

## 文教厚生常任委員会議録

日 時 平成 30 年 10 月 11 日（木曜日）14 時 00 分～14 時 57 分

場 所 議員控室

出席者 磯野委員長、小寺副委員長、阿部委員、逢坂委員、寺沢委員、熊谷議長

オブザーバー 金木議員、平山議員、船本議員、村田議員

事務局 井上事務局長、杉野係長

磯野委員長

定刻になりましたので、ただいまより文教厚生常任委員会を開催いたします。

本日の議案は、離島運賃割引事業についてであります。では、担当課のほうから説明をお願いします。

### 1 離島運賃割引事業について

説明員 駒井町長、町民課 室谷課長、道端係長

室谷課長 14:00

今委員長のほうからお話ありましたように、今年度の離島航路の3割引補助事業に関しまして沿海フェリーさんのほうから3カ月分の実績の報告がされました。その数字の整理と、資料を後でご説明いたしますが、天候等の要因によりましてかなり人員ベースで落ち込んでおります。乗船客も落ち込んでおりますが、その原因等もわかる範囲内といたしますか、町民課のほうで分析もいたしましたので、その内容も含めまして担当課長のほうから資料に基づきましてご説明をさせていただきます。

道端係長 14:01～14:06

それでは、離島航路利用促進事業、いわゆる高速船一般旅客3割事業の結果についてご報告いたします。

事業期間としては、6月1日から8月31日までの3カ月間となっており、事業内容としては高速船料金は3割引きとして事業期間中の高速船及びフェリー運賃収入額が平成27年度実績額を下回った場合にその差額を補助するというものでございます。

まず、1ページの実収入ベースをごらんください。6月、7月、8月とも27年度と比

較しまして全て収入も下回っております。フェリーにおいては418万9,610円、高速船においては506万8,360円、合計で925万7,970円の差額が発生しております。乗船人員ベースにおいても6月、7月、8月とも合計すると乗船人員も減少しているということでございます。その下には、過去27年度から30年度をグラフ化したものを添付しております。

次のページ、お願いいたします。次のページにおいては、天候、風速、降雨など、あとイベント関係全部拾い上げて6月から8月まで分析をしてあります。まず、6月の分析結果なのですけれども、ほぼ平成27年並みの気象条件ではあったのですが、雨の影響で甘エビまつりの日程における来島者が最も少なかった次第であります。羽幌港からの乗船客数なのですけれども、休日は前年よりも天候に恵まれ、乗船客数が増加しているが、平日の乗船客数は減少しているという状況です。7月の分析結果になりますが、気象条件はほぼ変わりはありませんでした。しかし、乗船客数は減少しています。ウニまつり当日の入り込みは、前年並みとなっているのですけれども、平日の入り込み数が大きく減少しているところでもあります。8月の分析結果でございます。8月は、ちょっと気象条件には恵まれませんでした。降雨日数も多く、特に土日もちょっと降雨が多い状況でした。8月の羽幌港からの乗船客数なのですが、気象条件がよくなかったのですけれども、めん羊まつりが入り込みを押し上げています。帰省客数は、3割引実施後も減少傾向が近年続いている状況でございます。平日の入り込み数が大きく減少しております。一番右側の6月から8月の分析結果なのですけれども、7月平日の入り込み数が大きく減少し、358人の減となっております。8月平日の入り込み数も大きく減少して432人の減となっております。ツアーのキャンセルが相次ぎ、ツアー参加者が減少しているところでありました。お盆の帰省客については、ここ3年間減少傾向にあります。平成27年度に比べ、8月13日から16日のお盆期間なのですけれども、641人減少しているところでございます。その下には、宝島というイベントをやっているのですけれども、その参加者の人数、あとツアー参加者の実績数、あとは高速船3割事業にかかわるPR事業、フェリー単独で行った場合、商工観光のほうで行った場合載せております。あと、高速船3割事業にかかわるポスター掲示箇所数等載せております。

一番最後のページになりますが、これが平成27年度から平成30年度までの高速船の欠航回数とフェリーの欠航回数を載せております。平成30年度においては、高速船の欠航回数が32回と平成27年度に比べて倍までいきませんが、倍近い欠航回数となってしまいました。フェリーの欠航回数も同じく平成27年から比べると8回と倍の回数欠航しているということでございます。これは、台風等、あと低気圧等の天候の結果だと思われませんが、いずれにしても乗船客数、乗船人員、あと実収入ベースが下がってい

