

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

経 済 常 任 委 員 会 会 議 録			
日 時	平成 28 年 3 月 16 日 (水)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 5 時 14 分
場 所	消 防 講 堂		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	中村 (岩雄) 委員長、秋元・中村 (吉宏)・面野・小貫各委員 (酒井 (隆行) 副委員長欠席)		
説明員	産業港湾部長、産業港湾部参事、農業委員会事務局長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書 記</p> <p style="text-align: right;">記録担当</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、秋元委員、面野委員を御指名いたします。

付託案件を議題といたします。

この際、理事者より報告の申出がありますので、これを許します。

「港町ふ頭分譲地の売却について」

○（産業港湾）管理課長

港町ふ頭分譲地の売却について御説明申し上げます。

まず、資料 1 の位置図をごらんください。

売却しました分譲地は、港町ふ頭の基部側中央に位置し、所在地番は小樽市港町77番 4、地目は宅地、地積は 2,318.26平方メートル、所有者は小樽市です。

平成27年6月22日、隣接する分譲地でリサイクル資源の処理及び輸出などを営む株式会社進栄商事から土地購入希望申出書の提出があり、土地売却のための諸手続を行い、平成27年9月17日、同社に代金3,083万2,858円で売却したものであります。

また、売却費用につきましては、港湾整備事業特別会計の歳入であることから、売却額と同額を特別会計から一般会計に繰り出すこととし、今定例会の平成27年度補正予算に計上しております。

なお、未売却地の分譲地につきましては、現在、長期又は短期の貸付けを行うなど、貸付けによる収入を得ておりますが、引き続き売却に努めてまいりたいと考えております。

○委員長

「小樽港港湾計画について」

○（産業港湾）事業課長

それでは、小樽港港湾計画について、資料 2 に基づき報告いたします。

資料下段に、改訂の年次スケジュール表を記載しておりますとおり、小樽港港湾計画の改訂作業は、平成24年度に着手し、これまで第 3 号ふ頭及び周辺再開発計画、若竹地区水面貯木場及び周辺有効活用計画や物流面の検討としての小樽港研究会報告書の取りまとめを終え、これらを基に港湾計画改訂に向けた港湾管理者としての基本方針（案）を取りまとめたところでございます。

港湾計画の改訂につきましては、平成28年度をめどに、平成27年度から長期構想や改訂案の検討を進めておりましたが、今後の物流・産業動向を踏まえた小樽港の将来像に関する検討や港湾施設の計画に時間を要し、平成28年度の改訂が難しくなったことから1年繰り延べし、改訂目標を平成29年度に改め、作業を進めてまいりたいと考えております。

○委員長

「小樽市プレミアム商品券の実施結果について」

○（産業港湾）三船主幹

小樽市プレミアム商品券の実施結果について御報告させていただきます。

資料 3 をごらんください。

まず、実施内容について、販売冊数は10万冊でありました。1冊当たり1,000円の商品券が12枚、合計1万2,000円分ついておりました、それを1万円で販売したものです。

発行額は、1冊1万円で10万冊を販売し、10億円。それに20パーセントのプレミアム分2億円を加えまして、総額12億円であります。

また、商品券の枚数は、1冊12枚で10万冊のため、120万枚となりました。

そして、商品券を使用できる店舗は、市内の1,208事業所でありました。

利用の実績につきましては、換金額が11億9,816万5,409円で、発行総額の99.85パーセントとなりました。

事業目的、事業主体、販売使用期間等の事業概要につきましては、資料の2ページ目に記載のとおりでございます。御参照くださるようお願いいたします。

次に、利用状況について、業種、主な商品・業態、換金額、全体に占める割合を表形式にまとめました。利用の多かった業種から申し上げますと、1位の各種商品小売は44.5パーセント、2位のその他の小売は24.0パーセント、3位の飲食料点小売は9.3パーセントであり、1位の各種商品小売と3位の飲食料点小売とを合わせますと、全体の約半分为各種食料品や日用品など、日常の生活消費に充てられたものと考えられます。

最後に、消費喚起効果について、利用者にアンケートを行い、845名の方から回答をいただきましたので、国が示した消費喚起効果推計方法によって算出いたしました。「商品券がきっかけとなった買物」で、「これまで欲しかった商品・サービスを購入」「いつもより高価なものを購入」「いつもより多く購入」という3パターンの金額の合計は2,496万円であり、これを回答者数で割りますと、1人当たり2万9,543円という結果となります。

一方、845名の回答者で、5,501冊の商品券を購入されましたので、1人当たりの購入冊数は6.5冊となり、先ほどの2万9,543円を6.5で割りますと、商品券1冊当たり4,545円の消費喚起効果があるものと考えられます。

今回、商品券は10万冊発行されましたので、4,545円に10万を掛けまして、全体の消費喚起効果を約4.5億円と推計するものであります。

○委員長

「新北海鋼業跡地について」

○（産業港湾）荒木主幹

新北海鋼業跡地について報告いたします。

資料4をごらんください。

銭函3丁目において電炉メーカーとして操業していました新北海鋼業株式会社は、平成26年3月31日に解散（自主廃業）し、事業清算を開始いたしました。

このたび、平成28年2月26日をもって清算終了し、跡地の利活用が正式に決まったことから、この件について報告いたします。

この間、同社の敷地約8万平方メートルについては、土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域の指定を受け、海側は倉庫と工場の建屋約7,600平方メートルを残し、山側は古い部分の工場を解体撤去し、更地とする中で、本市としては、各種行政手続や企業誘致において協力、支援するなど同社と連携し、跡地の利活用を進めてまいりました。

このような中、平成27年12月に、関連会社である大阪物産株式会社に土地所有権を移転し、海側の敷地約4万平方メートルと建屋については、平成28年3月1日、登別市に本社を置く栄和鋼業株式会社が札幌支店を開設いたしました。札幌支店では、4月1日から配送業務を開始し、今後、事務所棟の建設や新たな設備の導入を進め、本格稼働に移していく旨、お聞きしております。

栄和鋼業株式会社は、主に鋼材卸販売を行う企業ですが、これまで千歳支店でカバーしていた札幌市北西部や小樽市の顧客に対し、市街地を抜ける時間ロスが解消され、効率的な配送が期待できることから札幌支店開設に至ったものであります。また、従業員は、当初10名でスタートするとのことであり、既に銭函3丁目において社宅となるアパートを新築されております。

先日、市長が同社代表と面談し、本市としてできる限りの支援をしたい旨をお伝えしたところであり、今後も事業が円滑に進むよう協力してまいりたいと考えております。この立地・操業により、税収はもとより雇用面や市内

企業への取引拡大など、波及効果が期待できるものであります。

一方、山側の敷地約 4 万平方メートルのうち、2 万平方メートルについては、本市が銭函地区の雪堆積場として借用し、昨年 12 月から既に使用しています。これは、昨年度まで借用していた雪堆積場が使用できなくなったことから、代替地として賃貸借契約を締結したものであります。

○委員長

これより、質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、共産党、公明党、民主党の順といたします。

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎新北海鋼業跡地について

まず 1 点目、ただいま報告のありました新北海鋼業跡地について質問させていただきます。

平成 26 年 3 月 31 日に自主廃業にて解散ということでございますけれども、倒産ではないので弁護士に委任していないと思うのですが、解散後はどなたが事業清算に当たっていらっしゃるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）荒木主幹

解散後の事業清算については、当時、新北海鋼業代表取締役が代表清算人となりまして、引き続き事業清算に当たってきたところでございます。

○中村（吉宏）委員

社長みずから清算に当たっていらっしゃるということですが、新聞の情報等によれば、解散時は 60 名程度の従業員の方がいらっしゃるということです。この方たちの再就職などの状況がわかればお聞かせいただきたいと思えます。

○（産業港湾）荒木主幹

当時の従業員は 62 名とお伺いしておりまして、この中で高齢というか、年齢による退職が 9 名、それから再就職が 51 名、それから都合により未就職者の方が 2 名とお伺いしております。

○中村（吉宏）委員

再就職先は、関連会社が多いのでしょうか、小樽市内にはどのくらい再就職されたのかお聞かせください。

○（産業港湾）荒木主幹

再就職された方は 51 名ということですが、この中で、大阪製鐵株式会社ですとか苫小牧の関連会社には約 20 名、それから小樽市内にはどの程度ということは把握しておりませんが、お聞きしている話では、大体、その他約 30 名につきましては、小樽若しくは札幌近郊で再就職されているとお聞きしております。

○中村（吉宏）委員

次に、平成 26 年 10 月 17 日に土壤汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域に指定となっているのですが、これはどういう内容のものか、誰が指定するのか、お聞かせください。

○（産業港湾）荒木主幹

形質変更時要届出区域の内容については北海道が所管になりますが、北海道のホームページから引用させていただきます。「土壤汚染対策法に基づく土壤汚染状況の調査の結果、当該土地の土壤の特定有害物質による汚染状態が基準に適合していないものの、土壤汚染の摂取経路がなく、健康被害が生ずるおそれがないため、汚染の除去等の措置が不要な区域として、知事が指定する区域」となっております。

○中村（吉宏）委員

平成 27 年 12 月 17 日に、大阪物産株式会社に土地所有権を移転したということですが、事業清算の一環では

ないかと推測されるのですが、これはどのような会社なのか。

また、現在、8 万平方メートルの底地は、大阪物産の所有ということでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

新北海鋼業の親会社が大阪製鐵で、そのグループ会社が大阪物産で、不動産を担当している会社ということです。底地は、現在、大阪物産が所有しているということです。

○中村（吉宏）委員

海側 4 万平方メートルの敷地に栄和鋼業株式会社が札幌支店を開設したとのことで、跡地活用が決まってよかったと思うのですが、この間、誘致活動はされてきたのでしょうか。活動されたのであれば、どのように進めたのか、お聞かせください。

○（産業港湾）荒木主幹

本件につきましては、新北海鋼業の事業清算が第 1 番目の目的でありますので、非常にデリケートな案件ということもございまして、市があまり表に出すぎて話を壊さないように細心の注意を払って進めてまいりました。

企業誘致活動についてでございますが、代表清算人から情報をいただく中で、水面下で栄和鋼業株式会社の担当者の方と接触して、本市の優遇制度であります小樽市企業立地促進条例の固定資産税免除の関係ですとか、北海道の情報ですとか、そういったような情報提供をしながら誘致を進めてまいったところでございます。

○中村（吉宏）委員

これは小樽市域なのですけれども、小樽支店という名称にはしていただけなかったのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

話の経過の中で、支店ということでしたので、小樽支店でしょうかみたいな形でお話はしていたのですが、最終的には札幌支店という名称になりましたということです。すぐ隣が札幌市でございまして、企業自体も、要は札幌支店のほうが北海道の中心部にあるというようなイメージを持たれるということで、そちらにしたのではないかと考えております。

○中村（吉宏）委員

小樽もいい名前だと思うのですけれどもね。

その栄和鋼業株式会社は、既存の倉庫棟と、工場棟を取得されて営業を開始されるようなのですけれども、2 棟とも活用していくのでしょうか。

本市の小樽市企業立地促進条例による固定資産税の課税免除のメニューとして、空き工場活用などが適用されることになるのでしょうか。このあたりについて御説明ください。

○（産業港湾）荒木主幹

お聞きしているお話ですと、当面は、一番海側に面している海側の倉庫棟で鋼材等の配送作業を行っていきまして、工場棟につきましては、これから活用方法を考えていくと聞いております。

また、優遇制度であります条例適用につきましては、これから敷地内に事務所棟を新設するという予定でありますので、今後、そのあたりの具体的なお話を聞いていく中で、市としても最大限の支援をしてみたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今、従来のものに加えて、新規のものも新設される予定というところで調整が必要ということですね。

この会社は、当初、従業員 10 名でスタートという状況ですが、今後、雇用が増える可能性があるのかというのが 1 点、それから銭函 3 丁目に社宅を新築したということですが、これは市外から転居されてきたということでしょうか。単身者向けなのか、家族向けなのか、そのあたりについて御説明ください。

○（産業港湾）荒木主幹

当面は、従業員10名でスタートと聞いておりますけれども、事業拡大に伴って従業員を増やしていくということもお聞きしております。こういった中では、雇用増が期待できるのではないかと考えております。

また、社宅を新築されているということなのですが、この入居は全て市外からの転居ということでございますので、単身者もいらっしゃいますし、子供のいる家庭もいらっしゃるということで、こういった中では多少なりとも人口増に貢献していただいているというところでございます。

○中村（吉宏）委員

人口増は、うれしいお話かなと思います。

今後展開する札幌支店は、今まで千歳支店でカバーしていた札幌・小樽方面の顧客の営業との説明もありましたけれども、市内への取引拡大は、どの程度期待できそうでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

先ほどの報告の中でも申し述べさせていただきましたが、今まで小樽方面ですとか、札幌の北部や西部とか、こういった方面の配送は千歳支店で賄っていたわけでございますけれども、札幌市街なりを通り抜けしないとならないということもあり、時間的にも大変非効率だったとお聞きしております。小樽市内の取引企業も、結構多くの取引があるということも伺っており、銭函のこの地域は銭函インターチェンジも近く、それからまた、先ほど申しましたように時間短縮による効率的な配送ができるということで、市内の取引企業にとりましても、その波及効果は大きいのではないかと考えております。

○中村（吉宏）委員

銭函工業団地内に、この会社の取引企業はあるのでしょうか。地域連携という面からも、できれば銭函工業協同組合への加入等があればいいのかなと思いますけれども、このあたりの情報はいかがでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

銭函工業協同組合の加入企業数社と取引があるとお聞きしておりますので、本市としても加入については、ぜひお勧めしてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

次の質問ですが、山側4万平方メートルの敷地は、昨年度まで使用していた雪捨場が今年度から使用できなくなったことから、この借地を借り上げて、既に使用されているのですけれども、来年度以降もこの場所を借りていくのでしょうか。雪捨場は、広い敷地が必要でして、別の土地の確保は大変だと思うのです。建設部の所管になるかもしれませんが、また、大阪物産の今後の活用方針もあるでしょうけれども、聞いている範囲で結構ですので、お聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）荒木主幹

委員が御指摘のとおり、雪捨場の確保は大変難しく、今回の借用に関しましては、タイミング的にも、また、市が跡利用の関係で関与していたことも非常にラッキーな面があったと思われれます。建設部からは、できればここを恒久的に使用していきたいと聞いております。

大阪物産も、ここを野放しにしておく土地管理上いろいろと問題があるということもございまして、市に借り上げてもらうということは、当社にとっても非常に都合がよいというお話をお聞きしております。

今後も、建設部と連携を図りながら対応してまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

◎店舗リフォーム助成について

陳情第11号「店舗リフォーム助成」条例制定方についてに関してなのですが、陳情の願意、要望を満たしていくような制度は、今、小樽市に何かあるのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

小樽市中小企業等振興条例がございますが、その中に、この陳情の制度に合致するものはございません。

ただ、今年度から開始しました創業支援事業におきまして、一部、新規に創業しようとする方に対する内外装工事費補助という事業がありまして、これについては、この部分に合致するものかと思われます。

○中村（吉宏）委員

それで、陳情では、群馬県高崎市の情報もつけて議会に提出いただいているのですけれども、その中で補助金額を見てみますと、工事費に下限を設けていて、そのうちの2分の1を補助するということです。こういった内容で、本市でもし同様の事業を行う場合、予算措置の部分で可能なかどうかというところが気になるのですけれども、このあたりについて、わかる範囲でお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

高崎市の例を見ますと、予算額が、平成25年度4億4,000万円、26年度3億5,000万円、27年度4億2,600万円余りとなっております。この例から推定しまして、小樽市は、高崎市の人口規模の3分の1程度でありますので、小樽市においても相応の申請件数が見込まれることから、1億円程度の予算額が必要かと思われまして、財政難の折でするので、このような事業の実現はなかなか難しい面があるかと考えております。

