

予算特別委員会会議録(3)			
日 時	平成10年 6月12日(金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時14分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	大橋委員長、見楚谷副委員長、前田・鈴木・大竹・斉藤・佐野・ 佐藤(幸)・佐々木(勝)・渡部(智)・西脇・琴坂 各委員		
説 明 員	市長、教育長、総務・企画・財政・経済・港湾・学校教育・ 社会教育各部長、国体準備事務局長、消防長ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p style="margin-left: 40px;">委員長</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="margin-left: 40px;">署名員</p> <p style="text-align: right; margin-right: 40px;">書 記</p> <p style="text-align: right; margin-right: 40px;">記録担当</p>			

～会議の概要～

委員長

開議宣告。署名員に佐藤(幸)・琴坂両委員を指名。付託案件を一括議題とする。これより総務・経済両常任委員会所管事項に関する質疑に入る。

渡部(智)委員

21世紀プランと新行政改革について

21世紀プランの実実施計画を策定するにあたり、基本的なスタンスについて示せ。

(企画)安達主幹

社会情勢の変化・市民ニーズの多様化・人口減少・高齢社会の問題等に対応するため、また、基本計画の策定中に行った市民の意向調査の中で、特に高齢者が安心できる福祉社会・快適な冬の暮らし・活力あるまちづくり等の要望が出されているので、それらも踏まえ、今回の21世紀プランが5つの施策の大綱の他に緊急的・重点的に取り組む課題として重点プログラムを策定したことが大きな特徴になっている。厳しい財政状況ではあるが実施計画においては、常にこのプログラムを念頭に置きながら策定することが、従来と比較しての基本的なスタンスであると思う。

渡部(智)委員

実施計画の平成11年度の予算への反映について、行財政枠があるので、この枠の中で進める形になるのか。また、計画実施には国や道・民間資本の導入が必要であると思うがどうか。

(企画)安達主幹

実施計画の策定にあたって基本計画に示された将来の小樽の都市像の実現に向けて、3年単位の計画を策定した。策定にあたっては、現在の財政状況を無視できないので、現実的には調整を図っていくことも必要であり、総合的な観点にたって考えるべきものであると考えている。また、計画実施にあたっての国・道・民間資本の導入についてはその事業の目的、効果、関係機関や民間との役割分担等も考慮しながら進めたい。

渡部(智)委員

緊急性のある具体的な事業内容について策定時点で明らかにするというが、策定時点というのはいつを指しているのか。

(企画)安達主幹

現在作業を進めているが、概ね7月を目処に明らかにしたいと考えている。

渡部(智)委員

現在市内での新行政改革大綱の見直し作業の中で、事業の評価システムのあり方等について検討しているとの答弁があったが、総合計画の評価システムと新行政改革大綱の評価システムについて説明せよ。

(企画)山崎主幹

総合計画上の評価の方法として、進行管理について毎年度点検しているが、従来どおり3年毎の実施計画をつくるというのもひとつの進行管理である。また、中間年度での一定の点検も今後考えていきたい。

新行政改革の評価システムについては、昨年11月の国の指針に基づき、行政改革大綱や実施計画の見直し作業をしているが、事務事業の見直しの中で、職員参加による明確な目標設定と効果的な進行管理の徹底という項目があり、さらには行政改革懇話会からも自らを評価するシステムをつくってはどうかという提言もあり、それらを踏まえる形で行革の専門部会の中で議論しているところである。現在、全国的に30くらいの市で評価システムを進めており、我々もその意義は感じているが、枠組みや数値化、客観的な判断基準等をつくるのが非常に難しく時間がかかるので、現在検討しているところである。

渡部(智)委員

総合計画は10年の基本計画に基づき着実に進め、その下で年度毎の進行管理を進めながら中間に点検することであるが、今後別の検討委員会を持つべきと思う。行革については、良い面だけではなく、現状無駄とされ、あるいは改善を要するといった面をあわせて検討しながら取り組んでいくことが必要と思う。行革にしても総合計画にしても、ニーズに対応していくことは重要なので、しっかりとシステムの作りあげて進めてほしいがどうか。

中間点検等の見直しの中で、時代の流れ、情勢変化に応じ市民意向等を聞きながら10年計画を達成させていくべきと思うが、今後情勢の変化があった場合どのようにして市民の意向を聞くのか。

所要資金について、計画を立てて着実に前進させていくのと同時に、大枠でどの程度の事業費がかかるのか明らかにしてもよいのではないかと。市財政が非常に厳しいのも分かるが、計画実現においては事業費をある程度示して計画的に進めていくのも大事と思うがどうか。

企画部長

道で進めている「時のアセス」の流れの中で、地方自治体でも再評価すべきという流れがあり、また、行革について国でも新しい指針が出ている。さらに市の行革懇話会でも行政として評価システムのあり方を探してほしいとの提言もあった。21世紀プランの進行管理をする企画部として、毎年度の進行管理、中間での見直しをするという基本的なスタンスは変わらないが、評価システムの流れもあるので、それらを踏まえよりよい方向に向かって21世紀プランの進行管理にあたっていきたいと考えている。

(企画)安達主幹

市民参加については、市政モニターや市長と語る会等従来の手法に加えながら、新たな手法についてさらに研究していきたい。

まだ未確定の事業も多く、また、今後の地方自治体を取り巻く状況の変化が予想されるので、具体的な算定は非常に難しいが、10年1定において、10年間で6,200億円と推計しているのでご理解願いたい。なお、現在策定中の実施計画については、介護保険制度等の未確定な要素もあるが、できる限り所要資金について明らかにしていきたい。

