

議 長	副議長	局 長	次 長	調査係長	調査係

<b>建設常任委員会会議録</b>			
日 時	平成12年 3月22日(水)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時35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、建築都市部長、用地対策室長、市街地活性化対策室長、下水道事業所長、その他関係次長、課長、所長及び主幹		
<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: right;">書 記</p>			

～ 会議の概要～

委員長

開議宣告。署名員に松本・高橋両委員を指名。付託案件を一括議題とし、理事者からの報告を受ける。

(水道)総務課長

「石狩西部広域水道企業団議会定例会について」

去る、2月4日に平成12年第1回石狩西部広域水道企業団議会定例会が開催された。

議案は、平成12年度の同企業団水道用水供給事業会計の予算についてだが、事業費は資本的支出の建設改良費37億2850万円、内容は送水管布設工事2111m、人件費を含んだ送水管布設箇所の測量実施設計が約21億8267万1000円、当別ダム建設負担金15億4000万円、その他582万9000円である。

その事業費の財源としては、資本的収入の企業債11億2500万円、出資金11億6363万3000円、国庫補助金14億2030万円、各構成団体負担金1354万8000円、その他9460万円である。

なお、出資金、負担金は、各構成団体が企業団に支払うが、市の負担額は3020万7000円であり、これについては道が負担することになっており簡易水道事業特別会計において予算措置している。

その他の議案は、監査委員選任に関する件だが、平成12年4月19日付を以て任期満了となる同企業団監査委員片岡弘二氏の後任として、当別町在住の一杉善郎氏が選任された。平成12年度予算についても、原案どおり可決されたところである。

委員長

「石狩西部広域水道企業団の事業の再評価について」

(水道)工務課長

厚生省では、平成11年度より補助事業の計画の妥当性を検討し、継続・見直し等を行う「再評価システム」が導入された。この制度により、石狩西部広域水道企業団事業が再評価対象事業に該当し、各構成団体の需要水量を見直した結果、当初計画で1日当たり22万5700tの需要水量が10万7700tとなり、11万8000tの減量となった。

これは、札幌市の人口の将来見通しが、当初計画で想定した人口に達していないことや生活用及び業務用使用水量がほとんど伸びていないことから、企業団への参画水量が当初計画の1日最大17万tから4万8千tに大幅な減量変更したこと、また、当別町において人口増及び水洗化に伴い、当初計画の需要水量が一日最大1万600tから1万4600tに微増となったことが原因である。なお、小樽、石狩両市は当初計画どおりである。企業団としての再評価は、「安全かつ安定な水道水の供給を確保するため、本事業の必要性は変わらないが、新たな水需要予測に基づいた計画用水供給量の変更等、事業計画の見直しを行うことが妥当である。」と最終方針が公表された。

今後、企業団が実施した再評価を踏まえ、国が事業計画の見直しについて必要と判断されたなら、企業団の水源である当別ダムは北海道が、浄水場等の専用施設は企業団が、それぞれ当初計画の見直しをすることにより、企業団に対する各構成団体の負担が明確になると考えている。

委員長

「平成11年度除廃雪等の状況について」

土木事業所長

今年度の雪の状況は、昨年10月17日に初雪があり、その後11月末から本格的な降雪となり、今年1月末での降雪量は360cmと過去10年間の平均値378cmと比較して10cm下回っており小雪の年と思われたが、12月と1月に6回程度の寒暖の繰り返しがあって、このため圧雪路面がザクザク路面となり、その整正除雪稼働やツルツル路面对策の砂散布、さらには2月10日以降に降雪が続き、積雪深は今年のピーク時と同じ142cmに達した。

そのため幹線及び生活路線などの排雪量は宅地からの多量の雪出しもあり、これらの除排雪にかかる費用の増高が著しく、また排雪に伴い勝納の雪捨場が閉塞状況になるため、その処理費用も多額なものとなっている。

以上のことから予想以上に経費がかさみ、当初予算9億5090万円に対して2億4900万円の不足が生じ、3月8日に先議をしてもらい予算総額で11億9990万円となった。すでに第1～2種路線の排雪はほぼ終了しており、残る3種路線の雪割りや、各路線の路面整正等を行い地域要望に対応しているが、若干の不足が生じるため予算の流用と予備費の充用で対処していきたい。

今後の重要課題としては、勝納の雪捨場の管理と、道路上に宅地からの雪出しを自粛していただく啓発活動等があり検討をしていきたい。

委員長

「平成12年度臨時市道整備事業の概要について」

土木事業所長

平成12年度については、総事業費7億5150万円のうち土木事業所所管分5億5000万円を計上し、そのうち1億円がゼロ市債分となっている。

配布した計画書は、交通量等を勘案し交通の円滑化、及び生活、商業、産業などの対応策として重点、効率的な整備を行うことを決定したものであり、側溝整備60路線、舗装新設10路線、道路改良7路線、土留石垣工事1路線、橋梁改良1路線の計79路線の整備を考えている。

なお、この計画路線については、現場状況の変更等が生じた場合には、弾力的な施工や計画の見直しもあり得る。

委員長

「色内埠頭公園整備事業の概要について」

公園課長

この公園は、色内埠頭の下水道終末処理場隣接部が、海に開かれた広々とした空間であることから有効活用するため、昭和63年3月に約3.7haを地区公園として都市計画決定を行い、平成元年から4年で1工区の1.3haを整備開設している。2工区は、昨年からグラウンドの暗渠等1部着工しているが、今年から本格的に整備を行い、平成14年度で完成させたい。

施設の内容としては、ベンチ等の休養施設、及び複合遊具の遊戯施設、駐車場、水飲み台等の便益施設を計画している。また、園路は足に優しいコルク入り舗装等を使用し、多目的グラウンドはスポーツ用ダスト舗装として、球技及び各種イベントができるようになっており、完成後は多くの市民に利用していただきたい。

委員長

「議案第97号 市道路線の変更について」

土木部主幹

今回の路線変更は、一般国道337号と銭函インターチェンジを連絡する広域的な主要道路として、昭和63年10月26日に星野町178番地2地先の起点から、星野町379番地1地先の終点まで、延長540mの市道認定を行い、北海道が事業主体となり整備し、平成8年11月12日供用開始した。

完成後は市が引き継ぎ、国道337号と道道銭函インター線の接続部分の変更に合わせて新起点として銭函3丁目557番地先から見晴町379番地1地先まで実延長872.1mに起点及び区間の変更を行うものである。

