

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 29 年 6 月 21 日 (水)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 5 時 3 3 分
場 所	消 防 講 堂		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	林下委員長、中村（吉宏）副委員長、秋元・面野・ 小貫・前田各委員		
説明員	産業港湾部長、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: center;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

開議に先立ちまして、所属委員に変更がございますのでお知らせいたします。酒井隆行委員にかわりまして、新たに前田委員が当委員会の所属となっておりますことを御報告いたします。

なお、過日開催されました当委員会におきまして、副委員長に中村吉宏委員が選出されておりますことを御報告いたします。

次に、本日は人事異動後の初の委員会でありますので、異動した説明員の紹介をお願いいたします。

(説明員紹介)

○委員長

ただいまから本日の会議を開きます。

本日の会議録署名委員に秋元委員、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、説明員より報告の申し出がありますので、これを許します。

「平成28年度企業立地状況について」

○（産業港湾）富樫主幹

平成28年度の企業立地状況につきまして報告いたします。資料1をごらんください。

最初に、「1 新規立地企業」についてであります。銭函工業団地の銭函3丁目において製薬試薬製造のコスモ・バイオ株式会社が立地しているほか、石狩湾新港地域の銭函5丁目において、製氷業の株式会社橋商店など3社が立地しております。なお、備考欄につきましては、それぞれ土地・建物の取得先を記載しております。

次に、「2 既立地企業の用地取得等」についてであります。銭函5丁目において、各種スープ製造業の株式会社タンゼンテクニカルプロダクトなど3社がそれぞれ新たに用地等を取得、または賃貸を開始しております。なお、備考欄につきましては、それぞれ土地・建物の取得先等を記載しております。

次に、「3 操業開始企業」についてであります。銭函3丁目において、鉄鋼業の栄和鋼業株式会社が札幌支店倉庫の営業を開始しているほか、コンニャク製造業の株式会社トップ・ランが新工場の操業を開始しております。

最後に、「4 工業団地立地状況」についてであります。平成29年3月末現在、銭函工業団地では立地企業数が対前年度1社増となる119社、分譲面積は66.6ヘクタール、分譲率は88.0%となっており、立地企業119社のうち対前年度2社増となる103社が操業しております。また、石狩湾新港の小樽市域では、立地企業数が対前年度1社減となる70社、分譲面積は114.9ヘクタール、分譲率は48.6%となっており、立地企業70社のうち対前年度と同数の50社が操業しております。石狩湾新港地域全体の立地状況につきましては、立地企業数が725社、分譲面積は799.1ヘクタール、分譲率は66.2%となっており、立地企業725社のうち613社が操業しております。なお、工業団地外ではありますが、天神1丁目において、フィルム製造業のクリロン化成株式会社が工場を移転、建設し、操業を開始しております。

○委員長

「小樽市まちなか観光にぎわいづくり調査業務、小樽版DMO環境整備事業、歴史的資源の観光資源化事業、「夜のまち歩き」実証実験事業について」

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

私からは、資料2、A4の横、1枚ものにありまして、①小樽市まちなか観光にぎわいづくり調査業務及び国の地方創生加速交付金事業でございます。明日の小樽を支える観光イノベーション事業の三つの業務、表では②小樽版DMO環境整備事業、③歴史的資源の観光資源化事業、④「夜のまち歩き」実証実験事業の4点につきまして説明させていただきます。

まず、小樽市まちなか観光にぎわいづくり調査業務報告書につきまして、資料 2-1 をごらんください。

開いていただきまして、1 ページをごらんください。

「1-1 調査の目的」ですが、小樽観光に関する市場調査・動線調査・外国人観光客の国別動態調査を実施することで、小樽観光の経済効果を既存の商店街や飲食店に波及させる方策を探ることとしております。

「1-2 調査の概要」ですが、ごらんの(1)外国人観光客の動態調査、(2)の外国人を含む中心市街地における動線調査、(3)の中心市街地における店舗や施設などの現況調査の3項目について実施し分析しております。

「1-3 調査の構成と内容」ですが、「1-3-1 外国人観光客の動態調査」の調査場所や調査期間については記載のとおり、3)調査方法等については、英語・中国語の通訳調査員による直接的なヒアリングとなっております。

2 ページをごらんください。

外国人宿泊客に対しては、ホテルなどの協力をいただきまして、アンケート用紙を施設にとめ置き、調査いたしました。調査場所、調査期間、調査方法については記載のとおりで、ホテル設置の4)アンケート調査票は、英語、中国語の簡体字、繁体字、韓国語、タイ語の5言語を用意いたしました。

(4)のアンケートの回答数ですけれども、総計で1,008サンプルを集めております。シーズン別、国別の内訳については、ごらんのとおりとなっております。

6 ページをごらんください。

「1-3-2 観光客の動線調査」についてですが、調査は中心市街地の8地点で、それぞれ小樽駅方向、小樽運河方向、札幌方向、余市方向の4方向別の通行人数を計測しております。

2)調査地点の詳細ですけれども、①は中央通と都通りから梁川通りに抜けるラインの交点、②は中央通と臨港線の交点、③は市道浅草線と臨港線の交点、④は市道浅草線と色内大通りの交点、⑤はサンモール一番街と花園銀座商店街の結節点、8ページに参りまして、⑥は花園公園通りと花園銀座商店街の交点、⑦はメルヘン交差点、⑧は南小樽駅付近の市道住吉線と市道東通り線の交点、以上の8カ所でございます。

9 ページをごらんください。

3)調査日時についてはごらんのとおりで、4)調査方法については、調査地点ごとに通行人数を時間帯別、進行方向別にカウントしております。また、その中で、外国人につきましては、その外見や手荷物の状況で判断して、別途人数をカウントしております。

(2)調査結果につきましては、後ほど説明させていただきます。

次に、同じ9ページの「1-3-3 施設・店舗の現況調査」についてですけれども、1)調査対象地域と調査方法につきましては、中心市街地と南小樽地区の118の店舗等に、顧客層、顧客単価、外国人客の利用の有無などについてアンケート調査を実施いたしました。

2)売上品目・単価・来店者数等の調査期間については記載のとおりであります。

10ページと11ページにつきましては、アンケート調査票の様式でございます。

それから、12ページから15ページにつきましては、小樽市における観光の現状が記載されております。内容については割愛させていただきます。

16ページからは、調査の結果です。

まず、外国人観光客の動態調査の結果でございますけれども、属性のうち、1)性別については、総計で男性42.8%、女性57.2%となっております、国別ではごらんのとおりとなっております。

17ページに移りまして、2)年齢構成といたしましては、総計で見ますと20代から30代の合計が62.3%を占めております。この項目では国別の傾向も比較的あらわれる結果となりました。3)国・地域別構成で、①は回答者全体の国別の内訳であります。

18ページを開いていただいて、②では回答者の季節別の内訳、4) 旅行の形態では、国別の旅行同行者の特徴があらわれました。

19ページに移りまして、5) の旅行同行者の人数においても国別の特徴がよくあらわれております。

同じ19ページの(2)北海道旅行と小樽観光の関係では、1) の北海道への旅行回数と、20ページの2) の小樽への旅行回数、これがほぼ一致した結果となっております。北海道旅行に際し小樽は欠かせない目的地に位置づけられていると考えられます。

21ページに移りまして、北海道旅行の日数と小樽旅行の日数の関係、22ページには、5) 日帰り客の小樽滞在時間が記載されております。それで、総体で8割近くの外国人観光客が小樽に5時間以上滞在するという結果になりました。

23ページから24ページになりますけれども、6) 来樽前後の立ち寄り観光地では、いずれも札幌が圧倒的に多く、札幌以外の立ち寄り地は季節により特色があらわれました。

25ページの7) の来樽前の旅行情報媒体の項目におきましては、国別で頼りにしている情報源の特色があらわれました。

26ページに参りまして、(3) 小樽での観光行動でありますけれども、1) の来樽に際する交通手段、27ページに移りまして、2) の小樽市内における移動手段、3) 小樽旅行の目的、これらについては、どの国もほぼ同様の傾向となりました。

28ページを開いていただいて、4) 小樽市内で立ち寄ったゾーン調査でありますけれども、やはり運河、小樽駅周辺、堺町と、中心部への立ち寄りが非常に多い結果となっております。

29ページでは、5) は小樽での夜の観光の楽しみ方、30ページには、6) は小樽での土産品が記載されております。

31ページからは、7) 小樽旅行の満足度、8) 小樽への再訪の意向、32ページからは、9) 小樽旅行の印象、34ページには10) 小樽旅行での不満、36ページには11) 小樽についての意見・感想がそれぞれ個々の生の声として挙げられております。

38ページを開いていただいて、(4) 北海道旅行の手配方法と支払金額についてでありますけれども、1) の手配についてはインターネットが圧倒的に多く、旅行の代金につきましては、2) の①の個人旅行で言いますと1人当たりの平均額が11万5,000円程度、39ページに移りまして、②のパッケージツアーで言いますと平均額で12万6,000円程度という結果となっております。

また、40ページの(5) クレジットカード・デビットカードの利用でございますけれども、総体としてV I S Aの使用が多くなっております。

次に、41ページに移りまして、(6) 小樽市内での一人当たり平均「観光消費額」についてですけれども、1) の表にありますとおり、オールシーズンといいますか、全季節の総計で、日帰り客で3万4,207円、宿泊客で5万6,098円となっております。平成25年度に実施した小樽市観光客動態調査における外国人観光客の1人当たりの平均消費額は、日帰り客で2万3,232円、宿泊客で5万1,371円でありましたので、日帰り・宿泊とも外国人については、前回調査を上回る結果となっております。

42ページから53ページにつきましては、ただいま説明いたしました各調査項目について、小樽市観光客入込客数調査における宿泊客数の上位5カ国に絞った調査結果比較となっております。これについては、説明は割愛させていただきます。

次に、54ページを開いていただきまして、「3-2 観光客の動線調査結果」についてですけれども、3-2-1の(1)、先ほど説明しました中心市街地8カ所の調査地点の歩行者の通行量の合計は、総計で21万1,462人、そのうち外国人が4万2,380人、全体の20.04%となりました。調査時間は9時から21時、それで全調査地点の合計、そ

の中には小樽市民及び他市町村からの通勤・通学する通行者も全て含まれていますことから、約20%が外国人ということとは相当高いものと考えられます。

調査地点別の歩行者の総通行量で見ますと、2の中央通と都通りから梁川通りに抜ける交点、すなわち駅前通りの通行が5万633人と一番多く、次いで3の市道浅草線と臨港線の交点が4万854人、また外国人の比率が最も大きかったのは7のメルヘン交差点で、2万9,544人のうち1万4,347人と外国人が約半数を占め、他の地点と比べて突出しております。

55ページに移りまして、「3-2-2 平均通行量」ですけれども、(1)の表は調査地点別の季節別の通行人数で、その下の表、(2)は調査地点別の進行方向別の通行人数であります。

また、56ページの(3)は調査地点別の進行方向別の外国人の人数であります。その下の表(4)は、梁川通り、都通り、サンモール一番街、花園銀座商店街、各商店街への流入の状況を示しております。

次に、58ページを開いていただきまして、「3-3 施設・店舗の現況調査に係る結果」についてでございますけれども、中心市街地にある60施設に御協力いただいたアンケート調査であります。こちらの調査については、特徴的な部分を説明させていただきます。

59ページの下(6)のグラフを見ると、全店で「外国人の来店がある」と答えております。

60ページに移りまして、下の(3)平均客数の平日、61ページの上、土日祝日の比較では、やはり土日祝日の来客規模が拡大する傾向が見てとれます。しかしながら、62ページと63ページをごらんいただきますと、3-3-3、(2)の平均客数について、同じ設問を外国人のみで検証いたしますと、土日祝日と平日はほぼ同じ割合ということで、外国人については、曜日はさほど関係ないということが見てとれました。

また、61ページ(4)の日本人も含めた全体の客単価と、63ページの(3)の外国人のみの平均客単価、これを比較しますと、外国人のほうが単価が高い傾向が見られます。

また、64ページからは各施設内にあるトイレ、会計などの案内板の多言語表記の現況について記載されております。

66ページから68ページでは、3-3-6として、来店者数と外国人利用者数及び売上額が表記されております。全体の傾向として見ますと、売上額に季節変動がある、また来店客数や外国人比率が必ずしも売上額と比例していないなどのことがわかります。

69ページから73ページにわたりましては、以上の内容をまとめとして記載している部分でございます。

最後、73ページの4-1-5に総まとめとしての記載がありますが、本市が持つ強固なブランドイメージを今後も保ちつつ、さらに深く広く本市の魅力を掘り起こしてPRしていくことが大切ということで結んでおります。

次に、資料2-2、平成28年度小樽版DMO環境整備に関する提言書をごらんください。

開いていただきまして、1ページをごらんください。

「1.1 事業背景・目的」でありますけれども、背景としては、本市は観光地として全国的な知名度を有し、国内外から多くの観光客が訪れているということ、地方創生の潮流の中、観光振興の競争が激化していること、そのような中、さらなる観光振興を実現する新たな組織であるDMO形成、これの必要性が記載されております。目的としては、地域全体の持続可能な発展を目指すため、DMO組織を組成し、グローバルレベルの都市間競争での優位性を確立し、サービスの高度化により経済波及効果を拡大することが目的と記述されております。

2ページに参りまして、「2. 小樽市を取り巻く観光課題」として、2ページから5ページまで、観光に関すること、それから6ページから8ページにつきましては、人口、就職などのことについて現状分析がなされております。

9ページに参りまして、「2.3 小樽観光の課題」では、中ほどになりますけれども、(2)小樽観光の問題点として、夜のコンテンツが少ない、市内に広がっている種々の歴史・文化資源の認知度、これが低い、広い意味で広がっている全ての資源が知れ渡っていない、質・量ともに受け入れ体制が不十分、などが挙げられております。

10ページから「3 DMOのあるべき姿」として先進事例が紹介されております。DMOに求められている役割、DMOに必要な資質、これをポイントとして調査した結果となっております。

事例としては、多くの着地型旅行商品の企画・販売を手がけた長野県の一般社団法人信州いいやま観光局、13ページからは農村・漁村にある地域資源の利活用を実施した兵庫県篠山市の一般社団法人ノオト、15ページからは瀬戸内しまなみ街道のサイクリングロードにおける複合施設の設置や尾道デニムなどのプロジェクトを手がけた広島県尾道市の株式会社せとうちホールディングス、17ページには、DMOによる事業ではございませんが、北海道釧路市の入湯税の税率変更などの取り組み、18ページからは世界的なケースとして米国のハワイ、それとかカリフォルニア州ナパバレーでの取り組みが記載されております。

