

経済常任委員会会議録					
日 時	令和6年12月17日（火）	開 議		午後 1時00分	
		散 会		午後 5時31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・ 下兼各委員				
説明員	産業港湾・港湾担当両部長　ほか関係理事者				
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 書 記					

～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。

新たに下兼委員が当委員会の所属となっておりますことを報告いたします。

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、新井田委員、下兼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6年度企業誘致サポート事業について」

○（産業港湾）安井主幹

令和6年度企業誘致サポート事業の概要につきまして報告いたします。

資料1を御覧ください。

まず、「1 目的」ですが、本事業は、全国の製造業、物流関連業などの企業に対し、今後の設備投資に関する調査及び立地環境のPRを、今回参加した13団体で合同にて実施するもので、立地動向等を分析の上、今後の企業誘致活動に活用することを目的にしています。アンケートで、設備投資の可能性があるなど、優位回答を得た企業に対しましては、委託事業者の日本立地センターの専門職員が訪問、電話やメールなどによりヒアリングを行っております。

「2 委託業者」から「4 委託契約金額」は記載のとおりでございまして、「5 参加団体」は13団体で、地方自治体が12団体、民間の工業団地所有企業が1団体となっております。

「6 対象企業の抽出条件」は、（1）抽出数、いわゆる調査対象数が1万3,000社で、（2）資本金、（3）対象業種は記載のとおりとなっております。

「7 発送及び回収結果」は、調査票と産業用地を紹介するダイジェスト版を同封の上、郵送しており、（3）回収数ですが、885社となっております。

「8 調査項目」は記載のとおりでございまして、2ページ以降になりますが、「9 調査結果」について、主なものを抜粋して記載しております。

①操業環境変化への対応については、生産性向上が最も多く、618社で全体の69.8%、人材確保が598社で67.6%となっております。

②サテライトオフィス等については、導入中、予定・検討中とした企業が合わせて66社で、全体の7.5%を占めております。

③BCP（事業継続計画）対策については、BCPの必要性があると回答した814社のうち、災害マニュアルの作成が最も多く、509社で全体の62.5%を占めております。

④人材確保については、非常に厳しい、厳しさが増している、少し不足していると回答した企業が758社で、全体の85.6%を占めております。

最後に、3ページ目になりますが、⑤設備投資計画については、立地の計画ありが249社で、全体の28.1%を占めております。

⑥設備投資計画の進捗状況については、立地の計画ありと回答した249社のうち、用地取得済が最も多く、96社で全体の38.6%を占めており、⑦設備投資計画の予定時期ですが、立地の計画ありと回答した249社のうち、3年以内が最も多く71社で、全体の28.5%を占めております。

最後に、⑧小樽市を立地候補地として関心があると回答した企業は9社であり、地域別、業種別は記載のとおりで、計画の有無では、計画ありが2社ありました。これらの企業に対しましては、本市の立地につなげるため、委

託先であります一般財団法人日本立地センターとの企業訪問や立地環境をPRすべく、企業誘致パンフレットを送付するなどの対応により、今後の立地につなげる取組を行っているところでございます。

○委員長

「令和6年第3回石狩湾新港管理組合議会定例会について」

○（産業港湾）港湾室主幹

令和6年第3回石狩湾新港管理組合議会定例会が去る11月27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、令和6年度石狩湾新港管理組合港湾整備事業特別会計補正予算（第1号）の1件で、可決されました。

また、報告は2件ありまして、報告第1号が令和5年度石狩湾新港管理組合各会計歳入歳出決算に関する件が報告され、認定されました。

報告第2号が専決処分報告につき承認を求める件として、石狩湾新港管理組合監査委員の選任についてを令和6年9月4日に専決処分した件が報告され、承認されました。

○委員長

「小樽港観光船ターミナルのネーミングライツ募集について」

○（産業港湾）港湾業務課長

小樽港観光船ターミナルのネーミングライツの募集について報告いたします。

配付資料を御覧ください。

まず、「1 概要」ですが、本市では、本年9月に小樽市ネーミングライツ導入ガイドラインを策定しておりますが、それに基づき、現在建設中の小樽港観光船ターミナルにおいて、自主財源を確保し、管理運営等の経費に充当することを目的として、ネーミングライツ（施設命名権）を取得するスポンサー企業を募集することといたしました。

「2 愛称の付与」に関しましては、主な条件として、呼びやすい、親しみがあるなど、市民や施設利用者にとって分かりやすいこと。「観光船」という言葉を含めることとし、近傍に小樽港クルーズターミナルがあることから、「クルーズ」という言葉は使用できないこととしております。

なお、愛称を使用する期間は、供用開始月から5年間の予定です。

次に、「3 ネーミングライツ料」ですが、他都市の先行事例を参考に、希望額を年額300万円以上に設定し、希望額未満であっても応募は可能とする予定です。

次に、「4 選定方法」ですが、募集期間終了後、財政部と所管部局で構成するネーミングライツ選定委員会において、希望契約金額や愛称の案、その他の要素を総合的に判断して、優先交渉権者を決定し、その後、導入に関する契約事項を協議した上で、契約を締結いたします。

最後に、「5 スケジュール（予定）」ですが、資料に記載のとおり、令和7年1月下旬から3月下旬にかけてスポンサー企業を募集、4月には優先交渉権者を選定、5月に契約を締結した後、周知期間を経て、8月には愛称の使用を開始できるよう進めていく予定です。

参考として、資料の下に看板の設置イメージを載せておりますが、白線で囲んである部分、1階の正面入り口と2階の山側の2か所を設置場所とすることで考えてございます。

○委員長

「物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金活用事業の実施状況について」

○（産業港湾）商業労政課長

資料3を御覧ください。

産業港湾部が所管する物価高騰対応重点支援地方創生臨時交付金活用事業の実施状況について、御説明いたします。

す。

資料にございます貨物自動車運送事業者支援金は、燃料高騰の影響を強く受ける市内運送事業者に対する燃料費負担の軽減を目的とした支援金で、昨年も実施いたしました事業と同内容となります。一般貨物自動車運送事業を営む事業者については30万円、貨物軽自動車運送事業を営む事業者については1台当たり5万円を支援するもので、1事業者当たりの上限額は30万円となります。

次に、高圧電気料金高騰対策支援金は、電気料金の高騰により、事業活動に大きな影響を受けている市内事業者に対する電気料金の負担軽減を目的とした支援金で、小樽市では初めて実施した事業となります。高圧電力を使用する事業者に今年1月から3月までのいずれか1か月分の使用電力量に3円を乗じた金額を支援するもので、1事業者当たりの上限額は200万円、1,000円に満たない場合は一律1,000円となります。

申請受付期間につきましては、本年7月8日から9月30日までで既に終了しております。これらの周知につきまして、貨物自動車の支援は昨年度も実施していることから、該当事業者を把握しておりますので、直接御案内を送付しておりますほか、関係団体を通して事業者へお知らせいただいております。

高圧電気料金の支援につきましては、高圧電気を使用する事業者を特定することができませんので、広報おたる、市のホームページ、FMおたる、市長定例記者会見でお知らせしたほか、関係団体を通して事業者へ広くお知らせいただいております。

○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18号について」

○（産業港湾）港湾業務課長

議案第18号小樽市港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案について御説明いたします。

本条例案ですが、港湾法の一部改正に伴う所要の改正と、港湾施設用地における自動販売機の設置に係る使用料を設定するほか、令和7年度に供用開始を予定しております第3号ふ頭小型船だまりと小樽港観光船ターミナルの使用料を設定することを目的としております。

使用料の関係につきましては、一つ目が、これまで規定していなかった港湾施設用地において、主として自動販売機を設置する目的で使用する場合の使用料を設定するもので、金額については1台につき月額1,364円、税込みでは1,500円、年額相当では1万8,000円としております。

二つ目が、現在、第3号ふ頭及び周辺再開発事業により整備を実施している第3号ふ頭小型船だまりと小樽港観光船ターミナルの使用料を新たに設定するもので、まず、第3号ふ頭、小型船だまりについてですが、1日単位、1月単位、1年単位での使用料を設定しておりまして、第1乗り場A及びBは、1日ごとに3,000円、1月ごとに8万8,000円、1年ごとに101万円とし、第2乗り場については同様に4,300円、12万5,000円、143万円としております。

次に、小樽港観光船ターミナルについてですが、まず多目的ホールについては、使用する時間帯区分に応じて午前を6,000円、午後を8,000円、夜間を6,000円に設定し、営利目的で使用する場合には5割増しとしております。

また、午前から午後、夜間にかけてなど通しで使用する場合の使用料は、各時間帯区分の合計額とし、各時間帯区分以外の時間に連続して30分以上使用する場合には、1時間までごとに2,000円としております。

次に、多目的ホール以外の場所を使用する場合についてですが、この場合は1平方メートル、一月までごとに1,800円としております。

最後に、施行期日になりますけれども、港湾法の一部改正に伴う所要の改正は公布の日から、自動販売機の設置に係る使用料の設定は令和7年4月1日から、第3号ふ頭小型船だまりと小樽港観光船ターミナルの使用料の設定については規則で定める日からとしております。

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

自民党。

○中村（吉宏）委員

◎令和6年度企業誘致サポート事業について

まず、説明を聞いて1点、確認なのですが、企業誘致サポート事業に関して御報告いただきました。

そのうちの最後、小樽市を立地候補地として関心があると回答した企業が9社あるということです。今のところ、計画ありが2社ということですが、実際に計画のある事業者に関しては、小樽市に実際に進出してくるかと考えてよろしいのかどうか、お答えいただけますか。

○（産業港湾）安井主幹

小樽市を立地候補地として関心があると回答した企業のうち、計画ありが2社ございますが、このうち、実際に小樽市に進出したいということで考えている企業はございます。

○中村（吉宏）委員

具体的にここでもうこうという話ではないですが、アプローチをかけて何とか誘致につなげていただきたいと思います。

◎宿泊税の使途について

まず、宿泊税の使途について伺います。

今定例会で、コロナ禍も含めながら、ようやくこの条例案が提出されたという思いでありまして、条例案が今定例会を通過したということを前提とした質問なのですが、その上で本格的な使途をどうしていくのかを考えなければならぬと思うのです。

条例案にはいろいろ記載がありますが、具体的、本格的な使途の考え方について、また、これをどのように決めていくのかということについてのスケジュール感を含めたところの御答弁をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

初めに、宿泊税の具体的な使途につきましては、協議会の設置によりまして、関係者の意見等を反映する仕組みをこれから構築することになっておりますので、その協議会で御議論いただくことになるのですが、市としては、現在大きく6項目を使い道の案として考えております。一つ目に歴史遺産や個性ある景観の保全、二つ目に観光インフラの整備、三つ目に受入れ環境の整備、四つ目にマーケティング等に基づく観光戦略策定とそれらに基づく取組、五つ目に観光振興における不測の事態や社会情勢の変化等に対応するための基金への積立て、六つ目は賦課徴収に係る経費ということで、こういったことに充てていこうという考えでおります。

また、どのように決めていくのかというスケジュール感ですが、現在予定していますのは、令和8年4月からの徴税開始に向けてを想定しておりますが、令和7年度に入りましたら、まず宿泊者、また宿泊事業者にアンケート調査を実施したいと考えておりまして、特に宿泊事業者につきましては、徴収事務の関係といったことも確認してまいりたいと思っております。

また、宿泊税の活用検討会議、協議会を立ち上げることとなりますので、そこにはそういったアンケートの内容をお伝えして、具体的な使途について御検討いただいて、基本的な考え方はそこで検討していただくと。そういったことを検討会議の中で御議論いただいて、小樽市の予算編成に間に合うように10月ぐらいまでには宿泊税の活用事業の構築し、11月の小樽市の当初予算要求に向けて整理していくといったスケジュールを考えております。

○中村（吉宏）委員

今出てきたお話で協議会の設置ということなのですが、協議会の構成員はどのようなメンバーをお考えなのか、お伺いしていいですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

構成メンバーにつきましてもこれからになりますが、まずは宿泊団体の代表者、また経済団体からもお願いしたいと思っておりますし、いわゆる学識経験者といった方にも入っていただくということで想定してございます。

○中村（吉宏）委員

多分、宿泊団体は事業者の団体かと思うのですが、経済団体、学識経験者と。

先ほどのアンケートや協議会もそうなのですが、例えば、観光のお客様を受け入れる施設の方たちとか、あるいは商店街の代表者といった方たちなどもお入りいただいてしかなるべきなのではないかなと。おもてなしという観点からいけば、さらには飲食店の関連の団体などもお入りいただいて、小樽市の観光を今後、どう展開するかに当たって、こういう施策をしたらいいよという意見がふんだんに出ると思うのですが、その辺についての考え方はいかがですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

協議会の構成メンバーにつきましては、先ほど説明したようなことを現段階では想定しておりますが、今の委員からいただきました御意見を踏まえまして、検討を進めたいと思います。

○中村（吉宏）委員

あと、アンケートについても、パブリックコメントではないのですが、市民の意見なども拾えるようなものも設定してはいかがかと思いますが、これも、もし可能であれば御検討いただきたいと思います。

使途のお話なのですが、既に先行して宿泊税を実施している自治体が多々ありますけれども、例えば私が情報を見ているのは、福岡県福岡市であります。県との壮絶な闘いの中で、自分たちの観光税を守り抜きながら導入していったという経緯があり、その結果、やはり相当気合の入ったものを検討されて実施しているということで、ホームページにも、いわゆる使途の説明などのページが載っているのです。

使途を考えていくに当たって、他都市の参照の状況などがあればお聞かせいただきたいと思います、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

小樽市では、宿泊税導入に当たりましては、基本的に先行自治体のそういった使い道につきましては、全て拝見はさせてもらっているところであります。

○中村（吉宏）委員

もちろんいろいろ確認されていると思うのですが、今の段階で結構なのですが、ここの都市のこういう使い方はいいとか、こういうのはぜひ取り入れたいみたいなのところがあれば、お示しいただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

やはりそれぞれのまちで課題がありますので、まずそういったそれぞれの地域特性の課題といたしますか、そういったことに対応するような使い方をされているのだと思います。

また、やはり基本的には受入体制といったところにはしっかりと充てていくといったことがある程度、見えているのかとは感じております。

○中村（吉宏）委員

あと、使途の決定について、先ほど協議会でありましたこういうことに使いましょうということで、その使途を決定して取りまとめていくことについての考え方をお聞かせいただきたいと思います、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

基本的には、市の予算編成の前に検討会議、協議会の中で御議論いただいて、基本的な考え方をそこでまとめる予定です。それを受けて、行政として予算要求が必要なものについては、産業港湾部だけではなくて、全庁的に他の部署でも予算要求してもらうことになりますが、現状では、それらの調整につきましては基本的に財政部と産業港湾部で行うといった考えであります。

○中村（吉宏）委員

財源になったとしても、限りあるものなので、あちこちから宿泊税を利用してということを発想されたとしても、まとめていくのが大変なのかと。福岡県福岡市では、経済観光文化局の観光コンベンション部が取りまとめているということなので、ぜひそういった取りまとめの仕方も意識をしていただければと思いました。

それと、先の話ですが、予算の段階と決算の段階で宿泊税がどう使われたのか、あるいはどういう予算立てでどういう事業を行うのかというのを市民の方に報告して、分かりやすく示していただきたいという思いがあるのですが、この辺についてはいかがでしょう。お考えを示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

先行自治体におきましても、予算または決算について、宿泊税について報告されていると確認しておりますので、本市におきましても、先行自治体を見習って、そのような考えで進めてまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

小樽市に宿泊税導入をという議論を開始したときにも私が大いに参考にさせていただいたのが福岡県福岡市でございました。福岡市は、令和2年度から宿泊税を導入しまして、当初の税収が6億8,530万円、3年後の令和5年度には28億1,594万5,000円なのです。こういうふうに観光のお客様をきちんとお迎えしていく形で多分、税収も少しずつ伸びていくのだろうと思いますので、これがどのように使われて、どのように役立っているのかを市民の方にお伝えするというのを常々意識していただきたいと思います。

◎観光入込の今年の状況と今後の考え方について

次に、同じく観光関連ですが、観光入込と今後の考え方について、伺いたいと思います。

観光入込客数等の報告について、令和6年度は今後の報告かと思いますが、小樽市のまちもいわゆる観光閑散期、観光繁忙期という考え方がありまして、どちらかという、夏と冬が繁忙期であり、春と秋は閑散期だというような捉え方が一般的に行われていると思うのです。

ただ、最近、肌感覚ですけれども、今年度の状況を見ていると、どうやら閑散期といえども、恐らくはインバウンドの方を中心に相当数が小樽市を来訪されているのだろうと思っています。

まず、観光の繁忙期と閑散期というものの考え方について、小樽行政で何かあれば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）観光振興室松本主幹

小樽市では、毎年、観光入込客数調査を実施しておりまして、4月から3月までの各月の入込客数を調査しております。

委員の御指摘のとおり、多い時期、少ない時期がございまして、やはり7月、8月というのは、これまでの傾向としては多いのかと思っておりますし、やはり12月や1月といったところも少しピークとして上がっていくといった傾向にあるのかとは、調査の統計上は確認してございます。

○中村（吉宏）委員

例えば、例年、この時期、12月は少しお客さんが来なくて、11月あたりも例年だと少ない時期だと思うのですが、今年に限っては少ないという印象がなくて、たくさんお客さんが来ているのだという印象があるのです。