また、旧路線の終点所在地「星野町」の表示に錯誤があったため、「見晴町」と訂正し併せて路線の変更を行うものである。

委員長

「請願第13号 市道桜1号線及び2号線のロードヒーティング敷設方について」

建設課長

願意については、これらの路線は通学路であるほか高齢者も利用する道路であり、頻繁に交通事故が発生しているため、早急にロードヒーティングを敷設して欲しいというものである。現状は、桜1号線は勾配14%、幅員8mで沿道に砂箱が2基設置されている。

桜2号線は勾配16%、幅員8～11mで砂箱が3基設置されている。

「請願第15号 市道堺学校下通線のロードヒーティング敷設方等について」

願意については、この路線は下りの一方通行となっているが、凍結時に車の制動が効かず事故が絶えないとともに、交差点での一時停止もできなくなる。

また、歩行者も大変難渋しているため、ロードヒーティング化、または代替の安全対策をとって欲しいというものである。

要望箇所の現状は、於古発川通との交差点付近の勾配が10%、中間の交差点手前の勾配が6%であり、道路幅員は約7.3mで砂箱が1基設置されている。なお、いずれの路線も急坂路面对策として砂蒔きを行っている。

以上、願意ならびに要望箇所の現状を説明したが、ロードヒーティングについては本市の地形上、市民要望が数多く寄せられているが、維持費や今後の更新費用のことを考慮するとそれらの全てに応えることは困難である。

しかし、冬道の急坂対策は重要な課題と認識しているので、改めて各路線の重要性や交通の実態などを調査して、今後のロードヒーティングを含めて路面管理のあり方について検討していきたい。

委員長

「陳情第29号 市道桜17号線の除雪方について」

土木事業所長

願意については、市道桜17号線の道路除雪は沿線住民で行っていたが、高齢化の進む中で除雪作業ができなくなり、市の除雪路線に格付けして実施してもらいたいということである。

この路線については、道路幅員が3m前後、両サイドが擁壁や法面となっており、夏期でも普通乗用車が1台やっと通行できる状況である。

したがって、冬期間に市で除雪を行うにも幅員が狭く、堆雪場もない困難な路線であるので陳情箇所の除雪については、地区沿線の住民の協力を得て、市の貸し出しダンプ制度の活用など、地域の方の協力を要請していきたい。

委員長

一括質疑に入る。順序は共産党、民主党・市民連合、公明党、市民クラブ、自民党。まず共産党。

古沢委員

開発行為に伴う調整池について

陳情第29号は市道17号線で間違いはないか。資料では16号線となっていたが。

土木事業所長

住宅明細図は16号となっているが、道路台帳で確認したら17号で間違いはない。

古沢委員

2点尋ねる。まず、小樽市開発指導要綱の中で、開発行為による区域改良に伴い溢水防水工事しなければならない箇所があるが、こうした調整池は何カ所あるのか。

都市環境デザイン課長

開発行為に伴う調整池は7カ所ある。

古沢委員

その調整池の管理は市、あるいは民間になるのか。

都市環境デザイン課長

管理は開発事業者をお願いしている。

古沢委員

昨年から今年にかけて、国会でも調整池に関する議論が何度か行われている。そのポイントは、公共施設でないで民間管理だと。そうすると住民が知らないうちに調整池が潰されて住宅が建ってしまう。こうしたケースがあちこちで起きている。小樽でそういうケースはないか把握していれば教えて欲しい。

都市環境デザイン課長

調整池の権原は開発事業者になっているので、最近、全国でそういう問題が起きているのは知っているが、小樽市ではそういう事例はない。

古沢委員

管理の形態、たとえば開発事業者と市の間で念書、覚書などは交わされているか。

都市環境デザイン課長

開発許可を与えるには、河川管理者の道との協議、市との開発指導要綱に基づく協議、そして開発者の管理を要件としている。開発の下流域、つまり放流先の流下能力が不足しているのは、開発行為による汚水の流出増のためと考えられるので、市で対応できない時は管理をお願いしている。

東京の申請者である場合は、なかなか管理が行き届かないので、念書をとって管理者を決定してもらい、小樽の業者に見てもらっている。

古沢委員

オタモイ3丁目だが、市の給食センターがある金沢通線を上がっていくと生協住宅と言われる団地に調整池が2箇所ある。この調整池の管理は誰がしているか。

都市環境デザイン課長

通称、金沢団地と言われるところだが、平成3年と8年に開発行為が行われて、開発行為に伴う調整池は、市内の建設会社が管理している。

古沢委員

昨年、調整池周辺の防護フェンスが整備されていないので、調整池を管理する民間会社と連絡を取り整備をお願いした。現在、金沢通線の下方に住宅が数件建っているが、雪解け時期、または大雨後は排水が溢れて水浸しになる。また、金沢通線はU字溝で側溝整備されているが、雨模様の際は路肩が膿んだ状態で側溝が機能していないと相談され現地を見た。調整池は既に現地視察したが、側溝等は雪の下で詳細は把握できなかった。この団地内の調整池と国道まで下がっていく側溝、目視できるものは2本あるがその関係はどうなるか。

(土木)管理課長

事業所に確認したが、昨年、一昨年と2年続けての大雨時も、事業所の職員が応急処置したという事は確認できなかった。ただ、委員が述べた状況があるということなので、春先に調整池と側溝との関係を調査してみる。

古沢委員

是非願います。また、この金沢通線は道路幅が狭い。ところが沿線には建設機材、道路関係の会社、その資材置場等があつて絶えず大型車両が行き来する。道幅は狭いので、側溝に大型車両が乗り上げて交差する。こうしてU字溝に亀裂が入って側溝の役目を果たしていない可能性が十分にある。路肩が膿む原因と思われるので併せて検討して欲しい。

(土木)管理課長

側溝が正常に機能していないかもしれないので、春先に点検したい。

古沢委員

除雪問題について。

11年度の除雪計画について4定の委員会で取り上げたが、11年度の除雪計画では、1種、2種の除雪計画は距離が2km、残念ながらマイカル関連道路が占めていると指摘した。それから除雪水準の格上げ、回数の増加についても、10年度と比べて見るべきものがないと指摘した。市長が6月に予算編成して、10年度と比較すれば当初から大幅に除雪予算を上積みして市民の要望に応じて公約実現に努めたと、新聞報道にも大きく載った。しかし中身が伴ったものになっていないのではないかと。それでは12年度の除雪予算は9億6000万円で、そのうち除排雪関係の経費が7億0170万円となっている。大筋では11年度と横並びかと思うが、除雪路線の水準別の延長、1、2、3種というのは示されているが、1種の1、2種の2、3種の4、5とかいう水準別に教えてほしい。

土木事業所長

水準別延長だが、1種の1が131km、2種の2が41km、2種の3が218km、3種の4が69km、3の5が46kmで、11年度の除雪計画の505kmとなっている。

