議　長	副議長	局　長	次　長	調査係長	調査係

建設常任委員会会議録

日　　時	平成１１年１２月２０日（月）	開　　議	午後　１時００分
		散　　会	午後　４時　５分
場　　所	第３委員会室		
議　　題	付託案件		
出席委員	久末委員長、古沢副委員長、松本・大畠・新野・八田・武井・岡本・高橋各委員		
説明員	水道局長、土木部長、土木部参事、建築都市部長、用地対策室長、築港地区再開発室長、下水道事業所長、その他関係次長、課長及び主幹		

別紙のとおり、会議の概要を記録する。

委員長

署名員

署名員

書　記

～会議の概要～

○委員長

開会宣告。署名員に大畠・新野両委員を指名。付託案件を一括議題とし、理事者からの報告を受ける。

「都市計画道路の決定について」

○都市環境デザイン課長

北海道横断自動車道黒松内ー小樽間の内、余市町と小樽市を結び札樽バイパスにつながる自動車専用道路の１・３・１号小樽山手通と、この自動車専用道路の（仮称）小樽西インターチェンジと国道５号を結ぶアクセス道路の３・３・５４号塩谷小学校通が平成１１年１２月１０日付けで都市計画決定された。

当該路線は、平成３年１２月の第２９回国土開発幹線自動車道建設審議会において、基本計画路線に昇格して以来、国においてルートの比較検討や環境影響評価の調査を進めてきた。昨年１２月下旬に関係機関との協議等の準備が整ったことから、都市計画決定の作業に着手した。

市としては、平成１１年１月７日開催の第１２７回　小樽市都市計画審議会において事前報告を行い、１月８日から延べ１０回の関係町会の住民等に説明会を開催し、その後、審議会において報告、諮問、視察を行い最終的に８月１０日開催の第１３１回小樽市都市計画審議会において、都市計画道路の変更について同意の答申を受け、小樽市長としての意見を知事に提出した。

北海道においても、２月１８日開催の北海道中央審議会において予備審査を行い、５月１４日から２８日までの間、「都市計画の変更案及び準備書」の公告・縦覧を行った。縦覧期間中には、７名の住民から意見書が提出された。また、７月１日には当案件について北海道環境影響評価審議会にも諮問され、委員の現地視察や公聴会を行い、９月２日開催の審議会において、準備書に対する関係者の意見を取りまとめている。これらの住民や関係者からの意見に対する都市計画決定権者の見解を添付した評価書を建設省に送付し、建設省は環境庁と協議しながら建設大臣の意見を北海道に述べている。それを受けて北海道としては、建設大臣意見に基づき、評価書の補正を行っている。

このような経過を踏まえて、１１月２５日開催の北海道都市計画地方審議会から都市計画道路に組み入れるよう答申を受けて、北海道は建設大臣に認可申請を行い、１１月２６日に建設大臣の認可を受けたことから、１２月１０日に都市計画決定の告示を行うとともに都市計画道路の変更図書及び環境影響評価書の縦覧を行っているところである。また、１２月２４日には第３２回国土開発幹線自動車道建設審議会が開催され、当該路線が整備計画路線に昇格される予定であると聞いている。

○委員長

議案第１２号「小樽市営住宅条例の一部を改正する条例案について」

○住宅課長

高島住宅のオープンスペースに駐車場を２６区画増設し、９０区画とするものである。

駐車場整備については、１期工事において６４区画を整備し８月に供用開始している。２期工事については、整備用地が道有地であったことと、隣接する道営住宅の一部が市営住宅にかかっていたことから、土地の交換について北海道と協議を重ね、土地交換の合意を得て整備を進めてきた。今月１４日に駐車場が完成したことから、来年１月１日に向けて供用開始するため所要の改正を行う。

○委員長

請願第１１号「市道豊ヶ丘通線及び市道豊ヶ丘小路線のロードヒーティング敷設方について」、陳情第２１号「ＪＲ函館本線柾里沢踏切の拡幅改良要請方等について」、陳情第２４号「市道天狗山登山分線ロードヒーティング敷設方について」

○（土木）建設課長

請願第１１号の要望箇所の現状については、市道豊ヶ丘通線は幅員約５ｍ、勾配１０～１５％であり、砂箱を３箇所に設置している。市道豊ヶ丘小路線は幅員９ｍ、勾配１１～１６％であり、砂箱を１箇所に設置している。

陳情第２４号の市道天狗山登山分線については幅員４～４．３ｍ、勾配は１３～１９％であり、冬季安全対策として砂箱を３箇所に設置している。

今後のロードヒーティングについては、維持費の増加や老朽施設の更新もあり、敷設に当たっては慎重な判断が必要であり、当面は既に敷設されている幹線道路等の再点検による追加や老朽施設の更新、道路の新設、改良の中で必要な箇所の整備が中心になると考えられる。いずれも、冬道の急坂対策は重要な課題であり、今後の各路線の重要性や通行の実態をふまえた路面管理の方法に努めて参りたいと考えている。

陳情第２１号の朝里東部踏切は、幅員３．７ｍ、延長約１７ｍである。また、市道柾里沢線については、平均幅員３．６ｍ、勾配は踏切手前のカーブ付近で６％、それから先の国道までは８～１９％である。踏切の構造基準によると、踏切の両側各々３０ｍまでの区間は、踏切道を含めて直線として、勾配２．５％以下の平坦部を設けることになっており、対面交通を可能とする踏切及び取付け道路の拡幅に当たっては、これが適用されるものであると考える。

しかし、現地は河川と急傾斜地の間の狭隘で急勾配の地形条件のため、基準に沿って拡幅改良を行うと、踏切部から先の道路勾配がきつくなるとともに、沿道家屋の移転や敷地境界で大きな段差が生じるなど、地域への影響が多大なことが予想される。なお、踏切の拡幅改良については、道路管理者の負担となり、道路拡幅と合わせた事業規模や、沿道への影響の大きさを考えると、現実には非常に困難を伴うものと考えている。

