

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 21 年 10 月 2 日 (金)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 5 時 2 7 分
場 所	第 3 委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	高橋委員長、井川副委員長、秋元・成田(祐)・佐藤・山口・古沢 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、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。

「ふるさとまちづくり協働事業について」

(建設)まちづくり推進課長

ふるさとまちづくり協働事業の制度内容など、その概要につきましては、第 2 回定例会の本委員会において説明をいたしました。その後の経過について報告いたします。

今年度の募集期間でありました 5 月 11 日から 6 月 12 日までに、17 の市民団体から応募があり、7 月 17 日に小樽商科大学の柴山教授を委員長とした 7 人からなる審査委員会が公開で開催され、応募団体の皆さんから事業内容についてプレゼンテーションをしていただき、質疑が行われました。

その後、7 月 22 日に柴山委員長から市長に対し、審査結果の報告があり、この報告を基に、最終的に個性豊かなまちづくり活動として認められました。配布資料の 13 事業に対して、1 事業につき最大 30 万円で総額 382 万 3,000 円の助成を行うことといたしました。

当初予算は 300 万円としておりましたので、今議会に不足額 82 万 3,000 円を計上させていただいたところでございます。

今後は、全事業が完了した段階で事業報告会を開催し、助成団体の皆さんから事業成果や反省点などについて報告をしていただく予定です。

今後とも本事業などによりまして、市民の皆様との協働によるまちづくり事業を進めてまいりたいと考えております。

委員長

「小樽港臨港地区内の分区一部見直しに伴う港町地区地区計画について」

(建設)都市計画課長

小樽港臨港地区内の分区一部見直しに伴う港町地区地区計画について報告いたします。

この港町地区の地区計画につきましては、臨港地区内の分区におきまして、一部商港区から無指定区域に変更されるに伴い変更するものであります。

まず、この区域の見直しについてでありますけれども、お手元の資料の最後のページ、カラーの図面をごらんください。

小樽港の分区指定図であります。この中で、ピンク色の部分が商港区でありまして、旅客又は一般貨物を取り扱うことを目的とする区域として、港湾側におきまして建築物の用途が規定されております。

この図面の、で示されている区域について、現在は商港区でありますけれども、規制緩和により、港湾の再開発や地域産業への貢献、都市支援機能の充実などを進めるため、無指定区域へ変更されるものであります。

この無指定区域への変更にあわせて、港町地区地区計画の変更を行い、港湾機能と都市機能の調和のとれた土地利用を図っていかうとするものであります。

それでは、港町地区地区計画変更の原案の概要について説明いたします。

地区計画の変更内容をわかりやすくするために、まず、区域のとり方について説明いたします。

資料の 3 枚目をごらんください。

地区計画の計画図であります。上段が現行、下段が変更案であります。上段、現行の地区計画の区域は、図面左

側、月見橋周辺から勝納橋周辺にかけての区域となっております。外側の太い黒線が地区計画の区域でありまして、この中で道路の一部などを含まない具体の建築物の制限などを定める地区整備計画という区域が斜線部分の港町 A 地区、濃い黒色部分の港町 B 区域として細区分しております。

4 枚目の分区の図面をごらんください。

先ほど説明いたしました分区が無指定区域となる については、隣接する道道臨港線沿いの既存の無指定区域と同様に、物販、飲食店やホテル、旅館などを可能とし、魅力ある広域商業、流通業務地として一体的な土地利用の促進を図る、そういう港湾の土地利用の考え方を踏まえまして、この の区域については、先ほどの 3 枚目の地区計画の計画図の下段にありますように、港町 B 地区と一体的な地区として拡大するものであります。

また、無指定区域となる の区域については、フェリーや穀物関連施設などが立地する勝納ふ頭に隣接しており、貿易関連、流通関連業務などの港湾活動との調和を図りながら、物販、飲食店などを可能とし、広域商業、流通業務地として複合的な土地利用の促進を図るという港湾の土地利用の考え方を踏まえ、 の区域については、港町 C 地区として新たな細区分を設け、地区計画の区域を拡大するものであります。

それでは、地区計画の内容を説明いたします。

1 枚目をごらんください。

右側に旧と書かれている欄が現行の地区計画であり、左側に新と書かれている欄が変更案であります。

1 地区計画の方針であります。地区計画の面積としては、現行 13.6 ヘクタールから 26.6 ヘクタールとなります。土地利用方針におきまして、無指定区域 の区域については、3 段落目に、勝納ふ頭基部周辺地区として、土地利用の方針を追加しております。

2 枚目、2 地区整備計画をごらんください。

地区整備計画の面積としては、地区計画の区域から道路の一部などを除き、面積は 20.6 ヘクタールとなります。無指定区域 を取り込み拡大した港町 B 地区については、現行の建築物の用途制限と同様であります。無指定区域 の地区整備計画として追加した港町 C 地区については、建築物の用途として建築可能なものは、事務所、それからキャバレー、ナイトクラブ、マージャン・パチンコ店、店舗型性風俗店などを除く物品販売業店舗又は飲食店、工場、展示場、倉庫、危険物の貯蔵又は処理に供する建築物などとなっております。建築物等の高さの最高限度については、港町 B 地区については現行の 25 メートルに変更はなく、港町 C 地区についても同様としています。

次に、左側の旧欄、下段にあります建築物及び屋外広告物の形態又は意匠の制限については、本年 4 月の小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例改正・施行により、これらの規制に関する手続等の整理がなされたことを踏まえ、削除しております。

以上が、港町地区地区計画変更の原案の概要でございます。

次に、スケジュールについてであります。住民説明会については、臨港地区内の分区見直しと港町地区地区計画に関し、一体的に港湾側と合同で 8 月 25 日、26 日に行っており、また市の条例に基づく原案の縦覧を 9 月 1 日から 2 週間行っています。今後、11 月上旬に都市計画審議会で協議、12 月に都市計画法に基づく案の縦覧、来年 1 月に都市計画審議会の諮問等を行い、3 月に都市計画変更の決定を行う予定としております。

また、地区計画の内容の実現をより確実なものとするため、小樽市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の改正を行い、建築物の制限を行っていくものであり、この条例については、来年の第 1 回定例会で提案を行い、4 月からの施行を予定しているものであります。

委員長

「都市計画提案制度による富岡地区地区計画について」

(建設)都市計画課長

都市計画提案制度による富岡地区地区計画について報告いたします。

この関係につきましては、第 2 回定例会の建設常任委員会で、都市計画提案制度や地区計画の提案内容等を説明したところでありますので、本日はこれらについては省略させていただき、小樽市が作成した地区計画の原案の概要、今後のスケジュール等について説明いたします。

初めに、富岡地区地区計画の原案作成に至る経過についてであります。富岡地区において、税務署周辺地域まちづくりの会及び日銀公舎跡地まちづくり協議会それぞれから、住環境の維持・保全といったことを提案理由として、建築物の高さの最高限度を 10 メートルとする内容の地区計画の提案が本年 3 月にされました。これらの提案に関し、市としては、都市計画マスタープランの考え方の整合などから、都市計画決定が必要と判断し、地区計画の原案を作成いたしました。

それでは、地区計画の原案の概要について説明いたします。

資料の 2 枚目をご覧ください。

区域のとり方は、二つの提案内容が住環境の維持・保全といった目指す地区計画の目標が同じ方向であること、建築物の高さの最高限度を 10 メートルとする内容が同じであること、また二つの提案区域が接していること、これらを考慮いたしまして、都市計画の原案といたしましては、図にありますとおり、一つの区域、一つの地区計画といたしました。

また、用途地域の境界であります道路の中心などを考慮し、区域を修正し、図にある区域といたしたところでございます。

次に、地区計画の内容について説明いたします。

資料の 1 枚目をご覧ください。

まず、1 地区計画の方針であります。面積としては、8.4 ヘクタールであります。地区計画の目標としては、小樽港や海を臨む眺望景観を有し、人々から愛される良好なまち並みが保全されるよう、現在の住環境の維持・保全を図ることを目標としております。土地利用の方針としましては、既に形成されている住宅市街地の土地利用を基本とした住環境の維持・保全を図るとしてしております。

次に、下段、2 地区整備計画についてであります。建築物等の制限に関し、低層一般住宅地区として、建築物の高さの最高の限度を 10 メートルとしております。また、地区内では現状で 10 メートルを超える建築物がございりますが、これらの建築物について、現状の最高高さを超えない範囲での建築等を踏まえ、ただし書といたしまして、最高高さが 10 メートルを超える建築物の敷地として使用されている土地については、その全部を一の敷地として使用する場合に限り、既存建築物等の基準値の最高高さとするとしております。

以上が、富岡地区地区計画の原案の概要でございます。

次に、スケジュールについてであります。この原案により、8 月 27 日に住民説明会を開催し、また市の条例に基づく原案の縦覧を 9 月 1 日から 2 週間行っています。今後、11 月上旬に都市計画審議会で協議、12 月に都市計画法に基づく案の縦覧、来年 1 月に都市計画審議会の諮問等を行い、3 月に都市計画の決定を行う予定としております。

また、地区計画の内容の実現をより確実なものとするため、小樽市地区計画の区域内における建築物の制限に関する条例の改正を行い、建築物の制限を行っていくものであり、この条例については、第 1 回定例会で提案を行い、4 月からの施行を予定しているものであります。

委員長

「一般国道 5 号忍路防災事業の進ちょく状況等について」

(建設)片山主幹

一般国道 5 号忍路防災事業の進ちょく状況等について報告させていただきます。

配布資料を御参照ください。

一般国道 5 号忍路防災事業は、道路の安全で安心な通行の確保を目的とした国の事業です。平成 19 年 5 月 16 日に忍路で発生しました土砂崩れにより、国道 5 号が通行止めとなった事態を受け、忍路から桃内トンネル間の落石や土砂崩落による災害危険箇所を回避するため、山側にトンネル区間を含む新国道を新設するものです。

平成 20 年 4 月に事業採択を受け、予備設計を実施するとともに、本年 4 月から 5 月にかけて、地元の忍路、蘭島、忍路土場、桃内の各町会には、忍路防災事業について、小樽開発建設部と小樽市が説明会を開催しております。

説明会での主な意見としましては、次の 2 点でございます。

1 点目は、忍路市街と新国道を結ぶ市道整備についてであります。説明会では、忍路市街と新国道との取付けはどのようになるのか、新国道から忍路市街へ出入りしやすい道路構造にしてほしいという御意見がありました。忍路から桃内間に新国道が整備されますと、現在使用されているこの区間の国道が廃道となるため、忍路市街と新国道を結ぶ新たな市道整備を行う必要があり、現在、小樽開発建設部と小樽市が打合せを行いながら、整備案を策定中であります。市道整備案がまとまり次第、年内には地元の意見等を聞くために、町会への説明会を開催してまいりたいと思います。

2 点目は、地域の足の確保であります。具体には、バスを利用する利便性の確保です。説明会では、バス停が遠くなるのは困る、忍路市街まで路線バスを乗り入れてほしいという御要望、御意見が多くありました。忍路防災事業が完成後に、忍路トンネルの小樽寄り側の入り口付近、国道沿いにあります現在のバス停が新国道上に移設された場合、新しいバス停までの距離が今より遠くなるという状況が想定されます。地域の足の確保に向け、バス事業者や小樽開発建設部などの関係機関と協議を進めてまいりたいと思っております。

次に、忍路防災事業の全体的なスケジュールについてであります。小樽開発建設部の話では、今年度、新しい国道については、地形測量、地質調査と詳細設計を行い、来年度以降、用地測量、用地交渉などを行う予定と聞いております。順調に事業が進んだと仮定して、完成までに六、七年の期間を要すると聞いております。市としましても、道路の安全で安心な通行の確保のために、忍路防災事業に取り組んでまいりたいと思います。

委員長

「平成 21 年度除雪計画について」

(建設) 雪対策課長

平成 21 年度除雪計画について説明いたします。

平成 21 年度の地域総合除雪であります。平成 18 年度より市内を 6 地域に分割し、冬期の市民生活及び道路網の確保を図ってまいりましたが、本年度も同様の 6 地域体制で除雪業務を実施していきたいと考えております。

車道除雪延長であります。1 種、2 種、3 種合わせて昨年同様の 512 キロメートルとなっており、歩道除雪延長につきましても、同じく 110 キロメートルとなっております。

排雪延長につきましては、1 種、2 種、3 種合わせて昨年同様の 222 キロメートルとなっております。

路面対策につきましても、スリップ防止剤散布延長も、昨年同様 55 キロメートルとなっており、砂箱の設置数につきましても、昨年より 5 か所多い 622 か所となっております。

また、ロードヒーティングの設置箇所数については、昨年と同じく 219 か所となっており、このうち今年度は 2 か所の更新工事を実施しております。

次に、一昨年より取り組んできた除雪弱者対策の置き雪対策の試行について説明いたします。

平成 19 年度は、5 町会で対象世帯 76 軒、作業回数 7 回程度、平成 20 年度は 3 町会、対象世帯 28 軒、作業回数 10 回程度実施してまいりました。実施した世帯からは、おおむね好評を得ておりますが、除雪水準の引下げにつきましては、ここ 2 年間、少雪傾向にあったため、十分な検証ができなかった状況にあります。平成 21 年度につきましては、対象世帯の選定を、市が路線及び地域を決め、その住民より申し出てもらう方法で行い、作業につきましては、タイヤドーザで除雪を行う際、同時に置き雪を少なくする作業を実施し、作業の効率及び費用対効果の検証

を行ってまいりたいと考えております。

委員長

「道営若竹団地 2 号棟耐震改修等の進ちょく状況について」

(建設)白川主幹

道営若竹団地 2 号棟耐震改修等の進ちょく状況について報告させていただきます。

道営若竹団地 2 号棟につきましては、平成 19 年度に耐震補強、リモデル設計を行い、平成 20 年度に北海道から事業主体変更を受け、耐震補強等の工事施工に向け、1 階部分所有者と協議を行う予定でありました。しかし、1 階区分所有者建物内部への立入りをしないという設計条件の耐震補強工法が想定以上に大規模で、長期にわたることになったため、区分所有者の合意形成が困難となり、設計条件を変更し、区分所有者への負担が少ない工法を調査、検討してまいりました。その結果、別工法での耐震補強により、必要な耐震強度確保が確認できたので、区分所有者への説明会等を行ってまいりましたが、その工法に対しての合意形成が得られる見通しとなりました。

工事着手にめどが立ったことから、耐震補強工法の変更による耐震補強設計等を行い、前回の設計委託のときに予定していたけれども、行っていなかった地域住宅交付金の申請上必要な公営住宅最適改善手法評価の取得を行うことにした次第です。この公営住宅最適改善手法評価とは、社団法人建築・設備維持保全推進協会等が公営住宅の改善計画について、構造安全性、避難安全性、費用対効果などの項目ごとに評価を行って、全面的な改善事業を行うことがその建物にとって最適な改善手法であるとの評価を受けるものでございます。このため、今回、新たな耐震補強工法による耐震補強設計と耐震診断、耐震補強工法変更に伴う内外装や設備などの改修設計の一部変更、社団法人建築・設備維持保全推進協会等による公営住宅最適改善手法評価を取得するための申請業務、これらを内容とする業務委託を行うため、委託費 750 万円を今定例会の補正予算に計上いたしました。

今後の予定といたしましては、第 4 回定例会で事業主体変更の議案と工事費の補正予算を提案し、年度内に工事に着手してまいりたいと考えております。

委員長

「平成 20 年度石狩西部広域水道企業団水道用水供給事業決算の概要について」

(水道)総務課長

石狩西部広域水道企業団議会の開催内容について報告いたします。

本年 9 月 3 日に、平成 21 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 20 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、配布した資料に基づき、その概要を説明いたします。

平成 20 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、当別ポンプ場実施設計等の委託とともに、浄水場管理本館新築工事に着手したほか、浄水池新設工事及び送水管 2,479.4 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 20 年度末の導・送水管の布設延長は、導水管では平成 19 年度と変わらない 236.5 メートルで、計画延長 1,070 メートルに対しまして 22.1 パーセントの進ちょく率、送水管では 3 万 8,884.8 メートルとなり、計画延長 5 万 3,600 メートルに対しまして 72.5 パーセントの進ちょく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 38 億 608 万 1,000 円に対しまして決算額は 37 億 6,959 万 8,091 円となり、予算額に比べ 3,648 万 2,909 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 40 億 2,631 万 9,378 円に対しまして決算額は 37 億 32 万 5,891 円となり、未執行額のうち 3 億 1,668 万 8,470 円は継続費として翌年度に繰り越し、残額の 930 万 5,017 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 34 億 8,345 万 7,140 円で、内容は創設事業費が 16 億 8,808 万 4,841 円、ダム負担金が 15 億 5,290 万円、議会及び監査費が 365 万 6,367 円、総係費が 11 万 2,700 円、支払利息が 2 億 3,870 万 3,232 円となっております。

委員長

「水道局料金課の業務委託について」

(水道)料金課長

平成 22 年度から予定しております料金課の料金担当と収納担当業務の委託について報告いたします。

それでは、配布した資料に基づきまして、その概要を説明いたします。

最初に、委託目的であります。上下水道事業の収入の大宗を占める給水収益と下水道使用料は、人口減、少子高齢化、市内経済の低迷により、平成 11 年度をピークに各年度減収してきております。これまで水道局では組織・機構の改革、事務事業の見直しや民間委託の促進等による人件費をはじめとする維持管理経費の縮減を図るなど、経営の安定化に向けて鋭意努力してきているところであります。しかし、平成 20 年度の決算においても、前年度に比べ、給水収益で約 9,300 万円、下水道使用料が約 5,700 万円、それぞれ減収となり、加えて昨年の秋以降の世界的な金融危機による景気の悪化の影響もあり、今年度に入っても減収傾向が続いております。このような大変難しく先の見通しが極めて不透明な経営環境の中で、将来にわたって安定的な経営を維持していくためには、さらなる維持管理経費の縮減が必要と考えております。市民サービスの質を維持しつつ、経営の効率化を図るため、全国的にも水道料金等の徴収業務の委託化が急速に進んでいる状況もかんがみ、水道局料金課の料金担当及び収納担当業務を委託するものであります。

