

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

予 算 特 別 委 員 会 会 議 録 (4) (29. 1 定)			
日 時	平成 29 年 3 月 9 日 (木)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 7 時 1 4 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	前田委員長、酒井（隆裕）副委員長、千葉、斉藤、鈴木、 中村（吉宏）、面野、林下、小貫各委員		
説 明 員	市長、副市長、総務・財政・産業港湾各部長 産業港湾部参事、農業委員会事務局長 ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">書 記</div>			

～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、斉藤委員、小貫委員を御指名いたします。

委員の交代がありますので、お知らせいたします。松田委員が千葉委員に、濱本委員が鈴木委員に、中村誠吾委員が面野委員に、佐々木委員が林下委員に、山田委員が中村吉宏委員に、それぞれ交代いたしております。

付託案件を一括議題といたします。

これより、経済常任委員会所管事項に関する質疑に入ります。

なお、本日の質問順序は、共産党、民進党、自民党、公明党の順といたします。

共産党。

○酒井（隆裕）委員

◎議案第31号小樽市山林基金条例の一部を改正する条例案について

まず、議案第31号小樽市山林基金条例の一部を改正する条例案についてお伺いいたします。

塩谷の山林の一部を売却ということでもありますけれども、どこに何のために売却することなのか、概略をお示してください。

○（産業港湾）農政課長

塩谷の山林の件でございますが、東日本高速道路株式会社に北海道横断自動車道、つまり高速道路の建設に係る用地として売却するというところでございます。概略、経緯としましては、この付近の土地につきましては、昨年もNEXCO東日本に一部売却したところなのですが、その売却した土地、今回のこの土地も含めて付近の土地の工事を進めておりましたところ、少し地盤がやわらかい部分がございます、その土地の工事方法を見直したということで、周りのやわらかい部分の土地を除去したいという申し出がございまして、今回そういったことで、この一部の土地につきまして8,414.08平方メートルなのですが、売却することに至ったものでございます。

○酒井（隆裕）委員

いろいろお話されましたけれども、NEXCOに売却ということでもあります。急がれるべきは、私は高速道路ではないと思います。生活道路である国道5号、塩谷文庫歌と蘭島間の整備こそ優先するべきだという意見を述べて次の質問に移ります。

◎議案第37号おたる自然の村条例の一部を改正する条例案について

議案第37号おたる自然の村条例の一部を改正する条例案についてであります。

今回、野営施設の入場料を新設するというところでありますけれども、なぜ新設することになったのかお答え願います。

○（産業港湾）農政課長

今回、野営施設の入場料を新設しております。なぜ新設するかにつきましては、平成27年第4回定例会において、おたる自然の村の指定管理者、一般財団法人おたる自然の村公社に28年度から30年度まで3年間指定ということで議決をいただいたところでございますが、決算特別委員会、毎年のごとでございますが、特別委員会でも御討議いただいたところで一般会計の支出減、それから経費のさらなる縮減、収入の確保ということで、また利用者の増加を狙いなさいというお話がございまして、その中でいろいろ検討したところ、この入場料を新設することとなったものでございます。

○酒井（隆裕）委員

現在はテント持ち込みをして、1張りが500円かかると。今回新設することによって、テント持ち込みで5人が利

用する場合、1泊当たり1,500円かかることとなるという理解でよろしいでしょうか。

○(産業港湾)農政課長

委員おっしゃるとおり1,500円いただくこととなります。ただ、6歳以下とか低学年の方とか、そういう方からはもらえませんので、例えば札幌方面からよくいらっしゃるのですけれども、サークル活動で来られる方とか、最近外国の方も何か来られているということで、応分の負担と言っては悪いのですが、いろいろ水とかお手洗いとか使いますので、そういったことでやむを得ないのですけれども負担をお願いすることになりました。

○酒井(隆裕)委員

影響をどのように推測されているかについてであります。影響額と影響人数の推計をお示してください。

○(産業港湾)農政課長

昨年、まだ未発表なのですが、野営場関係の入場者が若干ふえているかなというようなことで、それで影響額、予算上は大体5,000人ぐらいで100万円ほどいただきたいというような形でいるのです。一方では、利用者増も狙わなければならないということで、その辺は努力して、そういった影響額になるかというふうに推計しております。

○酒井(隆裕)委員

こうした増なのですけれども、野外活動を主とした体験学習を行う青少年団体にとっては、私は大きな影響があるのではないかと思います。市内にあるこうした団体など利用者に対して意見を聞くことがあったのかどうか伺います。

○(産業港湾)農政課長

今回の新設につきましては、利用者団体に意見を求めることは行っておりませんが、申し込み時とか、それからセールスのときに、利用時に御意見などを伺いまして、電話等の照会もやむを得ないというような形で今後導入させたいというような形でお話はさせていただいております。十分な説明ということは、今回決められてからも3カ月程度、一生懸命PRに努めたいというふうに思っております。

○酒井(隆裕)委員

一般会計からの繰り入れ減をするため、利用者増加のためだと新設の理由について述べられましたけれども、こうした野外活動を主とした体験学習を行う青少年団体の活動費は乏しく、そのまま保護者の負担になることが想定されるわけでありまして。こうした想定をどのようにお考えか伺います。

○(産業港湾)農政課長

委員おっしゃるとおり、ある程度の負担ということでやむを得ない部分があって申しわけないなという部分はありますが、やはり先ほど言いましたとおり、例えば焼き肉した後の炭とか生ごみについて、幾ら御協力とか、きちんと持って帰ってくださいということにしている、やはり炭の場合は完全に消さなければならないとか生ごみの場合は臭いというようなことがございますので、その後片づけで少し人手が要りまして、その部分の経費の一部につきまして御負担いただきたいという趣旨で考えておりますので、何とぞ御理解いただきたいと思っております。

○酒井(隆裕)委員

やはり、より利用しやすくすることで利用者をふやして経営を改善していくというのが私は本質ではないかと思っております。今回の事実上の値上げは、そうした考えに逆行しているのではないかと思いますけれども、いかがでしょうか。

○(産業港湾)農政課長

指定管理者と農政課で、より緊密にPR活動をしなければならないというのは認識しておりまして、そのやり方とかいろいろなことを計画しております。利用者増というのはやはり施設の根幹、利用者効果、建物の利用価値というのは、使われて幾らということで私たちも認識しておりますので、そういったことを再度かみしめて、利用者増

に力を注いでいきたいと思っております。

○酒井（隆裕）委員

◎民泊について

次の質問に移ります。民泊についてであります。

国家戦略特区の規制緩和において民泊がスタートしております。私は、仮に規制緩和され、本市でできるようになったとしても、安易に制度化して推進するべきではないと考えております。小樽市として現状をどのように捉えているのか伺います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ただいま、いわゆる民泊につきまして、小樽市として現状をどのように捉えているかということだったと思うのですが、全国的な動向は把握しております。ただ、本市に係る部分につきましては、旅館業法にかかわることなので保健所が窓口となっております。観光振興室として小樽市の現状を細かく把握はしておりません。今後、新法案の推移ですとか既存の宿泊施設との関係等を見てまいりたいと考えております。

○酒井（隆裕）委員

今、既に京都市や奈良県などで実施されている民泊では、犯罪の温床になる危険性、騒音、ごみ出しなど周辺住民とのトラブルが多発していると聞いております。このような情報をどのように考えるか伺います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ただいま、民泊についてのトラブルの情報についてどのように考えるかということですが、委員おっしゃるとおり、現状では非常に多くの問題があるなど感じております。例えば、京都市の話が出ましたけれども、京都市では、平成28年12月1日に民泊に関する指導要綱も適用したとも聞いております。本市におきましても、今後こうした動向などを注視してまいりたいと考えております。

○酒井（隆裕）委員

いわゆる闇民泊についてであります。既に小樽市でも旅館業法の届けのない闇民泊が横行しているとも聞きました。問題は、公衆衛生法上の規制を規定した旅館業法、建物安全基準を規定した建築基準法、火災が発生した際の避難経路の確保を定めた消防法などの法律に沿った施設かどうか疑問が残ることです。本市に闇民泊が存在していることについて、どういった情報をつかんでいるのか、つかんでいればお答えください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

いわゆる闇民泊の存在について情報をつかんでいるかどうかということですが、存在としてあるということは聞いております。ただ、観光振興室としては、その詳細状況までは把握しておりません。あるということは聞いております。

○酒井（隆裕）委員

今国会で、インバウンドを口実に旅館業法上の許可を受けなくても民泊が行えるようにする規制緩和、民泊新法、これが提出されるというふうに聞きました。私は、安易に小樽市が参入するべきではないと考えています。消防や建設、保健所とも連携して情報収集していくべきだと考えますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

消防や建設とか保健所とも連携して情報収集すべきというお話でありましたけれども、観光振興室としても関係各所と連携をして情報収集に努めてまいりたいと考えております。

○酒井（隆裕）委員

◎自家用車による有償運送について

次に、自家用車による有償運送について伺います。

一般のドライバーが料金を取って自家用車で利用者を送迎するライドシェア、これが大きな社会問題になってお

ります。既に東京ではUber、Lyft、nottecoなどの業者が事実上、参入していますが、小樽市の現状はどのようになっているのか伺います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

いわゆるライドシェアについてでございますけれども、小樽市として現状どのようになっているかということで、全国的な状況については、私ども把握しております。ただ、小樽市内の現状については、現在、把握はしていませんでした。

○酒井（隆裕）委員

それでは、現時点では一般のドライバーが料金を取って自家用車で利用者を送迎することは違法であるというふうに確認してよろしいでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

この行為が違法であるかどうか確認ということだと思っておりますけれども、例えばそれが過疎地域などにおいて、地域の交通などが全然確保されていない場合など、こういったものを除いて一般的に考えると、道路運送法上、違法であると考えます。

○酒井（隆裕）委員

ライドシェアのインターネットサイトとかを見ますと、既に小樽市を対象とした運送もされているようなのです。こうした現状を観光振興室として把握されているのかどうか伺いたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ライドシェアのサイトを利用したものが小樽市で対象になっているということについて把握しているかということですが、1問目でも申し上げたとおり小樽市内の現状については把握していないところでございましたので、これについては把握しておりませんでした。

○酒井（隆裕）委員

ライドシェアの危険性というのは数多くあります。運転者は第二種運転免許を持っていない一般ドライバーであること。それから、タクシーの車両は自家用車よりも厳しい車検、これが義務づけられておりますけれども、そういったものがない。事故が起こったときの責任についても業務として他人を輸送していた、こういうふうになると保険金が支払われるかどうかかわからない、こうした問題もあるわけでありまして。このような危険性について、どのように感じられるか率直にお伺いします。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ライドシェアについての危険性についてどう感じるかということでございますが、観光振興室職員の立場で答えるのが妥当かどうかわかりませんが、利用者の安全確保、これが一番重要だというふうに考えます。

○酒井（隆裕）委員

先ほど過疎地という話もありましたけれども、町村ではバス路線が少なくても1台もタクシーがないという状況の自治体もあります。

しかし、本市では、JRやバス路線も充実して、タクシー業者やまた個人タクシーも多く、全く当てはまらないと思うのです。安全をないがしろにして特定の企業の利益を優先する規制緩和などあってはならないというふうに考えます。市内外の関係機関ともしっかり連携し、情報収集に努めていくべきと考えますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

関係各所と連携して情報収集ということですが、委員おっしゃるとおり、市内外の関係機関と連携しまして、情報収集に努めてまいりたいと思っております。

○小貫委員

◎ I T 関連企業等誘致促進補助金について

代表質問でも取り上げたのですけれども、今回、新規事業として当初予算に計上されている I T 企業の誘致についてです。

まず、この事業は新年度だけの単年度の事業なのかどうかお示してください。

○（産業港湾）荒木主幹

今回、予算計上させていただいた I T 関連企業等誘致促進補助金、これに係る事業が単年度であるかどうかという御質問でございますけれども、代表質問でもお答えいたしましたとおり、補助金の具体的内容につきましては、施設改修費の補助、ランニングコストでは水道料金、下水道使用料、賃料、通信回線使用料、電気料金に係る経費のいずれかを選択する形での 2 年間の補助、それから市民雇用に対する奨励金や研修費となっております。このうち市民雇用に対する奨励金につきましては、1 年間の常用雇用者を対象に進出企業に対しまして補助するものでありますので、早くとも平成 30 年度以降の予算計上になるということや、それからランニングコストにつきましては 2 年間の補助とすることなどから、継続的な事業ということで考えております。

○小貫委員

2 年間の補助が、結局例えば新年度に 1 社来て、その 1 社に対しては 2 年間補助しますよということを今後もまた再来年度も、そういう新たな企業を呼び寄せる補助金を設けるのかどうかという、そういうところでいけばどうなのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

今回の予算計上につきましては、それぞれ限度額を設定しておりまして、この限度額に基づいて一応予算計上させていただいた次第でございます。これが限度額でございますので 1 社なのか 2 社なのかということはございませんけれども、1 社限り単年度とは考えておりませんで、そういう意味では継続的な事業、それから複数の進出企業に対してということと考えております。

○小貫委員

ということは、今後数年そういう 2,000 万円という補助金が毎年予算計上されるということによろしいのですか。

○（産業港湾）荒木主幹

予算計上の話ですから必ず毎年度確約という形にはなりませんけれども、今、進出企業に対してということになりますので、まずは進出企業があつてということが大前提になろうかと思えます。その上で、やはりまずは今までの工場系の企業誘致に加えまして、今回 I T 系の、どちらかと言えば市内中心部、ソフトの関係にこういった補助金を計上したものでありますので、その意味においては、まずは単年度ではなく、やはりそういったような業界の状況というのはございますけれども、複数年ということで考えております。

○小貫委員

それで、代表質問の答弁では、この I T 企業誘致について、I T 関連やコールセンター関連の企業から支援ニーズを聞いているということでしたけれども、具体的に何社からどのような支援ニーズが寄せられたのか説明してください。

○（産業港湾）荒木主幹

市長が首都圏の企業を訪問しということでお答えさせていただいたのですが、直接お話をお聞きしたのは、I T 関連企業が 1 社とコールセンター関連企業が 3 社であります。

I T 関連企業につきましては、首都圏を本社として既に地方都市へ進出している企業ですが、商店街の空き店舗を活用して事務所を開設しておりまして、今回の補助金の対象項目や支援内容につきましては、この企業の実例を参考にしたものであります。

また、コールセンター関連企業のうち 1 社につきましては、実際に本市への進出に関して引き合いがあったものでありますけれども、最終的には、伺った話なのですが、熊本地震の影響で白紙になったという経緯がございます。この企業は首都圏の大手コールセンター企業で、既に札幌中心部のビルテナントにも事業所を開設しておりまして、首都圏の本社訪問後も北海道支社の担当者の方と接触を重ねてまいりましたが、主に人材確保のための雇用奨励金や研修費などの行政支援について情報提供をいただいたものでございます。

○小貫委員

それで、聞き取りをこうやっているという話なのですが、これは I T 関連企業のみなのか、ほかの業種からも聞いているのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

ほかの業種というのが、要は製造業も含めて物流企業ですとか、こういった関係については、平成27年度は設備投資動向調査を行いまして、小樽市に関心のある企業ということで、これにつきましては、こういった情報系も含めまして製造業、それから物流に関しましても企業訪問を行って、実際に支援ニーズ等もお聞きしているところでございます。

○小貫委員

加えて答弁では、市内中心部で市民雇用の創出、ビルの空きテナントや商店街の空き店舗の活用が見込まれると、こうやって言っているのですけれども、ビルの空きテナントや商店街の空き店舗、これはそうしたらどのぐらいあるのかというのを把握しているのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

ビルの空きテナントや商店街の空き店舗の把握ということでございますけれども、先ほど申しました実際に引き合いのあったところということでは、ウイングベイ小樽 1 番街の 4 階フロア、こちらについての問い合わせがございました。そのほか対象となるようなビルの空きテナントとして想定されるものとしたしましては、例えば N T T が所有する小樽市産業会館 1 階のフロアですとか、それから小樽駅前の朝日生命ビルのフロアなどがあると思います。

それから、商店街の空き店舗といたしましては、大き目のものではサンモールの一番街のビルや、それから都通り商店街の店舗等ございますけれども、その他でありまして 10 名程度の事務所開設が可能な店舗であれば事業対象になるものと考えておりますので、商業振興担当が毎月実施しております商店街空き店舗調査により、空き状況、これを把握して随時問い合わせに対応してまいりたいというふうに考えております。

（「どのぐらい把握しているかと聞いている」と呼ぶ者あり）

どのぐらいというのは。

（「数で」と呼ぶ者あり）

○（産業港湾）山本主幹

空き店舗についての御質問でございますけれども、中心 3 商店街の空き店舗ということで調査を毎月しておりますけれども、通常この調査では路面に面した 1 階の部分を対象とするという空き店舗調査なのですが、ことしの 2 月 20 日調査時点で都通り商店街で空き店舗が 9、サンモール一番街商店街で 1、それから花園銀座商店街で 15 ということになっております。

○小貫委員

商店街の空き店舗は非常に深刻だという数字だと思いますけれども、今、挙げられた商店街以外の空き店舗で言えばウイングベイと産業会館と朝日生命ビル、これしか把握していないということなのですか、それ以外はいかがなのでしょうか。

○(産業港湾) 荒木主幹

進出企業がお問い合わせに対して対象となるようなところというところでは、そのようなところを考えておりますが、例えば小樽駅前第 1 ビルなんかにもあいているところがございますけれども、やはり老朽化とかそういう点では、なかなかこれは御紹介するには難しいかなというところもありまして、そういったところで、これに限ったわけではないのですが、今、御紹介するところとしては、私、今、申したところが主なところでございます。

○小貫委員

それでは、その商店街の空き店舗の広さは押さえているのでしょうか。

○(産業港湾) 山本主幹

空き店舗の調査、毎月実施している中で営業店舗数とか空き店舗の数は押さえていまして、その中で具体的に個別の面積などについてそこまでの調査は行っておりません、それらにつきましては、個別に空き店舗のお問い合わせなどがあつた際に組合を通じて確認するとか、そういった形での対応をさせていただいているところでございます。

○委員長

面積は。

○(産業港湾) 荒木主幹

今持ち合わせてございませんけれども、ウイングベイですか、先ほど申し上げた部分についての面積は把握しております。

(「そこまで言うのだったら言ってくればいいのに」と呼ぶ者あり)

○小貫委員

答弁があつた設備投資動向調査の結果について聞きますけれども、事業所の移転についての設問があります。これは移転先について限定しない設問なのですけれども、業種別に移転を検討している企業数を示してください。

