

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 30 年 3 月 12 日 (月)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 6 時 11 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: right;">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、中村誠吾委員、川畑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、説明員より報告の申し出がありますので、これを許します。

「忍路防災事業の新国道 5 号の開通について」

○（建設）近藤主幹

最初に、忍路防災事業の新国道 5 号の開通について説明いたします。

一般国道 5 号忍路防災事業について、昨年第 2 回定例会の当委員会で報告した以降の状況について報告いたします。

昨年第 2 回定例会の当委員会では、延長約 1.7 キロメートルの忍路トンネルを含む新国道 5 号全体の事業延長約 3.5 キロメートルについて、平成 29 年度中に開通する見通しであると報告しておりました。

先日の 2 月 27 日に北海道開発局よりプレスリリースがあり、3 月 17 日土曜日 15 時に開通すると報告を受けてございます。

次に、工事状況でございますが、市道管理についてはお手元の資料の真ん中にごございます平面図に青色で着色しております市道忍路本通線において、土工、緑化、排水工、塗装工等を実施しておりましたが、3 月に完了すると聞いてございます。国道管理については赤色で表記しているトンネル部で巻立工、防災設備、舗装工など、資料の左側と右側の緑色で表記しております忍路地区並びに桃内地区において、土工、緑化、排水溝工、舗装工などを実施しておりましたが、3 月に完了すると聞いてございます。平成 30 年度は旧忍路トンネルの閉塞後、近接するのり面の切土工、舗装工及び旧国道 5 号となる道路の撤去に関する工事を行っていく予定であると聞いてございます。

なお、塩谷から桃内地区を結ぶ塩谷防災事業の開通時期については現在、鋭意事業が進められておりますが、現段階では未定であり、北海道開発局が平成 29 年 4 月に公表した「直轄事業の事業計画」では、「開通時期については、完成に向けた円滑な事業実施環境が整った段階で、確定予定」とされてございます。

○委員長

「小樽市特定空き家等住宅除却費助成事業について」

○（建設）山岸主幹

小樽市特定空き家等住宅除却費助成事業について報告いたします。お手元にある資料をごらんください。まず、「1. 目的」については、適切な管理がされていない特定空き家等の住宅の除却を促進し、市民に安全で安心な生活環境を確保するために、除却費の一部を助成するものです。

「2. 対象地域」は、市街化区域のうち港町、築港、銭函 4、5 丁目を除く地域です。除いた地域については港町、築港が臨港地区の分区条例で住宅の建設ができないこと、銭函 4、5 丁目については工業団地であることから対象地域からは除いています。

次に、「3. 対象空き家」については、①から⑦の条件全てを満たすものとしておりますが、主な内容としましては、専用住宅または、兼用住宅の一戸建て、または長屋であること。特定空き家等、または特定空き家等と同等の状態と判定されたもの。住宅地区改良法の規定に基づく不良住宅と判定されたもの等であります。この中で③の特定空き家等と同等の状態と判定されたものは、長屋が空き家等対策の推進に関する特別措置法の空き家の定義からは外れており、法による特定空き家等とはならないことから、同等の状態の判定を行うものです。

また、④の住宅地区改良法の不良住宅の判定については、住宅としての機能が失われており、改修により再利用が難しいと判定されたものをいいます。これらの条件は周囲に悪影響を与えている空き家の住宅で、もはや住宅と

しては使えないものが対象になるということです。

次に「4. 対象者」については、①から④の条件全てを満たすものとしておりますが、主な内容としては空き家の所有者または相続人であること、市税の滞納がないこと、前年の世帯全員の所得の合計が国で公表している直近の1世帯当たりの平均所得金額であること等でありますが、この所得制限については、一定の所得がある世帯については、自主解体が可能と思われることから平均所得以下の方々を対象としているものです。

「5. 対象工事」については、建物だけではなく、門や塀などの附属物全てを除却し、更地にすること。また、長屋などの場合は申請者が所有する部分全てを除却するという条件としております。

「6. 施工業者」は、解体工事を行うために必要な許可等を有している市内業者、または個人を対象としています。

「7. 補助率等」は、補助率が3分の1、限度額を30万円と設定しております。事業費は300万円を予定しております。

「8. 対象者の決定方法」については、先着順で予算に達した時点で締め切りとする予定です。

最後に「9. 今後のスケジュール」については、本定例会に予算を計上しておりまして、御承認いただいた後に、来年度から事業の実施を行う予定であります。

○委員長

「第2回小樽市地域公共交通活性化協議会について」

○（建設）小南主幹

第2回小樽市地域公共交通活性化協議会について、報告いたします。平成30年2月19日に第2回小樽市地域公共交通活性化協議会を開催いたしました。23名の委員のうち20名の委員が出席されております。第2回の協議会は地域公共交通の現状について把握していただくことと、来年度から地域公共交通網形成計画策定に向けて議論が本格化してまいりますので、今後の進め方について御理解していただくことを目的といたしました。協議会では、委員からバス事業の現状の説明や利用者からの地域公共交通に対する意見をいただき、事務局からは広報おたる1月号で「バス路線を維持していくための御意見」の募集結果や来年度の事業計画、アンケート調査などについて説明したところであります。

○委員長

「既存街路防犯灯のLED化推進事業について」

○（建設）庶務課長

既存街路防犯灯LED化推進事業について説明いたします。資料を2種類配布しておりますが、初めに既存街路防犯灯のLED化推進事業の総括について説明いたします。総括については、一団体が本年度の工事の終了が来週の見込みのため、一団体については、計画数字で資料を作成しております。資料に沿って説明をいたします。1ページ目をごらんください。「1. 事業概要」ですが、当該業務は既存の街路防犯灯の老朽化や電気料金の値上がりに伴う町会等の負担を軽減するため、白熱灯、水銀灯、蛍光灯から省エネルギー効果が高く二酸化炭素の排出量も少ないLEDへの改良や不要な街路防犯灯の撤去を推進するために、期間を平成27年度から平成29年度までの3カ年に限定し、工事費の9割の助成を行いました。

「2. 助成率及び上限額」ですが、表にありますとおり助成率は設置費の10分の9としており、契約電力ごとに上限額を設けております。上限額は平均設置工事費の約90%としており、このほか街路防犯灯の撤去費用についても記載のとおり助成するものとなっております。

「3. 年度別助成灯数」はLED化による電気料金の縮減効果を各町会でできる限り均一にするため、各町会が保有する対象灯具の3分の1ずつを各年度で助成し、また1年間につき最低10灯分を助成することができることとし、平成26年7月現在の対象灯数1万2,601灯をもとに助成想定灯数を表2としております。

2 ページ目をごらんください。表 3 には平成 29 年 12 月現在の実績値を載せております。

「4. LED 改良前と改良後の灯具の電力 (W : ワット) の推移」については、灯具の改良前と改良後の電力区分を示しており、改良前は 40 ワット以下の割合が約 33% となっておりますが、改良後は約 99% と 3 倍となっております、事業の効果が見られていると考えております。

「5. 町会等の灯具別保有街路防犯灯数の推移」については、小樽市街路防犯灯組合連合会の資料により、各年度の 7 月末現在の灯数をまとめた表としております。太枠で囲っているのが事業の対象灯具となっており、平成 29 年 7 月時点で 816 灯となっておりますが、本年度の事業分が全て反映されていないためと考えております。

「6. 助成額及び町会等負担額」については、助成額、町会等負担額の想定と実績を示しております。また、申請団体は 169 団体となっております。

「7. 工事費及び平均工事費」については、電力区分ごとの平均工事費をまとめたものでおおむね想定額に近い数字となっております。

4 ページ目をごらんください。最後に「8. 街路防犯灯維持費助成金の低減効果」については、3 年間の事業費の中には助成額と事業にかかる経費の総額と LED 化による維持費助成金の低減効果をシミュレーションしており、事業費見合い分の効果は平成 37 年度を見込んでおります。

また、最終的には年間 4,000 万円程度の低減効果になると見込んでおります。

続きまして、新年度から実施を予定しております、これまでの制度と同じ内容で対象灯具をナトリウム灯、無電極灯として行う事業について、資料をお配りしておりますので、これについて説明をさせていただきます。

まず、資料の 1 ページ目をごらんください。「1. 助成期間」についてですが平成 30 年度から平成 32 年度までの 3 カ年に限定した助成としております。「2. 助成対象灯具及び灯数」についてですが、まず対象灯具はこれまでの LED 化事業の対象外としていたナトリウム灯、無電極灯を対象としており、LED 灯に改良する場合で LED 化後の契約電力が 40 ワット以下のものとしており、対象灯数は表のとおり約 1,000 灯と想定しております。「対象街路防犯灯の保有灯数別の団体数」については、表 2 にまとめておりますが、対象団体は 33 団体を想定しており、そのうち保有灯数が 100 灯以上の団体は 2 団体あります。

「3. 助成率及び上限額」についてですが、表にありますとおり、助成率は設置費の 10 分の 9 としており、契約電力ごとに上限額を設けております。このほか街路防犯灯の撤去費用についても、記載のとおり助成するものとなっております、今年度までの事業と変更はございません。

資料の 2 ページ目をごらんください。「4. 年度別助成灯数」についてですが、LED 化による電気料金の縮減効果を各町会でできる限り均一にするため、各町会が保有する対象灯具の 3 分の 1 ずつを平成 30 年度から 32 年度の各年度で助成するほか、各町会に対し 1 カ年度につき最低 10 灯分を助成することができることとしており、こちらも今年度までの事業と変わりはありません。「5. 助成額及び町会等負担額」についてですが、各年度の助成額と町会等の負担額の想定を示しております。

資料の 3 ページ目をごらんください。「6. 街路防犯灯維持費助成金の低減効果」についてですが、今年度で終了する事業にこのたびの事業 3 カ年分の事業費とそれによる低減効果を加えて、シミュレーションを行った表となっております。

また、事業費には 2 ページ目の表 5 の助成額に事業にかかる経費を加えた金額となっております。また、参考までに最後のページに別紙 1 として先ほど総括で説明しましたシミュレーションの表を添付しております。

4 ページ目をごらんください。最後に「7. 助成スケジュール」についてですが、議会で予算が議決されましたら、3 月末には各町会等に制度の案内を発送し、4 月中旬ごろに説明会を実施し、5 月から申請の受け付けを開始し、事業を開始することを予定しております。

○委員長

「平成 30 年度臨時市道整備事業について」

○（建設）事業課長

平成 30 年度臨時市道整備事業について説明いたします。予算額については、昨年度より 1,000 万円減の 3 億 5,000 万円を計上しており、そのうち 7,200 万円を債務負担分として 3 月中に発注いたしまして、残りの 2 億 7,800 万円を通常分として、4 月以降に発注を予定しております。

それでは、お手元に配布しました資料に沿って説明いたします。表紙をめくっていただき、左側のページの事業計画書をごらんください。全部で 24 路線を記載しておりますが、これらは側溝や舗装の老朽化が著しい路線や溢水対策が必要な路線などについて、整備の緊急性、路線の重要度、事業の効果などを総合的に判断し選定したものであります。内訳といたしましては、種別の欄に記載しておりますが、道路改良は 10 路線、側溝改良が 8 路線、舗装改良が 6 路線となっております。

また、新規・継続の数については、新規が 17 路線、継続が 7 路線となっており、続いて隣の摘要の欄ですけれども、債務負担分が 6 路線、通常分が 18 路線となっております。個別路線の説明は省略させていただきますが、図面の見方については、右ページ上段の図、1 番の豊川第 4 線を例に説明させていただきます。凡例に記載しておりますが、実線の区間、工事延長が 110 メートルとありますが、これは平成 30 年度の施行区間となっております。破線が施行済み区間、点線が平成 31 年度以降の予定区間となっております。

また、工事概要については、標準断面図を掲載しておりますので、御参照願います。

なお、これらの計画路線には、今後詳細調査などにより延長や内容等が変更となる可能性もありますことを申し添えます。

○委員長

「住宅エコリフォームについて」

○（建設）建築住宅課長

小樽市住宅エコリフォーム助成事業について報告いたします。本事業は小樽市住宅リフォーム助成事業の後継として、住宅エコに特化したリフォーム工事について助成する事業として平成 28 年度からスタートし、2 年目ですが、初年度は周知不足や対象要件が厳しかったこともあり、利用が低調であったことから、今年度は対象住宅や対象工事について対象要件を緩和し、利用の拡大を図ったところです。今年度の申請件数は 9 件、助成金額が 93 万 7,000 円であります。対象工事内容は居室の窓全ての断熱改修が 2 件、一部改修が 5 件、居室の窓全てのガラス交換が 1 件、外壁、床、天井の断熱改修が各 1 件、省エネ機器設置が 2 件でありました。昨年度よりは要件緩和により申請件数は増加しましたが、予定件数よりは少ないことから建築関係団体の勉強会で周知を図るほか、再度団体にヒアリングを行った結果、主に「これからも助成事業は継続してほしい」、「工務店や一人親方は申請手続きが苦手な人が多いので敬遠しているのではないか」というような意見がありました。このため、申請手続きの際には事業者の負担を軽減し、少しでも利用しやすい事業として促進されるよう取り組んでまいりたいと考えております。

○委員長

「第 2 次小樽市都市計画マスタープラン（仮称）策定について」

○（建設）都市計画課長

第 2 次小樽市都市計画マスタープラン（仮称）の策定について、お配りしております資料に基づき報告をさせていただきます。「1 計画の内容」でございますが、小樽市都市計画マスタープランは土地利用や都市施設など都市計画に関連するものの方針を総合的に定めたものであり、平成 14 年に策定し本計画の目標年次は 2010 年代後半である平成 31 年度としております。

また、長期未着手都市施設のあり方、人口減少、超高齢社会における土地利用のあり方等、本市が抱える都市計

画の課題に対して、柔軟に対応していく必要があります、このような背景から現行都市計画マスタープランについて見直しを行う必要があります。

次に、「2 計画の目的」でございますが、都市計画法第 18 条の 2 に基づき、住民の意見を反映しながら都市づくりのビジョンや方向性、地域ごとの方針などを明らかにすることを目的としております。

次に、「3 計画の効果」でございますが、まちづくりの目標を示すことにより、個別の都市計画に対する住民の理解を深め、都市計画の決定や変更の指針となるものであります。

次に、「4 策定作業期間」でございますが、平成 30 年度から始めて平成 31 年度までの 2 年間で策定作業を行います。なお、具体的な作業内容でございますが、平成 30 年度は市街化区域用途地域等のあり方検討、現行計画検証等、市民アンケート調査、見直し方針の検討、全体構想の素案作成まで実施を予定しております。平成 31 年度については、地域懇談会、地域別構想の素案作成、パブリックコメント、公表・印刷を実施する予定でございます。なお、策定に当たっては、第三者機関である策定委員会を立ち上げながら策定作業を実施してまいります。