昨年あたりと今年11月あたりを比較して、増加傾向ですとか、減少傾向ですとかを示せるような何かデータとい

うのはお持ちではないのかと思うのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

今年11月につきましては、まだ集計等ができておりませんので、把握はしていないところです。

○中村（吉宏）委員

例えば、どこかの施設ですとか、小樽観光協会辺りの実感を含めての情報というのものないのでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

例えば、観光案内所では、昨年と同じ時期、11月よりも増えているということの報告は受けております。

○中村（吉宏）委員

私もまちの中をいろいろ歩いているのですけれども、観光繁忙期、閑散期ということは、今年状況を見ていますと、やはり少し考えていかなければならないと。

観光施設の在り方について、小樽運河をはじめ、いろいろな観光のお客様が訪れるポイントがあるのですが、いわゆる繁忙期といわれる時期に整備や改修で休館されたり、休業されたりということが割とあつたりします。反面、また、そういったところにもお客さんが見に行きたいという希望は持っているのだらうと思います。

小樽市の観光も、おもてなしということを非常に大事に取り組んでいるわけですが、こういった観点からも、今後のそういった施設の開館、あるいはオープンの在り方というのを少し考えていかなければならないのかと思うのです。

こういった施設の利用について、観光のお客さんからクレームといいますか、要望だったりとか、開いていないといったお声などは届いているのかどうかというのも含めて、この在り方について、お考えをお示しいただければと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まず、市内の観光施設等にせっかく来たのにやっていなかったというケースは、個別に見ると少しありますが、基本的に、例えば繁忙期なのにやっていないといった声が多いかというのと、そういった傾向にはないのかと考えております。

また、そういった繁忙期、閑散期の施設の在り方ということなのですが、基本的には、いわゆる需要と供給といえますか、そういった関係性で、事業者で御判断いただいているものなのかと考えております。

○中村（吉宏）委員

肌感覚での心配事も含めてのお話でしたけれども、データが見えてきてから、改めてこの辺を見てみたいと思います。もう一つ看過してはいけないのが公共交通の部分なのです。

予算特別委員会で我が会派からも、公共交通について、観光を絡めて、観光のお客様が乗車するバスで、市民の方が乗れないのだということについての議論をさせていただきました。

このときの答弁では、総合政策部から、増便やあるいは臨時便というか、後を追いかけるバスを出して対応しているのだということなのですけれども、観光のお客さんがバスダイヤどおりに並んでいて乗れなかった後に、増便や後を追いかけてくるバスがありますよという情報をキャッチできるのかということを懸念いたしました。

こういう対応をしているのであれば、観光の方面からも、そういったお客様にある程度の御案内ができればいいと思うのですけれども、この辺の考え方についてお考えがあればお示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

現状において、具体的に増便しましたといった情報を観光客に流すということについては、検討はしてはいないのですが、市民の方であつたり、観光客の方であつたり、少なからずバスに乗れない状況があることも我々は聞いておりますので、その辺はバス事業者と、あとは総合政策部官民連携室としっかり情報共有しながら、対応してまいりたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

◎港湾に関連して（港湾統計から）

次に、港湾に関連してお伺いします。

実は先日、石狩湾新港管理組合議会の関連で、台湾の高雄港を視察してまいりました。台湾の高雄港はハブ港湾で、貨物、コンテナ等の取扱いが年間1,280万TEUだそうですであります。

対して、今回、拝見した小樽港の統計年報でいきますと、小樽港が1万3,476TEUということで、台湾の高雄港は1,000倍弱取扱いが多いということなのです。これに追いつけという話ではないのですけれども、いろいろと拝見してきた中で、さすがハブ港だというのがやはり全世界各地に貨物を輸出、あるいは輸入しているという状況を拝見してまいりました。

そこで、小樽港についていろいろお伺いしたいのですけれども、小樽港における輸出入の相手国というのがどこなのか。それから、現在の状況について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）港湾振興課長

小樽港は日本海側で日本の北側に位置するという地理的な特性もございます。主な輸出相手国といたしましては、中国、あるいはロシア、アメリカ、カナダなどの北米の三つとなっているところでございます。

中国に関しましては、輸出につきましては、自動車部品や金属製品であったりとか、製造食品が主な貨物の状況となっておりまして、輸入につきましては、家具装備品、衣類とか履物、あるいは電気機器という状況になってございます。

ロシアにつきましては、輸出については、中古自動車や、それに関する自動車部品であったり、輸入につきましては、カニといった水産品が主になってございます。

北米につきましては、主に輸入でございまして、小麦やトウモロコシであったりという貨物の状況になってございます。

○中村（吉宏）委員

小樽港の統計年報を見ていても、中国の取引が物すごく多いというか、ほとんどを占めているのだろうという状況である中で、よくポートセールスというお話が出ますけれども、今後、外貨貨物を獲得することについての市の考え方というのを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）港湾振興課長

今、委員からの御指摘がございましたとおり、貨物に関しましては中国がかなり主であると。これは、小樽港において、中国の定期コンテナ航路が就航しているといった事情がございました。

私どもといたしましても、やはり中国コンテナ航路の維持ということをまず一つの重要なポイントとして考えてございまして、これまでも船舶代理店などと連携しながら、外貨貨物に関する需要の増減、国外での需要の動向であったりとか、海外での規制の有無であったり、あるいはサプライチェーンの状況について情報収集をしてきたところでございます。こうした状況を踏まえながら、引き続き企業訪問などを行ってまいりたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

いろいろと動いているということなのですが、具体の国名は後での議論にしたいと思います。

先ほどいろいろ説明があった中で、一つ、対ロシアの輸出に関してですが、小樽港港湾計画に対ロシアの輸出を増やす内容を実現したいのだということなのですが、実際に今の状況で、対ロシアの輸出入の増加を考えるというのは非常に厳しいものがあるのではないかと思いますのですけれども、この辺の見解としてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

委員の御指摘のとおり、今はウクライナ情勢などもございまして、対ロシア貿易、特に輸出に関しましては、様々な規制がかかっている現状でございます。

私どもも、やはり小樽港貿易振興協議会のロシア貿易促進部会などにおきまして、官民を上げて情報収集、意見交換を行っているところでございます。事業者からは、ロシアに関しては、規制に当たらないものを探して輸出しているという現状であるとは聞いておりまして、なかなか大きく伸びることが難しい状況とは認識してございますが、こういった国際情勢の動向や規制の動向というものを注視しつつ、速やかに対応してまいりたい、準備してまいりたいと考えてございます。潜在的には、現状よりは輸出、輸入ともに伸びる余地はあるものと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

対ロシアで伸びる余地があるのだということについて、話せる範囲でいいのですけれども、具体的にどういう要素があるのか、お聞かせいただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今のロシアに対しましては、主には中古自動車、自動車部品だけが輸出ですけれども、輸入については、水産品のみという現状がある中で、やはりほかに様々な品目がございますものですから、経済交流が活発になれば、そういった物流も生まれてくるということで、潜在的な要素はあると考えてございます。

○中村（吉宏）委員

経済交流というお話がありましたけれども、現状でそれが期待できないがゆえに、何年先になるのかということもあると思うのですけれども、そういった観点で、どんなお話をしようかと言うと、やはり今、対ロシアなんですけれども、小樽港の利活用促進という観点で、何か新しい考え方が必要ではないかと思っているところであります。

大まかに聞きますけれども、例えば、先ほどお話しいたしました台湾もハブ港で、いろいろな物の積出しが行われている。さらには、シンガポールも国際的な港湾の取扱量としては常に上位を占めている。中国のみならず、シンガポールとか台湾へのポートセールスや情報収集というのをもっと強化して、小樽港の利活用促進をするべきではないかと思うのですけれども、これについての小樽市の見解、考え方を伺いたいと思いますが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

先ほどのお話でございますが、市内の船舶代理店などと連携しながら、物流ルートの分析というものをやっているところでございます。そういった中で、例えば中国コンテナポートを利用して、上海トランスシップで台湾やシンガポールであったりといった物流が生まれないかということも含めて分析しているところでございます。

今後、海外の港に対して、直接アプローチをするかということにつきましては、アプローチ先として効果的なのかということも含めまして、これから研究してまいりたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

民間の事業者との情報共有ということですが、私は思うのですが、実際に港を持っている都市なので、港のアピールをし、今直接挙げた台湾、シンガポールのみならず、韓国の釜山もそうですけれども、積替え港として非常に名をはせていますが、こういったところに直接ポートセールスというか、ポートアピールをしていくというのも必要なのではないかと思うのですけれども、こういった考え方についてはいかがですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今後、やはりそういった物流というか、海外に輸出することが可能な品目であったりとか、そういうものを輸出するためには、どのような物流ルートを取った方がいいのかといった分析をまず行っていく必要があると思ってございますので、現状では直接、海外の港に対してそういったアプローチをするということまでは検討に至っていないものでございます。

○中村（吉宏）委員

物ありきというところだということを伺いましたけれども、何とかそういう積み出す物、輸入に関しては日本のどこでもいいのだと思うのです。だから、輸入でどんどん使ってくださいと、北海道は広い、背後には札幌市があり

ますというアピールもやっていただいていたのかなと思うので、もう少し積極的な検討をしていただければと思います。

もう1個、輸出に関して気になっているところなのですが、小樽港のSOLAS区域の整備についてなのですが、現状、国際的な水準というのに達しているのかということと、何か課題めいたものがないのかということをお伺いしたいと思います。いかがですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

SOLASの規制につきましては、国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律により、港湾管理者が保安の確保のための措置を講じることが定められております。

また、具体的な措置内容については、保安対策上申し上げることはできませんけれども、御承知のとおり、外航船舶や接岸する埠頭にはフェンスが設けられておりまして、警備員を配置して、出入りする人や貨物のチェックを行っております。

特にコンテナヤードにつきましては、そういった規制の内容がほかの埠頭より高いところとなっております、保安の確保の措置が十分取られているか、先ほどおっしゃった国際的にどうだという部分なのですが、そこについては、毎年度国の立入検査が実施されておりまして、小樽港におきましては、適切な措置で対応されているものと考えております。

○中村（吉宏）委員

国の検査が入っていると。だから、特に取扱貨物の質にもよるのでしょうかけれども、外国航路、あるいは船社からSOLAS区域の状況について、不満やクレームというものはないという認識でよろしいのですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

特にそういったものはございません。

○中村（吉宏）委員

港湾に関連してもう1点伺いたいことが、以前の議会でも結構訴求してまいりましたが、今後、小樽港に関して、浸水域、とりわけ釣り公園の整備なども必要だと思うのです。

宿泊税を先行導入している都市などもやっていますが、宿泊税なども財源にして整備ができると思うのです。こういった整備をしていただきたいと思うのですけれども、小樽市の考え方を示していただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾室主幹

釣り公園、釣り施設に関しましてですけれども、令和2年12月策定の小樽港長期構想、また令和3年12月改定の小樽港港湾計画では、若竹地区に釣り施設の整備を位置づけているところでございます。ただ、ほかの港湾施設の老朽化対策など、優先的に整備する必要があるため、この部分については、すぐに整備することが難しいと考えてございます。

ただ、一方、道外のみならず、道内でも既存の港湾施設、また新規の港湾施設で釣り開放をしている事例があることは把握しているところでございます。小樽港の場合、SOLAS施設を除く港内全域で釣りが行われている状況であります。また、季節によって、釣りの成果が見込まれる施設が違うなど、もし開放するということになりましたら、開放施設の選定には調査・検討が必要であるのではないかと考えてございます。

また、港湾施設につきましては、老朽化している施設も多く、安全に開放する際には、施設の改良が必要であるなど、課題が多いという部分も考えているところでございます。

○中村（吉宏）委員

今、若竹地区、小樽港港湾計画はそうなのですが、先ほど答弁でもおっしゃったように、人気の問題なども出てきておりますし、小樽港で釣り客がいるのですけれども、前に議会議論でも確認しましたが、小樽港での釣りというのは、基本禁止で黙認されている状況だと。いわゆる、本当にきちんと釣りができる場所で釣りをして

いる状況ではないと。船舶が着岸していると、そちらが優先になるということで、例えば、今、色内埠頭公園がもうすぐ岸壁の整備が終了しますけれども、あそこなどは釣り人にとっては非常に有用な、有意義な釣り場になりますし、背後には色内埠頭公園もありまして、親水域としては非常に優れた地域かと思って見ているので、小樽港湾計画もそうなのですけれども、今後、そういった港湾全体の在り方を考えていただきたいと思います。

最後に、今お話ししてきた中で、貨物の増量もそうなのですけれども、港の利活用について、もう少し積極的な考え方を示していただきたい。今、第3号ふ頭の整備がどんどん進んでいますが、これに限らず港全体でもっと積極的に整備の考え方を進めていただきたいという思いがあるのです。先ほどの答弁だと少し暗いかもしれませんが、頑張りますというような御答弁をいただきたいと思いますが、最後にいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

令和3年12月に改定した小樽港港湾計画の方針といたしましては、物流・産業、観光・交流、安全・安心の三本柱を掲げて、それらの機能を適正に配置し、効率性、快適性、安全性の高い港湾空間を形成していくとしております。

近年は、クルーズ船や観光船をはじめとする、にぎわい空間となる第3号ふ頭及び周辺の再開発を進めてまいりましたが、来年度で整備が完了する予定でございます。今後におきましては、老朽化対策を含め、物流機能への対応が必要であると考えております。観光交流、機能とのすみ分けなど、港湾を利用する関係団体の意見を聞きながら、小樽港の利活用、発展について、研究してまいりたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

小樽港港湾計画のお話がありまして、第3号ふ頭は今、事業の時期が具体的に明示されていますけれども、小樽港港湾計画に示されている計画にどういう事業を行うのか等を含めて、いつまでに何をやるというリミットの明記がないのです。ないがゆえに、これから先、もっと積極的にというお話をさせていただいたのです。

例えば、第3号ふ頭が終わった後に、こういうものをこの時期にやるのですという具体的に示されるものがあればお聞かせいただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室主幹

第3号ふ頭の再開発が終わった後の整備でございますが、老朽化している施設が多々ございます。例えば、防波堤につきましては、港のみならず、市街地を守る重要な機能でございますので改良ですとか、岸壁でもいろいろと老朽化している施設もございます。まずはそういったものの老朽化対策を進めていきたいと考えているところでございます。

○中村（吉宏）委員

第2号ふ頭も中央ふ頭も結構、傷んでいるというのを、私たちも以前に視察したので分かるのですが、こういうものをいつまでにやりますよというものが見えてこないというのも、では、いつできるのだろうと。

先ほどの防波堤の話もありましたが、そういったところを懸念しているのです。今後こういう具体の事業の計画みたいなものを示してくるということがあるのか、あるとすれば、どういう時期にそういうものが示されるのかをお聞かせいただきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾室長

今後のスケジュールというか、どういった時期にどういったことをやるかを示すのがなかなか難しいところがあります。やはり市の財源も限りがありますし、あと利用者の要望とかも、当然これから先、変化していくというのはありますので、その辺の状況を見ながら、必要な整備を必要なときにしていきたいと考えてございます。

○中村（吉宏）委員

例えば、勝納ふ頭のフェリーターミナルの耐震化ですとか、いろいろな議論をさせていただきましたけれども、一切、先が見えてこないというか、いつやるのか見えてこないで、必要な時期に示しますと。

財源のお話もありました。もちろん小樽港を直すのに小樽市の一般財源、あるいは港湾特別会計の中の処理では絶対に追いつかない話なわけであって、そういうときには国の整備に関する交付金等をもらってこななければならないのだろうと。

そういうところも含めて、もう少しこういうのをこういう時期にやりたいと、積極的に国に投げかけをするのですとか、訴えかけをするのですとか、そういうアクションが見えてこないの、先ほどの港の利活用についてもっと積極的な考え方を示してほしいのだという質問に至りました。

多分、これも今の状況では、いつまでたっても見えてこないのですけれども、いつまでにこういうものの、それこそ長寿命化計画ではないのですけれども、期限を示すとか、改めてそういったものというのをお聞かせいただきたいと思うのです。いつまでに完成ではないです、いつまでに何に取りかかるというものを、いつかこの先、明示できるものを出すのだということをお聞かせいただきたいと思うのですが、その辺も見えないですか。もし可能だったらお聞かせください。

○（産業港湾）港湾担当部長

先ほど室長からも説明があったとおり、やはり国の財源の問題とか、どうしても小樽市の財政的な問題の部分とか、いろいろな部分が確かにあるかと思っています。そのような中で、私たちとしては、実際に北海道開発局とも岸壁の部分とか、そういう防波堤の部分の老朽度を小樽市が単独で考えるのではなくて、国とも、どういう手法をやっていけば、どのぐらいの財源の金額でできるのかという具体的な検討というのは、個別にしている状況でございます。

ただ、計画として、これから例えば3年後とか、5年後に具体的なアクションプランという形で、こういう形の港湾整備を順次進めていきますというところまで、私たちも確定した形でお話しすることができないものですから、やはり先ほど来からお話ししている老朽化対策の部分で、どういうところに優先順位をつけていくかというのは、国だけではなくて、実際に港湾を利用している利用者の皆さんのお話も聞きながら、順次対応していくという形で現状では考えております。計画としては、なかなか現時点では示せないのかと思っております。

○中村（吉宏）委員

分かりましたというか、分かっているのですけれども、私もずっと民間畑を歩いていて、期限のない仕事は仕事ではないと言われてずっとやってまいりました。

もうここ何年も小樽港港湾計画策定の見直しからとやっていますけれども、もう少しスピード感と言ったらいいいのか、スケジュール感を持った形で進めていただきたいと思います。今、示せないということなので、また改めて聞きたいと思いますが、具体的なお仕事をよろしく願いまして、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。

