規定というのは持ち得ていない現状でございます。何度も繰り返しになりますけれども、港湾施設の一つでございますので、根拠法令的なことを申し上げますと、さきに御答弁申し上げた港湾法以外では市の条例として小樽市港湾施設管理使用条例というのがございますので、これが根拠法令となるというふうに認識しております。

○平戸委員

先日、かつない臨海公園を見に行ってみました。小樽市港湾部と記載のある看板に、次の行為をやめましょうという記載がありまして、営利目的の行為、火気の使用、テントの設置、犬の放し飼い、その他利用者の迷惑になる行為という看板がありましたが、この看板についてはどういった理由でというか、根拠は先ほどあるか少し分からないのですが、どういった理由で禁止にしているのか、お願いします。

○（産業港湾）港湾業務課長

かつない臨海公園でございますけれども、禁止行為の内容の表示につきましては法令で規定されたものではないものでございますけれども、市が公共として整備している施設でありますので、一般的な危険な行為、それから、ほかの一般公園利用者に迷惑がかかるであろう行為を上げさせてもらっているという状況でございます。

○平戸委員

管理の規定に関しては、ほかの都市公園であつたら、やはり法律で規定がされているのに、こちらに関しては規定がないのでやや管理の規定が曖昧になっているのかと、少しお願いベースになっているような印象を受けました。

ほかの都市公園のように臨港3公園についても、小樽市都市公園条例に準拠して管理するということは考えられないでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

繰り返しになりますけれども、根っこは港湾法で上げる緑地という位置づけでございますので、小樽市都市公園条例に準拠して、この3公園を横並びにしていこうというような考えは現時点ではありません。

○平戸委員

利用についてですが、個人での利用については先ほど4項目ほど上げました。それは禁止されていると思うのですが、イベントなどで使用する際にはどういったことができるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

個人使用は看板で示しているとおりですけれども、一方でイベントをやりたいというようなニーズがある場合は、行事許可申請書を港湾室に提出してもらっておりまして、別途一定の制限といいますか項目を設けております。

個人使用でいうところの一般の利用者の利用を妨げないというのは統一項目でありますけれども、例えばイベントに伴って出店を行う場合に火気の使用は厳禁ということはやはり外して、もちろん施設を毀損した場合は弁償してもらうという条件をつけながら、行事許可として認めるという許認可行為をしておりますので、その辺は一般利用とイベントでの利用とで制限のかけ方が少し違いがあると、今はそういう現状でございます。

○平戸委員

今言われたことを、小樽市都市公園条例にほぼ同じというか、そちらで先ほど準拠することはできないとありましたが、そちらを準拠するとすごく管理する規定としてしっかり根拠のあるものになるのでもいいかと少し思いました。

次に、公園の使用申請、先ほど言われていたものですが、ほかの都市公園については公園緑地課で申請している

ということですが、この三つの臨港3公園についても公園緑地課で申請するというのは少し厳しいでしょうか。窓口を一本化するという意味で、利用者からしても分かりやすいですし、ほかの公園の管理をしている公園緑地課のほうが業務を効率的に行えるのではないかと思います。お考えはいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

冒頭から申し上げましたとおり、施設の成り立ちが違う中で、庁内の部署でいえば公園緑地課に全部を一本化するということは少し現時点で考えられないというのがあります。

ただ、ルールを準拠ではないですけれども、ルールを同一にしていくような歩み寄りといいますか、そういうのを参考にした公園緑地課との連携というのは、これから話し合っていきたいという余地はあるかと思います。

○平戸委員

もともとの成り立ちとかが違うので難しいところはいっぱいあると思いますが、聞き取りという面でもそうですが、連携していただきたいと思います。

実際の管理について聞いていきます。

築港臨海公園の駐車場は利用時間が9時から17時となっており、利用時間以外は施錠していると聞いておりますが、これについては平日、休日と誰がやっているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

築港臨海公園の駐車場の施錠、解錠でございますけれども、平日、休日問わずシルバー人材センターに業務委託してやってもらっていると。

ただ、施錠時間の夜間とかに駐車場から出られなくなったとレスキューの依頼がある場合は、港湾室職員の緊急携帯当番が出向いて開けているというような状況も中にはあります。

○平戸委員

そんなレスキューのような状況があるとは知りませんでした。

築港臨海公園の駐車場の施錠の目的をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

築港臨海公園はＪＲ小樽築港駅に隣接しているという状況でございます。アクセスの利便性が高いといえますが、きっとそうだと思うのですが、過去に札幌市への通勤自家用車が駐車して、いわゆるパーク・アンド・ライドのような利用をされていた例が散見したことから、今の時間の設定で施錠をしているという経過となっております。

○平戸委員

少し小耳に挟んだ話ですと、昔はウイングベイ小樽の駐車場が有料だったので、そちらと比べて、築港臨海公園の駐車場が結構使われていたといった話も聞いていました。

ほかに、かつない臨海公園の駐車場は鍵の施錠は行わず24時間使える状況になっておりますが、その理由についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

かつない臨海公園につきましては、フェリー乗り場はございますけれども、築港臨海公園と比べますとアクセス条件は全然違います。そこからＪＲやバスなどで移動ということは考えにくい場所の公園でございますので、通常の公園同様、夜間の施錠はしていないという現状でございます。

○平戸委員

かつない臨海公園についてであります。公園内にすごく大きな、船に使われていた、一応アンカーという文字は読めたのですが、今はもうオブジェみたいになっていますが、それについて、いつできたものなのかだったり、そういう詳細を少しお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

アンカーの模型でございますけれども、かつない臨海公園自体の供用の開始というのが昭和55年でございます、供用開始した以降に設置をされたと思われますけれども、設置年次につきましては調べましたが不明でございました。

目的でございますけれども、船の先の海の部分に泊地係留の係船アンカーとして実際に使用されていた資器材、部材でございます。これを廃棄してしまうのはもったいないので、モニュメントとして残すというような意図があったのではないかと考えられるというところでございます。

○平戸委員

設置とか曖昧なところが少し多いのかという印象でした。

案内板についても、そのアンカーの前にあるのですけれども、残念ながら劣化していて、ほかにいろいろ書いてあったのですが、私も何かのアンカーとしか分からなかったのです。本当に読めないです。理想を言えば、きれいに直して、観光客、クルーズ船が入った際に外国の方とかも通るところなので、英語の表記なども入るといいと思いますが、大体、予算がということになると思うので、もし整備ができないのなら、いっそのこと案内板を取ってしまったほうがいいのかと思ったのですが、そこに関して市の見解を伺います。

また、そのアンカーの本体についても、現状で、さびとかが結構、進んでいる状況にはなっていると思うのですが、経年変化というか経年劣化のような感じになってしまいます。今後もこのそのままにしていけるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

アンカーモニュメントの看板につきましては、現在、応急処置といたしまして、手作り感が満載で手製ですけれども、職員がラミネートで解説文を上書きしたものを貼ってあるという状況なのですが、平戸委員が見られたのは最近ですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

そうですか。その上書き文も太陽熱とか光線で消えているという状況ですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

できるとしても応急処置的なことかと思えますけれども、全く見えないという状況は打開していきたいというふうに思います。

次に、案内看板の撤去、それからアンカー自体の撤去ということになりますけれども、かかる費用も当然、出てきますけれども、もし撤去するのであれば、アンカー自体の撤去と同時に案内板もというふうの一つずつやっていくというよりは一括して撤去するという時期が将来的に来るかと思っていますが、現時点では、すぐにということはありません。

○平戸委員

私が行ったのは2週間、3週間前だったのですが、そのときはどちらが補修したのかも正直、分からないくらいの感じでした。

それに加えて、違ういかりとマストを組み合わせたようなステージのようなものがあるのですが、そのステージの設置の経緯と想定している利用方法についてもお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

前の御答弁で申し上げたとおり、かつない臨海公園の供用開始が昭和55年ということで、このステージエリアといますか、ステージとして使っていた、使おうとしていた施設については、昭和55年、同時期のスタートかと思っています。

目的としましては、少し調べたのですけれども、明文化されたものはなかったのですけれども、目の前に海が広がる眺望がいいロケーションの中で、自由な活動方法を望んだ中の一つで、コンサート、ライブということに使わ

れるというのもいいのではないかというふうな希望が目的の中には含まれていたのではないかと、振り返れば思われるというところでございます。

今、老朽化が進んでおりますことから、実際にはあそこでライブステージということは、きっとできないとは思いますが、屋根がついておりますので雨宿りに使ったり、カップルで来て少し階段状になっているところに腰をかけて何かを食べたりとかということの使い勝手は、実際にそういうふうに使われているのも目にしていますので、そういったことで見ております。