○委員長

「(仮称)第 2 次小樽市上下水道ビジョンについて」

○(水道)安田主幹

(仮称)第二次小樽市上下水道ビジョンについて報告いたします。水道局では新たな上下水道ビジョン策定に伴い、市民を対象とした水に関するアンケートや水道局職員アンケートから課題を抽出し、このたび経営方針実現のための策を作成したところであります。資料の施策の一覧表をごらんください。表の一番左の欄にあります基本理念として、「未来につなげよう、信頼される“おたるの上下水道”」を掲げ、お客様から信頼を得て安心・安全な上下水道を次の世代に継承することを目標としたビジョンとします。

次に、表の一番右側の欄の実現方策であります。一連番号で整理しており、全部で 28 個の方策の取り組みが必要であるとしてまいりました。表の中の塗り潰し箇所にあるように新規項目は 4 項目になります。以後、新規項目について説明してまいります。実現方策のナンバー 17「協働の推進」では、人口減少に伴い収益が下がる中、さらなる経営の効率化が求められておりますが、官だけでは上下水道を守っていくことが難しいことから、今後はより一層、民間との協働の推進について検討してまいります。

次に、実現方策のナンバー 21、「わかりやすい料金体系の研究」では、前回の料金改定から 20 年以上も経過している中、当時と社会背景も変わっていることから、料金体系についての研究をしてまいります。

次に、実現方策のナンバー 27、「連携による組織力の強化」、ナンバー 28、「災害時における連携の推進」では国からも求められておりますけれども、将来にわたって上下水道事業が安定して持続できるよう近隣自治体との連携の可能性について幅広く検討してまいります。このほか財政収支については、更新需要や収入予測などを行い、アセットマネジメント手法により中長期的な見通しを立てます。これを含めたビジョンにおける検討項目は、国から作成要請のある水道事業及び下水道事業の経営戦略の記載項目を網羅するため、本ビジョンは、経営戦略の位置づけを兼ねるものとしてまいります。

最後になりますけれども、現在、水道局内の専門部会で資料に示してある実現方策の課題や取り組みについて詳細に詰めているほか、アセットマネジメントにかかわる作業を行っております。今後は第 4 回定例会で素案報告を予定しておりますが、その間も経過報告を行い、委員の皆様から意見を頂戴してまいりたいと考えております。

また、小樽市上下水道事業経営懇話会においても同様に報告を行い、同じく意見を頂戴してまいりたいと考えております。

○委員長

「色内ふ頭(中央下水終末処理場)護岸老朽化調査について」

○（水道）整備推進課長

色内ふ頭護岸老朽化調査について報告させていただきます。色内ふ頭護岸老朽化調査については、昨年の第 3 回定例会建設常任委員会において、現地調査の結果を中間報告させていただいておりますけれども、ことしの 1 月 30 日に委託が完了しましたので、調査結果を踏まえた概略の補修方法や概算事業費、そして今後のスケジュール案について、報告させていただきます。

まず「1 現在に至るまでの経過」でございますけれども、昨年の 6 月から 8 月にかけて右上の図の赤で着色しております水道局が所有しております①の南側岸壁から④の護岸（Ⅰ）について、現地詳細調査と、この調査結果をもとに構造計算を行いまして、安全性の確認を行う安定性の照査を行った結果、①の南側岸壁と③の護岸（Ⅱ）の老朽化が著しく、計算上、構造的に不安定な状態にございまして、利用者の安全性を確保できないような状態が判明いたしております。8 月 24 日の正午から産業港湾部と建設部で色内ふ頭への立入禁止措置と色内埠頭公園の利用禁止措置を行っております。その後、岸壁等の補修の方法の検討を進めるとともに社会資本整備総合交付金の採択に向けて、国の窓口である北海道と協議を行ってございましたけれども、補修方法の検討に当たって、さらに詳細な現地調査が必要になったことから、11 月に追加調査を実施し、この結果をもとに補修方法、概算事業費の精査を行いまして、ことしの 1 月 30 日に調査が完了しております。

現在は、産業港湾部と協議・調整を進めるとともに、交付金の採択に向けた北海道との協議についても、継続して進めておりまして、現在のところ、おおむね交付金の採択は可能であるとの回答をいただいております。

次に、「2 補修方法（案）及び概算事業費」でございますけれども、まず「（1）補修方法（案）」ですが 2 枚目に補修方法案の概略図を添付しておりますけれども、色内ふ頭の岸壁等の形式は大まかに分けて 1）栈橋式岸壁と 2）矢板式護岸の 2 種類に分けられますけれども、調査結果をもとに概略検討を行った結果、1）の①の南側岸壁の栈橋式岸壁の主な補修方法としては、老朽化が著しい既設の鋼管矢板の陸側に新たに壁上に鋼管矢板を打ち込み、現在の岸壁を補強する方法で考えております。

また、2）の③の護岸（Ⅱ）については、矢板式護岸の主な補修方法としては、穴の開いた箇所を鋼製の板でふさぎまして、電気化学的に腐食の進行を抑える電気防食などの防食処理を行う方向で考えておりまして、これらの方法により岸壁等を補強、補修することにより、今後、50 年以上の長寿命化が可能であると考えております。

次に、「（2）概算事業費」でございますけれども、補修方法案をもとに算出した水道局が所有する岸壁等の補修にかかる概算事業費については、約 22 億円となっております。なお、22 億円については、概略検討による補修方法案をもとに算出した概算の事業費であり、最終的な補修方法については、来年度予定しております実施設計委託において、詳細検討を行い決定する形となりますので、増減する可能性があるものとなっております。また、上の図の青で着色されている産業港湾部が所管する岸壁等の補修に係る概算事業費については、現在精査中であると聞いております。

次に、「3 今後のスケジュール（案）」でございますけれども、現在のところ事業実施に当たっては、昭和 50 年から昭和 55 年にかけて行った用地造成事業の負担割合と同様に、所有する敷地面積の割合である水道局 76%、港湾管理者 24%の事業費負担割合として、来年度からおおむね 6 年程度で事業を実施したいと考えておりまして、平成 30 年度については、予算に計上させていただいております老朽化が著しい南側岸壁の補修に係る実施設計委託と地質調査を行いまして、平成 31 年度から順次老朽化が著しい、南側岸壁から工事に着手してきたいと考えております。

○委員長

「議案第 33 号について」

○（建設）公園緑地課長

小樽市都市公園条例の一部を改正する条例案について報告いたします。これまで都市公園に設ける運動施設の敷

地面積は都市公園法施行令により都市公園全体の敷地面積の 100 分の 50 を超えてはならないとされておりましたが、都市緑地法等の一部を改正する法律の施行に伴う関係政令の整備等に関する政令による都市公園法施行令の一部改正、平成 29 年 6 月 14 日交付、同年 6 月 15 日施行によりまして、当該敷地面積に占める割合の上限は 100 分の 50 を参酌して地域の实情に応じて条例で定めることになりました。このため、小樽市では運動施設の敷地面積の割合が 100 分の 50 を超えてはならないとする従前の基準が都市公園としての機能を阻害することがないと認められることや現在の都市公園における施設の現況及び今後の整備計画を考慮し、現行のとおり 100 分の 50 と定めるものであります。

○委員長

「議案第 34 号について」

○（建設）建築指導課長

議案第 34 号小樽市建築基準法施行条例等の一部を改正する条例案について、説明いたします。今回の改正は建築基準法の一部が改正され、同法第 48 条の用途地域及び同法別表第 2 の中に田園住居地域が新たに規定されたため、条例の規定に同地域を追加するとともに所要の改正を行うものであります。まず、田園住居地域についてですが、都市計画法の中で農業の利便の増進を図りつつ、これと調和した低層住宅に係る良好な住居の環境を保護するため定める地域と規定されております。具体的には、都市の市街地に残る小規模な農地などを田園住居地域に指定することにより、農作物の直販場や農家レストランなどの建築を可能にして保全・活用することが考えられますが、本市では現在のところ指定の予定はございません。

次に、改正条例ですが、小樽市建築基準法施行条例、小樽市手数料条例、小樽市特別用途地区内における建築物の制限に関する条例、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一部を改正いたします。主な改正内容について説明いたします。一つ目は田園住居地域を追加するものです。小樽市建築基準法施行条例では、第 58 条、第 60 条の 4、第 60 条の 9 に田園住居地域を追加しております。小樽市手数料条例では、別表第 89 号に田園住居地域を追加しております。二つ目は田園住居地域が規定されたことに伴う項ずれの改正です。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では、別表第 2 で項ずれを改正しております。このほかに建蔽率の「蔽」を漢字にするなど用語の改正で改正する条例は小樽市手数料条例、小樽市特別用途地区内における建築物の制限に関する条例でございます。

なお、条例の施行日は、建築基準法の一部改正の施行日である平成 30 年 4 月 1 日としたいと考えております。また、地区計画の都市計画変更については、1 月 23 日に都市計画審議会へ諮問いたしまして、変更案のとおり答申されましたので、条例の施行日に合わせて変更告示を行い、手続完了の見込みでございます。

○委員長

「議案第 38 号について」

○（建設）用地管理課長

議案第 38 号市道路線の認定について、お手元の資料、市道認定一覧表及び添付図面に沿って説明いたします。今回、議案として提出したのは 2 路線でございます。最初に「スプリングス星野 1 号幹線」です。図面番号①をごらんください。この路線は星置川の西部、国道 5 号に接道している道路で平成 16 年度の開発行為完了道路として、小樽市に帰属された道路です。

次に、「スプリングス星野 2 号幹線」、次のページの図面番号②をごらんください。この路線も図面番号①の「スプリングス星野 1 号幹線」と同じく平成 16 年度の開発行為完了道路として小樽市に帰属された道路です。以上の 2 路線については、これまで管理道路として市が管理してきましたが、家屋が建ち並んだ状況及び市道路線の認定に必要な道路台帳図などの資料が整ったことから市道認定を行うものです。

○委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、順序は自民党、共産党、民進党、公明党、石田博一委員の順といたします。

自民党。

◎地籍調査について

○酒井（隆行）委員

地籍調査について質問をいたします。それではまず、国土交通省のホームページに載っていたのですが、他都市の地籍調査の状況について載っておりました。この中で、休止あるいは再開などというような表記で載っていたのですが、これらについて何か他都市の状況を押さえていたら答弁願いたいと思います。

○（建設）用地管理課長

今の休止している状況の理由については、小樽市では特に押さえてはおりませんが、今実施しているのが 7 市 14 町 2 村ということで全体で 23 市町村がやっている状況です。道内全域では 179 市町村のうち約 13%のところ、今実施している状況でございます。

○酒井（隆行）委員

それでは、平成 24 年度から国による都市部官民境界基本調査が行われております。これについての内容をお示しいただきたいと思います。

○（建設）用地管理課長

平成 24 年度に国が官民境界の確認に基づいて設定したものは、最初に住吉町で街区を形成することということで、官民境界の部分について、国から査定図や地積測量図をもとにやってきたデータを市にいただいております。

○酒井（隆行）委員

もう少し具体的に、官とは何を指しどういうものを指すのか。それから、民とは何を指しどういうものを指すのかお示しいただきたいと思います。

○（建設）用地管理課長

官は、公道とか公有地に面した部分を官といいまして、民は、純然たる民地、自己の個々の敷地という表現にさせていただきます。

○酒井（隆行）委員

都市部官民境界基本調査は確定値なのか、それとも仮のものなのか、これらについてはどうでしょうか。

○（建設）用地管理課長

仮ということで考えております。

○酒井（隆行）委員

仮のものが示されたということなのですが、これまでの例えば官の部分については、市道も含めてということですね。道路台帳図との整合性についてはどのようになっていますか。

○（建設）用地管理課長

道路台帳図とも比較検討、検証した結果、官民境界のラインを設定している状況でございます。

○酒井（隆行）委員

ちょっとわからなかったのですが、もう少し詳しく説明願います。

○（建設）用地管理課長

道路台帳図の図面も当然既存の資料としてございまして、そこから査定図、地積測量図も一緒に並行にして

合わせた結果として、官民境界の想定されるラインを国からいただいております。

○酒井（隆行）委員

整合性はあるということで理解していいですか。

○（建設）用地管理課長

整合性を図った上で仮の街区という扱いでいただいております。

○酒井（隆行）委員

仮ということなので、例えば現地調査をしたときに現地に合わせて多少の微調整はされるという理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

地先の土地所有者の方の御理解、ここが自分の用地ですということであれば、それは当然、調整を図って考えていかなければならないという認識です。

○酒井（隆行）委員

少し戻るのですけれども、道路台帳図との整合性があったということなのですが、道路の幅員とかもこれは仮の押さえということでもよろしいのでしょうか。それとも、道路の幅員については確定値ということでもよろしいのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

道路の幅員については、道路台帳図をもとにして幅員はとれるような形で、建設部で確認はしている状況です。

○酒井（隆行）委員

確定値という理解でもよろしいのですか。

○（建設）用地管理課長

確定値ではございません。あくまでも仮なのですが、国から都市部官民境界基本調査をいただいたときに道路管理者としての幅員がとれているか、道路管理者として確認を得ているという図面にすぎません。

○酒井（隆行）委員

仮ということですね。道路の幅員についてなのですが、道路の中心標というのが以前私からもそうですし、数年前にそういう質問があったかと思います。中心標がなかなかない中で、道路の幅員を再現するのはなかなか難しいと聞いているのですが、これについてはどうでしょうか。

○（建設）用地管理課長

道路センターのない場所というのは当然ありますが、その中でも今回都市部官民境界基本調査では、官民境界のラインを最良な案として想定したところから、反対側も官民境界の部分をもとに設定して、道路幅員がとれるラインを、想定したラインを双方向かい側と幅員をとれるような形で考えております。

○酒井（隆行）委員

私は理解できなかったのですが、先ほど答弁をいただきました道路の台帳図とは整合性がとれるという。では、その整合性は、どのようにとれているのですかという質問になっていたと思うのですが、道路のセンター、中心標がない中で、どういうふうに復元したのかという部分だったのですけれども、もう一度わかりやすくお願いします。

○（建設）用地管理課長

官民境界のでこぼこになっている石、既設に入っている石がありまして、その中で最良なラインを結んで、最良な結んだ線から反対側もでこぼこの石が当然入っていますので、でこぼこの最良な線を結んだところとの幅員が道路台帳図と整合性がとれているかどうかの判断で考えていっております。

○酒井（隆行）委員

最良というのはどういうふうに最良とみなすのでしょうか。その基準はどのようになっているのですか。

○（建設）用地管理課長

基準というものではなくて、いろいろな線を引いた中で、検証をした中で最良という判断で官民境界のでこぼこの一番差の小さい、一番平均的なというイメージで捉えていただきたいと思います。

○酒井（隆行）委員

平均ということは例えば、ある地域ではプラスになることもあるし、あるところではマイナスになるということでもよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

今おっしゃったとおり官民境界で出るところと、逆に入り込むラインということで捉えていただきたいと思います。

○酒井（隆行）委員

それはあくまでも仮の点、あるいは線という理解でよろしいですね。

○（建設）用地管理課長

あくまでも仮という認識でおります。

○酒井（隆行）委員

そうであれば、例えば場所によっては、線にそぐわない部分も出てくるという理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