○(産業港湾) 荒木主幹

設備投資動向調査の結果ですけれども、業種別に申しますと、飲食料品製造業もしくは卸売業、これに関しましては 25 社、プラスチック製品、金属製品製造業は 3 社、情報処理サービス業は 3 社、道路貨物運送業、倉庫業は 17 社となっております。

○小貫委員

移転を検討している情報処理サービスの部類に入るのだと思うのですが、そこは 3 社だということでしたけれども、この 3 社はどのような施設を移転しようとして検討しているのか示してください。

○(産業港湾) 荒木主幹

検討している施設でございますけれども、3 社のうちコールセンターは 1 社、コンタクトセンター・事務センターは 1 社、それから事業所が 1 社となっております。

○小貫委員

それで、この 3 社が移転を検討している理由というのは何なのでしょう。

○(産業港湾) 荒木主幹

移転を検討している理由ですが、コールセンター 1 社は、複数回答でございますけれども、拠点の新設・拡張が困難、人材採用の観点からとなっております。それから、コンタクトセンター・事務センター 1 社は、拠点の新設、機能分散、リスク分散でありまして、事業所 1 社は老朽化となっております。

○小貫委員

今、挙げられた理由からだ、新設だとか老朽化という理由だということになると、比較的新しいところに移転を求められているのだと思うのですけれども、それについてはいかがですか。

○(産業港湾) 荒木主幹

ビルの入居ですぐに入れるという形では、できれば新しいところがいいのかもしれませんが、新しいところは新しいところなりに、それなりに賃料等の部分では、やはり経費がかかってくるということもございます。それから、商店街の実例で申しますと、シャッター街であったような商店街を改修して、実際に事業所を開設したという IT 関連企業がございますので、一概には言えないところではございます。

○小貫委員

それで、情報処理サービスのところで、移転費用について具体的に検討している企業の数はあるのでしょうか。

○(産業港湾) 荒木主幹

この情報処理サービス業で移転費用についての検討をしている企業ということで、今回の調査回答の中では、費用について検討していると回答した企業はありませんでした。

○小貫委員

検討している広さはいかがなのでしょうか。

○(産業港湾) 荒木主幹

広さは、3社のうち1社は3,000平方メートル未満、残り2社は未回答となっております。

なお、移転方法につきましては、3社とも既存施設の賃借という形で回答されております。

○小貫委員

この3,000平方メートル未満と答えた企業は、先ほど答えていただいたコールセンターとか事業所だとかという分類でいけばどこなのですか。

○(産業港湾) 荒木主幹

コールセンターです。

○小貫委員

それで、今、聞いている話だと移転費用は検討していないし、さらに広さについても具体的に言及しているのはコールセンター1社だけという、しかも3,000平方メートル未満ということで大分範囲が広いのですけれども、この調査とは別にもう少し具体的に聞いていないのでしょうか。

○(産業港湾) 荒木主幹

先ほどの御質問でお答えした首都圏の大手コールセンター企業で、実際に引き合いのありました企業については、今お話は白紙になったという経緯を先ほど御説明させていただきましたけれども、こちらにつきましては首都圏訪問後も札幌に北海道支社がございまして、担当の方と何回もお話というか情報交換、それなりのその企業の、今、考えている計画ですとか、そういったことは情報交換というか聞き取りをさせていただいております。

○小貫委員

それで、その白紙になったところとは情報交換したというのですけれども、白紙になっていないところとは、一切この辺については情報公開というか議論していないのでしょうかね。

○(産業港湾) 荒木主幹

先ほど申しました3社のうち、コールセンターは申し上げましたとおりなのですが、コンタクトセンター・事務センターの1社につきましては、これは実際に首都圏の企業訪問の際に本社に行きまして、お話をお聞きしております。その後もメール等のやりとりの中でもいろいろと情報交換をさせていただいております。それから、事業所の1社のところは、そもそも北海道に興味がないという話でお話がそこで切られてしましまして、その後はタッチしておりません。

○小貫委員

つまり具体的な話までなっていないのですね。それで、情報処理サービス3社が移転を検討していると、そのう

ち今 1 社は全く北海道に興味がないという話でしたけれども、北海道に立地を検討している企業数と小樽市に立地を検討している企業数について、それぞれ示してください。

○（産業港湾）荒木主幹

先ほど申しました 3 社のうち 2 社は北海道への移転を検討しており、そのうち 1 社、先ほど申しましたところが、当時、移転を検討しているという回答がございました。

なお、北海道に移転 2 社のうち、もう 1 社といますか、そこは全国他地域への移転もあり得るとの回答をされております。

○小貫委員

情報サービス業で移転の優先条件、この上位三つをお答えください。

○（産業港湾）荒木主幹

移転の優先条件の上位三つということでございますけれども、1 位は「労働力の確保」、2 位が「物流アクセス（道路、港湾、空港、鉄道）」、多分情報処理サービス業ですから物流のアクセスというよりは交通アクセスのほうで回答していると想定されます。それから、3 位としましては、「本社、支社などの自社の拠点との近接性」ということになっております。

○小貫委員

今、挙げられた条件と小樽市の優位性、これはどのように見ているのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

情報処理サービス業という特性から推測いたしますと、1 位の労働力の確保という面では、道内最大の都市の札幌市に隣接しているという点が挙げられます。人材的にも、要は人口といたしましても、こういったような優位性は小樽市にとってあるのかと考えております。

それから、2 位の物流アクセス、先ほど申しましたように交通アクセスというふうに捉えられるのかなと思えますけれども、札幌市は新千歳空港にアクセスする国道ですとか高速道路、JR など交通アクセスの利便性という点で優位性はあると考えております。

それから 3 位の本社、支社などの自社の拠点との近接性、これにおきましては、札幌市に本社なり支社なりがあるというような点で、これも隣接する本市としては優位性があると考えております。

○小貫委員

今で優位性だということになってしまうと、江別とか、それこそそもそも札幌に移したほうが、北海道全体に移転を検討しているというところからしてみたら、そっちのほうが優位性が高いのではないのでしょうか。小樽のほうが高いと言えるのでしょうか。どうでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

今回、札幌圏というか道央圏という中で、この IT 関連等の補助金の創設をいたしまして、そういった面では、道内の近隣他都市に比べて制度的には優位性ができたのかなど。これも実は制度に関しましては、昨今コールセンターの誘致というか立地に成功しております旭川市の例を参考に制度を創設したものでありまして、これに関しましては、ほかの近隣他都市に比べて、この制度を持つことによって小樽に優位性があるのではないかと考えております。

○小貫委員

それで、情報関連以外にも小樽市への移転について関心があると答えた企業がどのくらいあるのかお答えください。

○（産業港湾）荒木主幹

小樽市への移転に関心があるという企業数ですけれども、飲食料品製造業または卸売業につきましては 4 社、プ

プラスチック製品、金属製品製造業は 1 社、情報処理サービス業は 1 社となっております。

○小貫委員

今その前の質問で優先条件を答えてもらいましたが、この情報サービス 1 社が求める優先条件というのは何なのですか。

○（産業港湾）荒木主幹

この 1 社が求める優先条件ということでございますけれども、複数回答がありまして、本社、支社などの自社の拠点との近接性、それから物流アクセス、交通アクセスですね、それから労働力の確保、もう一つが自治体の助成・協力というふうになっております。

○小貫委員

それで、この制度のどこに施設を置くかということの範囲が、小樽駅前から築港まで含んでいると、これで果たして中心部と言えるのかなということなのですけれども、なぜここまで範囲を広げているのか説明してください。

○（産業港湾）荒木主幹

築港につきましては、まず、これにつきましては実際に引き合いがあったということもございます。それと、あそこのウイングベイの施設にあきがあるということもございまして、中心部という観点では、一応小樽市の総合計画の地区部分も照らし合わせて中部地区ということでございますが、大きくは小樽駅、それから小樽築港駅、これから徒歩圏内といいますと大体通常 1.2 キロメートルぐらいの圏内と言われておりますけれども、そういったところも想定しながら今回の対象地域ということで設定したものでございます。

○小貫委員

でも、先ほど最初のころの答弁で、空き店舗の把握ということを知ったら、NTT だとか朝日生命だとか、あとウイングベイということで、駅前の部分の商店街と、あとウイングベイしかないではないですか。その間、何も把握していないのに何でこういう範囲を設定したのですか。

○（産業港湾）荒木主幹

把握していないのにというところではございませんけれども、可能性として、やはり一つは公共交通機関から徒歩でアクセスできる。これにつきましては、やはり、今、想定しております、雇用面でのお話になりますけれども、そうなりますと、コールセンターにつきましては一般的に女性が多いというのもございます。それから、どちらかというとマイカー通勤よりは公共交通機関かなと。それから、IT 関連につきましては、小樽市民の雇用はもちろんでございますけれども、これは人材的には、やはりスキルというものが重要視されておりますので、そういった面では、札幌からの優秀な人材というの、これもやはり考えていかなければいけない。小樽市民の雇用というのがもちろん良いので、制度の中でも小樽市民の雇用 50% 以上というような条件もつけておりますので、そういったところでは、まずは企業が成り立っていないことには進出企業を呼べないということもありますので、そういった面を考えて、こういった設定をいたしました。

○小貫委員

私が聞いたのは、小樽駅前から築港まで範囲があるのだけれども、小樽駅前周辺とウイングベイという具体的な指定はあるのに、全く間を把握していないのですよねということなのですけれども、その要は南小樽駅周辺という部分については、全く空き店舗がどうなっているかなんていうことは押さえていないということではないのですよね。

○（産業港湾）荒木主幹

空き店舗ということで、中心街の小樽駅周辺だけではなくて南樽方面ですとかも把握はしておりますので、そういった面では……

(「どのぐらい把握しているのですか」と呼ぶ者あり)

どのぐらいというのは、今お答えできるものを持っていませんので、申しわけないですけれども。

○小貫委員

結局、今の答弁を聞いていると、どれだけ本当に来るのかも怪しいというのも、今ずっと聞いていてあるのですけれども、それだけではなくて駅前周辺という本当の中心部への誘致ではなくて、旧マイカルを助けるための空き店舗対策なのではないかということなのですから、どうですか。

○(産業港湾) 荒木主幹

先ほど来御説明しておりますとおり、そういうふうな観点では設定しておりません。

○小貫委員

マイカルを誘致するという話のときに、地元の商店街が、それは困るという話をしながらも、小樽市は強行したのですよね。その結果、さっさと破綻してしまったと。そうやって地元商店街が今、最初述べていただいたように、9店舗、1店舗、15店舗とあきがある中で、ウイングベイの4階が空いているからそこに紹介したと。これはもう本当にウイングベイに対して手助けをすると、あそこで結局税金を滞納しているからテナント収入をふやさせて滞納を整理させると、そういうことなのではないですか。どうですか。

○産業港湾部次長

荒木主幹からの説明あったとおりに、ウイングベイの空きスペースがあったと、そして企業からの要は条件ですか、その中でたまたまその中のコールセンターの部分が、そういう面積とか立地条件に合ったというのがウイングベイだったということでありまして、今説明はしていますけれども、あくまでやはり企業側から求められる条件に合ったところを提供していかないといけないということがありますので、それに合ったところが広く、なるべく中心地といいながらも築港のほうまで入れて考えているというところであります。

○小貫委員

代表質問でも言いましたけれども、地元でいろいろ頑張っている人もきちんと見てほしいのだと。今、情報処理のほうで移転を検討しているというのも非常に少ないですよ。何でそこだけ限定した補助制度をつくるのかというのがどうしても納得いかない。今、小樽市への移転については、いろいろ業種別に聞いたら、そのほかにも何社かあるわけなので、そういう点で言えば、やはり納得のいく話ではないだろうなと思います。

それで、市長公約の中には企業誘致の拡大という話もありますけれども、「中小零細業者へより大きな助成支援を行い」と書いてあるのです。それで、もう片方の中小零細企業へのより大きな助成支援というのはどういうことをやってきたのかということ、今後どういう予定なのか示してください。

○(産業港湾) 山本主幹

私からは、これまで小規模事業者が比較的多い商店街ですとか市場の活性化ということで、商店街活性化事業助成ですとか空き店舗対策支援助成などの支援を行ってまいりました。今年度は、商業者の方たちが抱える経営上の課題ですとか、それから今後の経営の方向性などを把握するというのもありまして、商店街、市場などに属する商業者等の方を対象に商業者動向調査を実施しているところであります。その中では、やはり経営状況が厳しくなったという理由としては幾つかございますけれども、中心客層である消費者が高齢化していったりですとか、商圈人口が減少し買い物客が減っているですとか、そういった理由も挙げられておりますし、また今後の個店の方向性としては、店を縮小したりですとか、それから閉めたいというような考え方をもちの方たちもおり、回答の中には、店舗や設備の老朽化ということだけではなくて、売上げの減少ですとか経営者の高齢化、それから後継者問題など、事業者の方によってさまざまな課題があるということなども浮かび上がっておりますので、他都市の支援メニューなんかも調査しながら、効果的な施策について研究してまいりたいと考えているところでございます。

(「それだけですか」と呼ぶ者あり)

○小貫委員

今、主幹から答えていただいた商店街の活性化だとか空き店舗の対策というのは、これ森井市長から始めた制度なのですか。

○（産業港湾）山本主幹

この助成制度については、森井市長以前から継続して行っているものでございます。

○小貫委員

新しいことではないのだという話ですけれども、それで今、商業者の動向調査の結果、厳しいという声がたくさんあるということなのです。やはりここに支援の手を向けるということが急がれているだろうなど。先ほど支援の方向性についてはまだ研究するのだという段階なのだというのですけれども、やはりそこが少し方向性が違うのではないかなと私は思うのです。新たに企業が来ても、その企業だって成り立たなくなったら、結局経営を成り立たせるための支援が必要なのです。ここにいかにか手を差し伸べるかだと思うのですけれども、もう少し具体的に何かないのですか、公約に掲げているのだから。

○産業港湾部次長

今、主幹からも少し説明ありましたけれども、公約に挙げている中で今後どういった形の中で支援ができるのかと、そういった中でやはり業種ごとに課題が違っていると、そういうこともありましたので、今回5年前に外部委託でやったものを自前で調査したものであります。そういった中で、先ほど説明ありましたとおり、さまざま課題があると。そういう中で、要は今、抱えている課題の一つだけではないのですよね、一つ、二つやはり重複している状況であります。そういった中でどういった支援がいいのか。ただ単に例えばハード的なもので助成をすればいいというもので本当に問題が解決できるのかということでもないと思っておりますので、そういったことも踏まえた中で、やはりまず他都市の状況も、各事業者の現状把握をしました。そして、今度は他都市の取り組んでいるものも研究しながら、小樽市に合ったどういった形の支援がいいのかという部分をこれから研究していきたいということになります。

○小貫委員

外から来る企業へ、市の単独の持ち出しで2,000万円ぼんと払う企業を計上するのと、今のこれからの支援だということと大きな開きがあるのかなというふうに思います。

◎港湾の国直轄事業について

港湾についてなのですが、直轄事業について、北防波堤改良事業、第3号ふ頭泊地改良事業、第3号ふ頭岸壁改良事業とあるのですけれども、これらの工事に対する進捗状況を示してください。

○（産業港湾）事業課長

まず、直轄事業における進捗状況についてでございますが、本来パーセンテージ的なもので示せば一番よいのですけれども、数値的にあらわすのはなかなか困難なところがございますので、事業期間ということでお答えさせていただきますと思います。

まず、北防波堤改良事業につきましては、平成10年度から着工いたしまして、現在19年が経過しております。完成年度につきましては、国の予算配分等ということもありまして、現在のところ年度を提示することは困難な状況になっております。

次に、第3号ふ頭の泊地改良につきましては、29年度、来年度ですけれども着工いたしまして、これも国の予算が要望に対して満額がつけば、29年度単年度で完成するといった予定になってございます。

また、第3号ふ頭の岸壁改良につきましては、26年度に着工いたしまして、現在も工事が進められているところでございますが、完成年度につきましては、これも同じく国の予算配分にもよりますけれども、30年の前半という予定になっているところでございます。

○小貫委員

もう一つが中央ふ頭の上屋整備事業、今年度出したけれどもそれを変更した予算ですけれども、老朽化対策を早急に行わなければいけない港湾施設が複数発生したと、こういう理由を述べていました。それだけだとすると、規模を縮小するという理由にはならないのですけれども、改めて説明をお願いします。

○（産業港湾）事業課長

上屋整備における規模の縮小についてですけれども、平成28年度当初から、民間の上屋建設の計画が浮上したところがあるというところがございます。これにつきましては、現在、公共上屋の中に荷物が入っておりますので、これを移すという形になりますので、こういったことを加味したことがまず1点。

もう一つは、現在、公共上屋の中に本来の上屋使用に適さないような荷物も見付けたところがございますので、こういった荷物の適正を図ったということで、総体的な上屋の見直しをかけた中で面積が縮小になったというところがございます。

○小貫委員

その上屋使用に適さない荷物というのは答えられるのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

例示で申し上げますと、例えば荷物の運搬に使うタイヤですとかこういった荷物が見受けられましたので、こういったことを改めて整理しなければならないというふうに考えております。

○小貫委員

それで、今後における港湾施設整備、優先度、スケジュールを検討してきたという答弁があったのですけれども、この内容をもう少し詳しく説明してください。

○（産業港湾）事業課長

本年度におきまして、老朽化対策を早急に行わなければならないといった港湾施設が複数発生したため、整備における優先度、そしてスケジュールを検討してきたところでございます。この港湾整備につきましては、非常に多額の費用を要しますので、現在の市の財政状況を勘案しながら、単年度にいわゆる歳出が大きくならないように、優先度、そして事業費全体の平準化を図る、こういったことを踏まえた中で全体のスケジュールを検討してきたところでございます。

○小貫委員

今の話を聞いても全然具体的にわからないのですけれども、もう少し具体的に説明してもらえますか。

○（産業港湾）事業課長

本年度におきまして、実は例えば港町ふ頭の保安施設の破損ですとか、昨年も補正で上げさせていただきましたけれども、ガントリークレーンの破損、そしてまた、若竹マリーナの防波堤の老朽化による破損、こういったものが急に出てきて、こういったものも含めて整備をトータル的に計画していかなければならないと、こういったことを踏まえて全体的なスケジュールを検討してきたというところでございます。

