

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

COOLS	
H	P

経済常任委員会会議 録			
日 時	平成 18 年 8 月 22 日 (火)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 1 時 5 0 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	継 続 審 査 案 件		
出席委員	大島委員長、古沢副委員長、井川・小林・佐々木(茂)・山口・見楚谷・佐野 各委員		
説明員	経済・港湾 両部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

ただいまより、委員会を開きます。

本日の会議録署名員に、井川委員、山口委員を御指名いたします。

継続審査案件を一括議題といたします。

この際、理事者から報告の申出がありますので、これを許します。

「経営支援特別資金の損失補償にかかわる専決処分について」

( 経済 ) 産業振興課長

小樽市が平成 15 年 6 月 24 日付けで経営支援特別資金の融資あっせんを行い、同年 6 月 30 日付けで融資が実行されました株式会社共栄設備が、経営不振のため、本年 3 月 24 日に銀行取引を停止され、4 月 19 日、札幌地方裁判所小樽支部にて破産宣告を受けました。5 月 12 日に取扱金融機関である小樽信用金庫入船支店から事故報告書が、7 月 27 日には回収困難報告書がそれぞれ提出され、融資額 500 万円のうち 235 万 2,000 円が回収困難となりました。破産等で回収が困難となった場合、市は損失補償契約に基づき元本の 80 パーセント、それと 120 日を上限とする利息を取扱金融機関に対して損失を補償することとなります。今回の場合、市は小樽信用金庫入船支店に対して 190 万 9,437 円の補償義務が生じ、また、損失補償日が 8 月 30 日に到来することから、8 月 9 日付けで専決処分したものであります。

なお、本件専決処分につきましては、地方自治法第 179 条第 3 項の規定により、第 3 回定例会に報告するとともに、金融機関といたしましては、今後、損失補償契約に基づき、連帯保証人からの回収並びに本市への返済に努めることとなっております。

委員長

「小樽市観光物産プラザ指定管理者の指定停止について」

経済部次長

小樽市観光物産プラザ指定管理者の指定停止について報告いたします。

市は、本年 4 月から小樽市観光物産プラザの指定管理者として社団法人小樽観光協会を指定し、施設管理業務及び使用料徴収業務を委託しておりましたが、先般、発覚した同協会職員による使用料着服事件を受け、小樽市公の施設指定管理者選考委員会において、同協会の処分について審査した結果、平成 18 年 8 月 1 日から平成 19 年 1 月 31 日までの 6 か月間の指定停止とすることを決定いたしました。このことに伴い、指定停止期間における観光物産プラザの管理を市直営で行うこととし、8 月 1 日から新たに採用した臨時職員 1 名と管理職を含む商業労政課職員 9 名のうちのいずれか 1 名がプラザに常駐して業務を行っているところであります。

委員長

「平成 18 年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案について」

( 港湾 ) 港湾整備室大野主幹

平成 18 年度石狩湾新港管理組合一般会計補正予算案につきまして、8 月 9 日付けで管理組合から事前協議がありましたので、説明いたします。

資料 1 をごらんいただきたいと思います。このたびの補正予算は、平成 16 年度からサハリン向けのケーソンの作製及び一時保管場所として中央地区の普通財産用地を貸し付けておりましたが、平成 17 年度中に積出しが完了する予定でしたが、サハリン側の工事の遅れから保管期間が本年 8 月末まで延びたことを受け、歳入に財産収入の款を新設し、土地貸付収入 205 万円を計上し、諸収入のうち雑入を同額減額するものでございます。したがって、歳入歳出の合計額及び母体負担金についての変更はございません。以上が補正予算案の概要でございますが、市といたしましては、同意してまいりたいと考えております。

なお、本補正予算案につきましては、8月29日開催予定の平成18年石狩湾新港管理組合議会第2回定例会に諮られる予定でございます。

委員長

「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について」

(港湾)港湾整備室大野主幹

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につきまして、8月9日付けで管理組合から事前協議がございましたので、説明いたします。