あくまでも土地所有者の了解のもとで進めていく事業なので、土地所有者にここの官民境界はこちらですという説明をして、了承を得て進めていくので、相手があつての話でございます。

○酒井（隆行）委員

確認なのですけれども、今、仮の線が引かれている。場所によっては出っ張るところもあるし、引っ込むところもあるのかもしれない。最終的にでき上がる図は、真っすぐではないという理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

査定図をもとに真っすぐになるのであれば、真っすぐということで直線になるように考えて進めているので、その辺の理解について、地先の土地使用者の方との立会の上、確認をしていただくということになっております。

○酒井（隆行）委員

理想は真っすぐなのでしょうけれども、土地所有者の方と、それから民有地と市道の間境界の部分でやはりそういう長い部分も出てくるという認識でよろしいですか。

○（建設）安田次長

補足をさせていただきます。今道路の両端の部分に民地境界の石がたくさん入っていますという形の説明をしています。両側にもたくさん小石があつて、左右それぞれ入っています。ただ、それは今までの測量という数学的な解析をしてつけてきたものですから、誤差とか、また時代時代の整備をしてきたということがあり、その当時の基準や誤差の中でつけられたものになっております。そういう点がたくさんありまして、左右の点を今説明があつたように一番いいようなところで直線を引いていく。その差が一番小さいものを今回、案としてつくって持ち主の方に説明をして、了解を得ていくという形の事業になります。ですから、先ほど道路センターからという話がありましたが、これがちょうど左右均等という話にはならない部分も出てくることになります。

いわゆる現在の石、もっと具体的な話をしますと、住まわれている方、所有者の方は自分の用地というのはどうしても道路センターからではなくて、今ある石から内側が自分の土地という意識を皆様お持ちだと思います。それ

は、登記簿の座標とかではなくて、その石が境界になるのだという意識が強いものですから、境界の石を利用して、そこから余りずれないように線を引かせていただいて、それで今回線を引いたというものです。今、話をしているのは道路の左右だけですけれども、今回、住吉町という全体の中で道路と民地の境界がありますので、それを全部見渡しまして、そして道路の幅がきちんととれるような形で全部網羅した形で、まず 1 回案をつくらせていただいた。その中で、皆様と話しながら、私たちの考え方を説明しながら、この形の中でどうですかという形で進めていく業務だと御理解をお願いいたします。

○酒井（隆行）委員

大まかには理解しています。それで、ここ近年で例えば土地の売買が行われるときに、測量が入ると思うのですが、そのときに市道と民有地、民地の境界を示す、多分境界確認証明書というのがあると思うのですが、こういうものも今回の事業で無効になるという理解でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

今回の地籍調査事業が終われば、地籍調査の成果をもとに境界確認という手続を用地管理課でやっていますが、そちらが生かされて、踏襲されていくという考えでございます。

○酒井（隆行）委員

土地の問題なので、さまざまな問題があると思うのですが、生きている石、生きていない石という表現で予算特別委員会でもお聞きしたのですが、これは生きている石になるのではないかと私は思うのですが、そういう理解ではだめなのですか。

○（建設）用地管理課長

生きている石と生きていない石の話なのですが、地籍調査で決められたライン、筆界のラインについて確定されていくものなので、それが土地所有者の了解さえ得たら石の部分、石のど真ん中ということには該当しない場合、そういうケースもございます。あくまでも土地所有者の方に地籍調査を行うに当たって、今の境界、筆界の案はこちらですということで、石のど真ん中ではないところも当然、建設部から提案させていただいて、その中で土地所有者の方が了承を得られたら、少しずれた位置ということになります。

○酒井（隆行）委員

それは理解していますし、石のど真ん中という話はしていません。例えば明らかに石からずれている部分が出てくるかと思うのですが、そういう部分についてはどうなのでしょう。

○（建設）用地管理課長

今回、査定図とか地積測量図をもとにやった地籍調査の図面に、外周、官民境界から仮のラインを落として、それから中に入れて当てはめるときに、大幅に違うものについては、それは生かされない石という扱いになります。当然、ずれていけば、全く何十ミリメートルとかという差にならない場合は、やはり生かされない石が一部出てきます。

○酒井（隆行）委員

その石が例えば、ここ近年で、先ほど私が言ったように、土地の売買のときに測量をして、官民の市道と、それから民有地の境界確認証明書を発行して持っている方だとしたら、こういう場合はどうなりますか。

○（建設）用地管理課長

今のケースということであれば、やはり今回の地籍調査の成果が全ての結果になりますので、それはやはり生かされない石という扱いになります。

○酒井（隆行）委員

そうなる例えば、土地の売買をしたときと、それから登記された今回の地籍調査に登記された部分とで大きく土地の形、あるいは面積が変わってくるのかという心配があるのですが、そういう部分は考慮されないで進められ

るということですか。

○（建設）用地管理課長

今回の地籍調査で全ての地区、全ての土地所有者の方がプラスマイナスゼロということにはならず、プラスになるところ、逆にマイナスになるところ、そういうところが当然、仮の街区を設定したときに官民境界の部分で出てきます。なるべくその差を大きくしないように、調整を図って地先の方との協議をして進めていく事業という認識があるのですが、どうしてもプラスになるところとマイナスになるところが出てきてしまう状況でございます。

○酒井（隆行）委員

それは理解しています。質問を変えますが、そうなったときにもう一つ心配なのは、例えば民有地に側溝が越境しているとか、そういう部分も出てくるかと感じているのですが、そういう部分についてはどうですか。

○（建設）用地管理課長

民有地に側溝が入り込んでいっているところは、今回の地籍調査では現況の図面を落とし込んだ上で、官民の境界を当然考えてやっておりますので、そういうことのないように進めている状況でございます。

○酒井（隆行）委員

そうであれば、現地を復元しているというか、そうならないように線を引くのか、点を打つのかかわからないですけども、例えば、先ほど私が質問した、以前に境界の確認証明書をとっている部分についても、それは無効にならずにそこが生かされるようになるのではないですか。

○（建設）安田次長

最初の話に戻って申しわけないのですが、いわゆる今まで測量で出してきた点、色々と石を入れてきた、測量してきましたといった点がなかなか現状と合わない。そういう中で今まで測量成果で調整をしてきた経緯もございます。ただ、今先ほど申し上げたように、その地点だけではなくて全体の中で新たに線を引いていく。

そして、測量そのものではなくて、現状に合わせて皆様の了解を得ながら進んでいく業務でございますので、前ここで測量をやって、この点だというのは、残念ながら今回の事業については、新しい境界をつくる形になりますので、どうしてもその出てくる、引っ込むという形の部分は出てまいりますので、前回の立ち上げであった部分のデータがそのまま生かされるというのは、素直にうまくいくとは限らないとなっております。

○酒井（隆行）委員

全体的な部分については理解しています。これは、先ほども私が示したとおりなのですが、側溝の部分については、現地に合わせて越境しないようにするということですが、違いますか。

もう一度答弁をお願いします。

○委員長

もう一度、説明をお願いします。

側溝について例示されているので、それに基づいて答弁してください。

○（建設）安田次長

今、側溝がそこで入っているのかという部分ですけども、それは実際、側溝自体が真っすぐ入っている部分であれば、今のような用地と平行に入っている場合も今のような形で答弁をするのですが、ただ実際、側溝が真っすぐなのか、また引っ込んだ形で一時期入ってしまったのかという部分もございますので、最終的にはそこは側溝が用地境界として境界とは考えておりませんので、あくまでも民地との境界とか、そういうものを考えておりますので、もしかすると施工の中で曲がって入ったものがあるのであれば、民地に入っている可能性はあります。

○酒井（隆行）委員

ですから、側溝が境界ということではないので、例えばその線を先ほど仮の線と言いました。その部分で例えば民地に越境しているという部分もあると思います。そういう部分については、どのように処理されると

どうか、どういう考えなのですか。

○委員長

側溝が、影響が出てくるかということだと思うのですけれども。

○（建設）用地管理課長

万が一、今みたいな側溝が入っている場合については、今まで用地管理課では土地使用承諾でお願いしたり、寄附を前提にという土地の交渉ということは、今までやってきております。

地籍調査で今回どれだけそういうケースがあるのかということは、今のところ把握はしておりません。

○委員長

影響が出てくるということで、いいですね。

○（建設）安田次長

正直なところは、どの程度その側溝との境界の交わりといいでしょうか。そういう部分があるかということについては、まだ建設部では押さえておりません。

○酒井（隆行）委員

これは確認ですけれども、そういう場合はそれは民に入るのか、官に入るのか、これについてはどうですか。

○（建設）用地管理課長

側溝が入っていれば民に当然入っているということになります。建設部で示したラインがそう入っていれば、民に入るという扱いになります。

○酒井（隆行）委員

民に入るということは、その側溝をどういうふうに処理していくのですか。例えば、越境しているので再度工事をするのか、どうなのか。その辺についてはどうですか。

○（建設）用地管理課長

将来的にその側溝が老朽化しているのであれば、新たな側溝を整備のときに、位置を官側に移すということは、当然考えていかなければならないと考えております。

○（建設）安田次長

やはり民地に入っているものですから、それなりの手続をとってまいりたいと先ほど用地管理課長から答弁をしましたが、使用許可の方法もございますし、なかなかうまく話が進まない場合は側溝を撤去するという形も考えなければいけないと思います。

○酒井（隆行）委員

では逆の場合はどうでしょうか。民地側が何らかの影響で市道側に越境している場合も考えて、こういう場合はどうなりますか。

○（建設）用地管理課長

例えば民地側の構造物がもし入っていた場合、当然相手側に交渉して地権者にこれだけ越境していますという話を説明いたしまして、もし、すぐに無理であれば、例えば塀とかが入っている場合は、すぐにどかしてくださいとかはなりませんので、そのときは当然、相手もいつごろできるのかということを確認した上で、進めていかなければならないような、なかなか難しい話なので、それは相手あつての話なので、指導としては当然、用地管理課として継続してやっていかなければならないと考えております。

○酒井（隆行）委員

すぐにはどうか、交渉をしながら長期的にという理解をしました。

先ほどの話に戻るのですけれども、都市部官民境界基本調査、これは仮の線と理解をしました。仮の線ということとは、動く可能性もあると理解してよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

あくまでも仮なので、それは土地所有者と協議を進めた上で検討しなければならないという認識であります。

○酒井（隆行）委員

今、答弁がわからなかったのですけれども、協議をしながら検討というのは具体的にどういうことでしょうか。

○（建設）用地管理課長

やはり仮の街区といっても、市としては、全体の街区を見据えた上での道路幅員はとれているという判断で進めているので、この街区のラインで土地所有者と当然協議をして、御理解をいただきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

ということは、仮とは言え、ほぼ決定値と理解してよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

仮ではあります、全体の地区全体を見据えたときに、やはり、これが一番妥当な仮の街区ということで、土地所有者の方には交渉をしていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

そこがよくわからないのですが、妥当だというその基準は何なのか。

○（建設）用地管理課長

妥当という言う方はわかりにくかったかもしれないのですが、どうしても仮の街区の中で全体の地区、住吉町全体を見渡したときに全体の中でこの街区ができていくという判断で、小樽市としては、この街区ラインを進めていきたいということを土地所有者の方に御理解を求めるといって考えております。

○酒井（隆行）委員

私が聞いたのは、妥当という基準は何なのか、その基準を示していただきたいと思います。

○（建設）用地管理課長

まず査定図と地積測量図、あと道路台帳図や既存の資料、それらをもとに広い面積全体を見据えた上で、市として妥当と判断しております。

○酒井（隆行）委員

ちょっとわからなかったです。

次に行きたいと思います。

当然、国で行われた都市部官民境界基本調査では、官民の境界の確認はされていないということでもよろしいですね。

○（建設）用地管理課長

境界確認はされておられません。

○酒井（隆行）委員

ということで、あくまでもそれは仮という表現と私は理解しているのですが、最終的に一筆ごとに官民の境界を決めていくという作業になると思うのですが、現在、これについて異議申し立て、不服をもった方もいらっしゃるかと私は聞いているのですけれども、何件ぐらいあるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

大体なのですが、今、再度協議している中では 30 件程度です。官民であれば、まだ正確には抑えておりませんが、今、官民の境界で疑義のある方というのは、現在 1 件はすぐに出てくるのですが、あとは今出てきません。

○酒井（隆行）委員

私が聞いてる中では、少なくとも 3 件以上はあるようなことで聞いておりますが、1 件ということですね。

そのほか、今、答弁の中でありましたけれども、そのほかの民民の部分だと思っておりますけれども、そういう部分で、今、調整がつかない部分については 30 件前後ということでもよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

全て官民境界と中も合わせてということで、大体 30 件程度が、まだ交渉中でございます。

○酒井（隆行）委員

それが事業のおくれということで、半年ぐらいかかるという答弁につながるとは思いますが、しつこいようで申しわけないのですが、官民の部分です。市道と民有地の部分。私が調べた中では、今あるいろいろな公図とか、道路台帳もそうです。それから民間で行った測量なども参考にしながら、最終的にその地区の地図をつくっていくという流れと私は理解しています。それに間違いはないでしょうか。

○（建設）用地管理課長

やはり査定図、地積測量図をもとに、あと筆界確認案というのは中の部分なので、現況の意味も当然押さえた上で、その中で筆界案を確認して進めていく事業でございます。

○酒井（隆行）委員

しつこいようで申しわけないのですが、既存のもの、それから現地などをさまざま考慮した上で、最終的に地図をつくっていく事業だと私は理解をしまして、その中には、例えば民間で行った測量の成果図というのでしょうか、そういうものも考慮してとなっていたかと思うのですが、それはどうでしょうか。

○（建設）用地管理課長

民間で使われた測量の成果は、今回の地籍調査の中では使われておりません。

○酒井（隆行）委員

そうであるならば、先ほどの民地と市道の境界確認証明書、こういうものもこの事業では無効になっていくということでもよろしいですね。

○（建設）用地管理課長

民間で使ったものについては、今回の地籍調査では使用されておりません。

○酒井（隆行）委員

住吉町の部分で、土地の所有者の方から、測量図が出てきて、今、調整をしているということなのですが、これの進捗状況について説明願います。

○（建設）用地管理課長

住吉町の地籍調査の交渉経過なのですが、ある土地所有者に対しては、2月21日に一度、マンションで行われた理事会に行きまして、説明をしました。それで次そこに行くのが3月14日ということで、今、考えております。

○酒井（隆行）委員

これはその精査した内容、それから経過というか、当事者の方から測量図が出てきましたと。これは恐らく何らかの誤差というか、その図とそれから今回示した案と差があったと私は理解している。そういう理解でもよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

2月21日に持っていった図面というのは、建設部の筆界案を提示しました。それで相手から中の部分を建設部の座標というか、測量成果図にしてほしいという要望を受けまして、3月14日の日に案を持って提示しに行く予定でございます。