る状況にあります。

私からの説明は以上です。

室谷課長 14:06～14:09

今係長から説明がありましたが、資料1 ページ目の今年度の欠損額といいますか、27年度に対して差額925万7,970円という形になっております。昨年までは、予算上補助金の支出科目が自治振興費の負担金、19節のほうで支払いをしておりました。例年ですと約500万程度の不用額、ここの予算が節総額で7,095万1,000円を予算計上しております、不用額でもろもろ合わせると500万ぐらいは例年残るということもございまして、昨年、一昨年と当初予算で予算計上せず、補助額については確定した段階で不用額の中でお支払いをしていたという状況にございました。今年度は、ごらんとおり900万以上の補助を要するということになりましたが、予算の不用額がそれ以上残ることが全く見込まれないという現況下であります。なおまた、事業は全て完了しておりませんので、不用額自体もどのくらい落ちるかということが正確な数字をつかんでいないということと、あと当初予算で予算計上していないということもございまして、補正で全額925万8,000円を予算計上したいというふうに思っているところでございます。補正の時期でございますが、沿海フェリーさんのほうから最初運営の資金繰り等々の額もございまして、できるだけ早く補助をしていただきたいというお話もございました。ということがありまして、今月23日に臨時議会が予定されておりますが、その際に補正予算の要求といいますか、提案をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

以上です。

磯野委員長

ただいまの担当課の説明に関して何かご意見、ご質問等がありましたらお願いいたします。

－主な協議内容等（質疑）－ 14:09～14:57

小寺副委員長 この割引人数の経過、当初は6月だけだったと思うのですけれども、いつから6月で、いつからこの3カ月に延ばしたかという経過、何年は1カ月とか、いつから3カ月になった、その辺のことを教えていただけますか。

室谷課長 当初は、委員さんがおっしゃいましたように6月の1カ月だけということで3割引きの補助をしておりました。平成28年度から7月、8月、観光客が多いということと、あと観光客等々からのお声で運賃が高いというお声もたびたび出ておりましたので、28年度から6、7、8の3カ月を3割引きをしてテストをしてみましよう。その結果、乗船客がふえたり、運賃収入が伸びるということになったら、期待ではあったのですが、運賃の定額の見直しも運輸局とかけ合いたいという思いもございまして、テストという形で28年1年間ということでスタートさせていただきました。一昨年と今年も継続したわけですが、評判がかなりよかったです。補助はしておりますが、乗船客数は伸びている。運賃収入ベースが減っているということも実際はあるわけですが、これについても天候ですとかもろもろの要因もございまして減っているということも十分考えられるということもあったものですから、昨年と今年度についても3割引きを継続しましょうということで実施しておりました。

小寺副委員長 6月だけ1カ月分が始まったのは、平成何年だったでしょうか。

室谷課長 平成25年からです。

寺沢委員 各月々の分析が2ページ目にありますけれども、天候とか、その天候による要因がその上段にあります。もうちょっと特筆すべきことを加えなければいけないのではないかと僕は思って見ておりました。まずは、7月は国道232号線が通行どめになっています、数日間。前半です。あれは、来たくても観光客は来れないという状況です。迂回路も途中からは設定されましたが、それも非常に遠回りで、そういう特殊事情もかなり影響していると思うのです。それから、口頭の説明ではありましたが、数回にわたる台風の接近によって、これは実際欠航した回数よりもそういう台風の予報が出た時点で客足というのはかなりとまりますので、その影響を受けてキャンセルが相次いだとか、そういったこともやはり大きな減少要因、観光客の、ということで加えなければいけないと思うのですけれども、そこら辺はきちっと台風何号がいつ北海道に接近したとか、上陸したとかというものというのは今わかりますか。

道端係長

直接僕のほうでこの気象条件等調べる上で台風の状況というのは外せないのかなと思ひまして、気象庁のホームページなりで調べております。直接僕のほうの分析としては、北海道に上陸した数だけではなくて、日本本土に接近した場合、ニュース等で今いろいろ被害等出ますから、その辺は間違いなく観光客に影響が出るというふうに感じて 2018 年度本土に台風が接近した数ということで数は押さえております。2018 年の 6 月だと 1 回、7 月 2 回、8 月 5 回、9 月 2 回、10 月 2 回となっております。そこまでは調べております。ただ、直接的に北海道に被害等なかった台風もありますけれども、観光客の客足が遠のくという意味では日本本土全体に台風が接近した数というのは僕らのほうでは分析しようとしてみんなで話し合った次第です。

