

経 済 常 任 委 員 会 会 議 録			
日 時	令和6年 9月18日（水）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時00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・平戸各委員 （中村（誠吾）委員 欠席）		
説 明 員	産業港湾・港湾担当両部長 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 			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、所属委員に変更がございますので、お知らせいたします。

面野委員に替わりまして、新たに中村誠吾委員が当委員会の所属となっておりますことを報告いたします。

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、小貫委員、平戸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。

「小樽市簡易水道事業における年間基本水量について」

「令和6年第2回石狩西部広域水道企業団議会定例会について」

○（産業港湾）安井主幹

小樽市簡易水道事業における年間基本水量について御報告いたします。

資料1を御覧ください。

「1 概要」につきまして、小樽市簡易水道事業における石狩西部広域水道企業団から受水する水量については、現在、平成25年度から令和6年度まで年間基本水量に関する覚書を締結しておりますが、令和7年度に札幌市が給水を開始することから、新たな覚書が必要となり、今回、令和7年度以降の年間基本水量について、石狩西部広域水道企業団と構成団体である北海道、札幌市、石狩市、当別町、小樽市で合意したことを報告するものです。

「3 合意内容」につきましては、令和7年度から10年度までの年間基本水量を記載しており、「4 その他」になりますが、覚書の締結は令和7年3月を予定しております。

続きまして、令和6年第2回石狩西部広域水道企業団議会定例会について報告いたします。

本年9月2日に開催されました第2回定例会におきましては、議案第1号令和5年度石狩市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5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、報告第2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繰越報告の件について、報告がございました。

○委員長

「令和7年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について」

「令和6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7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6年度、今年度の要求額と国費の配分額、そして、令和7年度の要求額を事業別に示した表でございます。

2ページ目が箇所図となっておりますので、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7年度の事業要求内容としましては、地盤改良及び本体工としてケーソン製作を行うもので、事業費は20億5,000万円です。

次に、東地区の②整備ですが、金属スクラップの輸出増加と船舶の大型化に伴い、既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 の施設ごとに分かれており、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を一体的に行うもので、全体の完成年度は現時点で令和10年度を予定しております。

令和7年度の事業要求内容としましては、岸壁の整備、そして航路泊地のしゅんせつを予定しており、東地区の事業費は合計で25億8,000万円となっております。

以上の2事業が、令和7年度に要求する国直轄事業で要求額合計は46億3,000万円となり、このうち、港湾管理者負担分は10億8,500万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、③補助事業、港湾脱炭素化推進計画作成は、港湾の脱炭素化を推進するため計画を策定していくものですが、石狩湾新港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はございますが、今年度で完了する予定となっており、令和7年度は交付金や補助事業の要求はございません。

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、その背後地の埠頭用地を整備するもので、令和5年度から令和10年度までの6か年で整備するものです。令和7年度は、埠頭用地の護岸などを施工する予定で、事業費は12億4,000万円となっております。

以上の事業が令和7年度の要求案となりますが、事業費全体で58億7,000万円、管理者負担分は23億2,500万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、下の※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をお願いいたします。

以上が令和7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。市といたしましては、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6年第2回石狩湾新港管理組合議会定例会についてでございます。

こちらの資料はございませんけれども、去る8月8日に開催された石狩湾新港管理組合議会の令和6年第2回定例会が開催されましたので、その概要について報告いたします。

議案は、議案第1号石狩湾新港管理組合港湾施設管理条例の一部を改正する条例案、議案第2号訴えの提起に関する件となっており、それぞれ可決されました。

また、報告事項は4件あり、報告第1号専決処分報告につき承認を求める件、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、管理組合職員の勤務時間、休暇等に関する条例の一部を改正する条例、管理組合職員の育児休業等に関する条例の一部を改正する条例を令和6年6月1日に専決処分した件が報告され、承認されました。

報告第2号令和5年度石狩湾新港管理組合繰越明許費繰越計算書報告の件が報告され、報告第3号地方自治法第243条の3第2項の規定に基づき、出資等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の報告があり、報告第4号出資等を行っている法人の経営状況として石狩湾新港サービス株式会社の報告がありました。

○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御報告させていただきます。

資料3を御覧ください。

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、平成15年に供用開始した荷役機械であります。令和6年度発注の多目的荷役機械点検保守業務における6月の月例の検査において、前年度に応急修繕を行いました横行緊張装置用シリンダー部において異常を確認したことから、緊急対応及び応急修繕を行ったものであります。

「2 緊急対応」につきましては、調査の結果、山側の横行緊張装置のレバーとシリンダーの接続部にある支持ピンやブッシュの破損を確認したため、応急修繕を実施したほか、その間の代替となる移動式クレーンによる緊急荷役対応を行ったところであります。

「3 今後の対応について」は、令和6年度当初予算で計上した横行緊張装置の修繕につきましては、令和7年2月の予定であります。今回の件を受けまして資材の早期納入について改めて依頼しているところであり、今回、破損しておりました支持ピン、ブッシュ、カラーの予備品については確保済みであります。

また、定期検査日につきましては、引き続き本線荷役後の早いタイミングの実施を行うよう調整するほか、故障箇所以上の早期発見のため、今回の故障箇所における状況確認の頻度を上げて確認しているところでございます。

今回のピンの破損は横行緊張装置用レバー未交換に伴う想定外の負荷がピン等にかかったことも要因の一つと考えておりますが、そのほかの要因の課題性についても引き続き調査していくことで考えてございます。

○委員長

「小樽市宿泊税条例（原案の概要）について」

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

小樽市におきましては、令和元年から宿泊税導入の検討を開始しておりまして、これまで同じく導入予定の北海道、また道内他市町村との調整、総務省との意見交換などを進めてまいりました。

このたび小樽市宿泊税条例（原案の概要）を取りまとめましたので、資料に沿って御説明させていただきます。

初めに1ページ目、「1 宿泊税導入の必要性和目的」といたしまして、（1）小樽市の観光の課題、（2）宿泊税導入検討の経過、2ページ目になりますけれども、（3）宿泊税の使途について記載してございます。使途につきましては、主な取組事例を記載しておりますが、宿泊税の使途は受益と負担の関係性を考慮し、また、宿泊者や宿泊事業者などの十分な理解を得る必要がございまして、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考えであります。

次に、3ページ目を御覧ください。

「2 小樽市宿泊税条例（原案の概要）」といたしまして、（1）条例を制定する目的、（2）用語の意義、（3）課税客体及び納税義務者、（4）課税の方法について記載しており、宿泊施設におきまして宿泊料金を受けて行われる宿泊に対して、その宿泊者に宿泊税を課すといったことや税率は宿泊者1人1泊につき200円の定額制とするといったことを記載してございます。

次に4ページ目となりますけれども、（5）徴収の方法として、宿泊税は宿泊施設において宿泊料金と合わせて徴収し、その後、小樽市に申告と納入していただく特別徴収の方法によることなどを記載しております。

そのほか、（6）関係法令の適用等、（7）罰則規定、（8）その他といたしまして、施行期日など宿泊税導入に当たりまして、条例に定めるべき事項を整理してございます。

次に、7ページ目を御覧いただきたいと思いますけれども、「3 その他」といたしまして、（1）に記載のとおり、宿泊税を徴収していただく宿泊事業者の支援のため、宿泊税納入額に一定の割合を乗じた金額を交付する制度を設けること。また、（2）に記載のとおり、北海道が宿泊税を導入した場合、小樽市が北海道分もまとめて徴収予定であることを記載しております。

最後に、「4 今後の想定スケジュール（R8.4月導入の場合）」といたしまして、条例案の審査、総務大臣協議、市民や観光客、宿泊事業者への周知など、令和8年4月の宿泊税導入に向け、想定される取組や時期などにつ

いて整理しております。

説明は以上となりますが、この資料によりまして10月1日から10月31日までパブリックコメントを実施し、11月中に市民の皆様からいただいた御意見を取りまとめ、市としての考え方を整理した上で、12月の第4回定例会に条例案を提出予定で進めてまいりたいと考えております。

○委員長

「地域雇用活性化推進事業の受託について」

○（産業港湾）商業労政課長

地域雇用活性化推進事業の受託について御報告いたします。

資料を御覧ください。

このたび小樽地域雇用創造協議会が昨年度までに引き続きまして、厚生労働省の事業であります地域雇用活性化推進事業を受託することとなりました。小樽地域雇用創造協議会といいますのは、小樽市のほか、後志総合振興局、小樽商工会議所、北海道中小企業家同友会後志小樽支部、小樽観光協会、それから小樽商科大学で構成される団体でございます。市はその事務局を担うという役割となっております。

地域雇用活性化推進事業は、雇用機会の不足や過疎化の進行などの課題を抱える地域の協議会が提案する地域の特性を生かした魅力ある雇用やそれを担う人材の維持確保を図る取組を厚生労働省が支援する事業となっております。8月30日に採択地域が発表されまして、本市を含みます全国11地域が決定されたところでございます。

資料の2枚目を御覧ください。

こちらが採択された事業概要となります。中段の下部にございますように事業の枠組みは大きく三つに分かれておりまして、まず左側のA事業として、事業所の魅力向上、事業拡大を支援するため、各種セミナーや販路拡大等の伴走型支援を行います。そして、右側のB事業といたしまして、求職者に向けまして魅力的な人材になるための人材育成のセミナーを行います。

最後に中央のC事業で、これらのA事業の事業所とB事業の求職者をマッチングするため、ホームページでの事業所の情報発信や、キャリアコンサルタントによる就職支援、合同企業説明会などを実施いたします。

以上が、事業の大枠となっております。

事業期間は今年の10月から令和9年3月までの2年半となっております、107名の雇用創出を目標に取り組むこととしております。

○委員長

これより質問に入ります。

なお、順序は、自民党、みらい、公明党、共産党の順といたします。

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎買物支援について（経済振興の観点から）

まず、買物支援について、経済振興の観点から質問していきます。

今年の第2回定例会一般質問で、この質問をさせていただきました。どういう趣旨かといいますと、高齢人口の多い本市で、今、地域から買物ができる個人商店等が撤退していくという中で、高齢者が遠方のスーパーとかに買物に出向く状況が見受けられます。これについて何が問題かといいますと、高齢の方たちの買物が困難になってしまうので、これを解消しなければならないのではないかと問題提起をさせていただいております。

本市では、この点は、高齢者福祉ということで、福祉保険部が対応等を検討していただいているということで答弁があったわけなのですが、本市において高齢者福祉の観点を検討されているといいますけれども、一方で、高齢

者の買物の機会が減少してしまう、これは別な形で何か代替のものはあるのでしょうか、地域にあるスーパーに向いて、高齢者の方が自分の目で商品を見て購入するということは高齢者の健康増進にもつながるという観点もありながら、他方でお店の側を考えてみますと、やはり一定の消費増にも期待ができるであろうということだと思うのです。市内の小売業のこうした消費拡大や営業上の活性化の観点からも、福祉関連の部署の対応だけではなくて、経済方面を所管する皆さんもぜひ、一緒にこの課題に対応していただきたいと思っていますところなのです。

福祉の関連だけではなくてということで今申し上げましたが、産業港湾部、いわゆる経済の方面を所管される部署としても福祉の方面と情報共有しながら対応していただきたい、この考えについて少し見解をいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

