議 長	副議長	局 長	次 長	調査係長	調査係

COOLS	
H	P

建設常任委員会 会議録			
日 時	平成 19 年 3 月 8 日 (木)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 3 5 分
場 所	第 3 委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	佐藤委員長、武井副委員長、森井、前田、新谷、松本、久末、 齊藤（陽）各委員		
説明員	水道局長、建設部長 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: center;">書 記</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

ただいまから、委員会を開きます。

本日の会議録署名員に、松本委員、斉藤陽一良委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、理事者から報告の申出がありますので、これを許します。

「駅前第3ビル再開発の進ちょく状況について」

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

平成 18 年第 4 回定例会の建設常任委員会で報告いたしました以降の状況について、報告させていただきます。

昨年 11 月 7 日に開催された小樽駅前第 3 ビル周辺地区再開発準備会の臨時総会において、大成建設株式会社を特定業務代行者に決定する承認が行われたことにより、昨年 12 月 28 日に、準備会と大成建設株式会社との間で特定業務代行委託基本契約の締結をいたしました。

また、昨年 11 月 17 日に、北海道知事に市街地再開発組合設立認可申請を行っておりましたが、本年 1 月 16 日に認可、1 月 23 日には認可報告がなされたところであります。この認可を受けたことにより、2 月 2 日に組合設立総会を開催し、正式に小樽駅前第 3 ビル周辺地区市街地再開発組合が設立されたところであり、再開発組合では現在、権利変換の認可手続を進めており、3 月末までに認可を得る予定であります。

一方、工事関係では、昨年 12 月 20 日に基本設計が完了したことにより、特定業務代行者は権利者、保留床取得者などと協議を行いながら実施設計を進めているところであり、この協議、実施設計の進ちょく状況に合わせて、景観条例に基づく届出、建築確認申請などの事務手続を行い、6 月下旬に解体工事、9 月上旬に本体工事に着手する予定であります。完成は、現在のところ、平成 21 年 3 月を目指すこととしております。

委員長

「旧国鉄手宮線跡地の取得について」

「手宮・北運河地区活性化構想に対する取組について」

「中心市街地活性化基本計画策定の取組について」

(建設)まちづくり推進課長

初めに、旧国鉄手宮線跡地の取得について報告いたします。

図面を配布しておりますので、あわせてごらんください。

旧国鉄手宮線は、本市の歴史的遺産であるとともに、その位置的特性により、まちづくりに貢献し得る市民の貴重な財産として、公共、公益的な活用を図るべきとのことから、平成 13 年度に中央通から市道於古発川通線までの約 510 メートルの区間について、JR 北海道から取得し、オープンスペースとして整備したところであります。残る旧手宮線跡地のうち、中央通から旧交通記念館までの区間については、その処理が本市と JR 北海道との懸案であることや、今後のまちづくりにとって重要であることから、今年度取得することで、この間 JR 北海道と協議を進めてまいりました。取得に当たっては、小樽市土地開発公社が先行取得するものとし、今後速やかに JR 北海道と売買契約を締結する予定となっております。

契約内容については、取得面積は 1 万 5,218.31 平方メートル、取得価格は 1 億 7,900 万円であります。

また、取得した部分の活用につきましては、今後、市民の方々などから御意見をお聞きしながら検討してまいりたいと考えております。

引き続き、手宮・北運河地区活性化構想に対する取組について報告いたします。

手宮・北運河地区の活性化に向けて、その方向性を検討するため、平成 17 年 12 月に庁内検討会議を設置し、また平成 18 年 3 月から 4 回にわたって手宮地区の有志の方々との懇談会を開催し、意見を聴取してまいりました。その

中での議論では、これまで小樽運河や運河公園等の整備がなされ、また、地域には旧日本郵船株式会社小樽支店や石づくり倉庫など、多くの歴史的資源があるにもかかわらず、それらが地域の活性化に十分に生かされていないことが確認され、今後はそういった地域資源をつなぎ、活用することで、地域の活性化を図るべきとの方向性が出されました。現在、取りまとめ作業を行っておりますが、今後これらの検討結果を踏まえ、活性化に対する取組を行ってまいりたいと考えております。

引き続き、中心市街地活性化基本計画の策定の取組について報告いたします。

本市におきましては、平成 11 年に「街なか活性化計画」を策定し、計画に掲げた 52 の事業のうち、駅前中央通の拡幅、稲北地区の再開発、市道本通線の整備などの市街地の整備や、都通り商店街、花園銀座商店街の商店街活性化事業など、約 70 パーセントの事業に取り組み、まちのにぎわいづくりを進めてまいりました。現在、駅前第 3 ビルでは、先日、再開発組合の認可がなされ、平成 21 年 3 月の工事しゅん工を目指して準備が進められており、旧丸井今井小樽店は閉店後、サンモール・ネオとして再生しましたが、建物全体の活用に向けて事業推進を図る必要があることなど、中心市街地の活性化は緊急の課題であります。

国におきましては、昨年、いわゆるまちづくり三法のうち、都市計画法と中心市街地活性化法の改正を行い、中心市街地の活性化に向けたさまざまな施策の充実を行いました。本市におきましても、今申し上げた諸課題の解決のため、中心市街地の活性化の計画を全面的に見直し、新たに中心市街地活性化基本計画の策定を平成 19 年度中に行なってまいりたいと考えております。計画の策定に当たっては、2 月 26 日に小樽商工会議所と小樽駅前ビル株式会社が中心となって設立された中心市街地活性化協議会等から意見を聞き、市民のまちづくりに対する思いを最大限反映させて策定してまいりたいと考えております。

委員長

「小樽市中高層建築物の建築に関する指導要綱に基づく届出の公開について」

(建設) 建築指導課長

小樽市中高層建築物の建築に関する指導要綱に基づく届出の公開について報告いたします。

小樽市では、平成 4 年 4 月 1 日より、中高層建築物の建築に係る建築計画の事前公開及び紛争の調整について必要な事項を定めた小樽市中高層建築物の建築に関する指導要綱に基づき、建築主と近隣住民との間で生ずる紛争の防止に努めております。本要綱では、対象建築物の敷地境界線から、その高さの 2 倍の水平距離の範囲内にある土地又は建築物について権利を有する方及びその範囲内に居住する方を近隣住民と定義しており、建築主はこれらの近隣住民に対して、中高層建築物の建築に係る建築計画を表示した標識を設置し、当該対象建築物の用途、規模等を周知することとなっております。

しかし、土地又は建築物に権利を有する方が、必ずしもその範囲内に居住しているとは限らないため、現地に標識を設置するだけでは、すべての近隣住民に対して周知が行き届かない場合も考えられます。したがって、平成 19 年 4 月 1 日より、計画概要の一部を建築指導課窓口及び小樽市ホームページにて閲覧できるようにし、広く周知を図られるよう努めてまいりたいと考えております。

委員長

「平成 19 年度臨時市道整備事業について」

(建設) 庶務課長

平成 19 年度臨時市道整備事業の概要につきまして説明いたします。

平成 19 年度の予算につきましては、3 億円を計上し、そのうち 1 億円をゼロ市債として本年 3 月中に発注する予定であります。お手元に配布しました臨時市道整備事業の内訳でございますが、老朽化が著しい道路及び排水施設の整備、通学路及び生活関連道路の未整備区間の解消など、地域要望、緊急性や事業効果を判断し、25 路線を選定したものです。

25 路線の内訳についてですが、7 路線がゼロ市債、18 路線が通常分であり、工種別では、道路改良工事が 18 路線、側溝整備が 7 路線となっております。

なお、これらの計画路線につきましては、今後の子細な調査等により変更になる可能性もあり、弾力的に執行してまいりたいと考えております。

委員長

「平成 19 年第 1 回石狩西部広域水道企業団議会定例会について」

(水道) 総務課長

水道局から、石狩西部広域水道企業団議会の開催内容について報告いたします。

本年 2 月 2 日に、平成 19 年第 1 回石狩西部広域水道企業団議会定例会が開催されました。議案といたしましては、専決処分、平成 19 年度同企業団水道用水供給事業会計予算案の 2 件でありました。

初めに、資料の 1 ページから 4 ページの専決処分の北海道市町村総合事務組合規約の一部改正につきましては、第 9 条第 1 項に「組合に収入役を置かないことができる。」とただし書で加えるものであります。

次に、5 ページから 7 ページの平成 19 年度予算についてですが、平成 19 年度の業務内容といたしましては、水道広域化施設整備事業として、送水管 1,904 メートルを布設するほか、送水管布設予定箇所の測量及び実施設計等であります。

また、水道水源開発施設整備事業として、北海道と共同施工します当別ダムの建設費の一部を負担するものであります。

次に、予算状況につきましては、資本的収入といたしまして 50 億 368 万円を計上し、その内訳は企業債、出資金、国庫補助金、構成団体負担金などであります。

また、資本的支出につきましては、48 億 7,786 万円を計上し、その内訳は建設改良費と企業債償還金であります。以上の議案について、原案どおり開催日当日に可決がなされたところであります。

委員長

次に、本定例会に付託された案件について順次説明願います。

「議案第 39 号小樽市建築基準法施行条例の一部を改正する条例案」

(建設) 建築指導課長

議案第 39 号小樽市建築基準法施行条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

今回の条例改正は、関係法令の改正に伴う施設名の変更及び規制対象となる施設の範囲の拡大を行っております。

具体的な改正部分についてですが、まず条例第 18 条第 1 項におきまして、学校教育法の改正に伴う盲学校、ろう学校又は養護学校を特別支援学校に改めております。

次に、条例第 56 条の 4 第 4 項における利用者の用に供する廊下に手すりを設置しなければならない施設について、身体障害者福祉法の改正に伴い、身体障害者更生援護施設を身体障害者社会参加支援施設に改め、また、障害者自立支援法の施行に伴い、対象となる施設に障害者支援施設、地域活動センター、福祉ホーム及び障害福祉サービス事業の用に供する施設を追加しております。

なお、条例の施行は平成 19 年 4 月 1 日を予定しております。

委員長

「議案第 42 号市道路線の認定について」

「議案第 43 号市道路線の変更について」

(建設) 用地管理課長

議案第 42 号市道路線の認定について説明いたします。

今回、議案として提出した 13 路線につきましては、開発行為に伴い、小樽市に帰属され管理していたもので、住

宅もおおむね張りつきましたので、市道として認定するものであります。

一覧表をごらんいただきたいと思います。

図面番号ナンバー 1 の路線名、市道塩谷 2 丁目団地線を一例として説明いたします。

起点は塩谷 2 丁目 32 番 17 地先で、終点が塩谷 2 丁目 32 番 21 地先の実延長が 261.80 メートルで幅員が 6 メートルから 18.45 メートルであります。以降の 12 路線につきましては、資料において同様に記載しておりますので、ごらんいただきたいと思います。

次に、議案第 43 号の路線変更における説明であります。

図面番号ナンバー 12 で、路線名、市道桂岡 1 号幹線であります。開発行為に伴い、小樽市に帰属され管理していたもので、住宅もおおむね張りつきましたので、路線延長の追加を行うものであります。

このたびの認定路線及び路線の変更に伴う予定延長は、2,696.95 メートルであります。これにより、認定、変更予定分を含めると、市道認定路線は 1,508 路線となり、路線延長が 578.6 キロメートルとなるものであります。

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、平成会、民主党・市民連合の順といたします。

新谷委員

駅前第 3 ビル再開発について

初めに、駅前第 3 ビルの再開発について若干伺います。

市に入る補償金なのですが、聞くたびに上がっているのですが、これはどういう理由によるものなのか。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

補償金が聞くたびに上がっているということですが、上がっているわけではなくて、プールに関する補償金という御質問の中で、プールの部分でこのぐらいになりますと話をさせてもらっていた経緯があります。第 3 ビルの中には、プールのほかに公共広場とか、あるいは地下の一部店舗に貸した部分とか、その他施設がありますので、それらを合わせますと、今回、提示をさせていただいております金額になるということで、中間の過程でなかなか確定した額は申し上げられませんでしたけれども、トータルの話はそういうことで答えさせていただいておりました。

新谷委員

だんだんはっきりしてきたと思うのですが、前に聞いたときには、12 月のときには 7 億七、八千万円ということ聞いていたものですから、なぜなのかというふうに思ったわけです。事業概要書を見ているのですが、権利床として、店舗、住宅とあるのですが、店舗の中にホテルが入っているわけではないですよね。用途として、店舗、ホテル・スパ、住宅、駐車場(1)、駐車場(2)と書いているのですが、このホテルの部分がないので、どのぐらいになるのかと思ったのですが。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