○平戸委員

最初はステージだったかもしれないが、今は雨宿りとベンチということ、少し残念な結果かと思いました。

そのステージの横に金属の柱があると思うのですが、そこに、危ない、触らないで、柱が壊れていますと、カラーコーンに子供でも分かるように平仮名で書いてあるのですが、これはいつから設置されているものか分かりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

詳細な年次は分かりかねます。ただ、私が3年前の着任後に設置しているものなので、3年以内に始めた施だと思います。

○平戸委員

3年以内にやったということで、あまり整備がされていないというのが正直な感想だと思います。

一応、今後の整備に関して話合いが行われていたら、その経過についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

委員がおっしゃられた老朽化によって、現在、施設の一部で安全管理のためコーンなどで注意喚起をしているところでございますけれども、注意喚起しているところにつきましては、今後どのような対応が可能か検討を進めていきたいというふうには考えております。

○平戸委員

◎おたる潮まつりでの熱中症対策について

続いて、おたる潮まつりでの熱中症対策について質問します。

まず、今年のおたる潮まつりの期間とそのときの本市の気温について分かればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

今年の第57回おたる潮まつりですが7月28日、29日、30日の3日間で開催しております。

そのときの最高気温ということでございますが、7月28日が30.4度、29日が32.6度、3日目の30日が29.3度というふうになっております。

○平戸委員

だからあんなに暑かったのだと今納得しました。

おたる潮まつりに関しては、毎年7月の最終週にこれまでも行われているのでしょうか。そして、例年どのくらい暑いのか、気温だけでなく日差しや湿度なども含めて、体感でも構いませんのでそこをお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

おたる潮まつりの開催時期でございますけれども、おたる潮まつり実行委員会が定めております、おたる潮まつり開催要項で会期を決めておりまして、毎年7月の最終金土日の3日間ということが基本になっております。

これまでどういう暑さだったかということの体感ということでございますけれども、委員からお話がありまして少し過去を調べてみましたけれども、今年は例えば、潮ねりこみの日ですと32.6度ということで、とても天気もよく暑かった。過去10年間で一番高いほうであった3日間だというふうに考えておりますけれども、年によっては

21度ぐらいの年もあったり、少し浴衣では肌寒いのではないかなというような年もあったように記憶しております。

○平戸委員

年によっていろいろ様々ということで、熱中症対策についてはどういった形でなされているのか。イベントに来てもらった側と踊っていたり、実行する側に分けてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

イベント時の熱中症対策ということでございますけれども、まず、潮ねりこみの参加者を集める梯団編成会議という、皆さん集めて一堂に会して行う会議がございますけれども、その中では熱中症が増えているので、予防のためのポイント、保健所が出しているチラシですけれども、こういったものを梯団の皆様に配布して注意喚起を行っております。

また、実行委員会ホームページの中に熱中症の予防と対策についてということで、期間中は気温が高くなることが予想されますので、会場へお越しの際や潮ねりこみ参加の際は十分お気をつけくださいということで、周知を図っているところでございます。

また、潮ねりこみのコースのところには、ずっと潮ねりこみ参加者についていき、例えばPTAの梯団であれば、お父さん、お母さんが飲物を持って帯同して、適宜給水など熱中症対策をしていただいていたいたり、また、潮ねりこみのコース上に御厚意で給水場所を設けてくださっている市民の皆さんがいらっしゃったりとか、そういった対応であります。ただ、実行委員会として潮ねりこみの途中に給水場所を設けているとか、日陰の場所をつくっているということはありません。

○平戸委員

私も水に助けられたことを思い出しました。

それで、今年の夏は非常に暑かったこともあって、熱中症対策とか結構、話しかれていると思うのですが、来年の夏がどうなるか分かりませんし、本州においては熱中症警戒アラートが出たことでイベントを中止にするなどの例が出ているようです。

おたる潮まつりの実行の可否については、熱中症対策にも鑑みてどのような判断がされているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

おたる潮まつりの開催可否の判断でございますけれども、熱中症警戒アラートを判断基準としている現状はございません。

○平戸委員

小樽の夏といえば大小様々な祭りによってまちが活気づき、その中で一番大きな盛り上がりを見せる、おたる潮まつりは、これからもぜひ開催し続けてほしいと思います。個人的には暑い中、皆で汗をかいてイベントをやることは盛り上がりますし、非常に好きなのですが、熱中症に関しては特にお年寄りや子供にとって命に関わる問題なので、事故が起きる前に準備、対策を進めなくてはなりません。

気持ちの面でも大切な祭りですし、経済効果としても大きな効果が期待できる祭りです。来年以降はこれまで7月の最終週にずっと開催してきたということですが、前の週にずらすことや、そもそもの開催時期、時間帯の変更を考えていかなければいけないかと思います。その熱中症に対して今後、国や道からイベントの開催基準等が出たときに、それでは開催できないということになり得る可能性があると思うので、そうならないように、そもそも時期をずらすことを実行委員会に入っている小樽市として提言していくことはどうかと思いますが、それに関して市の見解を伺います。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

おたる潮まつりの開催時期をずらしたらいかがかという趣旨かと思いますが、昭和42年に始まって、

おたる潮まつりは今年で第57回を迎えております。先ほども御紹介しましたとおり、おたる潮まつり開催要項では、会期を毎年7月の最終金土日の3日間としております。また、これは一定程度、市民の皆さんに7月のイベントということで認知はされているのかというふうに考えております。

ただし、この要項の中では、期間及び日程についてはこれを変更することができるとしております。委員からの今の御指摘を主催者であります実行委員会にもお伝えしてまいりたいというふうに考えております。

○委員長

みらいの質問を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

○委員長

立憲・市民連合に移します。

○面野委員

◎小樽市ふるさと納税の状況について

まず、報告のふるさと納税について伺います。

昨年度の寄附額は総額で約8億8,900万円、前年同期比で現在154%ということで推移しているというふうに伺ったのですが、このままいけば令和5年度の寄附総額はどのぐらいになるのか推計はされていますか。

○（産業港湾）海谷主幹

ただいまの御質問の令和5年度の最終的な着地点の推計の部分なのですが、こちらはあくまで寄附という形のふるさと納税の取組でありますので、そういう性質の中でこの事業を進めておりますので、どなたが、どれぐらい寄附してくれるかというのは全く推測がつかない状況でありますので、今年度の最終実績というのが幾らになるかということについては推計していないという状況でございます。

ただし、予算を組み立てる中においては、今の状況を踏まえた予算要求をしていくというような流れとなっております。

○面野委員

次に、マスコミでも報じられていますし、今回、報告でもいただいたのですが、このふるさと納税に関わる事務的経費の取扱いが変更されるというふうに私は認識していたのですが、こちらの報告資料で募集に要する費用について、ワンストップ特例事務や寄附金受領証の発行などの費用も含めて5割以下とするということで総務省から通達というか、こういう改正がなされるということなのです。

例えばなのですが、寄附額が1万3,000円の返礼品があるとして、報告書に述べられている現行の割合で49.16%の経費だとすると、この改正によってどのような寄附額になるのか、経費の部分になるのか、見た目がどう変わるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）海谷主幹

今の御質問の1万3,000円を例として考えると、基本的に1万3,000円の寄附、では返礼品は何かという部分で大きく送料とか関連経費が相当違いますので、一概にどういう形になるのでしょうかというのはなかなかお示しがしづらい部分であります。

ただ、言えるのは、ふるさと納税に関わる経費全部を1万3,000円であれば6,500円以内にしないと、そこが国から示されている部分でございます。

○面野委員

その改正の実施時期というのは、今、いつと予定しているのですか。

○（産業港湾）海谷主幹

今回の改正の施行時期につきましては、国からは施行時期は10月からということで報告は受けておりますけれども、この経費が5割以内に収まるのであれば、基本的に施行時期は10月からという形になりますけれども、私たちの対応につきましては、10月以降、どのタイミングで経費が超えていくかというところ見定めながら実施していきたいと考えております。

○面野委員

実際、今49.16%であることから、改正に伴うワンストップ特例事務費用などの付随費用を含めると5割を超えることが想定されるためというふうに書いてはありますが、やはり小樽市では何かしら変更をかける点が多いということなのですか。

○（産業港湾）海谷主幹

変更をかける部分が多いか少ないかというところにつきましては、私どもとしては大きな変更は必要ないかと思っておりますけれども、やはり、寄附単価という部分について、今、国の基準でいきますと寄附の3割以内にしなさいという形で国から規定されておりますけれども、今、本市においては返礼割合が29%という平均値になっております。これを少し下げる必要があるとは考えているところでございます。

