

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	調査係長	係

建設常任委員会会議録			
日 時	平成15年7月8日(火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時53分
場 所	第3委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	前田委員長、武井副委員長、大橋・佐々木(茂)・新谷・松本・久末・佐野各委員		
説 明 員	水道局長、土木部長、建築都市部長、用地管理室長、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、所長及び主幹ほか関係理事者		
<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>			

委員長

会議に先立ちまして、一言ごあいさつを申し上げます。

過日開催されました当委員会におきまして、委員長に就任いたしました前田でございます。委員長就任は初めてでありまして、もとより微力でございますので、副委員長をはじめ、委員各位並びに理事者各位のご協力をいただきながら、公正で円滑な委員会運営に努めてまいり所存でございますので、よろしくお願いを申し上げます。

また、副委員長に武井委員が就任いたしましたので、ご報告いたします。また、今回は人事異動後、初の委員会でございますので、各部局ごとに理事者のご紹介をお願いいたします。

(理事者紹介)

委員長

それでは、ただいまから委員会を開きます。

本日の会議録署名員に、佐々木茂委員、新谷委員をご指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

今定例会に付託された案件について、説明願います。

「議案第13号市道路線の変更について」

(土木)用地課長

議案第13号市道路線の変更について、説明いたします。

今回、議案として提出した市道角利沢線につきましては、大正9年4月1日に認定され、朝里村から引き継いだ路線であります。その後、昭和62年3月31日に全市的な市道の見直しをする中で、一部供用廃止を行い、現在は延長1,044.02メートルとなっております。

現市道につきましては、道路としての使用実態もなく、新しく新角利沢線の道路も完成し、望洋パークタウンや道道小樽環状線との接続も完了し、さらに奥にサッカー・ラグビー場が建設されることから、実態に合った管理を行うため、起終点の変更を行い、現在、管理道路となっている新角利沢線407.34メートルを認定路線とするものであります。以上、ご審議のほどよろしくお願いたします。

委員長

これより一括質疑に入ります。

順序は、共産党、自民党、公明党、民主党・市民連合、れいめいの会の順といたします。

それでは、共産党。

新谷委員

建設は初めてですけれども、よろしくお願いたします。

市道角利沢線について

それでは、議案第13号の市道角利沢線について伺います。

予算委員会で、古沢委員が質問しておりますので、ちょっとダブるところがあると思いますけれども、改めて伺います。この市道を廃止する場合、道路の長さは関係あるのでしょうか。

(土木)用地課長

当然、関係ございます。

新谷委員

そうすると、例えば、それはどのぐらい、何キロメートルに対して何メートルという決まりはあるのですか。

(土木)用地課長

基本的には、メートル数は全然、数量的な問題ではございません。今現在ある市道の延長分が、廃止になって新

しい部分が新認定という形になると思います。

新谷委員

そうすると、古沢委員が何回も言ったように、この角利沢線については、何度か廃止する議案を出さなければならなかったということですが、昭和61年、市道用地の一部所管替えがありました。これは大蔵省から厚生省になったときで、昭和63年にマリンヒルホテルが建設されましたよね。今、角利沢線は、このマリンヒルホテルの社宅と駐車場になってしまって、もう跡形もないと。分からなくなっているのですけれども、なぜ、このときに廃止を議会にかけなかったのか、議案として出さなかったのか、この辺はいかがですか。

(土木)用地課長

今、委員ご指摘のとおり、昭和61年11月に、今の市道でございます国有地が、大蔵省から厚生省に表示登記の変更と、所管が変わったということがあって、いろいろな場面が、この予算特別委員会の中でもご指摘されている部分がございます、「この時点で、何で市道の変更をしなかったのか。廃止をしなかったのか。」というご論議がございました。

それで、一つは、昭和61年につきましては、新角利沢線の道路ができていなかったという状況がございまして、実は、この道路は昭和63年度に完成してございました。そういった部分でいけば、昭和61年に所管替えをした時点では、新たな認定になれる道路が、そこになかったということがございますものですから、こういった形でちょっと認定の変更ができなかったかなというふうに、実は、当時の資料等がございませんので、推察をするしかないのでございますけれども、そういった状況になってございます。

また、もう一点、昭和63年度に新角利沢線ができた段階で、その時点でということでは、もちろんこの時点でも認定の問題ということは、当然、時期的な問題ではあるかと思えます。ただ、何でも理由づけで申し訳ございませんが、その当時は、底地としまして三菱地所からその土地をお借りして、道路をつくったという実態がございまして、底地がまだ小樽市に帰属されていないという状況の管理道路でございました。そういった部分でいきますと、この昭和63年度に認定ができる状況ではなかった。切替えるほどではなかったということで、ご理解をいただきたいと思っております。

新谷委員

切替えができる土地がなかったということは、逆に言えば、ここを何か切り替えて使用するつもりがあったのでしょうかね。

(土木)用地課長

当然、実は、その当時のお話を聞かせてもらいましたけれども、今の新角利沢線、管理道路でございましたけれども、そこに車が通れるような道がついていたということ、地元の方に聞いてございましたので、実態としては、その道路を使っていたのかなと、そういうふうに思います。ですから、当然、新しい角利沢線をやるときには、その道路を使いながら整備をしてきたということも実態でございますので、実態としては、そういうところが当時もあったのかというふうに思います。

新谷委員

工事する道路というのは、今は別につくられていますよね。工事用の道路。それがあったのではないですか。それを使っていたのではないのでしょうか。

(土木)用地課長

今のそのお話ですけれども、マリンヒルホテルまで上がる道路というのは、認定道路以外に、まさしく新しくできた道路を通るところに、けもの道といったら表現が悪いでしょうけれども、山に上がっていく道路があったということで聞いてございまして、それから先、サッカー・ラグビー場ができていく先については、予算委員会でも資料を提出させてもらいましたけれども、黒い実線が入っております。そういったこれは私道になろうかと思うので

すけれども、里道という形で、その先がついていたというふうに理解しております。

新谷委員

ですけれども、これは予算委員会で契約管財課の課長が答えていたのを聞きましたら、道路の形態はもうなかったと言っているのです。ですから、この角利沢線、古い方は、このときも手を出していなかったということだと思うのです。そうではないでしょうか。

(土木)用地課長

ちょっと説明足らずで申し訳ありません。今、認定されている国有地に、現状として道路があったかという、契約管財課長が言ったとおりです。そこには現状、道路がなかったというふうに。当然、それからずれた形で里道として、奥に行ける道路があったというふうに認識しています。

新谷委員

そうであるならば、昭和62年に市道の一部供用を廃止したとき、これは図面で見れば、示された土地の下の方の道路ですよ。豊倉へつながらる道路、これも廃止していますよね。聞くところによりますと、ほかにもたくさん廃止したというふうに聞いているのです。だから、このときに道路の体をなしていなかった。一部は昭和62年に廃止したという点で、何でここを廃止しなかったのか、非常に疑問があるのですよね。

(土木)用地課長

今、委員が言ったとおり、昭和62年に全市的な見直しで、数十本の路線を見直しをして、供用廃止しております。その中の1路線ということになります。それで、廃止した状況といいますと、今回、市道で1,044メートルあるのです。その先でございまして、国有地が全くないところに、ただ線が入っていたという状況でございまして、今回のその部分につきましては、一応、形なりにも国有地が道路として残っていた部分があるものですから、当時の作業として、国有地のある路線までを残したというふうに理解してございます。

新谷委員

そうしたら、一部があったということですね。そうしますと、これはここで聞けるかどうか分からないですけれども、サッカー・ラグビー場をつくるときに、土地を取得するときに、この部分を国と交渉して、何とか無償譲渡してもらえないのかという、そういうような話をしていたと。

ところが、国では「そうはならないよ」ということで、お金を払ったわけですがけれども、道路法の第90条では、「市町村道の用に供する場合には、無償で貸付け又は譲与することができる」とあるのですけれども、この部分は、それでは当てはまらないというふうになるのですか。

(土木)用地課長

認定路線の中には、古い路線、新しい路線とあるわけですが、古い路線というのは道路法の旧法、古い法律に準用してございます。それは昭和28年以前といいますか、昭和27年までに認定した路線については、旧法ということになります。この道路で認定した路線については、使用実態のある部分については、無償譲与というふうに、「完全に小樽市に土地を上げますよ」という法的根拠になっています。

ただ、昭和28年以降、新法になりますと、あくまでも「無償でお貸ししますよ。小樽市にはあげませんよ。そのかわり道路として国有地を使っているのであれば、お貸ししてあげます。お金は取りませんよ」というふうに、法律が変わってございます。そういった部分でいけば、今、昭和の旧道路法でございまして、お願いして、道路があれば無償譲与という形にはなっていたと考えます。

新谷委員

そのために廃止をしなかったということですか。でも、何というか、違うような気がするのですよね。一方で、体をなしていないと、一部残っているということで、何とか無償譲渡してもらえないかというお願いをしてきたわけですがけれども、それで、では、この道路なのですからけれども、この資料を、これは平成13年の2定に出されたサッ

カー・ラグビー場の取得の図面なのですね。この10番というところは、昭和62年に廃止されて、そこを三菱が国から買ったものだというふうに思うのですよね。それをさらに小樽市が買っているのですけれども、契約管財課から出してもらった資料によりますと、この10番というところは、1平方メートル432円になるのですね。それで、このほかのこの角利沢線の用地については、この前、社会教育課から出してもらった資料によりますと、3,158平方メートルで338万円払っているのです。ということは、1平方メートル当たり1,100何がしになるのですけれども、こんなふうに値段が全く違うのですよね。だから、何というか、国の方から、小樽市は、最初は無償譲渡してもらえないかということで話をしている、それはだめで、それで結局高いお金で買っているわけですから、そういう問題が一つあるのですよ。

それから、もう一つは、この資料を出したときに、土地を取得したときに、総務では、社会教育課から1平方メートル、この全体を2,250円で買ったというふうに聞いているのです。総額4億5,000万円で購入しているのですよ。こういうふうに、同じ道路の延長でも、一部はものすごく安く、しかし一部は高いお金でと、非常に矛盾があるなというふうに思うのです。

ですから、これは認定・廃止するかどうかという問題とは関係ないかもしれないけれども、こういうふうにして、価格の面でも非常に疑問が次々と起きている道路なのですね。いろいろありましたけれども、何回も市道認定を廃止する、それから道路を廃止する、また、変更するという機会があったわけですから、それをやってこなかったというのは、古沢委員も言いましたけれども、非常に怠慢ではないかなと、こういうふうに思うのですけれども、いかがですか。

(土木)用地管理室長

委員ご指摘のことですけれども、確かに昭和63年のマリンヒルホテル建設のとき、あるいは平成7年の寄付行為のあった時点で、そういう変更届をする機会がございましたけれども、課長が今、説明したとおり、いろいろな未確定な条件がございまして、例えば、小樽環状線の都市計画の問題だとか、あるいは、管理道路の建設の予定だとか、いろいろとそういう不確定な要素がございましたので、手続は当時、意識は確かにあったと思いますけれども、こういう状態になりましたので、今後は機会をとらえまして、遅滞なく手続したいと思っていますので、ご理解をお願いしたいと思います。

新谷委員

ご理解をお願いしますとおっしゃいますけれども、やっぱりこういうことは、一つ一つきちっとやっていかなければならない問題だというふうに思っております。それで、次回からは、こういうことのないように努力していただきたいのですけれども、また、別な機会で、この道路にかかわって、それからこのサッカー・ラグビー場の土地の取得の問題について、ここでは聞けないと思いますので、別な機会に聞いていきたいと思っております。

陳情第3号 市道オタモイ通線及び幸大通線の一部への歩道整備方について

それでは次に、陳情にかかわってお伺いします。今日、昨日といろいろ見てきました。その中で、全部は聞きませんけれども、陳情の第3号です。オタモイ通線の歩道設置ということで見てきました。理事者の方々も一緒に行ったので、非常にここは狭くて交通量が多いということが分かったと思うのですけれども、この道路は、都市計画の中で決められていたと思うのですけれども、これはいつ決まったもので、それから幅員、道路の幅は何メートルになっていたものなのでしょうか。

(建都)都市計画課長

ただいまのオタモイ通線についてのお尋ねでございまして、都市計画道路オタモイ通線につきましては、昭和47年に都市計画決定されたものでございまして、その幅員につきましては、全幅16メートルで都市計画決定されたものでございます。

新谷委員

確認しますけれども、今現在は何メートルでしたか。

(土木)用地課長

今現在、9メートルの幅員ということになってございます。ちょっと用地としては持っていない部分がございますけれども、一応、道路幅員としては9メートルとなっております。

新谷委員

そうしたら、この間、当然、当時の計画からしても、たいへん狭いわけですけれども、この拡幅の計画とか、そんなものは一切なかったのでしょうか。

(土木)建設課長

今までこの都市計画道路を拡幅してもらいたいというのは、何回か話には聞いております。ただ、また交通量、それから歩行者、それから現道の利用、そういうことを勘案しますと、今すぐ、早急に拡幅をしなければならないという状況ではありませんでした。

新谷委員

この道路の先と言ったら変ですけれども、オタモイの方に、市営住宅が今度、平成16年から建つのですよね。この道路の先と考えていいですよね。

(建都)住宅課長

道路の先というよりも、道路沿いといいますが、バッティングセンターからもう少し行った右側、今のB住宅というところに、平成16年度、17年度、それから18年度、19年度、この4か年で2棟建てる予定になっております。

新谷委員

そうすると、当然、人の往来、それから交通量も増えるというふうに考えられませんか。

(土木)建設課長

ちょっと聞きましたら、戸数が105戸ということで聞いておりまして、あの団地の人たちが、今現在いる方々が、そこにできたら移ってくるというのが、ほとんどということで私は聞いております。そうすると、実体的には、数量的には、そんなに増えるという状態ではないのではないかなと思います。もっとたくさん、AとかBとかたくさん、全部の戸数ができれば、それは話は別ですけれども、今、現状で、平成19年まで予定されているものができて、戸数的なものはそう変わりはありませんので、あの辺に住んでおられる方が、そこに一時入ってくるというだけですから、そんなに人数的には変わりはないと思うのです。ただ、交通量はどういうふうになるかというのは、その移ったときに、車を本人が買うか買わないか、また、あると思いますけれども、それはちょっと今の段階では推測しかねます。

新谷委員

戸数では、人数はどのようになっているか、まあ大体同じぐらいでないかということですね。しかし、ここはあそこにちょうど住民の方がいらっしゃって、お話していましたが、通学路になっているということで、長橋中学校へ通う子どもたちが、特に冬場は道路がふさがって、たいへん危険だというお話をされておりましたし、それから、ここから長橋小学校へ行く子どもたちもいるのですね。そうすると、やはり通学路にもなっていますから、ここを安全な道路にしていくということは、ひとつ大事なことはないかなと思うのですけれども、この点ではいかがですか。