25ページをごらんいただきますと、「4 DMO環境整備に係るセミナー開催」の状況がございます。そちらにあるとおり、経済、観光関係団体や事業者などの方を中心に57名の参加がございました。内容につきましては、26ページから33ページまで、議事録としてその言葉のとおり掲載しておりますので、そのとおりとなっております。

34ページをごらんください。

「5. 関係機関ヒアリング調査」ですけれども、(1) 調査の目的としては、DMOのあり方や期待感について観光関連事業者や関連団体等からさまざまな意見を聴取して、合意形成の手がかりを探るものであります。

35ページからはヒアリング結果の要約が、その業態と言いますか、聞いた皆さんの業態カテゴリー別に記載されております。

(1) 小樽の現状認識については、35ページから37ページに各者の意見が掲載されており、これらを受けて課題を洗い直したまとめが38ページに記述されております。小樽観光に関する大きな課題として挙げられたのが、「1. 観光が基幹産業であるということの認識不足」「2. 多様な関係者との連携不足」「3. 小樽らしさの欠如」「4. 人材不足による受入体制の整備不足」「5. 議論が活かされない仕組み」の5点が挙げられております。

40ページをごらんください。

(2) 小樽版DMOのあるべき姿として、40ページから42ページに各者の意見が掲載されており、まとめとして43ページに記述されております。小樽版DMOの形成に向けては、人材と財源が課題として挙げられ、44ページにキーワードとして要約されております。その内容は、「組織を新しく作る」ではなく「オール小樽としてひとつにまとまる」「リーダーシップのある人材の登用」「法定外目的税の創出などによる安定的な財源確保と国の補助金等からの活用」「若者・女性を活用した風通しのよい組織の検討」となっております。

45ページは、これら総括として6の「6.1 小樽版DMOの実現に向けた視点(案)」が記述されておまして、ここには「持続的な発展にかかわる自己財源確保など、“稼ぐ”ための観光地経営」「誇りを持ち働ける実効性高い組織形成、人的資源の確保・育成」「問題提起及び課題解決志向型プロセスに基づいた組織運営」が重要ポイントとして挙げられております。

47ページから56ページにかけては、この今申し上げた視点についての具体的な取り組みイメージが掲載されております。

57ページをごらんください。

「7 小樽版DMO環境整備に係る観光イノベーションに向けて」の章では、多様な連携を図ることで新たな需要を創出するなど、従来型の観光業だけにとらわれない改革的な取り組みが重要になると記述されており、62ページまでにかけて、財源確保や組織が持つべき機能などの具体案が掲載されております。

63ページに進みまして、「8 導入に向けたプロセス」の章では、実現に向かうためのプロセスについてステップを6段階に分けて、それぞれのステップごとの取り組み内容、官民の役割などが記載されております。

また、最後のページの67ページには、導入に向けたスケジュール(案)が示されております。

次に、歴史的資源の観光資源化業務ダイジェスト報告書につきまして、資料2-3の、まず①をごらんください。

報告書の記載にはありませんが、事業の目的は、小樽観光の魅力の中心的な役割を果たす歴史的建造物・産業遺産等の観光目線による利活用の方法を探り、観光資源としての魅力を見出すと同時に、潜在資源の掘り起こしを行い地域ストーリーを構築することで、観光客の周遊エリアの拡大、小樽観光の面的展開を図るというものです。

資料をめくっていただきまして、1 ページをごらんください。

「1. はじめに」ということで、歴史的資源が持つ意義について記述があります。なぜ小樽が観光都市となったのかから、小樽観光の問題となっている部分、2 ページに参りまして、中段より下に記述があります、「だから歴史的資源の観光資源化業務」にあります「再利用されている顕在要素＋再利用される潜在要素＋マーケティング」、この三つの融合が小樽では可能だということ。3 ページに参りまして、「3. 資源調査の範囲と容量」ですけれども、建造物については①潜在的、未利用の歴史的建造物について868棟を調査、そのうち観光資源として利用可能な31棟を抽出しております。②顕在的、既利用の歴史的建造物については106棟を調査し、魅力の掘り下げを行っております。実際の報告では、そこに記載ありますとおり、234ページにわたるデータがこちらに提出されております。

「産業遺産」としては、①運河、②銀行街、③手宮線、4 ページに参りまして、④公園、⑤水源地、⑥第三埠頭、⑦防波堤をテーマに142ページにわたるデータがあり、5 ページに参りまして、「逸話」という切り口では、①鯨、②北前船をテーマに、92ページにわたるデータがあり、「現代の切り口」では、①景観、②商店街、6 ページに参りまして、③市場、④神社仏閣、⑤習慣、⑥自然、⑦遺跡、⑧アミューズメント、⑨宿泊施設、⑩碑、7 ページに参りまして、⑪ロケ、⑫意匠、⑬人物、⑭食文化、これをテーマに919ページにわたるデータが提出されております。

次に、「4. 資源調査の方法」ですけれども、まずは文献調査や現地調査で背景や由来等をまとめ、そこから物語性を抽出し、最終段階として利活用分析を行い、具体的な観光商品としての素案としております。

8 ページに参りまして、「5. 市場調査の方法」といたしましては、その①から⑬の項目で実施しております、その内容につきましては、お手元にお配りしております資料2-3-②小樽市歴史的資源の観光資源化業務マーケティング調査・分析編、これにまとめられております。こちらについては、今回の説明は割愛させていただきます。

元の資料に戻りまして、8 ページの「7. 調査・分析結果」では、先ほど申し上げたテーマごとに見えてきた観光商品化に向けたヒントが頭出しされております。

12ページの、「8. ビジョン」に関しては、以上の資源調査、市場、マーケティング調査の結果を受けて、将来展望を明確にして体系を創造していき、13ページになりますけれども、最終的には小樽版DMOが世界に誇る観光都市として、情報収集、戦略立案、関係機関との調整などの役割を担っていくということが記述されております。また、調査によって浮かび上がった六つのビジョンをもとに、具体的な事業提案が次の資料にまとめられております。

資料2-3-③をごらんください。

ページをめくっていただきまして、1 ページから6 ページまでに、小樽観光ビジョン①の再市場都市小樽では歴史的建造物の再活用、骨とう品やリサイクル用品の集積などのアイデアが提案されております。

7 ページをごらんください。

7 ページから12ページは、ビジョン②ミュージアム都市小樽、公的・私的な博物館や美術館を利用した多様なツーリズムの促進、アーティストやクリエイターが集うことのできるワークスペースの創出などのアイデアが提案されています。

13ページをごらんください。

13ページから21ページ、ビジョンの③着地型観光都市小樽では、観光客を受け入れる側、我々地域が企画する深掘り的な旅行プログラムの開発、そのうち17ページから21ページにかけては、五つ、具体的な商品企画、これが提案されております。

22ページをごらんください。

22ページから28ページは、ビジョンの④交流都市小樽、これは小樽に来れば人に会う観光、人間交流観光、こう

いったことができるといったアイデア、例えば小樽おもしろ人間バンク企画ですとか、人に焦点を集めたツーリズムが提案されております。

29ページに参りまして、29ページから33ページはビジョン⑤アニメ都市小樽、日本独自の先進分野であるアニメや漫画を活用して、ひいてはといいますか子供観光、これの創造につなげるなどのアイデアが提案されております。

34ページをごらんください。

34ページから巻末、最後の46ページまで、ビジョン⑥日本遺産ということで、本市の日本遺産候補を、北前船、鯉、銀行街の建築に絞って語られております。この三つについて、それぞれ日本文化における位置づけですとか、関係する文化財、それから広がり、今すぐできるモニターツアーなどが提案されております。

最後に、資料2-4、「夜のまち歩き」実証実験事業報告書につきまして、4ページをごらん願います。

事業内容ですけれども、(1) ツアーの内容に記載がありますとおり、小樽版DMO設立に向け、地域の「稼ぐ力」、自主財源確保のための収益事業の一つであります着地型ツアー商品の造成を考えており、その参考とするため、特に夜間観光の可能性を探るため、四つのモニタリングツアーを企画、実施いたしました。期間とか回数、告知方法については記載のとおりです。

(2) の各コースの概要ですが、まずAコースは、「人力車が旅のコンシェルジュ。夜の運河・北運河と硝子体験ツアー」で、小樽運河や歴史的建造物群が織りなす夜の情景を、ただ観賞するだけではなくて、人力車の車夫を案内役に、その歴史的背景や成り立ちなどのストーリーを伝える企画であります。コースの特徴、ターゲット、訴求対象、料金等については、5ページのとおりであります。

7ページに参りまして、Bコースは「運河ナイトクルーズ、歴建ワイン&ディナー、北海道三大夜景の天狗山ろまん号で行く 小樽のぜいたく夜景観賞バスツアー」で、市内ホテル発着の、宿泊客をターゲットに見据えた企画となっております。本市の夜景を海から、まちから、山から楽しむ内容です。詳細については8ページにかけて記載されております。

10ページをごらんいただきまして、Cコースは「地元女子がオススメする!!音楽とカクテルと夜カフェ満喫ツアー」と称しまして、札幌圏の特に女性を訴求対象としたコースで、地元ならではの夜の魅力を提案する企画でございます。特徴、料金等につきましては、10ページから11ページのとおりでございます。

13ページをごらんください。

最後のコース、Dコースは「小樽市総合博物館 石川館長の歴史講話と人情あふれるお店で一杯。夜の小樽の魅力発見まち歩きツアー」と称した企画でございます。最初に小樽の歴史についてセミナーを開催して予備知識を持っていただいた上で、実際にまち歩きをしていただいて、最後におたる屋台村レンガ横丁で地元住民との交流を深めるコースとなっております。料金等、詳細については14ページのとおりであります。

16ページに参りまして、ツアー参加者へのアンケートについてですけれども、ツアー内容の感想、内容に照らして妥当と思われる価格、参加に際して宿泊を伴うかなど、商品化に向けたモニタリングを行いまして、56名から回答を得ました。

17ページから19ページは実際のアンケート用紙であります。アンケートの内容につきましては、特徴的なことといたしまして25ページをごらんください。(8) 来樽回数ですけれども、「初めて」が約10%、「5回目以上」、いわゆるヘビービジターといいますか、リピーターが約70%を占めているのに対しまして、その下の表(9)夜の来樽回数となりますと、夜でいきますと逆に「初めて」が半数を超えて、「5回目以上」が25%となっております。このことから、道央圏の観光客の新たなマーケットと、こういうものが夜の小樽のツアーに潜在しているものと考えられます。

また、27ページに参りまして、(12) 宿泊の有無でございますけれども、約73%の方が「日帰り」という行程ですけれども、ツアー当日の宿泊者が約25%おりますので、夜間観光の促進が少なからず宿泊観光につながるというこ

とも実証されたと考えられます。

次に、39ページに参りまして、(19)の小樽の夜間観光に対する認識の変化でございますけれども、「大いに変化があった」の答えと「少し変化があった」、これを合わせますと約90%にのぼり、小樽の夜の魅力を上手に宣伝していくことが小樽の夜のイメージアップにつながると考えられます。

43ページから47ページには協力事業者からの意見、それから48ページから51ページまでは運営に携わったスタッフの意見を記載しておりますので、内容については割愛させていただきます。

52ページに、まとめといたしまして「5.「夜のまち歩き」実証実験まとめとご提案」ということで、夜間観光の需要は間違いなくあることから、夜のツアー造成の必要性というものがうたわれております。ここでは、キーワードとして「人」を挙げて、地域住民が夜の観光を支えると提言されております。

54ページから55ページにかけては、実際のコースづくりに向けた協力体制や運営方法が、採算性も含めて提案されております。

56ページ以降につきましては資料編ということでございますので、説明は割愛させていただきます。

以上で、小樽市まちなか観光にぎわいづくり調査業務報告書、小樽版DMO環境整備に関する提言書、歴史的資源の観光資源化業務報告書、「夜のまち歩き」実証実験業務報告書の説明を終わります。

なお、今後につきましては、第二次小樽市観光基本計画にありますとおり、観光客と市民がホンモノの小樽の魅力を味わい、交流を通じて触れ合うことのできるような成熟した観光都市を目指すため、本日、報告を申し上げた事業につきまして、まずは市のホームページで公開いたしまして周知を図り、その後、8月をめどに、観光関連団体、関係事業者等との報告会を開催して意見交換を通して地域観光振興や経済の活性化に生かしていきたいと考えております。

○委員長

「(仮称)小樽市中小企業振興基本条例の制定に向けた取り組みについて」

○(産業港湾)産業振興課長

お配りの資料3に基づきまして、報告をさせていただきます。

「1 条例制定の目的」につきましては記載のとおりでございますが、中小企業が地域に果たす役割の重要性に鑑み、中小企業の振興に関する基本理念や、市、中小企業、市民等の役割を明らかにし、中小企業の振興に関する施策の基本となる事項、これを定めることにより、その施策を総合的に推進し、本市経済の発展及び市民生活の向上に寄与することを目的といたします。

「2 条例制定に向けた経過」についてですが、本条例制定の要望書の提出がありました小樽商工会議所、北海道中小企業家同友会しりべし・小樽支部とともに制定準備会を平成28年12月に設置し、条例制定の進め方などの検討を行ってまいりました。検討事項については記載のとおりでございます。

「3 条例制定に向けた「(仮称)小樽市中小企業振興基本条例検討委員会」の設置」についてですが、制定準備会における検討内容を踏まえまして、各界有識者等からの意見を聞くとともにその内容を協議し、専門的知識や意見を条例の制定に反映させることを目的にこの検討委員会を設置するものでございます。

「4 検討委員会の委員について」は20人以内の委員で組織することとし、構成としましては、学識経験者、経済団体、中小企業、金融機関、労働団体、公募により選出された市民を想定してございます。

「5 条例制定及び検討委員会スケジュール」につきましては、表にしておりますが、7月には検討委員会の委員を依頼した後に、8月から平成30年1月にかけて、主な予定に記載の内容につきまして5回程度の検討委員会を開催し、平成30年第1回定例会において条例素案を報告したいというふうに考えてございます。その後、検討委員会、パブリックコメントを経まして、30年第2回定例会での条例案提出を予定してございます。