ただいま委員からお話いただきました福祉部局との情報共有しながらということで、買物支援のバスの運行ということでお話が出ておりますが、現状におきましては買物支援バスなり、いろいろな民間の移動販売なり、高いサービスということでいろいろなサービスをやっておりますけれども、買物弱者対策という枠組みの中で一般的に論じられておりまして、確かに現状でおけば福祉的な観点によるところが強いのかと考えられます。経済的な観点といいますと、そこはなかなか難しい部分があるかと思えます。

ただ、戦略的にショッピングモールなどが自分のところで買物に来ていただくということで、バスを運行するといったことをやっている事実はあります。ただ、いずれにしても商業者自身が取組についてどのように考えるかということによるものだと考えておりまして、我々として、まだその辺のことが市内の商業者が考えているかどうかということについて把握はできておりません。福祉と協働というよりも、まずはその点につきまして、機会があれば、例えば、商店街、市場等において、そういった取組があるということのお話を伺うなどして情報収集していきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

まさに伺いたいと思っていたのがその点でありまして、高齢者の方がお住まいの地域から商業施設までの車の運行などができないのだろうかという論点をずっと何回かに分けて議会質疑してまいりまして、商業施設までの無償運行、運送事業法などこういった関連の法令があったというのも把握しております。

これについても、その解消ができないかと、小樽市でいろいろ調査していただいた中で、今、答弁にありました、逆に事業者から買物弱者の皆さんのところに少し出向いていただいて、車を仕立てていただくという方法で、ぜひ、それぞれの商業店舗にお客様をお連れするようなサービス事業の展開をしていただけないのかと。

今、御答弁の中では、そういった方面も検討するのだということであります。ぜひ、事業者への聞き取りとか、他都市の事例なども含めて情報収集しながら、最後に、一番肝腎なのが、今やはり市内の様々な連携がこのまちで進められているので、そういう調査をしながら福祉の方面とか、関連箇所と横断的な情報共有をしながら、何かこういったことの施策ができないかという検討に進んでいただきたいと思えます。

改めて、もう少し事業者を含めて聞き取り等の調査をしていただけないかということを御答弁いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

ただいまお話にありましたのは全庁横断的にということであろうかと思いますが、先ほど御答弁させていただきましたとおり、まだ我々として経済振興の観点という段階で全く調査が進んでいないという段階でございますので、まず、市の各商業者というところで聞き取りをさせていただき、情報共有という部分につきましては、今後、行わせていただければと思います。

○中村（吉宏）委員

経済の側面の部分から検討が必要だという御答弁です。確かにそのとおりだと思います。

ただ、市内の小売等の事業者たちも自分たちの収益増につながっていくということは、費用対効果の観点をしつかりと見極めてということになりますけれども、非常に有用なことではあるのかというのが一つ。

そしてもう一つ、現代においては企業も、DX、GXもそうなのですが、社会貢献という観点も大きな課題であり、取組の中の一つだと思っておられると思いますので、そういう観点も含めて、今、全庁的に行く行くはというお話もございましたけれども、お取り組みいただきたいと思います。

◎石狩湾新港周辺への企業誘致と開発について

次に、石狩湾新港周辺の企業誘致と開発についてということであります。

石狩湾新港の周辺、小樽市域ですけれども、今後も造成等の開発が進んでいく中で、本市でもこの地域にさらなる企業誘致に取り組んでいるものと思われます。ひいては、ラピダス株式会社北海道工場の進出を受けて、IT方面の企業もということも想定し得る中で、いろいろな企業誘致に取り組まれていると思います。

まず、そういう企業誘致を行っていく中で、本市にとって税収上、期待ができる企業というのがどういう業種なのかというのをお示しいただけますか。

○（産業港湾）安井主幹

一般論でお答えさせていただきますと、機械設備などにもよりますが、固定資産税であればデータセンターや食料品製造業などが税収上、高いものになると思われます。

また、法人市民税については、収益と従業員の人数に影響するので、どの業種かというのは難しいものでございますけれども、一般的には、従業員数が多い製造業が高いものだと思います。

○中村（吉宏）委員

そうした上で、その企業が小樽市域の中に立地をしていく上で、何か課題になるようなものというのは、今、認識されているか、把握されていればお聞かせいただけますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

企業が立地する上での課題につきましては、それぞれの企業によって課題は別々にあると思うのですが、一般的には、新規の進出に当たっては、やはり、雇用の確保、資金の確保などが一般的には課題であると考えられていると思います。

○中村（吉宏）委員

そういった一般的な企業側の課題というのもあるのでしょうけれども、今、伺いたいのが、例えば、石狩湾新港周辺の地域を利用するとして、土地やエリアの特徴、物流がしやすいとか、通勤が難儀するということも含めて、あと、土地の利用等も含めて、何かもっとこうしたらいいとか、ここをもう少し変更できればということがあればお聞かせいただきたいと思います。特になければいいのですが、そういった状況があるかどうか、お示しく下さい。

○（産業港湾）安井主幹

石狩湾新港地域の特有の課題といいますと、今は公共交通の路線がないというところがデメリットになっているかと思うのですが、札幌市中心部へのアクセスは非常にいい環境にございますので、車社会である北海道においては、そこまでマイナスな要因にはなっていないと考えております。

○中村（吉宏）委員

もう一つ確認したいのですが、この委員会の中で答弁が出るかどうか分からないのですが、もしお分かりになれば御答弁いただきたいというベースで伺うのが、地区の用途指定について誘致ができないような企業というのが出てくるのか。また、あるとすれば、どのような業種が、どのような制限の下で難しいという形になるのか、これは私が心配している話なのでどうかと思うのですが、お答えいただけますか。

○（産業港湾）安井主幹

石狩湾新港地域の用途地域につきましては、工業専用地域と準工業地域になるのですが、基本的に誘致していく上での問題点はないと認識しております。

商業施設等は立地することはできないのですけれども、工業団地でございますので、製造業等、物流業等、データセンターも含めて立地に関しては特段の支障はございません。

○中村（吉宏）委員

特段、問題がないのだという答弁であります。

もう少し突っ込ませていただくと、準工業地域と工業専用地域というお話がありましたけれども、そのバランスで、工業専用地域だけたくさんになっていて、準工業地域に余りがあるけれども、準工業地域だと少し入りにくい企業があるといった状況などはないのかというのを確認させてください。

○（産業港湾）安井主幹

今、委員の御指摘の工業専用地域と準工業地域の違いなのですが、特段、影響はございません。

今、石狩開発株式会社が造成を行っている地域が、ほぼ準工業地域の開発になります。どちらが空いているかというと工業専用地域が先に造成が終わっておりますので、準工業地域が空いているということになります。

工業専用地域にしか立地できないという企業はございませんので、特段の影響はございません。

○中村（吉宏）委員

この先の分譲等の状況も見ながら、いろいろと見極めていきたいと思います。

◎観光関連施設の老朽化と対策について

次に、観光関連施設の老朽化と対策についてということでお伺いします。

市内で現在、観光施設として多くの方が利用する、おたる水族館や小樽天狗山ロープウェイについて、老朽化が進んでいるので更新をしていかなければならないということを耳にします。

おたる水族館に関しては、昔はどうやら祝津の浜にあったのが移転して、そこから50周年ということで伺っております。また、先日はイルカの赤ちゃんが生まれて、非常に多くの方が来場されて人気の施設になっているという状況も伺っているところです。

さらに、小樽天狗山ロープウェイについては、中央バス観光開発株式会社の所有でありますけれども、ロープウェイが昭和50年代の設置であり、大分、老朽化してきている中で、更新に向けた取組がなかなか大変なのだということが耳にするとところです。こういった中で、今後の小樽市観光に、この問題というのは大きく影響する課題だろうと私は考えているところなのです。

そこで、小樽市として、これらの施設というのをどのように捉えているのかというのをまずお示ししたいと思います。いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

私から、おたる水族館の老朽化について御答弁させていただきます。

おたる水族館は、昭和33年に開催された北海道博覧会海の会場として創業以来、広く道民に慕われており、祝津エリアは小樽市の観光としては海と自然が体感できる重要な観光資源だと考えており、おたる水族館はその代表的な施設だと考えております。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

私から、小樽天狗山ロープウェイについて御答弁いたします。

小樽天狗山ロープウェイは冬のスキーだけではなくて、夏はジップラインや熱気球などのアクティビティも充実していることや北海道三大夜景の一つにも数えられており、本市の重要な観光拠点の一つとして認識しております。

○中村（吉宏）委員

今いろいろと情報いただきましたが、おっしゃるとおり重要な施設なのだろうと思います。

これらの施設が今老朽化しているということについて、市としての見解をまずお示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

おたる水族館は、現在の場所で開館以来50年が経過しており、平成27年に実施した耐震診断においては基準値を全て上回っていると聞いておりましたが、早急に設備を含む施設全体の老朽化についての検討を進めなければならないと考えております。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

小樽天狗山ロープウェイにつきましては、北海道中央バス株式会社の所有であり、昭和54年に整備し、毎年、安全運行に必要な点検整備は行っているものの、設置から45年を経ていることから、老朽化が進んでいると伺っております。

○中村（吉宏）委員

今、老朽化ということでありましたけれども、これらの老朽化は何かしら対策しなければならないということは当然、出てくるのでしょうか、それを前提にして、課題について市としてどのように関わっていくのかというのを伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

おたる水族館の老朽化に対する課題につきましては、株式会社小樽水族館公社が整備方針などを決めていかなければならないと考えております。その第一歩として、基本構想を作成する必要があると考えておりますので、作成に当たりましては、市としても協力してまいりたいと考えております。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

小樽天狗山ロープウェイにつきましては、さきに申し上げましたとおり、民間の所有であるため、市が直接的に設備を更新するなど難しいと考えております。

一方で、北海道中央バス株式会社にとっても大規模な設備投資になりますので、市としてどういう形で協力できるかといったところを含めて、相談には乗っていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

おたる水族館は、これから基本構想をつくっていく必要があるということでもあります。

先におたる水族館の整備方針を決める基本構想について、今、何か策定していく予定などがあるのかどうかはいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

先ほど申しましたとおり、この整備方針というものは、株式会社小樽水族館公社がつくるべきものだと考えております。

○中村（吉宏）委員

株式会社小樽水族館公社がつくられるのですけれども、市として、いつぐらいの時期に向けて策定していきたいのだといった何かその辺の情報というのは把握されているのかを伺いたかったのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

株式会社小樽水族館公社につきましては、小樽市は第三セクターということですので、取締役会にも参画させていただいておりまして、こういった基本構想の必要性についての議論も一緒に聞かせていただいているところです。

今出ているお話といたしましては、おたる水族館の今年の事業年度の間に策定を考えていきたいというお話を伺っております。

○中村（吉宏）委員

今年度策定ということですが、事業年度は3月末までの間ということによろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

3月末までではなく、12月までということで聞いております。

○中村（吉宏）委員

そういった情報をまた随時、我々も見ていきたいと思います。

同じく小樽天狗山ロープウェイについては、おっしゃるとおり民間の企業でして、直接、市が何か更新といったことにはならないのだろうとはもちろん思っているところなのですが、運用する民間企業から何か整備、あるいは更新等について、必要性はおっしゃっておられるのでしょうかけれども、何か民間企業が抱えている課題、あるいは市に対する要望等というのは今のところ来ているのかどうか、お示ください。

○（産業港湾）観光振興室長

小樽天狗山ロープウェイにつきましても、老朽化の問題については課題意識としては持っておりまして、随時、小樽天狗山ロープウェイからも、ここが少し調子が悪いとか、早く更新したいというお話は何っているところではありますが、具体的にいつまでに何をというところまでのお話は今のところ出ておりません。