○面野委員

この改正によって、自治体側、それからこの返礼品を提供する事業者側にとってどのような影響があるというふうに考えていますか。

○（産業港湾）海谷主幹

その影響なのですが、私どもで考えているのは、やはり今まで1万円の寄附で3,000円相当分の、29%で2,900円相当の返礼品が頂けていたところを、その率を変えることによって、もしかしたら1万2,000円に寄附額を上げなければならない。それをやることによって魅力が少し低下するのではないかというところは懸念しているところでございます。

○面野委員

次に、2点目の改正点で、加工品のうち熟成肉と精米について云々かんぬんということで、地場産品基準の改正というのも改正されるそうで、この改正点によって、現在、小樽市でもかなりのアイテム数あると思うのですが、既存の返礼品で影響のあるアイテムというものはあるのでしょうか。

○（産業港湾）海谷主幹

今回の改正において、既存の返礼品に影響があるかという部分につきましては、現在、影響があるとは考えておりません。

○面野委員

改正が告示されたのが6月27日ということなので、それなりに期間があって対応の準備はされているのかというふうに思いましてお聞きしましたが、私の今の感想では、あまり大きな影響は小樽市にはないのかという印象を受けました。

◎令和6年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について

次に、令和6年度の石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について伺いたいのですが、まずこちらの資料は、取扱注意となっているのですが、この場で議論をすると取扱注意も何もなくなるのかと思って、まず、聞いてはいけないことというのはあるのか、そこを確認させてください。

○（産業港湾）港湾室長

こちらの資料の取扱注意というのは、あくまでも管理組合が国に対して要求している額ということで、まだ確定しているのではないということで取扱注意ということで扱っていただきたいということでございます。

○面野委員

それでは質問していきたいと思うのですが、大きくは1点なのですが、この表を拝見すると①本港地区の北防波堤の開発について、昨年度の要求額を見ると11億2,000万円で要求に対して配分額が2,400万円と、割り返すと2%ぐらいが配分されたということで、かなり要求に対する配分が少ないなという印象を受けたのです。

まず、この事業の完成予定というのが令和11年度というふうになっているのですが、事業の開始年度と総事業費、あと事業内容について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）港湾室長

資料が手元にないものですから大体で申し訳ないのですが、平成20年頃から事業に着手していきまして、北防波堤の400メートル延伸ということで事業を行っているものでございます。

事業費も今、資料が手元にないのですが、100億円を超える金額の事業になってございます。

○面野委員

事業開始してから約15年たっているということなのですが、事業内容が北防波堤の400メートル延伸で、これまで100億円の総事業費の中でこの15年間で行われてきた事業の進捗率というのは、現在どのぐらいの見込みになっているのですか。大体で構いません、半分なのか、3分の1なのか、もう完成が近いのかといったようなざっくりした形でも構いませんので、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室長

こちらら詳細については申し訳ないのですが、まず地盤改良をやりましてケーソンを据え付けていくというようにな形になるのですが、地盤改良ですとか、ケーソン据付け、あとはケーソン製作というのもやっているのですが、本当にざっくりで申し訳ないのですが、半分程度はできているのではないかなというイメージでございます。

○面野委員

私もこの辺はまだ調べたことがないので、こういった進捗状況で、率直にこの2年間の予算要求と配分を見たときに、この事業が間に合うのかなという少し不安という心配があったものですから、伺ってみたのですが、あと残すところ6年間で、15年間で半分しか進まなかったのが、これから飛躍的に6年間でもう半分が埋められるほどの技術的なスピード感もありますし、あと財源を充てられるかどうかというところで、少し今後についても注視していきたいなというふうに思いましたので、今日のところはこちらの質問については終わらせていただきます。

◎多目的荷役機械故障緊急対応について

次に、ガントリークレーンの緊急対応ということで1点だけお伺いしたいのですが、今後の対応の中で供用開始当時から未交換となっている類似品等の交換について検討するということになっているのですが、どのぐらいが未交換になっているのか、部品の中で何割ぐらいが未交換になっているのか、私は不明なのですが、全ての部品を交換するという積算はされているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

未交換となっているところの洗い出しについては、まだできていない状況であります。今後、請け負っていただいている業者を含めて、その洗い出しについて検討していくところで考えております。

○面野委員

また分かり次第その点については伺いたいと思います。

◎観光税導入検討に係る進捗状況について

次に、観光税についてなのですが、道内市町村における新たな観光財源の確保を検討している市町村の数というのは今押さえていますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

導入を検討しているのは14の市町村というふうに聞いてございます。

○面野委員

もし押さえなければなのですけれども、その14市町村の財源の種別、宿泊税とか、入域税などいろいろあると思うのですが、その種別の傾向が分かればお聞かせいただきたいのですが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

今、いろいろ意見交換はしてございますけれども、正確にお答えできる情報がないのですが、宿泊税のほかに例えば入湯税といったことを検討されるといったことは報道等で聞いてございます。

○面野委員

報告によると令和7年4月に本市では観光税の導入を目指しているということなのですが、北海道との調整は今、進めなければいけないということなのですが、本市が描いているこちらのスケジュールについてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まずは北海道ですとか、総務省といったところと情報交換をします。また、市内の宿泊施設との意見交換を行いたいというふうに考えてございます。

その後に、罰則規定等が想定されますので、検察庁との協議が必要かというふうに考えております。

また、当然、宿泊税ですと条例の制定が必要ですので、これを市議会に条例の原案をまず提出して、その後パブリックコメントを考えてございます。また、それらを経て条例案を市議会に提出しまして、条例を可決いただいた後には、改めてその内容を宿泊施設に説明をするとともに、総務省に今度は同意の申請が必要となりますので、同意の申請をして同意いただいた後、また宿泊施設に実際にこういう形で入れますといった説明会なども必要と考えております。その後、観光客の皆様にも周知等が必要だと思いますが、そういった周知を経て条例を施行する、徴税を開始するというスケジュールを考えておりまして、この期間に2年程度かかるというふうに考えてございます。

○面野委員

9月14日の朝日新聞の記事で、「「宿泊税」で北海道と道内7市がバトル」という見出しがあって、かなりセンセーショナルな印象を受けたのです。

まず、少し基本的なことをお伺いしたいのですけれども、北海道の観光振興税の導入、宿泊税の導入というのは、道内全域のことを指すのですか。それとも先ほど言われた14自治体もしくは今回この懇談会に参加していた7市、幾つかあるのですけれども、北海道の目指している方向というのは今どういうふうに認識されていますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

9月14日の第2回の懇談会で示された、たたき台の中では、北海道全域を対象として既に導入しているところ、また検討中のところにかかわらず、全ての地域を対象としているというような案となっております。

○面野委員

それで、全域ということなので、検討されていないところは道条例独自の進め方できっと問題はないのかもしれないですけれども、既存であるところ、加えて現在検討しているところ、ここが要は総務省の同意が条件になっていると思うのですけれども、新聞で報道されている、今回のような、いわゆる自治体と道が対立しているという環境の下で、総務省の同意というものは得られるものなのですか。

○（産業港湾）観光振興室長

総務省の同意については、まだ個別具体的な状況について御相談しておりませんので、どのようなお話になるか現在は答えることができません。

○面野委員

まだ見解というか、分からないということなのですけれども、多分いずれは小樽市やほかもそうですけれども、北海道とどういうふうに調整していくのかというところが、今後、きっと鍵になってくるのだと思うので、まずは北海道の動きも注目しながら、今後また状況が進捗した場合には御報告いただき、それに対してもまたお伺い

したいと思います。

◎日本遺産候補地域について

それでは、日本遺産候補地域について伺います。

文化庁では日本遺産として認定する候補となり得る地域として令和3年2月に募集を行い、候補地域について20件の申請があり、日本遺産審査・評価委員会における審議を経て3件を認定しました。

そのうち1件が小樽市のいわゆる関係者には「心臓」と呼ばれたテーマなのですけれども、この候補地域認定のほかには再審査という評価方法が追加となり、言わば入替え戦とも取れる制度によって、今回、小樽市はチャンスが訪れました。

それで令和3年度に候補地域の認定以来、今年度が本認定へのステップのチャンス最終年となりました。本市では以前からシリアル型が2件認定されていますが、最終目標の地域型の認定を目指し現在、取組を進めているところだと思います。

そこで質問なのですが、令和4年度から現在までの間、候補地域に新たに認定された地域はあるのか。また、再審査となった地域があるのか。もしあれば件数をお示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

ただいま御質問のございました日本遺産候補地域の新たな認定と再審査の件数でございますけれども、まず令和4年度以降、現在までの間、新たに候補地域に認定された地域はございません。

