

議長	副議長	局長	次長	議事係長	議事係

<p>経済常任委員会会議録</p>			
日 時	令和5年 6月27日 (火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時53分
場 所	第1委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	横尾委員長、中村（吉宏）副委員長、新井田・小貫・平戸・ 面野各委員		
説 明 員	産業港湾・港湾担当両部長、農業委員会事務局長 ほか関係理事者		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 <div style="text-align: right; margin-top: 20px;">書 記</div>			

～会議の概要～

○委員長

開会に先立ちまして、一言御挨拶申し上げます。

過日開催されました当委員会におきまして委員各位の御支持をいただき、委員長に就任した横尾です。もとより微力ではありますが、副委員長共々、公正にして円滑な委員会運営のため最善の努力を尽くす所存でございますので、委員各位はもとより、説明員の皆様の御協力をお願いいたします。

なお、副委員長には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。

改選により委員の構成が変わっておりますので、説明員の紹介をお願い申し上げます。

(説明員紹介)

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、小貫委員、平戸委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和4年度企業立地状況について」

○(産業港湾) 由井主幹

それでは、報告事項1、令和4年度企業立地状況について報告させていただきます。

資料1を御覧ください。

最初に、「1 新規立地企業」についてでございますが、石狩湾新港小樽市域におきましては、インスタント食品などを製造しております株式会社北海大和が、一般産業用機械・装置を製造しております日本ホイスト株式会社が立地しているほか、銭函3丁目におきまして、研究用の試薬を開発しております、ナカライテスク株式会社が立地するなど10社が立地しております。

次に、「2 既立地企業の用地取得等」、いわゆる買い増しについてでございますが、石狩湾新港小樽市域におきまして、水産品を取り扱う札幌シーフーズ株式会社が菓子製造を行う予定のため立地したほか、銭函3丁目におきましては、一般貨物自動車運送業の株式会社食品急送など4社が用地等を買増ししております。

次に、「3 操業開始企業」についてであります。石狩湾新港小樽市域におきまして、機械器具設置工事業の株式会社共翔重量が、自動車整備業の株式会社岩崎が、また銭函3丁目におきましては、人工大理石を加工してシンクなどを製造する株式会社能村など9社が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。令和5年3月末現在、銭函工業団地では、対前年度2社増の152社の立地となっており、分譲済み面積は120.4ヘクタール、分譲率は94.1%となっており、立地企業152社のうち、対前年度1社増の130社が操業しております。

石狩湾新港小樽市域では、対前年度6社増の29社の立地となっており、分譲済み面積は130.8ヘクタール、分譲率は55.3%となっており、立地企業79社のうち、対前年度6社増の66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737社の立地があり、分譲済み面積は881.9ヘクタール、分譲率は73.0%となっており、立地企業737社のうち687社が操業しております。

なお、石狩湾新港小樽市域では、自動車製造業のUDトラック北海道株式会社や食品卸売業の大槻食材株式会社が年度内の操業を予定しているほか、同地域の銭函4丁目エリアでは、分譲主体であります石狩開発株式会社が新たな分譲用地を4月から分譲開始するなど、今後も企業のこのエリアへの立地が進むものと期待しているところです。

また、本資料には記載しておりませんが、令和4年9月にふるさと納税をはじめとしたECサイト運営代行など

を行っている株式会社サイバーレコードが、小樽駅前第1ビル内にサテライトオフィスを開設いただきましたことも併せて御報告させていただきます。

○委員長

「ビッグデータを活用した通行量調査の実施について」

○（産業港湾）吉田主幹

ビッグデータを活用した通行量調査の実施について御報告いたします。

資料2を御覧ください。

歩行者通行量調査は、市内中心部の小樽都通り、小樽サンモール一番街、花園銀座の各商店街における歩行者通行量を春と秋の平日、金曜日と日曜日、午前9時から午後7時までの間、数取器を用いて計測し、過去の調査結果との時系列的な比較を行い、商業環境等の変化を把握する基礎資料としているもので、毎年第4回定例会の経済常任委員会で結果を報告しております。

調査測定の方法については、これまでも委員の皆様から、ビッグデータ等を活用してはどうかといった御意見をいただいております。調査を開始して以来、宿泊施設や観光施設が新規開業するなど、市内中心部の状況が大きく変わっており、これまでの調査地点以外や調査時間外の状況を把握することも商店街のにぎわいづくりにつながるものと考えられることから、今回から、ヤフー検索のデータやヤフーが提供するアプリケーションで許諾を得たユーザーの位置情報を基にした統計データ、DS、INSIGHTを活用した測定方法で実施することといたしました。

参考といたしまして、これまでの調査条件に合わせた結果等を資料の中段以下に示しております。昨年度までは、地図上の緑、青、黄色の線で示す各商店街の計7か所の調査地点において、通過する歩行者を1時間当たり20分間、数取器により計測し、その数値を3倍した数をその地点における1時間の通行量とし、10時間分を合計しております。旧調査と表示した欄の数値がそれに当たります。

データを使った測定方法では、3商店街が含まれる地図の赤色の網かけ部分に滞在する方の量を計測しており、これまでの数取器により調査した日時と同じ日時での1時間ごとの滞在量を計測し、10時間分を合計しております。新調査と表示した欄の数値がそれに当たります。量測定の結果をグラフ化したものが、下段の折れ線グラフとなっております。

データを使いました調査は、遡って検索が可能な期間が令和元年10月までとなっていることから、令和2年6月以降の比較となりますが、二つの測定結果を比較検証いたしましたところ、人の量は、おおむね春よりも秋のほうが多く、日曜日よりも平日のほうが多いということが、どちらの調査においても傾向として見られます。

これまでに蓄積しましたデータとの比較はできなくなりますが、新しい測定方法では、計測日の翌日にはデータを取得することができ、月、日、時間別の比較や、これまで調査していない地域や夜間のデータも取得が可能となります。

今後は、ビッグデータを活用した調査により、中心商店街など商業地域等に滞在する人の量を計測及び分析し、商店街等のにぎわいづくりに資する参考資料といたします。

○委員長

「森林環境譲与税を活用した森林整備に関する施策について」

○（産業港湾）宮田主幹

報告事項3、森林環境譲与税を活用した森林整備に関する施策について御報告申し上げます。

管理が十分に行われていない未整備森林の適切な管理を進めるため、森林経営管理法が平成30年に成立し、森林所有者と市町村の責務が明確にされました。翌平成31年には、森林環境譲与税など財源に関する法律も制定され、全国的に森林の適切な管理を進めることとなりました。

本市でも、令和2年度より森林環境整備事業を実施しており、森林管理制度に基づく森林整備の手順であります、未整備森林所有者の意向調査について、最初に、モデル地区を対象として、3か年サイクルの整備事業が1巡したことから、ここまでの経過を御報告いたします。

1枚目はこの形で説明いたしますが、2枚目以降はフロー図と、3枚目は年次計画の図面資料となっておりますので、御参考にしていただきたいと思います。

まず、1年目となる令和2年度は意向調査とありますが、森林所有者に対し現在の所有者情報の確認と、今後の所有している森林の管理方法、自らが森林管理を行えるか、または、市に管理を委託したいかなどの意向を確認する調査を行っております。

事業内容としましては、①番として、森林の状況把握、林地の台帳や所有者確認、所有者リストを作成。②番として、森林所有者の意向調査、③番として、市の森林をモデル地区のほか6地区に分けて、年次計画を策定しています。

②森林所有者の意向調査では、モデル地区の132人に対し調査票を送付し、62人からの回答がありました。そのうち、山林の経営管理についての考え方について、市へ管理を検討は28名、森林組合へ管理を検討は8名、自己で管理するは10名、そのほかは16人と回答を得たところであります。

次に、2年目となる令和3年度は経営管理権集積計画とありますが、市に管理委託を希望する28人の森林について、具体的に樹種、樹齢、地形、路網整備、集約の可能性、権利関係、減災・防災などの抽出森林の検討を行い、林業経営に適した森林か、林業経営に適さない森林かどうかなどを判断し、適した森林においては、森林現況調査や境界の確定、周辺等土地所有者の同意などを行っております。その結果、経営管理集積を進める森林として、4か所の約3.1ヘクタールとすることとなりました。

次に、3年目となる令和4年度は、経営管理実施権配分計画とあります。

林業経営に適すると判断し、市に経営管理権を集積した4か所の約3.1ヘクタールの森林について、民間の森林事業者に対して、経営管理の再委託に向けた公募などの手続を進めましたが、公募に応じる事業者がありませんでした。この4か所の3.1ヘクタールについては、今年度、令和5年度中に市が直営で森林整備、下刈りだとか除伐を進める予定であります。

このほかにも、森林機能の普及啓発、木材利用促進という形で、令和2年度から旭展望台周辺的环境整備、あと公園ベンチだとか、木製アスレチックの更新だとかという形の事業を行っております。

○委員長

「令和5年第1回石狩湾新港管理組合議会臨時会について」

○（産業港湾）港湾室主幹

令和5年第1回石狩湾新港管理組合議会臨時会が、去る6月8日に開催されましたので、その概要について御報告いたします。

議案は、議案第1号が、新港管理組合監査委員の選任につき同意を求める件、議案第2号が、新港管理組合専任副管理者の選任につき同意を求める件となっております、それぞれ同意されました。

また、報告として、報告第1号が専決処分報告の件、報告第2号が令和4年度新港管理組合繰越明許費繰越計算書報告の件の2件の報告がありました。

○委員長

「(株)小樽観光振興公社における第三者割当増資について」

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

株式会社小樽観光振興公社における第三者割当増資について御説明させていただきます。

資料4を御覧ください。

令和5年6月9日に開催された株式会社小樽観光振興公社臨時株主総会において、第三者割当増資についてが議案として提出され、決議されました。

まず、「1 募集株式の種類及び株数」につきましては、普通株式で300万株であり、「2 募集金額」につきましては4,800万円、1株当たりの株価は16円であります。

募集金額につきましては、従前の説明では4,000万円の増資を想定しておりましたが、建設設備に係る費用の高騰が今後も予想されることから、少しでも資金に余力を持つ必要があり、かつ中小企業優遇税制の範囲内の資本金1億円以内の確保に努めたものであります。

「3 株式引受予定先」につきましては、14先であります。14先の内訳は、既存株主が7先、新規株主が7先であります。

参考として記載しておりますが、これまでの発行株式総数が413万2,500株から、今回の増資により713万2,500株となります。

増資後の株式比率につきましては、小樽市の保有株式数は409万500株と変わらないことから、株式比率は98.98%から57.35%になります。また、民間の保有株式数は4万2,000株から304万2,000株となり、株式保有比率は1.02%から42.65%となります。

これにより、小樽市が株主として行使できる権限の区分が、下表にございます⑤の株主総会の特別決議を単独で可決する権限から、④の株主総会の普通決議を単独で可決する権限に変更となります。しかし、50%以上の権限があれば、十分に第三セクターに対する行政としてのガバナンスを保つことができるものと考えております。

現在、公社では、登記に向け手続を進めているところであり、7月中旬から下旬にかけ登記が完了する予定と聞いております。

○委員長

「産業港湾部所管の新型コロナウイルス対応事業継続支援金等の実施状況について」

○（産業港湾）産業振興課長

それでは、資料5を御覧ください。

新型コロナウイルス対応事業継続支援金等の実施状況について御説明をいたします。

資料にございます小樽市事業継続緊急支援金につきましては、昨年第2回定例会での補正予算の事業になります。内容は、幅広い事業者の事業継続を支援するため、北海道が実施いたしました道内事業所等事業継続緊急支援金に該当した市内事業者に対しまして、北海道の支援金と同額を上乗せ支給することで、支援内容を充実させるものとなっております。北海道の支援金につきましては、昨年12月23日に終了しております。小樽市におきましても、本年2月28日に終了したところでございます。

今回の御報告につきましては、確定の件数と金額でございます。

最終的な支出件数につきましては1,745件、金額は1億2,845万円となっております。個人、法人の内訳につきましては、御覧のとおりでございます。

当初予算との差につきましては、件数で755件、金額で5,155万円の余剰が出ております。余剰の要因につきましては、予算の算定に当たって、北海道の支援金に20%減の売上げ要件がございまして、その推計に令和2年度の小樽市中小企業等実態調査の結果を参考に推計いたしましたので、事業を実施した令和4年度では、売上げ減少の影響を受けた事業者が減少しまして、結果、想定どおりの予算、申請件数には至らなかったものと考えております。

○委員長

次に、今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第11号について」

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

議案第11号小樽市駐車場条例の一部を改正する条例案について御説明させていただきます。

資料6を御覧ください。

今回の条例改正につきましては、令和6年4月1日から新たに小樽市堺町観光バス駐車場を設置し、その管理を指定管理者に行わせるとともに、利用料金制を導入するなど、当該駐車場の開設に当たり、所要の改正を行うものであります。

それでは、条例改正の内容について御説明いたします。

まず、第2条、名称及び位置につきましては、同条中に名称を「小樽市堺町観光バス駐車場」、位置を「小樽市港町7番」として加えて規定いたします。

次に、第2条の2、指定管理者による管理につきましては、本駐車場は指定管理者により管理を行うこととしておりますので、同条中に「小樽市堺町観光バス駐車場」を加えて規定いたします。

次に、第4条、駐車することができる自動車につきましては、定員11人以上の一般貸切りバスが駐車できる旨を第4条第1項第2号として加えて規定いたします。

また、同条第2項として、指定管理者が必要と認め、あらかじめ市長の承認を得たときは、一般車両を駐車することができる旨を規定いたしますが、これは堺町周辺の駐車場が満車の状態にあり、堺町周辺道路が著しく混雑し、交通の支障が発生するような状態に陥った場合で、観光バス駐車場の駐車スペースに余裕がある場合に、当駐車場に一般車両の駐車を認めるものでございます。

次に、第7条の2、駐車場利用料金につきましては、同条第4項の表に堺町観光バス駐車場の利用に係る一般貸切りバス及び一般車両の上限の額を加えて規定するものです。

同条例改正の施行日につきましては、令和6年4月1日といたします。

なお、駐車場利用時間につきましては、第3条、利用時間等で、同駐車場の利用時間が本条例第3条第1項で既に規定されておりますので、同一であることから、今回の改正の対象とはなりません。

○委員長

「議案第14号について」

○（産業港湾）港湾整備課長

経済常任委員会に付託されました議案第14号工事請負契約について御説明させていただきます。

まず、工事名称、第3号ふ頭小型船だまり整備工事。契約金額2億1,560万円。

契約の相手方、近藤・小田・みかみ共同企業体。

工事期限につきましては、令和6年2月29日。

工事の概要につきましては、本体工につきましては、本体ブロック製作工、本体ブロック据付工、そのほか海上地盤改良工であります。

○委員長

説明員の退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員退室）

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎ビッグデータを活用した通行量調査の実施について

まず、報告をいろいろ伺いましたが、企業立地等もすごく進んでいるなという印象も受けましたし、少し報告を聞いて1点、ビッグデータを活用した通行量調査の実施についてなのですけれども、今、時代に即応してといえますかビッグデータを使った調査が行われておりますが、今、比較などをしてみているやはり少し思うのですけれども、かつて行っていた通行量の調査、線的な部分でありまして、これと、今、行っている状況と、うまく比較といえますか、どういう時点で何人が通っていった、そのうち、市民の方と観光客の方の見分けというのはなかなか難しいのかと思うのですけれども、この辺はどのように考えられるのか、少しお示しいただけますか。

○（産業港湾）吉田主幹

通行量の新しい調査、測定方法についてですけれども、これまでは、観光客と思われる方を、お買物のお土産店のバッグですとか地図を見ながら歩かれているという方で、区別はある程度はできていたかと思うのですけれども、新しい測定方法につきましては、アプリケーションをお持ちの方等で判断することになりますので、確認するものとしましては、そのデータが小樽市に在住している方なのか、主な居住地が小樽市以外なのか、そういった区別でしかなく、小樽市以外から来ている方が観光として小樽市に見えられた方なのか、もしくはお仕事で従業員等で来られた方なのか、その辺りの区別はできないものとなっております。

○中村（吉宏）委員

アナログの方法だと、お土産の袋を持っているから観光客なのだろうと推測ですけれども、それが果たして正しいかどうかというのも定かではないという部分かもしれませんが、今、新しい方法でも、なかなかその見分けが難しいのだろうと。

観光都市でありますので、観光客の動向と申しますか動線と申しますか、そういったものも、ある程度調査を今までの形だったらできていたかと思うのですが、今後において、またその辺も意識されるのでしょうかから、観光客の抽出という方法の部分で引き続き注視していただければと思います。

◎港湾について

次に、港湾に関連してお伺いしたいと思います。

小樽観光の中心とも言える小樽運河を控える小樽港であります。その小樽運河が完成から今年で100年が経過することなのですけれども、小樽港のこれまでの荷役の方法、それから推移について、お示しいただきたいと思えます。

○（産業港湾）港湾室主幹

小樽港のこれまでの荷役の方法ですとか、そういったものでございますが、小樽港は、古くから、サケやニシンの豊漁地として知られてきましたが、明治初頭には、石炭の積出しですとか、内陸部の物資供給の中継港として発展してきました。

その後、第一線防波堤でございます北防波堤、南防波堤、島堤が整備され、その後、小樽運河につきましては大正3年に着工して、今年で竣工100年を迎えます。

小樽運河につきましては、内陸を掘り込んで築造した運河ではなく、海岸の沖合を埋め立てて築造したものでございます。

運河の荷役に関しましては、港内に停泊した貨物船と運河の間に、はしけと呼ばれる船が往来して、そのはしけから運河沿いに並びます石造の倉庫に荷役されておりました。その後、貨物船が大型化しまして、直接、埠頭におきまして接岸して、直接荷役するような形が主流となっております。

○中村（吉宏）委員

そこで、今、小樽港の荷役の経過をお話しいただきましたけれども、私が言いたいのは、物量によって港湾の整

備が進んでいくと。貨物の移動方法などによっても港湾の形状が、それによって決まってくるのだということなのですけれども、そこで、本日は小樽港やほかの港の貨物量ですとか荷役内容をお聞かせいただいて、港湾施設の関係やほかの港との荷役の方法の特徴をお聞かせいただきたい。そして、小樽港の現在の港湾計画での将来の方針など確認していきたいと思います。

少し港湾関連、私も不慣れな言葉がいろいろありまして確認していきたいのですが、まず、貨物量についてお伺いしますが、貨物量は何か特殊な計算方法があるということで、フレートトンというものについて御説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾振興課長

