

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、小貫委員、平戸委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和8年第1回石狩西部広域水道企業団議会定例会について」

○（産業港湾）安井主幹

令和8年第1回石狩西部広域水道企業団議会定例会について、その概要を報告させていただきます。

本年2月6日に開催されました令和8年第1回定例会におきまして、議案第1号職員定数条例の一部を改正する条例案、議案第2号令和8年度石狩西部広域水道企業団水道用水供給事業会計予算、議案第3号監査委員選任に関する件が提出され、原案どおり可決、同意されました。

○委員長

「令和8年第1回石狩湾新港管理組合議会定例会について」

「第3号ふ頭基部緑地の愛称及び供用開始について」

「みなと緑地PPPの公衆縦覧について」

○（産業港湾）港湾室主幹

まず、令和8年第1回石狩湾新港管理組合議会定例会について御報告いたします。

令和8年第1回石狩湾新港管理組合議会定例会が去る2月10日に開催されました。その概要について御報告いたします。

議案は、議案第1号と議案第2号が石狩湾新港管理組合の令和8年度一般会計予算と港湾整備事業特別会計予算、議案第3号と議案第4号が令和7年度一般会計補正予算と港湾整備事業特別会計補正予算、議案第5号が監査委員の選任につき同意を求める件、議案第6号が管理組合職員等の旅費に関する条例及び特別職の職員の給与等に関する条例の一部を改正する条例案となっており、それぞれ原案どおり可決されました。

また、専決処分報告につき承認を求める件が1件あり、管理組合一般職の職員の給与に関する条例の一部を改正する条例を令和8年1月9日に専決処分した件が報告され、承認されました。

続きまして、第3号ふ頭基部緑地の愛称及び供用開始についてということで、資料1になります。

「1. 第3号ふ頭基部緑地の愛称について」ですが、当該緑地については、旧港湾室側は第3号ふ頭基部緑地（1）、小樽国際インフォメーションセンター側は第3号ふ頭基部緑地（2）として整備を行っているところですが、これまで第3号ふ頭及び周辺再開発事業は、第3号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議において関係団体と意見交換を行いながら進めており、この連絡会議の中で当該緑地の愛称について意見があり、決定したものでございます。

まず、図の赤着色部分の基部緑地（1）については、愛称をおたるポートスクエアとするもので、ポート（Port）は港や港町の意味であり、一方、IT分野ではデータの出入口としての役割を指す意味を持ち合わせております。また、スクエア（Square）は正方形・四角などのほか、広場の意味もあるので、多くの市民・観光客が集うにぎわいづくりを目指した再開発らしい愛称とすることで、このエリアが“ポート”の呼称で認知・周知され、利用者に親しまれることを期待し、おたるポートスクエアと愛称を決定したものでございます。

また、図の青着色部分の基部緑地（2）については、愛称を小樽国際インフォメーションセンター前広場とするもので、こちらは令和5年度に完成し、既に供用を開始しており、小樽国際インフォメーションセンター前広場として既に定着していることから愛称とするものでございます。

「2. 緑地（1）『おたるポートスクエア』の供用開始について」ですが、（1）供用開始日については、令和8年4月1日を予定しております。

（2）『おたるポートスクエア』の概要につきましては、詳細な説明は割愛させていただきますが、主な設備や配置図を記載しております。

（3）その他ですが、みなと緑地PPPによる4か所の収益施設のオープンは、現在のところ、7月上旬を予定しているところでございます。

続きまして、みなと緑地PPPの公衆縦覧について御報告いたします。

小樽港におけるみなと緑地PPPにつきましては、令和7年第4回定例会経済常任委員会で、事業予定者を株式会社小樽観光振興公社に決定したこと、また、港湾法に基づく港湾環境整備計画の認定作業に関するスケジュールを報告したところでございますが、事業予定者が作成した本港の港湾環境整備計画について、3月9日付で国土交通大臣の同意があり、港湾管理者である本市が当該計画を認定するに当たり、港湾法に基づき公衆縦覧を行うものでございます。

資料につきましては、公衆縦覧の内容と、別紙1は位置図、別紙2は配置図となっておりますので、併せて御覧いただければと思います。

公衆縦覧の内容について、港湾法による内容となっておりますが、記載内容について簡単に御説明いたします。

1は、港湾環境整備計画の認定申請者として、株式会社小樽観光振興公社。

2は、当該計画の概要として、（1）は緑地等の区域、（2）は事業期間として令和8年4月1日から令和38年3月31日までの30年間、（3）は事業予定者が整備する収益施設の内容として、旧港湾室の公衆トイレ跡地に整備するコンテナカフェ、道路沿いに整備するコンテナAは居酒屋、コンテナBはイタリアン、コンテナCはテイクアウト店となっており、この収益施設の建設工事期間は令和8年4月から7月を予定しております。

（5）は、この収益施設で得られた利益の一部を公共還元として、当該緑地の維持管理を行うこととなっており、緑地内清掃・巡回点検の内容、花壇の植栽管理や芝生管理の内容、緑地内の除排雪などの内容となっております。

なお、公衆縦覧は本市ホームページで行い、期間につきましては2週間となっており、本日3月13日から3月27日までとしております。

今後の予定につきましては、公衆縦覧後、港湾環境整備計画を認定し、本市と事業者間で貸付契約等を締結し、4月から収益施設の建設工事が開始され、7月上旬頃に収益施設がオープンする予定となっております。

○委員長

「小樽市地域開発事業経営戦略の中間見直しについて」

「小樽市港湾整備事業経営戦略の中間見直しについて」

「小樽市公設水産地方卸売市場事業経営戦略の中間見直しについて」

○（産業港湾）商業労政課長

経営戦略の中間見直しにつきまして、まとめて報告いたします。

資料2から4の経営戦略の中間見直しにつきましては、令和7年第4回定例会経済常任委員会で原案をお示ししましたが、その後、令和8年1月5日から2月4日までの30日間、パブリックコメントを実施し、小樽市地域開発事業経営戦略につきましては2名の方から5件、小樽市港湾整備事業経営戦略につきましては2名の方から9件、小樽市公設水産地方卸売市場事業経営戦略につきましては3名の方から7件の御意見をいただきました。

これを受けまして、小樽市公設水産地方卸売市場事業経営戦略につきましては、誤字・誤記の御指摘をいただいた部分の修正を行っておりますが、そのほかの御意見につきましては、原案の変更には至らず、市長決裁を経まして、資料のとおり見直しを決定いたしました。

今後、年度内にこの内容をホームページで公表し、令和12年度までの残り5年間、この中間見直しに基づきまして、安定的な事業経営に努めてまいります。

○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第16号について」

○農業委員会事務局長

議案第16号小樽市農業委員会委員の定数に関する条例の一部を改正する条例案につきまして、御説明申し上げます。

改正要旨といたしまして、小樽市農業委員会委員の定数を削減するものでございます。

改正の背景でございますけれども、今堀政蔵委員が令和6年3月8日に御逝去されたことにより、現在、農業委員1名が欠員となっております、今後の農業委員定数について精査が必要な状況となっております。

定数の変更につきましては、法令によりまして、委員の任期満了をもって行うこととなっており、この間、管内他町村の耕作面積や農家戸数、農業委員数と、本市の農業委員が担当する耕作面積や農家戸数等との比較を行い、現況における農業委員の業務量の確認及び本市の地理的状況を勘案し検討を重ねていった結果、定数12人を妥当とし、14人から減員するものでございます。

改正の内容としましては、定数を14人から12人に変更するものでございます。

施行の期日は公布の日、ただし、現農業委員の任期が満了するまでは従前のとおりとなっております。

○委員長

「議案第32号について」

○（産業港湾）港湾整備課長

経済常任委員会に付託されました議案第32号工事請負変更契約について御説明いたします。

工事名称は、第3号ふ頭基部緑地整備その2工事でございます。

契約の相手方は、久保・和田建・水谷内共同企業体、契約の金額は、当初2億6,125万円から2億5,742万2,000円に変更し、382万8,000円の減額となるものでございます。

主な変更内容といたしましては、平板ブロックや階段など工作物の配置計画が変更になるとともに、花壇につきましては、配置計画の変更のほか、設置数が減工となります。

また、現地の掘削調査の結果なのでございますけれども、存置させる既存コンクリート舗装の範囲が、当初設計と異なることが判明いたしまして、当該既存コンクリート舗装の切削及び不陸調整コンクリートの打設範囲が減工となるものでございます。

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

みらい。

○平戸委員

◎ネーミングライツについて

まず、ネーミングライツについて、本市で初めてのネーミングライツが小樽桜ヶ丘球場で決定し、スポンサー料は年額100万円で5年間の契約ということで、計500万円の自主財源を確保することにつながりました。それが小樽桜ヶ丘球場の整備費用にも充てられるとのことで、ネーミングライツの有効性について、本市として実感できたと思います。

小樽港観光船ターミナルについても、昨年1月から3月にかけてネーミングライツスポンサーの募集をしておりましたが、残念ながら、結果的に応募がないという状況でした。

その後、令和7年第2回定例会において、応募がなかった要因や再募集するために検討すべきことなど、私から質問しました。

その際には、今後すべきこととして、1回目の募集で周知を行った各ジャンルの企業・団体等に対して、本市が示したネーミングライツの条件等をどのように受け止めたのかを聞いてみたいというお答えを担当の課長からいただきました。各ジャンルの企業・団体等からはどのような意見があったのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

ネーミングライツの再募集に当たりましては、当初、周知を行った企業に簡単なアンケートを実施しております。

その中であった声といたしましては、まず、地元に基づいている施設のほうが応募しやすい、小樽市民に親しみを持ってもらえる施設なのか。やはり利用実績が見えるようにならないと、宣伝効果やネーミングライツにお金を出す価値がなかなか検討できないといった声がございました。

あと、募集時期に関しても、整備がより進んだ時期のほうが望ましいのではないかと。

あと、文言の条件についても、あまり条件をつけないように変えたほうがいいのではないかとといった声がございました。

○平戸委員

前回、希望額を300万円と提示しておりました。私としてはその点について意見が上がってくるのかと思ったのですが、何か意見等があればお答えいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾業務課長

希望額についてもアンケートでお聞きしているのですが、中には高過ぎる、妥当であるといった声もありましたが、やはり小樽港観光船ターミナル自体の利用実績がないと、それが妥当かどうかの判断もなかなか難しいのではないかとという声がございました。

○平戸委員

アンケートの答えとしては、きちんと使えるようになってからしっかり考えるということかと思います。

前回、応募がなかったことの結果論としては、私としては希望額の設定が高かったことと、周知不足が大きな要因だったと思っております。

かぶるところがあるかもしれませんが、先ほどのヒアリングをした上で、本市としてどのような分析をされているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

先ほどもアンケート結果の主な内容を申し上げましたけれども、希望額に関して、募集時期に関して、文言に関してということでそれぞれ御意見がございましたので、改めて全体的に条件を見直し、ある程度利用実績も踏まえるといったことが必要かと考えております。

○平戸委員

今のお答是的には、タイミングがよくなかったのではないかとということなのかと受け取りました。

前回の募集から約1年がたちまして、私としては、遅くとも来年度の初めからネーミングライツ契約が開始するぐらいのスケジュール感で再募集が行われるものと考えておりましたが、先ほど、アンケートをしたというのもありましたが、前回の募集から1年間、どのような提案を検討してきたのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

当初の募集で応募がなかった要因は、工事前で全体像が見えなかった、イコール利用実績を示すことが全くでき

ない状態でしたので、この1年間、今、隣を整備していますが、緑地工事の進捗状況や、まだ栈橋の整備も残されておりますので、それが今後どうなるのかといった時期、周辺の状況も見ながら、先ほどお伝えしたアンケートの内容、金額等、様々な条件について検討を行ってきたところです。

○平戸委員

そもそもの話になってしまうのですが、本市でネーミングライツを行う目的についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

本市で小樽市ネーミングライツ導入ガイドラインを設けておりますが、趣旨としては、新たな財源確保でございます。

目的としては、市の施設等に企業名や商品名等の愛称を付与する対価として、市がネーミングライツ料や役務等の提供を受けることで、市民サービスの継続的な実施、質の向上等に寄与することを目的として実施するものとなっております。

○平戸委員

では、今言われた小樽市ネーミングライツ導入ガイドラインの中に、事業者の募集に関して応募がなかった場合の取扱いも定められていると思いますが、御説明ください。

○（産業港湾）港湾業務課長

ガイドラインに載っております応募がなかった場合の取扱いですが、条件の変更等を行って再度募集することも可能としております。

○平戸委員

条件を変えて募集することが可能ということで、「可能」という表現をされておりますが、私としては、先ほど言われたネーミングライツの目的、最終的には市民に還元するためにネーミングライツを行うのだという点に立ち返れば、やはり再募集をすべきだと思っております。

次はどのタイミングでやるのかというのが、事業者へのアンケートの結果としても、そこを考えなければいけない。担当の所感としても、タイミングが大事であるということを、今御答弁でいろいろと言われておりました。そのタイミングについて、今後、緑地が4月から使われるようになって、緑地内のカフェといった施設が7月以降に使われ始める。

あとは、栈橋の整備、船着場の整備があると思います。国からの予算に左右される栈橋という事業もあると思いますが、きちんと使われ始めるのは令和何年度になるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

