

経済常任委員会会議録			
日 時	令和7年 9月17日 (水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時50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・ 下兼各委員		
説 明 員	産業港湾・港湾担当両部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p style="padding-left: 40px;">委員長</p> <p style="padding-left: 40px;">署名員</p> <p style="padding-left: 40px;">署名員</p> <p style="text-align: right; padding-right: 40px;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、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。

「令和7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

令和7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1日に開催されました第2回定例会におきまして、議案第1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決算認定の件、議案第2号令和7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（第1号）、議案第3号北海道市町村職員退職手当組合規約変更の件及び議案第4号北海道町村議会議員公務災害補償等組合規約変更の件は全て認定、可決され、報告第1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資金不足比率報告の件について報告がございました。

また、副議長の選挙が行われ、石狩市議会選出の伊藤一治議員が選出されました。

○委員長

「令和6年度中心商店街周辺滞在量調査結果について」

○（産業港湾）鈴木主幹

私からは、令和6年度中心商店街周辺滞在量調査結果の概要について御報告いたします。

令和4年度まで数取器を用いた歩行者通行量調査を実施しておりましたが、令和5年度からLINEヤフー株式会社が提供するビッグデータ分析ツール「DS. INSIGHT」を活用した調査へ移行し、中心商店街周辺における滞在量を計測し、過去の調査結果との時系列的な比較を行い、商業環境等の変化を把握するための基礎資料としております。

まず、1ページ、調査の内容についてですが、昨年度の調査報告はビッグデータを用いた調査の初年度として、それまでの数取器による調査に倣いまして、6月、9月の一定期間及び特定日の調査を行いましたが、今回の調査はビッグデータの特性を生かし、より長期的な期間の傾向把握として、令和元年10月から令和7年3月までのデータを取得・分析しております。

また、住民・来訪者の区分に加え、年代別や来訪元といった属性分析も行いまして、特にコロナ禍前から現在にかけての変化や、地域・世代ごとの特徴を把握できる内容といたしました。調査地域は昨年度と同様、市内中心部にある小樽都通り商店街、小樽サンモール一番街商店街及び小樽花園銀座商店街の3商店街が含まれる地域としておりまして、1ページの「5 調査地域」の赤色の網かけ部分になっております。

それでは、2ページを御覧ください。

以降が調査結果となります。

まず、2019年10月以降の月別1日当たり滞在量を示しております。コロナ禍において減少した滞在量が、以前の状態には戻っていない様子がうかがえます。来訪者については、2022年以降、住民と比較し、絶対量は少ないながらも増加傾向が見られ、全体の滞在量としては僅かながらではありますが、増加傾向が見られます。

続きまして、3ページの（2）滞在量の傾向分析ですが、傾向を分かりやすくするため、滞在量ピーク時である2019年12月の滞在量を100%とした際の住民・来訪者、それぞれの滞在量の傾向を可視化したものとなります。住民についてはコロナ禍で減少した後、現在においても横ばい状態ですが、来訪者については増加傾向にあり、コロナ禍前に戻りつつある状況と言えます。

続いて、(2)-a 住民の年代別滞在量の傾向分析でございますが、住民の滞在量の傾向を年代別に分析したものです。先ほどと同様、住民の滞在量ピーク時である2019年12月の滞在量を100%とした際の傾向分析です。10歳代以下はやや回復傾向が見られますが、その他の年代は横ばい状態となっております。

4ページ、(2)-b 来訪者の年代別滞在量の傾向分析ですが、来訪者の年代別の傾向です。全体として回復傾向にある中、特に10歳代、20歳代の増加が目立っております。

続いて、(3) 来訪者の来訪元分析ですが、増加傾向にある来訪者の来訪元別の滞在量を取得し、そのうち上位10地域からの滞在量を分析してみました。来訪元上位10地域は札幌市や余市町といった小樽市周辺地域でした。

(3)-a 来訪元上位10地域からの滞在量の傾向分析(平日)ですが、コロナ禍による減少以降、ほぼ横ばい状態となっております。

5ページ、(3)-b 来訪元上位10地域からの滞在量の傾向分析(休日)ですが、余市町や札幌市の一部地域からの来訪がやや回復傾向にあるほか、季節要因として7月にピークが見られます。こちらは、おたる潮まつり等のイベントの影響がうかがえます。

今回の調査結果からは、次の傾向が見られました。

コロナ禍で減少した滞在量が以前の状態には戻っておらず、住民の滞在量は横ばいで推移しておりまして、コロナ禍における生活スタイルの変化などの影響があると考えられます。若年層の滞在量は増加傾向が見られます。

来訪者について、絶対量は少ないながらも増加傾向にあり、特に10歳代、20歳代の増加が目立っております。小樽市周辺からの来訪者は平日では横ばいですが、休日はやや回復傾向が見られております。道外を含め、幅広い地域からの来訪が増えていることが来訪者増加の要因となっていることが考えられます。

これらの傾向につきまして、商店街の聞き取りでは、後志管内のニーズが小樽市に流れてきている感じがある。外国人観光客が多いが、日本人も若い人が散策している様子が見られる。若い旅行者グループに道を尋ねられる機会が増えているといった御意見がありました。

以上、今回の調査報告となりますが、今後につきましても引き続きデータを収集・分析し、商業環境等の変化を把握してまいりたいと考えております。

○委員長

「小樽市におけるヒグマ対応について」

○(産業港湾)宮田主幹

小樽市におけるヒグマ対策について御説明いたします。

資料1ページ目、「1. 小樽市ヒグマゾーニング計画の策定」につきまして御説明いたします。

策定の背景といたしましては、これまでの本市のヒグマ対応については、問題個体の対応を、小樽市ヒグマ防除隊と小樽警察署が連携して行ってきたところですが、昨年4月、環境省が鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律施行規則の一部を改正し、ヒグマを含むクマ類を指定管理鳥獣に追加し、保護から管理へと政策を転換しているところです。

それを受けて、北海道では人と熊のあつれき低減のため、北海道ヒグマ管理計画を昨年12月に改定し、その中で市町村の役割としてゾーニング管理に取り組むことが求められており、関係機関との意見調整を行い、本計画を策定したものであります。

本市では、北海道が示す北海道ヒグマゾーニング管理ガイドラインに従い、コア生息地、緩衝地帯、防除地域、排除地域の設定と、それぞれの地域での対応方針を定めております。また、この4地域とは別にこれまでのヒグマの出没状況などを勘案し、重点対策エリアを市内6か所に設定し、ヒグマ対策を重点的に行うこととします。詳しくは、添付しております小樽市ヒグマゾーニング計画を御覧いただければと思います。

続きまして、資料2ページ目、「2. 緊急銃猟への対応」について御説明いたします。

背景としましては、これまで鳥獣保護管理法では、住居集合地域等での銃猟が禁じられて、対応としましては警察官職務執行法の規定により対応してきたところですが、近年の熊被害の増加により鳥獣保護管理法の一部が改正され、人の日常生活での銃猟を市町村長を実施権者として可能とする緊急銃猟が本年9月より実施できるものとして創設されております。

緊急銃猟が可能となる場合につきましては、資料の〈鳥獣管理法に定める4つの条件〉でございます場所、緊急性、方法、安全性の四つの条件が整い、かつ、技能など要件を満たす捕獲者に銃器を使用する行為を委託して、銃猟が可能となるものです。

小樽市の準備状況につきましては、対応マニュアルの作成が必要であると考えております。また、必要な人員や関係者との協力体制等の確保も必要であると考えておりますので、本年10月に、（仮称）小樽市ヒグマ対策連絡協議会を設置し、必要な意見調整を図ってまいりたいと考えております。

○委員長

「みなと緑地PPPについて」

○（産業港湾）港湾室主幹

9月1日から公募を開始しております、みなと緑地PPPを活用した（仮称）第3号ふ頭基部緑地におけるにぎわい創出のための公共還元型民間活力導入事業について、現在の状況を報告いたします。

この資料は、市のホームページで募集しております、概要版の資料となっております。

まず、1ページ目の「1. 事業概要」についてですが、（1）港湾環境整備計画制度の概要、通称みなと緑地PPPの概要を、また、（2）は第3号ふ頭基部緑地にみなと緑地PPPを活用する目的と期待する効果を記載しております。

続いて、2ページ目の（3）事業区域の概要は、事業範囲、面積や貸付面積を、次の3ページ目に移りまして、（4）貸付条件や（5）公共還元（緑地維持管理）の内容について記載してございます。

「2. 公募スケジュール」につきましては、9月1日より公募を開始しております。公募期間が2か月、締切りは10月31日までとしております。公募終了後には提案審査を行い、事業予定者の決定は11月中旬を予定しております。その後、港湾環境整備計画の認定申請手続を行い、契約締結は令和8年2月下旬を予定しております。

最後に、4ページ目の「3. 公募内容」についてです。

公募対象者や提案していただく事業計画のほか、提案事業内容につきましては、にぎわい創出事業として収益施設の整備・運営事業のほか、立地特性を活かしたソフト事業の提案を求めるとともに、公共還元として緑地維持管理計画についても提案を求めるものでございます。

○委員長

「令和7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

令和7年第2回石狩湾新港管理組合議会定例会が去る8月4日に開催されましたので、その概要について報告いたします。

議案は、石狩湾新港管理組合監査委員の選任につき同意を求める件の1件で可決されました。また、報告は5件ありまして、報告第1号が専決処分報告につき承認を求める件として、石狩湾新港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と、石狩湾新港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をそれぞれ令和7年3月31日に専決処分した件、また、刑法の一部改正に伴う関係条例の整理に関する条例を令和7年5月29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号が専決処分報告として、令和7年6月20日付で専決処分した道路管理瑕疵による損害賠償額について報告され、報告第3号が令和6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4号及

び第5号が地方自治法第243条の3第2項の規定に基づき管理組合が出捐または出資等を行っている2法人、一般財団法人石狩湾漁業操業安全基金協会と石狩湾新港サービス株式会社の経営状況について報告がありました。

○委員長

「特定利用港湾について」

○（産業港湾）港湾業務課長

特定利用港湾について御報告いたします。

特定利用港湾に関しましては、7月下旬に市議会各会派に概要を報告させていただいておりますが、現在、関係団体等に対する説明を行っておりますので、関係団体等へ配布しております資料の内容と説明状況について御報告いたします。

資料の内容ですが、まず、「1. 特定利用港湾の目的等」につきましては、自衛隊・海上保安庁と港湾管理者の間で「円滑な利用に関する枠組み」を設けることなど、国から示された内容を記載しております。

次に、「2. 特定利用空港・港湾の状況」ですが、以前の報告では、全国の状況は令和7年4月1日時点で11空港、25港湾となっておりますが、8月29日に青森空港、仙台空港、山口宇部空港の3空港と、青森港の1港湾が追加となり、現在は14空港、26港湾が特定利用空港・港湾となっております。

次に、「3. これまでの経過」については記載のとおりなのですが、資料には国からの市に対する確認依頼文書も添付してございます。

次に、「4. 円滑な利用に関する枠組み」に関し国に確認した主な内容を記載しております。内容としましては、この取組は武力攻撃事態のような有事の利用を対象としたものではなく、自衛隊・海上保安庁の優先利用のためではないこと。また、枠組みにより、あらかじめ利用の調整を行っておくことで、実際の利用もより円滑となることなどのほか、枠組みにおけるメリットとして、必要な整備や既存事業の促進と連絡調整体制の構築による災害時の円滑な対応についてを記載しております。

最後に、「5. 今後の進め方」につきましては、関係団体への説明の後、方針（案）について第4回定例会にて報告し、年内には国に対する回答を行ってまいりたいという現時点のスケジュールの内容を記載してございます。

また、現在の関係団体等への説明状況につきましては、現時点では小樽港湾振興会に対する説明を終えたところでありまして、今後、小樽商工会議所などへも説明を行い、現在のところ、第4回定例会には市の方針案を報告する予定で進めているところです。

○委員長

「小樽市宿泊税検討会議の設置について」

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

私からは、小樽市宿泊税検討会議の設置について御報告いたします。

本市では、令和8年4月の導入を予定しております宿泊税について、その使途の検討や活用事業の効果検証を行うことを目的といたしまして、本年8月に小樽市宿泊税検討会議を設置いたしました。

まず、資料の「1 設置目的」ですが、宿泊税の使途の検討及び宿泊税活用事業の効果検証を行うこととしております。

次に、「2 所掌事項」を御覧ください。所掌事項は3点です。先ほどの設置目的とも重複いたしますけれども、一つ目といたしまして、宿泊税の使途に関する事項、二つ目といたしまして、宿泊税活用事業の効果検証は、今年度に使途を検討して終わりということではなくて、次年度以降も充当した事業の検証を小樽市宿泊税検討会議の中で行っていくこととしているものでございます。三つ目といたしまして、宿泊税の適正な運用に関して必要と認められる事項としております。

次に、「3 構成メンバー」です。構成メンバーにつきましては、小樽商科大学の教員を座長といたしまして、

小樽商工会議所、小樽観光協会のほか、御覧の宿泊団体や商店街組合で構成しております。また、アドバイザーといたしまして、株式会社JTB北海道事業部と株式会社JTB総合研究所に参画いただいております。アドバイザーの参画をいただいた趣旨といたしましては、現在、本市で策定を進めております小樽市観光基本計画の策定支援業務をJTB総合研究所に委託しております。宿泊税と小樽市観光基本計画の議論は非常に関わりが深いことから、アドバイザーとして参画いただいているところです。さらに、オブザーバーといたしまして、市建設部、財政部が参加し、事務局は産業港湾部観光振興室が担っております。

最後に、「4 スケジュール」です。スケジュールにつきましては、まず、8月25日に第1回の会議を開催いたしました。この会議では、用途の検討に当たっての基本的な考え方の共有を行ったところです。今後につきましては、10月に第2回の会議を予定しております、必要に応じて追加の会議も開催することとしているところです。

○委員長

これより、質問に入ります。

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

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎令和6年度中心商店街周辺滞在量調査結果について

まず、報告を聞いて何点かお伺いします。

令和6年度中心商店街周辺滞在量調査結果の件なのですが、ビッグデータを使われるということで、内容も非常に細かく分析されているかと思うのです。

来年度以降も同じスタイルのまま実施していくことでよろしいのか、お聞かせください。

○（産業港湾）鈴木主幹

今後の調査なのですが、取りあえず2019年度以降の今までの傾向を把握した内容になっております。恐らく同じ状況で調査をしても、今年4月以降のデータが付け足されるだけになっているので、そこで何か大きな変化が見られれば、有効なデータとして調査して御報告ということも考えられます。