(土木)建設課長

私どもも、今の状態でいいとは思っておりません。一時、歩道だとかを整備しまして、その上をというのもありますけれども、ただ、現道の9メートルの段階で、現道幅が9メートルあるわけではございません。用地幅が9メートルあるということで、現道は7メートルとか8メートルとか6メートルとか、不定なものですから、それに2メートル以上の歩道をつけるとなると、やはりどうしても無理があるという、今現在、そういう状況なのです。

それで、あの道路としましては、その先の幸線、それから上赤岩道、それから、祝津山手線も一部できております。それで、北小樽方向を回る環状道路としては、私たちは重要だと思っております。ただ、今現在、すぐ、あそここのところを都市計画道路としてできないという悩みが一つあります。いろいろな条件が重なっておりますけれども、ただ、将来的には、都市計画道路として検討していかねばならないということは、じゅうぶんに思っております。

新谷委員

大体どんなところでも、危ないところは将来的には直さなければならないというのは、これは当然のことだと思うのですけれども、やはり前から何度も要望があったということですし、それではあそこは、けっこう長い道路でしたので、急にいっぺんに直せというのは難しいだろうから、年度的に、順次、年を追って変えていく、拡幅していくということは可能ではないですか。

(土木)建設課長

あの歩道なのですけれども、今、都市計画道路として、あそここのところが16メートルで認定されております。それで、今、現道の用地がないところに歩道をつくっていくと、都市計画道路をやるときに、それが本当に、将来的に、そのお金が無駄になるといったら言葉が悪いですが、また、壊さなければならない状況になります。

だから、用地幅が16メートルあって、まだ、現道の道路整備ができないから、歩道だけというのなら話は分かるのですけれども、現道の9メートルの中で歩道をつくってしまうということになると、補助だとか、そういう関係はなかなか難しい状態になります。やはり2.5メートルぐらいの歩道になると、どうしても11、12、13メートルというような幅員が必要になりますので、都市計画決定しているということで、必要だということになってはおりますので、今、そういう中途でというスタイルには、ちょっとならないのではないかと思っております。

新谷委員

ちょっと言い方が悪かったようで、そういった意味で、現状の中で歩道をつけるということではなくて、要するに必要な部分をつくっていくということなのですよ。だから、のり面というのですか、がけみたいな、あそこを削るとか、いろいろな問題が当然出てくると思うのです。そういった点で言ったのです。そうしたら、この計画については、しつこいようですけれども、まだまだ先というふうに判断していいですか。

(土木)建設課長

年次のことは今、この場では、来年とか再来年とか、何十年とかという話はちょっとできません。ただ、検討はしなければならない道路だと思っております。

新谷委員

ぜひ、陳情者の方々の意向を酌んで、なるべく早くしていただきたいというふうに思います。

陳情第8号 市道清風ヶ丘本通線のロードヒーティング敷設方について

それから次に移ります。陳情第8号なのですけれども、いろいろ行ってみて、桜町でしたか、非常にきつくて、上には上があると、そういう話も出ていましたけれども、この第8号も4年前の平成11年に陳情で要望が出ていたはずなのですけれども、お聞きしましたら、道路のこう配は13パーセントから19パーセントということで、ちょうど、この道路の中途あたりが19パーセントですよ。そうすると、ここを開発して、古いのですけれども、開発行為での道路のこう配は何パーセントぐらいが妥当なのですか。

(建都)都市環境デザイン課長

開発行為のこう配でございますが、国の省令で定めております。一般的に言いますと、9パーセント以下となっております。ただ小区間に限り、12パーセント以下で設置できるということになっております。

新谷委員

そうすると、今のこう配から相当超えて急こう配だということが、分かるのですけれども、実際に歩いてみて、

足がほとんど前へ行くような、本当に急だなという感じがしました。これが冬になると、当然、大型車というか、砂まきの車も上がっていかないということもあったそうです。今は砂まきをよくしてもらっていて、前よりはずっとよくなったという、こういう感謝の言葉も寄せられているのですけれども、しかし、19パーセントという、かなりきついですので、依然として危険なことには変わりないですね。

それで、この清風ヶ丘団地の道路というのは、行ってみてお分かりのように、あの真ん中の1本、左の方のもっと奥へ行く道、それしかないわけなのです。そういう点で、生活道路といっても、ほかの道路を利用できないわけですから、ここをどうしても通らなければならないということで、陳情者の願意というのは、当然、妥当ではないかなというふうに思うのですけれども、この点について、ロードヒーティングは、なかなかこれから先はやっていかないというか、そういうお話も絶えずされているのですけれども、予算は関係なしにして、これがどうかというあたりではいかがでしょうか。

(土木)田中主幹

陳情第8号清風ヶ丘本通のヒーティングの関係でございます。今日、現地を確かに見ていただきまして、中間部分が19パーセントぐらいあると。ヒーティングに代わる対策といたしまして、道路改良等できないかということで、去年も測量をいたしました。さきほど言いましたように、ちょうど月原さんの交差点の部分が一番きつい19パーセントなものですから、その辺をちょっと道路を削る部分で、いくらか緩く、17、18パーセントにはなるのです。ただ、そのことによりまして、とりあえず十字街の取付道路が1メートルぐらい下がったり、それから車庫の出入り口が、1メートルぐらいカットになるものですから、実際は厳しいという形であります。

ヒーティングにつきましては、さきほどから言っていますように、既存施設の更新だとか、今後の維持費の増加という点では、やらないというわけではないのですけれども、たいへん厳しい状況にあるものですから、生活道路、とりわけ今回見ていただきました3か所の陳情箇所については、生活道路という形の中では、ロードヒーティングの整備というのはたいへん厳しい、困難な状況にあるというふうに思っています。

新谷委員

これから、今回もロードヒーティングについては、ほかの陳情も出ていますけれども、この小樽で暮らす以上は、坂道、それから山、それも本当に避けられない問題ですので、予算もあるかもしれませんが、やはり、順次ロードヒーティングの敷設は、必要ではないかなというふうに思いますが、全くやらないということではないですね。

(土木)田中主幹

はい、全くやらないということではなく、先日も言っていますけれども、どうしても危険を伴う、また、公共施設等のある状況だとか、交通量、さらに道路のこう配率などということも含めまして、一時停止でどうしても再スタートを切れないだとか、そういう箇所については、やはり整備していかなければならないというふうには思っております。

新谷委員

そうすると、今回の中で、何本かロードヒーティングの陳情があったのですけれども、そういうところは砂まきなりなんなりして、対策を立てているのですか。

(土木)田中主幹

はい、今回見ていただいたところ、すべて砂箱は設置しておりますけれども、当然、それ以外に増やすだとか、さらに急坂の路線には指定されていませんけれども、住民の方が、どうしても滑るという形で、要望なり電話をいただければ、そういう形で対応していきたいというふうには考えております。

新谷委員

陳情第4号 市道潮栄線の一部ロードヒーティング敷設方について

そうしましたら、陳情第4号です。ここも同じような要望でしたけれども、見てきましたら、けっこう長い道路でカーブがありました。ちょうど潮栄町会の方が来て、事故証明なんかも出してはいたけれども、ちょっと気がついたところは、砂箱がないのではないかなと思ったのですけれども、どうですか、やはり、もっと必要ではないですか。

(土木)田中主幹

陳情第4号といたしますと、市道潮栄線でありまして、実際に現地、草に隠れていたのですけれども、道路標識の下の方に1基、砂箱を設置してございます。車から降りたところ、カーブミラーがありましたけれども、あの辺あたりにもう1か所、その辺を検討したいと思っておりますけれども、実際に一番下の方、ちょっと草むらになって見えなかったのですけれども、1基設置しております。

新谷委員

冬の砂まきはきちっとされているんですね。

(土木)田中主幹

その部分、砂まき路線になっておりまして、砂は常時、除雪が終わった後、滑るという判断をしたときには散布しております。

新谷委員

滑ると判断したときということですね。それは定期的に決まっているわけではないですね。

(土木)田中主幹

この路線は、急坂路線にはなっていませんけれども、そういう形の中では、除雪して滑るというふうに判断したときには散布しています。

新谷委員

その判断というのは、ちょっと私は、よく分かりませんが、こうやって陳情が出てきているからには、やはり地元の方が、事故が心配だということを出してきているわけですから、その点もよく住民の方の意見を聞いて、ロードヒーティングが当面無理であれば、こうやって滑らないような対策を講じていただきたいというふうに思います。

朝里4丁目1番の市道について

それから、地域的なことなのですけれども、朝里4丁目1番の海岸線の道路は、市道になっています。朝里駅から札幌方面へ向かう海水浴場、その浜茶屋のあるところなのですけれども、ちょっと前から気になっていたのですけれども、舗装の部分が、はがれたとあっていいのか、要するに、路肩の地面の土が出ていまして、そのところに金網で保護してあるのですけれども、これだけではちょっと危ないなというふうに思うのですよね。

なぜかという、非常に幅が狭い道路なのです。それで、海水浴シーズンになりますと、車の往来も激しくなっていて、歩行者が、よけなければ車も通れないというような状況ですので、これは応急処置していただきたいと思っておりますけれども、ここをきちっとしなければ危ないのではないかなと思っておりますが、いかがですか。

(土木)管理課長

今のお話、市内の道路すべてを状況把握していないで、たいへん申し訳ございません。そういう状況にあるということ、今、ご要望ありましたので、現況確認して、どのような手だてができるのか、現場を見なければ、ちょっと私どもの意見を申し上げることができませんので、現状を把握して確認したいと思います。

新谷委員

では、よろしく願いいたします。

委員長

あと2分。

新谷委員

市営住宅条例の入居の取消しについて

あと2分だそうで、一つくらい聞けるのでないかなと思うのですが、市営住宅の入居に関してです。これは市民からいただいたことなのですが、入居の取消しの条例の部分でありますけれども、これは5日以内に入居しない場合には取消しということになっているのですね。市長が判断する場合には、そうではないということなのですが、この5日と決めた理由というのはどんなことなのですか。

(建都)住宅課長

市営住宅条例の第5条、入居の取消しというところが、委員がおっしゃいましたように、「入居許可を受けた日から5日以内に入居しなさい。それ以上延びた場合には取消しをすることができる」という規定の部分、5日の根拠というのは、公住法の特に定めがあるわけではないということで、例えば、道営住宅であれば10日以内とか、札幌市営住宅であれば7日とか、それぞれで定めているというのが現状だというふうに思っております。

ただ、許可を受けてから長く入居しないということ自体が、住宅困窮者が市営住宅といえますか、公営住宅に入居ということが一つの根本的な部分でございますので、5日に定めた理由というのは、特にはっきり分らないのですが、早急に、やはり、許可を受けた日から入居していただかないと、住宅困窮という部分についても接触をするといえますか、そういったところの中で、5日というふうに定めたものではないかというふうに思っております。

新谷委員

聞こうと思っていたことを、今、お答えになったのですが、道営は10日ということで、札幌市は7日ということですが、この5日というのは、確かに住宅のない人にとっては、すぐにも入りたいということで、分からないわけではないのですが、日にちがちっと短いのではないかと、そういう要望をされたのです。

ですから、道営又は札幌市ぐらいに、ちょっと延ばすというふうにはならないでしょうか。

(建都)住宅課長

実務上といえますか、そういった形でお話を申し上げれば、入居の許可の日というのは、こちらから指定をするということではなくて、入居される市民の方が、いつから入居できるのかということ、事前にお聞きをして、その日に入居の許可日という形でお知らせをしているというのが実態としてございます。そういった中では、例えば、日曜日に入居したいということであれば、日曜日に許可するわけにはいきませんので、例えば、金曜日の日に許可を出して、あと5日以内ということであれば、実際、日曜日に入居されるわけですから、その範囲内ということで、実務上の支障は特にないのかなというふうに、今、思っております。

そういった中で、5日がいいのか、10日がいいのか、7日がいいのか、あるいは15日がいいのかと、こういったことにもなるかと思っておりますけれども、こちらとしては、入居される方の実際の入居日を聞きながら許可日を出すと、これは実務上の取扱いにしておりますけれども、支障があるという形では、今まで市民の方から言われた部分がなかったものですから、特に問題視はしておりませんでした。

今後とも入居日については、じゅうぶんに入居される方から事情をお聞きしながら対応することで、5日がほかの都市よりも短いのかもしれませんけれども、実務上、実際上は、特に支障が出ないようにやっていきたいというふうに思っております。

新谷委員

終わります。

委員長

それでは、共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

松本委員

陳情第1号 銭函3丁目ひばり団地地区の道路築造新設整備方について

この第2回定例会に陳情が11本出てまいりまして、そのうちの9本が建設常任委員会に付託であります。それと、議案第13号、10本の場所を現地視察ということで、昨日と今日、回ってまいりました。今も、いろいろお話がありました。いろいろクリアしていかなければならない要件がたくさんそれぞれにあります。それで、いろいろな陳情、今、何本か出てきましたけれども、私からは輝く陳情第1号をいろいろお伺いをいたします。

道路築造新設整備方ということですから、土木部にお伺いすればいいのですけれども、その前に水道局にお伺いをいたします。この陳情路線の陳情箇所80メートルに、既に下水道本管が埋設されているということですから、それは事実でしょうか。

(水道) 下水道事業所建設課長

ご指摘のご要望の路線について下水道布設についてでございますけれども、国道から水戸納豆に平行に、市道星置線が入っています。それにつきましては、昭和62年に布設してございます。それから、ひばりヶ丘団地線の線路沿いの道路につきましては、平成7年に整備がされておまして、残っている区間につきましては、平成10年に布設してございます。

松本委員

平成10年に、その田んぼのところをずっと布設をしたということですから、ここへ布設をするということになった経緯について、お願いします。

(水道) 下水道事業所建設課長

布設の経緯についてでございますけれども、当初から市道星置線から札幌方面、それから、国道から海側の部分、それを受け持つ管きょとして既に計画されておりました。その中で市道星置線に接続する地先の方から、水洗化のご要望がございまして、将来のことも考えまして、手戻りのない形で平成10年に布設したという経緯でございます。

松本委員

その地権者は1人だと思っておりますけれども、地権者との関係はどのようになっていますか。

(水道) 下水道事業所建設課長

ここに限らず、地権者の問題でございますけれども、私道、私有地でございます、今、おっしゃったように、そういう地籍でございまして、その部分については、ここに限らず、下水道管布設における土地使用承諾書というものをいただきながら、現在も進めております。

