

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（13年2定）			
日 時	平成13年 6月25日（月）	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 6時10分
場 所	第 3 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	新野委員長、古沢副委員長、松本（光）・松本（聖）・久末・八田・武井・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		
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			

○委員長

今年度の人事異動で理事者が変わっておりますので、新理事者の紹介を部長よりお願いしたいと思います。

○建築都市部長

この度の人事異動により変った者のみ紹介させていただきます。都市環境デザイン課長の田畑です。

○（建都）都市環境デザイン課長

田畑です。よろしくお願いします。

○建築都市部長

それから、中心市街地活性化対策室の近澤主幹です。

○（建都）市街地活性化対策室・近澤主幹

近澤です。よろしくお願いします。

○建築都市部長

同じく、渡辺主幹でございます。

○（建都）市街地活性化対策室・渡辺主幹

渡辺です。よろしくお願いします。

○建築都市部長

それから、私は建築都市部長の高橋でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○委員長

ありがとうございます。

○土木部長

土木の理事者の異動に伴い、変った者についてご紹介いたします。管理課長の長瀬でございます。

○（土木）管理課長

長瀬です。よろしくお願いします。

○土木部長

用地対策室主幹の堤です。

○（土木）用地対策室・堤主幹

堤でございます。よろしくお願いします。

○土木部長

土木事業所長の原田でございます。

○（土木）土木事業所長

原田でございます。よろしくお願いします。

○土木部長

以上でございます。よろしくお願いいたします。

○委員長

水道局長。

○水道局長

水道局の関係でご紹介申し上げます。まず、4月1日に給水課長に昇格しました尾本です。

○（水道）給水課長

尾本です。よろしくお願いします。

○委員長

ありがとうございました。

○委員長

それでは、ただいまより会議を開きます。本日の会議録署名員に、高橋委員、松本聖委員を指名します。

付託案件を一括議題といたします。理事者より報告がありますので、順次、説明願います。

まず、平成13年度臨時市道整備事業追加路線について。

○（土木）土木事業所長

それでは、平成13年度臨時市道整備事業の各追加路線につきまして、ご説明申し上げます。

平成13年度臨時市道整備事業の概要につきましては、第1回定例会の建設常任委員会におきまして、36路線についてご報告したところであります。

お手元にお配りしました追加路線の計画書は、交通量や交通の円滑化、さらには、生活、商業、産業、中心市街地の活性化等を勘案しながら現地調査の結果、道路の老朽度や整備の緊急性を、総合的に判断し策定しました。

整備の内訳につきましては、側溝整備21路線、道路改良11路線、舗装新設2路線、その他10路線となっており、合計で44路線計画しております。

これにより、平成13年度臨時市道整備事業につきましては、既にお示ししております36路線と、今回お示しいたしました44路線を合わせまして、80路線を計画しております。

なお、これらの計画路線につきましては、今後、用地測量等の調査によって、現場状況に変化が生じた場合には、弾力的な執行や計画の見直しもあり得るということで考えております。

○委員長

続きまして、水道料金等のコンビニエンスストアでの収納について。

○（水道）営業課長

水道料金のコンビニエンスストアでの収納につきまして、1定で局長から話をしましたけれども、この度、事前準備が整いまして、8月1日からコンビニで収納ができることとなりました。

今年8月から、今までの銀行など金融機関の窓口のほかに、コンビニでも料金を納められるようにいたします。

このコンビニ収納が可能な納付書につきましては、8月発送後の納付書ですけれども、バーコードが印刷されております。

なお、今までの7月までの納付書は、バーコードが印刷されておりませんので、従来どおり、金融機関で納めていただくようお願いしています。

この収納に係る1件当たりの委託手数料ですが、45円であります。共働きの方、土、日曜、祭日の納付の方の利便性を考え、納付窓口の拡大を図り、24時間収納が可能となりますので、水道利用者の皆様のサービスの向上につながるものと考えてございます。

ちなみに、小樽で納められるコンビニの数ですが、現在、53店舗ございます。

○委員長

続きまして、本定例会に付託された案件について説明願います。議案第14号について。

○（建都）住宅課長

議案第14号の小樽市営住宅条例の一部を改正する条例案、駐車場の設置についてでございますが、張碓住宅と蘭島住宅のそれぞれ100区画と12区画を新設するとともに、平成11年度から面的に整備しております祝津住宅の残り5棟分、134区画を増設するものでございます。

工事期間は、張碓と蘭島につきましては、7月中旬から8月下旬にかけて工事を施工いたしまして、9月1日に供用開始を予定してございます。

祝津住宅は、区画数が多いこと、また、現在駐車場スペースとして利用しているところを整理する関係上、車両を移動させながらの工事となるため、7月から9月までの3カ月間を要することから、供用開始は10月1日を予定

しているところでございます。

○委員長

続きまして、議案第19号について。

○（建都）都市環境デザイン課長

議案第19号、不動産の取得について報告、ご説明いたします。

旧手宮線跡地は、明治13年に北海道で最初に開通した幌内鉄道の手宮―札幌間の起点となる歴史的遺産であるとともに、まちづくりに貢献し得る可能性を秘めた市民の貴重な財産であることから、当面は輸送機関としての可能性を残しながら、オープンスペースとしての活用を図ることとしたものであります。

本件の用地取得につきましては、第1回定例会において、オープンスペース用地取得費用として予算の議決をいただいたところでありますが、去る5月22日にＪＲ北海道と仮契約を締結いたしております。

場所は、「雪あかりの路」などのイベントで使用されている中央通から於古筈川通に至る区間で、面積約6,290平方メートル、用地取得費1億3,800万円となっております。

本議案について十分ご審議いただき、可決いただいた後は速やかに本契約を締結し、整備を進めていきたいと考えておりますので、何とぞご可決賜りますようよろしくお願い申し上げます。

○委員長

これより一括質疑に入ります。共産党、自民党、市民クラブ、公明党、民主党・市民連合の順といたします。

○古沢委員

新規の陳情について

まず最初に、本委員会に付託されてます陳情第58号、61号、62号に対する行政側の態度をお示ください。

○（土木）関野主幹

現在、ロードヒーティングにつきましては、当委員会に陳情が上がっているわけですが、議会の中で説明がありましたけれども、三つほど、ヒーティングを行うための説明をしております。

一つは、道路の構造上の話ではなくて、道路の勾配、通過交通量、土地の利用についてでございます。交通量の多さ、それから道路の重要性、そういうものを勘案した形での考え方です。

もう一つは沿道状況です。沿道の中に、福祉施設などの公共施設等があるかどうか。また、交通安全、一時停止、信号などを、交通安全を確保する上で事故等が発生する危険がないか、この3点をポイントに考えました。

○古沢委員

出されている陳情案件は、我が党はいずれも願意が妥当だと思っております。

ただ、第61号ですが、本日の現地視察をするまでは、どういったものかと思いつつ現地視察をしたのですが、広い意味では、歩行者用の道路として整備をするということも含めれば、寄せられている願意は妥当と認めるべきだろうと思って、現地視察をして帰ってまいりました。

したがって、是非、この実現に向けて努力をお願いしたいと、まず最初に要請をしておきたいと思います。

旧手宮線跡地の取得について

議案第19号に関して、質問をさせていただきたいと思います。

旧手宮線跡地の取得についてですが、最初に、旧手宮線の跡地、鉄道用地の承継問題について伺います。

この土地は、本来、国鉄清算事業団が承継すべき土地ではなかったのかというのがまず第1の疑問です。なぜ、ＪＲ北海道が承継することになったのか。これを承継するに当たって、市が何らかの役割を果たしたのだとすれば、それは一体何なのか。これをご説明いただきたいと思います。

○（建都）都市環境デザイン課長

土地の承継の件ですが、この部分につきましては、前回も市街地の特別委員会で説明しましたが、市、さらには市民団体を含めた中で、手宮線跡地と交通記念館のあたりの具体的な活用方策の検討を進めている部分で、国鉄にも何とかということで要望した経緯になってございます。

○古沢委員

会議録を遡って先輩委員の議論を勉強させてもらったのですが、なぜ最初にこういうことを改めて聞いたかといえますと、議論の経緯で言えば、跡地問題について、「無償譲与」「無償貸与」という表現もありました。

それも含めて検討されてはどうかという議会議論が、随所に出てきたわけです。それで、これは一体何だろうということが、最初に突き当たった疑問でありました。

それでは、当時の分割・民営化の法律的な根拠にもなっておりますが、日本国有鉄道改革法第19条でどのように規定されているか。今、法令をお持ちですか。

○（建都）都市環境デザイン課長

はい。

○古沢委員

それでは、ちょっと説明してください。

○（建都）都市環境デザイン課長

改革法第19条ですが、内容は運輸大臣が日本国有鉄道の事業等の承継法人への適正、かつ円滑な引継ぎを図るため、閣議決定を得て、その事業の引継ぎ並びに権利、及び義務の承継等に関する事業計画を定めなければならないと定めております。

○古沢委員

19条の基本計画ですが、実は表題としては非常に長いものですが、日本国有鉄道の事業等の引継ぎ並びに権利、及び義務の承継に関する基本計画、これが定められております。

この基本計画の中で、2の（1）資産という項目がありますが、その中で①のアではどのように言っていますか。

○（建都）都市環境デザイン課長

2の（1）の部分でございますけれども……。

○古沢委員

①のアね。2の（1）資産のところですよ。

○（建都）都市環境デザイン課長

済みません。19条……。

○古沢委員

いいえ、基本計画の方です。今、手元にないですか。

○（建都）都市環境デザイン課長

基本計画の方はございません。

○古沢委員

それでは、私から紹介します。第19条に基づいて定めた基本計画の資産のところ、このように言っています。

引き継ぐ事業等を適切かつ円滑に運営する上で、必要最小限の事業用資産については、当該事業等を引き継ぐ旅客会社等に承継させる、こういうふうに基本計画で言っております。

それでは、先の鉄道改革法の第20条第2項で、承継する財産の価格についてはどのように言っていますか。

○（建都）都市環境デザイン課長

第20条第2項ですが、この部分につきましては、当該財産の帳簿価格等を基準とするものとしています。

○古沢委員

同じく、同項のただし書きがあります。ただし書きのところも紹介してください。

○（建都）都市環境デザイン課長

ただし書きの部分ですが、当該財産の種類、用途、その他の事項を勘案して、帳簿価格によることが適当でないと認めるときは、帳簿価格によらないことができるようになってございます。

○古沢委員

ただし書きでは、当該財産の種類、用途、その他の事項を勘案して、帳簿価格によらないことができるようになっていきます。

この改革法を受けて施行規則が定められていますが、その第8条第1項、第2項では、こう言っています。

日本国有鉄道が、自らその事業のために使用しない土地、または建物であって、現に他の者に貸しつけており、又は他の者に貸しつけることが確実であるもの、こう言っているわけです。

つまり、これらの財産については、基本計画で言うところの最小限の事業用資産でなくてもＪＲに承継できる、そういう規定だと思うのです。そして、その際には帳簿価格によらないのだと言えると思うのです。

では、こうしたことを踏まえて、具体的な点でいくつか質問をしたいと思います。

平成12年3月の予算地方分権特別委員会において、我が党の西脇議員が、これに関する質問をしております。それに関連しますが、1点目は、中央通土地区画整理事業でＪＲから土地取得をしているが、その面積、取得価格、1平方メートル当たり単価を示してください。

○（建都）市街地活性化対策室・近澤主幹

区画整理でＪＲから取得した土地は、面積は175.71平方メートルです。それから、取得価格は30,573,540円、1平方メートル当たり単価は174,000円でございます。

○古沢委員

この際、この取得価格は、どういう方法で決めておられましたか。

○（建都）市街地活性化対策室・近澤主幹

この価格の決定根拠につきましては、まず、不動産鑑定士に依頼しております。その中で、その算定方法は、まず公示価格、それから取引事例、さらに収益還元法に基づき比較検討して算定してございます。

○古沢委員

もう1点、お尋ねしておきます。

小樽市土地価格図というものがあります。市内全体を示していますが、この土地に最も近い基準地における契約時の1平方メートル当たりの価格を、最も近いところは、確か2カ所ありますが、示してください。

○（建都）市街地活性化対策室・近澤主幹

この土地に最も近い取引価格ですが、北海道地価調査番号で5の4です。所在地は色内1丁目37番、現在の北海道信用保証協会のところになっています。価格は、平成11年7月1日現在で228,000円となっております。

もう1点については、今回のこの土地はここを基準にして算定しております。

○古沢委員

参考までに、若干、位置は違いますが、色内2丁目10-2、ここは1平方メートル当たり119,000円です。

それでは、今回、先ほど課長から説明がありましたが、取得しようとしている跡地の面積、取得価格は説明されましたから、1平方メートル当たり単価を教えてください。

○（建都）都市環境デザイン課長

手宮線の単価でございますけれども、22,000円となっております。

○古沢委員

今回の土地が単価22,000円です。中央通区画整理事業にかかる先ほどの土地ですが、これが単価174,000円です。

なぜこんなに差が出るのか、大変大きな疑問です。

念のために言っておきますと、この手宮線跡地も、お尋ねした中央通区画整理事業のために取得した土地、線路を残す、残さないといったところの部分ですが、土地の形状、利用の現況、道路や交通施設との接近状況においても、特段、大きな差異は認められません。

逆に、中央通区画整理事業にかかわって取得をした土地の方が、あそこは明らかに道路です。そういう意味で言えば、今回の手宮線跡地よりは、利用制限を著しく受けるというよりも、道路しかないというところを取得したわけです。にもかかわらず、なぜこんなに違いが出るのですか。

○（建都）都市環境デザイン課長

価格差についてですが、旧手宮線跡地の評価は、中央通から於古発川に至る区間全体の鑑定評価を行っています。

この部分は、あくまでも土地の個別要因といえますが、この要因が非常に大きいと考えています。まず一つには、帯状地でありますので、利用効率が非常に落ちる。それから、規模が大きいだけに市場性が劣る。

さらには、市場性が劣るから公共的性格を有するというように、個別要因が非常に大きいということで鑑定評価を行ってございます。

○古沢委員

くどくなりますが、土地価格図の色内1丁目37は単価228,000円、これと中央通区画整理事業で取得をした土地との関係で言えば、228,000円というのは、比べること自体がおかしい土地と言ってもいいほど、中央通の線路部分を取得した土地の利用価値、現況その他、それこそ個別の要素をつけ合わせても、はるかにマイナス要素が出てくるのが、中央通区画整理事業にかかわって取得した土地です。

しかし、色内1丁目37では単価228,000円、中央通で再取得した部分は単価174,000円、そして今回のケースでは22,000円の差です。これは説明がつかないのではないですか。わかりやすく説明をいただけますか。

○（建都）市街地活性化対策室長

中央通側の鑑定をベースにする訳は、このJR用地は一般宅地という扱いで計算をしています。そういう時は、当然、近澤主幹が申し上げましたように、取引事例、公示値、比較推計法、そういったもので算定しています。

なぜかという、区画整理はその土地をベースにした換地手法なのです。要するに、ほかのエリアでの土地を使うという基本的な手法の中で計算をしますので、当然、議論の22,000円と格差があると考えます。

○古沢委員

差があり過ぎると言っているのです。格差が出るかもしれないけれども、22,000円と174,000円です。こんなに差が出て当たり前なのですか。どうにも当たり前だと思えないのです。

○建築都市部長

中央通は、先ほど答弁したとおりですけれども、市場性につきましては、ここは帯状地、非常に長い土地だ、こういう見方をしています。

現実の問題として、あそこの土地自体が、例えば、売買をするときに果たして市場性があるかということが一つ大きくあると思うのです。というのは、すべて道路に近接していない、隣接していないからです。

