

港湾・公共交通対策特別委員会審査概要報告書

委員長 畠 起也

- I 開催年月日 平成 30 年 7 月 5 日（木）
II 会議時間 午前 10 時 00 分～午前 11 時 12 分
III 出席者〔委員〕◎畠 起也 ○石須 大雄 瀬川 侑希
林 貴文 酒井 善広 横田 誠二
吉田 健太郎 本田 利麻 水口 清志
〔議長〕狩野 安郎
〔副議長〕福井 直樹
〔説明員〕別紙名簿のとおり
〔委員外議員〕高瀬 充子
〔事務局職員〕安東 浩志 松本 武司 柚原 規泰
関本 尚彦
〔傍聴者〕なし

IV 審査の概要

1 報告事項について

〈 当局から、次のとおり報告・説明があった。 〉

〔市長政策部〕

- 首都圏及び市内関連企業向け新高岡駅利用調査結果（速報）について

〈 委員から次の質疑等があった。 〉

（ 以下、質疑・質問内容は ○ 、答弁内容は △ で表示 ）

【首都圏及び市内関連企業向け新高岡駅利用調査におけるアンケートについて】

- 回答率が 46.5%で過半に達していないが、回答率を上げるための努力をした結果の数値か。
- △ あくまで速報値である。回答を催告する電話を行っており、公表の際には、もう少し回答率は上がると考えている。
- 回答率が過半を超え、動向が分かる調査としていただきたい。（要望）

- アンケート調査により、各企業の新幹線開業後の経営や雇用状況について把握出来たのか。
- △ 今回のアンケートでは、経営状況と密接に関わる項目は設定していない。今後、企業との関わりの中で、そうした状況も出来る限り把握に努めたい。
- 企業の業績や地元の雇用状況が良くなれば、新幹線の開業効果が見えるので、出来れば調査項目にしていだきたい。(要望)
- 調査結果の活用方法は。
- △ 新幹線「かがやき」停車の活動については、北陸新幹線新高岡駅「かがやき」停車実現期成同盟会等を通じ、県西部が一丸となり修学旅行の利用促進やかがやき一斉乗車などに取り組んできた。平成 29 年度からは、誘客に重点を置いた取り組みを進めており「新高岡商品開発プロジェクト」では、16,000 人の催行も予定されている。そんな中、今回のアンケートは、ビジネス客のニーズを把握するために実施したものであり、結果を見ると、速報値ではあるが、利便性の向上や「かがやき」の停車本数の増加、移動時間の短縮が求められていることが分かった。新高岡駅と東京駅間の利便性向上については、今後、期成同盟会が JR や国に対して要望することはもちろんのこと、本市としても、「かがやき」の停車のみならず、「はくたか」や「つるぎ」と「かがやき」の乗り換えなど、運行形態の利便性向上についても、強く求めていきたい。
- 「かがやき」の停車や「はくたか」の所要時間短縮については、多くの企業が求めており、それに応えることにより、新高岡駅の利用者数が伸びる可能性がある。JR や国などに要望する際には、今回の調査結果を有効に活用していだきたい。(要望)
- △ 根拠を持ち、説得力ある要望としていきたい。

[産業振興部]

- 伏木富山港クルーズ客船入港実績及び予定について

〈 委員から次の質疑等があった。 〉

【金沢港との比較について】

- クルーズ客船の受入れが順調な金沢港と伏木港の違いは。
- △ 金沢港は、平成 28 年度から、コスタ社の日本海周遊クルーズの発着港となっており大幅に受入れ数が増加している。なお、伏木港との違いについては、外国クルーズ船社等に寄港地選定理由を聞いた際に、4 点挙げられた。1 点目は、寄港地の知名度である。これは、最終的にアメリカ等の本社の意向が強く反映されるということである。2 点目は、地理的な要因である。西側から伏木港に寄港する場合、また、東側から伏木港に寄港してさらに西側を巡る場合にも、能登半島を迂回する必要がある。単純計算でも 7 時間程度の時間を要する。クルーズは、寄港地に到着して終了ではなく、寄港地でオプションルツアーを行い、その後、次の寄港地へ向かうた

