

予算特別委員会会議録(2)			
日 時	平成10年9月17日(木)	開 議	午後1時00分
		散 会	午後5時28分
場 所	第1委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	八田委員長、渡部(智)副委員長、大竹・松本・斉藤・佐藤(幸)・新野・久末・倉田・横尾・花岡・琴坂 各委員		
説 明 員	市長、小原助役、教育長、水道局長、総務・企画・財政・経済・市民・福祉・環境・土木・建築都市・港湾・社会教育各部長、国体準備・樽病両事務局長、保健所長、消防長、土木部参事ほか関係理事者		
<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

開議宣告。署名員に松本・花岡両委員を指名。審査日程の報告、付託案件を一括議題とする。

理事者より報告を受ける。

「台風5号による被害状況について」

(総務)長瀬主幹

台風5号は9月14日朝3時頃に発生した。小樽市を含む後志地方北部は16日10時10分に大雨・洪水警報を発表し、17日午前0時45分に警報が解除されている。小樽市においては16日17時に助役・各部長を招集し、情報収集・被害状況の把握のため災害対策連絡室を設置しそれぞれ対応を図ったところである。主な被害状況は現在把握中であるが、人命にかかわるのものは発生していない。現在までの集計では、床下浸水4件、土砂くずれ2件、田畑等農業被害2件、小・中学校の倒木6件・法面のくずれ2件、側溝のあふれ49件、下水があふれる等の苦情27件、小河川があふれるとの通報があり出動したものの17件等が報告されている。被害額は現在把握中である。これらに対する処置は、消防・土木部・水道局・経済部等において早急に対応している。16日の日降雨量は、測候所の発表では98.5ミリとなっている。

委員長

これより総括質疑に入る。

花岡委員

高島会館の建設助成金について

高島会館建設予定地は市の土地であり、無償貸与の契約書の日付は7月1日となっているが、この問題についていつごろ町会から話があったのか。また、今年の3月に町内会が運営していた無認可保育園が閉園したが、その時の子供の実態はどうであったか。

契約管財課長

高島会館を建てたいという話は6月頃にあり、7月に調査に入るといふことで7月1日付けで土地を貸したという経過がある。以前そこには町会の保育園があり、昭和41年からずっと土地を貸していたが、今年の3月31日で終わるといふことで、4月1日付けで今まで貸していた土地約370㎡は償還されており、結果的には4月から7月は誰にも貸していない状況である。

福祉部長

高島町会保育園について詳細な資料はないが、在籍児童数が大幅に減ったことから経営困難になり、3月31日に閉園となったとのことである。

花岡委員

高島町会保育園には当初13名の児童が保育されており、小学校に上がる子を除き約5名ほどから継続して保育してほしいとの要望があったようであるが、経営が困難だといふことでやむなく閉園された経過は聞いている。この町内会館を建てるに当たっての助成は共産党としても何年にもわたり提案して実現したもので大いに活用してほしいと思っている。しかし、6月に話があった時点ですでに赤岩と高島の保育所の統廃合が前提となつて話が進んでいたのではないかという疑問がある。総合計画に平成12年度を目処に赤岩と高島を統廃合するとあるが、これはあくまでも案であり、このままスムーズに進むかどうかは今後の問題だと思っている。利用者や父母にどのような説明をしているのか。

福祉部長

平成5年に保育所が老朽化しているといふことで統廃合の問題を議論したが、諸般の事情があり挫折したという経緯があり、そのような意味では高島会館建設の話より先に動いていたので、前提条件があつてといふわけではな

い。父母に対する説明については、高島町会の役員の方に高島保育所の老朽化が著しいということで統廃合について意向を打診し、役員会で了解をもらっている。また、8月末に高島保育所の利用者の父母に集まってもらい、統廃合について理解を得るため我々の考え方を示し、今後継続して話し合いをしていくとしている。

花岡委員

確かに現状の高島保育所は老朽化しており手狭であるが、できれば高島町会保育園が閉園した段階で、ここに保育所を建て直すという方法はまったく検討されなかったのか。

福祉部長

高島町会保育園の跡地及び隣接している高島支所跡地を併せても1,300㎡程度しかないため、建て替えの用地として適切かどうか検討していたが、我々としては今年度中にエンゼルプランを策定する中で、国の有利な補助制度を導入することを考えると、単なる建て替えではなく、父母のニーズに合った機能強化をするという条件があったので、閉園の時点で跡地に保育所を建て替えることは考えてなかった。

花岡委員

子供にとっては居住地に近い方がいいと思うが、高島保育所の利用者がどのような地域から来ているか把握しているか。

福祉部長

高島24名、祝津10名、赤岩4名、手宮2名、若竹町1名、花園1名、清水町1名で合計43名となっている。

花岡委員

基本的には居住地の利用者が中心になっている。保育所が仮に赤岩に統合された場合、高島地区から通っていた人たちが赤岩に行くとなると、車を利用する・祝津を経由する・本線で小樽駅前まで行き赤岩線に乗り継ぐ等がなく、大変厳しい状況になる。このような点からいっても現地、あるいは高島地域内での建て替えは必要だと思う。町内会からは高島町会に保育所を残してほしいという陳情も出されている。保育所が廃止になれば高島町会に公的施設はほとんど何もなくなってしまう。そのような意味でも高島保育所の存続を求める声は大きいと思うがどうか。

福祉部長

現在部内に統廃合問題の検討委員会を設けており、その中で候補地を何カ所か選定している。まだ赤岩地区と特定はしていないが、高島地区への設置は検討の中では難しい状況である。高島通りはスクールゾーンの指定をしており、車が通れなくなっているが、スクールゾーンの解除が可能であればそれらもお願いし、町会全体の協議もしていきたいと考えている。

花岡委員

町内会館は高島町会保育園及び高島支所跡地に移ることになるが、現在町内会館が建っている敷地の利用については検討がされているのか。例えばここに保育所を移設することはできないのか。

契約管財課長

高島会館の建設予定地は1,300㎡であるが、現在高島会館及び高島連絡所がある土地は572㎡である。新しい会館が完成したら連絡所もそこに入ると聞いているが、その跡地利用については現段階では特に考えを持っていない。

花岡委員

新しい高島会館の設計図を見る限りでは、駐車場面積がとれない状況にあると思うがどうか。

総合サービスセンター所長

消防団の物品庫があるので、別に町会が所有している土地に移設して、その跡地を駐車場を確保したいと考えているようである。

花岡委員

仮に現在の保育所が今の場所からなくなった場合、その場所を町内会としての敷地として活用し、駐車場になるようなことはないか確認したい。

市民部長

高島町会からは1,300㎡について高島町内会館の敷地として申請を受けており、現在の高島保育所の土地を駐車場として使う、あるいは高島会館のために利用する等は一切聞いていない。

花岡委員

現在の町内会館の敷地・建物は市の所有か。

契約管財課長

そのとおりである。

花岡委員

このような空いた土地に公的施設を建設する等も検討すべきと思うがどうか。

総務部長

現在の高島会館の土地はもともとは町会のものであり、高島町会で会館を建てた経過がある。その後いろいろないきさつがあつて市に寄付がされたものであるが、これについては新しい会館が完成した時点で、現在の会館の敷地等を含め町会と協議しなければならないと考えているので、その経過についてはその折に報告したい。

花岡委員

いずれにせよ、保育所がなくなるというのは地域にとってダメージであり、利用者も非常に不便になる。新しい施設ができて、高島地域の利用者が大変になるのは明らかである。少子化の時代に対応する意味で、保育所の充実・整備は時代の流れになっており、統廃合は時代に逆行していると思う。マスコミでも子育てに税金を注ぎ込むことについて合意があるのではないかとしている。今の場所での建て替えだと補助金が得られない、統廃合をすることによって規模を拡大し需要に応えるものをつくりたいというのは分かるが、一方で地元の保育所存続を求める声があることを考えたならば、統廃合ではなく、現地で充実した保育所を建て替えるというのも選択肢の一つとして考えるべきと思うがどうか。