室谷課長

ちょっと補足でございますが、寺沢委員からのご指摘があったことについては私ども内部のほうでもそういう話題、分析の中できちっと分析できないかということで協議をしております。ただ、台風による欠航とか何かというのは、事実上欠航とかいう事実が出てくるものですから、数字とか何かということで表現しやすいのですが、いろんな情報を収集すると風評的被害、天気予報等々で今委員さん言われたように本土にいついつ接近しますよと、来るおそれが大ですよとかという報道がされるものですから、それによってある旅館さんなんかのほうではその情報によってキャンセルがされるのだとかというお話も実際耳にしております。ですが、それについては数字であらわせないということと、沿海フェリーさんにもその辺を確認させていただいているのですが、個人の部分についてもあるみたいですが、団体客の部分等々でそういう影響で旅行会社等からのキャンセルとかという数字つかめませんかということでご照会もさせていただいておりましたが、正確な数字はちょっと把握していないということもございまして、本来ですと今の部分をこの表の中に入れ込んでこういう影響でこのぐらいの旅行客が事実上少なくなったとかということで報告したかったところなのですが、その数字からとか、実際のとか、それが絶対の要因だということの確証は持てないということもございまして、十分それは考えられると思うのですが、そういうことがあったものですから、今回の説明の中では当初の説明では説明の

中に入れていなかったということでございますので、ご理解していただきたいというふうに思っています。

寺沢委員

そういうちゃんと数字としてつかめないというのは、確かにそうなのかなと思います。ただ、これだと例えば7月の気象条件の評価としては、気象条件はほぼ変わらないが、乗船客は減少していると、これだけだとやはり3割引き効果がどんどん、どんどん薄れていっているという捉え方になってしまうのです。そうではないのだろうというふうにやっぱり思うわけですし、私も実際天売島でお客様を見たり、それから大きく観光客の受け入れにかかわるような仕事も一部しているわけですが、実際問題、台風が関東に接近して羽田空港が閉鎖になっただけで、そこから来るお客さん来れなくなるということでキャンセルが出たりとか、今言ったように予報が悪かっただけで行くのをやめるとか、大きな影響があるという実感をしています。それから、天売島、焼尻島、離島には直接関係ないのですが、道内で災害が起きます。例えば水害とか、今回の地震もそうですけれども、それから広島とか向こうのほうでも大きな洪水とか土砂崩れが起きますと、そういうのも遠ければ遠いほど影響は少ないのですけれども、人の動きというのはとまる、鈍くなるということがあるので、数は具体的にどれだけ減ったかということはあわせないにしても、この時期にこういう要因があったということは示してもいいというか、逆に示すべきではないのかなと。このいただいた資料だけでは、やはり非常に表面的なことのみで、何か3割引き効果というのがどんどん薄れて、これ以上やってもどうなのだろうかという、そういうような捉え方しかちょっとできないのです。もうちょっと何とかその辺要件というか、要因をしっかりと示してもらえたらと思うのですけれども、いかがですか。

道端係長

今寺沢委員おっしゃったとおり、その要因を含めて僕のほうで資料つくったのですけれども、それを記載しようかとは思ったところなのですが、結局今回の資料については27年、28年、29年、30年の比較、あくまでもその中の対比の比較の資料ということで今回は気温と風速と降雨、その平均値からこういうふうな結果を記載させていただいたところでありまして。重々僕ら担当としても7月の羽幌のお祭り時期ぐらいで

したか、豪雨で小平のトンネルのそばが通行どめになったりだとか、そういうことも当然把握してはおるところです。ただ、今回のこの分析結果には記載のほうはちょっと今回はしなかったというところでは。

逢坂委員

ちょっとお聞きしたいのですけれども、全体的に入り込み客が減少しているということで見ているのですけれども、27年から3カ月やっているということなのですが、実は中身見ていくと、私の考えなのですが、気候とか、そういうものでなくて、減っているのは全てフェリーのほうなのです、3割引きしていない。高速船のほうは、3割引きされているものですから、そんなに減少というのは実は入り込み客も乗船客もないという数字になっているのですけれども、その辺はフェリーの客と高速船の客、全体的に入り込み客は減っていても減っているのはフェリーだけであって、高速船の部分はふえているという何かいびつな感じがするのだけれども、そしてついでに言うのだけれども、気候状況もちょっと調べてみたのですけれども、これはあくまでも7月、8月分の気候なのだけれども、そんなに極端に悪いという気候は29年度から比べてみても実は変わっていないのです。気候の変動と今言いましたけれども、これ北海道の気象データで見ればわかるはずなのですけれども、今日僕持ってきたのですけれども、それで減っているという部分になると、結果的に3割効果は実はあるのですと僕は思います、高速船の部分は。ただ、全体の入り込みが少なくなっているのは、自然に観光的にだんだん厳しくなっているのかなと僕は実は思うので、その辺を町はどのように分析されているのか、ちょっとその辺をお聞きしたいのだけれども。