次に、業務委託の内容であります。現在、料金担当、収納担当で行っている窓口受付業務、調定・更正業務、収納業務、開栓・閉栓及び精算業務、滞納整理業務、給水停止業務、電子計算処理業務を予定しております。

次に、事業者の募集方法であります。専門性を要する業務委託であり、価格の安さだけで選定したのでは、期待した結果が得られない可能性もあることから、複数の事業者から目的に合致した企画提案をしていただき、業務の執行能力も見極めた上で、受託事業者を選定するため、公募型プロポーザル方式による募集を行う予定であります。

次に、受託事業者の選定であります。公募型プロポーザル方式の関係資料の承認、参加資格審査及び受託事業者選定を行うため、外部有識者 2 人を含む審査委員会を設置し、受託事業者の選定を行う予定であります。

最後に、今後のスケジュールであります。10 月 8 日に公告を行い、参加申込事業者の公募を行います。10 月 29 日に参加申込事業者から提出された参加資格要件の審査を行い、参加資格要件を有する事業者から、業務提案書、提案見積額の提出を求め、12 月 7 日に、提出された業務提案書に基づき、参加事業者のプレゼンテーション及びヒアリングを行い、審査委員会で受託事業者の選定を行う予定であります。業務委託の委託期間は 3 年間で予定していることから、第 4 回定例会で債務負担行為の補正予算の提案を行い、議決後に業務委託契約の締結を行う予定であります。

また、業務委託締結日から翌年の 3 月 31 日までを準備期間とし、受託事業者の研修、業務の引継ぎ等を行い、4 月 1 日から、業務委託を開始したいと考えております。

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)建築住宅課長

議案第 28 号工事請負変更契約について説明いたします。

公営住宅建替え工事(オタモイ住宅 3 号棟)は、本年 6 月 19 日から着工しておりますが、造成した敷地内の一部

に水分を含んだ軟弱な地盤が発生し、くい打ち重機の転倒防止等の安全確保のために、軟弱地盤部分に地盤改良が必要となりました。地盤改良はくい打ち重機を安全な状況を確認しながら、くい工事と並行して改良範囲を確定し、施工してきております。

以上のことから、本工事の請負変更契約の締結が必要となりますが、契約金額は変更前が 4 億 5,255 万円、変更後が 4 億 5,538 万 5,000 円で、283 万 5,000 円の増額になります。

なお、契約の相手方は阿部・福島共同企業体です。

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

小樽港臨港地区内の分区一部見直しに伴う港町地区地区計画について

付託されている議案については、賛成ですが、報告事項でちょっと伺っておきたいのです。最初に、港町地区地区計画に関係して聞いておきます。

平成 19 年 11 月に、小樽港将来ビジョンというのが策定されておりますが、この策定に当たって、都合 15 回ほど、懇談会の前に研究会が持たれているそうですが、そこに市側から参加されているメンバーは、実にそうそうたるメンバーでございます。山田副市長、山崎総務部長、それに職名を省けば高橋信太郎さん、今林さん、貞原さん、鈴木さん、大野さん、こういう方が研究会に参加し、15 回の研究会を重ねて、そして懇談会を重ねた後、将来ビジョンが策定されたのが平成 19 年 11 月。そこで、私が資料要求いたしましたのが、その際に策定された将来ビジョンに添付されているうち、港湾空間の基本ゾーニングの当面、おおむね 5 年後までと、おおむね 20 年後という図面を、これは所管外のところからですが、経由で出させていただきました。

それでお尋ねしたいのですが、今回、御報告のあった勝納ふ頭基部周辺、地区計画の地区整備計画で言えば、港町 B 地区の一部と港町 C 地区は、当面、このおおむね 5 年後までの基本ゾーニングでは、何ゾーンになっているのでしょうか。

(建設)都市計画課長

港湾空間の基本ゾーニングでおおむね 5 年後というもので申しますと、物流・産業ゾーンに位置していると思います。

古沢委員

「臨港地区内の分区の一部見直しについて」という資料がありますが、その中で、「港区の変更について」ということでその趣旨が書かれている。約 12 ヘクタールで、商港区の一部を無指定区域にするとあります。その理由ですが、小樽港将来ビジョンに基づく建物用途の規制緩和により、港湾の再開発や地域産業への貢献、都市支援機能の充実などを進めるためだというふうになっておりますが、この港湾の再開発以降、都市支援の充実を進めるためだというのは、このおおむね 5 年後の図面で四つのゾーンが説明されていますが、今の趣旨はどのゾーンに当たりますか。

(建設)都市計画課長

今の基本ゾーニングの中で、各ゾーンの内容が示されていますが、このゾーンを見てみますと交流・生活ゾーンという中に、今、委員からの御指摘のあたりは掲載されていると思います。

古沢委員

そこで、要するにおおむね 5 年後ですから、ざっと言って平成 24 年までは、この基本ゾーニングで言えばピンク



色になっている物流・産業ゾーンのところなのですが、実は前倒して変更しなければいけない理由が出てきたのだなというふうに、私は正直言って、資料をいただいたときに思いました。それで、港湾室長のほうに、どういう理由なのかと聞いたのです。特段の理由はないと言うのです。要するに、店を出したいとか、そういう話の引き合いは多少あったにしても、特段の理由はない。わかりやすく言えば、このおおむね 5 年後までの図面でピンク色の右下の公設市場のちょうど上あたりに当たるのが港町 C 地区です。それから、第二期運河沿いに港町 B 地区の一部、これがいわゆる無指定区に変えたいというふうに言っているのですが、特段の理由はない。だとしたら、第 3 号ふ頭のピンク色に囲まれたところ、おおむね 20 年後の次の図面を見てください。ここは交流・生活ゾーンに変えていきたいとなっています。

つまり、今回、20 年後に交流・生活ゾーンにしたいと言っている部分を前倒して、今言っているところを交流・生活ゾーンに変えていきたい、将来ビジョンを前倒して都市計画の一部変更もしていきたいと言っているのに、特段のこれという説明できる理由がない。第 3 号ふ頭はとりあえずピンクのまま、前倒しの対象にも何にもならない。特段の理由もなく、早めにそういう利活用をしたいというのであれば、逆に言えば第 3 号ふ頭のところも交流・生活ゾーンという形で、今回の変更計画の中に取り込まれて準備を進めていくというのは本来のあり方だというふうに私は思ったのですが、いかがですか。

(建設)都市計画課長

先ほども説明いたしましたけれども、このたびの地区計画に関しましては、臨港地区内の分区見直しに伴いまして行うものでありますけれども、この臨港地区内の分区見直しに関しましては、この小樽港将来ビジョンや市の第 6 次総合計画の考え方などを踏まえて、港湾側において見直しを行うということでありまして、この見直しに伴って、今回、港湾機能と都市機能が調和した土地利用を図るということで、この地区計画を変更するというものでございます。

この小樽港将来ビジョンにおけるゾーニングの関係についてでありますけれども、この 2 枚目の将来のゾーニングについては、おおむね 20 年後というふうになっておりますけれども、第 6 次小樽市総合計画の中の元気プログラムの中でも、臨港地区の建物用途の規制緩和を位置づけており、早期に取り組む施策として今般、この分区の見直しを行うというふうに港湾側から聞いているところでございます。

古沢委員

これは所管が違うから、それは今、同時進行で、私どもの新谷委員が同じようなことを聞いているのですが、要するにこれは港湾室長が、この 19 年当時の会議録を読み返しましたが、そのときにどう言っているかといったら、このゾーニングに基づく分区あるいは分区の見直しというのは、一体性があるものだというふうに言っているわけです。つまり、ゾーニング、港湾計画、そこでの土地利用計画は整合性をとっていかなければならないというふうに答えているわけです。そういう関係からいえば、いわゆる小樽港将来ビジョン、今示しましたおおむね 5 年の中で、本来は物流・産業ゾーンであるところを、私風に言えば何かの理由があって前倒して交流・生活ゾーンにする。聞いたら、前倒しするという特段の理由はない。利活用を早めに進めていくために準備を進めるのだというようなニュアンス、ちょっと正確ではないかもしれませんが、そういうふうに私は聞き取った。だとすれば、第 3 号ふ頭のほうは何でピンクのまま今回は置かれているのかという疑問や、要するに看過することができないような、私にすれば不一致点多すぎる。それをこういう報告の形で委員会に出して、そして淡々と都市計画審議会に諮問して、そして一方では地方港湾審議会が開かれて、都市計画審議会が開かれて、分区の見直し、土地利用、地区計画の見直し、こういうふうに進んでいくという、この案件は認めることができないです。ですから、これは再検討を要するというのが私の意見です。これ議決案件でもないから、どうこうというふうには言えないですから、私はそういうふうに思う。まず、これについてはいかがですか。

(建設) まちづくり推進室長

今の分区の見直しにつきましては、課長のほうから説明させていただきましたように、港湾の計画なり総合計画の中で位置づけられているということと、また、委員からもお話がありましたように、地権者からの要望というのものもあるやにも聞いておりますけれども、この辺については、私どもは詳しく承知しておりませんけれども、少なくとも港湾管理者において分区の見直しが行われて、今まで商港区ということで一定の規制がかけられていたところを無指定地区にするわけですから、今よりも制限が緩やかになるというふうになってしまいますと、違うサイドにおきまして、今まで築かれてきたまち並みやまちづくりという部分について非常にそごが生じる部分もあるので、当然、一定の制限を逆に掛けていかなければならないだろうということ、港湾と一体となって制限を掛けていくという趣旨でございますので、あくまでも上位計画といったらおかしいですけれども、港湾の分区に合わせて、我々も制限を掛けていく必要があるというふうに考えているところであります。

古沢委員

これについては私の意見として、強く言っておきます。中で細かい点で言えば、地区整備計画で港町 A 地区から B、C 地区というふうになって、今回、無指定区に拡大された B 地区の一部、それと C 地区の全域ですけれども、これで建物用途の制限を受ける場合に、A 地区と B 地区は風営法上の建物規制の一部、そして C 地区は、わかりやすく言えば、風営法上のほぼすべての規制を受けるのですが、この港周辺のこの一帯の中で、いわば A 地区と B 地区は既存の観光施設だとか飲食店だとか、そういうところが既にあるところなのです。そのことはわかるのですが、C 地区だけを逆にきつい規制をかけるというもの、これもよくわからない。C 地区というのは、言ってみれば脚光を浴びていないけれども同じ運河地域なのですが、そのときに規制のあり方が違うというのはよくわからないというのは言っておきたいと思います。

一般国道 5 号忍路防災事業について

報告に関しての二つ目は、忍路の防災事業の進ちょく状況にかかわってなのですが、私は地域にも入っている話も聞いています。それから、北海道開発局の職員の方からの説明も聞いています。当初、大ざっぱに出されていた計画からすれば、どうやら地域の声の反映もあったりして、トンネルのいわゆる蘭島側の出口部分が、大分手前というか、小樽寄りのほうになるのではないかという感想も持っているのですが、つまりどういうことかといえれば、その新国道への接続部分というのは、現在の踏切越えで来る小樽市道がありますね。あの道路整備が大体予定せざるを得ないのではないかというふうに思っているのですが、これはちょっと思い違いですか。

(建設) 片山主幹

北海道開発局、小樽開発建設部の話では、今、忍路側のトンネルの坑口については、お手元の配布資料の、忍路トンネルの蘭島側出口から 100 メートルほど小樽寄りに行った位置が、市道の取付け位置になりまして、そこから、240 メートルほど小樽側に行った位置がトンネルの坑口になるというふうに聞いております。

古沢委員

地域の声の反映だと思うのですが、国道の出入りについて、かなり現在の状況は危ないということで毎回議論になっているところなのですが、同じような状態が新しい道路が作られても起きたら困るということで、当初示された資料で言えば、そのトンネルの出口側、蘭島側に近かったものですから、地域では相当そういう心配の声が上がったのですよね。それで、そういう状態で、それがもう少し余裕があったほうがいいというのが地域の声です。トンネルの出口と取付け道路。それと、市道の新国道までの取付け部にとどまらないで、広域農道までの道路整備というのは、地元の声としては強く出ているということも聞き取っておられると思いますけれども、この際だから言っておきたいと思うのです。要するに、広域農道は事実上の一般道として使われておりますから、そこからの出入りが結構ありますので、それもあわせて整備してほしいということと、もう一つ、ちょっと言われておりましたけれども、1日に1本でも2本でもいいからバスを乗り入れてほしいということです。これはぜひ実現に向けて頑張

ってほしいというふうに思います。これも意見です。

このバスの件はどうですか。

(建設)片山主幹

バスについては、バス事業者の中央バスと打合せを行っております。現時点では、バス事業者としては、忍路市街へバスを乗り入れる入れないを含めて判断はできないという状況です。我々としては、忍路市街にバスを乗り入れるべく要望を続けてまいりたいというふうに考えております。

古沢委員

置き雪対策の試行について

除雪計画について雪対策課に聞きたいと思います。

2か年の置き雪対策の試行が済みました。当初の目標に対して、実績がどの程度の割合で実施されたのか。その総括というか、どういう効果が、功罪があったのか、まとまっていれば教えてください。

(建設)雪対策課長

2か年の置き雪対策の試行についての総括ということでございますけれども、平成19年度は168軒ぐらいの試行予定を考えてございました。そのうち76軒ということで、実施した状況でございます。2か年目の平成20年度でございますけれども、28軒という低い数字でございました。2か年合わせて104軒という置き雪対策の試行でございますけれども、その状況につきましては、シーズンが終わった後、アンケート調査を実施し、実際行った試行対象世帯からはおおむね良好という、よかったというような結果が出ております。

また、悪い反応というのは、置き雪世帯の選定の関係で、当初、町会等をお願いして、置き雪対象者の選定を依頼したという部分がございます。その中では、町会で比べられないだとか、推薦ができないだとか、そういう部分がありました。また、2か年実施した試行で、今後の小樽市としての除雪弱者に対する支援等に関して、今後どういう方向へ行くかという部分についてでございますけれども、人力作業について全市的に拡大し、個人等から直接申請をもらうという状況になった場合、建設部におきましても、情報等を持ってございませぬので、どれだけの数が出てくるか、把握が非常に難しいところでございます。そのような中、実際、人力で行った場合の事業費を算出しますと、かなり費用はかかる。また、それに伴って、非常に不定期な作業でありますので、人員の確保が困難な部分もございまして、今後、このような状況を継続するかについては、もう一歩進んで21年度は機械作業で実施することによって、機械力による弱者に対する除雪はどこまでできるか。また、人力による作業とは違って、機械の作業でどこまで処理できるのか、そういう部分と、また選定方法につきましても、2か年とは違った方法で私どもが直接、対象地域、対象路線にチラシなどを配る方法や、町会等にチラシを配布をお願いするなどして、2か年の問題点をもう一年このような形の中で一歩進んで整理をしたいと考えています。

古沢委員

そういうことなのだと思って聞いておきたいと思うのですが、そもそも置き雪対策というのは、大目標は全市的な除雪体制の中で、こういう置き雪問題を何とかしていこうという方向性の中で試行に踏み切ったわけですから、財政的な問題があるにしても、わかりやすく言えば、あくまでも試行とはいっても、みみっちすぎるなど。2路線やって、今度は六つあるステーションのうちの一つのステーションを単位にしてやってみたいというぐらいの考えがあってもいいのではないかとこのように私は思っていたところです。

それと心配なのは、ちょっといろいろな人とも議論してみましたが、人力を投入したら確かにお金がかかった。財政的な問題があるでしょう。けれども、機械除雪で工夫してみたいということに対しては、相当、心配の声が強い。機械除雪というのは、要するに通常の除雪の機械が入って行って、対象者の間口をかいていくわけですね。技術的にも一体どういうふうになるのだと。そこは蛇行したり、行ったり来たりしなければいけないとか、いろいろ問題があると思うのですが、いずれにしても人手できちんと対応するよりは、問題が出てくるのではない

だろうかというふうな声是相当強く出ておりますので、今年の試行の結果を見極めていきたいというふうに思っています。

それと、参考までですが、JV を組んで 6 ステーションごとに受託業者が決まるわけですが、いわゆる出来高払なわけですね。出勤して、それに基づいてお金が支払われる。以前のように契約が先にあって、そして平均降雪量の 20 パーセントプラス・マイナスの範囲で契約の見直しをするというのから変わったわけです。そうすると、一層その年によって、不安定な心配要素が受託業者にはプレッシャーとしてかかってくる仕組みになっているのではないかと思います。

そこで、昨日か今朝の北海道新聞で見たら、札幌市において、冬場と夏場をセットにして、冬の除雪、夏はその道路の維持、管理、そしてあわせて複数年次の一括発注ということを試行的に研究して、やれるものならやってみたいという記事が出ていました。機械が必要ですし、業者はそのために人を確保しておかなければいけないわけです。雪は多く降る年もあれば、少なく降る年もあるわけで、これを夏・冬に限らず、そして複数年次という形で、受託業者側が安定的にそういう市民の暮らしを支えていく、守っていく仕事に従事できるように研究をしてみたらいかがかというふうに、私もこの報道を見て感じたわけですが、何かお考えがあれば聞かせていただきたいと思えます。

