

| | | | | | |
|-----|-----|-----|-----|------|-------|
| 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 29 年 10 月 5 日 (木) | 開 議 | 午後 1 時 0 0 分 |
| | | 散 会 | 午後 6 時 0 5 分 |
| 場 所 | 第 3 委員会室 | | |
| 議 題 | 付 託 案 件 | | |
| 出席委員 | 千葉委員長、酒井（隆行）副委員長、石田・高橋（克幸）・ 中村（誠吾）・川畑 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、石田委員、中村誠吾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し出がありますので、これを許します。

「(仮称)第2次小樽市上下水道ビジョンの策定に伴う水に関するアンケートの実施について」

○(水道)安田主幹

(仮称)第2次小樽市上下水道ビジョンの策定に伴う水に関するアンケートの実施について、報告いたします。

上下水道事業のあるべき姿と目指す方向性を示した現小樽市上下水道ビジョンの新たなビジョン策定に際しまして、水道局では課題の整理、局内職場研修や水に関するアンケートなどを行ってきたところでございます。今回、このアンケートの集計結果が出ましたので、その内容について、報告させていただきます。

資料の1ページ目をごらんください。

調査の方法は、水道または下水道が使用できる地域にお住まいの18歳以上男女を無作為抽出いたしました。調査期間は、6月26日から7月31日。回収率については、発送数3,006件に対しまして回収数1,262件でありますので、42.0%となっております。

主な質問とその回答について、御説明させていただきます。

資料の9ページ、問13をごらんください。

「水道水の水質についてどのように感じていますか。」という質問では、「安心している」及び「どちらかといえば安心している」の率を合わせますと88.2%であります。このことから、水道水の水質について多くの市民から安心されていることがうかがえます。

次に、資料の14ページ、問21をごらんください。

「水道サービスについて、どう感じていますか。」という質問では、「満足している」及び「どちらかといえば満足している」の率を合わせますと75.4%であります。このことから、水道の事業活動全般に関する満足度は高いことがうかがえます。

次に、資料の17ページ、問25をごらんください。

「水道局では、経済性を考慮して老朽化した施設の更新にあわせ、耐震化等を計画的に行っておりますが、水道・下水道の施設の耐震化等の対策について、あなたの考え方に一番近いのは次のどれですか。」という質問では、「これまでと同じように対策を進めるべき」という回答が52.5%と、ほぼ半数を占めており、これまで水道局で進めている経済性を考慮した方法について一定の理解があることをうかがうことができます。

次に、資料の18ページ、問27をごらんください。

「現在の水道料金と下水道使用料について、どう感じていますか。」という質問では、「妥当である」が37.7%となっているものの、「高い」及び「やや高い」の率を合わせますと46.2%でありますので、水道料金等については高いと感じている方が妥当を上回っている結果となっております。

ほかの質問項目については、後ほどごらんください。

なお、この報告書については、9月29日に市ホームページにて公表しております。

今後は、このアンケート結果を参考にしながら、平成30年度末の完成に向けて策定作業を進めてまいりたいと考えております。

○委員長

「水道料金等徴収業務委託の更新について」

○（水道）業務課長

水道料金等徴収業務委託の更新について、御報告いたします。

平成 25 年 4 月 1 日から平成 30 年 3 月 31 日の期間で契約している水道料金等徴収業務委託が満了になることから、現在、更新の準備を進めているところです。

業務委託の期間は、平成 30 年 4 月 1 日から平成 35 年 3 月 31 日の 5 年間とし、受託業者の選定は、前回と同様に、小樽市内に本社を有する業者を 1 社以上含む共同企業体であることを参加資格要件の一つとして、公募型プロポーザル方式により行う予定です。

今後のスケジュールについては、今月上旬に参加募集の公告をし、提出された参加申込書により、応募された事業者の資格審査を行います。その後、参加資格を有する業者についてプレゼンテーション及びヒアリングを行い、12 月上旬には受託事業者を決定したいと考えております。

予算関係については、業務開始前の準備期間を考慮し、第 4 回定例会において債務負担行為設定の補正予算を提案し、議決いただいた後、契約を締結する予定です。

○委員長

「札幌市水道局との緊急時連絡管の運用開始について」

○（水道）整備推進課長

それでは、札幌市水道局との緊急時連絡管の運用開始について、御報告させていただきます。

まず、1 の現在に至るまでの経過でございますが、札幌市水道局との緊急時連絡管の整備については、平成 25 年 12 月から協議を開始しており、この協議を進める中で、今後の人材育成や組織力強化など、災害対応に限らない取り組みについても、近隣都市としての連携をより一層推進するため、連携協力に関する基本的な協定を平成 27 年 3 月に締結しております。その後、緊急時連絡管の整備について両市で課題の整理を行い、平成 28 年 12 月に連絡管の整備の円滑な実施を図り、工事の施工や費用負担区分などについて定める緊急時連絡管整備に関する建設協定を締結し、本年 6 月から緊急時連絡管の整備工事を実施しまして、8 月 31 日に工事が完了しております。

次に、2 の維持管理協定の締結及び運用開始でございますが、建設協定に基づく両市の緊急時連絡管の整備が完了したことから、両市で緊急時の作業手順や通水の確認などを行い、災害などの緊急時における連絡管の運用及び維持管理等について定める小樽市・札幌市緊急時連絡管の運用及び維持管理等に関する協定を、資料では 9 月下旬と記載しておりますが、9 月 29 日に締結いたしまして、同日付で運用を開始しております。

次に、3 の緊急時連絡管の整備による具体的効果でございますが、平成 29 年の第 1 回定例会建設常任委員会においても報告させていただきましたが、再度御説明させていただきます。

今回、両市の配水管が接続されたことで、災害時などに水道水を相互に送ることができるようになりますが、小樽市域での供給可能地域としては、銭函 3 丁目全域と 2 丁目の一部の地域となっており、世帯数は約 770 世帯、事業所数は約 220 事業所、地区内人口は 1,500 人となっております。範囲は下の図のとおり、JR 銭函駅から銭函市民センター、そして国道 5 号を結んだラインの海側が供給可能地域となります。また、連絡管の整備箇所は右上に旗上げしてございますが、国道 337 号沿いの両市の行政界をまたぐ位置となっております。なお、札幌市の供給可能地域は JR 星置駅から小樽側の地域と聞いております。

○委員長

「色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化調査中間報告について」

○（水道）整備推進課長

それでは、現在、色内ふ頭で行っております色内ふ頭護岸老朽化調査について、中間報告をさせていただきます。まず、2 枚目の図面をごらんください。

今回、上の図の赤枠で囲っております、水道局が所有し、産業港湾部が維持管理を行っている①の南側岸壁から

④の護岸（Ⅱ）の 4 区間の岸壁・護岸について老朽化調査を行っており、下の三つの図は、これらの岸壁等を横から見た断面図となっております。

①の南側岸壁と②の北側岸壁の構造としては栈橋式護岸というもので、海側の口径 1,200 ミリメートル、1.2 メートルの鋼管のくいと埋立土と書いている陸側の同じく口径 1,200 ミリメートル、1.2 メートルの鋼管矢板で厚さ 2 メートルの上部コンクリートエプロンを支える構造となっており、陸側の鋼管矢板については、壁上に鋼管をつなぎ合わせ、エプロンを支えるとともに、陸側の埋立土を抑える役目をしております。

次に、左下の③の護岸（Ⅰ）は鋼矢板という幅 40 センチメートルの鋼製の板をつなぎ合わせて埋立土を抑え護岸を形成するもので、その右の④の護岸（Ⅱ）は、若干細くなっている部分、第 3 号ふ頭側の半分が二重鋼矢板という形式で、残りの北浜岸壁側の半分は南側岸壁などと同じく栈橋構造となっております。

今回、これらの施設については、詳細な調査を行っております。

ここで、1 枚目をごらんください。

1 の調査概要でございますが、（1）の調査期間としては、契約工期では平成 29 年 5 月 24 日から 12 月 20 日となっております。現地調査と安定性照査を 6 月から 8 月にかけて行っており、今回はその結果についての中間報告となっております。

次に、（2）の調査等内容としましては、地中レーダー装置という機械で、電磁波により地面を掘削せずに岸壁との陸地側の地中の状態、緩みや空隙を探索する地中レーダー探査。実際に潜水士の方が海に潜り、鋼管矢板の穴の確認など、水中の岸壁等の状態を調査する潜水目視調査。また、潜水士が水中で岸壁を支えている鋼管や鋼矢板に残っている厚さ、残存肉厚を超音波測定器という機械で測定する肉厚測定調査などを行うとともに、これらの調査結果をもとに、現在、鋼管矢板などの状態でエプロンの重さや背面の土の圧力を支えることが可能かどうかを計算し確認を行う、安定性の照査を行っております。

なお、今後につきましては、調査結果をもとに、補修方法の概略検討と概算事業費を算出する予定となっております。

次に、2 の調査等結果ですが、まず（1）の地中レーダー探査の結果ですが、矢板の背面を探索した結果、岸壁等の老朽化による空隙は確認されておられません。

一般的に鋼管矢板が老朽化してくると、矢板の海側に穴が開き、さらに老朽化が進むと矢板の背面まで穴が貫通し、陸地側の土砂がその穴から海中に流出し、空隙が次第に大きくなり、陸側が陥没する吸い出し現象というものが発生しますが、今回このような空隙は確認されておませんでした。

次に、（2）の潜水目視調査と肉厚測定調査、岸壁等の安定性照査の結果であります。結果から申しますと、状態の悪い施設は①の南側岸壁と④の護岸（Ⅱ）となっております。まず①の南側岸壁ですが、潜水目視調査の結果としては、海側の鋼管くいについては開孔は確認されませんでした。陸側の鋼管矢板については開孔が確認され、全体で 205 本ある鋼管矢板のうち、穴が開いている鋼管が 92 本あり、開孔の割合としては 44.9%となっております。また、穴の大きさについては大小さまざま、大きなものでは高さが 1.45 メートル、幅が 1.2 メートル、小さいものでは高さが 10 センチメートル、幅が 10 センチメートルとなっております。なお、この目視調査において、背面に貫通するような穴は確認されておられません。

次に、肉厚測定結果としては、鋼管くいについては建設当時の鋼管の肉厚が 16 ミリメートルで、残存肉厚が 10.2 ミリメートルから 15.7 ミリメートル、鋼管矢板は建設当時の肉厚が 12 ミリメートルで、残存肉厚が 3.3 ミリメートルから 10.7 ミリメートルとなっております。

そして、これらの現地調査結果をもとに、現在の鋼管矢板などの状態でエプロンの重さや背面の土の圧力を支えることが可能かどうかを計算し、確認を行う安定性の照査を行った結果、計算上、所要の安定性が確保されていないことが確認されております。

次に、同じく状態の悪い④の護岸（Ⅱ）でございますが、潜水目視調査の結果としては、海側の鋼管くいについては開孔が確認されませんでした。陸側の鋼管矢板については開孔が確認され、全体で 22 本ある鋼管矢板のうち、穴が開いている鋼管が 14 本あり、開孔の割合としては 63.6%となっております。また、穴の大きさについては、大きいものでは高さが 25 センチメートル、幅が 1 メートル、小さいものでは高さが 5 センチメートル、幅が 10 センチメートルとなっております。

次に、鋼矢板については、開孔が確認され、全体で 107 枚ある鋼矢板のうち、穴が開いている鋼矢板が 8 枚、開孔の割合としては 7.5%となっております。

次に、肉厚の測定結果としては、鋼管くいが建設当時の肉厚が 16 ミリメートルで、残存肉厚が 13 ミリメートルから 13.9 ミリメートル、鋼管矢板は建設当時の肉厚が 12 ミリメートルで、残存肉厚が 8.6 ミリメートルから 8.7 ミリメートルとなっております。鋼矢板については、建設当時の肉厚が 12.2 ミリメートル、残存肉厚が 4.9 ミリメートルから 10.2 ミリメートルとなっております。安定性の照査の結果としては、計算上、所要の安定性が確保されていないことが確認されております。

なお、②の北側岸壁と③の護岸（Ⅰ）については、腐食は確認されておりますが、安定性の照査の結果としては、計算上、所要の安定性が確保されていることが確認されております。

今回の結果としては、①の南側岸壁と④の護岸（Ⅱ）が計算上、安定性が確保されていない結果となっておりますが、現在のところ岸壁や周辺の地盤に変異・変状は確認されていない状況となっております。

次に、3 の今後の方向性ということで、今後につきましては、補修方法の検討を進め、概算事業費を算出し、産業港湾部との調整の上、年内をめどに今後の方向性を出していきたいと考えております。

○委員長

「色内埠頭公園の利用規制について」

○（建設）公園緑地課長

色内埠頭公園の利用規制について御報告いたします。

ただいま水道局から報告がありましたとおり、色内ふ頭の岸壁等の安全性が確保されていないことが判明したことから、これにあわせて、8 月 24 日正午より色内埠頭公園の立ち入りを禁止し、付随するトイレを含む全ての公園施設の利用を規制しております。

公園利用の再開につきましては、利用者の安全確保のため、岸壁等に近づけないような高さ 1.5 メートル、総延長 300 メートル程度のネット型立ち入り防止柵の設置を事業費 500 万円程度で見込み、来年の 6 月を目標に利用できるよう計画しております。

○委員長

「銭函地区アンケート調査について」

○（建設）小南主幹

銭函地区アンケート調査について御報告いたします。

本アンケート調査は、地域公共交通網形成計画の作成に当たり、来年度小樽市全体の公共交通の現状や課題、市民ニーズなどを把握するための調査を予定しており、本格的な調査を行う前に、銭函地区をモデル地区として、アンケート調査を実施したものであります。

お手元の資料、銭函地区アンケート調査についてをごらんください。1 ページをごらんください。

まず、第 1 章、銭函地区の現況として 1 ページから 2 ページまで、銭函地区の過去 10 年間の人口の推移を記載しております。

3 ページをごらんください。3 ページから 4 ページに銭函地区の主要施設を記載しております。

5 ページをごらんください。第 2 章といたしまして、公共交通の概況として、5 ページには銭函地区の公共交通、

6 ページから 12 ページには、銭函地区の公共交通の運行状況。

13 ページをごらんください。13 ページからは、銭函地区の公共交通の料金を記載しております。

次に、16 ページをごらんください。住民アンケート調査についてですが、調査実施日は 7 月 18 日から 31 日。調査方法は、銭函地区に住む 15 歳以上の男女 2,000 名を無作為抽出し、アンケートを実施いたしました。回収数は 770 部、回収率は 38.5%となっております。

次に、アンケート調査の結果ですが、回答者の性別は女性が多く、年齢としては 70 歳以上が最も多くなっており
ます。

17 ページをごらんください。4 の回答者の職業は無職が多くなっており、運転免許を持っていない方が 34%とな
っております。

18 ページをごらんください。6 の自家用車がない世帯が約 20%となっており、7 のふだん利用されている交通手
段につきましては、自家用車、鉄道、路線バスが多くなっているところでございます。

次に、19 ページをごらんください。8 の交通手段を利用する理由としては、自家用車は他の交通手段に比べて便
利だから。路線バス、鉄道、タクシー、徒歩を利用している方は、自家用車がないため、運転できないため最も
多くなっております。

次に、下の外出についてですが、外出の目的といたしましては、買い物、病院、通勤が多くなっております。

20 ページをごらんください。外出の頻度につきましては、1 週間のほぼ毎日が多いが、1 カ月に数日、週に 1 日
が約 35%となっております。

外出先については、札幌市が最も多くなっております。

次に、21 ページをごらんください。外出の移動手段につきましては、鉄道、自家用車が多くなっており、利便性
につきましては、非常に不便に感じている・不便に感じているが 37.4%となっております。

次に、22 ページにつきましては、公共交通に対する要望といたしまして、鉄道、路線バスともに、運行本数をふ
やしてほしいということとなっております。

次に、23 ページには、タクシーに対しての要望があり、運賃を安くしてほしいという要望が多くなっております。

次に、路線バスの将来に当たり、路線バスに導入してほしい新しいサービスといたしましては、短距離利用の低
料金制度の導入をしてほしいという意見が多くなっております。

次に、24 ページから 28 ページにつきましては、今のアンケート結果を地区ごとに分けたものを掲載しており
ます。地区によって利用する交通手段、移動手段、利便性が違うことが見受けられます。

次に、29 ページをごらんください。29 ページにつきましては、小樽市銭函工業協同組合に加盟する企業 36 社に
対して、1 社につき 10 部を配布し、無記名によるアンケートを実施いたしました。回収数については 199 部となっ
ており、回収率については 55.3%となっております。

企業アンケートの結果につきましては、回答者は男性が多く、年齢が 40 歳以上の方が多くなっているところ
でございます。

次に、30 ページをごらんください。お住まいにつきましては札幌市が多く、運転免許を持っている保有率は 90%
以上となっているところでございます。

31 ページをごらんください。通勤の頻度につきましては、平日は毎日が多くなっており、通勤の移動手段は自家
用車が多くなっているところでございます。

次に、飛んで 33 ページをごらんください。通勤時の移動手段につきましては、マイカーが多いということで、不
便性については特に未回答ということで、不便は余り感じていないというところが多くなっているところでござ
います。

35 ページをごらんください。公共交通の問題点と課題というところで、今回のアンケート結果を踏まえて問題点

と課題を整理いたしました。

問題点といたしましては、自家用車がない人や運転ができない人が多く、外出の頻度が少ない。外出の移動手段について不満を感じている人が多い。運行本数が少ないと感じている人がいる。料金に対する要望が多いということが把握されました。

また、課題といたしましては、公共交通を持続させる必要がある。複数の交通手段の組み合わせを把握する必要がある。利便性の高い交通手段の利用状況を把握する必要がある。送迎バス等の公共交通以外の利用状況を把握する必要がある。目的ごとの利用状況を把握する必要がある。地域ごとの特性を把握する必要がある。利用促進につながる料金設定を検討する必要がある。外出の機会をふやす仕組みを検討する必要があることが把握されました。

○委員長

「JR 銭函駅バリアフリー化事業について」

○（建設）小南主幹

JR 銭函駅バリアフリー化事業について御報告いたします。

銭函駅のバリアフリー化については、JR 北海道にて、昨年 6 月より、改札内エレベーター 2 基、多機能トイレ 1 基、駅前広場から駅舎間のスロープ 1 カ所の整備を進めており、10 月 7 日土曜日に完成する予定となっております。工事費は 1 億 9,200 万円となっております、国、JR 北海道、小樽市の 3 者で各 3 分の 1 を負担することとなっております。

○委員長

「平成 29 年度小樽市共同企業体除雪業務の入札について」

○（建設）庶務課長

平成 29 年度小樽市共同企業体除雪業務の入札について、報告いたします。

初めに、平成 29 年度小樽市共同企業体除雪業務の入札等参加申請書提出要領について、昨年度からの主な変更点ですが、一つ目は、地域総合除雪業務の共同企業体の構成員は、昨年度と同様に 3 社以上とします。また、雪処理場等管理業務については、昨年度は七つの雪処理場を一括して一つの共同企業体が管理し、その構成員を 2 社以上としておりましたが、本年度はこれを複数の業務に再編することにし、それらを単独発注やステーション業務に編入することから、小樽市共同企業体除雪業務から外れることとなります。雪処理場の再編については、後ほど御説明いたします。

二つ目は、共同企業体除雪業務代表者要件ですが、平成 29・30 年度競争入札参加資格の登録において、道路除雪等業務に建設業以外の企業の登録を可能にしたことに伴い、これらの企業も代表者または副代表者になることを可能にするため、代表者要件を変更いたします。詳細は、3 枚目の別紙 1「共同企業体除雪業務代表者要件の変更」に記載しておりますが、8 月 25 日の建設常任委員会で報告した内容と同じ内容になってございます。

三つ目は、業務主任等の要件ですが、共同企業体除雪業務代表者要件の変更にあわせて、業務主任及び副業務主任の要件を変更することとしました。詳細を 4 枚目の別紙 2「業務主任等要件の変更」に記載しておりますのでごらんください。上段の黒枠には、昨年度の要件を記載しております。その下の黒枠が今年度の要件であります。

業務主任については、「一級土木施工管理技士である者」「二級土木施工管理技士であり、公共工事（土木・ほ装）で施工管理 10 年以上の実績がある者」「道路除雪等業務」の登録要件の中の「Ⅲ施工及び工程管理や成果品等の資料作成能力があること」に規定している者と同等の能力を有し、除排雪業務の執行管理を 3 年以上経験している者」のいずれかに該当することとしており、副業務主任については、「一級土木施工管理技士である者」「二級土木施工管理技士であり、公共工事（土木・ほ装）で施工管理 5 年以上の実績がある者」「道路除雪等業務」の登録要件の中の「Ⅲ施工及び工程管理や成果品等の資料作成能力があること」に規定している者と同等の能力を有し、除排雪業務の執行管理を 3 年以上経験している者」のいずれかに該当することとしております。

1 枚目の資料にお戻りください。

再委託の制限についてですが、路面对策工（砂散布作業）等の特殊な作業を除き、除排雪工種での再委託を制限することとします。このことも 8 月 25 日の建設常任委員会で報告した内容と同じ内容になってございます。