これから整備予定の栈橋につきましては、令和9年度からとなっております。

○平戸委員

そうであれば、栈橋ができてからになるので、もし次のネーミングライツの募集を一番早くするとしたら、令和9年度からというイメージでいらっしゃるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

募集を始める時期なのですが、これはアンケートの結果等や前回応募がなかった背景を踏まえたと、やはりある程度施設ができて、募集の際に利用実績を示すことができるというのが必要かと思っております。

今後、タイミングとしては、緑地の整備が終わり、緑地が供用されるのが来月を予定しておりますが、その後、いろいろな便益施設ができ、その次に栈橋が整備され、その次にそこを利用する観光船事業者が実際に運航して、お客さんがどれだけいるかといったタイミングになろうかと思います。

いつから始めるかは、そういった部分も踏まえながら考えていかなければならないと思っておりますので、今、具体的なことを申し上げることはできません。

○平戸委員

予算がきちんとつけばの話になりますが、令和 9 年度に栈橋が整備されて、そこから使われて、応募していただきたいと思うような事業者が利用実績としてきちんと判断できるようになるまでには、恐らく最低でもここから 2 年以上くらいはかかるのではないかと思います。

もしネーミングライツの募集がここから 2 年ないという状況であれば、例えば、他の施設、臨海 3 公園などのネーミングライツを先にやってみるという手もあるかと思うのですが、お考えが何かあれば伺いたいと思います。

○（産業港湾）港湾業務課長

委員のおっしゃるように、例えば港湾で申しますと、運河公園、築港臨海公園、かつない臨海公園といった比較的市民にも親しまれている施設がございます。ネーミングライツの対象施設としては考えられるのですが、現在、ほかの施設をネーミングライツの対象として検討する段階までには至っておりません。

○平戸委員

今言われた臨海 3 公園については、これから利用者が圧倒的に増えることや、減ることはないと思います。今まで答弁されてきた内容からすると、利用実績としては確立しているので、ネーミングライツの募集をするのに適しているのではないかと聞いていて思いました。

臨海 3 公園については、以前も私は少し取り上げたことがあります、トイレトペーパーが置かれていなかったり、市民の方から、管理状態について何とかならないかという御意見をいただくこともあります。そのたびに、予算がないという話になるのですが、予算がないのであれば、ネーミングライツを活用して、財源を確保、もしくは、小樽市ネーミングライツ導入ガイドラインにも示されているとおり、金銭ではなく役務提供をいただくという手もあるので、例えばトイレの管理をしていただく代わりに公園のネーミングライツをお渡しするというのも今後ぜひ検討していただいて、市民の方が臨海 3 公園を使いたいと思えるような取組を期待したいと思います。

○委員長

みらいの質疑を終結いたします。

公明党に移します。

○新井田委員

◎第 3 号ふ頭基部緑地の愛称及び供用開始について

まず、報告を聞いて、第 3 号ふ頭基部緑地の愛称及び供用開始についてお伺いします。

第 3 号ふ頭を核とした魅力づくり連絡会議で決めていただいた愛称であります、そもそもこの場所のコンセプトとして、小樽市を訪れる観光客のみならず、市民の憩いの場としてにぎわいある交流空間を創出するということろがあったと思うのです。

そういった連絡会議の中で、市民に向けた場所でもあるという観点から、例えば、愛称を決める上で市民公募を行うといった御意見などはなかったのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

委員がおっしゃるのは、愛称を決定する部分で市民公募すべきではということだと思います。市民公募という手法も庁内で検討したところでございますが、みなとオアシス小樽内で先行して供用している施設、小樽国際インフォメーションセンターのポートマルシェ otarue がある中で、統一感のある名称がよいとの判断の下、愛称を決定したところでございます。

○新井田委員

そういった関連性を踏まえて決定されたことが分かりました。

今後のためにお聞かせいただきたいのが、こういった事業の中で、例えば市民公募をしようという御意見が

出たときに、こういった流れで進められるのか、大まかなスケジュールや名称決定までの流れをお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

一般的に公募するという流れかと思いますが、決まったものはないかと考えております。

○（産業港湾）港湾室長

決まったものはないのですが、やり方としては、完成する前に皆さんに周知して、一定の期間を設けて名前を募集して、公募によって決めるか、供用開始した後に、ある程度皆さんに使っていただいた上で公募して、一定の周知期間を設けて募集して決める、どちらかになるかと思います。

○新井田委員

しっかりと市民公募の流れなども知っておきながら、そういったタイミングがあれば、ぜひ御意見を言えればというところでありました。

◎クルーズ船について

次に、クルーズ船についてお聞きしていきたいと思います。

令和4年はコロナ禍からの再開年、令和5年は久々の海外船の受入れ、そして令和6年は第3号ふ頭供用開始というところで、令和7年に来ておりました。

まず、クルーズ船の寄港予定について、改めて令和7年と、ホームページにも、もう寄港数が出ていたのですが、令和8年予定の寄港数、また、初寄港、ファーストポート、ラストポート、オーバーナイトの各寄港数もお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和7年のクルーズ船の寄港数でございますが、過去2番目に多い33回でございます。初寄港は7回、ファーストポートは3回、ラストポートは8回、オーバーナイトは9回でした。

令和8年のクルーズ船の寄港数は19回を予定してございまして、初寄港を1回、ファーストポートを5回、ラストポートを4回、オーバーナイトを8回と予定しているところでございます。

○新井田委員

では、来年は寄港数が減少になっておりますけれども、何か理由はありますでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和7年に複数回の寄港がございましたダイヤモンド・プリンセスの配船の見直しであったり、同じく複数回の寄港があったノルウェー جان・スピリットの日本配船が終了したことに加えまして、昨年、6回実施されていた飛んでクルーズ北海道が、にっぽん丸の後継船の配船スケジュールが遅れたことによりまして、今年の実施が見送られたことが挙げられます。

○新井田委員

各船の見直しなど、いろいろな理由があることが分かりました。

少なくなっているとはいえ、令和5年と同じぐらいで、その年はたしか22回寄港していたと思いますので、いろいろとあるのかとは思いました。

次に、クルーズ船の寄港の受付について、随時受け付けているものなののでしょうか、例えば締切りがあって、そこに向けて連絡なり、申請書なり、何らかの申込み様式があって行うものなのか、流れやスケジュールなどの仕組みもお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

随時受付をしてございまして、漏れのないよう、基本的には代理店とのメールのやり取りで受付をしているところでございます。

○新井田委員

随時、漏れないようメールでということで、しっかり残る形で受け付けていることが分かりました。

それでは、令和8年の寄港数を随時取りまとめている中で、令和6年や令和7年より少ないと判明する段階はあったのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

昨年2月の時点で、ダイヤモンド・プリンセスにつきましては配船の見直しが公表されていまして、程なくダイヤモンド・プリンセスの寄港予約のキャンセルがありましたので、この時点で我々としても異変に気がついて情報収集を行っていたものでございます。

○新井田委員

気づいたタイミングで、例えば何か対応なり、対策などはどういったことができたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

ダイヤモンド・プリンセスの配船見直しについては、ホームページ等で環境配慮という理由が記載されていたところでございます。その後、いろいろと我々でも調べましたところ、実際のところは船の速度を落としまして、航路を短縮するものでございました。

先ほどのノルウェー・スピリットにつきましては、もともと今年の予約が入っていなかったことと、日本の長期配船自体が終了したということでもありますことから、ともに市として対応・対策できることはなかったものと認識してございます。

ただし、ダイヤモンド・プリンセスにつきましては、昨年11月に船社である株式会社カーニバル・ジャパンを訪問させていただいておりまして、その際に、市の対応など、受入体制に手落ちがあったのかなど、ざっくばらんに意見交換をさせていただいたところでございます。そのときには、全く問題はなかったと伺っているところでございます。

○新井田委員

やはりどちらかというと、いろいろな環境に配慮してというのもありましたし、相手側の理由も大きいのかということが分かりました。

それでは、全国、全道のクルーズ船自体の受入れの傾向性で何か捉えているものがあれば、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和7年の我が国のクルーズ船の寄港回数でございますが、3,120回ございまして、新型コロナ禍以前に最多であった平成30年を上回しまして、過去最多になりました。

また、令和7年の北海道港湾へのクルーズ船の寄港回数はトータルで147回ございまして、新型コロナ禍以前の平成31年、令和元年を上回る水準まで回復しているところでございます。

○新井田委員

全国、全道的には、やはり上回っていることで分かりました。

私が調べたところ、函館港のクルーズ船の受入れの寄港数が、令和7年で76回となっております。

たしか函館港と小樽港というのは、クルーズ船を受入れ始めた時期もそんなに変わらなかったのかと記憶していたのですが、日本海側という位置の違いもあるかと思うのですけれども、函館市との違いといった点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

函館港につきましては、日本海側からのアクセスと太平洋側からのアクセス、両方とも中継点というか、北海道の玄関口として非常に便利な立地にあることがまず一つでございます。

もう一つは、航路を短縮する傾向は省燃費が目的ではあるのですが、函館市よりも上の小樽市に来るということ

になれば、その分の燃費がかかるということで、函館港で折り返すケースが出てきていると承知してございます。

○新井田委員

やはりちょうどいい場所に函館市があるというところもあるのだと、その上の小樽市というところで、そういった点でもなかなか苦慮されているところが分かりました。

それでは、日本海側の航路を生かす取組もあったかと思いますが、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港自体が日本海側に面していることもございまして、既に日本海側を北上してくるルートであったり、逆に南下していくルートといったものは確立しているところでございます。

日本海側には京都舞鶴港、伏木富山港、金沢港、新潟港、秋田港といった特徴あるクルーズ船の寄港地があるということもあり、寄港地間で連携できる点がメリットということもございまして、例えば、北前船のように共通のテーマといったものもあるものですから、海外の船社にもアピールしやすいものと考えているところでございます。

そういった取組といたしまして、環日本海クルーズ促進協議会の事業といたしまして、令和7年度についても、海外船社のキーパーソン招請やクルーズ情報誌への掲載などの情報発信、海外の見本市への出展などを取組として行っているところでございます。

○新井田委員

日本海側のルートを特性としてしっかりと捉えて、各寄港地とも連携しながらやっていると分かりました。

それでは、取組として、結構手いっぱい動かれていることだと思いますけれども、令和7年度はどのようにポートセールスをされてきましたでしょうか。前年度と違う取組などがあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

例年11月に首都圏で船社、あるいは船舶総代理店・旅行代理店など、クルーズ関係者をお招きしてクルーズプロモーションを行うのは変わらないところでございますし、あわせて、首都圏の船社あるいは船舶総代理店などへの訪問セールスを行っているところについても、大きく変わる部分はございません。

訪問先の選定につきましては、ラグジュアリー船のアジア・日本担当者への訪問というものを新たに追加するなど、先ほどの答弁にもありまして、環境配慮で、カジュアル船であったり、プレミアム船のような大型船の寄港が難しくなるのではないのかという状況も考えて、工夫しているところでございます。

○新井田委員

今までの取組に加えて、今の情勢をしっかりと踏まえて新しいところにも訪問されているというところでした。

それでは、営業活動時の問題点、課題点など、感触も含めて何か今までと違うことはありましたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズに関しての日本国内のポートセールス先は非常に限られている現状でございまして、直接、海外の船社にアプローチすることにつきましては、費用対効果の関係であったり、多言語対応可能な人材が不足している状況であったり、あるいは、我々はクルーズ船対応もやっているものですから、その両立といったものが課題になると考えてございます。

小樽市単独で、例えば海外船社へのアプローチみたいなことを実施するのは難しい状況でございますものですが、北海道クルーズ振興協議会などと連携した取組を進めてまいりたいと考えてございます。

○新井田委員

やはり日本の船社ですとなかなか限られるというところで、その中でも協議会に所属しながら、いろいろとやられていると分かりました。

以前、外国船社が日本の配船を増やしているとか、新たに造船している船社もあるとお聞きしておりました。

そして、そのセールスの余地、幅があると聞いておりましたけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

新たに日本配船となる船、あるいは新たに建造される船といった情報をキャッチした場合、日本国内で接触が可能であれば、速やかにアプローチしているところでございます。

外国船の場合であれば、まずは東京都にある船舶総代理店に情報が入ることから、船舶総代理店とのコネクションを生かしまして、実際に今年度中に海外船社に小樽港を見ていただく機会を設けまして、再来年の寄港予約につなげているところでございます。

○新井田委員

船舶総代理店の方ともしっかりつながって、情報をいち早くキャッチしている上で結果にもつながっていると分かりました。

また、季節の特色も打ち出そうというところで、冬季の受入れについても以前にお話がありました。

これもセールスの幅の一つとして使えるのではないかともお聞きしていましたが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

委員の御質問のとおり、冬、特に雪は観光面でもアイコンになっているところございまして、さっぽろ雪まつりであったり、小樽雪あかりの路であったり、冬のイベントも多いことから、昨年度、実際に冬期間の寄港を受け付けた実績も踏まえて、セールスの幅になるという考えについては変わりございません。