それから、幅員が非常にばらついてまして、一体として使うとしたら、どういうものに使うかといっても、ほとんど使い道がない。このように非常に市場性が劣っている全体の形状である。こういうことが、かなり大きな限界要因として判断をされていると思います。

当然、幹線につながった部分は、場合によっては、切売りすることによって宅地として利用できるということもあり得るわけです。そうしますと、先ほど言いましたように、路線価、公示地価、基準地価、こういうものから判断をして評価金額を決める、こういうことがあったのではないかと思います。

○古沢委員

部長の答弁は、中央通区画整理事業で取得した土地にも当てはまる話です。区画整理事業のあの土地は、色内1丁目37と同じとは言わないけれども、どちらかというとも22,000円よりは、はるかにそちらに近い。そういう評価に基づいて取得をしているわけです。

しかし、その土地もチェックをすると、部長が答弁したことがそのまま当てはまります。僕は、逆にその土地の方がもっと著しく利用制限を受けて、それこそ宅地として売れるわけでもないし、公園にできるわけでもない。もともと道路になっていたのを、そのまま道路で使うだけの話です。それに3,057万円も出して買ったわけです。今度は1平方メートル当たり単価22,000円、それにしても1億3,800万円です。

この問題を議論する上ではっきりさせたい点が二つあります。

一つは、先ほど日本国有鉄道改革法施行規則の第8条を紹介しました。国鉄が自ら事業のために使用しない土地、前に紹介したのは、必要最小限の事業用資産はＪＲに承継させるというのが基本的な考え方です。

ところが、この施行規則では、自らその事業のために使用しない土地、又は他の者に貸し付けている、他の者に貸し付けることが確実である、そんな土地については、帳簿価格によらずＪＲに承継させるということです。

そうしますと、市も市民団体も、旧手宮線跡地の活用について検討はしていた。それから、前回の市街地の委員会でお尋ねしたように、昭和61年7月15日付けで、当時の志村市長から国鉄道総局長に対して、この土地に関して要望書が出されております。しかし、これは、あくまでも要望書です。今紹介した施行規則の第8条と仮にじつまが合うとしたら、当時の道総局と市の間で、この跡地に対する貸借の契約行為がなければいけない。これは、今までの議論の中で、会議録をずっとひもといてもどこにも出てきません。私の疑問の第一はこれです。

それではＪＲに承継させる。それは市にその土地を貸し付けるからだ。例えば、ストレートに読めば、貸し付けるということがはっきりしていて、しかるべき時に市と道総局、もしくはＪＲとの間に土地の賃貸に係る契約行為がなされていなかったのかということが1点です。調査をお願いしてますから、結果を答弁してください。

もう一つは、この問題の核心に触れる点ですけれども、この旧手宮線跡地、つまり、だれが見ても事業用資産とは思えないこの敷地が、旧国鉄からＪＲ北海道に承継された際の価格は一体いくらだったのか。帳簿価格なのか。1点目の疑問とかかわりますけれども、それとも、帳簿価格によらないで承継させたのか。その価格はいくらだったのかということを調べてくださいとお願いしてありましたので、この2点をご答弁ください。

○（建都）都市環境デザイン課長

1点目の第8条第2項にかかわる貸付けの事実云々という部分でございますが、この部分につきましては、貸付けの事実はありません。

2点目、帳簿価格でのＪＲ北海道への引継ぎという部分につきましても、ＪＲに確認しましたけれども、どういう形で承継されたのかということは聞いていません。情報として提供してもらえませんでした。

○古沢委員

明治13年に鉄道が北海道で最初に開通したといいますから、帳簿価格とはその当時の価格を言うのです。大正に開通した鉄道であれば、その用地は大正のときの帳簿価格です。明治13年ですから、明治13年のときの帳簿価格です。言ってみれば、ＪＲは、ただ同然で、必要最小限の事業用資産については、というカギ括弧つきで、多くの鉄道用地を承継しているわけです。もしこれが帳簿価格であれば、一体どういうことになりますか。

それと、はっきりさせておきたいのは、今年に入ってから国会で、こうしたＪＲ商法の実態が議論されています。

ＪＲも自分が引き継いだ土地だからということで、好き勝手に売り払うということとはできない。法律上はそういう網が掛かっていました。そして、一定規模、一定額以上の土地については、運輸大臣の認可を受けなければならないとなっています。

それで、運輸大臣の認可を受けるということは、政府機関、つまり国民に対してこれこれの土地を承継したのが帳簿価格でいくらで、今回売るのはいくらでと明らかにした上で売却しますから、当然、その認可にかかわる、少

なくとも認可にかかわる土地の処分については、帳簿価格、売却価格、差引利益もわかる仕組みになっています。

この話は、6月初めの参議院・国土交通委員会で明らかにされています。ＪＲ北海道分は、1996年から2000年度までの5年間の用地売却実績が明らかにされていて、売却額は94億9,300万円、帳簿価格は36億4,893万円、差引利益は58億4,406万円という数字が一般に明らかにされています。

では、運輸大臣の認可、運輸省令で基準を定めておりますけれども、大規模な高い土地、これ売るときには認可を受けるとなっています。中央通のあの土地は、たかだか3,057万円の土地です。これは、認可を必要とする土地ではないから、一切秘密だから教えないと。大規模な土地は、政府に認可を求めるために具体的に明らかにしているのですよ。

少なくとも、旧手宮線跡地が無理であれば、中央通で取得した土地のＪＲが承継した価格、あそこは帳簿価格だったのかもしれませんが、その価格がいくらであったのか。売却済みの土地ですからＪＲにしてみれば。売却に当たって、運輸大臣の認可を受けると法律上は規制されて、既に売却済みの土地について、承継した際の価格がいくらであったかということを市が求めて、それに答えてもらうことは、当然、可能な話ではありませんか。

○（建都）都市環境デザイン課長

帳簿価格の部分ですが、ＪＲ北海道にも資料要求等をさせていただいたところ、その資料につきましては提示できないという答えになってございます。

○古沢委員

運輸大臣の認可を受けるべき基準で、運輸省令で定めてあるのは、面積、金額でいくらか、今わかりますか。

○（建都）市街地活性化対策室長

旅客鉄道株式会社及び日本貨物鉄道株式会社に関する法律の中で、その施行基準、第7条第2項には土地又は建物であって、その価格が3億円以上のもの、又は、その面積もしくは延べ面積が3,000平方メートル以上のものと規定されております。

○古沢委員

3億円以上、3,000平方メートル以上、こうした大きな物件については政府が認めないとだめです。と言っているわけで、それに基づいて、既に一般に明らかにされている数字、5年間でＪＲの数字を先ほど紹介しました。

にもかかわらず、既にＪＲ側で言えば売却済み、市から言えば買収済み、買い取ったものについて委員会で質問するからと求められても、ＪＲ側はそれに応じないということですね。

○（建都）市街地活性化対策室長

はい。

○古沢委員

それでは、限りなく帳簿価格に近いのしょうから、帳簿価格で承継した旧手宮線跡地を、単価22,000円といっても、1億3,800万円で今回取得をするということについて同意を求める議案であります。

もともとＪＲが承継した土地というのは、旧日本国有鉄道が持っていた用地、つまり、国民の財産です。そして、分割・民営化でＪＲ北海道が、これを明治13年の帳簿価格、ただ同然で承継をして、公共目的で取得をしようとする地方自治体の小樽市に、それはいろいろ評価をしたのでしょう。評価をしたのですから、時価ですね。時価で売却しようとする。これに同意をしてくれと言ってできますか。濡れ手に泡ではないですか。ＪＲにしてみれば。小樽市にすれば、駅舎を7億円でくれてやって、さらに、人が良すぎるにも程があるという話になりませんか。

○建設都市部長

帳簿価格、時価というお話ですが、先ほどもご紹介申したように、北海道だけでなく、全国の国鉄所有地、これが処分されてきて、今言った実態というのが国会でも議論されている。そこも承知をしております。

特に、先ほども話がありましたように、法律では基本的にＪＲの事業として最低限必要な資産、これはＪＲに引

き継ぎますと。それから遊休資産については、清算事業団に引き継ぎますということで、昭和62年4月1日に引き継がれたということが一つあります。当然、清算事業団とすれば、引き継いだ土地、資産を売却することによってできるだけ国民の負担を減らす、こういう取組をなされたと思います。

それから手宮線の土地については、どういう形でＪＲ北海道に引継ぎをされたかは私どもはわかりませんが、いずれにしても、それ以前から市としては、ＪＲ用地は非常に大事な財産だということから、ぜひとも活用をしたいという要望をした。それが一つのきっかけであるだろうと想像するわけです。

そういう中で、ＪＲが保有をしてきたものが、今回、売却という時期になってきた。そして私どもとすれば、今までのＪＲ用地、あるいは清算事業団用地は、どのように売却されたかとなれば、通常、時価評価、こういう売買をされたものが、国会でも同じように取り上げられてきているのだと理解をしております。

そういう意味で、今回の考え方は私どもは精一杯、これについてはできるだけ低廉な価格で売買できるということから契約に至ったということでございます。確かに、帳簿価格と時価の差異は、多分、単純に考えましたら相当な金額になると思います。ただ、基本的にＪＲ用地は、時価評価で売買がされると理解をしています。

○古沢委員

時価評価にしても、中央通の時が170,000円、今回が22,000円、とんでもない差がついている。とても理解できない。しかもその土地には、本来であれば、必要最小限の事業用資産の鉄道用地が承継された。しかる後に、売却して利益を上げるなどということはそもそも考えていない。法律はそのことを考えていない。

しかし、実際は先ほど言ったように、直近５年間だけでも土地の売却が進んで利益が上がっている。利益が上がっている仕組みは、承継時には帳簿価格だったからです。売るときには時価ですよ。

お聞きしますけれども、ＪＲの100%出資子会社のＪＲバスがありますが、例えば、こういう会社にＪＲが承継した土地を売却する際に、どういう契約になっていますか。私の知る限りで言えば、帳簿価格で受けたものは、帳簿価格見合いでＪＲバスに引き継いでいるそうですよ。確認されていますか。

○（建都）都市環境デザイン課長

ＪＲバスとの売買ですが、直接は確認してございませんけれども、新聞報道等によると、あくまでもＪＲバスには帳簿価格で売却していると聞いてございます。

○古沢委員

納得できません。売却済の中央通区画整理事業で取得した土地を承継した際の価格、これは先ほど言ったように、既に国会の審議などを通じて明らかにされている。一定の基準を超える土地については、運輸大臣の認可を受けなければいけない。そういう法律の仕組みからいっても、当委員会に、その価格がいくらであったのか、ＪＲから資料を出してもらってしかるべきだと思います。最低限、これについては、ぜひ報告をいただきたいと思います。

そうでなければ、この先の議論ができないのです。私の落とし処というか、議論の行き着く先は決まっています。とても、こういう土地取得に同意をしてくれと言ったって、同意できる話ではない。

国民の財産を民間会社にただ同然でやって、その土地をまた国民、市民の財産で時価で買い取るなどという、こんな二重の仕掛けといたしますか、そんなことを誰が承知しますか、国民や市民がこういう仕組みを知ったら。当委員会では、そういうことも承知の上でこの議案に同意を与えるのですか。そういうことを承知の上で賛成してほしいと、理事者の皆さんはそれでもなお言い張るのですか。

○（建都）市街地活性化対策室長

今のお話と前後しますけれども、中央通区画整理での価格設定と、ご指摘いただいている22,000円の部分について、ご理解をいただきたいと思います。

まず、中央通の3.6ヘクタールの中身は、土地区画整理法第2条第6項に、あくまでも道路、公園、そういった公共施設以外のものは宅地扱いをするという規定が第1点であります。

その中で等価の部分で細長いところを、まさに、3.6ヘクタール内にあるJRの形状をベースに計算をします。

それは、先ほどお話ししたように、土地区画整理は、土地の分割、分合、さらに位置の変更は、照応の原則に基づいて交換しますということですから、当然、3.6ヘクタールの他の方々の土地と同じレベルで評価しなければ、逆に言うと、「JRの土地ならいいのか。」ということにもなるわけですから、172,000円の評価は正しいと思っています。

また、区画整理側の価格の問題ですけれども、実際にその所有者がいくらで取得したかについては、議論をする部分ではないだろうと。というのは、中央通は坪300万円で買った所有者もいるわけです。極端に言えば、親子では原価ということもある。でも、そういうことは、一切関与すべきではないということでございます。

ですから、ご議論の22,000円の部分と172,000円の部分では、設定背景が異なるものだとご理解をいただきたいと思います。

○ 建築都市部長

国民の財産をそういう形で処理していいのかというご質問ですが、先ほど申しましたけれども、国鉄の有していた土地、財産が清算事業団で処理をされてきたという事実があります。当然、処理については、先ほど申しましたけれども、時価をベースにしながら売買がされたと思います。

それから手宮線は、たまたまJRで保有をしていた。されていたといいますが、していたと。これが処分をする状況になってきた。やはり、同じようなベースで考えられているということがあろうかと思います。

もう一つは、これは蛇足になりますけれども、あそこの用地につきましては、市で固定資産税をいただいている、こういう経過があることも確かでございます。

○ 古沢委員

固定資産税の関係ですが、理事者はそうおっしゃるのです。課税客体と考えて固定資産税をかけていると。

それでは、評価額、税額、これまでいくら税収があったかと聞いたら、それはお知らせできませんと言う。

そうしたら、手続上、課税はそれなりにしているけれども、滞納になっていても我々はわからないと聞いても、それもお答えできませんと言います。

市が買うから待っていてくれと言われて、13年、14年待たされて、税金だけ営々と払い続けるなんて人がいますか。この辺もよくわからないのです。税をかけても納めない。納めないことについては、訳ありだから督促もしない。そして5年経てば、時効で順送りで消えていく。こういうことをやっても分かりません。

だから問題は、今言ったように、そういう仕組みが、私もこの問題にぶつかるまでよく分かりませんでした。そして、なぜ先輩の議員の方々が、しかも答弁している人たちが、JRから無償譲与も選択肢としてあるということを、当然のように公式の議会で議論されていたのか、それが分からなかったのです。

そして、ずっと紐といていたら、「なるほど、そういうことだから成立する議論だったのかな。」と今は納得しているのです。それであれば、用地を取得するに当たっても、それにふさわしい処理の仕方があってしかるべきだったのではないですか。そういう議論経過を承知の委員もいらっしゃるはずですよ。どうですか。

○ 建築都市部長

旧手宮線跡地の活用については、長い期間をかけて議論されてきたことは事実です。その中で、特に手宮線全体を残してほしいということを、例えば、交通記念館と一体となった議論ということも、当初、お願いしていた経過があるわけでございます。

例えば、今のお話を考えていきますと、一つの取得の方法として、あそこに軌道系を復活させるのがいいのではないかと。分離出資という方法だってあるのではないかとか、いろいろな議論は、たしかにございました。

あその土地、あの歴史的な価値というのは、JRにとっても同じだろうということから、そういう取得の方法もあるのではないかと議論はされてきた経過があります。

そんな経過があったわけですが、長い月日の交渉の中で、こういう形で小樽の財産として、そして将来の活用を考えて購入する時期だろうということで、今回、こういう形で議案を、前回の議会で予算関係を通していただきましたが、いよいよ取得という形でお願いをしているという状況でございます。

○古沢委員

参議院の先の委員会でやりとりした議論では、ＪＲ北海道は、そういう意味で言えば、ＪＲ各社の商法の中では最も儲けの少ない会社でして、７社を合計しますと承継されたときの金額は228億円、それが、この５年間で売却されたときの金額は1,835億円、つまり、1,607億円がＪＲ各社の分取りで金庫に入ったことになるのです。