市長

保育所整備の充実が必要なことと考えるが、現実の問題としてどこに建てるかとなると、それぞれの地域の実情を勘案し配慮しながら進めなければならないと考えている。

花岡委員

統廃合ありきではなく、もっと住民の声、地域の実態等を聞いた上での選択肢も持つべきと思う。

国保料のペナルティについて

平成9年度の収納率が91%を切って90.67%となったが、それによるペナルティ額はいくらになるのか。また、91%の収納率を確保するには、あといくらの収納が必要だったのか。

市民部長

10年度予算の中では、5%のカットとして7,700万円のペナルティを見込んでいたが、実際には1億5,500万円程度のペナルティになると考えている。また、約1,000万円の収入があれば収納率91%を確保できたと計算している。

花岡委員

91%を確保できなかった理由について説明してほしい。

市民部長

一つは景気停滞が続いており、支払い難い何らかの要因があつたように思う。また、建設国保組合から国保への流入件数が多く、その部分の収納率が良くなかった。さらに社保喪失により国保加入数が増えたが、その部分の収

納率も良くなく、それらの結果として91%を割ってしまったと考えている。

花岡委員

今の不況を大きく反映していると思う。原課からもらった資料によると、最も収納状況が落ち込んでいるのが所得にして200万円から500万円未満の中間層である。この部分の保険料を軽減するため平準化も行われたが、その効果は上がらなかった。それ以上にこの深刻な不況が小樽市民を襲っているという現れだと思う。このような深刻な不況だからこそ小樽市の減免制度を活用すべきと思うが、その利用状況を示せ。

市民部長

200万円から500万円の中間層についてはかねてから未納世帯割合が高い。この階層は働き盛りの年代の人が多い反面、教育費や住宅ローン等があって払い難い状況があるため、収納率が上がってないと考えており、現在の社会情勢そのものがそこに凝縮されているとは考えていない。また、減免制度について、300万円以下の所得の人が前年の所得に比べて現年の所得の見通しが6割以下になった場合に10~80%の保険料の減免をするという仕組みになっている。300万円という基準については他都市と比べても低くない。所得300万円を超えると限度額世帯にあたるので、それなりの資力があるだろうということで徴収猶予という形で配慮しているが、一般会計の繰り入れに頼っている現状から見ても基準を引き上げて減免対象を増やすことは難しいと考えている。減免の件数について、平成8年度は79件、平成9年度は27件となっている。

花岡委員

これだけ深刻な不況の中、平成9年度に27件しか減免申請がなかったのは何故か。また、所得階層別の状況を見ても、所得で300万円を超える人は対象外であるという枠がある意味では減免申請を押さえているのではないか。

市民部長

我々もこのような経済情勢の中、申請件数が増えると思っていたが、実際にはかなり減った。背景としては、平成9年度に国保体制の一本化として賦課・徴収部門を保険年金課に一元化しているが、そのような中で減免制度の周知が若干足りなかったことがあるのかもしれない。今年度の減免件数を見ると、8月末現在で20件であり昨年同時期に比べて増えているので、職員や特別徴収員が臨戸訪問等をする中で、家庭の状況を聞きながら減免制度の適用ができるか把握している結果が現れていると考えている。

花岡委員

このような時期だからこそ大いに減免制度を市民に理解してもらい活用してもらうべきである。確かに一般会計からの持ち出しはあるが、その分調定額が削られるので収納率は上がりペナルティが下がることになる。1,000万円の保険料収入がなかったために本来7,700万円程度のペナルティが、倍額の1億5,500万円まで増えてしまうというのはおかしなことだと思う。この不況下に減免制度の300万円の枠を拡大すれば、91%の収納率を確保できた可能性もあるのではないか。市民にとっては減免制度が拡大され、小樽市の国保料としてはペナルティの額が減り、小樽市の財政が助かることになるのを、みすみすペナルティを増やしてしまったということにはならないのか。

市民部長

確かに1,000万円の保険料収入がないために、ペナルティが7,700万円から1億5,500万円になって、結果的に国保財政の赤字を増やす要因になっているので、1,000万円程度であれば、減免か徴収かは別としてもなんとかならなかったのかという後悔もある。しかし、現在の基準で仮に平成8年度と同様に79件の減免を行ったとしても500万円程度の減免額であり、基準を300万円から400万円に引き上げてもあまり大きな効果があるとは考えていない。それよりもむしろ、国保加入者の理解を得る努力をして、少しでも保険料収入を増やしていく対策を日常的にとっていくことが必要だと考えている。

花岡委員

この深刻な不況が今年度で収まるという保証は何もない。国保料について来年度も同じ事態が起こることも想定できる。また1億5,000万円以上ものペナルティをかけられるよりは、減免の充実により調定額を引き下げてペナルティを減らすことの方がよりよいと思うが、財政部としてはこのことについてどう考えるか。

財政部長

減免制度の問題については、やはり原部で政策的な決定がされていくと考えている。また、累積30億円の赤字を抱える中では、減免制度だけを改善しても、国保会計の中の工夫により全体を改善しなければ解決しない問題と考えている。ペナルティの問題についても原部で検討した上で我々も協議をしたいと考えている。

花岡委員

減免制度の改善と国保料の引き下げを行い収納率を上げる方がいいと思う。例えば不況が落ち着くまで暫定的にでもそのようなことを行う考えはないか。

市長

1,000万円が不足したためにペナルティが増えたことについては私も市民部長や財政部長に問題提起をしたが、やはりペナルティを減らすための対応策を検討するように指示している。ただ、ペナルティだけに限ると減免制度という考えもあるかもしれないが、国保会計全体を維持していく上では収入を上げていかなければならないので、減免だけでは国保会計の改善にはならないと思う。委員の提言も含めて検討は必要と思うが、もっと収入が減ることにもなるので、総合的によりよい方向に向かうように検討をしていきたい。

花岡委員

いずれにせよ7,700万円というペナルティは今の小樽市の財政にとっても非常に大きい額であると思う。また次年度も同じことを繰り返さないためにも十分検討してほしいが、少なくとも減免を拡充することは政策上できることと思う。

老人保健福祉計画について

特別養護老人ホームは、現在300床であるのを今年度予算で30の増床をして、老人保健福祉計画上100%となるが、330床とした根拠は何か。また、当時から目標数値が低いと指摘しており、待機者もどんどん増えている状況にあると思うが、現状を示せ。

高齢福祉課長

330床の根拠について、平成11年度末の65才以上の高齢者の数を道から示された1.1という指数を元に計算すると358人となる。それをさらに道と相談し、後志の中で調整がされた中で28名削減され330床になったと聞いている。

また、目標数値が低いとのことであるが、各市町村で1.1の指数について論議があったが、ハードについては広域的な見地から都道府県において調整をするという考え方に立って設定されたものなので理解願いたい。待機者については平成10年8月末で316名となっている。

花岡委員

この計画の策定当時、特別養護老人ホームは240床であり、待機者は77名であった。実際の特別養護老人ホームの床数を待機者とすでに措置されている人を合わせた数で割ると、0.757の充足率となる。それが来年度に計画上100%となると仮定しても、316名の待機者がいて実際に措置されている人が300名である現状を考えると0.535の充足率となる。計画当初の充足率がさらに落ち込むような計画は果たして有り得るのか。少なくとも平成11年度末までにこれを充足しサービスを提供していくというのが老人保健福祉計画の本質ではないのか。特別養護老人ホームに限って言えば数が足りない実態にあるが、小樽市として待機者を放置したまま計画を終了するのか。

高齢福祉課長

現在老人保健福祉計画の見直しと併せて平成11年度の介護保険事業計画の策定のための実態調査を行っている。国も「在宅6施設4」と在宅重視の方針を出しているので、広域調整の中では我々の期待どおりの施設整備が進むかどうかは難しいが、早ければ来月中旬に道から老人保健福祉計画の指針が示されると聞いているので、それらの結果や実態調査等も反映させていきたいと考えている。