ただ、悪天候による抜港リスクが非常に高く、またイベントと重複するものですから、ツアーバスの確保が困難、また渋滞などでツアーバスの遅れといったものもあったということで、冬の寄港についてはなかなか思うように幅が広がっていないという状況でございます。

○新井田委員

魅力はあるけれども、バスの渋滞や、スケジュールがスムーズにいかないという懸念もあったり、雪の天候になったりというのでなかなか難しいところもあることが分かりました。

それでは、今年度のクルーズ船の乗船客の観光先の傾向としては、札幌市や後志管内が多いことは例年と変わらないでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

ツアーバスの行き先を中心にお答えさせていただきたいと思うのですが、昨年中につきましては、船の特性もあるのですが、札幌市に向かうバスの比率は、若干増えた感ございました。ただ、半数程度のバスが小樽市を行き先にするという傾向には、引き続き変わりがなかったものと考えてございます。

また、積丹町、余市町、あるいは仁木町といったところに向かうバスは、令和6年よりは若干増えていると感じてございます。

昨年頃からオーバーナイトが増えたことにより、ツアーバスの行き先が、広く道央圏に及ぶようになりまして、物によっては美瑛町、富良野市、洞爺湖町や登別市に向かうバスも一定程度あったと承知してございます。

○新井田委員

後志管内も増えているということで、そことの連携の取組も大事になるのではないかと思います。また、美瑛町や富良野市といった方面も出てきているということで、幅が広がってきているのかと思いました。

それで、今、オーバーナイトという言葉が出てきておりましたけれども、冒頭にもお聞きしました、日をまたいで停泊するオーバーナイトの船ですが、その乗客に向けて夜間の観光案内所も対応されていたかと思いますが、評判はいかがでしょう。

○（産業港湾）港湾振興課長

オーバーナイト時の夜間の臨時観光案内所でございますが、昨年5月のバイキング・オリオンの入港時、また、

7月の飛鳥Ⅲの入港時に小樽観光協会の御協力をいただきまして開設したところでございます。

結果といたしましては、両船とも乗客の下船があまり多くなかったことから、傾向をつかむまでのサンプル抽出ができなかったところではございますが、案内いたしました乗客の皆様の反応自体は非常に良かった部分がございますので、今年も開設したいと考えてございます。

○新井田委員

なかなか傾向をつかめるまでの人数は利用されなかったということですが、それにしても、やはりそういった窓口があるということで、案内できる幅が広がると思いますので、ぜひお願いしたいと思います。

では、昨年1年間での急な入港要請もしくは寄港をやめた船などがあれば、その対応も含めてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

昨年4月にノルウェー جان・スピリットが悪天候のため小樽港を抜港したことがありました。

また逆に、9月には、ハンセアティック・スピリットが悪天候による、寄港地を追加する形での入港となりました。

抜港の場合は、警備会社等にキャンセルの連絡を入れることが中心になるのですが、急な入港となると、警備や港湾室のスタッフの体制であったり、潮太鼓などのお見送りイベントの手配であったり、ターミナルを使用する場合であれば、レイアウトの変更であったりといったものを対応する形になってございます。

○新井田委員

急な対応になると、いろいろと準備も対応が急がれるところも分かりました。なかなか大変だったかと思います。

それでは、基本的な考え方を確認しておきたかったのですが、クルーズ船自体を受け入れられる岸壁としては、今は、第3号ふ頭の14番岸壁、第16番、17番岸壁、そして勝納ふ頭があるかと思います。

仮に全部に寄港しても特に問題がないのか。何かあったときのためにどこかは空けておくという考え方なのか、3か所全部に寄港予定が重なっても受け入れてもよいという考え方なのか、そういった部分をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港でクルーズ船を受け入れることができる岸壁は、第3号ふ頭の16番、17番岸壁、また同じく14番岸壁、そして勝納ふ頭でございまして、第3号ふ頭の16番、17番岸壁については、クルーズ船専用という状況でございますので、基本的にクルーズ船以外には使わないで空いているという状況でございます。

第3号ふ頭の14番岸壁や勝納ふ頭の岸壁については、基本的に空けているなどという対応はしていませんが、同時入港の予約などが入った場合には、受入れをしているところでございます。

○新井田委員

基本的にはやはり第3号ふ頭の16番、17番岸壁というところで分かりました。

それでは、小樽港にクルーズ船が着いて、後志や、先ほどお聞きしたほかの地域でもしっかりと観光を楽しまれるというところで、乗務員の方も含めて、小樽市での観光も楽しんでいただけるかと思います。

しかしながら、何でもそうなのですが、寄港数が増え続けるというのが理想なのですが、いろいろな情勢もあって、やはりなかなか難しい部分もあるのかと思います。

ちなみに、いろいろな世界情勢などは、寄港数やポートセールスにおいてもやはり影響するものでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

実際に日中関係の悪化が長期化したことによって、中国船のキャンセルもあったところでございますし、ロシア・ウクライナ情勢によるサハリンクルーズの中断といったものもございまして、小樽港のクルーズ船の寄港数

に影響があるとは認識してございます。

また、昨今のイラン情勢によります原油の高騰も長期化していくと、カジュアル船であったり、プレミアム船などの大型船の航路に影響があるかと考えているところでございます。

○新井田委員

やはり海を渡るというところでもいろいろと影響があるのかと感じました。

では、話が変わるのですが、令和7年、令和6年と市民向けのクルーズセミナーというのも開催しているのですが、どういった取組でしょうか、目的も併せてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和6年は、大型クルーズ船の対応岸壁が供用開始されまして、中心部に近い第3号ふ頭に大型船が寄港する元年となりましたので、市内の事業者を対象といたしまして、クルーズ船の特徴、あるいはビジネスモデルに関するセミナーを行ったところでございます。

令和7年につきましては、市民の方にクルーズ船に親しみを持ってもらうため、クルーズ船の魅力、あるいは楽しみ方に関するセミナーを行ったところでございます。

令和7年、令和6年ともにセミナー終了後には、船内見学会を行ったところでございまして、50名の定員を上回る応募があったところでございます。

今年についても、船社の協力を得ながら引き続き開催したいと考えてございます。

○新井田委員

そういったビジネスモデル、市民へのセミナーという部分で取り組まれているところで分かりました。大事な取組かと思います。

また、令和7年のクルーズ船の受入れの中で問題点・課題点などはあったか、両替以外にあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

基本的に本船対応を行いながら、適宜の問題解消に努めているところでございますが、昨年は猛暑に見舞われたということもありまして、暑さ対策といたしまして、令和8年度予算で冷房機器の設置につきまして要求させていただいているところでございます。

また、昨年から、飛鳥Ⅱも小樽港発着クルーズを実施していただいておりますが、ターミナル内に荷物をお預かりするスペースがないものですから、今後、課題になる可能性があるかは認識しているところでございます。

○新井田委員

しっかり課題を捉えていて、対策もされていると分かりました。

様々にお聞きして、最善を尽くして、この寄港数になっているのかと思いました。今までしっかりセールスしてきたからこそであり、実績のある船や各訪問先の御担当者との関係性ができているはずですし、引き続きポートセールスを続けていただいて、新造船している船社に向けての情報収集や、これからの新しいPR先との関係性づくりも、もっと大事になってくるのかと思います。並行して大事に進めていただきたいと思います。

また、観光先についても、最近では住吉神社に入っていく海外の観光客も見かけるようになりました。写真を撮ったり、海外の観光客にとってもやはり日本らしい歴史や建物というのが特に興味を引く魅力ある観光先として選ばれるのかと感じました。そういった観点も重視したPRもいいのではないかと思います。

これからのポートセールスについての思いなどをお聞きいたします。

○（産業港湾）港湾振興課長

委員の御質問にもございましたとおり、クルーズ船の寄港数につきましては、世界情勢であったり、経済情勢といったものに影響することがございまして、短期的な大型船の誘致というのは厳しい状況にあるかと認識してござ

いますが、令和8年度の予算で、クルーズ船誘致のためのPR動画の制作、港が非常にまちの中心部に近いことをアピールするための動画の制作であったり、北海道クルーズ振興協議会と連携した海外船社の招請事業といったものの実施について予算要求をさせていただいているところでございます。

クルーズ船の寄港を増やすことで市内の経済効果へ波及していくことから、引き続き、船舶総代理店などと連携しながら、新たなセールス先の発掘を行いまして、着実に寄港数の増に結びつけていきたいと考えてございます。

○新井田委員

◎企業誘致について

それでは、企業誘致について伺っていききたいと思います。

本市には、銭函地区での企業誘致、データセンターの誘致について今後、力を入れていくという方向性があると思います。市内中心地への企業誘致についても様々な取組をされており、その状況についていろいろとお聞きしていきたいと思っております。

では、今年度は企業誘致の促進を図るために、どのようなことに取り組んでこられたか、お聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

令和7年度の企業誘致の取組としましては、札幌圏に拠点がある企業を対象に設備投資動向調査を実施しました。また、北海道などと連携し、首都圏などで開催される産業展等に出展したほか、東京都、愛知県名古屋市で開催された北海道が主催するイベントにおいて、本市の立地環境をPRするプレゼンなどを行っております。

○新井田委員

それでは、設備投資動向調査というのがありましたけれども、具体的にはどのような取組でしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

札幌圏の設備投資動向調査につきましては、一般財団法人日本立地センターに委託して実施しておりまして、札幌圏に拠点がある製造業や物流等の業種の企業を調査対象に、資本金、従業員数などを考慮し、1,200社に調査票を発送しております。

○新井田委員

以前、合同調査の関係で答弁していただいたときに、コロナ禍が明けて、様々な調査も増えて、回答する側の負担もあって、回答率が落ちているというもお聞きしておりました。今年実施した調査も同じ傾向にあるのかと思いますけれども、小樽市が候補地として関心があると回答する問いが最後の項にあるとお聞きしておりました。

こういった企業に向けて直接的にアプローチできるともお聞きしておりましたが、現状としてはどのように取り組まれておりますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

小樽市に関心があるという有意回答を得た企業につきましては、企業訪問などにより情報交換を行っております。

○新井田委員

しっかり情報交換を行っているというところではありますが、例えばアフターフォローや、継続的な活動についてはどうでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

進出の可能性がありそうな企業には、本市の企業誘致パンフレットの送付や企業訪問などを行い、関係構築に努めております。

○新井田委員

可能性があれば、しっかり取り組まれていると分かりました。

それでは、この調査結果以外で継続の件もあると思うのですけれども、令和7年度と今年度の全体の企業訪問数

をお聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

企業誘致に関連した企業訪問なのですが、令和6年度は延べ約70社、令和7年度は延べ約80社訪問しております。

○新井田委員

令和4年度は約80社、令和5年度は約70社とお聞きしていましたので、大体同じような水準で訪問していることが分かりました。

この訪問の際には、どのようなお話をされておりますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

訪問の中での内容の聞き取りなのですが、企業の進出に関する時期や規模など設備投資動向に関するものが基本なのですが、既に創業済みの企業であれば、増設の相談や現在の状況などをお聞きしております。

○新井田委員

基本的には設備投資動向に関するものが多く、それに付随していろいろなお話もされていると分かりました。

それでは、今年度は本市のどのような部分をPRしてきておりますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

企業により市をPRする方法やポイントは異なるのですが、一般的には札幌圏の近接性、二つの重要港湾、国道5号、国道337号、高速道路の近接性といった地理的なハード面のほか、市の優遇制度などをPRしております。

○新井田委員

札幌市に近いといった部分も含めて、インフラ、道路の部分もしっかりとPRされているということでした。

以前の答弁で、本調査から全国の調査、札幌市の調査など、いろいろな調査をやっていると思うのですが、1社が立地につながったと聞いておりました。

それ以降、実際に立地に結びついた企業はありますか。本市の市民の雇用創出につながったケースについてもお聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

調査をきっかけとしました立地につきましては、令和4年度の1件で、その後の立地はございません。近年は石狩湾新港地域における立地が好調でございますので、市民の雇用の割合が少ない地域にはなりますが、市民を雇用している企業はございます。

○新井田委員

なかなか立地に結びつかない難しさというのもあるのかと思いました。

ただ、今、企業が立地されているところの多い部分においては、少しでも市民が雇用されていることもお聞かせいただきました。地道な取組の先に、選択肢の一つとして選んでいただける、つながることになると思いますので、産業展への出展なども生かしながら、魅力をPRしていただきたいと思います。営業活動も日常的に進めていかなければ、そもそも結果には結びつかないと思いますので、地道な取組をしっかりとお願いしたいと思います。

また、サテライトオフィスの誘致にも取り組まれていると思いますが、改めて内容と、どういった取組をされているか、お聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

令和7年度のサテライトオフィス誘致の取組について御説明いたします。

策定しました誘致戦略を基に、地方にサテライトオフィス開設を検討している企業とのマッチング、本市への進出の可能性が見込まれる個別の企業紹介を委託事業で実施しております。

○新井田委員

それでは、実際に本市がアプローチできた企業は何社ぐらいありますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

アプローチした件数につきまして、令和6年度と7年度の継続案件も含めた延べ件数でお答えいたします。令和6年度が26件、令和7年度が33件でございます。

○新井田委員

しっかりとアプローチをしていっていると分かりました。

では、サテライトオフィス誘致でアプローチした企業の反応はいかがでしたでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