資料は2の1と2の2でございます。2の1は条例の概要、2の2は新旧対照表になってございます。このたびの条例改正は、第1点がチップヤードとして利用予定の西2号荷さばき地及びチップ用荷役機械の新設に伴う使用料の規定の新設、第2点が既存のひき船の廃止及び新規ひき船の導入に伴う使用料の改定、第3点が50トントラッククレーンの廃止に伴い使用料を廃止するものでございます。それぞれの改正の概要でございますが、資料2の2の新旧対照表にて簡潔に説明したいと思います。

まず、(3)西2号荷さばき地使用料といたしまして新設でございますが、一月につき323万7,000円とするものでございます。

次に、ひき船使用料でございますが、従来の2,000馬力のひき船を廃止し、かわりに3,600馬力のひき船を導入いたしますことから、基本料金を全面的に改定してございます。

また、次のページの(4)石狩湾新港小樽港間回航料を新設するものでございます。

なお、このひき船使用料につきましては、小樽港のひき船使用料と同等の料金としておりますが、新港では5,000トン未満のオイルタンカーのひき船の使用頻度が高いことを考慮いたしまして、3,000トン未満と1万トン未満の間に5,000トン未満の使用料を設けております。

次に、9番の荷役機械使用料でございますが、旧条例の(2)50トントラッククレーンにつきましては、昨年の11月に売却したことから、使用料項目から削除するものでございます。

また、(3)チップ用荷役機械につきましては、使用期間一月につき713万8,000円を新設するものでございます。

以上、条例案につきまして説明いたしました。市といたしましては同意してまいりたいと考えております。なお、本条例案につきましては、8月29日に開催予定の平成18年石狩湾新港管理組合議会第2回定例会に諮られる予定でございます。

委員長

「平成19年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案の変更について」

(港湾)港湾整備室大野主幹

去る6月22日開催の当委員会で報告いたしました平成19年度石狩湾新港港湾関係事業予算要求案につきまして、8月2日付けで管理組合から変更の協議がございましたので説明いたします。資料は3の1と3の2となりますが、3の1は当初協議と今回協議の比較表でございます。3の2は今回協議の位置図となっております。

変更点について説明させていただきます。位置図の右側の岸壁マイナス10メートル(改良)でございますが、当初協議におきましては、直轄事業として東地区岸壁マイナス10メートル(改良)事業費8,100万円、管理者負担分2,700万円を要求するとのことでしたが、その後の国との協議の中で、直轄事業での採択が困難となりましたことから、今回この事業を補助事業で要求することとし、東地区岸壁マイナス10メートル(改良)事業費4,050万円、管理者負担分2,700万円とする内容となっております。

なお、これにより総事業費につきましては、当初協議の7億740万円が今回協議では6億6,690万円に減額、管理者負担分は当初協議と同額の1億5,400万円となっております。本案件につきましては、当委員会での御意見を

踏まえるとともに、小樽港湾振興会及び小樽商工会議所の御意見も参考に小樽市として判断してまいりたいと考えてございます。

委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、質問の順序は、共産党、自民党、平成会、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

共産党。

-----  
古沢委員

今日は理事会で報告事項にかかわって審議を進めようということを各党派で、話し合いがされましたので、報告事項にかかわってお伺いしたいと思います。

平成 19 年度石狩湾新港湾関係事業予算要求案の変更について

6 月の経済常任委員会でこの事業予算要求案について、実は審議されました。このときは、5 月 31 日付けで管理組合から母体である本市に対して事前協議があったということで審議に入ったのですが、今の説明ではちょっとわかりづらいので整理させてほしいのですけれども、直轄事業というのは、そもそもどこが計画案を立案し、そして協議を求めてくるのですか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

直轄事業につきましては、港湾管理者と国であります北海道開発局が協議して要求するかどうかにつきまして決めまして、それで本市の方へ協議するというふうになってございます。

古沢委員

関連しますが、直轄事業は国と管理組合で今年度の事業計画案を策定するわけですね。そして、管理組合経由で母体に協議をしてくるというのが今の説明だと思うのです。それでは、補助事業とそれから単独事業と言ってよろしいのですかね。これらについては、今みたいに言えばどういうふうになりますか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

