経済常任委員会会議録			
日 時	令和6年 3月15日 (金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時14分
場 所	第1委員会室		
議 題	継続審査案件		
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6年第1回定例会について」

「小樽市簡易水道事業経営戦略の見直しについて」

○（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6年第1回定例会について、その概要を報告させていただきます。本年2月9日に開催されました、令和6年第1回定例会におきましては、議案第1号職員の給与の種類及び基準に関する条例の一部を改正する条例案、議案第2号令和6年度石狩西部広域水道企業団水道用水供給事業会計予算、議案第3号令和5年度石狩西部広域水道企業団水道用水供給事業会計補正予算が提出され、原案どおり可決されました。

続きまして、報告事項2、小樽市簡易水道事業経営戦略の見直しについて御報告させていただきます。

資料1を御覧ください。

本経営戦略につきましては、令和5年第4回定例会経済常任委員会にて見直しの素案をお示しさせていただきました。その後、令和5年12月27日から令和6年1月25日までの30日間、パブリックコメントを実施し、3名の方から6件の御意見をいただきましたけれども、いずれの御意見も原案の変更に至る内容ではございませんでした。

なお、資料内の新旧対照表にお示ししておりますが、経営比較分析表を最新版へ差し替えるなどがございまして御報告させていただきます。

本経営戦略の計画期間は令和10年度までとなっておりますが、今後も安全で安定的な水の供給と安定した事業経営に努めてまいります。

なお、本件につきましては、建設常任委員会でも報告させていただきます。

○委員長

「小樽市鳥獣被害防止計画の改定について」

○（産業港湾）宮田主幹

小樽市鳥獣被害防止計画の改定について御報告いたします。

本計画の改定につきましては、パブリックコメント実施の前段階で計画原案につき委員の皆様にご説明をさせていただいておりますが、その後、令和6年1月24日から2月22日までの1か月間パブリックコメントを実施いたしました。これを踏まえまして、3月11日には北海道との最終協議を完了したことから、計画を確定し鳥獣被害防止特別措置法の地方に基づき、4月からの公表を予定しております。

それでは、資料2-2、鳥獣被害防止計画の見直しについてを御覧ください。

今回の決定での主要な見直し箇所につきましては、まず、「2 鳥獣による農林水産業等に係る被害の防止に関する基本的な方針」の中で、(2)被害の傾向、(4)従来講じてきた被害防止対策、(5)今後の取組方針であります。

次に、「3 対象鳥獣の捕獲に関する事項」の中で、(1)対象鳥獣の捕獲体制、(2)その他の捕獲に関する取組、(3)対象鳥獣の捕獲計画、特に(3)対象鳥獣の捕獲計画では、近年の鳥獣の出没の増加傾向を受けて、捕獲計画数をほとんどの獣種で増やしてございます。

次に、「5 対象鳥獣による住民の生命、身体又は財産に係る被害が生じ、又は生じるおそれがある場合の対処に関する事項」の中で、(1)関係機関の役割について必要な見直しを行っております。

次に、資料2-3、「小樽市鳥獣被害防止計画（原案）」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等についてありますが、パブリックコメントでいただいた意見につきましては1名の方から4件の御意見をいただきましたが、いずれの御意見も原案の変更に至る内容ではありませんでした。

○委員長

「令和6年第1回石狩湾新港管理組合議会定例会について」

「石狩湾新港における「総合的な防衛体制の強化のための公共インフラ整備」について」

「第3号ふ頭及び周辺再開発事業について」

○（産業港湾）港湾室主幹

令和6年第1回石狩湾新港管理組合議会定例会が去る2月13日に開催されましたので、その概要について御報告いたします。

議案は、議案第1号と議案第2号が管理組合の令和6年度の一般会計予算と港湾整備事業特別会計予算、議案第3号と議案第4号が、令和5年度の一般会計補正予算と港湾整備事業特別会計補正予算となっており、それぞれ可決されました。

また、報告として専決処分報告につき承認を求める件が1件あり、管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例を令和6年1月4日に専決処分した件が報告され承認されました。

続きまして、石狩湾新港における「総合的な防衛体制の強化のための公共インフラ整備」についてですが、資料3になります。

まず「1. 概要」についてですが、令和4年12月に閣議決定された国家安全保障戦略に基づく、「総合的な防衛体制の強化のための公共インフラ整備」に関し、国から石狩湾新港管理組合に対し「石狩湾新港における港湾施設の円滑な利用に関する確認事項」、以下、枠組みと言わせていただきますが、このことについての確認依頼があり、管理組合から母体である本市に協議があったものでございます。

「2. 「枠組み」の内容」につきましては、平時において、自衛隊・海上保安庁の艦船が現行の港湾関係法令等に基づき港湾施設を円滑に利用できるよう、港湾管理者との間で連絡・調整体制を構築し、緊急時対応等の円滑化・迅速化を図るものであり、国と港湾管理者との間で「円滑な利用に関する枠組み」を設け、必要な調整を実施した港湾を特定利用港湾とするものでございます。

特定利用港湾においては、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁の艦船の円滑な利用にも資するよう、必要な整備または既存事業の促進を図るとされております。

次のページ以降に、添付資料といたしまして、別添①が石狩湾新港管理組合から本市への協議文書となっており、管理組合が本枠組みに協力することについての本市の意見について協議が来ております。

次のページ、別添②が国から管理組合に対する確認依頼文書となっておりまして、そして次のページ、別添③が確認事項の枠組みの内容となっております。

本市の対応といたしましては、管理組合が本枠組みに協力することについて同意したいと考えておりまして、その理由として、一つ目として、この枠組みは自衛隊・海上保安庁の艦船の優先利用のためのものではなく、あくまで港湾法などの現行法令に基づき関係者間で連携し、自衛隊・海上保安庁の柔軟かつ迅速な施設の利用について調整するものであり、また軍港化を進めるものではないこと。二つ目として、平素からの訓練により災害派遣等が効率的に実施できるものと考えていること。三つ目として、施設整備に関しましては、あくまでも民生利用に必要な整備を促進するということであり、特定利用港湾となることで事業の着実な推進が図られる可能性があるということです。

なお、管理組合には2点意見を付しての回答を考えておりまして、意見の1点目として、民間の港湾利用者等に支障が生じないよう関係者間で連絡調整を行うこと。また2点目として、港湾利用者や周辺住民等の疑問や不安を

解消する丁寧な説明を引き続き国に求めること。以上2点の意見を付して同意回答したいと考えております。

続きまして、第3号ふ頭及び周辺再開発事業についてでございます。

資料4になります。

2月22日に開催いたしました、第3号ふ頭及び周辺再開発事業に関する説明会にて御説明させていただいておりますので、項目とその主な内容のみ説明させていただきます。

まず、「1. 再開発事業の進捗状況」についてですが、こちらは別添1（施設配置計画図）を添付しておりますが、施設ごとに進捗状況と今後の予定を記載しており、埠頭内の整備は今年度完了し、この4月より第3号ふ頭で大型クルーズ船の受入れが始まる点、緑地や小型船だまり、観光船ターミナルなどは令和7年度の完成を目指している点などを記載しております。

次のページ、「2. 第3号ふ頭及び周辺再開発に伴う事業費の見込み」につきましては、主な施設名別に国費と市費を分けて事業費を記載しております。

次のページ、「3. 第3号ふ頭及び周辺の交通誘導対策」につきましては、交通誘導対策として臨港道路に案内標識を今年度設置する点や、小樽港縦貫線に右折付加車線の設置を検討している点、また道道小樽港線中央橋の拡幅を北海道に要望している点を記載しております。

次のページ、「4. 基部緑地（公園）の計画概要について」ですが、別添2-1を添付しております、整備コンセプトや空間利用の考え方、そして、にぎわいづくりについてということで、整備する緑地内や緑地周辺に飲食等の提供が可能な民間利用エリアの設定をすることを検討している点などを記載しております。

続いて、「5. 観光船ターミナルについて」は別添3を添付しており、これまでの整理内容や多目的ホールを併設した観光船ターミナルの概要や規模、事業費を記載しております。

続きまして、「6. 港湾管理事務所について」は別添4を添付しており、基部緑地整備に伴い、現港湾室庁舎を解体することから港湾管理事務所として第2号ふ頭基部に新築し移転するという点で、規模や事業費を記載しております。

最後に、「7. みなとオアシスについて」ですが、令和5年12月27日にみなとオアシス小樽運営協議会を設立し、国へ登録申請を行うということで別添5-1を添付しており、これまでのみなとオアシスについての整理内容や運営協議会の構成団体など、そして、今後の検討内容などを記載しております。

なお、国への登録、申請作業は既に完了しております、みなとオアシスの登録・交付式典は4月下旬を予定しております、第3号ふ頭の岸壁の供用式典に合わせて行うということで調整しております。

○委員長

「令和6年度からの運河プラザ（旧小樽倉庫南側）再活用について」

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

令和6年度からの運河プラザ再活用について御説明をさせていただきます。

資料5を御覧ください。

初めに上段の部分を御覧ください。

これまで運河プラザの愛称で親しまれてきた旧小樽倉庫南側につきましては、老朽化した施設の修繕を行うとともに、一定の条件の下、公募型プロポーザル方式により、幅広く民間事業者のアイデアを募集し、貸付事業者の選定を行います。

市としての大きな考え方といたしましては、旧小樽倉庫の歴史的価値から、引き続き市が保有し、その保全・活用を図る。これまで運河プラザが担ってきた休憩スペースやトイレ、イベントスペース等の機能は、現在地及び近隣施設にて継続する。観光・商業ポテンシャルのある立地にあることから、民間活力導入により、そのポテンシャルを引き出すというものでございます。

その下の貸付方針を御覧ください。

今回、貸付けをするに当たり、四つの項目を貸付け条件の柱としています。

一つ目の、市民や観光客の憩いの場の確保につきましては、市民や観光客が自由に出入りができ、トイレの機能も兼ねたフリースペースが確保されていること。

二つ目の、観光振興に寄与につきましては、企画内容が広く当市の観光に寄与するものであること。

三つ目の、北運河や第3号ふ頭への回遊性につきましては、この施設を起点として北運河や第3号ふ頭への回遊性がある仕掛けづくりになっていること。

四つ目の、夜の賑わい創出につきましては、宿泊客などが夜の時間を過ごせるコンテンツを提供するとしています。

次に、その下にあります、運河プラザの機能及び周辺施設との関係図を御覧ください。

こちらの図は、これまで運河プラザにあった機能が再活用後、どのように再編されるのか、周辺施設とどのような関係を持つのかを図として示したものでございます。左上の新しい運河プラザの機能という部分を御覧いただきたいのですが、①として、これまで一番庫にあった観光案内所、二番庫にあった観光物産の機能を小樽国際インフォメーションセンターに移転します。②として、市民や観光客の休憩スペースやトイレの機能は引き続き残します。③として、事業者からの提案内容にもよりますが、三番庫にイベントスペース機能を有さない場合は、文学館や美術館、マリンホールなどの周辺にある施設のイベントスペースを三番庫の代替機能として活用することとしています。

次のページに移りまして、公募条件を御覧ください。

供用開始期間は令和6年10月1日から令和11年3月31日までの5年間で、令和6年8月から貸付け開始を想定しています。

公募対象者は個人のほか、法人その他の団体等とし、提案は全国から募ります。貸付けに当たっての最低価格は現時点の試算では月額60万円。これは総面積に係る賃料の試算額から、一番庫の3分の2及び前庭の家賃相当額を減額した額であります。また、市が行う修繕工事中のおおむね9月までは賃料を免除することとしています。

貸付けの主な条件であります。一番庫につきましては市民や観光客が自由に休憩できるフリースペースや誰でも利用できるトイレを確保することとしています。フリースペースの面積はトイレも含め、おおむね一番庫の3分の2、260平方メートル以上とし、可能な限りフリースペースは10月1日の供用開始より先行して開放することとしています。ナイトタイムエコノミーを創出するため、早くても20時までには開館していただくこととしています。施設につきましては、現状有姿での貸付けとし、建物に関する細かい修繕は借主の負担といたしますが、ボイラーや高圧受変電設備、博物館と共用している設備などの修繕など躯体に及ぶ修繕は小樽市が担うこととしています。また、前庭の除雪及び喫煙所の清掃等の用務を行っていただくこととしています。

なお、貸付けに係る最低価格は、土地の評価額に基づき算出され、令和6年度は評価替えの時期でもあることから、今後、変更する場合もございます。

次に、その下の貸付範囲を御覧ください。

薄い水色で着色している部分が、貸付け範囲となります。

次に、その下の審査方法を御覧ください。

審査するに当たり、応募要項を告示する段階で提案内容を採点するための配点表を示すこととしています。配点表は、公共性や経済波及性、景観や環境、賃料の項目を設定し、100点を満点といたします。選考に当たっては、市職員で構成する予定の選考委員会にて提案内容を審査し、公正に貸付け先を選定いたします。

次に、その下の公募スケジュールを御覧ください。

公募に当たってのスケジュールになりますが、4月5日に告示・応募要項等の交付、5月13日に内覧会の実施、

5月31日から6月14日まで企画提案書等の受付、6月28日に提案事業者とヒアリングを実施、7月10日に審査結果の通知を行い、8月1日に賃貸借契約の締結、10月1日から供用開始というスケジュールの下、公募に関する手続を進めていきたいと考えております。

○委員長

これより、質問に入ります。

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

みらい。

○平戸委員

◎第3号ふ頭周辺のにぎわいづくりについて

まず、第3号ふ頭周辺のにぎわいづくりについて質問したいと思います。

岸壁の改良から、緑地整備など様々な工事が今後、予定されている第3号ふ頭周辺の再整備でありまして、再来週には小樽国際インフォメーションセンターがオープンするとのことで、大きなにぎわいに期待をしているところです。

これからにぎわいをつくっていく段階で、第3号ふ頭周辺の景色についても考える必要があるかと思えます。具体的には、第3号ふ頭にはいつも船がいる、船とセットの景色とこれからなっていってほしいと思っております。

第3号ふ頭には、これまでよりも大きなクルーズ船が接岸できるようになるとのことですが、岸壁改良などの直轄工事の進捗状況と工事によって何が変わるのかについて、改めてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

第3号ふ頭に係る岸壁などの直轄工事の進捗状況につきましては、令和5年度で完了するものでございます。

また、直轄工事で行いました岸壁などの改良工事によって、これまで受け入れることができなかった14万トン級のクルーズ船が受入れ可能となるものでございます。

○平戸委員

過去には小樽港に1年間に40回以上、クルーズ船が寄港したこともあったとのことですが、今年のクルーズ船の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

令和6年のクルーズ船の寄港予定回数は、現時点で30回となっております。

○平戸委員

30回とのことで、そのうち第3号ふ頭に停泊する船の数についてお示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

第3号ふ頭の16番、17番岸壁ですが、大型クルーズ船に対応するため改修しておりまして、岸壁が4月から使用が可能になることから、運航会社の方々には、こちらの岸壁の利用についてお話しておりますので、特に問題がなければ、ほとんどのクルーズ船が第3号ふ頭を利用することになると考えております。

○平戸委員

私はホームページを確認しまして、今のところ1隻だけ、どこに停泊するか未定とのことでしたが、これについてお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

まだ未定の1隻というのはカーニバル・パノラマという船になるのですが、こちらの船につきましては小樽港に寄港する最大のクルーズ船となることから、運航会社に改修後の第3号ふ頭、16番、17番岸壁の諸元等をお示ししておりまして、今、回答を待っているところですので、現在は接岸岸壁は未定としております。

○平戸委員

今後、決まっていくということで、クルーズ船の寄港を増やして、にぎわいをつくるということも非常に重要なことです。小樽市民や近隣の市町村、そして、広く道民に第3号ふ頭周辺に来てもらえる場所にしていくことを考えていただきたいと思いますと思うのです。

その中で、米艦船や海上自衛隊の艦船についても、にぎわいを促すという観点では非常に効果があるものと考えています。ミリタリーオタク、いわゆるミリオタと呼ばれる方々の熱量はすさまじいものがありまして、興味のあるものには住んでいる場所から幾ら離れていようと一目見るために駆けつける。ぜひ小樽市にも、ミリオタの方に来ていただきたいところです。

過去の例として、空母が寄港したこともあるようで、1997年に空母インディペンデンスが寄港した際には、艦内の公開などの影響もあり、30万人以上の方が小樽港にいらしたとの報道もありました。30万人以上ですから相当な経済波及効果もあったと推察いたします。また、乗組員についても数千人規模となっていたのでしょうから、市内経済にとっても相当なプラスの影響があったことと思います。