最後、一番下に記載してございますが、条例施行後の想定といたしましては、条例に「(仮称)中小企業振興会議」

の設置を盛り込み、会議において中小企業振興に関する事項について調査審議し、その内容を踏まえながら、市として施策の立案や予算化への検討などに取り組んでいくことを想定しているところでございます。

○委員長

これより、質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、共産党、民進党、公明党の順といたします。

自民党。

○中村（吉宏）委員

まず、冒頭、非常にボリュームのある報告をいただきました。すごくよくできている資料だなど、非常にこれは今後の小樽市の観光にとっても重要な資料性があるものだなというふうに説明を聞きながら見ておりました。

◎インバウンドの観光客の方への対応について

まず、きょう一応、質問の予定をしておりました観光関連のところから、きょうの報告も含めて、質問させていただきたいのですが、今増加しているインバウンドの観光客の方への対応ということで、このいただいた資料、小樽市まちなか観光にぎわいづくりの調査業務の34ページあたりで外国人の方の不满にも出ていますけれども、英語ですとか外国語の表記というものが少ないというようにところに御不満を持たれている、これを私もまちなかを見てみますと余り目立った案内というのがないのですが、こういったものについて、今、小樽市として全体的な方針、不備を感じられているところですか今後の方針をお聞かせいただきたいと思いますと思いますが、いかがでしょう。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

今、報告にもございました、まちなか観光にぎわいづくり調査業務の中でも意見として浮き彫りにされているということで、案内看板が不足している傾向というのはこちらとしても認識しているところでございます。多言語の案内看板につきましては、現在、実際に観光協会のほうで、観光客目線で歩いて見て、現地を実地調査といたしますか、観光客の気持ちで見て歩くというような調査をしております。その結果とか、この国別の外国人の御意見なども検証しまして、どこにどのような看板を設置するのが効果的なのかということ、たくさん立てれば、まち並みの景観とのバランスというものもありますので、その辺も含みおきながら今後また検討してまいりたいと考えております。

それから、看板の話ではありませんけれども、6月から小樽市の観光ガイドマップ、いわゆる「もっともっとおたる」の英語版を6月から配布しておりますので、これまで1枚もののマップでは施設や店舗などがどこにあるというのはわかったのですが、その店舗や施設がどのような店舗なのかということが外国人にはわからなかったものが、そういった小樽ならではの情報まで英語でわかるような冊子が発行されましたので、その使われ方なども検証して、外国人観光客の案内に関するツールの充実について進めてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今これからだということだと思います。今調べられている中で、他都市でこういう表示を工夫されていたりとかというような事例をキャッチされているところはおありですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

全道的な調査というのはやっておりませんが、函館市などはかなりの言語について、各ポイントに敷設といたしますか、設置されているなどということは感じております。

○中村（吉宏）委員

おっしゃるとおり、函館の表示も、私もかつて行ったときにはそういう外国語表示というのも気を使われているのだなど。あと、同じ表示で今一番悩まれているのは、外国語の案内表示と一緒にマナーを含めた禁止表示をどのようにするかと、京都市は、非常に頭を抱えて悩んでいらっしゃる状況がうかがえます。こういったところの問題

点や課題、それからできていることというのもぜひ少し調査していただきながら、できれば報告などもいただければというふうに思っております。

今のものに関連しまして、インバウンドの観光客がふえている中で、やはり文化の違いからなかなか市内の例えば商店、飲食店が外国の観光客の方を受け入れるに当たって尻込みをしてしまうのですとか、そういった状況がうかがえます。この資料の中の意見等の中にもありましたが、メニュー表示が外国語対応できていないと、これ多分、店舗の方もやりたい方も多くいらっしゃるのしょうけれども、どうしていいものかと悩まれている方もいらっしゃると思います。それから、飲食やトイレに関する衛生面方面的文化の違いというものについても、なかなか対応される方が戸惑ったりというシーンがあるわけで、こうしたものについて市で何か対応策、対策など考えられているのか、お示しいただければと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

今、文化や生活習慣の違いということでございますけれども、まずやはり看板も不足しているなどという実感の中で、各店舗においても各店舗の方々がポップですとかステッカーですとかメニューの多言語化についてやられているということは認識しておりまして、そのことに対して支援的な事業とかにつきましては、北海道観光振興機構等で発行している会話集、指差して会話するものですか、そういったコミュニケーションツールを随時紹介したりしております。

それから、そのマナー、文化の違い、生活習慣の違いにおけるトラブルについては、大きいものというのは、今のところ、そういう案件は聞いておりませんが、市とか小樽観光協会で今実施している各種の講座や研修会の中で国別の文化の違いなどについて情報提供してまいりたいと思います。

それと、ポップ同様、マナーアップのチラシを作成したいとかということに関しましては、観光協会の国際インフォメーションセンターの通訳スタッフが4名ほどいらっしゃいますので、例えば、母国語で何は日本語で何とか、そういった変換といいますか翻訳についても逐一協力してまいるといようなことも進めていきたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

なかなかナイーブな部分もあるので、対応が一概に難しいところもあると思うのです。今、観光協会を中心に外国人の方の受け入れ体制の勉強会だったり、そういう講習会というのもやっていますので把握しております。ただ、果たしてこれが個人の経営の飲食店とか小規模でやられているところまで波及しているのかというと、なかなかそうもいかないような状況があるのだろうなど。かつて私がいろいろとお話を伺っていく中で、そうした文化の違い等から生じる不満だったり不安だったりというものに関しては、えてして個人の経営の方、小規模の方から上がってきていますので、今後において少しそういうヒアリングなどもしていただけたらということをまずお願いを申し上げておきたいと思いますが、この辺はいかがでしょう。少し検討していただければと思います。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

市や観光協会できり行っているそういった講習会とかマナーアップ講座などについては、やはり周知をするのですけれども、一番、本当に実際に外国人のお客様と接しているところの方まで吸い上げてといいますか、参加はやはり本来業務が忙しいですから集まっていないという実情もありますので、今、冒頭に報告したこと全てを、8月に総合的な報告会、意見交換会を開きまして、そこにも出席できない方がいるかもしれませんが、こういうものがあるよということも含めてホームページ等で浸透するように努めてまいりたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

どういう方法がいいのかということもあわせて、いろいろ御検討いただきたいなど。一番いいのは直接行って声を拾えばということでしょうけれども、市役所から来ましたと、こういう状況ありますかと言っても、なかなか皆さんお答えにはならないでしょうから、アンケートなりの工夫はしていただく必要はあるのかなと思います。

それから、もう 1 点関連しまして、今度は観光業者たちの間の声なのですが、客引きのトラブルというのが少しずつあるようでして、うちの店舗の前で客引きしている人がいるんだよねという声もあると思うのですが、まずそういった事例ですとか状況を把握されているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

観光客からの客引きに関する苦情など、たまに市にも寄せられております。そういった場合、観光協会とも連携して、個店名がわかる場合には、店舗に訪問しまして苦情内容をお伝えし確認するなどの対応をしております。

○中村（吉宏）委員

やはり観光客の方がいらっしゃる店舗からそういう声もちろちらと伺っている中で、実際にこの客引き行為というのはまち歩きをしている観光客からとつても迷惑でしょうし、営業している店舗からしても、やはり自分たちが努力しているいろいろやっている目の前で客引きをされるといのはおもしろくない状況だと思いますので、こういったものについても監視と言っても難しいと思います、ただ、何かしらの状況把握や対応というのをとっていただきたいと思いますが、どうでしょう。

○（産業港湾）観光振興室島谷主幹

これまでの客引きの苦情につきましては、旧国鉄手宮線と中央通の交差点付近についてのお話が多かったものですから、注意を促す看板を設置しております。堺町通りでの客引きの状況につきましては、観光協会ですとか堺町の商店街とも連携しまして、看板の設置を含めて対応を検討したいと考えております。

○中村（吉宏）委員

あと、観光関連、最後にですけど、資料、きょう報告を受けまして、やはり今の課題が相変わらず財源と人材というところ、人材に関してはなかなか厳しいところあるのですが、財源に関してはいろいろな工夫、私も今回の定例会では随分いろいろな提言をしてきたつもりでおりますので、ぜひ検討していただいて財源獲得していただきたいと思います。

◎高島漁港区の問題について

次に、高島漁港区の問題についての質問に移らせていただきます。

これは、代表質問でも取り上げましたが、前回の定例会の際に陳情が上がってまいりまして、高島漁港区の漁業者の皆さんから、操業の安全確保ですとか航行の安全ですとか、また操業の漁業権等の行使の保護、そういったものを求められている状況で、私の代表質問に対する答弁は、何度再質問しても、もう一つしっくり来ない、そういう印象でありました。この陳情に対して、漁業者たちへいろいろとお話を伺っていくことなのですが、具体的にですよ、私、代表質問の中でこういう問いかけをしました。高島地域の観光船の事業者たちには、許認可等で市が今、事業を認めるという結論を出している、いわゆるお墨つきをたくさん出している半面、漁業者の漁業権の行使の保護とかそういったものについて、ただ事業者に申し伝えますとか協議の場を持つよう検討しますという程度で何も対応がなっていないのです。陳情の願意、これは市民の方から上げられている要望で、議会がほぼ全会派の一致でこれを認めて、また賛成多数で本会議も通っている、こういう状況を踏まえて、この答弁はあり得ないと思うので、ここでしっかり具体的にどういうことを想定できるか、こういうことをやっていきたいのだというものを示していただきたい、漁業者に対して示していただきたいと思いますが、いかがでしょう。

○（産業港湾）管理課長

今、議員から御質問ありましたが、今後、漁民に対してどのように具体的な折衝というか調整を図っていくかということについてですけど……

（「どういうお墨つきのようなものをどうやって出していくのですかとか、そういう」と呼ぶ者あり）

現在、第 1 回定例会の経済常任委員会終了後になりますけれども、港湾室から漁業協同組合を訪れまして、事業

者が船舶の安全確保などについて、直接、漁業者に説明する場などを与えていただけないかということでお話をしてきたわけなのですが、現状ではまだ説明に至っていないというところなんです。その後、私どもとしては、漁民代表とか区長とかとお話ししてお話を伺っていますけれども、そういったやりとりがある中で、事業者が漁業協同組合に、たしか昨年の12月の中旬ぐらいだったと記憶しておりますけれども、事業者が高島の中で船舶を運行するに当たっての安全航行に関する考え方などを説明してきたというお話を聞いているところなんです。もう一度、事業者からそういった内容をお話しさせていただくという話、まずそういう場を設定していただくということが大事なのかなというふうには考えているところなんです。そのような状況、そのような説明をさせていただくという場を第一に確保するというのが我々がやっていかなくてはいけない調整というのですか、まずそれを考えているところなんです。

○中村（吉宏）委員

相変わらず調整とか話し合いで何とかしようということなのですが、代表質問の再々質問でしょうか、産業港湾部長の答弁でも、市も積極的に中に入ってそういう話し合いの場に応じていくと、その結果どういう、いわゆる成果品を出していくのかということなのです。事業者が安全航行等のものを例えばこういうふうに行っていますよというものを受けて、市は例えばそれに違反した場合に制裁を加える、あるいは許認可の取り消しをするのですとか、そのぐらいの補償の厚さで漁業者たちに対して対応できるのですか、あるいはそういうつもりがあるのですか、あるいはそういう方策があるのですかというのを伺いたいのですが、いかがでしょう。

○（産業港湾）管理課長

これまでの許認可につきましては、市の条例などに基づきまして、他の港湾施設の利用者と不平等にならないように公平公正という観点で取り扱ってきたところなので、現状では許可を取り消すということは考えていません。そういうこともございますけれども、今後どのような話し合いが進められるかにはよると思うのですけれども、現状では、具体的にどういう規制をかけるとかということについては今考えておりません。

○中村（吉宏）委員

だから、そういう姿勢のことを私は言っているのです。条例、法令に従って許可しているのです、市は妥当な許認可の判断をしている。しかし、議会はいろいろな法令の面からおかしいだろうと、不公正だろうと、違法だろうと、あえて突っ込んで言えば、そのぐらいのレベルのお話をさせていただいている中で、ましてや今小樽市コンプライアンス委員会にその情報がかかっている中で、いろいろな利益・利害の考慮をする流れの中で漁業者たちへの対応というものはもう少し慎重に、発言を含めてですよ、前回の要望に対する、陳情に対する回答も含めて、冷静にもう少し願意を酌んで行うべきだと思うのですけれども。今の御答弁からも、市は法令に基づいて、条例に基づいて許認可を出しました、間違いないので取り消しません、漁業者が困るのだというような状況が発生しても、それには、一応話し合いの場には入るけど何ら対応しませんということですよ。これでは困ると言っているのです。何か少し具体的なものを出してくださいよ。

○（産業港湾）管理課長

今、具体的に方策を示してくださいというお話でございますけれども、具体的に伺いましても、まず港内で、例えば漁師がそこで漁をしているときには船を一旦停止するのですとか、引き波を立てないような航行速度で走行するのですとか、漁期については運行する時間をずらすのですとか、そういったような方向が盛り込まれたような内容で協定書が締結されることを求めたいと考えています。

○中村（吉宏）委員

その協定書が締結される云々と言っていますけれども、それはあくまでも事業者の希望のレベルだと思うのです。そのようなことを言っているのではないのです。例えばスピードを落とす、一旦停止するというものを担保するのは何なのですか。

○（産業港湾）管理課長

今、安全航行に関する内容の担保ということでございます。それがやはり協定書になるのではないかというふうには考えています。

○中村（吉宏）委員

協定書の書面がある、ないにかかわらず、そういう協定は取り交わしがあつたとして、それを小樽市はどうやって守ってあげるといふか、それで事業者が従わなかったという場合にどういふ対応をするのかということ。車どめみたいに何回もずっと指導で終わるのか、何かきちんと対応するのか。

○（産業港湾）港湾室長

確かに委員おっしゃるように、協定書をたとえ結んだとしても、それを守らせるという権限といいますか、私どもにはございませんが、やはり港湾において安全に航行するというのが大前提として、私ども考えておりますので、それについての担保ということ言えば、港則法に照らして危険な速度を出さないとか、漁をしているそばではゆっくり走れだとか、そういうことが港則法でも遵守すべき事項として記述されておりますので、そういった面ではやはり港湾内での航行に関しては港則法に準拠して海上保安部なりが取り締まることとなります。ただ、私どもといたしましては、やはり協定書なりが結ばれば、それに即してきちんと守るように指導していく責務はあるかと思っておりますので、万が一、まだ結ばれておりませんが、その協定書なりが結ばれた際には、そのことをもって私どもは、万が一それに違反するようなことが判明すれば、やはり私どもとしては指導という形で注意していかざるを得ないのかなというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