補助事業につきましては、国の制度上の問題がありますので、これにつきましても国と管理者が協議をして要求していくものでございます。また、単独事業につきましては、その国の制度によらない事業といたしまして、起債事業、それから本当の単独事業、二つに分かれますが、起債事業につきましては、やはり制度上の問題がございますので、国と協議はしてございます。本当の純単独事業につきましては、管理者の判断で協議することになってございます。

古沢委員

石狩湾新港の場合は、小樽港とはちょっとそういう点で言えば、意味合いが違う港になるのだらうと思うのです。つまり、事業計画案の大半については、国の関与というか、国の主導というか、言い方はいろいろあると思うのですが、そういう形で事業の案の策定からかわるわけですね。そこで、つまり6月の委員会前に、管理組合が5月31日付けで事前協議を出してきたわけですが、当然それ以前に、国、つまり開発局と管理組合の間で、当初6月で事前協議に付されたこの東地区のマイナス10メートル岸壁、この事業についてですが、そもそも国と管理組合は、この東地区のマイナス10メートル岸壁の事業について計画年次、何年間で、事業総額は幾らで、そしてその事業の内訳はどのようなものだというふうにご考えておられたのですか。

(港湾)港湾整備室長

最初に、石狩湾新港の港湾整備が小樽港とちょっと国の関与の仕方が違うというお話がありましたが、基本的には港湾管理者が整備事業を計画するものでございます。国直轄事業で行うかどうかについて、管理者と国が協議するというのでございますので、基本的には小樽港と石狩湾新港管理組合も全く同じシステムの中で動いてござい

ます。その点は誤解のないようにお願いいたします。

(港湾)港湾整備室大野主幹

当初協議にもございました5月31日現在の協議書に基づいた事業総額といたしましては、9,900万円を予定してございました。事業年度につきましては、平成19年度と平成20年度、2か年で行う予定でございまして、事業内容につきましては、防げん材の取替え、それからエプロン・上部工の補修ということになってございます。

古沢委員

今回は、6月に事前協議を求めた内容を変更いたしますということですね。それで、当初案で言いますと18年度分8,100万円の事業費です。直轄事業ですから、国が3分の2の5,400万円、管理者負担は3分の1の2,700万円ですが、実は直轄事業ではない、補助事業というふうになりますから、国が3分の1、管理者負担が3分の2というふうに変わります。それで、管理者負担が2,700万円ということで変更がないわけですから、結果として国の持ち出し分が約4,000万円減るのですが、この事業内容、内訳がどのように変わって、こういうふうに変更されるというふうになるのか、再確認しておきます。

(港湾)港湾整備室大野主幹

今回、補助事業で予定しております事業内容につきましては、防げん材の取替えのみでございます。この防げん材の取替えということで、19年度、20年度、2か年で総額5,250万円を予定してございます。そのうち4,050万円が19年度の要求案という内容でございます。

古沢委員

6月に協議されたものは、19年度の事業計画案で8,100万円で協議されたのですが、実は計画年次で言うと、2か年間で事業総額で言えば9,900万円だったと。直轄事業ですから、これを2か年で置き直してみますと、管理組合負担金は3,300万円で、国の負担が6,600万円という内容の事前協議だったのです。それが今回、4,050万円に変わって、20年度にあと1,200万円、トータルで5,250万円の事業に圧縮、変更になるわけです。その5,250万の内訳、管理組合負担と国費負担分は幾らになるのですか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

5,250万円の管理者負担分につきましては、19年度の2,700万円、それから20年度の800万円が管理者負担分になりまして、管理者負担分としましては3,500万円ということになります。国の負担額は、1,750万円です。

古沢委員

もう一つ、9,900万円で予定して国と協議をして直轄事業でいこうと当初は考えたのですが、5,250万円に今度は変更になるわけです。約4,000万円減るのですが、何が減るのですか。事業の内容で何を外したのですか。

(港湾)港湾整備室大野主幹

当初は、防げん材とそれからエプロン及び背後のふ頭用地の舗装工、上部工を予定して9,900万円という内容でございました。しかし、緊急度から防げん材だけをこのたび補助事業で行うということで、外したのはエプロン及び背後のふ頭用地の舗装の補修工事でございます。

