

議 長	副議長	局 長	次 長	調査係長	調査係

建設常任委員会 会議録			
日 時	平成 20 年 3 月 14 日 (金)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 4 0 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

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、成田祐樹委員、山口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。

「小樽市中心市街地活性化基本計画（素案）について」

(建設)まちづくり推進課長

小樽市中心市街地活性化基本計画の策定につきましては、昨年 2 月に小樽商工会議所と小樽駅前ビル株式会社が中心となり、小樽市中心市街地活性化協議会が設立され、今までに 4 回の協議会が開催されております。

協議会では、委員の皆様から、平成 11 年度に策定しました街なか活性化計画の検証や新たな基本計画の区域、活性化の方針や目標、目標を達成するための事業など、基本計画に記載すべき事項すべてについて意見をいただいたところでございます。さらに、1 月からは内閣府と活性化の方針や目標、事業などについて協議を進めておりますので、現時点での基本計画素案について説明をいたします。

事前に配布しております資料 1 - 3 が、計画の素案本編でございますけれども、資料 1 - 1 に概要をまとめましたので、資料 1 - 1 によりまして説明をいたします。

左側の 2 列に、これまでの中心市街地活性化への取組を示してございます。一番左側でございますけれども、平成 11 年度に策定しました街なか活性化計画の概要について記載してございます。

まず、中心市街地の位置・面積でございますけれども、本編の 20 ページの下に図面が記されてございます。黒い実線で囲まれた面積、約 210 ヘクタールが旧街なか活性化計画の区域でございます。

活性化の方針としましては、22 ページに記載されているとおり、にぎわいのある交流空間の創出をはじめ 4 項目について定めてございました。

また、活性化の目標でございますけれども、22 ページに記載されているとおり、求心性、中心性を高める都市基盤整備の促進、親しみと魅力あふれる商業機能の強化等、6 項目について定めていたところでございます。

また、主な事業につきましては、23 ページから 25 ページに記載されてございますけれども、稲北地区市街地再開発事業、中央通土地区画整理事業等、全体で 52 事業がございまして、このうち 39 事業が完了若しくは実施中でございます。約 75 パーセントの進ちょくとなっております。

また、26 ページには、TMO による事業として、商店街空き店舗対策等の事業が記載されております。

概要版の左から 2 列目にある、現在の中心市街地の現状については、本編の 8 ページから 12 ページに記載がございまして、居住人口、歩行者通行量等、中心市街地のにぎわいを示す主な指標が五つございますけれども、それぞれ過去から右肩下がりの数字になっているということで、中心市街地の現状が記載されております。

街なか活性化計画の検証といたしまして、26 ページから 30 ページで反省を述べております。その中では、目標達成状況の検証としまして、まず 1 点目として、市民や観光客の商店街への回遊が十分ではなく、閉店等により必要な業種が不足した。2 点目として、定住人口の回復には至らなかった。3 点目として、通過型観光で、宿泊滞在型観光とはならなかった。4 点目として、地域資源を生かした新たな拠点づくりが進まなかったということがございます。

概要版の右側 3 列が、現在策定してございます小樽市中心市街地活性化基本計画についての記載でございます。

まず、「方針・位置及び区域・目標」の方針でございますけれども、本編 33 ページに記載がございまして、まちなかのにぎわいを創出する、まちなかで暮らす、まちなかで滞在する、まちなかの歴史的資源を活かすという四つの方針を立ててございます。

また、区域でございますけれども、34 ページから 39 ページに区域設定の考え方が示されてございます。上記の四つの方針を実現する区域としまして、資料 1 - 2 に示した区域を、今回の基本計画の中心市街地の区域としてございます。図面の左側でございますけれども、市道西通線、手宮川通線、図面の右側が札幌方向ですけれども、市道住初線、図面の右側、JR 小樽駅、市道新通線に囲まれた区域、約 180 ヘクタールを対象とした区域にしてございます。

また、目標でございますけれども、48 ページに記載がございまして、まず、1 番目としまして、まちなかのにぎわい創出及び商店街の振興を促進する。2 番目としまして、まちなか居住を促進する。3 番目として、まちなかの宿泊を促進する。4 番目として、まちなかの歴史的資源の活用を促進するという 4 点としたところでございます。

今回、この四つの目標を実現するための評価指標というものを新しく設定することとされてございまして、まず 1 番目の目標であるまちなかのにぎわい創出という評価指標でございますけれども、中心市街地の歩行者通行量としてございます。現況値といたしまして、平成 19 年度の 2 万 9,627 人に対しまして、丸井今井が閉店する前の平成 17 年の水準まで回復するという目標値としまして 3 万 1,700 人を設定してございます。

次に、まちなか居住を促進するという目標の指標でございますけれども、これは 56 ページに記載がございまして、これにつきましては、中心市街地の居住人口を評価指標としてございまして、平成 19 年 3 月 31 日の 1 万 4,455 人を現況値としまして、中央通地区土地区画整理事業により、まちなかの生活環境が整備された平成 16 年度の水準までに回復するという 1 万 5,000 人を目標値としてございます。

3 番目のまちなかの宿泊を促進するという目標でございますけれども、指標といたしましては、中心市街地の宿泊客数を目標としてございまして、現況値としまして、平成 18 年度の 43 万 8,846 人に対しまして、世界遺産に登録された知床や旭川の旭山動物園の人気により、道内旅行客の旅行形態が変化し出した平成 16 年度の目標の水準、45 万 5,000 人まで回復するという目標値としてございます。

続きまして、まちなかの歴史的資源の活用の促進という目標に対します指標といたしまして、中心市街地の歴史的建造物を活用した施設の利用者数を評価指標としております。現況値といたしまして、平成 18 年度の 392 万 5,000 人に対しまして、ピークであった平成 13 年度の水準、437 万人まで水準を回復させるという目標を設定したところでございます。

また、概要版の一番右側でございますけれども、事業については本編 68 ページ以降に記載されてございます。それぞれ目標の 1 から 4 に対しまして、その目標の実現を図るための事業といたしまして、小樽駅前第 3 ビル周辺地区市街地再開発事業、民間マンション、ホテルの建設、「潮まつり」、「雪あかりの路」、「ロングクリスマス」等のイベント、「小樽ファンが支えるふるさとまちづくり寄附条例」等の事業について記載をしたところでございます。

なお、この小樽市中心市街地活性化基本計画（素案）でございまして、本日から 3 月 24 日まで、本編及び概要版を市のホームページに掲載し、市民皆様からの御意見をいただくこととしており、今後必要に応じてこの素案を修正し、基本計画として取りまとめ、年度内には内閣府との協議を調べ、認定の申請を行うことを目指しております。

委員長

「景観計画の策定状況について」

（建設）まちづくり推進室主幹

景観計画の策定状況について報告させていただきます。

本市では、平成 16 年 6 月の景観法の策定に伴い、平成 18 年 11 月に北海道知事の同意を得、同法に基づく景観行政団体となりました。法では、景観行政団体は、景観行政の指針となる景観計画を定めることができると規定しており、この景観計画を定めることにより、自主条例では限界があった強制力を持った規制が可能となり、より実効

性の高い景観の保全、創出を図ることができることから、本市においても、現在、景観審議会の中にワーキング部会を設置し、景観計画の素案策定の作業を進めているところであります。

ワーキング部会で検討している素案の概要についてですが、ワーキング部会では、一つ目は景観計画区域、二つ目には、景観計画区域における良好な景観の形成に関する方針、三つ目には、良好な景観の形成のための行為の制限に関する事項、四つ目には、景観重要建造物又は景観重要樹木の指定方針の4点の議論を行っております。

1点目の景観計画区域につきましては、これまでどおり地域全域を対象とし、2点目の良好な景観の形成に関する方針については、小樽市都市景観形成基本計画を踏襲していくことを基本的な考えとしております。3点目の行為の制限に関する事項につきましては、建物などの形態、意匠、色彩、高さなどについて、新たな基準づくりを進めております。法では、このうち高さを除く形態、意匠、色彩について、変更命令までを行うことができるとしてあります。4点目の景観重要建造物又は景観重要樹木の指定方針につきましては、当該建造物又は樹木の所有者の意見を聞いて指定することができるとされておりますので、景観計画策定後に所有者との調整を図ってまいりたいと考えております。このほか景観計画には、これらの事項のほか屋外広告物の表示などの事項について定めることができるとされておりますので、必要な事項について方針などを定めていきたいと考えております。

今後のスケジュールについてであります。素案策定後、広く市民の皆さんの御意見を伺うため、パブリックコメントの募集など所定の手続きを進め、できるだけ早い時期に景観計画を確定していきたいと考えております。

景観計画確定後、景観計画の実行に必要な小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例の改正が必要となりますので、この条例改正に向け、諸手続きを進めてまいりたいと考えております。

委員長

「旧国鉄手宮線活用懇話会の開催について」

(建設)まちづくり推進課長

去る2月26日に第1回旧国鉄手宮線活用懇話会を開催しましたので、報告いたします。

旧手宮線は歴史的な遺産であり、市民の貴重な財産であることから、この旧手宮線全線の活用方法や沿線の活性化策に関して市民各層の意見を求め、今後の活用計画の参考とするため、旧国鉄手宮線活用懇話会を設置いたしました。

委員につきましては、地元手宮にお住まいの市民の方々や小樽商科大学の学生、まちづくり団体など10団体、15名の委員で構成され、座長には中心市街地活性化協議会の中松委員が選出されております。また、市からは建設部長と経済部長がオブザーバーとして出席してございます。

第1回目の懇話会では、旧手宮線の歴史や整備経緯、現状の活用方法や旧手宮線周辺の歴史的資源など、旧手宮線の現状について説明を行い、意見交換を終えたところであります。

今後、検討期間としては、おおむね1年間を予定しております。

委員長

「平成20年度臨時市道整備事業について」

(建設)建設事業課長

平成20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。

お手元に配布しております整備事業の内訳でございますが、老朽化が著しい路線、排水施設の未整備区間、小中学校周辺の通学路などについて、整備の緊急性、事業の効果などを総合的に判断して26路線を選定したものであります。

予算につきましては、3億円を計上しており、そのうち1億円がゼロ市債分として3月中に発注する予定であります。

26路線の内訳についてであります。8路線がゼロ市債分、18路線が通常分となっております。

また、工種別では、側溝改良が 5 路線、道路改良が 21 路線となっております。

なお、計画路線につきましては、今後、詳細な調査等により、延長や内容等が変更になる可能性もあり、弾力的な執行を行ってまいりたいと考えております。

委員長

「小樽市稲穂駐車場の売却について」

(建設)庶務課長

小樽市稲穂駐車場の売却について報告いたします。

小樽市稲穂駐車場の売却については、一般競争入札を行うため、参加者を募集する公告を行った結果、小樽駅前ビル株式会社の参加希望がありましたので、2月26日入札を行い、その結果、小樽駅前ビル株式会社が5,000万円で落札いたしました。

内訳は、土地3,642万5,000円、建物1,357万5,000円であります。

契約月日は本年4月1日とし、新年度に売却することとなります。

なお、契約内容に10年間の転売禁止及び都市計画決定駐車場の用途指定の条項を加えております。

委員長

「平成20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。

去る2月8日、平成20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、平成20年度同企業団水道用水供給事業会計予算及び監査委員選任に関する件でありました。

初めに、業務の予定といたしましては、水道水源開発施設整備事業については、当別ダム建設費の負担を引き続き行い、水道広域化施設整備事業については、第1期浄水池新設工事及び浄水場管理本館新設工事を行うとともに、送水管布設を2,783メートル行うほか、浄水場の実施設計及び当別ポンプ場の実施設計等であります。

次に、平成20年度予算についてであります。資本的収入額が38億608万1,000円、資本的支出額が37億1,996万6,000円です。以上の議案等について、原案どおり可決、同意がなされたところであります。

委員長

「石狩西部広域水道企業団の事業再評価について」

(水道)整備推進課長

水道局から、石狩西部広域水道企業団の事業再評価について報告いたします。

企業団の用水供給事業につきましては、公共事業の効率的な執行を図る観点から、厚生労働省の水道施設整備事業の評価実施要領に基づき、5年に一度の事業再評価を実施しており、今回は平成16年度に行われておりますが、平成19年7月30日付けで、厚生労働省から水道施設整備事業の評価の実施についての通知があり、再評価の実施時期については、原則5年ごとの評価に加え、ダム本体着工前の適切な時期に実施することとされました。

またあわせて、費用対効果分析マニュアルの改定通知があり、人口推計については、コーホート要因法など、人口動態の最新の実績に基づいて推計することとされました。

このため、企業団としては、これら国の通知を受け、最新の実績値を用いて需要予測を行い、水量の変更があった場合には、その結果をダムや水道施設の規模にできるだけ速やかに反映させるべきと判断し、平成21年度に予定しておりました事業再評価を前倒しして、平成19年度に実施することになりました。