それだけでなく、DS. INSIGHTは、ほかにも例えば、ヤフーの検索ツールのトレンドワードなどを分析できるツールになっておりますので、どういう方向性でいくかはまだ検討段階でございまして、現在のところは未定でございますが、このツールは引き続き活用していきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今はDS. INSIGHTを使用していますけれども、使うツールがどうなのかもさっておきながら、同様の滞在量的な調査といったことは継続していく形で認識してよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

おっしゃるとおり、ツールまでは、はっきりしないのですが、やはり商店街周辺の滞在量なり歩行者なりといった状況を把握することは大事と考えておりますので、何らかの形で継続していきたいと考えているところです。

○中村（吉宏）委員

◎みなと緑地PPPについて

次に、みなと緑地PPPの件です。

収益施設の設置の内容が資料の中にありました。収益施設A、B、Cのうち180平方メートルを利用するということなのです。Cエリアがちょうどイベントエリアにかかっている、例えばイベントを行われる可能性があるという中で、イベントの性質によっては出店される可能性が出てくると思います。

そうしたときに、収益施設としてこの港につくっているものと、イベント出店者の収益関係の競合が生じたり、

場合によってはトラブルになるようなことも想定されるのかと思うのですが、この点の配慮についてはいかががお考えか、お示しください。

○（産業港湾）港湾室主幹

こちらにつきましては、9月1日に公募を開始しております事業者募集要領の中で、にぎわい創出事業（収益施設整備・運営事業）における提案条件、ハード事業の中に、「本緑地のイベントエリア等は一般の方に貸出が可能であり、キッチンカー等の飲食を伴うイベントも開催が可能です。飲食を伴う収益施設整備を行う場合、そのようなイベントと競合する可能性がありますので、ご承知おき下さい。」という条件を付した中で公募をしている状況でございます。

○中村（吉宏）委員

そういった条件を付しているということなのですが、条件が十分なのか疑問であって、出店する方、イベントの主催の方はいろいろな経費をかけられて、出店することによってその収益を回収しようという発想を持っている中で、この収益施設をつくられることによって、その収益が奪われかねないというのが一つの課題なのです。

だから、出店時によっては十分主催者側と調整することといったお話がないと、場合によってはトラブルが継続する、頻発することになりかねないかと思いますが、その辺の御検討はいただけないものか、答弁ください。

○（産業港湾）港湾室主幹

確かに、そういった可能性は想定される部分ではございます。また、こちらにつきましては今回募集する中で事業予定者を決定するものでございます。事業予定者の応募があり、決定された際には、貸付契約などを結ぶこととなりますので、その辺につきましても条件を付して契約することになるのがいいのか、今この場ではお答えできませんが、事業予定者がいた場合、打合せをして協議してまいりたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

ある程度、事前にきちんと精査しながら、調整なりということを前置きしませんと、後からイベントの主催者側が、なぜここでお店を出しているのだと、私たちがやっているお客を取っているのではないかということにもなると思いますし、逆に言うと、みなと緑地PPPに応募してきて、実際にここを運用展開する側になった企業からすると、イベントが行われた場合でもいろいろなにぎわいがある中で、収益確保ができるものだという前提で進めていった中で、やはり衝突は起こり得ると思います。

今、この御提言をさせていただいた中で、そういう可能性が十分あるということをもう一回整理していただきながら、この辺は慎重に御対応いただきたいと思います。

◎小樽市におけるヒグマ対応について

続きまして、ヒグマ対応についてお伺いしたいと思います。

今定例会の当委員会で、小樽市ヒグマゾーニング計画が報告されました。議会で御報告いただいているさなか、先週のお話ですが、本市の松ヶ枝地区でヒグマの出没情報が寄せられたということでもあります。

まず、前提として、出没についての対応や経緯を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）宮田主幹

出没の経緯でございます。まず、9月3日に足跡の痕跡。そして、9月11日に草やぶの物音の未確認情報。これを持ちまして、9月12日に小樽警察署と小樽市ヒグマ防除隊によるヒグマパトロールを9月16日に予定ということで決定いたしておりました。9月14日、朝と夕方に目撃情報がありまして、この間、警察のパトロールやSNS等での市民周知を行っておりますが、当初予定のパトロールは中止しまして、9月15日には箱わなの設置を行い、9月23日まで朝と夕、消防車両による注意喚起と警察パトロールの継続、目撃地点の草刈り、あと看板設置の追加処置を行っているところであります。

○中村（吉宏）委員

ゾーニングの資料を拝見すると、資料の中に今回の出没地区が整理されていないのかと思います。

市民への注意喚起のことを考えますと、もう少しエリア内の町域なども細かく示していく必要があるのかと思うのですが、お考えはいかがですか。

○（産業港湾）宮田主幹

今回の松ヶ枝地区についてであります。見づらいなのですが、排除地域の範囲には入ってございます。

小樽市ヒグマゾーニング計画の中にも添付地図が大縮尺で入っているのですが見づらいということがありますので、今後、その部分を改善しまして、対応しながら周知に進めてまいりたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

今回のヒグマについては、箱わなを仕掛けたということでもありますけれども、ヒグマについては捕獲を行うという認識でよろしいでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

捕獲を行うということでもあります。

○中村（吉宏）委員

今、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律や、今日示されていた緊急銃猟のお話もありましたが、わなを仕掛けるときの法的な根拠といいますか、何に基づいてというのがあればお示しいただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）宮田主幹

わなの法的根拠は、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律に規定されております北海道の許可を得て行っていることでもあります。

○中村（吉宏）委員

実際に、対象熊が捕獲された事実が確認された場合に、市民の皆さん、特に周辺住民の皆さんへの周知はお考えなのか、お示してください。

○（産業港湾）宮田主幹

かかった場合の周知であります。通常は捕獲の情報は公開しておりませんが、今回は市街地内でありまして、周辺住民の不安解消も必要でありますから、出没した熊と同一かどうかも含めて捕獲した場合にはSNS等で発信してまいりたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

住民の不安も考えると、私個人は一日も早く捕獲してほしいと思っているところでありますので、よろしくお願いいたします。

◎企業誘致について

続きまして、企業誘致についてであります。

平成25年4月に小樽市企業立地促進条例の改正を行ったということでもあります。この条例でもって立地していただいた企業に優遇制度を設置しているわけですが、その優遇制度のうち、アとイがあります。新設の場合、「市内に新たに工場等を設置する場合において、新たな建物及び償却資産の設置を行うとき。」ということで、これは土地や建物について償却資産・構築物・建築附属設備・機械及び装置で、固定資産税等で3年間100%の減税があると。取得価格にも一定の制限がある。

さらに、イが、「市内に新たに既存の建物（中古）を取得し、当該建物を工場等として設置する場合において、新たな償却資産の設置を行うとき。」ということで、同じく課税免除の内容が3年間50%であります。

さらに、この条例によって増設されたものについて、「市内に工場等を設置している者が、当該工場等の敷地で

ある土地において、工場等として建物を増築し、新たな償却資産の設置を行うとき。」に課税免除の内容が3年間で100%。さらに、「市内に工場等を設置している者が、当該工場等の償却資産の拡充又は更新を行うとき。」に3年間50%という条件はありますけれども、課税免除の内容が示されています。

これについて過去5年間でどのぐらいの利用があるのかをお示しいただけますか。

○（産業港湾）安井主幹

小樽市企業立地促進条例に基づく固定資産税等の課税免除の件数ですが、年度別に決定した件数で令和2年度からお答えいたしますと、まず、新設のAが、令和2年度が4件、令和3年度が2件、令和4年度が4件、令和5年度が3件、令和6年度が3件となっております。新設のIにつきましては、令和6年度の1件。

増設のAにつきましては、令和2年度が1件、令和3年度が1件、令和4年度が3件、令和5年度が1件、令和6年度が3件でございます。増設のIにつきましては、令和2年度が4件、令和3年度がゼロ件で、令和4年度が2件、令和5年度が4件、令和6年度が2件という状況になっております。

○中村（吉宏）委員

この制度を利用して、本市に立地していただいている企業が結構いらっしゃるのだと思いました。

どこの都市も企業に来てほしいと思うのですけれども、いろいろな他都市も企業誘致の取組を行っていると思うのです。

本市が参考にしてしている他都市の事例などがあればお示しいただけますか。

○（産業港湾）安井主幹

他都市の企業誘致の戦略につきましては、公表されているものではないのですが、優遇制度など道内の都市を参考にしている事例はございます。

○中村（吉宏）委員

どこの都市というのは公表できないかもしれないけれども、他都市を見ていると。

今、示していただいた数字は、例えば、新設のAの条件や増設のIの条件などは物すごくたくさん使われているという印象があります。

片や、新設のIの内容については、あまり利用されている状況がないのかと思うのですが、何か見直しといったものは検討されていないのか、お示してください。

○（産業港湾）安井主幹

課税免除の条件とか優遇制度の期間につきましては、現在、見直しは考えてございません。

新設のIの件数につきましては、居抜き物件を取得して、さらにそこに償却資産の設備投資が必要という条件がございますので、居抜き物件の取得費用が条件には入っていませんので、ハードルは高いのかとは思ってございますが、今のところ見直しは考えてございません。

○中村（吉宏）委員

まさしく今の答弁の中にあつたように、条件がなかなか厳しいという中で、例えば、居抜き物件の取得の金額が対象に入っていないと。そうであれば、企業の進出の条件などもいろいろ個別でおありでしょうから、そういうのも含めて少し緩和してあげることによって、使いやすくしてあげるのも、また誘致促進につながるものなのかなと思うのですが、対応を検討していただく余地はあるのかを含めて、御答弁ください。

○（産業港湾）安井主幹

居抜きの物件につきましては、基本的にそのまま利用できる物件は市内には非常に少ない状況でございまして、どちらかという、建物を取得しても壊す費用が必要だったりするケースのほうが現状は多いという認識してございます。そういった中で、国の施策とか他都市の状況を踏まえながら、今後、改善が必要であれば検討していきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

国の状況や他都市のというお話であります、会社の規模にもよりますし、あるいは3,000万円を超える取得価格が妥当なのかという部分もあると思うのです。さらに、今、建設資材高騰で市内の公共施設も含めまして大変悲鳴が上がっている状況で、願わくば建設コストを抑えるのであれば、居抜きだったり中古物件を利用することも十分、策としては考えられるのかと思います。この先、条件の緩和などを少し検討していただけると、ありがたいと思います。それが企業誘致促進につながればいいと思っているところであります。

ところで、日清丸紅飼料株式会社小樽工場は、以前、撤退されたということでもあります。

この企業について、建物の解体が進んでいると認識しておりますけれども、本市にとって同社事業所の撤退は市内経済を考えても大変痛手になったであろうと思うのですが、この跡地について、今後、当該土地を利用した新たな企業の進出予定が今見えているのか、あるのかないのかをお示しいただけますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

具体的な計画が進んでいるという話は聞いてございません。

○中村（吉宏）委員

今具体的なお話はないということですが、検討している企業が探しているとか、何かそういった情報はあのか。あればぜひ進んでほしいと思うし、ないのならばないでもう少し何か策を考えていかなければならないのだらうと思うのです。

差し支えない範囲で結構なので、いかがでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

日清丸紅飼料株式会社が所有している土地でございますので、情報交換をしながら進めていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

特定の企業の所有ということで、情報の入手もなかなか難しいのだらうというのは酌まさせていただきますが、また何か進展があることを祈っております。

◎中央橋の拡幅について

続きまして、第3号ふ頭近辺のお話で、中央橋の拡幅についてお伺いしたいと思います。

この作業が早く進めばいいと考えているところなのですが、まず、中央橋の拡幅について本市の考え方を示していただけますでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

中央橋の拡幅における北海道へ要望させていただいた市の考え方の内容でございますが、第3号ふ頭及び周辺再開発による観光客の増大により、さらなる交通渋滞が想定されるため、海側からJR小樽駅方面の車線の増設を要望している状況でございます。

具体的に申しますと、渋滞対策のため、海側から車線に左折専用車線を追加してはどうかということで、北海道の担当者と協議してきたところでございます。

○中村（吉宏）委員

左折専用レーンをということではありますが、それに対して北海道の見解はどうか、お示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

北海道の検討結果でございますが、要望していた当初の北海道の検討では、私どもの要望してきた内容の検討ということで、左折専用車線を新たに追加して、また、札幌市側に新しく歩道専用の橋を架けることで検討を進めてきたということで打合せをしてございます。

ただ、令和6年度の北海道の検討結果として、歩道専用の橋は架けずに余市側へ1メートル車道を拡幅し、海側

から出る車線に右折専用車線を追加する案を示されたところでございます。

○中村（吉宏）委員

北海道が示した検討結果についてですけれども、小樽市からの要望と非常に乖離しているお話になりますが、何ゆえこのような状況になったのかが示されていけばお示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

検討した結果でございますが、北海道が実施しました交通量調査や将来交通量解析、また交差点解析の結果により、右折専用車線の追加で渋滞の解消が図られる点、また、北海道と北海道公安委員会との交差点形状の協議により、現在、示された北海道の案、右折専用車線を追加することになったと説明を受けております。

○中村（吉宏）委員

将来交通量の解析というお話もありましたけれども、これに対して、本市ではどのように考えているのか、北海道のアイデアに乗っていかうとするのか、あるいは、やはり本来、検討してきたもので何とか主張しようとしていくのか、お示しいただけますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

まず、北海道からは、地元要望を受け、その内容も含めて検討していきたいという意向が示されておりますので、本市といたしましても地元の要望を整理し、また今後とも北海道と協議してまいりたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

地元の要望を整理しというか、地元要望としては、冒頭、北海道に提出したものが要望なのだろうと思うのです。今、整理する必要があるという御答弁の中で、どのような課題があって整理を要しているのかという状況をお示しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

再度検討、北海道と協議していく部分でございますが、北海道の案は、交通量調査などを北海道で検討しているところでございます。また、調査結果が、クルーズ船が第3号ふ頭に来ない、勝納ふ頭で大型クルーズ船が寄港していた状況、また、コロナ禍前、コロナ禍明けで観光客が増加していない中で交通量調査をしていた状況でございます。

近年、観光客も増えているということで、歩行者の安全対策などを考慮する必要があるのではないかとといった部分も含めて、改めてどういった形がいいのか北海道と協議していきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