○中村（吉宏）委員

◎中小企業振興基本条例について

次に、中小企業の関連で、中小企業振興基本条例の件でお伺いしたいと思います。

今定例会の私の一般質問で、これから一般社団法人北海道中小企業家同友会しりべし・小樽支部、それから小樽商工会議所から要望書が上がってくる状況ですよというところまでは情報をキャッチしているのですけれども、これについて、もし条例制定に関する今後の課題等あればということで質問させていただいた際には、「制定された条例の理念を共通認識の下で、成果を高めて実効性のあるものにできるかが大きな課題である」というところなのですが、この実効性のあるものにできるかが大きな課題というところなのですけれども、まだ具体的に、要望の内容等もたぶん把握しきれていないのかもしれませんが、私の質問の中に私が要望書についてヒアリングした内容の話がありまして、それを踏まえていただきながら、実効性あるものにするためにどういった必要があるのかなど、そのあたりをお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

条例が、実効性を欠いた、形骸化した条例内容とならないためには、市が単独で制定準備を進めるのではなく、同友会などの経済団体などと連携し、進めていくことが重要と考えています。

そのために、まず検討ワーキンググループを組織するなど、手順を踏みながら進めていくこととしまして、その中でたたき台となる素案を作成し、関係者の御意見を伺いながら慎重に進めていくという形をとりながら、さらに商工会議所、小樽市商店街振興組合連合会をはじめ、さまざまな関係者の御意見を伺って素案をつくり、その素案を各団体内でも十分に議論していただいて、成案に向けて固めていくというイメージで、じっくりと進めてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

この件は、これから要望が上がってくると思うのですが、実際に経済界も今すごく熱がこもっているところであると伺っていますし、市も負けないようにリードして引っ張っていただければと思います。もし、この後、要望が上がってきて、平成28年度中にできれば本当にスピーディーでいいのでしょうかけれども、なかなかそうもいかないのかなというようなお話もちらっと耳には入っています。例えばこの3月に市に要望書が手交されましたら、その後、条例制定に向けて、今のような議論、経過等も踏まえて、こういったスケジュール感になるのか、予想の範囲でしかないと思うのですけれども、お示しいただければと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

タイムスケジュールについて、申し上げたような手順を踏みながら、慎重に進めていく必要がございますことからも、平成28年度中に一定のめどが立てられればと考えているところであります。

○産業港湾部次長

今後のスケジュールについて、道内では苫小牧市で既に条例制定されているのですけれども、その事例を見ますと、確かに大体1年以内で制定していると。会議自体が10回程度になっております。同友会に確認をとったのですけれども、今の産業振興課長の答弁のとおり、じっくり進めると、正直言って1年では無理だと思っております。自治基本条例の制定のときも、正直言って策定委員会で3年以上議論しています。ただ、条例の条文が自治基本条例よりも少ないということもあるので、正直言って条文一個一個を策定委員会の中でやるとなると、やはり相当時間が必要で、一つの条文に対して2回、3回やっていかないとなかなかできないと。

苫小牧市の場合を聞きますと、同友会から要望書を受ける段階でもう行政がかかわっていて、ある程度もう素案なりみたいなものができ上がった状態で、苫小牧市は懇話会を立ち上げているのですけれども、その懇話会の中で議論していったという経緯があるものですから、ある程度短い期間でできているのかなと思っております。

そういった手順も、これから同友会等も含めて、どういった形で、進めていくかは議論していきたいと思っておりますけれども、スケジュール的にはできれば、あまり時間をかけてもいいものではないと思っておりますので、先ほど産業振興課長が答弁したとおり、一応平成28年度をめどに策定していきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

先ほど課長もおっしゃっていたように、形骸化してはいけなないと。今、次長がおっしゃっていた内容もよくわかります。

ただ、今、せっかく経済界が温度的に暖まっている部分で、これを冷まさないで、皆さんがやる気になっている状況で条例制定をして、経済界がしっかりと振興につながっていけばいいかと、そういったスピード感、もちろん慎重にやることを否定しているのではなくて、そういったところも注視しながら、一緒に経済界と取り組んでいただきたいと思っております。

◎小樽駅構内の観光案内所設置について

観光案内所を小樽駅構内に設置していくという情報をお伺いしたのですけれども、まず、この観光案内所の件でお伺いしますが、J N T O が認定している案内所のカテゴリーがあるということですが、この小樽駅の案内所は、どのカテゴリーに当てはまるのか、また、今、市で設置している案内所と比較してどういう状況になっていくのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

新たに J R 小樽駅構内に設置する観光案内窓口についての J N T O 日本政府観光局におけるカテゴリーというお話ですが、J N T O の外国人観光案内所認定制度、カテゴリー1・2・3と3段階あり、1から順にグレードがあり、3が一番高いということになるのですけれども、新設する小樽駅構内につきましては、カテゴリー1に申請する予定であります。

カテゴリー1はどのようなものかといいますと、運営の基本的な考え方は、地域情報の交流拠点で、サービス内容としては、パートタイムで英語対応が可能なスタッフがいるというような条件でございます。

従来からある、観光物産プラザの中の国際インフォメーションセンターにつきましては、カテゴリー2で既に認定されておりまして、同じように、2の考え方というか、基準で言いますと、広域情報拠点として次の目的地への橋渡しができるような状態、サービス内容としては、フルタイムで、少なくとも英語で対応可能なスタッフが常駐しているというような内容となっております。

○中村（吉宏）委員

カテゴリー 1 ということですけれども、私もよく小樽駅の構内で目にするのですが、今、英語圏の方よりも中国、台湾の方などの利用が非常に多いなと思います。駅の改札からたくさん出ていらっしゃる外国の方がいらっしゃるのですが、例えば中国語、韓国語ですとか、そういった対応、あるいは一気にたくさんいらっしゃる外国の観光客の方については対応しきれののかなという心配があるのですが、そのあたり、どういう対応をされるのかお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

既に、国際インフォメーションセンターの観光案内所には通訳スタッフが 3 名おりまして、中国語と英語ができる方が 2 人、それから韓国語と英語ができる方が 1 人、これに新たに小樽駅に、今、新設する案内所のために新規で、英語と何かほかの言語対応ができる方ということで、今、募集をかけて、採用する予定をしております。この 4 名のローテーションで、1 名は休みになるのですが、2 名を観光物産プラザに、そして 1 名を小樽駅に新設する案内所に配置することになりますので、少なくとも英語というカテゴリーの話ですが、その中に中国語とか韓国語ができる誰かが行くということになります。それで、もし対応できない言語の方で困った場合は、電話で国際インフォメーションセンターに連絡をとりながら対応していくというような形になるので、全くその方がしゃべれなくても対応できないということはありません。

それから、混雑した場合さばれるのかという話でございますけれども、従前の観光案内所がなくなるわけではなくて、存続しますので、小樽駅構内に案内所が 2 か所あるという形になります。ですから、例えば日本人の観光客の皆様にも御案内差し上げることももちろん考えていますので、日本人観光客に時間をかけた説明を行うというような場合は、既存の観光案内所の利用を促すなど、その 2 か所の窓口で効率よく案内業務をすることで対応してまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

小樽駅の案内所が 2 か所体制でしっかりと対応されるということですが、駅の構内に新しい案内所ができたとして、そこでの問い合わせの対応は、比較的短い時間のやりとりになるのかというイメージがあるのです。そういった場合に観光動線といいますか、目的地等を含めて、そこからどういうふうなつくりをしていくのかなというのを考えていたのですが、その動線という部分で、この案内所の持つ意味合いですとか、どういう役割、機能を期待していらっしゃるのかということをお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

委員のおっしゃるとおり、短いスパンでの説明という形が想定されます。ここでは、小樽駅にフリーWi-Fiがありますし、JR やバスなどの交通機関の利用方法とか、フリーWi-Fi の使用方法とかを、通訳スタッフが新たに配置されることで、外国人観光客には直接説明できるということで、目的地にこれまでよりもスムーズに案内していくことが可能となって、利便性が高まると考えております。

なお、平成 27 年度の冬季から開始していますまちなか観光にぎわいづくり調査事業の中で、観光動線調査や外国人の国別動態調査を行っていますので、この結果を見据えて、そのニーズや課題などを探って、それを考慮してインフォメーションの効率化や利便性の向上を図ってまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

小樽駅を利用される外国人観光客の方は、恐らく団体の方よりも個人で、フリーで旅行される方が多いのかなと思います。フリーWi-Fi 等を使っていろいろ情報が検索できるようにという案内は非常に重要だと思いますし、私が駅周辺の市場のお店を出している方から聞いた話ですと、台湾の方のリピーターが多くいらっしゃるのだそうです。その方に何回目と聞いたら、6 回目だというお話なのです。そうしますと、従来の観光客の方が、通常、初回あるいは 2 回目に小樽を通られるところよりも、もう少しマニアックといいますが、小樽の深い部分の情報なども

用意しておいてあげたほうがいいのかなというイメージを持っていたところです。

◎財源確保に向けた歳入増加策について

次の質問をさせていただくのですが、新たな財源確保についてということで、これも私、今回の定例会で一般質問をさせていただきました。この趣旨としては、先ほども陳情第11号の件で質問させていただいた際に、なかなか今、予算をめぐって小樽の財政状況の下でというようなお話もありましたが、こういう状況を何とか改善していかなければならないのではないかという問題意識がこういった質問になっていったという趣旨なのです。今、市民税ですとか、そういった税制方面の歳入、あるいは交付金等に頼っている状況かと思うのですけれども、やはり小樽の独特の新たな財源といいますか、まちを運営していくための財源を何かつくっていかねばこの先いけないのではないのかなと思います。

今回は、結論が出るかどうかわかりませんが、今、26年度で750万人の観光客が小樽を訪れているということになりまして、定住人口から多くのお金をいただいて運営していくという発想よりも、こういう移動交流人口から少しでも市の財政を潤していくような方法はないものか、こういう発想で考えていたのですが、何かありませんかと言っても答えは出ないと思うのですけれども、何かこの辺は少し産業港湾部で議論されていたりとか、何かアイデア募集みたいな状況というのはないのでしょうか。まずお伺いしたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

観光客の負担による観光収入増加といいますか、新たな税収を切り開いていくというようなことで、中村吉宏委員は一般質問の中でもされて、答弁もしているのですけれども、アイデア募集を広く受けるというような取組は今のところしておりません。

他市の状況を調べたのですが、もう当然、御存じかと思いますが、代表的なところでは、東京都の宿泊税、ホテル税、それから静岡県と山梨県が取り入れている富士山保全協力金ですとか、岐阜県では、バスや自家用車で、自動車を運転して乗鞍岳の乗鞍鶴ヶ池駐車場に乗り入れる行為に対して税をいただくというものがあると聞いています。これは、法定外目的税ということになると思います。

それで、例えば、そういう法定外目的税を小樽観光と絡めてやっという想定した場合は、税収は増えても、これは一般質問の答弁でも答えましたけれども、課税によって観光客や旅行会社の反発が逆に経済効果を縮小するデメリットも当然、想定され、嫌われるといいますか、小樽は余計な税金を取るのかみたいなことも考えられます。そのリスクもわかった上で課税するのであれば、そこに明確なビジョンと納得性とか、それと税の使途も、目的税ですから、それを福祉に回すとか、教育に回すとかということではなくて、やはり自然保護ですとか資源保護の形で観光税ということになっていくかと思います。ですから、そのビジョンと納得性と税の使途の明確化が必要になってくると思います。そういったことでありますから、もちろん、委員も簡単に考えているわけではないと思いますが、税が先にあって、税ありきで、言葉は悪いですが、取りやすいところから取りましょうという発想になると少し危険ということも考えられますので、やはり北海道とか広域と連携した上での慎重な議論が必要になってくると私どもの間では考えている現況でございます。

○中村（吉宏）委員

おっしゃることも非常によくわかります。いろいろな小樽、これが基で小樽離れを生んでしまっても仕方がないという状況もよくわかります。

先日、新聞の報道に、奥尻島が入島税を検討していたと、これは目的税なのですが、島に入る方一律100円から300円をいただきますと。その税収は、島の自然環境保全などに充てて、あるいは観光地の魅力を高める活性化を図っていくというようなことに使いたいのだということなのですが、どうやらこの発想はなかなか先に進まなかった。それはなぜかということ、町民の理解を得られなかったということなのですが、町民も島の出入りをするときに一律100円取られてしまうということなのです。

ただ、観光客の方が小樽を訪れて、例えばいい名勝を通過するに当たって、例えば同じ規模、300円、私とすれば300円は高いなど、これは個人的主観ですけれども、でも100円ぐらいだったらというのはあると思うのです。自分の住んでいるまちに、ただでさえ市民税を払って、税金が高いうんぬんという声もちらほると市井の中からは聞こえてくる状況で、さらにまた上乘せのという発想は厳しいものがあるかもしれない。だけれども、交流人口というふうには先ほど申し上げたのは、せつかくの観光地で何か楽しみたい、自分が満足したらそのまちに何か貢献したいなという気持ちも生まれてくるのではないかと、人によっては。そういったところで協力を呼びかけるというような発想もありでしょうし、それを義務化するのか、それとも協力レベルで、いわゆる募金的なものにするのか、そういったところも考えていかなければならないと思うのです。

ただ、一つ重要なことは、要するに、その歳入を確保していく、何かしらのことをやっていかなければならないのだという問題意識があって、それをどう工夫するかということだと私は考えているわけなのです。この奥尻島のように、全員一律、島民の方も観光客の方もすると、こういう反発が出てくるのでしょけれども、このあたり何かうまい方法がないものかなというところがあります。

そこで1点例示させていただきますと、一般質問の中で、小樽にいらっしゃった観光客の方が1人当たりどのぐらいの消費金額があるのですかと、それは他都市に比べてどうなっているのかと質問したときに、御答弁いただいたのが、函館市と比較しますと、函館市が来訪者1人当たり2万9,680円の消費だと、対して小樽は1万8,355円という消費額になっているのです。これについては、おおむね1万円以上の開きがあるようなのですけれども、このあたりの分析をされていればお聞かせいただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

今おっしゃっていただいた金額につきましては、宿泊費も入っているということで、小樽は近隣に札幌市という大都市を控えていますので、札幌からのドライブ観光客の方たちが観光の入り込みを支えてくれる側面もありまして、宿泊率は御承知のとおり10パーセント、観光客のうち宿泊していただける客の割合は10パーセントを切るような状況、対しまして函館市は半分以上が泊まるということでございますから、宿泊金額が入っている分での開きがあるということは分析できると思います。

とはいえ、中村吉宏委員から、宿泊客を引いた上でも4,000円ぐらい違うのではないかという指摘がありますので、これも泊まらないにしても、滞在時間の長さがこの消費金額を物語っているという側面もあると分析しています。それが4,000円の違いかという、そこまでは言いきれないかもしれませんが、そういった意味では、宿泊型の観光を目指していくのはもちろんですけれども、滞在時間の延長といえますか、長時間いてもらうというような何か工夫によりまして、客単価といえますか、1人当たりの消費金額は上昇していくかなというふうには思っております。

○中村（吉宏）委員

おっしゃるとおり、宿泊の料金、この部分の一つ大きいなというのと、それから滞在時間、これも重要な問題になってくると思います。

私の手元にある別の資料で見たと、1人当たりの消費額は、道内の平均が3万2,000円一に対して、小樽がたしか、2万3,000円程度だったと思うのです。ここでもやはり9,000円の差があって、その全道平均には宿泊地、温泉地とかも入っているの、そういう高い金額になるのかと思いますけれども、そこでも宿泊料金の平均を差し引いてもやはり4,000円ぐらいの差が出てくるのです。今の滞在時間という部分だけで、この残りの4,000円を語りきれないと思うのです。

そこで、もう少し細かな数値分析を見てもみたら、他都市の、いろいろな施設に入る入館料については、たしか2,000円ぐらいだったと思うのですけれども、小樽市は、それに対して1,200円程度なのです。という、ここでもやはり何か施設を利用したりとかという方が、他都市と比べて消費額が小樽は少し落ちると、不正確な数字かもしれませんが、そのぐらいの開きがあるというのは認識していたところなのです。こういった部分を改善する余地