そこで、先月、小樽港に入港した米艦船のラファエル・ペラルタはどこの岸壁に停泊したのか、まずお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

ラファエル・ペラルタの接岸岸壁でございますけれども、小樽港中央ふ頭4番岸壁でありました。

○平戸委員

中央ふ頭の4番に停泊したということで、中央ふ頭ですと写真を撮るスポットがないことがもったいないのかという思いでいました。

そして、今回の入港目的は、通常入港とのことですが、通常入港とは実際どういったことをしているのか、分かればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

通常入港ですけれども、食料や水などの物資の補給、ごみの処分やし尿処理、それから、乗組員の休養が目的であると認識しております。

○平戸委員

そして、これまでの米艦船の傾向から米艦船特有の受入れに必要な設備があればお聞かせください。もしそれがあれば、第3号ふ頭にその設備が設置されているのかについてもお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

米艦船特有の特別な施設ということではないのですけれども、米艦船が着くと必ず使っているものとしては、水補給のための岸壁に設置されている船舶給水施設になると思います。その船舶給水施設につきましては、第3号ふ頭の札幌市側、手宮側、先ほどもそうですが第3号ふ頭全体に敷設されている状況でございます。

○平戸委員

水の補給の施設、第3号ふ頭の岸壁にもしっかりとあるということで、食料や水の確保、し尿やごみの処理といったことを入港時にしているとのことで、市内経済への効果も一定程度あるのかと思います。

また、乗組員の休養とありましたが、市内で観光されたり飲食をしたのかなど、どんな過ごし方をされたのか、分かればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

例えばになりますけれども、乗組員の家族を小樽に招いて市内で宿泊をして、食事をしたりとか、おたる水族館やキロロリゾートを訪れたという話は聞いているところでございます。

○平戸委員

乗組員だけではなく、その家族の方も来て楽しまれたということで、うれしいなと思います。

そして、米艦船が入港した際には、本市としては岸壁使用料などの収入があるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

国の窓口は北海道防衛局、それから本市小樽港港湾管理者が締結をしております、非提供港湾施設損失補償契約によりまして、米艦船が接岸をしていたことにより使用できなかった港湾施設としての損失の補償として、当該船舶にかかる入港料の分と港湾施設使用料、岸壁使用料の相当額を国、防衛局より支払われるということになっております。

○平戸委員

次に、米艦船が入港するに当たっては、本市として入出港時及び接岸時の安全性確保、商業港としての港湾機能への影響、核兵器搭載の有無を総合的に判断するとのことでした。

この商業港としての港湾機能への影響についての考え方を伺いたいのですが、米艦船よりも貨物船やクルーズ船といった船が岸壁の使用に関しては優先的に使用できるということになるのでしょうか。ちなみに、海上自衛隊の船についても、米艦船と同じ扱いと考えていいのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

委員おっしゃった小樽港としての独自の受入れ三原則といいますか、判断基準のうちの商業港としての港湾機能への影響がないのかという部分につきましては、米艦船もそうですし、海上自衛艦船もそうですが、当該船舶が接岸可能な長さや水深を有する岸壁をまず候補岸壁として選びまして、米艦船なり、海上自衛艦船が入港希望している日のぎりぎり、通常は約1週間前まで背後地にある倉庫だとか、荷役機械を利用する貨物船、その岸壁ではないと駄目だという貨物船も多いものですから、その辺の動き、動静を見定めて、貨物船への影響がないというふうに判断をした場合に限り、候補岸壁のうち用意できる岸壁について米海軍に伝えているという流れになっております。

○平戸委員

ぎりぎりまで調整をして、実際にはクルーズ船や貨物船の邪魔をしないというところに入れるということでした。

例えば、先月、入港したラファエル・ペラルタは、第3号ふ頭に今後、接岸することはできるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

ラファエル・ペラルタであれば、16番、17番岸壁におきましては水深が足りませんで、安全が確保できないということで接岸できないということでありました。

ちなみにマイナス10メートル岸壁で、しゅんせつ後もマイナス10メートルで16番、17番がそろうわけですけれども、ラファエル・ペラルタの例でいきますと、この船の喫水が9.7メートルで、安全を見て1.1掛けるのですけれども、その答えが10.67メートルとなりまして、10メートルでは安全性を確保できないという判断でございますので、ラファエル・ペラルタにつきましては、あそこには着けられなかったということでございます。

○平戸委員

喫水の関係で第3号ふ頭にはラファエル・ペラルタの場合では入れないということで、先ほど中央ふ頭には写真スポットがないと私から言いましたが、もし第3号ふ頭だと向かいに、色内埠頭公園があるので、そこからが絶好の撮影スポットとなって、たくさんの方に来ていただけるのかと少し期待をしていたところでありました。

次に、米艦船が第3号ふ頭に入ってきた場合には、第3号ふ頭への立入りに関して、ソーラス条約が主に関係してくると思いますが、どのような規制となるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

規制でございますけれども、当該米艦船の関係者以外の方にはソーラス制限区域内への立入制限というものがかかってまいります。それに加えまして一般的にですけれども、米海軍側でもさらに船舶や船舶回りにおきまして、

自主警備がなされているという場合がほとんどでございます。

○平戸委員

立入りの規制と向こう側の警備もあるということです。

続いて、海上自衛隊に関しても立入りの規制は同じと考えていいのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

委員おっしゃったいわゆるソーラス条約というものの国内法であります、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律があるのですけれども、国際航海船舶を対象としているということになってございますので、海上自衛隊の艦船、海上自衛官に対しましては、ソーラスによる制限区域内への立入制限というのはかからないものと認識しております。

○平戸委員

海上自衛隊は少し違うということで、海上自衛隊では広報を兼ねて艦内の公開をするということもあろうかと思いますが、その一般公開ができるのか。そして、これまでそういった一般公開はされてきているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

一般公開は可能でございますし、これまでも一般公開それから乗船体験などの行事といったものは実施されている実績はあります。

○平戸委員

もし米軍だとソーラス条約によって立入りが規制されているので、一般公開は難しいと考えられるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

繰り返しになりますけれども、ソーラス条約の国内法であります、国際船舶・港湾保安法で定められている制限区域へ入場する際の3点確認と申しまして、本人確認、所属確認、目的確認というのは必ず経なければいけないという法令があります。一般公開するのであれば、その対象者全員にこの3点確認を実施することができるのであれば不可能ということはないですけれども、現実的には非常に難しいものと考えております。

○平戸委員

現実的に厳しいということで、もし本当に30万人とか来られたら無理だなと思いました。

市民にとって運河よりも海側には、ふだんあまり立ち寄る機会がないという方が多いように聞いております。再来週には小樽国際インフォメーションセンターがオープンとなります。まず一度、第3号ふ頭周辺に来ていただいて、どんどん変わっていく様子であったり、魅力のある施設について知ってもらう必要があるのかと思います。今後も米艦船や海上自衛隊の船の力なども含めて、使えるものは全て利用していくという姿勢を取っていただけたらと思います。

◎令和6年度からの運河プラザ（旧小樽倉庫南側）再活用について

次に、運河プラザについて質問したいと思います。

まず、この運河プラザの貸付けに関して、なるべく早い段階でホームページに概要、貸付けの条件を公開したことは、応募する事業者の方々の目線に立った、すばらしい判断だったと思います。

旧小樽倉庫については立地としてすばらしいですし、本市経済を支えてきた後世に伝えていかなければならない施設であると考えています。

報告を受けた中から幾つか伺います。

まず、貸付方針が何点か示されておりますが、その中で市民や観光客の憩いの場の確保、自由に出入りできトイレの機能を兼ねたフリースペースとあります。現在の運河プラザの一番庫のスペースがこれに相当すると思いますが、一番庫については、駅から運河に向かう方も目について、とても入りやすいですし、道路に面した大きな窓か

らの採光もあるという、事業をする方にとっても一番適した部屋ではないかと考えております。

これまでどおり一番庫にフリースペースが必要という考えは理解できますが、例えば二番庫にフリースペースやトイレを設置するという考え方、そういった事業者からの提案を排除する必要はないのではないかと考えております。

フリースペースの面積が一番庫のおおむね3分の2、260平方メートルとありますが、これまでフリースペースとして使ってきた面積と同じくらいは確保したいという考えでこの260平方メートルとなっているのか、お答えください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

フリースペースの面積を一番庫のおおむね3分の2の260平方メートルとした経緯につきましては、現状、主たる玄関口となっている中央通側の出入口からトイレへの動線を考えた際、確保する面積として、一番庫のおおむね3分の2が妥当であると考えたものでございます。

また、事業者からの提案内容次第では、フリースペースが一番庫の面積の3分の2以上となる可能性もあるものと考えております。

○平戸委員

それでは貸付け範囲の中に二番庫の面積が約282平方メートルとなっているので、二番庫でも十分なフリースペースを確保できると思うのですが、その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

現在、運河プラザの使用方法につきましては、一番庫がフリースペースとして使われ、また、誰でも利用できるトイレにつきましても、一番庫にあるトイレが利用されています。今回、市民や観光客が自由に休憩できるスペースや誰でも利用できるトイレを想定した場合、さきにお答えした主たる出入口から誰でも利用できるトイレへの動線を考慮した際、一番庫が最も利便性が高いと考えたことから、一番庫に限定したものでございます。

なお、二番庫につきましては、トイレの数も少なく、障害者用トイレもございませんので、フリースペースとしては利便性が不足しているものと考えております。

○平戸委員

障害者用トイレというところの認識がなかったので、二番庫のトイレの内訳について、もし分かればお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

二番庫にございますトイレにつきましては、男性用、女性用それぞれ1個ずつ設置されております。

○平戸委員

1個ずつということで、事業者側からすると当然、集客、売上げにつながるということを考えると、先ほど中央通側から入るので、入りやすくしてフリースペースとしては一番庫が適しているのだというお話でしたが、事業者からしても同じ考えを持つのかというふうに思いました。

例えば、示された条件と同じ260平方メートル以上をフリースペースとして確保するという条件にすれば、事業者からの提案により自由度を持たせることもできます。もしフリースペースの利用しやすさとして一番庫がふさわしいと考えているのであれば、それも選考のタイミングで、その選考の項目の一つとして評価をしていくというやり方もできると思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

評価の部分につきましては、現在、検討中でございますので、今後、考えていきたいと思っております。

○平戸委員

その評価のところにもし入れるとなると、絶対一番庫ではなくてもいいのではないかとと思うのですが、もう一度

お答えいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

公共スペースやトイレにつきましては、やはり、観光客や市民の皆さんの利便性が高いという部分で設定したほうがいいかと思しますので、その辺について提案の内容を見まして評価していきたいと思っております。

○平戸委員

次に、駐車場について伺っていききたいと思います。

事業者サイドで考えると、自家用車で来られる観光客の割合はそこまで高くありませんので、集客に及ぼす影響は小さいと考えられますが、一方で市民の利用という視点では、駐車場が非常に重要な要素になってくるのかと思います。

駐車場に関して、現在、運河プラザを利用する方はどこの駐車場を使っているのでしょうか、分かればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

運河プラザを利用する方で車により来訪された方は、第3号ふ頭にある小樽市観光駐車場をはじめ、周辺の民間駐車場を利用されているものと考えております。

○平戸委員

第3号ふ頭のところだと正直、少し歩くというのがあると思います。ほかのパーキングについても本当に隣り合っているというパーキングはない状況なのかと思います。

駐車場が近くにない、使いづらいという事業者にとっての影響はどのように考えていますか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

その辺につきましても、実際、現在と同じ第3号ふ頭にある小樽市観光駐車場や運河プラザ周辺にある駐車場を利用していただくという想定で考えております。

○平戸委員

続いて、喫煙所について、前庭に令和4年に日本たばこ産業株式会社より喫煙所一式を寄贈されたとのことですが、喫煙所の維持はこれからも必須の事項であるのか、その考えを伺いたいと思います。

例えば、事業者が敷地内に喫煙できる施設を置きたくないと考えた場合には、こういった対応となるのかも併せてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

この喫煙所につきましては、令和2年度にJT、JT B、ニトリの3社から小樽観光美化プロジェクトとして提案があり、街の美化を進めるという観点から、当時、たばこのポイ捨ても課題となっていたこともあり、寄贈いただいたものでありますので、現在と同様に喫煙所の管理についてもお願いしたいというふうと考えております。

○平戸委員

では、喫煙所の清掃についても貸付けの条件に入っていると思いますが、これについて役務提供となるのかとも思いますが、賃料への反映はされているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

前庭につきましては、公共的なフリースペースとして位置づけられていることから、喫煙所の管理だけではなく、除雪や清掃を担っていただく代わりに、前庭の賃料相当額を減額した形で最低賃料を算出しております。

同様に一番庫の3分の2に相当する部分につきましても、賃料相当額を減額しております。

○平戸委員

除雪と清掃が賃料に一応反映されているということで、今回の貸付けとしては前庭、一番庫、二番庫、三番庫、中庭と全てが一括して貸付け範囲となっています。その全て一括しての貸付けとなった理由についてお聞かせくだ

さい。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

今回の再活用に当たりましては、旧小樽倉庫の歴史的価値を保全・活用するという観点に立ち、一番庫から三番庫、前庭、中庭を一体として市民や観光客の憩いの場の確保、観光振興に寄与する、北運河や第3号ふ頭への回遊性を高める、夜のにぎわいを創出する、この四つの貸付方針を掲げ、民間活力を導入し、旧小樽倉庫のポテンシャルを引き出すこととしているためでございます。

○平戸委員

事業者の規模や考え方によっては、例えば、三番庫だけ借りないので賃料を安くしてほしいという希望も、もしかしたらあるのかと思いますが、こういった希望に対して柔軟な対応は考えていらっしゃいますか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

先ほども申し上げましたとおり、一番庫から三番庫、前庭、中庭を一体でこの建物の再活用を行うこととしておりますので、別棟を単体で貸し出すことは考えておりません。

○平戸委員

一括で貸すということです。

次に、運河プラザで事業を行うに当たっては、空調というのも大きな懸念事項かと思えます。小・中学校への冷房設置は決まりましたが、事業をやるとなると事業者によっては、置く機械から出る排熱なども考慮しなくてはなりませんので、もはや今後は冷房が必須とも考えられます。

今後の旧小樽倉庫での冷房設置となると、貸主である本市が冷房を設置する必要があるとも考えられますが、そのお考えを伺いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

提案者の活用方法にもよりますが、棟ごとに用途が変わることから、市が行う改修工事では冷房設備の設置は考えておりませんが、借主の費用において設置したいという申出があった場合につきましては、設置方法や工事内容などについて相談を受けてまいりたいと考えております。

○平戸委員

基本的には事業者の負担でということが分かりました。

冷房の必要性という話をしましたが、まず、内装の改装について、大まかな指針等が決まっていればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

旧小樽倉庫は小樽市の歴史的建造物となっている重要な建物であることから、内装につきましても、建物の価値を尊重した提案内容にさせていただく必要があるというふうに考えております。

○平戸委員

天井について、現在の梁が見えている天井というのも解放感がありますし、ライティングの工夫などをすると見違える可能性を持っているのかと思っております。ですが、もし事業者の負担で冷房を設置するとすると、冷暖房の効率を考えるとその開放的な天井はデメリットとなってしまいますし、もし冷房設備の導入を考えると、より大きな冷房設備の導入が必要になってくるのではないかと思います。

そこで、天井の一部や全てを覆うことも内装工事の選択肢の一つとして認められるのか、そこのお考えを伺いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

先ほども申し上げましたとおり、内装につきましても、建物の価値を尊重した提案内容にさせていただく必要があると考えておりますので、どのような形で内装工事を行うかにもよりますが、建物の価値を損なわない範囲で一部

が覆われることもあり得るのではないかというふうに考えております。

○平戸委員

やり方によってはあり得るということです。

続いて、契約期間について、5年間との契約期間が示されておりますが、一度事業を始めた事業者は、初期投資をかけて毎月少しずつ返していくことになろうかと思えます。

供用期間の令和10年度末以降も継続して事業を行っていくことはできるのか。できるのであれば、上限年数などはあるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

事業を行っていくに当たり、上限年数は現在、定めておりません。通常であれば、事業者が順調に事業を展開していただければ、契約更新となるものと考えております。

ただし、次の更新のときまでに貸付けに対する市の方針などに変更があれば、上限が設定される場合もあると考えております。

○平戸委員

少し悲観的にはなりますが、冷房設備がない施設に本当にテナントが入ってくれるのか少し疑問が残っているところではあります。もしプロポーザルに手を挙げる事業者がいなかった場合には、追加で冷房設備の設置なども考える必要があると思っていますし、賃料の最低価格の値下げという方法もあるかと思えます。旧小樽倉庫の魅力をさらに高めるような事業者が手を挙げてくれることを祈りまして、私の質問としたいと思います。