花岡委員

在宅6施設4と言うが、小樽の場合在宅で待機している人は少なく、医療機関で待機している人が多い。今後ホームヘルパーやデイサービスセンター等の在宅支援制度を充実させると言うが、在宅はできないから入院している人が圧倒的に多いということではないのか。これでは老人保健福祉計画の精神が生かされていないと思う。このままで介護保健制度が導入されても、大きな混乱を招くだけではないのか。

福祉部長

現在実態調査をしており、小樽市としての基盤整備の目標数値を出し広域調整するとなっているので、国の指針等も参考にして山坂・積雪寒冷地等の小樽の地域事情を十分反映させていきたい。また、充足率について、老人保健福祉計画策定時には施設が十分でなかったのが、実態調査の動向を分析して今後の計画に反映していきたいと考えている。

花岡委員

小樽港の軍港化について

代表質問でも小樽港の軍港化を懸念する質問が相次ぎ、それに対して市長は最終的にケースバイケースだと答弁していたが、非核証明書をとる神戸方式を採用すべきである。

核搭載の有無を文書で確認するとのことだが、口頭での確認とは違うということか。

市長

前日も文書で求めている。回答としてはかなり抽象的な部分もあったが、全国的なひとつのパターンである。我々はそれに基づいて判断せざるを得ないが、口頭ではなく文書でということである。

花岡委員

アメリカは、核を積んでいるかどうかを明らかにしないというスタンスをとっており、文書での回答も抽象的なものに過ぎない。神戸方式は今年で23周年を迎えるが、それ以前に432隻も入っていた米艦は非核証明書を求めることによって1隻も入港できなくなったという実績がある。確かに文書で回答を求めるのは一歩前進であるが、アメリカにとっては痛くもかゆくもないことである。さらに一歩進んで神戸方式のように非核証明書の発行を求めるべきではないのか。

また、キティホークも、近い将来小樽港に入港したいと言っている。先日、キティホークの入港について道としても反対してほしいと要請した際、西村副知事も来てほしくないと明確に答弁をしている。市長も小樽港の港湾管理者として入港反対の意思をもっと明確に示すべきではないのか。

市長

公式なものかどうかは分からないが、西村副知事の見解は私も聞いている。核の問題について、核を積んでいれば連絡をする、連絡をしないということは積んでいないのだという論理になっているが、それを文書で確認することはそれなりの意味があると思っている。また、米艦入港について、友好親善であれば頭から反対とはならないという立場をとっている。ただ、小樽港は当然商船優先なので船がバッシングしたりということがあれば断る場合もある。また、安全の問題等我々としても細心の注意を払いながら対応していくことになるので、そのような意味からケースバイケースと答えている。これは小樽港としてこれまで続けてきた慣行であり、特にそれを変えなければならないとは考えていないが、軍港化は絶対に反対という基本線はしっかりと守っていきたいと考えてい

る。

花岡委員

我々は副知事の見解は公式なものと考えている。

琴坂委員

予定価格の事後公表について

予定価格の事後公表は、自由競争の中で市内建設業の体質強化とコストダウンを図る上で注目すべき制度であると思っただ、平成10年度の予定価格と落札決定価格についての資料を見る限りでは、設計価格と比較した落札価格はむしろ公表後の方が高くなっている。工事別に見ると参加業者のクラスも違うので、また異なる結果が出ると思うが、設計価格と同額を入札しているなど全体的に企業努力が見られない状況である。このような結果についてどう考えているか。

財政部長

今年の6月から予定価格の事後公表を始め、まだ3カ月しか経っていないので内容の分析はしていないが、確かに公表前と大きく変わっていない状況にある。理由としては業者の積算能力が向上し、公共工事は単価等ある程度公表されているため、それを元に計算すると近い数字が出る、等が挙げられる。設計価格と落札金額については予定価格をつくる中で設計価格の端数の計数整理をするので同額になる可能性はあると考えている。

琴坂委員

建設工事におけるダンピングについてはマスコミ等でも取り上げており、昨日も従来価格の31%で仕事をしているとの報道があった。我々が業界と接する中でも「5割8がけ2割引」と言われており、これで計算すると従前価格の32%である。昨日の代表質問でも、大倉商事の倒産によって生コンの指し値価格が見えてきたという点も話をした。いくら市が築港再開発に地元企業の参入をといっても、とてもあの価格では赤字になるので参入できないと尻込みしていると聞いているが、昨日の答弁を聞くと赤字にはならないと言っている。私は公共事業を中心とする工事であがった利益を築港再開発に参加することにより吐き出すことになると思っただが、業者にはもっとコストを下げるように指導しているという答弁がされた。民間の工事には競争に打ち勝つ体力を身につけるよう指導しているが、市民の税金で行う公共事業についてはほとんどが設計価格である。どの業者も仕事がほしいと言っているのにまったく競争がないというのは何故か。

小原助役

公共事業では歩掛かりや労賃等がほとんど公表されており、設計積算の考え方が高度になってきていることもある。まだ3カ月なので原因は明確になっていないが、もう少し時間をかけて検討したい。

琴坂委員

時間がかかるのは認めるが、言っていることに矛盾があるように思う。同じ市内業者でありながら、築港再開発ではすさまじいダンピングの中で赤字にならないから参加しろと言いき、公共事業については正常な競争が行われていない状況にある。あまりにも価格に差があり、どちらが正当な価格なのか分からない。都合のいいように使い分けているのではないか。

小原助役

現状として公共事業と民間事業の格差があるのは確かである。建設省でも格差の是正ということでコストを削減するとしており、今回の入札価格の事後公表もその一環である。

そのような中で歩掛かり等についても実勢にあったような形で変わってくるだろうと考えている。また、築港の関連では民間同士の事業ということで、公共事業との格差はあるだろうと考えているが、我々は赤字になる仕事を無理矢理とりなさいという指導はしていない。小樽の現状として小樽コストのようなものがあるので、もう少し企業

努力をしてコストを下げるべきであり、また札幌の業者が多く入ってきている現状もあるので、築港再開発に挑戦をして大手のコスト削減の指導を受けながら会社の体力をつけていくべきと考えている。市内業者も指し値に合わないところは仕事を降りて、合うところはやっているが、ゼネコンに対してもただ指し値でやり取りするのではなく、ノウハウやコスト軽減策を地元の業者に指導しながら話し合いを進めてほしいと言っている。

琴坂委員

私は以前から事後公表ではなく事前公表すべきと主張していた。設計価格に対し100%の札を入れられる積算が出来る企業と、その力がない企業との差が歴然としており、建設業界全体として大企業が取り仕切って中小企業に受注調整をしている実態もある。機会均等という観点もあり、また、現実には事後公表をしてもこのような数字であり、しかも積算単価はすでに公表されているのだから、事前に設計価格を公表して、市民の目に見える前で自由な競争をすることにより業界が体力をつけ、公共事業の単価を下げていくことが可能なのではないかと思う。事後公表について今後研究すると思うが、その際には事前公表も含めて検討してほしいがどうか。

小原助役

現在、中央建設業審議会の中でも事前公表は透明性・競争性を確保する上で有効な手段だが検討課題であるとして協議中である。また、試行的に行っている市もあるが、競争性を高めるとなると入札は一般競争入札となると思う。現段階では5~6割コストが下がっており、競争原理が働いているのかと思うが、地元企業の体力がついているのかという問題もあるので、それぞれテストケースでやっているところの実態、地元の実態等について研究したい。

琴坂委員

一般競争入札というのは事業規模によるので、事業規模に合わせて市内業者同士を競争させていくという条件付きの競争入札をすべきと思う。

株式会社アール・アイへの融資について

与党の議員があればほど質問しなければならないような議案を出してくること自体、我々の立場でいうと非常に迷惑である。提出した理事者の責任において与党議員を納得させることは可能なのか。

小原助役

この事業は地域の住民が主体となって組合を設立し民間主導型の再開発事業として、知事の事業認可を受けながら国・道・市の補助金を入れて進めている。この計画当時から今日まで社会的な変動、金融機関の激変、核店舗の撤退等があったが、組合等の努力により事業を続けているものである。コミュニティセンターや再開発住宅等もあるため、公共性が高く重要な事業であるという観点から、貸し付けの要望に応えていきたいと考えている。与党議員を説得できるかについては、質問や意見には誠心誠意対応していきたいのでぜひ理解願いたいと考えている。