もあるのかなと思うわけなのです。市がどうやって財源確保するかというお話から、経済効果を含んだお話にはなってしまうのですけれども、とにかくやはりいらっしゃった方が満足をした結果、お金を落としていただかないと、せっかくのおもてなしももったいない話になってしまうので、このあたりがやはり重要なと思うのです。

今、水族館ですとか、そういった市の関連の施設の入館料収入はあると思うのですが、今後、例えばこういう方法があるのかなとか、私でしたら、仮の話ですが、小樽運河の遊歩道に観光客向けの通行料を設定できないのかなと。それで、何か通行証のようなきれいな記念に残るようなものを差し上げると観光客が喜ぶのではないかなというような発想もあるのです。何かこういうアイデアみたいなものが検討されないかなというところを伺えればと思いますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

今、運河の歩道のお話がありましたので、私からお話させていただきます。

小樽運河につきましては、北海道の所管する部分、札幌側の小樽運河の歩道の部分と手宮側につきましては、私ども港湾室が管理する部分と、それから建設部が管理する部分が相まって一つの散策路になっています。いずれにつきましても、現在は公共施設としてあるもので、すぐ料金を取るという形にはならないとは思いますが、ただ、今の御意見を聞きましたので、料金設定というのはなかなか難しいと思いますが、観光も含めてお話ししていきたいと思えます。

○中村（吉宏）委員

今、株式会社ニトリが歴史的建造物に美術館をつくっていくですとか、そういった発想もあると思うので、今後、そういった取組もぜひ、小樽に経済的な効果を及ぼしつつ、市の歳入につながっていくような発想をお持ちいただきたいというのが、私からのお願いでございます。

◎タグボートについて

最後に自由民主党の今定例会の、一般質問で山田議員から質問がありましたタグボートの件です。これについて第 1 回定例会の終了後に何か新しい船舶についての契約が行われるようだという情報が入っているのですけれども、このあたり本当なのかどうか、わかればお聞かせいただきたいと思えますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

タグボートにつきましては、今定例会、前定例会の中でもお話ししているところです。

契約につきましては、私どもとしては、今は用船費、それから運航管理、それから船舶のメンテナンスの分と三つの業務の中で、三つを分けて、今のところは運航とメンテナンスの部分は一緒になっていますけれども、委託を分けて契約させていただいています。これにつきましては、いろいろと契約に当たって、また、利用に当たって支障になる部分も大きいので、今、その三つを一つにして契約を考えていこうというふうに思っています。

ただ、今回の、今、裸用船、船の部分につきましては、10年間の長期契約ということで説明していますが、それについて平成28年8月でございますので、その部分で小樽市としては方向性を検討していきたいというふうに思っています。

ただ、今のお話はきっと民間のひき船の購入の契約という意味のお話だと思いますので、それにつきましては、今、この時点で小樽市からコメントすることはできないと思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

○委員長

自民党の質疑を終結し、共産党に移します。

○小貫委員

◎店舗リフォーム助成について

まず、先ほど中村吉宏委員からも質問がありましたけれども、店舗リフォーム助成の関係についてからお伺いし

たいと思います。

陳情では高崎市の例を挙げているので、高崎市において、高崎市まちなか商店リニューアル助成事業補助金制度を始めた理由について説明いただけますか。

○（産業港湾）産業振興課長

高崎市がその制度を始めた理由につきまして、高崎市役所に聞き取りし、お答えいただいたのは、市職員が日ごろから、この市内商店等を直接訪問して要望を聞き取りするなどの活動をしてきた中で、こうしたリフォーム助成に関する要望が非常に高かったことから始めたというふうに聞いております。

○小貫委員

それでは、この高崎市の場合の対象について説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

対象者は、高崎市に住民登録がある個人や法人開設届を提出している法人で、店舗等をみずから営業している人、店舗等を借りて営業している人、店舗等を借りて営業を開始しようとしている人、店舗等を所有している人、市内での法人開設届出を提出しているチェーン店・フランチャイズ店などとなっております。この対象業種としては、小売業、宿泊業、飲食サービス業、そして理美容業、クリーニング業などの生活関連サービス業を営む店舗となります。

○小貫委員

それで、高崎市と同様の対象業種とした場合に、小樽市内の対象となる店舗は幾つになるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

高崎市と同様の対象業種とした場合に対象となる店舗数はわからないのですが、申請の件数を予測いたしまして、これにつきましては、高崎市の過去3か年の申請件数が、平成25年度687件、26年度473件、27年度542件ということで、平均すると567件という数字になっております。

本市が高崎市の3分の1程度の人口規模であることから推察いたしますと、本市においても、年間200件近い対象件数が出るのではないかと考えております。

○小貫委員

それで、先ほども少し答弁あったのですが、この高崎市における実績について、高崎市ではどのように分析しているのか、説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

高崎市では、平成25年度の決算額は最終予算額4億4,000万円に対し約4億2,000万円、26年度は予算額3億5,000万円に対して約3億2,800万円となっております。高崎市にお聞きした限りでも非常に盛況でありまして、助成制度として非常に効果が高いものであったと認識しているということです。

また、市内中心部商店に聞き取りした中でも、新しい客層が増えて、売上げもアップしたということでした。その他中心部以外の商店につきましては、客層こそは変わらないが、周辺のお客様が頻繁に店を訪れるようになったことで、お店がコミュニティの場としての機能を持つようになったということです。こうしたことから、店主も、仕入れ方法や陳列方法を工夫したりと経営意欲が増したという声が多く聞かれているということでありまして、市内商店に大きな刺激、効果を生んだものと分析しているとのことでありました。

○小貫委員

それで、現状でどのような助成があるかと聞こうと思ったのですが、それは創業者支援があるということだったので、それはやめておきます。高崎市の場合、先ほど答弁いただいたように、市職員が直接訪問しているということです。私の調べた範囲では、約300件から直接、経営課題などを聞いたというのですが、小樽市内でこういった商店が求めていることについての調査はあるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

現在、産業振興課では、市内協同組合や協同組合参加の小規模企業等の商店を直接訪問するなどして、経営課題ですとか、市政への要望をお伺いしているところです。これは本年度から開始しまして、これまでに30件余りを訪問いたしました。

これまでに要望のあった主な事項といたしましては、市場の売出しなどのイベントに対する助成額を増額してほしいですとか、市内中心部に買物客を誘導するための駐車場整備などの施策を進めてほしいなどといったことが出されております。

○（産業港湾）三船主幹

私、商業振興担当といたしまして、ふだんから市場ですとか商店街を訪問させていただいております。その中で、やはり今、産業振興課長からお答えしましたけれども、同じような御要望としてイベントの助成をもっと増やしてほしいですとか、あいているお店にこういった業種の人を何とか入れることができないかとか、そういったような御要望を承っているところでございます。

○小貫委員

それで、先ほど中村吉宏委員の質問に対しては、大体1億円規模かかることになって難しいだろうというのが率直なところだということで答弁があったのですが、まず、統計の関係なのですけれども、小売業の総数について、平成19年の事業所数が14年の何パーセントになるのか、24年の事業所数が19年の何パーセントになるのか、示していただけますか。

○（産業港湾）三船主幹

小売業の総数の対比というお尋ねでございますけれども、商業統計調査での本市の小売業の事業所数につきましては、平成19年が1,502でありますので、14年の1,812に対比しまして82.9パーセントとなります。次に24年が1,035ということでございますが、これは注釈がありまして、24年の数値は、商業統計調査とは調査方法が異なる経済センサスからの抽出だということで、直接の対比する際には注意が必要になっております。数値的に商業統計調査よりも若干低い傾向があるようだとお聞きしております。それで、24年が1,035なので、19年の1,502に対比しますと68.9パーセントとなっております。

○小貫委員

統計の方法が違うということなのですけれども、今の数字を法人と個人に分けて説明していただけますか。

○（産業港湾）三船主幹

同じ対比を法人と個人に分けて御説明いたします。

まず、法人でございますが、平成19年が963ですので、14年の1,099の87.6パーセントとなります。さらに、24年が671なので、19年の963の69.7パーセントとなります。

個人につきましては、19年が539ですので、14年の713の75.6パーセントとなりまして、24年が364ですので、19年の539の67.5パーセントとなります。

○小貫委員

今、5年ごとの比較でしたけれども、今度は、平成24年の事業所数は、10年前の平成14年比で何パーセントか、総数、法人、個人に分けて説明してください。

○（産業港湾）三船主幹

平成24年と14年の対比を、まず総数から申し上げます。24年が1,035ですので、14年の1,812の57.1パーセント。

法人につきましては、24年が671なので、14年の1,099の61.1パーセント。

個人につきましては、24年が364ですので、14年の713の51.1パーセントとなっております。

○小貫委員

先ほど単純に平成24年の数値がほかのと比較できないということだったのですけれども、ただ24年をベースにして同じ数字が何パーセントかというのは比較にはなると思うのです。それで、今見たところ、総数は14年度比で57.1パーセントなのだけれども、個人商店のほうが、事業所数が51.1パーセントと約半数になっていると、その一方で法人が61.1パーセントと、この比較はできると思うのです。どちらのほうが減りが激しいかという比較はできると思うのです。

特に、この店舗リフォームの要求が多いのは、法人よりも、個人のほうかなと思うのです。そういうことからいくと、それだけ個人の事業者数が減っている現状にあるというのを直視する必要があるのではないかなと思います。

そこで、近年の商店の事業閉鎖の理由について、どのようなものがあるか、説明してください。

○（産業港湾）三船主幹

近年の商店の事業閉鎖の理由ということでございますが、長く景気の低迷というのが続いておりまして、それによる消費の落ち込みというのがございました。

さらに、ITの環境が広まったということで、通信販売で物を購入なさる方が非常に増えた、これは消費者の行動が大きく変わったということであろうと思われまます。

また、道路が改良されて、例えば小樽一札幌間は国道が4車線化されました。そういった部分、また、公共の交通機関につきましても充実してきているというようなことで、市外への購買力の流出、これも売上げの減少の要因の一つであろうかと思われまます。

また、人口がこの10年ほどで2万人ほども減少しております。こちらも大きな要因の一つであろうと考えております。そして、その結果として御商売を維持することがなかなか難しいということで、後を継いでくれる後継者の方をなかなか確保ができないと、そのような中で経営者はどんどん高齢化をしていくわけで、お年で商売を御継続できなくなり廃業されるといったようなケースが多いただろうと考えているところでございます。

○小貫委員

そういう悲しい事情が今ある中で、どうやってやはり商店街、特に商店に力を入れていくかということと、市が、やはり行政が本当にその商店を立ち直らせようと、活性化しようということで手を差し伸べる、一緒に考えようとしているということを発信する必要があるなと思っています。

そこで、高崎市議会の議事録を見ますと、この制度について、魅力ある店舗づくりに積極的に取り組む、商店主はもとより、後継者不足や資金不足などから店舗の改装に消極的であった商店主の背中を後押しすることにより、大きな成果を得ていると、こういう表現もありました。

ただ、高崎市は、確かに対象工事費の2分の1で上限100万円と非常に高い補助率を設定しているところでは。そこをどういうふうに、それぞれの市町村で参考にしていくかというのは、考えられると思うのです。高崎市のレベルまで上げるのかどうかということも含めて、今後、その中小企業振興基本条例の関係もありますから、ぜひ、ただ単に難しいというだけではなくて、検討をお願いしたいということで、この関係の質問は終わります。

◎米艦寄港の影響について

次に、まず、今年もアメリカの艦船が入港したわけなのですが、この米艦寄港の影響についてなのですけれども、当初予定では4日間入るということでした。毎年のように5日間、4日間というように深い岸壁がアメリカ軍の艦船に占用されるということが続くと、貨物船の誘致にもやはり影響を及ぼすのではないかと思うのですが、これについていかがですか。

○（産業港湾）管理課長

米艦船の入港に伴います貨物船への影響ということでの御質問ですけれども、入港に当たっては、常に入出港時及び接岸の安全性、二つ目として商業港としての港湾機能への影響、3番目としまして核兵器の搭載の有無を確認

して岸壁の手配をしているところです。

商業港としての港湾機能の影響という項目の中で、具体的には、バース会議などを開きまして、貨物船などの動向を確認して、岸壁のあきを確認してから岸壁手配を行っておりますので、物流には影響ないと考えております。

○小貫委員

それで、そのバース会議なのですからけれども、商船の利用に影響がないか議論するということなのですが、1月22日時点の発表では、商船の接岸予定が不確定だという話だったのですけれども、どのような船の接岸が予想されていたのか、この辺はいかがですか。

○（産業港湾）管理課長

ベンフォールドの接岸につきましては、そのときの記者会見等で説明しておりますけれども、港町ふ頭の3番岸壁、それから中央ふ頭の4番岸壁、勝納ふ頭の1番岸壁、この三つを候補として考えております。ベンフォールドは、大きいほうの船で、今回2隻でしたので、この三つで検討しておりました。

当初、ベンフォールドにつきましては、今、委員が御指摘のとおり、2月5日から9日までということでした。港町ふ頭3番につきましては、穀物を扱う貨物船が2月10日前後に入港してくるという情報で、これにつきましては、先ほど申し上げた9日と重なる可能性がありますので、対応は不可能だと考えておりました。中央ふ頭4番につきましては、同じように穀物船を扱う貨物船が1月30日の接岸予定、それ以降、予定がございませんでしたので、対応が可能かというふうに判断しておりました。勝納ふ頭1番につきましては、こちらについても穀物船を扱う貨物船が2月5日から10日に入港予定だというふうに聞いておりましたので、これにつきましても影響が出る、対応は不可能というふうに考えておりましたが、今回につきましては、もう一隻のパトリオットという船が接岸する予定でした。この2隻の警備を違う離れた岸壁で行うのか、それとも、今回はたまたま勝納ふ頭で2隻扱うことができましたけれども、警備を一元化するという部分もありました。こういう部分を検討しまして、最終的には、今お話がありました1月22日の段階では決められず、1月25日の月曜日までかかったというのが現状でございます。

○小貫委員

今話を聞くと、勝納ふ頭が2月5日から10日で、中央ふ頭が1月30日ということでは言われていたのですが、その段階で中央ふ頭が、結局、1月22日の段階では、1月30日の入港予定が入っていたけれども、2月5日からはあいっている予定だったということなのですか。

○（産業港湾）管理課長

ベンフォールドにつきましては、2月5日から9日に入ってくるというのが、まず前提でございます。

それで、今、港町3番につきましては、2月10日前後に入港してくるということですので、もしかすると、10日前後ですので、9日の接岸中に貨物船が入ってくるという可能性があるということでございます。

中央ふ頭については、1月30日に入港する、それで荷役が1日で終わりますので、中央ふ頭については対応が可能だというふうに考えておりました。

勝納ふ頭の1番につきましては、2月9日か10日に入港してくるということで、これにつきましては港町ふ頭と同じ条件です。最後の日に、貨物船と競合してしまう可能性があるという状況になっていましたが、この貨物船の入港が、その10日前後、又は9日か10日かというのがこの時点では明確ではなかったもので、この段階で金曜日でしたので、月曜日まで様子を見ようというふうに判断したところです。

○小貫委員

貨物船は結局、そうしたらいつ入ったのですか。

○（産業港湾）管理課長

これよりかなり後に入ってきた形になります。

○小貫委員

それで、1月22日のバース会議で、商船のほうを変更できないかみたいな発言が市からあったということを知っているのですけれども、これはなぜそのような経過になったのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

これにつきましては、私の言葉足らずでいろいろとお話があったところで、反省しているところです。

それで、私も、この件を聞きまして、私自身も少し心配な部分がありましたので、当日出席していました代理店の何人かの方に聞きました。それで、私の説明を聞いて、その代理店の社長からは、市から米艦を優先する発言があればこのバース会議がスムーズに進むと。このような形で、市から言われたほうが割り切れるので、そういう発言をずっと待っているのだけれども、小樽市からはしてくれないというふうに逆に言われました。ですから、私からはそのような、優先するよという言葉は聞いていないというふうに、その社長は受け止めているようです。ですから、私の説明の中でいろいろと取り違えられるような言い方があったとは思いますが、いわゆる出席した方全てが、私が米艦船を優先して説明をしたというふうにはとっていないというのが事実だと私は考えております。