渡部(智)委員

苫小牧港の情勢について

新日本海フェリーの問題について現状を把握しているか。

港政課長

平成8年末に新日本海フェリーから苫小牧航路について検討しているという話を聞き、昨年2月の経済常任委員会で報告している。同12月末に新日本海フェリーにその後の動きを聞いたところ、苫小牧港管理組合と協議した中で、苫小牧港のプライベート岸壁を使ったフェリーの運航ということで、その地先の関係企業に説明しているとのことであった。しかし、今年の1月に入ってから苫小牧港管理組合に事情を聞いたところ、プライベート岸壁の利用については、既存の埠頭の利用者との調整もあり難いため、公共岸壁を検討せざるを得ないとのことであった。本年3月の苫小牧市議会でもいろいろ議論されており、公共岸壁の使用を前提にして関係業界等と話をしているが、なかなか理解を得られていないとのことである。また、同議会には苫小牧フェリー協議会からフェリーの公共岸壁利用に関する陳情が出されていると聞いている。

渡部(智)委員

苫小牧市では迎え入れたいということで、民間バスの利用を予定していたが、それではバックで1キロ近く走らなければならない、海上保安上無理ということで、公共バスを使った対応について市議会等で議論されている。小樽市としては、昭和45年以来新日本海フェリーには港湾活動に貢献してもらっており、また、船社に利害関係等もあると思うが、港湾部として、この件についてどのような見解を持っているか。

港湾部長

小樽港の取扱貨物量は年間2,530万トン程度であり、その内約90%以上がフェリー貨物で占められている。フェリーが小樽港に果たす役割は非常に大きいので、その航路が苫小牧港に移るのは重大なことである。現在の物流貨物の動向等を考えた上で会社としての営業方針や計画だと思うが、フェリー貨物が小樽で今後とも発展していくような方向を我々も要請していきたい。

渡部(智)委員

同じく苫小牧港で進んでいる飼料サイロ建設についてはどのように受け止めているか。

港政課長

港湾運送業として日本で有数の会社である上組が今回苫小牧に進出するという話が出た時点から、我々もこの動きについては注意を払っていた。上組が新潟に進出した際に既存業者への影響が非常に大きかったため、苫小牧の既存業者からも大きな懸念が示されていることも聞いている。我々が承知している限りでは、薫蒸サイロや普通倉庫等合わせて6棟が建てられ、流通部門を合わせて海・陸の両方に展開できる大きな計画とのことである。今後、苫小牧の既存業者はもちろんのこと、小樽港への影響も十分に考えられるので、我々としても動きを見て、公式ではないが関係企業の意見等も伺っており、今後それらに対抗できるよう、小樽港としてどのような取り組みができるか精力的に話し合いをしていきたいと考えている。

渡部(智)委員

北海道の配合飼料の取り扱い量は年間300~320トンと言われており、苫小牧が42%、釧路が42%、小樽が14~15%となっているので、当然苫小牧、釧路だけでなく小樽の中でも影響が出てくるだろうと思われる。新日本海フェリーとのかかわりについては、交通アクセスの問題、飼料関係の問題を考えると、地元で根をおろして生産活動をしてもらうための港湾整備や環境整備をいかに図っていくのが重要である。今回議案で北浜岸壁・手宮岸壁の計画が出されているが、あの地域は日清製粉が事業活動をやっているため、整備とのかかわりについては企業者の意向を十分に含んで取り扱いをしてほしいということを常々考えている。それと同時に来年は小樽港開港100周年を迎えるが、できるだけ港湾に荷物を集めるということを今後政策的に進めていかなければならないと思う。何か新しいものをつくったりイベントをしたりするよりも、港湾活動の機能強化に向け、貨物船をどれだけ小樽港に引っ張ってくるかが一番大きなイベントだと考えるがどうか。

港政課長

我々としては今後北浜岸壁の改修工事に入るため、その際には事前に十分に周辺の関係企業に工程や内容について説明し、企業活動に支障がないような形で理解を得てやっていきたい。また、100周年について、貨物量が増えるということが結果として一番イベントとして意義のあるものと思う。昨年設置したOPSの航路貨物プロジェクトチームでいろいろなバックデータの収集等を行ったが、今年はいよいよ行動の年ということで、より効果的な取り組みをして、100周年に向け少しでも実績が上がるようにしたいと考えている。

佐藤(幸)委員

国の緊急経済対策について

公共事業分の補正予算として追加提案された内容について詳しく示せ。

財政課長

公共事業費でトータル11億2千万円ほどになっており、その内訳としては、市の直営関係が約9億1千万円、稲北再開発に関する補助金が約1億7千万円、港湾の直轄事業に対する負担金で約4,100万円程度となっている。また、市の事業として、JVによる埋立処分地の関係以外の部分について、約2億4千万円程度の地元発注が可能と思うが、具体的な内訳についてはこれから原部で調整をすることになると思う。事業の具体的な中身として、

金額的に大きいのは、埋立処分地の増額補正の5億9千万円、稲北再開発に関する補助金の1億7千万円、道路事業の1億3千万円、街路事業の5千万円弱である。

佐藤(幸)委員

埋立処分地や稲北再開発の関係工事は大手のゼネコンで行うことになっているが、その下請けとして地元企業は何社入っているか。

契約管財課長

手元にある資料の中で言うと、廃棄物処理場その1工事で現在21社の下請けが入っているが、その内、市内業者は7社で約3割である。

佐藤(幸)委員

今後、前倒し工事をもらいたいがために、下請けがゼネコンから受ける圧力が強まる心配はないのか。

財政課長

個々の事業の元請けと下請けの関係は答えられないが、原部でもそれらを調整した上で無理のない形で発注と考えている。

佐藤(幸)委員

経済対策の枠組みとして、お金は市町村にどのように配分されるのか。国や道からこうなさいと言ってくるのか、それとも市町村が手を挙げるのか。

財政部長

今回の緊急経済対策について、国で補正予算を組むということで、それぞれの自治体に打診があり、小樽市としては基本的に前倒しを前提として、今年着工できる工事を取りまとめ、要望するという形になっている。