交通量調査の状況がコロナ禍だったりとかクルーズ船、いわゆる第3号ふ頭がまだきちんと整備される前で、多分、将来推計もそれを基にという形で行われたのだろうと推測します。

では、それでもって、北海道が改めて本来、小樽市が要望している内容のもので認めましようとなるには、どういうステップを踏んでいくのか、もう一度、交通量調査をやり直して将来推計までやり直すお話なのか、それとも、それを例えば北海道にやってもらう、あるいは、小樽市からそれを出すという状況になっているのか、その辺りを整理してお示しいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

新たに交通量調査を行うことになった場合につきましても、小樽市がやるべきなのか、北海道がやるべきなのかといった部分も含めて北海道と協議していきたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

それも協議ということであります。

とはいえ、少し延びましたが、今、第3号ふ頭の周辺整備が来年度に完了するという時点で、人の入れ込みもどんどん増えていくであろうことが想定されていく中で、北海道とずっと協議をし続けていると、では、いつ中央橋

の整備が完了するのだということが非常に懸念されるわけであります。

港が整備されて人の往来が多くなっていくけれども、整備が全然進まないという形になると、これはまた困ったことになると思うのです。この辺り、時期的なものも含めてどのようにお考えか、お示しいただけますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

整備の時期でございますが、交通量調査といったものも新たに調査していく必要があると考えてございますので、例えば来年着工するといった次元にはならないと考えてございます。調査結果はいつにするのか、今年の冬にするのか、また、来年の緑地が完成した後の交通量調査を踏まえて検討を進めていくのかといった調査方法の内容で整備する時期も変わってくるのかと考えてございます。その辺も含めて北海道と協議していきたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

今の段階で時期はまだ見えないということなのだろうと思いますけれども、少なくともどんどん進んでいるものは進んでいるところで、道路の事情が追いつかないと。先日旧北海製罐株式会社小樽工場第3倉庫の周辺で交通事故などもありましたので、こういった危険が生じないように早く、あるいはこちらで試算して、北海道をぐっとうならせるような数値が用意できるのであれば、そういったことも急いでやっていただければと思います。併せて検討をお願いしたいと思います。

◎クルーズターミナルの利用について

続いて、クルーズターミナルの利活用についてお伺いします。

今回の一般質問でお伺いしたのですけれども、ターミナルは常時、人を入れないという方針、そういう考え方であるというのが確認されました。理由として、上屋の利用やSOLASの指定との関連で入れられないのだという答弁だったかと思えます。

まず、法的にSOLASの指定についてどうなっているのか、説明していただきたいと思えます。

○（産業港湾）港湾業務課長

クルーズターミナルのSOLASでの視点なのですが、まず、SOLASは国際航海船舶が接岸する埠頭においては、関係ない人が立ち入っては駄目だとか、その貨物の管理を行うなど一定の制限を加える区域になっております。

クルーズターミナルは、クルーズ船が着いたときに建物内自体がその制限区域に含まれます。制限区域内に含まれるということは、当然、中の設備も一定程度管理して損傷がないようにやっていかなくてはならないとなっておりますので、関係性としてはそういう形になってございます。

○中村（吉宏）委員

SOLAS警備の考え方について伺いたいのですけれども、本市は2004年7月1日からSOLAS条約の実行を受けて、20ゲートのうち11ゲートで警備員を立てて入港制限をしているということであります。このSOLAS警備の考え方について、クルーズターミナルに当ててみるとどうなるのかを伺いたいと思えますが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

警備の考え方なのですが、当時のゲート数よりも今は減っているがクルーズターミナルの部分でどうなるのかですが、今、第3号ふ頭を整備して、クルーズ客船は16番、17番に着いております。その乗客の出入りなどの動線も鑑みて、ゲートを今ある場所に設置しております。

そういった考えで、警備員もここに立たせれば制限区域内は保安が維持されるという考えをもって現在の状況になっております。

○中村（吉宏）委員

SOLAS警備の考え方に触れてなのですけれども、クルーズ船が着岸していない状況でもやはり警備員を立て

せて警備をしていかなければならないということなのかもお示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

外航船が着いていない場合は、警備員は立ちません。立つ必要はないですが、その代わりにゲートを閉めたり、先ほど申したとおり、フェンスやゲートなど、様々なSOLASに関する設備があるのですが、それらに損傷がないように、自由に出入りできないように一定程度やらなくてはいけないので、警備員が立つか立たないかということであれば、警備員は立たなくても大丈夫です。

○中村（吉宏）委員

それに関連して、上屋機能があるから、やはりここも常時利用することができないということなのですけれども、常時利用することに不都合な点は何なのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

上屋としての機能での不都合な点ですが、以前、一般質問で市長も答弁で申し上げておりますが、今も上屋であり、冬期間は冬用の融雪剤といった貨物の取扱いもございます。

やはり一定程度、冬に保管するスペースなども確保しなくてははいけません。そういった意味では、なかなかうまく言えないのですが、上屋の機能が本来であるところを阻害しないような形でいかなければなりませんので、そういった不都合があるのかと思っております。

○（産業港湾）港湾振興課長

私からは、クルーズターミナルを使用する側として不都合なことという観点で答弁させていただきたいと思いません。

クルーズターミナルの中には、クルーズ受入れの際に使用してございますサインボードというか、看板であったり、机や椅子であったりといったものも含めた物品が数多くございます。まず、こうした部分の管理の問題があるのかと考えてございます。

また、クルーズ船の寄港時だけでなく、例えば前日にはターミナルの中のCIQの状況であったりということも踏まえた設営を行わなければならないこともございますので、常時利用の際のレイアウト等によっては設営に影響がある状況もあるのかと考えてございます。

また、寄港後には、ターミナルであったりとか、トイレの清掃も行っているほか、岸壁や駐車場についても適宜清掃が入ることがございますものですから、一概に申し上げられませんが、寄港回数掛ける3程度の日数はある程度要するので、常時利用できない日に含まれてしまうのかと考えているところでございます。

○中村（吉宏）委員

今、いろいろな理由が出てきましたが、寄港回数掛ける3程度はなかなか利用が難しいと。

今年度は32回の寄港ということで聞いておりますけれども、ちなみに来年度は今のところ何回ぐらいの寄港を予定されているのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

まだ正確な数字は申し上げられませんが、私どもの見込みといたしましては30回程度と予定しているところでございます。

○中村（吉宏）委員

ということは、30掛ける3で90日はクルーズ船受入れのために利用するという認識でよろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

最大限その日数は必要になる可能性があるかと御認識いただければと思います。

○中村（吉宏）委員

入管、税関関係、CIQ物品があるがために常時利用が難しいというのも理由に挙げられているのですが、常時

使わないものであればうまく格納などを行っておくことで、利用者の接近を避けるという整理はできるのではないかと思いますので、お考えはいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

C I Q関係の物品の件なのですが、スペース上の話でいえば、クルーズターミナルの中は広いですので、例えばもっと隅にやるとかは可能と思うのですが、クルーズ船が来たときにすぐ出し入れできるようにだとか、やはり相手のある話ですので、自分たちの物が置いている中でクルーズの関係ない不特定多数の人が出入りするということを管理上よしとしない部分もあるかも分かりませんので、こちらだけで端にスペースが空いているからいいのではないかというのは難しいかと。

保管所の話でいうと、やはり先ほど言ったS O L A Sの観点もありますが、警備員などを配置して、要は中の物をいじられないように、壊れないように、保管が適正に保たれるようにという措置を講じなければいけない部分がございます。

○中村（吉宏）委員

いろいろな対応はしなければならないのだろうと思いますけれども、先ほどの御答弁をいろいろ伺っていると、建物の制限区域としては、やはり外港のクルーズ船が着岸しているときに制限区域となり得るのだというお話がありました。それはそうだろうと思いますが、船が着岸していない状況の中で、S O L A S区域へのフェンスの、いわゆる海側に入っていくことですとかを避ける形であれば、通常、例えば我々が、クルーズ船が入港したときの歓迎セレモニーなどをやっている微小なスペースであれば、様々な物品を整理整頓、あるいはきちんと格納ということで触れられないようにすることによって、あるいは上屋の機能でいっても、あそこはクルーズのターミナル機能半分、上屋機能半分という認識で我々は聞いていたのですけれども、そこで何か上屋方面の機能を損なうような状況が発生するのかということ、それもまた考えにくいのだろうということでもあります。

私がなぜこの主張をしているかということ、前回から、もちろんクルーズ船が着岸していないときにクルーズターミナルのバス駐車場を常時観光バスの駐車場として利用できるようにという訴えをさせていただいてから、待合等の意味合いも含めて、公共施設の有効利用という観点で活用をすることはいかがかというお話をさせていただきました。

ちなみに、他都市を見ると、境港市は、C I Qのところはきちんと管理して、クルーズ船ターミナルを一般に利用できるように空間を保っているわけなのです。そういうふうに工夫して使っているのに、何でうちのまちは使えないのかと、売店や案内所もあるようなところに仕立て上げているのです、そういう利用の仕方をしている。

まして、新水域を展開する上で隣接したタワーや観光案内所という類似の施設も設けている中で利用が可能になっているということでもあります。小樽市も、これからせつかく第3号ふ頭を新水域として展開していく中で、こういう利活用をしていくことは重要ではないかと思うのですけれども、いま一度、クルーズターミナルの利活用についての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）港湾振興課長

今、境港市のクルーズターミナルのお話が出てございましたが、境港市のクルーズターミナルにつきましては、新築でありまして、令和2年4月から供用開始をしていると承知してございます。クルーズ船の利用がない場合、委員の御指摘のとおり、有料ですが、これまで待合ホールや会議室、展望デッキなどを一般開放しているように聞いてございます。

小樽港クルーズターミナルにつきましては、新築ではなくて上屋を暫定的に一時利用しているような状況であることから、スペースが限定的であったとしても常時開放することになりますと、建築基準法や消防法に適用するような大規模な改修が必要になるものと認識してございます。

○中村（吉宏）委員

今、一時利用というお話がありましたが、クルーズ船が着岸しているときに一時利用なのだという捉え方もそう

かもしれませんが、概念とすればクルーズ船がないときも一時利用に位置づけられると思うので、また今後も議論させていただきますけれども、いろいろと検討していただければと思います。

○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

◎特定利用港湾について

まず、特定利用港湾について質問したいと思います。

私は、一般質問でも特定利用港湾について質問しました。市長から、他会派への答弁にはなりますが、特定利用港湾が増えることで日本全体の防衛力及び抑止力を向上させると考えられるという御発言がありました。私も同じように考えていますし、港湾関係者や市民への理解促進に努めていただいた上で、この円滑な枠組みの確認をすることが必要であると考えています。

まず、先行事例として確認したいのが、本市と石狩市に位置する石狩湾新港についてです。石狩湾新港の港湾管理者は、石狩湾新港管理組合で小樽市もその母体となっています。その石狩湾新港は、昨年度から特定利用港湾として自衛隊及び海上保安庁との円滑な利用のための枠組みの確認をしています。

そこで質問です。石狩湾新港が特定利用港湾になる際に、母体の小樽市に対してはどのような協議が行われたのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港が特定利用港湾となる際にどのような協議があったかにつきましてですが、管理組合から、令和6年2月29日付で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ということで、母体協議がございました。

小樽市としましては、管理組合が石狩湾新港における港湾施設の円滑な利用に関する事項の枠組みに協力することについて、令和6年3月21日に同意回答をしているところでございます。

○平戸委員

同意回答をしているということで、もちろん特に反対はしていないことになると思います。

次に、国のQ&Aや他自治体での議論を見てみますと、多く見受けられるのが攻撃対象となるのかどうか、そして、民生利用を主とするという点が守られているのかという点かだと思います。

まず、攻撃対象となるのかという点についてです。前提として理解していかなくてはいけないのが、当たり前のことにはなりますが、自分の国は自分で守らなければならないということ。そして、どこが攻撃対象となるのかではなく、日本全体として防衛力を強化することで抑止力を高め、他国からの武力攻撃を防ぐ、そして、現状変更を行わせないという視点に立って物事を考えるべきだということです。

本市では、既に石狩湾新港が特定利用港湾となっています。石狩湾新港付近は、居住している方は非常に限定的ではありますが、多くの労働者の方たちが日夜勤務されています。そうであれば、石狩湾新港の隣である小樽港も特定利用港湾とすることが日本全体として抑止力を維持する、高めることにつながり、結果として石狩湾周辺の安全を確保することにもつながるように感じます。

次の民生利用の影響という点についても先ほども述べましたが、石狩湾新港が特定利用港湾となってから1年以上が経過している状況です。

その中で、石狩湾新港では実際に民生利用への影響が出ているという声は届いているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港では、民生利用に影響は出ていないということで管理組合から聞いているところでございます。

○平戸委員

国から示されていたように、民生利用への影響はないということが確認できました。

次に、自衛隊及び海上保安庁の港湾施設利用回数については、特定利用港湾となる前後でどの程度変わったのか、過去5年間の推移でお示しいただきたいと思えます。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港の過去5年の港湾施設の利用回数についてでございますが、自衛隊の利用につきましては、令和2年度から令和5年度の4年間はゼロでございましたが、特定利用港湾となった令和6年度は2回の利用があったところでございます。

また、海上保安庁の利用につきましては、令和2年度が16回、令和3年度が17回、令和4年度が32回、令和5年度が16回、令和6年度が11回となっております。いずれも夏の海水浴シーズンのマリネパトロール、周辺の海水浴場のパトロールの利用と聞いてございます。

○平戸委員

海上保安庁に関しては、5年間の推移で考えても特定利用港湾となった影響が感じられず、また、自衛隊に関しては、今まで4年間使われていなかったのが令和6年度で2回使用されたということで、国から説明を受けているとおり、年に数回程度の利用があるということかと思えます。

次に、1点確認しておきたいのが、特定利用港湾という円滑な利用に関する枠組みについては、自衛隊や海上保安庁を対象とするものであり、アメリカの艦船についてのものではないと私は理解しておりますが、国からはどういった説明を受けているのか、改めてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

国からは、円滑な利用に関する枠組みは、自衛隊や海上保安庁の優先利用のためではないと。また、米国艦船についてはこの枠組みに含まれていないと説明を受けております。

○平戸委員

次に、小樽港が特定利用港湾となった場合に、自衛隊や海上保安庁の利用の仕方について現状とはどういった変化が予想されるのかについて、国からどのような説明を受けているのかについてもお答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