(建設) 雪対策課長

一昨日の新聞に出ました札幌市の今後の除雪についてでございますけれども、札幌市は非常に除雪業者の減少が顕著に出ている中で、冬期の除雪業務に支障が出るような状況を回避するために、除雪業者の確保ということで、夏仕事とセットになって複数年の契約を行うと新聞には書いてあったと思えます。

そういう中で、小樽市におきましては、極端に除雪業者が減少しているというような状況にはありませんが、入れ替わりはございます。そういう状況の中、今後、減少をしないと限りませんので、札幌市がどのような夏冬を組み合わせただ中でやっていくのか、来年度からそういう制度を設けるといことなものですから、私もその内容等も勉強しながら、将来の小樽市に何らかの役に立つのであれば、参考にしていきたいと考えています。

古沢委員

水道局料金課の業務委託について

水道料金の業務委託についてです。

びっくりしました。突然ペーパーが 1 枚、机の上に上がってきまして、10 月 8 日に公示をして淡々と進んでいて、言ってみれば水道局の料金課の体制が事実上崩壊に近い形になる。こんな進め方があるかというふうに私は率直に最初思いました。

そこでお伺いしたいのですが、ペーパーに基づいて報告はありましたけれども、地方公営企業法第 33 条の 2 で言えば、公金の徴収又は収納の委託について、収入の確保及び住民の便益の増進に寄与すると認める場合に限り、政令で定めるところにより、私人に委託することができる、このように規定されています。この法律の規定、適用を受ける水道局ですから、当然、この第 33 条の 2 が確実に担保されるのかどうか、ここで言うのは徴収及び収納の委託ですが、これに加えてこの委託によって、それ以外に窓口、受付業務を初め、1 から 7 までの業務委託内容が書いておりますから、この委託による全体の費用対効果の見込みと、どのような点のプラス要素が出てきていると見込んでおられるのか、お知らせください。

(水道) 料金課長

最初に、第 33 条の 2 の件でございますけれども、住民の便益ということに関しましては、我々が委託することによって経費の節減を図り、一日でも水道料金の値上げを遅らすということが、住民の便宜につながるというふうに判断しているところです。

それと、1 から 7 までの費用対効果なのですけれども、年間、今のところ、1,000 万円を予定しております。料

金課の場合は、かなり前から合理化が進んでおりまして、今回、委託する料金担当、収納担当は 13 人の職員がいるわけですが、その中身は正職員が 5 人、嘱託、臨時職員が 8 人おります。そういった関係もありまして、かなり経費の節減を以前から図っていることもあって、1,000 万円という額におさまったという次第であります。これが全員正職員だとすれば、もっと出るのですけれども、そういった形で 1,000 万円ということになります。

それと、1 から 7 までのことなのですが、基本的にはすべて徴収にかかわるものと考えております。徴収というのは我々としたしましては検針から納付書の発行、それから収納というのを徴収というふうに考えておりますし、滞納整理に関しては、取り立てるといっても含まれてまいりますので、滞納整理、給水停止についてはこの徴収に含まれるというふうに判断しております。

古沢委員

今、料金課の体制は、課長を入れて 22 人です。これが、聞いたら 9 人体制に変わるという。しかもこれは、業務の執行能力を見極めた上で受託業者を選定するのだと聞きました。小樽市内に該当する業者はいるかといったら、いませんというのです。要するに、小樽市外の業者にこれを委託することが前提になっている業務委託です。そうすると、確かに職員が今までの 22 人から 9 人に減るといいますから、そういう人件費効果は上がるでしょうけれども、それまで料金担当や収納担当に当たっていた職員は、聞きましたら、料金担当で言えば正職員が 3 人プラス臨時、嘱託職員が 3 人、収納担当で言えば、正職員が 2 人に臨時、嘱託職員が 5 人だそうですが、これらの臨時、嘱託職員は、この受託業者に引き続き採用されるとか、そういう保障も何もあるわけでもないわけですね。同時に、これはいい悪いは別として、協和総合管理（株）に委託している検針業務についてはそのまま協和総合管理（株）に委託を続けるというのですけれども、そういう発想があるのだったら、何で小樽市外の業者にしか委託できないようなやり方をしているのか。費用対効果を聞いたら、言ってみれば、たった 1,000 万円ですよ。これは、先ほど言ったような、今、業務に当たっている職員たちに対して上がる効果やそういうものとプラス・マイナスした場合に、本当に 1,000 万円の効果を上げることができる業務委託なのかというのは、甚だ疑問です。本日、報告だと言って、すぐ 8 日に公告になって、10 月に参加資格の審査があって、12 月にプレゼンテーションというふうになっている。第 4 回定例会もくぐらないです。言ってみれば、料金課が事実上なくなってしまふ。こんなやり方はいいのですか。私はだめだと思います。報告は認められないし、はい、わかりましたというわけにいかないし、これはちょっとわかりやすい言葉で言えば、顔を洗って出直してほしいと思うのです。いかがですか。

水道局長

この委託をなぜ今ここでしなければならぬかという目的については、先ほど課長から報告しました。まず、皆さんに御理解いただきたいのは、このいわゆる水道、これ下水道もそうなのですが、今回、言葉で水道に限って言いますが、水道料金の収益というのは、極端に、今、減収傾向にありまして、特に平成 21 年度に入ってから落ち込みというのは、20 年度の落ち込み以上になっております。そして、こういう状況をどういうふうに、収支の改善を図っていくかといいますと、私どものできる方策というのは限られているわけです。給水収益を増やそうといっても、はっきり言ってこれは全国的にそうですけれども、ありません。それと、特に小樽市の場合だけではないと思いますけれども、20 年度、21 年度に入って、いわゆる家事用の収益は、当然、人口減、少子高齢化で、鈍く落ちてきている。ここ二、三年見ますと、特に 21 年度がそうですけれども、もろに業務用の減収が大きくなってきている。これはまさに景気の低迷、それから秋以降のいわゆる経済の悪化だというふうに私どもは思っております。こういった厳しい状況を踏まえて、収支の安定を保っていくとすれば、我々は収益を意図的に伸ばすことはできませんので、しからば何ができるかといったら、経費の節減しかないわけです。先ほど報告しましたけれども、私ども上下水道の一元化、そういった組織の見直しもやってきました。それから人員の削減も、委託化の促進でやってきました。

そういった中でも、特にこういう昨今の厳しい状況を踏まえると、もう一段、二段の経費の節減はしていかなけ

ればならない。それにはなかなかこれから大きな手だてというのは難しいですけれども、今回、料金課の部門の委託をするという判断をしたのは、一つにはこれは全国的に、このいわゆる料金業務の委託化が進んできていること。北海道においても、恵庭市は既に相当前から委託化はしています。また来年 4 月から、小樽市を除いた 2 市が、この業務の委託化をするということで情報を得ております。そういった中で、そういう情報もかんがみながら、確かにスケジュール的にはタイトであり、たかだか 1,000 万円というふうなお話がありますが、確かに 20 年度決算で 9,000 万円の収益が落ちましたので、それに比べると 1,000 万円は何だというふうな考え方をとられる方はおられると思います。しかし、私どもは 1,000 万円でも 2,000 万円でも、とにかく経費を節減して、収支の安定化にやはり寄与させていきたい。それともう一つは、基本的に考えているのは、料金の値上げをしないのが、私は、市民のための最大のサービスだと思っています。ただ、いろいろな状況の中で、使用料の改定というのはしなければならぬ状況が来ると思います。そういった状況を私は 1 年でも先延ばしするのも、これも一つのサービスだと思っています。

もう一つは、料金値上げというのは、必ず改定率というのがあります。この前、平成 8 年度の改定率が 6.7 パーセントでしたが、やむを得ず料金改定しなければならぬけれども、これは何年か後のそのときに 1 パーセントでも 2 パーセントでも改定率を低くする不断の努力を、今からやっていかなければならぬというふうな私どもの判断がありますので、非常にスケジュール的にはタイトでありますけれども、こういった日程で作業を進めさせていただきたいということでございます。

古沢委員

職員団体とはどういう話をしたのかというのは、かなり手こずったようです。職員団体とはかなり時間をかけている。これは当然でしょう。だけれども、議会に対してはあまりにも乱暴ではないですか。これは何分の説明でしたか。それで、たかだか 1,000 万円と言ったのは、小樽市内の人間が従事していた業務、仕事、委託先が小樽市内の業者であったり、それをやっていた人が小樽の市民であったり、そういう仕事を小樽でないところに、言ってみれば投げるわけですよ。任せるわけです。そういうふうなことを含めて考えていけば、費用対効果で出てきたのが 1,000 万円というのだったら、これは数字としてはこの 1,000 万円のために、小樽市民が携わっていたような仕事を小樽市外の業者に任せる必要はないと私は思うのです。

水道局長

今、その点について話しますと、先ほど料金課長も言いましたけれども、現在、正職員は別として、嘱託職員が 7 人、それから臨時職員が 1 人。この職員については、何とか新しい業者に雇用してもらおう、いわゆる再雇用の支援をお願いするつもりです。

それともう一つは、当然、この業務が小樽市の業者ではないとしても、いわゆる受託事業者が決まると、その受託事業者は職員を採用しなければならないわけです。例えば水道局の臨時職員、嘱託職員が全部行ったとしても、これは確定数字ではないですけれども、まだ 4 人か 5 人ぐらいは新規採用が出てくる。当然、いわゆる責任者みたいな方は、その受託業者の経験のある方が小樽に来るとは思いますけれども、そのほかの職員については、地元採用ということは当然考えられますので、その辺も御理解いただきたいと思います。

古沢委員

市外の業者に業務委託するのでなくて、水道局が、配置転換したり、課の体制を縮小したり、そういう機構組織の見直しだとかということはあると思いますよ。ただ、例えば極端な話、22 人から 9 人体制になるのだというふうに聞きましたけれども、9 人体制で局がこの仕事をやったっていいわけでしょう。9 人体制プラス何人であれ、この仕事を残して、先ほど言ったように、もっと小樽の人を採用して仕事をやってもらったりすることだって可能なわけでしょう。いや、それは別として、こういう業者に委託した場合に、その受託業者が小樽の市民を採用するとしても、受託業者は要するに利益を上げなければいけないわけですから、そこの採用される小樽市民の労働条件という

か、雇用条件というか、そういったものは推して知るべしではないのですか。

ですから、そういったことを考えてみれば、やはり地方公営企業法第 33 条の 2 でいうところの、収入の確保だと住民の便益の増進というような広い意味でとらえてみれば、民間の業者に業務委託をするという方向性は、私は基本的に賛成できない。しかも、そのやり方があまりにも今回は乱暴すぎる。問答無用で、本日報告ですぐ 1 週間後に公告ですものね。これは報告だからいいといえはそうかもしれないけれども、いや、これはちょっと乱暴すぎるな。ほかの委員の皆さんはどう思うか、後で議論に参加してほしいと思います。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

井川委員

水道料金について

それでは、まず、水道局に伺います。今、せっかく古沢委員のほうから御意見があったので。

重複するところは割愛します。私も、実は 1,000 万円の費用対効果というのは、ちょっと少ないのではないかと思ったのですけれども、今までが臨時職員、嘱託職員を使っていて、これだけ出すということに納得をいたしました。今、あたかも古沢委員が、もう小樽市以外の業者に決まっているというようなお話もされているようだけれども、ここに、受託事業者の選定方法というのがあって、公募型プロポーザル方式の関係資料の承認とか、いろいろのが出ていますが、外部有識者 2 人を含む審査委員会を設置というのは、何人で設置なさるのですか。

(水道) 料金課長

審査委員会は、外部有識者 2 人と水道局の職員 4 人の計 6 人でございます。

井川委員

私は、地元地元と先ほどから古沢委員がおっしゃっているように、この有識者の方が常識の範囲内で、もし小樽の業者がいれば、小樽の業者にするのではないかと、私はこの審査委員を信頼して、一生懸命頑張って努力されて業務委託するということに対しては、私は歓迎したいと思います。

(「井川さん、小樽にいないのだとさっきから言っているでしょう」と呼ぶ者あり)

いないと言っても、だれかいます。

(「いや、いないと、そういうふうに言っているのだもの」と呼ぶ者あり)

わかりました。今、古沢委員がいないとおっしゃっています。

(「いや、局が言っている」と呼ぶ者あり)

先ほどおっしゃったように、できるだけ小樽の人を採用して、小樽の人間を使うことによって、経済効果も少し上がる、また雇用のほうにも大いに役立てていただけるということを頭の中に入れて審査をしていただきたいと思います。

それで、この七つの業務の中で、収納業務といった未納になっている水道料の集金は一番大変だと思うのですけれども、現在、未納の世帯数は何件になっていますか。

(水道) 料金課長

未納の件数でございますけれども、実は今、未納者に対する集金業務を委託してございます。全体の調定件数は年間 36 万 714 件でございます。そのうち、納付書を送付しているのが 9 万 8,394 件、これが大体 27.3 パーセントになります。それと、口座振替なのですけれども、年間を通じて 26 万 2,320 件発行してございます。全体の 72.7 パーセントです。全体で未納されている方の集金している件数は年間 1 万 1,604 件あり、3.2 パーセントに当たります。

井川委員

この未納の集金は、一度行ってもくれないと、夜に行ったり、本当に大変な苦勞をされて、少しでも未納件数を減らすべく業務委託をする。もちろん、そういう努力はされることだと思うのですが、こういうときに、いよいよ困ったときは、正規の職員が何とか知恵をかして一緒に回るといふこともあり得るのですか。

(水道) 料金課長

基本的には料金課がなくなるわけでありませんが、料金課長のほかに、料金担当の専門職と収納担当の専門職の主査を 2 人残すと考えてございます。委託した理由は、民間のノウハウを生かして、さらなる未収金対策に努めたいということも考えていましたので、基本的には民間にお任せしたいと思っておりますけれども、未納者もお客様で、あくまでも発注者は市でございますので、ケース・バイ・ケースで対応していかざるを得ないのではないかとこのように考えております。

井川委員

今、委託して、大変、民間のノウハウをうまく活用している課もあるようですので、ひとつそれも視野に入れていただきたいと思っております。

それから、先ほどから大変減収になっているということで、この不景気ですから、減収は当たり前だと思うのですが、今、市民の方も勉強して、例えばおふるは 1 回で捨てない。何か薬を入れてきれいにして、またため湯にして使うとか、いろいろな部分で工夫をされております。今、生活環境部のそういう指導もしておりますから、だんだんと水の使う数量も減ってくる。これだけやはり生活が苦しいと思うのです。それは一般の市民として、先ほど来から企業がやはりどんどん倒産していくという話があり、政権も変わってどうなるかわからないですが、公共事業が結構抑えられるということで、大変厳しいかなと思っております。

私も工業団地を回ってみまして、ようやく社員に給料を正規で払えるようになったという会社があり、市役所の配管工事を落札できて、一息つきましたと言っていました。ああ、それはよかったですねと私も言ってきたやさきに、今度、公共事業がどんどんなくなるとかというふうになると、また社長はがっくり肩を落としてもうだめかしらと、そういう感じもしている会社も、今、実際に工業団地においてもあるのです。そういうことからいって、これから倒産が出てくると思うのですが、今、減収の原因で、上下水道合わせてちょうど 1 億 5,000 万円の内訳なのですが、どこがということではなくて、企業倒産によって未収になった金額はどのぐらいになりますか。

(水道) 料金課長

個人情報ですので、個人名は差し控えてさせていただきますけれども、19 年度に倒産した大口の件数は 3 社、5 か所でございます。これによる水道料金の影響額といえますか、水道料金については 1,380 万円、下水道料金については 510 万円、計 1,890 万円となっております。そのうち未収金は、20 年度に影響する 19 年度については 86 万円でございます。

20 年度に倒産した件数をお知らせしたいと思います。20 年度に倒産した件数は、大きいもので 2 社、4 か所となっております。水道料金については 1,330 万円、下水道使用料では 1,140 万円、計 2,470 万円の影響額となっております。これがまともに 21 年度の収入に響いてございます。このうち未収金でございますけれども、まだはっきりはしておりませんが、水道料金で 680 万円、下水道使用料で 440 万円、計 1,120 万円となっております。

井川委員

これは恐らく不納欠損になりそうな、そんな感じで出ておりますが、だんだんと倒産件数が増えていくに従って収納が落ちていくと思うのです。ですから、やはり何といたって経費節約というのは大事なことだと思うので、ひとついろいろな難問があったらクリアして、ぜひ頑張ってくださいと思っております。

それから、道内の主要都市の水道料金を、札幌市を除く 10 市ぐらいで結構ですから、どのぐらいになっているかお答えください。



(水道)料金課長

道内で人口が上位 10 市の水道料金と下水道使用料を札幌市を含めてですけれども発表したいと思います。それで、基本料金が 1 か月 8 立方メートルのところと 10 立方メートルのところがございますので、これを 10 立方メートル、2 か月に換算して答えたいと思います。

小樽市なのですけれども、水道料金が 2,667 円、ランク的には 10 都市中高いほうから 8 番目です。下水道使用料につきましては 2,562 円、10 都市中 6 番目の数字となっております。一番高いところは、水道でいきますと北見市になりまして、水道料金が 3,431 円、下水道使用料が一番高いところは釧路市で 4,122 円となっております。

井川委員

それで結構です。はい、わかりました。

小樽市民にとっては大変幸せなことで、8 番目と 6 番目ということで、北見市とは相当額が違います。それから、釧路市と比べると、倍までいなくてもかなりの金額が下水道使用料で違っています。そういう部分ではまだ 6 位ですから、下位のほうに属していますから。これも、やはり収納率がどんどん落ちてきて収益が下がってくれば、やがては値上げにつながるのではないかという気はするのですけれども、局長として、どのぐらいの時点で値上げを予想していますか。