松本委員

土地使用承諾書だけですか。土地は購入はしていないのですか。

(水道) 下水道事業所建設課長

はい。下水道につきましては、地下埋設の占用工事で、私たち、占用者みたいな形ですけれども、下水道管布設に関しましては、土地買収、用地買収、そういった形については現在行っておりません。やむをえず、必要な箇所につきましては、過去にあまりないのですけれども、管径の1.2倍までの用地を買えるという形にはなってございますけれども、現在は土地使用承諾書という形で協力をいただきながら、現在も整備を進めているところでございます。

松本委員

ここは買っていないということですね。

(水道) 下水道事業所建設課長

はい。

松本委員

それで、この下水は供用開始になっているわけですか。

(水道)下水道事業所建設課長

平成10年にご要望がございまして、供用開始というのは、管が入りますと供用開始の告示をするわけですが、平成11年、次の年に接続されまして、私たちとしては、平成11年から供用開始しているというふうに考えます。

松本委員

それでたいへん便利になったと思うのですが、ここに下水本管が埋設されたという意義、メリット、よかったなということは、どういうことがありますか。

(水道)下水道事業所建設課長

メリットといいますと、私たちとしましては、下水道というのは、やはり住環境の改善、向上、そういったことを大きな目的としておりまして、この地域の発展、それから公衆衛生の向上だとか、そういった面で、非常に貢献する都市施設としての役目をじゅうぶん果たしているのではないかなと、そういうふうに考えております。

松本委員

最大のメリットは、最短距離を便利よくいったということですよ。そうすると、お金も、よそを回するよりは一番安くできたということですから、下水も一番便利なのだから、道路ができたなら、人間が歩くのも車が通るのも、一番あそこが便利なところではないかと思うのです。そういう面で、今度は土木部にお伺いいたしますけれども、そういう便利のいいところに道路をつくった方がいいと思うのですが、障害になるようなことはどういことですか。

(土木)用地課長

その場所以外の問題でもないのですが、一般的には、きちっと、道路用地が、底地が整備されていなければ、道路としての建設は非常に無理だという感じがします。今まさしく、そのところも用地が処理されない形になってございますので、そういう面でいけば、道路を築造するという形でいくのは無理かなと思います。

松本委員

ということは、用地問題が解決すれば、築造は可能かなという印象はありますか。

(土木)用地課長

第1条件の用地を取得する処理の中でいけば、今現在、こちらの方の手前の団地の道路が途中で終わっているという状況もありますので、当然、用地が処理されていけば、あの道路が今度、御膳水の道路にぶつかっていきますので、そういった部分でいけば、利便性のある建設になるのかなというふうに思います。

松本委員

結局、用地を買うということになりますと、2,500万円から3,000万円ぐらいは用地代にかかってしまうので、そういう面からいきますと、用地が提供されるという確約がとれた暁には、道路がそこへできたら、183メートルの土地の中を、ずっと、う回をしているわけですから、一正蒲鉾のところから国道へ出て、それから御膳水道路に入って、それからほしみ駅ができたということで、あそこに団地ができたときは、ほしみ駅がなかったわけですから、今、ほしみ駅ができたということで、何か不法に歩いている人がいっぱいいる。

今日、見に行ったら、川にベニヤ板を張って、その上を歩いているような状況ですので、用地問題が解決したら、市道と市道の間ですし、市道のどんづまりの延長線上ですし、そういう面では、用地さえクリアすれば、何とかなるのかなと私も思いますけれども、そういう面では部長、どうですか、いけそうですか。

土木部長

皆さん、さきほど見てきたわけですが、現状としては、つないで、地域の方々の利便性を考えますと、道路があるということは、非常にいいことかなと思っています。見てきた中で、今、あそこの地主といいましょうか、実際問題、耕作をされているということがございまして、その方に果たして用地を無償でいただけるかどうかとい

うのは、これから交渉にもなるだろうと思いますけれども、ただ、さきほどお話したように、百数十メートルということになると、面積的にも非常に大きな面積ですし、単価的にもそれなりの単価だということであれば、相当の費用がかかると。

その部分が無償でいただくのは、私どもとしてはどうなのかなということもございますけれども、基本的には、道路用地が確保されれば、これは少しずつでも手をかけていって、地域の方々の利便性を上げていくというような形にもなろうと思っていますので、どういう形になるのか分かりませんが、何とか用地を確保してから検討していかなければならないなど、こんなふうに思っています。

松本委員

10メートルの幅があったのですが、5メートルで人が歩く部分だけ、あるいは砂利道だけ、10メートルの舗装道路をいっぺんにという形もあるかもしれませんが、今、部長がおっしゃいましたように、徐々にやっ

ていけば、あとは市当局と地元の人を何とかしてその用地をと。あそこは水田になっていますけれども、最後の水田なのです。2軒水田があったけれども、あとあそこだけ1軒水田が残って、水田の水を確保するだけでも大変で、もう限界かなというところですから、弱みにつけ込むわけではないけれども、道路ができることによって、あそこの地権者もたいへん相乗効果というか、地価、利便性、ものすごく上がるわけですから、そういう面で地主さんとの交渉はいろいろあると思いますけれども、用地さえクリアできたら、何とか築造に向けてお願いをしたいというふうに思います。

銭函川の河川改修について

次に、河川管理なのですが、市の河川管理、もうどこに水が流れているか分からない川から、ある程度の大きさの川まで、いろいろな河川がありますけれども、その河川の中で、銭函川の河川管理はどこがやっておりますか。

(土木)土木事業所長

川には大きく言わせて、法河川という河川法の適用される河川、これは1級河川、2級河川。1級というのは、直接、国が管理しているもの、2級河川というのは、北海道で言えば北海道、都道府県が管理しているもの。あとそれ以外に、河川法に準じるという準用河川というのがあります。準用河川というのは、小樽市が管理しています。

今の場合、銭函川というのは、法河川でない河川法の適用外の河川として、普通河川と一般に言われているものです。普通河川については、地元の自治体、つまり、小樽市で言えば、市が管理している管理河川です。

松本委員

あの川は、かなり昔の話ですが、水害にもなったことのある川で、下流の方はある程度の整備もできておりますけれども、あそこの銭函川の河川整備計画なんていうものはあるのでしょうか。

(土木)土木事業所長

今、過去に整備されているという話でありますけれども、昭和37年に、小樽市全域、勝納川とかいろいろな川が、於古発川もそうですが、はん濫するという災害がございまして、そのときにたしか銭函川も災害になっております。そのときに災害復旧事業ということで、川を原状にさせる形で、復旧事業を行った経緯がございまして。そして、国道から下の部分については、そういう形で整備を行ってきたものです。

それから、もう30年以上たつたのですが、今現在は銭函川については、大幅なそういう護岸整備だとかということではないのですが、現在の施設、護岸を補強するような、そういうような工事については、一部やっているところがございます。改めて国道から上の部分の護岸を整備するという計画は、現在ありません。

松本委員

国道から下がそういう補修をしている。バイパスのずっと上に砂防ダムがあります。それから、ずっと桂岡の一番奥のどんづまり、ずっと入っていったところに砂防ダムがあります。それで、砂防ダムから砂防ダムの間は、桂

岡町一帯の民家の横を、がけが、かなり高いわけですけれども、そこを流れている。別に護岸整備をしていない川なのですけれども、その川の東側は調整区域です。ところが、西側は桂岡団地です。団地の家の裏に道路があって、がけではなくて、がけの上に家が建っていて、その家の前が道路なのです。それで、桂岡町の12番地のあたりは、その流域のすぐがけの上になるわけなのですけれども、今までずっと東側に本流が流れておりました。

それが河川敷の中に木がいろいろいっぱい生えていますので、その木に流木が引っかかり、そして流れてきた土砂が引っかかりということで、東側を流れていた本流が、西のがけの方を削るように流れるようになっているのです。これは非常に危ないなと思うのですけれども、これは確認をしたことはありますか。

(土木) 土木事業所長

私自身は、最近、異動でこちらへ来たものですから、目では見ておりませんが、担当の係長に聞きますと、何年か前に、町内会の人からお話があったということではお聞きしております。その中で、一度、現地を確認してということになっております。

松本委員

3年前に、町会を経由して、いろいろとお願いをしたそうですけれども、その後、なしのつぶてで、何の回答もないということなのです。それで、だんだん毎年毎年削られてくるわけですから、今のうちだったら、その流域をブルドーザーか何かで元へ戻して、東側を流せば大丈夫だと思うのですけれども、だんだん民家のがけが削れてきたら、これはえらい金がかかる話になってきますので、早いところ、あそこにブルドーザーを下ろして、そして土砂を西側へずっと寄せて、東側を流れるようにするだけでいいのですけれども、できませんか。

(土木) 土木事業所長

今の銭函川の部分については、自然のままというか、大きく手を加えていない、昔のままの自然の流れに沿った形で流れています。それが今、河川敷地があそこに大きくあるのですけれども、その中で動いている形になっているのです。それで、さきほど委員の方からお話がありましたけれども、今のその桂岡の12番のところの下に、砂防ダムがあります。

砂防ダムにつきましては、市の普通河川の中にあるのですけれども、法律の中で都道府県が設置、維持管理をしている形になります。そういうことがございまして、今のお話にもありました箇所については、調べてみますと、砂防指定区域といった網がかかっておりまして、当時の担当係長はそういうことがございまして、砂防ダムを管理している、指定区域をかけている北海道に、地元住民からそういうお話があったということを説明に行ったという話だけは、お聞きしています。

その後の詳しい対応については、ございませぬけれども、そういうものを含めて、さらに今後、そういうがけ面というのか、宅地の方に浸食されている。そういう状況を含めて、どういう対応が可能なのか、そういうものを含めて、私も現場を見せてもらいまして検討してみます。

松本委員

砂防指定区域であれば、道の管理になるということであれば、それはそれでやり方があるわけですから、そのような対応をすればいいので、「市は関係ないから、あとは知りませぬよ」ということにはならないと思いますので、そういう面、よく協議をしながら、後から大ごとにならないように、今のうちに早急に打つ手を打っておいていただきたいというように思いますので、よろしくお願ひしたいと思いますが、部長。

土木部長

今の箇所でのお尋ねですけれども、私もまだ現地を確認してございませぬけれども、記憶の中では、相当やはり沢的というか、川が深いなというか、溝というか、上流が急流になっているのだらうと思うのです。それで、さきほどちょっとお話が出ましたように、重機を持って行って、多少、土砂を寄せるということが一番早いだろうと思いますけれども、重機が入っていけるかどうかということもございまして、それは、相当、沢が深いと思うのです

ね。そういう意味からするとどうなのかということ、今、所長からもお話がありましたように、現地を確認させていただいて、どんな方法ができるのか、ちょっと検討させていただきたいと思います。ご理解をお願いします。

松本委員

よろしく願いをいたします。

桂岡の市営住宅について

次、住宅課長が代わったので、引継ぎは受けていると思いますけれども、ちょっと一言、前からずっと言っていることなので、ここで申し上げておきますけれども、市営住宅を建てる方は、今、オタモイなんかで、この後いろいろ詳しくほかの委員から出ると思いますけれども、私は建てる方ではなくて壊す方で、桂岡市営住宅、その中央道路から東側、40戸ありましたけれども、今は何戸入っていますか。

(建都)住宅課長

東側の部分は、ちょっと今、押さえておりません。全体でいきますと、118戸ありまして、今、39戸入っております。

松本委員

東側はもう2、3戸しか入っていないのですよ。もう入れていないのだから、当然、増えるわけがないのですけれども。西側の方は、市営住宅の前が道路で民家なのですけれども、東側は、市営住宅と民家が地続きですから、その地続きのところには物置が、がちゃがちゃに壊れてひどく危ないのがあったのだけれども、それはきれいに整理して壊してございました。

けれども、今、その地続きのところ、毎年、屋根の雪をどうするだとか、市営住宅などの除雪問題はどうなっているのかとか、今、これからは草刈りしないと、もう草がぼうぼうで、民家の方にずっといくわけですから、そういう費用が毎年毎年かかっているのです。

あれを壊してしまっ、更地にしてしまったら、そんな費用はかからないのですけれども、いつ壊すのかなと、見通しはあるのかなと。壊すのにもお金がかかるので、余計なお金はかけたくないというので、放っておいてあるのか。壊す見通しなんていうのはありますか。

(建都)住宅課長

今、委員のご指摘がありましたように、桂岡住宅、政策空き家として、新しくは入れていないという状況になっております。トータルとしては30数戸です。それで、維持管理についても、委員のおっしゃっているように、いろいろな形で除雪もあるし、草刈りもあるしということで、集約をして取り壊すことによって、そういった経費もかからないということは、委員ご指摘のとおりだというふうに思います。桂岡住宅については、今の住宅再生マスタープランの中では、平成25年以降に建て替えるという計画の中で進んでいるところでございます。

今の住宅再生マスタープランの状況等も踏まえていけば、いつ壊すのかということ、なかなかこの年ということで、今、申し上げる段階といえますか、そういった熟度にもなっていないというような状況でございます。そういった中では、引き続き現状の中でのということになりますけれども、委員のお話のように、なるべく集約をしていくといえますか、そういった形で、管理経費のかからないような形、集約をすることによって、余分な除雪費だとか、そういったものが少なくなるということも言えますので、当面、そういった方向で、桂岡住宅については対応するというので、解体といえますか、除去の日時、いつかということについては、当面今、現状のままという形でちょっとお答えをさせていただきたいと思います。

松本委員

建替えが平成25年というのだから、あと10年もあのままになってしまうのかなという形もあります。実を言うと、今、蛇が出てくるのです。熊とかの話はあっちですけれども、蛇が出てきて、民家が困っているのですよ。だから、そういう面でも、10年もあのままにしておくというわけにもいかないと思うのですよ。だから、建替えというけれ

ども、あそこを壊して、そしてあそこが市営住宅になるかどうかというのでさえ、ほかの用途になるかもしれない。

そういう面では、ちょっと平成25年までは待てないので、その辺を最後に部長にお伺いして、私の質疑を終わります。

建築都市部長

今、ご指摘のありました、以前から桂岡住宅、長い間、空き家の多い状態が続いているということで、以前に地元の方からも、「集約できないか。」という声があって、以前、私どもの方で地域の声を聞いたこともございます。なかなか数少ない入居戸数なのですが、全員が「引っ越してもいいよ。住み替えてもいいよ」という同意がされないという状況がありまして、そのあたりが、入居されている方の同意が得られれば、私どもの方もご指摘のように集約して、そういう環境の整備もしたいですし、無駄な費用をかけることもしたくないといった状況でございます。

ただ、最終的に全体を建て替えるというのが、正直言って、だいぶ先の話ということでございます。今、住宅再生マスタープランで各団地、桂岡住宅も含めて、いろいろ計画を練ってございますが、これにつきましては、もう一度、住宅再生マスタープランでの計画の見直しというものをすべき時期に来ているのではないかと、私どもも思っております。そのような検討をやっていきたいと思っております。

