

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 7 月 2 日 (月)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 5 時 0 4 分
場 所	第 3 委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	齊藤 (陽) 委員長、山田副委員長、 秋元、成田 (祐) 山口、古沢、久末 各委員		
説 明 員	建設部長、水道局長 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

開議に先立ちまして、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、委員各位の御支持をいただき、委員長に就任いたしました斉藤陽一良でございます。もとより微力ではございますが、副委員長をはじめ、委員各位並びに理事者各位の御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、よろしく願い申し上げます。なお、副委員長には山田委員が就任いたしましたので、報告いたします。

人事異動後、初の委員会でありますので、各部局ごとに理事者の紹介をお願いいたします。

(理事者紹介)

委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、山口委員、古沢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、理事者より報告の申出がありますので、これを許します。

「大規模集客施設の立地を制限する都市計画（特別用途地区）について」

(建設)都市計画課長

大規模集客施設の立地を制限する都市計画の特別用途地区について、説明させていただきます。

本市におきましては、これまでも人口減少や少子高齢化などの社会動向、地域特性を考慮し、調和のとれた土地利用を進めるなど、利便性の高いコンパクトな市街地の形成を目指してきたところでありますが、今後とも高齢者を含めた人々にとっての暮らしやすさを確保するという観点から、都市の既存ストックを有効活用しつつ、さまざま都市機能がコンパクトに集積した都市構造を実現することが重要であると考えているところでございます。

昨年 5 月 31 日に公布されました都市計画法等の一部改正により、広域的に都市構造や都市施設などのインフラに影響を与える大規模集客施設に係る立地制限の強化がなされたところでありますが、本市においては、多様な用途を許容する準工業地域においても、大規模集客施設の立地を制限する都市計画の特別用途地区を定め、都市機能の適切な立地誘導を図ってまいりたいと考えております。

配布資料をごらんください。

新たに特別用途地区を定める区域につきましては、大規模集客施設制限地区を定める区域として、図の黒塗りしである部分で、このほか銭函地区において、既に特別業務地区として特別用途地区を定めている区域においても、大規模集客施設の立地を制限する予定です。

立地を制限する建築物につきましては、資料の下段囲みに記載してありますが、店舗、飲食店等で、延べ床面積が 1 万平方メートルを超えるものを対象とすることとしております。

また、大規模集客施設の立地制限につきましては、本市において、今年度中の国への申請を予定している中心市街地活性化法に基づく基本計画の認定要件となっているものです。本都市計画の原案につきましては、本年 6 月 13 日から 6 月 15 日にかけて、市民等を対象とした説明会を開催したところでありますが、今後、7 月に小樽市都市計画審議会で協議を行い、その後、法に基づく計画案の縦覧、小樽市都市計画審議会の諮問を経て、年内の告示を予定しているところでございます。

なお、平成 19 年第 3 回定例会におきまして、建築基準法の規定に基づき定めた、小樽市特別用途地区内における建築物の制限に関する条例の改正をお願いしてまいりたいと考えております。

委員長

「駅前第 3 ビル再開発の経過と今後の予定について」

(建設)まちづくり推進室主幹

小樽駅前第 3 ビル周辺地区第 1 種市街地再開発事業の経過と今後の予定について、報告させていただきます。

駅前第 3 ビルは、平成 14 年 5 月に旧国際ホテルが営業を停止してから 5 年を経過しましたが、中心市街地の中でも重要拠点の衰退は、中心市街地だけではなく小樽市全体のイメージダウンになっていました。このことから、権利者や商工会議所、小樽市などを中心として検討会などを立ち上げ、さまざまな対策について検討を行ってまいりましたが、最終的に再開発事業を選択し、事業計画の作成やディベロッパー誘致などに取り組んでまいりました。この結果、小樽駅前という立地条件を生かし、商業、住宅、宿泊機能をあわせ持った複合ビルを建設することとし、誘致を進めていた分譲マンションについては、大和ハウス工業株式会社が取得、分譲し、ホテルについては、株式会社北海道アーバンコーポレーションが取得、株式会社共立メンテナンスが運営することで合意がなされました。

このことから、本年 1 月に再開発組合の認可、同年 3 月に権利返還計画の認可をそれぞれ北海道知事から受け、具体的に事業が動き出したところでございます。小樽市におきましても、当該再開発事業は、中心市街地の人口増対策や中心市街地の活性化に大きく寄与する事業であることから、支援を決めたものであります。

施設の形態であります。分譲マンションとホテルを核としたツインタワー方式を採用し、間に低層の地元権利者を中心とした商業施設を配置しております。主な施設概要でございますが、分譲マンションは地下 1 階、地上 17 階、分譲戸数 113 戸、ホテルは地下 1 階、地上 10 階、部屋数 231 室、商業施設は地下 1 階と 1 階に計画されております。

今後の工事についてであります。まず、駅前第 3 ビルの解体工事につきましては、再開発組合と特定業務代行者であります大成建設株式会社、地元の近藤工業株式会社の共同企業体との間で工事請負契約が締結され、6 月 25 日から仮設資材の搬入など、準備作業に入りました。解体工事の大まかなスケジュールでございますが、最終的な権利者の移転が 7 月初めに終了することから、それまでは仮囲いや外部足場の組立て、さらには内部造作の解体などの作業を行い、7 月中過ぎから本格的な解体作業に入り、10 月末にはおおむねの作業を終える予定であります。

また、本体工事につきましては、現在、大成建設株式会社において、権利者、保留床取得者などと協議を行いながら、おおむね 8 月末を目途に実施設計を終えるとしており、その後、建築確認申請等の手続を行い、手続後に工事に着手する予定であります。

完成予定につきましては、現在のところ、平成 21 年 3 月を目指すこととしており、これまで説明をしてきたとおりでございます。

委員長

次に、今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 16 号小樽市駐車場条例の一部を改正する条例案」

(建設)庶務課長

議案第 16 号小樽市駐車場条例の一部を改正する条例案について説明申し上げます。

このたびの改正は、公の施設としての稲穂駐車場を廃止するとともに、所要の改正を行うものであります。

稲穂駐車場は、供用開始当時より市が運営管理しておりましたが、近年は赤字経営が続いておりました。平成 18 年度から民間活力を利用するため、指定管理者制度を導入して、コスト削減と効率的な運営を図るため経営改善を行った結果、24 時間営業などを行い、市民サービスの向上が図られたとともに、平成 18 年度決算で赤字額が減少し、平成 19 年度では収支の均衡を図りながら、以降、黒字の経営は成り立つと考えられます。当該施設は今後、施設の老朽化による改修や将来的に建替えが必要になることから、市の財政負担が増大することが予想されます。このため、当該施設を民間に売却し、民間の経営力を最大限に活用し、将来にわたり、駐車場経営が継続していくことを図るものです。

なお、都市計画駐車場としての位置づけは、そのままにして売却したいと考えております。

委員長

「議案第 17 号小樽市営住宅条例の一部を改正する条例案」

(建設) 建築住宅課長

小樽市営住宅条例の一部を改正する条例案について説明申し上げます。

改正の内容といたしましては、2 点ございます。

1 点目は、市営住宅の管理戸数の改正です。現在、オタモイ住宅の建替え事業を進めており、本年度にオタモイ住宅 2 号棟が完成することから、住戸戸数を 50 戸分増やすために、戸数の改正を行うものです。

2 点目は、駐車場の区画数の改正です。さきに説明したオタモイ住宅 2 号棟の 20 区画の駐車場整備に伴うものと、既存住宅である祝津住宅の増設です。祝津住宅は、入居者の車の所有状況が変化したことから、6 台増設するために、区画数の改正を行うものでございます。

なお、施行期日は、管理開始月日が決定次第、別に規則で定めることといたします。

委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、順序は、共産党、自民党、公明党、民主党・市民連合、平成会の順といたします。

共産党。

古沢委員

大規模集客施設の立地可能範囲について

最初に、二つだけ、念のため確認させていただきたいのですが、報告事項にかかわってお聞かせください。

駅周辺の中心部で、大型施設、大型店舗などが立地できる範囲というのは、おおよそどこからどのぐらいで、どのぐらいの面積になるのですか。

(建設) 都市計画課長

床面積 1 万平方メートルを超えるという大型店でございますけれども、都市計画法等の改正、それと今回の特別用途地区を踏まえると、近隣商業地域と商業地域において、1 万平方メートルを超えるものの立地が可能になるということでございます。

小樽駅周辺で言いますと、小樽駅から祝津側は道道小樽港稲穂線あたり、反対側は現市立小樽病院付近かと思えます。面積は、小樽市域全体でいきますと 200 ヘクタールほどになりますが、駅周辺のほかにも近隣商業地域、商業地域があり、それぞれの面積の数字は持ち合わせていません。

古沢委員

駅周辺では、おおよそ 70 ヘクタールぐらいかと思うのですが、念のために確認します。港側で言ったら、小樽郵便局のある市道本通線から旧手宮線を越して少し上ぐらいまでのエリア、それから手宮側で言えば、市道竜宮線から少し向こうに出るでしょうか。それから、札幌側で言うと、花園グリーンロードから、さらには国道下では花園グリーンロードから少し札幌寄りに入った、おおよそそのエリアだと見てよろしいのですか。

(建設) 都市計画課長

はい、ちょうどそのエリアでございます。

古沢委員

陳情について

次に、陳情にかかわって、確認をしておきたいと思えます。

現地調査をいたしました。陳情は二つとも願意は妥当だというふうに思って帰ってきたのですが、中でも陳情第 2 号の市道入船配水池通線の道路・側溝整備方についてですが、聞きましたら、これまで陳情以前にも要望が何度

も上がっていた道路のようです。状態もさすがに陳情を出さざるを得ないなということを実感してきたのですが、これまで要望を受けて、例えば臨時市道整備事業にもこれまで上がってこなかった。この道路の整備は、必要性はどのように受け止めているのですか。

(建設)建設事業課長

我々の方では臨時市道整備事業に関しましては、町会の要望、その他いろいろな地域の方の要望を受けまして、ある程度優先順位をつけるためにデータを整理しております。その中に、今、180 路線ぐらいございましたが、そういった中では、高順位の道路ということで我々は認識しております。

古沢委員

稲穂駐車場の廃止について

次は、駐車場の問題です。

最初に、この問題を整理する上で確認させていただきたいと思うのですが、都市計画施設の駐車場とはどういうものを指して、何を根拠として決められるのか、説明してください。

(建設)都市計画課長

都市計画駐車場の位置づけとしては、広く一般の用に供するという基幹的な駐車場ということで、かつ、その位置が一定程度の持続性を持って確保されるべきものということでございます。都市計画で定めた駐車場ということでございます。

古沢委員

駐車場法という法律がありますが、その中で、都市計画に駐車場整備地区を定めることができるというのがあり、これを受けての都市計画駐車場だと思うのですが、ここで言う駐車場整備地区、先ほど用途変更のことで聞いたのですが、かなりあのエリアと重なるのではないかと思うのですが、そういう受止めでよろしいですか。

(建設)都市計画課長

駐車場整備地区は、小樽市におきましては、約 71 ヘクタールでございます。用途的には先ほどの商業地域と近隣商業地域ということが主でございますけれども、駐車場法でいきますと、商業地域、近隣商業地域、それから第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域など、そういうエリアで自動車交通がふくそうするという地区に設けるのが、駐車場整備地区でございます。

古沢委員

大体重なりますか。

(建設)都市計画課長

おおむね重なっているかと思えます。

古沢委員

昭和 50 年に都市計画決定して、都市計画駐車場が定められていますが、その際に定められた駐車場は、一体どこだったのですか。

(建設)都市計画課長

昭和 50 年に決定している駐車場は、稲穂 3 丁目にある稲穂駐車場、それと駅前パーキングが昭和 50 年に定められております。駅前パーキングは今の長崎屋のところでございます。それが二つ定められているということでございます。

古沢委員

この長崎屋、当時だと長崎屋の 4 階にあった駐車場ですね。それで、お尋ねしておきたいのですが、長崎屋の 4 階に、都市計画駐車場 2 か所のうち 1 か所が設けられたわけですが、その経緯を簡単に説明していただけますか。

(建設)都市計画課長

過去のことですので、詳細がわかっていない面もありますけれども、昭和 50 年当時、駐車需要等を見越した中で、必要な駐車場ということで都市計画決定されたものというふうに考えております。

古沢委員

当時の駅前再開発事業の中で、第 2 ビルに、いろいろ経過はあったようですが、長崎屋が入りました。当時の会議録等を見直しますと、2 か所、都市計画駐車場を決めたのだけれども、駅前パーキングという形で長崎屋の駐車場が位置づけられているのですが、これは長崎屋のあの建物の中の 4 階ですから、需要と供給で言えば、長崎屋に来る客が使用する度合いが強いという状況も当然考えられますから、駅前再開発事業で言えば、この駐車場はそもそも出発点で言えば、民間に、つまり、長崎屋に売却をするというか、買い上げてもらうという、そういうふうな開発事業の中では位置づけられていたのではないのでしょうか。

建設部長

私もその当時の詳しいことはわかりませんが、再開発の手法をとってございますので、当然かかる事業費を資金充当するためには、保留床を売るということが原則ですので、今、委員のおっしゃったようなストーリーがあったやに感じます。

古沢委員

ところが、これを市が買う羽目になったわけです。当時の記録を見ますと、起債を起こして 4 億 7,430 万円で市が買うわけです。それからおよそ 1 年で、長崎屋に売却するわけです。長崎屋に売却したときには、市が買い取った金額より、およそ 5,000 万円、大筋の理由は公共駐車場だということを基にして、市が買い取った価格より 5,000 万円安い金額で長崎屋に売却する。それが平成 2 年まで、都市計画駐車場としてずっと駐車場経営が維持されてきたわけですが、そういう理解でよろしいですか。

(建設)まちづくり推進室長

平成 2 年以降、長崎屋が取得して使うようになったということでございます。

古沢委員

この駐車場は、実態的にはどうあれ、公共駐車場として、当時の市長も、それから当時の開発部長も議会答弁などで、特に当時、部長をされていた辻井さんが、市独自として 500 台程度の駐車需要に対応するための公共駐車場が必要なのだと、その中に位置づけられている駐車場だということを言っているわけです。しかし、これが平成 2 年になって、実は都市計画駐車場であったものが、結局、現在の駅横駐車場に変わります。その経過を説明してください。

(建設)都市計画課長

昭和 50 年に都市計画決定した今の長崎屋の 4 階にあった駅前パーキングは、平成 2 年 10 月に市で駅の横の土地を買収して、そこに都市計画を移して、平成 2 年 10 月に都市計画審議会の議を経て決定しているということでございます。

古沢委員

なぜこういうことをお尋ねしてきたかというのは後々わかるのですが、要するに今度の駐車場の廃止というのは、何とも理解に苦しんで、いろいろ調べてみたら、いろいろな疑問が出てきたということになったわけですが、当時、稲穂駐車場も、それから長崎屋の 4 階から移設した駅横の駐車場、この 2 か所ですが、駐車台数は幾らだったのでしょうか。

