

予算特別委員会会議録（４）（令和３年１定）			
日　時	令和３年　３月　８日（月）	開　　　議	午後　１時００分
		散　　　会	午後　４時４６分
場　所	第２委員会室		
議　題	付　託　案　件		
出席委員	山田委員長、松田副委員長、面野・秋元・高木・中村（吉宏）・ 中村（誠吾）・高野・小貫各委員		
説　明　員	総務・産業港湾・港湾担当各部長ほか関係理事者 （財政部長欠席）		
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

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、秋元委員、小貫委員を御指名いたします。

委員の交代がありますので、お知らせいたします。横尾委員が秋元委員に、高橋龍委員が面野委員に、酒井委員が高野委員に、須貝委員が高木委員に、佐々木委員が中村誠吾委員に、それぞれ交代しております。

付託案件を一括議題といたします。

これより、経済常任委員会所管事項に関する質疑に入ります。

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

公明党。

○秋元委員

◎環日本海クルーズ推進事業費について

それでは、環日本海クルーズ推進事業費121万3,000円についてですけれども、まず、この事業内容と予算内訳について説明していただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

環日本海クルーズ推進事業費につきましては、小樽港へのクルーズ船の誘致を図るということで、環日本海に面しております5地域で連携して、クルーズ船の誘致を行うものでございます。

予算の内訳といたしましては、100万円が環日本海クルーズ推進協議会への負担金、21万3,000円が国内旅費となっております。

○秋元委員

それで、これまでの環日本海クルーズ推進協議会の活動内容とその成果について伺いたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

環日本海クルーズ推進協議会の活動内容といたしましては、これまで、環日本海クルーズ推進協議会で、この5地域の港の周辺の観光情報等を掲載したホームページを作成したほか、クルーズ船社の方々を招聘しまして、港湾の周りの観光地の状況や港湾の状況などを視察していただいたところでございます。

また成果につきましては、近年、小樽港へのクルーズ船の寄港数は増加傾向にございまして、今年の最終的な寄港数は新型コロナウイルス感染症の関係でゼロとなったのですが、予定としては35回の寄港数ということで、寄港数も増加していたところでございます。

○秋元委員

令和2年は新型コロナウイルス感染症の影響で中止になりましたが、35回の入港予定だったということで、これは全て環日本海クルーズ推進協議会の活動に伴って35回になったということですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港のクルーズ船誘致につきましては、環日本海クルーズ推進事業とともに、小樽港クルーズ推進事業ということで、小樽港単独でも寄港誘致の活動はしております。この両方の活動の成果でこのような35回の寄港予定になったと考えております。

○秋元委員

私が聞きたかったのは、環日本海クルーズ推進協議会としての活動の中で、小樽港寄港に結びついた数が知りたいと思ったのですけれども、その辺については押さえられていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

基本的には、環日本海クルーズ推進事業の活動で、寄港数が増加したものがどのくらいあるかは押さえてはおりませんが、近年でありますと、外国船社の寄港数も小樽港は増えておりますし、初寄港で寄港した船社の数も毎年ありますので、こういうホームページでの活動や海外へ向けたプロモーションが効果を出しているものと考えております。

○秋元委員

私は、いつも事業評価の質問とかをするのですが、ぜひ、今後、環日本海クルーズ推進協議会に100万円負担しているということで、その辺の協議会の活動によってどういう効果があったのかは、やはりしっかりと見ていかなければならないのではないかと思いますので、ぜひここはお願いしたいと思います。

それで、先ほど推進協議会に入っている5地域の話がありましたけれども、この5地域の入港状況はどういう状況ですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

5地域の入港状況でございますが、令和2年はどこの港も新型コロナウイルス感染症の関係でゼロでございましたが、令和元年、平成31年になりますと小樽港の寄港が29回、伏木富山港は4回、京都舞鶴港が34回、境港が53回、それから秋田・船川・能代港が26回となっております。

○秋元委員

それで、他港についても、この推進協議会の活動の中で寄港に結びついた数は、押さえられていないですね。小樽港で押さえられていないのですから、ほかも押さえられていないということですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

他港の状況についても、申し訳ありませんが、押さえられているところはございません。

○秋元委員

それで、小樽市として聞きたかったのは、環日本海クルーズ推進協議会ということを考えて、小樽市としてその点での誘致活動については、どういうふうに関わってきたのですかと聞きたかったのですが、そうすると、小樽市は令和2年は35回入港予定だったのだけれども、協議会で何隻寄港に結びついたか、また小樽市独自で誘致活動をして、何隻入港、寄港に結びついたかが分からない状況だと。小樽市として、協議会の誘致活動と小樽市の誘致活動は、区別されていないわけですから、なかなか判断しづらいということですね。改めてもう一回聞かせてください。

○（産業港湾）港湾振興課長

先ほども御説明させていただいたのですが、環日本海クルーズ推進協議会におきましては、ホームページのほかには外国船社の方を招聘して、寄港地を見てもらうことを行っております。こちらに関しましては、アメリカやヨーロッパから船社の責任者の方を招いているような形になりまして、小樽港とほかの、伏木富山港ですとか、京都舞鶴港ですとか、そういうところを一体として見に来ていただいて、またクルーズのルートとして、そういうことを検討していただくというような形で、御提案はさせていただいているところでございます。

ただ結果として、その船社が、来た船社もありますし、来ていない船社もありますし、そういうところで成果をきちんと出しているところではございませんでした。

○秋元委員

今後はぜひ、成果についても、シビアな目で見ていただきたいと思います。

それで、環日本海クルーズ推進協議会のホームページを見ますと、クルーズプランが四つのカテゴリーで用意されておりました。特に、小樽港のクルーズプランについて、クルーズプランのカテゴリー別に、利用状況や料金設定などについて説明していただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

環日本海クルーズ推進協議会のホームページに、クルーズプランを掲載しているところでございまして、こちらは、小樽港を含む5地域、全部の地域で統一したような形で作成させていただいております。その中で、小樽港といたしましては、小樽港に来ていただいて、観光していただけたところ、それから小樽港として魅力のあるところを例示として挙げているところでございまして、こちらにつきましては、料金の設定等をさせていただいているわけではございません。

またあくまでもこのホームページは船会社向けの小樽港への寄港、この5地域への寄港を検討していただく中で小樽港の魅力、この5地域の魅力を伝えるという目的にしておりますので、料金設定や利用状況の確認等は行っていないところでございます。

○秋元委員

であれば、実際に、例えば食べ物を食べていただくプランですとか、歴史を知っていただくプランですとか、レジャーを楽しんでいただくプランなどあったかと思いますが、実際のそういうカテゴリー別に分けられたプランというのは、その旅行会社でパッケージとしてできたものは実際あるのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

私どもが例示しているプランはいろいろなカテゴリーごとにプランを出しているのですが、そのカテゴリーだけのプランという形の作り方ではなくて、食べ物を食べたり、レジャーをしたり、歴史を見たりとかということで、私どもがカテゴリーの中で、一つ一つ挙げている小樽港の魅力をプランの中に入れていただいた新たなプランをつくっていただいて、寄港地プランとしていただいているものは多数あると考えております。

○秋元委員

多数あってもいいのですけれども、それらについては小樽市として押さえていて、例えば推進協議会のホームページに関連して、どういうプランがあったのかという、そういう押さえ方はしていないですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

客船の寄港状況につきましては、寄港した際の寄港地プラン、どのようなところに行ったかということは、船社等への聞き取りによって押さえているところではございます。

ただ、こちらのホームページのプランと合致していたかどうかという再確認はしておりません。

○秋元委員

私は、せっかくその四つにカテゴリー別に分けられていて、旅行会社用にとは言われましたが、いろいろな種類のツアープラン参考としてある中で、実際、推進協議会が活動し、寄港に結びつき、そこから小樽を知っていただくという努力が少し足りないのではないかと思いますのですけれども、結局、私がホームページを見ると、こういうプランがあるのかと思ったのですが、実は旅行会社用だったと。実際、それらを活用したプランはあるのかと聞いたら、押さえていないと。

では、一体、小樽市として観光政策を持って、例えば、クルーズ船の誘致推進をする中で、どういう考え方を持って進めているのか、少し疑問に思ってしまうのです。その辺についてはどうですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

私どもといたしましても、小樽港にはいろいろな魅力のある観光プランを作成する要素があると考えておりまして、こちらのホームページに掲載させていただいているのは、私どもでつくった例示のものと考えております。ですので、船会社は当然、停泊時間も違ったりいろいろするものですし、また外国人の方、日本人の方、それぞれをターゲットとするツアーのプランについては、いろいろなものがあると考えておりますので、あくまでも、小樽港に来たときに、こういうところを見ることができる、こういうものが食べられる、こういうレジャーがあるという例示のプランとして、今回のホームページは出させていただいております。

また、問合せのあった際には、私ども港湾室だけではなくて、観光振興室とも相談しながら、ほかのプランというか、ほかの小樽港の魅力、観光の魅力はお伝えしながら、そういうものを実際に寄港地のプランに入れていただいている例はたくさんあると考えております。

○秋元委員

いや、何かなかなか納得できないですけども、まず分かりました。

それで、2011年に小樽港、伏木富山港、京都舞鶴港の3港で、日本海側拠点港に選定されてから、今年で10年の節目にもなりますが、今後の課題ですとか、目標等について、市としてどのような考えを持っていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

日本海側拠点港になってから年数がたったということで、この間、小樽港につきましても、伏木富山港につきましても、京都舞鶴港につきましても、境港につきましても、秋田・船川・能代港にしても、寄港数は増加してきている状況にあると考えております。

今後につきましては、今まで来ていただかなかったような、新規の船社の掘り起こしをかけていき、今後さらなる寄港の増加を目指していくことが必要であると考えております。このためには、やはり日本船社のみならず、外国船社の方々にも小樽港以下5港のPRは重要であると考えておりますので、もっと効率的な、効果的なPR方法はないか、5港で検討していきたいと考えております。

○（産業港湾）港湾担当部長

今後の展望というか、環日本海クルーズ推進協議会の進め方は、今課長から答弁させていただいたとおりなのですが、10年たってという御質問でございますけれども、この環日本海クルーズ推進協議会を立ち上げたときの一つの目標に、この5港を寄港して周るようなクルーズをつくっていくというのがまず大きな目標としてございました。

ただ、これまで進めてきた中では、招聘事業に重点を置いて進めてきておりまして、また、この5港で費用を出し合うことで、結構大きな一つのプロジェクトとして大きな事業ができるものですから、そういった情報発信力というところに重きを置いてやってきたところでございます。

今、私ども、小樽港長期構想でもお示しさせていただきましたが、小樽港のクルーズの展開として、今も様々な提言というか目標を立てさせていただきましたが、その中に、やはり環日本海クルーズの実現というのも位置づけさせていただいております。

まだまだいろいろな事業もありますので、管理者のそれぞれの感じ方もあるので、すぐさまというところまでは、今この場で御答弁できませんけれども、次のフェーズとしては、この5港のそれぞれの寄港地の魅力を船社に伝えて、この5港を周るようなクルーズを実現できたらいいなと今考えているところでございまして、この辺についてもおいおい、5港の幹事会の場合とか、協議会の場で、この実現に向けての話をしていきたいというふうに考えているところでございます。

○秋元委員

今の話はまた次の質問の最後のほうに、また関係する質問で出てきますので、お願いいたします。

◎小樽港クルーズ推進事業費について

次に、小樽港クルーズ推進事業費の1,250万円についてです。

これについても、まず事業内容と事業費内訳について説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港クルーズ推進事業費につきましては、小樽港へのクルーズの誘致を通して、後志地域や道央圏との連携を図りながら、観光産業をはじめとする地域経済の活性化を推進することを目的にクルーズ誘致を行っていくものでございます。

予算の内訳といたしましては、クルーズの誘致と歓迎行事などを行っておりますのが、小樽港クルーズ推進協議

会になりますので、こちらのクルーズ推進協議会の負担金が128万円、それから、客船が寄港した際の埠頭等の管理業務、警備ですとか、そういったものがございますので、そちらの予算が1,122万円となっております。

○秋元委員

それで、この事業は、三つの事業に分かれていたと思うのですけれども、直近3年間で構いませんので、この三つの事業の事業費の推移についてはどのようになっていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

管理業務につきましては、直近3年間ということであったのですが、資料が間違っておりまして、昨年度と今年度の分で御説明させていただきます、申し訳ございません。

令和2年度の当初予算といたしまして、誘致と歓迎行事で、クルーズ推進協議会の負担金が266万2,000円となっております。それから、警備の関係、埠頭の管理費等は、1,133万8,000円となっております。

ただ、クルーズ船の寄港がほとんどなかったものですから、こちら、例年というか不用額という形で残っております。

○秋元委員

後で構わないのでお聞かせいただければと思います。

これらの事業費、例えば管理費などは分かるのですけれども、この積算するに当たっての根拠というのは、何を基に積算されていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

誘致や歓迎行事につきましては、その時々寄港回数等に関係する費用を積算して積み上げております。

それから誘致事業につきましては、その年に行う船社訪問の回数ですとか、またクルーズプロモーション事業等を行えば、そちらの会場費等になりますので、そちらについては見積書を取りながら積算しているところでございます。

また、埠頭の管理費等につきましては、こちらは寄港回数に合わせて業者等から見積りを取りまして、それを積算しているところになります。

○秋元委員

例えば船社を訪問する費用についてなののですけれども、改めて伺いますと、船社を訪問する際に、新年度は何社を訪問するという目標なり予定を立てていくことになるかと思いますが、その辺は当然、株式会社商船三井、日本郵船株式会社とか日頃入港している船会社以外の会社を訪問する際、どういう確認作業といいますか、どこでも行っていいという話ではないでしょうか、めどなり目標なりを立てて訪問しているという感じなのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

訪問の回数等、訪問先の選定の仕方につきましては、基本的には日本に寄港しそうな、寄港する予定のあるような船会社を調べまして、そちらの代理店や日本支社があれば、そういうところを訪問先として選定し訪問するような形にしております。

また、小樽港が初寄港となりそうなところであれば、小樽港での寄港地のツアープランを組んでいただく等のこともありますので、寄港地の観光情報などを持ちながら、そちらに説明に伺うなどということで、訪問先を選定しているところでございます。

○秋元委員

それで、今まで寄港したことのない船会社とかにも訪問するというお話でしたけれども、例えば、近年の訪問船社数ですとか、旅行代理店に伺った数、それらについてお聞かせいただきたいのと、他港と違うアプローチの仕方、これについて何か小樽市独自の方法何かありましたら伺いたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

船社等への訪問につきましては、令和2年度は新型コロナウイルス感染症の影響もありまして行えていないのですが、令和元年度、平成31年度は17回ほど訪問させていただいております。そのうち、旅行会社等につきましては、旅行の代理会社が2社で、こちらも複数回行っている部分はありまして、4回行っております。それ以外につきましては、船会社や船会社の代理店となっております。

