

経済常任委員会会議録			
日 時	令和7年12月16日(火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時04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	港湾担当部長 ほか関係理事者 (産業港湾部長欠席)		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p style="margin-left: 40px;">委員長</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="text-align: right; margin-right: 100px;">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、新井田委員、下兼委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「小樽市ヒグマ緊急銃猟対応マニュアルの策定について」

○（産業港湾）宮田主幹

小樽市ヒグマ緊急銃猟対応マニュアルの策定につきまして御説明いたします。

環境省では、緊急銃猟の実施に当たり、必要な人員、役割分担などをまとめた対応マニュアルの作成を推奨しております。このたび、一般社団法人北海道猟友会小樽支部や小樽警察署などの関係者から成る小樽市ヒグマ対策連絡協議会において御意見をいただき、本市における緊急銃猟の手順などを定めたマニュアルを関係機関で共有、参照するものとして策定いたしましたので、概要をまとめた資料により御説明いたします。

まず、マニュアルの策定については、近年の熊による人身被害の状況を鑑み、鳥獣保護管理法の一部が改正され、人の日常生活圏での銃猟を、市町村長を実施権者とし、可能とする緊急銃猟制度が創設されておりますので、円滑な緊急銃猟の実施により、ヒグマ被害の発生及び拡大を未然に防ぐことを目的に策定したものであります。

内容につきましては、「①：実施体制」についてです。実施体制として、班編成をまとめております。現場の指揮・統括、銃猟の実施を行う本部、ヒグマの行動を監視する監視班、市民等へ情報を発信する広報班、安全確保のため住民の避難を行う避難誘導班、交通規制を行う交通規制班を設置しております。

続きまして、「②：目撃者からの通報～現地本部等各班設置」についてです。目撃者からの通報があり、その内容が、熊が現場にとどまっている場合を本マニュアルの対象としまして、緊急銃猟案件とするか市で判断し、該当する場合、通報内容を第1報として情報発信するほか、小樽警察署や法令要件を満たす捕獲者、市関係部局及び小樽市ヒグマ防除隊へ出動要請し、現地で各班を設置いたします。

続きまして、「③：現状確認から緊急銃猟実施に向けた計画立案」についてです。現地でヒグマの状況を確認し目視できる場合、監視班により熊の行動監視を行い、緊急銃猟実施に向け、法令要件に合致した計画立案を行います。

法令要件については、①ヒグマが人の日常生活圏に侵入している。②ヒグマによる人の生命・身体への危害を防止する措置が緊急に必要。③銃猟以外の方法での確かつ迅速に熊の捕獲が困難である。④住民や第三者に銃猟による被害を及ぼす恐れがない。以上四つが、鳥獣保護管理法に定める緊急銃猟実施の要件になります。この要件を鑑み、出没現場が合致するのか、また、安全な射線方向による避難誘導や交通規制の範囲について、本部で小樽市と小樽警察署、小樽市ヒグマ防除隊で協議して決定いたします。

続きまして、「④：公示（第2報）の実施から銃猟の実施」についてです。本部で決定した避難誘導及び交通規制の範囲と、その実施について公式SNSで公示を第2報として行います。避難誘導及び交通規制については、この公示を行った後に各規制を実施いたします。

なお、避難誘導については、車からの広報を想定し、規制範囲外へ屋内退避も含め、避難誘導いたします。

交通規制については、車両の通行止めを小樽警察署の指導の下、実施いたします。避難誘導班と交通規制班は、規制終了後、本部に報告いたします。

緊急銃猟については、本部において避難誘導及び交通規制の終了を確認し、実施いたします。手順としては、法令要件の最終確認をチェックリストで行い、市から捕獲者へ腕章の受渡し、権限の委譲を行い、留意点を伝達いたします。その後に捕獲者が配置につき、捕獲者のタイミングで発砲を行います。銃猟実施後は、原状復帰や規制解除を行い、緊急銃猟が終了した旨を情報発信し、対応終了となります。

詳しい内容につきましては、別途マニュアルを御確認いただければと思います。

また、今後、より円滑な実施のため訓練を実施して、準備を進めてまいりたいと考えております。なお、本マニュアルにつきましては、捕獲関係者で対応を共有するためのもので、ホームページ等での公表は予定しておりません。

○委員長

「令和7年第3回石狩湾新港管理組合議会定例会について」

「令和8年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案について」

「みなと緑地PPPについて」

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港管理組合議会の令和7年第3回定例会が11月27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、令和7年度石狩湾新港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第1号）の1件で、可決されました。

また、報告は2件あり、報告第1号令和6年度石狩湾新港管理組合各会計歳入歳出決算に関する件が報告され、認定されました。

また、報告第2号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の職員の育児休業等に関する条例及び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令和7年9月30日に専決処分した件が報告され、承認されました。

続きまして、令和8年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案につきまして報告させていただきます。

石狩湾新港管理組合から11月28日付で協議がありました、令和8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。

資料の1ページ目の表は、左から事業名、施設名、令和7年度要求額と国費の当初配分額、令和8年度の要求額を事業別に示したものになっております。

2ページ目が箇所図となっており、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8年度の事業要求内容としましては、地盤改良及び本土工としてケーソン製作を行うもので、事業費は19億3,000万円となっております。

次に、東地区の②の整備ですが、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の施設別に分かれております。aが水深12メートル、延長240メートルの岸壁の整備、bが水深12メートルの航路泊地、cが水深12メートルの泊地のしゅんせつ、dが港湾施設用地の造成、これら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8年度の事業要求内容としましては、岸壁の整備、航路泊地及び泊地のしゅんせつ、港湾施設用地の造成を予定しており、東地区の事業費は38億1,100万円となっております。

以上の2事業が令和8年度に要求する国直轄事業で、要求額合計は57億4,100万円となり、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、管理組合が行う交付金補助事業につきましては、令和8年度の要求はございません。

次に、起債事業です。東地区の③ふ頭用地ですが、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合わせて、その背後地のふ頭用地を整備するもので、令和5年度から令和10年度までの6か年の予定で整備するものでございます。令和8年度は、ふ頭用地の護岸を施行する予定で、事業費は2億6,000万円となっております。

以上の事業が令和8年度の要求案となりますが、事業費全体で60億100万円、港湾管理者負担分は13億4,500万円の要求額となっております。

以上が令和8年度の要求案でございますが、本件につきましては、今後、小樽港湾振興会及び小樽商工会議所に意見照会を行い、回答したいと考えております。

続きまして、みなと緑地PPPについて御報告いたします。

こちらは、みなと緑地PPPの事業予定者が決定したという報告になります。

みなと緑地PPP、正式な事業名称は（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となりますが、令和7年9月1日より10月31日まで公募による提案募集を行ってきたところでございます。

応募の結果、1者からの提案がございまして、11月10日に審査委員会を開催し、事業予定者を株式会社小樽観光振興公社に決定し、11月21日に本市ホームページで公表したところでございます。

今後の予定でございますが、港湾法に基づく港湾環境整備計画の認定作業を行い、令和8年2月下旬頃に事業予定者と事業用定期借地権設定契約を締結する見込みでございます。

なお、提案内容等の詳細につきましては、港湾環境整備計画の認定を令和8年2月中旬頃に予定しておりますので、その際に本市ホームページでの公表を予定しております。

○委員長

「小樽市地域開発事業経営戦略の中間見直しについて」

「小樽市港湾整備事業経営戦略の中間見直しについて」

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽市地域開発事業経営戦略の見直し原案について御説明いたします。

この経営戦略は、地域開発事業（臨海土地造成事業）において、将来にわたり安定的に事業を継続していくため、中長期的な経営の基本計画を定めたものでございます。

令和3年5月に策定しまして、計画期間は令和3年度から令和12年度までの10年間、今年度は5年目に当たりまして、中間点検を実施したものであります。

地域開発事業の施工地区は、色内地区小型船だまり地区、中央地区、勝納地区の3地区であり、既に土地造成は終了し、起債の償還も終えていることから、今回の見直し内容は主に未売却地の現況に関する時点修正となります。

主な見直し内容についてですが、令和3、4年度に中央地区において、港湾施設利用許可により貸し付けていた2事業者に対し、3件の土地売却をしたことにより、中央地区の未売却地が8,021平方メートルから1,120平方メートルに減となり、年度経過率、事業費回収率がそれぞれ変更となっております。

また、色内地区小型船だまり地区の売却予定面積のうち、既に売却済みで、その後、市に寄附があった土地が含まれていることが判明したため、今回の見直しに合わせて修正してございます。

「3. 経営の基本方針」ですが、未売却地については、港湾施設利用許可により貸付けを行いつつ、売却につなげていく方針は維持しつつ、施工地区ごとの売却方針を追記してございます。

見直し原案につきましては、「4. 投資財政計画（収支計画）」のうち、貸付料が含まれる港湾用地使用料について、後ほど説明いたします港湾整備事業の営業収益に誤って計上していたことから、今回の見直しに合わせて地域開発事業の営業外収益として計上してございます。

なお、見直し原案につきましては、令和8年1月5日から2月4日までの期間でパブリックコメントを実施いたしまして、これを踏まえて、令和8年第1回定例会に見直し版の案を報告いたしまして、年度内に公表する予定でございます。

内容については、後ほど御確認いただければと存じます。

続きまして、小樽市港湾整備事業経営戦略の見直し原案について御説明いたします。

この経営戦略は、将来にわたって安定的に港湾整備事業を継続していくための中長期的な経営の基本計画であり、令和3年5月に策定し、計画期間は令和3年度から令和12年度までの10年間、今年度は5年目に当たり、中間点検を実施したものであります。

計画の始期である令和3、4年度は、コロナ禍の影響で、取扱貨物量及び使用料は計画値より低く推移していましたが、令和5年度以降は回復傾向となっております。

令和7年度の取扱貨物は23万5,922トンで、前年度比118%であり、計画最終年である令和12年度の見込みでありました23万6,115トンをはほぼ達成していることを踏まえまして、令和12年度までの5年間で、さらに15%の増を見込む時点修正をしております。

使用料収入については、先ほど御説明したとおりでございますが、令和7年度以降は、港湾用地使用料を地域開発事業の営業外収入に計上し直したことで、一時的に数値が落ちておりますことから、令和5年度の使用料収入は3億3,260万円で、前年度比4%の増、令和6年度の使用料収入は3億5,339万円で、前年度比約6%の増であることを踏まえまして、令和12年度までの5年間で約25%の増を見込んでございます。

「(3) 施設の見直し」につきましては、上屋、荷さばき地の現況を踏まえた内容の補足をしてございます。

また、「3. 経営の基本方針」については、収入面、支出面に分類いたしまして、経営の安定化を図るための方針として文言の補足を行っております。

「4. 投資・財政計画(収支計画)」につきましては、見直し前は令和7年度以降の黒字化を見込んでございましたが、前期の決算状況等も踏まえまして、計画最終年度の令和12年度に黒字化の見込みでおります。

なお、他会計繰入金803万1,000円の記載がございますが、これは過疎債のルール分でございます。一般会計に歳入された元利償還金を特別会計に繰り出してよいことになっているため、実質的な黒字になっているところでございます。

先ほどの説明と重複いたしますが、見直し原案につきましては、令和8年1月5日から2月4日までの期間でパブリックコメントを実施いたしまして、これを踏まえまして令和8年第1回定例会に見直し版の案を報告いたしまして、年度内に公表する予定でございます。

内容については、後ほど御確認いただければと存じます。

○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、令和7年第3回定例会において、国から確認のあった円滑な利用に関する確認事項に対する本市の方針案を第4回定例会で報告を行い、年内には国に対する回答を行ってまいりたい旨、御報告していたところですが、現時点で方針案を判断するにはまだ時間が必要と考えたことから、国に対する年内の回答は行わないことといたしました。

なお、国への回答につきましては、時期や内容も含めて、市としての考え方が整った段階で、改めてお示しいと考えております。

○委員長

「第三次小樽市観光基本計画の策定スケジュール等について」

「小樽市宿泊税検討会議の結果報告について」

○(産業港湾) 観光振興室津田主幹

まず、第三次小樽市観光基本計画の策定スケジュール等について御説明いたします。

①平成29年4月に策定した「第二次小樽市観光基本計画」の計画期間が令和8年度末で満了となります。

②令和7年度～8年度の2か年で次期計画の検討を進め、令和9年4月の策定を目指すこととなっております。こちらは令和7年第1回定例会におきまして、予算及び債務負担行為の議決をいただいているところです。

③学識経験者や観光関連団体をはじめ、多様な関係者で構成する「小樽市観光基本計画策定委員会」を設置して検討を進めることとしております。この策定委員会は令和7年11月28日に立ち上げまして、2か年かけて全部で8回の開催を予定しております。

④策定委員会の提言を受けて市として、まずは来年度に素案を作成いたします。作成した素案を令和8年第4回定例会にてお示しする予定で考えております。その後、パブリックコメントを行った上で、最終的には、令和9年第1回定例会において成案を御報告させていただく予定となっております。

続きまして、小樽市宿泊税検討会議の結果報告について御説明いたします。

本市の宿泊税の使途につきましては、これまで総務省との協議や条例の中で整理を進めてまいりましたが、具体的な内容につきましては、本年8月に設置した小樽市宿泊税検討会議で検討を行うこととしておりました。検討会議は8月と10月に開催いたしまして、その間にも関係団体からの意見整理を行った上で、11月に検討会議から結果の報告を受けましたことから、本日、その内容について御説明をさしあげます。

まず、「1 使途検討の考え方」です。宿泊税の使途の考え方につきましては、歴史遺産や景観の保全、観光インフラや受入環境の整備、マーケティング等に基づく観光戦略の策定、実施、不測の事態に備える基金の積立てなど、小樽観光の振興に必要な費用に充てることを基本としております。こちらは既に総務省との協議の中で整理済みの内容となっております。

その上で、検討会議では、使途を具体化するに当たり、留意すべき点として、次のように取りまとめております。

まず、宿泊税の効果的な活用とDMOの主体的な推進体制の確立です。

宿泊税の効果を最大限に発揮するためには、DMOが観光地域づくりの司令塔として主体性を発揮し、十分な自由度と規模を備えた財源の下で、戦略的に観光振興を推進することが不可欠としております。

このため、使途が限定された現行の補助金制度を見直し、裁量性の高い交付金などDMOへの総合的な支援に宿泊税を優先的に充当すべきと整理されております。

また、次の段落に記載しておりますが、これに関連して、DMOに対しては、宿泊税を原資とする事業の透明性を確保するために、市民等への説明責任、事業の成果の公表、合意形成の状況の公表などが求められる内容となっております。

DMOの体制強化と交付の仕組の構築です。宿泊税を活用した効果的な事業展開のためには、DMOの体制強化は急務としております。そのため、市として組織基盤整備を支援するとともに、宿泊税による事業支援を段階的に拡大して、将来的には宿泊税の一定割合をDMOへ交付する仕組みの構築が重要であると整理しております。