○酒井（隆行）委員

それは何らかの修正を加えた上で持っていくということで、よろしいですか。

○（建設）用地管理課長

もちろん相手の意向を酌み取った上です。

○（建設）安田次長

前段から答弁をしていました既存の官と民の間の線の話でございまして、これについては国で現地測量などを行いまして、実際に現地にある石を全て確認しております。

そのほかに先ほど用地管理課長から答弁をしたとおり、いろいろな測量の資料などを見てつくってきているわけなのですが、ただ現地のそういう石を利用して新たな境界線を入れるということですので、既に測量している成果とは申しわけないのですが、もうこれは必ず合いません。新たな境界線を引くわけですから、そういう中で新たに引く線で、言い方は不適切かもしれませんが、お願いしたいという形でいく。建設部の案をもって、それで了解を得て最終的に本になっていくという形になりますので、その意味で案という形、もしくは仮の点という形で説明をしているつもりです。

ですので、かなり最近の測量だと思えますけれども、そういう部分で官民の境界はここです、うちの土地はここですという形で測量をなさっても、その境界自体が新たに引かれてしまいますので、その点についてはこれは合わない点になってきますので、今回の地籍調査の関係の中での御理解を得ていきたいと考えております。

○酒井（隆行）委員

私は理解ができなかったのですが、あくまでも今回示した線は、仮の線だと理解しています。そうであれば、その中での交渉になるのかと思うのですが、その出されたものとそれから今回案として出すところの中での協議、あるいは話し合いになるのかと思いますけれども、今の答弁でいくと、あくまでも仮の線に合わせてやっていきたいという考えでよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

今、外周の仮の部分については、市で提案した案でお願いしたいと考えております。

中についても既設の石が入っていることに基づいて進めております。

○酒井（隆行）委員

いろいろと質問をさせていただいて、理解した部分と理解ができない部分もあるので、またこれは引き続きやっていきたいと思えます。

それでは、質問を変えます。

◎都市計画道路について

都市計画道路について、これも私が建設常任委員会を担当させていただいてからずっとやっていることで、今回一般質問でも質問をさせていただきました。

まず、都市計画道路の決定についてということで、答弁をいただきました。非常に重要なものであるという答弁でありました。そうであるならば、なぜこれが実行されない、あるいは予算がつかないのかという疑問を私は持っているのですが、これについてはどうでしょうか。

○（建設）都市計画課長

都市計画道路整備が、なかなか進まないというところがございますけれども、建設部としても長期にわたって未整備の路線があるということは、大きな課題というところでは認識しております。

ただ、本市の財政状況も厳しいところがあるということで、なかなか整備については進んでいかないといったところがございます。

それと本市については、古くから市街地を形成しておりまして、既成市街地の路線には、それぞれなりの幅員の現道が存在しておりまして、狭いなりにも使える現道があったことから既成市街地の路線の整備もおこなわれていたものと考えております。

○酒井（隆行）委員

それは理解します。ただ言葉として大変重要なものであると、そういう認識があると答弁いただいた。そうであ

れば、なぜ今まで予算がつかなかったのか、予算がつかなかった理由もわかります。財政が厳しいという部分もわかるのですが、それほど重い決定だと認識されていたのであれば、財政が厳しい中、この都市計画道路をどうしていかぐらいの検討は、されてこなかったのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

繰り返しになってしまうのですけれども、やはり本市の財政状況の制約がありまして、なかなか都市計画道路が進んでいかなかったのかと考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

それはわかっています。だから、今後どうしていかなければいけないという検討は、されなかったのですか。

○（建設）都市計画課長

本市におきましては、都市計画マスタープランを平成 15 年に策定しております。その後、酒井隆行議員から一般質問があったのですけれども、北海道都市計画道路見直しガイドラインが出されまして、都市計画マスタープランが策定後すぐだったというところもありまして、すぐに見直しを行うという段階には至っておりませんでした。国の動向や、議会議論を踏まえた中でただいま現地調査などを始めておりますので、まずは現地調査、それから整理を行っていきたいと考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

それも理解しております。私が聞いているのは、なぜとても重要に思うという認識の中、整備もできない、事業計画も立てられない。そうであれば、今後、この都市計画道路をどうしていくかという議論はされなかったのかという質問なので、してきたのか、してこなかったのか、それについてもう一度はっきりとお願いします。

○（建設）都市計画課長

繰り返しになって申しわけないのですけれども、都市計画マスタープラン策定後からすぐに見直しを進める段階には至っておりませんので、見直しについては進めておりませんでした。

○酒井（隆行）委員

進めてこなかったと理解しました。

◎見直し検討路線チェックシートについて

関連して質問を変えますけれども、答弁の中に都市計画道路見直し検討路線チェックシートという言葉が出てきていました。これの整理内容と進捗、これまでのこのシートがどのように作成されてきたのかと、今後のスケジュール、このシートを使って、現在チェックをされているのか、あるいはしていないのか、その部分も含めて答弁をお願いします。

○（建設）都市計画課長

まず、見直し検討路線のチェックシートでございますが、今、整理を進めているといったところでございます。

今後については、今の時期、都市計画マスタープランの策定も来年度から進めていく予定でございますので、その中で現行計画の形成とかを進めていきたいと考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

その整理というのが、いまいよくわからないのですが、これは、現在、路線一つずつチェックを進められているという理解でよろしいですか。

○（建設）都市計画課長

現在は、未整備の都市計画道路について、この見直し検討路線チェックシートを 1 路線ずつ作成しているところでございます。

○酒井（隆行）委員

これはいつからそのようなチェックシートを使って整理をされているのか、それから全路線をチェックし終わる

のはいつなのか。これらについてはどうですか。

○（建設）都市計画課長

見直し検討路線チェックシートの策定でございますけれども、平成 27 年度から作成をしてきております。完了については、今、鋭意作業を進めておりますので、なるべく早いうちにといいことしか答弁はできないのですが、作成していきたいと考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

二つあります。平成 27 年度から作成という答弁がありました。作成というのは、チェックシートを作成したのか、それともチェックシートを利用して各路線 1 路線ずつのデータを作成しているのか。これがまず 1 点です。

それから、路線数はもうわかっていますよね。そうであれば、今後いつ終了するかという見通しがたって当然だと思えるのですが、立っていないと、今、答弁をされていましたが、もう一度答弁を願います。

○（建設）都市計画課長

見直し検討路線チェックシートの作成については、平成 27 年度から進めております。それに基づいて 1 路線ごとの検討は、これからの作業になってまいりますので、まずはチェックシートの作成を現在行っているところでございます。

完了については、もう少し時間がかかるのかというところで、はっきりしたスケジュールはここではお示しできないところでございます。

○酒井（隆行）委員

作成というのは、もうチェックシートができ上がっているのか、それともチェックシート自体を今、作成しているのか、それについてまず答弁を願います。

○（建設）都市計画課長

現在、見直し検討路線チェックシートの作成を行っているところでございます。

○酒井（隆行）委員

作成をしているということは、まだそのシートができ上がっていないという理解でよろしいですか。

○（建設）都市計画課長

見直し検討路線チェックシートの作成を今、行っているところでございます。それで今後 1 路線ごとの検証というのですか。見直しについては、これから行っていきたいと考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

平成 27 年度から作成、シート自体の作成をしている。それはもうでき上がっているという理解でよろしいですか。

○（建設）都市計画課長

現在の未整備の都市計画道路については、まだ全て完成はしてないところでございます。

○酒井（隆行）委員

いやいや、そうではないです。チェックシート自体はもうでき上がっているのですか。

○（建設）都市計画課長

現在チェックシートについて作成をしているところでございます。

○酒井（隆行）委員

そのチェックシートはいつできるのですか。

○（建設）松木次長

平成 27 年度からチェックシート自体のまず構成、いろいろとどういったものでチェックシートをつくっていくか。当然チェックシートの中には現地の状況とか、概要とか、どうしてそのような都市計画決定されたとか、そういった内容を含めてチェックシート自体を今、一定たるものはできている。それにそれぞれの路線について一定程

度の内容を網羅する中で、今、作業を進めているという段階です。チェックシート自体も完璧な完成ではないのですけれども、それも並行して全てやっている。

ただ、最終結末的には、当然、都市計画マスタープランを今行っていますので、それに合わせた中でチェックシートをつくった中で、今度ガイドラインの作成と入っていきますので、そういった中で進めていきたいと考えています。

○酒井（隆行）委員

一般質問の答弁でももらいました。何回も繰り返しになりますけれども、都市計画道路は非常に重要、重大な決定だと、それは私も理解しています。そうであるならば、その見直しについてもやはり重要、重大であると、私は理解しています。それにもかかわらず、平成 27 年度から作成をして路線の見直しも一緒にと言いながらも、余りにも時間がかかり過ぎているのではないかと思うのですけれども、その辺についてはどうですか。

○（建設）松木次長

酒井隆行委員が御指摘のとおり、都市計画道路の見直しについては、本当に長期間の未整備だった都市計画道路、小樽市内にかなりの数がございますので、そういった意味で時間がかかっているということは事実でございます。

ただ、都市計画道路の意味合いというのは先ほど酒井隆行委員もおっしゃっていますとおり、今までのこの経過の中で都市計画決定という重みの中でやって決定していくことであります。

ただ、おっしゃるとおり、当然所有者の権利とかもその辺も制限しているわけですから、長期間の整備されていないところについては、建設部としても見直しをしていかなければいけないということで、十分認識もしてございます。

そういった中で、今まさに着手をし、そしてまた都市計画マスタープランの策定の中で、今後本格的に見直し作業に入りたいと考えています。

おっしゃるとおり、平成 27 年度から 29 年度の間にとりだしの作業が進んでいるか、そういった質問だと思うのですけれども、正直申し上げて小樽市内は、どちらかというと先ほども答弁がございましたけれども、既成市街地が多かったものですから、そういう意味で現道が使えたという点もあって、割と都市計画道路の見直し自体の論議が、大きな議論になってこなかったことは事実かと思っています。ただそうは言っても国で見直しをしないという指摘、それからまた北海道でガイドラインを作成したという経緯、それを踏まえまして建設部としても早期にやっていきたいと考えてございます。

○酒井（隆行）委員

都市計画道路の決定と、認定を受けて決定というような流れだと思います。本当に非常に重みのある部分だと私も理解はしています。しかしながら、財政的な要因で整備がされていない。これが何十年も続いていたならば、今できることは、当時認定され決定された都市計画道路が、本当に必要かどうか現状に合わせて、見直しをすることこそが重要、重大であると私は理解をしていますし、今、答弁をいただきました。同じ認識だと私も確認しましたけれども、余りにも時間がかかり過ぎています。これスピード感をもってやっていただきたいのと、それから土地の有効利用という部分でいくと、いろいろと制限されておりますので、これが果たしていいか、悪いかという部分もあるかと思っています。中にはこの建設常任委員会の中でも申し上げましたが、その土地を利用したいという方もいらっしゃる。逆の方もいるかもしれません。このまま都市計画道路の決定を取り下げないでほしいという方も中にはいるかもしれませんが、そういう部分も十分調査をして、やはり住民の方へそれから土地所有者の方に対しても、十分説明をしながら進めていただきたいと思いますが、その辺について何かスケジュール感的なものがあれば、示していただきたいと思いますが、いかがですか。

○（建設）都市計画課長

繰り返しになってしまうのですけれども、まずは小樽市の都市計画マスタープランの策定の中で、当然、検討し

てまいりたいと考えておりますし、あと都市計画道路の見直しについても検討していきたいと考えておりますし、また見直しガイドラインも策定していかなければならないのかというような形で、スケジュール感をもって進めていきたいと考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

だから、そのスケジュール感を示してください。おおよそでいいです。

○（建設）都市計画課長

スケジュールということでございますけれども、今のところ明確ないつまでにはできるというものは、示せないところではありますけれども、当然、来年度から都市計画マスタープランの改訂作業を進めておりますので、その中で見直しについても検討してまいりたいと考えているところでございます。

○酒井（隆行）委員

そんなに時間は費やしません、引き続きこれはやっていきます。何回も私は言っていますけれども、本当に都市計画道路というのは重大、重要と私も認識しておりますし、だからこそ見直しも慎重にやっていかなければいけないというの理解します。しかしながら、スケジュールという答弁をいただいているが、そのスケジュールをあらわせないというのは、これは問題なのかなと思いますので、次回のとき、また同じことを聞くかもしれません。大まかなスケジュールを示せるように見直しを立てて、それからゴールを決めて仕事に取り組んでいただきたいと思っております。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

○川畑委員

質問をする前に、まず、もう少し手際のいい答弁をしていただけませんか。

1人で1時間35分かかっているのです。これは問題だと思いますので、手際のいい答弁をしていただきたいと思っております。

それでは早速、質問をさせていただきます。

◎忍路トンネル開通について

報告を聞いて、忍路トンネルが開通したと伺っています。それでまず一つ聞きたいのは、あそこに市道と国道の交差点があるのですけれども、きのう私が見た中では、まだ信号がついておりませんでした。どのような信号がつくことになりましたか。

○（建設）近藤主幹

警察から聞いている内容は、現地立ち会いした際の情報しか私も聞いておりませんので、そのときの現地立ち会いの際の内容では、交差点の塩谷側の国道よりというのですか、交差点があつて、余市側の国道部分に横断歩道と押しボタンの信号が、現国道の忍路のバス停のあたりについているのですけれども、押しボタンの信号を移設するというような話は聞いているところでございます。

○川畑委員

押しボタンということならば、歩行者専用ですよ。

○（建設）近藤主幹

失礼いたしました。そのとおりです。歩行者専用ですので、車用としては新国道5号の車道部分に通常の信号がつくという形になってございます。

○川畑委員

言っていることがわからない。あそこの国道 5 号と市道忍路本通線の漁港に行く通りの十字路がありますよね。そこにどうい信号がつくのですかと聞いているのです。

ちょっと説明しますね。配布された資料の図からいくと、要するに新しいトンネルができて、そこから幼稚園のほうに忍路に出ますよね。忍路小学校のほうに出るのですが、そこと忍路漁港からくる市道、これが交差する場所がありますよね。そのことを聞いているのです。

(「委員長を通してください」と呼ぶ者あり)

○委員長

時間に入れないので、川畑委員、もう一度、説明をしてあげてください。

○川畑委員

国道 5 号がありますね。それが新しいトンネル、今掘ったところのトンネルが忍路小学校のほうに出ていく通りがありますね。そこと市道の忍路から漁港に来るところに十字路ができますよね。そこにどんな信号がつくのですかと聞いているのです。わかりますか。

○(建設) 近藤主幹

今、川畑議員がおっしゃっておりますのは、新しい市道と新しい国道の交差点ということですよ。国道につきましては、余市方面と小樽方面それぞれに車両用の信号が 1 機つく。それと先ほど答弁をした国道 5 号の余市側の交差点部に歩道用の信号が 1 機つくということで、現地立ち会いの際は、そういう形で報告を聞いてございます。

○川畑委員

そうしたら、それについては後で説明してください。

それともう一つ、旧トンネルがあります。新しいトンネルができて、桃内トンネルと旧忍路トンネルがありますね。それは 17 日で終わりになるのですが、どういう閉鎖の仕方、どのようにしてとめるのか聞いていますか。