みらいに移します。

○平戸委員

◎ネーミングライツについて

まず、ネーミングライツに関連して質問したいと思います。

本市では、10月に小樽市ネーミングライツ導入ガイドラインというものが策定され、本市としてのネーミングライツに関して、基本のスタンスが示されたことと思います。

報告にもありましたが、今回、来年度から使用される観光船ターミナルに、本市としてやっと初めてネーミングライツを募集するとのことで、ぜひこれを成功させて、ほかの施設へも波及していくといいと本当にすごく期待しています。

観光船ターミナルについて、最近、見たときには観光船ターミナルの骨組みというか骨格ができているようにお見受けしましたが、観光船ターミナルの完成時期は、実際に何月のオープンとなる予定なのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

観光船ターミナルの完成時期につきましては、現在、工事を進めているところでございます。工事につきましては、令和7年7月31日が工事期限となっております。今後の工事の進捗状況にもよりますけれども、7月末から8月のオープンになると考えてございます。

○平戸委員

報告を受けた中で、ネーミングライツ募集スケジュールを見ても、令和7年8月から愛称の使用開始となっておりますので、今、御答弁があったように、オープンと同時に愛称を使っていこうというスケジュールなのかと思います。

スポンサー企業になるところとしても、オープンのタイミングで愛称を使ってもらえるのかどうかネーミングライツを決める上で、非常に重要な要因となってくると思います。観光船ターミナルの使用開始時には、きっと新聞やニュースで報道もされると思いますし、スポンサー企業としては絶好のPRのタイミングとなることと思います。説明資料では、スケジュール（予定）となっていました、オープンに間に合うように、このスケジュールでしっかり進めていっていただきたいと思います。

次に、選定方法について、募集期間終了後に選定委員会で、希望契約金額、愛称案、その他要素を総合的に判断して、スポンサー企業を決めるとのことですが、選定委員会の構成メンバーについてお示しください。

○（産業港湾）港湾業務課長

本市で策定しております小樽市ネーミングライツ選定委員会設置要綱により組織構成を定めておりますが、選定委員会は財政部長、財政部次長、それと募集する施設等を所管する部署の部長職及び次長職で組織されております。

○平戸委員

次に、本市のネーミングライツ料の希望額300万円と示されています。私もこれまでネーミングライツをいろいろと考えてきましたが、募集側から基準となる価格をどのように提示するのか、非常に難しいところだと思います。特に今回は港湾施設ということで、全国的にもこれまで例が数件しかないようですし、先ほど説明で他都市の事例を参考にとというのがありましたが、それを聞いても300万円という金額の設定は難しかったのだらうと思いました。

このネーミングライツ料の使い道について、基金積立てなどにして、特定の目的で使うのか、それとも維持経費として使っていくのか、お示しください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今回の観光船ターミナルでのネーミングライツの導入目的ですけれども、自主財源を確保することを目的として、管理運営に係る経費などに充当していくということとしておりますので、そういった目的であることから、基金には充当いたしません。

○平戸委員

それでは、観光船ターミナルの年間のランニングコストは幾らくらいを想定しているのか、お示しください。

○（産業港湾）港湾業務課長

この施設は新しい施設でございまして、光熱水費など流動的な経費もあって、実績がないほか、今後、新年度予算で協議していきますことから、現時点でははっきり申し上げられませんが、恐らく施設全体で年間1,500万円前後という想定になります。

○平戸委員

まだここから分かりませんが、1,500万円前後ということで、もし本市の希望額の300万円になれば、全部のうち管理経費に5分の1程度が充当されるということで、これから違う施設でも使う際の参考にはなるのかと思います。

次に、予定ではスポンサー企業を令和7年1月下旬から3月下旬までで募集するとのことでした。スポンサーの候補となる企業に対して、小樽市でネーミングライツをやりますよと知ってもらうことが課題だとは思いますが。

例えば、新年には多くの小樽市にゆかりのある企業の幹部クラスが集まる小樽市新年交礼会がありますので、その場の市長のスピーチの中で、小樽市でネーミングライツを初めてやりますということをPRしてもらえれば、小樽市の多くの企業に一気に広まるのではないかと思います。企業への周知についてどのようにしていくお考えなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

周知に関しましては、当然、市のホームページですとか、市の広報はもとより、小樽市や札幌市の商工会議所などにも御協力いただいて周知していくなど、様々な方法で広くできるように考えてございます。

○平戸委員

様々やるということでしたが、私の言った市長へのスピーチの中でもやるということが一つの案だと思いますので、ぜひ提案していただけたらと思います。

そのほかに観光船ターミナルを利用する方に対して、広告を出したい企業へのアピールも必要なかと思っています。例えば、観光船ターミナルを利用する方の多くは観光客ですから、旅行会社や航空会社、ほかにインバウンド向けであればこういった企業にという企業があると思います。

そのほかにPRしていただきたいのが、これまで全国の各種施設で既にネーミングライツを取得している企業に対してです。全国でネーミングライツを実施している施設一覧のサイトがありまして、恐らく金額を設定する際に見られたと思いますが、同じ企業が何か所もネーミングライツを取得している例が結構あるように思いました。

こういった企業と本市としては、これまで直接的なつながりはないかもしれませんが、郵送なり、メールなりでPRするのも有効な手段ではないかと思っています。こういった手段についてお考えをお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今回のネーミングライツ導入は、公募で行いますことから、既にネーミングライツを取得している特定の企業だけに伝えるということは公平性の観点から難しいと思うのですが、先ほど周知方法として申し上げましたほかにも、例えば国土交通省の公的不動産（PRE）ポータルサイトへの掲載ですとか、特定非営利活動法人日本PFI・PPP協会のホームページへの掲載など、そのほか東京小樽会、関西小樽会への周知なども考えているところでございまして、可能な限り広くPRに努めてまいりたいと考えております。

○平戸委員

公募で公平性が担保できないということでしたが、ネーミングライツをやってくれる可能性が高い、実際に今まで実績があるところにアピールするという、ネーミングライツのスポンサーにしっかりと、たくさんの数の募集をしてもらうという意味では必要なことだと思うので、その辺をもう一度検討していただきたいと思います。

次に、愛称の条件について、ガイドラインには、「施設の特性や地域性等に応じて、関連するキーワードを含めることや、市民や施設利用者等の混乱を避けるため当分の間正式名称を併記することなどの条件を設定できることとします。」とありますが、今回の観光船ターミナルにおいては、観光船という言葉を含めることが条件にあります。この建物の機能を考えると、ターミナルという実際に機能を表す言葉が必要になるのかなと感じますが、その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

条件にターミナルという言葉も含めるということも検討はしたのですが、ターミナルという表現以外にも、乗り場ですとか、ビル、ステーションなど、表現には様々な選択肢がございます。制約を多くしますと条件が厳しくなることすとか、また、観光船の言葉を含めることを条件にしているのですが、さらにターミナルという言葉を加えることで、名称自体が長くなってしまうといったことも考慮して、ターミナルの言葉は条件に含めないこと

としたところでございます。

○平戸委員

そうすると、例えば何かの企業の名前が来て、何とか企業の観光船というもののだけがもし1社だけ来てしまうと、機能が表せられていないような名称になってしまうと思うのですが、そういったことの対応はどう考えていらっしゃるんですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

先ほど申しましたが、具体的には応募のあった中で、その名称が親しみやすいとか、そのほかに分かりやすいかという部分もございまして、今事例のあった何々観光船だけではびんどこない部分があるので、そういったところは選定委員会の中で考えていきたいと思っております。

○平戸委員

次に、観光船ターミナルということで、利用者の側面から考えると、観光船ターミナルの前に整備される小型船だまりを利用する事業者の名前がネーミングライツについてしまうと、その会社の施設なのではないかと誤解を与える不安もあると思いますが、その点はいかがでしょう。

○（産業港湾）港湾業務課長

愛称付与の条件に、小型船だまりを利用している事業者の名前は使ってはいけないというような形で、具体的にうたってはいませんけれども、先ほども御答弁させていただきましたが、呼びやすい、親しみがあるなどのほか、市民や観光客にとって分かりやすいことというのが前提になりますので、そういったことも考慮しながら、選定委員会の中で判断していくことになると思っております。

○平戸委員

いろいろと手が多く挙がって、その中からしっかり選定委員会で選んでいただけたらと思います。

次に、ネーミングライツを観光船ターミナルの次に、ほかの施設でどう波及させていくかという点では、ガイドラインでは金銭を頂くのではなく、役務提供、物品提供型でもネーミングライツができるという記載がありました。以前に議会議論の中で、臨港3公園に関しては、ネーミングライツを使って、料金型、もしくは役務等提供型でしっかりと管理をしていくべきだとお伝えしました。

例えば、公共施設の清掃を主な事業としている企業であれば、既存のリソースを使って清掃業務を行えば、もともとあるリソースを使った上で自分の企業の名前が公園になるわけですから、決して悪い話ではないように思います。そのほかに、草刈りなどの業務をしている会社も同じようなことかと思えます。

臨港3公園であれば、築港臨海公園の海に向かって設置されている木のベンチはずっと修理されない状態が続いておりますし、勝納臨海公園のトイレも正直、決して使いたいとは思えないような状態が続いているのかと思います。管理費を増額するというのも簡単ではないので、ネーミングライツ制度をできるだけ早く導入すべきだと思います。

まずは、観光船ターミナルのネーミングライツの募集に集中するというお考えなのかと思いますので、観光船ターミナルで無事にネーミングライツが成功した際には、ぜひ臨港地区3公園で次なるネーミングライツにチャレンジしていただきたいと思いますが、お考えをお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

委員のおっしゃられますとおり、導入による効果はあると思います。しかしながら、既存施設の場合は、施設によっては老朽化もしておりまして、例えばネーミングライツの取得中に施設が破損するといったことで、企業側のイメージダウンにつながる可能性もあるほか、その施設自体がネーミングライツに向いているかどうかの検討も必要になってくるかと思えます。

そのほか、手続などの事務負担や期間がどれくらいかかるかなどもございまして、まずは今回の導入を行った

上で、他の施設、公園等のことも含めて考えていきたいと思っております。

○平戸委員

ぜひ前向きに検討していただきたいと思います。

◎おたる案内人について

次に、おたる案内人についての質問をしていきます。

おたる案内人の目指すものについては、「ひとづくり」から「まちづくり」、「地域を誇る文化の醸成」を図れるような内容を学び、小樽市の歴史や文化などに対する幅広い知識を有した地域に誇りを抱く市民や産業人の育成を行うこととされております。地域を知り、地域への愛着や誇りを持つことは非常に重要なことと思います。

まず、小樽観光大学のホームページを見てみますと、ホームページには大学校長のところに、小樽市長という名前がありました。この大学の設置の経緯について、簡単に御説明ください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

平成15年6月に、産学官による地域の経済活性化を目指して地域経済活性化会議が発足されておりまして、この中で既存産業活性化ワーキンググループ、観光高度化ワーキンググループ、ひとづくりワーキンググループの三つのワーキンググループにおいて、主に観光を切り口として、いろいろ検討されたという経緯がございます。

三つのワーキンググループのうち、ひとづくりワーキンググループの中で、小樽観光を支える人材育成を目的に、小樽観光大学の構想について検討されて、観光大学の設立に至ったと確認してございます。

○平戸委員

市長が校長ということになっているわけですが、実際には市としてはどのような関わりを持っているのかについてもお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

初めに、小樽観光大学校につきましては、委員の御指摘のとおり、理事・大学校長が市長となっておりまして、それ以外に小樽観光大学校には運営委員がおりまして、産業港湾部長と教育委員会の教育部長が運営委員になっております。

また、事務局を設置しておりまして、事務局は規約上、一般社団法人小樽観光協会に置くとなっておりますけれども、構成メンバーは事務局長を含めて7名なのですが、そのうち、観光振興室の主幹、主査、係員の3名を事務局員ということで一緒にあって事務局を運営しております。

具体的な取組としましては、案内人検定を実施する際の周知や、案内人の方の交流会を開催したり、運営委員会等の運営に係る事務などを一緒にやってございます。

○平戸委員

次に、案内人の資格を取得するメリットとしては、おたる水族館や小樽市総合博物館など、無料で入れる施設があるということ、そして、小樽市の歴史を知った上でまちを歩くことができるということがあるのではないかと考えています。

観光を基幹産業の一つとしている本市として、おたる案内人の資格を取ってもらうことにはどういったメリットがあるのか、お考えをお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

案内人の資格を取ってもらうことによるメリットなのですが、本市といたしましては、小樽市の観光産業を支える人材の育成というのがまず一つ挙げられると思いますし、市民レベルでのホスピタリティー、おもてなしといった意識の調整が図られると考えております。

また、市外の方も受験されるということがございまして、こういった他地域の方に小樽市の観光について深く理解していただくといったことで、小樽市のファンを増やすといった効果もあると考えております。

○平戸委員

小樽市の魅力が市内にも市外の方にも伝わっているということで、先ほど無料で入れる施設と申しましたが、特に小樽芸術村は入館料の2,900円が無料、おたる水族館も入館料1,800円が無料になるということで、すごくメリットがあるように思いました。

おたる案内人については、1級、2級、そしてマイスターとありますが、これまでどのくらいの方が取得されているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

令和6年4月1日現在になりますが、2級は731名、1級は630名、マイスターは60名、合計1,421名の方が取得されております。

○平戸委員

1,400名以上の方が取得されているということで、おたる案内人検定の取得をこれからもどんどん広げていってほしいなと思っていますが、これまでについては、どのような取組をしてきているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

おたる案内人の検定を広めるための取組ということでいきますと、小樽観光大学のホームページ、広報おたる、小樽フラッシュニュースといったものを通じて、検定の実施について、周知を図っているところでございます。

○平戸委員

特に小樽市で生まれ育った子供たちに、これまでの小樽市の歴史を知ってもらうことが故郷への愛着を育み、1度小樽市から離れても、また故郷に戻ってきたいと、小樽市のために何かしたいと思わせることにつながるのではないかと思います。

特にそういった小・中学生に対して、資格取得を促す取組が必要と思いますが、これまで小・中学生に対してはどういった取組をしてきたのか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

具体的には、おたる案内人ジュニア育成プログラムというのを実施しておりまして、小学校5年生と6年生を対象とした取組になります。

実際にプログラムを受ける学校に案内人の方が出向いて、小学校5年生、6年生に小樽市の歴史等を講義するものなのですが、5年生ではニシン、北前船、鉄道、小樽運河、歴史的建造物といった小樽市の歴史の流れを講座の中で説明します。今度、小学校5年生が次の年に6年生になりましたら、実際に5年生で勉強したことを踏まえて、実際に自分たちでガイドをしてみるということで、自分たちでガイドをするところを調べて、ガイドをするために説明するシナリオを自分たちで作って、学校の授業の中で一度練習などして、実際に小樽運河でガイドを実践してみるといった取組を実施しております。こういったところに案内人の方が行って、子供たちに教えるといった取組をしてございます。

○平戸委員

実際に2年間をかけて、1年目に学んで2年目は実践するという、すごくいいなと。私は自分の生まれた市の歴史とかをほとんど知らないまま、いろいろなところに転勤してしまったので、小学生の段階で知っていることはすごくいいことだと思います。

今後さらにどうやって広げていくかということで、教育委員会に提案していただきたいのが、現在小学生は1人1台端末を持っていることですし、その端末に、おたる案内人のテキストをデータとして児童・生徒が全員見られる状況にすれば、児童・生徒が自発的に学ぶ機会になるのかと思います。

費用もかかることですし、実現のハードルがどの程度なのか、この場の議論に少し適していませんが、今後、教育委員会と検討していただきたいと思いますが、その点はいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

先ほど市の関わりのところでも少し触れましたけれども、小樽観光大学の運営委員の中には、教育部長も入っておりますので、そういった運営委員会の中で、今、委員から御指摘いただいた部分をお伝えして、御検討いただきたいと思います。

○平戸委員

しっかりと検討していただいて、そういう点についても進むといいと思います。

こんな質問をしていますが、私はまだ、おたる案内人の資格を持っていないので、次の3月の試験で頑張りたいと思います。

ここで、分かれば結構なのですが、ちなみに観光振興室でおたる案内人の資格を持っていられる方は多いのか、分かればお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

人数は把握していないのですが、持っている職員はおります。

○平戸委員

持っていない方がいたら、一緒に取りたいと思って、聞かせていただきました。

◎議案第18号小樽市港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案について

次に、議案第18号小樽市港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案について伺いたいと思います。

観光船ターミナルの前の船だまりは、第1から第4乗り場までを整備することですが、それぞれ何隻の船が利用することができるのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

第1乗り場につきましては2隻、第2乗り場につきましても2隻、第3乗り場につきましても4隻、第4乗り場につきましても4隻の利用が可能となります。

○平戸委員

それらの船については、常時決まった船が日中・夜間を問わず利用する形なのか、それとも、各事業者が利用時だけ停泊というか、発着場として利用する形なのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

基本的には発着場ではありますが、株式会社小樽観光振興公社や合同会社小樽カナルボートは現在発着を行っている場所が使えなくなることもありますので、夜間も停泊する形にはなります。

また、青の洞窟関係の船は、その日の運航が終わった後は、各事業者の本来の係留場所に戻っていただくことになるのですが、翌日の朝の運航などに備えまして、効率性を考えた場合に、日々戻ることが難しいようであれば、そのまま夜間も停泊することも可能になるよう調整しているところでございます。