○小貫委員

やはり今、挙げられたように、いろいろな施設にがたが来ているというのが今の小樽港の状況だろうと思えます。それで、しかも港湾整備には多額の費用がかかるということで、だからこそ今、進められている最初に紹介してもらった直轄事業で、国の予算をいかに使うかということが重要だと思うのですけれども、ところが国の直轄予算は、北海道の開発予算全体の中でどこに配分するかということで決まっていくのですよね。だから、そういう面でも国へ予算要望していかなければいけないと。でも、全体のいろいろな整備の計画は、港湾計画ができていないからいまいち見通しがいいということでも、港湾計画のやはり早期改訂というのが必要だと思うのです。その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

確かに、委員おっしゃられているとおり港湾計画の早期改訂はすぐに行っていかなければならないというふうに考えてございます。また、現在につきましては、平成29年度の港湾計画改訂ということで、そういった形で進めておりますけれども、必要に応じて港湾計画の軽易な変更、こういったものを行いながら、港湾整備に影響がないように、現在、進めているところでございます。

○小貫委員

軽易な変更というけれども、本来きちんとした港湾計画をつくらなければいけないのであって、おととしの8月に港湾計画の改訂に向けた基本方針案が示されて決まっています。それでも、おととしの8月ですよ、もう1年半ぐらいたつのですけれども、それなのに港湾計画の改訂がいまだにおくれているという理由を説明してください。

○（産業港湾）事業課長

港湾計画がおくれている理由につきましては、平成28年第1回定例会でも少し御説明させていただきましたけれども、まず一つといたしましては、現状における小樽港の取扱貨物量の増加に結びつく新規貨物というのがなかなか見出せない状況であること。また、小樽港の将来像ですとか計画取扱貨物量、そして港湾の能力、そして埠頭計画、外郭施設計画なども、こういった規模と配置に関する見直しについて、現状の利用実績、そして今後の見込みを見きわめながら、国等の関係機関と、そして港湾利用者との十分な協議を行うために時間を要しているといったところでございます。

また、港湾計画の基礎となる長期構想につきましても、本年度、国と協議しながら将来プロジェクトの展開イメージということで案を作成してきたところですが、市内協議の段階で港湾施設、いわゆるハード面ですが、市の財政状況を勘案した中で、実現性のある内容で策定する。そしてまた、取扱貨物量ですとかクルーズ客船の寄港回数など、こういったそのものを数値で示すというような内容が出されたものですから、現時点で改めてその資料内容を見直すといったことが一つの要因であるというふうに考えております。

○小貫委員

だから、その見直しをなぜ今ごろになってやらなければいけないかということなのです。代表質問でも取り上げたように、既に小樽港研究会で報告書をつくって、そして今、紹介したように基本方針も定めていると。代表質問では、結局この報告書をベースにするのかと聞いたら、将来貨物の推計などを港湾計画改訂の基礎資料にしていきたいと、そうやって言っているのに、なぜ今、新たにこの推計が必要なのかということの理由は何なのか。

○（産業港湾）事業課長

貨物量も含めて目標値の設定をするということですが、目標値を設定することは、これからの将来的なものの目標を定めながら短期的な計画を計画していくという中では、やはり必要なものということで考えておりますので、この目標値自体も設定できるかどうかというのは、これから国との協議になると思いますけれども、そういった形で国とも協議しながら進めていきたいと考えております。

○小貫委員

最後に確認だけしますが、結局はいろいろ貨物量の見直しは何だとかと言っていましたけれども、長期構想に数字を盛り込むということが市内協議で出されたから、それが原因でおくれているということで確認してよろしいのですか。

○（産業港湾）事業課長

基本的には平成29年度改訂という、そういった年度の中でおくれているという状況ではございません。

ただ、スケジュール的に最終的には交通政策審議会の中で港湾計画を策定するというところでございますが、この日程は若干ずれておりますけれども、年度としては今の段階ではずれていないというところです。

(「ずれているでしょう、初期の段階から」と呼ぶ者あり)

○委員長

共産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

民進党に移します。

○林下委員

◎高島漁港における観光船事業について

私から、まずは高島漁港における観光船事業についてお伺いいたします。

この問題が議会で取り上げられるようになって間もなく1年を迎えようとしていますけれども、現在もなお、さまざまな課題が残されていると認識しています。

そこで、まずは平成28年第3回定例会以降で結構ですけれども、漁業者との話し合いの経過についてお示してください。

○(産業港湾)管理課長

今、御質問のございました第3回定例会以降の漁業者との話し合いの経過についてですけれども、まず市としては、小樽市漁業協同組合に対して、事業者と漁業権や船舶の安全航行についての協議をするようお願いしているところでございます。

また、事業者から市の漁業協同組合に対しては、平成28年11月下旬に事業者から漁業権を侵害しないよう説明を行い、また、事業者の安全航行についての説明を組合に対して行ってきたということを聞いているところであります。

○林下委員

次に、事業者が休憩棟に保管している観光船を移動させるために、市側はどのような対応をとってきたのかお示してください。

○(産業港湾)管理課長

休憩棟に保管しています観光船の移動の市の経過についてですけれども、現場で休憩棟内に観光船が保管されていることを確認した後、事業者に対しては、港湾室から分区条例上適合しない建物利用になっておりますので、すぐ移動させるよう指示を3回ほどしてきております。平成29年1月18日も観光船を移動するよう指示したところですが、その際に期限を決めていつまで出すのかというところを指導していたところでございます。

事業者からは、1月30日付で事業者の判断で文書で回答がございまして、回答の内容につきましては、3月中旬までに移動するとのことでした。一応3月中旬までの期限ということになっていましたけれども、おととい3月7日に事業者から報告がございまして、観光船は休憩棟の中から移動したということを聞いております。その報告を受けて港湾室職員が現場へ行ったところ、船の移動は完了しているところでございます。

○林下委員

次に、本会議でも、高島漁港における観光船事業については、産業港湾部などから16回に及ぶ指導や注意などを行っているという答弁がありました。加えて、常習化した違反がない限り違法とは認定されないと趣旨のお話もありました。しかし、考えてみますと、1年余りで16回の指導とか注意を行っている事実があるとすれば、一般的には常習化していると判断されるのが普通だと思いますけれども……

(「そうだ」と呼ぶ者あり)

誰がこの違法性はないと判断をしているのか、その点についてお伺いします。

○（産業港湾）管理課長

違法性が常習化していないかどうかの判断につきましては、これまで港湾室から事業者に対しては、Uフックや車どめの破損、観光船の移動、港湾に係る部分についての指示などをしてきたわけですが、事業者は、それに対して全く耳を傾けないという状況といますか、無視をして改善をする意思がないというかたくなな態度ではなかったわけで、今回このように車どめのUフックも取り外している経過や車どめについても取りかえる意思を示しており、船も移動しているということでもありますので、常習化していないという判断に至っているわけですが、その判断については港湾室として判断しているということになります。

○林下委員

この間いろいろな議論がありましたけれども、やはり法律とかそういったものの解釈に当たっては、例えば顧問弁護士にこの解釈でいいかという確認はしておりますか。

○（産業港湾）管理課長

市の顧問弁護士については、事前に相談などはしてございません。

○林下委員

ただいまのお話を聞いていますと、やはり産業港湾部として法に基づいて指導や注意をしてきた。それで、1年余りかかって改善しているからこれは違法性がないのだという判断は、本当に妥当性があるのか少し疑問に思うところなのです。そこで市長にお伺いしたいのですけれども、高島漁港における観光船事業について、産業港湾部の職員なりに対して無理な法解釈を求めたり、便宜を図られるような指示をしたことはないか確認したいと思います。

○市長

全くございません。

○林下委員

今の市長の答えで港湾室はよろしいですか。

○（産業港湾）管理課長

港湾室としては、法律や条例に照らして許可しておりますので、そのようなことはございません。

○林下委員

それでは少し観点を変えて、高島漁港区の問題の、法律や条例の解釈の法的な妥当性について確認したいと思います。

まず、今回、問題になっている観光船事業にかかわる建築物ですけれども、小樽港の臨港地区内の分区における構造物の規制に関する条例におけるマリナー港区に建築できる建物という解釈でよろしいですか。

○（産業港湾）管理課長

今回の要は観光船事業者が建てました、いわゆる飲食、物販のための休憩棟がマリナー港区に建築できるかどうかということなのですが、マリナー港区につきましては、分区条例の別表第4の第5号で「前各号の施設に従事する者及びその利用者のための飲食又は物販店」となっておりますが、このたびの観光船事業者の飲食店、物販店は、広く一般に開放された利用を見込んでいることから、漁港区と同様にマリナー港区においても建築することが可能と考えております。

○林下委員

そうすると、一つの建物で漁港区にも建てられるし、マリナー港区にも建築できる建物が存在するということになりますが、それでよろしいですか。

○（産業港湾）管理課長

一つの建物が二つの港区で建てられることは可能と考えております。

○林下委員

それは、利用者のための施設という意味で建てられるということだと思います。

○（産業港湾）管理課長

はい。そのとおりです。

○林下委員

そうしますと、分区条例の存在意義自体が問われることと考えますけれども、道内の他の港、例えば函館港だとか釧路港、室蘭港の状況について、どのような扱い、例えばマリナ港区あるいは漁港区でも建築できる建物が存在するという事例があるのか、あるいはこの3港の管理者はそういったものは可能だと考えているのか、そういうのは確認していますか。

○（産業港湾）管理課長

道内の函館港ですとか室蘭港、釧路港には、事前には確認はしておりません。

○林下委員

例えば、こういうマリナ港区、漁港区で、そういった同一の建築物が建てられているという事例はあるでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

今の質問ですが、これは函館港とかそういうところのお話だというふうに考えているのですけれども、一応函館港の分区条例を確認しているのですけれども、漁港区では、飲食店、船舶用品の販売業の用に供する店舗、日用品の販売業その他市長が指定する物品販売業の用に供する店舗及びこれらの構築物の附帯施設が分区上は適合するものとして扱われております。

また、マリナ港区でも同様の記載がなされており、何々のためにとの記述がなく、広く一般に開放された利用を見込んでいる飲食店、物販店は面積要件はありますが、漁港区でもマリナ港区でも建てられるというふうに考えております。

○林下委員

今、私がお伺いしたその事例なのですけれども、実際運用されているということは確認したということによろしいですね。

○（産業港湾）管理課長

函館港の管理者に確認しております。

○林下委員

その確認で2種類の港区で建築できる建物が存在することは、港湾法あるいは条例で解釈がそれで正しいと函館港では認識しているという解釈でいいのですか。

○（産業港湾）管理課長

函館港では、特に利用者の限定がされていないので、どこの港区であっても、建物の用途だけが合致していれば同じような建物は建てることは可能だということをおっしゃっていましたので、そういうふうに認識しております。

○林下委員

私は、やはりこういう三つの港の中で、いわゆる条例の解釈、条文の解釈によってできる、あるいはできないという判断がどうも分かっているように思うのですが、例えば今、函館の話をしましたけれども、例えば釧路港だとか室蘭港では港湾管理者にその法的な解釈の見解を求める、あるいは尋ねるということはしていない、これからもする気はないのですか。

○（産業港湾）管理課長

今回、小樽港で事前に休憩棟が分区上、適合するかしないかを判断する参考には聞いておりませんが、今

後、この 3 港だけではなく道内の重立った重要港湾で分区条例が制定されている港については、調査を行っていきたいというふうに考えております。

○産業港湾部参事

今、管理課長からお答えいたしましたけれども、少し追加してお答えさせていただきます。林下委員から聞かれてございました室蘭港と釧路港についても同様に確認してございまして、釧路港についてはマリーナ港区というのは実はないのですけれども、室蘭港については漁港区とマリーナ港区、さらには釧路港では漁港区と商港区の中で、それぞれ飲食店が設置できるという形で条例が規定されている。ただし書きによって書かれている部分もございませぬけれども、基本的には条例ないし規則でそういうふうに定められているというふうにこのたび承知をして各港に確認したところでございます。

○林下委員

私は、1 年余り非常に時間も経過して、担当の港湾室としても相当いろいろな角度から検討してきたとは思いますが、やはりこういう問題は慎重にいろいろな事例を参考に判断をする。そしてまたその解釈で疑義がある場合は顧問弁護士に相談するなり、いろいろやり方はあったと思うのですけれども、市長が就任して以来、こういう法令遵守という基本的な視点にどうも慎重さが欠けているなというふうには私は思うのです。そういったために組織としての対応ができていない、それが原因ではないかと私は思いますけれども、市長の認識はいかがですか。

○市長

議会の中で時々において疑義が感じられるということで御指摘をされることは、今まで私、就任してからも何度かあったかと思えますけれども、今、担当からも答弁させていただいたように、そんなことはない。その中で、また課題等を抱えている場合においては、御指摘のとおり他の地域であったりとか、今は港湾の話ですから、他の港湾の活用も含めて情報収集しながら、よりよい環境づくりに向けて職員としてしっかり取り組んでいるところでございますので、私といたしましては、林下委員がおっしゃるような、そのような状況にはなっていないというふうに思っているところでございます。

○林下委員

私は、本来であれば、やはり漁港区ですから漁業権を有する人たちにまず理解を得て作業を進めていくべき問題だったと思っているのですけれども、強いて言えば事業者の事業計画に従って漁業権を有する人たちとの話し合い、理解を得ないままに進めてきたということが非常に法解釈として疑義を持たれる原因になったというふうに思うのですけれども、現在の状況を考えたときに、そういう考え方の理解はありませんか。

○（産業港湾）管理課長

このたびの一連の許可でありますけれども、護岸の登録による係留ですとか水域占用の許可については、港湾法第 37 条第 2 項において、港湾の利用もしくは保全上著しい支障を与え、港湾計画の遂行を著しく阻害しない、その他港湾の開発発展に著しく支障を与えるものではないというところで判断し、許可したところでございますけれども、許可の要件として地元漁業関係者の同意というのは必須というか許可要件になってございませぬので、条例に基づいて許可したところでございます。

○林下委員

やはり漁業者が今なお理解をされていない、多大な損害が起きるのではないかとという指摘をしているわけですから、今の漁業者に影響を与えないという表現は、非常に私は回答としては現実と違っている。だからこそ私は、漁業者の漁業権があるわけですから、その理解をまず求めるべきだということからボタンのかけ違いが始まっていると指摘しておきたいと思えます。そういう観点でこれからも作業を推し進めていかなければ、ますます事態が混乱していくと思えますので、ぜひ慎重に作業を進めていただきたいと思います。

○面野委員

◎港湾の予算について

まず、港湾の予算についてですが、平成28年度と来年度予算案について、港湾費が約1億3,000万円の減額になっている、その理由をお知らせください。

○（産業港湾）事業課長

土木港湾費における平成28年度、そして29年度の予算額の差についてですけれども、主な差額の理由といたしまして、まず市の予算書でございますけれども、国の直轄事業につきましては、国の負担金を除く市の負担額で計上しているところがございます。28年度と29年度の土木港湾費全体の予算額と対比いたしますと、29年度が、先ほどおっしゃられたとおり、約1億3,000万円減少しているといったところがございますけれども、国の直轄事業におきましては、28年度と29年度の事業費としては同額となっております。ただ、このうち第3号ふ頭の岸壁の予算におきまして、28年度は岸壁改良事業費の市の負担率が3分の1になっておりまして、29年度は、今度は泊地ということでございますので、この負担率が15%となっております。この負担率の差で主に予算の差が開いたといったところでございます。

○面野委員

要は、市の負担分が少なくなった分が減額されたというようなイメージでよろしいのですか。

○（産業港湾）事業課長

はい。そのとおりでございます。

○面野委員

では次に、港湾整備事業会計繰出金、これが平成28年度は約3,689万6,000円ありましたが、29年度は約半分以下になっているのですが、約1,530万円、この前年度と比べて減額した理由をお知らせください。

○（産業港湾）管理課長

港湾整備事業会計繰出金が前年度比半分以下の理由とその内容についてですが、港湾整備事業会計繰出金は、港湾整備事業特別会計の予算編成において歳入と歳出を比較し、歳入不足が生じる場合に、収支が均衡する額を一般会計より繰り出すものでございます。港湾整備事業特別会計平成29年度予算の特徴としましては、ひき船関係経費の歳出減が前年と比べて約3,230万円、これが減っておりますので、この分、繰出金が減額となったのが主な要因でございます。

○面野委員

特別会計の内容が少しよくなったということよろしいですか。

○（産業港湾）管理課長

今、御説明したとおり、ひき船関係経費が、引き船は5年に1回船舶の定期検査を受けなければいけないのですが、それが28年度で発生してはいたけれども、29年度は定期検査がございませんので、その分が下がっているということです。

○面野委員

それでは、少し先ほど小貫委員の質問の中にもあったのですが、まず、国直轄工事費負担金の中で港湾計画に沿っている事業をお示しください。

○（産業港湾）事業課長

国直轄事業における港湾計画に基づいた事業といたしましては、第3号ふ頭岸壁改良事業、そして第3号ふ頭泊地改良事業、この二つとなっております。

○面野委員

それではまず、第3号ふ頭岸壁改良事業費について、先ほど事業予定期間はお示しなさいましたので、この事業

の全工程の市負担分をお示してください。

○（産業港湾）事業課長

市負担額について、第 3 号ふ頭の岸壁改良につきまして総事業費、これは先ほど申し上げましたとおり平成 26 年度から着工しておりますけれども、約 40 億円事業費として考えております。この市負担額につきましては、この 3 分の 1 になっておりますので、約 13 億円が市の負担になってございます。

○面野委員

次に、第 3 号ふ頭の泊地改良事業についてですが、これは国の交付金が満額出れば単年度の事業で完了するということなのですが、この国の交付金はいつ決定するものなのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

そろそろ、3 月末に恐らく決定することになるかと思えます。

○面野委員

この満額になるかどうかという国の算定みたいなものに関しては、例えば自治体の熱意だったり PR だったり、そういったものが算定の基準になるものなのか、それとも自治体としては、ただどれだけ算定が出てくるかというのを待っている状況だということなのか、どういうのが算定基準になると考えていますか。

○（産業港湾）事業課長

算定基準につきましては、我々は知るところではございませんけれども、我々といたしましては、機会あるごとに事業の必要性ですとか、こういったものを国にアピールもしてきておりますので、我々としては、精いっぱい事業費の獲得に向けて動いてございます。ただ、先ほども申し上げたとおり、どのような基準でどのように配分されるのかというところは、我々は知るところではございません。

○面野委員

それでは、今まで港湾整備事業特別会計について少しお聞きしてきたのですが、今回の港湾費の縮小は、港湾施設の整備のおくれですとか市の優先度が低くなったという認識ではなくてよろしいのですね、そういう認識ではないということ。