○小貫委員

それで、先ほど説明があったように、大きな軍艦が利用できるバースは限られているわけなのですが、2月上旬、結局、先ほどその都度判断すると言ったけれども、2月上旬に小樽港はもう米艦が来るのだと、だから大きな船は入ることができないのだということが確定してしまったら、いわゆる、影響ないと言ったけれども、貨物が逃げる一因になると思うのです。逆に積極的にそこをもう埋めるのだと、2月上旬は貨物船が必ず来ますから、アメリカ軍はいくら来てもだめですよ。やはりそういうことになってこそ商船を優先するという話になるのではないかと思います。そういう姿勢を見せるべきではないかと思いますが、どうでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

おっしゃっているお話の中で、港湾法のお話をしなくてはいけないのですが、港湾法第13条、私企業への不関与等という項目がございます。ベースとしては一つの企業について優遇してはいけないという意味なのですが、その2項目、「港務局は」という言い方になりますけれども、これは「港湾管理者は」という読替えがあります。「何人に対しても施設の利用その他港湾の管理運営に関し、不平等な取扱をしてはならない。」ということが明記されております。ですから、逆に米艦船といいますが、商船を優先するという意味でも、ある程度整理が必要かという部分もございますが、いろいろと小樽経済のこともございます、多方面への影響もありますので、この部分も含み置きいただきながら理解していただきたいと思っております。

○小貫委員

そうはいつでも、アメリカを第一に優先していると思うのですが、

それで、そうやって言うのであれば、雪あかりの路の季節ですから、アメリカ軍が利用するようなバースはもう雪あかりの会場にしてしまうと、そうやってこの期間は入れませんと、こういう観光PRはどうでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

施設管理の部分の中で、港湾施設の観光利用という意味での御質問かと思っております。

今、いろいろと国からの指導もございまして、岸壁の利用につきましては、港湾の利用、また、公共で特定者に占用貸しをしないような形での指導も受けております。

また、ソーラス条約の関係もあって、フェンス等を回している施設でもございますので、なかなかその中で催事といえましょうか、観光の施設としての利用については見合わせておきたいというのが実情でございます。

○小貫委員

◎RORO船について

それで、RORO船についてなのですが、昨年の第3回定例会の当委員会の中でも、主な日本海側の港湾三つだということで紹介がありました。先日、石狩湾新港管理組合議会の視察で境港に行ったのですが、境港ではさまざまな定期航路開設に向けて試験運航を行っているということだったのですが、小樽市としては、逆にこういう、過去に定期航路開設に向けたRORO船の試験運航というのはやったことがあるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

定期航路開設に向けた試験運航の実績についてのお尋ねかと思えます。

小樽港といたしましては、平成25年、現在、ウラジオストクと結んでおりますRORO船定期航路の際に試験運航を行っているところです。

この航路につきましては、もともと富山港とウラジオストクとの間で中古自動車の輸出を行っている日本側の代理店が北海道での中古自動車の安定的な仕入れを行いたい、こういったことを目的として話が進んだところでございます。この航路の開設に先立っては、3回ほど試験運航がなされまして、安全な接岸などを確認して航路開設に至ったということで押さえております。

○小貫委員

ウラジオストクとのということでしたけれども、国内ではないということでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

国内の試験運航ということでは、私は記憶しておりません。

○小貫委員

そういったことなのですが、ところが境港は、その視察の中で聞いたら、苫小牧港とのRORO船の試験運航を行ったという話がありました。後で見えたら、平成25年と26年で4回というふうにあります。

それで、鳥取県内の場合は、主に道内に入ってくるには、今、小樽港とのフェリー航路がある舞鶴経由で貨物が入ってきたのだと思うのですが、この境港から小樽港への打診というのはなかったのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

現時点におきまして、鳥取県ですとか境港管理組合などから、そういった定期航路ですとか試験運航、こういったような打診ですとか相談は受けていない状況です。

○小貫委員

それで、ネットで検索していたら、苫小牧と境港を結ぶ便の4回目の試行ルートというのが、苫小牧港—境港—新潟港—苫小牧港と、こういう航路になっています。それで、この間、4回の実績だと、トレーラーの台数で、各回、境港から出ている分が37台から52台、苫小牧港から行っているのが15台から30台という話なのです。それで、こういうことをやると、小樽港への影響というのがやはり出てくるのではないかなと思うのですが、これについてはいかがですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

今、その件につきましては承知していないところだったので、確かに境港につきましては、小樽と舞鶴航路という日本海側を結ぶ航路がもともとございますので、そういった意味で新たな航路等が開設された場合には、小樽港の集荷において何らかの影響をこうむるといったようなことは想定されると考えます。

○小貫委員

舞鶴との関係だけではなくて、新潟港を間に挟むというのが、それも含めて非常に危険な動きだなと思っているのですが、どうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

御指摘のとおりだと思います。

○小貫委員

それで、鳥取県の資料によりますと、これは大体週 2 便の予定だということです。それで、平成31年度には、完成予定の貨客船ターミナルで国内RORO船を迎え入れる方向性でいると、こういう話です。そして、そのために28年度中に寄港の予定地の絞り込みを行うのだと言っているのですが、間に合うかどうかなのですけども、市としても積極的に協議してみてもどうかと思うのですが、どうでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

先ほど御答弁差し上げたとおり、今その件について承知していなかったのですが、この鳥取県境港市と島根県松江市になりますが、そこにまたがっているのは境港管理組合というところでございます。物流という面ではなくて、小樽港とは日本海側港湾で連携してクルーズ客船の誘致を行っております環日本海クルーズ推進協議会の加盟港湾ということで、我々事務方も会議などの場で同席する機会の多い港湾ということになっております。ですから、ただいま御指摘いただきました、その内航RORO船の動向等について、今後、情報交換などをしながら状況把握に努めてまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

状況把握、協議までいくかどうかはともかくとして、状況をまず把握したいということですけども、鳥取県の平成28年度予算では、そこに向けて2,880万円の予算がつけられているということで、着々と進められているところなのです。本当にこれが日本海側でこういう話になれば、小樽港の貨物、もう900万トンのフェリーの唯一の貨物が大変危機的状況になると私は思います。

それで、きちんと協議して、情報収集に努めて、苦小牧港に行くということがないように努力をしていただきたいなと思います。

◎港湾計画について

次に、報告のあった港湾計画について議論を移したいと思います。

今後の物流、産業動向を踏まえた小樽港の将来像に関する検討や港湾施設の計画に時間を要している、こういう説明がありました。どういう理由で時間を要しているのか、説明してください。

○（産業港湾）事業課長

港湾計画につきまして、どういう理由で時間を要しているのかといったこととございますけれども、現在、平成27年8月に取りまとめました港湾計画の改訂に向けた基本方針案、これを踏まえて作業を進めているところでございます。

現状におきましては、小樽港の取扱貨物量増加に結びつく貨物がなかなか見いだせない状況となっております。これによりまして、小樽港の将来像ですとか、計画取扱貨物量などの港湾の能力、そして埠頭計画ですとか、外郭施設計画などの港湾施設の規模及び施設に関する見直しということで、現状の利用実績と今後の見込みを見極めながら、国の関係機関ですとか、港湾利用者と十分な協議の検討が必要ということで判断したので、港湾計画の改訂を1年延伸するといったところでございます。

○小貫委員

でも、基本方針案はもうかなりの部分ででき上がっているのだけれども、貨物が見いだせないということは、この基本方針案が何かまずいところがあると、そういう話なのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

そういったことではなくて、基本的には新たな貨物の可能性が非常に低いという中ではありますけれども、昨年、平成27年10月に小樽港の物流促進プロセス事業ということで、ロシア沿海地方を訪問し、こういった中で可能性のある品目として水産品ですとか穀物類、こういったものに輸出の可能性のある品目があると。このほかに、今年2月に地域商社におけるロシア極東への試験的輸出といった、社会的情勢も変わっておりますので、今後、そういっ

た意味では取扱品目を増やしたい、販路拡大をしたいという意向も地域商社からもありますので、港湾計画における小樽港の新たな可能性ですとか、貨物の増加に結びつけるのが可能なのか、こういったものをまず見極めたいというところが、港湾の能力に関する検討で時間を要しているといったところでございます。

○小貫委員

そうしたら、基本方針に掲げた、取り扱いたい科目について何か削除するというマイナスのほうよりも、プラスのほうでどう加えるかという検討をしているのですか。

○（産業港湾）事業課長

現状で見ますと、今の既定計画は3,850万トンということで計画を立てておりますけれども、今の現状でいきますと、最近は大体1,000万トン程度で推移していると、こういった中で、できれば今の社会情勢などを勘案しながら新規の貨物の可能性ですとか、そういったものについて十分な協議を行いたいということで時間を要しているといったところでございます。

○小貫委員

それは、今、どこが預かっているのですか。結局、どの段階で時間が、港湾室の内部の段階で、今、時間を要しているということなのですか。

○（産業港湾）事業課長

昨年行いました港湾の物流プロジェクト事業ということで、報告書が上がっております。そして、新たなロシア極東への試験的輸出ということで、ROROのコンテナ船の輸送というのも始まっておりますので、これを踏まえた中で、現在発注している港湾計画の改訂、策定業務の中で検討を進めるといったところでございます。

これについては、今年度、新たに一定程度、案として取りまとめて、またさらに来年、これらを踏まえた中で検討していくといった状況でございます。

○小貫委員

先ほどから事業課長が言っていることが、どこで検討しているのかというところを聞きたかったのです。要は、何か委員会みたいなのをきちんとつくって、そこにいろいろな人に来てもらってやっているのか、港湾室内だけのメンバーでやっているのか、その辺はどうなのですか。

○（産業港湾）事業課長

基本的には港湾室、そして委託している業務先等を含めて、まずは案を取りまとめていきたいというふうに考えております。

○小貫委員

それは、港湾計画の改訂案のほうですね。長期構想は、まだ。

○（産業港湾）事業課長

あくまでも港湾計画改訂策定の中で検討しているところでございます。

○小貫委員

私の基本的な考えの中では、長期構想があって、それで港湾計画の改訂があるのではないかと考えているのですが、今、長期構想の検討はどういう段階なのですか。

○（産業港湾）事業課長

平成27年度の事業といたしましては、長期構想策定業務の内容といたしましては、小樽港の現状の把握、そして課題の検討、そして将来の方向性を、港湾室で打ち出しました基本的な考え方も含めまして、方向性も含めまして検討しているといったところでございます。

○小貫委員

それは、長期構想検討委員会というのは、つくっていないということですか。つくっているのではなかったの

すか。

○（産業港湾）事業課長

基本的には、委員会を立ち上げて、この策定業務を行っていくという流れになっております。今の段階では、まだ委員会は立ち上がっていない状況でございます。

○小貫委員

平成28年度をめどもともとやる予定だったのですよね。それなのに、委員会が立ち上がっていないのですか。その委員会を立ち上げるとしたら、どういったメンバーが対象になるのですか。

○（産業港湾）事業課長

委員会の構成でいきますと、従来どおり、学識経験者ですとか港湾関係業者、そして国の機関ですとか、こういった方々が長期構想委員のメンバーとなっているところでございます。

○小貫委員

そこで、少し不安になるのが、後で自民党あたりから商工会議所はどうなるのだという話がまた出てくるのではないかと思うのですけれども、その辺はどうなのですか。

○（産業港湾）事業課長

今、新幹線の関係でもいろいろ、そういった話題にはなっているかと思えます。

ただ、一般的に申し上げますと、全国的にその長期構想委員のメンバーには、そういった地元の商工会議所を入れるということに基本的にはなっておりますので、今の段階としては、我々としても、商工会議所も含めて検討委員会のメンバーに入れたいというふうには考えております。

（「一般的にはね」と呼ぶ者あり）

（「希望的にはね」と呼ぶ者あり）

○小貫委員

あと、物流の面で、小樽港の船舶への補助、これはどういったものが今あるのか、説明してください。

○（産業港湾）事業課長

今、船舶への補助ということでの御質問だったのですけれども、補助制度というのは、小樽港については存在していないのが現状です。

それで、そのような類似としまして、小樽市港湾施設管理使用条例第18条の中に使用料の減免という項目があります。「市長は、公益上その他特別の理由があると認めるときは、使用料を減免することができる。」ということで、そういう部分では、こちらが使用料をいただかないことで間接的な補助になろうかと思えます。これにつきましては、事例としましては、官公庁船、それから年末年始に荷役を行わない、お正月でお休みする船舶の係留料金など、いろいろなパターンがあるのですけれども、そういう中で実施しているところであります。

また、制度として、石狩湾新港と小樽港を利用する船舶について、2港寄りの制度の試行等を平成23年度から開始しまして、現在、制度として行っているといいましょうか、そういう形で、根拠としては今の条例の第18条になるのですけれども、その中で実施しております。石狩湾新港と小樽港を一つの港と考えて、入港料は1回分、要するに小樽港で0.5、石狩湾新港で0.5とし、例えば係留時間につきましては、小樽港で12時間、石狩湾新港で12時間係留すれば、合計で24時間で計算して係船料を取るという形での方法を、今、実施しているところでございます。

○小貫委員

その2港寄りなのですけれども、もしデータがあれば、実績的にはどのような実績なのかということをお聞かせください。

○（産業港湾）事業課長

試行の話もしましたけれども、それを含めてお話をさせていただきたいと思えます。

平成23年度が1例、24年度も1、25年度も1、26年度については対象のものがありませんでした。そして、27年度につきましては、2隻が対象となっているところです。

○小貫委員

あまり活用されていないという判断でいいのでしょうか。活用されているという判断になるのですか。

○（産業港湾）事業課長

なかなか小樽港、それから石狩湾新港に連続して入るという船自体が、そのような数が少ないというのが実態なのかとは思いますが、今まで試行の中では毎年1回ですから、少し事例が少ないねという話をしてきましたけれども、平成27年度は2隻の例がありましたので、これについてはある程度いい方向性なのかというふうには感じているところです。

○小貫委員

それで、どうやって小樽港を利用してもらおうかというところなのですが、横浜港の場合、横浜港のインセンティブというところで、新規定期航路を開設したコンテナ船が初めて入港したときの入港料の全額免除、若しくは1回の入港で、例えば1,000個以上のコンテナを扱った場合は入港料30パーセント相当、1500個以上で50パーセント相当、これだけ割引くよという制度、そのほかにもクルーズ客船の減免だとかいろいろあります。また、清水港においても、日本一低廉な入港料ということで、定期外航コンテナ船舶の50パーセント減免、それ以外にもガントリークレーンの使用料減免だとか、入港料では定期外航コンテナ船舶のうち、航路開設から6か月全額免除があり、すごいと思うのですが、このようなインセンティブというか、減免制度というのは、過去、検討してきたことはあるのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

係留料の担当としてお話をさせていただきたいと思います。

他港では、今おっしゃられたような制度としての検討、又は客船などは誘致で、かなりのお金を使っているというのは聞いているところです。

ただ、今、実際の部分の中で制度設計にまでは至っていないというのが実情でございます。

○小貫委員

制度設計にまでは至っていない。検討したけれども、制度設計まで至っていない。調査まではした、どの段階なのでしょう。

○（産業港湾）管理課長

調査の段階とさせていただければよいかと思います。

○小貫委員

それは、実施してみようかなと思って調査したのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

今の貨物誘致の一つの手法としての、港湾施設使用料とのインセンティブについての小樽市としての考え方というお尋ねかと思えます。

インセンティブ制度につきましては、現在、小樽港の港湾計画改訂作業に着手しているところですが、その一環といたしまして、港湾関係の事業者の皆さんと我々港湾室職員とで小樽港研究会というものを立ち上げまして、昨年取りまとめました報告書の中でも、そのインセンティブについて触れているところでございます。