次に、宿泊需要の拡大による好循環の創出です。宿泊税を活用して宿泊需要を喚起し、宿泊客の増加による宿泊税収の増加、さらなる需要拡大という好循環を生み出すことが重要であり、宿泊需要の拡大に直接寄与する施策に優先的に充当すべきと整理されております。

次に、新規・拡充事業を基本とした充当方針です。宿泊税は、原則として新規または拡充の事業に充当することを基本とします。ただ、オーバーツーリズム対策や観光客のための除排雪など、観光客増加に伴って新たに生じた行政需要については、既存事業であっても宿泊税を充当することが適当と整理しております。

次に、宿泊税の賦課徴収経費の取扱いです。宿泊税の賦課徴収に要する経費につきましては、導入準備に要した過年度分を含めて宿泊税を財源として充当とすることが適当としております。

次に、基金の積立てと使途の明確化です。宿泊税の運用に当たりましては、使途の明確化が重要であり、そのために、まず全額を一度基金に積み立てた上で事業に充当することとし、また、不測の事態や税収の変動に備えるた

めに、初年度は一定程度の残高の確保が必要と整理されております。

参考として、これまでの小樽市宿泊税検討会議の開催経過と委員のメンバーを掲載しておりますので、後ほど御覧いただければと思います。

続いて、別紙1の資料を御覧ください。

こちらが検討会議で取りまとめた宿泊税用途の基本方針となります。基本的には、先ほどの報告書の内容に基づいて改めて整理した基本方針となっております。

表紙をめくっていただきまして、「1. 宿泊税用途の基本検討方針について」につきましては、今の御説明した内容と重複し、次のページの一覧についても総務省との協議で既に整理済みの内容ですので、こちらの説明は割愛をさせていただきます。

次に、「2. 小樽市宿泊税用途の決定過程について」です。

用途の決定過程につきましては、フロー図のとおり、小樽市宿泊税検討会議において、用途の検討、効果検証を行います。それを受けまして、小樽市において予算編成を進めて、最終的には、小樽市議会での御審議、議決をいただいて予算化をする流れとなっております。

また、用途の透明性確保のために、予算・決算はいずれも公表することとしております。

次に、「3. 小樽市宿泊税の運用方法（基金の創設）」です。

《宿泊税の運用イメージ》のフロー図のとおり、宿泊税は徴収後、一度全額を（仮称）小樽市宿泊税資金基金に積み立てます。その上で、事業に充当する分は、積み立てた基金から繰り入れることで事業に充当いたします。また、税收や事業費の変動に対応する財源、そして、特別徴収義務者への奨励金の財源として翌年度に繰り越す分の一部を基金残高として繰り越す取扱いとしております。

基金残高の取扱いにつきましては、このページの下の方角囲みに記載しておりますが、検討会議におきまして、まず、初年度については5,000万円をめどに積み立て、基金残高を確保するべきとしております。その後、令和9年度以降につきましては、税收の5%程度を積み増していくとしております。ただ、宿泊税の目的から言いかけても、過度な積み上げをし基金残高だけが増えていくことは好ましくないことから、基金残高の上限は1億円をめどとすることとしております。

今回の小樽市宿泊税検討会議において、議論を進めるに当たり重要な視点となった、観光庁によりますDMOのガイドラインについて資料に沿って、補足の説明をさせていただきます。

①観光庁は、観光地経営の高度化を目的に、本年3月、DMOのガイドラインを改正いたしました。

②改正では、DMO登録要件の見直しが行われまして、観光地経営戦略策定、組織体制の強化、安定財源の確保が義務付けられることになりました。これらを満たさない場合は、DMOの登録が取り消される可能性があることとなっております。

③今回の改正では、自治体の役割といたしまして、DMOへの一定の財政支援が位置づけられたほか、宿泊税等の安定財源の確保もうたわれているところです。

検討会議におきましても、このガイドライン改正の内容を踏まえて議論が行われたことを申し添えます。

最後になりますが、本市といたしましては、この検討会議からの報告を踏まえまして、今後、予算編成を進めていきまして、令和8年第1回定例会において予算案を御提案したいと考えております。

○委員長

「小樽市公設水産地方卸売市場事業経営戦略の中間見直しについて」

○（産業港湾）公設水産地方卸売市場長

それでは、小樽市公設水産地方卸売市場事業経営戦略の中間見直しについて御説明させていただきます。

平成31年に、総務省より各公営企業が将来にわたって安定的に事業を継続していくための中長期的な基本計画で

あります経営戦略を策定するよう要請がありまして、令和3年5月に経営戦略を策定いたしました。

この経営戦略につきましては、その質を高めるため、5年程度の見直しを行うこととされ、総務省より令和7年度中の改定を要請されているところでありまして、今回このタイミングで見直しを行うことといたしました。

それでは、内容について御説明いたします。

当初の計画は、平成29年度から令和2年度までの実績を基に、令和3年度から令和12年度までの計画を作成していたものですが、今回の見直しに当たりましては、令和2年度から令和6年度までの歳入歳出の実績とともに、今後の市場の売上げや施設市場に係る歳入、物価上昇を見込んだ歳出の見直し、文言整理を行い、見直し案といたしました。その内容につきましては、当初の経営戦略から大きく変更するものではなく、趣旨については同じものとなっております。

まず、「1. 事業概要」については、文言整理と年度の更新を行っております。策定期間、事業開始年月日は変更なく、策定期間は令和3年度から令和12年度までの10年間で、事業開始年月日は昭和53年4月です。

(1) 事業形態と(2) 使用料形態は当初案と同様なのですが、使用料形態につきましては、売上高割使用料は卸売金額の1,000分の3、施設使用料は1平方メートル当たりの月単価などで出しております。この二つが営業収益となっております。

(3) 現在の経営状況について、「2. 将来の事業環境」をまとめて御説明いたします。当初につきましては平成29年度から令和元年度の数値だったのですが、これを令和4年度から令和6年度の値に更新を行いました。

「2. 将来の事業環境」についてです。(1) 取扱高(t)の見直しにつきましては、年間取扱高1万2,000トン程度だったものが1万9,000トン程度へと増加、年間売上高15億円程度だったものが20億円程度へ増加しており、取扱高、売上高ともに直近3年では持ち直し安定していることから、今後も同程度の値を維持できるものと見込んでおります。

(2) 使用料収入の見直しにつきましては、先ほど使用料形態で説明いたしました但、本市場の使用料収入は、土地や建物の一角を貸し出す施設使用料と売上高割使用料の2本立てからなっております。

施設使用料は、現状は貸出し可能な空きスペースが少なく、取扱数量の大幅な増加が見込まれない状況では新たな事業者への貸出しも見込まれないことから、今後も現状と同水準程度と見込むとしております。売上高割使用料収入は、取扱数量に多少の増減があるものの、近年の実績と同水準を維持できるものと見込んでおります。また、経営状況につきましては、歳入の10%から20%を一般会計からの繰入金に依存した経営状況となっております。

(3) 施設の見直し、(4) 組織の見直しにつきましても内容に変更はないのですが、老朽化が進む施設設備の適正な管理や集約についての記載となっております。

「3. 経営の基本方針」につきましては、当市場は開設から48年を経過し、老朽化が目立ってきておりますので、小樽市公共施設長寿命化計画や市場の再整備にかかる基本構想等の策定により、将来的展望を見定め、効果的な投資を検討するといたしました。

「4. 投資・財政計画(収支計画)」については、まず(2)の①収支計画のうち投資についての説明は、今回の見直しでは、老朽化が目立つ施設設備の状況を鑑み、安全な施設運営を行うため、定期保守点検、必要箇所の修繕などによる施設整備の適正な管理を行い、現有の施設設備の活用を図ることで経費の平準化、資本的経費の抑制を図るといたしました。

②収支計画のうち財源についての説明は、今後も一般会計からの繰入金を要するが、繰入金基準範囲内の繰入れとし、引き続き他会計補助比率を20%以内と設定しております。

ここで繰入金基準について御説明させていただきます。総務省からの「地方公営企業繰入金について」という通知で基準が定められております。市場事業の場合は、当該年度における営業費用の30%を上限に、その30%の基準内の繰入金の7割が特別交付税措置される形になるものでございます。

続きまして、「5. 公営企業として実施する必要性など」については、公営企業の形態で事業を継続しながら今後の在り方を検討するといったしました。

続きまして、「6. 経営戦略の事後検証、改定等に関する事項」については、市場の再整備に向けた基本構想等の策定を文中に追加しまして、市場を取り巻く環境変化などを踏まえ、施設規模等の見直しを図りながら改定を行うといったしました。

内容につきましては以上ですが、今後の予定につきまして、パブリックコメントを行った後、令和8年第1回定例会で報告し、その後、公表という予定になっております。

○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第14号について」

○（産業港湾）公設水産地方卸売市場長

議案第14号小樽市公設水産地方卸売市場業務条例の一部を改正する条例案について御説明いたします。

この条例案を提出いたしましたのは、卸売市場法の一部改正によりまして、同法に規定されている地方卸売市場の認定要件のうち、業務規程、本市におきましては、小樽市公設水産地方卸売市場業務条例に当たりますが、この中に食品等持続的供給法に係る公表について定めるということが追加されたため、所要の改正を行うものです。

改正の内容ですが、インターネットの利用その他の適切な方法により、食品等持続的供給法に係る次に掲げる事項を公表するものが3点ございます。

まず、1点目は、取扱予定の指定飲食料品等、2点目は、その指定飲食料品等の費用に関する指標で、3点目は、食品等持続的供給法に規定する飲食料品等事業者等が実施に努めるべき措置の内容といたしまして、取引相手から取引条件に関する協議に応じること、もう一つが、取引相手からの持続的な供給に資する取組の提案に必要な検討及び協力を行うことの3点につきまして公表するという文章を小樽市公設水産地方卸売市場業務条例に追加するものです。

分かりづらいと思うので、もう少し説明させていただきます。

まず、1点目の指定飲食料品等につきましては、今後、取引において通常費用が認定されない、されづらい品目について、合理的な費用を考慮した価格形成のために農林水産省が指定するもので、今のところは、牛乳、豆腐、納豆、米、芋、玉ねぎが指定される予定になっております。

2点目は、指定飲食料品等のコスト指標なのですが、生産から集出荷、卸売、仲卸、小売までに発生する費用をコスト指標として示す予定になっております。

現在は、この中に水産物が含まれておりませんので、水産市場では取扱予定がないということで、1点目、2点目ともに該当しません。

3点目の措置の内容といたしまして、取引相手からの取引条件に関する協議や持続的な供給に資する取組の提案があった際に、協議に応じて必要な検討及び協力を行うこと。この部分につきましては、全ての市場において該当するというので、条例の改正後、市のホームページや市場の掲示板で公表する形になっております。

この協議の具体例なのですが、商習慣の改善に対する一方的な非協力があつた場合の見直しという形で、例えば10箱納品したうち、1箱でも外装が汚れていれば、10箱全て返品するというルールがもしあつた場合に、汚れている1箱だけを返品するような要望があつた際に協力してくださいということや、農作物や水産物などで卸売業者の販売事業を利用せず、自分自身で販売しようとする組合員に対して、卸売業者が販売事業の利用を強制するような行為などを行っている場合は、そのような取引慣行を是正して、生産性の向上につなげていくことが示されております。

○委員長

これより、質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、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

◎小樽市ヒグマ緊急銃猟対応マニュアルの策定について

まず、小樽市ヒグマ緊急銃猟対応マニュアルの策定の御報告をいただきました。

お話を聞いていて、住宅地にヒグマが現れたときに銃を使うというシーンばかりをどうしても想定しています。

今、説明をいろいろ聞きながら、班分けのお話をするというのもありまして、ふと思ったところなのですが、避難誘導の班が編成されるということだと思っておりますが、この避難誘導に当たる班のメンバーは市の職員の方が主になるということによろしいでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

班の構成は、主に生活環境部、産業港湾部、消防本部、建設部がメインになって、市がやる形になっております。

○中村（吉宏）委員

避難誘導に当たってなのですけれども、どこまでマニュアルが具体化されているのか、あるいは、今後の課題になる部分なのかもしれないのですが、これまで熊の出没情報は住宅地で、例えば張碓小学校近辺、松ヶ枝町というところが主な出没地だったわけでありまして。

説明を聞いてふと思ったのは、当市はやはり観光都市でありまして、観光地周辺、具体例を挙げますと、おたる水族館の周辺に現れると、観光客がいる場面の誘導はどう行うのかを想像しながら、今、考えておりました。

住宅地であれば、住民は家から出ないようにという誘導、告知で済むと思うのですが、避難場所がぱっと見受けられないような方たちへの緊急な状況での避難誘導については、どのような考え方をされているのか、もし今、そういうものが想定されているのであればお聞かせいただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）次長

今、このマニュアルの中に連絡・通報の体制がございますが、あくまで小・中学校や幼稚園といった公的機関を想定しております。

観光施設につきましては、その状況にはよりますが、観光施設に一番近い担当部署から連絡してもらうことになるのではないかと考えております。

○中村（吉宏）委員

出没現場は、実際にいろいろな状況あると思いますが、熊が目の前にいると、場合によっては観光客は物珍しくて近寄っていったりということもあると思います。それを、近づかないと、避難誘導しろと、安全な場所を確保しろというところを、今、観光の場所であれば施設等に連絡するというお話でありましたが、基本的に観光のお客様でしたら、手近な観光施設に誘導していくと思っておりますが、確認させてください。

○（産業港湾）次長

実際に緊急銃猟が行われる際には、この区域からは入らないでくださいということで、避難誘導区域を設定します。現地に本部もございまして、そういったもので、その区域には入らないでくださいという誘導を現地で行うのではないかと考えております。

○中村（吉宏）委員

線引きして、そこに入らないように徹底していくということで理解しました。

◎小樽市港湾整備事業経営戦略の中間見直しについて

次に、小樽市港湾整備事業の経営戦略見直しの点について、取扱貨物量の見直しの箇所を拝見しました。

苫小牧港のコンテナターミナルの機能縮小の見直しがあって、小樽港の貨物量が増加するという計算で、令和7年から令和12年の5年間で、15%増量するだろうという根拠です。

他港に貨物が流れるであろうことも想定されるのですけれども、これはいわゆる一般的な推計なのか、貨物量の増という根拠をいま一度お聞かせいただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

貨物量の見直しとして、苫小牧港のコンテナ貨物の利用、取扱い、機能縮小といった事象が見込まれることではございますが、根拠といたしましては、令和6年度は令和5年度比で約6%の使用料増があり、令和5年度は令和4年度比で約4%の増加の傾向にあるということで、コロナ禍後、使用料収入が大体5%ずつ上がっているという見込みに基づいて、令和7年度以降、5%ずつ上がって25%という推計でいるところでございます。