今回の事業再評価では、社会情勢等の変化などから、現行の水需要が将来的に見込めないことから、需要水量の見直しを行った結果、資料に示すとおり、各構成団体とも需要水量が減量となっており、企業団全体としての需要水量は、9万4,300立方メートルから7万7,800立方メートルとなり、前回の再評価時と比べ、1万6,500立方メ

ートルの減量となっております。

小樽市につきましては、平成 18 年度までの立地企業の実績を考慮しながら、将来立地する企業の業種を見直し、需要水量の推計を行った結果、目標年度である平成 47 年度におきまして、1 日最大給水量は 4,000 立方メートルから 3,100 立方メートルとなり、900 立方メートルの減量となっております。

企業団は、学識経験者と水道事業者で構成されます事業評価委員会を 2 回開催し、事業の妥当性について審議を行いました。その結果、平成 16 年度に策定した現在の事業計画を見直した上で、事業を継続することが妥当であると判断されました。

今後、企業団が実施した再評価を踏まえ、水源であります当別ダムについては北海道が、浄水場等の専用施設については企業団がそれぞれ現計画の見直しを行い、事業費が確定した段階で、各構成団体の協議により、企業団に対する負担割合が明確になるものと考えております。

なお、3 月末に開催されることになっております企業団議会の臨時会におきまして、水道用水供給事業の設置等に関する条例の一部改正により、1 日最大給水量が 9 万 4,300 立方メートルから 7 万 7,800 立方メートルへ改正される予定となっております。

委員長

次に、今定例会に付託された案件について説明願います。

「議案第 44 号及び第 45 号について」

(建設) 用地管理課長

議案第 44 号及び議案第 45 号について説明いたします。

配布しております一覧表をごらんいただきたいと思います。

まず、議案第 44 号市道路線の認定についてですが、今回、議案として提出しました 4 路線につきましては、整理番号 1、2、4 は開発行為に伴う認定であり、整理番号 3 は古くからの町内要望で、住民の土地の寄附行為が完了したため認定する路線であります。

次に、議案第 45 号の市道路線の変更について説明いたします。

路線名、富岡上通線ですが、今回認定する接続部に私有地が存在し、認定行為ができませんでしたが、今回、市有地となったことから、市道の路線変更を行うものであります。

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

ラブホテルの建築規制について

最初に、約半年間、経過しておりますラブホテル問題についてですが、昨年の第 3 回定例会で陳情が出されて議論がされました。その後、必要性があるから研究、検討するというところで進んでおりますけれども、現状ではどういふふうになっているか、報告してください。

(建設) 建築指導課長

ラブホテルの建築規制の現在の進ちょく状況についての御質問ですが、昨年の第 4 回定例会以降につきましては、陳情者に対する説明を行っております。陳情第 245 号につきましては、陳情者の特定非営利活動法人かもめ保育園の町田理事長、陳情第 255 号につきましては、同かもめ保育園の小島園長、両名に会いまして、小樽市として条例等の制定方について前向きに取り組んでいきたい旨をまず説明しております。

そのほかに、全国の他の行政庁へのラブホテルの建築規制に関するアンケートを実施しております。このアンケートは2種類行っておりまして、一つは条例を施行していない行政庁に対するアンケート、これにつきましては、道内の13行政庁及び道外の1行政庁についてアンケートを実施しております。もう一つは、ラブホテルに関する規制条例を実際に施行している行政庁について、道内1行政庁、道外21行政庁についてアンケートを実施しております。

アンケートの主な内容につきましては、条例を施行していない行政庁については、条例は持っていないけれども、もしかして要綱若しくは運用基準等を持っているのではないかとということで、そういったものがあるかないかの質問、それからラブホテル建設に対する反対運動が起きたことがあるかないか、その起きた場合の対応方法、それから今後、条例制定について検討していく予定があるのか、その他もろもろ細かい部分はございますが、そういったところを主な内容としてアンケートを実施しております。

条例を施行している行政庁につきましては、条例を制定した主な理由、条例施行によるラブホテルもどきの抑止効果が実際にあったのかどうか、逆に条例を施行したことによって何か問題が発生していないかどうか、こういったことについてアンケートを実施し、現在、そのアンケート結果について集計を行っているところでございます。

その後、2月21日なのですが、全道建築行政連絡会議が開催されまして、その中で以前から申し上げておりました統一基準について議論がなされました。最終的には全道統一という形ではなく、北海道が基準を示し、各特定行政庁ではその基準を参考にしようということでありまして、その運用ですとか独自の上乗せ規制につきましては、各特定行政庁でそれぞれ判断をしていただきたいということになったということでございます。

現在、その規制の内容、細かい部分について、素案を作成しているという状況でございます。

古沢委員

まとまった素案が出されて、その後、どういう手順を一応現在考えておられるのか。

(建設)建築指導課長

現在、素案を作成しておりまして、それはあくまでも今、建築指導課内ということで協議を重ねております。その素案が固まり次第、そのアンケート結果とともに部内協議を経て、庁内関係部局、旅館業法の関係ですとか、そういったところと協議をしたいというふうに考えております。その後、庁内関係部長会議にて、小樽市としての方向性を決定し、それを基に最終原案といいますか、素案から原案に変えまして、その後、パブリックコメントの実施というような流れで進めていきたいというふうに考えております。

古沢委員

本来は年度がわりの4月をもって新しいそういう基準あるいは条例、そういうものができればなというふうには思っていたのですが、説明いただいたとおりであります。

実は、お答えいただいた中で北海道の基準というのは、これまで議論になっていた国土交通省が示している技術的助言の範囲を出るものではないというふうに言っているのではないかと思います。ですから、課長がおっしゃったように、上乗せなり横出しなり、これについては各自治体が、いわゆる技術的助言で言うところの「など」ですね。いわば、今回、北海道が例として挙げている基準のほか、これらに類するものやその基準などについて、小樽市が検討をさらに深めるのだというふうに思うのです。また、参考までにこれも議論経過であります。念のためです。例えば、第3回定例会で議論になりました児童福祉法の施設として、認可外保育所が入らないか入るかという問題で、そのときに部長は明確に方向性としてはそれは範囲内ですというふうにお答えになっておりますが、これについては、検討素案の方向の中でも当然変わっていないと思うのですが、よろしいでしょうか。

(建設)建築指導課長

認可外保育所の件につきましては、規制区域にかかわる問題だというふうに、我々は考えておりますが、今、規制区域について素案段階でいろいろ検討を重ねておりまして、当然そういった認可外保育所についても、その規制

区域の対象となる施設というふうにとらえて考えているということでございます。

古沢委員

二つ目ですが、例えばこれまで、もどきホテル周辺の住民の方々からいろいろお話を伺ったりするのですが、風俗営業法上で言えば、いわゆる一般ホテルとして認められて建築がされている。建築基準も通って建っている。そうすれば、その中には例えばレストランがあったり、集会施設、ロビー等があったりするわけですが、現に小樽のあるホテルなどでは、レストランがあるのでしたら会食させていただけますかと言ったら、お断りされるわけです。ですから、レストランが実際にあるかどうかは、一般の周辺の住民の方々の確認のしようがないわけです。宿泊者のための施設ですからと言うのですが、通常どうでしょう、一般的にホテルの場合、レストランなどがあった場合に、宿泊者以外にその利用を断るということは考えられますか。

(建設) 建築指導課長

その営業形態にもよるかと思うのですが、考えられるかと言われると、場合によってはあり得るのかと思います。宿泊者以外の方に利用させないレストランというのは、あるかもしれないというふうに思っております。

古沢委員

ちょっとアバウトすぎました。例えばオーセントホテル小樽や小樽グランドホテル、こういったところではそういうことがあり得ますか。

(建設) 建築指導課長

そういったホテルでは、当然、宿泊客以外も利用されているというふうに認識しております。

古沢委員

これがいわゆる一般ホテルなのですが、こうしたロビーやレストラン、つまり周辺の住民などの利用を認めないような施設ではない、逆に言えばきちんと一般ホテルとして利用が認められるようなロビーやレストラン、さらに加えて言えば会議室だとか談話室など、こういったものが設置されていなければいけない、こういったものは規制内容として検討素案の中には盛り込まれようとしていますか。

(建設) 建築指導課長

我々が今、検討している中身では、できるだけ開放されたところを重点的に考えておりまして、開放されたということは、宿泊客以外でも利用できるレストランを備えるとか、そういったものは当然検討していかねばならないというふうに考えてはおります。

古沢委員

三つ目ですが、この議論の経過の中で、私は申し上げているのですが、例えば区域的に言えば、教育委員会が通学路だというふうに指定している区域というのがありますね。例えばそうしたところについて言えば、一般的な区域と違って、しっかりと規制をかけていくということを考えていかなければいけないと思うのです。それらについてはどうでしょうか。

(建設) 建築指導課長

規制区域につきましては、先ほど申し上げたとおり、現在、素案の中でかなりもんでいるところでございます。確かに、通学路の周囲ということで規制をかけている自治体もございます。ですから、そういったところを参考に、小樽市として、どのような規制区域の設定の仕方がいいのかというのは、検討していきたいというふうに思っております。

古沢委員

あと一、二点ですが、例えばいろいろ問題が出たりするケースが全国的にも起きております。そういうものをきちんと審査できる、規制すべきかどうかということが審査できる、そういうような例えば審査会だとか委員会だとか、それに類する組織、そういうものを、条例制定の方向だということであれば、その中で素案として考えておられ

るかどうか。

(建設) 建築指導課長

他都市の条例の中でも、そういった審議会等というものにつきましては、かなり設置されているものが多いです。これについても、そういったものが必要かどうかということについて、検討をしていきたいというふうに思っております。

古沢委員

かつてのワンガレージ・ワンルーム方式、旧ラブホテルというのでしょうか、はた目にもラブホテルだとわかる、昔風に我々の若いころで言えばモーテル、見た目にもモーテルだとわかるようなものには最近はどうやらなっていないです。ですから、広告だとか看板だとかの規制などは当然盛り込まれるというふうに思うのですが、私が注目しているのは、帯広市の例にあって、前回は議論をいたしましたけれども、総客数に対する駐車場の割合です。小樽市内でもいわゆる一般ホテルで言えば、客室数に対して、その過半数を超えるような駐車場あるいは駐車スペースを持っているような一般ホテルはありません。帯広市は規制の中で、総客数に対して2分の1を超える駐車施設を持つようなホテルは、いわゆるラブホテルだというふうに規制をしているわけですが、これはある種ポイントの一つになるのではないかと思うのですが、これも素案検討の中ではテーマに上がっているのでしょうか。

(建設) 建築指導課長

今、委員がおっしゃいました駐車場についても、当然、素案の中でも検討課題になってございます。帯広市では、確かに台数制限ということもございます。全国的に見ますと、それ以外にも、駐車場の面積で制限しているというパターンもございますので、小樽市として、まず規制すべきかどうかということと、それから規制するとすればどういった手法がいいのかというのを、今、委員もおっしゃったその既存のホテルが実際どうなっているかというあたりを調査した中で、小樽市として最終的に決めていきたいというふうに思っております、当然、検討素材には上がっております。

古沢委員

この問題では、最後になりますけれども、条例制定ということを考えながら話していたのですけれども、当然、場合によっては立入調査権のようなもの、あるいは罰則規定、こういったものが検討の中で話は進んでいるのでしょうか。

(建設) 建築指導課長

現在、条例になるか、要綱等、運用基準になるかということところまでの最終結論は出ておりませんが、当然、条例制定の場合も想定しながら作業を進めております。その中で、当然、立入検査に関する規定ですとか、それから罰則についても検討していくということでございます。

古沢委員

当別ダムについて

次は、確認の意味を込めてお尋ねすることにもなるかと思うのですが、石狩西部広域水道企業団水道用水供給事業会計予算書について、資料添付で説明を受けました。あわせて、需要水量についての説明を受けました。これに関連してちょっと伺っておきたいのですが、そもそも当別ダムの事業について、いつから始まって、そして当初の総事業費の予定は幾らで始まったものなのか、もし手元に資料があればお答えください。

(水道) 整備推進課長

当別ダムについてということでございますけれども、当別ダムは、事業主体は北海道でございます、平成4年度に建設着工されております。当初の総事業費としましては、650億円となっております。

古沢委員

650億円が803億円にはね上がった経緯は、何かあるのでしょうか。

(水道)整備推進課長

当初の 650 億円が、見直しによって 803 億円になってございますけれども、その主な要因としましては、物価上昇による単価の増、それからダム軸選定のための地質調査の増、それから下流河川汚濁監視のための水質観測の増、それから消費税率の増ということで伺っております。

古沢委員

このダムの目的なのですが、例えば治水であったり、農業用水の確保であったり、それから利水、給水などありますが、おおよそいいのですが、それぞれのぐらゐの割合になるのでしょうか。

