

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 9 月 26 日 (金)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 3 8 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、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。

「駅前第3ビル再開発事業の進ちょく状況と駅前歩道橋について」

(建設)まちづくり推進室主幹

小樽駅前第3ビル周辺地区市街地再開発事業の進ちょく状況と駅前歩道橋について報告させていただきます。

まず、再開発事業の進ちょく状況についてであります。現在、マンション棟につきましては、地上17階建てのうち、12階の床までのコンクリート工事が完了し、13階の壁と13階の床の鉄筋・型枠工事を進めております。年内にはコンクリート工事を完了する予定と聞いております。

また、ホテル棟は地上10階建てですが、最上階のコンクリート工事が完了し、今月中には塔屋までのコンクリート工事を終える予定と聞いております。

また、仕上げ工事につきましては、マンション棟及びホテル棟とも、順次、下の階から取りかかっており、現時点での出来高といたしましては38パーセントで、工事は順調に進んでいるとのこととあります。

続きまして、小樽駅前に架かる中央歩道橋の撤去について報告させていただきます。

中央歩道橋につきましては、平成18年に駅前第3ビル周辺地区市街地再開発事業を進めている再開発組合より、再開発ビルと中央歩道橋を接続しない計画が示されたことから、歩道橋の撤去について、関係町会や商店会などを対象に説明会の開催や、道路管理者である北海道や関係機関などとも撤去に向けた協議を進めてまいりました。その結果、小樽土木現業所から、本年10月に歩道橋本体の撤去工事を発注し、年内には橋げたなど地上部分を撤去、残りの基礎部分や歩道の修復などは来年春先に行い、撤去工事を最終的に完了させる予定と聞いております。

今後は、交通量の多い道路であることから、交通規制等も必要となりますので、北海道と連携し、市のホームページなどを通じて広く周知を図るとともに、工事中の安全対策には十分配慮されるようお願いしてまいりたいと考えております。

委員長

「小樽市景観計画の進ちょく状況について」

(建設)まちづくり推進室主幹

景観計画の進ちょく状況について報告させていただきます。

本年第2回定例会の建設常任委員会において、景観計画の素案について説明をさせていただきましたが、その後、6月25日から7月24日まで、広報おたるや市のホームページに掲載するなどして広く市民の方などからパブリックコメントの募集を行いました。

結果でございますが、2名の方から計12件、「景観計画の区域」から「行為の制限」、「屋外広告物」に至るまで幅広く御意見をいただきました。

主な御意見は、色彩基準について、また、小樽歴史景観区域への名称変更についてなどでありましたが、これらの御意見につきましては、素案の策定作業を進めてきた景観審議会のワーキングに報告し、再度協議をし、資料1のとおり、現在、ホームページで市の考え方を公表しているところであります。

また、パブリックコメント募集の間、7月10日には、直接関係する建築士会小樽支部や建築士事務所協会小樽支部への説明会の開催、さらには景観法で都市計画審議会の意見を聞くことになっていることから、8月9日には都市計画審議会を開催し、御意見をお聞きしたところであります。

次に、今後のスケジュールについてであります。現在、最終的な景観計画をまとめておりますが、手続上、小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例の中に景観計画を位置づける必要があることから、並行して景観条例の改正作業を進めているところであり、その条例改正のスケジュールに合わせて、景観計画につきましては、第 4 回定例会後の年明け 1 月には告示し、景観条例の改正と同じく、平成 21 年 4 月当初から適用してまいりたいと考えております。

委員長

「景観条例の改正について」

(建設)まちづくり推進室主幹

景観条例(素案)の概要について説明させていただきます。

先ほど報告させていただきましたとおり、現在、景観計画の策定作業を進めているところでありますが、この景観計画を小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例の中に位置づける必要があることから、並行して景観条例の改正作業を進めておりました。このたび、この条例改正の素案がまとまり、現在、素案についてパブリックコメントの募集を行っているところでありますので、条例の改正内容について、資料 2 の改正概要に基づいて説明をさせていただきます。

資料 No. 2 の、「1 景観条例の改正概要」の(1)目次の比較で改正前、改正後の比較をしております。改正後の黒の網かけをしている部分が、凡例にありますように、景観法に基づき新たに条例に付加した規定であります。また、実線の矢印が改正前の自主規制から改正後の景観法に基づく規制に移行した条項であります。その他の点線の矢印につきましては、単に移動又は所要の改正を行った条項であります。

改正の考え方についてであります。先ほどの目次の比較にありました実線の矢印の部分でございますが、改正前の「第 3 章第 3 節 特別景観形成地区等」及び「第 4 節 大規模建築物等」のうち、建築物・工作物の行為の届出を改正後の「第 4 章第 1 節 法に基づく行為の届出等」に移行したことにより、景観計画に定めた建築物や工作物の形態意匠の制限について、強制力を持った規制誘導が可能となるということが、今回の改正の大きな目的であり、考え方であります。

また、改正後の「第 5 章 景観重要建造物等」の「第 1 節 景観重要建造物」、「第 2 節 景観重要樹木」については、景観法に景観重要建造物、景観重要樹木が定められたことから、今は具体的に指定する対象物はありませんが、将来の指定に向けて指定の手続や管理の方法を条例に盛り込むことといたしました。

「2 主な改正点」についてでございますが、まず、(1)第 3 章 景観計画であります。景観計画には、景観法に規定する必ず事項や選択事項の中から、次の五つの事項を定めています。一つ目には景観計画区域、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、四つ目として景観重要建造物及び景観重要樹木の指定の方針、五つ目として屋外広告物の表示等に関する事項、屋外広告物については、行為の制限については定めず、基本的事項及び誘導方針を定めることとします、としています。

2 ページ目でございますが、このほかに今回の条例改正では、景観計画に小樽市独自に次の 3 点を定めることとしております。1 点目として、景観計画区域の中に、小樽らしい良好な景観を形成している重要な区域として小樽歴史景観区域を定めること。この小樽歴史景観区域は、単にこれまで特別景観形成地区としていた名称を変更したもので、区域や面積に変更はございません。2 点目として、小樽歴史景観区域内の景観形成の方針と行為の制限を定めること。3 点目として、市の大きな施策の一つであります登録・指定歴史的建造物の登録・指定の方針及び保存樹木等につきましても指定の方針を定めること、この 3 点を景観計画に定めることを条例で規定しております。

次に、(2)第 4 章 行為の届出等であります。小樽歴史景観区域内及び小樽歴史景観区域以外の景観区域内における届出を要する行為を定めております。として、小樽歴史景観区域以外の景観区域内において届出を要す

る行為として、建築物、工作物についておのこの行為の区分、規模を定めています。として、小樽歴史景観区域内において届出を要する行為として、建築物、工作物についておのこの行為の区分、規模を定めております。

次に、(3)第5章 景観重要建造物等であります。景観法に規定されている景観重要建造物及び景観重要樹木について、その指定の手續と管理の方法の基準などを新たに盛り込んでおります。

次に、(4)第6章 市民参加の景観形成であります。として、現行の「まちづくり景観協議会」の名称について、景観法に規定する「景観協議会」との名称の区別を明確にするために、「まちづくり景観協議会」を「景観まちづくり協議会」という形で名称を変更しております。として、現行では「まちづくり景観協議会などの団体はまちづくり景観協定を締結できる」と規定していますが、景観法にも同様に「土地の所有者等は、景観協定を締結できるとすることができる」という規定が盛り込まれたことから、条例で言う景観協定の規定を削除するものとしております。

次に、(5)その他であります。今、説明した改正内容に伴い、他の規定とのバランスを図るために、条項の入替え及び所要の改正を行っております。

次に、3ページになりますが、「3 景観計画区域及び小樽歴史景観区域における手續の流れ」についてですが、図にありますように、事前協議を経て届出がなされた後、景観計画に適合するかどうかの審査を行い、適合している場合には適合している旨の通知を受け、行為に着手できることとなります。

また、高さを除く形態意匠について不適合となった場合には、勧告、変更命令、原状回復命令などを行うことができ、これらが是正された段階で行為に着手できることとなります。

また、米印にありますように、これまでの自主条例では、確認申請などの手續も含めて25日前に届け出るようになっておりましたが、法では、根切り工事などの地下部分に関する工事を除く工事については、届出を受理した日から30日を経過した後でなければ、原則、工事に着手できないということになっております。

なお、これらの勧告などに従わなかった場合には、その旨を公表できることとしており、変更命令や原状回復命令に従わなかった場合は、法に基づく罰則の適用を受けることとなります。

最後に、今後のスケジュールについてであります。9月18日から10月17日までの期間で広く市民の方から御意見をいただくため、パブリックコメントの募集を行っております。その後、いただいた御意見の集約や意見に基づいて改正案の修正があれば修正をし、最終的な改正案をまとめていきたいと考えております。この景観条例の改正案につきましては、第4回定例会に議案として提出する予定であり、議決をいただいた後、来年4月当初から施行してまいりたいと考えております。

委員長

「平成20年度除雪体制の見直し等について」

(建設)雪対策課長

平成20年度除雪体制の見直し等について説明いたします。

今年度につきましては、6点の見直し等を行いました。

1点目としまして、昨年度実施いたしました置き雪対策について、今年度も引き続き6地域で新たな路線、箇所で行ってまいりたいと考えます。

2点目としまして、積算内容の見直しとありますが、平成18年度に除雪ステーションを4地域から6地域に分割したことから、昨年度は平成17年度4地域別実績と平成18年度6地域実績を基に積算したものを、平成18年度及び19年度、2か年の6地域別実績が取得できたことにより、その内容を精査し、効率の見直しを行います。

3点目としまして、除雪出勤基準の明確化についてであります。これまでは天気予報による降雪予報を加味して出勤していたものを、降雪量及び路面状況の確認をよりの確に判断し作業を実施することで、効率的な作業の実施に努めてまいりたいと考えております。

4 点目としまして、凍結路面対策出動基準の明確化であります。これまでは出動基準を基に作業時間帯を朝 5 時から 8 時と 15 時から 18 時の 2 回を基本としてきましたが、路面状況に即した砂散布を行うため、原則、朝 1 回とし、夕方散布する場合はパトロールに基づき、業務主任及び副業務主任が路面状況を自主的に判断し実施することといたします。

5 点目としまして、除雪対策本部除雪係の強化であります。これまでは除雪係の担当者一名が地域総合除雪及びほかの委託業務を兼務しておりましたが、今年度は個別の業務を専属に担当することとし、作業指示及び効率的な執行管理が行えるものと考えます。

6 点目としまして、昨年度実施した除雪パトロールの体験につきましては、町会長及び役員を対象に行いましたが、今年度は拡大を考えており、より多くの人に体験してもらうため、人数及び実施内容について充実を図ってまいりたいと考えております。

委員長

「平成 19 年度石狩西部広域水道企業団水道用水供給事業会計決算の概要について」

(水道) 総務課長

それでは、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 9 月 1 日、平成 20 年第 2 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 19 年度同企業団水道用水供給事業会計決算認定の審議があり、同日に認定されたところであります。

それでは、お手元に配布した資料に基づき、その概要を説明いたします。

平成 19 年度は従前から引き続き、当別ダム建設費の負担並びに浄水場の実施設計、送水管施設設計等を委託するというもので、浄水池の新設に着手したほか、浄水場用地造成及び送水管 2,763.4 メートルの布設を行ったところであります。この結果、平成 19 年度末の導・送水管の布設延長は、下段にありますように、導水管では計画の変更により 22.1 パーセントの進捗率、送水管では 3 万 6,405.4 メートルとなり、計画延長 5 万 3,600 メートルに對しまして 67.9 パーセントの進捗率となっております。

次に、予算の執行状況であります。収入につきましては、予算額 50 億 368 万円に對しまして、決算額は 46 億 8,964 万 1,858 円となり、予算額に比べ 3 億 1,403 万 8,142 円の減となっております。また、支出につきましては、予算額 49 億 1,556 万 9,281 円に對しまして、決算額は 45 億 9,256 万 3,082 円となり、未執行額のうち 3 億 635 万 3,378 円は継続費として翌年度に繰り越し、残額の 1,665 万 2,821 円は不用額として整理されております。

次に、建設改良事業の概要についてであります。建設改良費の総額は 44 億 597 万 3,777 円で、内容は創設事業費が 28 億 5,195 万 7,776 円、ダム負担金が 13 億 3,427 万 373 円、議会及び監査費が 368 万 1,754 円、総係費が 10 万 7,000 円、支払利息が 2 億 1,595 万 6,874 円となっております。