室谷課長

今委員さんからご指摘ありましたように、数字で見ますとフェリーのほうはかなり減っていて、高速船のほうについてはほとんど同じ程度で推移しているという状況でございます。その原因として私どものほうで分析しているのは、まず3割引きした後の価格がフェリーの乗船価格とほとんど変わらないということもございまして、高速船に乗ったほうが時間的に早く移動できるということがあって今までフェリーを利用されていた方が高速船に移るといって形でフェリーが減っているということが十分考えられるのかなということもあります。総数的にはそんなに変わらないのではないかとご指摘もございましたが、確かに数字でいくと

結果としてそういう状況になっております。羽幌町のほうとしましてもこのまんま手をこまねいて何もしないと、もっとよりさらに乗船客数、観光客については減っていくだろうということが想定されましたので、前段でお話しいたしましたが、28年度からそれを何とかしたいと、島民については島民割引がそれ以上の割引がございますので、島民については関係ないわけでございますが、観光客をふやしたいという町としての思いがあったものですから、観光シーズンである7月、8月についても3割引きにして観光客が来やすい環境にして観光客をふやしたいという思いもございまして、28、29、30年という形で3カ年3割引き事業をやっております。ご存じのことと思いますが、これについての欠損額処理した場合については運輸局ともお話をし欠損分の全額町で補填するので、そういう形でやらせてほしいという形で運輸局の了解を得てやってきている事業でございますので、町としてもできるだけその事業で観光客をふやしたいという思いで3年間やってまいりました。結果としてはそれほど、天候の関係等も十分あったというふうに認識しておりますが、期待していた以上に乗船客がふえなかったというのが現状でございます。

逢坂委員

中身は、私と大体町の考え同じなのかなと思う。逆に、僕は3割引きが悪いとは思わないのだけれども、結果的に数字的に欠損額が毎年ふえるようであれば、観光というか、一般の仕事で行く方、あるいは地元の方、離島の方も使用するわけだけれども、観光客だけにスポットを当ててやるという部分について3割引き、これを大々的に今PRされていると思うのです。だけれども、こういう毎年同じようなことやっていても3年間やってきて結果的に成果が出ていないという部分が明らかに数字的に、気象状況とかあるけれども、気象状況だって調べていったらそんなに変わらないのです、実を言うと、3カ年さかのぼっても7月、8月。僕は、6月調べていないのだけれども、そうするとやっぱり補填するのは全然仕方ないという部分はあるのですけれども、その効果を見るという部分については3年間やってきて逆にその辺が3割引きをやることによってフェリーが減る、フェリーは絶対必要だと思うのです。荷物だとか車とか、これを積む仕事をするためには絶対フェリーは欠かせない部分であると思うのだけれども、そこの部分で町としてやっぱりもう少し高速船の3割引きをどうあるべきかというのは、今後の課題だと思うのだけれ

ども、自分も、その辺先をどのように今、先にお話しするのだけれども、どのように考えているのか、効果があつてこれを3年間続けてきたと思うのだけれども、実際は効果がないという、なかったという結果が出ています。要するにフェリーだけは減って観光の高速船だけはふえているという明らかな結果が出ているわけだから、その辺を今後どういうふうにしていくのかなという部分はこれから検討されると思うのだけれども、今考えていることがあればちょっと教えてほしいなと思う。

室谷課長

今委員さんから言われましたが、効果はなかったのではないかというお話をいただいたわけでございますが、町としては数字的には実際は欠損補填していると、数字的な形についてはそういう状況になっております。とはいえ、3割引きの効果が全くなかったという認識は今の段階ではしておりません。とはいえ、実際の負担、補助も年々ふえてきて今年も昨年度より400万上回る約1,000万近くの直接的補助をしなければならないという実態になってきていることもございますので、このまんま続けていくべきか、また違う方法、何かいい方法があるのかないのかを含めて、今分析がやっと終わった状況でございますので、これから新年度予算に向けて理事者とも協議しながらどういう形がいいのかというのを検討してまいりたいと。単純にそのまま継続するかしないかという部分だけでなく、ほかに手法があるのかないのかという部分も含めて全体的な部分で何かいい方法がないのかということも含めて検討しなければならないだろうというふうな認識で今の段階でおります。具体的には、方向性はまだ出ておりません。

逢坂委員

ちょっと訂正したいのだけれども、今課長言ったのだけれども、効果がないと僕言っていないので、3割引きの効果はあつて高速船がふえているわけだから、ふえているというか、高速船のほうに例えばフェリーの客が行っているのではないかということでは言っているわけだから、効果がないとは言っていないので、それ訂正してください。  
以上です。