古沢委員

市道は約550kmだったと思うが、除雪路線は全体で505km、市道の除雪道路には管理道路も入っているから、市道認定されていながら除雪道路に入っていない路線もあるはずだが、その距離と理由を示して欲しい。

土木事業所長

市道認定路線は、約542kmである。そのうち除雪対象が505km、対象外が約40kmとなっている。対象外の理由だが、一つは住宅が密集している狭隘路線で入れないこと、それから除雪車両の上り下りができない路線、冬期間に利用しない路線ということで対象外になっている。

古沢委員

市道には管理道路もあるから、実際はもっと増えるはずである。

505kmが除雪路線と言ったが、これが本当の除雪路線となっているかが問題。調査を依頼したが、市の除雪路線でありながら、地元住民の負担で除雪している路線を路線水準別に教えて欲しい。

土木事業所長

2種の2は約350m、2種の3は約3000m、3の4は約2600m、3の5は約210m、合計6200m程が除雪路線なのに除雪に入っていない。

古沢委員

2種、3種はどの時間帯で除雪作業が行われているのか。

土木事業所長

2種、3種は通常、午前3時から6時ぐらいで終了するが、日中に作業が入ることもある。しかし通勤通学時間帯は避けている。

古沢委員

雪の状態により、通勤時間帯後に入ることもあると考えてよいか。

土木事業所長

そのとおりである。

古沢委員

通常の降雪の場合は、2種の2、3、3種の4、5の早朝の時間帯の状況はどうか。2種の2、3は、通常は通勤前に終わるようになっているか。

土木事業所長

通常は降雪10cm以上あったときに出勤する。緊急の時は時間帯を特に決めてない。

古沢委員

おおよそ通勤時間前に終わっていると考えてよいか。

土木事業所長

すべての2種の2、3が通勤時間帯前に終わっているとは限らない。

古沢委員

路線の比較で、ある路線が通勤時間帯前に終わり他の路線が残ることはないか。

土木事業所長

個々の路線ごとの状況は答えられないが、基本的には学校前の路線は通学前に終える。

それ以外は、委託業者の除雪車の数に制限があるので日中作業になる。

古沢委員

第1ステーションの区域内について尋ねる。オタモイ1丁目に有沢、拓北、南ヶ丘と呼ばれる住宅群がある。

ここは自己負担で業者に除雪をお願いしているが、この3つの住宅地区の路線は2種の2が352m、2種の3が1067m、3種の4が382mである。

2種の2の352mについては、すべて自己負担で除雪をやっている。2種の3の1067mも自己負担で除雪を行っている。3種の4は999m。そのうち382mが自己負担。

合計すると2490mのうち1801mが自己負担で除雪している。2種の2から3種では7割以上を有沢、拓北、南ヶ丘の住民は自己負担しているのか。

土木事業所長

この地区の住民は町内会で民間業者に除雪を出しているのは間違いない。

古沢委員

南ヶ丘には私も住んでいる。ここは47戸の住民がいて一冬に除排雪のために90万円程、特別に町内会費以外に予算を組んでいる。月に1600~1700円だが、毎月、町内会費の他に別途積み立てて冬に備える。私の住んでいる南ヶ丘ではずっとやっている。この南ヶ丘と隣接する幸パークシティの除雪状況が具体的に分かれば教えて欲しい。通勤前に終わっている2種の3になっているのかどうか。

土木事業所長

幸パークシティについては、幸小学校付近の幹線道路を除雪して、それからパークシティに移動している。時間帯は朝の4時か5時に除雪している。

古沢委員

市が業者に委託している。隣合う幸パークシティ、南ヶ丘、拓北でのこうした実態から市の除雪内容の検討をしたことはあるか。

土木事業所長

道路管理者の市が除雪しなければならないのは認識している。指摘された3団地以外にも同様の箇所があるが、市で除雪に入ろうとする時間帯と町会で希望する時間帯がマッチしていない。また、市の除雪は「かき分け除雪」で両サイドに雪を置いていく。これを地区の方が嫌がり自分たちで率先してやっている。

古沢委員

11年度の除雪計画でも改善していく方向性が示されている。先程示した505kmに対して、6219mが除雪路線でありながら自己負担で除雪している。除雪路線全体に占める割合は1.2%。この1.2%が解決されずにいる。12年度には関係団体と協議して解決、改善に取り組むべきではないのか。

土木事業所長

12年度計画で、各町会に市の除雪方法、時間帯を提示して協議したい。

古沢委員

地域的な偏りがある。有沢、拓北、南ヶ丘の1801mというのは全市6219mの3割程。確かに崖地で除雪しづらい箇所だが、除雪車が入れない状況ではない。全市で自己負担している地区は3割ぐらい。行政として改善、解決の方法を示すよう努力して欲しい。

土木事業所長

市の除雪の方法、時間帯を各町内会に理解していただければ前向きに除雪に入りたい。

古沢委員

陳情、請願について。

冬場で現地調査できないということで、私個人で見してきた。陳情29号の桜17号線の除排雪だが、1.3mを超える車両は入れない狭い道路である。片側は崖になっていて、冬は「けものみち」的な道を住民が踏み固めながら行き来している。現地写真を撮ったが、市で除雪に入るのは大変かと思う。こうした道路が市内に多くあると思うが、手を出せない道路と考えているのか。

土木部長

あの道路は私も現地に住んでいるので知っている。中心市街地にも二間道路、3.6m幅しかない道路があるので、現段階で何かをすることは難しい。たとえば4m幅の除雪箇所を6m、8m幅にすることで実質的な拡幅を図るなどの方法をとらなければならない。一番良いのは、狭くてもロードヒーティングを入れることだが、住民負担の問題もある。長期的に研究していかなければならない。

古沢委員

請願、陳情を入口段階で拒否してはならない。請願等があった地区の除排雪は、短期的には無理かもしれないが、除雪計画の中で方向性が示されなければならないと考える。地元の人にとっては、同じ市民税を払いながら、いつまでも除雪が入らないのは大変だと感じた。以上申し述べて終わる。

武井委員

除雪問題について

陳情第29号だが、答弁で言う道路拡幅を待っていたら陳情に間に合わない。

継続審査も含めて除雪の陳情は16本に増えている。委員会では積み残しておきたくないが、金銭的な問題もある。除雪車が入れない道路については、提出者と話し合って納得してもらうようにする。継続審査の13本の状況を説明して欲しい。

土木部長

先程、土木事業所長より貸し出しダンプ制度とか話したが、詳細な話では自動車整備工場の空きスペースを雪堆積場として使うことを考えている。

ロードヒーティング関係では、かなり逼迫した状況で陳情が上がってきても、いつ整備されるかわからないとの趣旨と思うが、交通量調査の関係も国の予算の目途がつきそうであり、また各地区ごとの公共公益施設の張りつき状況とか、交通量、幅員などで路線重要度の問題もあるが、どこまでヒーティングするか新年度で検討したい。