企業としましては、小樽市への進出を検討する上で、その企業が提供するサービスなどを活用する市内企業を確保することが非常に重要でございまして、それで進出につなげるというのがなかなか難しい状況ではございます。その中で本市に関心を持った企業につきましては、視察につながっているケースも多くはありませんが、ございます。

○新井田委員

なかなか課題もあるというところで、企業の確保が課題ということも分かりました。

こういった委託事業で得たものというのは、プロセスも含めて、今後、何かの役に立てる、生かせる経験でもあります。アプローチできた企業と接点を持ち続けているところに、また何かきっかけがあるかもしれませんので、連携をしっかりと取っていただきたいところであります。

新しい手法なども研究しながら、経験として大事に生かしていただきたいと思います。

そして、本市に来ていただけたような企業に視察に来ていただいて、実際にどんな土地か知ってもらおうという取組も行っていると思いますが、令和6年度、令和7年度の実績はいかがでしたでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

立地環境視察費用補助金の実績につきまして、令和6年度は1社2名、令和7年度は2社4名の状況でございます。

○新井田委員

少しは来ていただいて、小樽市を知ってもらっているというところで分かりました。

それでは、問合せ件数は何件ありましたでしょうか、令和6年度、令和7年度をお聞かせいただきたいです。

○（産業港湾）安井主幹

問合せ件数につきましては、令和6年度で12件、令和7年度で9件でございます。

○新井田委員

一定程度問合せはしっかりとあるということで分かりました。

前もお伺いしたのですけれども、この制度を活用してもらうために何を行っておりますでしょうか。何か変化があるかもしれないので、確認させてください。

○（産業港湾）安井主幹

本補助金のPRなのですが、市ホームページによる周知のほか、マッチング事業でのプレゼンや東京都、愛知県名古屋市で開催された北海道が主催するイベントにおけるプレゼンなどを行っております。

○新井田委員

そういったPRを経て相談につながっていると分かりました。

それでは、令和4年度と5年度で、来ていただいた企業とやり取りしていて、継続案件でつながっているというところはありますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

現在、令和4年度に活用した企業1社が立地しておりまして、このほか現在の継続案件も1件ございます。

○新井田委員

しっかり継続されているところもあって、立地実績としても令和4年度に1社あるということで、取組自体が少しでも寄与していると分かりました。

では、令和6年度、令和7年度の実績について、どういった業種で、反応や来ていただいた後のフォロー体制などはどうなっておりますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

補助金を活用した企業の業種は、情報通信業でございまして、視察後に実施したアンケート調査におきましては、小樽商科大学との情報交換や市内事業者との情報交換が大変有意義なものであったという声をいただいております。

また、視察後のフォローとしましては、本市への進出に向け、必要に応じて情報交換を行っている状況でございます。

○新井田委員

好意的なアンケートの結果というところもあり、全体的に見ても、いいところまで来ているような気が個人的にはするのですが、他都市でも、行政と企業誘致の壁というのは、サテライト先で仕事として成り立つのかとか、人材確保の難点というのが結構共通の課題になっているというところも、いろいろと調べて分かりました。

課題解決に近づけば、誘致にもつながるかと思いますが、札幌市と隣接していたり、小樽市の産業の特性に合わせて誘致してみるという方法、また、例えば災害時における業務継続の観点から、業務の分散という観点もPRして入れてみたらどうかとも個人的には思いました。令和5年度から令和7年度の経験をしっかり生かしてもらいたいです。

企業誘致の取組全体で、令和5年度から7年度で新規の立地件数は何件でしたでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

石狩湾新港地域と銭函工業団地における新規立地件数でお答えいたしますけれども、令和5年度は7件、令和6年度は5件、令和7年度は、12月末現在で4件となっております。

○新井田委員

それぞれ立地件数もあり、取組としてもしっかりされてきていると思いました。

函館市においては、市内への企業の進出実績が、今年度を含む直近3年間で、計35社に上ることもありました。産学官の連携も盛んに行っているところで、詳しい内容までは分からないのですが、数字上ではそういうところも出ておりました。大きい成果かと感じました。

こういった身近な見本もあったり、圧倒的な営業活動といいますか、マンパワーで企業とやり取りして関係性を築いていかなければ、やはり結果には結びつかないかと思いました。営業マンがもう少しいたらと思うところでもあります。まずは引き続き、今の企業誘致についての取組もよろしくお願いいたします。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

自民党に移します。

○中村（吉宏）委員

◎第3号ふ頭基部緑地の愛称について

まず、報告を聞いて、みなと緑地PPPのところでは愛称のお話が上がってまいりまして、今、先に質問されたみらいの平戸委員や、公明党の新井田委員からも出ておりましたけれども、やはり私も公募という発想がなかったのかと思うのです。今、いろいろと議論を聞いていて、まず、今後について公募しようという考えがないのか、お示しいただけますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

第3号ふ頭基部緑地の愛称という部分の今後の公募についてですが、先ほどの新井田委員への答弁と繰り返しになるかと思いますが、市民公募という手法も検討した中で、愛称を決定したところでございます。

また、市民の皆さんへの周知といった部分でも、広く知ってもらうためにも公募すべきであったという意見は理解いたしますが、今後このエリアでのにぎわいづくりを通じて、市民の皆様に足を運んでもらえるよう、関係団体と連携しながら周知に努めてまいりたいと思っておりますので、公募で愛称を決定し直すことは、今のところ考えておりません。

○中村（吉宏）委員

観光客の皆さんは、一定程度の動線の一部として通られるので認識はしてくれるでしょうけれども、本当ににぎわいづくりというところで市民がどう関わっていくのか、やはり重要な部分だと思うのです。

今後もやるつもりはないのだということですが、考えてみていただきたいのが、おたる水族館でおとしにイルカの赤ちゃんが生まれました。イルカの赤ちゃんが生まれたときにどうしたかといったら、名前をつけなければということで、名前を公募したのです。公募した結果、市民の方から寄せられて、母親はメリーなのだけれども、レンカという名前がつけました。どうやらアイヌ語の希望、光という意味を込めて、イルカがすくすく育つように、将来の希望になるようにという思いがそこに込められているわけなのです。

同じく、今、港が第3号ふ頭を中心に新しく生まれ変わろうとしていて、ましてや市民の親水域だという話をしているときに、そもそも市民が入る余地がない協議会で全部を決めましたという態度、考え方自体がやはりあり得ないと思うのです。特にここを所管されている港湾室の皆さんが、新しくつくる空間に対して、どれだけの愛着や愛情を持って仕事に臨んでいらっしゃるのかと思うと、市民の皆さんと協働でということを発言しながら、その様相が顕在化してきていないのだろうか、思いが外に出てきていないのだろうかと思いましたので、付言させていただきます。

あと小型船だまりの棧橋を造るという事業が残っていますけれども、第3号ふ頭の今の開発の状況を踏まえれば、今後こうした市民に関わるシーンは恐らくないのだろうと思います。

今、公募する考え方はないのだと。ただ、唯一あり得るとすれば、先ほど、平戸委員がネーミングライツのお話をされていました。

小樽港観光船ターミナルのネーミングライツが今後も再募集という形になるかもしれませんが、今、ポートマルシェotaruと名前の統一感があるからポートスクエアとつけましたと。私からすれば、どちらがどちらだか分からなくなるようなネーミングなのですから、これも併せて、ネーミングライツの募集をしてみるというのもいいかと思うのですが、そういった考え方はないのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

ネーミングライツの導入につきましてですが、このネーミングライツという手法も庁内で検討したところでございます。ただ、みなと緑地PPPによりまして、民間事業者が収益施設の設置や運営を行い、その収益を公共還元として、緑地の維持管理を行うため、ネーミングライツを導入して、緑地の愛称に、例えばほかの企業名が入るなどということがありますと、PPP事業者の事業展開にも影響を及ぼす可能性があると思いますので、導入すべき

ではないと考えたところでございます。

○中村（吉宏）委員

疑問が2点浮かびまして、今のお話で行くと、PPPに取りかかっていた企業名が、この緑地のどこかに何か出てくるのかといったら、恐らく店名というところに入るかもしれませんが、看板になるようなものがあるとは考えにくいです。

まず、PPPで取りかかるということ、PPPを利用するということで、ネーミングライツを別の企業に求めているのだという何か根拠があるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

まず、企業名の部分ではございますが、カフェや飲食店が収益施設でできる形になりますので、例えば競合する飲食店の名前が、ネーミングライツで緑地の愛称に入ってくるといった部分が出てくると、事業展開にも影響する可能性があるかということでございます。

また、このPPPを利用する上で、別の企業名が入るといった部分についての取決めは、特になくものと考えております。

○中村（吉宏）委員

そうだとすれば、今、PPPに取り組んでいただく企業も含めて公募をかけることも可能だと思うのですが、多分、小樽市の今の状況だと、あまり考えていないのだと、波風も立ってしまうしということも本音の中にはあるのかもしれない。

そういう意味でやらないのであれば、ただ、これも予算特別委員会や本会議の代表質問でも取り上げていましたけれども、予算編成するとき、歳入の増額がある程度見込めているのだけれども、歳出がそれを上回って歳出過多の状況になっているのだという中で、歳出に見合う分、どこかでもっと歳入をつくらなければ駄目だという発想にならなければおかしいのではないかと思います。

先ほど、競合という話がありましたが、ネーミングライツの募集をするときに、例えば飲食に関係ないところの募集を求めますという要件をつけることで解決するのではないかと思いますので、今ここで押し問答してもしょうがないと思いますから、もう一回、御検討いただきたいと思います。

それと、みなと緑地PPPのところの説明をいろいろ聞いていて、収益施設を造られるということで、四つの施設を示されました。ふと気になったのですが、具体的に何時から何時までは分からないと思うのですが、営業時間的な考え方は何か示されているものがあるのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

収益施設の営業時間という部分でございますが、夜間が何時までという部分は資料がないので分かりませんが、昼間から夜間も含めてやると提案を受けております。

○中村（吉宏）委員

それを聞いて安心です。というのが、旧運河プラザの公募をかけたときも、夜のにぎわいをつくりたいので、夜の営業を行ってほしいということで事業者を募集したわけでありまして。そうだとすれば、ほど近い港エリアのところ、ポートマルシェotaruも夜8時までという営業時間でやっている中で、もちろんこれからみなと緑地のところで営業される方々も同じ時間的な感覚でやっていただきたいと思います。ぜひ夜間帯の営業も実施していただきたいと思います。

◎市内中心部有料駐車場について

まず、市内中心部の有料駐車場についてお伺いしたいと思います。

この問題、以前、ニュースなどにも取り上げられましたが、市内中心部のうち、特に観光に関連するエリアで、非常に法外な料金を取る駐車場が存在するというところで一時話題になりました。

車に乗って駐車場を探す方は、細かい情報まで車の中から見つけられないので、ひゅっと入ったところが1時間で2,000円も取られたといったお話をよく耳にしたところです。

まず、伺いたいのが、現状で、こういった駐車場の料金的なことを小樽市で調べていたり、情報を持っていたりするの、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

市内中心部の駐車場の料金設定につきましては、過去に調査したことはありますが、直近の情報は把握しておりません。

○中村（吉宏）委員

現状の調査をしていただきたいです。

特に色内エリア、堺町エリア、市内中心部といったところで、まだ高い料金が設定されているという情報があります。

なぜ調査する必要があるかと、先日、私が知っている方が、色内エリアで懇親会の参加のために車を利用して、駐車したところ、その駐車場が5分200円で、1時間少々で2,000円くらい取られたと、それも分からなかったという情報が入っているのです。

やはり小樽市は観光のおもてなし、観光振興に相当力を入れてやってきて、皆さん来てくださいねと、おもてなしなども非常に充実させてきている中で、いざ来てみたら、ぼったくりの駐車場があるのですかということになると、我々が観光振興を目指して取り組んできたものに対して、非常に不利益な状況をもたらしてくるものなのだろうと思うのです。

なので、いろいろと行政でも調査していただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

現時点では、直近の情報を把握する必要はないのかと考えているのですが、委員の御意見を踏まえまして、調査をするか検討してみたいと思います。

○中村（吉宏）委員

問題が表面化した中で少し時間がたっている話なのですが、今後のことも考えて、一定程度、料金に関する規制をかけるということも可能かと思うのです。

例えば条例をつくって、一定の料金以上取られないようにするといったこともありなのかと思うのですが、いかがお考えでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

民間の駐車場の料金設定につきましては、基本的には事業者が市場の需要と供給という、状況に合わせて決めているものと認識しており、条例で上限を設定したりということは難しいものと考えております。

○中村（吉宏）委員

料金の部分だけではなくて、例えば料金の表示の仕方や、看板などにしっかりと分かりやすく表示するようにという内容、それは景観の中に含まれるものなのかということもあります。そうすると、別の所管になりますが、特に今、観光の部分が重要になっているので、この場で議論させてもらっています。

そういった形のものも考えられるかと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

今、委員がおっしゃった表示について、例えば条例なりで表示することは、他都市の事例などであったように記憶していますので、そういった事例を調査してみたいと思います。

○中村（吉宏）委員

それも一つの手段かと思います。

私もいろいろ考えて、規制をかけるためだけにという話ではないのですけれども、昨今の小樽市内を見ていると、公共交通機関を利用する観光客の方に加えて、レンタカーなどを利用して小樽市を訪問する方が増えていると思うのです。今、駐車場を取り上げた中で、先ほどの歳入過多の状況もあるので、歳入増のことを考えるとすれば、例えば、この駐車場について法定外目的税を利用して、入域税みたいな形で課税を行うことも可能なのだと思うのです。