6月に国から説明を受けておりますが、その際の説明では、特定利用港湾になったからといって使い方を変えることは考えていないと、災害時のほか、訓練・演習の際の乗組員の休養や補給、人や物の上げ下ろしで利用するといったこと、また、自衛隊や海上保安庁の利用が大幅に増加するものではないなどといった説明がございました。

○平戸委員

大きな変化はないという説明を受けたことを確認しました。

そこで確認したいのが、現状では小樽港において自衛隊の利用は年間どのくらい行われているのか。こちらについても過去5年間をお示しいただきたいことと、併せて、海上保安庁については数隻が常に接岸している状況と思えますが、利用状況についてもお示しください。

○（産業港湾）港湾業務課長

まず、過去5年の小樽港の自衛隊の利用状況ですが、入港実績を暦年で申し上げますと、令和2年度が1隻、令和3年度が4隻、令和4年度が4隻、令和5年度が4隻、令和6年度が1隻となっております。

あと、海上保安庁の船舶の利用状況ですが、小樽港を定係地としております船舶が3隻おりますが、それ以外の

船舶では年間10隻前後が小樽港を利用しまして、入港回数では年間で70回から80回ほどとなっております。

○平戸委員

次に、特定利用港湾となることのメリットとして既存事業の推進が図られるとありましたが、この既存事業はどの事業を指しているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

特定利用港湾における公共インフラ整備として国から示された小樽港の整備は、既存事業であります北防波堤、北副防波堤、中央ふ頭岸壁の整備が示されているところでございます。

○平戸委員

今、三つ、北防波堤、北副防波堤、中央ふ頭岸壁の整備が既存事業としてあることを伺いました。

それらの整備に係る予算規模も非常に大きいですし、それが小樽港の安全な利用や発展のためには必要な事業であることを理解しています。これからも継続して予算をつけてもらわなければならない状況であると思います。

最後に、災害対応についてという点であります。

もし、地震や津波などの大規模災害が起きてしまった場合には、自衛隊の力が必ず必要になってきます。それは、実際に東日本大震災でも北海道胆振東部地震の際もそうでした。過去には、本市でも台風や大雪に対して自衛隊に災害派遣を要請したこともあることを伺っています。本市として、災害が起きたら自衛隊を頼るというのであれば、その分、自衛隊にもできることは協力するという姿勢を取ることが当たり前のことのように思います。

最後に、私から本会議でも言いましたが、特定利用港湾について我が国の平和を維持するためにはどうすべきなのか、小樽港、そして本市の発展のためにはどうすべきなのかという観点で御判断いただくようお願いしたいと思います。

◎宿泊税の使途について

次は、宿泊税の使途について伺っていききたいと思います。

8月に初めて小樽市宿泊税検討会議が行われて、今後、委員の方から使い道についての御意見が出てくると伺っております。

そこから、年内のうちに使途が決定するというのですが、2回目の小樽市宿泊税検討会議で、各委員からの意見が出てくるといことなのか、確認したいと思います。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

現在、委員の皆さんに意見の照会をかけているところでございまして、その意見の集約結果を2回目の小樽市宿泊税検討会議でお示しする予定となっております。また、現在、並行して照会中の庁内関係部署における事業の検討案も併せて2回目の小樽市宿泊税検討会議でお示して、それらを基に委員の皆さんに御議論いただく予定となっております。

○平戸委員

それでは、昨年度の宿泊客数と、それを踏まえた宿泊税の見込額についてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

昨年度の宿泊実績に基づく宿泊税の税収見込額につきましては、令和6年度の観光入込客数調査の宿泊客延べ数を基に試算いたしますと、約2億3,300万円となっております。

○平戸委員

以前、予算特別委員会で中村吉宏委員から観光客の冬道の安全確保をお願いしたいという旨のお話がありました。これまで、冬の観光地で人通りが多い通りを何とかしてくれと多くの要望を寄せられていますので、私からも要望したいと思います。

次に、約2億3,300万円ほど予想されているということで、冬道の安全確保以外にもいろいろなことに使って実行

できるのかと思います。

宿泊税の使途として、ナイトタイムエコノミーに関して聞きたいと思います。

ナイトタイムエコノミーに関しては、これまでもいろいろと議会で提案があったと記憶していますし、夜の小樽市を盛り上げようと様々なイベントが開催されたり、店舗の営業時間を延ばして夜の観光需要を少しでも高めようという動きも見られているところだと思います。

本市として、ナイトタイムエコノミーの推進という面では、これまでどういった施策を行ってきたのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

これまでのナイトタイムエコノミーの施策につきましては、近年の取組といたしましては、小樽観光協会との連携によりナイトマップの作成やナイトインフォメーションの開設などに取り組んだほか、旧北海製罐株式会社小樽工場第3倉庫のライトアップの実施や、旧小樽倉庫の賃貸に当たり、夜間営業を条件とするなどの取組を進めてまいりました。

○平戸委員

私もナイトインフォメーションを見ると、いろいろな海外の方がお話をされて、いろいろなお店を聞いているということを知っているので、どの程度の効果があるのかというのは定量的になかなか出ないのかもしれませんが、あると思います。

そのほかの施策も含めて、効果についてはどのように評価されているのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

取組の効果につきましては、一つ一つの事業の直接的な効果を捕捉することは難しいですが、令和6年度小樽市観光入込客数におきまして、宿泊客数が過去最多を記録するなど、宿泊施設の増加も相まって、徐々に滞在型観光への移行が見られておりますので、ナイトタイムエコノミーの取組が夜の新たな魅力の創出と消費拡大に一定程度寄与しているものと考えております。

○平戸委員

今ありましたように、ナイトタイムエコノミーを推進することで宿泊客数が伸びて、それによって宿泊客の満足度が向上したり、それを目的に、今後、小樽市に宿泊しようと思っただけことができれば、最終的にやはり宿泊税の増加も見込めるというすごくいいサイクルが回せていけると思います。そのため、ナイトタイムエコノミーに関して、宿泊税の使途として前向きに検討をお願いしたいと思います。

次に、北運河周辺の観光を盛り上げることについても観光の一つの課題と認識しています。

運河散策路の管理について、本市が管理を担っているのは運河の幅が40メートルとなっているところよりも北側という認識で合っているのか、お聞きしたいと思います。

○（産業港湾）港湾整備課長

そのとおりでございます。運河の幅が広がってございまして、山側に市道があるのですが、市道に緑地帯がある区間が、おおむね市の管理している区間でございます。

○平戸委員

それでは、本市が管理している部分について、そこは、現在、船を係留するのが一番の役割になっていると思います。様々な船が係留されている状況が見られて、運河としてしっかり使われている状況を市民の方も観光客の方も認識しているところだと思います。

現在、そこには柵やフェンスというものがない状況が見受けられると思いますが、柵やフェンスを設置した際には、今、係留している船の乗り降り等への影響は何かあるのかをお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）港湾整備課長

北運河についてでございますが、今、委員がおっしゃったように遊漁船などが係留されております区間ですが、港湾施設における係留施設、そのうちの物揚場という位置づけになってございます。陸域と水面の間で人や物の行き来がありますので、柵やフェンスなどの類につきましても設置が難しい区間になっているわけでございます。

○平戸委員

今、係留施設の物揚場になっているから難しいというお話をいただきましたが、本市は今後、観光という側面から考えていくと、回遊性や北運河周辺を盛り上げていこうという流れの中にあると思います。日中はさすがに運河に落下するというのは考えられないものの、夜間だと少し危ないという印象を持っています。

今、柵の設置は考えられないというお話がありましたが、今後、柵でないならば、照明を使うといった安全対策を検討の一つとしていただきたいと思います。その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

今申したように、安全性の部分でありますと、場所が散策路という言い方もございますが、係留施設である裏側ですので、荷さばき地という位置づけもあるものですから、使い勝手の中でなかなか固定の柵が難しいという部分もございます。その辺につきましても、今後の利用などを鑑みながら、どのようなものか考えていきたいと思っております。

○平戸委員

◎イベント活用を見据えた運河散策路の整備について

次に、イベントでの活用を見据えた運河散策路の整備についてです。

運河の利活用を進めるという観点で今後、整備を考えていただきたいのが、給電設備と給排水設備です。

これまで給電設備、給排水設備について、市民や団体等から要望を受けたことはあるのか、お聞きしたいと思います。

○（産業港湾）港湾整備課長

古い記録は残っていないのですが、これまでは、港湾室への要望はなかったと認識してございます。

○平戸委員

これまではなかったということですが、私の耳には届いているので潜在的な要望はあったと思います。

次に、給電設備については、現在のところ運河散策路や浅草橋街園、中央橋街園にはないという認識で合っているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾整備課長

今お話がありました道路区域もあるのでありますが、運河の散策、それから建設部で管理している散策路街園といったものを含めまして、その範囲におきまして本市で設置しているものはないと認識してございます。

○平戸委員

次に、例えば、冬の運河を青くライトアップする青の運河や、現在行われている北運河ナイトマーケットにおいても各種ライトアップがされている状況だと思います。その電源について、例えばナイトマーケットでは電柱から電源を取っていると、私は把握しています。今、浅草橋街園については、管理が建設部になるということがありましたが、浅草橋街園においてはジャズのイベントが行われたりと電源が必要な場面は今までも多くあったように思います。今後も様々に活用されていくことになるのかと思っております。

これまでは、イベントが行われるたびに電柱から電源を取る必要がありまして、その都度、電気工事ができる事業者に頼んで作業をしてもらっている状況だったと思います。この作業は、電気工事士の有資格者による施工が必要ですし、それなりの費用も毎年かかっています。

そこで、給電設備をもし設置する際には、どの程度の費用がかかってくるのか試算したことはあるのか、伺いた

と思います。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

これまでは、電源の確保も含めて開催場所の諸条件に合わせてイベントの準備が進められるものとの考えでしたので、観光振興室としては給電設備の設置費用を試算したことはありません。

○平戸委員

先ほども質問にありましたが、給電設備を整備する財源として宿泊税を充当することは可能なのか、伺いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

運河散策路等への給電設備の整備に宿泊税を充当することにつきましては、観光振興に資するハード整備、インフラ整備といたしまして、宿泊税の制度上、充当は可能と考えております。具体的な充当事業につきましては、先ほども御説明いたしました小樽市宿泊税検討会議でいただいた御意見も踏まえながら御議論いただいでいくものと考えております。

○平戸委員

充当は可能ということで、ぜひ検討していただきたいと思います。

もし、この給電設備を設置することができれば、もちろん毎年の電気工事が不要になってきます。これを行うことによって、イベントをする側にとってメリットは非常に大きいと思うものの、行政側からすると費用対効果あまり見込めなくなってしまうので、例えば電気代の負担に加えて、電源利用料を徴収することで、イベントをする側にとっても、電気工事をするよりは大幅に安く済むでしょうし、本市としても観光を盛り上げられることに加え、電源利用料の収入も見込めると、お互いにとってプラスになるのではないかと思います。

そこで、行政として給電設備や汚水ますを含む給排水設備を整備した好事例を紹介させていただきたいと思いません。

福岡県福岡市で、屋台で営業する事業者が電気及び水道を使用できるように設備を整備し、屋台営業する際は、条例でそれらの整備の使用を義務づけるということがなされております。これによって、屋台周辺で問題視されていた悪臭の問題などが解決され、存続の危機にあった博多区の屋台文化が守られるということがあったそうです。

これまで、市として、給電設備を設置して利用料収入を得るというやり方はされてきていないと思いますが、例えば、運河公園においては休憩棟が整備されていたり、管理人が常駐していることも伺っています。

運河公園においても、ジャズのイベント等電源が必要なものが行われていると思いますが、その際の電源については市として提供している、何か設備を使わせていることがあるのか、分かればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

運河公園で行われているジャズイベントにつきましては、発電機を使用して電気を供給しているところでございます。

○平戸委員

現在は発電機を使っているということで、運河公園においては給電設備を整備するハードルが低いのかと思っています。

旧日本郵船株式会社小樽支店がリニューアルオープンして、これから北運河地区を盛り上げていこうという流れの中で、運河公園の利用を促進するという意味合いでも、給電の仕組みを検討してはいかかと思いますが、どうでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

今のお話でございますが、今後、給電設備が必要とされる頻度が増加するといった必要性が高まった場合には、検討してまいりたいと考えてございます。

○平戸委員

検討するためには回数が結構重要になってくるという認識でしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

それも重要な要素になってくるかとは思ってございます。

○平戸委員

それプラス、様々なイベントを主催している方の意見等も踏まえて検討していただけたらと思います。

この項の最初に、給排水施設についても言いましたが、私としては給電設備、給排水設備はどちらも必要な設備だとは思っているものの、まずは、給電設備のほうが優先度が高いと思いますので、検討していただきたいと思っています。

◎地域おこし協力隊について

地域おこし協力隊について質問したいと思います。

他都市においては観光分野で多くの地域おこし協力隊が活躍しているので、本市の2例目以降として観光分野はいかがかという趣旨で一般質問をしました。

他都市の観光分野では、例えば情報発信系では地域の魅力だったり、インバウンド向けに特化した内容で地域おこし協力隊をしていたり、新たな観光コンテンツの企画づくりといった内容で活躍している例も見受けられました。

観光として地域おこし協力隊を受け入れることについて、現時点でどのようにお考えなのか、お聞きしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

観光分野で地域おこし協力隊を受け入れることにつきましては、委員の本会議での御質問にもございましたとおり、親和性が高い分野であると考えておりますので、本市の観光施策における課題解決のため、効果的な活用方法について今後、検討してまいりたいと考えております。

○平戸委員

ぜひ推進していただきたいと思います。

この地域おこし協力隊について、予算特別委員会などで議論したところとしては、地域の課題があって、その課題を解決するために地域おこし協力隊を導入するのだ、募集するというのが本来の流れということになっておりましたが、正直、他の分野もそうですが、観光においても課題は幾らでもあるというのが実情だと思います。例えば、議会でもよく聞くオーバーツーリズムだったり、回遊性といったことが課題としてももちろんありますし、もう少し限定すると、例えばアドベンチャーツーリズムをどうするかや、観光業界で働く方たちの英会話のスキルを高めていこうといったことも、地域おこし協力隊として活用できる場所なのではないかと考えています。

地域おこし協力隊の活動内容として、人員不足を補うためであったり、地域活性化と関係性が見いだせない内容では募集ができないという制約がありますが、今後も広い視野で検討を進めていただきたいと思っています。