(建設)都市計画課長

当時の駅前パーキングの駐車台数は、参考値として 123 という数字で、現状と同じというふうに認識しております。

古沢委員

つまり稲穂駐車場と合わせると 270 台前後分に当たるのですが、これは先ほど紹介した、昭和 50 年の都市計画駐車場を決める際に、開発部長の辻井さんが公共駐車場として約 500 台必要だというふうに答弁していたことと重ねて見ておく必要があると思うのです。ところが、実は長崎屋の売場の増床問題が持ち上がりました。直接的にはそれが動機になったのだと思うのですが、都市計画変更がされて、長崎屋の 4 階駐車場が駅横駐車場に変わっていきましました。今回、説明を受けたり、いろいろやりとりしていたのですが、民間に売却をする、そのために廃止をするということと、非常に似たような経過をたどっている駐車場だというふうに思ったのですが、つまり昭和 51 年に小樽市が買い上げた駐車場を 5,400 万円ほど減じて長崎屋に売却する。その売却の際に、都市計画駐車場だというふうに用途指定しております。つまり長崎屋に売っても、一般の公共駐車場ですと、長崎屋専門の駐車場ではありませんということを用意指定している。それから、その結果、他に転用する、売場にするなどということは、昭和 51 年に長崎屋に売却したときには、まさに想定外、考えてもいない駐車場だったということではないでしょうか。

(建設)まちづくり推進室長

都市計画駐車場としての位置づけは、そういうことでございまして、長崎屋が取得した以降も、市民駐車場という、そういった公共の用に供する駐車場との位置づけは変わっていないというふうに思っております。

古沢委員

つまり今回も都市計画駐車場として、これを変えるものではない。転売禁止条項の契約の中にはこのことを入れるのだと。つまり、公共駐車場として担保されていきますというふうにおっしゃっている。しかし、同じような性格を持った長崎屋 4 階の駐車場が、実はいとも簡単に売場が変わっていくわけです。それを根拠としたのは何だったのでしょうか。契約上、こういうふうに言っているのです。当時、新谷市長が答弁しているのですが、契約の中には第 9 条というのがあって、その第 9 条には、契約又は契約にない事項につき疑義が生じたときは、協議によって定めるとあるから、つまりこの公共駐車場を売場にしていくためには、この 9 条の発動で協議をして、都市計画変更をして、駅横に代替の駐車施設を確保するということが実現したのだということを言ったのだと思うのですが、そうすると今度の駐車場も同じようになる心配はないのでしょうか。

(建設)庶務課長

旧駅前パーキングの関係の契約条文なのですが、議会の会議録等を見ますと、契約書の中には、都市計画変更の条文はその当時はなかったと記憶をしております。第 9 条の中でそれをやったということです。今回も、売場が稲穂駐車場について進められるのであれば、それは当初の契約書の中で、10 年間の転売禁止と都市計画駐車場としての位置づけについては明文化して、条件として売場していきたいと考えております。

古沢委員

最大の疑問は、そここのところにぶつかるのですが、それは後でまた聞きますけれども、都市計画変更すれば、その契約自体は、いかようにも変わるという問題が出てくるわけです。当時、平成 2 年にこうした公共駐車場の問題をめぐって、議会でもかなりやりとりがありました。駐車場整備地区を定めた後、駐車場法では、駐車場整備計画を策定して、そしてしかるべき整備を進めていくというふうになっているのですが、この整備計画があるはずだから、見てくださいと何度お願いしても、実はないのだというふうに説明していたのですが、先週末、どうやらありましたということで、資料が手元に届きました。

それにちょっと関連しますけれども、この平成 2 年に議論をされたのは、第 3 回定例会です。例えば、公明党の佐藤利幸議員からもこの問題が取り上げられて、要約すれば 3 点ほどだと思うのですが、一つは市街地周辺の駐車場は増えるどころか、都市計画駐車場が減少しようとしている問題、つまり長崎屋の駐車場との関連で、そういうふうに取り上げました。

二つ目では、駅横に代替駐車場を計画しているが、実はこの駅横の駐車場も利用しづらいという問題を含めて、

多く問題点があるということを指摘しています。

同時に三つ目に、大事なことだと思ったのですが、市営駐車場、つまりこの都市計画駐車場の二つを含んで、そのほかにも市営駐車場がありますが、市営駐車場や都市計画駐車場、それに附置義務届出関連の駐車場、これらの状況について言えば、スキー場や海水浴場の分を除くと、2,467 台分しかなくて深刻なのだということを佐藤議員は指摘をしています。

その際に、駐車場の確保、必要台数はどのくらいだというふうに聞いているのですが、整備計画若しくはその調査が当時なされていると思うのですが、どの程度必要だというふうに認識されていたのでしょうか。

(建設)まちづくり推進室長

先ほど、古沢委員の方からありましたけれども、駐車場整備計画は未策定ということで、資料としてありますのは、その前段階になります駐車場整備計画調査の報告書ということでございます。それから、必要台数、不足台数、これはその当時の調査によりますと、平成 12 年の数字がございませけれども、駅周辺においては約 400 台、それから運河周辺については 230 台、その他の地域について 170 台ということで、合計で約 800 台の一般駐車場の不足が予想されると、こういう形で出ております。そのほか、都市計画駐車場については、平日の駅周辺においては 140 台の不足、そのような結果が出ております。

古沢委員

その調査報告書については、また後ほど聞きますけれども、その当時の佐藤議員の質問に対して、新谷市長が答弁しておりますけれども、代替の駐車場になった駅横駐車場は暫定利用だと。駐車場整備計画調査に基づいて、立体化を検討していくということを佐藤議員には答弁している。そしてもう一つ、駐車場の確保数ということについて言えば、中央地区では平成 17 年度までに約 5,700 台が必要だと考えているというふうに言っておりますから、佐藤議員が指摘をした 2,467 台と 5,700 台との関係を見れば、いかに駐車場の整備が必要とされていたかということがわかるわけです。何よりも、今、答えをいただいたのですが、整備計画の調査はやったけれども、その後、計画は策定していないということが、私はいかにも解せないのです。

そこで、先週末にいただいた調査報告書の概要版について聞いてみたいと思うのですが、この整備計画の調査をした目的を簡単に挙げてください。

(建設)都市計画課長

調査の目的でございますけれども、現況の調査、それから将来の駐車需給という観点から、都市内交通の機能の改善、それから日常都市活動の活性化だとか、中心市街地における総合的な駐車対策を立案するための基礎的な調査という位置づけかと思えます。

古沢委員

中心市街地における総合的な駐車対策を立案すると。ところが、この計画が策定されていないというわけです。この概要版は、平成 4 年に作成されましたが、21 ページの将来の駐車需給バランスでは平成 12 年と平成 22 年を挙げておりますけれども、数的なものわかりやすく示してください。

(建設)都市計画課長

平成 12 年の平日ピーク時の不足台数は、駅周辺において約 400 台、運河周辺で約 230 台、その他の地区で約 170 台、合計 800 台の一般駐車場の不足ということが予想として出てございます。

また、平成 22 年でございませけれども、同じく平日のピーク時ということでいきますと、駅周辺において約 680 台、運河周辺地区において約 380 台、その他地区において約 230 台、合計で約 1,290 台の一般駐車場の不足の予想ということになってございます。

古沢委員

休日はどうですか。

(建設)都市計画課長

休日のピーク時でございますけれども、平成 12 年は、駅周辺で約 970 台、運河周辺で約 350 台、これらのうち隣接する港湾周辺において、約 930 台の駐車場不足の予想ということでございます。また、その他地区においても、約 250 台の不足の予想ということでございます。

あと、平成 22 年の休日のピーク時でございますけれども、駅周辺において約 1,320 台の不足、それから、運河周辺において約 710 台の不足、これらのうち隣接する港湾周辺において約 1,510 台の不足、その他地区において約 370 台の不足ということになってございます。

古沢委員

先ほどの新谷市長の中心市街地区における不足数とはちょっと整合性がどうかという問題はあるのですが、いずれにしても、駐車場の需給バランスで言えば、相当数不足をしているというふうに、この調査結果は認めているわけですね。

参考までに、ちょっと確認したいのですが、そもそも都市計画駐車場ができた昭和 51 年から平成 17 年にかけて、特に駐車場を利用すると思われる 5 ナンバーの乗用自動車と軽自動車が増えているかというのは、この駐車場を廃止すると言っているのですから、少なくとも調べていると思うのですが、いかがですか。

(建設)都市計画課長

自動車保有台数でございますけれども、駐車場を使う使わないは別としまして、貨物も含めてすべての車両台数をとらえてございます。出典は昭和 51 年度は、北海道統計書、それから平成 18 年度につきましては、運輸局のホームページから調べてございます。貨物、乗り合い、乗用、それから軽自動車を含めると昭和 51 年度は約 3 万 5,000 台、それから平成 18 年度は約 7 万 2,000 台という数字になってございます。

古沢委員

そのうち、私が言いたいわけの 5 ナンバー、乗用自動車、それから軽自動車、主に駐車施設を利用するだろうと考えられる車と言えば、昭和 51 年度に 1 万 6,000 台であったものが、平成 18 年度には 5 万 3,000 台強、つまり 3.2 倍にこうした車が増えているわけですね。こういうことも、その調査報告書の概要版での需給バランスとも重ね合わせて見ていく必要があると思うのです。

この報告書の 25 ページにある駐車政策の基本方針で、官民の役割分担というふうに言っている項があります。どのように言っていますか。

(建設)都市計画課長

官民の役割分担でございますけれども、中心市街地における総合的駐車場整備に当たっては、官民一体となった整備が必要であるが、都市計画的に重要な駐車場、交通安全上必要な駐車場、観光目的の駐車場については、積極的に整備することが必要であるというふうに記載がございまして。

古沢委員

官民一体となった整備が必要であるが、以下、都市計画的に重要な駐車場、交通安全上必要な駐車場、観光目的の駐車場については、積極的に整備する。つまり、ここは官が積極的に整備をするということを挙げているわけですね。それをわかりやすく示したのが、30 ページの公共駐車場の整備ということですが、四つの基本方針を挙げた上、公共側での駐車場整備を 3 点に分けて示していますけれども、どのように言っていますか。

(建設)都市計画課長

公共駐車場整備の基本方針という中で、三つありまして、一つ目が小樽運河周辺での観光開発計画における観光駐車需要への対応は、運河周辺の観光開発動向と絡めた公共駐車場の整備が必要であるということ、それから南小樽駅における駐車需要への対応として、南小樽駅周辺の再整備と絡めた公共駐車場の整備が必要であるということ、それから小樽駅周辺など将来の一般駐車場不足への対応、それから幹線道路での交通事故防止及びこれらでの路上

駐車多発への対応として、将来の都市部での需給関係への対応及び幹線道路の交通安全対策を同時に解決する意味から、小樽駅周辺地区での公共駐車場の整備が急務であるという記載になってございます。

古沢委員

そこで、それらを踏まえた上で伺いますが、市営駐車場のうち、稲穂駐車場、駅前広場駐車場、それから駅横駐車場の三つの駐車場の利用状況、収支状況について、前年度と比較して、先ほどの報告の中でも一部触れられていましたけれども、それぞれ三つの駐車場はどういう状況に、指定管理者へ移行してから変わってきているのかを数字的に報告してください。

(建設)庶務課長

指定管理者による 18 年度決算が出ていますので、平成 17 年度と 18 年度を比較して答弁をいたします。

まず、駅前広場駐車場につきましては、17 年度決算でマイナス 471 万 2,000 円、18 年度決算でマイナス 429 万 9,000 円、駅横駐車場につきましては、17 年度決算で 830 万 8,000 円、18 年度決算で 763 万 3,000 円、稲穂駐車場につきましては、17 年度決算でマイナス 845 万 4,000 円、平成 18 年度決算でマイナス 226 万 5,000 円となっております。

古沢委員

今のは収支の状況なのですが、いずれも、利用台数も伸びているのですよね。中でも利用台数の伸び率で見ると、稲穂駐車場が大きく伸びてきているのです。先ほどの報告では、24 時間営業など、いわば経営努力が功を奏してというか、利用台数が伸びている。つまり平成 19 年度以降は、稲穂駐車場は黒字に転換していきだろうというふうに見ているわけですが、それにもかかわらず、将来の、しかも近い将来になるのでしょうかけれども、老朽更新等を考えた場合に、民間経営の活力を入れていきたいと。市の負担が大きくなるからというふうに説明されていたと思うのですが、最大の疑問は、駐車場の利用状況が伸びている、収支も改善されてきている、黒字になるだろうとしても、民間になると老朽更新や耐震問題などは、必要になるわけです。市であれ、民間であれ。そうすると、市で大変だからといって、この都市計画施設である駐車場を民間に売却おうとするときに、それほど大変なものに手を挙げる民間というのがあるのだろうか。とんでもない話で、廃止だけをまず先に決めると言われても、その最大の疑問が解きほぐされない限りは、この廃止条例の一部改正、ある意味、いい悪いは言えないというのが最大の疑問なのです。どのように説明していただけますか。

(建設)庶務課長

市が経営していたときの状況と、昨年、指定管理者制度を導入しまして、例えば 24 時間営業をやったり、出口の部分にロードヒーティングを敷設して、人件費を削減したり、市の雇用の金額より、機械化をして人件費を削減するなどの民間による経営努力がなされております。昨年度はまだ赤字ということでありまして、今年度、19 年度決算においては、黒字に転じるというような話がされております。

その中で、黒字に転じるなら、そのまま持ってもいいのではないかというお話でございますが、確かにそういう指定管理者制度をやっていく上で、今回の駐車場については、黒字になった部分の一部が市に入ってきますが、また、指定管理者制度の方に影響もございます。そういう意味では、そういう利益の部分を分散するよりは、将来の設備投資にかかる部分も民間で持ってもらいまして、何とかならないかという判断をいたしまして、それで採算性がとれるのではないかということ判断しております。

古沢委員

まとめていきますけれども、考えてみてください。あの地域は、建ぺい率が 80 パーセントで容積率がたしか 400 パーセントだと思います。現在の駐車場は構造上 5 階ですね。床面積、土地の面積から見て、現在の構造、5 階以上はほぼ積めない地域なのです。そうしますと、どう採算を合わせるかと考えても、今のままでは採算は合わないのではないですか。合わないから、市は持ちこたえられないということで、離すわけでしょう。いわゆる手を挙

げた民間は、どうやって採算を合わせるのですか。構造上は今の建物以上のものはつくれません。駐車場ですと、廃止を先に決めようと、今提案しているのですが、手を挙げるところはあるのですか。