特定業務代行者の募集要領に、資料としてついておりました事業概要書ですが、ここで言われているのはあくまでも権利床ということで、現在、権利を持たれている方がどのぐらいの権利変換の中で床をもらえるのかということを示しているものであります。今お話がありましたホテルの部分については、権利床ということではなくて、新たなディベロッパーが床を持つということなものですから、この記載の中には、ホテルは権利床ではないので、出てこない形になります。そういう意味で、ホテルについては幾らぐらいになるのかという御質問であれば、これについては、新たなホテルをつくるということで、この募集に応募する特定業務代行者が、募集要領

についている図面に基づいて、新たにまた別な形で積算をして金額を出すという形になると思っております。

新谷委員

でも、この事業概要書は昨年の 10 月時点ですよ。それで、そのときは株式会社エストラストが持っていたのではないですか。大和ハウス工業株式会社に権利が移ったというのは、今年の 1 月だと聞いているのですけれども、何か変ではないかと思うのです。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

エストラストが所有していた国際ホテルの権利が、大和ハウスが分譲住宅を今回建設するということで計画に当初から入ったわけで、あくまでもホテルの権利がホテルに移ったのではなくて、ホテルの権利が住宅の方に移ったということで、今、計画されているホテルは、新たにホテルを誘致したという形でございます。

新谷委員

いや、なかなか理解できないのです。先ほども言いましたように、このときはエストラストが持っていたわけだから、それがどうなったのかと疑問に思ったわけです。それで、これから正式に権利変換の計画認可ということで、事業がだんだん進んでいくわけなのですから、地元の企業で、特定業務代行者と J V を組めそうなどころはあるのですか。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

特定業務代行者の募集要領の中に地元の企業と J V を組むということで条件がつけられておりますので、特定業務代行者の方では、今、総体事業費の確定をするとともに、それに合わせた形で市内の業者といろいろ協議をしているというふうに聞いておりますので、事業が確定しましたら、当然、市内業者の組む相手が示されると思っております。

新谷委員

この特定業務代行者を募集したわけですから、どのように行いましたか。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

特定業務代行者の決定につきましては、募集要領に基づきまして、建設新聞に募集広告を出しまして、そこで特定業務代行者に応募できる条件が要領の中にありますので、その要領に基づいて合致したところが応募してくることになりますけれども、その応募に基づきまして説明会を開催し、そして応募したところについては、準備会の方で特定業務代行者の選考委員会を設け、そこで中身を審査して、最終的には準備会の総会の中で決定をしたという流れになっております。

新谷委員

その特定業務代行者募集のお知らせを建設新聞でしたということですね。建設新聞はそういう関係業者の方々には皆さん読んでいるからわかるかもしれないのですけれども、そして仕事をする企業が総合評定値 1,650 点以上の企業ということで、超ゼネコンということなのですから、それにしてもこれに関連した仕事で、もう少し広範囲に知らせてほしかったという声が寄せられているのです。しかも説明会が 10 月 11 日ということで、建設新聞は 10 月 6 日に出ているのですから。時間が短かったのと、それから募集の仕方がちょっと狭すぎたのではないのかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

準備会の方では、この特定業務代行者を募集するに当たりまして、再開発事業に対して経験のあるところと一般業務代行ということで、コンサルタントと契約をしております。コンサルタントの知識をかりまして、準備会としては、一般的に言って特定業務代行者の募集というのはこういうふうにするものだというので、アドバイスを受けながらやってきたところですので、通常こういう再開発工事等のあった場合には、委員からお話がありましたように、建設新聞というのはこの業界にとっては非常に重要な情報源だというふうに思っておりますので、その中で

周知を図るとというのがベストであろうという助言の下で行ったものです。

新谷委員

それから、改めて聞きますけれども、補償金、それから市の補助金、国の地域住宅交付金、これらについてそれぞれ教えてください。

(建設) まちづくり推進室小紙主幹

補助金につきましては、平成 19 年度、20 年度の 2 年にわたる事業でございますので、2 年分で答えたいと思いますけれども、補助金自体は総額 12 億 4,230 万円ですが、これにつきましては、地域住宅交付金事業を採用していますので、45 パーセントが国から交付金として交付されるということで、国の分としましては 5 億 5,900 万円、残る市の実質的な負担分としましては 6 億 8,330 万円、さらに先導型緊急促進再開発事業という制度も使っておりますので、この事業につきましては、国が組合の方に直接補助金を支出するというので、市が間に入っているわけではありませんが、組合としては今この補助金を 7,000 万円ほど要望しておりますので、すべて合わせますと 13 億 1,230 万円という形になるかと思っております。

新谷委員

補償金が 7 億 9,950 万円ですから、差引き 1 億 1,620 万円、それが一般会計に入る、一般財源になるということですね。このうち、この前の予算特別委員会でも言いましたけれども、室内水泳プールの一括償還金 6,320 万円もあります。このほかに、差し引きしますと 5,000 万円ほどあるのですけれども、私はこの再開発というのは、前から言っているのですけれども、どうも市民の意見、意思、要望、プールを残してほしいという、そういう要望を踏みにじって、大きな企業がもうける、そういうための再開発になっていると思うのです。結果としてですよ。いろいろ中心部に人を呼ぶとか、中心市街地の活性化ということを言いますが、そして素案があるわけですから、例えば小樽室内水泳プールの存続を求める会の方々からは、いつか高島小学校温水プールを我慢してでも、新しいプールをつくってほしいという声もあるのです。そうすると、1 億 1,620 万円という補償金と補助金の差額もあるわけですから、これを頭金にしてできないことはない。もう何度も同じことを言いますが、こういうような市民を犠牲にするような再開発は認められない、私は本当にそう思います。最初は、市長の方も、プールの早期建設を次の新総合計画に入れるなどと言っていましたけれども、だんだん今の時点で後退しているのです。まちづくりとして、この室内水泳プールを利便性のよいところにつくっていくということはやはり頑張っていたきたいというふうに思うのです。

予算特別委員会でも言いましたけれども、市の土地があります。旧東山中学校のグラウンド、あそこは今、中央バスの循環線も走るということで、交通の便もよくなるので、そういうことを頭に入れて、ぜひ次の計画を立てるときには、まちづくりとしてそういうものを入れてもらいたい、そういう強い要望をしていただきたいというふうに思うのですけれども、いかがですか。

(建設) まちづくり推進室長

いろいろとプールの問題につきましては、この開発を進める中で、私どもも教育委員会と建設部長の方からプールの存続を求める方たちと、この再開発を進めていきたいということで話をさせていただいたという経緯もございます。

また、新たなプールのことにつきましては、市長も代表質問の中で答弁しておりますが、今、新谷委員がおっしゃったように、まず場所をどうするかということも含めながら、総合計画の中で検討していく課題だというふうに答弁申し上げておりますので、我々といたしましても、その場所を含めて今後どういうふうに考えていくのか、検討していきたいと考えております。

新谷委員

ぜひ頑張っていたきたいと思っております。しつこく言いますが、都市計画マスタープランをつくるときに、

中学生からいろいろな意見を募集したときに、やはりスポーツ施設を望む声が強いわけですから、そういう立場でもぜひ次の計画に早く入れていただくように頑張っていたきたいというふうに思います。

カラオケボックスの点検について

次に、今、問題になっておりますカラオケボックスの問題について聞きます。

兵庫県宝塚市のカラオケボックスの火災の事件を受けて小樽市も調査をしております、それが新聞にも出ておりました。消防の方で調査をしたところ、3件が法令違反だったということでしたけれども、建築基準の立場としてはどんな項目で調査をして、その結果どうだったのか知らせてください。

(建設) 建築指導課長

カラオケボックスの緊急点検についてですが、建築指導課も国土交通省からの指示がありまして、小樽市内6店のカラオケボックスについて点検を行っております。

点検の内容についてですが、基本的には建築基準法に適合しているかどうかという点検なのですが、その中で特に防火及び避難に関する規定、これらについて重点的に点検を行ったということでありまして。具体的には、排煙設備の設置ですとか、非常用照明装置の設置、それから避難経路の確保、あと防火区画などについて建築基準法に適合しているかどうかを確認しました。

点検結果については、先ほど申し上げました6件のうち、2件で建築基準法違反が認められました。具体的な内容については、非常用照明設備の不備並びに防火区画に必要な防火扉の不備ということになっております。

新谷委員

自治体に届出のある店のほかに、外観からカラオケ店と判断した店も対象とするということですが、そういう店はなかったですか。

(建設) 建築指導課長

今回の点検の対象となっている部分では、届出という意味では1件、本来、建築基準法に基づく用途変更の届出が必要な物件がございましたが、それが出ていない物件、これはこちらの方でも把握できましたので、それを1件調査をしております。

それ以外で、外観でというお話ですが、そういったカラオケボックスについては、確認しておりません。

新谷委員

先ほど消防の方に聞いたのですけれども、消防の立場として、検査の対象の店というのは、防火管理者を置かなければならない店は、カラオケボックス以外も含めて1,145軒あるそうです。9パーセントが未選任ということで聞いていたのですけれども、建築基準法では、その火災に関して、定期調査をしなければならないと思うのですけれども、その実態が、きちんと報告されているのかどうか、それらはどうでしょうか。

(建設) 建築指導課長

ただいまの御質問ですが、建築基準法では、一定規模以上の建築物及び機械換気設備などの建築設備について、特定行政庁が条例で指定するものについて定期的に点検を行い、その結果について報告するよう義務づけられております。定期報告の対象となる件数なのですが、平成18年度におきましては331件、そのうち今日現在、報告が出されているものが251件ということで、約76パーセントの提出となっております。

新谷委員

それで、残りは出せない理由とかはあるのですか。

(建設) 建築指導課長

出せないという理由があるかどうかというのは押さえておりませんが、出ていない物件につきましては、こちらの方から一件一件催告状を送付いたしまして、提出を求めています。

新谷委員

くれぐれも安全のために早く出していただいて、対策を講じていただきたいと思います。

除排雪について

次に、除排雪の問題について伺います。

今年是非常に雪が少なく、市民も助かりました。昨年度は私たちも非常にたくさんの苦情を受けましたけれども、今年の苦情件数はどうだったのでしょうか。

(建設) 雪対策課長

今年の苦情件数でございますけれども、3月5日現在で苦情、要望等がトータルで、795件になっております。

新谷委員

そうしたら、昨年度の3分の1以下というふうになると思うのですが、路線によっては、昨年度よりずっと雪が少ないのに、ずいぶん除雪が悪いというような声も聞いたところもありました。特に、身近なところで言いますと、学校の周辺は昨年度よりもよくなかったのです。学校周辺の道路というのは、どんな基準で除雪に当たっているのでしょうか。

(建設) 雪対策課長

学校周辺の道路の除雪基準ということですが、当初は教育委員会の方から通学路という部分で要請が来ております。通学路はシーズン中、3学期の始業式前におきましては排雪して歩道をあけるとか、そういう部分で行っております。

また、通常の管理ですが、通常の除雪、また、わだち等の路面整正などを行っているところです。

新谷委員

教育委員会とは定期的に懇談を設けているということでしたね。その中で出てこなかったのかというふうに思うのですが、本当に道路が狭くて、よくなかったのです。あわせて、近辺の道路、今、路面整正の問題で出ましたけれども、わだちができて大変だったのです。それから、水がたまって川のようになって、その水の部分については、ステーションに言ったらすぐ来て対応してくれましたけれども、あまりいつも言うのも悪いかと思って我慢をして何日も言わなかったのですが、もうなにせひどいわだちなのです。それで、さっぱり直してもらえなくて、ついに我慢しきれずに連絡をしたということなのだと思いますが、路面整正というのはどんな基準で行っているのでしょうか。

(建設) 雪対策課長

路面整正の基準ですが、通常の走行が困難になり、15センチメートル以上のわだちができた状況で作業に取りかかっております。

新谷委員

これは、ステーションが勝手に出るのではないのでしょうか。

(建設) 雪対策課長

通常の路面の管理はステーションで行っておりますが、路面整正につきましては、協議事項となっております、ステーションの業務担当員と協議しながら作業を実施しています。

新谷委員

そうすると、そのためにはパトロールをきちんとしなければいけないのではないかとこのように思うのですが、では今年その路面整正というのは、協議するというのですけれども、どんなふうにしてやったのでしょうか。

(建設) 雪対策課長

協議の状況ですが、ステーションの業務主任から各道路の状況を聞いた中で、雪対策課の業務担当員に連

絡が行き、また市の方のパトロールもした中で、その状況を確認し、作業の実施というところで行っております。

新谷委員

パトロールしていないとは言いませんけれども、そのパトロールがどういう見方でやっているのかということもいつも疑問に思うわけです。市でも同じようにパトロールしているわけですが、一日の回る範囲というのは非常に限られているわけです。延長距離に対して、いったいどのぐらいの割合で回っているのか、この辺はどうですか。