2億3000万円の予算の中で、節約しても1000～2000万円の減にしかならない。検討にもう少し時間が欲しい。

武井委員

私は代表質問の中で第3期計画のことを訴えた。今回は桜台線、長橋線含めて2線をすると聞いた。第3期というのがイヤなら、今年の計画と言ってもいい。今年できることを第3期と言ってもいいのではないか。3期にこだ

わっているが、いつ実行できるかはっきりさせないと、また陳情が出てくる。市民に納得してもらうのが大前提だが、市で方針を出せば納得してもらえるのではないかと。前向きに検討して欲しい。

石狩西部広域水道企業団について。当別ダムの分担率の問題。

分担率の変更によって各構成団体の負担は変わっていく。市長答弁では、厚生省が認めた後、負担割合が明らかになると。いつ頃厚生省は方針を出して認めてくれるのか。

(水道)工務課長

事業見直しが必要と言うことで、企業団が厚生省に報告している。指摘された厚生省、当別ダムの治水担当の建設省、農業用水の関係で農水省、予算枠を持っている開発庁、この省庁と協議して結論を出すと聞いている。明確になる時期は、事業主体の道が「庁内各部の調整をして12年度中に明らかにする。」と答弁しているが、市でも評価が明らかになるのは12年度である。

武井委員

今年度補正か新年度予算計上かわからないが、早く決定して札幌市負担分まで小樽市が被らないようにして欲しい。

アスベスト管の問題。

アスベスト管は、平成3年度からの道路改良に伴う工事で減少する見込みで、これまで16年度までに全部直したいという答弁だったが、13年度道路改良事業完了で早く終わらせたいという答弁があった。アスベスト2500mの費用と用途を教えて欲しい。

(水道)工務課長

11年度末で約2500m残っていて、更新費用は約2億円と考えている。従来、石綿アスベスト管については16年度と答弁していたが、12年度は国道5号線の4車線化で大変多いということもあるが500万円程度、13年度以降は道路改良も少なくなると認識している。ただ、早期解消のため水道局単独で工事すると、その後の道路改良でフォーメーションが合わないとか水道管の敷設が滞る。コスト縮減からも心配するところだが、十分注意してこの事業を進めたい。

武井委員

答弁に食い違いがある。市長は、かつて16年度と言っていた。今回はそれを受けて13年度と言っているのだから、早期解消とはいつかと聞いている。

(水道)工務課長

現在も決まった予算の中で努力している。水道局として全部解消を目指しているので、14年度頃までには全部取り替える予定である。

武井委員

予算は2億円かかる。12年度は500mやりたいと。13、14年度は道路がなくなるので1000mずつやりたいと。こういう答弁と解釈してよいか。

水道局長

先日、16年度までかという質問で市長から早期にやりたいと前向きな答弁をしたが、厚生省からも早期に石綿、アスベスト管を解消するよう指導を受けており、配水管整備事業の中で改良を手掛けてきたが、14年度までに大方の解消を図っていききたい。

武井委員

融雪機取付貸付金の新年度予算について。

この融雪水の配水処理の問題だが、機械による自然流水にするよう業者を指導したいと答弁がされている。私は今でも自然沈下方式はあるのか聞いている。昔のように家が密集していない時は、自然沈下方式を国立病院なども

やっているが、事故が起きて3000万円かけて側溝を入れた。家が密集しているのでうまく沈下しないと下まで水が流れてしまう。

自然流下方式は実情が知られていない。制度を普及させたい気持ちはわかるが、経費的には自然沈下方式が最良で業者も取り入れると思う。しかし、必ず他の地区から水が出てくる。去年は下水道の職員に処理してもらったが、今年もまた融雪水が出てくる。業者指導するときには下水道、側溝に流すように、きつく業者に条件をつけて指導して欲しい。

(土木)管理課長

融雪施設貸付資金の議案を今回提出したが、この制度は16市が実施している。汚排水管の問題もあるなかで排水関係を検討した。他都市も同様だが、雨水側溝が必ずしも住宅地の道路のそばに整備されていない。しかし融雪槽を設置して欲しいという市民の要望は増えてきている。こうした状況で排水方式を検討したが、分流式なので汚水管への流入は認めない。条例上も認めないが、雨水側溝が整備されていないところは自然浸透柵もやむを得ないと。指摘された問題も確かだ。申請受付に際しては、雨水側溝がそばにあれば、雨水側溝で処理することを前提として指導し、雨水側溝がそばになければ自然浸透柵も認めたい。

武井委員

理事者は自然浸透柵を理解していない。現地を見て欲しい。例えば天神町の団地の側溝は30年前に設置した。側溝という名前だけで壊れている。自然沈下側溝といって壊れていても繋いでいる。ところが側溝は壊れているのでよその家に流れていく。これは2~3ヶ月で解決したが、あちこちでこういう問題が出てくる。業者は仕事が欲しいので自然沈下方式だとか、そばに側溝があればやりたがる。あるいは下水に繋ごうとする。融資の条件として、排水の入口を整備すること。これを業者に指導して欲しい。

(土木)管理課長

自然浸透柵の問題は理解している。申請者にも管理責任が設置者にあることを知らせなければならない。また業者にも側溝に繋げるべきものを経費面から浸透柵に繋いでしまうことに対し注意しなければならない。他都市でも非常に要望が多い事業でもあり、この制度をスタートしたが、問題点に気配りしながら対応したい。

武井委員

浸透柵で争いになるのも困るので、行政で気配りして欲しい。

海上投棄の問題。

陸上の雪捨場を検討すると言って、もう20年も海上投棄をやっているので結論を出してほしい。役所が20年間法令違反をしている。投棄量が年々減っているなら理解できるが増えている。ロードヒーティング分の雪だけでも減っていないとおかしい。海上投棄をどう考え、どう減らそうとしているのか。

土木部次長

4定でも渡部委員から指摘された。市民が出す雪の量も多くなっている。市民の分はストップできないので、公共の分を分散している。陸上の大規模融雪溝という話も検討したが、効率が悪くもっと長期的に考えなければならない。そうすると陸上に雪捨場を確保しなければならないと考えている。12年度も新たに2、3箇所確保しなければならず、雪解け時の問題はあるが、市で民有地を借り上げ雪捨場にすることを検討したい。

決して海上投棄がベストとは考えていない。

武井委員

行政としてこのまま放っておけない。努力の成果を見せて欲しい。

道路占用の問題。

地方分権に伴う条例改正で、道路占用に係る標識等を許可物件に掲示させる義務が出てきた。今回、条例でそれを定めた。条例化で市長答弁は「全市を徹底して点検したい。」とのことだが、基本は同じ。条例化しただけ。い