(建設) 庶務課長

手を挙げるところはありますということは今言えませんが、採算性という部分では、先ほども言いましたように、指定管理者制度を導入してある程度人件費削減とか、券の販売、営業努力というものは民間によって拡充されてやっていった中で、ではもうける見込みになったから市に返してくれという話にはならないと思います。ですから、指定管理者制度を続けていって、将来にわたる利益も指定管理者と市が応分の負担で分担するよりは、民間の業者に一元化して利益を還元させて、将来の設備投資の蓄えもできるということを考えていますので、そういう意味では今回、条例案の廃止に伴いまして、今後、競売にかけていきたいと考えております。

古沢委員

先ほどの話に関連しますけれども、稲穂駐車場は収支で言えば、平成 18 年度に改善されたといっても、収入が 1,900 万円ですよ。支出が 2,100 万円。それで、赤字で 200 万円ちょっと。前年度から比べたら、これは改善傾向になっています。利用台数が 1 万台伸びていますから。しかし、今の説明と、なるほどというふうに仮に思えるのだとしたら、利用台数が 2 万 3,000 台から 3 万 3,000 台に増えた台数が、一気にこれは倍加をするだろうか、そういったことで収支、利益を相当数見込んでいかない限り、どんな民間が手を挙げるのですか。あの大きな建物を、あの建物の状態でしか、駐車場でしか建て替えできないのだとしたら、どんな企業が手を挙げるのですか。

(建設) 庶務課長

やはりある程度こういう駐車場経営などを過去にやっている企業が、将来の採算性を予想して、入札に応じてくれると考えております。

古沢委員

私の最大の疑問は、要するに廃止だけを、今、提案して、議会の委員会に可決してほしいと言っているのだけれども、どういうふうに考えても、廃止を決めても、その先のことがはっきりイメージとして受け止められるようにならない限り、この廃止は簡単に決めていけないと。つまり、廃止して、その先は野となれ山となれという、そういうやり方になるのだとしたら、それは公共駐車場から小樽市の無責任な撤退につながるわけですから、それは、到底この条例の一部改正は安易にいい悪いというふうに決めてはいけないと思う。もっとしっかり議論しなければいけないというふうに思うわけです。もしくは、今、報告されている以外に、うがった言い方をすれば、先行き手を挙げた民間に、何かしらのボーナスが用意されていない限りは、これは難しいのではないかと、このボーナスというのは、長崎屋の 4 階の駐車場が駅横にかわる、長崎屋の増床計画を直接動機とした都市計画の変更、こういったことが将来的に見通しとして予定されていない限り、手を挙げる民間はないでしょう。手を挙げる民間があるとしたら、相当な覚悟といえますか。ペイしないですものね。施設の老朽更新がネックになって市は離すとされているのですが、聞いてみたら耐震問題もあるのだと言っています。これが最大の疑問です。ですから、今回の廃止にかかわる一部改正については、まず、この段階ではいい悪いというのは決められる状況にない、そのことを指摘しておきたいと思います。

建設部長

今、委員の御指摘は二つあったと思います。まず、都市計画駐車場がどう担保されるかという点については、今、課長が話しましたように、用途指定をした売却条項、さらにはその転売禁止、貸付禁止といった禁止条項が 10 年という時限付で売買契約書の中に、条例案が可決されれば盛り込みたいという形の中で、都市計画駐車場の位置づけは担保していこうと考えます。

もう一方、収支の話でございますけれども、課長の答弁に重なる部分がありますけれども、実際に平成 15 年度から 17 年度に市で運営したときには、約 2 万 3,000 台程度だったのが、18 年度に 7,000 台増えているという状況、

19 年度はさらに増えるだろうということ。これは原因としては、あくまでも市で運営したときには夜 10 時から朝 8 時まで出し入れができないという駐車場の運営をしていたのが、今は 24 時間フリーに出し入れできるということで、要は利用台数がどんと増えた最大理由がそこにあります。一方、人件費という点でいきますと、完全機械化しましたので、その辺の部分については、当然軽減ができていくということがございます。それで、確かに 18 年度、1 年間でわずかしか増えていないという話なのですけれども、今、利用の商店についてもアピールをしまして、やはり 24 時間営業というのがかなりきいてございまして、問い合わせ等もあるというふうに聞いてございますし、十分経営できるだろうという予測もあります。

それで、たぶん公募で売却をするわけですが、当然、駐車場だけを運営している民間会社は結構小樽にございますので、そういった方々の中から、今言った要件においても、採算性については御理解いただいて入札という形にはなるのではないかとこのように思っております。また、今の指定管理者制度というのは平成 18 年度、19 年度の 2 か年で三つの駐車場の指定管理者制度に入れているものが来年 3 月 31 日で切れてしまいますので、どうしても今年中に来年度以降の指定管理者として、今考えているのは駅横、駅前の二つの駐車場の指定管理者制度に移行という手続もあるものですから、今、第 2 回定例会で議論していただいて、当然その指定管理者についても併せてやっていきたいということでございますので、その辺の時間的なことも御理解をいただきながら、何とか御承認をいただきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひしたいと思います。

古沢委員

答弁がありましたので、1 点だけ。

それでも疑問は解決しないのです。部長がおっしゃったように、平成 17 年度から 18 年度に改善して収入を上げたといっても、たかだか 400 万円弱ですよ。それで、人件費やその他の改善を図ってきて、それがさらに収支で言えば黒が膨らむのでしょうかけれども、しかし、そうであればなぜわざわざ市が手放さなければいけないのかという疑問が解決しません。それと同時に、まちの中心部で言えば、従来からあったのが、さらに公共駐車場を含めて、大型の駐車施設というのが欲しいという話というのは、いつも出てくる話ですね。そうしたときに、市が稲穂にある駐車場を自分の持分から撤退してしまうということが、これはもう市民の皆さんに到底納得いただける話ではないと思うのです。経営改善されているのだったら、何を慌てて、急いでいるのか。来年の 3 月に指定管理者が切れるのであれば、改善されて、指定管理者に引き続きやらせてもらえばいいではないですか。こういう問題が整理されないのに、廃止を決めるということについては、これはもういいとは到底言えないと思うのです。

建設部長

収支の改善という点については、先ほども話したような内容です。では、なぜ市が永続的に持たないのかという点については、当然都市計画法上の駐車場というのは、官民いずれを問わず都市計画駐車場を運営できるということもございまして。私どもとしては、民間活用の中で軽減化、例えば 24 時間営業の指定管理者制度を通して、民間の方のグループの中でやれるということが確認できましたので、10 年間の状況についてになりますけれども、永続的に都市計画駐車場を運営できるというのであれば、やはりそういった民間活用は必要であるというふうに思いますし、当然その利益については、民間会社になってそれを備蓄することによって、修繕費をねん出するということが可能になってきますので、その辺は、今後公の施設については民間活用というのはやはり考えていかざるを得ない状況かと思っておりますので、その辺は御理解をいただきたいと思っております。

古沢委員

都市計画駐車場は、官が第一義的にやるものだとこのように話をしたので、だから、都市計画駐車場は官であれ民であれという話になると、また議論がそこに戻るのだけれども、そのことを指摘して終わります。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

山田委員

もとより、この建設常任委員会は初めてでございます。また今後とも、ひとつよろしく願いいたします。

私道整備助成金について

それでは、まず、予算からお聞きしてまいります。

道路橋りょう総務費より、私道整備助成金 200 万円、街路灯設置費助成金 400 万円について、初めにこの助成金の趣旨と目的及び用途をお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 庶務課長

私道整備助成金と街路灯設置費助成金の趣旨、目的、用途についてでございますが、趣旨につきましては、民間で行う私道整備や街灯設置については一部助成し、負担の軽減をしていきたいということで考えております。

私道整備助成金の目的につきましては、私道整備の促進を図り、生活環境の向上に資するということになっております。用途につきましては、町会や団体等が行う私道整備につきまして、その工事費の 3 分の 1 を助成するという形になっております。

街路灯設置費助成金につきましては、夜間における地域の治安の維持及び交通の安全を図るためという形になっておりまして、助成方法につきましては、設置者の工事費等の 2 分の 1 以内ということで助成する内容となっております。

山田委員

平成 19 年度予算では、それぞれ 200 万円、400 万円とありますが、おおよそ何件ぐらい整備されるのか、そこら辺のところを昨年の例を出してお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 庶務課長

昨年との比較というよりも、平成 15 年度からの平均であります。私道整備助成金につきましては、平均で 4 件ぐらいございまして、おおむね平均金額が 187 万円程度となっております。

街路灯設置費助成金につきましては、これも平成 15 年度からの平均でいきますと、おおむね 58 件程度になっておりまして、金額的には 400 万円を少し超えるぐらいの金額が平均額となっております。

山田委員

400 万円を 58 件で割れば、1 件当たりの平均というのですか、ある程度の金額が出ると思います。

それでは、最近、市長も話している協働の住民参加ということで、昨今、銭函でも住民の方々が街路灯を自分たちで整備されたという事例もございまして、町会や有志の自助努力によって、ある程度労働力が伴う整備かと思いません。

そこでお伺いいたします。例えば原材料として、道路整備をするのであればアスファルト、街路灯を整備するのであればその街路灯の設備の費用がかかり、設置については町会の方々が労力を拠出して整備されると思います。そういった場合の市の対応としてはどうされるのか、その点についてお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 庶務課長

現在、私道整備助成金につきましては、工事費の 3 分の 1 ということになっておりますが、町会の方々の努力により、自分たちの労力を使ってそういう工事をやりたいというケースの場合、工事費の 3 分の 1 とはなっておりますが、それに準用した形で、その原材料費の 3 分の 1 ということで、制度の運用はできるかと考えております。

街路灯設置につきましては、もともとの基準がございまして、例えば市で対応する場合、白熱灯であれば、設置費の 2 分の 1 以内の 5,000 円という限度額がございまして、そういうことで原材料購入についても運用していきたいと考えております。

山田委員

まず私道の整備については確認なのですが、その原材料のみ、おおよそ 3 分の 1 を助成するというところでよろしいですね。

(建設) 庶務課長

おおよそというか、町会が積算した原材料費がこのくらいかかっているというものと、通常、市の発注金額もありますので、その中で、通常工事でもそうなのですが、どちらか安い方ということが判断基準になっていますので、そういう形でやっていきたいと思います。

山田委員

最近は何れの世代の退職ということで、結構各個人の方々、能力のあるの方々、また、自分のところで機械を持っている方もいらっしゃるのでも、もしそういうような形で整備されるようなことがあれば、例えばこれはどういうようなところに相談すればよいのか。また、既に相談があったのであれば、制度運用のために前もって町会から何か提出するものはあるのか聞かせてください。

(建設) 庶務課長

私道整備の方では、そういう事例というのは私は聞いたことはありません。相談窓口は庶務課になっています。

山田委員

わかりました。それでは、ぜひともそういうような町会の自助努力でされるものがあれば、相談に乗っていただければと思います。

交通安全整備費について

それでは、質問を変えます。交通安全整備費から、歩道整備工事費 338 万円、カーブミラー整備工事費 112 万円、防護さく整備工事費等 1,414 万円。交通安全施設として、上記 3 項目についてお聞きします。今年度の主な箇所について、まずお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 建設事業課長

歩道整備工事費の今年度の主な整備箇所について説明します。

市道本通第 2 線、これはちょうど北一五号館のヴェネツィア美術館の線、向かい側の歩道が破損されてきているということで、そこにおいて補修を行ったということが一つ。

それからもう一か所といたしましては、市道高商通線、商大の坂なのですが、ここについては、歩道の部分で 3 か所ほど急坂な部分がございます、その部分の段差解消ということで考えます。

そのほかは、長期プランとしましては、市道大通線の一部とか、市道中央南線、長崎屋と河辺石油の間の道路なのですが、この部分の一部の補修を考えてございます。

次に、カーブミラーの整備工事でございますが、これにつきましては、市道望洋 2 号横断線、これは望洋台小学校の近くでございますが、そこにカーブミラーを設置しているのが 1 件あります。

また、市道銭函沢川左岸線、これはどんぐり公園という公園がございますが、このそばに設置をするというものです。

それからもう一件、南樽市場のそばに子供の遊園地がございますが、そこについてもカーブミラーを設置する予定で考えています。

次に、防護さくの整備工事でございますが、これにつきましては、市道既第 1 線、これは既会館がある方の道路ですが、これについて防護さくを設置する予定となっています。

また、市道梅宮横通第 1 線について、これは市道梅宮通線の間から北側に向かう道路なのですが、これについても工事を進めてございます。

また、市道塩谷蘭島山手通線、これはフルーツ街道ですが、ここについてはガードレールを設置する予定となっ

ております。

山田委員

この交通安全施設ということで今回言いましたけれども、こういうような施設は、ある程度冬期間の除雪によって破損する部分があると思います。また、要らなくなったところもあると思うのですが、まず、昨年度、17 年度でもいいですが、この防護さく、また、カーブミラーの破損状況はどうですか。

(建設)建設事業課長

具体的な数値は今押さえていませんが、当然、雪が降りますと、除雪が入らなくとも積雪の圧力で押されたりということで、雪解けの状況を確認しますと、相当な破損状況が見受けられるということです。

山田委員

後ほど雪たい積場関係について伺う中で、その破損状況について詳しくお聞きいたします

次に、道路橋りょう維持費から、舗装補修工事費 1,100 万円、防護さく補修工事費等 2,000 万円、街路灯維持管理費 1,500 万円、この 3 項目の直近二、三年の補修費の推移及び冬期間の対応について、お聞かせ願いたいと思います。

(建設)建設事業課長

直近二、三年の推移でございますが、舗装補修工事につきましては、平成 19、18 年度は私道整備事業費と分かれている点が 17 年度と異なっていて、それを参考に説明いたします。

まず、舗装補修工事費ですが、平成 19 年度は 1,100 万円、また今申しました私道整備事業費は 5,400 万円、計 6,500 万円。18 年度につきましては、舗装補修工事費が 3,000 万円、それから私道整備事業費が 4,000 万円、計 7,000 万円になっています。それ以前が一つになってございます。平成 17 年度が舗装補修工事費として 7,000 万円、また、平成 16 年度についても舗装補修工事費が 7,000 万円ということで、今年、500 万円ほど減になっていますが、ほぼ同じような推移になっております。

また、防護さく補修工事費ですが、平成 19 年度が 2,000 万円、18 年度が 2,000 万円、17 年度が 2,100 万円、また、平成 16 年度が 2,100 万円となっております。

次に、街路灯維持管理費ですが、これは電気代についてとなっております。これは、また、平成 19 年度が 1,500 万円、平成 18 年度 1,500 万円、平成 17 年度が 1,500 万円、平成 16 年度が 1,500 万円となっております。

冬期間後の対応ということなのですが、先ほど申しましたように、雪で相当いろいろな圧力がかかって壊れたものとか、それから凍上等で舗装がはがれたものとかがございますので、舗装の補修工事については 4 月早々、4 月 10 日前後に発注してその補修を行っています。また、防護さくの補修工事費については、道路パトロール等を行って、その破損箇所を発見して、早いところ発注して補修すると、そういったことで、早期の対応を心がけています。

