

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) (30. 1 定)			
日 時	平成 30 年 3 月 5 日 (月)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 5 時 2 5 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、松田・斉藤・ 中村（吉宏）・面野・林下・小貫・山田各委員		
説 明 員	総務・財政・産業港湾各部長、農業委員会事務局長 ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。			
委員長			
署名員			
署名員			
書 記 記録担当			

～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松田委員、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。千葉委員が松田委員に、濱本委員が中村吉宏委員に、佐々木委員が面野委員に、川畑委員が小貫委員に、横田委員が山田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、本日の順序は、民進党、公明党、自民党、共産党の順といたします。

民進党。

---

○面野委員

◎経済関連予算について

それでは、経済関連予算について、何点か質問させていただきます。

財政部より、対前年度一般財源で 2% の削減を求められていたようではございますけれども、産業港湾部の一般会計において、前年度よりも一般財源ベースで増減した主な事業と、その事業費、そして一般財源総額について御説明ください。

○（財政）財政課長

産業港湾部の一般会計予算において、一般財源ベースで増減した主な事業とその事業費につきましては、増加した事業につきましては、港湾整備事業特別会計繰出金で 7,097 万 5,000 円。ほかに、第 3 号ふ頭船舶給水施設改良事業費で 600 万円、勝納ふ頭前面泊地測量調査事業費で 600 万円となっております。

また、減少した事業は港湾計画改訂事業費でマイナス 5,560 万円、I T 関連企業等誘致促進補助金でマイナス 1,000 万円となっております。

また、一般財源総額につきましては、平成 29 年度は 4 億 801 万 9,000 円でした。30 年度は 4 億 3,376 万 4,000 円となりましたので、一般財源総額は 2,574 万 5,000 円増加しております。

○面野委員

結果的に 2% の削減というよりも、一般財源の支出がふえているわけですが、やはり今の数字だけ聞いていると 2% の削減は結果的に産業港湾部の所管の部分ではできなかったという認識でよろしいですか。

○（財政）財政課長

今回の予算要求に当たって、原部においては全ての事務事業について、その必要性及び有効性を検証した上で、今回経済活性化に必要な予算ということで要求をいただきましたが、先ほど増加した主な事業のときにお話しさせていただいたとおり、今年度につきましては、港湾整備事業特別会計の部分において繰出金が大きく増加する形となりました。原部においては、ほかの予算の部分につきましては、事業内容の見直しを当然行っておりまして、私たち財政部においても査定を行いました。結果的には一般財源がふえるという形になっておりますので、2% の削減という目標は達成できなかった形になっております。

○面野委員

次に、個別の予算について質問させていただきます。

◎小樽地域雇用創造協議会について

まずは、小樽地域雇用創造協議会について質問いたします。

この小樽地域雇用創造協議会について、どのような協議会で、どのような構成員になるのか御説明ください。

○(産業港湾) 商業労政課長

地域雇用開発促進法に基づきまして、地域の特性を生かし重点的に雇用機会の創出を図る分野と、その分野における雇用機会を創出する方策について検討するため、ことしの1月に小樽地域雇用創造協議会が設立されております。

協議会の構成員は小樽市のほか、後志総合振興局、小樽商工会議所、小樽物産協会、小樽観光協会、中小企業家同友会しりべし・小樽支部、小樽商科大学の7団体が参画しているところでございます。

○面野委員

それでは、予算の中身なのですけれども、予算案の中には協議会への補助金と貸付金ということで、10万円とたしか1,500万円計上されていたと思うのですが、これらの用途について、御説明ください。

○(産業港湾) 商業労政課長

小樽市では労働者の職業安定を目的に、地域雇用開発促進法に基づきまして地域雇用創造計画を策定し、現在、厚生労働大臣に協議をしているところでございます。

計画の内容につきましては、観光と食を重点分野といたしまして雇用拡大や人材育成、就職促進のほか、商品開発、販路拡大などに取り組むこととしておりまして、国の同意が得られれば、国の支援措置といたしまして実践型地域雇用創造事業の活用が可能となりますが、平成30年4月から3年間、国から協議会に対し委託費が支給されてこの実践型の事業を実施することになります。委託費が支払われるまでの運転資金が必要でありまして、そのため30年度当初予算におきましては、協議会に対する貸付金1,500万円を計上したところでございます。

また、協議会の運営上、国の委託費の対象とならない経費、例えば契約に必要となる収入印紙などがございしますが、これらの経費を対象として補助金10万円を計上したところでございます。

○面野委員

それでは、私も地域雇用創造協議会についてインターネットでも少し調べてみたのですが、道内でもこの協議会を立ち上げて活動している他都市の事例を若干見せていただいたのですが、原部原課ではこの道内他都市での先進事例について、どのような認識を持っているか御説明ください。

○(産業港湾) 商業労政課長

実践型事業につきましては、道内では平成29年7月時点で、北見市、中標津町、釧路市、帯広市、平取町、函館市で実施されているところでございます。先進事例の中で、帯広市では、帯広市のほか、十勝総合振興局、帯広商工会議所などが参画する地域雇用創出促進協議会におきまして、人材育成ですとか、人材獲得に資するセミナーを開催したり、食品の加工技術習得のための講座を開催したり、東京都での合同企業説明会を開催するなどを実施しております。

また、十勝という土地、そういった資源を生かされて体験観光メニューですとか、農産加工品などの開発に取り組んでいると、そのように確認をしているところでございます。

○面野委員

また、厚生労働省では、本事業を実施するに当たり、条件が幾つかあるというふうになっているはずなのですが、その条件について説明していただくとともに、それらのどの条件に本市が当てはまったのかをお示ください。

○(産業港湾) 商業労政課長

条件といたしましては、有効求人倍率、あと人口減少率といったことが要件となってございますけれども、小樽市の場合は、これが全国平均を下回っていると、そういったことが条件になるのですが、小樽市の場合はそれぞれ有効求人倍率、これはパートを除く常用の有効求人倍率になりますが、これが平成26年度から28年度までの3年間の平均で0.79倍ということで全国平均を下回っていると。

また、28年度の平均につきましても、0.93倍ということで全国平均を下回っていることとなります。

また、人口減少率につきましても、今数字がすぐ出せないのですけれども、これについても全国を下回ると、そういうことで確認をさせていただいて、この事業を活用するに当たっては要件を満たしていると、そういったことで厚生労働省に確認しているところでございます。

#### ○面野委員

ただいま説明があったように、有効求人倍率そして人口の減少、これがやはり全国的な平均を下回っているということで、かなりやはり小樽市の置かれている状況というのは心配な状況であるというふうに感じます。

この小樽市が直面する雇用の課題に対して、この事業はどのような効果が見込めるのかということをお説明ください。

#### ○(産業港湾) 商業労政課長

小樽管内、小樽地域の雇用情勢というのは改善していると言われておりますけれども、市内の職種別の有効求人倍率につきましてはばらつきもございまして、いわゆる雇用のミスマッチが生じているところでございます。

また、生産年齢人口の減少を背景に、有効求職者数、仕事を探す方が13カ月連続で減少し、市内企業の経営課題として従業員の確保が挙げられております。このため、需要増加への対応ができず、機会損失が発生するほか、事業規模の維持が困難になるなど労働力確保は本市経済における喫緊の課題であると、そのように認識しているところであります。

今回の地域雇用創造計画では、人口減少や経済規模縮小への対応、交流人口増加や域外消費拡大により、しっかりと稼ぐ地域経済体質の転換を地域の課題として位置づけており、また雇用の課題には人手不足、雇用のミスマッチ、持続的な企業経営を掲げているところでありまして、雇用の拡大ですとか人材育成、就職促進、あとは観光ですとか、食の商品開発、こういった取り組みを進めることによりまして、しっかりと地元の企業ですとか、地域の働き手を支援して地域における生産性の向上が実現され、高い付加価値を生み出すことで良質で安定的な雇用の確保が図られると、そういった効果が期待されるというふう考えております。

#### ○面野委員

本会議で我が党の高橋龍議員も雇用についての課題提起、そしてそれに対する提言を行ってまいりました。このような事業を活用して小樽の雇用環境が少しでも向上できるように期待しておりますので、ぜひこの協議会を円滑に進めていただきたいと思います。

#### ◎創業支援事業費について

それでは次に、創業支援事業費について質問いたします。

まず、平成29年度の実績について、件数と執行額をお示してください。

#### ○(産業港湾) 産業振興課長

平成29年度の実績ということですが、内訳としましては、28年度からの継続分、29年度の新規、それから年度内の今後の見込みというものを合算した数字で報告させていただきます。

補助事業は三つに分かれてございまして、まず内外装工事費補助が12件で約1,080万円、二つ目、事務所等家賃補助が13件で約186万円、利子補給22件、約53万円ということで、今年度の実績見込みとしては合計で約1,319万円というふうな数字になってございます。

#### ○面野委員

それでは、今回の予算額1,900万円というふうに予算が計上されていますが、どのような積算をもとに計上されたものなのか御説明ください。

#### ○(産業港湾) 産業振興課長

算定の根拠といたしましては2点ございまして、1点目は、先ほど申し上げました家賃補助、利子補給、これは

年度をまたぐものがございますので、こちらにつきましては実額、これをまず計上してございます。それから2点目としては、内外装工事を含む新規分につきましては予算算定時の平成29年度の実績、それから見込みを合わせた件数を積算根拠というふうにいたしまして、各補助の満額を29年度の見込み執行率に乗じて得た額ということで、この2点を合算して1,900万円というふうな形で計上してございます。

#### ○面野委員

私たちの会派の考え方としては、新年度から新規創業者が殺到して予算が枯渇するというような、そういったような事業ではないというふうに考えています。そこで、皆さん御存じのとおり財政状況が大変厳しい中でありますので、当初予算は平成29年度の見込みを含めた執行額と同額を計上して、執行額の今後の状況を見守りながら以後の補正予算で足りない分を増額することが、今年度に限ってはやむを得ない措置なのかなというふうに考えていますので、この議論をもとにさらに会派に持ち帰り協議していきたいというふうに考えております。

#### ◎IT関連企業等誘致促進補助金について

続きまして、IT関連企業等誘致促進補助金について何点が質問させていただきます。

まず平成29年度は2,000万円の予算が計上されておりましたけれども、昨年度に予算を計上された経緯をお示しく下さい。

#### ○(産業港湾)富樫主幹

本市におきましては、平成18年3月に小樽市企業立地促進条例を制定し、19年度課税分から課税免除を行っているところがございます。通信業、情報サービス業、インターネット付随サービス業などの情報関連サービス施設につきましても、従来からこの企業立地促進条例の対象にしてきたところでございます。

しかしながら課税免除の実績で申し上げますと、これまで製造関連施設あるいは物流関連施設、これが全件を占めている状況でございます。情報関連サービス業については件数がゼロ件という状況でございます。

本市としましても、製造関連施設と物流関連施設においては、人材確保が困難になっているという状況もございまして、社会減を抑制する効果が低減しているというような状況も踏まえまして、新たな誘致ターゲットを模索していたところでございます。

このような中で、27年度に首都圏、中部圏、関西圏の1,500社を対象に実施した設備投資動向調査において、本市に関心がある、検討の余地があると回答した企業で情報サービス業の3社から回答をいただいたということも踏まえまして、29年度の予算に計上させていただいたというところでございます。

#### ○面野委員

ただいま説明がありましたが、その3社の中で結局誘致に結びつきそうな話はあったのでしょうか。

#### ○(産業港湾)富樫主幹

うちコールセンター2社につきましては、事業所の新設移転を検討しており、かつ北海道あるいは小樽と、少し幅広ではございますけれども、関心があるというところでございましたので、こういった企業をターゲットにしていたというところでございます。

#### ○面野委員

それでは、現在進行形で誘致に向けた企業からの相談や協議が進められているという状況にはありますか。

#### ○(産業港湾)富樫主幹

先ほどのコールセンター2社につきましては、新しくて広いようなビルへのニーズが高いということがございまして、近年オフィスビルの建てかえが進んでいる札幌市が人材の確保も容易であることから優位性が高いというふう言われているところでございます。私どもは、東京事務所に企業誘致推進員を平成29年度から配置しており、ことしの1月末現在でIT関連企業55社を訪問しているところではございますが、現時点では具体的な相談協議にまでは至っていないというところでございます。

○面野委員

今、説明の中にもありましたけれども、東京事務所の企業誘致推進員の方が尽力されているというお話はお聞きしています。仮にこの予算が減額もしくはカットされた場合、企業誘致に関する活動に影響が及ぶというふうに考えられますか。

○(産業港湾) 富樫主幹

予算計上いただいていることで私ども企業誘致担当も東京事務所の企業誘致推進員もノルマ達成というか、そういった意識の問題はあろうかというふうに思います。

ただ、私どもはIT関連企業の誘致のみを行っているわけではございませんので、活動に対する影響というよりは訪問企業先の業種が変わるとか、そういったような影響になろうかというふうに思われます。

○面野委員

例えば、ある程度この補助が受けられる企業との協議が進捗した時点で補正予算を組む進め方というのは、できるものなのでしょうか。

○(産業港湾) 富樫主幹

当該補助金に基づくIT関連企業の進出実績、現時点ではないというような状況で、企業からの事前相談がいつごろからあるものなのか、あるいは実際に事業所を設置するまでのそのスケジュール感、こういったものがまだ明確につかめていないということもございまして、でき得るならば進出企業に御迷惑のかからないよう最低でも予算は計上させていただきたいと考えているところでございます。

○面野委員

予算計上して、小樽市としてIT関連企業の誘致に力を入れているという対外的な見せ方ですとか、やはり業務を行う皆さんのモチベーション、またはその相手方との折衝を円滑に行えるというメリットもあることは今の説明でも重々承知しますし、私ももともとそこは同感しているところです。

しかし、やはり先ほども説明させていただきましたが、財政状況が硬直している中で具体的なターゲットが定まっていない事業に多額の予算をつけるというのは、ふさわしいかどうかというのは苦渋ではありますけれども、しっかりとこの点についても見きわめていかなければいけないというふうに私たちは考えております。

◎港湾計画改訂事業費について

次に、港湾計画改訂事業費についてお尋ねいたします。

本予算では20万円の事業費が計上されていますが、この事業費では到底、小樽港港湾計画の策定作業ということにはならないと思うのですが、本年度は改訂作業は見込んでいないという認識でよろしいでしょうか。

○(産業港湾) 事業課長

平成30年度に港湾計画を改訂しないのかということでございますけれども、30年度におきましては、小樽港の将来像、こういったことを示す基本理念を作成したいということで考えています。これを進めるに当たりまして、港湾業界などで構成する懇談会、こういった検討組織の中で会議の開催というものを考えてございます。

これには何回か会議を開催しなければならないということと、またさらには庁内会議の合意形成、そしてまた国との協議、こういったものが必要となっておりますので、30年度中には港湾計画の改訂作業までは再開できないということで考えております。

○面野委員

それではこの計上されている20万円の使途を御説明ください。

○(産業港湾) 事業課長

平成30年度における港湾計画改訂事業費の予算案20万円の内訳についてでございますけれども、来年度中に基本理念を示す、基本理念をもって今後の長期構想の策定、そして港湾計画の改訂という進め方を改めて国土交通省ま

たは北海道開発局、こういった関係機関とも協議する、これに係る費用として、まず13万6,000円。また、基本理念を作成する際に先ほど申しあげました関係業界との懇談会に使う資料に係る事務用品費、紙代ですとかカラーコピー用のトナーとか、こういったものに係る費用といたしまして4万円。このほか若干離れますけれども、道内で毎年開催されております北海道港湾計画担当者会議もございますので、この出席する旅費といたしまして2万4,000円となっております。これが20万円の内訳でございますけれども、直接的な基本理念の作成に係る費用といたしましては、担当者会議の旅費、先ほど2万4,000円と申しあげましたが、これを除く17万6,000円ということになっております。

**○面野委員**

港湾計画改訂事業費という費目ではふさわしくないというふうに少し考えるところなのですが、今ほど説明を受けました事務費ですとか出張経費というのは、港湾の総務費や何かで捻出するということではできないのでしょうか。

**○(産業港湾) 事業課長**

事務費や出張旅費につきましては、確かに委員がおっしゃられるとおり港湾総務費で計上ということは問題ないと思います。

ただ、基本理念の作成につきましても港湾計画改訂作業の一環として考えておりますので、これも港湾計画改訂事業費として港湾建設費の中に盛り込んだというところでございます。

**○面野委員**

平成30年度に基本理念を作成するという事なのだと思いますけれども、それではそこから本番の港湾計画の改訂、これまでのスケジュールというものは今お示しできるのでしょうか。

**○(産業港湾) 事業課長**

基本理念から港湾計画改訂までの現時点におけるスケジュールでございますけれども、今後は港湾業界などで構成する懇談会を開催したいということでお話しいたしましたが、これも含めて庁内合意を図りながら、平成30年度中に基本理念を作成したいということで考えております。

この基本理念を作成いたしまして、この基本理念に基づきまして、31年度には港湾計画改訂に向けて長期構想の策定、そして港湾計画改訂作業を行いまして、32年7月には国の諮問機関でございます交通政策審議会というのがございますけれども、最終的には諮問答申を受けて港湾計画改訂になるというスケジュールで進んでいるところでございます。

**○面野委員**

ただいま説明していただいたスケジュールに関しては、もともと委員会が行われておりました小樽港長期構想検討委員会ですとか、あとは小樽市地方港湾審議会、その辺の団体組織の皆さんにはこういったような考え方やスケジュールの説明は行っているのでしょうか。

**○(産業港湾) 事業課長**

長期構想検討委員ですとか、地港審への説明についてですけれども、港湾計画改訂の一時中断に至った経緯や考え方、これにつきましては、基本理念を作成していくということも含めまして、昨年10月から11月にかけて各委員、そして地港審への説明は行ってきたところでございます。

今後における長期構想の策定ですとか、港湾計画改訂、そしてその詳細なスケジュールにつきましては、一定程度、基本理念の作成のめどがついた段階で改めて各委員、そして地港審への説明をしてまいりたいということで考えております。

**○面野委員**

先ほども述べさせてもらったのですが、基本理念の作成が港湾計画改訂の土台となることはもちろん今ま

での議会の議論でも承知しているのですが、やはり事業名である港湾計画改訂という部分で言うと一時中断している状況なわけです。まして関係団体から要望書が届くなど議会を含めて関係者が望む方向とは逆に進められているというような認識を受けています。全体の予算から見れば20万円というのは少額ではあるかもしれませんが、やはりこういう後ずさりしているような事業に予算を計上するというのは少し理解に苦しむところです。今回の議論を踏まえて、本予算について再度検討させていただきたいと考えています。