水道局長

想定していた質問ですけれども、これは、先ほど来言っていますように、平成 21 年度で見ますと、この先、収支計画を今年度中に立てるつもりではおりますが、非常に難しい状況であるということを今、我々は踏まえて作業を進めていかなければならない。ただ、言えることは、いろいろと先ほど報告いたしました委託化なども進めていく中で、1 年でも先送りできるというふうな形で対応していきたいと思いますが、少なくとも二、三年のうちに値上げということはないというふうなことは、現時点では言えると思います。

井川委員

二、三年大丈夫だということで、4 年目にはどうかわからないということです。よくわかりました。

水道で最後なのですけれども、今、水道管の取替え工事を行っております。現在、大体、目標値のどのぐらいいって、目標値といってもやはりちょっと難しいかと思うのですけれども、その進ちょく状況についてどんなふうになっていますか。

(水道)管路維持課長

現在の配水管の更新事業の進ちょく率ということでありまして、現在やっています更新事業につきましては、昭和 46 年に立案しまして、創設当時のパイプから昭和 33 年ぐらいまでの老朽鑄鉄管、そういうものや石綿セメント管とか、また事故の多い塩化ビニル管などを対象にしまして、264 キロメートルの更新計画を立てて現在進めているところでありまして、平成 20 年度末で 229 キロメートルほど改修しています。改修率といたしましては、約 87 パーセントになっている状況でございます。

井川委員

これは、いくら毎年取り替えても、それから先はまただめになりますから、ずっと延々に続くと思うのですけれども、ぜひ収納率が下がったからといって水道管が取り替えられないという状況にならないようにひとつよろしく願います。

道道小樽定山溪線の通行止めについて

次に、建設部のほうなのですけれども、道道小樽定山溪線の通行止めについてです。

今、現状と今後の見通しについてお知らせください。

(建設)用地管理課長

道道小樽定山溪線の通行止めについての御質問ですけれども、通行止めにつきましては、7 月 29 日、四ツ峰トン

ネル、これは定山溪の温泉街から小樽側のほうに 7 キロメートルほど来たところなのですけれども、このトンネルの上部に、長さ 5 メートル程度のひび割れが発生し、トンネル崩落のおそれがあるということから、通行止めを行ったということで、札幌市、それから小樽土木現業所のほうから聞いております。

これについてなのですけれども、その後、札幌市のほうでは、その原因の調査、それから対策工法について検討をしているということで聞いております。その後、9 月 19 日、紅葉のシーズンを迎えたということで、通行止めの区間を、当初の 27.6 キロメートルを通行止めにしていたのですけれども、それを 11.3 キロメートルに短縮しまして、定山溪側の第 3 展望台から札幌国際スキー場までに、この区間を通行止めにして現在に至っているということになっております。

今後の予定についてですけれども、まだこれについての調査を行って、データの解析等についてはまだ済んでいないということでありまして、現在、札幌市のほうで分析を行い、工法の検討をしております。通行止め解消のめどについてはまだ立っていないということで聞いております。

井川委員

何か 9 月 15 日に出ている書類によりますと、片側通行にして通れないとか、いろいろ研究しているようですが、何か原因が究明できないと書いているのです。原因が究明できないということは、やはり修復する手だてができないのかなというので、ずっと通行止めが続くのではないかという懸念があるのですけれども、そういうことは聞いていませんか。

(建設) 用地管理課長

将来にわたってどうなのかということについては、聞いておりません。ただ、現在、聞いておりますのは、その原因を早急に究明して、有識者等による検討委員会を立ち上げているというふう聞いておりまして、その中で対策工法についても検討していると。また、片側交互通行の開放ができないかということもあわせて検討しているということで聞いております。

井川委員

ちなみに、あそこは 1 日何台くらい通行量がありましたか。

(建設) 用地管理課長

平成 17 年度道路交通センサス、これは国のほうでやっている調査なのですけれども、そこの中のデータがありますので、報告いたします。平成 17 年度で言いますと、12 時間交通ですけれども、平日でいきますと 2,159 台、それから休日ていきますと、同じく 12 時間交通ですけれども 5,051 台ということになっております。

井川委員

国道などと違って、それほど交通量は多くはないのですけれども、あそこは観光バスが定山溪に抜けるのに一番近道なのです。それで、一番困るのは、小樽を見て、帰るときに、結局、下を通っていくとかなりの時間がかかるので、小樽を慌てて通過して、朝里峠を通れないばかりに、結局、早く帰ってしまって、小樽には非常にお金落ちない仕組みになってきているようなのです。それで、やはり何とかして早く通してほしいという市民や業者の希望なのですけれども、その原因がわからないということで、なかなか修復もできないという部分で、今、国際スキー場もこちらからは行けるのですね。札幌から来て、その部分だけ通れないということは、そこから戻ってこなくてはならないわけですね。ですから、バスはとても無理だということがわかったので、いつになるかわからないということはまことに残念だと思うのです。わかりました。

市営住宅について

次に、公営住宅についてお尋ねいたします。

現在、公営住宅は不足をしているのか、間に合っているのか、まず伺います。

(建設) 建築住宅課長

公営住宅が不足しているのか、間に合っているのかという御質問でございますけれども、なかなかちょっと数値化したのはないのですけれども、応募の倍率ですとか、そういったものからかんがみますと、地域、例えば中心部ですとか、郊外、それと新しい住宅、古い住宅等で差はあるのですけれども、最近の傾向として、応募倍率を一般住宅で見ますと、最近 3 か年ですと、平成 18 年度に応募倍率が 14.9 倍、それと 19 年度が 11.4 倍、それと 20 年度が 8 倍ということで、若干下がってはいますが、傾向としてはやはり郊外に応募の状況が、倍率が低い形で中心部や新しい建物の倍率が高いということで、下がっているのですけれども、今、管理戸数 3,364 戸ということで、おおむねその中で十分市民に提供しているような形ではないかと考えているところでございます。

井川委員

私はすごく倍率が高いので、やはりそれは不足をしているのかという認識をしておりましたけれども、例えばもっと田舎へ行ったら、ほとんど倍率がないぐらい、いつまでもあいていると、そういう公営住宅もあるようなのですよね。それで、近年、入居者の動向がどんどん変化していますよね。昔は緑がきれいで空気がよくて、環境もいいというところを希望していたようだけれども、現在は高齢化も進んでいるのでしょうが、やはりまちなかが一番いいと、そういう条件をいろいろと入居者の方も持っておられるようで、大変郊外の住宅については厳しい状況になっているのではないかと思うのです。それで、これから公営住宅を建てる予定といたら、ちょっとわかりませんとおっしゃるかもわからないのですけれども、ある程度建設部のほうでは、今、オタモイをやっていますが、何年後にはどこに大体 1 棟建てる、あるいは 2 棟建てるとか、そういう計画があたりだつたらおっしゃってください。

(建設) 白川主幹

市営住宅の建設の計画についてですけれども、現在、平成 17 年度に策定しました公共賃貸住宅ストック総合活用計画に基づいて、市営住宅の建替え工事を進めております。今、委員がおっしゃいましたように、オタモイ地区の浴室がついていない、トイレがまだくみ取りというような生活環境のよくない住宅の建替えを中心に進めておりまして、今年度、オタモイ住宅 3 号棟を工事着手しており、来年度、それが完成する予定であります。このストック計画の中では、この 3 号棟までしか位置づけがされておりませんが、今の流れとしまして、まだまだオタモイ地区に、先ほど言いました簡易平屋建てで浴室がついていない、トイレがくみ取りという住宅がございますので、それらの解消というのは一つの大きな課題になっておりますので、そちらの方面の建替えというのが中心になってくるかと思えます。

なお、平成 22 年度以降の計画につきましては、今、長寿命化計画の計画策定のちょうど作業を行っているところでして、平成 22 年度から 31 年度までの市営住宅の整備計画をこの中でまとめていきたいと思っております。この長寿命化計画というのは、今、全国どこでも同じなのですけれども、昭和 40 年代から 50 年代に建てられた公営住宅のストックというのが全国的に大量にございまして、それらが築 30 年ぐらい経過しているのですけれども、耐用年数からいうとまだ半分ぐらいしか経過していないということで、まだまだこれから大事に使っていかなくてはならない資産でございます。それらをどのような順番でどういうふうな工事をやって、長もちさせて活用していくかと、そういうのが今回、策定している長寿命化計画の一番の目標になっておりますので、市内にも昭和 50 年代に建てた中層の市営住宅が、残念ながら郊外方面に多いのですけれども、そういうものがございまして、それらをいかに有効活用していくかということを中心に計画を策定していくことになるかというふうに思っています。ただ、その中で、道営若竹団地につきましては、事業主体変更を行って、有効活用していくということも考えておりますので、そういうことも含めて計画策定を考えていきたいというふうに思っています。

井川委員

これから計画を立てられる、平成 22 年度から 31 年度に向けて立てるということで、実はなぜこれを聞いたかと

いうと、今、小中学校の統廃合をこれからやりますよね。やはりその立地条件に合った学校が廃校になる場合、そういう学校の敷地というのは市の所有しているものが多いですから、そういうところに公営の住宅を建てると、そういうことを視野に入れるというお考えはないかと思ってちょっと聞いてみたのです。

(建設)白川主幹

学校の適正配置につきましては、まず、これからの部分というものがございまして、今、私たちが検討しています計画の中に、それを盛り込むということはちょっとタイムラグというか、時間のずれもございませけれども、将来、そういう土地の有効活用というような話が出てきたときには、当然、一つの可能性として、市営住宅の建設というも検討するということになるのではないかというふうに思いますが、今、具体的にどうこうということはちょっと申し上げられませぬので、御了承願いたいと思います。

井川委員

大変難しい注文ですから、今すぐお返事ということはないのですけれども、一応、前期と後期がありまして、前期については早いですから、この平成 31 年までの間には計画に入れられるのではないかと、要望しておきたいと思えます。

次に、公営住宅に入っていられる年齢層の高齢者の割合はどのくらいになっていますか。

(建設)建築住宅課長

公営住宅というか、市営住宅で答えたいと思えますけれども、高齢者の割合は、本年の 7 月末現在の入居者が 5,662 人、65 歳以上の方が 1,767 人、31.2 パーセントです。

井川委員

高齢者の方が、今、自宅を引き払ってもああいうところに入ったほうが、雪かきも便利だし、いろいろな部分で大変便利だということで、だんだん一軒家から移っていく状況にあるのです。逆に若い人は、何か小樽にはあまりいい住宅がないのと、どんどん札幌のほうに流出してしまっている、今、そういう状況になっているようで、なかなか抽選に当たらないとか、自分の思ったところが抽選に当たらない若者が多くて、私がちょっと見ていだけでも、何組もの若夫婦が手稲区だとか札幌地区に引っ越しされて、お年寄りはずっと最後までいるのですけれども、そういう部分ではやはり若い人が居つくような公営住宅の建て方というか、公営住宅のあり方というか、そういう部分について、これからどのようにお考えでしょうか。

(建設)建築住宅課長

入居の部分で言いますと、先ほど応募倍率の話をしましたけれども、本年度の状況で言いますと、例えば 4 月に、市営手宮公園住宅というエレベーターもついている住宅で、そこですと 1 部屋に対して 86 倍だったところがございます。また市営桜 E 住宅もエレベーターがついているのですけれども、75 倍ございました。ただ一方で、塩谷ですとか祝津というのは、どちらかという倍率が非常に低くて、塩谷は 4 月ですと 2 戸あいて応募がゼロだったのですが、祝津は 6 戸あいて、そのうち 4 人の方が応募されまして、無抽選で入ったという傾向があります。入居の申込みときに、若い方ですと自家用車等を持っておられると、多少郊外でもいいという方には、そういった郊外の状況を説明して、郊外のほうは、ちょっと建物は古いのですけれども、そういうことで入っていただきたいという中でやっておりますが、そういったことで、高齢者の方や若い方の住み分けというのはなかなか難しいところがございます。現状、市営住宅の中は、今、そういう地域の特性等も含め、市民の方々に説明する中で、うまく使っていきたいと考えています。

佐藤委員

除雪業者に対する最低保障について

先ほど平成 21 年度の除雪計画ということで説明していただきましたけれども、昨年(20)年度の

除雪体制の見直し等について、6 ステーションについては内容を精査し、効率の見直しを行いますという形で、話をさせていただきましたけれども、この6 ステーションの効率化ということについて、20 年度はどうだったのか、自己評価という形で結構ですけれども、それについてお答えいただきたいと思います。

(建設) 雪対策課長

6 地域になりまして、平成 20 年度の除雪業務の効率についてという点でございますけれども、私ども平成 18 年度から、6 地域による地域総合除雪を実施しておりまして、当然、18 年度は初年度ですので実績がございません。その中で、4 地域の除雪効率を参考に発注したところでございます。また、その次の年、19 年度でございますけれども、前年度 1 年間の効率の実績が得られたことによって、それに伴って見直してございます。ただ、20 年度につきましては、平成 18 年度、19 年度と 2 か年、除雪効率の実績が得られますものですから、2 か年の実績を基に、実態に合った効率を基に設計をしてございます。また、それに伴って 21 年度の 3 か年の実績が得られるものですから、実態に合った効率を求めて、毎年、見直しをしてございます。これについては、より実態に合った効率の求め方ということで考えてございます。

佐藤委員

毎年毎年、前年度までの実績を見ながら効率化を図っていただいていると、そういうことなのでしょうけれども、効率化と作業量は当然反比例するところがある、すべてではないですけれども、考えられます。そういう中で、本日伺いたいのは除雪契約における最低保障ということなのでしょうけれども、今現在、除雪に関する契約で、最低保障というものが契約にうたわれているかどうか、そのことに関してはいかがでしょうか。

(建設) 雪対策課長

小樽市の地域総合除雪における、契約の内容でございますけれども、最低保障につきましては、明文化されてございません。

佐藤委員

雪が少なくなってくると、当然作業量が少なくなりますし、皆さんの御苦労により効率化も進んでいる。そういう中で、業者としては、作業量が少なくなってきたら、当然ダンプも人も用意した中で作業がなければ、実際自分たちの生計を立てる、要するに会社が存続するということに関してはどうなのだろうという不安があるのも、当然の話だと思います。例えばほかの都市で、そういう最低保障制度というものに関して、うたっているところがあるかどうかということに関してはいかがでしょうか。

(建設) 雪対策課長

他都市における最低保障の契約時における明文化でございますけれども、一番高いところにおきましては、札幌市で、最高で 72 パーセント、他都市ではいろいろなパーセンテージを持っていて、低いところでは 20 パーセント前後から 72 パーセント前後というところになっております。また、北海道においては、委託額の人件費の約 6 割となっております。

佐藤委員

契約するときには、既に人も確保して、機械も確保して、それでなければ契約ができないということにはなっていると思うのですが、その最低保障があるかないかによって、やはり二の足を踏む業者もいるのではないかと、そのように思います。先ほど、古沢委員のほうからも話がありましたけれども、要するに業者が少なくなっていくという原因は、そういう不安があって踏み込めない業者もあるのではないかと思いますので、ぜひその最低保障に関しては、本年度の契約からできればやっていただきたいのですけれども、それが無理でしたら、ぜひ来年度からそういう形で検討していただけないかと思いますが、その件に関してはいかがでしょうか。

建設部副参事

委員のほうから、最低保障についてのお話がありました。これについては、実際に発注して、最終的な結果とし

ての数字で追えば、昨年度の例を言いますと大体 80 パーセントというデータがありました。ただ実際に、昨年度は、1 月、2 月と非常に雪が少なかった。雪は降っているのですけれども、気温が高くて積雪深が低いということで、排雪をしなかったということがございまして、ただ業者としては、非常にそのころ不安に思っていたというお話がありました。最終的には 80 パーセントまでいったのですけれども、その 80 という数字から追えば、他都市の最低保障の事例の数字からいけば、特に問題はないということで我々は思っています。いろいろ業者の話を聞きますと、途中の経過の部分で、やはり委員も言いましたけれども、心配というのですか、そういう部分があるということも話は聞いております。そういうことを踏まえまして、今、ここですぐ具体的にはならないのですけれども、一つの話は聞いた中で、どういう方向で不安を取り除いていくかということについて詰めていきたいと思えます。

佐藤委員

ぜひ契約書に明記をしていただきたいと強く要望して、この最低保障については終わらせていただきます。

ロードヒーティングの段差解消について

それと、除雪でロードヒーティングの段差解消の問題についてなのですけれども、段差解消をしていただくのに、そこに張りついている氷を起こしていただくのはありがたいのですけれども、その氷の大きい塊がそのまま道路のわきに取り残された形で除雪が行われていく。それを何とかならないですかという話を、冬の間はよく聞いたのですけれども、その体制については現在どのようになっているでしょう。

(建設) 雪対策課長

ロードヒーティングの段差解消につきましては 2 種類ございまして、通常の除雪時に行う段差解消と、別委託契約を持って段差解消を目的とする委託の業務があります。別委託契約の段差解消につきましては、起こした後、ダンプに積んで投げる、そういう作業を行います。通常の除雪時については、一時的に道路わきに置かされます。そういう状況になって、通行に支障が出るような状況になれば、私どものパトロールなり、若しくはそういう情報をいただければ、いろいろな方法がとれると思えますので、あくまでも通常やる部分については一時的に置かざるかもわかりませんが、早期の対応ということで情報をいただければ、業者とも協議をしてやっていきたいと思えます。

佐藤委員

要するに、何かあったら電話を下さいと。それで対応できる部分に関しては対応させていただきますということだと思いますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

