

議 長	副 議 長	局 長	次 長	議 事 係 長	議 事 係

経 済 常 任 委 員 会 会 議 録			
日 時	平成 1 2 年 2 月 1 0 日 (木)	開 議	午後 1 時 1 0 分
		散 会	午後 2 時 5 3 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出 席 委 員	佐野委員長、大竹副委員長、成田・斉藤 (裕) ・小林・渡部・西脇 ・吹田・秋山 各委員		
説 明 員	市長、助役、経済・港湾両部長、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

開会宣告。署名員に斉藤（裕）・西脇両委員を指名。継続審査案件を一括議題とし、理事者の報告を受ける。

○ (港)小田主幹

「平成11年度 石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について」

(資料に基づき説明)

「平成12年度 石狩湾新港管理組合一般会計予算案について」

(資料に基づき説明)

「石狩湾新港管理組合条例の一部改正等について」

労働基準法等の改正による休憩時間の特例及び育児、介護を行う職員の深夜勤務並びに時間外勤務の制限を設けるための規定整備として「石狩湾新港管理組合職員の勤務時間、休暇等に関する条例の一部を改正する条例案」、地方公務員の育児休業等に関する法律の改正による期末・勤勉手当の基準日に育児休業中の職員が直前基準日の翌日から基準日までの間に勤務した場合に手当を支給することとする規定整備のため「石狩湾新港管理組合職員の育児休業等に関する条例の一部を改正する条例案」、地方分権一括法の制定に関連し、関係条例等整備のため「石狩湾新港の港湾区域内及び港湾隣接地内における占用料等徴収条例案」、「石狩湾新港海岸占用料等徴収条例案」制定、「石狩湾新港管理組合諸収入金の徴収に関する条例の一部を改正する条例案」、「石狩湾新港管理組合港湾施設管理条例の一部を改正する条例案」、「石狩湾新港管理組合入港料条例の一部を改正する条例案」の7件について同意したい。また、「石狩湾新港管理組合一般職員の給与に関する条例の一部を改正する条例」の専決処分報告については、人事院勧告に伴う改正であり、平成11年12月27日付で専決処分されたものである。

○ 経済部長

「小樽雪あかりの路実行委員会経費の着服について」

平成11年12月に発覚した経済部観光課職員による小樽雪あかりの路実行委員会経費の着服について報告する。実行委員会経費の執行に当たり、自ら経理を担当していた観光課職員がその立場を利用し、平成11年3月26日に支払うべき平成10年度の工事請負代金763万円を、振込受付書を悪用しあたかも振込の事実があったかのように見せかけ現金化した上、約9ヵ月間にわたって着服し、支払いを遅延させたものである。さらには平成11年12月16日、実行委員会に入金された平成11年度の小樽市からの補助金300万円を翌日無断で払い出し、着服の事実を隠すために架空の通帳を偽装するなど関係者を欺こうとしたことが判明した。なお、実行委員会では各委員や事務局長以下スタッフ全員が信頼関係に基づき、官民挙げてイベントを成功させるべく準備を進めている折でもあり、また、請負業者に対し支払が終わっているなど当実行委員会に最終的な実害がなかったことから、今後、この件についての告発は考えていないとの報告が市に対してなされている。1月31日、私以下関係職員に対し処分及び措置がなされ、また、この件の経過については小樽警察署に報告をしたところである。今回、このような不祥事を起こしてしまったことについては、小樽雪あかりの路実行委員会をはじめ市民の皆さんに多大なご迷惑をお掛けし誠に申し訳なく思っている。また、他の部分についても再チェックした結果、銭函3丁目駐車場収入金について不明な点があるが、現在、警察と連携し調査中であり、その具体的内容については現段階では申し上げられないので、何とぞ御理解いただきたい。これらの件については、心からお詫び申し上げたい。