◎色内ふ頭改修工事について

次に、色内ふ頭改修工事についてお伺いします。

まず、水道局所管の調査については、経過や概算、今後のスケジュール等はおおむね見えてきたところだと思います。

そこで今回予算計上されている港湾建設費の中の色内ふ頭老朽化対策事業費について内容を御説明ください。

○(産業港湾)事業課長

色内ふ頭老朽化対策事業費の内容でございますけれども、今の段階では平成31年度から工事を着手したいということで考えておまして、この30年度の改修事業の内容につきましては、南側岸壁、いわゆる札幌側の岸壁でございますが、これの岸壁における基本設計、そして詳細設計の委託という内容で予算計上させていただいているところでございます。

○面野委員

それでは港湾室所管の部分の基部、突堤、突端、3カ所あると思うのですけれども、これらの調査についての進捗状況をお示ください。

○(産業港湾)事業課長

平成29年度におきましては、色内ふ頭の調査を水道局、そして港湾室で発注しているところでございます。このうち港湾室が発注した調査の進捗状況でございますけれども、これにつきましては昨年11月に港湾室で発注いたしました。この業務の内容といたしましては、港湾室が所管する南側岸壁の基部と色内の突堤、そして同じく色内の突端岸壁の一部、この潜水調査、いわゆる潜りの調査ですとか、鋼管のくいが打たれていますけれども、その厚さが腐食によってどのぐらいの厚さになっているのか、こういった測定、そして安定性の照査、いわゆるこれは岸壁として安全が保たれているかどうかの調査、そしてあとはこれに基づいて補修した場合にどのぐらいの金額がかかるかというような、その概略の検討を3月20日の履行期限で行っているところでございます。

このうち、潜水調査、鋼管の肉厚測定につきましては完了しているところでございますけれども、先ほど申しました安定性の照査、そして補修の概略設計の検討の概略金額につきましては、まだ成果品が納められていなく、また最終的な打ち合わせもまだ行われておりませんので、現段階においては、その結果自体はまだ報告できないような状況となっております。

○面野委員

全体的な補修に係る事業費の概算などというのも、今のところはまだお示しできないのでしょうか。

○(産業港湾)事業課長

色内ふ頭における老朽化対策の概算費用でございますが、これは現段階の概略の費用で申し上げますけれども、この費用につきましては、現在、下水道所管部分と港湾所管部分があり、下水道所管部分については約22億円、そして港湾所管部分が13億円、この合計35億円かかるということで現段階では算定しているところでございます。

ただ、この費用につきましては、改めて先ほど調査しているということで申し上げましたが、これをもとに平成30年度詳細設計に入っていきますので、これで若干の変動は出てくるのかなということでは考えております。

○面野委員

ただいまお示しいただきました13億円は概算ではあるものの、この事業費について例えば国や道などの交付税、

補助金に該当するようなメニューはあるのでしょうか。また、もしあればどのようなメニューでどれほどの措置が受けられるのかお示してください。

○(産業港湾) 事業課長

国からの交付金の措置につきましては、国の社会資本整備総合交付金というものを活用いたしまして、今の段階では南側岸壁の基部側の一部につきましては、港湾事業として採択がされるのかなと思っております。これについては国費が3分の1ということで考えてございます。

○面野委員

それから市民の憩いの場でもある色内埠頭公園が現在まだ閉鎖されておりますけれども、利用再開の見通しは立っているのでしょうか。

○(産業港湾) 事業課長

色内埠頭公園のグラウンドについてお話しさせていただきたいと思っておりますけれども、建設部からは平成30年5月までに公園と南側岸壁の間にフェンスを設置いたしまして、両者の安全が確保された段階で6月上旬ぐらいからグラウンド自体は調査していきたいということでは聞いております。

○面野委員

現在市内の港湾施設、小樽港マリーナの防波堤も損壊しているという状況で、やはり小樽の港湾施設は古くから整備されて、現在かなり老朽化している状況なのだなというふうに感じ取っております。

ただ、大きな事故にはまだ結びついていないのですけれども、やはり事が起きてからでは遅いので、ほかの港湾施設に関しても老朽化対策や点検というのはしっかり行っていただきたいなというふうに考えております。

◎マルタル資金について

では、マルタル資金について、どのような制度なのかを御説明ください。

○(産業港湾) 産業振興課長

マルタル資金を含みます制度融資でございますけれども、小樽市と金融機関と北海道信用保証協会、これらが協調した中小企業支援策の一つということでございます。

内容としましては、市が金融機関に貸付金資金の一部を預託するというによりまして金融機関の通常の貸出金利よりも低い利率による中小企業者への融資を実現し、経営の安定と健全化等に対する資金調達を可能とするものでございます。マルタル資金につきましては、運転資金、設備資金として御利用いただいているというふうなものでございます。

○面野委員

本融資事業の限度額に平成26年12月変更があったようなのですけれども、1,000万円増額で限度額が3,000万円に融資額が変更になりました。増額後、3年以上経過しておりますけれども、この限度額増額による利用額ですとか利用者のニーズに関してはどのような感触をお持ちですか。

○(産業港湾) 産業振興課長

マルタル資金の限度額の引き上げにつきましては、市内企業からのニーズをお聞きしたほか、金融機関からも見直しの要望があったものでございます。増額後これまで3,000万円一括で11件の限度額借り入れがありましたほか、何回かの御利用の中で限度額に達しているといったようなケースもあると認識しておりますので、金利とあわせて条件のよい利用しやすい資金になっているものというふうに考えてございます。

○面野委員

それでは、このマルタル資金の利用実績について総融資額と企業数、ここ3カ年ぐらいの実績を御説明ください。

○(産業港湾) 産業振興課長

利用実績につきましては、過去3年度の分、こちらで申し上げますけれども、平成26年度新規の貸し付けが211件、

利用実績は約16億5,000万円。新規を含むトータルの貸付残額としましては475件、約27億9,000万円となっております。27年度新規の貸し付けは216件、約19億5,000万円、新規を含むトータルの貸付残額としましては501件、約30億5,000万円、28年度新規の貸し付けは207件、約20億7,000万円、新規を含む貸付残額としましては517件、約33億1,000万円というふうに推移をしてございます。なお、件数は延べの企業数ということで御理解いただきたいというふうに思います。

**○面野委員**

このマルタル資金を含めた中小企業経営安定健全化資金貸付金について平成30年度の予算額は前年度比で約2億1,000万円の増額となっておりますが、その理由について御説明ください。

**○（産業港湾）産業振興課長**

予算額イコール金融機関への預託額というふうになりますけれども、これは貸付残額をベースに積算してございます。

貸付残額は算定時期で変動幅があるのですけれども、多くを占めるマルタル資金の予算積算の直近となる9月末の貸付残額で申し上げますと、平成28年9月末が約30億9,600万円、それから29年9月末が約35億600万円ということで約4億円ふえてございまして、年間を通して新規貸し付けが増加していることが今回の増額につながっているものでございます。

**○面野委員**

やはり先ほど説明していただきました利用実績などを拝聴していても、やはり需要のある制度なのかなというふうに感じました。今後においても金融機関との連携、さらには利用する事業者のニーズなども配慮していただいて時代や状況に合った制度ということで続けていっていただきたいなというふうに思います。

**○林下委員**

**◎高島漁港区の観光船事業について**

高島漁港区の観光船事業について質問をいたします。

まず、この問題は一昨年の議会としては第3回定例会から取り上げられておりまして、議会としてはその違法性について指摘をしてきました。

昨年の小樽市コンプライアンス委員会の勧告後の是正措置やみずからの責任ということも含めて、どうも積極的に進められているということが見えてこないというところで、まず一つには、この是正措置を進めるための聴聞が2月16日までに開催できなかった理由とその経過について説明をお願いします。

**○（産業港湾）管理課長**

高島漁港区に関します是正措置に伴います聴聞の開催が2月16日までできなかったのかという御質問ですが、是正措置というのは基本的には相手方に不利益処分を講ずることになりますので、その講ずるまでの間で法的に手続に不備があるですとか、そういう問題が懸念されるものですから慎重に対応しなければいけないことと、相手の意見陳述を行った上で、言い分を聞いた上で是正の措置、不利益処分の内容を決めていかなければならないということもありました。そのことも踏まえまして、こちらもそういう手続にふなれな部分もあって若干時間がかかったところでございます。

**○林下委員**

それでは聴聞が不調に終わった理由と産業港湾部としての受けとめ方はどうでしょうか。

**○（産業港湾）管理課長**

2月16日の聴聞の審理の結果においては、聴聞が続行という結果となりました。詳細については申し上げることはできませんけれども、まだ相手方からの意見の聴取が不十分なところがあるということもありまして今回続行と

いう形にさせていただきました。

○林下委員

今相手方の意見の聴取が不十分だという話ですけれども、それは産業港湾部として不十分だったという考え方なのか、相手方が不十分だという認識なのか、その点についてはどうですか。

○(産業港湾)管理課長

基本的にはその聴聞の審理を終結するか続行するかという部分については、主宰者の方が判断する部分で、港湾室としてはその辺のことは言えないのですけれども、相手方にもまだ言いたいことがあるという話があった中でまだ向こうも整理し切れていない部分があるということがあったのでそのような判断に至ったのだと考えております。

○林下委員

そうしますと、産業港湾部としては、その是正措置までには相当時間がかかるというような考え方でおられますか。

○(産業港湾)管理課長

所管課としましては、不利益処分する内容については、もう方針として決まっておりますので、迅速に聴聞を経て処分を行使したいと考えていますけれども、まだ次回の聴聞の開催期日は決まっておりませんので、その辺のところは何とも申し上げられませんが、所管課としては年度内に開催していただけるよう調整を図っていききたいというふうに考えています。

○林下委員

とにかく今の状況では、なかなか先が見通せないということで、私たちは当初から訴訟になる可能性があるので、できるだけこういう是正措置を含めて対応を早くしないと今後の賠償責任だとかいろいろなことに、いわゆるその責任の度合いも変わってくるのではないかとこのことを指摘してきました。今の状況で本当に、この間の総務部の話では、職員の処分だけはやるけれども、その先の見通しは全く立たないと、今のやりとりではそういうふうを受けとめられるのですが、やはりそういう認識でいいのですか。

○(産業港湾)管理課長

明確にいつどの時期に不利益処分を講ずることができるかというのは、今この場では申し上げることはできませんけれども、所管課としては、一日も早く解決に向けて主宰者と次回の聴聞開催に向けて調整を図っていききたいというふうに考えています。

○林下委員

◎引き船建造事業費の関係について

それでは質問を変えて、引き船の建造費の関係について若干お聞きしたいと思います。

これは、事前に説明をいただいているのですけれども、これまでの議会議論の中ではこういった話は実は一度も出ておりませんで、特にこのたびの説明によると、引き船の返却を突然求められたというふうに説明がありました。このことはこの間の議会議論でも今年度末には返却を求められるという話もありませんでしたし、契約上から一般的に考えますとこういう話が突然出てくるというのはおかしいのではないかとこのように思うのですけれども、その点についてはどうですか。

○(産業港湾)管理課長

現行のたていわ丸ですが、たていわ丸は平成18年から28年まで長期で用船を受けている引き船なのですけれども、28年の定期検査終了後、船主である民間会社からそろそろ年数もいっていますのでお返し願えないかという打診はありました。

ただ、その時点ではいついつまでには必ず返してくださいというお話がない中で我々も後継船の候補船を探すだ

とかいろいろな準備を進めてきたわけなのですけれども、それでその長期契約が終わった後、29年度については単年度で用船契約を受けていると。それでその小樽市の後継船の配備の状況を見ながらその辺は相談に乗っていただける部分がありましたので、たていわ丸については昭和62年1月に竣工しており、ことしの30年でもう31年の船歴を迎えているものですから、その辺を考えた上で向こうも30年過ぎているものをなかなかいつまでも貸していても何か事故があっても困るということで、もうそろそろ時期を決めた形でいついつをめぐりに返してくださいというお話が昨年ありましたので、このような予算措置を考えることになりました。

○林下委員

この引き船の関係については、議会でも取り上げられておまして、そのときにはそういう話はなかったと、返してくれという話はなかったと。それ以降に、返してくれという話が出てきたという理解でよろしいですか。

○(産業港湾)管理課長

引き船を具体的に返船するというお話については、私が港湾室に来た平成28年の船舶検査が終わった後ぐらいいから具体的にそういうお話が出てきているという状況です。

○林下委員

◎引き船運航保守管理業務等委託料について

それでは、運航の保守管理費用についてお聞きしたいのですけれども、現行のたていわ丸と新造船を比較した場合、年間ベースでどのぐらいの違いになるのか、また運航保守管理についての内容に変化があれば考え方をお示し願います。

○(産業港湾)管理課長

現行のたていわ丸の運航保守管理費なのですけれども、平成28年度の決算で運航保守管理費だけで4,940万円弱ぐらいかかっています。新造の場合に実際どのぐらいかかるかという話について、運航管理費については、さほど差は出てこないと思うのですけれども、いわゆる保守管理、船を維持していくための部品の交換ですとか、保守部品の定期的な交換だとかというのがこの保守管理の中で行われておまして、今算定しているのは、石狩湾新港にありますかむいという引き船があるのですが、これが18年に新造されて導入されているのですけれども、それをベースに考えたときには4,940万円ぐらいの金額。ただ、やはり引き船は年数がたてばたつほど、運航管理費というのはよほどのことがない限り余り増減は出ないのですけれども、部品交換ですとかそういうものがやはりふえてくるとその分保守管理費の金額が出てきますので、10年過ぎてくると大体その辺が顕著にあらわれてくるのではないかなというふうには考えています。

○林下委員

この間のお話の中では、平成31年度の運航開始から30年間の収支計画を示された中には、約1億5,440万円の赤字になると見込まれています。

この赤字について、いわゆるその収支バランスをとっていくという考え方で単純に計算しますと、年間500万円ぐらいの赤字になると考えるのですけれども、これをどう収支バランスをとっていくのか、1回当たりどのぐらい収益が見込めて、どうなのかというその点については試算をされていますか。

○(産業港湾)管理課長

今、新造船の場合の収支のお話だったのですけれども、まず平成31年度から15年間というのは、起債の償還期間に当たりますので、そこで非常に収支が悪いという状況でございます。ただ、今試算では起債の償還が終わった後の46年度から収支が改善されて、年数がたてば先ほども御説明したとおり保守管理費ですとか、定期検査のお金というのは初期よりも必要経費がかかってしましまして、起債償還が終わって46年度から54年度ぐらまでは年間約2,700万円の黒字なのですけれども、やはり年数がたってきた55年度に定期検査が入ってきますので、ここでやはり若干赤字が出てしまうと、そういったような状況になります。あとはその3年後には

中間検査、そしてその2年後には定期検査という繰り返しがずっと出てきますので、そういった部分でやはり定期検査によって逆に赤字が出てしまうというような今のシミュレーション結果となっています。

○林下委員

それでは、一つにはこの間の説明では耐用年数の30年を経過しても売却は可能なのだというようなお話もございましたし、そうだとすれば現在の引き船を交換して新造船に変える場合、例えばその幾ばくかの償却が可能だというふうに見込んでいるのか、特に今厳しい財政の中で、過疎対策事業債などのことも検討されているようではございますけれども、6億6,000万円という事業費は非常に大きなものであると。収支計画も赤字で、黒字になるということはなかなか難しいというようなことでありますので、そういった意味で本当にこの需要、予算が妥当だという確信をお持ちなのかどうか、その点についてお答えをお願いいたします。

○(産業港湾)管理課長

この出された金額というか、試算の根拠が妥当かどうかということでございますけれども、運航保守管理費ですとか、検査費、船舶保険とか燃料費については、過去の実績などを踏まえた上で、これを試算しております。

また、建造費については、数社から見積もりをとった中で試算しております。収入の部分については、現状の小樽港の引き船使用料の実績ですとか、あと石狩湾新港におけます今後の見通しなどを踏まえて試算しておりますので、多少誤差はあるかとは思いますが、著しくそれが的外れな数字だというふうには考えてはおりません。

○委員長

民進党の質疑を終結いたします。

説明員の入退出がございますので、少々お待ちください。

(説明員入退室)

公明党に移します。

---

○齊藤委員

きょう、港湾計画改訂事業費、IT関連企業等誘致促進補助金、それから創業支援事業費、それぞれ先ほど議論がありましたけれども、なるべく重複を避けて会派として改めて伺うことは伺っておきたいと思っております。

◎港湾計画改訂事業費について

まず、港湾計画改訂事業費20万円について伺いますけれども、基本理念の作成、港湾業界や関係機関からの幅広い意見聴取等のためということなのですが、そもそもなぜ今ごろになってこの基本理念なのかと。今までいろいろ小樽港将来ビジョンとか長期構想とか港湾計画改訂にかかわって、さんざん議論してきたことではないかと。改訂作業を中断すると宣言しておいて、それで改めてまた改訂経費だといって予算化するというのは、そもそも矛盾なのではないのかということなのですが、この点についてどうでしょうか。

○(産業港湾)事業課長

幾つか質問があったかと思いますが、まず今ある将来ビジョンにつきましては、平成19年に策定したものでございます。この将来ビジョンの中で、基本理念というものはつくっておりますけれども、約10年が経過しているといった中で、それから第3号ふ頭ですとか、若竹の有効活用計画、そしてまた最近では施設の老朽化、またフェリーの新造船、そしてダイヤ改正、こういった小樽港を取り巻く情勢がさまざまに変化していくという中で、改めてその小樽港の将来図を描く、そういったものを明確に定める必要があるということで現段階における各業界からの御意見を伺いたいということで一時中断という形に至ったところでございます。

これについてはこういった結果を踏まえて基本理念を作成するというところでございまして、これまでの港湾計画改訂に向けまして、長期構想ですとか港湾計画の改訂、こういったものを進めてきておりますけれども、30年度の

予算案として港湾計画改訂事業費20万円を計上させていただいたところでございます。これはやはり港湾計画改訂の再開に向けて、基本理念を作成するというところで予算計上については矛盾はないもののかなということでは考えております。

**○齊藤委員**

だから港湾計画を中断するなどという必要は全くなかったのですよ。それを中断する、すると言っておいて予算化するからおかしなことになる。要は中断する理由、必要性はどこにあったのかと改めて聞きたいと思います。