○中村（吉宏）委員

これはいい、悪いを言っているのではないですが、名称が港湾整備事業経営戦略というお話なので、戦略というからは、例えばポートセールスのやり方を少し変化させていったりということ積み上げたのではなくて、あくまでも本日の報告の段階までの増加傾向を捉えての見込みという判断でよろしいのか、もう一度お願いします。

○（産業港湾）港湾振興課長

もちろん傾向といたしまして、年に5%程度の増加を見込んでいるというのがございますが、委員の御指摘のとおり、ポートセールスについてもやり方を変えております。例えば、今までは荷主への訪問を中心にポートセールスをやってきたのですが、商社であったり、フォワーダーであったりという方々が、どの航路を使うのかといった決定権を持っていらっしゃる事が事業所等のヒアリングの中で分かってきていることもございますので、そういったところに対するポートセールスを近年は強化しているところでございます。

そういったポートセールスでの効果も見込みまして、年間5%程度の増が見込めるものと考えているところでございます。

○中村（吉宏）委員

今の点で、もう1件、確認させてください。

令和6年度と令和7年度の比で、今、訪問先を増やした状況があるということです。例えば、訪問件数などで示せるようなものがあるのか、例えば、ここは令和6年度はゼロ件だったけれども、令和7年度はこれだけの件数を回っていますという数字的なところ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）港湾振興課長

今、手元に数字がございません。

○中村（吉宏）委員

いつか、改めて情報をお聞かせいただきたいと思いますが、

◎宿泊税について

まず、宿泊税について、今日、小樽市宿泊税検討会議の結果報告書等も報告の中で示していただいています。

令和8年度、宿泊税の導入後、DMOへの支援が強化されることが示されております。小樽観光協会、DMOが担っていく事業として具体的にどのようなものが挙げられるのかをお示しいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

DMO、小樽観光協会におきまして、令和8年度に実施していく事業につきましては、現在、小樽観光協会では事業の検討を進めていただいているところです。

市といたしましては、今後、小樽観光協会から提出された事業計画を基に予算編成を進めて、その上で令和8年第1回定例会の中でお示ししていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今までの小樽観光協会の進め方は、市から具体的な事業が出されて、その事業に対して事業費として補助金を交付していたと思うのです。今後、今までの流れからまるっきり変わるのか、一部には、ある程度独自の裁量を持たせた形で予算の提供をするのだということもありましたけれども、どのように変わるのかも含めてお答えいただきたいと思うのですが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

先ほど御説明したとおり、小樽市宿泊税検討会議では、まず、DMOへの総合的な支援、裁量性の高い交付金等に対して、宿泊税を最優先で充当すべきという整理がされております。

また、観光庁のガイドラインにおきましても、十分な自由度と規模の活動資金の確保がうたわれておりますとともに、地方自治体に対して一定の財政支援と、DMOに対して権限と責任を付与することを示しているところであります。このことを踏まえまして、具体的な交付の制度設計等につきましては、これから予算議論の中で検討を進めてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

お話を伺っていると、今までの進め方から大分違ってくるだろうと思います。ある意味でDMOは物すごく責任重大です。これまで行政が担っていた観光振興策にしろ何にしろというのを、お金をどんとあげるから、つくってちょうだいという話なのだろうと伺っております。

予算は今後ということでありますけれども、行政がいろいろ施策をやったということであれば、行政評価等のチェックがあると思うのですが、殊、DMOは実施主体が民間だと思うのです。これに対するチェックは、どのような体制で行われていく予定なのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

チェック体制につきましては、まず、小樽市宿泊税検討会議の報告の中で、DMOにおいては宿泊税を原資とする事業の透明性と信頼性を確保するために、市民をはじめとした多様な関係者に対する説明責任を果たすとともに、公的資金による支援を受けるための努力が求められるという整理がされております。

また、DMOガイドラインにおきましても、DMOの意思決定の過程における公正性や透明性の確保、そして説明責任が必要と整理がされております。このことから、DMOにおきましては、事業成果の積極的な開示や情報発信を行うとともに、多様な関係者との合意形成を図る過程の中で、事業内容や成果についてもチェックを受けると考えております。

また、検討会議につきましては、使途の検討に加えまして、宿泊税の使途の効果検証についても行うことと位置づけておりますので、充当した事業、宿泊税が効果的に使われているかという部分のチェック機能も担うものと考えております。

○中村（吉宏）委員

透明性や公正性はよく分かります。もちろんこのとおりに交付金を利用してということなので、実行していただかなければならない。その中で、説明責任を果たすのもDMOだというお話もありましたし、多様な機関と合意形成を図ってということでもあります。

今、答弁を聞きながら、本当にどうなのだろうと思ったのが、例えば行われた事業の検証を行って、対市民に、あるいは対事業者、対社会に、責任を持ってそれが効果ありかなしかという判定を行うところが、今の中だと挙がってきていないのですけれども、どのようにお考えなのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

責任という部分で申し上げますと、まずはDMOの責任において、そういった部分をきちんと説明していくことが重要かと考えております。

加えまして、そもそも宿泊税、市税を活用してDMOを支援していくことになりますので、最終的な財源の面から責任という部分でいけば、それは小樽市ということになってくると思います。

○中村（吉宏）委員

交付している側ですから、それに対しての責任は、最終的には小樽市が負わなければならない。

では、小樽市としては、どういう形で効果の判定を行うのか。監査等もあると思いますけれども、そういう機関なのか、観光振興室が判断していくものになるのか、その辺りを示していただけませんか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

DMOに支援した内容の適否の判断かと思いますが、予算化する過程におきましては、まずはDMOから出されたものを観光振興室できちんと精査します。その中で、財政部の査定、そして市長の判断を経て、最終的に決めていく形になります。

効果検証という面で行きますと、先ほども申し上げましたが、小樽市宿泊税検討会議で効果検証の役割を担うこととしておりますので、まず、そちらで効果的な事業であったかを御議論いただき、その結果を受けて、市として最終的に判断していく形になるかと思えます。

○中村（吉宏）委員

方針等、使途が大分見えてきたのだらうと思えます。どうやら北海道では、何か使途のところはまだいろいろやっているようだけれども。

令和8年第1回定例会にはいろいろな事業に伴う予算案が出てくると思うのですが、予定の使途に関わるそれぞれの事業はどのようなものなのかが気になっているところなのです。今、予算編成等も順次行われていく中で、何かそういった事業化について予定しているものがあるのか、あればお示しいただきたいと思えますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

具体的な事業につきましては、これから予算編成の中で議論を進めていくところではありますが、例えば想定されるものとしたしましては、先ほどの小樽市宿泊税検討会議の報告結果にもありますが、DMOへの支援もありますし、そのほか観光客に配慮した除排雪の事業やオーバーツーリズム対策、また宿泊客のさらなる増加につながる事業、例えば夜の魅力づくりなども含まれるかと思えますが、そういった事業が想定されるかと考えております。

また、ソフト事業については、今、DMOで検討いただいておりますが、今後その中で決まっていくものかと考えております。

○中村（吉宏）委員

今、ソフト事業などというお話が出ましたけれども、どこでハード、ソフトの線を引くかという問題もありますが、例えばインフラ関連の整備等については行政が行い、いわゆるソフト事業、何か観光の魅力的な仕掛けづくりみたいなところがDMOになっていくというイメージでよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

まさに今、委員の御指摘のとおり、基本的に今後DMOと地方自治体の役割の明確化をしていくことがガイドラインの中でも示されております。今、御質問にありましたとおり、プロモーションといったところのソフト事業は、基本的にはDMOが司令塔となって観光地域づくりを進めていきます。

行政の役割としましては、例えば、インフラの整備などのハード面、そして、まさに先ほど御説明もいたしましたけれども、小樽市観光基本計画の策定といったところが主たる部分になってくると考えております。

○中村（吉宏）委員

先ほどの説明ですと、観光街路の除排雪のお話もありましたけれども、私はぜひ歩道にロードヒーティングを設置してほしいという要望もしております、ここではないまじまないので質問にはしませんが、そういう声もあるのだ

ということもお含みおきいただきたい。

次に、DMOから離れまして、行政が観光に寄与する事業化の内容の精査は、どのように行うのか、部署間にまたがる事業もあると思うのですけれども、そういったものについての協議体制も含めてお答えいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

観光振興への寄与度、すなわち宿泊税を充当すべき事業の優先順位にも関わってくるかと思いますが、これまでの進め方といたしまして、まず、庁内の各部署で事業案を検討してもらいまして、その検討した事業案を基に、小樽市宿泊税検討会議で事業の優先度を御議論いただいているところです。

市といたしましては、検討会議の結果を踏まえて、まずは観光振興室において取りまとめ、整理を行った上で、今後、予算編成の中で財政部、そして市長の査定、事業の検討を経て、市議会に提案させていただきまして御審議いただくという流れになります。

○中村（吉宏）委員

今の答弁があったとおりの経過をたどって事業化していくということですが、同じように小樽市でいろいろと検討していく内容の実証、検証はどのように行うのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

宿泊税の充当事業の効果検証につきましては、先ほどの答弁とも重複いたしますが、小樽市宿泊税検討会議が宿泊税の使途の効果検証を担うこととしておりますので、検討会議がチェック機能を行っていくと考えております。

○中村（吉宏）委員

行政の中で、それぞれ単独で、これはうまくいった、まずいとか、見直しだという考えを行うところはないのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室長

事業の効果検証ですが、観光の予算にかかわらず、市の全体の事業は、行政評価なり、一定の評価の下でやることになります。

宿泊税に関しましては、初めてのことということもありますし、効果検証をよりしっかりとしていかなければならないと考えているところです。

ですので、これまでの議論もありましたが、小樽市宿泊税検討会議を設置しまして、実際に使途をどう使っていくかだけではなくて、年度が終わった後には、実際に充当した事業が本当に効果があったのかを改めてチェックしていただくという機能を検討会議に持たせております。

そういった中身も含めまして、実際に次の年度でどう予算づけしていくかについては、検討会議での御意見を踏まえながら、観光振興室において取りまとめて、財政部、それから市長のヒアリングなども経て予算化していく流れになっていくかと思えます。

○中村（吉宏）委員

実施した予算の執行等について決算の認定を議会で受ける形になりますけれども、その責任は行政が負うということよろしいのですね。

○（産業港湾）観光振興室長

そのとおりでございます。

○中村（吉宏）委員

◎物価高騰下における市民価格の呼びかけについて

次に、物価高騰下における市民価格の呼びかけについてであります。

これは令和7年第1回定例会で私が質問させていただきました。今、観光客の需要の多さによって、特に飲食店

などが多いと思うのですが、市内の価格が高騰しています。そういった状況の中で、市民の方の中から、観光客向けの価格になってしまって、なかなか手が出ないという声やはり相変わらず続いております。

今日の趣旨は何かというと、観光客の方たちの消費は、いわゆる非日常の消費なので、どうしても高くても手を出していただろうと。でも、小樽市内在住の方たちですと、日常の消費感覚になるので、高いという感覚が生まれている、あるいは生活の中で手が出しにくい、こうしたものを解消する場面をどこかに設けられないかということでもあります。

令和7年第1回定例会のときには、観光の方面からも御答弁いただいているのですが、改めて小樽市内の経済、消費と生産という部分の観点から、市民割引なり、市民価格なりの設定を事業者にも協力を求めていくことを調査しながら実施していただきたいというのがこの質問の狙いなのです。この考え方について小樽市で何か対応を取っていただけないか、御答弁いただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

まず、観光地との価格のずれの部分かと思いますが、観光地の価格高騰によって市民生活に悪影響が出ることにについては、持続的な観光振興の観点にとっても好ましくないことであるとは認識しております。一方で、民間事業者における価格の設定につきましては、各事業者がそれぞれの経営判断において適切に判断するものであるとも認識しております。

他都市の事例では、DMOが主体となって住民の割引クーポン事業を行うといった取組を行っているところもございます。こうした取組について調査していくとともに、取組の必要性も含めまして、DMOである小樽観光協会とも情報交換、意見交換していきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今、いわゆる生産者といいますか、事業者は観光客をターゲットに価格設定している方もおられますけれども、我々は、つい直近ではコロナ禍を迎えました。そのときに観光客が来訪しなくなって、結局、底支えしたのが市民消費であります。そういった観点も考えながら訴えていただきたい。今、DMOを絡めて検討していただけるといことなので、お願いしたいと思います。

◎特定利用港湾について

続きまして、特定利用港湾に関して質問したいと思います。

本市からいろいろと国に確認をされている状況かと思うのですが、今、どのようなものを国に確認していただいて、国からどういった項目について回答を得ているのかを示していただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

国に確認している内容ですが、国のQ&Aが示されておりますが、その内容に基づく確認のほか、令和7年第3回定例会の質疑で、国へ確認すると答弁した内容などが複数ございましたので、そういったことについて国に確認を行っております。

回答については、一旦来ておりますが、まだ詳しく内容の精査等はできていない状況です。

○中村（吉宏）委員

それがゆえにまだ時間がかかるということなのだと思うのです。

一方で、特定利用港湾では、その港湾の整備についても示されていると思います。どのような内容が想定されているのかを示していただけますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

特定利用港湾においてどのような整備が想定されるのかという部分につきましては、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、岸壁整備などの必要な整備や既存事業を促進することによって、港湾の利便性の確保や機能を強化することとさせていただきます。

○中村（吉宏）委員

書いてあるとおりに御答弁いただいたと思うのですが、例えば小樽港でしたら、今、海上保安庁は色内ふ頭を利用され、あるいは第一管区本部を小樽市に置いていただいているという状況で利用されているのだと思います。

民間の利用も含めて整備を想定されるということなのですが、具体的に何かこういうことをやってくると、整備してくれることは示されているのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

具体的な整備という部分でございますが、民生利用が主となるということで、既存の港湾整備事業に基づくため、港湾経営企画に位置づけられた事業といったものとなっております。

また、現在、直轄事業では北副防波堤の改良の事業を行っております。また、中央ふ頭でも改良事業を行っておりますので、そちらの整備中の事業も行っていく形になります。

○中村（吉宏）委員

そういった今、整備中の事業についても、いわゆる特定港湾の整備に含めることができるという認識でよろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

国からは、既存の事業ということで、先ほど担当の港湾室主幹から話がありましたが、北防波堤や北副防波堤といった今、既存の行っている事業について、こういったものが示されたということでございます。

○中村（吉宏）委員

今、小樽港港湾計画の中でも、防災の観点から、これから耐震強化岸壁などの整備も行わなければならない状況だと思うのです。こういった将来的なものも含まれる、あるいは国に要望して実施してもらおうというイメージを持っているのですが、いかがお考えですか。