○ 委員長

これより報告事項に関する質疑に入る。

○西脇委員

観光課職員の不祥事について

不祥事を起こした者は「雪あかりの路」実行委員会のメンバーか。

○観光課長

実行委員会事務局の正式メンバーではない。

○西脇委員

市から、経済部次長以下4名が事務局に派遣されているが、763万円の大金を出し入れしていたのはメンバー以外であった。これはどういうことか。

○観光課長

本来であれば実行委員会の部会において日常の出納事務を行うべきところを民間では無理ということで市に依頼され、観光課企画係長、係員の2名が出納事務を担当することとなっていた。この時期は精算業務がふくそうしていたが、観光課としてこの出納事務を担っている以上、責任体制のもとで明確な処理をしなければならないということで、当該元職員を応援として私から実行委員会にお願いした経緯がある。

○西脇委員

出納という事務局の中でも重要な役割を正規に派遣、構成されている職員以外の者に任せ、しかもチェック体制がないということならば理事者側の不祥事ではないのか。

○経済部長

観光課の事業の進め方としては、例えば「潮まつり」など集中した時期には、それぞれ横の応援体制を取りながら進めている関係もあり、実際に事務を進める中では組織下にはない職員も動かざるを得ないという状況にあったのは事実である。事業に当たっては信頼関係を持ちながら進めてきたが、確かにチェック体制が甘かったと反省している。

○西脇委員

2,000万円からの出納を引き受けていたわけだが、昨年4月13日に決算が報告され、会計監査報告も異常がなかったとなっている。どのような書類が提出され、監査はどのように行われたのか。

○観光課長

監査を受ける時点で企画係長が監査委員のところへ行きチェックを受けた書類は、通帳、現金出納簿、領収書など一連のもの全てである。

○西脇委員

監査では市を信頼しているから細かいところまで見ていないとのことだった。実行委員会側の問題ではあるが、監査が機能していればこの段階で発見できたのではないか。もうひとつは、昨年3月26日にA業者に763万円を支払い受取書もらったが、その約2時間後に現金の払い戻しを受けている。小樽市指定金融機関の北洋銀行であったが、払い戻しを行った際に何故振込受取書を取らなかったのか。これも非常識であり考えられない。銀行の仕組みはどうなっているのか。

○観光課長

発覚した12月の段階で銀行から状況を聞いたが、2時間という時間については定かではないが、受付書は通常のものであるとのことであった。

○西脇委員

常識的な扱いがされていれば、この段階でこういう事故は起こらなかったということである。事業を受注した業者からも直接話を聞いたが、3月26日に払うという約束はなく、4月にトンネルを壊す事業が残っていたので、

それが終わってから払われると思っていたということであった。支払がないので、10月15日に係長に振り込まれていない旨の連絡がされたが、このときにはどういう取り扱いをしたのか。

○観光課長

10月15日に係長が業者から未納の電話連絡を受け、我々としては受付書もあるので入金には既になっていることは間違いないということで、業者の口座に入金されているか再度確認の上、連絡をもらいたいという対応であった。

○西脇委員

小樽建設産業社長の話によると4月が過ぎてから何度も電話したが、らちがあかないので10月15日に係長に支払を要請した。そのときもチェック機能が働かず、結局、その担当者を介して業者に振込遅延の理由を言わせる機会を与えている。何故、係長が課長など上司と相談して直接業者とやり取りの確認をしなかったのか。最終的には12月14日ようやく振り込まれていないことが分かって処置された。そういう状況を見ると全く実行委員会のメンバーでもない手伝いの者に2,000万円からの金の出し入れを自由にさせ、しかも銀行側のチェックが正しければここまで来なかった。さらに10月の段階でチェック機能が働けば、もっと早くこの事件を明らかにすることができていた。ということは、文書条例で定められていることが行われていないということではないか。結果としては起こるべくして起きた事故である。銀行も市の機構もだらしがなく、いろいろな段階でチェック機能が働いていれば、ここまでにならないで済んだのではないか。今後、再発防止のためにどうするのか。

○経済部長

御指摘のとおりチェック体制に不十分な点があったことは反省している。当該職員については、委員会の全ての現金を扱わせてはならず、事務局員であった者が行事等のために外出している場合の急遽の応援に充てていたものである。現在、事務の流れ、チェック体制をどのようにしていくかなどの対策を立てるべく検討している。特に今回、現金の支払いのための銀行とのやりとりについては、預金通帳と銀行印を持ち出すことができたことが一番の問題と考えており、通帳は観光課の金庫内に、印鑑は係長デスク上の印鑑箱に納めていたことが、このようなことにつながったものであり、今後、銀行とのやりとりに両方一緒に持ち出せることはあってはならず、決裁方法や押印については、厳格に体制を整え、また、諸経理執行の決裁についても、実行委員会、観光課の体制も含めてきちんとしたチェック体制をとっていかうと考えている。