その中で、桂岡だけでなく、ほかにも同じような状況にある団地もございますので、そういうことも含めて、市営住宅全体の中での再見直しというものを、早急に今、手をつけていきたいと思っておりますので、その中でも検討をさせていただきたいと思っております。

松本委員

終わります。

佐々木(茂)委員

ロードヒーティング設置の基準について

今日は現地視察ということで、2日間、昨日と今日ということで回らせていただきました。それで、私の素朴な実感でございますが、ロードヒーティングの陳情もしくは請願について、かなり継続審査という形で、どんどん数が多くなってございます。それで、例えば、これはどういうことかなという質問なのですが、私としては、こういう形であれば、将来的にその陳情を受けてもいいかなというふうな目安はないものかなと。

例えば、さきほどの開発行為の場合のこう配で9パーセントという目安がありますね。ですから今、さきほど行ってきたところは13パーセントから19パーセント、相当にきついところですよ。それはもともと以前のそういう網かけの中ですから、やむをえないのかなという気はいたしますけれども、毎回こういう継続審査という形の中にあるならば、陳情、請願を受けるものの目安、標準的なものとして何パーセント、もしくは延長何メートル、道路幅が何メートルとかというふうな制限というふうなものは、考えられないのかなということでお伺いをいたします。

(土木)管理課長

ヒーティングの基準につきましては、1期、2期というように、以前は計画を立ててやっていた時期はございます。それがその後、いろいろな財政事情も含めた中で、新たな目標値を立てて整備していくというのは、なかなか難しい時代になってきたと。そういうことで、今現在、例えば、来年1本、2本やろうとか、再来年何本やろうと、そういう具体的な数値を挙げて、ヒーティング整備をするというのが、ちょっと土木部内でも今、なかなかそういうところまでは、案として持っているところではないのです。

ただ、現実的には、公共性の高いものとか、あるいは緊急的な要請があったとか、昨年来の中では、例えば、稲穂小学校横の交差点について、信号機の設置、それに伴う公安委員会からの要請という形の中でつけたという事例もございまして、なかなか長期的な展望に立って、ヒーティングの新規設置というところは、なかなか難しいとい

うのが今の現状です。

佐々木（茂）委員

私がお伺いしているのは、新規とそれからということの質問ではなくて、私の聞き方がまずいのかなと思うのですが、陳情・請願ですから自由だとは思っています。ですけれども、一応、内部的に、こういう形であれば、例えば、13パーセント、19パーセントとかという、こう配のきついところであれば、まず検討しましょうとか、あまりにも毎回10か所、20か所とかというふうに、どんどん継続審査がなされて、現地視察というのでしょうか、そういう現場を把握しに行かなければならないような現状でないかと思うわけですよ。ですから、そんな形で制限みたいなもの、「こういう形であれば請願・陳情に応じますよ」というようなものはできないかなという趣旨でございます。

それとあわせて、財政の問題もありましょうから、さきほどの話にもございましたので、新規を何年にやるとか、設置はいつどこだよということのお示しができないという話ですが、受益者負担的な考え方も取り入れた形では、例えば、住民の方々が陳情するに当たって、どれだけの負担割合をすると、いわゆるそこは手をつけようとかという形の具体的な方策はありましょうか。

土木部次長

まず1点目ですけれども、陳情・請願を受けるに当たりまして、私ども内部的には、先日、私どもの部長からお話したとおり、こう配で言いましたら13パーセント以上、あるいは幅員が確保される、公共的な施設がある、そういったおおよそのものは持っておりますけれども、ただ陳情・請願と言われたときは、確かに地域に住んでいる方からしますと、道路の形状が直線なのか、あるいはカーブをしているのか、あるいは、それ以外にカーブミラーがあるのか、ないのか、それぞれの条件で違ってございまして、なかなかそういった全市的な目で、地域の皆さんが見ることは難しいだろうと。自分たちが日々道路を使う上で困っているから、一番いいのはロードヒーティングと、そういったことで来ているものですから、なかなかこちらの方で、こういった条件の下でなければ受付をしないということは、非常に難しい状態になっているのかなというふうに思っております。

もう一点、受益者負担という考え方がございますけれども、確かに私どももロードヒーティングの費用が、除雪費用の3分の1近くを占めているという非常に大きなウエートは占めてございます。ですから、そういったものを何とか軽減ができるような方法ということは考えてございますけれども、なかなか受益者負担といったときに、そうしたら通常通り抜けができるとか、地域に住んでいる方だけではなくて、生活をしていく上で、いろいろなものが必要な部分もありますし、通過交通等もございまして、そういったものをどういった形でしん酌しながら、地域あるいは受益者負担を求めていくかということは、非常に難しいものだと思っておりますので、そういった観点も含めまして、今後こういったことができるのか、他都市の例も見ながら研究してまいりたいと、こんなふうには考えてございます。

佐々木（茂）委員

ありがとうございます。おおよその目安がやはりあるということで納得いたしました。

総合体育館の駐車場について

次に、これは通告をいたしておりませんが、今日、新聞に出ております小樽公園の道路駐車解決についてでございますが、このことについてお伺いをいたします。先日、公園課長のお答えで127台ですか、確保というお話がございましたけれども、総合体育館での行事があったり、中体連だとか、いろいろな催しがされて、今日の新聞で、北海道新聞によれば、ああいうふうな写真入りのいわゆる説明でないのかなというふうに思います。

それで、聞くところによりますと、これは所管がちょっと違うのかも分かりませんが、例えば、総合体育館の脇にあります駐車場、これは9時半からしか開かないというふうに聞いたのですが、いろいろな行事をするに当たって、9時半だったらちょっと遅いのではないかなと。いろいろな行事では、まだまだ早く準備のために来るので、これはもう少し早く開けていただきたいなということと、それから駐車場についても内部協議をしていると

ということですが、どの程度の協議がなされているのか、お伺いいたします。

(土木)公園課長

内部協議ということにいたしましては、あまりその後の発展性といえますか、そういうものは、ちょっと今のところ、現状で決定になったことが現状の姿です。ただ、総合体育館、桜ヶ丘球場だとか、そういう社会体育施設、そういうようなものについては、台数を把握しておりますけれども、その辺の、今、委員がおっしゃられました時間的な運営の問題だとか、各施設に付随されている駐車場の時間的な問題だとか、そういうものは、今後、関係部署の中で相談は必要なのかなというふうには思っております。

佐々木(茂)委員

ありがとうございます。関係部署もその協議について必要という認識でございますので、よろしく願いをいたしたいと思います。

それとまた、利用についてですが、両側を駐車禁止にするのかどうかという形が出てございますが、本来であれば、道路ですから全面駐車禁止、当然のことであるとは思いますが、この際、私はそういうイベントとかいろいろなかの中、小樽市民だけならまだしも、いわゆる土日だけ、例えば、片側駐車解除とかという紛らわしいやり方ではなくて、やはり、止めさせていいという方向に何とか、これは道路管理者、あそこは市が管理者でしょうか。どうでしょうか。

土木部次長

今の市民会館横の駐車場の関係でございますけれども、実はあの部分というのは、公園内道路という位置づけになってございまして、また、市道ではなく公園の中の道路といえますか、そういった形で整備はされてございます。

ですから、今までの中であれば、実は平成の初めのころ、付近の方々等の駐車場代わりに使われていたと、花園グリーンロードと同じような形で使われていたものを、市としては何とか今のような形の駐車禁止の処置をとってほしいと。そういったことの中から、今の推移が来てございます。

ただ、土曜日、日曜日を外しまして、それ以外のところが駐車禁止になってございますけれども、お分かりのとおり体育館を過ぎますと、非常に狭くなってくる。ですから、今の警察も含めた話の中であれば、本来、公園の中の通路だから、公園の中のその辺の整理をしてもらえないかという話も、実は一方でございます。

ただ、私どもが受けたときに、今、言いましたとおり、道路も広いところもあるし、狭いところもある。あるいは場合によりましたら、さきほど委員のおっしゃるとおり、大型バスで来られる方にしますと、両サイドに車が止まると、回転するのも不都合な状況が起きるとか、それぞれその使い方によりまして、非常に難しい状況もございます。ですから、単に止めていい、止めてはいけないということではなくて、回転場所をどういうふうに設けるのか、あるいは時間を規制するのか、そういったさまざまな問題も出ます。

ですから、何とか大きな団体が利用されるときに、その辺を分散させるような形で止まってもらうなり、あるいは交通の誘導整理をする方をつけてもらう中で、何とか利用していただきたいというふうに思っていて、さきほどおっしゃった体育館の方では朝9時半からというお話だったのですが、記憶が定かではないのですが、そういった特別な申出がある場合については、その時間ではなくて、もっと早くから開けるということは、体育館の方からもちょっと聞いてございますので、そういういろいろな催しがあるときには、9時半にどうしても固執するわけではなく、前もって駐車場を開けるとか、そういう対応はしているということになってございまして、私ども公園を管理する者として、そういったもろもろの事情がございまして、なかなか難しい状況にありますので、さきほど言いました交通安全なり、私どもあるいはまた、公安委員会、警察、そういったものも含めて、どういう方法がいいのか、今後また、お話をしてみたいと、そういうふうには思っております。

佐々木(茂)委員

あと、お答えは要りませんが、例えば、手法としてサイクリングロード、さくをつけて止めていますよね。

車を入れるところ。それらのものを解除することによって、向こうの方に行けるとかという形の方策も、一つの方法でないかなというふうに、素人ながら思うものですから、それをちょっと提案をさせていただきます。

それから最後に、今日たまたまこの陳情で同行させていただいた率直な感想で、私、新人でございます。建設常任委員会の中で、私だけが、たぶん初めてのケースではないかと思うのです。それで、感じたことは、この陳情の文書をもらっただけ、それから図面をもらっただけで、現地に行って聞けばいいのだよということなのだろうけれども、もうちょっと、例えば、幅員の幅が何メートルあってとか、そういったものも、さきほどの説明にあるような、質問をして初めて答えが来るようなものを、もう少し手短にできるような形はできないかなということ、要望して終わります。

久末委員

赤岩探勝道路の整備方について

質問ではないのですけれども、昨日遅くに私のところに、はがきで要望が来ておりますので、私は現地を確認していないのですけれども、赤岩の山の上の方に探勝道路がありますよね。そのことについてなのですけれども、道路が何か非常に傷んでいるそうなのです。穴ぼこがあって、今のうちにやると経費が少なくて済むと思います。これはきっと役所の事情をよく知っている人だと思うのです。それで、見ていただきたいということと、地方からのナンバーの車がけっこう来ているそうです。

それから、二つ目なのですけれども、この道路の無線塔から左側に素掘りの側溝があるそうなのです。そこに雑草が伸びて、車が交差するときに、側溝に落ちることがしばしばあるみたいですので、これは秋に一度草刈りをしてくださっているのですけれども、これを7月中にやっていただきたいと。秋になると枯れていきますから、やはり一番成長しているときに一度やっていただきたいと。それで、その後は要らないと思いますというふうに、1年に1回、早目にやってほしいという要望だろうと思います。

そんなようなことで、「土木の道路パトロールカーで見ていただき、実現していただきますようお願いをいたします」と書かれておりますので、一度、あちらの方を見てあげてほしいなと思います。確かにあそこは、向こう側はがけになっておりますので、それに加えて危険な場所がないか、その辺も点検していただきたいというふうに要望しておきます。

(土木)土木事業所長

今、久末委員から市民の方の要望というのですか、私は、詳細について、よく分からなかったものですから、改めて場所を確認させていただきまして、ちょっと市道の話かどうかよく分からないものですから、その辺も確認して、市で管理できるもの、対応できるものについては早急にしたいと思います。

久末委員

お願いします。終わります。

委員長

それでは、自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

佐野委員

建設事業と財政の整合性について

しばらく質問するのを忘れていたので、何点か簡単にご質問したいなというふうに思います。

今、ご承知のように、財政が大変というか、本当に厳しい状況なのです。一方、市民というか、そういう観点から見れば、建設にかかわる事業、道路建設だとか、さまざまな要望というものもあるわけです。それが陳情になったり、請願になったり、また、いろいろな計画になっているわけなのですけれども、一方では、財政がきついと、

一方ではまちづくりだとか、いろいろな観点で建設にかかわる要望があるということで、いわゆる建設事業と財政の整合性を、どう今後、考えていくかというのは、ある意味で非常に大事なバランス的な政治的な課題だというふうに思っているのです。そういう観点で、一つ、二つ聞きたいなというふうに思います。

一つは、今現在、平成15年度の予算書を見れば詳しく分かるのですが、道路建設事業の各路線別の進捗状況をまず教えていただければありがたいのですが、その辺はいかがでしょうか。

(土木)建設課長

平成15年度の道路の建設事業ということで、まず街路事業です。これは3本やっております、平成14年度で和宇尻が100パーセントで終わりました。それで、これは事業費ベースですけれども、銭函新通線という都市計画道路がございます。それが今年で工事が終わります。96パーセント終わります、来年で100パーセントです。それと礼文塚通、これは今年工事が終わります。90パーセント終わります。来年10パーセントで完了ということで、街路は今、この2本を行っております。

それとあと道路・歩道の継続というのは1本、中央南線のコミュニティ道路というのが、昨年度40パーセントで終わります、今年あと60パーセントやります、今年で完了、100パーセントになると。あと浅草線の歩道が95パーセントくらい終わります、今年、富士メガネから国道5号まで、この歩道が終わりますと、平成15年度で100パーセント終わります。

大通線、昨年度、新倉屋の前的大通線は終わります、公園通から今年は、グリーンロードまで230メートルを行いますけれども、これは、昨年度やったのと作り方がちょっと違うというふうに考えていただいて、これは単年度、平成15年度で工事が終わります。それとあと船見線の橋、これはJRに委託してやる工事ですけれども、これも単年度で。それと、奥沢中央線の橋が、今、工事にかかりましたけれども、これも単年度で終わります。今、そういう状況でございます。

佐野委員

そういうことで、一時期、街路事業だ、道路改良だとか、ものすごい、4本、5本もあった時期がありましたよね。それで今、私、銭函の新通線とか礼文塚も90パーセント、96パーセントですから、来年度はこれに一つの区切りがつく、こういうような状況なのです。しかし、また、どこかで、たくさんある都市計画道路で、今後、計画的に整備をしなければならない道路というのはたくさんあるわけだけれども、ここ5、6年からずっと財政の厳しさもあって、抑え抑えて、本数を絞って、絞って、2本くらいが、また今、終わろうとしているわけですよ。