ただ、老朽化ということは認識しておりますので、今後も御相談に乗ってまいりたいということで双方、了解はしているところであります。

○中村（吉宏）委員

先ほどの答弁でも出てきて、小樽天狗山ロープウェイは、やはり大規模な設備投資が必要なのだということであります。

おたる水族館についても、建て替え更新等になると、そういうことになっていくのでしょうかけれども、これについて、やはりおたる水族館は公社といえど、半官半民、あるいは民営の企業に全部負担というのはなかなか難しいと思うのです。

そこで、これらの施設を更新することについて、何か財源の目当的なものを今から検討しておいたほうがいいのかと思うのですが、その辺り検討をされていれば、検討しています、あるいは、何かこういうものを探していますというのがあ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）観光振興室長

おたる水族館に関しましては、先ほども申し上げましたとおり、基本構想の策定がまず、最優先だと考えておりまして、先ほど事業年度12月までと言いましたけれども、12月までに事業構想が完成するわけではなくて、着手が今事業年度中に始まるということなのですが、その構想に基づきまして、どういった範囲の改修を行っていくのか、改修なのか、もっと大規模なものに着手するのかなどをさらに検討していくことになると思っております。

その規模感とか、どういった手当をするかによりまして、お金の手当の仕方、行政がどう関わっていくのか、あるいはどのような補助金を模索していくのか、手法をどのようなものを選んでいくのか基本構想を基にしながら取締役会など、我々も入った中で議論していくということは確認しております。

小樽天狗山ロープウェイにつきましても、先ほど申し上げましたとおり、具体的にいつまでに何をというお話は、まだ伺ってはいないのですが、老朽化という課題をお互いに認識しつつ、小樽市としても小樽天狗山ロープウェイというのは非常に重要な観光資源だということは先ほど申し上げましたので、これを維持していくためにどのようなロードマップでやっていったらいいのかというのは、これから中央バス観光開発株式会社とも緊密に協議してまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

これから具体的な議論にどんどん深く入っていくのだろうと思いますが、しっかりと行政も御対応いただきたいと

思います。

運河、水族館、天狗山は、本当に小樽市の観光の三大要素みたいな感じに今なっていると思いますので、ぜひ民間が苦しみようなこと、あるいは間違ってもこの施設がなくなるようなことにならないような御対応をお願いしたいと思います。

◎地域通貨について

次に、地域通貨についてであります。

今定例会で自民党代表質問で、我が党の佐藤議員が地域通貨について質問させていただきました。経済の域内循環を充実させるのだということで、地域通貨の利用というのは非常に有益なのだろうと思います。

また、今デジタル化が進んでいて、小樽市では平成24年に実証実験を行ったようではございますけれども、少し早過ぎたのだと思います。というのは、やはり、モバイルの機器が市民の皆にまだ定着していない、あるいは決済手段にQRコードが利用されたりとか、Wi-Fiが充実したりという環境の整備が整わない中で、少し今ある技術でということで先走ったなという感が、私もいろいろと調べていく中で分かったような気がします。

他都市でもいろいろ取り組んでいて、まちの経済効果も上がって、金融機関を絡めることによって決済手段が充実して、なおかつ金融機関まで営業の業態が伸びているというような効果も確認できました。

そういう中で、今回、我が党の代表質問で様々な質問をさせていただきました。前に使ったアプリなどのツールについても一旦聞き取りするというようなお話も答弁でありましたが、その中で1点だけ確認です。

小樽市としては、この地域通貨を導入する考えがあるのかということを伺いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

結論として地域通貨を取り組むかどうかということにつきましては、現段階においては考えていないという回答になろうかと思います。ただ、議会議論で今回させていただきましたとおり、いろいろ時代背景や環境も変わっている中で、やはり情報収集を進めてみないと、そこについては何とも言えないかと思います。

実際に成功事例もある中で、当然のごとく失敗事例も多数あるというところが現状として把握できておりませんので、まず、そこにつきまして、我々としてしっかり確認させていただきたいという御答弁をさせていただいたつもりでございます。

○中村（吉宏）委員

本当に素晴らしい先進事例があるので、どうすれば成功するのかという考え方に立てば、そういった観点でいろいろと調査・研究が進むのでしょうし、「どうしようかな、やろうかな、でも、何かやれと言うしなという、取りあえず調べてみよう」だと、あまり積極的な調査・研究が進まないのかという思いがあって、導入の考えがあるのかという質問を今させていただきました。

今、いろいろな決済手段が世の中にあふれていて、今さら感もあるのですけれども、あくまでも域内の経済の循環を向上させるという観点からは、非常に有効なことだろうと思います。もっと言うと観光客がすぐアプリをダウンロードして、小樽市の地域通貨を使って小樽市内で決済していただく、小樽市内のお店を回っていただく、使えるところを回っていただくというだけでも、かなりの効果が出るのだろうと想定します。

こうした想定のお話なのですが、地域通貨の効果についてはどのような認識をお持ちなのかというのをお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）鈴木主幹

地域通貨自体の効果ということでございますが、地域通貨自体が、かつては紙券やカード式でしたり、そして今はスマートフォンということで形が変わっておりますが、これまで存在し続けてきている中で、その効果というのは一応、一般的には論じられているようでございまして、委員のおっしゃられるとおり、域内消費について効果が

あると。

また、それ以外につきましても、経済活性化の面でございますが、消費拡大とか、やり方によりますけれども資金がそこでとどまる効果、また、やり方によってはデータを活用できるといったところが言われておりますので、私どもとしては、今そういう認識でいるところでございます。

○中村（吉宏）委員

いずれにせよ、導入は今のところ考えていないのだけれども、他都市の状況も少し見てみたいのだということありますし、効果についても一定程度、認めていただいているということなので、この後、どういう状況なのかというのを議会の中でもまた確認させていただきますけれども、何とか有用な調査をしていただいて、市内経済のためにも実施していただけたらいいなという希望を述べさせていただきます、私の質問は終わります。

○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

みらいに移します。

○平戸委員

◎クルーズターミナル駐車場について

まず、クルーズターミナル駐車場についてです。

今年はクルーズ船の寄港回数が32回となりまして、本当に多くの方が船を使って小樽市に来ていただいていることをとてもうれしく思っています。ホームページを見てみますと、本年中にあと6隻が入港予定ということで、さらなる小樽のにぎわいに期待しているところです。

まず、クルーズ船で来られた方が小樽港からどのように行動しているのかについて、例えば、徒歩で運河を通過って堺町通り商店街に向かっているだとか、観光バスに乗り込んでどこへ行っているということを把握していればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船の乗客につきましては、ランドオペレーターと呼ばれます旅行代理店が企画するオブショナルツアーに参加される方と、これに参加せずにフリーで観光する方の二つに大まかに区分されてございます。

まず、オブショナルツアーのバスについてでございますが、本日まで寄港は26回ございまして、集計いたしましたところ、台数は延べ288台でございまして、行き先は、小樽市が111台、札幌市が103台、小樽市と札幌市の両方を含めるバスが47台、積丹町が14台などとなっております。

乗客の総数はこれまで延べ2万7,000人でございまして、うちオブショナルツアーの参加者数については延べ9,000人程度と推測しているところでございます。船から下船しない乗客の方も一定程度いらっしゃいますが、少なくとも延べ1万5,000人ほどがフリーで観光したものと推測しているところでございます。

次に、フリーの観光客の動向でございますが、クルーズターミナル内に設置した観光案内所の案内件数で御回答申し上げます。

件数で申し上げますと、小樽市が3,769件、札幌市が276件、余市町が51件、積丹町・仁木町を合わせまして15件となっております。

移動手段やルートの把握まではできてございませんが、小樽市での行き先といたしまして多い順に、堺町通り商店街、小樽運河、天狗山、そして、すし屋、オルゴール堂、小樽芸術村、市場などという順番になってございます。

○平戸委員

続いて、セキュリティーに関してですが、多くのクルーズ船は外国船籍と思いますが、そういったクルーズ船が入港する際には、埠頭の警備体制が変わるということはあるのかについて伺いたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

外国船籍の船が入港する場合につきましてはSOLAS条約に基づきまして、ターミナル周辺は規制区域となつてございますので、人員や車両の入場について規制を行っているところでございます。

人員につきましては、ターミナルに続く歩道までの入場は可能となっておりますけれども、ターミナル内部とソーラスフェンスと申しますけれども、フェンスの内側への入場を禁止してございます。

車両につきましては、乗客及び関係者が利用する車両以外の入場は基本的にできないものでございます。

○平戸委員

SOLAS条約によって、入れるところ、入れないところの区別があるというところですか。

次に、先ほどもデータとしてありましたが、いろいろな目的地に向かっているバスがあるということで、その際はクルーズターミナルの駐車場から発車という流れかと思います。

駐車場の運用に関して、通行のルールなどがあればお示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズターミナル駐車場につきましては、委員もおっしゃってございましたとおり、大型バス、あるいはマイクロバス、タクシー、レンタカー、クルーズ船の乗客や関係者が利用する車両のほか、搬入搬出用のトラックであったりとか、様々な車両が出入りしているところでございます。

駐車場の仕様としましては、大型バス28台分の駐車升がございまして、これ以外にタクシープールに3台分の乗用車の駐車場、同じくターミナル正面に乗客を送迎する車両の乗降場所として3台確保しているところでございます。

通行のルールでございすけれども、クルーズ船の寄港地といたしましては、まずはツアーバスを安全かつ定時に誘導することが求められるというところでございますので、ツアーバスの運行を最優先としてございます。このため、バスが展開するスペースを確保しつつ、安全に誘導するため、駐車場内に交通誘導員1名を配置してございます。

ツアーバスの出発時間帯につきましては、バスだけではなくてフリーのタクシーなど、出入りが非常に多く混み合うことから、職員も含めてバスやタクシーなどを安全に誘導しているというところでございます。

○平戸委員

バスだけではなくてタクシーなど、送迎の者がいろいろ出入りして、その中で、やはりツアーバスを一番優先しているということでした。

そこで、クルーズ船の規模を見てみると10万トンを超えるものから1万トンクラスのものまでと様々なようでして、当然、乗客の数も違いますし、それに伴って観光バスの数も変わってくると思います。

クルーズターミナルの駐車場のバスは、先ほど28台あるとありましたが、満車になることがあるのか、それとも満車までにはならないという状況なのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

船によりましては、いわゆる10万トンクラス以上の船では、大型バスが30台を超えることがございまして、一時的にはございますが、大型バスの駐車升が満車になる場合がございます。

○平戸委員

先ほど通行のルールも言うていただきましたが、そこでバスの運行に関して、クルーズターミナル駐車場でこれまで事故や、何かトラブルが起きたということがあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

駐車場内での事故につきましては、これまでございませんが、誘導員から意に沿わないような指示を受けた場合など、思うような停車位置でないなど運転手の方からクレームを受けることは度々ございまして、場合によっては職員がクレームに対応するケースもあるところでございます。

○平戸委員

職員の方がその都度、柔軟に対応されているのかということです。

今、バスだけではなくタクシーなどもあるということがありましたが、そのほかに観光の移動手段として、小樽市では、人力車や自転車で引っ張る自転車人力車という移動手段もありますが、これについて乗り入れはされているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

