

平成 17 年度第 4 回 浜松市行財政改革推進審議会 会議録

日時	平成 17 年 10 月 8 日 (土) 9:15 ~ 12:15
会場	浜松商工会議所 1 階 マイカホール
出席者	鈴木修会長、伊藤修二委員、秋山雅弘委員、有高芳章委員、井ノ口泰三委員、辻琢也委員、中山正邦委員、山口祐子委員
欠席者	-
傍聴者	130 名
報道関係者	朝日新聞、静岡新聞、中日新聞、産経新聞、テレビはままつ、時事通信社、NHK、SBS、日経新聞、毎日新聞、読売新聞、静岡朝日テレビ
浜松市	稲垣商工部長、太田商工部次長、石塚商工部次長、内山公営競技事務所長、花嶋都市計画部長、大塚都市計画部次長、水野学校教育部長、鈴木学校教育部次長
事務局	小楠事務局長、松浦、金原、花井、山名、竹内、辻村

《会議の概要》

1. 第 4 回目の審議会として、鈴木会長からのあいさつがなされた。
2. 商工部、都市計画部及び学校教育部から、特別会計について説明がなされ、委員による質疑、意見交換等がなされた。
3. その他

《会議次第》

1. 開 会
2. 議 事
特別会計について
3. 閉 会

《会議の経過》

- 1 開 会

事務局

皆様おはようございます。定刻になりましたので、ただ今から、第4回浜松市行財政改革推進審議会を執り行います。

まず、最初にご報告申し上げます。樋口満委員から10月4日に市長宛に辞任届が提出されたとの報告がございました。ご了承いただきたいと思っております。

本日のテーマは前回に引き続き「特別会計」について商工部、都市計画部及び学校教育部からご説明いただき、委員による審議、質疑応答を行ってまいります。

なお、審議会開催にあたっては、原則公開で行うこととしており、本日、既にご入場いただいている傍聴者につきまして、当審議会傍聴規程に基づきご入場いただいていることを申し添えます。

それでは、議事に移りたいと思っております。これより議事の進行は鈴木会長が議長となり、会議運営を行っていただきます。

それでは、鈴木会長、よろしくお願いいたします。

会長

皆様おはようございます。今日は第4回目の審議会ということで、最初に商工部長から小型自動車競走事業について、ご説明いただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

2 議 事

特別会計について

浜松市稲垣商工部長から、小型自動車競走事業について説明。その後、質疑応答。

会長

商工部長の説明が終わりました。これより質疑に移ります。各委員から質疑をお願いします。

秋山委員

収支の部分が気になります。資料の確認をさせていただきたいのですが、資料2の8ページの「構造改革に基づく事業実施について」というのは、平成17年に実施していることと考えればよろしいですか。

商工部長

構造改革の考え方が日動振（日本小型自動車振興会）から昨年9月に出てまいりまして、それを反映したものを平成17年度から実施しています。

秋山委員

この結果、同資料16ページに4月～6月の収支状況が出ていて、これは平成16年度と17年度の比較ですが、8ページにあるように、開催日を減らして委託（場外出し）、受託（場外受け）の日数を増やしたものの、開催日を減らしたことによって出た効果は、赤字が増えたということだと思います。つまり、開催日を減らせば、経費は減るけれども売上も減ります。それがマイナス方向に効いたということになり、したがって、開催日は減らさないほうが良いという結論になると思います。

また、委託、受託については87日を220日に増やしたことで、場外も委託（場外出し）の方が1億1,400万円から1億5,400万円に、受託（場外受け）が6,100万円から9,900万円に増えたということですから、結論としては、開催日は108日ではまだ少なく、もっと増やした方が実際のオートレースの収支は良くなると思いますが、これについて、中間答申を出されたオートレース事業検討委員会では、そのような判断をされているのかどうか教えていただければと思います。

商工部長

本場レースの開催では、売上が減っていて赤字が増えてしまうことから、開催日を108日から88日にして、その分、場外でコストをかけずに収益を上げようという構造になっていることを、この資料で表現しています。検討委員会の議論は次長からご説明いたします。

商工部次長

構造改革そのものの狙いは、本場開催が今まで赤字で収益が上がらないということで、本場開催を減らし、各場（6場）で助け合う場外発売の日数を増やしました。そして、本場開催分の落ち込み分を場外開催で助け合い、カバーしようという構造改革の目的は、本場開催を減らして場外開催を増やしたことで、効果は出ていると検討委員会では評価しているところです。これが狙いでございます。

秋山委員

資料2の16ページの表ですが、平成17年度については全体収支がプラスになった、赤字を脱却したと考えてもよろしいのですか。

商工部長

これは4月、5月、6月の3ヶ月間のデータですので、これだけで赤字を脱却したという結論までは言い難いと思っております。ただ、構造改革の一つの成果として、場外を増やして本場を減らしたという効果は、この3ヶ月間だけに限定すれば、一定の効果が出ていると考えています。

秋山委員

開催日を108日から88日に減らすということですが、これは年間ですので、この3ヶ月間に何回に減ったのかはわからないのですが、減らすことが反対に赤字を増やしたということであれば、次のクォーターである7月、8月、9月、または第3、第4クォーターなどは、それを増やしていくことはできるのですか。年間の計画が出ている以上できないのでしょうか。

商工部長

日程は既に決まっています。構造改革で2割カットした日程で組まれていますので、それを増やすことは難しいと思います。基本的に本場開催はコスト高になりますので、開場することによって売上が増えるかということ、レースのグレードによって違うと思います。単純に本場開催をしても、その分が売上として増加できるかということ若干異なる面があります。構造的に、本場開催では、売上に対するコストの比率の割合は高くなります。選手賞金も払い、場内運営費もかかりますし、売上と費用のコストバランスからいうと、コスト高になっているということだと思います。

秋山委員

固定費と流動費の関係から、開催を減らして赤字が増えたということは、固定費が大きいことが原因であり、本来は開催を増やしていくべき方向ではないかと私は思ったのですが、それが間違っているのか教えてください。

商工部次長

本場開催はコストがかかります。入場者等は開催毎に変動しますので、入場者が減りつつある状況では、赤字になりがちであるのが本場開催の傾向です。本場開催の開催日を108日から88日に減らした分を、各場の場外発売により助け合い、場外発売の売上を増やすことによって、本場開催の赤字分を補填するというのが構造改革の趣旨になっています。

商工部長

数字については、調べてそれを明らかにさせていただきます。

伊藤委員

オートレース事業検討委員会の12月の最終答申が尊重されることと思いますが、三点教えていただきたいと思います。

一点目は、日動振への交付金について、撤廃、または、減額の方角に向かうのか。何か目途はついているのかどうかということ。

二点目は、検討委員会でまだ発表されていないことではありますが、9月に実施した市民意識調査について、現時点で教えていただけるのであれば、教えていただきたいと思います。

三点目は、もし事業を継続するとなった場合、施設、設備の老朽化に伴う投資が大きいと聞いたことがあるのですが、継続した場合、どの時期にどのくらいのことが予想されるのか、教えていただければと思います。

商工部次長

日動振の交付金の関係ですが、平成14年度に小型自動車競走法が改正され、その時点で若干の軽減がされました。その法改正の時に、平成17年度末までにもう一度見直しをすることになっており、それが今年度です。現時点では交付金そのものを大幅に下げるということは聞いておりません。来年3月の国会の関係になりますが、撤廃はないと思います。

市民アンケート調査ですが、9月1日に1,200人を対象に郵送させていただきました。9月22日に締め切りをして、54%程度回収しております。この分析は現在、鋭意行っているところでございます。

商工部長

施設の老朽化については、耐震の問題などもあり、市でも公共施設の耐震化診断を行っています。レース場のスタンド等については耐震上、手を入れる必要があるということでDランクに診断されています。すぐにではありませんが、計画的に改修の必要性があるという施設になっています。この事業のなかで設備投資として実施していくには厳しい状況です。