私ども小樽港としてのアプローチ、他港と違うかどうかというところではございますが、小樽港につきましては、小樽市自体が観光都市であるということで、寄港に非常に便利であるということを訴えているところでございます。

また、今、小樽港では、港湾整備を進めておりまして、そちらで今後、入港できる船の大きさも変わりますし、入港できる場所、利便性も変わるということで、そういったところをPRしているところでございます。

○秋元委員

それで今後の本題の話になるのですが、これから新型コロナウイルス感染症が収まっていく過程において、多分世界中のクルーズ船なども運行を開始していくと思うのですが、実際、クルーズ船の運行について、日本を含めて世界の現状等は把握されていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず、日本船社につきましては、昨年10月、11月頃から運行の再開を始めているところでございます。ただ、また緊急事態宣言等が出ておりまして、運行が一時中断しているところはございますが、新型コロナウイルス感染症の状況を見ながらまた運行再開を今考えているというところでお話は伺っております。

また、世界の船社につきましては、外国船は、どうしても日本に寄港する場合には、クルーズのルート上に外国の港に一度立ち寄らなければならないというルールもございますので、そういった面も含めまして、現行の状況では、外国に1回行って、日本に戻ってくるときに14日間待機しなければならないとかということもございますので、日本において外国船が運行を再開するめどは立っていないというお話は聞いております。

○秋元委員

それで、株式会社JTBですとか、株式会社エイチ・アイ・エスといった旅行会社のホームページを見ますと、既に4月から、北海道の港に寄港予定がある船などが紹介されていますけれども、小樽港の予定というのは現状どのような予定でしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港への寄港でございますが、今、小樽港にもいろいろな船社から寄港の予約というのですか、予定の連絡が来ているところでございます。小樽港につきましては、直近であれば、8月に寄港する予定が今入っているところでございまして、今のところ、船社側が正式に公表していない部分もございまして、今のところ、23隻ほどが寄港したいということで、御要望をいただいているところでございます。

○秋元委員

それで、先ほど言ったとおり、北海道、例えば函館港とか釧路港だったかな、には4月ぐらいから入港予定は、もう既に旅行会社のホームページにアップされておりましたけれども、道内他港の入港予定などというのは押さえられますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

他港の入港予定なのですが、例年であれば今の時期になると、小樽港もそうなのですが、寄港予約をいただいているところの寄港予定等をホームページ等にアップしたり、外部に情報を提供しているところなのですが、先ほども御説明したとおり、船会社自体がまだ商品を発表していないというものもございまして、また、新型コロナウイルス感染症の影響で、今後予定がどう変わるかわからないということもありまして、他港も外向けには公表していない状況でございますので、私どもも他港の状況をつかんでいない状況でございます。

○秋元委員

自治体としては、自治体ホームページ上にはまだアップはしていないということなのですが、例えば既に今年のツアープランに反映されているということは、昨年から船社や旅行会社に対して、誘致活動を他港では行ってきたのかと感ずるのですが、その辺についてはどのように考えていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

船会社へのアプローチについてでございますが、先ほども御説明したとおり、今、日本船社につきましては、協会がガイドライン等を作成いたしまして、運行が昨年の11月頃から再開されたところでございまして、そういったところとは私どももいろいろお話をさせていただいているところでございます。

ただ、外国船につきましては、寄港に対するガイドラインがまだできておりませんので、直接寄港についての御相談をするのはなかなか難しい状況にはあるのかというところでございます。

ただ、寄港の打診を受けている段階では、そういったことも含めて、まだガイドラインができていない段階ではありますが、いろいろお話をさせていただいているところでございます。

○秋元委員

先ほどお話しいただきましたけれども、8月ぐらいに寄港予定があつて、船社からも問合せはあると伺いました。私は大手旅行会社のホームページに上げられている道内他港の状況を見ると、小樽市として誘致活動が一步遅れたのかと感ずたのですが、実はそうではないのだと、しっかりと自治体のホームページには、小樽市のホームページに上げられないまでも、しっかりとそういう話は進めているということで伺いました。

次に、小樽港の歓迎行事の開催についてなのですが、これについては、小樽クルーズ客船歓迎クラブの方々が、入出港時に出迎えや見送りをすると思っていますが、この会員数の推移について、分かる範囲で構いませんのでお聞かせいただけますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

各年の年度末時点の人数ということで、人数が少し丸まってはいるのですが、平成30年度末では620名、31年度末で640名、令和2年度末で660名となっております。

○秋元委員

ボランティアだということで、非常にありがたいと思っておりますけれども、このクラブに入会されている方というのは、クルーズ船の中に乗船することはできますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

クルーズ船につきましては、今、ソーラス条約等もございまして、セキュリティーが非常に厳しい状況になっております。なので、小樽クルーズ客船歓迎クラブの方々だからといって、船に乗るというようなことがすぐさまできるわけではございません。

○秋元委員

何を言いたいのかといいますと、単刀直入に言いますと、この会員になりますと特典がありまして、年間入港スケジュール表や会報を送るということでもあります。実はせっかくボランティアをされている方々で、特典が小樽市のホームページを見て、誰でも見られるものが特典というのも申し訳ないなという気持ちがありました。できれば、何か違う形の特典を考えられたほうが、ボランティアで活動されている方にもしっかりと喜んでいただける。小樽としての気持ちが表せるのではないかと思いますのですが、先ほどクルーズ船の乗船の話をしましたけれども、私たちも優先的に船内を見学させていただいたこともあるのですが、例えばなかなか乗船できないようなクルーズ船に、抽選で30名の方に乗船していただいて、見学していただくですとか、何か特別感のあるそういうものをもって、ボランティアの心に応えるような姿勢があってもいいのではないかと思いますのですが、その辺の何かこの特典の今後の在り方について、考え方は何かありますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今、お話にありましたとおり、会員への特典でございますが、今、行っておりますのが、秋元委員のおっしゃるのとおり、予定表と会報の送付、それから、その年ではらつきはあるのですが、船会社から頂いたもの等もありまして、そういうものを抽せんで景品を贈呈したりもしております。

ただ、今、秋元委員からおっしゃられたとおり、船内見学会、船会社との調整はございますが、そういうものが実施できるようなことがあれば、小樽クルーズ客船歓迎クラブの方にも船内を見ていただけるような機会をつくっていければということで考えております。

○秋元委員

ぜひ、しっかりと小樽市の姿勢といいますか、感謝の気持ちを伝えるという意味でも、もう少し特典について、考えていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

次に移りますけれども、クルーズの着地型観光に関する優良事例集という、令和元年6月に出されました事例集がありました。それを見ますと、他港ではオプションツアーなど、地元ならではのきめ細かい対応で、乗船客のもてなしを行っているところもありまして、このオプションツアーは地元経済の活性化につなげるために、クルーズ船の寄港に合わせて取組を行ったりしているようです。小樽市ももっと市内で見たり、食べたり、買ったりしてもらえるような、そういうオプションツアーを行うべきだと思いますけれども、これは以前、予算特別委員会でもそういう地元ならではの、地元を知ってもらうという取組が必要なのではないかと過去に質問したことがありますが、その可能性、この考え方について伺いたいと思います。

○（産業港湾）港湾振興課長

着地型の寄港地でのオプションツアーということでございますが、私どもも船社や旅行代理店を訪問するときには、小樽の観光の魅力を伝えているところでございますが、今委員からお話のありましたとおり、ツアーとして提案していくことも一つの考え方であると考えておりますので、今後の誘致の際には、そういうことも検討してまいりたいと考えております。

○秋元委員

検討してもらえるのはありがたいのですが、ぜひ、実行していただきたいと思います。

先ほど紹介したこの事例集によりますと、例えば欧米のクルーズと、中国を発着するクルーズのツアーでは、大きく違う点があるそうでありまして、欧米クルーズは、クルーズ予約と寄港地観光ツアーは別々に販売されるようなのです。

一方、中国発着のクルーズは、クルーズ予約が寄港地観光ツアー込みで販売されているということで、中国発着のクルーズ船で寄港される船に乗っていた方々が、地元のオプションツアーに参加する参加率が非常に高いというお話が紹介されていました。

それで、例えば高知港では推進協議会みたいなところで、オプションツアー部門というのがありまして、そこで地元のオプションツアーをしっかりとつくって経済波及効果もあるというようなことも書かれておりますし、例えば地域の商店街が寄港するクルーの方々を相手に、いろいろな取組を行っているという事例もありました。クルーの方というのは、非常にリピーターになりやすいというのですね。ですから、地域の商店街に働きをかけて、そこで例えば寄港に合わせて様々な取組、例えば何か安売りするというようなところもあるようですし、クルーの方々を相手にいろいろな地域の産物、商品、そういうものを紹介したりとかするようなところもあるようですし、これは非常に市内経済に大きな影響を与えているというようなこともありました。

高知港というのは、外国人旅行者の1人当たり消費額が国内で一番大きいそうなのですね。そういうオプションツアーを組んで取り組まれている結果、そのような結果が出ているということが紹介されておりました。最初に、環日本海クルーズ推進事業のお話をさせていただいたのは、やはりそこで紹介されているカテゴリー別のツアーも

しっかりと地元ならではのものをつくって、世界に発信していく、そういう重要性もあるのではなかろうかなと。プラス地域の商店街の方々にも協力していただいて、一過性で終わるのではなくて、しっかりとそれを継続して、市内の経済に効果が与えるような取組をするべきなのではないかと思うのですが、その辺についてはいかがですか。検討するということでしたけれども。

○（産業港湾）港湾振興課長

私ども、クルーズ船の寄港の誘致ということでやらせていただいているのですが、当然、クルーズ船が寄港するだけで結果が出るものではございません。秋元委員のおっしゃるとおり、クルーズ船が寄港して、乗船客の皆様、クルーの皆様を含めて、小樽で消費をしていただく、それによって経済波及効果を上げていくことが非常に重要であるとは考えておりますので、今後、委員のおっしゃるとおり、小樽港クルーズ推進協議会にも、いろいろな業界の方も入っていただいておりますし、そういったところも含めて、より経済効果が上がるように、また小樽市で買物をしていただけるように、小樽市で観光していただけるようなものを検討して、船社側に提案していければと考えております。

○秋元委員

ぜひ、小樽市も市内経済の活性化のために取り組んでいただきたいと思います。

それで、最後に2点なのですが、公益社団法人日本港湾協会から新型コロナウイルス感染症の対策についてのガイドラインが示されておりますが、小樽市として、このガイドラインに対応できるような旅客ターミナルなど全般における感染防止、これらに対応できる準備などについては、現在どのような議論がされているのか。

また、早くて8月が入港予定だということですが、それまでに、まずは取り組むべき対応や議論するスケジュールなど、何か決まっていまして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

コロナ禍におけるクルーズ船の寄港についてですが、こちら、船側については船の業界団体で、船舶のガイドラインが作成されております。今お話にあったとおり、港湾のガイドラインにつきましては、日本港湾協会から、ターミナルでの感染防止のために取るべき対策について記載されておまして、私ども小樽港におきましても、検温の実施ですとか、導線の確保ですとか、そういったところは検討しているところでございます。

ただ、国土交通省から留意事項として求められているものといたしまして、クルーズ船の入港に関しましては、地域の関係機関で構成される協議会等で検討することが必要だと言われておりますので、今後、こちらの立ち上げを行って、その中で船会社側から出される安全対策等の内容を見ながら対応を検討していくこととしておまして、8月が私ども最初の寄港予定となっておりますので、年度明け頃にはそれを進めていきたいと考えております。

○松田委員

◎雇用問題等について

一般質問で、ホテルの非正規職員の方が、コロナ禍により収入が激減したことにより、市営住宅の支払いが困難という例を挙げました。たまたまその方は解雇されず、時間短縮で仕事を続けることはできましたけれども、時間短縮だけでは済まず、解雇されてしまった方も多いと思っております。

そこで、市では、新型コロナウイルス感染症の影響により、解雇や雇い止めを受けたなどで、市内企業に就職を希望する方を対象に「小樽で働く」就労支援事業として、ビジネススキル向上の3か月間の研修を2回行ったと聞いております。

なお、この支援はハローワークの求人の応募によるものでしたが、その選考はどのようにされたのかお聞かせ願うとともに、研修を受けた方の研修以前の雇用業種、年代や男女別の状況を期別にお聞かせいただければと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

「小樽で働く」就労支援事業でございますけれども、この事業は委託事業として実施しておりまして、委託事業者が直接雇用契約を結びますので、委託事業者が採用面接試験を実施いたしまして、採用者の決定をしております。

前職につきましては、第1期の研修期間が9月から11月までございましたが、この第1期の前職では、主立った傾向はありません。また、第2期は、12月から2月までの研修期間となりますが、12人のうち前職が小売業の方が7名おりました。

○松田委員

年代や男女別の状況はどうだったでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

年代なのですけれども、第1期の12人は、20歳代が男性2人、女性2人の計4人、30歳代が女性4人、40歳代が女性2人、50歳代が女性2人となっております。

また、第2期の12人につきましては、10歳代が女性1人、20歳代が男性1人と女性2人の計3人、30歳代が女性2人、40歳代が男性1人と女性4人の計5人、50歳代が女性1人となっております。

○松田委員

やはり、今言われているのは、本当に女性の方の解雇が多いということがやはりここで分かるのではないかと思いますのですけれども、参考に伺いますが、この研修では就業実習が行われたと聞いておりますけれども、どのような業種への就業実習だったのか、その点について伺いしたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

第1期といたしましては、観光関連の業種に3名、小売業に6名、また介護福祉サービス関係に2名、事務職に1名となっております。

また、第2期は、12名のうち1名につきましては、実習が始まる前に就職先が決まったということがございまして、11名になるのですけれども、小売業が8名、観光関連が1名、介護福祉サービスが1名、事務職が1名が実習先となっております。

○松田委員

この事業の目的というのは、スキル向上とともに正規社員としての就職ですけれども、2期目の方は研修を終えられたばかりですので、未確定な部分が多いと思いますが、1期目の方は研修を終えてから3か月以上たちましたので、先ほど2期目の方は1人、研修をやっている最中に就職が決まったということなのですから、就職状況についてお示ししていただければと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

1期目につきましては、8名が就職を決定しております。また2期目の方につきましても5名が決定をしております。

○松田委員

では、今8名と5名ということなのですから、この研修の受講後、就職できなかった方へのフォローはあるのか、それとも、あとは自分で見つけなければならないのか、そのフォローの関係はどういうふうにするつもりなのかお知らせいただきたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

この事業は、先ほども御説明いたしましたが、委託として実施しておりますが、就職できなかった方のフォローといたしましては、委託事業者が週に1回は面接ですとかメールを通じまして、就労支援を継続してございます。