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 28 号について」

(建設) 建築指導課長

議案第 28 号小樽市ラブホテル建築規制条例案について説明いたします。

この条例案につきましては、第 2 回定例会の建設常任委員会で素案の概要について説明しておりますので、今回はパブリックコメントの結果、建設常任委員会で御意見がありました件についての検討結果及び素案を修正した部分について説明いたします。

初めに、パブリックコメントの結果についてであります。パブリックコメントは 6 月 25 日から 7 月 24 日までの 30 日間実施いたしました。市民の方から提出された御意見は 1 件もございませんでした。

次に、建設常任委員会で御意見のありました件についてであります。1 点目は建築規制区域を定めるに当たっ

て、素案に加えて小中学校の通学路も対象として区域を設定するなどして、ラブホテルを建築することができる区域を狭めてはどうかとの御意見がありました。通学路につきまして、教育部に確認しましたところ、小樽市では通学路の指定は行っていないとのことですので、規制区域の対象とすることはできませんでした。市といたしましては、素案における建築規制区域でも、教育環境や居住環境などの保全を図ることができるものと考えておりますので、規制区域の変更は行っておりません。

2点目は、ラブホテルとみなす構造及び設備の要件に、満室・空室や宿泊及び休憩料金の表示について追加してはどうかとの御意見がありました。これにつきましては、市内にあるすべての旅館、ホテルの調査を実施いたしました。その結果、空室がある旨を表示している一般のホテルがあったり、明らかにラブホテルと思われるホテルでも満室・空室及び料金表示をしていないホテルがあるなど、必ずしもラブホテルの要件とはならないこともありますので、要件としての追加は行いませんでした。

なお、構造及び設備の要件につきましては、今後、ラブホテルの形態が変わってくることも予想されますので、別表第1の第15号にありますように、審査会の意見を聞いた上で要件を追加することも考えていきたいと思っております。

次に、素案を修正した部分についてであります。当委員会で御指摘のありました別表第1のラブホテルとみなす構造及び設備の要件の中で、駐車場に関する規定で表現がわかりづらい部分がありましたので、その部分を修正しております。具体的には、第8号についてであります。当初は、「駐車場は建築物の1階以外の階に設ける場合を除き、外部から駐車状況を見通すことができる構造であること」となっておりましたが、この部分を、「駐車場は建築物の1階又は屋外に設ける場合は、外部から駐車状況を見通すことができる構造にすること」という表現に改めております。

このほかに、一部条項間で整合がとれていなかった部分がありましたので、これらの修正もあわせて行っております。

最後に、この条例の施行日についてであります。約6か月間の周知期間を経て、平成21年4月1日を施行日としたいと考えております。

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

小林多喜二ツアーに伴う除雪について

最初に、今定例会は、いつになく観光がテーマに上っております。我が党の中島議員の一般質問にもありましたが、「蟹工船」の、どういったらいいのでしょうか、大ブレイクで、新潮文庫では50万部を売ったそうです。後追いで角川文庫が「蟹工船・党生活者」を三百六十何円かで出しているようです。それから、漫画世代の若者に受けている漫画版の「蟹工船」というのが、私の知る限りでは2種類なのですが、人によっては3種類出ているのではないかといいまして、それらを合わせますと、小樽が生んだ小林多喜二の著作である「蟹工船」が優に100万人以上の人に、しかも若い層に読まれている。発表されてから79年たって、今、大ブレイク中です。

そこで、こうした、ある意味では社会的な現象なのですが、ここに着目をして、中島議員の一般質問では小樽版小林多喜二ツアーといいますが、蟹工船ツアーといいますが、そういうものも研究・検討してはというふうにお尋ねをしました。既に、観光担当の理事者側は、それらの検討に着手されていて、そして市内大手の観光業者と協力をしながら、商品化、具体化に向けて手を入れているという話になっていたわけです。

そうしますと、私も小林多喜二にあこがれて小樽市に26年前に転勤で住まいを札幌市から移した一人なのですが、その後、小林多喜二の顕彰事業をやっている小樽多喜二祭実行委員会というのがありますが、その事務局を10年ほど担当してやっていたという関係もあって、ある意味では思い入れもあるのですが、小林多喜二のそういったツアーなどの商品化を考える場合に、外せない日が冬場にあるのです。2月20日、小林多喜二が東京の当時の特高警察の手で虐殺死を遂げた命日なのですが、この日は小林多喜二の墓前祭と言っているのですが、全国から小樽市に訪れてくるわけです。そうしますと、この2月20日、多喜二のある意味では記念すべき日をツアー事業の中に具体化していくということになった場合に、一つ問題が生じるなというふうに思っています、ツアーといいますから、およそ考えられるのは、前泊で入ってきて、20日、仮に一日市内ツアー、その場合に奥沢共同墓地にある多喜二の墓所にお参りをしたり、そして旭展望台にある文学碑を訪ねたいというふうになりますと、実は旭展望台は冬期間、相当の覚悟をしないと行けない場所なのです。

そこで、参考までに伺っておきたいのですが、観光側からそういった具体的な商品化を2月20日に合わせてというようなことで検討要請があったと仮定して、旭展望台文学碑まで大型バスが乗り入れることができるように除雪をするとしたら、除雪路線で言えば何キロメートルほどあって、予算的に見れば概算で結構ですからどのくらいかかるかということがまず問題になると思うのですが、実は事前にちょっと検討してみてくださいかとお願ひしておりました関係もあるので、示す数字があればお知らせください。

(建設) 雪対策課長

小林多喜二の文学碑に至る道路につきましては、11月30日から翌年4月11日まで通行止めになっております。また、市道高商通線から旭展望台に向けて市道松山線を通っていきますと1.5キロメートル。また、このルートについては、小樽環状線まで抜けておまして、小樽環状線から小林多喜二の碑までにつきましては、3.2キロメートルという位置になってございます。

また、費用等につきましては、昨年度の3月20日に実施した雪割り作業を基に試算しております。幅員4メートル、1車線程度、積雪深については3月20日では、当然融雪期を迎えていますので、積雪状況も違っております。そういう中で、ある程度の試算という形になってございます。当然、通行止めをして降雪もそのままになっておりますので、まず雪割りをしなければならぬだろうという状況も考えられます。また、2月20日であれば除雪もしなければならぬだろう。また、バスが上がるのであれば、砂散布もしなければならぬだろう。そのトータルで考えていきますと、雪割りは別としまして、通常の除雪作業の中における作業といたしまして、40万円ほどの費用を試算してございます。また、市道高商通線から入る登坂路につきましては、こう配も約11パーセントという状況の中でどのような車両が入るのかによっても、通行の可否について検討は要する部分があります。

古沢委員

思ったより安く上がるのだなというふうに感じたわけですが、先ほど言ったように、市長に言わせればできれば全国展開したいと言っている商品を開発中だというふうになっていまして、そういうことを考え合わせますと、大体通過型でなくて、特に2月20日という日を考えれば、この場合はほぼ宿泊型ですから、そういう効果。それから、例えば雪割り路線で言えば原則1回、路面状況によっては、事と次第によってということになっていますが原則1回です。それが2月20日に一度除雪を入れておけば、全然入っていない状態のときの3月末の雪割りと、費用はまた違って来るわけで、そういう分を見れば、40万円が効果としてはもう少し低めに見ることは可能にもなるわけですから、ぜひそうした商品開発に当たって、協議・協力の話ができれば、検討の余地がありやなしや、その点をまず聞いておきたいのですが。

建設部長

小樽市における観光産業というのは、大変な位置を占めているというふうを考えてございます。今定例会中に、市長から答弁がありましたように、この小林多喜二に関するツアーについても前向きにというふうを考えています。

それまでは、旭展望台の除雪に関しても、通常の作業の一環としてやった場合に40万円程度のものですし、また、2月にやれば3月の雪割りも低減できる話もございますので、そういった意味では前向きな中で検討はしてみたいというふうに思います。

古沢委員

市営住宅の修繕費について

では、質問を変えます。

市営住宅の施設整備、特に計画修繕にかかわって、前回の議会でもお尋ねしたテーマでありますけれども、関連して伺っておきたいのですが、実は施設整備費が平成19年度から大きく減少に転じています。実額にすると1億円ほど減ってきているのですが、こうした問題に関して、修繕については、翌年度の緊急性を要するようなものを挙げて検討して予算計上をするというようなお答えをいただきました。あわせて、10年前には、住宅使用料のおおよそ30パーセントをこの維持修繕費に充てるというふうになっていたのだけれども、現在は市の財政状況とあわせて考えなければいけないということがあって、これが減少してきている理由の一つだという、そういう御答弁をいただいたのですが、まずそういうことだったということを確認したいのですが、よろしいですか。

(建設)建築住宅課長

そのような内容で答弁をいたしました。

古沢委員

それで、実は計画修繕についてお尋ねしたいのですが、小樽市公共賃貸住宅ストック総合活用計画の、4 - 4というところに、適正修繕計画という項があります。ここで修繕内容、実施時期及び修繕費の適正化を図り、計画的に実施するための修繕計画を策定するとあります。これを受けて、ストック計画の中では、団地別適正修繕計画という表がつくられておりまして、その中で当面でしようけれども、21年度まで各団地別に年度ごとに手が入るような形の表が作成されておりますが、実はこれが修繕計画なのかなというふうに読んでしまうわけですが、そういうふうに読んでいいのでしょうか。

(建設)建築住宅課長

ストック計画での修繕計画ということでは、そういう形でよろしいかと考えます。

古沢委員

実は、これは前回もちょっと触れておりましたけれども、この表の中身は各団地ごとの火災報知器並びに地上デジタル対応、これが主なのです。これは住宅使用料を原資として、その仮に3割か2割か、現状は半分減っておりますけれども、維持修繕費に充てると言っているのと違う事業ではないですか。つまり、火災報知器の設置についても、これ法律上義務づけられて設置する。したがって、これは補助金が交付金がついている事業ですね。地上デジタル対応の事業についても、いわゆる維持修繕とは違って、これは別個の事業ですね。交付金、補助金などが措置されている事業ではないですか。どうですか。

(建設)建築住宅課長

第2回定例会のときにも答弁を申し上げたのですが、ストック計画に載っていますこの計画の部分が、今の御質問のように、随時等の修繕とは違うものでないかということですが、おおむねは法の改正によるものですので、そういう考えでよろしいかと思っておりますけれども、予算の計上からいきますと、交付金ですとか補助金の対象となるものは改善事業費として予算計上しています。これ以外のものは施設整備費という予算の科目上の仕分をすることから、場合によりましては老朽化したガスの配管等、その随時の修繕のものが交付金の対象になるものはこの改善事業費に入れたりしてやるという、そういう混在の状況があるということでございます。

古沢委員

だから、予算書にもあるように、改善事業に載っているのが先ほどの表に載っている部分なのです。通常の住宅

を維持していくために、計画的な修繕や、個別に対応したり、退去後にしている随時の修繕、これはこの改善事業ではなくて、施設整備費ですね。言ってみれば、維持修繕費です。従来から言っていた住宅使用料対修繕費との関係で言えば、この改善事業の部分ではなくて、今言った部分を指して議論してきたのではなかったでしょうか。どうですか。

(建設) 建築住宅課長

約10年前の答弁の際には、そういう形で答弁していたと伺っています。

古沢委員

そこで、これも念のためですが、前回、来年度の予算編成に向けて、財政当局には議論経緯もあって、できればそういうことを生かして予算要求をしていくようにしたいというふうにお答えをいただいているのですが、つまりこの改善事業でない、維持修繕の予算措置を、できれば3割に戻すのがベターだとは思いますが、前向きに改善していくという方向で考えておいてよろしいでしょうか。

建設部長

前回の委員会の中でも私が答弁をいたしましたように、建設部としては、小樽市全体の厳しい財政状況といいながらも、やはり入居者の安全だとか快適性というものは当然、大家として求められてきていると思ってございますので、建設部としては予算要求はしていきたいというふうにご考えてございます。

古沢委員

火災報知器も地上デジタル対応も法律が要請する改善事業です。今、部長がおっしゃったように、それぞれの住宅、団地の維持補修についても、これは公営住宅法が要請する、事業主体に要請する義務なわけです。ですから、そういった点で言えば、住宅使用料を原資としておおむね3割で維持補修に当たるといふ、これは公営住宅法に基づいてこれまで行ってきたあり方といいますか、義務として行ってきたやり方ですから、これはしっかり守っていただきたいというふうにならざるを得ないと思います。