鉄道用資産として使っていない。ただ10年位持っただけで入ったことになるのですよ。本来、清算事業団に行っていれば、旧国鉄がつくった大きな債務、その処理の一部に充てられるべき金額であった。つまり、最終的には国民が背負う税金などの負担が、一部とはいえ軽減される、そういう土地であった。それがＪＲの金庫に行っている。これ自体おかしな話なのに、その1,607億円の多くは、全国で地方自治体が買っているのです。

地方自治体が買っているということは、つまり、また市民の税金で買っているのです。これは納得がいく、いかないという話ではなくて、そもそもがおかしいとになりませんか。とても同意できないです。

○建築都市部長

繰返しになりますけれども、市としてあの土地を購入したいということで、全市一丸となってお願ひしていた経過があった。そういう経過の中で、清算事業団に行くべき土地が行かなかったということがあるのだらうと思います。これは、どういう整理がされるのかわかりませんが、実態としては、多分、清算事業団に行くべき部分が行かなかったのだらうと思います。

そうすると、仮の話ですが、清算事業団にこの用地が渡っていたら、当然、清算事業団が事業廃止するまでに、用地を売却するという手続が出てきます。そうしますと、一体としての取得は考えられないだらうと。そうしたら切り売りという問題も出てくるだらうと。

こう考えますと、現実の問題として、全体の土地を生かしたいという市民の希望が大きく働いて、そして現在に至ったと思います。確かに、いろいろな点で、どうなのだらうということは理解はできますけれども、基本的には今言ったような形で、市が今回、取得、整備をして、まちづくりに生かすということでお願いしているわけです。

○古沢委員

私は、とうてい納得もいかないし、理解もできません。本来、市の毅然たる対応の仕方があったのではないかと。

それから、これまでの議会議論の経緯でも、一つの選択肢として、無償譲与、無償で借りる、こういうことも念頭に入れながらＪＲと折衝、交渉をしてみたいと答弁もしているのですよ。それは、こういう仕組み、仕掛けを承知だから、質問する側も、答える側もそう考えていたのではないですか。

ここに来て、そういうことは一切白紙にして、市民がその活用を望んでいるからと時価評価をして取得をする。

取得する土地は、嘗々と国民の税金でつくり上げた国鉄の財産、それを民間会社が引き継いで、また国鉄の財産を、ただ同然で引き継いだものを国民の税金で買うと。

私は、とうてい納得いかないということを申し述べて、これ以上は進まないでしょうから、本当は先ほどの疑問点を明らかにしていただいた後、質問を続けたいという気持ちはやまやまなのですけれども、そういう形で契約したら大きな禍根を残すことを承知しておいてください。とんでもない話です。

これから先、ＪＲは土地をどんどん切り売りするでしょう。それが昭和後半の時代の帳簿価格なら、それ相応の時価がついたでしょうけれども、古い土地はただ同然ですよ。それが時価で売買されるのですから。こんな話なら、皆さんは役所をやめて、その話に乗りたいと思いませんか。ということを書いて、質問を終わります。

○委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

箱型ブランコについて

○松本（光）委員

最近、新聞報道で皆様からご説明をいただく前に、いろいろなことを知ることが非常に多いので、その中から何点か拾ってみましたので、１点ずつ聞いていきたいと思います。

まず公園です。箱型ブランコ、これも新聞に何回も出ております。私の家のそば、第４ステーションのあるあけぼの公園ですけれども、木製の真四角な重たい箱型ブランコがついていまして、これは危ないと思っていたら、早々に撤去いたしまして、市の公園課としては、非常に迅速な行動だったと思っております。

その後、台数については、何台撤去して、あるいは管の丸型はいくらか残してとか、数については、いろいろ新聞に出ておりましたけれども、撤去するに至った経緯について、簡単でいいですから説明願います。

○（土木）公園課長

箱型ブランコは、委員の皆さん方は小さいときから乗って遊んでいた記憶があると思います。箱型ブランコの事故は、普通に対面式に乗っていれば問題ないのですが、外側に子供が乗り大きく振ると、そのときに下に落ちて、跳ね返ってきて事故になる。それがほとんどです。

最近、そういう事例が多くなってまいりました。国土交通省からも注意をしていただきたいという文書が来ておりますけれども、撤去をなささいという内容のものはございません。

市には、独自の箱型ブランコが14基ございました。設置年次が大変古く、すぐ撤去したのですけれども、丸型ブランコは、子供がその上に乗れないように網を張るなど工夫をいたしまして、これから２年間ぐらいで直していきたいです。

すべて撤去しますと、また遊具を新しく設置しなければならないということもありますし、箱型ブランコだけでなく、どんな遊具でも乗り方一つで危険を感じると思います。

だから、まず、そういう安全指導をしていくと。私どももそうですが、学校の先生方、ＰＴＡの方々も危ない乗り方をしたらだめですと啓蒙していただきたいと。それが先かと思います。まず啓蒙し、それから現在の丸型遊具に関しては、外側から乗れないようにして、今後もう少し設置したいと思っております。

○松本（光）委員

ということは、小樽で直接事故があったというわけではないですね。

○（土木）公園課長

平成元年に、高島公園で箱型ブランコを後ろから押していて、滑って転び、跳ね返ったきたものに当たって内臓破裂を起こした事例が１回ありましたが、その後、大きいけが、事故は起きておりません。

○松本（光）委員

新聞報道からはわからなかったのですが、撤去した後は空いていますか、どうするのですか。

○（土木）公園課長

議会で何度かお話ししていますが、遊具はなかなか高価で、空いた箇所に設置しようとは思いますが、今年、来年からという状況ではないことだけは、ご承知願いたいと思います。つけることは私どもも考えております。

○松本（光）委員

地域の町内会なり、地域の人たちが、今すぐ要望してもつかないということですね。

○（土木）公園課長

予算規模等を勘案しまして、残りの遊具が何箇所あるかという状況も調べて対応したいと思っています。

○松本（光）委員

水道の鉛管問題について

次の新聞報道です。以前からいろいろ問題になっていましたが、新聞報道などによると、鉛の水道管問題がクローズアップされているようです。これは、どのような経過か、説明願います。

○水道局次長

水道水には水質基準があり、その中で、健康に関する項目が29ございます。

その中の1点として、鉛の基準があります。基準は平成4年に改正されています。

従来は0.1ミリグラム／リットル、1,000万分の1ぐらいです。ですから、人口で言えば、東京の人口が1,000万人とすれば、その中の1人ぐらいということになります。

それが0.05ミリグラム／リットルという、今度は半分ですから2,000万人に1人ぐらい、そういう基準に強化されております。

さらに、平成15年には0.01ミリグラム／リットルといいますから、1億分の1ぐらいになります。これは日本人が1億2,000万人か3,000万人いますけれども、1億人に1人ぐらい、そういう基準に強化されます。それで、その基準を達成できるかという問題が、今報道されているという現状でございます。

○松本（光）委員

水質基準が強化されたということですが、これも新聞に出ていました。北海道から各市町村に調査依頼があったようですが、小樽市としては、この調査依頼に対してどのような回答をしたのでしょうか。

○（水道）給水課長

5月14日付けで北海道環境生活部環境室から、給水管に係る鉛管使用状況調査の依頼がありまして、小樽市は、全給水戸数66,506戸のうち、6パーセントに当たる約4,000戸、延長約30キロメートルと報告しておりますが、実際は、既に家に取り壊されて使用されていないところや、修繕等により布設替えされたところもあり、今年1年で精査して実数を把握したいと考えております。

○松本（光）委員

4,000件というと、まだかなりあるのかなという数字ですが、水道局として、今後、これらにどう対応をするのかということをお伺いいたします。

○水道局次長

今、給水課長が報告したように、4,000件程度あるということです。

小樽の水道が古い中で、実際に鉛管が使われたのは昭和39年以前、以後についてはポリ管が使用されていますので、まず、昭和39年までの実態を調べるということで、担当者を決めて今年1年間程度で調べようと。

調査に当たり、台帳は約66,000件ありますが、それを10,000件ずつづくり、場合によっては現場で手当てをしながら、まず何件あるのかを調べる。

それに基づいて、対策はどうするのかというと、日本水道協会に鉛問題解消特別委員会というものができて、ここで全国的に調べているのですけれども、そういう中で、今後の方針などが出てくるとしますので、市の実態、また専門特別委員会の報告書が近く出るとしますので、それらを見て作業をしたいと考えてございます。

○松本（光）委員

専門特別委員会でやっているそうですので、大変な作業だと思いますが、よろしくお願いします。

○水道局長

実は、これには大変難しい問題がございます。水道局の配水管には、鉛管はないのですが、問題は、民地、住民の方が使っている給水管が、昭和39年以前、それから以降に改築された家は全部配水管でございますから、戦前から戦後にかけて布設された管が一部使われている。これは個人の管ですので、取替えは、現制度では、ご本人に取り替えかえていただくしかないということでございます。

市内中央部に大正3年当時の古い配水管がありまして、今年から市でこの配水管整備にいいよ着手してい

ます。ここに鉛管がついている住宅があります。こういうところに説明をして、取替えのお願いをします。

あわせて次長から広報の仕方ということがございました。先ほども言いましたとおり、約6パーセントぐらいの世帯でございますので、全世帯に鉛云々という話ではございませんので、どの地区で一番鉛が含まれている家が多いのかというようなことも調べまして、いろいろな広報等をしながら対応していきたい。平成15年の水質強化の年までに対応していきたいということで考えてございます。

○松本（光）委員

よろしくお願いをいたします。

商店街での除雪について

6月8日に、「融雪槽を設け、家の敷地の雪を市道に出しておいたら、除雪車が処理をする。道と小樽市が来年度に実験。」という記事が全道版に出ました。すごいことをやると思っていましたら、4日後の6月12日に、今度は市内版に、「中心市街地を無雪に。市と商店街が実験。」ということで、大型融雪槽の全道版と市内版の記事ではニュアンスがえらく違うのですけれども、これはどういうことになっているのでしょうか。

○（土木）建設課長

全道版の記事は、本来、社会実験の内容を取材した上で書かれた記事であることには違いないのですけれども、これは、道庁に札幌の記者が行って、いろいろお尋ねになって書かれたことなのですが、道の説明が必ずしも十分に理解されずに、ああいう記事になったというのが実態のようでございます。市内版は、私どもに取材がございまして、ほぼ正確な記事になっています。

○松本（光）委員

全道版の方はうそだということですね。

この数字はともかく、市内版を信用して、商店街の場合は、相手と組んでやらなければならないということですから、現状と今後の対策をお伺いいたします。

○（土木）建設課長

記事にありますように、今回の社会実験というのは、まず、基本的な部分として行政と民間のパートナーシップといいますが、お互いに可能な分を負担し合って、新しい街中での無雪化といいますが、バリアフリー等にも通じた無雪化をやっていこうという実験内容でございます。

ただ、現在、中心市街地の商店街を一つ候補に上げて、これから検討することになりますけれども、まず前提として、最初の説明の仕方がまずかったのですが、小樽市は応募したのですけれども、その正式の結果というのはまだ来ておりません。7月の上旬にはわかると思います。

我々は、採択されるということを前提にお話し申し上げていますが、基本的には中心市街地の商店街を組織化して、お互いの信頼関係で、負担額をもっと増やしてもらえるかという検討の部分があります。

もう一つは、既に無雪化してアーケードなどがついているところは、やっても無駄なわけで、そういうところは除外されると思いますけれども、今後、どういうところで具体的に実験を行っていくかというのは、調整していきたいと思っております。

○松本（光）委員

護岸管理について

次に護岸管理ですが、銭函の浜が侵食し段差ができて、この冬に民家に波が来て大変危険だったという新聞報道がありましたが、この件に関していろいろお伺いをいたしました。

現地には、海水浴場利用者、漁業者もおります。そして、市民の安全管理ということもありますので、土木部管理課でいろいろ対応していると思いますけれども、どのようになっていますか。

○（土木）管理課長

ご質問の「銭函の海岸線浸食、住民避難」というのは、4月14日の新聞記事だと思います。波打ちの関係で段差ができた砂浜なので、海岸保全に関する事業ということで、住民が道に直接お電話を差し上げて、道へのこの周辺の新聞取材になったということです。

従前から、銭函海岸は住民の要望等がございまして、護岸の整備という意見もありました。委員が言われたように、海水浴事業、観光的な面、そういう関係で、平成7年に補修工事が一時中断したと土現で言っていました。

今回、新聞に出て、私どもも住民要望ということで、観光、水産、防災的な面も含めて防災担当、消防機関ともそれぞれ事業の関連がありますので、市役所内部でも各課が連携して道に要望していくということで、4月末に土現に行って、いろいろご意見を伺って要望してまいったところでございます。

○松本（光）委員

あそこの護岸管理は道だと思いますけれども、今後とも、小樽市の窓口も必要なわけですから、引き続きよろしくお願いをいたします。

臨時市道整備事業について

新聞報道はこの4点にしまして、本日、臨時市道整備事業の追加のご説明がありました。私の要望は、たった一つ入れていただきました。シコロタイ線で、銭函中学校横の側溝100メートルを整備するそうですけれども、優しい質問の中で非常に難しい質問をいたしますが、シコロタイとはどういう意味でしょうか。

○（土木）水沢主幹

現在、資料は持ち合わせておりませんけれども、銭函地区のシコロタイ、それから星置、キライチ、あの辺の地名は、もともとアイヌ語から発祥しております。どの辺かは忘れましてけれども、シコロとタイで分かれています。内容については、忘れまして。申しわけありません。

○松本（光）委員

アイヌ語だとは思いますが。イコロは、アイヌ語で宝物という意味なのです。シコロタイだから、どういう意味かと思いましたけれども、大変難しい質問をいたしまして、申しわけありませんでした。

張碓トンネルから札幌側は、1本しか事業を入れていただきませんでしたけれども、整備が進んだから、あとは少なくともいいのだと思われたら困ります。

まだまだ、未整備箇所がたくさんありますので、その点も念頭に入れて進めていって欲しいと思います。

○（土木）土木事業所長

桂岡から銭函方面までの各町内会からご要望をいただいておりますし、その辺は、各町内会の道路事情を私も見ました。たしかに、整備をしなければならないところは、たくさんあると思います。全市的なバランスの中で、緊急度の高いものから進めていきたいと考えておりますので、しばらくお待ちしていただかなければならない面もありますし、来年度にやる可能性もあると認識しております。

○松本（光）委員

質問を変えて、来年度で街路事業と道路新設事業は全部終わるのですけれども、15年度以降のいろいろな考えもお持ちでしょうか、ゼロになって次はどこを、ということは国との折衝があるのでまだ出てこないでしょうか。でも、街路事業は何路線、道路新設は何路線を念頭に置いているというぐらいのものはないでしょうか。

○（土木）建設課長

結論から申しますと、まだ考えておりません。

街路事業は、以前からお話し申し上げていますが、基本的に、交通需要の関係から見ると、まず街路事業を新規に立ち上げなければならない状況というのは、正直に言って見当たらないというのが実態だと思います。

それと、今、街路事業には非常に厳しい国の採択の基準がございまして、一定の路線延長整備をもって交通事情にきちっと対応できるのかと。いわゆる費用対効果が厳しく論じられています。

そういった中で、恐らく、小樽市の街路事業で可能なのは1路線ないし最大でも2路線、そういった見込みを持って、将来的に事業の可能性があるかと考えていますけれども、現時点では、15年度に銭函の3路線の中の1路線がございますので、その後の新路線についての検討は部内では行っておりません。