寺沢委員

私も先ほどの繰り返しになって恐縮なのですが、今年のシーズンについては特別なシーズンだったというふうに私は考えています。その

理由は、先ほどから説明しているとおりです。そういう認識に立って今年の乗船人員だとか売り上げの減少というものをまず捉えていただきたい。その上で数字を見ると、3割引きしてから微増の年もあったわけですから、私は必ずやこれを継続することによってそれなりの今後の回復は見込めるのではないかなというふうに思っておりますが、これ以上町の補填がふえるということについてはやはり何とかしなければならないという思いは持っています。どこかから国の交付金とか、そういう形で持ってこれるものがあればいいのかなというふうに思っています、例えば利尻とか他の離島は国境離島法に基づいて運賃割引ということがやられております。それで、大変助かっているという話を数日前私利尻に行って調査をして聞いてきました。利尻の位置づけと天売島、焼尻島の位置づけは違うのですけれども、そうであってもそういった法律を活用して何か国からの交付金の道を探るようなことをぜひともやっていただきたい、町長先頭に立って国に申し入れをしていただきたいなというふうに思っておりますけれども、いかがでしょうか。

駒井町長

町長が先頭に立ってというお話でございましたので、一言申し添えさせていただきますが、寺沢委員からいただきました離島法につきましては天売、焼尻も有人国境離島ではありますが、利尻、礼文にはその頭に特定ということでおっしゃられたとおり国境離島という形になっておりまして、航路についても国が頭から3割補助というような、ちょっと私も詳しくないので、間違っていたらあれですけれども、そういった制度になっておりまして、ほかの道外の離島の町村長とお話ししたときにぜひとも今回の船の漂着のようにただ運賃だけではなくてそういった問題もあるので、特定有人国境離島というふうに指定をしていただけるよう改めて要請をしようということで動いてはいましたが、残念ながらできたばかりでちょっとうまくないということでお願いだけにとどまっております、文書要請にはなっておりますけれども、そこまで至っておりません。また、議会にそういう話もしていますけれども、何かないかということも私も探ってはみているつもりでおりますが、現実のところは特定有人国境離島から外れておりまして、そういった部分については現在見込みがないというような状況でございます。しかしながら、今委員がおっしゃられたとおり継続するということが大事なことだと思っております。

ますので、今後ともそういった道がないか、また中央に行ったときに北海道の離島の課長さんにも相談しながら探ることは続けていきたいというふうに思っておりますので、ご理解をいただきたいと思えます。

阿部委員 僕も3割引については離島の観光の部分では効果があるのかなとも思えますので、ちょっと確認としてどこをどう見たらあれなのかあれなのですけれども、高速船の座席数に対しての稼働率といいますか、その平均というのはどの程度になっていますか、もしあれば。

室谷課長 その部分についてまで沿海フェリーさんのほうから情報を得て町のほうで数字的な部分を把握しておりませんので、この場でちょっとお答えできない状況にあります。

阿部委員 それはわかりました。一番最後のやつなのですけれども、欠航した回数と便数なのですけれども、29年度は24回欠航したのにもかかわらず、28年度より多く欠航していても実際は高速船の乗船人員はふえているということで、やっぱり効果はあるのかなとは本当に思います。先ほど次年度以降どうするかというのを分析中ということでしたけれども、やっぱりこういうのは早目に決断して早目にPRという部分大事になると思います。その辺スケジュール的にはいつごろまでに分析結果を得て次に動くのか、その辺教えていただきます。

室谷課長 昨年、一昨年もそうでしたが、継続してまたこの事業を行うという形になると観光パンフですとかいろんな部分にも登載してPRをいたしますので、遅くとも年内ぐらいには方向性を決めなければならないと、どうするかというのを決めなければならないというような認識をしておりますので、年内ぐらいに向けて年内に決めるという方向で今どんな手法があるのか、どうしたらいいのかというのを急ピッチで理事者と協議しながら結論づけていきたいというふうに考えております。

阿部委員 わかりました。あと、これは2枚目ですか、の右側のPRの事業開催回数でいけば、やっぱり29年度に比べると、ちょっと細かいのですけれども、回数は減っているといたことになっているのかなと。高速船、減

っています。その辺は、やっぱり本来でしたら 29 年度でちょっと落ちてきているとなれば、もっともっと回数をふやすべきだったと思うのですけれども、その辺減ってしまった要因というのはどういうことなのか。