○松田委員

コロナ禍については、まだ収束の気配は見えませんが、今後、同様の事業を実施する予定はあるのかどう

か、その考えについてお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

現在の新年度予算の中には、こういった予算はございませんけれども、今後の新型コロナウイルス感染症の影響ですとか、また臨時交付金等の状況を見ながら考えたいと思います。

○松田委員

今、就職ということだったのですけれども、こういった中、今年度の学卒者の就職状況はどうなるのか、やはり心配なものですから、この新年度の就職状況について最後にお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）商業労政課長

今年の新卒者の2月末現在の状況といたしまして、市内の高校に聞き取りをいたしました。就職希望者226人のうち、就職内定者数は221人おりまして、97.8%となっております。

また、そのうち、市内事業者への内定者といたしましては91人おりまして、内定者のうちの41.2%となっております、例年並みの数字となっております。

○松田委員

今、就職の状況を聞いて少し安心したのですけれども、あとは市内に残った方が半分ということで、今後、本当に小樽市に残ってくれるように、元気な小樽にしていいただければと思っておりますので、よろしくお願いします。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○委員長

立憲・市民連合に移します。

○中村（誠吾）委員

◎小樽－ウラジオストクRORO船定期航路の廃止と今後の港湾行政の考え方について

外貿定期航路である小樽－ウラジオストクRORO船定期航路がで廃止になったと聞きました。私としては、残念な気持ちと、市の今後の考え方、また今後の港湾行政に対する不安さえ感じました。小樽港の貨物量全体は、平成8年には2,570万トン記録しています。そして残念なことに、平成26年には1,006万トンまで低下していたものであります。

現在は1,300万トン程度まで盛り返してきていると認識していますが、この港湾の取扱貨物量というのは、皆さん御存じのとおり、フェリーの取扱量に頼っている小樽港の実情からしますと、小樽市内の経済が確かに半分になったというわけではないのですけれども、取扱貨物量は、港の評価や港湾行政の一定の目標となると私は考えていますし、いつもそうお話をしています。そのような中で、ウラジオストクとの定期船がなくなりまして、北海道の他港へ行ってしまうことは大きな打撃と感じています。

お聞きしますが、まずこの定期船は、何年から始められていて、年間どのくらいの貨物量を取り扱いましたか。

また、定期船ですから、月何回とか、その頻度、そして何年何か月就航していたか、まずお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

まず、定期船航路、こちら何年から始まったかといいますと、航路開設につきましては、平成25年10月からとなっております。

また、年間どのくらいの取扱貨物量だったかということになりますが、こちら個別の企業の情報になりますので、この企業だけのものということで少しお答えするのが難しいのですが、令和元年、小樽港からウラジオストクへ輸

出していた中古車でいきますと4万3,000トンになっておりまして、このRORO船とほかの業者の方の分も含めてという形になっております。

そして、定期船の頻度でございますが、実績といたしましては、大体月1回から2回程度寄港していたところでございます。そして、就航していた期間は、昨年11月までということになりますので、7年一月となると考えております。

○中村（誠吾）委員

この企業の取扱い量について聞きたいとは思っていたのですが、企業の情報だということなので、2社しかないわけなのですけども、まあそれはいいです。大体、推しはかれます。

きっと他港に行くことから、その頻度ももちろん守れなくなったと思います。そうすると、この期間で当初予定していた頻度で就航した仮の回数と実際の回数を示して、その割合をまずお聞かせください。

○（産業港湾）港湾振興課長

就航当時の当初の予定の頻度になりますが、こちら月2回から3回程度は就航したいということでお話を伺っております。

月2回から3回程度なのですが、仮に月2回就航したと考えますと、7年と一月なので大体170回の寄港回数になるかと考えております。

実際の寄港回数につきましては、125回ということになりますので、割合的には約70%でございます。

○中村（誠吾）委員

では、その予定との割合が70%なのですね。

それで、ここからなのだけでも、会社として、その会社が運送費用の安売りを、移動した意味が分かりますよね、でも、運送費用の安売りを港湾業界に、例えばしたとか、直接、小樽市に援助を求めてきたとか、何か小樽市として、運行に関して苦しい状況であるかとの情報はつかんでいましたか。

それで、この定期船の就航中に、小樽港の港湾行政として、どのような応援や判断をしてきたものがありますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

運行会社の状況等につきましては、運行会社から直接お話を聞いているということではございませんが、代理店からのヒアリングでは、先ほど御説明したとおり、当初予定していた運行回数を運行できていなかったというようなお話は聞いております。

それで、昨年10月に、代理店からも、船会社からいろいろと要求を受けているということで、小樽市としても何か援助して、支援をしていただけないかというようなお話もございましたので、私どもとしても応援の内容を検討したところでございますが、先ほど中村誠吾委員からお話あったとおり、同じ航路に運行会社が2社就航しておりまして、両者が競合関係にあったことから、私どもの協力の内容にしても、公平さを保つ必要があるものから、双方に利便性の図れるような、そういうような枠組みの協力を考えておりました。

その内容といたしましては、指定保税地域の料金体系や車両の輸出車両の保管スペースの確保というところで、そういったものを検討していたところでございます。

○中村（誠吾）委員

今、おっしゃったとおりだと思います。2社いるのですから、公平な立場でやらなければならないのですけれども、他の港に行ったわけです。そのことは詳しく今、聞きませんが、私は大事なことは、今回、他の港に行かれてしまったこと、そのことだけではないのですよ。そのことだけを説明することではないと思っています。今までの中で回答があったような、この行政判断や援助の効果を今回残念ながら経験してきたのだから、今後、どのような対策を取っていくのが大事だと、そこを聞かないと何もならないのです。失敗しましたねというそんな話を言っているけれども仕方がないから。

その観点でもう少し質問をさせていただきますが、中古車輸出だけを見て、北海道の中で、小樽港の取扱い量または金額などで、割合はどのくらいですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

取扱貨物量で説明させていただきますと、平成31年、令和元年のロシア向け完成自動車の輸出でございますが、北海道からウラジオストク等への輸出につきましては、7万4,142トンとなっております。それで、小樽港からは7万4,140トンということで、ほぼ小樽港から出ているものということでございます。

○中村（誠吾）委員

逆に聞きましょう。では、なぜそのような大きな割合、要するに、小樽港は強いのですよ、小樽港の強みといいますと、それは何だと思っていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽港の強みといたしましては、やはり今、距離的なもの、サハリンであれば、非常に近いところがございますし、ウラジオストクにつきましても、距離的なもの、リードタイムも短いと考えております。

また、古くからロシア貿易が小樽港は盛んでございまして、そういった中で、中古車を輸出していたという状況もありまして、ロシア貿易に精通した港湾事業者等が多数いること。また、多くの船が往来しているところが強みであると考えております。

○中村（誠吾）委員

では何でも裏があるから逆に聞きましょう。では、逆に他港に行ってしまったのです。そこには小樽港にはない何かがあると、あるからでしょうね。どういうふうに考えていますか。こういうことの調査をしたことがありますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

他港に行ってしまった原因になるのですが、今回のことで言いますと、苫小牧港に移転してしまったということになるのですが、独自調査というか関係事業者からのヒアリング等は行っておりまして、今回お話を聞いた中ではやはり中古自動車の輸出になりますので、輸出前の車両の保管スペース等、これが一定程度必要であるというところがございます。小樽港はなかなか港湾の背後地が狭い港でありますので、苫小牧港と比べてしまうとこちらのほうで不利な点があったのかというところでございます。また、雪が少ないことも若干理由として挙げられていたかというところでございます。

○中村（誠吾）委員

調査していますね、まずは。

実際の中古車の流れとして道内で中古車となった物が輸出されるだけでなく、本州からの中古車もあると思うのです。東北から送るものも。それで関東近辺。それがどのような方法で入ってくるか。例えばフェリーに乗って自走で来るものもあるのです。中には、動くから。何でも船に積んできて荷物にしてくるわけではないのです。これは私の当てずっぽうではなく、事実あるのだけれども、実際にこういう入ってきかたを調査などしたことありますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

こちらにも実際の調査というか、関係事業者からのヒアリングになりますが、まず小樽港から出ている車のほとんどが道内のものでありまして、道内のオークション、近年はオークションで仕入れた中古車がほとんどということでした。本州から来る中古車はほとんどない。僅かあるかないかというところであるということでお話を聞いております。

○中村（誠吾）委員

中古車と一口で話をしているのですけれども、皆さんも覚えているけれども10年以上前は船にいっぱい乗せて、

船のへりから半分出ているような状態で運搬していたのです。記憶があります。しかし今、立派なRV車や大型のワゴン車もあるように見えます。ですから、最近の需要といいますか、求められている中古車についてはどのようなものになっているか、商品の分析をしていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

こちらも、何度も申し上げて申し訳ないのですが、業者からの聞き取りになりますが、やはり向こうの地域の特性もありまして、RVなどの車は非常に高い人気は続いているということでございます。ただ、最近是先ほど御説明させていただいたのですがオークションで仕入れる車が多くなっておりまして、その中にはリース落ちとかレンタカー落ちとかというのも増えてきているというお話でございました。ですから、商用車のものとかコンパクトカー。さらには今ハイブリッドの車も若干出ていっているというようなお話では聞いております。

○中村（誠吾）委員

業者からの聞き取りとはいえ、よく情報を集めています。頑張ってください。

それで、数年前からロシア、そしてウラジオストクの情報を得るため市長も行っていますので、港湾室では現地に訪問していると思います。そしてRORO船の関係者と直接面談しての何か情報はありますか。

また、その企業以外の中古車扱いの業者から、今言っていました情報を得た内容はどのようなものがありますか。

そして、小樽市として注目すべきものはどのようなことをしたか。

○（産業港湾）港湾振興課長

ロシア、ウラジオストクの訪問の際に、船社等を訪問させていただきましてお話を聞いておりました。RORO船の関係者からのお話としては、中古車だけではなく一般貨物の取扱いも始めていきたいというようなお話も聞いておりましたので、そういった面では小樽港から出せるものの検討等も行っていました。また、RORO船以外の中古車の取扱業者からの情報では、先ほどもお話ししたとおりRV車等の人気が高いということと、やはり日本車自体の人気はまだ高いということでお話は聞いておりました。

小樽港といたしましては、先ほども御説明したとおりオークション等で運ばれている車も多くなっておりまして、そういった面ではやはり札幌から近い小樽、そういった面でリードタイムも短いというところもありますので、そういったところは小樽港のメリットがまだまだあるのだなということでは考えていたところです。

○中村（誠吾）委員

最後なのです、このRORO船。今回のことがあっても私は小樽港として中古車輸出は重要な戦略の一つであることには変わらないと思っています。先ほどお聞きした貨物量について、定期船がなくなることでもまず単純にその貨物量が減るとは私は思っていないのです。そんな単純なことではないと思っているのだけれども、まだまだ他の業者によりRORO船以外の、今言いました普通の船で輸出は継続されることになりました。

それで、これも重要なことなのだけれども、今後、小樽市として、たしか認識しているということを言いましたね。指定保税地域の活用もあるでしょう。それに、今、小樽港で港湾活動している業者と、それこそスクラムを組んでいかななくてはならないのですよ。

ですから、もっと言いましょうか、苫小牧港と言ったのだけれども、別に語弊がない。巻き返しを図らなければならぬのです。そのことについて意気込みを聞かせてほしいし、どのように今認識していますか。

○（産業港湾）港湾担当部長

今回、大変御心配をおかけしましたが、このRORO船の苫小牧港への移転につきましては私どもも本当に残念な思いと、また悔しい思いをしているところでございます。指定保税地域に絡めても少し御質問がありましたが、今回RORO船が着いていた場所が港町ふ頭になっておりまして、私どもの指定保税地域というのは第3号ふ頭になります。本来、私どもの強みの一つが、この指定保税地域を生かして貨物を出していくということなのですが、この辺が少しRORO船の荷役においては生かし切れなかったところも一つございます。

こういったところも踏まえて、今後ロシア、ウラジオストクに向けての貿易について向き合っていきたいというふうに思っているところでございますけれども、まず、今、私どもは、代理店の方、そして残った船社の方と、この在来線の、一般貨物船のウラジオストク便の定期航路化に向けて準備をしているところでございます。

この航路を最大限活用して、小樽港としての中古車もそうですけれども、一般貨物についても少しずつ増やしていけるような取組をしていこうというところで、私ども小樽港貿易振興協議会の中に新たにロシア貿易促進部会というものを設置しまして、もう既に資料といいますか、勉強会などを始めてございます。

やはりその中で出てきているのが大きな点として2点ございまして、まずはこの一般貨物を増やしていくという、これは小樽港から出ていくときは中古車がメインになりますけれども、来るときに空で来ます。この空の部分がもったいないというところもありまして、こういったところを増やしていくって、一往復の中で船社としても利益が上がるような仕組みをつくると。それによってこの航路の利便性なり、そういったものを高めてやっていく必要があるかというところがまず出ているのが一つでございます。

また、情報発信といいまして、実は今回ウラジオストクの関係でる御説明をさせていただきましたが、私ども小樽港とサハリンは年間、一般の貨物船でコルサコフは47回貨物船が出入りしています。ほぼこれも定期的に運用されているような部分がございます。こういった部分が個別の業者がやられているところがあって、なかなか小樽港として情報発信ができていない部分がございますので、この辺も専門部会の中では課題だねという話になっております。

ですから、まずウラジオストクの定期航路化、そしてサハリンに向けても47回入っている実績を小樽港としてPRしながら、小樽とこのロシアの貿易の促進を進めていきたいというふうに考えているところでございます。これからの取組になりますけれども、私どもとしてはしっかり民間と連携して取り組んでいきたいと思っておりますので、御理解いただければというふうに思います。

○中村（誠吾）委員

しっかり総括されていますね。それであれば安心とは言えないけれども、今後注視していきます。

○面野委員

◎コロナ禍における市内の状況について

コロナ禍における市内の状況について、まず確認をさせていただきたいと思います。

初めに、コロナ禍の影響により破産申請手続を開始した市内居酒屋運営企業の記事を先日、拝見しました。その記事の中では、管内ではコロナ禍の影響による破産申請手続開始は初だということで載っておりました。また私自身も実際に市民の方から、事業者の方から、この1年で飲食店が例年にないほどのスピードで閉店、廃業しているというような、そういったうわさも聞きます。真実かどうかは分かりませんが。

そこで、実際に小樽市では飲食店に限らず、企業や個人事業主が閉店や廃業などに至ったケースを把握できるデータは持ち合わせているのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

廃業等ということでございますけれども、私どもで把握しておりますのは負債総額が1,000万円以上で法的整理をされた法人の情報については民間の調査会社から情報をいただきまして把握している状況でございます。