2 枚目の資料をごらんください。

小樽市共同企業体除雪業務に関する入札までの主な日程ですが、本年度は業者説明会は 9 月 26 日、共同企業体参加受付は 9 月 27 日から 10 月 11 日まで、共同企業体決定通知は 10 月中旬、入札日は 10 月 31 日をそれぞれ予定しております。

最後になりますが、中央ふ頭基部雪処理場ほか 6 件の管理業務の再編についてですが、受注機会の拡大を目的としまして、大きく四つに再編します。

一つ目は、中央ふ頭基部とこの雪処理場が受け入れ困難になったときなど、緊急対応が必要になったときに受け入れ先となる旧平磯線を 1 業務とし、二つ目は、幸 1 丁目雪堆積場、望洋シャングェ駐車場雪堆積場を 1 業務として、それぞれ単独発注いたします。それ以外の二つの堆積場については、比較的堆積量が少ないことから、寅吉沢雪堆積場は北地域総合除雪業務に、祝津豊井浜雪堆積場は手宮地域総合除雪業務に、それぞれ編入することとしました。なお、色内ふ頭雪処理場については、今年度使用を見合わせることであります。

○委員長

「平成 29 年度除雪計画について」

○（建設）雪対策第 1 課長

平成 29 年度除雪計画について、御報告いたします。

1 番目の除排雪路線の延長についてですが、除雪路線、排雪路線の延長は、ともに昨年度と同延長で、除雪路線につきましても、車道除雪延長 513 キロメートル、歩道除雪延長 112 キロメートル、排雪路線延長につきましても 228 キロメートルで計画したいと考えております。

なお、除雪第 3 種路線の内数として除雪強化延長 29.1 キロメートル、歩行空間確保延長 0.8 キロメートルを含んでおります。これらの施策については、後ほど御説明いたします。

次に、2 の凍結路面の対応についてですが、（1）に記載しています砂散布車による砂散布延長は、昨年度と同じ 56 キロメートルにしたいと考えております。

次の（2）砂箱設置は、昨年度と同じ 649 カ所にしたいと考えております。

次の（3）砂まきボランティアにつきましても、これまでと同様に市民の皆様に御協力をお願いしてまいりたいと考えております。昨年度の登録数は 240 件で、一昨年度に比べて約 40 件増加しておりました。

次の（4）ロードヒーティングにつきましても、昨年度と同じ 232 カ所の稼働を考えております。

次の 3 の雪堆積場の開設についてですが、市民の皆様に開放する雪堆積場は、昨年度と同じ幸 1 丁目、祝津豊井浜、中央ふ頭基部、望洋シャングェ駐車場、銭函 3 丁目の 5 カ所を考えております。また、道路管理者専用の雪堆積場につきましても、今年度は色内ふ頭が使用できないため、昨年度まで中央ふ頭基部の受け入れが困難になったときに緊急対応用としていました旧平磯線でも一定量の排雪を受け入れることを考えており、差し引きといたしましてはゼロで、計 8 カ所の開設を考えております。

以上が開設を予定している雪堆積場であります。市民の皆様の利用や地域総合除雪業務の排雪作業で運搬距離を短くするため、引き続き、新規の雪堆積場を探していきたいと考えております。

次に、4 の今冬重点的に取り組む主な項目についてであります。また、（1）に記載しております平成 27 年度以降に取り組んだ施策につきましても、今年度も引き続き実施していきたいと考えております。

具体的には、①除雪第 1 種路線及びバス路線となっている除雪第 2 種路線の路面整正作業の強化と、②除雪第 2 種路線の出動基準を降雪または降雪見込み 10 センチメートルとすることを継続していきたいと考えております。ま

た、③除雪第 3 種路線で、出動基準を降雪または降雪見込み 15 センチメートルとする試行については、路線を昨年度の 10.8 キロメートルから 29.1 キロメートルに拡大する予定であり、④主要交差点における見通し確保の強化箇所については、昨年度の実績等を考慮して、内容を見直した上で、新たに観光、病院、福祉に配慮し、昨年度の 36 カ所から 50 カ所に拡大することを考えております。

次の（２）平成 29 年度から取り組む施策ですが、①除雪第 3 種路線のうち、除雪作業が困難な路線 11 カ所について、歩行空間を確保するための除雪作業を実施することを考えております。

②小樽駅から小樽運河の間に存在する主要路線の 4 路線において、市が排雪作業を実施する場合、一連の手順とは別に、イベントや観光上の観点から観光に配慮した排雪作業を実施することを考えております。

最後になりますが、排雪作業につきましては、排雪作業を実施する一連の手順に沿って実施してまいりましたが、昨年度においては、除雪対策本部職員と路線バス事業者や学校関係者との間で排雪が必要になる状況について差異が生じたことがありましたので、今年度においては連絡を密にして除排雪作業を進めてまいりたいと考えております。

○委員長

「地区計画の都市計画変更について」

○（建設）都市計画課長

地区計画の都市計画変更について、お配りしております資料に基づき御報告いたします。

今回の変更は、社会情勢や利用状況の変化ではなく、都市緑地法などの一部が改正されることに伴い、建築基準法の別表第 2（用途地域等内の建築物の制限）の内容で、（ち）項に住宅と農業が調和して良好な居住環境と営農環境を形成する地域として、田園住居地域が新たに追加され、以降条項ずれが生じる変更となります。

地区計画では、建築基準法（別表第 2）などの規定を用いて制限内容を定めているため、法改正に合わせて所要の規定整理を行う必要があります。

また、建築基準法に係る市条例「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」の改正が予定されていることから、都市計画（地区計画）とのそごが生じないように変更を行うものでございます。

図 1 の建築基準法（別表第 2）の改正内容については、改正の一部を抜粋しているものでございます。

まず、田園住居地域内に建築することができる建築物の条項として（ち）項が追加されました。この条項の追加により、商業地域内に建築してはならない建築物の条項が（り）項から（ぬ）項に変更となり、また、準工業地域内に建築してはならない建築物の条項が（ぬ）項から（る）項に変更となります。

次に、②の変更対象地区計画についてですが、港町地区、色内 3 丁目地区及び小樽築港駅周辺地区でございます。

次に、③の変更内容についてですが、変更対象地区計画の区域内における条項ずれに伴う規定の見直しや所要の改正（文言整理）でございます。

次に、④の今後のスケジュールについてですが、まず、この原案により、市条例に基づく縦覧を行い、その後、小樽市都市計画審議会などの法的手続を経て、平成 30 年 4 月ごろに変更告示を行う予定と考えております。なお、この都市計画の変更手続を踏まえ、今後、小樽市地区計画の区域内における建築物制限に関する条例の改正を行う予定でございます。

○委員長

これより一括質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、民進党、公明党、共産党、石田博一委員の順といたします。

自民党。

○酒井（隆行）委員

◎都市計画道路について

まず都市計画道路について質問させていただきますが、初めに、都市計画道路とはどういうものなのか、簡単に説明願います。

○（建設）都市計画課長

都市計画道路につきましては、長期的視点から必要な位置づけをしているものでございます。

○酒井（隆行）委員

この都市計画道路は、これから私が質問する部分については、少し調べていまして、その部分の都市計画道路については、昭和 48 年か 49 年ぐらいの計画に基づいた都市計画道路になっていたのですが、市内の中で古いものについて、例えば昭和 48 年以前に都市計画道路として計画されているものがどれぐらいあるのかということはおわかりますか。

○（建設）都市計画課長

今の御指摘の昭和 47 年より古いということでございますが、今手持ちにデータがありません。

○酒井（隆行）委員

これから質問する部分については、銭函 2 丁目付近の都市計画道路についてなのですが、その前に、今たしか多分工事をやっているかと思うのですけれども、下手稲通から銭函に伸びてきて、踏切の近くまで延長になる道路があったと思うのです。それは、都市計画道路ではないのですが、その進捗状況について説明願いたいと思います。

○（建設）建設事業課長

この路線につきましては、谷地分線という路線名でございまして、平成 28 年から工事を開始しているのですけれども、場所といたしましては、国道 337 号から谷地分線を小樽側に抜けると都市計画道路谷地線との交差点があると思うのですけれども、その付近から旧星置川を渡って道道の銭函停車場線に至るまでの間、約 330 メートルほどを平成 28 年から工事を開始しております。平成 28 年につきましては、先ほどの谷地分線からの交差点を過ぎたところから、延長で行けば約 150 メートルほどの工事を平成 28 年度に施工いたしました。

今年度につきましては、道道銭函停車場線のそばの旧星置川に今、伍生橋という人道橋がかかっているのですけれども、それを車道・歩道をつけるために橋のかけかえ、厳密にいけば橋ではなくてボックスカルバートというコンクリートの既存の構造物があるのですけれども、それを設置する工事を今年度行っております。

来年度につきましては、一応まだ予算がついていないので予定なのですけれども、ボックスカルバートの前後の部分が約 50 メートル、あと都市計画道路の谷地線との交差点部分が約 100 メートルの合計 150 メートルの施工を予定しております。

○酒井（隆行）委員

都市計画道路については何回かやりとりもさせていただいていたのですが、なかなか私が理解できなかったので、改めてきょう質問をさせてもらうのですが、今、国土交通省からその古い計画道路について、例えば将来見込みがないようなものについては見直しをするようにという手引きがたしか発行されていたと思うのですけれども、それは間違いなくあったのでしょうか。私の認識としては間違いはないのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

今手元に資料がないのですけれども、平成 29 年 4 月に国土交通省から都市計画道路の見直しの方針だと思うのですが、それが発出されているところでございます。

○酒井（隆行）委員

これについてその古いというか将来見込みのないような都市計画道路についての見直し作業については、現在されているのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

本市の都市計画道路の未整備の箇所等につきましては、現在、現状の把握を進めているところでございます。

○酒井（隆行）委員

その現状の把握というのはどのようなことを把握されているのか、具体的にもう少しわかりやすく説明願います。

○（建設）都市計画課長

現状の把握でございますが、自然環境だとか社会環境、市街地環境などに加えて、その周辺土地利用や交通量などを把握しているところでございます。

○酒井（隆行）委員

具体的にもう少しわかりやすく、例えばそれは全体的な部分だと思っておりますけれども、優先順位的なものなどはあるのかどうかについて説明願います。

○建設部松木次長

今の委員から御指摘がありました都市計画道路の見直しにつきまして、どういった形の中で今小樽市が進めているのかという御質問だと思うのですが、今まで過去の委員会の中でもいろいろと御指摘のあった部分、特に前回、前の議会のほうでもありました相生町ですか、あそこの通りの件ですが、今回御指摘のございました銭函とか、割とそういったところにつきましては、現状の車両の通行の状況ですとか、夏の状況、それから冬の整備の状況、そういったこと環境整備、それからまた全市的にはその辺の交通量のトリップ調査というのがございますので、そういったもの、過去のデータなわけですけれども、そういったものの中で、今後の策定を予定しております都市計画マスタープランというものがございますので、そういったものの中で、今後考えていかなければならないとは考えてございます。

○酒井（隆行）委員

都市計画道路について、私の認識が間違っていたら指摘してもらいたいのですけれども、この間説明を受けたときは、全体の交通網を見ながらその線を引いていく作業をされたということで、そういう認識でよろしいですか。

○（建設）都市計画課長

当然、交通量全体の交通量も配分を検討しながら計画を進めているところでございます。

○酒井（隆行）委員

それで、先ほど下手稲通沿いの延長線、谷地分線ということで説明がありました。これは都市計画道路ではない部分で、これが整備される根拠というのでしょうか。整備に至った経過について説明願います。

○（建設）建設事業課長

谷地分線、谷地線都市計画道路といたしましては、国道 337 号を超えて、途中、御膳水通線、国道に極東高分子株式会社のあるところまでが都市計画道路の幅員 20 メートルとして整備されたのですが、それ以後、道路が狭隘ということもあって、なかなか用地買収とか、そういう拡幅するための用地買収とか家屋補償などもあるのですが、遅々として進まないものですから、平成 21 年度から谷地分線と谷地線の交差点付近までは、暫定ということで、幅員を狭めてなるべく用地買収とか家屋補償のならないような形で整備しております。その後、少し時間があいたのですが、先ほど伍生橋と言ったのですが、人しか通れない橋がありまして、その部分もどうしても車を通して銭函停車場線につなげてほしいという地元の要望があったものですから、28 年度から施工をしているところでございます。

○酒井（隆行）委員

今のお話を聞いて私が理解したのは、もともと都市計画道路として途中まで整備されていまして。それで、そこから国道 337 号に抜ける今細い道なのですが、それが本来であれば都市計画道路だったのだけれども、土

地の買収だとかに係る費用だとか、現在も住んでいる方もいっぱいいますから、そういう部分を考慮した上で、都市計画道路ではないところに道路をつくっていったという認識でよろしいですか。

○（建設）建設事業課長

そういう認識でよろしいかと思えます。

○酒井（隆行）委員

そうであれば、もともと引いていた都市計画道路の線、谷地分線から国道 337 号に抜ける線は今も残っていると思うのですが、これについては残しておく理由がわからないのですけれども、まずこれについて説明願います。

○（建設）都市計画課長

都市計画道路でございますけれども、今の通り、交通のアクセスという確保の基本的な役割もあるのですけれども、それ以外にも都市の骨格だとか、近隣住居の形成だとか、歩行者の安全確保だとか、防災などの、そういう寄与する空間といった多様な機能を持ち合わせていることから、路線の変更などを考える際には、そこら辺の周辺の土地利用も含む地区整備のあり方について考慮が必要であるということから、現状の把握のために進めているところでございます。

○酒井（隆行）委員

少し意味がわからなかったのですけれども、それは将来的に、そこに道路をつくるという計画を残すということは、そのままもしかすると将来そこを整備される可能性があるという考えでよろしいですか。

○（建設）都市計画課長

将来につきましては、現在その現況調査を進めておりますので、それを踏まえながら、今後その方向性について検討してまいりたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

それともう一本あるのです。銭函インターチェンジからおりてきて国道 5 号のところで、今は T 字路交差点で国道 5 号を小樽方向札幌方向にしか抜けられないのですが、都市計画道路としては、そこから今度旧国道 337 号のところまで延びている計画があります。これについても確かに、その線自体は残しておく必要があるのかとは思いますが、先ほど言った谷地分線と、それから谷地分線そのまま残しておく、谷地分線を越して国道 337 号まで抜ける線になっているのです。そうなるとその辺の周辺は道路だらけになるのではないですか。その道路だらけになる計画をずっと残しておくということよろしいですか。

○（建設）都市計画課長

残しておくというよりは、今後その状況把握を詰めながら、都市計画道路のあり方については検討してまいりたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

その状況を把握したところで、その状況は変わらないではないですか。要は、見直さなければならない事案だと思うのですけれども、もう一度説明願います。

○建設部松木次長

先ほど答弁させていただきましたけれども、都市計画道路というものは、先ほど御説明していますとおり、市内の市民への交通へのアクセスを確保するという観点、基本的な観点がございます。そのほかにも防災上、上下水道、そういったインフラの整備、それからまちを、街区を形成するという、そういった大きなまちづくりの中の一つの機能を持ってございます。それで、これというのは、1 年、2 年で短期的に考えるのではなくて、基本的には 20 年、30 年先のまちづくりというものを考える中で、過去において都市計画決定をしてきたという経緯でございます。

ただ、今、委員がおっしゃるように、国の人口減少だとか、交通量の変化とか、まちの変化とか、当然そういったことがございますので、そういった中で当然今言ったような見直しというのは出てくるのだと考えております。

また、国においても、当然先ほど御指摘があったように、そういう御指摘もございますので、今後、小樽市で総合計画もやりますし、それから北海道でやります整備開発保全の方針、小樽市が策定いたします都市計画マスタープラン、そういった中で今後のまちづくりというのをやっていきますので、その全体を見通した中で、今おっしゃっているような部分の見直しというものも含めて、今後、現地の調査とか、現状の把握とか、整理しながら進めてまいりたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

説明はわかります。インフラの整備、それから防災の観点というのはわかるのですけれども、この部分に関しては、私が調べたところ、昭和 48 年の計画なのです。それからもう 40 年以上たっているのです。しかもそのときなかった道路が、これは都市計画道路ではないのですけれども、新しい道路が今できているのです。整合性がとれないではないですか。要はこれはすぐ見直すべき事案だと思うのですけれども、それについてもう一度説明してください。

○建設部松木次長

今委員のおっしゃるように、いろいろなその道路網というものが当然ございますので、そういった中で道路の整備という市道の整備、それからまた短期的な市道の整備というものがございます。また長期的に今言ったような都市計画決定の中の都市計画道路というものがございます。またそのほかにも生活道路もございます。そういった中でどれをどういう形でやっていくかというのは、やはり今後のまちづくりの中で考えていくべきものだと考えております。

○酒井（隆行）委員

新しい道路をつくったのです。今つくっているのです。つくる段階で、そういう必要ではない、それは判断するのはあれですけれども、私の認識としては、もうここは必要がないという検討あるいは調査をするべきではないですか。つくる段階で。そうではないですか。

○建設部松木次長

先ほど答弁しましたように、谷地分線のその整備の考え方、それからまた都市計画道路の考え方、先ほど言いました生活道路の考え方、それはそれぞれの目的があってそれで整備していくということになると思います。確かに委員がおっしゃるように、都市計画道路の中で、今見直さなければならぬ箇所というのは、この箇所だけではなくて、市内にも幾つか、多々あるというのは認識してございますので、そういった部分を含めて、今後都市計画の都市計画マスタープランとか、そういったものの改定を迎えておりますので、小樽市全体のまちづくりという中の捉え方の一つとして見直していきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

ですから、全体もそうなのですけれども、先ほど今も答弁いただきましたけれども、これ 40 年以上前の計画なのです。それに基づいて今答弁していると私は認識しているのですけれども、現状と全然合わないではないですか。そういうものを残しておく必要があるのですかという話なのです。これはもうすぐさま検討する課題ではないですか。違いますか。

○建設部松木次長

確かに今おっしゃるように、その部分のそのいろいろな現状、過去と大分、当然まちづくりで違ってまいりますので、交通量も違ってまいります。そういった中で、今すぐその部分について何らかの調査を行ってすぐ都市計画変更をするという、なかなかそういったことにはなっておりませんので、今後そういったものを含めて検討してみたいと思います。

○酒井（隆行）委員

ですから、今つくっている谷地分線、新しい計画道路ではない道路をつくる段階で、その周辺のものを見直す必

要がないのですか。先ほど言ったように、このままでいくとこの計画どおりですよ。もし仮に道路をつくったとしたら、あの辺道路だらけなのです。交通事故が起きるような道路だらけになってしまうのです。そのような計画をずっと残しておく必要がありますかという話なのです。

○建設部松木次長

今お話がありましたように、当然その谷地分線のその整備した経過、目的というのは当然ございますので、それと都市計画道路の目的、それから先ほど答弁しましたように生活道路の目的、それぞれのその道路の目的というのは当然ございますので、今言ったようにそれが当然いろいろな計画がある中で、道路の計画ですね。道路がある中で、混在をしてきていろいろな問題点が発生しているという、そういう部分も認識してございますので、そういったことについて、ここを優先的にやるかどうかということにつきましても、今後、都市計画マスタープラン、そういったものの策定の際に、そういったことを踏まえてやっていきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

ですから、同じことを聞きますけれども、それ 40 年前のその計画をしたときの話ですよ。今の現状に照らし合わせた答弁ではないです。それは、やってもどうしようもないのであれなのですけれども、なぜそういうことを今こういう質問をしているかという、この谷地分線が整備されることによって、まず住宅が建つ計画が結構あると聞いています。それから、この周辺にマンションを建てる計画があると。8 階建てのマンションで、主な入居者については、札幌市から募集をかけたいとお話があるのです。ところがその計画道路の線が引かれているために、それが建設できないのです。ですから、必要か必要でないかは調査して判断していただきたいのですけれども、一刻も早く、もし仮に、これはもう必要ない線だという判断であれば、検討していただいて、すぐ消していただいて、マンションなり何なりを建てていただくことのほうが大事なのではないかという、私の認識なのですけれども、それについてはどう思いますか。

○建設部松木次長

今委員から御指摘があったように、長年未整備になっている都市計画道路、小樽市内に、前の調査でも結構ございますけれども、そういった中で今御指摘があったように都市計画道路ということは、その部分の所有者の方については、所有者の方自身は都市計画道路とわかって都市計画道路を決定しているわけですから、その当時はその辺の説明というのを当然しているのだと思うのですけれども、ただそういった中で地権を当然制限をしてございますので、今おっしゃったようにその時代の変化、それから状況の変化によってその都市計画道路の意味合いというものが変わってきておりますので、その辺を含めてなるべく早い段階でそういったことが都市計画マスタープランとかそういった都市計画区域の整備、開発及び保全の方針とか、そういったものを含めてまちづくりの観点の中でやっていきたいと思っています。見直しをやっていきたいと思っています。