伊藤委員

予想される金額はわかりますか。

商工部次長

前回の検討委員会で事業存続によって想定される投資額では、総額42億円程度を想定しております。ただ、これは一時に必要なということではなく、順次年度を分けて執行していくかたちになると思います。

会長

資料2の1ページの特別会計で商工部長からご説明がありましたが、小型自動車競走法は昭和25年にできて、昭和35年にスタートしました。この目的を読むと、「小型自動車その他の機械の改良及び輸出の振興、機械工業の合理化並びに体育事業その他の公益の増進を目的とする事業の振興に寄与するとともに地方財政の健全化を図る」となっています。今もこの目的を貫いてやっていけると言えるのでしょうか。検討委員会中間報告書が記載されている資料17ページ「事業の本来の目的を遵守」のなかで、「地方財政に貢献できなければ、事業の存在意義はなく、まして地方財政の負担となることは本末転倒である。」と結んであります。そうすると、昭和25年の法律、昭和35年にできた事業の目的が必要なのかどうか。半世紀経って、その目的をやる事業法そのものが必要かどうかという基本問題だと思います。

また、赤字、黒字という話が出ますが、これは小型自動車競走法や市の行政のやり方による損益であり、グローバルな世界に通用する常識的な貸借対照表、損益計算書ではないといえるのではないのでしょうか。官庁のやり方で赤字、黒字というが、退職給与引当金を積んであるのか、設備をどうするのか、償却はどうなっているのかということです。

また、これは事実かどうか教えていただきたいのですが、土地の賃貸の契約が原状回復をするという契約になっていると聞いている。それが正しいのであれば、設備に対する原状回復の費用を引き当てて取っていくことも必要になります。これはグローバル会計による赤字、黒字の論議をしなければ、中途半端になってしまうのではないのでしょうか。

さらに、資料11ページを見ると、平成11年度から12年度に浜松オート活性化懇話会、平成13年度には浜松オートレース事業研究会、平成14年度から16年度にオートレース事業経営健全化推進委員会、そして平成17年度の浜松市オートレース事業検討委員会と、この7年間に渡り手を替え、品を替え、委員会を開いていて、その結果大変な改善をされてきていますが、現在ではこれだけの大変な努力をしても、もう追いつかないというのが率直な見解ではないのでしょうか。

商工部長

改善のために増収策と併せて経費削減と両面でやってきましたが、経費削減については限界に近づいています。要因としては、売上の下げ止まりが効かないという状況がありまして、大きなポイントになっていると思います。それを回復するために3連単などの投資を行い、需要喚起のための

施策を実施してきましたが、全体の売上減少には歯止めがかかってこないということだと思えます。

目的性については、この事業は収益を上げたものを事業振興などに使うことが目的で、地方財政の寄与についても同じだと思えます。基本的には一定の収益を上げて、それを社会に還元していくという目的で考えられていると思えますので、そこを十分見極めなければいけないと考えております。

赤字、黒字の見方がグローバル化していないというご指摘については、官庁会計の特別会計として考えていることから、企業会計である簿記会計の考え方ではなく、会計のしくみのスタートが違っていると思えます。ただ、現実的には、退職積立金や将来の投資に向けた積立については、基金としてその準備として対応していますが、純然たる民間と同じ会計システムにはなっていません。

これまでも、この特別会計では地方財政へ寄与することを目的として、儲け（黒字分）については、基金に積み立てるのではなく、社会資本の整備に充ててきました。したがって、そういう意味からも、会計システムが異なっているということをご理解いただきたいと思います。

会長

官庁のやり方で会計を行っていることは構わないのですが、ただ、こういうものを判断するときには、その会計で見るのか、本当のグローバルな考え方で見るとかということで、見方の問題だと思えます。書類上は、役所のやり方があると思えますから、構わないと思えます。

井ノ口委員

私は今、オートレース事業検討委員会の委員もやっているのですが、先日開催されたS G（スペシャルグレード）というレースの様子を見に行っただけでまいりました。土曜日は1万人以上のお客さんが入り、混雑して大人気でした。私も2,000円ほど投資してきましたが、皆さん楽しんでいました。特に車券の発売場の予想屋がいる広場には出店を作って、これも好評で売り切れたという話も聞きました。S Gというのはスペシャルグレードといって、全国6場の優秀な選手が集まるレースで、お客さんも1万人以上入ります。逆にいうと、1万人以上のファンがいるということが証明されたわけです。ただ、残念なのが、優勝戦、決勝の日曜日には、その方々が大幅に減ってしまいました。それは、浜松出身の選手が1人も入れなかったのです。したがって、浜松で抱えている選手は非常にグレードが低い

ということで、もっとがんばってほしいと思います。選手自身が魅力のあるオートレースを作っていく限り、ファンは下り坂を下るように減ってきてしまいます。優秀な選手が集まれば、1万人のお客さんが集まるのですから、浜松の選手が奮起すれば、集客増、売上増の可能性もあると見ています。しかし、残念ながらそこまで奮起していません。出ていない選手は、レース場の中で、オートレース存続のための陳情書を集めていました。結構ファンがいると思いましたが、その反面、そのファンが来なくなったということは、魅力がないということだと思います。女性もいましたから、「最近オートレースはよく来ますか。」と聞いてみたところ、「おもしろいレースには来ます。」とおっしゃっていました。したがって、魅力のあるレースは大事だと思います。それが続かない、優秀な選手が育たないということであれば、存続していく価値はない。今の状況では、一般会計へ貢献もしない、小型自動車競争法の目的にも反している、と検討委員会でも判断していますので、見込みがないとなれば決断をする時期も来ていると思います。まだ11月末まで時間がありますので研究していきます。廃止するにしてもお金がかかる、存続するにしても、先に進むにつれて余分なお金がかかる。平成23年までにはスタンドを改修しなければなりませんから、それに42億円もかかるのであれば、そのお金をどこから調達するのか、一般会計で改修を行うことは本末転倒になります。廃止してレース場を更地にして、土地所有者にお返しするにしても、都市計画法で公園に指定されている区域であり、土地を返されても家も建てられない、何もできないので返してもらっては困るというのが地主の要望です。これまで市の財政に800億円も貢献し、一般会計の財政を豊かにしてもらったお礼に、あらゆる努力をして、地主の要望に応えていくのも市の責任ではないかと思えます。

そういう意味も含めて、選手のがんばりが今後も続くかどうかだと思います。

内山事務所長

先日、SGグランプリが開催され、お客さんも1万800人来場し、平成14年度オールスター以来のたくさんのお客さんに来ていただきました。イベント等、お客さんに楽しんでいただきたいと一生懸命取り組んでいます。しかし、新規のお客が増えてこないことから、売上についても比例して増えてこないということで、非常に苦慮しているところでございます。ただ、全6場ありますが、来年度に向けて一生懸命考えて、それぞれの場間、場外で何とか売上増に向けてがんばっております。

井ノ口委員

あのSGで、優勝戦に特別枠として地元の選手を入れるというのはできないのですか。

内山事務所長

できません。

中山委員

オートレース事業については、以前、包括外部監査がありました。その時には、非常に良い指摘もあり、改善要望もされたと思いますが、現在、その外部監査において指摘された事項が、どれだけ改善されたのですか。また、平成11年度の監査でしたから、平成12年度以降の懇話会、研究会等で、どのようにこの外部監査を尊重して取り組まれてきたのですか。外部監査には、それなりのお金をかけて行ったわけですが、その後のフォローが薄いのではないかと感じているのですが、いかがですか。