○委員長

みらいの質問を終結いたします。

公明党に移します。

○新井田委員

◎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お伺いしたいことがあります。

資料の4ページ、中央橋の件で、北海道へ拡幅の要望をしていて、今、現況調査や課題の抽出を行っているという部分なのですが、こういった要望をした後に、現況調査や課題という部分では、北海道から何かこういった課題がありますよというお知らせというか、連絡というのはあるものなのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

道道小樽港線中央橋の拡幅の部分につきましては、北海道に拡幅の要望ということで小樽市側からとしては、第3号ふ頭から臨港線に出る部分の札幌方向に向かう車線に左折付加車線の設置という部分を要望しております。北海道では、このことについて具体的な調査ということで、まずは交通量調査ですとか地質調査を部分的にやっているということでお聞きしております。

また、課題といった部分でいきますと、交通量の課題ですとか、用地の課題などがあるということでお聞きしております。

また、ここは運河にかかる部分が橋になっておりますので、橋を新たに設置する形になるかと思えますので、その橋の構造や工法、また、観光地における施工に関する問題点などがあるということでお聞きしております。

○新井田委員

やはり、見る限り相当難しい工事になるのかと思ったので少しお聞きさせていただきました。双方向でしっかり情報等がやり取りされていることが分かりました。

◎クルーズ船について

まず、クルーズ船についてお聞きいたします。

令和5年5月から新型コロナウイルス感染症が5類に移り、本格的にクルーズ船の寄港の復活が訪れました。観光都市でもある小樽市にはよいことだと思います。

まず、令和3年、4年、5年の3年間のクルーズ船の寄港実績と、今年の寄港予定数をお示してください。また、本市の港に初寄港のクルーズ船は、令和5年、6年でどのくらいありますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船の寄港の実績と予定でございますが、令和3年のクルーズ船はコロナ禍でありましてゼロ回、令和4年が6回、令和5年が22回、令和6年の予定が30回となっております。

あと初寄港の船の数ですが、令和5年が7回、令和6年が5回の予定となっております。

○新井田委員

小樽港の寄港、そこから乗客の方の観光の行き先、ツアーの行き先等はコロナ禍前後で何か違いが見られますでしょうか。分かりましたらお示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港に寄港した際の観光客の皆さんの観光地への動向でございますが、私どもでお聞きしているものとか、動向を把握しているものとしては、小樽市内では、祝津方面や天狗山、小樽運河、堺町商店街というところに行かれる方が多くなっておりますし、市外では札幌市へ行かれるツアーがありまして、そのほかとしては積丹町へのツアーというのございました。

コロナ禍前とコロナ禍後で傾向は変わらないというような形になっております。

○新井田委員

小樽を拠点として、あちこちに観光に行かれているということが分かりました。

いよいよ第3号ふ頭が本格的に供用開始になりますけれども、整備したことによって新たに寄港可能となった船、今年の寄港予定のうち何回、寄港見込みでございましょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

先ほど今年の予定数が30回ということでお答えさせていただきました。この中でもともと第3号ふ頭の改良が終わる前までは5万トン級までしか停泊できませんでしたが、今は14万トン級ということになりますので、全ての船を受け入れることが可能となっておりますので、新たに第3号ふ頭で受け入れられるような形になったものとしては、14回ございます。

○新井田委員

30回のうち新たに14回、受け入れることが可能になったということが分かりました。

今年の寄港予定の中で、本市の港がいわゆるファーストポート、日本での初の寄港になるというクルーズ船は何回ありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港がファーストポートになる回数でございますが4回でございます。

○新井田委員

その際には検疫に際して入管職員も応援に来られる、また、クルーズ船の乗組員の交代もあるとお聞きしましたけれども、その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港がファーストポイントになる場合は、C I Qと言われる入管、検疫、税関の検査等がございます。

入管の部分につきましては、小樽分室には職員が3名いらっしゃるということですが、大型のクルーズ船になりますと、お客様が二千数百人という形になりますので、札幌市などのところから応援の職員が来て対応していただ

くという形になっております。

また、ファーストポートに限らず、小樽港ではファーストポートになったり、小樽港が発着港になったりして乗客の入れ替わりがあったり、乗組員の交代があったりといった際には、クルーが小樽港で乗り替わることが多々あります。

○新井田委員

C I Qの体制が整っている港であり、またちょうどいい拠点としての港であることということが分かりました。

先ほどお聞きいたしました初寄港のクルーズ船というのは、本市のポートセールスのたまものであると考えます。具体的にどういったポートセールスを行ってきたのでしょうか。

また、小樽港を利用していただいている船会社や旅行代理店の間で、小樽港の評判と申しますか、いわゆる口コミのようなものがあったりするものなのか、あればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船の誘致に関する小樽港ポートセールスといたしましては、まず、企業訪問ということで、船会社や寄港地のツアーを造成している旅行会社、それから、船舶代理店の方々のところに訪問させていただきまして、小樽港の利便性、港と市街地が近いですとか、新千歳空港が近いですとか、観光地であるということをPRしながら、寄港の誘致を行っております。

また、東京都でクルーズプロモーションということで、小樽港と近隣、北後志周辺の観光地を紹介するセミナーなども開催しております、こういったことでポートセールス、誘致を行っているところでございます。

小樽港の評判といたしましては、船会社や旅行会社にお話を聞きますと、やはり小樽港は、中心市街地と非常に近いところが利便性が高いと、ツアーのバスで観光するだけではなくて、個人の方々が自分で観光を楽しむことができるということが小樽港の魅力であるというようなお話を聞いております。

○新井田委員

小樽港の魅力が認識されているということが分かりました。

令和5年第2回定例会経済常任委員会でお聞きいたしました、乗旅客やクルーの市内消費などの調査というので、2014年のときに調査を行っているかと思えます。今後、例えば、何年度とかに調査するという現時点での予定があればお示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

経済効果、市内消費を調べてございますが、平成26年のときには国で調査というアンケートを取っていただいたものを基に経済効果を出していたわけでございますが、それからしばらくたっておりまして、令和5年にも国でアンケートを取っていたようなことがございますので、まだ結果はいただいておりませんが、そちらをお伺いしながら経済効果がどのぐらい出ているのかということ調べていきたいと考えております。

○新井田委員

消費のデータなどを押さえるということもデータとして、やはり有意義に活用できるかと思えます。また、関係各所の協力もあって調査になるということもあるかと思えます。これから安定したクルーズ船の寄港につながるように、そういったデータを大事にして進めていただければと思います。

以前の御答弁で、2014年のときに41隻のクルーズ船が寄港したということで、この年の経済効果として7億7,300万円ということをお聞きしておりました。今年の寄港予定は30隻と過去2番目に多い寄港予定になっております。前もって、例えば、今年は30隻の寄港を予定しているので、経済効果はこのぐらいになるのではというような試算というか概算というのはされておりますでしょうか、お示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

経済効果の試算でございますが、そういったものを事前に行っているものはございません。ただ、先ほどお話しし

たとおり、平成26年が7億7,300万円ほどの経済効果ということでございまして、このときは41回の寄港、今年が30回の寄港ということで、単純に割り返して掛けた数ではございますが5億7,000万円程度にはなるのかということで考えてございます。

○新井田委員

昨年の寄港予定の中には、急遽、9月25日に寄港したクルーズ船があったとお聞きしました。こちらはこういった経緯で小樽港に寄港することになったのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

年度途中で新たに寄港になった船でございますが、カーニバル・ルミノーザという船になるかと思えます。こちらの船は、北米のシアトルから出港いたしまして、太平洋を渡って日本に来るというものでございましたが、当初、途中でアラスカに寄る予定だったのですが、そちらの天候が悪化したということで寄港せず、日本に向かってくるといって日本への寄港が早くなりまして、他の寄港する予定だった港が受け入れることができなくなったということで、小樽港への寄港となったものでございます。

○新井田委員

今回のような急なケース、寄港先が変わるといことによる港に寄港するための変更手続のようなものというのは発生するのでしょうか。それとも急なことなので、例えば連絡一本で済むものなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

港へのクルーズ船の寄港につきましては、どういうケースでも同じではございますが、代理店側から港湾管理者に寄港を希望する日の連絡が来ることになります。そういった中で港湾管理者が対象の船舶が寄港できる岸壁が空いているかどうかということを確認して、空いていれば受入れを行っていくという手続になります。

○新井田委員

空いていればしっかり受け入れられる体制があるということが分かりました。

日本初寄港が小樽港となって、そういった急な対応も常に受け入れられる本市の姿勢には感嘆をいたしました。その急な事態での本市の対応で、本市に対しての印象や意見などを船会社や旅行代理店から何かお聞きしていればお聞かせいただきたいです。

○（産業港湾）港湾振興課長

この急遽の受入れということでございますが、こういったことになっても、まず受入れ対応を行ったことについて船会社側が感謝しているということを代理店からは聞いております。

また、旅行代理店からも、急遽の寄港になりましたが、札幌市に近いということもございまして、小樽港はほかの場所に比べるとツアーバスの確保ができるといったことで、小樽港の印象がよいというお話も聞いております。

そういったこともございましてか、カーニバルグループの船なのですが、昨年、初めて入ったのですが、今年も2隻入る予定となっております。

○新井田委員

やはり、小樽の位置のよさだったり、利便性、また、そういった対応の結果が現れたのかというふうに感じました。

また、小樽港に寄港予定だったが寄港を取りやめたクルーズ船もあったようですけれども、こちらに関しても詳細をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

寄港予定だったバイキング・オリオンという船が寄港中止になったものがございます。こちらの船が寄港する日が、少し天候が悪くて、かなり強い風が吹くという予報がございまして、安全に接岸し続けることができないということで、船側の判断でその日は寄港中止になったものでございます。

○新井田委員

ちなみに、寄港が中止になった後の行方というものが分かればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の次の港が東京港でございまして、そちらに直接、向かって行ったという形になります。

○新井田委員

やはりクルーズ船のような大きな船は、そういった海の状況とか天候にも左右されるのかということも分かりました。

また、新型コロナウイルス感染症蔓延による2年間のブランクがあり、コロナ禍前後で寄港する際、業務や対策などで、変化や改善、もしくはまだ続けている点などがありましたらお示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

コロナ禍でのクルーズ船の受入れにつきましては、業界団体が作成された感染症対策ガイドライン等に準じまして一般見学者の岸壁への立入りを制限するなど感染防止対策を講じた上でクルーズ船の受入れを行ってまいりましたが、令和5年5月に新型コロナウイルス感染症の分類が5類に移行いたしましたので、当該ガイドラインも廃止されたということもあって、現在はコロナ禍前と同様の体制でクルーズ船の受入れを実施しているところです。

○新井田委員

今年最初のクルーズ船の寄港も1か月を切って、4月から寄港スタートとなりますけれども、昨年のクルーズ船寄港の実績を受けて今年に生かす点、よりよくした点などがありましたらお示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

昨年は国際クルーズ船の受入れが久しぶりのことございまして、手探りの状況の部分もございましたが、令和6年につきましては、昨年の経験を基に受入れを行っていきたいと考えておりますし、今年からは第3号ふ頭が供用開始になるということで、観光地にも近い利便性の高いところにクルーズ船を受け入れることができますので、こちらの利点を生かしながら、いらっしゃった観光客の皆様にも小樽観光を楽しんでいただけるようにしていきたいと考えております。

○新井田委員

やはり、第3号ふ頭がこれから重要な観光の拠点となることが分かりました。

クルーズ船の寄港についても寄港数も増え、お客さんに小樽を知ってもらう、また、急な対応、おもてなしの精神を常に忘れずに、本市を気に入ってもらう、また来てもらえる、クルーズ船の寄港、一つ一つから学びを得て、今後のよき受入体制をぜひお願いしたいと思います。

◎企業誘致について

続きまして、今年度の企業誘致についてお伺いいたします。

企業誘致に関しては、本市は市内でのサテライトオフィスの誘致活動など幅広く動かれているかと思えます。まず、企業誘致促進事業費について、本事業はどのようなものでしょうか、概要をお示してください。

○（産業港湾）由井主幹

企業誘致促進事業費の令和5年度の事業内容について御説明させていただきますと、近年、札幌圏からの企業の進出が続いている状況でございますので、その動向を把握するため札幌圏の企業を対象に設備投資動向調査を実施しました。

また、北海道などと連携しまして、首都圏などで開催される産業展に出展しましたほか、これまでも設備投資動向調査というのをやっていますので、その際に本市に関心があると回答した企業などのところに企業訪問に行ったりといった取組をしております。

○新井田委員

それでは、令和4年度と令和5年度、現在の企業への延べ訪問件数はどの程度でしょうか。様々、企業訪問内容があるかと思うのですけれども、概数でよろしいのでお示してください。

○（産業港湾）由井主幹

今御質問がありましたとおり、設備投資動向の確認とかも含めまして、私はほかの部署の人間ともいろいろ企業訪問していますので、その際いろいろな情報収集をしているところです。主に企業誘致に関連した訪問ということで述べますと、令和4年度では延べ約80社、令和5年度は延べ約70社訪問しているところでございます。

○新井田委員

こういった日常的な訪問の中で、こういったお話をされておりますでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

基本的には、企業の進出に関する時期や規模といった設備投資動向に関するものが多くなりますけれども、既に操業済みの企業の増設の御相談とか、進出を済ませた企業のフォロー、操業後の状況を聞いたり、場合によっては少しマッチングみたいな形で近隣の企業の情報提供のために訪問したりするようなこともあります。

○新井田委員

この訪問する企業は、こういった理由で訪問をされておりますでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

先ほども申し上げたのですけれども、設備投資動向調査というのを実施しておりますので、本市に関心をお持ちになった企業や新設・増設の情報というのは私に入ってきますので、そういった企業を訪問したり、あと、何年か前から本市に関心を持ってきているのですけれども、ずっと継続案件になっているような企業も定期的に訪問したりしているところです。

立地を済ませた企業につきましても、定期的に関係構築というのでしょうか、継続してお付き合いしていくために、フォローのために訪問させていただいているところでございます。

○新井田委員

新しいところ、古いところをしっかりと訪問されているということが分かりました。

道内・道外と様々な企業を訪問しているかと思えますけれども、どのような市のPRをしておりますでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

企業によって市のPRをする方法とか、ポイントは少し違ってくるのですけれども、一般的には札幌圏から近いとか、二つの重要港湾があるとか、国道5号、国道337号があるとか、高速道路の近接性といった地理的なハード面の部分のほか、立地した際の市の優遇制度といった内容をPRしているところでございます。

○新井田委員

しっかりとPRされていることが分かりました。

誘致した企業によっては、本市の雇用の創出につながったケースはありますでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

本市の雇用につながった企業としましては、私が誘致している企業というのは主に銭函工業団地とか、石狩湾新港地域のエリアの企業が多くなりまして、小樽市民の割合というのは割と中心部と比べると少ないエリアになりますが、企業からは立地した後、小樽市民の雇用をしたというようなお話も聞いているところでございます。

○新井田委員

なかなか土地に限りがあったり、その中でも継続した企業もあつたりと、進めてくださっているということを感じました。さらに発展的に誘致が進むためにアンケートなり、やはり産業展の出展などを生かしながら日常的な営業活動もよろしく願いいたします。

次に、サテライトオフィス誘致事業についてお聞きいたします。

新型コロナウイルス感染症蔓延の中、働き方にも変化が現れた部分があり、サテライトオフィスに関しても考え方が変わった企業も少なくないと考えます。

サテライトオフィスというのは、本社などの中心的拠点から離れて働く場所のことでありますけれども、こういったサテライトオフィスを誘致する目的をお示しください。

○（産業港湾）由井主幹

サテライトオフィスを誘致する目的につきましては、こういったデジタル関連企業のサテライトオフィスを市の中心部などに誘致することによりまして、新たなビジネスの創出による地域経済の活性化とともに、若年層の雇用促進による人口流出抑制や市外からの移住者増による人口対策を図るようなことを目的に、実施しております。

○新井田委員

そういった目的に対して、令和5年度は900万円の予算となっておりますけれども、どのような事業を行いましたでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

本年度につきましては、サテライトオフィス誘致のノウハウを有する事業者に本市の誘致ターゲット企業の選定を含めた誘致戦略の策定から地方にサテライトオフィス開設を検討している企業とのマッチング、さらに本市への進出の可能性が見込まれる個別の企業紹介、こういったものを委託事業などで、今年度につきましては今まだやっている部分もあるのですが、行っているところでございます。