道端係長 実際の実動部隊というか、商工観光課のほうでスケジュール組んで行っているのですけれども、どうしても今年についても、去年が商工だと 10 回、今年だと 8 回というふうになっているのですけれども、なかなか先方の例えば抱き合わせの事業に乗っかるだとか、そういうことをして PR のほうをやっていると思われます。それで、そこにいいメニューがない場合もあるし、他の業務との兼ね合いでスケジュールが合わなくて行けなかったということも十分考えられると思います。

阿部委員 先方のいろいろなあれもあるかもしれないのですけれども、やっぱり町独自としてはそういったプランというのも今後は当然考えていかなければ、町民課だけではなく、やっぱり商工観光も含めてだと思われますけれども、その辺の話を今後どうしていくのか、協議をしていくのか、その辺も再度お聞きしたいと思います。

室谷課長 一昨年も昨年もそうなのですが、この PR については 1 年目、28 年度が、そのときもお話しさせていただいたのですが、商工は商工、沿海フェリーさんは沿海フェリーさんということで単独でそれぞれ PR をしておりました。昨年からは PR 効果がないということもあって、商工観光のほうと沿海フェリーのほうと、商工観光のほうで何か行くときにはこの PR も兼ねて行ってもらうだとか、沿海フェリーさんで行くときには商工観光のほうの PR というか、ということも抱き合わせでやるだとかという形で常に商工観光と沿海フェリーさんと日程、スケジュール調整したり協議しながら PR 事業を進めておりますので、たまたま今係長から説明がありましたが、タイミングですとか、そういう部分が合わなくて回数的に見ると減っているという形に結果としてなっておりますが、そういう形で協力し合いながらできるだけ効果が高い形の PR ということで双方協議しながら協力的にやっておりますので、あとはもし来年以降もやると仮定した場合ですけれども、またその辺ももっといい方法

がないのかということも検討をしなければならないのかなど。ただ、今の段階ではその方向性もまだ出ていないということもございますし、どういうPR効果が有効だということも今の中では押さえておりませんので、それも予算というか、決定する段階までにはその辺も整理をできればなど、したいなというふうに考えております。

逢坂委員

2点確認をします。まず、1点目は、ツアーのキャンセルが相次ぎツアー参加者が減少しているという、この主な理由を聞き漏らしたので、もし言っているのであればもう一度お聞きします。

それから、もう一点なのだけれども、フェリー、高速船に乗り離島に渡る場合の要するに観光客、あるいは仕事で行く、あるいは離島、地元の方々も乗る、この分析データというのはこの3年間でとられたことがあるのかどうか。今後もし3割引きにする場合に観光客が幾らぐらい入っているのかとか、高速船に乗った場合にどういう方々が高速船を多く利用されているのか、こういう分析も今後もしやるとすれば私は必要だと思うので、そういうデータやっぱりとるべきだと思うので、観光なら観光で来たに丸つけて、仕事なら仕事に丸つけるだけで十分わかるわけですから、そういうデータも今後私は必要だと思うのですが、この2点についてちょっとお聞きしたいと思います。

室谷課長

ツアーのキャンセルの関係につきましては、数字等々はお示しできないのですが、沿海フェリーさんですとか等々からお話を伺った例では、まず1つは台風ですとか、そういう部分での関係があってツアーの中止が、キャンセルが来ているという形で、先ほど寺沢委員からもおっしゃられました。天候状況、実際台風は来ていないのだけれども、そういう予報が流れたということでツアーの団体なんかはキャンセルがされるという形でキャンセルがあったと、結構あったよというお話をお聞きしましたので、こんな形で表現させていただいております。

それと、次の乗船客が観光客なのか仕事なのかという分析が必要でないかというお話でございます。私どもそういう分析ができれば、よりいろんな対策も練りやすいのかな、考えやすいのかなという思いはあるわけですが、今沿海フェリーさんのほうでも昔と違いまして乗船客名簿というのがないということで、正確に観光なのかどうなのかという

数字は沿海フェリーさんで押さえられないというお話を伺っております。今お話があったように、可能かどうかということも沿海フェリーさんとも協議しなければなりませんし、そういうことができるかどうかということも検討しなければならないわけですが、切符買ったときにその部分を聞き取りすることができるのかどうなのか、して問題ないのかとかという部分も含めましてちょっと沿海フェリーさんのほうとも相談しながら、可能であればそういう形でデータというか、分析のためにそういう形のことをしてほしいという依頼をしたいなというふうに考えておりますが、今の段階では現実問題としてそういうことが可能かどうかという判断がまだできておりませんので、フェリーさんのほうと相談してみたいというふうに考えております。