(水道)整備推進課長

石狩西部広域水道企業団が関連しているのは、水道用水の確保ということですが、当初は、負担割合としまして 35 パーセントでございました。

古沢委員

少し前に、新聞報道で何度か取り上げられておりました。その中で、札幌市の見直しが紹介されております。札幌市が当初からこれまで、水道用水の確保に関して、要するに給水量、水需要の予測をどのように変えてきているか、御報告ください。

(水道)整備推進課長

石狩西部広域水道企業団の札幌市の需要水量につきましては、当初、1日当たり 17 万立方メートル、それから平成 11 年度に石狩西部広域水道企業団の事業再評価を実施しておりますけれども、そのときに水量の見直しをしまして 4 万 8,000 立方メートル、それから 16 年度の再評価もございました。そのときには水量は見直しされておりましたので、4 万 8,000 立方メートル。それから、先ほど全体で資料の方で説明しておりますけれども、今回、19 年度の再評価では 4 万 4,000 立方メートルとなっております。

古沢委員

札幌市の場合、当初の予測からいえば、おおよそ 4 分の 1 に見直しを図っているわけです。一方、札幌市の場合の人口推計が出されておりますけれども、2035 年には、計画上は 217 万人に増えるだろうというふうには推計していたものが、実はそうではないと見直しがかかっています。2035 年には 189 万人へと、現在より減少するというふうに変更されました。そうしますと、実は前倒しで、19 年度に再評価をして 4 万 4,000 トンというふうにしましたけれども、この先、札幌市が実は当別ダムから水を必要としないということが予測されませんか。

(水道)整備推進課長

この 4 万 4,000 トンというのは、平成 47 年度を目標としている数字でございまして、札幌市から聞いている状況では、将来の水源確保と、それから現在は豊平川に水源が一極集中しているので、そのための水源の分散化、それについても必要だということで聞いております。

古沢委員

聞けば、札幌市は水の足りない石狩市に水を売っているそうですね。そういうことも考え合わせれば、現状で 4 万 4,000 トン、これが平成 47 年になっても 4 万 4,000 トン必要だと。人口推計で見れば、大幅に人口が減るといふふうには予測をしている。仮に、札幌市のこういう予測変更がこの先も進んで、実は当別ダムからの水が必要ないということになれば、この事業からの札幌市の撤退ということを一応考えておかなければいけないという事態、このような心配はありませんか。

(水道)整備推進課長

そういう心配はしておりませんが、仮にそうなった場合については、いろいろ今でも水量の見直しによって、ほかの構成団体に迷惑をかけた場合には、その分をほかの構成団体が不利にならないような措置をしておりますので、もしやめるとなれば、その辺の考慮はあると思います。

古沢委員

ここは札幌市議会ではありませんから何とも言えませんけれども、仮に私が札幌市議会議員でしたら、そういうことですねというふうには、これはなかなかなりづらい話ですね。これはこれとして、前倒しをして 19 年度で水需要の見直しをかけておりますけれども、現実的にこうした事業の見直し、もっと端的に言えば大幅な見直しというのが、今求められているのではないのでしょうか。人によれば、当別ダム自体が必要があるのかどうかという議論さえされている。そういう事実は承知していますか。

(水道) 整備推進課長

そういう要らないという一部市民団体とか、その辺からの要望等もあるという話は聞いておりますし、新聞でも出ているということは承知しております。

古沢委員

相当前の議論になりますけれども、万が一当別ダムの事業がとんざすれば、小樽市は自前で石狩湾新港まで水を引かなければいけない、そうした場合には大変なことになる。費用対効果で言えば、この事業に乗っかっている方がよっぽどいいのだという、表現がちょっと乱暴ですけども、そういう話がされたことがあります。しかし、今、現実的にはそういう問題が浮かび上がってきているわけでして、ぜひそういった予測は、見誤らないでこの問題を見ておいていただきたいということで、今日の話はとどめておきたいと思います。

水道局長

当別ダムの問題でございますけれども、今、課長からいろいろな話もございましたけれども、あくまでもダムの主体は北海道でありまして、その次に主体性を持ってこの事業を進めておりますのは札幌市であります。札幌市も責任を持ってこの事業を継続するという話もしていますし、今言った当別ダムにつきましても、目的として治水も載っていますので、これは北海道の諮問機関である北海道公共事業評価委員会でも妥当性を認めておりますので、我々も大きく事業がぶれるというか、そういうことのないものというふうに感じております。

古沢委員

水道局所管の用地管理について

私の質問の最後になりますが、水道局にさらにお尋ねしたいと思います。水道管が入っている管路用地の問題ですが、管路用地を、例えば建設部での道路管理のように、台帳などで現状がわかるような管理の方法はとられているのか。

(水道) サービス課長

現在、水道局で管路用地として所管しているものにつきましては、市街地の中とか山の中とかいろいろとございます。その部分について、正確にはこの面積、延長等については、現在、押さえていない状況でございます。

古沢委員

概数で結構ですから、今おっしゃった部分は面積、距離にするとどのぐらいになるのかわかれば教えてください。

(水道) サービス課長

概数という形になるかと思いますが、管路用地で市街で市道認定を受けている部分も含めまして、今、市民が通行できるような道路形態をなしているような場所でございますけれども、これは 29 か所ございます。延長につきましては約 7,500 メートル、面積につきましては、平均幅員を掛けて、およその面積でございますけれども、4 万 9,000 平方メートルでございます。

古沢委員

今おっしゃられた管路用地のうち市道認定を受けている部分があるとおっしゃいましたけれども、どのぐらいあるのですか。

(水道) サービス課長

これも概数になりますけれども、市道認定を受けている箇所は、この 29 か所のうち 15 か所でございます。延長については約 3,700 メートル、面積につきましては約 2 万 3,800 平方メートルでございます。

古沢委員

そうしますと、最初の話に戻りますけれども、水道局が管理している用地は、山の中もまちの中もあるというふうに言いましたけれども、いわゆる生活道路的な道路部分として、今、お話を伺ったわけです。それでよろしいですね。そうすると、市道認定されているところは建設部が絡みますから、当然、建設部と協議をしながら、あるいは建設部の判断でその道路整備、維持整備が当然進むと思うのですが、そうでない部分、今のお話からすると、距離にして 3,800 メートル強ですね。そうした事実上の道路は、水道の管路用地という状態になっているというふうに考えてよろしいのですね。

(水道) サービス課長

そのとおりでございます。

古沢委員

実は、具体的な例でもし答えられればお聞かせいただきたいのですが、1 年ほど前になりますけれども、私は、桜の配水池があるところの上下の管路用地で、路面が荒れて、夏場でも足をとられて転んでけがをするというような人も出たと、こういったところは何とかならないだろうかという話を原課にしたことがあります。その際に、ちょっと雑な言い方をすれば、道路表面は水道局の方の維持・管理から離れていると。要するに、中の管に心配がなければ、基本的には路盤の整備、改良等には手をつけないのだというふうに当時は聞いた記憶があるのです。そういう記憶でよろしかったでしょうか。

(水道) 管路維持課長

基本的には、今おっしゃったとおりでありまして、管路用地に埋設されているパイプに支障がなければ、多少路面がでこぼこしていても、管理のしようがないという点での整理はしているところであります。

古沢委員

一般的なお答えをいただきました。そのことに私は賛成するわけではありませんけれども、今、具体的に聞いた桜の配水池の下通はやはり何がしかの手を入れる必要がある事実上の生活道路だと思うのですが、今、検討されている方向があれば、お答えください。

(水道) 管路維持課長

今おっしゃっている桜 4 丁目 4 番の先の管路用地というふうに認識しておりまして、この場所につきましては、現況の用地としては決めているところでありまして、現況の道路幅員としては 3 メートルから 5 メートルという状況になっております。一部舗装をしており、その部分の舗装がはがれて碎石が露出している現況は、私も昨年の暮れに確認しているところでございます。そこにつきましては、本来はもともと砂利道の部分を舗装したという経過の中で、舗装がはがれて露出して、通行に支障があるという私どもの判断も含めて、今年度については補修を考えているところでございます。

古沢委員

上から配水池につながる道路は、きちんと整備しているわけですから、今度、配水池の下の住民が生活道路として利用している部分はぜひ整備を早めていただきたいというふうに思います。

そこで、一つの提案ですが、台帳での管理もされていないということで、個々の管理用地についてはおおよそわかりません。ですから、これは何とか管理方法について検討を進めたいかがかということが一つ。

それと、市道認定されていない部分については建設部との協議が必要になるのだとすれば、建設部と協議をしながら、管路用地でありながら、やはり実態的に生活道路というところは、その実態に着目をして、道路整備のあり

なしを双方で協議をして進めていくということ、さらに具体的に強めていっていただきたいという、この 2 点について提案をしたいのですが、いかがでしょうか。

(水道) 管路維持課長

整備ができれば一番いいと思うのですが、やはり水道局といたしましては、水道料金の中で、道路の整備をするというのは大変なかなか難しい状況にあるというふうには認識しております。今、そういう中で建設事業課の方とは、これからどういうことができるかというのは協議をしていきたいというふうに思っています。

水道局原田次長

今、2 点の御提案をいただいたわけですが、水道局では、今、GIS を導入し、すべて図面をデジタル化するとかということで、建設部の地番や現況図を参考にしながら、そういう管理の手法ですべての財産を管理していくという方向になってございますので、その辺は現在の紙ベースの管理よりも、一段も二段もランクアップした形で掌握できるような形になると思いますし、今、管路維持課長が申し上げましたとおり、水道料金でできる範囲というのはなかなか限られているという部分もございますので、今の御提案の部分は、すべてがどうかははっきりわかりませんが、協議を進めていきたいというふうに思っています。

(建設) 用地管理課長

今、整備という形でお話がありましたけれども、まずは中途半端な形ではなくて、市道認定を行わなければ、やはり整備という形にもなかなかならないのではないかと思います。それで、私どもの方も、今、水道局のそういう状況もありましたので、市道認定の基準というものがありますので、そういうものも加味しまして、現地を見て、現地の人にも聞いて、どのような状況が一番いいのか、水道局の管理用地なものですから、水道局ともどういう方向が一番いいのかというのを話し合っていきたいと思っております。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

久末委員

除雪パトロールについて

それでは、雪道のパトロールについてちょっとお聞きしたいのですけれども、一般的にこの冬のパトロールというのはどんな形で、そしてまたどんなときに通常行われているのか、その辺を教えてください。

(建設) 雪対策課長

除雪パトロールについての御質問でありますけれども、通常、JV の除雪パトロールと市の行っているパトロールと二種類ございます。通常は、JV は早朝パトロールをして、除雪後の状況など、また、雪山の成長状況などを確認します。その中で、わだち若しくは路面整正が必要なときについては、その処理を行うよう指示するというような状況もあります。また、市のパトロールにつきましては、業者の作業を行った後の確認若しくは業者が見落しているところなどがあった場合など、必要に応じて市のパトロールを実施してございます。

久末委員

これはどちらかというと、幹線道路に絞られているのですか。

(建設) 雪対策課長

地域総合除雪で行っているものにつきましては、第 1 種の幹線道路から、第 3 種の生活道路の部分を含めまして、総合的にパトロールをしてございます。

久末委員

実は、幹線道路は本当にきれいに整理されていていいのですけれども、一本奥に入りますと、赤岩で言いますと、子供たちの通学路が生活道路も兼ねていますけれども、幹線道路と違いまして幅員が狭くなっているわけです。そ

ういうところで本当にどんと雪が降ったり、また反対に暖気で解けたりしますと、道路事情が非常によくはない状態が随所にあるわけです。

そのたびに私のところに電話が来まして、私はパトロールの方にとにかく見てくださいますと。そして判断して、対応してあげてくださいというふうに必ずお願いをするのですが、大体同じような場所が、そういう苦情が来ているわけなのです。ですから、子供たちに何か事故でもあったら困りますし、幅員の狭いところというのは、やはりきめ細やかに何ともなくても、何かなっていないかというような、そういう思いやりでもってぐるっと見てもらえば、ここ、前に来たけれどもだめなのだなということまで直していただいたり、そういう意味で本当に子供たちのことばかりではなく、これは全市的に言えると思うのですが、学校はわりと高台にあたりまして、坂道を上っていくということが結構多いのです。ですから、そういうところも何ともないときもパトロールで回っていただいて、何かあったときにすぐ対応できるような、そうすると私たちの方に苦情が来なくて、私たちもそちらの方にお願ひしなくてもやっていただけるのではないかと思います。これは赤岩ばかりではなくて、全市的に言えることなので、パトロールの強化というのでしょうか、少し余計に回っていただくようには考えられないものなのでしょうか、お答えください。