つ頃からどういう点検をして市民の周知徹底を図るのか答えて欲しい。

(土)管理課長

占用物件の問題も雪捨場と同様に難しい。市内の無許可の占用物件の実態は掴めない。

ただ恒久的な構築物もあり、看板、商品の陳列といったものもある。実態把握が必要だが、物件の状況に応じて占用料を取るべきか、また車両、歩行者に支障をきたすものなら占用を認めないことになる。実態把握、整理という作業が前段にあって、その後、法律に基づいた手続きがある。例えば、撤去に応じない場合にどうするか等のストーリー作りをして問題整理しなければならない。取り締まりをするとこの場で明言はできないが、市長が答弁したように作業に12年度から取りかかりたい。

武井委員

新年度から始める意向らしいが、4月からでは市の点検者の教育が必要。何からやるのか。自民党から自販機の問題も出た。地上権のある物件はどうするのか。開発局、函館市は既にやっている。小樽市の財政は赤字と言いながら収入源を見落している。収入となるものは取るべき。取る範囲は市で決めて段階的に取っていくと。一度にやると大変。私が言いたいのは不用物件、占用許可期間が過ぎたものが市内にまだにある。撤去するものは撤去すると。こういうところから手掛けて欲しい。床屋関係の構築物で40万円以上するものもあるので壊したら大変。また、家を建てるときに市有地に土台がかかっている箇所については、こうした状況を点検して許可すべきだ。私が知っているのでも数カ所ある。

対策会議を開くべきではないか。

土木部長

代表質問以降調べている。実態は管理課長が答弁したように商業的、公共的なもの、住宅本体、玄関、階段のはみ出し等様々である。過去の調査では170件ほど問題があった。

使用方法により取り扱いを決めて、占有者に通知するなどのプロセスを経てからでないと取りかかれない。また、市で許可しても公安委員会の許可がないと使用できないものもあり撤去にも問題がある。景観条例にも関係するので、土木だけでなく、経済部、建築都市部にも関わるので、概略的な調査をやりたい。

武井委員

今回は自販機、次は何というように調査物件を決めてやれば市民も納得する。そういう指導をする会議を持つべきと思うがどうか。

土木部長

組み立て整理することは同感だ。検討していきたい。

高橋委員

緑化計画について

近年、ヒートアイランド現象、地球温暖化など環境問題が論じられている。阪神大震災後に議論あったが、都市防災の要請、うるおいのある都市景観の形成など緑の役割が再認識されている。21世紀プランに緑の基本計画があるが、これは平成6年6月の都市緑地保全法の改正によりできたものか。

都市計画課長

そのとおりである。

高橋委員

都市緑地保全法の改正の内容と目的について説明して欲しい。

都市計画課長

これまでの制度で緑のマスタープランというものがあつた。また、都市緑化推進計画があり、この2つが1本に

なったと考えている。

緑のマスタープランには、緑とオープンスペースの総合的整備と保全を図るとある。これは建設省が昭和50年に通達、市は昭和60年に策定。また都市緑化推進計画は、緑化に関して総合的、計画的、効果的な推進を図るよう昭和60年に建設省通達が出たが、市では策定していない。

この2本が1本化されるということで、平成6年に都市緑化法が改正されて様々な条件ができた。目的としては、緑のマスタープランが対象としている都市計画の事項と、都市緑化推進計画が対象としている公共公益施設の緑化、民有地の緑化の推進に関する事項、これを合わせて緑地の保全、計画の推進に係る施策を総合的、計画的に推進するとなっている。

高橋委員

平成6年の改正以降に、たとえば道路、公園などの公共施設整備の中で、緑の積極的推進という観点から取り組んだものはあるか。

公園課長

公園について。都市計画法のからみで言うと都市計画している都市公園という形で平成6年に銭函中央、8年になえば、9年に朝里川、10年に築港広場、望洋東緑道、みつばち、これらの街区公園、地区公園で緑地整備を行い、緑化に配慮した公園づくりを行ってきた。

建設課長

道路整備での緑化だが、平成6年から街路事業の中で設置に努めているが、祝津山手線長橋線、花穂中央線、幸線、望洋線、ほしみ駅南通線、合わせて6路線1.9kmに街路樹を設置している。

高橋委員

現在行なっている緑の基本計画策定のための調査、研究内容は何か。

都市計画課長

計画策定に向けた現況調査を行なっている。項目的には気象、環境、地形、地質、土壌などの資料収集、緑の現況把握のため、2500m上空からの航空写真で現況量計算を行なっている。

高橋委員

今後の基本計画策定のスケジュールは。

都市計画課長

平成14年または15年を目途に計画案を策定したい。

高橋委員

基本計画策定は所管が多岐に渡るため、チームづくりをしたほうが良いのではないかと。

都市計画課長

関係部局が多数あって意見聴取が必要。検討委員会的なものを作っていきたい。

高橋委員

緑の再認識のための啓発運動を考えているか。

都市計画課長

緑の基本計画が目標にしている「緑化の推進」が入っているので、公共、民間を含めた推進を検討したい。

高橋委員

公園について。

現在、市内に都市公園が何カ所あって、1人あたり面積はいくらか。

公園課長

街区、近隣、地区、総合、これら都市公園は90カ所、約127ha。12年2月末現在の1人当たり面積は8.3㎡。国が7.7㎡、道が20.4㎡、全国10～20万都市で8.1㎡、国の14年度末目標が9.5㎡。小樽は目標以下なので努力したい。

高橋委員

21世紀プランに、既存公園のリフレッシュを積極的に進めるとあるが何か。

公園課長

現在、都市計画決定されている公園は街中に少なく、決定後、整備していない公園が3カ所ある。まずここを整備して、その後、昭和40、50年代に供用開始した箇所が、少子高齢化時代に合っているかを考えて手直ししたい。

高橋委員

予算的な制約があり大規模公園は無理だろうから、既存公園を充実させていくのが現実的と思う。公園整備について、一番要望が多いのはどういう点か。

公園課長

遊具のリニューアル。ブランコ、砂場、すべり台、これらは公園の3種の神器と言われてきたが、遊具の設置状況を勘案して利用者と一緒に考えていかなければならない。

高橋委員

要望を十分に取り入れるようお願いする。

次に総合公園の整備ということで、小樽、手宮、長橋なえば各公園の利用促進に関して何を行なっているか。今後の計画と合わせて教えて欲しい。

公園課長

総合公園は、公園の中で一番規模が大きく、文化、教養、スポーツなどの施設が整備されている。市内には小樽、手宮、長橋なえばの3公園がある。

小樽公園は、明治26年に開設されて以来、100年以上経過しており、市の花のツツジが7000本、桜が1000本植えられている。毎年ツツジ祭を開催、今年で36回目となる。