市営住宅の使用料について

それで、次に、来年から住宅使用料がまた上がることとなります。政令の一部改正が行われて、北海道のほうでは、既にこの8月に北海道の住宅審議会が開催されて知事に答申が上がっています。収入基準、収入区分の見直し、これらを柱として、政令の一部改正が行われるのですが、それに伴って国土交通省住宅局長から、昨年12月に通知が出ておりますので、その通知に沿って幾つかお尋ねしていきたいと思うのです。

まず、この政令の一部改正は、そもそも世帯所得が、現在ある政令の収入区分では、低所得者に住宅を提供するという趣旨からすれば、今、合わなくなってきている。つまり政令月収で言えば、20万円以下の人で、今、対象として募集をかけますから、そうすると、全国どこでも市営住宅の応募者が多くて、倍率が高くて、そもそも生活に本当に困っている、住居に困っている、その人たちの世帯に住宅を提供しようとする趣旨が実際にはもう維持できなくなってきている。より必要性のある人に提供しようということで、収入基準を改正しているわけです。これは今までの政令月収20万円が今度の改正でどういうふうになるのですか。

(建設) 建築住宅課長

今回の改正におきましては、今までの収入基準20万円、政令月収だったものが15万8,000円に下がったということでございます。

古沢委員

住宅局長通知の第一に入居収入基準等の改正という項がありまして、今おっしゃったように、変わってくるわけです。具体的に言えば、政令が新しく収入区分を定めている第1区分、政令月収10万4,000円以下、政令月収というのは何となくわかりづらいのですが、これを仮に年金収入者の場合というふうにご想定して、政令月収10万4,000円というのは、年金収入月額どのくらいに当たるのですか。

(建設) 建築住宅課長

基本的には、1年間の収入を12か月で割ったのが政令月収でございますが、その中に控除等があって、ちょっとイコールにはならないので、詳細をもう一回確認したいと思います。

古沢委員

いや、後からわかったら教えていただければと思うのですが、私もちょっと質問しようと思っていたときに、気になったのはそのところなのです。政令月収の場合、控除する中に年金控除というのも対象になっているみたいに説明しているところがあったものですから。そうすると、いや10万4,000円というのはあまりにも低いなと思ったのですが、実はそうでなくて結構な収入になるのかなと思って今お尋ねしてみたのですが、わかったら後で教えていただきたいと思います。

しかし、言わんとしているところは、ここの通知で言っているのは、結局、従来、政令月収20万円以下の人たちだったのですが、実は15万8,000円に変わった。15万8,000円を超える人は、今度は収入超過者というふうになってくるわけですね。何のことはない、収入は変わらないのだけれども、政令一部改正されたことによって、15万8,000円を超えた人は現に入居者でも、実は収入超過者というふうになる。これは後で聞きますけれども、猶予期間もあったりするようですけれども、そういうことであって、いわば対象範囲を縮小するという、そして倍率を下げると。結果としてはそういう効果をつくり出すのだなというふうに見たのですが、そういうことになりますね。

(建設) 建築住宅課長

これまで市営住宅、公営住宅に申し込む場合は、政令月収20万円以下の方が申し込んでいるのですが、これからは15万8,000円ということで、その間の金額の政令月収の方は申し込めない形になりますので、そういうことで倍率のほうは若干下がるような傾向でございます。

古沢委員

15万8,000円から20万円の人が、いわゆる一般概念として収入超過、収入が高い人だから市営住宅の入居対象外ですというくり方がいいのかどうかというのは大いに議論の必要性があるというふうには思うのですが、政令の改正は実はそういうふうになっているわけです。

だから、この局長通知で言えば、収入区分等については政令の改正だからいかんともしがたいのですが、その他の規模係数とか利便性係数とか、こういったものについては事業主体が実情に合わせて考えていくことができるという説明をしているところがあります。あわせて激変緩和措置も設けられています。5年間の猶予措置と、そしてその5年間で新しい家賃に緩和措置を講じていくというのがあるのですが、その中でこういうふうになっているのです。公営住宅建替え事業により新たに整備された公営住宅に入居する場合、激変緩和措置の期間は6年間。ですから、小樽市なら市営オタモイ住宅1号棟、2号棟の人は、新しい家賃は6年間で、そして基準の家賃に達することになっています。これと、今度の改正によって、通知の第二の三の(一)にあるように激変緩和措置が5年間というのがあります。この激変緩和措置の期間5年間を合計した期間を最長として、段階的に新家賃にすりつくように緩和することができるといっています。つまり今度3号棟、4号棟ができていくわけですが、3号棟ができたときに、従来の家賃の人が新しい棟に移った場合は、3号棟ができたときには、これは市の条例も変わった後になりますから。そのときに、6年の緩和措置とここで言う(一)の5年間を合わせて11年間、家賃で言えば緩和措置を講ずることができるというふうに読んでもいいのですが。

(建設) 建築住宅課長

国土交通省の通知の中では、要件が合えば、理論的には、今、委員がおっしゃったように、5年プラス6年で11年ということになってございます。ただし、21年4月1日からスタートですので、建替え等のその緩和措置がそれをずれたりすれば、その分は計算に入りません。

古沢委員

この局長通知で言えば、文章表現としては事業主体が創意工夫をなささいというくだりが何か所か出てくるのです。ですから、わずか数千円でも家賃が上がるということが、やはり低所得者層を中心とした入居者にとっては大きな負担になるわけですから、例えば事業主体の創意工夫で各種係数等を小樽市的に工夫を凝らすことによって上げないような、実際的には上がらないような、上がるとしてもできるだけ緩和できるような、そういう方向をぜひ研究していただきたいと思うのです。

参考までに、二、三点だけ聞いておきます。この政令の改正によって収入基準が下がるのですが、現在入居している人で、この結果、収入超過者となってしまう人はどの程度出そうですか。

(建設) 建築住宅課長

改正後の新家賃は平成21年2月頃に決まるものですから、今年度の家賃を決める段階のデータで試算してみましたところ、政令月収20万円から15万8,000円に改正される、その範囲内に入居者の約6パーセントが当てはまりました。

古沢委員

この方の場合、5年間の適用猶予にはなるわけですね。

それでもう一つ、規模係数です。70平方メートルが65平方メートルに変わります。これがまた家賃を押し上げるという効果をつくることになるのですが、規模係数が変わることによって、どの程度家賃を押し上げると見ておられるか、もしわかっていれば教えてください。

(建設) 建築住宅課長

規模係数というのは、その住宅の面積を、決まっている係数で除するわけなのですが、今まで70平方メートルで割る形が、いろいろな形で核家族化ですとか、高齢者世帯などで公営住宅の面積が小さくなっていくので、今回65平方メートルに変わった。そういう意味では、分母が70平方メートルから65平方メートルに変わって、単純に8パーセント程度高くなるような、そういう係数の割合になります。

古沢委員

そうは言っても、なかなかイメージしづらいものですから、例えば市内のある団地を特定して、どここの団地の場合、何戸入居していて、新しく政令改正によって収入区分が変わることによって、例えば家賃が結果として上昇することになるだろうと思われる世帯が何戸ありますというふうに示していただければわかりやすいのですが。

(建設) 建築住宅課長

参考としまして、平均的な2LDKが40戸ある住宅で試算してみましたら、40世帯のうち31世帯、全体の78パーセントは改正前と家賃が変わらない。また、家賃が上昇するのは、40世帯中9世帯で22パーセントという結果になります。また、国土交通省のホームページを見ますと、収入が低いほうの分類で既存入居者の場合、約72パーセントには家賃負担増というのは生じないという事例が紹介されています。

古沢委員

つまり収入区分の関係で、例えば一つの団地を今見た場合に、22パーセントの世帯の家賃が上昇するだろうと。先ほど言った規模係数がさらに家賃を押し上げる効果を生みますから、おっしゃられたように国土交通省が言っているように、3割近くの人の家賃が上昇するのではないかというふうに見ておかなければいけないと思うのですが、これは新しく具体的に検討が始まった時点でまたいろいろ御報告をいただいて議論したいと思いますので、そのときまでの宿題にしておきたいと思います。

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

駅前歩道橋撤去工事及び景観重要樹木について

それでは、まず報告の中から、まず 1 点目、第 3 ビルの再開発と駅前歩道橋について、歩道橋が撤去されるとお聞きいたしました。駅前ですから、やはりこの撤去作業については、いろいろと交通に対して障害になる部分もあると思います。以前、稲北の歩道橋の撤去もありましたが、どのような工程で撤去されるのか、もし参考例で、わかっている部分があればお聞かせ願いたいと思います。

それともう一点、景観条例の改正から、我が党の佐藤議員がこの景観の中で歴史的風致に関して質問をしております。その風致に関して、今回の主な改正点である、良好な景観重要建造物及び景観重要樹木の指定の方針にある、この樹木に関しては風致の考えが想定されるのか、その点についてお聞かせ願いたいと思います。

(建設)まちづくり推進室主幹

まず、駅前歩道橋撤去工事の工程については、10月から12月にかけて、いわゆる地面から上の部分を撤去するというふうに聞いております。方法としては、最初に両サイドの階段部分をまず撤去して、その後、夜間のみ全面的に交通止めにして、歩道橋の真ん中の道路部分を撤去する。最後は柱と、柱の上の部分が残りますので、その部分を撤去して、年内に地面から上の部分はなくなるということです。地下にある大きい基本的な基礎の部分はそのまま今後、信号柱とかいろいろ立ちますので、その基礎に利用するというのでそれは残るのですけれども、撤去した後の舗装の整備だとか、ロードヒーティングだとか、そういう工事が残りますので、それらを来年度早々に行っていくというふうに聞いております。

それと、2点目の景観計画に伴い、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律、いわゆる歴史まちづくり法の歴史的風致との関係はどうかということでございますけれども、今、景観計画の中で、保存樹木だとか保存樹林だとかという、そういう緑の考え方は2点ありまして、一つは景観法に基づく景観重要樹木という考え方、それと小樽市で独自に持っています保存樹木、保存樹林という二つの考え方。前段の法に基づく景観重要樹木につきましては、今のところ具体的にこれだというものがないので、今後、もしそういうものが出来れば、指定をしていきたいということで、今回、景観計画にのせております。現在、条例で動いています市独自の保存樹木・樹林については、歴史まちづくり法の趣旨とたぶんどこかでは合致する部分はあると思うのですけれども、それは平成14年に条例を制定してから、ずっとそういう形で進めて、保存・保全に努めてきている部分でございますので、どこかでは一緒かもしれないのですけれども、法とリンクしてそういう形にしたというものではありません。趣旨としてはたぶん同じというふうに思っております。

山田委員

再度、標識の歩道橋の基礎部分を利用した工法についてお伺いします。やはり港が見下ろせるよう道路を横断するようなものはたぶんつかないと思いますが、その点についてだけちょっと教えてください。

(建設)まちづくり推進室主幹

今、標識についても、小樽土木現業所のほうと協議をさせていただいております。少なくとも、今、委員がおっしゃいましたように、道路をまたいで標識をつくると、歩道橋があるのと何も変わりませんので、それはない。だから、両側から持ち出しでつける形にするという方法で、具体的な詳細を詰めているところです。

山田委員

わかりました。よろしく願いいたします。

除雪体制の見直しについて

それでは、平成20年度除雪体制の見直しから何点かお聞きいたします。

まず、1番目の見直し項目の置き雪対策ですが、「2年目の試行に当たり、6地域の新たな路線及び箇所を選定を行う」とありますが、これは1年目と比べてどういう路線を考えているのか、その基本的な考えを教えてください。

い。

それから、3番目の除雪出動基準の明確化で現行では「予測の作業を加味し」とありますが、この予測の作業の加味とは一体どういうものなのか。市民から寄せられる御要望としては、こちらの地区ではこんなに降ったのにどうして来てくれないのかと、やはり行政と市民のその考えの差というのですか、その辺がちょっとあるようなので、この予測の作業について教えてください。

それと4番目の凍結路面对策出動基準の明確化について、排雪後の特につるつるした路面には、どのような砂散布を行うのか。朝夕2回から原則朝1回になるということですから、その点について聞かせてください。