山田委員

私も町会の方でいろいろと、そういう冬期間に例えば防護さくの壊れているということも聞くのですが、その補修に関して、住民の方への周知とか、町会への周知とか、そういう方法はということをされているのかお聞きしたいと思いますが、どうでしょうか。

(建設)建設事業課長

周知といいですか、通常、市民の方から、壊れているとか、そういった通報がございますと、我々パトロールの人間が見て回って、当然危険とかそういった判断がなされると、すぐ修理とか補修をするといったことで、町会の方には連絡を密にして対応するといった状況でございます。

山田委員

最近の工事では、歩行者なり住民の方なりに分かるように、看板などを設置して、工事期間やこういうこれこれ御迷惑をおかけしますということで大変よくされているのは私も見ております。ただ、この防護さくとか、こうい

ったものに関しては、ただその場に破損の部品をそのままにして、いつ直されるのかという、やはり通っている方もわからないのです。私もいつになったらつくのかということも思ったものですから質問したのですが、その点について、もし今後改善するというようなことがありましたら、お聞かせ願いたいと思います。

(建設)建設事業課長

通常の工事でしたら、いろいろなチラシとかを配布して、皆さんに周知しているのですが、なにぶん補修工事は非常に小さい箇所が点在してございまして、その 10 か所なり 20 か所を駆け足で整備するようなことになっていきますので、町会の方からそういったような通報があれば間違いなく対応しますが、我々も業者の方にはそういった用具なども管理しないで置きっ放しにすることは十分注意はしますけれども、もし町会の方からそういった通報がございましたら、我々もすぐ対応するように行いたいと思います。

山田委員

しつこいようなのですが、小さいのは本当私はいいと思うのです。ただ、やはり交差点内の防護さくがもうぐちゃぐちゃになって、そのさくがみっともないような形で曲がって、それを何か月もほうっておかれるというのは、その周辺を歩く人間にとっては、市は一体何をやっているのというような話もちょっと聞こえてきますので、ぜひともその点、そのさくのところでもいいので、ある程度今月中に直すなら直すという形で、その場に何らかの対応がされると、私は、住民としては安心感が持てるので、どうかこれは切望として、答弁は要りません。よろしく今後ともお願いしておきます。

凍結防止剤について

それでは、最後の項目になりますけれども、除雪費の方から、何点かお聞きいたします。

昨年度、砂まきなど、冬期間の凍結防止策についていろいろされました。まず、砂まきについて、昨年度の回収率とボランティアの参加人数についてお聞きいたします。

(建設)雪対策課長

砂まきについての昨年度の回収率とボランティアの参加人数についてですが、砂まきの回収率、これは 17 年度に散布した量の約 9.5 パーセントでございます。

ボランティアの参加人数でございますけれども、平成 18 年度、個人を含めまして 123 団体となっております。

山田委員

123 団体。大体そうしたらおおよそ何名というのは、わかりますか。

(建設)雪対策課長

おおむね個人の方が多くなっておりまして、団体の方は若干名でございます。

山田委員

それでは、18 年度はその回収率、参加人数は増えたのですか、減ったのですか。

(建設)雪対策課長

申込団体のボランティアの数について申し上げますと、平成 16 年度が 107 団体、平成 17 年度が 101 団体なので、16、17 年度に比べますと増えてございます。回収率でございますけれども、平成 16 年度が 9.3 パーセント、平成 17 年度が 7.4 パーセントになってございます。

山田委員

そうしたら、平成 17 年度の 7.4 パーセントというのは、雪が多かったので回収できなかったという意味ですか。特別何かあればお聞かせ願えますか。

(建設)雪対策課長

雪の多い少ないもございまして、排雪しますと散布した砂が路面からなくなる状況にございますので、おおむね排雪回数が増えれば、回収率が下がるというふうに思います。

山田委員

そうですね。排雪の回数が多いということで、そういうふうな結果になるのですね。

最近では、環境に優しい素材でつくられた凍結防止剤もあると聞きます。本市の使用状況や材質をわかる範囲でお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 雪対策課長

環境に優しい材質でつくられた凍結防止剤もあると聞くということですが、本市につきましては、基本的に凍結防止剤を計画的に散布しておりません。その中で、凍結防止剤の材質について説明しますと、塩化物系、酢酸系、その他ということで、塩化物系と酢酸系を混ぜたもの、このようなものがあります。

凍結防止剤の要件としましては、凍結を見たときに、溶解して速効性にすぐれて効果が持続するもの、また、価格が安く、供給量が豊富であること、必要なときに使用できること、散布しやすく取扱いにすぐれていること、また、散布による二次的なマイナス環境影響が少ないこと、また自然環境に優しいということになってございます。このことから、近年では塩化物系が多く使われております。塩化物系で申し上げますと、今は、量、価格ということで、天日塩が使われております。また、天日塩をつくる際に塩化マグネシウムが副産物として出ますので、同じ原料の化合物ですから、持続性、速効性がすぐれており、天然のものということで、基本的に自然に優しいということになっております。

山田委員

ある程度本市では、そういうような凍結防止剤、砂以外は使っていないということで、わかりました。

雪捨場関係経費について

次に、除雪費の中から、雪捨場関係経費 9,543 万 2,000 円に関連してお聞きいたします。まず、本市の雪たい積場の箇所と平成 18 年度中の状況をお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 雪対策課長

本市の雪たい積場の箇所数と平成 18 年度の状況でございますけれども、市民に開放している雪たい積場が 5 か所ございます。また、公共専用貸出しダンプなどを利用している部分が 8 か所あり、計 13 か所になっております。平成 18 年度の状況でございますけれども、各雪たい積場とも降雪量が少ないということで、搬入量についてはかなりの減少になっております。また、18 年度、一部雪たい積場が使えなくなった部分につきまして、港湾部の方で暫定的に、緊急的に 1 か所増やしてございます。

山田委員

冬期間に捨てられた雪山の中に入っているごみの処理、また、特に閉鎖中のこの雪たい積場の状況、管理方法について、お聞かせ願いたいと思います。

(建設) 雪対策課長

雪たい積場の雪の中のごみの処理と管理状況等についてでございますけれども、建設部の方で所有しております雪たい積場については、建設事業課の土場と車両整備工場跡の雪たい積場がございます。これら二つについては建設部で所管しております。

また、他の部分につきましては、他部局、若しくは民間から借りてございます。その中で、融雪後、ごみ処理をいたしまして、関係部に返している状況にあります。ですから、夏の間については、担当部署の方で、また民間の方で管理している状況でございます。

山田委員

私は特にオタモイに住んでいるものですから、幸から赤岩に抜ける道路がありまして、あそこの雪山をよく見る状況にあるのです。本当に雪山が黒い山になって、雪が解けている状態で、その中にやはりごみが点在しているわけです。時々強風なども吹いて、そのごみが吹き流されて道路に散乱するというのもございます。そういう点、

今、ある程度ごみの収集もされているということで、安心いたしました。ぜひそういうような形で、今後とも厳正なる管理方法がなされるようお願いいたします。

北浜岸壁の元雪たい積場について

あと 1 点お聞きしますが、昨年閉鎖されました北浜岸壁のその後の管理について、何か苦情などもあったと聞いておりますので、この元雪たい積場の管理についてお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 雪対策課長

北浜の雪たい積場の管理でございますけれども、昨シーズン、10 月頃に使用しないということで決定いたしました。看板を市道小樽港縦貫線に出しまして、今年度は排雪いたしませんということを周知したところでございます。また、シーズン中、雪たい積場として利用しなかったものですから、投雪がされないように看板を立てたところでございますけれども、なにせ毎日そこに張りついているわけにもいきませんし、パトロールに行くときはもういなくなっているということがありましたけれども、苦情という部分につきましては、雪対策課の方には入っていませんので、入るとしたら管理している港湾部の方に入るのではないかという気がしております。

山田委員

私もちょうどその現場にいまして、写真も撮っております。やはり昨年まで、北浜岸壁が使用されておりましたが、今シーズンは使用されなかったということで、業者の指導もいろいろあると思います。ある程度どうしようもない事情もあると思うのですが、そこら辺はやはりもう少しルールを守っていただいて、厳正に管理されることがやはり私も重要だと思いますので、もしそういうような方がいた場合、何か処罰とか、そういうのもあるのでしょうか。それを聞いて、最後の質問とします。

(建設) 雪対策課長

処罰でございますけれども、港の中については、航行する船舶に与える影響ということで、これらにつきましては、港則法で罰せられます。これを担当している部署は私どもではなくて海上保安部ですが、そういう法律がございます。

山田委員

そうしたら、そういう法令もあるということで、厳正な指導の方、よろしく願いいたします。

委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

秋元委員

公明党の秋元です。このたび建設常任委員会に所属させていただくことになりましたので、よろしく願いいたします。

土木費について

初めに、平成 19 年度の予算書を見させていただきました。その中の土木費の中に、交通安全施設整備費、道路橋りょう維持費、道路新設改良費、道道街路事業費、中心市街地活性化対策事業費、都市景観形成事業費などの事業名がございましたけれども、それぞれの事業の目的について教えてください。

あわせて、平成 19 年度の主な事業名についてお示してください。

(建設) 庶務課長

土木費の予算書の中で、道路橋りょう総務費につきましては、道路改良費や道路用地購入費、先ほど言いましたが、街路設置補助事業等の経費になっております。

交通安全整備費につきましては、カーブミラー整備工事費や防護さく整備工事費などの事業がついております。

道路橋りょう維持費につきましては、市道整備事業や舗装補修工事や側溝、石砂利、防護さくの補修、街路灯の

維持・管理、路面の舗装や側溝しゅんせつ等の事業をっております。

道路新設改良費につきましては、主に臨時市道の整備費になってございます。

除雪費につきましては、除排雪関係経費、ロードヒーティングを含めた経費になっております。

秋元委員

市内の建設業の方から、ここ数年にわたり、公共事業の土木事業が大変に減少しているという声をよく聞くのですけれども、このことは財政の厳しい中で、より建設事業を厳選している結果というふうに感じておりますが、5 年ほど前から比較して、現状はどのように推移しているのでしょうか。

建設部次長

私の手元に細かい資料は持ってきていないのですが、平成 13 年度から 17 年度までの決算資料を持ってきておりますので、それで答えます。土木費という項目の中で説明しますと、平成 13 年度は約 56 億円でございました。14 年度が約 46 億円、15 年度が 41 億円、16 年度が 38 億円、そして 17 年度が 36 億円ということで、13 年度から 17 年度までの 4 か年で 20 億円ほど落ちています。土木費という費目であれば落ちているということになります。

秋元委員

特に、生活道路を維持・補修するに当たり、臨時市道整備事業も予算減額が続いているというふう聞いておりますけれども、これらの予算的な推移はいかがでしょうか。

(建設) 庶務課長

臨時市道整備費においては、今年度は 3 億円になってございますが、18 年度、17 年度は、4 億円で推移しております。

秋元委員

この事業は市民生活と密接に関係する道路整備になるというふうに感じておりますし、当然、陳情があったり、町会からの要請があったりというふうにも感じております。該当住民からの要請がたくさんあるというふうに聞いておりますけれども、年間どれくらいの要望があり、どれくらいの工事量になっているのでしょうか。

あわせて、事業選択の基準や優先順位の考え方を教えてください。

(建設) 建設事業課長

今、要望件数は正確に押さえてございませんが、非常に多い件数で要望は来てございます。平成 19 年度は、今、発注している工事を含めて、今後、全体で 25 本ぐらいの工事を計画してございます。

その優先順位についてでございますが、やはりいろいろと項目がございまして、例えば、どれだけ老朽化が進んでいるかといった緊急度合いとか、また、その道路の性格、それが主要な道路なのか、主要でない道路なのか、そういったものを数値化して、優先順位を決めていくといったことで考えています。

秋元委員

次に、先ほども話があったかと思いますが、市民の方からカーブミラーの設置や冬期間の砂箱の設置などの要請もたくさんあるというふうに思います。それらにつきましても、今後、どのような基準で設置をしていくのか、基本的な考え方をお示しください。

(建設) 建設事業課長

カーブミラーにつきましては、当然破損しているものは直しますし、あと道路パトロールをしておりますので、その中で危険なものとかそういったところを抽出して設置する、又は町会とか住民の皆さんから設置した方がいいというような御要望がございましたら、また、我々道路パトロールもしまして、そういった状況を判断して設置すると。そういったことで、逐次対応しているところでございます。

秋元委員

都市計画道路について

次に、基本的なことをお聞きしたいのですけれども、道路の新設や街路事業などの整備には、基本的に都市計画道路として認定されていることが前提というふうに聞いております。この都市計画道路とは、どのような性格なのでしょうか。またあわせて、小樽市内の都市計画道路は何路線現存しているのでしょうか、教えてください。

(建設)都市計画課長

小樽市域にある都市計画道路ということでございますけれども、国道、道道、市道を合わせまして、60路線で約149キロメートルございます。基幹的な道路から生活道路的なものまで、都市施設として位置づけられているという形になります。

秋元委員

私の方でこの都市計画道路をいろいろと調べさせていただきまして、全国的に見直しがされているというふうに感じておりまして、この質問も今回市民の方から家を新築したいのだけれども、この都市計画道路にかかっていて、新築できないという話があり、実際その土地が削られてしまうというふうな相談もありました。また、その道路に関しましては、かなりの年数が経過して、本当に果たして拡幅等の工事がされるのかというふうな話がありました。その上でも、今後、この都市計画道路につきましては、見直しも考えているのでしょうか、この辺もお聞かせください。

(建設)都市計画課長

都市計画道路の見直しということでございますけれども、ただいまも委員がおっしゃいましたように、全国的に国の社会資本整備審議会という中でも、社会経済情勢の変化を踏まえということで、都市計画道路の見直しが必要ということが出てございます。

小樽市域でございますけれども、今、第4回の道央都市圏の総合交通体系調査を実施してございます。平成18年度から20年度までの3か年ということになっており、それらの結果を見ながら、必要な見直しについて、今後、検討していくということになるのではないかと考えてございます。時期的には、平成20年度の道央都市圏総合交通体系調査の結果を見据えてとなりますので、平成20年度以降、21、22、23年度ということになるかと考えてございます。

秋元委員

ちなみに、最も古いこの認定路線といいますと、どれくらい古いのか、わかりますか。

(建設)都市計画課長

今、資料を持っていません。申し訳ないです。

秋元委員

小樽公園の再整備について

続きまして、小樽公園の再整備に関しまして何点が質問いたします。

まずは、小樽公園再整備の進ちょく状況を教えてください。

また、見晴台、こどもの国、緑地など、それぞれの完成予想年を施設ごとに教えてください。

(建設)浅沼主幹

まず、小樽公園の進ちょく状況でございますけれども、平成18年度に小樽公園の測量調査、実施設計、それから既設施設の撤去を行ってございます。

今年度は、こどもの国広場の整備を現在進めているところです。こどもの国広場の整備につきましては、今年度、空の回廊、それから大地の回廊、それから迷路等の遊具を現在やっております。