琴坂委員

与党と野党との違いは政策決定以前に話し合いのルートがあるということだと思う。共産党の質疑に時間をある程度認めているのは、議案として出すまでの道筋が違うからであり、共産党の質問は長くなってもある程度配慮しなくてはならないという暗黙の議会運営がされている。ところが市長与党である議員がそれ1点だけで代表質問をしている。議会運営上、理事者側からの協力も必要であり、また現在議員数について議論もされている中、ちょっとおかしいのではないかと。この問題は早急に合意を得て我々が堂々と質問できるようにしてほしい。

倉田委員

オタモイ共同調理場におけるO-157の発生について

何かあっても対応できるようにということで、共同調理場を2カ所にしたと聞いているが、新光とオタモイのそれぞれの調理可能な食数と担当している学校数を示せ。

学校給食課長

調理可能な食数について、建設当時、新光で1万4,000食、オタモイで5,500食という形でスタートしており、現在の食数は、新光で約8,500食、オタモイで約3,000食となっている。対象校は新光で27校、オタモイで11校となっている。

倉田委員

今回のO-157の発生によりオタモイで調理できない分を新光でまかなうことはできないのか。

学校給食課長

現在、新光共同調理場の調理能力は約9,000食分であり、オタモイの分を供給することはできない。また、新光で約8,500食分、オタモイで約3,200食分程度の食器・食缶を消毒保管庫に保管し、給食を提供しているので、仮に新光で能力的にオタモイの分の調理が可能であったとしても、食器・食缶の供給ができないため、オタモイの調理分を新光で供給することは困難な状況である。

倉田委員

食器を用意できないというのが主な理由なのか。オタモイの調理場に保菌者がいるということで、食器や調理場全体のことで問題があったということではないと思うが、オタモイの食器は利用できないのか。また、予備を用意するという考えもあると思うがどうか。

学校給食課長

予備の確保はスペース上無理である。また、オタモイ調理場の職員から菌が出たため、外界と遮断するよう同調理場を封鎖しており、食器もその中にあるので、新光とオタモイの接触を無くす意味でもオタモイの食器を使用することはできないと考えている。

倉田委員

調理を行わず、パン・牛乳・ヨーグルト等の冷食で対応するというのはどのような機関で決定したのか。

学校給食課長

栄養士やオタモイ・新光調理場関係者、教育委員会のトップのメンバーで決定した。

倉田委員

共同調理場運営委員会や学校給食検討委員会等に説明や相談はしたのか。

学校給食課長

翌日からどうするかという緊急の問題であったため、学校運営協議会や共同調理場運営委員会等には事後報告となった。

倉田委員

保菌者について現在除菌中とのことであるが、完全に除菌するにはどの程度の時間がかかるのか。

保健所長

国のマニュアルによれば、抗生物質を4日間投与し、その後48時間をおいて検便をして、陰性が確認されれば菌はないと言える。

倉田委員

すでに結果は出ているのか。

保健所長

第1例はすでに陰性と結果が出ている。第2例は現在検査中である。

教育長

9月13日に第2例のO-157が確認され除菌措置を行ったが、明日その結果が確認されることになっている。

倉田委員

確認され次第すぐに給食は再開されるのか。

教育長

9月13日に新たに保菌者が発見されたため、14日から場内の拭き取り検査、調理室の消毒を行っている。16日には休憩室・トイレ・玄関・事務室等、調理室以外の消毒と作業衣の浄化・滅菌を実施している。その間は一切職員も中に入れていない。もし明日検便の結果が陰性であれば、保健所と相談して早急に再開の可能性について検討したい。

倉田委員

除菌が終わり結果が分かってから再開まで時間がかかりそうである。このような状態が長引いていることについて保護者等にどのような説明をしているのか。

学校給食課長

第1例が9月10日に発見され、11日に学校長を通じて保護者あてに経過報告と給食の献立の変更を知らせた。その後第2例が出て、16日に経過報告と簡易給食の延長について知らせた。

倉田委員

簡易給食が長期間続いていることについて栄養士はどのように考えているのか。

学校給食課長

全体的な栄養バランスからは今の簡易給食がいいとは考えていないが、緊急事態でもあり、現場も最善を尽くしているということで保護者に理解してもらっている。

倉田委員

確かに安全確認は大事だが、バランスのよい栄養を摂ることも非常に重要である。長期にわたる簡易給食の被害者は児童・生徒である。今後このようなことが再発しないとも限らないが、調理場が2カ所あっても補完ができないのであれば、何のために2カ所にしているのか。また、施設内の一つの機能が使えなくなれば施設全部が使えなくなるということで、疑問や不安が大きいと思うが、これらの対策についてどのように考えているのか。

学校給食課長

今回の場合は新光とオタモイの調理場の接点を断ち消毒したため、オタモイ調理場が完全に使えなくなったが、長期化するのとは予想外であったので、これを教訓に、例えば一つの調理場が使えなくなった場合、もう一つの調理場でそれぞれの担当校に交互に給食を実施する等、今後の対策について考えたい。

倉田委員

出来るだけ早く再開できるよう努め、今後についても十分な検討をしてほしい。

教育長

9月7日に検便をして9月10日に第1例が発見された。その後全職員の検便を11日に行い、その結果13日に新たに第2例が発見された。2名連続は予想外であったが、非常事態と考え、場内拭き取りやすべての消毒・滅菌・殺菌を行い、職員の出入りを禁じた。2人目の職員について明日中に検便の結果が出るので、その結果を待つて早期に再開をしたいと考えている。もし調理場が一つしかなければ全児童・生徒が簡易給食となっていたので、片方の、しかも大きい方が機能してよかったという面もある。共同調理場以外にも7校の単独調理場があり、学校給食検討委員会の答申も出ているので、それらも含め管理・衛生面についてさらに注意深く考えていきたい。

渡部(智)委員

本市の経済状況について

経済部は本市の経済状況の実態をどうとらえているか。また、対策として早急に手をかけていく必要があるものを示せ。

経済部長

我々がいろいろ足を運んで聞いた話では、まず小売業関係の個人消費が低迷している状況にある。また、製造業関係については、一部には設備投資も見られるが、全体として景気の先行きの不透明感が大きいためかなり慎重になっている。住宅関連については民需の減少が著しく、公共事業でカバーしているが、全体として特に箱物が厳しいと聞いている。公共投資については総合経済対策の効果が徐々に出てきているのではと認識している。雇用面については、小樽も全国的な状況の中で7月末で有効求人倍率0.35となっている。新卒についても0.43の有効求人倍率となっており、昨年と比較して0.17下がっているが、OBC関係の雇用が具体的に動き出してきているのでこれに期待しており、特に新卒については各学校に情報提供し現在トータルで60名程度の新卒を採用予定と聞いている。また、今後パートや契約社員等についても10月上旬から説明会が進んでいくとのことである。雇用回復や不況からの脱却は一市町村では難しいが、早く経済が上向きになることを期待している。

休憩 午後3時00分

再開 午後3時20分

横尾委員

築港再開発にかかる交通対策について

国道5号、道道等の整備について具体的に説明せよ。

(築港)高橋主幹

現在、道警・開建・土現・市関係各部と当面の対応策として、現況交通体制におけるOBCオープン後の交通渋滞予測等について作業を進めている。その中で東小樽や勝納の交差点の混雑が予想され、信号機処理により緩和する方法や、交差点の改良をして再開発地区に入ってくる車、まっすぐ中心市街地や後志方面へ通過する車等の仕分けの方法等を検討している状況である。具体的には、東小樽交差点については右折レーンを延長させ、信号の右左折の処理をすること、勝納交差点については札幌方向から来て臨港線への右折レーンの増設、それに伴う右左折の信号処理、道路については交通をスムーズにするために各既存道路の案内標識を強化する等、開建や土現と整備するとともに公安委員会とも協議している。また、特に臨港線については違法駐車が多く、これが市内の渋滞の原因にもなっているので、これらについても現在協議中である。いずれにせよ、来年3月のオープンに向けて各道路管理者が予算を含めて検討して進めている状況である。