○平戸委員

議案説明時に示された資料には、先ほど言われたように、第2乗り場には小樽観光振興公社、第3乗り場は小樽カナルボートなどと記載されていました。

第4乗り場の青の洞窟という記載がありましたが、青の洞窟クルーズをしている事業者がいろいろといらっしゃると思いますが、どの事業者が使用することになるのか分かっていればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

小樽・青の洞窟協議会に所属している事業者は複数ありますが、昨年来、今回、整備する乗り場をどういった形で利用するか、協議会と市で意見交換をしております。現在、協議会の中で、利用を希望する事業者間で調整を進めているところでございます。

○平戸委員

今年度に第1、第2乗り場が工事していて、来年度末までに第3、第4乗り場が完成予定と資料にありましたが、工事の進捗状況についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾整備課長

工事の進捗状況ということで、第1乗り場と第2乗り場について御答弁させていただきます。

現時点におきましては、第1乗り場である物揚場につきましては、本体上部工のほか、附属工として防舷材ですとか、照明などが完了している状況です。

また、第2乗り場である栈橋につきましては、本体のほか附属施設として防舷材ですとか柵、照明施設が完了しているところでございます。どちらもまだ施工中でございまして、年度内に完了する予定でございます。

○平戸委員

予定どおり進んでいるという状況かと思えます。

続いて、ビジターバースには何隻泊まることができるのか、事業者なのか、それともプレジャーボートのような船を想定しているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

第1乗り場にはAとBがございまして、それぞれに1隻ずつ利用することが可能です。

利用については、小樽港マリーナの船ですとか、先ほどお話しした小樽・青の洞窟協議会の船で、ほかの乗り場には泊められないような大型の船といったものなどがスポット的に利用することを想定しております。

○平戸委員

事業者でも、プレジャーボートのようなヨット等も着くということで、ビジター料金について、ほかの船が停泊できる施設、マリーナなども見てみると、船の全長に応じた料金を設定しているところが結構多いように思いましたが、今回は均一料金となっていますが、その理由についてお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

ただいま例示にありましたマリーナのほか、港内の岸壁使用料などは係留施設でございまして、船の長さやトン数ごとに係留時間や期間に応じた料金設定となっておりますが、今回、整備する乗り場につきましては、発着場所でございます、各事業者の運航形態により1日に何度も利用するといったことや、それとは料金計算のために利用した時間を把握することが困難なことなど、事業者の手続や事務の煩雑さも考慮して、施設一体の均一料金としてございます。

○平戸委員

事務手続等を考えて、均一料金にしたということを理解いたしました。

ですが、少し分からなかったのが、第1乗り場はビジターで1日当たり3,000円、第2乗り場については恒常的に使用していただく乗り場であるのに、1日当たり4,300円と書いてありまして、一見するとビジター料金のほうが安いように感じてしまいましたが、この料金設定の理由をお示してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

各売場の使用料はそれぞれの乗り場にかかる建設コストを基に算出している施設全体の料金でございます。したがって、建設コストの違いもございまして、第1乗り場については、AとBに分けた料金設定としておりますので、数字上は第2乗り場より安いように見えますけれども、実際にはAとBを合わせた6,000円と比較することになりますので、1日当たりでは第1乗り場のほうが高い設定となっております。

○平戸委員

これまでの話からすると、少し違う話にはなりますが、小型船だまりが整備されたことによって、今までほかの北運河等に係留されていた船が小型船だまりに移ってくる、北運河にこれから係留しなくなるということはないと

いうことでよろしいでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

新たに整備する乗り場は、係留場所ではございませんので、こちらの小型船だまりに船が移ってくるということはありません。

○平戸委員

もし北運河から小型船だまりに係留地として何隻か移ってくるようでしたら、北運河に係留してある船をなるべく奥にまとめるというか、北浜橋から奥に詰めてもらえないかと思っていました。

というのも、これまで北運河を盛り上げるために、ライトアップやイベントを開催したりといろいろしてきていますが、その際に旧北海製罐株式会社小樽工場第3倉庫よりも北側は、もともとの運河の幅、40メートルになっていますという話を来た方にしますが、実際にそれを話しても、結構分かりづらくて、特に反応を示してもらえないことが結構ありまして、それも、手前から結構大きい船が並んでいて、北海製罐株式会社は20メートルだけれども、その先は40メートルになっているのが結構、分かりづらいというのを思っていました。

北運河から運河公園、そして旧日本郵船株式会社小樽支店へと観光客の皆さんにさらに足を伸ばしていただくためには、40メートルになっている北運河の北浜橋から札幌市側だけでも船がない見通しのいい空間を確保したほうがいいのかと思っています。

そこで、現在、北浜橋から札幌市側には何隻の船に係留されているのでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

現時点では24隻に係留してございます。

○平戸委員

24隻に係留してあるということですが、実際に北浜橋の先には高さ制限とかもあるようですが、北浜橋より先に移動させるということは、難しいというか、何か支障となることはあったりしますか。

○（産業港湾）港湾業務課長

基本的には、今、係留状況が常にここ数年は満隻の状態、待っている方もおりますので、移動させるスペースがないため、移動というのは難しい状況です。

○平戸委員

先ほども申し上げましたが、今後、北運河から旧日本郵船株式会社小樽支店へと観光客の皆さんに足を運んでいただくために、今、満隻という話もありましたので、見渡せる空間を将来的に確保できたらいいと思っております。その点について、もしお考えがあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾業務課長

北運河の見通しに関しましては、先ほどお話ししたとおり、現在、係留の順番待ちをしている状況であるとともに、古くからの橋桁ですとか船舶に係留しておりまして、そういった係留している運河の風景を好んでいる方もおられますことから、そういったことも含めて慎重に判断していかなければならないものと考えております。

○平戸委員

実際に船がある景色がいいと思う方と、40メートルの幅を見たいという方がそれぞれいらっしゃると思うので、今後もしっかりと検討していただきたいと思います。

○委員長

みらいの質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時34分

再開 午後3時00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。

この際、委員として質問いたしますので、暫時、副委員長と交代いたします。

○副委員長

それでは、暫時、委員長の職務を行います。

公明党に移します。

○横尾委員

◎市民と議員の懇談会での観光振興に関する市民からの意見等について

先日11月16日、小樽市議会として市民と議員の懇談会を開催いたしました。その中にあった経済常任委員会の所管となる意見や要望に関する内容において、確認が必要な事項がございましたので、経済常任委員会を代表して質問いたします。

今回の懇談会の中で、観光振興を図ることが市民の生活の向上につながっていると感じられないという趣旨の意見が複数ありました。これは、第二次小樽市観光基本計画にも記載している観光は、ふるさと小樽を支える基幹産業の一つですが、そのことについての市民一人ひとりの周知は、まだ不足しているという課題が平成29年4月に策定されてから7年たった今でも、まだ解消されていないという現実を痛感した意見でした。

第二次小樽市観光基本計画の期間は、2017年度から2026年度までの10年間となっております。あと2年で計画期間が終わるところまで来ております。計画の中では、観光振興を図ることは、観光需要の拡大、産業の多様化、雇用の促進など地域経済に活力を与え市民生活の向上につながる。小樽市民が、より能動的に観光に向き合うという「市民一人ひとりの自覚」が重要なファクターとなる。小樽市に愛着を持つ市民が、「おもてなしの当事者意識」を持つという意識改革を図り、市民が積極的に参加する取組を行うとされ、これに対する主な取組として、大きく四つの項目に分けて計15の取組が設定されておりました。

また、計画に基づく取組をより効果的に推進するため、新たな小樽観光の推進体制づくりに併せて、PDCAサイクルが働く仕組みを確立していくほか、行政評価制度などの活用により取組の検証を行い、必要に応じて取組内容の見直しを行うこと、また地域DMOの専門家に意見を求め、観光地経営の視点に立った効果的な計画推進を行うこととし、取組状況の検証を行うこととしておりました。

そこで、これらの取組の現在までの状況についてお示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

第二次小樽市観光基本計画の中では、大きく三つの項目、一つは小樽の魅力を深める取組、二つ目に小樽の魅力を広げる取組、三つ目に小樽の魅力を共有する取組ということで、大きく三つの政策について進めると。

今、委員の御指摘があったのは、三つ目の小樽の魅力を共有するという部分になるかと思いますが、その中で大きく4項目としまして、一つ目に外国人観光客との相互理解、二つ目に観光への意識を高める活動の推進、三つ目に教育カリキュラム編成に向けた提案、四つ目に市民が観光客とふれあう機会の提供がございまして、それぞれ主な取組がそこにぶら下がっている状況となっております。

まず、4項目の中の一つ目の外国人観光客との相互理解につきましては、市のホームページですとか、小樽観光協会のホームページなどによりまして、外国人に対して日本のマナーやルールを提供したり、あとは観光のマップを他言語で作成したりといった取組につきまして、一定程度できているものと認識しております。

また、二つ目の観光への意識を高める活動の推進につきましても、こちらは全市的なホスピタリティーの啓発といったところにつきましても、今、小樽観光協会で小樽市独自のおもてなしの評価制度といったものを検討して、もう運用の開始を始めておりまして、こういった取組も支援しておりますし、また観光ボランティア団体は大きく3団体ありますが、こういった団体の取組も支援させていただいているところであります。

また、DMOなどを通じて、経済界、市民の方との勉強会のシンポジウムといったものも開催しているところであります。

また、三つ目の教育カリキュラム編成に向けた提案についてですけれども、教育の関係の部分もありますけれども、産業港湾部といたしましては、小樽観光大学校でおたる案内人ジュニア育成プログラムを実施しておりまして、こういった取組を支援しているところであります。

また、四つ目、市民が観光客とふれあう機会の提供につきましても、ここも観光大学校と連携しまして、市民の方がしっかりと案内人の説明を受けながら、市内を散策する機会を設けたりですとか、市民が創出するイベントにつきましても、おたる潮まつりですとか、小樽雪あかりの路はもとより、最近は若い方がイベントを実施するといった取組なども市として支援をしているといったところで、この項目につきましても、一定程度実施してきているといった認識であります。

○横尾委員

取組を計画にのっとったとおりに進めているということで、新たな小樽市の観光の推進体制づくりに併せて、PDCAサイクルが働く仕組みを確立するとありました。

取組を進めていましたけれども、この辺の仕組みの確立についてはどのようになっていたかをお示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

まず、ここでのいう新たな小樽観光の推進体制づくりは地域DMOのことになりますが、地域DMOにつきましては、令和4年10月に登録DMOということで正式に登録されております。

DMOにつきましては、観光地域づくり法人形成・確立計画というのを策定して事業を進める仕組みになっておりまして、その計画の中でKPIを設定して、具体的には旅行の消費額や、宿泊の延べ人数、来訪者の満足度、リピーター率といったものをKPIとして設定して、こういった指標をチェックして、毎年度、国にも報告するといった仕組みになっております。

こういったところを観光地域づくり法人形成・確立会議という一番大きな意思決定機関があるのですが、そこそその下にぶら下がっているマーケティング部会、地域部会といったところで事業の内容を検討して、事業を進めて、結果を国に報告するといった仕組みの中でPDCAサイクルが働くような仕組みを構築しているところであります。

○横尾委員

しっかり仕組みも確立できたということで確認できました。

では、行政評価制度などの活用により取組を検証していくということでしたけれども、これについてはどのようになっていますか、お示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

小樽市の観光基本計画につきましては、第7次小樽市総合計画に基づく個別計画になりますが、基本的に第7次小樽市総合計画の中でも指標を設定しております。その指標をベースに行政評価も行っているところでありまして、基本的には、直近でいきますと令和4年度に行った行政評価におきましては、設定している指標について宿泊客延べ数であったり観光客の満足度、観光客の消費額といったものを指標として設定しております。

消費額につきましては、毎年、算出できるものではないものですから、これは確認ができないのですが、宿泊客延べ数につきましては、基準値を下回る結果になったのですが、これはコロナ禍ということもありまして、下がっ

たといったことで、まず評価はしておりまして、この業績評価調書でいきますと、各指標の推移はあまり順調ではないと。改善内容としましては、主な予算事業等を改善しながら推進するといったことで、原部として判断しているところであります。

○横尾委員

これらを基に必要に応じた取組の内容見直しをするということが書かれていましたけれども、具体的に何かされたものがあつたらお示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

今、御説明したとおり、令和4年度の業績評価につきましては、設定している指標は宿泊客延べ数が主な指標となるものですから、コロナ禍でどうしても基準値を下回る結果になっていました。

それに応じた取組につきましては、この業績評価を行った当時ですけれども、コロナ禍の感染状況、あとは国内外の観光客の動向を注視しながら、本市の強みである歴史的町並みや日本遺産構成文化財などを活用したプロモーション活動、観光資源の磨き上げ、回遊性を高める取組を進めるということとしております。また、DMOと連携して観光、関係省庁から提供される支援の活用を検討を含めた戦略的な観光地づくりに取り組むということにしておりまして、コロナ禍が終わって令和5年度以降は、こういった海外のプロモーションといったものを再開しておりまして、一定程度、取組を進めていると考えております。

○横尾委員

DMOとの関わりも進めてきてやってきたということで確認しました。

そこまで進めてきて評価もして、いろいろ検証もしてきた中で、先ほどの市民と議員の懇談会で出てきた結果があつたので、非常に現実を痛感したということなのですから、この市民の自覚、そして市民の意識改革、市民の積極的参加という、これらの取組の効果、そして分析はどのようになされて、どのような結果となったのかというのをお示してください。

○（産業港湾）観光振興室松本主幹

これらの取組の効果、分析、結果についてですが、まず小樽観光大学校が実施しておりますおたる案内人検定の受験者が一定程度増えていることが一つあるかと思います。

また、市制100周年、あとは運河100周年といったことをきっかけに、若い世代が積極的にイベントを企画して、小樽観光を盛り上げる動きが見られるといったことも確認できておりまして、市民が積極的に観光に参加する意識が高まっているものと分析しているところであります。

また、小樽観光協会で、小樽おもてなし認証制度を創設して、初年度は18の事業者、29の施設が認定を取得するといった動きもございまして、おもてなしの心を持って市民が観光客を迎える意識の醸成につながっていると考えているところであります。

○横尾委員

今、分析を聞かせていただきましたけれども、私たちは市民と懇談する中で、そのような意見があつたということから、これが本当に市民の意識の改革につながっているのかというところでの疑問を聞いたのです。確かに数字の部分まで測っているかどうか分らないですが、まだ足りないのではないかなというのは具体的に感じた次第ですけれども、この辺についての見解はどうでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室長

やはり不足していると感じられるのが市民の自覚といいですか、観光に寄り添う感覚といいですか、そういったものがやはり十分行き渡っていないということにつきましては、正直に言って、私どもも日常の業務を通じて感じる場面はございます。

それにつきましては、我々の情報発信が不足している部分も多分にあると認識しておりまして、例えば今後の取

組として考えられますのが、観光基礎調査や観光動態調査など、これまで取り組んでまいりました実施で推計された経済波及効果を市民の皆様がいかに分かりやすく情報発信するようにするかということが少し欠けていたのかと思っておりますので、今後は小樽市民がより能動的に観光に向き合えるような情報発信の取組を進めてまいりたいと考えております。

○横尾委員

残り2年間となりましたので、しっかりと市民の目線というか、住んでいる方がたくさんいらっしゃいますけれども、観光振興をしていく中で、私たち市民の生活の何が向上したのだというところをやはり疑問に思っている方が少なからずいて、逆に市民と議員の懇談会の中で、市民の生活が向上しているという人はいなかったというところでございますし、では、しっかりとやっていることが、どう市民の生活につながっているのかという部分の発信を市民目線という部分で、観光振興する立場というよりも、住んでいる人の目線で進めていただきたいと思いますが、改めて見解をお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室長

先ほども申し上げましたが、委員の御指摘のように、本当に十分でなかった部分というのはあると認識しております。

どのように市民の皆さんに対してお伝えしていくかというのは、例えば広報おたるなどを通じて、専門的な言葉ではなくて、より皆様が理解しやすいような表現や紙面の工夫などを通じて、お伝えしていけるような取組をしていきたいと考えております。

○副委員長

委員長席を委員長と交代いたします。

○新井田委員

◎サテライトオフィスの誘致について

それでは、サテライトオフィスの誘致について質問してまいります。

令和6年第1回定例会でも、サテライトオフィス誘致事業についても触れておりましたが、本市にとって、今、企業誘致については、銭函地区での企業誘致、またデータセンターの誘致についても今後、力を入れるというところで方向性があると思いますが、その中でサテライトオフィスの誘致も企業誘致の一つであります。

サテライトオフィスを誘致する目的をお示してください。

○（産業港湾）安井主幹

サテライトオフィス誘致事業の目的でございますが、デジタル関連企業のサテライトオフィスを小樽市中心部などに誘致することにより、新たなビジネスの創出による地域経済の活性化とともに、若年層の雇用促進による人口流出抑制や、市外からの移住者増による人口対策を図ることを目的としております。

○新井田委員

やはり中心部に誘致をすることによっての新たな地域経済の活性化とか、若者の雇用促進につながるというところで分かりました。

では、サテライトオフィス誘致事業はいつから事業を開始され、各年度でどのように進めてこられましたでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

本事業は令和5年度から実施しておりまして、取組内容につきましては、令和5年度は予算額900万円で、サテライトオフィス誘致のノウハウを有する事業者、本市の誘致ターゲット企業の選定を含めた誘致戦略の策定から地方にサテライトオフィス開設を検討している企業とのマッチング、本市への進出の可能性が見込まれる個別の企業

