古石ひでさと4期目に向かっての議会活動　ひでさと

古　石　後援会だより

URL：http://古石.com/

第　３９３５号
発行令和３年１１月
古石　ひでさと後援会事務所
岩見沢市幌向南１条１丁目
TEL　２６－２２２６

市政についてご提案、ご意見などがありましたらお聞かせください。

E-mail-furuishi@gray-plala.or.jp

文章を入力してください。

支援金で乗り切れる／来店機会増期待

道内企業 歓迎の声

経済対策

本格回復へ 効果疑問も

政府の新たな経済対策が19日に閣議決定され、売り上げが大幅に減少した企業に対する新型コロナウイルス対策や経済活性化策が盛り込まれたことに、道内の経済関係者からは歓迎の声が上がった。ただ観光支援策「Ｇｏ Ｔｏ トラベル」の早期再開など持続的な支援を求める声も根強く、道内経済の本格回復につながるか疑問視する見方もある。（麻植文佳、三坂郁夫、堀田昭一）

「支援金があれば何とか当面乗り切れそうだ」。札幌観光バスの福村泰司社長は、新型コロナウイルス感染症の影響で大幅減収となった企業に返済不要で支給される最大２５０万円の「事業復活支援金」が決まったことに胸をなで下ろす。18歳以下の子どもを対象に10万円相当を給付する支援策も、子育て世帯の消費を促すのではとの期待がある。コロナ下の巣ごもりや時短要請などで飲食業界は大打撃を受けた。ハンバーグレストラン「びっくりドンキー」などを展開するアレフの広報担当者は「家族だんらんの場として外食を選んでもらえれば」。百貨店関係者も「親子で来店する機会が増えることを期待したい」としている。

ただ支援金や給付金が道内経済の回復につながるかは見通せない。道内でセンチュリーロイヤルなど４カ所のホテルを運営する札幌国際観光の桶川昌幸社長は支援金について「感染対策の一部に役立てたい」とするものの、「観光業の回復には道外客の需要取り込みが不可欠」として「Ｇｏ Ｔｏ トラベル」の一日も早い再開を要望。子どもへの10万円相当の給付には「生活が不安定な中で貯金に回す家庭が多い」（経済団体幹部）と懐疑的な見方も多い。

経済対策では、新型コロナ禍による外食需要の低迷などで深刻化しているコメ余りに対処するため、15万トン分の保管や販売促進にかかる費用の支援が盛り込まれた。ホクレン関係者は「支援自体はありがたいが、対策期間が終わりコメが市場に出回れば米価をさらに押し下げるので、根本的な対策にはならない」と話す。

アングル

通勤や通学に不可欠

余市―小樽 存廃で意識差

道新幹線札幌延伸で経営分離の在来線

影響限定的 関心低く

【余市、小樽】2030年度末の北海道新幹線札幌延伸に伴いJR北海道から経営分離される並行在来線の函館線長万部―小樽間のうち、余市―小樽間（19・9キロ）の鉄路の存廃を巡り、隣接する後志管内余市町と小樽市の意識の違いが表面化している。余市は小樽への通勤や通学で使う町民が多く存続を求める声が強い一方、小樽では沿線住民の少なさもあって関心が低く、存続に伴う地元負担への懸念もくすぶる。足並みがそろわないまま、道は年内にも存廃の方針を決めようとしている。（鈴木孝典）

「バス転換して（通勤、通学時間帯に対応できるだけの）運転手は確保できるのか」「鉄道は廃止すると二度と復活しない」。10日に開かれた余市町議会の並行在来線の存続等に関する調査特別委員会で、町議からは鉄路存続を求める声が相次いだ。

経営分離後の長万部―小樽間の並行在来線について、道は今年４月に①第三セクターで全線鉄路を維持②全線バス転換③余市―小樽間は鉄路を維持し、その他をバス転換―の３案を沿線自治体に提示。11月には、経営分離後30年間の累計赤字額を①は864億6千万円②は約710億円③は約258億円と試算した。