横尾委員

現在でも市中心部だけでなく、市内に入る道路、抜ける道路、時期によっては高速道路までも渋滞しているという状況の中で、オープン当初はどの程度の入り込み客があり、その内訳として公共交通機関や一般乗用車等の利用についてどのように予測しているのか。

(築港)高橋主幹

整備基本計画では55ヘクタールの開発に伴う休日の交通量について、38,100台を現況の交通量に加えて配分している。その中では札幌方向からくる車を約7割、余市方面からくる車を約3割として現在シミュレーションを行っている。

横尾委員

以前からこの事業について、小樽の活性化にとって必要だが、周辺の交通体系を整備しなければ大変な混乱を招くと指摘してきた。38,100台分の交通が増えても本当に大丈夫と考えているか。

(築港)高橋主幹

基本的には交通容量として38,100台を振り分けても大丈夫ということであるが、交差点の信号処理を多少変更する必要があるので、現在それらの検討を進めている。

横尾委員

何年かに一度、動態調査をしていると思うが、現状の道道臨港線と国道5号の札幌から入ってくる台数は押さえているか。

(築港)高橋主幹

休日1日間の交通量について、平成9年5月30日土曜日の調査で、バイパスを降りて勝納交差点の手前で32,419台、縦貫線で13,179台、国道5号東小樽交差点手前で40,352台、札幌自動車道の朝里インター通過後の地点で19,193台となっている。

横尾委員

この交通量の中でも集中する時間帯があることを考えると、計算上出てこない交通渋滞が必ず出てくると思うが、何万台まで大丈夫なのか。

(築港)高橋主幹

道路の容量を元にシミュレーションをした結果、バイパスについては再開発分を加え約36,400台程度であり、一般的な混雑度の指標である44,000台を下回っているので大丈夫と考えている。

横尾委員

交通渋滞が交差点のない場所でも起きることを考えると、よほど交通整理をしなければ想像以上厳しいと思う。臨港線を娯楽センター前で築港側に曲がる交差点があり、そこから60メートルくらい先に交差点があり、当然連動させて右折して建物の中に入っていきようにするのかと思うが、この間、反対車線の縦の線も入ってくる。その時に何分間で何台吐き出すか等も厳しい。また、ここにつながる縦貫線の両側や勝納埠頭の橋の部分は片側1車線であり、現況でも混雑している中で、交通を街中に向ける等相当細部にわたる検討が必要だと思うがどうか。

(築港)高橋主幹

各道路の細かいシミュレーションはしていないが、現在いかに縦の既存道路を有効に使うかということで交通案内標識の強化について各道路管理者と協議している。そのような中で空いている道路に迂回させる方法を検討していきたいと考えている。

横尾委員

新たにバス路線も加わることになると思うが、市内を回遊して築港にくるのは1路線だけか。

(築港)長川主幹

現在もマリン号とロマン号が、主に観光客をターゲットとして、裕次郎記念館まできているが、築港ができた際には築港地区内まで延長される予定である。また、シャトルバスについて中央バスと協議中であり、ほぼ固まりつつある。

横尾委員

今後、バスベイの整備等も考えなければ、また新たな交通混雑を招くと思うがどうか。

(築港)長川主幹

ルートはほぼ決まっているが、例えば既存の5号線であれば通常のバス路線のバス停に停まるか、あるいは高速バスのバス停だけ停まるか等、事業者との話はついていない。地区内でもバスを念頭に道路整備をしているので、特に大きな支障はないと考えている。また、交通渋滞の関係では一般車輛数を減らすという意味ではJRやバスを利用してほしいという話をいろいろな機会にしていきたい。

横尾委員

新たに出てくる路線バスはバスベイを切る必要がないということか。

(築港)長川主幹

路線バス待ちのスペース等の関連でトータル的に見てバスベイが必要になる可能性はあるが、シャトルバスその

ものとしてはバスベイは今のところ必要ないと考えている。

横尾委員

路線バスにかかわるバスベイの設置費用はバス会社が負担するのか。

(築港)長川主幹

基本的には運行事業者と市、あるいは関連企業等と相談して決めることになると思うが、現状ではバスの購入については事業者負担であり、その他の費用についてはまだ具体的になっていない。

土木部参事

現在やっているのは机上でのシミュレーションなので、例えば臨港線と勝納交差点、あるいは国道5号と縦貫線の交差点の処理等についても、来る人に周知するまでに一定の期間を要するという問題もある。また、市内を通過する交通を山手に迂回させる等、渋滞時の案内表示も考えているが、これについても周知期間が必要になる。いずれにせよ市内の産業や生活に迷惑をかけないように対応が必要なので、我々としても暫定対応として最大限のことをするというので協議がまとまり、今年度中にほとんど実現できる予定である。将来的なこと考えても公共の交通機関を利用すべきという考え方が根底にあるので、JRや中央バスにそれらの対応の要請、あるいは、OBCに対しても公共機関利用のPRをお願いしており、それぞれ対応についての確約をもらっている。完全な混雑解消は難しいと思うがそのような形で対応しているので理解願いたい。

横尾委員

国道5号の塩谷工区は平成16年3月、小樽～銭函間は平成13年3月に完成の予定であるが、交通関係だけでも市の所管は用地対策室、都市計画課、築港地区再開発室の3つにまたがっている。築港を成功させるためには庁内一丸となり取り組むべきである。現状でも塩谷や最上交番、朝里～銭函間の交通渋滞を回避できないのに築港のオープンまでに対策ができるのか不安が残る。真剣に取り組む必要があると思うが、小樽市内の交通網全体についてどのように考えているのか。

小原助役

築港ヤードに関しては築港地区再開発室を核としているが、築港の渋滞解消については庁内でそれぞれ集まって検討している。交通渋滞については確かに断面交通量では解消可能であっても、一時期集中も予想され、未知数の部分もいろいろあるが、現在最大限できることということで、短期的な対応を検討している。また、長期的な対応についても平磯線4車線化や臨港線のオーバブリッジ等の問題もあるので、それぞれ各管理者に要請しているところである。

横尾委員

先を見通した街づくりは非常に重要である。築港の場合計画が出てきてから期間が短いのでやむを得ない面もあるが、その範囲内で出来るだけ混雑のないようにしてほしい。

市内回遊策について

築港のオープンによって中心部の商業活動が厳しくなると思うが、街に客を呼ぶこと自体が大変な中で、小樽の場合幸いにも900万人を集める予定であり、現在も600万人の観光客が訪れている。中心部を過疎化させないためには、それらの人に市内をまんべんなく回遊してもらう必要がある、そのための対策が非常に重要である。来年3月に築港がオープンするにあたって、シャトルバス等だけで人が中心部に来るのか不安であるが、客が市内を回遊することについてどのような展望を持っているのか。

市長

現在600万人の観光客が運河や歴史的建造物を見に来ているので、そのような観光客を今後も確保しなければならないと思う。築港がオープンしても昔からの歴史ある小樽の街並みに今まで以上に客に来てもらう方策を考えるべきであり、そのための魅力を追加していく必要があると思う。また、夜の街のさびしさがよく言われるが、滞

在型に向けての努力として、街中の夜のにぎわいをどのようにつくるかが課題だと思う。現在商店街に対する夜のイベント等のいろいろな助成制度があるが、それらも含めて商店街自体の活性化を進め、従来の中心市街地、運河周辺、築港の3エリアの連携を工夫していく必要がある。そのためにはホテルの建設や、商店街のバックアップをしながら従来にない事業やイベント等を進め、魅力を持たせていく必要があると考えている。