○(建設) 近藤主幹

国からはあくまで閉塞状態にするということでは、どのような方法でやるということは聞いていないのですけれども、閉塞状態にする聞いてございます。

○川畑委員

地元の方に聞いたら、要するにトンネルの寸前でただロープを張ったり、とめたりされても困る。例えば、忍路漁港のほうから来ると、現在はその海岸線からおりてくるのです。そのおりる前でとめてもらうようにしてもらわないと、Uターンできなくなる可能性もあります。そういうことを住んでいるほうとも具体的に説明してほしいということなのです。そういうことでお願いしてもらえますか。

○(建設) 近藤主幹

今の市道の忍路海岸線と旧国道がぶつかる場所の旧国道側の道路区域の中に、まず、国でゲートを 1 機つくるという話を聞いております。

そのほかに住民説明会の中で、住民の方から、もう少し忍路市街側というのですか。そちらのほうの市道部分にもゲートをつけてほしいという要望を受けましたので、それを今、どのようにつけたらいいのかというのは、市と町会で協議している最中でございます。

○川畑委員

ぜひ、そういう点では市民の安全を守るためにも、強力に申し入れしてください。

それでは次にいきます。

◎臨時市道整備事業について

臨時市道整備事業が報告されました。予算特別委員会の中でも千葉委員長が質問をしたので、詳しい話は聞きま

せんけれども、私が聞きたいのは、平成 30 年度の予算が臨時市道整備事業の 3 億 5,000 万円です。そして 25 年度に比べると 5,000 万円減っているのです。それで減った理由について説明してもらいたいと思うのです。

○（建設）建設事業課長

確かに委員のおっしゃるとおり、平成 25 年度、平成 26 年度あたりは事業費的には 4 億円ほどございました。それから来年度 3 億 5,000 万円ですか、徐々に減って行って 5,000 万円減らした理由なのですけれども、実は平成 27 年度に交付金事業なのですけれども、橋梁長寿命化事業とか道路ストック更新事業、これらの事業を開始したのが平成 27 年度でございます。ということで、新たに事業があつてほかにも道路関連の事業とかありまして、その辺の予算の配分のバランスなども考慮したものですから、今回徐々に減って行っているものでございます。

○川畑委員

千葉議員の質問に対する答弁が、これだけの事業だけではなくて、ロードヒーティングとか道路ストック更新事業とか橋梁長寿命化事業とか、こういうのがある。それで 9,000 万円ぐらいふえているという話なのですが、実際、臨時市道だけが減っているんで、5,000 万円減るということは私の計算でいきますと、この 5 年間で平均をとって見ても 5,000 万円減った中で、平均すると 3.5 路線ぐらいできると思ったのです。その辺はそういう計算にはならないのですか。

○（建設）建設事業課長

委員のおっしゃるとおり、単純に事業費を路線数で割ると 1 路線当たり千四、五百万円程度になりますので、5,000 万円ですと 3.5 路線ぐらい、減ったような計算にはなるのですけれども、先ほどと繰り返しの答弁になるのですけれども、ほかの事業との兼ね合いもあつて、ただ 3.5 路線分を単純に減らすのではなく、発注件数自体は、その分減らさないように工夫しながら事業を予定してございます。

○川畑委員

生活に密接する道路ですから、ぜひその辺、予算を減らさないでやってもらうように、建設部長にも前回もお願いしているんで、よろしく検討してください。

◎高速道路の周辺の道路整備事業について

それでこれと関連して、道路の関係でいきますと、高速道路の周辺の道路整備事業があるのですが、これについて質問をしたいと思います。前回、私の調べているところでは、林道徳助沢連絡通線、それから塩谷丸山下通線、それと餅屋沢通線というのが、平成 28 年度から 30 年度にかけてされているのですけれども、28 年度、29 年度が林道徳助沢連絡通線、そして 30 年度が徳助沢連絡通線、3 年がつたっているのですけれども、この 3 年にわたっている理由を説明していただけますか。

○（建設）建設事業課長

平成 28 年度、29 年度の林道徳助沢連絡通線につきましては、農政課所管の林道でございます。これにつきましては今年度までで、約 950 メートルの延長なのですけれども、事業を終えております。

平成 30 年度に予定しておりますのが、林道部分の終わりから道道環状線までの区間が 1,340 メートルほどあるのですけれども、この部分につきましては同じ名称徳助沢連絡通線なのですけれども、林道ではなくて市道部分を 30 年度に工事を実施する予定で考えております。

○川畑委員

そうしたら平成 30 年度に 3,700 万円をかけているのは、30 年度で完了することになるのですか。

○（建設）建設事業課長

平成 30 年度に工事を完了する方向で予定しております。

○川畑委員

あとこれに関係して、塩谷丸山下通線が平成 29 年度に 3,000 万円ということで予算を組みました。それともう一

つ、餅屋沢通線が平成 30 年度に 500 万円、この二つ、工事をこの年度で終わらせるのか、どういう内容で終わるのかを教えてください。

○（建設）建設事業課長

塩谷丸山下通線につきましては、今年度延長約 560 メートルほどを実施したのですけれども、路盤工、舗装工のほか、側溝や縦断管などの排水施設を設置しておりまして、これにつきましては今年度で事業が完了でございます。

あと餅屋沢通線の事業内容につきましては、車両の待避所を数カ所設置する工事を実施する予定なのですが、まず工事の前段といたしまして、用地測量を行って車両の待避スペースを設置する箇所を何カ所か見定めただ中で、工事を来年度 1 年で実施したいと考えております。

○川畑委員

それで、特に平成 30 年度の餅屋沢通線の点については、何年か前にもぜひ待避所をつくってくれと、それを残してほしいという要望が地元の方からもありまして、要請しているのですがぜひその点では実現させていただくようお願いしたいと思います。

◎除雪問題について

除雪問題について、質問させていただきます。

まず、除雪の予算の否決のことについてお聞きしますが、市が提案した平成 30 年度の除雪予算案は予算特別委員会の議論によって、予算修正案の賛成多数でもって否決される見込みだと思うのです。この後、市は補正予算を提案することになるのか、その時点はいつの時点で提案するつもりでいるのか示してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

後日開議予定の今定例会の本会議で、仮に除雪費に関係する予算案が修正された場合ということでございますけれども、先日の予算特別委員会の中では主に七つのステーション業務の委託料と塩谷 4 丁目の雪堆積場にかかる経費が修正されるというような形で賛成多数によって修正されたと認識しております。

これが後日開議予定の本会議でそのようになった場合についての対応ということでございますけれども、それにつきましては、特に七つのステーション業務の委託費につきましては、これがなければ平成 30 年度の地域総合除雪業務が成り立たないものですから、修正されたときにつく修正案の内容等も精査した上で、今定例会以後に補正予算になるとは思いますけれども、何らかの予算措置が必要であると考えております。

○川畑委員

この予算修正案については、今、除雪の全てではなくて日本共産党は、伍助沢の雪堆積場の 2,030 万円、これについては修正して取り消せというふうに要求しているのですが、当然、委託料等については、この後補正なり組んで、来年度の除雪を進めていかなければならないだろうと思うのです。

それで伍助沢の堆積場の経費については、先ほど言ったように 2,030 万円ですけれども、この当初の提案された予算の要するに、除雪関係経費 11 億 1,000 万円、この中に伍助沢の雪堆積場の費用 2,030 万円も入っているのですよね。それを確認したいです。

○（建設）雪対策第 1 課長

除雪関係経費ということでございますけれども、これは事前に川畑委員から示されたフォーマットに基づきまして、平成 30 年度の予算案をそのフォーマットに基づいて分配したものでございまして、その中の除雪関係経費の中に塩谷 4 丁目の雪堆積場の経費が入っているかということでございますけれども、それについては 2,030 万円分の予算が含まれております。

○川畑委員

私がこれを見て思ったのは、平成 30 年度の予算、除排雪予算が 14 億 2,770 万 6,000 円ですけれども、除排雪関係の経費が 11 億 1,000 万円、この中に先ほどの 2,030 万円も入っていることになれば、要するに市民の要求である、

要望である除雪の費用を圧縮されたもので提案しているのだと思うのですが、そういう捉え方でよろしいですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

平成 30 年度の予算でございますけれども、この予算の積算方法につきましては、平成 29 年度第 3 回定例会で補正予算を計上しました。その内容に沿って今回組み直したものでございます。

具体的に言いますと、七つの地域総合除雪業務などの委託料につきましては、過去 5 年間の作業量の分析をもとにして積算しております。これにつきましては、平成 30 年度はさらに分析を進めたところでございます。そのほかの経費につきましては、主に過去 5 年間の平均に基づいて積算しているということでございまして、特に除雪費全体を圧縮しているという考えはございません。

○川畑委員

私が単純に計算しても、平成 29 年度予算から見て、除雪関係の経費が 3,625 万円減っているのです。これで圧縮してないと言えないのではないかと思います。いかがですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

繰り返しの答弁になりますけれども、平成 29 年度第 3 回定例会で補正予算を計上した補正予算と積算方法、主に変わっておりません。ただ、地域総合除雪業務でありました作業量の分析をさらに進めたということで除雪回数、第 1 種路線と第 2 種路線の除雪回数が 1 回ずつ減になっているというようなことはございますけれども、そのほかにつきましては、特に大きく考え方を変えたというようなところはございません。

○川畑委員

◎排雪計画について

これは私の主張ですからあれですけれども、食い違って話がかみ合わないのですけれども、3 月のこの後の排雪計画について聞きたいと思います。きょうは 3 月 12 日です。雪対策本部の会議は除雪全般に対する会議と市長が出席する排雪に関する会議、この 2 種類があるということは予算特別委員会でも明らかにされました。今後、除雪全般に係る会議と排雪に関する会議の日程は、どのようになっているのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

これまで除雪全般に関する会議であったり、排雪協議に関する会議というのを週 1 回のペースで進めてきておりますけれども、第 1 回定例会に入りましてそのペースが今飛び飛びになっております。

今後におきましては、除雪全般に関する会議においては週 1 回以上、今後必ず開いていきたいと考えております。

排雪に関する協議につきましては、業者とも相談した上で適時行っていきたいと考えておりますが、今の時点でいつやるという日程については、決まっているものはございません。

○川畑委員

当初聞いたときには週 1 回程度、随時というような話を聞きました。だからこういうふういきょうも午前中雪が降っていましたが、午後から晴れあるいは雨になるという予報も聞いています。

排雪についてどのような計画を持っているのか、その辺を確かめたいと思います。除雪対策本部の会議では、雪割除雪に対してどのような対応を検討しているのか示してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

先ほどの答弁と繰り返しになりますけれども、排雪協議は週 1 回程度行ってきたのですが、第 1 回定例会が始まってから排雪協議が飛び飛びになっております。最後に排雪協議を行ったのが、3 月 2 日金曜日でございますけれども、ここで雪割に対するおおむねすぐにやらなければいけない路線は協議されておまして、それについては 3 月 5 日に決定しまして、その後、現在も雪割作業は進めているところでございます。

○川畑委員

実はきょう、私に市民から電話が来たのです。要するに、路面の雪が解けて溝ができてしまって車が埋まった。

たまたまガス会社の大きな車が来て、それで助けてもらった。けれども、すぐステーションに電話したら除雪はストップされていると、上からとめられているとそういう返事だったというのです。この辺についての事実はどうですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

排雪に関しましては協議事項ということで協議を進めていますけれども、除雪に関しては必要な時期に必要なことをするというので、特にとめているという事実はございません。

○川畑委員

それでは聞きますけれども、稲穂小学校の前、私も予算特別委員会で取り上げたのですが、あそこは確かに今でもブルドーザーが入った跡はあります。1 車線しかないのです。そして、あそこは子供らが通う道路です。歩道がきちんとあります。ただ、あそこには学校の統廃合の関係などがあって、父兄が送り迎えをしにくるのです。対向車を待たなければいけない状態なのです。

それともう一つは、富岡北部会館の前もひどいと言っています。いまだにそのままです。この辺ではとめていると言われても、間違いではないのではないかと私は思うのですが、どうですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今、2 路線について質問がございました。

最初に富岡北部会館のところの前、小樽駅上通線かと思えますけれども、ここにつきましては、除雪作業で拡幅作業をやる予定になっております。

また、稲穂小学校の前、これは新通線だと思えますけれども、ここにつきましては、現在、除雪ステーションと排雪もしくは雪山処理で道路を拡幅することで、協議をしている最中でございます。

○川畑委員

もう一つ、別の話をします。

私は、実際に見てきたのですが、あるところで、排雪を条件に隣地を雪押し場として貸してきたのだと。昨年あたりまで、その雪を排雪してくれた。ことは全然してくれていない、これでは来年から貸せないという話なのです。そうなると、市だって大変でしょう。除雪対策本部だって大変だと思うのです。その住民の近くの人だって、排雪をしてもらわなかったら大変なことになるのです。こういう面が実際に排雪をとめていると見られても間違いではないと私は思うのですが、改めてもう一度聞かせてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

雪押し場に関しましては、民間の方から土地を貸していただいていることもございます。その場合、その土地を貸していただいている雪押し場に雪を押しすることで排雪と同じ作用になる、同じような状況になるというような、雪山ができなかったり、置き雪をしなかったりというようなことになると認識をしております。そこについては随時、雪押し場に雪を入れさせていただくと考えております。その中で民間の方との約束事で、その雪山を春までに排雪しなければいけないという約束になっているのであれば、それは約束どおり雪山を撤去することもございますし、そのまま残していいという雪山であれば、そのまま雪山を残すこともございます。そこにつきましては、個々の持ち主の方との話し合いで決まるものでございます。

○川畑委員

持ち主の方とは確認するというのでいいのですね。今の話し合いによるということは、確認して捨ててくれと言われたら捨てますと、そういう答弁だと受けとめていいですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

使わせてもらっている雪押し場の雪を捨てるか捨てないかにつきましては、最初に借りる時点でわかっていることとございまして、現在、捨てるという約束のところの雪山に関しては、雪山を撤去する、排雪する作業を今、継

続しているところでございます。

○川畑委員

私は、どうも市民からの排雪要望があっても対処しないで来ていると思うのです。この後、雪解けを待って排雪しないという方針なのか、その辺を確認させてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

現在、雪割路線であったり、特に盤が厚い路線の排雪は行っております。3月2日現在で、もう3月2日から大分日がたっていますので、作業をやっているところもありますが、約 60 路線について排雪作業をやることとして今、進めているところであり、決して雪解けを待つというようなことはございません。ただ、排雪は全ての路線について3月31日時点で全ての雪をなくすというようなことは考えておりませんので、道路交通に影響を与えたり危険な路線、そこを優先して雪割作業であったり排雪作業を行っているというところでございます。

○川畑委員

そうしたら、具体的にもう一つ言います。

桜町中学校の通りがありますよね。ロータリーから桜町中学校に登る坂。あそこは確かに歩道はあるのです。生徒が登る道路があります。でも、車道は1車線分しかないのです。それもそのままにして置いて、解けるのを待つのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