(建設) 雪対策課長

そういう生活道路で圧雪管理をしている部分でのパトロールの強化ということでございますけれども、私どもは決してパトロールしていないという状況ではございません。ただ、2月末ぐらいから3月にかけての暖気の時期に圧雪管理にしている部分はかなりございます。そういう中で、ざくざくした路面やわだちが発生して、では作業をしようかというときに数多くの路線を抱えており、順次処理していている状況でございますけれども、パトロールをしたらすぐ作業ができるという状況にもございません。そういう中で、より早く対応できるようには、パトロールないし作業について努力したいと考えています。

久末委員

それから、わだちの解消なのですけれども、わだちというのは車で乗り上げようと思っても、わだちから上がれなくて、家に入りたくても入れないということが結構あるのです。それで、私は上の方だけでもずっと取ってください、全部取らなくてもいいから、上がれる程度にやってくださいということを前にお願ひしたことがあるのですが、私どものところの一方通行というのは、特にあそこは非常に雪の多いところで、いつもハイヤーに乗って家に入ってくるのですけれども、うちの方に曲がろうと思っても、タイヤがわだちを乗り越えることができないのです。そのぐらいわだちが深くなってしまっているものですから、そういうのもやはりパトロールをすると、来ている人自身がわかるわけですから、私たちからお願ひしなくても、もう少しきめ細やかにぐっと回っていただければ、そういうところも見つけられるのではないかなということがあります。わだちが、赤岩の方は山が高いせいか雪が非常に多いのです。ですから、何かあったときに道がざくざくになったら、もうすごい状態になりますし、わだちができるとわりと深くなったりするものですから、今、言いましたように少しパトロールを強化していただいて、要望がなくても見て回るといことはできないものなのではないのでしょうか。

(建設) 雪対策課長

今、パトロールによって、地域の苦情、要望が出る前に作業をしてほしいということでございますけれども、私どもはわだちについては、一応15センチメートル以上になれば車が腹をつかえるということで考えておりまして、ただその15センチメートルがいいかどうかは別にして、そういう部分があれば、作業を実施している部分がございます。ただ、パトロールによってやらなければならない状況があれば、それは実施しなければならないというふうに考えております。

久末委員

わかりました。

それで、違う問題ですけれども、交差点の雪山なのですけれども、赤岩の五差路のところが高くなってしまっていて、子供が学校に行くときに非常に危ないということで地域の方から電話がありまして、早速お願いした経緯があるのですけれども、何か雪山対策というのでしょうか、やっつけているのはわかるのですけれども、様子を見落とさないようにやっていただかないと、事故になってしまうと私たちは大変だと思うものですから、住民からそういう要望がありますと、どうしても私たちは市にお願ひしなくてははいけませんので、そういう意味でも何とか解消できるように努力していただきたいということを要望して終わらせていただきます。

山田委員

除排雪に関する苦情について

それでは、私の方から、報告を聞いて何点が質問をさせていただきます。

前田議員の代表質問にもありましたが、今回、除雪費については補正予算を組みまして、雪対策課の方では苦勞されていると思います。それで代表質問の中でもありましたが、苦情件数とその内容について、特に今回は 2 月に大雪があったと思うのですが、その点をわかる範囲でいいですから、ちょっと教えていただけますか。

(建設) 雪対策課長

苦情件数でございますけれども、2 月末で集計してございますので、2 月末でトータル 808 件、そのうち除雪依頼が 202 件、除雪後の苦情は 180 件程度、排雪依頼が 129 件、その他は一けたで、特に多いのは砂箱の補充だとか砂散布の依頼という状況になってございます。

山田委員

808 件というと、今まででも多い方でしょうか。

(建設) 雪対策課長

2 月末での状況ですので、3 月 1 日に雪が降って、その後もわだち等が発生しています。そういう中では若干増える見込みですので、昨年度トータルで 1,775 件ということなので、半分ぐらいという状況になります。

山田委員

私も、市民の皆さんから、除雪対策についてはいろいろと苦情を受け付けておりますが、今年は 2 月の大雪以前はまるっきりなかったように記憶しております。今回のように季節的に降雪が多くなった場合の総括のようなもの、例えば各除雪の経費や苦勞などをシーズン終了後に市民に対して周知することは考えていますか。前回の除雪懇談会でも前年の資料等をいただいたのですが、今回、このシーズン後に、市民を交えたまたこういうような雪対策の会議をされるのか、ちょっとお聞かせ願ひたいと思います。

(建設) 雪対策課長

昨年度行っていた会議等の関係でございますけれども、今年度につきましても、3 月 31 日ですが、地域総合除雪の契約が終了します。そういう中で、除雪のデータなどをそろえて検証しまして、早い段階でいろいろ住民との話を行うなどしまして、また年 2 回やっている除雪懇談会、町会単位なのですけれども、これらも今年度も 2 回実施して、その情報の提供については行いたいと考えています。

山田委員

前回の建設常任委員会で、ロードヒーティングのある道路に雪をまく市民について、我々も認識を新たにするということもありましたので、町会の方々にはそういうことのないように、今後 P R 活動や啓発活動をぜひとも願ひしたいと思います。

雪解け後の道路の補修について

次の項目に移ります。

私も車を運転するのですが、たしか先週、長橋交差点でも道路に穴があいたところの舗装の修理をされていたと

思います。今年はちょっと早いという気がするのですが、今シーズン、雪は大体もう降りやんでいると思いますが、今後の対策についてちょっとお聞かせ願いたいと思います。

(建設)建設事業課長

例年、雪が解けて路面が見えた時点で、市道におきまして、損傷しているところについてはチェックしまして、速やかに補修する、そういったことで毎年やっているところです。

山田委員

できるだけやはり今言われたように、本当に損傷がひどくなる前に、ぜひともそういう箇所のパトロールの強化など含めてしていただければありがたいと思います。

石狩西部広域水道企業団の継続費について

次にいただいた資料の中から、まず 1 点、平成 20 年度の石狩西部広域水道企業団の継続費の年割りの額の変更について、この中で 20 年度の減額分と 24 年度の増額分が掲載されております。もし何か参考資料がありましたら、その説明をお聞かせ願いたいと思います。

(水道)総務課長

継続費の関係でございますが、初めに継続費とはどういうものかということ、簡単に説明させていただきたいと思います。

ダムの工事など、2 か年以上にわたり執行しなければ、その目的が達成されない建設事業などにおいて、あらかじめ予算として、その事務や事業の執行に必要な期間、事業費の総額及び期間における年度ごとの支出予定額を定めておき、これに従い数年にわたって支出するという、これが継続費というものなのですが、今回の石狩西部広域水道企業団のこの継続費につきましては、その資料で見いただきますと、左側の方が当初の事業費の年割りです。これは、あらかじめ支出予定額として定めておいたものです。それ以降、毎年度、決算あるいは毎年度予算ということで議決を経る中で、その事業費が変わってきますので、その都度、変更ということで、右の方に置きかえて予算に対する議決を行うというものでございます。

また、平成 20 年度、約 18 億円減少しておりますけれども、この理由につきましては、管の布設の施工方法の変更ですとか、あるいは施工場所の延長等、当初、詳しい設計というものをあまり出していないもので、やはり実際に設計を出した後、金額が増減するという状況もあり、そのように事業費が変わっております。

また、24 年度に事業費が大幅に増えておりますけれども、継続費のこの数字の置き方としましては、数字が変わりますと、最終年度のところに数字が置き換えられるという予算になってございます。

山田委員

ということは、この第 1 期事業分は平成 24 年度で終わるということによろしいですね。

(水道)総務課長

はい、平成 24 年度にダム等関連施設が完成する予定となっております。

山田委員

今、水道事業会計でも事業費の借換え等も含めておりますが、この利率 5 パーセントという分はどうなのでしょう、高いのでしょうか、低いのでしょうか。

(水道)総務課長

第 5 条の企業債の利率の件でございますけれども、利率も変動しますけれども、安全圏を見まして、もうこれ以上高くないだろうということで、5 パーセントということの利率に設定しているというふう考えております。

山田委員

本市もかかわっている事業ですから、それほどきついことは言うべきではないと思うのですが、水道事業会計の今後の運用方法については、そういうことに対しても適正なのか、考えていただければと思います。

水道会計の健全化について

次に、予算特別委員会の方でも質問がありましたが、今回、財政健全化計画収支計画の見直しで、下水道事業会計から一般会計に 37 億 3,000 万円の繰入金を平成 24 年度まで見込んでいます。本市の水道局は優秀かつ勤勉な職員が多く、今回は苦肉の策とはいえ、実態を伴わず、下水道事業会計の財政規模が大きくなるのは意にそぐわないことと推測しています。また、下水道事業会計から一般会計に寄与することは、本当に誇ってよいことだと私は思っています。そこでお聞きしますが、違法なことではないと思うのですが、このような下水道事業会計から一般会計への貸付については、過去にも事例があったのか、わかる範囲でお聞かせ願いたいと思います。

(水道)総務課長

過去にこのような事例があったかということをございますけれども、下水道事業会計と同じ仕組みではございませんけれども、水道事業会計で貸付金という形で進めさせていただいているところでございます。

山田委員

その上で、健全な水道、下水道事業会計に関して私は本当に心配している一人です。本市の人口減に対する収入対策また収納対策を含めた何か対策また計画などあれば、お聞かせ願いたいと思うのですが、どうでしょうか。

(水道)総務課長

収入対策の関係でございますけれども、やはり水道料金及び下水道使用料ともに毎年度、人口減少や景気の低迷によって減少をしております。そういった中で何とか歯止めをかけたいと思いますが、水道で言えばペットボトル「小樽の水」をきっかけに、小樽の水の再認識をしていただくことも少しは寄与するかと思いますし、あとそのほかに遊休資産、そういう土地の売却、あるいは滞納整理システムが今立ち上がったところで、未収金をできるだけ少なくしようということで、今その滞納の管理をシステム化しておりますので、それらを活用しまして何とか収入の増に努めたいというふうに考えております。

山田委員

ぜひそういうような健全化に対する努力、一日も早いそういうような対策を完結されるように、私からも要望いたします。

地方道路整備臨時交付金について

最後の質問になりますが、午前中に陳情箇所の現地視察に行った際に、市民の方々から道路の整備に係る予算にかかわって御意見がありました。道議会でも国に道路整備に必要な財源の確保に関する意見書も提出されております。この地方道路整備臨時交付金に対して、今、国会の方も動いておりますが、最後に部長、今後もしなくなった場合の影響について、一言でよろしいですが、お考えをお聞かせ願いたいと思います。

建設部長

国が継続するのかわからないのか、議論の真っ最中で、聞きますと、そして調整案も含めて議論しているということでございます。地方への影響という点で、財政当局の方から聞いている分では、本市の方では 2 億 7,000 万円程度が収入減という話を聞いています。当然、その道路財源というのは、例えば公債費からさまざまな財源の道路に関するものが入っていますので、道路にどれだけということだけでなく、全体の小樽市に対する歳入の中で 2 億 7,000 万円ほど落ちるとい話になりますので、私どもとしては、何としてもこれまでの財源を確保していただきたいと思っています。それは、暫定税率の継続なのか、別な方法で補正するのかは、ちょっと私の立場では判断できませんけれども、どちらにしても歳入の減額にならないような方向については、何としても国の中で決めてほしいというふうに思っています。

山田委員

これはやはり市民の要望であります。道路整備にかかわる交付金でありますから、できるだけ速やかに成立に向けて我々も頑張っていきたいと思っております。

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

アスベストについて

私の方から、初めに 2 月 22 日、衆議院調査局の環境調査室がアスベストの健康被害に対する調査をいたしまして、都道府県とか政令指定都市、また中核市など、151 の自治体のうち 85 パーセントが、中皮しゅの発症事例を全く把握していないという調査報告がありました。その中でその 151 自治体のうち 12 自治体から、これまで使用されていなかったとされていた三つのアスベストが発見されたという報告がありまして、それを受けて総務省が各都道府県に再調査といいますが、過去におけるアスベスト調査、かつこの新しいトレモライト、アクチノライト、アンソフイライトという 3 種類についても調査してほしいという依頼をするという新聞記事がありました。先日の予算特別委員会の中でもほかの委員の方が保健所に質問されていたと思いますけれども、実際、新しく調査を始めることになるかというふうに思いますけれども、まずこの今後の調査はというふうに進めていくのか、またその 3 種類の新しいアスベストに対する対策などがあれば、お答えください。

(建設) 建築住宅課長

今後の調査についての市の考え方、またその対策についてということでございますけれども、今、委員の方から御質問があったとおり、現在、国の所管省庁から、各施設の対応についての調査等がそれぞれ届いている段階でございます。今後は、市有施設の庁内の各施設管理者とも情報を共有しながら、市として国、北海道の指示を受けながら、必要に応じて調査等の対応をしていく予定でございます。