それと6番目の除雪パトロール体験について、昨年度は2月13日に行われました。それで、この体験時期は今年度も同じ時期なのか、それとも雪の少ない時期なのか、昨年度同様、除雪作業がきれいに整った後また行くのか、その点についてお聞かせ願いたいと思います。

(建設)雪対策課長

4点ほど御質問がございました。

まず、1点目の置き雪対策の対象地域の選定ということでございます。これにつきましては、本年7月に開催した第1回目の除雪懇談会の中で、町会のほうに話をしております。11月に予定しております第2回目の除雪懇談会の案内状を開催日の一月半ぐらい前に出しますので、その中に置き雪対策の試行路線を検討願いますという部分で入れております。それで、各町会から出てきたものについて、市と町会が協議いたしまして、路線を決定していきたいと考えております。

2点目の「予測の作業を加味し」という部分でございますけれども、これにつきましては、除雪の出動を天気予報の降雪予報を基にした出動と、降雪状況により次の朝、出動基準に達したときの出動がありますが、市内の天気予報は、4か所でウェザーニュースのほうで降雪予報をやっておりますが、どうしても高めに出ると考えてございまして、その部分で加味という言葉を使わせていただいております。今後につきましては、実際に断続的に雪が降っている状況、またそれに伴う路面状況なり、出動時までには必ず出動基準を満たす降雪があると判断したときに、今までより確実な出動基準に基づき効率的な作業を実施したいと考えております。

3点目の凍結路面对策の「出動基準を基に」という部分でございますけれども、これにつきましては、昨年度まで朝5時から8時の間の出勤前、また、夕方15時から18時の2回を基本として散布しておりました。2回を基本としてという部分では、必ず2回ということではなく、路面状況に応じてやっておりましたけれども、今年度は朝の出勤時には必ず散布することと、夕方も散布する場合はパトロールを実施して、必要に応じて効率的な砂散布を行っていききたいというふうに考えてございます。

4点目の除雪パトロールの体験という部分でございますけれども、これにつきましては、時期的には昨年度と同様の時期を考えておりまして、この時期が厳冬期の除雪作業の一番ピークの時期と考えてございます。また、その内容につきましても、昨年度、もう少し多くの人数をとか、そういう部分で御意見がございました。こういう体験は、除雪に対して理解を深めてもらうためにはいいことと判断しておりまして、それについても実施していきたいと考えております。

山田委員

凍結路面の砂散布について、路面状況に適した砂散布としては、朝1回終わった後、状況に応じては2回目もあるということでもよろしいですね。

それでもう一点、除雪パトロールの体験については、我々議会のほうも状況はよくわかっております。ですから、この体験について、もしできるなら、市内を二つとか三つに分けて、我々議員だけではなく、もっと町会の方々により現場の実態を知ってもらえるような、そういう方法があるのではないかと思うので、その2点についてちょっとお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 雪対策課長

砂散布の 1 回を基本として、路面状況に応じて 2 回目を散布するという部分でございますけれども、これは 1 回しかやらないという意味ではなくて、やはり路面を見て散布しなければならぬと考えており、こういう部分につきましては、2 回目も実施すると考えております。

また、除雪パトロール体験につきましても、昨年度実施した際には昼から行いまして、駆け足で懇談を含めまして午後 5 時に終了したという状況でございました。それにつきましては、今、委員のおっしゃった砂まきの判断とか、そういう部分については、検討事項といたしまして受け止めたいと思います。

山田委員

公営住宅の暴力団員排除規定について

それでは、公営住宅に関連してお聞きしたいと思います。

昨日の予算及び基本構想特別委員会で、市営住宅条例の一部を改正する条例案が可決いたしました。最初に、市営住宅への暴力団員の入居状況はどうだったのかお聞きいたします。

(建設) 建築住宅課長

本市の状況ということでございますけれども、本市につきましては、国の通知を受ける中で、今定例会に議案として提出させていただきました、この市営住宅条例を改正しまして、暴力団員の入居に関しまして排除する規定を設けるということで考えております。

過去につきましては、特に既存入居者等のすべての調査をしているわけではございませんので、正確ではございませんけれども、ここ数年、その暴力団員と入居者とのトラブル等というのは事案としては出ていないところでございます。

山田委員

そうですね。前回はそういうような形でお聞きしたと思います。

それでは、国土交通省が今年の 4 月 1 日時点で、この調査をいたしました。そのときの都道府県、政令指定都市、市町村で、何パーセントぐらいにこの入居制限に関する条例が整備されているのか、お聞かせ願いたいと思います。

(建設) 建築住宅課長

全国の条例の制定又は改正になりました暴力団排除規定を整備済みの事業主体の割合でございますけれども、都道府県としましては 93.6 パーセントが整備されてございます。それから、政令市としまして 88.2 パーセントとなっております。それと市区町村は 39.0 パーセントが条例等の整備を行っているところでございます。

山田委員

そうですね。市町村では 39 パーセントの中に今回の小樽市も入るとということで、すぐ取組が早いということで承知しておいてよろしいですね。

(建設) 建築住宅課長

はい、そういうことでよろしいかと思えます。

山田委員

それでは、退去になった場合どういう裁判例があるのか。また、その対策についてもお聞かせ願いたいと思います。

(建設) 建築住宅課長

退居に関しての裁判例ということでございますけれども、幾つか調べてみたのですけれども、具体的にこの暴力団員の絡みでは、最高裁の判例等でちょっと見つけることができませんでした。

山田委員

入居に際して、その個人の収入が確定できないというようなこともあるのでしょうか。

(建設) 建築住宅課長

今回の暴力団員を排除することに関する国の通知の中には、本来の公営住宅法で言います収入を認定する段階で、暴力団自体はなかなか収入が合法的なものと言いがたいということもあって、法を遵守する上からも、そういう規定をするということになっております。

山田委員

そういうことですね。はい、よくわかりました。

道路構造令の改正について

それでは、また質問項目を変えます。

今回、38年ぶりの道路構造令改正に向け、柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会が開催されたと聞きます。その項目では、いわゆる交通量が少ないのに道幅が広く、通りがほとんどないのに両側に歩道も整備されている、こういうような立派すぎる道路があり、道路構造令がこの道路づくりの要因の一つとして批判されている、こういう部分で、今回、国が道路整備の指針として改正する方針を決めたと聞いております。そのアンケートについて、もう来たのでしょうか。もし来ていたら、どういう内容なのか、また、今回の問題点には、どのようなことが挙げられるのか、ちょっとこの点についてわかる範囲で聞かせていただければと思います。

(建設) 建設事業課長

道路構造令の改正に伴うアンケートはまだ来ておりません。国土交通省のホームページを調べますと、構造令の改正に当たっては、国土交通省の中で6名からなる有識者会議によりまして、9月24日第1回の柔軟性のある道路構造令のあり方検討委員会が開催されたところであります。この中で、アンケートの内容等を精査して、これから地方自治体に配るということになっております。予定としましては、9月下旬ぐらいに配られて、その内容を基にまた検討をするということになっております。内容といたしましては、これもホームページなのですが、構造令が支障となった具体例とか、あと見直しの運用のニーズ、そういったものを全国的に集めて検討することとなっております。

山田委員

そうですね。本当にこの道路行政については、財政的な面もまた残ります。今、ホームページのほうでしかわからないと思いますが、今回、この基準について、どういうものが示されると聞いているのか、また、その財政的な問題点は、どういう点が残るのか、その点について聞いて、この項は終わりたいと思います。

(建設) 建設事業課長

具体的にまだ来ていないのでホームページを見た中で答えますと、例えば歩道の設置については、地域の状況に合わせて道路管理者が判断すること、これは歩道を両側でなく片方でいいとか、あとまた、すべて道路の車線については2車線ではなくて、1車線や待避場をもって整備することも可能になると。俗に言う1.5車線道路、こういったものの弾力的な運用というものが示されております。こういったものを地方に合った、そういった整備内容を改正されるということは、地方の道路タイプに合った、財政的にも適切な基準に改正されていくのではないかとということで、そういった期待はあると思います。

山田委員

今まで、国の基準に従って整備した場合、補助金も出ていると思います。その点について、もし地方が独自に整備した場合、どのような扱いになるのでしょうか。

(建設) 建設事業課長

今、例えば検討委員会の中で、これもちょっと議事録の抜粋なのですが、道路構造令の規定が地方の実情に合わないということと、また一律に縛りすぎているという議論は分けて考えるべきだと。例えば、自転車歩行者道の幅員3メートルというのは過大であると。ただ一方では、地方が独自にそれを研究して、基準をつくるという

ことは困難だ、過大な規定は見直しつつも、基準自体は国が明確にすべきだと、そういった議論がされております。地方自治体がそういった個々の基準を検討して定めるということはなかなか難しいのではないだろうか、やはり国が全体を見て基準を定めてもらう、そういったことで我々は考えます。

山田委員

なかなかやはり財政も絡む問題になりますので、この問題についてはアンケートが来た時点で、第 4 回定例会のほうでまた質問させていただきます。

京都市における景観計画の見直しについて

最後の質問項目になります。

本市では景観計画を策定中ですが、今回この景観区域で開発を規制することにもなり、逆に言えばもろ刃の剣にもなりかねないものです。京都市では計画策定から 1 年を過ぎ、再度見直しをしたと聞いております。本市の参考になる事例もあると思います。今回その見直された事例や概要、これについてお教え願いたいと思います。

(建設)まちづくり推進室主幹

京都市の事例ということでございますけれども、京都市では平成 17 年 12 月に景観計画をつくっております。その後、平成 19 年 9 月に見直しをしています。それから 1 年を過ぎているということで、いろいろと議論もあったやに聞いております。その中では、一つには建築や不動産関係の業界から、この基準の運用や手続に必要な期間がはっきりしないということで、工事の着工がなかなかできないという、そういう問題だとか、あるいは既存のマンション、これも新基準に合わなかった場合には不適格建築物という形になるのではないかと住民の不安も含めて、そんな私権の制限に係る部分での問題が取り上げられたというふうに聞いております。そういう意味で景観計画の見直しをして 1 年を過ぎて、現在、こういった問題について、基本的には考え方は変えるつもりはないというコメントは出されておりますけれども、広く市民の方に周知を図るために、景観計画のその手続のガイドラインというものをこれから策定して市民の理解を得ていくということを京都市のほうでは考えているということでございます。

山田委員

やはり京都市に関しても、今回、この景気の不透明な中、住宅の着工数も今年の上半期では、前年対比で 50 パーセントの減、また、中心市街地の地価もこの 1 年で 3 割以上下落したという、こういう市民の不安とか不満があってこういうような問題になったと思います。

本市においても、今の御答弁のように、市民に広く周知され、やはりこういうような景観条例が長く継続され、よいまちづくりがされるように進めていただければと思います。

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

除雪体制の見直しについて

私のほうからは、先ほど説明されました除雪体制の見直しについて、何点か確認をさせていただきたいと思っております。

初めに、1 番目の置き雪対策の試行についてなのですが、見直し内容を先ほど山田委員からも言われていましたけれども、まず 2 年目の試行に当たって、6 地域での新たな路線及び箇所を選定を行うということで、この選定方法と基準についてお答えください。

(建設)雪対策課長

置き雪対策試行の選定と基準についてでございますけれども、選定の方法につきましては、先ほど山田委員のほ

うに答弁しましたので、基準についてでございますけれども、昨年度と同じくしようと考えてございます。また、この対象者につきましては、町会が認める65歳以上の身体に障害者を持ち、除雪が困難な世帯ということで考えております。また、対象路線・地区でございますけれども、各ステーションの第2種路線につきまして約28軒程度を予定してございます。また、対象の間口でありますけれども、昨年同様2から3メートルということで考えております。

秋元委員

昨年の選定の状況も伺いまして、町会でその対象の指定をしていただくという話を聞きましたけれども、実際、町会で決めかねるといような話もあったとのことですが、その辺はどうでしょう。

(建設)雪対策課長

町会が推薦を行うというお話でしたけれども、当初、市は考えておりませんで、各町会に当たっております。そういう中では対象の選定に困るという部分も出てございます。そういう部分につきましては、次の町会、次の町会にという部分に当たっていきました。そういう中で、あくまでも町会から推薦をいただいて市が承認するという形がとれる路線について実施いたしました。