桜ロータリーから桜町中学校に向かう路線ということで、桜5号線かと思われませうけれども、あそこの道路に閉じまして期間中に1回、排雪を行っております。それで現在、道路幅が狭いということでございますので、そのところの確認がとれておりませんので、確認をして拡幅作業などの対応を考えたいと考えております。

○川畑委員

拡幅というのは、例えばカット排雪で積み上げるという発想ですか。排雪する気はないのですね。その辺、確認をしてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

そこの現場について先ほども答弁をしましたが、現在、私は、確認がとれていませんので、まず確認をして、拡幅作業がメインになると思いますけれども、除雪作業を進めたいと考えております。ただ、一部の雪山とか、部分的な対応が必要ということであれば、そのような対応も考えます。まずは、現地を確認させていただきたいと思えます。

○川畑委員

現地の確認をしてもらうのは当然なのですが、要望として、そこの排雪をしてくれという要望なのです。その要望に応じてもらいたいと思うのですが、答弁はできないのですか。

○（建設）雪対策第 1 課長

個別の路線については、現地を確認しなければ、排雪について答弁はできません。

◎貸出ダンプについて

○川畑委員

次に、貸出ダンプ制度の問題でお聞きしたいと思います。

平成 29 年度に、市の排雪第 2 種路線は対象外としましたけれども、これまで貸出ダンプの申し込みは 2 度できたと思うのですが、それは間違いありませんよね。

○（建設）雪対策第 2 課長

貸出ダンプ制度につきましては、二度の申し込みができます。

○川畑委員

それで確認なのですがけれども、予算特別委員会で我が党の新谷議員の質問で、第 2 種路線の排雪は 1 回程度しかできないと答弁をしています。主な排雪路線である第 2 種路線は、排雪を 1 回しかできないということなのか、しないということなのか、その辺を示してください。

○（建設）雪対策第 2 課長

市の排雪につきましては、当初予算で 1 回程度しか見込んでおりませんので、1 回程度でございます。

○川畑委員

1 回程度ということですね。

実は塩谷に緑ヶ丘という団地があるのですが、そこで雪山が大きくなって、それで私のところに来ないで国会議員の中村裕之氏のところに電話をしたらしいのです。そうしたら、30 分たないうちに来たと言うのです。こういう事実があるのですが、その点ではやはり、上から言われないと来ないのですか。

○（建設）白畑次長

排雪かどうかはわかりませんが、ある議員が話をしてきています。直ちに、対応しなければならないことはしますけれども、ブルドーザーも現地を確認した上では対応していますので、川畑委員がおっしゃった塩谷の緑ヶ丘については、承知できていませんので、そういう答弁しかできません。

○川畑委員

それで、貸出ダンプ制度が変更されていなかったら、貸出ダンプは二度申し込みできたのだけれども、市では他都市を上回るサービス水準となっているから平成 30 年度、要するに来年度以降、取り組みで利用回数を同一 1 カ所で 1 回とすることについて検討する、そういう提案をしていますよね。今は検討段階ですけれども、検討ということはそのまま進めていくということなのか、その辺を確認させていただきたい。

○（建設）雪対策第 2 課長

議員の指摘のように、今は、まだ検討段階でございますので、そのまま進めていくとかそういうことはございません。あくまでも検討段階ということでございます。

○川畑委員

我が党もはっきり言わせてもらいますけれども、二度を一度にするのは反対です。これはしないでください。例えば、その年に雪が少なくても 2 回ではなくて 1 回でよかったと地元の人がそうなれば、それはしようがないです。それと、他市より上回っているから 2 回を 1 回にしてしまうということはやめてください。そのことを要望しておきます。よろしいですか。それについての答弁をお願いします。

○（建設）雪対策第 2 課長

平成 30 年度以降の取り組みということで、利用回数を、1 回とすることについて検討するというところでございます。これについては、今後も検討してまいりたいと思っています。今の段階でやるとは断言できないということでございます。

○川畑委員

市長が、きめ細かい除排雪と言っているのです。やはりその公約から言っても、市の判断だけで 2 回を 1 回にするのは無謀だと思います。ですから、今から言っておきますけれども、2 回を一度にするというのはやめていただきたい。それだけ申し上げておきたいと思います。

それでは、質問を変えます。

◎歩行空間除雪について

実は、今年度から歩行空間除雪を施行しましたよね。11 カ所ということで提案されたのですがけれども、この実施状況について示してください。

○（建設）雪対策第 2 課長

歩行空間の実施でございますが、11 カ所の計画をいたしまして、11 カ所全てについて実施しました。

○川畑委員

実施したと言うのですか。

○（建設）雪対策第 2 課長

実施しております。

○委員長

継続中。

○（建設）雪対策第 2 課長

継続ということでございます。

○川畑委員

やったところはどこか、示していただけですか。

○（建設）雪対策第 2 課長

路線名で言いますと入船 3 丁目第 1 線、入船 7 丁目小路線、住吉南線、真栄川沿第 2 線、引越道線、富岡第 4 線、富岡日銀通線、堺学校下通線、住吉南線、桜 3 号線、桜 16 号線でございます。

○川畑委員

それを言ったら全部ではないですか。全部やったということですか。

○（建設）雪対策第 2 課長

11 カ所について実施中でございます。

○委員長

1 回に限らないということですよ。

○川畑委員

きちんと明確にしてください。まずやったところは、どこです。残っているところは、どこですとはっきりしてください。

○（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でございますけれども、これは建設部で選定しました 11 路線に、おおむね 15 センチメートルの降雪または降雪見込みがあったときに出動するという施策でございまして、これにつきましては、全ての路線でまずはやっております。ただ、一つ一つの路線で何回入っているかというのは、統計的にまだ取っておりません。継続中と先ほど答弁をしましたのは、これから 15 センチメートル以上の雪が降ったら継続して、また、その除雪を行うということで、やったところは全てでございます。

○川畑委員

そうですか。11 カ所全部やったということなのですね。私も 11 カ所全部を見てくれればよかったですけれども、なかなか全部を見る暇もないです。それで何カ所か見てきました。例えば、高島の通りがあります。高島の通りが、確かに上まで車で行けます。答弁をしているところはカーブがあって駐車場があって、そこを右に曲がってのぼっていくのですが、途中から上のほうは、この辺に住んでいる方々がきちんと自分たちで除雪を必死になってやっているのです。きれいになっていました。下から半分くらい、かすかに普通の家庭用の除雪機で取ったなというところはありました。しかし、それはひどいものでした。波を打っていて、本当にやっと 1 人通れるか。そのような状況だったのです。そういう形で終わらせているのですが、もう一つ、桜 16 号線は、結構急な坂です。あの坂を見ますと、私が見たとき階段になっていました。あれはやはりやったのですか。そういう階段にしてやったのか、示してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

先ほど述べられました引越道線のところなのですけれども、そこは雪対策第 1 課で管轄しているところでございまして、実を言うと先ほどやったと言ったのですけれども、条件がございまして、この施策を行うに当たりまして、建設常任委員会等でも条件等を述べております。その条件の一つに車両の通行がある場合、もしくはある間は、この歩行空間の除雪を進めますと車両が通れなくなりますので、それは行いませんということは、この場でも説明しております。この引越道線なのですけれども、実を言うと道道側から隣の喜楽道線と喜楽道線のとっぺんぐらいまで、本当はずっと歩行空間をやる予定だったのですけれども、冬期間観察をしていますと車両の通行があったものですから、一部クランクのところのみに限定して歩行空間の確保をしております。それ以外のところは車両の通行が確認されたので、この施策を行いませんでした。そこにつきましては、歩行空間の確保するための除雪機を入れて、歩行空間、歩行幅を確保したというところでございます。

○（建設）白畑次長

桜 16 号線につきましては、国道 5 号から一度急坂をのぼりまして、また右に入っていく道路かと思うのですけれども、ここにつきましては延長 80 メートルの計画路線でありましたけれども、全てここをきちんとはできていない部分もありまして、手押し式のロータリー除雪車で飛ばせないところについては、国道との接触箇所ということで、そういう状況になったのではないかと考えております。

○川畑委員

先ほどの引越道線なども私は思うのですけれども、要するに市がやる除雪とそこに住んでいる人がやることの区分けをどのようにするのかと、住んでいる方々から、どのような了解を得ているのだと、そこが問題だと思っているのです。それを無視して、「はい、やりました。」だけでは後で問題が残っていくのではないかと。市民からの不満が出てくるのは、当然だと思います。

もう一つ、桜 16 号線の階段通り、恐らく除雪機で飛ばせないからということでやったのだらうと思うのだけれども、あそこは本当に市がやらなければならないところなのかどうか、疑問もあるのです、私は。そういうのも結局、前にも私が、建設常任委員会で言ったように、市民の要望に沿って除排雪をしていないから、勝手に市で判断してやるから、そういう問題が起きるのではないのだらうかと思うのですけれども、その辺についてどうですか。考え方を聞かせてください。

○（建設）雪対策第 1 課長

まず、その 2 路線も含めまして、この 11 路線に関しましては、事前に沿道の方々にこういう施策をやるという説明をしております。ただ、引越道線に関しましては、沿道が長かったものですから、これは町会長にお願いして、地域に住まわれている方の説明をお願いしたところでございます。この 11 路線については、事前にこの施策をやるということは説明しております。ただ、やってみた後についての調査でございますけれども、これにつきましては随時、シーズン終了した後に地域に住まわれている方であったり、町会であったり、意見を伺って回りたいと考えております。

○川畑委員

その地域の方に聞く場合に、町会長に聞けば大体ことが済むと思ったら違うのです。やはり、1 軒 1 軒の方には話を聞かないと、隣までやっていて私のところはやってくれない。これは不公平になってくるわけです。だから、そういう話し合いは、例えば、町会長に言っても町会長が皆様に徹底しているかどうかという問題がまた出てくるのです。だから、そういった声をきちんとやはり見ていかないと、後々の問題が起きますよと私は忠告をしておきます。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。なお再開時刻は 15 時 40 分といたします。

休憩 午後 3 時 22 分

再開 午後 3 時 37 分

○委員長

休憩前に引き続き会議を再開し、質疑を続行いたします。

民進党に移します。

○中村（誠吾）委員

◎都市計画道路について

私も都市計画道路について何点か示していただきたいです。この質問については、自民党の酒井隆行委員から本会議も含めて出ているのですけれども、私も確認の意味も含めて質問をさせていただきたいです。

まず、基本的なところから確認させていただきたいのですが、都市計画道路とはどういうものなのか、お答えください。

○（建設）都市計画課長

都市計画道路でございますけれども、都市の骨格を形成し、安心して安全な市民生活と機能的な都市活動を確保する都市交通における最も基幹的な都市施設として、都市計画に基づき都市計画決定された道路でございます。

○中村（誠吾）委員

では、この都市計画道路の役割とはどのようなものなのですか。お答えください。

○（建設）都市計画課長

都市計画道路の役割でございますが、交通のアクセスを確保するという基本的な役割だけでなく、都市の骨格や近隣住区の外郭形成、歩行者の安全確保、防災などにも寄与する空間といった多様な機能もあわせもっております。

○中村（誠吾）委員

先ほどから議論になっています都市計画道路を決定するための手続は、どのように進められてきたのですか。

○（建設）都市計画課長

都市計画決定をするに当たりましては、現地の状況調査や将来、自動車交通需要量の推計などの資料作成をした上で、都市計画道路の素案作成を都市計画審議会で協議し、原案を作成します。その後、原案を縦覧し、市民の意見を聴取し、都市計画審議会へ諮問し、一次協議で都市計画決定されるため、手続には長時間かかるものでございます。

○中村（誠吾）委員

さて、本市の状況を確認したいのですが、先ほど酒井隆行委員への答弁にも本会議の答弁にもあったのかもしれませんが、都市計画道路の路線数と延長は、今、どれぐらいあるのですか。

○（建設）都市計画課長

本市の都市計画道路の路線数でございますけれども 60 路線ありまして、合計延長は約 149 キロメートルでございます。

○中村（誠吾）委員

都市計画道路に決定された場合、いろいろなことを考えてつくるのでしょうから、私も経験があるのだけれども、将来の拡幅のための沿線の土地に建築制限が課せられると思うのです。具体的には、どのような制限が課せられますか。

○（建設）都市計画課長

制限についての質問でございますが、都市計画法第 54 条で許可の基準が定められております。具体的には、3 階以上や地下を有するもの、鉄筋コンクリートづくりなどの建築はできないとされております。

○中村（誠吾）委員

そうですね。税も含めて他の行政のサービスにもこれは関連してくるのですね、いろいろな形の中で。そこで、もう 1 点お聞きします。

本来の未整備または一部未整備の路線数と未整備区間の合計延長は、割合にしてどのくらいになるのか、示してください。

○（建設）都市計画課長

今、データの的には、平成 28 年度末で答弁いたします。

未整備または一部未整備の路線数は 39 路線となっております。合計延長は約 62 キロメートルでありまして、全体の未整備の割合につきましては、約 4 割程度となります。

○中村（誠吾）委員

未整備の割合が約 4 割ということです。本来ならば、ほかの主要都市に比べてどうなのかと聞きたいところなのですが、これも大変な作業なのでやめておきます。

それで、基本的なことを聞きます。なぜ整備されていない路線が多いのですか。

○（建設）都市計画課長

整備されていない路線の理由でございますけれども、主に財政上の制約が大きいものと考えられております。本市におきましては、商工港湾都市として古くから市街地を形成しておりまして、既成市街地の制限はそれなりの幅員の現道が存在してあったことから、狭いなりにも使える現道があったこと。このことにより、既成市街地の路線の整備がおくれていたものと考えております。

○中村（誠吾）委員

なるほど。それなりの幅員の道路が存在してしまっているということと、いいのか悪いのか狭いなりにも使える道路があるという現実なのですね。逆に言うと、苦情がないわけですね。簡単に言うと。わかりやすい話です。

そこで、長期の未着手となっている区間の見直しの議論をしているわけなのですが、国または北海道から、どのような理由により見直しを実施する必要があると、基本的に、こうだから見直しなさいと示されているのですか。そして、市町村に対してどのような支援を行うことになっているのか。お金がないって言っているのだから。概略を示してください。

○（建設）都市計画課長

国または北海道からということでございますけれども、近年の人口減少や少子高齢化、経済の低成長などの社会経済情勢の変化などから、当初に都市計画決定したときの必要性や位置づけに変化が生じている路線が、潜在的に存在している可能性があることから、見直しの議論が行われておりまして、平成 10 年に国土交通省の諮問機関であります社会資本整備審議会が中間報告といたしまして、都市計画道路については必要な見直しを早期に実施する必要があると示し、国土交通省は、同年秋に各都道府県が都市計画道路見直しのガイドラインを作成する。これに基づき市町村を支援する。各市町村はこのガイドラインに基づく見直しを促進するという考え方が示されております。