また、その調査の結果、今の 3 物質が含有しているものが検知された場合には、平成 17 年度からアスベスト対策を行いましたような形に準じる形で、市として今後何らかの対応をしていくことになるかと現在のところ考えてございます。

秋元委員

過去にも問題になったこのアスベスト問題ですけれども、小樽市における調査もさまざまあったかというふうに思いますし、またこの対策の工事なども進められてきたというふうに思いますけれども、国土交通省によりますと、幾つかの自治体は、例えば都道府県では 18 県というふうに言っておりますけれども、この対策費を設けて助成する形で、例えば民間施設の所有者の方から申出があった場合に、補助をしていくというシステムもあるそうですけれども、当然、小樽市はそのようなものがないというふうに思います。その中で、今後、民間施設、また民間の方からさまざまな相談があるかというふうに思いますけれども、まず民間施設に対する対策はどのようにお考えでしょうか。

(建設) 建築指導課長

民間建築物に対するアスベスト対策の件でございますが、今、委員がおっしゃいましたとおり、小樽市としては、その対策費用に対する補助制度というのは持ってございません。平成 17 年度から、民間建築物について、アスベストの有無に関して調査を続けております。それは今でも継続しておりますが、基本的にはそういった中でアスベストが確認された建物については、できるだけ早く適切な処置をしていただくよう、文書若しくは口頭で指導をしているところでございます。

秋元委員

過去の話になると思いますけれども、例えば封じ込めですとか囲い込み又は除去工事などの相談が、民間の方からあったという事例はありますでしょうか。

(建設) 建築指導課長

実際に工事について、建築指導課の方で相談を受けたということはありません。ただ、恐らく大気汚染防止法ですとか、そういった観点から、環境部と協議をされている方はいらっしゃるかというふうに思います。建築指導課の方で受けている相談というのは、主に家の中を見渡したら、アスベストらしきものが見えるのだけれども、これはアスベストかどうかというようなお問い合わせが何件ございます。そういったものについては、基本的には目視ではなかなか判断できませんので、分析機関ですとか、そういったところを紹介しているというのが、相談に対する対応ということでございます。

秋元委員

その中で小樽市として、過去から現在までで、民間施設でここはちょっと危ないのではないかというような箇所がありますでしょうか。というのは、例えば国土交通省の調査で、民間の建物の中で対策がとられておらずアスベストがいまだに露出しているという箇所が、7,040 か所あるという中で、北海道には402箇所あったそうなのですが、その中で小樽市の民間施設も含まれているものなのか、また民間の危険な建物に対するリストを作成して、今後の対応に役立てていくような考え方はありますでしょうか。

(建設) 建築指導課長

ただいま委員の方からお話がありましたアスベストが露出されている建築物は、北海道に402件あるという数字でございますが、これにつきましては、国土交通省の方から公表をされておりまして、昭和31年から平成元年までに建てられた1,000平米以上の建物が、この調査対象になっているということでございます。これは、小樽市としては、この402件に対応する数字といたしまして14件という数字を報告させていただいております。これらの物件に対してどういった働きかけをするかということですが、先ほども申し上げましたとおり、基本的には所有者の方に、口頭なり文書なりで適切な処置をしていただくよう指導をしているという状況でございます。

秋元委員

この問題がマスコミ等で取り上げられるようになって、私のところにもいろいろと小樽市としての対策はどのようになっているのかという質問が何人かからあったのですけれども、今後の調査結果も踏まえて、ぜひ安全な対策を組んでいただきたいというふうに思いますので、よろしく願いいたします。

建設部長

今のアスベストの関係ですが、新聞報道で皆さん御案内ですので、改める必要はありませんけれども、重要な問題なのでちょっと確かめます。

今のアスベストの調査というのは、過去に調査したときに三つの種類があって、新たに発見された三つの種類についてもアスベストの被害に該当するということだということです。私どもは最初に発見された三つの物質の対象の部分については、ほとんどほぼ完ぺきに囲い込みをしたり、除去工事を公共施設ではやってございますので、そういった意味では新たな封じ込めだとか対策というのは、もし起きてもほんのわずかなかあるかないかということです。民間に対する国土交通省の今調査の範囲は既に囲い込み等の対策をしたところについては、もう調査しなくてもいいということにもなっていますので、今回の物質のありようや調査についてきちんと伝えなければ、また不必要に市民に不安を与えることになるものですから、その辺はちょっと話をしたかったということでございます。

秋元委員

東京都では、公民館など東京都や区の所管する施設から、新しくその3種類のものが見つかったということが、非常に私自身も驚いたわけなのですけれども、今、部長が言われたとおり、しっかりこの問題の重要性も踏まえた上で、またぜひ安全化の対策を練っていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

あんしん歩行エリアについて

続きまして、私の方からは、小樽市中心市街地あんしん歩行エリアにつきましてお尋ねいたします。

まず、この中心市街地のあんしん歩行エリアについてなのですが、そもそもはこのあんしん歩行エリアの設定が行われたのは、平成 11 年から平成 13 年までの死傷者数の抑止ですとか、例えば交通事故を 3 割ぐらい抑止するという目標で行われたというふうに思いますけれども、その辺はいかがでしょうか。

(建設)建設事業課長

この制度は、全国的に単位面積当たりの死傷者数が一定以上になった場合、このエリアについて指定を受けて、今、委員がおっしゃったとおり、死傷者数 2 割減、それからそのうち歩行者、自転車の事故数が 3 割減というようなことを目標値にして設定しております。

秋元委員

その上で、小樽市内でも中心市街地がこのエリアに指定されているわけですが、その中でこれまで情報収集ですとか情報交換、広報活動、また安全対策等々を行ってきたというふうに思いますけれども、まずこれまでどのような活動をされてきたのか、お答えください。

(建設)建設事業課長

まず、ハード面では、歩道の拡幅や新設、バリアフリー化とか歩車分離式信号機の設置、点字ブロックなどの整備があります。

また、ソフト面につきましては、小樽あんしんマップの配布とか小樽市のホームページへの掲載、あとほんの 1 か月ぐらい前ですが、市内で回覧板を配布するといった啓発活動を行いました。

秋元委員

先ほども言ったのですが、平成 11 年から 13 年までの平均死傷事故件数が 128 件なので、これをまず 102 件を目標として設定しております。また 11 年から 13 年までの歩行者、自転車の死傷事故件数を 3 割抑止して 27 件を目標とするというふうにされておりましたけれども、ここ数年間の死傷者数ですとか、この事故件数、これはそのエリア内ではどのようになっていますか。

(建設)建設事業課長

ちょうどそのデータの速報値が、今週の月曜日に北海道警察から入りました。この中で、今おっしゃったその平成 11 年から 13 年の死傷事故数のデータなのですが、136 件と来ております。小樽市中心市街地あんしん歩行エリア連絡協議会では 128 件とらえていたのですが、数字のとり方が違いましたので、ホームページ等も直ちに修正したいと思います。その 136 件に対して、20 パーセント減というのが 109 件となります。ここ数年ということで、平成 14 年につきましては 124 件、平成 15 年につきましては 121 件、平成 16 年につきましては 112 件、平成 17 年につきましては 133 件、平成 18 年については 115 件で、平成 19 年につきましては 101 件ということで、109 件を下回った数字となっています。そういったことから、80 パーセント以内におさまるといことになっております。

秋元委員

なかなか死傷者数が減っていないというのは、18 年まではこういう結果が出ておりますけれども、この原因というのはどういうところにあるか、何か分析はされていますか。

(建設)建設事業課長

協議会は下部組織の幹事会で、北海道開発局、それから北海道、小樽市、また公安委員会が入って事故等の分析をしながら、どういった問題点があるかというのをいろいろ議論したのですが、特にハードの面で確実化できる問題点というのは発見できませんでした。やはりその話の中ではソフト面で、うっかり、不注意、乱横断などといったことが考えられるのではないかと、はっきりしたこの原因を特定できるものは見当たりませんでした。

秋元委員

その中でも交通事故多発箇所は、市のホームページにも当初の部分は載ってございましたけれども、今すぐではなくても結構なのですが、現在の事故発生状況も押さえていまして、その資料を後ほどいただければという

ふうに思います。

昨年、建設常任委員会で道路上にランプを設けたり、クランクを設けたり、さまざまなことを考えて、歩行者優先の道路を建設している地域を視察させていただきましたけれども、いろいろな取組がされているというふうに思います。ぜひこの小樽市内でもまだまだ取り組むべき課題があるのではないかとこのように思います。

先ほど、課長の方には話したのですが、於古発川と、堺町通の交わるあたりが、非常に夏になると観光客が多かったり、またこの場所にはちょうど交差点の近くに保育所がありまして、夕方になると車が非常に駐車しているということで、私も見に行ったのですが、本当に観光客の方が多いときには、薄暗いときに車の間を縫ってたくさんの方が横断されていまして、非常に危険だということに感じました。また、近くには横断歩道もあるのですが、ほとんどの方が利用されていない。また、信号機もございませんので、どんどん観光客の方も渡っているという危険な箇所でありまして、その部分もぜひ信号機をつけることですか、横断歩道をつけることは市独自ではできないことだということにわかっていますけれども、あんしん歩行エリア内ですので、今後の課題の一つとしてお考えいただければと思います。また、まだまだいろいろな地域、見直さなければいけない部分もあるかとこのように思いますけれども、研究・調査して、ぜひ事故の少ない小樽市にしていきたいと思います。

これまで、信号とか歩行空間の整備などもされてきたとも思いますけれども、今後の計画なども、現時点でありましたらお答えください。

(建設)建設事業課長

先ほども言いましたように、これまでに歩道とかバリアフリーとか、そういったハードの面はほぼこのエリア内で整備はしたと考えています。ハードの面については、今後は維持・管理について十分に対応していきたいと考えます。

また一方、ソフトの面では、昨年ホームページも立ち上げましたし、あんしんマップ等も配布しておりますが、こういったソフト面をまた充実させて、今後とも事故の防止、抑制に当たっていききたいと考えています。

秋元委員

こどもの国について

次に、これも市民の方からお話のあった件なのですが、小樽公園再整備事業ということで、こどもの国が新しくなっているわけなのですが、子供を持つ母親から、今年のオープン時期とか、20年度の工事がどのように進められていくのかという、この期待も込めた質問が何人かからあったのですが、まず今年のオープン時期、また20年度の工事の予定についてお答えください。

(建設)浅沼主幹

小樽公園のこどもの国ゾーンの整備についての御質問ですが、平成20年度の小樽公園の整備、工事の概要につきましては、まず幼児用遊具の設置、それから多目的広場の造成、野外界級施設の整備などを予定しております。

また、オープン時期についてですが、今年度の工事が終わりました後にオープンしたいと考えておりまして、現在の予定では9月ぐらいのオープンになるかとこのように考えております。

秋元委員

皆さん非常に楽しみにされていますので、一日も早いオープンができればなというふうに思いますので、よろしくお願いたします。

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2時45分

再開 午後3時10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

中心市街地活性化に関連して、駅前広場のスクランブル化について

中心市街地活性化基本計画の素案をいただきまして、昨日、若干目を通しましたので、これについて質問をさせていただきます。

私はいわゆる旧計画、街なか活性化計画の TMO に先立つ小樽まちづくり研究会の委員として旧計画に深くかかわってきた経緯がございます。その中でも基本的には資料に書いてありましたように、中央通地区土地区画整理事業とか、都通りのアーケード改修、それと花園銀座商店街のコミュニティ道路の整備事業とか、そういうことがメインのハード整備で、基本的には中心市街地、特に中心商業地ですけれども、ここをいかに活性化するかというのに主眼を置いた計画の議論だったと思っております。

ハードの整備だけでは、やはり中心市街地の活性化というのは大変難しい状況にあるということで、議論としていろいろな話が出て、私も国の補助が 5 割出るということで、非常にいろいろな事業ができる。特に民間が一定の会社組織みたいなものをつくれれば、それについても国の方から 5 割の補助が出るということで、いろいろな提案がなされたのですけれども、ことごとくこの TMO による事業ということは、実現しなかったという経緯があります。

中でも、特に小樽市は大変多くの方がいらっしゃる観光地として、目覚ましい発展を遂げる時期であったものから、そういう観光客の皆さんをいわゆる中心市街地に入れ込む受皿になるような事業をぜひやっていただきたいということでお願いをして、例えば商店街の店舗の 2 階が、かつて住居だったけれども倉庫として今利用されているところが結構ありましたものですから、そういうものを活用して、商店街のいわゆるまちなかにと、私たちは申しましたけれども、一種のはたごという意味ですけれども、そういう形で利用ができないかと。これには入り口をつけたりするようなハードの整備が要りますので、会社組織を商店街の組合が作って、そういうものを運用していくようなこともどうかということをお願いして、検討はしていただいたのですけれども、結局アーケードの方を優先されて、アーケードの整備を選択されたという経緯がございます。