○酒井（隆行）委員

だから、谷地分線をつくる段階で周辺の交通網というのは変わるではないですか。違いますか。そこができていない状況であれば、確かに計画道路の線の中で交通網があると思うのですけれども、新しい道路ができることによって周辺の交通網は変わるではないですか。変わるのになぜ古い計画のままているのですかということなのです。それを先ほどから答弁いただいていますけれども、当時の計画の話なのです。現在に置きかえて、もう一回きちんと答弁してください。

○建設部松木次長

何回も繰り返すようで申しわけございませんけれども、都市計画道路というのは、その短期的な観点、それから中期的な観点、どちらかといいますと 20 年、30 年を見越した長期的な観点の中で、当然道路というのはどういう形のまちづくりをしていくかという中の根幹のインフラとして整備をしていくというのが都市計画道路でございます。

そういった中で、確かに今、委員がおっしゃったように、昭和 48 年、年数はあれですけども、その当時のその都市計画決定だから、状況も変化しているのだから、なるべく早い時期に見直すべきだと。また谷地線の整備とも重複してくるので、その辺の見直しというのは必要ではないかという強い御指摘なのでございますけれども、私どもとしましては、都市計画道路というのは、先ほど何回も答弁していますとおり、その箇所のその交通量だけということではなくて、まち全体、いわゆる銭函地区を含めた小樽市それから札幌区域、そういったことを全部含めた中で、当然その都市計画というものはやっておりますので、そういった中で都市計画のその街路の見直しというものをやっっていかなければいけないものですから、今すぐそのなるべく早い時期にやっっていくという方向にはあるのですけれども、なかなかその 1 年先、2 年先にそれが変更するという事はなかなか難しいというのは感じます。

ただ、今答弁しましたように、都市計画街路、道路というものは、あくまでも部分的なものではなくて、あくまでも小樽の場合、小樽都市計画区域、それから札幌圏都市計画区域、それから札幌圏の都市計画区域とございますけれども、そういった中で全体的に調整をする中でまちづくり、都市づくりというものをやっっていく中の一つの根幹ですので、そういったものを進めさせて、ただ、今お話しになった部分というのは非常に私ども認識しておりますので、今後のそのマスタープラン、それから都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、それから総合計画、そういったものの中で、当然見直しをかけていくということは考えてございます。

○酒井（隆行）委員

だから、先ほども申し上げましたが、中期、長期の話もわかります。20 年、30 年後の道路ですとか、その地域の生活環境ですとか、そういう部分を考慮して都市計画道路の線を引くというのはわかります。ただ、逆に言うことで、では、これから 20 年、30 年後の話になるということは、計画道路の線を引いてからもう 70 年ぐらいたってしまうのです。そういう話ではないではないですか。もうだって 40 年もたって、しかもこの周辺に新しい道路、計画道路が延びてきて、計画道路で、その計画ではいけないからという判断で真つすぐ道路を延ばしてきたという先ほど答弁いただきましたけれども、その段階で周辺の計画は見直すべきなのではないですか。違いますか。もう一度答弁願います。

○建設部松木次長

今、委員がおっしゃるように、その谷地線の整備の目的、そういったものも確かにあると思います。ただそういった中で都市計画街路というものは、先ほども答弁しましたように、その部分のその単独の交通量ということではなくて、周辺、札幌、小樽を含めた周辺、石狩も含めた、その辺の全体的な都市計画圏の中のお話になってきますので、その辺のことを踏まえて見直しをしていかなければいけないと考えてございます。

○酒井（隆行）委員

ですから、つくる段階でそういう調査をし、その周辺の再整備について検討する必要があったのではないですか。違いますか。今もうこの谷地分線は工事しているのです。違いますか。

○建設部松木次長

何回も答弁しますが、要は都市計画道路のその意味合い、それから生活道路の意味合い、それから今言った谷地分線の整備の意味合い、それで重なる部分はやはり整備として違う部分は当然あるとは思っています。そういった中で、委員が御指摘になっているように、今、時代の変化の中で都市計画道路の見直し、この部分の見直しというのは、当然私どもとしても必要だというのは感じておりますので、今後、都市計画マスタープランとかも、20 年後、30 年後にやるわけではございませんので、当然 5 年後、10 年後を見据えた中で近々に都市計画マスタープランとか都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、そういったものを見直しに図っている、策定の時期に入ってきていますので、今、そういった中で今回の都市計画街路の見直しというものも、先ほど最初に答弁しましたように、国からの大きな課題として取り上げてございますので、本市としてもその辺を見直していきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

先ほど答弁いただいていた、当時、計画道路の線が引かれるのは、地主もわかっているのではないかという話なのですが、それから相当たって、土地の名義もどんどん変わっているのです。しかも、あそこの道路というのは下手稲通に真っすぐ出られるということで、本当に今売買が盛んに行われています。それで、その中で小樽市は人口対策どうのこうのと今やっているにもかかわらず、その古い線があることによってマンションが建てられないという話になっているのです。ですから、そこを外せとは言いません。ただ、見直す必要があるのではないかということなので、早急に見直すという答弁はできないですか。

○建設部長

今、酒井委員のおっしゃるとおり、図面を見るとあそこは本当に道路だらけになって交差している、そして確かに都市計画道路の中で本当に古い、昔に決定されて、それがこの時代になって、やはりここが今、酒井委員がおっしゃるとおりに、小樽市は人口減の中でそういった活発な動きがある中で、逆に言いますと、それが足かせになっているという実態にあるのかと思っております。それで、こういう案件がここだけではなくて、やはり小樽市内にも結構あるのではないかと思っております。

ここににつきましては、今国道 337 号の高速道路の銭函インターチェンジからすぐおりて行けるようになって、昔はこれがなかったので、きっと真っすぐ国道において突き抜けて海岸線にあるというのは都市計画でできたので、本来はこの谷地分線がどうのこうのより、その国道 337 号が銭函インターチェンジからつながった時点で本来はここはどうかという議論がきっとあるべきなのではないかと思っております。その中で、ここににつきましては、今、委員がおっしゃるとおりに、どうすべきかという部分につきましては、やはり我々としても検討しないといけないのかと。

ただ、都市計画決定というのが決定した以上、これを解除するというのは、それなりにやはり調査をして、解除するというのがまた解除するのにも時間もかかるし、手間もかかるのではないかと。今、委員のおっしゃるとおりに、この部分については我々としてもそういった部分につきましてまた改めて検討させていただきます。ただ、その時期が早くできるかどうかはここでお約束はできませんけれども、ここについては検討させていただきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

本音だと思います。手続に時間がかかるということと、それから手間もかかるというのが本音だと思うのですが、せっかくあそこの道路が整備されました。それで、私はどこかの機会で言っていたと思うのですが、土地も動くし、それから建物も建つような話も聞いていますということで、今、水道管も入れていただいたと思うのですがけれども、立地も非常にいいのです。駅にも近いし、という中で、海にもさらに近いということで、札幌市の方々から相当な人気があって、マンションを建てて、まだ建ててはいないのですけれども、もう六、七割方は入りたいという方がいるということで聞いております。

早ければ、来年にはもう着工したいのだということろまで、土地を買って、話までは来ていたのですが、結局その古い計画道路が残っているがために、その建設が今許可はできないということで言われている。そうすると、その事業者の方はもしかすると手稲区に建てるのでいいという話にもなり得るのです。せっかく 8 階建てのマンションですから、数十人の方が入る見込みがあるのに、その計画に手間暇がかかるから、今勘弁してというのは、のみ込めないというか、私はそういう気持ちなのです。

もしできるのであれば、早急に、例えば 1 月とかではなくても、なるべく早い段階でそういう手続ができるのであればやっていただきたいですし、しっかり調査していただいて、やはりここは必要なのだという結論になるかもしれない。だからその判断を早くしていただきたいと思うのですがけれども、それについてどうですか。

○建設部松木次長

今なるべく早く都市計画決定の見直しを始めてほしいということでございますけれども、私どもとしても、都市計画マスタープラン、それは改定の時期を迎えてございますので、それから北海道が策定しています整備、開発及び保全の方針、そういったものも、それから総合計画、そういったものの中のまちづくりの中の一環として、早急にいろいろな調査をするなり何なりして、今後やっていきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

ということは、先ほどと変わらないということによろしいですか。先ほどの答弁と変わらないという私の認識でよろしいですか。

○建設部松木次長

調査をし、いろいろと都市計画審議会を経て見直しになるということになれば、当然見直しになると考えています。

ただ、時期的に、例えば委員が今おっしゃっているように、来年とかことしとか、そういった短期的な中ではなかなか難しいだろうと。ただし、私どもとしても委員のおっしゃっていることについては十分にわかっておりますので、そういった中でなるべく早くそういったことの見直しに着手していきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

土地の話なので、確かに手間暇かかると思うのですが、そのためにせっきやく人口をふやしていただけるような事業を進める民間の事業者に対して、それは示しが見つからないのではないですか。それはだって今までやってこなかった、先ほど言いましたけれども、ここの計画道路だけについてなのですからけれども、40年も前のものをそのままにしておいて、しかもその線を残したまま新たなまた道路をつくって、それで、その道路をつくったにもかかわらず、その周辺の計画道路の見直しもせずそのまま残しておくというのは、これはおかしいのではないですか。確かにわかります。言っていることもわかるのですけれども、そのことによって人口対策につながるような民間事業者の事業を潰すようなことを行政が行うというのはおかしいのではないですか。どうですか。

○建設部松木次長

確かに委員がおっしゃるように、せっきやくその事業者の方がその土地の中で何らかの行為をしたいということで、たまたまその都市計画街路にひっかかっていて事業ができない。そういったことでせっきやく人口増になるようなそのいろいろなものがあるのに、それができない。非常に問題があるのではないかと御指摘だと思うのですが、確かにその辺おっしゃるとおりなのですけれども、これは都市計画街路というのは、小樽市だけの問題ではなく、全国的にやはりかなり問題になっておりまして、20年、30年、下手をすればもっと、40年、50年という長いスパンの中でそのままになっているという都市計画道路というのはこれは全国的に問題になってございます。そういったことも私ども踏まえて、なるべく早期の中で、この都市計画マスタープランはその改定の時期を迎えておりますので、そういった中できちんと見直しをし、図っていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

全国の話はしていないのです。小樽市内の話をしているのです。私の話はピンポイントな話ですけれども、市内にもいっぱい残っているという話を先ほど聞いたので、もしかしたらほかにもそういう事案があるかもしれません。ただ、今回は私はそのピンポイントで話をさせていただいているのですけれども、何回も言いますが、せっきやく人口対策になるような事業を進めたい。立地もいい、海も近い、新たな道路もできる、札幌市にもアクセスがいい、そういう条件のもと、人口対策につながるような事業をしたいという事業者がいるのです。それに対して応えるのが行政の仕事ではないですか。違いますか。いや、そこが全く本当に現実味のある計画道路で、将来例えばあと10年、20年後にはできるような線なのだということであれば、そこまでは言いませんけれども、今新たな道路ができて、その線だけを残しておく手をたどっていくと、道路だらけになるような線を残しておくのはおかしいの

ではないですか。だから、早急に見直す必要があるのではないですかということなのです。それで、手続上というのわかりますけれども、民間事業者の足を引っ張るような行政運営をしてはだめなのではないですかということなのです。どうですか。

○建設部松木次長

今、委員のおっしゃったことにつきましては、私ども十分に承知してございまして、民間の事業者の方、せっかくそういった形で小樽市に来ていただけるということなのに、そういった弊害があるということは早期に解消する、それが行政の仕事ではないかと。そういったお話だと思います。私どもその辺についても十分にきちんと踏まえて、なるべく早期に見直しができるように図ってまいりたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

全然答弁になっていないと思うのですが、全然わかっていないのです。

もっと言うと、事業者の方が市役所に来てお話をしたらそういう話だと、見直すのもすぐにはできないみたいな形で、極端な言い方をしますけれども、私が聞いた極端な言い方ですよ。はじき飛ばされた。せっかくこの立地のいいところにそういうものを建てたいと言っているのに、そういう態度はないのではないかと、私はその話を聞いて思いました。確かに、何回も言いますが、手続上、それから時間のかかる、労力もかかる計画の変更ですからわかりますけれども、それをマスタープランのときにどうのこうのではなくて、しかも今、何回も言いますが、新しい道路ができています。その段階で不要なものを整理していかないと、だからその結果が今日に至っているのではないですか。整理されることなく、何十年もほっとく。ほっとくという言葉が適切かどうかかわからないですが、これはいい機会なのではないですかということなのです。早急に見直す必要がないですかと、しかも何回も言いますが、道路だらけになる計画はおかしくないですかということなのです。

できないのですか。それについてお願いします。

○建設部松木次長

都市計画、確かに今、委員のおっしゃるように、都市計画道路の見直しにつきましては、当然、都市計画決定という経過を踏まえていますので、そのためには都市計画審議会の中で議論をしていただいて、変更の見直しをしていくと。その前の段階で北海道の都市計画審議会にかけ、小樽の都市計画審議会にかけ、それから上げていくという、そういった非常に手続だけで正直申し上げてやはり 1 年とか 2 年とかかかるレベルではございます。ただ、先ほど答弁しましたとおり、今後、小樽市の都市計画においては、何回も言っていますが、北海道の策定していますまちづくりの根幹としての都市計画区域の整備、開発及び保全の方針、それからまた小樽のまちづくりのマスタープランである都市計画マスタープラン、そういったものを今後改定の時期を迎えて、その準備に入っておりますので、そういったことの中できちんと委員のおっしゃったようなことを踏まえて、なるべく早い段階でできるようにやっていきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

これ以上やってもあれなので、これで終わります。

いや、これは本当にぜひお願いしたいと思います。時間がかかるのも理解していますし、手間暇かかるのは理解しているのですが、前向きにというか、本当にお願いしたい事案です。きょういただいた答弁は、今すぐということではないのですが、やっていくということは約束できたと思っていますので、それは報告させていただきたいと思います。

◎銭函地区アンケート調査について

先ほど報告がありました銭函のアンケート調査について、何点か聞いていきたいと思うのですが、2,000 名無作為抽出して 770 部の回答だったということで報告がありました。これは年齢別に 20 代未満から 70 代以上ということで示されておりますが、この地区の人口の年齢の比率、分布というのでしょうか。これについてはどのようにな

っているか押さえていますか。

○（建設）小南主幹

今この地区での年齢の比率についてですが、まず一つずつ説明いたしますと 20 歳未満につきましては 13%程度になっておりまして、30 代については 9.7%、40 代については 14.5%、50 代も 14.5%、60 代については 20.9%、70 歳以上については 27.2%となっております。

○酒井（隆行）委員

回答者の年代を見ると 50 代、60 代、70 代以上が多いのかと思います。50 代で行くと、回答率、回答数からいくと 15%でしょうか。60 代でいくと約 27%、それから 70 代以上で 34%以上ということで、回収されている分析はされていると思うのですが、これは偏ったアンケート結果になっているのではないかと思うのですが、それについてはどうですか。

○（建設）小南主幹

無作為抽出の中で、一応年齢構成を加味した形で無作為をしております、実は 40 代以下につきましては、こちらで発送した割合より少し回答率が低いということで、50 歳以上からこちらの配布した率、割合よりは、少し回答者が多いということで、50 歳以上の方が公共交通について関心があるということはあるのかと考えております。

○酒井（隆行）委員

これは関心のあるないのアンケートではないと思うので、私が聞いているのは、偏ったアンケート調査になっているのではないですかということです。それについてお願いします。

○（建設）小南主幹

確かに 70 歳以上の方が多いということで、確かに偏ったアンケート結果にはなっているとは見れますけれども、確かに若い世代の方からも本当は回答をもう少しいただきたいということで、来年全市のアンケートをやるときには、この辺も考慮しながらアンケートをやっていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

このアンケート調査をもとに地域公共交通を立ち上げて、その中で経験を蓄積されるというお話をされていたと思うのですが、何回も言いますが、これは偏った調査結果だと思うので、その中からどういう経験の蓄積がされたのか、説明願います。

○（建設）小南主幹

極端に偏ったということでは押さえてはいないのですが、確かに今後の公共交通を考える上では、高齢の方の意見ばかり反映してもどうなのかという部分はありますし、アンケートのとり方、方法についても今後検討していかなければならないのかという部分と、確かに高齢の方については運転免許を持っていないとか、自家用車を持っていないということで、そういう部分では公共交通が必要だということは十分把握されたと考えております。

○酒井（隆行）委員

全体の公共交通を考えるための勉強というか、経験の蓄積ということでアンケート調査をされたと私は認識していたのですが、そういう認識でよろしいですね。

○（建設）小南主幹

今おっしゃられたとおり、全市に向けてのアンケート調査のためにいろいろなことを把握したと考えております。

○酒井（隆行）委員

そもそものアンケート自体で、そういうデータを吸い上げること自体が無理があったのではないかと思います、それについてはどうですか。

○（建設）小南主幹

一定程度こちらで公共交通の問題点、課題を把握する上では、ある程度課題、問題点が見られたのかということ

で押さえております。

○酒井（隆行）委員

ですから、その課題、問題点は、偏ったものになっていないですかという質問なのです。

○（建設）小南主幹

全体的に確かに若い方の意見が少ないという部分では、もう少しその部分については欲しいということもありますけれども、ある程度こちらで来年アンケートに向けて、一通りこういう方法ではまずいというか、もう少しこういうふうに工夫したらいいのではないかという部分もわかりましたので、そういう意味では、今回やった部分というのはある程度の成果も出てきて、来年につなげていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

どういうふうに工夫されてやるのでしょうか。

○（建設）小南主幹

確かに今回 70 歳以上の方が全体の 34.6%ということで、かなり高齢の方の意見が多く、またそのために、このアンケートの中でも、外出をしていますかという問いかけについて、月に数日だとか、週に一、二回しか外出しないという部分も出てきていますので、そういう人たちに公共交通について余りいろいろな意見を聞いてもなかなか回答されるのは難しいのかと思っております。それで今後、若い世代に聞くということでは、例えば学生だとか学校にもアンケートをしたり、そういう部分でいろいろ工夫していかなければならないのかと考えております。

○酒井（隆行）委員

アンケートの中で、タクシーに係る設問があったと思います。この中でざっと見ていくと、例えばタクシーです。銭函はたしか 24 時間営業をやっているのですけれども、始発便を早くしてほしいだとか、最終便を遅くしてほしいとかというところにも回答されているのですが、これについてはどのように分析されますか。

○（建設）小南主幹

こちらでアンケートをつくる際に、この表ではわかりづらいですが、実はこの左の勤務先の近くに、項目で例えば運行本数をふやしてほしいだとか運賃を安くしてほしいだとかというのを左のほうに項目を並べまして、それで右側のほうに実は鉄道、路線バス、タクシーという項目を入れていまして、まとめた形でアンケートをとったものですから、少しタクシーにはなじまない項目もあったのかということで考えています。

○酒井（隆行）委員

結局これをどういうふうに役立てていくのかというのが、正直、よくわからなかったのです。年代別でそれに近い内容でアンケートの回答が吸い上げられているのであれば、実態に見合ったものになるのかとは思ったのですが、御高齢の方の回答率が多くて、逆に若い方の回答率が悪かったというか、回答していただけなかったという部分からいくと、このアンケート自体のその信憑性というか、アンケート自体の数字はそのままだと思うのですけれども、実態に合わないようなアンケート調査になっているかと思うのですが、それについてどうですか。

○建設部長

委員のおっしゃるとおりに、我々は、調査するに当たって来年地域公共交通網形成計画に向けてやるときに、アンケートだけだと、やはり今、委員がおっしゃるとおりに、なかなか私どもも年齢構成で分けて配布、発送するのですけれども、高齢者の回答が多くなって、実際に私も報告いただいたときに、委員が今おっしゃるとおりのことも感じました。

それで、我々としては、実際に調査するときに、アンケートはやはり調査の一つであって、アンケートだけではなくて、これプラス現地、現地で実際に乗りおりがどうなっているかということと、あと事業者から、数字の統計、数字をいただいて、そういったものもあわせながら、実際にどういった状況なのかという部分を分析していかなければいけないと。だから、アンケートは、その中の一つとして使いますけれども、アンケートが全てだと、今、委

員がおっしゃるとおりに、少し心配なこともありますので、その中の一つとして使わせてもらいますけれども、これだけに頼らない形で調査をしていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

最後に、やはり私が最初から言っていたとおりに、事業者といろいろ話し合いながら進めていかなければ、決して実態に近いものがペーパーの中で見えてこないと思うのです。そういう意味では、銭函のアンケートも確かにそうだったのですが、やはり最初から全体、小樽市内全部の調査を最初からやっていたら、もう、もしかしたら次の段階に入れていたのかとも思います。正直、このアンケートを見ても、そういうふうに思いますので、ここまで来たら、もうそんなことを言ってもどうしようもないのですけれども、なるべく早く、その地域公共交通に対する協議会を立ち上げていただいて、しっかり進めていただきたいと思います。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