○委員長

陳情第２５号「オタモイ３丁目陸橋通線について」

○土木事業所長

市道陸橋通線は、平成７年度から平成１０年度にかけて、臨時市道整備事業により未整備区間の側溝改良約５４０ｍ、路肩舗装など約１，５００㎡を整備してきた。側溝整備については、一部未処理用地となっているが、奥の団地など、利用戸数も多いことから、整備に向けて努力して参りたいと考えている。

○委員長

一括質疑に入る。

○古沢委員

◎融雪水が汚水管に排水されている問題について

今後の実態調査の進め方や誤接続世帯への対応について説明せよ。

○下水道事業所長

個別に調査を行い、各世帯から接続の実態を報告していただく。なお、所有者は家を建てる際、わからずに汚水管に接続したケースがあるため、調査の際に工務店や工事店等を聞き取り、原因究明や分析をしながら業者側にも誤接続防止に向けて協力要請していきたいと考えている。

○古沢委員

熊碓地区の調査を完了したが、特定地区の誤接続世帯への指導の前に、全市的な調査を先に進める計画なのか。調査方法については所有者責任ではなく、答弁にあるように原因を究明する内容の調査であると受け止めてよいのか。

○下水道事業所長

全市的調査が終了するには４、５年はかかると考えている。原因を究明し、建て主や工事店に誤接続防止に向けて協力をお願いし、啓発を促していきたい。

○古沢委員

◎団地の赤水問題について

新光Ｆ団地の入居者から、老朽管による赤水の改善を求める声があるため、先日、団地の水道水の検査を依頼したが、その結果を示せ。

○水質試験所長

市民サービスの観点から、直ちに水質調査を行いたいと考えているが、せっかく持ち込まれた水道水入りの使用ビンには不備があり検査はできなかった。そのため、水道局が団地へ直接行き、調査することにした。

○古沢委員

住宅課にも改善方の依頼をしていたが、どのような対策を考えているのか。

○住宅課長

新光Ｅ団地の住替え団地として用意していたものであるが、状況を調査し、水道局と協力しながらどういった対応がよいのか詰めていきたい。

○古沢委員

入居者から、夕方に取った水が浄水器を使用してもコップに錆のようなものが沈殿すると聞いた。浄水器のフィルターは通常２，３ヶ月に１度の交換でよいのに、毎月１，８５０円をかけて交換しているそうである。このような実態もあることから、１日も早く改善に努めてもらいたい。

◎ロードヒーティング敷設について

今回も請願、陳情が新たに提出されており、当委員会の２定、３定を通じて継続審査になっている内、その多くはヒーティング敷設方を求めるものである。現在、道路勾配１１～１２％の市道向陽天満宮線の舗装工事を行っているが、同時にヒーティング敷設工事も行っている。この路線も含めて、今年の防雪事業では３箇所、街路、道路の拡幅事業で３箇所の計６箇所にヒーティング敷設工事が行われることになっているが、それぞれの路線名と勾配を示せ。

○（土木）建設課長

防雪事業では、高商通線８％、塩谷停車場線１１％、平磯横断道線１３％である。道路事業、街路事業等では、塩谷蘭島山手線８％、向陽天満宮線１１％、長橋線８％である。

○古沢委員

町会長と市の定例連絡会議において、文治沢入口のヒーティング要望が出されていると思うが、ここの道路勾配を示せ。

○（土木）建設課長

１６％である。

○古沢委員

第３期ロードヒーティング計画が実施されない中で、定例会議において市長も述べているとおり、緊急性のある箇所の最低限の敷設については、やぶさかでないと言っている。

勾配８％以上の路線すべてにヒーティングを行うと、ランニングコストは年間約２５０億円もかかるということであった。今年は敷設箇所が限定されていると思うが、この箇所付けには一定の基準があるのか。基準がなければ市民の納得、合意を得ることは難しいと考えるがどうか。

○（土木）建設課長

１期、２期計画の段階から一定の考え方に基づいて敷設を行ってきており、新たな基準を設けて敷設したものではない。例えば交商通線はバス路線であり、交差点部分の停止に伴う安全対策という面で選考された。その他に停車場通線のように２期計画で積み残した箇所もある。この箇所は国道拡幅との関係があり、あえて施工時期を延長した路線である。また、平磯横断道線のように更新せざるを得ない路線もある。来年以降は路線の重要度

を考慮しながら安全上必要なものから取り組んでいきたい。以前の考え方が大幅に変わることはないが、あらためて色々な角度から検討も加えてみたい。

○古沢委員

　請願第１１号の市道豊ヶ丘通線は、付近住民の話では、降雪量が多くなると、入船線との交差点付近の両サイドに、車１台分が通れるスペースを開けて雪を積むとのことである。これは、車が滑った際に止まらずにバス通りに出てしまう危険があることから、雪山で止まるために工夫したものだという。

　安全対策上の重要度を考えると、ヒーティング要望の強い箇所については、一定の基準を確立すべきであり、市民の納得がいくようにもう一歩踏み込んだ検討をしてもらいたい。

◎除排雪問題について

　既に新聞等で報道されているが、市長への手紙の中で除雪や生活改善要望が最も多かった。１０月上旬に開催された住民除雪懇談会においても、除雪回数を増やすことや、きめ細かな除雪、雪の堆積スペースの確保等の要望が多く出されていた。