次に、これまで再審査になった地域の件数につきましては、令和3年度に4件、令和4年度に3件、そして今年度、令和5年度に2件、計9件が再審査となっております。

このうち令和3年度、令和4年度に再審査となった7件につきましては、文化庁による再審査の結果、条件付認定という結果になっております。

○面野委員

それでは、再審査の結果、条件付認定となった地域があるとのことですが、この条件付認定というものがどのようなものなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

条件付認定につきましては、文化庁が再審査を受けた地域に対しまして条件をつけた上で認定を継続するとした地域でございまして、主な条件といたしましては、候補地域と3年間磨き上げを競い合うこと、そして3年後の総括評価と継続審査におきまして、候補地域との相対評価によって上位の地域を日本遺産とすることということが条件づけられております。

○面野委員

表現方法が合っているか分かりませんが、入替え戦のライバルになったという認識で、おおむねはそれで合っていると思うのですが、ちなみに本市の候補地域認定後、年度ごとにどういった事業を実施してきたのか。また、補助金がどのぐらい文化庁から下りてきたのか、確認させてください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

候補地域認定後の年度ごとの補助金の額と実施事業につきましては、これまで文化庁の補助金である文化芸術振興費補助金という補助金を受けまして、実施主体でございます小樽市日本遺産推進協議会において人材育成、調査研究、普及啓発に関する事業を進めてきております。

各年度の事業ですが、令和3年度につきましては補助金1,296万1,624円の補助金を受けまして、人材育成といたしましては、日本遺産を地域の魅力につなげる人材である小樽市日本遺産地域プロデューサーの育成と、日本遺産の魅力と感動を伝える技術を持つガイドである小樽市日本遺産インタープリターの育成を行い、また、調査研究といたしましては、候補地域のストーリーを分かりやすく伝える解説集の取りまとめを行ったところです。

次に、令和4年度につきましては、補助金1,296万5,000円を受けまして、人材育成として引き続き日本遺産プロデューサーの育成を行ったほか、調査研究では食文化に関する解説集を取りまとめたところです。また、普及啓発といたしまして、令和3年度に育成した日本遺産インタープリターを活用したモニターツアーの実施や、日本遺産をテーマにした商品開発、そして高校生による舞台演劇の開催などを行いました。

最後に、今年度、令和5年度につきましては、補助金1,270万2,000円の採択を今、受けているところです。この補助金を活用いたしまして、人材育成といたしましては、引き続き日本遺産地域プロデューサーの育成を行うほか、若い世代の人材育成といたしまして、高校生や大学生対象のインタープリターの育成、そして、今まさにイベントが行われておりますけれども、小樽運河100年プロジェクトや今後、行われます全国町並みゼミと連携した高校生ワークショップの開催などを予定しているところです。

調査研究では、小樽文化遺産ジャーナルという広報冊子を発行いたしまして、新聞折り込みによって市民の普及啓発を行うとともに、協議会の自主財源、自走化に向けた広告収入の調査を進めております。また、普及啓発といたしましては、小さなお子さんに日本遺産に親しんでもらうということを目的に、今年度、かるたの製作を進めているところです。

さらに、今年度は文化庁の補助金以外の取組といたしましても、官公庁の実証事業の採択を受けまして、日本遺産の魅力を外国人目線で魅力的に伝えと。実際に外国人の方が英語解説文を製作して魅力を伝えるための翻訳というか解説文を作っていただくというような事業を現在進めているところです。

○面野委員

あと、ピンバッジも作っているし、パーカーも作っています。私もいろいろとふだんから伺いながら聞いているのですけれども、かなりこの年度ごとにも、限られた予算の中でたくさんの事業を行っているなという印象を今、受けたし、頑張っしてほしいと思っています。

ほかに令和3年度に候補地域に認定された2件の自治体があるのですけれども、この2件の自治体が一体、毎年どんなことをやっているのかというようなことが分かる報告書などというのは、確認できる状態なのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

ほか2件、候補地域の実施状況でございますけれども、小樽市のほか候補地域といたしましては、まず京都市と千葉県の富津市と鋸南町のシリアル型、二つの自治体で構成しているもの2件がございます。

文化庁においては、各地域の事業内容の公表は行っておりませんが、千葉県の富津市と鋸南町を取組につきましては、富津市ホームページで概要が公表されておりますので、こちらは確認することができます。

○面野委員

私も後ほど確認してみたいと思います。

それで、やはり私たちも本認定の部分から会派で視察等を行って、先進自治体ですとか文化庁にも一度訪れたのですけれども、やはりそのときに重要だというふうに伺ったアドバイスが、庁内の横断的な連携体制についてはしっかりと取り組んだほうがいいということを皆さん口をそろえておっしゃってまして、本市で言えば、観光振興室、建設部新幹線・まちづくり推進室、教育委員会生涯学習課などが連携する必要があるのではないかというふうに考えますけれども、これまで取り組んでこられた事業において、横断的に進められてこられたケースがあれば御紹介をしてください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

庁内の横断的な連携体制につきましては、先ほど申し上げました小樽市日本遺産推進協議会の事務局を観光振興室と新幹線・まちづくり推進室で担っておりまして、連携して取組を進めているところでございます。

また、観光振興室と新幹線・まちづくり推進室、そして生涯学習課で歴史を活かしたまちづくり庁内検討会議というものを開催しておりまして、庁内の情報共有を図っているところでございます。

○面野委員

それから、もう一つ重要な視点が、やはり市民ですとか、小樽市は特にイベントが多いので、そういった実行委員会ですとか関係団体がたくさんございます。やはりそういった皆さんに、認定される前からこの日本遺産の必要性とか、重要性というものを周知、分かっていたことが大切だと思うのです。

他の自治体で聞くと認定されたのだけれども、全然、皆さんに周知し切れていないなどという悩みもお聞きしますので、本市の取組で、市民や関係団体の皆さんに日本遺産の必要性ですとか重要性を促す事業というのはこれまでどのように進めてきたのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

市民や関係団体への日本遺産の必要性、重要性を促す取組につきましては、これまで本市と小樽市日本遺産推進協議会が一体となって普及啓発に関する取組を進めてまいりました。

具体的には、日本遺産の情報発信を行うポータルサイトである小樽文化遺産ポータルやSNSなどを活用して情報発信を行っているほか、先ほども御紹介しました冊子、小樽文化遺産ジャーナルの新聞折り込みや、商業施設におけるパネル展の開催などにより、普及啓発を行っているところでございます。

また、若い世代への普及啓発の取組といたしまして、小樽未来創造高校で日本遺産の講演とワークショップを開催したほか、先ほどの御紹介の内容とも重複いたしますけれども、高校生による舞台演劇の公演と小樽運河100年プロジェクトや全国町並みゼミと連携した高校生のプロジェクト、ワークショップ等の開催を通じまして、次世代への伝承、そして普及啓発にも努めているところでございます。

○面野委員

昨年と今年は小樽市の市制100周年ですとか、今年は運河の100周年なども重なり、コロナ禍も開けたという、いろいろなものの要素が重なり合って、かなり小樽市でもイベントが多くなってきたなという印象を受けていますので、ぜひそういったイベントなども通して、この日本遺産の必要性、重要性というのを拡散していただければというふうに思います。

次に、本認定に向けた審査や認定タイミングなどの今後のスケジュールについてもお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

本認定に向けた審査や認定のスケジュール感につきましては、まず今年度、総括評価に向けた資料を作成いたします。年が明けまして令和6年2月に、文化庁に事前相談を行った上で、3月に正式に文化庁に対して書類を提出することとなっております。それを受けまして、年度が明けて令和6年4月から6月の間に、文化庁による現地調査を受けて、その結果を受けまして最終的に7月頃に認定の結果が公表される予定となっております。

○面野委員

いよいよ結果公表まで1年を切ったというところまで来ているのですが、この項、最後に、認定を目指す意気込みについて一言いただきたいのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

本認定に向けた意気込みににつきましては、先ほど委員のお話にもございましたけれども、入替え戦というような形が今後、待っているというところで、文化庁の日本遺産フォローアップ委員会においては、日本遺産の件数を今後も100件程度を堅持するというような方針が示されている中で、現時点で既に認定されているところが104件で、我々候補地域が3件、合わせると107件という状況でございますので、本認定を受けるということは決して簡単なことではないというふうには考えておりますけれども、小樽市単独の日本遺産の認定というのは、制度創設以来の関係者の悲願であるというふうにも認識しておりますので、引き続き本認定に向けてしっかりと取り組んでまいりたいと思います。