佐藤(幸)委員

できることなら地元の中小企業ができるような単独事業等に使い、11億円が地元に着くようにしてほしいが、国はそのような使い方をさせてくれない。小樽市としての経済効果はどの程度を見込んでいるか。

財政課長

予算を含めた措置額に対しての経済波及効果については研究中であるので、現段階ではまだ答えられない。

佐藤(幸)委員

地元にはほとんど経済効果が出ないように思う。

小樽の中小企業に効果が行き渡るような方法を工夫・研究すべきと思うがどうか。

財政課長

景気対策の話が決まると、各原部において地元企業への発注を優先させるような観点で執行可能な事業を精査するが、財政事情もあり、来年度事業の前倒しを中心に精査したのが今回の結果である。ただ、少しでも多くの地元企業への発注がなされることが好ましいので、今後も研究したい。

特別減税について

佐藤(幸)委員

特別減税の4億7,700万円というのは総額か。

市民税課長

追加分である。今回小樽市で提案しているのは市民税の所得割にかかわる特別減税の額である。所得税については国税の関係で2月に先行実施されており、追加分については8月の源泉徴収時に減税されることになっている。

佐藤(幸)委員

4億7,700万円の中には市民税と所得税の減税分が入っていると思うが、前回の減税は本人が所得税で18,000円、住民税で8,000円であったが、8月から所得税20,000円、住民税9,000円の減税になる。

所得税について本人が20,000円、配偶者または扶養者10,000円の減税とのことであるが、所得税が20,000円以下の場合はどうなるのか。

市民税課長

所得税の関係は押さえていないが、4億7,700万円というのは市民税の所得割に関する追加補正分である。当初において4億7,300万円が減税されているので、市民税関係の合計減税額は9億7,000万円となっている。減税を受けた人数については、当初分、追加分合わせて約61,500人である。

財政部長

所得税が20,000円に達しない場合は範囲内での減税となる。

佐藤(幸)委員

前回の2兆円減税と合わせて一人当たりいくらの減税となるのか。

市民税課長

夫婦と子供2人の標準世帯で、前回は65,000円なので、総額137,500円である。

佐藤(幸)委員

小樽市の平均所得と平均納税額を示せ。

市民税課長

平成9年度の課税状況調べでは一人当たり所得額は3,072,000円程である。納税額は所得割額で94,426円となっている。

佐藤(幸)委員

減税分は口座振込だと思うが、目に見えない形でもらっても13万円入ったから使おうという意識につながるかどうか疑問である。

地方債の償還について

今年で129億円ほどあると思うが、ピークでいくら程度になるのか。

財政課長

平成14年度にピークになり、139億円程度と考えている。

佐藤(幸)委員

あと4年間で10億円分増えてピークを迎えるということになるが、今後どのように償還していくのか。

財政課長

平成10年度の予定分までだけで平成14年度にピークを迎える訳だが、その分については、交付税等に依存するよりも、何とか税収を確保していく中でこれらの固定的な経費の財源を生み出していきたい。また、行革を進めながら経費の節減にも取り組まなければならない。これら歳入・歳出の両方から財源の捻出に努めていきたい。

佐藤(幸)委員

税収の伸びを見込むのは難しく、行革で歳出を削るしかないと思うが、これも限界がある。ゼロベース方式がかなり浸透してきていると思うが、各部の予算だけではなく補助事業に関しても、もう一度ゼロベースで削減を図っていく必要があるのではないか。

財政部長

平成10年度の予算編成において、経常費も削減したいということで原部でも努力してもらった。また、補助金の見直しも必要ということで庁内の検討が進んでおり、それらの成果を踏まえ、来年度に向けて予算化していきたいと考えている。

佐藤(幸)委員

特別融資相談窓口について

相談状況を示せ。

中小企業センター所長

運転資金にかかわる相談件数について、平成9年度の対前年度比は、1月が200%、2月が114.3%、3月が477.8%、4月が229.4%、5月が68.8%、

佐藤(幸)委員

相談の成果や達成率は把握しているか。

中小企業センター所長

いろいろなケースがあり、融資の申し込み相談だけではないので、成果がどうだったかというのは難しい。我々としては結果を見定められそうな内容について電話による聞き取り調査を行っている。40件ほどの調査の中で、相談には来たが融資を断られたのが約20%、融資に結び付いたのが約35%となっている。ただ、相談に来たがまだ金融機関に行っていないようなケースも多いので、相談の成果の把握は難しいと考えている。

佐藤(幸)委員

5月に件数が減っていることについてどう分析しているか。

中小企業センター所長

1月から3月は、昨年の金融破綻の影響や年度末資金等による資金需要の相談が多かった。その後、年度がわりの春の着業資金等についての問い合わせで4月ごろまで集中しており、5月に入って目処がついたのではないかと思う。また、3月20日付けで融資条件緩和という新聞報道等もあり、3月から4月に集中したということもあると思う。

佐藤(幸)委員

中小企業センターで雇用労働相談窓口も開設していると思うが、状況を示せ。

中小企業センター所長

昨年12月1日から従前の金融相談に経営相談をプラスしてやってきているが、年度末近くに労働相談の部分も加えた形でやろうということになった。経営と金融に分けるのは難しいが、窓口の集計では、付加した経営部分としては5件程度、労働部分で2件程度の相談となっている。