○松本（光）委員

都市計画法の改正で、今回から都市計画マスタープランは知事権限から市に移ったので、2002年度策定の都市計画マスタープランは、いろいろな計画、作業に着手していると思いましたが、これは企画の段階だと思います。

この中にも、当然、交通体系の整備は盛り込まれるわけですから、そういう面もマスタープランに反映するようにお願いをして、私の質問は終わります。

○久末委員

赤岩地区の道路整備について

祝津山手線の拡幅工事ですが、これは昭和57年から第1期工事が始まり、第2期工事は昭和63年から着手しているのですが、これは旧小滝医院から二股までと、二股から上がり、曲がって、サンクスの隣の辺までです。

当然、工事完了時には広い道になり、そして急に狭くなるということで、PTA、学校、町内会からも非常に危険だという声があり、平成3年10月に要望書を提出しております。それが平成4年第2回定例会で採択されまして、5年から用地買収、移転補償などをしながら、平成6年に完成しております。

ところが、後に拡幅事業を継続して、バス路線の停留所が大幅に動きました。そして、地域の方々から町会に苦情がまいりまして、何とか、もう一つ停留所を増やしてくれということで、今のかもめが丘公園のところに、中央バスをお願いをして設置いただいたわけです。

それから、その隣地が森になっていて非常に危険だということで、これもお願いをしまして、当時の土木事業所長も今おられますけれども、「当座は、これでしので欲しい。」ということで、将来的には、そこに擁壁をつくり、拡幅して欲しいという話をずっとしてきたのです。

その中で、雪の問題が随分出ました。これも、私が自分でバス停をお願いして設置いただいた関係で、あそこで事故があっては困るということで、除排雪の説明会のときには、あその雪は、かもめが丘公園に捨てられるので、とにかく道幅を広くあけて欲しいと要望を毎年してきていたのです。

けれども、現場とうまく連携がとれていなかったのか、私もあそこを通りまして、もう少しあけて欲しいといつも思っていたのですけれども、あそこはガードレールがずっと張られていますから、きっと、現場でガードレールにぶつかると、いろいろ補償など大変なので、そういうことも考えて、あまり広くあけられなかったのかなと、私は好意的に解釈をしていました。確かに、あそこに雪山ができていたのは私も知っていますし、事故がなければいいなと思ってきたのです。

今回、こういう話が出まして、それにあわせた信号機の話も早くから出ております。これも、私は交通安全対策課にもお願いをしたら、あちらでも警察に要望は出しているということで、とりあえず、あそこで大事故がないように、地域のPTAのお母さんが、登校・下校時にあそこに立ってくださるということで、交通安全対策課にもお願いをしまして、腕章と黄色い旗を2人分お借りしまして、その対応をしてきたわけです。

そういうことで、いろいろと現状を聞いてみますと、なかなか設置は難しいということで、今後、どういうふうにあの道を考えていくかということ、私も町会を預かっている一人として、常に、地域の子供たちに何か事故があっては困るということで考えてはきたのです。

そういうことがありまして、私がお願いをしまして、継続して幅員を広げた。その後は、祝津の一番狭隘なところの拡幅に入るということで、これも当然だなと。やはり、狭いところを広くしなければいけないということで、その後、こうやってもらいたいということで、平成12年度中に、やはり学校、PTA、赤岩町会の連名で要望書を

提出しております。

この中身は3点ありまして、まず、北山中学校、高島小学校などで使用する道路なので、拡幅改良しスリップ事故への安全対策も考えていただきたい。

2番目には、福祉施設「はる」及びこれからできる保育所、並びに山手の住民、赤岩は1丁目、2丁目となっておりますけれども、1丁目より2丁目の山手の方が戸数が多くなっております。そのような関係で、そういう住民のための道路整備をしていただきたい。

3番目には、バス停留所付近の、これは高島小学校の通学路になっておりまして、安全対策ということで、歩道及び交通信号の整備などをしていただきたい。この三つに絞って、今回、要望書を提出しております。

赤岩では、すり鉢状のところに家が張りついております。地区の皆さんが、交通事故の心配をたくさん私のところに寄せられておりますので、これからの市の考え方として、北小樽というか、赤岩を中心とした高島へ下がる道、それから祝津へ行く道、北山中学校の生徒は、祝津からずっと来ていますので、非常に広範になっております。そういうことも含めまして、市のこれからの道路整備をどう考えておられるのか、部長にお聞きします。

○土木部長

あの地区全体の話ですのでお答えします。

松本（光）委員の質問とも関連があるのですが、今後の道路、街路の整備をどうしていくかという中で、久末委員が言われる祝津山手線の関係、もう一つは、オタモイの住宅再生計画との関係、今後の国幹道の問題、それにアクセスする道路、さらには新たな道道としての道路整備、そんな中で、市として道路ネットワークを形成する上で必要な道路整備が出てくる可能性もあります。

そういうことを考えながら、具体的にご答弁するものはないのですが、先ほど建設課長がお答えしたような、ちょっとわかりにくい答弁だったかもしれませんが、多分、来年度いっぱいかけての整備部分かなということになるとは思っております。

北小樽地区の関係部分については、たしかに赤岩地区というのは、この15年ぐらいで山手に住宅が増えてきたということと、それから交通安全面では、高島小学校へ行く児童、北山中学校へ行く生徒がちょうど横断する部分といますか、そういう一番交通量の多い道路ということを踏まえて、積極的に考えていこうと。その関連で、それでは街路整備をどうするかというと、建設課長がお答えした費用対効果の部分でちょっと問題ありかなと。

というのは、12年度で終えた高島小学校から道道の取り付け部分まで、あそこは確かに幅員の不足しています。余裕はないです。ただ、交通需要との関係で見ると、交通量が多くはないということと、意外に道道の関係の整備が遅れているので、補完道的な機能という考え方でやっています。

こういう状況ですが、1、2年の中で、先ほどの北山中学校の通学路の安全性をどうするかという広い検討を、今、建設課、土木事業所を含めてやっています。そんな中で、1年間の時間を貸して欲しいと思っています。

○久末委員

今のバス停の箇所も、あのままで何とか対応できるかもしれませんが、冬はやはり、あそこは直線道路ですから、車がどうしても、あそこで一度、死亡人身事故がありました。子供が常にあそこを通るものですから、親御さんが大変心配しまして、何とか交通安全の面で市に強く要請して欲しいと。

この話は早くから出ているのですが、私も役所の台所はわかるわけですから、住民が我慢しなければならない場所もたくさんあるので、やはり、優先順位があることは説明しているのですが、道路説明会のときに、旧小滝医院のところから祝津の道道までが計画道路になっていると言われたのです。

住民は、「ここが終われば次は来るのだな。ここが終わったら次かな。」とずっと待っています。そして、「どこまで用地買収に応じればいいか。そこを外して家を建てなくてはいけないから、どうなっているのだ。」という問い合わせがあったりですね。

やはり、「ここまではやるけれども、その後はまだ見通しが立っていません。」など、住民にお話ししてくだされば、そのつもりで待つと思うのですけれども、「ここまでやっていたら、今度はここでしょう。」と決めてかかっているものですから、私のところに問い合わせが来まして、お答えはしておきましたが。

今は、バス停の問題が特に浮上しています。そこを全部擁壁にすると、すごくお金がかかると思うのです。ですから、私もあまり強くはお願いしにくいわけですよ。費用が高額だとわかるだけに。ですから、強くお願いしませんが、何とかお金をかけないでできる方法があれば、検討して、できるだけ早期にやっていただきたい。

バス停ができて何年にもなりますから、その時からお願いをしているので、ご理解いただきたいと思います。

○**土木部長**

あそこの部分に特定しますと、今定例回の、大畠議員の質問に対する市長答弁にありますけれども、私がお話ししましたように、都市計画道路としての整備となると、100メートル、200メートルの整備では採択にならない。となると、単独事業になってしまうという問題が一つあります。

そういうことで、次善の策として、久末委員が言われるように、例えば、グランド側に50メートルぐらい歩道をつけてあげるとか、逆に山側に歩道を設置するとか、そういうことを町内会、PTAと協議しなければいけないと思います。私どもは、どうしても必要だという判断をしていますので、今、そんな検討もあわせてやっております。

できれば、平成13年度に、今の次善の策の可能性があれば、やっていきたいと思っております。

○**久末委員**

それでは、ひとつそのように努力していただきたいと思います。

○**委員長**

自民党の質疑を終結いたしまして、次に市民クラブに移します。

○**松本（聖）委員**

建設の分野は初めてでございますので、皆様に教えを請うことも多いかと思います。よろしくご指導いただきますようお願いいたしまして、質問に入りたいと思います。

旧丸山外科前のロードヒーティングについて

委員会に付託されています議案、陳情に関して、数点お尋ねしまして、判断の糧としたいと思っております。

第1点目は陳情第58号です。旧丸山外科前の交差点のロードヒーティングについてです。聞くところでは、警察からも、信号敷設の準備等は整っておるとのこと。あとはロードヒーティングの敷設を待つばかりという警察関係者のお話がありましたが、この点に関して、土木部ではどのように押さえておられますか。

○**（土木）管理課長**

陳情第58号につきましては、4月に公安委員会、市、交通安全協会で現地を視察した中で、「実情はよくわかった。信号機は必要だ。」というのが公安委員会の判断でした。ただ、そのときに、信号機をつけても、ロードヒーティングがなければ、事故の可能性はもっと増えるということで、市に下駄を預けられたといいますが、ロードヒーティングをつけないとだめという状況になったと認識しております。

○**松本（聖）委員**

私も警察から聞いた話では、そのとおりでありました。

どうなのですか。早期実施の陳情ですけれども、どのように予算措置を考えておられますか。

○**（土木）関野主幹**

4月の公安委員会に私も出席したのですが、ヒーティング設置を条件としての信号設置ということで、今回の部分につきましては、今までのケースと違って、信号がついた場合にヒーティングを設置しなければ、交通渋滞を起こすとか、車がスリップして交通障害を起こすということが指摘されております。

現場でも話しましたが、平成9年度に排水性舗装をしまして、現状の坂道対策は進んでいるので、それに対応はできていると考えていましたが、今回は、新たな要望に対してのヒーティング設置が条件なものですから、当然、信号機設置の要望については、ここだけでなく、何力所かあるものですから、当然、個々に適用するのではなくて、そういうものも考慮して、また、先ほど古沢議員からご質問がありましたけれども、ヒーティングの考え方についての3点の条件、そういうことも実態と合わせて検討したいと思います。

○松本（聖）委員

警察も、公安委員会もつけると言っているのです。あそこは危険だから。ただ、市道で、ましてや陳情が上がってきているわけでしょう。市道なのだから、市でロードヒーティング敷設をしないとつけられませんよと言っているのです。ぜひ、つけたいと言っているのですよ。公安委員会も警察も。それについて、準備も整っているからいつ実施するかと聞かれているわけです。だから、いつ頃できるという話をしてもらわないと困ります。

○土木部次長

今、関野からお話ししたのは、基本的に、ロードヒーティングをするという一つの基準というか、物事の考え方が、すべからく物をつくる場合に要するというので、すべて必要となると、際限のない話になるのです。

我々としては、一定程度、その整理は古沢委員のご質問にもお答えしたような形で、きちっとヒーティングの考え方があるのです。そして、何かをつくれば必要だからやるとなると、「街中にバス停をつくる。だから、ヒーティングを。」と中央バスは必ず言いますから、街中全部ヒーティングにしなければだめになります。

そこで、そういう問題と若干違う形の整理の仕方をしながら、これについては、13年度は難しいですから、14年度に国の補助事業が入るかどうかということで、今、道経由で国と接触はしていますので、今年度中には難しいと思いますけれども、14年度の冬に対応したいという前向きな形で相談をさせていただきます。

ただ、要望では、四方を十字の形にした絵をもらっていますが、そのような形になるかどうかについては、事業実施サイドとしてはちょっと難しい話かなと。

そういう前提つきで議論になっていますので、縦の部分の坂のところが問題であって、横の部分は、信号ができて止まったら、今度は滑って行かれないと話をされると、街中の多少の勾配のところはみんなそういうことですから、基本的に、押しボタンで止まると交通障害になると、こういった問題の解決に向けて、ただいま申し上げたような形で接触は現在してございます。

○松本（聖）委員

そういう具体的な回答が来ると非常にありがたいです。要するに、今年はだめだけれども、来年度の補助事業で措置していただける可能性があるということですね。

○土木部次長

いただけるというよりも事業としてそれを広げるかどうかと、こういう形で要望をして、今、接触してございますので、ここでいきなり担保は、担保とも違いますが、そういった前提で進めています。

○土木部長

補足しますと、関野からは、踏み込んだ質問でおそろおそろでしか答弁できなかったのですが、実は、先ほど、三つの要素で整理をしたヒーティング、設置理由がなければということをお話ししましたが、今後の予定として出てくるのはどういう路線だ、というリストづくりをやっています。

その中で、最終のセレクションで三つの基準に合い、なお重要度、危険度が高いという順番で整理して、14年度分をどうするかということを決めています。来年度以降の部分は、外には公表できませんけれども、内部用資料としてリストを持つと。そして年次計画的に何本かずつやっていく。その案も、また議会に示しながらやっていく、そんなシナリオで考えております。

○松本（聖）委員

地元の住民も警察も、そしてここにおられる方々も、危険性を十分認識しているわけですから、早急に作業を進めてほしいと要望をし、前向きなご回答をちょうだいしておりますので、次の質問に入りたいと思います。

●浄応寺横通線のロードヒーティングについて

浄応寺横通線です。ロードヒーティングです。今朝、見てまいりましたが、私もよくこの道路を、住んでいるところは望洋台なのですが、用事があって通る道路であります。

非常に危険な思いを一冬の間に何度もするところです。非常に勾配もきつくて、つるつるになります。行き着く先はT字路で、民家に突っ込んでいくような箇所もあり、陳情の願意をくみ取ってロードヒーティングを敷設してほしいと思っている市民の一人でもあります。

いかがなのでしょう。技術的に難しいと。例えば、先ほど言ったロードヒーティングの敷設の根本的な理念に反するとかということもあろうかと思しますので、まずは、原部、原課のご意見を承りたいのです。

○（土木）関野主幹

ヒーティングというのは基本的には手法でございまして、根本には路面管理といいますが、今回は坂道のヒーティングですが、皆様から対策としてヒーティングが安全で、非常に効果的だと要望は来ております。

基本的には、勾配のきついところをすべてヒーティングをすればいいのですけれども、勾配のきつい道路というのは、市内の8パーセント以上の勾配で、市道約500キロメートルのうち2割弱になります。今回のところは、11パーセント程の勾配がありますけれども、12パーセント以上の勾配箇所も約40キロメートルぐらいあります。

市の急勾配箇所の対応は、作業系の方法なのですが、砂をまいたり、砂箱を設置して地先の人にまいてもらったり、あとは交通規制、例えば車の流れ方を変更するとか、場合によっては通行止めにする。さらには、運転手に気をつけるよう促す方法もあります。他に道路構造を変える、迂回路を設けるという方法もありますし、道路を拡幅することによって道路の勾配を変える方法もございまして。

今回の場合、浄応寺横通線のヒーティングの可能性は、市内にそういう箇所が多くて非常に大変だということもございまして、この場所だけに限りますと、今の砂まきによる方法とか、車を運転している方に対して安全の呼びかけ、または勾配抑止、そうすると看板を立てるという方法もございまして。