○面野委員

それでは負債総額1,000万円未満の廃業ですとか、お店が閉まってしまったとか、そういったものについては把握できる方法がないという理解でよろしいですか。

○（産業港湾）産業振興課長

負債総額1,000万円未満のものでございますけれども、統計的に把握しているものはございません。一時的な休業なのか、

そもそも廃業しているのか、なかなかその辺の実態をつかむのが難しい部分もありますので、1,000万円未満の統計的に押さえている分はございません。

○面野委員

それでは、ちなみに今押さえている負債総額1,000万円以上のケースで、市が押さえている数字は示せるものなのでしょうか。

○（産業港湾）産業振興課長

年間ですと令和2年からという形で申し上げますと、令和2年1月から12月までは5件の倒産がございました。それから、今年に入ってから、先ほど委員もおっしゃっていました居酒屋の1件がございました。

○面野委員

その令和2年の1月から12月に確認されている5件というのは、これは新型コロナウイルス感染症が原因だったかどうかというところまでは分からないという押さえですか。

○（産業港湾）産業振興課長

令和2年に倒産になりました5件については、新型コロナウイルス感染症とは直接関係のないという形で押さえております。ですので、新型コロナウイルス感染症が影響での倒産は、今年に入ってから1件だけだというふうに把握しております。

○面野委員

次に雇用の関係で伺いたいと思いますが、以前、中村誠吾委員の質問でもあったのですが、コロナ禍の影響によって解雇された労働者の実態はなかなか把握できないというようなお答えをお聞きしました。ハローワークも公表できないというような趣旨、御回答だったかと思うのですが、そういった公表の考え方について、ハローワークを所管する労働局の見解、なぜ公表できないのかというようなところはどのように伺っておりますか。

○（産業港湾）商業労政課長

こちらですけれども、労働局では新型コロナウイルス感染症による解雇などの数字を都道府県単位までは公表しているのですが、市町村単位ですとかハローワーク単位で公表した場合には企業や個人を特定できる場合があるということで公表はしないと言われてございます。

○面野委員

企業、個人への情報のプライバシーというか保護というか、ということなのですから、例えば、もしもそういった新型コロナウイルス感染症によって失業、離職されたといった数値的な指標というのがもし小樽市で把握できれば、これまで以上の失業対策、離職者支援みたいなものは効果的に実施できると考えられますか。

○（産業港湾）商業労政課長

仮に労働局でそういった市町村単位ですとか、そういった形で公表できる場合としましては、雇用保険を掛けている方が対象になると思いますけれども、そういうふうに公表がなれば雇用対策の事業を実施する上でも目安にすることはできるというように考えてございます。

○面野委員

ちなみに、こういった経済的な状況ですとか、そういったものというのは、もちろん各自治体にある商工会議所なども把握されていたりとか、対策を小樽市へも要請・要望にも来たりしていたのですが、このハローワークの公表については、何か労働局に要請するような動きは全国的にもあるのでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

全国的にということとは少し分からないのですが、労働局の方が実際に市にいらっしゃることもありますので、そういったときにもお願いをしているところでございます。

○面野委員

ぜひ、正直、先ほど課長がおっしゃっていた特定の企業、個人が特定されてしまうという懸念もありますので、例えば誰も見られるような情報開示とはいかないまでも、やはり行政機関だったり関係機関、こういう労働関係の関係機関が把握できるような何かそういった仕組みが必要なのではないかと私も思いますので、どういうふうに私たちが動いていけばそれが達成できるのか分かりませんが、一度会派に持ち帰りさせていただきまして、何か私たちもできることがあれば協力していきたいと思います。

次に、直近で示された12月の雇用失業情勢では、市内の有効求人倍率は1.06倍で前年同月比で0.38ポイント減少していると示され、これは11か月連続で前年割れだそうです。このような状況を踏まえて、現状の雇用情勢と今後の短期的な情勢をどのように分析することができるか、御説明をお願いいたします。

○（産業港湾）商業労政課長

現状ですけれども、ハローワーク小樽で公表している新規の求人状況を見ますと、建設業で増えているというところはありますが、昨年の同期との比較では道路旅客運送業ですとか宿泊飲食サービス業、また理美容などが含まれる生活関連サービス業におきまして70%以上の求人の減少が見えるということでございます。そういったことから、やはり観光客の減少が雇用にも影響している状況にあると言えると思います。

また今後といたしましても、北海道の集中対策期間は終了いたしましたけれども、この状況はもう少し続くのではないかと考えております。

○面野委員

私もほぼ同様のことを思い懸念しているところですが、先ほど廃業件数ですとか雇用状況についてお伺いしましたが、市内の全体的な経済状況について、どのような情報を得て分析されているのか。

また、現在把握しておきたくても、先ほどハローワークの新型コロナウイルス感染症による失業者の情報が入ってこないというような、そういったような御答弁もございましたが、現状把握しておきたくても入ってこない情報があって、なかなか対策が立てられないとか、そういったような何か懸念事項みたいなものがあればお聞かせいただきたいのですけれども、いかがですか。

○（産業港湾）産業振興課長

市内の状況を把握するための情報ということですが、私どもが参考にしておりますのが小樽商工会議所が実施しております小樽市経済動向調査をはじめ、私どもにセーフティネットの認定の申請がきておりますのでそういった申請状況、それから新型コロナウイルス感染症の関連でこれまで支援制度を実施してきておりますので、その関係で売上げ等の情報を把握しているということです。

それから中小企業実態基本調査、これは今、集計中ですが、この中でも新型コロナウイルス感染症の現状等の把握を調査項目に入れているということと、さらには金融機関、それから事業者の方に直接聞き取りをする形で必要な情報の把握に努めているところでございます。

○面野委員

小樽市独自でも様々な産業経済施策を実施しておりますけれども、やはりどういった状況なのかという分析をしなければなかなか正確で効果的な対策がきつと打てないのではないのかとも思いますので、やはりその辺の分析・調査も引き続き深掘りしていただきたいと思いますので、その点についてはよろしく願いいたします。

◎若者就職マッチング支援事業費について

次に事業費のことについてお伺いしていきますけれども、小樽市では2018年度まで高校生就職スキルアップ支援事業という名前で取組を行っており、今回、当初予算に計上されております若者就職マッチング支援事業としては2019年度から始まっております。こちらは市内の高校、大学等において、就職を希望する生徒及び学生と新卒未就職者、それから若年早期離職者を対象とした就職率向上及び地元定着を図るための事業を実施している。そして一

定の効果を上げてきております。

今年度も同様に若者就職マッチング支援事業に取り組み、市内企業の見学会、出前説明会、インターンシップ、状況調査、それに加えて関係機関との情報交換を実施するほか、市が事務局となっている小樽市雇用促進協会では合同企業説明会を実施することになっていましたが、人と人が直接会って成り立つ取組も多いと見受けられるのですけれども、こちらやはり人と人が直接会って、コロナ禍の影響を大きく受けたのかと懸念をしているところです。

初めに、今年度の支援事業へのコロナ禍の影響についてお示しください。

また、当初の予定を変更して行った取組、それからコロナ禍の対策を実施して取り組んで得られた成果などがあれば御紹介ください。

○（産業港湾）商業労政課長

学校では新型コロナウイルス感染症の影響で休校になることがございましたので、授業の遅れが発生したということで授業を優先する必要があるためにインターンシップですとか企業説明会などの参加をしたくてもできないといたしますか、そういったことはございました。

また、当初の予定を変更したものといたしましては、高校3年生向けの合同企業説明会を6月に開催する予定でしたのですけれども、こちらを7月に延期いたしまして、1回当たりの参加者を減らすような形で時間を分けた2部構成にして開催いたしました。

その合同企業説明会の中で成果と言えるかどうか分からなく難しいところですが、例年であれば一つの企業の話を書くときには大勢で群がってといたしますか、聞いていたことがあったのですが、一つの企業に話を聞くことができる人数を制限いたしました。説明時間も何分というのも決めたのですけれども、そうしたところ、話を聞きたい企業のブースが定員になってもう埋まってしまっている場合に、次の時間までの間、自分の希望職種、希望業種ではなかったけれども話を聞いたことによりまして、その業種ですとか仕事に興味を湧いたといったような声がございました。結果的になのですが、こうしたことも就職への視野を広げてあげられる方法ではないかと感じたところでございます。

○面野委員

なるほど、興味はなかったけれども聞いてみたら意外に関心が持てたというような、そういったような実態があったということですが、先ほど松田副委員長からも新卒者の就職について数値でお示しされておりましたけれども、先ほどの数値は私もメモを取らせていただいたのですが、コロナ禍の影響について何か例年とは違う独特の動向ですとか、そういったようなことを何か学校側ですとか企業先から情報があって把握されていること、それから分析されている点などがあれば御説明をお願いしたいのですが、いかがでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

ハローワーク小樽の情報になりますけれども、市内といいますかハローワーク小樽管内の高校生の卒業者数は減少しております、昨年度と比較いたしますとマイナス5.4%の減少でございます。また、就職希望者数も減少しております、こちらは31.4%減少しております。これに伴いまして、ハローワーク小樽管内への就職希望者数も昨年度と比較しますと32.6%減少しております。

同じく、ハローワーク小樽管内の求人数も20.1%減っているのですが、求人数の減少は就職希望者数の減少よりも少ないために、小樽管内の求人倍率といたしましては、昨年の1月末で3.49倍であったものが、今年の1月末時点では4.14倍と昨年よりも高い値となっております。これは高校から聞きましたけれども、新型コロナウイルス感染症の影響を考えまして、就職よりも専門学校などの進学を考える生徒が多いというようなことが原因と聞いてございます。

○面野委員

なかなか、イメージ、想定というか例年ではない動きになっているということをお伝えしていただきまし

たけれども、この事業について、若者に対して地元への就労支援は人口減少対策にも一部つながる大切な事業だと考えます。引き続き、本事業の実施は必要だと考えますが、新年度予算の中で就職対策として力を入れたい部分をお示ししていただけますか。

○（産業港湾）商業労政課長

力を入れたい部分といたしましては、高校3年生向けのそういった合同企業説明会のほかにも、やはり早い段階から市内の企業を知ってもらうということで高校1年、2年生向けにもそういった合同企業説明会ですとか出前説明会といった機会をつくることが重要と考えております。

今年度も実施したのですが、ちょうど新型コロナウイルス感染症の感染者が増えた時期に当たってしまいまして、学校が参加できないと、辞退するようなことが多かったので、そういったところを実施して考える時間をつくってあげるというか、そういったことで準備につなげてあげられればと考えてございます。

○面野委員

今年は就職希望者が大分減って進学傾向が強いとお伺いしましたけれども、やはり学生でも1回市外に出てしまうと、そのままその学校の土地なのか、さらには全然違う土地なのかということで、きつとこの若年層、若い世代が小樽市外にやはり出たまま戻ってこないというような実態も多分あると思うのです。今ほど御説明をいただきました高校1年生、2年生ぐらいから市内の事業者というか働けるところがこういうところがあるのだよというのも、もしかすると就職活動をするときに思い出していただければ、また戻って小樽で就職ということも一部かなうのかとも思いますし、やはり今コロナ禍で仕事環境の見直しで、都会で働くよりも本拠地を移してとか、そういったような考え方もございますので、引き続きこの社会情勢にあった支援事業を進めていただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

◎日本遺産候補地域について

次に、日本遺産の候補地域について伺いたいと思います。

まず、新たなストーリーではなくて、前回申請した「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」を日本遺産の候補地域に再チャレンジした、その決断した経緯について御説明をお願いします。

○（産業港湾）観光振興室田中主幹

まず「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽」につきましてですが、小樽市日本遺産推進協議会におきましてまとめられたものだというふうに考えておりまして、この壮大なタイトルと魅力的なストーリーにつきましては、ほかには代え難いというふうに考えているところでございます。

今年度の事業の中で小樽文化遺産ジャーナルの発行であるとか小樽文化遺産ポータルといったウェブサイト、SNSの実施と、あとロゴマークの市民投票の実施といったようなことで市内外に広く情報を発信しているところでございます。

こうした事業を生かしながら、さらにその日本遺産候補地域の認定後に文化庁の補助事業を活用した地域活性化事業を進めていきたいというふうに考えたところでございますので、本年1月12日に小樽市日本遺産推進協議会におきまして再チャレンジを決定したといったところでございます。

○面野委員

それでは前回の認定されなかった申請内容について、審査の際の指摘内容、それから今後の、ただいま御説明いただきました候補地域への申請内容をどのような方向で検討しているのか、内容についてお示してください。

○（産業港湾）観光振興室田中主幹

前回申請時の日本遺産審査委員会の指摘内容につきましてですが、日本遺産としての特徴、それから新規性に欠けるといったコメント、それから民の力の伝統を生かしたボトムアップ型観光都市に期待をしたいといったようなコメントが出されたというところがございます。

今後、候補地の申請に向けた考え方につきましてですが、現在、小樽市日本遺産推進協議会で二つの部会において検討いただいているところでございます。ストーリーにつきましては、本市が申請するストーリーをより広く理解しやすいように内容は変えずに構成を少し変更するといったところで御検討いただいております。地域活性化準備計画につきましては1月30日開催のシンポジウムにおきまして日本遺産審査員長の國學院大学の下村教授の講演内容を踏まえまして、着地型観光の整備等を文化財の保護等の財源の一部に充てるような仕組みを構築できないかといったような循環型の事業に変更する方向性で考えているところでございます。

○面野委員

候補地域申請後のスケジュールについてと、加えて認定取消しについて、この辺に関するルールで何か分かっていることがあれば御説明をお願いします。

○（産業港湾）観光振興室田中主幹

候補地域申請後のスケジュールでございますけれども、候補地域の申請受付期間が本年3月22日から24日の3日間となっております。認定時期は有識者委員会の審査の上、本年6月下旬を予定しております。取消しに関するルールにつきましては現在まだ文化庁から示されておりませんので、小樽としては把握していないといったところでございます。

○面野委員

それでは候補地域となってから3年後に総括評価があるということですがけれども、具体的にどのような内容が評価されるのか、今、分かっている内容を御説明お願いいたします。

○（産業港湾）観光振興室田中主幹

総括評価の内容につきましてですが、計画目標の達成に対する評価といった部分と、取組内容に対する評価の大きく分けて二つがございます。計画目標に対する評価につきましては、観光客の入込客数であるとか地域の文化に誇りを感じる住民の割合といったものがございまして、取組内容に対する評価につきましては、観光客のストーリーの理解の深まりに関する満足度であるとか観光客の滞在時間の増加、それからウェブサイトのページビューの件数といったものが挙げられているところでございます。

○面野委員

それでは、最後に二つ、質問をまとめさせていただきます。

まず、今回の候補地域制度について何件ぐらい挙がってくるのかを知りたいと思います。これまで申請されていないストーリーについても、候補地域として新たに申請できる制度なのか。