陳情の趣旨は、安全航行云々、漁業者たちの漁業のその安全、それから漁業活動をきちんと保護してくれという趣旨だと思います。協議がいろいろあつたとして、それを実際に事業者が破つたなんていう場合が出てきたら、指導だけというお話にもならない。まして、これまでの経緯でいろいろな違反状況があつて、港湾室は事業者いろいろな指導をしてきていますけれども、1回で従つたという例はあつたのですか。

○（産業港湾）管理課長

これまで指導してきた事例で1回でということは、なかなかない。複数回指導した中で改善してきたといったような状況でした。

○中村（吉宏）委員

本当はその数回の指導、車どめの改善にしる係船環に関する諸届にしる、何回も指導して係船環の撤去もいまだに実行できていない、そういう事業者が相手であつて、片やその事業者はいろいろな許認可のおかげで事業は遂行できるわけです。漁業者はいつ船が走ってくるかわからない、そういう状況で気持ちおびえながら、もともとある漁業権行使を安心して行使できない、そういう状況にあると、自分たちの責任ではない部分で発生している。こういう利益のバランスを逸した状況、それは、我々は不公正だ、違法だと言っている中で、合法だ、合法だと言いつつきた小樽市が、そのバランスをしっかりとらないというのは、これはおかしい話になると思うのです。どこが公平でどこが公正なのかという話になるのですけれども、少しそのあたりを含めて、だから漁業者に対しての対応をきちんとお墨つきを出してくれという話をしているのですけれども、その点を踏まえて、もう一度御答弁ください。

○（産業港湾）港湾室長

私ども、いわゆる事業者に対して、事業者の申請、それに対する許可に当たりましては、やはり私どもは港湾法なり小樽市港湾施設管理使用条例なりに基づいて、通常の今まで、これまで許可してきている港湾利用者、いわゆる船舶の係留ですとか用地の使用だとかいう通常の許可に、これと不平等にならないように、不公正にならないよという観点で、同じように高島における港湾施設の利用に当たっても同様の許可の判断基準といいますか、そ

れに基づいて許可してきたということでございます。その後、許可した後で、確かに高島地区の漁師たちからその許可自体が間違っているというような意見も出されまして、今回までいろいろこの許可が間違っているのではないかと趣旨で御議論いただいておりますけれども、私どもは先ほど言いましたように、他の港湾利用者と不平等にならない形で許可についての判断をしてきているといったところでございます。今そういうような状況の中で、やはり同じ港湾を利用している漁業者、漁師たちにつきましても、やはり同じ港湾を利用していただくということで、他の業種でございましょうけれども、その利用に当たっては、私どもが先ほど来言っております公正な観点で許可をしたものかどうかは御理解いただきたいというふうな立場で、これまで漁業協同組合を初め漁師たちにも御説明させていただいております。ただ、やはりこういう利害関係がふくそうしている状況の中では、やはりその辺のところの理解も双方持っていた中で、平たい言葉で言えば、理解し合って協力し合って、それぞれの事業を認め合うというような形で同じ港を利用していただければというふうに考えておりますので、その旨は事業者にも強く、今後の運行につきましても、先ほど管理課長も言いました協定書を結べるように努力していただきたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

何勝手なことを言っているのですか。漁業者たちは、あそこでやること自体、事業者が観光船事業をやること自体おかしい、そういう見解なのです。その結果、自分たちの利益が侵害されていると。ましてや、それはなぜかという、漁業者たちはきちんと決められた地域でその地域の中でできる事業をやっているわけです。片や、新規で入ってきた方は、恐らくそれは想定されていないであろう地域で事業をしていると。ましてや今後、小樽港の将来ビジョンの中でも水産エリアって自分たちで言っているわけでしょう。その中で、まさしく小樽港が臨港地区で港湾管理者になっているところで、小樽市が行った許認可の影響で損害や不安をこうむっているという人がいる中でそういう対応はないのではないですかと。だから、先ほどから言うように、その漁業者たちにしっかりとしたお墨つきなり、もし万が一のことがあったら、最低でも万が一のことがあったら市が何か許さんぞというような具体的な見解を示してほしいと言っているわけでありますから、もう一回御答弁ください、きちんと。

○（産業港湾）港湾室長

私どもといたしましては、先ほどからお話ししましたし、具体的なお墨つきの部分としての市としての権限は特にございませんので、先ほど来言っておりますが、事業者へは安全航行もさることながら、先ほど管理課長も言いましたけれども、安全操業ですとか、さらには漁業者からの陳情にもありますように、漁業権の侵害に当たるような行為がなされないような形での協定書を結んでいただくことが大事かと思っております。それに対するいわゆるお墨つきの部分というのは私どもの権限ではございませんので、指導するしか手だてがないというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

港湾管理者という立場で、自分たちの都合が悪くなったら、「いや、そういう権限はありません」と言うのもおかしいのではないですか。管理者としてきちんと最後までそういったものは尻拭いするべきだと思います。これをいつまで言っていてもしようがないので、少し具体的に漁業者たちにどうするのかというものをつくって、一定期限を決めて示してくださいよ、経済常任委員会に。このほかの委員の皆さんも、物すごく懸念しているし、これによって決議だって出たわけでしょう、第4回定例会で。その点、しっかり納得いくものを、こういうやり方をしますというものを出示してみてください。その上でまたもんでいきます。

次に、同じく高島漁港区の係船環の撤去についてですけれども、あらあら報告を受けている中で、これおかしいなどと改めて見て思ったのですが、きょう資料要求している中で、3月24日に係船環設置が完了していることを確認しました。4月4日に係船環設置に係る出来高図の提出を求めています。その半面、高島地区護岸に観光船を係留しないことを再度確認したので係船環撤去を指示した。5月12日にまた係船環に係る出来高図の提出を求める。こ

これは、撤去をさせるほうが先だと思うのですけれども、書類の提出を求めている中で、この係船環撤去についてはどうなっているのですか。

○（産業港湾）管理課長

係船環の設置についてですけれども、まず係船環設置については、そもそも高島地区袖護岸へ登録するときの許可の条件といえますか、みずから係留するための係船設備を設置しなさいという条件になっております。それに基づいて事業者は設置しているわけなのですけれども、ただ、護岸の登録の条件の中に、その施設を使用しなくなった場合については、原状復旧しなさいという要件がついております。そういった中で、昨年6月から護岸の登録を行って、その期限は平成29年の3月末日までその護岸の登録の期限となっていて、その後、護岸の登録については、更新の手続が行われてないという状況でございます。したがって、護岸の登録が更新されないということについては、その時点で使用できなくなるということでございますので、そういった意味で使用しないのであれば原状回復してくださいと、そういう指示をしていたところです。

○中村（吉宏）委員

だから、要するに、また護岸の登録があれば係留できるというわけですよね。今切れているから撤去しなさいと言っているだけだと。これが、この出来高図の提出をさらに求めるということも、何かある意味、係留できるように登録を促しているようにも思えるのですけれども、そういった事実はないですか。

○（産業港湾）管理課長

出来高図の提出を求めていることで、再度、護岸の登録の申請というのですか、更新しなさいと、そういう促している意味で言っているつもりではございません。

○中村（吉宏）委員

であるとすれば、やはり撤去をどんどん求めていくべきだと思うのです。いろいろな考え方があるのかもしれませんが、そのまま放置した結果、小樽市が撤去することになるのか、あるいは事業者に頼むのか、強制撤去するのか、その辺を示してください。

○（産業港湾）管理課長

今後、係船環を設置しないということであれば、原則的には事業者に対して撤去してくださいと、その費用についても自分たちの費用で撤去してくださいという指示をしていく形になると思います。

○中村（吉宏）委員

何度も指導に従わなかった例もある事業者のようですけれども、その指導にも従わない場合というのは、結局どうなっていくのですか。

○（産業港湾）管理課長

それは、U字フックのお話ですとか車どめの取りかえについてのことかと存じますけれども、それらの改善については、確かに時間がかかっているのは事実でございます。段階的に、まず今、口頭で指示していますけれども、今後の状況を見ながら文書で指導するだとかそういった形で対応していきたいと考えています。

○中村（吉宏）委員

何回、どれだけ指導するかではなくて、それに従わない場合はどうするのですかということです。

○（産業港湾）管理課長

今、御指摘ございましたとおり、最終的に指示に従わない場合については、法律や条例に基づいて対応していきたいと考えています。

○中村（吉宏）委員

その結果、だから小樽市が撤去するのか、あるいは、ずっと事業者任せで事業者が撤去しない限りはそのまま放置するのか、結論を聞いていますがいかがですか。

○（産業港湾）港湾室長

今、管理課長が申しあげましたのは、あくまでも最終的に撤去されない場合に、文書指導をしても、いつまでも従わない場合ということで、法律に訴えるという趣旨で説明したと、私は感じますけれども、私もやはり今、市が撤去するのか事業者が撤去するのかという最終的なお話かと思うのですが、まずは、やはり原則は法に訴えて、最終的には強制代執行になってしまうのかもしれませんが、いずれにしても経費負担につきましては、事業者側という形になりますので、そのような最終的にいつまでも従わない場合については法に訴えて、法に照らした措置の仕方をしていくということで御理解いただきたいと思います。

○中村（吉宏）委員

では、その判断をするに当たっては、大体いつぐらいをめどにといいいますか、期限なりそういったものについて、時間的なところをお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室長

時間的なめどといたしましては、明確にはお示しすることは今の段階ではできませんが、私ども、今、係船環自体があそこの地区のいわゆる一体的な利用の中で邪魔になっているようなことは、例えば漁業協同組合にしろ、小樽機船漁業協働組合にしろ、周辺の生産加工業者にしろ、今のところそういうお話も来ていませんが、私どもといたしましてはそういう状況の中ではできるだけ早く撤去していただきたいというのが当然でございますけれども、今言ったような特段支障になっているような状況でもなく、我々、港湾管理者といたしましても支障になっていないのですが、できるだけ早く撤去していただけるような対応をしていくということでございます。

○中村（吉宏）委員

だから、その「できるだけ早く」が具体的にどういう期限なのか、1日なのか、1週間なのか、1カ月なのか、半年なのか、そういうことをまず伺っております。というのは、きょう、これは資料に上げてないのですが、1カ所、小樽港で係船環が崩れた岸壁の脇にあって、係船環を支えている岸壁が崩れている、こども護岸なんですけれども、そういう状況が見受けられました。そういう使用もしないものを放置しておく結果、本来、背後地を守るべき護岸の機能が発揮されず、崩壊する危険もあるのではないかというような状況に発展するのが本意であります。

それから、漁業者たちが今これからウニやナマコとかの漁の最盛期に入っていくわけです。当該場所にまた再び船を泊められるような状況があつて漁を妨害されるのではないかと、そういう、漠然としてではありますけれども懸念を持っていらっしゃるという状況があるわけです。だから、あそこに泊めないのだ、泊めさせないのだという状況であれば、不必要なものを撤去することによって物理的に係船環が不可能になるわけですから、そういうことも管理者としてはしっかりと見据えながらやっていただきたいと思うのです。そういう意味で、いつぐらいまでの期限というか、時間を想定して進めるのかというのを具体的にお答えくださいということです。

○（産業港湾）港湾室長

再三申し上げて申しわけございませんけれども、期限と申しますか、時期につきましては具体的に申し上げることはできません。

○中村（吉宏）委員

具体的に言えないと。世の中いろいろなあれですけどもね、納期がないものって仕事ではないのです。では、結局、一定の時期にしかるべき判断をしますと言っても、やらない可能性があるわけです。通常の行政事例でもいいですから、そういうものを踏まえて大体このぐらいの期間というのがあればお示しいただきたい。でなければ、私も護岸に打たれた係船環が朽ちてあの背後地が崩れるのではないかと、漁業者の心配、そういうものが拭えないので、この辺はある程度の見通しでもいいですから示していただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）管理課長

ただいま委員から御指摘ありました、行政実例だとかも踏まえてお答えくださいということでしたけれども、この場では、今その辺を調べようもないので、お答えすることはできないと思います。

○中村（吉宏）委員

そういった見通し、今、実例というお話もしましたけれども、そういったものを示して、後ほどでも御報告をください。この件、なかなかこのままというわけにもいかないなので、御報告をいただきたいと思います。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

○小貫委員

◎高島漁港区の観光船事業について

今、港湾についてということで、少し高島の点で2点ほど気になった点があったので、お聞きします。自民党の要求資料の中で、4月4日に51フィートの観光船に係留しないことを再度確認ということで載っているのですが、51フィートの観光船は結局どうなったのですか。

○（産業港湾）管理課長

51フィート、大きいほう、プレジャーボート型の観光船ですが、現時点で把握している状況ですけれども、今年の11月ぐらいですか、上架してから現在まで民間の施設に上架した状態になっております。

○小貫委員

もう1点が、先ほど来、協定の話があったのですが、協定を結んだところで陸域の状態は変わらないということで確認していいのですよね。

○（産業港湾）管理課長

陸域の状況は変わらないというふうに考えています。

○小貫委員

つまり、分区条例との関係は一切、協定を結んだところで変わらないということで、それを確認して、きょうやる予定ではなかったの、やる予定のほうに移します。

◎小樽港長期構想について

まず、小樽港長期構想について伺います。長期構想の後、小樽港港湾計画という流れなのですが、この港湾計画について、改める形になりますけれども、法令による位置づけを説明してください。

○（産業港湾）事業課長

港湾計画の位置づけについてでございますけれども、港湾計画といいますのは、港湾法第3条の3、読み上げますと、「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する政令で定める事項に関する計画」を規定されていると、こういった法定計画となっております。

○小貫委員

いや、法令だから、その政令に定めるという部分も少し説明してほしいのです。

○（産業港湾）事業課長

港湾法施行令で申しますと、港湾計画ということで第1条の4で定められているところでございます。この中で、「法第三条の第三第一項の政令で定める事項」とは、「港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針」、二つ目として、「港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項」、三つ目として、「港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項」、四つ目として、「港湾の環境

の整備及び保全に関する事項」、五つ目として、「港湾の効率的な運営に関する事項」、六つめとして、「その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項」と、こういったことが記載されています。