例ですけれども、私は今、駐車料金のことがどうしても念頭にあるのですが、一般的な1時間の駐車料が300円未満だと無税で、500円未満だと10%、700円未満だと20%、それ以上だと30%みたいなスタイルの課税というのも可能なのではないかと思います。これも併せていろいろと検討していただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室吉川主幹

今、委員のおっしゃったような課税の手法ができるのかについては、今この場ではお答えできないのですが、他都市の事例などを情報収集してみたいと思っています。

○中村（吉宏）委員

いろいろとお調べいただきたいと思います。あわせて私も情報収集はしてみたいと思います。

◎自衛隊艦艇の入港について

続いて、港湾の関連で自衛隊艦艇の入港について伺いたいと思います。

近年、自衛隊の護衛艦等の入港はあまり見られないと思うのですけれども、直近で小樽港に入港した時期はいつなのか、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

直近での入港は、令和6年10月となっております。

○中村（吉宏）委員

10月に入港されたのは、どういった艦艇なのか、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

入港した船は、わかさという海洋観測艦となっております。

○中村（吉宏）委員

最近、自衛隊の護衛艦の入港がなかなか見られないところもそうですが、一部の声で、自衛隊の護衛艦の入港が認められていないのだというお話を少し耳にしました。

小樽港で、自衛隊艦艇の入港が難しい状況があるといった原因があればお示しいただきたいと思いますが、何かあるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

小樽港への入港が難しい状況なのですが、一般的には、普通の船と同じように空き状況といったもので調整しているものです。

令和6年10月が直近でございましたが、それ以降は特に自衛隊艦船に関して小樽港への打診といいますか、依頼は来ていないものです。

○中村（吉宏）委員

令和6年以降は、特に希望がないのだと。

整理すると、もし希望があった場合には、通常の船舶と同様に、空き状況を調べて、入港が可能かを判断していくということよろしいですね。

○（産業港湾）港湾業務課長

簡単に流れを説明させていただきますと、自衛艦に限らずなのですが、入港の打診があったときに、接岸する日時や場所が決まっておりますら、具体的に空き状況や船のサイズ、接岸岸壁のスペックなどを確認しながら、調

整を図っております。

ただ、接岸日時や接岸場所などが決まっていない、あるいは何か月も先といった場合などは、ほかの船の動線もまだ固まっていない状況で調整のしようがありませんので、そこはおおむねの予定を聞きながら、時期が近くなったら、具体的な調整をしましょうということで対応しております。

○中村（吉宏）委員

随分先の予定が来る場合もあるのだと考えているのですけれども、これを決めるのには別に先着順というわけではないのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

その船によって、その岸壁でなければ着けられない船もございます。例えば、貨物船で、小麦をここの上屋倉庫に入れるとなれば、その前の岸壁にしか着けられませんので、そこに全然関係ない船が来た場合には、何か月先であっても、そういった専用岸壁という部分もあるので、そこはなかなか難しいというお話はしてございます。

○中村（吉宏）委員

では、そういった場合は、例えば着岸できる場所を調整してということになるという解釈でよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

先ほど申したとおりの調整で、今おっしゃるとおりです。

○中村（吉宏）委員

特に支障はないことを確認しました。

◎外国人観光客への情報提供について

○中村（吉宏）委員

外国人観光客への情報提供というテーマで質問を用意しているのですけれども、いわゆる一般的な街路に外国語表記の看板をというお話ではないです。その辺りはもう大分進んできているのだと思うのです。

今、小樽観光の重要な部分として、滞在時間の延長が永遠のテーマみたいになっている。今、外国人観光客が増加している中で、夜の外国人観光客にどうやって滞在してもらうか、それは宿泊を伴う観光につながっていくのだという観点からなのですが、今、小樽観光協会などもいろいろとナイトタイムの楽しみ方に取り組んでおります。

その一つとして、やはり外国人観光客が飲食店をもっと利用しやすいようにということで、様々な取組が行われているところなのです。この点について、今、小樽市の行政で何か把握されている内容などがあれば、お聞かせいただきたいと思います。いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

委員のおっしゃるとおり、本市の持続可能な観光振興のためには、滞在型観光への移行は極めて重要であると考えておりまして、外国人観光客の皆さんにもナイトタイムを楽しんでいただいて宿泊へとつなげていくための情報提供は必要と考えております。

本市といたしましては、こうした夜の観光振興を含めた戦略的なプロモーション、そして魅力づくりといったものは、地域DMOである小樽観光協会が推進する取組として位置づけております。委員からも小樽観光協会の取組のお話がありましたが、例えばナイトインフォメーションの運営や、外国人観光客の受入れの研修会というか、意見交換会みたいなことや、令和8年度予算で地域DMO交付金で提案させていただいておりますが、新たにナイトマップの英語版の制作にも取り組む予定となっております。

市といたしましては、こうした小樽観光協会の取組を地域DMO交付金により支援してまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今、地域DMOでいろいろ取組を行っているというお話が出てきて、そのうち、研修会を催されていると。

先日も実は、いわゆる花園地域の飲食店の方々を集めて、外国人観光客対応のポイントなどの講習会をやっておりました。行政はその内容を把握されているのか、されていれば、内容をお示ししたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

意見交換会はこのように開催するという内容についてはお聞きしておりますが、開催結果の詳細については把握しておりません。

○中村（吉宏）委員

その内容を私も耳にしましたが、要約すると、スナック文化というのは、日本の飲食の文化の一つであると。そこに特に欧米の方たちがいろいろといらっしゃる中で、お店側とすれば、言語の問題や、お金の問題で対応がなかなか難しいという課題が生じてきているようです。

これについては、実際に外国人の方を受け入れているお店から、料金の提示の仕方、メニューの表示の仕方、会話を盛り上げるやり方といったお話をいろいろと提示されているようであります。欧米の方たちは、お酒をたくさん飲んでカラオケを楽しむという文化に触れるのが非常にお好きなようで、特に冬期間、多くの方が訪れるという情報でありました。

こういった方たちを本当にしっかりと取り込んで、また彼らは彼らでSNSで発信もしてくれますので、次の冬にまたたくさんの方を連れてきてくれるという流れになると思うのです。

こういった取組で、それぞれのお店が、メニューを作れるかなど言語の課題を持っています。けれども、それを乗り越えて受け入れていきましょうというのを、今、DMOも一生懸命やっているのですけれども、こうした取組の大前提として、外国人観光客に対してもっとおもてなししていきましょうと、積極的に取り入れていきたいと思います。課題解決はどんどんしていきましょうという発信を、行政として、小樽市として掲げていただくのが、一番課題を持って、今、一步踏み込めない飲食店の方々への重要なアピール、材料になるのかと思うのです。

こういったことについてぜひ取り組んでいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

市といたしましては、まず、そういった今後の方向性を小樽市観光基本計画等で位置づけることは役割であるかと考えております。

これまで第二次小樽市観光基本計画におきまして、滞在型観光に向けた取組として、まず、ナイトツーリズムの確立を記載させていただいております。今まさに、第三次小樽市観光基本計画の策定を進めているところでありますが、次期計画におきましても、委員のおっしゃるとおり、滞在型観光やナイトタイムみたいな視点は重要と考えておりますので、委員の御指摘も踏まえまして、現在、進めている策定委員会の中で議論を深めてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

観光基本計画の大きな柱になることもそうですけれども、それをやりつつ、飲食店組合や、お店で構成している団体もありますので、行政も支えていくのですと、DMOをしっかりバックアップしているから一緒に取り組んでいこうという発信はやっていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。

○委員長

自民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2時46分

再開 午後3時10分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質問を続行いたします。

共産党に移します。

○小貫委員

◎議案第16号小樽市農業委員会委員の定数に関する条例の一部を改正する条例案について

まず、議案第16号小樽市農業委員会委員の定数に関する条例の一部を改正する条例案についてです。

農業委員会委員の定数を減らすというお話ですけれども、農業委員会の事務について、農業委員会等に関する法律第6条第1項及び第2項に基づいて説明してください。

○農業委員会事務局長

第6条所掌事務についてですが、農業委員会は、その区域内の次に掲げる事項を処理する。

第1項でございますが、「農地法その他の法令によりその権限に属させられた農地等の利用関係の調整に関する事項並びに特定農山村地域における農林業等の活性化のための基盤整備の促進に関する法律、農山漁村の活性化のための定住等及び地域間交流の促進に関する法律及び農林漁業の健全な発展と調和のとれた再生可能エネルギー電気の発電の促進に関する法律によりその権限に属させられた事項」となっております。

続きまして、第2項でございますが、「土地改良法その他の法令によりその権限に属させられた農地等の交換分合及びこれに付随する事項」となっております。

○小貫委員

法律はそのとおりなのですが、それだとよく分からないので、かみ砕いてどんな事務かを説明していただきたいです。

○農業委員会事務局長

法による権限につきまして、具体的に申しますと、新規就農を希望する者に対する適否審査や新規就農を希望する者への助言、それから農地の権利移動に関する許可や農地の利用状況の調査といった法令に定められた権限を行使しつつ、日頃より現地調査といいますか、農地の売買や賃貸借につながる地域情報の収集や農業者への相談助言を行うなど、遊休農地の発生防止、利活用の中心的な役割を担うことが定められております。

○小貫委員

それで、ただいま第6条第1項をお答えいただいたのだと思うのですが、第6条第2項の部分を説明していただけますか。

○農業委員会事務局長

交換分合ですから、農地の集積や集約に関する事項と考えております。

○小貫委員

その確認をした上で、小樽市の場合、農業委員会は現在14人ということで、今度は農業委員会等に関する法律第8条第5項に基づくただし書の部分は除いた委員の数をお答えください。

○農業委員会事務局長

いわゆる認定農業者かと思いますが、本市の農業委員会におきましては2名となっております。

○小貫委員

今度は、農業委員会等に関する法律第8条第6項の委員の数は何人になるのか、お答えください。

○農業委員会事務局長

農業委員会の所掌に属する事項に関して、利害関係を有しない者というお尋ねだと思います。いわゆる中立委員と呼ばれている方々なのですが、小樽市農業委員会の中では2名となっております。

○小貫委員

後の人が恐らく先ほどのたし書の方と思うのです。

それで、本会議でこの問題を酒井議員が取り上げていまして、経営耕地面積について平成12年に208.96ヘクタールだったものが、令和2年には53ヘクタールに減少しているという答弁でした。

これは経営耕地面積なのですけども、同じ時期に農地としての面積はどのように変化しているのか、お答えください。

○農業委員会事務局長

本市の農地台帳などをひもといってみました、随時更新されているもので、古い分が拾えなかったものですか、北海道で所管している農林水産省作物統計における本市の面積調査を調べてみました。

今お尋ねの平成12年近くで把握できている一番古い数値が平成16年でありまして、この時点で259ヘクタール、令和2年は185ヘクタールとなっております、割合としては71.42%に減少しており、御質問の経営耕地面積を比べますと25.36%に減少しています。

このことから、全体の農地面積は緩やかな減少傾向にあると言えると思います。

○小貫委員

最後にまとめて答弁いただきましたけれども、農地面積の減少よりも経営耕地面積のほうが大きく減少しているということだったのですが、小樽市の場合、遊休農地はゼロとなっていると。農地面積は70ヘクタール程度減少しているのですが、それ以上に経営耕地面積が減ったということは、それが遊休農地になるというイメージなのですけども、そうではなく遊休農地はゼロだと。

経営耕地ではない農地は、どういう位置づけで統計されているのでしょうか。

○農業委員会事務局長

これは自給的耕作地という位置づけとしております。

○小貫委員

経営のためには活用していないけれども、自分たちのために農地としては使われているということですね。

そういうことになると、経営耕地ではない自給的耕作地が今増えているということで、最初の質問にもありましたが、今度は、農地の権利を移動していくということや最適化していく、または遊休農地化を防止していくことがますます必要になってくると思うのです。そういったことが農業委員会の任務になるのではないかと思うのですけれども、もう一度確認します。

○農業委員会事務局長

委員のおっしゃっていたそれらの任務は、農業委員会が中心的に担っている役割であるということが言えると思います。

○小貫委員

確かに経営している面積は減っているけれども、農業委員会が任務を果たさなければいけない農地というのは、まだ数多くある中で、定数の削減はいかななものかと思います。

◎港湾について

次に、港湾関係の話に移ります。

まず、特定利用港湾の関係からお伺いいたします。

昨年10月に自衛隊の統合演習が行われました。自衛隊が約5万2,300人、アメリカ軍が約5,900人、オーストラリ

ア軍が約230人の計約5万8,430人が参加した大規模なものです。

苫小牧市のホームページにこの演習の内容が載っていきまして、実際に行われた苫小牧市では、この演習の実施に当たって、地域住民や関係団体にどのような説明がなされてきたのか、もし把握していたら、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