古沢委員

東地区のマイナス10メートル岸壁は、そもそも直轄事業で整備された岸壁ですけれども、整備されてから約25年たとうとしています。そういうこともあって、国と管理組合が19年度の事業案を策定する際に、直轄事業としていわゆる老朽化対策、今おっしゃったエプロン背後地の上部工や舗装工、これも必要に迫られているという判断に立って、6月にはそれぞれの母体に事前協議、同意を求めてきたのだということですね。これは善意に考えてです。善意に考えなかったら、結局それがどういう事情か補助事業に変わろうとしているわけです。これはこれで、その辺の事情をわかりやすく説明してください。なぜ直轄事業から補助事業に、国がかかわっていなくて管理組合が相談したら変わりましたというなら別です。国と相談の上で決めていたものが、このわずか三月たたないうちに補助

事業に変わったという。なぜか、それでよろしいかと今我々に求められているわけです。これは、いかにも納得しにくい話です。まず、それを説明してください。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

当初協議の段階では、管理組合と国の地元機関でございます北海道開発局の中で協議し、国直轄事業で要求しようということで、本省に協議をしようとしていたところでございます。ところが、国土交通省港湾局にこの事業内容を説明し直轄事業での採択が可能かどうかということにつきまして、協議事項を確認したところ、工事内容からすると補修工事のみであるため、直轄事業による改良は施設本体の抜本的な対策ですとか、機能向上を伴うものを対象とするものであるという考え方が示されまして、国直轄事業では採択にはならないという指導があったというふうに聞いてございます。

古沢委員

国と相談して計画案を策定したわけですから、それは国は国の事情があるのですが、いかにもわかりにくいです。なぜわかりにくいかといったら、今説明をいただいたように、新年度補助事業で 4,050 万円の事業に変わって、エプロンや背後地の上部工や舗装工については、これは外れましたと。けれども、この国の直轄事業で整備された岸壁は整備後 25 年たっていて、当初は国も管理組合もエプロン背後地の上部工、舗装工は必要だと考えていた。けれども、これは国の直轄ではなくて、補助事業でやらないとだめだというふうに上に上がっていった場合にそういうふうになったわけです。どうしても必要な、2 か年でやる必要がある工事だったら、本当は補助事業で今年と来年で計画が組まれるはずのものが、それが組まれないわけです。今までの説明からいったら、そういうふうを受け止めていいのですね。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

まず、最初の方の国という言葉で片づければ、一つになってしまうのですけれども、予算要求の目線からいうと、まず北海道開発局段階で一定の取りまとめを行うわけです。各管理者の要求案をまとめていく。それを今度本省の方に持ち込んでいって、要するに財務省に要求できるかどうかというのを慎重に検討されると。その段階がありましたので、先ほど言ったように北海道開発局レベルでは、国直轄事業でやろうと思っていたということと、国レベルの最終取りまとめの段階で、要するに財務省への予算要求の段階で、これはちょっと無理だとか、いけそうだとかという判断の下に一定の整理がなされたと、そういう手順を踏んでいるというのが一つございます。

それから、最初にエプロン等も含めて、防げん材を取り替えたいというのが港湾管理者の意思でもあり、開発局もそれはいいだろうということで、国直轄事業で計画した。ところが、今言ったように、本省レベルの方で規模的な問題からいって、これは維持・管理に近い事業なので国直轄事業として財務省に要求するのは難しいという判断がされた。これを持ち帰ってきて、では当初の予定どおりの事業内容を補助事業でやった場合にどうなのかということ、補助率等の違いがございますので、管理者に大きな負担になるわけです。そうすると、管理者としてはもう一度母体のことも考えて、もう一回緊急度について考え直すと。要するに、やりたいけれども、事業母体への負担は圧縮したい。そういう中で、今回緊急に必要なのは、とにかく最低限絶対必要なのは防げん材はもう破れているわけですから、これだけは何とかしよう。そういう内容で、今回、事業自体も見直しを図ったということでございますので、御理解をいただきたいと思います。