人力車、あるいは自転車人力車については、乗客の方が帰りに利用されるケースが多いとは認識してございまして、これまでも駐車場内への車両乗り入れについては認めているというところでございます。

○平戸委員

先ほどクルーズ船が入港する際の入ってくるバスやタクシーがあるとのことですが、そういった事業者から1回当たりの利用料は取っているのかについてもお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船のオプションツアーに対応するために無料の大型バス駐車場を備えているということも寄港地選択の大きな要因となっているところでございまして、利用料については徴収していないところでございます。

また、乗客にとってタクシーなど、ほかの車両についても必要な交通手段でありますことから、同様に利用料金等は徴収していないものです。

○平戸委員

次に、小樽市観光といえば運河がメインになるわけですが、もちろん観光客の中には子供から高齢者まで、中には体の不自由な方、歩行に不安を抱えている方もいると思います。私は、運河散策路や周辺の石畳の道が情緒があって結構好きなのですが、正直、歩きやすいとは言えないと感じる方も多いように思います。そのような方でも安心して運河などの観光地を間近に感じながら巡っていただけるのが、先ほど言った人力車や自転車人力車のいいところだと思います。

もう1点、私も人力車で観光したことがありまして、乗っている間は車夫の方の豊富な知識のおかげで、自分で見て回るよりも数段上の観光をしたような気分になりました。そこで、ほぼ個人ガイドツアーのようなものになるので、費用もそれなりにかかりますが、費用以上に得られるものは多いのかと感じました。そして、小樽市を正しく楽しく学んでいただくことが、小樽市のファンをつくることにもつながるように私は思っています。

そこで、クルーズ船で小樽市に来られる方へのおもてなしの一つとして、人力車や自転車人力車がクルーズターミナル駐車場への乗り入れを考えた際に、今後、支障となり得ることや課題があればお示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

委員の御質問にございました乗り入れについては、恐らくターミナルの前で客待ちをするというイメージを含めてのことかと思しますので、そのように御答弁させていただきます。人力車、あるいは自転車人力車がターミナル駐車場に乗り入れること自体は、基本的に可能と考えておりますが、客待ちをするような場所については、現状はターミナル前の僅かなスペースしかないというような状況でございます。

当該スペースについては、乗客がタクシー待ちなどで一時滞留するスペースであったり、船によっては乗客向けサービスとして北後志地域の観光協会が物産販売を行ったり、あるいは両替商がテントを設置したりするようなこともございますものですから、スペースのやりくりについては課題であるとは認識してございます。

また、今後、人力車や自転車人力車など複数の会社の方が待機スペースを希望した場合、一つの会社あるいは何台も待機させたいというような希望がある場合など、事業者間の調整なども課題になるのかとは考えてございます。

○平戸委員

スペースの確保だったり、コーディネートに課題があるということです。

先ほど、おもてなしという言葉が出ましたが、その中でおもてなしになると、外国からクルーズ船に乗ってこられる方が多いわけですから、外国語の対応というのが重要になってくると思います。

私は自転車人力車の方たちについては確認ができなかったですが、人力車の車夫の中には英語対応ができる方もいるそうなので、そこに対しても心配は要らないのかと思いました。

人力車など個人のガイドツアーとなるとどうしても費用がかかりますが、高い費用を払って、いいサービスを受けたいと思うアップー層、特にクルーズ船の乗客となると経済的に豊かな方が多いでしょうし、そういった方を満足させる取組にもなるものと考えます。今も運河周辺から乗車することは可能なようですが、船を降りてすぐに人力車に乗って観光名所を回るといった特別感の演出ができていいのかと思っています。

最後に、実現できるかは別として、クルーズ船のお客様へのおもてなしを考えれば、クルーズターミナル駐車場で人力車等の選択肢も選べると、より喜んでいただけるのかと思いますが、そこに関してお考えをお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

大型バスやタクシーだけでなく、人力車や自転車人力車についても乗客の利用が一定程度あるとは認識しておりますし、交通手段としても、また、委員の御指摘のようにおもてなしの手段としても捉えてはいるところでございます。

しかしながら、車両の待機スペースが足りないという実情であったり、乗客の利用が見込まれる時間が大体、下船開始から3時間以内と非常に短いということから、まずは事業者において事業性であったりとか、あるいは効率性を御判断いただいた上で、市としてスペースのやりくり、あるいは事業者間の調整などを行ってまいりたいと考えてございます。

○平戸委員

ぜひ前向きな検討をお願いしたいと思います。

◎天狗山観光施設整備資金基金について

次に、天狗山観光施設整備資金基金について質問したいと思います。

まず、こちらの基金について、設置の経緯を簡単に御説明いただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

天狗山観光施設整備資金基金設置の経緯につきましては、昭和60年に天狗山の山頂にて現在の中央バス観光開発株式会社ですけれども、当時、中央バス観光商事株式会社が有料駐車場を整備して運用を開始しました。

この土地は、営林署から有償で借りた土地であったということがあって、有料駐車場を行うのかどうかという議論が当時ありまして、昭和61年に基金を創設し、駐車場の売上げを毎年基金に積み立てるという形で創設されたものです。

○平戸委員

基金の残高をデータで追っていきますと、過去に数十年にわたって使われた様子がなく、240万円ほどが残っている状況なのかと思います。

昨年、第4回定例会でもこの基金に関して質問しておりまして、基金の活用には各事業者との連携や特に小樽天狗山スキー場等管理運営協議会の協議内容が重要になってくるという答弁をいただきました。そして、今後どのように天狗山観光をしていきたいのかを市としてしっかりと考えていくべきだということ、また、その整備の際には

本基金をぜひ活用すべきだということをお伝えしました。

これまで、令和2年度と令和4年度に新型コロナウイルス感染症の交付金を活用して、ウッドデッキやWi-Fiの整備、SNS用フォトフレームを整備してきたと聞いておりましたが、天狗山の整備に関して新たに行った整備や支援などがあればお示しください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

天狗山の整備に関しては、その後、新たに市が支援した整備というのはございませんが、天狗山観光への支援ということでいけば、毎年なのですけれども、おたる天狗山夜景の日といったイベントについてはお手伝いさせていただいているということで支援している形になっております。

○平戸委員

では、今後の天狗山観光について、市としてどのように関わっていくのか、また、決まった方針などがあればお示しください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

方針などについてということですが、第二次小樽市観光基本計画の主要施策としまして、小樽市の山の知られざる魅力の発信としてPRや企画立案を位置づけております。

天狗山は市の重要な観光拠点の一つであると考えておりますので、事業者や関係機関などと連携しながら、必要な整備は支援してまいりたいと考えております。

○平戸委員

海と山がここまで近くて、かつ山の山頂近くまで交通機関が整備されていて、天狗山については現時点で非常にポテンシャルが高い観光資源だと思っています。本市としてどういった観光拠点としていきたいのか、今後も明確なビジョンを描いて実施していただきたいと思います。

次に、基金の目的について確認しますと、この基金の目的は、条例に「天狗山の観光施設を整備する資金を造成するため」と定められています。天狗山の観光施設と決まっていますが、その範囲というか、天狗山観光の主軸であるスキー場や、子供に大人気なシマリス公園なども入ってくるのかと思います。

その範囲について、天狗山全体を指しているのかといった基準があれば、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

天狗山の範囲につきましては一部分に限定したものではなく、エリア全体という認識でおります。

○平戸委員

林野庁のレクリエーションの森に天狗山全体が指定されていまして、その範囲を北海道森林管理局のホームページで見てみたところ、スキー場だけでなくおたる自然の村もその範囲の中に含まれていました。ということは、おたる自然の村も天狗山の観光施設の一つと言えるのかと思いますが、その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

天狗山エリアという全体で見ると、おたる自然の村というのは天狗山エリアの中にある施設ということが言えるかと思いますが、施設単体で見たときには、おたる自然の村というのは、おたる自然の村条例第1条に「学童、青少年、都市生活者等に自然と農業に親しむ機会を与え、これらの者の研修及び休養に資するとともに市の農業振興を図るため、自然の村を設置する。」とあることから、施設設置の趣旨としては観光施設ではないと認識しております。

○平戸委員

設置の趣旨としては、主に自然と農業に親しむことや農業振興ということですが、実際には観光客が来ることもあるでしょうし、そういう面では本市の観光の一部であるとも考えられるのかと思っています。

次に、使い道に関して、私から幾つか提案してみたいと思います。

おとといの朝、天狗山に下の駐車場から実際に登ってみました。そこで気になったのが、令和2年度に新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を使って整備したSNS映えするフォトフレームについてです。

私の頭の中にあったのは、設置当初に撮られた写真のイメージでして、実際は設置から4年ほどが経過してしまっていて、木の塗装が取れているというか、少し劣化しているような感じになっていたり、台座の部分に少しさびが出てきているような状況でありました。

そこで、設置された以降にメンテナンスは行われているのか、確認したいと思います。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

フォトフレームに関しまして、整備した後にメンテナンスは実施していない状況にあります。

○平戸委員

メンテナンスはされていないということでしたが、フォトフレームなので、写真を撮る方が本当に多くて、それを撮ったものをSNSにアップして、それがほかの人にも見られる状況になっているという状況で、すごくいいものなので、しっかりとメンテナンスをして、今後もきれいな状態を保てるようにしていく必要があるのかと思います。メンテナンスのときに、先ほど言った基金を使うのも一つの案かと思い提案させていただきます。

そして、次に紹介する二つ目の使い道は、私として特にお勧めしたい、検討していただきたいと思っております。少し長いのですが、聞いてください。

最近、とある団体が主催するイベントで、アドベンチャートラベルに関する講演会がありまして、一般参加が可能とのことでしたので、聞きに行ってきました。私も講演を聞くまで、アドベンチャートラベルという名称は聞いたことがあっても、そこまで深く考えてこなかったのが正直なところです。

アドベンチャートラベルとは、一般的な観光だけでなく、旅行にアクティビティーを追加することによってその土地の文化を学んだり、地域の方々との触れ合いを楽しむという旅行の形ということです。アドベンチャートラベルを好む方、対象となる方は、旅行に対してある程度お金を使う意欲のある、いわゆるアッパー層とのこと。そのため、旅行者1人当たりの消費額や地域に対する経済波及効果が大きいと言われており、今後、注目度がどんどん高まっていくだろうと言われております。

講演を聴く中で、海外から日本に来る方でアドベンチャートラベルを好む層がどういったことを求めているのかというお話がありまして、そういった方たちは実際に住んでいる人たちの日常であったり、当たり前に触れることに価値を見いだしてくれるとのこと。

なので、結構ここが難しいのですが、よくあるのが海外の特定の方々向けの例えばアジアの富裕層に向けたパッケージツアーがありますが、そういうものだと、実際に参加者に喜んでもらおうと逆につくり込みをし過ぎて、ツアー全体がつくられた商品のようなイメージを与えてしまって、逆に参加者の満足度を下げてしまうという例があるとのことでした。むしろ参加者の満足度が高いのは、日常を切り取ったようなことの体験やそこに来たからこそ体感、実際に暑さ、寒さを感じたり、触り心地や匂いを体感したりということに価値を見いだすということです。

そういった説明の中で出てきたのが、例えば30分から1時間くらいで回れる遊歩道を実際に生えている木を見ながら、できれば説明を聞きながら歩くツアーなどすごく海外の方に喜ばれると思うと講師の方からありまして、まさに天狗山のことでないかと私は思って、それで天狗山に登ったわけなのです。