○面野委員

今の意気込みは、室長の意もちろん酌んでいるということで、私もお受けいたしました。

やはり先進自治体の話を聞いても、認定がゴールではなく、その先にこの日本遺産、そしてまちづくりにどう生かしていくかという点が非常に肝になっているという制度になっているそうなので、もちろん認定がなければスタートもできませんので、まずはぜひ認定を目指していただき、またその後どういった形でこの小樽市の日本遺産を運用していくかということについてもまた議論させていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

◎ヒグマについて

次に、ヒグマについて伺います。

まず、ヒグマが活性化する時期についてお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

活性化する時期であります。一般的には冬眠明けの3月中旬から5月中旬、子熊の親離れの時期と繁殖の時期であります5月中旬から7月と、冬眠準備の10月から11月と言われております。

○面野委員

これからまた活発になる時期が訪れるということなのですけれども、まず8月に報告をいただいた資料を基に伺っていきたく思いますけれども、ここ2年間、4月から6月の出動日数、それから人数というのは、割と低い水準でした。それと比較すると、今年の出動件数が大幅に増加しておりましたけれども、この出動件数が大幅に増加した理由、それから目撃された地域や件数をお示しいただき、ヒグマ防除隊のそれらについての取組について一括で御説明をお願いします。

○（産業港湾）宮田主幹

増えた理由と目撃された地域と件数、防除隊の取組についてであります。理由といたしましては、例年、最初は蘭島地区が多いのですが、銭函地区に多いという傾向があり、具体の理由はしっかりと分かっておりません。

目撃された地域と件数につきましては、蘭島、桃内、忍路方面で4件、望洋台、天神、最上で4件、張碓町、春香町、桂岡町、星野町の方面で16件となっております。

ヒグマ防除隊の取組についてであります。目撃者と通報内容の確認、現地の痕跡調査、出沒周辺での巡回、追い立てなどになります。

○面野委員

それで、8月に示された資料には4月から6月の出動日数34日、出動人数158人となっているのですが、7月から9月、ここはもちろん空白になっているのですけれども、今日が9月20日なので、7月から9月の現時点での出動日数、出動人数について押さえていただければお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

現時点での出動日数、人員でございます。7月から9月は30日です。そして、出動人数は129人となっております。

○面野委員

例年だと結構、春夏秋で傾向のばらつきがあつて一概に言えないのですが、今年はもう本当に多いという印象を受けました。

それで、今年は少し出動回数や出動人数が多いのですけれども、人的な被害ですとか農作物の被害についてはどのような推移になっているか、お聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

人的、農作物の被害はございません。

○面野委員

次に、予算の話に移りたいのですけれども、この8月の報告資料では、予備費を充用してヒグマ防除隊の報酬に

充てるとのことでしたが、今回この充用による総予算額と現在までの出勤に関する報酬総額というのをお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

今回の充用による総予算額ではありますが、合計258万円となっております。出勤に関する報酬は、8月末までありますが263万円となっております。

○面野委員

もう充用後の予算も底をついているというような状況なのですが、冒頭にお伺いしたように、これからまた活発化する時期で、目撃が増えたり出勤回数が増加したり、それにちなんで防除隊の報酬がかかってくるということで、その分の今度財源対応というのはどのように考えているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

財源の対応でございます。ヒグマ出没の状況に応じて、財政部局と都度、出勤数の想定値、予算額を協議いたしまして、予備費充用を行い対応していく予定であります。

○面野委員

それで、今年は充用で今のところ258万円の予算総額になっているということなのですが、今年度としては通して大体どのぐらいの予算を検討しているのか。

また、ここ一、二年の令和3年、4年ぐらいの数値でよろしいのですけれども、そこと比較して今年はどのぐらい予算が増えるのかということを最後にお聞かせいただいて、私の質問は終わりたいと思います。

○（産業港湾）宮田主幹

今後の増加の部分と予想であります。現在、先ほど委員がおっしゃったとおり不足になってございます。2回目の充用は行っておりまして、現在287万円の予算総額で行っておりますが、自然に出没する熊のことですから、10月、11月にどういう対応で増えるのか、まだしっかり固まっておりません。

なおかつ、来年度以降の予算の考え方なのですが、全然想定がつかないのです。先ほどお話ししました出勤日数が令和5年7月から9月で30日、昨年同期と比べても1.6倍になっております。毎年1.6倍ということもございませんけれども、今年の実例で言えば、おおむねそのぐらい、その分を予算として考える想定があってもおかしくないのかなとは思います。

○面野委員

昨年とおとしぐらいの予算も少し聞いていたのですけれども。

○（産業港湾）宮田主幹

昨年度の予算額は100万円程度です。

○委員長

立憲・市民連合の質問を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

共産党に移します。

○小貫委員

◎石狩西部広域水道企業団議会令和5年第1回臨時会及び第2回定例会について

まず、報告を聞いてのところで、石狩西部広域水道企業団の報告がありましたけれども、関連してこの簡易水道について伺いますが、まず、今年度の基本水量について説明してください。

○（産業港湾）由井主幹

令和5年度の基本水量は68万4,375立方メートルでございます。

○小貫委員

今の基本水量ですけれども、いつまで計画は決まっているのか、お示してください。

○（産業港湾）由井主幹

この基本水量につきましては、令和6年度まで決まっているところでございます。

○小貫委員

来年度までということなのですが、そうしたら、ちなみに来年度のこの基本水量は想定では幾らになっているのですか。

○（産業港湾）由井主幹

令和6年度の基本水量は72万4,525立方メートルでございます。

○小貫委員

そして、それに関連してですけれども、同じく今年度の受水費の見込みについてお示してください。

○（産業港湾）由井主幹

令和5年度予算では、受水費は税込みで8,356万3,000円を見込んでおります。

○小貫委員

一方、この料金収入ですけれども、これについては幾ら見込んでいるのでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

令和5年度予算では、料金収入は税込みで7,436万5,000円を見込んでおります。

○小貫委員

今の話を聞いて、受水費と料金収入だけでも約1,000万円弱の差が生じているかと思うのですけれども、料金収入が足りないというのはずっと続いているのですが、この間どの程度改善してきているのか、説明してください。

○（産業港湾）由井主幹

改善点ですけれども、給水事業者数で申し上げますと、令和5年3月末では64社でございましたが、令和5年度に入りまして、直近の令和5年8月末現在では2社増加し66社となっているところです。

参考までに、令和2年度末の55社と比較すると、現状で11社増加しているところでございます。

○小貫委員

今年度だけで2社増加したと。令和2年度から比較すると11社増えているということだったのですけれども、今、せっかく令和2年度の話をしていただいたので、この令和2年度の料金収入はどのぐらいだったか分かりますか。

○（産業港湾）由井主幹

令和2年度の料金収入につきましては6,769万9,136円でございます。

○小貫委員

そうすると、大体700万円までいかないぐらいの感じが増えているということだと思うのですけれども、ただ問題は、この一般会計からの繰り出しをやっているのですが、今年度で簡易水道事業への繰出金というのは幾らになるのでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

その数字は今、持ち合わせていないので申し訳ございません。

○小貫委員

私たち大抵いつも1億円程度ということで批判していた記憶しか、私は今ないのですけれども、いつも大体、その程度を一般会計から繰り出しているのですけれども、この繰出金をやはり減らしていかないと市財政の負担とい

うのが大きいわけですがけれども、今年度どのように取り組んでいるのかを説明してください。

○（産業港湾）由井主幹

今年度の取組としましては、主体的に関わった北海道に対しまして本年8月22日に、収支改善に向けた要請を行ったところでございます。これにつきましては、今後も継続して北海道に粘り強く要請を継続してまいりたいと考えております。

また、分譲主体であります石狩開発株式会社が新たな分譲を開始しておりまして、分譲が好調に進んでおりますので、今後も引き続き、石狩開発株式会社、北海道など関係機関と連携しまして、例えば首都圏での産業展に出展するなど企業の誘致に努めてまいりたいと考えております。

○小貫委員

ただ、先ほど聞いた中で、来年度にまた基本水量は増えるわけです。基本水量が増えるということは受水費も増えるということになると思うのです。

今、北海道に要請を行ったというお話をしていましたけれども、来年度までまず計画が決まっているということなので、そこから先、この収支が改善できるような見通しというのは、今、述べたこと以外に市として何か持っているのですか。

○（産業港湾）由井主幹

現状で具体的にこれだというのは今お示しすることはできないのですが、令和6年度で基本水量というのは決まった分は終わりますので、来年度に令和7年度以降の基本水量を協議していくというような形にはなっていないと思います。

○小貫委員

つまり来年度以降の協議で、この基本水量を減らしていくのか、増やさないようにするという協議になるのか分かりませんが、小樽市があまりにも余計に水を手に入れるというか、実態に合った計画になるように協議をしていくということでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