紹介などを委託事業で実施しております。

令和6年度は予算額352万円で策定した誘致戦略を基に、地方にサテライトオフィス開設を検討している企業とのマッチング、本市への進出の可能性が見込まれる個別の企業紹介を委託事業で実施しております。

○新井田委員

委託によって、やはり専門的な方面で、市とともに進めてきているということが分かりました。

開始年度からの効果としてはいかがでしたでしょうか。本市を選んでいただけそうな事業者など、可能であればお聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

策定しました誘致戦略を基にプレゼンを行い、令和5年度は40社との商談を行ったことなどにより、本市に関心を持っていたっている企業は増えたものと考えております。実際に立地につながった企業はないのですが、本市に視察に来ていただいた企業がございます。

○新井田委員

40社にプレゼンという部分では、やはりしっかりと本市のことを訴えているかというところが分かりました。

ちなみに、例えば本市にサテライトオフィスを構えるとなった場合の場所の検討をされた場合に、案として何か提示できるような場所というのがありますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

サテライトオフィスの立地場所につきましては、小樽駅周辺が多いですが、オフィスビルの空室や商店街の空き店舗などが候補となると考えております。

○新井田委員

しっかり候補も押さえていらっしゃるということで分かりました。

今年の第1回定例会の経済常任委員会の質疑の中で事業者が、小樽市で我々がどういった仕事をしていけるのか、小樽市の地場とどうつながっていけるのかということを重視しているというようなことのお話もお聞きしましたので、この点も来年度事業を実施する上で、注視してまいりたいと考えておりますとありました。

そういった仕事としての核心の部分というのが、やはり事業者側は懸念として変わらずに今も持っていていらっしゃいますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

委員の御指摘どおりなのですが、企業が地方にサテライトオフィスを開設する条件としましては、その地域で事業が成立するか、いかに収益を上げられるかということが非常に重要でありますことから、視察の際には、本市の事業者とのつながりをつくる場をつくってございます。

○新井田委員

そういった懸念の部分というのが大きいのもありますけれども、その部分に対しても少しずつ対策というののもされてきているのかというところであったのですが、やはり解消とまでには、まだいかないのかというところで、目的にも新たなビジネスの創出という部分があったかと思います。やはりこれが解消されれば、もっと前向きに検討していただけるというところかと、まだやはりいろいろと研究しなければならない部分であるかと思いました。

関連して、改めて小樽市立地環境視察費用補助金についてはどういった内容のものでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

小樽市立地環境視察費用補助金につきましては、市内にサテライトオフィス等の開設を検討している企業に対して、視察費用の一部を補助するもので、視察人数は1社3名まで、1人当たり補助率3分の2で、上限10万円の補助額としております。視察企業には、小樽市担当者との情報交換、アンケートの回答を必須条件としております。

○新井田委員

それでは、この取組の昨年度、今年度現在までの利用状況はいかがでしょうか。見込みも含めてお聞かせください。

○（産業港湾）安井主幹

補助金の利用状況につきましては、令和5年度は3社で5名、今年度はまだ実績はございませんが、補助金の活用について相談を受けている企業が4社ある状況です。

○新井田委員

しっかりと視察していただけたような見込みもあるということが分かりました。

以前の質疑の中で、この補助金の利用で来られた方の大半が情報通信業いわゆるIT企業の事業者、またアニメの制作会社も1社視察に来られているとお聞きしておりました。

視察に来ていただいた事業者との現在のアプローチといいますか、状況というのはいかがでしょう。

○（産業港湾）安井主幹

視察後も定期的に情報交換を行っている企業がありまして、引き続き本市への立地に向けて、関係構築や情報提供を行ってまいりたいと考えております。

○新井田委員

しっかりとつながっていらっしゃるというところで、そのつながっている状況の中でも、まだ立地にもつながっていないという部分はなかなか難しいのだというところを感じます。

フォローアップを続けてこられているというところが分かりましたので、その中では御意見とか御要望、また具体的な声などは聞いていらっしゃいますでしょうか。

○（産業港湾）安井主幹

企業からは、その企業が提供するソリューションやサービスを活用する地場企業をいかに増やしていくか。また、進出した際の人材確保などについてお聞きしております。

○新井田委員

お聞きした声を今後しっかりとかなえていけるようにすれば、立地も企業誘致もしっかりされてくるのではないかと感じました。

先ほども新たなビジネスの創出という部分で目的にもありましたけれども、事業の効果と検証というのもしっかりと確認して、各年度ごとで見直しもして進めてこられているかと思います。

この誘致の事業としては、本市の企業誘致の中でも、やはり中心地への誘致の可能性を秘めているというところがありますので、いただいている御意見や、課題に対して、どのように取り組むべきか、これが解決されればしっかりと誘致されるのではないかと感じました。ぜひ研究していただいて、より一層しっかりと取り組んでいただきたいと思います。

◎クルーズ船について

次に、クルーズ船についてお伺いいたします。

今年度のクルーズ船関係についてお聞きいたしますけれども、昨年に新型コロナウイルス感染症が5類に移行になって、本格的にクルーズ船の受入れがされ始め、昨年度は22回の寄港となり、今年度では寄港数、また初寄港の船というのはどのぐらいでしたでしょうか、お示ください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今年度と年度単位でおっしゃっていましたが、寄港数については年ごとにカウントしてございますので、年ということでお答えさせていただきたいと思います。

2024年につきましては、12月26日に1隻まだ寄港を予定している船があるのですが、これを合わせまして32回の

寄港を予定しております。また、初寄港につきましては、5隻を予定しており、その5隻については、もう既に入港済みでございます。

○新井田委員

それでは、12月に寄港予定の船というのがあると思いますけれども、勝手ながら例年ならば10月頃までの寄港のイメージでいたのですが、たしか12月は今年の最初の予定表には記載がなかったと記憶しているのですが、この12月受入れになった経緯などをお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

委員の御指摘のとおり、実は冬の寄港打診というのはこれまでなかった状況でございますが、クルーズ船の外国船社につきましては、アジアであったりとか、日本であったりというところに配船を増やしているという状況がまず一つございます。

今回、寄港を予定しております当該船社につきましては、もともと環日本海クルーズに力を入れていて、さらに冬の寄港を打ち出すことで、クルーズとしての特色を出したいという考えがあると聞いてございます。そういうことから、冬の寄港についてトライアルしたいという意向があったという経緯でございます。

○新井田委員

トライアルということで、本市に関しても初めて12月に受け入れるというところで、やはり受入れの幅を持たせるとい部分では大事なところかと感じました。

初寄港についても、10月中旬に初寄港の船が寄港予定になっていたかと思いますけれども、寄港しなくなった理由が分かればお示しください。

○（産業港湾）港湾振興課長

こちらも初寄港で中国の船会社というか、船社の船を予定しておりまして、上海発着のクルーズの予定でございましたが、北海道から上海という航路の関係から、日程的にロングクルーズになってしまうということがありまして、売上げが想定していたより伸びなかったと聞いておりまして、結果中止になったという状況でございます。

ちなみに、その後につきましては、寄港地を九州にシフトしまして、3泊程度のショートクルーズに変更したと承知してございます。

○新井田委員

やはり売上げの伸びによっても、こういう影響をするというところで分かりました。非常に残念には感じますけれども、いろいろ事情があったのかと感じました。

初寄港の数に注目したいところでございますけれども、私自身サラリーマンの時代に営業をしていた頃、やはり継続して取引のある顧客、もちろんセールスをしていくのですが、新しい顧客の開拓という部分では、やはり意識して進めてきました。

実際に、昨年度、今年度と寄港実績を踏まえ、まだポートセールスの幅というものはあるものなののでしょうか。来年度以降に向けた新しいセールス先、また、新しい取組などがあればお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船のポートセールスに関しましては、既存の船社等の大半が首都圏に集中しているということで、まず、継続的な訪問活動、情報交換を行っているところでございます。

先ほど委員からも御指摘がございましたが、今回、冬期間の寄港打診があったと。季節的なそういうハードの中で、冬の寄港という可能性が出てきたということについては、当然セールスの幅の一つとして捉えているところでございます。

また、寄港の形態の話になりますが、一般的に単に寄港するよりも、いわゆる小樽市から発着するクルーズ商品のほうが経済効果が高いと言われてございます。そうした寄港形態によっても、例えば小樽港の発着の定点クルー

ズを誘致するといった意味での幅はあろうかと考えてございます。

また、話題性といったような観点にはなるかと思いますが、先ほど外国船社が日本の配船を増やしているということであれば、新たな日本の配船になる船があったり、あるいは船を新たに造っている船社もございますので、こうしたところも、いわゆるセールの余地があると、幅があると捉えているところでございます。

○新井田委員

それでは、それをお聞きした上で、気が早いというところではございますけれども、現時点で来年度の寄港の見込み、増えそうかとか、そのぐらいでもいいのでお伺いさせていただきたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

外国船の船社は3年先まで予約を入れてきたりということがありますが、実際にこの船が寄港するかどうかという部分については、最終確認が必要なところでございます。ただ、現時点といたしましては、今年度32回の寄港より、やや増えるという見込みでございます。

○新井田委員

セールのたまものというところで、今の段階で増えそうだとすることで押さえさせていただきたいと思います。

では、今年4月から第3号ふ頭の供用開始が始まりまして、約1万トンから13万トンのクルーズ船を受け入れられてきたと思います。

現在までの寄港したクルーズ船は全て第3号ふ頭での受入れだったのでしょうか。また、12月に残っている寄港も第3号ふ頭を寄港予定でしょうか、お示ください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今年については、これまで受け入れてまいりました31隻全て第3号ふ頭で受入れをしているところでございまして、12月に寄港予定である1隻につきましても、同じく第3号ふ頭で受入れをする見込みでございますので、今年につきましましては、全ての船を第3号ふ頭で受け入れるということになるかと思います。

○新井田委員

第3号ふ頭をしっかりと整備した中で、全部を第3号ふ頭で受け入れられたということで分かりました。

今年度の寄港について、あと1回で終わるところではございますけれども、何か問題点、課題点などがありましたでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

基本的に第3号ふ頭の供用開始により、市街地が非常に近くなったということで、船会社あるいは旅行代理店からは非常に好評いただいているところでございますが、大きな問題ではございませんものの、海外からいわゆるファーストポートというか、最初に寄港するパターンというのが小樽港はございまして、その船がまた大型船であるということになりますと、両替を求める乗客、乗員の方が多くいらっしゃるということで、ターミナル内に設置している両替機だけでは対応できないケースも一つ問題点として挙げられるのかと思います。

また、寄港や供用開始に直接関係はございませんが、供用開始によって寄港数が増えているという傾向があって、観光案内であったりとか、通訳ボランティアであったりといった方々の確保であったりとか、お見送りイベントをする団体との日程調整であったりといったものも、やはり寄港数が増えることによって、問題点というか、課題点として挙がっているところでございます。

○新井田委員

やはり増えることによっても、人材の部分等が不足しているというところと、あと先ほどお聞きしました両替機の件、私も少しお聞きしておりました。

ちなみに、両替機の問題というのは、寄港した船のうち何件でそういった事例が起きましたでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

3回程度あったと記憶してございます。1回目につきましては、初めてということもあって、そもそも両替機に入っていた現金が少し少なかったということが1回目にございました。2回目につきましては、小樽港で受入れをした最大の船であったカーニバルパノラマの場合でございまして、これは、もう単純に数的に追いつかなかったところをございました。3回目につきましては、韓国のチャーター船でございまして、両替レートの関係で小銭が非常に出るということで、小銭が先に尽きてしまって、両替機がパンクしてしまったというようなことがございました。いずれも10万トクラスの大型船の寄港時に起きた事例であったと承知してございます。

○新井田委員

なかなか来た船の状況によって変わってくるということが分かりました。

ちなみに、こちらは何か改善というのはされましたでしょうか。私自身、今年の式典のときに行った記憶でしかないのですが、たしか入り口に1台設置されていたかと記憶しておりますけれども、何か改善された部分をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

ターミナルに設置している両替機につきましては、小樽観光協会に設置いただいているものでございますが、先ほどの入れている現金が少し少なかったみたいなどころに関しては、大型船の寄港時には、乗船客の人数等をあらかじめ小樽観光協会を通じて、管理業者に御連絡して、事前にお金の補充を依頼しているところでございます。

また、小樽国際インフォメーションセンターの中にも同様に両替機の設置がございまして、場合によってパンクしたみたいな形になれば、そういった代替案として御案内するところがございます。

また、機械の両替機だけではなくて、大型船の場合は、必要に応じて両替商の方に出店を依頼してございまして、現在は大型船の対応としましては、両替機と両替商の二つで対応しているという状況でございます。

○新井田委員

しっかり対策されているところで安心いたしました。

問題や課題というのは、やはり運用していく中では、一つずつ出てきて改善していかなければならないと思います。

今後も利用する船や観光客の利便性につながるようお願いしたいというところなのですが、よいニュースもお聞きしておりますが、一般社団法人日本外交客船協会が選定するクルーズ・オブ・ザ・イヤー2024の特別賞に小樽市の小樽港第3号ふ頭及び周辺地域の再開発が産んだ新たな人の流れが選定されたとお聞きしました。

こちらは、旅行業界の健全な発展に寄与したクルーズ旅行商品を対象とし、特にオリジナリティーが溢れ、かつわが国のクルーズマーケットを拡大に貢献した商品を企画造成、実施した旅行会社・船会社、クルーズの誘致に貢献した自治体、あるいは今後クルーズのよき理解者になっていただきたい方等を顕彰することによりモチベーションの向上を期するとともに、一般消費者に対し良質のクルーズ旅行商品・サービスの提供を図ることを目的とする表彰制度というところなのですが、こちらの受賞に対しての所感をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ・オブ・ザ・イヤーにつきましては、基本的に旅行商品を表彰するような制度でございまして、私ども自治体が表彰を受けるパターンというのは、特別賞しかないというところがございます。

今回の受賞につきましては、第3号ふ頭の再開発によりまして、乗客が徒歩で寄港地観光が可能なまちとして、港として、利便性が高まったということと、市民や観光客、乗客の交流空間としてのにぎわいづくりといった部分が評価されたと聞いております。港として表彰されたというよりは、再開発の取組自体が表彰されたということで、今後のポートセールスにも十分生かしていきたいと考えてございます。

○新井田委員

やはり今までの取組も含め、また今後の取組に関しても考慮できることだったかと思います。

様々な取組の結果で、第3号ふ頭、そして周辺の整備にこれからもっと期待する、歩いて観光中心地まで行けると、より周遊性の高い仕組みをつくっていくというところは期待する部分であります。

また、小樽国際インフォメーションセンター内、ポータルシェオtarueの営業時間に関しても、クルーズ船のおおよその船の出航時間の夕方から夜にかけての部分は営業時間が20時までになっており、乗客が船に戻る際の最後の店舗としても仕組みとしてつくっていることかと思います。

関連して、またこちらもよいニュースですけれども、日本商工会議所観光・インバウンド専門委員会による、2024年度全国商工会議所きらり輝き観光振興大賞という地域の個性が光り、ほかの商工会議所の模範となるような観光振興活動に取り組む商工会議所を顕彰するためのものですが、優秀賞に小樽商工会議所の「運河を越えて～港を巷に～for our Future」ということで、2009年度からの港湾振興プロジェクトの一環として、「港を巷に」というテーマで長年取り組んでこられた、運河観光からみなと観光への流れを生み出して、港湾管理者である小樽市が民間団体の協力も得ながら、観光まちづくりを進めてきたことが認められ、評価されております。

あとは、やはり訪れる観光客による経済効果が分かると、さらによい観光につながられるのではないかと以前も質問はさせていただいたのですが、経済効果、市内消費について、以前の質疑で平成26年度のときに、国で調査といいますか、アンケートを取っていただいたものを基に経済効果を出していたわけでございます。それからしばらくたっておりまして、令和5年度にもこの国のアンケートを取っていたようなことがございますので、まだ結果はいただいておりますが、そちらをお伺いしながら、経済効果がどのくらい出ているのかということを調べていきたいと考えておりますとありました。

国からの結果というのは、実際は出ておりますでしょうか。出ていれば、どういったものかも含め、お示ください。

○（産業港湾）港湾振興課長

私ども、国では9月に大型船の寄港地に合わせて岸壁でアンケート調査を実施したと承知してございます。その際に、いわゆる経済効果の測定につながるデータが何らか得られるものと私どもも期待していたところでございますが、そもそもアンケートの目的というのが受入体制の強化のため、あるいは乗客の寄港後の動向を調査するというのを目的にしているということでありまして、経済効果を公表するというのが目的ではないということもございます。消費効果については、現状公表できるデータがないという状況でございます。

○新井田委員

実際に目的が違ったということで、なかなかデータを得ることが難しいというところが分かりました。

そういった経済効果、消費動向を押さえておきたいところではあるのですが、特に海外の観光客の買物に際しての決済方法については、情報やデータとして市で把握されておりますでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船の船内はキャッシュレスという状況にございまして、事前にクレジットカードを登録しておくというような形で、一切現金を使わない状況でございます。したがって、クレジットカードを利用したキャッシュレス決済が多いものではないのかとは推察しておりますが、実際にはなかなかキャッシュレス対応をしていない店舗もあるということで、先ほどの答弁にもございましたとおり、ターミナル内の両替機なり、両替商に両替を依頼して現金払いを利用しているというケースもあると認識してございます。

○新井田委員

やはり船で現金を使わないという部分と、また今キャッシュレス化の時代でありながら、クルーズ船が入港して、観光客の流れが変わってきている中で、市長の定例記者会見でもありましたけれども、小樽堺町通り商店街などの