山頂に向かう遊歩道を、途中いろいろな種類の樹木の写真を撮りながら歩いていると、何本か地面から1メートルぐらいのところに木の種類とQRコードが載っていて、QRコードを読み取ると、実際、読み取って出てくるのが天狗山スキー場のホームページなのですが、もしQRを読み込んだら木の説明が見られたりだとか、そういう状況だったらとてもすてきなことなのだと思います。

山頂のロープウエー乗り場を降りて天狗山山頂を通る遊歩道ルートをゆっくり歩いて私で50分ほど、途中には10種類以上のいろいろな樹種が見られました。また、山頂と示されている一帯には、ササが一斉に枯れて茶色くなっ

てしまっているのですが、実際にササは地下でつながっているので、きっと花を咲かせて一斉に枯れてしまって、それがゆえに茶色くなっているのだらうということで、海外の方に説明したら、こういうことが喜ばれるのかというのが実際に行って私として分かりました。

少し話し過ぎましたが、まとめると、アドベンチャートラベルという視点でも天狗山観光はポテンシャルをすごく持っていて、今後、整備していきませんか、特に先ほど言った天狗山観光施設整備資金基金を使ってみませんかという私からの提案になりますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

委員からの御提案のあった件を含めまして、事業者や関係機関などと連携して検討してまいりたいと考えております。

○平戸委員

早めの検討をお願いして、私からの質問を終わりたいと思います。

○委員長

みらい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20分

再開 午後2時44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。

公明党に移します。

○新井田委員

◎多目的荷役機械故障緊急対応について

まず、報告を受けてという部分で、多目的荷役機械故障緊急対応についての部分で、一応、確認だったのですが、前回の第2回定例会の終わりぐらいに、各会派代表者、また経済正副委員長に御報告があった件でよろしかったでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

委員のおっしゃるとおり、6月に報告させていただいた件になります。

○新井田委員

それで、6月の月例点検で判明したというところで、実際の修繕というのは、いつ頃に行われたのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

修繕につきましては、6月24日に修繕を対応しております。

○新井田委員

思ったより結構早い対応でよかったと思います。

また、移動式クレーンによる緊急荷役対応も行っているというところで、この部分では特に問題なかったのでしょうか、十分に役割が担えたのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

移動式クレーンの対応ですけれども、どうしても作業効率につきましてはガントリークレーンに比べまして作業効率が落ちますので、その分、荷役に時間がかかるということで、今回の件につきましては実入りコンテナにつき

ましては対応ができたのですけれども、空コンテナについては次回持ち越しになったと聞いてございます。

○新井田委員

最善を尽くされたということで分かりました。

また、今回、破損していた支持ピン、ブッシュ、カラーの予備品はもう確保済みということでこれを見て安心したのですけれども、こういった部品の調達というのはどのぐらい時間を要するのでしょうか、お示してください

○（産業港湾）港湾整備課長

今回用意しました予備品につきましては、支持ピン、ブッシュ、カラーになりますけれども、オーダーをかけてから製作、納品にかかるまで大体1か月あれば納品されるものと考えております。

○新井田委員

しっかり予備品がある状態ではあるものの、納品に少し時間は要するという事で、壊れないようにというのは大きいかと思います。

次に、令和7年2月予定の横行緊張装置用レバーの修繕を受けて、またこの部分も壊れないようになることを切に願いたいと思います。

◎第3号ふ頭周辺の臨港道路の無電柱化と景観形成について

第3号ふ頭の周辺の臨港道路の無電柱化と景観形成について質問いたします。

令和6年第2回定例会一般質問、予算特別委員会にて質問させていただきましたけれども、今回、港湾の部分で無電柱化や景観形成に関する質問をさせていただきます。

第3号ふ頭の緑地整備も進む中、にぎわいの場として、そして、新たな観光の拠点として重要な場所となってきたと思いますけれども、景観形成の部分で、以前、横尾議員が質問しておりました第3号ふ頭緑地の、どこをどう見せていくのか。また、観光客の皆さんがこの場所についてどの景色を見て小樽を感じてくれるのか、その一助としてモニュメントなどを置いてみるなどの工夫も重要ではないかという部分でいろいろ質問しておりました。

そういった見せ方、アピールなどについて、何か御検討してきたりはしていますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

現在、整備を進めております第3号ふ頭基部の緑地につきまして、実際に物を置くのか、もしくはデジタル的なものになるのか、まだ決まっておりませんが、小樽港をアピールできるような何らかの形で検討を進めているところでございます。

○新井田委員

検討していただいているということで安心しました。

やはり、観光客の方は旅先に小樽市を選んでいただいて、きっかけを大事にしていきたいと、また来てもらえるようにというのは、しっかり整えて受け入れていくのが大事かと考えます。

同じ景観形成の観点で、電柱の配置などは計画に考慮されていたりしますでしょうか。考慮されていればどういったお考えか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

第3号ふ頭周辺の再開発事業の中では、歩行者動線とか車両の出入口などを考慮して支障となる電柱の移設について検討しているところでございます。

○新井田委員

動線に関しての考慮が検討されているということが分かりました。

第3号ふ頭が供用開始になって、また、小樽国際インフォメーションセンターもオープンして、クルーズ船が本格的に入港し始めた年でもあり、周辺の景観について観光客の方、また、市民の方から、ここの部分で御意見や御感想などを知る方法や手だてとかはありますでしょうか。また、実際に意見とか感想をいただけているのであれば、

その内容もお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

景観に関する市民や観光客から意見を聞く手だては特にございませんけれども、現地において電柱、電線が特に支障になるという話は港湾室には届いていない状況でございます。

○新井田委員

私自身が第3号ふ頭周辺を訪れた友人などから少し御意見をいただくことがあったのですが、クルーズ船が入港して第3号ふ頭に着岸する姿というのは、やはり想像以上に圧巻の姿であって、小樽国際インフォメーションセンターの2階のテラスから見る景色もまたよく、小樽という風景をしっかりと見られる部分ではあるのですが、少し残念なのが、眺めていても、スマートフォンで写真を撮影するという部分でも電柱と電線というのが気になってしまったと。一度、気になったらなかなか離れないもので、もちろん必要な電線と電柱ではあるのですが、何とかならないのかという部分で私自身が思っただけで国の無電柱化の取組も調べてみました。

災害対策としても、もちろんそうなのですが、景観形成に際しても有効な取組としてあるのですが、景観への認識としてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

無電柱化にすることによります効果としまして、開けた空間となり、そういったことによって良好な景観が創出されるという認識でございます。

○新井田委員

やはり、空間が開けて視野も広がるという部分があると思います。

電線や電柱について全国的に近年は様々な問題がクローズアップされてきておりまして、例えば電線が多過ぎて景観がよくなかったり、電柱があることで道幅が狭くなったり、歩行者にとっては歩きにくくなったり、自動車が来たときにも危険、また、バリアフリーの観点から、また、地震や台風などの災害で電柱が倒れたり、電線が垂れ下がったりして道路を閉塞してしまったりと危険もあるなど、道路の無電柱化はこうした様々な問題の解決につながっていく、防災面からも無電柱化は重要であります。

こうしたことから、国は安全で快適な通行空間の確保、都市景観の向上、都市災害の防止、情報通信ネットワークの信頼性向上などを目的として電柱化を推進しております。

改めて確認したいのですが、例えば市道で無電柱化するに当たっては、本市の所管部署としては建設部になるかと思うのですが、この臨港道路を小樽港縦貫線、そして道路より海側の道路になりますと産業港湾部が所管部署でよろしかったでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

臨港地区内の道路につきましては、産業港湾部の港湾室で所管してございます。

○新井田委員

緊急輸送道路としては国道、道道という道路が本市にとって重要であって、今後も国や北海道に要望しながら進めていくとお聞きしておりましたが、逆に国道、道道が災害により本市の両端で塞がれてしまった場合には、津波の状況も鑑みなければならないのですけれども、海という考えも大事かと考えます。

今まで産業港湾室が管理する道路での無電柱化というのは、検討したことがありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

現時点におきましては、産業港湾室において、無電柱化について検討したものはございません。

○新井田委員

では、災害という観点に少し視点を変えてみます。前定例会において少しお話ししましたが、国会で病院船の取組というのが進みつつあります。これは災害時に海を拠点に病院の機能を持った船が沖合に停泊して、そこを小型

船などで被災者や負傷者を行き来させ、搬送などを行うという取組であります。

今後、本格的に実践に向けて進めていくようなのですけれども、こちらは御存じでしたでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

新聞等で見ていただけでございますけれども、政府が国内で定期航路を運航している民間のカーフェリーなどに医療器材を積み込んで活用する方式を軸に検討しているということで認識してございます。

○新井田委員

仮にそういった方法で小樽市の港を出入りするならば、小樽市としてはどの埠頭が可能性としてありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

災害時における被災の状況とか、船舶の形状によりますので、現時点においてどの埠頭がいいかということにつきましては、現時点で限定するということではできませんので、その時々で判断するものと考えてございます。

○新井田委員

船の形状等にもよって、やはり変わってくるという部分が分かりました。

そういった部分もあるかとは思いますが、私の個人的な考えではあるのですけれども、現在、一番新しく整備された第3号ふ頭で、そこから道道17号臨港線、駅までの中央通線、そして、駅前の国道5号の道路が無電柱化された道路としてつながっております。そうすると、どの埠頭を病院船との行き来の埠頭にするか、第3号ふ頭を行き来の出入りとするのが一番安全でかつ陸ともしっかりつながる可能性があるのではないかと考えました。

港湾道路の無電柱化というのを行っておけば、無電柱化している道道17号、中央通線、国道5号と緊急輸送道路としてつながっていくのではないかと考えます。

なので、第3号ふ頭の樽港縦貫線よりも海側の道路の無電柱化は重要になってくるのではないかと思いますけれども、その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

駅から第3号ふ頭への道路の動線につきましては、重要な動線だと認識してございますが、第3号ふ頭におきましても岸壁の状況がありますので、現時点において限定することはできないと考えてございます。

また、無電柱化についても現時点においては検討してございません。

○新井田委員

今後、例えば、検討とか、推進するに当たって相談体制というのも国は準備しております。国土交通省で全国10ブロックに相談窓口を設置していたり、事業化に向けて道筋や技術的な課題などアドバイスしてくれるようすけれども、無電柱化ワンストップ相談窓口というのは御存じでしたでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

無電柱化のワンストップ相談窓口につきましては、北海道におきましては北海道開発局が事務局になっているということで認識してございます。

○新井田委員

認識しているということで、分かりました。

産業港湾部が管理する道路においても仮に無電柱化をしたら、防災景観の観点からそれぞれの道路を無電柱化すればよいかと今の段階であれば、これからの無電柱化に対する考え方も併せてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

現時点におきまして無電柱化についての計画を立てる状況にございませんけれども、景観の観点で言えば公園のある周辺とか、災害の観点で申し上げますと、交通量の多い道路になるかと思っておりますけれども、一般的には無電柱化につきましては高額な費用がかかりますので、現時点においては検討してございませんけれども、今後において

他港の状況とか、そういうことを確認してまいりたいと考えてございます。

○新井田委員

やはりコストもかかりますし、また、現時点ではまだ検討もされていないというところでは分かりました。

小樽駅前国道5号、また、駅前から海に向かっての中央通、そして、道道17号臨港線と、現時点で無電柱化をされて、その先に今年、供用開始した第3号ふ頭があって、現在もその周辺を整備している段階であります。災害への対応として第3号ふ頭の無電柱化をすることによって、また電柱や電線の倒壊の危険性を減らせる。それは道路の閉塞も防げることにもつながってまいります。無電柱化している区域で車両の行き来を少しでもできるように対策ができると考えます。