そのほかに、今回のところは、長橋線と浄応寺横通線が交差するところの勾配が緩和されず、非常にきつい状態になっています。現場でわかったのですけれども、路面が凹凸で若干蛇行している部分がございますから、でこぼこの路面を少し緩和すること、下の交差点部分の勾配を緩くすることによって、12パーセントの勾配を少し緩和することができるかなということは、現地を測量して考えております。

ただ、その場合には、擦り付け区間が長ければ長いほど、現在の玄関の部分で若干下がる箇所がございますから、地先の方のご協力といいますが、そういうことも必要なと。地先の方のご協力を得られれば、そういう方法もとった形で、現場の勾配をゆるくすることも考えていきたいと思っております。

○松本（聖）委員

ロードヒーティングが困難であれば、砂をまくなり何なりという対応、これは現地の人をお願いしなければならないことになってきますね、当然のことながら。あの辺の住民の方は親切に砂をまいてくれているのですね。私も何度か怖い目に遭っている時、家からわざわざ出てきてくれて、「今、砂をまいてやるから、上でちょっと待ってろ。」と、吹雪の中、そうやって声をかけてくれるような方々です。そういう方に、これ以上に、もっとやってくれとお願いするのは、非常に心苦しいものがあります。

ですから、この坂に限らず、前にも議論になっていると思うのですが、砂まきの業務をその家の人に委託するとか、金で解決するのも嫌な話なのだけれども、一生懸命に善意でやってくれているわけですから、そういったことも前向きに考えていただけないのですか。

○（土木）関野主幹

砂まき委託ですが、市内には、現在、砂箱の設置箇所が約400カ所あります。昨年もこういう気象だったもので、すから、砂箱を設置して欲しいと要望がありました。路面对策では、ロードヒーティングは、今後、非常に難しいというのが皆さんの話ですけれども、対応策として、砂の散布も現在の砂散布の機械が3台で、まくにしても限度がありますし、すべての地先に全部まけるわけではないので、交通量の少ないところでは対応しきれず、砂箱を設置して、地先の方にもまいてもらっているというのが現実です。

委員から、業務委託でできないかというお話がありましたが、今の400カ所すべてでやるとなると、委託された方がどこまでやるのか、逆に責任を負わせる形にもなりますし、他都市の事例でも、砂まきは地先の方にやってもらっているという事例もございませんので、その方法が良いかどうかは私にも言えないのですけれども、急勾配でない交差点といえますか、歩道などでは市の委託業務でやっている部分もございます。

住民の方にやらせると、どこまで住民の責任になるかということもあるものですから、その辺は考えてみたいと思いますけれども、私が考えた中では非常に難しいのかなと思います。

○松本（聖）委員

前例がないからといってやらないと、何も前に進まないの、ぜひとも前向きな検討、検討ではなくて研究をしていただきたいと思います。

住民の方が、一生懸命まいてくれるのはありがたいのですけれども、その砂がないのですね。あそこはいつ見てもないのです。住民の方が、玄関に置いてまいているのかもしれませんが、いざ使おうと思うとないのです。ですから、補充の方法にも問題がある。それだけ頻繁に要る場所なのだから、見回りはもっと徹底した方がいい。そういうお話が市民から来ている場合は、ぜひ重点的に見回っていただいて、砂箱で今日も手をケガした方がいましたが、そんな危険な状況ですから、きちんと管理していただきたいと思います。

善意で砂をまいてくれている市民の方が、大ケガをしたらとんでもないことになります。市は賠償請求される可能性だってありますよ。その辺はきっちりやってほしいと思います。「危ないね。」で済ましていただければ。すぐ、指示を出してください。お願いします。

○土木部長

先日も住民と話した中で、坂道で隣接の家が連なっているところであれば、そこをお願いをして、砂まきをしてもらう、そんなこともできないかという話をしておりました。

今、関野がお答えしましたように、砂まき機械は、どんどん増やすというわけにはいかない。そうすると、タイムリーに、きちんと砂をまけるかということも問題がある。タイムリーにやってもらえるのは、沿道に住んでいる人が一番すぐわかるわけだから、その方がタイムリーにできるという面があり、効果においても本当にいいと思うのですけれども、もっと言うと、ヒーティングについても、入切を地元の民間の人に頼んだらどうかと。

しかし、関野が言ったとおり、安全管理上、道路管理者と同じ責任をとらせることになりはしないかという問題があって、ちょっと難しいと思っているのですけれども、砂まきですと、そこまでの責任を負わずことにはならないので、砂まき機械との関係を考えて、どうするかという関連も含めて検討いたします。

○松本（聖）委員

ありがとうございます。ぜひとも前向きに作業を進めていただきたいと思います。

星野町19番地付近道路の市道認定について

次に星置の陳情第91号です。確かに現地を見ました。けもの道が広がったような道路でした。個人的には難しいと思っております。民地でもありますね。

ただ、通行できなくして、所有者が通るなど言えば通れないのですが、市道認定はともかく、せめて市の責任で、人道だけは確保して欲しいという気持ちがあるのですが、どうですか。早急に検討いただけませんか。

○（土木）土木事業所長

まず人道ですが、現地を見ていただいたとおり、現地には2メートル幅の排水路、市が管理している用地がございます。また、国道との段差が2メートルほどあって、施工性の問題とか、今後、側溝の維持管理上どうなのかということもいろいろございます。

地域全体としましては、数個の開発行為が重なり街を形成しましたので、横方向の連絡がうまくいっていない部分もございます。青葉台団地の施工では、一部、未施工の部分もございます。そういう土地の今後の利用状況によっては、道路の形態も変わってくるかなと、そんな可能性もございます。

それでなければ、地域として待ち続けるという問題もございますし、町内会の役員の方とも、人、車の利用状況がどれだけあるか、この問題も検討してみなければならないと思っております。

○松本（聖）委員

いくつかの開発行為が重なったと言うけれども、それに許可を出したのは小樽市ですよ。難しい事務手続は知りませんが、地域開発なのだから、指導力といいますか、調整力を市は持つべきでないですか。その地域全体を開発できない、いくつかの開発行為が別々に行われた、その整合性をとるコーディネート役を果たすべきだったのではないですか。

○（土木）土木事業所長

たしかに、委員のおっしゃるとおり、そういうコーディネート役を市が担わなければならない。それはそのとおりです。その中で、まだ未利用地がある。もう少し札幌寄りのところにも空き地があって、周辺の土地の動きというものも視野に入れて、道路ネットワークを考えなければならないということで申し上げました。

そういう状況を踏まえた中で、どうしてもここに一つのネットを、道路動線として必要であるということであれば、一つの考え方を示して地域のご理解を得られれば、そういう方法で検討していかなければならない。そういう意味で申し上げたところでございます。

○松本（聖）委員

個人的には、「あそこを道路にするのは難しいし、そこまで利便性を図る必要が果たしてあるのかな。」という気持ちがあります。車に関しては100メートル、200メートル遠回りしたところで、時間的にさほど変わらない。ただ、人は歩くと何分もかかりますから、それはわかる。だから、人道の整備はきちっとしてほしいという願いをしたいのです。

市で持っている2メートル幅の部分があるわけですから、僕は技術的なことはわかりませんが、何とか工夫して人が通れる形にだけは整備していただきたい。それをもって、今回の陳情の道を市道認定云々、民地をどうにかするというのは、別個の話として考えたいと思っているのですが、何とかそれだけでも担保していただけないか。

○土木部長

部内で検討したのですが、土木事業所長から答弁したように、宅地開発されていない部分があって、そのために札幌側に抜ける道路がない。そこが最大の問題なのです。現状の2メートルを使って歩道整備は可能です。

ただ、よくご存じだと思いますけれども、国道の交通量の多いところですら、横断歩道のないところを渡る人が後を絶たず、事故が多発しているという実態があります。国道へ取りつくと、国道の喧騒をずっと歩いてほしきまで行くとか、逆に小樽方向へ歩道を通ってくる、そういうことになるわけです。そうすると、どうしても斜め横断などが出てくる。交通安全という立場では、設置すべきでないというのが私どもの基本的な考え方です。ただ、利便性ということはどう考えていくかという宿題があります。

もう一つは、市内で言いますと、このような形の団地と幹線というか、その団地にとっての幹線はあるのだけれども、もう一方の道路の方が近いということがあります。そういうものを整理するにはどうしたらいいか。これも同じ認定絡みの話になりますが、そのところも含めて、排水暗渠にするのが良いか悪いかということになると、悪いに決まっているわけですから、そんなことも絡めて検討させていただきます。

○松本（聖）委員

加えて意見を言わせてもらえば、現にあそこを通っているわけです。あのけもの道を。人も通れば、車も通るわけです。現に、国道まで出ていっているわけです。きちっと通れる部分を整備してあげないと、だめだと言えないのではないですか。人道だけは、少なくとも整備してくださいというお願いをしているのです。

柵をしてしまうのは簡単なことですよ。でも、またいででも通っていくわけですから、現状をきちんと把握して、それがいいか悪いかは別として、あそこに人道をつくる以外の方法はないと思います。市道として認定しない、仮にしないという立場でいくのだったら、僕はつくるべきだと思うのです。

ですから、市はあそこを道路としては認めません。民地なので、通ってはいかんということですね。だったら、歩行者の利便を考えて、せめて歩行者用の道路だけでもつくってはと言っているのです。それを担保してくれないと、この陳情の可否を判断するのは非常に難しいです。

○土木部長

土木事業所長から答弁していますように、いろいろな立場から検討した中で、歩行帯、通路としてつくることが良いのか悪いのかを検討した上でということで、この場ではそれ以上のお答えができません。ご勘弁願います。

○松本（聖）委員

前向きな検討をいただきたいとお願いをして、次の質問に入りたいのですが、まだ時間は大丈夫でしょうか。

○委員長

そろそろまとめてください。

○松本（聖）委員

別な話題になってしまうのですが、少しだけ時間をください。

旧手宮線跡地の取得について

手宮線について、基本的な考え方だけをお伺いします。

今回、一部を買い取ることで予算がつきましたが、他の箇所をどうするのかということが1点。それから、輸送系としての含みを残してなどと言っている。本気で考えているのかということが1点です。

それから、中央通の線路を撤去しないということを、この前おっしゃったそうですけれども、撤去されることを前提に、開発行為が進んでいるということに対してどう思うのか。何センチか下がるはずだったところに合わせて土地を整備したのに、実は下がらなくなりました。今さら何を言っているのかと地先の人は言うわけです。その辺の意見調整はどうなっているのか。線路を残すと、急な勾配も残りますね。

そもそも中央通というのは、縦通の流れをよくするために整備するというコンセプトでやったはずですね。それを阻害するような意見を、今になって線路を残せと言われて出してくる。ましてや輸送系を、あんなところに列車を走らせるなど、ますます縦の交通を阻害することになると思うのですけれども、まとめて聞きます。

○（建都）都市環境デザイン課長

今回の中央通から於古発に至る用地取得の部分以外の箇所についてですが、今までの懸案事項のいろいろな話合い経過、さらには市の厳しい財政状況等を踏まえたと、いつ取得すると言うことは難しいと考えています。

それから、2点目の輸送系を残してという部分につきましては、事業主体は別にしまして、歴史的遺産という部分の輸送系の見合いを残した中での存置と考えています。

○（建都）市街地活性化対策室長

中央通における手宮線の部分について、ご答弁申し上げます。

この部分に関しては、私どもは、80センチのマウンドダウンをしてレールを下げますと。なぜ、そうなるかというと、歩道勾配、車道勾配を緩やかにして、歩行者や高齢者の歩行を確保しようと。当然、車両系は交通上、支障がないようにするということをベースに考えました。これは、長い歴史の中でコンセプトをつくり決めました。

そういった中で、まちづくり協議会で説明をいたしましたときに、マウンドダウンを含め、レール撤去については、再考願いたいという話がありました。私どもも、当然、手宮線と接する部分の作業については、80センチのマウンドダウンをしています。そうした中で、金額的なことについて了解をいただきたいということです。

レールに関しては、まちづくり協議会に説明をする以前は、「マウンドダウンするので、一時的にレールは交通記念館に保管して、そのときに再設置しましょう。」と説明を申し上げただけけれども、まちづくり協議会のほかに多くの市民団体から、交通上の支障がないように、また、歩行者に支障のない中で、レールの再設置を検討して欲しいと申し出もありました。

私どもとしては、当然、地先の地権者の問題、施行者の道との関係、さらに関係団体等々にお話を申し上げて、どういうふうになるのか、よく検討をしてもらいました。最終的には、まだ合意点に達していませんけれども、新聞報道にもありましたように、設置をする、残すという方向で、各種団体、もしくは関係行政機関と打ち合わせをしながら進んでいます。

できれば、今月中ぐらいには、設置の方向をベースとした市民団体側との合意に達したいと考えています。

○松本（聖）委員

それで、中央通は問題ないのですか。

○（建都）市街地活性化対策室長

基本的に、80センチのマウンドダウンは、これまでの議論どおりですので、勾配的なものは変わりません。

ただ、レールを一時的に外して保管するものを、今回の工事で敷設をするだけですので、当然、レールを設置することによって、車両の通行上問題ないのか、歩行者がレールをまたぐ部分で問題はないのかといった整理を、地先の住民、施工する道、公安委員会の了解を得られれば、将来は設置しようと思っているわけですから、その部分は解決に向けて動いていると。合意については、今月末までにとれればいいのではないかとということで、一生懸命努力をしています。そういうことですので、ご理解をお願いしたいと思います。

○松本（聖）委員

要するに路盤というか、道路は80センチ掘り下げますと。それでは、そこは列車は通れないわけですね。揺れるわけだから。

○（建都）市街地活性化対策室長

これまで、いろいろな状況で手宮線の部分は説明しましたが、36メートルの中央通の幅は80センチほどマウンドダウンしています。札幌側については40メートルで、今のレールの高さに斜めに擦りつけますよと。余市方向は、手宮側がちょっと下がっていますので、20メートル先で、今のレールの高さに擦りつく。ですから、こういった部分が線路になるということです。そういうことで、最終的に軌道系にならなくても、多くの支障にはならないとは考えています。ですから、がたんと落ちることはないと思っています。

○松本（聖）委員

僕は電車や汽車を運転したことがないから、どのぐらいの勾配なのかわかりません。走るということなので、交通を走らせる、そこを輸送系として使うとしたら、縦の交通を遮断することになります。それは間違いないと思うのです。踏切がつくのだから、立体交差ではないのですからね。当初の中央通の再開発のコンセプトからは大幅に外れます。その点をどう考えますか。僕はこれを初めて見たから、わからない。

○（建都）市街地活性化対策室長

ご案内のように、手宮線と東西軸で走っている道路は数多くございます。中央通のほかに、臨港線、札幌線など多くの通りと交差するわけです。当然、軌道系を運営するには、市内の交通体系を意識した中で、どういう踏切処理をするのか、十分議論をする必要性があります。今、中央通に限っては、その全体議論の中の1路線という位置づけで整理をすべきだと考えます。

○松本（聖）委員

なぜ、こんなことを聞いているかという、そろそろ夢を持たせるのをやめた方がいいと思うのです。

寿司屋通のところから走らせるとか、そんなことにはならないと思います。輸送系として残すのなら、ずっと走らせる。寿司屋通のところは、また陸橋を、倉庫に保管してある陸橋をかけると。跳ねるとか、回すとか、車が通るときに一時的に開くようにするなど、馬鹿みたいな話を本気でしているのかどうか。本当に不思議でならないのです。そんなことを、本当に考えているのかと思うのです。無理です。そんなことは、どう考えたって。