○小貫委員

港湾計画については、そうやっていると法令の定めがあるということなのですが、それでは、その長期構想については法令上どうなっているのか説明してください。

○（産業港湾）事業課長

長期構想の位置づけでございますけれども、この長期構想につきましては法令で定められたものではないものでございます。しかしながら、日本港湾協会が発行しております港湾計画書の作成ガイドラインといった、こういう冊子がございますけれども、この中で記述がされております。そこを読み上げますと、「港湾計画の策定に先立ちまして長期構想を策定するのが通常である」と、こういった文言が載っているところでございます。

○小貫委員

港湾計画に先立って長期構想を定めるのが通常なのだと、ガイドラインではその長期構想についてはそういった具体的な項目、目的などはどういうふうに書かれているのですか。性質とかでもいいです。

○（産業港湾）事業課長

まず、港湾計画に先立ち長期構想を定めるものにつきましては、港湾利用者、また市民、行政機関、そして学識者など、さまざまな港湾関係者の意見、要請をもとに、おおむね二、三十年先の長期的な視野に立って、総合的な港湾空間の形成、そしてそのあり方を構想、そしてビジョンとして取りまとめたものとなっております。港湾計画がおおむね10年から15年先における港湾空間の形成ということで、あるべき姿を実現することを目標としておりますけれども、いわば中期的な計画という性格上、長期構想の道行きとして港湾計画を策定するというところで解釈されているところでございます。

○小貫委員

それで、第1回定例会の当委員会で、長期構想については6月に第2回長期構想検討委員会を開くと、こういう報告を受けているのですが、もう6月も20日過ぎまして、あと少しなのですが、開かれたのか、もしくは開かれていないとしたらいつ開くのか、説明してください。

○（産業港湾）事業課長

3月の当委員会の中で報告いたしました第2回の検討委員会の開催につきましては、6月に行う予定ということで報告させていただいたところでございますけれども、現在のところ、関係機関との協議がなかなか整っていないところでおくれが生じているところでございます。また、開催時期については、現在のところ未定となっております。

○小貫委員

この協議が整っていないということなのですが、なぜ協議が整っていないのか、説明してください。

○（産業港湾）事業課長

長期構想の策定のおくれの理由ということでございますけれども、ことし1月に長期構想の策定の基本的方向性ということで庁内会議を開催いたしまして、その中で内容について、一つ目として実現性のある内容で策定すると、もう一つは貨物量ですとか目標値を設定するという方針が出されたところでございます。関係機関との協議で時間を要する、国とかの関係機関とかそういったところで必要でございますので、こういった理由によりまして、2月に開催を予定しておりました検討委員会を6月に延期したというのがこれまでの経緯でございます。まず、その2月からの間は庁内会議、そして国との関係機関との調整を進めてございましたけれども、その中で5月の庁内会議におきまして、改めてその長期的な方向性、小樽港の方向性については物流でいくべきだと、そういった柱を内容

に盛り込んだほうが良いという方向性が出されたので、そういう方向性を持って、改めて現在、国の関係機関との協議を進めているために時間を要していると、これがおくれの理由でございます。

○小貫委員

今のをもう少し整理してほしいのですが、3月の時点では実現性のある内容というのと目標値をという話は前々からしてきて、それで、今初めて聞いたのが、5月の庁内会議で物流でという話になったと。いや、こちらが今主流で検討委員会が開けていないのか、引き続き実現性のある内容というのと目標値を持ったというのも含めて協議が整っていないのか、その辺はいかがなのですか。

○（産業港湾）事業課長

1月に庁内会議を開いた二つの目標ということですが、実現性のある内容を策定する、また目標値を設定する、この二つについては、現在も方向性としては変わっておりません。5月に開催したというのは、その二つの方向性を持っていろいろ資料を作成して庁内会議を開いたところでございますけれども、その中で我々の意向としては、三つの柱で資料をつくったところでございます。

この三つの柱というのは、一つは物流、もう一つは観光、もう一つは安心・安全、こういった三つの柱で資料をつくっていった5月の庁内会議を開いて、そして6月に開催したいということで進んできたわけですが、この5月の段階でやはり小樽港については物流が主体であろうということで、これまでその三つの柱というものを若干、観光と安心・安全の部分を少しランクを下げるといいますか、それも大事なのですが、それは物流の次という考えの中で方向性が示された中で、また改めて国との協議を重ねているといったところでございます。

○小貫委員

いや、少し聞こうと思ったことがずれてきているのだけれども。私は、まだその5月の問題ではなくて、庁内でその実現性のある内容、目標値という部分で、協議がもうひたすら整わないと、それでおくれているのだということに加えて、今新たな話が出てきたのですが。後で取り上げますが、その基本方針案は、後で聞く予定だったのですけれども、もう既に小樽港港湾計画改訂に向けた基本方針案が昨年8月にできているわけです。今の庁内会議の中身というのは、これに要は矛盾しないというふうに捉えていいのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

港湾計画に関するその基本方針案というのは打ち出していたところでございますけれども、それについては物流ということもあっておりますので、今策定しております長期構想の中身とはずれはないのかなということで考えております。

○小貫委員

それでは、その北海道開発局とこの協議を重ねているという話なのですが、これはどの程度、今、何回程度、具体的にやっているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

国とのやりとりでございますが、これまで開発局、札幌の本局ともいろいろやりとりさせていただいているところでございますけれども、遠いということもありまして、メールでのやりとりが主体となっております。こういったものと、実際に札幌へ出向いて協議しているところもありますけれども、これを合わせて全体で11回ほど、協議を重ねているところでございます。

○小貫委員

それで、なぜ11回も協議を重ねながらまだ整わないのですか。それはどちらの意見、どこの意見が対立しているのでしょうか。

○（産業港湾）事業課長

まず、一つ目につきましては、先ほど申し上げたその三つの柱が物流に変わったということで、やはり今の社会

的情勢を見ますと、クルーズ客船、観光的なものにやはり力を入れたほうがいいのではないかとというのが国の考え方でございます。もう一つは、目標値の設定につきまして、やはり全国的な長期構想を見ますと、こういった数値的な目標値は設定されていないという通常の中で、ではどのような形でその裏づけを持って数値が設定できるのかということで国とも協議を進めているところでございます。国としては、決して数値を設定すること自体は間違いではないけれども、やはり最低でも裏づけが必要ですよということで、その裏づけをどうするかということで、協議自体が難航しているというところでございます。

○小貫委員

それで、結局難航しているというのは、どうもまた出てくる庁内会議のせいで難航しているのではないかなと、私、この間の予算特別委員会でも庁内会議という表現をしたら産業振興課長に少し突っ込まれましたけれども、やはりそこが邪魔しているような気がするのです。それで、この石狩湾新港管理組合もこの間、長期構想を定めて、もう港湾計画も改訂しましたけれども、ここに実現性のある内容や数値目標は盛り込まれていますか。もしくは、道内他都市も含めてどうですか。

○（産業港湾）事業課長

今手元にある資料というのが、長期構想の中で石狩湾新港ですとか稚内市、釧路市、網走市、そして苫小牧市ということで資料がございすけれども、全体を通して見ますと、目標値、具体的な数値を掲げた港湾はございません。そのほか、実現性のある内容かどうかにつきましては、これは我々としては中身を精査しておりませんので、ここについては申し上げることはできません。

○小貫委員

開発局の言うように、あくまでもその将来像をやはり示しているものだというふうに理解しているのですが、ただ、この長期構想と港湾計画というのはもう事務レベルで進んでいるはずなのですけれども、この長期構想と港湾計画の策定業務がまず契約されたのがいつで、どこと契約したのか示してください。

○（産業港湾）事業課長

まず、長期構想の策定の業務でございすけれども、これにつきましてはことしの5月12日に契約いたしまして、委託先につきましては公益社団法人日本港湾協会に委託しているところでございます。また、港湾計画の業務につきましては、第2回長期構想検討委員会が開催され、その内容を踏まえた中で港湾計画の策定業務ということで、作業が進められますので、今の段階でその第2回の委員会はまだ日にち的にめどが立っておりませんので、これについてはまだ発注はしておりません。

○小貫委員

契約はしていますよね。

○（産業港湾）事業課長

契約もまだしておりません。

○小貫委員

いや、インターネットで取り寄せたのが少し違ったら申しわけないのだけれども、平成27年8月26日、小樽港湾計画検討業務729万円、㈱クマシロシステム設計となっているのだけど、これは違うのかな。四半期別随意契約結果一覧表というのがインターネットで出ているのだけど。管理課が契約担当課になっていますけど。

○（産業港湾）事業課長

済みません。中身的には把握といたしますか、私の認識では、発注してないということで思っていたのですが、中身的に後ほど確認させていただきたいと思います。

（「済みません。私もちょっと答弁が予想外だったから」と呼ぶ者あり）

○小貫委員

それで、そこの港湾計画はそうしたらとりあえず置いておいて、長期構想なのですからけれども、日本港湾協会というところで、この業務は今、そうしたらどこまで行っているのですか。

○（産業港湾）事業課長

長期構想の策定の業務につきましては、まず第 2 回の委員会の開催に向けた、まだ柱というのが決まっておりますけれども、基礎資料ですとかこういったものの準備作業を進めているところでございます。

○小貫委員

その基礎資料とか準備作業というのはどういう内容なのですか。

○（産業港湾）事業課長

今、我々の意向としては、最初に申し上げたその三つの柱という中での資料を作成しております、例えばこれが物流一本での柱でいくよということになりますとその三つの中から抜粋するような、いつでもすぐ動けるような形の中で資料を作成しています。その例えば物流につきましては、今後どのような方向で持っていくか、現状どうなのかというものも踏まえまして、今後の方向性を記載したものが今の作業という内容となっています。

○小貫委員

多分、それ以外にも港湾の現状なども調査が終わっているかと思うのですが、その辺はどうなのですか。

○（産業港湾）事業課長

この長期構想につきましても昨年も発注はしております、小樽港における現状などはその中で調査して資料を作成したところでございます。これをまたもとに、港湾協会のほうで随意契約されたということで、これをもとに資料を作成しているといったところでございます。

○小貫委員

それで、港湾室としては長期構想に目標値だとかを設定する方向だということなのですからけれども、そうやって設定して、どのように港湾計画とリンクさせようとしているのですか。

○（産業港湾）事業課長

目標値の設定につきましては、長期構想の中で小樽港の二、三十年先を見据えたあるべき姿というのを目標ということにいたしまして、目標を設定したい。確かに30年後どうなるかというのはなかなか把握できない状況ではございますけれども、一応目標として数値を定めたい。その中で短期的な港湾計画、こういったことができるのか、こういった中で要は長期構想の長いスパンを見ながら短期的な10年、15年先を見据えた港湾計画の数値を引っ張り出す、こういったイメージで考えております。

○小貫委員

第 1 回定例会の代表質問のときも言いましたけれども、例えば20年前と現在の港湾の貨物の数値を比較したって、とてもではないけれども、当時想定できるような貨物ではないですよ、今。そういった30年先の貨物について、本当に想定できるというふうに考えているのですか。

○（産業港湾）事業課長

確かに、二、三十年先ということになりますとほとんど数値的な目標は困難なのかなということで、我々は思っておりますけれども、やはりそれが本当に可能なか不可能なのかというところは、国とも少し協議を進める中で進めたいと思っております。それは、当然ある程度の裏づけがなくてはだめだよということになってくると、また我々も数値の目標は別な形で表現するのか、というふうに考えてはいます。

○小貫委員

いや、そこで少し別の話題というか、港湾計画のこの改訂についてはやはり小樽市地方港湾審議会が大きな役割を担っているというふうに私は考えています。それで、この地方港湾審議会についての条例に基づく事務について

説明してください。

○（産業港湾）管理課長

地方港湾審議会についての条例に基づく事務という御質問ですけれども、小樽市地方港湾審議会条例第 2 条に定められている掌握事務としましては、まず一つは、「法第 3 条の 3 第 1 項の港湾計画についてのこと」、二つ目としては、「法第 43 条の 5 第 1 項の港湾環境整備負担金についてのこと」、三つ目として、「前 2 号に掲げるもののほか、港湾の開発、利用、保全及び管理に係る重要事項についてのこと」とされております。

○小貫委員

その最後の港湾の開発、利用、保全及び管理に係る重要事項についてのことというのは、具体的に言うところのどのようなことが想定されるのか、これはどうでしょうか。そうやって審議会が判断すればいいってことなのですか。

○（産業港湾）管理課長

例としますと、例えば分区条例の制定ですとか変更とか、そういうことが含まれます。

○小貫委員

審議会は、諮問と同時に建議することもできるわけなのですが、この建議というのは小樽市のこの港湾審議会では先例はあるのでしょうか。それについてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

これまでの先例といたしましては、港湾計画の変更や分区条例などの全ての諮問に対し答申という形で建議がなされたことがあります。

○小貫委員

つまり、諮問に応じての答申しか今のところないということなのだけでも、私の勘違いだったら困るのですが、建議ということになると諮問がなくても意見をまとめることができるということでのいいのですよね。

○（産業港湾）管理課長

建議についてですけれども、あくまでも港湾管理者からの諮問に応じて審議会で審議し、答申されるという形になります。

○小貫委員

そうすると、私の質問の行程が少し変わるのだけでも。そうなってくると、この地方港湾審議会、非常に重要な審議会なのですが、ここにしっかりと今回の港湾計画の今の状況というのは、報告がされているのでしょうか。それはいかがなのですか。

○（産業港湾）管理課長

これまではされておられません。

（「これまではされている」と呼ぶ者あり）

済みません、訂正します。報告だけはされております。

○小貫委員

それで、長期構想に話を戻しますが、やはり早急に第 2 回目、これを開催することが必要なのですけれども、そのためにも今難航している課題の道筋をつけなくてはいけないと。これはどうしようとしているのですか。

○（産業港湾）事業課長

やはり我々としても早急に第 2 回の委員会を開催して、一刻も早く港湾計画改訂に結びつけたいと考えています。そのために今持っている課題、目標値の設定ですとか、実現性ある内容、こういったものをどういうふうにクリアしていくかというのは、今後、国の関係課とも早急に協議を進めていきたいというふうに考えております。

○小貫委員

ただ、高島の問題もそうなのだけでも、協議をして、この間、11回やってきたけれどもだめだったのですよね。

だから、新たにどうやってここの状況を打開しようとしているのですかという意味なのですかけれども。

○（産業港湾）事業課長

新たな策ということになりますとなかなか今お答えすることはできませんけれども、我々としても国のほうに行ってどういった方向がいいのかということは相談させていただきながら、今後の方向性を早急に定めたいと思っております。