秋元委員

その中で表中の効果という部分で、除雪弱者への除雪支援ということで、目的に福祉除雪の充実というところがありまして、実は一番気になった部分なのですけれども、福祉除雪は社会福祉協議会がやっている福祉除雪のことだと思うのですけれども、市からの補助金ですとかが、もしあればお答えいただきたいのと、この福祉除雪の対象となる方の要件をもし押さえていればお答えください。

(建設)雪対策課長

福祉除雪についてということでございますけれども、これにつきましては、社会福祉協議会で行っておりまして、市が社会福祉協議会に補助金を出すという状況の中でやっているシステムでございます。

それで、置き雪対策の目的の一つが福祉除雪の充実ということについてでございますけれども、この置き雪対策についてはあくまでも公道部分、福祉除雪については敷地内部というような分け方になっております。そういう部分におきましては、除雪弱者に対しての道路サイドでの福祉的なものであるということでもあります。

建設部長

これまでの福祉除雪というのは、社会福祉協議会のほうに補助金を出してやる除雪を福祉除雪というふうに言っていますけれども、今ここで我々が言っている福祉除雪はそうではなくて、私有地から出るほうの公道側の福祉除雪というとらえ方ですので、その区分をしてお考えいただきたいと思います。

秋元委員

では、社会福祉協議会のやっている部分とは違う部分でやるということですね。よくわかりました。

次に、第2種路線の除雪水準の引下げということなのですが、昨年積雪深15センチメートルから20センチメートルにして、これに対しての状況といいますか、現時点で、昨年の試行も踏まえてどのように考えているのか、お答えいただけますか。

(建設)雪対策課長

除雪水準の引下げという部分でございますけれども、昨年度は先ほども報告した除雪出動基準の明確化という部分にもありましたけれども、天気予報に基づき降雪を予測いたしまして、それに伴って出動していた中で、第2種路線の置き雪対策で、15センチメートルから20センチメートルにした部分でございますけれども、それにつきましては、本年度検証するに当たりまして、降雪予測に基づいて出していた部分がございます、それを検証するのが非常に難しいのかと思います。そういう部分もありまして、本年度、除雪出動基準の明確化ということで、より精度を高めた中で、本年度につきまして検証したいと考えてございます。

建設部長

今、若干御質問にそぐわない部分があったと思いますので、補足致しますけれども、今、御質問は、一番目の置き雪対策の試行の第 2 種路線の水準の引下げという部分についてお話をいただいたと思っていますけれども、昨年も説明をいたしておりますが、要は年間に十数回という、第 2 種路線の場合は設計上、回数が決まるのです。その中で、おおむね 15 センチメートルで出動する部分を 20 センチメートルになったら出動するというような内規を持って、いつでも 20 センチメートルでなければ出ないということではなくて、年間の十数回のうち一、二回落とすというだけなのです。ですから、言葉上は水準を下げたという言い方をしていますけれども、この一、二回で支障があるかというテストをしたということでございますので、まるっきり水準を見直して落とすということではないということで御理解ください。

秋元委員

次の積算内容の見直しについてなのですけれども、除雪作業効率の見直しという部分がございます。これは平成 18 年度、19 年度の地域の作業データ等も精査した上で見直しを行うということなのですけれども、このデータを精査した上でどのように見直していくのか、又はどのように具体的に効率化を図っていくのかという部分で、今考えている具体的な考えなどがありましたら、お答えください。

(建設) 雪対策課長

積算内容の見直しでございますけれども、これにつきましては、先ほど申しましたけれども、18 年度と 19 年度、2 か年の 6 地域別のデータが取得できました。それに基づいて作業効率、作業を行う時間、早い部分、遅い部分がございます、それを基に実態に合った作業効率を求めていこうと 20 年度は考えてございます。

秋元委員

18 年度、19 年度を踏まえた上で精査していくということなのですけれども、実際これまでもいろいろな努力をされてきたと思うのですが、例えば市民ですとか、作業を請け負っている業者等の、効率化を行う上での今までにあった声とか御意見などは何か押さえていますでしょうか。

(建設) 雪対策課長

効率化に関する意見でございますけれども、市民等からはそういう効率化について御意見というものはございません。また、業者につきましても、効率のよくなる部分、悪くなる部分がございます、それは業者に効率について明示しておりますので、悪くなったときには意見がございますけれども、よくなった部分についても協議しておりますので、特に強い要望は来ておりません。

秋元委員

最後になりますけれども、除雪出動基準の明確化で、先ほどもありましたけれども、降雪量及び路面状況の確認を的確に判断していくのだということで、これまでもいろいろと情報、状況も踏まえた上で出動してきたかと思うのです。この的確に判断するという、的確にという部分なのですけれども、これはどのようなことをいうのですか。

(建設) 雪対策課長

的確にという部分でございますけれども、昨年度の出動基準につきましては、前日の午後 10 時に出される天気予報、降雪予報を基に、ある程度出動について、明日は出るとか出ないといったことを決めてございましたので、出動を命令すれば、ある程度そのまま除雪作業に入っていく。今回はそうではなくて、あくまでもそこに断続的な降雪があり、出動時、第 1 種路線であります朝の 2 時ぐらい、第 2 種以下の路線であります朝 4 時ぐらいに判断するのでございますけれども、それまでに確実に出動基準を上回る状況が生まれると、そういう部分が見えたときに出動するという状況で考えておまして、これについては精度を上げるという部分で考えてございます。

建設部次長

ちょっと補足なのですけれども、簡単に言いますと、当然、業者とか我々のほうではインターネットなどでいる

いろな気象情報を見て、現状雪が降った状況もあるのですけれども、まず見て、従前と言うならば雪が降っていなくても、予報の中でいつごろまで降りそうかという、例えば低気圧が通りそうな状況だと、そういう判断をします。そういう形で出勤する時間にゴーサインを出すという形で、それで変な話、空振りということではないのですけれども、そういうことも全くないわけではないものですから、その辺をもう少し効率のいい形を見定めて、もし現状の雪の降り方とか、それでほぼ出勤時間というのがわかっていますから、それまでに我々の提示している出勤基準にそれを超えることを見定めるような形の、そういう体制をとりたいと今回は思っています。

秋元委員

わかりました。私も昨年、除雪パトロールの体験に同行させていただきまして、非常に大変な中、作業をされているというのが十分わかりましたし、また、置き雪対策に関しましても、やはり非常に喜んでいらっしゃる方がたくさんありました。また、今回見直しされるということで、今質問させていただきましたけれども、ぜひ効率よく、また、一人でも多くの市民の方に喜んでいただけるような除雪をして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。

委員長

公明党の質疑を終結し、この際、暫時休憩します。

休憩 午後 2 時37分

再開 午後 3 時00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

では、通告どおり質問をさせていただきたいと思います。

公園東通線について

市道公園東通線は、平成18年だったと思いますけれども、歩車共存ということで、歩道はできませんでしたが、車道を狭めて歩行者帯をつくっていただいたということなのですが、この通りについてはその当時、1日の12時間交通量が5,000台ということで、準幹線道路並みの交通量があるという状況で、特に朝夕、通勤時間帯が大変混雑している。それに、船見坂については、通学路に指定されているわけです。通学をする時間帯と通勤の時間帯がダブって大変危険な状況になっている。もう一つは、生協がありまして、午後8時ごろに値引きをするものですから、そのころ歩いて生協に買物に行かれる方があの通りを通られるということで、そういうことで死亡事故がその前の年にありました。住宅地を通る地先の道路に5,000台が通っている。あの工事をやっていただいたから、また通行量をはかってみたら、逆に増えて6,000台になっているということを聞いているわけです。何とかもう少し地域の方が安全に生活できるようにしたいという、そういう意味合いで整備をしていただいたのですけれども、その効果が十分に上がっていないのではないかと。どうしたらそれを解決できるかということ、担当部署と私も含めて、町会も含めてですけれども、頭をいろいろと悩ましているような状況なのです。

行政当局としては、どういう方向でやればその解決につながるのかということについて、いろいろ議論をされていて、一方通行という話も当然お考えになっていると思いますけれども、一方通行にする場合には、地先の了解も当然必要でございますけれども、それをやる一定の方向性自体は市のほうでお出しになっていけば、私も町会の副会長をやっていますので、地域で相談を再度かけるということもしたいと思っておりますが、その辺の方向性につ

いて何か計画をお持ちなのか、この財政状況でも本当にできるのか、一定の工事の試算をしていらっしゃるのか、また、仕様についてもどういうふうを考えていらっしゃるのかを一度お聞きしておきたいと思ひまして質問をいたしましたので、お答えをお願いいたします。

(建設)建設事業課長

市道公園東通線の安全性の確保なのですが、平成18年度にカラー舗装とそれから路側帯の拡幅等を行いました。この整備をする以前に、町会を含めて、一番安全な方法は何かということで協議をしています。その中では、当然、あの幅員の中に歩道がつけばいいのですが、歩道をつけるためには幅員が足りなさすぎるということで、そのためには一本下の市道小樽駅上通線とあわせて一方通行化も一つの案ではないかということで提示したのですが、やはり地元の了解が得られないということで断念しました。その結果、今の状態になっておりますが、仮に地元の合意が得られて、それで公安委員会の了承も得られて一方通行化できたとして、その建設費については、2.5メートルの幅員で、1メートル当たり6万6,000円ぐらいの費用ということで、530メートルございますので約3,500万円、これが二本なので7,000万円という相当大きな額となります。ただ、それについては、今申しましたように、地元の合意といったことが前提となります。

山口委員

今、試算で7,000万円と。2本の道路で歩道をつけた場合でしょう。これは国の補助はどの程度で、市の持ち出しはどの程度になるのですか。

(建設)建設事業課長

今、この道路については、一応臨時市道整備とかそういったもので考えておりますので、起債ということで今のところは予定しております。

山口委員

この市の財政状況で7,000万円というのは大変大きな金額で、これは難しいと思うわけです。結局、暫定的でしょうけれども、今とっている施策をもう少し有効に活用するような改良方法を含めてやはり考える必要があるのではないかというふうには私に思うわけです。結局、車が流入してくるのは市道砂留線から来るわけで、狭い道路を上がってきて、市道小樽駅上通線と市道公園東通線を通して抜けていくということですよ。緑山手線のほうに抜けていたり、国道に抜けていたりするわけですよ。ですから、流入を防ぐような方法として、市道砂留線は大変狭くて、改良もしていただいたのですけれども、あそこも歩道が全然ないわけですよ。基本的に歩行者は側溝の上を歩いている状況なわけです。私は前から申し上げておりますが、あの辺も視覚効果しかないのですけれども、同じようにやはり車道と歩道を分けるような、色分けをするようなことを考えていただきたいというふうには思うのです。それでも車が入ってくるかもわかりませんが、やはり入ってくるににくいというか、そういう部分を含めて考えていただきたいというふうには思うのです。

もう一つは、せっかく歩行者帯を分離してつくっていただいたのですけれども、そこに乗り上げて車が走るというようなことが平然と行われているわけで、一部については、私はゴムポール、夏場だけで結構ですので設置してほしい。冬の間はいわゆる歩行者帯のところに雪が乗っているわけですよ。狭くなって歩行者が車道を歩くものですから、当然車のほうは速度を緩めて通るしかないものですから、幾分冬場のほうが安全になっているわけです。夏場の安全というのはやはり特に重要ですので、事故も夏場に起きていますので、530メートル全般にわたってゴムポールを立てるということではなくて、特に危険な、生協よりも1本長橋側のところのヴェルビュ富岡というマンションからおりるところで、事故が起きたのですけれども、その横断歩道はあそこにあるのですが、ちょうどこのところはカーブから出て一番スピードが出るところです。それから、緑山手線のほうから入って来ると、ちょっとこう配がありまして、上がっておりところなのです。ですから、ちょうど、見通しがいいものですから、このところに目がけてスピードを出してくるわけです。特に雨の日とか、一応町会のほうで配慮をして、街路灯を

明るいものにかえましたけれども、それでもやはり雨の日などはお年寄りが歩いていらっしゃっても、黒っぽい服装をされていたらわからないのです。車に乗っていても冷やっとすることもありますし、そういう意味でゴムポールに蛍光塗料で一部巻いたものを夏場だけ設置していただくと。その交差点のところですよ。4本でいいのです、4本で。そこでやれば大分効果が出るのではないかと思います。そこは、横断歩道の部分に信号をつけてくれという要望も町会がしたのです。ただ、歩行者だまりがとれないということで、公安委員会のほうでは許可をしていただけなかったということですから、その程度のことであれば、この財政状況でもゴムポール1本2万円ぐらいで工事費を入れても大してかからないということですから、試行的に一回やっていただいたらいいのではないかと思います。