内山事務所長

平成11年度に外部監査が行なわれました。その指摘に基づいて順次、平成12年度、13年度と懇話会等で対策を練ってまいりました。最終的には平成14年2月に、それらを含めた健全化計画を策定しました。監査の指摘内容を考慮しながら健全化計画の策定をして、実際に平成13年に策定し、14年、15年、16年度の3ヵ年において実施してきた経緯がございます。具体的な数字、達成率は表現しにくいところがありますが、計画を策定し、実施し、進行管理をしてきました。最終的には経費12億円を削減しましたが、売上が計画の100億円近く少なくなっていましたので、経費削減はしてきましたが、それを上回る売上の減という結果になってしまいました。

中山委員

私が言いたいのは、先延ばしをすることが必ずしも市民のためになるかどうかということです。こういう問題も期限を区切って取り組んでいかないと、耐震のことについても、平成22年までどんどん進むことはないと思いますし、この検討委員会では年内にしっかりとした結論が出ると思います。世の中のスピードが速いので、そういう意味で、それに合ったかたちで、行政もスピードを上げてもらいたいという要望をしておきます。

秋山委員

全体的に廃止の方向に向かっているようですが、時代的にも変わってき

て、廃止するものがたくさんあるのは仕方がないことだと思っています。今、カジノのようなことをやりたいという公共事業体が増えていて、これも難しいわけですが、それを考えると、浜松が全国で6箇所しかないオートレースを持っているのは、大きな資産ではないかと思います。やめてしまうと戻ってこない資産をやめていいものかという疑問を感じます。私は、オートレース場に行ったことがありませんが、実はとてもおもしろい場所かもしれないし、設備投資をして、ラスベガスのような楽しい場所になる可能性がある場所だと思うのです。中間答申のなかで、三つの項目で、本来の目的、存続は困難、投資には慎重にあるべき、ということですが、実際に投資しなければ、おもしろくもないし、きれいにもなりません。きれいな場所で、デートに行ける場所であるとか、子どもを連れて遊びに行ける場所になれば、また違うのではないかと思います。廃止論が圧倒的に強いと思うのですが、廃止論のなかに、生き延びる方法がないかということを感じます。例えば民営化はできないのか。民間に売ってしまうことは、公共性がなくなるから駄目かもしれませんが、いろいろな法律のなかで、できるだけ楽しい娯楽として残す案を出してほしいと思います。市民アンケートのなかでも、どうすればお客さんが集まるのか。今の審議会の方はバランスの取れたご判断をされていると思うのですが、もっと熱狂的なファンの方たちで、存続するためのアイデアを出すための、別の意味の審議会を作るのも方法論としてあるのではないかと思います。全国6箇所しかないオートレースということで、無くしてしまったら戻ってこないということをしごく感じていましたので、コメントいたしました。

山口委員

戦後50年生き延びてきたものを再検討する時期にきていて、そういうものが多数ある中で、これはその中の一つだと思います。税金を払う市民の立場からすれば、最大多数の最大幸福を税金によって実現していくことが、市民の願いだと思います。そこで、市民の何パーセントがこのオートレースを活用しているのか、また、騒音も含めてどう考えられているのか。一般会計から特別会計への繰入金想像以上にあるのですが、そのお金を他に活用すれば浜松市の暮らしの質は随分変わるのではないかと考えています。客観的なデータではありますが、外部の研究機関、シンクタンク等の調査によると、浜松市の住みやすさ指数というのは、中核市のなかで最低の位置にあります。そういうことから考えて、このオートレースをどうするかということは、小型自動車競走法の目的も達していると思いますし、私の女性の友人、仲間たちからも、廃止してもよいのではないかと

う話も聞きますので、廃止すべきではないかと思えます。

秋山委員のご意見のように、存続していく方向で進めるのであれば、市は、市民が共感できる夢をビジュアルに描いていただきたいと思います。

辻委員

レース場のある周辺住民の方は、やめてほしいという陳情なのでしょうか、それとも存続してほしいという陳情なのでしょうか。

また、公営企業はどこも厳しい状況ですが、競輪、競馬を考えた場合、地方競馬は圧倒的に厳しく、場外をやっても非常に厳しい状況があります。それに比べて競輪は、まだ設備投資はできている。これら、競馬、競輪を軸に考えた場合に、オートレースはどの辺りに位置するのかということをお教えいただきたいと思います。

内山事務所長

地元の方の声は両面ございまして、音の問題で日曜日に大きな音を出されると正直、賛成はできないという面もあります。しかし、地元の方への貢献も多々あります。数字では今お示しできませんが、両面ございまして。レースを開催することによって、地元のご商売に対して良い面の影響もあれば、悪い面の影響もあるということで、片方の面ばかりではありません。

商工部長

公営競技につきましては、辻委員のご発言のとおり、中央競馬は比較的良いのですが、地方競馬の状況は良くありません。全体のシェアで見ますと、オートレースは6場合わせて約1,400億円の売上です。競艇が1兆何千億円、競輪の規模はわかりませんが、パチンコは30兆円と言われています。それらと比較しますとシェア的には6場で、小さなシェアの中で動いているということだと思います。ただ、根強いファンもいらっしゃいますので、それなりの支持は受けていると思います。全般的に一番落ち込みが激しいのはオートレースです。

有高委員

以前、和合町に住んでいてレース場がすぐ近くだったので、レースの音がうるさいと感じました。また、音はある程度我慢できても、周辺道路の渋滞がすごい。車で出掛けようとする、レース開催時間中は家から出るのも大変でした。一度車で出掛ければ、レースが終わるまで帰りたくない、帰るのにも渋滞に巻き込まれてしまう。商売もしていない一般家庭ですので、そういう点では一般住民に地元としての貢献があったのかといわれると疑問を感じます。私自身オートレースはやったことがないので楽

しみがわからないのですが、ただ熱狂的なファンがいるのも事実です。

そこで、市民の意識調査を約1,000人を対象に行い、約600人の意見を回収したということで、対象は無作為だと思えますが、旧浜松市には60万人の人口がいて、600人の意識調査では、役に立つのでしょうか。単純にアンケートしての疑問を持ちます。そこのお考えをお聞かせいただければと思います。

商工部次長

対象数、世代は、20代から各世代同数、男女同数で実施しました。この調査については、過去の各種アンケート調査の方法を参考にして決めさせていただきました。回収率は50%を超えたので、それなりに一つの資料として活用できるのではないかと考えております。

有高委員

通常一般的なアンケートで有効とされるのは、対象になる方の1割くらいは必要だと聞きます。60万人として、18歳以上の人口の1割にいかないにしても、もう少し数が必要ではないかと思うのですがいかがですか。

商工部長

一つのアンケートとしてサンプリングを行い、他のアンケート調査と比較しながら、母数とサンプル数とのなかで計量的に実施いたしました。これは、住民投票とは違いますし、アンケートだけで結論を出すというわけではありません。市民の皆様の声聞くしくみの一つとして実施したものですので、それだけで判断の材料となるわけではありません。これらの結果を参考にしたなかで、検討委員会で議論していただき、最終的に議会など市民の総意として結論が出されると思っております。

会長

その他に質疑等ございませんか。それでは、商工部の小型自動車競走事業については終了させていただきます。

次に、都市計画部長から駐車場事業と公共用地取得事業について、一括してご説明をお願いします。

浜松市花嶋都市計画部長から、駐車場事業と公共用地取得事業について説明。その後、質疑応答。

会長

都市計画部長の説明が終わりました。これより質疑に移ります。二つの事業がありますので、駐車場事業から行います。各委員から質疑をお願いします。

秋山委員

別添資料 2 - 9 で収支を判断することになると思うのですが、一般会計繰入金がない状態で収支を判断することが正しいと考えていいですか。

都市計画部長

一般会計繰入金は、建物建設初期投資の返済なので、単純なる営業収支で見ればこれは外して見ます。

秋山委員

そう考えると 万年橋、 駅北、 東田町、 ザザシティが赤字であると考えればよろしいですか。

都市計画部長

万年橋、 東田町が赤字ということになります。伝馬町については解体費ですので、駐車場としては、終わっているということでございます。

秋山委員

赤字の理由としては、端的にどんなことが考えられるのでしょうか。

都市計画部長

別添資料 2 - 8 にありますように、回転率が平成 16 年度現在では、万年橋が 1.21 回転、東田町 1.37 回転となっております。特に東田町については、機械式ということで、維持メンテナンス費がかかるなかで、利用率が伸びていないということです。東田町については区画整理開発途上ということもあり、今後の開発による利用を期待しているところですが、現在はそこまで至っていないということです。