○小貫委員

いや、でも、課長というか港湾室全体がかわいそうだなと思うのだけれども、結局、市長がだだをこねているからこういうふうになっているのです。目標値を設定したいと、実現性のある内容にしたいと。それが小樽のためになるかどうかではないのですよね、市長がしたいがためにこうやってやっているのだよね。だから、まず市長の考えをしっかりとこれはたださないとだめだと私は思いますけれども、港湾室長、いかがですか。

○（産業港湾）港湾室長

なかなか考えがまとまらないような答弁になるかと思うのですが、やはり私どもといたしましては、港湾計画にしろ長期構想にしろ、港湾管理者として立てなければならないものでございますので、その中で、特に港湾計画というのは法定計画でございますので、これがやはりこの小樽港の将来をどうやって活用していくのか、またはどうやって整備していくのかという方針になりますので、これは早く策定して、市民の皆様に提示することが責務だと思っております。したがって、今いろいろ御指摘がございますけれども、やはりいろいろな議論の中でこの小樽港の将来の整備の姿、小樽港の姿というものを定めなければならないと思いますので、拙速に事を片づけるのではなくて、やはり今、庁内会議で示された方向性なども含めた中で国と協議し、そしてさらには、港湾利用団体にしろ、市民の方々の御理解が得られるような形で長期構想を策定し港湾計画に結びつけていくということで、拙速にならないような対応をしていかないとならないというふうには考えております。

○小貫委員

拙速という場合というのは、さっさと判断してしまうときに使うと思うのです。今、港湾計画はおくれにおくれているのです。拙速というよりも、確かに市長の判断は拙速かもしれないですが、また次回やりますけれども、きちんと港湾計画を定めないとこれからの港湾をどうするのかという方向性が定まりませんので、それについてはぜひお願いしたいと思います。

関連して、港湾計画改訂に向けた基本方針案の関連で、少しわからない点が幾つかあるのでお聞きしたいのです。「輸入穀物基地としての既存施設の機能強化や効率的な機能再編を促進」、こういうふうに述べられているのですが、これについて説明してください。

○（産業港湾）事業課長

まず、輸入穀物基地としての既存施設の機能強化や効率的な機能再編という、こういった意味でございますけれども、かみ砕いて申しますと、一つは、貨物船が大型化しているといったことで一つは大型船への大型化への対応、もう一つは既存施設の有効利用ということ、また、埠頭の再編と集約化ということで、今、特にロシア貨物などは各埠頭の中で散在しているという中でやはり非効率な状況になっているということで、これは我々としても第2号ふ頭のほうに集約化したいということで考えております。また、貨物自体も集約というもう一つの意味としてはその横持ちが発生しているということもございまして、これを解消することによって効率化が図れるのではないかなという、こういったものが機能強化として挙げているところでございます。

○小貫委員

今言ったことと、輸入穀物基地としてという前置きとの結びつきをつなげるように説明していただけますか。

○（産業港湾）事業課長

一番先に申しました貨物船の大型化ということで、パナマックスなどが大型化しております。こういった意味で

の輸入穀物基地としての機能強化ということで申し上げたところでございます。

○小貫委員

もう一つが、フェリーの「既存航路利用拡大のための港湾機能の強化」と書いてあるのですけれども、これについても説明してください。

○（産業港湾）事業課長

フェリーの既存航路利用拡大のための港湾機能の強化というところでございますけれども、これももう一つかみ砕いて申し上げますと、物流面におきましては、やはり道内ですとか後志、こういったところの農産物の輸出入の拡大ですとか、またあと、さらにはそのフェリーの耐震強化岸壁自体が整備されておられませんので、こういったものの整備、また、あるいはそのポートセールス、こういったものが挙げられるかと思えます。

○小貫委員

今のその前の議論を聞いていると、ここにあるクルーズ需要に対応するための「クルーズ客船の受入れ体制の確保に向けた交流拠点機能の強化」について図るといというのは、これは少し検討しようという話になったという話なのですか。

○（産業港湾）事業課長

クルーズ客船の整備云々よりも、誘致というのはやはり寄港回数を伸ばしたいという考え方がございますので、やはり第 3 号ふ頭につきましても岸壁の整備、また泊地の整備、こういったものを進めているといったところでございます。

○小貫委員

次に、そのクルーズ客船との関係で余りよろしくないなという、法律が変わったので少し取り上げたいのですけれども、官民連携による国際クルーズ拠点についてです。国土交通省が官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾を選定しましたけれども、その内容について説明してください。

○（産業港湾）事業課長

まず、背景から御説明させていただきますけれども、国土交通省、国におきましては、訪日外国人の旅行客の受け入れの人数の目標といたしまして、2020年をめどにいたしまして訪日クルーズ旅客の500万人時代ということで掲げたところでございます。こういった背景がありまして、クルーズ市場が非常に急速に増大しておりまして、係留施設の確保、こういったものが困難となっているとともに、安定的な寄港が維持できないで政府の目標が達成できないといったおそれが生じているところでございます。このため、みずから寄港地に投資をして、受け入れ環境の向上を図るクルーズ客船のクルーズ船社、この意向に応じるために官民が連携してクルーズ客船受け入れ拠点の形成を図る仕組みが必要になったということが背景でございます。

一応、この法案につきましては、クルーズ客船の関係の受け入れに関する事項ということで、港湾法の基本方針に位置づけしたといった流れでございます。

○小貫委員

それで、今、説明を聞いていると投資をするということなのですけれども、これ投資というのは、どういう意味なのですか。説明していただけますか。

○（産業港湾）事業課長

これは、やはりなかなかクルーズ量が増大して寄港地に対してクルーズ客船が来た場合に集約手続とか、こういったものがなかなか整備されてないという中で、みずからの寄港地に投資というのは、クルーズ船社みずからが港湾の岸壁の背後にターミナルビルを建設して、その維持と、そして優先的な使用をするといったのがこの拠点の計画の内容となっております。

○小貫委員

それで、選定された各港湾の事例について紹介していただけますか。

○（産業港湾）事業課長

選定につきましては6港湾ございまして、その簡単な概要から説明させていただきます。あくまでもこれは港湾管理者とクルーズ船社が連携したということになっておりますので、その内容も含めて御説明いたします。

まず、一つの港湾につきましては横浜港となっております。応募者につきましては、横浜市、そして郵船クルーズ株式会社、そしてカーニバル・コーポレーション&P L Cといった船社でございまして、こういった港湾管理者と船社が応募いたしまして最終的には旅客ターミナルビルをつくと、これは民間でつくるということになっております。

二つ目は清水港になっておりまして、応募者は静岡県とゲンティン香港となっております。これも同じく、岸壁の背後に旅客ターミナルビルを民間でつくるという計画になっております。

もう一つは佐世保港になっておりまして、応募者は佐世保市、そしてカーニバル・コーポレーション&P L Cという船社になっておりまして、これも同じく岸壁の背後地に旅客ターミナルビルを設置するということでございます。

もう一つは八代港で、応募者は熊本県、そしてロイヤル・カリビアン・クルーズ社となっております。これも同じく、旅客ターミナルビルを建設することになっております。

もう一つは本部港で、応募者は沖縄県とゲンティン香港で、これも同じく旅客ターミナルビルを設置することになっております。

最後に、平良港ということで、応募者は沖縄県の宮古島市、そしてカーニバル・コーポレーション&P L Cで、これも同じく旅客ターミナルビルを設置するといった内容となっております。

○小貫委員

それで、港の利用についてなのですけれども、港湾法第13条第2項、言ってください。

○（産業港湾）管理課長

港湾法の第13条第2項ですけれども、「港務局は、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」となっております。

○小貫委員

やはりこの扱いは非常に重要だと思うのです。要は、クルーズ船社がターミナルビルをつくるかわりに優先利用ということになるかと思うので、やはりそうすると不平等な扱いが生じるのではないかなというふうに私は考えるのです。

それで、このクルーズ船社が交わす協定なのですけれども、このクルーズ船社以外の者が、「いや、それはちょっと」と言って意見を述べることは可能なのでしょうか。

○（産業港湾）管理課長

クルーズ客船会社との協定内容について、それ以外の船舶の利用者が意見を述べることができるかどうかということについてですが、この新たな制度の概要としては、港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な利用を認めるに当たりましては事前に協定を締結することになっておりますけれども、当然、港湾管理者として、小樽市がもしそのようなことになるとしたら、事前に現在利用している港湾利用者の意見を先に聞きながら、その協定の締結の作業に進むという形になりますので、あくまでも事前に他の利用者との意見が調整が整ったということで協定が結ばれるのかというふうに考えております。

○小貫委員

その協定も、結局、ターミナルビルをつくってほしいのは、どちらかというと大体の例は自治体なのです。自治

体がクルーズ船社に投資してほしいと願うほうなので、そうすると自治体としてはお金を出してもらいたいがためにその協定に譲歩するということが考えられてくると思うのですが、そういう形でクルーズ客船会社有利の協定になることが危惧されるのではないかと思うのですが、この心配についてはどうですか。

○（産業港湾）港湾室長

現在、選定された 6 港湾につきまして、先ほど事業課長から説明いたしましたけれども、この運用に当たりまして、今、小貫委員の御指摘のようなことが働くのか働かないのかにつきましては、私どもはわかりませんが、今後、そういう制度上どうなっていくのか注視はしていきたいと思えます。

○小貫委員

要は、それが法律の改正によって、こういう運用がなされるということは、私は小樽港が万が一手を挙げた場合に、そういったことがきちんと心配ないのですかと不安に思っているのが今回の質問している意図ですので、よろしくお願ひしたいと思います。

それと同時に、そうは言っても、それぞれの指定された 6 港については、やはりクルーズ船社は投資したのだから使おうというふうにすると思うのです。

そうすると、小樽港としてそういう制度に問題は、私はあると思えますけれども、実際、もう使っているところがあるので、それらとの港湾との連携というのは今後何か考えるのか、説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

このたび国際クルーズ拠点に選定された 6 港湾、特定のクルーズ船社が拠点とする港として選定されたということになるかと思えます。

特に、この中で、プリンセスクルーズのグループ、カーニバル・コーポレーションの話も先ほど出ましたけれども、小樽港には、御存じのとおりダイヤモンド・プリンセスが年に何回も寄港しているということで、こういった拠点の港となりました横浜港、それから佐世保港ですとか平良港、こういった港のほか、小樽港に寄港しております飛鳥Ⅱの母港であります、これも横浜港ですが、こういった港につきましては、今後、小樽にとってのクルーズ客船誘致活動に反映できる情報等があるかと思えますので、そういった情報収集は今後も行っていきたいと考えております。

○小貫委員

◎経済の地域内循環について

経済の地域内循環というところで質問項目を挙げてはいますが、まず、この市内の本店事業所と市外本店の事業所の数の推移について示してください。

○（産業港湾）産業振興課長

事業所の数の推移でございますが、国などで行っております統計調査の中では数字は把握できませんので、本市が公表してございます直近の市税概要、この中の市民税納税義務者数の法人の内訳で、平成 23 年度と 27 年度と比較して御報告したいと思います。

まず、市内に本店を有する法人、23 年度が 2,872、直近、27 年度になります、2,750 ということで 122 法人の減少となっております。

それから、市外に本店を持つ法人、支店法人という言い方をしますが、23 年度が 741、27 年度が 819 ということで、プラス 78 法人という形になってございます。

○小貫委員

そして、その次は、大規模小売店舗、この件数について説明してください。

○（産業港湾）山本主幹

大規模小売店舗の件数につきましては、建物設置してから北海道へ大規模小売店舗ということで届け出がされま

すけれども、それから市にそういった届け出の案内がまた来るわけですが、現状で把握している部分につきましては23件ということで把握しております。

○小貫委員

そういった流れの中で、市外本店がふえつつあって大型店もあるという点で、大型小売店の物品の仕入れなのですけれども、これについては、市内業者との関係、これはどのようにになっているのか説明してください。

○（産業港湾）山本主幹

大型小売店に各種いろいろな物品が仕入れされているとは思いますが、これについて市内業者からどの程度納入されているのですとか、そういった状況についての把握はできていないところでございます。

○小貫委員

やはり小樽市内にも、そういった小売店の中で、ただ、いろいろ文具を扱う店舗もあれば食料品を扱う店舗もあれば、オフィス用具を扱う店舗もあれば、そういったところが市内の流通と関係なく、やはり独自の流通ルートで行ってしまうというのはもったいないなというふうに思っています。

例えば、押さえてあるだろうというところ言えば、青果を取り扱う大型小売店の場合、どの程度この公設市場から仕入れているのか。これについてはいかがですか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

ただいまの、どの程度公設市場から青果を仕入れているのかといったお尋ねですが、これは、当市場におけます仲卸業者からの各大型店舗への納入のことだと思います。

当市場におきましては、仲卸業者が10社ございますが、市内でいう大型小売店舗、イオン、長崎屋、生協、アークス、ホクレンといったところについては、市内のスーパーとは4社の取引がございます。

このほか、いろいろ各店舗との取引がございますが、大型店舗との取引は当市場で扱う全扱い量の3割から4割程度、詳しい数字は把握できませんが、3割から4割程度の商品が大型店舗に流れているものと考えております。

○小貫委員

3割から4割、逆に言えば、とどまっているという表現になるのかなと思うのですけれども、それで、今聞いた話だと、確認したいのですが、全く市内の公設青果物市場を経ない小売店はどのくらいあるかというのは押さえているのでしょうか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

先ほども申し上げましたが、大規模の小売店舗との場合については、量の多少にかかわらず取引があるということですが、これ以外、当市場以外に、各店舗と契約の農家が、ロット数がかなり大きなものについて取引を行っているという例は確実にあるというふうに聞いておりますが、この量等につきましては、把握できるものではございません。

○小貫委員

青果市場としては、その現状でいいのかなという感じなのでしょうか。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

生鮮食料品の流通形態から見ると、市場を通るとい、いわゆる市場経由率が減少するということにつきましては、卸売会社の取扱量が減少する、またこれに伴い、仲卸、買い受け人の収入の減少にもつながるということから、また取り扱いの減少量から、地域の小売店舗まで商品の安定供給ができなくなるおそれがあるといったことも予想されますので、この状態が決して続いていくことはよいものではないというふうな認識がございます。