○（産業港湾）事業課長

先ほど申し上げたとおり、事業費につきましては、ほぼ横ばいで推移しておりますので、縮小という形にはなっていないというふうに考えております。

○面野委員

◎第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画について

それでは次に、第 3 号ふ頭の周辺再開発計画についてお聞きいたします。

まず、この再開発計画を策定することになった経緯をお知らせください。

○（産業港湾）事業課長

第 3 号ふ頭及び周辺再開発についてですけれども、まず計画策定の経緯について少しお話しさせていただきます。第 3 号ふ頭及び周辺地域につきましては、多くの観光客が訪れる観光施設、こういったものが徒歩圏内にございます。高い利便性を有しているということもございまして、また、国内外からの多くのクルーズ客船が寄港しております。それとあわせて日本海側拠点港の外航クルーズ、こういったものにも選定されてきているところでございます。こういった背景の中、第 3 号ふ頭、そしてその周辺におきましては、物流機能の混在ですとか大型船の対応がされていない、未対応な状況になっている、また、既存施設が老朽化していると、こういった問題を抱えておりましたので、第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画、こういった計画を策定するといったところが経緯でございます。

○面野委員

立地条件ですとか色分けをするという意味でということですね。

それでは、この再開発計画の策定委員の構成と、その協議の回数をお知らせください。

○（産業港湾）事業課長

本計画における委員構成についてですけれども、ワークショップ委員という形で、全体で14名で構成されています。内訳といたしましては、学識経験者が2名、港湾振興会などの団体が4名、市民団体関係者が2名、学生が2名、市民公募が2名、そして官民連携関係企業、こういった方々が2名ということで、全14名で構成されているところでございます。

また、協議回数につきましては、平成24年7月に第1回が開催されまして、それから25年2月まで計10回行っておりまして、その中で港湾に関する説明ですとか討議、こういったものが行われてきたところでございます。

○面野委員

その中で委員から提言されたことがあると思うのですが、その提言された内容を概括的に御説明ください。

○（産業港湾）事業課長

提言書の内容についてですけれども、第3号ふ頭の地域がより魅力的で、そしてにぎわいのある空間となるように導入すべき機能が提言されたところでございます。主なものといたしましては、クルーズ客船寄港のために必要な基本施設といたしまして国際旅客船ターミナルビル、そしてバスの駐車場、こういったもの、また、海陸両面から市内観光地へアクセスが可能になるような施設といたしまして観光船ターミナルビルですとか小型船の係留施設、そして商業施設、そしてまた、海などが眺望できるように親水空間、こういったものが重要だと。また、そのほかに多目的広場ですとか駐車場ですとか、こういったものの機能の充実を図っていただきたいという、こういったものが提言されたところでございます。

○面野委員

この第3号ふ頭の周辺再開発計画というのは、多分、上位計画となるのは港湾計画ということでよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

第3号ふ頭の再開発計画に係る上位計画といたしましては、まず第6次小樽市総合計画、小樽港将来ビジョン、日本海側拠点港応募計画書、小樽市都市計画マスタープラン、そして小樽市観光基本計画、こういったものが挙げられております。いずれにしても、今回策定しました第3号ふ頭の周辺再開発計画につきましては、こういった計画との整合というのとれているところでございます。

○面野委員

それでは、ここで市長に少しお聞きしたいのですが、まず、再開発計画における既存で計画が上がってきたこの国際ターミナルビルについて、市長はどのようなイメージを持っておられたのですか。

○市長

国際ターミナルビル、私がどう思っているのか、一般論でお話しさせていただきますけれども、やはり外国船等も来ることとなりますので、基本的には出入国管理などを行うC I Q機能、さらには例えば待合所であったりトイレ、事務所機能、それらが集約されている建物が一般的にはターミナルビルなのかなというふうに思っているところでございます。私のイメージとしては、そのように考えております。

○面野委員

それでは、市長、以前の記者会見で箱物、いわゆる国際ターミナルビルはつくる気はないというような発言をしていましたが、今お答えになられたC I Qですとか待合所、事務所機能などを建設しないのであれば、これはどのような代替でやられるようなおつもりでこういったような発言をされたのか。

○市長

ターミナルビルの代替という御質問かと思っておりますけれども、実際に現在ターミナルビルがない中で、クルーズ客

船の誘致は行ってきていて、クルーズ客船自体は小樽港には寄港していただいているところでございます。その中で、現在、基本C I Q、そのような出入国においての手続等は船内で行われている場合が今までは大半なのかというふうに思っておりますが、必要に応じては仮設テント等で取り組むべきかと思っているところでございます。現行におきましても、そのような施設がクルーズ客船がとまった周辺にはないものですから、残念ながら待合所、トイレ機能等は今は有していない状況ではありますが、しかしながら現在において、そこまでの不都合は生じていないのではないかと思っているところでございます。

○面野委員

それでは、港湾室にお聞きしますが、策定時、私も計画は見させていただきましたが、地図上、図面のような格好でカラーでお示しされていたと思うのですが、その中身、策定時の建設物のイメージというものの、あとは例えば建設費用ですとか策定委員の建設の必要性、それと建設費に充当できるような交付金などがあるのかどうかということをお説明ください。

○（産業港湾）事業課長

まず、イメージにつきましては、先ほど市長がおっしゃられたとおり、出入国管理に係るC I Q機能ですとか待合所、トイレ、事務所、こういったものがおさまる施設として計画していたところでございます。当時の概算費用として、こういった規模のものを建てたときに、おおむね4億9,000万円程度の事業費が必要になるのではないかと見込んでいたところでございます。

また、ターミナルビルにつきましては、やはり外航の大型クルーズ客船の乗客、こういった方々の円滑なC I Q手続、にぎわい空間の創出、また入港隻数の増加も期待できるということも考えた中で計画したといったところでございます。

また、国の交付金の有無につきましては、計画策定時は、国の交付金等はございませんでしたが、現在におきましては、大型クルーズ客船の受け入れ環境の改善という国の方針もある中で、地方創生拠点整備交付金という中で、その対象事業としてクルーズ客船受け入れのためのターミナル整備、こういったものも交付金の対象となったというところがございます。

○面野委員

その交付金はどのぐらい交付されるものなのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

国からの交付金は2分の1ということになっております。

○面野委員

建設の必要性は、策定委員の時点での案では必要だったという認識でよろしいでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

やはり平成26年度に策定した再開発計画の中では、国際旅客ターミナルビルは必要で第3号ふ頭に位置づけるべきといった提言も受けましたので、そういった内容で計画したところでございます。

○面野委員

それでは次に、現在、クルーズ客船が寄港したときにC I Qを行っていると思うのですが、その業務、例えば手順ですとか手続、係員、C I Qに要する時間などを御説明ください。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

クルーズ客船寄港時のC I Qの状況についてのお尋ねでございますが、昨年6回寄港いたしましたダイヤモンド・プリンセスという船、これは乗客が2,700名強乗っている大型クルーズ客船でございますが、この例で御説明させていただきます。

まず、入管、出入国関係につきましてはですが、小樽港に寄港する前の港がサハリンのホルサコフというこ

とでございますので、入管手続が入港時には行われております。客船が埠頭に接岸いたしますと、大体15名強の入国管理官の方が待機されておられまして、船内に入りまして、レストランなどの船内広い場所でカウンターを設けて、1人1分弱ぐらいと聞いておりますけれども、大体2時間ぐらいで2,700名強ですと入国審査を終えているという状況です。

それから、検疫についてですけれども、現在これは無線検疫という形で、要は客船が海上にいるときに船内に異常な症状、病状の方はいらっしゃらないといったような連絡で検疫が完了するというものです。ただ、これが例えば中国などから寄港するような場合、時期によっては15日以内に中国に寄港したと。それで鳥インフルエンザが流行しているといったような状況のときには、検疫でサーモカメラを用意いたしまして体温検査を実施する場合もあるといったようなことでございます。ただ、これも基本はカメラの前を通過するだけですので、それほどの所要時間はかからないと聞いております。

それから三つ目、税関についてでございますが、ダイヤモンド・プリンセスの場合は寄港地型ということで、小樽に観光で寄って、夕方、夜には出ていくというパターンですので、こういった場合は申告書で船に税関申告書を提出して船の出入り口付近で検査官が目視で確認すると。これが、完全にサハリンに1回タッチして小樽で下船すると、船をおりてしまうといった場合には、船内でバッグをあけて中の荷物を確認されるケースが多いとお聞きしています。

○面野委員

私もクルーズ客船が初寄港した際の経常任委員会で視察というような形でお邪魔させていただいたことがあるのですが、先ほど市長もテントで間に合うのではないかとということでしたけれども、そのテントは、現在は、税関の部分のみということになっているのですか。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

テントのみと言ったのは、先ほど市長から仮設テントの場合もあるというようなお話だったと思うのですが、小樽の場合で言いますと、一つ平成26年にサン・プリンセスが北海道周遊クルーズを行った際に、そのときには大きな仮設テント、テントといいましても大きな1張り1,000平方メートルほどのテントを2張り用意いたしまして、そこで乗下船手続等を行っております。

C I Q に関して言いますと、一番やはり行われたというのは、その中では下船時の通関手続ですね、それが行われたと。それ以外では、先ほどターミナルのお話にもありましたけれども、乗下船手続、チェックインですね、チェックインカウンター、待合所、それから何といても一番そのときに必要性を感じたというのは荷物、お客様がスーツケースを一つ、二つ大きなものを持ってきますので、そのやりとりというのが生じる、それは最後下船のときの通関とはセットになってくるわけなのですけれども、そういったパターンがあるというのが一つテントで言えることです。

もう一つ、簡易なテントで少人数の場合で通関、税関を行うこともあるということで、テントのC I Qの活用というのは二つのやり方があるかと考えております。

○面野委員

それでは、また市長の記者会見のときの発言なのですが、国際ターミナルビルについて船会社から要望は受けていない旨の発言があったと思うのですが、これは市長が船会社に対して必要かどうかの質問をして、そのときに、いや、特段要りませんよと、必要ありませんよというようなふうだったのか、それとも市長はターミナルビルの話が話題に上がらなかったのか、要る要らないのそういったことがなかったのか、ここの確認をしたいのですが、どうでしょうか。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

クルーズ船社等とのそういったターミナルビルについて必要かどうかといったやりとりについての御質問なので

すけれども、実際にこれまで船社などからターミナルの建設について具体的な要望ですとかリクエスト、こういったものを受けた経緯はまずございません。それと、こちらからも船社側に対してターミナルビルが必要かどうかといったような問いかけも行ったことはないという状況でございます。

○面野委員

では、要望を受けていないというよりは、わからないという状況なのですか。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

わからないといいますか、あったほうがいいのかというようなお話になろうかと思うのですが、例えばそういった乗船客の利便性ですとか客船のオペレーションの効率化を図るためにクルーズターミナルがあったほうがいいのかどうかということになると、それはあったほうがいいのかと思います。ただ、それが現在ないわけですが、クルーズ客船を寄港で受け入れて対応しているという状況でございますので、そういう観点からターミナルビルについていかがかといったような働きかけはしたことがなかったということでございます。

○面野委員

それでは、クルーズ客船寄港地の現在のターミナルビルの現状ですとか、あと最近では函館港が、やはりクルーズ客船誘致に力を入れているということで新聞記事にもなっていました、その辺の小樽港が競合するであろう港の計画ですとかターミナルビルのあるなしなど、計画も含めて御説明ください。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

国内のクルーズ客船ターミナルの現状についてということで、インターネット等でお調べしたのですが、クルーズ客船専用のそれがターミナルなのか、それともいわゆるフェリーですとか旅客船も含めたターミナルか、それが判別つかないものがございます。ただ逆に、国内有数のクルーズの寄港地でございます例えば博多ですとか長崎、それから沖縄の那覇ですとか、逆に横浜、神戸といった有名どころ、そういったところにはターミナルはございますし、一般的に地域的に言いますと、寄港数の多い九州ですとか沖縄、それからやはり関東ですとか近畿の港にターミナルが多いということで押さえてございます。

今後の整備計画についてのお尋ねにつきましては、詳細な内容については把握してはいたないのでございますが、例えば熊本県の八代港、沖縄県の本部港ですとか平良港、こういったところで建設を予定しているとお聞きしております。道内につきましては、函館も含めて、そういったターミナルの整備を予定しているといったようなお話についてはお聞きしてはいた状況です。

○面野委員

今回ターミナルビルの建設の有無ということで、個別に具体的な御質問をさせていただきましたが、私が言いたかったのは、時の首長で、やはり今まで策定委員などがいろいろやられてきたものに関して、首長がそのときに、国の指針であったり深刻な財政状況ということであれば変わらざるを得ないということにもなるのですが、ただ、そういったときにも、やはり市民や議会も了承した上で計画の変更をしていくというのが本来の筋であるのかなというふうには私は感じております。

それに加えて、やはり計画の策定に関して取り組んだ委員の方に、今回建設を取りやめるというようなことは事前に配慮したのかということもわかりませんし、もしされていないのであれば、これは策定委員への冒瀆ともとれるというか、勝手に私たちが報告したものに関して、まして市が一度もんだものに対して市長が独断的にというか、そういったような印象を受けるのではないかなというふうには私は感じております。

また、市長は、やはり市民の皆さんを巻き込んで行政を運営していこうというような形で、総合計画に100人市民会議というようなものを取り入れていきたいということもお話されていますが、やはりこのような姿勢では、そういったことを取り入れても、また、委員会で提言したものが市長の一言で有名無実化されてしまうのであれば、それは全く意味のないことではないかなというふうには私は思っています。

最後に市長にお尋ねしたいのですが、改めてこれまでと同じようにというか、例えば人事異動とか参与の任用ですとかJV構成員の変更、貸出ダンプも私、指摘させていただきましたが、主観的なことはもちろんあると思うのですけれども、やはり客観的なことが欠如しているのではないかなというふうに私は感じております。これは私の主観です。

私の主観も取り入れてもらってのお話なのですが、やはりこれまでと同様に市長の権力というものをを用いて、独断的に何事も変えてしまうのか、これからもそういった姿勢で制度の変更なり事業の変更というものをやっていく気なのかお答えください。

○市長

今までそのような経過のもとで策定された計画であったり、また、事業に対してその変更については、私自身就任以来も、例えばこのような議会議論も初め、また、実際に抱えている課題、それらに対しての実情等を把握した中で現状分析し、また、市民の皆様の声などを聞きながら、庁内、市役所内においても議論を重ねて行っているところでございます。ですので、今、面野委員の主観ということでそのように御指摘をされましたけれども、私自身は委員自身が御指摘のような状況ではない、このように考えているところでございます。

○委員長

民進党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 3 時00分

再開 午後 3 時19分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

自民党に移します。

○鈴木委員

◎東京事務所企業誘致推進員について

1 項目めは確認ということでございますので、端的にお聞きします。

東京事務所企業誘致推進員についてであります。この企業誘致推進員につきまして嘱託ということでございませうけれども、この任期といいますか、まず決め方、それから雇う期間、そういったものをお聞かせください。

○（産業港湾）荒木主幹

企業誘致推進員についての御質問でございますが、予算計上は東京事務所の予算になりますけれども、企業誘致の専門職ということでございますので、担当からお答えさせていただきます。

嘱託員の期間としては、4月から1年間を通してということで考えております。それから、決め方というか、人選につきましては、首都圏在住の方で、一定程度企業なり、それから金融機関ですとか、そういったところにいた方、もしくは企業誘致に関する業務ですとか調査の経験を有する方ということで考えておまして、人選につきましては、こういった一般の事務職とは少し職種が異なるものですから、そういった観点から今、例えば東京小樽会ですとか関西小樽会を通じてそういった方が、適当な方というのは少し失礼ですけれども、いないかどうかの情報提供を依頼している状況でございます。

○鈴木委員

それでは、この継続性といいますか、例えば1年間嘱託で雇うわけでありませうけれども、その方が先ほど言った

ように金融関係の方とか商社とかグループ企業とかそういった方で、企業誘致に助言していただいたり実際動いていただくという方になろうかと思えます。例えばその方が 1 年間しかできないということになっても、次の方を決めても、これは継続していくというお考えでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

事業の継続ということでの御質問だと思うのですが、企業誘致を推進していく上での事業といたしましては、事業を継続してまいりたいと考えておりますので、その方が 1 年でという可能性もあるとは思いますが、事業としては継続的に考えております。

○鈴木委員

この件は、せっかくそういった形でお雇いになるのですから、1 年ではなかなか結果は出ないのしょうけれども、そういった意味では効果的な方の人選をいただくということをお願いして、この項は終わります。

◎対ロシア貿易と小樽港の港湾整備について

次に、対ロシア貿易と小樽港の港湾整備についてお聞きしたいと思います。

私は、平成 27 年の第 4 回の定例会の一般質問でいろいろ質問いたしました。そのときの答弁で、ロシア貿易に対するその後の進捗状況についてお聞きしたいと思います。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

ただいまの御質問、平成 27 年第 4 回定例会の際のロシア訪問に関する御質問について答弁させていただきます。

当時、ロシア訪問の際、現地でいろいろネットワークを培ってきたというお話をさせていただいたところだったのですが、これは現地の訪問先につきまして、どこを訪問したらいいか、そういった情報提供をいただいたり、実際にアポイントをとってもらって同行いただいた北海道銀行の現地事務所ですとか、あるいは現地から戻ってきてまして、北海道銀行のウラジオストク駐在員事務所長が代表者となって立ち上げたロシア貿易専門の地域商社、それですとかあるいはロシア現地で市内から一緒に同行して企業回りをいたしました市内の船舶代理店ですとか、その船舶代理店とともに貨物船を現地で運用しているロシア側の貨物船運航会社、こういった方たちとの連携を図ることができたと考えておまして、現在につきましても情報の収集、発信ということで御協力をいただいております。

現在の状況なのですが、主に先ほど新たに立ち上がった地域商社、これがビジネスとしていろいろ輸出入の案件を現在いろいろ情報収集等を手がけておまして、それが実際に物流といいますか、貨物輸送の段階になりますと、小樽の船舶代理店に具体的な草案として寄せられると、そういった流れができたのかなと考えてございます。

○鈴木委員

商社や量販店、船舶関連の代理店、経済関係団体、ナホトカ市行政府と計 13 団体を訪問し、ネットワークをつかったということで御答弁されているのですが、そもそもネットワークというものはどういった形で、それをどう利用していたのかもお知らせください。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