委員から御指摘ございましたような、横浜港のような初めてコンテナの取扱いが始まるようなケース、こういった他港においても行っている港湾があるといったようなことで、そうした制度の検討を行うと。それから、先ほど、管理課長から答弁あった小樽港と石狩湾新港との2港連続の寄港のときの入港料の減免、こういったことについては継続する方向で進める、そういったような方向性が今後の方策として整理されたところでございます。

インセンティブの導入につきましては、例えば減免ということであれば、予定していた港湾収入が入らないといった財政負担的な面があったりですとか、あるいは実際に効果が見込めるのか、あるいは他港との競合関係にどういった影響が及ぶのか、そういったいろいろ検討しなければいけないことがあるかと考えております。ですから、すぐに導入するという事はなかなか難しいかもしれないのですけれども、委員が御指摘のとおり、今後に向けていろいろ情報収集、それから検討を進めてまいりたいと考えているところでございます。

○委員長

共産党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 2 時 53 分

再開 午後 3 時 12 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。

公明党に移します。

○秋元委員

◎旧北海道農政事務所の取得について

まず、実は、先日 3 月 11 日の予算特別委員会の中で、旧北海道農政事務所を取得することについて、観光振興室が観光協会とともに、小樽観光の新たな推進体制を目指していくための執務場所として検討しているということで、具体的な使途が決まったら改めて議会にも報告するというようなお話だったのですけれども、産業港湾部としてなぜこのような検討を始めようとしているのか、考え方についてお聞かせいただけますか。

○産業港湾部長

観光につきましては、もう小樽の基幹産業ということは皆さん共通認識で、それで今定例会におきましても、いろいろな観光についての御質問ですとか御提言があるのかと思っております。

御承知のとおり、観光はやはり地域間競争でありまして、国内だけではなくて、小樽の場合はもう世界がライバルというような状況にあります。このような中で、観光振興の中心となって業務を行っているのは、やはり今は市の観光振興室と観光協会、それから、もちろん商工会議所や物産協会でも、観光振興のためにいろいろ御尽力いただいているところでございます。その中心的な役割を果たしている市の観光振興室と観光協会は、もちろんこれまでも連携して業務を進めてまいりましたけれども、プロモーションですとか、宣伝ですとか、イベントとか、いろいろな事業でやはりどうしても重複している部分が出てきているのが事実だというふうに思っております。

それで、もう一度、お互いの仕事をきちんと理解し合って、それから役割分担を整理、見直して、シンプルで強力な、官民協力したような観光の推進体制を整えていきたいということでございます。そのためには、今まで派遣とかはしていたのですけれども、やはり同じ執務室で一緒に連携し合いながら課題の解決ですとか、事業の推進に取り組んでいきたいということが必要だというふうに思っております。

また、この分野は、外とのつながりが非常に大事ですので、観光振興室の職員ですと 3 年とか、せいぜい 5 年ぐらいで異動しますけれども、やはり長くいろいろなところとの関係を築いていくことが必要ですので、観光協会のプロパーの職員に、どうしても市でなければできない仕事以外はなるべく移管して行って、観光協会のプロパーを育てていくということも大切だというふうに思っているところです。また、このことを一時的にこちらが考えているというのではなくて、昨年来からも観光協会ともいろいろ話を続けているところなのです。そのあたりで、実施に当たってはいろいろ細かい点、整理しなければならないところが出てくるとは思うのですけれども、議会の皆様

にも御理解いただきまして、何とか強力な観光推進体制を整えていきたいというふうに思っておりますので、どうかよろしくお願ひしたいと思います。

○秋元委員

今、部長がお話しいただいたように、私たちとしても、やはり小樽の観光については、同じような問題点といたしますか、課題も共通認識としてあるところでもあります。

今回、取得して、具体的な使用開始する時期は、大体いつごろをめどと考えているのですか。

○産業港湾部長

まず、平成28年度に取得してどのような内装をするか、そういう工事が必要だと思っています。そのあたりがきちんと整った上で、早ければ29年度早々にはやっていきたいというふうには思っているところでございます。

○秋元委員

◎港町ふ頭分譲地の売却について

それで、初めに報告を聞いてということで、港町ふ頭について何点が伺いたいのですが、今回、進栄商事に売却したということで、残るまだあいているスペースにつきましては、貸付けもしているということで、今後、売却していくというようなお話を先ほど伺ったのですが、その土地は、この黒塗りのA、B、C、D、Eという土地のことでいいのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

御指摘のとおりで、1点だけですが、右下の進栄商事という文字の上にFという文字があるかと思ひます。このFの部分については、長期貸付けということで、今月の3月で期限がちょうど10年たって切れるのですけれども、それでまた新年度、長期に貸すことが決まりますので、一応、形は分譲地ということでアルファベットがついている形になりますが、ここもまたあと10年、利用については進栄商事で使っていただけるという形に今なろうとしているところでございます。

○秋元委員

今、Fの土地のことにについてお話しいただいたのですが、このFを逆に売却できない、貸し付けていくというお話だったのですけれども、売却できない理由は、どういう理由なのですか。

○（産業港湾）管理課長

これにつきましては、10年前の契約のときの判断もある形になるのですが、まずはこういう建物を建てたい、ただ土地について取得できない条件があった場合に、企業からの申出で、10年間貸し付けますよということで整理されたものになります。

今回につきましては、実は契約の中でも、10年間を超えたら更地で返しなさいというのが条件になるのですが、今たって、また隣の用地を取得された。そしてEの部分になりますが、こちらの部分も短期で、毎月ではなく、12か月契約になりますが、建物を建てないで平地で、いわゆるスクラップですか、そういうものを置かれているということで、一連で使われていますので、そういうことを勘案しますと、進栄商事にまたあと10年お貸ししようという判断でございます。

○秋元委員

それで、ほかのA、B、C、Dにつきましては、現在は貸付けで利用されているということかなと思ひのですが、将来、売却するに当たって、どのような企業に対して売却をするような考え方といたしますか、そういうお話をするような考え方なのですか。

○（産業港湾）管理課長

まず、この港町ふ頭全体の考え方としましては、港湾の利用に関する業者をお願いしたいというのが実情です。その中で、今ちょうど御指摘がありましたどのような方針でということですが、A、B、Cの一番海側、ま

た、一番岸壁に近くて港湾利用として価値の高いところにつきましては、港湾運送事業にぜひ買っていただきたいと思っております、いわゆるほかの業者が、相談も何件かはあったのですけれども、一応この部分については、そういう業者を想定しまして現在PRもしておりますが、位置づけとしては、港湾運送事業をターゲットで行っているところです。

次のD……

(「番号的にはどこの部分ですか」と呼ぶ者あり)

A、B、C。そして、Dの区画につきましては、今、ちょうど隣に北海道栄興、それから北海道トランスネットと書いてございますけれども、Dの区画はトランスネットが短期で借りているところです。こちらは、実際の運送会社が利用されている区画になるのですけれども、そういう面でも港湾関係ということになるのでしょうか、そういう部分での利用の業者を想定していきたいというふうに思っています。

Eの部分については、先ほど申しました進栄商事が使っているということになっております。

○秋元委員

今、お話しいただいて、いろいろと数社、ほかの企業からお話があるということだったのですが、その際、例えば港湾関係企業に限りたいというこちらの意向もあって、売却ができないということはわかったのですが、その問い合わせがあった企業に対しては、例えば小樽市の売却したい土地の紹介ですとか、その辺はどのようになっていますか。

○(産業港湾)管理課長

土地の要請につきましては、いろいろな業者がいらっしゃることが事実で、港湾関係外の業者も見えているところがあります、港町ふ頭分譲ということで。その中で、産業港湾部に企業誘致を担当する主幹もいますので、その中で情報の提供を相互にしながら、用地の需要がこうありますよという部分では情報提供をしているところでございます。

○秋元委員

◎港湾計画について

それでは、先ほど小貫委員からも質問がありました港湾計画についてなのですが、何点か先ほど小貫委員とのやりとりの中で感じた部分なのですが、現在、時間を要している理由の一つが、具体的な貨物が見いだせていないという状況だということが一つあったかと思うのです。まず、どのように見いだしていくのか、又はどのように貨物を開拓していくのか、これについては、現在、どういう方針に基づいて貨物の開拓をされているのですか。

○(産業港湾)事業課長

平成27年度の港湾計画改訂に関する作業といたしましては、先ほど申しましたとおり、小樽港の要請ですとか問題点、課題の整理ですとか、また、貨物に関する社会情勢の分析といったことを行っています。このほかに、港湾利用者へのヒアリング調査も行っております。その中で、新規貨物の可能性ということで新たに銭函地区の企業に対してヒアリングを行ったところでございます。銭函地区には、大体、対象となる企業が120社ほど今ございまして、これにヒアリングをかけまして、訪問数としては、港湾関連ということで大体89社ぐらい訪問したところでございます。

この中で、今後、実際にどういった貨物取扱いがあるのか、ここの可能性についてもお聞きしたところでございますけれども、最終的に89社訪問して、50社程度の回答を受けたといったところでございます。こういった話を総合的に考えますと、この銭函地区におきましては、陸上輸送が大体5割ぐらいになっておりまして、海上輸送が2割というような結果になっております。

また、海上輸送についても、ほとんど7割以上が苫小牧港、そして2割が小樽港と石狩湾新港を利用しているといったヒアリングの結果になっておりまして、そういったことを総合的に勘案いたしまして、銭函地区においても

新規貨物の可能性は少し薄いのかというふうに考えております。

○秋元委員

それで、銭函地域の企業については、なかなか新たな貨物を見いだすには難しいということなのですから、今回、その銭函地域、港湾利用者に限って調査している理由は、どういう理由なのか。

○（産業港湾）事業課長

やはり港湾関係の貨物を伸ばしたいという意図がございまして、企業はたくさん、いろいろ業者がございまして、基本的には少ない作業時間の中で効率的にそういったことで企業ヒアリングをしたいということもございまして、あくまでも港湾利用者に限ってヒアリングさせたところでございます。

○秋元委員

私、以前にもお話しさせていただいたと思うのですが、そのほかの新しく開拓するという意味では、高速道路も後志圏へこれからつながっていきますから、後志地域の企業ですとか、団体ですとか、そういうところのアンケート調査もするべきではないかと。例えばそういう小樽から比較的近いとされる地域も、港湾利用者に限らないで利用の調査もしていくべきではないかと思うのです。たぶん、このままだと、そのまま、手つかずのまま時間が過ぎていって、後志圏の、例えば以前から言われているような定住自立圏で連携協定を結んでいるところの、当初から言われていた食品などの小樽港からの輸出ですとか、そういう部分の把握がなかなかまだできていないという部分では、後志圏への調査、アンケートもぜひやっていくべきではないかと思うのですが、そういう考えは、今後あるのですか。

○（産業港湾）港湾室主幹

高速道路も見据え、あるいは道央、後志圏の生産者ですとかメーカー等に対するアンケート、あるいはそういった聞き取り等についてのお尋ねかと思えます。

実際に、例えば、かなり範囲を特定するような形でのアンケートですとか、そういった形のものというのは、今想定はしていなかったのですが、昨年来、後志といえば農産物の、例えばロシアですとかへの輸出等を見据えて、後志圏にある農協等の聞き取り、そしてロシア等への輸出の可能性などについての意向ですとか、実際にそういった集荷あるいは物量的に可能性があるのかとか、そういったような聞き取り等は進めてきたところでございます。

○秋元委員

それで、なかなか港湾利用者の貨物が見込めない中で、どうやって新しいものを見いだしていくのかという考え方がないと、新しいものを開拓していかないと、今、港湾利用者はなかなか使わないと言っているわけです。そこに刺さり込んでも、もちろんこれから協議などをしていくのは重要ですが、新規ものを開拓していかなければ、小樽港の今後の輸出入、移出入の目標を立てる上でも、数字をどうやってはじき出していくのかというのが、非常にその根拠が乏しいのです。

先ほどロシアの話もしていましたが、以前もお話したように、今、非常にロシアへの輸出がどんどん減っているという中で、2月の新聞記事にもありましたけれども、小樽港の貿易概況が出ていました。要するに、ロシア向けの中古車輸出が減少していて、輸出入総額が前年比8.6パーセント減ったと、366億5,000万円となった。外国貿易船の入港は、前年比23.8パーセント、106隻が減ったのです。339隻となって、約30年ぶりの低水準だというふうに書かれていました。輸出額は、前年比31.6パーセント減の73億5,200万円、大きな影響はやはりロシアの景気の影響だというふうに言われています。北海道全道の港湾に占める輸出入総額が1兆7,284億円ということで、その中に占める小樽港の輸出入総額が2.1パーセントだというのです。その中で見ますと、ここ10年で見ても、2008年は、輸出入総額が約620億円あって、特に輸出額が300億円弱あるのですが、2015年は、この輸出額が今言ったように約72億円まで、約4分の1まで落ち込んでいるのです。この影響を産業港湾部として、2008年からのこの落ち込み

についてどういうふうを考えていらっしゃいますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

今、手元にない数字等が出ましたのであれなのですけれども、2008年、2009年、このころはちょうどロシアで中古車輸入の関税の引上げが行われました。それは国策的なものだったのですけれども、それに伴いまして、中古車の輸出を非常に強みとしておりました小樽港の取扱貨物がかなり激減する形となった時期でございます。

それから、今、金額ベースでの話でしたけれども、そのころは、ピークで大体40万トンぐらいあったものが10万トンぐらいまで落ち、さらに10万トンを割り込む形にまで落ちたのです。そこから回復基調になったのですが、今また、御指摘あったとおり、ルーブル安によってかなり昨年来落ち込んでいる状況ということですよ。

昨年、私どもはウラジオストクに訪問し、やはり北海道あるいは日本の寒冷地仕様の中古自動車等のニーズはあるといったような中で、ただ、今、ルーブルが弱いので手が出ない状況なのだと、これが永続するとは思っていないということですよ。また、ルーブル安が続いても、それを何年かかけてのみ込む、あるいは経済情勢、外交等の面もあると思いますけれども、経済情勢が変わって復調することも見据えて、北海道からの輸入については、今後もというようなお話をいただいていたところですよ。そういった意味もあって、確かに、今、一時的に落ちていますが、ロシアとの貿易については、今後も継続して、力を入れて取り組んでまいりたいと、こういうふうにご考えているところでございます。

○秋元委員

もちろんなのです。ロシアとの貿易を減らすとかやめるということではなくて、それはもう当然、継続していかなければならないのですが、その結果、2008年の輸出額が約300億円から大体72億円まで、4分の1ぐらいまで減ってしまっているということを見ると、当然、ロシアとの貿易は引き続き、模索していかなければなりませんけれども、そのほかの手だてを考えていかないと、やはりずっとロシアの経済の影響を受けて小樽港からの輸出額が増えない、伸びないという形がずっとこの2008年以降も続いているわけなのです。

私が先ほど紹介した新聞の中では、中国からの家具とか、植物性油かすなどの飼料の輸入がどんどん増えているというような記事も載っていました。当然どこの自治体もそうですが、やはりアジア、東アジアとか、東南アジアですとか、そういう方面への開拓に取り組んでいるとは思いますが、小樽市として東アジア、東南アジアへの輸出入、その辺の考え方や取組は、現在どのようにされていて、今後どういうふうに取り組んでいくという考え方は、もう定まって取り組んでいらっしゃいますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

お話の中で、アジアというお話かと思えます。

中国につきましては、御存じのとおり、小樽は中国定期コンテナ航路がございます。昨年まで、中国での寄港地としては上海で、富山から船の積荷をかえて大連、青島まで足を延ばしているというような流れだったのですけれども、昨年からは上海、青島、大連にそれぞれ直行で行くと、かつ運航日数も短縮するといったような形で、航路の再編が行われたところですよ。運航会社ですとか地元の船舶代理店とともに、そういったことをPRしながら、御指摘ありましたとおり、家具ですとか、確かにそういったものにつきましても、先ほどのロシアの話ではないのですけれども、中国での人件費等が高騰している関係で、生産拠点がより東南アジア等にシフトしていったりとかといったような状況がございます。そうはいつでも中国等の航路の利便性も高まりましたので、そういったことをPRしながら貨物の誘致に取り組んでまいりたいと考えております。