また、整備されていく第3号ふ頭周辺、クルーズ船観光の玄関口ともなり得るこの場所を無電柱化することにより、例えば、先ほども申し上げました小樽国際インフォメーションセンターの2階テラスから港を見たときに、電柱や電線がなく、クルーズ船を眺められる港のまち小樽として、また、小樽駅を見ても電柱や電線がない小樽の町並みというの、お見せできる観光の目線でも景観形成にもなるのではないかと考えます。

また、先ほどもありました病院船の受入港、まだ災害等の発生に備え医療提供体制を整備病院船推進法は今年6月に施行されたばかりではありますけれども、災害時の大事な救護活動として今後の期待をするところであります。

前定例会の御答弁で、本市の無電柱化に関する考え方、また、財源確保や国道、道道から進めていくという考え方も伺ってございましたけれども、これらの取組を兼ね備えての無電柱化を御提案としてさせていただきました。私自身、今後、よりよい御提案ができるようにまた勉強してまいりたいと思います。

◎臨港道路小樽港縦貫線、港湾室所管の公園等の草刈り、清掃について

次に、臨港道路小樽港縦貫線港湾施設所管の公園などの草刈り、清掃について伺います。

本年の本市を訪れる観光客の人数というのは、昨年度をも上回るのではないかとささやかれております。我が会派で北運河の遊歩道の清掃活動も行わせていただいたり、個人的には、かつない臨海公園や築港臨海公園に子供2人を連れて海を見に行ったり遊びに行ったりする中で、小樽港縦貫線や臨海公園の雑草やポイ捨てされているごみに目が行ってしまいます。

小樽港縦貫線の道路や歩道、臨海公園などの雑草やポイ捨てされたごみなどは、市民はもちろん、観光客からの御意見や御指摘などがあつたりするのか。あつた場合には、対応したことなどがあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

ポイ捨てごみの指摘などはあまりございませんけれども、雑草や樹木に関してはたまに御意見等がございますので、その際は現地を確認しまして、状況に応じて草刈りなどの対応を適宜行っております。

○新井田委員

草刈りの対応していただいているということが分かりました。

会派での清掃活動のとき、北運河の遊歩道は、雑草はここも多かったのですが、ごみというのがその部分では割と少なかったと感じました。しかしながら、たばこの吸い殻なども多かった印象もあります。

いずれにしても、そういったごみのポイ捨てなどの抑制としての周知などはされていますでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

抑制のための周知という部分では、特に行ってはございません。

○新井田委員

なかなか周知の方法なども難しいかと思えます。

先月、各公園にも行ってきましたが、運河公園は、清掃されている方やごみ拾いをされている方がいらっしやつたのですが、こちらは何か委託をされていたりしますでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

清掃等は委託してございます。

○新井田委員

ちなみに、かつない臨海公園と築港臨海公園は、委託というのはされていますでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

同様に委託しております。

○新井田委員

かつない臨海公園も明らかに買物袋に入ったごみが置いてあったり、たばこの吸い殻が散乱していたりと駐車場にごみが比較的多いと感じたのですけれども、そちらはいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

かつない臨海公園は、運河公園と築港臨海公園の二つの公園に比べて、ふだんの利用者というのは少ない状況にございます。ですので、ごみなどが気になるという部分はあまり見受けられませんが、釣りをされる方が多い今頃の時期などについては、やはり利用者も増えますので、時期によってはそういった捨てられるごみも増える傾向にはあるものと思っております。

○新井田委員

時期的に増減がありそうという答弁をいただきました。

また、小樽港縦貫線の歩道も全部ではありませんけれども、一部分を少し歩いてみました。道路脇、また歩道脇のごみが見られ、歩道脇の雑草も大きく育っていました。以前にも様々質問されている方もおられたかと思うのですが、産業港湾部が管理する小樽港縦貫線や公園と呼ばれている緑地も含め、定期的に草刈り、ごみ拾いなどはされていますでしょうか。何かスケジュールみたいなものがあれば、お示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

除草や清掃等につきましては、業者委託により定期的に行っております。

小樽港縦貫線や公園の除草、樹木剪定については、造園業者に委託しまして、場所に応じまして年に1回から2回、清掃等につきましては、小樽市シルバー人材センターに委託しまして、公園3か所と臨港地区内を4分割して委託しているのですけれども、おおむね4月中旬から10月下旬までの期間、運河公園と築港臨海公園は毎日、その他は週に1回の清掃等を行っております。

○新井田委員

しっかりとごみ清掃、草刈り等をやっていただいているということが分かりました。

また、こちらに委託料のような予算というものはありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

先ほど申し上げましたそれぞれの業務ごとに委託料で予算措置しております。

○新井田委員

それでは、例えば、ボランティアの方が清掃したいと申し入れたときに、何か手続のようなものは必要でしょうか。草刈り、ごみ拾い、また、個人なのか、団体なのかというのもあるかと思うのですけれども、問合せから実際の作業までの流れをお示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

そういったボランティアの申出がございました場合には、手続としましては、清掃の範囲とか内容、あと実施団体などを把握するために簡単な申請書を提出していただいております。申請後に許可書の書類と必要に応じてごみ袋などをお渡ししまして、作業を実施していただいております。

○新井田委員

ちなみに終わった後のごみというのは処理していただきたりするものなのでしょう。

○（産業港湾）港湾業務課長

回収については、産業港湾室で行っております。

○新井田委員

これもかなり難しいかとは思いますが、手続の簡略化は可能でしょうか。必要な手続ではあると思いますが、少しでも簡略されていれば、もしかしたら草刈りや清掃活動がしやすくなるのではないかと考えますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

例えば、草刈りなどを広範囲で機械を用いて行う場合であれば、作業で支障になることがないかなど、内容の確認のために申請書を提出していただきたいと思っておりますが、手作業でごみ拾いを行う程度の内容であれば、事前に御連絡いただだけで、今後につきましては申請書の提出などは求めない方向で考えていきたいと思っております。

○新井田委員

やはり機械を使うとなると周りの危険性もあるので必要かと思いますが、手作業という部分では連絡の簡略化も可能ということで分かりました。

産業港湾部が所管の道路や歩道、公園と呼ばれている緑地など、草刈りや清掃をされている民間の団体などがありましたら、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

把握している部分で申し上げますと、毎年、行っているボランティアというものでいきますと、かつない臨海公園の草刈りで1団体、あと、道路の草刈りやアンダーパスのごみ拾いで1企業がございます。このほかにも、北運河の散策路とか、公園のごみ拾いなど、有志の団体の方々から申出があった場合には適宜、行っているところです。

○新井田委員

やはり思いがある方がおられて、草刈りなど清掃活動などをしていただいていることが分かりました。

こういった草刈りやごみ拾いなどの清掃活動について、何か定められている計画などがあればお示しください。

○（産業港湾）港湾業務課長

計画のようなものは定めておりませんが、先ほどお答えいたしました委託業務のほかに、産業港湾室の職員が週に2回、港内の状況をパトロールしておりますので、その際に発見したごみとか、伸びている草があれば草刈りなどの対応についても随時、行っております。

○新井田委員

職員の方が、しっかり見ていただいているということが分かりました。

職員の皆さんが今までパトロールや実際に作業もされてきたかと思えます。道路や歩道に関しては、まだ私自身も、もう少し何かいい提案がないかという部分では、まだ勉強しなければならないと考えております。産業港湾室が管理する公園に関して、市民の方にも、やはり昔からある公園としても認知していただいていると思えます。

そういった点も鑑みて一つの御提案なのですが、例えば、公園愛護会のような取組を運河公園、かつない臨海公園、築港臨海公園にも取り入れてはどうかと考えますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

公園愛護会は、主に町内会が担っている事例が多いようで、港にある公園には付近に町内会がございませないので、すぐに取り入れるということは難しいですが、例えば、築港臨海公園であれば毎日利用されている近所の方もいら

っしゃるようですので、いわゆる愛護会的な活動をしていただける方がおりましたら、当然、公園の維持管理上、効果があると思いますので、愛護会のような取組ができるかどうか、その可否については今後、考えてまいりたいと思っております。

○新井田委員

公園愛護会の設立要綱の目的、第1条には「公園が安全かつ楽しく利用できるように、小樽市と公園の地域住民とが協力して公園管理の適正を期し、併せて公共施設愛護の精神を高揚することを目的とする。」とあります。公園愛護会という形では、先ほども町内会の方が担っているという部分も大きいので、なかなか難しいかとは思いますが。

かつない臨海公園が1980年、運河公園が1998年、築港臨海公園は1999年にそれぞれ供用開始となっており、市民の方には、なじみのある公園としても認知されているかと思います。市民との協働を強めていくためにも何かよい取組にならないかという部分で考えた次第でございます。一つの御提案として述べさせていただきました。また、私自身も研究させていただきたいと思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。

○委員長

公明党の質問を終結いたします。

共産党に移します。

○小貫委員

◎小樽市簡易水道事業における年間基本水量について

まず、報告のありました小樽市簡易水道事業における年間基本水量について伺います。

来年度から新たな基本水量で、これから覚書を締結するというお話でした。この基本水量については、昨年の第3回定例会で私が質問したところ、これから協議を行うということで、小樽市としては大きな財政負担があるので、そういうことは認識しているということで答弁がありました。

そういった協議の中で、小樽市としての意見をどういうふうに言ってきたのかとか、そのことに対する反応がどうだったのかというところを説明してください。

○（産業港湾）安井主幹

簡易水道事業における年間基本水量の協議につきましては、石狩西部広域水道企業団が案を提示した形になっておりまして、その提示された案に対して各構成団体が意見を言うという形で協議が進められてきておりました。

今回、石狩西部広域水道企業団が提示した案は、北海道を除く各構成団体が平成29年度に予測した水量に基づいており、各構成団体がその案に合意しております。

本市としましても、現在の給水量に近い数値となっていることから、その案を承諾したというものでございます。

○小貫委員

何か今の答弁を聞いていると、企業団が善意を持ってやってくれたみたいな感じがします。

先ほど平成29年度に水量の話がありましたけれども、ただ、かなり大幅に下げるという決断ですので、企業団だってお金が欲しいはずですし、そう簡単に、自動的に引き下げる基本水量という案を提示するとは思えないと思います。

なぜ企業団が小樽市の実情を反映した水量を提案してきたのかというところを、もう少し詳しくお答えいただけないでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

今回の基本水量の合意の内容なのですが、各構成団体に使う水量を平成29年度に予想しているのですが、各構成団体の中で、小樽市が一番使う水量が少ない団体になります。令和7年度から一番多く給水を開始する札幌市が給水開始になるので、実際に企業団としての各構成団体に受水する水量というのは令和6年度よりもさ

らに高くなるという状況でございますので、小樽市だけ特別に低くなったという状況ではございません。

○小貫委員

今度は基本水量の話です。金額ベースで少しお聞きしたいと思うのですが、基本水量が変われば、もちろん受水費も変わってくるわけです。

この受水費の比較について、今回、新たに合意する計画と令和5年度との比較では、受水費というのはどのようなのでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