(建設)雪対策課長

第1ステーションから第6ステーションまであり、そのステーションの受け持っている除雪延長も、種々となっております。ここで申しますのは、2月の平均で、市のパトロール車がどの程度走っているかという状況について話していきたいと思います。第1ステーションは、車道の除雪延長99キロメートルに対して、91キロメートル。第2ステーションは、除雪延長73キロメートルに対して、40キロメートル。第3ステーションは、除雪延長106キロメートルに対して、62キロメートル。第4ステーションは、除雪延長71キロメートルに対して、70キロメートル。第5ステーションは、除雪延長59キロメートルに対して、53キロメートル。第6ステーションは、除雪延長62キロメートルに対して、62キロメートルというような状態です。

新谷委員

今の数字を示していただきまして、ああ、なるほど、そういうことなのかということで、わかりました。延長距離が長いということは、やはり十分に見て回れないということが明らかになったのではないかと思うのです。それで、この辺をどう解決するかということが、今後の問題になると思うのですが、この辺はどういうふうに考えていますか。

(建設)雪対策課長

あくまでも市のパトロールの部分とステーションの業者のパトロールの部分で区分けしておりまして、ステーションのパトロール車につきましては、その日のエリアのすべての路線の状況確認、また雪山の状況、わだちの状況の確認をするという部分でパトロールしています。また、市のパトロールですが、すべてを見るということではなくて、除雪後の状況、排雪に関しては雪山の状況、そういう部分におきましては、すべてを回るという状況は考えておらず、主要な道路の確認と協議事項の確認、苦情処理ということですので、先ほど数字で示しましたけれども、これがすべてというわけではないと考えています。

新谷委員

けれども、民間に委託してからサービスがよくなります、除雪がよくなりますというのは、ずっと聞いてきたことです。だから、市と民間が違うということで、民間パトロールと違うということで責任を転嫁することは、だめなことです。やはりいくら民間に頼んで委託していたって、市の責任があるわけですから、やはりその辺はきちんと協力するなりして、しっかりと見ていただきたいと思うのです。どこを見ていつているのかわからない、それでも我慢して、ようやっと来てもらう、こういう状態はやはり改善していただきたいと思うのです。なかなか市民の方は言えないものなのです。我慢して我慢して我慢しきれなくて、私たちに言ってきたり、あるいはステーションに言ってきたりということがあろうと思うので、その辺は十分に考えていただきたいと思います。

次に、これも私の家の近くなのですけれども、スーパーで駐車場を確保するために歩道に雪を高く積み上げている。そこにまた、ステーションの方で雪をためるものですから、歩道が埋まってしまって、非常に高く積み上がっている。それで、その歩道というのは通学路でもあり、また買物客が通るところなのですけれども、道がふさがってしまって、子供たちがその雪山の上を歩いている。非常に危ないのです。こういうところもぜひ改善していただきたいと思うのですけれども、この歩道が第3種の歩道だということで、ここに積み上げたということなのですから、機械的に第3種だからということではなくて、実態をきちんと見て、子供や買物客の安全が確保できるの

か、その辺をきちんと見た上でやったことなのか、その辺はいかがですか。

(建設) 雪対策課長

市道朝里東 10 号線の部分だと思うのですが、この部分につきましては、歩道の第 3 種ということで、通常であれば除雪をしないという路線でございます。また、第 3 種のところということで、排雪時に歩道の雪をかき出して除雪する部分でございます。あと、その雪山が高くなり危ない状況についてですけれども、交差点ですので、市の方で雪を積んだということもあります。これにつきましては、通学路周辺、学校があるという中で、今後、見直しとどうか、ほかに山をつくる場所がないのか検討していきたいと考えております。

新谷委員

そうですね。そういう点でもぜひ安全を守っていただきたいと思うのですけれども、こういうところはここだけではなくて、ほかにもあると思うのです。ですから、この歩道の第 3 種とか、あるいは車道の格付は、大分昔に決めたときから状況が変わっております。店がたくさんできて、通行客が多くなったとか、それから車両が増えたとか、そういう点で見直すべきものは見直していくべきだというふうに思うのですけれども、この点についてはいかがでしょうか。

(建設) 雪対策課長

ここ数年、除排雪の路線の格付については、変更しておりません。また、新たに追加される部分につきましては、何年か前に行っています。このような状況の中で、新たに道路整備が行われたところなど、今後見直しが必要とされる部分については、今後検討をしっかりとという部分もございます。また、通学路の除雪に関してのところですが、この辺を踏まえて教育部の方と打ち合わせを行っていききたいと考えております。

新谷委員

この問題の最後なのですけれども、平成 19 年度の概算の予算で、除排雪の予算が 970 万円ほど増額になっております。この理由を知らせてください。

(建設) 雪対策課長

平成 18 年度と比べますと、970 万円ほど増額になっております。この部分ですけれども、平成 19 年度から市の直営排雪班を廃止することを考えておりますが、排雪補助に伴いまして、直営班が行っていた排雪作業を委託業者が行わなければならない部分がございます。そういう部分で増額になっております。

新谷委員

そうすると、すべて民間委託というふうになると思うのですけれども、これでサービスが後退しないのか、車両や人員の確保はきちんとできるのか、市民にとってこのサービスが後退しないように、そういう手だてはしっかりと打てるのでしょうか。

(建設) 雪対策課長

サービスの確保という部分でございますけれども、直営班が廃止になったことに伴いまして、直営班が行っていた排雪量が民間に移ります。その中で、来年度につきましては、地域総合除雪の除雪業者の登録、また新たに J V の構成要件を示した中で、その分の増量になった排雪量を見込んだ中で、J V の結成をしていただくこととなります。そういう中におきましては、サービスの低下ということにはならないと考えております。

新谷委員

これですべて民間委託というふうになっていくわけですけれども、私たちはこの民間委託がすべていいというふうに思っていないのですけれども、ぜひサービスが後退しないように、そして市がしっかりとチェックしていくようにしていただきたいと思っております。市民の暮らしに不便をかけないようにやっていただきたいと要望して、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。

松本委員

手宮・北運河地域と中心市街地の計画策定の取組について

初めに、説明を受けました中から一、二点伺います。

旧手宮線跡地の取得価格が 1 億 7,900 万円でしたけれども、そもそもこれは何をしようということ取得をすることになるのですか。

(建設)まちづくり推進課長

旧手宮線跡地取得後の活用ということだと思いますけれども、平成 13 年度に整備をいたしましたところは、オープンスペースで散策路という形で整備をいたしましたけれども、手宮線全体については、当時からいろいろな議論があって、軌道系の話もありましたけれども、平成 13 年度に整備したときには、一応軌道系の要素を残しつつ散策路系で整備する、こういう結論の中で、現在の形になったところであります。今後の部分につきましても、基本的にはその当時の方向性を踏まえるということになりますけれども、具体的に 1,460 メートルという非常に長い区間でありまして、旧交通記念館の方と中央通の方とは、かなり周辺の状況も違うということでは、一つの性格を持ったものというのはなかなか難しいのかもしれないので、そういったことも含めて、今後その地域の実情とか、それからまちづくりに携わる方々なり、あるいは町会も含めた周辺の方々、そういった方々と意見交換など、いろいろなことをしながら方向性を定めていきたいと思っておりますので、具体的な整備形態については、これからの課題というふうに思っております。

松本委員

なぜこういうふうに聞いたかということ、観光振興室の方でも何か考えがあるのかと思って観光振興室に聞いたら、今は取得の段階だから、全然何も考えていませんというようなことなのです。それで、手宮・北運河地区活性化構想の取組や中心市街地活性化基本計画の策定の取組とか、これは建設常任委員会だからまちづくり推進課から説明を受けているのですけれども、こういう構想や取組の場合、手宮線も含めて、どういうメンバーで練っているのですか。

(建設)まちづくり推進課長

手宮・北運河地区の活性化構想の策定に当たっては、先ほど申し上げたように、町会からの推薦等を受けながら、地元の方々と 4 回ほどいろいろと協議をしたのと、庁内検討会議を設けましたので、その中でいろいろなアイデアとか考え方とか、そういったものを聴取して、一定の方向性で取りまとめようと思っております。

それから、中心市街地活性化の方は、新たに今回、商工会議所と小樽駅前ビルでつくりました法定の中心市街地活性化協議会ができて、その中に今の二つの団体に商店街とか、市民団体とか、それから学識経験者、そういった方々を加えた協議会ができたので、計画はこれからつくるのでございますけれども、その協議会から意見を伺うという中で市民の皆さんの御意見を反映していこうというふうに考えております。そういったことで、それぞれの目的に応じていろいろな協議会なり、庁内検討会議なり、そういったものを設けながら意見を聞く、そういう形で進めていきたいと思っております。

松本委員

庁内的には、企画政策室とか観光振興室とか、その目的によっていろいろ関係してくると思うのですが、庁内的な取組というのはどういうふうになっていますか。

(建設)まちづくり推進課長

中心市街地活性化の方では、本年 3 月 2 日に庁内の検討会議を立ち上げたのですが、企画政策室、財政部、経済

部、それから当然建設部も入りました。それから港湾部、市民部、福祉部と、中心市街地の活性化は全庁的な取組ということですので、そういった関係部署、もちろん課題によってはもっと多くの部署からも参加をいただくと思っていますけれども、当面はそういったところで観光の問題とか、それから商業の問題、それから建設部で担当しているまちづくりの問題あるいは市民生活の問題、そういったことを幅広く意見を伺うと、そういうことで庁内の体制は整えております。

松本委員

わかりました。

臨時市道整備事業について

次に、もう一つ、臨時市道整備事業ですけれども、ついに平成 19 年度から 3 億円台になりました。以前は 6 億円あったときもありましたけれども、今もう街路事業ですとか、道路新設事業とかというのは一切ありませんので、頼りにするのはこの臨時市道整備事業だけなのですが、それが今は 3 億円ですから、大体件数も大幅に減っているのですけれども、それだけに大変厳選をしなければならないと思いますけれども、通学路とか、緊急度とか、老朽度とか、先ほどいろいろ説明していましたが、そもそもこれは、どういうメンバーでだれが決めているのですか。

建設部次長

当然、ここに載っている件数だけではなく、毎年、今までの経緯の中で、道路管理者の方もパトロールをして道路状況を見たり、市民の方の要望等いろいろなものを含めた形で蓄積したデータというのがあります。その中では、現在、180 路線ほどピックアップをして、整備が必要ではないかという押さえはしております。この中で事業の必要性とか、それに伴う効果、そういうものを一定の評価をして、その中で建設部でその評価に基づいて判断して、ピックアップさせます。ですから、当然これ自体については、単年度だけでなく、ピックアップしている中に毎年追加されるものもありますし、終わる路線もありますけれども、これからずっと継続するという形で進めさせていきます。

松本委員

継続もあれば、新設もあるのでありますが、思わぬところで、こんなところがどうしてと思うようなところもあったり、地域の要望を聞いてやっているのだらうけれども、町会長に今度こういうところをやると言ったら、いや、そこよりこちらの方を要望しているのだけれどもという話もあったり、いろいろなのですが、やっていただくことに対しては大変ありがたいのですが、今までランクに入っていないようなところが急に新しく入ってみたり、何かすっきりしない決め方もあるのではないかという気持ちもするのですが、そういうことはどうですか。

建設部次長

地域の方というのは、やはり自分の周りの部分で見られておりますけれども、我々は全体的な目で判断しています。この部分も地域の方から要望等が来れば、現場の方で車の交通量がどのくらいあるかなど利用度を見て、費用対効果もございまして、同じレベルで同じ状況であっても、そういう使われ方というのは、我々全体的に、市内全域を、地域のそういうものを見た形で評価をする形になるものですから、地域の皆様の御意見がそのまま我々の方で反映するというにはならないと思いますけれども、そういうお話は当然我々も聞いた上で判断させていただきたいと思います。

建設部長

今、次長も説明しましたように、不公平にならないように市内を四つのブロックに分けて、その中で重要度を推しはかるということの一つの目的にしていますし、過去のデータもあくまでも現場主義ということをとっていますので、常に苦情なり要望があれば、現場を見て、一覧表にそのデータを入れて優先度を決めてやっていますので、

そういった意味では公平性はある程度保っていけるのではないかとこのように考えていますが、また、要望があれば、また現地をはかりながら判断をしていきたいというように思います。

松本委員

慎重に厳選していただきたいというふうに思います。

市営住宅について

住宅のことで伺います。

市内の市営住宅の状況は、相当な入居の倍率なのですね。今、募集をかけたら、平均倍率はどのくらいになっているのですか。

(建設) 建築住宅課長

今年度の状況を申し上げますと、19 年 1 月末現在で、中心部のエレベーターがある新しい住宅などは、1 件の募集に対して 100 倍を超えておりまして、一方で、塩谷などの郊外の住宅は、10 倍とか、数倍とか、場合によっては公募戸数に対しまして応募戸数が少なく、抽選なしで入っていただくというような状況もございます。