そこで、では次にどうするのですかと、今後、財政が厳しいから、そういう道路の新設、その他も一切やめるといっわけにいかないわけですから、当然、将来、では、この路線が終わったら、次はどこからまた行くぞという、こういう優先的な順位というのは、たぶん決まっているのではないかなというふうに思っているのですが、いわゆる次の路線を決めているのか、決めていないのか。決めていれば、どういうことでその路線を決めているのか。もし決めていなければ、決める必要は絶対あるぞと、こういうふうに思うのですが、その辺はどうでしょうか。

(土木)建設課長

何点が決めているところがございます。ただ、まだ予算の関係上、どういうふうになるか分かりませんので、発表できないのですが、将来の道路建設の優先順位ということで、まだはっきり申しまして、優先順位というのはここだというのは、はっきり言って方向性はまだ決めておりません。これはやはり方向性は、優先順位というのは決めていませんけれども、ある程度方向性というのは決めて工事は行っているつもりでございます。

それは今、スプロール化が激しくて、郊外に家が建っていきますので、市街地がどうしても空洞化になっていきます。要するに、空洞化を防ぐということで、市街地の方の経済の活性化も含めて、市民だとか、それから観光客、そういうものの回遊性というのも期待いたしまして、今、補完するために、市街地の大体中心的なところを今、重点的に工事を行っているというのが現状でございます。

佐野委員

正式な路線というのは、なかなか難しいのですけれども、例えば今、陳情が出ているオタモイ通線なんかというのも、やはり都市計画道路になっていると。上赤岩道との工事の関係で、当初は道道に昇格して、オタモイ通の道路新設・拡幅なんかもやると、こんなことがまことしやかにずっと言われてきていたのです。その計画があるかどうかは別にして。

しかし、上赤岩道路が完成したものの、市の事業でやっていると。オタモイはそういうことで取り残されたので、陳情で今出てきていると。お年寄りが多いとか、福祉施設があるとか、子どもたちの安全を考えて、どうしても道路をつくっていただきたい。

しかし、40億円ぐらいかかるから、都市計画道路といえども、なかなかそうはいかないよというのが、今の現状ですよね。そういう似たような話というのは、小樽市内にあちこちにあるわけですよ。財政が厳しいので、わずかず抑えながら、一つ終わったらまた次へと、こういう流れにならざるをえないと。そうやっていけば、そういう優先度だとか、あるいは郊外とか市街地とか、いろいろな問題があるけれども、その辺のことをバランスよく考えていかなければ、ある意味では不公平にもなるのかなと、こういうふうに思っているものですから、そういったことでお尋ねをいたしました。

そういった観点に立って、さまざまな小さな臨時市道整備なんかもそうなのでしょうけれども、建設事業と今後の財政の整合性をしっかり考えた道路建設をすべきでないかと、こういうふうに思いますので、まず土木部長の方の見解だけ聞いておきたいなというふうに思います。

土木部長

今、お話がございました建設事業と財政問題というお話でございますけれども、ご承知かと思えますけれども、景気の低迷で国も地方も税収が上がらないと。そういった中で、公共事業もやはり相当厳しいものになってきていると。特に、今、国なんかでも検討しております補助金の見直しだとか、いわゆる三位一体という言葉の中に、国の見直しも含まれておるわけですが、そういった現況の中、一方では高齢化社会、今後はやはり社会福祉的な、そういったところの方にお金が回っていくのが多くなるだろうということは、私なりに考えておまして、そうすると公共事業に金が回ってくるのが少しは遅くなるだろう、少なくなるだろうという認識は持っております。

そういった意味からも、公共事業というのは、今言ったように、なくするわけにはいきませんし、今言われた郊外、そして街なか、これも優先順位がもちろんあるし、費用対効果と言われているように、効果があるものから順番にやっていかなければならないだろうと思っています。今、言われるバランスよくというお話でございますけれども、これらについても、公共事業に携わっている業界の方々も、それなりに努力はされて、いろいろな形で活躍、活動というか、企業を守り立てていかなければならないだろうなと思っています。そういう意味からも、非常に厳しい状況にあると思います。

特に小樽市の場合、さきほども言いましたけれども、年々と公共事業が落ちてきてございますので、そんな中で、さきほどお話しているように、効果のよい、効率的な整備、事業をこれから見極めながら進めていかなければならないと、こういうふうに思っています。

佐野委員

それでは、質問を少し変えますけれども、今、部長のお答えの中で言われているように、そういう意味では、こういう経済情勢の中で小樽市民、民間の建設事業者も、そういった意味では、大変な状況になっているというのはあるわけです。民間、土木建築に携わる事業者は、小樽に多いのですけれども、そういう方々の今までどおりの官依存体質、役所に面倒を見てもらう、仕事をもらうみたいなことが、これは本質的にみずからの努力として変えていく必要性はあるのです。

しかし、それにしても、小樽市内の土木、土現も開建も、小樽市の建設発注事業がある限りは、そこにもまたお

願いしなければならないという話なのです。しかし、ご承知のように、どんどん事業発注の数が減るといこういう中で、お互いに頑張っていかなければならないという話になりますので、バランスのとれた発注というのがすごく大事なのです。だから、そういうことを建築都市部も土木部も水道局も、幹部の皆さんはきちっと認識をして仕事をやっていただきたいのと、こういうふうにするのです。

だから、例えば去年、平成14年度の建築あるいは土木、水道のランク別の小樽市の発注件数と金額というのを大体は聞いているのですけれども、それが一つの根っこになって、今年は去年よりも発注件数は、たぶん減っているのですけれども、それにつけてもバランスのいい発注をしていくということが非常に大事だと、こういうふうに思います。

確かに規模の大きい景気のいいところは、ランクが上になっていますよ。しかし、AもBもCもDも、それなりに去年の実績があり、そしてまた、それなりに抱えているものは抱えて、いろいろな努力をしている中で、数が減ったからといって、変に競わせるような、固まりをたくさんつくって、本来Bで行くやつがAになって発注されてみたり、Aの発注事業が解体されてBとCに分けられてみたり、がちゃがちゃになって、その辺のバランスが崩れるようなことがあってはならないのと、こういうふうに思いますので、ぜひともバランスのいい発注をきちっとやっていただきたい。

数、金額を問わず、そういうことを日ごろからいろいろな業界の方々から声として聞く話だし、こういうご時世だからこそ、やはり、前年度の実績なんかを大事にしながら、バランスのいい発注ということを訴えたいのと、こういうふうに思っていますので、これは水道局長も、また、土木部長も、建築都市部長も、それぞれ短くてもいいですから、ひとつコメントしていただければありがたいのと、こういうふうに思います。

水道局長

今、委員の方から、本市の財政が大変だということでは、そういう認識で私どもも思っておりますし、水道会計も、そういった意味では、本体と同じようにたいへん厳しい状況にあると思います。ただ、水道企業といたしましては、企業ということありますから、建設事業に関しても投資という視点は忘れてはいけません。投資をすることによって、利潤を上げる企業も出てきますし、市民生活の向上に寄与すると、そういう視点もありますので、私どもといたしましては、企業の費用対効果、そういったものを一つの判断材料ということで進めていかなければならないと思います。

それから、今、委員からご指摘がありましたバランスある発注ということなのですけれども、ご指摘のあった内容は、じゅうぶん私も理解しておりますけれども、ただ、水道局の発注側といたしましては、今の財政状況、官民含めてなのですけれども、公明な入札というのが一つ前提にあると思うのです。ですから、こういうご時世の中からいきますと、市民によく分かる情報開示をしながら、きちんとした入札の計画を立てて、それで受ける企業も、その体力に合った事業を選択すると、こういうのが私は、本来的な入札の在り方だと思いますので、今、委員ご指摘の点については、いずれもそういった意味では、個々の企業の経営実態だとか、事業の実績、そういったものをよく判断しながら対応していかなければならないというふう考えております。

土木部長

今、お話にございましたバランスのよい発注、すなわちランクづけを重視といいましょうか、そういったものをきちっと守っていただきたいというお話かと思っておりますけれども、私どもも、今年そのランクづけというものを新たにやったのです。今年、来年のものを発表しているわけです。その中で、企業数も相当増えてきている実態もございます。そんな中、一方では、工事がどんどん落ちてきていると。その中で、年度当初、それぞれ各部で発注される工事の件数を含めた内容を示しているわけなのですけれども、私どもとしては、当然、それに見合った発注体系をとってございますけれども、たまたま、いろいろな理由、一つの例をとりますと、例えば、下位のランクのものではちょっと無理だと、この仕事については無理だなどという判断のある場合は、1ランク上の業者というものも使って

ございます。

これはまれでございまして、基本的には、やはりランクづけされている。ランクに基づいた業者で発注体系を保っていかうということで、それらが年々事業費が減ってございますけれども、何とかそういう減っている事業の中でも、皆さん方に一つは頑張っていた中で、企業として努力していただきたいと、我々は思っていますし、また一方では、どんどん落ちている事業費の中で、それに昨年と同程度の事業費を当然考えておるのだろうと思えますけれども、この辺私どもの方で確保できなければ、いろいろな形で活路を見いだして、いろいろなところで事業展開をしていただくと、そういう形で業者の方にはしていただきながら、長い企業としての位置づけを築いていただければなど、このように思っております。

建築都市部長

今、水道局、土木部、それぞれお話がありました。基本的には同じような趣旨で考えています。ただ、私どもの方で建築業、いわゆる箱物というのは、やはり関連する業者が多いということで、すそ野が広いといえますか、かなり波及効果が大きい。そういった意味では、逆にこの時代のように数が少ないと、それだけ影響も大きいというところがあります。いわゆる建築業全体をゼネコンとして受ける業態の業種もありますし、一つの職種、左官とか塗装とか、そういう職種毎の特化した業者もございます。そういう中で、かなり多種多様な業者というのがあるということが実態でございます。ただ、現実的に数が少ないという実態もございます。

公明性、公平性、適切な形をするということの中で、数少ない中に、いかにそれを効果的に発注するかということでは、バランスをとるかというよりは、数が少ないものですから、偏らないという部分と、できるだけきめ細やかな発注の仕方を工夫するという、そういうのは一定規模の大きさのものだけでなく、公住の営繕関係のこととか、そういう一つの専門業者に限った工事についても、発注の仕方をできるだけ偏らない、受注機会の均等といえますか、機会をいかに拡大するかということに努めているところでございます。

私ども部内に工事審議会等をつくりまして、財政部で発注する大規模なものも含めて、部内の細かいものも含めて、できるだけそういうような趣旨で考えてございます。例えば、今年、ご承知のように公営住宅の発注につきましては、できるだけ専門なり規模、ランクに応じて分割ということを考えてございます。

それは適正規模に応じた分割でございましてけれども、例えば、建具工事というのが、いつも公営住宅の場合、分割している工事でございますけれども、今年は大きな工事が勝納住宅1本しかないという、そういった意味では建具工事が1本しか発注できないということがございましたので、市内の業者、建具関係の業者がたくさんございまして、階層ごとに二つに分けて、できるだけ多く受注機会を得られるような発注の仕方をした例もございます。

そういうような形で、今までの工事の関連で、随意契約でいったものを、例えば、改めて入札行為を受けないかというようなことの、改めて目で見るとということも含めて、少ない工事ではありますが、できるだけ受注を待つ業者のかたが喜ぶような適正な発注の仕方、効果のある発注の仕方をしていきたいと思っております。

佐野委員

どうもありがとうございます。

委員長

公明党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時45分

再開 午後3時05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。

民主党・市民連合。

武井委員

陳情第5号 幸2丁目6番、7番付近道路の市道認定方について

まず陳情関係から質問いたしたいと思います。従来、議案だとか陳情については、経過なども含めて、説明があったはずなのだけでも、いつの間にやら議案だけ説明して、あとはさよならというような状況になっているようですから、質問をしたいと思います。

それで、まず陳情第5号、陳情書の8ページでございます。この陳情箇所の道路は9の224という地番になっているのですが、これが3筆になっています。3筆に分筆しなければ市道ができないという土地でございます。特にまた、下の方に、48という地番がございますが、これもまた、分筆しなければなりません。この48の方は、地元の人たちは、「市が分筆するべきでないか」というふうに認識している模様です。

ところが、よく地図を拡大して調べてみましたら、いや、これはやはり地元が分筆しなければならないのかなと、この地図を見る限りはこういうふうに思います。そうしますと、これを四つに分筆しなければならないので、この費用が四、五十万円以上かかるという、何か見積りまで出た模様でございます。それでも、市民の人たちは何とかこの土地を市道にしてほしいと。

しかし、みんなからお金を取っても市道にならなかったら、「何だ、分筆したけれども市道にならなかった」と。それでは困るので、まず市道にしてもらってから分筆をすると、こういう方法をとった模様でございます。これは陳情書に書いてありますように、小桜団地、視察に行きました。バス停留所がこの陳情の道路を出たところにあるものですから、これが幸町の会館の前に通ずる道路です。したがって、バス停ができたものですから、非常にこの道路を、ほかのところはちょっと狭かったりしております関係上、この道路へみんな集中すると、こういうのが私も現地を見ていますし、陳情の人たちもそれを言っております。

しかもこれらについては、それぞれ分筆をするのにお金を出してもらわなければならないということで、「私もお金を出しますよ」という意味も含めた陳情だということで、陳情書が提起されています。ですから、そういうことで、何とかそういうような状況でありまして、今、この道路は昭和61年、市の私道整備事業で、みんなが金を出し合って今の舗装までしてある道路でございます。

ですから、そういうことで非常に今のこのバス停ができてから、人の流れが変わったということでございますので、それは皆さんの方でも、この陳情を読んで説明をしなくても、だいたいこういうことでご認識しているのだらうと思いますが、私の言ったことに対してどう受け止めているのか、そういうふうに受け止めているか、いや違うというのか、まずお答えください。

(土木)用地課長

まず一つ新しく認定する問題ということで、現在、私道路ということですが。委員ご指摘のとおり9の224というのは、今、三つに分割しなければなりません。縦通りが6メートル幅の用地でございまして、横に2本取付け道路がございます。4メートルの幅になってございます。これについては、やはり、分筆をしていただかなければならないかなと思います。それと、委員がさきほど言いました、分筆前に認定していただければというお話でございますが、認定条件でいきますと、底地を整理した中で認定という形になってございますので、やり方としては逆に分筆をしていただく中で、用地を寄付していただくという形になるかと思うのですが、それは手続上の問題でございます。

それから、この道路でございますが、直線で130メートルほどの道路延長がございまして、用地幅としては6メートルとれてございます。認定基準の6メートルという形でいけば、じゅうぶんだと思いますけれども、ただ、この道路、皆さん昭和61年に私道整備事業で整備をされているということです。現在、舗装がかかってきれいな道であります。ただ、片側がのりになってございまして、一部擁壁を積んでいる。また、片側に側溝がありまして、そこにはまた、擁壁が立っているという状況の中で、非常にその部分で、今後の整備問題が出てくるかなと、こう