**○(産業港湾)事業課長**

これもこれまでの議会の中で説明させていただいたところでございますけれども、繰り返しにはなりますが、やはり現状の貨物量から港湾計画改訂に当たって大幅な増加は見込めないという中で、やはり現状を踏まえた中できっちり現状を分析して小樽港の振興を目指した将来図を明確に示すと、目標を設定する、こういったものが大事でございますので、港湾業界の方々から多くの御意見を伺いながら皆様方の共通認識を持った港湾計画を立てていくと、こういったことが重要であるということで港湾計画改訂作業を一時中断するというに至ったところでございます。

**○齊藤委員**

いろいろその縮小傾向につながるとかそういった理由は、中断しても、しなくても取扱貨物量の計画値というのは下げなければならないの、結局は。

ですから、中断するという理由づけの論理的な根拠というか、論理的に既にもう理屈は破綻しているのではないですか。

**○(産業港湾)事業課長**

やはり現状の小樽港を取り巻く状況から考えますと、やはり貨物量については大幅な増加が見込めないと。しかしながら昨年のフェリーの新造船、またはダイヤ改正によりまして移出については約1.4倍ぐらいふえているということになっておりますので、こういったことも加味しながら大幅な増加は見込めないですけれども、このほかにも何かその貨物量増に向けたものがないのか、こういったものも検討していく、こういった将来的な余地もないのかも含めて検討していきたいということを考えています。

またこのほか、基本理念を設けた中で、こういった物流だけではなくてやはり観光面、防災面、こういった面も港湾計画に反映させていくことは可能なかどうかも含めて、今後は検討してまいりたいということで考えております。

**○齊藤委員**

今後は検討していきたいとかというのですけれども、今港湾計画を改訂すると縮小傾向につながると。中断して時間を置いてやれば縮小傾向にはつながらないというわけではないですよ。

それから平成30年度予算、今この中途半端な予算をつけているのですけれども、将来像とか、基本理念の形成のためのいろいろ懇談会等をやれば、それによって取扱貨物量の計画値を下げなくても済むという話になるのですか。

**○(産業港湾)事業課長**

貨物量につきましては、確かに平成9年段階での港湾計画の貨物量が3,850万トン。では、今何トンあるのかということをおし上げますと、やはり1,100万トンぐらいしかない、大体3分の1ぐらい、四十何%に落ち込んでいるわけですが、この中で先ほどフェリーの新造船とかダイヤ改正ということを盛り込みましたけれども、やはり大幅な増加は見込めない、しかしながら将来に向けてこういった要素も盛り込んだ中で少しでも増加の要素がないのか、こういったものも含めて検討してまいりたいということで考えております。

○齊藤委員

結局中断しても、しなくてもやることは同じことなのです。では、何で中断したのという話です。これまで数千万円の予算をかけて続けてきた改訂作業を中断すると言っておいて、また新たに改訂経費だというのは全く矛盾ですよ、これ。しかもこの20万円という中途半端な金額、だから中断するなどと言わないで、きちんと着々と粛々と改訂作業を継続していくべきなのではないですか。

○（産業港湾）事業課長

基本理念の作成につきましては、港湾計画改訂事業費の港湾計画の一環であるということと考えております。この改訂作業の前段として、小樽港の将来図を踏まえたことを考慮いたしまして関係港湾団体の方からいろいろ御意見をいただきたいと思いますが、やはり先ほど申しましたとおり基本理念の作成にはこういった業界の方々、関係機関、そして庁内会議、こういった経過を経て作成していくもので、これについては一定の時間が必要でございますので、一度立ちどまって港湾計画中断という形になりましたけれども、基本理念を作成するための時間が必要ということで考えております。

○齊藤委員

到底理解できません。こういう中途半端といいますか支離滅裂の予算はとてもではないけれども通せないというふうに考えております。

◎ I T 関連企業等誘致促進補助金について

次に、I T 関連企業等誘致促進補助金、これは事務所系の業種に対する支援だと、市内中心部における雇用確保、市内居住を促進するということなのですが、まず事業内容等を聞いていきたいと思いますが、いわゆる事務所系云々というのは、端的に言えばコールセンターというようなことなのでしょうか。

○（産業港湾）富樫主幹

I T 関連の事業系業種ということでございますが、委員から、御指摘がございましたとおり、もちろんコールセンターも対象に含まれてはおりますが、デジタルコンテンツ事業であったり、システムインテグレーション事業であったり、アプリケーションサービスプロバイダー事業であったり、デザイン業であったり、情報提供サービス業、あるいは情報処理サービス業、ソフトウェア業、あるいはデータセンターなど、さまざまな業種を想定しているところでございます。

○齊藤委員

雇用の確保というところなのですが、それも市内中心部における雇用数だとかその規模、その事務所施設の床面積、あるいは市内中心部でどんな場所が想定されるのかと、そもそも土地はあるのかと、あるいは新築なのか既存建物の転用なのか、あと1件当たりの総事業費はどのぐらいを想定されているのかとか、その辺を御説明ください。

○（産業港湾）富樫主幹

順を追って、説明をさせていただきます。

雇用面でのお話でございます。例えば、その雇用数の多いコールセンター業などであれば、1社でも100人とか300人とかそういった規模の常用雇用者を抱えることもございます。ただ、ほかのI T 関連事業系業種、先ほど御説明した業種で申し上げますと、事業規模によりますが、数名というところがあったり、あるいは進出に当たって従来からお勤めである従業員を連れてきて新しい雇用はないという場合もございますので、なかなかその数字というのは明確に申し上げられないのですけれども、私どもの想定としましては、おおむね25名から30名の雇用増があればというふうに単年度で考えていたところでございます。

事業所の床面積でございますが、先ほどのコールセンターであれば、例えば1,000平方メートルから3,000平方メートル、データセンターであれば1,000平方メートルから5,000平方メートルみたいな想定ではございます。

それ以外の業種については、一般的な空き店舗であったりとか、そういったスペースで十分対応できるというふうに考えてございますので、これについては個別に想定はしていないというところでございます。

市内中心部に誘致するに当たっての土地建物の件でございます。当該補助金については、土地を取得して新たに建物を建設するというような従来からある小樽市企業立地促進条例に基づく助成というか課税免除とは異なるものでございますので、あくまで土地を取得するかということではなくて、中心部の空きビルあるいは空き店舗などにテナントとして入居するというケースを想定しているというところでございます。

最後になります。1件当たりの総事業費ということでございます。これも業種あるいは施設の使用によって異なるところでございますが、コールセンターやデータセンターの場合は、施設改修費の1件当たりの限度額1,000万円、これは、まず間違いなく1件が出れば支出されるだろうというふうに想定をしております。維持管理費は例えば家賃であったりとか、公共施設の料金であったりとかということも含まれるのですが、これも恐らく限度額の500万円の支出はあり得るというふうに考えております。

コールセンターの場合は、このほか、雇用奨励金の1,000万円あるいは職員育成研修費の500万円、いずれも限度額で支出するケースがあり得るというふうに考えておりますので、コールセンターの場合は最大で3,000万円、データセンターの場合は1,500万円程度になるかというふうに考えております。その他のIT関連企業の事業系業種については、規模や設備投資の内容により事業費がまちまちでございますので、1社当たりの事業費については想定はしていないというところでございます。

#### ○齊藤委員

どういった企業に対して誘致というのか、営業をしていくのかと。東京事務所の先ほども出ていましたけれども、企業誘致推進員の方ですか、一生懸命やっていたらいいのですが、なかなか難しいというのか、実際55社云々はこういった企業を回られているのかというところを説明していただきたいと思っております。

#### ○(産業港湾) 富樫主幹

まずどのような企業にこういったものを使ってもらいたいと想定しているかということでございますけれども、やはり先ほど来からお話がございまして雇用創出効果の高いコールセンターについては、やはり引き続き活用に向けた誘致活動を進めてまいりたいというふうに考えております。ただ札幌圏が飽和状態にならないとなかなか私も小樽市までというような形には恐らくならないとも思われますし、コールセンター自体の規模ももう少し中規模のものにならないと当市の立地というのが非常に難しい状況なのかなというふうに承知をしているところでございます。

私どもとしましては、企業誘致推進員ともいろいろな連携をしながら、特にIT関連企業の部分、誘致推進をしているところでございますが、今正確な数字はございませんけれども、その主な業種としましては、ほとんどがコールセンター事業であったり、あるいはソフトウェア開発業、システム開発業が主な内容となっております。

#### ○齊藤委員

平成29年度分の活用状況がゼロだったという話なのですが、この反省点、改善点、改善できるところ、改善しなければならぬところは何か考えておられますでしょうか。

#### ○(産業港湾) 富樫主幹

助成金の内容につきましては、まだ助成金そのものの優位性であったりとか、そういったところの分析までは至っていないところでございますが、道央圏を見ましても、必ずしもそのIT関連企業補助金を持っている自治体というのは多くないものですから、そういった意味での優位性というものはある程度あるというふうに考えております。

ただ、実際のところゼロ件というようなこの状況でございますので、これについては引き続きIT関連企業

の掘り起こしであったり、あるいは本市に誘致する場合の事業継続性であったりとかというのを考慮しながら企業の業績等の分析を含めてやってまいりたいと。これは反省点というよりは、これから継続してそういったことをやってまいりたいというふうに考えているというところでございます。

○齊藤委員

今平成29年度の話を開いたのですけれども、30年度、来年度予算の議論なのですが、その1,000万円の算定根拠というのをもう一度確認しておきたいと思います。

○(産業港湾) 富樫主幹

1,000万円の算定根拠について、IT関連企業の進出に当たって恐らく全ての企業が一番活用するであろうという施設改修費でございますが、これは1,000万円1件上限額で計上しているというところでございます。これだけを計上した理由でございますが、ほかの雇用とか、そういうところはやはりある程度従業員の定着が見込まれる段階である程度補正予算が可能であろうと。

ただ、施設改修については、先ほど面野委員の質問の際にお答えしましたが、まだスケジュール感というのが非常に明確ではない中で、どんとお金が出ていく可能性があるという意味では、施設改修費はやはり最低限計上しなければならないだろうというように考えているところでございます。

○齊藤委員

今のと重なるかもしれないのですが、その進出しようとする企業側にとって、この小樽市の補助金が本当にどんなメリットがあるのかと、企業にとっての魅力は十分なのかという、そこが一番大事だと思うのですが、どうでしょうか。

○(産業港湾) 富樫主幹

先ほどの繰り返しになりますが、必ずしもそのIT関連企業等誘致促進補助金に類した補助制度をほかの自治体が持っていないということに関しては、まず一つ優位性があるというふうに考えております。例えば札幌市であったりしますと、施設改修費に相当する部分、私どもは1,000万円が上限なのですけれども、札幌市の場合は800万円が上限になっているという意味では金額的には優位性があると。

ただ一方で函館市の場合は、同様の部分が2億円、旭川市の場合は2,000万円であったりとか、そういう金額の部分では、函館市や旭川市の補助制度には少し及ばないというふうにも認識をしているというところでございます。ただ補助制度の充足度合いというか、これはもうやはり企業側から見れば、100%補助してくれればこれはいい、金額も大きいほうがいいというふうに恐らく思われます。札幌市であったりとかあるいは旭川市であったり、私どももそうなのですけれども、上限額は2分の1という設定をしております、ここら辺についてはある程度、他市と比べて遜色はないというふうに考えてございます。

○齊藤委員

視察に行ったことがあるのですけれども、すぐ隣の石狩市は非常にこの分野で力を入れているようで、実際にそういう誘致というか進出した実績もあるということなのですが、石狩市の内容と比べてどうなのでしょう。

○(産業港湾) 富樫主幹

石狩市に関しましては、内容としまして金額的なものとかの部分、例えば新設の場合は10億円とか、そういうような要件はあるのですけれども、データセンターのみに限定しているという意味では、私ども小樽市の場合は幅広くIT関連企業を対象にしているという意味では優位性があると。ただ個別のその金額に関しては、委員御指摘のとおりかと思えます。

○齊藤委員

いろいろ聞きましたけれども、いわゆる比較優位性というか、小樽市にどうしても来てもらいたいという内容で

あれば、IT 関連企業を誘致するということが自体を我々は否定しているわけではなくて、このやり方というか、もっと内容的に煮詰めた深いことをやらなければ、そのいわゆる通り一遍的なことではとてもではないけれども、その IT 関連の企業が触手を伸ばすというか、行ってみようかなということには結びつかないと思うのですよね。そういう比較優位性がないことを漫然とやるよりは、別のことを考えたほうがいいのではないのかというふうに判断せざるを得ないと思うのですけれども、どうでしょうか。

○(産業港湾) 富樫主幹

厳しい御指摘で、かつごもっともな御指摘かとは思いますが、私どもが IT 関連企業の誘致の補助金をつくったのが昨年でございます。確かに結果が出なかったという現状ではございますけれども、やはりある程度この補助金を継続し、かつ利用者側からのニーズであったりとか、こういうのを聞き取りながら制度自身の見直しというのは適宜これは必要であろうというふうに考えております。ただ、この単年度の結果をもって補助金を廃止するというような、そういうようなことには私どもはならないというふうに考えてございます。

○齊藤委員

◎創業支援事業費について

あと 1 点、創業支援の創業支援事業費 1,900 万円についても伺っておきたいと思いますが、まず事業内容というか、大体先ほど議論あったのですけれども、これは、結局のところ、煎じ詰めれば申し込み次第という、申込件数によるという話なのですが、現在の予算要求時点での見込みは 1,900 万円を想定されていたというのですけれども、現在の見込みで想定される金額というのは、どのぐらいなのでしょう。先ほど何か減る傾向の話がされていたようなのですが。

○(産業港湾) 産業振興課長

予算を算定した際には、本年度の実績それからその予算算定時以降の見込みということで、まず予算を計上してあったのですが、それ以降、起業を希望される方のいろいろな御事情の中で少しその創業が後にずれるとか、そういったようなことで、その見込みの部分のずれというのは、確かにその予算算定時と現在で違いが出てくるというふうな状況にはなっております。予算算定時にはそういった見込みも含めながら計上したものでございますが、先ほど面野委員に答弁もさせていただきましたけれども、現時点での決算の見込みということになりますと、約 1,319 万円というふうな数字になってございまして、これは全てその予算算定時のところに置きかえた数字ではありませんけれども、そういった意味では少なからず算定時よりは額が減少しているというふうな現状はあるのかなというふうには考えてございます。

○齊藤委員

先ほどもありましたけれども、今非常に財政的に厳しい状況にあるという段階で、ぎりぎりの数字で言ってしまうと 1,319 万ということですが、多少余裕を見ても 1,500 万円を 400 万円切り詰めておいて、非常に創業支援の申し込みがふえて足りなくなるということであれば第 2 回定例会なり第 3 回定例会なりで補正するということが十分考えられるのではないかと。現在、頭から 1,900 万円の予算をどうしてもつけなければならないのかということについては、若干の疑問があるのですが、1,500 万円に減額しておいて補正するというやり方はできないことではないと思うのですけれども、どうですか。

○(産業港湾) 産業振興課長

どうしてもその予算編成のスケジュールの中で、例えば 2 月下旬とかになった際に、そこでその予算を変えようというふうなことはできなかったりするものですから、私どもとしては、その予算算定の際の積算に基づいて、今回計上させていただいてございますけれども、今委員からお話があったやり方が実際上できるか、できないかというふうに御質問されれば、それはできるのかなというふうには考えます。

○松田委員

新年度の産業港湾部の予算の中で新規事業について、先に2点質問させていただきます。

◎小樽地域雇用創造協議会補助金について

まず、先ほど小樽地域雇用創造協議会補助金について面野委員が質問しておりましたので重複していることについては省略させていただきます。この実践型地域雇用創造事業とは、厚生労働省の事業でございますけれども、その中で厚生労働省のホームページを見れば平成30年度の募集は1月上旬から始まっており、また年度途中で募集される2次募集というのは29年度の例でいうと6月から7月となっております。

対象地域としては、既に協議会を設置していることが条件になっているということなのですが、市長の提案説明の中では、厚生労働省のそういう事業を活用し、そのための協議会を新たに設置しというふうにあったものですから、それだったら間に合わないのではないかなというふうに思ったのですが、今の状況を聞きましたら先ほどその協議会はもう既に設置しているということだったので安心したのですが、これでいくともう1月の募集は間に合わないということで2次募集ということで進めていくのか、その点についてはいかがでしょうか。

○(産業港湾) 商業労政課長

厚生労働省の平成30年度の実践型の募集につきましては、1月末が締め切りでございます、協議会は1月26日に設立をして、市としてもその協議会にいろいろその計画、あとは事業構想をお諮りしながら作成して、厚生労働省には第1次の募集で既に提案をさせていただいているところであります。

○松田委員

それで先ほどの予算計上の中身については、面野委員の質問で答えられていたのですが、地域の採択はコンテスト方式で選ばれることになっているようで、ハードルが高いと思いますが、平成29年度では第1応募で13地域、2次募集で2地域が採択され、第1応募の13地域の中に北海道から釧路市だとか帯広市、北見市といずれも道東の3市が採用されておりました。ちなみに29年度はどのぐらいの自治体が応募し、採択されたのかわかっていらしていただきたいと思います。

○(産業港湾) 商業労政課長

平成29年度にどのぐらいの自治体が応募し採択されたのかということで、今委員からお話ございましたとおり、採択された地域につきましては公表されておまして、第1次では13地域、第2次募集では2地域が採択されているところからです。

一方、応募につきましては、企画競争によって事業採択をするものですから、これは公開されていないというところがございます。

○松田委員

何地域が応募してということは、わからないということだったので、どちらにしても、ぜひとも採択されるように頑張ってくださいと思います。もし万が一なのですが、採択に漏れた場合、平成31年度の募集に再び応募することになるのでしょうか。

○(産業港湾) 商業労政課長

現在採択されるように準備を進めておりますけれども、厚生労働省の事業でありますことから国の動向を踏まえながら判断してまいりたいとそうように考えております。

○松田委員

しっかり頑張ってください。ぜひとも採択されるように頑張ってくださいと思います。

ちなみに先日の小樽市民会議100の報告書によれば小樽のいいところと、悪いところについての意見の中で、悪いところで圧倒的に多かったのが、小樽では働くところがないというものでした。やはり雇用問題が小樽の最重要課題になってくると思います。今までも企業誘致など歴代の市長も取り組んできましたが、そこでまだ年度が終わっ

たわけではありませんのでまともではないと思いますけれども、今わかる範囲以内で結構ですので、小樽の高校生の就職内定率はどうなっているのか、この点についてはいかがでしょうか。