この3月、月末にかけて、そういった意味で地元の中国定期コンテナ航路の代理店の方と大阪に行きまして、関西圏でのポートセールスをさせていただこうということで、今、協力、連携の下で取り組んでいるところでございます。

○秋元委員

先ほど小貫委員も言っていましたけれども、私も石狩湾新港管理組合議会の議員なので、境港とかも一緒に見てきたのですけれども、小樽の皆さんも一生懸命頑張っているし、向こうの方も一生懸命頑張っているし、今、お話を聞くと、やはりなかなか新しい貨物が見いだせていない。また、銭函地域の港湾利用者にアンケートをとると、なかなか小樽港を利用しているという話にもつながっていないという中で、少し不安に思うというか、どういうふうに新しいものを開拓していくのかという、具体的なお話を聞ければなというふうに思っていたのです。そういう視点がたぶん、皆さんももちろんそういう視点に立って新規開拓に取り組まれているというふうには思いますが、本当は平成28年4月からこの計画を実施するということでしたけれども、1年延びたということで、やはりその辺の将来像とかを検討する中でもっとその可能性を、例えば後志圏ではどのぐらい新しい開拓ができるかというのは、それはまだまだ未知だとは思いますが。やはりそういう取組で小樽港から生鮮食品を出していくのだという、そういうような考えの下、地元の方々と協議をしていくというのは十分あり得るだろうし、必要なのではないかなと思うのです。この件について答弁いただいて、この質問を終わりたいと思います。

○（産業港湾）港湾室長

今、港湾計画の改訂作業ということで、港湾計画は、港の形もあるのですが、港湾の能力ということで目標貨物を設定しなければならないということになります。それで、今、課長や主幹がいろいろ答弁しているのですけれども、なかなか実は、将来の目標貨物をどういうふうに設定できるのかというところで苦労しているところでございます。

小樽港は、今、やはり大きなプロジェクト、何か大企業が来て港を使うような港かという、そういうスペースがないというのが実態ですので、本当に一つ一つ積み上げて、小口のものでも拾い集めながら積み上げていかなければならないということで、いろいろな情報をとるという意味で時間も要しているということでございます。確かに先ほどから、今、秋元委員からお話がありましたし、小貫委員からお話がありました。いろいろな方から同じような話を我々もいただいております。少しでも、少ない貨物でも、小樽港から出し入れできるような形のものを、本当に少しでも積み上がるように作業を進めてまいりたいというふうに考えております。

○秋元委員

◎プレミアム商品券について

それでは、プレミアム商品券について何点か伺いたいのですが、まず事業所の数が、取扱店ですか、市内1,208事業所ということだったのですが、換金した事業所数とかというのはわかるのですか。

○（産業港湾）三船主幹

何事業所であるという部分では数字は出してはおりませんが、今、全部の事業の結果を取りまとめておりますので、その中で算出することは、店舗ごとに口座というものも全部決まっていますので、数字を出すことは可能ではあります。

○秋元委員

それであれば、例えばどここの事業所は、ここで報告してほしいということではなくて、幾ら換金したかという、その金額まで押さえ、把握できるということでもいいですか。

○（産業港湾）三船主幹

どこの店舗で幾らという形であるという、そこまでということだろうと思うのですが、それはもちろん可能でありますけれども、中には、例えば小樽市内に同じ会社で3店舗あるというようなところであれば、取扱いを少しでも楽にするために3店舗のものを集めて1本で換金しているという例もございます。そういった場合は、その会社、1企業3店舗というような場合、その店舗ごとの換金額はわからないという形にはなりますけれども、企業ごとの算出することは可能でございます。

○秋元委員

何を言いたかったかといいますと、このプレミアム商品券が発売されたときに、よく私どもの部屋にも、何々町ではどこの店で使えるのかという問い合わせをいただいていたのです。要するに、その方々が言うのは、例えば、せっかくプレミアム商品券というものがあって、私たちが国政において主導してきたほうですから、何とかその地域の活性化につなげたいという思いもあって、ずいぶん小樽市内の中でも宣伝させていただきましたけれども、そういう方々が、ぜひ、地元で少しでも助けになるのであれば使いたいというお話だったのですが、冊子にはなっていましたけれども、高齢の方だとなかなか遠くまで出て、中心部まで出て行ってというよりはやはり地元で使いたいと、そういうことが委員会で報告とかではなくて、例えば市として、小樽市全体を見たときに、その購買力といえますか、ここの地域ではどのぐらいの効果があつたのかというのがわかれば、次に、プレミアム商品券でなかったとしても何かの参考になるだろうと、そういう部分はあると思うのです。そういう部分では、どこの事業所で、どこの店舗でどれだけ換金されたのかということがわかれば、例えば消費効果が朝里でこのぐらいあつたとか、何々町ではこういう状況だったかというのがわかれば、いろいろな商店街とも連携していく中で一つの参考になるかなと思ったのですけれども、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）三船主幹

委員から今お話のありました地域ごとの使用状況といいますか、それは十分算出することは可能でございますので、やってみたいというふうに、そして効果について考えてみたい、そのように考えます。

○秋元委員

◎新北海鋼業跡地について

次に、新北海鋼業跡地について、先ほど皆さん聞かれていたのですが、小樽市で考えられる今後の支援はどういうものがあるのか、現在考えられている、今後、支援できるような内容というのは、どういうものがあるのでしょうか。

○（産業港湾）荒木主幹

小樽市で考えられる支援ということでございますが、小樽市の小樽市企業立地促進条例の中に、建物、それから機械設備等の償却資産ですけれども、それが対象要件を満たすと、その部分の固定資産税及び都市計画税が免除される制度があります。

平成25年4月に条例改正いたしまして、単純に、新設については3年度分の課税免除の支援がございますけれども、そのときに空き工場等の建物の中の設備の償却資産の新設について、課税額の半額を3年度分の課税免除支援も創設したわけなのです。これが今回、栄和鋼業については、まずは倉庫棟と工場棟の施設を取得しまして、土地についても、本当は取得されていれば固定資産税免除の対象になるのですが、今回は賃借ということでございますので、その建物、あきの部分で償却資産をどう見るかという部分もあるのですけれども、全体としては、今、これから事務所棟も新設されるということで、考え方の中には、要は敷地内の施設をあわせて中で新設して機械設備を整えて操業するというのが一つの考え方のポイントになるかと思えます。そのあたりの、時系列にもなりますけれども、整理した中で、産業港湾部の企業誘致する立場としては、できるだけ有利な方向で、これは当然、条例に照らし合わせてということになります。そういった中でできる限りの支援をしていきたいということでは考えてはおります。

○秋元委員

そうですね。先ほども中村吉宏委員が質問していましたけれども、底地の固定資産税の減免と、建物とかの固定資産税の減免について、例えば建物だけが賃借されている場合は、これも固定資産税の減免というのは、当然、底地と建物の所有者の方の減免になりますよね。賃借されている方の税制上の優遇はないのですね。

○（産業港湾）荒木主幹

今の委員の御質問は、このケースに照らし合わせますと、大阪物産が底地を持っているという形で、今回、建物を新設なりして設備を整えて操業すると。操業するということが一つのポイントになりまして、条例の対象としては、操業ということが一つポイントになってきます。また、その操業する企業、建物、それから設備を持っている所有者がどの方かということが一つあり、この方に対して固定資産税なりの免除をしていきますので、それに伴って、その方が土地を所有していれば土地も固定資産税を免除していきましょうという形になります。今回の件については、栄和鋼業については、条件を満たせば対象になってくると。ただ、底地だけを所有している大阪物産については、これは優遇制度の対象にはなっていないというふうなつくりになっております。

○秋元委員

それで、小樽市でも約 2 万平方メートルを、雪堆場として借用するということなのですのでけれども、まず、その契約期間は何年ぐらいなのか、また、年間の使用料という部分では幾らぐらいになるのですか。

○（産業港湾）荒木主幹

申しわけございません、そのあたりは建設部の所管になりまして、契約期間だけは、冬期間 12 月からの 8 か月間ということでお伺いはしているのですけれども、実際、今、手持ちの契約金額等も持ち合わせておりませんので、お答えは今この時点ではできないということになります。

○秋元委員

これは 12 月から 8 月まで借りると。8 月に契約が切れて、また 12 月から 8 月で借りる、契約するということなのですか。

○（産業港湾）荒木主幹

12 月からですから 7 月までの、8 か月間ということでお聞きしております。ですから、そこまでいきますと、残りの 4 か月間の期間は借りない。また 12 月になりましたらという、そういう形になるということでは聞いております。

○秋元委員

◎店舗リフォーム助成について

これも先ほど皆さん質問されていたので、あまり深くはないのですけれども、店舗リフォーム助成なのですが、これまでの商店街などに対するアンケートの話も、先ほど来、出ておりました。

私も、実際、中心部の商店などにお邪魔してお話を伺う機会は多々あるのですが、なかなか店舗のリフォームに対する助成の話というのは、私個人としては聞いたことがなかったものですから、そういう相談ですとか、例えば、先ほど来あるアンケートなり聞き取り調査の中で、そのような店舗をリフォームするときの助成なり補助なりしてほしいというような、そういう話はこれまであったのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

創業支援事業の開始に際しまして、既存業者から、新店舗を設立する際の助成制度がないかなどという問い合わせは何件か受けております。

ただ、全くの既存店舗でのリフォームに際しての要望は、これまでのところ、受けていないのが実情でございます。

○秋元委員

それで、先ほど何点か、今まで原課で直接お話を聞いたりする中で、今年度から、先ほど、今年度 30 件、直接行って聞き取りしたということだったのですが、その内容が売出しの際の助成の話ですとか、中心地の駐車場の整備というようなお話が出ていたということだったのですけれども、私は、ひとつどういふ商店街なり事業主のお考えがあるのかという課題の整理を一回する必要があるのではないかなと思うのです。

今回、陳情で出てきている中身も見ました。また、高崎市でそういう助成をされているということも見たのですが、小樽市とどういう課題の違いがあるのか、また、先ほど言った商店街、事業主にはがどういう要望があるのかというのは一回整理してみないといけないと思うのです。その辺についてはどうでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

委員のおっしゃるように、この課題については、これから、これまで行っております市内協同組合等への聞き取りも継続いたしまして、そういった点での要望がないかということも含めて確認いたしまして、今後の研究としていきたいと思っております。

○秋元委員

それで、私も幾つかの自治体を調べますと、例えば、小樽市で既にやっております、現在は住宅エコリフォーム助成になっていますけれども、東京都東大和市では、住宅と店舗のリフォーム助成制度というふうにしておりまして、そういう同じような事業の統合と申しますか、事業の効率性を見ても、そういうことも考えられるのかなと思うのです。例えば、小樽市が進めている事業の中で、先ほど来りました創業者支援事業の一部で、新規に新店舗のことですとか、その辺の助成ができるというような事業があるそうですけれども、その辺の事業と今求められている店舗リフォームですか、その辺の助成をしていくような制度も、ひとつ、例えば原課を超えて、部署を超えて、例えば建設部ですとかも含めて一回、どういう制度のあり方が一番いいのかというのは、一度議論していく必要はあるのかなと思うのですが、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

委員のおっしゃるとおり、住宅エコリフォーム条例の中にこの店舗リフォームも含めるですとか、その辺の考え方もあるかと思しますので、建設部の所管する部分ですので、今お答えはできないのですけれども、今後の研究課題とさせていただきますと思います。

○秋元委員

最後になりますけれども、先ほど課長から高崎市の利用状況は非常に盛況だというお話を伺いました。数百件リフォームをされたというお話で、その後の調査は高崎市でされているのですかね。例えば、リフォームしたその後の経営の状況ですとか、継続性といいますか、失礼な話ですけれども、お店がそのまま継続されて営業されているのか、その辺の後の調査をされているような話は、課長、そこまでは聞いていないのですかね。

○（産業港湾）産業振興課長

申しわけございません、そこまでは聞き取りしておりませんが、私どもでも、もしこの店舗リフォームを小樽市でやったとしても、これが経営改善につながるかどうかの効果の見極めが難しいのが課題だというふうに考えております。

○秋元委員

私も、まだまだ勉強不足なところもありますので、この効果ですとか、ほかの事業との統合なども私なりに、また、会派なりにしっかり調べて、またいろいろと質問の中で生かしていきたいなと思しますので、よろしく願いいたします。

○委員長

公明党の質疑を終結し、民主党に移します。

○面野委員

○スーパーマーケット・トレードショーについて

それではまず、スーパーマーケット・トレードショーについて質問いたします。

2月10日から12日まで東京ビッグサイトで行われておりましたスーパーマーケット・トレードショーですが、こ

ちらのイベントは、スーパーマーケットを中心とする流通業界に最新情報を発信する商談展示会として、今回で50回目を迎えた国内でも有数の大展示会ですということで話は聞いていました。

それで、内容としては、さまざまなステージに分かれ、一つは地方・地域産品ゾーン、また、オーガニック製品を扱うケアフーズゾーン、外食ステージ、店舗設備、仕材ゾーンなど、およそ3,000近くの企業や団体が参加し、スーパーマーケット・トレードショーの特色としては、来場者も業界関係者のみと限定しているため、参加団体は的を絞り、有意義な商談ができるということで、主催者発表では3日間で来場者数9万人を超えるということで、私もホームページで拝見しました。その中に、小樽市内からも、北海道ブースの一角で、市内の食品製造業者が、今回、15社出展してまして、小樽産品のPRに取り組んでいました。私も、物産協会の方から強く勧められて、雪あかり期間中ではあったのですが、少し時間をいただいて東京ビッグサイトにお邪魔してきました。

そこで、何点か質問させていただきたいと思います。

まず、参加されていた小樽市内の15社の企業が、どのように構成メンバーとして決められたのかということをお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

初回の平成25年度までは、予算の関係により、10社が参加しております。26年度は、半数を継続企業、半数を新規参加企業となるよう目標を立てて募集をいたしました。26年度は15社のうち9社が新規、27年度は15社のうち4社が新規でありました。

募集数を上回る応募があった場合は、実行委員会において、新規参加企業を優先した上で継続企業の中から選考を行うことを想定しておりましたが、いずれの年度も募集数を下回る結果となりましたので、企業訪問等の際に、興味がありそうだという感触を得ていた企業に直接声をかけるなどの方法により何とか10社を、15社を満たしたというところでございます。

○面野委員

続いて、このスーパーマーケット・トレードショーに参加するに当たって、この15社の企業に事前に準備や会議などをするということはあるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

イベントの前には、全出展者参加の説明会を開催いたしまして、過去に出展したときの個別商品磨き上げ相談会でのアドバイスや出展後に企業から集めたアンケート結果などをまとめて説明して、販路拡大・開拓が成功するよう努めております。

このほか、北海道商工会議所連合会が主催するこの個別商品磨き上げ相談会は、小樽からの全出展者の参加を義務としておりまして、この相談会では、スーパーマーケット・トレードショーが主催する新日本スーパーマーケット協会から派遣されるアドバイザーにより、商品に関して、このパッケージデザインや商品の量などの詳細にわたるさまざまなアドバイスから、事前準備、イベント当日の心構え、イベント終了後の商談アプローチといった広範囲にわたる重要なアドバイスを受けることができまして、むしろこの相談会こそがイベントに出展することよりも大切な事業と捉えているところでございます。

○面野委員

それで、私は今回もちろん初めてなのですが、伺わせてもらった際に、物すごい人の数と企業、団体がいらっしゃる中で、やはり初めて参加すると、おどおどしてしまうというか、圧倒されてしまうような感じがあったのですが、私もブース出展者のリストを見させていただいているのですが、やはり3年間通して参加されている企業もあるのですが、初参加されている企業がイベントに参加した際の商談スキルであったり商品力などの違いというのは、市の担当者が行った際、どういうふうに感じているのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