これらの状況を踏まえまして、北海道では平成 19 年 2 月に都市計画道路の見直しガイドラインを策定し、北海道における都市計画道路の今後の方向性や長期未着手路線の見直しの基本的な考え方を示したところであります。

○中村（誠吾）委員

先ほど来、議論がある平成 19 年の北海道のガイドラインを踏まえて、重複するかもしれないですけども、何回も言っているのでしょうか、本市では、どのような検討を行ってきたのですか。

○（建設）都市計画課長

本市の検討状況でございますけれども、平成 15 年に都市計画マスタープランの策定をしておりますが、この中では見直しについての位置づけをしていなかったことでございます。また、当時は都市計画マスタープランを作成したばかりであり、平成 19 年の北海道の見直しガイドラインに基づき、すぐに見直しを進める段階までには至っておりませんでした。国の動向や議会議論を踏まえた中で現地の状況などを調査しながら路線ごとに路線の概要や現状、計画決定順の位置づけ、整備の課題などをまとめた見直し検討路線チェックシートの整理を行っているところでございます。

○中村（誠吾）委員

残念なのです。というのは、小樽市は、平成 15 年にやっちゃっているのです。そして北海道が平成 19 年だったので逆だったらよかったような話なのだけれども、それがすぐに見直しができかねるという理由になっているのです。わかりましたというより、そういう逆転をしちゃっています。

それで、ここなのです。見直しに当たって先ほど言った、私がどうしても気になるのが、さまざまほかの計画に影響がないのかということなのです。頑張ると言っても、全体に係る技術陣も含めた計画です。これについて関係する計画は、考慮しなければならないものとしてどのようなものがありますか。

○（建設）都市計画課長

関係する計画でございますけれども、見直しに当たりましては、都市計画道路に関する将来的な方針を小樽市都市計画マスタープランに位置づけしており、また上位計画であります都市計画区域の整備、開発及び保全の方針等に位置づける必要がございます。また、これらの計画は現在、改定を予定しておりますので、その中で都市計画道路の見直しについても検討していくこととなります。

○中村（誠吾）委員

先ほどの酒井隆行委員のチェックシートの話もあったのですけれども、見直しに当たってベースになる必要な調査は、どのようなものがあるのですか。また、概算でもいいのですけれども、どれぐらい費用かかるのですか、今、お金がない状況だから。

○（建設）都市計画課長

必要な調査ということでございますが、見直し方針を検討する際には、現地調査はもとより将来の交通量推計、現地の交通量も含むのですが、道路も全体の検証などを行う必要があります。

なお、費用につきましては、今後、調査を行い、確認してまいりたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

計画というものは慎重に打たなければならないのはもちろんなのですけれども、今度、これがもし廃止が行われた場合のメリットもあるでしょう。そして、やはりデメリットもありますから、どのようなものがメリット、デメリットと考えられているのですか。事実として考えなければならないのですか。

○（建設）都市計画課長

都市計画道路の廃止が行われた場合のメリット、デメリットでございますけれども、考えられるメリットといたしましては、都市計画制限、これは都市計画法第 53 条で建築物の建築の制限がかかっておりますが、それが解除できるといったところ、または、土地の売買がしやすくなるといったところでございます。

また、反対にデメリットといたしましては、都市計画道路が整備されないことにより歩行者の安全確保や緊急車両の通行、防災対策などに支障を及ぼすおそれがあります。また、道路の整備を期待してその土地の利用法などを考えていた地権者に対しては、期待を裏切ることになるかと考えているところでございます。

○中村（誠吾）委員

防災はもちろんそうなのですけれども、私は、どうしても地権者の問題が出てくると思うのです。そこで、市民

からは、苦情とは言わないけれども、それは約束が違うと訴えられる可能性はないのですか。

それから、これに関して他都市での事例があれば具体的に示してください。

○（建設）都市計画課長

他都市での事例でございますけれども、都市計画道路廃止に伴う損害賠償の事例は、ちょっと確認することができなかつたのですが、都市計画道路の長期未着手により都市計画の制限を課していることに関する裁判事例については確認できましたので、概要について報告させていただきます。

この事案の概要につきましては、昭和 13 年に都市計画決定の都市計画道路区域内の土地や建物を所有する原告が長年にわたり建築制限を受けていたことにつき、盛岡市に対して都市計画決定の取り消し、国家賠償法に基づく慰謝料の支払い、憲法に基づく財産権の補償を訴えたものがありました。判決の概要でございますけれども、結果的に特定の路線の一部区間が長期間事業に着手されないとしても、そのことが都市計画決定権者がその有する法的義務に違反しているとは言えない。また、建築制限による損失は一般的に当然に受任すべきものとされる制限の範囲を超えて、特定の犠牲を課せられたということがいまだに困難であることから、憲法第 29 条第 3 項を根拠として損失につき補償請求をすることができないとされた裁判事例がございました。

○中村（誠吾）委員

また随分古い時代の、法律は法律ですから、わかりました。

それで、道内の他都市の見直し状況、見直しているところがあると思うのですが、示してください。

○（建設）都市計画課長

少し古いのですけれども、道内の他都市の都市計画道路見直しのガイドライン等の策定状況でございますが、平成 27 年 12 月 1 日現在で 12 市が策定を終了している状況でございます。

○中村（誠吾）委員

ちなみに 12 市はどこかわかりますか。

○（建設）都市計画課長

12 市でございますが、ガイドラインを策定している都市につきましては、まず札幌市、稚内市、函館市、岩見沢市、帯広市、北広島市、恵庭市、富良野市、北見市、釧路市、千歳市、旭川市となっているところでございます。

○中村（誠吾）委員

主要都市はやっているわけです。それで、先ほど都市計画道路を決定するための手続について聞いたのですけれども、逆に廃止する流れというのはどのようになりますか。

○（建設）都市計画課長

先ほど決定時の流れを説明いたしましたが、廃止する場合に置かしても都市計画道路の決定と同じ流れになります。

○中村（誠吾）委員

この手続の中で都市計画審議会へ協議や諮問という流れがあったと思うのですけれども、私も 3 年しかやっていないし、先輩にも聞いてくればよかったのですけれども、この都市計画審議会には、各会派の市議会議員も委員となっていますよね。それで、これまで都市計画審議会で、この長期未着手の都市計画道路の見直しについて議論されたことはないのですか。

○（建設）都市計画課長

これまでの本市の都市計画審議会における長期未着手の都市計画道路の見直しでございますが、個別路線の一部変更に伴う議論はされておりましたが、長期未着手の都市計画道路の見直しについての議論はされておませんでした。

○中村（誠吾）委員

よくわかりました。

それで、最後に本市の見直しガイドラインの策定スケジュール、酒井隆行委員も聞きましたが、どのように考えているのか、再度示してください。

○（建設）都市計画課長

先ほどと繰り返しになるかもしれませんが、本市においては、まず来年度から実施する小樽市都市計画マスタープランの策定の中で都市計画道路の目安についても検討していく予定であります。また、見直しガイドラインについても策定する予定でございます。なお、見直しに当たっては、将来、自動車交通の需要量の推計や変更理由等の明確化、住民の意見などを十分留意しておくことが必要であり、手続には一定程度の時間を要するものと考えております。

○中村（誠吾）委員

便利な言葉なのです、一定程度って。仕方ないです、そうやって答弁をするしかないのだろうけれども。

それで、これは私の考えと意見なのですけれども、この未整備の都市計画道路については、その区域内に先ほど言った建築制限が課せられていることから、その見直しが沿線住民に及ぼす影響は大きいのです。変なことを言う私の実家にも関係していたのです。また、防災に寄与する空間でもある。私の実家は銭函なのです。よくわかると思います。だから、特に津波のときに海側から山側に短時間で避難することに重要な路線であるとか、バス路線で未整備路線区域があれば、これは慎重に検討する必要があると思うのだけれども、急ぐ面もあります。ですから、見直しに至った社会情勢の変化や必要性など、変わっても変わらなくても、十分な情報提供をまず住民に行ってください。それが市役所が行う説明責任です。そして、ともに住民意見の把握は重要ですから、ここだけでやっても仕方がない面もあるので、やはり直接住民の意見も聞けるようにしておいてください。これらを十分考慮して、私は、早く進めると言っているのか、しっかりやれと言って時間をかけていいと言っているのかわからなくなるのだけれども、十分考慮して作業を進めてください。よろしく、これはお願いしたいと思います。

まず、この都市計画道路については、そのように質問いたします。

◎水道局における広報活動について

続いて、水道局における広報活動についてお聞きします。

水道局に質問するのですけれども、先の平成 29 年第 4 回定例会の建設常任委員会で、建設部にホームページについて質問しました。それで、水道局は市長部局とホームページの取り扱いが異なるということでしたので質問ができなかったのです。今回、改めて質問しますけれども、まず基本的なことからお伺いしますが、水道局と市長部局では何が違うのですか、説明してください。

○（水道）総務課長

水道局と市長部局のホームページの違いについてですが、基本的には同じシステムを利用しておりますので構造的な違いはございませんが、実務的な流れとしましては、内容の更新作業については各課かいが直接行うのではなく、水道局総務課が一括して行うこととしております。

○中村（誠吾）委員

では、具体的に聞いていきますけれども、建設部には情報が時代おくれになっていないかという観点から、更新の頻度について、また各種様式の掲載状況などについて質問したのです。それで、水道局のホームページの現状はどうなっていますか。

○（水道）総務課長

第 4 回定例会での建設部に対する中村誠吾委員の質問を受けまして、水道局のホームページを改めて見直しましたところ、恥ずかしながら既に公表をやめてもよい情報とか、間違いではないものの奥沢水源地の水管橋の一般開

放など季節的に誤解を受けかねない情報を公表しており、また先ほど質問でございました様式につきましても、ばらばらな箇所に掲載しているという状況にございました。

また、水道局のホームページの構成といたしましては、水道局のトップページからそれぞれ個別のページに入っていくというような形になっておりますが、そのトップページが内容別に分類されていないなど、非常に見づらい状況にございました。今回の中村誠吾委員の一連の質問を機に、トップページを項目別に整理するとともに、様式につきましてはまとめて掲載することといたしました。また、利用しやすくするために、例えば、よくある質問といった分類を設けるなど、内容を先日、改善したところでございます。

システムの機能的に限界もありますけれども、例えば画像を多くするとか、見やすい使いやすいページとなるように今後も改良してまいりたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

大変うれしいのですが、私の質問を機に改善されたというので、早速、そういう話を受けてホームページを見てみました。それで、以前のは役所の文書そのものです。事務文書を並べているだけです。今回のを見たら、これは大変わかりやすくなりました。絵も入っているし。それに一番私が気に入ったのは、情報も的確なのだけでも、今回の札幌の断水もあったのだけでも、緊急断水、その他の情報とかわかりやすいものを先に載せています。こういう改善をしてくれたことについては、大変わかりやすくなったということでありがたく思っています。

それで、これからのホームページもそうなのですが、やはり市民に仕事の内容を理解してもらうためには、広報活動が最も大事です。職員が町会を歩くわけにはいかないのです。それで、水道局にお聞きしたところ、独自の広報委員会を設置しているとお聞きしたのですが、これは水道局次長が委員長ということなのですが、具体的にはどのようなことを行っているのですか。

○（水道）次長

水道局の広報委員会についてですが、小樽市水道局各種委員会規定に規定されており、委員会で水道局次長が委員長を務めており、合計 13 人の委員で構成しております。水道事業及び下水道事業の広報活動についてなどを担当事務としており、具体的には、広報誌「水おたる」の編集や広報イベントなどの方向性の決定を行っています。

○中村（誠吾）委員

今の水道局次長の答弁で広報イベントという話がありました。各課いろいろなイベントをやると必ず言うのだけでも、具体的に聞きます。昨年の秋でしたでしょうか。市の広報誌で水道局がウイングベイ小樽でイベントをやったとの記事を読んだのです。これは、どのような内容だったのですか。

○（水道）総務課長

昨年、ウイングベイ小樽で行った「下水道の日」PR イベントについてでございますが、名称は「のぞいてみよう！下水道のしごと」といたしまして、子供とその親を主な対象として下水道事業の役割について、さらなる理解と協力を求めることを目的に 9 月 10 日に行いました。当日行いました内容としましては、児童を対象に「おしごと体験」として排水カメラによる管内調査、それから水質検査などを行ったり、塩ビの水道管を使った水鉄砲の制作、下水道の利用法を学んでいただくためのパネル展と最近話題になっておりますデザインマンホールのふたの展示などを行いました。

○中村（誠吾）委員

やったのはわかります。当時の様子と参加された方の意見や反応はどうでしたか。

○（水道）総務課長

当日の来場者数ですが、先ほど答弁をしました「おしごと体験」では 193 人の子供が、それから水鉄砲制作には 100 人、それから塩ビ管つなぎの遊ぶコーナーでは 95 人、来場者アンケートにお答えいただいた方が 232 人、また相談コーナーに立ち寄っていただきました方が 2 人、延べ 622 人の方に御参加いただきました。

当日は日曜日だったのですが、職員は水道局長、次長を含めまして水道局 20 人体制で対応いたしまして、アンケートの中の、所期の目的なのですが、下水道に対する理解は深まりましたかといったような質問に対する回答では、とても深まった、まあまあ深まったという二つの合計が全体の 88%でありましたこと、それから先ほど答弁をしました「おしごと体験」に参加して下さった、未来を担う子供たちが目を輝かせながら体験に取り組んでいるといったような状況からも、所期の目的は達したかと考えておりまして、今後も引き続き継続していきたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

私の体験から言ってもそうです。というのは、孫をお持ちの高齢者や子供たち本人が大喜びしたのだと思うのです。水鉄砲なんてしばらくつくったことありますか。でも、これは簡単な原理だけれども、それをみずからつくるというのは、子供にとっては大変な経験だし、難しいことではない。こちらが踏ん張れば、大人と子供も理解できるというような大切な機会を与えることができるのです。かつては、科学館とかそういうようなところで市民とともに子供たちに直接ものを教えることができました。私は、素晴らしいことだと思いますので、まず継続と強化をしてください。

それで、従来から行っている広報活動といえば、広報誌の「水おたる」なのですけれども、今年 2 月発行の一面に人気なのですよね、「マンホールカードに小樽市が仲間入り」という記事が掲載されていたのですけれども、この概要と小樽市の状況についてお聞かせください。

○（水道）総務課長

マンホールカードについてでございますが、これは各自治体のマンホールふたを紹介するコレクションカードになりまして、下水道広報プラットフォーム、一般的にはG K Pと呼ばれておりますが、ここのプロジェクトチームが企画して各自治体と共同で制作しているものになります。平成 28 年 4 月に第一弾が始まりまして、小樽市は昨年 12 月に発行されました第 6 弾に入っております。このカードにつきましては、楽しみながら下水道への興味を感じていただくことを目的につくられており、また 1 人につき 1 枚、直接窓口に来た方だけに配るというルールが決まっております、そのことにより遠くから観光客を呼ぶ効果もあると言われております。