○（産業港湾）港湾室長

国からは具体的に示されてはませんが、事業を行った際には小樽港港湾計画で位置づけている耐震強化岸壁も考慮されるのかとは思っています。

○中村（吉宏）委員

例えば、交付率といった具体的なものはまだ出てきていないということでよろしいですね。

○（産業港湾）港湾室主幹

交付率といった部分につきましては、ほかの公共事業と同様の事業になりますので、補助率が上がったたり、港湾管理者の負担率が下がることは特段、示されている状況ではございません。

○中村（吉宏）委員

その港湾ごとに事情がいろいろ違ってくると思うので、うちの港はこういう課題があって、こういうことに力を借りたいという要望を国にかけていくことも必要だと思いますし、何よりどういう整備に、国の補助が充当できるのかということも確認していただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

その辺につきましても、国に確認してまいりたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

これまでの議論の中で、令和7年第3回定例会で示された資料の中にも、「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」の中で、武力攻撃事態のような有事の利用を対象とするものではないということで、これは別法令でカバーしているということなのですが、別法令について説明を願えますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

武力攻撃事態における港湾等の利用に関しましては、「武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律」が根拠になっておりまして、武力攻撃事態における利用はこういうふうにやるということがうたわれております。

○中村（吉宏）委員

その事態が発生した場合の利用について、可能な限り具体的に示していただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

法律の港湾の利用についての具体的な中身なのですが、詳しくは承知していませんが一例を申し上げますと、対策本部長は総理大臣になりますけれども、武力攻撃事態になった場合、総理大臣による利用の要請や指示などが可能になりますので、そのときには港湾管理者による許可した内容の変更が可能ということが書かれております。

○中村（吉宏）委員

そういった非常事態の場合は、非常事態で対応だということで、特定利用港湾の場合、整備も含めてふだんから民間、それから自衛隊、海上保安庁等も利用していけるような港に整備していきたいというのが国の目的だろうと思います。

ちなみに、今、武力攻撃事態のようなお話をしましたけれども、日本を取り巻く世界の情勢の現状というのは、認識としてどのようなものをお持ちなのか、お答えいただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

認識という部分ではなかなかお答えにくいのですが、小樽市内は観光客がたくさん来ていますので、観光客の動向や、小樽港はコンテナ航路もあることから、取り巻く状況は注視してまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今、日本を取り巻く状況といいますと、報道などでもよく言われていますけれども、以前、国会の質疑答弁をめぐって、台湾の有事の際の国の存立危機等の問題で、今、中国との関係が非常に冷めている状況であるという認識は持っております。ただ、その状況の中で、中国が尖閣諸島周辺に艦船を赴かせているという状況も、日本の領土、領海、領空を守るという上では非常に危うい状況も見受けられることを認識しておりまして、この国を守っていくのだと、領土、領海、領空、国民の生命、財産、自由、こうしたものを守っていくのだということで、いざというときには、きちんと国を守らなければならないだろうということが必要だと思います。

一方で、ロシアがウクライナに侵攻しているという国際情勢もある中で、やはり日本は日本として守っていかなければならない。外国には、日本の権利を、独立を守ってくれるという法律も憲法もどこにも存在しない状況なわけですから、我々日本人は、日本をきちんと守っていくことが大事なだろうという前提であります。

そうしたことを前提にしながら、この特定利用港湾を考えますと、いざというときには準備ができるように港も整備していかなければならないのです。小樽市だって日本ですから、こうした観点から、しっかりと我々がふだんから国とも手をしっかりと結んで、守っていくべきものを守らなければならないだろうということが特定利用港湾の趣旨なのだろうと理解しております。

ということで、質問なのですが、今後、特定利用港湾に向けて、石狩湾新港は特定利用港湾になっておりますが、小樽港としてどのように考えていくのか。時期も年度内には判断したいということも出ながら、もう一つ、その辺りの判断を示していただく状況に若干の不安を感じているのですけれども、今後どのようにするのかということについて御答弁いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

冒頭の報告で申し上げましたが、現時点で、方針を判断していく上での国の確認、内容の精査といったことで、まだ時間が必要と考えたものですから、年内の国への回答については見送りとしたところでございます。

今後、時期や内容も含めまして、市としての考え方を整えた上で、改めてお示しできるように進めていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

まずは確認をしっかりといただきながら、都度、御報告いただければと思います。

○委員長

自民党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

みらいに移します。

○平戸委員

◎小樽市宿泊税検討会議の結果報告について

まず、宿泊税に関連したところを質問したいと思います。

宿泊税について、基金に一度積み立ててから使用することで用途を明確にするという方向性については理解していますし、そのように宿泊税を使っていくのが望ましいと考えております。

1点、基金残高の考え方ところで、初年度で5,000万円を積み立てて、その後、毎年宿泊税の税収の5%ずつを積み増していくという方針が示されました。基金残高の上限を設定したことについてはすばらしいことと思いますが、1億円が上限とのことで、さすがに上限が高過ぎるのではと考えております。

宿泊税の徴収初年度となる来年度について、令和6年度の宿泊客数に基づき、先ほど説明いただいたとおりの運用方法で考え、基金積立分を差し引くと、自由に使えるというか、政策として使える分は幾らになるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

令和6年度の宿泊客延べ数に基づいた試算に基づきますと、年間で約2億3,000万円の税収と試算しております。宿泊税の初年度は、歳入となるのが11か月分になりますので、その1か月分を控除しますと2億1,000万円程度と想定しております。

ここから基金積立分5,000万円と御説明しましたが、これを除きますと1億6,000万円程度が基金を除いた分の事業費と想定されます。

○平戸委員

初年度については11か月分ということで、この基金積立分の5,000万円と、賦課徴収にかかってきた過年度分についても引かれていると思うので、1億6,000万円よりも少なくなってしまうのではないかと思います。

この初年度に使えるお金が少ないと、市民にとっても観光事業者の方にとっても、宿泊税導入の効果がなかなか感じにくくなってしまいう懸念もあると思いますが、その点はいかがでしょう。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

基金残高の取扱いにつきましては、小樽市宿泊税検討会議の中で初年度は5,000万円程度とうたっておりますが、一定程度の基金残高の確保は必要だろうと整理されております。それを除いた事業費の部分で効果的な事業となるように、今後、予算編成していって推進していきたいと考えております。

○平戸委員

それでは、令和6年度の宿泊客数で考えた場合、再来年度からは、今のところ年間2億3,000万円ほどの税収が見込めるということです。再来年度から宿泊税収の5%を積み上げていくことで、5%は1,150万円ほどになると思い

ますが、そのまま基金に積み上げていくと、順調にいけば、残高が1億円に達するのがおよそ令和12年度か、令和13年度になると思います。

基金残高については、ほかに本市の基金はたくさんありますが、どうしても基金残高が膨れ上がってしまって、有効に活用されていないのではないかと、今まで委員会でも指摘してきましたし、それが現状でもあると思います。

我々が貯金を崩すのに抵抗があるのと同じで、一度貯めたものが減っていくのは、すごく不安になるというのは仕方ないところだと思います。そういう意味でも、私としては、あまり貯めないようにどんどん活用していくことが重要だと考えております。

基金残高に対する考え方として、宿泊税を財源に、今後、継続して行う事業がどの程度になるのか、また、DMOへの安定的な資金提供が鍵になってくると思います。このDMOへの資金提供体制について、宿泊税の何%という割合で提供していくのか、それとも一定額を提供するのかという話になろうかと思います。私としては、割合にしたほうがDMOとしてもモチベーションが上がりますし、宿泊客数が増えたことによって、自分たちの活動資金が増えるという方向性に持っていくのが好ましいのではないかと考えております。

次に、この基金残高を一定程度確保するのに不測の事態に備えるというイメージがあるとお聞きしましたが、この不測の事態は何を想定していらっしゃるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

不測の事態の想定につきましては、例えばコロナ禍のような感染症拡大もございますし、あとは災害や国際情勢の影響などもあるものと考えております。

○平戸委員

では、コロナ禍は私たちのイメージに一番強く残っているものと思いますが、コロナ禍で一番ダメージを受けた年度の宿泊客数をお示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

宿泊客延べ数でお答えさせていただきますが、一番減った年度は令和2年度となっており、39万4,100人となっております。

○平戸委員

もし宿泊税が導入されていた場合として考えると、税収額は7,800万円程度から7,900万円程度になるかと思えます。それだけの税収は、あのコロナ禍であっても確保できていたことになると思います。

ほかに災害ということも言われておりましたが、本市に全く観光客が来なくなるレベルの災害が起きてしまった場合には、正直、観光政策云々がどれほどできるのかも少し疑問に思います。

今まで話したところを含めまして、基金積み上げの1億円の上限は課題であるように思いますが、どうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

この基金の1億円の考え方ですが、もし不測の事態が起きると、その年の宿泊税が大きく減少する、ないしはゼロに近づくことも、もしかしたらあるかもしれません。そういったことを想定して、税収の想定となる部分の半分程度は必要であると小樽市宿泊税検討会議では整理されているところでございます。

○平戸委員

想定される税収の半分程度ということで、安全係数を取り過ぎかという印象を持ちました。

次に、宿泊税を財源として今後どういった取組を行っていくかについてですが、考え方の一つとして、長期的な効果を狙う取組と短期的な効果を狙う取組に分けて考える必要があると思います。どちらも最終的には小樽市の観光を盛り上げることで宿泊客数を伸ばし、よって宿泊税も増え、さらに観光振興を図るというサイクルに結びつけ

ていこうということだと思います。

例えば資料の中で言うと、景観の保全という点については、完全に長期的な効果を狙ったものであると思いますし、夜間と早朝のコンテンツ造成は、短期的な効果を狙うための取組であるように思います。

受益者負担という観点で言えば、宿泊税という性質上、短期的な取組をより推進していく必要があるのではないかと思いますか、どうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

長期的な視点の取組と短期的な視点の取組は、どちらも大切であると認識しております。小樽市宿泊税検討会議におきましても、委員のおっしゃられた短期的な取組のところにつながってくるかと思いますが、宿泊客の増加につながるような好循環の取組を優先して充当すべきという整理もされております。そういった検討会議の結果も踏まえて、予算編成に当たっていきたくと考えております。

○平戸委員

長期的な取組も短期的な取組のどちらも必要ということをおっしゃられておりましたが、もちろん長期的に宿泊客数を伸ばしていく取組というのにも必要だと思います。ですが、それらはこれまでどおり市の一般財源であったり、ふるさと応援基金を使っていくのが適しているのではと思っております。

次に、宿泊税の使途として、受益者負担の観点や短期的に効果を上げていく点で考えたときに、私から特に要望したいのは、観光地の除排雪と、ナイトタイムエコノミーについてです。

観光地の除排雪については、過去の予算特別委員会の場でも建設部に対して要望してきましたが、これまでも想定外のどか雪が発生してしまったときなどに、どうしても観光地は後回しになってきたというのも実情としてありますので、今後の改善が求められます。人力除雪班に活躍してもらうなどしていますが、どうしても、つるつる路面になる場面は、昨年も生起しており、滑って転んでいる観光客の姿をたくさん見ました。

また、ナイトタイムエコノミーについては、宿泊客数に直接影響が及ぶ取組ですし、最近ではナイトインフォメーションや夜間帯のツアー造成などをしていたとありましたが、現状としては、まだ宿泊客数が伸びるほどの成果には正直、結びついていないのではないかという印象を受けています。

この2項目をぜひ推進していただきたいと思っております。

次に、DMOの組織体制の強化として、常勤3名以上を配置するとありますが、現状、常勤職員は何人体制なのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

DMOすなわち小樽観光協会の常勤職員になりますが、専務理事の配置も含めまして12名となっております。

○平戸委員

常勤職員は12名ということで、この配置基準は相当満たしているものと思いますが、今後、増やしていくべきと考えていらっしゃるのか、お聞きしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

今後の組織体制につきましては、小樽市宿泊税検討会議の報告書にもございますが、DMOの体制強化が急務であると整理しております。宿泊税を活用して事業を実施していくDMOに対して、支援をしていく場合に、それを推進していける体制の強化が必要だと整理しておりますので、その支援についても併せて検討を進めていきたいと考えております。

○平戸委員

今後DMOとして進めていただいく中で、これまでもどうしても人員が不足している、マンパワー不足ということも言われておりましたので、その点も考えていただきたいと思っております。

DMOの組織体制強化として人を増やすとなると、私の中でどうしても地域おこし協力隊というのが頭の中にあ

ります。DMOに対してもそういったところの活用を今後、考えていただきたいと思います。

◎特定利用港湾について

続いて、特定利用港湾について質問していきたいと思います。

私は、令和7年第3回定例会において、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していただきたいとお願いしました。

最近では、中国人民解放軍の戦闘機が我が国の戦闘機に対して艦船レーダーを使用したという報道もありまして、残念ながら、我が国周辺はいつ何が起ころのか、本当に分からない状況になってしまっていると思います。

先日の小貫議員の代表質問でのやり取りの中で、港湾担当部長から、どういった事態が存立危機事態となり得るのか、国に確認したいといった御発言がありました。

これまで存立危機事態について政府見解として出されているのは、いかなる事態が存立危機事態に該当するかについては、実際に発生した事態の個別具体的な状況に即して政府が全ての情報を総合して判断するというものです。これがいわゆる曖昧戦略というもので、世界の軍事安全保障の常識かと思えます。相手の動きに対して国としてどう動くのか、どこにどの兵器を持っているのか、これらは全て秘密にしておくべきものでありますし、ましてや自国のこととなれば、その秘密となっている状況を理解するべきと考えます。

例えば、こういった状況が生じたら存立危機事態として対処するともし明かしてしまえば、その一歩手前まではやっても大丈夫なのだど相手に情報を与えることになってしまいます。それは、地域のエスカレーションラダーを上げていくことにつながるので、絶対に避けねばなりません。

小泉進次郎防衛大臣は、配信番組の中で、どういった事態が存立危機事態に当たるのかを言うことはできないし、そういった自らの手のうちを明かさないので安全保障の常識である。この戦略的に曖昧なままにするのが当たり前だということを国民に伝えていかなければならないという旨の御発言をされています。

本市として、特定利用港湾になるのかどうかを考える上で、不明な点を国に確認するのは重要なことですが、国の安全保障を考えて確認しないという選択をすべき点もあると考えます。日常業務とはあまり関係しないことですので、正直、我が国の防衛について学ぶタイミングが少ないというのは仕方のないことと思います。港湾担当部長の御発言をどうこうしてくれということは、ここではありませんが、いま一度考え直していただきたいというのが私の思いです。

次に、市民の方から届いた署名について確認したいと思います。

これまでも本市に対して消防署オタモイ支署蘭島支所の存続を求める署名や旧運河プラザに関する署名などが提出され、署名の趣旨に寄り添った対応がされている例もあれば、そうでない例もあります。