だから、そろそろ「輸送系の話は、小樽市は考えていません。残りの土地は、お金がないから買えません。今のところだけ、メモリアルパークのようにして残す。」とはっきり言った方がいいと思うのです。

○建築都市部長

少し整理しますと、一つには、手宮線の開発といいますか、それを我々がどう考えていくか。それは、市民も一緒になって考えてきました。市民とすれば、将来の夢として、軌道系は復活させたいということで、例えば、寿司屋通にかかっていた鉄橋、これも、外してはありますけれども、保管をしています。

そういう可能性をいろいろ検討した中で、非常に課題が多過ぎると。例えば、今おっしゃったように、街に交通渋滞を起こさせるのではないかとか、あるいは、一番大きな問題は、採算がとれるのかということ、これが非常に大きな課題として残されております。

ただ、小樽のまちを考えたときに、横のラインというのは非常に大事です。すなわち、運河と中心部、それから、それぞれ縦に配置されたいろいろなポイントが、これによってつながるといことも事実だろうと思います。

そう考えますと、どういう利用の仕方が将来あり得るかということも、一つの大事な要素だと考えておりまして、いずれにしても、今の現地の扱いは、軌道系の可能性を残して、とりあえず散策に使うということです。

今回、ご承認をいただければ、これから整理をして、市民がどう生かそうとしているか、あるいは、観光客がどういう動きをするか。これは、非常に興味のあるものだと思うのです。そういうものを見極めながら、将来的につなげていこうと、こんな考え方になると思います。

軌道系の可能性は、非常に小さいですが、残しておくという考え方に立っているということでございます。

○松本（聖）委員

今、部長が言ったことは、ここに書いてあります。これは市で作ったものではないですか。旧手宮線跡地活用調査検討結果（要約版）と書いてあります。輸送系にした場合、採算はとれないと、はっきり書いてあります。

採算がとれるか否かで、採算はとれないと、ここにはっきり書いてあるのです。これは皆さんがおっしゃっているわけです。採算はとれませんと。市民の輸送系の声も多い、これは多くないです。市民の約半分はオープンスペースとして、公園として使った場合を言っているのです。輸送系というのは23%です。確かに少ない数字ではないけれども、公園にした方がいい、と言うよりはるかに少ない。答えが出ているのです。皆さんの答えは。

だから、これを見て、皆さんの答えは決まっているのだ、輸送系なんて考えていないのだと、あまり変な夢は持たせない方がいいです。○か×か、はっきりしてあげないと、市民団体だって次のことを考えたいだろうから、はっきりさせてくださいとお願いしたいのです。ここで、「それならやめます。」と言えるわけがないことはわかっています。しかし、そういうことも念頭に置いて、早目に決断をしていただきたいというお願いをします。

○委員長

それでは、市民クラブの質疑を終結し、この際、暫時休憩をいたします。

休憩 午後 3時25分

再開 午後 3時45分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。公明党。

○高橋委員

旧丸山外科前交差点のロードヒーティングについて

初めに、陳情について、何点か質問をしたいと思います。

まず、陳情第58号ですが、先程のやりとりで平成14年度という話をいただきましたので、早急に進めていただきたいと思っております。

1点だけ、排水性舗装という話があったのですけれども、その内容と効果についてお知らせください。

○（土木）土木事業所長

排水性舗装は、別名で防水性舗装と言った方がわかりやすいと思いますけれども、通常、アスファルト舗装の場合は、路面に雨が降りますと、アスファルトですから、水を吸わないで周りに流れていきますが、防水性舗装、排水性舗装と言われるものは、路面から水が中にしみ込むという構造です。そして、舗装の下にドライパウダーが入っていて、道路の水を地下で排除する、そういった道路舗装です。

現在、市として施工したのは2カ所です。1カ所は、お話がありました陳情箇所、国道から上がってくるあの線に、排水性舗装を施工しております。もう1カ所が、浅草線のオーセントホテルの前、あそこでも排水性舗装を行っております。

効果というのは、排水性舗装ですから、水がすぐ下に沈下していきますので、グリップ力が高まるだとか、初冬にはある程度の道路のスリップ防止効果があります。

ただ、今までの施工例を見ますと、目詰まりを起こしやすいということはどうしても否めませんので、これを縮減するのに高圧洗浄機などを使っているのですが、やはり十分回復せず、北海道でどんどん普及していくというのは、なかなか難しいという気がしております。

しかし、高速道路などでは、メンテナンスの方法は市道と違って相当のレベルでやっていると思いますので、最近、札幌間でもそういった舗装を行っています。高速道路では今後の状況の推移を見て、もしよければ拡大していくという方針はあるようですけれども、残念ながら、小樽市の場合には、後々のことを考えた場合、舗装面自体の強度もやはり劣りますので、ちょっと慎重にならざるを得ないというのが実態です。

○高橋委員

わかりました。

浄広寺横通線のロードヒーティングについて

次に、陳情第62号ですけれども、先ほどの説明の中で、工法として勾配を下げるというやり方もあると話がありました。下げた場合に、近隣の地先は擦りつけが非常に高くなるといいますか、そういう影響があったと思うのですけれども、その点はどうでしょうか。

○（土木）土木事業所長

確かに、委員がおっしゃられたとおりですけれども、現地視察で見ていただいたとおり、下からある程度見上げたときに、向かって左側のところに階段状に側溝がついておりまして、今の状況としては、市道への出入りが間口全体でうまく擦りついていて、逆に、道路本線の縦断勾配をきつくしている箇所もございます。

このあたりで道路の縦断をいじりますと、その部分に段差が生じてくる。それを、あの建物自体が奥まっておりますので、その全体の奥行きも利用した中で、こういう勾配での擦りつけでどうかと何案か示して、協力が得られた場合に、ハード的な道路の線形改良によるあの面の管理という方法もとれるかと思っております。

○高橋委員

それについては、早急に手が打たれるのでしょうか。それとも、ずっと先の話でしょうか。

○（土木）土木事業所長

今、何案かを所内でつくり上げているところですので、地域の方々にお示しをして、その辺の了解だとか、その検討には1年ぐらいかかるのかなと。その中で了解を得られれば、来年度、臨時市道整備で検討しなければならないと思っております。

○高橋委員

ロードヒーティングについて

ロードヒーティングに関して何点かあるのですけれども、住民協力、ボランティア、要するに役所だけがやるのではなくて、双方向でこれから雪対策を考えるべきだという提案もあるのですが、この点はどう考えていますか。

○（土木）関野主幹

住民協力、双方向でやるというお話ですが、路面对策でロードヒーティングということですが、雪対策についてはいろいろあるのですが、今、住民要望等は非常に多いですし、また、車ばかりでなく、歩行者、地先の方など、調整等が非常に多いという事情があります。

ですから、例えば、行政側で一方的にこういうことをやるというのは、非常に難しいと感じております。当然、地先の方の了解を得ることもありますし、逆に、いろいろと住民の方をお願いをしていくと。

端的に言いますと、例えば除排雪の関係ですと、行政として除排雪に入るのであるけれども、その中で、駐車の問題、雪出しの問題など、住民に非常にかかわる問題なので、協力を得られなければ効率的な除排雪が進まないということを感じてございます。

除排雪では、札幌はパートナーシップとか、住民を含んだ除排雪の方法もやっているようではあるけれども、それについての問題も、現状でも、住民の方にそういう協力を得られることによって、効率的な事業を進めていけるというか、除排雪を進めることができるものですから、そういったことをやってもらって、行政の方でもいろいろな手法を行いたいと思っています。

○高橋委員

具体的な話し合いの場合とか、そういうことは考えていますか。

○（土木）関野主幹

除排雪については、除雪に入る前の10月、11月ぐらいになりますと、住民の方と除雪懇談会を行っています。その中で、市から当該年度の除雪計画についてお話をしまして、その中で、先ほど言いましたように、雪出し、駐車についてお願いしているケースはございます。これからは、いろいろと市からお願いというか、除雪の方法等も研究していますので、それについても、こういう機会を設けてやっていきたいと思えます。

○高橋委員

ロードヒーティング以外の坂道対策でお聞きしたいのですけれども、やはり砂まきしかないのでしょうか。

○（土木）関野主幹

坂道対策は体系的にはいくつかあるのですが、現在やっていることは砂まきのほかに、砂散布、一部は凍結防止剤とかです。また、去年は、つるつる路面などがあったのですけれども、アイスクラッシャーなどで路面を傷つけるということで対応しています。そのほかに、通行止めになっている箇所も何箇所かございます。

そのほか、一部ですけれども、先ほど言いました排水性舗装でやっている箇所も部分的にはあります。ただ、生活道路では圧雪状態になるものですから、なかなか効果が現れず、今後は、ヒーティングに頼らない方法で、可能性があるものについてはいろいろ研究を、今までもやっているのですけれども、さらに進めたいと思えます。

○高橋委員

ぜひ、研究をお願いしたいと思います。

公共工事のコスト縮減について

次に、公共工事のコスト縮減について、建築、土木、水道局に前にも聞きましたけれども、平成12年度の内容、それから13年度の予定について、簡単に結構ですので、お知らせ願いたいと思います。

○（建都）建築課長

公共工事コスト縮減の実績ですが、平成12年度は公営住宅の駐車場整備工事がありまして、指標となる公共工事は、平成8年度と比較してございまして、これにつきましては約10パーセント、金額で約220万円です。

それから、2点目は青果物市場の冷蔵庫に関する防水改修工事がございます。端数がつきますが約10パーセントで、金額につきましては約100万円です。

それから、3点目は子育て支援センターの建設工事です。これが3.8パーセント、金額は約98万円。

それから、13年度の予定でございすけれども、大きな工事、メインの工事につきましては、3件ございまして、1件目は、勝納公営住宅の建設工事、これにつきましては、まだ平成8年度と正確には対比してございせんけれども、今の見込みとしましては約3パーセント程度かなと。内容は、大体出ている項目ですけれども。

○高橋委員

いいです、いいです。

○（建都）建築課長

それから、13年度の2点目は赤岩保育所の新築工事、今の予定では、建設副産物対策として残土処分の覆土の利用、もう一つ、設計手法の大まかなところでは、構造体の耐圧板の厚さを少なくする。それから、廊下等の床のフローリングの仕上げを、いわゆる長尺ビニールシートへ変更するといったことで見込んでございます。金額的には、まだ正確にはわかってございせん。

3点目は菁園中学校の建設工事です。今回は校舍棟を発注していますが、建設副産物対策としては、残土処分の覆土としての利用。それから、設計手法では、玄関は通常の工事の床仕上げ、いわゆる磁器タイルを防水モルタルにするといったことをしてございます。それから、大きなところでは、廊下、特別教室等の床、これらのフローリングブロックの仕上げを、長尺ビニールシートへ変更するといったところが大まかなところではございます。

○（土木）建設課長

12年度のコスト縮減実績ですが、昨年度も説明しましたが、技術基準等の見直しでは、縦断配水管の管径が小さくなったことがありまして、約330万円ほどのコスト縮減になっています。それから、設計手法の見直しということで、いわゆる長尺物と言っていますが、以前までは60センチだったのですが、2メートルになっています。そういうものを使うことにより、約64万円の縮減となり、昨年度とあわせて、約369万円のコスト縮減をしています。なお、13年度につきましては、まだ取りまとめを行っておりません。

○（水道）工務課長

平成12年度の上水道工事のコスト縮減は、3年目になりますので、目新しいものはない現状ですけれども、1点、天神浄水場の改良工事の中で、浄水場玄関をステンレスサッシからアルミサッシに取り替えています。それと、鉄骨の塗装を現場塗装から工場塗装とするなど、設計方法の見直しで4,852,200円縮減してございます。

従来からのものは、国道5号の4車線化に伴い、銭函、張碓の地区ごとに発注したもので5,439,000円、合計で10,294,200円の縮減で、縮減比率としましては4.27パーセントであります。

13年度につきましては、取りまとめでございせん。

○（下水）建設課長

市内の下水道は、平成10年度末現在で普及率が96.1パーセントとなっています。現在、主な未整備地区である張碓、春香、塩谷地区について、国道5号の拡幅等の作業にあわせて整備を進めています。

平成12年度の工費の縮減ですが、技術基準の見直し等により、保水管布設工事において、ヒール管から塩ビ管への管種の変更により2,365,000円、それから、マンホールの大さを1,100から900に変えたり、雨水枡をざんじ枡

に替えるなどで19,506,000円、そのほか、諸経費、消費税などの合計で42,829,500円の縮減が図られています。縮減率は1.25パーセントです。

13年度についてはまだ取りまとめておりませんので、よろしくお願いいたします。

○高橋委員

ありがとうございます。建築に伺いますけれども、残土処分について、廃棄物処理場への覆土利用ということで、大変結構だと思うのですが、事業着工前に打ち合わせをしているかと思います。その経緯について説明願います。

○（建都）建築課長

年度当初に、所管の環境部から残土について「覆土で何立方メートルが必要」という要請、計画が我々に来まして、それに対して、現場対応でどの程度の残土処理が出るのか。そういったことを検討した中で、要請に沿った方向にするといった状況になってございます。

○高橋委員

しかし、その残土については、土の種類といいますか、こういうものは受け取れないとか、こういうふうにしてほしいという要望とか打ち合わせというのはありましたか。

○（建都）建築課長

残土は何種類かございまして、今は手元に資料はありませんけれども、そういったものは全部把握しながら、原課の担当者と話をし密に連絡をとりながらやっているという状況でございます。

○高橋委員

今後の方向性としては、すべてこういう覆土利用で考えているのですか。

○（建都）建築課長

現場では、なるべく残土が発生しない設計手法を取り入れてやっていますが、あくまでも100パーセント処理しなくてもいいということではないので、環境部の考え方もございますけれども、年度当初でそのように計画されているのであれば、私どもも協力して施工していくということでございます。

○高橋委員

わかりました。

市営住宅について

小樽市も非常に高齢化してきましたので、高齢者に対する住宅施策が非常に大事であると認識をしております。

まず、現在の市営住宅の戸数のうち、高齢世帯の戸数と割合をご説明してください。

○（建都）住宅課長

数字は12年度末で申し上げますけれども、60歳以上で調べてまして、老人世帯を含む戸数は1,562戸ということで、入居戸数に対しまして52.1パーセント、こういう状況になってございます。

○高橋委員

この数字は、ここ数年の経緯の中でどういう状況になっていますか。

○（建都）住宅課長

平成9年の住宅再生マスタープランの中にあった数字、これは平成9年度末ということだと思いますけれども、そのときに、60歳以上の高齢者のいる世帯ということで、この当時は1,442世帯ということで、入居者割合は48.5パーセントということですので、約4ポイント増加している、こういう傾向にあります。

○高橋委員

次に、単身者用住宅の申込状況について、過去5年程度で結構ですが、その内容についてお知らせください。

○（建都）住宅課長

平成8年度以降の年度末の申込件数、入居、倍率、こういうようなことで申し上げたいと思います。

平成8年度は、48件の申込みに対しまして、入居者数が23戸、倍率が2.1倍、9年度は、50件の申込みに対しまして、入居が21戸で2.4倍、10年度は、申込みが149件で、33戸の入居がございまして4.5倍、11年度は、142件の申込みで、入居件数は27件ということで5.3倍です。また、12年度は、77件の申込みに対して、入居戸数があまりなかったということもありましたが、5件ということで倍率は15.4倍、こういう状況になってございます。

○高橋委員

今、お示しいただいたように、着実に増えてきていると思います。

高齢化は、予想以上にスピードを上げているのではないかとされています。特に、相談もあるわけですが、単身者、高齢者については、ある一定年齢以上になってしまうと、なかなか民間アパートは貸してもらえない、市営住宅にもなかなか入れないという状況があります。この点はどのように認識をされていますか。