これから石狩西部広域水道企業団とか、この簡易水道を使っているほかの自治体との協議ということになりますので、具体的なことというのは現在お示しすることはできないのですが、この簡易水道事業会計に一般会計からの大きな財政負担があるというのは認識していますので、その辺が改善されるようには協議してまいりたいと考えております。

○小貫委員

◎多目的荷役機械故障緊急対応について

今度は、ガントリークレーン、多目的荷役機械についてお伺いいたします。

先ほど新井田委員から令和4年度の部分についてはいろいろ質問がありましたけれども、5年間の保守点検及び補修費を示してください。

○（産業港湾）港湾整備課長

検査や保守にかかる費用のほかに、故障に伴う補修費の費用で申し上げますと、過去5年間、平成30年度から令和4年度でお答えさせていただきます。

平成30年度につきましては約8,600万円、そのうち補修費が約3,600万円。あと、令和元年度と2年度につきましては30年度に故障した対応をしておりますので少し高額になっておりますけれども、保守点検と補修費総額で令和元年度が約2億9,000万円、工事費で出ておりますけれども約2億5,600万円。次に、令和2年度につきましては約1億2,200万円、そのうち工事費として出ております約8,400万円。令和3年度につきましては約2,800万円。それと令和4年度が約2,900万円となっております。

○小貫委員

今お聞きして、ただ、補修費を除いても令和3年度ぐらいから下がっているわけですが、この原因は何か、説明してください。

○（産業港湾）港湾整備課長

令和元年度、令和2年度で故障に伴う工事を実施してございますので、そのときに電気設備ですとか、一部機械設備の部分を工事しているところでございますけれども、それに伴いまして一部交換などを行っているものですから、それに伴う減になって保守に関わる部分が下がったものと考えられます。

○小貫委員

先ほど、たしか大体平準化すると600万円ほどの収入があるという答弁があったと思うのですが、そうすると、まず昨年度でそういった収入と今、述べていただいた約2,900万円を差引きするとどういう収支になるのか、示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和4年度のガントリークレーンに関する収支という形になります。歳入に関しましては、先ほどお話のありました使用料収入が600万円程度あったという部分と、市債の部分が少しございまして、歳入につきましては640万円あったというところでございます。

歳出につきましては、先ほどお話ししているとおり、委託料あと保守の費用、それから公債費の償還額などもございまして約4,000万円の歳出があったというところで、差引き3,360万円程度のマイナスという形になっております。

○小貫委員

この年間3,000万円から3,500万円という値だと、私が大体5年前に聞いた値と大体同じなのです。そのときに答えていたのは、いろいろやって歳入を上げますと、あと歳出も抑制しますという話だったのです。

ただ、その後どのようにやって、その収支が改善されたというふうに思っているのかどうか、お伺いしたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

私からは歳入を上げる部分についての御説明をさせていただきます。

歳入を上げるに関しましては、私どもガントリークレーンの利用の増ということで考えておりまして、貨物増の中で、使用を増やしていきたいということで、貨物増に向けて開拓を行っているところでございます。

また、将来的なものとしては、便数の増便ですとか、新たな航路の開拓というところも含めて、歳入を増加させていきたいということで考えているところでございます。

○（産業港湾）港湾整備課長

私から歳出を抑える件でお答えさせていただきます。

歳出抑制の一例ではございますけれども、保守に関わる予備品の購入ですとか部品交換などについて、予防保全的な対応をすることによって将来的に過大な歳出の抑制につながるものと考えておりますので、今後、どのような対応が可能か検討も進めながら、歳出の抑制については努めてまいりたいと考えております。

○小貫委員

今の答弁は、5年前も大体同じような答弁を私いただきまして、ただ、そうはいっても、私は何も、このガントリークレーンの必要性というのは分かっているつもりなのですが、以前の質問だとやはりコンテナ荷役の効率性から船社側からも要請があって、やはりガントリークレーンが必要なのだという答弁が前回あって、私としては、これだけ毎年赤字を叩き出して、そのままでいいのかというふうに思うわけです。

だから、そのときも言ったけれども、別の荷役機械とかで何かうまくやれないのか、ガントリークレーンでなけ

れば駄目なのかというところは、いかがなのでしょう。

○（産業港湾）港湾振興課長

ガントリークレーンの必要性というところでございますが、定期コンテナ航路ということもございまして、やはり定時性というものが非常に重要になってきております。

この定時性を確保していくに当たっては、港で効率的な荷役を行うということが非常に重要となっておりますので、こういったことを考えますと、やはりガントリークレーンは必要ではないかと考えております。

○（産業港湾）港湾整備課長

ガントリークレーン以外の荷役機械というところでお答えさせていただきますけれども、一般的なガントリークレーン以外ですとジブクレーンという荷役機械がございますけれども、そのジブクレーンの導入につきましては、現時点におきましては検討しておりません。

ただ、今後、ガントリークレーンの更新時期が来ますので、その更新時期に合わせてガントリークレーンがいいのか、ジブクレーンがいいのかも含めて、今後、検討していきたいと考えております。

○小貫委員

ここまで故障が続いていくと、確かにガントリークレーンだと1回当たり五、六時間で多分、終わるのだと思うのですが、必要なのだけれども、それこそ長期的に見た場合に、もういつそのこと新規更新したほうが安くなるのか、このまま延命化し続けていくのかというところで、その辺の数十年スパンでのコストの比較というのは何か算出したりするのですか。

○（産業港湾）港湾室長

ガントリークレーンの更新の比較というか将来の負担については、令和元年度、2年度で延命化のための事業をやっておりますので、それによって約15年はまだ利用できるという考え方をしていますので、それが終わる頃に、先ほど港湾整備課長が話したように、本当にガントリーがいいのか、ジブクレーンがいいのかといったところを踏まえて検討してまいりたいと思っております。

○小貫委員

◎分区条例の改正に伴うパブリックコメントの状況について

分区の関係に話を移します。

大きくはマリーナ港区と修景厚生港区の部分なのですが、まず、マリーナ港区について現在、建てることのできる建築物と用途について説明してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

現況で建っている構築物につきましては、小樽港マリーナがありまして、用途はヨット、ボート係留施設ということで、構築物としては1点でございますけれども、現況で建てられるものとしては、港湾法で定める港湾施設のほかに、マリーナ港区で特別に許容されているものとしては、スポーツまたはレクリエーションの用に供するヨット、モーターボート、遊覧船等のための用具倉庫及び船舶浄化施設、それからマリーナ利用者のための集会場、クラブ事務所、スポーツ施設及びレクリエーション施設ということで、ヨット等のオーナーとか、その利用者のための施設というふうに、新井田委員にも申し上げたとおり、何々のための、誰々のためのという枕言葉がついているというような分区条例の内容となっております。

○小貫委員

そこに今回、飲食店、物販店、ホテルとかが可能になるというお話で、まず前を通る小樽港縦貫線の港湾利用者の車両の現在の利用状況について説明してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

平成27年10月に小樽港港湾計画を策定するに当たりまして、小樽港縦貫線の交通量調査を実施してございまして、そ

こで測ったポイントとしては国道5号から小樽港縦貫線に入っていく分かれ道のところの上下線を測ったというデータがございます。

これは上下線とも24時間で、上下線ともちょうど1万台が通行しているというようなデータがありました。そのような中で、この1万台の中に港湾従事者ですか港湾利用者とおぼしきといいますか、特定した車両の台数というのは把握しているデータはありません。

○小貫委員

1万台が通行していると。平均的にいけば1時間に大体400台から500台ということだと思います。

ただ、恐らく貨物が入ったときは、もう少し増えるのではないかとはいいますが、まずこの小樽港縦貫線を整備した目的について教えてください。

○（産業港湾）港湾業務課長

臨港地区を縦に貫くという、その名のとおりの道路でございますので、この整備の目的としては港湾活動の活性化に資する港湾運輸の利便性を高めるといいますか、それが第一の目的だったと承知しております。

○小貫委員

当時、海にせり出して道路を造るというばかげた計画があって、私たちは当時マイカル道路だと言って批判していましたけれども、そうではないのだと、マイカルのためではありませんと。先ほど言ったように、小樽港の貨物が増えるから、物流機能の向上を図るために整備するのだと、こうやって言い張って整備したわけです。

そうなってくると、今回マリーナ港区で飲食店、物販店、ホテルが可能になると、どの程度この車両の増加があると考えているのか、まずお答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

観光客等を多く集める集客施設の導入が可能ということになれば、程度の予測というのはいかならないと思いますけれども、通行量に伴った車両が増える要素は存分にあると。ただ、何台増えるかということは、予測、研究はしておりません。