○小貫委員

よくないということなのだと思うのですけれども、それならば、どうやって対応しようと今、思っているのか示してください。

○（産業港湾）公設青果地方卸売市場長

今言いました市場経由率の減少に加えまして、近年、話題になっております少子化等による取扱量の減少など、本市に限らず全国的な課題となっております。市場での取扱量の増加につきましては、生産者であります農業者、また農協への確実な出荷を奨励することが第一ではないかというふうを考えて、その都度、いろいろな中での話をさせていただいている状況であります。

またこのような状況で卸売市場のあり方などが、卸売市場法の改正、また平成28年12月に策定されました北海道卸売市場整備計画の実行などの推移を見守りまして、今後、対応していきたいと考えております。

○小貫委員

今回、報告がありましたけれども、中小企業振興基本条例の中で、やはり地域内再投資だとか域内循環ということが大事な要素になると思うのです。そういう面で、最初に大型店の物品の仕入れについては、よく押さえていないということがありましたけれども、そういった、今どの程度こういう域内循環が行われているのかということを見現状把握することが必要ではないかなと思うのですけれども、これについてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

今、条例の話もいただきましたけれども、域内循環ということで把握できる部分、把握できない部分、いろいろあるかと思うのですが、そういった現状把握につきましては、必要性は十分認識してございますので、先ほど報告も差し上げましたが、条例を施行した後の想定する会議、こういった中も含めて、そういった点については検討してまいりたいと考えてございます。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 25 分

再開 午後 3 時 40 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。

民進党に移します。

○面野委員

◎第 5 回小樽ショートフィルムセッションについて

それではまず、第 5 回小樽ショートフィルムセッション開催についてお尋ねいたします。

6 月に前回は開催していたようなのですが、6 月 24 日開催予定のワークショップについて、その内容と現在の応募数について御説明いただきたいと思っております。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

6 月 24 日開催のショートフィルムセッションに係るワークショップの内容ということでございますけれども、これはショートフィルムのコンテストでございますが、これへの応募を目指している学生などを対象に、映画監督の山口洋介氏を講師にして、映画、映像撮影に関しまして、小樽市総合博物館をロケ現場と仮定して、実習を交えて講義をするものでございます。

現在の応募数は、7 団体の 29 名になっております。

○面野委員

内容について昨年と変わった点などは、特段あるわけではないのですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

前回、専門的だったという声も受けまして、タイトルも今回は「ショートフィルムのはじめ方」といたしまして、比較的初心者を対象にしたものにしていこうかなということでございます。

○面野委員

次に、今回開催されるショートフィルムセッションの現在とられている告知方法の手段をお聞かせください。また、もし、前回から変わった点などがあれば、これも一緒にお示しください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ショートフィルムセッションの告知の方法ということでございますけれども、チラシが2,000部、それからポスター200部を作成しまして周知しましたほかに、小樽フィルムコミッションのホームページ、フェイスブック等での告知をいたしております。

これは前回と同様でございますが、また前回と変わった点ということでいけば、応募数をふやすために、フィルムコミッション業務の中で関係した制作会社とかロケコーディネーターとかと言われる方に直接チラシやポスターを送付したというのが前回と変わった取り組みでございます。

○面野委員

それでは次に、以前、私が当委員会で質問した件について、市内の小・中学校に過去のショートフィルムセッションの作品が載せられているDVDを配付などしてみたいかという質問をしていたのですが、そのときの答弁では、現在依頼しているというようなお答えだったと思うのですが、現在は、その辺はどうなっていますか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

作品につきましては、小樽の隠れたといいますか、いろいろな切り口として、小樽のよさみたいなものが見えますので、小・中学校児童生徒にも見てもらうのがよからうという提案も受けましたので、平成27年度の実施の後、28年4月から5月に市内の全小・中学校に配付いたしたところです。

29年度の今回も、受賞作品を同様に全小・中学校に配付することを考えております。

○面野委員

ちなみに、配付後の学校からの使用方法ですとか何か評判などというのを、もし、聞いていれば御説明願いたいのですが、どうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

どのように利用されたかとか、校内で上映したか、それからどういった反響があったかとかという感想について、寄せられておりませんので、集約しておりません。

○面野委員

ぜひ、もし機会があれば、その辺を一度聞いていただいて、御報告いただきたいと思います。

次に、これも前回の質問の際に、今後、フィルムコミッションの各会議におきまして、新たな部門、何作品以上の応募でどうするかというようなことも含めまして、新たな部門の創出など、議題にのせてまいりたいと考えておりますと答弁いただきましたが、その後の各関係会議における協議、またこの新たな部門の創出という部分で言うと、作品数もふえなければ、部門分けということはかなわないというふうに考えていますが、作品応募数増加のために取り組んでいることがあればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ショートフィルムセッションについての過去の議会議論の中で、部門分けとか新たな部門の新設ということもございまして、最高審議会と言われる総会の中でも議題に載せたところではあります。

やはり委員おっしゃるとおり、応募数がある程度集まらないことには、部門を分けるということには至らないという現状があります。

応募数が少ない中で、余り部門を細分化すると、作品自体のクオリティーの低下といたしますか、影響することもあると考えられますので、まず、母数をふやすということで、応募作品の増加に向けて何かやっているかということをごさいますけれども、ショートフィルムセッションの性質上、映像、音声とか照明とか編集などの技術がある程度のレベルに一定程度、そのレベルがある程度のところに達している作品ということで想定していますので、何でもかんでもというわけにいかないという側面もあります。

ふやすこととしては、ワークショップに参加した方は応募するという前提がありますので、この辺の充実ですとか、あとは映像制作の関係者とか、そういった専科のある大学といたしますか、ゼミとか専門の学科のある大学とか専門学校、それから高校を中心に引き続き周知してまいりたいと思っております。

○面野委員

◎ドローンについて

続いて、少し話は変わりますが、室蘭で行われています撮りフェス i n 室蘭というイベントが開催されているようなのですが、こちらのイベントは二日間開催で、初日に参加者が室蘭市内を回遊、歩き回って室蘭市内の風景ですとか素材を被写体として撮り、それを初日に応募して二日目に表彰式を行うというような、そういったイベントなのですが、ただ、こちらは、主に動画ではなくてスチール、写真の作品のコンテストのようです。

ショートフィルムセッションとは手法は違うのですが、やはり市内の素材や風景を被写体としたりとか、あとは多くの方々にそのまちのよさを体感してもらう、回遊させるという意味では、ショートフィルムセッションと同様の趣旨なのかなというふうには感じながら、私はホームページを見ていたのですが、今回、撮りフェスでは、ドローンによる作品の応募も促しているみたいなのです。

ホームページを拝見しましたが、やはり室蘭というと、白鳥大橋ですとか、あとは工場群、地球岬など景観のいいところもたくさんあるので、ホームページの中では、実行委員会が撮ったそれらの被写体が載せられていたのですが、非常に見覚えがあってすばらしいなというふうに思いました。

また小樽でも、ついこの前、観光協会主催だったと思うのですが、第 1 回夜の小樽プロモーション動画コンテストが開催されていて、これの準大賞作品の冒頭では、雪あかりの路の運河会場の空撮動画が使用されているのを私は見ました。やはり、いろいろところでドローンが使用されているのかなというふうに感じています。

まずそこで、この小樽ショートフィルムセッションの中でも、例えばですが空撮部門のような、そういった新しい枠を設ける、設定するという事は考えられないでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

いわゆるドローンの利用、空撮部門ということでございますが、先ほどの部門分けでも述べさせていただきましたけれども、応募の母数自体の底上げがさし当たっての条件となるということになります。

ドローンについては、本市の持つ独特な、本市特有の景観とか街並みを撮影するという切り口としては効果的なカテゴリーだと認識しております。

ただ、空撮部門とか何部門と分けるのではなくて、短編映画の中に、そういう空撮の部分も盛り込んでいただいて、それ自体で作品のクオリティーを上げていってもらえればと、そういうような考え方でおります。

○面野委員

ただ、ドローンは、やはり使用する際にいろいろ注意しなければいけないことがあるのですが、先ほど例示で出した撮りフェス i n 室蘭の中のホームページにも、写真撮影に関してもそうなのですが、ドローンを使用する際の注意書きというのが明記されています。

今回の小樽ショートフィルムセッションの中でも、今、主幹が言われたような、もしかしたら素材として、中に

入れ込むというような団体がいるかもしれませんので、ショートフィルムセッションの中にも注意書きなどを記載する必要があると思うのですが、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ショートフィルムセッションの応募者に対する周知、告知、ドローンについてということですが、応募者はほとんど事前にロケハンも含めて、こういう作品を撮りたいのだけれどもという個別の事前協議が当市のフィルムコミッションのほうにございますので、そういうことは事前にわかると思います。個別に対応していくことを考えております。

ただ、おっしゃるとおり注意書きについては必要性も感じますので、応募要項に追記するか、あるいは別紙で表現する、そういった方法も含めまして、内部で検討してまいりたいと考えております。

○面野委員

次の質問にもかかわるところなのですが、これから多分ユーザーがふえるというふうなことも考えられるので、ぜひその辺、周知徹底していただきたいと思います。

次に、国土交通省では、UAV、いわゆる無人航空機、ドローンの飛行ルールが定められました。また、独自のルール、規則を制定している自治体もあるようなのですが、小樽市の総務課に以前に確認したところ、小樽市では独自のルールは今のところ定めておらず、国土交通省の決まりに準じて、その対応をしていくというようなことでした。

そして最近では、札幌にドローンの専門ショップがオープンしたり、インターネットでも誰でも簡単に手に入れることができるドローンなのですが、業界の方、実際にユーザーで扱っている方のお話などを聞くと、やはり、まだまだ法規的なことを熟知しないで飛ばしている方、あとは安全運行に関することや操作方法も独学で学んで何となく飛ばしているという方もかなり多いという懸念の声も聞こえてきています。

これから、さらに一般ユーザーが爆発的にふえるのではないかとというふうにも言われているので、やはり、その辺の安全対策を自治体も考えていかなければならないのかなというふうに私も考えております。

以前、私も小樽市内を歩いていたら、多分、外国人観光客だと思われる方が臨港線の近く、運河の近くでドローンを飛ばしていたことを見かけたことが二度ほどあります。

また、中央市場の近くでは、周りに操作している方がいないのですが、ドローンが宙に浮いたままというような、迷いドローンみたいなものを見かけたこともあるので、外国人観光客もきっとドローンを持って、観光に訪れているというふうなことが考えられます。

また、ある観光地では、観光の玄関口でもある駅を出てすぐにドローンの飛行についての注意喚起の看板を設置している地域もあるのですが、今後、ユーザーがふえるであろうドローンに対して、ただ否定的な考えではなくて、自治体も、大きな事故が起こる前に安全な使用ルールを調査して、庁内の統一見解、一元化を図って、ドローンに関しての問い合わせがあった際には利用者を困惑させないような、そういった啓蒙する取り組みが必要だと考えますが、これをぜひ観光振興室からの提起で進めてみてはいかがでしょうかという質問なのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ドローンによる撮影のルールについて、市としての一元化ということですが、実際に、小樽フィルムコミッション事務局に対しまして、飛ばしていいかとか許可に関する問い合わせは相当数あるのが現状でございます。

まずは、あくまで国土交通省が示しているガイドラインがございますので、これに基づきながら、そういった問い合わせについては個別具体のケースにそれぞれ対応してまいりたいと思います。

本市としてのルールづくりということですが、観光振興室がリードしていくということにはならないかもしれま

せんけれども、その内容について関係する庁内の部署、総務部ですとか生活環境部なりと研究してまいりたいと考えております。

○面野委員

ぜひ、よろしく願いいたします。

◎観光入込客数について

次に、観光入込客数についてお伺いします。

第二次小樽市観光基本計画が策定されて、観光振興室と観光協会も同じ建物内にまとまって、さらなる連携に向けてスタートを切ったようです。

そして、きょう、観光協会のホームページもリニューアルされて、随時新たなコンテンツも盛り込んでいくということで私も聞いております。

観光入込客数が6月上旬に机上に配付されたので、その中から何点か質問させていただきます。

まず、全体の説明で、総括で、気候によるところの入込客数が微減したということで示されていましたが、逆に宿泊客は増加したと載せられていました。

その要因は、新千歳空港とアジア圏を結ぶ国際定期便の増便が主な要因として考えられていますと述べられていましたが、この増便に至った経緯と小樽市の取り組みで、どのようにして増便がかなったのかという点で御説明ください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

アジア圏と新千歳空港を結ぶ直行便が増便されていることと本市の取り組みの関係ということでございますけれども、北海道とか北海道観光連盟のトップの方などが海外の航空会社に対してPRを積極的に行っている中、本市としても東アジア、東南アジアの各国に対しまして、現地プロモーションであったり、招請事業であったり情報発信など、いろいろな取り組みを道などと連携して行ってまいりました。

この取り組み自体が直行便誘致に直結ということは言えないとは思いますが、先ほどの報告の中にもありました外国人観光客の北海道旅行に際しては、小樽にも立ち寄るといような動線ができていて、そういうことを生み出しているということは、そういうニーズがあるということは、めぐりめぐって本市のいろいろな誘致の取り組みも増便につながっている、起因しているということは考えられると思います。

○面野委員

次に、平成28年度の予算で、修学旅行ガイドブック作成費補助金ということで130万円計上されていましたが、今回、修学旅行の入込客数も明記されておりますが、このガイドブックの用途と、また今回の入込客数のデータの結果を見た評価、また今後の実施予定を一括で御説明ください。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

修学旅行、教育旅行ガイドブックの作成費130万円で、その用途ということでございますが、大体がっちり決まっていはいないのですが、これまで3年に一度のペースで改訂を重ねておりまして、平成28年度に4回目の改訂を行ったものでございます。

教育旅行キャンペーンで関東なり関西なり回る際に、そういった教育旅行専門の旅行会社を回ったり、あとは各学校を回ったりして宣伝をしていく際に、この冊子をお配りして、実際の体験コースですとか、そういったことを宣伝することに使っております。

余り他市ではここまでまとめたのではないということでございますので、ガイドブックとしては喜ばれているということ、効果として、何件がどうかということではなくて体感的に感じているところでございます。

今回は、3年に一回クールということで、31年度の改訂を予定しております。

○面野委員

それでは、この修学旅行宿泊客数に関しては、それなりの結果は見出せているのかなという感覚なのですね。今回の結果は。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

教育旅行については、少子高齢化のこの時代と、あと北海道や小樽を選択肢として選んでいただくのが減少傾向にある中、数字的には前年のものを保っているということについて、ガイドブックによる効果もあるというふうには押さえております。