貸し出しダンプ制度について

あともう一つ、貸し出しダンプ制度についてお聞きしたいと思います。貸し出しダンプ制度については、本来の目的としては、排雪が行われない一般の道路の雪を、その町会だったり、その地域がお金を出し合って重機を用意して、そのかわりに小樽市がダンプを貸し出しますという制度であったと記憶しています。今もそうなのでしょうけれども、そのときに私も町会のほうでお手伝いをしたときは、申込用紙に関しては、担当者がだれで、そして判を押して、小樽市に提出して、それで、ではいつにしましょうかという話合いが行われていたというふうに記憶していますけれども、現在、担当者がだれかもわからない申込用紙が実在するというお話を聞きました。責任の所在がわからないということで貸し出しダンプ制度が行われているということをお聞きしましたけれども、その辺に關しましてはいかがでしょう。

(建設) 庶務課長

貸し出しダンプの申請書の件でございますけれども、現状、確かに私どもは申請書に申請者、代表者の判がなくとも、受付をさせていただいております。これは、かつては判を押して出していただいていた、判がなければ受け付けられないという手続の中で、申請書を紛失したとか、そういう事務的な問題もあって、また昔は申込み順に実施日を決めていたということもあって、相当なトラブルもあったということで、そういうことでやってきておりました。

それから、申請書そのものも、既に積込み業者と契約行為がなされて上がってくるというものでございますので、その実施日等も確定的なものが載ってきますので、私どもとしては申請書の中の申請者の住所ですとか氏名、それから電話番号、それから担当者がある場合には、担当者の電話番号、氏名、こういったものがきちんと書かれているのであれば、それを申請書と受け取って受付をさせていただいております。今は抽選というものもありますので、必ず抽選会に参加するというので、それをもって最終的に意思の確認ということになっておりますので、そういう方法で今はやらせていただいているところでございます。

佐藤委員

下の第 2 委員会室かどこかで、地域の今年度の除雪の懇談会が、中央地区だと思うのですが、たまたまあったものですから、私も出席させていただきました。そこではどこかそちらのほうだったと思いますけれども、貸し出しダンプ制度による排雪があったときに、事故があって、その補償をどうするかということが話題になったときがありました。そのときは、町会では、ではだれがそれを申し込んだのだという話になり、ではそれはどこか業者をはっきりさせて、そこの補償問題になるというお話を聞きました。その後、きちんとわかったのかもわかりませんが、実際そういう形で事故らしきものがあるということですから、その辺はまたしっかり、だれが申請して、だれの責任で貸し出しダンプをお願いするのだということを徹底していただきたいと思います。住民にしてみれば、要するに雪がなくなって、これ以上うれしいことはないということですが、もう一つ踏み込んでいくと、何か事故があったときには、やはり小樽市の責任も問われかねないというような中では、その辺のルールづくりだけはきちんとしていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。

(建設) 庶務課長

おっしゃるとおり、私どもはダンプを派遣するという部分では、今までのやり方で特に支障があったということではございませんけれども、今、委員から御指摘がありました、そういう事故等があった場合に、その責任の明確化という意味では、私どもで今年の冬の貸し出しダンプ制度からは、基本的に代表者の方のなつ印をお願いしてまいりたいと思っておりますし、また判がなかった場合には、受け付けないということよりも、私どものほうで代表者の方に、あなたのお名前が申請が上がっていますけれども間違いはないですかというような確認をすること、そういったしっかりとした申請になるような体制でやっていきたいというふうには考えております。

佐藤委員

あと、それと貸し出しダンプ制度を利用していただく場所、路線のことですけれども、当初の目的から、今、大分ちょっとずれてきている感があるのではないかと思います。もう既に除雪も入っている地域で、貸し出しダンプ制度を利用して排雪をされているということをお聞きします。でも、本来の目的はどうだったのかということ、冒頭、私の記憶が違っていけば、それはまた違うのでしょうかけれども、どこの路線で貸し出しダンプ制度を利用していただくかということも、あわせて精査していただきたいのですけれども、その辺に関してはどうですか。

(建設) 庶務課長

対象となる路線につきましては、これまでも貸し出しダンプの手引の中で、小樽市道や私道という、そういう生活道路ということで明記をさせていただいております。当然、国道等々は対象外ということになっております。それから、小樽市道に関しても、排雪道路等がありますけれども、それらも含めて貸し出しダンプの対象とはしているという現状でございます。

佐藤委員

では、そちらのほうはよろしくお願ひしたいと思います。

道営若竹団地について

それでは、道営若竹団地についてですけれども、一括して質問項目がありますので、それで答えていただければと思います。

区分所有者への説明会があったということで御報告いただいておりますけれども、その中で、工法についても説明されたということですので、この若竹団地に関してはどういう工法で行われるのか。

またそれと、工事時間等については営業補償ということがあるのかということも含めて、どういう時間帯で作業されるのか。

それと、トータルリモデルということですので、2階から6階部分の間取り等については、どのような形のものができるのか。

それと、第4回定例会で工事費と設計に関する議案が上程されるということですが、そこで可決された場合、工事はいつから開始していつごろ完成されるのかということについてお答えいただきたいと思います。

(建設)白川主幹

道営若竹団地の先ほどの報告に関して、4点ほど御質問がございました。

まず、7月8日に区分所有者に対して、この耐震補強工事、それから改修工事についての説明会を行ったところですが、その説明会の中で、工法ですけれども、これはSRF工法という工法と耐震スリットというものを合わせた工法を今考えております。このSRF工法といいますのは、ポリエステル繊維のベルトを柱に巻きつけるというもので、車のシートベルトを少し太く厚くしたようなもので、色は白いのですけれども、それをコンクリートの柱に二重、三重と巻きつけて、柱の強度を高めるというものでございます。これと耐震スリットといいますのは、最近の地震被害の知見から、柱に腰壁ですとか垂れ壁がついていたときに、柱というのは技術的には短柱というのですが、その垂れ壁と腰壁の間の長さしかない形になって、想定以上の力がその柱にかかって、柱が壊れてしまうという被害が非常に多くて、それでそういう被害をなくするために、その柱からその腰壁、垂れ壁部分を構造的に切り離すことによって、柱は本来の長さで地震に耐えるようになるということで建物の強度を高める、それが耐震スリットと申しますが、この二つの組合せよっての工法ということで考えております。

このSRF工法ですと、柱にベルトを巻くのですけれども、1本の柱に、三、四日の時間があれば、補強していきます。仕上げとか、その柱に取りつく物によってもかかる時間は変わりますが、平均すれば1週間とかということで考えておりますが、それにしても当初考えていた工法よりは、かなり時間が短く済むということがあります、1階区分所有者の建物内部にも柱がありまして、逆にその部分も補強しなくてはならないのですけれども、区分所有者方とのお話を何回か重ねている中で、休日、営業されていない時間帯とか曜日を選んで、御協力をいただく中で工事をしていけるということで今考えておまして、区分所有者の方々からも、そういう工法での工事への協力ということをお話していただいているところです。ですので、土日ですとか、連休ですとか、そういうようなところで使って、工事をやっていけるのではないかとこのように思っています。

3点目のトータルリモデルでの間取り等がどうなるかということの御質問ですが、今、若竹団地2号棟につきましては、2DKが60戸ございます。場所が小樽築港駅の前ということで、非常に場所もいいということもございまして、2DKを改修して、高齢者の方が住まれるような間取りというのも考えているのですけれども、そういう好立地ということもございまして、今、2DKの一部を2戸を1戸に合わせて3LDKをつくって、若い世代の方が入れるような間取りもその中の一部につくっていきたいというふうに思っており、今回の設計委託の中で、ちょっと設計の見直しも一部考えておまして、設備的な改修等もやっていきたいと思っております。ですから、60戸が若干、戸数としては減る方向にはなるかと思いますが、その辺、今、設計作業の中で改めて検討を詰めて、工事に速やかに進んでいきたいというふうに考えているところでございます。

それと、最後の質問、工期はいつからですかということなのですが、今、区分所有者の方々との最後の話の詰めをしておまして、おおむね了解を得られているので、今回、設計委託といいますか、評価の取得業務を補正予算を計上させていただいたところですが、第4回定例会で公費の補正予算と事業主体変更の提案をいたしまして、早ければ来春には工事着手をしていきたいというふうに、今、考えているところでございます。



佐藤委員

それだと、いつごろできますか。

(建設) 白川主幹

工事期間なのですが、先ほど言いましたように、耐震補強工法がかなり時間が短く済みそうですので、これも設計作業の中で詰めていきたいと思っておりますが、おおむね 12 か月、1 年間で工事を終わられるというふうには考えているところでございます。

委員長

自民党の質疑を終結し、この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 10 分

再開 午後 3 時 25 分

委員長

それでは、休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

公明党。

秋元委員

道営若竹団地について

初めに、先ほど佐藤委員のほうから、道営若竹団地の質問がございまして、1 点、1 階部分のいろいろと商売されている方がいらっしゃるけれども、その方々の店の内部の工事方法も先ほど言われていたのですが、この費用というのはどういう負担になったのでしょうか。

建設部次長

実は、費用負担については、かなり内部でもいろいろと検討いたしました。一般的に、例えばマンションですと、個人の財産ですので、それぞれに負担していただくということなのですが、ただ、今回、上のほうが市営住宅ということで、また区分所有法という法律がございまして、その中で、いわゆる規約を結んで、費用負担等についてうたっておけば大丈夫ということで、実は顧問弁護士にも確認いたしました。そういったことで、実は 1 階の方々については、1 戸当たり大体 50 万円から 100 万円ぐらいかかるかというふうに思っていたのですが、1 階の方々というのは、地震があったときに逆につぶれてきて、被害をこうむるという方たちですので、そういったことから言いますと、1 階の方々に負担をかけるというのは非常に忍びない部分もあるというようなこともございまして、今回、いろいろと検討した結果、市営住宅のために耐震改修するということで考えまして、今後、規約といたしますか、承諾書を結ぶ形になっており、それらを結べば法的にも問題ないということは顧問弁護士にも確認しております。そういったことで、結果的には 1 階の方々には負担をかけないということで確認しています。

秋元委員

わかりました。

置き雪対策の試行について

続きまして、初めに報告をいただいた除雪の件なのですが、置き雪対策の試行についてなのですが、今回、機械除雪による間口の置き雪処理ということで、昨年までは手作業でかなりきめ細かくといたしますが、手でやるわけですから、かなりきれいになったのではないかというふうには思うのですが、今回、機械除雪ということで、先ほど若干聞きましたけれども、もう一度どのように除雪するのかということをお話しいただけますか。

(建設) 雪対策課長

置き雪対策の機械による除雪の方法でございますけれども、通常、タイヤドーザによる除雪を行っておりまして、タイヤブレードという機械の先端についている部分でかき分けておき、それを、民家の方に自分の間口をあけていただく。除雪弱者に対しては、それが厳しいという状況の中、何とか機械で作業をする際は、1 回行った後、戻ってきて、羽根を出しまして、それで間口をあける、その雪をまたどこかにかき出して持っていくというような方法をとれるかどうか。また、置き場所がなければ、ちょっと難しい部分がありますけれども、そういう作業をやって間口処理をする。ただ、それにつきましては、手作業と違いまして、きれいにという部分では、若干雪が残るのではないかと考えております。

秋元委員

質の部分では、やはり手作業よりはかなり落ちるのではないかとというふうには感じるのですけれども、例えば昨年度ですと 28 軒、19 年度ですと 76 軒やられたということで、例えばこの昨年度までは各町会にお願いして、どこをやるというふうに決めてもらったというふうに認識していますが、申出があって断ったというようなことはありますか。なぜかという、今、間口の話がありましたけれども、機械だとやはり間口によっては断らざるを得ない、例えばやってほしいという申出があっても、できないという部分が出てくるかと思うのですけれども、手作業のときはどうだったのか、また機械になってそういう話が出てきたときは、どういうふうに対応していくのかということをお話しいただけますか。

(建設) 雪対策課長

平成 19 年度、申出というか、推薦に対して断った部分ということでございますけれども、これに対しては、手作業でございますので、何らかの方法では両側に積み上げるという方法がとれたと、そういう状況です。

また、今年度でございますけれども、機械による作業が難しいような箇所の方からの申出が仮にあった場合、私もでその場所を見て、できるかできないかを判断して、できない部分についてはお断りするわけですけれども、その点につきましては、申請の申出を受ける前に、その旨、機械の作業により困難な場合はできないだとか、そういう部分はお話ししてから申出を受けたいと思います。

秋元委員

例えば、玄関の前に塀ですとか、門ですとか、そういうものがある場合には、なかなかやりにくい部分もあるのではないかと思いますし、これまでも除雪のいろいろと苦情を受けた中では、例えばやはりいろいろなものにひっかけて、例えばマンホールのふたを割ったとか、側溝のふたを割ったとか、ガードロープの支柱を倒しているとか、いろいろと苦情もいただいて、相談させていただいた経緯があるのですけれども、そういう部分からいえば、もっと難しい技術が要るようになるのかというふうにするのですけれども、その辺はどうでしょうか。

(建設) 雪対策課長

物損等の関係でございますけれども、塀、門が間口の前にあった場合だとか、その点につきましては、雪の降る前に、推薦を受けることを考えておりまして、夏の間の状況、支障物件、そこら辺を見た上で、できるできないの確認をして、もし仮に物損等があった場合には、直さざるを得ないのではないかと考えておりますけれども、なにせこれからやっていくことでございますので、そういう面におきまして、何かやって反省材料を求めることも必要なのではないかと考えております。

秋元委員

確かにそうなのですけれども、個人の所有するものを壊しても仕方がないということはないわけで、やはり十分注意していただかなければいけないと思うのですけれども、要するに質が低下しないかということが一番心配しているのです。その上で、例えば今回の選定方法は、市が路線を選んで地域を決めるということなのですから、年間どのぐらい、何路線ぐらいを考えていますか。また、その路線によって、1 路線で何軒ぐらい、間口の置き雪

対策に手をかけられるというふうに考えていますか。

(建設) 雪対策課長

対象件数の関係でございますけれども、一昨年、昨年とやった中では、1 路線において何十軒もあったというケースはございませんでした。そういう中では、私どもは中央地区というか第 2 ステーション、あるステーションを決めまして、この地域、ある一定の地域を決めまして募集、若しくは町会などでチラシの配布だとか、私どもがチラシを配って回るだとか、そういうのを考えておりますけれども、はっきり言って今までの経験からいったら何軒集められるか、ちょっとわかりません。ただ、仮に 100 軒ぐらいを想定した中では、現計予算の中でやっていけるのではないかと考えております。

秋元委員

100 軒というのは、1 路線でなく、全体ですね。私も除雪パトロールに 1 回目、2 回目と参加させていただいて、いろいろな町会長にお話しいただきまして、昨年度までの置き雪対策で一番問題になったのは、やはりなかなか選べないということが言われておりまして、今回、町会で選ぶのでなくて、手挙げ方式にすると、私自身はたくさんやってほしいという話があるのではないかとこのように思うのですけれども、例えば 1 路線でたくさんやってほしいという方が出た場合には、その選定基準というのはどういうふうにされるのでしょうか。

(建設) 雪対策課長

選定の基準ですけれども、今までも 65 歳以上の除雪が困難な方、若しくは障害を持つ方等で付近に親せき等がなく、自力で除雪することの困難な方、そういう部分を付してやってございました。ですから、そういう部分におきますと、たくさん出てくるのかどうなのかというのが非常に難しい部分でございます。ただ、今までの 1 路線に対するの申込みの選定された対象者の数からいけば、おおむねこのぐらいの地域であれば、このぐらいの、という言い方はおかしいですけれども、人数が出てくるのではないかとこの判断の中で、選んでいきたいと思っています。

秋元委員

変な言い方をすると、ではあまりたくさん出そうな地域ではできないのではないかとこのように思うのですけれども、変な言い方で済みません。ただ、だけれども 1 路線であまりたくさん出てくるようなところであれば、予想外に出てきたら、早い時期に終わってしまうような状況も考えられるのかなと思うのですけれども、どうですか。

(建設) 雪対策課長

今、1 路線で多く出れば早く終わるとということについてでございますけれども、ただ、1 軒に対してどれだけの作業の時間がかかるのか……

秋元委員

この事業が早く終わってしまう、100 軒ぐらいの予想しているのですか。

(建設) 雪対策課長

ただ、この事業が終わるか終わらないかにつきましては、試行の結果、どのような形で進まなければならないかという部分を視野に入れた中で、当然できる範囲であれば、市全部とは言いませんけれども、そのできる範囲で広げるだとか、そのような判断をするために、今回の機械除雪による処理と部分も考えた中で、将来的にもそれで行っていきたくて考えています。

秋元委員

先ほど 1 回行って、もう一回戻ってというお話をされていましたが、効率的にはどのぐらいロスになるのか、金額的にはどうなのかという試算はされていますか。

(建設) 雪対策課長

作業のロスについての関係でございますけれども、他都市の例を申し上げますと、旭川市で雪処理をやってござい

まして、1 軒当たり 2 分のロスを見ております。その 2 分のロスで考えますと、大体 100 軒当たりであれば、100 万円弱ということで考えております。

秋元委員

わかりました。ぜひいろいろな形で研究していただきたいと思います。今年の除雪パトロールの際にも、嶋田前部長に、旭川で何か試行的につくった機械が、今、札幌市でも試して、間口を雪が落ちないようにしているような機械を使っているという話を聞きましたので、ちょっと 1 回、どのような効果があって、金額的にはどのぐらいかかっているのか、いいのか悪いのかという部分も含めて、調べていただければというふうに思います。