松本委員

どちらにしろ、何十倍はありますよね。なかなか入居できないと。それを緩和するために、いろいろ住宅行政を行っているわけですが、オタモイにしろ、若竹にしろ、住み替えが主体ですので、なかなかその解決には直接っていかないのではないかとこのように思いますけれども、その点はどうですか。

(建設) 建築住宅課長

市の方としましては、住み替えに関しましては、上の方の階に住まわれている方で、例えば身体的な理由とかで下の方に住み替えたいというところの申出を受ける中で、対応しておりますが、全体的な部分を言いますと、新規の住宅というものの建設が増えていませんので、なかなかそういう古い住宅等に入っている方の住み替えが進んでいないというような状況でございます。

松本委員

そういうことを解決するために、公共賃貸住宅ストック総合活用計画を平成 21 年度までやっているのですけれども、これの進ちょく状況はどういうふうになっていますか。

(建設) 建築住宅課長

ストック総合活用計画ですけれども、平成 17 年度に策定しまして、18 年度から 21 年度まで 4 年間という計画になっています。18 年度現在の進ちょく状況ですけれども、活用プログラムというのが大きく 4 項目ありまして、建替え事業、用途廃止事業、改善事業、それと事業主体変更とありまして、18 年度予定していますのはそのうちの二つ、建替え事業と改善事業で、建替え事業の方は予定どおり、オタモイ住宅の 2 号棟を 18 年度に工事を着手しまして、19 年度にしゅん工という予定で進めております。それから、改善事業も 3 項目ほど 18 年度に予定しております。最上 A 住宅のアスベストの除去工事、それから二つ目が稲穂改良住宅の階段室のアスベスト除去工事、それと祝津住宅の屋根改修工事を予定してまして、それぞれに 3 項目とも執行したところでございます。

松本委員

今、平成 18 年度の住宅事業の執行状況がありましたけれども、住宅管理公社委託料が 2,670 万円ほどありますけれども、19 年度にはこういうのはどういう形になりますか。

(建設) 建築住宅課長

住宅管理公社委託部分に関してということですが、平成 18 年度は予算ベースですと 2,670 万円で、財団法人北海道住宅管理公社に業務委託をしています。19 年度は指定管理者制度におきまして協定を結ぶわけですが、新年度予算で 8,400 万円ほどを予定しております。18 年度の住宅管理公社に委託していた管理の分にプラスする部分につきましては、大きくは修繕管理、退居修繕、それと設備類、高架タンクですとか、それからエレベ-

ター類の保守点検業務、それは今まで市で直接委託業者と契約を結んでいたのですけれども、それも指定管理者の条件に加えた形で 8,400 万円を計上しております。

松本委員

そうすると、平成 18 年度予算は 2,670 万円、19 年度は 8,400 万円となり、19 年度は修繕とかも全部入っているようだけれども、指定管理者制度になることによる直接的なメリットというのはどのぐらいになるのですか。

(建設) 建築住宅課長

指定管理者のメリットということですが、経費的な部分で申し上げますと、平成 18 年度の予算、それから 19 年度の予算、引き算しますと 173 万 7,000 円の減額になっております。8,000 万円オーダーの金額に対して、170 万円ということで、なかなか少ないということですが、もともと平成 16 年度に市の内部で機構改革をいたしまして、建設部も住宅課が建築課と一緒にしまして建築住宅課ということになりましたが、そこで大幅に管理業務を行っていた職員が減員になった部分を継承しているということです。それと、金額以外の部分では、当然、新しい指定管理者との協議の中でも、サービスの向上ということで、今までは窓口の開設を市の勤務時間と合わせる形でいたのですけれども、今度は土日も開設したり、一応夜間の開設等にも対応したり、あと直接指定管理者ということで判断権限を持つものですから、入居者の修繕依頼ですとか、いろいろなことに対して迅速に対応できるということが、指定管理者を導入するメリットと考えております。

松本委員

直接的には 137 万円、それに土日やサービスの向上がメリットとして見られるというようなことです。

あともう一つ、このストック総合活用計画で、もう一つの柱として、情報の充実強化ということで小樽住まいのセンターをつくるようなことを言っていましたけれども、それはどうなっていますか。

(建設) 建築住宅課長

平成 16 年度に策定いたしました住宅マスタープランの中で、(仮称)小樽住まいのセンターの設置の検討というのがあります。これは、住宅に関するいろいろなリフォームですとか、その他の相談を総合的に受ける組織を、考え方としては民間の組織を立ち上げて、そこで対応できないかということでプランに位置づけている。現在、それに対して、市の方が対応しているところは、そういう新しい組織が独立でできるかどうか調整しているところですが、民間の中で、現在、社団法人北海道建築設計事務所協会が建築相談調査会という部門を持ちまして、小樽にも支部があります。そこで実際に対応する場合は有料なのですが、電話や面談のみは無料で、そういう相談業務を請け負っているという情報を入手しております。あと行政の方としましては、建設部の建築指導課で相談指導係が建築、住宅等に関する相談及び指導についての業務を担って、日々相談を受けていますので、新しい組織を独立してつくるには、やはり人件費の問題とかも調整するのですけれども、今あります民間の事務所協会の組織と行政の部分が、うまく連携してこの住まいのセンター構想の役割が担えるかどうか研究しているところです。

松本委員

このストック総合活用計画なのですけれども、この中で平成 21 年度までということですが、用途廃止の部分が大部分あります。それで、その用途廃止ですけれども、もう募集もとめて入居者を入れない、あるいはもう皆さんが出ていく、いなくなるのを待っているみたいな部分もありますし、また建替えをするところもありますけれども、用途廃止したまま、あとどうするのかというのが何にもないわけです。21 年度まではないのはわかっている。その後も果たしてどうなるのか、用途廃止になって野ざらしになっているところはかなりあるのですけれども、そういうことは将来的にどうするという考えはありますか。

(建設) 建築住宅課長

用途廃止についてですけれども、平成 21 年度までのストック総合活用計画の中では、用途廃止は該当なしということで示しているのですけれども、活用計画の将来の用途廃止候補としまして、9 住宅を示しております。この住

宅は一部、御存じのとおり、退去した後、募集をかけず、政策空き家ということで平屋や長屋等が空いている状態ですけれども、最終的には住み替え等も進めながら、この後 22 年度以降にストック計画等を策定していく中で、こういった形でこの用途廃止等を進められるかというのを検討して示していきたいと考えております。

松本委員

そのまま置いてあっても、屋根の雪はおろさなければならぬし、草は刈らなければならぬし、結構費用はかかっているのですよね。それでも解体はしないと。解体するとかなりの費用がかかるから、壊すにも壊せないというようなこと。そうすると、そこに犬猫が入り込んだり、蛇が出たり、大変な悪環境を及ぼしているところもあるわけですけれども、早いところ何とかしていただきたいというのが地域要望なのです。例えば私のところだと桂岡の市営住宅ですけれども、道路を挟んで両側にあるわけですから、片方に集約したら、片方はもう全然要らなくなるわけです。それで、近所の人はもう大変な迷惑をしている。だから、早いところ何とかしてくれということで、市も予算がないから壊せないのだというふうには言っているのですけれども、それだったら売ってしまったらいいのではないかという話も出てくるわけです。あの辺が過疎化になるのです。人はいない、荒れる。もう過疎化になるので、売って、民間資本が入ってきて、何か建ててもらったり、有効利用してもらった方が、まちの活性化のためになるのだというような意見もありますけれども、壊さないのであれば売却をするとか、そういうことを検討したことはありますか。

(建設) 建築住宅課長

現在あります桂岡についての状況で申し上げますと、今の住宅を民間に売却して有効利用というのは、検討したことはありません。

松本委員

検討する気はありますか、ありませんか。

(建設) 建築住宅課長

委員の御指摘のとおりだと私も考えております。平成 18 年 10 月の段階で 31 軒の入居者の方々に今のまま住み続けたいかという意向調査等も行っていて、そうしますと大方の方が現地の住居に住み続けたいという回答もいただいたりしまして、そういう意向を受ける中で、それに対応したいと考えています。それから、解体や跡地利用は、当然大きな課題だと考えています。

松本委員

最後ですけれども、このストック総合活用計画における用途廃止部分に対する今後の総体的な考え方というのを、部長に伺います。

建設部長

今、用途廃止については、担当課長から申し上げましたが、その桂岡の例でいきますと、委員の御指摘のように、住環境が荒れているという状況もあって、昨年から入居者との移転についての協議も始まっておりますので、その中で当然夏の住環境もあれば、冬の環境も劣悪な状況にありますので、できるだけ早く入居住戸の集合ということ、また建物はどのような形の中で解体し、土地の利用ができるのか、それについては桂岡も含めて、他の 9 団地についても、総合的に考えていきたいというふうに考えます。

委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

斉藤(陽)委員

駅前第 1 ビルの市営住宅について

駅前第 1 ビルに市営住宅がありまして、この市営住宅にお住まいの方から、極端に水道が凍結しやすいと。スト

ーブが都市ガスのストーブのようなのですが、冬じゅうずっとそのストーブを消せない、つけっ放しにしなければならぬというぐらいに相当凍結しやすいようなのですが、こういった水道凍結について、何回か修理してもらっているらしいのですけれども、こういう事実については、建築住宅課で把握されていますでしょうか。

建設部長

実は、第 1 ビルの市営住宅の部分の給水管を改修したときに、廊下の天井に横引きをした住居がありまして、それに当然保温関係をしていますけれども、その部分がたぶん原因で、今、御指摘のような状況になるのではないかと思いますので、それをいま一度確認させていただきたいというふうに思います。いずれにしても、生活上必要な設備ですので、緊急に対応したいと思います。

斉藤（陽）委員

ストーブを冬じゅうずっとつけっ放しにするのはなかなか大変なことだということで、建物自体が相当老朽化というか、30 年もたっていますので、いろいろな部分で問題も出てきているのではないかと思います。関連して、この第 1 ビルというのは耐震化工事の予定はあるのでしょうか。

（建設）建築住宅課長

昭和 56 年以前に建設された建物ですので、耐震診断等を要する施設となっております。御存じのとおり、病院ですとか店舗、事務所等の区分所有のビルになっていまして、管理組合の中では、耐震についての話はまだ出ていないのが実情です。

斉藤（陽）委員

なるべく早くそういう対策を講じる必要性はあると思いますので、ぜひ検討していただきたいと思います。

置き雪対策について

次に、除排雪、特に置き雪対策について伺います。

もう何回も聞いているのですが、特に今、機材の部分で今日は聞きたいのですが、今の市の各ステーションで使用されている除排雪機材の主な種類とそれぞれの特性、用途等について、大まかで結構ですので知らせていただきたいと思います。

（建設）雪対策課長

各ステーションで配置の除排雪機材ということですが、機械で申し上げますと、モーターグレーダー、タイヤドーザー、ロータリー除雪車、この中には大型、小型がございます。あと、除雪トラックで除雪している部分もあります。あと、ステーションでは排雪時にダンプトラック 10 トン、4 トン。また、砂散布には、砂散布車を用意しております。

また、用途ですけれども、モーターグレーダー、タイヤドーザーにつきましては、降雪に伴った一時除雪、また路面整正に伴う路面処理。ロータリー除雪車は主に車道の拡幅作業、雪を積み上げていく作業、それと排雪に伴う積込み機械。小型のロータリーは歩道除雪などに使っております。あと、ダンプトラックにつきましては、排雪時の運搬車。除雪トラックについては、一時除雪。砂散布車については、当然砂散布の用途に使っております。

斉藤（陽）委員

置き雪に関して、いわゆる車道除雪の中でも、新雪の除雪、路面整正等、また拡幅除雪もありますけれども、その車道除雪の三つの分野について、モーターグレーダーというのとタイヤドーザーというのが主に使われると思うのですが、このタイヤドーザーの方のアタッチメントというものについて、説明をしていただきたいと思います。

（建設）雪対策課長

タイヤドーザーのアタッチメントということですが、これは汎用ドーザーということで、アタッチメントについては、プラウといいまして、V の字、逆 V の字形をしていて、雪をまず斜めにしたりしてかき分けて、運んでいくという部分なのです。

また、アタッチメント、もう一つバケットというものがございます。これにつきましては、雪を積み込む作業に使っております。

斉藤（陽）委員

置き雪に関して、問題は新雪の除雪であっても、路面整正であっても、モーターグレーダーやタイヤドーザーでかき分け除雪をして押しのけた余りの雪が路側に積み上がる。それで、住宅あるいは道路の交差部の間口に山になるということが、いわゆる置き雪ということで、これが非常に問題なわけですけれども、費用うんぬんは後から考えるとしまして、機材としてはどういうものを使うとその間口をあけられるのかという部分について、機材的な面から説明をいただきたいと思います。