観光場所はもちろんですが、商店街にも観光客が流れてきていると。キャッシュレス化している、していないという差は、買い控えなり、買物の動向についても差が出て非常にもったいないのではないかと私は思います。

堺町のある店舗では、キャッシュレス化をするにも、導入コストですとか、ランニングコストがかかるという部分で、ためらってしまうという部分もお聞きしたことがあります。しかしながら、決済時にクレジットカード、電子決済などが求められ、現金のみと伝えと、それではいいですというようにがっかりされて、現金がなくて購入を断念するということもあるようです。

例えば、初期コストへの補助ですとか、ランニングコストへの補助、また申請する際のお手伝いなど、そういった方面での支援というのは、少しでも消費喚起をしていけないかと考えるところでございますが、できれば本当は国のメニューなどもあれば一番なのですけれども、そういった検討、研究は可能でしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

委員のおっしゃいますとおり、クルーズ船のクルーや乗船客が市内商店街を散策する様子が見られている中で、これまで観光客などを顧客として捉えていなかった商店街もクルーズ船の乗船客等に向けたチラシを配布するなど、顧客として観光客を取り込んでいこうといった意識の変化が見られている状況がありまして、キャッシュレス化の必要性につきまして、把握しているところではございますが、このような状況において、キャッシュレス化への支援として、まずは国の補助メニュー等について調べていければと考えております。

○新井田委員

ちなみに、一つ、例えば自治体が相談できるような国の窓口などがありますでしょうか。

○（産業港湾）鈴木主幹

今把握しているのは中小企業庁ですとか、補助メニューをIT導入の補助金ですとかを出しておりますので、そういったところを小樽市で、商業者の情報を把握しながらおつなぎすることや相談に乗ること、また、情報提供するなど支援をできればと考えております。

○新井田委員

最初に今年度のクルーズ船の状況をお聞きしながら、観光客の方に来ていただいて、しっかりと小樽市を観光していただき、また消費していただくという部分では、最後のキャッシュレス化についても、やはり大事な部分ではないかということで質問させていただきました。

せっかく来てくれた観光客の方に本市の観光を楽しんでいただくためにも、買いたい物を買っていただくといった体制づくりもしっかり今後、検討、研究していただきたいと。

私もよい先進事例などをまだ勉強し切れていませんので、しっかり私自身も勉強してまいりたいと思います。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

共産党に移します。

○小貫委員

◎第18号港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案について

初めに、議案についてお聞きいたします。

議案第18号港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案ですけれども、第3号ふ頭及び周辺再開発事業による整備で、観光船ターミナルを造ったことに伴うものです。

まず、観光船ターミナル整備と船だまり整備の事業費について説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

観光船ターミナル工事に係る事業費につきましては7億7,022万円、小型船だまりの第1乗り場、そして第2乗り場の工事に係る事業費は合わせて4億5,700万円となっております。

○小貫委員

この議論というのは、令和6年第2回定例会の経済常任委員会でもやったのですけれども、もともと34号上屋を活用するはずだったのですが、それが多目的ホールを併設した観光船ターミナルを新築することになったと。

改めて、多目的ホールを併設した意味について説明してください。

○（産業港湾）港湾室主幹

多目的ホールを併設することになった意味につきましては、第3号ふ頭及び周辺の区域において、今後のにぎわい空間創出のために必要な機能として、観光船ターミナルに多目的ホールを併設することといたしました。また、旧運河プラザ三番庫の代替施設となるものでございます。

○小貫委員

にぎわい空間を生み出すのだということで旧運河プラザの代替だという話ですけれども、旧運河プラザ三番庫の直近の利用状況について、説明をお願いいたします。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

旧運河プラザ三番庫のこれまでの利用状況についてですが、令和5年度は126件の利用がございました。

○小貫委員

126件利用されていたというお話なのですが、今回の条例案では多目的ホールの使用料が提示されていますけれども、旧運河プラザ三番庫の場合の使用料については、どのように設定されていたのか説明をお願いします。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

多目的ギャラリーの利用料金につきましては、料金体系が四つに分かれており、午前9時から正午までの時間帯の利用料金が4,050円、午後1時から午後5時までの時間帯の利用料金が5,400円、午後6時から午後9時までの時間帯の利用料金が4,050円、午前9時から午後9時までの時間帯の利用料金が1万2,300円となっております。

○小貫委員

今回、条例では三つの区分で提案されていますけれども、今までの三番庫の料金を示していただきましたけれども、これと今回提案している条例案とを比較すると、どのようになるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今回提案している条例案の料金ですが、旧運河プラザの三番庫と同様に、午前、午後、夜間の区分で設定しております。午前が6,000円、午後が8,000円、夜間が6,000円という料金設定になっております。

比較しますと、単純な料金で全体的に言いますと、先ほど申し上げた旧運河プラザの料金のほうが若干低くなっております。ただ、新しい観光船ターミナルの多目的ホールには暖房料といったことも込みの料金に設定しております。

○小貫委員

金額でお答えしていただければと思ったのですけれども、旧運河プラザの場合は、それぞれ暖房料というのは幾らぐらいだったのですか。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

運河プラザの暖房料につきましては、午前9時から正午までの時間帯の暖房料として1,200円、午後1時から午後5時までの暖房料として1,600円、午後6時から午後9時までの暖房料として1,200円、午前9時から午後9時までの暖房料として4,000円という形になっております。

○小貫委員

今言われた暖房料をプラスした旧運河プラザの使用料と条例案の使用料では、比較するとどうなるのですか。

○（産業港湾）港湾担当部長

旧運河プラザの部分については、暖房料込みということで、先ほど観光振興室から御答弁ございましたが、私たちも新しい多目的ホールの部分につきましては、エアコンの形で冷暖房の完備をするような形になっております。ですから、旧運河プラザのときと比べましたら、冷房の要素も入ってきているという形になっております。金銭的な部分につきましては、それぞれ午前、そして午後、夜間、比較しますと、料金的には1割弱ぐらいアップするような形になっております。

○小貫委員

先ほど港湾業務課長は暖房代が入るから高くなったのだと言うけれども、暖房代込みの旧運河プラザと比べても高くなるのだというのが今の答弁だったかと思います。

それで、説明資料では、道内他港の類似施設の料金をベースに算出した金額で設定しているとも書いてありますがけれども、こういった他港との比較で、今回の設定した条例案というのはどのようなになっているのか説明してください。

○（産業港湾）港湾業務課長

今回、多目的ホールの料金を設定するに当たりましては、旧運河プラザの料金体系をベースとしつつ、道内の他港のみならずオアシスにある貸し会議室ですとか、貸ホール、様々な事例を調査しました。それと比較する上で、それぞれの会議室、ホールの面積ですとか、料金の設定、例えば午前で幾ら、午後で幾らという場合もあれば、1時間当たり幾らという場合もありますし、一方で暖房料を取る場合、取らない場合、様々でございます。

ですので、比較に当たっては、各類似施設の冷暖房料等を含めた形で1平方メートル、1時間当たりの平均単価を出しまして、それで比較して算出してございます。

○小貫委員

他都市、他港の例では1平方メートル当たりと1時間当たりの単価を出して計算したのだという答弁でしたけれども、そうなってくると、旧運河プラザの場合の平方メートル単価と1時間当たりの単価で出した金額との差額というのはどうなるのでしょうか。金額が算出できれば、また高くなるでも低くなるでもいいのですけれども、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

単価の比較で言うと、道内の他港のみならずオアシスの平均のほうが運河プラザの単価よりも若干高くなってございます。

○小貫委員

私が聞いたかったことは少し違ったのですが、まず、大前提として、旧運河プラザと今回の多目的ホールは、旧運河プラザのほうが広いということによかったかと思うのですけれども、たしか5平方メートルぐらい広いということは、旧運河プラザの料金の平方メートル単価よりも割高になるということになると思うのです。先ほど部長が言ったように、1割程度増えるという話になると、旧運河プラザとの平方メートル単価との比較でも、今回の条例案というのは高くなる私は考えたのですけれども、それで合っているかどうかという御確認です。

○（産業港湾）港湾担当部長

比較する場合に、確かに平方メートルの関係もございますし、あと冷暖房の関係もあるのですが、旧運河プラザの部分については、例えばPAの関係のものとか、机とか椅子の関係についても、細かい料金設定がされているかと思っております。

一方で、多目的ホールの部分につきましては、最初から机とか椅子とか、例えばPA関係の部分とか、そういう

整備とかもしているのですが、どういう利用形態になるか分からない部分もございました。例えば、それらの机とか椅子の部分については、料金設定をしていない形になっておりますので、単純比較はできないのですが、全体的な料金としては1割弱増えているような形になっております。当然使うときなどというのは、完全に広い空間で使うという形でなくて、会議とか、いろいろな催物をやるときにはP Aの関係とか、机や椅子なども使う形になりますので、料金的な比較でいけば、ほぼとんとんの数字になるのではないかなと、私たちでは考えております。

○小貫委員

でも、今回、予算特別委員会で小樽市勤労女性センターの使用料が出されていて、冷暖房は別料金でもらうとなっているのです。ところが、今回は、冷暖房は施設のお金だからということで、使用料で下さいという条例案のつくりになっているのです。何で小樽市はそういうばらばらなことをやるのかなというのは疑問なのですが、これは担当がそれぞれ違うのでお聞きしません。

次に、船だまりに移りたいと思います。

先ほども別の委員からも質問がありましたけれども、今回先ほど事業費をお聞きしましたので、整備する乗り場というのが何年程度利用する想定でいるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

利用する想定ですが、いわゆる耐用年数として設定したのは、補助金の交付規則の実施要領というのがございまして、それに基づき、50年ということで設定しております。

○小貫委員

50年使うのだということで、先ほどの4億5,700万円との関係で、利用する期間とその期間に得られる使用料の想定とでお聞きしたいのですが、今のところ、年間の使用料の合計というのは幾らぐらいを想定しているのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾業務課長

年間の使用料の想定ですが、第1乗り場と第2乗り場の使用料ですと、年間約200万円ということで想定しております。

○小貫委員

50年掛ける200万円ということになると1億円ぐらいということになるのかと思うのです。整備に4億円幾らがかかるのですが、1億円しかお金を頂かないということでよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾担当部長

船だまりの整備の部分につきましては、約4.57億円ということで、私たちから答弁させていただきましたが、この事業につきましては、国の交付金が入るような形になっております。こちらの国の交付金の交付率は、全体事業費の10分の6という形になっております。ですから、実際に交付金が入ってくるので、残りの部分の10分の4を市で起債という形で借りる形になります。

こちらの起債の部分につきましては、メニューとしては過疎債を適用する形で考えておりますので、ざっくり計算でいくと、起債の対象が約1.8億円あって、これの過疎債を適用という形になりますと、70%が交付税の基準財政需要額に反映されますので、実質的な市の負担というのはトータルで5,400万円になります。実際には、これに起債の形になっておりますので、利息の部分の償還という部分も入ってきますが、ざっくり計算でいったら大体5,400万円という数字になります。

○小貫委員

だから、今の答弁はきちんとその分を頂くのですという形の答弁だったのか、恐らく何十年たった後にはそれ以外にも維持費が相当かかってくるのかと思いますけれども、その辺はどういう見込みになるのか、やはり公共のものでありますから、しっかり維持費分も含めての使用料としていただく必要があるし、それはもらい過ぎても問題だし、

絶妙なところなのかと思います。

そこで、先ほどの説明でもあったように、何か既にその乗り場の利用者というのが限定されているのかどうかについてはいかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾業務課長

乗り場の利用者が限定されているのかというところなのですが、第3号ふ頭周辺の整備計画を立てた時点から現時点まで観光船事業を行っているというのが、当時から小樽観光振興公社と小樽カナルボート、そして青の洞窟関係の事業者ということでございまして、その状況に合わせながら、現在もその事業者しかおりませんので、整備を進めているところです。

○小貫委員

現時点では、もう限られているからという今の答弁だったのですが、ただ、公共のものとして整備するから、条例のつくりとしては、別に限定しているわけではなくて、ただ結果として、恐らく今いる事業者しか使わないだろうという条例のつくりになっている。だから、もちろん不特定多数の申込みがあれば、調整は必要ですけれども、表向きは一応誰でも利用が可能ですよという公共の乗り場としての整備だという理解でよろしいのですか。

○（産業港湾）港湾業務課長

公共の整備ですので、委員のおっしゃるとおりの考え方としています。

それで、条例のつくりも、現在は恐らく、例えば、小樽観光振興公社や小樽カナルボートであれば、通年ですとか、一定程度の期間使うことになりまして、将来的にそうではない使い方として、各乗り場の料金を条例案で出しておりますが、そのために1日ごと、月ごと、年ごとといった形で、今回、条例の料金設定を整理したところです。

○小貫委員

◎中小企業の振興について

次に、小樽中小企業振興基本条例に関わって幾つかお伺いしたいと思います。

まず、この条例が制定された後の取組について、その内容を説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

小樽市中小企業振興基本条例が制定された後の取組でございしますが、中小企業の振興に関する施策や事項について調査、審議するため、中小企業振興会議を開催しております。こちらでは、市長からの諮問を受け、調査、審議を行い、答申を行ったほか、答申以降につきましては、新型コロナウイルス感染症の収束後も見据えたということで、市の既存事業検証等をこれまで行ってきました。

○小貫委員

この条例の中には、市の責務として中小企業等の実態を的確に把握するとあるわけですが、このつかんだ実態について説明をお願いします。

○（産業港湾）産業振興課長

これまでに中小企業等実態調査を令和2年度、そして令和5年度に実施しております。それぞれの時代、特に令和2年度でございまして、新型コロナウイルス感染症の影響がどれぐらいあったか、それに対する新型コロナウイルス感染症の取組はどんなことをされましたか、そして、事業承継についてどのような状況ですかということをお聞きしております。

令和5年度につきましては、原材料やエネルギー価格の高騰による影響をお聞きするほか、人手不足や事業承継についてお聞きしているところでございます。

令和5年度でございしますが、やはり状況として物価高、エネルギー高騰ということがかなり影響を受けているということが、調査回答いただいた事業者からの回答として挙げられておりますし、事業承継につきましては、令和2年度も調査として実施しておりますが、回答した事業者の方からは、活用したい支援として事業承継に関する情

報を求めているという回答が多かったことから、小樽市では事業承継についてのセミナーなどを開催したほか、小樽市に相談したいという回答があった事業者については聞き取り等を実施しているところでございます。

○小貫委員

今お聞きして令和2年度と令和5年度で実施したというお話で、その時々課題についてそれぞれ聞いているのですけれども、それぞれの調査で何社程度とか、全部、無作為抽出なのか、こういったところを対象に実際は実施したのかという辺りをお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）産業振興課長

令和2年度調査につきましては、2,000件を抽出して回答いただいているようなところでございます。

令和5年度につきましては、若干数字を下げまして、調査件数は1,000件ということで調査を実施しているところでございます。

○小貫委員

2,000件から1,000件に減ったというはあるのですが、先ほどお答えいただいた内容の中で、私はこの間、中小企業振興基本条例の中では、やはり域内循環をどうするのかというところが大事だということは、過去に言ってきたのですけれども、域内循環というところの関係で、例えば市内の業者間のやり取りとかというのは何か調査されていたりはするのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

域内循環に関しましては、調査の中では調査項目としては入ってございませんでした。

○小貫委員

今聞いたお話の中で、やはり1,000件、2,000件という話、特に令和5年度は1,000件に減ったというところが少し残念だなという気があります。帯広市のものを見ますと、平成30年度ですけれども送付したのが3,000件で、回答は819件で、その中で特に気になったことについてはヒアリング調査をかけているということがありました。

やはり条例上総合的な施策を実施するというのがありますから、それとの関係では規模としては財政的な問題もありますけれども、若干不十分なところもあるのかなということで、今度やるときは他市の事例なども、もう少し参考にさせていただきたいと思うのですけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

今、委員から帯広市の平成30年度の数字等もお知らせいただいているところでございますが、小樽市でもこれまでの調査件数は確かに2,000件から1,000件に減ったというところではございますが、内容等を少し精査した上で研究してまいりたいと思っております。

○小貫委員

今そういった調査で得た実態に対して、どういうふうに手だてを打っていくかというところなのですから、先ほど一部分は事業承継との関係でセミナーを開催したというようなお話もありましたが、それ以外の部分について、市として調査して得た実態について、どのように手だてを打ってきたのか、お答えください。

○（産業港湾）産業振興課長

この2回の調査で行ってきた手だてといえますか、行ってきたことにつきましては、先ほど述べさせていただきました事業承継に関する情報が得られたこと、セミナーの開催、そして市に相談したいという事業者に対しての聞き取りを行ったということだけになっております。

○小貫委員

ということは、令和5年度の調査で原材料高騰の話だとか、人手不足等について聞いたという答弁がありましたけれども、これについては恐らく相談には乗っているとは思いますが、特段、具体的な何か対策というところまではなかなか手が回っていないということではよろしいのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

この調査が元にということではないかと思いますが、今もそうですが、当時、原材料高騰などがございまして、国の交付金などを活用して、今日の報告でもさせていただきましたが、私ども産業振興課では、電気料金の高騰対策の支援金というものを実施しているところでございます。

○小貫委員

この調査がやはり大事だと思うのです。毎年のようにやるわけにはいかない事業でありますけれども、調査して実態をつかんで、その対策を考えると。それも、せっかく小樽市中小企業振興会議がありますので、そういった方々と一緒に考えていくという非常に重要な取組の第一歩がこの調査かと思います。