平成20年度につきましては、プレーパークの造成、それからトイレの水洗化等を予定しております。

現在、具体的に行っているのは、主にこどもの国の整備でございまして、それ以外の見晴台等の整備につきましては、現時点では21年度以降は未定でございます。

秋元委員

この整備に当たりまして、これまで市民参加の懇談会が開かれてきたかというふうに思いますけれども、何回開いて、その中でどのような意見、要望などがありましたでしょうか。

また、その意見、要望を踏まえた上で、どのようにこの整備事業に反映させてきたのか、教えてください。

(建設) 浅沼主幹

小樽公園再整備に向けた懇談会についてでございますけれども、平成 16 年度に、5 回開催しております。懇談会のメンバーにつきましては、各種団体、それから市民、合計 21 名です。懇談会の中で出されている意見、要望等についてでございますけれども、懇談会の中ではテーマを三つに分けて、各テーマに基づき議論、意見等が出されています。三つのテーマとしましては、施設・緑化関連、それから交通関連、こどもの国関連という三つのテーマで議論が進められておりまして、懇談会の中で出された主な要望といたしましては、施設・緑化関係では、見晴台の展望所の整備、それから緑化の維持・管理の充実。次に、交通関連としましては、第 2 駐車場の充実、それから迷惑駐車車の排除。また、こどもの国につきましては、既設遊具の更新、更新に当たりましては、今まで動力系の遊具がついておりましたけれども、無動力系の遊具を設置してほしいというような要望が出されております。

次に、懇談会の中で出された要望をどのように計画に反映しているかということでございますけれども、基本計画の中では、現在、見晴台の展望広場を計画しておりまして、市民の憩いの場となるような展望所を計画しております。また、緑化についてでございますけれども、小樽公園内にたくさんのツツジ等の種類がありますけれども、ツツジや桜の名所となるような形で基本計画の中では計画しています。また、交通についてでございますけれども、基本的に現在、小樽公園の中を道路が横断しておりますけれども、将来的には一方通行等の規制を行うこと、通過交通の排除、そういうような方向で、今後、検討していきたいというふうに考えております。

また、最後にこどもの国についてですけれども、こどもの国につきましては、今年度も現在、整備を進めているところでございますけれども、先ほど言いましたように、空の回廊、大地の回廊等の無動力系の遊具を設置しております。

秋元委員

平成 16 年度に 5 回、21 名の方で懇談会をされたということですが、この 16 年度のみですか。その後は懇談会はないのでしょうか。

(建設) 浅沼主幹

平成 16 年度に懇談会を 5 回開催しまして、その懇談会の中で一定の意見の集約を行い、それを基にして基本方針、この計画を作成しております。懇談会につきましては、平成 16 年度に 5 回開いて、それ以降は開催しておりません。

秋元委員

たしか市長の手紙が何かの中で、小樽公園のこどもの国にあった観覧車は、何か日本一小さい観覧車とかというふうに書かれていましたけれども、その辺は全然違うのでしょうか。市民の方からもそういうものがあるのであれば、ぜひ残してほしいかという声もあったのですけれども、それはどうでしょうか。

建設部次長

日本一小さな観覧車ということなのですけれども、我々の方で調べたところによると、まだ小さいところがあるということはわかっておりまして、市の方から直接そういうことでは言わないのですけれども、マスコミ等でそう言われている部分はございました。

秋元委員

わかりました。

まず、この基本計画の概要も、小樽市のホームページにアップされておりましたけれども、平成 18 年の 5 月以降で、この基本計画の概要についての変更点などはありましたでしょうか。

また、この中で感じたのは、駐車場の件ですけれども、この概要には見晴台の駐車場を廃止というふうに載って

いたのですが、そのほかの駐車場の計画とありますが、これについては触れられていませんでしたので、この件についてどういうふうに考えていますでしょうか。

また、昨日も何か総合体育館とか桜ヶ丘球場とか使っていて、総合体育館の通りですとか、旧東山中学校に抜ける道路が、非常に車でびっしりな状態で、やっと車が何とか通れるような状況だったのですけれども、以前からこういうような問題も取り上げられているというふうに思いますけれども、ぜひこどもの国の、先ほど説明していただいたその施設ができるに当たって、駐車場の整備もしっかり進めていかないと、今以上にもっとたくさん交通量が増え、また、こどもの国ができた時点で、小さな子供たちも増えるというふうに感じますので、この辺の駐車場整備の計画というのは、何か具体的に考えていますでしょうか。

(建設) 浅沼主幹

小樽市のホームページに記載されている小樽公園再整備基本計画について、変更点があるかどうかということですけれども、現時点では基本計画については、ホームページに載っているものから変更はございません。ただ、ホームページの中で、遊具等のイメージスケッチが出ているかと思えますけれども、そのイメージにつきましては、実施設計に伴って多少変更しております。

次に、駐車場の計画についてですけれども、平成 18 年度に旧東山中学校の上のバレーコート跡に 50 台ほどの駐車場を整備しております。全体的な駐車場の整備計画についてですけれども、小樽公園内の駐車場だけではなくて、小樽公園周辺の既設の駐車場等も勘案しながら、全体的に総合的に、今後、検討していきたいと考えております。現在、小樽公園内を通過している道路についての混雑、大会等があると道路が混雑するというお話ですけれども、この点につきましては、市の関係部局、それと大会の関係者等々、密に連携を図りながら、例えば第 2 駐車場だとか、そういうような周辺の駐車場に誘導するような方向で検討していきたいと思っております。

秋元委員

私もこの件に関しましては、やはりたくさんの方から、特に子供をお持ちの方からは、本当にいろいろ楽しみにしているという声を聞いておりまして、その上で、行ったはいいけれどもやはり車を止められないというような声が出ないように、本当に計画的に駐車場の件も進めていただきたいというふうに思います。

また、先ほどの基本計画の概要では、維持・管理・運営などは検討課題になっていたというふうに思いますけれども、その後、検討した結果、どういうふうに進んでいますでしょうか。

また、市民や民間企業の参加はございますでしょうか。

(建設) 浅沼主幹

小樽公園の維持・管理に関する件ですけれども、小樽公園の中で、触れ合いの場として小動物園、それからプレーパーク等が基本計画の中で計画されております。それらについての運営管理についてですけれども、まだ具体的にはなっておりません。今後、整備に合わせて、その維持・管理・運営について検討していきたいと考えております。

秋元委員

この小樽公園再整備基本計画には、大きな内容で掲載されていまして、なかなか具体的に見えてこないのではないかなというふうにも感じるのですけれども、ぜひ具体的にもっとわかりやすくホームページなどにも載れば、市民の人たちからも、ああ、こういうものができるとかというふうな声もいただけるのかなというふうに思います。

いずれにしても、先ほども言ったとおり、市民の方は本当に楽しみにしている公園の計画ですので、ぜひ一日も早い計画の完了を願っている次第でございます。

大型ごみの不法投棄について

続きまして、小樽公園とは別なのですけれども、小樽市が管理している公園は、何か所あるのでしょうか、教えてください。

(建設) 浅沼主幹

市で管理している公園の数についてですが、街区公園 70 か所、近隣公園 11 か所、地区公園 6 か所、総合公園 3 か所、緑地・緑道として 2 か所、合計 92 か所の公園を市の方で現在、維持・管理しております。

秋元委員

維持管理費はどのくらいでしょうか。

(建設) 浅沼主幹

今年度の予算で言いますと、9,000 万円を超えるくらいというふうになってございます。

秋元委員

先日、これもまた市民の方から相談があったのですが、潮見台公園の付近ですとか、この付近の河川への家具や家電製品の不法投棄、また、住吉神社付近の市道上への車両の不法投棄の相談をいただきまして、私も現地を見たのですが、本当にひどい状況でした。特に河川には、こたつとか、家具とかが投棄されておりまして、びっくりして市の方にも相談して、これは幸い職員の方の迅速な対応もありまして、この公園と河川につきましては、すぐ解決したのですが、先ほど言った住吉神社付近の車両の不法投棄にあっては、私が行ったときには 2 台ありまして、このうち 1 台は対応していただきまして移動したのですが、もう一台はまだ移動できていないという状況です。近隣の方によると車が以前は 4 台ほどあったそうで、2 台は先に市や警察の方で処分していただきました。また、その残った 2 台はずっと放置されっ放しでしたが、ナンバーがついたままでしたので、2 台とも既に持ち主はわかっているということで、1 台は既に移動済みです。もう一台も持ち主はわかっているということですけれども、さまざま警察とかの対応等によりまして、まだそのままになっております。投げる側のモラルも確かに問題もあるというふうに思っているのですが、このような問題に対してどのように対応しているのでしょうか、もし何かあれば教えてください。

(建設) 用地管理課長

私の方から道路、河川の関係で報告いたします。いろいろなものが投棄されておりまして、大変苦慮しているのですが、平成 17 年度に関しましては、テレビが 88 台、冷蔵庫 40 台、洗濯機 23 台、タイヤが 467 本、撤去に計 66 万 9,000 円ほどの費用がかかっております。それと、18 年度ですけれども、テレビが 67 台、冷蔵庫が 18 台、洗濯機が 11 台、タイヤが 270 本で、41 万 2,000 円ほどかかっております。

それと、車ですけれども、総台数はちょっとつかんでいないので申し訳ないのですが、市の方で撤去したという台数は、17 年度は 5 台、これで 16 万 9,000 円ほどかかっております。それから、18 年度では 3 台、5 万 6,000 円くらいかかっております。

秋元委員

私もこの不法投棄には、非常に興味があり、大変な問題に全国的にもなっているというふうに感じましたので、調べましたらやはりいろいろな自治体で、今、教えていただいたとおり、例えばテレビが何台、冷蔵庫が何台、洗濯機が何台というふうに統計をとっている自治体も結構ありまして、それによって処理に使う税金がどのくらいなのかというふうに、この統計の中でも載っている部分がたくさん出てきました。この中で特に車の件だったのですが、ずっと放置していた一因は、住吉神社近所の住民の方も言っていたのですが、実は税金で処理されるのはたまらないと。ですから、なるべく電話しないようにしていましたということでした。そういう意味でも、この不法投棄に対する防止策ということもいろいろと考えておられるというふうに思いますし、これまで努力もされてきたというふうに思うのですが、市民への防止策の周知についてはどのように今まで行ってきたのでしょうか。

また、もし防止策の周知に関して何かありましたら、教えてください。

(建設) 用地管理課長

まず、第 1 点は、環境部と連携をとりまして、今出ていたような大型ごみ、それから車関係を注意しております。それから、立て看板を立てるなりしているのですけれども、これは立て看板を立てても、マナーの世界になってしまいますので、全然守られていないというのが現況でございます。それで、大型ごみは市内の市街地の道路では少ないのですけれども、やはりどうしても山方面の道路には多いと。ただ、車が、昔は山ばかりだったのですけれども、このごろ市街地の道路に放置されているということで、大変苦慮しております。車は警察とも連携をとってやっているのですけれども、警察が相手を見つけても、相手がなかなかすぐに処理してくれないという点もありますし、勝手にまた市の方で移動しますと、どこかの市で何年前にも問題になったようなこともありますので、やはりそれは慎重を期してやらなければいけないと、このように考えております。

秋元委員

この問題に関しましては、本当にこれまでも、またこれから、大変な御苦労をかけるというふうに思いますけれども、ぜひよろしく願いいたします。

水道事業について

続きまして、上下水道について、何点が質問いたします。

まず、上下水道に関してですけれども、基本的なことをお聞きしたいのですけれども、老朽施設など、更新改良事業が平成 11 年度から平成 19 年度までの工事期間で行われておりますが、この 18 年度、19 年度の主な内容と事業費を教えてください。

(水道) 整備推進課長

老朽施設等更新改良工事の平成 18 年度、19 年度の主な工事内容と事業費についてでございますけれども、平成 18 年度につきましては、取水施設としまして奥沢水源地いつ流路の護岸 125 メートル改修してございます。それから、浄水施設としましては、銭函浄水場の計装設備の更新、豊倉浄水場の屋上防水の改修、それから、送水施設としましては、天神送水管等に、直径 600 ミリメートル、延長 1,218 メートルを布設してございます。それから、清風ヶ丘ポンプ所の改良、ポンプの更新をしてございます。配水施設としましては、蘭島配水池の増設、それから桜第 1 高区配水池の改良を行ってございます。事業費は、4 億 9,670 万円でございます。

続きまして、19 年度の事業についてでございますけれども、取水施設としましては、奥沢水源地いつ流路護岸の改修、これは 18 年度に引き続き行います。延長は、100 メートルを予定しております。それから、浄水施設としましては、豊倉浄水場の電気設備の更新、それから送水施設としましては、天神送水ポンプ所の築造、奥沢送水管の布設、配水施設としましては、18 年度に引き続き、桜第 1 高区配水池の改良、それに伴う電気計装設備の更新を考えております。事業費としましては、4 億 5,000 万円を考えております。

秋元委員

配水管整備事業について、若干勉強させていただいたのですけれども、資料には布設替えが行われてきたというふうに記載しておりました。また、その中で事故多発箇所の塩化ビニール管を主な対象として整備し、円滑な給水の確保と有収率の向上を図るとありましたが、実際この塩化ビニール管での事故多発箇所とはどのような場所だったのでしょうか。また、どのような事故だったのか、また、今後、予想される問題点などがありましたら、教えてください。

(水道) 管路維持課長

配水管整備の事業につきましては、現在もやっておりますけれども、蘭島地区に昭和 45 年ごろから設置しているタイプが塩化ビニール管が入ってしまっていて、こういうのが自然破裂ということで、塩化ビニール管の事故が多いというのを対象にして記載しております。原因といたしましては、当時入れた部分について、自然破裂というのでしょうかけれども、通過車両が多くなったとか、そういう形の中で破裂するというものです。場所によりましては、そ

ういう位置づけの中で影響範囲が大きいところ、そういうのをメインに行っている状況です。

秋元委員

また、配水管延長調書に、各管の布設距離数などが出ておりましたけれども、その各管の一般的で結構ですので、この耐用年数などを教えてください。

また、鋳鉄管が減って、そのかわりにダクタイル鋳鉄管、また、ポリエチレン管、ステンレス管が増えておりますけれども、その理由とこの各管の用途を教えてください。

(水道) 管路維持課長

管種ということでありまして、石綿セメント管につきましては、現在はもうなくなっております。また、鋼管につきましても、配水管としてはもうなくなっている状況で、鋳鉄管でありますけれども、これにつきましては、ダクタイル鋳鉄管と鋳鉄管とに分かれておりますけれども、黒鉛が含まれている部分のパイプの名称で表現を分けております。さらに、ダクタイルという形になりますと、これにつきましては、鉛の量を増やして、粘り強い形のパイプにしようという形になっています。さらに、内面をさびつかないようにライニングしているというのがダクタイル鋳鉄管という表現になっております。塩化ビニール管につきましては、硬質塩化ビニール管、いわゆる下水道でも使っていますし、水道でも使っている管です。ポリエチレンタイプというのは、皆さん御承知かと思っておりますけれども、黒いパイプで、ポリエチレンの材質のパイプでありまして、これにつきましては、直径 50 ミリメートル、小配水管という形の中で使っております。さらに、ステンレス管ということですが、これは軽量で材質も見かけもよくて大変丈夫なものなのですが、材料的には高いという形のものでありまして、これについては、川の護岸とか、そういう取水管等、橋とかに添架する部分で採用しているということです。現在はダクタイル鋳鉄管がほとんどでありまして、先ほども言いましたように、塩化ビニール管とかにつきましては、適度に対処する形で布設替えをしていく予定であります。