○新井田委員

今年度、サテライトオフィス誘致のために動いている印象、手応えはいかがでしょうか、所感をお聞かせください。

○（産業港湾）由井主幹

今年度、サテライトオフィスを実施しまして、いろいろな企業から御意見を伺っておりまして、小樽市にビジネスの可能性を感じましたという企業もありましたので、こうした企業を1社でも多く誘致できるように取り組んでまいりたいと思っています。

○新井田委員

なかなか本市が売り込む部分と実際に誘致しようとしている相手のニーズ、求める部分が違ったというところもあるかと思えます。今年度で得たものを生かしての誘致活動というのは進めていけそうでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

今年度、確かにいろいろな企業とマッチング事業などでお話ししまして、我々は小樽市という地域の特性、海があったり山があったりという特性を生かした面をPRしていけばいいのかと思っていた部分もあるのですが、やはり企業に聞きましたら、そういった面もよろしいのですけれども、小樽市で我々がどういったビジネスをしていいのか、小樽市の地場とどういうふうにつながっているのかということを重視しているというようなことのお話も聞きましたので、この点も来年度、事業を実施する上で注視してまいりたいと考えております。

○新井田委員

やはり相手方が求めているビジネスとしての可能性、また小樽市内はもちろん、近郊の市町村でもつながっているようなものがあるのか、調査・研究によってマッチできるか、小樽市にサテライトオフィスを設けてもらえるか、今後の誘致活動に期待を寄せるところでございます。

次に、小樽市立地環境視察費用補助金について、これはどういった内容のものでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）由井主幹

補助金の内容ですけれども、市内のサテライトオフィス等の事業所の開設を検討している企業に対して、小樽市

へ視察に来ていただける費用の一部を補助するものでございまして、視察する企業の視察人数は3名まで、1人当たり補助率が3分の2で上限10万円の補助額としているようなものでございます。

なお、視察に来ていただいた企業は、小樽市の私のような担当者と情報交換を行うほか、アンケートに回答していただくことを必須条件としているものでございます。

○新井田委員

この補助金制度に関して活用してもらうために、本市で何か告知や営業活動などはされておりますでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

当然ながらですけれども、市のホームページで周知をしているほか、先ほども少し申し上げましたけれども、本年度はサテライトオフィス誘致事業というのを行っておりまして、オンラインにはなりますけれども、マッチング事業としまして3回プレゼンを実施しておりますので、こういった場でこの視察費用補助金のPRを図っているところでございます。

○新井田委員

この事業の前身となる事業というのはありましたでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

この事業の前身となるものとしては、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金という国の交付金を活用しまして、実施する期間を定めてサテライトオフィス開設につなげるためのワーケーションモニターツアーというのを令和3年11月に実施しているところでございます。

○新井田委員

では、この前身事業から改善した点、考慮した点というのは何かありますでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

先ほど申し上げましたワーケーションモニターツアーというのはどうしてもツアーですので、実施日というのが固定されてしまうため、ツアーの参加者から希望する時期に視察できるような補助事業をつくってほしいという要望がございましたので、令和4年度から、いつでも来られるような形で、申請という形のこの立地環境視察費用補助金を創設しまして、いつでも企業が希望される時期に視察できるように対応したところでございます。

○新井田委員

より利用しやすい補助事業となったということが分かりました。

令和4年度、5年度で立地環境視察に来ていただいた事業者は何件ありましたでしょうか。どのような業種の企業が補助金制度を活用して本市に視察に来てもらえたでしょうか、お示してください。

○（産業港湾）由井主幹

令和4年度につきましては4社10名、令和5年度につきましては3社5名のところで、大半が情報通信業、いわゆるIT企業というのでしょうか、こういった企業でございまして、アニメの制作会社も1社視察に来られているところでございます。

○新井田委員

IT関連とアニメ関連ということで分かりました。

補助金を利用して来られた企業の方々の本市に対する反応、また、その後の本市からのフォローアップも何かしておりましたら、お示してください。

○（産業港湾）由井主幹

本市に視察に来られた企業の中には、残念ながら立地につながらなかったケースというのも当然あるのですけれども、現在も継続してやり取りをしている企業もありますし、我々も首都圏の産業展に出張に行くことがありますので、こういった際に企業訪問を行ったりしまして、継続してつながっていくというのでしょうか、フォローして

いくような形で努めているところでございます。

○新井田委員

視察に来ていただいてどうだったか、やはり、企業とのつながりは大事な部分かと思います。ぜひ、そういう情報を引き出していただいて、ニーズの把握と誘致に向けた大事な材料にさせていただきたいと考えます。

この令和5年度の取組をしっかりと反映させていけそうでしょうか、お考えをお聞かせください。

○（産業港湾）由井主幹

令和6年度につきましても、今年度に誘致戦略というのを策定いたしましたので、これによりまして誘致のターゲットとなる企業とのマッチングとか、個別の企業紹介など、また委託の事業で継続してまいりたいと思っておりますので、こういった取組によって誘致を進めていきたいと思っております。

○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29分

再開 午後2時54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。

立憲・市民連合に移します。

○面野委員

◎小樽市簡易水道事業経営戦略の見直しについて

まず、小樽市簡易水道事業経営戦略の見直しについて何点か伺いたいと思います。

報告資料の1枚目にいろいろ数値が示されているわけなのですが、給水の部分の供用開始年月日が平成2年1月1日ということで、計画給水人口が120人と記載をされているのですが、この120人というのは、平成2年度のときの給水人口の計画なのか実数なのか、その点についてお聞かせください。

○（産業港湾）由井主幹

恐らくなのですが、計画での給水人口ということだと思います。

○面野委員

それではその下の枠に、現在の給水人口ということで12人と示されているわけなのですが、これは、この地域に住んでいる住民ということでしょうか。プライバシー情報とかもあるので差し支えない範囲でよろしいのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

この地域は、一部が準工業地域になっておりまして、会社の寮とかも建てることできるというふうになっていますので、その寮に住んでいる方の人数という形になります。

○面野委員

2枚目に今の給水業者数ということで、令和4年度で64社ということが示されておりまして、1枚目に戻って料金の考え方の中で、利用している企業が全て簡易水道に切り替えることを前提として有収水量を見込みとあるのですが、いわゆる潜在的な事業数というのは、この簡易水道の給水を受けられるアッパーの事業数というのは何社と見込んでこういった考え方になっているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）由井主幹

ここで記載している全ての企業がというのは、確かに潜在的な部分とか、いわゆる地下水とか、井戸水をくみ上げている企業もいるほか、地域で簡易水道の組合をつくっていて、その組合でお水を使っている企業もあります。ただ、その企業というのは、その地下水の組合の水だけではなくて、簡易水道のお水も使っていたりするので、いろいろなお水を使っているんで、そういったものを含めて、うまく供給できるという意味で、少し分かりづらくて申し訳ないのですけれども、いろいろな種類のお水を使っているんで、そういった部分で大口の地下水利用組合の企業も含めてというような表現なのかと考えております。

○面野委員

それが今は全部で64社というふうに示されているのですけれども、何社とか、何施設ぐらいのことをイメージして、この考え方、全てを見込んでということになっているのでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

前回の経営戦略を策定したときには、給水業者数というのをに入れて、単純に伸び率を計算でやっていたのですけれども、実際に企業のいわゆる業種、お水をたくさん使う製造業もあれば、お水を使わない物流の企業もありますので、お水を使う量の推計にこのエリアに限って言えば、企業数というのは少なじまないのではないかとということで、この2ページの給水業者数というのは令和4年度で参考値として載せている部分です。

あくまでも使っている水の量の推計はしていったような状況ではあるのですけれども、将来的に何社かというところは今のところ、先ほど言ったような理由で推計は、この戦略における収益を見込むための数字というのは、やっていないところではあります。

○面野委員

少し分かるような、分かんないような感じなのですが、私も報告資料はさらっとしかまだ見ていなくて、熟読していないものですから少し表面的な質問にはなってしまうのですけれども、改めて報告資料を読み直しながら、別の機会にお伺いしたいと思います。

いろいろと今後の方針が示されている中で、スペックがダウンとかダウンサイジングという言葉がついているので、その実態が今ある全体を見込んでいるという言い方と、スペックをどんどん落としていくという部分で、何かそこにあまり整合性が感じられないのかというふうに認識をしていたのです。

まず、2ページ目に書いている給水量と有収水量の定義についてお聞かせいただきたいのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

端的に言うと、給水量というのはそのエリアに流しているお水の量という形になりますし、有収水量というのは、いわゆるお金になる水の量、お金を支払ってもらう水の量といった形になります。

○面野委員

それでは、例えば令和4年度でいうと給水量が34万6,118立方メートル、有収水量でいえば17万7,719立方メートルになっているのですが、それでは、お金になっていない残りの大体16万立方メートルというのは、これはもう、ただ単純に、だだ流しになっているという感じでイメージすればいいですか。

○（産業港湾）由井主幹

いろいろな要因はあるのですけれども、エリアの中に滞留しているとか、少し専門的なことは私も分からないのですけれども、お水でするのである程度の時期になったら放水しなければいけない水の量もあるので、ここに差が出ているというふうには聞いております。

○面野委員

単純に無駄になっているというものではないということですね。

次に、給水人口と給水業者数についても伺いたいのですが、現在、12名の方が給水人口ということで示されていて、この表にも令和4年度は12名になっているのですけれども、分母は小さいですが、令和2年度から比べたら12倍という値になっているわけで、もう一方の給水業者数も令和2年度から比べると9社増えて64社、これは倍率にすると1.3倍ということになるのですけれども、この増加の要因というのはどのように分析していますか。

○（産業港湾）由井主幹

給水業者数の増というのは、単純に石狩開発株式会社が銭函4丁目に新たに土地の造成を行いまして、割と買いやすい小価格の産業用地を分譲し始めたことによって、そのエリアの分譲が進んでいるということが要因と考えております。給水人口につきましては、先ほども言ったのですけれども、そのエリアというのがいわゆる銭函4丁目の一部のエリアは準工業地域で、その工場というのですか、企業の従業員の範囲内ではいわゆる寄宿舎とか寮を建てることのできる、その隣に全然関係ない人の家を建てることはできないのですけれども、その寮を建てた会社が数社いたので、寮となると1人や2人というわけにはいかないもので、それが増の要因という形になるかと思えます。

○面野委員

最後に1点お伺いしたいのですけれども、資料でいうと4ページに投資について検討状況等ということで、先ほども少し申し上げたのですけれども、施設・設備の廃止・統合ということでダウンサイジング、そして合理化についてもスペックダウンということで示されています。

最初にお伺いした、利用している企業が全て簡易水道に切り替えることを前提としてということの理解が深まらないと何とも質問もしづらいのですけれども、この文面から読み取ると、もっと利用が増えるように検討しているのだというふうに見える一方で、投資についてはダウンサイジング、スペックダウンということで、先ほども申し上げたとおり整合性がなかなか見いだせないと思うのです。

このダウンサイジングとスペックダウンについての考え方というのは、これから今想定している利用者増がアップになった場合でも、このスペックダウンを講じて大丈夫な水量を確保できるといった見方でよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

今、委員おっしゃられたとおり、一応、将来の水量というのは見越した上で、あくまでも見込みにはなりますけれども、算出した上で、スペックダウンしても大丈夫なような形。ただ、その反面、スペックダウンすることによって、今度は費用面が抑えられるという面もありますので、そういった面も含めまして実施しているというところでございます。

○面野委員

◎令和6年度からの運河プラザ（旧小樽倉庫南側）再活用について

次に、運河プラザの再活用ということで何点かお伺いします。

現在の運河プラザというのは、たしか指定管理になっていて、小樽観光協会が管理をされていると。ざっくりですけれども、収入の部分では物販と場所貸しというのが主な収入になってきていると思っていて、支出の部分に関しては、光熱費ですとか人件費、あとはいわゆる維持費みたいな事務費などということになっていると思うのです。

考え方として、指定管理料を小樽市から小樽観光協会にお支払いしているというのは、要はその収支不足分を補っているというような考え方でよろしいのですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

指定管理により小樽観光協会にお支払いしている金額につきましては、運営管理をしていくに当たっての費用ということで、今、面野委員がおっしゃったように補填というようなものではございません。

○面野委員

補填ではないということなのですから、いずれにしても収入と支出のバランスが合わなければ、なかなか継

続して運営していくということは一つの組織体としては難しいという、これは一般論としてあると思うのです。

どれを何に使っているというのは関係なくして、要は、収入と支出のバランスで、小樽観光協会としては物販、場所貸し、それから一応収入としては指定管理料も入ってくると思うのですが、その支出と収入のバランスというのは現在、取れているという見立てというか、決算でよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

今の指定管理によつての収入と支出のバランスにつきましては取れているというふうに考えております。

○面野委員

ちなみになのですが、大体、月額、年額みたいなこと言ったら、決算規模は、多分、決算特別委員会のときに資料が出ていて、私は今、調べ切れなかったのですが、運河プラザに関する運営の収支は今、分かりますか。分かなければ後ほどお聞かせいただきたいのですが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

大変申し訳ないのですが、今、手元に資料を用意していないものですから、後ほど説明させていただきたいと思っております。

○面野委員

今、言いたかったのは次の質問にかかってくるのですが、これからは単純に最低価格の月額60万円という家賃が発生するというのは、きっと動かない事実だと思うのですが、やはり、この60万円を捻出するに当たってはリーススペースだけを開設していてもなかなか難しいし、人件費もいるだろうし、どんどん維持費がここからプラスで乗っかってくるわけです。やはり、収支を均衡にしないと、この選定された事業者も5年間という期間ではありますけれども、なかなか運営が難しくなると。

そうなったときに、例えばの話ですが、人がいない場合、まちづくり会社みたいなところとか、広告代理店みたいなところで、直接的に自分たちで収益を上げる事業のノウハウだったり、多分、考えられるのは、きっと物販とか飲食というものが主になる収益事業になってくるのかと、私の素人考えではそういった考えの下で質問しますけれども、例えば、まちづくり会社や飲食とか物販にノウハウがない方、仕入れルートがなかったり、そういう方がここを運営するに当たって、例えば、飲食店をそこにテナントとして入れてもいいものなのか、それとも直営でなければいけないものなのか。要は応札者が下請だったり、直営だったり、考え方によっては又貸しになる可能性もあると思うのですが、その辺についての考え方は現状どのようにお考えですか。

○（産業港湾）観光振興室長

今の又貸しの問題というか、ポイントなのですが、私どもとしては、共同事業体をおつくりになったところが、飲食店をテナントとして持ってくるということは想定し得るのかと考えているのですが、それが不動産の賃貸借の形態として法的にどういうことを確認していかなければいけないのかということは、実はまさに現在、研究中なのです。ですから、そういうリーガルチェックをきちんとして、こちらも困らないように、また、相手方にも特別に不利にならないような形を考えようと思っております。

○面野委員

今は小樽観光協会が運営されているということで、割と情報の共有というのは、図られやすいのかというふうに思いますけれども、次はどんな方が運営されるのか分からないので、その辺のチェックは大切なのかと思って質問させていただきました。

◎オタモイ海岸の開発について

それでは、オタモイ海岸の開発についてということで、先日の予算特別委員会でもお伺いしたので途中からお伺いするような形にしたいと思うのです。

令和6年度の当初予算案ではオタモイ海岸に関する事業費というのは、まず計上されていなかったということで、

これまでのオタモイ海岸の整備について、小樽市ではどのような取組を行ってきたのかというところから御説明をお願いいたします。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

小樽市の取組でありますけれども、昭和53年に周辺の土地を購入いたしまして、昭和53年から58年の間に遊歩道の整備、展望所の造成、七曲道路整備、遊歩道崖地落石防止網整備などを行ってきております。

平成元年、平成3年、平成9年に、落石防止網の補修、増設などの安全対策をしてきた経過がございます。

平成18年、遊歩道の龍宮閣へ抜けるトンネル手前で大規模な土砂崩れが発生しておりまして、同年10月、オタモイ海岸急傾斜地調査というものを実施しております。この調査ではボーリング調査、三次元レーザースキャナー、クライミング調査等を実施いたしまして、その結果、遊歩道周辺の急崖の大部分に不安定な礫が広く分布、崩落した礫が遊歩道上に落下する可能性、災害の危険性が非常に高いとされました。このための安全確保には多額の経費がかかるということから、以来、ここの遊歩道を通行止めの措置といたしまして、現在に至っております。

○面野委員

次に、商工会議所で設置されております、オタモイ開発特別委員会の設置の経緯と本市の関わり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