受水費との比較につきましては、税抜きになりますが、令和5年度の受水費は約7,500万円で、合意した内容における令和7年度の年間基本水量での受水費は約3,300万円となるため、約4,200万円の受水費が下がる見込みとなります。

○小貫委員

4,200万円を、端的には小樽市が払わなくて済むようになるというお話だと思うのです。

昨年に聞いたときは、昨年度予算ベースで受水費が8,300万円、料金収入が7,400万円ということで、920万円ほど損しているという状況だったわけです。

この料金収入と受水費との比較で、来年度の新しい基本水量の下でどのように推計されるのか、説明してください。

○（産業港湾）安井主幹

現在は給水収益より受水費のほうが上回っておりますが、令和7年度から合意した令和10年度までは給水収益が受水費を上回る見込みでおります。

○小貫委員

それは大まかにどの程度かというところまでは、推計は取れていないということでしょうか。うなずいているのでそれで進めます。

そこだけで見れば、黒になるというお話でしたけれども、一般会計からの繰入金というのがずっと行われていますが、まず、今、持っている経営戦略上で、基準内と基準外について、現状の計画では来年度の繰入れはどのように想定していたのか、説明してください。

○（産業港湾）安井主幹

経営戦略上での話を御答弁させていただきますが、いわゆる総務副大臣通知の地方公営企業繰出金の基準内繰出につきましては、こちらの繰入金は約7,000万円の見込みで、市独自の基準外繰り出しの繰入金は約2,000万円の見込みでございます。

○小貫委員

基準内が7,000万円で基準外が2,000万円というお話でしたけれども、これも基本水量が変わることで変わっていくと思うのです。

来年度以降、この経営戦略上の繰入ですけれども、新しい基本水量の下で基準内と基準外でどのように想定されるのか、お示してください。

○（産業港湾）安井主幹

新たな合意による変更としましては、受水費の支出減少に伴う影響となりますけれども、基準内繰出では、高料金対策に要する経費という区分での影響となりますが、算定基準が2年後の令和9年度に影響することになりますので、令和7年度の基準内の繰入金は同額の約7,000万円が変わりません。

また、基準外繰出の収支不足分の区分にも影響がありまして、収支がよくなることから、こちらは令和7年度では繰入金の約1,900万円が減少し、基準外での繰入金は約100万円になる見込みとなっております。

○小貫委員

基準内は少し反映が遅れ、令和9年度なのだというお話なのですが、令和9年度で基準外はもう影響が出ているということですが、両方を併せてお答えいただけないでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

基準内繰出の影響が令和9年度になるということで、令和9年度の見込みでいきますと、基準内繰出による繰入金金は約4,900万円が約3,500万円に、基準外繰出による繰入金は約1,000万円が約100万円にそれぞれ減少する見込みでございます。

○小貫委員

5,500万円ほど変わってくる形になるのか、減少していくということでした。今は計算機を持っていないのですけれども。

そうなってくると、基準内繰入の話の中で交付税措置の問題が出てくると思うのです。今言われた変更の下で、一般会計への交付税措置というのがどのように変わっていくのか、説明してください。

○（産業港湾）安井主幹

一般会計の交付税措置につきましては、令和7年度では基準内での繰入金に変更がないものと思われます。令和9年度、10年度は減少する見込みであると思われます。

○小貫委員

その減少がどの程度なのかというところは、正しい額というのは恐らく出ないのは分かるのですが、大体このぐらいい入りで減っていくのかというところは、想定できないでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

担当課が財政課になるのですが、令和9年度の見込みは、まだ全然、分からないということで話は聞いております。

○小貫委員

減りはするのだけれども、その額が丸ごと減るわけではなくて、入りも減ってしまうというところだけ、取りあえず今回は押さえておきたいと思います。

簡易水道の基となっている地下水揚水計画なのですが、現状は何も変更はないのか、変わらないのか説明してください。

○（産業港湾）安井主幹

石狩湾新港地域の地下水揚水計画ですが、平成24年に一応、終了しているところなのですが、引き続き北海道地下水利用企業に対し、簡易水道の利用について要請してまいりたいと考えております。

○小貫委員

だから、私はこの計画を認めている北海道が、もう少し責任を持って、この簡易水道に対する接続というところも責任を果たしていただきたいと思います。

◎令和7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7年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について伺います。

今回、多額の予算要求なのですが、まず、今年度の予算配分額が北防波堤2,500万円です。ところが、来年度の事業費ベースで20億5,000万円を要求すると、こういう大幅増額になるわけなのです。

同意するという説明がありましたので、こういう要求自体が市として現実的だと考える理由について説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

北防波堤の延伸事業につきましては、港内静穏度の向上を目的に整備を行うものでありまして、令和11年度の完

成に向け、作業性の動向などにより、令和7年度、単年度で実施可能な施工量を検討し、必要な事業費を要望しているものと聞いてございます。

実際、国の配分額との乖離が生じる可能性は否めない部分としてはございますが、平成20年度から行っている継続事業であることから、少しでも進捗させるために必要な事業予算を計上する必要があると考えてございます。

○小貫委員

しかし、静穏度を高めるために進めるといっても、チップ船がなくなって西1号岸壁を常態的に使う船はもうない状況の中で、そもそも国の事業再評価で作業船1隻に対してケーソンを1函製作する船しか、もう予定できないのだと。ただ、2サイクルやるのだとは書いてありましたが、今回もう3函造るのだという予算要求、確かに1函は幅が狭いのですとは言っていますが、そういう現実的ではない要求になっております。実施可能だといっても、そういう状況なのです。既に、もう令和5年度と令和6年度の配分が深淺測量のみという予算配分になっています。

市として、石狩湾新港の港内埋没、先ほど測量費のみと言っていましたけれども、測量しなければいけない状況なのです。埋没の状況についてどのように把握して、その状況をどのように思っているのか、感想なり意見を述べてください。

○（産業港湾）港湾室主幹

港内の埋没の状況につきましては、定期的な調査、深淺測量を実施しているということで、その結果から河口の砂の堆積速度が遅くなっているということでございますが、砂の堆積などによって船舶の安全な航行に支障が生じるのであれば、何らかの対策は必要になると考えてございます。

○小貫委員

もしなったら何らかの対策を取らなければいけないような港なのですけれども、既に過去10年間で、大型の航路しゅんせつ以外で、単なる、軽いしゅんせつですけれども、10年間で約2億円を石狩湾新港ではつぎ込んでいます。

それ以外に、結局、石狩川由来の漂砂というのが問題になっていて、今の河口の問題が出てきます。中央地区のドルフィン、北海道ガス株式会社が使っているところですが、そこも結局、深さが不十分だからといって事業者が、独自でしゅんせつするというところまできているという港の特性があります。

小樽港と比較して、こういったしゅんせつしなければいけない港というのはどう思うのか、その辺の答弁をお願いします。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港の埋没といった部分につきまして、委員のおっしゃいますとおり、石狩川土砂が海浜流などにより輸送されるといったメカニズムで、港内への砂の供給があるような状況ではございます。

一方、小樽港につきましては、大きな河川等もございませんので、船舶の航行に支障となるような大きな供給元はございません。

○小貫委員

無理やり造った港と天然の漁港と言われている小樽港との違いというのは、やはり大きいと思うのです。

ただ、管理組合というのは、そうはいっても、仮に漂砂が航路を埋めるということになったら対応しなければいけないと。漂砂対策について事業化の時期は、今後、判断することになるということで答弁しているわけです。

これが防砂堤とか、新たな施設を建設するとなれば、母体への財政負担というのが大きくなるのではないかとはいえないでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

漂砂対策につきましては、いろいろな工法があるかと思います。例えば、防砂堤を新たに造ることになりますと新たな事業に着手することになりますので、将来的に母体負担金への影響が生じる可能性は否定できません

が、過去の事業の起債償還終了などもございますので、市の財政に大きな影響が生じないように今後とも管理組合とは協議してまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

市の財政負担にならないようにというお話ですけれども、今、結局、東地区で多額のお金をかけていて、それは集中的にやるのだと言って、今、管理組合でやっているわけです。今でさえ、多額の大型工事やるものだから、管理組合の財政としては公債費が逆に増えてしまっている。そこに、仮に東地区が終わってすぐだとか、ダブって漂砂対策をやるという話になったら、多額の公債費負担が、やはり生じてくるだろうと思います。

来年度、こういうふうにも多額の予算要求になるわけですが、このことに対する管理組合財政への影響を市はどのように考えているのか、答弁をお願いします。

○（産業港湾）港湾室主幹

今回の予算要求に当たりましては、全ての継続事業でございます。管理組合として必要な事業費を精査した上で、の予算要求となっております。実際にどのくらい配分されるかは不透明な部分ではございますけれども、事業部費ベースで2割ほど増加しておりますので、将来の公債費負担に影響が出る可能性はございますが、先ほど御答弁させていただいたとおり、過去の事業の起債償還終了のほか、管理組合としても経費節減や歳入増の取組を進めることにより、将来の収支不足額の縮減、母体負担金の減に向けて取り組んでいただきたいと思いますと考えてございます。

○小貫委員

最大の経費縮減は、こういった工事を一旦取りやめることだとは思っています。

先ほど来から母体負担の軽減というお話がありましたけれども、年間で2億円程度の決算額でいけば、なぜこんなに多額の母体負担金が続くと市としては考えているのか、現状の認識を示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

母体負担金につきましては、平成11年度の約4億6,000万円をピークとして年々減少している状況ではございますが、近年では約2億5,000万円の負担となっており、減少率は下がっているという状況でございます。使用料収入が伸び悩んでいることが一つの要因と考えてはございます。

一方、本市といたしましても、銭函4丁目、5丁目の企業進出の増加に伴い、関係する税収の増などの側面もありますが、負担金の額も大きな額と認識しておりますので、今後とも母体負担金が以前のように高額な負担とならないように引き続き管理組合と協議してまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

今、固定資産税の収入の話もありましたけれども、あの辺りの企業立地との兼ね合いも、別に港を使うから企業があそこに進出しているというわけではなくて、平らな土地で札幌市に近くてということで立地しているから、それとの比較はあまり参考にならないかと思います。

ただ、本当に多額の負担金なので、石狩湾新港管理組合には、しっかりと小樽市の今の財政状況も踏まえて意見を述べていていただきたいと思います。

◎小樽市宿泊税条例（原案の概要）について

次に、小樽市宿泊税条例（原案の概要）について、1点だけお聞きします。

いろいろとまとめていただいたのですが、今まで議会で述べていない、何か新しいことがあるのかどうか、確認いたします。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

今回、報告しました小樽市宿泊税条例の原案の概要につきましては、基本的には昨年の第3回定例会経済常任委員会で報告した制度概要案をベースにまとめたものでございまして、その後、宿泊事業者との意見交換会といったものをやってきましたが、基本的にはそのときの制度概要と変わりはありません。

ただ、今回、条例を第4回定例会にて提案しますので、条例の関係で、例えば、徴収方法とか、少し具体的なところに踏み込んでございますが、基本的には昨年の第3回定例会で報告した内容をベースに作成したものでございます。

○小貫委員

徴収方法は、この間の説明会などでも説明があった話だと思うので、今回、新たに聞くことはせずに意見だけ述べさせていただければと思います。条例を提案するというお話でしたけれども、特に小規模事業者などでは負担になりますし、お客様にも負担してもらうのではなくて、私は、快く小樽市のホテルに泊まっていただきたいということで、条例提案は少し踏みとどまったほうがいいのではないかと意見だけ述べさせていただきます。