　今年度の除排雪計画では、歩車道の除雪箇所をどの程度延長したのか。

○土木事業所長

　車道除雪については３ｋｍ増の５０５ｋｍ、歩道除雪については２ｋｍ増の９４ｋｍである。

○古沢委員

　除雪水準別の内訳も示せ。

○土木事業所長

　車道については、１種路線１３１ｋｍ、２種路線２５９ｋｍ、３種路線１１５ｋｍである。歩道については、１種路線３７ｋｍ、２種路線３４ｋｍ、３種路線２３ｋｍである。

○古沢委員

　車道の延長した距離を示せ。

○土木事業所長

　１種路線から３種路線まで各１ｋｍづつ延長している。

○古沢委員

　排雪路線の延長を示せ。

○土木事業所長

　排雪延長は１種路線５７ｋｍ、２種路線７５ｋｍ、３種路線８９ｋｍの計２２１ｋｍとなり、１０年度から比較すると３ｋｍ程度増となっている。

○古沢委員

　昨年度から今年にかけて、市道で延長した距離を示せ。

○（土木）管理課長

　１０年、１１年の４月１日現在の延長で比較すると、２．４ｋｍ増となっている。

○古沢委員

　今年４月１日以降で延長した距離を示せ。

○（土木）管理課長

　築港の区画道路３号線と４号線が市道確認されたが、延長については手元に資料がないので答えられない。

○古沢委員

　直営による「急を要する路線」の排雪に努める、と平成１１年度除排雪計画に謳っているが、具体的にはどのような路線なのか。

○土木事業所長

直営では排雪がメインであり、幹線道路や準幹線道路は委託排雪により行っている。

直営で行う路線の夜間排雪はできないが、天狗山登山線を含めた７３路線の排雪路線と春の雪割りを行う３１路線がある。

「急を要する路線」と説明したが、これは直営路線以外の中で、ローテーションを組んで行っているが、急に排雪しなければならない状況になった際に、予定を変更して行う路線のことである。

○古沢委員

交差点の雪山処理については、パトロールにより、的確な処理を行い、歩行者及び車両の見通しの確保するとのことだが、これは除雪路線内に限ったことなのか。

○土木事業所長

除雪路線以外にも問題のある箇所があれば、パトロールの中で対応していく考えである。

○古沢委員

除雪後、玄関先に雪を置いていく問題については、市民から多くの苦情がある。この問題の解消に向けて、昨年、モデル路線を選定し、除雪の研究を行ったと聞く。今年も同様に行うようだが、モデル路線の対象となる箇所はどこか。

○土木事業所長

昨年度は１１月１８日から根雪となり、データー収集を行おうとしたところ、大雪が降ったためにできなかった。今年度は各ステーションの中から、ある程度の幅員がある２種路線を対象に１路線だけ選定する考えである。

○古沢委員

市長は今年の６月に就任初の予算編成後、記者会見を行った。その内容は公約実現に配慮して予算を組んだと報ぜられているが、除排雪に関する予算で言えば、当初７億円である。昨年度当初予算では、４億６，０００万円であるから実に５０％増ということになる。これは市長の公約実現に向けた決意と受け止めてよいか。

○（土木）管理課長

今年度から新市長となり、年度当初に通年予算を組むという方法に変えた。昨年度までの予算は、毎年の降雪量が違うことから、ある程度事業を執行しなければどれくらいの予算が必要なのかわからないため、事業を執行していく上で、予算措置に支障のない範囲での取扱いをしていたというのが事実である。

今年度はシーズンの降雪量を想定し、除排雪計画に基づいた処理をした場合に、この予算額が執行されるという考え方で予算編成を行った。

○古沢委員

今年、市道認定を行った路線の除雪水準を示せ。

○土木事業所長

今年の除排雪計画の中で除雪路線は２ｋｍ程度延長されているが、これは築港ヤード周辺の道路で１種路線、２種路線となっている。

○古沢委員

今年、市道認定された路線が、そのまま除雪路線の延長につながったということか。

○土木事業所長

区画道路２号線、３号線のほかに築港海岸通、区画道路４号線も含んでいる。

○古沢委員

今年、格付けを見直した路線はあるのか。

○土木事業所長

３種から２種に格上げした路線が６路線、延長１ｋm程度である。

○古沢委員

これで１種及び２種路線で延長した箇所は、マイカル関連道路であることがはっきりした。

高齢者、障害者との関わりで、２定、３定を通じて質問した団地内道路の除排雪について確認したい。建築都市部長は、「団地内の除排雪については、費用等のこともあるが、今まで行っていなかった機械除雪も含めて、現在、検討している。」と答弁した。

また、３定の建設常任委員会では、「団地内道路の除排雪については、方法や費用も含めて総合的に検討させてもらいたい。」と住宅課長が答弁している。それぞれの答弁には多少のニュアンスに違いがあるが、どちらも基本的に同じである。

更に、３定の建設常任委員会において次長は、「土木部と相談しながら、現地の状況を見ながら工夫したい。」と答弁しているが間違いないか。

○住宅課長

団地内道路の除排雪については、従来、あくまでも玄関前の通路という考え方である。

屋根の雪下ろしに際しては、落雪により玄関前の通路が雪でふさがるため、人夫により排雪を行っている。空き家の排雪も含めて考えた場合に、人夫による排雪効率について検討したが、団地の形態によって様々な状況があるため、降雪状況を勘案しながら考慮したいという答弁であったと記憶している。

○古沢委員

指摘している箇所は団地内道路であって、玄関前通路ということで質問したことは一度もない。団地内道路については通称「黒田通」や「広場通線」を例に上げたが、これは玄関前通路ではない。この質問に対して答弁したことではないのか、確認したい。

○建築都市部長

市営住宅の道路の除雪については、土木部にお願いしている部分がある。体系的に戸口道路の除雪は考えていなかったため、前向きに考えてみようということで、機械除雪や団地内道路の除雪を行っている土木部と相談しながら、前向きに除雪を考えていきたいという趣旨で答弁した。

○古沢委員

団地内道路の除排雪についての質問に対する答弁であるということで認識してよいか。

○建築都市部長

先程も述べたとおり、戸口道路という認識のもとに話をさせてもらったつもりである。委員のいう大きな意味での団地内道路という認識ではなかったため、委員が指摘する対象エリアとは若干違っていたのかもしれない。