他に子供の国があり去年4万5千人の来場者があった。また散策、スポーツ、ラジオ体操等、市民に親しまれているが、設備が古くなってきたので考えなければならない。

手宮公園は明治33年の開設、19.7haで桜700本、栗250本が植えられていて、栗の北限と言われている。園内には昭和58年に開園した手宮緑化植物園があり、厩町、現在の手宮3丁目を望める風光明媚なところである。緑の相談所を併設して、緑の相談、市民の緑化に対する意識、家庭への普及をしている。

長橋なえば公園は、小樽で初めての自然生態観察公園で、自然のままに親しんでもらえる公園である。平成9年に開園され、中には森の自然館という体験学習ができる施設もある。平成11年度で自然館は約17,000人の来館者があり、それ以外の来園者も含めると何倍にもなる。また自然観察教室を年4、5回開催したり、クラブ室、セミナー室を使って工作をしたり、野鳥観察を行なっている。沢山の人が訪れるよう様々な催し物をやっていききたい。

高橋委員

景観条例について

景観条例にある緑の保全及び育成とは、どういう観点、経緯で作られたのか。

都市環境デザイン課長

平成4年の条例制定時、大きく3つの柱があった。歴史的建造物の保全・保存、新しい街並みを作るための都市デザイン、緑の保全だが、小樽の緑豊かな街をさらにうるおいのあるものにしようということである。

高橋委員

30条に市長が別に定める基準とあるがこれは何か。

都市環境デザイン課長

施行規則に基準が書かれていて、18条3項に8項目ある。

高橋委員

保存樹木、保全樹林、保全緑地と指定項目が3点あるが、その内容は何か。

都市環境デザイン課長

保存樹木は7カ所指定の24本。保全樹林は手宮公園も含めて6カ所指定の約19ha。

高橋委員

12年度予算で3500万円の助成金があるが、保存樹木分はいくらか。

都市環境デザイン課長

48万円である。

高橋委員

具体的な助成内容を教えて欲しい。

都市環境デザイン課長

保存樹木は1本5000円で10年間助成。保全樹林は1㎡5円で1万円以内で5年間助成となっている。

高橋委員

個人事情で保存できない時、市はどう対応するか。

都市環境デザイン課長

所有者個人の事情と樹木の寿命が考えられる。市としては、所有者から事情聴取して助言などを行い保存したい。

高橋委員

今後の保全計画はどうなるか。

都市環境デザイン課長

現行制度を生かし、また景観審議会の緑化部会に専門の先生がいるので、意見を聞きながら考えていく。

高橋委員

条例34条に開発行為における緑化とある。その中の都市計画法第4条12項に規定する開発行為とは何か。

都市環境デザイン課長

これは開発行為そのものを書いている条文で、1000㎡以上の建築物等を建てる目的で、1000㎡以上の土地区画形質変更する場合の制度。

高橋委員

条例が制定されて以来、開発行為の計画書は何件出ているか。

都市環境デザイン課長

条例は平成5年3月制定。平成4年度以降で約130件。

高橋委員

建設省のグリーンプランを確認すると、市の事業の数は多いが全体計画に則った位置付けがなかったり、基準が明確でないものがある。今後、施設整備を行うなかで早く基本計画を策定すべきと思うがどうか。

都市環境デザイン課長

緑の基本計画は、緑の推進、保全といったことを中心に考え、検討委員会なども含めて平成14、15年を目途に策定したい。

大島委員

色内埠頭公園について。

第2工区整備ということで平成11～14年度まで4.4haとなっているが、11年度はどこを整備したか。また、一般駐車場32台、身障者用3台あるが、身障者用はどのくらいのスペースか。

公園課長

配布した図面の緑色部分全体が2工区でこの箇所の造成を行った。駐車場は一般分32台、身障者分3台の計35台で計画。身障者分は3.5m×5mが3台分あり、そのマスを作る。

大島委員

一般32台分のスペースと比べると、身障者分は若干広いのか。

公園課長

車両から車椅子で降りて回転するスペースもいるので広がっている。

大島委員

通常1.5倍必要となっている。身障者用を謳いながら十分な広さを取っていない箇所もあるので、利用者が安心して使える広さを確保して欲しい。この3.5mは十分なスペースと思うか。

公園課長

公園の技術基準に則っている。

大島委員

陳情第15号について。

今定例会に付託されたロードヒーティング案件は、請願2件、陳情8件の計10件である。これまでの答弁では、期、期計画以外のヒーティングは考えていないとのことだが、その後、一步踏み込んで箇所により検討が必要となった。

請願、陳情が出ているのはほとんどが生活道路。幹線道路のヒーティングは考えると答弁があったが、生活道路は考慮しないのか。

建設課長

基本的には現行の幹線道路を中心に行う。生活道路は特定の箇所を選定するのが無理。

全部を行うことは費用の関係で無理。今後の負担を考えなければならないが、調査結果では、バス通り以外の地区内幹線道路までは取り組みが可能になるかもしれない。ただ、詳細調査はやってないので、その結果を見て全体の判断をしなければならない。

大島委員

生活道路は難しいと判断して陳情を断っているのが現状。生活道路の中の主要道路は検討していくと理解した。これまでも相談は受けているが陳情を出さないと調査、検討の対象にもならないのか。

土木部長

建設課長答弁は生活道路そのものでなく、地区内幹線、生活幹線、あるいはもう一段上の道路を決める上で入るかもしれないということ。今後、地区内幹線道路以上の箇所で交通量などを調査する。これまでは地区間幹線、補助幹線に限定してきたがスタンスを変えようと思う。膨大な陳情が出され、市の基準でふるいにかけて大多数が採択されないと行政不信に繋がると思う。

大島委員

陳情を出すのは、ロードヒーティングをすぐにでもやって欲しいから。しかし対象道路が幹線道路になっているか否かは市が判断すること。やはり陳情を出しておかなければ、検討対象にもならないと思う。私が相談を受けて

いる箇所の幾つかの陳情が出るかもしれないので願います。

街路事業、道路改良事業について。

12年度の街路事業で祝津山手線に1億2060万円計上されている。道路新設改良費で上赤岩道線改良に2億5000万円が計上され、内訳は工事費ほか9400万円となっている。この金額の内訳、各々の道路の進捗状況、開通見通し、支障物件費を教えてください。