（建設）雪対策課長

当然置き雪ですので、その雪を間口から処分すれば、置き雪の除去ということになります。その方法については、先ほど申しましたタイヤドーザーのバケットで積み上げてどこかに持っていき、また隣の雪山に載せる。もう一つにつきましては、小型のロータリー除雪車で、その雪を間口以外の部分に積み上げていく、そういう方法があるのではないかと考えられます。またもう一つは、以前も話しましたけれども、ダンプトラックによる運搬という方法がございます。

斉藤（陽）委員

今、タイヤドーザーのバケットを使って近くの雪を押す場所に持っていき、あるいは雪山のところに積む、それから小型のロータリーを使ってどこかに飛ばしてよける。それから、ダンプトラック等で積み込んで排雪をするという、三つの方法が説明されたのですが、一番小回りがきいて経費的に、わりと簡単といいますが、安上がりでできるというのは、このバケットで近くに運ぶというのが一番手っ取り早いのではないかとと思うのですが、この辺はどうでしょうか。

（建設）雪対策課長

この作業につきましては、雪山の状況、置き雪の状況、また場所、道路の幅員にもより、またはシーズン中ですと幅員も狭くなったり、雪山が高くなったりしている部分もございますので、一概に、費用の比較は難しい部分がありますが、当然運搬排雪につきましては、高いということ考えておりますけれども、あとの2つについては、費用の比較については難しいものと考えております。

斉藤（陽）委員

そうですね。今、この場で費用を計算するというのは難しいと思うのですが、ある程度バケットを使って近くに運ぶ。雪押しの場所とか、地域的に大規模なたい積場まで持っていくというのでなくても、各町内とか区域ごとにある程度雪をためるような場所というのはあちこちにありますので、そういったところに一時的に運んでおいて、本格的な排雪のときに処理するというようなことも技術的には考えられると思うのです。

一応そういうことを念頭に置いた上で、一つの提案なのですが、老若男女、どういった家でもみんな困っていることは困っているのですが、特にそういう置き雪があると手も足も出ないという、特定の対象になるような世帯が、ある程度限定できるのでないかと思います。例えば、社会福祉協議会のボランティア除雪に登録をしている世帯とか、あるいは75歳以上の高齢者のみの世帯とか、また身体に障害のある方のみの世帯とか、そういった方々のお宅の間口を事前に登録等をしておいて、そういったところについては間口の処理をしますよというようなやり方というのは、實際上、今は親せきとかそういった人が毎朝通って、置き雪があったら運ぶとかというような工夫をされていると思うのですが、その親せきが近くにいればいいのですけれども、毎朝その置き雪を片づけに親せきが来てくれる家ばかりではないですから、そういった部分でどうしてもやむを得ない、もう体が悪くて手も足も出ないというような家庭について、福祉部の方でこの社会福祉協議会のボランティア除雪の制度を設けている一方で、市が除雪をすると置き雪はそのままというのは、行政として整合性がとれない。片方は一生懸命除雪の活動をして

いながら、置き雪はそのままというのは、非常に不具合があるような感じがしまして、そういった特定の対象を限定した形の間口処理といたしますか、置き雪対策はやはり市で責任を持ってやるべきでないかというふうに思いますけれども、考え方としてどうでしょうか。

(建設)雪対策進課長

今おっしゃった独居老人、身障者、ボランティア登録等の関係の間口処理でございますけれども、これは以前から話があったかと思うのです。ただ、私ども建設部で除雪作業をする上では、あくまでも道路交通の確保を目的とした1次除雪という部分で現在やっております。また、こういう福祉的除雪につきましては、福祉部とも協議をしていかなければならないかと思っておりますけれども、市の方向性が見えない限りは、建設部の方では無理ではないかというふうに考えております。また、身障者、独居老人ということで市がやるという位置づけにつきましては、個人情報的な部分が外に出ていくものですから、非常に難しい部分があるかと思っております。

斉藤(陽)委員

以前どこのほかの都市で、玄関に何かリボンを縛りつけるとか、そういったことをすれば、これは個人情報とどうか、すぐほかの方の目に触れるという部分で、個人情報が外に出ると言われるかもしれませんが、市の除雪のステーションの中で業務に使う名簿やマップ、そういったものにプロットして落としておく。ここここは間口を処理するのだという、そういう業務的なものできちんと秘密を守るといいますが、それをオープンにするわけではないですから、個人情報うんぬんでできないという話ではないと思うのですけれどもどうですか。

建設部長

課長が話した部分で、説明が若干不足していたと思うのですけれども、当然そういったデータを実際に移すためには、業者の手をかりることになります。業者も一人個人にそういった情報が伝わるわけです。公務員でない方々に対して秘密保持というのは、なかなか困難だという意味でございます。

もっと大きな話になれば、そういう置き雪は弱者の方以外にも、例えば車持ちの若い人だって朝急ぐというようなことになれば、区分ができないわけですね。そういった意味では、特定の方よりも、公平な状態で置き雪をどうするかという議論の展開を図りたいということで、この間の予算特別委員会で御質問があったときに、来年度一定の条件の中で試行したいという答弁を申し上げた部分がそこにあると思っています。今はまず、こういった形の条件で試行するかについて、部内で協議をして、一定の条件を整えていますけれども、そういう形の中で、やはり公平さというのはあくまでも堅持したいというふうに思います。

斉藤(陽)委員

当然、公平な方がいい、老若男女だれでも困っているわけですから。ただ、そういうふうにやると、いわゆる予算がないといいますが、経費的に膨大になるからできないというふうに、前回言われたものですから、それでは対象を絞り込む検討をして、件数を少なくして絞った上でやった方が実効性といいますが、近道ではないかと。試行をして、どの程度、一般的にその間口処理というのが可能なか。全部できればそれが一番いいのです。ただ、全市そういうふうに全部処理すると、費用が膨大ですという話で、できませんと繰り返すことになるので、それであれば特定のどうしても手も足も出ない人のところにも氷などを置くわけですから、今はどうしようもないという現実があるわけですから、その本当に困っている部分だけでも処理しなければならないのではないかという、今、議論をしたのですけれども、どちらの方が実現の可能性があるということなのですか。

建設部長

今、そういった意味で皆さんがお困りの中で、当然その置き雪を処理するためには、今までどおりやれば、1億数千万円というばく大な費用がかかると過去に試算をした例として私も承知しております。とても今そういう財源はない。

それで、先ほど話しました試行の条件というのが、完全にまとめていませんけれども、四つあるだろうと思って

います。まず一つは、生活路線であること。又、生活道路の場合は、主に現在は積雪 15 センチメートルで出勤という除雪を、20 センチメートルに除雪水準を上げさせてもらって、5 センチメートル相当分が回数で減りますので、その部分を多くの作業をする置き雪の費用に充当するという。さらには、雪たい積場も近接していなければ、やはりダンプ排雪になりますと、もう膨大になりますから、そういった路線の近隣にたい積場があるという条件。もう一点は、町会の合意というのが必要だろうと思っています。それは除雪水準が上がりますし、作業時間も昼間になりますから、交通に支障が出ますので、そういった部分の主な 4 点がある程度クリアしながらやるという方向で考えていくべきかというふうに思っていますので、当然そうなりますと、特定の方ではなくて、全町会の方を対象とした置き雪対策ということが考えられるのではないかと考えています。ただ当然、いや、どうしても 15 センチメートルの除雪水準でやってほしいというふうに言われれば、これは費用的なもので御勘弁をという話になりますけれども、何とか御理解をいただく中で試行してみたいと思っていますので、よければ貸し出しダンプ制度も併用しながら、一時的に置いたところを貸しダンプで皆さんに使ってもらって、住民の方も負担をしてもらうというようなことでいけば、委員がおっしゃるような置き雪についても、解決する方向は見えるのではないかとことから話しました。

斉藤（陽）委員

今の案で、4 点の条件があったわけですが、生活道路であるという点はいいと思うのですが、たい積場所が本当に近くにあるかどうか。それから、15 センチメートルの出勤基準を 20 センチメートルに上げることが、実際そのメリット、デメリットがどういうふうに判断されるか。それからもう一点は、作業時間が延びて、交通渋滞といいますか、置き雪処理の作業自体が何か交通まひの原因のようになって、それもまた非常に困る話で、だからそういう全体的な処理をどうしてもするのか、それとも先ほどの特定の対象のところ絞っていくのかという、考え方ではないかと思うのですが、その特定のところで絞ると不公平感が出るから、市としてはだめだということですか。不公平感ということは合理的な説明ができる基準があって、こういう基準によって対象を絞っていますということが説明できればいいわけで、それは問題ないと思うのですが、それとももう一つの個人情報はどこかに漏れるというところの方が気になるのか、どちらなのでしょう。

建設部長

委員のおっしゃる両方だと思います。ではどの辺の方がそういった雪に対する弱者なのかという判定は、つきまですしょうか。例えば、若い母親と子供の母子家庭のとき、いや私はできますよと言う方もいれば、元気そうに見えるけれどもという話もあり、基準がないと思うのです。

一方、プライベートな情報という点では、民間業者にポイントを指示してやらせるという話になりますと、どういった条件なのかというのはすぐ先が見えてしまう話になりますので、いかがなものかと思います。だから、やはりどうせきちんとやるのであれば、置き雪の点では皆さん困っているという位置づけの方が、やはり市民の理解は得られるというふうに思います。

斉藤（陽）委員

それはわかりますけれども、ただ、それでいった場合に、非常にデメリット部分といいますか、除雪の基準が 15 センチメートルから 20 センチメートルになるとかという、そのデメリットと比較というふうになった場合にどうかというところに非常に不安があります。それでも置き雪をされない方がいいというふうな選択が、確かに試行的にそれでやってみる価値はあると思うのですが、ちょっと不安ですね、そこら辺がね。

建設部長

四つ目の状況として、住民が理解をするということは、まさにそこだと思っていますし、今、水準が 15 センチメートルが 20 センチメートルという話をしましたけれども、20 センチメートルに水準を上げるというような方向に他都市もなってきています。たしか土木現業所で、道路においても、10 センチメートルから 15 センチメートルに

上げているような状況がありますので、この 5 センチメートルの差がどこまで影響するかについては、やはりやってみなければわからないことがありますので、当然試行は何年もやるのではなくて、単年で考えていますので、ただ、それもどの路線でどのステーションでやるべきかについては、やはりこれから町会の方々と相談をしながら、御理解を得られたところで試してみたいと思っていますので、その辺は今すべて完ぺきな答えを出しながらやるということにはなりませんので、その辺は逆にお力添えをいただきたいと思います。

委員長

公明党の質疑を終結し、平成会に移します。

森井委員

市道認定と臨時市道整備事業について

まずは、市道認定のことで幾つか聞きたいのですが、市道認定をするというのは、市側の方でこれをしたいというふうに考えるのか又は市民側からの要望とか、どのような状況で市道認定をしているのか、その背景を改めて聞きたいのですけれども。

(建設) 用地管理課長

市道認定の考え方ということですが、今おっしゃるように、最終的には市の方が考えて提案しておりますが、初めに市民の要望がございます。そういった中で、私どもは認定基準と、そういったものを照合しまして合致したものと、それから開発許可道路を整備した中で、一定の総合的な判断をしながらやっておりますけれども、そのどちらがという考え方ではなくて、市道として必要な公共性とか、そういった総合的な判断の中で、順次限られた予算の中で整備が必要な部分から優先的に認定させていただいているということです。

森井委員

私は建設常任委員になって 2 年足らずですから、その前までどれほどの数が出てきたかわからないのですけれども、2 年の間にかなりの数で上がってきているように私自身は思っているのです。先ほどの除雪の話でいくと、100 パーセントではないにしても、大抵は第 3 種の道路になっていくのかと。今、すべてとは言いませんでしたが、市民要望のあった路線から認定基準に合致したものに関しては、市道認定していくというような話ですが、やはり市民の要望はそういう除雪を目的としたものもあるのではないかと。そういうふうに思っています。その要望とか、もし何かその認定をするときに、市民側からのアプローチでそういう思いとかがあるのか、どういう要望でそういうふうになっているのか、その点について聞かせてください。

(建設) 用地管理課長

どういった市民要望があるのかということですが、やはり今、御指摘のとおり、近年は、私も 2 年間用地管理課に在籍していますが、住民の方の高齢化がされてきて、維持・管理、除排雪を住民の方でやったときに、それが程度限界に来ているので、除排雪の希望というのが一つございます。それからやはり道路が老朽化してきているので、今まで自分たちである程度側溝とかをやっていましたが、最終的には認定されればそういう市の行政サービスを受けられる可能性が出てくるといった願いが非常に大きいということで承知しております。