あと、若い人がなかなか商店街で買物をしていただけませんので、札幌市でも当時、若干始めていた、専門学校生徒用にアンテナショップのようなもの、自分たちが作ったものを実習で販売できるようなものがないかということをお願いして、商店街の組合の方に取りまとめをしていただいて、各店舗に振り分けて、そして授業の実習としてやっていただくようなことを含めて提案もしましたけれども、それもなかなか話が具体的に進められなかったということもあります。

もう一つは、イベント性ということでいろいろやっていらっしゃいますけれども、私は商店街の方はなかなかやはり仕事が忙しくて、海外に行くことができない。商店街の店主の方は台湾、香港、ハワイぐらいには行っているのですけれども、なかなか消費者ほどいろいろなところに出ているいろいろな買物をするのができず、そういうものを知らないということで、できれば商店街が一定のお金をプールしておいて、若い人がチームを組んで買い付けに行く。例えば、今であれば東南アジアなどは非常にデザイン性もいいし、安いし、いわゆる大手が大量に供給するようなものではありませんので、自分のセンスで買いつけて来て、コンテナで直接小樽に送れませんが、横浜に送れるわけですから、それをストーリーとして見立てて、例えば小樽のあいた倉庫に、これは借りなければいけませんでしょうけれども、そういうものをストックしておいて、毎週土曜日、例えば商店街のアーケードの中でオークションをやる。そうすれば、札幌の方もいらっしゃるでしょうし、観光客もおもしろがって参加するでしょうから、そういうことも含めて商店街が行政と一体になって工夫をして、言ってみるなら特色ある商店街として生まれ変わ

って、そして集客をするようなことを一体としてメニューとして考えていかないと、なかなかこの中心商店街の活性化というのは図れないだろうということを申し述べた記憶があります。

そうした中で、今回、中心市街地活性化基本計画の素案を見せていただきましたけれども、要するにこの商店街の中心地区のポイントというのは、結局定住していらっしゃる消費人口を取り込むというのは、なかなか難しい面があるのではないかとことです。そうした中で、交流消費人口といいますか、観光客、わざわざ小樽にいらっしゃる方々を取り込んで、そういう方々に消費をしていただく。そういうことで活性化を図ろうという意図を明確に出されたという点で、私は評価をしたいと思います。

最後のこの素案の概要も、資料 1 - 1 の一番右側に事業として書かれておりますけれども、特にソフトでは雪あかりの路とか潮まつりとか、イベントというものがここには述べられておりますけれども、イベントの可能性としてはまだ私はあると思っております。沿線も含めて明確に旧手宮線の再生が中心地区に客を呼び込む、ある意味では新たなメーンの存在だと位置づけているものですから、そういう意味で言うと、私の考えに非常に近いものを出していただいたということで感謝をしております。

ただ、私はこの中心市街地の活性化ということに関して、まだハードの部分で残っているところがあるのではないかとというふうに、ちょっとこれを読ませていただいて感じましたのは、私が市議会議員に当選させていただいた年に提起をしております歩道橋の撤去についてです。駅前の中央通歩道橋については、おとといの予算特別委員会で、北野委員が若干確認をしておられましたけれども、あれについては一定の方向性が出たというふうに思っております。ただ、私は歩道橋の撤去を提起したときに、地権者の方々も話をしておりますが、駅前の第 3 ビルの商店街の方々はいろいろいきさつがあったようで、なかなか歩道橋の撤去については了解を得られなかったことがあるのですけれども、長崎屋と話をしたときには、基本的には撤去になれば、2 階のテナント料を若干下げる必要があるのではないかと、これはデメリットだとおっしゃいましたけれども、撤去になれば景観的にも非常に良好になるし、なおかつ駅前のにぎわいという点では、撤去をすれば当然歩車分離式交差点への移行が期待ができる。もし撤去ということを打ち出されるのであれば、ぜひスクランブル交差点にしてほしいということをおっしゃっていました。スクランブル交差点は、非常ににぎわいを感じられる形態でございますので、その要望も含めて、この間、何度か議会をお願いしてきた部分があるものですから、今、そのことについて話を道の方とされているのか、一定の進展があったのかについて、まずお伺いをしたいと思います。

(建設)まちづくり推進課長

駅前交差点のスクランブル交差点化、歩車分離式信号機設置というお話でございましたけれども、現在、市道浅草線と市道大通線の交差点のところ、歩車分離式の信号機がございまして、歩車分離ですから当然、歩行者は 2 サイクルといいますか、車が行く間ずっと待っていなければならないという状況になりますので、駅前交差点に関して言えば、JR から一度にたくさんの方がおりてから、歩行者が渡れるまでの時間が長くなるものですから、非常に人だまりができることになり、またそのスペースが少ないということもあって、まず信号のサイクルの問題で、なかなかスクランブル交差点というのは難しいというのとあわせて、交差点だけの議論だけではなくて、やはり駅前広場と連携をした一体的な処理というのでしょうか、そういうことも必要だというふうに考えてございまして、駅前広場の整備については、バス事業者とか JR ですとか、ハイヤー協会とか、いろいろな方いろいろな相談はさせていただいてはいるのですけれども、やはりそれぞれ自分のなりわいとしていらっしゃる方々ですので、なかなかきれいに整理ができないという課題もございまして、今話したような信号機のサイクルの問題、人の待つ場所の問題、さらには駅前広場の整備がなかなかできないというようなことで、すぐには着手できないというようなことで、今、なかなか話し合いが進んでいないという状況でございます。

山口委員

駅前広場の整備というのは、なかなか今この小樽市の財政状況では、これは補助事業でやれるとは思いますが、

難しいと私も思っております、ただ課題として、まだ駅前広場はやはり残っているのではないかというふうに思いますので、そういう中でコンタクトをいろいろと関係機関というか、関係企業とも接触があるでしょうから、そういう中でぜひともスクランブル化が実現できるように、私も現状のままスクランブル化はできると思っておりませんし、特に駅前の交差点というのは、全くの真四角になっていないわけですよ。それを真四角に持っていくことができれば、これはまだ十分な可能性があるということで、それはやはり駅前広場の整備というのがあって、スクランブル化も可能になってくるというふうに思っておりますので、その辺も含めてあきらめないで、ぜひとも積極的にかかわって、そういうことが実現できるように方向性としてやっていただきたいということをお願い申し上げて、この件については終わります。

中心市街地活性化に関連して、浅草横断歩道橋と中央通へのパーキングメーター設置について

もう一つ、高雄ビルと産業会館の間の歩道橋もありますね。あれもずっと議論になっておりましたよね。もう今はビルとビルはつながっていないわけですよ。機能としてはもう終わっていると思います。歩道橋については、前にも議論させていただきましたが、全国的にも歩道橋の見直しというのが今進んでいるということは、申し上げたとおりです。たぶんそれについてもいろいろな資料を集められたと思うのですが、これは基本的には大変老朽化が進んでいるということと、もう一つはやはり基本的にはバリアフリー化することが社会の流れの中であって、いわゆる一般の人が通っても、身障者の方々が車いすの方々が在来の歩道橋というのはほとんど使えない構造になっておりますので、エレベーターをつけたりするような歩道橋はありますけれども、そうでない歩道橋が圧倒的に多いわけです。ですから、先ほどの秋元委員のお話ではないですが、やはり見直しをしていこうという方向になっているわけです。

もう一つは、北海道の場合は冬期間の経費の問題ですよ。どうしても雪が降りますので、歩道橋にロードヒーティングをかけているわけです。これに対する経費が年間相当かかるということで、たぶん国道にかかる歩道橋について言うと、100万円以上が経費としてかかっていると思うのですが、あとはペンキを塗ったり、維持補修というものがあるわけですよ。解体をするには費用はかかるわけですが、将来の経費負担を考えれば、撤去をした方がいいのではないかと、今、国道にかかる歩道橋についても、北海道の場合はなかなか進んでおりませんが、県道にかかる歩道橋についても、実際に撤去されていく例がどんどん出ているわけです。そうした中で、これは費用負担としては駅前の歩道橋は道道ですし、それからいわゆる産業会館のところの歩道橋は国道にかかっているわけですから、これは道や国の負担で撤去していただけるわけです。特に、今は非常に土木業者にしても、普通建設事業費の話をもたしますけれども、ほとんど10分の1ぐらいになってしまっているところがあるわけですから、そうした作業については、当然、市の業者も参加できるような規模でございますので、そういう意味からも、積極的に国や道の方に他の歩道橋についても撤去方の働きかけをしていただきたいということをお願いしてあったわけですが、その後の経緯というか、働きかけというのはどういふように今までされてきたのか、どういふ状況になっているのかを報告していただきたいと思っております。

(建設)まちづくり推進室長

以前から議論があります高雄ビルのところにある浅草横断歩道橋の話です。現実、今、ああいう状況になってまして、利用者もかなり少ないだろうというふうに認識をしております。いろいろ撤去の話があった段階でも申し上げているのですが、非常に変則的な交差点ということで、その部分だけの議論というのはなかなか難しいというのが一つあると思います。

もう一つは、代替施設といいますか、下に横断歩道がないのです。今言ったように、変則的な交差点の中で横断歩道を設けることができるかどうかという問題がまた一つあります。

もう一つは、駅前部分と距離的には非常に短い部分ですから、国道の交通量を考えると、一体的な処理というのがやはり必要になってくるということで、単独であの歩道橋の撤去なりというのは、非常に難しい状況にはあるの

だろうというふうに思っています。今お話があったように、駅前部分でのスクランブル化とあの横断歩道橋の撤去も含めた問題というのは、それとして今、整理する課題と、もう一つ浅草横断歩道橋とその交差点との連携といえますか、そういった形での処理をすべき問題だろうというふうに思っていますので、単独での処理はこの部分でもなかなか難しいかなというふうには今思っております。

もう一つ、市内にあります全体の歩道橋の話ですけれども、少し前になりますけれども、国道と道道の管理者である小樽開発建設部や小樽土木現業所、それから市の関係者が集まって、いろいろと歩道橋の調査をしております。そういった中で、歩道橋の耐用年数とか、それから使われ方というのは、一定程度調査をしております。その中で、将来的にどうするかという部分についても、話し合いがありましたけれども、どうするかという一定の部分まではちょっと方向性というのは出ておりませんけれども、基本的には全体としてどうするかというよりも、個別の場所ごとのやはり使われ方なり、代替施設なりというのがあるというふうに思っておりますので、今の段階で全体をどうするかという議論よりも、個別にその部分の歩道橋が必要なか必要でないのかといった形で、地域の方々あるいは学校の方々、そういったところとのいろいろな話し合いの中で、方向性を出していかなければならないというふうに思っております。ですから、今後は全体をどうするかという議論よりも、個別の、ここの歩道橋はどうするのだということを地域とともにやはり考えていくべき課題だろうというふうに思います。

山口委員

大変わかりやすい上手な答弁だと思いますけれども、実は今の高雄ビルのところの歩道橋についても、論理的にちょっと僕は納得できない答えだったと思うのです。高雄ビルのところの歩道橋については、確かに下に横断歩道はついておりませんが、横断歩道をつけて歩道橋を撤去しても、何ら交通の円滑性を欠くとかというようなことではないと私は思っているのですけれども、常識的にだれが考えてもですよ。要するに、歩道橋があるばかりに横断歩道がないという状況ではないのですか。そうでないのですか。何かこうやって言っていらっしゃいましたが、そこがちょっと私にはわからないので、説明してください。

(建設)まちづくり推進室長

あその信号形態をちょっと考えていただければと思うのですけれども、矢印信号で左折の部分があるのです。ちょっと変則的なのは、右折側といいますか、真っすぐ進む車は右側にとまっていて、左に曲がる時は左に入っていくという、そういう矢印信号ができています。当然ながら横断歩道橋を撤去するとなれば、そこに横断歩道がどうしても必要になるという理屈になります。そのときに、今言ったように変則的な交差点なものですから、左折矢印で曲がる時に、場合によっては横断者と交差する可能性が出てくるのです。そうすると、スムーズに左折ができないというような信号処理になるというふうに予想されます。そういったことで、このあたりについては公安委員会、警察の方々とも一定程度の話は聞いているのですけれども、やはり横断歩道橋があって安全に渡れるだろうという理屈が一つあって、それを取ったときに危険になるようなものについては、あえてするということはどうなのかという議論が一つありますので、そのあたりの交差点の信号処理も含めて、十分に検討しないと簡単に横断歩道橋を取るところまではなかなか結びついていかないと、こういう現状になっています。