佐藤(幸)委員

これは経営者から見た窓口か。それとも労働者から見た窓口か。

中小企業センター所長

2件は労働者から見た労働相談であるが、経営者から見た労働相談も受けるつもりである。

佐藤(幸)委員

そこで仕事を紹介してくれる訳ではないと思うが、どのような目的での労働相談なのか。

中小企業センター所長

道の労働相談員と市の労政担当主幹の派遣という形での労働相談窓口を拡大したものであり、中小企業センターだけでやっているものではない。

経済部長

昨年末に労働相談も総合的に考えるべきだろうということで開設したものである。中小企業センターで毎週火曜日に、商工労働事務所からある程度本質的なことも分かる人に来てもらい対応している。相談に来た人の話を聞き、対応できるものはその場で対応するが、雇用相談の場合は、職安の担当に連絡をとって引き継いでいる。

佐藤(幸)委員

宣伝不足のためあまり知られていないようであり、また相談の甲斐があるのか疑問であるが、これまでに相談があった2件の内容を示せ。

中小企業センター所長

1件は勤務先で体を壊し、その医療費の負担についての相談であったが、すでに弁護士が入っていたので弁護士と詰めて、不足があれば労働基準監督署に行くように指導した。

もう1件は詳しくは記憶していないが、あまり難しい話ではなかったように思う。

佐藤(幸)委員

役に立っているように思えない。今後も続けていくのであれば、関係者と連携をとり、相談に行ったら何かを得られるような窓口にしてほしい。

交通安全対策について

最近タクシーが市役所の前等の各拠点に止まって待っていることが多いようであるが、特に長崎屋の横やグランドホテル横は交差点にはみ出すような形で停車しており、非常に危険である。これらについて何か注意等をしているか。

(総務)総務課長

交通安全対策課を通じてハイヤー協会等に注意していきたい。

斉藤委員

農協問題について

新おたる農協から小樽市に対して要請があったのは4月1日であるが、新おたる農協理事会での決定は5月12日であったということについて確認はしたか。

経済部長

現在問い合わせ中であるが、まだ確認はできていない。

斉藤委員

昨日の委員会で報告を待つと言ったのはあくまでも経理上の話である。これは時系列的な話であり、電話1本で確認できるはずである。しかも私の指摘どおりなら答弁訂正をしなければならないような問題だと思うがどうか。

経済部長

経理内容の関係、理事会、臨時総会等について指摘があったが、書類等の手続き上の問題も含め、全体的に当たっているところである。

斉藤委員

少しずつニュアンスが変わっている。最初は理事会のことや手続き的なことは今回調査することにはなっていない。それが今指摘されたら、手続き等も含めて調査していると言っている。これは電話1本で確認できるので休憩中に確認し、報告してほしい。

経済部長

そのとおりにしたい。また、調査については実際に理事会や手続き等も含めて依頼しているのでご理解願いたい。

斉藤委員

行革の一環で普通財産を処分しているが、その実績を示せ。

(総務)濱谷主幹

現在、行革として遊休資産の活用・処分を進めているが、平成9年度の実績として、6件の処分を行っており、金額的には約3億8千万円となっている。

斉藤委員

財産を処分する基準はあるか。

(総務)濱谷主幹

各部で所管している普通財産については、貸付地・未利用地の現況調査を行い、活用できるものは活用し、使用する見込みのないものは処分していくということで、原課で対応しており、特に基準は設けていない。

斉藤委員

未利用地は大義名分があれば未利用地でなくなると思う。原課で対応するとのことであるが、購入する塩谷の土地の利用目的は何か。

経済部副参事(農政課長)

塩谷4丁目の土地は概ね1万坪ほどであり、隣接する市有林と一体管理する予定である。普通林ということである。いろいろな木があるので、自然形態の観察、あるいは森林浴への利用等も考える余地があると思う。

斉藤委員

非常に苦しい答弁である。お金ありきの売買であることは誰でも分かっているが、将来的にこの手法でいいのか疑問である。例えば、市有林隣接地で同様の申し出があった場合どうするのか。

経済部長

今回の場合、農業振興的な意味もあり、ある程度公益性があると判断しているが、個人から買ってほしいとの要望があっても難しいと考えている。

斉藤委員

例えば農協・漁協等、公益性の高い団体が、市有林隣接地を時価で購入し、2～3年後にその土地を市に売りたいという申し出があった場合、どうするのか。

経済部長

難しい問題であるが、我々の考えとしては、今回は小樽市農協の合併の問題等を考慮すると、農業振興という意味では妥当性があると考えている。

総務部長

一般論で言うと、公益団体からそのような申し出があったからすぐ土地取得とはならないが、ケースバイケースで判断するものと考えている。

斉藤委員

塩谷の1万坪の鑑定は誰がどのように行ったのか。簿価と比較すると何倍になるのか。

経済部副参事(農政課長)

小樽市内の不動産鑑定士に鑑定を依頼しており、取引事例比較法により算定している。簿価と比較し、100倍程度だと思う。

経済部長

簿価は17万円と聞いている。

斉藤委員

民間の売買事例があるのかも含め、どのように鑑定したのか疑問である。資料として出す考えはあるか。

経済部長

現段階では判断が難しい。報告の際に再度判断したい。

斉藤委員

報告を待つ。

北海道農業元気づくり事業について

詳しく説明せよ。

経済部次長

地域の元気な農業者が創意・工夫する中で、堆肥の散布車や攪拌車を導入して農業の推進を図っていくという目

的で、14名で構成される忍路の「水車の会」に事業費補助をするものである。

総体的な事業費751万5,000円のうち、予算としては事業費561万1,000円で、道が事業費の2分の1、市が4分の1の負担となっている。水車の会の負担分は総体的な事業費から見て約4分の1の約190万4千円である。