長万部―余市間は利用者が少なく赤字がかさむため、バス転換の流れが強まっている。一方、余市―小樽間の1キロ当たりの1日平均輸送人数（輸送密度、18年度）は2144人で、ＪＲ北海道が「単独では維持困難」とする路線の基準（２千人未満）を上回る。余市は人口約２万人で小樽への通勤、通学が多いため、斉藤鉄輔町長も「鉄路を残すように努力する」との姿勢だ。

先の衆院選で道４区（札幌市手稲区、西区の一部、後志管内）で４選した自民党の中村裕之氏（余市町出身）も「鉄路をＪＲの経営のままで残すべきだ」と主張。ある余市町議は「政府・与党主導で、地元負担を抑えた形で鉄路を残す動きが新たに出るのではないか」と期待する。

対照的に小樽では、鉄路存続を巡る議論は盛り上がっていない。小樽―余市間にある市内の駅は塩谷、蘭島の二つの無人駅のみ。両駅やその周辺の人口は約3600人で、市全体の約３％にすぎない。ＪＲとほぼ並行して路線バスも走っているため、市は「地域の足は確保されていて、鉄道廃止の影響は限定的」（市新幹線・まちづくり推進室）とみる。

また、同区間の線路の約４分の３が小樽市内にあるため、鉄路を存続させた場合の地元分担金の拠出額が余市より高くなる可能性があり、小樽の経済団体幹部は「小樽市民にとってメリットを感じにくい」と話す。

これに対し、関西大の宇都宮浄人教授（交通経済学）は「鉄路を残せば、余市に行く人が小樽に立ち寄る経済効果もある。現状で約２千人もの輸送密度がある路線は、潜在的な利用需要も見込まれるため、使いやすいダイヤに変えるなどして存続させるべきだ」と指摘。今後は道の判断が焦点となるが、道総合政策部交通企画課は「沿線自治体の並行在来線に対する考え方はまちまちで、難しい判断を迫られる自治体もあるだろうが、持続可能な公共交通のあり方を道としても地域と一緒に考えていきたい」と述べるにとどめた。

ＪＲ余市駅で小樽方面に向かう列車に乗り込む乗客たち。通勤、通学の時間帯には、ホームに行列ができる＝16日午前７時

ニッカ余市蒸溜所 旧三井銀小樽支店

重文へ

文化審答申

国の文化審議会（佐藤信会長）は19日、「霧島神宮本殿・幣殿・拝殿」（鹿児島県）を国宝に指定するよう末松信介文部科学相に答申した。重要文化財（重文）には「ニッカウヰスキー余市蒸溜所施設」（後志管内余市町）と「旧三井銀行小樽支店本館、附属家」（小樽市）を含む10件、登録有形文化財には「銀座ライオンビル」（東京都）など建造物91件を指定・登録するように求めた。（大能伸悟、松嶋加奈）

国産ウイスキー製造の歴史を今に伝えるニッカウヰスキー余市蒸溜所

小樽の銀行街を象徴する旧三井銀行小樽支店

霧島神宮は国宝指定

所有者ら「歴史を後世に」

ニッカウヰスキー余市蒸溜所は「日本のウイスキーの父」と呼ばれる竹鶴政孝氏が1934年（昭和９年）、前身の大日本果汁を設立したのが始まり。事務所棟や貯蔵棟、研究室などがウイスキー製造の歴史を今に伝える。石造りの外壁や木造洋館など調和のとれた外観が特徴で、審議会は「北海道における近代産業遺産として、歴史的に価値が高い」と評価した。

1927年（昭和２年）に建てられた旧三井銀行小樽支店は「商都・小樽」の象徴的存在。当時、地方では珍しかった鉄骨鉄筋コンクリート造りで、金庫室の内壁に鋼板を張るなど、最新の防火、防犯対策が施された。石材の質感を生かした外壁は、欧米で造行したルネサンス様式を「洗練された意匠で取り入れている」と評価された。