この出展者全般に言えることが、最初の平成25年度においては、全出展者が試食を振る舞うことばかりに気をとられて名刺交換などが思うようにできなかったと、その力量が非常に低かったということを聞いております。それが回を重ねるごとに、経験を積んだ企業は、商談等をスムーズに行うように、この力量がアップしまして、その結果、名刺交換数ですとか、商談ですとか、売上げに至るまで大きな成果を得られるようまでになったというふうに聞いております。

○面野委員

次に、私も現地に伺った際に、参加企業のある社長と少しお話をさせていただいたのですが、毎年なのかは私は存じ上げていないのですが、今年は、四角いブースに机を並べて、対面式のブースにして出展していたのですが、四角い面の、四つの面にブースを設けられていたのです。今回、小樽市の出展はコの字型で、一区画がたしか根室とか釧路とかの業者が一画を占めていて、できればその四角いブース前面を使えると、レイアウトだったり、来場者の動線を確保するようにつくりができるのではないかとということで、参加企業からそのようなお話を聞いたのですが、市としては、そういう声は聞かれていましたでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

2回目の参加となりました、この平成26年度の出展後のアンケートからも、このような御意見は伺って把握しておりました。その点、北海道商工会議所連合会に要望しておりましたが、なかなか運営面で、通路等の構成の関係で困難であるという結果を伝えられておまして、難しいものかと思っていたところなのですが、最終的には若干の配慮をいただきまして、一番小さな島にいただきまして、それが結果として、この根室市の3社だけが小樽市に加わった18社の一島となってしまいまして、逆に境目がわかりづらいものとなってしまったということを知っております。今後、来年度の参加に当たって、北しりべし定住自立圏共生ビジョンに基づく地域産業振興策の一環として協定を結んでいる6市町村が連携することで、今、話を進めているところでございます。そうなりますと、この小樽・後志、北後志圏ということでの出展になりまして、一島もっと大きな四角いブースを設けられるのではないかと考えております。

○面野委員

私も、現場を見て、1区画だけ別の雰囲気だったものですから、違和感とまでは言わないですけども、やはりレイアウト上、今後、後志にも、現在、打診中ということなのですが、私もいろいろなところに行って小樽と言うと、皆さんやはり小樽なのだということを知っているのですけれども、後志といってもなかなか通用しない部分があるので、持ちつ持たれつで、小樽・後志ゾーンというのがもしでき上げれば、私もすごくいいことだと思いますので、これからもその活動をよろしく願います。

次に、参加に当たって、現地ではどのようなデータ収集の仕方をされているのか、御説明ください。

○（産業港湾）産業振興課長

データとしましては、個別商品磨き上げ相談会にてアドバイザーから、イベント中はとにかく名刺を集めることを目標にすることというアドバイスが重ね重ねあったことから、名刺交換数を日々集計しております。これが3日間約9万人も訪れる会場で熱心に商談を行ってしまうと、その間に本当に大切なバイヤーを逃してしまうことになるため、早めに名刺交換をして次の来客に移り、帰社後に一生懸命アプローチをかけるほうが実になるという趣旨によるものです。

このほか、催事終了後から、年3回にわたる事後のフォローアンケートを行っておりまして、アプローチや商談、成約に関するデータを収集いたします。このように、過去の実績に加えて、常にスーパーマーケット・トレードショーを意識づけることで年々商談件数や成約額が増加しておりまして、将来にわたって会社の財産となる商談スキルの向上を図るという目的が達成できていると感じているところです。

○面野委員

それでは、今回の参加に当たって新たに取入れた展示方法や商談方法などがあれば御説明ください。

○（産業港湾）産業振興課長

北海道商工会議所連合会の北海道コーナーで、これまで決まり事のようになっておりました 1 社 1 ブースという条件にはまらない、3 ブース分のスペースを使った小樽製品の展示コーナーに今年初めて挑戦いたしました。小樽物産協会の協力の下で、実際の売場のように棚割りにより展示を行いました。ブース巡視に訪れました新日本スーパーマーケット協会のアドバイザーの方からも、北海道コーナーではもっとこういうことをやってもらいたいと思っていたというふうに絶賛されまして、このことにより集客力は非常にアップしたのではないかと感じております。こういった取組を行ってよかったなという検証を行っております。

○面野委員

私も、2 日間ではあるのですが、現場を見せていただいて、ほかのブースも回ったりで、ぴったり小樽ブースにいたわけではないのですが、試食もあったものですから、私も少し食べさせていただきました。やはりどれもおいしいものばかりで、ただ、今、答弁でもあったように、課題としては、道商連との絡みはあるのでしょうかけれども、やはりブースのレイアウトですとか、あと物産協会の方からも、事前にこういうことが課題なのだということで、内容量の見直しですとかパッケージの改良など、やはり今ひとり暮らしが多い中で、あまり大きい内容量のものも売れなくなってきていると。また、本州のスーパーマーケットに並んだ際に、ほかに見劣りしないようなパッケージ構成をつくっていかないといけないですとか、いろいろな課題はあるというふうには聞いていたのですが、先ほどおっしゃっていたような後志の地域製品の出展、広域で励んでいくですとか、ただいまおっしゃっていました 3 ブースを一くくりにして新たなオープンスペースを設けて商談力が上がったですとか、いろいろ努めているような感じに私も思いましたので、今後も関係者の方から情報収集に努めていただいて、私も何か気づいた点があれば提言させていただきたいと思っておりますので、これからもよろしく願いいたします。

◎小樽産品商品力・販売力向上事業について

それでは次に、平成28年度当初予算に計上されている小樽産品商品力・販売力向上事業費について何点か質問させていただきます。

こちらの事業について、まず具体的な事業内容を御説明ください。

○産業港湾部次長

小樽産品商品力・販売力向上事業についての御質問ですが、まず、この事業の前段に、平成24年度から3か年、24、25、26年度におきまして、小樽ブランド力推進事業という事業を実施しております。この事業の目的としましては、新たな小樽ブランドをつくり出す手法を確立し、市内企業への浸透を図ることにより、主に食品関連産業の振興を図るということで、顧客目線を重視した商品改良、新商品開発のコーディネートとともに新販路の確保を行う、そして時代の変化に対応できるブランド力向上のための環境づくりを進めるということで、3か年実施しているところであります。

事業の中身としましては、まず、実績としまして、20品目の商品開発・改良を行ったということと、新販路として13社との取引が成立しております。既存商品の改良と新商品開発、新たにパッケージの改良とかも行っております。新たな販路につきましては、百貨店のギフトカタログへの掲載とか、企業のカatalog販売というような新たな販路の確保に努めたところであります。

まず、この3か年の事業を踏まえまして、27年度から、これらの事業を継承しつつ、少量高付加価値商品を取り扱う販路の開拓、そして消費者ニーズを捉えた差別化商品の開発が有効であるということから、これらの流通に対応できる人を育て、バイヤーや消費者に選ばれるものをつくる、そして商品の特性に合った売場所をつくるという、こういったコンセプトの下で、これまでは小樽市内の商品でしたけれども、定住自立圏の、そういう圏域も広

げながら、そういった今までやってきました事業に加えて、今言った三つの視点を拡充した事業を行っているところでもあります。

○面野委員

平成24年度、25年度、26年度までは、小樽ブランド力推進事業という名称であったのですが、何かこの事業名が変わった理由というのはあるのでしょうか。

○産業港湾部次長

どちらかといいますと、その3か年の中で検証して、次のステップという形の中で、新たに名前を変えただけではなくて、先ほど少し御説明しましたが、まず人を育てる、そして選ばれるものをつくる、そして商品に見合った場所をつくると、こういった新たなコンセプトの中で事業を実施することになりましたので、新たに名前を変えております。

○面野委員

パワーアップしたということですね。

ちなみに、平成24年度、25年度、26年度は、20品目の改良と13社との取引が成立したということなのですが、何社ほどがブランド力推進事業を利用されていたのでしょうか。

○産業港湾部次長

済みません、何社が参加したかわからないのですが、ただ、例えば既存商品でしたら、やはり小樽の場合は水産加工業者が多いので、そういった水産加工の商品改良もありますし、また、和菓子の新たな既存商品の改良なり新商品開発もあります。小樽の場合は幅広くやはり製造業が多いものですから、そういったいろいろな業種といますか、幅広くそういった商品を扱っているところでもあります。

○面野委員

先ほどのスーパーマーケット・トレードショーにも通じているところがあると思いますので、やはり担当の課を超えて両事業の促進に役立てていただきたいと思います。

◎プレミアム商品券について

それでは次に、プレミアム商品券について何点か質問させていただきます。

国の交付金を活用して、1冊1万円の購入金額で1万2,000円分の買物ができるということで、ただ1回目は販売が、購入の手續上の面倒くささなのでしょうか、あまり売れていなかったということ、低調だったと聞いたのですが、その後の販売では信金に行列のできる人気ぶりだったということ、私も理解しています。実際、結果についての資料が示されましたので、この資料を基に何点か質問します。

まず、実施結果の内容には、利用者のアンケートということで結果は示されているのですが、事業者、取り扱う店舗、企業の反応についてはどのような感触を得ているか、今のところわかりますか。

○（産業港湾）三船主幹

取り扱っていただいたお店ですとか企業の反応でございますけれども、今回、この事業は、本市で初めての商品券の発行でございましたので、国から示されました事業要領に準じて行っております。そのため、アンケートは対消費者のみになっておりますけれども、ふだんから市場ですとか商店街の皆さんとはおつき合いがございますので、当然この事業に関するお声もいろいろ聞きました。本当にさまざまございましたけれども、店舗によっては、とてもそれを使ってくれる人、やはり高いものを買ってくれてよかったと、だから売上げも伸びたというようなお話もあれば、変わらないよというお話もありました。ただ、この事業があったがために売上げが減ったというお声は一つも聞かれませんでした。

一方、初めてのお客さんがこの券を持って来てくれたというお話と、それから、先ほども申しましたけれども、高いものを買ったというほかに、ふだんだったら二つしか買わない方や常連の方で、いつも二つ買うという方が例

えば三つ買ったとかというような話がわりと多かったです。

また、オタルンカードというポイントカードがありますけれども、あちらの組合では、商品券を使ったら、その分に対してポイントを2倍づけますよというようなことをやったのです。そういった工夫を凝らすというのは、その団体にとってみれば、すごく活性化というか、プラスの効果があると思うのです。そういったきっかけにもなりましたので、よかったなというふうに考えております。

○面野委員

このアンケート実施結果について、有効回答数が845人というふうに示されているのですが、この845人という方はどのように選ばれた人数なのでしょう。

○（産業港湾）三船主幹

アンケートにつきましては、7月1日から商品券を販売しましたが、販売所となりました小樽信用金庫の各支店の窓口で、購入に来られたお客様に先着順で渡していきました。

（「ああ、先着順」と呼ぶ者あり）

はい。1万通準備はいたしました。

そして、御回答いただいた中で、白紙のものがあったりというのもあったようですが、有効回答が845あったというふうに聞いております。

○面野委員

9パーセントぐらいの方がそうしたら回答してくれたということですね。

（「回答数はもっと……」と呼ぶ者あり）

回答数、有効回答か。

それで、実際、10万冊ですよ、10万冊の販売ということになっていたのですが、何名の方がこのプレミアム商品券の購入をしたかというのは、押さえられているのでしょうか。

○（産業港湾）三船主幹

何人の方が購入されたかということでございますが、まず、予約の数は1万5,327名でございました。ただ、予約された方の中で、購入に至らなかった方もやはりいらっしゃいます。販売時には、はがきと引換えで販売をしておりますが、回収したはがきの正確な件数というのは、枚数が枚数でございますので行っておりませんけれども、予約の冊数が6万7,741冊でありまして、販売の冊数が6万6,280冊でございましたので、この比率から計算してみますと、約1万5,000人というふうに推測ができます。

それから、先着順に販売した2次販売では、来店された方の数を実際にカウントしております。こちらのほうは6,940人、約7,000人いらっしゃいました。ただ、予約販売で購入をされた方も2次販売においても購入が可能になっておりますので、単純に両方を足して2万2,000人が購入したことにはならないということでございます。

○面野委員

ということは、2回目の販売で、もう5冊買っていたけれども、さらに追加で買えた人もいたかもしれないということなのですね、わかりました。

次に、この利用状況のうち、ほとんど、各種商品小売、その他の小売でほぼ7割を占めているのですが、市内企業と本社が市外にあって、小樽市内に出先のような、支店のようなものがある店舗がもし同じ金額を売り上げた際、市の税収にどのぐらい違いが出てくるのか、もしわかればお聞かせください。

○（産業港湾）三船主幹

税のことでございますので私の専門外ではございますが、そしてお答えが長くなることを御承知いただきたいと思うのですが、まず市内の企業ということで、小樽市に本店がある法人、それから市外企業の出先ということになりまして、支店ですね、小樽市外に本店がある法人ということであろうと思います。まず企業に関する税金ですけ

れども、施設が小樽市内にあれば、事務所ですとか工場ですね、それがあれば固定資産税や都市計画税などが当然かかってまいります、これは資産への課税ということですから、本店法人、小樽に本店があろうが市外に本店があろうが、それは同じということです。

違いが生じる可能性のあるものとしては、法人市民税になります。法人市民税は、単純に申しますと、その企業の売上げから経費等を引いたもの、それが課税標準額となりまして、それに一定の税率を掛けたものが小樽市に法人市民税として税収が入ってくるということになります。この法人市民税ですが、市内で雇用されている従業員の数によって変わってきます。例えば、全部の従業員の数が100名の企業で、小樽市内の事業所で雇用されている方が50名いたという場合、つまり2分の1、その場合は法人税割というのが仮に100万円かかる会社であれば、100万円掛ける100人分の50人で、2分の1を掛けた50万円の法人市民税、それが入ってくるということになります。これは、小樽に本店があっても市外に本店があっても、その区分というのは関係ない、あくまでも市内で雇用されている従業員の数で変わるということなのですが、一般的に小樽に本店のある法人というのは、そこに総務ですとか人事ですとか、管理部門なども一緒にあることが多いということで、支店よりも小樽市内で多くの従業員の方が所属しているはずですから、本店が小樽にある法人のほうが市外に本店があつて小樽に支店というところよりも小樽市に税収が多く入ってくるのではないかと、そのように考えられるということでございます。

それからあと、市に対する税になりますけれども、従業員にかかる個人市民税があります。その場合は、従業員の方の居住地で課税されるということですから、特に本店が小樽にあつても市外に本店があつても、その違いというのはあまりないのですけれども、一般的に小樽に本店があれば、小樽市内に住んでいるという方を雇用している割合が一般的に高いというふうに言われております。ですから、こちらも本店が小樽にある法人のほうが、小樽に支店があるというところよりも多く小樽市に税収が入ってくるというふうに思われます。

○面野委員

例の中の法人市民税の従業員数で決まるといった部分、例えば100万円の法人市民税のうち、従業員100名の半分、50名が小樽市内の事業所で雇用されていれば50万円入ってくると今、例で示されていたのですけれども、それは、では小樽市に本店があれば丸々100万円入ってくるというような認識でいいのですか。

○（産業港湾）三船主幹

小樽にしか事業所がなければ、そのような形になろうかと思われま。

○面野委員

それで次に、利用状況の割合が一番高い部分なのですけれども、主な業態に総合スーパーがあるのですが、この総合スーパーとは、例えばどのようなところが総合スーパーとしてカウントされますか。市内企業で、総合スーパーというのはあるのでしょうか。

○（産業港湾）三船主幹

総合スーパーをどのように定義するかということなのですが、まず、どのような定義でという部分が関係してくると思うのですが、少し調べてみたところ、日常生活に必要なものを総合的に扱う大衆向けの大規模な小売形態というふうになっておりました。あと、スーパーというのは、セルフサービス方式でございます、対面販売ではなくて。そう考えてまいりますと、市内企業というのは、市内に本店がある企業という部分では、総合スーパーという業態のところはないのではないのかというふうに考えております。