今回、提出された署名については、小樽港の平和を考える市民の会という団体から提出されたとお聞きしています。どういった趣旨の署名なのか、御説明願います。

○（産業港湾）港湾業務課長

いただいた署名ですが、内容は小樽港の特定利用港湾指定に反対する署名となっております。

○平戸委員

それでは、署名を集めていた期間と、合計何筆が集まったのかについてもお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

いただいた署名の表紙に書いておりますのは、集めた期間は令和7年9月19日から11月30日までとなっております。数は合計で6,104筆、内訳は紙の署名が4,872筆、オンラインでの署名が1,232筆となっております。

○平戸委員

集めている期間は2か月以上あったことが確認できて、紙で4,000筆以上、オンラインでもそれなりの数があった

ということかと思えます。

本市の考え方として、これまで小樽港が特定利用港湾になるかどうかについて、実際に小樽市内に住んでいる市民からの理解を得るために動いてこられたものと思います。今回の署名の中には、遠く沖縄県からの署名もあったと聞いておりますし、日本全国から署名が集まったものと聞いております。

特定利用港湾になるかどうかという過程において、市民理解は私も一定程度必要と思っておりますし、反対する市民の方が非常に多い状況であれば、その声を市民の声として真摯に受け止めなければならないと思っております。

そこでお聞きしますが、6,104筆のうち、現在、小樽市内にお住まいの方からの署名は何筆だったのか、把握していればお答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

署名のうち、オンラインは、住所等が不明な部分がございますのでおおむねになりますが、私どもで中を把握して大体の数を確認したのですが、全体のうち、小樽市にお住まいの方が約2,700筆、小樽市外の方が約3,300筆となっております。

○平戸委員

それでは、市内の方は署名をいただいたうちの半数以下だったということかと思えます。

次に、今回の特定利用港湾に関する議会議論を聞いていると、国に対して不明点があるから回答はまだできていないという御答弁をされておりますが、市民理解については、今後どのような取組をしていくお考えなのか伺います。

○（産業港湾）港湾業務課長

現在、国に不明な点を確認中でございまして、精査できていない状況でありますので、十分に説明ができるといった状況にはございませんが、市民の皆さんに対しての取組としては、例えば、国に確認している内容が確認できたことについて、今後、市のホームページへ掲載することなどを検討していきたいと考えております。

○平戸委員

部は関係なく市の事業はいろいろある中で、正直、市民理解が得られているのか、賛否両論という事業もたくさんあることと思えます。そういう事業についてはそのまま続いているものが多いですし、結局は政治判断ということにはほかならないという思いも持っております。

次に、関係者への理解を得るところで、これまで港湾関係者に対しての説明はどのようにしてきたのか、御説明ください。

○（産業港湾）港湾業務課長

港湾関係者に対する説明ですが、小樽港湾振興会という小樽市の港湾の主立った事業者が集まっていたという団体があります。そちらに8月下旬に集まっていたいただいて説明を行っております。

○平戸委員

それでは、その際に、どういった意見があったのか、賛成の方が多かったのか、反対の方が多かったのかも分かればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

賛成、反対の数は分からないのですが、災害時の円滑な対応や老朽化している岸壁の整備といったものにつながるように、特定利用港湾になった場合は尽力していただきたいという御意見をいただいているところです。特に反対意見はなかったところでございます。

○平戸委員

おおむね反対の意見はなかったということで安心しました。

次に、特定利用港湾となることのメリットとして、今、港湾関係者の方が話されていたこともありますが、既存

事業の推進が図られることもありまして、小樽港の発展を考えれば、国にしっかりと予算をつけてもらうことが重要なことです。

先ほど説明されていたとおり、これまでの既存事業があるようで、それが小樽港の安全な利用や発展のために必要なことでありまして、今回、国への回答について、年内にしないという判断をされました。これまでの特定利用空港、港湾の指定までのスケジュールを考えると、国の来年度当初予算に間に合わせるというのが現実的に考えて非常に大切なことであるように思います。

まず、これまで当初予算に入れなかった場合に、補正予算で港湾整備に関しての予算がつけられるようなことはあったのか、分かればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

ただいまの御質問ですが、港湾整備に関する補正予算については、本市の過去の事例としてはございまして、直近では令和2年度に補正予算がついたという事例がございます。

○平戸委員

概要でも構いませんので、その事業について少し説明していただけますか。

○（産業港湾）港湾整備課長

概要としましては、第3号ふ頭の岸壁工事に関するものでございます。

○平戸委員

その額についても、どのくらい補正予算として組まれたのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

今、金額を押さえていないものですから、また後ほど必要であればお伝えしたいと思います。

○平戸委員

国の来年度当初予算に組み込んでいただくことがすごく大事だと思っております、そのためには、いつ頃までに国に対して特定利用港湾の回答をしなければならぬのかをお聞かせいただきたいです。もしかしたら、もう既にタイミング的には厳しいのかもお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）港湾整備課長

国の来年度当初予算に組み込まれるために、特定利用港湾に関する回答はいつまでにということでございました。これにつきましては、本市では分かりかねるところでございますが、来年度予算に関しましては、国への要求手続は、今年4月から既に始まっているというスケジュールではございます。

○平戸委員

4月から始まっているということで、国のスケジュールは正直、分からないところもありますが、であれば、きちんと予算をつけてもらうためには、なおさら早めに回答するのが大事ということも考えられるかと思いました。

最終的には、特定利用港湾についてどうするのかというのは、市長のリーダーシップを発揮していただく場面と考えますが、私としては、今までいろいろ述べてきましたので、特定利用港湾として国に確認することをお願いします。

○委員長

みらいの質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時54分

再開 午後3時15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

◎小樽市ヒグマ緊急銃猟対応マニュアルの策定について

まず、小樽市ヒグマ緊急銃猟対応マニュアルの策定という部分で何点かお聞きしたいと思います。

初めに、対応マニュアルの、「2（1）緊急銃猟の実施体制：緊急銃猟実施フロー」で、相手がヒグマですので、なかなか難しいところはあると思うのですが、この実施フローを遂行している途中で、例えばヒグマが移動したというケースがあったら、また一からこのフローのやり直し等になるのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

フローの真ん中辺りに、現地本部はヒグマを目視でき居座り状態であることを確認とありますので、熊が移動すれば条件から外れますので、中止という形になります。

○新井田委員

その都度、判断されていくことが分かりました。

次に、「2（2）緊急銃猟の実施体制：役割分担・主な班編成」で、表の本部の備考欄に、状況により市長より権限委任とあります。

この権限というのが、市長から、例えばここだと産業港湾部長に委任されるという形なのでしょうか。また、この部長がいない場合のケースも、もし想定されていれば、お聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

そのとおりであります。現在は、産業港湾部長がヒグマ防除隊長になりますし、いない場合は産業港湾部次長がその役割を果たす形になります。

○新井田委員

では、もう1点、「4（2）平時からの準備：訓練の実施」で、訓練の実施の文言を読ませていただきました。緊急銃猟について、北海道ヒグマ注意特別期間前後に、机上訓練、実地訓練を各1回以上行くと書かれているのですが、これは机上訓練、実地訓練を特別期間の前に最低でも1回ずつ、また後に1回ずつという、計4回という形で行う想定でしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

一応、マニュアルの中では、机上訓練、実地訓練を含めて1回以上、前後にと書かれているのですが、役割分担を担っている関係者の方々の都合を調整して、ヒグマ注意特別期間の前後、春と秋と書いてありますので、できれば理想としてはそういう形でやりたいとは思っております。

○新井田委員

関係者が集まるという部分はなかなか難しいと思うのですが、大事なところではあるかと思えます。やはり平常時から、実地訓練をすることが一番重要なところではあるかと思えますので、その点も意識していただきたいと思えます。

想定にはなるかもしれないのですが、例えば夜間の訓練は今の段階ではどういう考えでおりますでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

夜間の訓練の関連ではありますが、現在、緊急銃猟を担う銃猟者の承諾を得ている方々は、法令に基づく夜間の要件に満たしていない方がいるので、今後、その要件は、講習会などいろいろありますので、合致次第対応できるよ

うな体制にはなるとは思いますが、今時点ではなっておりません。

○新井田委員

現状、策定されたばかりで、いろいろ想定もされて調整している段階だとは思いますが、いざというときに、やはり準備が本当に大事なところになると思います。内容の精査も策定後から、また新たにスタートするという気持ちで、今後も気をつけて、しっかり改善していただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

◎防波堤の管理について

初めに、防波堤の管理についてお伺いします。

港湾における重要な防波堤、外洋からの波の影響を軽減させてくれて、港や沿岸部の安全、また静穏を確保する、なくてはならない大事な設備でございます。本年10月には、重要文化財の答申を受け、この小樽港を100年以上守り続けてきたという歴史をしっかりと評価していただいた結果と感じます。

では、改めて、維持や管理の所管はどこになるのでしょうか。その所管となっている根拠もお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

今のお話ですと、北防波堤、島防波堤、南防波堤だと思うのですが、所有は国になってございますが、管理につきましては、港湾管理者である小樽市ということになってございまして、港湾室が所管となっているところでございます。

今回の管理に関する根拠というお話でございましたが、法律がございまして、北海道開発のためにする港湾工事に関する法律の第4条第2項に基づきまして、国と港湾管理者の間で港湾施設管理委託契約を結んでおりまして、この契約によりまして本市で管理しているところでございます。

○新井田委員

国から管理を委託されて、本市の港湾室でしっかり管理されていることが分かりました。

また、直轄事業などによる回収は、国がやっているのは分かるのですが、日常的な維持管理は何かされておりますでしょうか。例えば点検や見回りなどはいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

日常的な維持管理、点検、見回りというお話でしたが、この維持管理を受けました港湾施設全般に関しては、港湾室で週2回の頻度で点検、見回りをしているところでございます。防波堤に関しましても、主に遠望目視とはなりますが、日常的な見回りを行っているところでございます。

○新井田委員

しっかり見回りされているということです。防波堤はやはりなかなか向こうまで行けないところもあるので、遠方からというところで分かりました。

どのような点検方法でされておりますでしょうか。また、技術者の点検というのはあるものなのか、その点をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

日常点検につきましては、数も多い部分もございまして、遠望なり近接なりの目視が主でございまして。今、技術者という部分のお話でございましたが、一応、港湾室にいる土木技術の職員も点検に参加している状況でございます。

また、5年に1回の頻度で行っております一般定期点検がございまして。こちらにおきましては、外注という部分もございまして、コンサルタント等の専門の技術者の方による点検を行っているところでございます。

○新井田委員

しっかりと点検されているということで、技術者においても5年に1回ということで見いただいていることが

分かりました。

それでは、この日常的な点検、見回りに際して、何か異常が見つかった場合の対処としてはどのようになっておりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

その点検によりまして見つかる異常の程度にもよるのですが、所有者であります国と協議しながら、補修方法等を検討して、その上で対応していくことになってございます。

○新井田委員

やはり基本的には所有者に確認して対処するという流れでよかったですでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

場合によってはという部分もございますが、基本的には、所有者であります国に御相談を申し上げて対応しているところでございます。

○新井田委員

先ほど、日常的な維持管理の面を伺いました。また、長期的な維持管理としては、大がかりな工事、直轄工事や、修繕、補修、補強等になると思うのです。小樽港としても重要港湾であり、また、防波堤も今、重要文化財の答申を得たところもあります。

では、重要文化財になることで、そういった日常的な維持管理、また長期的で大がかりな直轄工事のような維持管理については、今までと変わる点は何かありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

今回の防波堤施設ですが、現役の防波堤という施設の目的に照らしまして、重要文化財の指定になったとしても、機能回復や機能の確保といったことが優先されることになってございますので、維持管理については、これまでと変わらず進めていけると考えてございます。

○新井田委員

それでは、この維持管理が位置づけられている計画をお示してください。

○（産業港湾）港湾整備課長

位置づけでございますが、これらの防波堤施設につきましては、小樽港本港地区維持管理計画に記載されてございます。

○新井田委員

それでは、重要文化財になることによって、本市としてどのようなよいことがありますでしょうか。一番大きなことは、やはり観光資源として改めて活用できるように進めていけるのかと思うのですけれども、例えば、修繕、改修の費用面などはいかがででしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

今のお話のとおりでございますが、修繕や改修の費用面でございますが、維持管理の費用に関する財政支援的な措置といったものは、この指定に伴ってもないということで認識してございます。

○新井田委員

今後、具体的に活用も改めて協議していくとは思いますが、観光資源という部分において、市民向けにでもあるのですけれども、以前、令和元年に横尾委員が海洋基本計画や国土交通省の防波堤等の多目的使用に関するガイドラインの話もしておりました。小樽港長期構想の策定の際の質問でもありまして、市民が海洋に触れる部分についてお聞きしております。

現に、小樽港長期構想には、南防波堤においては、釣り施設等の緑地整備の部分に位置づけられております。また、国土交通省港湾局では、釣り文化振興モデル港という取組も行っておりまして、北海道では苫小牧港、室蘭港、

江差港が指定されているようです。

市民に向けても、観光資源としても、非常に面白い施策や場所になりそうだと個人的には感じているのですけれども、現段階でどのような所感をお持ちでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

お話がありましたとおり、釣り公園につきましては計画に位置づけられてございますが、整備の時期についてはまだ明確になってございません。ただ、今の場所的にいきますと、重要文化財であります防波堤の直近に整備することになるといったことを踏まえまして、やる場合には、どういったものがよいのかは検討していかなければならないのだろうということで考えてございます。

○新井田委員

調べたところ、いまだに重要文化財における釣り場は存在なくて、そもそも防波堤での重要文化財は数がなかなか少ないというのがあります。重要文化財という観点を大事にしながら、それを生かして、やはり市民向けや観光資源向けの活用がいいのではないかとということで、先ほどのお話をさせていただきました。

小樽港長期構想という大きな構想の中で、山と海を構える本市、やはり海はもっと市民が身近に触れていける取組の一つとして、構想の中での南防波堤を例に出させていただきます。本市全体で海に触れる機会を、また改めてそういった目線で維持管理や整備も考える上で大事にしてほしいと考えますので、よろしく願いいたします。

◎クルーズ船について

それでは、クルーズ船についてお聞きしていきます。

市内中心部に近い第3号ふ頭で、大型クルーズ船の寄港受け入れができるようになったことにより、また、みなとオアシス小樽などの整備を進めてきたことによって、新たな人の流れも生まれているところであると思います。

小樽観光船ターミナルが完成して、第3号ふ頭周辺の整備もいよいよのところまで来ております。令和7年2月に認定になった日本遺産「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」、併せて炭鉄港、北前船という三つの日本遺産をもって、誘客しやすい環境として捉えております。