フレートトンについてでございますが、これは港湾取扱貨物の単位のことになっておりまして、容積で1.133平方メートルか重量で1,000キログラム、これを1フレートトンといたしまして、その貨物のどちらか大きいほうで、その貨物の数量を量るということになっております。

○中村（吉宏）委員

貨物の大きさを測る単位だということであります。

そのルールによる港湾貨物量ですが、今日は小樽港と石狩湾新港と苫小牧港、3港の数字を少し比較していきたいと思うのです。

三つの港、それぞれの総取扱貨物量、そして、次に全道で12港、重要港湾があると思うのですが、その12港の中での順位をそれぞれお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港、石狩湾新港、苫小牧港の貨物量について御説明させていただきます。

これは令和3年の貨物量ということになります。港湾の貨物量につきましては、暦年1月から12月で港湾の貨物量は集計されております。

小樽港につきましては、総取扱の貨物量が1,232万8,026トン、これで道内の重要港湾以上12港のうちの5位という形になっております。石狩湾新港につきましては623万2,290トン、こちら道内の順位が6位となっております。次に、苫小牧港ですが1億477万6,795トンで、全道で1位となっております。

○中村（吉宏）委員

苫小牧港が1位で、聞くところによると、全道の結構な量の物量だと。石狩湾新港が小樽港の7割ぐらいの貨物を取り扱っているということで、意外と多いのかとも思いますけれども。

そこでお伺いしたいのですが、荷役の方法で、小樽港はフェリーの割合が多いと思います。石狩湾新港は、フェリーを運航していないと思うのですが、それぞれ今挙げた港、石狩湾新港は除くのでしょうか、フェリーの量と貨物の量と割合をお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港のフェリー貨物の割合につきましては、トン数としましては1,147万3,150トン、割合につきましては約93%になっております。

苫小牧港につきましては、フェリー貨物の割合が5,777万9,420トン、割合につきましては約55%となっております。

○中村（吉宏）委員

こう見ますと、小樽港はフェリーの割合が9割以上で、苫小牧港も結構な貨物があるのですが、フェリーの割合はそれほどではないと。

荷役方法として、もう一つ伺いたい。3港のコンテナ貨物の量と割合をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港のコンテナ貨物のトン数ですが、14万9,688トンで、割合といたしましては1.2%。石狩湾新港につきましては、コンテナの貨物量が29万3,687トンで、割合につきましては4.7%。苫小牧港につきましては、コンテナ貨物の貨物量が276万1,025トンで、約2.6%となっております。

○中村（吉宏）委員

こうして見るとやはり小樽港は、圧倒的にフェリーの貨物量が多いということですね。

次に、貨物量の話ではないのですが、参考までにクルーズ船の入港実績を聞きたいのですが、新型コロナウイルス感染症の関係もありますので、今年の予定数で比べていただいてもいいのですが、今の三つ、石狩湾新港はどうか分かりませんが、クルーズ船の数字をお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和5年のクルーズ船の寄港の予定数ということでお答えさせていただきます。

小樽港は22隻の予定となっております。石狩湾新港はゼロ回、苫小牧港につきましては2回という形になっております。

○中村（吉宏）委員

苫小牧港は圧倒的に少ないですね。

あと、今、少し質問させていただいた中から、三つの取扱貨物とか荷役の方法、客船の入港数も含めて、特徴や違いなどがあると思うのですが、港湾室としてどのように捉えているのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の特徴といたしましては、やはりフェリー航路がある港ということになっておりまして、その中でも、日本海側の航路という形で立地しているところでございます。

また、小樽市が観光地ということもありますし、札幌市にも近いということもありまして、先ほど御説明したとおり、クルーズ船の寄港が多くなっているところでございます。

石狩湾新港につきましては、比較的新しい港ではございますが、近年エネルギーの関係とか、そういったものの基地として稼働しているというところでございます。

苫小牧港につきましては、太平洋側の北海道の港として、太平洋側の本州と結ぶ航路なども多くある港ということになっております。

○中村（吉宏）委員

今、いろいろと特徴をお話しいただきましたけれども、小樽港だけに限って少しお伺いしていきます。

今、苫小牧港、それから石狩湾新港と貨物を比べただけでも、小樽港の特徴といいますか優位な点というか、本当に特化した部分があるかというところなのではございますけれども、今後のフェリーの貨物の維持、堅持ということに関しては、どのようなことが必要になると思うか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港につきましては、フェリー航路につきましては非常に重要な航路と認識しております。こちらにつきましては、小樽港の特徴であります日本海側に位置していること、災害リスクの少ないこと、こういったものをPRしながらフェリー貨物の集荷に努めていきたいということで考えております。

また、先ほど御説明しましたとおり、小樽市も観光地でございますし、北海道の中心地である札幌市に近いということもございまして、旅客も他の航路に比べれば多い形になっておりますので、こちらの優位点もPRしながら、航路の維持に努めていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

フェリーに関連して、もう少しお伺いしたいのですが、フェリー貨物維持には、さらには周辺の道路や橋

とかトラックの置き場所の維持管理というものが必要なのだろうと思います。

特に、勝納大橋というのはかなり年数がたっていると思われまして、まず勝納大橋について、いつ建設をされて、維持管理というのをどのように行っているのか。

それから、定期点検とか定期補修とか、そういったものがどのように行われているのか。

さらには、架け替えの予定がどうなっているのかというのをお示しいただけますか。

○（産業港湾）港湾整備課長

勝納大橋の建設年につきましては、昭和52年に建設された橋になります。今年で46年経過しております。

維持管理につきましては、3年ごとの一般点検によりまして、橋梁全体の変状の有無ですとか、程度把握しているところでございます。

勝納大橋の架け替えに関しましては、小樽港縦貫線の整備と併せて検討する必要があると考えてございまして、小樽港縦貫線の整備については、港湾計画において札幌方面から第3号ふ頭までの区間の4車線化を位置づけておりますけれども、道路の拡幅に伴う既存企業への影響が大きいこと、それから、多額の事業費が必要なことから、当面は路面標示ですとか付加車線の車両の円滑な誘導を図る案内標識だとかで対応していきたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

今、小樽港縦貫線の話が出ましたけれども、他方、勝納大橋に関しては46年経過しているというお話もありました。相当劣化も心配される場所なのですが、港湾計画にひもづけてということですけども、これ、割と早めに対応したほうがよろしいのではないかと思います。橋をまず単独で整備ということは、小樽市としては考えていないのか、再度お答えいただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾担当部長

今、橋の架け替えの部分の御質問がございましたけれども、小樽港は、当然かなり古い港という形になっておりますので、ほかにも岸壁の部分とか、例えば荷さばき地の部分とか、いろいろな部分で古い施設を多く抱えているような状況でございます。

そのような中で、実際に利用している業界団体の皆さんとか周辺企業の皆さんのお話も聞きながら、港湾設備の改修に当たっては、当然のごとく優先順位をつけながら対応していきたいというふうに考えておりますので、現時点で橋の架け替えを、この時点までやるということは少しお話しできませんけれども、いろいろほかの港湾施設の老朽化の部分を見ながら、今後、判断はしていきたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

答弁を聞いて、少ししつこいようですけども、ということは、勝納大橋については、橋梁の安全性については、まず今のところ問題はないという認識でいいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾整備課長

先ほど答弁させていただきました3年ごとの一般点検の中におきましては、主要構造の変状だとかは確認されていないという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

今は、しばらく計画の中でどう位置づけるのかというのは、推移を見てということだと思いますけれども、大型車が走ると非常に橋が揺れて、新しいものでしたらまだ大丈夫ですけども、結構、経年劣化しているのが危険なのではないかと思って質問をさせていただきました。

それと、少しまた質問が変わりますけれども、クルーズ船の乗客の動線の維持管理という観点からお伺いしたいと思います。

フェリーから堺町通りの歩行者の通る道筋というのが、勝納ふ頭、クルーズ船の船客の歩くような歩道になって

いと。今、クルーズ船については、第3号ふ頭の整備が進んでいて来年から供用を本格的に開始ということですが、片や、勝納ふ頭もクルーズ船の停泊が予想されるという流れの中で、実際にフェリーターミナルを含めて、勝納ふ頭から市内に向かって観光客が歩く、この道路を使っている、実際にどこの道路を使っているのかとか、どのぐらいの人数が使用しているのかというような実態というのを調査されたり、把握はしているのか、お示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船客の勝納からの観光地への移動につきましては、移動の仕方といたしましては、タクシーを利用されている方、また大型の船で中央バスが路線バスをあそこで臨時的に運行していただく場合もありますので、そういった形で移動されている方もおりますし、また、ツアーのバスで出ていく方もいらっしゃる。そういったものを全て使わずに徒歩で歩かれている方も当然いらっしゃいます。その割合につきましては、正確な数字はつかんでおりませんが、大型の2,000人程度乗ってくる船であれば数百人程度歩いているのかというところで感覚的にはつかんでおります。

通る動線につきましては、フェリーターミナル側の歩道を歩いて行って、また小樽港縦貫線に入って勝納大橋を渡ってメルヘン交差点へ行くですとか、あと、ウイングベイ小樽に行かれる方もおりますので、こちらは埠頭を出てマリンウェーブ小樽側の歩道を通ったりして進んでいくというようなことで、皆様の動線がそういった形で動いているというのは肌で感じております。

○中村（吉宏）委員

まさしく勝納大橋を歩いて通るのですよね、大丈夫ですかねという心配なのですけれども。

そういう先ほどの勝納大橋も含めてですけれども、クルーズ船の観光客、特に外国人観光客の方も多く通られるという観点からすると、こういった港湾の道路の整備、維持管理というものの視点というのがあるのかどうか、お示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今のところ、今お話しさせていただいた動線には歩道というものがございまして、一応こちらを歩いて移動していただいているという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

維持管理の視点はあるのですかという御質問をさせていただきましたが、この点いかがでしょう。

○（産業港湾）港湾整備課長

特には、勝納大橋に特化したということではございませんけれども、毎年、道路の状況を確認しながら、補修などといった対応をさせていただいているところでございます。

○中村（吉宏）委員

少し話はまた貨物に戻ります。

フェリー会社と関連する企業へのヒアリングと申しますか、貨物は先ほどフェリーが大分重点になっているのだという話ですが、フェリー会社や関連する企業等へのヒアリングなどはどの程度行っているのか。そこで道路補修などの依頼というのはないのか、この辺を少しお示しいただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

フェリー運航会社との情報交換等につきましては、私ども官民連携で貨物誘致を行っている、小樽港貿易振興協議会というところがございますが、こちらにフェリー運航会社にも入っていただきまして、そちらの中でフェリーの利用促進部会というものも設けております。そういった機会に情報交換をさせていただいたり、日頃から、フェリー運航会社とは非常に情報交換する機会、通常の場合でも多いものですから、貨物の動向とか状況等についてはお伺いしているところです。

また、今、中村吉宏委員からお話のあったとおり、フェリー運航会社から、フェリー前の通りの状況とか、そういったものが港湾室に連絡があって、それに基づいて補修したりということも当然ございます。

○中村（吉宏）委員

企業の意向調査、非常に大変重要だと思いますし、小樽港の貨物量の9割をフェリー貨物が占めているということは、動向、それから意向を把握するというのは非常に重要だと思います。

あと、苫小牧港関係でお伺いします。

前回も質問させていただきましたが、苫小牧東港で新日本海フェリーの利用する岸壁の横に耐震バースが整備されて、フェリー対応の岸壁、正式にはRORO船の対応というのでしょうか、これが可能な岸壁があると、整備された。耐震強化岸壁といって地震に耐え得る岸壁ということでしょうか、少し再度お聞きしますけれども、こういったことを、この情報を聞いて、小樽市としては何か危機感というものはあるのでしょうか。

また、小樽市として、何か対抗的な措置というのをしっかり、ポートセールスの観点からも取らなければならないと思いますが、この点どうお考えか、お示ください。

○（産業港湾）港湾室主幹

フェリーが利用する岸壁の耐震強化岸壁につきましてですけれども、小樽港につきましては、令和3年度に改定しました小樽港港湾計画では、フェリーが利用している勝納ふ頭の岸壁を耐震強化岸壁として整備することを位置づけております。災害時への対応ですとか、荷さばき地の拡充の観点から重要なものと認識しております。

○中村（吉宏）委員

小樽港は港湾計画に位置づけました。他方、苫小牧港は、もう計画も進んで着工というレベルになってきているというところで危機感はないのですかというお話なのですけれども、再度いかがですか。

○（産業港湾）港湾室長

今、主幹からもお話がありましたように、港湾計画でまず耐震強化岸壁という位置づけしてございます。苫小牧港が事業に着手しているという情報も当然、我々もつかんでいます。

我々としましては、耐震強化岸壁が非常に重要なものという認識は当然でございますけれども、今、直轄事業でいますと北防波堤の改良ですとか、今後どういったところの手をつけていかなければならないかとか、そういったところを利用者も含めて、いろいろ調整を取りながら、どういったところから手をつけていったらいいのかというのを今後、調整してまいりたいとは思ってございます。

○中村（吉宏）委員

今の利用者というのは、フェリー事業者も含まれるという解釈でよろしいですか。

○（産業港湾）港湾室長

はい。当然、フェリー事業者の意向、要望を聞きながら、何が小樽港にとって、今後、事業を進めていかなければならないのかを調整しながら、協議しながら進めてまいりたいと思っております。

○中村（吉宏）委員

前回の議会でも少し聞いたと思うのですがけれども、私としては、少し危機感が足りないのかというふうには思います。

小樽港の耐震バースの着手に向けて、どのように考えているのか、改修の方法を含めて少しお示しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

耐震強化岸壁の改修方法につきましてですけれども、港湾計画では、今ある岸壁を40メートル前出しするというような計画を打ってございます。ただ、当然、現在フェリーが運航しているバースでの改良ということになりますので、前出しするにはそれ相当のスロープですとかブリッジですとか、その辺の仮設ですとか移設というものが出

てくるものと考えています。

ただ、耐震強化岸壁という観点でいきましたは、前出ししないで現在の位置で背後の部分の地盤改良、耐震強化岸壁になるのかという部分ですとか、その辺、直轄で施工していただく北海道開発局小樽開発建設部とも技術的な助言等をいただきながら、どういった方法で耐震強化岸壁が整備できるのかというのは今後、検討していきたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

では国直轄になるのですね。

この40メートル、今、前出しするとの話ですけれども、この辺については事業者といろいろな協議、お話はされているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

前出しすることにつきましては、令和3年の港湾計画を改定する際には、フェリー事業者ともヒアリングを行いながら、シャーシが非常に増えてきているということで、今後も増加が見込まれるといった部分で前出しして荷さばき地を広げるといったような観点でしております。

○中村（吉宏）委員

多分、それは小樽市から事業者にお話を投げかけたことだと思うのですが、それについてのいろいろな御意見を拾ったりということについてはいかがですか。

○（産業港湾）港湾室長

今、主幹から答弁させていただきましたけれども、耐震強化岸壁を計画に位置づけるときには、今言った40メートル前出しして、ヤードを広げて、シャーシ置場とかを広げていきたいということで、その辺は説明をしながら事業者とも承諾といいますか理解を得られた形で進んでいっていますけれども、実際の工事を、では、どのようにするのかですとか、そのときの仮設をどうするのかという議論は当然まだできていません。

そういった中では、先ほど主幹からお話ありましたけれども、現位置の前出ししない方法というのも、ひょっとしたらあるのではないかとということも含めて、今後どういった形が一番いいのか、そういったものも検討しなければならないかというような状況でございます。

○中村（吉宏）委員

少しその経過、経緯を、またこの先も見守っていきたいと思います。

次に、コンテナ貨物の割合を聞きましたけれども、小樽港として、コンテナ貨物の持続、維持、堅持についてはどのように考えているのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

コンテナ貨物につきましては、小樽港の外貨貨物の中でも非常に占める割合の高い部分であるということで、私も非常に重要な貨物であるということで考えております。こういったこともありまして、中国への直接の航路として北海道内では小樽港だけ直接航路としてはあるものですから、直接ダイレクトで行く航路として小樽港の航路があるというところの利便性を含めてPRしながら、今後もコンテナ航路の維持に努めてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

少しガントリークレーンも不調のようですけれども、何とかコンテナが、これから先も伸びていくように、私も推移を見守っております。

それと、少しまたお話が飛びますが、クルーズ船客のソフト対応というところで、先日、クルーズ船が小樽港出港の際に、小樽双葉高校の吹奏楽部が演奏されて見送ったというお話でありました。時には潮太鼓が応援に行ったりいろいろなされているようですけれども、こういったおもてなしに関わるものというのは非常によいことだと思います。

いますし、今後いろいろな団体が関わっていくような経過をたどればいいなというふうに思っております。

いろいろな団体への今後の依頼などの計画はあるのか、また、その支援の面も含めて、少しお考えがあればお示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船の乗船客に対するおもてなしというところがございますが、昔は潮太鼓保存会の潮太鼓でのお見送りしかなかった時代もございます。その後、市内のフラダンスのチームに来ていただいて、それもお見送りのときにやっていたくというようなこともございました。

今年、今、中村吉宏委員からお話があったとおり、小樽双葉高校から吹奏楽部が来ていただけるというお話もいただきましたので、そういったことで、今回やることができたのですが、今後につきましても、クルーズ船の寄港隻数が増えてくれば、いろいろなパリエーションでいろいろなおもてなしをできればと私どもも考えておりますので、そういった皆様の御協力をいただきながらできるように、私どももいろいろなところでお話をしていきたいなと考えております。

また、経済的な支援の部分につきましても、どの程度のものができるかは別なのですが、そういうことも検討していきたいなということで考えております。

○中村（吉宏）委員

◎石狩湾新港について

少し質問を変えます。

石狩湾新港の件でお伺いしたいと思います、港湾管理ということについて伺いたいと思います。

石狩湾関連が経済常任委員会の所管になって、もう4年ぐらいたつのでしょうか。新型コロナウイルス感染症の関係で、我々もなかなか視察等に行けていないのですけれども、それであえて超基本的なことからお伺いをいたします。

石狩湾新港管理組合というのは、石狩湾新港の港湾管理者であり、小樽港の港湾管理者というのは小樽市だと思いますが、まず、この港湾管理者というのは何なのか、御説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾室主幹