○古沢委員

くどいようだが、団地内道路の除排雪に関して、例をあげて質問した。それに対する答弁ではなかったのか。質問に対して答えていなかったということなのか。

○建築都市部長

団地内道路の体系的な除雪については、土木部が一般市道も含めて一元的に除排雪を行っているため、市全体の除排雪の議論であろうと認識している。

玄関前通路についての除雪については、体系的に行っていたわけではないことから、そのことについて答弁させてもらったつもりである。

○古沢委員

２１世紀プランには、高齢者や障害者に優しいきめ細かな除雪体制を敷くと謳っているわけだから、これに即して具体的に改善を検討してもらいたいと、再三、委員会でも指摘してきた。具体的に玄関前通路の除排雪とい

うことであればこのような議論は行っていない。団地内の縦横道路の除排雪をせずに玄関前通路だけ排雪を行っても意味がないのではないかという質問では、確かに玄関前通路の話をしたが、この議論では大きな意味での団地内道路ということで高齢者、障害者に対するきめ細かい除排雪の問題として取り上げられてきたのである。会議録等をよく確認してもらいたい。

高齢者、障害者に対する福祉除雪事業が展開されている。事業全体は社会福祉協議会であり、この事業に対して市が助成金を出しているが、３月１１日の道新の記事に「高齢者を脅かす大雪」という記事があった。この中で、本市における除雪サービスの内容に触れている箇所があったり「助成については、事前登録制のうえ、所得制限があり、公営住宅の入居者は適用外とハードルは高い。」とあった。公営住宅入居者は、この除雪サービス事業から外されているのか。

○住宅課長

中高層住宅は別にして、空き家以外の長屋的な住宅についても、一般住宅と同様の手続きによりサービスを行う、とパンフレット等で案内されている。

○古沢委員

除外されていないということで確認してよいか。

○住宅課長

文面からそのように認識している。

○古沢委員

空き住宅の通路部分については、予算の範囲内で年１回程度実施をしたいと答弁されているが、確認したい。

○住宅課長

そのとおりである。今回初めて行うということもあり、どの程度の予算が必要か難しい面もある。また、特別会計のわずかな予備費をこれに使うこともできないことから、住宅予算の範囲内で行うこととした。

○古沢委員

空き住宅とは、政策的な建て替え等により入居者募集停止のもの、と説明を受けた。入居募集停止以外の空き住宅、例えば塩谷地区の２階建て平屋住宅等は除雪の対象にならないのか。

○住宅課長

基本的には長屋形式の住宅は政策的に募集停止していこうと考えている。塩谷地区の住宅にも空き住宅はあるが、ここは従前から政策的空き家とは別に屋根の雪下ろしを行ってきた。

○古沢委員

昨年は特別に雪が多い都市であった。降始めの１１月から３月までの週間別の降雪量を見ると、週に４０～５０ｃｍの降雪量を記録した週が３回、６０～７９ｃｍが４回、８０ｃｍ以上が２回あった。年１回の玄関前通路の除雪は、いつの時点で行うのか。非常に難しい判断を必要とするのではないか。

○住宅課長

１回が適当か２回が適当かは、暖地の場所によって堆積スペースを確保するという観点からしてもパトロールを行った中で判断してまいりたい。

○古沢委員

今年から除雪予算は、通年予算で編成する方針になり、除雪費で昨年度比５０％増になったが、実施計画ではほとんど内容が改善されていない。車道部分で言えば約３ｋｍ延長されているが、その内の２ｋｍ程はマイカル小樽周辺の道路で延長になっている。

平成１０年度の除雪路線そのものに大きく見直しをかけた形跡もなければ、除雪路線が新たに組み込まれたということでもない。予算としては先に組もうが、後に組もうが雪の降り方しだいであるという予算である。７億

円の予算を組んでも、雪が降れば追加補正をせざるを得ないし、雪が降らなければ予算を余す場合もある。市民にとって肝心なのは、平成１０年度までの実施計画から、どれだけ市民生活にとって改善されるかという方向に変わってきている。平成１０年度の計画から内容が変わっていないということは認めるか。

○（土木）管理課長

除排雪のグレードアップは、路線延長よりも要望が強くなっていることも事実であることから、今後の課題として受け止めている。また、ことあるごとに１１年度予算について説明しているところであるが、老人、障害者対策、交通弱者対策の観点からいうと、交差点の雪山処理や急坂路面対策も一定程度強化している。幹線道路ではあるが、排雪の回数も強化するといった予算付けで、平成９年度に比べると、これらに6，０００万円程度の予算を充てている。委員が指摘した点については、問題意識として捉えているので、今後の課題として検討し努力していきたい。

○武井委員

◎陳情第２１号「ＪＲ函館本線桵里沢踏切の拡幅改良要請方等について」

運行中の列車や周辺の土地との関係等、工事をする際には色々な問題が伴う。実際にはどの程度の経費がかかるのか。

○（土木）建設課長

現段階で工事費用を算出することは困難であるが、参考例として示すと、桃内処分場絡みで市道落の下通線の踏切拡幅工事を行った際に要した費用は6，０００万円程度であった。今回の場合は道路改良も含めて行うことから、億単位になると考えられる。

○武井委員

◎陳情第２５号「オタモイ3丁目陸橋通線の側溝整備方等について」

地権者が多く、土地の取得が難しいと聞いているが、取得の見込みはあるのか。

○（土木）水沢主幹

市道陸橋通線については過去からの経緯があり、道路用地として３．６mの幅員しかない。塩谷村時代からの認定道路であったが、昭和５０年頃に一度区域変更して今の形になっている。現在、地先に了解を取りながら側溝改良や拡幅を進めさせてもらっているのが現実である。

○武井委員

土地取得の見込みはあるのかどうかを質問している。

○（土木）水沢主幹

現在、未処理用地の部分というのは、小樽市内に土地が整理されていない路線がある。この路線については、すぐに取得するということではなく、道路用地を使っている部分は非課税扱いとなっているし、その中で今しばらく承諾を得ながら行っていきたい。

○武井委員

陳情の願意を満たすには、土地の取得が問題になると聞いている。この土地の取得の見込みはあるのか。

○（土木）水沢主幹

この路線については、国道との接続部からかなり奥まで、道路用地のほかに民地を使用しており、その大部分が民地であるため、今後は土地所有権等とどのような対応ができるか、話し合いをしていきたいと考えている。