森井委員

実際そういう要望の中で提出されていて、その期待にこたえられているのか、その点についての見解を聞きたいのですけれども。

(建設) 用地管理課長

こたえているかどうかということですが、市道認定の予定路線として受けている路線には、市民要望を受けた管理道路と開発許可道路があり、現在押さえているのが 195 か所、約 22 キロメートルあります。そういった中

で、どの路線を市道認定するかについては、即すべてを認定できればいいわけですがけれども、なかなか難しい問題があるわけです。相当古くからの道を使っていたいておりますので、やはり官民境界の確定など、所有者の関係や現況が変わっている部分などがあったり、また、認定に際した手続の費用が相当かかってきますので、こういった中で、できる部分から生活の幹線、それから地域の公共性などから順次進めていきたいというふうに考えております。

建設部次長

ちょっと補足になりますけれども、先ほどの市民の方の要望には、除雪や道路の整備などいろいろあるのですけれども、その中で当然市の方にとりましても、すぐできるかどうかというのは別な問題なものですから、その中で認定基準に合わないものであれば、認定ではなくて、管理道路となります。やはり地域住民の方の要望が来た中で、当然我々ができないというものも、将来的にはそれを解決していくには時間がかかるというようなものもあるものですから、地域の方と土地の帰属を受ける段階で覚書を結ばせてもらって、地域の住民の方の同意を得た形で現在進めさせていただいているわけです。

森井委員

なぜこのように話すかという、臨時市道整備事業も、先ほど話が出ていましたけれども、予算が減ってきている状況で、除雪費にも限りがあり、第3種路線に至っては、ほぼワンシーズンたっても除雪が入らないときもあり得るというようなところで、市道がどんどん長くなってきている。その怖さというものがあるのではないかと思っています。特に、古い道路もあるでしょうから、その道路もやはり直さなければいけないという部分の中で、私道だったりとか、また先ほど言った開発許可道路も、これだけ増えてくると、許容量をもうオーバーし始めているのではないかというふうに思っています。しかしながら、財政部に聞いたときには、いわゆる市道の距離が長くなるほどに、地方交付税が多く入ってくる。この金額は確定できないけれども、増えて上がってきているのは間違いのないのだというような話を聞いています。その上がってきた費用ははっきりはしていないのですけれども、その費用の中で、先ほどいろいろなお金がかかるのだというような話もありましたけれども、そこをカバーできるのかどうか、その点について見解をお願いします。

建設部次長

当然、道路延長が延びていきまして、その中で我々の方で維持・管理を行っているわけですがけれども、限られた予算の中でやっているものですから、先ほどの臨時市道整備事業につきましても、優先順位をつけまして、年次的に順次やらせてもらっているという部分があります。そのほかに、臨時市道整備事業というのは、起債事業という、そういうメニューの中での名前ですから、それだけをもって整備をする方法はそれしかないのかということではなくて、当然、維持補修費というものがございます。それは金額が小さいものについては、現場へ行きまして、臨時市道整備事業という位置づけをしなくとも、緊急性があるものとか、少額でできるものについては、その都度やっているところでもあります。当然、市道認定ということで我々の方へ全部来るばかりではなくて、私道の方の整備要望が来て、なかなかこたえられない部分につきましても、私道に対しての市の助成事業としまして、私道整備助成金がございますし、除排雪につきましても、貸出しダンプ制度ということで、私道でも使えるような、そういう幾つか助成をもって対応しているところです。

委員長

交付金との関係は、わからないのだね。

建設部次長

交付金の詳細については、キロメートルあたり幾らとかということではなくて、リストの中で大枠の中で入っているということなものですから、詳細に金額が幾ら入っているかというのは、建設部では把握していないところです。

森井委員

もちろん基準があるのでしょうか、結果的にそういうふうにし道認定していかなければならないということはあると思うのですが、やはり私道から公共の市道に切り替わるといことは、それだけ多くの責務をさらに行政として背負っていくということでしょうか、今、ただでさえ財政が厳しいという状況の中で、先ほどのその地方交付税でちゃんと補っているのであれば、そんなに問題は無いのかもしれませんが、やはりその状況、金額がある程度明確になっていないと、本当にそれがサポートできているかどうか分からない状況の中では、やはりさらに慎重にその認定というものを考えていくべきなのではないかというふうに思っています。ここまで言うのは、以前に財政部の方から、認定した方が財政的に緩やかになるというような話を受けていたものですから、その点について不安だったものですから、改めて質問をさせていただきました。

駅前広場について

では、質問を変えます。

駅前広場のことなのですが、これは改めて確認なのですが、駅前広場というのは、JRの土地と市の土地が大体半分ぐらいだというような話を以前にも聞いているのですが、中央バスのターミナルが市側の土地にあるのですが、こちらの方は何か占有料とか、何かそういう金銭的なやりとりというものが中央バス側とあるのかどうか、それについて教えていただきたいと思います。

(建設)用地管理課長

駅前広場の占有料というお話ですが、土地を使用する対価という道路占有という考え方がございまして、駅前の関連地域の路線価の平均価格というように形をいただいております。それで、中央バスにつきましては、約1,100平方メートルを占有しております、約623万7,000円を徴収しております。タクシー協会は、タクシー乗り場ですが、それは81平方メートルを占有しております、同じ単価ですが、45万9,270円を18年度はいただいております。

森井委員

以前から、駅前広場は一個人として気になっている部分で、やはり歩行者動線ももちろんですが、タクシーやバスなどがかなりふくそうしているような状況で、今後何がしかの形で取り組まなければならないというふうに行行政も考えていたと思うのです。しかしながら、その600何十万円のために、バスターミナルにここにいてくれということではなくて、やはり第3ビルは、もう既に新たな計画で進んでしまいましたが、この間にあったその第3ビルの再開発事業のときに、何か中央バスに対してアプローチをし、ターミナル化ということも含めて考えるべき検討事項だったのではないかというふうに思っているのですが、このような話は実際話合いの場であったのかどうか、確認させていただきたいと思います。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

駅前第3ビルの再開発事業の中に、バスターミナル機能を導入できるかどうかの検討をしたかというお話ですが、これまで議会でも報告をしておりましたが、権利者の方が中心になってこの再開発事業を立ち上げているわけですが、この権利者の人たちが大きくこれまでの商業ビルの展開の中で困っていた部分というのが、1階に全員が店舗を有していなかったということで、ぜひとも1階に店舗展開をしたいということと、もう一つ駐車場がなかったということで、これがやはり営業する上で非常に苦しかったということで、何とか自走式の駐車場を持ちたいという、この2点についてぜひともこの再開発事業の中で実現したいというところから出発した再開発事業でございます。その中で、権利者の入った当初からの議論の中で、何とか要望を実現させるために、いろいろ計画を練ってきたわけですが、現在の計画にありますように、自走式の駐車場がやっと18台とれたということ、何とかこの権利者の所有床というのは1階に確保できたということになってはいますが、トータル的に敷地に対する容積率とか、そんな状況を踏まえた中で、なかなかその駐車場すらも希望どおり確保できない状況にあったという

ことで、私たち行政としても、駅前の今の状況は何とかしたいというふうに思っていた部分がありますので、当初そういった計画を、準備会の中で話しているときにも、何とかならないかということで議論をした経緯はありますけれども、今話したようなその条件の中では、なかなかバスターミナル機能まで入れるという状況にはなかったということで、現実的には中央バスの方に具体的な話を持っていったということはありませんでした。

森井委員

わかりました。そうすると、やはり今回のこの第3ビルが建て替える流れに伴って、歩道橋の話ももちろんですけれども、やはり駅前広場との連動というのは大変重要なのではないかとこのように思っているのですが、その駅前広場の中身というのもの、飽和状態なのではないかとこのように思っています。第3ビルの再開発の流れの中で、駅前広場も検討したいというような話も、以前にいただいていたと思うので、今、では駅前広場はどのような検討がされ、どのような状況なのか、話の中でどういうふうに進んでいるのか、その点について聞かせてください。

(建設)まちづくり推進課長

駅前広場の取組状況ですけれども、今、第3ビルに関連の話をさせていただいたところでありますけれども、駅前広場の7,400平方メートルの中で、どういった機能をどう盛り込むか。今、委員からお話がありましたように、非常に交通的にふくそうをした状況になっていますので、それを何とか解消したいということで、平成17年からそんな問題意識を持ちながら、JRとか、それから中央バス、警察、公安委員会、それからタクシー協会、そういったところと何回か会合を持ちまして、今言ったような問題意識の下に、皆さんからの意見を聞いております。それぞれいろいろな事情はありますけれども、共通的には今言ったように、やはり一つの問題があるということの共通認識はできております。ただ、その中で、我々もいろいろな図面を基に、いろいろな案を検討させていただきましてけれども、一方がよければ一方はだめだと、そんなようなことで、なかなかすべての機能をうまく配置することが非常に難しいというのが現状になっています。

当面は、大きくその中を変えるのが非常に難しい。特に、中央バスのターミナルというのは、物理的に非常にかたいものですから、それを移設するとかということがなかなか難しいという状況の中で、何とか現状の中では、うまく一般車とそれからタクシーと、それからそのあたりの駐車機能といったものをうまくさばけないかということで、中央バス、タクシー協会も含めて議論を今続けているところです。今後、そういったところの方々との一定の方向が出れば、改めて公安委員会、警察の方ともいろいろな協議を続けていきたいというふうに思っています。そのときやはり問題になるのは、駅前広場の特に信号形態とか、そういったものも問題になりますので、改めてそのあたりも含めて、単に広場だけの機能の問題ではなくて、信号の問題を解決しないと、トータルの議論はできないというふうに思っておりますので、そのあたりも今後やっていきたいと思っております。

森井委員

あわせて聞きたいのですけれども、今回、第3ビルの建替えに伴って、補助金というか、お金が7億1,000万円でしたか、正確な数字を忘れてしまいましたが、それが国の方のメニューと市の方のというような話をたしか聞いたような気がするのですけれども、その金額背景を聞かせてください。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

駅前再開発事業の補助金の内訳ですが、再開発事業は、平成19年度、20年度の2か年続けて行われる事業でございます。市の方も2か年にわたって補助をしていきたいというふうに考えております。再開発事業への国からの支援につきましては、地域住宅交付金制度というものを活用しようということで動いております。市が補助した補助金の額に対して、その45パーセントが交付金として国から市の方に交付されるということですので、実質的な負担割合としては、市が55パーセント、国が45パーセントという形になっております。平成19年度につきましては、トータルで7億1,780万円の補助金に対しまして、市の実質的な負担は3億9,480万円、国が3億2,300万円。平成20年度につきましては、トータルで5億2,450万円、そのうち市の負担分といたしましては2億8,850

万円、国の負担分といたしましては 2 億 3,600 万円。合計いたしますと、トータルの補助金の額は 12 億 4,230 万円、そのうちの市の負担分といたしましては 6 億 8,330 万円、国の負担分といたしましては 5 億 5,900 万円ということになります。

森井委員

それは、先ほどの名称からいくと、住宅に伴ってということでもいいのですか。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

国の制度につきましては、地域住宅交付金制度です。この交付金を活用する条件といたしましては、全体の延べ床面積に対して、その 50 パーセント以上が住宅に占める面積であるという要件が一つあります。それを満たせば、住宅だけではなくて、全体に対して補助金が得られるということになります。

委員長

平成会の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

武井委員

駅前広場について

まず、説明を受けた中から、順次聞いていきます。

一つは、今もありましたが、駅前第 3 ビルの再開発についてです。第 3 ビルもいよいよ大成建設株式会社が決まって、具体的な中に入っていきようですが、前から我が会派からも質問が出ていましたし、私からもしていました、歩道橋はとるといって大成建設とも話し合いはついたということで理解してよろしいですか。

(建設)まちづくり推進室小紙主幹

歩道橋につきましては、中央通が道道ですので、北海道の方で撤去する形になります。私どもといたしましては、撤去に向けて再開発事業がもうここまで進んできておりますので、近隣の町会関係者の方に再開発ビルの状況について説明をして回り、撤去についても御意見をいただいたところです。その中では大きな反対はありませんでしたので、今後、北海道の方と協議をさせていただきながら、何とか撤去に向けて臨んでまいりたいというふうに考えております。

武井委員

そういう方向でぜひとも臨んでいただきたいと思います。今、まちづくり推進課長からも話がありましたが、駅前広場対策については、バスやタクシーそれぞれの関係者がいて、一方がよければ一方はだめだというような話合いの模様ですが、そういう中であって、今、歩道橋もとられると、今度、駅前交差点の取組なのですが、スクランブル化というのも前から話が出ていたけれども、何か一方がよければ一方がだめみたいな今までの答弁のようですが、これは見通しはいかがですか。