もう一点が、今後この日本遺産の候補地域の制度を進めていく上で市民と市が連携して協力できるということとはどのようなことなのか、この2点について御説明をいただいて質問を終わりたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室田中主幹

まず少し前後しますけれども、候補地域につきましては、新たなストーリーであっても申請することは可能という制度になっているところでございます。

それから、候補地域の申請件数といったところでございますけれども、文化庁が所管するということもございまして件数の把握は正直分らないところでございますが、想定としまして、本年2月9日に文化庁から候補地域の募集に関する通知があつて、3月22日から24日の期間の中で受付するということで非常に短期間な取組でございまして。そうしたことを考えますと、なかなか新規のストーリーを申請するのは難しいのではないかというふうに考えておまして、前回、小樽市と同様に不認定になった地域が48地域あるものですから、恐らく最大でも48になるのではないかとこのように予測しているところでございます。

それから、小樽市と市民が連携して協力できることがあるのかということですがけれども、総括評価の一つといったところで先ほども少し触れましたが、地域の文化に誇りを感じる住民の割合といった部分と、それから個人サポ

ーターであるとか法人サポーター、加えてガイドを含めた地域プレーヤー数といったような項目がございます。そういったことを考えますと小樽市とか小樽市日本遺産推進協議会だけではなくて、市民の皆様や市内の企業の皆様とか、そういった方々の御協力をいただきながら候補地域認定後の事業を進めるといったことが認定後3年後に日本遺産の認定に近づくといったように考えておりますので、ぜひ一緒になってスクラムを組みながら取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

○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2時39分

再開 午後3時03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。

自民党に移します。

○高木委員

◎市内企業の動向について

まずは市内の企業の動向について伺います。

1月18日時点での新型コロナウイルス感染症の影響を受けた倒産、負債1,000万円未満、個人事業主を含む件数が全国で900件という情報があります。また、道内企業においては倒産件数が175件、コロナ禍に伴う金融機関の資金繰りで倒産は減っているようですが、先行きを見通せずに事業継続を断念するケースが増えている状況であります。その175件のうちに新型コロナウイルス感染症関連の倒産は35件という情報を頂いています。また、雇用に関していうと、2月26日の時点で新型コロナウイルス感染症に伴う解雇または雇用の雇い止めが全国で9万185人。そのうち道内では3,413人。1万を超える事業所が今後経済情勢次第で解雇を検討しているという状況ですが、先ほど面野委員の話で、新型コロナウイルス感染症に関する倒産件数は小樽市では1件ということで、あとは雇用関係については把握ができていない。これは引き続きこれから情報収集できるような進め方をさせていただきたいと思っています。

そこで、昨年の6月、7月ぐらいから金融機関の資金繰りで借換えや借入れをしているのですけれども、これからの情勢を見ると、この4月、5月、耐えられない企業が多く出てくるのではないかなというふうな予測ができるのですが、今、小樽市としてはどのように捉えているかお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

資金繰りの関係ですけれども、昨年5月から民間金融機関でも無利子・無担保融資というのが始まりまして、私どもに来ておりますセーフティネットの申請も5月、6月はかなり多い状況でございました。その後はセーフティネットの申請件数は一時落ち着いてきた感じはあったのですが、感染が再拡大したということで、最近また申請が少し増えてきているというような状況になっています。借換えですとか追加融資、こういったものを検討される経営者の方もいらっしゃるのかなというふうに思っております。

今後、無利子・無担保融資も期間が延長されたりしておりますので、今後の動向を見ながら、我々としてどういった支援が必要なのかは動向を見極めた上で判断していく必要があると考えております。

○高木委員

多分セーフティネットの中で小樽市の申請書類というのですか、そういうのを多分企業から提出されているので

しょうけれども、ある意味新型コロナウイルス感染症が収束してふだんの生活に戻るであろうまでに、専門家の皆さんは1年か2年かかるだろうと思う中で、ただ、今新型コロナウイルス感染症がまた感染拡大した場合に、その企業を支援していくことは必要であると考えますが、今、交付金等の幾ら何をするというわけではなくて、その準備段階としての打診というのは今考えているところがありますか。

○（産業港湾）産業振興課長

打診ということですが、どういうことを市として考えていくかということによろしいでしょうか。先ほども申したとおり、無利子・無担保融資が少し延長されて民間金融機関では今月まで、政府系金融機関では9月まで延長されているという形があります。もちろん各自業者によって借りられる枠というのがありますので、今、借りている融資額でいつまで資金繰りがしていけるのか、その辺は個々の企業で少し違うかと思いますが、我々も制度融資を実施しておりますので、その無利子・無担保融資の状況を見ながら制度融資で支援をしていくのか、また別の支援策を講じていくのか、その辺についてはもう少し先を見た上で判断をしていきたいと考えております。

○高木委員

今こういう状況ですので4月、5月、6月の企業の動向をぜひ収集して進めていっていただきたいと思います。

あと、今第1弾から第7弾の支援の中で、期限を延長されている雇用の補助金の部分になるのですが、これはもし答えられたら何名ぐらい今申請がきているか、お答えできますか。

○（産業港湾）商業労政課長

雇用調整助成金等活用促進補助金でございます。こちらは3月5日現在で、件数としては68件の申請件数がございます。

○高木委員

これはもう離職した方ということで理解していいでしょうか。

○（産業港湾）商業労政課長

こちらは雇用調整助成金ですとか緊急雇用安定助成金を企業が使う場合に、その申請を社会保険労務士などに委託した場合の補助金ということでございます。

○高木委員

この離職の方の部分というのは申請が来ているのでしょうか。その部分についてお願いします。

○（産業港湾）商業労政課長

離職者ということであれば離職者支援給付金事業のことですか。こちら2月1日時点といたしまして、申請が353件で給付件数は349件と、福祉部の事業になるのですが、聞いてございます。

○高木委員

◎市の新型コロナウイルス感染症経済対策の効果について

次に、これまでの第1弾から第7弾までの交付金の中で様々な支援をしてきました。その中で、小売事業等の事業継続支援だとか、飲食店のクーポン券、または観光事業者の支援等様々なものを実施してきたわけですが、今の段階で答えられる効果検証ができていますものをお聞かせください。

○（産業港湾）藤本主幹

これまで各種経済対策を行ってきたところなのですが、詳細な経済波及効果までは分析できておりませんが、私から消費喚起を目的とした飲食店応援クーポン事業ですとか、まるごと小樽プレミアム付商品券事業の状況について説明させていただきたいと思います。

まず、飲食店応援クーポン事業につきましては、外出自粛要請等がございましたので大きな影響を受けた市内の飲食店の事業継続を図ることを目的に額面5,500円のクーポンを4,000円で販売したところでございまして、こちらにつきましては販売から3日程度で全て販売されたという状況でございます。

登録店につきましては357店でございまして、約8,200万円が市内の飲食店で使用されたということでございます。

7月18日から販売、使用開始となったわけなのですが、当時何といいますか、外食すると後ろ指を指されかねないような雰囲気だったこともありまして、飲食店の皆さんにお話を聞きますと、この事業を契機に外食しやすい雰囲気が醸成されまして、常連客中心だったということでありましたが、多少お客様が戻ってきたと、そういったような効果があったというような声を聞いてございます。

次に、まるごと小樽プレミアム付商品券事業につきましては、業種を問わず市内の店舗で使用できるものでございまして、額面1万3,000円の商品券を1万円で販売したということでございました。1枚につき1,000円の商品券を13枚、うち7枚が市内共通券、6枚が地域応援券でございまして、追加販売なども行いまして最終的には99.4%が販売されている状況でございます。

商品券の取扱店が1,141店ということでかなりの数多くなってございまして、約6億4,000万円が11月4日の販売開始から期間中に使用されたということでございます。

今回、初めて市内に本社本店がある店舗のみで利用できる地域応援券といったものを導入したわけなのですが、地域応援券と市内共通券合わせて、商品券の販売数全体の過半数を超える3億6,000万円が市内に本社本店のある事業所、端的には市内の商店街ですとか市場、飲食店、こういったところを中心に幅広く使用されたということでございますので、市内の中小・小規模事業者の事業継続支援に一定程度寄与できたのではないかというふうに考えてございます。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

私からは観光の状況としてお答えをさせていただきます。

観光としましては、宿泊施設誘客促進事業費補助金を「泊マル、オタル。」キャンペーンということで実施しておりまして、これは昨年9月から今年の1月末までを実施期間としました。こちらの予算額は3,500万円で、43事業所が登録されまして、当初それぞれの誘客計画の計画上は合計で延べ5,500人を誘客するという計画でしたけれども、実績としましては途中新型コロナウイルス感染症の影響により停止期間などがありながらも、延べ5,729人の誘客を図ったものでございます。

○（産業港湾）次長

今、消費喚起ですとか観光需要関係のお話も差し上げましたけれども、一番予算の大きい部分では事業継続の支援金を幾度かやっておりますので、直接的に支援をすることによる事業継続の支援、あるいは通称がんばる補助金ということで実施いたしました、その実施に伴う感染対策の促進、あるいは新たな取組、事業の促進、こういったような効果があったのではないかというふうに考えてございます。

○高木委員

この支援金制度は大きな資金を使っているんで、今後へつなげる情報の情報にもなるので、そのお金を出した部分の効果というものはぜひ検討してもらって、ほかの部分に関しても全部は聞きませんが進めていただきたいと思います。

◎観光誘致促進事業費補助金と観光広告プロモーション事業費補助金について

次に、当初予算の主要事業の中で、観光誘致促進事業費補助金と観光広告プロモーション事業費補助金、この部分の事業内容と予算の内訳をお聞かせください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

観光誘致促進事業費補助金、観光広告プロモーション事業費補助金の内訳ということなのですが、いずれの補助金につきましても小樽観光協会への補助金になります。観光誘致促進事業費補助金の主なものを申し上げますと、インバウンド向けのSNSを活用した情報発信などをはじめとします情報発信事業。また、国内外のプロモーションとしまして、海外向けましてはアドベンチャートラベル・ワールドサミットが本年9月の開催予定となっております。

りますが、こちらをきっかけとしました欧・米・豪向けの体験型コンテンツの情報集約、発信ですとか、こういうもの。また、海外の旅行会社等に向けましたオンラインセミナーによる情報発信。国内に向けましては物産展の連携事業ですとか、あとは国内旅行博への参加、こういうものを予定しております。

また、次に観光広告プロモーション事業費補助金につきましては、まずは道央圏を中心とした訴求力の高い雑誌や新聞の広告ですとか特集ページの掲載。あとは海外に向けましては、オーストラリアに向けましたサイトがありますので、こちらのウェブ広告、こういうものを予定してございます。

○高木委員

市民の人もそうなのですが観光誘致として来ていただける観光客の方にも、やはりメリットのあるものを付随して組立てをしていくと、小樽に来てもらったらこんなメリットがありますよ、あんなメリットがありますよ。例えばクーポン券で食事が割引になります。買物ができます。タクシーが乗れます。そんなものを組み立てながら仕組みづくりをすると、発信と受信という部分の経済効果が生まれる、要は発信して来てくださいというだけなのか、もしくは来てもらえるクーポンだとかの組立てを一緒に取り組むことによって発信ができるのではないかなと思うのですが、その部分についてはどうお考えですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

今後におきましては、新型コロナウイルス感染症の状況ですとかタイミングを見極めながら、委員からいただきましたアイデアですとか考え方も踏まえまして、効果のある取組について小樽観光協会とも検討してまいりたいと思っております。

ただ、現時点におきましては新型コロナウイルス感染症の影響で積極的な誘客事業が実施できないというこの状況下の中では、情報発信を中心に国内、海外に向けたプロモーションということで実施してまいりたいというふうに考えております。

○高木委員

観光事業者だけではないですけれども、やはり今も新型コロナウイルス感染症関連で1月、3月の売上げが8割から9割と減少されています。ある意味その発信と回復を見込めるような仕組みづくりをしていくことが大切だと思うので、ぜひいろいろなプログラムを横のつながりで組み立てながら経済を回すという仕組みも必要と考えますので、答弁できれば答弁をいただいて質問を終わります。

○（産業港湾）観光振興室長

今、委員からいろいろ御提言がありましたけれども、まさに宿泊してクーポン券を発行するという事業は、そのクーポンを使って市内の飲食店ですとか小売業にも波及効果はあるというふうに我々も感じておりますので、今年も小樽宿泊サンキュークーポンという形でやらせてもらいましたが、その事業内容の精査も含めて今後についてはそういった波及効果のある取組も併せて検討していきたいというふうに考えてございます。

○中村（吉宏）委員

今、我が党の高木委員からは現状の確認、厳しい状況も出てまいりまして、私からは今後の展開についての質問を中心にさせていただきます。

◎森林環境整備事業費について

まず、森林環境整備事業費についてでありますけれども、まず、この事業の概要を御説明いただけますでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

事業の概要といたしましては、まず市有林の森林整備に関する施策といたしまして、集積計画の策定を293万7,000円。森林の公益的機能の普及啓発といたしまして、旭展望台周辺の環境整備228万1,000円。中身は、既設大型看板

の更新91万7,000円。遊歩道丸太階段の補修57万7,000円。ベンチの補修16万5,000円、遊歩道樹木枝払い41万1,000円、枯損木処理21万1,000円。

次に、木材の利用促進といたしまして、公園用木製野外卓を手宮緑化植物園に配置します、87万8,000円。あと、木製アスレチック遊具をおたる自然の村に3基配置いたします、365万2,000円。その他は森林のクラウド、システムサーバーの接続手数料とか管理経費として25万2,000円です。

○中村（吉宏）委員

今いろいろ事業内容を示されまして、まず旭展望台の前に、森林に関して遊歩道の枝の剪定等話ありましたけれども、それからアスレチックの更新の話もありましたが、これは近隣の森林の木を伐採して何か利用していくとか、そういうことを検討しているということなののでしょうか。

○（産業港湾）宮田主幹

旭展望台周辺の剪定等の樹木の活用ということでございました。

今のところ、これはあくまでも伐木した木を活用という形ではございません。

○中村（吉宏）委員

森林環境事業税などがこういう財源になっていくのかと思っているのですけれども、この事業税が財源になっていくとすれば、自動的に国から交付されるのか、あるいは小樽市がこういう整備をすると予算要求をしていくタイプなのかお示してください。

○（産業港湾）宮田主幹

これは総務省から9月と年明けの3月に、それぞれ道を通じて譲与税額と予定日が通知されるような形でこちらの市に譲与税が来ます。

○中村（吉宏）委員

少し明確に。道から市に、特に要求等を上げないで交付してくれるという、そういう性質でいいのですか。

○（産業港湾）宮田主幹

道からというより、国から森林の人工林の面積や就業者、あとは人口によって額が、小樽市の分は決まっているという形で通知されて、こちらに来るということでございます。

○中村（吉宏）委員

通知があつてこちらにということですね。

そういう事業費というか、財源がありながらということなのですから、木材の利用促進に関する森林整備事業というのはあると思うのですが、この概要を説明していただけますか。