観光客に向けて、よき影響が出ているのではないかと思います、観光客受け入れの一つであるクルーズ船についてお聞きしていきます。

近年で見ても、令和4年は国内線のみで6回、令和5年は22回、令和6年は32回となっております、クルーズ船の寄港は順調に推移していると感じます。

今年の最終的な寄港数、また、来年の寄港数について、初寄港やファースト及びラストポートも併せて現時点ではいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず、今年の寄港数で申し上げますと33回でございます、そのうち初寄港は7回、ファーストポートは3回、ラストポートは8回ございました。来年の寄港数につきましては現在、調整中のものもございまして、具体的な数字をお示しすることができませんけれども、分かる範囲で申し上げますと、初寄港は2回、ファーストポートは6回、ラストポートは4回となる予定でございます。

○新井田委員

今はまだ固まっていない状況の中でも、例年と同じぐらい想定されていることが分かりました。

以前の答弁でも、寄港の形態では、単に寄港するよりも、小樽市から発着するクルーズ商品のほうが経済効果が高いとお聞きしておりました。

その点で、来年はどうかとお聞きしたところなのですけれども、ファースト及びラストポートにおける物資や燃料の補給は、小樽港で行うということによかったでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

燃料については、小樽港は実績がございませんが、物資については実績がございます。ただ、ファーストポート、ラストポートの船全部が積み込みをするということではなくて、今年の積み込み実績はファーストポートの船が2回、ラストポートの船が2回あったところでございます。

○新井田委員

全ての船がそうなることはなかなか難しいかと思えますけれども、一定程度、物資の積み込みがあることが分かりました。

この物資について、例えば食料品が中心になるのかと感じたのですけれども、どのような物資の積み込みになっておりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

例えば野菜、果物や水産品といった食料品、それ以外ですと、水や飲料水、あるいはお酒や生活雑貨類、おおむね船の中で日常的に消費されるような品物といったものの積み込みがあったと認識しているところでございます。

○新井田委員

日常的に使われる消耗品といったものを本市で調達するところで、本市の経済にも少し寄与しているのではないかと感じました。

それでは、クルーズ船の港湾使用料についてはどのようになっておりますでしょうか。船の規模や滞在日数など、いろいろ計算されるのではないかと思いますのですけれども、目安のような例示があれば分かりやすいのですが、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今回、報告いたしました小樽市港湾整備事業経営戦略見直し原案の中に料金表が掲載されてございます。

港湾使用料については、基本的に内航船と外航船で料金体系が違うところでございます。

入港料については、トン数で金額が変わります。係船施設使用料については、トン数と係留時間で料金が変わります。船舶給水の使用料については、使用料1立方メートル当たりの量で変わる、あるいは時間外の割増があるところでございます。引き船使用料についても、トン数ごとに1時間当たりの金額を決めてございますが、これを超える場合については割増になっているところでございます。

○新井田委員

様々に細かいところで利用料、使用料を頂いていることが分かりました。

それでは、まだ不透明な部分もあるかもしれませんが、来年の寄港予定のクルーズ船は全て第3号ふ頭で受け入れることでよろしかったでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズターミナルと大型バス駐車場の使用を希望される船社がほとんどでございますので、基本的に第3号ふ頭の16番、17番岸壁で受け入れる方向で全て調整しているところでございます。ただ、一部についてはまだ決まっていないところでございます。

○新井田委員

しっかりと第3号ふ頭で受け入れる方針で、時と場合によってはいろいろと振り分けることで分かりました。

その中で、オーバーナイトのクルーズ船の寄港は何回ありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

来年の寄港回数は8回の予定でございます。

○新井田委員

ちなみに今年は何回でしたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今年は9回でございました。

○新井田委員

同じ回数ぐらいで推移していることが分かりました。

この消費動向の観点からは、宿泊される観光客と日帰り観光客とで本市での消費額に差が出ているというデータもあつたりします。

やはり宿泊される観光客のほうが本市で多く消費していただいているという部分もあり、それに倣うと、このクルーズ船の停泊、オーバーナイトの船の観光客の方も同じような傾向なのかが分かればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今年は、初めて夜間の観光案内所をオーバーナイトの船の寄港時に2回、5月と7月にやっております。夜間に外出する乗客の方を御案内したところでございます。タクシーで出かけられたり外出されたりという方がいらっしまったものですから、日帰りよりは消費額ももちろん多かつたとは認識してございますが、外出時にお聞きしているということもあつて、消費額はどれぐらいかといったことまでは具体にお聞きできていませんので、正確な消費額については把握していないところでございます。

○新井田委員

細かく聞き取りするのはなかなか難しいのでしょうかけれども、しっかり夜間の案内所を設けて、そういった観光される方の受入体制を整えていることも分かり、一定程度、消費額にも影響しているのかと感じました。

本市の魅力としても、やはり大事であります。今年は冬季の寄港も1回ありましたが、来年はどうでしょうか。冬の寄港という季節的な優位性といいますか、以前にも御答弁いただいて、セールスの幅の一つとしても捉えていたようなのですけれども、今回、その点はいかがでしたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

来年3月上旬に1回、寄港を予定してございます。

先ほどの優位性のお話で申し上げますと、小樽雪あかりの路であつたり、さっぽろ雪まつりであつたりなど、冬のイベントとの相乗効果であつたり、そもそも雪を初めて見るという観光資源としての魅力などは寄港の優位性につながるものだと考えてございます。昨年、委員のお話にございました、今年2月と昨年12月に同じ船が冬に寄港したところではあるのですが、来年については寄港予約がないという状況ではございます。

○新井田委員

やはり冬の小樽市というアピールポイントも、しっかり今後のセールスの幅として、売り込んでいただきたいと思います。

また、1年前に、第3号ふ頭供用開始の年での課題も確認したところで、ファーストポートや大型船の寄港のときに両替機のお金が足りなくなったとか、パンクしたという問題点がありました。

その都度、両替機への事前の補充や小樽国際インフォメーションセンターの両替機への案内、また両替商の出店の依頼で対応していくことをお聞きしておりましたが、その点はいまうまいったのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今、委員に御説明いただいたとおり、今年は両替商に対応いただいたので、おおむねトラブルというか、釣銭切れみたいなことはなかったのですが、1回だけ、9月に大口の両替があつて、両替商の手持ち金が尽きてしまつて補充に行つていただいたという場面はございました。

また、お金の不足については対処してきたのですが、レシートの紙が切れて1回停止したことはございましたので、今後、その辺の部分については改善してまいりたいと考えてございます。

○新井田委員

大口の両替ということでびっくりしたのですけれども、それだけ準備をされて観光するという心持ちにしていだいでいる観光客の方がいらっしゃるということで分かりました。対応もしっかりされていることで、ありがとうございます。

それでは、1年前にも、寄港数が増えていることによって、観光案内や通訳ボランティアの方々の確保、またお見送りイベントをする団体との日程調整が難しいという部分もお聞きしておりました。

やはり対応してくださる方が増えていかないと、こちらの対応は何とも難しいかと感じましたけれども、その点、今年はいかがでしたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

観光案内のボランティア、通訳のボランティアについては、基本的に昨年と体制は変わらない状況ではあるのですが、例えば、中国船が今年寄港したときには、公益社団法人日本中国友好協会の御協力をいただきながら観光案内をしたことがございました。また、小樽双葉高校の生徒による英語の観光案内も実施していたところでございます。

お見送りイベントやお迎えのイベントでございますが、例えば、お見送りイベントについては、今年初めて小樽商科大学の応援団にエール交換していただいたというか、出発のときにやっていただいたということがあったほか、小樽藤幼稚園の園児に入港時にお迎えいただいたことがあったところでございます。

徐々にではありますが、協力者の拡大に努めているところでございます。

○新井田委員

対応してくださる方が増えていかないと何とも難しいかと思っていたのですけれども、そういった部分で、各団体に手を借りながら、しっかり協働で進めていることが分かりました。

それでは、この1年で、クルーズ船の受入れについての新たな問題点、課題点がありましたら、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

先ほどの答弁のとおり、オペレーションの部分については都度対処しているところでございますが、例えば、今年の夏は非常に猛暑であったこともございまして、入出国審査の際の暑さ対策といったものは新たな課題と認識してございます。

また、今年は飛鳥Ⅱについて、初めて小樽港の発着クルーズを行っていただきました。これまでは、につぼん丸の飛んでクルーズ北海道を発着クルーズとしてやっていたのですが、飛鳥Ⅱの方が乗客数が多いこともありまして、ターミナル内の待合スペースの椅子が一時的に足りなくなるという事態が生じたところでございます。

いずれも、令和8年度予算に向けて、冷房機器であったり、椅子の導入などについては検討を進めてまいりたいと考えてございます。

○新井田委員

やはり課題もどンドン出てくるところはあるのですけれども、その都度、対応しようと対策されていることが分かりました。

それでは、今後のクルーズ船寄港に関して、これまでクルーズ船誘致活動はどのようなことを行ってまいりましたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

例年11月に、東京でクルーズプロモーションを開催してございます。船社や船舶総代理店、ランドオペレーターなどのクルーズ関係者をお招きしているところでございます。

これ以外に、船社や船舶総代理店などの企業訪問を併せて行っているところでございます。

また、船舶総代理店を通じまして、船社の運航部門の担当者の方に小樽港を実際に見ていただいて、次年度以降の寄港につなげたりということもやっているところがございます。

○新井田委員

各誘致活動をしっかりとされているということで、小樽港も見えていただくという、一番早い現地確認もやられているということで分かりました。

その際、日本遺産認定や、令和6年度においては、小樽商工会議所として全国商工会議所きらり輝き観光振興大賞の優秀賞、また、小樽港がクルーズ・オブ・ザ・イヤー2024の特別賞、ポート・オブ・ザ・イヤー2024をそれぞれ受賞して、この3賞受賞や日本遺産の認定は、ポートセールスでは何かいい影響は出ておりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズプロモーションの際に、小樽港クルーズ振興推進協議会の会長でございます市長から、日本遺産に関する構成文化財というか、観光PRを行っているところがございます。

また、ランドオペレーターを訪問する際には、見どころみたいなものの中で日本遺産であったりといった情報提供をさせていただいているところがございます。幾つかは関心を持っていただいて、かつ、港からも非常に近いところに、そういった文化財があることは評価されていると認識しております。

3賞の受賞等については、具体的には、やはり中心地から近いところにクルーズ船ターミナルであったりといった港湾関連施設を整備したところが評価されていると思っておりますので、具体的な効果が目に見えてあったということではありませんが、記念事業の期間に、クルーズ船自体の入港もございましたので、港のにぎわいといった視点では、乗客の方にいい印象を与えることができたのかとは感じているところがございます。

○新井田委員

やはり大事な、賞の受賞や認定という部分も、トップセールスでPRしているところも分かりましたし、観光への材料としてしっかりと訴えていっていただきたいと思います。

大事な指標として、観光客の消費について、観光客動態調査の分析で観光客全体の概算消費額が示されております。絞って、クルーズ船観光客の消費動向や消費額、また寄港に際しての経済効果についてお示しするのはなかなか難しいでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

経済効果の測定でございますが、クルーズ船には、例えばブティック、ラグジュアリー、プレミアム、カジュアルなどの様々なランクがございます。

また、実に様々な寄港形態で、小樽港を発着するクルーズ、小樽港で乗換えをするクルーズ、単なる寄港のクルーズ、先ほどの質問にもございましたが、オーバーナイトなどがございます。

また、国籍についても、割合としてはアメリカ、オーストラリア、カナダが多いのですが、いろいろな国の乗客の方がいらっしゃることも踏まえ、いわゆる経済効果というか消費額については、船によって異なるのが正直なところかと考えてございまして、経済効果としての金額を明確にお示しすることはできないものではあります。

ただ、今年8月に、クルーズ船のランクで言えば、カジュアル船に当たるノルウェージャンスピリットという船が寄港した際に、北海道開発局でアンケート調査を実施いただきまして、乗船客の消費額については1名当たり1万1,000円で、直接的な経済効果については約2,000万円という数字が出ているところがございます。

○新井田委員

びっくりしましたけれども、1隻を対象にして調査されて、数字としても得られたところが分かったのですが、やはりなかなか難しいというのが分かりました。この1隻の分も参考材料として今後、有益に分析していただきたいと思います。

クルーズ船の寄港は、本市にとって、やはり観光分野の大事なことであります。先日も「市民のくらしと小樽観

光」というチラシが市内に新聞折り込みとしても配布されまして、その中にも、観光客を受け入れる経済効果や観光客の消費額も記載されておりました。見える化の一つであり、私自身は分かりやすいと思いながら拝見をさせていただいておりました。

クルーズ船の誘客にしても、観光客と市民の目線でしっかり推進していただきたいと思います。

○委員長

公明党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

立憲・市民連合に移します。

○下兼委員

◎森林の保全について

まず、森林の保全についてお伺いいたします。

小樽市の環境(令和6年度版)を拝見させていただきました。「第5章 環境基本計画」の基本理念は四つあるのですが、まず、「①良好な環境を確保し将来の世代へ継承していく」とあります。そして、望ましい環境像としては、「豊かな自然に包まれ 歴史と文化が息づく 快適空間 … ともに守り 未来へつなぐ 環境にやさしいまち小樽」とあります。

小樽市は、海から山を望むことも、山から海を望むことも両方ができるすばらしいまちだと思っております。それゆえ、環境にも優しいというまちであっていただきたいと思います。

自然豊かな環境の保全の施策の中の保全活動の推進で、豊かな森づくり推進事業がございます。どのような事業なのか、お聞かせください。

○(産業港湾) 宮田主幹

豊かな森づくり推進事業は、市町村と北海道が連携して、森林の公益的機能、水資源の保全、山地災害防止、生活環境、生物多様性などの発揮に配慮した伐採を促すとともに、伐採後の確実な植林等を支援することにより、森林資源の循環利用を推進する事業であります。

○下兼委員

森というのは、手を入れてあげないと、やはりどうしても駄目になってしまうようなイメージもありますので、しっかりと推進していただきたいと思います。

次に、自然と触れ合える場の創出についてお伺いをいたします。

旭展望台は、今や小樽市の観光スポットとして小樽市民のみならず、観光客の皆様にも人気の場所であると感じております。

ここでは旭展望台周辺遊歩道の整備、安全確保とありますが、どのような事業なのか、お聞かせください。

○(産業港湾) 宮田主幹

旭展望台周辺遊歩道の整備、安全確保は、森林環境譲与税関連事業として行います森林環境整備の一つとして、森林機能の普及啓発として行っている事業で、利用者が活用する機会を増やすため、主に林内の散策者の利便向上のために、老朽化している看板類やベンチ、木製階段などの更新を行っている事業であります。

○下兼委員

旭展望台といえば、小学校のときの遠足、あるいは山歩きを始められる方には、とてもいい場所だと思いますので、しっかりと確保していただきたいと思います。

それでは、令和6年度は、案内標識看板などの設置とありますけれども、どのような設備を設置して環境整備を行ったのか、また、看板については、場所はどこかで、どのような案内で、日本語以外では何か国語の言語で案内しておりますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