そこで、先ほどの冒頭の質問に対して、小樽市中小企業振興会議で答申したということがありましたけれども、答申の内容について、説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

答申の前段として、市長から諮問させていただいておりますが、市長からは産学官金等の連携による実効性のある中小企業支援の仕組みづくりについてという諮問を出させていただいております。会議では、答申といたしまして、取り組むべき視点として五つの視点を整理いただきました。

一つ目として、産学官金連携による共同研究やものづくりなどの支援。二つ目として、若者に魅力のある環境づくりや地元起業、生産性向上による人手不足への対応。三つ目として、地域特性を生かしたビジネスの創出支援と事業承継。四つ目として、魅力ある小樽産品の開発と国内外への販路開拓・拡大。五つ目として、観光消費の地域内循環が整理されたものでございます。

この5点のうち、当時コロナ禍により、働き方の多様化や消費行動の変化など新しい生活のスタイルが定着するなどの新たな動きが生じてきたことから、優先して取り組む課題であるとして、三つの提言をいただいております。一つ目として、労働力の確保に対する支援など人手不足への対応策を講じること。二つ目として、創業環境を意識した事業承継の取組を推進すること。三つ目として、新たな動きに対応した販路拡大支援策を講じることといったことを提言としていただいております。

○小貫委員

今の答申の提言で、特に取り組むこととして三つの提言というお話がありましたけれども、既に少しお答えいただいている部分ともダブるかと思うのですけれども、こういった今の答申の内容が市の政策にどのように反映してきたのかについて、説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

先ほど述べました三つの提言について、小樽市では、一つ目として、労働力の確保に関する部分としては、小樽市女性復職支援事業を実施してまいりました。市内に本社のある企業で、女性の復職について制度化して、社内外に周知している事業者を専用ホームページ等で企業情報を発信しております。

二つ目として、創業環境を意識した事業承継の取組といたしまして、小樽市では創業支援補助金というものを実施しております。このうちの内外装工事費の補助を拡充するということで、令和4年度からは市外からの移住者が小樽市内で創業する場合に、移住加算として基本額が50万円であるところ、30万円をプラスするものとしております。

また、令和5年度からにつきましては、若者加算ということで、基本額の50万円に20万円をプラスする形となっております。状況によっては、移住される若者の方については、基本額50万円に30万円と20万円が加算される上限額100万円という形になっております。

三つ目として、新たな動きに対応した販路拡大支援策につきましては、パッケージ作成支援事業を実施しております。商品のパッケージのリニューアルデザインの作成を支援しております。また、出来上がった新しいパッケ

ージの商品については、展示会等での商品PRなどにも持っていきっております。

○小貫委員

今三つほど紹介していただきましたけれども、実際に事業費、お金をかけている部分というのはどれになるのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

お金をかけているということで、予算という部分でお答えさせていただきますと、今、述べた三つ全てにそれぞれ予算案を通していただきまして、予算執行しているところでございます。

○小貫委員

今聞いた話の中身だと、内外装工事費補助の部分というのは現に幾らというお話が出てきたのですけれども、女性復職支援だとかパッケージ作成支援の部分というのは、具体的に何か支出というのが、特にソフト面の支援なのかということで受け取ったのですけれども、そういう理解でよろしかったのかどうか、お答えください。

○（産業港湾）産業振興課長

女性復職支援、そしてパッケージ作成支援につきましては、補助という形ではなくて、こういったことをやってほしいということで委託をしている事業になっております。

○小貫委員

もう一つが移住者と若者には加算したという話と、事業承継との関係なののですけれども、これは事業承継に結びついていると捉えていてよろしいのですか。

○（産業港湾）産業振興課長

私どもの補助金を使われている方、創業者で結構な数いらっしゃるのですが、その中で事業承継といいますか、手元にある数字は令和3年度以降しかないのですが、残念ながら承継して引き継いだという件はない状態です。

○小貫委員

提言いただいた中身というのは本当に重要だと思いました。

ただ、令和2年度、令和5年度で連続して調査した中の、特に小樽市として問題だと思っているのが、恐らく事業承継の部分なのだろうと思うのです。やはりそれに対する直接的なものというのが効果を生み出せていないというのが正直なところなのかと思ってお聞きしたのです。

やはり、そこは特効薬がなかなか難しいという現状認識なのかどうか、その辺はいかがでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

事業承継はなかなか難しい案件かと私どもは理解しておりますし、実際にもう各事業者で、かなり前から計画的にされている事業者もいれば、急に社長となっていた方が御病気等で、その時点で考えなければならないというケースもあるかと思ひまして、事例といいますか、成果に結びつくというのは、特に小樽市が絡んでというのはなかなか難しいかとは感じているところでございます。

○小貫委員

難しいけれどもやっていかないといけないのだろうと思います。

それで、直近の小樽市中小企業振興会議での議題、主にどんなことが議論されているのかも含めて、その概要について説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

直近の会議の開催でございますが、今年10月に開催しておりまして、令和3年度に答申した以降、新型コロナウイルス感染症収束後も見据え、小樽市の既存事業の検証等を行ってまいりまして、今年度は産業港湾部観光振興室が所管する事業について議論いただいたところでございます。

委員等からは、観光資源についてや観光客の受入体制、情報発信などについて御意見をいただき、小樽市で現在

行われていることなどを御説明させていただいた会議となっております。

○小貫委員

観光を中心というお話でしたので、それについてはもう少し結果は後になるのかと思います。

もう一つ、小樽市中小企業振興基本条例第12条で、財政措置について必要な財政上の措置を講ずるよう努めると定めているのです。

実際に現金を出すというのはなかなか難しいところが出てくるのかと思いますけれども、条例制定後の財政措置について、どうしているのか説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

条例の制定前と制定後で大きく変わったところは特にございませんが、中小企業の振興施策を実施するために必要な予算を認めていただいているほか、コロナ禍や現在のような物価高騰対策では、国の交付金を活用した補助金などを予算化いたしまして、市内事業者へ支援しているところでございます。

○小貫委員

次に、同条例第13条の関係です。同様に市からの受注機会の増大とあるのですが、これはどのように把握しているのか、増大しているのかどうか、説明してください。

○（産業港湾）産業振興課長

受注増大といった部分については、申し訳ありません。産業港湾部では把握し切れていない部分があります。

ただ、小樽市では、地元で調達できるものは地元が発注するといったことを基本的な考え方としてございます。小樽市から工事の発注等を受けた者に対して、中小企業の振興や域内経済循環の観点から、地元業者、地元資材の積極的な活用について配慮していただけるよう依頼していることを、担当課には確認しているところでございます。

○小貫委員

続く同条例第14条で、小規模企業者への配慮について、小規模企業者の事情に配慮するよう努めるとあるのですが、これについてはどのように行っていますか。

○（産業港湾）産業振興課長

条例では、中小企業者と書くだけではなくて、小規模企業者の方にもきちんと目を向けていますよということで、この文言を入れているところではございます。

ただ、小規模企業者に対して、特別に何かをとったことではございませんが、中小企業に含まれる小規模企業者も含めて施策等を考えて進めてきているところでございます。

○小貫委員

同条例第12条から第14条の部分をお聞きしましたがけれども、ただ、財政上の問題では特に前と後では行っているものはないというし、受注の機会の増大についても把握し切れていないと言っているし、小規模企業者の話、恐らく事業承継で困難になっているのも基本的には小規模企業者のほうが多いのかなとは気がします。その配慮についても、理念条例ですから何かというわけではないのだというようなお話でした。

ただ、やはり小樽市中小企業振興基本条例で定めていることですので、今後、この三つの条文を念頭に置いたいろいろな施策の展開を期待したいと思います。

◎港湾について（港湾統計から）

次に、港湾についてお聞きしたいと思います。

先ほどもありましたけれども、統計年報の関係をお聞きしたいと思っています。

まず、入港船舶なのですが、令和5年度は2,644隻ということで、令和4年度より92隻増えています。さすがにコロナ禍前にはまだ行っていないのですが、回復傾向にあるのかなと期待したいのですが、要因と今後の見通しについて、説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

新型コロナウイルス感染症が収束したことによりまして、物流・人流が回復しているということでございまして、特に内航観光船や外航クルーズ船といったものが回復したということでございます。また、令和4年度にドック入りしていましたフェリーの運航回数が回復したことも要因と理解してございます。

今後の見通しでございますが、隻数については大きく増減する要因はあまりないのかと理解しておりまして、おおむね横ばいで推移していくと考えてございますが、総トン数についてはクルーズ船の大型クルーズ船の増加などで微増したりなどはあるのかと考えてございます。

○小貫委員

恐らく現状のままだとそういうことなのでしょうけれども、そこをいかに増やしていくのかというのが腕の見せ所ではないかと思えます。

統計の中で、船舶の内訳がありますけれども、クルーズ船はどこに分類されているのか、御説明をお願いします。

○（産業港湾）港湾振興課長

外航クルーズ船については外航商船の区分でございまして、観光船については内航商船に分類してございます。

○小貫委員

クルーズ船は客船ですけれども、商船なのだとところで、恐らくそれが国の仕様なのだと思います。ただ、やはり小樽港の特徴でもありますから、内数として客船という分類をつくって比較できるようにしてはいかかかと思うのですけれども、検討していただけないでしょうか、どうでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

委員の御指摘にございましたとおり、国の指定統計に基づき調査しているものでございますので、現状こういったクルーズ船等という分類がないものでございますが、今、御意見のございましたとおり、統計年報でもそういった内訳等を反映できないかどうかにつきましては、今後、研究してまいりたいと考えてございます。

○小貫委員

既に行っている港湾もあるようなので、それについてはお願いいたします。

実際の貨物の動向をお聞きしたいわけですが、令和5年度、平成25年度、平成15年度、10年ごとですけれども、これと比較すると、取扱い貨物の合計、輸出、輸入というのは何%なのか、お示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず、輸出から申し上げますと、令和5年度が7万5,885トンで、比較しますと、平成25年度の65.2%で減、平成15年度の123.9%で増となっております。

次に、輸入ですが、令和5年度は24万5,010トンで、比較しますと、平成25年度の66.1%で減、平成15年度の47.8%で減となっております。

次に、移出、移入に移ります。移出につきましては、令和5年度は560万5,947トンで、比較しますと、平成25年度の121.0%で増、平成15年度の99.5%で微減となっております。

移入につきましては、令和5年度は625万9,420トンで、比較しますと、平成25年度の106.3%で微増、平成15年度の93.4%で微減となっております。

○小貫委員

聞いていると、内貿のほうが少しいいのかというところがありましたけれども、答弁いただいた背景、要因というのはどんなことが考えられるのか、お答えください。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず、輸出から御説明申し上げますと、平成25年度と比較いたしまして、ロシア向けの完成自動車のうち中古車、あるいはゴム製品、水産品等が減になってございます。また、中国向けの水産品、あるいは古紙といったものも減

になっているということで、輸出が相対的に減少していると認識してございます。平成15年度比でございますと、完成自動車が増えているという状況でございます。

次に、輸入に移りますが、平成25年度と比較いたしますと、北米から来る麦、トウモロコシ、あるいは中国から来る衣類、履物、ロシアから来る水産品といったものが減になったところでございます。平成15年度比で申し上げますと、北米から同じく麦、トウモロコシが減になってございまして、ロシアからは原木、木材が減になっているところでございます。

移出、移入につきましては、大半がフェリー取扱い貨物の増減に依存してございますので、その増減によって、こういった結果になっていると認識してございます。

○小貫委員

次はコンテナですけれども、コンテナ貨物の動向について、昨年の特徴、近年の傾向について説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

令和5年度の特徴といたしましては、令和4年6月に航路改編がございまして、スケジュールが安定したことによって、コンテナ戸数が増加してございます。

輸出につきましては、今申し上げたとおりなのですが、航路改編の影響で、逆に大連向け、青島向けの食品が製造食品が減少したことによって、減となっております。

輸入については、主に家具装備品の取扱いが増えたことによって、増になってございます。

近年の傾向といたしましては、輸出は総じて苦戦してございます。北海道からの輸出貨物が少ないため、苦戦してございまして、自動車用部品であったりとか、金属製品が主要の貨物となっております。また、僅かながらでございしますが、製造食品、お菓子類といったものがコンスタントに出ているというところがございます。

輸入につきましては、家具装備品や衣類、履物といったものが主要貨物で、好調に推移してございまして、貨物量については増加傾向になっているところがございます。

○小貫委員

増やすためにポートセールスも行っていると思うのですが、先ほど中村吉宏委員からもありましたが、今年度のポートセールスの成果について説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

毎年11月に、小樽港貿易振興協議会によりまして、東京地区において、小樽港セミナー、懇親会を開催しているところがございます。その際、東京地区において、企業訪問を行っているわけなのですけれども、今年につきましては、これまで荷主を中心に訪問していたのですけれども、商社とフォワーダーの新規訪問を開拓いたしまして、小樽港の優位性をPRしてきたところでございます。今回、訪問した際に、何社かから、いわゆる中国コンテナ航路の見積りを依頼されるなど、貨物の増加に効果があることを期待しているところがございます。

また、これと並行いたしまして、北海道地区においても、小樽港から出ていく貨物が少ないという状況でございますので、輸出の可能性のある荷主の情報を収集いたしまして、訪問しているところでございます。

今年度については、業種まで申し上げられませんが、旭川市の企業が新たに小樽港のコンテナ航路の新規利用につながった案件があるところでございます。

○小貫委員

先ほど、これも中村吉宏委員も言っていた話なのですが、もちろんフェリー貨物が小樽港の重要な柱なのですが、今答弁があったのは、外貨なのですけれども、やはり外貨の難点はほとんどが空コンテナだということだと思います。だから、輸出を、どう物を確保するかということが非常に重要だと思っています。

たしか以前、港湾室がロシアに行って、いろいろ調べてきたということも過去にあったかと思うのですが、やはり現地でどういった需要があるのかということも調査して、荷主から意見を聞くということも必要ですし、そうい

うことで、空コンテナをいかに減らすかということは、引き続き課題ではないかと思っていますので、これについて、見解を求めて終わりにしたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

委員の御指摘のとおり、空コンテナ、私どもの言い方で申し上げますと、輸出が少なくて輸入が多いという片荷の状況を緩和するということで取り組んでいるところでございます。

今、委員から、実際に現地に行って需要調査をしたらどうだというお話でございましたが、まずは北海道内の貨物の動向を引き続き調査しながら、地道な訪問活動を続け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。

立憲・市民連合に移します。

○下兼委員

◎市内の市場について

まず、市内の市場についてお伺いいたします。

市内には、市民の台所として幾つかの市場が営業されております。私が若い頃は、市内各所に多数の市場が存在しておりました。年を追うごとに市場が閉鎖され、現在は本当に数えるほどしかなくなりました。直近では、中央卸売市場の売却が決定し、6月頃から建物の解体が始まり、現在では空き地になっております。また一つ市場がなくなり、寂しさを感じたことは記憶に新しいところです。

初めに、担当者の主観で構いませんので、市場に対する魅力についてお伺いします。

○（産業港湾）鈴木主幹

市場に対する魅力についてということでございますが、やはり対面販売ということで、買物において、人と人とのやり取りが本当に濃密であるということと、商品の説明をすぐにしてもらえることといったことが魅力であると考えております。

○下兼委員

やはり人と人との付き合いの中から、またいろいろなものが生まれるということもあるかと思います。

それでは、記憶に残る範囲で、市内における市場の数が一番多かった年代と、そのときの市場の数をお示ください。

○（産業港湾）鈴木主幹

小樽市史の小樽商工名鑑におきまして、昭和8年、市場の数としては25という記録がございまして、このときが市内において市場の数が一番多かった時期と考えられます。

○下兼委員

25件、すごいですね。それだけ人も活発に動いていたということなのだと思います。

それでは、小樽市ホームページでは、小樽市内市場のお買い得情報が掲載されておりますけれども、どのような経緯で掲載されているのか、お示ください。

○（産業港湾）鈴木主幹

掲載を開始した具体的な時期につきましてはお示しできませんけれども、平成22年頃から市場側からもっと市場に足を運んでもらえるにはどのようにすればいいかといったような相談があったことから、PRの一つとして、市のホームページにお買い得情報を掲載しております。現在におきましても、市から毎月、各市場へ情報提供を依頼しまして、得られた情報を掲載しております。

○下兼委員

それでは、各市場では協同組合が組織をされていると思いますけれども、小樽市と協同組合の関わりについて御説明ください。

○（産業港湾）産業振興課長

こちら、市場に限ったことではございませんが、中小企業等協同組合法において、事業年度ごとに決算関係書類を提出することや、役員や定款に変更があった場合、そして組合の設立や解散などの際に届出することが規定されておりまして、小樽市は規定に基づき書類等の受領、認可等を行っております。

○下兼委員

それでは、小樽市場マップというチラシが発行されているようですけれども、チラシの発行時期と発行主体をお聞かせください。

○（産業港湾）鈴木主幹

チラシをこれまで幾つか出させていただいているのですが、最新版の市場マップにつきましては、令和4年2月に発行されております。発行主体につきましては、小樽市場連合会となっております。

○下兼委員

最新版が2年前ということで、もうそろそろ新しいものが出るのかなと。市場も減ってしまいましたが、やはり魅力いっぱいのマップを作っていただきたいと思います。

小樽市場連合会の構成員は市内の全市場が参加されているのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）鈴木主幹

今、委員のおっしゃいましたとおり、小樽市場連合会につきましては、市内の全市場が参加しております。

○下兼委員

それでは、これまで小樽市が小樽市場連合会、または市場への支援を講じた経緯はございますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）鈴木主幹