○（産業港湾）宮田主幹

この木材の利用促進という項目ですが、これは道産材とか、そういう木材機能の普及啓発をイメージして、なるべく地元材が使われるような形ということで森林環境譲与税の用途の一つになってございます。

○中村（吉宏）委員

財源が森林環境譲与税ということで、今この整備の事業に充てていくときに、例えば今、小樽市内、旭展望台近辺の樹木を一定程度というか、そんな大量ではないのかもしれませんが伐採しながら、先ほどの答弁だとアスレチックの更新などは特に木材の使用を考えていないのだということでしたが、そういうものの利用に充てていくとか、そういうことを考えるべきなのではないかと思うのです。

さらに言って、今、旭展望台からの風景といいますか、周辺の樹木が結構高くなってきていて、少し景観の幅が狭まっているように私も認識をしていたところなのですが、そういった眺望確保のための剪定というか、伐採というか、そういう事業も併せて行うようなことは考えていないのかお示してください。

○（産業港湾）宮田主幹

市有林の眺望に関しての伐採作業の話なのですが、この森林環境譲与税を活用して今回、旭展望台周辺の環境整備という形で行う事業の中身は、要は森林の公益的機能の普及啓発という形で行う事業の中身で、森林整備という形ではございません。

ただ、その中では先ほどお話ししたように、遊歩道の枝払いとか、枯損木の処理は森林に来てくださる利用者の利便性の向上という意味から、一部やるような形で入れてございます。

○中村（吉宏）委員

公益的機能の普及啓発ということでもありますけれども、展望台からの眺望は公益的、特に小樽の景色をしっかりと見ていただくことが前提の場所なので、そういったところへの配慮も今後していただきたいと思います。

何でこの質問をしているかというと、今、遊歩道の整備という話もありましたが、このコロナ禍で結構皆さん自宅にいる環境が多くなりまして、また密集を避けるべきということでもなかなか屋内の行事などは難しい。これから小樽は春から初夏に向かっていく季節に差ししかかって行きますけれども、まさしくアウトドアといいますか、ハイキングですとか、そういった市民の交流の場というものも確保しなければなりませんし、観光についても小樽市内を散策していただいて、旭展望台やその周辺には小樽の史跡なども残っている地域でありますので、遊歩道の整備というのは本当に賛成でしっかりやっていただきたいと思います。

さらには、旭展望台に至る道路の補修等も実は必要になってくるのではないかと思います。整備という枠に絡めてそういったあたりの対応はいただけないのか、お示ください。

○（産業港湾）宮田主幹

旭展望台周辺の道路整備の関連のお話でした。

確かに、言ってみればかなり未舗装道路の部分も結構ありまして、凸凹して走りづらいとか、歩きづらいということは結構ございます。ただ一部市道の部分もあります。それとあと遊歩道は純然たる18コースの遊歩道もあります。それぞれに通常の管理業務の中でできる部分と、あとは今回の森林環境譲与税を使って、直接できる部分とで分けて今後整備していきたいと考えております。

○中村（吉宏）委員

今後の課題ということで、さらにいけばトイレだとか、そういったものの整備も必要になってくるのかと思いますので、少しまた今後も注視していきますので、検討していただきたいと思います。

今森林環境譲与税のお話というか、財源のお話もありましたけれども、国もいろいろメニューを用意しております。観光庁からは既存の観光拠点の再生とか、高付加価値化の推進事業などというメニューもあって、こういうものも場合によってはもし可能であれば取り入れながら整備をいただきたいと思います。

◎観光プロモーションについて

次の項目の質問をさせていただきますけれども、観光プロモーションについてですが、今回事業の予算として外国人観光客誘致広域連携事業費補助金というのを予算化しております。他都市との連携等も示されておりますが、この概要についてお示ください。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

外国人観光客誘致広域連携事業費補助金の概要なのですが、こちらは本市を訪れる訪日外国人旅行者の大部分を占めておりました東アジアですとか東南アジア、こういう国々からのさらなる誘客促進と、また欧・米・豪などの英語圏の国々に向けました誘致宣伝活動を展開するために、北海道ですとか、さっぽろ連携中枢都市圏ですとか、北海道運輸局、また後志の他町村などと広域に連携しながら実施する小樽国際観光客誘致実行委員会の活動に対して補助するものでございます。

また事業内容につきましては、主なものを申し上げますと、悠悠北海道というインターネット、こういうものを

通じまして東アジアを中心に本市の情報を多言語で拡散するですとか、さっぽろ連携中枢都市圏観光協議会におきまして、東アジア、台湾ですとか香港、こういうものに向けたプロモーション事業に参画する予定になっております。

また、欧・米・豪をターゲットとしました運輸局の地域の観光資源を活用したフードプロモーション事業に参画する予定でございます。こちらは札幌市、余市町、函館市、小樽市が連携するものになっておりまして、今回もフランスメディアを招請しまして事業展開したいというふうに考えております。

○中村（吉宏）委員

今、最後に示されたフードプロモーションの内容等、従来ずっとあったものかというところで。連携ですね。地域連携をいろいろされていると。札幌市、余市町、函館市、小樽市ということでありましたけれども、ここで後志の関連の連携というのを私も今注目しておりまして、この事業を行っていくに当たり、後志の他町村との連携というのはいか考えていることはありますか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

この事業費の補助金の中で連携していく後志地域の他町村の状況としましては、先ほど申し上げたフードプロモーションの中で後志でいくと余市町という形にはなりますけれども、後志との連携ということで考えていきますと、後志観光連盟というものがございまして、こちらで後志全体の市町村が観光協会と連携を図りまして、後志全体の誘客を図るように努めているという状況でございます。

○中村（吉宏）委員

後志観光連盟という連盟ですけれども、この連盟の概要というか、どういう組織になっているのかお聞かせいただいてよろしいですか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

後志観光連盟は後志に加盟する後志管内の20市町村で構成されておりまして、それぞれの市町村、また、それぞれの観光協会が加盟して、それぞれ負担金を持ちながら後志広域全体の振興を図っておりまして、マップの作成ですとか、手元に資料がないのですけれども、最近ではインターネット、SNSを通じまして外国人に向けた体験型観光の動画ですとか、そういうものを発信しているような事業であります。

○中村（吉宏）委員

本当に動画配信がお好きだなと思うのですけれども、重要ではあります。情報の発信として非常に重要なのですが、ここで私も気にはしているところ、最近世界の注目といいますか、北海道観光で世界が非常に注目しているところというのが、どうやら我が後志管内のニセコ町であるようであります。パウダースノーが魅力で欧米、それからオーストラリアの皆さんが、やはり再度非常に注目していると。

国もこのニセコについては非常に注目していて、今後、北海道観光の大きな軸になっていくと思うのです。その証拠に世界の名立たるところが投資の活動を強化していますので、このニセコ町の取組なども常に分析し、また交流をして本市の観光と連携をさせていくことは今後非常に重要になると思います。この点に関して、ニセコ町との連携等を強化していただきたいと思いますが、その辺のお考えはいかがでしょうか。

○（産業港湾）観光振興室中村主幹

ニセコ地域との連携につきましては、先ほども申し上げました後志観光連盟を通じて、現在、連携事業を進めているところなのですけれども、今後につきましてはDMOの形成確立計画におきましても、第三ターゲットとして欧・米・豪ですとかの長期滞在者等を掲げておりまして、その取組方針におきましてもニセコ地域ですとか、キロロリゾート等の滞在者に対しまして、日本文化の体験プログラムを構築していくとか、そういう方針も示されておりますので、今後新幹線の開通、こういうものに向けましても、取組におきましてもニセコや倶知安地域との連携は今後本当に重要なものになると考えております。

○中村（吉宏）委員

おっしゃるとおりだと思います。今後、本当に重要になりますし、インフラの整備も進んでいくということでありました。かつては倶知安、ニセコ地域が東洋のサンモリッツと言われていたのですけれども、今はもう世界のニセコになっているということなので、こういうのはしっかりと、また具体的話、これからいろいろと議論させていただきたいと思いますが、まずは注視をしっかりとさせていただきたいと思います。

◎国の新型コロナウイルス感染症経済対策のサポートについて

次の質問をさせていただきますけれども、国の新型コロナウイルス感染症経済対策のサポートということで今回項目を挙げましたが、事業者たちのこのコロナ禍の状況における新しい取組を市としても支援してほしいということとであります。

今回、代表質問で、私も経済の質問の文面の中で現状ずっとこの1年長引くコロナ禍で耐え忍ぶ状況が市内事業者たち、市民の皆さんもそうですけれども、ずっと続いてきている中で、これからは事業者たちが生き残る支援をしていかなければならないと考えております。

その生き残るための支援というのはどのようにしていくのかということとありますが、例えば国も事業再構築補助金なども示している中で、ただ、こういったものになかなか手が届かないレベル、少しハードルが高い部分もあると思うのです。というのは、事業計画を練っていかなければならない。事業計画を確立して申請に及ぶという行為が必要なので、その事業計画を普通の融資を受けるような事業計画のレベルでは恐らくないのだろうと。何か新しい取組だと国が認めるようなものを構築しなければならない。ただ、事業者としてみれば、今までやったことのないような作業だと思いますのでなかなか大変だと思います。

その証拠に国で用意した、前回、雇用調整助成金、これもなかなか手続きが煩雑だということで、小樽市としてはここはお金でカバーしましたよね。雇用調整助成金の活用補助金を出されたわけですが、こういう何か資金面で援助するのか、あるいは相談等を乗りやすいといいますか、そういう環境を整備することでもサポートしていけると思うのですけれども、市としてこの生き残りのための支援というのをどのように考えていくのか、お聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）観光振興室丸田主幹

このコロナ禍で事業者の方々におかれましては大変厳しい状況で、これまで私どもとしましても何とか事業を継続していただきたいという思いもありまして、事業継続を目的とした支援金、こういったものを実施してきたところとです。

それで、今後このコロナ禍が収束に向かってくれる、アフターコロナとかウィズコロナとか言われていますけれども、その先を見据えてやはり取り組んでいく必要はあるのだろうなというふうに思っておりまして、そういった考えもあったことから昨年、通称ですけれどもがんばる補助金を実施したところでありますので、この先を見据えた支援というのですか、取組、こういったものを支援していく必要性というのは認識をしているところであります。

○中村（吉宏）委員

御認識をいただいているということとあります。

やり方としたりいろいろあると思うのですよ。例えばワンストップの相談窓口で事業計画のサポートをしてあげる。これは行政がというよりも行政や場合によっては中小企業家同友会とか商工会議所とか、そういうところの機関の皆さんとも連携する必要があるのではないかなと。

あとそういう事業計画のサポートというのは、事業者がそれぞれ積極的な方はアイデアを持っていらっしやって、例えば今まで飲食店をやって、地場産品を使った居酒屋だったり、食堂をやっていましたが、観光客がこれからまたさらなる観光客の取戻しといいますか、戻ってきたときに、もう一つの差別化、付加価値をつけた事業をしたいと。自分で野菜をつくって小樽産のもので固めて事業展開したいと。そのための農業に着手をしたいと。飲

食店と農業という組み合わせがこういう場面で出てくると思うのです。こういうことも実際発想している方たちもいらっしゃるって、そういう事業を展開する際にこうした国のサポートに手が届くようなことをやっていただきたいというわけであります。

例えば、小樽市がすぐ取りかかれそうな事業として、こういうことをやっていただければと思うのですが、情報提供の機会ですね。勉強会とか相談会みたいなものを設置して、こういう事業の概要とか、どうすれば申請が通るとか、そういった情報提供をしながら個別の相談に応じていくことも可能なのかと思うのですけれども、こうした取組をいただきたいと思いますが、今ぼんと言われて、可能かどうかは難しいと思いますけれども、積極的なお取組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）産業振興課長

先ほど国が新しい補助金の事業再構築補助金ということで新たな取組を支援するという事で、これから生産性の向上だとか業務効率化をするために、国のこういった補助金を活用していくというのは資金の面から見ても非常に有効なことだと思います。

それから、こうした補助金を活用する方法、またはその課題解決に向けての相談機能、こういったものが必要だろうというふうに今、考えております。

現状でお話をしますと、小樽商工会議所でも補助金の申請に向けての支援をしておりますし、今国が各都道府県に無料の経営相談所というのを設置しております。これはよろず支援拠点というものですけれども、札幌に1か所あるのと北海道はそのほかに6か所一応支部をもっておりますので、このよろず支援拠点では先ほど委員が申し上げたとおり、新たな取組、どういうふうにしたらいいのだとか、そういった非常に様々な相談があるということで、現状としてはこういった受付というか支援窓口があるのかというふうに思っておりますし、小樽市中小企業振興会議でもそのあたりをどうしていくのかといったところを、今まさに議論を進めていただいているところです。

まず支援に向けて段階的になるかもしれませんが、制度の周知であったり、先ほど言った支援機関があるということの紹介を含めて、まずはできるところから取りかかってみたいというふうに考えております。

○（産業港湾）次長

少し補足なのですが、検討する件は検討してまいりますけれども、今回の補助金の対象として、先ほどお話ありました事業計画、これは認定経営革新等支援機関といっております、金融機関ですとか、まちによっては会議所ですとか、あとは士業の方ですとか、そういった方が支援機関であるのですが、そういった方や金融機関と策定して一体となって事業再構築に取り組む中小企業等という要件がついてございますので、まずはこういった支援機関、金融機関と中小企業等の方が一緒に事業計画をつくり上げると、こういったところがまずは初めの部分なのかということだけは少し補足として御報告させていただきます。

○中村（吉宏）委員

今御説明のありました事業計画は専門家の方々との連携ということでありましたけれども、場合によっては誰と連携したらいいのだろうとか、そういうことも出てくると思うのですよ。それで連携といって相談をした相手が果たしてその事業内容にしっかりとマッチができていいのかとか、こういうことも必要になります。

それこそ雇用調整助成金の場合はもう、あからさまに誰が、どういう士業の人が対象というのは分かりやすかったけれども、これはもう事業アイデアによっては多岐にわたると思うので、そういったところも道案内してあげる必要があるのかと思うので、この点を含めて最後お組みいただけるというか、これから考えていただけるということですが、少しこういったところまでしっかりサポートいただけるかどうかを御答弁いただければと思いますが、いかがでしょう。

○（産業港湾）次長

先ほどからお話がありました具体的な支援体制の構築みたいな部分までは現状ではまだ難しいと思います。

ただ、今お話のありました支援機関の御紹介ですとか、制度の内容も含めて十分周知は努めてまいりたいと思いますし、御相談があった際には、可能な範囲で御説明もさせていただきたいと思いますし、先ほど産業振興課長からの答弁で申し上げました支援機関、そういったところに引継ぎが必要ということであれば、そういったことにも取り組んでまいりたいというふうに考えてございます。