思っています。また、この道路は市道で、まさしく今、委員ご指摘のように、幸線のバス通りにぶつかっている道路でございますが、上っていくと14パーセントか17パーセントほどの急こう配で、上にぶつかっていると。

上はT字になってございまして、上が私道で、そこが4メートルの道路というふうな形になってございまして、当然これが認定されますと、この上のカーブを回るのが非常に厳しい状況もあるかというふうに、我々、現地を見て確認したところでございます。今の状況では、結論的なことを言って申し訳ありませんが、認定というのは非常に難しい道路なのかなというふうには認識しております。

武井委員

それと、今、私が言ったこの15の48は、これはまだ地元の方は、市が分筆するべきではないかなという認識を持っているようですが、これはどういう認識を持っているか。

それから、非常に市道認定が難しいというご答弁でございましたけれども、そのつけ根のところあたりが難しいという趣旨なのか、その難しい根本理由を。

(土木)用地課長

申し訳ございません。つけ根の15の48の土地については分割されてございまして、これは何らこのままこの1筆を名義変更していただければ問題ないと思います。

それと、認定の難しさでございましてけれども、全体的に一定こう配で上って、上に従って急こう配ということで、下の方は14パーセントほどで取り付いてございまして、上に行くほど急こう配、17パーセントぐらいまで来ているということでいけば、認定基準で15パーセント以下というのが一つの認定基準になっていけば、短い距離での急こう配であれば問題ないでしょうけれども、一定こう配130メートル、急な形で上っていく道路なものですから、そういった部分でいけば、認定基準に合致しない部分でいくと、認定は難しいものかなというふうには思います。

武井委員

いずれにしても、これは陳情者に今の中身のことを言ってあげてください。恐らくこの人たちは、40万円でも50万円でも金を出しても認定してもらおうという意気込みを持っているようですから、恐らく皆さんが、ご要望のいっかくについては、負託にこたえるような努力はすると思いますので、内容はこういう理由だということをお教えしてやってください。

陳情第9号 長橋2丁目19、21番付近道路の市道認定方について

それから次は、陳情第9号です。14ページです。これはこの地図で見てわかりますように、周り全部が市道又は市の管理道路でございます。しかも、この陳情の道路の真向かいの道路もこれは市道です。こういうふうに私道になっているのは、この陳情の道路1本のみです。こういう中に挟まれている短絡している道路です。この方々が言うのは、陳情の道路、図面の上の方の道路、これが市の管理している道路なのですが、非常に急なのです。これは今、14パーセントうんぬんと言っていました、そんなものではおさまりません。

ましてやこの真ん中の上へ上がっていくこの道路、これなんか恐らく20パーセントを超えているのではないかと、思うぐらいの坂です。そういうようなのが市道なり、市の管理道路になっておって、当然、14パーセントとかなんとかといっても、なかなか地元の人たちは納得しないと思います。

それと、一番大きな問題は、市の管理している道路から、雨水が全部ここへ流れてきています。一段下がっているものですから。そのために、視察でも分かっておりますように、みんな土が掘れて、真ん中だけ浮き上がっていると。だから車の底に突っかかるという、こういうのは冬になればなおさらなのです。みんなやはりこの急な坂を通らないで、ここの真ん中に冬になれば雪が積もってしまうと、舗装の上を走っていると同じものですから、みんなここを通るのです。

そうすると、これはちょっと私は、事実をつかんでいないのですが、地元の人たちが言うのは、向かいの市道の部分の除雪をした雪を真っすぐ押してきて、この私道のところへ押し込むと。だから、この隣に長谷川さんという

おばあちゃんがひとり住まいでいるのですけれども、この人が一人でその押してきた雪をはねなければならないと。「これだけはやめてほしい」という切実なことを言っていました。

ですから、こういう市道にするしないよりも、むしろそういう市の管理する道路が、そういう私道に迷惑をかけている。これは何としても、まず市道にする以前に配慮をしてもらわなければならない。これが一つです。だから、側溝か何かを入れておけば、雨水が止まるわけですから、簡単なことです。だから、そういうようなことが一つ。

そうしておいて、あとはこの人たちは、陳情にも書いてあるのだけれども、地元の人理解ですが、2軒の地主だと、こういうふう理解しているようです。だから、「その1軒は分かっているのだけれども、もう1軒は札幌在住の方なので、その人の住所も名前もみんな分からないので、どうしてご相談していいか分からないので教えてください」という趣旨のことも、陳情文には書いてあったと言っていますが、そういうことで、「手順やなんかも含めて、どうすれば市道認定の手続きができるのか、どうすればいいのか、そういうようなことなども示唆してほしい。」というのが何か原文には書いてあったと、こういうふうに言っておりますので、まず第一は、市の道路の関係が、雨水も除排雪もこの道路に迷惑をかけないこと。それから二つ目は、どういう順序を踏まえたら、これを市道にできるのか、こういう市道認定をする前に、二つのことを示唆してほしいと、こういうお願いが入っているということを聞いていますので、その辺のこともひとつ把握してほしいと思いますが、いかがですか。

(土木)土木事業所長

市の管理している道路の雨水排水の側溝の水が、私道路の方に流れ込んでいるというご指摘でありましたが、その点については、私も、今回の陳情で、1本離れた道路からも水が流れているということで、今、聞きまして、経緯を確認して、それから対応して、当然、市の管理道路の中で対応可能であるか。小樽市のこのような地形なものですから、当然、水は高いところから低いところへ流れていくということがございますので、簡単にぱっと入れるのかどうかということは、ちょっと分かりませんので、現地をよく確認して、そういう対応が可能であれば、当然、管理道路の水を管理道路の雨水側溝の方に流すのが本来、使命でございますので、それについては、切り替えが可能であればそういう形でやっていきたいと思えます。

(土木)用地課長

土地の処理の問題でございますけれども、委員ご指摘のとおり、今、認定要望をされている箇所に2人の地権者がおります。それで、一つは札幌在住のかたで間違いございません。もう一人はちょっとどこにいるか分かりませんが、共有で持っている土地があります。それで、実は、我々この問題につきまして、前々から小樽市の方に寄付をしたいということがございまして、札幌在住の方には過去には会ってございます。最近も実は会っております。やはり希望としては、認定よりもこの道路の底地を小樽市で持っていただきたいということの申出がございましたものですから、今現在、その寄付行為について手続を進めているところでございます。

これについては、小樽市の方で、簡単に寄付行為できますので、ここについては受けていきたいなと思っております。ただ、認定基準でいきますと、委員ご承知のとおり、入口部分、長橋線の入口部分が、このご寄付された人の土地だけでいっても、その入口分は2.7メートルほどの幅しかございません。もう1人、隣の方の土地をいただかなければ、認定基準に合致しない用地幅ですから、とりあえず認定よりも先に、何とかこの土地を寄付していただいて、小樽市の土地にして、何とか管理道路という名称になるのかどうか分かりませんが、管理をしていきたいなというふう考えてございます。

武井委員

これ、そのとおりなのですが、この入口のところについては、建設常任委員会で現地視察をしたときに、たしか署名用紙が渡されたと思います。その署名用紙の中に、今、ご指摘の入口の方々も署名されているということです。ですから、その人たちも、「そういうときには土地は出しますよ」という趣旨も含めた署名をしてもらったのだということをおっしゃったので、それは恐らく大丈夫かなと私は思いますので、その今、言った、まず、雨水が

流れ込まないように、今年中にできれば、これは一番いいのだけれども、直らなかつたら、また今年の冬、雪の問題、雨水の問題、また出てきます。今月の10日、11日は雨が相当激しいらしいですが、また、ここへ流れ込まないように、早急に見てあげてください。ということで、陳情関係については以上です。

水道メーターの談合問題について

それから、次の問題、水道局にお尋ねします。今、新聞やテレビなんかでも、非常に話題になっております水道メーターの談合問題。これは、平成9年だったのでしょうか。私は、これを取り上げたのですね。その当時も、半年間停止したはずなのです。そういう一応、罰を加えたといえますか。ところが、今回また出たと。あまりにも大きな独占をしているものですから、どうせしなかつたら困るのだということがあるのでしょうか。

それとも、小樽のそういう水道利用者をばかにしているのかどうか知りませんが、本当にこういうことがあってはなりません。したがって、私はこの4社については、現在も取引しているのかどうか、まず、そこからお伺いしたいと思います。

(水道)総務課長

ただいまの委員の質問ですけれども、実は平成15年、この談合疑惑が新聞に出る前に、水道メーターについては、計量法で決まっております8年の取替えということで、一応、その計画に基づきまして、実は5月26日に契約を結んでございまして、そういった中で今回、談合疑惑といえますか、公開されている4社のうち、実際、納品になっているメーカー、製造元につきましては、リコーエレメックスと金門製作所が、実際のところ取引を完了してございます。

武井委員

愛知時計電機と東洋計器は関係ないというふうに理解していいのですか。

(水道)総務課長

直近の平成15年の部分では、この2社でございまして、平成14年、13年を見ますと、平成14年は金門製作所と愛知時計、それから平成13年度につきましては東洋計器、それとリコー、金門、愛知というふうな形で、実際、その製造メーカーが納品となっております。

武井委員

それで、今、5月26日現在、取引しているのは金門とリコーだと。こちらの2社は同じ穴のむじなのですから。だから、こちらの方の2社を取り消しても、あとの2社は、何も痛くもかゆくもないのですよね。こういうやり方をしていたのでは、私はどうも納得がいかないのです。これはもう取引上、いやいや本当にそうなのだから、うちが取引している現在の状況は、この2社は関係ないのだと。

2社だけだということになれば、何かそういう言葉が聞こえてきそうな気がしますが、私はこういうような東京での取引しているところは、例えば、5月26日現在のこのリコーと金門は、今、処分したとしても、では、すぐ愛知と東洋は取引を再開すると。これでは意味がないのですよね。ですから、これはひとつ、こうしてこの4社とも世間を騒がした張本人ですから、局長の大きな決断のほどをお伺いしたいと思います。

水道局長

今も総務課長からご答弁申し上げましたけれども、私どもが新聞で承知している範囲では、この談合によって価格が持ち直したとか、商売にもいい経過が出たということの新聞記事であります。今、総務課長から言いましたように、計量法で、メーターは8年で更新という立場から申し上げますと、今、委員ご指摘のように、2度目のことでもありますし、そういった意味では、再犯で非常に巧妙化している。

これにつきましては、小樽市というか、そういった中で、これから協議しなければなりませんけれども、私は公序良俗に反するという観点では受止めしてございますので、今、関係部ともこの処分に関して、今年がどうの、去年がどうのこのではなくて、この4社の刑事告発、それから関連20社に対する行政処分、これらの方向を見なが

ら、小樽市としてき然たる処分ということで、今、関係部で協議してございますので、もう少し時間をいただきたいと考えております。

武井委員

非常に明快なご答弁でございまして、やはり、こういうふうなことをすれば、今度3回目はもうないと思いますので、ぜひとも市民が納得のいくような処分をしていただきたいと思います。

住宅マスタープランについて

次は、住宅マスタープランについてお尋ねします。この住宅マスタープランは、平成10年にできたわけですが、それから5年たったわけですけれども、計画どおりに進んでおりますか、いかがですか。

(建都)住宅課長

今、委員の方からありました平成10年3月、再生マスタープランということで、お答えをさせていただきたいというふうに思いますけれども、再生マスタープラン、今、ありましたように、平成10年に策定をいたしまして、その間、計画に基づいて、入船、それから現在、勝納住宅、それから今後は、オタモイ住宅の建替え、そういった形で進めさせていただいております。

現在、そのオタモイ住宅につきましては、平成16年度、来年度から、1号棟に着手し、平成17年しゅん工、それから2号棟については、平成18年度着手し、平成19年度しゅん工と、こういう予定になっております。当初につきましては、オタモイ住宅はA団地から始めてB団地という、こういう予定で進めるということで、住宅再生マスタープランの中には位置づけておまして、その間いろいろな用地の問題等々ございまして、今はB団地に集約をするという形で進めさせていただいております。

そういった中で、当初の予定よりも、今、言ったような計画の修正といいたいまいしょうか、変更といいたいまいしょうか、そういったところもございました中で、現在においては、住宅再生マスタープランについては、おおむね2年間ほど遅れているといいたいまいしょうか、計画どおりには進んでいない。こういう状況でございます。

武井委員

それで、たしかこの中には、平成19年度の人口を16万人と想定して種別を推計しているわけですが、この計画でいきますと4,380戸、市営住宅については、3,100戸を計画しているわけですが、今、2年間遅れているということでございます。私は今、何でこのことを申し上げましたかということ、塩谷のC団地、これは平成17年にかかるということなのですが、そうしますと、これから2年遅れだと。

そうしますと、今、前段に言った平成19年度の人口を16万人と想定して、3,100戸の計画を市営住宅は持とうと、こういうことになっているわけですが、これらのことも、3,100戸ということも含め、塩谷団地に着手するということも含め、すべて2年遅れというふうに見直しをするという考え方でいいですか。この3,100戸も見直すのですか。いかがですか。

(建都)住宅課長

今、住宅再生マスタープランの中の市営住宅の戸数も含めた位置づけでございますが、さきほど申し上げましたように、現在、2年程度の遅れということで、今の住宅再生マスタープランに従って、現在は計画を進めているという状況でございます。今、委員ご承知のとおり、この間、住宅再生マスタープランをつくってから5年ほどの時間経過もございまして、景気の動向、それから小樽市の人口動向もございまして。

そういった中で、今の住宅再生マスタープランのままでいいのかという問題意識を我々としても持っております。その住宅再生マスタープランの位置づけになりますけれども、今、市営住宅ばかりでなくて、一般の民間住宅も含めて、住宅マスタープランというのを平成8年につくっておりますけれども、その住宅マスタープランの全面的な見直しを平成16年度、来年度の事業の中で進めていこうということで、今、準備にかかっております。その住宅マスタープランの全面的な見直しの中で、既存の市営住宅をどう活用していくかということで、今、住宅再生マスタ

ープランという形で計画をつくっておりますけれども、新たに公営住宅ストック総合活用計画という位置づけの中で、市営住宅の今後の展開も検討する必要があると、こういう問題意識の下に、平成17年にストック活用計画に基づく計画づくりを、今、進めようというふうに考えております。

そういった中で、塩谷のC住宅も含めて、オタモイ住宅以降の今後の部分については、当然ながら現在の住宅再生マスタープランを踏まえるということは前提としてありますけれども、それ以降の人口も含めたいろいろな状況変化だとか、市の財政状況も含めて、もう一度検討し直すと。