斉藤委員

事業の中身について市は把握しているか。道の予算を受けて分担としては4分の1とのことだが、せっかく小樽市でこのような事業をやるのだから、もっと注目すべきではないのか。

経済部副参事(農政課長)

この事業は直接事業者には補助するのではなく、一度市の会計を通して市から事業者には補助する制度である。たまたま今回は道で2分の1を補助する事業なので、事業者負担分のさらに2分の1を市で補助するものである。

経済部次長

この種の事業は平成9年度にも別な形で行っているが、今回、新おたる農協もでき、また忍路の水車の会等もあるので、お互い連絡をとりながら、今後も農業振興に関連した事業の取り組みを進めていきたいと考えている。

斉藤委員

この手の事業はいろいろなところでやっており、規模もまちまちである。進んでいるところは堆肥を土壌化して売っているが、これらとの差別化についてはどう考えているか。

また、もしこれを肥料として販売ルートにのせるということになれば、成分分析をどうするかという問題も出てくる。肥料としての基準は成分分析だけであるが、せっかく農家の方が自分の経験を生かして堆肥作りをしても、実際にはデータのストックを求められ、またお金がかかることになる。できることなら、市の立場で事業を見守り、アドバイスをして、お金がかかるようであれば段階的にデータを集めてあげる等の手助けをしてもいいのではないか。

経済部長

今回の事業は、豚の糞尿を生かした土壌改良という目的もあり、農業者が前向きにやろうとしている事業なので、我々もこれらを支えていきたいと考えている。また、土壌の成分等の問題が今後出てくるのであれば、我々も話を聞きながら関係機関と連携をとっていきたいと考えている。

斉藤委員

各種大会における補助金について

先日、自治体消防50周年記念の大会が開催されたが、今後、同様な全道大会を開くときに、活動報酬的なもの、つまり費用弁償に近いものを大会主催者が事業費の内訳に入れて来たとき、財政ではそれを認めるのか。

財政課長

1つ1つの補助金の要望に対して、その事業内容はそれぞれケースバイケースなのでその中身を見ながら判断している。一概にどの程度の規模かということだけでは判断はできないと考えている。

斉藤委員

少なくとも費用弁償的なものは良いのか。門前払いをするのであれば申請しても仕方がないと思うがどうか。

財政課長

全ての経費の中にどういうものがあるか原部で精査した上で、話を聞き、必要とされる経費にどのようなものが入っているのか、私達としても原部から話を聞きたいと考えている。

斉藤委員

そういったことが、少なくとも財政のテーブルにのるということは、今後、いろいろな大会がやりやすくなるので感謝する。

齊藤委員

融資相談窓口について

相談者とともに金融機関に同行することもあると言うが、そのようなケースは何件くらいあるのか。

中小企業センター所長

件数は今資料がないので定かでないが、特に特別小口融資等は新しい制度でもあり、融資に不慣れな方も多かったので、3割程度は同行していると思う。

齊藤委員

同行する場合の、保証協会と銀行の割合を示せ。

中小企業センター所長

ほとんどが保証協会である。

齊藤委員

保証協会へ行く場合、それは形として飛び込みで行くことになるのか。

中小企業センター所長

融資の相談自体飛び込みの場合が多いので、話を聞いて、市の段階で斡旋する要件を満たしているケースについては保証協会に同行し、市として助言をしているような状況である。

齊藤委員

飛び込みで保証協会に行った場合、どこまで話が見えてくるのか。

中小企業センター所長

個々のケースにもよるが、保証協会が保証に必要な要件を中心に質問した際、過去の収入状況や借入金の返済状況等、その場で明確な答えができればある程度の目処は立つし、また逆にはっきりしない部分があれば、それらを後ほど確認した上で再度相談に乗ることになると思う。

齊藤委員

保証協会や金融機関でマニュアルどおり聞かれるようなことを、中小企業センターとして、統一した用紙等を使いまとめて持っていくようなことはしていないのか。

中小企業センター所長

保証協会の場合、同行するのはほとんどが特別小口融資の関係であるが、これについて要件調べの用紙があるので、我々としても相談を受けた段階で作成して持っていくようにしている。

齊藤委員

中小企業センターで、これなら保証協会の内規等に照らしても保証を受けられそうというところまでまとめて持っていかなければ、同行しても意味がないと思う。とりまとめをして意見書をつける等のサービスをする考えはないか。

中小企業センター所長

確かに我々がそこまで判断できて、持っていったケースのほとんどが融資に結びつくというのが理想であるが、実際には保証協会と我々の機関としての違いもあり、見極められるだけのノウハウもない。我々としては、融資に不慣れな人の相談に乗り不安を少しでも解消したり、アドバイスをして心配であれば一緒に同行するというようなスタンスなので、市の段階で保証協会にある程度のもを見込みをたてて持っていく等は困難であるように思う。

経済部長

確かに信用内容の判定等は難しいが、ある程度中身を見ながらの対応は必要であると考え。今回、経験のある職員も配置されているので、それらも含めながら中小企業センター全体で、例えば、相談に来た時にいろいろなアドバイス等ができるような対応ができるようにということで話をしている。また、相談に来た人の気持ちを考え、

別の部屋を用意し相談を聞くというような配慮もしている。また、事前に予約をしてもらって相談に来てもらうということもやっている。思うようにいかない部分も多々あるが、例えば同行しない場合は金融機関の融資係に電話をして対応をお願いする等もやっていくべきと考えている。