先ほど御答弁いたしましたとおり、そこでお話ししましたネットワークというのは、実際その当時ウラジオストクで経済団体ですとか量販店、13 団体を回ってきたわけなのですが、そこで回るに当たっていろいろ段取りをしてきて情報提供していただいた北海道銀行ですとか、あるいはそこから派生した地域商社、それから現地の貨物船の運航会社、こういった一緒にそこで回っていろいろ情報を共有した、そういった方たちのことをネットワークということでそこでは使わせていただいておりますので、そういった意味では、今、先ほど御答弁させていただいたとおり地域商社で情報、商材といいますか、輸出入の案件を入手したら、実際に小樽市内の船舶代理店に貨物輸送ということで相談が来ると、そういった流れができてきているのかなと考えております。

○鈴木委員

私の聞きたいのは、北海道銀行が中に入って商社というかそういうことだけではなく、本市としてそういった形で行って、どれだけダイレクトにネットワークを広げられたのかということをお聞きしていますので、その点についてお答えください。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

実際、現地を訪問いたしまして、私ども小樽港を利用いただく上での意見とか情報交換、情報収集ということで手段として行ってきておりますので、小樽市として、そこでその際に訪問した例えば量販店ですとか、輸出輸入商社ですとか、そういったところに対して個別に帰国した後コンタクトをとったとか、そういったことは行ってはございません。

ただ、そのかわりに、そういったところを訪問した際に小樽港をPRして、実際に商流、物流となる地域商社の方、当時は北海道銀行の方でしたけれども一緒に行って、北海道には、あるいは小樽にはこういう製品があると、あるいはこういう寒冷地技術があるといったようなお話をしてきまして、今後そういった貿易に結びつくことがあれば、ぜひ小樽港を利用していただきたいといったような形でのかわりをしてPRをしてきたと認識してございます。

○鈴木委員

道とのRORO船の航路について、具体的な連携と今後の展開ということを課題とされていましたが、この件についてはどうなりましたか。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

そのときの御質問が、道とのRORO船との連携ということでございました。当時についてなのですが、平成26年、RORO船航路が開設されて、26年に北海道で道産農産物、野菜や果物などの試験輸送を3回ほど行ったと。それを受けて、28年にもそういったRORO船を使っての試験輸送ということで段取りが進んでいたのですが、残念ながらスケジュールが折り合わず、道のRORO船を使った試験輸送というのは以後は行われてはございません。

ただ、今お尋ねのお話、RORO船航路なのですが、道といたしましては、ロシア貿易に関するさまざまな物流ルートを調査しておりまして、小樽とウラジオストクのRORO船航路はもとよりなのですが、それ以外、在来貨物船によるサハリン・コルサコフ港との試験輸送、こういったものも行っていただいているところでございます。ですから、道といたしましては、今後もそういったロシアとの試験輸送等につきましては、小樽港につきましても利用していただきたいと思っておりますので、こちらからも情報収集して、そういった機会があれば要請してまいりたいと考えております。

○鈴木委員

それでは、北極海航路についての調査研究をするというふうにお聞きしております。その後の道との連携、最新の情報と今後の展開についてお知らせください。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

北極海航路についてなのですが、小樽市といたしましては、道内のほかの港湾管理者とともにオブザーバーとして参加しております北海道「北極海航路」調査研究会というものがございまして、そこに参加しているところでございます。直近では2月13日に開催され、そこで参加しております。その研究会では、2016年、例えばですが、日本における北極海航路を利用した輸送実績としては、アイスランドから鯨肉を運んだ1件があったといったようなお話ですとか、現在ロシアの北部、西シベリアのヤマルという半島のところでLNGのプロジェクトが進んでおりまして、全体の動向としては、そういったところにプロジェクトで開発されているところに資機材の輸送が行われているといったような情報などをいただいていたところでございますが、日本としてのかかわりとい

うのは、まだそれほど活発化していないという状況が報告されてございました。

○鈴木委員

それでは、通常、本市の要望・陳情活動は、業界からの要望も含まれています。近年の業界の国への要望をどう把握されているかお知らせください。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

国に対する業界からの要望につきましては、本市では、民間の港湾関連団体として港湾運送関連事業者ですとか倉庫事業者、こういった団体がございます。それらの上部団体が全国の各部会から要望事項を取りまとめて、国への要望を行っているということで認識しております。その要望の内容についてなのですが、例えば小樽ですとかそういった特定の地域にだけ該当するといったものではなくて、例示しますと災害に強く輸送の効率化に資する物流施設の整備などについて、こういったことを税制面での優遇措置を手当てする、そういった広く業界の利益に資する内容を要望していると聞いてございます。

○鈴木委員

小樽港に関して言いますと、本年1月12日の北海道新聞の記事には、輸入12カ月ぶりに増、そして2月1日の記事には、輸出入額12.4%減とあり、かなり季節だったり物によって、この小樽港を使う物流の量が極端に変化するというふうに考えています。

その中で、この前、経済産業省に我が会派で行ってきましたけれども、そのときに2016年5月、安倍総理とロシアのソチを訪問しているいろいろ経済協力のお話をしてきているわけでありまして。それと、2016年10月、プーチン大統領がいらっしゃって、そういった形で民間企業が行うプロジェクト68件、それから総計82件の文書が交わされ、経済のそういった形をロシアにもたらすということをやったわけです。そういった意味では、この小樽港を使って先ほどロシアの件ばかり聞いたのは、やはりビジネスチャンスとして、ポートセールスとして、すごくこれから有望なのではないかと、そういったことを含めてお考えがあるのかということを知りたいのです。この件についてどうお考えですか。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

ただいま委員から御指摘ありました昨年暮れの日口首脳会談、これをめぐりましては、日口間の経済協力が深まることで小樽港にとりましてはサハリンですとかウラジオストク、そういった今ある貨物船の航路、この拡大が期待されるということで市としても注目してきたところでございます。具体的には、その会談が行われた後、道庁を初め、その会談等に参画したということでお聞きしておりました北海道銀行ですとか北洋銀行から情報収集を行ったところでございます。特に北海道銀行では、いろいろ、サハ共和国ですとかハバロフスク、そういったところで温室といいますか、ビニールハウス、そういったお話も具体的に進んでいるということで、まだ覚書の段階ですけれども、こういった情報を今後も注視しながら、また、道銀あるいは先ほどからお話が出ております地域商社とはこれからも連携を深めて、こういった日口間の経済協力をめぐる機運などを利用して、国や道の施策とも連携して小樽港の取り扱いの拡大に資するような取り組みをしてまいりたいと考えてございます。

○鈴木委員

◎クルーズ客船誘致について

それでは、港でクルーズ客船というか、そちらの誘致の件でお聞きします。

昨年12月2日、何回も話題になりますけれども、市長が国際旅客ターミナルですね、そのものの箱をつくることを考えていないということでお話がありました。その件は今回の審議の中で、今それに足るだけのお金がないとか、そういうことにかかる優先順位があるということはあったわけでありまして、それはそれで事情があるということで理解はするわけですが、本年1月19日にクルーズ船寄港拠点港湾整備へということで国土交通省の話が記事に出ております。この中に拠点港湾を指定し、民間資金を活用してターミナルビルなどの施設整備を進める

方針を固めたという記事がございます。今、本市がこの旅客ターミナルというのを中止というか、ペンディングするという形になっているのですけれども、そういうことでありますと、国の拠点港整備計画から外れるということで考えてよろしいのですか。

○（産業港湾）事業課長

クルーズ客船の拠点港ということで先般指定されてきたわけですけれども、その計画書の中では、ターミナルビルをつくるという形での記載はなくて、ターミナル機能を整備ということで載っております。これについては、少し記憶があれですが、平成36年までの確か計画だったと思いますけれども、それまでに計画をつくるということになっております。その中でビルをつくるということではなくて、そういった機能を設けるということであっておりますので、そういった拠点から外れるということはないというふうに考えております。

○鈴木委員

代表質問の中で公明党の秋元議員が質問されていて、そのときに国際旅客ターミナルビルにつきましては、「ターミナルそのものの箱的なものをつくるという予定は、今は考えていないと発言したものであり、計画自体を中止しておりませんので、関係機関などへの報告は行っておりません」というお答えが市長からありました。この件ですけれども、先ほど言ったようにペンディングということであれば、これからまたお願いすることもあるのかもしれないですね。決してやめたと言っているわけではないのでしょうか。そうすると、今後のことを考えますと、この旅客ターミナルをつくることにおいて、周りの業者、小樽港湾関係者、それから国、そういったところが中止というわけではないのですから、もちろん説明していかなければ今後頼むときに困るのではないかと思うのですけれども、なぜこのような発言になったのかお知らせください。

○（産業港湾）事業課長

ターミナルビルの計画中止に伴いまして、関係機関もしくは港湾関係者への説明も必要ではないかというお話もあったかと思いますが、第3号ふ頭の周辺再開発計画を見ましても、さまざまな意見をいただいた中で、こういったビルの経過があるということで位置づけられたもとですけれども、議会での答弁でも申し上げたとおり計画自体は中止しておりませんので、現在のところは関係者への計画中止の報告をするといったことは考えていないといったところでございます。

○鈴木委員

だから、中止していないということは、今、言ったとおりにわかっているのですよ。そうではなくて、ペンディングをした、足踏みをしたということも含めて、今後、新たに頼むことがあるのであろうから、そのことは説明しなければならぬのではないのですかというお話をしているのですよ。その点についてお答えください。

○（産業港湾）事業課長

御指摘はありましたが、先ほどの答弁の繰り返しになりますけれども、現在のところ、そういった報告ということは予定はないところでございます。

○鈴木委員

何度お願いしても、したほうがいいのではないのですかと言ってもしないというお話でありますから、してくださいとお願いするしかないのですけれども、今後お考えいただきたいと思います。

◎分区条例について

それでは、分区条例についてお話を聞きたいと思います。

私は、係船環の設置許可には、もっと慎重であるべきだと考えております。

また、構築物の用途につきましても疑義を持っておりますので、今回は分区について質問をさせていただきます。

この観光船事業者の方から事業計画概要というのをいただいておりますよね。その中に物販というのと飲食というのがございます。物販については小樽産海産物、小樽産農産物、小樽特産品と、それから通販販売、宅配という

ことも書いてありますし、まずこういったことが百歩譲ってあそこに開業できたとして、それはこのことができるのでしょうか、そのことについての法令的な裏づけをお知らせください。

○（産業港湾）管理課長

小樽市の分区条例、漁港区に関します別表第 3 第 12 号ですが、これには「利用者のための飲食店又は物販店」と書かれてありますけれども、物販店ということになりますと、そういうものも含めて扱えるというふうに解釈しております。

○鈴木委員

私も港湾条例、いろいろな都市を調べさせていただきました。今回資料としては出しておりませんが、茨城県、それから和歌山県、苫小牧市、こういったところは、漁港区の分区条例の中に漁業関係者の利便の用に供するための日用品の販売を目的とした店舗ということを書かれてあります。というのは、販売しているのは、漁業関係者の日用品の販売について書かれて規定されているわけです。そういうことを見ますと、物販とは書いてありますが、漁業関係者の日用品ということを含んでいるのではないのかと、これ字面には書かれていないけれども、そのことは中に含まれていると考えますが、そうはお考えになりませんか。

○（産業港湾）管理課長

この物販の中には、そういった水産物とか、そういう食品も含めた形の物販というふうに理解しております。

○鈴木委員

漁業関係者の日用品ですよ、それが海産物であったり観光物産的なものというのが含まれるのか、そうはならないでしょう。まず、そこのところをはっきりしていただきたいのですけれども。

○産業港湾部参事

先ほど他港の条例の例でお話ございましたが、あくまで従事する者及び利用者のための飲食店、物販店ということで、他港ではそういう形で漁業関係者というのが確かに苫小牧とかでは書いてございますけれども、本市の場合は、そういうような例示がないということで、漁業者だけに限ったものではないというふうに考えてございます。

○鈴木委員

今、参事がおっしゃいましたよね、本市の条例には書いてないから。そうしたら、ここに石狩湾新港には書いてありますよ。石狩湾新港の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例では「施設に従事する者及びその利用者の利便の用に供するための日用品の販売を主たる目的とする店舗」ときちんと明示されています。そして、石狩湾新港は、本市が副市長を副管理者として出している港ですよ。これが同じ港を小樽市で持っていて、そして条例の解釈が違う。それで、私は聞きました。私は、石狩湾新港管理組合の議員でもありますから、ここの計画担当の方に、このことは、日用品というのはあくまでもこういったもの、先ほど言った海産物とかそういうものは当たりますかと。それは字面のとおり全く当たりませんという回答ですよ。小樽市と、それから石狩湾新港と両方を管理されているこの小樽市で、ダブルスタンダードではないのですか。そして、もしそれが小樽港で許されるとしたら、その根拠を言ってください。小樽港のどういう背景が石狩湾新港と違って、そういったことができるというふうにお考えなのかお知らせください。

○委員長

傍聴者に申し上げます。携帯電話やスマートフォンの操作につきましては、委員会室内ではできませんので使用はおやめください。よろしいですか。お願いいたします。

○産業港湾部参事

石狩湾新港の条例の制定については、我々はどのような過程でその条文になっているのか承知してございませんので、今のお話はできませんけれども、あくまで小樽港の条例に基づいて我々は判断をしているわけでございますので、小樽港の条例の中には、先ほどもお話ししたとおり日用品という言葉もございませんし、漁業関係者が利用す

るといふことも書いてございませんので、そういうことは小樽港の条例では想定をしていないということだと思います。

○鈴木委員

ですから、参事の判断はおかしいのではないかと、これを我々議員から言っているのですよ。

(「そうだ」と呼ぶ者あり)

結局、今、言ったように、石狩湾新港の条例は平成28年12月9日にできています。うちの小樽港の条例は8年9月30日ですよ。ずっとこの石狩湾新港のほうが新しい、現在に即した形ということでしょう。そして、同じ港湾を管理している小樽市が、参事が知らないといったって、できているこういう条例があるのでしょうか。そして、その中に明記されているのですよ。それをうちは書いていないから知らないよと。先ほど林下委員が言いましたけれども、そうしたら、ほかの港湾にこの観光事業者がそういう物販を売っていいかと聞いてくださいよ、ほとんどだめだといはずですから。石狩湾新港は論外だと言いましたよ。ですから、そういう判断が間違っているのではないかと、これを何度も言っているわけです。幾ら書いていないからといっても小樽港と石狩湾新港は兄弟港ですよ、そして、そちらの、道の方かはわかりませんが、その方が論外だと言っています。ということは、小樽港のその考え方、今の条例の解釈というのはいかがなものではないですか。もし、前例主義であれば、他港に観光事業者がこういったものをその地区に建てて売った場合オーケーですかと、そんなこと簡単に聞けるではないですか。聞いてくださいよ。

○市長

鈴木委員自身がお言葉の中でおっしゃっているとおり、字面では書かれておりません。それをそう解釈しろと言われても、残念ながら書かれておりませんので、そのようにくくることは難しいと思っております。

また、市としての、残念な状況ではありますが、石狩湾新港におきましては、今、小樽市としては総務部所管という状況でございまして、兄弟港という表現をなされましたけれども、これから港としては日本海側の優位港として連携はしっかり図っていかねばならないというふうに思っておりますが、現状におきましては、現港湾室において石狩湾新港の実情の中で御指摘、御質問されても答えるのは難しいのかなというふうに思っておりますので、改めて今、御指摘ありましたから、石狩湾新港の条文も含めて港湾室に確認をさせていただこうかなと、このように考えているところでございます。

もう一点、また今ほかの地域においても確認するべきだというお話もあって、それについては答弁漏れましたが、それぞれの港湾において条文等の違い等がありますので、それらはこれから研究すべきかなというふうに思っておりますけれども、それぞれの条文に基づいたお返事しか来ない、このように考えているところでございます。また、石狩湾新港においても、そのように条文で書かれていますので論外だとおっしゃっていたと私は考えております。

○鈴木委員

ここでそう思うとか思わないとかという話をしてもしょうがないのですけれども、石狩湾新港はうちの港ですよ。そして、そちらにそういうふう書かれている。先ほど林下委員も言いましたけれども、ほかの港湾に同じような前例主義ではないのですか、今回こういった形というのは、うちで初めてでしょう。それであれば、当然そういうことが他市にあるのか。なければ、やはり連携で聞くのではないですか、自治体同士で。そのことを先ほど何もしないで、そして勝手に判断されて、その判断が何となく我々からすると本来の判断とは少し違うのではないのかということになるから、他市に倣えとは言いませんけれども、しっかり例を聞いていただきたいと。そして、私が聞いた一番近いそういうところは、書いていなくても当たり前ではないのですかというニュアンスですよ。ですから、港湾関係で法令をつくっている方、条例をつくっている方からすれば、そこは書いていなくても、当然そこに携わっている方はわかっていらっしゃるだろうと、その前にずっと漁業者、漁業関係者、そのことばかり書いているわけですから、その施設なわけですから、当然、観光施設のように観光物産を売る、そういうことはおかしいと

考えるのが普通ではないのですかということが通らないから話を聞いているのではないですか。参事はどうお考えですか。

○市長

私のほうで今お答えしたので改めてお話しさせていただきますが、鈴木委員は「勝手に判断」という表現をされておりますけれども、字面がない状況の中で、やはりそういう許可要件等においては、今、申し込み等があれば、現条例に基づいて判断していくのが法令遵守という形で取り組んでいくことになると思います。逆に、それに書かれてもいないのに、書かれていないことをそのように解釈してやるべきだということのほうが、皆様から言う勝手に判断という枠組みに当てはまりかねない、そういう心配にもなりますので、やはり現条例に基づいて取り組むべきが今の小樽市として精いっぱいできることではないかと私は思っているところでございます。

○中村（吉宏）委員

◎分区条例について

今、鈴木委員からの質問を引き受けての質問をさせていただきますけれども、そもそも、ではこの分区条例制定趣旨というのをお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）管理課長

分区条例の制定趣旨、分区条例の目的だというふうに考えますけれども、臨港地区内の分区における建築物その他の構築物の建設等について規制し、港湾施設の利用の増進並びに港湾の適正な管理及び運営を図ることだというふうに認識しております。

○中村（吉宏）委員

今あったように港湾の適正な管理・運営ですよ。そのためにどう解釈するのかという問題が出てくるわけですよ。今、別表第3第12号でしたか、これもその趣旨の枠の中に当てはめて考えれば、今、鈴木委員から御指摘ありました、ほかの港湾もしっかりと明記していますが、うちの条例は明記がない、この部分についても他都市の事例も見て解釈でしっかり補うべきであると思っておりますけれども、その辺のお考えはいかがでしょうか。