民進党に移します。

○中村（誠吾）委員

◎入船 2 丁目水道管の折損事故について

水道が市民の命と暮らしを守る根幹の事業でありますので、残念ながら発生いたしました入船 2 丁目の折損事故についてお聞きいたします。それで、9 月 7 日、私もちょうどどたばたしているときに国道を歩いて何をしているのかと思って見ていたのですけれども、入船 2 丁目で水道管の折損事故がありました。この事故について、確認をさせていただきたいと思います。

まず、事故の状況について説明をお願いしますか。

○（水道）管路維持課長

当日の事故の状況でございますけれども、発生の時刻につきましては、9 月 7 日午前 11 時 5 分ころです。原因については、民間の建設工事に伴う配水管の折損事故が発生しております。この折損に伴いまして、この配水管から流出した水の量が 1 時間当たり約 350 立方メートル流出しております。この流出した影響に伴いまして、配水管の管内の流速という、流れの速さなのですが、これが急激に変動したことにより、濁水が発生しております。

主な濁水発生エリアにつきましては、入船 2 丁目から 4 丁目、奥沢 1 丁目から 3 丁目、花園 1 丁目から 5 丁目、富岡 1 丁目、2 丁目と、石山町、豊川町などとなっております。この折損された配水管の系統エリアに住まわれている世帯については、5,376 世帯お住まいになっておりまして、当日、電話による問い合わせ等につきましては、最終的に 267 件でございました。この事故の最終的な対応の終了につきましては、同日の午後 11 時 30 分に完了しているところでございます。

○中村（誠吾）委員

どう見るかは別にして、エリアも含めると大きいですね。それで、当日、水道局はどのような対応をしましたか。

○（水道）管路維持課長

当日の水道局の対応でございますけれども、まず、濁水が発生したということで、応急給水ということにつきましては、局で持っている給水車 3 台と、それと消防本部でお持ちのタンク車 1 台、それと別に給水袋に水を詰めたものを配達する車両を 5 台を出しまして、対応してございます。

現場の配水管折損の復旧につきましては、当日午後 5 時に復旧を完了しております。

そのほかに、病院や飲食店などで依頼のあります水質検査については、7 件ほど実施をしております。

当日の広報による周知でございますけれども、まずは水道局のホームページ、それと小樽市のフェイスブック及

びツイッターへ掲載しております。あわせて広報車による地域への広報活動を行っております。

その濁水を正常に戻す洗浄作業につきましては、当日の午後 9 時に完了し、本管につきましては正常に戻してございます。それで、先ほども申し上げたとおり、最終的には、当日の午後 11 時 30 分に全ての対応を終了したというところでございます。

○中村（誠吾）委員

ホームページやインターネット、これはわかりますし、また実動として広報車等の活動も行ったということは、それは水道局の職員やいろいろな方にとって当たり前のことで、御苦労だとも思うのですが、今聞いてて、配水管作業で一定きれいにしておさまってきたということはわかるのですが、枝管にはもう行っていますよね、きっと、濁水というのかな。それで、市民にも今はいろいろな生活スタイルがあるわけですが、どうしても。それで事故も知らずに、例えば夜間に帰宅する方もいらっしゃると思います。そのような方々への対応というのはできましたか。

○（水道）管路維持課長

今回につきましては、先ほど濁水エリアで申し上げたとおり、範囲がかなり広がったものですから、そういう夜間に帰宅する方にお知らせというチラシを配布することは困難でございましたが、先ほど申し上げたとおり、水道局のホームページや小樽市のフェイスブック及びツイッターへの掲載と、広報車による広報活動を行ったところでございます。ただ、時間的に深夜に及ぶものですから、その時間に広報車を走らせるということは迷惑になるという場合もありますので、ホームページの中に、濁水があった場合には水道局へ連絡くださいと記載をし、電話での対応を行ったところであり、夜間についても当直者がおりますので、説明をできる体制をとっております。ただし、今言われたとおり、全ての方がホームページ等を情報として取得できるとは限りませんので、広報のあり方については今後検証していかなければならない課題だと考えております。

○中村（誠吾）委員

でき得る限りの対応をしたと認識します。一定の評価をさせていただきます。

それで、ただ、原因の問題です。通常、あそこを私、道路を走っていてなかなか大きい工事をしていましたよね。きっとそこなのだと思うのだけれども、工事を行う場合は、水道管の確認はどうしているのですか。どのように行っているのですか。

○（水道）管路維持課長

通常、工事を行う場合の水道管の確認については、図面等によりまずは水道管のあるなしを確認していただいています。詳細の位置については、図面では把握できない部分もございますので、それについては実際に試験掘りというのですけれども、地下埋設を確認をしていただいで、場合によっては水道局で現地を立ち会いながら位置を確認するということを実際行っているところでございます。

○中村（誠吾）委員

水道局は、依頼があれば現地立ち会いをするということで、全部というわけではないと、それもわかりました。

それで出てくることなのですが、損害です。いろいろな生活、事業をもって、貴重な水ですからね、それによって損害が発生した場合、その補償というのはどこが払うのですか。

○（水道）管路維持課長

今回も含めてなのですが、そういう場合の損害については、基本的には原因者が負担するという事になってございます。

○中村（誠吾）委員

原因者が負担することがわかりました。原則的に。

内訳を教えてくださいませんか。

○（水道）管路維持課長

通常は、まず折損をした箇所の水道管の修理費、それと折損により流出をした水の費用と、さらには濁水が発生した場合については、それを洗浄するために使用した水の費用などが内訳として出てくるのかと考えています。

○中村（誠吾）委員

今回、原因者が負担するというので、民間の方が払うのでしょうかけれども、これは水道局が発注した場合、工事が原因の場合、どのように、税金ですので原則的に、企業会計とはいえ公的なものですから、どうやって払うのですか。

○（水道）管路維持課長

水道局が発注している工事においても、あくまでも事故を発生された原因者が負担をするということになるかと思えます。

○中村（誠吾）委員

例えば、工事ではなくて水道管の自然破壊でも同じようなことが考えられると思うのです。時たまそういったことがありましたので。保険というのはあるのですか。

○（水道）管路維持課長

自然に水道管が破裂した場合の損害賠償に対する保険ですけれども、水道局では水道賠償責任保険という日本水道協会が保険契約者となる団体契約に加入をしております。この保険は、偶然な事故に起因をして、市水道局が、損害賠償責任を負うことによってこうむる損害などが対象となっているものでございます。

○中村（誠吾）委員

説明を受けたとき、今回の事故は配水管だったということなのですけれども、少し教えてもらったら、導水管や送水管などのメーンのところがありますよね。この事故というのは大地震とかということではないのだけれども、そればかりではないけれども、こういうところの事故というのは考えられますか。

○（水道）管路維持課長

先ほども配水管のときに申し上げたとおり、管の確認等を十分にやっていたら、事故は防げるものと考えておりますけれども、必ずしもならないということにはないので、可能性としてはあるのかと思っております。

○中村（誠吾）委員

それでは、再発防止策を講じられていますか。

○（水道）管路維持課長

何度も繰り返しになりますけれども、水道管の詳細な位置、これについては事前に確認をしていただくよう引き続き、工事担当者などに周知を図っていきたいと考えています。

○中村（誠吾）委員

これも、嫌みとお願いなのですけれども、市長に何を聞いても仮定の話はできないとか、損害賠償の話をする、それは考えないと、あの人は簡単に言うのですけれども、水道局の皆さんも含めて、しっかりそのことはわかっているみたいなので、先ほど言ったとおり、市民の命と暮らしを守る重大な公共サービスの最先端ですので、これについては仮定のお話とかではなくて、やっつけているのはわかるのですけれども、よろしく願いしたいと思えます。

◎除雪について

それで、次に通告しております除雪の問題で、何点かお聞きいたします。

よくわからないからお聞きするのですけれども、今回また新たに出てきた考えの、この歩行空間の除雪ということが出てきたのです、補正予算関係で。今回、新たな取り組みの第3種路線です。第3種路線の歩行空間のための除雪ということの、もう一度趣旨を説明していただけますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

除雪第 3 種路線における歩行空間の確保につきましては、主に圧雪管理としている除雪第 3 種路線の一部で、降雪または降雪見込みによる除雪作業の試行を昨年度から実施しております。このような中で、圧雪管理している路線に対して除雪作業を行うということを昨年度からしております。そのような状況の中で、道路状況等から車道の幅員分の除雪作業が現在や将来にわたっても行うことが困難であると見込まれる路線がありまして、それらの路線について将来においても車道の除雪ができないという形で考えておりますので、そういう路線については、一定の条件のもとに、歩行者、車両通行させる幅は無理ですけれども、歩行可能な除雪作業を行うということで、そういうようなことで今年度から始めたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

今、答弁をされたのですが、圧雪管理とは何ですか。要するに、今まで行われていた圧雪管理路線とは、どのような管理をして、ほったらかしていたのが管理なのかと、素人は思うわけです。ですから、具体的な作業を教えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

除雪第 3 種路線での圧雪管理ということでございますけれども、除雪第 1 種路線や第 2 種路線のように一定の降雪量またはその見込みがある場合には、この除雪第 1 種路線、第 2 種路線では除雪作業車が出動し、作業を行います。それとは別に、道路状況、このような降雪や降雪見込みにおいては基本的にこの圧雪管理を行っている除雪第 3 種路線では作業は行いません。道路状況が著しく悪くなったとき、暖気が来て道路がぐちゃぐちゃになったときとか、そのような場合に除雪作業を行うところが圧雪管理でございます。

また、この圧雪管理としている除雪第 3 種路線、その中には先ほど答弁しましたように、降雪見込みで一部試行というのは行っているのですが、そのほかに雪押し場が確保できる場所については、頻度はそれほど多くないのでございますけれども、路面状況が著しく悪くなる前でも除雪するという路線も中にはございます。

○中村（誠吾）委員

今、答弁していただいて、私の考えは間違っていなかった。圧雪路線では暖気によりぐちゃぐちゃになる。そういうところですね。そちらの用語で言うと、盤ですか、道路の盤が要するにぐちゃぐちゃに崩れるわけですね。それで、通常は車両の通行は、それでも車両の通行可能ですよね。要は私の実家もそうだし、別に除雪なくても生活あるから車は走っているわけですよ、何とか。そういうことで、可能であるというところよろしいのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

圧雪管理路面なのですが、基本的に通行は可能であると考えております。ただ、降雪状況や気温等の気象条件によっては、車両がもし通行する場合には、かなり慎重な走行が必要になるという箇所も出てきているということも事実でございます。

○中村（誠吾）委員

今回の第 3 種路線の歩行空間を確保すると決めた試行の路線も、夏の期間は、車両が通行できる路線なのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回、対象といたしました 11 路線については、夏季に限っては車両の通行が可能と確認しております。

○中村（誠吾）委員

それでは、冬になって雪が降り始めるとき、どのタイミングで誰が実質的な通行どめの確認をするのか、教えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

この施策を実施した場合に、歩行者が通行するための幅員分しか確保していないというような除雪でございますので、当然、車両の通行というのがかなり困難になることが想定されますので、この場合は除雪第 1 種路線や第 2

種路線の除雪というのはある程度雪が降れば一斉に出るのですけれども、この第 3 種路線におきましては除雪対策本部職員や地域総合除雪業者がパトロールを行って、車両の通行がなくなったということを確認した上で、作業を開始したいと考えております。その中で不明な点等がございましたら、我々もパトロールだけではなく、沿道にお住まいの方のお話なども聞きながら作業をするということで、この 11 カ所全て同時期にスタートするというにはならないと考えております。基本的には車両の通行がないというのを確認した時点で始めたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

今、雪対策第 1 課長も答弁してくれましたのですけれども、歩行者の空間を確保するといったら、4メートルも5メートルも除雪をするわけじゃないですか。そうすると、大体、普通の除雪機で、後でも聞きますけれども、幅1メートルぐらいになるのでしょうか。それぐらいのを除雪していくのですよね。そうすると、そこは、その雪がなくなりますよね。そこだけかくのだから、ぐしゃぐしゃになる。そうすると、除雪しない場所とかなりの段差になることは想定されますけれども、それでいいですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

降雪状況や気温状況、気象状況にもよりますけれども、当然、除雪したところとしないところ、それをしていないところに雪を積むわけですので、段差が生じるということは想定しております。

○中村（誠吾）委員

それでは、作業内容を聞きます。現地にはどのような車両が向かって行って、どういう人たちが携わるか。例えば、作業員は何人で、どういうふうにするのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

この作業でございますけれども、今想定しているのは、トラックで機械、家庭用のといいますか、ロータリー車を運搬します。トラックの運転手、それと、そこからおろしてこの作業を行う作業員です。これには特に免許等は必要ない、関係ないと考えております作業員、この二人体制で行くことになると思われま。

○中村（誠吾）委員

物すごい手作業ですね。要するに行って、二人で軽トラックでもいいのだけれども乗せて、普通の除雪機で行くのでしょうか。そして、積んで行って、現地に着いたら、まず一人をおろして始めるのだね。そしてもう一人は、トラックの人は先回りして待っているということなのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

作業の方法、概要といいますのは今、中村誠吾委員のおっしゃられたとおりで、先回りできないというところは、その道路状況によって、できる場所もあれば、できなくて下で待っているというような、同じところで待っているという場合もございますので、それは道路の現地状況によってまた変わるとい以外につきましては、中村誠吾委員が今おっしゃられたとおりでございます。

○中村（誠吾）委員

そうすると、基本的にわかったのですけれども、現地での除雪作業というのは、相方はいるけれども、一人で行う。これは安全対策ということの配慮はどうするのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

使用する除雪機械というのは、先ほども答弁させていただきましたが、一般家庭などで使用するような小型の除雪機でございます。操作する上で免許等も必要ではない機械でございます。当然、家庭用の除雪機械、小樽市などでも冬になるとよく見かける光景でございますけれども、作業員、御家庭の方一人で操作することについては、特に問題ないと考えておりますが、吹雪等で視界不良になったときなどに関しましては、危険な状況が生じますので、そのようなときについては中止するなど安全面に対する注意事項等については、業者等にしっかり指導してまいりますと考えております。

○中村（誠吾）委員

まず二人で行って、体制はわかったのだけれども、安全面のことも、吹雪とか視界が悪いか、これはわかりました。

そうすると、除雪ステーションでは、この作業のために人員を確保するとは聞いていないのです。確保することにならないと思うのですけれども、では吹雪だとそういうところは安全上危ないというのはわかるのだけれども、除雪ステーションは、いろいろとほかの仕事をしています。それでは、どんなときに作業するのか。除雪ステーションは、そんなに暇ではないよね。まずそれをお聞かせください。

○（建設）雪対策第 1 課長

基本的には、普通の作業でございますけれども、予算上は 11 回程度作業するというような形で考えております。それは、ただの予算上で予算算出するところなのですけれども、これにつきましては、人が歩くということでございますので、ピンポイントで雪が降った後すぐに出るのが望ましいと思いますけれども、若干タイムロスがあっても、歩行空間、幅を確保するというような形で、そこら辺のところにつきましては、特に降雪量の縛りというのは設けておりませんが、それはパトロールした中で歩行の確保が難しいと思われるようになる前にやるというような形で、計算しております。ただ、我々も、この 11 回算定するのに数値的なものというのは検証しております。とおおむね 15 センチメートル程度の降雪があったときに出るというような形で 11 回と算出しております。

○中村（誠吾）委員

手作業なのがわかったので、これはつかぬことをお聞きしますけれども、この除雪も、いろいろな資格や講習など、これらに限定されるのですか。こういう経験をした人、運転手でなければだめだということに限定されるのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今年度なのですけれども、道路除雪等業務で講習会の受講というのが、過去 5 年以内に講習会を受講するというような要件を一つつけておりますけれども、この機械につきましては免許等も必要ございませんし、家庭用で一般に普及している機械でございますので、作業する方が特に免許等は必要ございませんので、我々もこれについて求めるということはありません。

○中村（誠吾）委員

今、雪対策第 1 課長から予算の見積もりも言われたのですけれども、失礼な言い方になるかもしれないけれども、もう一度聞くのですけれども、この作業にかかわる費用がどれくらいになるのかということを心配しているのです。総額は大したことはないのだろうけれども、作業スピードがかなり遅いと思うのです。これは手作業だし、それに先ほどの答弁で二人体制での作業、結局、二人はかかるのです。そうすると、作業の長さ当たりには結構な、効率的にはそんなに安いものではないと思う。この費用を示すことというのは、なかなか難しいというのであれば、今回の計画路線全てで総額幾らぐらい、それと単純比較に延長と回数を使って算出することはできますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回、この施策の予算として 30 万円計上させていただいております。この施策につきましては、先ほども述べましたように 11 カ所について延べ 11 回の作業を、各所で 11 回の作業を想定しており、この予算を回数と延長で割り返しますと、1 回当たりの経費が出まして、その 1 キロメートルの当たりの作業経費といたしましては、約 3 万 5,000 円ということでございます。

○中村（誠吾）委員

今、3 万 5,000 円と聞きました。ピンとこないので逆に聞きます。この費用が割高なのかどうなのかもわからないので、そうすると通常のやると言っている第 2 種路線の長さ当たりの除雪費と比較してどうなのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今、除雪第 2 種路線との経費の比較ということでございますけれども、第 5 ステーション、七つあるステーションの一つであります第 5 ステーションの予算上の 1 キロメートル当たりの第 2 種路線の費用というのが 1 キロメートル当たり約 2 万 2,000 円でございますので、単純に経費を比較しますと、歩行空間確保に係る距離当たりの経費は第 2 種路線の除雪経費の約 1.6 倍でございます。

○中村（誠吾）委員

今、それについてコメントはしません。試行すると言っているのだから、それを望むと言っている人も、質問にもなるけれども、今そのとやかくを雪対策第 1 課長に言っても仕方ないので、まずここで抑えます。

そうすると、確認しますけれども、先ほど来、話をしたように、今までこの圧雪路線で暖気により盤がぐちゃぐちゃになるまでは通常は車両の通行が可能であるのだよね、これを見てみると。この歩行者空間を確保することで、言ってくれたとおり、掘れる、雪を捨てる、相当な高さの段差ができるということになるのですけれども、車両は全く通行できなくなると理解していいですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

この歩行空間の確保によって、先ほども述べさせていただきましたけれども、気象条件や降雪量によって変わりますけれども、車両の通行は不可になり、ほぼ困難になると考えております。ただ、この選定した 11 路線につきましては、昨年度においてという形でございますけれども、沿道の方にお話を聞いて、車両の通行ができていない路線だということを確認した上で、それを選定しておりますので、昨年度と車両通行ということに関しましては、昨年度と変化はないと考えております。

○中村（誠吾）委員

その確認したということは認めますが、そうすると、ふだんの生活において想定しなければならないことが出てきます。車両が通行できないということになると、緊急車両、消防車や救急車、それと距離にもよるけれども、サービス車両、例えば郵便や宅配や灯油の配送などの市民生活のは、いろいろな形で判断して入るわけです。その辺のところは支障が出ると思うのですけれども、どのように認識していますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

この施策によって、沿道にお住まいの方々の車両とともに、郵便や配達車両も当然通行が困難になると考えてございます。このことにつきましては、再度の答弁になりますけれども、昨年度、車両が通行できない、できていないことを確認しております。この今回選んだ 11 路線、主に短い路線が多いのですけれども、その中で一部長い路線もございます。そこにつきましては、我々も車両の通行がないということを確認した上で、冬の生活で一番大切になります灯油の給油車はどうなっているのかというのが疑問に思ったものですから、そこにつきましては全部の家庭ではないですけれども、中にお住まいの方にお聞きしましたところ、ここの道路、長い道路はあるのですけれども、そこと並行した別の道路から引っ張って、人の家の中を通過して敷地を通過して引っ張ったりして、そういうような生活をしているのだというようなことをお聞きしてございまして、その長い路線に関しても、その道路を使わなくても冬の生活として、灯油等が手配できているということは確認しております。

○中村（誠吾）委員

認識を持って、そのように地域住民の人たちと話せているのであれば、まずきょうはこれでいいです。検証してみなければならないから、どうだったのか、勝手にやっても仕方ないので、まずそれです。そうしたらそれはいいというか、その視線は持っていましたね。今言っていた。

それと、毎年、急勾配などで車両通行止めを行う措置はもちろんあるのです、路線があると思うのですけれども、同じく規制を行うことになるのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

対象路線について、この施策を実施した場合、繰り返しになりますけれども、車両の通行が困難になることが予想されますので、通行できなくなる旨について、沿道にお住まいの方々のほかにも、通過車両に対しても周知することは必要だと考えております。具体的な作業につきましては、補正予算成立後になります。関係機関、関係各所と協議して、規制も含めて周知の方法については検討し、実施してまいりたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

それに絡んでいただけれども、この作業により通行できない場合は、改めて期間限定の規制をかけなければいけないのではないのですか。いつまでと。

○（建設）雪対策第 1 課長

この車両通行ができないということの先ほどの御質問の中に、元来急勾配の道路について、例年このような規制を行っているというような御質問の中にも、そういうような内容がございましたけれども、それにつきましても、期間を限定して、急勾配のところに関しては車両の規制というのを行っておりますので、やるとすれば同様なことも考えなければいけないと思っております。