◎株式会社小樽ベイシティ開発（ＯＢＣ）について

次に、株式会社小樽ベイシティ開発について聞いていきたいと思います。

平成11年にマイカル小樽が開業しまして、たった2年の平成13年で1回目の民事再生法適用申請ということに至ったわけです。そこから、今回、平成29年に再度、民事再生法の適用申請という形になりました。株式会社ルネッサンスキャピタルがスポンサーになったここまでの経過を説明してください。

○（産業港湾）次長

これまでの経過につきましてですが、平成11年3月にマイカル小樽が開業いたしまして、13年9月、マイカル本体の破綻によりまして、株式会社小樽ベイシティ開発（ＯＢＣ）は1回目の民事再生法適用の申請をしております。平成15年3月に日本政策投資銀行が、株式会社小樽ベイシティ開発に対する債権約133億円を株式会社ボスフル、現在のイオン北海道株式会社でございますが、ここに売却しまして、平成22年11月には株式会社小樽ベイシティ開発とイオン北海道の間で債務を13億円とする特定調停が合意となりましたが、これが解決には至らず、その後、平成29年12月にイオン北海道は株式会社小樽ベイシティ開発の債権をルネッサンスセブン投資事業有限責任組合に譲渡し、ルネッサンスセブンがスポンサーとなる形で平成29年12月に、株式会社小樽ベイシティ開発は2回目の民事再生法適用を札幌地方裁判所に申請したものでございます。

○小貫委員

そうやって2回目の民事再生法の適用が申請されたわけです。

そういった2回目の民事再生以降、株式会社小樽ベイシティ開発として取り組んできた事業と効果について、小樽市が把握できる範囲で答えていただけますか。

○（産業港湾）次長

これまでの株式会社小樽ベイシティ開発の取組と効果についてですが、民事再生以後、ルネッサンスの支援の下、テナント誘致を進めたり、平成30年にはグランピング施設を開業、また平成31年には、エネルギーコスト削減のためエネルギー等の直営化など経営改善を進めてきたところですが、折悪しくコロナ禍とも重なったため、再生に影響を受けたとお聞きしております。

また、令和2年7月には、隣接地で病院を運営する北海道済生会と提携し、ウェルネスタウン構想を進めることとし、これを推し進めるため、高齢社会に対応した医療福祉などの教育、居住機能を誘導し、隣接地区と連携した交流生活サービス機能など充実した複合的な土地利用を図るため、地区計画を変更することの提案が株式会社小樽ベイシティ開発から市になされたため、市として所要の手続を進め、令和4年9月に地区計画の変更を決定した経緯がございます。

現在、ウイングベイ小樽では、済生会小樽病院と連携した様々な取組が進められているところでございますが、こうした一連の取組の効果につきましては、現在、再建の途上であるため、具体的に述べることはできませんが、経営の安定化に向けた取組を現在も進めていると考えているところでございます。

○小貫委員

今は取組の最中だということなのですが、ルネッサンスキャピタルにスポンサーが決まったときに、そのままルネッサンスキャピタルだっずっとスポンサーというわけではなくて、新たなスポンサーを決めてルネッサンスキャピタルからそれを継承するという流れを想定したと思うのですが、その時期についてはいつ頃を想定していたのか、当時どうだったのかをお答えください。

○（産業港湾）次長

委員の御指摘のとおり、ルネッサンスキャピタルは中小企業の再生を支援する目的とするいわゆる再生ファンドでございますので、この支援は永続的なものではなくて、企業再生の道筋がついた段階で後継スポンサーに引き継ぐことということで聞いております。

ルネッサンスキャピタルの支援期間はおおむね四、五年ということで、本来であれば、もう撤退の時期が来ているところでございますけれども、再生に一定の目途がつくまで、支援期間を現在、延長していただいているものとお聞きしているところです。

○小貫委員

つまり、まだ再生ということまでは至っていないという判断なのだろうと思うのです。

今年2月に市長の記者会見のウイングベイ小樽への行政機能の移転の質問の中で、市長が副次的な効果として、行政が床を利用することによって、株式会社小樽ベイシティ開発に対する内外からの信頼感が醸成され、さらに空床対策が前に進むのではないかと期待感もありますということを述べていたわけですが、このことは多分、空床に対することだけではなくて、新たなスポンサーということも、意味合いも含んでいるかと私は思ったのです。

先ほど道筋ができたというお話がありましたが、株式会社小樽ベイシティ開発の経営状況がどういう状況になれば、ルネッサンスキャピタルから新たなスポンサーに変わるということになるのか、そこはどのように聞いているのでしょうか。

○（産業港湾）次長

具体的にどのような状況になったら、後継スポンサーが見つかるか、あるいは継承できるかというような形でのお話は聞いてはございませんが、ルネッサンスキャピタルとして後継スポンサーと個別に当たっているところだと思いますので、ルネッサンスキャピタル、あるいは株式会社小樽ベイシティ開発との間で自立的な経営が今後も持続的にできるといったようなある程度の目途がついた段階で、そういった後継スポンサーとの引継ぎの交渉がうまく進むものになるのではないかと、一般的には考えられると考えております。

○小貫委員

一般的にはということなので、かなりまだ明らかになっていない部分というのがあるというお話だと思うのです。

仮に後継のスポンサーが見つかったとき、引継ぎ方としてはどのような手法で引き継ぐということが今は想定されているのか、そこはいかがでしょうか。

○（産業港湾）次長

再生ファンドでございますので、再建にめどがついた段階で後継スポンサーが見つかった場合に、これも一般論になってしまいますが、例えば、保有株式を売却するような形で、通常であればそれに収益を上乗せするような形で後継スポンサーに引き継ぐようなことが考えられると考えられます。

○小貫委員

株を売却するという話になると、企業として相当信頼度が上がっていかないと難しいのかと思います。

民事再生手続のときに会社を分割したということになっていまして、旧会社が債務を引き受けたということになっています。当時の報道だと、旧会社に残した債務は、民事再生法の手続の中で処理していくのだという報道がなされていました。

その上で、この旧会社というのは現状どのようになっているのか、説明してください。

○（産業港湾）次長

株式会社小樽ベイシティ開発の民事再生に際しましては、平成30年に会社分割を行いまして、引き続き施設を管理運営する現小樽ベイシティ開発と、今御指摘ございましたが、債務を引き受けて返済などの整理を行う旧会社株式会社小樽築港開発に分割させたものでございます。

旧会社につきましては債務の整理を行う会社ということで、個別具体的な事業を行っているわけではございませんので、産業港湾部としては具体的な内容、状況とか取組については把握していない状況でございます。

○小貫委員

把握していないということなので、これ以上は詰めようがないのですけれども、ただ、この間のウイングベイ小樽への強制機能の移転や、先ほどあった地区計画の変更などというのは、やはり、あそこに商業施設を持っていくということ、築港開発そのものが小樽市としては間違いだったということを認めてこそ、次の段階に進められると思うのです。

やはり、失敗だったと認めるべきではないかと私は思うのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）次長

ウイングベイ小樽につきましては、開業後の社会状況、あるいは商業環境の変化などによりまして、厳しい経営環境に置かれて現在に至っているところでございますが、この間、様々な変化に対応する形で現在まで営業を続けております。

この間も、商業施設には多くのテナントが入居して雇用を創出するなど、現在も本市経済において重要な役割を果たしており、今後につきましても当該地区の特性とか、ポテンシャルを生かしたにぎわいづくりを行う必要があるものと考えてございます。

○小貫委員

◎産業会館について

次に、産業会館についてお聞きいたします。

今年の第1回定例会における横尾議員への答弁でしたけれども、建物の共同所有者であるNTTとの意見交換を行ったほか、シェアオフィスやコワーキングスペースとしての活用を図るなど、産業港湾部内で検討した経緯はありますが、全庁的な検討や合意形成に至っていませんという答弁をしていました。

この産業会館について、区分所有の部分とそうでない部分について、どのように活用されているのか、まず現状を説明してください。

○（産業港湾）商業労政課長

産業会館の活用ということですが、産業会館は横尾議員への第1回定例会での答弁にもありましたが、NTT東日本との区分所有となっております、小樽市の所有部分は一、二階の一部分で建物全体でいいますと2割強となっております。

市の所有の部分ですけれども、1階には郵便局とか、幾つか名店街の店舗が入居するなど利用していただいております、2階につきましては一般社団法人小樽物産協会が入居されております。現在は、ホールの部分につきましては、臨時休館とさせていただいているところでございます。

NTT所有部分につきましては、2社ほど一部分がオフィスとして利用をされている状況でございます。

○小貫委員

NTTとしては商業施設や営業施設としては使っていない部分です。ところが、NTTが建物を売りには出していないわけです。持ち続けている理由というのは、どういうことなのでしょう。

○（産業港湾）商業労政課長

N T T 東日本に、はっきりと何で売らないのですかと聞いたわけではないのですが、産業会館の建物の中に N T T の重要な通信施設があるということとして、基本的にはこれを維持するために建物を保有していると伺っております。そして、これを移設するには多額の費用を必要とするという状況になっていると考えております。

○小貫委員

移設には多額の費用がというお話がありましたけれども、この建物を買収取るとしたら、どの程度の金額がかかるかと想定されているのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

産業会館の建物について、これまで不動産鑑定等を行っておらず、売却価格等を把握しておりません。したがって、現時点でこの場でお示しするのは難しい状況ですので、御理解いただければと思います。

○小貫委員

小樽市公共施設再編計画における産業会館の計画ですけれども、改訂前と改訂後の内容について説明してください。

○（産業港湾）商業労政課長

小樽市公共施設再編計画でございます。改訂前の令和2年5月に策定された時点では、産業会館2階を小樽市生涯学習プラザの移転先として活用することが示され、今後、必要な改修の検討を進め、整備方針は第1期において改修とされておりました。

それが今回、令和6年3月の改訂後には、利用率の低い展示ホールの機能の今後の活用について検討するとともに、整備方針が定まるまで必要な保全を行い、現施設を当面維持するということになっております。

○小貫委員

今、産業会館を当面維持するのだというお話でしたけれども、公共施設の全体としてはどのような基本方針の下に今、計画に取り組んでいるのか、説明してください。

○（産業港湾）商業労政課長

所管ではないのですが、小樽市公共施設等総合計画に示されていることということで申し上げますと、平成28年に小樽市公共施設等総合計画が策定されておまして、基本方針として、公共施設の総量削減と長寿命化による更新費用の削減というものを目標として掲げているところでございます。

○小貫委員

削減していくのだというのは全体方針としてはあるのですけれども、やはり、市内中心部の施設ですので、有効的に活用を図るべきだと思っております。所管だけではなかなか難しいし、まちづくり全体の観点で考えなければいけませんので、やはり、庁内横断的に他の部署とも協議を重ねる協議体などもつくって、どうやって利活用を図っていくのかということは鋭意、協議していただきたいと思っておりますけれども、これについて答弁をお願いします。

○（産業港湾）商業労政課長

小樽市公共施設再編計画におきましても、整備方針を検討するに当たっては、本市の産業振興に寄与し、多くの利用者が集まる施設とすることで、まちなかのにぎわい形成につなげることを目指すということにしておりますけれども、委員のおっしゃるように、産業会館は中心市街地に立地しており、大変重要な位置に立地している施設でございますので、その活用に向けましては庁内でもしっかりと今後議論していきたいと考えております。

○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。