港湾管理者とはということでございますが、港湾管理者につきましても、港湾法に基づき、港湾を全体として開発し、保全し、利用者へ提供するなど、構築物として港湾の建築や修繕、管理運営について、その公的な責務、権限が港湾ごとに一元的に帰属する行政主体をいいます。港湾法では、港湾管理者となることができる者を地方公共団体に限定しております。

○中村（吉宏）委員

港湾管理者である石狩湾新港管理組合というのは、北海道と小樽市と、それから石狩市が母体となった一部事務組合ということでもありますけれども、このように地方自治体が一緒になって管理組合をつくっているのは、国内の代表的な港でどこにどのくらいあって、主なところ、どういうところがあるのか、お示しいただけますか。

○（産業港湾）港湾室主幹

一部事務組合でございます、管理組合形式で港湾会社というふうになっているところにつきましては、全国で6港湾ございます。北海道では石狩湾新港のほか苫小牧港管理組合、ほか道外にいきますと名古屋港、四日市港、境港、那覇港となっております。

○中村（吉宏）委員

北海道以外では県が管理をしているという場合も多いと思いますが、いろいろなパターンがあると思います。

どのような決まりがあって地方公共団体が管理者になるのかということと、地理的な条件とか金銭的な条件を踏まえて、石狩湾新港管理組合の母体に札幌市が港湾管理者に参加できないということも、少し御説明をいただい

すか。

○（産業港湾）港湾室長

港湾管理者になる条件というのがございまして、一つが港湾施設の設置者です。それと、港湾施設の維持管理への負担をする者、それと、最後に地先水面とする地域を区域とする地方自治体ということになっていきますので、札幌市はこの条件に該当しないということになってございます。

○中村（吉宏）委員

札幌市が港湾管理者になり得ないということは分かりました。

小樽市として、この小樽港の権益や経済活動確保など、いろいろな交渉が行われて、大きな政治的問題になったのが以前のことであります。今の時間では少し短か過ぎるので、今日はこの話をしないのですけれども、管理組合のホームページの年表で、石狩湾新港は北海道が単独で管理者として運営された、そして、昭和53年に石狩湾新港管理組合が設立したと。この間、石狩湾新港の銭函4丁目、5丁目の小樽市に編入という形になると思いますけれども、少しこの部分について、説明員から説明できる範囲で御答弁いただきたいと思いますが、いかがでしょう。

○（産業港湾）港湾室長

小樽市が石狩湾新港に参画して、銭函4丁目、5丁目小樽市域になった経緯でございまして、先ほど委員がおっしゃったように、北海道が最初は単独で運営していましたが、小樽市と旧石狩町が昭和53年に参画して、一部事務組合として運営してきたというところでございます。

その間、遡りますけれども、昭和30年代、こういった時期には、小樽港の背後地が狭いということで、今後の貨物の増大に対応するためには、銭函地区に副港を必要とするというような考え方がございました。また一方、石狩市は、港湾の建設というのが開拓使時代からの悲願としていたというふう聞いてございます。

こういった中、北海道から、石狩湾新港については、北海道、小樽市、石狩市の三者共同管理として、石狩地区に建設することを原則とする方針が伝えられ、小樽市も同意に至ったということなのですが、そのときに、石狩市域だった今の銭函4丁目、5丁目小樽市に編入したというのが経緯でございまして。

○中村（吉宏）委員

そのようにして成立している石狩湾新港。そして、管理組合には、港湾整備ですとか維持管理に必要な費用を、北海道が6分の4、小樽市と石狩市が6分の1ずつ出している状況であります。

小樽市としては、毎年、幾らぐらい負担しているのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

小樽市の石狩湾新港管理組合の負担金でございまして、令和5年度の当初予算額でいきますと、小樽市分として2億5,094万9,000円となっております。

○中村（吉宏）委員

それで、おおよそいいのですが、そのほかの経費、例えば道路除雪費のような、小樽市が管理経費として負担するような部分で、分かる範囲でお聞かせいただければと思いますが、いかがでしょう。

○（産業港湾）港湾室長

小樽市の負担している金額というのは、この事業に幾らだったとか、この経費に幾らという形ではなくて、歳入歳出の不足分の金額の6分の1を負担するというようになってございます。

○中村（吉宏）委員

負担金まとめてという発想ですね。もう少しほかのところを聞きたいのですけれども、所管がはみ出しますので、これはまた別な機会ですけれども。

今、その6分の1の金額を聞きました。そうすると、まだまだ実は石狩湾新港の市域内に企業を誘致する場所というのは残っていると思うのです。これをフル活用して、小樽市のためにぜひ活用していただきたいという観点か

らお伺いします。

今後、石狩湾新港地域に誘致していくことについて、その活動と申しますか、年度の予算もついてはありますが、どのようなお考えを持っているのか、具体的な方法も含めてお示しいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）由井主幹

石狩湾新港地域の小樽市域というのは、立地が進んでいますので、未造成のところも造成を進めておりまして、3.86ヘクタールの用地を4月から、これは石狩開発株式会社がということになりますけれども、この分譲地を分譲開始するというようなことになっておりますので、こうした分譲地に企業の立地が進むような取組を進めてまいりたいと考えております。

主な事業としましては、近年の傾向としまして、札幌圏に操業しています企業が老朽化等の理由によりまして本市へ移転するケースが増えてきていますので、こうした企業の設備投資動向を調査するため、250万円の委託額にて札幌圏企業設備投資動向調査を今、行っているところでございます。

また、石狩市、石狩開発株式会社、石狩湾新港管理組合、北海道で構成します協議会、少し長いのですが、札幌臨海小樽・石狩地域産業活性化協議会というものがございますので、こういった協議会で連携しながら、首都圏で開催されます産業展に出展しますので、こうした場でも本市のPRを図ってまいりたいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

市内への企業誘致の施策もいろいろ進んでいると思っておりますけれども、併せてこちらの地域も今いろいろお話でありましたが、しっかりと取り組んでいただきたいと思っておりますので、お願いします。

◎外国人労働者について

それでは、次に少し用意している質問をどんどんさせていただきますけれども、まず、外国人労働者についてですが、今、市内の労働力不足ということは今定例会の代表質問の中でも指摘をさせていただきながら、御答弁をいろいろいただきました。

御答弁の中で幾つか出てきたのですが、外国人労働者の就労支援を行うなどの施策ということについて、小樽市では市内企業の関心も高まっていると。市としても、必要な情報を集めて官民連携して取り組んでいきたいということでありましたが、これまで、それに向けての取組を何か行っているのか、少し状況をお示してください。

○（産業港湾）商業労政課長

外国人の就労支援についての具体的な取組ですけれども、市としては、企業回りの際などに、必要に応じて外国人を雇用している企業からの聞き取りなどは行っているのですが、就労支援としての具体的な取組というのは、まだ行っておりません。

○中村（吉宏）委員

民間の幾つかの企業でも、外国の方の受入れというものをやっているという耳にしております。市内にどのぐらいの事業者、外国人労働者を就労させているのかというのを把握しているかどうか、お示してください。

○（産業港湾）商業労政課長

こちら、企業回りの際に聞き取りで把握している事業者も幾つかあるというような状況でございまして、全体の把握というものはできておりません。

○中村（吉宏）委員

今回の議会答弁で、くしくも必要な情報を集めということで市長答弁でおっしゃっているのですが、必要な情報をいろいろ集めるということですが、具体的にどのような方法で、また、どのような内容を集めていくのか

というところをお示しいただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）商業労政課長

答弁でもいたしましたように、外国人労働者の就労支援というのは重要な課題というふうに認識しておりまして、これから官民連携して取り組んでいくために、市としてどのような支援を行うべきなのか、まずは、ニーズの把握に努めていきたいと考えております。

また、取り得る手段、支援の手法について、他の自治体の事例などについて情報収集、急いでしていきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

これを本当に急いでいただきたいというのと、やはり労働力不足で市内企業の業態が低下をしていくというのが非常に心配されます。当然、日本に就労している方の国、ベトナムとかインドネシアは多いようですけれども、文化とか生活習慣の違いというものをどう埋めていくのかということも受入れにとって非常に重要だと思うので、そういったことも併せて情報として集めていただきたい。

こういう外国人労働者の、日本とか外国に行く、国際的なマーケットの情報というのを小樽市では把握しているのか、お示してください。

○（産業港湾）商業労政課長

国際的なマーケットの状況ということですが、詳しく把握できているわけではないのですが、現在、日本は円安になっておりまして、賃金等の労働条件が特別いいわけではない、国際競争力は決して高くないというふう聞いております。例えば、ベトナムでは、韓国ですとか台湾などのほうが、日本に働きに行くより人気というふうな話も聞いております。

○中村（吉宏）委員

そのとおりなのです。オーストラリア、ニュージーランドのほうが、もっと賃金が高く待遇がいいと言って、そちらが人気だという情報もありますので、これも今のうちにしっかり取り組んでいただきたいと思います。

さらには、私の代表質問で何かこういうことをやってくださいと言うと、すぐさま他都市が取りかかるような情報、空中軌道ロープウエーの導入というの、都市交通のそのような話もしていたら石狩市が取り組んだと。

今回、仁木町が、ベトナムの公的機関と締結、実習生の増へ締結というようなお話がありました。これについても、ぜひ仁木町に情報収集等をしていただければなと思いますけれども、この点のお考えはいかがですか。

○（産業港湾）商業労政課長

私どもも、この仁木町の取組について、今朝、新聞報道で知ったばかりでございまして、詳しいことはまだ分からない状況です。ただ、参考にさせていただくために、仁木町にこれも急いで話を聞いてみたいと思います。

○中村（吉宏）委員

ぜひ、いい有効な情報を入手されることを願っています。

◎観光について

質問を変えます。

観光に関連してDMOの話です。

小樽観光協会が登録DMOとして事業を進めていますけれども、その中で、先日、優秀なDMOを選定するという制度か何かがありまして、小樽市もエントリーしたけれども、どうやらそこには採用されなかったというお話を耳にしました。これについて、少し概要をお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

今、国では、世界的なDMOの形成に向けた支援の在り方というものを検討されておりまして、いわゆる先駆的DMOというのを今選定して、ここを重点的に支援していくと、こういった取組を進めております。

具体的に世界的なDMOというものがどういうものかと少し説明をしますと、観光による受益が広く地域に行き渡り、地域全体の活性化を図っていると、そういった点が一つ。もう一つは、誘客、観光消費戦略が持続的に策定される組織であることといった大きな項目として二つございまして、こういったものをしっかりと高水準で満たしていると、そういったDMOを先駆的DMO、AタイプとBタイプと二つあるのですが、Aタイプは細かく言うと6項目あるのですけれども、6項目を全て一定水準を満たしているものを先駆的DMOのAタイプ。

また、6項目のうちいずれかの項目で一定の水準を満たしていないけれども、先駆的DMOとして認める、これがBタイプといったものがございまして、これに今年1月、小樽観光協会でも申請をして、残念ながら不採択であったといったこととございます。

○中村（吉宏）委員

もう一つ本当は聞きたいこともあったのですけれども、DMOのお話を最後にまとめて聞きますけれども、この選ばれなかった要因というのは、今、AとBというタイプがありましたけれども、要因と、それから選ばれなかった結果、そして選ばれた都市がどのような内容だったのかということをお聞かせいただきたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まず小樽観光協会、登録DMOが選ばれなかった理由、要因なのですけれども、先ほど申し上げましたとおり、先駆的DMOの評価基準は6項目ございまして、大きく言いますと、一つ目は、地産地消を含め、できる限り多くの事業者・業種も含めた誘客／観光消費戦略を策定している。

二つ目に、観光による受益を、観光従事者の働きやすい環境づくり、地域住民の生活水準の向上につなげる等、地域の理解促進に向けた視点を織り込む。

三つ目に、行政を含む多様な関係者との連携により戦略を実現する。

四つ目に、人口減少が進む日本人だけに頼らず、インバウンド誘客も含めた戦略を策定する。

五つ目に、データ収集・分析、戦略の検証・見直しのサイクルが適切に機能する仕組みを構築する。

最後、六つ目が、戦略策定に係る人件費や事業運営費等が安定的・継続的に確保される仕組みを構築している。

こういった6項目が評価視点となっております、このうち2番目の地域の住民にいろいろと理解をしていただく取組については一定の評価をいただいたというふう聞いておりますけれども、それ以外の項目については、一定の水準を満たしていないという評価の結果を受けたというふう聞いております。

また、二つ目の採択された、ほかの都市につきましては、先ほど申し上げました先駆的DMOのAタイプは二つの法人が採択されておまして、一つは公益社団法人京都市観光協会、もう一つは一般社団法人田辺市熊野ツーリズムビューロー、この二つの法人が採択を受けております。

また、先駆的DMOのBタイプは、一般社団法人下呂温泉観光協会、この1法人が受けておまして、例えば、先駆的DMOのAタイプの京都市観光協会では、基本的には小樽観光協会と同じように、プロモーションですとか、受入れ環境の整備、あとはデータ分析といった取組を同じようにやっていらっしゃるのかというふうに思っているのですけれども、一つ特徴的なことを挙げますと、やはりサステナブルツーリズム、レスポンシブルツーリズム、京都観光基準のそういったものを普及させたり、あとは観光DX、データの活用というのをしっかりと地域の事業者者に周知をする、こういった取組などをやっていらっしゃいます。

また、田辺市熊野ツーリズムビューローにつきましては、こちらと同じように受入体制の整備ですとかプロモーションをやっているのですけれども、こちら世界遺産もございまして、こういった着地型旅行業などをやって自主財源の確保、そういったところをしっかりとやっていらっしゃる。また、ここは熊野周辺の複数の自治体で構成されていますので、こういったところのいろいろな共通の案内、多言語の案内といったものを充実させる。あと、宿泊の予約といったものを一元化する取組などをされておりますので、個別のこの先駆的DMOの選定の結果について

ては公表されておりませんので確認は取れませんけれども、こういった取組などが評価されているのかというふう
に考えております。

○中村（吉宏）委員

時間がないということなのでこれまでにしますけれども、引き続きDMOについては商品化と、それから収益化
というのを強くお願いして、私の質問を終わります。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

立憲・市民連合に移します。

○面野委員

◎ビッグデータを活用した通行量調査の実施について

まず、資料2、通行量調査について何点かお伺いをさせていただきます。

現在、小樽市役所の中でもDX化、行政のDXということで、デジタル化であったり、業務改善が進んでいるわ
けでございますけれども、こちらの通行量調査につきましても、毎年、職員の皆さんがまちに出て、数取器を持っ
て通行量を調査している姿を私も何度も見て、本当に頭の下がる思いをしていました。

今回こういった形でビッグデータを活用するというところで、様々なサービスがある中で、こちらに記載のあるD
S. I N S I G H Tのサービスを利用、活用というか、今回使った理由について、何か突出した部分があつてのこと
なのか、その辺について何かあればお知らせください。

○（産業港湾）吉田主幹

今回、私どもで通行量調査にこのビッグデータ、D S. I N S I G H Tを使う理由といたしましては、通行量調査
のためというよりは、小樽市全体として、今後DX化ですとか、そういった部分で、このビッグデータを活用して
施策などを考えていかなければならないということで、総務部デジタル推進室で、今後の活用についてというこ
とで複数社を検討した中で、いろいろと今回の私どもで使えるような内容ですとか、検索情報ですとか、いろいろ
な情報が価格面も含めて比較した中で、こちらが使い勝手がいいということで決定を受け、それに私どもも、では、
どのように使っていこうか、使い勝手がいいかということで乗った結果でございます。

○面野委員

次に、今後の拡張機能みたいなことをどのように考えているのかお伺いしようと思ったのですが、もう今
の中で御説明をいただきました。

それでは、このサービスについて、あまり細かいことを言う気ではないのですが、予算だったり、その辺
の契約方法みたいなものというのは、今、デジタル推進室が主導のようなお話だったのですが、その辺を産業港湾
部としてはどのように見積もっているというか、費用の面を考えているのか、お知らせください。

○（産業港湾）吉田主幹

主管がデジタル推進室でやっております、私どもでは費用はかからない状態でございます。

○面野委員

それでは、少し具体的な調査の内容についても触れていきたいと思うのですが、まず、表になっている旧
調査と新調査、これはかなり大きな数値的な開きはあると思うのですが、旧調査で、どのようにカウントして積算、
係数とかあるのかもたしねないのですが、どういうふうに調査されていたのかということ。

あと、新たな新調査の部分で、例えばスマートフォンを持っている人ではないと計測できないのか、またはスマ
ートフォンを持っているけれども、アプリもしくは位置情報をオンにするとか、そういった新調査で、この人数を
導き出している数値、係数、積算方法みたいなものももし分かればお聞かせいただきたいのですが、いかが

でしょうか。

○（産業港湾）吉田主幹

旧調査の測定方法でございますが、資料2でまた説明させていただきますけれども、資料2、中段右側でございます。旧調査は三つの商店街、図でいきますと、緑色の小樽都通り商店街、青色の小樽サンモール一番街商店街、黄色の花園銀座商店街、その商店街に合計で7地点、職員を配置いたしまして、1時間当たり1か所で20分、調査員の目の前を通る方をカウントし、20分を1時間換算ということで3倍にし、それをその地点における1時間の測定値というふうに計算しておりました。それを1日、朝の9時から夜の8時まで行う10時間の合計したものが、この表であります旧調査の1日当たりの通行量というふうにお示しております。

新しい調査では、同じくこの中段右側にあります地図の赤色の網かけの部分全体、この地域にいらっしゃる方で、なおかつヤフーの地図検索であったり、アプリケーションで許諾をしましたというユーザーの方がスマートフォンお持ちであれば、その方を拾うというような取り方になっておりますので、数的には、今までの線での取り方よりは面での取り方になりますので、数としては多くなります。

○面野委員

私も、この折れ線グラフを見ていると、大体、相関性はあるのかという認識なのですが、比較ではなく相関性でいうと、担当部の見立てとしては、どのような印象をお持ちでしょうか。

○（産業港湾）吉田主幹

このグラフでお示しできる期間が過去3年間ということで幅が狭いのですが、過去平成11年ぐらいから旧調査では進めておりますが、年々下がってきている傾向がございます、この3年間で比べましても、コロナ禍があったということもありますが、若干の減少傾向には見てとれます。なおかつ、平日のほうが休日よりも、ここの地域、この通りにいらっしゃる方が多いというような部分では同じような傾向が見られているのかというふうには考えております。