秋元委員

先日も、北見市において、雨水が浄水施設に流入して、その被害についてニュースなんかでも報じられておりましたけれども、やはりライフラインの一つが絶たれることは、市民にとっても非常に不安なことです。小樽市においても、過去に水道送水で何らかのトラブルが発生したことはありますでしょうか。

また、もしありましたら、具体的な事例を教えてください。また、その被害額はどれぐらいだったのでしょうか。

(水道) 管路維持課長

事故につきましては、今年度もそうなのですけれども、今、約 46 年間、水道につきましては、毎年どんどん減っている状況でございます。北見市のような大きな事故はございませんが、場所によっては 500 軒程度の断水だとか、そういう程度の断水事故は、年間三、四件発生している状況でございます。

それで、耐用年数につきましては、管種によって従前は鋳鉄管が 40 年、それ以外は 25 年という形でしたけれども、14 年度に改定になりまして、すべて 40 年の耐用年数になっております。

秋元委員

今言った、過去にあったトラブル、事故のもし被害額などがわかれば、教えていただけますか。わかる範囲で結構です。

水道局長

北見市の例を出してお話をされていますけれども、小樽市におきましても、今から 4 年ほど前に、お正月を過ぎてすぐだったと思っておりますけれども、水がアイスシャーベット状になりまして、余市川の取水口が閉そくしてしまっただけでなく、2 万世帯ほど断水になるということで、記者発表いたしました。ところが、断水の直前になりまして、トンネルの中の閉そくしているアイスシャーベットが、どういう関係かわかりませんが、どんと音がして流れてきたということで断水を回避したのですけれども、その事故でも 2,000 世帯ほど断水になりました。被

害総額としては確実に計算していませんが、たしか時間外手当が 400 万円ほど、職員全員が二晩ほとんど徹夜しましたので、そのぐらいの被害総額になっています。

秋元委員

下水道についてなのですから、各施設の耐用年数、これについてはどれぐらいなのでしょう。

また、特に中央処理場は昭和 59 年 4 月の運転開始から、20 年以上たっております。これまでも修理、改修されてきたというふうに思いますけれども、この修理はいつ行われたのでしょうか。

また、今後はいつごろの修理、更新等を予定されていますでしょうか。

また、ポンプ場におきましても同様で、特に中央処理区の半数以上が昭和に運転を始めたものが多いというふうに思っていますけれども、この修理交換なども、今後、予想される部分で構いませんので、教えてください。

また、下水管の更新についても教えてください。

また、この下水管には、何か聞くところによると、非常に安い改修方法があるということなのですが、もし何かあれば教えてください。

水道局原田次長

今、下水道事業に対する非常に広範囲な御質問でございましたので、私の方から説明をさせていただきたいと思っておりますけれども、処理場の耐用年数というのは非常に多くの設備がありますので、いろいろとございます。建物等については 50 年という耐用年数になってございますけれども、機械ではほとんどが大体 15 年、そのほか電気設備についても 10 年から 15 年、計装設備については短いもので 7 年と、事細かに耐用年数が決められておりますので、全部を見ると非常に時間がかかりますので、大まかな部分だけ紹介をさせていただきました。

施設の更新計画については、処理場、ポンプ場の機械、電気、これの更新計画を平成 17 年度から 1 期計画として、平成 25 年度まで計画を立案しております。この計画立案に当たっては、それぞれの機械の診断といいますか、そういうものを行いまして、まず機械の状況がどうなのかと。耐用年数が来たからすぐに更新をかけるということではなくて、その機械それぞれの状況をまず見定める、それによってどういう順番で更新をかければいいのか。それともう一つ、今までの拡大整備と違いまして、更新というのは維持・管理と非常に連携をとらなければならない。そういう中では、維持管理費、収入と支出というもの、これをよく見定めないと、料金収入に直結しないという要素がございますので、そういう収支のバランス、投資可能額という部分を見ながら投資をしていく、そういう考え方で投資の平準化を図りながら、116 億円という計画を立案しました。昨年度、一番大きな焼却炉の発注を行いまして、この焼却炉の発注に当たっても、人口規模をよく見定めて、できるだけダウンサイジングをしながら規模を設定し、小樽市で初めて発注しておりますデザインビルド方式というものを採用して発注をかけております。そういう中で、当初 116 億円の中で計画していたよりも、相当事業規模も圧縮することができまして、そういうものを精査して、19 年 2 月ぐらいにもう一度更新計画を見直して、現在は全体事業費 97 億円という金額で計画を実行しているという状況になってございます。

それと、管きょのお話もございましたけれども、管きょも全国的に 6,600 か所ぐらいの陥没事故、管路はほとんど道路に布設されておりますので、下水道の特性として、水道と違って外圧管です。外からの過重をどうやって受け持つかと。その管が下水道の汚水から硫化水素というものが発生するのですけれども、そのものが化学分解して硫酸に変わって、ほとんどの下水道はヒューム管を使っていますけれども、それが劣化をします。それで、その劣化によってひび割れが生じて、外圧を受け持つことができなくなって、陥没を生じるわけですが、そういう事故事例も多くなりまして、小樽市も昭和 30 年代から下水道管を布設しておりますので、耐用年数が 50 年を経過したのも 8 キロメートルほどになります。そういう部分もこれから管きょの更新計画を立案して、そういう事故等に対応していく、このような考え方であります。

それから、改修方法のお話もございました。これは今いろいろと設計をして、いろいろな手法がございますので、

これは、その場所によって異なります。すべてを布設替えということは、管径の大きいものが多いものですから、上水道のように簡単に布設替えができませんので、基本的には今の既存のパイプの中に何らかの手当をするという方法が今、非常に全国的に採用されておりますので、そちらの方向に行くというような考え方を持っております。

秋元委員

これからも安全・安心の水道供給をぜひよろしく願いいたします。

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 3 時 16 分

再開 午後 3 時 35 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。

山口委員

空き家、空き室の活用について

一般質問でも述べさせていただきましたが、今、本州の一部の地域を除いて、大変不況に苦しんでいるわけですが、ここ小樽も他の地域同様、大きな産業が来ないということで、商業、製造業ともに大変落ち込みがひどいということです。行政も基本的に財政が大変困難だということで、今お話を聞いていても、大変苦労しながら事業をやっているというような状況だと思います。そうした中で、市内の建設業というのは大変重要な産業だと思うわけですが、当然、市や道や国から発注される事業も受けているわけですが、先ほど市の土木事業については、ここ 5 年間で 20 億円も、言ってみれば発注できていない、落ちてきているということです。これは財源がないということでしょうけれども、普通建設事業を見ても 50 年間で、10 分の 1 になっている。100 億円規模から 10 億円規模にまで下がっているということで、建設業の状態も、今後よくなる可能性があるかということ大変難しい。それは、基本的には一般住宅についても、大手のハウスメーカーが今どんどん入ってきていまして、そういうところに仕事を奪われていっているという問題が、大変大きいと思います。大きな建築物、特にマンションなどが近年つくられているわけですが、そういうものについては、市外からの投資としてある意味では歓迎すべき点もあるわけですが、そういう事業については、もうほとんど本州の大手が仕事を持って行って、市内業者も若干 JV で張りついて仕事をしているわけですが、地元に残らないというような構造になっているわけです。

そうした中で、嘆いてもしょうがないわけですから、何とか民間のそういう建設業者に対して、金融支援等は一定の条件をつくっているわけですが、やはり技術力の向上とか、一定の特性というか、魅力を持った建物をつくっていただくような指導を行政の方でも一定の施策としてつくっていく必要があるというふうに考えて、若干予算特別委員会でも話をさせていただきました。例えば、今日も陳情の現地視察に行った際、潮見台の奥の方へ行ってきましたけれども、一般的に小樽市内の人が住むにしては非常に条件の悪いところですが、そういうところについても、市外の例えば移住を考えていらっしゃる方とか、団塊の世代のリタイア組で、今、日本もようやく別荘を持ちたいような層も出てきておりますので、小樽というのは大変知名度があって、もう一つは空港にも近い、大都市にも近い、そして農山漁村もすぐ周辺に持っているというような、そういう意味では非常に恵まれた都市になっているわけです。海も持っていますし、地形も非常に急しゅんですけれども、風光明媚というところも持っている。このような特性を生かして、そういうニーズに対してこたえていくような方策というのが、私は必要ではないかと

いうふうに思っております。

例えば、塩谷などでも、一部そういう別荘で使っているところがあって大変驚きました。冬はどうやって行くのかというような急しゅんな坂を上って行って、それで非常に眺めはいいわけですがけれども、冬の生活には困るのではないかというようなところにも家が建っていて、別荘として使われている部分もあります。手宮の前の坂の上の方でも、別荘ではないかもしれないけれども、非常に別荘風ないい家が建っていたりもするのです。そうかと思うと、使われていなくて、たぶん小樽の不動産屋では、販売するには至らないだろうという家もあります。もともとお年寄りが住んでいらっしゃるって、住みきれなくて、札幌に移られて、その後廃屋になっていくというような、解体しようとしても費用もかかりますし、新たにそこを新築しても、小樽で仕事をしている方はそこには住まないであろうというようなところが非常に多いと思います。

そういうところを、例えば小樽の優秀な 1 級建築士、2 級建築士の方が大変多くいらっしゃるわけですから、そういう人たちが一定の設計をして、土地の所有者と一定の話がつけば、そういうものを提案して、三つ、四つ設計していただいて、それを例えばコンピュータグラフィックで提案をして、その土地を安く別荘として販売ができますということで紹介していけば、地元の設計で、また地元の建築屋がそういうところを建てるということを条件付で売り出していくというようなことは、私は可能ではないかと思っております。

市のホームページも大変アクセス数が多いわけですし、また今、小樽観光誘致協議会と小樽観光協会が一体になりまして、ホームページの運営も観光協会で行いますけれども、そういうところでも、今、観光まちづくり委員会ができましたし、そういうところと相談をされて、一定の事業ができないのかどうか、これは大変私はニーズはあると思いますので、ぜひ特に建設部の方は技術職ですから、チームを組んで研究をされたいかがかと思うのですが、その辺について一定のお考えがあれば、最初にお聞きしたいと思います。

建設部長

今、急なお話だったので、なかなか頭の整理がつきませんが、そういう形で民間の物件が民間の中で流通をし、人口増になっていくというような方向については、大いに賛成すべきだろうというふうに思っていますが、ただ、注意したいのは、あくまでも財産権がどうしてもついていますので、すべて行政側でというふうになりませんので、今、御提案にあるような観光協会だとか、そういうところと連携をする中では、研究する部分があるのではないかというふうに感じました。

山口委員

実は、財団法人地方自治情報センターの支援事業で、e - コミュニティ形成支援事業というのがあるのですけれども、基本政策を市区町村の方が中心になって応募して、事業主体は観光協会ということで、いわゆる地域応援ファンドのような事業です。今年度の事業としては赤井川村の寒芋でした。それと、小樽雪あかりの路に合わせて、空き室をいわゆるファンドで買い取っていただいて、大体稼働率が冬は下がりますので、一定のラインを引きまして、それ以上に空き室が埋まってくれば、それを配当として返すような事業を取り組んでやることになっております。これは毎年毎年できる事業でございますので、そういう意味で、今のような事業も、例えば空き室を公開して、ファンドでお金を集めて、そして一つ一つ埋まって、想定していたよりも高いお金で売れば、それはファンドとして成立するわけですから、そういうことを民間主体にして、建設業界や不動産業界と組んでやっていくということをやれば、新たな事業を掘り起こせると思っていますので、これはまだいろいろ観光協会や企画政策室などと相談を私の方からもさせていただきまして、自治体もお金がないわけですから、そういうふうにして民間から資金を集めて、いわゆる行政が関与できる事業としてありますので、ぜひとも協力していただきたいということをお願いいたします。また、企業は小樽信用金庫、北海信用金庫、信金中央金庫総合研究所が共同で作成した小樽の地域活性化への提言にあるデータを見ましても、特に製造業は、この 10 年間で 15 パーセント下がるという予想をしておりますけれども、建設業はさらに厳しいという予測もしておりますので、そういう中で、民間の小樽ならではのニーズ

を開拓できるような施策を協働でぜひ打っていただきたいと思いますので、よろしく御協力をお願いしたいと思います。

歩車共存化事業について

歩行者の安全を図るための住宅街の細街路の歩車共存化事業について、歩車共存化というと非常に聞こえがいいのですが、小樽の場合は、小樽方式という、お金をあまり使わないで一定の効果を上げようという実験事業を昨年 4 月に行ったわけです。市道公園東通線の約 500 メートルをしていただいたわけですが、基本的に 5 メートル 65 センチくらいの車道を 5 メートルに狭めて、路側帯を広げて、ついでに側溝の段差などもなくしたという整備です。そして、白線のわきに、45 センチメートル幅のカラー舗装というか、採石を混ぜた舗装ですけれども、れんが色で舗装をして、歩道に見立てるといって、そういう事業をしていただきました。その結果について、事後の調査もされておりますので、それについて詳しく述べていただきたいと思います。

(建設) 建設事業課長

市道公園東通線の歩行者の安全対策の調査、検証ということで、3 回ほど交通量調査をしています。

まず、1 度目が、工事前の春、それから、工事後の平成 18 年の秋に再度、交通量調査をしております。交通量調査というのは、車と歩行者並びに車の速度を調査しています。また、1 年後の今年の春にも交通量調査をしています。またあわせて、人身事故の調査を、平成 13 年からしています。また、ドライバーの意識調査を、昨年の春にしています。

その結果でございますが、まず、人身事故については、平成 13 年度は、整備をした 500 メートルの区間で、軽傷が 1 件ありました。平成 14 年度は、死亡事故が 1 件と軽傷が 1 件、平成 15 年度は全くございませんでした。平成 16 年度は軽傷が 4 件、平成 17 年度はなしということで、あと昨年の工事の時点から今日までにあった軽傷の事故 1 件は、横断歩道を歩行中に車がぶつかったということで、その路側帯等に関連したものではないということです。そういったことが調査結果として出ています。