○(産業港湾) 商業労政課長

本市では市内の高校全日制が8校で定時制が2校、こちらに毎年調査をしてございますけれども、平成30年1月末現在の就職内定率は93%となっております。

○松田委員

93%ということなのですが、そのうち市内企業への就職内定者はどのぐらいいるのか、わかっていたらお示ししていただきたいと思います。

○(産業港湾) 商業労政課長

先ほど説明いたしました就職内定率、就職された方のうち、市内の事業所への内定者の割合というのは、現時点で40.3%というふうになっております。

○松田委員

とにかく先ほど言いましたとおり小樽の雇用問題というのは小樽の最重要課題ですので、これについてもしっかり取り組んでいただきたいというふうに思います。

◎ロケツーリズムによるシティプロモーション事業費補助金について

次に、新規事業の中で、ロケツーリズムによるシティプロモーション事業費補助金について伺います。

この事業について市長の提案説明では、ロケツーリズムによるシティプロモーションを推進するためロケ地と御当地グルメの祭典、全国ふるさと甲子園に初の出展を目指すというふうに説明がありました。しかし、今回いただいた資料の中では、映像関係者へのセールスによる映画などの大型撮影の誘致を目指し、ロケと御当地グルメの全国ふるさと甲子園に北海道初の出展とありました。今回100万円が計上されていますけれども、この補助金というのは全国ふるさと甲子園を目指すためのものなのか、またはしくは大型撮影を目指す手段としての全国ふるさと甲子園なのか、その主たる目的についてお聞かせください。

○(産業港湾) 観光振興室嶋崎主幹

この補助金の目的でございますけれども、まずロケ地を尋ね、風景と食を満喫してその土地の人々のおもてなしに触れ、その地域のファンになるというロケーションツーリズムによる地域振興の考え方の中で、ロケ地と御当地グルメの祭典であります全国ふるさと甲子園に大型ロケ誘致のまずは手段として出展したいと考えております。

それでこの大会は大体前年実績で5,000人規模の大会なのですが、その中に200名を超える映画監督とか、プロデューサーなどの映像関係者が来ますし、また政府の地方創生の担当も集まる、このようなことから本市のロケ地としての魅力とか、それから受け入れ体制が充実していることと同時にグルメも数々あるよということをアピールして、それらの方々とこのパイプを甲子園でつくって、その後の映画やテレビドラマなどの大型撮影誘致につなげていくと。手段は甲子園出展で、そういった方とのパイプづくりで誘致につなげていく。

目的ということであれば、映画撮影の誘致につなげていくことが主な目的となります。

○松田委員

それで北海道初の出展ということでしたけれども、出展するにはどんな条件があるのか、希望すれば出展できるのか、それとも書類審査などがあって出展できるのか、その条件についてお聞かせ願いたいと思います。

○(産業港湾) 観光振興室嶋崎主幹

出展の条件ということですが、既に映画やテレビドラマとかコマーシャルとか大型撮影の舞台になっていたり、それから舞台ではなくてもロケ地となっている自治体ということでもあります。ですからある程度ロケ地としての実績があるというのがまず一つ条件と考えます。

それからその土地ならではの、これはあるとは思うのですが、その土地ならではのグルメを有していると

ということが第2の条件となると思います。

応募多数の場合は、このロケ地となったことの実績とそれから出品するそのグルメといたしますか商品を比べた審査というのは行われると思いますけれども、昨年は55団体出ていますが、そんなに厳しい審査というか割と受け入れられるというふう聞いております。

○松田委員

今説明ありましたとおり、ふるさと甲子園には御当地グルメを出品することになっていますが、出品する小樽の御当地グルメにはどのようなものがあるのか、その点についていかがでしょうか。

○(産業港湾) 観光振興室嶋崎主幹

夏の秋葉原、真夏の東京で行われるので、鍋ものとかいうのはまず、冷たいもので何か、今のところ決定はしていませんけれども、小樽フィルムコミッションに対する補助金でありますし、フィルムコミッションの関係者、それから庁内協議を行って小樽らしい夏にも合うようなものでグランプリを狙えるような商品を選んで、これからエントリーしたいと考えています。

○松田委員

では、出品するグルメというのは、1点ではなくて何点かということでしょうか。

○(産業港湾) 観光振興室嶋崎主幹

出品するグルメは1点です。それから御当地のお土産ですとか、そういうのは多数出すことができますけれども、エントリーは一つのロケ、何とかという映画と何とかというグルメで勝負というような形になります。

○松田委員

それで補助金対象は先ほども説明があった中、小樽フィルムコミッションとなっていますけれども、この100万円はふるさと甲子園に出展するための費用なのか、大型撮影の誘致も含めた費用なのか、この100万円の使い道についてお聞かせください。

○(産業港湾) 観光振興室嶋崎主幹

補助金の使途ということでございますけれども、事業費の総額としては130万円となっております。これはグルメの売上分を事業に30万円ほど見込んでおまして、これを含んでいる形です。ですから補助金は100万円ですけれども、このうち71万円が全国ふるさと甲子園の出展に係る経費で、その後、直接関わった映像制作者等で小樽に興味を持っていただいた方とかに直接出向いて行ってプロモーションをかけていくという、29万円がその分の主に旅費に当たります。内訳としてはそうなります。

○松田委員

ホームページによっては応募要領が出ていたのですが、それでいくと申し込み締め切りが本年3月14日になっていました。そうすると補助金の予算議決前に締め切られることになっていますが、この点についてもし仮に予算が否決された場合はどうなるのか、この点についてはいかがでしょうか。

○(産業港湾) 観光振興室嶋崎主幹

委員がおっしゃるとおり大会申し込み締め切りは3月14日ですので、それまでにまずは申請させていただきます。先日も道内の某テレビ局で旅バラエティー番組の全国放送がなされて大変な小樽の露出と全国的な反響がありまして、映画とかドラマなどの大型ロケの誘致は今一番注力したいインバウンドではなくて、インバウンドもそうなのですが、国内観光客に向けた強力な取り組みと考えております。しかしながら予算が否決といたしますか通らないとなった場合は、これは出しておいた申請を取り下げといたしますかエントリーを辞退して、その後の直接出向いていく誘致宣伝の旅費の部分も使わないということになるかと思っております。

○松田委員

◎クルーズ客船の誘致について

あと、観光というこの補助金の目的はとにかく小樽をよくしていただいて、小樽に来ていただきたいということもあると思いますが、そこで最後の質問になりますけれども、クルーズ客船の誘致についてお聞きいたします。

昨年の小樽におけるクルーズ客船の寄港実績と乗客人数についてはいかがだったのか、お聞かせいただきたいと思ひます。

○(産業港湾) 港湾振興課長

昨年のクルーズ客船の寄港実績ということで、寄港回数につきましては昨年25回、そして乗客数につきましては約2万8,000人の乗客ということで押さえてございます。

○松田委員

市のホームページでも本年のクルーズ客船の寄港予定数がアップされていましたが、昨年と比較してわずかながら少なくなっています。今後これ以上ふえる可能性はあるのかどうか、乗客人数はどのくらいになるのか、その点についてはいかがでしょうか。

○(産業港湾) 港湾振興課長

ただいま委員から御指摘がございましたホームページにアップもしてございますが、2018年のクルーズ客船の寄港の予定回数といたしましては、23回ということで今公表させていただいております。

これから年度途中にかけてふえるかどうか、ふえる見込みがあるかどうかということにつきましてなのですが、予定外の入港という扱いになるかと思いますが、小樽港では台風ですとか、そういう悪天候に非常に強い港ということで、影響が少ないということでクルーズ客船、船側の判断で、例えば途中で台風等の悪天候が見込まれるといった場合、小樽港に避難して入港することがたびたびございます。こういった数は現在見込めませんが、こういった予想外の増加要因というものはあるとは思ひますけれども、やはり性質上現時点ではどれくらいふえるかということとは不明ということになってございます。

それから乗客数につきましても、これにつきましては、昨年25回のことし23回ということで寄港回数が減少しているということもございまして、それに伴って乗客数も若干でも減るかとは思ひのですけれども、具体的に試算なども行ってございませぬし、これにつきましては現在お示しできるような状況にはございませぬ。

○松田委員

ホームページを見ましたら、初寄港船がバハマとイタリア船籍の2隻ありました。平成29年度を見ましたら、初寄港のクルーズ客船がなかったことから考えると、これはクルーズ客船誘致活動の努力のたまものではないかというふうに思ひますが、どのような誘致活動を行ってこの初寄港が実現したのか、この点についてはいかがでしょうか。

○(産業港湾) 港湾振興課長

平成30年の初寄港といたしましては、5月にノルウェー・ジャンジュエルという客船と、9月ですけれどもコスト・ネオロマンチカという2隻の初寄港が予定されております。

まず、最初の5月のノルウェー・ジャンジュエルにつきましては、船会社がノルウェー・ジャンクルーズラインという本社がアメリカのマイアミにある会社でございます。我々としていたしましては、25年からクルーズ客船誘致活動の一環といたしまして、フロリダの周辺で開催されます世界最大のクルーズコンベンションに職員を派遣して小樽港のPRを行ってきたところなのですけれども、本社がそちらにあるということもございまして、コンベンション会場でこれまで接触機会もあったと思ひれますし、また28年3月にはマイアミのこの会社の本社に職員が訪問いたしまして小樽港の優位性などをPRした、こういうことが誘致に結びついた一因なのかなということと考えてございます。

もう1社はコストクルーズ、本社はイタリアのジェノバにございます。これまでもこのコスト社の船につきましては、小樽港にたびたび寄港してございます、ほかの船ですけれども。日本支社もございまして、東京の支社には

たびたび訪問したり接触したりしてきたところです。具体的な誘致活動、近年で言いますと28年10月、これは北海道のクルーズ客船誘致という取り組みの一環といたしまして、高橋知事と森井市長が東京の支社を訪問いたしました。北海道、小樽への寄港を呼びかける、こういった取り組みも行っているところでございますので、こういったことが誘致につながってきたのかなということで考えてございます。

**○松田委員**

それで誘致活動とともに受け入れ体制の強化というのが大事になってくると思います。そこで最後の質問として、受け入れ歓迎事業の一環として、小樽・北後志産品の販売の実績というのがありますが、これ以外に今までどのような受け入れ体制をしてきたのか、その内容と今後の受け入れ体制強化策について最後にお聞きして質問を終わりたいと思います。

**○（産業港湾）港湾振興課長**

クルーズ客船受け入れの取り組みということでの御質問でございますが、これまで例えばボランティアの皆さんのお力添えをいただきまして埠頭で観光案内ですとか、通訳のサービス、場合によって外貨両替、これは小樽観光協会にお力添えをいただいておりますが、あるいは今お話がありました埠頭での特産品の販売、それから市民による埠頭での出迎え見送り、それからぎやかしの潮太鼓などがございます。こういったことで例えば最近の取り組みといたしましては、物産品や特産品販売の一環といたしまして、余市町ですとか仁木町の観光協会にも御協力いただいております。旬の時期にさくらんぼですとかブルーベリー、こういったものを埠頭で販売していただいたりですとか、あるいは近年、日没後の夜に出港するケースもふえてきてまして、これは観光協会とも連携いたしましてホタテなどの炭焼き、こういった屋台風の演出などを行って非常に好評を博しているところでございます。

受け入れ体制の強化ということでございますが、これまでもさまざまな工夫を行って来たところではございますけれども、今後につきましても小樽港クルーズ推進協議会に加盟いたしております観光協会ですとか、北後志の観光協会、各関連団体、こういったところのお知恵、お力添えをお借りいたしましてクルーズ客船の寄港する時期ですとか、乗客の国籍ですとか年齢層、こういったことにもいろいろ取り組みを考えていかなければいけないと考えておりますので、できるだけ小樽港にとって寄港した際により印象といたしますか、口コミで小樽港はよかったといったようなことを言っていただけるようなそういった取り組みを行ってまいりたいということで考えてございます。

**○委員長**

公明党の質疑を終結いたします。

(「委員長、産業港湾部主幹、答弁の訂正をお願いします」と呼ぶ者あり)

**○（産業港湾）富樫主幹**

先ほど斎藤委員の答弁の際に、石狩市のデータセンターの誘致に係る助成金が10億円であるかのような表現をいたしました。これは誤りでございまして、私どもと同じように条例に基づく課税免除を石狩市も行ってございまして、その際の投資額の下限額が10億円、私どもは3年間の課税免除で上限額が1億5,000万円という制度を設けているのですが、石狩市の場合はデータセンターに限り5年間の課税免除で上限額は設けないというような制度でございました。これとあわせてデータセンターに再生可能エネルギー利用設備等を設置する場合の助成を5,000万円という、これは助成金ですが設けているというところでございました。大変失礼をいたしました。

**○委員長**

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時52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、質疑を続行いたします。  
自民党に移します。

○山田委員

それでは私から小樽港港湾計画に関連しての部分と引き船について質問してまいります。

◎小樽港港湾計画について

それでは、この港湾計画について最初にお聞きしますが、今回中断されているということと言われておりますけれども、この港湾計画、最近では10年ということではありますが、この計画年次について長くなる部分、また短くなる部分、もし情報があればそういったことをわかる範囲でお聞かせ願いたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

港湾計画の目標年次でございますけれども、一般的には10年から15年を見据えた、小樽港の将来を見据えた形での港湾計画になるのかなと思っています。

○山田委員

そのとおりです。港湾法第3条の3第2項の規定により、通常では10年から15年程度の将来を目標年次としということでされております。それでは港湾法からいけば、道内でそういう考えを持っているところとかは押さえているところがありますか。

○（産業港湾）事業課長

目標年次のことをお尋ねかと思うのですが、これは国の定めによりまして港湾計画についてはどこの港湾も10年から15年を目標年次として計画を立てているところです。

○山田委員

私もいろいろ調べたのですが、直近の話では苫小牧市はまだまだ計画は立てていないようです。そういった意味ではこの10年から15年というその目標に対して本市はどういう考えを持っているのですか。

○（産業港湾）事業課長

この目標年次におきましては、今小樽港を取り巻く現状、また今後例えば貨物量につきましては、どのような形で伸びていくのか、それによって物流面、その他には観光面とかいろいろございますけれども、こういった面を踏まえた中でどういった形で港湾計画を立てていくのか、どういった振興策を立てていくのか、そして例えば物流の伸びによっては例えばこういう施設が必要となる、ああいったものが必要だ、こういったものが港湾計画の中に盛り込まれていくものだという認識しております。

○山田委員

それでは港湾計画は、そういう押さえで今中断しているということで考えてよろしいですね。

○（産業港湾）事業課長

港湾計画一時中断につきましては、やはり現状においては貨物量がかなり下がっているといった中で、このままやはり貨物量の減をそのまま港湾計画に反映させますと、やはりただの縮小計画になる、現計画の縮小計画になるということで少しでも我々としては貨物量増に向けた振興策も含めて港湾計画に盛り込んでいきたいという考え方を持っておりますので、そういう観点から今一時中断に踏み切ったというところでございます。

○山田委員

それでは全国でこの中断、遅延、中止、こういうような例はあるのですか。

○（産業港湾）事業課長

全国規模では調査はしておりませんが、今この場では明確にはお答えすることはできません。

○山田委員

それではそれは後ほどまたお聞きします。それではこの港湾計画について、今本市では中断ということでお話を御受けしました。先ほどからもほかの会派から港湾計画改訂に向けていろいろと事業をされているということは聞いておりますが、港湾業界や関係機関から幅広く意見を聞く点やどのような懇談会を予定しているのか、その点についてもう一度お聞かせ願いますか。

○(産業港湾)事業課長

これまでの議論のとおり、港湾計画改訂の一時中断に至って、前段として基本理念を作成したいということでお答えしてきたところでございますけれども、この基本理念をつくるに当たりましては、やはり小樽市はどのような方向を目指しているのかということに関係団体から意見を聞きたいということで考えています。今の段階では意見を聞く場として運送業、倉庫業、水先人会、そして商工会議所、こういった方々からの意見を伺いながらこの基本理念の作成に向けた意見を伺いたいということで考えております。

○山田委員

こちらの20万円については、まだまだ私は少し疑問が残るのかなと思っています。

◎港湾のタグボートについて

それでは、次に港湾のタグボートに関連してお聞きします。

平成27年第2回定例会において、我が党の酒井隆行議員がタグボートの質問をしましたが、そのときの質問の内容と説明員の答弁、どういうことを言ったのかお聞かせ願いますか。

○(産業港湾)管理課長

今の委員から御質問ありましたタグボートに関して平成27年第2回定例会で自民党酒井隆行議員からの質問とその答弁についてですけれども、まず質問についてですが、「平成25年3月の予算特別委員会での私の質問に対し、今後、調査などを行っていくとのことで、更新時期については、平成28年8月とのことでありました。これまでの調査内容についてお答えください。また、更新時の考え方について、中古船にするか、新造船にするか、船の能力、馬力などについての内容やコスト金額も含めお答えください」といった質問の趣旨でございました。

それに対する答弁ですけれども、「現在のたていわ丸の裸用船契約が平成28年8月末までであり、その時点で船齢が30年を迎えることから、後継船については中古船によるの更新を検討しており、平成25年より道内外の数隻についてその使用を確認し、現地調査を行っております。船の能力、馬力については、現在の引き船が3,500馬力であり、同等かそれ以上、用船費については、中古船を導入することにより、現状程度となるよう検討しているところでございます」といった答弁でありました。

○山田委員

押さえるにはその契約の1年前にこういうような心配があるのでこういう質問をされました。

その次に、平成28年3月2日に私が一般質問でもしております。この時点の28年3月2日、一般質問の内容と説明員側の答弁をお聞かせ願いたいと思います。

○(産業港湾)管理課長

平成28年第1回定例会の一般質問において、山田議員からの御質問と答弁の内容についてです。

まず質問についてですけれども、自民党の「酒井隆行議員が昨年、一般質問でタグボートの質問をしていましたが、そこで改めてお聞きします。更新後の費用はどうなるのか、また、どのような機能を持つ船舶を希望しているのか、関係者の要望書などがあるのかお知らせください」といった質問の趣旨でございました。

それに対する答弁ですけれども、「更新後の費用などにつきましては、現在のたていわ丸の裸用船契約が平成28年8月末までであり、この時点以降での更新を考えており、更新後の費用は、中古船を導入することにより、現状程度を基準と考えております。後継船の機能については、現在の引き船が3,500馬力であり、同等か、それ以上の機

能を持つ船舶を基本と考えております。関係者の要望については、小樽水先区水先人会から、初めに4,000馬力以上の大型引き船の配置について、次に新造による大型引き船の配置についての2回の要望書の提出を受けているところであります」と答弁しております。