委員のおっしゃるとおり、苫小牧市が、当該演習の内容を住民の周知としてホームページに掲載していることは確認しておりますが、地域住民や関係団体に具体的にどのような説明がなされたかは把握してございません。

○小貫委員

苫小牧港は特定利用港湾になっていますから、政府のQ&Aに、訓練の際には、自治体とか関係団体にきちんと説明をしていますというのが載っていたと思うので、どのようにやられたのかと思います。

実際に苫小牧港からPFI船舶はくおうが、蒲郡港でパトリオットミサイルの発射機などを積んで、鹿児島港経由で沖縄港まで運ぶという訓練が行われています。また、別のPFI船舶で、今度は実弾を積んだトレーラーを大分港まで運ぶといったことが行われているのです。

今は訓練ですけれども、戦時の場合だと、こういった民間の船は民有物にみなされなくなるのではないかと思います。見解をお答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

ただいま事例を基にした御質問であります。こういった状況で、どのようなものが民有物と解されるか、こういう場合はこう、このケースではこうといったことを市でお示しすることは難しいものと考えておりまして、これら民有物に関することにつきましては、現在、国に確認しているところでございます。

○小貫委員

ぜひ具体的に確認していただきたいと思います。

今度は鹿児島港で何がやられたかですけれども、この訓練の特徴として、海上自衛隊の護衛艦あしがらに、対空ミサイル実弾2本を搭載する訓練が自衛隊施設以外の民間港で初めて実施されたことが挙げられます。

仮に小樽港が特定利用港湾に指定された場合に、今まで自衛隊の施設でしかやっていなかった実弾の搭載訓練をさせてほしいという打診があった場合に小樽港としては断れるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今も事例を基にした質問でございますが、基本的にはこういった危険物を搭載している船舶の港の利用に関しては、港湾法や火薬類取締法といった関係法令等の基準をクリアしていることが必要になります。それらをクリアした上で、岸壁の利用については通常どおり入港の調整を行うことになるかと考えております。

○小貫委員

それがどうクリアされているのかというのは、それこそぜひ国に聞いてみていただきたい。こういったいろいろな取決めがある中で、港湾施設は泊地も含むというのが以前の答弁にありましたけれども、岸壁まで行かなくても、泊地に泊まることすら港湾施設の利用になるわけですから、ぜひ国にその辺は確認していただきたいと思います。

この訓練でもう少しお話を聞きますけれども、今こういった事例を紹介したように、民間の船舶フェリーが弾薬を運んでいるわけです。これが仮に有事になった際に、そういえば訓練で、フェリーを使って弾薬を運んでいたということが相手国の頭にあった場合に、今度は小樽港が特定利用港湾となったら、実際に弾薬を積んでいないフェリーが運航しているわけです。苫小牧港からは、そういった危険物やパトリオットミサイル発射台まで運んでいるという事例があった。そういった場合に、小樽港のフェリーも目標にされかねないとは思いますが、どう思いますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

ただいまの民間のフェリーの場合ということで、弾薬を運んでいるか、特定利用港湾であるかで目標とされるかは、先ほどの民有物の観点でお答えしましたように、市では分かりかねます。

○小貫委員

分からないことは進めないほうがいいと思うのです。やはりそういうことを決めるのは、全て日本が決める話でもなくて、日本の自衛隊がここは攻撃しないでくださいと言って、はい、分かりましたと済む話ではないので、日本の頭で考えてもしょうがないと思います。

今、答弁がありましたように、今の小樽市の状況だといろいろと分からないということなので、それぞれの特定利用港湾でどんな訓練が、どんな手順で行われて、住民に対する説明がどうだったのかをきちんと確認していただきたいし、また、それが軍港化につながるのかも確認していく必要があると思うのです。この辺の確認作業についてお答えをお願いします。

○（産業港湾）港湾業務課長

どのような訓練が、どのような手順でされているか、住民に対する説明もどうだったかについては、できる限り把握することが必要と考えておりますが、一つ、軍港化につながらないかということについての確認は難しいものと考えております。

○小貫委員

今、アメリカとイスラエルがイランを攻撃してしまして、横須賀港を母港にするイージス艦がトマホークを発射する画像が公開されています。日米安保条約第6条では、日本の安全と極東の平和と安全に寄与する米軍に施設・区域を提供するとなっているのです。このイラン攻撃への参加というのは、明らかに条約違反になるわけですがけれども、攻撃された側からすれば、日本にある基地の船からの攻撃ですから、日本本土が反撃の目標になりかねない事態だと思います。

やはりこうしたアメリカの横暴・勝手が続く中で、特定利用港湾になれば、日本の自衛とは関係ないところで市民が巻き込まれるおそれがあるということを危惧していますので、その辺も踏まえて対応をお願いします。

今度は、それ以外の港湾の関係で、まず、利用促進の関係について伺いたいします。

昨年中国へのポートセールスの成果についてどう感じているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

コロナ禍以降、海外のポートセールスにつきましては中断してございまして、中国に関しても、平成31年1月に上海を訪問して以来、7年間、中断していたところでございます。実際に市長が現地の企業を訪問いたしまして、ポートセールスを行ったほか、小樽港を利用している現地の企業を訪問して関係強化を図ることができたと考えてございます。

また、在青島中国総領事館の協力を得まして、現地の日系商社や物流企業との懇談の場を設けまして、輸出入貨物の増加に向けた情報交換といったものも行ったところでございます。

訪問先の現地の企業から、日本の関東にあります日本法人であったり、あるいは関西地区にある、我々は乙仲業者と呼んでいる物流業者を御紹介いただきまして、中国コンテナ航路のいわゆる見積み依頼を受けるなど、一定の成果はあったと考えてございます。引き続き、今後のポートセールスに生かしてまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

一定の成果があったというお話だったのですがけれども、何か具体的に、帰ってきてからさらにリアクションがあったのか、新規の航路開拓というところまではまだ至っていないということではよろしいですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

戻ってきて、現地の企業から日本の国内の新たな物流業者であったり、新たな日本法人を紹介していただきまし

て、そこのやり取りで、まずビジネスの前段となる部分、いわゆる中国コンテナ航路を使った見積り依頼はいただいているところでございます。

○小貫委員

小樽港統計年報が出ていますので、令和6年の入港船舶貨物の特徴について説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾振興課長

入港船舶につきましては、2,679隻で前年比プラス35隻の微増でございました。

トン数につきましては1,222万6,407トンで前年比プラス98万5,702トンであり、大型クルーズ船の寄港が増えたことによるものでございます。

外貿の輸出につきましては、主にロシア向けの完成自動車が増えておりまして、輸入につきましては、コンテナ貨物が増えたものの、トウモロコシなど市内の飼料工場の操業停止がございましたので、飼料原料が減少してございます。

内貿につきましては、天候不順等によるフェリー貨物の減少がありまして、若干の減少になってございます。

○小貫委員

令和6年はどこの埠頭で取り扱われたかというところで、埠頭ごとの取扱貨物量について説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾振興課長

外貿と内貿の合計で申し上げますが、港町ふ頭につきましては28万2,080トン、第2号ふ頭につきましては1,651トン、第3号ふ頭につきましては1万8,349トン、中央ふ頭につきましては17万8,803トン、勝納ふ頭につきましては1,146万4,910トンとなっております。

○小貫委員

埠頭ごとにばらつきがあり、勝納ふ頭はフェリーの関係が大きいかとは思いますが。

今、説明いただいた中で、第3号ふ頭などに関連してくるのですけれども、まず、ロシア航路の現状について説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾振興課長

ロシア航路の現状でございますが、ウラジオストクとの間に貨物船の定期航路があるほか、ナホトカやオリガの沿海地方、サハリンのネベリスクやコルサコフといったところとの間で、貨物船が運航している状況でございます。

○小貫委員

先ほど、外貿の特徴として完成自動車の輸出が増加しているということなのですが、例えば今、経済制裁との関係も含めて、自動車なのだと思うのですが、取扱貨物の動向というか、近年との比較はどのようなのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

ロシア向けの輸出貨物といたしましては、完成自動車が主要貨物となっております、自動車部品であったりとか、それに付随するものも併せて輸出されているところでございます。

小樽港の輸出貨物の約9割を完成自動車が占めているということでございまして、北海道からロシアへの中古車輸出に関しましては、経済制裁があつて、苫小牧市の事業者が撤退したこともありまして、北海道からの場合は全て小樽市から輸出しているという状況になってございます。

○小貫委員

北海道からのロシア向けの輸出でいけば、たしか9割ぐらいが小樽市だったような気がするのですが、第3号ふ頭は指定保税地域になっていまして、具体的にどういう流れかを確認いたします。

まず、ロシア航路に限って聞きたいのですが、こういう指定保税地域との関係で、どういう手順で貿易がなされ

ていくのかを御説明していただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

指定保税地域での輸出の手続の流れについて、中古車を例にいたしますと、輸出手続を行うには、税関から許可を受けた場所でなければできませんので、まず、指定保税地域に車を持ってきます。そこで税関の許可をいただきます。第3号ふ頭に船が着いていればそのまま積み込めますし、違う岸壁に着いている場合は、通関手続が終わった後、そちらまで車を移動させて、船に積み込むという流れになっております。

○小貫委員

そういう中で、今回、クルーズ対応の埠頭として第3号ふ頭を整備してきたということもあって、この指定保税地域を移動することを、もともとは小樽港港湾計画か小樽港長期構想で計画していたと思うのです。

そういう中で、ただいまお聞きしたら、第2号ふ頭の取扱貨物量が1,600トン程度となっていますが、今の第2号ふ頭の状況について、上屋も含めて、利用状況を説明していただけますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

第2号ふ頭の利用状況ですが、まず岸壁については、内航船が仮バースとして利用している例が多いです。

土地・ヤードは、港湾の工事などの直轄工事の工事ヤードとして使われているといった状況が多いです。

あと、上屋については、一つ市営上屋があるのですが、利用率は低い状況となっております。

○小貫委員

ほとんど貨物のやり取りはないということが確認できたかと思います。

市営上屋が一つあるが、利用されていないという答弁だったのですけれども、市営ではない部分の上屋の状況は押さえていないということではよろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

第2号ふ頭に市営でない上屋が二つあるのですが、その中については今押さえておりません。

○小貫委員

それで、第2号ふ頭の施設は相当古いという話は聞いているのですが、老朽化の具合、整備が行われた時期についてお答えください。

○（産業港湾）港湾整備課長

整備が行われた時期でございますが、第2号ふ頭につきましては、昭和25年に完成してございまして、75年ほど経過しているところでございます。

○小貫委員

先ほど上屋はあまり利用されていないというお話もありましたけれども、第2号ふ頭を今後どうやって整備していくのかという計画について、具体的に説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

今後の第2号ふ頭の整備計画ですが、小樽港港湾計画では、対岸貿易における機能強化として、ロシア貿易貨物の移転・集約ということで、第2号ふ頭と港町ふ頭間の埋立てを計画しているところでございます。

あわせて、小樽港長期構想では、第3号ふ頭から指定保税地域の移転といった部分も構想として含めているところでございますが、先ほども答弁したとおり老朽化しているということでございますので、当面の老朽化対策として、平成27年度から平成30年度にかけ、第2号ふ頭の一部の岸壁でエプロン舗装や防舷材などの改良、また、背後の荷さばき地では上屋の解体やフェンスの設置などの改良事業を行ってきたところでございます。

ただ、色内ふ頭の老朽化による色内ふ頭の改良事業への影響ということで、海上保安庁の巡視船が第2号ふ頭に一時移転してきたことによりまして、この改良事業が一時中断した状況でございます。

また、現在、直轄事業で北副防波堤の改良を行っておりまして、消波ブロックの製作ヤードとして利用される予

定もありますので、残りの部分の改良事業の再開につきましては、第2号ふ頭の利用状況や、ほかの港湾施設の老朽化状況、整備の優先度、また、財政状況などを勘案しながら進めてまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

ただ、現状はそこまで貨物の取扱いに使われていない埠頭ということになると、もう少しプランがはっきりしてこない、なかなか難しいのかと思うのです。今のままだったらどうしても優先度は低くなるというのは当たり前の話だと思うのです。

小樽港港湾計画ではそうなっているのだけれども、第2号ふ頭と港町ふ頭の間を埋め立てるという計画は、そもそも今の取扱貨物量の下で現実的なのかというのは検証されているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

小樽港港湾計画における第2号ふ頭と港町ふ頭の間を埋立ての実施の可能性といった部分かと思います。小樽港長期構想や小樽港港湾計画を改訂したときには、まだロシア・ウクライナ情勢がなかったので、ロシア貨物の増大を見込んでの計画としていた部分もございまして。現在の情勢からいきますと、埋立ての計画の実施に向けてはなかなか難しい部分があるかとは思っています。

また、老朽化対策事業は、これからいろいろな状況といった部分を勘案しながら進めていく必要があると考えております。

○小貫委員

私も難しいという気はしていて、ただ、あそこは、遊んではいけないのですけれども、貨物のやり取りとしてはあまり使われていないというのは事実です。小樽港港湾計画上、あそこに指定保税地域を移動したいという話だったと思うので、そうしたら、どう開発していくのかというプランは必要なのではないかと思います。