○中村（吉宏）委員

今後の課題にもなると思いますし、類似の補助金等もいっぱいこれから先出てくると思いますので、しっかり皆さんが利用できるような体制というのを段階的でも結構だと思いますけれども、意識して構築いただければと思います。よろしくをお願いします。

○委員長

自民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。

○高野委員

◎国の新型コロナウイルス感染症経済対策について

先に、新型コロナウイルス感染症に関して伺いたいと思います。

まず、国が行っていた持続化給付金、家賃支援給付金というのはどういったものだったのか説明願います。

○（産業港湾）産業振興課長

持続化給付金と家賃支援給付金ですが、まず持続化給付金については事業継続の下支えをするということで、一月の売上げが前年同月比50%以上減少している事業者に対して、中小法人等は上限200万円。個人事業主等については上限100万円を給付するというものでございます。

なお、この給付金の主要用途ですが、事業全般に使える給付金となっております。

それから、家賃支援給付金についてですが、こちらは地代、家賃の負担軽減ということで、昨年の5月から12月の売上げが1か月で前年同月比50%以上の減少、または連続する3か月の合計で前年同期比30%以上減少の事業者を対象に、法人で最大600万円、個人事業者は最大300万円を支給するものとなっております。

○高野委員

先日、小樽市内で持続化給付金や家賃支援給付金を88件ほど申請が分からなかった方に申請手續のお手伝いをしたという話も聞いているので、やはり小樽市内全体ではかなりの方が持続化給付金の申請をしたのではないかと考えます。それだけ事業者にとっては新型コロナウイルス感染症の影響が大きくて活用されたのだと思うのですが、市はどのような見解をお持ちなのか、お聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

売上げが減少する中で、事業者にとって一番負担になるのがやはり固定費だと思います。そういった状況の中で家賃支援給付金、それから持続化給付金は先ほど御答弁させていただきましたけれども、特に使用用途の制限がありませんので、こういった家賃等への充当も可能であったことから事業の継続という意味で一定程度効果はあったのかというふうに思っております。

○高野委員

2月1日の時点で持続化給付金が約418万件、家賃支援給付金は約810万件も全国で給付されていることから、この事業が事業継続に貢献されたものだと私は考えるのですが、ただ問題なのは、やはり国がこうした持続

化給付金ですとか家賃支援給付金も打ち切ってしまったことだと思うのです。打ち切ったことに対しての市としての考えをお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

私どもも市内の感染状況ですとか、事業者の方の状況を踏まえながら、支援策等を実施してきました。一時期は感染も少し落ち着きがあったのですけれども、感染が再び拡大して、これは感覚的なものになりますが、一年前と同じような状況になったのではないかと感じております。

国にはこうした状況を踏まえながら、必要な支援を講じていただきたいというふうに考えております。

○高野委員

私は、この間、国に対してもこの支援を打ち切らないように市としてもしっかりと国に求めていくようにと訴えてきました。市の答弁でも国に対しても働きかけたいといったような答弁だったかと思うのですけれども、この間どのような働きかけを行ってきたのかお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

国の支援が終了したことに対して、これから先ほどもありましたような業態転換等で補助金ができたりということで、新しいメニューも出てきております。そういった取組を検討している事業者にとっては支援の効果があるのではないかというふうに考えておりますが、これまでやってきた事業継続を目的とした持続化給付金等の必要性といますか、引き続き実施ということを北海道市長会を通じて要請することとしたところでございます。

○（産業港湾）次長

持続化給付金は1事業者1回という制度かと理解しておりますけれども、打ち切ったというか、申請期間が一旦終わったというふうなことでございますので、今、私どもが北海道市長会に要望を上げたのは、もう一度そういった支援金のようなものをやらしてもらえないかというような要望を上げたという内容でございます。

○高野委員

1回きりの申請だから再度できないかということを要望したということだったのですが、国もコロナ禍の中で中小企業の支援策として、先ほども挙がっていましたが、中小企業等事業再構築促進事業や中小企業等の資金繰り支援を理由に持続化給付金、家賃支援給付金は打ち切っているのですよね。申請受付をやめたということなのですが、こうした事業再構築促進事業や融資というのが事業継続に十分な支援だということは市として考えているのか、その辺をお聞きたいと思います。

○（産業港湾）次長

事業再構築補助金はこれから申請受付になりますので、その効果というのはまだはっきり分かりませんが、国の無担保・無利子の融資については倒産件数がこれまでに比べて著しく抑えられているというようなことを考えると、事業継続といったような意味で効果があったのではないかというふうには考えております。

○高野委員

例えば今までお店に来ていた方もこのコロナ禍でテレワークが増えて、お客さんが来ていないことで宅配に切り替えるとか、そういう方も中にはいらっしゃると思うのです。

事業転換を考える方にとっては国の中小企業等の事業再構築促進事業、こうした支援を使ってメリットもあるのではないかと思うのですけれども、融資の支援になると借金になるということですから、3年で返済しなければ金利が上がるということにもなったりしますので、今の支援はコロナ禍が見通せない中では事業者にとってはハードルを設けるような仕組みなのではないかというふうに私は思います。

昨年もそうでしたが人の移動が増えて感染が少し増えたり、4月から5月にかけて増えたということもあるので、今感染が全国的に少なくなっても、やはりこれから4月になれば第4波が到来する可能性もあるのではないかと思います。やはり雇用を守っていくためにも、持続化給付金、家賃支援給付金の再実行ですとか、事業者への直接

支援というのを全国市長会でこれからも今まで求めていたということなのですが、引き続きやはり強く求めていく必要があるとも思いますし、北海道に対してもしっかり働きかけをしていただきたいと思いますし、それについてお答えいただきたいと思います。

○（産業港湾）次長

持続化給付金については、今、私どもから北海道市長会に、またさらにその先に上げてくれるようにというふうなことで要望を上げている段階ですので、最終的にどのように取り扱われるかは分かりませんが、まずは私どもとしては融資だけではなくて、私どもも市の事業として今回事業継続支援事業というのを上げておりますが、そういった直接的な支援をもう一度お願いしたいということで要望を上げている段階でございますので、今はそういう状況でございます。

○高野委員

私が言いたいのは、要望はしているけれども、結局再度の申請というふうには今なっていない状況なので、もっと強く言う必要があるのではないかなと思うのですが、そこについてもう一度答えていただきたいと思います。

○産業港湾部長

それぞれの団体といいますか、動きがありまして、春の要望に向けての動きだとか、秋の要望に向けての動きという中で、小樽市だけではなく、道内各自治体の思い、そういった思いの集合体として北海道市長会が全国市長会を通じて国に要望するというような、北海道市長会は北海道市長会として道への要望というのもありますし、国への要望もある。そういった中での動きだということは一つ理解していただきたいと思いますし、ほかに小樽市長としても国会議員の方やいろいろな方に会う機会もございますので、そういった機会を通じて小樽市長としても積極的に活動しているということは御理解いただきたいと思います。

○高野委員

ぜひお願いしたいと思います。

今回、市でも事業継続支援金をやっているということで、直接支援にはつながるかと思うのですが、小樽市だけではなくて、やはり国に働きかけることは本当に重要だと思います。

次に、支援金や給付金が課税になることについてお聞きしたいと思います。

持続化給付金を申請した方の中には国民健康保険料が高くなって、支払いが大変になっているといった声ですが、申請すると支払いに影響があるから、申請したくてもしないというふうに変化をされているといった声も市内でも聞いているのですが、そういった声について市として把握されていますか。その点について伺います。

○（産業港湾）産業振興課長

私どもはそのような状況があるといったところは聞いておりません。

○高野委員

確認なのですが、今月から小樽市事業継続支援金などの申請が始まるのですが、こうした支援金も課税対象に含まれるのか、その点をお伺いしたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

今実施しております事業継続支援金についても課税対象になるものと認識しております。

○高野委員

小樽消費者協会が昨年、秋にコロナ禍での暮らしの変化に関するアンケートを行っています。私も拝見させていただきましたけれども、約80%の方が外出が減ったと回答しています。特に外食、旅行、行事と続いているのですが、こうしたことから市内の事業者には少なからず影響があるということが分かります。

特別定額給付金は新型コロナウイルス感染症の影響に対応するための特例として非課税とされています。ですが、

先ほど言ったみたいに支援金などが現在利益としてみなされるということで課税となっているのですが、今新型コロナウイルス感染症で休業した事業者が本当に増えていますので、やはりこういう支援金、給付金も非課税扱いにすることを国に対しても求める必要はあるのではないかと思います、その点について伺いたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

特別定額給付金は全国一律で支給されたということで、たしか特別な法律で非課税になったものと認識しておりますけれども、持続化給付金や市でやっております支援金については、売上げ要件というものを設定をしております。ですので、その要件を満たせば支援金は受け取れると。一方で、要件を満たさなければ支援金を受けられないということであったり、一方では例えば自分で50万円を稼いだといったものには課税されますけれども、支援金として支給されたものは非課税扱いになるということで、税の公平性という面からも公平性が保たれないというような見解も示されている部分もありますので、例えばそういった国に求めていくとか、そういったことは今のところ考えておりません。

○高野委員

今のところ考えていないということでした。

でも、私はやはり新型コロナウイルス感染症の影響に対応するとして、国が特例として特別定額給付金をそういうふうにしたわけですから、国がしっかり特例として認めれば実現できる話だと思うのです。やはりいろいろな例があると思いますけれども、コロナ禍で本当に大変な状況に置かれているので、そうしたことも考える必要があると私は思います。

◎事業承継について

事業承継支援事業について質問を変えたいと思います。

新しく55万円が事業費として予算をつけられていますけれども、具体的にどういったことを行う予定なのかお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

今回、事業承継支援事業費55万円ということで予算計上させていただいておりますけれども、この事業は後継者不足などで廃業する事業者も増えていることが全国的にも問題となっております。本市においても、経営者の高齢化などが言われておりますが、事業を引き継ぐことに対する意識を図って、雇用の維持ですとか、産業の振興に資するといったことを目的として実施するものでありますけれども、事業内容としては、大きく四つ考えております。

まずは事業承継の支援が必要な事業者の把握をすることが一つです。これは令和2年度予算になりますけれども中小企業等実態調査、これは今集計中ですが実施しております。事業者の課題等の実態を把握することを目的としておりますが、この中で事業承継に関する項目を設けまして、事業者の掘り起こしにつなげたいということで、併せて実施しているものであります。

それからもう一つは、実態調査で事業承継の支援が必要な事業者が確認できましたら、個別にヒアリングを実施したいと思っております。こういったヒアリングを通じての事業者の把握というのは一つです。

それから、意識啓発ですけれども、これは一応セミナーとセミナー終了後の個別相談会を考えておりますが、これは事業承継だけをテーマにするのではなく、経営者の方が参加しやすい雰囲気をつくった形のセミナーと個別相談会ということで、このセミナーを通じて意識の啓発であったり、支援策の周知、こういったものを行っていきたいと思っております。

最後、四つ目ですけれども、支援機関への引継ぎということで、先ほどのヒアリング、それから個別相談会等を通じて支援が必要な経営者とお話を聞いた上で、事業承継に関する支援機関というのがございますので、そこへの引継ぎ、こういった一連の流れで取り組んでいきたいという内容の事業であります。

○高野委員

後継者の問題とか、そういうこともあって予算をつけたということなのですが、事業所数もお伺いしたいと思うのですが、昭和56年が9,723事業所でピークだったと思うのですが、平成28年まで事業者の推移はどうなっているのかお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

事業所数の推移でございますけれども、今昭和56年というお話がありましたが、このときが9,723事業所ございました。それで直近の平成28年の数字では確保値でいきますと5,677事業所になりますので、その間の事業所の推移を見ますと減少傾向にあるのかと思っております。

○高野委員

直近は平成28年で5,677事業所ということだったのですが、確認なのですが、第1回目の小樽市中小企業振興会議の事業所数の資料では28年の事業所数が5,686事業所となっているのですが、どちらも「統計で見るわが街おたる」の中の統計書の資料を使って、資料を作っていると思うのですが、なぜ同じ28年なのに事業所の数字が違う理由というのはどういった理由なのか説明願います。

○（産業港湾）産業振興課長

まず振興会議の資料で平成28年が5,686事業所になっていて、直近の実数は5,677事業所ということですが、振興会議の当時の統計数字は5,686事業所になっているのですが、これは速報集計結果による数字であります。5,677事業所が確報集計による結果ということで若干の数字の相違が出ているものと思っております。

○高野委員

毎年、事業者の変動があるのは統計を見ても分かるのですが、平均でも毎年100事業所以上が減っている状況があります。ピーク時と比べるとだんだん減っている状況があります。

それで先ほどの予算に戻すのですが、リーフレットというのはどのぐらい枚数的には作成して、どのように活用する予定なのかお聞かせください。

○（産業港湾）産業振興課長

リーフレットにつきましては、2,000部作成する予定であります。

活用方法につきましては、冒頭で申し上げました実態調査で事業承継の支援が必要な事業者の方に対して個別にヒアリングを行いますので、そのヒアリングのときに事業承継全体の流れですとか、支援制度のお知らせですとか、そういった形での活用を考えているということです。

あとはセミナーと個別相談会も行いますので、そういった場面での配布、こういったことを考えております。

○高野委員

第7次小樽市総合計画の中でも事業承継についての取組が必要だということも掲載されていますし、先ほどのどうして予算をつけたのかという取組の話も聞きました。

そこで伺いたいのですが、市として、どういった取組が事業承継につながると考えているのか。もしお考えがあればお聞かせ願いたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

どういった取組ということですが、事業承継についてはほかの自治体でも支援体制というのは構築されております。聞くとところによりますと、なかなか相談件数が増えていないというような状況も聞いております。

そういった傾向もありますので、まずは経営者の方に事業を引き継ぐことに対してのやはり意識を持っていただくといったところが大事なのかというふうに思っておりまして、入り口部分になりますけれども、今回の事業でも意識啓発といったところにまずは力点を置いて進めていきたいと思っております。

○高野委員

私も事業を引き継いでいく、そういうふうな意識をもってもらうのがやはり必要だと思うのです。そう考えるのであれば、実態調査で今2月に集計をして、これからデータとして出てくるのだと思うのですが、やはりこのリーフレットの枚数が私は少ないのではないのかと思うのです。もっとこの事業者に対して相談窓口等、こういうことがあるのだよとお知らせをしていくということも必要だと思うので、アンケートに答えてくれた事業承継についての項目がある方に個別に言っていったり、リーフレットを渡していくということだったのですけれども、リーフレットを作るのだとしたら、もっと広く配布したり、そうやって広げる必要があるのではないかと思います。その点についてお聞かせいただきたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