もう一つは、船見坂と市道公園東通線が交差するところです。3差路ですけども、そこは、船見坂も結構狭いこともあります。ちょうど90度の角度になっておりまして、歩行者帯のところに乗上げて車が曲がってきます。結局、船見坂をおりてくる子供もおばあちゃんも、車が出てくるものですから、立って待っているところに車が幅寄せして接触事故が起きているわけです。この間も人身事故があったわけですけども、いつ死亡事故が起きても不思議でないということを町会の方は皆さんおっしゃるのですよ。ステンレスですか、鉄か何か知りませんが、ちょうど側溝のふたの上に乗っているわけですよ。そこも滑りやすいこともあるのです。もう現にそこに車が乗り上げていますから、減っていますよね。そうしたら、歩行者が立っているところまで車が、言ってみるなら乗り上げているというか、後ろの車輪が乗り上げていつも通っている状況になっているわけです。ですから、そこについても何らかの方法が必要ではないかと思っているわけです。できればちょうど停止線のあたり、その白線上ぐらいにゴムポールを1本立てていただければ、少し回をして、歩行者が上がっておられるところを避けて船見坂に入っていけるというふうに思うのですけれども、ただ、車両の交通事故もあそこは多いのです。というのは、船見坂が狭いものですから、普通の乗用車なら対向車線に入らないでも上がって行けるのですが、少し大きな車両もあそこを通りますね。2トンのロングボディのトラックとかも通りますから。そういうのはどうしても対向車線にはみ出して、左にカーブを切っていくことになりまして、その辺も含めて大変難しい事例だと思いますけれども、ただやはり車両の事故よりも人身事故が一番怖いのですから。その対策を、いわゆる歩行者優先の対策として、ぜひ何らかの方法で、今の私が申し上げた方法を含めて、ぜひ早急に検討していただきたいと思いますけれども、その辺についてももしお考えがあれば、お答え願いたいと思います。

(建設)建設事業課長

まず、1点目の市道砂留線の区画線についてなのですが、これは以前も答弁しておりますけれども、現況幅員が非常に狭い。それで、場所によっては5メートルちょっとしかないということもございまして、区画線を引くためには5メートルから5メートル50センチメートルの幅員が必要だということで、引くことがいいのか悪いのかということも含めまして、現在、引かない状況になっております。結果としては、非常に細い道路でして、その分皆さん気をつけてもらっているということで、事故の件数としては、そのカーブの部分は結構ありますけれども、全体的には少ないような状況になっております。ただ、それがいいかどうかというのはまだ判断できないところで、今後また検討していかなければならないと思うのです。

次に、市道公園東通線のゴムポールの設置なのですが、まず船見坂との交差点、ここについては、確かにあそこは90度というか70度ぐらいの角度になっていまして、鋭角になっていまして、カーブするのに確かに内側に回り込むということもございまして。ただ、あそこにゴムポールを設置するとありますと、実はロードヒーティングがありまして、ロードヒーティングが側溝ぎりぎりまで入っていて、そのまた外側にリード線というのがありまして、なかなかゴムポールを設置しにくいことがあります。またもう一つ、委員がおっしゃったように、平成13年から今まで、人と車の事故が4件ぐらい起こっています。また、車と車の事故も4件ぐらい起こっています。ですから、ポールを立てることが実際に安全かどうかということも、まだ判明していません。これは先ほどのマンションの

ところも同様に言えると思います。この辺は、また今後ちょっと研究しなければならないのですが、ただ、今できる方法としましては、船見坂におきましては、なるべく内側を通らないように区画線を実線で引くといった方策は検討できるのではないかと考えています。

山口委員

今、お話を聞いて私も難しいと思うのですが、例えば全くお金のかからない方法で、工事用のコーンがありますよね。コーンに重しをつけることは可能ですよね。それを仮に置いてみる。それで、ある意味では様子を見てみるというか、効果があるのか、どの位置に置いたらいいのかということを含めて、そういう実験をやってみるということもいいのではないですか。これは町会は協力しますよ。交通量もありますし。だから、そういうことをやりながら、いろいろ対策を考えていくというようなことでもいいのではないかと考えています。

もう一つ聞きたいのは、ロードヒーティングが市道公園東通線のほうに入っているとのことですが、その交差点から何メートルぐらいのところに入っていますか。

(建設)建設事業課長

ロードヒーティングは船見坂に入っているのですが、その取付け部分として、海側に7メートル、それから山側で3.2メートルぐらいです。

山口委員

そうなる、なかなか工事が安上がりでできるというわけにはいかないということになりますので、大変これも難しいと思いますけれども、今申し上げたように、町会は協力しますので、そういう実験をぜひやっていただきたいと思います。

それから、前にハンブのことも申し上げただけけれども、北海道がゴム製の貸出しのハンブを持っているという話も聞いたので、それも実験でおやりになったらいいかという話もしたのですが、だからそうやってやはり町会の皆さんと一緒に考えていくということは、大変私はイベント的にもおもしろいと思っていますので、そういう意味でやはり安全を考えていくということですね。そういうことでいろいろやっているのだと運転手もわかりますから。やはりここは危険なのだということを運転手の方にお知らせする意味でも、そういうことを繰り返しながら対策を練っていくことをぜひやっていただきたいと思いますので、それについて部長、答弁ありますか。

建設部長

市道公園東通線で、試行という形で18年度に実施をさせていただきましたが、実は試行第2線目としまして、今年、市道水産学校裏通線に実は2例目として、今、実験的にやっております。そういった中でトータルのデータを収集しながら、どうあるべきかというのを考えていかなければならない。というのは、やはり歩道のない市道は大変多くございますので、そうなる、一元的に拡幅にはならない話ですから、今、いろいろと御提案の中にある、さまざまなボールの話だとかハンブの話だとか当然あるわけですので、今、2線目もやったばかりでございますので、そういったもののデータを収集して、結果を見ながら二つあわせて今度議論できますので、その中でテストができればしてみたいというふうに思います。

山口委員

ぜひよろしく願いいたします。特に今、観光のほうも滞在型観光ということで、市内を散策していただくような、また体験型もとなれば、いわゆる観光施設というか、受入れ施設というのは、まちなかに点在しておりますので、そういうところをいわゆる交通弱者と言われるような老人や子供だけではなくて、旅行者も含まれてくるわけですから、そういう意味でやはり住宅地の細街路の安全確保という意味で、いろいろな対策を、あまり財政に負担を与えないでやれるような方策をとっていただけるようお願いをして、この項の質問は終わります。

公営住宅の管理業務について

次に、公営住宅の管理業務について質問させていただきます。

私は、2 期目から建設常任委員会に所属させていただいておりまして、市営住宅の管理について、いわゆる市が直接、管理業務をおやりになったときから、平成16年度に北海道住宅管理公社に業務委託し、平成19年度から指定管理者に移っているということを最近知りまして、札幌市と比較して、市は広範な業務を民間業者に委託されているということで、そういう意味でこれ1年半が経過しておりますけれども、何か問題点があるのかどうかもお聞きしたいし、もう一つはこれに至る経緯、なぜ指定管理者にお渡しになったのか、目的は何なのかを含めて若干お教えをいただければと思います。

(建設) 建築住宅課長

公営住宅の管理につきましての問題点、経緯、目的等ということでございます。

まず、経緯から申し上げたいと思います。平成15年に地方自治法が改正されまして、これまで公の施設の管理と設置につきましては、公共的団体等が行うことができるということございましたけれども、改正によりまして、民間事業者も含めて指定管理者として対応できることになったことを受けまして、民間のノウハウを積極的に取り入れるという趣旨から、指定管理者制度を導入してきた経緯がございます。それによりまして、今まで業務委託をしていた管理業者等々がありましたので、指定管理者として多様な入居者ニーズに迅速に判断して対応できるというメリットを生かすべく進めているところでございます。

1年半が経過しまして、その中での問題点も含めてというお話ですけれども、市営住宅の建物、それから敷地内の施設等の安全管理ですとか、それから入居者相談、事務手続、それから苦情等の処理は協定に基づきまして適切に対応しているところでございますけれども、なにぶん入居者からのトラブル等、なかなかすぐには解決できない部分もありまして、指定管理者なりに苦慮しながら対応しているところは、市のほうにも状況報告ですとか、経過説明を受ける中で進めているというところが現状でございます。

山口委員

その当時の議論を私は詳しく知りませんのでお聞きしますけれども、市の管理業務の委託の幅というのは、札幌市も、資料を私は持っているのですけれども、小樽市は相当広い範囲で委託をされていますよね。特に、私は思ったのですけれども、入居者の選考業務ということ。札幌市ではこれは市が直接やっているのです。札幌市も18年度以降、指定管理者に委託しているのですけれども、やっているのは、いわゆる修繕の業務だけです。いわゆる随時修繕と附帯施設保守管理というのを指定管理者のほうに振っている。あとは当然、入居や退居、そういう事務については札幌市住宅管理公社のほうでやっているわけですけれども、小樽市のほうは16年度から18年度まで北海道住宅管理公社でやっていた業務をすべて指定管理者のほうに振られていますね。例えば、入居の受付業務、入居者選考業務、入居者管理業務、退居事務、使用料の徴収、収納事務、収入申告事務です。こういうものというのは大変、個人情報扱うわけですから、特に当然注意してやっていただくように業務仕様書に書かれていると思えますけれども、一民間業者にそういうものを渡していいのかというような議論は当時なかったのですか。

(建設) 建築住宅課長

業務が広範囲にわたっている部分につきましては、道営住宅について、北海道住宅管理公社が平成18年の4月から指定管理者制度を導入しまして、同じように類似した業務を委託している現状がございます。それらを参照しまして、小樽市も1年後の19年度から取り入れた状況でございます。

個人情報保護につきましては、当然協定の中で触れてございますけれども、市営住宅入居者の個人情報の扱い、管理体制、記録媒体の取込み禁止ですとか、パソコン処理の扱い等について具体的に示してございまして、私どものほうに条例がありますので、その遵守等を明示する中で、現状はきちんと管理している状況でございます。

山口委員

私は、市営住宅というのは非常に行政の施策の中でも重要な、先ほども古沢委員も議論していらっしゃいました

けれども、いわゆる低所得者とか、そういう困っていらっしゃる方に良好な住環境を提供するという意味で、重要な議論だと思うわけですが、そういう意味で今のような事項も含めて民間に振られて、例えば行政から手が離れていけばいくほどですよ。当然、行政は人員を減らして、結局行政の効率化を図るといふか、財政負担を減らすといふか、そういう目的でされたとは思いますが、言ってみるなら、基幹業務みたいな部分をそういうふうにして民間にどんどん振っていくことによって、だんだん意識が薄れて、その中でやはり民間の中から、例えば今の情報漏れが起きたり、徴収業務の中で不正が行われていくようなことがあったり、そういうようなことも含めて、そこまで本当にきちりチェックできるような意識を持ち続けていただければいいのだけれども、だんだん指定管理者がやっているわけだからということで意識が離れていけば、必ずそういう事態が起こってくると思うのです。特に入居者の選考業務なんていうものは、本当にし意的に行われたら大変なわけですから。官がやっても、し意的に行われたというような事件が起きたりするわけですから、民に任せれば、私は官と民と考えれば、それは官の信用度のほうが明らかに高いと思いますし、そういう義務感とか使命感を持ってやっていただけるわけですから。そういう意味で、私はいずれそういう見直しも含めて考えていただきたいと思うわけです。これは私の考えで申し上げました。

もう一つは、修繕業務です。これは、大規模修繕とか空き家修繕とか随時の修繕とか、いろいろとあるわけですが、これについては毎年どの程度の予算を組んでやっていらっしゃるんですか。

(建設) 建築住宅課長

修繕業務には随時修繕、それから退居修繕があるのですが、おおむね最近では昨年度、今年度と7,400万円ぐらいの予算を持ってございまして、そのうち指定管理者が、退居修繕ということで、おおむね3,200万円ほどを使っております。そのほかに、1年間で見ますと4,100万、200万円程度の予算は随時修繕ということで管理している状況でございます。