○武井委員

部長に答弁を求める。

○土木部長

地権者の方々を集めて話し合いを行う段階まで至っていない。雪解け後になろうかと思うが、具体的に地先と相談しながら取扱いを検討していきたい。

○武井委員

この件に関しては、陳情の採決に関わることである。見通しがはっきりしなければ態度を決められない。

○土木部長

地権者の全体的な意向把握ができていないので、少し時間を要する。

○武井委員

時間を要するのは理解したが、陳情の願意を含めて見通しは明るいのか。何年かかるのか、具体的に見通しを示せ。

○（土木）管理課長

未処理用地の問題については、ひとつに地権者と話合いをし、寄付していただくという形がある。また、市が用地を買収するという形もある。過去にもそのような問題があったことは聞いているが、まだ具体的に地権者と話し合っていないというのが現状である。地先の要望もあることから、市としても地権者の皆さんと協議して、用地の処理に向けて動きたい。

○武井委員

◎石綿管の取替工事について

平成１０年１定において、アスベストの配管取替工事について質問をしたことがある。全部で延長３，５００m程度あり、年次的に取り替えていき、５，６年で終了する予定である、と答弁されていたが現在も継続して工事が行われているのか。

○（水道）工務課長

平成１０年で約４９０mを解消しており、３，１００m程度の残存延長がある。道路改良工事に合わせて５００mづつ交換し、平成１６年にはすべて完了する。

○武井委員

平成１０年当時の予定からいくと１年程度遅れているようだが、平成１６年にすべての石綿管の取替えが終了するということで理解してよいか。

○（水道）工務課長

そのとおりである。

○武井委員

◎妙見市場の駐車場設置問題について

経済常任委員会に付託された請願第１０号の願意である駐車場の設置については、河川法第２４条、第２６条や政省令との関係からいくと実現可能なのか。

○（土木）水沢主幹

河川法第２４条は敷地の占用許可、第２６条は工作物新築等の許可について定められている。

平成６年には行政手続法が施行され、事務次官通達により河川占用の許可基準について整備をする目的で、具体的な取扱いを定めた河川敷地占用許可準側が全面改正されている。その中で基本的な考え方が示され、第４号に河川敷地の占用は、必要上やむを得ない場合には占用許可することができる、とある。その場合、治水又は利水上支障を生じないものであること、と記されている。その他に平成６年９月に建設省河川局治水課長の通達において、工作物設置許可基準が示され第３条に基本方針が謳われている。ここでも治水上又は利水上支障を生ずることなく、かつ他の工作物に悪影響を与えない場合、と色々な形で通達等が出されている。

これらのことから、河川の上に駐車場を設置することは治水上、利水上、また、日常の維持管理、今後の河川

改修について判断すると、困難な問題であると考えている。

○武井委員

河川法や判例では、やむなく短期間でも使用したい場合、護岸や水害対策等に支障のない範囲において必要最小限の機関を設定し、許可することができると解釈できる。妙見川の場合、実際問題として不可能と判断してよいのか。

○（土木）水沢主幹

河川敷地の占用許可については、工作物によって許可年数が定められており、例えば、道路等では１０年以上である。指摘の市場については、昭和３０年代に建設され、当時、占用許可の実態は不明であり、基本的には年数の中で判断できる。

○（土木）管理課長

この河川の最終的判断は、河川管理者である市が判断することになるが、過去とは大きく変わったことは、平成６年１０月に行政手続法が施行され、許認可基準を明確にしなければならないということである。これを踏まえて、河川の占用についても設置許可基準や準則が全面的に改正され、基準が明確になった。本市も拠り所とするのが通達であるが、その解説では、基本的に治水上支障をきたすものは許可できない。具体的に言えば、洪水が起きて上流から物が流れてきた場合、それを阻害するような恒久的な工作物は、好ましくないとある。そのような場合には、別の場所に駐車場を用意してもらうことになる。

○武井委員

市内には駐車場が不足していることから、市場でも駐車場が欲しいと考えるのは当然である。したがって、河川法に触れる所ではなく、他の場所に用意できるように支援してもらいたい。この件について経済部と協議したことがあるのか。

○（活対）竹田主幹

私が経済部に所属していたころから駐車場の話はあったが、市場の方々も河川上にあることは重々理解しており、そのために陳情という形になったと考えられる。市場については河川上では問題があるということから、当時、市場の方々と話をさせてもらい、駐車場の場所を検討した経緯がある。敷地のことも含めた駐車場問題の解決を目指していたことは事実である。付近での土地の問題もあり、適地が見つけにくく、具体的に市場の方から、この場所はどうかという具体的な話はしていないと記憶している。

○武井委員

このような問題は、中心市街地の活性化につながることなので、経済部と十分に論議しながら解決に努めてもらいたい。

○髙橋委員

◎水道局発行の広報誌「水かわら版」について

発行時期、発行回数、目的を示せ。

○（水道）総務課長

年１回発行しており、平成８年１２月に第１号を発行して、今年で第４号になる。市民に水道施設等をわかりやすく紹介する目的で発行している。

○髙橋委員

水道学校はいつから開催しているのか。

○給水課長

昭和６０年に開催し、平成１１年で１５回になる。

○高橋委員

学校の利用状況を示せ。

○給水課長

平成１１年度では、参加者４４名、１４校である。

○高橋委員

参加方法の手続きについて説明せよ。

○給水課長

各小学校長に案内を出したり、広報誌、新聞記事などでＰＲしている。

○高橋委員

具体的にどのような効果が現れているのか。

○給水課長

上下水道についてよく理解してもらうことが目的であり、実際に施設を目で見てもらうことで、それなりの効果があると感じている。

○高橋委員

学校では「総合的な学習」の時間が始まり、水道学校の利用が増すと予想されるが、その際の対応はどのように考えているのか。

○給水課長

毎年、年１回の開催で定員５０名である。例年４５名前後の参加者があるが、それを上回った場合でも５０名前後で行う考えである。

○高橋委員

水源の場所、浄水場の場所、箇所数を示せ。

○浄水課長

水源については、朝里ダム、勝納川、余市川水源、銭函川、桃内川の５箇所である。浄水場については、豊倉浄水場、潮見台浄水場、天神浄水場、奥沢浄水場、銭函浄水場、桃内浄水場の６箇所で水の供給を行っている。