○面野委員

プレミアム商品券の実施の結果を受けて、市として発行した効果を総括的に見てどのように受け止めているのか、また、事業を行う以前にどのぐらいののかなとかいう、予定とかいうか、目的にあまり相違がなかったのかということの御感想を最後に聞かせてください。

○（産業港湾）三船主幹

市として、発行した効果をどう受け止めているかということでございますが、初めての発行ということもございまして、当初、他市における過去の事例などを調べた結果、経済波及効果は、発行額の25パーセント程度になっているデータがございました。

ですから、本市におきましては、12億円の発行額ということで、3億円程度は経済効果はあるのではないかと見込んでおりましたけれども、4.5億円という推計が出ておりますので、一定以上の効果はあったのではないかとこのように考えております。

また、さまざまな情報交換を道内の他都市などともしてまいりましたけれども、やはりどこでも懸案となっておりますのが、スーパー、ホームセンター、家電量販店といった大型店の集中ということです。実際、過去に他市でそういった事例もあったと聞いております。

それで、今回も実際の使用比率が70パーセントから80パーセント前後となっているのが、他市のケースでは多くございますけれども、今回の資料には記載してございませんが、本市では、今申し上げましたような業種のトータルで62.8パーセントということで、地元の商店街ですとか市場で4割近く利用されているということで、小樽の商業者の底力といいますか、そういうのはやはり道内の他都市と比べてもたくましいものがまだあるのではないかとこのように考えております。

○面野委員

◎小樽ショートフィルムセッションについて

次に、小樽ショートフィルムセッションについてお伺いします。

3月12日に上映会と表彰式が行われましたが、私も、お手伝いに行こうと思っていたのですが、所用があり行けませんでした。

概要などは、ポスターやホームページで見させてもらいましたが、応募総数が前回の2013年度に比べ少し減っていたのが残念だなと思いました。今回、ノミネートされた7作品には、私が知っている方も3名ほどいまして、若干、顔ぶれが、常連の方が多のかなというところが少し気になっていたところでした。

それで、他都市でも映画祭などは開催しているのですが、このように開催ごとに同じような制作者の顔ぶれが多いという傾向があるのか、もし把握していたらお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

他都市のコンテスト、映画祭の映像制作者の常連化につきましては、現在、把握はしていないところですが、今後、調べてまいりたいと考えております。

委員が御指摘のとおり、映像制作の世界はどちらかというと狭い世界でございますので、特にまたこれが北海道内ということになりますと、いろいろな現場でつながっているというケースが多くて、毎回、つくり手とかスタッフの顔ぶれが似通ってくるということは一つあると考えます。

しかしながら、今回は、第4回になりますが、役割は撮影ですとか、音楽録音とか、照明とか、もちろん監督というのはありますけれども、役割を監督に限定して初出品作品ということで数えてみますと、16作品中10作品あり、ノミネート、入賞して上映された7作品中3作品が初顔ということでありまして、最優秀賞に輝いた「海が二番目に好きだ」という作品も初応募の制作者だったということで、ほとんど全てが常連の方だということではないと考えております。

○面野委員

それでは次に、事前にワークショップを開催されていたようですが、参加された団体は九つというふうに前回の当委員会でもお答えいただいたのですが、この応募状況はどうだったのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

映像制作の勉強会、いわゆるワークショップ、6月27日と28日の、2日間で開催いたしました。おっしゃるとおり9団体の参画を見たところですけれども、応募に至った数ということですね。

（「はい」と呼ぶ者あり）

それは5団体でございまして、4団体は応募に至らなかった。

原因といたしましては、制作はもちろんみんなしていたのですけれども、出品できるレベルに到達できなかったというケースとか、やはりそういった技術不足によって締切りの12月4日までに間に合わなかったというケースがあったと聞いております。

○面野委員

次に、応募総数の減少について、2013年度開催時よりも5作品減っていたということですが、この原因はどのように捉えているのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

出品数につきましては、21作品から16作品と、確かに5作品減少しております。

主な原因としては、一つ前の質問で答弁しましたけれども、ワークショップに参加したのに出せなかった4団体、この数が一つ原因としてあるのかと考えます。

ただ、作品それぞれのクオリティーといいますか、レベルは上昇傾向にあると感じておりまして、例えば、前回ですと、1分、2分程度の短編映画中の短編みたいなような作品にかわって、今回は、1作品を四つに分割してオムニバス形式といいますか、四つの作品を1本で出品するというようなケースもありましたので、コンテストの今後の存続を憂慮するほどの激減というふうには私どもとしては考えていないものでございます。

○面野委員

私も何おうと思っていた上映会と表彰式なのですが、どのような状況だったのかということ、概要を聞かせていただけますか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

第4回となります今回は、入場者が、小樽市民センターマリホールは453名の定員でございますけれども、そこに310名入場いたしました。これは、4回のうち一番多かったのが第1回の350名でございますので、それに次ぐ2番目に高い観客動員数ということになりまして、市民人気もまだまだ高いものだというふうに感じました。

また、審査委員長の講評で、地域に根差した小樽らしいコンテストが、これで都合4回、2年に1回ですから、8年間継続していることに敬意を表したいというようなコメントもありましたし、全体的に盛会だったのではないかと感じているところでございます。

○面野委員

入場者は310名程度、来ていただいたというのは、やはり周知活動などもしっかりと結果を残して、少し安心しているところです。

今後、さらに周知や何か新しい方法を取り入れていかないと、若干マンネリ化しているのかなということ、今回は実際に5作品減ってはいますが、大きなダメージではないというふうにおっしゃっていましたが、減少をたどっていくようであれば何か策を打っていかねばいけないのかなと思うのですが、何か新しい方法などの考えは、今のところあるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

マンネリ化ということでございますけれども、地元をロケ地として使うということが条件で、縛りがあるコンテストというのは、全国的にも珍しいケースでございまして、私たちの知らない新しいセンスで小樽の魅力を映像にして浮き彫りにしていただくような効果もありまして、長く続けていくことでまた内容が充実していくというもの

と考えております。今、委員が御指摘のとおり、そうはいつでも出品数がどんどん減って行って、見る人がいても上映する数が減って、しかもマンネリ傾向になっていくというのは望むところではございませんので、より多くの出品を誘引するような応募テーマの設定を少し工夫したり、それから募集告知などのプロモーションにつきましても、効果的な手法を、今後、検討してまいりたいと考えております。

○面野委員

◎移動式Wi-Fiについて

それでは次に今定例会の代表質問でも質問させていただきました移動式Wi-Fiについて質問いたします。

小樽雪あかりの路のときに、私もボランティアで参加していたので、そのときに市立小樽文学館前に設置していたものしか私はまだ拝見したことしかないのですが、そのとき、文学館の山側玄関に、のぼりみたいな、看板みたいなサインが掲げられていて、Wi-Fiがあるよということが伝えられていたのですが、少し謙虚な周知方法と感じたのですが、いかがですか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

第18回小樽雪あかりの路における移動式Wi-Fiの設置ということでございますけれども、確かに機材そのものに看板を取りつけたものの、幅広い周知というのは不足していたかと認識しておりますので、雪あかりの路の持つイベントとしての全体的な雰囲気とか景観にも配慮した上で、周知方法について次回に向けて検討してまいりたいかと考えております。

○面野委員

よろしく申し上げます。

次に、移動式Wi-Fiへのアクセスは、パスワード式になっているのでしょうか、それともフリーでどなたでも使えるようになっているのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

アクセスにつきましては、パスワード化はされておらず、アルファベットで「otaru free」という、そういったID名でフリーでアクセスできます。

○面野委員

代表質問の答弁でもあったのですが、雪あかりの路、クルーズ客船の小樽港への寄港時、おたる潮まつりなどで設置を考えているということだったのですが、かなりお客さんが集中するような場所への設置というふうにとれるのですが、例えば動画だとか音声とかもない、ただのインターネットの閲覧ということであれば、どのぐらいアクセスができるかとかというのはわかりますか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

個々の利用の内容まで探らないと何台まで対応できるかという具体的な数はお示しできませんけれども、クルーズ客船が小樽港に寄港したときの状況を見ていますと、おおよそ30名ぐらいの乗組員とかお客様が同時使用をしているところを見ていますので、その程度にはまずたえ得る実績はあったということでございます。

○面野委員

それでは、雪あかりの路は先ほど御答弁いただいて、クルーズ客船も実績があるということなのですが、潮まつりのときに設置する場所など、また、雪あかりの路を踏まえてということもあるのですが、周知方法などをもし考えていたらお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

潮まつりで設置した実績もありまして、設置場所については、第2号ふ頭基部の実行委員会事務局のプレハブの前に設置したところでございます。

次年度は第50回おたる潮まつりということになりますので、より有効に利用できるような場所があれば、その場

所選びと、それからここに設置しているよというような周知方法についても前向きに検討してまいりたいと考えております。

○面野委員

ただ、潮まつりは、特に花火大会には多くの人が殺到するので、先ほどクルーズ客船では30名ぐらい通信されていたというようなことを見受けていたということなのですが、その辺、潮まつりで周知方法をうまくいろいろな人に見られて殺到した場合は、パンクしてしまう心配はないのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

潮まつり等の大型集客といいますか、ああいうイベントでは観客が同時に、花火大会のときにはもうみんな一斉に画像送信をいたします。例年は、国内の携帯電話会社が祭り会場付近にも臨時移動基地局といいますか、大きいトラックに積んだアンテナを持ってきて設置いたしますので、国内の方の携帯電話の回線はそちらでカバーしていると、そのような状況です。ですから、大型イベントにおきましても、移動式Wi-Fiの利用者は外国人中心になるものと考えますので、そちらでカバーできると想定しております。

○面野委員

ちなみに、現在、観光事業者や観光関係者の方から、この移動式Wi-Fi設置についての要望はないのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興室嶋崎主幹

今のところ、その要望はございませんけれども、今後におきまして、その公共性が認められ、それから小樽観光の推進に寄与することが明らかという、利用の要望があれば、観光協会等を通じて短期貸出しの求めに応じてまいりたいと、検討していきたいと思っております。

○面野委員

◎ロシアとの貿易について

それでは最後に、港湾について1点だけ。

先ほど秋元委員からも少しお話が出ていたのですが、ロシア向けの中古車の輸出の減少などで、2年連続で輸出入総額が減少となったというふうにも私も新聞で見たのですが、ロシアの経済情勢や国交間など、その辺の取決めなどで大変厳しい状況にあるということで私も認識しています。その中でよい兆しというか、地域商社の北海道総合商事株式会社の活躍で、2月22日に冷凍・冷蔵コンテナをウラジオストク市内に輸出して、ウラジオストク市及び近郊スーパーで販売されるという新聞記事を見たのですが、この事業は、今後、拡大していきたいというような、狙っているということで新聞記事にも書いていたのですが、小樽市で、この事業に対して経済波及効果ですとか港湾の利用に関して、これからどのようにお手伝いできるようなことがあるのか、最後聞かせていただいて、私の質問は終わらせていただきたいと思えます。

○（産業港湾）港湾室主幹

ただいまお尋ねのどのようにお手伝いというのは、地域商社とどのような形で連携していくのかというお尋ねでよろしいでしょうか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

今、委員からありましたように、実は昨年、ロシアのウラジオストクを訪問した際に、当時、北海道銀行ウラジオストク駐在員事務所の所長が、この北海道総合商事の現在の経営者になってございます。

その際、ウラジオストク駐在員事務所長の方に同行いただいて、ウラジオストクですとかナホトカの企業訪問、情報収集を行ってきたところで、そういった意味では、現在、その地域商社のトップとなられている方と一緒にウラジオストク市内等を回りましたので、情報共有が図られたのではないかと考えております。

先ほど、委員が御指摘のとおり、それが2月22日付けでウラジオストク市内のほうに、新聞記事にもあったとおり、後志産のリングゴですとか農産物、それから水ですとか、そういったものを初めて同社としては輸出したといっ

たような記事でございました。

今後の連携とか取組についてなのですが、まず、昨年、ウラジオストクを訪問しましたフォローといたしまして、今年、小樽市内において、その北海道総合商事の社長を想定しているのですがけれども、講師に招いて、ロシア貿易セミナーというものを開催して、そして希望者を対象としてロシア貿易相談といったものを開催することによって、何とか航路活用に向けた基盤づくりを行いたいというのが 1 点です。

もう一点、今年もロシアの現地訪問を想定しておりまして、昨年、ウラジオストクに行ったのですがけれども、今年についてはサハリン州を想定しております。昨年同様、北海道ですとか北海道銀行等の御協力をいただきながら進めるということを想定しておりまして、また、この地域商社は、ロシア貿易を、今、北海道と橋渡しをするといった位置づけでの会社でございますので、いろいろ情報提供をいただいたり連携しながら取組を進めてまいりたいと、そういった形で連携を進めることによって小樽港の取扱いも増やしていきたいというふうに考えております。

○委員長

民主党の質疑を終結します。

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 55 分

再開 午後 5 時 06 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、討論に入ります。

○小貫委員

日本共産党を代表して、陳情第 11 号「店舗リフォーム助成」条例制定方について、採択を求めて討論いたします。陳情書にあるように、営業設備の老朽化や後継者不足が大きな問題となっています。

高崎市でも、大きな効果があったといます。

また、住宅リフォーム助成と同様に、市内業者に限定することにより、市内経済の活性化にもつながると考えます。

小樽の経済を支えてきた商店、小規模事業者の後押しをするためにも採択を求め、議員各位の賛同をお願いして、討論といたします。

○中村（吉宏）委員

自由民主党を代表し、陳情第 11 号「店舗リフォーム助成」条例制定方について、継続審査を主張し、討論いたします。

他都市での取組を御紹介いただきながら、中小事業者の振興の一助を求める当該陳情について、それをもって経済振興に寄与するものとする願意については理解ができます。

しかし、現在、小樽市では創業支援に関する従来の制度があり、また、現在、制定を求める要望が提出されるどころである中小企業振興基本条例等の今後の経過を見て判断することが妥当と考えます。

また、財政上の検討も必要なこともあり、以上から、この陳情については継続審査とすべきと考えます。

各委員の御賛同をお願いし、討論といたします。

○秋元委員

公明党を代表し、陳情第 11 号「店舗リフォーム助成」条例制定方については、継続審査を主張し、討論します。

他市で実施されている店舗リフォーム助成については、一定の効果があるものと考えますが、市内商店街や事業

者のニーズについては、現時点では調査が進んでいませんし、事業の効率化などを考えると他事業との統合なども考えられることから、今後、部署を超えた議論、対象者への調査を踏まえた結論を出すべきであると考えます。

よって、今定例会では継続審査を主張いたします。

○面野委員

民主党を代表して、陳情第11号「店舗リフォーム助成」条例制定方について、継続審査の態度で討論いたします。

店舗リフォーム助成については、現在、小樽市でも行っている既存の創業支援補助金の中でも一部適用になる補助があること、また、先進的に店舗リフォーム助成を行っている高崎市の例をとってみると、平成27年度当初予算は3億5,000万円計上されており、現在は予算額に達したため、申請できない状況にあると聞いております。その点を踏まえて、既存の補助金の申請における要望、また、恒久的な事業にするためには財源の確保も不可欠と考えていますので、引き続き調査検討が必要と考え、継続して審査したいと考えます。

○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、陳情第11号について採決いたします。

継続審査と決定することに、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、3月末日をもって退職される理事者の方がおられますので、御紹介申し上げ、一言御挨拶をいただきたいと思います。

(理事者挨拶)

○委員長

私からも一言お話をさせていただきたいと思います。

まずは、退職されます水産課長におかれましては、長年にわたりまして、今お聞きしますと14の職場を回られたということですが、市政発展のために御尽力いただきましたことに、その御努力に対しまして改めて敬意を表しますとともに、各委員を代表いたしまして心から感謝を申し上げたいと思います。

どうぞ、これからも健康に十分留意をされまして、ますます御活躍されますように心から御祈念を申し上げたいと思います。本当に長きにわたりましてお疲れさまでした。ありがとうございました。

本日は、これをもって散会いたします。