○産業港湾部参事

補うということではなくて、今、我々は別表3だけではなくて別表1から別表5まで全て前各号の施設に従事する者、利用者という書き方をさせていただきますので、今回の御質問の漁港区に限った話だけではなくて、どの港区においても小樽港においては従事者と利用者の、面積要件はそれぞれありますけれども、基本的には従事者、利用者が使える飲食店は各港区で全て認めているということでございます。

○中村（吉宏）委員

それで、今、この立法趣旨は、管理や運営を円滑にというお話なのですけれども、そこから考えて、今、問題になっている漁港区は、漁業者とそれから事業者の間の利害関係の衝突が発生している、これ円滑とは言えないのですよ。そのためにどういう運営をしていくのかということだと思っておりますけれども、それでも今回の分区条例の判断として、港湾室に誤りがなかったのかというのを再度お伺いしたいと思います。

○産業港湾部参事

いつもお話をさせていただきますけれども、この別表3第12号に該当する施設だということで判断をしたものでございます。

○中村（吉宏）委員

◎係船環の設置許可について

時間もいろいろあるので、これまた経済常任委員会でもやらさせていただきますが、同じく高島漁港の関連でお伺いします。

係船環の設置許可を出した際の前後の経緯をお示してください。

○（産業港湾）管理課長

係船環の設置許可をした前後の経緯ということですが、係船環の設置許可については、既に許可しました護岸の登録に当たっての条件であったこと、事業者から提出された小樽市港湾施設管理使用条例第 4 条及び同条例施行規則第 6 条に基づく申請が許可の要件を満たしていたことで平成 28 年 12 月 1 日に許可したものでございますけれども、事業者から市と漁業組合に対し、漁業権を侵害することのないよう対応するという説明がされており、事態の改善に向けて進んでいるという判断を当時したものでございます。

○中村（吉宏）委員

我々いろいろな議員からも疑義が生じた案件なのですけれども、この設置許可を行うに当たって、漁業者たちとの利害関係が生じている状況で、何でこの許可を焦ったのかといいますか、急いだのかということも問題に上がっていたと思うのですが、そこをもう一度御答弁ください。

○（産業港湾）管理課長

決して焦って急いで許可したわけではございません。まず、先ほども御説明いたしました、護岸の登録に当たっての条件となっていたことと、許可の要件を満たしたので許可したということです。また、市と事業者との話し合いによりまして、事業者から漁業権を侵害することないよう今後対応していくという意思を確認し、さらには漁業協同組合とも事業者の意思として、漁業権は侵害しないようにやっていきたいという説明がなされたので許可した形になっています。

○中村（吉宏）委員

もう少し詳しくどういう説明だったのかお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）管理課長

漁業権を侵害しないようにということの説明ですけれども、漁期によっては船を移動させるだとか港内で漁をやっているときには引き波を立てないように運航するとか、そういうことで漁業者の迷惑にならないような対応をしていきたいというふうに聞いております。

○中村（吉宏）委員

それで、漁業協同組合はどういう回答だったのですか。

○（産業港湾）港湾室長

漁業協同組合としましては、一方的に事業者のそういった説明をお聞きしただけというふうに私どもは何っております。

○中村（吉宏）委員

そういう状況があるわけで、片や漁業者への説明が至っていない、納得ができていないという状況で、それでもって何で近々急に形式的要件がそろったから許可を出すというお話になったのかということを知っているわけですよ。しかも、何か以前は行政手続法が云々というような説明もあったと思いますけれども、それも含めてもう一度経緯に沿って御答弁ください。

○産業港湾部参事

経緯ということなので、また改めて先ほど課長からお答えしたことの繰り返しになりますが、事業者からは、平成 28 年 11 月 16 日に、係船環の設置のための許可申請書が提出されて、我々その中で内容等を判断して 12 月 1 日付で許可してございますけれども、この判断の中では、うちの管理使用条例第 4 条及び同条例施行規則に基づいて内容を精査した結果、許可要件を満たしているということで 12 月 1 日に許可しているということでございます。

○中村（吉宏）委員

平成 28 年 10 月 31 日の経済常任委員会で、今、漁業者と事業者の利害関係の対立があるよというお話をした中、参

事の答弁の中で、書類が整ったとしても、ある程度漁業者の方、事業者の方と今後の進め方について一定の方向性が示されないとなかなか許可はできないのではないかと考えていますというお話がありました。片や形式的要件がそろったから許可をせざるを得なかった。私が聞いた答弁の中で行政手続法上、標準処理期間内、7日を設けてあって、その期間内で許可をしたというのは三つの理由があったと思いますけれども、その点確認させていただきませんか。

○産業港湾部参事

先ほどと少し答弁がダブるかもしれませんが、まずは護岸の登録に当たった条件となっていたということが一つ、それと管理使用条例に基づいて許可要件を満たしていたということが二つ目でございます。それと、市と事業者の話し合いによって、事業者が漁業権を侵害することのないように対応するといったことを確認しまして組合との話し合いが開始されたということで、我々としては事態の改善に向けて進んでいるということで、この三つをもって12月1日に許可したということでございます。

○中村（吉宏）委員

今、漁業者の安全を確保できるということが事業者からお約束あったと言いました。それを受けて、ではなぜ平成28年第4回定例会に漁業者から陳情が上がってきたのか、また、この係船環設置に関しては議会も許可取り消しを求める決議を行ってございますけれども、なぜこういうことになったのか、その原因と思われるものを少し考えて御答弁いただけますか。

○産業港湾部参事

原因ということにつきましては、夏の間、船があそこに着いていたときに、我々が経済常任委員の皆様と一緒に現場を確認した際に、漁業者の方からいろいろ漁業に支障があるというようなお話をされていたということを含めて、漁業者の方からは、我々がお会いしたときには、10月に船が動いていますので、その後については、今、船も動いているし、漁業権については侵害されているという状況にないけれどもというようなお話をされてはいたけれども、そのときは船が着いていたときの話をやはり危惧されて、今回、要望書なりが出されたのではないかとというふうに考えてございます。

○中村（吉宏）委員

余りの射っていない、要領を得ていないのですけれども、要は話し合いがきちんと至っていないわけでしょう、これ。漁業者、全然納得していませんよ。この漁業者に、その後、何かきちんとアプローチをしたりとか説明をしたりとか事業者と話の場を持つように何か勧めたりということはあったのですか。

○産業港湾部参事

漁業者には、もう12月26日に今回の要望書を出された趣旨だとか、その内容について確認してございます。それで、その際に漁業者の方からは、そのときには代表の方とお会いをしましたけれども、あくまで漁業者が直接会うのではなくて漁業協同組合を介してお話をしたいというような御希望もありましたので、我々は、その後、先日も組合に行って安全航行等の話についてしてきたというところでございます。

○中村（吉宏）委員

その内容等々、これまた経済常任委員会でお話しさせていただきます。

◎商工会議所、経済団体との関係について

きょうはもう一点あるのですが、商工会議所との関係、あるいは経済団体との関係、これについてお伺いしますが、これは平成28年第3回定例会の経済常任委員会で私が取り上げた問題です。今回の予算特別委員会では高橋龍委員も質問されてはいたけれども、どういう関係性を今後構築していくのか。これは市長の発言で、商工会議所が変わってほしいと、市政も変わったのだから、市長もかわって市政も変わるのだから、商工会議所も変わってほしいという旨の発言がありました。これについて、私、商工会議所法に基づいて、その際には組織等はこうなって

いますと、いろいろな審議会に参加する委員の選定も商工会議所がその権限があるわけであって、市長が誰を出してくださいというお話になりませんかということをお伝えさせていただきました。その上での今回また予算特別委員会のお話だったのですが、何か法令的な根拠があって商工会議所の審議会等の参加メンバーを市長がお願いをできる、あるいは依頼できる、そういう個々別々に指名をできるというようなことはあるのでしょうか。お聞かせいただきたいと思います。

(発言する者あり)

(「そこで話しているなら休憩とってください」と呼ぶ者あり)

○副市長

審議会などの話で申し上げますと、それについては法令的にこうなっているので、その法律または条例または規則、それに基づいて出してくれということではなくて、市長もそのときに答弁したと思いますが、小樽市でのいろいろな審議会、たくさんの審議会がございまして、それに同じような役員の名前が連なっていると、そういう意味で言えば、できるだけ多くの市民の方々からの意見も聞きたいので、その辺については考慮いただきたいということをお願いということでございまして、何かの法令、規則に基づいてできないかということではないので、その辺について……

(「できる根拠があるのですかということですよ。できないということではなくて、できる根拠は」と呼ぶ者あり)

法的にその根拠はありません。

○中村(吉宏)委員

最後の質問なのですけれども、商工会議所に何か人選をするときに、こういう人を出してくれというのは、商工会議所法との兼ね合いからしても、商工会議所という組織からしても、何かそういうところまでを踏み込んでお願いをしていくのは、おかしいのではないかというお話をさせていただきました、組織なのでね。もし多くの方、市民に参加してほしいのであれば、ほかのいろいろな団体にお声かけをして、そういう会に参加していただくですとか、そういう方法をとっていただくというのが手法ですよというお話もしました。その中で、副市長は商工会議所やらほかの団体ともそういう方向で話し合いを進めているところでございますという答弁をされていますけれども、現在、特に商工会議所とどういってお話を何回ぐらいされてきたのか、第3回定例会以降ですけれども、ここを御答弁いただけますか。

○副市長

特に商工会議所との話は、その件に関してだけということではございません。そのほかの話し合いはしていますけれども、今の審議会の委員に関して商工会議所と進めたということはございません。

○中村(吉宏)委員

では、何も進んでいないと。審議会への参加のメンバーを誰にするかというお話だけではなくて、商工会議所とのかかわりの中で、何か市長が変わってほしいということは何なのかと聞いたら、第3回定例会の経済常任委員会では、このメンバーのことだけだとおっしゃっていたのです。メンバーのことだけだと。メンバーが要するにいろいろこちら市から、市長から要望する方、いろいろな方が来てほしいということだけだと、それ以外のものはないのだという御答弁をいただいているのですよ。そうであるならば、そこを改善して早く動かしていくといいますが、経済界との関係を改善していくという運びになるのかなと思うのですけれども、それは全く何もアクションを起していないということなのですね。少し残念だなと思いますけれども、最後御答弁いただけたらと思います。

○副市長

決してそういうことではございませんので、これからも、できるだけ商工会議所とのかかわりの話については、これは私としても重要な問題だと思っていますので、これからも継続的に話ししていきたいとも思いますし、さ

らに各般事業も商工会議所との関係において連携をとりながら進めなければならないことがたくさんありますので、その辺は精力的に今後も継続的に話し合いは続けていきたいと考えてございます。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。
公明党に移します。

○千葉委員

◎小樽産農産物 P R 事業費補助金について

それでは、私からは小樽産農産物 P R 事業費補助金についてお伺いしたいと思います。

これは新規事業でありますので、重点施策として10万円の予算が計上されています。この新規事業補助金ということで、その目的と内容、予算の算出額の根拠についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）農政課長

事業の目的、内容、根拠、予算組み、それにつきましては、本市の農業者の高齢化が顕著になり、離農とか後継者の確保が必要となってきております。野菜、果実とも地元産品の流通が減少しているところがございます、これがまた知名度の低下に結びついているということで懸念しております。以上のことから、地場産品があることを P R しまして農業者の所得の向上、モチベーションの維持、これが必要ではないかということで、これを事業として上げました。

根拠としましては、対象となる経費なのですが、消費拡大に向けての P R 事業、それから大きく分けて農産物加工品の販売、できれば将来的には6次産業化みたいなようなことも考えたいと思うのですが、そういった2点の事業に協働して取り組む農業者団体に補助するというので、先ほど言いましたこの消費拡大農産物加工推進事業に係る一部において補助するというので、今回の部分では、事業者は二、三十万円程度の P R 事業を考えているということでございますので、事業費の2分の1以内ということで、また、かつ予算の範囲内ということで助成していきたいと思っております。

○千葉委員

今回、直売所ということで補助されるのですけれども、実際に市内にある農産物の直売所の箇所数をお示しいたいのと、今回予算の説明書を見ますと、その中で忍路水車の会に新年度事業費を補助するとされております。この会に補助することになった理由についても説明をお願いしたいと思います。

○（産業港湾）農政課長

市内の直売所、市で一応ホームページとかで公表しているところでは5件しかございませんで、その中で団体でやっているところというとおたる自然の村市民体験農園直売所と、それから今回、補助対象になります忍路水車の会水車プラザというところで、農家の方16名程度が協働で規約等をつくりましてやっている団体でございます。そういった団体に、いろいろ小樽市で P R してくれないかと。プラザはできて十数年たっているのですけれども、これを機にてこ入れしてくださいというような形で二、三年前からお話ございましたので、それを事業化するというので検討した結果、今回の消費拡大と、それから加工品の取り組み、そういったことが大切なことと、モチベーションが上がるというようなことで事業化の補助に向けて予算をつけた次第でございます。

○千葉委員

ということは、今お話ありましたけれども、市内にある数カ所の直売所で協働で行っている販売に対して補助をするという考えでよろしいのか。今プラザというお話があったのですが、それが忍路で開いているプラザであるということでもよろしいのですか。

○(産業港湾) 農政課長

そのとおり、直売所名の呼び方で水車プラザと言っているのですけれども、団体としましては忍路水車の会という、会則を持った16名ほどでできている団体でございます。

○千葉委員

小樽は非常に水産物という印象が強いので、私自身はこの農産物に力を入れるということに非常に期待もしているところなのですが、実際にこのプラザで販売されている農産物ですとか加工品というのは、忍路地域もしくは市内でつくられているものに限定されているのかどうか、その辺についてはいかがですか。

○(産業港湾) 農政課長

販売品目は、お米からトウモロコシ、トマト、ナス、キュウリ、白菜、大根、カボチャ、パレイショ、ピーマン、イチゴ、ブドウ、黄桃、プラム、これらはもうもちろん小樽でつくっております。あと、ズッキーニとかパプリカ、ブルーベリーと、これらも近隣の忍路地区の方がつくっております、そのほかにやはり直販する部分で品物の数が減ってきますと魅力がなくなるということもございますので、例えば近隣の後志管内でつくられたものも多少販売していると聞いております。あと、おみそとか、そういったものは、お米とか地場のものを使ってつくっているというふうに伺っております。

○千葉委員

その販売しているのは市内でつくられたものを中心となっているという理解でよろしかったかなと思うのですが、実際に、この直売所を活用してPRしていきたい、また、周知していきたいというお話だったのですが、これは補助金がつくことで今までとどのように変わるのか、効果についてもお聞かせ願いたいと思います。

○(産業港湾) 農政課長

やはりPRの仕方とかメディアに発信するという部分では少し劣っていたかなという部分と、人数的にも訪れる方、数はお祭りイベントをしても1,000名程度しか来なかった部分があるのですが、それをやはり倍にしたいというような意識もございますので、そういったことでイベント開催時の販売とか、それに合わせてPRする、イベントがありますよという話と、それからレシピ等、例えばパプリカとかズッキーニの具体的な使い方とか料理の仕方ですね、食べ方とかそういったものも提起していきたいというふうに聞いております。

それから、加工品については、やはり農閑期に会員とか新規就農者の交流を兼ねた加工品の研究、製造をしていきたいということで、直売所での販売等を通じ、いろいろ他市町村との意見交換もしながらやりたいというようなことで聞いておりますので、今回の事業の内容、補助要綱の中で合えば、そちらについても助成していきたいと思っております。

まだ初年度ですのでいろいろな問題もあると思うのですが、いろいろな検討をして、よりよい事業にしていきたいと考えております。

○産業港湾部次長

今回の事業は、水車の会の直売に対する支援というよりは、市としての農業施策の中で、先ほど課長がおっしゃっていましたが、やはり農業者が生産意欲の向上とか農業所得向上、そして若手の育成ということをやると当たって、まずは消費者の顔が見えて反応がわかる直売所で農産物のPRを行ってほしいというのが今回の趣旨の目的であります。実際、小樽の農業の場合は、どうしてもやはり農業者の高齢化ということと小ロットということ。ただ、強みとしては、やはり消費地に近いということと、また、利用できる飲食店も多いというところは強みになりますので、大きく方向性として、例えばブランド化がありますし、消費拡大、これもB to Cというか消費者、またはB to B、事業者とのものを促すというのも、今後、取り組んでいかなければいけないと思っております。

また、先ほど課長からもお話ありましたけれども6次産業化、こういったことを今後進めるに当たって、まずは

水車の会の中でPRを図りながら、また、予算には計上しておりませんが、市内の飲食店事業者とのマッチングなりとか、そういった取り組みを今後取り組むことによって、事業者にもっとやはり地場産品、小樽の農産物をもっと使っていただきたいという方向に持っていきたいと、そういった取り組みのまずきっかけとして、平成29年度からこの事業を実施したいというものであります。

○千葉委員

今、丁寧に御説明をいただいたのですが、以前市長が、この収穫祭に参加した話を記者会見でおっしゃっていて、お米を食べたということで、非常においしいと会見で述べられていることもありました。今回、補助金でイベント等々をやられる中でPRしていく、そのきっかけづくりというお話だったのですけれども、小樽市として今後どういうふうにかかわっていくのか、その辺についてはいかがですか。

○産業港湾部次長

まず、今繰り返しになるのかもしれませんが、市としては、やはり小樽市内での農産物の消費拡大、市民に知ってもらいたいということが第一にあると思っております。それが、やはり直売所でやるのが一番きっかけづくりとしてはいいと思っておりますので、まず直売所からやりますが、これをきっかけとしまして、ある程度数年の中で農産物に対して知ってもらう、そういった意味では、まずPRと、また、例えばですけれども、実際に売っている野菜をどういうふうに調理したらいいかわからない、食べていいかわからないのでなかなか買えないというのがあると思いますので、やはりレシピもあわせて、そういった調理の方法もあわせて情報提供をしていく、知ってもらうこと、そして次の段階でやはり買ってもらう、そしてファンになってもらうと、そういったリピーターになってもらいながら消費拡大を図っていく、そういった意味の中で、行政としては、そういった活動する団体に対しては、やはり支援をしていきたいと考えております。

○千葉委員

今の中にも今後についてもお話若干あったかなというふうに思っているのですが、もしかすると答弁がまた重複するかもしれないのですが、私としても今回この財源というのは、にぎわい再生プロジェクトということで、このプロジェクトは地場産業の振興によりにぎわいを取り戻し、雇用創出を実現する、そういう寄附金で今回の事業が行われていると思っております。10万円という非常に小さな予算でありますけれども、今、今後のことを少し述べていただきましたが、今後はさらに知っていただくという意味で今回やる、次には買っていただく、これどんどん事業費としても今後増額する可能性についてもお聞かせ願えればと思います。