また、かもめ団地から塩谷海岸通線へ抜ける工事中の路線の開通見通し、今後の計画を教えてください。

建設課長

祝津山手線は11年度の2次補正も含めると、事業費ベースで77%の進捗率で完工したのは起点の交差点部分だけである。12年度に道道までの170m区間を完成させたい。

上赤岩道線は長い延長区間だが、今年度も大規模な切り土が残っている。昨年施工した法面もあり、進捗率は事業費ベースで約80%、早ければ13年度に完成できる。

豊井道線は11年度の事業費ベースで進捗率65%。11年度で用地補償を完了して本工事を残すのみだが、完成年度はまだ提示できない。

土木部主幹

祝津山手線の12年度用地補償は、線越分も含めて約600㎡取得、100件程度を予定している。

大島委員

祝津山手線の工事箇所は12年度開通予定とのことだが、その後の計画はどうか。

建設課長

祝津山手線がバス路線であるにも関わらず、危険なクランクになっているので、その解消のため8年度から工事を進めてきた。延長については、道道小樽海岸通線が元年度に完工し、現行の交通量、未整備路線での緊急度、優先度から考慮すると現時点では街路事業は施工できない。

大島委員

今後の計画は未定か。

建設課長

そのとおりである。

大島委員

委員会で何度か述べたが、この事業は、期5年の4期計画で梅ヶ枝町から祝津まで工事するというので、再三、地域説明会があった。期を少し過ぎたので、梅ヶ枝から赤岩までの工事説明が当時あったが、工事は高島小学校の手前で中断、事業は見直し、計画は先の見通しがないと。祝津のクランクの解消要望は、地域の商売をやっている方から沢山出ている。トレーラーが通るので請願・陳情も出た。それで、この箇所の工事が始まったと記憶している。

その後、海岸道路線が開通。古代文字から交通記念館の前を通る新道路ができて、手宮バスターミナルの5叉路の朝夕のラッシュも緩和できたのも事実。しかし、地域住民は事業が続くと認識している。中止という計画変更説明はされていないがどうなっているか。

建設課長

祝津の道道側については、前回説明会のときに地元の方から話があった。その中で、当時、緊急性もあり何とか取り組みたいと説明したが、現状では困難で、当分、拡幅計画はないと話した。

大島委員

それは祝津道の説明会か。

建設課長

祝津山手線の現工事区間についてである。

大島委員

市長への手紙を昨年募集したが、土木関係は何件あったか。

土木部次長

121件。市長への手紙は、3月17日で519件。

大島委員

ここに赤岩の78才の女性からの手紙がある。内容は1番目に道路拡幅の問題。拡幅の話を聞いて物置を壊して土地をあけたが、5年経過しても拡幅せずどうなったか市議に尋ねたが、わからないので市長に手紙を出した。2番目に信号機設置の問題。この方の自宅前にバス停ができたが、冬期は道が狭くなりバス停留所がなくなる。自宅に運送トラックが出入りするので非常に危険。ここは高島小と北山中に通じる道路で小中学生も通るので信号機を設置して欲しい。3番目に祝津線は狭く除排雪不十分のため、バスまでが自宅前で車両通過待ちをする。子供を事故に巻き込むこともある。以上の3点につき検討、回答が欲しいとの内容。去年8月29日受付で土木部が回答しているが、承知しているか。

土木部次長

1番目と3番目は回答している。

大島委員

12月末に相談を受け、冬期間、ラッシュ時や夕方に現地を見た。大変危険だ。以前はこの地に地域有志の交通指導員がいたが、現在はいないので配置できないか交通安全対策課に問い合わせた。答は「指摘箇所は高島小児童のため既に横断歩道が設置されていて、さらに信号機設置となると公安委員会の基準に合わないので困難だが、小樽警察署を通して北海道公安委員会に強く要望している。市ではドライバーへの注意看板設置を検討している。」とのこと。

それでは信号機設置の基準を尋ねたら、見通しの良い歩道があることだと。そうすると危険でも歩道の整備がされていないと信号機は設置されない。また、交通指導員はどうかとなると、現在10名、予算140万円で全員張りついている。増員は経費節減の現状では困難とのこと。

信号機は120万円程度でできるが、基準に合う道路がないので無理。信号機の寄付があった場合はどうかとなると、公安委員会ではなかなか受理しないとのこと。交通安全対策課では、移動式ロープが良いとしている。バス停が狭くなるかもしれないが、片側は学校用地の法面でバス停拡幅部分についても可能でないのか。小中学校、団地もあり交通量が多いところなので、基準に当てはまらないからダメでなく、人命に関わることなので関係部署と協議のうえ、解決して欲しい。

土木部次長

市長への手紙で回答したが、本格的には無理。信号管理者と道路管理者の市で、道路用地などについて現状調査して検討したい。

大島委員

雪解け早々調査、善処して欲しい。バス待ちの人も雪山に乗っていて大変危険。

松本委員

都市計画法について。

地方分権の関係で、都市計画法が30年ぶりに改正されるが、そのポイントは何か。

都市計画課長

現行の都市計画法は制定30年が経過したので、国レベルで今後の都市政策を議論している。その中で、少子高齢化での都市への人口集中、車社会の進展による都市計画区域を含めた規制要因の崩壊、都市の経済社会の変動な

どの地域の実情に応じて、法律を全面的に見直すとなっている。

内容のポイントは5点ある。1番目は都市計画に係るマスタープランの充実、線引き制度、開発制度の見直し。2番目は良好な環境確保のための制度の充実、3番目は既存市街地の再整備のための新たな制度の導入、4番目は都市計画区域外における開発行為、建築行為の規制の導入、5番目が都市計画決定システムの合理化となっている。

松本委員

この法改正で、規制が強化されるものと緩和されるものは何か。

都市計画課長

改正の考え方は、少子高齢化や車社会の問題など社会環境の変化を踏まえるようになっており、規制の強化、緩和というより、地域の特性を生かした新制度の導入で有効な土地利用と住民参加を図る点では緩和型と思う。強化部分は今の時点ではないと思う。

松本委員

ポイントに線引きという話があったが、小樽は7割が調整区域である。市街化区域と調整区域の関係はどうなっているか。

都市計画課長

まず市の行政区域は2万4000haあって、その中に都市計画区域があり、さらにその中に市街化区域と調整区域がある。都市計画区域外は約43%あるが、線引き制度については、地域の特性を生かして地域の判断に委ねられている。

松本委員

4番目のポイントの都市計画区域外での開発・建築行為の規制への市の考え方は。

都市計画課長

区域外での規制を強化することになるが、小樽市では行政区域の43%が国有林、市有林、民有林という保安林なので、法改正されても有効活用にはならないと思う。

松本委員

地方分権に伴い都市計画は自治事務ということで市町村の役割が大きくなり、独自性が求められる。また市がどんな施策を打ち出すかが大事になるがどう考えるか。

都市計画課長

まず、線引き制度は地域の状況を踏まえて判断するが、最終的には道の判断となる。今後は、平成14年か15年を目途に都市計画マスタープランを策定したい。調整区域では今後の情勢が不明な部分もあるが、地区計画の活用を図っていきたい。