市営駐車場と旧手宮線の跡地利用について

続きまして、市営駐車場の問題で、まず何点が伺いたいのですが、後からお話しします旧手宮線の跡地の利用とちょっと関連する部分があるのですが、実は市民の方から、旧手宮線の跡地の未整備のところを車を乗り入れられて駐車をされているというお話をいただいて、見に行ったら、確かに未整備の地域の線路の中に、車が乗り入れられていて、レールの上に車が載っているような状況でした。そのときお話しいただいたのは、そこに面する駐車場が、その市民の方いわく、市の土地ではないか調べてほしいということでお聞きしましたら、市の駐車場ではございませんでした。

その件も含めて、若干、市営の駐車場について伺いたいのですが、花穂駐車場ですとか住ノ江駐車場、若竹駐車場、桜駐車場に関連して、今、この駐車場がある中で、台数がどれだけとめられていて、料金が幾らぐらいに設定されているのか、また月の定期駐車場の料金設定はどのようにされているのか、お答えいただけますか。

(建設) 庶務課長

まず、今、委員からありました駐車場の区画数でございますけれども、花穂駐車場、これは上中下と 3 か所ございますけれども、合わせて 59 区画でございます。それから、桜駐車場、これは桜小学校のグラウンドの前にありますけれども、ここが 21 区画、それから住ノ江駐車場、これは住ノ江会館の隣にありますけれども、ここが 12 区画、若竹駐車場はバイパスの高架下にあります、ここが 49 区画、合計で 141 区画となっております。

料金のほうでございますけれども、花穂の上のほうが 9,500 円、それから真ん中と下のほう、下というのは寿司屋通りの下のほうですけれども、両方合わせて 1 万円、それから桜と住ノ江が 8,500 円、若竹が 7,350 円と、こういうふうになってございます。

それから、その料金の決め方でございますけれども、私どもでは、各市営駐車場を中心に 200 メートル程度の範囲にある民間の駐車場を調査いたしまして、その我々の駐車場と条件が合致するような駐車場を選択しまして料金を調査して、私どもの駐車場との料金の差額を見て、改定させていただいていると、そういうやり方をさせていただいております。

秋元委員

この維持、管理につきましては、例えば私も何件か見たところによりますと、いびつな形と申しますが、真四角でない駐車場とかも結構ありますけれども、これができるに至った経緯と申しますが、例えば地域からの要望があったのか、それとも別な理由で駐車場にされたのか、その辺はいかがでしょうか。

(建設) 庶務課長

基本的に私どもが設置している駐車場というのは、道路敷地を利用している駐車場でございます。例えば花穂の上でございますたら、妙見市場の組合の要望を受けて設置したということもございまして。それから、花穂の中と下のほうでございますけれども、これはあそこの前面道路、市道於古発川通線を整備したときに、あそこを全面駐車禁止にするということがございまして、そのお店の方々の車の置場に困るということで設置をしたという経過がございます。それ以外の桜、住ノ江、若竹につきましては、先ほども言いましたけれども、私どもの道路敷地の活用あるいは町会の要望ということで設置をしたものでございます。

秋元委員

維持、管理は金額的にはどのくらいですか。

(建設)庶務課長

特に私どもで維持、管理というのはしてございません。もちろん駐車場ですから、駐車場の看板ですとか、区画線というものは引かせていただいておりますけれども、これらは壊れたりあるいは消えてきたときに修理をするという程度でございまして、恒常的に費用が出てきているというわけではございません。例えば、若竹でございましたら 7,350 円というふうに料金をいただいておりますけれども、これはすべてネクスコ東日本のほうに使用料としてお支払いしております、いわゆる管理料というのはここでは発生していないと、そういった事情もございまして、特に管理はないということです。あと、例えば冬場の除雪も、基本的には各自でやっていただいておりますけれども、大雪等があった場合には、市道の除雪に合わせてやるということもございます。

秋元委員

わかりました。今回、旧手宮線の周辺の市有地ではない場所に、何十台か車がとめられているわけなのですが、それを見たときにいろいろな考え、市民の方からの要望もあったのですけれども、市としてさまざま未利用地といいますか、未活用地といいますか、それを活用していくような計画とかというのはあるのか。例えば、いろいろな地域に行きますと、市民の方から、ここの土地はだれのものなのだろうとか、よく聞かれるケースもありますし、貸してほしいというような意見もあります。今回のその旧手宮線のわきに駐車されている方々からは、もし市の土地であれば、お金を払ってもいいから貸してほしいというような意見があったのですけれども、そういうような例えばこの土地を駐車場にしてほしいとか、この土地をいろいろな用途に使いたいのと貸してもらえないだろうかというような要望とかお話というのは、これまでございましたか。また、未利用地の利用計画とか、何かつくっていますでしょうか、どうでしょうか。

(建設)用地管理課長

未利用地の活用についてのお話でしたけれども、建設部のほうで所管している用地というのは、主に道路用地、それから河川用地、この部分について建設部のほうで所管して管理をしているというようなことになっております。その中で、駐車場として利用できるような適地があったかということになるかと思うのですけれども、現在、うちのほうで把握しているものにつきましては、駐車場としてなかなか活用できるというような適地を、道路用地だとか河川用地の未利用地では持っていないというのが現状でございます。

秋元委員

もしそういう要望があれば、どのような話合いといいますか、いろいろと越えなければならないものがあるとは思いますが、どのようなものがあるのでしょうか。

(建設)用地管理課長

その部分が例えば道路用地として本当に必要ないのか、それから河川用地として本当に必要ないのか、逆に言うと、行政財産になっているわけですから、そこら辺の整備も含めて、本当にほかの活用ができる可能性があるのであれば、その行政財産になっているものをどのような扱いに将来するのかということを含めて検討する必要があるかと思えます。

秋元委員

要望があれば、そういう検討の余地はあるということでいいですか。

(建設)用地管理課長

ケース・バイ・ケースだとは思いますが、そここのところの利用形態、将来を含めた経営形態を考えていくことになるかと思えます。

秋元委員

わかりました。

一番言いたかった部分に移りたいのですが、今度は先ほども言ったとおり、旧手宮線の未整備の区間に車が乗り入れられていた部分があります。今回、小樽がらす市ですとか、さまざまな催しも今年行われていました。私も何度か旧手宮線を歩かせていただきまして感じたのは、やはり非常にポイントですとか、古い信号機ですとか、例えばレールですとかまくら木ですとか、そういう遺産というものもたくさんあって、非常にすばらしいとは思ったのですけれども、非常に傷んでいるもの多くて、これまでもそのようなのですけれども、これからどういうふうに維持をされていくのか。例えば、ポイントとか信号で言えば、非常にさびが上がっています。ただそれを塗り替えればいいというものでないでしょうし、では今のままで傷まないように保存していくような考え方も一つあるのかなというふうに思うのですけれども、そういう例えば資材置場みたいなものもありますよね。そういう遺産といいますが、そういうものの維持、管理について、これまで、またこれから、新しい計画が決まるまでどういうふうになされていくのかという、何かありますでしょうか。

(建設) 堤主幹

旧手宮線の未整備区間の管理でございますけれども、御存じのとおり、平成 18 年度に公社で土地を取得していただきまして、小樽市と公社と覚書を交わしてございまして、その取得物件の維持、管理については、一応、建設部が行うというふうになってございまして、私どものほうで、今、管理をしているという状況になっております。現状の管理でございますけれども、本年 7 月ぐらいに我々の直営部隊でございますが、草刈りを中央通から手宮の方向まで一連をやらせてもらって、その中に当然ボランティアでごみも拾っていただいているわけでございますけれども、その時点でごみ等もあれば処理していくといった中で、今、委員が御指摘のとおり、物件がございます。ポイントだとか、いろいろ電気関係の建物だとか、残ってございますので、そういった部分を目視といいますか、見て、どういう状況になっているかというのは確認してございます。ただ、そのままの状況で現在は置かれているという実態もございます。今後につきましても、そういった部分で、年に 1 回は必ず現地確認してございますので、そういった中では老朽も激しい場合については、その都度また考えていかなければならない。そういったものにシートをかぶせて保護しておくとかという一つの例もあり得るかと思っておりますので、そういった部分を踏まえながら整備が始まるまで、何とか保存できる方法では考えていきたいと思っております。

秋元委員

わかりました。重要なものもたくさんあって、私も非常に感慨深く見て歩いたところなのですけれども、例えばさくがされていなくて車が乗り入れられているような部分というのは、今後どういうふうに対応されますか。

(建設) 堤主幹

今の車の乗り入れの問題でございます。実は、これを取得したときに、全体を見まして、言うなればまくら木のさくをしていたところに入れたり、それから市道から入ってくる部分がございますものですから、そういった部分で単管等のさくで実はちょっと封鎖した部分がございます。ただ、それから年数がたってしまして、今、委員の御指摘のとおり、車が入って、皆さんが利用されているという部分がちょっと見受けられますので、今後きちんとそこにくいがあったのが抜かれているという状況だと思っておりますので、地先の方とも話をさせてもらって、できれば入らないという形にしていますので、その部分は整備していきたいというふうに思っております。

秋元委員

今言ったポイントですとか、資材置場ですとか、信号ですとか、しっかり保存していただければというふうに思っています。その上で、未整備区間の今後の検討などもされているというふうに思っているのですけれども、今年の 3 月に、懇話会の資料が出されていますけれども、それに対してさまざまな意見が寄せられたというふうに思っていますけれども、これをどのように次の計画に生かしていくのか、また報告書も、ちょっと見せていただきまして、

いろいろな課題もあるのだというふうに思うのですけれども、次の計画が着工されるまでといいますが、どのぐらいのうちに次の計画に着工するような予定とか話し合いが進んでいるのか、もしありましたらお答えいただけますか。

(建設)まちづくり推進課長

今、委員のほうからお話のありましたとおり、旧手宮線の活用計画に対する市民の皆様の意見を伺うために、平成 20 年度に旧国鉄手宮線活用懇話会という、市民各層 15 人から成る懇話会でございますけれども、設置しまして、5 回開催をして、その報告書が今年の 3 月、市のほうに提出されてございます。その報告書を 6 月 23 日から 8 月 10 日の間、約一月半でございますけれども、市のホームページですとか市の窓口で公開をして、意見を募集したというところがございます、その結果、6 人の方からいろいろな意見をいただきました。

意見といたしましては、例えば自転車、人力車の乗り入れはしないほうがいいのではないかと、小樽や北海道の歴史を追想するメモリアルパークとして活用したほうがいいのではないかと、まくら木による木道を設置して、人力車の通行を可能とするようなことも考えてはいかがだろうかというような意見が、合計 32 件ほど寄せられてございます。その寄せられた意見を検討するというこのために、庁内の関係部局の課長職で構成します検討会議を設置しまして、協議を行って、その寄せられた意見について、その庁内会議の中で検討を進めております。また、もう 10 月ですけれども、来週にはその懇話会を再度開催いたしまして、庁内の検討会議で議論した内容について、再度、懇話会にお示しをして、御意見をいただくというようなことも考えてございます。

また最後、懇話会の御意見を含めて、最終的に庁内検討会議の中で素案を策定し、それをまた再度、懇話会のほうにお示しをして、最終的な成案といいたしでしょうか、活用計画を策定して、来年度以降、段階的に整備に着手したいというふうに思っております。

秋元委員

この懇話会の報告書に対して提出された意見の中で、最後に観光客へのアンケートを実施するということなのですが、これはもう行ったのでしょうか。

(建設)まちづくり推進課長

観光客へのアンケートにつきましては、総合博物館の運河館と本館のほうで、観光客の方に対して、実は旧手宮線に関するアンケートをとっていただいております、未集計でございますけれども、おおむね 200 人ぐらいの方からアンケートをとっていると聞いておまして、今後、それを集計したいというふうに考えてございます。

秋元委員

わかりました。私もよく観光客の方がやはり敷地に入って写真を撮られている姿も多く見ますし、一日も早く、まず未整備区間といいますが、あそこもどういうふうに活用していくのかというのを示して、また議論していただきたいと、また、いきたいというふうに思うのですけれども、1 点、私を感じたのは、今、整備されている区間から整備されていない区間に行くまで、小樽駅から真っすぐおりるところ、あそこで道路で寸断されていますけれども、あそこを渡るときに、信号まで、上か下に結構歩かないとしないのですが、本当は真っすぐそのまま行けばいいのでしょうかけれども、この辺どういうふうに考えられますか。一つは、信号をつけるということもあるのでしょうかけれども、ただ、せっかくあの歩道橋がなくなって、駅から真っすぐ港が見えるような形になってよかったという話が聞かれている中で、またあそこに信号が立つと、景観が阻害されるという部分もありますし、でもできれば一直線に安全に渡れるような方法も考えられないかとは思っているのですけれども、これはどうでしょうか。

(建設)まちづくり推進課長

今、委員からお話のありましたとおり、あそこで一度寸断される。幅員も 36 メートルということで幅もありますし、観光客、市民も含めて回遊性だとかということを考慮しますと、真っすぐ渡れるという方法が、今、非常に大切だというふうに我々も思っていますし、ただ一方で、委員からもお話のあったとおり、信号機の設置による景観がよくないという問題も、また一方では含んでございますので、非常にデリケートな問題でもございますので、今

後、庁内の検討会議もございますし、また活用懇話会も今後も開催する予定でございますので、その中で御意見を伺うというようなことで、今後、協議をしていきたいというふうに思っております。

秋元委員

わかりました。ぜひ維持のほうは本当に十分やっていただきたいというふうに思いますので、よろしく願いたします。

委員長

公明党の質疑を終結し、民主党・市民連合に移します。

山口委員

私のほうからは、ちょっと質問を聞いておりまして、どうしても確認をしておく必要があると思ったことが出ましたので、その件を先にやりたいと思います。

貸し出しダンプ制度について

貸し出しダンプ制度について、先ほど佐藤委員のほうからも議論がされて提起もされましたけれども、実態が当初の貸し出しダンプ制度の目的というのですが、その設計と若干違うような利用のされ方が出てきているのではないかと、これどういうことかと申しますと、いわゆるこれ第1種、第2種、第3種とあるわけですが、例えば第1種にしても第2種にしても、通常、市の契約業者が除雪を行っている路線に、ほかの業者が入ってきて、貸し出しダンプ制度を使って一部の個人のお宅に伺って、市の除雪以上のよりよい除雪を我々はしますので、ぜひ契約をお願いしたいということで一部の人と契約をして、大変広い範囲にわたって除雪を行っている事例が、これ昨年、我々の町内でもあったのですけれども、その際、契約がいわゆる町会の会員の方の名前をある意味では勝手に使って申請をして、そして貸し出しダンプ制度で除雪を行ったという事例が現にあったわけです。春になって、その業者がやったところについて、相当苦情が出て、実際に大体2日前に除雪をしますという連絡が入ってくるのです。大体、町会の人みんな最初はいわゆる市の業者がやっているというふうに思っていたのですけれども、実は貸し出しダンプで市の契約業者以外の業者だったのですけれども、住宅のわきの雪もどンドン出してくださいと、いつ、何時に入りますということを通告してやるのです。それで、これは1回終わったところもまだ出してまたやるのです。これ利用料はわからないのですけれども、たぶん立方メートル換算で市のほうからお支払いするようなところもあって、だから出せとやってやっているかもしれませんが、とにかくロータリーは持っていないので、ダンプといわゆるバケット、ホイールローダーですね、あれだけでやっているのですけれども、相当荒っぽくやっています、道路をガリガリかくわけですね。バケットで傷をつけて、例えば歩道のアスファルト部分が春になったらはがれていたり、縁石が壊れていたり、個人で玄関先の道路の側溝のふた、市が設置するものよりも階段の段差をもう少し低くするために、自分で置かれたりというような縁石があるので、そういうものを設置されたのを割っていったとか、あとは鉄格子の側溝のふたがありますね。あれをホイールローダーが載って踏み抜いたとかという事例が出まして、それは市のほうから業者に指導をさせていただいたのですけれども、ただ、道路については相当ひっかき傷、そういうものもあつたり、穴ぼこをつくったような事例は、市が言って、そして業者に直させたりもした例もありますけれども、一気に道路については、見ていただきましたけれども、相当道路に傷をつけているような事例になっています。

こういうふうな事例をどういうふうこれから防いでいくのかということが基本になってくると思いますが、そういうものについてどういうふうに対処しようとしているのかをお伺いしたいと思います。

建設部副参事

今の貸し出しダンプの積込み業者についての行動というのですか、やり方についての御質問だと思います。我々のほうでは、貸し出しダンプは、400件ほど年間、利用があるので、当日、そのすべてを現地で確認



というのはできないものですから、一定の日にちを決めて建設部の職員が現地を見ております。そういう中では、基本的には、先ほど何か小路の雪を出してという話なのですけれども、我々のほうで手引を先に貸し出しダンプ制度を利用される方の業者に出している中で、駐車場とか、屋根の雪とか、そういうものについては対象外ですということでは書いてあります。そういうような指導をしているわけで、現地でそういう状況になっているかどうか。やり方によっては、雪をやはり作業上、どこか空き地に置いて、そしてやらざるを得ない、狭い小路とかも、当然あるのですね。ですから、そういう部分ではすぐだめということではないのですけれども、事前に申請の段階でそういうスペースをつくって、この部分をやりますということで申請時にやらせてもらっているものですから、そのとおりになっているのかどうかを現地で確認させてもらう。