秋山委員

別添資料 2 - 2 を見ると、回転率及び稼働率の数字がありますが、回転率が 2 回転弱、稼働率が 20% を切るところです。これが赤字の一番大きな原因だと思うのですが、なぜ 24 時間営業にしないのでしょうか。

都市計画部長

24 時間営業を含めた営業時間の見直しにも今後取り組んでいきたいと思っております。しかし、人件費、光熱費、維持費などに対してどこま

で効果が見込めるかということがございます。また、昼間の利用率についても、都心の外周部に立地していることから見ますと、利用需要が都心の真ん中にある駐車場と比べて条件が違うので、また、24時間営業は時期尚早と今日まで判断してきています。

秋山委員

民間の駐車場で24時間営業やっていないところは一つもないという状況だと思います。民間は24時間営業をして立派に黒字を上げていると思いますので、今のやり方にいろいろな意味で問題があり、それを改善するか、または、民間にお任せするかたちが適切ではないかと思うのですが、いかがですか。

都市計画部長

24時間営業については、民間でも行っている所とそうでない所と様々ですが、都心部の駐車場に車が全て入ってくると、都心における渋滞要因となることから、公共の駐車場としては、安定的に将来に渡る交通の整流化として、交通政策の面からも外周部に立地しております。中心部にある民間駐車場と比べれば厳しい事実は認識しておりますが、公共交通政策の一つとして外周部に配置し、今後の需要に対しても、不要な車両が都心部に入って交通障害を起こさないようにしていきたいという役割を十分担っているところでございます。ただ、秋山委員のご指摘のとおり、営業時間、料金の見直しということについては、これから取り組んでいく大きな課題と認識しております。

秋山委員

先程のオートレース事業において、開催日数の変更や、場外の委託と受託を行うことによってどう変わるかということが、ある程度シミュレーションできたと思います。そういう意味で、24時間営業にした場合どうなるのか、料金体系を例えば1時間100円にして、単純化して利用率を高めるとどうなるのか。人の配置を集中管理して、集中管理のところから人が来るといふかたちにするとどうなるのか。また、今は ~ の駐車場に何人が配置されていて、その配置人員を全員そのままの体制で24時間営業をしても赤字を増やすだけになるので、その人数を集中させ、問題があった時だけ駆け付けようなくみにしてはどうか。しくみを全部変えることによって、どういう結果が出てくるのかについて、またご検討していただきたいと思います。

都市計画部長

他都市、民間の動向から見てきても、中心市街地の活性化の観点から、利用者増収を図るなかでは、委員のご指摘のようなことも視野として取り組んで、また、我々も調整を図っていきたいと考えているところでございます。

会長

資料8ページ、平成16年度の実績のところでは収容台数というのがありますが、例えば新川南駐車場は82台の収容能力があると理解してよろしいですか。1日に入る平均台数が160台ですので、約2回転。平均の時間が1.56時間で約1時間30分。したがって、1時間30分で2回転ですから、実際の利用は3時間。年中無休で、6時から0時までの18時間の営業時間に入る車が2台ということは、空いている時間が約8割あるということですね。そうすると、駐車場の平均稼働率をどれくらいにすることが必要なのですか。

都市計画部長

稼働率で、今の赤字を黒字にまで引き上げるためには、約37%の稼働率にする必要があります。資料2-2の下の方、平成16年度の欄で、市営駐車場全体で19.59%の稼働率になります。この状況に対し、一般会計から6億3,000万円を繰り入れていますが、この繰入をなくすためには約36.6%まで稼働率を上げなければなりません。

会長

昭和61年度からの回転率、稼働率のデータがありますが、稼働率は平成7年度からですが、20%を超えたことがないというのが過去の実績です。そうすると、時間の延長どころか、考え方によっては、時間を短縮して人件費を減らした方が良くとも言えるのでしょうか。

都市計画部長

これは市営駐車場のみならず、他の民間の駐車場も100%ということではなく、概ね40%だと思います。

会長

100%などと高望みしても仕方ありませんから、そんなことを考える必要はありません。ただ、一貫して赤字ということ。

また、先ほど「収支は」という説明がありましたが、資金繰りと損益を間違えないようにしてください。一般会計繰入金がなくとも収支が回って

いますと言っても、一般会計からの繰入金で借金を返しているということです。民間の駐車場がたくさんありますが、市からの繰入金はありません。家族の弟から繰入金があったとしてもトータルで考えるべきなのです。資金繰りと損益を混同した言い方では、誤解を招きます。

率直に言えば、2割以下の稼働率で全部赤字のため、経営はどうにもならないということで、建設した費用は全て市に負担してもらっている。従業員の給料分は毎日の営業収益でカバーしているものの、基本は駄目だということでよろしいですか。

都市計画部長

先ほど営業収支と言いましたが、公債費も含めた上で通常、初期投資に対してどれくらい戻したかというのは当たり前の論理です。いずれにしても赤の数字になります。都市計画の都市施設はこれからも継続的、安定的に供給していくのが役割です。

会長

中心街は渋滞しますから駐車場は必要だと思います。交通政策上、社会情勢からも、駐車場は必要です。だから、全部なくしてしまいなさいという極論は言えないと思います。ただ、いかに有効利用していただくかという効率の問題で、駐車場を作っても作っても20%の稼働率では困る。地域、環境から、こういう場所に作れば50%の稼働率が見込めることがわかりました、というのであればわかりますが、作っても全て20%では心配になります。民間が儲けているのに、社会環境上必要だと作った市営駐車場が赤字だというと、市民はどう考えたらいいのかと思います。

また、市の関係ではありませんが、県営の駅南地下駐車場については、ないほうが良いくらいの問題だと思います。駅南口は交通渋滞の最たるものです。出口も入口も駅の前にあるため、渋滞が起こるのですから、出入口を遠くにすればよかったのではないかと思います。車を降りて1キロ歩くのは嫌がりますが、駐車場は駅の下ですから、長い距離を歩く必要はありません。それを間違えて、入口も出口もその上にしたために、駅南口周辺は駐車する車と通行する普通の車とで渋滞してしまう。

また、話によると、使用台数は500台と書いてありますが、半分入るとそれ以上は入れさせないと聞きましたがどうですか。

都市計画部長

そのようなことはございません。オープン当時、機械操作でそのような現象が起きたようですが、現在は精一杯入れるよう機械も動かしていると

聞いています。

会長

県の駅南地下駐車場の稼働率もご参考にしてください。

先程、民間駐車場の収益性についての話がありましたが、このような状況であれば、市営駐車場は思い切って無料にしてしまうことは、民営圧迫になってしまうのでしょうか。ただ、料金を取って赤字を作るより、放っておいた方がいいのかどうか、ということについて、一度計算をする必要があるのではないかと思います。一生懸命働いて赤字を作るのであれば、寝て赤字を作るほうがいいのかもかもしれません。

また、あれにもこれにも繰入金ということで、一般会計からの繰入金がたくさんあります。山口委員は、社会福祉にもっと繰入金を入れて、他は節約しなさいというお考えで、それは、私も良いと思います。