(建設)まちづくり推進課長

駅前のところのスクランブル化とか歩車分離型の信号機の設置ということですが、いろいろ駅前の広場の関係を考えていくと、やはりそういった方向が交通の整備の中では一つメリットはあるだろうというふうに思っています。まだ具体的なところについては、先ほど申し上げたように、駅前広場の形態をどうするかということにも絡んでくるものですから、そのあたりの結論がまだ出ていない中で、具体的にまだ公安委員会なりあるいは小樽開発建設部の方とは協議をしておりますけれども、先ほど申し上げたように、今、駅前広場の方をどうするかという議論を詰めた、あるいは詰める段階におきながら、並行して小樽開発建設部なりあるいは公安委員会の方と警察の方と、そういった可能性がどうなのかということも詰めてまいりたいというふうに考えております。

武井委員

私は、建設常任委員会に籍を置かせていただいて、22 年間たつわけですが、この間いろいろな問題が駅前開発で

ありました。例えば、国道の下に 150 台の地下駐車場を設置するとか、あるいは駅の裏側の土地の問題とか、あるいは駅のホームから長崎屋の方に出てくる橋、そういうような問題なども、計画の中で前にあったような気がします。それらの問題がみんな立ち消えになったようですが、せめてこの歩道橋の撤去とあわせてスクランブル化をぜひともやってほしいと、こう思いますので、そちらの方の決意のほどを含めて、部長の答弁をお願いします。

建設部長

第 3 ビルの再開発がおかげさまでやっとスタートを切れる見込みになっていますので、当然懸案だった第 2 ビル、第 3 ビル間の横断歩道橋については、あくまでもビル間の連絡通路という位置づけがあったものが、この再開発でその部分は寸断されますので、何とか設置主体である小樽土木現業所の方に撤去方についてお願いをしていきたいというふうに思っています。スクランブル化については、逆に全国では容認されませんで、歩車分離型に移行しています。札幌では歩車分離型が今進んでいるやに聞いていますけれども、ただ公安委員会の事業費等も含めて、財政上の問題も公安委員会から指摘されるのでありましようし、また今、課長が話したように、駅前広場の部分の動線、それはあくまでも中央通にありたときに、今、札幌側に歩行者数が全部行ってしまって、梁川通り側の方に行かないということもありますので、そういった市街地活性化に向けた中では、その駅前広場の改造も考えていますので、そういう中で歩車分離がどういう形でできるのか詰めた中で、公安委員会、小樽開発建設部に設置方について要請をしまいたいというふうに考えます。

武井委員

大変でしょうが、ぜひとも実現に向けて、私が一市民になったときに、おお、やったなと思えるような努力をお願いしたいと思います。

手宮・北運河地区活性化構想について

次に、手宮・北運河地区の活性化構想と中心市街地活性化の基本構想について、説明の中では、それぞれ検討会議や協議会を設置して、いろいろと協議をしてきたということでございます。

そこで、尋ねますが、まずこの手宮・北運河地区の活性化の問題ですけれども、これには整備計画はできているのでしょうか。

(建設)まちづくり推進課長

手宮・北運河地区の活性化構想ですけれども、活性化構想ということなので、具体的な事業をどうするかというところの取りまとめではありませんので、今回、地域の方々の御意見を伺ったら、いろいろなアイデアが出てまいりました。そういった中でのアイデアを報告書という形で取りまとめようというふうに思っておりますけれども、こういう形でいろいろな地域にある資源を有効活用する、そういったことが地域の活性化につながるのだということが地域の方々の御意見でしたので、その実施主体であるとか、あるいは実施方法であるとか、そういったものについては、あくまでもここがどうするかというところの取りまとめではありませんので、今後の進め方の中で解決する課題であると思っておりますし、今後の進め方の部分につきましては、この構想をつくる段階でいろいろな方々にお集まりをいただきましたので、その方々をまず核にしなから、19 年度については、いろいろな情報発信といたしますか、そういったものの中からいろいろな事業を見つけていこうと、こんなふうに考えております。

武井委員

アイデアを取りまとめるには時間がかかりそうですが、今後の課題でもあるというような答弁ですが、この整備計画をまとめるめどがつくのはどのぐらい年数がかかるのですか。そうあまり年数はかからないものなのか、二、三年というように理解していいですか、いかがですか。

(建設)まちづくり推進課長

手宮・北運河全体の整備構想というところでは、特に今何かをつくるということは考えておりませんけれども、一つ構想の中で出てきたのは、先ほど説明、報告いたしましたけれども、旧国鉄手宮線の関係がございます。これ

は構想の中でも、中心部と手宮を結ぶ動線ということで、非常に大きな役割を果たすものだという意見もたくさんありました。今その旧手宮線を今後どう活用するのかといった整備計画については、ある意味では早い時期にこういった方向で整備をする、あるいは考えていくということは、取りまとめていかなければならない課題であると思っておりますので、それは早い時期に方向性は出していきたいというふうに思っております。

武井委員

早い時期というのは、どのぐらいですか。

(建設)まちづくり推進室長

今、課長の方から話しましたように、旧手宮線のことにつきましては、一つの方向性を持ちながら、関係する団体などと具体的に、ある程度平成 19 年度をめどに方向性を示していくような話合いを持っていきたい。それから、まちづくり団体の方、手宮の地場の人たちが考えているイベント、例えば夜桜のライトアップなどというのがありましたけれども、それが今一時中断になっているといったことを、復活をどうするかというような話を、ジャンルに分けて話合いを進めて、できるものからやっていきたいという方向で、何年にどうするかというのではなくて、まずできるものからやっていこうという話合いをしながら、19 年度中にできるものがあればやっていると、20 年度に持ち越すものがあればその中でやっていくといったことで、一つ一つ課題を見つけながら解決していきたいということで進めていきたいと考えています。

武井委員

検討会議の中で十分論議をしていただいて、よりよいものをつくっていただきたい。

路上駐車場について

中心市街地の活性化の問題について触れたいと思いますが、私も中心市街地活性化特別委員会では、9 年間委員長をさせてもらったのですが、どうも心残りが一つあります。特に小樽は今、財政が困難だと言っておりますので、お金のかからない活性化の方法を提案したいと思っておりますので、検討のほどをお願いしたいと思います。それは、この限定駐車場の問題なのです。これは全国で今、はやっていますが、札幌でもやっています。駅前の中央通は、おかげさまで 36 メートルの大きな道路に拡幅していただきました。この中央通を、今ほとんどハイヤーが 1 車線を占領している状況になっております。これを、交通渋滞になっては困りますから、一定の限定した時間をもって市民の駐車場化する。そうしますと、中心市街地の活性化はもとより、都通り商店街にしるどこにしる、非常に喜ぶのではないのだろうかと思っております。したがって、そういうような、もしこれがどうしても無料化が難しかったら、札幌のように有料化にしても結構だと思っております。そして、その有料化のお金を地域の活性化のために交付金に使うと、それもまた一つの方法でないかと思っておりますが、この限定駐車場の私の意はわかったでしょうか。わかりましたら、これへ向けての考え方を示してください。

(建設)まちづくり推進室長

御趣旨は十分我々も理解しているところです。そういう形で収益を上げるとか、いろいろな方法はあると思うのですが、ただ札幌市とかそういうところでやっていますけれども、小樽市内では、我々も先ほどから駅前広場の話とか、いろいろ公安委員会とやっております、その中でやはり今そういった違法路上駐車という問題がかなり小樽署の方でも苦労しているというような状況もございまして、今すぐそういった趣旨の中でそういった方向に進んでいくということは、かなり厳しいものがあるだろうというような認識はしております。

建設部長

若干補足をいたします。実は、中心市街地活性化特別委員会でも中央通を片側 2 車線で 4 車線にするというときに、1 車線をつぶしてパーキングエリアとしてはどうかという議論がありました。そのときに、ではその街路事業として本当に 2 車線必要なのだろうかという判断が、いつも邪魔をします。片側でいいのなら、片側 1 車線を街路事業でやればよいという話になってしまって、国は 1 車線分をそういう形に使うことについては容認しないという

正式見解が出てしまった。それであれば、8メートルの歩道幅を縮めて1車線分つくりましょうという話をしたときに、こう配があって、公安委員会がよしとしないと。フラットならいいのだけれどもというような整理をした経過があります。そういう中で、なかなか道路の部分の部分を駐車スペースにするには、道路の大改造をしなければ難しいというふうに理解しておりますので、何らかの形でまた研究するチャンスがあれば研究してみたいと思いますけれども、現状の法体制の中では、かなり厳しいのではないかと考えています。

武井委員

この中心市街地の中央通の問題については、例えばそういう困難なことがあるでしょうけれども、これに交わっているほかの道路もあるわけですので、そういうような道路なども含めて、恐らくこれは地域住民の方や商店街の方々も喜ぶのではないかと思うのですが、そういう方向にひとつ努力をしていただくことを希望したいのですけれども、もう一度答弁してください。

(建設)まちづくり推進室長

先ほども話しましたが、御趣旨は十分我々も理解しております。ただ、周辺には民間駐車場等、やはりかなりな店舗展開もございますし、さらに全国的な話ですけれども、この春から小樽署といたしましても、民間委託による路上駐車の違反の摘発という形で、我々にも話が来ておりますので、逆に言うと路上駐車ということではなくて、やはり安心して駐車場に入れて、まちなかが活性化していくようなことで考える必要はあるのではないかと考えておりますので、いろいろな形の中で検討をさせていただきたいと思っております。

武井委員

期待をしておきたいと思えます。

路線名の変更について

次は、報告があった臨時市道整備事業計画にある市道海員学校通線でございますが、先ほど部長から、私は現場主義でしていきたいという力強い言葉がありました。そういう意味では、小樽は非常に区画道路、区画整理がまだまだきちんとなっていないで、札幌のようになっていれば何条何丁目のどこの店と言えはすぐわかるのですけれども、小樽はなかなかそれがわからない。したがって、観光客の方々も大変だと思います。そこで、バスなどは校名が変わればいち早く校名の変ったバス停をつくります。そうすると、みんなが、この名前のバス停でありればそこに行けるのだと、こういうふうに理解していただけるわけですが、そういう意味では、今はもう海員学校というのはありません。したがって、こういうようなところの市道の名前もやはり変えた方がいいのではないかと私は思うのです。今ではバス停の名前は小樽海上技術学校下という名前になっておりますが、この路線も海上技術学校通線とか、こういうふうにした方がいいのではないかと思いますけれども、担当者の考え方を教えてください。

建設部次長

市道名につきましては、そのときの実態に合わせてつけていきます。市道海員学校通線のところにある海員学校が海上技術学校に変わったからということなのですけれども、実は、市内にある例の中では、今、水道局の前の道路が市道元会議所線といいまして、実際に会議所はなくても、そのままになっているとか、市道育成院前通線とか、ほかのところではやはり昔の建物があったときの名前がついているところというのは数多くあります。その中で、そういった建物が変わったことによって名前を変えたらどうかということで、今、委員からお話があったのですけれども、現状の中では、やはり地域住民の方の中では、そういう思い出というのですか、いろいろあるものですから、今ここで変えたいといってもできないのですけれども、一度そういう御意見というか、参考には一応聞きますけれども、この返事はちょっとなかなかできない、過去の中ではそういう昔のままの建物をそういう状況の中で市道名が残っているというのは、たくさんあるかというふうには思います。

武井委員

私は、そういう古い名前にあこがれて、またそれを残したいという気持ちもわかります。ところが、こういう国

道 5 号に接しているところというの、これはやはり小樽市民でさえ、バスの停留所の名前が、あれは何だったかとよく忘れるときがあります。ですから、そういう意味では、こういう主要道路に接しているところの路線は、ここでおりれば海上技術学校に行けるということが、お客さんにはわかるようにしてほしい。育成院下とか、そういうような支線のところは別にして、こういうところは早く手を打つ方が、小樽のまちにしては、あるいは観光客のためにもいいのではないかと思います、何かもう少し前向きな、希望の持てる答弁をお願いします。

建設部次長

今のバス停のお話なのですけれども、それについては、恐らく私の想像では、陸運局での認可が何かの中で、そういう名前が出て修正登録されるというようなことなのですけれども、我々の方は道路法に基づく工事をして名前が決まっている形なのですけれども、先ほども申しましたように、ほかのところでは変えない形でずっと残っていると、長橋の旧国道なのですけれども、これにつきましても、元国道 5 号の名前をやはり地元の方としても残したいということで、市道長橋旧国道線という形で残したという経緯もございます。だから、なかなかやはり地域住民の方の御意見等も勘案しなければ、なかなかすぐ変えるということにはならないかと思えます。