古沢委員

何となく理解しつつあると。何となく理解しつつあるというのは、一つは、ちょっと皮肉っぽく考えれば、どっちみち 3 分の 2 の国の直轄事業で、この際押し込められるものは全部押し込んでやった方が得だと。地元の国の出先とも相談して、そういうふうにしたのだけれども、実はそううまくいかなかったと。そうであれば、先送りできるものは先送りして、自前の出費は増やさないようにしておこうと、ありていに言えば、こういう構図に見えてくるのですが、国と地方の予算の使い方というのは、そういうことでいいのですか。

(港湾)港湾整備室長

そういう見方をする方もいらっしゃるだろうとは思いますが、一方で私が先ほど説明したのは、必要だということの中で、まずは予算を要求した。その負担金というのは、ある程度母体の方でも納得できるような額の範囲内であったということなのです。けれども、それが高額補助率である直轄事業の採択が難しくなったということで、逆に母体負担の金額は固定して、固定してというか、要するに増やすことのないようにして、事業の内容を精査したと、私どもはそういうふうに聞いてございますので、そういう理解に立っております。

古沢委員

9,900万円ということも、もう一回今の説明で置きかえ直しますと、4,050万円に19年度の事業計画案は、8,100万円から減るわけですが、そして19年度で言えば、合わせて5,250万円の事業に9,900万円から圧縮されるわけです。当初の予定で考えていけば、直轄事業でいきますから9,900万円というのは、管理組合負担は3,300万円を計画していたわけです。国が6,600万円を計画していた。管理組合と国(開発局)というふうに説明してありました。それが結局だめということになって、どういうことになるかと。エプロンの背後地の上部工や舗装工というのは、近々また必要に迫られるのでしょうけれども、これは必要だから、先ほどは若干皮肉っぽく言いましたけれども、必要だから計画にのせていたのしょうから、これは迫られるでしょう。つまり総額9,900万円の事業量というのは早晩迫られてくると思うのです。ところが、直轄事業から外された。補助事業になる。あるいは単独事業になるかもしれない。そうしたら、仮に補助事業に振り替わったとしても、これは逆転するわけですから、管理組合負担が当初考えていた事業量で言えば倍に膨らむというふうな変更を今我々に求めているわけです、同意しろということ。国の持ち出し分が半分減るという内容、国の意向を認めるということを我々に同意を求めている。違いますか。そうだとしたら、私はとても納得できない話ですから、これは同意はできません。

(港湾)港湾整備室長

おっしゃるように長い目で見れば、トータルで事業費を考えた場合、管理者の負担が増額になってしまう。当初の要求から見ればです。それは、事実だと。ただ、現在そういった国との具体の協議の中で、結果的に採択が難しいという結果になってしまったわけですので、あとは港湾管理者のやるべきことというのは、今この各母体が厳しい財政状況の中で、どこまで耐えられるかという部分について、緊急度に応じて事業をやるしかない。それ以外の部分については、できるだけ先送りしていかざるを得ない。このことに尽きるのだろうというふうに思います。ただ、トータルで考えますと、おっしゃるとおり港湾管理者への負担金というのは、これはトータルで見ればやはり増額になってしまうのはやむを得ないことだというふうに思っております。

古沢委員

いかにもわからないのは、国(開発局)と管理組合で計画案を策定した。そして、管理組合経由で各母体に事前協議に入る。この国(開発局)というのは、括弧を取っ払って国そのものなのです、私からすれば。これは、開発局がそういうことで、括弧づきの国だというふうに逆にいつも考えなければならぬのだとしたら、こんなおかしなことはないではないですか。つまりそもそも19年度の石狩湾新港における国の直轄事業の立案策定をする際には、これは国が認めていた案なのに、なぜ途中で変わったのかというのがわからないのです。このところがわからない限りは同意できないではないですか。