都市計画部長

端的に申し上げますと、実質収入と管理費の差引収支で見れば、約2億9,500万円ほどの黒字になります。しかし、建設時の起債に対する償還は、営業するしないにかかわらず、返済していかなければならないので、このまま営業せずに黒字を少しも出さないとなると、約6億3,000万円の一般会計からの繰入金にその部分も加えていかなければいけません。借金返済の部分で少しでも黒字を出して、それを返済に充てており、結果として、現在6億3,000万円になっています。

会長

市営駐車場を今後とも推進すべきだというお考えならば、それは尊重してもいいと思います。そうであるならば、今の稼働率を40%にしていくという計画なりビジョンがあればいいのですが、ただ作っていきます、作ったから惰性でやっていきます、というのでは問題がありますから、その決意をお聞かせください。

都市計画部長

それは改善策のなかでも一点触れさせていただきました。今の状態が適切とは考えておりませんし、利用者の増進を図っていく考えです。

例えば駐車場によってはフロア貸しや、料金の見直し、これは民間との関連もありますし、また、営業時間の見直しなども考えています。他都市の事例を見ますと、少し駐車枠を広げて女性ドライバーにご利用いただけるように行っているところもありますので、それらにも取り組んで、稼働率20%を上げていく努力をしていかなければいけないと思っております。

す。これについては今、具体的に何かとは申し上げられませんが、そういう思いで駐車場の利用率を上げていきたいと考えております。

会長

昭和38年頃から段階的に駐車場を作っていて、改善策を見ると「駐車場の利用状況を踏まえて市営駐車場のあり方について調査検討を進める。」とありますが、調査と検討が長いのではないのでしょうか。もっと、40%に向かってのドラスティックな対策をやっていただきたいと思います。

秋山委員

オートレースは行ったことがないのですが、中心市街地は好きでよく出掛けるので非常に気になるのですが、結局、不便で高いから使わないというのが端的な理由だと思います。利用者としては、「0時になるから駐車場に行かないと閉まってしまう。」ということで、それなら24時間の駐車場に移しておこうとなる。これが不便で高いという現実です。したがって、不便でないようにすればいいわけで、例えば24時間営業にするとか、場所が変わらないにしても遠いところは安くするなどしてはどうかと思います。100円駐車場があってもいいと思います。100円だったら停めようと思います。イオンは東も西も無料です。無料で停められるところがあるのに、街のなかに来いといわれても、映画1本みたら映画代より駐車代の方が高くなってしまいう状態では街へは行かなくなってしまう。さらに駐車場を使わなくなると考えると、周辺の政策的に作られたところは100円にしてしまう、中央は300円でもいいかもしれない。不便で高い状況を打開すれば、簡単に解決するのではないかと感じています。

また、駅に近くて一番便利だと思っていたプレスタワー横の駐車場が廃止されました。新川中央だと思うのですが、この資料2-8の表で見ると、新川中央と新川北の合計で、台数が48台で、1日平均台数が567台。一番回転率の良いところですよ。新川中央・北は回転率1位の場所ですので、結局一番儲かっている新川中央を潰してしまったわけです。儲かっているところに手を付けずに、一番便利で儲かっている駐車場を潰された理由を教えてくださいたいと思います。

都市計画部長

新川の駐車場は、昭和50年代に遠州鉄道高架事業によって、新川河川上を占用し、それ以前からも駐車場はありましたが、新たな都心の軸として、高架下利用の活用を従来から図ってきました。今後、新たな都心部で、

にぎわいの創出、歩きやすい街の空間というものを、この南北軸を新川モールとして、歩行者優先の整備を図っていくということです。そのなかで、特に、にぎわい空間の創出ということで、今回食文化の利活用に立地をしていくかたちになっています。新川中央は確かに黒字でした。昭和30年代に作って初期投資も終わっていて、台数も40台で、無人でやっていたので管理費もかからず黒字でやっていました。しかし、それよりもこれからの都心における新たな南北軸の動線を活用していくということが大きな目的です。そういう意味で、ここは廃止していくということです。

秋山委員

都市空間としてやるべきところは他にもいろいろあるはずだと思います。なぜ、一番便利で利用率の高い、良い駐車場を潰すことが簡単に決まってしまう、他の事に手を付けないのかと思うのです。

都市計画部長

公共施設の駐車場として考えた場合、ここに駐車場があるということで車が寄りついてきて、交通の需要が増えてくるという点と、新たな都心のにぎわい創出の二点から、公共的な役割が周辺の民間駐車場にもあることから、総量的にこの駐車場は外していこうということになりました。

伊藤委員

中心街のにぎわい創出という話ですが、北脇市長が選挙に出られたときの、コミットメント（公約）の政策のなかに、中心市街地の振興として、「鍛冶町通りをトランジットモールにし、散歩や休息できるようにします。中心部の主要交差点に横断歩道と信号機を復活し、地下道を通らなくても行きたいところへ行けるようにします。」とありますが、実現していません。例えば、鍛冶町通りを土、日だけでも車を外していくことで、駐車場の政策と一致させるべきだと思います。秋山委員の発言のとおり、一番便利な駐車場を潰して、これがにぎわいの創出ですと言われても、一番メインの通りが地下を通らないと渡れない。有楽街の前に信号機が一つありますが、車やバスが最優先に走っている。もう少し全体の政策のなかで、駐車場の配置、運営を考え、人間が大手を振って歩けるような中心街でないと、中心街が活性化しないのではないのでしょうか。駐車場だけが先になくなってしまったことが心配です。それについて、どのようにお考えでしょうか。

都市計画部長

中心市街地における交通管理計画を、昭和60年代から立ち上げ、段階

的にコミュニティ道路やモール街などを交通規制に取り組んできました。鍛冶町通りについては、トランジットモール導入に向けた実験を実施しましたが、賛否両論のなかで、改めて市民ワークショップを行った結果、鍛冶町通りの松菱のところについては平面化をすることで整理させていただきました。そして、地下道は廃止していきます。現在、ザザシティ側は広幅員歩道がありますが、北側は路上駐車のパチケがありますが、あれは外して、北側の歩道を拡幅していきます。段階的ではありますが、歩道空間の整備、平面横断に切り替えていく工事を来年度から着手していきたいと考えているところです。委員ご指摘のとおり、駐車場が先行したところもございしますが、トータルのなかでやってまいりたいと思います。

伊藤委員

土、日だけでもメインの通りの車を外して、歩行者天国にして、バスを含めて周りの道路を整備して回ってもらい、真ん中は自由に人が歩ける中心街に向かって駐車場を配置するということはできないのですか。

都市計画部長

秋祭り、夏祭りのイベント等で歩行者天国を行っていますが、そうした場合、公共交通の路線の入れ替えや一般通過車両の周知をしなければなりません。実際、毎週土、日に歩行者天国を行った場合、どの程度のイベントが参加されるかということも含めて、現状を認識したなかでどうしていくかについて、今後必要に応じて、活性化の意味からも、議論の一つとして考えていきたいと思います。

伊藤委員

是非、議論を進めていただきたいと思います。

井ノ口委員

回転率が悪いということは数字の上でもわかっていることですので、どうせ空いているのであれば、思い切った料金体制をとってほしいと思います。6億3,000万円も市の一般会計から繰り入れしてもらえなければ運営していけない、1台車が入る度に500円の補助金を出しているのと同じですから、市民が駐車して500円お金を出すのであれば、1時間は普通の料金で2時間目からは割引をすとか、いろいろなやり方があると思います。そうすると、民間の駐車場からの反発も出てしまうかもしれませんが、アクトシティのイベントに行くと、2時間いれば、駐車場料金が1,000円近くになってしまいます。延長料金については、市の公共施設に入った場合には、駐車券に記録を訂正させるような装置を作るなどし