○産業港湾部次長

そのとおり、また来年度、市長ヒアリングに向けまして予算増額で要求していきたいと思っております。

○千葉委員

私、今、小樽産の何々といったところで、水産物はシャコですとかニシンですとかいろいろやられているのですが、農産物はなかなか小樽産のものを私も友人に聞かれてもばつと出てこないのがありまして、先ほどその直売所でいろいろさまざまなものがつくられているというお話を伺って、それは何となくいろいろな畑を見てつくられているのを見ているのですが、小樽産の何々、これだから小樽産のこれはおいしいという、要はやはり他町村との差別化が、これからはどんどん必要になってくるのかなと思っております。現在、そういう意見交換だとか、これからどういふものを小樽産の農産物として、魅力として発信していこうとか、いくだとか、そういうこと自体は意見交換等で話されたことがあるのか、どういふ意見が出ているのか、そういうことについてはいかがですか。

○（産業港湾）農政課長

どんなものがあるかということをもっと言わなければならないと思いますが、前、農産物ブランド化と、北海道の事業で、YES!clean表示制度というのがありまして、これに小樽の樽っこくん生産組合のミニトマト、これは平成17年に登録しております。それから、そさい共撰組合、今、部会になっておりますけれどもピーマン、これが21年に

登録されております。ミニトマトにつきましては、皮が気にならないような食べやすく糖度がある甘いものということで、現在いろいろな研究をしまして赤のミニトマト、それから緑、紫のトマト、カラフルなミニトマトの生産にも取り組んでおまして、5個ぐらい入っている中、違った色が入っているとおしゃれだというような形で販売を研究したいというような形でやっております。他市町村の販売の例とか売り方、それとかそういった皆さんに気にとめてもらうようなアイデアをいろいろな他市町村なりと研究して、特に小樽の場合は、農協が新おたる農協ということで、赤井川村、仁木町、それから小樽市、古平町というような形で皆さんと2カ月に1回ぐらいは情報交換するときがありますので、そういった中でいろいろお話とか、今後の展開というものを農協も含めていろいろ協議しております。そういったことで知名度アップを図っていききたいというふうには思っております。また今後やるべきものが出来れば、それに迅速に対応するのが行政の務めかなというふうに思っております。

○産業港湾部次長

先ほど千葉委員から行政として何をやるのですかという御質問があったのですが、まさしくやはり、農家もいろいろ苦労しながらこだわって農産物をつくっているのですけれども、なかなかそこが消費者に伝わっていないというのが今、実情ではないかと思っております。そういったところがやはり我々行政として話を聞き取りしながら、それをどうやって消費者に対して情報発信をしていくのかなと、そこはやはり我々の役割になっていくのではないかなというふうに考えております。

○千葉委員

今、小樽産の何々のブランディング化についても少しお話ししましたけれども、ピーマンだとかミニトマトはやはり何か仁木というイメージが非常に強くて、余市はリングゴだとか、やはり小樽産の何々というものを研究していただきたいなと。本当にピーマンが小樽市の土で小樽の水でつくったらこんなおいしいのだといった、そういう発信も非常に必要かなと思っております。これ研究等々というのは現在どうなっているのかと、果たしてピーマンなのかミニトマトなのか、また、ほかに何かあるのか、その辺について現在、検討が行われていることがあるのかについてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）農政課長

そのほかという部分では一部なのですが、「きたえくぼ」と「とよのか」を交配して「けんたろう」というイチゴをつくってまして、これが時期になって販売店に並ぶと皆さん喜んで買っているというのは私は見ております。

それからまた、ピーマンにつきましては、苦みがないということと、あと食べやすいような形と色合いですので、そういったことで皆さん喜んで食べているのではないかと思っております。

あと、そういったことでおいしさの部分で1回食べてしまえば、これは小樽産のおいしいトマトだということで、それ自体でPRになるかなとは思っているのですけれども、食べるまでがやはり難しいということで、そこを工夫してトライしたいと思っております。

あと、お米については平成25年当時、私も少し買って食べて、予算特別委員会か何かでたんぱく質が少し低くておいしいですよというPRをしたら、何かPRだけかというような形で言われていましたけれども、そういったことで、今後も、本当においしいものがつくられていますので、それをぜひPRしていきたいと思っております。

○産業港湾部次長

まさしく今のポイントなのですが、要は、誰がそれを評価するかということなのです。今回、事業費10万円ですが、今年どちらかという先ほど言ったPRに重点を置きますけれども、やはり先ほど言った事業者が行って事業者が使いたいと、どういうものが使いたいのだということを農家の人に知ってもらわないといけないと思うのです。そういった意味での今後マッチング事業というのが少し重要にはなってくるのではないかと思っております。そして、農家もやはり求められているものがどういったものがあるのかなというのが、なかなか情報が入

ってきていないのではないかと考えております。そういったところの取り組みをすることによって、やはり今回の事業の目的も農業者の生産意欲の向上と若手育成という位置づけをしておりますので、そういったところで、今、委員の御質問があったとおりにブランド化の取り組みにつながっていくのではないかというふうには考えております。

○千葉委員

シャコについても、年数を重ねて本当に小樽産のシャコというのは大きくて甘くておいしいというのがここ数年やっと根づいてきた、皆さんに知られるようになったというのがあるので、ぜひこの農産物についても、今お話が出たピーマンがいいのかイチゴがいいのかミニトマトがいいのか、その辺についても意見交換しながらじっくり進めていただきたいと思ひますし、まず知ってもらおうという意味では小樽産なのだというその一工夫が、これまた要るなというふうに思ひます。例えば前、多分、成田祐樹元市議会議員が何かシールのなことも話していましたが、これ結構予算がかかるというふうに思ひましたが、まず小樽産で何かこういうものがあるということはどうぞん直売所でまず発信をして、そこで食べてもらって、その判断を消費者にいただくということも非常に必要だと思ひますが、その辺の工夫については早急に取りかかれる状況にあるのかどうか、その辺についてはいかがですか。

○産業港湾部次長

すぐ取りかかれるかといいますと、お返事はできないのですが、今お話あったものも、確かに市内に農産物の流通しているものが、やはり地場のものもありますけれども、逆に言えば大半がもしかしたら市外、道外のものではないかというふうに思ひますので、そういつて見ればやはり市民が地場のものだとわかってもらうことが重要だと思ひますので、そういった取り組みを今後は検討していきたいと考えております。

○千葉委員

しつこく質問しましたが、やはり小樽産の農産物、ぜひ推進していただきたいと思ひますので、今後に期待をしたいと思ひますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

◎クルーズ客船の誘致について

それで次、クルーズ客船の誘致、これは先ほど港湾の整備とともにいろいろ私と質問がかぶっていますので、簡単に一、二点だけ質問させていただきたいと思ひます。

第3号ふ頭の改良事業費等が、先ほど答弁を聞くと大体平成30年に国の予算がきちんとつけば終わるのではないかと伺いました。今、クルーズ客船は6万トン級から、その整備が済めば13万トン級、寄港、接岸ができるというふうに理解しております。これ、もしそこが30年度内におさまれば、今、小樽に寄港されているクルーズ客船というのは第3号ふ頭に全てが接岸できるという理解でいいのかどうか、その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

先ほど完成年度についてお話しさせていただいたところでございますけれども、一応平成30年代前半ということでお話しさせていただきましたので、そういった観点でお話しさせていただきます。

現在、第3号ふ頭につきましては16番と17番、手宮側の岸壁になりますけれども、この整備を進めているところでございます。17番岸壁の泊地も実際、来年29年度に行いまして、その完成年度につきましては先ほど申しましたとおりに30年代前半ということでお話しさせていただきましたけれども、これが国のお金と申ひますか、内示にもより申ひますが、予定どおりいきましたら先ほど申しましたとおりに30年代前半に岸壁等が完了申ひますので、それから今、小樽港に來ている例えばダイヤモンド・プリンセスですとか、こういった船が接岸できるようになるかと思ひます。

○千葉委員

来年度予定されているクルーズ客船の寄港回数、現在で把握されている回数でいいのですが、それと乗組員を含

めた乗客数についてはどのくらいになると予想されているのか、それについてもお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）産業港湾室主幹

平成29年に予定されておりますクルーズ客船の寄港回数につきましては、現時点で24回の見込みとなっております。

乗員乗客数の見込みですけれども、現時点で積み上げで試算等は行っておりませんが、ことしクルーズ客船寄港回数25回で、29年の24回と非常に近いということと、あと7万トン以上の回数が9回ということで大型客船の回数も似通っていますので、ことしの例で言いますと乗客が3万人、乗員が1万3,000人で合計4万3,000人程度となっておりますので、おおむねその程度の乗員乗客数が見込めるものと考えてございます。

○千葉委員

これは非常に経済効果も大きいかなというふうに思っております。これ本当に第3号ふ頭に、このクルーズ客船が全て接岸できるようになると、本当にあの辺は人の出入りがにぎやかになると想像ができるのですけれども、今全てのクルーズ客船がことしと同じように接岸するとなると、その受け入れ態勢、機能ですとか環境というのがやはり不足してくるものが出てくるのではないかなというふうに思っております。その辺についてはいかがですか。

○（産業港湾）事業課長

寄港がふえた中での受け入れ態勢の不足ということだと思いますけれども、市の財政状況を勘案して実際に整備できるかどうかは別にしておいて、そういった寄港回数がふえたことによりまして不足することが考えられるといえますのは、例えばバスとかタクシーとか、こういったものの駐車場ですとか、また、クルーズ客船が寄港したときにおける方々、乗る方々、こういった方々の動線の安全確保といった、こういった面が不足してくるのかというふうに考えております。

○千葉委員

そういうところで少し不安な部分が出てくるのかなと思います。市長は、ターミナルについては、別に建てないとは言っていないし、単純に今すぐには行わないということですので、やはり第3号ふ頭、現在岸壁の幅とか考えるとバスは入れない、タクシーは入れるかもしれませんが、やはりそういうことは今からきちんと再開発計画にのっとった形で推進もしていただきたいですし、その環境整備については着実に進めていただきたいと思いますので、そういう要望をして私の質問を終わります。

○齊藤委員

◎高島袖護岸における係船環設置許可について

先ほど来、各委員からもありますが、高島袖護岸における係船環設置許可について伺います。

資料をいただきましたので、結構な厚みの資料なのですが、確認させていただきたいと思います。

工作物等施工許可申請書ということで、これは平成28年11月16日に申請が出されていると。28年12月1日に小樽市長森井秀明名で上記申請は許可しますということですが、まず、この4番の施行期間ですね、「許可後」と書いているところと、その下の段に「施工後60日」というのがあるのですが、これ少し意味わからないのですが。

○（産業港湾）管理課長

この施工期間の完了予定日、「施工後」という表記になっていますけれども、これは工事を着手してから60日かかるという意図で、こういうふうにかかれたということです。

（「何だ、全然、全然これじゃだめじゃない」と呼ぶ者あり）

○委員長

施工後だもの、12月1日からではないのか。違うのか。

（「こんな、二役いいの」と呼ぶ者あり）

12月1日ではないのですか、頭から。

(「だから、全部が全部いいかげんなんだよ、本当に」と呼ぶ者あり)

(「ちょっと意味わからないので、済みません」と呼ぶ者あり)

○(産業港湾)管理課長

まず、施工期間の着手、「自」というのですか、最初の日は、許可の日がいつになるかわからないので何月何日と具体的に記載できるのではなくて「許可後」という表記になっています。

○斉藤委員

何か意味がよくわからないのですが、施工期間に「自」と「至」がありますけれども、「自」の日にちがわからないから空欄になって「許可後」となっている。「至」のところは「施工後60日」、施工後というのが意味がわからない。施工してから60日であつたら……

(「施行後は終わるってということだよ」と呼ぶ者あり)

どういう意味なのですか、これ。

(「そうだよな」と呼ぶ者あり)

○委員長

施工着手が……

(「「至」というのはエンドの話でしょ」と呼ぶ者あり)

でき上がった後を示すのか。

(「許可の話では施工後60日しか有効じゃないってことになっちゃう」と呼ぶ者あり)

○(産業港湾)管理課長

「自」というのは、いわゆる工事の着手日なのですけれども、ここについては許可申請がされて、いつの時点で許可になるのかわからない。基本的には許可された後に工事が着手されますので、「許可後」と許可の日付。

(「許可ありきだったんじゃないの」と呼ぶ者あり)

(「そんな許可ってあるの」と呼ぶ者あり)

(発言する者あり)

○委員長

委員長を通してやってください。

○(産業港湾)管理課長

そういう表記をしているということです。

「至」については、これは「施工後」と言ってます。着手してから60日という意味です。

○斉藤委員

ということは、12月1日に許可しましたよと。着手はいつになるかわからない、翌年平成29年の1月30日になるか3月20日になるかわからないけれども、それから60日たったときには完成していないとだめですよという意味なのですか。施工期間が施工後60日ということは、施工後という意味がわからないのですよね。施工して着工後60日だったらまだわかるのですけれども、施工して終わってしまったから60日で何の意味があるのかなという、これ解説してもらえますか。

(「一言一句だめだったらねられるんだよ」と呼ぶ者あり)

(「まさか間違えましたなんていう話にはならない」と呼ぶ者あり)

○(産業港湾)管理課長

「施工後」となっているのですけれども、「着手後」という。

(「読めません」と呼ぶ者あり)

○齊藤委員

これ、今ここで「許可後」という部分と施工期間について「施工後」を「着手後」に訂正するという意味ですか。
(「施工開始後なんじゃないの」と呼ぶ者あり)

○(産業港湾)管理課長

「施工後」というのは、施工開始後、いわゆる着手後という意味です。

○齊藤委員

正確に言ってくださいよ、これ公文書ですよ、許可書ですよ。何を言っているのですか。ここで何、書きかえるというの。

(「書きかえる」と呼ぶ者あり)

(「そしたらだめじゃん、最初から」と呼ぶ者あり)

(「許可無効」と呼ぶ者あり)

(「初めて見た」と呼ぶ者あり)

(「これは公文書になってないってことじゃない。公文書になってないよ、これ。字が違っているんですから」と呼ぶ者あり)

○(産業港湾)港湾室長

今の「施工後」の意味につきましては、着手後という意味で受け取っておりますということでございます。

○齊藤委員

そういうふうには受け取れません。施工後と着手後は違うでしょう。違うと思いますよ。誤字脱字のレベルではないですよ、これ。許可書ですよ、行政書類、それにこういう意味ですからと解釈つきですか、訂正ですか。いや、私は、これ訂正しなければならないと思いますが、少なくとも、このままでは12月1日の許可は効力を有しませんよ。こんな書類で許可されたとかいってもだめですよ。

それともう一点、小樽市長森井秀明の一番下に書いていますが、この状態では公印が押されていない紙ですけれども、公印は省略でいいのですか。

○(産業港湾)港湾室長

このペーパーは、許可に当たっての起案文書でございますので公印は押しておりませんが、実際にこの上に決裁枠ありますけれども、これのない形で公印を押したものが事業者に渡っているというものでございます。

○齊藤委員

事業者に渡っているのには公印があると。だけれども、この文言は、「許可後」「施工後60日」という部分は、この状態で行ってしまっているのですね。これ意味わかりませんよ。事業者はどういうふうに解釈してどういうふうに施工するのですか、意味理解できないですよ、これ。

○(産業港湾)港湾室長

委員おっしゃるように、これそのものに公印を押したものが、まず事業者に渡っております。実際に流れといたしまして、11月16日にこの書式でもってこのように事業者から記載され、それを私どもが受け取って、最終的に12月1日をもって許可するというので市長公印を押して出した起案文書でございます。ここに書かれております施工期間のところの記述につきましては、事業者が書いてきた内容でございます、確かに誤解を与えるような記述になっているかと思うのですが、要は先ほど管理課長からもお話ししましたが、まず施工を始める日、「自」のところにつきましては、許可日がまだわからないということで「許可後」ということで書いてもらっております、これにつきましては他のこういった申請のものにつきましては、同様に許可後という取り扱いをしているものが多々あります。「自」のところでございますが、本来であれば、私ここでこの文書を訂正するというわけではないのですけれども……

(「「至」でしょう」と呼ぶ者あり)

「至」ですね、ごめんなさい。「至」につきましては、本来では「自」に当たる許可を受けてから60日以内に施工しますよという趣旨で返ってきたというふうに私どもは受け取っております。

○齊藤委員

それは市が許可を出すのだから、市は、厳密に書いてある内容について把握して、その内容を許可するのであって、事業者が書いてきたからそれに判こを押しましたというのは理由にならないよ。意味わからないようなことを書いてきて、それに判こを押して許可できますか、こんなの。まずそこからですよ。

(「文字面で解釈、さっきのしているのですか。ちゃんとこの文字面で解釈してください」と呼ぶ者あり)

(「普通ならおかしいって突き返されるよ、窓口で」と呼ぶ者あり)

(「だって、書いたことを正確に読み取るのでしょう」と呼ぶ者あり)

○産業港湾部参事

担当課長からも港湾室長からも今お答えしてございますが、この申請書については、申請者から出されたわけでございますけれども、受け取った際に、なかなか意味が不明なところについては、必ず担当者がその内容等を確認して、今回の場合は「自」については11月16日から何日間審査にかかるかは不明でしたので、相手からは「許可後」という形で出してくれていますし、「至」については、申請者、事業者から着手後60日間という意味で提出をされたということを確認して今回許可をしたということでございます。

(「何で書いていないことまで思いはかるのさ」と呼ぶ者あり)

(「さっきと違う」と呼ぶ者あり)

○齊藤委員

だから、それは解説でしょう。

(「そうだよ、思いはかるんだよ」と呼ぶ者あり)

この書類で、それが明確にわからなければ許可したことになる。何言っているのですか。

(「さっき言っていたことでしょうか、中身に書いてないことは読み取れないって」と呼ぶ者あり)

○委員長

お静かに。

(「そう言われたんだよ」と呼ぶ者あり)

(「何が質問だったけ」と呼ぶ者あり)

○産業港湾部参事

何回も同じ答弁で恐縮ですけれども、事業者からは施工着手後60日という意味で記載をしてございますということとお話がありましたので、我々はそれに基づいて許可をしているということです。

(「だからそこを何で読み取るんですか。さっき市長が言ったんだよ、読み取れないんだよ、書いてないことは」と呼ぶ者あり)