(港湾)港湾整備室長

いわば意思形成過程というふうに御理解いただければよろしいかと思うのです。開発局段階では、まだ最終的な国の意思表示にはなっていないわけです。要するに管理者と相談しながら、開発局もできるだけ管理者の意向に沿って前向きにやはりいろいろなものをとらえようというふうに努力しているわけです。つまり小樽市で言いますと、例えばどうかわかりませんが、例えば港湾部の1課から予算要求が上がってきたと。それで、港湾部長がそれに対して前向きに取り組んで、財政部に要求しようとするかやらないかを部長が判断する。そして、財政当局に

申し込んでみたら、今度財政当局は財政当局でいろいろな判断からそれはだめとかいいとかとなるわけです。そういうようなもので、国自体だって出先がすべての権限を持っているわけでもございませんし、ただ管理者の間に立って、できるだけ地元の意向に沿うように、出先としての努力をしていくと、そういう流れで進んでいる話でございますので、開発局が独自にこの国の予算について判断を下せることというのは限られているのではないかとこのように思います。

古沢委員

ちょっと違うのですけれども、それだったら例えば6月に、例年6月の委員会で、事業計画案の事前協議を求められます。求められる我々は議会です。行政の側が意思形成過程なのだ。だから事前協議で同意を求められたりするのだけれども、それがまた変わったりする。変わったらまた変わったように、それは仕方ないですねとまた同意をしなければいけない。言ってみれば、行政の意思形成過程に我々は振り回されることがあってもやむを得ないということなのです。

(港湾)港湾整備室長

具体の協議が来るのは、すべて国の方までオーケーが出たものを協議しているわけではないわけです。港湾管理者としての意思として、こういうふうな要求をしたいという案で持ってくるわけです。それに対して、我々も細かい議論ももちろんしていますけれども、基本的には要求額全体の問題と、それから事業の必要性とかそういった部分の大枠の判断の中で、可否を行政として判断をしているということでございますので、それに先だって議会の意見をいただくという手続を踏んでいるということになりますので、もう国の方まで行って決まったものを、逆に議会の方に、これをどう思いますかというのは、ある意味では失礼なのかなという気もしますし、むしろ事前にこういった形で案の段階で出してくると。それが案が変更になったときに、改めてまた協議しているということでございますので、その辺は御理解いただきたいというふうに思っております。

港湾部長

今まで答弁したとおりなのですが、この春から何回かの経験の中で、一つは予算要求の順序というのは、小樽開発建設部の中で、地元のメンバーとやはり話をしながら進めていく。そして、北海道開発局の港湾のメンバーとやっていく。この中で、先ほど港湾整備室長から言った、我々港湾管理者の意向というのは極めて尊重してくれます。そういう意味では、今、我々が持っている財政的な体力とか限界とかというものを考えながら、地元のメンバーにやはり相談に乗っていただけるわけです。そうすると必ずしも今まである基準とか、そういうものを少し超えても、何とか直轄事業でできないだろうか。そのときに、例えば先ほどの例で言えば、防げん材のみを要求するというのは、これはまさに維持・管理ですから不可能なのです。そうすると、当然そこに何かを付加して一つの事業としてやったときに、財政的には我々の負担が少なくて済む。それはもう当然のごとく、私どもはそういう手法はとります。それは、財政的に小樽市にとっては有益なわけですから、そういうことをしながら進めております。ですから、そのことが本省に行って認めてほしいわけですが、どうしても認められない場合は、こういう形になるわけです。ですから、国は最初から一枚でずっと国も地元から本省まで行けるかということ、必ずしもそういう構成になっておりませんので、私どもは地元から順番に積み上げて、結果としてこうなっているという、そういうことで御理解いただければと思います。

古沢委員

確認だけ。開発局は、直轄事業でわかった、やろうと言ったけれども、その上に行って、直轄事業には該当しないと、採択できないと、補助事業でやりなさいというふうになったことは間違いのないですね。開発局は直轄事業でやろうというふうを考えていたわけですね。その点だけ確認できれば、私の質問は終わりにします。