○中村（誠吾）委員

一問一答でしつこいようだけれども、どうしても住んでる側から聞きます。

住民は、作業を行うことでこのような問題が発生することは知っていますよね。

○（建設）雪対策第 1 課長

この路線選定に際しまして、この 11 カ所の沿線の方々とは連絡をとらせていただき、距離の長いところにつきましては、町会を通してでございますけれども、車の通行ができなくなるということにつきましては、説明させていただいております。

○中村（誠吾）委員

ここまで聞いておいて根本を聞いて悪いのだけれども、今回の路線は住民から要望があった路線なのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

この除雪第 3 種路線の歩行空間の確保につきましては、最初の答弁と重なりましたけれども、圧雪路面が主である除雪第 3 種路線の一部で、降雪や降雪見込みで除雪をするという作業を昨年度から試行しております。このような中で、除雪第 3 種路線の一部では車両の確保のために、降雪、降雪見込みで除雪作業をするというような作業を始めたところがございます。試行ではございますけれども、その一方で、現在除雪作業を行っていない将来においても、勾配や幅員の関係で難しいというような路線がありますので、そういう路線については車両の通行確保は難しいですけれども、歩行者程度の通行を確保するという施策を考えなければならぬのではないかという形で、これにつきましては市で考えたもので、市民の皆様から御要望等を受けて市が考えたものではございません。

○中村（誠吾）委員

市が考えた。いいですよ、それは。理事者だって考えなければならぬから。そうすると、いろいろ町会とも話をしたけれども、住民にはどのように説明しますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

現在もこういう施策を今、検討しています。実を言うと予算がついていないものですから、この対象路線についてはこういうことを考えています。そうしたときに、人は歩けるように何とか確保しますけれども、車両はそのかわり人の歩く幅は狭いものですから、1メートル程度しか調節できないものですから、車両は通行できなくなります。そうした場合に、何かお困りになるようなことはございますかというようなことで聞いて、特に問題ないという形で認識したところについて選定しておりますので、今回、補正予算がもし成立いたしましたら、その後におきましては決定したものを伝えるなり、作業前にもう一度周知していきたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

どうしても、小樽市民の今、冬の生活を考えたとき、大きなところで貸出ダンプやいろいろなことが議論になっているけれども、この作業について大事なことは、やはり検証を行うことだと思っているのです。今試行だから、またどこかで検証しなければならないのだけれども、要するにこの作業を行うことというのは、小樽市の今までの除雪作業を考えると、市の作業範囲が私は広がることだと思います。それで、市がどこまで除雪をやるべきと考えていいのか、やはりその問題に入っていくのです。無尽蔵という、財源の問題があるわけですから。市内で同様にボランティアや、協働して、高齢者が手押しの除雪機で同じ作業をしているところを見ますよね。同じことをやるのです、市が。そういうことを考えると、市の行う作業とのすみ分けはどのように考えていますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今、御質問の中でございますけれども、まず検証ということでございますけれども、検証項目ということについてはまだ、これから作業を行うものですから、現時点ではまともっておりませんが、作業場の問題点や、沿道の方々の感想などもお聞きしていきたいと考えております。当然、この施策が広がっていく場合にはかなりの予算が必要になりますので、今はこの施策、試行ではございますけれども、この施策についてどのような範囲のルールというのが必要なかというようなことにつきましても、何らかの形で研究していかなければいけないと考えております。

また、ボランティアを行っている方々が見受けられるということでございますけれども、これにつきましては、今年度、本施策で対象とした路線は、一定の条件のもとに選定したものではありませんけれども、本年の作業状況などを参考に、来年度以降の作業路線や方法についても考えていくこととなります。その上で、民間の方々が独自に作業されている路線と、重複してしまうような場合につきましては、これは原則的なこととなりますけれども、市の作業が優先すると考えております。そういうような状況で、ケース・バイ・ケースではございますけれども、原則をもとにして対応をとっていきたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

失礼な言い方かもしれないけれども、単に思いつきではないはずですよ。そうすると、昨年、除雪対策本部で受けた排雪要望の数と、この歩行空間の路線の要望の数を示していただく中で、市としてこの作業の必要性の説明責任はあると思うのです。小さくても、まさか市長に一人の市民が話をしたことで制度ができたわけではないでしょう。ですから、今時点で、必要性をもう一度最後に説明していただきたいと思っております。

○（建設）雪対策第 1 課長

平成 28 年度の市全体で市民の皆様からいただいた声、市民の声の中の排雪要望の件数は 827 件でございました。また、歩行空間の確保、11 路線で昨年度、市民の皆様からいただきました声に関しましては、路線で計上している部分がございますので、ピンポイントの住所、ここだというようなことは、全て把握できていませんので、おおよそという形になりますけれども、11 路線中、市民の声があったのは 4 路線でございます。それで、件数といたしましては 12 件、内容といたしましては除雪依頼が 3 件、排雪依頼が 8 件、それ以外が 1 件でございました。

それで、今回この施策の必要性ということでございますけれども、圧雪管理を基本としていました除雪第 3 種路線において、昨年度から降雪または降雪見込みにより除雪作業を行うことで、車道をよりよい状態で第 3 種路線の車両通行の確保に努める施策を行っている一方で、除雪作業が勾配が急であったり、幅が狭くて入れない。それは暖気が来て、路面がぐちゃぐちゃ、盤が壊れてぐちゃぐちゃになっても機械が入れないようなところもございますので、こういうところに関しましては、車両が通行していないということを確認したことを前提として、歩行空間だけでも何とか確保したいということから始めたものでございます。

○委員長

民進党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 14 分

再開 午後 3 時 30 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。

公明党に移します。

○高橋（克幸）委員

◎都市計画道路について

先ほど酒井委員から都市計画道路の質問がありました。一点だけ、私も要望させていただきたいのですが、以前も議論はしていたのですけれども、相当前に都市計画決定してからどうするのだろうという道路がたくさんあります。実は私の地域の周りにも、特に古くから栄えているまちなので、結局それをほったらかしですから、新築するにしても土地の売買するにしてもすごい制約があるのですね。私も建設部松木次長の答弁は理解できますけれども、これはやはりスピード感をもってやっていただかないと、小樽のまちづくりの根幹にかかわることなので、いろいろ手続はありますけれども、早急に手をつけていただきたいという要望を出しますので、その点、一点だけ確認をさせていただいて質問に入りたいと思います。いかがですか。

○建設部松木次長

都市計画道路につきまして、その見直しにつきましては、先ほどの酒井隆行委員と高橋克幸委員からも御指摘いただきまして、私どもとしても何十年も未整備になっているところがたくさん市内に、何カ所か結構あります。そういう中で、小樽のもともとのまちづくりというのが旧市街地の中でできているものですから、どうしてもそういった部分というのは多々あるのだろうというように思っています。ただ、今、御指摘いただきましたように、今後の改定を予定しております都市マスタープランとか都市計画区域の整備、開発及び保全の方針とかそういった中で一定のスタンスを持たなければいけませんので、見直しをしていくために、今後速やかに準備作業といいますか、そういったものの中で着手していきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

つくった当時と、小樽のまちは相当変わっていますから、ぜひお願いしたいと思います。

◎（仮称）第 2 次小樽市上下水道ビジョンの策定に伴う水に関するアンケートについて

それでは、報告の中から何点か伺います。まず、水道局です。

上下水道ビジョンの策定に伴う水に関するアンケートを実施されたということで報告を受けました。

この資料について、いろいろ見させていただきましたけれども、水道局は、この水に関するアンケートを何のための目的でやったのか、それから、これをどのように水道ビジョンに反映していくのか、この 2 点について、まずお願いします。

○（水道）安田主幹

まず、このアンケートの目的ですけれども、お配りしました資料の 1 ページ目、アンケートの目的ということで、そちらの 3 行あるうちの 2 行目真ん中付近から読み上げますけれども、「新たな上下水道ビジョンの策定や今後の事業運営に役立てるための基礎資料とすること」を目的としております。この基礎資料ということなのですけれども、まず上下水道ビジョンの策定については、その中に示す今後の 10 年間の取り組みにおいて、どのような方向で進めるべきかというものを、このアンケートの結果を参考にしていきたいと考えているところです。

もう一つ目的に書いてある「事業運営に役立てるため」とは、通常業務の中で取り組める意見などを実施に生か

すものであります。

○高橋（克幸）委員

一点だけ私が気になっている点で確認したいと思いますけれども、設問にもあります料金の話です。水道料金、下水道使用料、どうしてもやはりここに、皆さん関心があるというのは、このアンケートからわかると思います。この料金のアンケートの結果について、水道局としては、どのように受けとめているのか、まずそこをお聞きしたいと思います。

○（水道）総務課長

アンケートの結果について、水道局でどのように受けとめているかということですが、水道料金につきましては設問の 27、現在の水道料金と下水道使用料について、どう感じていますかということで、妥当であるが 37.7%であるの対しまして、やや高い 33.4%、高い 12.8%というところがございますので、全般的に高いと受けとめられている方が多いとは思っております。

しかしながら、そのほかに無回答 14%というのもございますのと、料金、上のところでよく話題になります基本水量、これが多いかどうかということにつきましては、よくわからないというのが、2 番目の 32.5%ありますというように、高いということを実感で思っているとともに、水道料金の料金体系ですとか、あるいは水道事業全般について、よくわからないと思われるという方が多いということ、今回のアンケートの結果で実感しているところですので、そのあたりの広報、周知について、今後、力を入れていかなければならないと受けとめているところでございます。

○高橋（克幸）委員

今、水道局総務課長が答弁されたとおりですね、私どももお茶懇なんかをやると、小樽市の水道料金は高いとよく言われます。けれども、他都市とも比較すると、そうでもないということを説明すると、具体例を説明すると、皆さん、ああ、そうなのだ。いわゆる周知不足なのです。ホームページ等でも、もっと工夫していただきたい。わかりやすい内容で。それが要望の一点でございます。

いずれにしても、ビジョンに反映するという事ですから、ぜひとも具体的に拾っていただいておりますが、このビジョンについての今後のスケジュールですね、簡単で結構です。お答えいただきたいと思っております。

○（水道）安田主幹

策定のスケジュールでありますけれども、これまでは策定委員会を開いたり、課題の整理など現状の分析を行ったりしております。そして、今回御報告申し上げた市民アンケートを実施しております。

今後においては、この策定に当たり、収支の見通しの検討あるいは取り組むべき施策の検討などを行い、素案を作成し、パブリックコメントを経て市議会などの意見をいただきながら、策定を進めてまいりたいと思っております。最終的には平成 31 年 3 月の完成を目指して今、進めているところであります。

○高橋（克幸）委員

◎水道料金等徴収業務委託の更新について

次に、報告 2 ですが、水道料金等の徴収業務委託更新についてですが、選定方法について、もう一度説明をお願いしたいと思います。

○（水道）業務課長

水道料金等徴収業務委託の選定方法は、公募型プロポーザル方式で行うように予定しております。

○高橋（克幸）委員

先ほどの説明では前回と同じという説明だったと思うのですが、前回応募された件数は何件だったか教えていただけますか。

○（水道）業務課長

前回の応募事業者は 1 件でした。

○高橋（克幸）委員

今回も、そうしたら 1 件ないし 2 件程度と考えられますか。

○（水道）業務課長

今回の応募事業者については、今のところわかってはいませんが、小樽市の参加資格要件に、小樽市の指名競争入札参加資格名簿に登録されている業者とありまして、その中に水道料金徴収という業務内容のところは 7 件あります。その 7 件の全てが参加資格要件に該当するかどうかというのは今わからないのですが、その中のいずれかの業者が、市内業者と共同企業体を組んで応募してくると考えております。

○高橋（克幸）委員

以前も議論したのですが、どうしてもそのノウハウのある本州の業者、本社資本の業者がそれぞれに入ってくるというのは、理解はできるのですが、その後の後、前も議論しましたがけれども、小樽の業者のレベルアップ、スキルアップをしていかない限り構造は変わらないわけです。これは何年も前に指摘させていただきましたけれども、そういう方向性で考えるということではできませんか。

○（水道）業務課長

ただいま高橋克幸委員がおっしゃいましたように、この業務の委託に関しては、過去に同一業務の受託実績があること及び個人情報適切に取り扱える事業者であることを重視しているため、現在、小樽市内には水道料金徴収業務を過去に 3 年以上の受託実績を持つという条件に合致している業者はあるのですが、情報セキュリティマネジメントシステムの規格を取得している業者がないもので、小樽市内の業者のみの共同企業体での参加は、現段階ではできない状況にあります。

○高橋（克幸）委員

だから、それを以前指摘したのです。そういう業者がないので、ハードルが高いから、スキルアップできるような、レベルアップできるような考え方が必要でないかという話をしたのですけれども、それについてはいかがですか。

○（水道）業務課長

この業務は、大量の個人情報を扱う業務であるため、情報セキュリティマネジメントシステムの規格の取得事業者であるという条件は必須と考えております。今、もう一つの参加条件の水道料金徴収業務を過去に 3 年以上の受託実績を持つという業者は小樽に存在しておりますので、今後はこの規格についての周知等をしながら事業者の意向調査をしてまいりたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

いずれにしても、いろいろ課題はあろうかと思えますけれども、前向きにぜひお願いをしたいと思えます。

◎色内ふ頭護岸老朽化調査中間報告について

次に、色内ふ頭の護岸老朽化調査中間報告について、伺いたいと思います。

大変ショックな内容でしたので、今後早急にこれは対策をつくっていかねばならないと思います。

まず、この調査、概要は先ほどいただきましたけれども、予算はどの程度だったのか、もし内訳もわかれば教えてください。

○（水道）整備推進課長

調査費でございますが、税込みで 2,332 万 8,000 円となっております。財源につきましては単独費という形になっております。

○高橋（克幸）委員

内訳はわかりますか、大まかな。今は、ない。

○（水道）整備推進課長

大変申しわけございません。

○高橋（克幸）委員

わかりました。

それで、一番気になるのが、では今後どうするのだということです。

一つは、補修方法の検討をどういうふうに進めていくのか。いつまでにめどを立てるのか、これが一つ聞きたいことです。

もう一点は、財源をどうするのか、どこからお金を引っ張ってくるのか。恐らく単費で全部などできませんから、国のメニューなりいろいろなことを考えながら財源を考えていかなければならないのだろうと思うのですけれども、現段階でどのように考えているのか、この2点についてお願いします。

○（水道）整備推進課長

まず一点目の補修方法の関係でございますが、現在の調査結果をもとに鋭意補修方法の検討を進めておりますが、現段階ではまだ決まってはいません。おおむね年内をめどに方向性というか工法を決定していきたいと考えております。

この財源のお話ですが、既に国の社会資本整備総合交付金の採択に向けて、たしか8月30日だったと思いますが、交付金の窓口である北海道に対して現状の説明を行いまして、現在、協議を進めている状況でございます。

○高橋（克幸）委員

もう一点気になるのは、あの埠頭が使えないとなると、海上保安庁にも影響が出てきているわけです。通行どめにしてはいるわけですが、工法だとか内容が決まっていなくて、スケジュール感というのは出ないかもしれませんが、現段階で、ある程度のめどで、ここまで何年までは何とかしたいとかという考え方は今ありますか。

○（水道）整備推進課長

今後まだ産業港湾部や北海道など関係機関と協議、調整を進めて、その進捗状況にもよるのですが、おおむね年内をめどに、どういった財源でやっていくかは、おおむねスケジュールも含めて可能であれば出していきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

日にちがたったばかりですから、なかなかそこまで行っていないかもしれませんが、スピード感をもってやっていただきたいと思います。我々も協力できるところは協力してやっていきたいと思いますので、よろしくお願いします。

◎除雪について

それでは、除雪に関連して、お聞きをしたいと思います。

まず、除雪業務の入札についてということで、先ほど説明がありました。

一点聞きたいのは、2ページ目の日程の関係です。業者説明会が9月26日に行われたとありますけれども、参加の件数と、どのような質疑があったのかお知らせください。

○（建設）雪対策第1課長

この小樽市共同企業体除雪業務の入札参加申請に関する説明会でございますけれども、道路除雪等業務に登録している39社のうち28社の出席がございました。質疑の内容といたしましては、今回は主にJVを編成するための説明会であったのですが、今年4月から変わっております登録案件のことについて、建設業ではない業者が入ってくることについての懸念とか、今回これと除雪業務、この地域総合除雪の共同企業体業務から雪処理場等の

業務を今回 J V から外したということについて、それらについての質問等がございました。主には、そういうような内容でございました。

○高橋（克幸）委員

私もその場にはないのでわかりませんが、きょう資料要求をして業者の一覧表を出していただきました。この 39 社のうち 28 社が参加したということです。それで、実際、現段階で除雪がやりたいと手を挙げている業者は何社ぐらいあるのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

現在、J V 編成に向けて、申請を受け付けている期間中でございまして、その件数等については今、まだ申請受け付け中で不明でございます。ただ、今回、この 39 社、9 月 22 日時点で 4 社ふえて 39 社になりまして、それ以前、9 月 1 日時点では 35 社でございました。その 35 社を対象に意向確認、昨年度も行ったのですけれども、それを行ったところ、26 社が参加の意向を示しました。ただ、その後、4 社ふえまして、この 4 社については意向確認を全てとれているわけでございませぬので、9 月の前半での意向確認ではございますけれども、そのような形で認識しております。

○高橋（克幸）委員

それで、先ほど業者からも質問が出たという答弁がありましたけれども、建設業の業態以外でもオーケーという話をされたと思うのですけれども、私も前に言いましたけれども、なかなかすっと落ちないのです、この点が。それで、これをやるとまた長くなるので、先にこちらをやりますけれども、2 ページ目の雪処理、雪堆積場の発注方法について変更があった。これも非常によくわからないのですが、説明していただきたいのですが、なぜこういうふうにならなくなったのか、その理由を知りたいです。それで、今まで何十年もこうやってやってきて、どういう問題があったのか、その問題を解決するためにこういうふうにしたのか、その問題点と理由をお知らせください。

○（建設）雪対策第 1 課長

昨年度までの中央ふ頭基部雪処理場ほか 6 件管理業務、これを再編したわけでございますけれども、これにつきましては昨年度までは 2 社以上の J V を組んでいただき、そこに対して指名競争入札という形で発注、その上で発注しておりましたが、ここ数年応札する共同企業体が少ないことや、七つのステーション業務に関してでございませぬけれども、市としましては 4 社以上が望ましいということ、議会議論を通じてお話をしてまいりましたが、それも含めまして J V を組むことがなかなか困難であるという中で、今回、この中央ふ頭雪処理場ほか 6 件管理業務につきましては、応札する J V を組むのがなかなか難しいということであったり、受注機会の拡大等を踏まえまして、大きく四つに再編いたしました。その結果といたしまして、単独、企業に発注する業務が 2 業務、それと比較的雪の堆雪量が少ない 2 カ所の雪堆積場に関しましては、それぞれ管轄しております地域総合除雪業務のステーション業務に編入するという、また、色内ふ頭に関しましては今年度においては使用しないという形で、今回再編いたしました。

○高橋（克幸）委員

雪対策第 1 課長、変なことを言わないでください。雪処理場の管理業務については、2 社以上と昨年も言っているのですよ。何で 4 社以上なのですか。おかしいでしょう。それは訂正していただきたいですけれども、いや、いいです、また次に。

それで、その件ともう一点わからないのは、地域総合除雪業務に編入したという、これ 2 カ所あるのですけれども、これはなぜなのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

先ほどの私の答弁が混乱させるような答弁で申しわけございません。4 社以上が望ましいとしてきたのは、七つのステーション業務、実質ことしも昨年も 3 社でございましたけれども、それを含めまして J V 業務というのが七

つのステーション業務と雪堆積場の業務が J V 業務でございます。その中で J V を組む、2 社であったり 3 社のグループであったり、J V を組むのがなかなか困難だという意図で答弁をさせていただきました。

それの次の雪堆積場でございますけれども、今回再編するに当たり、二つの雪堆積場について、七つのステーション業務のうち二つのステーションに編入したということにつきましては、この七つの雪処理場等の中で、この二つ、2 カ所に関しては、雪の堆積量等が少なかったものですから、わざわざ、これのために単体発注した業者が、ここのために作業員だったり機械を置くというのも困難かということを考えまして、ステーション業務の中、ステーションの中でも雪堆積場を管理しているというような業務がございますので、そこに編入したところでございます。

○高橋（克幸）委員

この寅吉沢と祝津豊井浜、少ないと言っていましたけれども、どのぐらいの立方メートル数なのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

昨年度の実績でございますけれども、祝津豊井浜は約 3 万 7,000 立方メートルでございます。寅吉沢は約 2 万 6,000 立方メートルでございます。そのほかのところに関しましては、中央ふ頭であれば約 115 万立方メートル、色内ふ頭であれば 10 万立方メートル、幸 1 丁目であれば約 16 万立方メートル、望洋台ジャンツェであれば約 22 万立方メートルという形で、この 2 カ所に関しては他と比べても少ない状況でございました。