○西脇委員

3月26日に763万円を着服したばかりか、12月16日には11年度分の市補助金300万円も懐に入れている。気を付けていれば300万円は防げたのではないか。職員を信頼することは大切だが、監督責任を果たすことは別問題であり、はっきりとした体制を一日も早く確立してもらいたい。

○市長

チェック体制の甘さが招いた結果と思う。事件発生以来ただちに仕事の流れ・体制を見直して適正な処理を行うように指示しており、今後このようなことのないよう十分な管理監督を進めていきたい。

○西脇委員

この者がドリームビーチの関連でも不正を働いた疑いがあるという。平成6年のドリームビーチ浸食問題以来、そうした疑いを抱きながら議会でもやりとりしてきた。銭函3丁目駐車場使用料の扱いを任せていたというが、現段階でどの程度の被害額か。

○経済部長

当人の行っていた事務を調べるうち、不明な点が出てきた。我々もできる限りの内部資料を当たってみたところ、現時点ではおよそ1,500万円という数字になっている。

○西脇委員

この問題については、従来から夜間駐車料も含めておかしい、不正があるのではないかと追及してきた。あるべ

き金庫がなくなっていたという話もしてきたが、天候に左右される不確定なものとはいえ、実際何台入ったか正確に把握することもできず、それならばなおさら厳格な金の出し入れの方法が必要だと指摘してきた。1,500万円は何年度分か。

○観光課長

平成11年度分である。

○西脇委員

この職員は何年からこの仕事に携わっていたのか。

○観光課長

平成8年4月からである。

○西脇委員

猛暑の時でも収入はそれ程上がっていないとの議論もしてきた。もっと遡って被害額が膨らむことも考えられるのではないか。それは理事者により追及可能なのか。そうでなければ告発して警察にきちんとした捜査をさせる必要もあるのではないか。

○経済部長

当人の担当以来の事務内容に異状がないか調べた結果、11年度分について不明金があることが判明した。金額がどうなるかは我々の調査では及ばないところもあるので、警察の捜査が必要と判断し、即刻警察に知らせて関係書類も提出し調査中である。その結果が後ほど出るものと思う。

○西脇委員

その職員1人で行ったと限定できるのか、調査によっては他に及ぶこともあるのか。

○経済部長

我々が調べた結果では、当人が行ったということしか判断できないが、警察に書類を提出し調査が行われているので、その点に関しては答弁できない。

○西脇委員

石狩湾新港について

99年度の財政状況は、国・地方の総収入が95兆円、借金と利子償還に36兆円、収入から借金払いを引いた使える金は59兆円、ところが国・地方合わせての支出は110兆円というのが大まかな数字であり、収入の2倍の支出となっている。結局、足りない分の50兆円は借金であり、この構造がずっと続いてきて来年度の予算もこうなる。この原因は年間50兆円という過大な公共事業であり、石狩湾新港を論議する上ではこの点が中心となると思うので、こうした国の財政のあり方についてどう考えているか示せ。

○港湾部長

港湾管理者としてはそれぞれが計画に沿いながら経済の活性化を含めて景気の低迷を何とか打開しようというのが根底にはあると考えながら港湾整備を進めている。その中で公共事業については、民間活力の下支えになるという見方もしており、これからも公共事業は必要という見方をしている。

○西脇委員

そういうやり方をして景気が回復し、雇用も良くなり失業も減り国民の購買力も増えるということであれば良いかと思うが、そうではないところに今、国民の目が向いているのではないか。来年度の予算では、公共事業に9兆4,000億円、このうち運輸省の予算は5,136億円、運輸省予算中で一番大きく占めているのは港湾で3,530億円、この中には当然、石狩湾新港の国直轄分補助金も入っている。小樽港も貨物が増え、石狩湾新港も増えているというならとやかく言わないが、このままでは小樽港は底を貸して母屋を取られるということになるのではないか。去年に比べて小樽の取扱貨物量は減っており、フェリーの分を含めると130万tの減、逆に石狩湾新