建設部長

市道名を変えた経過であります。今データを調べますと、今の海上技術学校前に、コの字形の市道がございます。そこに、海上技術学校前通線という市道がもう入ってしまっておりますので、海員学校通線にそれを入れてしまいますと、この地域の路線を二つ変える形になってしまうと、なかなか難しい問題と考えます。ですから、委員のお話は承りましたけれども、地域に入ってちょっと調整しないことにはなかなか難しいように感じていますので、いましばらく時間をいただきたいと思えます。

武井委員

今日も市民の方に言われたのですけれども、昔、海員学校通線といたら、何か海員学校は若竹町にあったのだそうですね。

(「勝納だ、勝納」と呼ぶ者あり)

武井委員

だから、そのイメージがあるものだから、何で市はこういう名前を使っているのという言葉聞いて、ええと思って私も聞いたのですが、私は趣旨としてはもう少し市民がわかりやすいように、古いのばかりがいいのではなくて、現実に合わせてほしい、道案内みたいなものですから。そういう意味では、今、部長がおっしゃったように、研究させてくれということですから、そういう方向へひとつ市民がわかりやすい、観光客がわかりやすい、そういう路線名にしていく方がいいのではないかと思いますので、御一考のほどお願いします。

建設部長

先ほど申し上げましたように、研究する時間をいただきたいと思えます。

武井委員

桜町の国道 5 号線の横断歩道設置方について

次に、国道 5 号の東小樽交差点から小樽海上技術学校下バス通線までの横断歩道の設置方についてです。これは、市長答弁では、トレーラーなど大型車が停止した後、発進できなくなるとか、あるいは滞留の長さが東小樽交差点まで伸びてしまって、かえって歩行者が横断できなくなるのではないかと、妨げになるのではないかとという答弁です。私は、この答弁で納得できないのです。なぜかといいますと、私、今朝、車で図書館の前にある市道元会議所線を通ってきました。図書館の前の坂は、これは私が今指摘した東小樽の国道 5 号より急だと思えますが、いかがですか。

(建設) 建設課長

こう配の方は、はっきりした数字はちょっとわかりませんが、確かに市道元会議所線の方が、見た目はきつそう

に見られます。

武井委員

そこに大型車がとまっていたのです。私はそれを避けて通ってきたのですけれども、今日の大雪の朝ですが、発進できないのかというと、私は先ほど見たらその車はおりませんでした。だから、発進できたものと思います。したがって、私は、この国道 5 号は車がとまったから発進できないというようなことはない、市長の答弁は納得できないと思いますが、いかがですか。

建設部次長

市長の方から答弁させてもらった、トレーラー等の大型車が停車した後、発進できなくなるということについてなのですが、この建設常任委員会の中で述べられている件につきましては、いろいろと以前から御提言がございましたものですから、一度建設部としては、公安委員会並びに道路管理者とこの件については話してきました。その中で、公安委員会と話したときに、市長の方から答弁させてもらった 3 点ほどの件につきましては、公安委員会の見解ということで答弁させてもらいました。そういうことですので、公安委員会としては、国道 5 号のあそこの場所で、やはりいろいろな気象条件もありますから、その気象条件の中では、当然そういうトレーラーが上れなくなる、発進ができなくなるという条件もあり得るといふことの判断をしたのではないかとということで、我々は解釈しています。

武井委員

それでは伺いますが、あの海側のバス停におりた人や船浜地区の連絡通路を上がって国道 5 号に上がった人たちすべてが、山側へ行かないと店屋もなく、住宅もみんな山側なのです。したがって、ほとんどの人たちがそちらの方へ渡らなければならない。そういうようなところに横断歩道がずっとない。しかも、あそこは今、あなたがたは車がとまったら動けなくなるとまで指摘している急坂で、朝里の方から来た車が見えないのです。したがって、横断しているところへ車が来る、こういう問題があって、非常に私はあそこは難しい場所だと思っています。海水浴シーズンになったら、なおさら今度は船浜地区の通学の路線、今度は山側の方から海側の方の連絡通路に出てくる。何としても問題のあの道路、ましてや臨港線が今度は整備されますと、東小樽交差点のところは立体交差になるやに、前の部長もそういう答弁をしておりました。いずれにしても、どうなるのかは別にしても、今、さらに忙しくなる路線だろうと私は思います。したがって、ぜひともこれは他人事ではない、小樽市域の中の道路で交通事故の起る、非常に危ない路線だと私は思っていますので、これはひとつ検討に値するのではないかと思います、ひとつ市民の立場になって答弁してください。ここに大勢市民がいると思って。

建設部長

私も建設部に来てから、委員に答えてきた経過があります。それは、開発建設部なり公安委員会に何回も行って、いろいろと調整をさせてもらったりしながら答弁を申し上げたところです。その中で、今回も直近、公安委員会に出向いてスタッフが話を聞いたのですけれども、市長から答弁申し上げました三つのポイントから、なかなか厳しいという回答でございました。今、改めて委員の方からも御要請がございますので、再度公安委員会に検討を要請してまいりたいというふうに考えております。

武井委員

幸 2 丁目 7 番通線の除排雪について

積み残しをしておいては心残りですので、気になったところをさらにお願いをしたいと思いますが、市の管理道路となっている幸 2 丁目 7 番通線についてです。これは今までも非常に前向きな答弁をいただいておりますが、その前向きな言葉に見合った除排雪対策をするというふうに理解していいかどうか、もう一度確認をしたいと思います。私は、上の方が急坂なために市道にできなかった管理道路ですから、あの急坂なところまで除雪をしてくれとは言いません。せめて、できるところまでやってほしい。162メートルございます。その途中までで結構ですから、

ぜひともやれるところまでやっていただきたいと思います。いかがですか。

(建設)雪対策課長

幸 2 丁目 7 番通線の管理道路の除排雪ということですが、先日市長からの答弁にありましたように、道路幅員、こう配、たい積場、除雪機械の回転場所の確保が難しいことなどから、除排雪については困難であるということで話しております。ただ、ここの部分については、私どもも今後、建設常任委員等の方々と除排雪の方法等について協議をしていきたいと考えておりますので、どこまでできるかという部分については約束できませんし、できないかもわかりませんが、ただし、住民との話し合いについては、今後、進めていきたいと考えております。

武井委員

先ほども言いましたように、部長は現場主義に徹しているということですから、ぜひとも住民と話をしてやっていただきたいと、こう思います。

市道妙源寺前通線について

次の問題は、市道妙源寺前通線の問題ですが、小樽第二病院の旧隔離病棟については、昨日の予算特別委員会で尋ねました。あと残っているのは、今度は建設部担当の部分だけです。ここは二つ要望がございます。今までの厚生常任委員会の所管での答弁を聞きますと、なかなかおいそれとすぐあの隔離病棟は壊せないというような中身の答弁です。市長答弁にもあったように、何とか 23 年度の病院統廃合のときまでに検討させてくれというような答弁でした。そこまで待つのかということになりますけれども、私は一日も早くやってほしいというのが一つ。ただし、どうしてもそういうようなことで、財政難で新しい倉庫の代わりもできないというのであれば、市が設置した仮設道路がありますが、その仮設道路の補修はきちんとやっていただきたい。これはみんな倉庫の雪を落として壊した道路なのですから、市が壊したと言っても過言でないわけですから、ひとつ雪が消えたら、その道路の補修をやってほしい、こう思いますが、これについて。

建設部次長

予算特別委員会でも委員の方からいろいろお話がございまして、委員も御存じですけれども、用地につきましては建設部所管でないものですから、なかなか抜本的な対応についてはできません。しかし、現状の中では、過去につくった仮設道路があるということにして、ただ、その仮設道路が十分に機能していない、維持、管理ができていないということで御指摘がありますので、その辺につきましては、今年の雪解け後に現地を確認して、片側がのり面となっており、2メートル程度の道路幅しかないものですから、車を通すということは当然できませんけれども、人が通れるような環境を整備する方向で、現場を確認して対応したいと思っております。

武井委員

今の問題は、ぜひともそういう方向でひとつやっていただきたいと思います。

テンジン川の砂防ダムについて

最後の問題は、河川の問題なのですが、テンジン川について、皆さんわかるでしょうか。このテンジン川については、前にも宅地課長と話した河川ですので、おわかりかと思えますけれども、ここに砂防ダムができるということで話し合いをいたしました。ところが、その砂防ダムが、たしか私の記憶が間違いでなければ、6か所にできる予定だったのが、4か所になったやに耳にしますが、この減った理由、なぜかということを含めて教えていただきたい。これは今、答弁できなければ後ほど結構ですから教えてください。

(建設)宅地課長

ただいまのテンジン川の砂防ダムについては、道の事業ですので、道に確認してから委員の方に説明に参りたいと思います。

武井委員

では、そういうことで後ほど結構ですから、お願いします。

いずれにしても、私はこれが最後の質問となりました。いろいろ 24 年間、本当にお世話になりました。24 年間のうちの 22 年間は建設部の所管でございました。本当に何か聞いてみたら、私が最長不倒でないかというようなことなども耳にします。どうも皆さん、その間、大変お世話になりました。どうぞ皆さんの御健勝を長く長くお祈りして、そして目をつぶったら、御答弁をいただいた理事者の皆さんの顔も浮かぶように、私の懐かしい思い出にしたいと思います。非常に長い間ありがとうございました。（拍手）

委員長

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 45 分

再開 午後 4 時 15 分

委員長

それでは、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、陳情第 61 号を除き、ほかはすべて採択を主張します。

何度も述べておりますが、小樽の地形上、とりわけ冬は滑って転倒、骨折する人が後を絶ちません。大事故に至らなくても、坂道を滑って車同士ぶつかって事故になっていることもたびたびあります。安心して暮らしたいという住民の要求が、陳情となって議会に提出されております。

私たち議員は市民の負託を受けておりますが、市民の暮らし応援の立場で採択できるものはあるはずですが、市財政が厳しいという問題はありますが、石狩湾新港への税金投入凍結あるいは土地開発公社の土地の売却、また旧マイカルからの固定資産税の徴収など、財源はあります。市道や側溝整備は、またロードヒーティングの敷設は、地元の企業の仕事、そして雇用の拡大にもなり、経済の活性化にもつながります。

今期はこれが最後の議会となりますが、審議未了、廃案とせず、一つでも、二つでも、幾つかでも採択していただきますようお願いいたしまして、討論といたします。

また、詳しくは本会議で述べます。

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。

最初に、陳情第 1 号、第 3 号、第 4 号、第 6 号、第 8 号、第 10 号、第 11 号、第 14 号、第 52 号、第 64 号、第 75 号、第 80 号、第 381 号、第 2234 号及び第 2235 号について、一括採決いたします。

いずれも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。

委員長

次に、議案第 39 号、第 42 号及び第 43 号並びに陳情第 61 号について、一括採決いたします。

議案はいずれも原案どおり可決と、陳情は継続審査とすることに、御異議ございませんか。

（「異議なし」と呼ぶ者あり）

委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

以上で終わりますが、この3月末をもって退職される理事者の方が5名ほどおりますので、一言ごあいさつをお願いしたいと思います。

(理事者挨拶)

委員長

終わりに当たりまして、私も一言ごあいさつをしたいと思います。

先ほど武井副委員長もあいさつしましたけれども、武井副委員長は24年間、長きにわたって市議会で頑張ってこられました。

私もちょうど40歳のときに紅顔の美青年としてデビューしましたけれども、今はこう原病の年寄りみたいになってまいりまして、60歳になりまして定年ということで退職することになりました。長い間大変ありがとうございました。

図らずも、森井議員は1期4年間で、この次帰ってくるか、転職になるか失職になるかわからないけれども、帰ってきたらここには座っていませんので、そのときはまたひとつよろしくお願いしたいと思います。あと残された5人の方々は、間違いなく帰ってこられるかどうかかわからない方もおりますけれども、ぜひともこの戦い、頑張っ乗り越えて、また委員会の中に帰ってきていただきたいと、心からそう思います。

先ほど退職に当たって5人の方々からごあいさつされましたけれども、本当に40年以上にわたって長い間大変御苦労さまでございました。一口に40年、私が20年で長いと思うぐらいですから、本当に長い、全人生をかけて、この職場の中で戦ってこられたと、そう思っております。感慨もひとしおかと思えます。今後、お体に気をつけていただいて、一日でも長く長く生きていただいて、小樽市のためにまた側面から応援していただければと、そう思っております。

最後に当たりまして、皆さん方のお顔、名残惜しいかどうかわかりませんが、まちで会ったら一声かけていただければ幸いですと思います。どうもありがとうございました。(拍手)

本日はこれをもって散会いたします。