め、限られた日程において能登半島を迂回すると時間を要してしまい、クルーズの設定が非常に難しいとのことである。3点目は、大型クルーズ船に対応可能な港が増えてきたということである。以前は、伏木港を選定していただいたが、最近は、大型船が選択出来る寄港地が増えている。4点目として、伏木港と金沢港では、背後観光地が重複しているということがある。例えば、五箇山や立山黒部アルペンルートは、金沢港からも交通アクセスが非常に良く、伏木港からのアクセス時間とほとんど変わらない。以上の4点が、伏木港と金沢港の違いと言われている。

○ 金沢港も当初はクルーズ船の受入れに苦戦していたが、ヨーロッパの船会社の幹部を招請し、まちの魅力を伝えることで受入数が増加したと聞いているが、本市ではその様な取り組みは行っているのか。

△ 本市でも、県と連携し、招請した方に伏木や市内の観光地を案内する取り組みを行っている。

また、以前、外国人ジャーナリストを招請し、高岡の観光地を見てもらった際には、タイ、上海、台湾などそれぞれの現地でしか発売されていない旅行雑誌に、現地ジャーナリストの感覚で書かれた高岡を紹介する記事が掲載されるなどの効果があった。平成30年6月には、首都圏にあるクルーズ船社・旅行代理店6社にセールスを行い、外国でも高岡は非常に注目を浴びていることをPRしてきたところである。寄港地を選定するのは、資本がある外国側という意見もあるので、こうした取り組みを通じ、外国側にPR出来たことは良かったと思っている。

○ 本市と県の連携内容は。

△ 知事、市長のトップセールスにおいては、情報共有を行っている。担当者レベルにおいても情報共有のほか、一緒に船会社や旅行代理店を訪問し、セールスを頻繁に行っている。

○ 世界で最も美しい湾クラブに加盟しているが、クルーズ船との連携はないのか。

△ クルーズの誘致については、世界で最も美しい湾クラブに加盟している雨晴海岸や3,000mの立山連峰が湾越しに見えるといったことを盛んにセールスしているが、世界で最も美しい湾クラブ側からクルーズのPRについては、今後、県と協議しながら、より効果的な方策を検討したい。

○ 外国人ジャーナリストを招請し、記事に採り上げられたことは、良い取り組みであるが、クルーズ船に関しては、金沢と文化的な背景が重なっていることや、能登半島の存在により地理的に不利であることから、厳しいと感じる。漁業体験を行うなど、湾を活かした企画を打ち出しては。

△ 船会社は、クルーズならではの特別感を求めている。また、日常の賑わいや生活を見せて欲しいといった意見もある。そうしたことから、伏木地区を周回するシャトルバスを運行し、地域の魅力を紹介する一方、特別な体験として、例えば、勝興寺で大茶会を行うなどの企画が出来ればよいと考えている。今後とも、船会社等には、特別感を出せる企画を提案していきたいと考えている。

【滞在時間中の取り組みについて】

- 7、8時間あるクルーズ船の滞在時間中、市は乗船客に何をしてもらいたいと考えているのか。
- △ 市としては、経済効果を第一に考えたい。一方で、クルーズ乗船客のニーズを考える必要がある。寄港地から早く目的地へ行き、食べたり、体験したいというニーズに応えるため、シャトルバスを運行し、目的地に早くお送りすることを優先している。ただ、現地に何も無いのでは困るので、商店街等に周知し、開店時間を延長してお寿司を食べられるようお願いしたり、観光施設についても開館時間の延長や休館日についても臨時で開けていただくなどお願いしている。乗船客の方々に楽しかったと思ってもらうことが大事だと考えている。
- 市から、滞在時間中の過ごし方を提案することも必要である。また、乗船客が何を求めているかを調査し、次に活かしていくことが大事だと考える。ぜひ、今後取り組んでいただきたい。(要望)
- 平成30年5月8日のMSCスプレンドィダが寄港した際に、本市の街中へ立ち寄られた人数は把握しているか。
- △ 中心市街地行きシャトルバスを利用した人は、約900名であり、その他タクシーで移動した人もいると考える。
- シャトルバスの運行など、受入れの段取りは誰が行っているのか。
- △ 県、市、高岡商工会議所、高岡市観光協会、民間企業による連絡調整会議を開き、協議して決めている。統括するのは県であるが、地元関係は本市で対応している。山町筋や金屋町等、市内観光地の案内や通訳については、高岡市観光協会から英語ができるボランティアの方をお願いし、対応していただいている。