#### ○山田委員

我が会派は以前からこのような質問をさせていただき、この港湾にかかわるこのタグボートについて、小樽の現状、港に合うフェリーや貨物船に対応できる引き船を要望してきました。党内ではいろいろとその新造船、中古船ということも考え得るということで、この時点では、我々は新造船を要望していましたが、説明員側から中古船ということで答弁がありました。

そこで、今なぜこういう中古船から新造船に変わったのか、その点をわかるようにお答え願いたいと思います。

#### ○(産業港湾)管理課長

平成27年当時なのですけれども、引き船たていわ丸は昭和62年1月の竣工ということで、竣工からもうそろそろその時点では30年を迎えようとしている時期に入っていました。そのことによって、老朽化によります故障等が非常に懸念されているところでもございました。そのため、引き船の運航保守管理等を行う民間事業者、たていわ丸の後継船について手配を依頼したところでもございますが、その結果、民間事業者が平成28年3月に後継船として中古船を購入し、それを小樽港に配船することとしておりましたけれども、その後に購入後、引き船事業に精通する関係者から、後継船に対しての性能ですとか能力について異議の申し立てがあったところでもございます。

そのことを受けまして、本市では引き船関係者などの意見を伺うだとか、本当にだめなのかも含めて調整してきたところなのですけれども、その結果、なかなか意見の調整がつかないと、もう一度改めて我々も船の能力を検討したところ、中古船の小樽港配備については一旦白紙に戻して、改めてたていわ丸の後継船を探すこととなったといったことで、今回30年度の予算提案をさせていただいたという状況でもございます。

#### ○山田委員

そこで中古船の話になりますが、道内では石油関連の港の縮小、こういうことからほかの市でタグボート処遇のうわさが挙がっておりました。調査中の道内外の中古船の調査結果はどうだったのかお知らせください。

#### ○(産業港湾)管理課長

まず道内の石油関連事業の縮小から、港でのタグボートの処遇の件だったのですけれども、その港というのは室蘭港なのですが、そこは民間の事業者が引き船事業を行ってまして、そこには3社ございます。それぞれ2隻ずつタグボートを所有しているのですが、その石油関連事業の一部縮小に伴って引き船が不要になるということはないという話で、実際それと関係ないタンカーが入った場合には、6隻のうち5隻を使って係離作業を行うという話でありました。なので、その作業に取りかかると、ほかの船舶に対する係離作業ができなくなるので、予備として1隻がなければならぬと。6隻は何とか維持しなければならないというお話でありましたので、その港については、小樽港に融通するだとかというお話にはならないのかなというところで、聞いた次第でもございます。

また、道内外の中古船の調査結果についてなのですけれども、一般社団法人日本港湾タグ事業協会という組織があるのですが、そこで毎年「会員・所属タグ一覧表」というものが出されていまして、それをベースに全国の引き船について調査したところ、登録されている会員が所有する4,000馬力超の引き船については、全体の総隻数で419隻ございました。

ただ、小樽港の港湾の利用に合った形ということで限定していきますと、まず総トン数が200トン未満であること。あと肩幅、船の幅が現状のたていわ丸と同等の9.4メートルよりも幅が広くなければいいと。その前には全長なのですけれども、全長が33.9メートルございまして、それ以下であること。要は舟形が大きくなると、小樽港での取り回しが悪くなるので、基本的には同等か、それよりも小さいものということ。さらには、4,000馬力という縛りをかけていった結果、全国でも小樽港で使えそうなのが、最終的には13隻という形まで絞り込まれました。

さらに、それらの船舶を所有されているのはほとんど全部民間の引き船事業者なのですが、電話でヒアリングして、売却の意向だとかも確認したのですが、結果的に全部お断りされたという状況で、その結果中古船による購入ですとか、要請というのは非常に厳しい状況になったのかなという判断に至りました。

#### ○山田委員

それでは、調べた中で、近年道内で他市のタグボートの導入状況、新造船の部分をわかっている範囲でお聞かせ願いたいと思います。

#### ○（産業港湾）管理課長

近年、他都市、他港でのタグボートの導入状況とその内容について、直近3年以内になるのですが、全国で調べるとなると、かなりの港があり、調べ切れない部分がありましたので、北海道の主要な重要港湾で調べたところ、苫小牧港では民間の引き船事業者2社が平成27年12月に竣工した4,500馬力と、28年6月に竣工した4,500馬力の引き船をそれぞれ導入しているところでございます。

あと、函館港では、同様に民間の引き船事業者なのですが、平成27年1月に竣工した4,000馬力の引き船を導入している状況でございます。現在釧路港で、これは民間の引き船事業者になりますけれども、詳細のスペックとかはわからないのですが、馬力的には4,000馬力超級の船を今建造中であるという情報を得ております。

#### ○山田委員

それでは資料からお聞きします。資料のA3判の中で、中古船の場合、新造船の場合、裸用船の場合ということでお出ししていただきましたが、この三つの手法で本市の購入する場合の金額の比較、あわせてコストの比較、それから過疎対策事業債が適用されるのか、起債の有無やこの償還計画、本当に必要ならこの6億6,000万円ですぐに建造していただきたいと私は思っております。その内容をわかりやすく説明をお願いいたします。

#### ○（産業港湾）管理課長

きょうは資料として提出させていただきました、4,000馬力の引き船の導入方法別の検討比較表なのですが、まず簡単に説明させていただきますと、まず一番上の中古船の場合ということで、これは二段書きになっていますが、導入後の平成31年度から15年経過した45年度までの歳出と歳入がまず上段にございまして、その下段が46年度から60年度までの歳入歳出の収支を出しています。

基本的にはあくまでも、中古船による場合とか新造船の場合とか、裸用船の場合でも、一応使用期間を30年として同じレベルでと考えるので、こういった形で整理させていただきました。

まず中古船による場合なのですが、まずそれぞれ歳出としては、船を維持するための運行保守管理費、それと定期検査の検査費、あとは中古船の場合ですと購入費。新造船の場合ですと建造費と。あとは裸用船だと裸用船費、いわゆる賃借料というのがあります。その他船の保険、船舶保険ですとか搭乗者の保険ですとか、あとはPI保険といったもの。そのほかに、船舶用の燃料というものが合わせて引き船事業を維持するための総トータル経費として歳出ということになっています。

歳入としては、引き船の使用料ということで、この収支の関係を見ていきます。まず中古船の場合なのですが、いわゆる船価というのがございまして、ヒアリングによって、北海道外の引き船に関係する民間の業者を通して調べたのですが、4,000馬力の中古船で、20年落ちで船価は2億3,000万円からとなっています。

10年落ちですと、船価は3億6,000万円からということになっています。今回の検討については、中古船の導入については、一応20年落ちの中古船を導入するという前提でシミュレーションさせていただいています。購入費としましては、この船価のほかに、本州から恐らく持ってくる格好になることを考えますと、寒冷地仕様などの改修が必要になってきます。その際過去の実績で、たていわ丸と同等規模の船舶を改修した場合の費用が改修費として4,000万円かかっておりますので、これを加算した額を中古船の場合は購入費としております。

運航保守管理ですとか、検査費用と船舶保険とか船舶燃料費については、先ほど林下委員からの御質問でもお答

えているとおり、新造の場合は石狩湾新港にあるかむいという船の実績、中古船の場合については、これまでたていわ丸にかかった中古船をベースに運航保守管理ですとか、燃料費、保険代を出して、それぞれ算出しているところでございます。

このシミュレーションでいきますと、中古船の20年落ちのを購入した場合、船価2億7000万円が当初はかかるのですけれども、10年後にはまた新たにその後継船を準備しなければいけないということになってきますので、41年度にはまた20年落ちの引き船を同じぐらいの規模で購入すると。さらにはまた10年たつと30年を迎えるものですから、その次の年である51年度には、また同じように後継船を配備していかなければいけないということを前提に、この30年間の間での購入の後2回更新という形で、船の購入費を算定しているところでございます。

その結果、中古船の購入の場合、30年間使用した場合の最終的な収支というのは、ここに記載されているとおり、3億5,240万円ほど赤字というか、収支割れをしているという計算結果になっております。

新造船も同様に、この場合は単純に建造費を取得費としてここで計上しているのですけれども、一応新造の場合は、起債によって財源を確保するという前提でおりますので、ここでは過疎対策事業債2分の1と港湾機能施設整備事業費2分の1をもって借りるという前提でいきますと、6億6,000万円に利息分がついて、最終的には6億9,410万6,872円と、これは利息が入った形で建造費を出しております。最初の3年間は利息分で据え置きなのですけれども、これで15年間起債を償還していきますと、その償還が今のシミュレーションでは、45年度に終了しまして、46年度からは建造費の支払いはなくなっていくという計算になっております。

その結果、確かにこの財政の状況が厳しい中、45年度まで非常に厳しい状況なのですけれども、46年度からは一転して、収支は黒字になっていくという計算になっています。ただ、30年間通して見たときにはやはり収支がマイナス1億5,644万1,956円という結果となっております。

また裸用船について、これは基本的には新造船の場合でシミュレーションしていますけれども、新造するものというのは、石狩湾新港にありますかむいをベースに新造した場合の用船費という形で民間事業者に算定してもらっている結果ですが、それに、要はつくったときの船価というか、価格によって用船費に全てはね返ってしまうので、今のたていわ丸から比べますと、用船費は2倍ぐらいになっているという形になっています。民間の場合は20年ぐらいのスパンを見て、この用船費用だとかを決めていくということなので、それでいきますと、50年度までの用船費用は、4,000万円ぐらいになってしまうと。その20年超過した後は、今のたていわ丸が来たときと同じぐらいの年数なので、現在の用船費の半分ぐらいになっていくだろうというシミュレーションの結果でございますけれども、最終的にはやはり用船の場合は、収支を考えたときに、これでいきますと約14億円割高になる結果となっておりますので、その結果を踏まえますとなかなか黒字にならない部分はあるのですが、この三つを比較すると、新造のほうが、ダメージという言い方はあれですけれども、一番出費が少ないということでございます。

#### ○山田委員

今収支の部分で、新造船のほうがそういうような費用だとかが適用される部分があったりと説明がありましたが、きょう、今財政部が来ているのでお聞きしたいのですけれども、もしこの引き船をつくる場合に、この過疎対策事業債が適用されるのでしょうか。財政部として言えなければ言えないでいいし、その点もしわかれば、お聞かせ願いたいと思います。

#### ○(財政) 財政課長

今、港湾室からも説明がありましたけれども、過疎対策事業債として総事業費の2分の1、そして機能債として2分の1ということで申請予定というお話を聞いているのですが、過疎計画の登載の部分につきましては、現在も企画政策室で話を進めているかと思えます。通常5月に1次申請をして、1次申請に漏れたとしたら2次申請という形になるのですけれども、通常であればこれから起債の部分の協議を進めていきますが、通常でいけば過疎対策事業債の部分の協議が整えば、普通に行けるのではないかなというふうには考えております。

○山田委員

それでは、本当にそういった財政的に心配がなければ、ぜひともこういうような話は、老朽化したタグボートなので早急にお話を進めていただきたいと思います。それで最後に、最近のタグボートの仕事で従来行われなかった事項でどういうことがあるのか、それと、タグボートの機能や海難対応、また搭載事項、本市の基本的な設計について、あらあら、わかる範囲でよろしいのでお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）管理課長

タグボートの業務の内容で、従来と何か新たに作業とかが出てきたのではないかと御質問ですが、特に従来行っていた業務に対して、何か仕事がふえているということはないのですけれども、最近少し変化というか、それでいきますと、平成27年ぐらいから、フェリーの定期航路を維持するための荒天時の入出港の際に、タグボートの支援要請が非常にふえてきております。

26年度では、タグボートを使用している回数というのは7回しかなかったのですけれども、27年度に入ってから26回、28年度は45回も支援要請を受けているところでございます。29年度については、まだ2月末現在の実績ですけれども、16回という形で、実際に係離作業だけではないのですが、例えばエスコートみたいな、何かあったときに押すだとか引くだとかという補助的なものを準備できるようにという意味での支援要請。あとは天候の状況を見ながら、突然風がやんだりとかすることもありますので、その場合は待機していただくとか、そういう要請があることは、若干ふえてきているのかなど。あとは直接係離作業とは別に、最近台風ですとか、大雨洪水に伴います流木が日本海を漂流して、小樽港内に入ってくる件数が多々見られますので、そういった場合には海上保安部から、船の航行に支障のあるものについては、港湾管理者において、それを対応してくださいというふうに言われていますので、そういった場合には、流木の除去作業とかも実際昨年2回ほど、船に乗って流木を拾い上げるとか、港湾の船舶の航行の安全を確保するための作業だとかは若干見られるようになってきているのかなどと思っています。

○山田委員

もう一つ、聞いていたのですけれども、このタグボートの機能、その部分ももう一回お願いします。

○（産業港湾）管理課長

大変失礼しました。タグボートの機能ですとか海難対応についての装備とか、そういうもののお話なのですけれども、後継船については基本的には、現行のたていわ丸と同様の船型を踏襲するというので、総トン数が200トン未満で、全長が33.9メートル以下、肩幅は9.4メートル。あと型深といいますけれども、甲板から船底まで、これが3.98メートルというのを基本にしています。装備としては、当然大型貨物船ですとか、クルーズ客船に対応するための、出力機関数では4,000馬力。また通常の係離作業に必要なものとか、あとは海難対応、いわゆる海上で機械の故障ですとか、操舵装備の故障によって自力で航行ができなくなった船舶、デッドシップという言い方をしますが、その曳航のために必要なウインチがダブルウインチという言い方をしますが、荷台に備わっていることすとか、あとは船舶火災が発生したときの対応についての消火設備も備えているというのが、基本的に必要になってくるだろうということで、今検討を進めているところでございます。

○中村（吉宏）委員

◎引き船について

それでは質問させていただきますけれども、まず今お話を挙がっていましたが、引き船についてですが、今我が党の山田委員からもお話があったように、当初の答弁では中古船を利用ということで計画を進めていたと思います。それが新造船に転じて、その後に議会で報告等はなされてなかったと思いますけれども、この辺はいかがですか。報告はされましたか。

○(産業港湾) 管理課長

直前になって、経済常任委員会には説明させていただいたのですが、こういった資料ができるのに非常に時間がかかってしまいまして、その点本当にもっと議論する時間をつくった上で、予算の提案を持っていくべきだなというところを反省しております。その辺については非常に申しわけなく思っております。

○中村(吉宏) 委員

毎定例会ごとに、議会軽視とかそういう話も挙がっていますので、くれぐれも慎重にもっと早目早目の報告をいただきたかったなというところでありました。今資料要求の資料の中で、新造船を使った場合に、30年見越した収支が1億5,640万円ということですが、これも私が今ふと計算してみたら、30年間ですよ、30で割ると年間五百数十万円のマイナスというのが単純計算なのですが、これもしてみました。例えばこのマイナスを解消していくという発想に立ったときに、貨物船や今クルーズ客船も入っていますけれども、こういったぐらいの稼働をしていけば、これが解消できるとか、少し積極的なところ、もし見ればですけども、お聞かせいただければと思いますが、いかがですか。

○(産業港湾) 管理課長

黒字に転じるには、大体どのぐらいの船の係離作業等を行えばいいかということなのですが、今の時点ではそこまでシミュレーションしていませんので、お答えすることはできません。大変申しわけありません。

○中村(吉宏) 委員

市民の皆さんにまず6億6,000万円の船を買って、いろいろ稼働させた中で、30年使って赤字なのだと、これを市民の皆さんにそのまま説明して、ああそうですかということにはなかなかないのだろうなというのが、一般的な感覚だと思います。こういうものを吸収して、どうやってそれを増加に転じるかというところの議論もしっかりやっていただきたいというのが1点思ったところでありましたので、こういった計画も今いろいろ船の入れかえの問題で大変だったのでしょうか、こういった議論も庁内でしていただきたいというふうに思います。それと、新造船をつくるに当たって、業社を入札ということで考えていらっしゃるということですが、例えば小樽に関連した企業で、こういう造船とか、そういったところも含めて、一般競争入札なのか指名競争入札なのかわかりませんが、そういった業者選定ということも可能なのかなと思います。その辺はどうでしょう。見解とかありますか。

○(産業港湾) 管理課長

市内のお話がありましたけれども、我々としては一応全国を対象に基本的には一般競争入札ということで考えており、今は本州では比較的特需ではないですが、引き船の建造というのが活発化してきていて、結構海外からもまとまった隻数だとかのオーダーが入っているという話がございます。なかなか船台を確保するのも厳しいという情報もございます。そういった中で実際我々が求めています平成31年9月末までに、引き船を製造できるという条件の中で、造船所というのを選定していかなければいけないのかなというふうに考えていますので、そういったことができるかできないかを含めた意向確認もしながら、そういった場合は確認したところに指名競争入札を行うかどうか、そういうことも考えていかなければいけないのかなというふうには考えています。

○中村(吉宏) 委員

大体その発注を出すというか、入札の状況も含めてですけども、いつぐらいの時期、タイミングを予定されているのですか。

○(産業港湾) 管理課長

建造の日数というか、月数なのですが、大体6カ月か7カ月で、要は船台に上がってしまえば、あとは順調に進むということですので、それを考えますと9月までに導入するという前提になりますと、遅くても2月、3月とかにはもう着工してなければいけないのですが、その前には当然、材料とかそういう手配だとか、エン

ジンの製作だとか、先行していかなければいけないと思いますけれども、今の予定では4月中ぐらいには、仮契約して、予定では6月の本契約を議会に提案しなければいけないと考えていますので、7月、8月ぐらいに着手は何かしたいなというふうには考えております。

○中村(吉宏)委員

確か今のたていわ丸が9月まででしたよね。というと、時期的に、時間的に間に合わないのではないかと思うのですけれども、もう一回御答弁ください。

○(産業港湾)管理課長

済みません。たていわの裸用船契約は、船主と話し合いをしている中では、平成31年9月末までで限界ですねというお話になっていますので、30年9月だと、正直やっていないと間に合わないのですけれども、31年9月であれば、まだ若干、本当にぎりぎりだとは思いますが、まだ時間的には少し、余裕という言い方は誤解を招くかもしれないのですけれども、30年7月、8月に着工できれば間に合うかなというふうに考えています。

○中村(吉宏)委員

わかりました。時期的なものは十分間に合うと。あとは入札に関連して、今指名の可能性もというところで、あと、我が会派の意見といますか、一つ挙がった意見なのですけれども、ぜひ小樽に関連のある企業なんかも、お声かけのような流れになっていけばいいのかなという声も上がりました。例えば神原汽船株式会社とかは、小樽港から航路を持ってくださっていて、何か親会社の造船会社があるようなところであるというあたりも関連があるし、これは別に入札云々を左右するものではないのですけれども、力をかしていただくのであれば、そういう協力関係のところもお声をかけて競争の中に入れてもらってはいかがかという声もあるのですが、このあたりはいかがでしょうか。