○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35分

再開 午後3時00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

◎令和6年度中心商店街周辺滞在量調査結果について

まず、報告について伺っていきます。

令和6年度中心商店街周辺滞在量調査結果について、DS. INSIGHTを活用してのビッグデータを分析して資料として頂いたのですが、4ページ目の(2)-b、来訪者の年代別滞在量の傾向分析の中で、全体的に回復基調にある中で、特に10歳代、20歳代が増加傾向にあることが見られるという部分でした。

この部分で何か理由と伺いますか、分析が分かればお示してください。

○(産業港湾)鈴木主幹

小樽市の状況における結果分析は具体的になかなかできていないのですが、このデータでお示しはしていませんが全国的な傾向として、やはり若者が外に出歩いている傾向があるという民間調査会社の報告もありまして、そういったことが小樽市においても同じような傾向が現れている、やはりコロナ禍以降、若い世代が活発に出歩いている傾向があるというのがここでも現れているのかと考えております。

○新井田委員

全国的な傾向が本市にも影響していることが分かりました。

それでは、このデータなのですが、これからいろいろと活用を検討されると思うのですが、以前は通行量調査なども年度ごとに行っていたかと思うのです。

今回、令和元年から令和7年でデータを取りましたので、前のデータをこれに置き換えて今後、検討して活用していくということよろしかったでしょうか。

○(産業港湾)鈴木主幹

この調査の冒頭に御説明したとおり、昨年度まではDS. INSIGHTシステムがそれまで行ってきた活動域の調査に置き換わるかを主眼にして調査していたのですが、今回、ビッグデータの特性を生かすことで、かなり見せ方なり調査方法を大きく変えました。

その中で、結果ではお示ししていないのですが、やはり昨年までと同じ条件で調査しますと、基本的にはそれまでと同じような傾向が見てとれるという状況でありますので、今後につきましてどういった方向性で調査していくかは検討の必要があるのですが、何らかの形で有用な調査ということで続けていきたいと考えております。

○新井田委員

しっかりこのデータを活用して続けていきたいことが分かりましたので、ぜひよろしくお願いいたします。

◎小樽市内の観光バス駐車場について

小樽市内の観光バス駐車場について伺います。

令和6年第2回定例会の経済常任委員会で小樽市堺町観光バス駐車場について伺いましたが、令和6年4月より指定管理者制度によって供用開始となっております、約1年半が経過しようとしております。市内の観光バスの受入れについて、稼働の状況や課題などをお聞きしていきたいと思っております。毎年度、小樽市のホームページで小樽市観光バス駐車場マップも載せておりまして、市内の観光バスが駐車できる施設について御案内しております。

まず、現在の小樽市堺町観光バス駐車場の体制について、以前には日中4名体制でお聞きしておりましたけれども、体制などには変わらないでしょうか、人員のいる時間も併せてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

小樽市堺町観光バス駐車場の日中の体制についてですが、4名を雇用していて、実際に毎日配置されているのは常時3名でして、午前9時から午後6時までという形で当初の体制から変更はございません。

○新井田委員

それでは、人員がいない時間帯、夜間になるかと思えますけれども、その間の対応についてもお変わりはないでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

夜間の体制につきましても、当初から変更はございません。

○新井田委員

私が夜に車で走っていると、夜間に駐車しているバスも度々拝見もしております、本市に宿泊してくれているのだというところでありがたいと思うところなのですが、日中も夜間対応も変わらないということで、しっかり運営されているようでよかったです。

供用開始が令和6年4月なので、先ほども申し上げました約1年半ということで、問題点、課題、改善点などはありましたでしょうか。トイレについても、途中に設置されてから問題等はなかったのかを含めてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

供用開始から1年半たっております、問題点あとは課題、改善点についての御質問だと思いますが、バス事業者の方から駐車場出口側の縁石の間隔が狭いという声があって、今年度に縁石の切下げ工事を実施して改善を図ったことがございます。

そのほか、トイレなどは昨年10月から使用を開始しております、現時点では課題等はないものと認識しております。

○新井田委員

基本的には切下げ工事ぐらいで、何ら問題もなく運営されていることが分かりました。

また、以前、バス会社を取っているアンケートについてもお聞きしておりました。

今もそれは継続されておりますでしょうか。また、継続されていれば何か新しい要望などがありましたら、お示しください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

アンケートにつきましては、当初はQRコードを読み取るような形で実施してまいりましたが、回答率が低いという課題がありましたので、現在は乗務員の方へ直接聞き取る形で継続しております。現時点では、特段要望等はございません。

○新井田委員

聞き取りという部分では、例えば駐車場を管理している方からお聞き取りをして、市に報告するような形なのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

聞き取るのは駐車場に配置されている係員の方をお願いしております。

○新井田委員

この聞き取りは、例えば駐車されたバスの方、全てにお聞き取りをしているということでしょうか、または抽出してお聞き取りをしているのか、お示しください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

基本的には全台に聞き取っていただく形をお願いはしておりますが、なかなかタイミングが合わなくて、聞き取

れないものも多少あるとは認識しています。

○新井田委員

やはり作業もされておりますので、なかなか難しいところではあると思うのですが、しっかり声を拾っているということが分かりました。

それでは、令和5年第2回定例会で小樽市駐車場条例の一部を改正して、小樽市堺町観光バス駐車場の駐車スペースに余裕があつて、堺町周辺の駐車場が満車状態にある場合、例えば、おたる潮まつりなどの混雑時には一般車両の駐車もできるようにしておりますけれども、供用開始からの実績としてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

昨年、供用開始してからの実績ですが、今のところ一般自動車の受入れはございません。

○新井田委員

受入れの実績がないというのは、やはり基本的にはバスでいっぱいになるということではよろしかったでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

委員の認識のとおりです。

○新井田委員

やはりたくさん観光バスが駐車場として活用されることで、一般の車両はまだ実績としてはないということが分かりました。

日中の駐車について、私も日時や時期などをはっきりとは覚えていないのですが、小樽市堺町観光バス駐車場が満車になっていたことがありまして、バスが入り口から並んでいるという光景を見たことがありました。

そういった満車の状態で、例えば、休日だけですがほかの市役所の駐車場も10台止められることになっていますし、また、中央ふ頭の待機場への誘導は行うものなのでしょうか。小樽運河ターミナル大型貸切りバス駐車場については、事前の予約が必要なので、そちらへは多分、当日には案内はできないかと思うのですが、満車時の対応についてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

満車時の対応なのですが、もちろん誘導等の対応のほか、先ほど委員もおっしゃった観光バス駐車場マップを事前に年度末にバス事業者などの関係機関へ配布もしているところです。

また、新たな取組として、今年度の冬には、小樽市総合博物館の駐車場を待機場として活用するという取組も進めているところでございます。

○新井田委員

満車のときの対応もしっかりと決められていることが分かったのですが、マップも事前に配布されて、事前予約のところは予約していただくといった対応をさせていただいていると思うのですが、今後、国としては、やはり2030年までに全国で訪日外国人観光客を約6,000万人目指して受け入れていくと打ち出しております。

当然バス駐車場においては、一般車両よりも大きな敷地、立地の問題もありますし、観光バスでの観光客が増えるイコール駐車できる場所の確保がやはりついてくると思うのです。すぐという話ではないのですが、バス駐車場を増やすことについて現時点での本市の考え方をお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

バス駐車場を増やすことの方針ですが、小樽市堺町観光バス駐車場に限られた時期や時間帯において一時的にあふれている状況にあることは認識しております。委員がおっしゃるように、国が6,000万人を掲げている中で、今後、観光バス駐車場は利用台数が増えることも予想されますが、市内中心部では駐車場用地の確保が難しいなどの課題もあるところでございます。一方で、第3号ふ頭の整備に合わせたクルーズターミナル駐車場の活用については、別途検討を進めているところです。

○新井田委員

観光客の増加に合わせて増やしていきたいという考え方が聞けてよかったですと思います。

広い敷地もやはり必要なことなので、なかなか時間のかかることだとは思いますが。実際に満車になって並んでいるバスを私も見えていますので、大型のバスが駐車場待ちしているというところで、結構交通の部分でも見る限り影響があることを感じました。

そういった機会は、年間を通してまだすごく少ないとは思いますが、さきに述べたとおり、国として訪日外国人観光客を増やしていくと同時に、懸念されるバスの駐車場の不足についてもあると考えますので、その本市としての考え方も今日は聞けましたので、様々検討しなければならないとは思いますが、今後の検討もよろしくお願ひしたいと思います。

◎他国との貿易について

続いて、他国との貿易について伺ってまいります。

令和5年第3回定例会の経済常任委員会でもお聞きしましたが、貨物船定期航路のあるロシアや定期コンテナ航路のある中国との貿易について、現在はどのようになっているのか、お聞きします。

まずは、ロシアの貿易について、ウクライナ侵攻によってロシアへの制裁措置について安全保障上の制裁となっており、かなり細かい品目で対象とされているかと思うのです。北海道内におけるロシアへの輸出もやはり小樽港が結構多くて影響も大きいのではないかと考えましたが、現在、ロシアとの貿易についてどのような制裁措置になっておりますでしょうか。始まってから現在までの追加状況も聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の場合ですが、特に輸出で影響が大きいところをございまして、品目で申し上げますと完成自動車や自動車部品、ゴム製品、産業機械、農業機械といったものが挙げられるところをございます。

ロシアに対する制裁としては、規制対象といたしまして軍事転用可能な物品や貨物自動車、一部のハイテク製品、ぜいたく品といったものが制裁対象になってございまして、自動車を例に少し挙げさせていただきますと、令和4年4月から600万円以上の自動車の輸出が禁止された。追加制裁としまして、令和5年8月に排気量1,900CC以上の自動車、ハイブリッド車、プラグインハイブリッド車、電気自動車などが輸出禁止品目として追加されたところでございます。

○新井田委員

制裁を追加されながら、小樽港の活用という部分では考慮しながら使っておられるということが分かりました。

そういった現在までの制裁措置を踏まえて、現在のロシアとの貿易についての経済措置について変わったことや対応してきたこともあれば、併せてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

規制強化によりまして、中古自動車の輸出に関しては一時的に下落したところをございます。逆に規制が緩和になって他港から輸出がしづらくなったということもあります。例えば、苫小牧港からは事業者が撤退しております。現在では中古車の輸出に関しては、北海道内では小樽港のみということで、逆に昨年あたりから輸出量に関しては増に転じているというところをございます。

輸出に関しましては、主にウニといった水産品が中心でございましたが、経済制裁による影響は今のところ特段見られていないと承知してございます。

○新井田委員

苫小牧港では撤退という部分もあるということで、その中で小樽市としても状況の変化に応じながら対応していることが分かりました。

本年6月頃に報道がありまして、日本製の中古車をロシアに輸出する際の税関への手続で、道内の業者が虚偽の

取引価格を申告していたとして、税関から行政処分をされていたという件がありましたが、把握されていれば、この件についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

委員の御質問でございますとおり、令和4年から5年にかけての事案かと思えます。先ほどの御答弁にありますとおり、令和4年4月から中古車の輸出に関しましては600万円という金額で制限を設けてございます。本件については600万円を超えるものを事業者がいわゆる制裁対象とならない品目を探している過程の中で、そういった事案が生じたのかと認識しているところでございます。

○新井田委員

こういったことも起こり得るというところで、分かりました。

本件に関して、例えば本市としては何か事前に対応できたものなのか。また、今後の対策、再発防止などについては本市として何ができ得るのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

本市として対応ができることというのは、非常に少ないとは認識してございますが、今回の事案を通じて、税関にも確認してございますが、このケース以降、特段検査を厳しくしたということはないとも聞いてございます。また、輸出を行っている事業者からも、これ以降、検査が非常に厳しくなった印象はないとも聞いているところでございます。

○新井田委員

直接的には本市としては対策がなかなか難しいことが分かりました。

今、答弁いただきましたとおり、規制の強化なども特別厳しくなったところも特段ないとお聞かせいただきました。情報の収集としては、できるだけ早めに努めていただきたいと願いますところでは。

次に、中国との貿易関係です。

令和5年第3回定例会の経済常任委員会で一緒にお聞きしておりましたが、そのときは処理水の関係もあり、制裁については、本市としては水産品の扱いがなかったことで直接の支障がなかったと御答弁をいただいております。

そのときから今日までの中国との貿易についてはいかがでしょうか。影響がなかったとか、特に変わりなかった、取扱いが減ったなどがあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港におきましては、水産物禁輸の以前から水産品の輸出がほとんどないという状況でございましたので、貨物の減少などの影響は少なかったと認識してございます。

また、直近では本年6月29日に中国向けの水産品の禁輸解除が行われたところでございます。ただ、禁輸解除が行われたとはいいまして、中国当局への製造、加工、貯蔵施設の登録であったりなど、いろいろな施設登録が必要な状況でございますので、新たな設備投資などが必要であるということで、現状では動きについてはなかなか現れていないところでございます。

一方で、中国からのコンテナ航路というか、輸入に関しましては、家具や履物とか、大手の家具販売店、あるいはホームセンターであったりなどが荷主になっているものですから、影響なくコンスタントに入ってきているというところでございます。

○新井田委員

令和7年6月に禁輸措置の緩和もされていたので御確認だったのですけれども、輸出、輸入ともお聞かせいただきまして、やはり当局への登録の設備投資なども新たに必要になってくるということで、これからの検討案件とお聞かせいただきました。

それでは、制裁措置に関して、ふだんからの事業者との情報収集などはいかがでしょう。

○（産業港湾）港湾振興課長

私どもが事務局を務めてございます小樽港貿易振興協議会という港湾関連の事業者や団体といったものを中心に構成されている団体がございます。その中に、中国のコンテナ航路に関する調査・研究といったものを目的にしております。コンテナ部会と同じように、ロシア部会という部会を設けてございます。

両方の部会で、例えば直近の貨物の動向であったりとか、あるいは、例えば昨年から韓国の船会社の船賃が上がっているといった状況であったり事業者からお聞きしているところでございます。

○新井田委員

ふだんから情報収集に努めて連携も取られていることが分かりました。

ロシアと中国との貿易についていろいろと確認させていただいたのですけれども、その状況下で、貨物を扱っている小樽港の現状、貨物の取扱いを増やしていきたいところはあると思います。

少しでも港の活用を増やしていきたいという部分では、現状、ロシア、中国ともにポートセールスへの影響はいかがでしょう、見通しも含めてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず、中国に関して申し上げますと、先ほどの答弁にございますとおり水産品の禁輸解除という一つの節目がありましたものですから、今後、輸出の可能性がある荷主に関する情報収集も含めて北海道内の企業を訪問するなど、ポートセールスを進めていくと考えてございます。