2 点目に、交通量の調査なのですが、工事前の交通量としましては、1 日当たり 6,685 台ありましたが、工事後の秋の調査では、6,726 台ということで、41 台増えています。また、1 年後の今年の春に調査をしましたら、6,752 台ということで、やはりこれも 67 台ほど増えております。ですから、交通量については、今回の施行に伴って、何か相関があるかといったら、そういったものは認められておりません。

また、歩行者については、工事前には 1 日当たり 296 人ありましたが、工事後の秋には 288 人で、マイナス 8 人になっております。また、今年の春に調査をしたら、268 人でマイナス 28 人、これは減少していますから、本来の意味である交通量を減らして、歩行者の安全を確保するということからいいますと、逆の数字が出ていました。

次に、走行速度の調査ですが、工事前の春には、40 台平均時速 36 キロメートルの速度でございましたが、工事後の秋に調査した結果、時速 38 キロメートルということで、時速 2 キロメートルオーバーしております。ただ、今年の春に再度の調査をしました結果、時速 34.8 キロメートルということで、マイナス 1.2 キロの減少がありました。これは凸凹はありますが、1 年後の現在に至っては若干減ったかということでございます。

最後に、ドライバーの意識調査ですが、これまで言ったものは定量的なものですが、ドライバーの意識調査というのは定量的なものではありませんので、どのようにドライバーの方が感じられたかということ調査した結果、50 人中 3 割の人が減速して走るようになったということで答えています。また、減速マークをこの工事で設置しましたが、4 割以上の方が減速マークのところカーブが安全になったと感じていると、そういった気持ちとございますか、感覚的な面で効果があったのではないかとというのが、我々の感想でございます。

山口委員

この項については、富岡北部町会から、たしか平成 15 年にこの問題を提起したと思うのですが、たまたま死亡事故があったわけですね。一応その間に、特に危ないところというのは、コープさっぽろみどり店の近くにあ

るヴェルビュ小樽富岡という 15 階建ての高層のマンションが建っているところの交差点で、その近くで必ず事故が起きているわけです。つい最近も軽傷でしたけれども、そこで事故があったわけです。そこに信号を設置してくれということで、小樽警察署の方に何度も要請に行っていたような経緯がありまして、それを受けて、何とか東京の三鷹市や名古屋、大阪の事例がある、国のコミュニティ道路の事業を受けていろいろな各都市で、そういう特に幹線道路の抜け道として使われているような住宅街の細街路についての対策事業として行われている事例がありまして、その中でハンブという段差を道路に設けたり、真っ直ぐ車を走れなくするようなシケインを設置したり、一方通行化もそうですけれども、いろいろな対策事業がございまして、その中で小樽市では、三鷹市が一部のバス路線で導入したような、車道を狭めて、そして歩道が設置できるような広い道路ではないものですから、そういう路側帯を歩道と見立てるような事業、そして真ん中の白線を消して、車が危険を察知して、自動的に速度を落として走りにくくするような事業をさせていただいたわけですが、今、お話をさせていただいたように、気分的には効果があったと。確かにドライバーの方は平均でこういう速度だと思えますけれども、落とすべきところでは落としているようです。特に、目の錯覚で落とすような減速マークを設置したところで落とすのです。そこまではスピードを出して走って、そこで落として、そこからびゅっとまた走るものですから、平均でとるとあまり落ちていないのではないかと。ただ、今年の春で見ると時速 2 キロメートルぐらい落ちているのです。ただ、理想を言うと、三鷹市の場合は、時速 40 キロメートルぐらいの平均速度が時速二十五、六キロメートルまで落ちているのですが、小樽市ではそこまでの効果はどうも上がっていない。

もう一つ問題なのは、車の流入量が増えているわけです。小樽市の人口は下がっているのですけれども、車の台数が増えているわけです。特に、幹線道路に渋滞はないのですけれども、完ぺきにもう間道として認知がされているのです。平成 12 年に調査をされたときには、平均 1 日 5,000 台と言っていたのだけれども、今回調査をしたら 6,700 台というような本当に幹線道路とは言いませんが、準幹線道路のような車の流入なのです。これも特に朝夕の、いわゆる通勤時間帯に大変交通量が多い。また、その通勤時間帯というのは、登校時間に重なっているわけです。この道路は、子供の通学路になっているわけではなく、この市道公園東通線の下の市道小樽駅上通線が、通学路になっています。この道は一日 2,500 台も通っているわけですが、これも歩道がないところです。市道公園東通線も通らないように指導はしておりますけれども、一部通っている学童もいるということです。今回の事業費はそれぞれどれだけかかったか、教えてください。

(建設) 建設事業課長

この工事については、区画線、それからカラー舗装、それから側溝の改良をしておりますが、側溝の改良が 200 万円ぐらいで、ライン等、そういったものについては 300 万円程度かかっています。

山口委員

いわゆる道路改良工事の中では非常に費用が安いということになると思います。せっかく実験事業として行ったわけですから、やはり一定の効果を上げる必要があると思うのです。町会とも、私は役員なものですから、これは役員会ごとに話をして、いろいろ議論を行っているわけですが、特に長橋の砂留方向から来る車が圧倒的に多いわけです。そういう意味で言うと、上の市道砂留線の富岡に入ってくる道路は、狭い道なものですから、電柱を片側に寄せて、車の通行をスムーズにするために、改良工事をしたわけですね。その結果、特に車の流入量が増えたのではないかとと思うのですけれども、そこも含めて、何とか市道公園東通線の整備と同じようにやっていただけないかという要望も一つあります。

これについてどう検討されているかということと、もう一つ私はハンブというのはなかなかお金もかかりますから、求めることは難しいかと思えます。交差点ハンブというのは非常に効果があると思うのです。確実にスピードが落ちますから。そこまでは求めないのですけれども、ゴム製ポールがありますよね。せっかく白線を引いたのですが、結局スピードが出たりするのは、やはり白線を踏んで走っている車が結構いるわけです。なれてくるのです

ね。そういうのを抑制するために、全線とは言いませんけれども、一部の交差点の付近、特に事故の多いような、スピードが出ているところの手前を例えば片側 4 本ずつ、両側にゴム製ポールを立てるといようなことであれば、そんなにお金がかけずにできるのではないかと。一回そういう実験もしてはどうかと思うのですけれども、費用も含めて、どの程度かかるのか、まだそういうものも検討していくようなお考えがあるのかも伺っておきたいと思えます。

(建設) 建設事業課長

まず、1 点目の市道砂留線のことなのですが、市道砂留線の現況については、今年の春、調査をいたしました。側溝から側溝の間が、狭いところだと 5 メートル二、三十センチメートルしかないというところもございます。例えば市道公園東通線のように、その 5 メートルのラインで何か線を引きますと、大型車が通りますと、車のミラーが電柱に当たるとか、そういったことにもなりかねないような道の細さなのです。ですから、ちょっと一概に市道公園東通線と同じような状況で整備するということを考えてはおりません。それだけ狭いのが現状です。

また、2 点目のポールについてなのですが、これは 1 本 2 万円前後で、在庫を含めても 2 万円から 3 万円ぐらいの間ででき、費用についてはそういった値段なのですけれども、維持・管理が非常に難しいということです。市民会館付近にあるような段差のあるところについているものについては、ある程度維持・管理ができますが、歩行者と車が同一平面で接するという中だと難しい。私も以前経験があるのですが、花園グリーンロードで、ある一定の区間、車をとめるということで、同一平面上にポールを設置した経緯があるのですが、設置後 1 か月ぐらいでなぎ倒されるといったような状況がありまして、なかなか同一平面上でポールを立てて、例えばガードをするというのは、維持・管理上、難しいのではないかとというのが今の考えです。

山口委員

ゴム製ポールについては、設置するのは簡単だけれども、維持・管理するのが大変ということです。特に、冬場の維持・管理が難しいということです。なぎ倒されるといっても、ゴム製ポールは復元力がありますので、永久にもつとは言いませんが、私のもつと思っているのです。もう一つは、ふたについても、しんちゅう製のふたにしても、いわゆる強化ゴム製のふたにしても、私はあると思いますので、その辺は研究していただければ、十分にできるのではないかと思います。ぜひ研究してほしいと思います。

もう一つは、市道砂留線の方ですけれども、問題は 5 メートル、5. 何メートルという、言ってみるならそういう細い道路に 6,700 台の車が流入している実態を放置しておくということが、基本的に大変問題なわけです。いつ事故が起きてもおかしくないわけです。特に、1 軒の店もない第一種中高層住居専用地域ですけれども、ほとんどお年寄りが住んでいる地域なのです。そういうところで、買物にも行かれるわけですし、当然そういうところを歩かれるわけですから、ある意味では歩車分離されていないようなこと自体が、私は大変問題と思うわけです。そういう意味で、これは同じようにできるかどうかわかりませんが、私もいろいろ勉強させていただきますので、研究をして、いかに車を入れないかという工夫を、そこでできなくても下の方の道でもできるかわかりませんし、ぜひ一定の工夫をする必要がある。それもお金もかけられませんから、かけないでどうやるかという工夫ですよね。こういうふうなことを研究して、今後やっていく必要があるのではないかとこのように思います。

もう一つは、私は今の市道公園東通線しかあまり目についたところはないのですけれども、ほかの地区で、特にいわゆる間道で使われていて、1 日 5,000 台以上走るようなそういう細街路というのは、他にこの小樽の地域で気がついておられるところがありますか。

(建設) 建設事業課長

市道砂留線の対応については、他都市の例を調べていろいろな研究はしたいと思えます。

あと、市道公園東通線以外の路線ということですが、今回、試行しましたので、それを受けて、我々の方でもこういった二、三路線はピックアップをして、今後、また、当然町会とか、公安委員会とかと協議して、もしそうい

ったものの合意が得られれば、こういった方式を継続していきたいというふうな考えであります。

山口委員

この件は、今後よく検討をしていただいたり研究していただくということで、終わります。

公園愛護会について

もう一つだけ質問します。

小樽市の児童公園、いわゆる街区公園ですね、これの管理について若干問題提起をさせていただきたいので、話をさせていただきます。

今、この街区公園の管理というのは、どういう形式になっておりますか。

(建設)浅沼主幹

街区公園の管理で、特に除草、清掃等の管理につきましては、直営で行っているところ、それから市が業者に委託しているところ、それと公園の地域住民の方々で組織している公園愛護会で除草、清掃を行っている、こういうような形で分けをしまして行っているのが実態です。

また、遊具の点検等につきましても、市のパトロールで点検・修理する形、それと公園愛護会の方で日常的に見ていただいて、何か不具合があれば市の方に連絡をしていただき、市の方で修繕すると、そういうような形で維持・管理をしております。

山口委員

公園愛護会というのは幾つあるのか、これは公園の数だけあると思いますけれども、それと愛護会の構成、例えば町会と老人クラブとか、その他とかという、そういう受皿になる方の内容はどのようになっているのかも含めてお知らせください。

(建設)浅沼主幹

愛護会の数ですけれども、現在、65 団体あります。

また、愛護会の構成ですけれども、団体の中には、町会が愛護会を運営しているところと、老人クラブが運営しているところ、また、それ以外の団体によって運営されているところなど、必ず町会がというような形ではなくて、いろいろな団体等に行っていただいております。

山口委員

この愛護会によって、公園の掃除とか、草刈りとか、花壇とか、そういうようなことの管理も含め、運営がされているのですけれども、愛護会には一定の報奨金というのが出ていると思うのですけれども、どんな形で出しているのですか。

(建設)浅沼主幹

愛護会に対する報奨金でございますけれども、金額につきましては、1 公園当たり定額 1 万円と公園の面積に 1 平方メートル当たり 8 円を掛けたものを足した額を支払っております。

山口委員

平均してどのくらいの金額、また、総額どのくらい出ているのですか。

(建設)浅沼主幹

平成 19 年度で言いますと、総額約 170 万円で 65 団体ありますから、1 公園当たり 2 万円から 3 万円ぐらいの間かと思えます。

山口委員

なぜこういうことを聞くかと言いますと、基本的に大体町会の会長が務めている場合が多いわけですけれども、そうでなくて、公園愛護会という名前で有志の方が担っている公園もあるものですから。たぶんこれは当初、公園の近隣にお住まいの方で、一生懸命やっていただける方がいらっやって、そういう方が愛護会をつくり、そし

て花壇をつくったり、管理をしたり、それから日常の掃除などもしていただいているということで、一生懸命やっていただいた実態を受けて、そういうふうになったのだらうと思います。愛護会でやっていただくようになってから、相当年数が経過していると思いますが、何年ぐらいになるのですか。

(建設)浅沼主幹

昭和 58 年度からの設立になっておりますので、30 年近くたっていると思います。

山口委員

ある程度高齢化もされているところもあるようですし、また、いわゆる愛護会の担当の方がかわって、ある意味では、維持・管理のいわゆる作業の実態が伴っていないような会もあるというふうに若干聞いております。たまたまそういう事例がありまして、愛護会をつくられている公園の中で、一つの家族が、つまり御主人が会長で、奥さんが副会長で、それで愛護会だということで公園の維持・管理をされてきた。実際には、その方だけではなくて、公園愛護会とは別に、実際の草刈りの作業などは、特に草刈り機を市の緑化公園グループの方で貸し出ししているわけですから、それを借りて、草を刈り払ったり、それから花壇の造成も全く愛護会と関係のない方も取り組んでいて、市が管理しているものだとは認識をされていて、愛護会が管理しているという認識をされていなかったところがあるわけです。そして報奨金も、直接会長のところに振り込まれるため、個人の家庭に入る形になっていました。それを若干是正しなくてはいけないということで、この事例に関しては町会が基本的に愛護会として、新たに受皿になって、町会にお金を入れていただいて、そして町会の社会部の担当にして、社会部から担当の人に、例えば花代とかそういうものは町会の方が町会の事業としてやるということで、ふだんの掃除とか見回りとか、そういうことを近隣の複数の担当の方にやってもらうという、そういうことを条件にして、担当の方に全額ではなくて 3 分の 2 なり、半分なりの金額を、言ってみるなら謝礼として支払うというような体制に今回是正したわけですが、実態も含めて大変御苦労をおかけしている部分もあるのですけれども、近隣の誤解を受けるような部分も今回はあったわけですから、そういう意味でやはり近隣の関係も悪くならないように、ある意味では一定の公金を扱うわけですから、町会なり老人クラブなり、そういうところが受皿になっていただくというのが基本だと思います。

これは、監査までしなさいとは言いませんが、会長がいて、副会長がいて、少なくとも会計がいるような部分で、会として受皿になっているようでないといけないわけですから、愛護会の設立から 30 年もたったわけですから、現状の実態を把握して、直すべきところは、御苦労をかけているわけですからなかなか難しいでしょうけれども、制度的にもう一度見直すというか、そういう時期に来ているのではないかと私は考えますけれども、それについてのお考えをお聞きしまして、終わります。