○小貫委員

仮に、建物を建てていくという話になった場合に、高さの制限とかはあるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

高さの制限についてですけれども、建設部の所管する都市計画の地区計画とか、同じく建設部の所管する景観条例が適用されているマリーナ港区は、適用されている地区ではないことから、高さについての制限はないということでございます。

○小貫委員

全くないというわけではないと思いますけれども。

○（産業港湾）港湾室長

先ほど、港湾業務課長から答弁があった部分で一部修正させていただきたいのですが、マリーナ港区の部分で、景観条例で制限はないのですけれども、小樽市全体が景観の区域に入っていますので、そういった意味では、全く景観条例は関係ないというものではないので、その辺だけは少し誤解を招くかと思って修正させていただきました。

○小貫委員

今回のこの質問は、何より物流との関係で質問しているわけですが、ただ、今、あそこのマリーナ、石原裕次郎記念館のあった辺りに高い建物が建つと、グランドパークに泊まった人たちが、海を見ながらお食事をしていたのに、いつの間にか何か隣にでかい建物が建ってしまったという感じになるのかというふうに想像します。

まずこの物流への影響について、先ほど、ある程度、台数は増えるということなのですが、影響がないと言い切れるのでしょうか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

物流への影響でございますけれども、これまでも小樽港縦貫線沿線には、過去には石原裕次郎記念館、現在においても小樽港マリーナ、ウイングベイ小樽といった建物がある中で、全然ないということは断言できませんけれども、著しく大きな影響が出てくるということは想定していないものでございます。

○小貫委員

小樽港縦貫線というのは、港湾室が管理している道路ですから港湾の道路だということになるのですけれども、ただでさえ貨物が石狩湾新港だ、苫小牧港だというふうになっているときに、その条件を自ら狭める、首を絞めていくようなことは慎重に判断したほうがいいと私は思います。

それで、同じく修景厚生港区なのですけれども、これも建築の規制については現在どうなっているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今回のケースの修景厚生港区は北運河の運河公園のエリアとかつない臨海公園の部分があるのですけれども、かつない臨海公園についてはかつない臨海公園しかありませんので、北運河のエリアに特化した答弁にさせていただきますけれども、北運河の修景厚生港区は運河公園側の手宮側に延びる並びと、それから道路を挟んでコンビニエンスストアのローソンがある三角の地帯で都市計画上の地区計画とか景観条例のかぶせ方が違いまして、分区のエリアリングと一致したものではないのですけれども、それを前提に説明させていただきますと、運河公園側の手宮に向かう北一硝子の倉庫とかが並んでいるあの辺りにつきましては、地区計画上は高さ17メートル以下に下さい。それから、道路を挟んで海側のローソン側のエリアにつきましては、地区計画上の高さ制限はなし。

一方、景観条例では、運河公園側の並びにつきましては高さ14メートル以下に下さい。道路を挟んでローソン側につきましては高さ17メートル以下に下さいということで、並べますと、条件のきついほうを選択するということになりましょうから、総合しますと、運河公園側の並びは景観条例の14メートル以下の高さ、それからローソン側は17メートル以下というのが基準として採用されることとなると思います。

○小貫委員

あの区域はやはり景観を何よりも重要視しなければいけないし、建物の雰囲気なども必要だと思うのです。14メートルというと1階が大体3メートルだとすると、4階建て程度のものまではオーケーだという話になるのだと思うのです。

ただ、こういったところにも、やはり北運河というところに、そういった規制を緩めるということ自体が、私は、少しそこは観光の関係者も含めて幅広くもう少し意見を聞いたほうがいいのかと思っております。

同時に、港湾情報提供施設を修景厚生港区に広げるというのですけれども、この理由をお示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今回やろうとしている改正におきましては、委員のおっしゃった港湾情報提供施設は、実は国の港湾法自体が平成28年法律第45号で改正をされていまして、そのときにやっておらなかったものですから今回のタイミングに合わせて入れていくということになりました。

国が示す港湾施設という位置づけですから、国のガイドラインの中では修景厚生港区においても許容される構築物に含まれているというのと、あとは従前から修景厚生港区においては、港湾資料館及びこれに類する施設という項目が従前からあったものですから、この方針にも合致するというので、併せまして許容される構築物として判断したところでございます。

○小貫委員

◎港湾について

次に、日清丸紅飼料株式会社との関係、まずその前に前回の経済常任委員会で私コンテナ貨物の関係を聞いたと

きに、この増加対策について、このときの答弁では、食品の加工品が想定され、企業のヒアリング、訪問等を行いながら貨物の増加を目指すということだったのですけれども、具体的な進捗状況を説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

コンテナ貨物の食品加工品の輸出についての関係でございますが、関係事業者と企業訪問先などを検討していたところでございます。

関係事業者と訪問するところをある程度確認して、訪問しようとしていたところなのですが、昨今の処理水の問題がございまして、中国での食品関係の輸出についていろいろ懸念があるということで、今少しそちらは保留という形になっております。

○小貫委員

それでは、日清丸紅飼料株式会社のほうに行きますけれども、先ほど中村吉宏委員からもあったので、そもそもこういった小樽工場をやめるといった背景には、何があると考えているのか説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽工場の製造停止の背景というところでございますが、日清丸紅飼料株式会社から製造停止についてのプレスリリースがございました。こちらに書かれている内容といたしましては、小樽工場といたしましては1967年から飼料の供給工場として稼働されていたというところで、その当時は鶏、豚、牛、全種類が製造されていたというところでございます。ただ、2010年に関連会社でとかち飼料株式会社というものが創業されまして、こちらに一定程度、飼料製造が移った。その後、2017年、こちらも関連会社になるのですが、新北海道飼料株式会社というところへ牛用の飼料の製造移管が行われたということで、その後は、小樽工場では鶏、豚の飼料を専用工場として製造していたというところでございます。

昨今の状況の中で、今後の持続可能な生産性を会社の中で検討した結果、小樽工場での製造を他の拠点に移管するというところで生産効率が改善されるというようなことで、今回の判断に至ったというところでございます。

なお、工場の方とお話しするに当たっても、先ほどお話ししたとおり、小樽工場については1967年から創業しておりますので、かなり施設も老朽化しているというお話は伺っております。

○小貫委員

今の答弁だと、生産性を検討した結果、施設が老朽化している小樽工場を改築なりなんなりするよりも、集約したほうが経営効率が上がるという答弁だったと思うのですけれども、なぜそういうところで小樽工場が、逆に改築するとかという判断に至らなくなってしまったのか、その背景はどこにあると考えているのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

やはり、過去のヒアリングの中でもお話をいただいている中では、原材料を北米等から持ってくる形になるのですが、日本海側に位置している小樽工場に関しては、原料の仕入れの費用というのですか、そういうものが高上がりになるというところはあるというお話は聞いておりましたので、そういったことも含めて、今お話しした関連会社の工場は太平洋側にあるのですが、こちらに生産を集約するという形になったのではないかと考えております。

○小貫委員

それで、この小樽港の一般貨物、フェリー貨物に支えられていますけれども、一般貨物は今、取扱い量はどのくらいなのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の一般貨物の取扱い量でございますが、令和4年の速報値でお答えさせていただきますと、約86万トンという形になっております。

○小貫委員

それで、この製造停止に伴う影響は割合的にはどのくらいになるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

飼料原料の関係の貨物量というところになります。こちらでも令和4年の速報ということになります。トウモロコシが約5万トン、副原料となる動物性製造飼料が1万トン程度ありますので、計6万トンということになります。一般貨物に占める割合としては約7%という形になると考えております。

○小貫委員

数少ない一般貨物の7%だと。ただ、重さですから、重さ的にはそれほど一つ一つが重くないものなので。

それで、港湾計画をつくりましたけれども、そのときに、港湾計画でのこの穀物の取扱いというのは、どういふふうにしていくという計画だったのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

港湾計画の穀物関係につきましては、小麦はほぼ横ばい、そして飼料の原料については、工場のヒアリングも行いながら増産をしていきたいというヒアリングを行いまして、増加傾向という形で計画をしてございました。

○小貫委員

そういった具体的なところというよりも、要は穀物とかの日本海側の拠点だという位置づけを多分していたかと思うのですけれども違いましたでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

委員のおっしゃるとおり、まず小樽港の貨物としては、フェリーと対岸貿易として中国へのコンテナですとかロシア貿易、そして穀物関連ということで、そういった四つの貨物について取り組んでまいりたいというような形で計画をしていたところでございます。