○高橋（克幸）委員

心配なのは、ことし色内ふ頭は使えないわけですね。そうすると、この 10 万立方メートル、昨年でも雪が少ないですから。ですから、これが結局その近く、寅吉沢、それから祝津豊井浜へ行くのではないですか、幸とか。それを心配しているのです。地域総合除雪で、十分カバーできるだけの予算もつけて発注するのかということなのです。それは大丈夫なのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

当然、業務がふえるわけでございますので、具体的にいきますと、第 1 ステーションと第 5 ステーションに業務が編入されるわけで、この作業量分に関しましては、きちんとした予算のもとに設計をして発注していきたいと考えております。

○高橋（克幸）委員

そうすると、ことしの雪処理、雪堆積場の発注は 2 件ということで考えればいいのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

業務といたしましては、2 件の単独への発注、それと地域総合除雪業務に編入しておりますので、残りの 2 件につきましては地域総合除雪業務の J V の発注の中で対応するというところでございます。

○高橋（克幸）委員

説明会では、この件に関しては、どういう意見がありましたか。

○（建設）雪対策第 1 課長

J V の編成に関する説明会のときに、当然、昨年度まで中央ふ頭基部雪処理場ほか 6 件管理業務が J V 業務でございましたので、それを今回外すという形なものですから、このことについては説明しております。これについて、特に問題があるとか疑義があるというような質問等はございませんでした。

○高橋（克幸）委員

次に、3 ページ目の代表者要件の変更です。第 2 回定例会でも質問しましたがけれども、どうも納得できない内容です。何でこのように変えるのか、まず一つ目の大きい疑問は、以前も質問しましたがけれども、(2)の「本市発注の共同企業体除雪業務の履行実績があること」という項目を除いた点です。副代表もそうです。「履行実績があること」を、何で除いたのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

本年度から、道路除雪等業務の登録要件を変更してございます。平成 27・28 年度につきましては、この道路除雪等業務に登録できるのが、建設業の許可の中で、土木、建築、管、舗装のいずれかの建設業の許可を得ている業者ということが条件でございました。そういう業者でございましたので、当然、除雪実績というのをうたっておりません。登録条件でうたっておりませんので、代表になる方については、そのようなこともございましたので、本市の除雪履行実績というのをうたっていたかと思われかもしれませんが、今年度に関しましては、三つの柱といたしまして、除雪機械を保有すること、除雪業務を履行する能力があること、施工及び工程管理や成果品等の資料作成能力があること、というのを条件としてつけてはおりますので、この登録条件の中で、除雪業務は履行できるものということを確認しておりますので、特に代表者のところで除雪業務ができるということを確認はしておりません。

○高橋（克幸）委員

非常に無責任な答弁ですよ。私が一番気にしているのは、これは小樽市の発注体制としていいのかというのを確認したいのですが、今まで市は実績主義でずっとやってきているわけです。ごみの収集にしたって、いろいろな発注にしたって、なぜ除雪だけ、いきなり建設業でもない共同企業体もやったことのない人が、代表者になってできるのですか。その管理は市でやるのですか。考え方を教えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

先ほどの答弁と重なる部分はございますけれども、登録の条件の中で除雪業務の履行能力があることをつけておまして、それの中には細かい条件をつけておりますけれども、まずそこで確認しているということでございます。

また、この今回の登録条件に戻りますけれども、登録条件の変更というのが、これまでやられてきた建設業主体の建設業の方々、これを著しく排除するような登録要件にはしておりません。これまでやられてきた方のほかに、建設業以外の方が加われるような登録要件にしておりますので、昨年と比べても特に問題はないと考えております。また、市の管理といたしましては、これから市の共同企業体の編成という形に関しましては、市で登録していただいた中で、代表者要件というのをつけさせていただいております。これは、市でつけたものではございますけれども、それで、代表者の要件を得た業者というのが、昨年度まで得られた業者を著しく排除するような要件というのもつけておりませんので、結果といたしましては昨年度まで代表者になれる要件であったものに、新たなものを加えて広くしているという事実でもございますので、特に昨年度と比べて問題があるとは考えておりません。

その上で、市で決めました代表要件を満たした業者の中で、今度は J V を組むということは、民間の企業同士の考えの違い、市の考えによって決まるもので、市で、この業者は代表者としての要件があるとしたとしても、それは民間業者の民間同士で J V を含む過程において、それがふさわしい、自分たちの代表としてふさわしい、ふさわしくないというようなことを、話し合いなり民間の考えによって決まってから業務を行うもので、その後の業務に関しては、当然、その申請書の内容等については、市でしっかりと確認しますし、また作業中、作業後に、作業前の体制等についても、市できちんと確認してまいりますので、特に問題等はないと考えております。

○高橋（克幸）委員

私の質問に答えていないでしょう、何も。私は、そんなことを聞いていないですよ。今までの代表者を排除するような、そんなことなんか聞いていないでしょう。私が聞いているのは、小樽市の発注業務として、実績主義で今までずっとやってきているのに、この除雪に関してはいきなり全く新しい人がぼんと入ってきて、その人も代表要件あると言っているのですよ。共同企業体に入って、例えばサブで入った、構成員で入った、そういう経験がある人が代表者というのならわかりますよ。けれども、建設業でない人も、代表者になれるということでしょう。そこを聞いているのですよ、私は。実績もない、やったこともない、頭になったこともない人が、業者が、ぼんと代表者になれるという設定がおかしくないですかと聞いているのですよ。その責任を雪対策課でとるのですかということも聞いているのですよ。

○（建設）雪対策第 1 課長

除雪業務ということに関して、本市の地域総合除雪業務の履行実績という部分を抜いたことにつきましては、登録条件で、除雪業務の履行実績、履行する能力があるということを確認しておりますので、登録している業者に関しましては、除雪をする能力があると見ております。その中で、JVを組むということがございますので、これまでの実績主義というような形で御質問がございましたけれども、それとは離れる部分があるかもしれませんけれども、特に市で問題があるとは考えておりません。

○高橋（克幸）委員

大丈夫なのですか、そのような答弁をして。私は、この履行実績を抜いたというのは、すごい間違いだと思います。後で問題があったら、また追及します。

もう一点わからないのが、この経営事項審査のY点の700点です。我が党の千葉議員が代表質問でも質問しましたけれども、この700点の根拠と意味を教えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回、代表者要件の一つとして、経営事項審査の中の一構成要素でございます経営状況分析評点は、いわゆるY点と私は呼んでおりますけれども、Y点700点以上とつけております。このY点700点というのは、企業の経営状況をあらわす、建設業の経営事項審査を受ける上での、その企業の経営状況をあらわすもので、700点が平均点になるような形で設定されていると聞いております。その上で700点ということに採用したのは、まず一つ、代表者要件としては、先ほどの答弁の繰り返しになりますけれども、登録時点で除雪業務が履行できるというような形で我々確認しておりますので、除雪業務ができる前提で、一つ目として業務主任が代表者から出せるということ、その上で、次の要件といたしましては、企業の経営状況が問題ないということ、そういうことを確認する指標として使いました。当然それとは別に、昨年度まで採用しておりました小樽市指名競争入札参加者資格名簿において、工事種別、土木または舗装に登録され、土木A1、A2ランクもしくは、舗装の総合評定の1,100点以上、昨年度はこれが代表者要件の一つでございましたが、これを当然踏襲しておまして、これ以外でもこのY点でなれるということにしておりますので、昨年度の代表者要件になれた方を著しく排除するようなことにはなっておりませんし、昨年度までの代表者要件とほぼ同じ内容で、それに新たな部分を加えたという形になっているものでございますので、市としては問題がないと考えております。

○高橋（克幸）委員

どうも雪対策第 1 課長は、私の質問に真っすぐ答えてくれないのだよなあ。

では、端的に聞きます。この700点というのは何を参考にしたのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

基本的には、この700点というのが、経営事項審査のY点の中で、全国的な企業がこの経営事項審査を実行しているわけでございますが、この平均点であるということでございます。それと、もう一つは近隣の都市でも、いろいろな代表要件がある中の一つの要素ではございますけれども、この700点を採用しているということも一つの参考として今回、この検討結果となったものでございます。

○高橋（克幸）委員

その近隣の都市とは、どこですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

札幌市でございます。

○高橋（克幸）委員

札幌市以外は調べていませんか。

○（建設）雪対策第 1 課長

多くはないですけども、調べましたけれども、この Y 点を採用しているという事実はございませんでした。

○高橋（克幸）委員

私も何市か調べたけれども、札幌市しかないのです。

私は、きのう札幌市の、これを確認させてもらいました。どういう要件になっているのか。確かにあるのです。経営事項審査の Y 点 700 点以上であること。それで、うちの知っている議員を通して聞いてもらいました。どういう内容なのか。この代表者要件というのは同じようにあるのです、札幌市も。雪対策第 1 課長は、これを持っていますか。

札幌市は、代表者要件が四つあるのです。これは必ず、本市、国、自治体いずれかの履行実績 3 年以上と書いてあるのです。履行実績 3 年以上。まあ年数は別にして、なければだめなのです、やはり履行実績。自治体みんなそうではないですか。ちなみに②が、土木 A 1、ずっと書いてあるけれども、道路業務履行実績があれば、②の経験要件は問わない。要は、その市でなくても単体のものでやっている実績があれば、それでもいいと、これも履行実績です。それで、3 番目に土木 A 2 以上であること。これも土木 B で過去 5 年以上以内のマルチゾーンの除雪の代表者の経験があることです。これはみんな経験、実績がないとだめだと言っているのです、札幌市は。

それで、最後、Y 点 700 点と。これはどういうことか聞きました。そうしたら、札幌は、登録業者は建設業の許可を受けていないと登録できないのです。だから、この 700 点というのは、建設業を登録している前提なのです。小樽市みたいに、誰でもいいのだ、ただ 700 点あればいいのだというのとは違うのです。それは札幌市にもあった、参考にしたとは言いませんでしたけれども、私は、これを聞いて、なるほどと思いました。普通の自治体は、実績を大事にするのではないのですか。きちんとやってきた。それを担保に発注するわけでしょう。それを小樽市は、「いやいや、今回は制度を変えました。実績はなくてもいいです。700 点あればいいです。どうぞ代表者をやってください」ということなのですか。私はね、それは小樽市の発注として、実績を大事にしてきた、そういう姿勢をなくすというのは私は問題だと思いますよ。いかがですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回の登録要件の変更のことについてでございますけれども、これにつきましては、全国的な人手不足等がございまして、将来的に今の業者数の体制が確保できるかということも危惧した中で、広げなければいけないということ考えた中で、これまでは建設業の皆さん主体で、今後もそうなると思いますけれども、建設業以外で除雪業務ができる人たちも登録して除雪業務をしていかなければいけないということが根本にございまして、このような形になっております。その上で、建設業主体で昨年度までは来たのですけれども、今年度からは、当然主体になるのは建設業、数的にも今までの履行的にもなると思いますけれども、それに新たな業者が加わった中で、今後の将来を見据えて、小樽市の除雪業務を進めてまいりたいということから考えているものでございます。

○高橋（克幸）委員

百歩譲って、登録業者はいいです。間口を広げるのは。今後のことを考えると、雪対策第 1 課長が言われたように、本州では実際にもう建設業で除雪できない地域が出てきていますから。それは理解します。私が問題にしているのは、代表者要件ですよ。例えば先ほど言ったように、共同企業体に入っていました、構成要員でいました、道路除雪も経験あります。そういう人が、経験、実績を積んで代表者になるというのならわかりますよ。でも、何も経験もない、道路除雪ではなくて普通の除雪を今までやってきたから、それがわかっているの、では同等として扱えるのですか。それはおかしいと思いますよ。いかがですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

先ほどの答弁の繰り返しになりますけれども、登録要件の中で、除雪業務ができるということは確認しております、まずその上で、登録した業者は除雪業務ができると本市では考えております。その上で、今回、建設業以外

の方も地域総合除雪、これは民間同士の考えで J V を組んだ場合でございますけれども、地域総合除雪、七つのステーション業務に参加できるというようなことになりましたので、その上では、今までは土木 A 1、A 2、舗装の総合評点 1,100 点というのが、それと建設業でなければ、建設業の中の土木、舗装の業種でなければ代表にはなれなかったものを、それ以外の方も入ってくるということを考えて、代表要件を広げたというものでございます。その上においては、本市としては、このことについては問題ないと考えております。

○高橋（克幸）委員

私は問題があると思っているのですよ。雪対策第 1 課長は何も問題ないと言っているかもしれないけれども。

私が言うのは、例えばですよ。今、雪対策第 1 課長が答弁した建設業でない業者の方が、J V を組んで一緒にやった。代表権はないけれども一緒にやった。何年か実績を積んだ。そういう方が代表になるというのなら意味はわかりますよ。けれども、共同企業体の実績がないのに、建設業でもない、そういう方が、代表者にぼんとなれるのですかということですよ。なれるのですと言うのでしょうか。だからそれは実績主義を排除したとしか思えないですよ。では、建設工事、土木工事でそういうことはあるのですか。それを確認します。

○（建設）雪対策第 1 課長

土木工事、建設工事、所管ではないのですけれども、J V を組んだ工事、本市でも国や北海道に比べると小さい工事ですけれども、ございます。その中で、例えば、舗装業務で J V で擁壁をつくる業務などがございまして、その擁壁を J V でつくったことがないから J V の代表になれないというようなことはないと考えております。本市の J V の要項でいきますと、同じ業種であれば、ランクが高いほうが J V になるという形で、J V 要項があると思われまますので、実績という面では、J V を組む上での実績、J V の代表になる上での実績というのはなかったかと考えております。

○高橋（克幸）委員

何かよくわからない議論になるのでこれはやめますけれども、いずれにしても、何か裏があるのですかと聞きたくなるのですよ。こういう設定をするというのは、誰か代表者にしたいのですかと、疑義が出てしまうのですよ、これだと、今までと全然違うやり方なのだもの。だから聞いているのです。唐突に変えて、実績も排除して、「いやいや、登録のときに、除雪のそういう能力があるから」みたいな話をしますけれども、そんなのわからないではないですか。契約管財課長に聞きましたけれども、機械的にやっているだけで中身はわかりませんと言いました。わかるわけがないのですよ。実際に見たことがないもの。

ではそれを、雪対策第 1 課長は、同じく同等のそういう能力がある、そういう実績があるとみなすということでいいのですね。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回の登録要件や代表者要件の制度設計につきましては、建設部として考えてきたものでございますので、これについては問題ないと考えております。

○高橋（克幸）委員

では、そもそも論で聞きますけれども、こういう案を出したのはいつなのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

具体的な日にちというのは今あれですけれども、登録要件につきましては、昨年度の 11 月ぐらい、登録要件の市の内部での締め切りがございましたので、11 月中に、こういうような案をまとめたと思われます。また、代表者要件というのは、当然、登録要件が変わりましたので、ただ、12 月から 3 月末まで私ども、除雪対策本部で除雪の業務をやっておりましたので、具体的に、この代表者要件とかそういうような要件を考え始めたのは 4 月になってからでございます。

○高橋（克幸）委員

除雪に詳しい安田次長に聞きますけれども、この代表者要件の変更は、私はどう考えてもおかしいと思うし、納得できる答弁いただいていませんが、安田次長の考えはいかがですか。

○建設部安田次長

私は、平成 13 年に総合除雪を始めまして、その制度の最初に着手した者として答弁をします。

その当時、札幌市を見本にしまして、旭川市、江別市、岩見沢市というまちをめぐりまして、このような代表者要件、それから登録要件をつくってまいりました。その中では、他都市の例を見た中でつくってまいりましたので、先ほど議員がおっしゃったように実績重視で、なおかつ当時は業者からのお話もふんだんに聞いておりましたので、そういう中では、やはり諸説、小樽市の道路の難しさ、そういうものを聞いた中で実績を重視してきたことは、実際いろいろなところで聞いたところですよ。その中で、平成 13 年のときに、最初につくったときには今までのそういうものを加味したと言いましょか、それを基準にして制度はつくってきたものでございます。

ただ、今、いろいろな条件が変わってきている、平成 13 年ですので、今十数年かかっている中で、先ほど申し上げました、建設部から説明しています業者が足りなくなってきた事実もございまして。そういう部分の中で、方向については、いろいろと検討をしなければいけないのだろうとは思っています。

○高橋（克幸）委員

いや、肝心なところを答えてくれないのですね、安田次長も。まあ、いいです。言った言わないになるから。

もう一点、業務主任の要件変更です。これもおかしいのですよね。今までは、業務主任は「除排雪全般にわたる知識を有し、指導力、統率力を有していなければならないため」とあるのですけれども、これがすっぱり抜けているのですよ。これはなぜですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回、別紙にまとめている資料は、ダイジェストにしております、今、業者等に配っております平成 29 年度小樽市共同企業体除雪業務の入札等参加申請書提出要領、これの中に、業務主任等の要件がございまして、この中には、読まさせていただきますと、「業務主任は、除雪ステーションの運営並びに管理に関する責任者として除排雪計画の取りまとめ、除排雪の実施の判断、各構成員間の作業の連携及び住民要望等の対応等の判断、地域に関する除排雪の重要な役割を持ち、構成員の技術向上のため指導的立場を有する」という形で、こちらの文章には書いております。

○高橋（克幸）委員

では、議会に出した資料はうそなのですね。すっぱりないですよ、これ。こういう資料を出して議論しなさいということなのですか。これは問題ですよ。

○（建設）雪対策第 1 課長

ダイジェスト版で、文章が削除させてあったところにつきましては、大変申しわけなく思っております。

○高橋（克幸）委員

ちょっと待ってください。これは、委員会資料でしょう。メモではないのでしょうか。そんなもので通用するのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

大きく変わったところを変更点として載せているもので、業者に配っているところに関しましては、今の文言についてはついております。

○高橋（克幸）委員

いやいや、そうではないでしょう。我々議会に出している資料、これはうそですか。抜けているとはどういうことなのですか。何も説明していないでしょう、そんなもの。

○（建設）雪対策第 1 課長

業務主任の要件とか、業者の経営状況とか、ランクとか、そういうような変更点についてダイジェスト的に書きまして、そのほか前段の部分で変わっていない文章につきましては、ダイジェストとして削除したところにつきましては大変申しわけなく思っております。申しわけございませんでした。

○高橋（克幸）委員

建設部長、こういう対応でいいのですか、議会に対して。これは抜粋したからいいのだみたいな、そのような答弁ですよ。我々は、この資料をもとに質問をやっているのです。これがなくなっているのはおかしいではないのかと思うのは当たり前ではないですか。除雪問題となっているのだから。建設部長、これは問題だと思いませんか。

○建設部長

今、高橋克幸委員のおっしゃるとおりに、資料として提出しまして、やはりそういうふうな誤解を与えるような資料というのは大変申しわけないと思っております。

○高橋（克幸）委員

そういうふうによられたら、質問ができなくなるのですよ、我々は。いや、これは違いますとかって、議論にならないでしょう、雪対策第 1 課長。

では、次に行きます。その下の今年度にある、これも非常にわからない③です。「道路除雪等業務」の登録要件の中の「Ⅲ 施工及び工程管理や成果品等の資料作成能力があること」、建設業の許可がないから、苦し紛れにこういう文章を出しているわけです。「に規定している者と同等の能力を有し」と書いてあるのですけれども、この同等の能力をどうやって判断するのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

この「施工及び工程管理や成果品等の資料作成能力があること」ということにつきましては、道路除雪等の登録要件の中に載せておまして、内容といたしましては、二級以上の建設機械施工技士、土木施工管理技士、建築施工管理技士、管工事施工管理技士、造園施工管理技士のいずれかの資格を有している者か、業務計画書、写真帳、業務日報及び執行管理簿を作成する能力がある者ということにしておまして、これらにつきましては、資格要件がある者につきましては、その資格証を確認いたします。また、業務計画書、写真帳、業務日報及び執行管理簿を作成する能力があるということに関しましては、この作成したものを市に提出していただき、その内容を見て判断するというところでございます。

○高橋（克幸）委員

除雪の最後になりますが、はっきり言って心配しています。きちんと J V を組めるのかどうか、それを一番、私は心配しているのですけれども、要するに制度変更をがらがらやるものですから、業者は不信感を持っているわけですよ。本当にきちんとやってくれるのかという中で、入札を迎えるわけですから、私はスムーズにいったほしいとは思っていますけれども。入札日が 10 月 31 日です。予定と書いていますからわかりませんけれども。

一つ雪対策第 1 課に調べていただきたいのは、10 万都市以上で、この登録要件と、それから代表者要件をぜひ調べていただきたい。私は、小樽市のようにこういう何でもいいですみたいなものはないと思うのだから。まずこれを調べていただきたいのと、もう一つ要望は、共同企業体の決定通知が、これは 10 月中旬と書いてありますからわかりませんが、入札が終わらないと名前を出せないのかな。いずれにしても、通知でもいいですし、それがだめであれば入札後でもいいのですけれども、速やかにお知らせを願いたい。その 3 点です。いかがですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今、言われました 10 万都市以上の登録要件、それと J V を組む場合の代表者要件、それと発表できる段階になったときの J V の構成等の要件につきましては、お伝えできる段階になりましたら、速やかにお伝えしたいと考えております。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。
共産党に移します。