○(産業港湾)管理課長

今、中村吉宏委員から神原汽船も、情報もらったほうがいいのではないかとということですが、我々としてはこれだけの費用をかけてつくるわけなので、今このシミュレーションをしているとおり、30年間使うという前提で今動いております。そういった中でいいものをつくるとなると、やはりそれだけタグボートの建造実績が多いですとか、工場の状況だとか、そういったことも踏まえた中で業者の選定というのを慎重にやっていかなければいけないのかなというふうに考えておりますので、そこまでは今どこがどうということは言えないところがあります。

○中村(吉宏)委員

そういった地元で根差したといますか、地元と関連というところも、考えていただければありがたいなというふうに、今この場ではここまでしておきます。

◎小樽港港湾計画について

次ですが、港湾計画についてです。きょうもいろいろな議論が挙がっていますけれども、何ていいますか、中断という言葉がどうしても重くのしかかっているのが、今のこの港湾計画をめぐる状況なのかなと思うのです。いろいろな議論を聞いて感じていますけれども、今やっている状況というか中断というか、いわゆる港湾計画の改訂を一時先延ばし、延期するというような発想かと思うのですが、そういうことなのではないですかね、どうなのか。

○(産業港湾)事業課長

港湾計画の中断に関してでございますけれども、今のところは港湾計画の改訂は一時中断して、いろいろ計画を立てるためにその前段として、基本理念の作成をしたいということで考えております。ですので、先送りと言え、結果としてはそうかもしれないのですけれども、あくまでも改訂作業を早期に、改訂したいという意味は変わっておりませんので、先ほどスケジュールを申し上げたとおり、来年度に基本理念を作成して、その次の年度、平成31年度には港湾計画改訂に踏み切っていきたいということで考えております。

○中村(吉宏)委員

長期構想の策定なので、これこそ中断してしまっただけでそのままになっているのでしょうか、一連の流れで考えていけば、やはりその計画自体を中断するという話になっていくのではないかと思います。基本理念をつくるという作業をやっているようではありますが、これも含めて港湾計画の策定が少し後に遅くなるという発想になると思うのですが、そうではないのですかね。言葉の問題かもしれない。

○(産業港湾)事業課長

これまで港湾計画の改訂の案としては、平成29年度までにやるというお話はしてきたところでございます。確かに改訂年次から言いますと、今の状況では32年7月に諮問答申を受けて改訂するということですので、現実的には港湾計画の改訂はおくれてしまうということにはつながってくると思います。

○中村(吉宏)委員

今、おかれてということなので、中断ということには私はならないのではないかと思います。あくまでも中断という発想なのではないでしょうか。

○(産業港湾)事業課長

これは今の港湾計画の改訂をするという目的の中で、基本理念ということでございますけれども、あくまでもこれから継続して、早期改訂に向けて進めていきますので、今は一旦基本理念をつくるために中断するというところでございます。

(発言する者あり)

○中村(吉宏)委員

あくまでも中断と言うのであれば、やはり今回港湾計画関連の予算という形で上がってくるというのは、どうも私は納得いかないのかなと。ちなみに、先ほどいろいろ費目をお示しいただきました。使う費目をお示しいただきましたが、協議会の懇談会を行います、そういう事務費ですとか、国土交通省や北海道開発局との協議に13万6,000円というお話でしたけれども、これはそれぞれ実施する時期というのは、いつぐらいを予定していますか。

○(産業港湾)事業課長

懇談会等の日程については、まだ正式には決めておりませんが、まず作業としては、基本理念を策定するために各業界の意見を聴取したいということで考えております。国土交通省、そして北海道開発局への旅費ということで13万6,000円と申し上げたところですが、これについては基本理念の一定程度方向が見えた段階で、国土交通省に、今後の進め方、こういったものを協議するというところでございますので、これについては恐らく年度の後半になってくるのかなということで考えております。

○中村(吉宏)委員

業界の意見を今拾うとありましたけれども、いつぐらいのタイミングでどういう形で行うのですか。

○(産業港湾)事業課長

業界の意見を伺うということですが、これは早期に御意見を伺うための場を設けるために、今どのような形がいいのかということで、業界と協議を進めているところでございます。いつできるかにつきましては、現在の段階では明確にはお答えすることはできませんけれども、なるべく早期にそういった場を設けたいということで考えております。

○中村(吉宏)委員

それは何かの委員会ですとか、協議会ですとか、そういうものをつくるのか、あるいは普通の座談会的な方法でやっていくのか、その辺をもう少し説明してください。

○(産業港湾)事業課長

業界からの意見の聴取方法につきましては、先ほど少し触れましたけれども、倉庫業とか運送業、水先人会、こ

ういった方々から編成される小樽港湾振興会というところがございますが、こういった方々の御意見を聞くために、我々からお伺いをして、それぞれどういった小樽港の方向性を見つけていったらいいのかと。こういうところで意見を聴取したいということで考えています。

○中村(吉宏)委員

その港湾振興会は、直近で開いていくものなのですか。どこか時期を見て開くのですか。時期のタイミングをお聞かせいただきたいのですけれども。

○(産業港湾)事業課長

開催するタイミングにつきましても、例えば市長も参加して何か場を設けたらいいのか、どういった形がいいのかということも含めて、今協議している途中でございます。

○中村(吉宏)委員

今のところ未定ということですね。未定ということで了解をしました。

◎IT関連企業の誘致促進について

次にIT関連企業等誘致促進補助金について、質問をさせていただきます。先ほどの議論の中でいろいろ挙がってきているわけなのですけれども、今年度実績と新年度の見込みをもう一回お聞かせください。

○(産業港湾)富樫主幹

平成29年度の実績でございますが、ゼロ件でございます、30年度、現在も具体的に交渉中である企業というの、現時点ではないというような状態でございます。

○中村(吉宏)委員

そういう状況の中で、事業だけがふわっと浮いているというように私には見えて仕方がないのですけれども、ちなみにいろいろな議論の中でIT関連の企業をいろいろ挙げられていましたが、主に目をつけられているところはコールセンターなのかなというふうにイメージをしておりますが、ちなみに今の小樽市内で、求職者の求職状況ですけれども、例えば事務職でしたら、今有効求人倍率は0.3とか4なのかなと。ただ、いろいろな業種によっては、2.4とかそういう数字になっている業種も実際はあるのですけれども、コールセンターの主要業務といえば、オペレーター業務だと思います。こういったところに特化して、市では何か求職者の状況調査などはされているのでしょうか。

○(産業港湾)富樫主幹

オペレーターに特化した求人状況の分析は、現在はしてございません。

○中村(吉宏)委員

では、データセンターなんかのお仕事も、企業の誘致に向けて頑張っていってほしいようなのですけれども、そういうデータ入力とか、そういう方面に関してはどうでしょうか。求職者の状況というのは市内の中では把握していますか。

○(産業港湾)富樫主幹

こちらにつきましても、求人状況等の分析、確認はしてございません。

○中村(吉宏)委員

そういう中で、企業誘致していきますよと言っても、例えばですよ、本当に優しい企業が小樽のためだと乗ってくれて来てくれたとしても、人を雇えないというような状況も発生しかねないし、だからやはり求職のニーズですとか、そういった情報もあわせていろいろ提示をしていかないと、企業が進出ということにはなかなかつながっていかないのかなと。また、先ほどのお話の中で、社員の方たちを連れて、いわゆる移住も含めた形の企業誘致というパターンもあるにはあるのでしょうかけれども、なかなかレアなケースだと思うのですよね。働く側といわゆる求人と求職のミスマッチが起きる、あるいは求人側が期待して来たけれども、全然求人できないというようなことも

発生すると思うのですが、こういったところの手当などは考えていらっしゃるのでしょうか。

○(産業港湾) 富樫主幹

今、中村吉宏委員から御指摘のございました求人業種の分析であったりというのは、全く御指摘のとおりかと思えます。私どももやはり誘致に当たって、具体的に相談を受けていく中で、やはり求人をうまく雇用できるように、ハローワークであったりとか、そういったところの関係機関と協議、連携しながらやっていきたいというふうに考えておりますので、そういった形での支援を考えているというところでございます。

○中村(吉宏) 委員

例えばコールセンターを誘致するのでも、中規模でも50名ないし100名、大規模になりますと300名とか500名とか、そういう規模の常駐が必要になってくるころだと思えますし、そういうところの発想にも至らなければいけないのではないかなと思いますけれどもね。今後の事業の継続というところでも、少し疑問符がこういう面からもあるのかなというふうに思っているところでした。

◎創業支援事業費について

続いて、創業支援事業費について伺いたいと思うのですが、これも重ねてになるかと思えます。繰り返しになると思うのですが、平成29年度の実績と、それから今後の見込みのところをもう一回お聞かせいただけますか。

○(産業港湾) 産業振興課長

平成29年度の見込みを含む数字という形になりますけれども、補助が三つございまして、一つ目は内外装工事費補助が12件で約1,080万円。それから事務所と家賃補助が13件で186万円。利子補給が22件で約53万円。合計で1,319万円というふうな見込みで考えてございます。

○中村(吉宏) 委員

平成28年度が1,300万円でしたか。その辺をもう一度お聞かせください。

○(産業港湾) 産業振興課長

前年度の補助の実績をトータルで申し上げますけれども、902万9,334円というのが平成28年度の実績でございます。

○中村(吉宏) 委員

これは平成28年度は対予算額、29年度もそうですけれども、何%ぐらいなのですかね、実績で見えていくと。

○(産業港湾) 産業振興課長

平成28年度で申し上げますと、約42%の執行率。29年度の見込みで申し上げますと、約7割の執行率という形になります。

○中村(吉宏) 委員

平成28年度が42%、29年度の見込みを含めて70%ぐらいということなのではございますけれども、1,900万円の予算がついている中で今の実績なのではございますけれども、この後また伸びてくる可能性というのはあるのですか。

○(産業港湾) 産業振興課長

今年度につきましては、今後のその伸びというか、見込みも含めて先ほどの1,319万円というふうな数字でございます。

○中村(吉宏) 委員

もう年度がそろそろ終わるので、こういうことなのかなと思うのですが、平成30年度についてはどうなのですかね、ここからさらに伸びていく可能性というのは、どのような展望を持っているのでしょうか。

○(産業港湾) 産業振興課長

平成28年度から29年度にかけて、利用がふえているというふうな状況にはあるかと思っておりますが、30年度につきましては、先ほどの御質問にありまして答弁も差し上げておりますけれども、29年度から継続する部分

を実額で計上し、それから新規部分を今年度と同様の数字で計上し、予算を計上しているというふうな形でございますので、そういった形で今回は予算を編成しているという形でございます。

○中村(吉宏)委員

平成29年、28年の実績値から見て、30年度は例年と同じだとこの1,900万円までには達しないのだろうなという予想が立つのですけれども、どうですか、この辺は。

○(産業港湾)産業振興課長

今申し上げております1,300万円何がしというのは、もう残り1カ月を切つてとございますけれども、そういった中で見込みの精査と言いましょか、予算を算定計上したときからいろいろ状況が変わるという中で、現在の約1,300万円というふうな数字でございますので、予算の編成作業の中で、私どもとしては計上した際には、決して付加しているという数字ではなくて、新規でありますとか、今後の見込みでありますとか、そういったものを計上する中でその数字を出してもらっているというふうな形でございます。

○中村(吉宏)委員

その新規の見込みの部分なのですけれども、具体的に例えば件数とか、数字的なところで見込み、あるいはそれに向けて何か努力しますみたいなのところというのはあるのでしょうか。

○(産業港湾)産業振興課長

少し予算の細かい話で恐縮なのですけれども、予算編成時、予算の算定時なのですが、平成29年度、新規の件数と新規の見込み、この時点で14件ということで把握をしてございました。これは家賃補助の関係です。それから内外装工事については15件、それから利子補給についても同じく15件というふうな形で、予算上は算定をさせていただいております。現在は、本当の直近での見込みというふうな形になりますと、新規分で申し上げますと、内外装が12件、家賃が11件、利子が12件ということで、そのタイムラグというのでしょうか、予算を算定したときと現状で把握できている数字、ここの件数なりが少し起業希望者の方のいろいろな事情の中で変化しているものですから、そういった変化という部分が当初予算の数字から、今回の千三百何がしの実績の見込みというふうなところで、変わってきているという状況が原因でございます。

○中村(吉宏)委員

内外装とか家賃補助、それから利子の補給というところですが、これはそれぞれ利用を平成29年度ですか、利用を希望しているけれども、何か要件、条件が整わなくて、利用が難しいというような方はいらっしゃったのですか。わかれば件数とかをお聞かせいただきたいのですけれども、いかがでしょうか。

○(産業港湾)産業振興課長

件数まで押さえていなくて恐縮なのですが、この補助を受ける際には、融資を受けるということが条件の一つとしてまずございますので、例えばその補助を希望されていても、自己資金でやるのだという方についてはこの補助事業が使えないというふうな、そういったケースというのは何件かあったのかなということで認識してございます。

○中村(吉宏)委員

一つ制度設計のところ、こういったところも踏まえた形で新年度変えていくとか、そういう改正的な部分というのはないのでしょうか。

○(産業港湾)産業振興課長

例えば今のお話でいきますと、融資を活用するというのは、やはりできるだけ創業するからには長く安定的に経営もしていただきたいというふうなことで、やはり金融機関の目も通していただいた中で、この補助事業を活用いただくというふうなことを考えているところでございまして、私どもとしては、金額も少し大きい部分もあるのですが、できるだけ皆さんに御活用いただいているというふうな状況の中では、現在は制度の中で変更というのは考えていないというところでございます。

○中村(吉宏)委員

いろいろ自己資金でやる方も、経営のやり方ですとか方針というのはいろいろな方に相談を受けたりとか、そういう形で進められる方もいらっしゃるのかなど。そういったことと、突っ込んだ形で、市民の側から見れば、使い勝手のいいというか、そういった制度設計も必要なのかなというの、今浮かんだところでもあります。またこれはどこかでお話ししたいと思います。

◎日本遺産認定関係費について

まとめて日本遺産認定関係費という名称にしていますけれども、日本遺産、今北前船のものが進んでいると思います。そのほか、今北海道は150年の記念の年でもあり、先日スウェーデンの関連の芸術祭の話もありましたけれども、こういったところで、今炭鉄港の話も進んでいると思うのですよ。それで小樽は鉄道の北海道の発祥の地であり、そういう中で150年の記念で、例えば鉄道技師のクロフォードに脚光を浴びせて、そういう企画展なども行うべきなのではないかということを考えるのですが、ちらと伺いますと、小樽市総合博物館ではそういう企画も認識しているということなのですが、日本遺産の担当方面ではそういう状況を認識されているのか、また炭鉄港の方面も含めて、そういう小樽らしいものを市民の方を含めてPRするようなことを実行していかないのかというのを伺いたいと思います。いかがでしょうか。

○(産業港湾)中崎主幹

ただいま炭鉄港の絡みでクロフォードの話をいただきました。炭鉄港につきましては、現在空知総合振興局でいろいろ取り組みを進めてまいりまして、1月に会議に行つてまいりました。この中身につきましては、経済常任委員会で御報告させていただきたいと思っておりますが、その炭鉄港の取り組みの中で、今後、今お話がありましたように、クロフォードですとか旧国鉄手宮線ですとか、そういう部分にクローズアップされていくような意見を述べてまいりたいというふうに考えております。あわせて市民への周知という部分も重要でありますので、シンポジウム等、そういう場面を通じて、十分な情報発信をしていきたいというふうに思っております。

○中村(吉宏)委員

あとは詳しく経済常任委員会で報告を聞いてお話ししていきたいと思っておりますけれども、ぜひいい機会なので、クロフォードの生まれた町のアメリカの文化とか、芸術とか、そういったものにも触れて、報告というか市民の皆さんに見てもらいたいかなと思います。

○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)

共産党に移します。

---

○小貫委員

◎高校生就職スキルアップ支援事業について

まず、高校生就職スキルアップ支援事業について、これは平成29年度、今年度増額したのですが、ところが新年度はもとに戻ってしまいまして、減額した理由について説明してください。

○(産業港湾)商業労政課長

高校生スキルアップ支援事業につきましては、平成29年度が430万円の予算で、30年度の予算案では、260万円ということで、減額になってございます。これは29年度の事業予算を組むときには、スキルアップ事業の中の項目の一つであります個人面談を充実させたいということで、そのためにはキャリアコンサルタントの方の人件費が結構かかったものですから、そういったことから430万円の事業費を計上して実施したところでございますけれども、実

際に29年度に実施をしてみまして、なかなか学校で生徒が個人面談を受ける件数が伸びなかったと。まだ終わっていませんけれども、12月末時点で調査したところ、なかなか面談の件数が伸びなかったということもありまして、予算を増額しただけの効果がなかなか見込めないと判断をいたしまして、28年度と同額の260万円の事業費で、平成30年度は事業を実施したいと考えてございます。

ただ、この高校生就職スキルアップ支援事業につきましては、地元定着等で市としては重要な事業と考えてございまして、予算は減額しましたけれども、内容は見直しをしております、例えば我々も企業と学校とで高校生の就職について意見交換をしております、ことしも2回ほどやっているのですが、いろいろと意見をもらっている中で、高校生の段階でいろいろと労働法ですとか、社会保険ですとか、そういった制度について学ぶ機会を設けてほしいという声もありました。30年度の予算の中では、そういった項目を盛り込むといった改善をしております、30年度はそういったことで実施していきたいと考えてございます。

#### ○小貫委員

今の話でいくと、平成28年度と同額なのだけでも、ただそこから先にさらに新たなことを盛り込みたいという話だということは、28年度からさらに抜ける項目も出てくるということですよ。スキルアップだけで。

#### ○(産業港湾) 商業労政課長

あくまで平成29年度の430万円から、30年度の260万円に下げたのは、基本的には先ほど申しあげましたキャリアコンサルタントに係る人件費分を下げたものでして、今委員から御指摘がありましたのは、中身を充実させた関係で、30年度に新たなことをやるので、28年度と少し事業の入れかえがあるのではないかといった趣旨だと思うのですけれども、その辺につきましては、28年度のときには、市内企業を周知するための紹介するペーパーを各学校にお配りするといった事業を新たにやりました。これについては、今手元に数字がないのですけれども、なかなか市内企業の方からそういった情報提供をいただけなかったという事情もありまして、なかなか普及しなかった部分はありました。そういったことから、事業の限られた予算の中で効果的に何をすべきかということを考えたときに、その辺は断念をしまして、先ほど申しあげました30年度につきましては、高校生に労働法ですとか、社会保険ですとかそういった社会人になったときに知っておくべき知識というのを、社会保険労務士を想定しておりますけれども、そういった講座をやりたいと、そのように考えております。