港は25万t増えている。今月の新聞を見ると移出入額も小樽港を上回っている。こういう状況でもなおかつ石狩湾新港建設に小樽の管理者として同意を与えなければならないのか。

○市長

石狩湾新港についてはいろいろな経過からこのような状況であるが、物流・貨物の変化や背後地の企業との関係などから必要な整備はしなければならない。ただし、過大な設備投資はせず、必要最小限にしてみたいと常々申し入れており、このことは管理者負担金が例年並の額であることが示している。小樽港については一般貨物が伸びない状況の中で港町埠頭なども整備がされてきたので、貨物や航路の誘致を民間の方とともに努力しており、引き続き努力したいと思っている。

○西脇委員

港を作ればそのうち貨物が来るだろうと先行投資し、改訂計画は平成17年頃を目処に664万7,000tを目標としているが、国の財政が厳しいときに急いで作らなくても今の施設を使えば当座は間に合うというのが実態である。今までのやり方の何ヵ年計画があるからどうしてもやるというのが今日の国の財政破綻の大きな原因であると多くの学者も言っている。新港を応援することは逆に小樽港の斜陽化を認めるということに通じるのではないか。あわせて港湾部ではポートセールスを抜本的に見直すべく組織替えを含めて頑張ると言っているが、抜本的な対策がなければ、新港との関係が政治的にまずい関係になるのではないか。

○港湾部長

新港は新港、小樽は小樽の港の特性があり、特に港湾計画上では小樽の場合は輸入食料、穀物基地という大きな柱と、それに付随し、フェリーを基盤としていくということである。その中で何とかそれらをメインにしながら一般雑貨を含めて伸ばしていく考え方を持っている。一方、新港については背後圏のいろいろな企業が基本的には道央圏の大きな企業を目途にして、例えばチップ、原木、石炭といったものを必要とする企業が張りついていることもあり、それらの方々の要望を踏まえた整備も目標としているので、17年度後半という期限付きではなく、要望に応え、経済状況に合わせながら整備をしていこうという趣旨で進めており、双方の港の適性を活かしながら進めていくべきものと考えている。組織の改正については各港湾管理者は集荷について相当努力をし、私どもの港もポートセールスを以前から行ってきてはいるが、厳しい時代の中でできるだけ多くの貨物を誘致し、それとともに新たな航路も含めて誘致をしていくためには専属スタッフも必要と考えており、今後はそういったところに力を入れながら進めていきたいと思っている。

○西脇委員

昨年11月から3工区の埋立地処分の公募が始まっているが、当初、新港の管理者は埋立地の4分の3は引き合いがあり、4分の1はいろいろな規制緩和があるのですぐにでも処分できると言ってきた。公募してからの引き合いと処分の見通しはどうか。

○(港)小田主幹

3工区の分譲については昨年7月に完成し、諸々の手続きを終え11月から分譲開始した。しかしながら11月15日までの申込期間の中では正式な申し込みはなく、3工区の工事施工に当たり購入を希望していた企業等に対し、具体的に購入の検討を進めるよう要請しているが、近年の経済状況や金融環境の悪化、設備投資の減退という中では中々話がまとまらないということである。私どもの母体負担金にからむ問題でもあり、早期に一括処分を含め売却方努力を申し入れし、最大限努力をしていると管理組合から聞いているところである。

○西脇委員

貨物量の問題にしても、埋立地処分にしても大幅に見込み違いをしている。工事の発注に関して10年度実績で管理組合が発注した中で小樽市の業者が受注した分が5.3%で2億400万円。以前から6分の1負担をしているのだから、仕事も6分の1は最低もらうよう要請している。経済対策と言いながら小樽の業者が参入しないで経