斉藤委員

相談に来る人の気持ちを考えるなら、小樽市の窓口に来ていろいろ聞かれて、一緒に保証協会に行き、また同じことを聞かれるというのは非常に時間の無駄である。保証協会で聞かれることは決まっているのだから、小樽市の窓口で取りまとめしておけば保証協会に行った時に効率が良い。市としての意見もつけていいと思う。そのようにしていかなければ、相談率が下がっていく。先日、手元に資料がなかったため、飲食業の設備投資についてどのようなメニューがあるかを同窓口で電話で聞いたが、ひとつ聞くたびに何十分も待たされた。これでは一般の市民や企業から非常に頼りなく見えてしまう。もう少し工夫すべきではないのか。

経済部長

専門の職員がなかなかいないが、今の職員も非常に努力している。今回経験のある職員も入ったので、今後もさらに努力していくとともに、根本的な解決は難しいにしてもいろいろな部分で考えていく必要はあるのかと思う。

休憩 午後2時58分

再開 午後3時20分

委員長

理事者より発言の申し出があるので許可する。

経済部長

先程の斉藤委員の質問に答える。

確認したところ、新おたる農業協同組合の要望事項は4月1日に文書が出されている。

それにかかわる決定は平成10年5月12日の理事会で決定されたとのことである。

鈴木委員

湯鹿里荘について

昨年度までは朝里川温泉総合開発株式会社が経営していたが、本年度から北海道中央バスに経営が移った。その後の経過を示せ。

(経済)古賀主幹

中央バスが経営を引き受けて、いろいろ努力をしており、5月までの入館者の伸びとして356名、伸び率4.8%、総計で7,770名となっている。また、売上げについては前年より21%程度の増で、額にして120万円程度上がっている。団体客が多く個室の使用料収入が増えたこと、回数券を設けたこと、売店の構成を変えたこと等が売上増につながったと聞いている。

鈴木委員

経過として平成2年に土地の売却があって、平成2年から7年の5年間の転売禁止という契約があった。その5年間で済んでさらに2年の覚書を出し、平成9年8月にそれも切れたが、その後どのようにになっているのか。

(経済)古賀主幹

覚書については、昨年11月26日に交わしているが、これは8月8日まで遡っているので期限切れは11年8月8日となっている。現在朝里川温泉総合開発としては、跡地利用に関し1件話があって、現在進行中であり、周辺一体の振興計画の具体化に向けて努力しており、市としてもなんとか実現してほしいと考えている。

鈴木委員

新しい覚書はどのような内容か。

(経済)古賀主幹

当時はそこにホテルを建てて周辺の振興に役立てたいという話があったので、売買契約書の中で5年間の転売禁止条項があったが、それが平成7年に切れたので2年間延長した。その中身としては、周辺の振興計画に役立つ施設づくりを促進してほしい、また、転売するにあたっては市の承認を得ることとしており、これを更新しているものである。

鈴木委員

湯鹿里荘の経営がある程度上向いてきているので安心してしまっている感もあるが、覚書からも相当の年月が経っており、パブル崩壊ということがあったとしても、それだけで許される問題ではないように思う。昨年また2年間の更新が行われ、また、今後の活用について何件か話もあるようでもあるが、市としていつまで待つのか。例えばこのまま2年が経ってしまった場合、また更新するのか、それともある程度で区切りをつけていくのか。

経済部長

振興に役立つものということで転売に縛りをかけたが、我々としても長期にわたって空いたままにしておくこと自体いかがかという問題意識もあり、基本的には今、2年間更新した中で何とか実現の目処を付けてほしいと思っている。景気が回復して複数の引き合いができれば選択することもできるが、それもなかなか難しいので、2年間というひとつの区切りの中で、それを更新するかどうかはその時点で考える必要があるかと思う。

鈴木委員

道道定山溪線が通年開通を迎えることになるが、この動向を見ながらという考え方もあるように聞いている。通年開通により利便性は高まるが、反面、通過型になってしまうのではという懸念もされている。通年開通目になってから慌てないように、今の時点から市として次の手立てを考えておく必要があるように思う。湯鹿里荘の経営が上向きということで安心するのではなく、朝里川温泉総合開発に働き掛け、市としても協力しながら良い方向に持って行ってほしい。

旧朝里整形外科の建物について

現在どこが所有しているのか。

観光課長

昭和63年に土地・家屋ともに大阪の緑風観光が所有している。

鈴木委員

緑風観光が昭和63年に購入した時点での計画はどのようになっていたのか。

観光課長

建物の老朽化については現在話をしているところであるが、当時の計画については聞いていない。

鈴木委員

観光会社なのでリゾートホテル等を考えているのかと思うが、把握しておくべきと思うがどうか。

観光課長

昨年3月に我々も現地を見たが、十数年使われていない建物であり、安全面で問題があると思われるため、現在まで数回にわたり所有者に対し安全面の手立てや今後の方向性について話をしてきた。方向性についてはまだ明確な答えはもらっていないが、割れた窓ガラスの板張り等の応急措置をしてもらっている。委員の指摘も踏まえ、消防や建築指導課等の庁内関係部と連携をとりながら、所有者に働き掛けていきたい。

鈴木委員

建物が老朽化して今にも崩れんばかりの状態であり、中に入るとたばこの吸いごらや酒びんが散乱しており、非

常に危険な状態である。また温泉街からスキー場への通り道にもなるので、落雪等も心配され、雪解け後には峠を通る暴走族がたむろする場所にもなっている。子供達の非行化の問題にもかかわるので、消防や警察の定期的な巡回等の警備もしてほしい。また、安全面だけでなく観光地の景観としても見苦しいので、一度更地にする等も含め緑風観光と協議してほしいがどうか。