建設部長

若干補足しますけれども、警察署にお願いに行ったときに警察署の方から話があったのは、あそこは道道天神南小樽停車場線なのですが、道道の幅を拡幅できないのです。というのは、今言ったように、左側車線分が一車線増やせて、待機できるのであれば、その横断歩道橋を横断歩道に変えることはできるのだけれども、高雄ビルがあって、要するに道道側の車線を拡幅できないものですから、今言ったような交通のスムーズなものができないので、撤去できないというのが現状なのです。ですから、上にあったものを下におろすという単純な発想ではなくて、交通量から推しはかったときに、左折帯についてはやはりなくすることはできない。普通は方向指示というのは右折指示だけれども、左折指示になっていて、全く珍しい交差点になってございます。やはりその辺の物理的なものの解

決をしなければ、なかなか難しいという問題もあるというふうに御理解ください。

山口委員

私は公安委員会の回答を建設部の方からいただきたいとは思っていないのです。札幌市で、4車線の道路に対して交差する2車線のところで、いくらでもそういう事例というのはあると私は思っています。そういう意味で、たぶん一定程度、駅前下がったところに横断歩道ができると思いますので、当然、停止線も若干下がったところに今よりはなると思います。私は巻き込み事故があるというのは、確かにそういうことがあるから、歩車分離式の信号機などを公安委員会の方で考えたようなことも聞いておりますけれども、あのぐらいの交通量で、今のような心配をメインに出して、これはできないというような議論にはならないというように私は思います。

まちの形態からいって、これは目的からいって、先ほどの話に戻りますけれども、やはり中心市街地のにぎわい創造とか、良好な都市景観の形成とか、そういうことから考えれば、私はもう少し積極的に取り組んでもいい課題ではないかというふうに思っているわけです。やはり車を中心に考える時代は、まちなかのにぎわいをつくる意味では終わったのではないですか。最初の駅前開発を考えた時点から見れば、道路の整備というのは格段に進んだわけです。国道だけが幹線道路ではないのです。臨港線も6車線の道路ができていますよ。駅前の中央通だって4車線に拡幅されましたし、それから小樽港縦貫線も整備されました。そういう意味で、明らかに自動車交通に対する整備は進んだわけです。そうした中で、ただ、ある意味では国道に関して、交通量をこれどんどん減らしていくようなことを逆に考えていかないと、車中心に考えていくようなことはなくしないと、私はにぎわいというのはできてこないと思うのです。特に今、国道5号に沿っている商店街というのは壊滅的でしょう。シャッター商店街になっているところにどうやってにぎわいを取り戻すのかということですよ。明らかに車の交通というのは、商店街にとっては何の意味もないのです。それを考えていけば、この国道についても、例えば緑地を造成するとか、街路樹をもう少し整備をして歩道を広げるとか、車を通さないように車道を狭めるような方向で整理を考えていかないと、私は都市の潤いというのはできるわけではないと思っています。そういう方向で、私は、都市計画を考えていこうにしないといけないという意味で、歩道橋についても、人に優しいまちづくりを考えれば、当然、積極的に考えになって、一番頭のかたい公安委員会等と折衝していくような方向でないか、こういう考えなのです。この点については、いかがですか、同じような考えを共有できませんか。

(建設)まちづくり推進室長

大きなまちづくりの中で道路なり、それに附属するいろいろな施設なりを考えていくということでございますので、当然そういう考え方には私たちも思っております。ただ、具体論の話になりましたので、今そういう話になりましたけれども、大きなくりとしては、中心部に車がどんどん入ってくる状況はどうなのだと、そういった議論は都市論としても非常に大きな課題であるし、問題であるし、提案もあるというふうに思っています。ただ、短期的にそれをすぐということにはならない部分もありますけれども、将来的なまちのあり方などの検討の中では、当然、今、委員がおっしゃったようなことは課題になってくるというふうに思っています。ただ、今回、この5年の計画の中で、そこまでの議論というのはなかなか進んでいないというところは、現実としてあります。

山口委員

私は、大きな将来に向けての方向性として、考え方としてはそういう考え方をさせていただきたいということで申し上げました。

もう一つ、まちなかの交通量というか、いわゆる幹線としての国道5号の機能というのが、ある意味では少なくなっていくだろうという予測というのは、当然まだできる要素があるのです。これは、国道393号です。倶知安に抜けるには国道5号が幹線であったわけですが、国道393号が倶知安に抜けるいわゆる間道としての意味で開通を目前にしている。もう一つは、小樽との取りつきで、望洋道路みたいなものが想定されているということですよ。どこに引かれるかわかりませんが、これは小樽市も要望しているわけです。そうすると、当然、私

は臨港線の場合でも、これは申し上げましたけれども、基本的にまちなかを通して産業幹線道路があるというようなことは、非常にいかなものかという考えをずっと持っておりまして、う回をするバイパスが当然計画をされて、まちなかに通過交通を通さないというような考え方は、ヨーロッパの都市ではほとんどそうになっているわけですが、どういふわけか小樽市は、まちなかを通していくな安易なふうに考えてしまったものですから、運河問題があったと私は思っています。そういう意味で、やはり基本に戻すという考え方です。当然、そういう方向に今なってきたわけです。国道 393 号ができれば、当然そこが幹線になるわけですから、そうするとまちなかの交通量が減っていくわけです。そうすれば、車線の幅も減らせるし、まちづくりという観点からいうと、都市のアメニティみたいなものを改善できる、そういう計画が当然将来考えられるのではないかとということです。都市戦略として、そういうことも含めて、この市街地の活性化事業というのは、今後、私は当然その観点も入れて考えていただきたい、こういうふうにいるわけです。

もう一つ、それこそ平成 15 年の最初の質問の中でたぶん申し上げたと思いますけれども、商店街のにぎわいというのは、商店街で買物をする動機というのは一体何なのかということです。手軽に身近で買物できるからみんな行くわけです。けれども、移動するのにたかだか 100 メートルでも、今は車を使うわけです。車がない人だったら歩いていきますけれども、車のある人はみんな車で行くわけです。そうすると、中心市街地には駐車場がないのですよね。あっても立体駐車場だったりするのです。皆さんその時間がもったいないですから、それこそ中心市街地活性化基本計画（素案）にも参考として載せられていますけれども、小樽信用金庫・北海信用金庫・信金中央金庫総合研究所による「小樽市の地域活性化への提言」の中でのアンケート調査では、ほとんどの身近な食品とかの買物には、生協とかスーパーに行っています。あと、服とかはどこで買うかといったら、商店街で買わないで、ほとんどの方がウィングベイ小樽に行かれたり、札幌に行かれたりしている。そういう流れになっているわけです。だから、当然、販売額も、その辺ちょっと参考に記載していますが、落ちるわけですよ。これはますますそういう傾向というのは強まっています。そうした中で、どうやってにぎわいを取り戻すか。市内の買物客にしても、どうやって取り戻すかということですから。やはり原因は何かといったら、はっきりしているのです。駐車場がないということです。いつも駐車場をどこかで確保しろとやるのです。中心市街地は土地が高いものですから、いわゆる平面で駐車場を確保できるわけがないではないですか。だから、道路にとめられるようにしなさいという話をずっとしているわけです。中心市街地でパーキングメーターをつけてパーキングエリアにしているところというのはいっぱいありますよ。小樽市には 1 か所もないですね。山坂だからできないというような理屈もあるかもわかりませんが、雪の問題もあると思いますよ。でも、中央通のあの交通量を考えますと、私は十分にそれが可能でないかと思うのですよ。私は商店街の人と一体になってやればいいのではないかと考えているのですけれども、そういうふうなことというのは一回か検討されたことはありますか。

（建設）まちづくり推進課長

中央通へのパーキングメーターの設置ということでございますけれども、違法な路上駐車が多数ある場所ですとか、短時間の駐車需要の多い地区でのパーキングメーターによる駐車というのは、非常に有効な手段であるというふうには思っています。ただ、ちょっと中央通に関して言えば、中央通を整備した際に、実はパーキングメーターの設置について、公安委員会と協議をしております。その際に、一つは道路こう配が非常に急であるということで、車の安全性の問題、さらには委員からも今お話がございましたけれども、冬期間の積雪の問題、路肩に雪をためるということをやっておりますので、積雪処理の問題。さらには、運転者は車両が通行する方におりるので危険だという問題もございまして、ちょうど整備の際に、公安委員会と協議した際には、設置が認められなかったという経緯がございます。

山口委員

今のこともそうなのですが、やはり一定の目的意識を持って話をしないと、公安委員会って一番かたいと

ころではないですか。私たちのまちはこういうふうにしたいのだということを、意欲を持っておっしゃらないとだめだと思うのですよ。そういうことがどうもちょっとそれは考え方の違いと言われれば、それまでですよ。でも、やはり商店街の活性化の核というのは、言ってみるならそこにあると私は思っているのですよ。今、観光客の方も札幌圏の方が多いわけですから、車で結構来ているのです。駐車場というと、下までおりなければいけないとか、それは駅横の駐車場もありますけれども、ちょっと見てみようとか、食事してみようということで、1時間でもいいのですよ。1時間以上とめたら、それは取り締まればいいのですよ。べたべた張っていけば、そういうことも含めて、身近にいらっしゃる方が一番よくわかるわけですから、それをすぐに通報すればいいのです。だから、そういう協力体制をつくる中で、認めてくれないかという話だと思うのです。ただ言ってもだめだと思うのですよ。そういう積極性を求めているということです。ですから、気長に私もこの場でやりますので、ぜひとも一定の考え方を持っていて、取り組んでいただきたいということをお願い申し上げて、私の質問は終わります。何か答弁がありましたらお願いします。

建設部長

中心市街地活性化対策室で中央通を担当した者として、話をしたいと思います。パーキングメーター方式については、私が先頭になって取り組んだ話です。それは、公安委員会からはいろいろな理由があっただめでした。一方、地先の商店街のエリアで、再開発をしながらでも駐車場をつくるということまでやったのです。実現には至りませんでした。今、委員のおっしゃるようなハートは持ってやっていますので、評価をされる部分の中では、やはり我々も経過なりを御理解いただきたいと思っています。ただ、そういうことが実現できませんでしたので、今後も何らかの形で、駐車場が必要なことはわかっていますので、例えば長崎屋の裏の青空駐車場を使ってのうんぬんという再開発も、実は調べた経過があって、たまたま地元の方々の協力が得られずに実現がなされていないので、だんだん時代が変わってきていますので、再度そういった形で仕掛けることもできますので、決してハートのない話ではありませんので、御理解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

中心市街地活性化基本計画（素案）について

質問は3点あるのですが、まず今回のこの中心市街地活性化基本計画（素案）の感想だけ、簡単に言わせてください。

この資料をもって計画されたこの素案なのですから、非常に目標値が現実近くてよいものだと私は思います。特に、この指標は中心市街地の歩行者通行量であるとか、居住人口であるとか、極めて簡単な数字を使っていると思うのですが、逆にその方が実際の数字に近いものを出しやすくなるという部分で、この目標値に関しては極めて現実的かつ実行可能なよく練られたものだと思います。そして、それにかかわる根拠の部分に関しても、しっかりと根拠づけて計算されているので、それが100パーセント正しくなるとは思わないですけども、でもこういうふうにしっかし何かしら根拠を持って数値を出すということは大切だと思うので、これに関して非常におもしろい、いい資料ができていたと思います。

実際に、この部分を計画するに当たって、いろいろな事業が目標のための位置づけとか必要性が書いてあるので、実際にどうということをするのかという市の行動の部分、ルールの部分を、これが素案ですので、今後つけられるものだと期待していますので、実際どういった行動を行っていくのかということをもう少し書いていただくと、非常にわかりやすくよいものだと思います。

感想は以上です。

地域 ICT 利活用モデル構築事業について

質問の方に移りたいと思います。

3 点とも除雪です。

まず、弘前市の地域 ICT 利活用モデル構築事業についてお伺いします。弘前市では、1 月中旬から、総務省の補助を受けまして、携帯電話やパソコンを利用した市内の積雪や除雪状況を提供するシステムを始めて、市民へ除雪状況の情報を提供したり、逆に市民から雪で困っている現場の写真をメールで送ってもらうことによって、除雪の作業の優先順位等の判断材料にして効率性を図っていますが、これに対する見解をお聞かせください。

(建設) 雪対策課長

弘前市での ICT 利活用モデル構築事業でございますけれども、これにつきましては、ちょっとにわか勉強で申しわけないのですけれども、今年度から 3 か年でシステムを構築し、順次、配信する、また情報収集するという状況と理解しております。また、事業費は、今、総務省の補助を受けてやってございますけれども、億単位の費用がかかってございます。そういう部分でいきますと、この情報収集や市民への配信については、非常にいいものだと判断するわけでございますけれども、これをそのまま小樽市がやるかとかという部分では、非常に判断は難しい。ただ、今後 3 か年で、構築されるモデルに関しての何らかの方向性なり報告書が出されると思います。それを見ながら調査してまいりたいと考えてございます。