○面野委員

これから、まだデジタル推進室でもお考えがもしかしたらあるのかもしれませんが、あと、この商店街云々にかかわらず、やはりこのビッグデータだったりとか、こういった位置情報、GPSなどを用いている調査というものは、多分、観光動態などでも、実際にもう小樽商科大学などでも実証実験みたいな形でやっていたりとか、多分これからまだまだ幅を持たせて、さらに精度が高くなる、そういった技術的な余地もあるのかというふうに思いますので、また今後、引き続き、商店街調査だけにかかわらず、いろいろと視野を広げて有効活用していただきたいというふうに思います。

◎（株）小樽観光振興公社における第三者割合増資について

次に、資料4の観光振興公社、こちらの増資について何点かお伺いしたいのですが。

6月9日に臨時株主総会が開かれたということで、今回報告いただきました。第三者割増資については決議されましたとのことでしたが、その他の議案は何か上程されていたのか。

また、この決議の結果、全会一致というものになるのか少しあれなのですが、小樽市が、ただ増資前は99%多分株を持っているということで、ほぼ小樽市だけの権限みたいな格好になるのか、少しその辺は分からないのですけれども、決議の結果、内容について、もし差し支えなければお聞かせいただきたいのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

まず、6月9日の臨時株主総会につきましては、この第三者割増資以外の議案はございませんでした。

また、議決の状況ですけれども、異議なしということで、株主の皆さんの御異議はありませんでしたので全会一致というふうには解されると思います。

○面野委員

次に、株式引取予定先ということで、既存株主7件、新規株主7件ということなのですが、これは実際に登記上に増資がこの資本金に表示されている、こういった登記が正式になされるというのが7月下旬というようなことで御報告いただいていたと思うのですけれども、もうこの予定先については了解を得られていて、実際に公にできる個人または企業だったり、団体だったりするものなのか、その辺はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室長

予定先は決まっているというふう聞いておりますけれども、引き受けるその書類のやり取りがまだ完了していないので、まだお名前が公表できる状況にはありませんと聞いております。

○面野委員

それで、次に、最後の持ち株比率が減少することによる影響について、このままいくと57.35%が小樽市の保有率になるのですが、これによって失われる権限、この表に特別決議を単独で可決する権限ができなくなったということで、特別決議に関しても、この③番のところでは括弧書きで内容が書かれているのですが、実際にこの権限の内容というのは、過去に発動されたことがある議案だったことがあることがあったのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

この特別決議を単独で可決する権限の代表的なものとしては、株式併合といいまして、例えばたくさん100株とか1,000株とかあるものを10株にするとかという株式併合を、一番株を持っている小樽市が併合しますと言ったら併合できるといったような決議ですとか、取締役を解任できるといったようなことが代表的な特別決議の要件になっておりますけれども、過去にそういった決議をされたことはございません。

○面野委員

最後に、また始まったかと思われるかもしれませんが、今回、新型コロナウイルス感染症があつて観光客が減る、また、例えば災害もそうですし、あとは、今、ウクライナの侵攻などという、そういった有事の際など、いろいろなトラブルがこの世界の中で起きていることで、やはり観光産業というのはもちろん盛り上げていかななくてはいけない一方で、そういった危機に対する準備だったりということも、もちろん考えていかなければいけないなということで、やはり観光振興公社がこれから運営、開業を始める観光商業施設、こちらに今度は小樽観光協会も売店として入るわけで、言わば、私の見立てとしては一心同体であると、どちらかが駄目になると両方もなかなか厳しい状況になる。

そして、観光公社は一つの企業として成り立っているものの、その中で小樽市が半分以上の株を保有している。また、小樽観光協会についても、ただいまDMOで何とか稼げる組織にしようとはしているものの、なかなか独立性という採算性が取れず、小樽市からも毎年、補助金という形で支援をしている。

最悪の話ばかりして申し訳ないのですけれども、これが、もしか、うまくいかなかった場合に、小樽市としてもやはり何がしかの負担が生じる、傷を負うということになりかねないので、もちろん観光商業施設がうまくいくこと、収支計画どおり運営ができることを私としても願っておりますが、やはりそういった懸念もあるということ、やろうとしていることは、これはもちろん商売ですので、行政サービスとはまた少し違いますので、その辺について、こちらにも書かれているとおり、ガバナンスを保ちつつ、しっかりとこれからも注視していただきたいというふうに思います。

◎議案第11号小樽市駐輪場条例の一部を改正する条例案について

それでは、次に、議案第11号についてお話を伺ってきたいと思います。

まず、条例改正の施行期日が令和6年4月1日と記載されておりますけれども、堺町観光バス駐車場の開業予定はいつになるのでしょうか。

ちなみに、私も先日、週末に通りましたけれども、やはりバス駐車場にはもう結構なバスが止まっていたので、

現状についてもお知らせいただけると幸いです。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

当該地は令和4年度に土地を取得し、行政財産となっております。用途は駐車場としておりますので、駐車場として利用することは可能でございます。

令和5年度から駐車場整備工事を行うこととなりますが、観光客の回復期に当たり、観光バス駐車場をストップすることは商店街振興に当たっても大きなダメージとなることから、駐車場運営を継続しながら工事を行うことといたしました。

また、現在、料金を徴収する根拠となる条例が存在しないことから無料としておりますが、今回の条例改正により、駐車場の管理並びに料金を徴収することが可能となるものであり、施行期日前に観光バスを止めることは問題ないと考えております。

○面野委員

それでは、条例が施行された後なのか、同時進行になるかとは思うのですが、直営ではやらないと思うので、やはりこの管理運営については委託業者、委託にお任せするということになると思うのですが、その委託業者が入札できる条件であったりとか時期、その辺については、今どのようにお考えでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

小樽市堺町観光バス駐車場の運業者の選定につきましては、公募による選定といたしております。

今後、指定管理者選考委員会を経て、委託の条件や公募条件について決定していきたいと考えております。

○面野委員

それでは、条例の第3条で駐車場利用時間が午前0時から午後12時ということで終日になっているのですが、こちらに、この営業時間帯には、この入札条件の中に、例えば人がいなければいけない、有人でもいいのか無人でもいいのか、その辺の条件については設定する予定はございますか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

我々としては、24時間ということになっておりますので、有人になるというふうには考えておりますが、夜の時間帯につきましては無人になるかと思えます。

○面野委員

それで次に、こちらの条文、資料6でいう4番に、交通の支障が発生した場合に限り、指定管理者が必要と認め、あらかじめ市長の承認を得たときは一般車両を駐車することができるということで、これが多分既存の今までのあそこの駐車場との違いになってくるのかというふうに思うのです。

この、いわゆる「あらかじめ市長の承認を得たとき」のこの部分について、例えば事業者が手続だったり、申請承認みたいなようなことがあるのか、そういった期間についても定めるものなのか、その辺については、現状どのようにお考えでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

緊急避難的に普通乗用車を駐車させることが必要となる場合につきましては、ゴールデンウィークや、おたる潮まつり、お盆の時期のような状態が発生するというを以前の運営者より聞いております。これら混雑が予想される時期をあらかじめ想定し、市長の承認を得るという手続を取ってまいりたいと考えております。

また、これ以外の時期についても、そのような状況が発生すると予想される場合は、指定管理者と協議をして円滑な手続を取ってまいりたいと考えております。

○面野委員

イベントだったり長期休暇、連休のときに想定できる範囲内ということだったのですが、少しどういう状況になるとそうなるのかということとは分からないのですが、私のイメージだと、イベントならイベントでもいいの

ですけれども、それが開催されたときに、急に観光客の方だったり、そのイベントの参加者だったりというのが、その日すごく混雑して、それのときに何か混雑しているから市長の承認を取ってここを開放しよう、そういったケースはあまり想定していないということによろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

我々としては、現在は、先ほども言ったとおり、ゴールデンウィーク、お盆、おたる潮まつりの時期ということだけを想定しておりますので、それ以外のものについては、今のところ想定しておりません。

○面野委員

ちなみに、この事業を立案した際に、もともとが観光バス専用駐車場でしたが、今質疑をしている乗用車の恒常的な駐車に関する事というものは検討されたのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

小樽市堺町観光バス駐車場に隣接する小樽堺町通り商店街は、小樽運河と並び観光の中心地であり、訪来者の半数は観光客であることから、観光バス駐車場は同商店街の振興に欠かせない施設となっております。

また、同駐車場は小樽運河周辺の周遊拠点となっており、本市の観光振興の要となる施設であります。よって、現在の観光バス駐車場と同等以上の規模を確保することが小樽堺町通り商店街の持続的な発展と本市の観光推進、周辺幹線道路の機能確保の観点から不可欠であり、安定的な運営を継続していくため、市営駐車場を観光バス専用駐車場として整備するものと考えております。

○面野委員

やはりその観点からいくと満杯、周りの駐車場なり、渋滞が出来上がるのが危険なのでこの駐車場を空けましようということだろうと思うのですけれども、そうなると、例えばですけれども、先ほど言っていたゴールデンウィークやお盆、おたる潮まつりの時期に、ないとは思うのですけれども、さほど周りの駐車場が混雑していない、満車になっていないという状況であれば、市営の堺町観光バス駐車場というのは、普通自動車には開放しないという認識でよろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

そのような状況であれば、駐車場の中に普通乗用車を入れるということはいたしません。

○面野委員

大変細かくて申し訳ないのですけれども、その状況の確認というか、普通自動車を入れませんかももとの立てつけなのであれですけれども、要は入れますという判断というのは、何かその委託業者が雰囲気で見えるものなのか、その辺というのは多分、分からないですけれども、言い方は悪いかもしれないですけれども、業者としては、やはり入ってもらいたいわけではないですか。

その辺の線引きというのがどういうふうに図られるのが一番、いわゆる先ほど主幹に御説明していただいた乗用車の駐車場の検討をした、その目的に合致するような公正な判断基準みたいなことが担保されるのかと思うのですけれども、その辺の考え方はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室長

今のお話ですけれども、どのように予測したり、実態を把握するのかなというようなことだと思うのですけれども、その辺につきましては、想定する時期にそういったような事案が発生するという前提をまず持つておきまして、大体は日中のみ発生することですので、日中の従事員に周辺の状況を小まめに確認するというスタイルを取るべきだろうと思っております。

今は、まだその業者が決まっておりませんので、どのような確認方法を取っていくのかというのはまだスキームはできておりませんが、想定されるのは、やはり満杯になって周辺の道路に著しい交通障害を発生させるおそれがあると判断されたときになりますので、ただ単純に、あ、何となくいっぱいだなというときには、今、考え

ているようなことを発動する予定はないのですけれども、もういっぱいになって周辺道路がもう混雑して、道道臨港線も小樽港縦貫線も関係のない通行者にまで迷惑を与えてしまうようなことが発生すると見えたときには、連絡を取れるような体制を取るべきだろうということは、現在、考えております。

先ほど申し上げたゴールデンウィークとお盆とおたる潮まつりのときは、そういう状況が発生するということが分かっておりますので、そういったときに、あらかじめ一般車両を入れることができるという体制にしておくのですけれども、先ほど申し上げたような状況で、そうでもないというようなときは、周辺の一般駐車場を、民業を圧迫するようなことになり得る可能性もありますので、その辺は慎重に対応してまいりたいと考えております。

○面野委員

少し行き過ぎた心配だったかもしれないので、少し細かく聞いて申し訳ないのですけれども。

それでは、次に、普通乗用車に開放した後のお話になるのですけれども、まず、もともとは観光バスが入る空間になっていると思うのですけれども、満杯で観光バスは大体、最大でどのぐらい入る敷地になっているのか、あと、普通自動車を入れる際には、例えば観光バスの台数を決めて、普通自動車が止めるところの区画をもう決めてしまうものなのか、それとも観光バスを入れていって空いているところに止めさせようという考え方なのか、その辺についての区割りみたいなものというのは、今のところ考えていますか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

まず、本駐車場の収容台数につきましては、約40台というふうに考えております。それで、駐車場の区画の関係なのですが、本駐車場は原則観光バス駐車場としておりますので、普通自動車は緊急避難的に駐車することができるということにしていることから、普通乗用車の区割りは行いません。

ただし、過去の利用状況を基に、観光バスと普通乗用車が安全に交差できる状況を想定すると、おおむね半分程度の範囲で駐車のエリアを分割することが妥当ではないかというふうに考えております。

○面野委員

ちなみに、観光バスの混雑について予測することができるのかというのが一つ気になるのです。というのが、観光バスで来られるツアーだったり、お客様のツアーだったりということになるのでしょうかけれども、バス自体が来るといのは、予約して来られる方が多いものなのか、それとも実際に現場に来て、予約なしで入られることが多いのか、その辺の今までの状況というのは、どういったケースが多いものなのかですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

既存の駐車場につきましては、完全予約制ではありませんので、ほぼ予約なしで来る車というような形になっております。

○面野委員

今議論をさせていただいている駐車場以外に、近隣に観光バスが止められる駐車場、施設というのはあるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

本駐車場の近隣で観光バスが駐車可能な施設としては、市が設置している中央ふ頭基部に観光バス待機場があり、観光バスを20台収容することができます。そのほかにも、かま栄お客様駐車場が数台のバスを受け入れることができると確認しております。

○面野委員

この堺町駐車場以外だと20台プラス民間の駐車場が3台ほど。ただ、民間の駐車場というのは、きつとお店に来るお客さん用ということなので、あまり公的なものというか一般的なものではないと思うので、市としては20台確保していると。

ここで気になるのが、先ほど大体半分のめどではないかということだったので、それ以上に普通自動

車に開放してしまって、観光バスが入れなくなったということになると、これが多分、一番厄介というか、せっかく整備したのに対して本末転倒な事案になってしまうと思うのですが、その辺の懸念については、どのように事前にお考えになっているのか、お聞かせいただきたいです。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

周辺の駐車場が混雑した状況で観光バスも混雑している場合につきましては、当然、観光バスの収容を優先いたしますので、バスが待機しているのに一般車両を駐車させることは考えておりません。

あくまでも、観光バスの利用がさほど多くなく、駐車スペースに十分な余裕があるときのみ一般車両の駐車を受け入れるものであります。

○産業港湾部長

先ほどから、都度、るる説明をさせていただいてはいますが、我々が車を入れなければならないと想定しているのが、先ほど言ったゴールデンウィークとおたる潮まつりと、それからお盆ということで、もともとあそこは、北一硝子が国有地を借りて駐車をやっていた時代から、ゴールデンウィーク中は観光バスがあまりいっぱいにならないというような経験値があって、今年のゴールデンウィークもそうだったのですが、大体、札幌市側の半分ぐらいをバスが使っているのだけれども、乗用車がもうゴールデンウィークはいっぱい来て、隣の堺町商店街がやっている駐車場が満杯になって、第3号ふ頭も満杯になって、あそこの堺町の駐車場の入り口から小樽港縦貫線にも普通乗用車がずらっと並んでしまって、そうすると小樽港縦貫線が今度、大型の観光バスが交錯できなくなって大変なことになるような状況が、今年もそうでしたし、昨年もそうだったというのがあって、実際にはバスがそんなに止まっていないという実績があるものですから、緊急避難的に今までやっていたのですが、

これから市がやっていくということに当たってはそういったことも想定して、今回こういった条件をつけさせていただいていますので、今、主幹が言ったように、基本的にはバスが少なく止められるというのが前提ですが、バスがいっぱい来て満杯のときには、当然、観光バスの駐車場ですので、そちらを優先してやりたいというふうに考えてございます。

○面野委員

結構やはり時期によって、ツーリストというか旅行者の傾向が違うという、そういった経験値があるということだったのですね。

小樽市内は、あまり言われていないですが、一時的に駐車場が不足しているということを時折聞きますし、あとは、以前にも、たしか議会でも取り上げられていたと思いますけれども、駐車料金について、とても高いところがあるという、そういった何か議論もしていた記憶もありますので、この駐車場問題、この条例が制定されて、市営駐車場が運営されて、交通事情はもちろんですが、観光客の皆さんが安心してこの小樽を楽しめるように、そういった運営に努めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

◎労働実態調査について

次に、5月に報告いただきました令和4年度労働実態調査について伺ってまいりたいと思います。

こちらの実態調査について、実施頻度はどのぐらいなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

小樽市労働実態調査の実施頻度でございますが、年に1回、9月30日を基準日として調査を実施しておりまして、翌年の4月頃をめどに公表しております。

○面野委員

ちなみに、こちらの調査業務の予算というのは、いかがなものなのかお聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

令和5年度の労働実態調査に関わる予算ですが、16万800円となっております。

○面野委員

16万円でこの調査ができるという、委託している額ではないというイメージがつくのですが、こちらはどのように調査をされているのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

委員お見込みのとおり、直営で実施しております。

○面野委員

お疲れさまですとしか言いようがありません。

この調査の目的なのですけれども、調査の資料にも書かれているとおり、労働条件の改善であったりとか、労働力の確保、定着これらを改善するためにということを示されているのですけれども、この労働に対することについて、この調査に書かれている目的のために、市の事業ですとか取組といったものは、これまでどのようなことをされてきたのか、お聞かせください。

○（産業港湾）商業労政課長

労働条件の改善ですとか、労働力の確保、定着に資する市の事業、取組ということでございますが、労働条件の改善ということで、この労働実態調査の公表、配布によりまして、各事業所の労働条件の改善に役立ててもらうこととしておりますほか、各種広報活動を行っております。

また、労働力の確保、定着といたしまして、市が事務局を担っております雇用促進協議会や地域雇用創造協議会での合同企業説明会ですとかセミナーの開催、それから若者就職マッチング支援事業での企業見学会などの取組を実施しております。

○面野委員

私はこの調査に対して何が言いたかったかという、先ほどの交通量の調査でも言えることだと思うのですけれども、これからは、小樽市がどのような状況なのかということ、市長も常々言われております選ばれるまち、これはいろいろな理由があって選ばれるまちになると思うのですが、その底上げというのを特に産業分野でもこれからは伸ばしていかないといけないという思いを私は持っております、その一つとして、こういった小樽市の状況が分かるデータというのをオープンデータ化して、小樽市内の業者の労働条件の改善だったりということにも、もちろん資するデータにもなりますし、あとは小樽市に起業したいとか、小樽市はどういうマーケットが存在しているのだという、労働者だけではなく、経営者だけではなく、そういった分析にもきっと今後、使えるようなデータ、これだけではもちろんないのですけれども、そういったものにも使えるというふうに思います。

ただ、小樽市の大体の資料というのが、PDF化されたデータがほとんど公表されているということで、ぜひその辺はエクセルデータもしくはCSVデータで開示していただくと、そういった分析、加工がしやすいということで、私もその辺の業界の方から御意見をいただいておりますので、ぜひ前向きにそういった形でのビッグデータ、オープンデータの運用をお願いしたいと思いますが、これについて最後に御答弁をいただいて終わりたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