令和6年度につきましては、木製看板を1基、遊歩道の丸太階段を18か所、丸太スツールを5基、遊歩道小型標識を23か所となっております。

看板につきましては、保安林の名称、由来などが案内されております。日本語以外の言語表記は特にしてございません。

○下兼委員

旭展望台といっても、物すごく広くて大きくて、北照高校のグラウンドまで抜けていくような場所もございますので、大変かとは思いますが、しっかりと整備をお願いいたします。

案内は日本語だけということですが、今は、インバウンドの方も翻訳アプリなどをお持ちなのかとは思いますが、分かりやすい看板をお願いいたします。

それでは、来年度はどのような取組をお考えなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

来年度の取組は、ほとんど同じような内容になりますが、木製看板を1基と、遊歩道小型標識を15か所、遊歩道の木製階段は2か所、30段を予定してございます。

○下兼委員

やはり森林を管理していただかなければ、大切な水資源の確保、そして山地災害、土砂崩れなどにやはり不安があります。これからも森林の適正な管理をよろしくをお願いいたします。

◎就業支援について

次に、小樽市の就業支援についてお伺いいたします。

令和7年第3回定例会の経済常任委員会で、私は市内の雇用状況について質問させていただきました。

今回は、就業支援についてお尋ねいたします。

初めに、小樽市季節労働者通年雇用促進協議会について何点か、お尋ねいたします。

まず、この事業の概要をお聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

小樽市季節労働者通年雇用促進協議会の事業概要でございますが、厚生労働省より委託されました通年雇用促進支援事業の実施主体といたしまして、平成19年8月29日に設立されてございます。

協議会の構成団体は、小樽市をはじめまして、小樽商工会議所、小樽建設事業協会、小樽建設工業協同組合、北海道後志総合振興局、日本労働組合総連合会北海道連合会小樽地区連合会、一般社団法人北海道中小企業家同友会しりべし・小樽支部の7団体で構成されておまして、小樽市内の季節労働者の通年雇用化の促進を図ることを目的といたしまして、様々な事業を実施しているところでございます。

○下兼委員

それでは、先月終了いたしました通年雇用支援セミナーですけれども、何人の参加がありましたでしょうか。また、受講者の感想などがありましたら、お聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

11月19日に開催いたしました通年雇用支援セミナーですが、30名の参加をいただいております。

受講者からは、話のテンポもよく、楽しいセミナーだった。また機会があったら参加したい、小樽市の企業の話が聞けてよかったといった感想をいただいております。受講後のアンケート調査でも非常に満足度の高い結果と

なっております。

○下兼委員

やはりたくさんの方に参加していただいて、この事業を理解していただくことはとても大切なことだと思いますので、ぜひとも続けていっていただきたいと思います。

それでは、来月予定されています合同企業説明会ですが、現在で申し込まれている事業者数は何件でしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

1月16日に開催を予定してございます合同企業説明会につきましては、現在、まだ参加企業を募集している最中ではございますが、本日時点の申込み状況で御報告いたします。本日現在で参加申込みがあった事業所は30社となっております。

○下兼委員

令和7年第3回定例会でもお聞きしましたけれども、人手不足という言葉はまだ続いていると感じます。30社はやはり多いのではないかと思います。できれば、たくさんの方に仕事をしていただきたいと思います。

それでは、雇用促進支援員は何名いらっしゃいますでしょうか。そして、どのようなお仕事をされているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

雇用促進支援員ですが、1名雇用してございます。仕事の内容ですが、小樽市季節労働者通年雇用促進協議会の事務局業務全般を担っていただいております。厚生労働省より委託されました通年雇用促進支援事業の各種業務として、通年雇用支援セミナーや合同企業説明会の開催、技能講習等受講の支援、求人開拓事業などを行っております。

特に、求人開拓事業につきましては、市内企業を訪問し、季節労働者の雇用状況の調査や事業周知を行っていただいておりますが、今年度は既に190社を訪問していただくなど精力的に活動していただいているところでございます。

○下兼委員

1人で190社とは、エネルギーで情熱もおありの方だと思いますので、ぜひとも続けていただきたいと思います。

次に、創業支援事業についてお尋ねいたします。

最近の動向についてはいかがでしょうか、お聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

最近の創業支援事業の動向でございますが、小樽市は観光客の方もたくさんお見えになることも一つの理由になっているのかとは思いますが、飲食店を開業される方が多い傾向にあります。昨年度に引き続き、今年度も、多くの方から産業振興課にも来庁やお電話で開業する前の相談を受けておりまして、小樽市内での創業も着実に増えているという感じでございます。

○下兼委員

本当によかったと思います。やはりこれから小樽市のイメージというものをもっとアップしていただくためにも、創業支援の起業家たちのお力も必要なかと思っております。

それでは、改めて確認なのですが、創業される地区は市の中心部に限られていましたでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

私どもで行っております創業支援補助金に関しましては、法令等で創業等ができない地域等もございまして、小

樽市内どの場所で開業されても問題なく、基本的には銭函から蘭島まで、横に広く開業できるということであれば、応援させていただいているところでございます。

○下兼委員

小樽市も広いですから、あちらこちらで起業して、そして大きく育っていただきたいと願っております。

次に、事業承継支援事業についてお尋ねいたします。

この事業承継という言葉聞き始めてどのくらいになるのか、私も記憶はないのですけれども、最近の動向はどうなっておりますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

事業承継につきましては、やはり繊細な案件と言われております。私どもだけでは、事業承継に対しての対応はなかなか難しい部分もございます。小樽市内といたしましては、私どものほかに小樽商工会議所、市内金融機関などと連携して進めているところがございます。

小樽市への相談件数といたしましては、本当に数える程度ではございますが、毎年、二、三件、何らかの形で相談を受けているところがございます。

○下兼委員

それでは、事業者の方への事業承継などの周知はどのようにされておりますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

事業者への周知でございますが、市内の事業者の中にはどこに相談していいかわからないという方もいらっしゃるかと思います。まず、それを知らせるために市のホームページでも御案内はしているところがございますが、こういった案件であれば、どこで相談を受けられることをお示しできるようなリーフレットを作成し、市で配布するほか、先ほども述べましたが、連携しております小樽商工会議所や市内金融機関など関係機関などを通して、事業者の方でこういったことで困っている、相談したいということであればお示しして配布しているところがございます。

○下兼委員

本当にセンシティブな案件だとは思いますが、もし1人でも2人でも相談される方がおりましたら、しっかりと寄り添っていただきたいと思っております。

すばらしい技術が途絶えるのは、小樽市の損失でもあると思っております。あんなにたくさんあった餅屋が、次々とお店を畳んでしまったことは本当にショックです。店主の高齢化、そして小樽市の人口減少などの理由もあるのかと思っておりますけれども、ここでも後継者という問題もあるのではないかと思いました。

事業承継は一般的に5年から10年ほどかかると言われております。後継者がいないからと、事業を諦めてしまう経営者の方々に広くお知らせしていただき、相当な時間がかかり、難しいとは思いますが、根気強く頑張っていただきたいと思っております。

○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

◎小樽市宿泊税検討会議の結果報告について

最初に、宿泊税の関係です。

DMOへの総合的な支援、裁量性の高い交付金に対して、最優先で宿泊税を充当するという考え方が示されています。これまで、宿泊税導入のときにいろいろ説明会などを開いてきたわけですが、そういった場所で、市民に対して同様の趣旨の説明を行ってきたのか、お答えください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

これまでの市民の皆さんへの御説明につきましては、基本的には、総務省との協議の内容に基づいて説明を進めてまいりました。

小樽市宿泊税検討会議の議論の内容につきましても、基本的には総務省の協議の内容を前提としたものとはなっておりますが、今回、総合的な支援、裁量性の高い交付金に対して、最優先で宿泊税を充当すべきという内容につきましては、今回、検討会議の結果として新たに示されたところでございます。

○小貫委員

今回、検討会議の中で改めて示されたというお話ですが、大本になっているものを幾つか言われていました。DMOガイドラインの改正があったかと思うのですが、資料によると、観光地経営戦略の策定、組織体制の強化、安定財源の確保が求められることになったということです。

このガイドラインにおける安定的な運営資金の確保について説明してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

安定的な運営資金の確保につきましては、DMOガイドラインの中で三つの要件が示されております。

まず、一つ目として観光地域づくり法人、DMOが自立的かつ継続的に活動するための安定的な運営資金の確保、二つ目として財源計画の策定、三つ目として安定財源確保率の設定の評価とされております。

また、同じくガイドラインの中で、この三つ目の安定財源確保率に関連いたしまして、ガイドラインで、安定財源の事例として幾つか示されております。

事例の一つ目として、特定財源として、地方税、例えば宿泊税や入湯税等の地方税を原資とした地方自治体からの資金、受益者分担金、受益者負担金としたもの、二つ目として、地方自治体からの受託事業に係る収益、三つ目として、DMOの会費、四つ目として、具体的な使途が決まっていない、又は観光地経営戦略の対象期間にわたって行政からの支出が確定している交付金や負担金、五つ目として、収益事業による収益の部分が安定財源の事例として紹介されております。

○小貫委員

今の説明ですと、安定財源の確保について、宿泊税はあくまでも選択肢の一つということで、多様な財源の確保を目指す前提で触れられているということによろしいでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

そのとおりでございまして、DMOにおきましては宿泊税も一つですが、その他収益事業なども含めまして、多様な財源の確保を目指すことになっております。

○小貫委員

もう一つ、資料の最後のページですが、自治体の役割として安定財源の確保と書かれております。DMOにおける十分な自由度と規模の活動資金を確保するため、宿泊税、入域料等の安定財源を確保と書いてあります。

閣議決定を引用しているのですが、閣議決定では自治体の役割だということが書かれているのかについてお答えください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

読み上げさせていただきますけれども、閣議決定におきましては国が主語になる文章になるかと思いますが、「DMOに対して財源計画の策定等を義務化するとともに、DMOにおける十分な自由度と規模の活動資金を確保する

ため、宿泊税、入域料等の安定財源の確保等の体制強化を支援する」と示されております。

○小貫委員

つまり、今、説明資料には自治体の役割で安定財源確保と書いてありますが、閣議決定では国が体制強化を支援するとしています。その一文の中で書かれていて、それがどうして自治体の役割となってしまうのかというところをもう少し説明していただけますか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

今、御質問にありましたとおり、閣議決定の文章の中では、国の役割として体制支援の部分がうたわれております。

一方で、地方自治体の役割として、一定の財政支援を行うということと、権限と責任を付与することがうたわれていること、先ほど答弁の中でも御紹介いたしました、安定財源の事例の中で、特定財源の活用のところでは宿泊税がうたわれているところと併せて具体的な使途が決まっていなかった交付金等の必要性がうたわれていることから、このように記載させていただいております。

○小貫委員

もう一つお聞きしたいのは、裁量性が高いという表現というのは、今、説明があったDMOガイドラインや閣議決定ではそういう表現をされていたのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

裁量性の高いという直接的な表現は、DMOガイドラインの中にはございません。

○小貫委員

観光事業の関係で、DMOが果たしている役割から、何かしらお金が流れることは、もちろんあり得る話だと思うのですが、どう使うかは、一番は行政の下で決めるし、それを我々議会が議決して決めるという形になります。

先ほどの質問の中で、効果についても小樽市宿泊税検討会議で検証するという事も述べていましたが、検討会議にそこまでの権限を付与できるのか。あくまでも、我々議会側からしてみたら、予算の執行を精査・審査するのは我々議会の責務だと思っていますし、そういう点で、検討会議で効果を検証することの権限がどのような法的裏づけで付与できるのか、お答えいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室長

今、小貫委員のおっしゃるとおりで、税の使途は、議会の議決で決定することです。市民と議会に説明できる形でなければいけないと思いますし、その自治体が責任を持って決定していくことは地方自治の大前提だということで、委員のおっしゃるとおりかと思えます。

一方で、観光振興は経済状況や旅行者のニーズに対応して、柔軟かつスピーディーな対応が求められるということで、現行の自治体の年度単位の予算制度では、機動力や突発的な需要変動、新たな施策に即応することには限界があるという御指摘もあります。

このため、国のDMOガイドラインの改正に沿って、市とDMOとの役割分担をした上で、使途を一定程度限定しつつも、裁量を持って運用できる仕組みを整えることは重要であると考えております。

このたびの小樽市宿泊税検討会議の報告書の中では、DMOに裁量性の高い交付金を交付し、また、将来的には一定程度DMOに交付する仕組みがうたわれております。しかし、これは財源ありきではないと考えておりますし、当然、フリーハンドで渡すということにはなりません。市とDMOとが役割分担をした上で、DMOが担うべき事業に予算を措置していく、予算を編成していく中で、事業の妥当性や、そこを精査するためには、これまでと変わらず市議会が必要と考えております。

先ほどの報告書では、もちろん使途の効果検証はしていきますが、市としても必要になると思いますし、先ほど、

中村吉宏委員の御答弁でもさしあげましたが、DMOにおきましても、住民への説明責任を果たすことがこれまで以上に求められ、KPI、KGIを設定して、事業の透明性を確保していかなければならないということでもあります。これと同時に、市におきましても当然のことですが、議会への説明の責任はもちろん、市の責任において効果、検証についてもしなければならぬと認識しておりますし、予算を執行していく上で、そうした市としての説明責任はしっかりと果たしてまいりたいと考えております。

○小貫委員

私はDMOが市民に対する説明責任があるかまでは言っていないのですけれども、ただ、市には説明責任があるだろうと。宿泊者から預かった目的税ですから、それは市がしっかり説明する責任があると思います。

いろいろと小樽市宿泊税検討会議に役割を任せるというお話がありましたが、そうすると附属機関となるのですか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

現在の位置づけとしては、附属機関という位置づけではございません。

○小貫委員

そうすると、附属機関でないのにそこまで権限がいくのかは、やはり疑問になると思います。裁量性が高いと言っても、全体の中でどれぐらい配分するかもまだ明らかになっていませんし、いろいろな面でそういう点については慎重に判断いただきたいと思います。

◎特定利用港湾について

次に、特定利用港湾の関係で幾つか質問したいと思います。

先ほど中村吉宏委員の答弁で、結局、国に確認することをどの程度やったのかについては、内容の精査はまだしていないというお話だったのですけれども、一つ一つ具体的な部分が答えられるかを聞いていきたいと思います。

まず、国は年内に返事しろという話だったと思うのですが、返事をしないことを伝えたら、国からはどんな反応があったのか、これについてはいかがですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

国には、市としては国への確認を行いながら、それを踏まえて、市の考え方を整理していくにはまだ時間がかかるといふ旨をお伝えしております。

国からは、市で考えている不明点や疑問点を解消しながら、引き続き国として調整していきたいということでの返答があったところです。

○小貫委員

ここから先が答えられるかどうかなのですが、ジュネーヴ条約との関係も一つ一つ具体的に聞いていたのですが、令和7年第3回定例会のときは、港湾業務課長は第52条3項に当たるのではないかとということで、民用物だと言っただけけれども、私は違うのではないのかと、2項に当たって、軍用物になるのではないかと聞いたのです。