○（建都）住宅課長

先ほど申しましたように、平成12年度は提供する住宅の戸数も少なく、このときは稲北という大変利便性の高いところで、1件に対して49人の応募がありました。委員がおっしゃるように、特に高齢者につきましては、交通、生活の利便性等々の中での居住環境といえますが、そういった部分ではニーズがあると認識しています。

老朽化住宅については、住宅再生マスタープランに居住環境、あるいは交通の利便性等々の中での住宅建設ということで位置づけて進めています。

しかし、残念ながら今の経済情勢等の中で遅れているという実態もあり、やはり、こういったニーズを踏まえた中では、特に単身高齢者ということになりますと、特定目的といえますが、限られた戸数での提供という形では、かなり待機者が多いと福祉部から聞いてございますので、こういった状況を踏まえながら、バランスのある配置、戸数の確保といえますが、そういった部分について考えなければならないのかなと思います。

また、勝納住宅も計画していますが、基本的にオタモイに住みたいという意見も多く、単身の方、特に1LDKですが、こういった部分も最大限の戸数を確保する、こういう形で進めているところでございます。

○高橋委員

いずれにしても、今言ったように、高齢化を迎えての住宅事情は大変厳しい状況であると思っておりますで、できるだけ具体的に、なおかつ、早目に手を打っていただきたいということを要望して、質問を終わります。

○委員長

公明党の質疑を終結いたしまして、民主党・市民連合に移します。

○武井委員

道路舗装工法について

まず、道路舗装などの工事の仕方、工法といえますが、最近増えたもので「ばーん」と、目覚ましのように眠気を覚ますような音がする箇所があるのですが、あれは何の工法ですか。

○（土木）土木事業所長

いろいろな舗装の工法があると思うのですが、例えば、路側帯の部分で音が鳴るように凹凸をつけて、路肩に近寄っていますということを知らせるというものもありますし、舗装に筋を入れまして音を鳴らすとか、舗装材そのものが音になるような材料もございまして。やはり、危険を予知させるといえますが、そういう意味もあってそういう舗装している箇所が何カ所かあります。

○武井委員

最後に言ったものです。舗装は同じですが、ただ、そこの上を走ったら「ばーん」と鳴ります。あれは、国道などには多くて、市道にはあまり見られません。危険を知らせるのであれば、市道にも多くていいと思うのですが。

○（土木）建設課長

事業所長から申しましたように、基本的には、あれは目覚まし機能といいますか、長時間運転していて、つい眠気を催したからとか、そういうところでちょっと刺激を与えるという面が強いと聞いていましたので、そういう面では、市道にはそういう道路がないものですから、やはり、長距離ドライブを主体とした道路などには有効で、そういったものによく使われてございます。

○ **武井委員**

脱線しまして、どうも済みませんでした。

水道料金のコンビニエンスストアでの収納について

まず、水道料金のコンビニエンスストアでの収納ですが、これは、手数料が45円ということですが、一般系も事業系も全部同じ金額なのでしょうか。

○ **(水道) 営業課長**

全部同じ金額でございます。

○ **武井委員**

それから、銀行、郵便局などとも内容は同じなのでしょうか。

○ **(水道) 営業課長**

銀行、郵便局の手数料は10円になってございます。

○ **武井委員**

それでは、コンビニとの金額はどうかのですか。同じなのですか。

○ **(水道) 営業課長**

手数料は違います。

○ **武井委員**

どう違うのですか。

○ **(水道) 営業課長**

銀行の方は10円の手数料でございます。

○ **武井委員**

コンビニは45円ですね。それから、もし事故、手違いといいますか、そういうことがあったときには、どういう賠償といいますか、どちらが責任をとるのですか。

○ **(水道) 営業課長**

委託会社が責任をとります。

○ **武井委員**

委託会社に任せてあるというか、保険が何かをかけてあるのですか。

○ **(水道) 営業課長**

コンビニに持ってきていただきますので、そうすると、各コンビニは本部でまとめまして、委託会社は今度は全部まとめて水道局の方へと。

○ **武井委員**

わかりました。

旧丸山外科前の交差点のロードヒーティングについて

これは、部長にも話したのですが、歩道ですね。あれでは、恐らく公安委員会はうまくないと思うのですが、そのところを確かめていただけませんか。

ああいう車道を通らないと歩けないような歩道はほとんどないので、石油スタンドの角なんて完全に車道を歩きます。ですから、ああいうところを舗装して、車が勢いよく上がると危ないので、公安委員会は許可しない

はずなのだけれども、公安委員会は許可すると言ったのですか。そのところはよく確認しましたか。

○（土木）管理課長

歩道の件ですけれども、信号機の設置要望ということで、公安委員会が考えているのは、十字街のところで荒木浴槽店側に手押し信号を設置することのようです。ガソリンスタンドのところは、歩道が非常に狭いという現状で、よくわかっていると思いますけれども、あそこ自体の道路改良は既に終わっていると考えておりますので、その点については、公安委員会からの指摘は、現場での立会時には何もございませんでした。

○武井委員

違うのです。私が言っているのはそういうことではなくて、この陳情の願意は「信号をつけてくれ。そしてロードヒーティングにしてくれ。」ということですね。信号をつけたら、下りは問題ないと思うのですよ。上の方は平らなのですから、信号は赤でも降りられると思います。

問題は上りです。上りのガススタンド側のことを言うのです。途中で信号が赤になれば止まらなければならない。そうするとヒーティングをしなければならぬ。こういう条件が出てきます。

公安委員会は、この歩道、上りのガススタンド側をあれでいいと言っているのかを聞きたいのです。

○土木部長

現地でお話ししましたが、まず、国道の横断歩道は小樽駅側にしかないのです。それから、国道から下の高商通については、これもまた三ツ山病院側しか歩道がないのです。ということは、上へ上がってくる歩行者交通、下へ下がる歩行者交通というのは、小樽駅側にある歩道しかほとんど使う必要がないのです。

そういう中で、警察として、反対側のガススタンド側に歩道を設置しないと信号機をつけないとは言わないということで、今、管理課長がお答えしましたように、現在の歩道、車道のあり方でよしだと。ただし、上りの車道はヒーティングをしないと危険で、上っていけないということでやってくれと、そういうことなのです。

○武井委員

ですから、下の方、国道側はわかるのです。上の方から降りる人が、もとの丸山病院前には白線があるのです。

そして、ずっとガソリンスタンドのところまで歩道があるのです。歩道というか、人道というか、あそこに来てから急に、上の方はちょっとあるのだけれども、途中までなのです。途中からなくなっている。

結局、車道を人が通らざるを得ないのです。それで、私はこうしてしつこく聞いているのです。

いずれにしても、そのところを含めて、十分熟知した上で言っていることかどうか、公安委員会に相談してみてください。これは、言った言わないといってもどうしようもないですから。

浄応寺横通線のロードヒーティングについて

もう一つは、浄応寺横通線の陳情第62号ですが、主幹の話で、道路勾配、交通量、あるいは公共施設といいますが、こういうものなどが条件だと言われました。

ところが、あそこには三好幼稚園という、公共施設かどうかわかりませんが、幼稚園がございます。勾配は8パーセントを超えていて、交通量も千何台もあるということです。

ただ、幅が7メートルということが一つの条件のようですけれども、これは、住民に話をするにはちょっと言葉が乏しいのかなと、説得力がないのかなと思いますが、いかがですか。

○（土木）関野主幹

今回、2カ所、現場へ行きましたけれども、後から行きました浄応寺横通線ですが、この道路は、長橋線から平均勾配12パーセントでございます。用地幅員は7.2メートルです。そのうち、現在は縦通に側溝が入っていますが、側溝を含めて6.4メートル、若干両サイドを何10センチか整備することは可能だと考えております。

それから、利用と道路構造ですが、利用状況は、昨年秋に交通量調査をした夜明けからの6時間交通量では、縦通ではなくて、横通で調査をしたのですけれども140台です。最初に見た現場の交通量が、同じ6時間で1,900台

で10分の1ぐらいの交通量になってございます。公共施設については、大きな市の施設といいますか、そういうものは我々が視察した中ではなかった、そういうような状況になっております。

○武井委員

部長も説明しましたように、あそこの縦通りは全部狭くて、階段があったりして、浄心寺横通線を通ってきた者は、三好幼稚園の陳情が出ているあの前に降りるしかない。真っすぐ上へ上がっていけば緩い通りに出るのですが、あそこは道路が狭くて行けない。もし行ってしまうと、もうしゃにむに、今の陳情のところへ降りるより方法がないわけです。このことは部長も認めているわけです。

ですから、それで事故が起きる。仕方なく降りるのですけれども、事故が起きる。人の家に突っ込む。こういうわけで陳情されているのです。

条件が悪く、行ったならば降りざるを得ないということについては、皆さんご承知のはずなのに、今のようなお答えでは、どうも市民には説得力がないのではないかなと。

また、車の量が少ないという問題もありますが、事故は交通量に関係なく、起きるところは起きるわけなので、たとえ150台前後であろうとも、あの地域としては相当通っているはずなのだし、危ないから遠慮して通らないということもあるでしょう。ですから、もう少し説得力がある内容でないと、住民は納得しないと思います。

○土木部長

各委員から同様な質問がありましたけれども、私どもでお答えしていますように、延長100キロある急勾配の道路で、路線の重要度に合わせて、路面管理の安全対策としてどんなことをやればいいのか、その判断をやらせていただくしかございません。

その中で、強いて言いますと、縦断勾配を変えるとか、目いっぱい用地幅を使った道路整備をしてあげるとか、勾配表示をするとか、そんな管理の仕方で我慢していただくしかありません。今、私どもは約6億円をかけて道路整備をしていますが、その中でも、ロードヒーティング路線の対応にもらみながら、できる限りの道路改良でロードヒーティングの要請を回避する、そんなことをやるよう指示もしています。

そして、やはり重要度といいますか、それと公益性の重さを秤にかけるしか方法はないということだけは、ご理解願いたいと思います。

○武井委員

皆さんは、そうとしか言えないと思います。小泉首相のように、我慢していただく以外にないというお言葉のようです。小泉さんは、我慢したら5年後には必ずその我慢がとれると言うのだが、これは、5年後にとれるというわけではないと思いますけれども、とりあえず事故の起きないように、市がこれだけ努力しているのだ。したがって、市民も、我々も何かしなければならぬという措置だけはやってほしいと思います。

旧手宮線跡地の取得について

手宮線関連の議案第19号ですけれども、昔、手宮線が走っていた当時の36メートル部分の用地は、当時の国鉄の所有地だと理解していいのですか。

○（建都）市街地活性化対策室長

中央通の手宮線との交差部分36メートルのうち、真ん中の18メートルは、現在は北海道の用地です。残りの9メートル＋9メートルはJR北海道の用地です。今は、仮換地指定をして、市の用地管理になっています。

○武井委員

私はそれを聞いているのではない。国鉄が動いていた当時は、どこ土地だったのですか。

○（建都）市街地活性化対策室長

そのときは、市道になっていた部分ですが、18メートルはあくまでも道路用地であったと記憶しています。

○武井委員

そうすると、道路用地に当時の国鉄が無断で走っていたと。これは、通行料等を払っていたのですか。

○（建都）市街地活性化対策室長

占有料を取っていたかどうかは、今現在はわかりません。

○武井委員

そうすると、市の用地だということですね。

○（建都）市街地活性化対策室長

確認しますが、議論をされている部分は、中央通と手宮線のクロスをしている現道18メートルの部分の話ですね。その18メートルの部分は、国鉄時代は市道でしたので、市道の道路用地だったと記憶しております。

○武井委員

そうすると、今回はそこは買う必要がないということですね。

○（建都）市街地活性化対策室長

平成6年にあの通は道道に昇格していますので、その18メートルは北海道の所有地になっております。

○武井委員

ですから、ＪＲから買う必要のない土地ですねということを聞いているのです。

○（建都）市街地活性化対策室長

18メートルについてはそうですが、残りの9メートル＋9メートルの部分は、区画整理で公共施設用地への交換用、要するに仮換地指定をして、残りの9メートル＋9メートルは道路用地となっています。

○武井委員

先ほどの1億3,800万円で、手宮線は全部買いますと。その価格は、1平方メートル当たり単価22,000円で買いましたと。この中には、今、申し上げた土地は入っていないと理解していいのですね。

○（建都）市街地活性化対策室長

ご質問には、入っていないとご答弁します。

○武井委員

そこまではわかりました。

5日の市街地の委員会では、勾配が8パーセントと急なので、4パーセントに減らすために80センチを切り下げるのだと。線路が浮いてしまうので、それは切断せざるを得ない。我々にはこう提案しました。私もいくつか注文をつけながら、それを聞いています。特に、なえぼ公園に関しては、我々建設常任委員には資料まで出してくれた。そして図面上は、多目的ブランコが設置となっています。

ところが、実際はブランコがどこかへ飛んで行ってしまった。したがって、こういうことがあるから、確かに市民の声を聞かなければならないけれども、それは注意してほしいよと、こういうことを言ったのですが、翌日の新聞を見たら、先ほどの松本（聖）委員ではないけれども、切断しないで済むのだと。新聞はそう書いてあった。

私はあのときも言ったはずなのです。我々委員に説明しておいて、それが一夜にして、市民の要求だからといって方向が変わる。こんなことをすると、あのときはくぎを刺しておいたのですが、一体どうなのですか。

○（建都）市街地活性化対策室長

確認しますが、まちづくり協議会への第1回説明会は5月17日です。翌朝の新聞、5月18日の道新に撤去という報道がされました。市民団体への第2回説明会は6月4日で、5日に平行線であると新聞報道が出ています。そして、その日の午後特別委員会があって、市として切下げは中止したいと、レール設置については、市長もよく検討するとご答弁を申し上げ、残す方向で検討しますと新聞報道があったのは、6月13日の市民との第3回説明会の後の6月14日の朝刊に載ったもので、特別委員会、6月5日の翌日までに態度を変更したとはとらえていません。

○武井委員

日付けなんてどうでもいいのだ。

私が言うのは、委員会には、今申し上げたような立場で説明したでしょう。私が注文を出して、その後一転したと。1年も2年も経つのならいいが、今の新聞内容では1週間ぐらいですか。その間に新聞報道され、委員が何も知らない。僕らはあれは絶対切断すると思っていたが、説明を聞いたら、本日の委員会ではそういう説明になっている。新聞には切断しないでいいと。委員に話をしたことが、1週間ぐらいで勝手に変更されて新聞に書かれては困ると、私はお会いして念を押したはずです。それについて、どう答弁をしますか。

○建築都市部長

手宮線と中央通の関係で、過去の議会でも、両方一緒に話がされたことは、私の記憶ではなかったと思います。

中央通の線路の端から80センチ切り下げすることは、道路の構造上、こうせざるを得ない。身障者でも歩けるようにということで、かなり前にそういう決定をしました。そのときに、線路をどうするかということはなかったわけです。私どもは、当然、発注時に差があれば、レールは無理という考え方できたのは事実です。

そして、手宮線の整備については、市民に説明をしてきた。特に、近隣の方に説明をしてきた中で、中央通の手宮線をどうするかという話になりました。そのときには、「基本的には、レール撤去です。」という話をして、特別委員会の中で報告をしたわけです。

ただ、市民の方々と第1回目に話をしたのは5月17日なのですが、そのときに、「手宮線の位置づけは、そんな軽くないのではないか。小樽の歴史を象徴する大事な史料だろう。」という話がありました。私どもは、手宮線を大事にしなければならないという意識であり、せめて歩道部分にはレールを残すべきではないか。こういう話は前の特別委員会でもさせていただきました。