株式会社ニトリからの寄附を受けまして、令和3年2月に商工会議所におきましてオタモイ開発特別委員会が設置されております。このオタモイ開発特別委員会には委員として本市産業港湾部長、小樽市総合博物館館長が参画するほか、アドバイザー、オブザーバーとしても、本市職員が会議に参加をしております。

この開発特別委員会ですけれども、現地調査などを行いながら、令和5年8月にオタモイ開発基本構想及び第1期計画を策定しております。このオタモイ開発第1期計画報告書に関しまして、その事業可能性を調査し、実現のための問題点を明らかにすることなどを目的としたフィージビリティ調査、事業可能性調査を実施しております。

○面野委員

それでは、このオタモイ開発特別委員会のこれまでの取組について御説明ください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

取組ですけれども、先ほども申し上げましたとおり、現地調査を行いながら令和5年8月にオタモイ開発基本構想及び第1期計画というものを策定しまして、その後、今年に入りましてからオタモイ開発第1期計画報告書に関連しまして、その事業可能性を調査し、実現のための問題点を明らかにすることなどを目的とした事業可能性調査を実施して現在に至っているという取組です。

○面野委員

その事業可能性調査というものが行われたのが最後の取組だというふうに今御説明をいただいたところでは理解したのですが、現在この特別委員会ではどのような結論を打ち出し、そして、開発の方針ですとか、総事業費の試算というのは示されているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

事業可能性調査の中身ですけれども、財源確保などに様々な課題や条件の設定などはあるものの、事業の実現可能性はあるとの考えが示されております。この可能性調査業務の報告書によりますと、公園事業として実施する総事業費は約15億円と試算されております。

○面野委員

事業実施の可能性というか、事業が出来上がる可能性があるということで15億円試算されているということなのですが、現時点でその開発主体というのはどのような組織を想定されているのですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

この報告書によりますと、公園事業執行者として事業の主体は小樽市とされております。

○面野委員

それでは、SNSにパースみたいなのが載っていたのですけれども、今その予定をしている開発予定の土地の所有者というのは、事業主体である小樽市のものなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

開発予定地の所有者ですけれども、市が所有する市有地のほか民有地も含まれております。

○面野委員

開発に関わるインフラ整備という、その当該地区だけ何か建てたり、整備するというわけではなくて、やはり、観光名所だったり、多くの人に来てもらいたいという施設をきっと目指しているのでしょうかから、例えば、そこに行き着くまでのインフラ、道路、先ほどもこれまでの小樽市での整備について伺ってきましたけれども、七曲道路ですとか、危険な箇所であるのり面、こういったインフラの整備の考え方はどうなっていますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

この事業可能性調査の報告書によりますと、道路整備等を全て含めると、多額となることから、市が行うインフラの整備は最低限の上下水道のみとされております。

○面野委員

新聞報道にもありましたけれども、このオタモイ開発特別委員会は3月末に解散すると伺っております。先ほど事業主体の想定は小樽市ということでお聞きしましたけれども、今後どのような展開になりながらこの開発を進められるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

去る3月8日に第11回のオタモイ開発特別委員会が開催されておりますが、現在の委員の任期が令和6年3月31日となっていることから、オタモイ開発特別委員会はこの任期末をもって解消となるというふうにされております。当該会議の中では今後、新たな組織の必要性などについての考えが示されたところです。

○面野委員

これからまだまだ進捗がありそうな開発事業なので、またいろいろと分かってきた時点で伺いたいと思います。

◎鯨御殿について

次に、鯨御殿について伺います。

鯨御殿の基本的なことなのですが、鯨御殿の歴史的経緯について概要をお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

鯨御殿の歴史的経緯についてということでございます。明治30年、ニシン漁の住居兼作業場として泊村に建設され、その後、昭和33年、北海道炭鉄汽船株式会社により寄附を受け現在の場所に移築されております。昭和35年に北海道の民家では初めて、北海道有形文化財鯨漁場建築として文化財に指定されております。

○面野委員

この施設の管理運営主体についてと管理の委託の種別については今どのようになっておりますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

鯨御殿は指定管理者制度によりまして、現在、株式会社小樽水族館公社が管理運営を行っております。

○面野委員

近年の来館者数の推移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

近年ということで5年間の来館者数の推移を申し上げます。令和元年度1万5,035人、令和2年度5,583人、令和3年度4,666人、令和4年度1万6,124人、令和5年度1万2,216人となっております。

○面野委員

はっきりとコロナ禍を受けての客足の減ということだと思いますが、まず、収入についてなのですけれども、令和5年度の入館料の総額は幾らになったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

入館料の総額でありますけれども、予算475万7,000円に対しまして決算見込み361万8,000円、人数の見込みですが、当初の見込みでは1万6,000人を見込んでおりましたが、昨年の実績として1万2,216人となっております。

○面野委員

臨時休業になったということも影響されているのかと思うのです。

次に、令和5年度の支出の部分をお伺いしたいのですけれども、商工費の鯨御殿費として予算は1,100万円ということで予算計上されておりましたが、実際の総支出額、また、臨時休業に関する経費の増減というのはどのようになっておりますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

鯨御殿費の決算見込みでございます。当初予定していた1,100万円に対しまして、委託料のほか壁の修繕、管理経費などで、決算見込みは819万4,000円となっております。

これにつきましては、当初予定しておりました玄関前の柵の改修というのが、9月12日に発生しました土砂崩れにより実施できなかったこと。また、臨時休業に伴う委託料の減額、人件費分などを含めて約30万円減額したことによるものであります。

○面野委員

今、収入と収支をお伺いしましたけれども、やはり、赤字の経営ということになると思いますけれども、これまで鯨御殿が開設されてから黒字だった年はあるのですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

過去を遡ってみました。平成21年度以前は黒字であったということを確認しております。

○面野委員

最近赤字傾向であって、ある程度は収支にかかわらず、やはり、重要な文化財として保存・活用というのは大前提なのですけれども、せっかく1万人以上の入館者が来られている施設で、入館料以外の財源対策みたいなものもできる余地はあるのかというふうに思いますが、今日はこの点には触れず、次の機会にその辺は議論させていただきたいと思います。

昨年の9月12日の大雨による被害によって、敷地内ののり面に土砂崩れが発生し、以来臨時休業の対応となっております。その後の補修方針というものは御報告いただいたのですけれども、その中から何点かお伺いいたします。

報告によると、当施設は文化財であり、現行の建築基準法等の適用を受けない可能性が高いが、現行基準からすると危険な状態で建造されていると示されています。まず、この内容について御説明ください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

先ほど申し上げましたが、当該施設は昭和33年に現在の場所に移築されているということから、現行の建築基準法や北海道崖地条例の適用を一部受けない、いわゆる既存不適格であるとされております。しかしながら、当該施設は高さ2メートルを超えるのり面の近くに立っているため、法の縛りにかかわらず、ただ原状回復すればよいということではなく、安全上必要な対策を講じてのり面を改修する必要があるというものでございます。

○面野委員

より安全に改修工事を行わなければいけないという内容だと思うのですが、また報告資料には早急に開館したい理由として、測量や現地調査は降雪前に実施する必要があるなどと示されておりましたが、現在、測量・設計業務はどこまで進められているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

調査の内容でございます。11月7日に入札を行い、業者を決定しまして、11月8日に鯉御殿法面改修工事調査委託業務として契約を締結しております。12月8日に現況の測量を完了いたしまして、12月12日からボーリング調査を実施しております。この契約なのですが、契約期間は3月11日までとされておりまして、現在、建設部で成果品を受けて内容を確認している段階でございます。

今後は、観光振興室において成果品を基にどのような工法にするのかを建設部などと共に協議していくという予定としております。

○面野委員

ちなみに、今、建設部と協議されているということだったのですが、工事の内容とか、予算額、工事完了時期などの概略のめどというのは想定されているのですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

現在のところでありまして、調査結果を基に今後どのような工法で改修を行っていくかということを決めていくこととなります。それによって予算額、工事完了時期などが決定されていくと。所管課といたしましては、かかる予算につきましては、なるべく早く補正予算として計上して御審議賜りたいと考えております。

○面野委員

未定ということですか。

先ほど鯉御殿は小樽水族館公社が管理されているというふうに伺いましたが、今回の補修工事については市側が費用負担をすることになると思うのですが、その他の設備などの補修や改修にかかる費用の負担はどのような契約となっていますか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

当該施設は小樽市が所有者であるため、基本的には改修、補修、全て小樽市の負担で行っております。

○面野委員

それで報告資料の中に、改修工事が長引く場合、崩壊箇所を迂回する形で動線を確認し、開館できる方法を模索するというふうには示されておりましたが、現在その可能性についてはいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

今のお尋ねですが、施設の出入口部分が崩落しているのり面の真上にあるということから、入館者の安全性を考えると難しいのではないかと考えておりますが、調査結果次第で検討してまいりたいと考えております。

○面野委員

まだ調査結果が分からないということですか。

そもそも鯉御殿は多分、春頃から大体11月が営業期間になっていると思うのですが、冬期間は今回の臨時休業にかかわらず閉館されていると思うのです。その冬期間閉館している理由と今後、冬期間営業しようかというスタンスは、今後もその辺の変更の余地というのはないものなのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

冬期間の営業でありますけれども、鯉御殿につきましては条例で開館期間を毎年4月の第3日曜日から11月3日までとしております。現在は冬季は休館しているということですか。

冬季に休館している理由でありますけれども、やはり、閑散期であり、除雪などの経費の問題と冬季営業すれば

除雪費などの運営経費も増えるということで現状の赤字が減るよりも増加していくという可能性が高いということから、難しいのではないかとこのように考えております。

○面野委員

今、改修工事がどういったような工法がいいのかということも建設部と協議されているということで、きっと例年の営業開始には間に合わないという印象を受けました。ふだんであれば11月に閉まってしまうので、来年度いつから始まって11月までやれるのかというのは、今後の建設部との協議なども踏まえて次回以降の議会の中でも聞いていきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

◎米艦船の寄港について

米艦船の寄港について、先ほど平戸委員も質問しましたが、私は逆の立場で質問したいと思います。

ほぼ毎年、米艦船が小樽港へ寄港してきますが、係留するバースについてはどのような手続、調整で決定しているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

まず、米海軍側から小樽港長、小樽海上保安部に入りたいのということですと通告が入ります。通告を受けた港長は港湾管理者、小樽市に通知をしてきます。それで、ここからは先ほどの平戸委員への答弁と重なる部分があるのですが、当該米艦船が接岸可能な長さや水深を有する岸壁を候補岸壁としまして、入港希望日のぎりぎり約1週間前まで必要に応じて船舶代理店を招集してバース会議を開くなりして、背後地にある倉庫や荷役機械を利用する貨物船の動静を見定めながら、貨物船への影響がないという判断をした場合に限り、その用意した候補岸壁のうち提供できるかといいますか、受入れができる岸壁について、今度はこちらから米海軍側に伝えるというような流れで決定しております。

○面野委員

それでは、これまで寄港してきた艦船の中で、泊地改良工事前の第3号ふ頭、寄港可能な艦船というのはあったのか。また、工事後、艦船が入れるような規模のものはこれまでの経緯の中ではあったのか、その点についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

過去10年にわたって少し調べてみましたが、平成25年から令和6年まで13回の寄港がありました。その中で、この第3号ふ頭に入港可能だった回数は13回のうち3回です。それで3回ともパトリオットという掃海艦、小型のもので、大体1万トンクラスを超えると、先ほども申しましたが水深と喫水の関係で安全を担保できないということから不可ということになりまして、クルーズ船は14万トンなのですが、艦船は1万トンクラスでも危険というような形になります。しゅんせつ工事、泊地改良工事、岸壁工事をやった後だったらどうだったのかということを見ましても、やはり、パトリオットだけで過去で言うと3回だけ可能でありますので、それは工事後も変わらないという状況になっております。

○面野委員

これまで第3号ふ頭へ米艦船が寄港したという、多分、経緯は今までなかったと思うのですが、この泊地改良工事というのは、市民や来訪者にとって憩いの場、楽しい場、便利な場ということを目指して進められてきたと思うのです。仮に第3号ふ頭に米艦船が係留したいのだという希望があったときとか、ほかのバースはもう商船が止まっていて入れないから第3号ふ頭しか入れられない状況になった場合、港湾室として第3号ふ頭へ米艦船が寄港するという可能性についてはどのように見えていますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

前から述べておりますとおり、商業港としての機能への影響がないかを慎重にずっとぎりぎりまで判断していく中で、どうしてもこの第3号ふ頭しか残っていないという場合は第3号ふ頭において受け入れる可能性はあると思

います。

米艦船の希望ということですが、これは希望があったからといって、どうぞということにはなりませんので、商業港としての機能への影響の中でどうしてもないということであればという厳しい条件にはなるとは思いますが、そのように認識しております。

○面野委員

第3号ふ頭以外だったらいいという論調では、もちろん私たちはないのですが、ただ、第3号ふ頭は今言ったように、やはりこれから市民とか、観光客が来訪するような場所なので、何か有事があった際には米艦船のあつるなしでかなり危険度が違ってくる。あとは、少し個人的な主観にはなりますけれども、第3号ふ頭に米艦船が止まっているビジュアルというのは、私としては違和感を感じますので、手続上、調整上では可能ということでしたが、今後も慎重に判断をいただけるようお願いを申し上げまして、私の質問は終わります。

○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

自民党に移します。

○中村（吉宏）委員

◎市内のホタテの状況について

まず、ホタテに関連した質問をさせていただきたいと思います。

昨年の夏、市内のホタテが壊滅的な状況になったということでありました。暑さが原因なのかと思います。さらには、小樽市で育成をしている稚貝のもっと小さいもの、種貝ですか、そういったものも全く壊滅的な状況になったというふうには伺っておりますけれども、市では現状把握しているのか伺いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）農林水産課長

ホタテガイの稚貝については、ホタテガイの稚貝がへい死、育成不良であったということで漁業協同組合から聞いております。

採苗器の稚貝のつきが悪いということが昨年6月に分かって様子を見ていましたが、8月頃には来年の出荷量が確保できない見込みとなり、ほかから稚貝を購入しましたが10月頃に来年度の出荷、つまり今年が減産の見込みとなったと。

原因については、水温上昇なのか、海流の変化なのか、その他の原因なのかは不明だということでございます。

○中村（吉宏）委員

大変な状況だということがうかがえます。

令和6年度が少し厳しそうということなのですが、この後についての回復の見込みというのは現在、何か把握されていることはありますか。

○（産業港湾）農林水産課長

こちらも小樽市漁業協同組合に確認させていただいたところ、稚貝が結構少なく、減産になるということでございます。40%程度減産という計画を立てているということをお伺いしております。

ただ、今後もこの状況が続くのかどうかは、現段階では不明だということで聞いております。

○中村（吉宏）委員

稚貝を育てて出荷をするというのが小樽市のホタテ漁のやり方なのですが、そもそも稚貝の前の種になる

貝がやはり同じように壊滅だったという状況で、随分と小樽市内の漁業者たちがあちこち地方の都市に買いに走ったということも耳にしておりますが、その状況について市ではどのように把握していますか。

○（産業港湾）農林水産課長

委員のおっしゃるとおり、少し稚貝の状況が悪いということで、オホーツクに買いに行ったということで聞いております。

購入は10回にわたって購入しており、購入の金額等を合わせると2,400万円というふうに伺っております。

○中村（吉宏）委員

通常ですとこの小さな貝、種の貝を生産して逆に売りに出すような状況が例年なのかと思うのですが、それに対して2,400万円という今の金額が出てきました。非常に大きな損失だなと思いますけれども、片やホタテをめぐるいろいろな問題と申しますが日本国内でも原発の処理水を放出した関係で、中国が日本の海産物を不買していたというような動きがあって、ホタテに関する問題点がいろいろある中で、その際には国が加工業者等に一定の支援をするというような対応をしておりました。

今回、小樽市のまちの状況ですと業者たちも相当、痛手を負っているのだらうと思うのですが、そういった方たちへの何か支援策といったものを予定されていないのか、伺いたと思います、いかがでしょうか。

○（産業港湾）農林水産課長

国のメニュー等を見ながら支援という在り方も検討していくようなことでは考えておりますが、現段階では漁業協同組合からの具体的な要望はありません。

ただ、これから水揚げシーズンが本格的に始まってきますので、その水揚げの状況等を見つつ、漁業組合と意見交換等をしていきたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

生産に関連する部分のみならず、先ほど道東まで買い付けに行ったということでもあります。漁業者たちがトラックを仕立てて、本当に稚貝もナイーブな生育のようで海水温に気をつけながら持ってきたというようなことも伺っております。そういった輸送の負担などもあると思うのです。