それで、港内のしゅんせつが続けられているのですけれども、まず、近年の状況について説明してください。

○（産業港湾）港湾整備課長

しゅんせつの御質問でございしますが、小樽港におきましては、港内泊地しゅんせつ事業という名称で、令和元年から継続的に実施してきてございます。事業費規模で申し上げますと、年度ごとで波はあるのですが、2,000万円から3,000万円程度の規模で実施を続けてきているところでございます。

○小貫委員

石狩湾新港も毎年やっているのですけれども、石狩川由来の漂砂が入ってきているので、そこは砂地ですぐ埋まってしまうという原因があります。

小樽港の場合は、なぜそういうふうに埋まってきているのか、原因をどのように捉えているのかについてはいかがですか。

○（産業港湾）港湾整備課長

石狩湾新港との違いというお話もありますが、小樽市がしゅんせつを事業として進めている理由は、大きく二つぐらいあるかと思っています。一つは、自然の状況ということで、大きな川はございませんが、やはり長年にわたりますと、小さい川もありますし、それから波浪や潮流などによって、港外からも若干の土砂は運ばれて堆積が進む中で、曳舟を含みます船舶のスクリューなどで土砂が部分的に寄せられることによりまして、計画水深を保てない箇所も出てきて、それに伴ってしゅんせつをしているということがあります。

もう一つは、小樽市の主要貨物を運んできている穀物船が昔よりもかなり大型化してきているということがございます。これまではしゅんせつをしなくても小さい船は通ってこられたのですが大型化に伴いまして、水深を確保していかなければならない箇所が分かってきたといった部分で、しゅんせつも必要になってきてやってございまして、それらが石狩湾新港と違うと感じているところでございます。

○小貫委員

長年にわたってというお話がありました。要は、今まであまり考えてこなかったのだけれどもということなのかと思います。

ただ、それがなぜ堆積しているのかが判明してこないと、対症療法というか、防砂堤になるのか、川の工事になるのか、原因となるところにストップをかけないと、いつまでたっても毎年続いて、今度は最初にやったところが埋もれ出すということが始まってしまうのかと思います。

結局、今はどの程度の面積のしゅんせつが必要で、これまでに実施した面積はどのぐらいになるのか、お答えできますか。

○（産業港湾）港湾整備課長

しゅんせつを必要とします数量についてですが、小樽港の場合は、面積というよりもしゅんせつ土量でおおむねの数量を押さえているような状況でありますので、それでお答えをさせていただきます。現時点で、小樽港においてどれだけやらなければならないかという部分でいきますと、全体的には1万8,000立方メートルほどと思ってございまして、令和元年からこれまでの間では、大体その半分の約9,000立方メートル実施してきているという形でございます。

○小貫委員

7年間で約半分だから、これからあと3,000万円ずつ7年間かかっていくから2億1,000万円ぐらいかかるのではないかという押さえでよろしいのか、やはりそれだけ事業が続くということで、お金がかかっていくということでの見通しでよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

今後も、まだ9,000立方メートルほどやっていかなければならないものですから、正確な細かい金額は別としまして、もう少し続いていくということでございます。

○小貫委員

先ほどの第2号ふ頭なども関係してくるのですが、やはりまず港湾施設全体が老朽化している。小樽港港湾計画でこう整備しますというのは、確かに大枠としては決まってはいるのだけれども、直近5年なのか、10年なのか、こういうところをまず整備していきますという港湾施設全体の整備計画を年々更新しながら、明らかにしていくことがやはり必要ではないかと思うのです。こういう作業を今後やったらいかがかと思うのですが、まず、答弁をお願いします。

○（産業港湾）港湾整備課長

将来的な見通しという部分は我々も立てているところではございますが、公に皆さんにお示しできるかというところは、やはり将来的に財源がどこまでどうなのだというところもございますので、正確に将来的にこれが必要でやるのだというところまでは申し上げられません。ただ、我々としては、次にこういうことを進めていかないとならない、それに対して現状の財政的にどこまでやっていけるのかというところは常に考えていきながら、一番効率的な流れの中で事業を進めていきたいと考えてございます。

○小貫委員

今の答弁だと、港湾室内ではもうそういうものがあるのだということなのですね。確におっしゃるとおり、国からの財源措置もどうなるか分からないという部分があるから、そのとおりに行かないというおそれは多々ある。

ただ、今どういう工事が必要で、予算がつかなかったら、このように変更するというのを議会に示していくことが必要ではないかと思うのです。出せる部分と出せない部分があると思うのですけれども、示せる範囲で示していくという方向に対応できませんかということですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

おっしゃるところは大変理解できるような部分でございますが、現状のところは、大きくこれまでの方針を変えて示していくということをこの場では申し上げられませんが、お話につきましては十分受け止めさせていただきたいと思っております。

○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

立憲・市民連合に移します。

○下兼委員

◎祝津パノラマ展望台絶景観光イベント開催について

初めに、祝津パノラマ展望台絶景観光イベントの開催についてお伺いいたします。

小樽市のホームページによりますと、「国土交通省北海道運輸局では、祝津エリアの安全と特別な体験を両立させるため、期間限定で「祝津パノラマ展望台」周辺において入場制限を伴う特別なイベントを開催します。本イベントは、オーバーツーリズム対策の一環として、北海道運輸局の「持続可能なオーバーツーリズム解決モデルの構築検証事業」として実施します。」とありました。

このイベントの概要をお示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

祝津パノラマ展望台における絶景観光イベントにつきましては、冬期間に展望台までの市道におきまして、路面凍結により、旅行者の転倒や車のスリップが起きているなどの安全面での課題がある状況を踏まえまして、国土交通省北海道運輸局がオーバーツーリズム対策の取組といたしまして、安全確保と特別な体験の両立を目指す実証事業として実施したもので、本年2月9日から18日までの10日間開催したものであります。

イベント期間中は、歩行者や車両の安全を確保するため、展望台への一般車両及び徒歩での進入を一部制限し、専用送迎車によるアクセスとするほか、かまぐらやの設置や温かいドリンクの提供などの特別な体験を提供し、さらにスノーシューのガイドツアーを実施いたしまして、通常立ち入ることのできないルートでの散策を可能とするなど、安全と魅力向上の両立をする内容となっております。

○下兼委員

かなり大がかりな実証実験だったと思います。

それでは、今回、祝津パノラマ展望台が運輸局の解決モデルに選定された経緯をお示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

経緯につきましては、まず、この課題については、これまで小樽市オーバーツーリズム対策連絡協議会におきまして協議されてきたところです。

本事業を実施した北海道運輸局は、同協議会の構成員として御参画いただいております。協議会の中で共有された課題を基に、解決モデルの検討に向けて実証事業へとつなげていただいたものであります。

○下兼委員

小樽市オーバーツーリズム対策連絡協議会がしっかりと動いていたということになります。

それで、先ほど御答弁にもありましたけれども、祝津パノラマ展望台の課題として、凍結路面による旅行者の転倒、車のスリップ、旅行者と車が錯綜しており、安全面での課題があると指摘していました。

小樽市ではこの課題をどう把握していたのでしょうか。さらに現状、どのような対策を行っているのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

まず、課題の把握につきましては、令和6年2月頃に、このエリアで、車道上で写真撮影を行う観光客とスリップする車との接触の危険性について市として把握したところでございます。

その後の対策といたしましては、旅マエとして、市ホームページや外国人向けのウェブサイト「悠悠北海道」による注意喚起を行ったほか、旅ナカとして、同エリアに注意喚起の看板を設置したところであります。

○下兼委員

どうしても、私を含めて小樽市民は船見坂、JR朝里駅、JR銭函駅がオーバートーリズムのところという印象があったのですが、祝津にも水族館に行きたい観光客の方がたくさんいらっしゃいますので、そういうことが起こっているということに初めて気がつきました。

それでは、今回、イベントをお知らせするパンフレットを見ました。冬の日本海とかまくらキャンドル、小樽絶景祝津パノラマシークレットビュー、小樽市鯨御殿や日和山灯台が写っている見事な写真が掲載されておりました。さらに、先ほどおっしゃっていましたがパノラマ展望台でのイベントの内容、スノーシューを履いたガイドの同行で、ふだんは通れないルートを体験できるという冬期間ならではの企画になっていました。

イベントまでの準備期間と人員配置などはどのように行われたのでしょうか。小樽市はこのイベントにどのように参加をしていたのか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

まず、イベントの準備期間につきましては、昨年5月頃から事前準備といたしまして、北海道運輸局と本市との間で課題感の共有や対策の必要性などについて情報交換を進め、本格的には昨年11月頃から準備を進めてきたものであります。

人員配置につきましては、北海道運輸局から受託した日本旅行北海道小樽支店がイベント期間中に現地に8名のスタッフを配置して、運営したところです。

また、このイベントに対する本市の参画につきましては、北海道運輸局と連携して、関係機関や受託事業者との調整、協議等に当たってきたほか、市のホームページへの掲載やプレスリリースなどを通じまして周知に協力するなど、事業の準備段階から連携して取り組んできたところであります。

○下兼委員

2月の時期というのは、運河の周辺で小樽雪あかりの路などが開催されておりまして、多くのインバウンドの皆様が訪れて、やはり雪の小樽市を楽しんでいました。

このイベントに参加申込みをした人数を展望台イベント、スノーシューガイドツアー別にお示してください。また、インバウンドの参加者で多かった国名をお示してください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

展望台イベントが計688名の方、スノーシューガイドツアーが16名の方に御参加をいただきました。

また、インバウンドは中国の方が多くて、全体参加者の約8割を占めております。

○下兼委員

やはり中国なのですね。こういう特別感を楽しむ個人の観光客の皆さんがいらっしゃっていることに驚きました。

それでは、本市は今年から新たに宿泊税を活用して、様々なオーバートーリズム対策を進めていかれます。

このたびの持続可能なオーバートーリズム解決モデルの構築検証事業を通して得た成果、見えた課題がありましたら、お示してください。さらに、この先に新たな体験を主とした観光施策などをお考えであれば、お聞かせくだ

い。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

まず、成果といたしましては、展望イベントの参加者のアンケート結果といたしまして、非常に満足と満足を超すと約8割の結果となり、参加料を支払っても満足できる内容であったことを確認できたことが一つ成果と思っております。

一方で、課題といたしましては、スノーシューガイドツアーの参加人数が伸びなかったこと、また、今後の実装化を視野に入れると、採算性に課題があることなどがございます。

本市といたしましては、まず、北海道運輸局が地域の課題に寄り添って、地域の関係者と協働して、個別課題の解消に向けて実証事業に取り組んでいただいたことが非常にありがたいと考えておりまして、この事業の実施によりまして、祝津エリアの関係者の皆さんをはじめ、改めて課題を共有でき、地域として対策を考えるきっかけとなったことが大きな成果の一つではないかと認識しております。

また、今後の本市の新たな体験などの観光施策につきましては、今、予算を御提案させていただいておりますけれども、体験型観光推進事業費によりまして、地域おこし協力隊を小樽観光協会に配置して、体験観光のメニューの開発、充実を目指すものであります。

○下兼委員

◎小樽コンシェルジュについて

次に、小樽コンシェルジュについてお伺いいたします。

先ほど、フェイスブックで、おとといに新しく決まりましたコンシェルジュのお二人が市長を訪問されたという報道を見まして、よかったと思いました。

小樽市のホームページによりますと、小樽コンシェルジュ運営協議会では、小樽市の観光をはじめとした産業振興を図るため、長年にわたり、小樽市の顔として役割を担ってきたミスおたるを、2022年より名称を変更し、小樽コンシェルジュとして選任、市内外の行事への派遣などを通じて、小樽市の魅力発信に取り組んでいるとのことと

す。ミスおたるは、昭和34年の第1回みなと小樽商工観光まつりの開催に合わせて誕生しました。昭和42年には、第1回おたる潮まつりの開催とともにミス潮へと改称され、昭和59年まで続けました。その後、再びミスおたるとして受け継がれましたけれども、令和4年に第63代をもってミスおたるが終了し、性別や婚姻の有無を問わない小樽コンシェルジュへと引き継がれた経緯があります。

振り返りますと、ここ数年来、応募者が少ない状態が続いているように感じております。応募資格がかなり緩和された背景には、こうした応募不振の状況があるのではないかと推察いたします。

コンシェルジュの1年間の具体的な活動内容と、年間の派遣回数、活動頻度についてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

まず、1年間の活動につきましては、おたる潮まつりや小樽雪あかりの路などのイベントへの参加をはじめ、物産展での観光PRやクルーズ船入港時のセレモニーへの参加、また、SNSを活用した情報発信などがございます。

年間の派遣回数につきましては、令和7年度で申し上げますが、派遣回数が22回、派遣以外の活動も含めると、33回の活動回数となっております。

活動頻度といたしましては33回ですので、平均すると月3回程度ではありますが、6月から10月頃に行事が集中することもありまして、活動頻度には偏りがあるものとなっております。

○下兼委員

やはりメインはおたる潮まつりという印象が強いですが、いろいろと活動されているというのを聞いて、

頑張っていたけているのだと思いました。

小樽コンシェルジュ制度は、やはり小樽市の観光振興に資する重要な取組だと思います。ですが、その制度の効果については、どのように評価すべきか判断がしづらいところであります。

小樽コンシェルジュの活動により、期待する効果はどのようなことなのか、また、その効果が得られているものと評価されているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