逢坂委員

わかりました。それで、今回1,000万近く、925万7,000円もフェリーさんに町税を出すわけですから、今後もしやるとすれば、また3割引きをやるとすれば、やはりそのぐらいのことぐらいは、観光客だけでも結構なのです。私は、観光客で来ましたよと丸つけてもらえばいいだけの話だから、そんなに難しくないと思うのですけれども、それをぜひ、町税を使ってたくさんの金を1,000万もつぎ込むわけですから、やはりそのぐらいはやっていただくと強く町側が言ったほうが僕はいいと思うのですけれども、その辺どうですか。やるということなので、お話しするということでわかりましたけれども、そういうふうにぜひやって、やっていないといつ観光客が何人来ているのか実際に全くつかめないの、例えば入っている人数がどの部分が多いのか、どこの部分があればいいのかというのが全くわからない中でただ3割引きすれば観光客が来るのだという根拠には僕はならないと思うのです。やっぱり全て根拠がなかったら、3割引きする言いわけというのではないのだけれども、言葉はちょっと悪いのですけれども、そういうものがなければ3割引きしたから来ているのだというのではなくて、実際にどの程度来ているのという部分、そういう比較をこの3年間やってきて、あるいは4年、前は6月からやっているわけだから、そういうデータが全くとれていないというのは私はちょっとあれだと思うので、言うのであって、ぜひもし来年3割引きをやるという場合にそれは絶対にやってほしいなと思いますので、よろしくお願いします。

以上です。

磯野委員長 答弁いいですか。

逢坂委員 答弁は、要らないと思います。検討するということなので、よろしいです。

磯野委員長 町長、いいですか、時間は。

駒井町長 あと一ついいですか。説明の中に出ていたかもしれませんが、8月の部分でお盆の、この資料、これの8月の13から16、お盆の時期に641というマイナスがあるのです。天候も何かよくなかったということもありますけれども、お寺離れと言うとわかりやすくいいかなと思うのですけれども、葬儀もロータスセレモニーが多いような時代になりまして、親もいない、墓もないというような状況、墓だけだから来ないというような状況があるのかなと。想像ですけれども、そんなようなことも起きているのかなと。今回ちょっと話に出なかったかなと思ってつけ加えさせてもらって、済みませんが、先に失礼させていただきます。いろいろとわからない部分もご指摘いただきまして、ありがとうございます。そんなことで課長も申しましたとおり、それを大切に協議しながらできるものはどこか探ってまいりたいと思いますので、またひとつよろしく願いたいと思います。今日はありがとうございました。

小寺副委員長 分析の中で1つ町長もおっしゃったのですけれども、お盆の時期も土日に入るのか平日、例えば今年だと15日が水曜日で平日ど真ん中に入ったことでの、だから暦の変化というのも多少出てくるのかなというふうに思います。それと、もう一つ自分が指摘ではないのですけれども、大きいなと思ったのは、先ほど天候の話もあったのですけれども、露骨にあらわれているのは欠航の回数が基準になる平成27年が17回、今年が32回、説明でもあった倍弱です。欠航は、本当に最悪の欠航であって、その前後はかなり揺れることもあったのかなというふうに思うのです。なので、やっぱりそれが倍以上欠航しているというのは、全体の人数も運賃に関しても下がるのは当然で、そこが契約で、27年度比で考えるとそ

の欠航した分を何かの計算に入れないとどんどん欠航すればそこは膨らんでいきますし、走れば人数も運賃も上がるわけで、その辺は今後ちょっと考えたらいいのではないかなというふうに思います。何かありますか。

室谷課長

今小寺委員さんのご指摘もございました。私どもも3年間やってきていて、この制度は3割引きにして27年基準ベースとして収入ベースで差額を全額補填するという単純な制度でございます。この制度をもし継続する場合にこのままの制度でいいのかと、そのままの制度でいくと今委員さんおっしゃられた要因も含めて補助しなければならぬ部分も出てきます。これも理事者とまだ協議もしていませんし、お話もしていないので、どうなるかということとは言えませんが、もし何らかの形でこの事業を方向性というか、制度内容を変えてもやっていくという方向になればその辺も含めて検討しなければならぬと思っていますし、あと運輸局のほうでの了承を得られれば、例えばですけれども、今小寺委員がおっしゃったような形で欠航の分は除いてとか、その分は全体の欠損補助で見てくれないかだとかという部分で運輸局のほうとの交渉も、返事はわからないのですが、の仕方もあるのかなという思いもございますので、今後その辺を含めて事業を何らかの形で継続する場合はどんな事業の仕方、展開、制度設計にしたらいいのかという部分で道や運輸局とも協議しながら考えていかなければならぬだろうという認識でおりますので、どういう形になるかわからないのですが、こちらのほうで想定できる部分についてはできるだけ継続すれば町の負担が少ない形の制度の仕組みにできないかということ考えていというふうな認識で担当としてはおりますので、まだ内容について一切何も言えない状況で申しわけないのですけれども、そういう形で検討していきたいというふうに思っておりますし、ある程度固まりましたらまた委員さんの皆さんにもこういう形で次年度はやりたいということのご説明をさせてもらわなければならないかなというふうにも考えておりますので、よろしく願いいたしたいと思っております。