成田(祐)委員

以前の建設常任委員会でも私が同様のことを提言して、ああ、先にやられてしまったというのがあるのですけれども、システムを組む分で確かに費用がかかるという部分が、実はネックになってくると思います。費用対効果の部分が気になる部分であると思いますが、例えば市民の皆さんが携帯電話で写真を撮ってメールを送ったりしますよね。携帯電話を持っていらっしゃる方がやはり多いということもあるので、それを送ってもらうだけでも、実際、ああ、これだけもう雪がはみ出て道路が非常に危険な状態なのだというのを、一々現場に行かなくても確認できるというメリットがあり、少ない費用でもできることというのがあると思うので、ぜひその部分を研究していただきたいと思います。こういったような情報技術を少しでも取り入れて、除雪の効率化が可能な部分が出てくるかと思うのですが、今後、小樽市に関してはどのような取組をする予定があるのか、もしあればお聞かせ願えますか。

(建設) 雪対策課長

IT を利用した除雪の効率化に対しての今後の取組ということですが、一昔前はインターネット等も普及しておらず、私が雪対策係長をやっておりました当時は、気象庁からファクス等で送られてくる気象情報をさらにステーションに除雪の情報として流しておりました。ここ何年間かの、気象庁のレーダーアメダスによる雪雲の動き、また降水量、それらも一つの IT の普及に伴う情報だと考えております。ですから、今後、どのように取り組まれるかについては、先ほどの弘前市の状況などを見ながら、私としても方向性を考えていきたいと考えています。

成田(祐)委員

厳しい財政の中で行政が除雪サービスをアップするという部分で、お金をかけてまたどんどん除雪を増やすというわけにいかないと思うので、何かしら別の方法で取り組まれることを願います。

小樽市の除雪サービスのレベルについて

2 番目に、小樽市の除雪に関する見解を伺いたいと思います。

小樽市の除雪のサービスのレベルを道内のほかの都市、若しくは全国の積雪のある都市と比べて、どう考えているか、お聞かせください。

(建設) 雪対策課長

小樽市の除雪のレベルということでございますけれども、道内、降雪のある道外の都市との比較ということでございます。近隣の市町村で比べて答えたいと思います。

まず、除雪の出動基準につきましては、そう変化はございません。

あと、除雪を行っている路線につきましては、札幌市を例に挙げますと、8メートル以上の道路、そして、8メートル以下の道路であっても、6メートル以上で機械除雪が可能な路線を実施しております。それに比べますと、小樽市はそれ以下の生活道路についても除雪を行っており、決して水準的には低いとは考えておりません。

成田（祐）委員

私自身が除雪を以前研究していたので、小樽市の除雪レベルは、ほかのまちと比べると非常に高いと思うのです。特に札幌市ですが、今年の1月、2月に東区や中央区の路地の中に入ると、それこそ本当に車がすれ違うことが不可能なぐらい、バックで完全に後ろまで出ないと通れないぐらいひどい状況で、札幌市が大都市だからいい、いいと言われながらも、それよりも小樽市の方がはるかに道路が狭くて坂とかもあるのに、いい状況で車が通れているというふうに感じています。道内のどの都市と比較しても、やはりこれだけ雪が多くて坂が多い、条件が悪いまちという小樽が一番条件が悪いのではないかと思います。そのわりには、除雪のレベルが私は高いと思うのです。

何が言いたいかというのは、この質問の最後に言いたいのですけれども、除雪サービスにおいて、今、小樽市が抱えている問題がありますよね。例えば、置き雪とか、来るのが遅いとか、そういった解決すべき課題の優先順位をどのように今お考えになっているか、お聞かせください。

（建設）雪対策課長

除雪の課題の優先順位についてということでございますけれども、除雪の目的は、道路交通の確保、歩行者の歩行路の確保、また路面の凍結などに伴いまして路面の安全確保、それはどれを優先と言われても、全部しなければならぬことです。それらを行うためには、雪が積もって雪堤が高くなれば、排雪を行わなければならないので、そういう部分では、雪たい積場の確保が必要です。それらすべてを総合的に行っていかなければ、冬道の安全の確保はできません。近年、民間の除雪サービスがかなり多く行われておりまして、2月の連続降雪の関係で、民間からも非常に多くの雪たい積場に持ち込まれております。そういう面においても、雪たい積場の確保ということも急務な部分ではございます。

成田（祐）委員

ここで優先順位があるのならば、その優先順位に従って、削れると言ったら言い方がおかしいですけれども、優先順位の低いものを考えずに、ほかのことを先に考えていくというふうに言いたかったのですけれども、たくさんいろいろな状況があると思うので、今の答弁でわかりました。

何が言いたいかと言いますと、小樽市がほかの都市に比べて、しっかり除雪ができています。これは言い換えれば、100点満点の除雪を目指してしまえば、100点を一回とってしまうと、今度、市民は120点を目指してくれと言うわけです。これは切りがない話になってしまうと思うのです。そこで、やはり大事なものは、そんな高得点をとることよりも、安定して合格点、80点をとれるような状況にしてほしいと。そして、同じ点数をとるのであれば、当然、そこでお金も同じだけかけて毎年同じ点数をとるのではなくて、同じ経費であるのならば除雪サービスの向上を、同じレベルの除雪サービスができるのであれば経費の削減というのが、今後、求められると思います。その部分で、小樽市はサービスのレベルの向上を目指すのか、それとも経費の削減を目指すのか、今後どちらの方に重点を置いていくのか、お聞かせ願えればと思います。

（建設）雪対策課長

除雪サービスの向上若しくは経費の削減という部分でございますけれども、どちらにしても私どもが行っている作業につきましては、冬道の確保ということなものですから、それに対して何ができるか、やはり限られた財源の中で、効率的な除排雪業務を進めていくと、これに尽きると思います。

成田（祐）委員

結果的にどっちになるのか、ちょっといまわかりづらかったのですけれども、両方というのはなかなか難し

いと思うので、少なくとも小樽市の除雪レベルをこれ以上上げてというよりも、やはり今、厳しい財政ですから、何とか今のレベルを維持しながら、私はちょっとぐらい落ちてもいいのではないかと思うぐらい、ほかの皆さんにはちょっと何を言われるかわからないのですけれども、そのぐらい除雪に関しては先進都市だと思っております。さらなる取組を頑張っていたきたいというふうに思います。

置き雪処理について

最後の質問です。

置き雪対策についてお伺いしたいのですが、除排雪に関するクレームの中で、置き雪に関するクレームというのは大体全体の何パーセントぐらいに当たるのか、お聞かせ願えればと思います。

(建設) 雪対策課長

置き雪に対するクレームの割合ということでございますけれども、私どもが除雪後の苦情で押さえている数字でいきますと、全体の約 20 パーセントでございます。

成田(祐)委員

置き雪のクレームがあった 20 パーセントの中で、実際に市役所に連絡をもらって、それに対して市民による処理が困難である割合というのは、大体どのぐらいですか。

(建設) 雪対策課長

市民が置き雪処理をするのが困難という割合でございますけれども、その 20 パーセントのうち何パーセントが困難だというふうには、ちょっと数字的には押さえてございません。ただ、クレーム等が来たときに、その現場を必ず見るようにしています。その中で、小樽市の除雪に関しての基本的方針、かき分け除雪に伴う置き雪処理については御協力くださいという話はしているので、理解されるところもでございます。ただ、2月23、24日のあの台風並みの低気圧による吹きだまりで、かなりの路線を短時間であけなければならない、そういう状況のときには、まず道路の確保という部分で実施したため、かなりの置き雪をしております。そういう中で苦情を寄せられた中で、人力では無理だとか、そういう部分もございまして、それについては、後に処理している部分もございまして。

成田(祐)委員

今お伺いして、クレームの中で置き雪に対する部分がそこまで大きな部分を占めていないというふうに理解できたのですが、現実的にどうしても雪国ですから、こういった苦情というのは来てしまうものだと思うのですが、例えば2月の除雪パトロール体験のときにも話していたのですが、家庭用除雪機の貸出しをして、ボランティアの方が高齢者の家の前を除雪すると。その話までは前回したと思うのですが、そこで当然ボランティアする側にとっても、これメリットがなければ行く人がいないと思うので、高齢者の自宅前を貸し出した除雪機でボランティアで除雪していただければ、自分の家のところもその貸し出した除雪機を使ってきれいにしていいたいというような取組等を行えば、もしかしたらふだん自分で置き雪に困ってしまう高齢者に対してケアできるのではないかと思うのですが、それについてどのような御見解があるでしょうか。

(建設) 雪対策課長

家庭用除雪機を貸し出して、ボランティアによる高齢者宅の置き雪処理をするという部分でございますけれども、前回、除雪パトロール体験のときに参加された町会長、連合町会の会長からの意見等があった中で、町会として協議してみたいとか、本人は老人なのでできなくて、若い人に協力してもらえるのであればやるのは可能と思われる、それらの意見がありました。

ただ、私どもも家庭用除雪機については、現在、購入してございません。そういう中では、さらにそういう部分でどれだけの希望があるのか、またそれに伴って機械が何台必要なのか。旭川市では、家庭用除雪機の貸出制度がございます。ただ、それも聞くところによると、利用回数はあまり伸びてはいない。そういう状況の中で、置き雪対策と老人世帯の除雪と、小型ロータリーを貸し出すことが果たしてリンクするのかという部分ではちょっと検討

を要すると思います

成田（祐）委員

今、家庭用除雪機が小樽市にないということだったので、これがあればまた話が、実行する価値があるのではないかと思ったのですが、新たに購入するとなると、やはり費用の面でもしっかり検討しなければいけないことだと思うのですが、ただやはり高齢者宅をできるだけ負担をかけずに、市民の力と行政の力と両方を使って行えるような仕組みというのを何かしら今後考えていただきたいと思います。

特に、雪対策に関しては、小樽市全体のいろいろな行政に対するクレームの中でもやはり非常に大きな割合を占めていると思うのです。これはもう雪対策が悪いとかというよりも、雪国の宿命だと思うのです。その部分で、私は小樽市の除雪に関しては、非常に努力されていると思うとともに、先ほども言いましたけれども、小樽は除雪の先進地であるということもあるので、ぜひほかのまちに影響も与えるという意味で、できるだけ低予算で効率的な除雪、そして高齢者によい影響を与えるような仕組みを考え出すことをぜひ頑張っていたきたいと思います。

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 06 分

再開 午後 4 時 30 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

付託された案件に対する討論をします。詳しくは本会議で述べたいと思いますが、特に提出された陳情第 644 号と継続審査中の案件、陳情第 1 号と第 246 号、これについては採択への賛成を求めます。

陳情第 644 号については、今朝方、委員の皆さん方と現地調査をいたしました。願意は妥当だと思うのです。この通りに手すりを設置するという事は可能かどうかという問題は、たぶんあるでしょう。しかし、市民が寄せた願意については、極めて妥当であることは言うまでもありません。ですから、願意に沿うような形での対策、検討は十分あり得るのではないだろうか。そもそも陳情や請願は、議会が意思を決定したとしても、行政は基本的にはそれに縛られるものではありません。もちろんその意思にできるだけ積極的にこたえていただかなければいけませんけれども、例えば市道銭函石山線について言えば、道路幅員が狭く、手すりをつけても除雪の問題が生じてくる。そうであれば、除雪方法の改善に加えて、砂まき路線対策などの対処の仕方など検討方法は出てくるのではないだろうか。こういう方向がつまり願意に沿う方法の一つでもあるというふうに私は考えています。そういう意味で、願意妥当につき、採択への賛成を求めるといふ討論をさせていただくことになりました。

委員長

自民党。

山田委員

今回、陳情第 644 号市道銭函石山線及び市道銭函神社線の坂道の手すりの設置方について、皆さんと同じ立場で現地を視察してまいりました。説明によれば、こう配 11 パーセントから、多いところでは 15 パーセント以上あると、こういう坂道でございます。坂道に続く市道であります。冬期間に市民が安全に歩行するための手すりの設置、こういうような現地視察をした状況でございます。

現在、この場所については、既に地域の市民によりロードヒーティングされた坂道や手すり、また砂箱など、整備されているということは、皆様、御承知のことと思います。また、市民から寄せられたこの陳情の願意としては、既に歩行により横転、骨折した市民がいらっしゃるということは我々議員の目で現地を見て、確かにこういう場所はその危険性があるということを確認させられたところでございます。しかし、被害者の心情もわからないわけではございませんが、この市内全域を見回すと、決して孤立無援とは言えず、手すり設置のハードルもあり、また安全に通行する施策も今後まだ考慮する価値はあると思います。

よって、陳情第 644 号の継続審査への賛成を求め、討論いたします。詳しくは本会議にて討論します。

委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第 1 号、第 246 号及び第 644 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。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

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。

最後になりましたが、この 3 月末をもって退職される理事者の方が 2 名おりますので、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

どうもありがとうございました。

本日はこれをもって散会いたします。