○高橋委員

水源として余市川を利用している理由は何か。

余市川水源は本市の高台地区の給水のために利用されている。位置的な問題等を考慮して余市川を堰き止め、本市の天神浄水場まで約９ｋm弱の距離を引いている。

○高橋委員

余市川から給水している理由を聞いている。

○（水道）工務課長

市内の河川は中小河川が多く、まとまった水量を取るには川の水量が足りない。標高の高いところを給水したいがために第５次拡張工事を行い、余市川に水源を求めたものである。その関係上、約３５０mの標高から天神浄水場のある約１９０mの箇所まで、水を引き、市内の高台に給水している。

○高橋委員

雨量が少ないことなどが原因で、過去に断水したことはないのか。

○（水道）工務課長

昭和３０年代に奥沢水源地の水が空になったことが一度だけあったと聞いている。市民に迷惑をかけないという観点から拡張工事を続けている。

○髙橋委員

今後、断水が生じる可能性はないのか。

○（水道）工務課長

水資源は簡単に手に入らないため、朝里ダムに相当な金額をかけて水利権を求めており、大幅に人口が増えも水が不足することはない。

○髙橋委員

川やダムの水が送水管を通り、一般家庭に届くまでの過程でどのように浄水されるのか説明せよ。

○浄水課長

水源から水を取水し、池から配水するまでには、簡単にいうと急速ろ過地と緩速ろ過地がある。それぞれ、大きなゴミから順番に沈殿させていき、最終的に細かい砂でろ過して、供給する。その過程で一部薬品を使う箇所もあり、基本的には塩素殺菌して水を供給する。

○髙橋委員

消毒に塩素を使用する理由は何か。

○水質試験所長

水道の浄水過程には外部の細菌からの防御ということで、水道水１リットル当たりの残留塩素は１ｍｇを確保しなければならないという国の指導がある。これは、外部から水が入った場合に細菌で汚染される可能性があるため、水道水は塩素を使用することが義務付けられている。

○髙橋委員

浄水場から出る時点での水の管理はどのように行うのか。

○水質試験所長

浄水場内では浄水場職員が浄水処理に必要な項目、水温、濁度、ペーハー、アルカリ等を毎日検査している。

○髙橋委員

地震等の災害により、ライフラインが切断した場合にはどのような体制を取るのか。

○（水道）工務課長

通常の改良事業の中で、構造物や管路において経年変化の著しいものから耐震性を考慮した施設整備を実施している。また、災害時のバックアップについては、「日本水道協会北海道支部震害等に伴う水道施設被害復旧に関する相互応援対策要綱」に基づき、近隣町村と連絡を密にして対応することになっている。

○髙橋委員

老朽化により給水管の改修を必要とする団地はどれくらいあるか。

○住宅課長

掌握していない。

○髙橋委員

調査を行ってはどうか。

○住宅課長

中層住宅などは築２０年は経過しているため、水道局と協力しながら水質調査の検討をしたい。

○髙橋委員

下水道の普及率、水洗化率を示せ。

○（水道）管理課長

平成１０年度末で普及率約９５％、水洗化率９１％である。

○髙橋委員

下水終末処理場の箇所数を示せ。

○（水道）施設課長

色内、銭函、蘭島の３箇所にある。

○高橋委員

下水の処理工程を簡単に説明せよ。

○（水道）施設課長

いずれも、微生物の力を利用した標準活性汚泥法を採用している。正常の処理水は最終的に塩素消毒を行い、海へ放流する。

○高橋委員

処理場における年間の汚泥量を示せ。

○（水道）施設課長

平成１０年度では、３施設合計で水量８５％以下に脱水した汚泥は、約５，５００ｔ発生した。

○高橋委員

発生した汚泥はどのように処理するのか。

○（水道）施設課長

中央処理場において焼却処分する。最終的に約８分の１の量に減少し焼却灰として廃棄する。

○高橋委員

汚泥再利用の考えはないのか。

○（水道）施設課長

本市のように、脱水から焼却までの一連の処理工程を行うシステムでは適合しない。

○高橋委員

長期間使用している下水道管には、汚泥が堆積すると考えるが、維持管理はどうしているのか。

○（水道）施設課長

下水道管で特に汚泥が堆積しやすい箇所については、定期的に汚泥を除去している。

○高橋委員

下水道の中継ポンプは何ヵ所あるのか。

○（水道）施設課長

９箇所ある。

○高橋委員

停電等により施設が機能しなくなった場合に、どのような事態が起こりうるのか。

○（水道）施設課長

停電の場合には、ポンプ場の自家発電機によってポンプを稼動させることができる。

○高橋委員

ポンプが稼動しなくなると、大変な事態になると予想される。きちんと点検は行っているのか。

○（水道）施設課長

委託により保守、点検を行っている。

○高橋委員

ポンプ施設の耐用年数を示せ。

○（下水）建設課長

機械類については、２０年を目途にしている。

○高橋委員

◎歴史的建造物について

現時点で何棟あるのか。

○都市環境デザイン課長

登録歴史的建造物は９９棟あり、その内指定が６７棟である。

○高橋委員

歴史的建造物の経緯を示せ。

○都市環境デザイン課長

運河論争の頃に運河や倉庫群について議論され、昭和５５年に教育委員会において中心部の歴史的建造物の調査を行った。この調査で１５７棟がリストアップされ、平成３年までに３１棟が指定されている。条例については、建築物保全の内容から景観保全にかわり、全市的に貴重な建物を調査しようという考え方に基づき、平成４年に１次調査として２，３５７棟の調査を行い、２次調査で５０８棟がリストアップされている。これらの調査に基づいて、現在、９９棟の建物を登録している。