横尾委員

当初、都通りで築港再開発に賛成する議員の名前が出されたりしていたが、いよいよ築港がオープンするにあたり、またそのような感情的な議論で市を二分してしまうのはよくないことである。小樽市に900万人が来るとなれば、それを自分のところでどう取り込むかという努力が必要であり、何かのせいにして恨んでいてはいけないと思う。現に都通り商店街でも売上が何割も増えているところもあり、努力しているところは客がついてくる。OBCを目の敵にするのではなく、これからは自分たちがどう努力するか、また、それを市がどのようにバックアップするかということを重視していかなければ中心市街地は活性化していかないと思う。以前から築港オープンに合わせて市内回遊を大きな課題としているが、せっかく回遊してもそこに何かがなければ客はやはり来なくなる。市内他地域や他都市の商店街と比較しても小樽の中心市街地商店街は非常に恵まれた環境にあるので、さまざまな努力をすれば客は取り込めると思う。

今回の代表質問でも新たに取り上げたが、手宮線を3分化し、特に築港から寿司屋通りをJRで結び、駅をつくらせて人を運ぶようなことを考えてはどうか。

建築都市部長

商店街の魅力をアップし、また人をどのように動かすかが活性化の最大の課題だと思っている。回遊策についてはいろいろなことが考えられるが、いろいろな移動手段を総合的に組み合わせてという形になると思う。手宮線についてはこれまで一体的な活用を検討してきたが、今回、違った視点からの提案があったので、現在進めている調査の中でも参考にしていきたいと考えている。

斉藤委員

株式会社アール・アイへの融資について

アール・アイから3億5千万円の融資の要請があったことを知った時期を示せ。

活性化対策室長

アール・アイからは、平成9年の2月か3月頃に、3億5千万円ということではなく、住宅金融公庫の貸付について話がうまく進んでいないということで、小樽市に相談があった。3億5千万円という金額については、昨年の11月頃に住宅金融公庫としては5億7千万円を貸す、あとの足りない分は小樽市ということで話を受けたが、これは小樽市が決定するという形にはならないので協議しようとなった。

小原助役

月は定かではないが、平成9年の夏ごろかと思う。

市長

私も時期は記憶にないが、住金との協調融資の話が出たころと思う。

斉藤委員

我々が3億5千万円の融資の是非を議論するずっと前に、5億7千万円は住金、不足する3億5千万円は小樽市と決まっていたようである。今日提出してもらった組合の定款ではアール・アイの支払いが1億1千万円となっており、これは5億7千万円で計算したときの数字である。この定款は平成9年10月のものであり、その時には既に決まっていたことである。それが今年になってから、さも新たな申し入れがあり、正式要請は6月22日であったと議会に諮られている。これはどう説明するのか。小樽市としては昨年の時点で3億5千万円を貸さなければ融

資は実行されないということを知っていながらそのままにしたのか、それとも今年の6月22日まで知らなかったのか。

活性化対策室長

当初アール・アイは住金から全額融資を受けるという方針を出したが、住金に話をしたところ機関保証がなければ難しいということであった。アール・アイは金融機関や損保会社等に相談したが、機関保証は受けられなかったため全額融資は無理ということで、昨年2～3月に、再開事業を成功させるためには住金の貸付が必要なので協力してほしいという相談が小樽市にあった。昨年の6月から8月に生協の撤退ということがあり、一旦話し合いを中断したが、昨年の9月頃に再開した。その時、我々と住金とアール・アイの間で、小樽市の対応として協調融資と出資の2つの案が出たため、それぞれについて議論し、住金と小樽市だけで決められるものではなく、議会の承認を得なければならないので、時間がほしいということで推移してきた。今年になってから出資についてアール・アイや関係者といろいろ相談した結果、出資はしないということになり、協調融資について、正式に今年の6月に文書を頂いた。

斉藤委員

小樽市が3億5千万円融資しなければ住金が融資しないと分かったのはいつか明確に示してほしい。

活性化対策室長

昨年の11月である。

斉藤委員

昨年の11月に、そんな大事なことがわかっていながら放置していたということである。しかも私が12月の議会で、これが最終的に貸付金にならないかという質問をしたが、理事者は今回の答弁で、組合とアール・アイは違うと言っている。しかし、私は12月議会で、「リスクがグルリと回って小樽市の貸付という形で残るのではないか」と言っている。理事者は11月にそれを知っていながら、私への答弁では大丈夫だと言っている。答弁が食い違っているのではないか。

平成9年2月15日から平成10年7月15日の間、旅行命令簿によると理事者は住金に2～3回しか行っていない。その時は何を話して、どのような結論だったのか。

活性化対策室長

旅行命令簿以外にも札幌に行く際に住金に寄ることもあったので、2～3回ではない。

平成9年2月からの住金との話し合いの内容としては、最初に住宅金融公庫から借りるという話が難しいということなので、一体どうしたら住宅金融公庫から融資を受けられるかということを議論させてもらった。

斉藤委員

市街地活性化対策室から事前説明があった時、私はいろいろな意味で問題があるので整理をして整合性を持った形で出し直した方がいいのではと言った。何故かというと、保全の関係や物的担保の査定等、貸付を起こすとしたら基本的に把握しておかなければならない事項について尋ねてもすぐに返答がされなかったからである。それらについて整理すべきだと言ったのに、求めた資料が出てきたのは提案日であり、しかもそれが間違っただけであった。議会を乗り切るためにいろいろ知恵を絞ったかもしれないが最初から間違っているのだから理事者に理はない。拓銀の破綻で厳しくなったので貸付をしなければならぬと言っていたが、その前の10月にはアール・アイの定款で小樽市が3億5千万円を貸すことになっていた。答えになっていない。

活性化対策室長

組合の定款の中で、アール・アイが3億5千万円を借りる事が前提になっていると言うが、住宅金融公庫から融資を受けるという話はしていたが、小樽市が3億5千万円を融資すると定款に載っているということにはならないかと思っている。

斉藤委員

無駄な抵抗はして欲しくない。1億1千万円というのは、5億7千万円という数字の逆算である。そしてその5億7千万円の住宅金融公庫の融資というのは、既に条件付きで小樽市と書いてある。補完融資だと言うのであれば、5億7千万円は住宅金融公庫だが、足りない分は他の銀行から借りると言うのであればいいが、そうはなっていない。

市長

小樽市と書いていないのではないか。

斉藤委員

原課と打ち合わせしてほしい。

建築都市部長

アール・アイがトータルで5億7千万円だから不足する3億5千万円は市が融資するという話だと思う。アール・アイが資金調達する際、本来であれば市中銀行等から融資を受けながらやるのが当然だと思うが、いろいろな状況からなかなかそれができかねる状況であった。住金に相談をしたが、なかなか全額を融資するとはならず、結果的に住金の融資は5億7千万円という話になった。そしてその差額について、住金として市に協調融資をしてほしいという話が出ていたが出資にするか融資にするかもあり、市として最終決断を出したということではない。

斉藤委員

5億7千万円と住金が決めたのは小樽市との協調融資が前提になっている。従って定款に1億1千万円という最終資金が載った時点で、小樽市の融資が約束されているということになる。日動から同様の申し出があった場合どう対処するのか。

活性化対策室長

アール・アイは再開発事業で床を取得するということが公共性が前提にある。日動は分譲して一般の人に売るという意味では、同じ民間会社としても立場的に違うので、同様の申し出があっても我々としては断ることになると思う。

斉藤委員

具体的な貸し付けのノウハウはいつ形成されたのか。

活性化対策室長

このような例が出た段階で弁護士等と相談しながらやっていきたいと考えている。

斉藤委員

建築都市部は弁護士等と相談して貸し付けできるのに、経済部は今までできなかった。

連帯保証人をつけると言っていたが、過去において連帯保証人の債務履行を求めた例はあるか。

経済部長

貸し付けのケースではないが、フィッシュミールについては、いろいろな経過の中で立ち行かなくなった段階で建物や施設をどうするかということで、さかのぼって、仮に使用した場合の使用料相当分を10年で支払ってもらうということで連帯保証人を設定した。