○川畑委員

それでは、質問しますけれども、その前に、これは質問ではなくて要望を先に言わせていただきます。

◎（仮称）第 2 次小樽市上下水道ビジョンの策定に伴う水に関するアンケートの実施について

水に関するアンケートで、18 ページに、先ほども話が出ていましたけれども、要するに水道料金等の問題について、我が党は以前から水道料が高いと、だからそれを引き下げるべきだということを主張してきているわけですが、このアンケートの中でも、高いとやや高いというのが 46.2%あると出ているわけです。ですから、これをもとに、きちんとやはり検討していただきたい。そのことを要望として申し上げておきたいと思います。

◎銭函地区アンケート調査について

それから、もう一つ銭函地区アンケート調査について、先ほどの答弁の中でありましたけれども、今回の銭函地区のアンケートを、来年全市のアンケートをやるときに参考にしたいという答弁をされていました。私は、この問題について、ノウハウをつかむためにアンケートをすることであったと捉えているのですけれども、11 月に法定協議会を立ち上げるということも伺っていると思っています。それで、その法定協議会の終わった後にこのアンケートをやるのか、その辺について、時期的に遅いのではないかと思うのだけれども、見解について、教えてください。

○（建設）小南主幹

全市のアンケートにつきましては、来年度実施したいと考えております。

○川畑委員

遅くはないですか。

○（建設）小南主幹

協議会の中で、いろいろと協議しながらアンケートの内容を決めたりしますので、遅くはないという判断はしております。

○川畑委員

法定協議会をやって、その後、議論をされると思うのですけれども、その後でもアンケートは十分に間に合うという発想なのですか。私の受けとめ方が間違っているのかわかりませんが、銭函地区のアンケートを参考に、全市でアンケートを取り組みたいと聞いているわけです。それをもとにしてノウハウをつくって、協議会に行きたいのだと私は受けとめているのだけれども、それは逆になるのではないかと私は質問しているのですが。

○（建設）小南主幹

協議会につきましては継続的に運営しますので、1 回で終わりではないものですから、協議会を立ち上げた後にアンケートをやったり、それについて結果をまとめたり、いろいろとそういうやりとりをやっていきますので、協議会を立ち上げて、来年アンケートをする。そしてまたそのアンケートについていろいろと議論しながら、また計画をつくっていくというようなサイクルで繰り返していきますので、決して遅くないということで考えております。

○川畑委員

その発想でいくと、地域公共交通網形成計画をつくるのが延び延びになっていくのではないですか。どうなのですか。

○建設部長

私どもは来年、地域公共交通網形成計画をつくるためにアンケート調査をして、課題とか現状を把握をして、先ほど少し答弁をしたのですけれども、アンケートと現地調査とあと交通事業者からいろいろデータをいただきなが

ら、それをベースに地域公共交通網形成計画をつくる。計画をつくるためのアンケート調査という形の位置づけになっております。そして、それは来年、交付金に手を挙げて、交付金を活用したいと思っておりますので、今やると、どうしても単費になってしまいますので、あくまでも交付金を活用して計画をつくる。その計画をつくる中で、アンケートを実施しまして、それで課題とか現状把握をするという形になっております。

それで、今、川畑委員のおっしゃるとおり、確かに全市的にやるとなりますと、やはり結構ほかの市を見て、札幌市は別ですけども、札幌市を除きますと、これだけ路線がある市というのはなかなかないまちなのです。これを、実際に銭函だけでもこのぐらい正直言ってかかっていますので、我々もこれを全市的にかけたときに、スケジュール的にすごくタイトになるのかと、そして、実際にこれを基本的には我々職員でやるのはすごく無理なので、どうしても委託をかける形になるものと考えております。そうなりますと、委託業者に丸投げといいますか、やっつけてしまいますと実際に我々が本当に必要なデータが得られるのかどうかというのが、やはり疑問がありましたので、今回、こうやって銭函でアンケートを調査して、先ほど酒井隆行委員からもいろいろ御指摘があったのですけれども、一回やってみて、我々が考えていたものではない、例えば先ほど言った高齢者ばかり回答がふえて、どうしても高齢者だけのアンケート調査になってしまうのではないかと、そういった意見はありました。

そういったことも踏まえて、今回検証させていただいて、市のほう、事務局になるのですけれども、我々が主導的になりながら、タイトなスケジュールの中で、うまくアンケート調査をしていきたいと考えております。

○川畑委員

そうであれば、来年アンケートをやるというのは、いつごろを考えているのですか。

○（建設）小南主幹

今、国の補助金を活用してやるということで、4月に交付申請がありまして、交付決定、お金を使っていいですよという許可が出るのが、大体こととしていうと6月ごろになりますので、6月ごろから委託業者に発注行為だとか、その辺の手続きをとりながらやりますので、7月ぐらいからアンケートができれば、早くても7月ぐらいからアンケートができるのかと考えております。

○川畑委員

わかりました。それでは、報告の中に、除雪計画と入札の問題もありますので、そちらを質問させていただきます。

◎除雪計画について

まず、除雪計画についてですけれども、先ほど高橋克幸委員もいろいろ御質問していますので、ダブったら教えてください。それで、主要交差点における見通し確保の強化拡大という課題がありました。去年は36カ所でことしは50カ所ということで、去年に比べ14カ所ふえていますけれども、ふやすことにした要因について説明していただけますか。

○（建設）雪対策第1課長

本施策は昨年度から実施した施策でございまして、昨年度の実施状況を検証した後、作業箇所などの見直しを行ったものでございます。それにつきましては、昨年度の実施状況等を考慮して見直しを行ったということでございます。それとともに、観光、病院、福祉施設などに配慮した箇所を新たに加えて、今年度実施していきたいと考えております。

○川畑委員

私も、予算特別委員会でこの辺も質問していますので、例えば観光と言えはメルヘン交差点だとか、病院であれば市立病院だとか協会病院、済生会病院だとか、夜間救急病院とかという答弁をいただいています。それで、そういうところが中心になるのだらうと思うのですが、市民からの要望になっているものもあるのだらうと思うのですが、その辺もありますか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今回、新たに加えたところの中には、全てではございませんけれども、市民の声を参考にさせていただいたところもございます。

○川畑委員

市民からの要望というものはやはり大事にさせていただきたいと思っています。

それで、平成 28 年度の施策においては、その雪山処理は、排雪に先立って 1 回、排雪後が 1 回、計 2 回、排雪を含めると最大 3 回の作業を見積もっていた。しかし実際は、ほとんどは 1 回が 33 カ所で終わっていると、除雪の検証で示されているわけですが、今年度 50 カ所にふやしているけれども、昨年と同じようにほとんどが 1 回で終わるような気配があるのではないかと心配しているのですが、その辺についてはどうですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

昨年度でございますけれども、昨年度の本施策において、回数でございますけれども、意図的に実施回数を減らしたということはありません。その結果として、実施回数は通常の路線排雪と合わせてゼロ回から 2 回であった。各箇所があったということでございましたので、今年度においては、それらを参考にして実施回数を個別に見直しを行って、今年度の事業としております。

○川畑委員

そこで、私のお願いなのですが、昨年、おとしは雪が少ないのです。今年度の冬は雪が少ないという確証はありません。ですから、14 回ふやして 50 回にするということ、予算がないからということで、とめるようなことのないようにお願いしたいと思います。

◎除雪業務の入札について

それから、除雪業務の入札についてですけれども、先ほど高橋克幸委員の質問にも答えておりますけれども、なかなか私も理解できない面があります。それで、改めてまた質問をさせていただきますけれども、処理業務で、雪処理場等の管理業務の七つの雪処理は、これまでどんな方法で入札したのか。今回の単独発注とどういうふう違うのか、説明していただけますか。

○（建設）庶務課長

どのぐらいをさかのぼるかというのはあると思うのですが、調べた限りでは、地域総合除雪が始まったのが平成 13 年度で、そこから地域総合除雪の共同企業体を組んでやっておりますけれども、あわせてこの雪処理場の入札についても共同企業体による指名競争入札を行って入札は行ってございます。昨年度まではそういう形でっております。

今年度については、共同企業体方式ではなくて、いわゆる単体方式の入札を行うという形になってございます。

○川畑委員

単独発注に、ことしからするということなので、先ほどもこれは高橋克幸委員からも質問がありますけれども、これは随意契約とは違うのですね。その辺について説明していただけますか。

○（建設）庶務課長

随意契約ではなくて、今予定しているのは、道路除雪等業務に登録されている業者になりますけれども、指名競争入札を予定しております。指名の仕方については、まだ決定してございませんけれども、指名競争入札を予定してございます。

○川畑委員

それなら先ほどの資料の中には、今度は中央ふ頭のところと旧平磯線、そことが一つと見て、それから幸と望洋シャンツェ、これが二つの処理場に分割して単体で入れると、そういうことと捉えていいのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

発注する 2 業務といたしましては、そのとおりでございます。

○川畑委員

それで、そのほかに色内ふ頭が今回なくなったわけですが、寅吉沢と豊井浜ですね。これについては、第 1 ステーションあるいは第 5 ステーションに任せるといえることですね。この点では、例えば豊井浜は昨年ですか、民間の車の事故などもありましたよね。そういう点での対応で心配はないのかどうか。

○（建設）雪対策第 1 課長

まず、昨年度の民間の車の事故ということでございましたけれども、豊井浜ではなく高島だったかと、豊井浜の雪堆積場では、どういう事故か、海に落ちるといような事故かと思うのですが、そういう事故は豊井浜では起きておりません。

また、ステーション業務は大丈夫かということでございますけれども、その点につきましては、二つの雪堆積場を第 1 ステーションと第 5 ステーション、各ステーションの業務として編入するのですが、これにつきましては作業量等を市で積算しまして発注することから、予算的にも問題ないと考えておりますし、9 月 26 日に共同企業体の編成に関する説明会を行って、この旨もお話しているところですが、業者等から特にこの編入について作業的に難しい等の苦情等は受けておりません。

○川畑委員

それでは質問を変えます。

契約管財課からいただいた 9 月 22 日の資料をもとにしながら質問しますが、一つは、業者の道路除雪業務の登録状況について質問をしたいと思います。契約管財課からいただいた資料の中には、備考欄に平成 29 年 9 月 22 日新規という欄があります。これが 4 事業者ほどあるのです。具体的には石川建設合同会社、それから株式会社竹下建材店、それに株式会社道都開発、それから大和建设株式会社と、この 4 社が平成 29 年 9 月 22 日と表示されているのですが、この日にちは除雪機械技術講習会を受講して登録資格を得た先なのか、そのことについて示してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

今言われました株式会社竹下建材店、石川建設合同会社、株式会社道都開発、大和建设株式会社でございますけれども、この 4 社につきましては、9 月 22 日に新規登録となっております、この審査を行ったのは財政部でございますので財政部に聞きましたところ、除雪機械技能講習を受講しているということでございます。

○川畑委員

それで、市で道路除雪業務の登録申請の審査基準日を追加したとなっているわけですが、これらの会社のために、会社を追加するための講習だったのか、その点を示してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

本年度から道路除雪等業務の登録要件を変更し、登録要件の一つに 5 年以内に除雪機械技術講習会を修了している者がいることとしております。この講習会の開催日程や募集定員等の関係で新規に平成 29 年度の地域総合除雪業務に参加するため、道路除雪等業務に追加登録しようとする場合、本市の定めた平成 29 年度の追加申請の受付日程では追加登録が困難であることが判明したことから審査基準等の追加を新たに行ったもので、特定の業者の登録を考えたものではございません。

○川畑委員

この 4 社の中で、小樽で 9 月 8 日に実施しています。講習会をやっています。そこに参加された事業者はどこですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

これにつきましても審査を行いました財政部からの聞き取りではございますけれども、4 社のうち 3 社が 9 月 8 日の講習会を受講していると聞いております。その業者は株式会社竹下建材店、石川建設合同会社、株式会社道都開発であります。

○川畑委員

この 3 社が小樽でやった講習の中で受講してその資格を得たと、そういうことでよろしいのですね。

それで、もう一つ、この表の中に、新規という企業があるのです。新規とだけ書いてあるのが 2 社ありました。2 社とも札幌市の事業者なのですが、小樽市以外の事業者が機械開発北旺株式会社というのと大善建設株式会社、これが今回道路除雪の登録事業者となっているのですけれども、どんな経緯でもって登録されることになったのか、わかったら説明してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

今、川畑委員がおっしゃられました機械開発北旺株式会社と大善建設株式会社ともに 4 月 1 日の登録で新規として登録された業者でございますけれども、これらの業者から登録した動機等については、本市から聞き取り等は行っておりません。

○川畑委員

私も契約管財課に確認したのですけれども、実は例えば札幌の業者で機械開発北旺株式会社というのは、資本金が 1 億 4,000 万ぐらいあるので、そんなに心配はない企業かと思うのですが、この大善建設株式会社というのは、資本金 1,000 万で札幌市の中央区にあって、何で小樽へ登録されているのか疑問なのです。それで聞いてみたら建設関係で登録されているということなのですけれども、契約管財課に確認したら、登録はあるけれども、実際には仕事を受注していないといったという話だったのです。それでも道路除雪の業務の登録として認めるのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

機械開発北旺株式会社、大善建設株式会社ともに新規登録されていますので、審査は財政部で行っているのですけれども、登録要件を満たしているために審査を通過して登録されていると考えますので、これについては問題ないと考えております。

○川畑委員

例えば、審査基準日から過去 5 年間、毎年除排雪業務の実績がある。それから、5 年以上の除排雪業務の運転実績があるというように、これについても合致するのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

審査は、繰り返して申しわけございませんけれども、財政部でやっているのです、審査の詳しいところは今把握しておりませんが、当然、登録要件は示しておりますので、それに基づいた審査を行っているということは、この 5 年の審査基準日から過去 5 年間連続で除排雪業務を行っているという基準等はクリアしているものと考えております。

○川畑委員

それから、もう一つ、質問を変えますけれども、いただいた表の中に、申請なしという五つの事業者があるので、皆さんの手元にはありませんので、名前を言わせてもらいます。有限会社菱二佐々木組、有限会社広川設備、北海道ロードメンテナンス株式会社、有限会社マルタカ松本土木、そして最後に有限会社和田建総業と、こういう 5 社があるのですが、昨年の道路除雪登録者は 39 社があったわけですが、ことしの 4 月の段階で 34 社しかなかったと聞いています。それで、登録者が不足しているために除雪機械技術講習会を開いたと受けとめているわけですが、登録業者が少ないのであれば、私は当然、昨年まで登録されていた企業に対して申請を促すというのが本来ではないかと思うのですけれども、これは、私の考えだけなのか、一般的にもそう考えられると思うの

ですけれども、そういう対応はしていないのでしょうか。

○（建設）雪対策第 1 課長

昨年度、道路除雪等業務に登録していて、今 10 月 1 日時点で登録していない業者につきましては、その理由等について聞き取り等は行っておりません。

ただ、これらの業者につきましては、過去 5 年間七つまたは六つのステーション業務に J V 構成員として参加した実績がない業者でございますので、そのようなところから今後も参加が見込まないという形で登録をしなかったのではないかと、これは想像になって申しわけございませんけれども、そのような分析等は行っております。

○川畑委員

私は、地元の事業者を有効的に使っていくというのが大事なことだと思っているのです。それで、今回新規で出てきているのが札幌市の 2 社です。申請なしが 5 社、これが小樽市の事業者になっているわけで、こういうところに積極的に参加していただきたいと、そういうことを市から訴えていくこと、そのことが必要だと思っているわけです。それで、この質問をしたわけなので、そういうことを基本的に置いて仕事を進めていただきたいと思っています。これは、私の要望です。

質問を変えまして、代表者要件についての質問をします。雪処理場を除いて、平成 27 年、28 年の代表者と副代表者の経験をした事業者数と企業名をお知らせください。

○（建設）庶務課長

まず、平成 27 年度、28 年度の代表者を経験している事業者数は 7 社です。事業者名につきましては、協誠建設株式会社、株式会社山修嶋田建業、近藤工業株式会社、株式会社小田組、日本道路株式会社小樽営業所、秋津道路株式会社道南営業所、株式会社かさまる土建になっております。

また、副代表の経験につきましては、10 社でございます。企業名につきましては、株式会社みかみ建設、有限会社創建社、鹿島道路株式会社後志出張所、丸進工業株式会社、株式会社三景建設、小杉建設株式会社、有限会社司工業、それと有限会社エス・エス荒井建設、株式会社杉本運輸、有限会社嶋崎産業となっております。

○川畑委員

代表者の条件及び適格性を変更がされて、先ほども Y 点の問題が出されていますけれども、Y 点 700 点以上のもので追加されているわけですから、平成 27 年度、28 年度、代表事業者と副代表事業者を経験した事業者を除いた代表者の条件を持つ事業所、すなわち代表あるいは副代表の未経験の事業者は幾つあったのか教えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

平成 28 年度、27 年度の代表者、副代表者を経験した事業者を除いたうち、今年度、現在ですけれども、代表者の数ということですから、代表者要件の一つに業務主任が代表者に所属する職員であることとしておまして、この条件を満たすかどうかにつきましては、各企業の考えがございますので、現時点では不明であるため、この条件を満たしていることを前提にした場合、登録業者 39 社のうち 2 社については経営事項審査及び Y 点が建設業ではないために不明でございます。この 2 社を除いた上で平成 28 年度、27 年度に七つのステーション業務の代表者、副代表者を経験した業者を除いた代表要件を有する業者数につきましては、13 社でございます。

○川畑委員

こういう現状の中で、J V を構成する会社が少ないとか何とかというけれども、現実にはまだそういう点では、これからも可能性は十分持っているわけです。その辺についての今後の、単なる、地元ではなくて札幌市なども含めたそういうところに求めるのではなくて、地元業者をお願いするような形でやってほしいと思います。

それから、質問を変えますけれども、高橋克幸委員の質問にもありましたけれども、今の方法でいきますと、これまで代表者事業所ではなかったところが代表者となることもあり得るのだらうと思います。企業構成は事業者が行うものですが、未経験の事業者でうまくいくのかどうか私は心配なのですけれども、先ほども答えたようすけ

れども本当に心配はしていないのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今年度から登録要件を変更することに当たりまして、これまで建設業の一部の許可業者であることが要件であったものを除雪機械の保有、除雪業務を履行する能力、施工及び工程管理や成果品等の資料作成能力があることを柱とした要件に変更しており、これらの要件を満たした業者は除雪業務を行う上で一定程度能力を備えているものと考えております。さらにこれらの登録業者が地域総合除雪業務に参加する場合は、民間業者間の考えによる共同企業体の編成があり、その中には共同企業体として必要な機材やオペレーターを確保することも含まれております。登録時や共同企業体の編成時において、本市ではこれらのことをしっかりとチェックすることとしており、契約後においては実際の除排雪作業の前や作業中、作業後においても、道路状況、作業内容、作業の安全等についても管理することとしておりますので、昨年度までの状況と比べましても特に問題はないものと考えております。

○川畑委員

今、代表者の事業所という言葉ですけれども、もし J V を組んだ、入札に当たって、事業者が事故が起きたり何かあった場合、最終的には発注した市が責任を負うことになりますよね。そういう点で J V の入札に当たっての不安というのはないのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

地域総合除雪業務に限らず市が発注者として行っている工事や業務について事故等が起きた場合には、状況にもよりますが、発注者の責任が問われることも想定されます。そのようなことがございますので、安全面等については申請書類や業務書類の確認のほか、パトロールで現地を確認するなど発注者としての責任を果たしてまいります。

○川畑委員

この除雪関係についての最後の質問になりますけれども、発注者として心配だとか不安だとか、そんなことを言えるわけではないと思うのです。それは当然だと思うのです。私が言いたいのは、登録業者をただ単にふやすことだけを考えるのではなくて、今までの事業者にも継続してやっていただくと、そうすることが大事だと思うので、今後も集中するだけに偏るのではなくて、そういうことも含めて検討していただきたいと思います。

◎陳情第 21 号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について

次に、塩谷・ばるて築港線の陳情が出ているのですけれども、これについての質問をさせていただきます。

今回、「塩谷・桃内連合町会」「新道町会」「しおやを良くする会」の 3 者から陳情が出ています。市民生活についての要望については、これまで生活安全課で受けていたと思うのですけれども、今回の陳情については、まちづくり担当主幹の担当になっているわけです。それで、陳情書に、ばるて築港線は塩谷を除く 6 カ所から運行されていると書いているのですけれども、その 6 路線の名前と便数をわかたら示してください。

○（建設）小南主幹

ばるて築港への中央バスの路線と便数につきましては、時刻表をもとに調べたところ、新光・ばるて築港線については 5 便、望洋台・ばるて築港線については 5 便、最上・ばるて築港線 7 便、おたもい・ばるて築港線 6 便、赤岩・ばるて築港線、かもめヶ丘団地発が 7 便、ばるて築港発が 5 便、奥沢・ばるて築港線につきましては、天神町発が 4 便、ばるて築港発が 5 便となっております。平成 29 年度の夏ダイヤをもとにして調べたところでございます。