そこで、切ってしまっているのかという話が出てきまして、車道部分にはいろいろな課題があります。例えば、一つは、交通安全上どうなのか、それから、地域の方に振動とか騒音の迷惑をかけるのではないか、こんな課題があり、いろいろ議論をした中で、他の団体からも手宮線を残すべきだという話が広がってきました。

それで、手宮線の位置づけを大事にしなければならないという意識があり、残せるならば、残すような工法をお願いすべきではないか、こういう内部の判断を得まして、今、議論をさせていただいた、こういう状況です。

○武井委員

手宮線が大事だとか、大事でないとか、残す、残さないとか、そういう論議をしているのではないのです。残せるものであれば残してほしいし、大事なことは私も知っています。

ただ、議会を通さないで、とんでもないことが新聞に載るような発言はするなどと言っているわけです。必ず議会を通して、「この間はああいう説明をしたけれども、こういう市民の声があるので変更したが、どうですか。」と、こういうようにして、議会の関係があるということを市民は納得してくれると思うのですよ。

ところが、今言ったように、我々が問題にするのは、大事にする、しないとか、残す、残さないとかでなくて、議会との関係を、きちんとパイプが通るようにしていきなさいと言っているのですから、そうしてください。

部長は大体は認めているようなのだけれども、もう1回お願いします。

○建築都市部長

確かに、おっしゃるように、よくわかりました。

ただ、かなり短期間の中で手宮線の整備と中央通の問題があったものですから、考え方が変更になってきている部分を議会に示さなかったのは、これから也十分注意していかなければいけないと思います。

○武井委員

榎里沢踏切の拡幅改良について

次は、陳情21号、第52号の榎里沢踏切の問題です。

私は、前回の議会の討論でも申し上げました。JRへ行って調査もしてきました。内容も聞いてきました。土木

部も行って聞いてきただろうと信じていますが、行ってきたのであれば、どういう内容になっているか、見通しも含めてお話ししてください。

○（土木）建設課長

2本ある同一箇所での踏切の拡幅に伴う陳情の関係ですが、去る5月28日にＪＲ北海道に行きまして、担当の方の見解をいただいてきております。

内容は何点かありますが、主な点は、踏切前後の道路が、交通量の増加などで通常改良される場合に、それに伴う踏切拡幅の協議に応ずるのが原則である。踏切だけの拡幅は、道路構造上でも好ましくないことで、かえって踏切内の事故を誘発することになるため、これは安全上、認められないという見解でございました。

また、ＪＲの方々が、現地の地形をよくご存じで、実際の自動車交通量の実態からも「市道の拡幅は難しいでしょう。指定条件もあるし。」という感想もありましたが、仮に道路拡幅が計画されれば、まず、朝里西部踏切というものが小樽側にもう一つある。これと両方、同一議論をしなければならない。つまり、1カ所に集約すると。両方とも生かすことはできないというのがＪＲの見解です。ただ、今言ったのは、踏切を本格的に拡幅する、道路を整備するという前提で、そういう見解をいただきました。

いずれにしても、簡単に踏切だけを拡幅すれば、安全確保できるという考えは少々甘いのではないかと、ＪＲとしては、そういう立場には立てないという見解でありました。

○武井委員

僕にも同じような答があったのですが、ＪＲは踏切の週間、踏切交通事故絶滅運動などを年に何回か行い、踏切の数を減らそうとしています。ですから、今のように、西と東の両方一緒に論議しろと。東の方を、陳情の箇所を拡幅して直すとすれば、西の方は落としてしまうと、これは必ず出てくると思うのです。

したがって、陳情への態度を長引かせて、期待感ばかり持たせては良くないと思います。やはり、だめなものはだめだとしないと。僕は、「通せ。」と採択することは簡単なことですが、今のようにＪＲ側は非常に引っ込み思案で難しい。

しかも、資金的にも何億という金額を言っていましたけれども、そういう多くの資金が必要だとか、どちらが負担するのかとか、いろいろな問題が出てきますが、これまでのＪＲの見解を受けて、土木部では将来的にどう解決するのか、継続して解決できるという考え方になったのか、あるいは、この陳情は難しいと判断したのかどうですか。

○（土木）建設課長

先ほどは、ＪＲの見解とほぼ同じ内容で説明したつもりですし、現実的に、これを実現するには大変な困難を伴うという見解を預かりました。今回、ＪＲに行って、改めて、さらに私が考えた以上の難しさがわかりました。私としては、まず、困難と言わざるを得ないと考えております。

○武井委員

僕らも何とかしたいのはやまやまなのですが、相手のある話でだめだということ、しかも、これをする場合の西側の踏切は閉じざるを得ない。こうなると、東側がいいと言ったら、西側はだめだと言ってくるでしょうし、住民の意見は恐らく二つに割れると思います。こういう問題は非常に大変だなと思って頭を抱えているところですが、課長の言葉でＪＲの考え方、市の考え方もおよそ理解できたように思います。

歩道橋の雨水処理について

次の問題に移ります。

土木部は、歩道橋の雨水処理、これをどう取り扱っているのか、まずそこからお尋ねします。

○（土木）土木事業所長

まず、市道上には、あまり歩道橋はございませんけれども、国道、道道では数カ所の歩道橋があり、それぞれの管理者に管理をしていただいております。

○武井委員

雨水の処理です。

○（土木）土木事業所長

国道、道道の雨水処理は縦どいがございます、そこから雨水が歩道や近くの集水升に流れる形になっている、現状はそうになっていると思っております。

○武井委員

歩道橋の管理といいますか、例えば、今言ったように道道の上を歩道橋が通っている。またいでいるのですから、雨水処理は、当然、市道側へ流すようになっていますね。私は見て回ったのですが、何で垂れ流しをしているのか。

パイプといいますか、水を誘水していく場合は、所長が言うように下水なりへ直結すべきという気がするのです。

垂流しでは、高い方から低い方へ流れるのは当たり前で、落とせばどこかに流れていきます。それはそのとおりですけれども、やはり下水道にきちっと流すべきだと。大雨が降ったら、水でびちゃびちゃになる。だから、雨水升に必ず直結するような捨て方をすべきだと思います。

私の言っている意味はわかりますか。垂流しをするなということです。

○（土木）土木事業所長

確かに、現状はつながっていません。なぜ、つながっていないかということ、国などに照会してみましたが、委員がおっしゃったとおり、道路の排水につながと、雨水升というのは車道側にあるので、車道の雨水升につながということになりますと、車道除雪等の障害にもなる。

それから、つながることによって、つないだ部分が寒い日に気がつかないで凍結を起こして、冬期間の排水に障害を及ぼすのではないかと、点検も開放系のところはやりやすいということも理由として聞きました。

ただ、どこの場所でも、今の状況でいいのかとなれば、もう少し考えようがある場所もあるかと思っています。

○武井委員

確かに、道道の上に降った雨を、私はよく言うのですが、あれが全部金粉だったらどうするか。自分のところに降ったものを持っていくなと言うと思うのです。ところが、雨や雪だと、そっちへ行ってくれというやり方をすると思うのです。そして、今のような結果が出ていると思うのです。

ですから、あまり格好のいいやり方ではないので、ぜひとも、これは市が管理するのでしょうか、歩道については市が、あるいは開発建設部、土現が管理する部分があれば、きちんと注文をつけておいてほしいと思います。

塩谷街道について

塩谷街道の工事は、いよいよ通行止めが解除されましたが、まだ覆いをかぶせてあって完全なものになっていません。しかし、車が交差できるようになっています。それと、角の隅切り部分も覆いをかけていますが、この工事はどうなるのか。

もう一つは、裁判係争中と聞きましたが、裁判は解決したのかどうか、見通しについてお示してください。

○土木部次長

まず、塩谷街道の直角の曲がり、日正寺と手前のカーブのところは工事の関係があるのですけれども、日正寺の石垣改修工事は、現場サイド的には擁壁は全部完了しまして、その上段にある手すりを、当初予定していたものより低くするといいますか、すき間を縮めるので、そこを整理できると現場サイドとしてはすべて完了で、あとは書類整理の段階に入っています。

それから、カーブのところについては、昨年度、局部的な改良工事をして、あそこのカーブを緩和するということで土地を取得しました。その工事は今年の夏には発注して、カーブを直角からちょっと緩めるという工事を考えています。用地補償をした段階で、石垣とかが残っていたので、多分、石垣の解体を地権者がしまして、それを保護するために、とりあえずブルーシートをかけて覆っているということです。ご迷惑になると思うのですけれども、

近々、あそこをまた交通規制をしながらカーブの改良をしたいと思います。

それから、裁判については、今現在、基本的には動きはございません。ここの部分については、そういった状況は把握してございません。

○武井委員

そうしますと、既に亡くなってしまった方もいますが、補償関係に市は一切関知しないのですか。

○土木部次長

工事段階で、当委員会にもご説明申し上げましたが、工事に当たっては、事故原因がはっきりした段階で、一定の負担割合で工事費は出してもらいますという前提をとりながら行ってきました。

問題は、事故が基本的には業務上過失致死ということで、現場サイドで避けられなかったのかという判断があると思うのです。これは刑事事件としての可能性があるのかなと思います。

もう一つは、民事訴訟として、亡くなられた方が施工者、発注者、擁壁の持ち主であるお寺とか、そういう方に損害賠償請求をするという選択肢が残るのかなと。

ただ、基本的な業務上過失致死という部分での問題整理が、現在されておりません。少なくとも警察では調べていますけれども、結論が出ていませんので、まだそれより先に進んでいないというか、進むのか、進まないのかも含めて、その辺の事情についてはまだ静観しているところでございます。

○武井委員

その負担割合というのは、もう決まったのですか。

○土木部次長

基本的にはまだ想定段階ですが、警察や裁判所が4対6で悪いとか、7対3で悪いなどという結論は出ないと思っています。ですから、例えば選択肢として施工者、発注者ともども悪いと。両方で100%悪いという原因整理がされれば、石垣の持ち主は補修費を免除されて、発注者の市と施工者がどのように負担割合をするのだという別の議論に発展する可能性はあるかもしれない。

逆に、自然崩壊で、石垣の管理状態が悪かったという話になれば、お寺サイドに全額補償してくださいということもあり得るかもしれない。この辺の整理は、警察も含めた一体の判断、業務上過失致死の判断も横目でにらみながらしばらく見てみなければ、最終的には出ておりません。

いずれにしても、工事費、崩壊しなかった石垣の修復については、お寺サイドが金を出しました。崩れた本体については、とりあえず市が出して、同時施工という形で同じ業者で一体工事をしてもらった、こういう結果でございますので、ご理解いただきたいと思います。

○武井委員

そうすると、どういう責任分担になるか知らないけれども、出すべきものはとりあえず出しておこうということで、工事費、石垣代ともに、それだけはやったと。あとは、これからの責任分担がどうなるか、それを待っている状態だと、こういうふうに理解していいですね。

○土木部次長

基本的には、民間にお願いする部分は、去年の夏の段階で説得をして、残った部分で崩壊の危機がある箇所については費用を出してほしいと。これでかなり時間を要しましたが、その部分は合意をしたと。

残された崩壊部分をそのままにしておくと、道路管理者としては、常に道路を通さないという状態はまずいので、一定の条件をつけながら、覚書といいますか、それを交わしながら、原因がはっきりしたらお互いに負担をするという約束をしながら、とりあえず市の発注で工事は終わりました。

○武井委員

終わります。

○委員長

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩をいたします。

休憩 午後 5時00分

再開 午後 6時00分

○委員長

会議を再開し、これより一括討論に入ります。 共産党。

○古沢委員

我が党は付託案件のうち、議案第14号は可決、第19号は否決、陳情第58号、第61号、第62号、継続審査中の案件、請願第11号、第13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13号、第21号、第24号、第25号、第29号、第43号、第52号は、いずれも採択を主張して討論をいたします。

詳しくは本会議で討論したいと考えますが、第1に、議案第19号に関連してです。

本件の旧手宮線跡地は質疑でも述べたように、もともと旧国鉄が所有していた資産であり、国民が築き上げてきた財産であります。

分割・民営化の際に、ＪＲは鉄道用地として、必要最小限の資産を承継しました。当該用地が日本国有鉄道改革法施行規則第8条第1項第2号に該当するものではないこと、このことが委員会審議で明らかになった以上、旧国鉄からＪＲ北海道への承継に大きな疑惑が生じるとともに、その承継がいわゆる帳簿価格によるものと断定せざるを得ないものであります。

つまり、営々として築き上げてきた国民の財産を、将来の売却予定を承知の上、ただ同然でＪＲに譲り渡し、今また、その用地を国民、市民の税金で時価により買い戻そうという二重の意味で許されない行為であります。

こうした理由から、議案第19号には賛成できません。

次に陳情案件です。いずれも願意妥当として採択を求めますが、中でも、陳情第62号、市道浄応寺横通線の一部ロードヒーティング敷設方についてであります。

本件の陳情箇所の付近一体は、当市の古き良き時代を思わせる庶民の街、下町風情が残り、中には大正から昭和初期にかけての、例えば毛利家別荘、現在の天理教分教所や、本件陳情の代表者である石山町会長の相場氏宅など、歴史的建造物も数多くある住宅街であります。

また、この通は、稲北交差点からの急坂、市道西通線を上り詰めた後、浄応寺を左折してからは、通行車両にとっては、市道長橋線まで約560メートルの一本道、陳情箇所は、ちょうど長橋線にタッチする地点にあって、いわばこの一体は市道交通の要所であります。

願意は極めて妥当、ぜひ地域住民の要望にこたえて、議会としても採択をすべきであります。

なお第61号ですが、陳情願意を広く考えるべきだと考えています。つまり、私用地の取得問題等があって、直接的に陳情に盛り込まれた願意は、極めてその実現が困難だという状況は認めます。しかし、同時に、歩行者用道路、人道の検討も可能であります。つまり、そうした願意を広く受けとめて、これについて議会としての意思を明確に出すべきだと私どもは考えます。

最後ですが、継続審査中の案件、陳情第25号に関してです。

オタモイ3丁目の陸橋通線の側溝整備方についてですが、この陳情は平成11年第4回定例会で提出されました。

以来、本委員会では継続審査という名のもと、事実上、与党会派により棚上げにされてきました。既に1年6カ月経過し、この間、再三にわたって、行政に対して早期整備方に向けた作業開始を要請してきましたし、このたび、ようやく、懸案の用地処理などのめどが立ったわけであります。

同時に、私は本件陳情の採択に向けて、他党派委員各位に、そのつど、賛同を求めてきた案件でもあります。こたえていただいたのは、市民クラブの委員のみでありました。今回は、いや応なしに採択に回ることになるのでし

ようが、同じ議会に身を置くものの一人として、極めて遺憾であることを表明して、討論とします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより、順次、採決いたします。まず、陳情第61号について採決いたします。
採択とすることに賛成の方は、ご起立願います。

(賛成者起立)

○委員長

起立少数。よって、不採択と決しました。

次に、請願第11号、第13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13号、第24号、第29号、第43号、第62号について、採決いたします。継続審査とすることに賛成の方はご起立願います。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。よって、継続審査と決しました。

次に、議案第19号、陳情第21号、第52号について、一括採決いたします。

議案第19号については原案どおり可決、陳情第21号、第52号については継続審査とすることに賛成の方の起立を願います。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。よって、さように決しました。

次に、議案第14号、陳情第25号、第58号について、一括採決いたします。

議案第14号については原案どおり可決、陳情については採択とすることにご異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

ご異議なしと認め、さように決しました。本日は、これをもって散会いたします。