オープンデータの取組ということでございます。委員の御指摘がかなり幅広がったので、市全体でオープンデータということになりますと、私からの答弁は難しいのですけれども、まずは労働実態調査に関してお答えさせていただきますが、これまで労働実態調査はオープンデータを前提としては調査を行ってきておりませんでしたので、現時点では公開に不向きな項目等も含まれていて、若干の課題がある状況ではあるのですが、委員がおっしゃるように労働実態調査、せっかく調査した内容を広く活用していただくことは有意義なことだと考えておりますので、なるべく早期にオープンデータとして提供できるように検討していきたいと考えております。

○委員長

立憲・市民連合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07分

休憩 午後3時34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。

○新井田委員

◎ビッグデータを活用した通行量調査の実施について

ビッグデータを活用した通行量調査の実施についてということで、前の質問者の方と重複する部分があるのですが、まず令和4年第4回定例会の経済常任委員会にて、我が党の横尾議員が商店街歩行者通行量調査の報告にて質問をした際に、今後の調査をどうしたらよいか、いい方法はないかと問いかけに対して、今いい方法がないか地域活性化起業人の方へ相談をしているとのことで、本市が導入を検討していた位置情報などのデータ分析ができるシステムを導入するとおっしゃっていましたが、こちらが今回から新しい調査方法に使用しているシステムということでもよろしかったでしょうか。

○（産業港湾）吉田主幹

今回、私どもで取り入れましたビッグデータを活用した通行量調査の実施でございますが、横尾議員から御質問、御提言等いただきまして、調査方法について検討した結果これを取り入れたというところでございます。

○新井田委員

確認ですが、観光客の判断は可能でしょうか。以前の質疑の答弁では、明らかな、かばんを持っていたり、旅行マップを持っていたり、そういった方を観光客としてカウントしている。また、スマートフォンを手に持っているという方に関しては、観光客としてカウントしていないとありました。お聞かせください。

○（産業港湾）吉田主幹

今、委員がおっしゃいました、観光客の区別につきましては、旧調査の場合に、お土産のバックを持っていればカウントし、ガイドブック等を持っていればカウントするというような旧調査では行っておりましたが、新しい調査につきましては、観光客かどうかという区別はできないところでございます。

ただ、小樽市の在住者なのか、いわゆる小樽市外から来られる来訪者なのか、その辺りの区分はできるのですが、その来訪者が観光として来られている方なのか、もしくはお勤めとして来られている方もいらっしゃいますので、その区分は少し難しいところでございます。

○新井田委員

それでは、量の計測及び分析し、商店街などのにぎわいづくりに資する参考資料といたしますとありますけれども、あくまで量の調査であって、人の流れ、例えば回遊性などは確認をできるようなシステムなのでしょうか。今、導入して使われたばかりで厳しいかもしれませんが、今後、人の動きに対して対応できるシステムなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）吉田主幹

人の流れ、回遊性などにつきましては、新しくこの測定方法を取り入れたばかりでございまして、委員も御心配

されている部分がございますが、今後、活用についていろいろと検討して進めていきたいと思っております。

○新井田委員

ぜひ今後、新たに生かせる制度の、向上したデータとして、また、今後データとして細分化できるのであれば、必要な部分を細分化して分析をしていただいて商店街の活性化や観光客の動向を基におもてなしの向上、集客につなげられるよう、ぜひ御活用をお願いしたいと思います。

◎観光バス駐車場について

次に、観光バス駐車場についてでございます。

こちらも、一つ目に私も質問しようと思っていたのですが先ほど面野委員の質問の中でお答えが出ておりましたので、条例に関する質問は割愛させていただきたいと思っております。

次に、観光バス駐車場の令和6年度からの運用に向けて、整備準備が進められているかと思っておりますけれども、本市のホームページに小樽市観光バス駐車場マップも拝見できます。着々と観光客を受け入れられるようになってきた中に伴って、本年の現時点での観光バスの駐車台数の状況など分かりますでしょうか。1日に最大何台とか、最少何台、月の平均など、いろいろお聞かせ願えればと思います。可能であれば、令和4年と平成30年の同時期の比較などもお願いします。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

令和5年5月の利用実績につきましては、最も少なかった日の利用台数は5月2日の24台、最も多かった日の利用台数は5月17日の132台、令和5年5月の平均利用台数は110台の利用実績となっております。

また、コロナ禍前の平成30年度の年間利用実績は4万7,083台、令和4年度の年間利用実績は1万5,600台となっております。

○新井田委員

このコロナ禍前の数字は、年間の数字でよろしかったでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

年間の利用実績でお答えしております。

○新井田委員

まだやはり戻り切れていないというのを感じる場所ですけれども、今年度中は無料で利用できるようですけれども、現在、管理人のような常駐している従事者はおられますでしょうか。

また、令和6年度の運営開始以降は、指定管理者による管理とありますけれども、管理人従事者は、どのような体制で運営されるのか、その指定管理者の運営の仕方に任せるといことになるのでしょうか、その辺お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

現在、堺町駐車場の運営に当たり、1日当たり4名の誘導員を配置し運営を行っております。また、令和6年度から指定管理者による管理により運営することとなりますが、現時点では、1日当たり4名の配置を想定しております。

○新井田委員

今とそのまま同じような運営の仕方をされるということですね。

小樽市観光バス駐車場マップも拝見させていただいたのですが、そこに記載されているのが、休憩所、トイレはありません。最寄りの公衆トイレなどを利用くださいとあります。休憩所は別にしても、トイレの案内というのは、最低限、聞かれても答えられるようになっておりますでしょうか。

また、何か見せてお伝えできるような地図などがあればよいかとは考えますけれども、現に案内するとしたら今はどこの公衆トイレをどのように案内されておりますでしょうか。

また、今後トイレの設置の御検討はありますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

バスの利用者からトイレについてお問合せを受けた場合、誘導員は、道道臨港線沿いにある公衆トイレ、または駐車場の向かいにある、北一ヴェネツィア美術館のトイレを案内していると聞いております。

また、令和6年度からの運営に向けて、トイレを設置する方向で考えております。

○新井田委員

そういう体制があるのであれば、ほっとします。

新型コロナウイルス感染症蔓延の前、あの駐車場にずらっと駐車されたバスからぞくぞくと降りて堺町通りを中心に観光に繰り出す方々の光景をもう少しでまた戻って見られるのかと思うとうれしく思うのですけれども、細かい話で申し訳ないのですけれども、せっかくならば、本市として常におもてなしの心で、せっかくの観光客の皆様のお迎えを快く迎えられるように、先ほども申し上げましたけれども、案内板だとか、聞かれるときの御対応などの準備も大事かと思っておりますので、その点も含めて整備、もしくは再点検して運営できるよう、よろしく願いいたします。

◎クルーズ船の乗客の対応について

続いてクルーズ船の乗客について質問させていただきます。

2020年、2021年とクルーズ船の寄港が2年間、この新型コロナウイルス感染症の蔓延によって実績が途絶えましたが、昨年は国内線に限り再開をして6回の寄港となりました。そして、本年、既に入港をした船もございますけれども、22回の寄港を予定しており、私自身も5月27日のクイーン・エリザベス号の入港の際には、歓迎式にも参加させていただきました。

クルーズ船のお迎えが本格的に再開をし始めたところですが、到着した観光客の皆さんは、この小樽市を拠点に、おのおので小樽市内はもちろんのこと、後志管内や札幌市などに徒歩やタクシー、バスを利用して観光を楽しんでいかれると思っておりますけれども、お聞きしたかったのは、寄港した船の観光客の中で、小樽市、後志管内、札幌市、各地への観光客の動向を知りたく、把握されている範囲でお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今年のクルーズ船のツアーの動向などについて、こちらで聞いている部分でお答えさせていただきます。

寄港した際の、小樽市でのツアーの行き先、多いところでは祝津の貴賓館とか、天狗山、小樽運河、堺町商店街というところが多くなっております。市外でいいますと札幌市へ行くツアーが多くて、大通公園、大倉山、それから北海道庁、白い恋人パーク、それから北海道開拓の村などが挙げられます。また札幌市以外では、積丹へのツアーというものもございました。

○新井田委員

名前の聞いたことのある有名なお店が多く見受けられると分かりました。

堺町通り商店街のある販売店の従業員の方からお話を聞く機会がありました。クルーズ船が入ってくると、お客さんの来店、もしくは売上げというのが違うのかということをお聞きしたことがあったのですけれども、意外とふだんとあまり変わらないということの返答をいただいて、正直、驚きました。販売店の業種や取扱う品目にもよるとは思うのですけれども、そのときに聞いたのが、購入するのに船への持込み制限がかかっている場合があるそうです。お金を払ってその制限がなくなるというパターンもあるみたいなのですけれども、その持込み制限に関して御存じかどうなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

船への持込みが制限されているものといましては、船会社によってもいろいろと違うのですが、お話を聞いているところでは、生鮮品の持込みは不可になっている船会社もございますし、あとは臭いのするもの。アルコール

ル類につきましては、持込みが不可ということではないのですが、一度持ち込んだときに船で預かって、そして最終下船のときにまたお客様にお返しするというを行っている船会社もございます。また、刃物についてもお土産として持ち込むことは構わないのですが、それも船で一時預かりになって最終下船のときにお返しするというようなことをしている船会社もあるということでお話を聞いております。

○新井田委員

お聞きしたかったのが、これは国内も国外も一緒でしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今お話したアルコール類の持込み、こちらが一時預かりになるのは外国の船会社のほうが多いかと思えます。

また、私どもがお話を聞いている日本の船会社では、アルコールの持込みは、そのまま持ち込んでいただいて自室で飲んでいただく分には構わないというようなお話も聞いております。

また、生鮮品につきましても、外国の船会社は、先ほど言ったとおり不可、日本の船会社であると、臭いがきつくなければ大丈夫というお話も聞いております。

また、外国の船会社につきましては、船内が一定程度、外国の扱いを受ける部分もございまして、植物などは植物検疫の証明がないと船から降ろせなくなるものですから、そういうものは不可だということもあるようです。

○新井田委員

運航会社によってもまたルールが違うということも分かりました。

先日、クイーン・エリザベス号の歓迎式の際に、担当課の方から御説明をいただきました。事細かに説明していただき、ありがたかったのですけれども、その際にクルーズ船からのお客さんが小樽市内での観光の際に使う金額も把握をされているようでした。その金額というのは、どういう計算で金額確認を取っておりますでしょうか。また、内訳が分かればお聞かせいただきたいです。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船の寄港の際の消費、経済効果等につきましては、近年調査しているものはないのですが、平成26年に寄港したクルーズ船の際にはいろいろ調査をさせていただいております。この中では、乗船客の市内の消費額、またクルーズの市内の消費額等はアンケート調査などにより把握させていただいたものを単価として使用させていただいております。

また、このほか、船が寄港しますと港湾関係事業者の業務ということで、料金が発生してお支払いいただくものもございますので、こういうものについては業者からの聞き取りなどで金額を確認しております。

また、このほか、シャトルバスが出ているとか、小樽港が外国から入ってくる最初の港になったりして、C I Qの検査などがございまして、そういったときには、小樽の事務所の職員では足りない入管とか、そういうところの職員の方々が宿泊して、こちらで翌日の寄港する朝に業務をすることもありまして、そういったものの宿泊などもあるということで、そういうことの聞き取りもしているところでございます。

金額につきましては、少し古いデータになりますが、乗船客お一人当たりの消費額は正確な数字が出ていないので、申し訳ないところでございます。

○新井田委員

可能であれば、船のお客さんが使用される金額、今後そういったデータが分かればまたお聞きしたいと思えます。

それから、経済効果という部分で、2014年は近年では一番多い41回クルーズ船の寄港があったと思いますが、このときの経済効果というのは、年間どのぐらいになったのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

2014年は41回の寄港があった年でございますが、こちらが今御説明していただきました平成26年という形になりまして、トータルの金額でいきますと7億7,300万円ほどの経済効果があったと試算しております。

○新井田委員

やはり、回数とともに多かったのではないかと感じます。

何とかこの水準が戻るように、続くように、さらに経済効果につながるような取組にしていきたいというところを考えますけれども、昨年からクルーズ船の寄港が再開しておりますけれども、クルーズ船の観光客に限定するのは少し難しいのかもしれないですけれども、伴って本市にクレームとか御意見などは届いていますでしょうか。

また、迎え入れるお店、従業員の方々など双方から、そういったクレームや御意見などを聞くような仕組みがあれば、本市として何か行っているのであればお聞かせ願います。

○（産業港湾）港湾振興課長

クレーム、御意見につきましては、昨年から今年にかけて私ども港湾室で受けているものとしては、クレーム、御意見はなかったものと考えております。

また、御意見等があれば、港湾室に御連絡をいただくとか、船会社や代理店とは私どもも連携を密にしておりますし、いつも連絡を取り合っていますので、何かあれば、そちらからお話をお伺いできるものと考えております。

○新井田委員

仕組みとしては、基本的に聞き取りという形でよろしかったでしょうか。お互いの意見のやり取りとか、その辺をもう一度お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

仕組みといたしましては、きちんと決めた構築した仕組みはございません。市に、乗ってこられた方からクレームのお電話、御意見のメールなどがあれば、それに一つ一つ対応していくという形になっております。

あと事業者とは、私どもも皆様のクルーズ誘致の際に、いろいろな施設を紹介したりすることもございますので、そういったところでいろいろ状況をお伺いする場面もございますので、そういった際にお話を聞かせていただくというようなことはございます。

○新井田委員

このコロナ禍を経て、観光に来る側と受け入れる側で、それぞれ何が変わったのか、また、小樽市内や近郊における観光の目的にも変化があるものなのか。観光に来る側、来られる側の求めるもの、もしくは、また期待というものをできる限り共有して、改善や受入れに考慮できる部分を明確化できるように努めるべきかと考えます。

観光客と観光地域かいわいの双方の情報収集も、例えばもっと詳細に酌み取れる方法など、同じようにクルーズ船を受け入れている他都市ではどのように分析されているのかなど、ほかの声を拾っているのか、情報収集のための情報収集も今後、引き続きしていただきたく思います。研究を重ねていただき、ぜひ現場目線での手を打っていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

◎令和4年度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いたします。

令和4年3月より行動制限解除となり、観光客の皆様によりやく来ていただけるようになって、令和4年度の観光入込客数の概要を拝見いたしますと、対前年度比で152.9%の406万5,000人もの方々に小樽市に来ていただきました。観光を楽しんでいただきましたが、令和元年度と比較すると、まだ58.1%ということで今年度はさらに戻ってくる期待をしているところでございますが、概要の中に、宿泊客数は全国旅行支援や本市の誘客促進事業、そして宿泊施設の新規開業の効果などにより、対前年度比186.4%の74万8,000人となり、対令和元年度比では93.6%の水準まで回復しましたとありました。様々な施策が功を奏したといっても過言ではないぐらいの結果ではないでしょうか。

具体的な分析をされていれば、全国旅行支援また誘客促進事業、宿泊施設の新規開業、それぞれの効果がどう影響して結果につながったのか、分析していればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

観光入込客数、宿泊客数の増加の分析なのですが、委員の御指摘ございましたが、様々な要因により増減するものであると認識しておりますので、この事業がこうというような説明は難しい部分もあるのですが、まずは、全国旅行支援につきましては、旅行商品の割引、そういったことで旅行者へのインセンティブを付与すると、そういった指定商品でございますし、また小樽市の誘客促進事業は、昨年6月から8月、また9月から12月と2回実施してございますが、6月からは2,000円分の観光ギフト券を市内の宿泊施設にお泊まりの方にお配りするといったインセンティブを付与してございます。

また9月から12月に実施しました、とまっ得おたるにつきましては、宿泊割引、これは正規料金の50%上限1万円になりますけれども、こういった商品に加えて2,000円分のギフト券をお渡しするということで、宿泊の割引プラスギフト券、そういった魅力も提供させていただいたと。そういったことで、旅行先として小樽市を選択していただいたのかというふうに考えてございます。

また、宿泊施設の新規開業につきましては、令和4年9月に市内中心部に客室で142室、収容人数で394名、こういった施設ができてございますし、また令和4年1月には、朝里川温泉地区と市内中心部にそれぞれ新規開業のホテルがございましたので、こういったことで小樽市に宿泊しやすい環境、宿泊キャパシティ増加するということが、泊まりやすい環境というのできているのかと思います。まずはこういったことが一つプラスの要因として考えられるかというふうに考えております。

○新井田委員

受入先が増えたことによって観光客も増えたということも分かりました。

また、修学旅行宿泊客数も対前年度比で277.9%、対令和元年度比で154.3%と、こちらもコロナ禍においても、教育旅行誘致の取組による要因ではないかと記載をされておりました。こちらの具体的な取組について、どのように進めてこられたのか、このほかに別で続けられている営業活動というか、取組についてお聞きしたいです。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まずは、修学旅行の増加要因でございますけれども、修学旅行につきましては、コロナ禍前の令和元年と比べてもかなり好調であったという結果になってございまして、その要因としましては、まずは、ウポポイに行く道外の高校生が本市にも寄っていただくといったルートが一つできているというのが見受けられました。

また、主に冬ですけれども、近くのスキー場と本市の宿泊施設を連携するコースが見受けられまして、我々の誘致活動といいますか、営業活動といいますか、それにつきましては、昨年度からですけれども、市内の宿泊施設にお泊まりいただいた道外の高校生お一人当たり1泊1,000円を補助すると。これは実際に道外の高校を誘致する旅行代理店にお渡ししているのですけれども、こういったことで何とか小樽市を選択してほしいということをお願いしてきております。

また、教育旅行のガイドブックというものがございまして、これを主に道内の小・中学校、また道外の高校ですとか旅行代理店、こういったところに送付をして、小樽市はこういうところですよといったこともしてございます。また、主に大都市圏、東京、名古屋、大阪といったところを中心に我々も小樽観光協会ですとか市内の宿泊施設、観光施設、こういったところと一緒に商談会に出席をする。そこで地元の旅行代理店、あとは地元の高校の修学旅行を担当する教員、こういったところにPRをするといったことを実施してきてございます。

また、コロナ禍前になりますけれども、直接、市の職員が学校を訪問して営業をするという取組などもしてきておまして、複合的な要因で修学旅行は非常に好調だったというふうに認識してございます。