松本委員

ほしみ駅南通について。

ほしみ駅南口の工事が竣工して、3月31日から供用開始だそうだが、私は平成8年の委員会から早期着工要望、道路用地に家を建てる問題、都市計画決定の問題等を言ってきたが、4年経って今月末にオープンとなった。オープンに当たってのスケジュールはどうなっているか。

建設課長

ほしみ駅南通は3月17日に工事完工したが、小樽・札幌・JRの3者協議でJR南口供用開始に合わせて3月31日AM5:30オープンとなった。ただ特別なセレモニーはない。

松本委員

札幌側の道路は既に完成していた。小樽側も道路ができたが、歩道橋、信号がないので国道5号線を渡れない。歩道には信号設置スペースも設けたと思うが、工事段階での公安委員会と市の折衝はどうなっていたか。

建設課長

道路整備だけでなく、国道5号の横断について問題意識を持って公安委員会に信号機設置を要望してきた。ただ回りの信号機と連動可能かという問題もある。残念ながら道路供用開始には間に合わなかったが、公安委員会には口頭協議している。駅前なので設置の理解は得られている。土木部では、供用開始後は公安委員会と協議する機会が少なくなるが市民部と連携して取り組んでいきたい。おそらく手押し信号になると思われる。

松本委員

銭函インターチェンジの拡張について。

平成10年1定で質問したが、当時の土木部長が初耳で答えられないと答弁、その後、道路公団と協議してやっていきたいと答えた。その後2年経過したが、拡張計画についてどう認識しているか。

土木部主幹

銭函インターは市道が通っている関係で公団と協議しているが、公団工事は現在、取付部分の擁壁工事をやっていて、12年度はゴルフ場に通じるオーバブリッジの整備、全体の工事は14年度に完了すると聞いている。

松本委員

市道移設が必要になる。現在、市道は未整備状態の3.5mか4mの道路しかないが、公団計画では6m幅になる予定。公団の都合でやる事業なので公団予算で行うのか。

土木部主幹

道路の機能回復という観点から公団予算で行う。

松本委員

銭函インターと接続する星置山上線は、接続部付近は6m幅で整備されているが、それ以外の箇所は3.5m幅の未整備道路である。この道路の計画はどうなっているか。

土木部主幹

当面、公団事業に関わる市道振替は6m幅ぐらいのものを築造してもらう計画になっている。開通による車両通行量の増減、地域開発、住宅配置などを見て検討したい。

松本委員

上下水道について。

星置山上線の整備に伴って、上下水道の移設計画はどうなっているか。

(水道)工務課長

上水道について。公団との協議の中で、星置山上線は平成13年度に道路改良が施工されると聞いている。これに合わせて現行の200mmパイプと同口径のものを、延長約460m程、公団の補償費で敷設変えを行う。

(下水)建設課長

下水道について。当該地域の道路には現在、下水道のパイプは入っていない。平成10年、公団の説明会時に地区住民から要望があり調査したが、建設省の事業認可がされておらず事業認可区域に入っていない。この地域は民家が少なく、道路も民家のずっと下方にあるため道路と管で繋ぐのは困難である。既設パイプから500m以上離れているので費用的に難しい。

松本委員

上水道は補償費で施工できるが、下水道は困難とのこと。

変わって石狩西部広域水道企業団について。今回の需要水量の再評価ということで、札幌市だけが量が減少して、小樽、石狩は変化なし。負担率は変更されるが、負担額は札幌市が変わるだけで他市に影響はないと聞いたが正しいか。

水道局長

当別ダムの件は建設省、道も検討している。ダムの規模が縮小されると思うが、水道施設関係の縮小で、全体事業費をいくら減額するかという問題がある。また、札幌市の大幅減量で各構成団体の負担金も変わる。このことについては、企業団の構成団体長会議で札幌市から「供給額を超えた時は構成団体に誠意を持って対処したい。」旨の発言があり、企業団事務局も「各団体が納得できる負担割合になるよう調整する。」としている。札幌市議会のなかでも心配の声が上がっているが、札幌市水道局も同様の説明をしているので信頼して調整を図りたい。

松本委員

新光十字街の老朽保存建物について。

噂話で、1年以内に建物を解体して5年以内に市営住宅を建てると聞いた。権利者との話し合いが始まったとは聞いたが、現状はどうなっているか。

住宅課長

朝里の店舗付共同住宅のことだが、昭和33年に建てられ41年経過している。建物に係る権利者は市の水道局を入れて8者、そのうち民間業者は6者である。店舗については権利委譲をしているが、住宅部分は道住宅供給公社の所有部分もあり権利関係が複雑になっている。老朽化、景観的な問題で話し合い、交渉を重ねており、去年12月に一部地権者の移転話は聞いている。市営住宅のことについては、個別の地権者が残っているので状況把握をしながら、また住宅再生マスタープランで、オタモイの住宅の一部移転先という位置付けで平成17年に建てる計画となっている。市営住宅全体の計画のなかでは、慎重に対応しなければならないが、建物の老朽化などには早く対処したい。

松本委員

公営住宅再生マスタープランでは、この建物を除いた箇所が新光市営住宅とある。その住宅は勝納、入船と同様にオタモイの移転先になっている。勝納など他の住宅整備が遅れると、新光も遅くなると考えられる。新光の計画ではこの老朽建物も入れた一丁画で検討して欲しいがどうか。

住宅課長

朝里住宅の背後地には市有地がある。共同住宅の権利者については、市営住宅の候補地ということではなく、築後40年経過した1世帯だけが入居中の建物で、老朽化、景観的な問題がある建物ということで対応したい。

委員長

質疑終結。

休憩 4時00分

再開 4時30分

委員長

討論に入る。

古沢委員

議案、請願、陳情について共産党の態度を表明する。議案第97号は可決。請願第13号、第15号については、継続審査中の案件と同様に現地を見てきた。桜1号線、2号線ともに急勾配、堺学校下通は交通量が多く勾配きつく願意妥当により採択を主張する。陳情第29号は委員会の質疑でふれたが、桜17号線は地元にとっては冬場の通行確保が必要な路線であり願意妥当として採択を主張する。継続審査中の案件は4定と同じく願意妥当と認め採択を主張する。

委員長

討論終結。順次採決する。

まず、請願第11号、第13号、第15号、陳情第3号ないし第5号、第7号ないし第10号、第12号、第1

3号、第21号、第24号、第25号、第29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。

委員長

次に議案第97号については、原案可決と、全会一致で決定。

散会宣告。