○齊藤委員

少なくとも、これ差しかえるか何かして正規な書類にするべきですよ。許可自体が効力ないですよ、こんな許可書もらったといたって。意味わからない書類を持ってきて、許可されたと言えますか。こんなものではだめですよ。私は単純に読んで意味がわからなかったから聞いたのですけれども、今みたいな話だったら、とてもではないけれども私は、これは効力を有しない申請書だし許可書になってしまっていると思いますが、どうですか。

○産業港湾部参事

この下の欄に書いてあるとおり、上記の申請は許可しますということで、施工期間、設置場所を含めて今回許可

をしたということでございます。

○齊藤委員

申請の内容で期間が明確ではない。内容が明確ではないものが申請の許可できますか。

○産業港湾部参事

重ねての答弁でございますけれども、初めの着手後は許可後でございますし、完了日は施工着手後……

(「完了日でない」と呼ぶ者あり)

施工期間の「至」については、施工着手後60日ということで確認をして許可をしたということでございます。

(「着手後なんて書いてないじゃないですか」と呼ぶ者あり)

(「理解できません。こんな答弁じゃだめです」と呼ぶ者あり)

○委員長

参事に申し上げますが、この「施工後60日」をそのように読みかえてというふうに私は聞き取ったのですけれども、それには相当な無理があるし、日本語としては解釈できないのではないですか。国語辞典を調べてきてもらえばいいのですけれども。

○産業港湾部参事

これは公印のついた書類ではございませんけれども、実際には許可をしますという形で公印をつけて事業者に許可を出してございますので、この許可書については有効な許可だと、このように考えてございます。

○齊藤委員

有効だと思えません。有効ではないと思います。

○委員長

委員長から参考までに参事にお伺いしますけれども、同種のこのような書類というか、申請が上がった場合には、こういう記述で今まで対応してきたということなのですか。

(「これはないよ、これは。何ぼ何でも」と呼ぶ者あり)

今まで長い港湾の歴史の中で、こういう許可書というのは、これが初めてではないと思うのです。何百、何千と出しているのではないかと思いますけれども、こういう表現で許可書を発行してきたのかなど。どうなのですか。

○産業港湾部参事

私、全ての申請書を見ておりませんし、実は正直1本も見てございませんけれども、私、決裁者ではないので申請書、申請された中では見てございませんけれども、今まで基本的にこういう形で……

(「じゃあ、室長に答えてもらったほうがいいんじゃないですか」と呼ぶ者あり)

出したのはたくさん今まではあろうかなというふうに思っております。

それで、わからないところ、よく推しはかることができないようなところについては……

(「推しはかっちゃだめだよ。推しはかっちゃだめなんだろう」と呼ぶ者あり)

必ず申請者に確認をして、それで許可書を出しているというふうに考えてございます。

(「最悪だよ。恥ずかしいですよこれ」と呼ぶ者あり)

○齊藤委員

重大な、これ議会でも大問題になっている本会議で決議まで出たことにかかわる書類なのですよ。それがこんなわけわからない記述で出されているというのはあり得ないですよ。行政の瑕疵ですよ。総務部の判断を求めます。

○(総務)総務課長

今のお話でございますけれども、手続上、港湾室でこういった形でお受けしてしまったと。本来であれば、事業者とのお話の中で訂正していただいて申請し直していただくですとか、例えば見え消しで消して判を押してわかるようにしていただくですとか、そういった手続は必要だったかと思っておりますけれども、今、御答弁しておりますとお

り、事業者側に確認した上で、それでもって問題ないということで許可も出して公印を押して許可をしておりますので、その許可自体は無効になるということではないかと……

(「だめだよ、だめだよそんなじゃ。対外的にだめでしょう、そんなもの」と呼ぶ者あり)

○齊藤委員

これ、あり得ないって。私は、これについての処置がきちんと明確になるまで、このことについて質問できません。まず、ここで明確にしてきてください。こんな要するに訂正印を押して直せばいいという問題ではないですよ。期間が明確ではないので、許可をした、何を許可したのかわからない許可なんてないですよ。もう一回きちんとやってください。

(「そうだ」と呼ぶ者あり)

委員長、休憩をとっていただきたいと思います。

○委員長

理事の方、ここへ来ていただけますか、私の、委員長のところに。

(約 3 分経過)

委員長から説明員側に申し上げます。

ただいま、この表記であっても公印を押して発行してしまったのだから効力はあると、そしてこの誤記も問題ないというような説明員からの答弁だったと思いますけれども、私どもとしては、これはおかしいのではないかなど思っているのです。それで、問題がないというその法的根拠を示していただきたいと。それでいただけるのであれば、なるほどということになれば、これ委員会再開になるとは思いますけれども、それが示されないまま何でもなしと思うのでは、このまま進められないと私は思います。説明員側では問題ないと言い切っておりますので、その根拠法を示していただきたいということでもあります。

だから、答弁調整のために説明員側のほうで……

(「委員長」と呼ぶ者あり)

○委員長

産業港湾部長。

○産業港湾部長

今、委員長のお話だったのですけれども、私は総務課長の先ほどの答弁どおりかなというふうに考えております。この書き方が少しわかりづらいというのはおかしいですね、少しおかしな書き方をしているというのは、そのとおりだと思うのですが、それは当事者間で事業者と港湾室との間でこれがやり出してから 60 日間の間にやるということで確認してしまして、この文言自体は少しおかしいので、このままで何とも問題ないという話ではないのですけれども、効力を失い無効になるようなものではないというふうに考えているところでございます。

(「いいや、期間が不明だもの、これじゃ」と呼ぶ者あり)

(「だって、許可書がおかしいと言ってるのに、これは根本的にこの許可書に基づいているんじゃないの」と呼ぶ者あり)

○委員長

だから、それが問題ないという根拠を示してくださいということで、理事会で今。

(発言する者あり)

おかしくても公印を押して発行してしまったものについては有効だというふうに私たちには聞こえたのだけれども、そうではないだろうというのが議員側の見解なのです。

それで、何回も申しますけれども、有効だとするならば、その有効であろう根拠法があるのだらうと思いますので、それをお示ししていただければと。

○産業港湾部参事

根拠法という法律で言われてしまうと、なかなか今すぐお答えはできませんけれども、少なくとも誤解を与える表現だということは大変申しわけなく思っておりますので、今後この記載については、今回は我々担当者と事業者の間で60日後ということを確認してございますけれども、今後については、記載について十分に気をつけてまいりたいというふうに考えてございます。

○委員長

だって、参事、それをもって根拠だと言われても、全然私どもから聞いているのと、その答弁はまるきりかみ合わないのではないですか。

(「ちゃんと根拠を出せばいいだけですって」と呼ぶ者あり)

済みません。傍聴の方、お静かにお願いします。

(「静かにできない問題です」と呼ぶ者あり)

そういうことになるのと別室へ行っていただくことになりますので、よろしくをお願いします。

(「別室でも聴けますから、早く進めて結論出してください」と呼ぶ者あり)

委員長から注意申し上げましたのにもかかわらず、皆さんお聞きになっていたと思いますけれども、この場にそぐわないというか、そういう発言がございました。傍聴規則に照らし合わせますと退室ということになります。御理解のほどよろしくお願いいたします。

(「誰のことか言ってあげないと、わからないんじゃないですか」と呼ぶ者あり)

お名前申し上げてよろしいですか。手を挙げて意思表示してください。どなたですか。

(「懲罰になるから……」と呼ぶ者あり)

(傍聴者挙手)

はい。手の挙げられた方でございます。名前を言ってくれというのなら私、言いますけれども、退室願います。

(「そんな問題じゃないでしょう」と呼ぶ者あり)

(傍聴者退室)

(「今そっちに投げたままだからね。そっちへ投げたままですから」と呼ぶ者あり)

行ったままでしょう。

(「斉藤さんのほうに質問を投げたままで……」と呼ぶ者あり)

済みません。中断しましたが、ということで御答弁いただきましたけれども、御答弁になっていないというか、まるきりかみ合っていない答弁で、出してしまったのだからいいだろうということだとするならば、それを立証してほしいということでもありますので。

○副市長

申請があって、それを許可するというのであれば、双務契約ですので、その当事者間がこの内容で合意を得た上で許可を受けているということであれば、第三者がこの表現されている文字をもって、これでは第三者としてわからないとは言っても、当事者間ではこれで十分認識し合え、相互の契約が成立しているというふうに考えますので効力自体がなくなることはないというふうに考えております。

○委員長

だから、効力がないとかあるとかではなくて、そういう部分、何か根拠があるのではないのというお尋ね。

○副市長

今、申し上げました双務契約、申請に基づいて許可をするという。

○委員長

それはどこに書いてあるのですか。

○副市長

相互に契約をして。

(「委員長、議事進行について」と呼ぶ者あり)

○委員長

中村吉宏委員。

○中村(吉宏)委員

ただいま副市長から申請に対する許可処分については双務契約であるというお話ありましたけれども、類型としてはそういう類型かとは思いますが、この処分というのは、一つの重要な行政行為でありまして、今まで禁止された行為が許可される、それによって利害関係を生じる場合があるのですね、第三者にも。そういう場面というのは想定できますし、この期間にかかわる不透明、いわゆる誤記なのかどうかわかりませんが、この表記のまま放置をしていたら、本当に不透明な状況で小樽市がこういう許可を出したということ自体、行政上、今後これが認められるとすれば、あしき先例ができる可能性も十分ありまして、事その契約だけというお話にならないと解するのですが、お裁きいただければと思います。なので、今、理事会が判断したとおりの御判断を説明員側にさせていただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○委員長

今、議事進行で中村吉宏委員からこのようなお話がありました。いずれにしましても、冒頭の理事会であるならば、何か根拠があるはずだから、根拠法を示してほしいということなのです。だから、地方自治法なのか何なのか今のところわかりませんが、それがどこに書いてあるのか示してください。

○副市長

確認しますので、少々時間をいただきたいと思います。

(約 2 分経過)

○委員長

なかなか答弁調整が。

○副市長

少し時間をいただきたい。

○委員長

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 5 時 18 分

再開 午後 6 時 58 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

この際、説明員から発言の申し出がありますので、これを許します。

○副市長

前段に、まず斉藤議員の質問に対しての私の答弁の中で、今回の件が双務契約でお互いが理解し合っているのので取り消しには当たらないという趣旨の答弁をいたしました。今回は許認可でございますので、契約行為と違うということで発言の取り消しをまずお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

それで、改めて今回御指摘のありました許認可の件について、顧問弁護士とも調整した結果について私から答弁をさせていただきます。

今回の件では、法的な根拠はありませんけれども、行政処分に対する無効確認訴訟の判例によりますと、行政処分が当然無効であるというためには、処分に重大かつ明白な瑕疵がなければならない、こういう判例がございまして、「今回の許認可について施工期間は許可条件の中で重大な要素ではないため、多少誤記があったとしても有効なものとして扱うと解釈してもよい」との顧問弁護士からの見解を得ておりますので、私どもとすれば許可は有効なものであるというふうに考えております。

○斉藤委員

私の本来の質問が導入部でこの書類について解説を求めたところととまってしまいまして、もう何か質問時間が余り残っていないという話ですので、この書類に関してのことをまず決着をつけてしまいたいと思います。

説明員は許可が有効だという見解のようですが、私としては、とても有効な許可だというふうには考えられません。この施工期間の表示というものは、この行政処分といいますか、許可に当たって非常に重要な要素であると考えます。その重要な要素を欠く行政行為は、重大かつ明白、明白は間違いないですね、明白な瑕疵であるということは説明員も認めておられますが、さらに重大な瑕疵でもあると。重大かつ明白な瑕疵を持つ行政行為だと。

したがって、この許可自体が無効だというふうに私は考えておりますが、説明員側は判断は有効だということですので、ただし、この行政行為、許可によってそもそもこの許可が先ほどの解説によりますと「許可後」という部分を着手日ですか、何かに読みかえる。それから、「施工後60日」というのも着手開始後といいましたか、施工開始後でしたか、何か60日後というような非常に曖昧な言い方をされて、その意味を補ってくれというようなことを説明員は答弁されていますけれども、それは行政処分、こういう公の書類の姿ではないと。小樽市として市民に対してそういう行政行為をするということは大変申しわけないことです。許されないことだと思いますので、その瑕疵をそのまま引き継いで、このまま放置するということになりませんので、許可申請書を出し直してもらいなり、この書類を差しかえるなり、何らかの方法で、その行政行為の瑕疵を補う作業をぜひやっていただきたいと。

その作業についてしっかりと答弁をいただいて、私としては質問は終わりたいと思いますが、最後に1点、これ今、私がいただいたこの資料、公印のないものですね。本当は、事業者には公印のある書類が渡っているわけですね。その渡っているものの控えというのはいないのですか。私は許可書を見せていただきたいという資料要求したのですが、公印のない決裁段階の起案の書類が出されたということですね。実際は、その市民の方、事業者の方に渡った市長公印が押印されたものが、控えとしてあるのであれば、当然あると思うのですが、そちらも私は見せていただきたいと。今こういう段階になって、この記載がどうのこうのという問題になっているのであれば、その本当の原本といいますか、確認したいという思いでおりますので、その2点、明確にお答えいただいて質問を終わりたいと思います。

○産業港湾部参事

斉藤委員から書類についてどういう形で対応するのかということとございまして、申請者に対しまして改めて施工期間を明記した書類を提出させて、本申請書の裏に添付しておくような形で処理をさせていただきたいというふうに思っております。

それと、本書といいましょうか、公印のついたものについては、基本的に先方にお渡ししてございまして、今、手元にはないということとございまして。

○斉藤委員

そういう本書は通常、許可とかのときに公印のついたものは、役所に手元に控えとかは残らないものなのですか。

○産業港湾部参事

こういう形で内部で決裁をいたしまして、決裁が終わった後で本書に対して公印を押して先方に許可書として渡しているということとございまして。

○齊藤委員

そういうのは実際に相手に渡すものというのでも控えを残すべきではないかと。小樽市の行政として、いつもそうなのですか。それは少し納得できません。

○産業港湾部参事

相手からの許可申請書でございますので、それに対して内部で決裁をとって、ここに書いてあるとおり許可をしてよいか伺いますという形で決裁をとって、最終的には本書に公印を押して先方にお渡しをします。これは許可申請書と許可書が一对になってございますので、そういう形で処理をしているということでございます。

○（総務）総務課長

補足させていただきますけれども、私ども事務をとるに当たっては、必ず相手に出したものの写しをとっておかなければならないという決まりはございません。重要な案件については、各原課においてとってある場合もあります。ただ、それは事務をやっている上で決まりというふうにはなってございません。

○齊藤委員

今、現行では決まりはないのかもしれないのですけれども、万が一ということがありますよ。こういう今みたいなことがあった場合に少し不安が残りますので、その規則等についても手元に本書を残すというルール化が必要なのではないかと思いますが、それも答弁いただけますか。

○（総務）総務課長

ルールというお話でございますけれども、基本的に私どもの起案の中で書いてあることと相手に許可していることが一致するはずでありますので、相手方が仮にそれを変に直したりした場合は、それは書類の改ざんになりますので、そういったことは基本的には認められない話だと思います。

ただ、今のお話、規則等、ルールということでありますけれども、基本的には私ども伺いという形で確認できるものでありますので、そういったものは基本的には必要がないのかなというふうに思っております。ただ、原課・原部においてはいろいろな事象によっては写しをとっているということでございます。

○齊藤委員

だから、それを明確にするために今後役に立てる、こういうことがあるのですから、小樽市役所で今みたいな問題が。こんなことが起きるのだったら、それぐらいの用意周到さというか、相手に渡す公印をついたものは控えをとっておくぐらいの配慮はしなければならないのではないですか。もう一回答弁をお願いします。

○（総務）総務課長

委員のおっしゃっていることはよくわかるのですが、基本的に今も伺いの中で、それは判断できるということでございますので、相手方に渡ってしまったものが、写しをとっていても、それが重大な書類という判断にはならないと思います。あくまでも私どもは伺いの中で判断できるということで考えておりますので、今のところルール化ということとは特段考えておりません。

○総務部長

今、総務課長から御説明いたしましたが、こういった公文書を出すときに、当然公印をつけて出しますけれども、実はこの書類の中に公印担当者という欄がありまして、実際に公印をつけて出したかどうかというのは確認できるようになっております。ですから、同じものに公印をつけて出したというのは確認できるというスタイルになってございます。

○齊藤委員

それはわかっていますよ。公印担当者の印があるからわかるけれども、万が一のことを考えて、その控えもとったほうがいいよということをお婆心ながら言っておきたいと思います。

最後に、今のこの書類、これは12月1日に許可されたのですけれども、小樽市議会の本会議で決議まで出ている

大変な文書なのですよ、私の質問の最初に言いましたけれども。もう本当に政治的にも道義的にも、政治的、道義的なことが一番大事なことだと思いますけれども、港湾法あるいは小樽市港湾施設管理使用条例、小樽港の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例、どれをとってみても、どう見ても不合理な到底許されない違反行為を本当に市職員の遵法精神をねじ曲げてねじ伏せながら全責任は私にあるなどと、これ森井市長の場合は、責任は私がとるという意味ではないのですよね。私がやりたいことはやりたいようにやるからと、そういう森井市長の思いの中で横車を押して、押し通そうとしてこういうことになったのです。森井市長の政治姿勢は、本当にあきれられるばかりで、もう本当に小樽市を無法者のばっこするようなまちにすることは私はできないというふうに考えていますので、市長にこれまでの就任以来、きょうまでの行いをしっかりと悔い改めて、正道にしっかりと戻るといってお考えはないのか伺いして終わりたいと思います。

○市長

今、斉藤委員からのお話ありましたが、斉藤委員はそのように見受けられているのかもしれませんが、先ほどほかの方の質問に対しての答弁でお話をいたしました。さまざまな計画であったりとか、または政策においては、私の公約も含めて庁内でいろいろと議論を重ね、また、議会議論も経て、さらに市民の皆様からのさまざまなお話、要望等も含めて積み重ねた結果で、今、市政が動いていると私自身は思っております。

ですので、今、斉藤委員が話されたことの中に斉藤委員なりに感じられたことはあったのかもしれませんが、今お話しされた中において、私自身がそのように考えていないこととかも幾つか含まれておりましたので、私自身としては、今お話しさせていただいたように、この2年間においても、また、今後におきましても、これからも市民の皆様の声聞きながら、そして政策等においては議会議論を経て、そして庁内においてもしっかりと議論を積み重ねながら計画なり政策なりを具体的に実現をしていきたい、このように考えているところでございます。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。