済対策もない、事業の内容によって制約はあると思うが、どういう努力をしているのか。

○港湾部長

従前から管理組合や直轄事業を行っている小樽港湾事務所に話しているが、平成10年に事業には小樽の業者を入れて欲しいと文書で要請した。特に直轄事業では小樽業者の受注は少ないが、管理組合を含めて指名には配慮していただいた中で参入している。たまたま落札できず、結果として横ばいである5～6%ということで推移している。直轄や管理組合には十分機会を与えてもらうということをお願いしており、その中で少しずつチャンスが与えられてきていると思っており、これからも話をしていきたい。

○西脇委員

管理組合発注分については5.3%、国直轄の分については小樽の業者は1社しか仕事をもらっていないという実態であるから、談合でとは言わないが、仕事をもらう方法を考えてもらいたい。次に、毎年、次年度の予算同意に当たって港湾振興会や商工会議所からの意見をもらい、毎年同じような附帯条件を付けて同意するという方法が繰り返されているが、この中で目に見えて実現されているのは国道5号線の4車線化くらいである。他は本気で業界の要望を実現するという態度にはとても見えない。この点について今後の改善策を何か考えているのか。

○港湾部次長

港湾振興会と商工会議所から新港の予算協議の中で要望があるが、これらの取り組みについては新港に対する過大な公共投資とならないように配慮しなければならないという問題があり、これまでも新港地域の発展を先導する形で新港の港作りが進められている。中長期的な展望に立って、あるいは貨物動向を見極めながら整備を進めるよう要望しているし、毎年の事業の実施について負担金ももちろんであるが、必要性や優先順位などを協議している。小樽港に配慮した形の中での整備ということで、国道5号線については12年度に国において4車線化され、港湾振興会から出されているサハリンプロジェクト関係では、小樽港がこのプロジェクトの拠点港として位置付けられることを実現していくため、官民一体となって国や道においてこのような施策を講じてもらえるよう要請している。地元業者の受注拡大についてもお願いしており、管理組合に対して小樽市として文書で申し入れをし、理解をいただいているという状況にあるので御理解願いたい。

○渡部委員

観光課職員の不祥事について

チェック機能については再三にわたって提起されてきたことであり、職員を応援として配置したことによる不祥事に対して上司が最後までチェックする体制でなければ、無責任極まりないと判断している。しかも、地域における「まちづくり」、「にぎわい」のため新しい発想でイベント事業を繰り広げてきて、特に「雪あかりの路」については前回、大変な評判をいただいております。今回も間近に控えた時期に不祥事が起こったことは残念である。また、内部においてチェックした結果、ドリームビーチに不祥事の要素があると聞くと、裁判で問題提起されている中で不祥事が起こってしまうというのは、緊張感が全くないとしか言いようがない。非常に忙しい中で仕事をしているので手が回らないというのが一般的な言い方であるが、機構の上ではきちとした仕組みの中で取り扱うべきであり、チェック機能を含めてというのは当たり前のことである。この度の不祥事に係わり市民からの信頼を失うことは大きな損失であり、1日も早い原因究明と同時に再発防止のための対策をしっかりとって信頼回復に努めてもらいたい。

○経済部長

「雪あかりの路」は冬の大きなイベントの一つとして位置付けたいと思っており、1回目が大変好評であったので「潮まつり」に次ぐ祭りに仕上げていきたいという考えを持ってきたものであるが、開催を間近に控えた時期にこういう不祥事を起こしてしまったことは実行委員会や事務局の方が自分の仕事を投げうってまでも祭りのために

携わってもらっていることを考えると大変申し訳なく、しかも、本事業に当たっての資金事情も決して良い状況ではない中で影響を与えるような事件を起こしてしまったことは顔向けができない気持ちでいる。実行委員の方々にもお詫びと御報告を申し上げ、何とか我々観光課、経済部一体となってこの祭りのためにも頑張っていきたいと思っており、この事件に負けないでお願いしたいということを申し上げ委員の方々に御理解をお願いしたところである。また、ドリームビーチの関係では詳細が近々明らかになると思うが、1人の職員に事業を最初から最後まで任せていた結果と思っており、チェック体制の甘さがあったと反省している。一般市民の方々にもこういった不祥事を起こしてしまったことは大変申し訳なく思っており、早く信頼回復していくために誠心誠意頑張っていきたいと思っている。