また、こういったことを契機に船会社とも協力しまして、貨物の拡大に向けた取組を進めていく必要があると考えてございまして、本年10月には市長が中国の青島市を訪問いたしまして、現地の企業訪問や市場調査なども含め、青島政府の訪問も含めて小樽港の貿易拡大に向けた意見交換を実施する予定となっております。

ロシア貿易に関して申し上げますと、極東ロシア貿易についてはもちろん小樽港に地理的な優位性がございまして、先ほどの中古車の輸出でございしますが、小樽港の輸出取扱貨物量の全体の9割を占めているという非常に重要な貿易対象国と認識してございます。ただ一方で、ウクライナ関連の経済制裁であったりといった状況がございしますので、引き続き情報共有、関係機関との連携を進めながら、終息後の展開に向けた取組を検討してまいりたいと考えてございます。

○新井田委員

中国とロシアそれぞれで対応してポートセールスに準じていく、市長も自ら動いていただくことも分かりました。

やはり日本海側の拠点港として小樽港は大事であると思いますし、持続可能な港湾の活用をもっとしていただきたい。そのために、ポートセールスですとか営業活動を、今の情勢を踏まえながら、変化の情勢の中で厳しい状況の中ではあるのですけれども、先々を見て、今できることを見いだして見通しを立てて進めていっていただきたいと思います。

◎キャッシュレス決済の民間における導入状況について

次に、キャッシュレス決済の民間における導入状況について伺ってまいります。

令和6年第4回定例会でクルーズ船の観光客の経済効果や消費動向について伺った中で、船内でのキャッシュレス決済の導入の状況をお聞きしました。船内ではキャッシュレスで物を購入しているところで、本市の商店街などにもクルーズ船の観光客が流れてきていることもお聞きしておりまして、本市の商店街などのキャッシュレス化について触れておりました。

本市の市庁舎窓口などもキャッシュレス化が進む中で、市内の事業者への促進についても現状の把握としてどのようになっておられるか、お聞きしますけれども、本市内の商店街などの民間事業者におけるキャッシュレス化の状況について、何か把握されておりますでしょうか。また、把握されている部分がありましたら、お聞かせくだ

さい。

○（産業港湾）鈴木主幹

市内商店街等のキャッシュレス化の導入状況でございますが、今年1月に市内商店街などの一部を中心に、実際にお店の方々に御協力いただきながら、キャッシュレスの導入状況について現地調査を実施してまいりました。結果としましては、商店街によって温度差があるのですが、約7割から、多いところでは9割程度ですが、カード決済やスマートフォンを活用したコード決済といったキャッシュレス決済が導入されていることを確認しております。

○新井田委員

しっかり調査されて、民間の事業者とも協力していただいて、状況の把握に努めていただいてありがとうございます。びっくりしたのが約7割から9割が何らかのキャッシュレス決済を導入され、対応をされていることが分かりました。

道内外の外国人客のいずれにおいても、最近の令和5、6年度での小樽市観光客動態調査の中でも、前回、平成30年度の観光客動態調査と比べて、電子マネーの決済が約2倍に増えているというデータもあり、キャッシュレス化が進んでいるところもあったのですが、年代別でも20歳代から60歳代で電子マネーの利用が約50%、70歳代以上でも約30%の方が利用しているというデータにもなっております。

キャッシュレス化が進んだことによって、利用者も増えたところも見受けられるのかと考えますが、一方で、同じく小樽市観光客動態調査の中では、「小樽の旅行中で、最も印象に残っていること」の中で、電子マネー、クレカ対応という部分での意見では、電子マネーが使えるところが少ないですとか、飲食店で現金払いのお店が多いといった意見もあったり、その次の項目で、「小樽に対する感想・意見」の部分では、電子マネー、クレカ対応の部分での意見として好意的な意見がなくて、批判的な感想、提言的な意見が若干見られたところのデータがありましたけれども、この点についてはどう捉えておりますでしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

こちらの調査結果でございますが、実際に現金オンリーのお店も存在しているため、観光客の方の行く先のお店がキャッシュレス対応されていない店であった場合、また、今かなりいろいろなキャッシュレスの手段がありますので、使おうとしていたキャッシュレスの手段に対応していないという場合についてそういった意見が出ることは考えられるのですが、基本的には市内におけるキャッシュレス化は進んでいると考えております。

○新井田委員

キャッシュレス化についての多様化という部分で、お客さんが使いたいキャッシュレスの手段がなかなかなくて現金で払っているとか、もちろん現金のみでお支払いするお店もあったりして、100%導入という部分ではなかなか難しいとは思ったのですが、そういった見方として捉えていることが分かりました。

先ほど、民間事業者へのキャッシュレス化の調査の中で、お店側の御意見などもお聞きしているのではないかと考えたのですが、導入しているお店としていないお店では、キャッシュレス化についての御意見はどういったものがあつたでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）鈴木主幹

キャッシュレスを導入しているお店につきましては、やはり観光客等の需要を取り込むために必要なもので、もちろん今後も継続的に利用するという声を聞いております。

一方、導入していないお店なのですが、お店自体で販売している商品の性質、例えば単価が低いものであったり、店のづくりが屋台のようなづくりということで、そういった販売形態から現金のほうが回転率を高められるといったメリットがあつてキャッシュレス化していないという御意見を持っている店もありました。ただ、中には、導入していないお店につきましても、やはりキャッシュレス化につきましては、今後のことを考えて検討が必要と考え

ているところもございました。

○新井田委員

それぞれ導入しているところに関しては観光客の取り込み、観光客に対応するためというところと、導入してなくても対応していきたいという前向きな部分もあるところを感じました。

キャッシュレスといっても多様化しているところもあって、もしかすると、観光客の求める決済と導入している決済とのミスマッチもあるということも先ほど申し上げましたが、今後のキャッシュレス化についての周知や調査についての考え方としては、いかがでしょうか。あわせて、まだ導入していないお店で導入を検討される場合には、何か本市としてお手伝いできるものはありますでしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

今回、実際に導入の調査を行いました。やはり継続した情報把握のために、日常的な業務におきましてキャッシュレスの導入状況の把握に努めることは大事と考えておりますし、また、その中でお店側に対してキャッシュレスの仕組みをつくっている事業者側の情報も市で得ながら、そういった情報の周知ですとか、導入していない店ですとか、導入している店につきましても、店自身が継続的にキャッシュレス導入・活用についてのお考えを把握することも大事かと考えております。その上で、必要な情報提供のサポートについては継続して行ってまいりたいと考えております。

○新井田委員

しっかり把握に努めていただいて、現場が本当に見える部分ではあると思いますので、その中で導入を検討されている場合にはお手伝いをお願いしたいところであります。

観光客の方に向けての話で質問してきましたけれども、もちろん市民の皆さんにも、お店を利用する上でキャッシュレス化は利便性の向上やふだんのお買物の幅も広く対応できることにもつながっていると考えます。商店街に関しても大きいところではあると考えます。

現在、各商店街への調査も行って、ある程度市内の民間事業者の状況が把握できている状態と思うのですが、観光客の方、またクルーズ船の観光客ももちろん含めて、キャッシュレス決済の対応について、現在で幅広く買物や食事、宿泊などにおいて、観光客が一定の範囲で困らない状況になっているとお考えでありますでしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

今回、実際に商店街・市場等を中心とした調査でございますが、先ほど申しましたとおりキャッシュレスの導入は進んでいる状況であると捉えております。このことから、観光客等のキャッシュレス利用者が実際にキャッシュレスを使う上で困らないような状況になっていると考えております。

○新井田委員

今日、割と高水準での導入に至っているところも分かりました。一定程度の対応ができていく状況の中で、さらに幅広く対応していただけるように本市としても努めていただいて、受け入れる対応幅をより広くして続けていただけると、それだけ本市への消費もしていただけると考えます。

また、昨日の予算特別委員会で我が会派の横尾委員からもあったDMO、観光地域づくり法人としても、まさに地域の「稼ぐ力」を引き出すとともに、地域への誇りと愛着を醸成する地域経営の視点に立った観光地域づくりの司令塔として、多様な関係者と協働しながら、明確なコンセプトに基づいた観光地域づくりを実現するための戦略を策定するとともに、この戦略を着実に実施するための調整機能を備えた法人とあるように、DMOの範疇として後志地域の中心となって本市からの観光の行き先へのDX化、今回のキャッシュレス化もぜひ主導でさらに推進していただきたいと思います。引き続き、よろしくごお願い申し上げます。

○委員長

公明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

立憲・市民連合に移します。

○下兼委員

◎市内の雇用状況について

私からは、小樽市内の雇用状況についてお伺いいたします。

今年8月に、令和6年度小樽市労働実態調査が出されました。小樽市では、毎年、市内事業所の賃金や諸制度、労働条件等の調査を実施されております。調査対象は、本市に所在する従業員5名以上の規模の事業所から、600事業所を層化有意抽出法により抽出。令和6年度の回答状況は、600事業所のうち、315事業所から回答をいただいたとあります。回答率は52.5%でした。正規従業員の年齢階層別構成は、50歳代が29.2%と最も多く、40歳代が25.3%、30歳代が16.9%、そして60歳代は13.1%でした。

初めに、外国人労働者についてお伺いいたします。

外国人労働者の内訳は、集計対象となった315事業所のうち、外国人労働者を雇用している事業所は26事業所(全体の8.2%)とあり、人数は全体で170人です。在留資格別では技能実習生が42.4%、次いで特定技能が24.1%、その他在留資格の内訳としては、日本人の配偶者がいることなどがありました。そして、特定技能制度は対象分野が順次拡大され、技能実習制度は育成就労制度と見直しが行われるなど、国内の労働力不足を背景に外国人材の受入れに向けた環境整備が進められており、小樽市経済の活力を維持させるためにも外国人材の確保策が重要な課題となっているということでもあります。

調査対象事業所から、意見、要望として外国人材の雇用に対する企業への支援というのがありました。

今までに人手不足の事業者などから、外国人材の雇用に関して意見や要望はありましたでしょうか、お聞かせください。

○(産業港湾)商業労政課長

商業労政課では、これまでに企業に直接お話をお伺いするほか、労働実態調査や市内企業へのアンケート調査などで御意見や御要望をお聞きしております。その中で外国人材の雇用に必要な費用についての支援を求める声や、制度や雇用手続に関する説明会の開催を求める声などのほか、住居をはじめとする受入れ環境の整備に関する御要望など、様々な御意見、御要望を伺っております。

○下兼委員

やはり事業者からもどうしても役所に聞けば何とかしてくれるかも、聞いてくれるかもという市民感情なのだと思いますので、しっかりと聞いて解決に結びつけていただきたいと思います。

これからも外国人材は小樽市にとって必要と思われます。商業労政課として取り組んでいることはありますでしょうか、お聞かせください。

○(産業港湾)商業労政課長

現在、取り組んでいることといたしましては、札幌市が昨年7月に開設しました、札幌市官民連携窓口SAPPORO CO-CREATION GATEに、本市の行政課題といたしまして、外国人材、外国人労働者の就労や定着への支援を掲載してございます。

その結果、実際に企業から提案をいただきまして取り組んだ事例といたしましては、トクティー株式会社からセミナー開催の御提案をいただきまして、今年7月30日に外国人材採用セミナーを開催したところでございます。

○下兼委員

いろいろなところで協定を結ぶことが、解決に結びつくものではないかと思いますが、外国人材がこれからどれくらい入ってくるかの予想はつかないのですけれども、やはり言語や生活環境の問題、そして子供がいた場合の学校の環境などの問題もこれから出てくると思われますので、しっかりと取組を進めていただきたいと思います。

次に、人手不足についてお尋ねいたします。

第7次小樽市総合計画では、本市における有効求人倍率は、新型コロナウイルス感染症拡大の影響による一時的な落ち込みは見られたものの、近年は1.0倍を大きく超える高い水準で推移している上に、職種別の有効求人倍率には格差が見られ、求職者側と求人側との意向等が一致しないことから、求職者は就職に至らず、企業の人材不足は深刻な状況となっている。さらに、女性や高齢者などへの就労支援を図る必要があると書かれております。

小樽市では、よく人手不足と言われておりますけれども、どの職業が特に人手が不足しているのでしょうか。逆に、人手が充足していると見られる職業をお聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

ハローワーク小樽で公表しております直近の令和7年7月分の雇用失業情勢によりますと、建築・土木・測量技術者などの専門的・技術的職業、販売店員などの販売の職業、ホームヘルパー・ケアワーカー・看護助手・歯科助手などのサービスの職業、整備工・修理工などの生産工程の職業、自動車運転手などの輸送、機械運転の職業、建設・土木作業員などの建設・採掘の職業など、幅広い職業で求職者数よりも求人数が多く、人手不足が伺える状況となっております。

その一方で、一般事務員や選別作業員、軽作業員などの職業では求人数よりも求職者数のほうが多くなっている状況でございます。

○下兼委員

こんなに人手が不足しているということを改めて思いました。運転手が足りない、ヘルパーが足りない、介護される方が足りない、販売員の方が足りないと言われております。意識がありませんでしたが、これでしっかりと人手不足の職種が分かりました。

さらに、一般事務員や軽作業員が多いというのは、やはり今は体の負担、あとは子供がいる方などは定時に終わる、そして土曜日・日曜日が休みということもあるのではないかと思います。

女性の就労支援ですけれども、働きたいと思っていてもなかなか見つからない、条件が合わない女性はいるでしょう。そして、子育てが一段落した女性は、かなりお仕事に復帰されているという印象を私は受けております。

では、子育て中の女性はどうか。出産前にお仕事をされていて、出産後、育児休業などを取得し、職場復帰をしている女性、出産を機にお仕事を辞められた女性など、女性にはいろいろなケースがあると思います。女性が安心して働くためには、やはり各事業所の福利厚生も重要であると思います。1人目を出産した以降お仕事をされていて、さあ、2人目の子供が欲しいと思っていても、やはり産前産後の休業制度が充実していないとか、育児休業が取れないということを思ってしまい、子供を産むことを諦めてしまうというケースも女性にはあると思います。小樽市で働いて、小樽市で子育てできることがやはり一番です。

そこで、小樽市の女性が自分の就業に対してどう思っているのかを調べていただけないでしょうか。そして、それを基にして、女性の就業の支援策をお考えいただきたいのですけれども、どうでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

市内の人手不足の解消に向けまして、女性の就業率の向上は重要な取組と考えております。これまでも合同企業説明会などでも女性歓迎という企業を表示したり、託児ブースを設けて女性が参加しやすくなるように工夫するなどしてきております。委員のおっしゃいましたように一律の考え方、女性にはいろいろな事情があると思いますの