て、帰るときには割引した料金になり、安心して中央に来られるようにしてほしいと思います。一昨日も楽器博物館に外国人を連れて行きましたが、説明しているうちに2時間30分かかってしまい、かなりの金額を払うことになりました。公共施設を利用するにあたっては、そちらで入場料も払うこともあります。市内を案内するときに、駐車場料金が高いと必ず言われます。民間から文句を言われなくするために、公共施設を利用した場合の割引制度ということであれば、認知されると思います。その結果、利用率、稼働率が上がれば、その分は必ずプラスになってくると思います。理由の付く割引であれば、是非、導入していただきたいと思いますので、検討してください。

都市計画部長

一つご案内させていただきますが、現在、公共施設利用者に対しての減免制度ということで、はまホール(旧市民会館)及びこども館をご利用の方には割引をしています。駅北駐車場については周辺の公共施設や、新たに東地区で展開するイベント等もあると思いますので、検討して利用促進に繋げていきたいと思っています。

井ノ口委員

是非、検討してもらいたいと思います。

もう一点は、民間の駐車場はほとんどが無人化です。極力無人化ということを将来的に検討されて、人件費を削減する方向を検討していただきたいと思っています。

山口委員

私は、今の30代の方々が、希望を持てる浜松市、日本を考えたときに、この行革審が何をやるのかということ念頭に置いています。未来への投資とは何なのかということを中心に考えています。それが福祉か教育かいろいろな場面があると思います。

先ほど伊藤委員の発言のなかで、トランジットモールについてのお話がありましたが、浜松市は先進的な市でした。配置を見てわかるように、その計画を中心に据えて、周辺に車を置いて、都心部は歩く空間ということで積極的に取り組んできたと思います。でも、そのとおりにならないというのは、おそらく未来への投資だったと思います。トランジットモールの実験の日は大雨で、商業者や買い物に来た方の意見が不評であったと思います。それでなんとなくトーンダウンしてきたことがあると思います。やはり、ビジョンとリーダーシップと未来への投資と、現状をどう維持する

か、バランスをどう取るかということが非常に重要だと思います。駐車場だけを責めても駄目で、中心4区の高齢化率は25%と北遠地域と同じ状況で、中心部の小学校は統廃合を進めざるを得ない、周辺部の小学校は増築しなければならない状況があるし、中心街の商業の売上高も下がり、従業者人口だけは減っていないのではないかと思います。中心街に住んで中心街が高度化、高密度化して楽しい街になるための政策を取ろうとしても、全体の政策の整合化が図られないために、現在のようなことが起きているわけです。そこに、一本、最優先課題を決めたら、各部各課が優先順位を共有し、オートレースのようにたくさんのエネルギーを未来に向けて投資してほしいと思います。私はこの中で唯一女性で、次の世代を産む性なので、それをとても意識して考えております。都心部が楽しくないということが大きいと思います。

辻委員

答えられる範囲で、三点お伺いしたいと思います。最初の説明で、指定管理者制度を6つの駐車場に導入するという話があったと思います。

都市計画部長

来年度から導入します。

辻委員

それは大きい改革なので、それを具体的に説明する必要があるのではないかと思います。その話がないので、年度も区切っているわけですから、その需要を詳しく説明してもらいたいというのが一点目です。

二点目は、経費で特に民間と公共を比べた場合に、職員の人件費の使い方が随分違うと思います。私が神奈川県のある市で調べたときは、民間に比べて2倍以上、公共駐車場もシルバー人材センターなど安く委託するのですが、機械にはかなわない。したがって、民間に管理運営させた場合に経費が人件費相当の部分で節約ができるのか、それを見込んだ発注額を算出しているのだろうかということが二点目です。

三点目は施設のことを考えると、地下駐車場が経費的にかかるのに対して、公共でも平面自走式のものは比較的採算が取りやすくなっていて、それが、今の浜松市ではどうなっているかということをお聞きしたいです。

都市計画部長

指定管理者制度は来年度から取り入れます。グループは二つに分けております。Aグループはザザシティ、新川南の駐車場、Bグループは他の4駐車場です。それらの内容については、利用料金制度は導入せず、現状の

料金体系で指定管理者制度を行っていきます。内容も営業時間等々については、変わりはありません。

二点目の管理に伴う状況についてですが、現在、市営駐車場は建設公社に委託していますが、平成16年度末で職員18名、臨時職員3名でございます。18名のうち、現業の業務に従事する方が11名ですので、現場で従事するのは、臨時職員を含めて全部で14名います。内訳はザザシティ10名、東田町地下駐車場に3名（及び万年橋に1名）を配置しています。また、民間に業務委託しているのは18名で、そのうち9名がザザシティ、東田町が5名（万年橋が3名、駅北が1名）です。公社職員と民間との人件費の価格差がどういうところにあるかということですが、現業の方々は市の給与水準に合わせていますので、長く勤めていただき年齢が高まれば、給与も上がっていきます。民間の場合は、営業としてどれだけ活用するかですので、人件費のところまでは、今度の指定管理者制度のなかで、まだ内訳をもらっていないので、価格差はこれから検証していきたいと思っています。

三点目については、地下駐車場と平面駐車場は、言うまでもなく、平面駐車場が一番採算が取れます。地下駐車場は初期投資が地上の立体と比べると、4倍から4.5倍の建設コストがかかります。他の駐車場については立体の建物になっていますので、これを潰して平面にあえてすぐ転換する考えはございません。これも利活用できるようにしていきたいと考えております。

会長

概ねよろしいですか。

最後になりますが、駅南地下駐車場で、県が既に指定管理者制度に移っていて、その実績を見ると管理費9,000万円が2,400万円になり、6,700万円下がりました。74%のコストダウンができた。市の6つの駐車場でも導入して、このようにコストダウンできれば、大変大きな金額になり、繰入金は大幅に少なくなると思われます。したがって、指定管理者制度や民営化など、いろいろなことを考えながら、稼働率40%に上げていく方策に取り組んでほしいと思います。また、1箇所だけ民営化して、競争させてみるなど、あらゆる努力をする必要があると思っています。駐車場は、先ほど井ノ口委員の発言にあるように、年間124万台が利用して、6億円を一般会計から繰り入れしている。累計で124万台が駐車したということで、1台あたり500円補助していることになります。これは大きいです。皆さん駐車料金が高いと言っていますが、もう500円

あるわけです。

中心街も魅力を持った商店街作りをしないと、人が来ないので、商店街の皆さんも協力していただくことは必要だと思います。

それでは、公共用地取得事業についての質疑に移りたいと思います。

これは、先行して取得するのが主ということですね。先行して取得したけれども使わなくなったという整理が問題。また、新市合併に伴って市有地が増えましたから、この遊休地をどうするのか。新たに先行取得していくばかりではなく、どうしても見込み違いはありますから、それはやむを得ないとして、見込み違いのものを早く処理をする。また、新市合併に伴っての市有のものを整理する、このようなことではないでしょうか。

また、保有状況が浜北に偏っているようですが、いいのですか。

都市計画部長

それぞれ目的がありまして、特に浜北の場合は、自ら積み立てた開発基金を活用している意味でも、政策上必要なものは自ら基金を作り、先行取得していくことに充てているということで、自助努力として行われてきています。しかし、当初の整備目的に対して、状況が変わってきたというような問題を、今後、どのように有効活用していくかということが、共通認識の課題だと思っております。これについては今後、新市全体の建設計画などを含めたなかで、整理されていくべきものだとして理解しております。

井ノ口委員

塩漬けの土地は、どのくらい保有しているのですか。

都市計画部長

別添資料2 - 10、公共用地取得事業の保有表示の一覧表で見ていただくと、舞阪庁舎用地は約1万1,000㎡ございます。再開発事業用地で約447㎡、これは浜北の用地です。浜北警察署建設用地が284㎡。これらについては大きく整備目的が変わってきています。その他については、年度のズレはありますが、この目的に沿って今後土地活用していきたいと考えております。下の表については、当初目的とした取得目的の一覧表で、少し具体的に記載をしたものです。浜北のなゆたという再開発事業を行ない、その関係権利者の代替用地だったわけですが、これも完了しました。浜北署については、場所が変わったということで現在見通しが立っていないということでございます。