○新井田委員

続けられてこられた、たまものの結果と見受けられました。

誘致促進事業は、昨年度末に終了して、全国旅行支援も北海道においては、現在7月中旬までとなっているかと

思います。今後、支援等のお知らせというのは、国や道から何かありますでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

全国旅行支援、こういったタイプの支援メニューにつきましては、国ですとか北海道から情報というのは、現時点では特にございません。

○新井田委員

それでは、これからいよいよ小樽市として、元どおり以上の活気というか、観光都市としてのポテンシャルを発揮するときになってくるかと思えますけれども、本市としてこれからコロナ禍前の状況に戻していくために何か取り組まれるようなことがありましたらお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

本市としましては、観光基本計画にのっとり誘客促進ですとか、受入体制の整備ですとか情報発信といったところに取り組んでいきたいと考えておりますけれども、まずは本市の魅力を磨き上げるといいますか、観光資源の磨き上げということでライトアップの事業ですとか、今年は運河100年ですので運河100年のプロジェクト、イベントを実施していくことで魅力を発信していきたい。

また、受入体制の関係につきましては、小樽観光協会で令和3年度から取り組んでいただいております、おもてなし向上、これは本市に何度も訪れていただくといったことを目的として、おもてなし向上の取組をしておりますので、こういったことをしっかりと支援していきたいというふうに考えております。

また、コロナ禍が明けまして、渡航制限なども緩和されましたので、しっかりと海外の旅行者、インバウンド対策もしていきたいと考えておまして、まずは札幌圏での連携事業で、台湾等への商談会に参加予定でございますし、また、本市単独でもシンガポールへの海外セールスコール、あとは実際に海外の旅行代理店などを小樽市にお招きして、小樽市の魅力をしっかりと確認をしていただいて、商品造成につなげていただくといった取組を実施していきたいというふうに考えております。

○新井田委員

様々、先を見据えて取組を考えていらっしゃるということがすごく分かりました。

このコロナ禍において、やはり長きにわたって観光都市として非常に苦しめられてきたからこそ、これからが大事になってくるかと考えます。昨年の観光入込客数に反映できた各取組こそ地道に続けてきたからこそその結果となって表れたのではないかと感じます。

もちろん国や道の施策があるならば活用しながら、今度は小樽市として独自に国内外にPRをしていく。昨年の修学旅行、宿泊客数にも出たとおり、続けてきたからこそ結果になってきていると。これは小樽市の売り込みをする営業のたまものだと考えます。

例えば、1人、小樽市を売り込む、PRするためだけの営業マンを任命して国内外に走っていただくなどというのはどうかというのが、私自身、民間で働いてきたからこそその考えで大変恐縮なのですけれども、いかがでしょうか。現状でそういった方々がいらっしゃれば存じ上げず申し訳ないのですけれども、そのところをお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まず、しっかりと小樽市の魅力を売り込む、これにつきましては小樽観光協会をはじめ市内の関係団体と連携をして取り組んでいきたいと思っておりますし、本市の場合は、観光大使という制度がございまして、現在44名ほど観光大使に御登録いただいているのですけれども、著名な方をお願いをしているという制度ですが、こういった方にも御協力をいただきながら、小樽市のPRをしていただいているということもございます。

また、2名の小樽コンシェルジュが物産展等でしっかりと小樽市のことをPRするといった活動もしてございます。

今、委員から御提案がございましたけれども、そういった趣旨も踏まえまして、小樽観光協会との連携また観光大使、コンシェルジュといった事業をしっかりと活用してまいりたいと考えてございます。

○新井田委員

様々な取組をぜひ続けていただいで、おもてなしを持って受け入れられるようによろしく願いいたします。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

みらいに移します。

○平戸委員

◎ビッグデータを活用した通行量調査の実施について

私からも、先ほどの報告を受けてビッグデータを活用した通行量調査についてであります。

ほかの委員も質問されておりましたが、違った観点からの質問になりますので、よろしく申し上げます。

まずこのビッグデータ活用システムにおいては、ヤフー検索のデータや、ヤフーが提供するアプリケーションで許諾を受けたユーザーの位置情報を基にした統計データとなっていると思いますが、私の感覚ではありますが、ヤフーを使っているというのは日本人の方がすごく多い印象を持ってしまして、今、小樽市は、国外からいっぱい観光客が来ていただいている状況なので、そういった方たちの情報も取れればと思いますが、ほかの国の方でヤフーの検索エンジンを使っているのかどうか、分かればお聞かせください。

○（産業港湾）吉田主幹

今回取り入れます通行量調査のDS、INSIGHTでございますが、外国人につきましては、統計のデータには含まれないということを確認しております。

○平戸委員

例えば、昨年、多く国外から来ていただいていた韓国や中国の観光客についてはどのような検索エンジンを使っているか、もし分かればお聞かせください。

○（産業港湾）吉田主幹

外国人の検索エンジンまでは私どもでは把握しておりません。

○平戸委員

この使われているビッグデータ活用システムについては、従来の数取器のアナログで取っていたところよりも十分改善はされていると思うのですが、今の状況においては、日本の方の情報しか取れないので、今後、国外から来ている観光客の動態についても把握できるようなシステムに変わっていったらいいと思っております。

今後通行量調査については続けていかれると思いますが、今回採用しているシステムをそのまま採用していく予定なのか、それとも今後については海外の観光客のデータも取れるようなシステムを採用していこうとしているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

市内の通行量調査につきましては、DS、INSIGHTの活用を検討してございますけれども、観光の動態ですとか、そういったことにつきましても観光DXの視点というのは重要だと考えておりまして、ITベンダーといえますか、そういったところのサービスをヒアリングしていろいろ検討している最中でございますので、そういった海外の方の動きなどもしっかり把握できるようなものも確認する必要があるというふうに考えております。

○平戸委員

私もそのような方向に進んでいただきたいと思っております。

もしスマートフォンを持っている方、全員の調査ができるようになれば、観光客は皆さんスマートフォンを持た

れている方がとても多いと思うので、観光客のほぼ全ての方のどういったところに行っているという情報が分かってくるので、そのようなシステムに変わってほしいと思っております。

この調査については、今は小樽都通り商店街を中心にしておりますが、今後、堺町通りや運河沿いなどにも調査をしていく予定はありますでしょうか。

○（産業港湾）吉田主幹

これまで行っておりません堺町通り商店街や駅前などにつきましては、測定することは可能でございますので、調査を行う場合には、目的を持って行ってまいりたいというふうに考えております。

○平戸委員

今後、検討していただきたいと思います。

また、取ったビッグデータの中身に関しては、性別やどこの国から来た人だったり、年齢に関してそのビッグデータの内容に含まれているのでしょうか。

○（産業港湾）吉田主幹

分類につきましては、性別、年代は分けて統計が取れるような仕組みになっております。

あとは、国外は無理なのですけれども、国内であれば主な居住地がどこなのかということで、その方が特定されないような形で人数を統計データとして取得することは可能となっております。

○平戸委員

また、その取れるデータの細かさに関しては、商店街を通った人なのか、それともどの店舗に入ったか、そういった細かいところまで分かるようなシステムなのでしょうか。

○（産業港湾）吉田主幹

今回の新しい測定方法は、125メートル四方の一つの区域というふうな地域になっておりまして、どこのお店に入ったという細かなところまでは測定はできないものになっております。あくまでその125メートル四方の中にいらっしやるのがどれぐらいいるかというような、量の測定になっております。

○平戸委員

商店街において、性別であったり年齢というデータがある以上、そのデータをオープンデータとして公開することができれば、行政だけではなくて民間の方もすぐ活用できると思うのですが、今後、オープンデータ化する予定はありますでしょうか。

○（産業港湾）吉田主幹

今回のこのDS. I N S I G H Tにつきましては、ヤフーがお持ちのデータを、契約した小樽市が使うという契約になっていることを確認しております。小樽市が、ヤフーからいいますと第三者への提供ということについては認めていないということを確認しておりますので、オープンデータとして使えるようにするというのは、現在ではできないというふうに確認しております。

○平戸委員

今後に関して違うシステムに変わっていくのか、それについては分かりませんが、もしオープンデータ化できたらすぐ活用できるデータになると思いますので、検討をよろしくお願いします。

◎森林環境譲与税について

続きまして、森林環境譲与税について質問したいと思います。

森林環境譲与税の概要とその用途についてお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

森林環境譲与税の用途についてということでございます。

森林環境譲与税の用途は、森林環境譲与税及び森林環境譲与税に関する法律34条にありまして、一つに、森林の

整備に関する施策、二つ目に、森林の整備を担う人材の育成及び確保、森林の有する公益的機能に関する普及啓発、木材の利用促進、その他森林の整備の促進に関する施策とされており、譲与税の総額を施策に要する費用に充てなければならないとされており。

○平戸委員

小樽市のホームページ上で公開されているこれまでの森林環境譲与税の用途について見てみますと、森林所有者に対する今後の意向調査、森林・林業・木材啓発関係や、木材の利用促進のため、アスレチックやベンチの整備がこれまで行われているものと承知しております。

その森林環境譲与税の使い道の中で、令和元年度から毎年、森林環境整備事業資金基金積立金への積立てがいつていると思いますが、この基金の目的及び積立額をお示しく下さい。

○（産業港湾）宮田主幹

森林環境整備事業資金基金の目的と額であります。小樽市資金基金条例には、小樽市森林環境整備事業資金基金の目的を森林整備や木材利用の促進、普及啓発等の取組及びその促進に必要な事業の資金とするためと定めてあります。

譲与税の額につきましては、令和元年度、756万3,000円、令和2年度、1,607万1,000円、令和3年度、1,560万2,000円、令和4年度、1,959万8,000円となっております。現在の残高は2,797万4,000円となっております。

○平戸委員

基金の積立ての目的と今の積立額は分かりました。

今後、その基金についてどう使っていくかが課題となってくると思いますが、今後、積み立てられた基金を使っていく具体的な計画をお示しく下さい。

また、先ほどの報告にあったように、令和5年度に市が直営で森林整備をする4か所、3.1ヘクタールに行う整備事業にも、この基金から使われているのかお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

将来的な使い方ということと、どのように使っていくのかということでございます。

一つには、森林の整備に関して未整備森林所有者へ森林管理の意向調査を令和14年度まで計画しております。また、森林の普及啓発や木材利用促進としましては、当面、旭展望台周辺の環境整備で、案内看板や木製階段、通路周辺の樹木の伐採などを計画的に行っていく予定であります。

今後どのように使っていくのかということに関しましては、今後も使途目的に定められている森林整備や、森林の普及啓発、木材の利用促進、そして人材育成などの必要な事業を実施してまいりたいと考えてございます。

3.1ヘクタールの集積計画で抽出された森林については、譲与税を活用して5年度中に市が直営で森林整備、下刈り、除伐等を進める予定であります。

○平戸委員

譲与税の積立金については2,700万円程度たまっているので、計画的に使っていただきたいと思います。

また、そのほかに森林環境譲与税の用途の中に示されておりました森林の整備を担う人材育成確保に関して、これまでどの程度使われてきたのかお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

人材育成に関しては使ってございません。

○平戸委員

小樽市については、古くから水産業で発展してきたまちということも分かっておりまして、林業よりも水産業が今でも盛んとなっておりまして、それによって小樽市の林業従事者の数が相対的に少なくなっているというのは分かっております。ですが、海だけではなく多くの森林を持つ本市にとっても、今後の林業従事者の確保は重要なこと

と思っております。

また、今後、様々な業種において人手不足が懸念されておりますが、将来の人口減少や若者の職業選択に関する傾向からしましても、林業に関してはより一層の人手不足が予想されます。

今後、人材の育成、確保に関してどのような事業をやっていくかもし計画があればお聞かせください。

○（産業港湾）次長

林業の人材育成に関する事業につきましては、国から示されている事例におきましては、林業事業体、林業従事者への支援といたしまして、例えば作業用品の支援ですとか、あるいは研修生への研修の実施、担い手確保のための情報発信、こういったものが例示されております。

今のところ本市におきましては、先ほど御指摘がありましたように林業事業体が少ないこととかもありまして、今どういう形でそれを進めていくか検討中でございますので、今後、検討してまいりたいと考えてございます。

○平戸委員

今の段階においてはまだどのように使っていくのかが分かっていないということでありましたが、次の人材育成確保に関してという面においても、今まで学生などについては、森林がどれだけ大事か、なぜ必要なのかということが分かっていないということが、私もそうでしたが大人になるまで分からないことも多いので、学生に対する授業などで森林の大切さや林業従事者に対する理解が深まれば、将来の人材育成の確保に関して寄与できるのではないかと考えております。

次に、森林の有する公益的機能の普及啓発活動も使途のうちに入っておりますが、その公益的機能とは何かお示しくください。

○（産業港湾）宮田主幹

一般的に言われていることではありますが、七つの働きということで、一つ目に水源涵養機能、二つ目に山地災害防止・土壌保全機能、三つ目に快適環境形成機能、四つ目に保健・レクリエーション機能、五つ目に文化機能、六つ目に生物多様性保全機能、七つ目に地球環境保全機能、温暖化防止機能とも呼ばれておりますが、以上の七つが森林の公益的機能と呼ばれているものでございます。

○平戸委員

公益的機能といっても、七つ挙げていただきましたが、たくさんありまして水源の涵養機能についても、ふだん普通に生活しているだけではなかなか分からないようなことなのかと思います。特に災害に関しては、森林の機能にスポットが当たるのは災害の起きた後にスポットが当たることが多いと思いますので、まずは災害が起こる前に森林の防災について知ってもらう努力をすることが必要だと思います。

先ほどと同じような感じですが、今後もそういった公益的機能の普及啓発活動に使っていく計画はございますでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

公益的機能の普及啓発、これからどうしていくのかということについてであります。

現在は、旭展望台周辺、この使途で活用しております。国から示された事例では、森林の必要性や機能、役割、若い世代へ意識してもらうために森林に関する市民講座や木育イベント、木製品の配布、植樹活動等を通じた交流会や啓発、パンフレットの作成などの事例が記載されておりますので、その中で必要に応じて検討してまいりたいと考えております。

○平戸委員

そういった各種やれることはあると思いますので、費用対効果の面も考えて今後、検討していただけたらと思います。

次に、森林整備計画についてであります。森林整備計画の中に、森林の状況を的確に把握するための森林資源

のモニタリングの適切な実施やリモートセンシング及び森林GISの効果的な活用を図ることと記載がありますが、これらの技術に関して現在の取組状況をお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

現在、本市で担当が行っているのは森林GISシステムだけではなくて、森林統合クラウドシステムの中でいろいろ使っている形でございます。実際には、森林GIS、衛星写真を被せた林班図だとか、確認の関係で主に使っております。

○平戸委員

森林クラウドという話が出ましたが、今後その森林GISなどを使うと木々の正確な情報が種類であったり、高さであったり、そういうものがオンライン上で把握できるという、どんどん活用が深まっていくと思いますので、そこについても検討していただきたいと思います。

先ほど言われた森林クラウドに関してであります、森林クラウドについては、今、誰でも見られる状況にあるのでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

現在は、道が管理している森林統合クラウドシステムの中の森林整備市町村支援システムの中に森林GISシステムがあるものですから、基本的にはユーザー登録をしてからではないとできない状態になっております。

一般の方が活用することができるかということでございますが、ユーザー登録は、地域の森林整備を進めるために策定する森林経営計画などを作成する主体が小樽市に使用の契約を結びまして、後志総合振興局の林務課で使用承認を行うことで可能となっております。

現在、市においては、ようてい森林組合で確認や経営計画などの申請の手続などで活用されております。

○平戸委員

現在では、ようてい森林組合が見られている状況ということでありましたが、先ほどありました経営計画についてであります、まず経営を始める前に、事業を新しく始める身から考えてみると、事業計画を立ててから森林クラウドの中の情報を見るという順番ではなくて、森林クラウドの中の情報を見た上で、どのような事業ができるか、どういった経営ができるかという順番になると思いますので、その経営計画を立ててからの登録というよりも、登録をもっと先に、経営計画を立てる前に登録ができるような制度になってほしいと思いますが、そこに関して今後の取組等があればお聞かせください。

○（産業港湾）宮田主幹

経営計画の取り進む前にという形で森林GISを活用したいという中身のお話でございました。実際、手続関係で入っていくという形になりますので、まず手続の森林統合クラウドシステムの認証を市で契約したり、道で承認をしてもらうという形の中は、経営計画の主体であるか、できるかどうかというものも承認の要素になっております。今のところは、その辺を森林組合とか、森林事業体でないといけない状態であります。

○平戸委員

今後、新しい事業体などが参入するハードルにも、そこがなっていると思いますので、今後、議論をしていただけたらと思います。

◎おたるプレミアム付商品券について

続いて、昨日の予算特別委員会で承認されました、おたるプレミアム付商品券事業に関して、使用時期や販売方法について制度の中身に関しての質問をしたいと思います。

この制度については、昨年の令和3年度においても同じく、プレミアム付商品券として事業化されておまして、昨年度は新型コロナウイルス感染症の拡大による経済への影響を緩和し、幅広く市民の消費を喚起し、地域経済の活性化に寄与するためという目的で30%のプレミアムがついた商品券が販売されたものと承知しております。

まず、今年度のプレミアム付商品券の目的についてお示してください。

(「付託されていない。予特に付託の案件だったらいい」と呼ぶ者あり)

○委員長

平戸委員に確認しますけれども、その件については、予算特別委員会に付託されている内容ではないかということなので、それについては、もう予算特別委員会に付託されていますので、この経済常任委員会では議論することができない内容となっております。

○平戸委員

予算に関するのではなくて制度の中身についてなのですが、そこも質問はできないということでしょうか。

(発言する者あり)

昨年度に企画をして今年度はどのような違いがあって、そこを今後どうしていくかというところを聞きたいのですが、それに対しても駄目ですか。

○委員長

平戸委員に申し上げますけれども、予算特別委員会に今、付託されている内容、予算に関わる内容についてはお答えはできないという部分で、今、言われた制度の内容の部分に関して、予算特別委員会に付託された内容に関しない部分での答弁となりますが、それでもよろしいですか。

○平戸委員

はい。大丈夫です。

○委員長

もしお答えできるのであればですけども。

○平戸委員

では、聞いていきます。

今年度のプレミアム付商品券の目的についてお示してください。

○委員長

平戸委員に申し上げます。目的から本当に制度のことだけについてお聞きするのであればいいのですけれども、この予算がかかっている事業が進んでいるわけですけども、それに関わる内容を質問したいということになっていくと、それはまた、ここで質問はできないという形になると思います。