そういったものに関して、漁業組合はもちろんですが、漁業者たちの声なども聞きながら、どういった対応ができるのかというのを検討いただきたいと思います、この点いかがでしょうか。

○（産業港湾）農林水産課長

委員のおっしゃるとおり、漁業組合を通して漁業組合と直接お話しする場というのでも考えていて、漁業者、現場の意見も聞きながら、今後の方針等、漁業協同組合と話し合っていきたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

◎観光税について

続きまして、観光税について伺いたいのですが、本市では令和7年4月の導入を目指すということで進んでいると思いますが、ただ、北海道が観光税、宿泊税の導入の検討をしているということで遅れる可能性もあるという中で、先日の報道ではニセコ町がかなり進めておりまして、もう総務省との協議も終わったというようなお話でありました。

北海道の導入時期を待つというのですけれども、道の導入時期というのはいつなのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

北海道の導入時期については、まだ示されておりません。

○中村（吉宏）委員

そういう状況の中で、道の動きを見てというと本市の導入がいつになるか分からないというような話にもなりかねないのだらうと思っております。

今、道でもいろいろな議論をされている中で、道が導入する宿泊税の使途というのはどういうところに使われるのかというのは見えているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

北海道の使途については、北海道で開催している観光振興を目的とした新税に関する懇談会の中で示された新税による具体的な施策、イメージを少し説明しますと、大きくは三つの方向性で整理されておりまして、一つ目に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うことで、この三つの方向性で整理されておりまして、具体的にそれが7項目で分かれておりまして、マーケティングの強化や資源を活かした観光の推進、地域の取組支援、人材の確保・育成、受入れ機能の強化・高度化、あとは移動利便性の向上、危機対応力の強化といったことが示されておりまして。

○中村（吉宏）委員

今、挙げていただいた中で、直接、小樽市にとってのメリットになる要素というのがあるのかと思うのですが、この辺の見解はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

北海道では宿泊税の使途を整理するに当たりまして、市町村との役割分担を整理されておりまして、まず北海道としては道内全域の施策や、市町村をまたぐ広域的な施策、あとは全道域に効果が及ぶモデル的な施策をやるというのが基本的な考えでして、例えば二次交通の問題であるとか、市町村にまたがるような施策については、道が中心となって進めることで我々市町村にも効果があるのかと考えております。

○中村（吉宏）委員

広域とか二次交通の話がありましたけれども、では、小樽市単独の課題について、道が何かしてくれるものではないのだということも併せて今、少し裏側から確認をさせていただいた話ですけれども、やはり道の対応を待つ必要があるのかなど。ニセコ町は昨年12月の議会で条例案を可決して通して、この時期に総務省との協議を終えたというお話であります。

道の対応を待つ必要があるのかどうか、この辺の見解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、北海道とはいろいろな意見交換を行っておりますけれども、北海道としては導入時期が近い市町村については導入時期をそろえたいと、調整したいといったお話を我々は聞いておりまして、目安として1年ぐらいの違いであれば導入時期を合わせたいといった考え方を事務レベルで確認してございます。

小樽市としましても、北海道と小樽市の導入時期がずれることで、特別徴収義務者となることを想定しております宿泊事業者の事務負担が小樽市で導入して、また北海道で導入してということで、2回生じることとなりますので、そういった事務負担がまず大きいかと思っております。

また、本市の税の徴税システムも同じように2回ほど行う必要がありますので、そういったことを考えますと導入時期については、基本的には北海道と合わせる方がいいだろうというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

北海道の導入時期がまだ見えないのだと。我々は今令和7年度には導入ができるような状況で今、進めてきているものがありながら、道の議論に引っ張られてしまう。今コロナ禍後で観光入込客数も戻っており、宿泊数も伸びており、宿泊施設も増加をしているという中で、道と歩調を合わせている場合ではないのではないかと。観光に関する様々な課題、今回の定例会でも観光地の除雪の問題などが挙げられていました。これはずっと何年も上がっていて解消ができていない課題なのです。こういったものを解決するのであれば、しっかりと歳入を獲得していくということをまず、優先的に考えるべきなのだろうと思うのです。

今、特別徴税のという手続的なお話をされましたけれども、その部分にかかる費用というのは大体幾らを想定

するのかというのを示せば、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

現時点では、まだ積算はできてございません。

○中村（吉宏）委員

例えば、小樽市で200円の課税をしますというときに100万人の宿泊客がおりますと、おおむね2億円の歳入が入ってくるわけです。そこで、事務手続があるから例えば2年、3年と引っ張られたときに、2年、3年あると4億円、6億円という歳入のマイナスになっていくという発想を私は持っているのです。

そういったこともしっかりと考え、念頭に置きながら、予定どおり令和7年4月を目指して導入するというところで進めたいと思うのですが、いま一度、御見解を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

小樽市としましては、現在、総務省や北海道、あとは市内の宿泊事業者との意見交換をしながら、宿泊税導入に向けた事務を進めているところでありますけれども、繰り返しになります、やはり、北海道と小樽市の導入時期がずれることで市内の宿泊事業者の事務負担というのが生じると、ここはしっかりと考えなければならないと思っております。

導入時期につきましては、第4回定例会で説明しましたとおり、令和7年度中の導入を目指して今、準備を進めておりますので、引き続き道としっかりと調整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

という声が出たから、今回この質問をしているのですけれども、やはり、待っている場合ではない。いつ導入できるか分からないものを待つという話にはならないだろうと思っております。引き続き経緯を見ながら、また状況を確認して発言させていただきたいと思っておりますけれども、しっかりと急いでいただきたい。ただでさえ、コロナ禍のせいでもかなり遅れているということを私は認識しているので、取り組んでいただきたいと思っております。

◎令和6年度からの運河プラザ（旧小樽倉庫南側）再活用について

続きまして、運河プラザに関連して伺いたいと思っております。

今回プロポーザルの仕組みを示されております。我が会派としては、このプロポーザルによって運河プラザを再利用していくということについてはもちろん賛成なわけなのですけれども、問題は、やはり時期的な話と申しますか、もう少し早い展開で動いていただきたかったと。運河プラザ、旧小樽倉庫に関しては、小樽中央通と小樽運河の結節点にあって、観光にとっては非常に重要なところである。さらに、北運河への回遊性、第3号ふ頭への回遊性、やはり拠点になるところなのでしっかりと利活用を間を空けずにやっていただきたかったという思いであります。

今日いろいろと計画を見せていただきましたけれども、まず、今回このプロポーザルのお話が出てくるまでの経緯を整理したいと思うのです。私もこれは第4回定例会で質問をさせていただきました、どういうふうにしていくのかということですが、当初、市が想定していたことと第4回定例会の議論経過を踏まえていろいろ変化していったと思うのですけれども、その辺りの経緯・経過というのを示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）観光振興室新保主幹

運河プラザの活用に当たりましては当初、一番庫から三番庫、前庭、中庭を一括して貸し付けし、当市の観光振興に寄与する夜のにぎわい、北運河への周遊促進という条件を付して貸付けをしようと考えておりました。

その後、第4回定例会後に再活用に当たりまして、条件等の変更した点につきまして大きなものとして、市民や観光客の憩いの場の確保が貸付け方針に加わり、貸付け条件にも可能な限りフリースペースは10月1日の供用開始に先行して開放することと具体的に提示をさせていただきました。加えまして、少しでも早く一番庫のフリ

ースペースや誰でも利用できるトイレを開放するようにしたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

それで、市民利用ができるようにということで話が少しずつ展開していったわけですが、今4月5日から募集するということではありますが、4月から10月まで恐らくプロポーザルで相手が決定して事業が開始されて施設がフルオープンするという間のときに、いろいろな市民要望も今回、上がってきていますけれども、その間も市民利用ができるようにという要望があると思うのですが、これについてはどのような対応ができるのかというところを示していただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

市といたしましては、工事期間中は現場の安全管理などが必要となり、また工事の実施に支障が生じるおそれがあるため、工事期間と並行した常時の使用は難しいものというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

この期間は10月1日まで全くクローズするという考え方でよろしいのですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

現在、予算とかの絡みも少しあるのですが、現時点では特に観光客が多く訪れるゴールデンウィークやおたる潮まつり開催期間中につきましては、臨時的に開放しようという形で考えております。

○中村（吉宏）委員

おたる潮まつりとか、ゴールデンウィークというお話がありましたけれども、今、工事が入る期間というのが、やはり危険性があるということだったのですけれども、多分、まだ、工事業者が決まっていない状況だと思いますし、工事内容も見た限り、そんなに危険が生じるのかなというイメージがあるのですけれども、危険が生じるから開けられないのだという判断は、何か根拠に基づいてされたのかどうかというところをお示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

工事に当たりましては、請負業者にやっていただくのですが、そうなりますと請負業者側での安全管理というようなものが出てきます。本来でありますとそういうものにつきましては、使用させないというようなことを建設部から聞いておりますので、そのような形で動いております。

○中村（吉宏）委員

施設と小樽市の経済の状況を見た限り、やはり、あの施設をそのまま通常どおりに扱っていいのかという部分、私もすごく思うのです。なので、施工業者がこれから決まっていくと思うのですが、そういったものも相談しながら、もちろん先ほどおっしゃったように予算の話もあると思いますけれども、ぜひ可能な限りの市民ニーズにかなうような対応をやっていただければと。観光客も市民も喜ぶのだらうと思うのですが、いま一度、御見解いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

その辺につきましては、契約の関係で出てくるかと思うのですが、再度、業者と相談をしながら可能なことであれば、その辺の調整を取っていきたいというふうには考えております。

○中村（吉宏）委員

この件で報告を聞いて1件、おやと思ったところがあるのですけれども、公募条件について、現状有姿での貸付けとして建物に関する修繕は借主の負担とするという記載がありました。

契約は通常の民法の賃貸借契約という発想でよろしいのですか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

一般の賃貸借契約で締結しようと思っております。

○中村（吉宏）委員

私も今、手元に資料がないまま、こうだよなと思うことを言うと、賃貸借契約の場合、原則として、よほど借主の瑕疵にかかわらないものというのは、修繕にかかるものは貸主の負担なのです。という発想をすると、この記載だとどこか少し傷んだといったものは、全部、借主がやってくださいということで契約条件として出すという発想だと思うのです。通常の法令などに照らして、あくまで契約の世界ですから何とも言えない部分もあると思うのですけれども、そういう発想で貸し出していく、市は一切手は出しませんという感覚なのかどうか、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室長

ただいまのお話なのですけれども、先ほど面野委員からも類似した御質問がありましたけれども、そういう法的なチェックというのは、これから告示に向けてきちんとしていきたいと思っているのがまず一つございます。

また、こちらの公募条件のところ、建物に関する修繕は借主の負担とするとありますけれども、ここは文章が少し簡単過ぎて、実は建物の躯体に関する、大きな修繕に関しては市が持つべきものと考えております。例えば、しゃちほこですとか、屋根瓦といったものは市の負担になり得ると思いますが、現状、お貸しできる状態につきましては、大きな支障がない状態でお貸しすると考えておりますので、日常使いになっていて、例えばトイレのドアが外れただとか、そういう小破修繕という言い方がいいのか分からないのですけれども、そういったような修繕に関しては、借主で御対応いただきたいと考えておりますけれども、建物本体、躯体に大きく関わるような修繕は市が見ていかなければいけないというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

日常的に利用して破損したものであれば、通常ですと貸主の負担になるのだらうと思います。だから微妙なところは多分、貸主、借主の協議によってという話だと思いますけれども、基本は直すのは貸主なのではないかと思いつながら、どのみち精査していただくということなので、その辺をしっかりと精査していただきたいと思いつます。

もう1点、プロポーザルに関してですが、先ほど全体利用でなければ駄目なのかと、単体貸しは考えないのかとということ考えていないのだということでありましたが、そういう中で、もしプロポーザルの応募がずっとないみたいな状況が発生した場合にはどうするのか、この辺の考えを伺いたいと思いつますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

応募がなかった場合ということなのですが、そちらにつきましては今後、詰めていくような話にはなると思いつますが、例えば金額だとか、応募条件というものを考えていかないと駄目かと思いつます。

○中村（吉宏）委員

これも経過を見ていきたいと思いつます。

◎市内経済について

それから、市内経済に関連して伺いつます。

市域内の域際収支というのをきちんと把握をしていただきたいというのを何年も前から議論している中で、今の小樽市の状況は、観光に関連して道内の産業連関表を利用して収支の把握に努めるのだということとされていると思いつます。

今、把握できている状況というのはどういうものなのか。また、課題というのがどういうものなのかというのをお示しいただきたいと思いつますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まず、把握できている情報ですけれども、この産業連関表を使って市内の年間の観光消費額、これは最終需要という形になりますけれども、これの変化ですとか、観光消費額が変化することで増えたり減ったりすることで財ですとか、サービスといったものの生産、移輸入にどういった影響を及ぼすのかとこういったことが明らかになって

くるだろうというのは、まずこの調査の目的ですので、観光客の誘致に伴って観光消費額の増加が各産業部門にどういった影響を与えているのか、これは経済波及効果という形で生産波及効果、付加価値効果、雇用効果、こういったのを分析していますので、こういった効果がまず把握できているというふうに考えております。

また、課題についてなのですけれども、令和2年度に実施した観光基礎調査なのですが、今申し上げましたとおり、基本的には観光消費による経済波及効果の効果測定が目的ですので、一定程度定量的に把握はできているのかなというふうに考えております。

あと、例えばインバウンドが増えたりですとか、小樽市の観光の状況変化といったことの影響については、観光基礎調査を継続的に実施することで一定程度、確認していきたいというふうには考えてございます。

○中村（吉宏）委員

今の情報を伺っていると移輸入のところをすごく注視されている。移輸入と移輸出のバランスを取るところを把握できているのかと今ふと思ったのですけれども、この点いかがですか。

○（産業港湾）産業振興課長

まず、産業連関表から分かることとして、今おっしゃっていた移輸入と移輸出のバランスでございますけれども、全体としては市内生産のために市外からの供給である移輸入と市外からの需要である移輸出の差し引いた、いわゆる域際収支は移輸入超過の状態となっているというふうに把握をしております。

○中村（吉宏）委員

観光でそういう状況というのも少し厳しいと思うのです。なので、何が原因なのか、今、聞こうと思っても多分すつと出てこないと思うのです。

私はずっと訴えているのは、こういった手法を市内のいろいろな業態、市内経済全般にこういった発想というのを持っていただきたいと、それをしっかり把握していただきたいということなのですけれども、そのことについての取組というのはいかなるのか、お示してください。

○（産業港湾）産業振興課長

先ほど申しましたとおり、今回の産業連関表は、移輸入超過の状態となっていて我々の課題意識としましても、観光を含めて消費の域内循環をいかに上げていくかということが重要だと考えております。

現在、小樽市としては直接的な取組はできておりませんが、今後、再度産業連関表の作成も予定しておりますので、その比較もできるでしょうし、詳細な分析も含めて他団体や他市などの取組状況も参考に今後、産業連関表の活用については研究を進めてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

観光の部分に特化というよりも、少し広げて市内の経済の動向をいろいろ見てみないと、小樽市内の状況を把握し切れないところがあるのかと思いますので、今後ということですので、よろしく願います。

それと観光に関連してもう1点伺いたいところは、冬の観光なのです。多くの観光客の方に、冬も小樽のまちを歩いていただいています。除排雪の問題など今回も議論されていましたが、私は小樽雪あかりの路なども関わっていて一つ思うことは、果たして冬の小樽市にいらっしゃいと言ったときにどういう格好で来てくださいますか、冬の危険性とか注意点みたいなものをきちんと周知できているのかなというのを疑問に思いましたが、この点、何か取り組んでいることがあればお示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

小樽市のホームページにおきまして、小樽の冬の情報というのを発信しております。

内容としましては、本市の気候とそのときの服装、旬な食べ物の情報などグルメの情報、スキー場の情報、冬道・雪への対応といった情報、冬なので新雪と遊ぶですとか、冬期間通行止めの道路や冬期間休業している施設、あとは冬のイベントといった情報を小樽の冬の情報ということで発信をしております。