○ 渡部委員

石狩湾新港について

資料2 - 4について直轄事業で西地区の調査・設計と補助事業で 、 、 が調査・設計として計上されている。これら西地区をめぐる件の詳細を示せ。

○ (港)小田主幹

西地区のマイナス14m岸壁の調査・設計については、公有水面の埋立基礎調査と岸壁設計ということで国の直轄事業が行われる。また、 、 の道路に関しては保安林解除関係の調査・設計と環境調査、 の廃棄物埋立護岸についても実施設計と環境調査、埋立申請で、特に西地区の直轄事業の調査に関しては環境調査の追加調査も含んでいる。

○ 渡部委員

調査についてはいずれも平成12年度で終わるのか。それとも13年度までまたがるのかというのが1点と調査が終わると即工事ということになっているのか。また、西地区についてはいつ頃の供用開始を目指しているのか。環境調査というのが総体の環境アセスは終わっている。西地区に関しても環境アセスは行うのか。

○ (港)小田主幹

直轄事業の調査については平成12年度に調査・設計と13年度についても一部調査を行い工事にかかりたいということで平成15年度を目処に完成し、16年度に供用開始したいということである。また、単独事業の関係では廃棄物埋立護岸の調査については平成10年度より一部調査・設計にかかってきており、11年度も一部単独調査を行っているが、これは環境関係の調査と12年度についても地形地質実施設計と環境調査の追加部分であり、11年度に行っている環境調査に一部追加調査として海浜植物の生育の調査が必要との指摘があり、引き続き綿密な調査をするということである。石狩湾新港のアセスについては全体のアセス計画は終了しており、これらの調査結果を見て特にアセスが必要かどうかを検討すると聞いているが、改めてやり直するという形ではなく、環境アセスの追加調査という形で現地調査と工事の影響調査を行うということである。

○ 渡部委員

今の話からすると13年度に一部の工事があるということだが、西地区のマイナス14m水深との関係では、そこに船を入れるのに今の防波堤の間口では狭すぎるため、防波堤を切り、間口を広げる必要があると思うが、これについては母体協議などで出ていなかったのか。もし出ていたとすればいつ頃から工事にかかるのか。

○ (港)小田主幹

マイナス14m岸壁の完成に伴う島防波堤の間口カットについては、工事の進捗に合わせて13年度以降に予定したいということであるが、特に年次については事業実施の部分までは協議が来ておらず、直轄事業の方でもいつ島改良の中でやるということまでは検討していないということである。ただし、16年度供用開始ということからすると15年度あるいは14年度の後期に出てくる可能性はあると思われる。

○ 渡部委員

石狩湾新港の港湾計画のときに議論をしたが、その時点で出された港湾計画の中で一番目に付くもので、小樽港への影響性から考えるとマイナス14mで、次が全天候型のバースである。この議論の中では「14m水深を作っ
てそこで石炭、チップ、木材などを扱うとなれば非常に脅威であるので、できるだけ遅い時期が望ましいと判断するがどう思うか」との質問に対して理事者答弁では「小樽港との影響を考えればできるだけ遅い時期が望ましい」という答弁であった。今回、にわかにマイナス14mでしかも扱うものが大掛かりなものであり、貨物の波及性等からすると小樽港にとっても影響が出ると判断する。

現に予算計上されているが、港湾部としてはどのように受け止めているのか。

○港湾部長

平成9年に港湾計画が改訂され、機能の住み分けとして小樽港のマイナス14mの目標貨物は製材、穀物、水産品であり、新港は原木、石炭、チップということで競合せず、港の機能を活かしながら積上げをしてきた経過がある。供用開始が早いのではないかという話であるが、管理組合でも新港背後地を含めて道央圏の位置付けの中で石炭、チップ、原木を扱っている企業から早急に大型化して欲しいという要望があり、コスト削減のため大型船で大量に運ぶことを相当数の企業が望んでいるということで、管理組合としても意見を聞きながら事業に手を付けていかなければならず、昨年からそういう議論をしていたと聞いている。平成12年度予算要望についてはそういったことを踏まえて行っていきたいということで、12年度で予算要望をすれば13年度以降にできるものと思っており、今後、中身を具体的に聞きながら対応していきたいと考えている。