ただ、今、山口委員から言われた部分のその箇所を、我々がチェックに行ったかどうかというのはちょっとわからないのですけれども、行かなかったかもしれないと思うのですが、そういう形でチェックはさせてもらっております。それですべてをチェックするというのは、なかなか人の関係もありますからできないのですけれども、我々も今後そういう見るということをして、注意は今後していかなければならないと思います。我々は、今、積み込み業者につきましては、特に大きな指定はしておりません。というのは、町会のほうで知っている方に頼むとか、いろいろなケースがあるものですから、我々のほうで登録制度というのですが、その方を登録してもらってやってはいるのですけれども、保険に入っているとか、もともと貸し出しダンプ制度自体が皆様に使いやすいように、あまり条件をつけない形でやらせてもらったという経緯がある。昭和 54 年度にこの制度ができて、かれこれ 30 年近くたっています。そういうことで市民に使いやすいようにいろいろやってきた経緯がございますから、あまり規制をするということも我々は考えてはいませんけれども、当然、内部の中では積み込み業者をきちんとした市の業者だけにしたほうがいいのかという議論もあるのですけれども、そうするとやはり町会で今までやってきた業者がはじかれるというケースがあるものですから、なかなかそこまでは今は考えておりません。

そういうことで、当然そういうやってはいけないようなことについては、手引の中に書いて、それと積み込み業者に対しても、登録を 1 回してもらおうのですけれども、その段階でいろいろ説明会を催してやっております。その辺もきちんと今後も続けて、十分周知をしていきたいと思います。去年からいろいろ山口委員の言うようなそういうことがあったものですから、我々も今年については十分注意をして、現場のほうを確認していきたいと思います。

#### 山口委員

想定外の事態がもう起きているわけですから、特に我々のところというのは富岡ニュータウンというのですけれども、その全域を貸し出しダンプ制度でやってしまったわけです。契約業者も一切入らなかったわけです。いわゆる貸し出しダンプ制度で申請をされた方というのは 1 人なのですけれども、最初、前年は五、六戸で契約をされた方が、本当に 10 戸程度のところの雪をどけるだけをやっていたのですけれども、全域やったわけですから、何でそういうことができるのかというふうに思います。だから、これは、町会は全く存じていないのですよ。やはりそういうふうな事例が出てくると、通常は契約業者で済んでいるところですから。それで不足があって、もっときれいにしたいということでやっているわけではないわけです。そういう事態が、いわゆるこれ想定外ですから、そういうものをどう防いでいくのか。大体、貸し出しダンプ制度で利用されるところというのは第 3 種とか、市の除雪が通らないところについて、いわゆる雪割り路線とか、そういうところを想定されていたのではないかと思います。だから、一定の規模、範囲、図面を持ってきますから。これはちょっとどういう形でやられているのかということ、もし面積が広がった場合にはきっちり聞き取って、まずは町会も含めてそれを把握しているのかどうかですね。要するに、ほとんどわからないのです。広範囲を大胆にやりますから。だから、そういう事例についてはきっちり調査に入られて、中身について精査をされるべきだと思います。本来の趣旨とは違うということで、これはやはり町会に対してもきっちりお話をされたほうがいいと思うのです。その辺どういうふうにこれから対応されるのかも伺って、この質問は終わります。

#### 建設部副参事

昨年、今言われたように、この 30 年近くこういう制度を利用された方から、ちょっと違ったようなケースが起きたということで、いろいろ地先の方からも、だれが書いたかわからないということの契約もございました。その後、話し合いもしているのですけれども、今回、手引の中にもそういうきちんと明記しております。昨年場合はそこまで至ることが想定していなかったものですから、何も書いていなかったのですけれども、今回、こういう手引の中にきちんと明記して、これに基づいてきちんと相手に申込みのときに聞き取って、きちんとそういうことを確認しているかどうかということをやっていききたいと思います。

山口委員

今の件はよろしくお願ひ申し上げます。

#### 歴史的建造物の実態調査について

今回、いわゆる歴史的建造物の調査をされるということで、508 棟ということで、当初、条例で登録とか指定をされる前に、いろいろ全市的に調査をされたのを再度、今回、雇用対策ですか、これは、それで、予算をおつけになって調査をされることをお聞きしたのですが、これをどういう形でおやりになるのか。人工だけではなくて、調査の内容を詳しく教えてください。

(建設)まちづくり推進課長

今回の調査でございますけれども、平成 4 年度に、小樽市内全域を対象にして、貴重な建物の基礎的な資料を作成するために、歴史的建造物の実態調査を行ったところでございます。まず、外観から 1 次調査として 2,357 棟を選んで、そのうち歴史的に貴重であるものとかが、地区の特性を伝える建物、合わせて 508 棟を選定しております。それが平成 4 年で、それ以降、その 2 次調査物件の 508 棟については、現状を把握していないものですから、今回、緊急雇用創出事業を使わせていただいて調査を行うということにしております。

具体的内容でございますけれども、基本的には現地に行って、建物が建っているのか、壊されたのか、壊されていないのかを確認して、またカメラで建物を撮影するということを現地で行います。さらに、建物の所有者を調べて、図面に建物の一覧分布図といいたいでしょうか、地図に分布を落として、さらに一覧表をつくって、最終的にはこの図面をクリックすると、歴史的建造物の内容が表示されるような、そういうパーソナルコンピュータで管理ができる、紙媒体しか持っていないものですから、保存上で活用ができるような、そういうデータベース化を図るという事業をやります。

山口委員

これは大変重要な事業だと思って、ぜひやっていただきたいと思いますが、私がちょっと気になったのは、たぶん前回調査したときと比べて、相当な建物がなかったり、また所有者も移っているというよりも、所有者自身が基本的に亡くなられて、相続がされていないようなものもたぶんあると思うのです。そういうことできちりその建物をだれが所有して、責任を持ってやっていただけるのかも含めて、そういうことも把握をしていただきたいと思います。これは小樽の財産ですから、特に指定になっていない建物については、ある意味では本当に所有者の努力でしかこれを残せませんから、そういう意味で支障のないように、ぜひできれば啓発も含めて、所有者の意向も含めて、できれば聞き取れるところまで、たぶんやれないと思うのですけれども、本当のことを言うと、そういうようなところまでやってほしいというふうなことが希望です。これは別にお答えは要りません。現状についてをまずお聞きしただけです。

#### 旧手宮線沿線の活用について

次に、旧手宮線の沿線、これもずっと旧手宮線でお話を申し上げているのですけれども、特に沿線と言っても文学館、美術館がある日銀通りから中央通まで、先ほど整備されているとおっしゃっていましたが、あれ暫定整備ですから、私はあの整備でいいというふうに全然思っていないので、いずれにしても、あそこのところは、

雪あかりの路の会場にしていますけれども、山側の建物は相当老朽化しています。半分崩れたものもありますし、今、何かあそこの土地と建物のいわゆる所有関係の調査と一緒にされているということですから、今、報告していただければ、報告していただきたいと思います。

(建設)まちづくり推進課長

今、中央通から市道浅草線までのうち、特に非常に建物が壊れている区域がこのエリアにございますけれども、土地としては 18 筆、建物としては 33 軒ございます。それで、土地のみを所有されている方が 5 人いらっしゃいまして、そのうち 4 人の方の所在が確認できております。4 人とも存命でいらっしゃいます。建物については、33 人の権利者がいらっしゃいまして、そのうち 29 人の方の所在が確認されてございます。その 29 人の内訳でございますけれども、登記者本人が 12 人、相続者が 17 人いらっしゃいます。それと、不明の方が 4 人。土地も建物も持っている方が 5 人いらっしゃいまして、5 人とも御存命でいらっしゃいます。不明の理由でございますけれども、基本的に市内の例えば住民票がないですとか、本籍がないということで、追えない。さらには、転出届だとか転入届が出されていないということで、合計 5 人の方については、今のところ追跡が不可能という状況でございます。

山口委員

比率的に言うと、所有者と連絡がとれる、そういう明確な部分、それはどのくらいのパーセンテージになっていきますか。面積比率です。

(建設)まちづくり推進課長

面積というのはちょっと持ち合わせていないのですけれども、人数で言えば、おおむね 9 割ぐらいの方の所在は把握しているということでございます。

山口委員

これを受けてですけれども、今年度、旧手宮線の沿線の再生の基礎的なプランみたいなものをおつくりになるということですね。これからどんな議論をされるかわかりませんが、市の考え方として、沿線についてどういうふうなものを期待しているのか、どういうふうに再生をされようとしているのかという考え方を述べていただきたいと思います。

(建設)まちづくり推進課長

今、景観を阻害しているエリアといえば、旧手宮線から見ると非常に、変な言葉を借りると、見苦しいような状況で、せっかく旧手宮線本線が歴史的な遺産として本当に世界に誇れる施設でございますので、そこから見た景色としてはふさわしくないというふうに思っておりますので、今回、今定例会で補正予算として小樽の歴史と自然を生かした地域景観づくり検討事業という形で計上させていただいておりますので、その中で具体的なことは検討していくことになるかと思っておりますけれども、少なくとも整備計画案と整備手法について数案作成をして、民間の皆さんの再開発の誘導につながるような案をつくっていききたいと、お示しをしたいというふうに思っております。

山口委員

これまで何度も私は、いろいろお話を申し上げているわけですが、あの地域については、大変小樽の観光にとって重要な地域だという認識を共有されていると思います。問題はやはりそこには歴史的建造物がないので、小樽のまちにふさわしい景観を新たに創出する必要があるわけですから、ある意味では景観の創出ということ念頭に置いて、当然あそこは小樽歴史景観区域にも入れていただきましたし、そういう意味でどういうふうにして景観を誘導していくのかということが大変重要になってくると思います。中央通の拡幅事業でおやりになったように、一定の景観誘導で助成をされるようなことも今後必要になってくると思います。その手法として、今、財政が大変に厳しいですけれども、何かそういうことができるような、私は寄附条例でこの項目を入れたいのではないかと申し上げておりますけれども、いずれにしても一定の行政としての金銭的な誘導策みたいなものも必要ですから、そこも含めてぜひこれから再開発でおやりになるのかわかりませんが、考慮に入れてう

まいプランづくりをしていただきたいというふうに希望しておきます。

この点について、何か御感想があればお答えをいただいて、この件について終わりたいと思います。

(建設)まちづくり推進室長

お話がありました旧手宮線沿線の景観の創出ということでございますけれども、先ほども答弁させていただきましたように、一部、モデル地区みたいなものを想定して、どういうことができるかというものを市としてまとめたい。それを基に、何とか民間の開発等々につながって、誘導できるような、そういう流れになれば大変いいというふうに思っています。また、金銭的な支援ということで、中央通のところでもやらせていただきましたけれども、現実的には委員がおっしゃいますように、なかなか今の財政状況でいけば厳しい部分もあります。また、今、寄附条例でいろいろ寄附をいただいていますけれども、またそこに一つ項目を増やすという考え方もないわけではないですけれども、今のところ、具体的にどういう支援ができるかというものについては、検討がなかなか進んでいない状況もありますけれども、今後、どういうことができるか、少し考えていきたいというふうに思っています。

山口委員

よろしく願い申し上げます。

当別ダムについて

最後の質問ですけれども、本日資料をいただきました当別ダムについて、初めて私は水道局のほうへ質問するのですけれども、今、話題のダムですからね。これについて、ちょっと聞きたいのですけれども、今回、予算額、決算額、これを出していただきましたけれども、これは全体ですよ。小樽市の負担分というのはどうなっているのですか。

(水道)整備推進課長

小樽市の負担分でございますけれども、現在、ダムの部分につきましては、企業団全体で 28.8 パーセントの出資割合になってございます。その構成団体が北海道、札幌市、小樽市、石狩市、当別町となっておりますけれども、小樽市の出資につきましては、このダムについては 3.1 パーセント、水道施設の広域施設の整備につきましては 4.08 パーセント、あと負担金としまして 3.71 パーセントの率で出資してございます。

山口委員

これは、当初の計画と現在の状況での計画予定のいわゆる水の需要予測が相当変わってきているような資料を私は今いただいたのですけれども、まず、札幌市と小樽市と石狩市、当別町ということになっているのですけれども、当初の見込みの水の需要量と現在の水の予定需要量というのは、どの程度違ってきておりますか。ここで当初の水の需要量予測と現在の評価が、どの程度変わってきているのかを各都市ごとに読み上げていただけませんか。

(水道)整備推進課長

水道用水の需要予測でございますけれども、当初、平成 4 年になりますが、全体で 22 万 5,700 立方メートル、その内訳といたしまして、札幌市 17 万立方メートル、小樽市 6,000 立方メートル、石狩市 3 万 9,100 立方メートル、当別町 1 万 600 立方メートルでございます。

また、平成 19 年度に事業の再評価を行いまして、水需要の予測を見直した結果でございますけれども、用水供給事業全体としまして 7 万 7,800 立方メートル、その内訳といたしまして、札幌市 4 万 4,000 立方メートル、小樽市 3,100 立方メートル、石狩市 2 万 1,100 立方メートル、当別町 9,600 立方メートルでございます。

山口委員

いずれにしても、当初計画の需要から見ると 3 分の 1 になっているわけです。札幌市に至っては、17 万立方メートルから 4 万 4,000 立方メートルになっているわけですね。ある意味では、札幌市の水需要に特にこれ対応して計画されたというふうに見たほうがいいよね。一番、需要としては、全体 22 万 5,700 立方メートルに対して 17 万立

方メートル要りますよと。これは、だから必要ですよとやったわけでしょう。それが今、札幌市に至っては4万4,000立方メートルしか必要ないですとなったわけですよ。同じ規模で建設するのですか。まだダムに、本体に入っていないのですよね。

(水道)整備推進課長

現在のダムの建設状況でございますが、平成20年度までには用地補償、それから取付け道路の工事を行っておりまして、実は昨年10月、本体工事につきまして、北海道のほうが工事を発注して入札したり、契約が行われたというふうには私どもは何っております。

山口委員

これは工事を発注しているわけですか。

(水道)整備推進課長

はい。

山口委員

これ、見直しは1回もされなかったの。要するに、これだけの需要予測が変わったわけでしょう。そうすると、ダム本体ももう少し例えばコンパクトにやりましょうというような変更というのは、議論はされなかったのですか。

(水道)整備推進課長

ダムの事業の見直しにつきましても、北海道のほうで政策検討会議だと思えますけれども、その中で見直しについて検討を行っております。最近の直近でいきますと平成17年度に見直しを行ったというふうに聞いております。

水道局次長

ちょっと補足いたしますけれども、通常、今の公共事業の事業再評価というのは、大体5年ごとに事業の見直しというのをやっております。以前は平成16年度に事業再評価というのをやっておりますし、広域企業団の水需要もそのとき見直しています。5年でやりますから、本来であれば21年度に事業再評価というのをやることになるのですが、今、説明したとおり、20年度に本体着工に向けての準備ができたということで、19年度に前倒しをして本体着工する前に、今の人口減少の状況を踏まえた中で、どのぐらいの水需要になるだろうかというのをもう一回見直した。それで直近の一番新しいデータに基づく予測によって、最小限の水需要ということで、今回こういうふうに見直して、小樽市も3,100立方メートルに見直す、それぞれの四つの構成団体がすべて下げたというのは、19年度の見直しが初めてなのです。そういうことでダムの本体着工にかかったということでございます。

山口委員

ということは、ダム本体の、例えばサイズとか貯水量とか、そういうものも含めて見直しをして、いわゆるダムの計画そのものをダウンサイジングしてやるということですか。ただ、当初の見積予算額というのはどれだけだったのですか。金額は、トータルで。ダムだけでないですよ。当然、送水管とかいろいろありますよね。これは入れた金額ですか。違うのか。ダム本体の金額だけでもいいです。

(水道)整備推進課長

ダム本体、ダムにかかわる工事でございますけれども、北海道のほうで発注してやっている工事でございますが、これにかかわる費用として、現在684億円でございます。当然、先ほど次長のほうからも説明しましたとおり、貯水量等は当初の規模で大きくなってございますけれども、そのときのダムの事業費が650億円でございます。34億円ほど増加しております。

山口委員

今の数字は、ダムの本体工事だけでですか。

(水道)整備推進課長

はい。

山口委員

それプラス例えば送水管とかいろいろここにありますよね。そうしたら、これは総額でどれくらいになるのですか。

(水道)整備推進課長

水道の施設に関する広域化施設整備事業につきましては、全体で 572 億円を現在予定しており、ダム本体のほうは 684 億円でございます。

山口委員

これを見ますと、いわゆる水の需要が 3 割にしかなくなっていないのに、総貯水量は当初が 9,180 万立方メートル、19 年度の再評価では 7,450 万立方メートル。規模的に言ったら、ほとんどこれ変わっていないのではないのですか。金額が 684 億円でしょう。当初 650 億円で見ているわけですよね。ダウンサイズにしても全然変わっていないではないですか。確かに小樽市の負担が、金額について言えば 3.1 パーセントですか。私は予算特別委員会でも申し上げましたけれども、これもまたしょうがない部分あるのですけれども、国や道がやる事業については、ある意味では自分らは負担が少ないから、何でもいいやというふうに、これまでは主体性なくやってきたところがあるのではないかと思うのですよ。自分は本当に全額を見るとき、これからいわゆる全額が交付金で入ってくることになるわけですから。そうすると、自分が主体となって事業をするわけですから、そうなったときに本当にこれを選択するのかと、これだけのことを。たぶん私はもう少し厳しく精査をし直して、変更したり、やると思うのです。札幌市もこれだけになって、小樽市は大してといっても需要が半分になっていますけれども、札幌市は大変な問題になっているのではないかと思うよ。我々よりもはるかに負担割合も大きいし。引き続きこれをどうしてもやらなければいけない理由というのは、これだけやってしまったのだからと。これの進ちょくぐあいというのは、何割くらいになっているのですか。