建設部長

公園愛護会は、まさにボランティア精神でつくられた団体でございますので、我々もそういったものを意識している部分があるのです。でも、今、御指摘のようなものがあったというふうに聞きましたので、ある程度どういうふうな構成になっているのか全体を把握する必要がというふうに思います。調査する時間、又はどうあるべきかという研究時間を少しいただきたいと思います。

委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、平成会に移します。

成田(祐)委員

私も今回、初当選いたしました平成会の成田祐樹と申します。関係理事者の皆様には、今後、御指導いただくことがいろいろとあると思いますので、よろしくお願いします。

都市計画マスタープランについて

いろいろ質問することを用意して考えたのですが、今回は、どうしてもこの部分を最優先として述べたかったの

で、1点だけに絞らせてもらいました。

都市計画マスタープランについてです。このプランは平成 15 年 4 月につくられたプランですが、これをつくるに当たって、さらに詳細な資料とかというのは発行されているのか、お聞かせください。

(建設)都市計画課長

発行されているものは、「小樽市都市計画マスタープラン」の冊子でございます。

成田(祐)委員

最初に結論を申しますと、非常に不備がある内容だと私は思います。その理由をこれから順番に述べていきたいと思います。

1点目なのですが、現状報告が中心で、都市計画ではなくていわば都市報告なのです。要は、今、人口が何人であるとか、地域に何人いるとか、それでは計画にならないのではないかと。具体的には、地域づくりというところがありますね。例えば、塩谷であるとか、蘭島であるとか、いろいろ地域ごとによって考え方が書いてあるのですが、その地域づくりのテーマというものが、何かどれも自然や何とかゆとりのあるまちづくりであるとか、潤いのあるまちであるとか、安全・安心なまちであるとか、テーマだけ書いて、具体的に何がしたいのかというのが全く見えないのです。商業地域においては、活気がある産業、にぎわいのあるまちづくりを。それを求めることは当たり前だと思うのです。安全とか安心、自然を求めた住宅街、これはもう全部のまちに共通すると思うのです。当然、にぎわいとか活気というの、これもどこの商店街でも欲しいわけなのです。ただ、それについて具体的に何をするのかということテーマにしなければ、そのまま何かゆとりとかそういった抽象的な言葉だけで表現するのは、計画として極めてあいまいなのではないかと思うのですが、その辺はどのように考えていますか。

(建設)都市計画課長

小樽市都市計画マスタープラン、いわゆる市町村マスタープランにつきましては、当然ですが、都市計画法第 18 条の 2 に基づいて策定しているわけですけれども、一つ目に議会の議決を経て定められた市町村の建設に関する基本構想、これは小樽市で言いますと、小樽市総合計画、二つ目に、北海道決定の都市計画区域マスタープラン「整備、開発及び保全の方針」に即して、当該市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めるという位置づけでございます。

そういうことから、マスタープランにつきましては、都市づくりのビジョン、方向性、あるいは地域ごとの方針などについて、土地利用、都市施設などの都市計画に関する方針を定めたものということでございます。上位計画としては、小樽市総合計画等がございますので、それに即して定められたものという位置づけになってございます。

成田(祐)委員

今おっしゃったとおり、方針というのが、マスタープランの後の方に細かく書かれているわけなのですが、当然、この方針にいくまで、ゆとりとかそういった部分の後に、この地域では何をメイン、軸とするのかというようなその優先順位というのが必要だと思いますが、そういうものが全く見えていないのです。ここの地域のつくり方の方針、それぞれ細かく書かれていて、非常に問題点をたくさん指摘していて、この内容については私はいいなと思います。ただ、何を先にやるのか、そしてこれを全部できるのか。2010 年後半までと書いてありますけれども、これに書いてある方針を全部できるのですか。その辺を現実的な観点でお伺いしたいのですが。

(建設)都市計画課長

先ほど申し上げましたとおり、身近な立場にある市町村が具体ビジョン、将来ビジョンを見通したものということになりまして、また、個別の都市計画、都市施設等については、この市町村マスタープランに即して決めていくということがございますので、あくまでも総合計画があって、市町村マスタープランがあって、その下に個別の具体的施策などがあるということがございますので、土地利用、あるいは都市施設等の都市計画の段階においては、このマスタープランに即しているものということ、またその中では、いろいろな予算の制約だとか、いろいろな

中で、また議会の方の議論があるかというふうに思っています。いわゆる、あくまでも方針、あるべき姿のビジョンということでございます。

成田（祐）委員

いずれも予算等の制約があるという部分が必ず出てくるとは思います。当然、地域住民の声というのも出てくると思います。ただ、では中途半端にいろいろなものを同時に手をつけていいということにはならないと思います。どれが一番市民の不満を取り除く効果になるのか、優先順位というものをつけなければ、どんなに素晴らしいことを言っても、どうなのかと。その優先順位をつけるに当たって、アンケートで不満がたくさん出ている部分はこの部分ですといったような関連づけをしていかなければ、いくら方針が立てられても、それに即しているのかわからないし、当然議員も市民も全部完ぺきにわかるわけではないのです。それを調べられるという状況にあるのはやはり行政だと思うので、そういった情報の関連性というのをできるだけお願いしたいというのが、私からの意見です。

次に、市民のアンケート調査の配布方法と回収方法をお伺いしたいと思います。3,600 通配って 1,000 何通の回収と書いてあったのですが、これは 3 割いっていないので、たぶん郵便で送って郵便で返す方法ではないかと思うのですが、いかがですか。

（建設）都市計画課長

アンケートの配布、回収は郵便で行っています。

成田（祐）委員

予想どおりの結果でした。当然、その配布方法と回収方法には、例えば戸別訪問をして説明をして、さらに担当者がその家にまた回収しに行くとか、電話調査とか、さまざまな方法があると思うのですが、残念ながら郵便という部分では、非常に回答に誤差が出る。当然、回収率も二十七、八パーセントなので、それなりに答えていない方がたくさんいらっしゃるわけです。特に若い方とか、そういった方の回答がいただいているのかどうか、そういうふうに疑問を持ちます。では、その部分で、実際答えられなかった 2,600 人という方の回答を予測する、標本誤差の調査というのはしていますか。

（建設）都市計画課長

これは統計的な処理をしてございまして、信頼度を 95 パーセントに設定したという記録が残ってございます。誤差については 3 パーセント以上、回収率は 20 数パーセント程度に設定し、標本数は 3,600 を配布して大体 900 か 1,000 くらい回収ということで、信頼度は 95 パーセント確保されるということで標本数を定めております。

成田（祐）委員

それは 1,000 何通の信頼度が 95 パーセントということですか。逆に、その 2,600 の答えられなかった部分の回答が、ある程度の数値として出るという方法なのですけれども、そうではなくて、1,000 という答えに対して、その 95 パーセントということですか。

（建設）都市計画課長

信頼度 95 パーセントということで、誤差が 3 パーセント強だと思いましたがけれども、それで設定して、標本数については 900 という数字で設定しているということでございます。一応そういう形で設定して配布、回収をしたということでございます。

成田（祐）委員

わかりました。

当然、回収の量もやはり少ないという部分で、かなり誤差が出ていると思うので、そういった部分の是正をしていかなければいけないと思うとともに、アンケートの項目の内容なのですけれども、地域別にどういったまちのイメージにしていきたいか、ゆとりがあるとか、安らぎとか、人に優しい、商業が盛んな、工業が盛んななどということが書いてありますが、もう対象にするべき項目がばらばらなのです。昼御飯にチョコレートを食べようという

のか、カツどんを食べようと言っているのか、そのぐらい何か全然違うことを並べている。それを一つだけ選ぶというならまだわかるのですが、全部並列にしてしまって、さらに複数回答なのです。1人はすごい交通の便のよいまちにしてほしいと思って回答しても、ほかのだれかは、商業も農業も全部にしてしまうと、非常に回答がばやけてしまうのです。ということは、つまり複数回答しているこのデータそのものが、ほとんどもう意味のないデータというふうにとらえることができるのですが、その辺はどうお考えでしょうか。

(建設)都市計画課長

アンケートは、都市計画マスタープランの中で公表されてございますけれども、今、委員のおっしゃったような項目が出てございます。いろいろ要望だとか、都市のあるべき姿、土地利用等々の要望が出てきているものかというふうにしてございます。策定のスケジュール、過去の策定経緯を読みますと、アンケート調査等についても、一定程度専門家の意見も聞きつつ行っているということでございます。それを基にマスタープランがつくられているということでございますので、それなりのアンケートになっているのではないかというふうには考えてございません。

成田(祐)委員

やはりどう考えても、このアンケートのデータの結果が、安らぎのあるまちだという回答が多いから、では今後とも安らぎのあるまちへというような、たぶんこのアンケートを基にこのプランが立てられたと、私は予想しているのです。そうすると、このアンケートの部分がしっかりしていないと、出てくる結果がかなりあやふやになってしまうので、この部分に関しては、今後、実施する際には、もう少ししっかりした項目を立ててほしいと思います。要は並列に置いても、安らぎとかゆとりとかという言葉が非常にあいまいなので、ゆとりと安らぎの定義の区別が私にはつきません。そういう部分をしっかりしないと、答える市民にとってゆとりというのばらばらだと思うので、住む家に空いている土地があるのがゆとりなのか、高さがなくて景色がいいのがゆとりなのか、それとも家の前の道路や歩道が広いのがゆとりなのか、これはもうそれぞれ感じ方がばらばらなのです。それをしっかり説明しなければ、ここに出てくるデータも意味がないし、その結果もたぶん意味のないものになってしまうと私は感じました。

最後になりますが、市内の人口減を予測した計画であるのかどうかというのを調べてみたのですが、どこにも人口が減る予測をしていないのですね。そうすると、例えばこの地域はもう人口が今後増えないだろうと思えば、当然ここに優先順位をつけられると思うのです。そういった部分は、どう考えていますか。

(建設)都市計画課長

人口でございますけれども、委員が見ていらっしゃるこのマスタープランの上位計画としまして北海道決定の都市計画区域マスタープラン、いわゆる整開保、整備、開発及び保全の方針というのがございますけれども、その中では人口は、将来フレームとして、平成12年を基準年として平成22年は若干の減というようなフレームになってございます。この都市計画マスタープランにおきましては、文章の中では人口減少、少子高齢化を踏まえてということで、42ページとか、45ページの土地利用の方針、ここには人口の減少、少子高齢化など社会動向も考慮した、利便性の高いコンパクトな市街地の形成を目指すという土地利用の基本的な方針が記載してございます。

成田(祐)委員

今お聞きした内容はもう押さえているのですが、ではそれがここにかかっているのか、その説明が書かれているのかというと、どうしてもそこまではまだ到達していないと思われま。今後、小樽に限らず、日本全国どこの都市も、地方はもう人口の減っていくところが多いと思うのです。そして、都市計画を考える上で、まちを広げるよりも狭める方が非常に難しいというのは、たぶん皆さんが一番よくわかっていると思います。特に予算が削られる中で、何を選んでいくかという部分が、非常にこれから問題になっていくし、そのやり方一つでまちが大きく変わってしまうと思うので、ただ、このアンケート結果を基につくったこのプランに関しては、まだまだ大分不備があ

ると私は思います。もしできるのであれば、2010 何年後半まで持たせるのではなく、もう一度つくり直して、状況に合わせた計画というのをお願いしたいと思います。

建設部長

今、委員の方からる御指摘がありました。実際に計画というのは、上位計画に総合計画があって、都市計画マスタープランがあって、その下にいろいろな計画があって、具体的な事業又は優先順位がついているということで、マスタープランのありようというのを、まず御理解をいただきたいと思っています。確かにそのアンケートについては、今、御指摘いただいた部分があるのでしょうけれども、少なくともこの間については、民間の学識経験者を含めて策定委員を選定する中で審議会に諮ってつくった結果の部分なのです。ですから、委員の御感想は御感想として承りますけれども、そういった議論経過を踏んだ計画であることについては、やはり認知いただきたいというふうに思います。

一方、都市計画マスタープランを直すべきだという点については、今、平成 20 年に総合計画を見直すことになることについては御承知のとおりかと思えます。当然つくられた総合計画に基づいて、このマスタープランがどういう状況になるのかを見極めた中で、必要があればこの部分について手直しをすることについては考えていきたいというふうには考えています。

成田（祐）委員

学識経験者という部分で、小樽商科大学で統計学をされている稲葉先生が計画の策定委員になっていますが、私も習っていたので非常によく存じ上げている方なのですが、その方がこれをやったとは私は思えません。どういう経緯でこの議会議論がされたのかという部分を本当はお伺いしたかったのですが、たぶん議事録は今ないと思われるので、その部分を含めて、また今後、たぶん策定されたり、時間をかけてつくられると思うので、その際にまたもう一度お伺いしながら、私も協力しますので、よいものをつくっていただければと思います。

委員長

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩いたします。

休憩 午後 4 時 30 分

再開 午後 5 時 00 分

委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

共産党。

古沢委員

議案第 16 号は否決、そして陳情第 1 号及び第 2 号は、いずれも願意妥当と認められます。これらは採択を主張したいと思います。

まず、議案第 16 号であります。都市計画駐車場を廃止するということの提案であります。そもそも都市計画駐車場、市営の公共駐車場をどのように自治体として責任を持っていくのか、仮に民間に売却をしても、少なくとも 10 年後においては、その先の計画、見通しが示されていません。何よりも、さきの都市計画駐車場、駅前パーキングの経緯を見れば、その 10 年間も担保されているとは言えない内容の提案であります。そのことを見極めることなく廃止をまず決めてしまうというのは、あまりにも乱暴なことだというふうに思います。

それから、陳情の件ですが、いずれも願意妥当ですが、特に現地調査の際にお聞きしましたけれども、陳情第 2 号市道入船配水池通線の道路・側溝整備方について、これまで今議会に陳情が出される以前にも、地域住民から再

三の要望が上がってきた道路側溝整備だと。しかも、市道の整備方についての要望の中では、上位に位置する、つまりできるだけ速やかに整備を必要とされる道路、側溝整備方の陳情であります。あえて言えば、臨時市道整備事業、今年度には入っておりませんから、平成 19 年度あるいは 20 年度には、臨時市道整備でも整備をしなければいけないという道路側溝整備方だと受け止めることができるわけです。議会がそういうことを承知の上で、行政側がゴーサインを出さない限り、継続審査にしたり不採択にするということは、議会としてとるべき態度ではありません。少なくとも近い将来に整備が見通される道路だということを確認すれば、陳情が上がった時点で、採択をする議会の意思をそういう面で地域要望の実現に向かってしっかりと応援をしていく、そういう立場こそとるべきだということを申し添えて、討論といたします。

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、議案第 16 号並びに陳情第 1 号及び第 2 号について、一括採決いたします。

議案は可決と、陳情は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、議案は可決と、陳情はいずれも継続審査と決しました。

委員長

次に、ただいま決定いたしました以外の案件について、採決いたします。

議案は可決とすることに、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。

本日はこれをもって散会いたします。