残念ながら納入の実行はされていないが、粘り強く納入の要請していきたい。

斉藤委員

要するに履行されていないということである。理事者は民事債権だと言わざるを得ないが、あれはおそらく時効である。従って明確な形でのノウハウ形成が必要だと思う。

根抵当権を設定するとのことであるが、これは何故か。

活性化対策室長

単年度融資の場合毎年度抵当権を設定しなければならないが、極度額を設定すると、登記上は抵当権を抹消することなくその範囲内で融資ができる。ひとつの理由としてはそのような煩雑さを避けるため根抵当権とした。

斉藤委員

3億5千万円を貸し付けるなら煩雑でもいいはずである。根抵当権の場合、実際の貸し付けのときそのまま反復できることが心配である。毎回顔を合わせてその都度経営内容を判断した上で更新していくべきではないのか。

活性化対策室長

根抵当権を設定したから必ずしも極度額を貸さなければならないというものではないと考えている。いずれにせよ貸し付けする時にはその都度金銭消費貸借契約を取り交わすことになるので、登記を何度も繰り返さないという意味である。

斉藤委員

アール・アイは12月の時点で建物も引き渡しを受けることになるのか。

活性化対策室長

12月のテナントオープンまでに完成するので、組合から仮使用許可が市に申請され、その申請を受けた段階で、組合がアール・アイに建物を引き渡す形にすることである。部分登記は登記法上はできるが都市再開発法上ではできないので、売買契約等で引き渡すことになり、それをテナントに貸し付けることになっている。事実上その分のお金も払うので資産の計上という形になる。

斉藤委員

資産計上をしていいと確認はしたのか。

活性化対策室長

いいということで聞いている。

斉藤委員

定款の中に清算金についての記載があるが、これはどのような性質のものか。負担金も清算金に含まれるのか。

活性化対策室長

定款上の清算金というのは、事業が終了したとき事業費が足りなかったり多かったりした場合の徴収・交付をするためのものである。

斉藤委員

足りないというのはどのような場合が想定されるか。

(活対)八木主幹

事業の取得額は概算として金額を定めているので、実際に事業が終わるまでに事業費や金利等、若干の金額の差が出てくる。事業が完了した後に組合が全体の金額を清算するが、組合は利益を上げる団体ではないので、最終的にプラスマイナスゼロにするという最終的な微調整をするのが清算金である。

斉藤委員

資産価値についてはどう判断しているか。また、一連の流れの中で、住金は資産価値をどう見ているのか。

活性化対策室長

住金には我々も問い合わせたが資産価値の算定については内部精査ということで教えてもらえなかった。資産の評価には減価法・取引事例比較法・収益還元法があり、市としては減価法を用いている。減価法とは基本的に中古建物の考え方であり、減価額を差し引かなければならないが、今回は新築なので減価額は無い。しかしながら100%とはならないので、掛け値として、大抵は融資をするところの判断となっているので、80%程度ということで資産価値を出した。また、取引事例比較法については近隣に同じような物件がないので、近隣の公示価格を元に土地の担保部分の価格を出した。収益還元法は、総収入から総支出を引いて、それから土地・建物なので総合還元

利回りで割り、掛け値をかけて出した。その3つをそれぞれ比較したところ、全体的には担保価値として約8億円程度であると判断した。

齊藤委員

住金では7億1,250万円で見ている。基本になっているのは坪当り店舗分約63万5千円、住居分46万6千円、これが住金の見方である。これでいくと7億1,250万円程度になる。再開発事業であるからプラスする部分があってこのような数字になっている。8億円と出しているが1億円違っている。これらについて大いに議論しておくべきであった。

組合はアール・アイの今回の資金を原資としていろいろな支払いをするのかと思う。従って組合は3億5千万円がないと困る。しかし私から見ればアール・アイはまだ他にやるべきことがあるように思う。アール・アイは不動産業者であるが、政府系の中小公庫に行っていない。中小公庫の場合、掛け値でなく、取得原価という考え方をするので、今回の場合を中小公庫の制度融資に当てはめていくと、融資対象経費は13億円になる。住金と同じ政府系でありおそらく見方も同じなので7億円程度の価値があるということになる。

すると住金では5億7千万円であったのが、中小公庫では7億円の融資の可能性があるし、もしかしたら満額の9億2千万円になるかもしれない。借り入れ期間の問題で、現金フローが狂うのではないかと言うかもしれないが、据え置きを2年間程度使えば現金フローは直るはずである。そして年間6千万円程度の支払いになると思うが、収支等を補完するために据え置きを使っていけば金は回るのではないか。どうしても足りないなら、1年分でも6千万円の貸し付け金なので、来年の6月まではそのような努力をしてもらって、組合には短期で資金を使ってもらおう。来年の6月までなら結構時間はあるので、そのようにした方が小樽市もいいし、それでだめならそのときに考えるようにした方が建設的だと思うが、検討する気持ちはないか。

活性化対策室長

中小公庫に行ったかどうかは確認していないが、再開発事業の一環なので、住金が貸し付けるということで住金を考えた。定款で定められて分割で支払うとなっている状況下で、今急に中小公庫に切り替えるのは難しいので、即答はできない。

齊藤委員

確かに組合も3億5千万円ないと困るのは分かるが、住金の切り替えは資金計画等についてその都度組合の人が合意すれば変更できる。去年の11月の時点で3億5千万円が決まっていながらそのままにしておいて、土壇場になって3億5千万円をすぐに出せと言われて、他の手を打ったのかと聞けば、分からないでは納得ができない。このようなことを検討する可能性はないのか。

市長

当初住金に全額出してもらおうと考えていたが、協調融資にしてほしいということで住金が難色を示しており、住金の門戸を開かせなければならないということで、説明をして理解を求めてきた。中小公庫について、政府系金融機関同士が協調融資をするということはまずないだろうと思うので、そこに住金を入れていくということは不可能だと思う。

齊藤委員

政府系同士は出来ないのは分かる。

市長

これは再開発なので、住金がメインにならなければならない。当初はやはり民間の金融機関からの協調という形の中でやってきたが、なかなか厳しい情勢になり、住金の門は開いたが金融機関は見つからないという状況であった。その後いろいろな経緯があり、着工等も遅れてきた。民間の組合がやるものなので、我々としては、その時点から全部承知をして、やることを決めているというよりも、むしろ動きを見なければならぬ。そして組合やアー

ル・アイはこれだけスケールの大きなものについてやった経験もない。そのような経緯を経ながらやってきているので、住金を抜く訳にもいかない。しかも期限の問題もあり、金もどうしても必要だということで、市がやっている再開発であるということも考え、ご理解頂きたい。

斉藤委員

昨年11月に3億5千万円の話を書き立てて原課で承知していながら、何の相談もなく、土壇場になって出されて来て、潰す訳にもいかない。このような対応についてどう考えるか。

小原助役

11月に住金と協調融資の話があったが、小樽市として、本当に融資していいかどうかということがあり、また、出資の話もあった。それらを検討している中で、議会に話をするにはならなかった。決して議회를軽視しているのではなく、小樽市の腹が十分固まっていなかったということである。

斉藤委員

いろいろ悩み検討したという事であるが、間違った資料で検討しても無駄である。

久末委員

地域防災対策について

災害を未然に防止し、あるいは被害を最小限に食い止めるためには、地域の多くの人たちが災害の恐ろしさを自覚し、自分たちのまちは自分たちで守るという意識を持つべきである。他人事のように何かあるとすぐ行政に何とかしてくれと言うのではなく、全市的な被害があった時に地域的な防災組織があれば、救助が来るまでにいろいろな作業ができる。行政と地域とが連携を密にして、災害時の連絡先等を町会にも周知すれば混乱も早くに解消出来ると思う。赤岩地域は広範であり、市で定めた避難場所だけでは不足しているため、途中で何かあってそこまで行けない場合のためにも、地域の中で一番安全な場所を確保しなければならないように思う。また、救急車を呼んでも全市的な災害であればすぐに来てもらえないこともあるので、そのような時の医療体制も地域でつくるべきと思う。