小寺副委員長

この制度が3年になるのです。平成27年を基準にするといったときに、その前はちょっとデータはないのですけれども、かなり多いときが基準

になっているのです。自分としては、多いときに合わせていくと実績でわかるとおり収入もですし、人数もそれを上回ったことがないのです。それは当たり前で、過去10年ぐらいで見たときも一番高いときを基準にしているのです。それは、基準を改めるというのも必要で、下に合わせることはないのですけれども、例えば何年かの平均にするですとか、先ほど言ったとおりやっぱり制度をもう一回見直していくことをしながら次年度の検討をしないと、今の状況で今の基準のまんまでやるかやらないかということではなくて、いろんな方面で考えることがたくさんあるので、例えば自分が思ったのは高速船、羽幌から天売までが4,100円が2,880円になると、その差額が1,220円だと、人数でいくと1,236人減っているのです。基準をベースにすると、1,220円を補填するという形でいけば、例えば単年度でいくと150万円、3割分を町が補填しますよと、ただ全体の経営でフェリー分から移動した分とかもあると思われるので、そうはいかないのですけれども、そういういろんな方法がありますし、さっきも言ったとおり欠航をどうしていくのか、その辺を十分に検討して今後決めていっていただきたいなど。まずは、その基準の年をちょっと検討すべきではないかなというふうに思うのですけれども、ちょっと長くなりましたが、そこで何かありますか。

室谷課長 今小寺委員からご指摘があったとおり、それについては私どもも十分認識しております。当初27年度をベースにしたということは羽幌町単独でその分事業で割引をしないと、許可を得たいという思いがあって、今まで前例にないこともあったので、道の負担がふえるという状況、可能性があるよという内容だとなかなか運輸局の承認を簡単に得られないかもしれないという思いもございました。そういうことで、あくまでもテストですよということもあったものですから、前年ベースに、結果としてかなり伸びているときではあったのですけれども、売り上げが上がったときではあったのですけれども、前年を下回る下回らないという形でないと、初め平均で例えば3年、5年の平均を基準にしてということも検討したのですが、それだと前年よりも道、国の欠損補助の負担がふえると、それでは困るということと言われるとなかなか話が進まないだろうという思いもあって、内部、理事者を含めた中で検討した結果、前年をベースにして運輸局に話をしないとだめだろうということで、そういう

形で今年度からやっております。ある程度3年間やりまして実績等も出ていますし、今委員さんからいろいろとお話もありましたが、町としましてもそれなりにきちっとある程度の効果は見られたという認識を私どもしておりますので、その旨も運輸局、道のほうにもお話をして理解を得ながら、基準ベースの見方についても協議をしていかなければならないだろうというふうに考えておりますし、先ほども言いましたが、もし事業継続する場合についてはできるだけ町の財政を圧迫しないように負担が少ないような制度の設計をしたいというふうに私どもも思っておりますので、中身的にこれは基準ベースを下げますよと、どうしますよとこの場では言い切れないのですが、十分認識の部分は認識しておりますので、そういう部分は十分考慮しながらやる場合については制度設計をしていきたいというふうに考えておりますので、今の段階ではそういうことだということでご理解願いたいと思います。

小寺副委員長 委員会ベースの話の中では成果があるですとか、効果があるとか、町民も望んでいるものだと、この場合だと観光客も望んでいるものだというふうになるのですけれども、いつの間にか本会議とかの話になるとひっくり返ってしまうこともあるので、ぜひこの町として、課としての評価を正しく理事者のほうに伝えていただいて、ひっくり返ることがないように前向きな検討をしていっていただきたいなというお願いで終わります。

磯野委員長 ほかにありませんか。いいですか。(なし。の声)  
では、これで終わらせていただきます。長時間ご苦労さまでした。あと、議論は、また10月23日の臨時議会がありますので、もし足りない部分はそこでまた論議をしていただきたいなと思います。本日はどうもご苦労さまでした。