(港湾)港湾整備室長

直轄事業でぜひやりたいというふうに考えて、まとめたのです。そして、本省に持ち込んだ。結果的にやれなか

った。補助事業に回されたと、そういうことでございます。

古沢委員

悪いのは向こうだということですね。

では、終わります。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

-----  
井川委員

荷役機械の使用料について

まず、最初に港湾部に 9 番目の荷役機械の使用料についてお尋ねいたします。

ガントリークレーンやフォークリフトは 1 時間につき幾らとなっています。それで、このチップ用の荷役機械の使用料は 1 か月につき 713 万 8,000 円。その下に注意書きとして、1 時間を超える場合は超過時間 30 分までごとに 5 割の額を加算すると書いてありますけれども、このチップ用荷役機械の使い方というのは、どんな方法でされるのですか。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

このただし書きに該当するのは、( 1 )の 1 時間につき 4 万 8,800 円、( 2 )のフォークリフト 1 時間につき 5,000 円、これに対して該当するものと認識してまして、( 3 )のチップ用の荷役機械はあくまでも使用期間が 1 か月につき 713 万 8,000 円ということになります。

井川委員

はい、了解をいたしました。チップ用の機械というのは、必ず 1 か月単位で貸すということですか。そういうことで理解していいのですか。

(港湾) 港湾整備室大野主幹

そのように伺っております。

井川委員

経営支援特別資金について

それでは、経済部に移します。せっかく経営支援の融資をしましたけれども、共栄設備が倒産されたということで、まことに残念なことだと思います。

それで、現在、経営支援特別資金の融資残高と件数、何件にお貸しして幾ら残っているのか、それをお聞きしたいと思います。

(経済) 産業振興課長

経営支援特別資金につきましては、平成 14 年度に創設されたもので、これまでの総件数でいきますと、60 件に貸出しを実行してありまして 2 億 3,913 万円、これが総額になっております。現在残っている融資残額でございますけれども、件数といたしましては 35 件残ってございまして、金額は 6,063 万 4,000 円になってございます。

井川委員

それで、毎月の償還額はどのぐらい入ってきているのでしょうか。

(経済) 産業振興課長

件数でございますけれども、金額は融資額、それから融資の期間によって毎月それぞれ異なりますけれども、総額でいきますと、今入ってきておりますのは 28 件、192 万 8,000 円、これが毎月借受人から入ってきております。それから、損失補償になりまして、連帯保証人から弁済を受けているのもございまして、これが 1 件 1 万円がございまして、合わせますと毎月 193 万 8,000 円、これが償還されているということになります。

井川委員

現在、35 件で約 6,000 万円で、入ってきているのが 29 件ですね、1 万円を入れて。あと 6 件ぐらいが、ちょっと何か入ってきていないというか、その辺の部分の指導はどのようにしていますか。

( 経済 ) 産業振興課長

今の残額、35 件が残っていて、償還されているのが 28 件という現状でございますけれども、残りにつきましては、基本的には私どもが今回のケースのように損失を補償したケースでございます。この損失を補償した額というのが、この経営支援特別資金でいきますと、約 1,900 万円ほど損失補償をしてございますけれども、これは金融機関との損失補償にかかわる契約に基づきまして、損失補償を小樽市がした後も、金融機関は引き続き連帯保証人から回収に努めるといような規定が設けられておまして、金融機関といたしましては、この規定に基づきまして、連帯保証人に弁済能力がある場合については、連帯保証人からの償還を受けるといいますか、弁済を受けるとい形になってございます。ただし、連帯保証人が例えば破産宣告を受けたような場合で、どうしても回収できない場合もございますので、そういった場合につきましては、私どもと金融機関との間で十分協議をいたしまして、不良債権処理などいような形で処理をさせていただいているといような状況になってございます。

井川委員

景気が悪い中で、大変だと思いますけれども、御苦勞を承知しておりますけれども、ぜひ頑張って 1 件でも不納にならないような方向でひとつ支援をしてください。よろしく願いいたします。

委員長

自民党の質疑を終結し、平成会に移します。

( 「なし」と呼ぶ者あり )

委員長

平成会の質疑を終結し、公明党に移します。

( 「なし」と呼ぶ者あり )