#### ○小貫委員

ただ、後でやりますけれども、IT関連企業の誘致は、実績ゼロだけでも、新年度計上する。しかしこちらは1年間やってみただけでも、効果がなかったの、ぱったりやめますと。何か大分差があるのではないかなと思いますけれども、それで高校生の就職率と市内企業への就職率について、先ほど松田委員の質問で今年度のことについてあったのですが、過去5年間ぐらいではどうなのか、お聞かせください。

#### ○(産業港湾) 商業労政課長

まず高校生の就職率の推移につきまして、過去5年分ということですが、私どもが調査して内定率という形で把握してまして、その数値でお答えをさせていただきますけれども、平成24年度は94.7%、25年度は97.1%、26年度は99.3%、27年度は98.2%、28年度は98.3%、過去5年はこのような形になってございます。

また、この内定者のうち、市内の事業者の割合、これは24年度が46.1%、25年度は43.2%、26年度は45.6%、27年度が46.8%、28年度が52.1%、こういった結果になってございます。

#### ○小貫委員

そうなる先ほどの松田委員への答弁を聞いていると、ここから落ち込んでいるというのが今年度の状況だと思うのですけれども、そういう中で制度を縮小して、どうやって市内への就職率を改善しようと考えているのか、お示しください。

○(産業港湾) 商業労政課長

先ほど松田委員の御質問の中でお答えしましたとおり、平成30年1月末時点での調査結果では、市内の地元企業への内定状況は40.3%ということで、昨年と同じ時期と比べまして1割ほど下がっております。また最終的な数値につきましても、28年度の52.1%よりは下がる見込みだというふうに考えております。これをいかに改善するかということなのですが、先ほど少し触れましたけれども、私どもがスキルアップ事業をやっていく中で、企業と高校との話し合いの場をいろいろ持っております、29年度は2回実施しております。その中で、やはり声が多いのは企業見学会ですとか、インターンシップですとか、そういった高校生が地元の企業を知る機会を十分つくってほしいと。高校生と企業が触れ合う機会といいますか、そういった声が多いものですから、新年度に実施するスキルアップ支援事業につきましては、そういった企業見学会ですとか、インターンシップといったところはしっかりとやっていく、そういったことで地元にともしっかりと定着してもらうということを着実に進めていきたいと、そのように考えております。

○小貫委員

今話を聞いていると、企業からこういう話があって、その部分は改善していきたいということなのですが、問題となる求職者側の高校卒業生だとか、新規に勤めた方の声というのは、どの程度聞き入れているのですか。

○(産業港湾) 商業労政課長

逆に高校生側の声をいかに拾い上げているかということの御質問かと思えますけれども、企業と高校の教師と我々市と三者で話し合いをする場を設けておまして、今の高校生の声につきましては、高校の教師を通じて、我々は話を聞いているのがまず一つございます。あとはこのスキルアップ支援事業の中では、企業見学会を実施するインターンシップを実施する、そういった際に私ども職員は、私も行くことがございますけれども、そういった中で生徒と実際に接する機会がございます、アンケートもっております。アンケートの中からそういった声も確認しておりますし、実際に企業見学会等で生徒にお会いしたときには、私も積極的にお話を確認するようにしてはございます。

○小貫委員

◎小樽地域雇用創造協議会について

続いて今度は、小樽地域雇用創造協議会貸付金、これはほかの委員からも質疑がありまして、1月に協議会を立ち上げたのだという答弁がありましたけれども、その後結局何回ぐらい開いて、この計画というのをつくったのでしょうか。

○(産業港湾) 商業労政課長

小樽地域雇用創造協議会につきましては、先ほど答弁したとおり、平成30年1月26日に設立をしておりますけれども、実際には、開催というのは書面開催だけでございまして、一度も会議として開催してはおりません。厚生労働省に提案した事業構想につきましては、当然経済団体と打ち合わせをしながら、作成したものなのですが、若干30年度のこの実践型事業の提案のタイミングなどが早まったこともございまして、そういったことから、協議会を設立するまでに計画をしっかりと練って、それで協議会にお諮りするというスケジュールで考えていたのですが、国のスケジュールが前倒しになった関係で、時間がなかなか取れなかったという事情がございまして、書面開催で最終的な確認を皆さんにさせていただいたというところでございます。

○小貫委員

書面開催だということなのですが、そういうことになると、例えば協議会では誰が代表になるのだとか、事務局はどこが担うのだとか、そういう要綱みたいなものは定めたのですか。

○(産業港湾)商業労政課長

そういった規約は、作成してございます。

○小貫委員

名称は。

○(産業港湾)商業労政課長

小樽地域雇用創造協議会規約というものを作成しまして、先ほど申し上げました書面開催しました協議会の中で御了承いただいたということでございます。

○小貫委員

それで、結局創造協議会の部分で具体的にどういう求人への対応をできるのかということですが、例えば先ほど面野委員も取り上げていましたけれども、高橋龍議員への答弁で、介護の求人が多いと。製造加工も求人が多いと。こういうことには対応できるのでしょうか。

○(産業港湾)商業労政課長

この地域雇用創造協議会、これは先ほど面野委員への答弁の中で触れましたが、法律に基づきまして、市が計画をつくって、その計画を実際実施するに当たっての国の支援措置になりますけれども、この計画及びその事業の提案内容につきましては重点分野を定めることになっております。今回は観光と食を重点分野として設定してございますので、直接介護の求人につきましては、なかなか対応できる内容にはなってございませんけれども、製造加工につきましては、食料品製造業が本市の場合は割合が高いですから、そういったところから一定程度のフォローができるということ考えております。

○小貫委員

同時に一般事務の求職が多いと、こういうことに対しては対応できるのですか。

○(産業港湾)商業労政課長

一般事務につきましては、確かに求職がそれなりの数がありまして、なかなか求人が少ないと。有効求人倍率も0.34、直近ではそういう状況になってございますけれども、今回の計画では、例えば食というのを重点分野に設定しておりまして、食料品製造業ですとか小売卸、そういったところをしっかりとフォローしていく、支援する内容となっておりますので、そういったところで当然事務系の仕事も発生してくるといったことは考えられると思っておりますし、また、観光につきましては、いわゆる波及効果、裾野の広い産業でございますので、そういったことから事務にも一定程度の影響が出てくると、そのように考えております。

○小貫委員

それと、この協議会への予算は貸付金という形で計上されているのですけれども、これは貸付金と特定財源が同額で、要は無利息の貸付金という形になっているのですが、この理由はどんなものがあるのでしょうか。

○(財政)財政課長

今回の貸付金でございますけれども、市が貸し付けするに当たっては、無利子もしくは市中金利に比べて低利のものであることとされております。今回のこの協議会なのでございますけれども、これは本市が事務局となって、ほかの経済団体とともに主体的に事業を進められるということで、実際に返還されたお金というのは、諸収入で普通に特定財源という形で入ってきてございます。この今回の小樽地域雇用創造協議会貸付金についてなのでございますけれども、貸付金は協議会が国から受け取る委託金が支払われるまでのつなぎ資金という位置づけになっておりまして、この協議会自体には資金等が全くないことから措置するという形になっているのですけれども、仮に利息をつけるという形になるのであれば、その分を補助金として、この同協議会にお渡しする形となります。

ですが、結果として、1,500万円の貸し付けをする場合に当たって、仮に利息分を補助金として1万円支出するとして、トータルで1,501万円を支出したとしても、諸収入で貸付金元利収入として1,501万円、同額が歳入歳出に入

る形になりますので、結果的には一般財源としては発生しない形となります。先ほど冒頭でもお話しさせていただきましたが、市が貸し付けするに当たっては、無利子の形にするのか、もしくは市中金利に比べて低利のものにするかというのは、あくまでも私たちの行政上の判断という形になりますので、今回の部分につきましては、利息分は計上せずに、無利子として予算計上している形になっております。

○小貫委員

それで行政上の判断だという話だったので、別に利息を取れと言っているわけではないのですけれども。それで話は変わりますが、協議会がこの対象とする企業の雇用状況について、先ほど中村吉宏委員も別の話でやっていたけれども、ハローワークの職業別にどういう職種に当たるのか、説明していただけますか。

○(産業港湾) 商業労政課長

例えば、観光では販売職業というのがございまして、販売店員ですとか、そういったところに該当してくるかと思えます。あと、食に関して言いますと、やはり主に製造業になりますので、生産工程の職業ということで、そのほかの製造加工作業員というのがございます。ここは求人数は多くなっていますけれども、こういったところが該当してくるというふうに考えております。

○小貫委員

ただ、要は人が来てほしいというところがもう既に足りないわけだから、そこにこの協議会が対応することによって、どのようにして改善が生まれるというふうに見込んでいるのですか。

○(産業港湾) 商業労政課長

今の人材不足の分野といいますか、人が足りないところにどうやって人を供給していくかという御質問かと思えますけれども、今回の実践型の事業の中では、厚生労働省で四つのメニューを基本的に設定してありまして、その中で事業主向けの雇用拡大メニュー。あとは仕事を探す方、求職者向けの人材育成メニュー。あとはそういった事業主と求職者をマッチングする就職促進メニュー。あとは商品開発等の実践メニューと四つあるのですが、この中で人材育成のメニューがありますので、そういった人材育成のメニューの中で就職を希望される方のスキルをしっかりと上げるですとか、そういったことを支援していく中で、市内の企業の方に人が足りない企業の方に、そういった人材を供給するという形での支援をしてみたいと考えております。

○小貫委員

そのつながりがわからないのですよね。例えば求職者が、こういう職種を探しているという業種に対して仕事当たるように支援の制度を組み立てていくというのだったら、一番早いと思うのですよ。そういう業種についたという労働者は既にいるわけだから。なので逆に人手が不足しているというところに対して、応援することによって、それは要は賃金を上げさせるということなのですかね。その辺はどうですか。

○(産業港湾) 商業労政課長

今、委員から御指摘のあったとおり、この実践型のメニューでは、最終的には地元企業の生産性を向上させるですとか、最終的に、良質で安定的な雇用を創出するという仕組みになっておりますので、そういった取り組みというふうにご認識しております。

○小貫委員

◎ I T 関連企業等誘致促進補助金について

関連して I T 関連企業等誘致促進補助金の関係について聞きますが、今年度実施したときなのですから、それは結局平成 27 年度の設備投資動向調査がもとで始めた。新年度はそうしたら何をもとにこの制度を始めるのか、それについて教えてください。

○(産業港湾) 富樫主幹

今年度予算を計上しまして、まだ 1 年度ということでございますから、この I T 関連企業等誘致促進補助金につ

きましては、一応継続するという前提の下、予算設定をしているところでございます。昨年の執行状況を踏まえますとゼロ件というようなところでございますので、一番ニーズがあると思われる施設改修費の1,000万円については、今回計上させていただいたというのが、算定の根拠になろうかなというふうに思います。

#### ○小貫委員

いや、主幹、違うのは、結局前回調査したときは、実際に小樽に来たいと手を挙げている企業がいて、予算を計上したわけですね。ところが途中で、震災の関係があつて、やはりやめますとと言われてしまったと。さらにもう1社、北海道全体に要望している企業もあります。そういうことで実施をしたわけなのですけれども、ところがこれが結果的にゼロだったわけだから、そうしたら根拠となるそのほかの調査をやり直さないと、予算を計上する面ではまずいのではないですかということなのですけれども。

#### ○(産業港湾) 富樫主幹

委員に今御指摘いただいたとおり、想定しておりましたコールセンターの誘致が、先方の事業計画の見直しにより思うようにいかなかった。それと社会情勢の変化に左右されるような部分でもあるというのは認識をしているところでございます。私どもとしましては、とは言いながらその2社が全くもう将来にわたって進出可能性がないのかというと、そうではなくて、中長期的に見るとあり得るかもしれないというような回答をいただいているところでございます。

先ほど来からのお話ですけれども、東京事務所に配置している企業誘致推進員については、1月末までに55社を訪問している中で、同じように見込みとして中長期的にあり得るといような回答をいただいた企業というのが、20社程度あるという現状を踏まえまして、スケジュールは確かに来年のすぐなのかということについては、まだ読めない部分はあるのですが、一定程度のニーズがあるというふうに判断をしたところでございます。

#### ○小貫委員

問題は、ニーズがある、ニーズがあるというのですが、前回の設備動向調査はこういう結果でした、だから企業誘致をするのですというのが、データで公表されて、その土台の下に私たちは議論してきたのですけれども、今回そうやってニーズがあるという一言だけで、もう前回のニーズはなくなっているわけですから、そういう面で予算を計上するというのは、そうしたらそのニーズが多いという根拠、どういう調査があつて、どういうニーズがあつたのか、それをもう少し具体的にお聞かせいただけますか。

#### ○(産業港湾) 富樫主幹

委員の御指摘がありましたとおり、根拠となるような調査結果でありますと、平成27年度の設備投資動向調査、こういった結果しかないという状況でございます。ただ、訪問活動というのは東京事務所の企業誘致推進員が実績としてやっているところでございまして、その中で55社のうち20社程度、中長期的にはあり得るといようなお答えを一応返していただいたということに関しては、ある程度ニーズがあるというふうに判断してよろしいのではないかとこのように考えております。

#### ○小貫委員

それで、そうなるのと、ニーズがあると言い切るので質問しますが、新年度予算1,000万円がついたところで、前回と同じかもしれないけれども、対象にしている候補地というのはどの地域になるのか、それを示してください。

#### ○(産業港湾) 富樫主幹

これも業種によって多少は異なると思うのですが、例えばコールセンターであれば、建物的にはもうウイングベイ小樽しかないかなとか、データセンターであればビル型のデータセンターというのがあるものから、市内の空きビルとか、例えば朝日生命ビルであつたりとか、そういうところも対象になるのではないかなというふうに考えております。それ以外の、いわゆるソフトウェア業であつたりとか、システム開発業であつたりという業種については、恐らく現行の空き店舗等でスペースは間に合うのかなというふうに考えておりますので、比較

的市内の中心部の空き店舗というのを想定しているところでございます。

○小貫委員

ただ、その根拠のもととなっている設備投資動向調査では、何で移転するのですかと聞いたら、やはり老朽化対策なのだというのがあるのですよね。そういう面で今朝日生命ビルの話も出てきましたし、空き店舗という話も出てきたけれども、老朽化していないと市が太鼓判を押せる店舗というのは、どの程度あるのですか。

○(産業港湾) 富樫主幹

そのあたりにつきましては、委員御指摘のとおりだと思いますが、ウイングベイ小樽といえども、非常に老朽化しているという状況の中で、市内の施設、空き店舗、空きビルを含めまして、ほぼ老朽化施設ばかりというふうに認識をしているところでございます。あとは進出する企業のニーズ次第でもあるのかなというふうに考えております。

○小貫委員

もう一つが、昨年も取り上げましたけれども、実際に企業誘致に成功しても、その企業が継続的に小樽で経済活動できるのかと、このことについて質問したら、産業港湾部長は誘致しても保証できないというような、そういう答弁をしていましたけれども、それでも予算計上するというのはどういう理由なのですか。

○(産業港湾) 富樫主幹

平成29年第1回定例会の答弁のことかと思いますが。誘致した企業に対して、私どもも補助金を出すだけではもうだめだというような認識はもちろんです。例えばソフトウェア業にしてもそうですし、デザイン業にしてもそうですけれども、いわゆるそのサービスを受けるのは、事業者がほとんどでございます。個人がソフトウェア業の業務を発注するという事は、考えづらいことですので、そういった相手企業を誘致することによって、1次産業であったり、2次産業であったり、地域の事業者には何らかのつながりが出るというふうに考えているところでございます。したがって、そういった地域とのつながりがふえればふえるほど、誘致した企業の事業継続性というのが高まっていくというふうに考えてございますので、ただ、ニュアンスとしては、そういうようなニュアンスであろうかと思うのですが、答弁ではできないということなのかどうかはわかりませんが、私はそういう認識であります。

○小貫委員

でも、それも市の想定ですよ。そういう声が実際に地元企業の人から上がってきているという調査結果があるわけではなくて、継続的に恐らく事業を拡大していけば、結果こうなるでしょうという市の想定でしかないということだと思いますけれども。

もう1点、昨年予算特別委員会でも聞いたのですけれども、企業誘致というのは、森井市長の公約に確かに入っていました。もう一つ入っていたのは、同時に「中小零企業者へより大きな助成支援」、これが入っていて、これについては何かあるのですかと聞いたら、市長が市長につく前の制度をあだこうだ述べていましたけれども、森井市政になってから、このより大きな助成支援というのはできたのですか。

○(産業港湾) 富樫主幹

市長がかわってからということで、企業誘致に関しましては、IT関連企業補助金のみという認識であります。

(「いや、中小零細業者へのより大きな行政支援って」と呼ぶ者あり)

○(産業港湾) 産業振興課長

現在、そういうふうな制度をプラスしてというものはございませんけれども、御存じかと思いますが、ただいま仮称で、小樽市中小企業振興基本条例という条例の制定を進めている中でございまして、これは第2回定例会で条例案を提出させていただきたいというふうに考えてございますが、この条例の施行後には、いろいろなそういう取り組みを検討する会議の設置というふうなものを盛り込んでございますので、そういった中でまたそういった制度

等につきましても、検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○小貫委員

今、基本条例の話がありましたけれども、あれは理念条例であって、助成制度を新たにつくるという制度ではないと思うのですけれども、その確認をいたします。

○(産業港湾)産業振興課長

条例の中で新たな制度を設けるとか、そういったことにはならないということでございます。

○小貫委員

◎小樽港港湾計画の改訂について

次に港湾について、質問をいたします。

先ほど来議論されている港湾計画の改訂の関係ですけれども、今年度は5,580万円の予算計上を当初はされていたのですけれども、これの現時点での不用額を示してください。

○(産業港湾)事業課長

平成29年度の港湾計画改訂事業費の不用額について、当初予算額としては、5,580万円計上しておりましたけれども、港湾計画改訂の一時中断に伴いまして、港湾計画改訂事業費は非常に下がったのですが、それ以降施設の老朽化ということで、色内ふ頭の老朽化調査、またこれに伴う巡視船の第2号ふ頭への移動、また若竹地区の防波堤、こういった施設の老朽もございまして、予算を流用させていただきました。この結果、不用額といたしましては、約460万円残っているところでございます。