【船内見学の見学について】

- 飛鳥Ⅱは、平成30年8月24日の午前9時に入港、26日は午前10時に入港するので、出港までの時間、船内見学は可能か。なかなか機会もないので、一番良い部屋等を見せてもらえるよう配慮してもらいたいと考えるが、見解は。
- △ 船会社に確認したところ、24日の船内見学については、乗船客が下船後、客室の清掃等の準備があり、日程上厳しいと返答いただいている。また、26日についても、入港時間が遅く、時間も短いということで厳しいとのことである。一方で、24日については、クルーズ客船歓迎クラブ会員を対象とした船内ランチ等、何か出来ないか検討を進めている。
- 伏木港発着のクルーズについて、他県から見込んでいる乗船客数は。
- △ 販売元に確認したところ、ほとんどの人が県内の方であった。そうしたことから、発着クルーズを増やすためには、県外客の取り込みが不可欠であると考えており、長野県等でも伏木港の発着クルーズをPRしていきたい。加えて、高岡の良さ、観光PRも積極的に行いたいと考えている。
- 船内見学が出来れば、乗ってみたいという気持ちも高まると考える。また、県外における伏木港のPRなど、伏木港発着クルーズの乗船客増に向け、引き続き頑張ってもらいたい。(要望)

〔都市創造部〕

- 。伏木港の整備状況について

〈 委員から次の質疑等があった。 〉

【伏木港の整備について】

- 本市が直接工事を行うことはあるのか。
- △ 港湾整備については、国、県が行っており、市が直接行う事業はない。
- 予算的に事務費しか発生していないということか。
- △ 県が行う事業について、一部市が負担している。
- 万葉ふ頭を整備し、河口港からの脱却を目指していると思うが、C工区が完成するまでは、浚渫を県に毎年要望して欲しいと考えるが、見解は。
- △ 基本的には外港展開が一番の目的であり、外港整備を進めている。伏木港の内港については、小矢部川の河口港であり、維持浚渫が必要な場合もあり、今後、必要に応じて、国、県が判断し、浚渫を行うものと考えている。これまでの浚渫作業は、爪で土砂を挟んで持ち上げるグラブ浚渫船で実施していたが、平成 29 年は、漁業への影響を少なくするため、掃除機のように土砂を船内に吸い込み排砂管を通して陸揚げするポンプ浚渫船により作業を実施したとお聞きしている。

2 その他

- 。行政視察について

8月22日（水）から23日（木）に実施することが報告された。

〈 委員から次の質疑等があった。 〉

【新高岡駅の利用促進について】

- 先日のJR西日本金沢支社長の会見において、「かがやき」の停車には、まず観光施策に取り組むべきであるとの見解が示された。本市においては、これまでと違った取り組みが必要であると考え、見解は。
- △ JR西日本と共同で観光商品の開発を行い、平成29年12月に商品を販売し、30年3月時点で、16,000人が利用されたという報告があった。30年12月までは、ツアーの実施が続くということで、現在、その推移を見守っている状況である。また、新高岡駅は飛越能の玄関口と銘打っており、現在発売中のレンタカーを借りるとお得になる周遊プランについても、全力を挙げてPRしている。その他については、呉西6市や能登、飛騨地方を含めた観光の協議会を作っており、連携しながら新高岡駅を利用してもらえる施策を順次進めていく。
- △ 観光面において、高岡、そして呉西地域全体の魅力を発信することはもとより、ビジネス客の利便性向上についても十分必要なことであると考え。そうしたことから、新高岡駅については、利便性が高く非常に使いやすいということを念頭に

置き、今後もしっかりとＪＲや国に対する要望、取り組みを行っていく。また、新幹線まちづくり推進高岡市民会議や北陸新幹線新高岡駅「かがやき」停車実現期成同盟会とも共通認識を持って活動していきたい。