○渡部委員

小樽港と石狩湾新港の議論は、相当な角度からされてきた。今、規制緩和の中で地方港は別として当面9港が先行し、ほぼ今秋くらいには施行されていく。しかし、港は9港だけではなく、そこに行った船がこちらにも入ってくるとなれば、その影響と地方港の将来をどう考えていけば良いのか。いずれ3年後には全国的に規制緩和の網をかぶせるというのが運輸省の考えである。従来、受給調整という中で港湾運送事業及び港湾における秩序が保たれてきたが、今は完全にグローバル化として様々な規制緩和が進み、受給調整もなくなる中で港が生き延び、活力を見だしていくのは大変な仕事になると思う。石狩湾新港と小樽港として見てきた当時の次元から見れば今の次元ははるかに厳しいものとなってきた。大きく覆いかぶさっているのは競合であり、競争原理の導入ということであるから、その時点での見方では押し流されてしまう。こういう時代の中で一方では規制緩和、もう一方では物流革新、その他競争原理の導入等々ということで見たとときに、管理組合の一員であるから母体負担だけではなく、母体としてどう考えていくのか。小樽港の港湾整備にかかる事業より石狩湾新港の事業の方がはるかに進み具合は早く感じるが、将来を総合的に判断するとどうなるのか。これまでの説明では石狩湾新港の整備、施設、環境よりも小樽港がしっかりとした港の基盤を作ることによって小樽港の発展が生まれるというものであった。しかし、今、小樽港と新港を比較した場合、新港の方が過大投資になっているだろうし、また、進捗度合いも早いのではないと思う。そうすると当時描いていた面と裏腹な状況となり、石狩の方が整備が進むことによって貨物も流れていく。確かに機能分担はあるが、ここでしっかりと現状の小樽港と石狩湾新港を時代の流れの中で見ていくのと同時に、そういった中から将来の小樽港の位置付けを明確にしていくべきではないかと思う。これから委員会を通じて質問していくが、今日は総論的に聞く。

○港湾部次長

当時のものの捉え方というのは、確かに言われるとおりであろうと思う。例えば今、規制緩和の中の需給調整の撤廃という問題はその時点では予測できなかったものであり、さらに規制緩和に伴い、全国の港湾の競争もこれほど激化するという環境にもなかった。

港湾管理者という立場から港湾活動には船社、荷主の意向という面や港湾運送事業者、倉庫業者さらには陸上の輸送関係との関連もある。直接的にそこで働く船員や港湾労働者の皆さんがいる上で港湾活動が成り立っているので、

時代の大きな動きを的確に把握し、よく意向に耳を傾けながら時代や小樽の特性に合った港づくりを目指しているところである。特に物流の主流は外国との外貿コンテナということで、港町埠頭が12年度にできるので、外貿コンテナ航路の開設も目指しており、荷主等の意向を聞くなど調査を行っている。その中では約153社のうち60社、約4割程度が開設した場合に小樽港を利用したいという意向があり、ポートセールスのテーマを絞って進め、「競争に勝てる」、「特性を活かせる」使いやすい港にしていきたい。

○秋山委員

観光課職員の不祥事について

イベント代金着服については、公明党として小樽市と市職員に対する信頼感の喪失につながる大変な問題であるという観点から今後、再びこのような不祥事が起きないようにしっかりとした対策をとるよう市長、助役に対し要請してあるのでこの場で質問はしないが、引き続いての駐車場の問題に関しては更に市民からの不信感を煽ったということで、市の管理という面から事件の内容が判明次第取り上げていきたいと思っている。ここ数年の間に間隔を空けながら市職員の不祥事が起こっているが、役所という体質の中でたるみや他人事と感じているのではないかと。市民から全職員に不信感を抱かれることになっては大変なことなので引き締めて行政に携わってもらいたい。

