

# 庁議の概要

開催日：H17.4.18

## 項目

- 1 県庁本庁舎の耐震改修計画基礎調査報告について【総務部】
- 2 知的財産について【産業技術委員会事務局】
- 3 その他

## 内容

- 1 県庁本庁舎の耐震改修計画基礎調査報告について【総務部】

総務部から、県庁本庁舎の耐震改修計画基礎調査報告について説明があり、以下のとおり意見交換を行った。

### 【説明概要】

- ・平成8年度に県庁本庁舎の耐震診断を行った。本庁舎は震災時に防災機能の中核を担うことが求められているが、診断結果は、「倒壊の可能性あり」であった。
- ・主な耐震改修方法は3種類あり、耐震補強（在来工法）、免震レトロフィット（補強）工法、制震レトロフィット工法である。
- ・本庁舎の耐震改修工法として提示された3案は、鉄骨を補強するなどの耐震補強（在来工法） 地下一階に免震層をつくる(B1F柱頭免震レトロフィット工法) 新たに地下を掘り下げ免震層をつくる(基礎免震レトロフィット工法) であり、工事期間・工事費・工事中の業務への影響などを比較した結果、案が最も優れていると考えている。
- ・今後のスケジュールは、平成17年度に庁内検討組織を発足させ、平成18年度に耐震基本方針、平成19年度に基本設計、平成20年度に実施設計を作成し、平成21年度に工事着工する計画である。

### 【主な意見】

- ・免震レトロフィット工法で用いる鉄とゴムの耐用年数はどれくらいか。60年くらいであるが、ゴムの更新費用はそれほど高価なものではない。

- 2 知的財産について【産業技術委員会事務局】

産業技術委員会事務局から、知的財産について説明があり、以下のとおり意見交換を行った。提案については了承した。

### 【説明概要】

- ・2年前に知的財産基本法が施行され、地方公共団体の責務として、知的財産の創造、保護及び活用に関し、地域特性を活かした自主的な施策を策定・実施することが明記された。
- ・できれば平成17年度の早い時期に、県全体としての知的財産戦略の作成に着手したい。
- ・平成17年度の前半に月1回程度の勉強会を開催したい。勉強会の対象者は、各部局企画課・主管課の班長クラス及び担当、公設試験研究機関の研究企画担当である。
- ・現在7都道府県で知的財産戦略を策定済みで、16府県で検討・策定中である。
- ・知的財産の定義は、特許、商標、意匠、植物の新品種を扱う種苗法の体系、著作権法の体系を含んだものとなっている。高知県では、著作権についてはまだ成熟したものとなっていないので、著作権法の体系を除いたものを策定したいと考えているが、植物の新品種を扱う種苗法の体系については知的財産戦略に加えたいと考えている。知的財産戦略を策定済みの都道府県で、農業関係を扱っているのは福岡県と北海道である。

### 【主な意見】

- ・ 現在は知的財産をどのように全庁で共有しているのか。  
県庁内ではそれぞれの部局が保有しているのみであり、共有はされていない。民間の間では産学連携の取り組みの中で出てきたもの以外はほとんど共有されていない。
- ・ 北海道の知的財産戦略のようなものを策定したいと考えているのか。  
詳細は異なるが、体系としては北海道の知的財産戦略がよく整理されたものとなっていると思う。

### 3 その他【港湾空港局】

大阪高知特急フェリー(株)の破産について説明があり、以下のとおり意見交換を行った。

#### 【説明概要】

- ・ 園芸貨物の約 30%がこの航路を利用している。他にも県内の多くの企業が航路を利用している。利用企業の従業員だけで5,000人を下らないと考えられるので、大きな影響が出る。
- ・ 航路が廃止されると、利用企業のコスト増加は合計で約7億3,000万円になると試算されるので、1次産業や2次産業に大きな影響がでる。
- ・ 6月28日までは、破産管財人が運行を続けることで裁判所の決定が出ている。船体使用に関しては、鉄道建設・運輸施設整備支援機構との協議が必要である。大阪市港湾局と大阪市埠頭公社との協議も必要である。
- ・ 7月24日に5年に一度の船体検査を受ける必要があるので、今月中に後継事業者を決定し、船体検査のドックを決める必要がある。
- ・ 4月15日に大阪高知航路存続対策協議会を発足させ協議を行ったが、関係市町村や民間からの金銭支援は難しいので、県が支えてほしいとの意見が多かった。
- ・ 県内の公共交通のあり方を庁内で議論するべきであるとの意見や、対症療法ではなく公共交通全体を考えるべきだとの意見を先日の県議会企画建設委員会の業務概要の際にもらっている。

#### 【主な意見】

- ・ 観光振興への影響として、5億6,400万円というのがあるが、この試算はどのように行っているのか。高知県で使う額として30,000円を乗客数に乗じて計算している。
- ・ 公共交通をどう維持するかの議論をする際に、具体論は企画建設委員会では出なかったのか。  
事例として、「行政が当面補助し、その後は民間が自力で継続できるようなことを検討して存続した事例」の話はあったが、具体論はなかった
- ・ 運営するとなると企業もコストと利益の試算をしないとイケないが、どうなっているのか。  
試算できるように船体リース代金以外の資料を渡している。
- ・ 関東や東北に貨物を輸送する際に高知から直接陸路で運行するとなると、運転手が一人で運行するのは無理なので、船賃と陸路運賃の差額だけでなく新たに人件費もかかってくることになる。
- ・ 危機への対応として庁内での連携はどうなっているか。  
大阪高知航路存続対策協議会に商工労働部と農林水産部、高知市と東洋町に入ってもらっている。また、高知市には関係市町村に対して参加の呼びかけをお願いしている。
- ・ 関係部局や関係部局長は今月末に向けて協力していく必要があるのではないか。  
事務的な人員は足りているが、必要に応じて知事や市長、関係部局長にも協力を要請することになるかもしれない。
- ・ 公共交通を税金で支えるということに関して、庁内で議論する仕組みが必要である。どこまで公費を投入できるかということも議論する必要がある。

- ・ 大阪高知特急フェリーは本県にとって生命線であり、全庁をあげて対応すべき喫急の課題である。
- ・ この事案のようないわば危機対応と、平常時に分けて公共交通をどうしていくのかを議論していく必要がある。