秋山委員

区役所を建てる時に、坪単価100万円というのが気になった数字ですが、同じように気になった数字を見つけましたのでお聞きします。別添資料2-10で、取得価格の合計が約90億円、保有面積が約10万㎡です。そうすると㎡あたりいくらになるのですか。

都市計画部長

平成16年度末段階の保有面積を、残高で割り戻した場合に、㎡あたり約8万6,000円です。坪単価では、約28万6,000円です。(後日、都市計画部で再計算した結果、㎡あたり約6万5,000円、坪単価は約21万4,000円となります。)

秋山委員

スポーツ施設など、再開発事業地が浜北あたりの面積が多い割には高いのではないかと思ったのですが、いかがですか。

都市計画部長

区画整理事業などは、浜松の都心部の南浅田や高竜、上島であり、価格的には高いところです。道路用地は浜北ですが、浜北の都心部のところです。したがって、合算の面積での単価となります。それぞれの明細はございますので、後日資料として提出させていただきます。

会長

平口スポーツ施設用地で、取得価格が30億円で、残高が12億円というのはどういう意味ですか。

都市計画部長

資料に不足している部分がございます。申し訳ございません。

取得をしたのが89億2,463万円(移転補償費を含みます。)ですが、この時の取得面積が18万5,142㎡です。資料に書いてある保有面積に対して8万㎡ほど少なくなっていますが、これは処分されているということです。表のなかに取得価格に対して取得面積が入っていないので、資料不足で誠に申し訳ありません。

会長

平口スポーツ施設用地は取得価格が30億円で、現在の帳簿の実際評価が12億円と思ったのですが、そうではないのですか。

都市計画部長

これは、取得した原価に対する金利もついてきて今の価格になっていま

す。平口は当時取得価格が約30億円で、取得面積が13万2,921㎡
ございます。今は活用している部分があるので、5万4,000㎡なので、
12億円となります。この表の作り方は誤解を招くようなかたちになり
ますので、改めて提出いたします。

会長

これは表の作り方がよくないですね。真実を書いてください。

都市計画部長

はい。平口スポーツ施設用地については、取得価格30億4,800万
円に対して取得面積が13万2,000㎡です。これを㎡単価にすると、
約2万2,000円、坪単価7万6,000円という価格でございます。

伊藤委員

67億円の現在の残高を時価で評価すると、ここにはかなり含み損が入
ってきていますか。

都市計画部長

これは、どうしても時価で評価すると評価損が出てくると思います。

会長

借入金利を原価に上乗せしていくから、赤字が出ないようにしている。
時価評価すると評価損が出るという傾向があるといえるのでしょうか。

都市計画部長

今の実勢の価格にしていくと評価損が出るかたちになると思います。

会長

民間では金利は経費で赤字にします。あなたたちは原価に上乗せしてい
くので永久に赤字が出ないのですよ。それがお役所の計算書ですので、仕
方ありませんが、物の見方はそれではいけないと思います。随分評価損が
出ていると思います。

井ノ口委員

公共用地取得はほとんどが起債をして行うわけですが、そうした時に、
見込み違いで土地が余った場合、その起債には制約などがあるのですか。

都市計画部長

先ほど三つの事業債をご説明しましたが、そのうち公共用地先行取得事
業債は、起債を申請した後10年以内に公共事業の用に供するというのが
決まっています。今回、区画整理事業で活用していますので、これは公共

団体施行ですので、間違いなく実施していくものです。地域開発事業債は、仮換地の調整で使っているものですが、これは一般的な都市開発事業で、区画整理や宅地造成事業にも活用できますので、目的は区画整理事業ということで取得しましたが、事情によって変える場合には、この対象になる事業債に切り替え、例えば他の代替用地などに使うことができます。都市開発事業債は、これは地方公共団体が公共施設や都市開発のためという目的ですので、例えば公園を都市施設で作ろうとしたが、事情によって変わった場合には、街路事業の代替地に使うといった切り替えをしながら整理をしていくかたちになります。

秋山委員

よく民営化と言われていますが、民営化できない唯一が都市計画部だと思しますので、都市計画部で、是非、良い浜松市を作る全体プランを作ってくださいと思います。そのなかで、駐車場に絡む話で、指定管理者制度について、いろいろなところに出てきているのですが、指定管理者制度を導入することによって、単純に市の職員以外の方が行うということで、金額を下げるという発想では、手を挙げてくれる人がいなくなると思います。そういう意味で、指定管理者制度に合わせて、いろいろな意味での自由度、先ほどの料金、時間、しくみであるとか、市でやっていたらできないような自由度のある施策を行えるような、自由度を与えた上で、指定管理者制度を実施していけば、ある範囲が民営的なかたちになるのではないかと思います。良い都市計画をしていただければありがたいと思います。よろしくお願いします。

会長

資料をお願いしたものは、後日提出していただくようお願いいたします。最後は、学校教育部長から、育英事業、学童等災害共済事業についてご説明をお願いします。

浜松市水野学校教育部長から、育英事業、学童等災害共済事業について説明。その後、質疑応答。

井ノ口委員

育英事業は、昭和39年に川上嘉市先生の寄贈及び浜松信用金庫の寄贈により基金が設立されたわけですが、この当時は経済的に恵まれていない家庭の子女が多くいたと思いますが、時代背景が移り変わってきて、現在

ですと、大学進学するのに手持ちがないという方はいらっしゃるのではないかと思います。そういう意味でも、制度があるなら借りようと、安易に借りられる傾向が強くなってきたのではないかと推測をしています。これが8人の滞納者の結果に現れているわけですから、育英事業を未来に渡って市が行わなければいけないのか、あるいは市が保証をしながらも、民間の銀行にお願いしていくという計画は立てられないのでしょうか。

学校教育部長

収入は当時と比較すると増加している状況が多分にあると思います。ただ、何人かの子どもさんが、例えば大学1年生と3年生というような、複数子どもさんを大学に通わせるケースも増えております。日本学生支援機構(昔の日本育英会)の制度や、民間の奨学金制度、学校独自の奨学金制度など、多くの奨学金制度がありますが、そのなかで、この育英事業への応募の定員は40人ということで、これまでの推移を見ると、定員を上回る応募者があり、また、合併により数が増えてくる見込みがあります。そういう意味で、引き続き継続してまいりたいと考えております。

中山委員

今まで、この審議会に出席して、特別会計についていろいろなところが明らかになってきて、よくわかったのが、繰入金と繰出金という言葉です。これは、各部がそれぞれ担当して縦割り制になっているのですが、それを横断的に見ている組織が、市のなかにあるのでしょうか。また、その組織があるのであれば、誰が管理しているのか。今、聞きたいのは、そういう組織があるのであれば、学校教育部長が、そういうところに出ているのかどうかということをお聞きしたいです。

学校教育部長

それについては、財政課が主な課となっていると思います。

中山委員

これは、全体を見るところが絶対に必要だと思います。他の特別会計についても、横断的に見ていくことをして、そこで全体で削減をしていくということをしていかないといけないと思います。浜松市では、それが企画なのか、財政なのか、総務なのかがわからなかったので、確認させていただきました。

有高委員

学童災害ですが、給付費の細かい内訳がないので、どのようなシミュレ

ーションをされているのかわからないのですが、単純に見ると、一般会計から繰入金の800万円がないと、共済としては成り立っていないということだと思います。私のいる労働組合でも同じような共済があり、今は金利がない状態なので、基金を毎年取り崩しているのが事実としてあるわけです。そうなるで見舞金を減らすか、掛け金を上げるかのどちらかしかないと思います。そうなってくると、特別会計のなかで、今後どうしていくというところが載っていないので、その考え方をお聞かせいただきたいと思います。