○川畑委員

それで、陳情が出ている塩谷地区、オタモイ 3 丁目との合わせた居住者の人数などはつかんでいますか。

○（建設）小南主幹

平成 29 年 8 月末現在の小樽市住民基本台帳によりますと、塩谷 1 丁目から 4 丁目につきましては、3,053 名、オ

タモイ 3 丁目については 1,142 名で、合わせて 4,195 名と把握しているところでございます。

○川畑委員

それで、陳情書の中では、住民の高齢化が進んで総合病院に通うのに乗り継ぎなどで大変なのだと、それで困難が生じて不便だと、交通費の負担にあるということなのですが、その辺の事情については前担当の生活安全課から聞いていますでしょうか。

○（建設）小南主幹

塩谷地区とオタモイ 3 丁目の高齢化が進みと書いてはおりますけれども、塩谷地区、オタモイ 3 丁目の 65 歳以上の人口につきましては 1,799 名ということで高齢化率が 42.9%となっております。小樽市全体の 65 歳以上の高齢化率が 38.6%となっておりますので、かなり高齢化が進んでいるという状況は把握しております。ただ、塩谷から総合病院に通っている具体的な人数だとか、交通費の負担にもという話がありまして、塩谷から小樽駅まで来てそこから乗り継いで、またバスで行っているのか、タクシーで行っているのかという部分についての具体的な数字については把握していないところでございます。

○川畑委員

今回、市に陳情が上がってきているのですけれども、これまで中央バスに直接要請、陳情していたということで。それで、その帰りに生活安全課にも相談していたと聞いていますので、経過について把握していると思うのですが、その辺の経過は聞いていますか。

○（建設）小南主幹

昨年度、生活安全課に塩谷・桃内連合町会などが相談に来ているということで聞いておりまして、昨年 28 年 4 月 4 日に中央バスに署名したものをお持ちに行った際に、その後に生活安全課に来庁しているということで聞いております。また、同じ内容のものが 7 月にも塩谷・桃内連合町会から、路線バス、塩谷・ばるて築港線の運行要望のお願いということで、市に要請が来ているところでございます。

○川畑委員

今度は建設部に回ってまちづくり担当主幹が直接受けることになるのだらうと思うので、なかなか大変だと思うのですけれども、中央バスとの交渉は、今後、地域公共交通に関して、11 月にも法定協議会ができるという話を聞いております。それで今後、地域公共交通網形成計画を策定していくことになるのだらうと思うのですけれども、この協議会の中で重要な課題として取り上げて臨んでもらいたいと思うのですが、その辺についてはどうですか。

○（建設）小南主幹

協議会の目的といたしましては、地域公共交通網形成計画を策定するというのと、その計画の施策について実施をしていくことになっております。今の路線につきましても、小樽市全体の中のバス路線の考え方などを含めた形で、その一つとして住民の要望もありますので、全体の路線の中で必要性または採算だとかその辺を踏まえながら検討していくことになるかと考えております。

○川畑委員

陳情者からは、同じ小樽市民であって、ほかの地域と不平等感があるのだと、これが根本にあるのです。私も直接話を聞いてみても、そういうところがあります。それで、市だけで解決する課題ではありませんから、即決の対応は難しいと思うのですけれども、市長と中央バスの社長との不信感の問題なども報道されていますから、市民はそういうのもきちんと聞いている、見ているのです。ですから、地域の方々は非常に不安感を持っているので、それらについても陳情趣旨を理解していただいて、市民生活の改善に向けていただきたいと、そのことを最後にお願いして申し上げます。それについての意見を聞かせていただけますか。

○（建設）小南主幹

市内のバス路線につきましては、現在のバス路線をどう持続させていくかということが、今後大きな課題となっ

てくると思います。まず、現在の路線につきまして、なくならないような形で、いかに、どういう政策をしていくかということで、今のままだと黒字の路線もあれば赤字の路線もあるということで、なかなか今のままずっと続いていくかというところがわからないところもあるのですけれども、現在のバス路線をなくさないような形で協議会の中でいろいろな施策を盛り込みながら検討していきたいと考えております。

○川畑委員

ひとつよろしく願いいたします。

◎漏水調査について

それでは、漏水調査について質問をします。

実は、水道局から「漏水の調査のお知らせ」というチラシが入ったという住民の方から話がありました。大体これが、本物なのかにせものなのかという不安があるのだそうです。それで、このお知らせの中には、委託者がフジ地中情報株式会社とあって、直通の電話が携帯電話になっているのです。そして、固定電話も札幌市の電話なのです。それで恐らく市民の方は不安になったのだらうと思います。

その上には小樽市水道局管路維持課ときちんと書いてあるのだけれども、最近の詐欺事件だとかいろいろな事件というのは、こういうのがあっても起きるのです。ですから、そういう点での市民に不安を招くようなこういう点では、どんな周知をすべきなのか、その辺を考えていますかということで聞いているのです。

○（水道）管路維持課長

今、川畑委員がおっしゃっているのは、「調査のお知らせ」というものについては、今回漏水調査を行う対象家庭に全て配布をしているものでございます。内容については、今お示しをいただいたのですが、水道局から委託業者だということがわかるように水道局で発行している給水装置立入検査身分証明証の写真と水道局委託員という腕章を両方写真を載せて誤解を招かないように配布をさせていただいておりますが、ただ、今言われたとおり電話番号については、少し紛らわしいというか、誤解を招くということを再度認識いたしましたので、今後、委託者の問い合わせ先の電話番号については、そういう不安が起きないように工夫をさせていただきたいと考えております。

○川畑委員

実は、この話を市民から聞いた後で、車で市役所まで来たときに、たまたま私の前に走っていた車がフジ地中情報株式会社という車があったのです。えっと思って見ましたら、ナンバーが大宮番号でした。だから、これだもの、やはり疑われるなという心配はしました。

それで、質問したいのですけれども、こういう何というか漏水調査をできる小樽市の企業は、ないのかどうなのか、私は基本的に、地方の業者に頼むなら地元の業者をお願いするのが筋ではないかと思うのですが、その辺について教えてください。

○（水道）管路維持課長

実は、市内においてこの漏水調査業務を行える業者が1社しかございませんで、1社では競争性が働かせないということから、道内業者も含めて入札を行って決定をしているところでございます。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

石田委員に移します。

○石田委員

◎除雪業務について

今までの流れを聞いて、一点だけ確認をさせていただきたいのですけれども。ことし、道路除雪業者の新規が4件ふえたと。ところが、平成27年度、28年度で既に登録があったところが5件から4件抜けたという答弁が先ほ

どありました。何で抜けたかという理由がおわかりになるのであれば教えてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

道路除雪等業務に平成 27・28 年度の登録をしていた道路除雪等業務の業者が、ことしの 10 月 1 日時点で登録がないということにつきましては、特にその業者から聞き取り等は行っておりません。ただ我々が、その業者について分析しましたところ、過去 5 年間に於いて共同企業体の業務、構成員として地域総合除雪業務に参加していなかったことから、地域総合除雪業務での参加というのを行わないために登録業務に登録しなかったのかというような形で、感想ではございますけれども、そのようなことも分析しております。

○石田委員

物は言いようなのですけれども、参加していなかったのではなくて、参加したかったのだけれども仲間に入れてもらえなかったということもあるのです、この業界のことですから。それを踏まえて、質問に入ります。

これは産業港湾部とかかわりも出るので、お答えできない部分はお答えできなくて結構なのでお願いをいたします。現在、産業港湾部で管理している除雪というのはあるのですか。地域総合除雪のほかに、これは雪対策課と連携をしていると聞いているのですけれども、実際はどうなのかをお答えください。

○（建設）雪対策第 1 課長

港湾区域の道路の除排雪ということでございまして、それにつきましては産業港湾部が管理しております臨港道路、その一部についてですけれども、毎年、産業港湾部から依頼業務として建設部で対応しております。

○石田委員

いわゆる臨港線の一本海寄りの道路、臨港道路というのですか、そこが雪対策課で業者を手配しているということでしょうか。

（「そこを含めて何カ所か」と呼ぶ者あり）

ああ、そこを含めて何カ所か。

産業港湾部の管理しているところは、そのほかに、例えば埠頭だとか、それから港内という部分もあるのですが、そういうところはどのようなのでしょうか。

○（建設）雪対策第 1 課長

港湾区域の中の道路につきましては、埠頭の中、一般の市民の方々がなかなか入っていけないような区域とか、もしくは入るべきではないようなところもございまして、我々が産業港湾部港湾室から依頼業務として受けているのは、小樽港縦貫線と、大きい道路、比較的交通量がある道路について、その一部において除排雪業務を依頼業務として受けております。

○石田委員

ということは一応予算は産業港湾部、でも、そういう業者の手配などのことについては雪対策課でやっているということでしょうか。

○（建設）雪対策第 1 課長

産業港湾部からの依頼業務でございますので、予算等は産業港湾部で用意し、除雪等の対応、監督業務等につきましては建設部で行っております。当然、その中には入札業務も含まれております。

○石田委員

もう一つお聞きします。要するに、その場所で業者をはめる、その場合に当然、入札なのか随意契約なのかとありますけれども、とりあえず雪対策課が担当している部分というのは、入札ですか、随意契約ですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

昨年度の実績でございますけれども、産業港湾部から依頼のあった業務名、小樽港縦貫線ほか除排雪業務につきましては、共同企業体を対象とした指名競争入札を行っております。

○石田委員

以前随意契約ということも聞いていましたが、いつ変わったのでしょうか。

○（建設）雪対策第 1 課長

昨年度は指名競争入札を行っていませんけれども、一昨年度はたしか随意契約を行っていたと記憶しております。

○石田委員

もう一つ聞きます。この入札というのは、雪対策課でやっているのでしょうか。契約管財課でやっているのでしょうか。

○（建設）庶務課長

業務内容は業務委託なものですから、建設部庶務課で発注してございます。

○石田委員

建設部庶務課ですか。この入札は、先ほど聞きました指名競争入札ですね。

○（建設）庶務課長

昨年は J V 編成がこの業務を対象にしている形で共同企業体の編成を行っておりますので、J V の中から指名をして実施してございます。

○石田委員

ということは、当然この道路除雪業務に登録済みの業者を集めての入札ということでよろしいですね。

○（建設）庶務課長

昨年、道路業務の除雪登録の中から共同企業体の編成をして行いますので、その中からという形になります。

○石田委員

ここで、少し話をさせていただくのですが、道路除雪等業務、今までずっと来まして、毎度登録要件が幾つか厳しくあるわけなのですけれども、今回少し緩和されました。ところが、その登録のされていない業者が作業をしていることがあったのです。下請とかで丸投げしたのかどうなのかわかりませんが、せつかくそういう厳しい条件をクリアして登録業者があるのに、こういうことでは何のための登録かわからないということがあったのです。

だからやはり、J V 構成から外れた業者、先ほどの冒頭でお聞きした質問があるのですが、結局何年もいても J V に入っていけないと、そういう方々というのは実は、いろいろな地域総合除雪以外の除雪というのもたくさんあるはずなのです。細かいものから大きいものまでであると思うのです。本来は、道路除雪に登録している方々、J V 以外の業者の方々に優先的にそういう仕事を与えていくべきではないかと私は思うのですけれども、その辺はどうお考えですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

御質問の中にございました、まず小樽港の縦貫線の除排雪業務において、登録業者以外の業者が作業を行っていたという点につきましては、我々が確認しておりませんし、昨年度におきましては今年度と違って下請というのを認めておりましたので、もしかしたら下請がやっていたものではないかと考えております。その上で、昨年度の実績といたしましては、共同企業体を対象とした業務、そのほかに共同企業体ではなくてもできる業務といたしまして、北部地域雪山段差解消業務、南部地域雪山段差解消業務などの発注があり、これらは道路除雪等業務に登録している業者を対象としております。

また、今年度においてはこれまで、共同企業体に発注していた雪処理場等の管理業務を再編し、2 業務を共同企業体以外の業者を対象として発注することを予定しております。今後においても、業務や発注については、内容やよりよい発注方法などについて検証も必要ではないかと考えております。

○石田委員

産業港湾部で管理している部分の全部ではなくて一部ということをやっている。それにしても、雪対策課がかかっているわけですから、ぜひやはり J V 参加できていない業者の方にも光を当てるということを検討していただければありがたいと思うのです。この話はこれで終わります。

続きまして、貸出ダンプについてですが、本来この貸出ダンプというのは、市の除雪が除排雪が入らない第 3 種路線、これのためにできた制度といっても過言ではなく、積み込み機械は町会で手配して、それを運搬するトラックを小樽市が無償で配車するという制度だと思っております。現在のように、配車方法ですけれども、積み込み業者とダンプ業者が同一になったのはいつからなのか、また、どうしてそうなったのかお答えください。

○建設部白畑次長

今の積み込み業者の所属する組合のダンプが配車されるようになった経緯ということでございますけれども、昭和 54 年から行っている制度で、正確にはこれの履歴が把握できていないのですが、本制度におけるダンプ派遣は、平成 8 年度までは、二つの組合と契約していたと思われま。その後、利用団体が増加する中で平成 9 年度からは 1 組合ふえまして 3 組合、それから平成 15 年度からは現在と同様ですけれども、4 組合になりまして、4 組合と契約するようになってきたと、そういった中で契約する組合の増加に伴いダンプを派遣する業者も増加するというようなことになりまして、積み込み業者が所属する組合のダンプを配車するほうが日程調整やダンプの派遣がスムーズに確実に行われるというようなことで、現在のような仕組みになってきたのではないかと考えられます。

○石田委員

配車もやりやすい。確保の面で、いざお願いしてもなかなかトラックがつかまらないみたいなことが。そのほかに何かありますか。やはり日ごろ一緒に仕事をしているということもあって、あうんの呼吸というのでしょうか、チームワークというか、そういうのもとりやすいなどということもあるのでしょうか。

○建設部白畑次長

積み込み業者やダンプトラック組合と話した中では、やはりダンプトラック組合に所属している会社、積み込み業者である、イコールの顔ですね。同じ会社同士の人間と組んだ方がやりやすいというお話を聞いております。

○石田委員

もともと積み込み機械の手配と、それからダンプの会社というのは、その制度が違うので、本当は全く別だったはずなのです。でも、これがいつの間にか今のようになってからいろいろ問題が出てきてまして、それも今、白畑次長がおっしゃったように、配車がしやすいというだけの理由であればよかったですけれども、結局そういうふだん一緒にやっている仲間内というのか、そういう中でやっているうちに、いろいろな問題が起こってきたのです。例えばどんな問題があったか、幾つか挙げてみてください。

○建設部白畑次長

過去の例でいいますと、いわゆるゼロ円排雪であるとか、不自然な運搬回数、それからトラックに積み込む量ですね、これが過少な状況、こういったことが見られるということもあります。

○石田委員

多分そういうことを踏まえてのことだと思っておりますけれども、周知事項というのですか、今年度、貸出ダンプの配車方法を検討中だということなのですが、そういうことを踏まえてどのように取り組んでいるのかお示してください。

○建設部白畑次長

これは、ダンプの配車方法だけではなくて、先ほど答弁をしましたような、ダンプトラック組合への積載量の確認とか、それから運搬回数のサイクルタイム、これは我々のパトロールでも確認してまして、その辺は徹底するようにしております。ただ、配車方法につきましては、今年度につきましては、いろいろな問題がありますけれど

も、今年度については昨年度と同様な形での対応になろうかと思っております。

○石田委員

いっつき、4 組合のトラックに全部番号を振って、順番に回すとかといって少しもめたことがありましたけれども、結局積み込み業者とダンプ業者が同じ会社ではないとやりづらいとか、意思の疎通がとれないとか、そのようなことを言っているのですけれども、それであれば一般排雪であるのですけれども、こちらのほうがどうなのだろうかと思うと、やはりいろいろなところのダンプが来ているのです。別に自分の会社のダンプばかりで一般排雪をやっているわけではないのです。時にはそれこそ札幌市からも来ています。初めて作業についたダンプが来て、何ら支障なくできているわけです。ですから、同一業者や仲間内でなくても大丈夫なのだと思うのです。そうであれば、変な問題が起こることを考えれば、今また原点に戻る。やはり小樽市が配車をしていく。お金を出すのは小樽市ですから。そのほうがしがらみのない配車ができて、また雪対策課でも管理しやすくなると思うのですが、見解を求めます。

○（建設）雪対策第 1 課長

排雪作業における積み込み機械とダンプが異なる業者についてのございますけれども、地域総合除雪業務の排雪においては、同一業者、業者が異なることや積み込み機械とダンプで同一業者でも、運転手とオペレーターが初めての組み合わせになるということはあるかと考えておりますが、その上でそれぞれのオペレーターであったり運転手が免許等の資格保持者であることから、地域総合除雪業務に関してはこういうような組み合わせが異なっても問題はないと考えております。

○石田委員

そうであれば貸出ダンプでもオーケーということですね。そういうことでいいですね。

○建設部白畑次長

先ほど私は、業者の声ということで答弁しましたけれども、必ずしも我々は同一ではなくても作業はできるとは考えております。

○石田委員

それであればそういう点も踏まえて、来年度からになると思いますけれども、その配車方法を、きちんと納得のいくようなものを考えてもらいたいと思います。

続きまして、ことしから第 2 種路線を適用外にするということですが、昨年までこの第 2 種路線を含む申請は何件あったのかお示してください。

○建設部白畑次長

平成 28 年度は、排雪第 2 種路線を含む申請件数につきましては、27 件の申請がございました。

○石田委員

27 件全部あれですか、貸出ダンプも入っていたということではないと思うのですけれども、そこら辺はどうなのですか。

○建設部白畑次長

貸出ダンプの申請のあったところで、排雪第 2 種路線が含まれていたのが 27 件の申請という意味です。

○石田委員

27 件もあったということですね。

これは要するに第 2 種路線で、市の除排雪も入って、貸出ダンプも入っているということで、結局他の路線のところに行くと、あそこ 2 回も入っていると。物すごい不公平感、そういう不満が出ているのです。もともとやはり貸出ダンプというのは、第 3 種路線の方々のための制度なので。排雪を待っている人はたくさんいるのです。こんなあって、全然順番が回ってこない。私はそういう意味でも、今回この第 2 種路線から適用を外すというのは妥

当な考えなのだろうと思います。第 3 種路線の方々にチャンスを広げる、そういう意味においても当然だと思う。

ただ、第 2 種路線でも貸出ダンプの、市の排雪が入っていない路線の場合は、どうしてもしようがなければ貸出ダンプを利用するしかないのです。でも、ここで第 2 種路線の適用を外すということになると、全く手だてがとれないということになる。でも、ことしから第 2 種路線を外すということは市でやってくれるということなのですよ。そういう解釈でよろしいですね。

○建設部白畑次長

基本的に今回、貸出ダンプで第 2 種路線の対象となっている 27 カ所ですか、これを外すということは、基本としては市が排雪を行うというのが基本にはなっております。

○石田委員

最後に、いずれにしても、皆さんがおっしゃっていることですが、こういう変更があったときというのは、もう既に何件か回っているのをお聞きしていますけれども、こういう内容を事前に住民の方に丁寧に説明していただくということがやはり大事だと思いますので、そこら辺だけはきちんとやっていただいて、土壇場になって文句が出ないように、そこら辺はよろしく願いたいと思います。

○委員長

石田委員の質疑を終結いたします。

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 5 時 36 分

再開 午後 6 時 02 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。

○川畑委員

それでは、日本共産党の討論を行います。

陳情第 21 号、継続審査中の陳情第 4 号、第 10 号、及び第 20 号、これらの採択を求め、陳情第 13 号については継続審査とする討論を行います。

陳情第 21 号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方については、陳情理由のとおり、塩谷及びオタモイ 3 丁目の住民にとっては、市内一律料金で運用されている小樽市民の中で、現在実施されているばるて築港への中央バス 6 路線との差別感があり、3 病院への通院にとって、交通費の負担であります。地域住民の要望については願意妥当であり、採択とします。

陳情第 4 号市道御膳水仲通線の側溝一部改修方については、陳情者から、もう少しの間、融雪や雨水の状況を見たいとの意見があり、採択を継続します。

陳情第 10 号赤岩 2 丁目道路の除・排雪対策方については、除排雪の課題の解決に向けて、引き続き陳情を採択します。

同じく陳情第 20 号高速道札樽道「銭函料金所拡張工事」に係る要請方については、住民生活の安全・安心に係る課題であり、採択とします。

陳情第 13 号、下水道汚泥等の資源化の課題は、生活ごみを初め下水道汚泥等について、アミノ酸堆肥化をするものであり、本市の堆肥化した飼料の利用や下水道汚泥処理装置の設備を新設することを考慮すると、より検討していく必要があると思います。したがって、現行の設備の更新時期などを改めて検討することとして、本陳情につい

ては継続審査を主張いたします。

詳しくは本会議で報告いたしますが、討論いたします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第 4 号について、採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、陳情第 10 号、陳情第 20 号及び陳情第 21 号について、採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

陳情第 13 号及び所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、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。