期待される効果につきましては、小樽コンシェルジュが本市の魅力を広く発信することで、本市の観光振興や産業振興につながることを考えております。

効果の評価につきましては、具体的な指標を設けているわけではございませんが、イベント参加者や観光客からの反応、そしてメディアでの取上げ状況などを通じて、一定の成果が得られているものと認識しております。

○下兼委員

やはり歴史あるミスおたるから引き継いでいる活動なので、小樽市民にも、もっと知ってもらいたいと思います。

制度発足当初からの応募者数の推移を見ると、応募不振の傾向が続いていることは明らかだと思います。資格要件の緩和もその対応策の一つであったと思われますが、それだけでは根本的な解決には至っていないように見受けられます。

小樽コンシェルジュ制度に移行して以来、各年度の応募者数はどのように推移していますか。また、応募資格を緩和するに至った経緯とその効果についてお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

まず、小樽コンシェルジュ制度に移行したのが令和4年度でございます。移行してからの応募者数につきましては、令和4年度が7名の応募者で、まだ女性限定でありましたが、このときから、それまで未婚に限定していたものを既婚の方も可能としております。令和5年度が14名、令和6年度が15名で、このときから男性も可能としております。令和7年度が10名、今回の令和8年度の応募が8名という結果となっております。

応募資格を緩和するに至った経緯につきましては、まず、前身となるミスおたるだった頃の平成21年度に応募者数の低迷を受けて、当時25歳までとしていた年齢上限を撤廃したという経緯がございます。

次に、令和4年度に小樽コンシェルジュへの名称変更とともに、それまで未婚女性に限定していたものを既婚女性も可能といたしました。

さらに、令和6年度から男性の応募も可能としたところでございます。

その結果、ミスおたるの時代と比較いたしますと、応募者数は増加しておりまして、男女、そして未婚、既婚の垣根を外して、幅広い応募を可能としたことは効果として現れているものと考えております。

○下兼委員

1桁ぐらいかと思っていたのですがけれども、小樽コンシェルジュになってからは2桁の方が応募されたということで、よかったと思います。年齢制限もなく、いろいろな方が小樽市の発展のために応募してくれるといいと思います。

それでは、現行の応募資格には「健康で明るく」という表現がございますが、極論、その部分も必要ないのではないかとすら思います。健康でなくても、疾患や障害を抱えている方でも小樽市の魅力を発信する意欲と個性を持つ方はいるのではないのでしょうか。

今申し上げたものに限らず、広く多様な方が応募できるよう要件を改めていただける考えはありますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

応募資格につきましては、まず、「健康で明るく」という表現につきましては、小樽市の魅力を伝える活動を行っていただく上で、明るく積極的に活動できる方といった趣旨でありまして、現状の制度におきましても、障害を抱える方も含めまして、18歳以上の全ての方が御応募できる制度となっておりますので、これ以上要件を緩和するとなると、未成年となってくると思うのですが、小樽コンシェルジュ運営協議会において現時点で要件を緩和する予定はないものと伺っております。

○下兼委員

そういう思いがあったのですね。若くて元気な男性、女性がいいのかという固定観念を取っ払って、年齢の高い方でも小樽市のためにという方がいらっしゃったらいいですね。

それでは、応募者の裾野を広げるためには、やはり活動の魅力を周知する方法を見直すことも必要なのではないでしょうか。例えば、小樽市近郊にいる現行の対象である方々の多くが、小樽コンシェルジュの活動や募集に関して知っているとは思えないです。

さらに、要件緩和で対象を広げた場合は、その広がったエリアに属する方々に情報を届けるということも大切だと思います。応募者を増やすための周知、広報の強化についてはいかがお考えでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

委員の御指摘のとおり、皆さんに広く知っていただくことはやはり必要なことと考えておりますので、今後、さらに応募を増やしていくためには、効果的な広報を行っていくこと、あとは活動の魅力やメリットを広く伝えていくことが重要と考えております。

○下兼委員

直接の運営ではなくても、小樽市として予算もついております。市として関与している以上、小樽観光協会とも緊密に連携しながら、制度の持続可能な在り方を真剣に議論すべき時期に来ているのではないかと思います。

万が一、今後、コンシェルジュへの応募者がゼロになった場合、制度の存廃を含めた在り方について、小樽観光協会と連携して、どのような形で協議していくのか、お考えをお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

まず、先ほども答弁させていただきましたとおり、小樽コンシェルジュに制度を変更してから、一定程度の御応募いただいていますことから、現時点で応募が全くないところまでは想定しておりませんが、今後、仮に応募がないような状況が生じた場合の対応につきましては、制度設計も含め、小樽コンシェルジュ運営協議会の中で検討されるべきものと考えております。

○下兼委員

応募が少ない大きな要因の一つに、ある程度時間の融通が利くことが求められていることもあるかと思います。一般の企業で仕事を続けながら、1年間コンシェルジュの活動を担うということは、やはり難しいのではないかと。せっかく小樽市の観光振興のために1年間活動されるのですから、その経験や知識を活動終了後も地域に還元できる仕組みが必要ではないかと考えます。

そのためには、ボランティア的な位置づけを超えて、1年間の仕事として、経済的な裏づけを持つ制度として再設計することも、応募者確保の根本的な解決策になり得るのではないかと考えます。

つまり、コンシェルジュの体制そのものを見直して、年限はあるが、通年雇用として、観光関連の業務と並行して従事できるような仕組みも考えられます。こうしたことを御検討いただけないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室津田主幹

小樽コンシェルジュの雇用化につきましては、まず、小樽コンシェルジュは小樽コンシェルジュ運営協議会によ

り運営を行っておりまして、職員として採用する環境にはありません。

また一方で、応募する方が現在お持ちの仕事ですとか、学校生活を続けながら柔軟に活動できるという現状の制度のメリットもあると考えております。

いずれにいたしましても、委員の御指摘のとおり、幅広い方が活動できる環境は非常に重要と考えておりますので、今後も多くの方にコンシェルジュの活動に興味を持っていただいて御応募いただけるよう、委員の御意見も小樽コンシェルジュ運営協議会には伝えてまいりたいと考えております。

○下兼委員

御自分でも発信はされているのでしょうかけれども、やはり周りの方の協力も得ながら、しっかりとコンシェルジュのお仕事姿を多く発信するようお願いいたします。

◎ヒグマ対策について

次に、ヒグマ対策についてお伺いいたします。

さきの代表質問で、今年度のヒグマ対策の概要をお聞きしました。出沒情報に対して、小樽市ヒグマ防除隊及び小樽警察署と連携し、現地で痕跡調査等を行い、農業被害や人的被害の可能性のある問題グマへの対応として、SNSなどを活用した情報提供、出沒地点への看板設置やパトロールの実施などの注意喚起のほか、箱わな等による駆除、さらには春期管理捕獲の実施などを行ったとの市長の御答弁をいただきました。

北海道におけるヒグマの生息数は増加しているのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

ヒグマの生息数ではありますが、北海道ヒグマ管理計画では、平成2年度で5,300頭、令和4年度で1万2,200頭であり、約2.3倍の増加と示されております。

○下兼委員

確実に増えているということが分かりました。

北海道では、春期管理捕獲を自治体の実施により進めているとお聞きしております。

この春期管理捕獲の目的と小樽市の令和7年度の参加人数についてお示してください。

○（産業港湾）宮田主幹

まず、目的についてであります。一つ目に人里周辺に生息・繁殖するヒグマの低密度化、二つ目に人への警戒心の植え付けにより人里への出沒を抑制、三つ目に熟練した従事者の減少・高齢化に対処するため、ヒグマ対策に必要な人材を育成となっております。

次に、参加人数に関しましては、昨年4月に4回、延べ103人の参加がありまして、今月末にも2回、延べ50人を予定してございます。

○下兼委員

令和7年8月に策定されました小樽市ヒグマゾーニング計画では、人と野生生物をすみ分ける手法の一つで、小樽市ではハンターを中心に意見を聞き、ヒグマとのすみ分けに必要な情報を収集し、小樽市ヒグマ対策ゾーニング図を作成いたしました。

ゾーンごとの取組及び実施体制を見ますと、防除地域の取組が多いようです。ドローンを活用した場合には、どのような調査になるのか、お示してください。

○（産業港湾）宮田主幹

計画には、今後の導入も見込んで記載したところであります。

活用した場合、どのような調査をされるかにつきましては、法規制など、運用方法の課題もあることから、実際に対応するヒグマ防除隊や捕獲関係者との調整が前提となりますが、ドローンの活用事例から、出沒地の現地確認、森林や草むらに潜む個体の監視、夜間の出沒状況などの調査が想定されております。

○下兼委員

いよいよドローンが出てくるということにすごく期待しております。

それでは、昨年、頻繁に出没しました桂岡小学校近辺は、エリア概要では、市街地、集落内の住居集合地域等の人間の居住地で、ヒグマの侵入は許容しない排除地域に属しております。各ゾーンの対応方針では、排除地域は入らせない・入ったら迅速に対応とあります。

昨年頻繁に出没したヒグマに対しては、どのような対応が行われたのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

昨年頻繁に出没した桂岡小学校近辺のヒグマへの対応は、10月26日から11月18日までの間に、予防と駆除対策で看板設置、消防による注意喚起、警察による登下校時の巡回協力、ヒグマ防除隊による山への追い立てを2度実施しております。そして、11月21日に春香町の山林で類似のヒグマ1頭の駆除を行っております。

○下兼委員

それでは、今年度の春期管理捕獲を含めたヒグマ捕獲頭数をお示しください。

○（産業港湾）宮田主幹

まだ今季3月の春期管理捕獲が終わっておりませんが、現時点で9頭です。

○下兼委員

これからもいろいろなことでまた熊の話題が出てくると思うのですが、市民の皆さんが見つけたら、通報できるようなシステムになっていますので、しっかりと対応していただきたいと思います。

次は、エゾシカについてお尋ねいたします。

3月2日に小樽市鳥獣被害防止対策協議会が、令和7年度シカ・クマ特別対策事業（シカ特別対策）捕獲計画を公表いたしました。計画によりますと、令和5年度のエゾシカの推定生息数は5,121頭、あくまでも推定ではありますが、やはりこの数字には驚いております。捕獲状況を見ても、年度を重ねるごとに捕獲頭数が増えている印象もあります。

エゾシカによる小樽市民への直接的な被害は少ないとは考えますが、市でエゾシカによる被害について把握されている事例があればお示しください。

○（産業港湾）宮田主幹

把握している事例ではありますが、森林地域に面した農地、自家菜園で植付けから収穫時の長期にわたりまして、野菜類の食害、踏み荒らし、あと果樹の新芽や樹皮の食害があります。今年で言えば、駆除依頼を100件程度受け付けております。

また、最近では、個体数の増加によりまして、住宅地や道路に出没しての家庭菜園や庭木の食害と、主要道路での車両への接触事故などの発生があります。

○下兼委員

やはり農地が大きく、家庭菜園されている方もいると思いますので、そういうところに来ては食べてしまうのですね。

事業計画では、目標捕獲頭数は90頭でしたけれども、今年度のエゾシカの捕獲数が分かればお示しください。

○（産業港湾）宮田主幹

今年度のエゾシカの捕獲頭数は、4月から12月までの集計で253頭、今月末までには270頭以上の捕獲となる予定であります。

○下兼委員

やはり大きな数字だと思います。

市街地に出てくることは本当に少ないと思うのですが、列車に衝突するとダイヤにも影響があったり、

車とぶつかったら本当に人間のほうが危険になることもありますので、ぜひともエゾシカもヒグマと同様に対策をお願いしたいと思います。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

以上をもって、質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後4時30分

再開 午後4時40分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

○小貫委員

日本共産党を代表し、議案第16号小樽市農業委員会委員の定数に関する条例の一部を改正する条例案、議案第32号工事請負変更契約については否決を主張し、討論いたします。

初めに、議案第16号についてです。農業委員会の任務は、農地の権利移動や転用に係る許可等の審議、農地等の利用の最適化、遊休農地の発生防止などがあります。

小樽市内の農地面積は、経営耕作農地に比べ減っており、農地の権利移動、転用、利用の最適化などを行う農業委員会の役割は大きくなっていることから、定数削減には反対いたします。

議案第32号については、第3号ふ頭及び周辺再開発事業に関わる契約であり、これまでも述べてきたとおり反対です。

以上を申し上げ、討論といたします。

○委員長

以上をもって、討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、議案第16号及び議案第32号について、一括採決いたします。

いずれも可決と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、所管事務の調査について、採決いたします。

継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

散会に先立ちまして、このたび、3月末日をもって退職または、役職定年を迎えられる理事者の方々に対しまして、私から一言申し上げます。

皆様には、長年にわたり、議会对応をはじめ、市政の円滑な運営に多大なる御尽力を賜り、心から感謝申し上げます。

時に難しい調整や対応を求められる中、誠実に職務を全うされ、市政発展のため、大きな役割を果たしてこれ

ました。その御努力に対し敬意を表しますとともに、議長に代わって改めて感謝を申し上げます。

これからの人生が健康で実り多いものとなりますよう、心より御祈念申し上げます。長い間、本当にお疲れさまでした。

本日は、これをもって散会いたします。