(「委員長、議事進行について」と呼ぶ者あり)

○中村(吉宏)委員

ただいまの平戸委員の発言ですけども、今年度のプレミアム付商品券の質問ということであれば、今年度のものに関しては、これは予算計上されて、議案が提出されている内容で、しかも当委員会には付託をされていない案件なわけですから、当委員会において質疑を行うのは、不適合だと判断をします。

ただし、プレミアム付商品券の考え方ですとか、これまでも実施してきている中で、概要ですとか考え方についての質疑というのは、これは経済所管なので可能なかと思えますけれども、今年度の今やっている事業に関しての質疑というのは控えていただいたほうが妥当かと思うので、少し整理をつけていただきたいと思います。

○委員長

今、中村吉宏委員からありましたけれども、そういった予算特別委員会に関する、今年度の部分に関しましては、予算特別委員会で審議がもうなされている話ですので、先ほど言ったような趣旨での質問であれば質問されてもいいのですけれども、今後そのようなことを検討された上で質問していただけるのであればいいのですけれども、いかがでしょうか。

○平戸委員

分かりました。では、少し飛ばして質問をしたいと思います。

令和3年度のプレミアム付商品券に関しては、使用期間が7月1日から10月31日の4か月間となっておりますが、今回については11月1日から12月31日となっていると思いますが、期間が半分になってしまった理由についてお示してください。

○委員長

平戸委員に申し上げますけれども、今年度のプレミアム付商品券については、もう既に予算特別委員会で付託をされておりますので、その内容について質問することは、この経済常任委員会ではできないということですので、先ほど言ったように……。

○平戸委員

では、今年度のことに関しては何も。

○委員長

今年度の部分は、もう既に予算特別委員会で付託をされて、もう終わっていますので、それについてはできません。

○平戸委員

分かりました。次の項目に質問を移したいと思います。

◎ふるさと納税について

今定例会においても、個人のふるさと納税、企業版ふるさと納税に関する質問も出ておりました。最近は、各定例会ごとに、ふるさと納税に関する質問が出ておまして、それだけ市民の関心も高く、それに伴って議員の関心も高まっているものと感じております。

まずは、ふるさと納税の寄附額の推移を過去3年分お聞かせください。

○（産業港湾）海谷主幹

ふるさと納税の直近3か年の寄附額につきましては、まず令和元年度が1億5,210万7,270円、令和2年度が3億6,823万3,857円、令和3年度においては6億6,258万5,500円、令和4年度に関しましては、間もなく国から発表がありますが、約8億5,000万円となっております。

○平戸委員

細かい数字までは把握できませんでしたが、徐々に毎年、順調に寄附額が上がってきているものと分かりました。

年々寄附額が上がっている要因をもし分析されていればお聞かせください。

○（産業港湾）海谷主幹

基本的に年々寄附額が上がっている要因といたしましては、やはり返礼品の開発、ここが順調に進んでいるものと考えております。

○平戸委員

私としても、返礼品をインターネットで調べると、すごく小樽市は数が増えているものと思って、選べる返礼品は多くなっているものと理解しています。

ですが、これからも順調に寄附額が上がっていく可能性もありますが、これから低調になる可能性もあるなど感じております。それは、ふるさと納税の利用者に関して、よくも悪くもふるさと納税という制度に関して、慣れてきており、本当にお得と思うものであったり、ここのこの商品が欲しいという目玉となるようなものに対して返礼品を求めて寄附をする自治体が増えてきているのではないかと考えております。

そこで、返礼品の選定基準についてお聞かせください。

○（産業港湾）海谷主幹

返礼品の選定基準に関しましては、本市で独自で基準を設けているわけではなく、総務省告示第179号第5条、地場産品基準に基づいて返礼品の選定を行っているところでございます。

○平戸委員

今言われた、地場産品というものについて説明していただけますでしょうか。

○（産業港湾）海谷主幹

地場産品の基準というものになるのですけれども、ただいま御説明したとおり、告示の第5条の中に地場産品の基準というものが設けられております。その中でまず特徴的なものを二つ、三つ上げさせていただきますと、まず一つとしては、当該地方公共団体、小樽市ですね、小樽市の区域内において生産されたものであること。また、小樽市の区域内において、返礼品等の原材料の主要な部分が生産されている。簡単に言うと、米などを小樽市が取っていて、それを加工しているものというようなものになります。それと三つ目といたしましては、小樽市の区域内において、返礼品等の製造、加工、その他の工程のうち、主要な部分を行うことにより相当の付加価値が生じているものである。

これらのものが、大体、主となって代表的な例となっております。そのほか第4項、第5項、第6項、第7項という形で、地場産品が設けられているというような形になっております。

○平戸委員

選定基準について聞いていきました。地場産品についても、小樽のものというイメージになるものが主に当てはまるのではないかと思います。

これまで市としては、返礼品を多くして選択肢をより多く増やす方向に動いてきたと思いますが、選べる返礼品の種類が多過ぎることが今後、マイナスに働いてしまうのではないかと危惧しております。実際にふるさと納税の各社のサイト内で、小樽市とキーワードで検索してみると、数百単位で返礼品が検索結果として上がってくるので、その全部を見るのは大変な状況かと思えます。

返礼品を厳選していくことも、今後、考えられますが、これからも返礼品を増やす方向で考えていらっしゃるのでしょうか。

○（産業港湾）海谷主幹

今の御答弁の前に、訂正を一本させていただきます。先ほどの地場産品なのですけれども、地場産品の国の告示の中において第5条の中で、全部で第9項までございます。そこについて追加で訂正させていただきたいと思えます。

ただいまの御質問でありますけれども、ふるさと納税の取組において、寄附者との接点を増やすということは重要な観点であるというふうにごちらでは捉えております。そのために、これからも返礼品については増やす必要があるものと考えておりますが、やみくもに返礼品を増やすわけではなく、バリエーションに富む返礼品展開も図りながら、返礼品を増やしてまいりたいと考えております。

○平戸委員

今後もバリエーションに富んだ、いいものを、選ばれるものをこれからも増やしていくということを理解しました。

そこで、以前の答弁にもありましたが、目玉となる返礼品がこれから必要と考えていらっしゃるということでありましたが、他都市でも導入されております、一日市長であったり、一日消防署長などが考えられると思いますが、これまでに検討されたことはあるのでしょうか。

○（産業港湾）海谷主幹

一日市長体験の返礼品につきましては、非常にユニークで話題性のある取組と捉えて検討いたしました。本市においては、地域の特性を生かした宿泊プランやイベントチケットなど、体験型の返礼品の充実には注力して

まいりたいと考えておりますので、現時点といたしましては、一日市長体験の返礼品化は検討しておりません。

○平戸委員

私も大変ユニークな取組だと思いますが、先日ニュースにもありましたが、滝川市では、一日市長の返礼品の内容として、市長が焼いたジンギスカンをすぐ食べられるといった本当にユニークな取組もありますので、もし本市でそういった取組ができるか分かりませんが、できた場合はすごく目玉となる返礼品となると思います。一日市長を導入している前例はいっぱいありますので、今後さらに検討していただければと思います。

ほかの市町村に関しては、返礼品の中で人気とされるカニであったり、お肉であったり、お米など魅力的な返礼品がそろっていることと思います。小樽市にも魅力的な返礼品、海産物等がありますが、返礼品の商品としての豪華さ、インパクトでは、優れているとは言えない状況かと思えます。これからのに関しては、商品の豪華さではなく、体験の獨創性や希少性を前面に押す方向がいいのではないかと私も考えております。

続いて、小樽市のふるさと納税に関して、一度、寄附をしてもらった方のリピート率といたしますか、また小樽市に寄附をいただいている人の割合が分かればお聞かせください。

○（産業港湾）海谷主幹

まず、リピート率についてでありますけれども、正確な数字は押さえておりませんが、サイト提供事業者からの聞き取りの情報になりますが、10億円以上の寄附を募っている自治体ではリピート率はおおむね30%と聞いております。

また、本市においては、約20%であるとも聞いております。

また、リピート率を上げる取組といたしましては、他都市の差別化が必要であるため、返礼品提供事業者に対して、本市の地域の特性を生かした返礼品についてコンサルティングなどを図りながら、寄附者に対し、本市のよさを知ってもらい、リピート率及び寄附額の向上を図ってまいりたいと考えているところでございます。

○平戸委員

一度、本市にふるさと納税をしていただいた方は、数ある日本の他市町村の中から小樽市を一度選んでもらっている方なので、2回目につながると思うので、今後も取組に期待したいと思えます。

続いて、8月に行われるライジングサンロックフェスティバルのチケットが返礼品に加わったことが印象に残っておりますが、その返礼品の申込みというか、その状況が分かればお聞かせください。

○（産業港湾）海谷主幹

ライジングサンロックフェスティバルのチケットの返礼品については、6月10日から寄附の申込みの受付を開始しております。現時点といたしましては、50件以上の寄附を募っていることから、効果があったものと考えております。

○平戸委員

先ほども申しましたように、こうした返礼品の中の体験型というものに関しては、返礼品の質の面からの充実にとってもとてもいいことだと思いますし、若年層でまだふるさと納税をしたことのない世代に関してもアピールできるすばらしい返礼品だと思いますので、これからもこういった講演や体験などに関して積極的に採用していったほしいと思えます。

○委員長

みらいの質疑を終結いたします。

共産党に移します。

○小貫委員

○ビッグデータを活用した通行量調査の実施について

まず、報告を聞いてということで、通行量調査なのですけれども、大体聞こうと思っていたことはほとんど聞かれてしまっていて、さてどうしようかというところなのですけれども。

先ほどあったように、通行のデータではないということが今回のデータだと思うのですけれども、ただ、例えば9時時点のデータと10時時点のデータを比較することで、その1時間のメッシュ、そこにかかっているところの移動した人数というのが、全てではないですけれども、推測することは一定可能かと思うのですけれども、そういうことは、現時点の手法でも可能なかどうか、お聞かせください。

○（産業港湾）吉田主幹

通行量調査で、今事例として9時と10時の比較ということでございましたが、人の移動については、すみません、多分できるであろうと。これからいろいろと使い方を検証して、こんなこともできる、こんなこともできるのかということで、いろいろな使い方が出てくると思うのですけれども、9時から10時の1時間にこの地区に何名の方が10時から11時の1時間で何名の方がいるということで、比較をうまくすれば、動態ということも取れるのではないかとこのふうには考えておりますが、検証はこれからになります。

○小貫委員

やはり、移動しているデータ、実際にそこに存在しているデータというよりも、どれだけの住民もしくは観光客が市内中心部を移動しているかということは非常に本来の商業振興、産業振興にとっては重要かと思っておりますので、こういったデータを使うということ自体はいいことだと思うのですけれども、いろいろ試行錯誤が必要だなと思えます。

それでもう一つは、実際に職員が今まで直営でやってきたわけですが、これを基準となる日に町なかに出て、状況を見に行くというようなことは検討しないのかどうか、これについてはいかがですか。

○（産業港湾）吉田主幹

これまでと同じような日に限って現場へ出向くという計測方法は行いませんけれども、ふだんから人の出具合ですとか、商店街の近況などの情報収集のために現地には出向いております。ですので、そういったときにいろいろ商店街のお話ですとか、商店街以外にもいろいろと情報は伺っておりますので、そういった部分では状況は把握してまいりたいと考えております。

○小貫委員

先ほど質問があったように、お土産のバックを持っているかどうかということを経験と判断をしていたわけですが、どのデータを使うにしても、そういった聞き取りをした結果だったら、聞き取りをした結果なりに、しっかりと記録に残して、この新しいデータと合わせて今の実態はどういう状況なのかというのが、客観的に分かるような形で残していただけたらいいかと思うのですけれども、このことについてはいかがですか。

○（産業港湾）吉田主幹

聞き取りは、やはり、まちの中の生の声、大事な声かというふうに私どもも考えておりますので、記録もしっかり残してまいりたいというふうに考えております。

○小貫委員

◎森林環境譲与税を活用した森林整備に関する施策について

それでは、次の質問に移します。

森林環境譲与税の関係ですけれども、幾つかのブロックに分けたうち、今回モデル地区を設定したということなのですけれども、モデル地区の森林というのはどのような森林なのか、説明してください。

○（産業港湾）宮田主幹

どういふ森林かでございます。森林整備事業を行う森林は、北海道が指定する地域森林計画の中の私有林で、森林所有者自らが適切な経営管理が行われていない未整備の森林を対象としております。

○小貫委員

それで、今回そのモデル地区は83、84、86、87の林班なのですけれども、このそれぞれの所有者数と今回アンケートに答えていただいた回答者数をお知らせください。

○（産業港湾）宮田主幹

83、84、86、87それぞれの林班の所有者数と回答者数であります。林班83、84を併せ、86、87を併せてお答えいたします。

83、84林班は所有者数51人、回答者数は17人。86、87林班は81人の45人、合わせて、それぞれ所有者数は132人と回答者数は62人となっております。

○小貫委員

まず、83、84が回答者17名で、86、87が回答者45名ということで、大分母数も違いましたけれども、答えていない方というところていくと大分開きが実地的にはあるのかと思ったのですけれども、これはどういった要因なのかというのは、何か分かっているのでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

林班の地区によりまして、なかなか森林所有者の数が実際にお話ししたとおりに少ないということでありまして、あと、場所によってかなり回答数の開きがあるということは、理由は私のほうでは分からないところであります。

○小貫委員

それで、回答がなかったところなのですけれども、これについても市が管理するということになるのかどうか、これはいかがですか。

○（産業港湾）宮田主幹

回答がないところも市が管理をすることになるのかということでございます。基本的に、市に管理権を委託したいと回答がない場合は市は管理しませんが、防・減災の管理が必要と判断される場合や、水源周辺、道路など重要インフラ施設などでは、必要に応じて市が管理すべきと判断することもあると考えております。

○小貫委員

ただ、今回のケースだといろいろあったうちの4か所ですから、相当な部分がまだ管理されない状況で残ることが分かりましたけれども、その問題は後にします。

市が管理して、直営で森林整備、下刈り、除伐を進めるということなのですけれども、こうした木というのは、どのようにする予定なのかをお答えください。

○（産業港湾）宮田主幹

伐採した木々はどうするかということでありまして。現地の森林区域の林床に堆積をして処理をするという形になります。

○小貫委員

分かりやすくすると、そのまま置いておくということでもよろしいでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

そうであります。

○小貫委員

それで、資料にあるように、林業経営に適するか適さないかという判断をするということなのですけれども、そういう森林かどうかということを、何か法令で基準というのがあるのかどうか、いかがですか。

○（産業港湾）宮田主幹

林業経営に適するか適さない森林かということでありまして。法令で定められた基準はございません。当該森林の樹齢だとか、樹種だとか、地形、路網整備、集約の可能性だとか、権利関係の複雑さなどの観点からと、防・減災

の観点での管理の必要性などから判断し、受託事業者の意見なども踏まえて林業経営に適するかどうかを判断しています。

○小貫委員

今お答えしていただいた、基準はないけれども管理の必要性などいろいろ条件ありましたけれども、その管理の必要性というのは、法令にはないというのが先ほどの答弁でしたけれども、どこで定められているものなのですか。

○（産業港湾）宮田主幹

基準にはありませんので、実際にそこの林班に入って、地形だとか、今お話ししたとおり、現地がどういう形になっているかは、受託事業者と実際現地を確認して、最終的には判断するという形になります。

○小貫委員

そういうことは、ある意味、市町村の判断になってくる部分があるかと思うのですけれども。

先ほど平戸委員への答弁で、足し算をしたら、これまでの譲与税が4年間で5,885万円程度だったかと思うのですけれども、今回報告のあった令和2年度から令和4年度のこの事業の予算というのはどの程度だったのでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

3年間の事業予算であります。令和2年度は1,046万3,000円、令和3年度は989万6,000円、令和4年度は1,050万4,000円であります。

○小貫委員

大体3,000万円程度使ったということで、それで基金に残っているのが約2,800万円という感じだと思うのですけれども。

それで不安なのは、先ほどあったように、実際に未整備森林が対象ということになって、それを結局林業に適する適さないという話と、公募で業者が選定できるかどうかということになってくると、やるところが出てこないということになると、市が抱える部分が多くなってしまって、今回だけはまだやれるかもしれないけれども、そのうち市が管理しなければならない森林というものが増えていくと、市の大きな負担になってくるのではないかと思います。この点についてはいかがですか。

○（産業港湾）宮田主幹

このまま進めば、市の大きな負担になるのではないかとということでもあります。現在、モデル地区のワンサイクルが経過しただけであります。市が管理すると判断した4件であり、管理権を全て無条件で市が引き受けるということではありません。林業経営に適するかどうかや、防・減災の必要性などを判断するので、件数が多く膨らむことは想定してはおりません。

また、市が管理するとしても、環境譲与税の範囲内で必要最小限の管理をしていくこととなると想定しており、大きな負担になるとは考えておりません。

市としては、市が直営で管理するものではなく、事業者に再委託することが重要であると考えているので、今回の4件も含め、再委託が進むように取り組んでまいりたいと思っております。

○小貫委員

そういったこともいろいろやっていかなければいけないということは、譲与税がきちんと来れば、森林を整備するということは重要ですので、来ればいいかと思えます。

◎議案第11号小樽市駐車場条例の一部を改正する条例案について

それで、議案第11号に移ります。

これも、さすがに最後となるといろいろと聞かれてしまうのですけれども、先ほど面野委員からもありましたけれども、あらかじめ市長の承認を得たときということなのです。

不安に思っているところは大体同じだというのは、聞きながら思ったのですけれども、これは大体、何日前で

想定しているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

緊急避難的に普通乗用車を駐車させることが必要となりますのは、ゴールデンウィークや、おたる潮まつり、お盆の時期にそのような状態が発生したことを事前の運営者より聞き取っております。

したがいまして、これらの混雑が予想される時期をあらかじめ想定して市長の承認を得るという手続を取ってまいりたいと考えております。

○産業港湾部長

今、何日前ぐらいという御質問だったのですけれども、正確に何日前に承認を得るといのは今の時点では詳細は決めているわけではございませんので、先ほど御説明させていただいたとおり、ゴールデンウィークになればそういう状況が発生するという事例が過去あったということですので、例えばゴールデンウィークということであれば4月下旬ぐらいまでにはそういった判断をしていくといった形で考えているところでございます。