○小貫委員

それで今、流用の話がありましたけれども、既に流用をしてしまったという額は現時点で幾らなのか。

○(産業港湾)事業課長

実際に流用した額につきましては、まだ未確定の部分がございまして、まず色内ふ頭の老朽化調査に、1,500万円ほど流用してございます。そのほか、当初の額で金額も流動はございますけれども、第2号ふ頭の巡視船の関連の整備ということで約90万円。そして、若竹地区の防波堤対応ということで、一応3,400万円ということで計上。これが流用の内訳ということになっております。ただ、第2号ふ頭と若竹地区につきましては、これは現在進行形で金額がまだ固まっておられませんけれども、これについては若干の変動はあるものということで見込んでおります。

○小貫委員

今二つについて固まっていないということで、執行していないということなのですか。

○(産業港湾)事業課長

これについては、執行はしているのですけれども、例えばその若竹地区の防波堤につきましても、まだ現場が完了してないものですから、これに伴って、まだ現場では想定外のことが起こり得る可能性もあるので、確定していないということで述べさせていただきました。

○小貫委員

それで確定していない部分も含めて、不用額も既に明らかになっていると。それだったら、何でそれこそ第1回定例会の冒頭に、減額補正とかを組むという判断をしなかったのですか。

○(産業港湾)事業課長

先ほど金額が確定していないということで、まだ今後現場によっては、ふえる要素、もしくは減る要素がある可能性がございますので、減額補正をしていなかったというところでございます。

(「じゃあ、その不用額は」と呼ぶ者あり)

ですから、現場でまた何かあったときに、対応、金額的なものが必要になってくる可能性がありますので、この不用額としては減額として補正しなかったというところでございます。

○小貫委員

既に12月の議会でも言ったけれども、議会の議決としては港湾計画改訂をという、予算議決をしているのですよね。それを流用で済ませるために、本来補正予算を組まなければいけないような話を、流用で済ませるということに対して、原課としてそれでいいと思っているのだからけれども、どういう理由でいいと思っているのですか。

○(産業港湾) 事業課長

本来であれば、この突発的なものについては、しっかり議論されてというところはありますけれども、やはり現場で非常に早急に急いでいるということもございましたので、原課としては流用させていただいたというところでございます。

○小貫委員

急いでいる割には額は未確定だという話で、何か少し変な話ですけどもね、その話はやめますけれども。港湾計画改訂の中止、中断と言っていますけれども、これは基本理念をつくるためののだということを再三答弁していますが、まずそもそもこの長期構想に市長は目標値を書き込むべきだと言って、まず1回とめたわけですけども、このことについてはどうなっているのですか。

○(産業港湾) 事業課長

長期構想に目標値を設定するというところでございましたけれども、目標値につきましては、やはり設定するに当たり、しっかり根拠が必要となってまいりますので、こういう裏づけを持った中で、長期構想に目標値を盛り込むのか、また、盛り込むことが妥当なのかということは今後国とも協議していきたいということで考えています。

○小貫委員

私が聞いたのは、そうやって長期構想に目標値を書き込みなさいという市長の考えは、まだ変わっていないのですか。

○(産業港湾) 事業課長

恐らく変わっていないと思います。市長から目標値を設定しなさいという指示は受けております。ただ、国からはなかなか裏づけがないと、目標値を設定、そういったことを盛り込むことはなかなか難しいよという話を受けておりますので、そういった中で今後、本当に盛り込むことが可能なのかということも、庁内協議を踏まえた中で進めていきたいということでもあります。

○小貫委員

ただ、市長はその後どういう意向なのかということを確認しないで、基本理念などつukれないではないですか。何で確認しないのですか。

○(産業港湾) 事業課長

これについては、やはり国等の意向を受けて、しっかり根拠をつけないと、長期構想の中に盛り込めないよという話もしてはございます。ただ、まだ最終的に、盛り込むか盛り込まないかという結論には至っていないというところでございます。

○小貫委員

その国の根拠が必要だと言っているという意味合いは、入れるべきではないというアドバイスだと捉えていいのですか。

○(産業港湾) 事業課長

国としては、目標値を設定すること自体は問題はない。ただ、しっかりした裏づけを持った中であれば、その設定、数値的な目標を長期構想の中に盛り込むことは可能ですよということもでございます。

○小貫委員

それで、目標値について最後に聞きますけれども、今時点で、長期構想に新たに目標値を書き込んだという港湾

がどこかふえたのでしょうかね。その辺はいかがですか。

○(産業港湾)事業課長

新たに長期構想の中で、数値を盛り込んだという港湾は、我々としては今のところは認識しておりません。

○小貫委員

もう一つ、とまっている理由が三本柱の話です。これは現在どうなっているのですか。

○(産業港湾)事業課長

現在、基本理念の作成に向けて、港湾協会、そしてまた関係団体と意見の聴取と協議を進めて、最終的に庁内合意を図りながら小樽港の将来に向けて、三本柱はどのような形がいいのかということで検討してまいりたいと思います。

○小貫委員

そうではなくて、三本柱のうち一本を突出してというのが市長の意見でしょう。それは今、市長の意見としてはどうなっているのですか。

○(産業港湾)事業課長

やはり、市長としましては、今後は物流を柱にしていきたいという意向はございますけれども、ただ、これまでの我々が重ねてきた議論といいますか、業界からの意見も、長期構想の検討委員会の中も含めて総括的に考えると、やはりどちらかというと、三本柱、いわゆる物流と観光と、防災の安心・安全と、こういった柱でございまして、また基本理念を今後つくるといってお話しさせていただきましたが、この中でこういった柱がいいのかというのが、業界そして関係団体ですとか、関係機関とそういった中で協議して決めていきたいということで考えております。

○小貫委員

今話を聞くと、市長としては物流の一本を柱として固めたいと。しかし業界としては、三本柱でいきたいという話でいいのですね。

○(産業港湾)事業課長

結論から言うと、そのような形になろうかと思えます。ただ、これまでの長期構想の検討委員ですとか、確かに平成26年には第3号ふ頭の再開発計画、こういったことを踏まえると、そのような認識でよろしいかと思えます。

○小貫委員

つまり、市長がだだをこねて、業界の意見を聞いてくれないのだという話ですね。

○(産業港湾)事業課長

だだをこねてということで私は、うんともなかなかなか言えないですけども、ただなかなか足並みがそろってないという状況ではございます。

(「市長だけがそろってない」と呼ぶ者あり)

○小貫委員

それで、そういう流れがあったのに基本理念をつくらと言いつつ出たのですよね。この基本理念をつくらというのはいつから説明していたか覚えてますか。

○(産業港湾)事業課長

確か港湾計画改訂の一時中断の意思決定をしたのが、昨年8月ぐらいだったかと思えます。そのころに、中断に当たっては、今後基本理念の作成を進めていきたいというような流れになっております。

○小貫委員

ところがそれに大分時間がかかるということなのですが、どこまで進んでいるのですか。

○(産業港湾) 事業課長

基本理念の進捗状況ですけれども、まず基本理念の作成に向けて、各港湾業界の方々の意見を聞いて、まず小樽としてどういった方向がいいのかという、そういう場を設けたいということで考えておまして、その場へ向けての協議を今、関係団体と進めているといった状況でございます。

○小貫委員

つまり、基本理念をつくるための場を 1 回もまだ設けていないということですか。

○(産業港湾) 事業課長

そういった場は現実的には、まだ行っていない状況でございます。

○小貫委員

いや、それは少し無責任ですよ。議会に対しては基本理念をつくるので、早急にやります、早急にやりますとずっと説明してきたのに、基本理念をつくるための場を 1 回も持っていないと、港湾室長、それでいいのですか。

○(産業港湾) 港湾室長

これまでの説明の中では、やはり港湾計画の改訂作業の一時中断ということで、いま一度基本理念を作成すると。今年度につきましては、その準備をしたいということで、先ほどの不用額になる分については、執行いたしませんという御説明をさせていただきました。その準備なのですけれども、今事業課長から御報告いたしました、やはり基本理念を実際に案としてまず出す上で、港湾業界でこれまで考えていた三本柱、物流、観光、それと防災という機能でいくのが小樽港の将来像なのかといったところの確認をしなければならないし、先ほど小貫委員からも言われたように、市として、あえて市としてと言いますけれども、物流が柱、そのほかは附属的なものなのか、その辺のところの考え方をある程度きちんと整理して、要は同じ方向性を持たないと、基本理念をつくる策定会議なり、懇談会なりという検討組織の中でも、長期構想というのは非常に頓挫してしまう可能性があるだろうということで、その準備期間というこのところが必要なかなということで、作業については新年度になってから行いたいというのがこれまで説明してきた内容です。それで今は何もやっていないのかということですが、私どもといたしましては今言いましたように、港湾業界、先ほど事業課長が言いました小樽港湾振興会がメインになりますので、そちらとまずそういったことにつきまして、我々市側、市長も含めてですけれども、そういう意見交換をする場を設けてはどうかということは、内々に打診はしておりますが、まだまだそれには至っていないという状況にあります。

○小貫委員

何か意見が合わなくて頓挫してしまったみたいな話をしていますけれども、それは先ほどから言っているように、長期構想に目標値を書き込むべきだと言った人がいて、物流を突出すべきだと言う人がいて、それが理由で頓挫したのですよ。頓挫させたのですよね。それは、今の港湾室長の話というのは、違うと思いますけれども、そういう中で話をまとめていくには、時間を待っているよりも、まず話し合いの場を持つということが私は重要だと思うのですが、話し合いを持っていないと。その辺はいかがですか。

○(産業港湾) 事業課長

確かに小貫委員のおっしゃるとおり、まだそういった場を設けられない状況ではございます。しかしながら、やはり早期に基本理念を作成するに当たって、一日でも早く業界とも意見交換を行う場を設けたいというところでございます。

○小貫委員

それで急いで仮に基本理念ができたとして、それで基本理念ができたなら、長期構想に数値目標を書き込むという話になるのですか。

○(産業港湾) 事業課長

先ほども申し上げましたが、やはり長期構想の中で目標値を設定するのか、もしくはそれが要るのかどうか、そ

れは今後国とも協議を重ねていきたいと考えています。

○小貫委員

国と話してもしょうがないのですよ、市長と話をしなければ。だから、基本理念が今できたとしても、市長の考えが変わらない限り、港湾計画や長期構想のところには手をつけられないという話ですよ。

○(産業港湾)事業課長

これまでの港湾計画改訂に関する議論を踏まえた中で、今後庁内会議の中でどういった方向がいいのか、しっかり市長とも協議を重ねて、そして港湾計画改訂に向けて取り組んでいきたいと考えております。

○小貫委員

次の私の質問をけん制するかのような答弁でしたけれども、結局基本理念にそこまで時間をかけると、平成32年にならないと港湾計画をつくらないと言ってるということは、それは暗に今の市長の下では、港湾計画を諦めると、そういう立場だということ構わないのですね。

○(産業港湾)事業課長

我々といたしましては、早期港湾計画改訂に向けて、平成30年度は基本理念をつくって、基本理念ができましたら、31年度には長期構想、そして港湾計画改訂ということで作業を進めて、最終的に32年度の港湾政策審議会の諮問答申を受けたいというスケジュールで、淡々と進めてまいりたいと考えています。

○小貫委員

そういう諦めたという答弁だったというふうに私は捉えておきます。それで、そうなるならばその後で本当は、再来年度はもう本格的に予算を組むのは無理だろうという中で、途中で補正予算を組むのですかと聞こうと思ったのですが、今の話を聞いていると、恐らく補正予算は組まないということなので、その話はやめまして、国有地の購入の話に移ります。

◎国有地の購入について

今回、国有地を買うわけですが、この小樽港の埠頭用地内の岸壁側のところで、今回のところとは別に、市が所有しているという土地はどのくらいあるのですか。

○(産業港湾)管理課長

今回、国有地として購入する場所以外に、岸壁で市有地として購入している場所があるのかという御質問なのですが、これまではそういったことはないです。第3号ふ頭の一部には、市有地を持っているものがございますが、それ以外はないものと認識しています。

(「第3号ふ頭の一部ってどこ」と呼ぶ者あり)

小樽開発埠頭1号上屋の半分と、あとは31号上屋の敷地が市有地となっています。

○小貫委員

それで今回のところは、今あった小樽開発埠頭のところへ移動してくるから、国有地のままだと売れないのだという話だったと思うのですが、ただ、国有地のままだと民間に売れないという、それはどの法律で決まっているのですか。

○(産業港湾)管理課長

法律で売れないという根拠があるのかということですが、まず国有港湾施設であります荷さばき施設というのは、基本的には不特定多数の利用に開放されて、特定の港湾事業者の占有に供されないように上屋の利用などをしなければいけないという原則がありますので、今回たまたま開発1号上屋の移転に伴いまして、相手方から中央4号上屋でも海上貨物を取り扱っていることから、隣接する中央2号上屋に移転をしたいという希望がございました。たまたま面積的に、今使っている小樽開発埠頭株式会社が所有している床面積と、中央2号上屋が比較的近いということもありまして、そちらのほうに移動を希望しているわけなのですが、その結果、中央2号上屋

が一社占有という形になってしまいますので、国有港湾施設の中ではそういう利用は好ましくないということで、そのことについて開発局と協議をしてきたところなのですが、国からそういうことであれば、逆に国有港湾施設であるからそういう縛りがあるのであって、市有地であれば、その辺の使い勝手については問題ないでしょうという御助言をいただいた中で、市が購入するというに至ったわけです。

○小貫委員

市が購入して、その上に小樽開発埠頭が上屋を建てるということになるのですよね。

○(産業港湾)管理課長

小樽開発埠頭が第3号ふ頭の17番岸壁の改良工事に伴いまして、今、開発1号上屋というのは移転を余儀なくされるわけなのですが、これまでの間、小樽開発埠頭では臨港地区内に移転先となる場所を探したりとかしていたのですが、なかなか適地がなく、また移転補償費だけでは新たに別の場所に上屋を新築するということは、非常に困難であるということをございました。現在の厳しい経営状況を考えた場合でも、なかなか難しいであろうという判断の中で、先ほど申しましたとおり、中央2号上屋に移転をしたいということをございます。

○小貫委員

ただ、基本的に埠頭用地の岸壁側の部分というのは、国が持つべきだという大原則があるということでのいいのですよね。

○(産業港湾)管理課長

中央ふ頭の荷さばき施設については、国で事業を行っている場所ですので、国が所有していると。逆にほかの場所で市で埋め立てを行っているところは、市で所有している場所もございます。

○小貫委員

それで、今の話は大体わかったのですが、結局そういう今回の上屋の移動に伴っていろいろやってきた流れの中の一つなのですが、どうも何か原則ではないような話がぼんぼんあるというのが腑に落ちない部分ではあります。それでもう一つ、先ほど引き船の話で資料が出ていて、要は引き船の使用料は上がっているのですよね。これは船舶はふえるという予測をしているということでのいいのですね。

○(産業港湾)管理課長

資料での引き船の使用料ということですが、収入がふえてきているという予測についてなのですが、今石狩湾新港で北海道電力株式会社が発電所を建造してしまっていて、それに伴いますLNGタンカーの入港隻数だとかを少し見込んでいるところです。

---

○酒井(隆裕)委員

◎水産振興について

私からは水産振興に関連して一つまずお伺いしたいと思います。直球で聞くのですが、今、雪堆積場を塩谷につくるということが議論されている中であります。その中で環境汚染なんかもすごく心配されておりました。従前に高速道路をつくることに伴って濁水が発生し、その中で漁民の方たちが大変苦労されたという話がありました。このことについて、実際はどのようなものであったのか、それから漁民、漁協の皆さんからどのような話を伺ったのか、そのことについてまずお伺いしたいと思います。

○(産業港湾)水産課長

昨年9月の大雨により、塩谷地区の海に濁水が流入するという情報が漁業協同組合からありまして、漁協の職員と漁協長とともに原因の調査に伺いまして、その際高速道路の工事を行っているところから多少の濁水はあったのですが、主な原因としましては、北海道が工事を行っている、高速道路と小樽環状線を結びつける小樽西インター線ののり面が崩れていたということで、原因がわかりまして、これについては市と漁協が北海道に、川に濁

水を流さないようにという改善の要請を行って、現在は改善されているという状況です。

**○酒井（隆裕）委員**

その濁水というか、濁り水といいますか、それだけでも漁民の方たちにとっては大変大きな影響があったと聞いているのです。そうしたことから関連して、今回雪堆積場、市民が使うための堆積場ができることによって、漁民の皆さんにどのような影響がある、もしくは想定されるとお考えになっているのか、現在考え得る限りでお答えいただければというふうに思います。

**○（産業港湾）水産課長**

雪堆積場ができるということで、雪が春先に解けることによって、そこから濁り水等が河川に流れなければいいなということを思っております。

**○酒井（隆裕）委員**

そのとおりだというふうに思うのです。それともう一つが大きな問題で、新幹線トンネル発生土の問題です。この関連でいきますと、既に説明会は漁民の皆さんに対して行われておりまして、その中ではそうした濁り水との関連も合わせて、問題が生じないようにしてほしいというような漁民の皆さんの話があったというふうに聞いております。そうした小樽の水産振興とも関連して、そうした意見というのもしっかりと反映させていかなければならないと思いますけれども、水産課としてどのように押さえられているのか、お伺いしたいと思います。

**○（産業港湾）水産課長**

昨年10月の塩谷地区の漁業者を対象にした、鉄道・運輸機構からの掘削残土受け入れ候補地説明会に、当課の職員も出席しまして、漁業者の意見というのは把握しております。漁業者からは、過去にも塩谷文庫歌地区で崖崩れがあったり、先ほど説明しました高速道路建設に係る工事等の、濁水があったことから、濁水等による漁業被害を受けていたことから、掘削残土の受け入れに対しては否定的な意見、できればほかの地区でやってほしいというような意見があったということで伺っております。

**○酒井（隆裕）委員**

言ってみれば、既にそうした道路に関連して、漁民の皆さんたちは被害を受けられているわけなのです。だからこそ、漁民の皆さんの意見もしっかりと把握をした上で、関連機関に通知をしてしかるべき考え方を示していただければなというふうに思います。いずれにいたしましても、水産振興に対してマイナスになるようなことについては、私はしてほしくない。しっかりと対策をとった上で行われるべきものではないかなというふうに思います。余り詳しくは述べないで終わります。

**○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、本日はこれをもって散会いたします。