○小貫委員

要は港湾計画の柱の一つだと思うのですけれども、それでは、穀物における日清丸紅飼料株式会社の割合というのはどの程度を占めることになるのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

穀物関係ということで、麦とトウモロコシということで考えさせていただきますと、麦とトウモロコシを合わせまして約15万トンが取扱い量になっておりまして、そのうち5万トンがトウモロコシということになりますので、約3分の1程度という形になっております。

○小貫委員

港湾計画で穀物の取扱いというのは重要だとしていて、ただ3分の1を担う日清丸紅飼料株式会社が今回なくなってしまうと、港湾にとっては重大なことだと思うのですけれども、影響を少なくしていくにはどうしていくつもりなのか、先ほどの中村吉宏委員とダブるかもしれませんが、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

影響の軽減ということですが、少なくしていくためにはということでございますが、今、日清丸紅飼料株式会社の製造停止ということが発表になりまして、関連する事業者等も、今、飼料原料に代わる新たな貨物の開拓というものを進めております。

私どもも、当然、情報交換しながら、そういったものの支援をしていって、飼料原料に代わる穀物の開拓などのお手伝いをしていければということで考えております。

○小貫委員

それで、先ほど北米から持ってくる関係で日本海側はどうしても不利だというお話がありましたけれども、これに関連して私は、平成27年に大圏航路の質問をしていまして、そのときは大豆だったのですけれども、苫小牧港より小樽港のほうが有利なのかという話をしたら、大圏航路の場合、小樽港のほうが有利なのだという答弁だったわけです。

実際にそうなってくると、この大圏航路でやった場合に、太平洋を回ってくるルートと比べて、どの程度日数が短縮になるのか、実際に小樽港に入る船で利用している船というのはどの程度なのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

大変申し訳ないのですが、大圏航路を実際に利用している船があるのか、日数がどの程度短縮できるのかということについては、承知しておりません。

○小貫委員

ただ、こういう答弁が当時あったから、大圏航路を利用している船はあるのですね。もしくは大圏航路だと、ここで言っている日本海側のほうが不利ではないかということに対しては違うというふうに言えるのですか。その辺は現在どういう認識なのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

当時そういう答弁をさせていただいていたかと思うのですが、今、私ども少し承知していない部分もありまして、あと、市でも検証してみないとそれが合っているかどうかというのは、今、無責任に言えないところでございますので、確認してからお答えさせていただければと思っております。

○小貫委員

先ほど新たなものを開拓していくというお話がありましたけれども、そういう面で、本当に大圏航路で有利だということを立証できるのであれば、またそのポートセールスにも多分生きてくるだろうし、ぜひまた後でお聞きしたいと思いますので、よろしくお願いします。

◎令和6年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について

最後に、報告を聞いての中で、石狩湾新港の関係をお伺いしたいと思います。

多額の予算要求が今年もされています。先ほど面野委員も取り上げていましたけれども、まず、北海道全体の開発予算のうち、港湾事業の予算の推移を5年間で示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

北海道全体の港湾整備事業の予算の推移でございますが、直轄事業における当初予算の配分でお答えさせていただきます。

令和元年度が154億9,800万円、令和2年度180億3,400万円、令和3年度145億200万円、令和4年度148億1,800万円、そして令和5年度が149億2,600万円となっております。

○小貫委員

大体140億円後半というところだと思いますけれども、そのうち、石狩湾新港に配分されている予算を同じく5年分お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港の直轄事業における予算額の配分額でございますけれども、令和元年度が12億400万円、令和2年度が12億1,000万円、令和3年度が13億4,200万円、令和4年度が17億3,400万円、令和5年度が15億1,200万円となっております。

○小貫委員

今の令和5年度の数字で石狩湾新港の予算というのは全体の何割になるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

北海道全体の配分額の石狩湾新港の令和5年度の当初予算配分額の割合でございますが、およそ10%となっております。

○小貫委員

それでは、今回、出ている石狩湾新港予算要求額と、過去に配分された配分額及び率を同じく5年分をお願いし

ます。

○（産業港湾）港湾室主幹

直轄事業における石狩湾新港の予算要求額と配分額、そして率でございますけれども、令和元年度の要求額が32億8,000万円、そのうち配分額が約12億400万円、配分された率といたしましては37%。令和元年度につきましては、その後補正予算が配分されておりまして6億3,000万円配分されております。

令和2年度につきましては、42億7,000万円の要求額に対しまして配分が12億1,000万円、配分された率が28%となっております。令和2年度につきましては補正などの追加の配分はございません。

令和3年度につきましては、要求額が30億200万円に対して配分額が13億4,200万円、率としましては45%。令和3年度につきましては、補正予算で11億2,200万円が追加で配分となっております。

令和4年度につきましては、要求額が34億4,800万円、配分額が17億3,400万円となっております。配分の率としましては50%。令和4年度につきましては、補正予算で9,900万円が後ほど追加となっております。

令和5年度につきましては、36億7,800万円の要求に対しまして配分が約15億1,200万円ということで、配分の率としましては41%となっております。

○小貫委員

大体4割が配分されているということだと思います。

それで、小樽港の場合はどうなのか、小樽港の予算要求額と配分額も同じく5年間で示してください。

○（産業港湾）港湾整備課長

小樽港におけます直轄の事業についての当初要求額と当初配分額、配分された率につきましては、まず令和元年度につきましては約9億7,000万円、当初配分が4億6,500万円、配分率としましては48%。その後、追加配分として3億6,000万円。

それから、令和2年度、当初要求額が13億7,500万円、当初配分額が約8億5,600万円、配分率としましては62%で、その後、追加配分としまして合計で10億2,100万円。

令和3年度につきましては、当初要求額が7億5,600万円、当初配分額が7億5,600万円で、この年は100%の配分率となっております。

令和4年度につきましては、当初要求額が5億200万円、当初配分額は4億5,200万円、配分率としましては90%、その後、追加配分としまして4億5,000万円。

令和5年度につきましては、当初要求額8億5,000万円、当初配分としましては5億5,100万円、配分率としましては65%、その後、追加配分としまして2億100万円となっております。

○小貫委員

石狩湾新港に比べて小樽港のほうが大分、固く予算要求している、どれだけ石狩湾新港が過大に来もしないお金を要求しているかというところが分かったかと思います。石狩湾新港北防波堤の工事、先ほど面野委員が取り上げましたけれども、今年度はサンドコンパクション船が予定で来なくなってしまっていて額は減りましたけれども、この事業は、これからの工事で累計173億円ですから、莫大な費用がかかる事業となっております。

それで、同じく5年間の新港の予算ベースでの港湾建設費の推移を示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港の港湾建設費の推移でございますが、一般会計と特別会計の合計の額でお答えさせていただきます。令和元年度が約14億2,400万円、令和2年度が約23億8,300万円、令和3年度が約9億1,700万円、令和4年度が約9億8,100万円、令和5年度は約20億5,300万円となっております。

○小貫委員

ガントリークレーンの増設もありましたから、時々増えていますけれども、累積13億円の赤字を叩き出している

ガントリークレーンを2基目増設したと。ただ、その後も港湾建設費が増加していると。こうやって増えている中なのですから、石狩湾新港の貨物量はどうかということで、これも5年間で示していただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港の取扱い貨物量の5年分ということですが、こちらは平成30年から令和4年の速報値という形でお答えさせていただきます。

平成30年が664万トン、令和元年が680万トン、令和2年が674万トン、令和3年が623万トン、そして令和4年、速報値になりますが545万トンになっております。

○小貫委員

貨物も減ってきているというのが現状です。北防波堤は250億円かけて造った西地区の岸壁のために延伸するのだと言っていますが、今、泊まっているのは、波の影響を受けないSE P船が泊まっているというのが現状です。

そういう中で、予算要求にあった東地区を合計で92億円もかけて整備すると。貨物が減っているのに、こんなに港湾整備を続ける必要があるのかということなのですから、これで石狩湾新港に質問すると、母体の負担軽減に取り組んでいきたいと答えるのですが、負担軽減に取り組んでいるということは、小樽市として言えるとお思いなのでしょうか、お答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

母体負担の低減に取り組んでいるかという点につきましては、石狩湾新港は今後も静穏度対策や大型船などへの対応が必要というふうに考えておまして、一定の負担はやむを得ないというふうに考えております。その中で効率的、また効果的な事業の執行により、負担金の低減に努めているものというふうに考えております。

○小貫委員

さんざん言いましたけれども、先ほど了承したという予算要求の話がありましたけれども、了承しないほうがいいということだけ述べて終わりにいたします。

○委員長

共産党の質問を終結いたします。

以上をもって、質問を終結し、これより直ちに採決いたします。

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。