今後の塩谷のC住宅も含めた塩谷地区、それから最上だとか、そういった部分も、さらには桂岡と、こういったものを含めて、もう一度検討し直していきたいというふうに考えておりますので、その間、住民のいろいろなご要望等もございますので、そういったものを踏まえながら進めていきたいと、こういうふうに考えております。

武井委員

平成16年に見直しをすると、今の段階では2年ずつ遅れているから、当然、また見直しをする、せざるをえないのですが、私がこれを言ったのは、塩谷のC団地は当時、平成18年からかかるという予定だったのですね。それを塩谷の住民の要望、いろいろありますが、特にその中に、会館の建設という問題が入っています。

そういうことから、「平成18年ではだめだ。遅い」ということで、1年早めて平成17年からかかりますということで、更新をした経緯があります。ところが、このままいきますと、また、2年遅れですから、今度は平成19年ごろからになるのかなと。この会館は、市営住宅の規則を読みますと、市営住宅の地域にできた会館は、入居者だけではないのですね。地域住民も活用するという大前提があるわけです。ですから、そうだとすれば、ここのところの人たちは、葬式を出すといったって、出す場所がない。あの変な3階の小さな部屋をつぶしてありますけれども、あそここのところなんか20人も入ると、祭壇をつくったらもう10人か、15人入ればもういっぱいなのでしょう。だから、団地の人たちが、みんな会葬したくたって入れない。そこで「会館をつくってくれ」ということで、あそこに今度はつくることになったわけです。

この人たちが今、亡くなってから、ジブシーになっているのです。亡くなった人を連れて歩いて、どこへ行く、どこの会館が空いているか。新道会館が満杯になれば、共睦会館、共睦がいっぱいだから、長和会館、今、長和会館まで来ているのです。だから、そういうような、亡くなってどこがいい、どこへ行くと。やはり、地域の住民は自分たちの町民が優先ですから、よそから来た人は後、後となるわけですから。こういう亡くなってからジブシーのまねごとをさせるようでは困るというのが、このマスタープランを、さらに1年早めた経緯がございます。

ですから、それをそのまま今のように、「全体が遅れているから、また遅れているのだ。」ということでは、地元の人には納得しないと思いますので、これらは、このマスタープランはどこまで広めたのか、どこまで住民に説明してあるのか、私はむしろそれを問いたいのですよ。市長が、市民とともにまちづくりをするなんて言って、もし、みんなと話してあるとすれば、これは塩谷のC団地の人たちも「平成17年になれば会館ができるのだ。それまで我慢しよう。ジブシーもそこで終わりだ」ということも思っているわけですから。

あなた方は、どこまで住民に話をしてあるのか。もし、話してあるとすれば、2年遅れになることも説明してあげないと、地域住民は「何だ」ということになりますから。したがって、どこまで広めたのか、広めた場合は、地域住民にまで、また、延びたことを説明するのかどうか、いかがですか。

(建都)住宅課長

住宅マスタープラン、あるいは住宅再生マスタープランの住民への周知ということでございますけれども、その当時どこまで説明したのかということでございますけれども、当然、いわゆる住宅行政審議会にかけて、ご審議いただいております。それから議会への報告ということでございます。したがって、地域のそれぞれの団地あるいは住民の皆様、この計画について、こういうものだという形で具体的に説明をしたという経過はございません。

その中で、将来の団地計画という部分につきましても、住民への周知ということでございますけれども、オタモ

イでもそうなのですけれども、実際に年次計画がはっきりした段階で、協力して進めるのだという、そういう意思決定をした段階で、住民の皆様には説明をしていると。こういうことでございまして、オタモイ、塩谷の市営住宅も含めて、後年度の部分については、現在についてもその地域の皆さん、あるいは団地の皆さんにご説明をしているという状況ではございません。

武井委員

ところが、この本の冒頭の中に、地域の活性化を推進する計画だと、こういうふうになっているのです。そうしたら、これは地域の人たちも当然、しかも住宅行政審議委員のかたがたは、一般の市民の方々も入っているわけでしょう。そうしたら、みんな分かるでしょう。公のもの、これはマル秘の文書ではないと思いますから。ですから、そういうものすごく期待をしているところを、ほかのところもみんな期待していると思いますが、こういうような、今言った市営住宅、会館建設をしてあげると言ったところやなんかには説明してあげてくださいよ。あそこのところの会長さんなんかは、非常に楽しみにしているのですから。

だから、これはひとつ私たちも説明してあげますし、しかし、2年遅れになっているということは説明してありません。この内容については、私も説明してありません。ですから、それはひとつ、皆さん、必ずあそこの会長さんなんかにも、説明してあげてください。いいですね。

(建都)住宅課長

団地の自治会の皆さんともお会いする機会がございますので、そういった席で、ある程度のお話をさせていただきたい、こういうふうに思います。

武井委員

街路樹の問題について

街路樹の問題については、さきほど佐野委員から、開建と整合性のある計画を進めるという言葉もございましたが、この問題については、21世紀プランの中に、「緑化樹木の維持管理の充実を図ります。良好な緑の保全に努めます」と、こういうことを本当によく書いてあります。これは、うるおい生活・快適プランの中に。

また、もう一つは、「緑化推進団体の育成や助成事業を推進します」と、こういうふうに助成事業まで推進すると書いてあります。ここではそうなっているのですが、本当はここで質問になるのですけれども、時間がなから全部話します。私は、手宮から全部、この街路樹について見て歩きました。非常に、並木道なんて、街路樹なんかというようには、全然感じないのです。そして、これ、今、テレビやなんかでも出ていますように、どこに行っても、桜並木だとか、人が宣伝してくれるのですね。浦河の桜並木だとか、東京の公園のケヤキ並木、それから熊本のクスノキ並木、みんなこうして宣伝してくれるのですよ。

今、小樽の花園町のものを見たら、並木なんてものではないのですね。並木といたら、並んでいる木と書くのですけれども。それも歯が抜けたばかりでなくて、木がまばらなのです。ナナカマドがあったと思ったら、今度はプラタナスがあって、その次行ったらイチヨウの木があって、もう並木ではないですね。ですから、こういう、これは、たしか、前に公明党の方が、今はもうご卒業なさったかたですけれども、「こういう並木をつくれ」と言ったのを、私は、まだ頭から離れません。そういう並木のところ、こういうものを何とかしなければ。

ところが、例えば、せっかく植えてある日銀の通り、浅草通ですか、あそこあたりは確かに並木と言えるかなというくらい並んでいます。あそこは全部プラタナスです。ところが、せん定が下手なのです。あれは商売人がやったのだと思うよ。大竹さんがいれば聞けたのだけれどもね。あれは恐らく木陰なんてないのです。丸坊主なのです。

恐らく経費がかからないために、葉っぱが落ちれば困るからと思って、みんな頭のしんを止めて、丸坊主にしたのではないですか。だから、バス通りのところで待っている人たちは、日当たりでとっても暑いものですから、並木の下にいて日傘をさしているのです。こういうようなことでは、私はもう寂しいなと思います。

そこで、本題に入りますが、勝納川、今、非常によくなりました。私もサケを呼ぶ会で「魚道をつくれ」と言っ

て、ようやくあそこのところ、たしか3年前ですか、3億円の予算がついたあの川については、市も河川公園にするということで、粘っこくやってくれました。

ところが、残念ながら、この河川公園にはちょっとほど遠いですね。並木も何もない。木が1本もない。こういうのでは寂しいと思います。あの高砂橋のところから見て、桜がダアーと群花のごとく咲いている桜並木なんかがあったら、例えば、新潟県分水町の大河津分水のところだとか、ああいう川と桜というのは合うのですね。ですから、そういうようなところをつくってはどうかということで、これは相当お金がかかるらしいのですが、ボランティア、幸いにも市民が「お金を出しましょう」と。何十万円かかっても、市民が金出して、自分の手で桜を植えて、自分で管理して、「葉っぱが落ちたら、自分らでみんな掃除します」と、ここまで言っているのです。

ですから、こういうようなものが具体化した場合に、これは市の方ではオーケーをしますか、いかがですか。これは部長かな。

土木部長

今、お話がありました勝納川ですけれども、勝納川再生ということで、土木現業所の方で、既存の河川の中に、そういう親水的な要素を持った散策路を備えた整備をやっているわけですけれども、今、言われている並木、桜がいいのかどうか分かりませんが、今言われている並木をつくろうというのは、当然、護岸の外側だと思うのですけれども、その中にできた場合にはどうなのだと。ボランティアでやった場合どうなのだというお話ですけれども、その場合ですと、その河川敷地の中なのか、道路敷地の中なのか、ちょっと私ども確認できませんけれども、今、言われる、そういうボランティアですべてをやられるということであれば、これは私どもにとっては非常にいいことでもあるし、ありがたいと。

ただ、植栽することによって、土木現業所が整備をした川の方の景観とどういう形でマッチするのか、その辺を土木現業所と協議をさせていただいた中で、やっていただくとすれば、そういう形で協議していきたいなど、こう思っております。

武井委員

僕らが、あそこを調査しましたら、とりあえず高砂橋のところから、今工事が終わっているところ、奥沢中央橋の上ですが、あそこまで53本植えられます。そういう53本の桜並木に花がいっぱい咲いている光景を思い浮かべてください。そうして、魚道のところをサケでも通っていく姿でも見たら、これは小樽の一大名物になるのではないかなと。私は観光客がますます多くなるのではないかなと思います。

ですから、ぜひとも、これは土木現業所と協議することはけっこうですが、協議していただいて、少しでも市民の方々の意が通ずるように、ひとつやってください。

歩道橋の撤去について

最後の問題は、歩道橋、これも前からどうだどうだと言っているのですが、あなた方が返事を延ばしていけば、どんどん増えていくのです。以前、駅前通の歩道橋だったのですが、今度はN T Tの前の歩道橋も要らないのではないかと、こういう声が出てきました。これらも佐野委員ではないですが、予算をみんな、国道なのだから、これは開発局、駅前の歩道橋は北海道の立場、ただ、市は比較的軽微なのですね。ですから、そういうわけですから、できるだけ市の金が出ないようなところから我々はやっているわけなので、ぜひともこれ、特にN T Tの前、以前は高雄ビルに接続していたのですよ。

ところが、あれを取り払ってしまったのですね。今、もうほとんど利用していないですよ。むしろみんな「今、バリアフリーで、平面交差で白線を引いてくれた方がいい。あんな階段だれも利用していない」と言っているのですが、ぜひとも、これはこれから駅前の話合いをするようでございますけれども、駅前の歩道橋、それからN T Tの前の歩道橋も含めて、相手があることですけれども、開発局や土木現業所と取り払う方向で話を進めてほしいと思いますが、それを聞いて私の質問を終わります。

(建都)市街地活性化対策室長

私の方から、駅前歩道橋、駅前ビルの第2、第3ビル間の連絡橋ということで、過去に何回かいろいろな場で説明させていただいているのですが、駅前再開発関係の連絡通路、回遊性を高めるということで設置をされてきたということと、今回、中央通が整備されるということで、この辺の絡みを持って、何とか市民の方からも、撤去をという話は出ているのですが、我々としては今年になって、サンピルの商店街の方々と意見交換という形をとったときに、再開発当時に、ここの2階の床が、連絡橋があることによって、普通は1階の床と2階、3階となると、ほしい、1階上がるごとに2割から3割安くなるのですが、この連絡橋があるということで、当時、1階とほとんど同じような価格で販売されているということもあって、それについては、商業者の方々からは、補償問題ということも考えられているということで、当事者の方々については、残してほしいということがあります。

今、中央通については、整備が今年度で終わりますけれども、これから商業者の方々の意見もいろいろ聞きながら、いろいろなことでまた、検討というか、話し合いを持ちながらやっていきたいという面では、当面は、やはり、現状維持をしていかなければならないという状況になって、これについては、北海道で管理していますので、土木現業所ともこれについては協議させていただいております。そういう面では、しばらく今の状況が続くというふうに思います。

建築都市部次長

N T Tの前の浅草歩道橋ですけれども、これは私どもの部も若干かかわっていますし、特に私は前に市民部にいて、交通安全の窓口をやっていたという経過があって、私の知り得る範囲内でお答えしたいと思うのですが、実は最近、小樽開発建設部は、武井委員がおっしゃったように、歩道橋というのが、お年寄りや身障者に優しい施設ではないということで、国道5号に何本か歩道橋がありますけれども、これを将来、撤去していったらどうだろうかということで、小樽市の方にもお話がございました。今、小樽開発建設部と小樽土木現業所と小樽市と三者で話し合いの場を、たしか私の知っている範囲内では2、3回持ったのだと思います。

今、庁内では、企画部が中心になって、福祉も含めて「全部の歩道橋を撤去していいだろうか」ということで、今、議論をしている最中ではございまして、もう少し時間がかかるのだと思うのです。小樽市の方で、特に浅草歩道橋については、前にもちょっと予算特別委員会でお話ございましたけれども、左折する車の処理という問題があって、ただ、それも今、歩行者と車を分離する分離式の信号ができるということで、それがあそこに設置されれば、その問題も片づくのではないかとということで、庁内で議論している最中ではございまして、もう少し時間がかかるのではないかと、こういうふうに思っています。

委員長

それでは、民主党・市民連合の質疑を終結をし、れいめいの会に移します。

大橋委員

市営住宅施策について

今日は、質問通告は市営住宅の問題と、中心市街地の歩道と二つしておいたのですが、市営住宅の方もずいぶん質疑が行われまして、今さらちょっと質問の組立てができないという感じがしていますが、逆に市営住宅の部分は、私の知識が不足していて、4年間休んでいてよく分からなくなっている部分があるので、その部分だけを簡単に聞きます。

まず、直近の市営住宅を募集したときの個別の倍率はどうなっていますか。

(建都)住宅課長

市営住宅、直近でまとまっている数字ということでお話をさせていただきたいと思いますが、平成14年度全体の募集状況ということでお話をさせていただきます。平成14年度全体の申込数は837世帯という数になってお

ります。入居件数が87世帯、倍率でいきますと9.6倍という形になります。

大橋委員

全体でいきますと、そういうことなのですよ。それで、今回の抽選の前に、これは抽選直前に話を聞いたら、100倍のところと1倍台のところとあるというのですが、それはそういうことだったのでしょうか。

(建都)住宅課長

市営住宅も市内各地にございまして、交通の便のいいところ、あるいは設備のいいところ、そういったところは非常に出る方も少ないということもございまして、1戸に対して100名近くの方が申し込みされているということで、そういったところもございまして、郊外部で若干、交通便の悪い、それから設備的にも若干老朽化というのですか、そういったところについては、出る方もけっこうありまして、逆に希望される方は少ないということで、倍率が非常に低いと、そういったことで、かなり地区的なもの、あるいは団地ごとにはアンバランスという、そういったことがございます。