山口委員

退居修繕の発注者というのは、市ではなくて指定管理者でしょう。

(建設) 建築住宅課長

はい。

山口委員

随時修繕のほうはどのようなのですか。

(建設) 建築住宅課長

それは市で行います。

山口委員

市が発注するの。

(建設) 建築住宅課長

市が発注する形ですが、連絡等は指定管理者が行ってございまして。予算は市で管理して、市が指示を出して、発注業務を指定管理者がやってございまして、請求書等は市のほうに回ってきまして契約するような、そういう業務の内容になってございまして。

山口委員

だからということなの。業者の選択というのはどこがするのですか。

(建設) 建築住宅課長

随時修繕につきましては小樽市がしまして、退居修繕につきましては指定管理者がしてございまして。

山口委員

随時修繕の場合は市がやるというふうにおっしゃいましたよね。市営住宅管理業務の市・公社分担表によると、

これ市が出した資料ですよ、修繕業務で退居修繕、随時修繕というのは指定管理者になっていますね。違うのですか。

(建設) 建築住宅課長

これは、修繕業務の部分の随時修繕の場合は、まず指定管理者が、例えば何か水道が漏れたり、あるいは故障があったというときには、指定管理者のほうへ入居者から連絡が行く。指定管理者が現地を確認して、ああ、こういう故障だったということで市に連絡が来て、市が発注の指示を出す。そういうようなことから、修繕の入居者対応なり業者の手配等は指定管理者の業務になってございます。

山口委員

そうですね。

(建設) 建築住宅課長

はい。

山口委員

だから要するに、従前と変わったということですよ。従前は、基本的に例えば随時修繕の場合は、市が直接発注していたわけですね。例えば、業界の組合がありますよね。例えば、板金工業組合とか、建具協同組合とかあったわけでしょう。そういうところに基本的にはしていたのではないの。今、同じようにやっているわけですか。

(建設) 建築住宅課長

随時修繕につきましては、以前の北海道住宅管理公社時代と同じですので、特に変えていることはございません。

山口委員

例えばここを直してほしいと指定管理者から話があったら、市がそれを受けて、だれがどこに発注するのか。

(建設) 建築住宅課長

市がこういう修繕が発生したということで、ここの業者に発注せよという指示を指定管理者に出しまして、指定管理者が業者に電話によって発注する形になります。

山口委員

ということは、市が業者を選定して、その業者にやらせるように指定管理者に言うということですか。空き家修繕の場合、そうではなくて、指定管理者が発注するということですよ。

(建設) 建築住宅課長

空き家修繕に関しましては、完全に指定管理者に予算ごと協定を結んでいますので、すべて指定管理者の範ちゅうで業者選定が行われることになります。

山口委員

なぜこういう質問をするかという、たぶん経済常任委員会でもそのような話が出ていると思いますけれども、以前から話が出ているように、普通建設事業費がもちろん減っているわけですよ。公共事業全般が減っていると言われてはいますが、要するに市内の業者の苦境というのは、もう年々大変なことになっているわけです。特に中小の零細業者というのは、倒産、廃業が相次いでいるわけでしょう。やはり市内にできるだけ上手に仕事を回していくということが重要だと思うわけです。例えば、結局、今、民間でも大手が元請で、下請に振って、孫請に振って、ひ孫請にも振るようなことで、どんどん単価が下がっていているわけですよ。特に、公共事業の場合は、元請になれる業者というのはほとんど小樽にないわけですから。当然下請になったり、孫請になったり、ひ孫請になったりするわけですよ。市が発注する工事でさえこういうことをやると、結局市内業者は下請、孫請、ひ孫請になってしまうわけですよ。現に、元請の業者が全部工事をやればいいのですよ。書類上やれるようになっていても、実際やらないわけですよ。当然、そこで一定程度とって下に振るわけですから、単価はどんどん下がっていくわけですよ。仕事がない上に、そういうことになっているわけですよ。そういうことをどうして市が契

励めるのかという意味で、もともと市がきちんと工事をやれる業者に発注すれば、正味の金額でできるわけですよね。結局、今はピンはねもどんどんやっているわけですから。そういうことがないようにしないとだめだと思うわけです。そういう配慮をしていただくことによって、逆にそこから当然税収も上がってくるし、滞納だって減ってくると思うのです。そういうふうに業者がなくなれば、結局、小樽市内でやる業者がいなくなって、札幌市とかそういうところの業者に発注せざるを得ないのが、どんどんと出てくるということになりますよ。地域の経済をさらに縮小させるようなことを市がやっていいわけはありませんから、その辺を含めてもう少しちゃんと見ていただきたいなとは思っています。現に今どうですか、その市営住宅の空き家修繕が業者に振られていても、その業者が実際に修繕の工事ができる体制になっていますか。

(建設) 建築住宅課長

市では、基本的には、退居修繕につきましては、毎月数件から10件程度、年間で150件ぐらいあるものですから、その都度ばらばらに発注するよりも、ある程度まとめて管理して同じ職種で発注するということもありまして、退居修繕の業務仕様書の中で定めていまして、それに基づきまして指定管理者がみずから予算を管理することで、民間のノウハウによって逆に効果的な運用ができると考えております。しかしながら、今、御指摘を受けましたように、民間で発注するものですので、小樽市が発注するものと若干単価の相違とかというのはあるとは考えてございますけれども、このような退居修繕の効率的な部分ですとか、民間ノウハウを生かすということで現在はそういう形で、退居修繕を指定管理者制度に導入したということでございます。

山口委員

いずれにしても、要するに市が直接発注するという事は、市がそこで基本的にマージンを考えませんからね。指定管理者の場合はそこで人を雇っているわけですから、自分の取り分が当然発生しますよね。そうすると、工事金額は当然下げて出しますよね。

もう一つ問題なのは、私は話を聞きましたけれども、指定管理者が発注した業者が特設作業をしていない状況もあるのですよ。そうすると、またそこが実際にやる業者に振るわけですよね。そうやれば当然単価が下がるではないですか。当然質も落ちますよ、そうなったら。だから、そもそもこれだけ景気が悪いときに、そういうふうな方策をおとりになるということ自体が私は間違っていると思うのですけれども、そういう意味でぜひこのことを含めて、今後も議論させていただきたいと思っておりますけれども、よく検討していただきたいと思っております。

建設部長

指定管理者の委託の中では、退居修繕の部分については、覚え書きの中にきちんと3項目、業者選定についてうたっていて、その中には小樽市の入札参加業者を選ぶことや公正性、又は工事の品質の確保を条項に入れています。その中で、ただ単純に入退居のときに、ただ畳だけ取り替えるというようなケースというのはまれでございます。床も取り替え、壁も張り替えというのは、ある程度一つの工事、要は総合請負を担保した業者でなければ管理・監督できないような状況もあるわけですから、今、委員がおっしゃるように、業者に一本一本発注するという話になりますと、発注効率というのが当然悪くなっていきます。ただ、今、御指摘がありますので、実態は調べますけれども、そういった事情もありますので、我々が公に結んでいますその業者発注の三つの項目をあくまでも踏襲していきたいと思っています。ただ、現実の部分は調べてみたいと思っておりますけれども。

山口委員

先ほどちょっと質問をしましたが、その業者が直接例えば、施工管理もできるわけですから、直接工事をやれる業者に個別に振ることはできますから。要するに2次的な、また管理業者を選定して、そこに振って、そこをまた下請会社のことをやっていくというような事例を聞いていますので、その辺は十分に監督していただきたいし、是正をしていただきたいということは要望しておきます。

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

それでは、4点についてお伺いしたいと思います。

中心市街地活性化基本計画について

まず、中心市街地活性化基本計画について伺います。

中心市街地活性化基本計画を読みまして、全体の把握をした限り、駅前第3ビルの周辺地区の再開発事業がこの基本計画のメイン事業であるというふうに感じましたが、この基本計画が認定されて、実際、予算がつくわけですよ。大体どこのまちも年間3億円なり4億円なりの予算がついていたのですが、実際この全体についての予算がどれくらいで、第3ビルの部分に、再開発の部分に回される金額というのは大体どのくらいになるのか、その詳細をある程度報告をお願いします。

（建設）まちづくり推進課長

7月9日付けで中心市街地活性化基本計画が認定されてございますけれども、達成するために、民と官を合わせて55の事業に取り組むということにしております。この55事業のうち、40事業は民間が主体となって取り組むという事業になってございまして、民間事業者に対して事業費の問い合わせをしているところでございますけれども、なかなか事業費についてお答えをいただけないという状況がございまして、全体の事業費の積み上げということが非常に困難な状況になっているということでございます。委員からお話のありましたとおり、第3ビルの再開発がメイン事業だということは間違いのないことでございまして、この事業につきましては、全体事業費が約65億円となっております。このうち今回の基本計画の認定に伴いまして補助金が出るわけでございますけれども、その補助金は国と市を合わせて12億4,000万円というふうになってございます。

成田（祐）委員

もうちょっと第3ビルにお金が行っているのかと思ったのですが、思ったほどでもないと思うのですが、あとはそのほかの民間事業者の事業費の積み上げがわからないと全体の予算はわからないですね。これ予算そのものというのはもう決まっています、後から出すのか、それとも民間の40事業の方からのヒアリングを基に予算を求めていくというのか、どちらなのか。

（建設）まちづくり推進課長

今回の事業の仕組みでございますけれども、55事業のうち、認定をされることによって第3ビルのように補助金が出るという事業と、認定されても補助金が出ない事業、補助金なら国の支援ですとか市の支援の話でございますけれども、そういう二つの事業に分かれてございます。ただ、その国の補助金があるうがなかるうが、全体として55の事業で中心市街地の活性化を図ろうというのが大もとの精神で基本計画をつくってございまして、事業費だけの話をすれば、先に予算があるとかということではなくて、国の支援があるものに関してはうちのほうで押さえて、国の支援があって、なおかつ市ですとか国が事業主体のものについては事業費が押さえられているけれども、民間のものについてはなかなか押さえられないと、そういうことでございます。

成田（祐）委員

わかりました。国からの支援措置があるものかないもので欄が分かれていたので、その部分で厳しい小樽の財政では、なかなか取り組むのも難しい面もあると思うのですが、ぜひこの中心市街地活性化について少しずつでも進めていただきたいというふうに思います。

赤字バス路線について

その中で、もう一点だけ伺いたいところがあったのですが、公共交通機関の利便性の増進及び特定事業の推進の

必要性と記述されている部分で、バス路線の充実が述べられています。先日、札幌市議会でもありましたけれども、現状において札幌市の川下地区のように赤字バス路線で運行が懸念されているような地区というのは、小樽でも存在するのでしょうか。一応この基本計画という中で将来的なことも含めて書いてあったので、ちょっとここで伺いするのがよいのかというふうに感じたのですが、お願いします。

(建設)まちづくり推進課長

バス事業者のほうからは、昨今の原油高とか乗降客が減っていると、そういう課題があるというふうには聞いてございますけれども、赤字バス路線がある地区というような話につきましては、建設部はもちろんのこと、直接担当してございます生活環境部のほうにも確認をいたしましたけれども、そういう話はバス事業者のほうからは聞いていないということでございます。

成田(祐)委員

ということは、いきなり取りやめるといような報告が来る可能性もなきにしもあらずということで、もし仮に事業者が運行取りやめを示唆した場合の対応というのは、どのようにされるのでしょうか。今伺った限りでは、要は多岐の箇所にわたって担当が分かれそうな気がするのですが、そういったものを一元化して何か対応できるような部署というのを設けているのかどうかというのをお願いします。

(建設)まちづくり推進課長

直接的に、今、委員がおっしゃったとおり、特別な組織を設けているということとはございませんで、そういうような赤字で廃止をするという事態がバス運行事業者のほうから示された段階で、速やかに生活環境部を中心として建設部を含めて庁内の関係部局が集まって、行政としてどういう対応ができるのかというふうなことを検討してまいりたいというふうに思っております。

成田(祐)委員

お話を伺う限り、まだ明確には決まっていないというふうに解釈できるので、組織が決まらないと対応が後手になりがちなので、ぜひその部分を考えていただきたいということがあります。札幌市議会のように、そういうふうには決まってしまう後に、議員が「何だ、どうしているのだ」と理事者を責めるような姿というのは非常にみっともないと思うので、そういうようなこともしたくないで、できれば先に決めていただければというふうに思います。