○斉藤(裕)委員

観光課職員の不祥事について

警察に渡っている書類、証票は何年度分で、それはどのようなものなのか。

○観光課長

11年度分で中身は市の収入金となるまでの一連の過程についての帳票類一切である。

○斉藤(裕)委員

11年度以前のものについて提出しなかった理由は何か。

○観光課長

現在、11年度を調べて出てきたものであり、過去に遡っては調査中であり、警察からはまだ要求されていない。

○斉藤(裕)委員

とりあえず11年度分は調査をして警察の力を借りようと判断したものと思うが、引き続き10年度、9年度、8年度については鋭意調査をしていると理解して良いか。

○観光課長

そのとおりである。

○斉藤(裕)委員

ドリームビーチ関連の1,500万円といわれる横領金額は今後どうなるのか。仮に金額が確定した場合、穴埋めは補正を組むのか。今後の事務手続きを示せ。

○助役

平成8年以来、市の会計を通じて歳入・歳出の予算を組んで経理をしている状況であるが、今回の使用料の件については予算措置は年間分しているため、金額が確定するとその額だけ歳入欠陥という形になると考える。出納閉鎖期間が5月一杯までであるのでそれまでにどういう形になるかわからないが、もし、5月一杯までに額が確定した場合は損害賠償請求となると思うが、それが入ってこなければ収入未済額ということで決算し、新年度にその分として新たな収入見込みを立てることとなると考えている。

○斉藤(裕)委員

穴があいた部分を何らかの税金で埋めなければならず、回り回ってどこかが減り、継ぎ足しをしなければならな

いという仕組みに変わりはない。以前このような不祥事があったときに話したが、基本的に悪意に対して善意は無力であると思う。今、経済部の所管で起きたことだが、運が悪ければ他で起こったことかもしれず、そういう意味で行政マンとしては非常に同情すべき点がある。しかし、それは身内の話であって、対外的には対抗できない意見であるから、これからすべきは、皆さんが繰り返しているチェック体制を見直すことだと思う。処罰、処分は終わり、警察の法的な対応も協力するだけ、新たに行政として何ができるかという防止策を練るしかない。チェック体制の甘さ、印鑑の保管方法などと言われていたが、それは極めて常識的なことであり、印鑑の保管を２人から３人にしたからといって完全に防げるというものではないし、改善策としては心もとない。若手職員の生の声を聞くと、経済部は伝統的に管理体制の甘さがあったという。例えばフィッシュミールやドリームビーチなどを乗り切ってきて、その漫然とした雰囲気が職員に伝わっているのではないかと指摘せざるを得ない。意識改革について助役はどう陣頭指揮を取っていくのか。また、市長はどうか。

○助役

こういうことが起きるたび、チェック体制の点検、見直しはそれなりにやってはきているが、今回の準公金といえるイベント等の実行委員会をお手伝いしている部署や市が負担金を出している協議会的なものの事務局を担当しているものが相当あると思うので、それら事務局的なものを担当している部局の点検や事務の流れなどを改めて総点検してもらいたいということで市長から指示があり、緊急の部長会議を開き、担当課長に任せるのではなく、部長自らが事務のあり方、進め方を点検し、流れを把握し、見直す部分があればどう見直すのかを含めて総務部へ集約するよう依頼しており、その作業と同時に公金の扱いについても、今回のように決裁印の管理や銀行の払い出し用印鑑の管理などが御指摘のようになっていたので、それらも含めてチェック体制を白紙の状態から見直していきたいと思うし、職員に対する周知や意識改革のためにも、通常の職員研修だけではなく、別な観点からの指導も考えなければならないと考えている。

○市長

こういった問題は過去には福祉部にもあったし、税の関係でもあった。とにかく職員のモラルの問題と上司の指導、監督というものが、非常に難しい。いろいろ見ていると私生活の問題が大きく係わっているということがあるので、そういった部分についてどこまで管理できるかはわからないが、普段の言動等についてもときをみて指導しなければならないだろうと感じており、改めてこういった問題について注意を喚起したいと思う。

○小林委員

観光課職員の不祥事について

職員の不正事件が相次いでおり、本日の委員会で、ドリームビーチの駐車場の件についても報告がなされた。誠に遺憾な事件が次々と発覚し大変残念である。今後、厳重に襟を正し、チェック体制を厳しくし、公務員としての姿勢を全職員に再度促し、厳正に対処していただくよう強く要望する。

○委員長

散会宣告。