○高橋委員

所有者に対する補助制度があるのか。

○都市環境デザイン課長

登録と指定の建物には、それぞれ助成や融資の制度が適用される。指定については助成が補助率３分の１で、限度額は１，０００万円程度とそれぞれ建物の構造によって違いがある。融資額は、助成額を差し引いた残りの８０％以内としており、これについても限度額を設けている。

○高橋委員

これらの建物も年々老朽化しており、維持管理には金がかかると思う。補助金はある一定期間出るのか。

○都市環境デザイン課長

一度助成した建物については、１０年以上はもつであろうという考え方もあり、基本的には同じ建物を毎年のように助成するというわけにもいかないと考えている。

○高橋委員

所有者が売買や譲渡等により、変わった場合にはどのような扱いになるのか。

○都市環境デザイン課長

指定歴史的建造物には所有者に指定書が交付されており、その裏面には所有者がかわった場合には速やかに市へ報告する旨の記載がある。

○高橋委員

歴史的建造物の保存については、所有者にどの程度の拘束力があるのか。

○都市環境デザイン課長

景観条例は、精神的な部分が非常に多く、違反したからといって罰則があるわけではない。貴重な遺産であるという認識をしてもらうために条例の趣旨を所有者に常々説明し、理解をもらっている。

○高橋委員

所有者の都合で取り壊されたことがあるのか。

○都市環境デザイン課長

現在までに６７棟を指定しているが、その中で残念ながら取り壊された建物が１棟だけある。

○高橋委員

歴史的建造物は市内に点在しているが、これらを結んで面的に街並みを保存するという考えはあるのか。

○**都市環境デザイン課長**

文化庁では、街並み全体を保存するという制度があるが、本市ではそのような形まで至っていない。しかし、特別景観形成地区では、歴史的建造物の周りに新たな建物を建てる場合、景観に配慮してもらうように指導し、協力いただいている。

○**髙橋委員**

案内板が非常に見づらいという指摘があるが、これについてはどう考えているのか。

○**都市環境デザイン課長**

案内板の設置場所については、所有者と協議しながら見やすい所に決めたいと考えているが、所有者の意向や建物の利用方法等から、やむを得ず見づらい箇所に設置する場合もある。

○**髙橋委員**

歴史的建造物の市内マップを作成しているのか。

○**都市環境デザイン課長**

歴史的建造物を一覧できる「歴史的建造物を訪ねて」というパンフレットを作成している。

○**髙橋委員**

今後の取組について示せ。

○**都市環境デザイン課長**

経済情勢が停滞している中、所有者からは本来の利用目的と歴史的建造物としての両方を生かしながら、どう保存すべきかという相談が非常に多い。取り壊してマンションを建てたいという相談もあるが、先代が培ってきた財産でもあり、後世に伝える必要がある。こうした考えについて所有者に理解を求めていきたい。

○**大畠委員**

◎妙見市場の駐車場設置問題について

空き店舗が増えたために、建物を現在の３棟から２棟に集約するということであるが、その際に上屋を取り壊し、床面を補強等すると、その位置に駐車場を整備することは可能なのか。

川下の寿司屋通には、妙見川の上に駐車場を整備した例もあるので確認したい。

○**（土木）建設課長**

昭和３９年当時の建物であり、店舗部分の床積載荷重については、建築基準法上、１㎡当たり３００ｋｇまでとなっているが、現状の床に車両等が乗ることは不可能と考える。

○**大畠委員**

床を補強した場合はどうか。

○**（土木）管理課長**

現状では、基礎を護岸で支えており、車両等の荷重に対応するには、現在の基礎を取り払い、新たな工作物を設置する方法を取らざるを得ない。

国道を挟んで海側の既存駐車場と市場のある山側では、それぞれに異なった状況や事情がある。河川法に明確な記載がないため、平成６年に示された国の基準に基づいて判断せざるを得ないと考えている。

○**大畠委員**

①中央通地区土地区画整理事業の進捗状況を報告せよ。

②平成１１年度除排雪計画には、除雪方法の研究ということで、玄関先の置雪問題の解消を図るため、去年に引き続きモデル路線を設定し、試験的に新雪除雪と路面整正作業を分けて行い、市民要望に応える除雪方法を研究するとある。このモデル路線を具体的に示せ。

③ロードヒーティング敷設方の請願、陳情が計９件も提出されている。この中には改選前に審議未了廃案となり、再度提出されたものもある。これらの請願、陳情に対する市の基本的な考え方を示せ。

④交差点の雪山処理や段差解消に努めているようだが、場所によっては非常にずさんな箇所がある。これは除雪業者の質の問題であると考えるが、市は業者指導を行なっているのか。

○（活対）嶋田主幹

①今年３月３１日に仮換地指定を行なった。平成１１年度に２５件の補償物件契約を済ませ、今年度は４４件の契約を結ぶ予定である。その内、今月までに３９件の契約を得ている。

現地では６棟の建物の解体が進んでおり、５棟の建物が工事に入っている。その内、１棟が１月末に完成し、オープンしている。

事業スケジュールについては、今のところ順調に進んでいる。

○（土木）建設課長

③ロードヒーティングの敷設については、当面は既に敷設されている幹線道路の追加や、老朽施設の更新、道路の新設、改良の中で必要な箇所の整備を行うというのが基本方針である。生活道路については、以前から説明しているが、たいへん困難な状況にあることに変わりはない。将来のことについては、各路線の重要度や実態等をあらためて調べた中で路線区分を行ないながら検討していきたいと考えているが、生活路線までの対応が可能かどうかは現時点で判断できない。

○土木事業所長

②モデル路線は、これから決める。

④交差点の雪山処理については、各除雪業者が単独で行うのではなく、あくまでもＪＶの業者数社が交差点の見通しが悪くなった時点で局部排雪を行なう。そうすることで、交差点の雪山を無くしていきたいと考えている。