○面野委員

少し細かいのですが、1点気になったので、外国人宿泊客数データは、この一桁まできちんと測定がなされているのです。これはどのようにして測定しているのですか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

ホテル等の宿泊施設の協力によるものなのですが、宿泊する際にはパスポートの提示がございますので、そこでホテル等でどこの国の方が何日泊まるということは把握しておりますので、それを入込客数のデータに使わせていただくという条件のもと、報告をいただいているということなので、これは泊まっていた外国人観光客の実数になっております。数字の捉え方としてはそういう手法でございます。

○面野委員

次に、また例示なのですが、滋賀県草津市で公開されています観光振興の重要性として、ある有識者の方が研究会の資料として作成した観光交流人口増大の経済効果という図を用いて草津市では説明しているのですが、その中身としては、これは日本全体として考えたときなのですが、定住人口が1人減少した経済効果を補うには、外国人旅行者7名、それか、または宿泊をする国内旅行者22名、または日帰りの国内旅行者77名というような、こういう説明図があるのですが、これ計算してみると、この計算式では小樽市の観光と経済にマッチングすることは、とんでもない数になるので、ないのかなというふうに思うのですが、小樽版で、こういった統計のしっかりした数字であらわされている統計の表現は考えられないものなのか伺いたいのですが、どうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

委員のおっしゃっている統計については、JTB北海道の検証におけるものだと思います。私どもでも、日本全体ですが、日本国民1人当たりの年間消費額が外国人旅行者で8人分に相当する、8人いれば、国民1人当たりの年間消費額を賄えるほどお金を落としていくというようなこと、それから国内宿泊者で25人、日帰りでは78人といったことで把握しております。

この統計の表現は、市民の皆さんに小樽観光の果たす役割みたいな部分を示す上で、言ってみればわかりやすいものだと認識しておりますので、次回、この平成30年度に予定しております小樽市観光客動態調査の中で、こういった表現もできるか研究してまいりたいと考えております。

○面野委員

ぜひ、よろしく申し上げます。

次に、観光業者、民間企業の方は、最終目標は利益追求ということで活動していると思うのですが、そのために観光客数は利益追求には大きな要因となるように感じるのです。しかし、行政の目的としては、ただ観光客がふえればいいということではなくて、やはり観光客の増加によって行政側にはどのようなメリットがあるのかというふうなことを考えていかなければ、ただふえればいいというものではないと私は思うのですが、その辺、観光振興室としてはどのように捉えていますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

観光客の増加について、行政として何を求めるかということでございますけれども、入込客数、数のみにこだわ

っているわけでは、私どもとしてもありません。とは言え、定量的な要素も重要なものの一つとして捉えている中で、やはり観光客の本市における消費行動というのは、小樽市域外からの、いわば外貨獲得ということでございますので、これによる市内経済の活性化、それによりまして、さらに企業の投資意欲をかき立てたり雇用が拡大されたり、さらには雇用が拡大されれば税収の増加につながっていくということで、このサイクルがより循環していくことが行政としての目標と考えております。

○面野委員

私も本当にそのとおりだと思います。

◎まちなか観光にぎわいづくり調査業務について

続いて、報告について、今回のまちなか観光にぎわいづくり調査業務について、この調査の結果、概括的に、従来から把握していない点で、どのようなことを新たに把握して課題を見つけられたのか、この点についてお伺いします。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

まちなか観光にぎわいづくり調査業務における新たに把握した点ということでございますけれども、報告の中でもありましており、外国人の国別というのは、今までやったことがないので、国別の旅行形態ですとか好き嫌い、嗜好性などの動態がわかったということ。それから通行のほう、動線調査につきましても、時間帯それから日本人か外国人かなどの動向を細かく把握することが新たにできたと感じております。

課題といたしましては、やはり夜の、意見のところにもたくさんありましたけれども、夜の居場所に困るですとか、カードが使えないということも含めた決済方法の論点ですとか、そういうことが新たな課題として、改めて浮き彫りになったのかなと感じております。

なお、報告書は概要として示しておりますけれども、データはもっと細かな、例えばどこの国の何歳年代の女性はどこに立ち寄ったかというぐらいまで深く掘り下げると膨大なデータを有しておりますので、報告した以外にも、例えば企業とか観光関連の店舗からこういったことを少し深く調べてみたいのだけどという求めがあれば、それに対応できるぐらいのデータボリュームは今回得ることができましたので、つけ加えさせていただきます。

○面野委員

◎小樽版DMO環境整備に関する提言書について

そしたら次に、小樽版DMO環境整備に関する提言書について何点かお伺いしたいと思いますが、26ページに、セミナーの会議録が載せられていて、私もさらっと読んだのですが、ここの冒頭にも、講師の方が、やはり観光がもたらす効果については、経済だということで、第一声として語られているのです。

私の見解だと、先ほどの観光入込客数の総括では、前年より上回っていると考えられますというような具体性に欠けて、どれほど上回ったのかなどの記載は全くありませんので、こういったようなファジーな分析だと、今後、取り組みに関しても、先ほど入込客数だけではないというようなお話もございましたけれども、やはり入込客数だとか観光消費額の増加にばかり目が行きがちになるのではないかなというふうに感じます。

でも一方で、実際に人口は減って、新卒者の市内就職状況にも著しい向上が働いていないので、決して経済活動が豊かになっているというふうには思えない状況だと私は感じます。

このDMOの提言書のヒアリングの結果でも、市民意識、これがやはり観光産業の位置づけの甘さを指摘する声も目立っています。

やはり小樽市の観光は、多くの人を訪れ、たくさんのお金を落として、大きな経済波及効果を生み出し、先ほど観光振興室主幹も述べられたように、財政の底上げ、または、それが行く行くは市民生活の向上になる。そういったような循環になると思うのですが、やはりそのような発信をしていかなければ、市民に小樽市の観光の大切さというのはわかってもらえないような気が私はしているのです。一部の人間は盛り上がっていますけれども。

やはり他人事の原因というのは、取り組みが幾ら報道されても、観光関係者以外の生活感が変わったという意識がないからということも、私は大きな原因だと考えているのですが、やはり市民が自身に少しでも関係したり、恩恵といいますか、こういったものが感じられないと、なかなか市民意識の向上というのを変えるのは、難しいというふうに思うのです。また以前からくどくどしいようですが、やはり、この経済波及効果の検証が私は必要だと思うのですが、これは、事業者がなかなか踏み切れない調査であって、まちの現状だとか方向性というのを市民に知らせるのは行政の役割だというふうに考えるのですが、ぜひ優先順位を上げて、経済波及効果の検証をもう一度お願いしたいのですが、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室嶋崎主幹

観光の経済波及効果について、何度も面野委員とは議論を交わしたところですけれども、平成15年から16年に大々的にといいますか、観光基礎調査の中で経済波及効果の報告もさせていただいております。本市として、これらは重要なデータでございますし、その必要性も認識しておりますし、また、これが少し古くなっているということも認識しているところでございます。

先ほども申しあげましたけれども、平成30年度に行う予定をしております小樽市観光客動態調査の中で、この経済波及効果についても、平成15年と同じような同規模の調査報告とまでは行かないものの、何らかの調査方法を工夫して取り組んでいきたいと考えております。その方向で進めてまいりたいと思っております。

○面野委員

◎港湾室について

次に、港湾室についてに移りたいと思います。

まず、今回の参事の職の撤廃に伴って、今まで参事の行っていた職務と責任の所在について、現在どのようになっているかお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室長

参事の職務と責任の所在ということでございますけれども、港湾担当参事が撤廃されまして産業港湾部長に引き継がれております。

○面野委員

それでは、この職務内容も責任も、全て今まで負っていたものは、部長に移ったということによろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

そのとおりでございます。

○面野委員

それでは、参事職撤廃の前に、産業港湾部長がやられていた業務、職務、これはどのようなことをやられていたのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

産業港湾部長の職務につきましてですが、市長及び副市長の命を受けまして、所管する産業経済、観光、卸売市場及び港湾に係る事務を掌理し、産業港湾部に置かれた港湾室、観光振興室、商業労政課、産業振興課、農政課及び水産課、並びに公設青果地方卸売市場及び公設水産地方卸売市場の職員を指揮監督してございます。

また、業務の詳細につきましては、小樽市の事務分掌規則の別表第2の港湾室、観光振興室、商業労政課、産業振興課、農政課及び水産課の箇所に記載の事務のとおり、産業経済関係で例を挙げますと、商業振興、商店街団体等への支援、雇用促進、産業の振興、企業誘致、中小企業の経営相談、森林保全、林業振興、農産物の生産指導、水産業・水産加工業の振興、漁港の整備、漁場の改良などがございます。

また、観光関係では、イベント開催、観光事業の調査統計、観光誘致、宣伝、フィルムコミッションなど。

卸売市場関係では、青果物・水産物の取引の適正化、生産・流通の円滑化。

また港湾の関係では、先ほど少し参事のところでございましたかもしれませんが、港湾の整備事業に関する調整・計画、港湾計画、港湾整備事業の実施、港湾施設の維持補修などがございます。

また、農地等の利用関係の調整など、農地に関する事務を執行する農業委員会との連絡を農政課が担ってございますので、こういったことから農業委員会との連絡などの業務を担当されてございます。

○面野委員

率直に聞きたいのですが、部長、大丈夫ですか。業務過多にはならないのですか。

○産業港湾部長

今、私も改めて聞いていると、非常に身の引き締まる思いでございますけれども、個々の業務を全て、私が担当しているわけではありませんので、職務的には職員がやっていますので、業務は確かに幅広いですし、本日の当委員会でも、私、産業港湾部と農業委員会ですから、全て所管するというのは、なかなか厳しいものはございますけど、頑張りたいと思っております。

○面野委員

予算特別委員会でも質問があって、産業港湾部参事の撤廃は原部側からは要望してないということだったので、部長には何とか頑張っていたきたいというふうに。他人事ではないですが、有能な部下の方がたくさんいらっしゃるんで、これからはもしっかり頑張っていたきたいと思えます。

ただ、今までは、港湾室の同一の建物内に参事がいらっしたわけで、やはり、そこが責任を最終的には負うということ、ある程度の連携は組めるような状況ではあったと思うのですが、現在は、港湾室と産業港湾部の部屋はもちろん分かれていますので、この辺の連携ですとか情報の共有のための方法などというのは、新たなものを何か考えられているのか、御説明ください。

○（産業港湾）港湾室長

これまでも部長との連絡などにつきましては、直接会って説明等お話ができないときには、メールを使ったり、直接電話したりということで連絡はとり合っております。

しかしながら、やはり、直接意見交換とか直接会ってお話するのが情報共有においては最も有効なことだと当然のごとく考えるわけですが、緊急な場合には、必要に応じた連絡をとり合ひまして、業務を遂行しておりますので、今のところは特に支障ということにはなってございません。

○面野委員

産業港湾部の皆さんに言ってもしょうがないのかもしれませんが、やはり港湾室の弱体化になっているのではないかと懸念と、あと、原部から要望していることではないのにこういったような組織改編が行われているということで、強く産業港湾部からも、組織再編が行われるようなので、強く要望をしていただきたいと思いますので、よろしく願います。

最後に一括で質問させていただきます。

◎卒業記念ガラス製作体験について

卒業記念ガラス製作体験の事業について、これの予算額、事業開始当初と現在、また近年の製作体験者数と利用者側の評判や要望、また事業展開されている側の要望、あと今後の展開があれば、御一括でよろしく願います。

○（産業港湾）産業振興課長

卒業記念ガラス製作体験の、まず予算につきましては、市内の11工房が実行委員会を組んでございまして、そちらのほうに、主には制作費の補助という形になるのですが、平成29年度で200万円という予算を組んでございます。

それから、当初と現在の推移という部分でございますが、この事業は、平成24年度から開始してございまして、

児童数の変化がありますので体験の率でお話を申し上げますと、24年度が78.9%、その後、多少、年度間でばらつきはございますけれども、上向きな方向にございまして、昨年、28年度は90.4%という数字になってございます。

次に、近年の体験者数ということでございますが、直近、28年度で申し上げますと、対象792名の児童に対しまして、体験数が716名という形になってございます。

それから、利用者の評判という部分でございますが、学校によっては授業ということで取り組みいただけたところもございまして、そういったところでは、アンケートを児童にとったりしているところもございまして、そういった中から何点かお話を申し上げますと、これはまず児童たちの感想としましては、小樽にガラスの文化があることは知っていたが、体験したことはなかった。生まれ育ったまちにすてきな文化があることを知る機会があっただけよかったというふうな、そういった感想でありますとか、小樽市外に住んでいる友達や親戚にも、小樽のガラス文化を広めていきたいといったような感想がございました。

また、学校の教員からは、小樽らしいとてもよい企画だと思うというふうなお話でありますとか、ぜひ来年もこの事業を続けていただき、小樽の6年生に体験をさせてあげてほしいといったような利用者からの感想、お声をいただいております。

それから、実際、工房で体験するような形になるわけですが、事業者からの要望としましては、ガラスが地場に根づく産業であることを広く周知することができる事業であるということで、事業者のほうでも、よそのまちの人からもうらやましがられることも多いといったような声も聞いている中で、ほかにはない小樽独自の取り組みであり、長く続けていきたいといったようなことをお聞きしているところでございます。

次に、今後の展開につきましては、事業の性格から、数値などからその効果を明確に把握できるものではありませんけれども、体験した児童でありますとか学校、工房などの意見や感想からは、この事業の趣旨、こういったものが理解されていると考えてございますので、あわせてただいま申し上げたような前向きな評価もいただいているところでございますので、今後も体験率の向上、こういったことを目標に取り組みでまいりたいと考えてございます。

○産業港湾部長

先ほどの港湾行政にかかわる組織の部分でございますけれども、私どもはやはり港湾行政について一番よくわかっている部分もございまして、平成30年度の機構改革に向けては、しっかり私どもとして今後の港湾行政をどのように進めていくかについて、きちんと意見してまいりたいと考えております。

○委員長

民進党の質疑を終結いたします。

なお、この際、暫時休憩いたします。

なお、再開時刻は、追ってお知らせいたします。

休憩 午後 4 時27分

再開 午後 5 時32分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

秋元委員の質疑を残しておりますが、本日は、この程度とし、明後日は午後 3 時から、秋元委員の質疑を行います。

本日は、これをもって散会いたします。