○中村（吉宏）委員

冬のまち歩きをするというところの危険性というのをやはり、私はもう少し示したほうが良いと思っています、例えば、観光客の方を見ていると外国人観光客の方で、冬のまちを歩くのに雪の上を歩くのにあり得ないソールの靴を履いていたりといった方が多いと思います。なので、例えば多言語化をして写真つきで、冬はこういう裏側の靴を履いてきてくださいとか、転んだときに頭を打たないように帽子をかぶってくださいとか、写真入りで示していく。それも小樽市のホームページもそうですけれども、小樽観光協会にお願いするとか、小樽雪あかりの路実行委員会にお願いするなどといった周知の仕方をする事で結構、不要な事故が減るのかと思うのですが、取り組んでいただきたいと思いますが、この辺の見解はいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まず、先ほど説明した小樽市のホームページにつきましては、多言語での翻訳が可能となっておりますので、まずそういったところを確認していただきたいと思いますが、あと、本市で特にアジアを中心に、アジア向けのウェブサイト悠悠北海道というサイトがあるのですが、ここで小樽市の情報を発信しておりますので、今、委員からお話があったようなことは、そういったところの海外向けウェブサイトでも情報発信については検討してまいりたいと思います。

また、関係団体、小樽観光協会や小樽雪あかりの路実行委員会といったところとも連携して対応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

◎小樽港と石狩湾新港について

続きまして、港の関連の質問をします。

まず石狩湾新港です。今回の定例会でも議論が上がっていましたが、西地区についてですけれども、令和5年度の利用状況というのをお示ししていただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

西地区の令和5年度の利用状況につきましては、港湾区域内で行っていましたが洋上風力発電建設工事の関係で利用しておりまして、それは令和5年12月まで利用していた状況となっております。

○中村（吉宏）委員

風車の関係です。

令和6年度の利用見込みというのはどうなのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

西地区の令和6年度の利用につきましては、現在のところ新たな利用に至っているという貨物はないということで、管理組合から聞いてございます。

○中村（吉宏）委員

よく議論に上がる木材チップの積出しの機材に関連してですけれども、これは今のところ利用見通しがあるのか、そして、使用されなくなったのがいつからなのか、その使用されなくなったというのが判明したのはいつなのかというのをまとめてお示ししたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

西地区の荷役機械の利用につきましては、まずその利用が停止することになったことにつきましては令和3年12月にチップヤードの使用が停止しておりますので、その頃に荷役機械が使われなくなったということで聞いております。

また、それが判明した日につきましては、令和2年11月27日に翌年の令和3年12月に王子エフテックス株式会社の江別工場でパルプ製造を停止するという発表があり、その後、管理組合へ説明があったということで聞いてござ

います。

○中村（吉宏）委員

その時点から次に使う業者をとということで、いろいろ取組はあったと思いますけれども、やはり、ポートセールスをもっと強化しなければならないのだらうと思うのです。

これまで西地区のポートセールスについてはどのようにやっていたのか、石狩湾新港の取組ですが状況が分かればお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

西地区のポートセールスの内容につきましては、西地区はマイナス14メートルの大水深岸壁がございます。また、背後には、効率的な荷捌きが行われる荷役施設ですとか広いヤードがございますので、この施設を生かしたバルク貨物が利用できるよう、関係企業に働きかけているというふうに聞いてございます。

○中村（吉宏）委員

今、伺いたいのは、何社ぐらいなのかというのは把握していますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

何社かということまでは、把握してございません。

○中村（吉宏）委員

そういう発信をしていて、対象がゼロ社から10社なのか、20社なのか分かりませんが、やはり、このポートセールスというのをもっと強化していかなければ駄目だらうと思います。

北海道と石狩市、小樽市の共同出資の港湾であるということに鑑みれば、小樽市から小樽市域の西地区の利活用についてのポートセールスをもっとやってほしいというのを管理組合に強く訴求しなければならないのだらうと思うのです。

この辺で何かおやりになっている、あるいは、今の状況などがあれば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）港湾室主幹

市として西地区のポートセールスをもっと働きかけるべきということにつきましては、やはり私どもとしましては、やはり私どもとしましては西地区の特徴でございます大水深岸壁、また広い背後ヤードや荷役機械の特徴を生かしながらポートセールスを引き続き要請していくほか、また、背後の土地利用の促進も含めまして、庁内の企業誘致部門と連携しながら、西地区の活用について管理組合に相談していきたいというふうに考えてございます。

○中村（吉宏）委員

石狩湾新港管理組合もポートセールスをやっているのでしょうかけれども、組合は西地区も東地区も全体を見てのポートセールスになると思うので、本当にしっかりと訴えかけなければならないのだらうと思いますので、よろしく願いいたします。

続いて、小樽港に関連して伺います。

今日の北海道新聞の記事を読んでいたら、十勝港に定期コンテナ航路が就航しましたということでありました。週1回の往復で牧草とか、日用品を輸入すると。北海道からは、農業産品を輸出するのだという話でした。

まず、この内容について把握をしているのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

十勝港の定期コンテナ航路に関しては、私どもも今年度から開設されるということは今日の新聞で知ったところでございます。ただ、広尾町が十勝港に定期船航路を誘致したいということで活動されていたことは存じておりました。

○中村（吉宏）委員

そういう情報がありながら、決して小樽市が何かしていないというわけではないのです。そういう情報を見たら、より2倍、3倍と動いていただかなければいけないのかという思いはあるのですが、とにかく太平洋側の港がまた一つ機能の充実をしてきていると、そちらの航路が注目し出すのではないかなということで、日本海側がおろそかにならないかというのはすごく不安を覚えているところであります。

さらには、運転手不足で2024年問題というのが、もうまさに今日の前に来ている中で、北海道内の製品の輸出をどう行っていくのかということでもあります。

十勝港からの物流の転換、輸送転換というのがこの先、大きく物流の流れが変わるのではないかと私は危惧しているのですが、小樽市としてこの辺の認識が何かあれば、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今回、発表になった航路につきましては十勝港と首都圏ということで、太平洋側の航路という形になろうかと思えます。

現状としても十勝港、近隣の港からは首都圏にコンテナ航路があったりもするのですが、一番影響を受けるのはそちらになるのかとも考えております。

ただ、今回、発表された航路の詳細等がまだ分からないところもございますので、今後、詳細等を確認して、日本海側、小樽港にどのような影響があるのかを分析していきながら、対応を考えていかなければならないと考えております。

○中村（吉宏）委員

小樽港のフェリー貨物の量というのが9割を超えていて、本州向けの北海道農産品の輸出の大きな割合を占めているということでもあります。やはり、そういった意味でもフェリー航路の維持存続ということを考えても危機感を私は相当持っているわけでもあります。

小樽港のポートセールスの状況を確認したいのですが、令和4年度、令和5年度と行ってきたことに加えて、令和6年度にやろうとしていること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）港湾振興課長

中村吉宏委員からの御質問の物流関係で言いますと、小樽市と事業者と協働で参画している小樽港貿易振興協議会というものがございまして、こちらでポートセールスを実施しております。

首都圏等への企業訪問ですとか、首都圏や札幌市でのセミナーの開催などを行いまして、小樽港のPRをしているというところでございますが、令和4年度につきましては、小樽港セミナーといたしまして、策定された小樽港長期構想など小樽港の紹介をさせていただいている部分もございます。令和5年度につきましては、小樽港の航路でございます定期コンテナ航路の紹介を運航会社の方に来ていただいて、広く周知したというところでございます。

令和6年度につきましては、当然、企業訪問を行う予定でございますし、また、セミナーも開催したいと思っておりますが、まだセミナーの内容については確定しておりません。このほか定期コンテナ航路の利用促進ということで、中国の青島を訪問したいということで計画しております。

○中村（吉宏）委員

海外貨物の獲得というのも、やはり重要なことだろうと思います。内航もそうですけれども、外航も獲得に向けて相当力を入れていかないと厳しいだろうと思いますし、また、フェリーの事業者にもしっかりと小樽で根づいていただくということも具体的にいろいろ対策を考えながら、提案していく必要があるのだろうと思っておりますので頑張ってくださいと思うのです。

あともう一つ、運河の問題で、今回、自民党の一般質問で運河の係留船のお話をさせていただいておりますが、まず、今いろいろ第3号ふ頭の開発をしている中で、今後の北運河の係留に関する取扱いについてどのように考え

ているのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

現状、観光船ですとか、遊漁船などが北運河に係留されていますが、第3号ふ頭の開発に伴って、なくしていくとか整理していくという考えはなくて、現状のまま進めていこうと考えています。

○中村（吉宏）委員

この中で、北運河の違法係留の大問題が指摘されております。行く行くは代執行等の処分的行為も予定しているということなのですが、結構数年前からこの問題を私も指摘をさせていただいておまして、解決に向けていつ頃になるのかというのが非常に疑問なのです。

最後に、スケジュール感、いつまでに片をつけるといいますか、解決をするのだというところがあれば示していただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

この件についていつまでと具体的なスケジュールは現時点ではお示しできないのですが、大前提として目指すところは、あくまで自主的に北運河から移動してもらうというのが私どもの目標で、自主的な移動に応じてもらうために、昨日の予算特別委員会でも述べましたけれども、勸告書とか撤去命令書、戒告書の送付などの法的手続を段階的に進めてまいります。これにつきましてはそれほど時間をかけずに実施していこうと考えております。

○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

共産党に移します。

○小貫委員

◎インディペンデンスの寄港について

最初に、平戸委員からアメリカの空母のインディペンデンスの寄港のことがありまして、会派、みらいとして、そういう意見を持つことは自由なのですが、一つ確認をしていきたいと思っております。

インディペンデンスが入港したのは平成9年です。入港に至る前に、小樽市議会は臨時会をわざわざ開きました。そして、米空母「インディペンデンス」の小樽港寄港に関する決議を全会一致で可決したわけです。その内容は、「核兵器廃絶平和都市宣言を行っており港湾の利用においてもこの趣旨が活かされることを強く望んでいるところである」と。空母に対してのいろいろな課題を述べた上で、「これらの点について慎重に判断されるよう要望し、商業流通港としての平和的発展を希求するものである」と、これが小樽市議会の全会一致の意志なわけです。当時、みらいという会派はありませんけれども。

予定外の質問ですが、こういった決議が全会一致でなされているといった記憶があるかどうかぐらいはお答えいただけるかと思うのですが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾担当部長

当時、慎重に判断するように、平和的判断をするべきという部分を、私はこの当時まだ係員とかというときだったのですが、そういうものを意識しているというか、はっきり私が覚えているということは特にございません。

○小貫委員

決議が出されたという記憶はどうでしょうか。

○（産業港湾）港湾担当部長

大変申し訳ございません。それが出されたということ認識はしておりませんでした。

○小貫委員

そういったことが行われていまして、もう27年も前の話で、私も小樽市に来たばかりの頃で、多くの議員、皆さん若いですから、記憶がない方もいらっしゃるのかと思います。

このときは新谷市長でして、小樽港を軍港として使わせてくださいということになった場合は賛成するのか反対するのかと、これを特別委員会で聞かれて、「反対する」と明確に述べています。「あくまでも友好親善と捉えており、軍港化の道を目的として来るものについては承服できない。今後ともこのような形で対応していきたい」というふうに述べまして、いろいろ議論がある中で、「友好親善という形で入港するものであり私どももそれを認めている」と、「ケースバイケースであるが軍港化、準軍港化については、絶対避けなければならないという立場で判断していきたい」と。先ほど港湾業務課長が商業流通港だということで強調していましたが、その流れがあつて今の小樽市の判断に至っているということだと思っています。

ですから、喫水の関係とかで入れるかどうかという話ではなくて、そもそもやはり米空母が頻繁に来るようなところということになったら、この最初の空母を受け入れたインディペンデンスのときに市長が述べた、軍港化の道を開くものは反対するのだと、やはり、この立場に戻るべきであろうと思っています。

そのことは新谷市長は国への要望の際にも、各省庁を回って、「小樽港というのは、外国貿易港に指定されてから98年の歴史を持つ港であるので、今後とも商業流通港としての発展をさせていく。これが小樽の生きる道である。」と強く訴えている」というふうに述べています。

ですから、引き続きこの軍港化は反対だと、どこまでが軍港化というところは少し意見が対立するところがあると思いますけれども、軍港化は反対だという立場は変わらないということで確認したいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾担当部長

私たち港湾室としても、やはり小樽の港というのは物流港、商業港として発展してきたという礎がございますので、今後ともそのスタンスについては、一切、変わらないというふうに考えております。

○小貫委員

◎小樽市簡易水道事業経営戦略の見直しについて

まず、簡易水道の話です。

経営戦略の見直しという問題で、前回の経営戦略と見比べてみますと、収支計画で令和10年度の他会計繰入金が増えているわけですが、どうしてこのようになったのか、現行計画からの変更点について説明してください。

○（産業港湾）由井主幹

改定によって大きく減となっているものは、収益的収支分のうち基準外繰入金でありまして、この中でもさらに収支不足分に係る繰入金ということになっております。これは収益的収支の赤字部分を埋める繰入金ですが、当初、経営戦略策定時の見込みと比較しまして、いわゆる簡易水道を使う企業が増えて水も使われているという形になったことに伴いまして、給水収益も今後、増となる見込みで、その結果、当初と比較して収支が改善する見込みとなり、収支不足を埋める繰入金が増えたものでございます。

○小貫委員

企業は増えているからということなのですが、これはどんどん繰入額が減っていくという計画になっているのですけれども、どの程度まで企業がつなぐだろうという具体的な数字までは明らかにしている計画なのでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

この計画は、取りあえず令和10年度までですので、具体的な数字までは定めているものはないところでございま

す。

○小貫委員

もう1点、地下水利用組合からの切替えについて、パブリックコメントへの回答ですけれども、地下水を利用する企業が簡易水道に切り替えられるよう料金体系の見直しについて検討を行い、料金収入の増加に努めると書かれているわけですけれども、この料金体系の見直しの検討内容を具体的に示してください。

○（産業港湾）由井主幹

大変申し訳ないのですが、この料金体系の具体的な取組につきましては、現状は具体的な検討にまで至っていないところなのですけれども、この料金体系の見直しの参考にするため、毎年度、北海道と地下水利用組合企業への訪問を行っていきまして、この訪問時に、いわゆる地下水の利用に関する費用面とか、地下水設備の老朽化も含めた状況、あと、簡易水道への転換の可能性などについてお聞きしているというようなところでございます。

○小貫委員

その状況だと今までの答弁と大して変わっていないような気がするのですが、でも、市の立場として、具体的に料金の見直しの検討というところまで答えてしまっているのです。だから、もうこの計画期間で手をつけるのだというふうには私は読み取ったのですけれども、あくまでも検討まで手をつけるということなのですか、料金見直しに手をつけるということなのですか、いかがですか。

○（産業港湾）由井主幹

できれば、当然、赤字の解消に向けて料金体系に取り組んでいければいいとは考えていますけれども、その分には、いわゆる地下水利用組合が簡易水道に切り替えてもらえるような状況というのができてくることも必要かと思っていますので、まずはこういった企業の状況というのを確認しながら、検討を進めていきたいというように考えております。

○小貫委員

今までと同じ取組を粘り強く進めていきますという答弁だと受け取りましたが、多分そうなのだろうと思います。

◎石狩湾新港における「総合的な防衛体制の強化のための公共インフラ整備」について

次に、石狩湾新港におけるインフラ整備の関係です。

代表質問でも取り上げましたけれども、最初に、資料にある国家安全保障戦略に基づく、総合的な防衛体制の強化のための公共インフラ整備は具体的にどういうことを指すのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

総合的な防衛体制の強化のための公共インフラ整備につきましては、実は3月5日に内閣官房から公共インフラ整備についてQ&Aが公表されております。その内容によりますと、戦後、最も厳しい安全保障環境の下に置かれているということで、この取組はこのような安全保障環境を踏まえた対応を実効的に行うため、平素から必要に応じて自衛隊・海上保安庁が民間の港湾を円滑に利用できるよう港湾管理者との間で円滑な利用に関する枠組みを設け、これらを特定利用港湾とし、その上であくまで民生利用を主としつつも自衛隊・海上保安庁の船舶の円滑な利用にも資するよう、必要な整備や既存事業の促進を図るという取組と公表されております。

○小貫委員

あまり具体的に分からないわけですけれども、戦後最も厳しい安全保障環境の下だということなのですか、どうということなのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

国家安全保障戦略資料の内容によりますと、インド太平洋地域における安全保障環境に課題があるですとか、北朝鮮の安全保障上の動向ですとか、ロシアの安全保障上の動向というような記載がされております。

○小貫委員

そういう状況があるというのは、安保の文章でなっているわけですが、だからといってなぜ民間港をというところがあります。

この資料では、海上保安庁ということが挙げられています。海上保安庁は小樽港を拠点としているわけですが、その海保が同じ石狩湾である石狩湾新港を円滑に利用できることというのは、これは小樽港との関係ではどうということなのでしょうか、お答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