大橋委員

どうも倍率を聞いていますと、本当に住宅を必要としている人がどれだけいるのかなという疑問も感じております。ただ、これから皆さんも、その辺の分析はしていくのだと思いますけれども、市営住宅の戸当たりの建設コストというのは、どういうことになっていますか。

(建都)住宅課長

最近建てました勝納住宅で例をとりますと、説明いたしたいと思えます。勝納の1号棟の建設場所ですけれども、戸当たり建設コストとして、1,650万円ほどかかっております。

大橋委員

1,650万円という金額でございましてけれども、これは民間のマンション業者が、「自分たちのベースでいくと、そんなに金をかけたら、もっと見栄えのするいいものがつくれるのだけれども」という話をして聞いたこともありますけれども、そちらの方としてはどんな感覚をお持ちですか。

(建都)住宅課長

今、戸当たりコストという形で申し上げた部分については、かなりの経費が入ってまして、例えば、外構工事だとか、それから、例えば、電波障害の工事だとか、そういったものを含めての総トータルでございまして。そういった中で、民間マンション等の建設を見れば、敷地的にもかなり狭いといいますが、そういったところにぎりに建てるということもございまして、公営住宅では一定の建設基準がございまして、その中で建設をしていくということでございます。

民間より高いのか低いのかと聞いたら、ちょっとよくそのあたりの把握はしておりませんが、これはやはり一定の水準の住宅を供給するという、そういった公営住宅の使命がございまして。そういった中で戸当たりコストになっているのかなというふうに思います。

大橋委員

5年ほど前、民間にアパートを建設させて、それを借り上げる形での市営住宅政策ということが、国でも言われ、それから札幌市では、説明会を開いたりしていたと思うのですが、その部分は、小樽ではこの5年間にどういったふうに進んでいっているのでしょうか。

(建都)住宅課長

公営住宅を整備をしようということで、民間が建てたものを借り上げるという制度、これは平成8年度、公営住宅法の改正の中で、新しく施策として打ち出されたものです。本市としても、そういった直接工事といいますが、直接、市が全部建ててしまっただけで入居までやるという形の整備の仕方、もちろん今、推進しているわけですが、今、委員からございましたような借上げ公営住宅、そういった制度を利用しながら、良質な公営住宅の供給、

こういったことも非常に大きな課題ではあるというふうには認識しております。

認識は持っているのですけれども、現実として、そういった住宅があるのかないのかという部分がございます、現在のところ、借上げという形で事業を推進してきた、そういった事例は、本市の場合はございません。ただ、借上げではなくて、買取りという制度もございまして、買取りについては稲北地区の再開発をやりましたけれども、あそこの市営住宅の部分については、一部買取りという形で整備をしたということがございます。

大橋委員

市営住宅については、こちらの方もまだ知識不足、いろいろな部分がありますので、また整理して、大きなテーマだと思いますので、これから市の市営住宅政策については、引き続き、また、聞いていきたいと思えます。

中心市街地の歩道整備について

中心市街地の歩道の関係でお聞きしたいと思うのですが、近ごろ非常に活発に歩道の整備が行われているような気もしております。これは平成12年から平成15年の間、予定も含めてですけれども、中心市街地においてはどんなところを整備していますでしょうか。

(土木)建設課長

歩道整備の箇所でございますけれども、道路改良も一緒にやったというところもありまして、それも報告させていただきます。まず、本通線、これは堺町の通りですけれども、メルヘン交差点から今の中央バスのあるところまで、これが平成9年から平成12年にかけて工事が終わっております。これは両歩道ということでございます。

それと、於古発川通線、これは堺町の太平洋石油からずっと上がっていきまして、今の花園銀座街の通り、あの通りまでが、平成11年から平成14年まで工事を行っております。

それと、浅草線ですけれども、これも臨港線からずっと上がっていきまして、昨年までは大通線から国道5号線の産業会館の前のところを終わりました、あと残っているところが、今年は岡本病院から富士メガネのところまで、これが今年やる予定で、これで浅草線は全部完了ということになっております。

それと、中央南線と申しまして、長崎屋の横の通り、これは路盤改良と一緒にやりましたけれども、歩道がなく、歩行者が危ないということで、両側に歩道をつけておりまして、昨年は70メートルぐらい行いまして、今年100メートルで全線完了ということになっております。

あと、大通線ですけれども、昨年度、コミュニティ道路ということで、道路を一方通行にしまして、新倉屋の前の通りなのですけれども、これも今まで両側に歩道があったのですけれども、もう一回、商店街の方で融資を出しまして、ヒーティングをして、歩道が花園公園通まで、この300メートルは終わっております。それで、今年この続きでグリーンロードまで行うというふうな予定になっております。一応、中心市街地で、今まで歩道整備を行っているのは、こういう現状であります。

大橋委員

観光地にふさわしく、いろいろな色の歩道ができてきたなという感じがしております。ただ、妙に歩道ごとに個性がありすぎて、何か小樽の統一性がどこにあるのかなという思いも、これは思いとしてはありますが、実は、歩道の問題につきましても、観光用に整備されているという部分では非常にいいのですが、中心部であっても歩きづらい歩道があまりにも多すぎるといった問題があります。

これは小樽の盲人の方々から、「小樽の歩道というのは非常にばらつきがありすぎて、歩道の中に電柱だとか、物が出っ張っていたり、歩道の幅も一定していない。そんなようなことで、非常に歩きづらいまちなのだ」という話がございます。

それで、今、福祉なんかの方で、盲人体験だとか、そういうようなことを一般の人たちにもしてもらって、ボランティアを養成したり、そういうことをしているのですけれども、私も本当に盲人の方々から聞いてもらって、歩きづらいものなのかどうかということで、社会福祉協議会の方の盲人体験をさせていただきました。

そんなに長い距離を歩くわけではないのですけれども、社会福祉協議会の前から、保健所の角を右に曲がりまして、社会保険事務所の方に歩いて行って、それから歩道橋のらせん階段を渡りまして、それから社会保険事務所の前から北電、警察署と下りて、今度は国道を札幌方面に渡ると。国道を歩いて、商大通まで来まして、商大通から今度は稲穂小学校の方へ、キリスト教会のところを通過して、戻ってくると。それを2周いたしました。

いわゆる一人がアイマスクをかけて、もう一人の先導者のひじに手をかけて歩くという経験だったのですけれども、それで痛切に感じましたのは、一つには、整備された歩道の場合ですと、車庫の前やお店の前が斜めに車道側に切下げをされています。これは、ふだん歩いているときは何でもないことだったのですけれども、盲人として歩きますと、切下げをしていますと、急にぐっと下がっていくのですよね。それで、今度切下げが終わって、今度は上りになるのです。大した傾斜ではないのですけれども、それが足にいちいちつんのめるような感覚があります。

それから、キリスト教会前の商大通、あそこなんかは完全に狭くなっていて、電柱がありますから、1人がぐぐり抜けるだけでやっと、そういう状態になっています。それから、いわゆる歩道橋の下なんかは、これは自分で歩いているときは何でもなかった問題なのですけれども、歩道が実にてこぼこになっていまして、ちょうどお寺の前のあたり、いったいどこを歩いているのだらうと思うくらい歩きづらい本当のでこぼこの状態です。10数メートルごとに、小樽の歩道は、状況が変化していまして、よほど、歩き慣れるという言い方はおかしいですけれども、そういうふうになっていない限り、とても危なくて歩けない道路だなと。

以前から、「冬になると歩道が凍って、斜めのところが危ないので車道を歩くのだ」という高齢者の方の声が聞こえておりました。そういう高齢者の方も足が弱い。盲人の方になりますと、なおさら大変なのですけれども、そういうような小樽の古い歩道をいっぺんにきれいに新しくしていくということは、これはなかなか難しい問題です。そういう問題に対して、対処をしていく方向性にあるのかどうか。

それから、車の出入口ですが、そのために切り下げという問題について、これは解決策があるのかどうか、その辺を聞きたいのですが。

(土木)建設課長

まず1点目、障害物という問題なのですけれども、やはり、全線の電線地中化ならば、最高にいい話なのですけれども、なかなかそれができないという現状では、今、道路改良及び歩道を直すという部分で、そういう支障物件を縁石のすぐ後ろの方に全部寄せまして、少しでも歩くところを広くとりたいということで、現状の整備するときでしたら、移動、移設というか、そういう形はお願いしております。それで多少なりとも広くとるといって行っております。

あと、車の出入口の問題なのですけれども、これはなかなか難しい問題でありまして、縁石を低くしなければならぬということ、どうしても縦断方向に行きますと下がります。また、上がります。これはどうしても、やむをえない状況でございます。ただ、今はバリアフリー化になりまして、縁石が昔は1本で斜めに下げていたものを、今、2本くらいで緩やかにして、また、緩やかに上がっていくと、このような状況に、今、直ってきているのですけれども、やはり、どうしても車庫があれば、切下げをしなければならぬというのが現状でございます。

これはちょっと難しいというか、それでもやるということになりますと、縁石を全部、今の車道と同じくらいの高さ、もしくは5センチくらいの高さにして、全線変形しなければならぬと。それであれば、歩道をつけた意味がなくなるのでないかなと思われまます。

大橋委員

交通安全とか、そういうことで歩道をつけた意味という部分だと思うのですけれども、歩道が平らではないという世界は、非常に異常な世界だなというふうに感ずるのです。車いすなんかで通行する場合でも、介助者がいて押せるような形ならいいですけれども、自走式だとかいろいろな形で、逆に危ないのかなという感じがします。これと、さきほどの長崎屋の前の中央南線ですか、それから今度、旧松竹ボウリング場前的大通線、あそこに歩道をつ

くるといことで、段差を低くするといことで聞いていますけれども、ただ、実際問題としては、あそこは歩道の部分に白線が引いてあるだけですから、車道と歩道が、同じ高さなわけですよ。そうしますと、いわゆる現在の方が平らなのです。今度新しくすると、逆にでこぼこになってくるという問題があります。

それで、山口県の萩市の方の話なのですけれども、車道と歩道を全く同じ高さにしていて、それでその区分というのは、ブロックを埋めていく。それで車の出入りするところはブロックの切れ目にするという、そういうやり方で、車いすで通る場合なんか、非常に通行しやすい形の歩道をつくっているというような話を聞きます。そういうことが小樽でできるのかどうか、お聞きしたいと思います。

(土木)建設課長

縁石と車道と歩道の差がないということは、歩道という意味がちょっとなくなりますので、結局、縁石の後ろに何かチェーンのさくを設けるだとか、横断ができないというふうにしなれば、なかなか段差の解消という形は難しいと思うのです。あるいは大通線は「多少なりとも低くしてくれ」という住民の要望ですので、大体、道路から5センチくらい、縁石が上がった状態で施工したいと考えております。

土木部長

私どもで検討させていただきますけれども、ご承知かと思えますけれども、花園銀座街の歩道、私は悪いといのですけれども、非常に、今言われる歩きづらい部分がございます。これは、やはり、それぞれの店舗の出入口といいましょうか、高さが全部違うものですから、一定こう配できちっと平らな歩道をつくらうとしたときに、逆にその店舗の方から、「私の家が高い」とか、「低い」とかといことで、どうしても「出入口をフラットにしてくれ」という要望が非常に多いということもございまして、今回も歩いてみていただければ分かると思うのですけれども、花園銀座街の店舗は、それぞれあの路線、傾斜角度、一定こう配の傾斜なのですけれども、それぞれ店舗の高さが違う。

もちろん傾斜ですから、低い方と高い方があるわけなのですけれども、そのすりつけ部分で、歩道のインターロッキングをしているのですけれども、そういう歩きづらいところが非常に多くあるのです。今、言われるように、松竹のところ、それからこちらの部分ですけれども、この部分も今、建設課長がお話したように、やはり、地元の方々とか、商店街を含めた地先の方々の要望が、「歩道はこういう形にしてくれ」というものが非常に多いものですから、私どもとしては、歩きづらさというものが出てくるというような話もしているのですけれども、なかなか町内会の方ではご理解いただけなくて、自分のところの出入口は自分たちのところで、策をしてみたいようなことを言っています。そんなことから、今、言われる一定のこう配できちっとした、車いすで通れるような、そのようなならかなところは、なかなかできづらいと思います。

大橋委員

いや、部長の答弁でまとまってきていると思うのですが、ただ、やはり冬、歩道が斜めであったがために、新しい歩道でひっくり返ったというような、そういうまちづくりではいけないと思っていますので、これからもいろいろと新しく道路を整備していくときに考えていただきたいテーマだと思っています。終わります。

委員長

れいめいの会の質疑を終結し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩 午後4時15分

再開 午後4時50分

委員長

休憩前に引き続き、委員会を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

共産党。

新谷委員

日本共産党を代表して、議案第13号は反対、陳情第1号、第3号ないし第6号、第8号ないし第11号は、賛成の討論をします。

議案第13号は、市道角利沢線の変更についてですが、これまで昭和61年、62年、また、平成7年など、数度にわたって供用廃止、また、変更の議決を経なければならなかったのに、それを怠っていました。議会軽視、行政の怠慢で認められません。さらに、サッカー・ラグビー場建設に当たっては、平成13年2定で三菱地所から土地を購入する議案が提出されましたが、土地の中には角利沢線も含まれておりましたが、議案の中に含まれていなかったことや、取得価格についても、疑問があることなど、問題が多々あります。

したがって、この議案には賛成できません。

次に、陳情については、2日間にわたり現地を視察しましたが、坂道のこう配がきついことや、道路の形状が悪く、冬道は事故が心配され、陳情第4号、第6号、第8号のロードヒーティング敷設の願意は妥当です。そのほか市道認定や除排雪等についても、いずれも願意は妥当です。一度に市民要望にこたえるのは難しいとしても、坂のまち小樽で住民が安心して暮らしたいと願うのは当然で、行政として、それにこたえていくべきだと思いますし、議会としても市民の要望を後押しして負託にこたえるべきだと思います。

詳しくは本会議で述べますが、他会派の皆さんも、ぜひ、討論に参加していただきたいということをお願いいたします。皆さんの賛同をお願いして、討論いたします。

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。

まず最初に、陳情第9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の起立を求めます。

(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13号、陳情第1号、第3号ないし第6号、第8号、第10号、第11号について、一括採決いたします。

議案については可決、陳情については継続審査とすることに賛成の方の起立を求めます。

(賛成者起立)

委員長

起立多数。

よって、議案は可決、陳情は継続審査と決しました。

本日はこれをもって散会いたします。