- 当初に比べ、「かがやき」の停車を目指す活動が沈静化していると感じる。引き続き、しっかり取り組んで欲しい。(要望)

【あいの風とやま鉄道のバリアフリー化及び利用促進について】

- あいの風とやま鉄道福岡駅のバリアフリー化については、駅の利用促進が条件になると思うが、市として、新高岡駅の利用促進だけでなく、地域の鉄路の利用促進について、取り組むべきと考えるが、見解は。

△ バリアフリー化、エレベーター設置については、国の整備方針がある。国、県に対しては、整備方針の要件緩和をお願いしている。整備については、要件の中で、それぞれ主体となるあいの風とやま鉄道、県などを通じて、順次実施されていくものとする。また、駅の利用状況も加味されると思われ、地元の方々とも一緒になって取り組んでいく必要があり、ぜひ、地元の方のご協力をお願いしたい。

- 高岡やぶなみ駅の利用状況は。

△ 平成30年6月14日に開催された、あいの風とやま鉄道の利用促進協議会において、利用状況の発表があった。1日当たり7人という数値は、15日間の利用者数を365日で割った数であり実際と異なる。年間の利用者数は、7人に365日をかけて算出した2,555人であり、その人数を15日で割ると、1日当たり170名がやぶなみ駅を利用したこととなる。

- あいの風とやま鉄道について、バリアフリーが重要という認識は共通だと思う。ぜひ、高齢者の方が外出される際の優しいバリアフリーを目指してほしい。(要望)

△ ＪＲ、国に対する要望においても、高齢者の実態を踏まえた配慮をお願いしている。

【ドラえもんトラムの運行について】

- ドラえもんトラムの運行継続の判断は誰が行っているのか。また、発表された乗客数には、通常のトラムの乗客数も含まれるのか。

△ 本市、高岡商工会議所、万葉線株式会社で構成するドラえもんラッピング電車事業実行委員会と藤子プロとの話し合いがついて延長が決まった。757,129人は、平成24年9月8日から30年3月31日までのドラえもんトラムの乗客数である。なお、ドラえもんトラムの乗客数については、普通の車両に比べて15%多いと聞いている。

- どのような尺度でドラえもんの人気が高いと判断しているのか。

△ ドラえもんトラムには、6年間で延べ75万人を超える方が乗車され、人気が高い。トラムの外観を見ているだけでも笑顔になれる、幸せ感を与えてくれる。世界中から愛されているドラえもんの電車が市内を走るということは、市民の誇りや一体感の醸成につながっていると感じている。これからも、夢や希望、優しさ、好奇心といった藤子・F・不二雄氏のメッセージをしっかりと発信していきたい。

【地域公共交通対策について】

- 本市では、交通不便地域の対策として、地域バス、地域タクシーの導入を進めている。平成 30 年度からは、コミュニティバスが運行終了し、その代替案としても、導入を積極的に進めていくと仄聞しているが、問い合わせや新たに導入する見込みは。
- △ コミュニティバスの運行終了に伴い、各地区で出前講座等の説明会を行った。これまで 3 地区で話し合いを行い、その中の 1 地区においては、地域タクシーの導入に積極的な意向を示されており、現在話を進めているところである。
- 地道ではあるが、地域で支えていく公共交通という意識をしっかりと根付かせていっていただきたい。(要望)

〈 当局からの報告はなかった。 〉

〈 以上で委員会を閉じた。 〉

港湾・公共交通対策特別委員会 当局説明員（１２名）

副市長	村 田 芳 朗		
市長政策部長	福 田 直 之	都市創造部長	堀 英 人
市長政策部政策監 次長	赤 阪 忠 良	都市創造部次長	川 上 孝 裕
総合交通課長	上 田 浩 樹	都市創造部参事	渡 辺 朋 洋
		都市計画課長	久 郷 聡
産業振興部長	川 尻 光 浩	道路整備課長	橘 茂 徳
産業振興部参事（兼務）	渡 辺 朋 洋	土木維持課長	広 田 利 和
みなと振興課長	須 田 稔 彦		