また、実際の歳出の給付金で死亡給付（見舞金）や傷害給付（見舞金）がいくらあったのでしょうか。つまり、給付金の歳出がどのような傾向にあって、それに対して今後、学童等災害共済事業をどのようにしていくのかという市の考え方を伺います。

学校教育部長

過去3年間の状況ですが、件数は平成12年度2,214件、平成15年度2,101件、平成16年度2,200件でございます。これは保護者が150円、市が150円の掛け金となっておりますが、今後合併により児童数が増え、掛け金の収入が500万円ほど増え、平成元年度の状況に戻りましたので、掛け金の値上げについては、しばらく推移を見ながら検討させていただきたいと思います。なお、補足ですが、この制度は浜松市独自のものです。別に、日本スポーツ振興センターの共済制度にも加入しています。その制度では、死亡されたときは、今年度から2,500万円から2,800万円に上がりましたので、市の独自の制度と合わせて3,300万円の支給がされます。しかし、日本スポーツ振興センターの保険は、例えば子ども会の活動や少年団の活動、ボーイスカウトの活動については対象ではないので、この制度を設けているということです。この制度は各児童とも助かっている制度ですので、今後も続けていきたいと考えております。

有高委員

私はこの制度が駄目だと言っているのではなく、私の子どももお世話になったので、制度について異論があるわけではないのですが、浜松市として共済のシミュレーションがよく見えないので、そこをお聞きしたかったのです。

井ノ口委員

一般の保護者は、掛け金が150円ということで額が低いため、認識が

浅いのではないかと思います。しかし、それで保護はされていると思います。そこで、最高額が500万円というのは、当初から変わっていないと思います。

以前、中学生がサッカーボールを後頭部に当てて、因果関係はわからなかったのですが、結果的に亡くなってしまい、その保護者が訴訟を起こしたという事件がありました。校長は同級生で、私に相談されたのですが、500万円の小切手を持っていったら、目の前で叩きつけられて返されたという話を聞きました。そこで、私が代理で行きました。昭和47年と現在の500万円では、かなりの違いがあると思います。掛け金が150円で安いに越したことはないのですが、せめて500円くらいの掛け金にして、全体の制度を見直す時期が来ているのではないかと思います。そして、保護者にも意識を持ってもらうことが大事だと思います。私も学童等災害共済審査会の審査員になった時期があり、良い制度だと当時思いましたが、時が経てば保護者の意識も変わってきますので、この年数を考えると、合併を機に見直すべきではないかということ提言させていただきます。

会長

私は少し意見が違うのですが、今回、私もこの審議会によって、いかに特別会計が多いかということがわかりました。一般会計が主流で、特別会計は少し付属する程度だと思っていたのですが、一般会計よりも特別会計の方が大きいくらいになっている。中山委員も発言されましたが、縦割りで各部にいろいろある。そういうなかで、これを聞いて思ったのですが、育英資金の問題は、財産収入が53万1,000円で、一般会計からの繰入金で1,500万円、諸収入が2,400万円ということで、財産からの収入はゼロに近いという状況ですね。

私の会社でも、社会に奉仕しなければいけないということで、育英資金を作りました。10億円で作ったのですが、貸与と違い、支給です。そういう点で、貸与の時代は終わったと思うのです。育英資金を貸与した人に滞納という犠牲者が出るということで、功罪相半ばしてしまう。したがって、使いなさいということで支給しています。その理由は、私どもは全県で募集しているのですが、応募者の中で、意外に多いのは生活に困っている方で、大半が母子家庭です。両親が離婚した家庭の子どもが高校へ進学できないのです。今ここでその統計はありませんが、7割近くが母子家庭という状況です。卒業して就職すれば、1人平均30万円の滞納も1万円ずつ返せば3年で解決するわけです。それを滞納しているということは、学校教育で罪人を作るだけです。私の会社も10億円の育英資金で、高校

生2万円、大学生5万円の支給をしています。全部で40人いますが、年々増えていきます。伊藤委員の会社にも育英資金があるそうで、浜松信用金庫にも財団があるのです。そうすると、この特別会計の育英事業をやるよりも、他のことを行って、基金については浜松信用金庫とヤマハに返して、今作っている財団と一緒にしてもらい、より効率的な運用をしていただくようにして、特別会計について整理していくべきではないでしょうか。基金、制度があることにこだわるべきではないと思います。私の会社の育英事業では、学校のOBの方1人とパートで事務はできてしまいますから、そういうやり方で、時代が変わったのですから、思い切ってください。

そういう意味でいうと、学童等災害共済事業の特別会計もやめるべきではないかと思います。このしくみやめるべきということではありません。部長の説明では、この事業は極めて有効だとありましたが、私は有効だと思っていません。それは、昔と違って、今は災害に対しては、そのほとんどが訴訟問題になっています。学校教育部の特別会計で行わなくても、一般会計で毎年、事務処理していけばできると思います。あまりにも特別会計を細分化しすぎて、特別ではなくなってきたままです。市税の滞納や健康保険の滞納から見ても、父兄から150円集めるよりも、一般会計で全て処理する方が、いかに事務が効率化できるかだと思います。部長も一般会計に対して、繰入のお願い、交渉などを行っていると思います。ですから、もうそういうことはやめていくべきではないか。特別会計への繰入金があり、繰入とは何かということで、よく見てみると一般会計からの補填となっている。そういう点で、ぱったりやってほしいのです。そして、学校教育本来の仕事をしていただく方が良いのではないかという感想を申し述べます。

辻委員

特別会計の話がありましたが、いろいろな特別会計を作って、そのなかで銀行借入れをしたり、ということになると問題になるとは思いますが、基本的には受益と負担を明確にすることが重要なことだと思います。私は特別会計があっても、むしろその方がプラスに作用する場合も多いのではないかと思います。受益者負担ということで、ある程度受益者に一定の負担を自覚のために持っていただくというのは、場合によっては必要ではないかと思います。

育英事業は、私も大学に携わっていますので複雑な心境なのですが、確かに一時期までに比べれば、この必要性がなくなってきたと思うのです。しかし、会長も言われたように、いろいろなかたちで所得格差が開きつつ

あるし、固定化しつつあるという問題があります。また、大学院の授業料が高くなってきています。良い例が、ロースクールなのですが、医学部に比べれば安いですが、結構な額を長期間に渡って払っていかないと弁護士になれなくなっている。こういう状況が生まれてきて、ある意味では新しい奨学金の必要が高まっていて、これがアメリカに比べると日本は充実していないと思います。メニューの多様化、充実が必要だと思っています。現在の浜松市の制度では、優秀な大学と経済的理由が支給条件になっていますが、実績ベースでどのくらいの所得制限があり、成績等はどのくらいの条件になっているのか。また、現在、減免の制度があるのかどうか。また、確かに、全部支給してしまった方が簡単なのかもしれませんが、例えば、ロースクールに行きたいという人は、後で稼ぐわけですから、取り返したほうが良いと思います。そこをどう考えているのか、お伺いしたいと思います。

学校教育部長

所得の状況は、両親合算の所得で平均540万円、最低額は0円、最高額は1,000万円ほどです。選考の基準は、学業成績が優秀であることとして、高校の5段階評価で平均3.5以上です。母子家庭は優先します。また一家庭で複数大学に行く子どもさんがいる場合は配慮しています。減免の制度はありません。

会長

それでは、本日予定した議題はすべて終了いたしました。

以上をもちまして、第4回浜松市行財政改革推進審議会を閉会いたします。本日はありがとうございました。

3 閉 会

事務局

ありがとうございました。次回の第5回審議会は、10月30日(日)、場所は、東田町の浜松市地域情報センター1階、午前9時15分から開催いたします。今回は開場が変わりますので、ご注意くださいと思います。テーマは、外郭団体等について行ないますので、よろしく願いいたします。

会議録署名人