段差解消についての指摘は、パトロールの中で現状を把握し、業者の指導を徹底していきたい。

○大畠委員

冬期間の市道高島街道線の現状は、車の交差どころか高島小学校の児童が通行することも困難な状態となる。

１種路線にも関わらずこのような状態にあるのは、請負業者の除排雪のやり方に問題があるからであり、作業に従事する末端業者まで徹底的に指導してもらいたい。

北山中学校へ通う生徒達の通学路は、急坂のために砂箱が２箇所設置されており、登校時に生徒自身が頻繁に砂まきを行うことから、翌日には砂箱が空になる。市内にはこの箇所を含めて３８７箇所もの砂箱が設置されているが、砂の補給やパトロールはどのように行っているのか。また、平成１０年度に散布した砂の量を示せ。

○土木事業所長

３業者に砂撒きを委託しており、委託業者がパトロールしながら逐次砂を補充している。パトロールで発見できなかった箇所については、住民からの連絡を受けて行なっている。

平成１０年度は約１，５００立方メートルの砂を散布している。

○大畠委員

毎年のように北山中学校の坂道で車のスリップ事故が起きている。地域住民からロードヒーティング敷設の要望は多いが、現実に敷設は無理なことを承知していることから、陳情の提出を控えているのが実状である。こうした地域は市内にいくつもあるため、ヒーティングを敷設しない箇所の除排雪は、なお一層の強化を要望する。

○新野委員
◎水道局における２０００年問題について
この問題についてどのような対策を取るのか。
○（水道）総務課長
水道水の供給はコンピューター制御ではないので断水の恐れはない。
下水道及び汚泥の処理については、中央、銭函、蘭島の３処理場で行っているが、コンピューター処理をしているため、プログラム変更を行なっている。既にテストも行い、以上はなかった。しかし、停電等による影響が出ると考えられるため対策を講じている。
また、２０００年問題の危機管理要綱を作成し、保安配置体制、非常配置体制について検討している。
○新野委員
停電の場合には上下水道に影響がでるのか。
○（水道）総務課長
水を高台の配水地にポンプアップする際に問題が生じる。
○新野委員
万が一に備えての職員体制とそれにかかる人件費等を示せ。
○（水道）総務課長
１２月３１日は、通常では浄水場４名、水道局本庁２名で当直勤務しているが、今回は浄水場２３名、水道局本庁９０名を配置する。下水道関係では２６名を出勤させる。
午前０時を回って異常がなければ職員を帰すが、問題が生じた場合にかかる経費は、１日午前６時まで勤務したとすれば、人件費３２０万円、自家発電等の費用で２３０万円、計５５０万円程度と試算している。
○新野委員
１１月に熊碓地区の無落雪住宅を対象に、融雪水が汚水管に排水されている実態を把握するための調査を行ったと聞くが、その調査の目的と結果を示せ。
また、この調査は全市的に行うようだが、調査期間も示せ。
○（下水）管理課長
熊碓地区の建物総数は、３，２２８戸で、その内調査対象となる無落雪の建物が１，５７９件と４９％を占めている。対象件数の内、汚水管に接続されていた件数は１５４件、１０％を占めていた。
今後は誤接続世帯を訪問し、状況について説明させていただき、併せて個別の問題についても調査を行ない、原因等の解明につなげたい。また、訪問した際に各工事業者毎についても伺い、業者とともに対応を協議してたい。
熊碓地区の後は、７地区の調査を行う予定であるが、平成１２年度は勝納地区を実施する。残りの地域は年次的に、概ね４～５年かけて調査を行っていきたいと考えている。
○新野委員
調査後は、早急に工事業者と協議し、適正な対応を行ってもらいたい。
今後、融雪槽が普及し、融雪水が排水溝を通じて、川から海に流れ出す量が増大すると予想される。東小樽地区では、海水浴場があり、ウニやアワビの養殖場があるため、地元は絶対に海を汚すわけに行かないと考えている。１０月に公害調査の結果が公表されたが、熊碓川は水質汚染度を表すＢＯＤの数値が、平成６年度は１、平成９年度は４．７、平成１０年度は１３と、４年間で１３倍の汚れとなっている。排水が流れる側溝の途中に汚れを取り除くような工夫が必要と考えるがどうか。
○土木事業所長

側溝には相当量の汚泥等が堆積した箇所もあり、春先と秋口に側溝の浚渫を行っているが、今後も浚渫に努力していきたい。

○新野委員

冬期間の融雪剤や砂まき量の増大が、河川に少なからず影響を与えていると考えるため、対策を研究してもらいたい。

○委員長

質疑終結

休憩午後３時３５分

再開午後４時０５分

○委員長

討論に入る。

○古沢委員

当委員会に付託されている案件について態度表明する。

議案第１２号については可決に同意する。

請願第１１号、陳情第２１号、第２４号、第２５号については、いずれも採択を主張する。第１１号については、雪を道路脇に積み上げ、車のスリップ事故から見を護るため、自衛策を取っている地域である。住民の声を聞けば、今すぐにでも改善しなければいけない箇所であり、願意は妥当である。

陳情第２１号については、改良を求めている踏切、道路に該当する土地所有者に対し、協力を申し出ることについても、この陳情に含まれていると考える。更に、第２４号については、道路勾配が１９％、３００mにもおよぶ長い急坂であり、第２５号については、行政側が明年、雪解け時期から用地処理等を開始するという趣旨の発言があったので、採択を主張したい。

継続審査中の案件については、ロードヒーティング敷設を求めるものであり、住民の声に応えるか応えないかという意思決定をすることが既に２定、３定と続いている。これを採択することによって、行政に新たな３期計画を求めることが必要だと考える。以上、議案第１２号可決、請願、陳情及び継続審査案件については、いずれも採択を求めたい。

○委員長

討論終結。順次採決する。

まず、請願第１１号、陳情第３号ないし第５号、第７号ない第１０号、第１２号、第１３号、第２１号、第２４号、第２５号については、採決の結果、いずれも賛成多数により継続審査と決定。

次に、議案第１２号については、原案可決と、全会一致で決定。

散会宣告。