で、そうした女性の考えを聞く方法につきましては、女性だけに聞く方法など調査方法も含めて、今後、考えてまわりたいと思っております。

○下兼委員

当たり前ですけども、働きたい人が働きたいところで働くことが一番と思います。

私は、令和7年第1回定例会で小樽地域雇用創造協議会についてお伺いいたしました。その後も順調にマッチングができているという話を聞いて、少しでも働く方が増えていただけることに本当に安心いたしました。これからも頑張っていたきたいと思います。

次は、高齢者のお話です。

高齢者の就業では、労働実態調査の正規従業員構成は全体の約13%でした。1割以上の方が正規従業員で頑張っているということは、とてもよいことだと思いますけれども、市内の高齢者の方がどのくらいお仕事をされているのか分かりません。中には、長い間、一生懸命に働いてきたのだから、もう仕事はしないでゆっくりしたいと思っている方もいると思いますが、逆に、まだ元気なのだから少しでもお小遣いの足しに、孫に何か一つでも買ってあげたいと思っている方もたくさんいると思います。

市として、高齢者の就業についての支援はどのようなことが考えられますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

高齢者の就業促進といいますが、女性と同様に人手不足の解消には重要な視点と考えております。現在の取組といたしましては、合同企業説明会におきまして女性歓迎だけでなく、60歳以上の方歓迎という企業を分かりやすく表示するなどをしておりますほか、求職者向けに開催しているパソコン講座なども高齢者の就業支援に寄与するものと考えて取り組んでいるところでございます。

また、ハローワーク小樽におきまして、シニア向けのお仕事相談会を開催するなど、今、高齢者の就業促進に力を入れて取り組んでいただいておりますので、今後ともハローワークと連携を密にしながら、支援に取り組んでまいりたいと考えております。

○下兼委員

私もそうなのですが、多分中には、頭からパソコンが無理と思っている方もいらっしゃると思うので、パソコンができれば楽しいと。私も議員3年目で、ようやく少しずつでもパソコンに触れるようになってきたので、そういう概念を取り除いて仕事に結びつけていただけたらと思います。

若年層の地元定着に向けた取組もされているとお伺いしております。あらゆる年齢層が働く元気な小樽市であってほしいと願います。

◎小樽市の農業について

次に、小樽市の農業についてお伺いいたします。

本日、北海道新聞小樽版にミニトマトフェスの記事が載りました。今日、ちょうど私も農業について質問しようと思い、農林水産課長に昨日お話を伺いたら、実はこういうのがあるとお聞かせいただきまして、今日、新聞に載ってしまったと思ったのですが、逆によかったと思ひまして、この質問をさせていただきます。

第7次小樽市総合計画改訂版ですが、本市の農業はミニトマトなどの施設栽培を中心に、花卉、果実などを主体とした少量多品種生産の都市近郊型農業が展開されておりますが、平地が少なく傾斜地に多い地形のため、農家1戸当たりの耕作面積は狭小な小規模営農で、農業者の高齢化に伴う離農や後継者不足により、近隣町村を上回るスピードで農家戸数の減少が続いているとありました。

そこでお尋ねいたします。やはり代表するミニトマトなのですが、いつ頃から栽培が盛んになったのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）農林水産課長

新おたる農業協同組合のデータによりますと、本市におけるミニトマトの作付は昭和44年くらいからスタートしているということをごさいます、その後、2004年の段階ではまだ3件の農業者しか作っておられなかったのですが、20年を経過した2024年には17件の農業者が手がけておまして、委員がお伺いの特定の年次を契機に急に盛んになったというのではなくて、この20年の間に徐々に増えていったという変遷になっていると伺っているところをごさいます。

○下兼委員

ミニトマトが世に出てきたのも最近というか、私の小さい頃はミニトマトなどはなかったですし、あったらよかったと思うのですが、やはりミニトマトの需要がだんだんと増えてきて、お弁当にはミニトマトというものが契機にあったのかもしれない。

それでは、野菜ソムリエサミットで3年連続金賞を受賞されたミニトマトのブランド化に成功した農家がいるとお聞きいたしました。この方は、農家の後継者だったのでしょうか。それとも、新規参入をされたのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）農林水産課長

委員が冒頭におっしゃってくれた、北海道新聞の小樽版に今日掲載された、なまらファームの代表をお務めになっている渡邊充康さんのことかと思いますが、新規就農者をごさいます。平成24年に東京都から本市に移住され、平成29年から蘭島の農園で2年間の研修を経て、平成31年から農業経営を開始されております。

○下兼委員

3年連続金賞を受賞したミニトマトはすごく気になります。きっとおいしいのでしょうね。一度も食べたことがないです。いろいろな方がミニトマトを生産されている中からこの快挙というのは、小樽市にとってもプラスの材料になるのではないかと思います。

やはりどうしても小樽市は魚介というイメージがついています。ウニ、ホタテ、今年はサンマがすごくおいしくて、新南樽市場に行くとサンマを狙って車がいっぱい。ですが、新南樽市場の中にも八百屋が2軒ありまして、私もよく見るのですけれども、しっかりと北後志の産物などを置いているので、こういうのも大事だろうとは感じておりました。野菜でも小樽市が有名になるということは、小樽市の新しい風になっていただけのではないかとすごく期待しております。

一方で、ミニトマト以外の作物は生産されているのでしょうか。どのような青果物を生産しているのか、お聞かせください。さらに、小樽市内には流通されているのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）農林水産課長

新おたる農業協同組合で出荷されている野菜と果物も含めて申し上げますと、令和6年度の実績で、やはりミニトマトが出荷量全体のおよそ62.2%を占めておまして、キュウリが20.9%、キャベツが10.7%、この三つがベストスリー。以下、ピーマン、苺、パレイショ、大玉トマトと続きます。

また、小樽市内への流通ということをごさいます、新おたる農業協同組合に出荷されたミニトマト以外の品目につきましては、札幌みらい中央青果株式会社を通して札幌市中央卸売市場で主に競りにかけられた後、そのうちの一部が本市への流通に乗っかってくると考えられます。

この市場以外にも農業者が独自のルートを持って、いわゆる市場外流通と言われていますが、例えば忍路水車の会が運営している水車プラザなどの直売店に並ぶもの、また、水車プラザを介してラルズ系列、小樽市内でいえばラルズマートやスーパーアークスなどのスーパーマーケットの店頭で並ぶという場合、あるいは、とりわけミニトマトに多いのですが、生産者が直接レストランや居酒屋などの飲食店に卸して料理食材として使われるという場合もありますので、こういった経路を介して小樽市民のお口にも入ってくるという流れをごさいます。

○下兼委員

小樽市でもこれだけ青果物が生産されているのだということをしかりと市民にも周知していただいて、小樽産の物を買って食べようということで、私も皆さんに教えたいと思います。

私も含めてなのですけれども、市民は農家との交流はなかなか難しいかと思えます。自分でも野菜を作りたい、自分で取って食べたいという方は家庭菜園を作っている方もたくさんいらっしゃいます。本格的にやっている方もたくさんいらっしゃるのですけれども、それでもお庭がない。でも、やりたいという方のために市民体験農園があります。

直近3年で何区画利用されているのでしょうか。また、利用件数も併せてお示してください。

○（産業港湾）農林水産課長

おたる自然の村の市民体験農園の利用区画数、利用件数でございますが、過去3年間で申し上げますと、令和5年度で150区画、66件、令和6年度で143区画、66件、令和7年度で165区画、80件の実績となっております。

○下兼委員

100区画を超えるということは、皆さん、毎年楽しみにされているのでしょうか。よいことだと思います。土をいじるのは楽しいですし、充実感、達成感があります。

それでは、第7次小樽市総合計画では、農業者の高齢化による離農や後継者不足が言われております。このブランドトマトを作っている農家のような、夢を持って農業に従事する新規参入者がどんどん増えてほしいと思います。

市として、農業の担い手または新規就農者に向けた取組があればお聞かせください。また、近年の新規就農実績があればお聞かせください。

○（産業港湾）農林水産課長

本市独自の農業支援につきましては、農地の整備、整地に必要な機械の借り上げ料の補助、ビニールハウス等の資材購入費用の補助について、新おたる農業協同組合を通じて行っているところでございます。

また、直接取引するわけではないのですが、新規就農者が本市において農業経営を始めるに当たっては、担い手のいない農地の売買や賃貸に関するいわゆる農地のマッチングのサポート、使える国の支援メニューなどの活用に関する情報、あるいは後志農業改良普及センターというプロがいるところで実施する研修会に関する情報の提供等、新規就農者に寄り添うような形で取組を進めていくことで、本市の農地減少の歯止めにつながるよう努めているところでございます。

それと、近年の新規就農者につきましては、令和6年度に札幌市の大手花卉卸売事業者の方が、自社で販売するために自分で花を栽培する農業法人、株式会社ビオトープ北海道を設立しておりまして、忍路2丁目、蘭島2丁目にまたがる農地を取得され、農業経営に新規参入しております。

また、同じく令和6年度にスタートしておりますが、ワイン醸造用のブドウを栽培し、将来的には御自身が醸造したワインを提供したり販売したりする、いわゆるワイナリーを目指す女性農業者が塩谷の農地を取得し、新規就農を果たしておられるということが実績としてあります。

いずれの方も実家などが小樽市にあったり、この地とゆかりが深いなどのことから、本市における農業経営に踏み切っていただいた方たちでありまして、私どもといたしましても大変歓迎しているところでございます。

○下兼委員

明るい未来が少しでも見えてきているような気がします。市長もよく言っておりますけれども、選ばれるまちになるということはこういうことなのだと思うのです。こういう新規の方々が安心してしっかりとこの小樽市で就業できるようにお手伝いしていただきたいですし、なまらファームの渡邊さんのことも、もっと外に宣伝していいと思うのです。小樽市はこんなにすごいミニトマトがあるのだよ、これを食べてくださいと、市を挙げてでもやっていただければと思います。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

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

◎特定利用港湾について

昨日に引き続いて、特定利用港湾についてお伺いいたします。

昨日の予算特別委員会では、政府はいろいろQ&Aで言っているけれども、有事を念頭に置いた取組であるという事は確認しました。また、米軍の利用についても増えないとは断定できないことも確認したところです。

そこで、まず、先ほどの平戸委員とのやり取りに関連して幾つかお伺いいたします。

災害時の関係で、自衛隊との協力の関係ですけれども、特定利用港湾に指定されなかったということで自衛隊の協力が受けづらくなることはあり得るのでしょうか。

○(産業港湾) 港湾業務課長

今の御質問ですが、特定利用港湾にならなかったから災害時の利用はされない、自衛隊の協力を得られないのかということで、通常、特定利用港湾にならなくても協力は得られるものと思っております。

○小貫委員

特定利用港湾にならなくても、自衛隊が災害時に備えて訓練を行うことはもちろん今までもやってきたし、これからでもできるということで、いつというところまではいいですが、過去、やはり災害の訓練で自衛隊が小樽港を活用して訓練を行ったという実績があるかと思うのですけれども、確認をいたします。

○(産業港湾) 港湾業務課長

災害での訓練の活用というのは、今は承知しておりません。

○小貫委員

どこまでを訓練と呼ぶかもありますけれども、実際に小樽港湾を使って平成23年や、たしか平成30年あたりもやったかと私は思うのです。

別に特定利用港湾にならなくても、災害時に対応した自衛隊の訓練は、小樽港としては受け入れますということでもいいですか。

○(産業港湾) 港湾業務課長

そのとおりです。

○小貫委員

もう一つは、記憶の範囲で構いませんので、災害時に実際に小樽港を利用して自衛隊派遣を行ってきたという実績もあったかと思うのですけれども、いかがですか。

○(産業港湾) 港湾室長

災害時は、東日本大震災のときに小樽港から自衛隊が応援で使われたという実績がございます。

○小貫委員

平戸委員との関係で予定外のところがあったかと思うのですけれども、特定利用港湾の仕組みは、政府は災害のことは言っていますが、やはり災害の場合とそうでない場合は、区別されるべきだろうと思います。もちろん、特定利用港湾の目的がそういった災害時のことも掲げていますから、それ自体は政府の言い分というのはそのとおり

なのでしょうけれども、ただ、指定されなくても実際には運用できると私は考えております。

国家安全保障戦略との関係で、特定利用港湾による整備については、自衛隊のニーズに基づいた整備と掲げています。

ところが、国の説明資料を見ますと、自衛隊の円滑な利用に資するように整備するという表現になっているわけですが、これはどちらが正確なのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

整備に関しましては国から説明を受けておりますが、国のQ&Aにも、民生利用を主としつつ、自衛隊・海上保安庁による円滑な利用にも資するようとありますので、ニーズに基づいたものではなく、後者と認識しております。

○小貫委員

閣議決定で自衛隊のニーズに基づいた整備と言っているわけですが、そうすると、小樽市としては特定利用港湾等の関係とはまた別に、自衛隊のニーズに基づいた整備を行っていくという理解でいるということでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

自衛隊や海上保安庁のニーズのみの場合は、自衛隊や海上保安庁の事業として行うとされておりますので、私が申ししたのは、今回の特定利用港湾の整備に関してどうなのかというところでしたので、ニーズに基づいたものではなくと申しましたが、表現として、そちらではなく、今、国から示されている円滑な利用にも資するようになっていっているので、そちらだということに認識しているということでお答えしたものです。

○小貫委員

円滑な利用に資するよというほうが、実際の整備に該当するのではないかということになります。

そういう面では、これだけ自治体の財政が厳しいところで、港湾の整備の予算は、大体国が握っていますから、お金をちらつかせて、こういったところに同意を迫るというのは大変問題と思います。

2015年ですけれども、当時は安倍首相のときに、自衛隊を我が軍として呼んだということで、そのときに質問主意書が出されまして、そのことに対する答弁を紹介していただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

そのときの答弁ですけれども、資料を読み上げますと、冒頭、「国際法上、軍隊とは、一般的に、武力紛争に際して武力を行使することを任務とする国家の組織を指すものと考えられている。」とありまして、「国際法上、一般的には、軍隊として取り扱われるものと考えられる。」といった内容となっております。