除雪体制の見直しについて

それでは、次の話に移りたいと思います。

平成20年度の除雪体制の見直しについて、若干秋元委員の御質問と重複する部分があるのですが、観点を少しだけ変えて伺いたいと思います。

まず、置き雪対策の試行の項目についてなのですが、新たな路線はもう選定できているのかということと、また、今年度における選定基準というのはどのように設定されるのかということに関して伺いたいと思います。

(建設)雪対策課長

置き雪対策の新たな路線ということでございますけれども、現段階ではまだ決まっておりません。11月の除雪懇談会の案内を来週あたりに出すつもりでございますが、その中で町会等に路線の選定について協議いたしたいという文章をつけてございます。その中で、要望があった町会と協議いたしまして、選定したいと考えております。

また、選定基準でございますけれども、これは昨年度と特に変わってございませんが、試行対象者につきましては、町会が認める65歳以上又は身体に障害を持つ、除雪弱者という部分で考えてございます。

また、対象路線につきましては、生活道路の第2種路線で各ステーションごと、六つございますけれども、1ステーションにつき28軒程度を予定してございます。

成田（祐）委員

続いて、積算内容の見直しについてお伺いしたいと思います。この項目について、除雪作業効率の見直しと砂散布効率の見直しという部分がありますが、この除雪作業効率というのをどのように算出して見直しを図るのかという、効率の算出方法についてお伺いしたいと思います。

（建設）雪対策課長

除雪作業効率と砂散布効率でございますけれども、まず除雪作業効率につきましては、ステーションごとの除雪作業機械が1キロメートル当たり除雪する所要時間を求めています。これにつきましては、各年度、データベース等もございませぬけれども、日報等とタコメーターにより時間等を確認してございます。

また、砂散布の効率でございますけれども、これにつきましても、1台の砂散布車が1キロメートル当たり何分かかって作業ができるかによって、運転時間を掛けて費用を算出しております。

成田（祐）委員

1キロメートル当たりにかかる時間というふうにおっしゃっているの、例えば回るルートを変えたり、そういった地域によって作業時間帯などを変えたりして、最も効率のよいルートを選んだりというふうな感じでよろしいのでしょうか。

（建設）雪対策課長

それは長年の経験等もございませぬけれども、非効率的なことはできませんので、効率を重視した路線の順番ということになってございます。

成田（祐）委員

わかりました。現行と比べてこういった翌年度の見直しというようなこの一覧表をいただくと、やはりどの部分を強化しようとしているのかというのが非常にわかりやすく見やすいので、こういったような表をもらえるだけでも質問がしやすいのと、ああ、こういうふうに事業に取り組むのだなというのがわかるので、非常によいと思います。

景観計画の周知・啓発について

次に、3点目、景観計画についてお伺いしたいと思います。景観計画の素案が出されまして、それに対するパブリックコメントがつけましたが、パブリックコメントの中に、こういった景観計画の周知や啓発の必要性があるのではないかという御意見がありました。今後、こういった景観計画を施行するに当たって、具体的に市民向けのフォーラムを開催したり、何か具体的に周知させる部分というのはお考えでしょうか。

（建設）まちづくり推進室主幹

景観計画の周知・啓発についてでございますけれども、現在、景観計画を策定中でありますし、パブリックコメントあるいは関係団体への説明会の開催などということで、広く意見を聞いた経緯もございませぬので、今現在としては具体的にフォーラムの開催とかというものは考えてございませぬ。ただ、パブリックコメントに対する市の考え方もありますように、これまで実施しております歴史的建造物めぐりだとか、八区八景めぐりなどを通じて、直接市民と接する機会に、こういった景観計画等々の景観についての啓もう、周知を図るというのは、より実のあるような周知の方法だというふうに思っておりますので、こういった事業を活用することと、もう一つ、景観計画あるいは景観条例の改正について、よりわかりやすいパンフレットなどもつくろうと思っておりますので、それらの活用も今後考えていきたいというふうに思っているところであります。

成田（祐）委員

今おっしゃっていただきましたけれども、説明会等、かた苦しい感じだと非常に定期的に縛られるというイメージが出てきてしまうと思うのです。特にこの御意見の中にも、カラーだとかそういったものが厳しいのではないかと、ちょっとこういったものではコストがかかりすぎてしまうのではないかとというような、結構ネガティブな意見が非

常に出ているのです。やはりこういう規則で縛るという形ではなくて、これをやることによってよくなるのだということを中心にアピールする、縛るというよりも協力してもらおうというような姿勢というか、表現の仕方一つで市民の皆さんの取組というのは変わってくると思うのですよ。

これは例えばの話なのですが、今、小樽市内で何か月に 1 回、サイエンスカフェというのをやっているのです。これは小樽商科大学が絡んでいるのですが、例えば、田中酒造のお酒をつくりながら、大きなプロジェクターを使って科学とあわせて市民の皆さんにお知らせするというか、大体毎回私も出るのですが、100名ほど集まるのです。動員は10名ぐらいしかかけていないのですが、毎回通りかかった市民の皆さんとか、あとは常連の方とかがいらして、そこでコーヒーとか飲物を飲みながら、そういった話を聞く機会があるのです。これをまちづくりの部分に今度変えて、景観計画で、小樽市の景観計画は当然ほかのまちから視察に来るぐらいのものをさらにもっとよくしようとしているので、小樽はこういうふうにやってもっとよくなるのだ、実際、景観計画が実行できるとまち並みはこのぐらいきれいになるのだといったようなものを、そういった形で市民の皆さんにもっと気軽にアピールするような、説明会というかた苦しいものではなくて、そういうものができればというふうに思っています。実際、そのサイエンスカフェをやっているのが都市計画審議会にもいる大津先生なのですが、先生をちょっと引っ張り出して、自分も協力して、こういったことに関して市民にアピールするお手伝いを小樽商科大学もできると思うので、ぜひ連携してやっていただければと思いますが、いかがですか。

(建設) まちづくり推進室長

景観計画は、つくただけでは何も効果がないというふうに思っています。いろいろな機会をとらえながら、市民に周知あるいは事業者への周知、そういった形で図っていきたいと思いますので、御提案の趣旨は、十分にこちらのほうも見ていきたいというふうに思います。

成田(祐)委員

よろしくをお願いします。

公園の管理について

最後に、公園等の施設管理についてお伺いしたいと思います。

市内の公園に限って伺います。ほかにも施設はいろいろあると思うのですが、公に市民の皆さんが使うというもののなかで、こういったものの管理に実際携わっている人員というのは、どのぐらいの人数がいるのでしょうか。

(建設) 浅沼主幹

公園の管理に携わっている市の職員の人員ということでございますけれども、市内の公園には、建設部のほうで所管をしている都市公園、それから町会が所有・管理をしている児童遊園地、それと産業港湾部のほうで所管している臨港地区内の公園などがあります。その中で、建設部のほうで所管をしている都市公園についての職員の人員ですけれども、日常的な公園のパトロールに 3 人の職員が携わっております。また、それ以外に地域住民で組織している公園愛護会というのがございます。これは公園の維持・管理を行っている、町会に主にお願いをしているのですが、そのところで日常的にその公園の施設等を見ていただいて、もしもふぐあいがあれば市のほうに連絡をしていただくというような体制をとっております。

成田(祐)委員

今、管轄の違う三つの公園について御説明いただいたのですが、実際この公園とかをチェックしたりするとき、当然危ないものがないか、使われる市民の皆さんがけがをするようなものがないかというようなこともチェックされていると思うのですが、こういった項目とか基準というのを共通化してチェック項目を設けて管理されているのでしょうか。

(建設) 浅沼主幹

公園の施設のチェック項目についてですけれども、公園の施設につきましては、大きく分けて言いますと、遊具

などの施設、それからフェンスだとかトイレだとか照明だとか、そういうような施設に分けられると思います。その中で、遊具の施設についてですけれども、これにつきましては、年に 1 回、専門業者のほうにお願いをして点検をしてもらっているものと、それ以外に、先ほど公園のパトロールを行っている市の職員がいるということで説明をしましたが、日常的に見ていくというような、大きく分けるとこういうような二つの体制でやっております。専門業者が行っている遊具の点検のチェック項目ですけれども、これにつきましては、例えばどのような遊具なのか、その遊具の種類によっても違いますけれども、一般的に言いますと、部材が腐食しているのかどうかだとか、ボルトが緩んでいないかだとか、部材が曲がっているかどうかとか、そういうようなことを中心に見ております。また、市のほうで日常的に行っている点検では、当然部材の腐食だとかそういうものもございませうけれども、特に遊具などの場合ですと、可動部が一番壊れる可能性が高いものですから、そのきしみがあるかどうか、それとまた、通常使用されているわけですから、破損があるかどうかというようなことを中心に見ております。また、遊具以外の施設、先ほど言いましたフェンスだとかトイレだとか照明については、例えばトイレであれば排水がうまくいっているかだとか、照明であれば電球が切れているかどうかだとか、そういうようなところを見ているというような状況でございます。

成田（祐）委員

今のチェック体制というのは、これは建設部のみのお話ですか、それとも先ほどおっしゃった三つに関して両方とも全部共通している項目でしょうか。

（建設）浅沼主幹

今答弁をさせていただいたのは、あくまでも建設部で所管をしているもののお話でございます。

成田（祐）委員

この話を伺った経緯なのですけれども、築港臨海公園のところに掲示されている看板の一部がはがれかかっている、くぎが10本ぐらい出かけている箇所があったのです。目視で完全にすぐわかるような、公園の端っこでもなく、中央部分にあるものがこのような状態だった。先ほどみたいな強い風が吹けば、いつくぎがはがれて飛んでいくかわからないような状態のものを、そのまま放置しているのは変だなと思って今伺ったのですけれども、お話を聞くと、築港臨海公園は産業港湾部の所管であるというふうに伺ったので、要は結局そういったチェックする体制が同じ公園というものであっても、建設部と産業港湾部と町会でやっているものでは違うという部分があるのです。市民にとっては同じ公園なので、どの公園を使っても、これは市が所有している公園ととらえます。国定公園とかそういうのはまた別ですけれども、そういう観点で見ていると思うので、その管理体制がばらばらであるというのは、ちょっとあまりよくないという気もします。特に建設部が悪いとかというわけではなくて、もし建設部がそういった公園等をしっかりチェックするノウハウを持っているのであれば、ぜひほかの産業港湾部にそれを提供したり、チェック体制を共有化するような形もしていただけないかというふうに思うのですが、それについてお願いします。

建設部次長

当然、市民から見れば、公園というもので同じです。実際には、先ほど言いましたように、管理者というか、その所有者がいろいろ複雑なものですから、公園といえどもいろいろそれぞれの立場があってやっているところはあります。それは別としても、市の一つの大きな組織の中でやっているものについて、当然同じような管理、全くイコールというわけでもないですけれども、我々の持っているノウハウ等については産業港湾部の担当のほうとも話をさせていただきたいと思っております。

成田（祐）委員

そもそもの存在というものに関しては、やはり所管ごとに考え方があっていいと思いますので、ただ市民がけがをこうむったりするおそれがあるなど、そういった安全性に関しては、どこも共通してできるものだと思うので、ぜひ縦割りではなく、その辺はしっかり横の連携を図っていただきたいというふうに思います。私が公園に夜な夜な行っ

て、またベンチがおかしいとかと公園をうろろうろしていたら、今の御時世なので警察とかがすぐ来てしまうので、なかなかそういうわけにもいかないで、ぜひその辺の連携をとって、これからも管理をしていただければというふうに思います。

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02分

再開 午後 4 時35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

前回の委員会に続き以下同文になるわけですから、詳しくは本会議で述べたいと思いますが、先ほどの理事会で陳情第644号について、市道銭函神社線の手すりが直されたということで、付近の住民が大変喜んでいるというふうに話題になりました。例えば市道銭函石山線は、前回の討論でも述べてきましたけれども、願意どおりでない願意にこたえる道という場合によってはあるわけですから、砂まき、そういうもので行政が対応する、そうすると陳情者が自分たちの願いが届いたと言って、事情も理解をして、そしてまずは陳情を取り下げるということだっ場合によってはあり得るわけです。ですから、願意のこたえ方は文字どおりということではなくて、形が変わってくる場合があっても、これはありなわけです。ですから、そういうことも含めて、やはり市民の願いにこたえていくという態度を、差し当たっては議会がそういう立場に立たなければいけないというふうに私は思っています。そのことをあえてつけ加えて、継続審査中の陳情案件は採択を求めたいと思います。

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。

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、議案第28号について採決いたします。

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。