経済部長

今後の計画を立てて何かをやる以前に建物の適正な管理が必要なので、関係部局とも連携をとりながら、今後さらに要請していきたい。その後の計画についてはまだ先になるのではと考えている。

鈴木委員

公共サインについて

昨年の観光入込数が600万人を超え、マイカーで小樽を訪れる人も非常に多いと思うが、小樽市内の市道・道道・国道の公共サイン(「 方面」等がかかれた板)について、何カ所設置しているのか。

観光課長

国道では長橋から平磯トンネルまでの区間で40個、道道では祝津から天神までのエリア、天狗山方面の山の手エリア、朝里方面を合わせて40個、市道では道道と同じエリアで50個であり、合計で130個となっている。

鈴木委員

それだけの数があるのに、表示の仕方が悪いのかあまり目立っていない。市内に入ってくる人は公共サインを見ながら車を走らせるが、実際には小樽市内で右往左往していることが多い。たとえば朝里から道道定山溪線を向かっていてキロ口に行きたい場合、民間の看板はあるが、公共サインでは「赤井川方面」となっており、市外の人には分かりにくいのが現状である。小樽市が観光都市となった現在、「キロ口」と表示する等のやさしさがあってもいいのではないか。

観光課長

庁内の関係部や道路関係者と相談していきたい。

鈴木委員

キロ口に行きたい人が間違っって朝里ダムまで行ってしまったという例もある。道路の公共サインとして無理であれば、市として別に観光案内板を出すべきではないか。米空母インディペンデンス入港時には一日平均5万6,400人の観光客が訪れ、また、OBCがオープンの際には2年間で900万人、一日平均2万4,000人の入込みを予定しているとのことであるので、いろいろな観光地を利用してもらうためにもよりよい表示が必要であると思うがどうか。

経済部長

話は非常に良く分かるが、公共サインの役割を考えると、一私企業の施設名等を入れるのは難しいように思う。どのような形がとれるのか工夫の方法があるのではと思っている。

西脇委員

祝津副港について

市長の答弁では「防波堤の一部整備をもって係留の安全性が確保できる」ということで国が同意をし、道で設計変更して細部の根回しを行ったということであるが、「防波堤の一部整備をもって」という中身は何か。

水産課長

幅を1.5m出さないで、防舷材・滑り止め・係船環等を設置して、係船施設として整備するということである。

西脇委員

これまでのやり取りで、経済部長も自ら言っているが「防波堤自体もかなり傷んでおり、それを抱かせる形で係

船場としての棧橋を設置する」ということである。また、水産課長も何回も「防波堤の老朽化」と答弁している。防波堤の老朽化について必要性がなくなったということなのか。「防波堤の老朽化を補強するためにも、棧橋を幅1.5m、5.2m延ばして、海に出す」とのことであった。ところがヨット協会から海面が狭くなるので、やめて欲しいというクレームがついた途端に、老朽化という問題が消えてなくなったということなのか。

経済部長

老朽化ということはいろいろと捉え方があり、今まで後志支庁並びに道庁、漁港管理者の話の中では、例えば防波堤の穴や、波に洗われている部分が削られている等も含めて、老朽化という言葉を使っていた。その言葉を答弁として使ったということである。

「防波堤が老朽化しているために、それに抱かせる形で係留施設をつくる。1.5mの幅を出して、延長5.2mにする」と説明をしていたのは事実である。ただ、「抱かせる」というのは、要するに防波堤とくっついた形の中で、抱かせるという言い方をした訳である。「防波堤の強度を高めるため」という言葉については、記憶が定かではないが、言っていないのではないかという気がする。

西脇委員

老朽化しているからということであり、棧橋を出すのは防波堤を補強する意味もあるという説明であった。しかし、外側は海ではなく陸地であり、本来、防波堤としての役割がない訳だから、20年経って、少々波に洗われてコンクリートが削られたとしても、別に補強しなければならない理由は全くない。100年経って使っている防波堤もあり、しかも片側が陸地で単なる岸壁の役割しか果たしていないのに、3,500万円もお金を掛ける必要はないのではないか。

しかし、理事者は、防波堤も傷んでいるし棧橋も必要だということで、3月議会で議決した。しかもその日の午前中のまだ議会で議決される前に入札が行われ、阿部建設に決まったという話である。このこと自体全くいい加減である。

事業を見直すのは、1億4,700万円の内の3,580万円であり、事業の性格上、重大な変更であると我々は見ている。共産党が反対した理由も防波堤の補強の必要はないということで反対をした。重大な事業内容の変更と考えないか。

水産課長

この事業は高度利用活性化事業ということで、係船施設を整備する事業である。1.5m、延長5.2m延ばさないことになったが、これはあくまでも係船施設を整備するということで、設計の一部変更と捉えている。

西脇委員

幅1.5m、延長5.2m延ばすことはやめた。しかし、予算は既についている。従って事業の内容として重大な変更だと考えるがどうか。

経済部長

幅1.5mと延長5.2mの係留部分、俗に棧橋と言っていた部分は止めた。ただし、係留の機能は止めてはいないということである。したがって我々の考え方で役割は果たすと聞いている。

西脇委員

そう簡単に事業の内容を変えられるのか。係船柱を新たに設置する、あるいは照明灯をつけるということは事業の主要部分ではない。この3,580万円の大部分は棧橋や防波堤の補強のための事業費である。その必要がなくなったということ自体が、当初から計画がずさんであったことを示していると思うがどうか。

経済部長

岸壁の補強のためという話であるが、確かに棧橋を寄せてくっつけると、結果的に補強と言うことになるかもしれないが、防波堤を直接補強するということでの答弁をしたことはないのではないかと思っている。