委員のおっしゃるとおり、小樽港を拠点とする巡視船がございますので、常時利用できるバースがありますので、その辺の利用が変わるということを私どもは考えてございません。

また、海上保安庁が石狩湾新港を利用することにつきましては、例えば、訓練などで年に数回程度の利用を考えているということで管理組合が国から聞いている内容でございます。

○小貫委員

年に数回、訓練でということですが、でも、実態は恐らく自衛隊が円滑に利用できるよというところではないかと思えます。

現状で、自衛隊の艦船が石狩湾新港の港湾施設を円滑に利用できないというふうに考えられているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

管理組合に確認いたしました、自衛隊の艦船が石狩湾新港を利用することになった場合には、必要ときにその都度、調整していくということで聞いております。

○小貫委員

その都度、調整していくということで、この枠組みの中では、港湾管理者との間で連絡調整体制を構築するのだというふうにも書かれているわけですが、現状こういったときの連絡調整体制はどうなっているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

自衛隊との連絡調整体制ということでお答えさせていただきますと、管理組合に確認したところ、自衛隊との連絡調整体制の構築はされていないというふうに聞いてございます。

○小貫委員

されてはいないけれども、利用するのだしたら、その都度、連絡して、きちんと申請すれば利用できるよという手続があるわけです。

そうはいつでも、緊急時にどうするのかという対応は、現状ではどうなっているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

こちらも管理組合に確認いたしました、把握している限りでは自衛隊がこれまで緊急的な対応で利用するという実績がないということで、先ほども御説明いたしました、自衛隊との連絡調整体制がないので、その都度、調整するという形になるのかというふうに考えております。

○小貫委員

ただ、管理組合は、利用する場合の申請手続はその都度、調整するというのは変わらないということだったわけです。

そういう中で、既存事業の促進を図るのだという表記がありますけれども、この予算というのは、これまでの開発予算、いろいろ港湾の予算ありますけれども、それとは別になるのか、もしくは防衛省とかの関係の予算になるのか、これはいかがですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

こちらにつきましても、管理組合が国に確認した事項でございますけれども、従来から実施している公共事業と

同様に民生ニーズに対応することを基本ということで考えておりますので、既存の事業スキームに基づき実施する。つまり、港湾の事業は、国土交通省の事業でございます。北海道は北海道開発予算で計上されるということでございますので、そういった形で計上されるものというふうに聞いてございます。

○小貫委員

今のお話を聞くと開発予算の枠内ということになると、恐らく、ここは特定利用港湾ですという話になったら、必要性を判断する場合に点数で考えるかどうか分からないですけれども、石狩湾新港のほうが必要性が上がるといことが想定されますけれども、こういった事業採択のされやすさという点が、されやすくなると判断してよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

こちらも国の説明という形で答えさせていただきますけれども、特定利用港湾と、そうとならない港湾の整備事業費に差が出るという認識は正確ではなく、特定利用港湾においては民生利用の観点からの必要性を大前提としつつ、自衛隊・海上保安庁のニーズを踏まえた整備の重要性に配慮した上で、その他の港湾においては民生利用の観点からの必要性を踏まえて、必要となる予算の確保に努めていきたいという国の説明でございます。

○小貫委員

今の答弁が少し回りくどくて分からなかったのですが、要は、特定利用港湾となることによって、有利に採択されることはないかと断言できるということによろしいですね。

○（産業港湾）港湾室主幹

繰り返しの答弁となりますけれども、特定利用港湾においては民生利用の観点が前提でございます。それに自衛隊・海上保安庁のニーズも踏まえた整備の重要性に配慮するというところでございます。

また、その他の港湾におきましては、民生利用の観点からの必要性を踏まえての予算の配分になるということになるかと思えます。

○（産業港湾）港湾担当部長

実際に特定利用港湾になることによって北海道開発局の部分の予算の配分が変わるかどうかということについては、実際は国のところで判断していくことなので、私たちはその点については分かりかねるというのが本音です。

実際そういうような部分が内部のポイントになっているかどうかというの、はっきりした部分は私たちも分かりませんので、現状、特段それで影響があるかないかということについても明確にお答えできないということで、御答弁をさせていただきます。

○小貫委員

でも、基本的にうまみがなかったら特定地方公共団体としても飛びつかないです。

Q&Aを先ほど言っていましたけれども、現在継続中の事業においても、「特定利用空港・港湾」となった後は、民生利用の必要性に加え、安全保障上の観点からの重要性も加味されることになるとなっております。加味されるのではないのですか。

○（産業港湾）港湾担当部長

加味されるという部分が事業採択のことを指すのか、もしくは事業費を増やすのかという部分の要素も、私たちのところでその差配をしている形ではありませんので、何ともお答えできる形ではないということで御答弁させていただきます。

○小貫委員

ただ気になるのは、開発予算というのはそれほど上がっていつているわけでもなくて、北海道全体で大体額が決まっていて、石狩湾新港にこうやって、こちらが特定利用港湾だから直轄をあげるよと、そうしたらその分、小樽港を少し削るよということになりかねないのではないかと、もちろん軍事目標となるという私たちの心配もあ

りますけれども、現実的な予算配分という点でも小樽港がないがしろにされないかということをご心配しているということですので。

◎第3号ふ頭及び周辺再開発事業について

次に、第3号ふ頭との関係です。

ある程度めどがついてきたというところではあります、第3号ふ頭及び周辺再開発で効果が出るかどうか、費用対効果も含めてですが、これはどのような指標で判断していくということになるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

第3号ふ頭及び周辺再開発事業は、にぎわい空間を創出して新たな人の流れを生み出すなど港観光としての拠点整備を進める中で、港湾としてはクルーズ船の寄港増または市民の皆さんも広く利用可能な観光船ターミナルの2階に設置します多目的ホールの利用数や、緑地におけますイベントの使用件数、ターミナルなどの施設の利用人数などの定量的な数値にて判断してまいりたいと考えてございます。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

観光面におきましては、第3号ふ頭及び周辺再開発が進むことによって、隣接地に大型駐車場が整備されることやクルーズ船寄港数の増加が見込まれることなどにより、観光入込客数の増加とともに観光消費額が期待されることとなります。また、新たな拠点の創出により回遊性が促進される効果があると推測されることが挙げられます。

さらには、指標としては把握が難しいかもしれませんが、緑地の整備によりイベント等の開催による新たなにぎわい創出がなされることで、市民や観光客の交流機会が増進されることになると考えられます。

○小貫委員

今、幾つか挙げていただきました。港湾ではクルーズ船だとか、多目的ホールの関係ですけれども、市民の利用の増、定量的な数字で判断するのだということ。観光では入込客数とかも挙げられましたけれども、これらの指標を、例えば何年度にはこの数字という何か目標値というもの掲げて分析できるようにしていくのか、計画というのか、そこは何か観光と港湾で目標値みたいなものを持っていくのでしょうか、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

定量的な目標というか、指標なのですけれども、まず、クルーズ船につきましては、総合計画でも寄港数について目標を持っています。

そのほか利用者数につきましては、現在の数字というのを押さえていませんけれども、これから、年々どういった状況の変化があるのかといったことを押さえながら、その成果について検証していきたいと考えてございます。

○（産業港湾）観光振興室長

入り込みにつきましては、何年度にどのぐらいになるかという数値は、現在、持っておりません。

○小貫委員

具体的な数字を答えてほしいという意味ではなくて、これからの話になると思うのですが、何年度に幾ら、どこを目標として達成したら、このにぎわいをつくるという点が小樽市としてはうまくいったのではないかと。もしくは、そこが不十分だったら、こういう点がまずかったのではないかとという分析をするのに年度とそこに掲げる目標というのは、先ほどの答弁でも出ていましたけれども、今後どうしていくつもりなのか、お答えをいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室長

目標につきましては、今の段階で数字を決めていくという形を取るのか、傾向をつかんでいくといったものについては、今後にぎわいを創出するためにどういった目標を掲げたらいいのかというのは、検討していきたいと考えてございます。

○小貫委員

◎令和6年度からの運河プラザ（旧小樽倉庫南側）再活用について

観光商業施設の関係に行きますけれども、結局、これは幾らかかったのか示してください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

観光商業施設、小樽国際インフォメーションセンターの建設費についてですが、建物工事、外構工事、駐車場整備工事、コンテナハウス建設工事で5億1,600万円と聞いております。

○小貫委員

こういったことによって観光客がどう動いていくのかというところでお聞きしたいのですが、小樽市内全体のコロナ禍前の観光客数をお答えください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

平成30年度の小樽市観光入込客数は全体で781万4,200人。そこから海水浴客を除きまして767万4,100人となっております。

○小貫委員

こういった観光客の方が消費した金額というのは、幾らぐらいになると想定されますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

平成30年度の観光入込客数に基づき推計した年間の観光総消費額は898億円と推計しております。

○小貫委員

こういった第3号ふ頭の再開発の後でこの商業施設が開業した後に、その辺りのタイミングではどの程度の観光客になると想定されていますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

商業施設開業後ということですので、令和6年度の観光入込客数になると思いますが、こちらの推計は行っておりませんが、コロナ禍で一度落ち込んだ観光入込客数については、令和5年度上期の観光入込客数を見ますと令和元年度上期と比較して92%程度の水準まで回復しており、また、宿泊客については過去最高を記録しております。

観光入込客数は国内外における観光の変化や、市内の観光資源の魅力向上、宿泊施設の増加など様々な要因で増減するものでありますけれども、令和5年度の状況からしますと令和6年度はコロナ禍前の水準までには回復するのではないかと見込んでございます。

○小貫委員

コロナ禍前の水準ぐらいだろうというお話だったので、その次に行きます。

こういった回復した方が商業施設を利用するだろうということで見込んでいる人数は、どの程度になるのですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

令和3年11月15日に株式会社小樽観光振興公社による観光・商業施設の建設に係る事業計画の妥当性についてということで、経済常任委員会の勉強会の中で御説明をさせていただいております。

その中に、観光入込客数などを基にした小樽国際インフォメーションセンターの売店売上げ試算というものがございます。その中におきましては、観光入込客数は平成30年度の数になるのですが767万4,000人となっております。

運河周辺に周遊する割合ということで、これは平成30年度の小樽市観光客動態調査を基にしているのですが大体78.1%の方が来るだろうということで、運河周辺に来られる方は599万3,394人というふうに見ております。

また、そのうち小樽国際インフォメーションセンターに訪れる割合ということで、少なくとも20%の人が来られるだろうと仮定しています。その人数が約119万9,000人と見込んでおります。

○小貫委員

その119万9,000人の方が、どの程度施設で消費されるというふうに見込んでいるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

施設に来られた約119万9,000人のうち、約25%の方が売店を利用されるのではないかという試算をしています。そうなりますと売店を利用する人が約29万9,000人となりまして、令和元年度の運河プラザ実績で売店客単価が1,600円になります。それを掛けますと消費額としましては4億7,840万円という形で見込んでおります。

○小貫委員

単年度で4億7,800万円ということだと思っております。

今、29万9,000人が利用されるという答弁がありましたけれども、実際に観光物産プラザで使われている単価を掛けているということで、そちらで利用されている方は年間どのぐらいだったのですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

大変申し訳ないですが、ただいま人数に関する資料を持っていませんので、後ほど御返答させていただきたいと思っております。

○小貫委員

事業費が5億1,600万円だったということなのですが、売上げだけで消費額が4億7,800万円ということが今あります。

結局、単年度では一体どの程度、建設費を返していくという計画があったりするのですか。

○（産業港湾）観光振興室長

観光振興公社から事業計画を入手いたしましたのが、先ほどお話ししました令和3年11月時点の事業計画になっておりまして、先ほど申し上げた5億1,600万円につきましてはリアルタイムの数字となっているので、償還金額については現時点でのものは把握しておりません。

○小貫委員

私が心配するのは、この問題は、前期の経済常任委員会でいろいろ勉強会をやられて、経済常任委員会の議事録を見てもなかなかよく分からないのです。結局あそこで幾ら消費する力をつくったところで、パイ全体が増えないとしようがないでしょという話はずっとしてきました。結局どこかの既存の商店を潰すことになるのではないということをお願いしてきたわけです。

観光商業施設、もしくは第3号ふ頭全体の開発で、市内全体の消費を押し上げる効果というのはどのように見ているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

具体的にどの程度、市内全体の消費を押し上げる効果があるのかということにつきましても、今のところ試算をできておりません。

ただ、小樽国際インフォメーションセンターの中にできますポートマルシェ *o t a r u e* の中では、現在110事業者が商品を提供するというお話になっておりまして、このうちの9割が市内の事業者と小樽観光協会から聞いております。

ですから、ポートマルシェ *o t a r u e* だけで消費をされるというよりも、市内全体のアンテナショップ的役割を果たすという意味合いもございますので、急激に即効性があるって経済波及するということはなかなか言い難いと思うのですが、市内の物産等のPRに大きく寄与するものと考えております。

○小貫委員

やはり、開発全体が、私たちは小樽らしさを失ってはいけないというところを危惧しているわけなのです。小樽に来る観光客の方というのは、小樽の町並みと歴史を感じるというところから来るのであって、真新しい建物やどこ

の港にでもあるようなものを見に来るわけではないということです。

そこで、説明の中では、基部の開発のところで調和が取れた景観というのをうたっていますけれども、これについてはどのような景観をイメージしているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾整備課長

報告させていただきました資料4の基部緑地（公園）の計画概要についてのところにあります運河周辺地区と調和が取れて景観についてというところかと思えますけれども、緑地の整備に当たりましては運河の石畳を基調とした整備、あと水辺を生かした親水空間整備など親しみを持ってもらう空間づくりをすることによりまして、運河地区と調和が取れた景観整備のための計画を行って整備を進めていくことで考えてございます。

○小貫委員

運河周辺、先ほど石畳という話もありましたけれども、それと関連すると空間利用の考え方で、空間全体を石調で仕上げたオープンスペースを基本だというふうに書いてありまして、運河の散策路で大変苦勞するのは障害者の方でして、がたがたの石畳で車椅子の方も大変だし、つえをついて行かれる方も大変なのです。

今回の石調で仕上げたオープンスペースというのは、障害者への配慮という形では問題ないということによろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

緑地の整備に当たりましては、ほぼ全面を平板ブロックにより仕上げを予定してございます。石調仕上げにはなりますけれども、運河のような石畳の凹凸の大きいような仕上げではなくて平滑に近い平板ブロックを予定してございますし、あと、スロープを設けて、車椅子でも水辺の近くまで行くことが可能な整備を進めていくことで考えてございます。

○小貫委員

この話の中で出てくるのが、結局このにぎわいづくりというところなのです。私はあまり港の辺りがにぎわいというよりも、小樽の港は落ち着いた港であってほしいと思うわけです。

このにぎわいとは一体、何なのかと、その定義は何だと思っているのか、説明いただけますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

にぎわいの定義という部分でございます。私どもが進めていく第3号ふ頭及び周辺再開発で考えているにぎわいという形で御答弁させていただきますけれども、まずはクルーズ船によるにぎわいですとか、この緑地ではイベント広場でのイベントによるにぎわい。また、緑地の中では親水空間を設けて整備しますので、この港の景観を日常的に楽しめるようなにぎわい。また、観光船ターミナル、小型船だまりを建設する予定でございまして、そういった観光船によるにぎわい。また、観光船ターミナルの2階には多目的ホールが建設される予定でございまして、多目的ホールでのイベントといったことによるにぎわい。また、考えている便益施設の設置によるにぎわいというような総合的な形でのにぎわいというふうに考えてございます。

○小貫委員

先ほどの最初の質問に戻りますけれども、結局、人が来て何ぼだと判断するということになると思うのです。ただ、緑地は基本的に少し落ち着いていたいというときに来るものだと思うのです。

もう一つが、飲食店機能が少ないから、いろいろと整備するのだという表現がありましたけれども、やはり、危険なのは、あそこに何々が足りないから整備する。飲食店もそうですけれども、物を買う物販施設もそうですけれども、そうしたら、今、市が求めている、先ほどあった回遊性なり周遊性というものが生まれないのではないかと思うのですが、これについての御意見はどうですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

便益施設として飲食機能を設ける予定でございますけれども、これらは軽飲食が中心と考えておりますので、例

えば、テイクアウトして公園内の休憩スペース等で利用していただくことなどを想定しておりますので、そこでそれほど時間を消費するものではないと考えてございますので、周遊性が生まれにくいという悪いほうへの影響については、特段、危惧してございません。

また、新たなスポットが生まれるということで、市のほかの観光スポットを訪れてきた方が第3号ふ頭に寄り、新たな周遊性につながるのではないかというふうに考えてございます。

○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。