○小貫委員

自衛隊は、国内的には憲法の制約はあるけれども、国際的には軍隊と扱われるのだというのが今のお話でした。

今日は、国際的にどう見られるのかと、先ほどの軍隊というお話を前提に少し議論したいと思います。

今朝の新聞報道で、海上自衛隊のイージス艦ちょうかいが、来年夏までにアメリカでトマホークの実射試験を行うという報道がありました。費用は実に20億円以上に上るのだと。とんでもないお金ですけれども、これによって、他国の領域を直接攻撃できる能力を自衛隊が得ることになります。それだけではなくて、普通戦闘機にも射程100キロメートルの12式地对艦誘導弾能力向上型を配備するという報道がありました。安全保障関連3文書で、敵基地攻撃能力、政府は反撃能力と言っていますけれども、これの保有を打ち出した具体化になるわけです。

こういった自衛隊の艦船や戦闘機が、先ほど平戸委員は自分の国は自分で守ると言っていましたけれども、日本が攻撃を受けない状況で、こういった船が小樽港を柔軟かつ迅速に利用するのだということになるわけです。

そこで、ジュネーヴ条約との関係に移りたいと思うのですが、第1追加議定書第52条の説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾業務課長

ジュネーヴ条約第52条ですけれども、民用物の一般的保護について規制されています。内容としては、「民用物

は、攻撃又は復仇の対象としてはならない。」といったことが書かれております。

○小貫委員

民用物は、戦争において攻撃の対象としてはいけないということなのです。

そこで現時点の小樽港は民用物と言えるかどうか、小樽市としての判断はどのようなのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

小樽港は商業港でありますので、ジュネーヴ条約上の民用物と認識しております。

○小貫委員

現状の小樽港のままで、仮にどこかの国が小樽港を攻撃した場合は、それは国際法上の違反行為になるのだということになるわけです。それでは、昨日の質疑の中で含まれるとした可能性に値する重要影響事態の場合です。

アメリカの後方支援のために、弾薬を運ぶために自衛官が小樽港を使うと。そうなっている小樽港は民用物に当たるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

重要影響事態で後方支援を行っている場合、民用物かどうかなのですが、先ほど説明申し上げたジュネーヴ条約第1追加議定書第52条には、「通常民生の目的のために供される物が軍事活動に効果的に資するものとして使用されているか否かについて疑義がある場合には、軍事活動に効果的に資するものとして使用されていないと推定される。」とありまして、御質問のような場合も、これに当てはめると小樽港は民用物であるものと考えておりますが、この点については改めて国に確認してまいりたいと考えております。

○小貫委員

今、引用したところが違うのではないかと思います。そもそもその前段階で、使用が軍事的活動に効果的に資するものはもう軍用物としているという私の認識なのです。今、課長がおっしゃったのはその次の項目でして、「礼拝所、家屋その他の住居、学校等通常民生の目的のために供される物が」ということですね。これとはやはり違う。第2項に該当することになるのではないかと。国に確認することなのではないかと。国に確認するということなのではないかと。そういう可能性があるのではないですか、どうですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

その解釈の部分ですが、軍事目標は軍事活動に効果的に資する物であって軍事的利益をもたらすものに限り二つ目では書いてあります。

三つ目では、そういうものに当たるかどうか、使用されているかどうか疑義がある場合には使用されていないものと推定されるということですので、そういった考えで先ほど答弁いたしました。国にその辺も確認してまいりたいと考えております。

○小貫委員

国に確認するという事だからこれ以上はこの項ではあまり聞かないですけども、重要影響事態というのは、もうアメリカのために後方支援を行うということが決まっているのです。国際法上、軍隊だというトマホークミサイルなどを積んだ護衛艦が小樽港にいるのです。私は、まず、それをもって疑義があるというのは到底難しいと思いますので、その辺も含めてしっかり国に確認をしていただきたいと思っております。

その次の段階です。今度は存立危機事態です。これも安全保障関連法の下で可能になった自衛隊の部隊なのです。アメリカ軍のために集団的自衛権が発動する事態です。つまり、この事態も日本は攻撃を受けていないというときに、小樽港に、先ほども言ったように他国を攻撃できる長い射程を持つトマホークミサイルを搭載した自衛隊の艦船が停泊しているという状況は民用物と言えるか、いかがですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

存立危機事態でトマホークミサイルを搭載したものが停泊している状況がどのようなかというその辺の状態におけ

る、先ほどの民用物かどうか、ジュネーヴ条約との関係については承知しておりませんので、これも国に確認してまいりたいと考えております。

○小貫委員

確認するときに注意していただきたいのは、やはり今、自衛隊が安全保障関連3文書の位置づけで敵基地攻撃能力を持っているのだと、長距離ミサイルを活用するのだと、今、こういう自衛隊に変わっているのだというところが重要だと思いますので、そのことも含めて実際に確認していただきたいと思います。

もう一つ、これとの関係で、たしかQ&Aでは、訓練のときにはしっかり自治体に説明するというお話がありました。実際に重要影響事態や存立危機事態のときに、丁寧に市民などに周知されることになるのでしょうか、いかがですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

今の御質問は、重要影響事態や存立危機事態になったときの利用についてということなのですが、その辺も繰り返になりますが、私もまだ承知しておりませんので、国に確認していききたいと考えております。

○小貫委員

私は、有事もそうだけれども、こういった存立危機事態や重要影響事態というのは必ず特定秘密の保護に関する法律との関係が出てきて、かなりの部分がそこに触れてくるのではないかと考えるわけです。訓練のときに、きちんと地域住民に説明しなさいとQ&Aではなっている。でも、果たして本当に実際に使われるときに、これからアメリカを後方支援するために自衛隊の船が小樽港を使いますというのが周知されるかどうか。そこが結局、柔軟かつ迅速にやりますという話になってくるのではないかと思います。それは確認するということなので、確認していただきたいと思います。

そこで、海上自衛隊との関連ですけれども、小樽市は海上自衛隊の誘致に対して一貫して反対の立場を貫いています。私はこう記憶しているのですけれども、間違いはありませんか。

○（産業港湾）港湾業務課長

小樽港は物流を中心とした商業港でありますので、物流の活性化を進めるとともに、経済効果の高いクルーズ船の誘致を図るなど、商業港として発展させていきたいと考えておりますことから、海上自衛隊の誘致については考えておりません。

○小貫委員

海上自衛隊の誘致は駄目ということで、やはりそれだったら特定利用港湾の指定による訓練の拡大も反対すべきではないかと思うのです。

過去の議論に戻りたいと思いますけれども、過去も経済常任委員会で1回やり取りしましたが、米空母インディペンデンス入港に関する調査特別委員会のときです。当時議員であった花岡議員が、新谷市長に軍港化の認識はいつの時点で判断するのかという質問を投げかけています。これについてどういう答弁をしているか、紹介してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

当時の答弁ですけれども、「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発展をさせていく。これが小樽の生きる道である。」と答弁してございます。

○小貫委員

前段の重要な一言を紹介してくれなかったのですけれども、それは何で紹介してくれなかったのですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

今の答弁は特に意図したものではございませんで、その記録を読み上げますと、「私も分からないが、ともかく軍港化にならないように努力しなければならない。今回各省を回ったときに、「小樽港というのは」という形

で、以下、先ほど述べたとおりです。

○小貫委員

ともかく軍港化しないように努力しなければならない、これがインディペンデンスのときの議論なのです。そして、商業流通港として発展させていく、これは小樽市議会の決議を受けての言葉だと思いますけれども、こうやって述べています。

特定利用港湾の指定になると、やはりこの答弁に反することになるのではないかと考えるのですが、どう考えますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

先ほど申したとおりなのですが、物流の活性化ですとかクルーズ船の誘致を図って商業港として発展させていくという考えには変わりないところです。

○小貫委員

紹介してもらった答弁に反するのではないかとということを知ったのです。

○（産業港湾）港湾業務課長

軍港化という部分で申しますと、先ほども申しましたが、特定利用港湾は自衛隊とか海上保安庁の利用が大幅に増えるものではないと、これまでと大きく変わらないという意味で、軍港化になるものではないと考えておりますので、先ほどの過去の答弁に反するのではないかとということなのですが、商業港として発展させていくという考えでございます。

○小貫委員

後で指摘しますが、大きく変わるものではないというのは、あまりにも楽観視だと思います。

関連してお聞きしたいのは、アメリカ艦船の寄港との関係なのです。同じく米空母インディペンデンス入港に関する調査特別委員会で西脇議員が、「もしも、「将来に大型空母が小樽港に入れるものかどうか調査をさせてくれ」と言ってきたのならこれを認めたのか。」という質問を投げかけています。これについては何と答えていますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

答弁ですけれども、小樽港においては、あくまでも友好親善により寄港したいというのであるから、私どもとしては、そのように受け止め入港を認めたというものであるという答弁です。

○小貫委員

このときの議論で、新谷市長は友好親善だというから認めてきたのだということをごらん述べていたのです。これは別に市長が替わっても、平成18年の米空母キティホーク入港に関する特別委員会で、北野議員がキティホークはこれだけ戦争に参加しているのではないかと質問を投げかけたのだけれども、そうであっても友好親善で小樽港に入るのだと、戦争に参加したかどうかというのではなくて、あくまでも友好親善の範囲内で受け止めるのだというのが当時の市長の答弁だったわけです。

しかし、今はどうなのかと。こうやって友好親善が寄港の理由であったのだけれども、最近のアメリカ艦船の入港は通常入港となっているのですが、なぜその理由でも受け入れているのか、説明してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

通常入港の理由ですが、通常入港も食料、水などの補給、あと船のごみの処分と乗組員の休養といったものと認識しておりまして、そういったもので受け入れたものと認識しております。

○小貫委員

友好親善だから受け入れるのだという答弁から、大分変わってしまったと思うのですが、どうですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

今、言葉足らずな部分がありましたが、通常入港という意味、解釈は、友好親善や補給というところと、先ほど

申した食料や水などの補給や乗組員の休養と同様のものと認識しているので、受け入れたものと考えております。

○小貫委員

いや、同様のものではないです。全然違うと思います。

それで、先ほど大きく変わるものではないのだという話をしていましたけれども、結局、特定利用港湾になれば、まず、有事を念頭に置いた訓練を実施すると。アメリカが戦闘行為を行っていたら、それを支援するために弾薬の提供で自衛隊の船が小樽港を利用すると。アメリカが起こした戦争を支援するために、集団的自衛権を行使して敵基地攻撃能力を持った自衛艦が小樽港を利用すると。さらには、武力攻撃事態となったら、今度は総理大臣が港湾施設の使用を指示して小樽港が利用されると。切れ目なく小樽港が利用される。ふだんの訓練で回数が大して増えないという話ではないです。本当にアメリカが日本を巻き込もうとしているときに、小樽市の市民を巻き込む事態になってくるのだと。

これが特定利用港湾の仕組みであって、だからこそ、軍港化への道を進むのではないかと私は考えるのですが、これに対して答えをお願いします。

○（産業港湾）港湾業務課長

今の御質問は、特定利用港湾になればというところなのですが、重要影響事態や存立危機事態、特定利用港湾とは別のものかというところで、なればというところとはまた違うのかと考えております。これまでの答弁の繰り返しになりますけれども、特定利用港湾は、円滑な利用に関する枠組みにより利用について調整するものでありまして、常に自衛隊の部隊の訓練を行っているようなことにはならず、これまでと大きな変化があるものではないということから、軍港化へ進むものとは考えておりません。

（「課長、それは本会議の答弁と違うことになるよ。言ってしまっているの、そういうこと」と呼ぶ者あり）

（「昨日も高知県のやり取りもやったし、その前の本会議のときは……」と呼ぶ者あり）

○委員長

発言は控えてください。

（「もう困っているから手助けしてあげようと思って」と呼ぶ者あり）

○（産業港湾）港湾業務課長

本会議の答弁ですが、「特定利用港湾は円滑な利用に関する枠組みにより、あくまでも関係法令等に基づき利用について調整するものであり、また、平素の利用においても大きな変化があるものではないことから、特定利用港湾になることをもって、攻撃目標になるものとは考えておりません。」と答弁しております。

○小貫委員

そこではないです。高野議員が重要影響事態、存立危機事態を含むのかということに対して、含まないとは回答しなかったですけれども、その都度可否は判断するというで否定しなかったのです。

そして、昨日の予算特別委員会でも、高知県への回答を例に出したら、重要影響事態も存立危機事態にも含まれるということで、それも具体的なことは国に確認するけれどもということで、過去の答弁でその可能性は認めているのです。それを基に、重要影響事態と存立危機事態になったらという質問をしているのに、なぜそういうごまかしをするのかということ、まず、お聞きしたいと思います。

○（産業港湾）港湾室長

本会議でも、存立危機事態や重要影響事態が含まれるかどうかは、その具体的な状況について個別に判断されるということで答弁させていただいてまして、実際、特定利用港湾になったときにそれが含まれるかどうかは、今後、国に確認していきたいというお話もさせていただきましたので、冒頭に担当課長からお話しさせてもらった内容については改めて確認させていただきたいと思っています。

○小貫委員

今、私が言っているのは、私がいろいろ主張した中で、存立危機事態や重要影響事態についてその話とは別だみたいなことを枕言葉に置いて答弁をしたのです。しかし、その可能性はあるのだというのが予算特別委員会の答弁だったし、今の本会議の答弁だったのです。だから別物ではないのですということをしっかり確認したいと思うのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）港湾室長

それについては、含まれ得るということですので、改めて国に確認させていただきたいと思っています。

○小貫委員

含まれ得るということ国は否定していないのです。高知県への回答でもそうなのですけれども、しっかりそこは確認するという事になって、もし小樽市としてもそれが含まれるということを確認したら、これだけ重大なことになるのだというのが私の主張なのです。

だから、それはしっかり受け止めていただいて、考えていただきたいということを書いてきたのです。ただ、今のやり取りを聞いていると、もうとてもではないけれども、市議会に対してこの答弁しか引き出せなくて、市民へどうやって説明していくのか。全然正確な情報が伝わらないまま、年内に回答するなどもう到底無理だと。これはしっかりと、このままでは年内に回答することはできないと、見送るしかないという決断をすべきだと思いますけれども、これについて答弁をお願いします。

○（産業港湾）港湾業務課長

現在、特定利用港湾に関する事は港湾の関係団体等への説明も行っておりまして、今定例会でも御説明させていただきます。本日もいろいろ御意見をいただいているところでございます。その中で、やはり国への回答は年内をめどとしておりますが、やはり国に確認しなければ分からない点も多く出てきている状況でありますので、そういった不明確な点はしっかりと国に確認しながら、市の方針案を判断していけるように進め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、さよう決しました。

本日は、これをもって散会いたします。