また、もう既に防波堤の役割はなく、岸壁になっているのではないかとのことであるが、確かに打ち寄せられた石が防波堤の基部を埋めている状態である。したがって、現状では直接波がぶつかるといことは考えにくく、「岸壁」状態になっているかもしれないが、自然の力は私どもが想像する以上のものがあつた。それが一晩であるような状態になったものであるから、例えば、前浜の補強や侵食を止めるような手立てをしなければ、場合によってはさらわれるということもあるかもしれないとも考えている。

また、3,580万円が係留施設の大半ではないかというお尋ねであるが、その時の工事内容等はそのような状況の中で設計されていったのは事実である。しかし、利用者の意見を聞く機会が若干逆転してしまったかもしれないが、利用者の意向を聞いて、変更が可能であるということであれば、そのような方向でやっていくのも一つの方法かと思う。

西脇委員

必要ないのではと指摘してきたが、我が党の意見を取り上げてそのようにしたのなら話は早いですが、今の答弁では矛盾している。本来海面であったところの外側が、自然現象で石が運ばれて陸地になっているが、自然現象なのでまたさらわれるかもしれないとの答弁であるが、それであれば、防波堤の補修は消えてなくなる。

事業を導入する上で、港の整備についてまともな理由がなければやりにくいのはよく分かるが、最初から岸壁補強というのはこじつけである。あそこは完全に漁船と住み分けされており、競合することはないはずである。施設がよくなるという良い面もあるが、私は、結果的には議会に嘘の説明をしたと考えている。しかも、前回これが主な理由で我々は反対したので、この事業を止めるのであれば3月時点の我が党の態度も変更しなければならないものである。このようなたらめな事業なのだから、もう一度設計変更をし、次の議会にでも提出するべきではないのか。また、落札した業者については、未だ事業に着手できないでいるが、そのまま横滑りでその業者が行うことになるのか。また、契約者が違反したことになるが、このような場合どう取り扱うのか。

経済部長

嘘の説明をしたとのことであるが、高度化事業の目的を達成するため、また、水際船の公共用地に一民間施設の設備をかつて認めてしまったという経緯もあり、これを是正しなければならないため、高度化事業により一掃しようということもある。やはり係留施設の機能を確保するという役割は変わっていないので、次の議会に提出するとはならない。また、市は10分の1の負担金を払う立場なので、不要なものへの過大な投資は避けるべきである。現在、道サイドで設計変更をしているので、それを受けて利用者の競合の問題もクリアしながらどのような手順でやっていくのか利用者に説明することになる。できるだけ早い時期に設計変更を行うと聞いているので、我々もその情報をいち早く入手し、今言ったようなことも含めて考えていきたい。

西脇委員

今の事業を止めて斜路の補修を行うとのことだが、斜路自体も特にひどい状態ではない。おそらく代わりの仕事を見つけないと業者に申し訳ないということが先にあるのかと思う。

また、岸壁に係船柱をつけるということは、岸壁は老朽化しておらず強度もあると逆に言っているようなものである。現在、係船環が9個ついており、何の支障もなく使っていると思うがどうか。

水産課長

現在係船環は8個ついているが、もともと防波堤なので基本的に船がつける施設ではない。あの環は嵐の時に船が停泊し綱を両サイドから引っ張り安定させるものである。ヨット協会は、係船柱ではなく係船環を整備してほしいとの要望を道に出しており、道はそれについて現在検討中とのことである。

経済部長

斜路の整備にかわったことについて、確かに当初斜路の整備については聞いていなかったが、利用者の意向や状況を確認し、斜路の整備にも手をつけれるのではないかとの話があつた。また、業者に仕事をあてるためにという

話については、どのような設計になっているかということもあるので、不必要なものは避けるべきと考えている。係船環の話もあったが、今ある係船環がそのまま係船環として使えるならば使うこともあるだろうし、数が足りるのかという問題もあるかもしれないので、それらについても今後の設計の中で出てくるのかと思う。

西脇委員

使いやすいものをつけるのだから、つけないよりはいいと思うが、現状で海側に8個、札幌側に1個係船環があり、今ある程度の船であれば改めてお金をかける筋合いのものでもない。防舷材は船が傷むので確かに必要だが、新たな係船柱はまったく必要がない。したがって1億4,700万円の事業全体がまったく不要な事業である。小樽市は10分の1しか負担せず、大部分を国や道が出すのだから、やってもらった方が得という考えはあると思うが、これまでの論議を見ると、関係者との話し合いもほとんどない状況で事業を進めており、ちょっとクレームがついたら重大な内容変更もしてしまう。何故8,000万円も公的資金を注ぎ込んでクレーン2基を新たにづくらなくてはならないのか。今の現状でも満杯なのに、あれ以上船の出入りが増えることも考えられない。まったく必要のない事業を高度利用活性化対策事業費として行うとしたら、金を使いたいというだけではないのか。従って、もう一度道に言って事業全体を見直すべきではないか。今日もクレーンを使用していたので使えないわけではない。今、不況で国の財政も困難な時期に、もし民間施設が道の土地の中にあるのが不都合だというのであれば、今のクレーンを買い取ったらどうか。そのようなことも含め全体の見直しをすべきではないか。

経済部長

クレーン2基については所有者の話によると、そろそろ耐用年数を過ぎるとのことであり、とりかえる必要がある状況と聞いている。

確かに話し合いの問題については、十分な話し合いができなかったという経過はあったと思う。また、必要のないことは止めて見直せとのことであるが、やはりマリンレジャーを利用している人、あるいはヨットを利用する人のために機能を高めることも当然考えていかなければならないので、そのような意味では、見直しは考えていない。

委員長

質疑終結。散会宣告。