小樽市場連合会に対しましては、平成11年の設立時には、複数の市場を周遊するスタンプラリーのイベントへの支援を行いまして、その後は先ほど御質問に出たおりました市場マップ作成に対する支援、また、各市場に対しましては、実施するイベントへの助成等により継続的な支援を行っております。そのほか、空き店舗対策支援事業助成にて、市場において店舗の開設、または拡張する事業者に対して当該経費の一部を助成しております。

○下兼委員

まさしく今、空き店舗対策事業のことをお伺いしようと思いましたが。空き店舗対策事業支援助成を活用して、市場への店舗開設につながった実績はありますか、お聞かせください。

○（産業港湾）鈴木主幹

直近5年にはなりますが、店舗開設につながった実績は4店舗ございます。

○下兼委員

やはり空き店舗対策というのは本当に大事だと思います。

それでは、今、営業をしている市場の空き店舗率の傾向はどのように捉えておりますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）鈴木主幹

3か月ごとに市場における店舗設置こま数に対する営業こま数等を調査する空き店舗調査というのを実施しております。直近10年程度の数字にはなりますが、現在営業しております市場の空き店舗率の傾向といたしましては、近隣市場の閉鎖等に伴う店舗移転等による集約化ということも考えられますが、各市場、商店の努力等により、全

体としては減少傾向にあります。

ただ、各市場別に見てみますと、空き店舗率が横ばい、また減少している市場もあれば、空き店舗率が増加している市場もやはりございまして、状況については様々となっております。

○下兼委員

空いているように見えて、時々ぼつんぼつんと自分の作った物を売ったりするようなところも中央市場にはあったりすることをお聞きしておりますので、一概に空いているとは言えないところもあるのかもしれませんが。

それでは、ある市場の状況です。市場自体の客足は好調だが、最近空き店舗が増えている。その要因として、従業員不足と後継者不足、経営が不安定で倒産という事例はないようです。

それでお聞きします。ハローワーク小樽の有効求人倍率について、コロナ禍以前と直近の数値をお示してください。

○（産業港湾）商業労政課長

ハローワーク小樽の最新の公表数値は令和6年10月の数値となっておりますので、コロナ禍以前も同じく10月の数値でお答えいたします。コロナ禍前、令和元年10月の有効求人倍率は1.43倍で、直近の令和6年10月は1.45倍でありまして、市内では企業の求人に対して求職者の数が少ない状況が続いております。

○下兼委員

やはり人手不足というのが顕著になっております。

それでは、先ほど小貫委員もお話をされていましたが、後継者不足の事業承継についてお伺いいたします。

様々な理由が考えられると思います。一例ですが、市場内の店舗では、割と高齢の御夫婦で店舗を運営し、後継者が不在というケースがあるとお聞きします。私も市場に行ったりすることもあるのですが、それでも元気に働いていらっしゃる高齢の御夫婦もいらっしゃるのですが、やはり後継者ということは頭によぎるのではないかと思います。

現在、本市では、事業承継の相談窓口を開設しておりますが、そういった相談の場合、どのような支援をされているのか、お聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

事業承継全般に関する相談対応や事業承継計画の策定、合併や買収といったM&Aのマッチング支援などを原則無料で実施いたします事業承継・引継ぎ支援センターという名称のものを国が全都道府県に設置しているところがございます。

北海道におきましては、広域であるということもあり、本体であります北海道事業承継・引継ぎ支援センターのほかに道内8か所の商工会議所にサテライトを設置しておりまして、小樽商工会議所もそのうちの1か所となっております。

専門機関につなげる窓口は、より多いほうがよいという考えがございまして、市役所もその窓口になっており、相談者のお話をお聞きいたしまして、状況に応じて専門機関につなぐといったことを行っております。

○下兼委員

やはり市民の方は、何か困ったときは市役所なのですね。そういう面では、しっかりと聞きまして支援につなげていただきたいと思います。

それでは、自発的に事業承継を望んでいなければ相談というスタートまでにたどり着けないと思います。ですから、先ほども小貫委員がおっしゃっていましたが、中小零細企業の事業承継が今後の小樽市にとっても大切なことだと認識していただかないと、事業承継に挑戦してみようという気につながらないと思います。

最後に、行政として、市場に対する事業承継や意識啓発や支援策はどのようなことが考えられますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

事業承継につきましては、今、委員から市場についてお聞きになっておりますが、市場に限ったことではないと考えておまして、意識啓発といたしましては、これまでにセミナーを開催してまいりました。

事業承継は非常にデリケートな案件と私どもは考えておりますので、いきなり事業者に訪問等した際に話をするといった積極的なことはなかなかできないと、私どもも慎重に動いている部分もございますので、相談があった際には、内容をお聞きして、状況に応じた専門機関につなぐということを進めてまいりたいと思います。市場に限らず、今後も関係機関とは連携を図ってまいりたいと考えております。

○下兼委員

◎第3号ふ頭の今後のにぎわいづくりについて

次に、第3号ふ頭の今後のにぎわいづくりについてです。

令和6年4月21日に、みなとオアシス小樽が登録されました。「港を巷に」をコンセプトとし、運河の海側において、市民や観光客によるにぎわい空間を新たに創設するため、小樽国際インフォメーションセンターを代表施設として、クルーズターミナル、観光船乗り場、緑地等の有機的な連携を図りながら、市民参加による、みなとづくりを進めます。」とあります。これに関して何点か伺いいたします。

初めに、みなとオアシス小樽運営協議会についてです。小樽市産業港湾部港湾室が事務局を担い、イベント部会、広報・おもてなし部会、必要に応じて部会を設置する案が示されておりました。

まず、構成団体に関する考え方では、9団体が選定されていますが、現在どのような構成員で協議会が構成されているのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

みなとオアシス小樽運営協議会の構成ですが、小樽市、小樽商工会議所、小樽観光協会、株式会社小樽観光振興公社、小樽港湾振興会、小樽青年会議所、小樽市漁業協同組合、小樽機船漁業協同組合、そしてNPO法人小樽クリエイティブプラスの9団体のほか、オブザーバーとして北海道開発局小樽開発建設部に参画していただき、構成されております。

○下兼委員

それでは、各部会の構成員は何名になりますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

イベント部会と広報・おもてなし部会、二つの部会を考えてございますが、現在のところ、イベント部会を設置し、小樽観光協会と小樽市の2団体で部会を開催したところでございます。広報・おもてなし部会の設置には至っておりません。

○下兼委員

それでは、必要に応じて設置された部会はありますか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

現在のところ、必要に応じて設置した部会はありません。

○下兼委員

それでは、登録後、協議会、部会は開かれましたか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

本年4月21日のみなとオアシス登録後、現在のところ協議会は開催されてございませんが、年度内には開催したいと考えてございます。また、イベント部会につきましては、1回開催してございます。

○下兼委員

それでは、協議会で協議された内容と実施された行事はありますか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

協議会はまだ開催していませんので、協議した内容はございませんが、イベント部会におきましては、再開発の整備が令和7年度末を目標に整備を進めている中で、令和8年度からエリア全体が完成し、にぎわいを創出することを具体的に進める上で、令和5年度に完成した小樽国際インフォメーションセンター前の緑地を活用し、緑地のにぎわいづくり、そしてまた、にぎわい創出に向けた取組を社会実験事業として、イベント部会で具体的な集客に向けた効果的な手法を研究するため、この緑地をキッチンカーですとか物販などに利用していただくという事業を行ってございます。

○下兼委員

では、活動、取組の内容によっては、事業費が発生する場合もあるかと思います。PR用の印刷物、ガーデニングづくりなど、その場合はどこが事業費を捻出することになるのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

運営協議会で事業を行う場合、協議会が事業費用を捻出することになると思います。みなとオアシスの事業につきましては、活動内容により、例えばみなとオアシス全国協議会ですとか、北海道みなとの文化振興機構など、各種団体から助成事業がありますので、それらを活用した事業を検討していきたいと考えております。

また、道内のみなとオアシスでは、みなとオアシスガチャピンズラリーというものを実施しており、道の駅でも同様な取組が行われてございますが、みなとオアシスの施設内にカプセルトイ、ガチャガチャを設置し、ピンバッチの売上の一定割合を設置者や協議会に入るといった取組が行われております。こういった取組を行いながら活動事業費を確保していきたいと考えてございます。

○下兼委員

あともう少しで完成することになるので、しっかりとその辺のところはお願いしたいと思います。

それでは、今後の検討内容として、令和6年度の活動については、みなとオアシス構成施設のうち、完成している施設は小樽観光振興公社の小樽国際インフォメーションセンターとクルーズ船ターミナルのみであり、十分なイベント開催スペースを確保できないことから、広報活動やイベント活動については限定的な活動になると見込まれております。このため、小型船だまりや観光船ターミナルの完成予定である令和7年度に向けた活動の検討、緑地が完成し、エリア全体が供用開始となる令和8年度に向けた活動の検討を行う必要があると御説明がありました。

ここで伺いいたします。小樽国際インフォメーションセンターは、現在どのような媒体によって、どのような方をターゲットにPR、情報発信をされているのでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室新保主幹

小樽国際インフォメーションセンターには、観光案内を行っている小樽国際インフォメーションセンターと、お土産などの物販を行っているポートマルシェ *o t a r u e* が設けられております。当施設を運営している一般社団法人小樽観光協会では、観光客を対象に、自社のホームページやSNSでの紹介を行っております。また、ポートマルシェ *o t a r u e* については、宿泊施設へのチラシ配布や雑誌、テレビなどのメディアを通じて、より多くの注目を浴びよう努めていると聞いております。

○下兼委員

それでは、設置者や運営は市が直接的には関与されておきませんが、これまでの議論を踏まえると、小樽国際インフォメーションセンターの集客向上は第3号ふ頭のにぎわいづくりに直結すると考えます。

小樽市としても力を入れるべきであると考えますが、御見解をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

現在、第3号ふ頭とその周辺で完成している港湾施設につきましては、クルーズ船の関連施設と小樽国際インフォメーションセンター前の広場、緑地のみとなっております。クルーズ船寄港時には、乗船客や見物見送り客な

どでそれなりににぎわいが見られている状況にはなっているとは思いますが、再開発の進捗として、現在、観光船ターミナルや観光船の発着場となる小型船だまり、そして緑地などは令和7年度完成を目標に整備を進めてまいります。

これらの施設が完成した際には、港内外を周遊する観光船に乗られる方ですとか、緑地に訪れる方々が多く訪れ、こういったハード整備ですとか、また、ソフト的な取組などによって、にぎわい空間が創出され、小樽国際インフォメーションセンターの集客向上にもつながるのではないかと考えてございます。

○下兼委員

それでは、以前からクルーズ船が寄港する際には、歓迎イベントを開催して、乗船客やクルーの迎え入れを行っておりました。

コロナ禍前の2019年は29回寄港実績があったと記録をされておりますが、歓迎イベントは全ての寄港で実施されていきましたか。全てではない場合は、どのような条件の下、歓迎イベントの開催有無を判断していたのか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

今御質問がございましたとおり、基本的にクルーズ船の入港に際しましては、全ての寄港に対して歓迎イベントを行うことにしているところでございます。ただ、クルーズ船の入港の大半が早朝であるということもございまして、早朝の入港時には、歓迎放送のみとしておりまして、主に出航時のお見送りイベントを行っているところでございます。

まず、令和6年度はこれまでに31回寄港を受け入れ、全てにおきまして、おたる潮太鼓保存会による太鼓打演であったり、双葉高校の吹奏楽部による演奏やタヒチアンダンスなどを行ったところでございます。

御質問がございました令和元年度でございしますが、この年につきましては、出航時間が非常に夜というか、遅い時間であった場合であったりとか、出航するときにお客さんを全く乗せていない場合であったり、あるいは突然、出航時間が変更した場合といったことがございまして、29回の寄港に対して、24回のお見送りイベントを実施したという状況になってございます。

11月20日に、東京都でクルーズプロモーション開催した際に、私も市長と共に船社回りをしてきたところでございましたが、とあるクルーズ船の日本総代理店の社長が、我々はウェルカムな港にしか行かないと明言されてございました。幸いにも、小樽港はウェルカムな港という認識をいただいておりますので、こうした歓迎イベントのおもてなしなども大きな要因と考えてございますので、引き続き、全ての寄港に対して歓迎イベントを行う考えに変わりはないものでございます。

○下兼委員

大型客船が入ってきた今年は、小樽市には本当に大型客船が来るのだという定着がしつとあるように思いますので、しっかりとプロモーションも頑張っていただきたいと思います。

それでは、みなとオアシスの広報、おもてなし部会の活動内容には、みなとオアシスの紹介やイベントの情報発信、クルーズ船歓迎などが示されておりますが、例えば今お聞きしました歓迎イベントやクルーズ乗船客へのみなとオアシス小樽のPR、イベント情報の発信などの観点で、クルーズ船が第3号ふ頭へ寄港するようになった今年度は、昨年度以前のクルーズ船寄港時と取組が変わったことはありますでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

第3号ふ頭がオープンしたという状況の変化があったわけでございますけれども、基本的にクルーズの寄港当日は、今はクルーズターミナル内に臨時の観光案内所を設置して、おもてなしボランティア、あるいは通訳ボランティアの協力を得て、観光案内を実施しておりますが、勝納ふ頭で受入れしていた際にも、同じようにテントを張って、観光案内所の設置を行ってきたものでございますので、基本的に対応は変わりがないと認識してございます。

とは申しまして、本年については、みなとオアシス小樽が認定を受けて、ポータルシェotaru eがオープンしたということもございまして、国内船の寄港に合わせて2回ほど、船の中でポータルシェotaru eのチラシを全室に配布したことがあるほか、市内に、中心部に近い商店街のチラシを配布したりとか、今年はたまたま寄港のタイミングでアニメパーティー、あるいはYummy市などが開催されてございましたので、そういったイベント情報についての情報発信も併せて行ってきたというところでございます。

○下兼委員

それでは、小樽観光協会主催で、11月に小樽国際インフォメーションセンター駐車場で、「YO I-TARU〜味覚祭2024〜」が開催をされました。あいにくの天候で、2日目の開催は中止となりましたけれども、余市町・小樽市の飲食店などが出店して、地元を何とか盛り上げるプロジェクトとして、開催されたようです。

しかし、出店者からは、1回目の開催で認知度もない、寒い時期に集客が難しい、建物裏手が会場なのでイベントをやっていることをふらっと小樽国際インフォメーションセンターへ立ち寄った人は分からない、開催情報を知っている人しか来ていないのではと、周辺には告知する媒体が必要などの意見が聞かれました。

当該敷地で、今後も何かしらのイベントを開催するときは、イベント主催者の自発的な広報も必要ではあると思いますが、みなとオアシス運営協議会の協力も必要ではないかと考えます。

今後、みなとオアシス小樽のホームページやSNSの活用が不可欠であると考えますが、いかがでしょうか、お聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

現在のところ、広報に関する部会を立ち上げてございません。現状では、小樽市のホームページにみなとオアシスについてという、みなとオアシス小樽の紹介があるのみでございます。

委員がおっしゃいますとおり、イベント開催時のみならず、みなとオアシス小樽の認知度の向上につきましては、ホームページやSNSの活用も有効であると考えてございます。まずは部会を立ち上げ、こういった形で周知できるか、検討してまいりたいと考えてございます。

○下兼委員

せっかく協議会が設立されたので、しっかりとお願いしたいと思います。

それでは、これから第3号ふ頭周辺へたくさんの市民観光客が訪れると思いますが、誰でも分かりやすいシンボルなどが必要ではないかと思えます。この点に関して御見解をお聞かせ願いたいと思えます。

○（産業港湾）港湾整備課長

緑地にシンボリックなものが必要ではないかという御質問かと思いますが、デジタルの媒体のほか、例えばアナログ的な、看板的なものといったものも含めて、今後どのような方法がよいか検討は進めていきたいと考えてございます。

○下兼委員

ぜひとも映えるシンボルをお願い申し上げます。

令和7年度には観光船ターミナルや小型船だまりが整備されるので、みなとオアシス運営協議会で活動の検討を行うとのことですが、どのような検討を行うのか、観光船ターミナルに関する事なのか、みなとオアシス全体としてなのか、見解をお聞かせください。

○（産業港湾）港湾室主幹

みなとオアシス活動の検討につきましては、観光船ターミナルは多目的ホールが併設されますので、この多目的ホールを活用した活動はもちろんのことですが、全体が完成する令和8年度以降の活動についても検討してまいりたいと考えてございます。

○下兼委員

せっかくみなとオアシスに登録されて、やはり小樽市は海だと言われるまちであっていただきたいと思います。私の父が海上保安庁におりまして、あそこの港には本当に昔から思い出があります。またあそこがにぎわって、たくさんの人が来ていただけることを願って質問を終わります。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後5時21分

再開 午後5時30分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

○小貫委員

日本共産党を代表して、議案第18号小樽市港湾施設管理使用条例の一部を改正する条例案について、否決を主張し、討論を行います。

第1に、第3号ふ頭周辺再開発事業に伴うものだからです。もともと34号上屋を利活用する案も消え、新規建設となりました。

第2に、旧運河プラザの代替と言いますが、歴史的価値は代替できるものではなく、三番庫をイベントスペースとして活用できればホールの必要がないからです。

第3に、使用料も従前より割高に設定し、市民への負担をかぶせていることです。

以上を申し上げ、討論といたします。

○委員長

以上をもって、討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、議案第18号について、採決いたします。

可決と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、所管事務の調査について、採決いたします。

継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。