地域にいる元医療にかかわっていた人、あるいは現在医療に携わっている人等を中心に緊急医療体制を作ってはどうかとも考えている。いずれにせよ行政のアドバイス等も必要であり、そのような面で行政として何か考えがあれば示してほしい。

(総務)長瀬主幹

指摘のとおり、地域住民による自主的な対応が現在進んでできていると認識しているが、災害時の防災活動という面を捉えれば、市や消防機関等も含め行政が全力で取り組むべき課題であると考えている。

連絡先の周知については、例えば水道・ガス・電気、あるいは市の一般行政の中での緊急時の連絡先ということで、電話の側に置けるような形で全世帯に配布するよう平成7年に市民ガイドブックを作成したが、内容が多少古くなった感もあるので、改めて防災マップを作成し町内会に渡すなど、来年度以降の検討課題として具体的な方法を考えたい。

緊急時の医療体制や災害時の初期活動については、常日頃から講演会・講習会・地域の訓練というような形で地域住民の防災活動に対する知識や啓蒙活動等、取り組んでいきたいと考えている。

久末委員

地域の自主防災について、連合町会に申し入れをして全体に浸透させていくようなことはできないのか。

(総務)長瀬主幹

自主防災組織の育成については総合計画の中でもうたっているが、現在市内の地域の中でも、実際に自主防災組織という名前で組織づくりをしているところ、あるいは町内会の中に防災部をつくり防災活動を行っているところ

もあると聞いているが、さらに全市に亘るよう連合町会も含めた中で、防災リーダーの育成等についてもかかわっていききたい。

久末委員

確かにリーダーの育成は非常に重要である。行政として専門的にリーダー育成や指導等を推進すれば、地域の人も関心を持って活動に参加するようになるのではないかと思う。

道徳教育について

学校教育の中で、道徳はどのような部分で教えているのか。

指導室長

学校の教育活動全体を通して行っているが、各教科や特別活動の時間等での利用の他、道徳の時間を設定して取り組んでいる。

久末委員

どのような形で子供達に言葉で聞かせているのか。

指導室長

道徳の時間については人間尊重の精神、生命の尊重、他人を思いやる心等、幅広く人間としての成長を願って取り組んでいる。現在、週1時間、年間35時間を道徳の時間としており、副読本やビデオ教材等資料を用いて、教師と子供たち相互の望ましい人間関係を進める中で、道徳的判断力、あるいは道徳的心情を育成することを指導しているところである。

久末委員

現在中学校でホームルームの時間はあるのか。

指導室長

各学校では朝と帰りの短時間に行われるホームルームがある。また、各学年週1～2時間、小樽市の場合1時間の学校が多いが、学級活動の時間があり、子供達の日常生活、学校行事、児童会・生徒会活動等について話し合い、学校生活を楽しく有意義にするための時間として使っている。

久末委員

子供の本当の心が大人には見えていないようにも思う。中学生になると自我に目覚め、自分のやりたいことをやってしまう気持ちが強くなった時に、頭から押さえ付けるとなお反発することになる。私は小さい時のしつけが子供をつくっていくと思うが、現代では子供が小さいうちに母親が働くケースも多く、本当の意味での親子の触れ合いがなかなか持てないのが現実だと思う。わずかな時間にいかに親子で会話をするかということは非常に難しい問題であり、いい方向を見つけ出すのは容易ではないと思う。今後、親子三者懇談の機会を多くすることであるが、どのような形を考えているのか。

教育長

小・中学校においては、国語や算数等の各教科、生徒会活動・クラブ活動・学校行事等の特別活動、そして道徳の三者一体で時間割が組まれており、週1時間道徳の時間が置かれている。現在、副読本やビデオ教材等を利用しているが、「正直であれ」「素直であれ」「健康であれ」等の徳目が前面に出ているためなかなか浸透していかない状況にある。中央教育審議会はこれまで主に小・中学校、時には幼稚園や高校、大学の教育について諮問してきたが、今回は家庭における教育のあり方を諮問の中心に据えている。また、文部省は昨年4月の教育改革プログラムの中で、親子手帳という試みも考えている。我々の考えている三者懇談というのは、中学校で進路決定をするときに、担任と親と子供の三者を交えて懇談するものであったが、そのような機会を広げ、児童・生徒の生活や希望、悩み等を聞く機会も必要だということで検討しているところである。これらは中央教育審議会や教育課程審議会の協議の方向とも重なっているため、これらの検討を深めながら具体的な三者懇談、あるいは親子や教師の共同の体

験、ボランティア等、子供がもっと素直に伸び伸びとした生活ができるような機会をつくって進めていきたい。

久末委員

例えば父母会をしても、優等生の父母は来るが、来てほしい子供の親はこないと聞く。父母が子供の教育に無関心な場合もあるので、三者で話し合いをする時間を持って、子供の心を開くことができるよう取り組んでほしい。

教育長

P T Aでも確かにそのような話を聞くので、指摘の面も研究し考えていきたい。

新野委員

船浜地区の整備について

小樽港縦貫線から平磯岬部分のルートが決定したが、これまでの地元住民説明会において、住民が犠牲にならないようにという要望が出ているが、どう対応しているか。

市道海岸線から本線に接続する市道に歩道は整備されるのか。されるとしたらどのような規模のものか。

本線の工事予定についての具体的な話し合いはついているのか。また、4車線化は何年度から着手することになっているのか。

平磯岬のルートは海上橋架道路で、カーブが多く傾斜しており海上にせりだしているため冬期間の路面凍結が心配されるが、何か新技法がほどこされる予定はあるか。

船浜の海岸線より本線への取り付け道路部分に信号機は設置されるのか。また、海岸線から本線につながる市道は平成15年度に同時に完成するのか。

マイカルがオープンした後、船浜・桜の住民が徒歩で行くにはどうしたらよいか。

船浜の海岸通りから桜本通り線に出るため、地下歩道を利用することが多くなると思うが、地下歩道から国道に出るには37段、30度以上の傾斜があり、これからの時代にふさわしくないと思う。昇降用のエレベーターを設置すべきと思うがどうか。

(港湾)工務課長

本年4月7日に第6回目の住民説明会が行われ、その中で前回示した市道船浜線の廃止案を取り消し、改良して本線に取り付ける旨合意を得ている。

本線の部分は海側に3メートルの片側歩道を設置するが、接続する市道については現在も歩道がないということで設置しない予定と聞いている。

平成10年度はO B C側の陸上部について一部盛土を含めて本工事に着手すると聞いている。具体的な工程は現在設計中であるが、平成11年度からは一部海上部に着手し、平成15年度を目処に暫定的に2車線で供用を開始する予定である。4車線化については国道5号との取り付け部分等の協議が残っているので平成10年度以降から検討していくと聞いている。

橋りょうの道路構造について、曲線半径約250メートル、勾配約2%、橋の高さが海面から約15メートルとなっており、朝里のループ橋より道路の勾配や橋の高さ等の規模はかなり小さいが、曲線半径は同じ程度である。かなり海上に出ているので除排雪について土木部と協議・検討しており、それらについて国に要望していきたいと考えている。

ヒーティングについては現在検討中であると聞いている。

本線ルートに歩道はないが、市道の取り付け部分についても勾配が8.5%で歩道がない。道路の幅員は約7メートルで取り付け部分の延長としては約130メートルとなっている。信号機の設置については協議の中で公安委員会が判断するものであるが、現在協議している中では東小樽交差点との距離が近いので設置は難しいとのこと

である。

市道平磯線を通るルートと平磯トンネルの歩道を通るルートが考えられるが、平磯線は交通量が多く歩道もないため危険であるので、トンネルの方が安全と考えている。

(土木)建設課長

国道地下歩道でのエレベーターの設置について、歩行者の多い駅周辺等での設置が事例になっているが、実施事例もかなり少ない状況にある。今後東小樽交差点の地下歩道の利用状況を見ながら国道管理者の考え方を聞かなければならないと思うが、現段階では難しいと考えている。

新野委員

船浜地域は水道の終末処理場があり、漁業者も多く海水浴場もある地域なので、市としても研究してほしい。

委員長

散会宣告。