(水道)整備推進課長

建設の進ちょく率ですが、その前にこの多目的ダムといいまして、この水道用水のほかにかんがい用水、それから河川の維持用水、洪水に対する用水、これらが含まれておりまして、利水に、水道用水に対する割合は 13 パーセント程度でございます。ですから、その費用負担といたしましては、先ほど申し上げたように、非常に小さい状況になったということであります。

また、ダムの建設進ちょく状況でございますけれども、現在は平成 20 年度までで、道路のつけ替え工事とか、それから昨年度から行っています本体工事などを行いまして、384 億 6,629 万円執行しておりまして、進ちょく率でいきますと 57.2 パーセントでございます。

山口委員

半分以上済んでいるということですね。今さらやめられないよねと。ハッ場ダムはやめるようですけども、いづれにしても、進んでいるから、今、目的が水需要だけではないよと、いろいろおっしゃっていますけれども、やはり本当に必要なものは、それはやる必要がありますよ。ただ、これ個人的な私の意見ですけども、ここまで進んで、一定の、特に小樽市にとって、負担額がある程度、許容範囲ではないかというふうに思いますが、あと小樽市にとっては、どうかな、やはり利用としては、石狩開発が取得している我々小樽市域の土地も含めて、利用はされておりません。予算特別委員会でも話しましたように、これから対岸貿易ですね、特に東アジア共同体と鳩山総理も言っていますので、そうすると、いわゆる経済交流などある意味では活発になってきているということを前提に考えれば、当然、石狩湾新港というのは北海道の日本海側では中央港になっていくわけですから。そういう意味で言うと、そこに立地する企業が水を使っただけならば、小樽市にとってはこのダムというのは有用になると、そういう理屈をつけて、これは認めざるを得ないのでないかなと。従来理屈だけで言うと、大変私は苦しいところがあると思いますよ。本当に洪水対策でダムがいいかという議論だって今あるわけですよね。山をほつたらかし

にしておいて、ダムだけつくったってだめなのですよ。これから北海道は亜熱帯になるとは思いませんが、ここは亜寒帯でもないのかな。いわゆる暖かくなってくるわけですから、相当やはり気候異変も起こると思いますよ。突発的な豪雨で水が出る場合もそれはあると思います。いずれにしても、方法をいろいろ多種多様にやらないと、ダムだけで治水をしようということは、もう限界なことはわかっていますから、そういう意味で、今後こういうものについては、砂防もそうですけれども、やはり自治体が、自分たちが責任を持ってやる事業になってくるわけですから、そのときにはきっちり精査をして、将来も考えてじっくり議論をしてやるべきだというふうに思いますので、この事業に関しては今申し上げたような理由で、これは我々としては、この件に関してだけ、認めるということで了解をさせて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

3点お伺いします。

市営住宅入居者の転居の条件について

最初に、市営住宅についてお伺いします。

市営住宅に現在住まわれている方が、別の市営住宅に転居する際に関して、条件といっているものというのはどのようなものがありますでしょうか。

（建設）建築住宅課長

現在住まわれている入居者の方がほかに住み替えるときの条件ということでございます。公営住宅法並びに施行令に基づきまして運用してございまして、大きく分けまして3種類ございます。一つ目は、上層階のほうに入居されている方が、高齢ですとか、又は御病気になる、階段の昇降が困難になった場合は住み替えを行ってございます。二つ目は、世帯の人数が減ることによりまして、大きな部屋に家賃を払って住むような状況になるものですから、こういった場合も住み替えもできる。それと三つ目でございまして、逆に小さな部屋に、世帯の人数が増えていった場合に住み替えができるという、おおむねその3点でございます。

成田（祐）委員

本市において、ある住民の方からお聞きした話なのですが、エレベーターのない物件から、エレベーターのある物件への入居申込みができないという話を伺ったのです。子供が生まれて家族が増えたり、足が不自由になったりなどということで、上層階に住んでいらっしゃる方が非常に住みにくくなって、そういった際に、当然そういったところの利便性の高いところを要求するというのは、これはやむを得ない、仕方がないことだと思うのですが、そういったような状況がある中で、状況によってはこういったものも認めたりするというのが正しい対応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をお持ちですか。

（建設）建築住宅課長

エレベーターのある市営住宅に住み替えできるようにするべきではないかという御質問です。今、市営住宅で、大きいところは3階以上の9階までありますけれども、全部で82棟ございます。エレベーターの設置は、ちょうど平成元年から市営手宮公園住宅と市営銭函住宅からエレベーターをつけ始め、現在、合計で17棟がエレベーターがついている形になってございます。今、工事している市営オタモイ住宅3号棟で18棟になるのですが、先ほどの答弁の中に、エレベーターの住宅というのは非常に新しい傾向がありまして、市営住宅を希望される方の人気もあるということで、現在は住み替えをさせる場合は医師の階段の歩行が困難だという診断書を出していただく中で、上の階の方は希望の住宅を聞きまして登録しておきまして、あきましたら1階なり2階なりの希望に添って斡旋してございますけれども、エレベーターというのはやはり新しいということで皆さん希望されるので、今の段

階はちょっと今のようなエレベーターの住宅がまだ増えていないということがあり、エレベーターがない住宅の中で下の階に住み替えは斡旋していることで対応してございます。

成田（祐）委員

今あった住み替えに関して、古い物件から新しい物件に住み替えるというようなところに関しての条件というのは、特にないのですよね。例えば、その築年数が、住んでいるところよりも 10 年未満の新しいところだったらだめとか、そういうのはないのですよね。

（建設）建築住宅課長

これは私どもの市の運用でやったわけですが、非常に平成元年までの間、昭和 40 年代から住宅の確保、かなり直近の新しいのは緑ですとか、松ヶ枝ですとか、桜にもあるのですけれども、そういう差があるものですから、おおむね今住んでおられる住宅より 5 年新しい住宅から古いのはいいのですけれどもという形で斡旋してございます。

成田（祐）委員

何が言いたいかといいますと、もちろん状況によって住み替えの申込みができないというのはそもそもおかしかっただろうというような話もあるのですが、だんだんこれから先、建てていく市営住宅というのは、エレベーターが増えてきますよね。そうすると、相対的にどんどんエレベーター付きの住宅が増える。でも、いつまでたってもエレベーターのあるところに移れないという条件をつけたままだと、結果的にどんどんその方たちは全く転居できないような状況が続くと思うのですが、そのエレベーター付きの住宅が増えるに当たって、そういった条件を外すというか、少しでも緩和するというのを今後考えないのですか。

（建設）建築住宅課長

先ほど言ったようなエレベーターのある市営住宅の数がそういう関係ですので、現在のところはそこまでの検討をしていない状況ですが、今後、エレベーターのつく市営住宅の数ですとか、入居者の方々のそういう状況の中で、将来、当然検討していかなければならない課題だということは考えてございます。

成田（祐）委員

その部分について、どんどん増えていけばというお話だと思うのですが、その段階も、特に増えれば、住宅の地形的な、祝津から新光に移りたいとか、そういったものがあっても、やはりそういったエレベーターがない住宅に最初入ったばかりに、そういったこともままなくなってしまうなんていうことがあると、非常にこれは不便な条件だと思うので、ぜひ段階的にそういった家族が増えたとか、そういったところから少しずつでも対応していただければというふうに思っていて、この質問は終わりたいと思います。

中国資本による日本の水源林買収について

次に、中国企業による水源林の買収についてお伺いしたいと思います。

9 月 14 日の産経新聞に掲載されていた内容なのですが、中国の企業が日本のブローカー等を使って、中国の富裕層向けに、日本のミネラルウォーターを売るビジネスが出てきている。また、日本の企業でもそのミネラルウォーターをつくって中国に売るといったようなことが起きて、水源となる部分の土地の買収が始まっているというふうに報道されました。その部分で、林野庁はもう既に調査に乗り出しているというふうに言われています。

ここで、小樽の場合、もしそのような水源の部分を買われてしまったらということを考えると、水の味がいいという以外にも、やはり小樽は中国でも知名度が高くて、さらに北海道だから土地も安いかもしれない。しかもちょうどいいことに中国に向けての港もある。何かあったときに、もしかしたらねられる可能性は十分あると思うので、ここで本市における水源林といった部分はどのあたりに当たるのかというのを教えていただけますか。

（水道）浄水センター所長

本市の水源林はどこにあるかということなのですが、本市の水源としましては、余市川、朝里川、それから奥沢



ダム、錢函川の 4 水源がございますが、各水源の上流域がございます森林が水源林としてある水源かん養林に当たっております。

成田（祐）委員

今、言っていた 4 か所、当然そこに浄水場と取水場というのが設置されていると思うのですが、そうしたあたりに関して、土地の権利関係というのはどのようになっているのか。特に浄水場とか取水場の上部あたりの水源林を、国有地だったらいいのですけれども、民有地等で売却されるようなおそれのあるような場所というのは、あるでしょうか。

（水道）浄水センター所長

買収されるような土地があるかというふうなお尋ねですが、各浄水場の取水口あるいは取水施設の周辺の土地につきましては、ほとんどが水道用地あるいは河川の敷地となっております。上流部の水源におきまして、民有地の売却のおそれがあるのではないかとのお尋ねでございますが、取水区域にあるのはほとんどが水源かん養保安林になっておりまして、現在までに売却等の情報等は今のところ来ておりません。

成田（祐）委員

そうしたら、本市で言う水源林の定義が、今おっしゃった 4 か所の各浄水場に当たる上部の林という話だとは思いますが、今言った 4 か所以外のところでも、当然、水が出ていますよね。そうなった場合、そこから水の取水というのは可能だと思うのですけれども、ちょっと今、急に質問したので、小樽市全体を含めてそういった上部の部分で、民間の林で水がとれるような場所というのは、これは存在しそうなのですか。

水道局次長

山の中でも、当然、ゆう水といいますが、わき水が生じている部分というのは多数、市内の山の中にはあると思います。それを調べたことはございませんけれども、そういう箇所というのは点在しているのではないかとお尋ねには予測はされます。先ほど、浄水センター所長のほうから話しましたけれども、民有林もございますし、国有林も、取水口の上流域には両方あります。具体的に民有林がどのような動きをするかというのは、それはなかなか水道局でもつかみづらい。でも、三重県でそういう動きがあるということも我々は承知しておりますので、やはりそういう部分も注目していかなければならない、そんなような時代になったのだなというふうには思っております。

成田（祐）委員

その三重県の話も含めて、取水がたくさんあった場合、勝手にどこかの民有地を買って、そこで急に水をくみ上げるようなことがあった場合、その部分の空洞化や地盤沈下が懸念されるというふうに報道されていたのですが、そういった場合、本市においてこういったような影響というか、全くそういうことを考えたこともなかったので、そのあたりどのようにお考えか、お聞かせ願えますか。

水道局次長

そのいろいろなニュースを見ていて、具体的には水道事業体がやるような域を大きく超えて、国の政策としてやはりこういうことに対してどう対応できるのかという部分も、我々としては大変期待している部分でございます。確かに大量の水を地下から吸い上げると、水循環というものは大きく変わることが予想されます。どのぐらいの量をとるかによりますと思いますけれども、そういうことではやはり何らかの手だてを、国のほうとしてもこういうことが起き始めているわけですから、それに対応した施策をぜひ打っていただきたいというのが、率直な感想でございます。

成田（祐）委員

最後にまとめまして、今後そういった部分に関してどのような対策というか、本市としてできることというのをとられていくか、最後、お聞かせ願えますか。

水道局次長

具体的にどうこうというよりも、情報をやはり収集するということが一番ではないかと思います。それで、どういことが起きるのか、そのことによって、我々の水道事業に与える影響というようなことを予測しながら、関係の機関と協議をしていくというのが、今、打てることではないかと、そんなふうに思っております。

成田（祐）委員

やはり水は大事なライフラインなので、非常にいろいろな施策の中でも優先度は高いものだと思うので、ぜひそういった情報収集を含めて対応していただければと思います。

小樽築港駅のロータリー、駅北広場の活用について

最後に、小樽築港駅のロータリー、駅北広場についてお伺いしたいと思います。

ロータリー内部のところなのですが、内側部分の駐車場を含めて、結構ロータリーの大半が赤と白のさくで覆われているのです。非常に見た目にも、赤白赤白と囲まれていて、せっかくあそこもきれいに整備しているにもかかわらず、ちょっと景観的にも問題があるし、そもそも中の部分が全然使われていないというのが気になるのですが、こういった部分にさくを持ってしまって利用しないというのは、これはどのような理由があるのでしょうか。

（建設）用地管理課長

小樽築港駅の駅北広場の関係についてでございますけれども、現在、広場の中、駐車場等になっていた場所について、赤白のさくで囲っているということですが、当初、あそここのところにつきましては囲んでいなかったわけですが、そここのところに 24 時間車をとめられて、非常に苦情等が来ていた、そういうようなことがありまして、あそここの部分は平成 17 年にさくを設置したというような経過がございます。

成田（祐）委員

当然、中はバスも進入しますから、放置車両等があれば、非常に迷惑というのもあると思いますし、そもそも駅が近いから、あそこに置いてどこか行ってしまうというのもあると思うのですけれども、その部分の利用というか、しっかりそういうことを想定されてああいう駐車場をつくったのかというのがやはりどうしても疑問に思うのです。それこそ先ほど公明党の秋元委員がおっしゃったように、空き地の有効利用で、6 台、7 台あるあの駐車場を、何も使わずにたださくで囲ってある。お金を取って、それこそ別に月決めで貸してもいいのではないかというふうにも、いろいろな方法があると思うのですが、そういった部分も含めて、とりあえず一般車両がまず入れないようになってしまっているのです。小樽市の看板で進入禁止という、法的な拘束力がない看板が立っているのですが、一体ここを計画した際に、一般車両の例えば送迎とか、そういったものに関して、どのように計画されていたのかというのをお聞かせ願えますか。

（建設）用地管理課長

先ほどさくで囲ったところの駐車場についてお話ししたのですけれども、当初からあそここのところは駐車場としてではなくて、一般車両の乗降場として設置をしたと。そして、もう少し広いところについては、タクシープールとして設置をしたというような、当初の目的はそういうような目的で設置しております。実際の使われ方としましては、先ほども言いましたけれども、そここのところに 24 時間とめられてしまうというような状況が発生して、さらには道路となっている部分にも 24 時間車をとめられてしまうというようなことが発生しまして、バスの通行に支障を来すとか、タクシーの通行に支障を来すというような状況になったものですから、看板等で周知はしていったのですけれどもなかなか解消されない、そういうようなことで、これ公安委員会の看板ではございませんけれども、小樽市のほうで一般車両については入らないでくださいというような看板をして、道路のところまで駐車をされないように方策をとというようなことでございます。

成田（祐）委員

一般的に送迎だとすると、こうやって横づけするような形もあれかなと思ったのですけれども、ああいう駐車型

のということは、例えば南小樽駅とかの使い方を何か想定してああいう感じで作られたのかなと、今ちょっと感じたのですけれども、少なくともどちらにせよ、ああいうさくですずっと全部困ってしまって、しかも景観と合うさくでもないし、本当に臨時でつけたようなさくだと思うので、それが今後 10 年、20 年ずっとあのままああやってさくをつけて、中の駐車場はずっとあきっ放しのままで使っていくのか。やはりそれを考えると、現状として、その計画が失敗してしまっているわけで、今後、その駅北広場のあたりをどのように使っていくのかというのをお聞かせ願えますか。

(建設) 建設事業課長

小樽築港駅の駅北広場についてですが、これは平成 11 年の 1 月に供用開始しております。一般車両の駐車問題が出てから、市のほうでもいろいろと自動車のその誘導について対応してきた経緯がございます。その結果として、現在の形態というものに落ちついたということで、新たな対策が見つかるまでは、当面は今の形態で対応せざるを得ないのかなということで考えています。ただ、決してあきらめたわけではないのですが、なかなか今までやった対策が功を奏しないという現状があって、そういった問題ということになります。

成田(祐)委員

最後になりますが、先ほど秋元委員がおっしゃったように、あいているスペースの有効利用と、逆に 24 時間とめるという車両があればそこをもう本当に月決めして貸してしまえば、そう簡単にすぐとめてというわけにはならないと思うので、いろいろな利用方法があると思うので、ぜひ検討してください。

最後に 1 点申し上げたかったのは、やはり非常にこのロータリーの部分は大事だと思うのですよ。ほかのまちをよく見に行くと、ロータリーのところを見てくるのですが、日本全国どこを回っても、ロータリーの部分で一般車両とバスと一緒に入るところは非常に少ないのです。その部分で、今後、小樽駅前とか、やはり見直しがいつかかかると思うのですけれども、ロータリーの中にバスと一般車両が入ると、どうしてもそういったモラルの低い車両が邪魔してしまったりということがあるので、ぜひこの部分について、しっかり小樽築港駅のロータリーの見直しも含めて、改めて今後の小樽の駅前の周辺整備につながるようなロータリーのあり方というのをつくっていただきたいと思うので、そこだけ最後、お聞かせ願いますか。

(建設) まちづくり推進課長

今、委員からいろいろお話がありましたので、今、駅周辺のあり方というの、庁内の担当課長レベルで検討会議を立ち上げて検討に着手してございますので、その中でもどのようなことで、駅前広場の改善ができるか、検討してまいりたいというふうに思っております。

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 55 分

再開 午後 5 時 25 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。

古沢委員。

古沢委員

詳しくは本会議でということになるのですが、何のことはありません。継続審査中の陳情案件については、願意妥当だというふうに私たちは考えておりまして、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。

まず、陳情第 1 号、第 246 号、第 644 号、第 1143 号及び第 1154 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、継続審査と決定いたしました。

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。