○小貫委員

それで、この堺町周辺の駐車場というのは、先ほど観光バス駐車場は40台程度だという話がありましたけれども、民間を含めて一般乗用車が止まる、駐車場というのは何台分ぐらいあるのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

中央橋からメルヘン交差点まで、かつ小樽堺町通り商店街から港までのエリアにおいて、普通乗用車が駐車できる駐車場は26施設あり、その収容台数は約870台であります。

○小貫委員

この870台がほぼ埋まるようなときに、バスの駐車場も開放するという話でしたけれども、それで周辺の駐車場というのは、大体どの程度の金額で貸し出しているというのは、押さえているのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

各駐車場において、利用料金に違いがございますが、1日に最大でかかる料金につきましては、おおむね1,000円程度の駐車場が多く見受けられます。

○小貫委員

それで、これを今回、指定管理で行うのだということですが、先ほど言葉がいろいろと、委託だ指定管理だと飛び交っていたのですが、指定管理と委託の違いをまず説明していただけますか。

○（産業港湾）観光振興室長

指定管理は、複数年にわたりましてその施設なりを管理してもらい、契約を結んで複数年にわたって委託料を払っていくという契約になりますけれども、単純に委託となりますと、単年度で契約していくという形が多いのですが、指定管理は指定管理の委員会を通じて、複数年にわたってその施設を管理するということを決めるものと認識しています。

○小貫委員

自治法上の話がありますけれども、公の施設の管理ですが、指定管理という形で自治法上認められていますけれども、そこがいろいろごっちゃになって飛び交っていたということがあったので、果たしてどちらなのかと思いつつ聞いていたのですが、そこは今回置いておきますが、後で整理したのをもう一回お聞かせいただきたいと思つています。

この指定管理料の算出について、説明してください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

指定管理料につきましては、現時点では、人件費、除雪費、出入口ゲート機器賃借料、コンテナ型トイレ賃借料などを運営経費として想定しております。今後、精査し、正式な指定管理料を算出してまいりたいと考えております。

す。

○小貫委員

今の話の中に、コンテナ型トイレという話がありました。先ほど、新井田委員にはトイレの設置という話がありましたが、それはこれと同一だということによろしいかと思うのですけれども、ということは、常設のトイレだということ、認識としてはいいですね。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

トイレにつきましては常設ですが、移動ができるような感じのトイレを設置する予定であります。

○小貫委員

要は、下水道につなげないということだと思うのですけれども、なぜそれは移動可能なようにしておくのかというのが一つ、24時間なのかどうかというのを教えてください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

トイレにつきましては、今回、常設するに当たって、下水道管につなぐ関係で経費がかなりかかるということで、仮設のもので行うものいたしました。

また、トイレにつきましては、24時間使えるような形で考えております。

○小貫委員

24時間、もちろん冬の間もということだと思うのですけれども、でも、今、港湾室の前のトイレを潰そうとしていますよね。てっきり、こちらを潰すから、こちらにつけるから許してくださいという話なのかと思っていたのですけれども、それとは連動していないということによろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

その件とは連動しておりません。

○小貫委員

そうしたら、港湾室ももしかしたらまだ残るかもしれないという希望だけは持っておきます。

◎港湾について

次に、港湾なのですけれども、先ほどこれもまた別の委員がいろいろと言っているのですけれども、まず一つ、外貨について、聞いていきたいと思えます。

私はこの港湾を、昨年の決算特別委員会でも聞いていて、その中で気になったことをもう少し深掘りしようと思って今回質問をします。

外貨貨物について、ロシアや中国からの対岸貿易について答弁がありましたけれども、現状どうなっているのか説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

ロシア、中国など対岸貿易についてでございますが、ロシアとの貿易につきましては、ロシアのウラジオストクとの間に定期航路が就航しておりまして、月2便程度が運航しているところです。このほか、定期航路とはなっておりませんが、在来船が数多く運航しているというところでございます。

中国の関係につきましては、中国の上海、大連、青島との間に定期コンテナ航路が週1便運航しているという状況でございます。

○小貫委員

先ほど来あったように、中国との直接航路ということで、コンテナ航路があるわけなのですけれども、このコンテナ貨物について、この5年間の推移をTEUと貨物量で教えてください。

○（産業港湾）港湾振興課長

コンテナ貨物の5年間のTEU、貨物の推移でございますが、TEUにつきましては、平成29年こちらが1万3,244

TEU、30年が1万1,809TEU、令和元年が1万3,860TEU、令和2年が1万3,031TEU、令和3年が1万2,176TEU。

貨物量につきましては、平成29年が16万9,923トン、30年が14万6,423トン、令和元年が17万6,615トン、令和2年が15万9,725トン、令和3年が14万9,688トンとなっております。

○小貫委員

なかなか増えてはいかないというところだと思うのですが、道内で中国航路を持っている港について説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

道内で中国に寄港する航路を持っている港ということでございますが、まず私ども小樽港ということになります。あと、中国に寄港しているのは苫小牧港、石狩湾新港、釧路港、室蘭港となっております。

○小貫委員

石狩湾新港と小樽港が日本海側に面している航路だということになるのかと思うのです。

それで、この石狩湾新港の中国航路との影響なのですけれども、これについては、なかなかコンテナ貨物が増えていかないというところとの関係、影響というのはあるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

石狩湾新港の中国に寄港する航路につきましては、小樽港と違いまして、こちらの航路につきましては日本を出入りし一度、韓国に寄りまして、そして中国の港に行くというような航路となっております。

一方、小樽港は先ほど来申し上げておりますとおり、日本から直接、中国に行く航路ということで、両航路特徴が違うものとなっておりますので、小樽港といたしましては、この中国へダイレクトに行くという優位性を生かしながら、航路の利用促進に努めているところでございます。

○小貫委員

石狩湾新港は確かにいろいろ経由していくということなのですけれども、経由したとはいえ、中国まで行くというのは事実としてあるので、それが小樽港としては多少影響があると判断しているのか、いや小樽港はもうダイレクト航路なので石狩湾新港の中国航路など全然関係ないですよということなのか、その辺の押さえはどちらなのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

石狩湾新港の航路につきましては、主な貨物の行き先としては韓国がメインかということで考えておりますが、若干、中国への貨物というものも当然あるということでは認識しておりますので、全く影響がないということでは考えておりません。

○小貫委員

そうなのです、本来、韓国だけでとどめておけばいいものを、小樽港が持っている航路の中国まで手を出してけしからんのが石狩湾新港だと思うのです。

そこで、コンテナ貨物の関係ですけれども、1万トン以上の取扱いがあるコンテナ貨物で、この10年で増加した貨物というのは、どのようなものがあるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

平成24年との比較ということでお話をさせていただきますと、増加した貨物というものはございません。

○小貫委員

増加した貨物はないのだということなのですけれども、ちなみに1万トン以上の取扱いがあるコンテナ貨物というのはどのようなものがあるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和3年の貨物量ということで、1万トン以上の貨物というもので御説明させていただきますと、港湾統計の82分類ということになります、「衣類・身廻品・はきもの」、それから「家具装備品」、「その他日用品」、こちらが1万トン以上の貨物となっております。

○小貫委員

そういった貨物があったわけだけでも、ところが先ほどの答弁では、そういった主なコンテナ貨物でこの10年間増えていないというお話でした。その理由については、どのように押さえていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

10年の比較ということで、平成24年と令和3年の比較ということでお話をさせていただいておりますが、令和3年につきましては、コロナ禍ということもございまして、全世界的な話ではございますが、主要港湾で船混み等がございまして、航路が予定どおりに回っていないということで、寄港隻数が平成24年は51回寄港があったのですが、令和3年は38回の寄港という形になっておりますので、寄港回数減が主な原因ではないかと考えております。

○小貫委員

船混み、要は混んでいなければ増加していただろうというふうにもくろんでいるということによろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

寄港回数が一定程度来ていれば、ある程度の貨物は見込まれていたのではないかと考えております。

○小貫委員

このコンテナですけれども、令和3年の実績で実入りコンテナと空コンテナの個数について、輸入、輸出別に説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和3年の実入りコンテナの個数につきましては、輸出で494TEUになっております、輸入の実入りにつきましては5,959TEU。空コンテナにつきましては、輸出で5,576TEU、輸入で147TEUとなっております。

○小貫委員

圧倒的に輸入一辺倒というところだと思うのですけれども、輸出の場合はほとんどが空だということなのですが、それぞれ10年前と比較するとどのようになっているか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

10年前、平成24年でございますが、輸出の実入りのコンテナが646TEU、輸入の実入りのコンテナが7,595TEU、輸出の空コンテナが6,851TEU、輸入の空コンテナが2TEUということになっておりまして、平成24年に比べると全体的にTEUの数は減っているということでございます。

○小貫委員

全体的に減っているから、空コンテナが減ったとか、実入りコンテナが増えたという比較はなかなかできないところだと思うのですけれども、その空コンテナを減らしていく対策というのは、ここまで空のコンテナだけ運んでいるというのが現状だと思うので、何か対策をしないと、航路自体の存続が危なくなってくるのではないかとというのが不安なのですけれども、この空コンテナ対策はどのようなことを行っているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

空コンテナ対策といたしましては、今お話のあったとおり輸出の部分についての貨物の空コンテナが多くなっておりますので、輸出貨物の増を目指すということで、新たな貨物の発掘等を企業と一緒にやっているところでございます。

また、今の航路につきましては、上海まで4日間で着くという非常に期間も短い形になっておりますので、こう

いったところをPRしながら輸出貨物の発掘に努めていきたいと考えております。

○小貫委員

ただ、空コンテナが多いというのは、今に始まったことではない話で、いろいろ新たな貨物の発掘というのは、この間ずっとやってきたと思うのです。それがなかなかうまく身に結ばなかったというところもあると思うのですが、実際にどういったことをやってきたけれども駄目だったとか、もう少し今後こういうことを考えているということは何かないのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

やはり北海道から輸出するものとして、新たなものということで考えられるものとしては、食品の加工品などそういったものが想定されるのかということと考えておりますので、そういったところの企業のヒアリング、企業訪問等を行いながら、貨物の増加を目指していきたいということと考えております。

○小貫委員

ここで市内企業の加工品の話を振るといきなりだと思ってしまうのでやめておきます。

穀物の関係ですけれども、これも小樽港の主な貨物なのですが、いかに増やしていくのかというのが課題だというふう以前に以前答弁でありました。麦とトウモロコシの輸入量について、これも10年前の平成24年と令和3年とを比較してお答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

麦の輸入量につきましては、平成24年が10万2,655トン、令和3年が7万1,430トンになっております。

また、トウモロコシにつきましては、平成24年の輸入量が7万6,849トン、令和3年が3万9,600トンという形になっております。

○小貫委員

昨年の決算特別委員会のときには、いかに増やしていくかというふうにお答えしていただいていたのですが、ところが実際は増えていないということなのですが、この理由としてはどういったことが考えられていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

減っている理由につきましては、小麦につきましては、近年、道産の小麦が品質改良などもありまして品質も非常に上がってきておりまして、こちらを使う割合が近年、増えてきているというお話を聞いております。こういったことから、小樽港を使って入ってくる貨物が減ってきているところでございます。

また、トウモロコシにつきましては、飼料原料として使われておりますが、小樽市にある飼料工場につきましては、以前は豚、鶏の飼料、それと牛の飼料というものも作っていたのですが、経営の効率化などもありまして、現在は豚、鶏の飼料を作ることに特化しているということで、貨物量が減っているというところでございます。

○小貫委員

そういった事情で減っているけれども、これは一過性のものではない理由だと思ってしまうのですが、どうやって増やしていくおつもりなのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

穀物類をどうやって増やしていくかというところでございますが、先ほどお話ししたとおり、近年、道産小麦の品質が非常に上がっておりまして、道外へ輸出するというのも増えてきております。こういった貨物を小樽港からの輸出に結びつけていくというような形で、穀物の取扱いを増やしていきたいと考えております。

○小貫委員

輸入から輸出に変えるのだというお話でしたが、外貨はこの程度にして内貿に移ります。

これも昨年の決算特別委員会のときの答弁では、港湾計画上のフェリー貨物の目標値、新潟便と舞鶴便と合わせて1,386万トンということだったのですけれども、10年前と比較して現状どうなのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

フェリーの貨物量でございますが、10年前、平成24年につきましては1,019万2,800トン、令和3年につきましては1,147万3,150トンとなっております。

○小貫委員

僅かに増えているということで、いいと思うのですけれども、このときも答弁であったのが、モーダルシフトに対応するのだということを言っていたのですけれども、このモーダルシフトに対応する取組というのは何かあるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

現在、モーダルシフトに対する取組というところでございますが、今、皆様も御存じのとおり、2024年からトラックドライバーの就業の時間が規制をされるということもございまして、今まで短距離フェリーなどを使われていた方が長距離フェリーにシフトしてくる可能性があるということを運航会社等からも聞いておりますので、そういったところを取り組むような形で長距離フェリーの利用促進というものに取り組んでいきたいと考えております。

○小貫委員

それは具体的にはどうやっていくのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

運航会社と協力しながら、情報交換しながら、企業訪問等も考えていければということで考えております。

○小貫委員

日本海側の航路は大変重要なのですけれども、私はこれを次長がまだ港湾室にいた頃からやっているのですけれども、例えば福井県敦賀港では、トライアル事業で内航利用拡大事業補助金に取り組んでいるというのがあったのですが、内容をつかんでいればお示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

福井県で行われている内航の利用の拡大の事業ということでございますが、これは敦賀港において、新たに内航定期航路を利用する企業に対して、トライアル輸送に係る経費の一部を補助するというものでございまして、トライアル経費の2分の1が補助額で補助上限が20万円となっております。

○小貫委員

ところが、小樽港は敦賀便がもう苫小牧港に持っていかれてしまいましたから、数少ない日本海側の港でそういった取組が行われていると。

同様に福岡市の博多港ですけれども、これも物流トライアル推進事業というものに取り組んだということなのですが、この内容も説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

福岡市の博多港では、博多港物流トライアル推進事業というものが行われておりまして、荷主企業や物流事業者を対象にして新たに博多港を利用する物流ルートの構築を支援して、その効果、検証を行う事業ということになっております。

また、船社や船舶代理店に効果検証を行う事業を実施しているという形になっております。

○小貫委員

私が少し心配するのは、こういった日本海側のいろいろな港でトライアルをいろいろやっていて、例えば九州と敦賀港を結ぶと、でも敦賀港と結ばれているのは苫小牧港だということだとか、そういうのが本来は舞鶴港から小樽港に来てほしいだとか、いろいろあると思うのですけれども、やはりこういった限られた日本海側の物流を守っていくために、小樽港としてどうやって取り組んでいくのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の取組といたしましては、小樽港の特性といいますか、小樽港は比較的、静穏度の高い港でありますし、また、災害にも強いという利点もございます。また、北海道の中心市街地、札幌市にも近いというところがございますし、小樽港の特徴としては、小樽市が観光都市であり、旅客の輸送も多いということがございますので、フェリーは物流も当然なのですが、旅客の確保も必要な航路となっておりますので、そういった小樽港の利点をPRしながら、小樽港の航路を守っていきたいということで考えております。

○小貫委員

ただ、今説明されたことで、観光都市ということを除けば、苫小牧港でも似たようなことが言えるのかというふうに思うのです。それで具体的にどうやっていくのかということで、これは内貿、外貿、どちらでもいいのですけれども、今年度のポートセールスはこういった内容を考えているのかお答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今年度のポートセールスの内容といたしましては、官民連携してポートセールスを行っている、小樽港貿易振興協議会を中心に行っていく形になるのですが、東京都や札幌市でセミナー、懇親会の開催を予定しております。また、国内の企業訪問。

それから、国外でいえば、コンテナ航路が就航している中国青島市への訪問、あとフェリー航路については、旅客についてフェリー航路の利用促進を図っていく事業を行っていきたいと考えております。

○小貫委員

もう最後になるので、別の質問に行きますけれども、上屋の関係を聞かせていただきます。

34号上屋、まず中に置いてあるものを移動しなければいけない状況にあるというふうに思うのですけれども、これに間違いありませんか。

○（産業港湾）港湾業務課長

第3号ふ頭の周辺再開発事業で、上屋や港湾室の庁舎も解体とこれからなっていきますけれども、それに伴いまして、事務所や蔵置貨物を移動しなければならないという状況にある事業者や団体等が存在するという間に間違いはございません。

○小貫委員

それで、これを市が進めている事業なわけですけれども、どこに移動するのかということ市として、どこが責任を持つのかという部署が必要ではないかと思うのですけれども、これはどこになるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

一般的に申し上げますと、エリアの開発を実施した、現社というのは、今回の場合は私どもになると思いますので、それぞれ移転が必要となっている方々に、一定程度寄り添いながら移転先を一緒に探してあげていくような協力体制というのは必要と考えております。そういったことから、市全体での窓口を担うのは、私ども港湾室ではないかと考えております。

○小貫委員

移動先については、今、何か案があるのかどうか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

何社か、何団体かある中で、既に移転先について協議を進めまして、もう決まったという事業所もありますし、現在のところ候補地をお示しさせていただいて、検討中というところもございます。

今後まだまだ決まっていないといいますか、移転を要するケースというのは出てくると思いますけれども、移転先については、冷徹にすぐに出ていってくれということではなくて一緒に考えていきますし、市全体の一大事業に伴う課題でありますから、必要に応じては、私どもから全庁的にアンテナを張って情報共有、情報収集というものも必

要となってくると思いますので、そういったことも踏まえて進めてまいりたいと思います。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後5時43分

再開 午後5時51分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

この際、説明員から発言の申出がありますので、これを許します。

○（産業港湾）観光振興室長

先ほど小貫委員からの御質問で、指定管理と委託の違いについてという御質問をいただきましたが、そのときに十分な御答弁ができませんでしたので、改めて御答弁させていただきたいと思います。

指定管理と委託の違いですけれども、委託につきましては、仕様書にのっとり内容の業務委託をすることしかできませんけれども、指定管理は、公の施設の管理を民間のノウハウを生かして効率よく包括的に運営をすることができる管理業務となっておりますので、当該駐車場に関してはこの制度を導入したいと考えているものであります。

○委員長

これより、直ちに採決いたします。

議案はいずれも可決と決定することに、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。

この際、所管事務の調査についてお諮りいたします。

当委員会の所管事務の調査については、市内経済の活性化に関する調査についてとし、閉会中も継続して審査することといたしたいと思いますが、これに、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。

本日は、これをもって散会いたします。