それも国に確認するというお話だったのですけれども、何か返事は来たのですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

令和7年第3回定例会での御質問は、トマホークミサイルを積んだ海上自衛隊の護衛艦が停泊している港が民用物に当たるのかといった趣旨の御質問だったと思います。

これについて国に確認したところ、実際に武力紛争が生じた場合において、その時々状況に照らして、個別具体的な判断によって実態的に決まるもので、一概に言えるものではないといった見解でございました。

○小貫委員

そうしたら、国からお答えが来ましたということですが、でも、それは国の立場ですよね。攻撃する側は、国の立場は関係ないですよね。

攻撃する側が軍用物だと判断する可能性が、市としてはあると思うのかというのは、どうなのですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

今の御質問ですが、市としてはどう考えるのかについては整理もできておりませんので、お答えできません。

○小貫委員

先ほど平戸委員が引用していたのですけれども、私が代表質問の再質問、再々質問のときに聞いたのは、重要影響事態や存立危機事態がどういう事態で起きるのかではなくて、存立危機事態などと認定された場合に、特定利用港湾を利用するかという判断を聞いたのです。そのときに、個別具体的な状況に即してというお答えが返ってきたのです。

存立危機事態の具体例ではなくて、存立危機事態になったときに、特定利用港湾を利用する場合や利用しない場合は、どういう個別具体的な状況で判断されるのかについて事例を示していただけですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

先ほど申し上げましたとおり、国では、その時々状況に照らして実態的に決まるもので一概には言えるものではないということですので、個別具体的な状況の事例を挙げることはできません。

○小貫委員

今、私がしている質問は、有事の件ではないのです。あくまでも平時なのです。国は重要影響事態や存立危機事態は平時だと言っている。だから、そこがお二方の質問とは違うところなので、御了解いただきたいと思います。

平時のときの緊急の場合の重要影響事態で、訓練の場合はQ&Aで市民に周知するとなっているけれども、実際に、重要影響事態で自衛隊が使う場合、市民にしっかり周知されるのですかということも確認しますというお話だったのですが、いかがでしたか。

○（産業港湾）港湾業務課長

訓練のときはQ&Aで事前にお知らせするといったことを書いております。国に確認しておりますが、訓練のときと同様に、重要影響事態における利用においても適切に対応することとなるといったところで確認しております。

○小貫委員

そうしたら、適切に対応するというので、国は住民にしっかり周知するとは言わなかったのですね。

○（産業港湾）港湾業務課長

今回、国に確認した内容では、どのように周知されていくといったところまでは、そこまではっきり詳細は書かれておりませんので、これに限らず、今おっしゃられたような部分は国に改めて確認していかなければならないと考えております。

○小貫委員

もう既に特定利用港湾になっている他都市などだと、今こうやって国と確認したという内容を、ホームページなど、もしくは疑問のある市民に情報提供をした上で、国に回答しているわけです。

先ほど、市民への情報提供という部分で、実際に小樽市のホームページでは、特定利用港湾としての打診があったという程度の中身しかまだ書いていないところで、そういう面で、この間やっている国との問答についてはどのようにして市民にお知らせしていくつもりなのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

先ほどの御質問にもありましたが、国からは一旦、回答は来ておりますが、まだ私どももはっきりと理解できていない部分とできていない部分が往々にしてございます。国への確認と精査ができていない状況が整えば、今後、例えば国に確認した内容などをホームページへ掲載するなどといったことを検討してまいりたいと考えております。

○小貫委員

先ほど来、港湾施設整備といったこととの関係で質問がありましたが、香川県が国とのやり取りをやっています。

今、その資料があるのでしたら引き続きお聞きしたいのですけれども、まず、その資料は手元にありますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

令和6年3月19日付の資料は手元にあります。

○小貫委員

問21の問答を紹介していただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

予算の削減に関する部分かと思います。そのまま資料を読み上げます。

「問21 合意しない場合、予算の削減などがあるのか、ご教示いただきたい。」

それに対する回答ですが、「特定利用港湾の配分については、あらかじめこれらの予算額を取り置いて、この中から配分するという性格のものではない。あくまでも、港湾予算全体の中で、民生利用のための必要性で判断することを大前提とした上で、自衛隊・海上保安庁のニーズも踏まえた整備の重要性に配慮して、個々の事業の配分額（箇所付け）を判断していくことになる。その結果として、特定利用港湾の配分が決まることになる。」といったことで記載されております。

○小貫委員

別に特定利用港湾という予算の枠組みがあるわけではないということなのです。もちろん、自衛隊のニーズに基づいてという理由だけだったら、それは防衛省予算でやりなさいという話になってしまいます。大体、国の政策に従わないからといって予算を配分しないというのは、地方自治に反する行為だと思いますので、まず、その心配はないのかと思います。

この取組については、令和7年第3回定例会で有事を念頭に置いた取組ではないかというやり取りをしてきました。このことについては、政府は有事を対象としたものかということに対して否定しているのです。政府のQ&AのQ3になるのですけれども、お答えいただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

国のQ&AのQ3を読み上げます。

「この取組は有事を対象とするものですか？」

それに対する答えですが、「この取組は、平素における空港・港湾の利用を対象としたもので、武力攻撃事態のような有事の利用を対象とするものではありません。武力攻撃事態及び武力攻撃予測事態における空港・港湾の利用調整については、平成16年に制定された武力攻撃事態等における特定公共施設等の利用に関する法律（特定公共施設利用法）等に基づき行われます。また、その際、どの空港・港湾を利用することになるのかについては、「特定利用空港・港湾」であるか否かにかかわらず、その時々状況に応じて必要な空港・港湾を利用することとなります。」と記載されております。

○小貫委員

先ほど来、私は有事を念頭に置いた取組だと思っていましたけれども、国はそうやって言っていたから、私はあくまでも有事ではないパターンで質問していたのです。ところが今日の質問で、政府与党の自民党がこれはもう有事と一体の整備だと認めてしまった。私は、これは非常に重要だと思います。政府は否定したけれども、中で自民党は実はそうだと分かっている、自民党がそういう質問をしたということで、これはもう本当に有事を念頭に置いたものだということなので、やはり危険性があると思います。

もう一つ、特定の国を掲げていましたけれども、Q2を紹介してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

Q2です。「特定の国への対応を念頭に置いた取組ですか？」

答えです。「この取組は、特定の国や地域への対応を念頭に置いたものではありません。」と記載されております。

○小貫委員

政府は一応、特定の国は念頭に置いていないということを述べているわけです。そういうことで、自民党の考えを話してしまいましたが、実は、もしかしたらそうかもしれないですけども、特定利用港湾はやはり返事するわけにはいかないということを申し上げます。

◎石狩湾新港について

次に、石狩湾新港の関係をお聞きしたいと思います。

私たちはずっと石狩湾新港の無駄遣いを言ってきましたけれども、先ほど、北防波堤の予算要求の話がありましたが、400メートル延伸の事業は当初106億円と想定されていました。

ところが、それが大幅にアップしているし、時期も伸びているということで、延伸時期開始時に想定していた完工の時期と、これまでの事業費等管理者負担について示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港の北防波堤を400メートル延伸する事業につきまして、平成20年度に事業を着手しておりますが、事業着手時点で、完成は平成20年代後半を予定しておりました。また、これまでかかった事業費につきましては約103億円で、管理者負担は約16億円となっております。

○小貫委員

当初106億円の予定がもう既に103億円をかけていると。

令和2年に国の再評価があつて、その結果、この事業費と管理者負担はどのようになったのか、示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

令和2年度の国の事業再評価では、北防波堤延伸の事業費は173億円、そのうち、管理者負担は25億9,500万円となっております。

○小貫委員

こうやって多額の予算がまた増えてきたということです。西地区は約250億円かけて整備したというのを繰り返して言ってきましたけれども、問題は、それでしっかりとお金が使用料収入で賄えたかということなのです。

起債償還額と使用料収入で賄えた費用はどの程度なのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

西地区を約250億円かけて整備されたという部分、西地区のマイナス14メートル岸壁、背後の港湾施設用地などの整備に係るものでございます。起債償還額につきましては約90億円となっております、使用料収入は累計で約23億円となっております。

○小貫委員

結局、約67億円も使用料収入で賄えていないという状況です。とんでもないものだったわけですけども、結局、今、閑古鳥だというのは代表質問で言いました。

今回、また再評価が行われまして、北防波堤延伸の時期が3年間延長されました。事業費と管理者負担はどうなるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

今回の再評価に当たりまして、事業費は約194億円、管理者負担は約29億円となっております。

○小貫委員

再評価の中で、結局、今までは王子エフテックス株式会社が使用する木材チップということでやってきたんですけども、それが木質ペレットやPKSという形で対象を変えざるを得なくなりました。これについて説明をお願いいたします。

○（産業港湾）港湾室主幹

対象貨物が木質チップから木質ペレットやPKSに変わったことにつきましてですが、製紙企業の撤退及びバイオマス発電所の立地など、実態貨物を踏まえた対象貨物の見直しを国の事業評価の中で行っているところでございます。

○小貫委員

バイオマス発電所の立地は実態を踏まえたものだということでした。ところが、今、国で輸入バイオマスについては、新年度からFIT支援打ち切りという方向が報道にありました。

現在、石狩湾新港で稼働している発電所や稼働予定の発電所といったところで打ち切りになるのかどうか、説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

木質バイオマスのFIT支援につきましては、令和8年度以降1万キロワット以上の木質バイオマス発電所への支援が打ち切られるということで認識しております。こちらにつきまして、石狩湾新港で現在稼働している発電所や稼働予定の発電所では、影響はないのではないかと考えております。

○小貫委員

FIT支援の打ち切りの問題点は、新規打ち切りだということと、先ほど言った1万キロワット以上というところがあって、恐らく対象にならないのではないかと話なのです。ただ、打ち切りにするというところにあるように、結局、輸入バイオマス、木質バイオマスが地球温暖化対策としては問題だということが実際に表れているのではないかと思うのです。

こういった輸入木質バイオマスを輸入燃料として調達することが、結局、今後の港湾整備の上で対象の貨物とするということについて、市として持続可能性があると考えているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

こちらにつきましても、12月に行われました国の事業再評価の中で、石狩湾新港に大型岸壁を整備することで、輸入木質バイオマス燃料等の輸送コストが削減され、産業競争力の強化に寄与しており、さらなるバルク貨物の需要が見込まれるとございますので、今後も輸入木質バイオマス燃料の需要が見込まれるのではないかと考えてございます。

○小貫委員

今まで木材チップは100万トン級で来ていたものが、それだけ輸入を受けてしまったら、地球温暖化との関係で問題だと。少量でなければ駄目だという話なのだから、そこまで西地区でいっぱいになるような状況が生まれるのかは疑問点があるかと思えます。

もう一つ、代表質問でも言っていたのがガントリークレーンの問題です。

私は赤字だと言っているのですけれども、2基体制になっての累計収支についてお答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港のガントリークレーンの累計収支でございますが、1号基、2号基を合わせた累計で約19.6億円の収支不足となっております。

○小貫委員

結局、使用料収入で賄えなくて、管理者負担になっているところなのです。

そもそも、ガントリークレーンの1基目を導入するときに収支計画をつくっていますが、収支計画上の個数と現在の個数について比較してお答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

ガントリークレーンの1基体制での収支計画上のコンテナ個数は7万8,200個と聞いてございます。また、令和6

年度の20フィートコンテナが7,327TEU、40フィートが4万1,256TEUということでございますので、個数といたしましては40フィートで2万628個、現在の個数としては合わせて2万7,955個となります。

○小貫委員

つまり、1基目で取り扱えると言っている7万8,200個の半分にも満たないコンテナの数しか来ていないのに、2基もあるものだから赤字が膨れ上がっていく仕組みになっているわけです。

だから、私は1基ぐらいやめたらどうかという話をしているのです。1基体制のときの平成30年度と令和6年度の個数について、今度はTEUで比較してお答えください。

○（産業港湾）港湾室主幹

コンテナの個数、単位をTEUでお答えさせていただきます。

平成30年度は5万3,379TEUとなっており、令和6年度は4万8,583TEUとなっております。

○小貫委員

減っているのです。小樽港は外貿コンテナが増えていますが、見たら、過去10年ぐらいで多分最大なのではないかというぐらい大きいですが、石狩湾新港は減っているということです。

そういう状況で、1基目のガントリークレーンの収支だけに絞ったらどうなるのか、直近5年で示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

1基目のガントリークレーンの直近5年間の収支ということで、令和2年度がマイナス9,138万6,000円、3年度がマイナス6,141万2,000円、4年度がマイナス8,027万円、5年度がマイナス9,557万3,000円、6年度がマイナス8,786万6,000円となっております。

○小貫委員

結局、一般会計からその分が繰り入れられていますから、仮にこの収支不足分6分の1が減ったら、市の負担金はどの程度安くなったと試算できるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

仮に、先ほどの1基目ガントリークレーンの収支不足に対して、市の負担割合、6分の1を乗じた形ということでお答えいたしますと、令和2年度が約1,523万円、3年度が約1,023万円、4年度が約1,337万円、5年度が約1,593万円、6年度が約1,464万円となっております。

○小貫委員

約1,000万円から約1,500万円という、小樽市の財政からしてもすごいお金です。これだけ浮くのだということなのです。

石狩湾新港はそれでも使用料収入を増やすのだと言っているのですが、まず、全道の外貿コンテナ貨物の推移をまた5年間で示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

全道の外部コンテナ貨物の5年間の推移ということで、単位はTEU、1,000単位でお答えさせていただきます。令和2年が約34万1,000TEU、3年が32万5,000TEU、4年が30万2,000TEU、5年が約25万8,000TEU、6年が約25万9,000TEUです。

○小貫委員

苫小牧の例もありましたけれども、減っていつている中で、石狩湾新港がそこまで2基体制にしなければいけないほどに増えるには、どこまで待てばいいのだという話です。

その間、小樽市は1,500万円とか1,000万円とかをずっと負担し続けなければいけないのですかという話になってくると思うのですけれども、コンテナ貨物を増やせるという見込みがあると考え理由について説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

石狩湾新港では、関係団体と連携した説明会の開催や展示会への出展など貨物量増加に向けた取組を行っていることや、背後地域に道内最大の冷凍・冷蔵倉庫群や大型物流センターが集積していることから、コンテナ貨物を取り扱う上で利便性を有していることから、コンテナ貨物のポテンシャルは有しているものと考えております。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後4時58分

再開 午後5時02分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、直ちに採決いたします。

議案第14号は可決と、所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。