答申通り両方とも近く指定される見通しで、道内建造物の重文は33件となる。

霧島神宮は天照大神の命で高千穂峰に降り立ったとされるニニギノミコトを祭る神社で、社殿は1715年に再建された。壁、柱などに丸彫りの彫刻、絵画を配し、朱塗りで仕上げた極彩色の装飾が特徴。銀座ライオンビルは戦前から営業を続けるビアホールの一大傑作との評価を受けた。

「ニッカウヰスキー余市蒸溜所施設」と「旧三井銀行小樽支店本館、附属家」が国の重要文化財に指定される見通しとなった。いずれも歴史的な価値が高いだけでなく、観光施設としても広く知られる。所有者は道内を代表する遺産として後世に伝える気持ちを新たにしている。

ニッカウヰスキー（東京）の岸本健利社長は「創業者竹鶴政孝が選んだ余市の地で、日本のウイスキーの歴史を後世に伝え続けたい」とのコメントを発表した。欧州の城館を思わせる事務所棟やドイツ壁仕上げの木造洋館などの建物群は、竹鶴氏の妻リタ夫人の故郷スコットランドの街並みを連想させる。

2024年に創業90周年を迎える蒸溜所では今年４月、ハイボール人気に乗じて32年ぶりに新貯蔵庫を着工。10月には「ニッカミュージアム」を新設開業した。企業として新たな一歩を踏み出した年に近代産業遺産として高く評価されたことで、新旧施設の価値はさらに底上げされた。

一方、旧三井銀行小樽支店は、小樽が金融集積地となる契機をつくるなど、まちづくりにも重要な役割を果たした。現在は公益財団法人似鳥文化財団（小樽）が運営する「小樽芸術村」の施設の一つで、小樽の銀

コメ需要、初の700万㌧割れか

農林水産省は19日、コメの生産に関する最新の指針を公表した。来年作付けする2022年産の主食用米の需要は692万㌧と、人口の減少を背景に初めて700万㌧を下回るとの見通しを示した。その上で、需要の減少に対応して作付け転換を進め、作付面積を21年産に比べ約４万㌶少ない約126万㌶に削減する必要があると試算した。

農水省は、需給の安定へ在庫の積み上がりを避けるため、コメ農家に大豆や飼料用トウモロコシなどへの転作を呼び掛ける方針。21年度補正予算案と22年度当初予算案で転作支援策を検討する。

金子原二郎農水相は19日の閣議後会見で「（主食用米に再転換しにくい）定着性の高い作物への計画的な転換を進め、需要に応じた生産を推進していく」と述べた。

22年産米 生産面積5.5％減

米対 過剰在庫解消目指す

道内のコメどころの農協組合長らでつくる北海道農協協米対策本部（米対）は、2022年産の主食用米の生産面積を前年比で４９００㌶（約5・5％）減らし、８万３５００㌧程度にする必要があるとの方針を確認した。新型コロナ禍に伴う外食需要の減少などでコメ余りが深刻化しているため、今後３年間で過剰在庫の解消を目指す。

17日に札幌市内で開いた会合で確認した。生産面積を巡っては、道やＪＡ北海道中央会などでつくる北海道農業再生協議会水田部会が例年12月中旬に「生産の目安」を正式決定しているが、おおむね米対に沿った数字となる見通し。

23、24年産の生産面積は、これまでの度重なる減産により、道産米の需要に対応できなくなる恐れがあるため、それぞれ前年比５８００㌶、３４００㌶増やすことを想定している。米対が複数年にわたる生産計画を示すのは異例だ。

ホクレンによると、10月末現在の道産米の在庫は５万９千㌧と、適正規模とされる２万㌧の約３倍。米対は、３年後の24年の在庫量を２万㌧に設定、平年並みの作況が続くなどの条件下で逆算した場合を試算した。22年の在庫量は９万㌧に膨らむものの、23年は３万９千㌧に減少すると見込んでいる。（堀田昭一）