この事業承継の問題については非常にナーバスな問題といいますか、難しい問題かというふうに思っておりますけれども、先ほどまずは意識を持っていただくといった部分が大事だと御答弁申し上げましたが、2,000部配布して終わりというふうには考えておりませんけれども、まずは一つのきっかけとして、実態調査で事業承継の支援が必要な事業所の方を何とかピックアップして、1件でも多く事業承継の手续に進むようにという考えの下で事業を立案したものでございますので、まずは取り組めるところから実施したいという考えでございます。

○高野委員

廃業する中小企業経営者にはやはり60歳代とか70歳代が多いことや、中小企業事業経営者に関する調査研究では後継者問題を相談する相手がいないと回答している方が36.5%になっているのです。だからこそ広く周知する必要があるわけだと思うのです。それで、やはり事業承継が全ての企業が避けては通れない課題でもあるので、そこを早期に意識してもらう取組がやはり必要不可欠だと考えます。

早期に認識してもらう取組としてもリーフレットの配布が2,000部で終わりとは考えてはいないという話だったのですけれども、そこも広く周知していただきたいと思います。

あと、セミナーを3回ほど考えているということでした。この事業承継の問題は本当になかなか相談しづらいですとかいろいろな問題があります。セミナーをやったところで参加者が少ないという状況が、小樽市だけではなくてほかの自治体もそういう問題があると聞いています。だからこそ、やはり気軽に参加しやすいセミナーにしていこうというような答弁もこの予算特別委員会のほかの委員の方からの質問の答弁であったのですけれども、事業承継の築いていく問題というのが、やはり長くかかるという状況もあるので、5年、10年かかるというふうに言われたりしているので、より参加しやすいセミナーにしていきたいとも思いますし、事業承継対策の早期着手の重要性についてもそういうことが分かりやすいような、考えてみようかと思えるようなセミナーにしていきたいと最後にお伺いして終わりたいと思います。

○（産業港湾）産業振興課長

セミナーのお話でしたが、先ほども申し上げたかもしれませんが、事業承継だけのテーマではセミナーはなかなか参加者がつながらないといったこともありますので、例えば経営改善とか経営者の方が参加してみたい、そういったセミナーにしたいと思っておりますし、委員がおっしゃったとおり、事業承継は本当に時間がかかると言われておりますけれども、そのことを事業者、経営者の方にその辺についても御理解いただきながら事業承継を進めるような形に我々もバックアップをしていきたいと思っております。

○小貫委員

◎議案第42号小樽市船員法に基づく事務等に関する条例案について

議案第42号小樽市船員法に基づく事務等に関する条例案について聞きます。

まず事務の一部を市が行うということなのですから、市が行うようになる事務について、内容と実績を示し

てください。

○（産業港湾）港湾振興課長

市が行う事務につきまして説明させていただきます。

市が行う事務といたしましては、船員手帳に関する業務が令和元年度、平成31年度ですと年間61件ございました。

次に、雇入契約の成立等の届出というものがございまして、こちらは592件ございました。

航行に関する報告につきまして8件。

航行に関する報告の証明が8件。

あと、行う事務として雇入契約のない船長の就退職等の証明というものがございしますが、こちらは実績ゼロでございます。

また、船員手帳記載事項の証明、こちらゼロとなっております。

○小貫委員

同様に市が行わない事務の内容、実績を示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

市で行わない事務につきましては、初めに船員法関係の各種資格の申請等の受付等になりますが、こちらが行わないものとなりまして、令和元年度、平成31年度の実績ですと26件となります。

また、就業規則の届出は4件。

それから、小型船舶操縦士免許関係の用紙の交付等の事務を行っているということで、これが48件。

その他船員関係のものが8件。

それから、相談業務というものが全般的なものとして17件あったということでございしますが、こちらについては行わない事務ということであります。

○小貫委員

最初の質問で、航行に関する報告の証明が8件というのがありましたけれども、この証明というのは何に使うのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今、運輸局からお伺いしているのは、船舶の航行に関して事故があったとき等に、そのときの報告事項ということでそれを受けたという証明を行いまして、保険に使ったりとか、そういったものに使われるということでお話を聞いております。

○小貫委員

市が取り扱わない申請、届出ということについて、そうすると今度は小樽でなくなると、どこに申請する必要があるのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

こちらの届出になりますが、札幌にあります北海道運輸局に届出するような形になります。

○小貫委員

今、届出が市でできる場合とできない場合というのがありましたけれども、この法的根拠について、それぞれ行えるようになる法的根拠と行えない法的根拠を示してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

法的に行われる根拠といたしましては、船員法第104条及び船員法104条第1項の規定により、市町村が処理できる事務が政令で決まっておりますので、こちらについては行うことができます。また、それに準じた形で行うことができるものとして、運輸局から示されているもの、こちらについてはできるものとなっております。

できないものにつきましては基本的にこちらで示されていないものについてはできないものという形で考えてお

ります。

○小貫委員

第104条の第1項、政令で定められているのですが、その政令の第2項を読み上げてください。

○（産業港湾）港湾振興課長

第2項、「法第百四条第一項の規定による国土交通大臣の指定は、地方運輸局（運輸監理部、運輸支局及び地方運輸局、運輸監理部又は運輸支局の事務所を含む。）との交通が不便であり、かつ、出入する船舶が相当に多いと認められる港に接続する地域を区域とする市町村の長について、関係者の利便を考慮して行うものとする。」となっております。

○小貫委員

この規定により指定されるということでいいのですよね。

○（産業港湾）港湾振興課長

そうです。入出港する船舶が小樽港は多いということと、また、その利便性を考慮して考えたところで、私どもが指定されるという考えであると考えております。

○小貫委員

「交通が不便であり、かつ」となっているのですが、札幌との交通が不便だと認められたということによろしいのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

この交通の不便というところがどの程度の取り方をされるのかは運輸局の判断になるとは思いますが、今回指定が認められるということでありますので、こちらに該当しているものと考えております。

○小貫委員

札幌との交通が不便だということが私はよく分からないのですが、港湾室としては不便だと感じているということによろしいのですね。

○（産業港湾）港湾振興課長

不便の考え方は今お話ししたとおりなかなか難しいところはあると思いますが、やはり利便性を考えたときに、こちらが必要であると港湾室としては考えております。

また、地元にはフェリー航路があったり、漁業関係者があったりということもありますので、そういった方々のヒアリングから小樽に残してほしいというお話もいただいておりますので、そういったことも考慮して、私どもでは考えているところでございます。

○小貫委員

残してほしいという声に応えるのはそのとおりだと思うのですが、ただ、本来だったら、やはりきちんと責任を持って国で配置すべきだと私は思いますが。

この条例で新たに定める、先ほど言った8件の証明の件ですが、これは正規のものとして使えるということによろしいのですね。

○（産業港湾）港湾振興課長

小樽市の条例で定めて証明できることとしておりますので、小樽市で証明したものとして使えるものと考えております。

○小貫委員

ただ条例案には「省令第15条の規定に準ずる」となっているのですが、それは準ずるという扱いでしかないのですか。正規のものしか扱われないのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

あくまで第15条に関して書かれているのは運輸局が証明するというのが第15条になります。

今回、私どもは第15条に準じて小樽市として証明するという形になりますので、これは小樽市の証明としては正規のものということで考えております。

○小貫委員

それでは省令第15条を読み上げてください。

○（産業港湾）港湾振興課長

「前条第一項の規定により船長が報告をした事実及び船舶所有者が同条の規定に準じて航行に関する報告をした事実については、船長又は船舶所有者は、地方運輸局長に対し航海日誌を提示し、かつ、第四号の二書式による申請書を提出して、当該報告書の写に証明を求めることができる。」となっております。

○小貫委員

今読み上げていただいたこの同条の地方運輸局長とは、この場合どうやって読み変えればいいのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

あくまでもこの政令でいきますとあくまでも運輸局長という形になっております。ただ、運輸局からはこれに準じて市町村が証明を行うことについては問題ないということでお話をいただいております。

○小貫委員

いやそうではなくて、私は第14条をそのまま引き継いでいるのではないかと思ったのですが、違うのですか。

第14条に、第19条の規定による報告しようとするときは、最寄りの地方運輸局の事務所で、カッコが続いて、において地方運輸局長又は指定市町村長（以下「地方運輸局長等」という。）となっているのですけれども、私はここは「等」が抜けているけれども、これによる指定市町村長のことなのかと受け取って第15条は読んでいたのですが、そうではないと。あくまでも等はついていないから、ここは違うのだという解釈なのですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

そのとおりでございまして、第14条の報告の受理につきましては、政令に定められている事務という形になるのですが、証明につきましては、あくまでも省令に準じて市町村が条例を定めて証明できるということになる事務でございまして。

○小貫委員

ただ、冒頭いろいろ説明、答弁があったように、この証明は正規のものとして使えるというお話でした。他都市の条例を見ると、要は法の規定に基づき次の事務を行う者とする。これは壱岐市ですけれども、航行に関する報告書の証明とか、鳥取市の場合は目的のところ規定に準じてと書いてあって、次に掲げる事務として船舶航行に関する報告書の証明と、このように書かれているのです。準ずる証明とは書いてなかったものですから、何で小樽市はこういう表現にしたのかという素朴な疑問なのですが、いかがですか。

○（産業港湾）港湾振興課長

あくまでも先ほども申し上げましたとおり、第14条と第15条では第14条については政令に基づくものでございますが、第15条に関しては「等」がついていないということもございまして、あくまでもこちらは準ずるものという認識でございますので、運輸局とお話してこういうような形にさせていただいたところでございます。

○小貫委員

実態としては第15条の証明として利用できるということですよ。

○（産業港湾）港湾振興課長

あくまでも小樽市長が証明したものとして使うことができるということでございます。

○小貫委員

そこはあまりぐだぐだとやる気はないのですけれども、他都市、他の重要港湾がこういった運輸局の関係でどうなっているのか押さえていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

重要港湾につきましては、小樽市を除き9港ございまして、現状としては函館港、釧路港につきましては運輸支局がございまして、そして、稚内港については旭川の運輸支局の稚内庁舎というものがございまして、こちらで行っております。

このほか留萌港、十勝港、石狩湾新港、紋別港、網走港、根室港、こちらについては私どもと同じように指定市町村に指定されておりまして、業務を行っているところでございます。

○小貫委員

そういう状況だということ。

ただ、やはりどうしても不便を感じる人がいると。いろいろな資格の申請だと26件が札幌に行かなければいけないと。相談業務もあったけれども、それも小樽市で行えないと、こういうことですので、市がやらなければいけないというのは分かるのですが、根本的には国も考えてほしいと思います。

◎港湾について

次に、フェリーの貨物の動向について、近年の状況をどのように分析しているのか説明してください。

○（産業港湾）港湾振興課長

フェリー貨物の近年の動向につきましては、平成29年に新潟航路に新造船が導入されたということで、航海時間が短くなり利便性も向上したこと、近年貨物量が増加しているという状況にございます。

○小貫委員

1,000万トン、大体、回復してきたというのが近年のところですが、私は少し気になるのが先日、石狩湾新港管理組合議会がありました。そこで北海道議会議員から、小樽市選出ではないですよ。石狩湾新港に内貿定期航路の誘致を求める質問があったのです。

昔もあったのですが、しばらく鳴りを潜めていたのですが、またあったということで、これは石狩市などで何かそういった動きが今出てきているのかどうか、いかがでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

内貿定期航路誘致の動きについては直接具体的なものが動いているというようなお話は聞いておりません。

○小貫委員

ただ、北海道議会議員の方が何の動きもなく質問するとは考えられないのです。やはり石狩市か札幌市がよく分からないけれども経済団体の動きだとか、要望だとか、そういったものが背景にあって質問になったのではないかと、その辺はやはりアンテナを張り巡らす必要があるのではないかと思います。

それで、仮に就航した場合、小樽港の影響をどのように考えていますか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今仮にというお話でございましたが、北海道内の貨物量につきましては基本的には横ばいのような状況が続いております。こういう状況の中で新規の航路が就航するという新規の開設者が出てくるというのは簡単なものではないと考えております。

また、特に小樽港、石狩湾新港でいいますと、同じ日本海側からということになりますので、小樽港に影響するような、それから小樽港と競合しそうな航路というのは、それこそ就航自体のハードルが非常に高いものではないかと考えているところでございます。

○小貫委員

いや、そのハードルを乗り越えられたら恐ろしい影響が出てくるでしょうということを質問して聞きたかったのですけれども、今後、小樽港としてこういった動きに対して、どのように対応していくおつもりなのですか。

○（産業港湾）港湾担当部長

石狩湾新港の内貿定期航路のお話かと思いますが、私どもとしては今港湾振興課長から話がありまして、小樽港にあります航路、こういったものが本当に国内でももう知られている中で、本当に利用率が上がっている航路でございます。

私どもとしてはこの航路を本当に新日本海フェリー株式会社と連携しながら守って行って、利便性をさらに上げていくというのが一番の取り組むべき目標だというふうに考えてございます。

当然いろいろなところにアンテナを張って、これは私どもだけ、行政だけではなくて、当然新日本海フェリーでも民間としての情報、ネットワーク網もきっとお持ちですので、こういったところを本当に情報交換しながら、私どもとしてはまずこの航路をさらに活性化を図っていくということで取り組んでいきたいというふうに考えているところでございます。

○小貫委員

ロシアの例がありましたから、やはり注意しなければいけないと。

私は以前、経済常任委員会があったときに、苫小牧港が境港とトライアル輸送の動きというのがあって、それでそのときにも取り上げたのですが、その後そうやって今度は石狩湾新港ではなくて苫小牧港が日本海側と航路を広げるという動きは今のところあるのでしょうか。

○（産業港湾）港湾振興課長

今、部長からお話がありまして、今フェリーの部会なども立ち上げまして民間事業者ともいろいろ情報交換させていただいております。そういった中ではそういう航路を広げる動きというのは聞いているところではございません。

○小貫委員

ただ、そういう結果があったというのは事実ですので。それで苫小牧港はこの10年で内貿で1,000万トン増加しています。10年でみれば小樽港は約200万トン増えているわけですが、やはり室蘭港、函館港というのはその代わり減っているということで、私たちが石狩湾新港の話をするとよく太平洋側と日本海側で競争というか、奪われないようにやっているのだという、連携しながらやるのだという話はしますけれども、やはり一般貨物も減少していますけれども、フェリー貨物が本当に小樽港の港湾の柱ですので、これが敦賀便のようなことがないようにぜひ注意を払っていききたいし、新たな、もっと戦略的な目標も立てて、貨物の獲得に進んでいただきたいという要望を最後に言いまして終わります。

○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、本日はこれをもって散会いたします。