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

---

山口委員

平成 19 年度石狩湾新港湾関係事業予算要求案の変更について

先ほどの古沢委員の質問でちょっと関連をしてお聞きしたいことがあるのですが、国直轄で当初想定されたということで、今、段取りをお聞きしましたけれども、維持・補修関係は基本的には直轄事業にならないということで、財務省の方からか、国土交通省の方で補助事業でやりなさいといふふうになったということをお聞きしましたけれども、これは翌年また出して国直轄で復活するといふか、そういう可能性はないのですか。

もう一つは、緊急性があるから補助事業でされたのですね。今、話を聞いたら破れているので緊急に補修が必要だということでしたけれども、そういう意味で、決断をされるのに相当相談をされたと思うのですが、翌年まで持ち越してやった場合でも、国直轄でできる可能性はないといふふうになったのか、その辺をもう少しお話をいただきたいと思います。

( 港湾 ) 港湾整備室大野主幹

現在、国土交通省港湾局のレベルからは、国直轄事業としては施設本体の抜本的な対策、それから機能向上を伴うものを対象とするのであって、防げん材等の単なる補修については対象外とするという見解が示されたために、直轄事業としては採択を断念したといふふうに聞いてございます。ですから、今、委員がおっしゃったように、来年もう一度要求したからといって、この方針が変わらない限り、こういった事業についての国直轄というものは採

択にならないのではないかと、こういうふうを考えています。

山口委員

国の方の方針というのは、基本的にはずっとそうだったのですか。いわゆる一定程度の補修みたいなものでも、直轄でやったという例はないのですか。

(港湾)港湾整備室長

今回のようなケースというのは、そうそうあるものでもないです。先ほど部長が答弁いたしましたけれども、維持・管理、維持・補修に関するというのは管理者がみずからやることで、基本的に国費が入るということはほとんどないわけです。唯一あるのは、3分の1の補助事業がかるうじてあるということだったのです。ただ、先ほど部長も申しましたけれども、何とかできるだけ国費をいっぱい入れてやりたいという中では、本当に緊急的に今すぐ取り替えなければならないという防げん材だけではなくて、かなり傷みも激しくなっているエプロンも含めてやれば、もしかしたら国直轄事業で採択になるのではないかと、そういう期待を持ちながら進めたというのが実態でございます。

山口委員

最後に私の感想なのですが、基本的に港湾というのは、単に管理者、いわゆる自治体の利益だけになるわけではなくて、港湾というのは非常にお金がかかる事業なのです。ただ、実態はよくわかりませんが、港湾本体から自治体に直接収益が上がってくる、そういうことというのは非常に少ないという印象を持っています。そういう意味で、私は国直轄と最初聞いたときは、これは国が全部見るのだらうと思ったのです。しかし、国が3分の2、自治体が3分の1の負担をするということです。だから、そういう意味で言うと、国の責任が非常に小さくなってきている。維持・管理も含めて、それは基本的に自治体が責任を持ってやるべきだということになれば、自治体の方は港湾に対する見方もやはり考え直さなくてはいけなくなってくる。そういう意味でやはり私は、国に対して大変憤りというか、非常に不信感を持つというふうに思います。ましてや小樽港は重要港湾ですし、石狩湾新港はどうですか、重要港湾ですね。そういう意味で、非常に国が重要に戦略的に考えて位置づけしている港なわけですから、やはり国のお金がもう少し入るような形で、我々議会の方も含めてですけれども、これだけ自治体が金に窮しているわけですから、やはり国の負担をさらに求めるように、こういうふうな維持・管理に関しても、例えばソーラス条約のフェンスを設置する際にしても、いわゆる持ち出しがあったわけですが、裏補償するような話もありましたけれども、基本的には維持・管理については、全部自治体の負担になってくるわけですから、結局国策としてやられるものに関して自治体が責任を持って、財政的な負担をかぶせられるような例もあるわけです。そういうことに対して、やはり自治体も港湾管理者なわけですから、立場は対等なわけですから、そういう意味で言うと、しっかり国に対して財政的に要求をしていく必要があると、我々が小さくなっている必要はないと思いますので、そういう態度でこれからも臨んでほしいと思います。終わります。

委員長

民主党・市民連合の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。