実際のところ小樽市としましては、運河をデザインしましたカードを作成し、水道局本庁舎で配布しております。直近の先週いっぱい、3 月 9 日現在の配布枚数ですが、開始から 756 枚になりまして、うち市外が 592 枚で約 78%、市内は 164 枚、約 22%といったような配布の傾向になっております。

○中村（誠吾）委員

いいことです。このカードが水道や下水道に関心を持つことや、ともかく 1 人でも観光客増加へのきっかけになることを期待しています。

それで、私は、以前の質問で、ずっと言っているのだけれども、安全で安心な水を安定的に供給していくことが水道局の使命、公共サービスの中では最大の使命を担っていると思います。人口が減り続けている中で、この使命を守ることは容易ではなくて、事業を維持継続していくためには、料金改定も考えなければならない。いろいろな意見はあるけれども、未来につくっていかなければならないわけです。

それで、市民の皆様にもこのような大変な状況を理解してもらうためには、冒頭にも言いましたけれども広報活動、ホームページも含めてウイングベイ小樽での子供たちが目を輝かす、そういうことも含めて広報活動もとても重要になってくるのだと思っています。水道局としていろいろな取り組みをしていることはわかりましたけれども、私から見るとまだまだどのように進めるか、はっきり言って地味です。建設部もそうだし、みんな地味なのですけれども、最後に、ここまでよく市役所の公共サービスを水道局長は担ってくれました。第一の人生を終わられてきて心から敬意を表します。ですから、最後に水道局長からこの間の思いも含めて、水道事業のこれらの広報活動も含めた考え、まとめがあればお聞きしたいと思います。

○水道局長

中村誠吾委員が指摘のとおり、現在、人口が減少していった給水収益、下水道使用料もそうですけども減ってきています。また一方では老朽施設の更新、また災害などに備えた耐震化など費用が増加するという事も見込まれております。

こうした現状の中で現在、水道局では次期上下水道ビジョンの策定作業を進めているところでございます。次期上下水道ビジョンでは、先ほど報告でもいたしましたけれども「未来につなげよう、信頼されるおたるの上下水道」としているところでございます。これは、いつまでも安心して利用していただける上下水道を持続的に長期的にわたってお客様に、市民の方に供給していけることを目指しまして決めたものでございます。安定的な事業運営をするためには、やはり先ほど言った老朽施設の更新とかにはお金もかかりますし、当然、市民の皆様の理解を得て安定的な経営もしなければなりませんし、市民の理解を得ながらということになります。そうでなければ、施設の健全性を維持していくことは難しいのだろうと考えています。

それには、上下水道にまずは関心を持ってもらって、そして上下水道に理解をしていただいて、そして意識の共有を図っていくことが重要で、そのためには広報活動をいかにやっていって、市民の方に関心を持っていただけるか、意識の共有を図ってもらえるかということが非常に大切で、広報活動はそのための一つの大きなツールですから、それをどうしていくかということは非常に重要なものだと考えています。

今後は、上下水道ビジョンの理念を踏まえ、お客様の信頼を得て、ともに上下水道を守っていくことを目指して取り組んでまいりたいと考えております。

○中村（誠吾）委員

今、上下水道ビジョンの話をしてくれました。長い小樽市の水道事業の中の一時でした。水道局長と次長は、退任されますけれども、御苦労さまでした。これからもいろいろな形で後輩たちの指導も含めて携わっていただけるように、私からは御苦労さまでしたと再度申し上げて、私の、民進党の質問を終わります。

○委員長

民進党の質疑を終結いたします。

公明党に移します。

○高橋（克幸）委員

◎陳情第 10 号赤岩 2 丁目道路の除・排雪対策方について

それでは、陳情について何点か行います。

継続審査中の案件のうち二つの陳情について、確認をさせていただきたいと思います。

まず 1 点目ですけども、赤岩の除雪について陳情が出ておりました。これは何回も各党派、各議員からも指摘なり要望なり、私もしましたけれども、昨年度と比較して、今年度、どのような除雪をしたのか、状況を示してください。

○（建設）雪対策第 1 課長

この赤岩の陳情にありました赤岩通線と北山中学校下通線でございますけれども、ここにつきましては除雪を強化しております。具体的に言いますと、除雪の第 2 種路線でございますが、昨年度と比較してということでございますと、まず赤岩通線は、下のバス通りから赤岩郵便局を通して福祉施設のあるところまでの区間ということでございますと、平成 28 年度は、1 月 25 日に 1 回排雪しております。それに対しまして、平成 29 年度は、1 月 13 日に排雪を行っております。除雪回数でございますけれども、昨年度はシーズンを通して 24 回であるものを今年度に関しましては、3 月 6 日までで 30 回の除雪を行っております。

次に、北山中学校下通線ですけども、先ほど答弁をした赤岩道線と福祉施設を越えたところの交差点から保育

所を通過して北山中学校側の道路でございますけれども、昨年度は 1 月 26 日に排雪を行っており、今年度は 2 月 1 日に排雪を行い、それぞれ 1 回ずつの排雪を行っております。除雪回数におきましては、こちらも第 2 種路線でございますが、昨年度 24 回に対し今年度は 28 回の除雪を行っております。

○高橋（克幸）委員

除雪回数はふえたという点では、評価をしたいと思います。

問題になっていたのは、最初に報告された赤岩郵便局の前、あの前後です。非常に狭隘ですり鉢状になる。今、通学路ではありませんけれども、住民や子供たちが本当にすべて通りの真ん中を歩くしかなかったのです。それで、この辺の対策、それから雪押し場の対策というのは、どうだったのでしょうか。

○（建設）雪対策第 1 課長

今、質問のありました赤岩通線でございますけれども、こちらに関しましては、3 月 6 日までに 30 回の除雪を行っております。これは第 2 種路線ですので降雪量が 10 センチメートルの目安で出動することとなっておりますが、30 回それがあったというわけではなく、そのほかに拡幅であったり、今おっしゃられましたすり鉢状、もしくはかまぼこ状を解消するための路面整正のための出動、それが昨年度に比べても多くふえているということでございますので、一定程度作業は行っていると考えております。

また、個々のこのような狭い道路の対策として、雪押し場の確保を行うことが有効的だということで、これまでの議会でも答弁等をしてきました。近隣にある空き地を見つけまして、その所有者に雪押し場としての使用をさせていただけないかという打診はこれまでに行ってきたところですが、使わせていただけないという返答がなかったもので、これまでこの路線について雪押し場を確保することはできておりません。

○高橋（克幸）委員

以前より改善していると受けとめました。ただ、まだこれからいろいろと努力をしていただきたいと思いますので、雪押し場も含めて除雪の管理、ぜひお願いをしたいと思います。

◎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

次に、高速道路の札樽道の銭函料金所拡張工事にかかわる陳情についてです。

先ほどの赤岩もここもそうですけれども、建設常任委員会として視察をさせていただきました。そのときにもう既に解決の方向に向かっていた内容もあったかと思っておりますけれども、改めて伺いたいと思います。陳情は四つに分かれていますので、一つずつ確認をさせていただきます。どのようになっているのか、現状を説明していただきたいと思っております。簡単な経緯も含めて短くて結構です。

まず 1 番目ですが、市道と料金所の前合流をより安全性を考慮した形状に変更、改修してほしいということでしたけれども、これはいかがでしょうか。

○（建設）用地管理課長

昨年の 6 月以降、銭函御膳水町会、北海道小樽建設管理部事業課、小樽市建設部及び東日本高速道路株式会社で協議を重ねてまいりました。町会は市道星置山の上線と道道銭函インター線との交差点を約 10 メートル小樽側に移動し、その交差点に信号機の設置を希望しましたが、代替案として道路標識及びカーブミラー等の設置を行い、交通安全施設の充実を図ることで平成 30 年 3 月 1 日に了解をいただきました。今後、事業を実施していくと聞いております。

○高橋（克幸）委員

住民の方に代替案で了解をいただいたということですね。

次に 2 番目ですが、防音壁設置を NEXCO に強く要請してくださいということでしたけれども、この点について説明をお願いします。

○（建設）用地管理課長

防音壁の設置につきましては、東日本高速道路株式会社が延長 300 メートル、高さ 2.5 メートルを設置することで町会に了解をいただき、平成 29 年 10 月 25 日に設置完了しております。

○高橋（克幸）委員

防音壁については、もう既に設置済みということでわかりました。

次に、3 点目です。上下水道の設備、埋設を並行して行ってくださいという、大変難しい課題でしたけれども、これについてはいかがでしょうか。

○（水道）管路維持課長

陳情の中身でインターチェンジの中に工事と一緒に上下水道を埋設してほしいという陳情でございましたが、これについてはインターチェンジの中に上下水道をまず敷設することが難しいということで、別の対応で調査をさせていただきたいと言っていたところです。昨年の 7 月上旬に現地を調査させていただきました。現地の結果でありますけれども、陳情で言われています料金所の南側、山側の 3 世帯の上水道整備と高速道路から海側の 6 世帯の下水道整備については、現地で地形的な問題、さらには工事をするための用地確保等の問題等があるという結果になってございます。

この結果については、陳情者に報告を約束しておりましたので、8 月下旬に説明をさせていただきました。陳情者の方からは、その辺の上下水道整備に対する状況の厳しさは理解をいただいたのですが、特に料金所南側、山側の 3 世帯分の上水道整備については、継続して検討いただきたいという要望をいただいているところであります。

この整備については、今後も相手方と話し合いをしていきたいと今のところは思っているところであります。

○高橋（克幸）委員

調査はしたけれども、なかなか難しいという答弁でした。住民から再度の要望があったということで、引き続き検討を私からもお願いをしたいと思います。

次に 4 番目ですが、第 3 跨道橋の拡張、改修を行ってくださいということでしたが、これはいかがでしょうか。

○（建設）建設事業課長

第 3 跨道橋につきましては、以前は橋長 40 メートル、幅員が 3.5 メートルでしたが、今回の銭函インターチェンジ改築に合わせて、橋長は以前より 13 メートル長い 53 メートル、幅員は 0.5 メートルほどですけれども広い 4.0 メートルに変更してかけ直した橋でありますので、さらなる拡張、改修はできない旨を銭函御膳水町会に説明いたしました。しかしながら、跨道橋の海側の入り口があるのですけれども、そこが急カーブで車両の交差が困難なものですから、関係機関と協議いたしまして、来年度以降になりますけれども入り口付近の電柱、北電柱と N T T 柱が数本あるのですけれども、その電柱を N E X C O で移設をかけた後に小樽市で一部拡幅工事を行う。これは車両の待避スペースを確保するための工事なのですけれども、その工事を行いたい旨を町会に説明し、了解をいただいたところでございます。

○高橋（克幸）委員

4 番目については、代替案で町会が了解したということですね。わかりました。いずれにしても残されている課題もありますので、引き続き調査なり検討なりをお願いしたいと思います。

◎報告について

それでは次に、報告を聞いてということで何点か報告の内容について、簡単に伺ってきたいと思います。

まず、特定空家等住宅除却費助成事業について、何点か伺います。

まず、この助成事業、私は大変いい事業だと思って評価をしたいと思います。ただ残念ながら、予算がまだ通っていませんけれども、事業費が 300 万円というのは少し少ないのではないかと。なぜ 300 万円になったのか、私は倍の 600 万円でも 1,000 万円でもよかったのではないかと思っているのですが、なぜ 300 万円になったのか示してく

ださい。

○（建設）山岸主幹

事業費の関係でございますけれども、今回、助成で事業の創設に当たりまして、道内他都市をいろいろと調査いたしました。それで、小樽と同規模の室蘭市とか函館市とか旭川市等々を調査したのですけれども、どこの都市も、今年度につきましては実績で 10 件以下という調査結果になりました。それで、条件を他都市と見比べましても、小樽市の場合、例えば所得制限があるとか特定空き家等でなおかつ不良住宅であるとかという条件が、網掛けがほかのまちよりも若干厳しい部分もあるという状況を鑑みると、10 件程度でまずは進めてみたい。それで、状況を見て応募多数でそれでさらに建設部が考えている条件に合うものが 10 件よりもっと多いということであれば、その状況を鑑みて今後、検討したいと思っております。

○高橋（克幸）委員

次に、特定空き家の認定についてですが、新しい年度、要は平成 30 年度に特定空き家の認定を行うと思っておりますけれども、いつごろ、どのぐらい、何件程度を想定されているのか示してください。

○（建設）山岸主幹

先の第 4 回定例会で特定空き家等の認定基準を報告させていただきました。その認定基準に従いまして、数ははっきりとしたことは答弁をすることはできませんが、候補として 100 件弱を調査いたしまして、今後、今年度中に庁内組織であります小樽市特定空き家等認定審査委員会におきまして最終的に決定されるのですが、今のところ候補としては、40 件弱程度が第 1 回目の認定になるのではないかと考えております。

○高橋（克幸）委員

それで、この助成事業の広報というか周知の仕方です。これはどのように考えていますか。

○（建設）山岸主幹

助成事業の周知に関しましては、まず空き家対策担当のホームページがありますので、そちらには当然載せます。それから、広報おたるに 1 ページぐらいの特集記事の中に空き家対策のことを載せようと思っております。その中に助成事業のこと、募集に関することを載せる予定であります。それですと市内の空き家所有者だけになってしまうものですから、空き家は全国どこにでも所有者がいるものですから、4 月に発送される固定資産税の納税通知書、この中に今、A 4 の 3 分の 1 の大きさで両面印刷したチラシを封入いたしまして、その中に空き家対策全般について触れていますし、当然、今回の助成事業の概要につきましても周知すると考えております。

○高橋（克幸）委員

それで周知で 1 点、私から提案というかお願いなのですが、これは施工業者については市内の縛りがあるわけで、市内の解体のできる業者、どういう時期かは別にして実際にやる方々ですから、逆に営業するときにもこういう助成があるのですということも非常に大事な点なので、ぜひ業者の説明会をやっていただけないか。単独というのではなくてもいいのですけれども、例えばいろいろな会とか説明会とかがあったときに並行してこれもありますということを、ぜひお願いしたいと思いますがいかがですか。

○（建設）山岸主幹

今の要望なのですけれども、ごもっともなところがあると思っておりますので、以前、建築士会とかの空き家に対する講演依頼とかもありましたので、そういう各種団体を利用して説明会を考えてみたいと思います。

○高橋（克幸）委員

ぜひお願いします。

あと、今後の考え方なのですけれども、この助成事業を一定程度続けないと状況がわからないし、どのぐらい需要があるか、また動きがあるかというのはわからないと思っておりますので、当面どのぐらい続ける予定なのか。5 年なのか 10 年なのか、考え方を教えてください。

○（建設）山岸主幹

どれぐらいの事業の継続という質問でしたが、平成 29 年 2 月に空家等対策計画を策定しまして、その中に助成事業の取り組みとして掲げております。その空家等対策計画が今年度から 5 年間という形で計画しておりますので、少なくとも見直しまでの 5 年間は継続したいと思っております。

○高橋（克幸）委員

助成事業についてはこれで終わりますけれども、空き家対策については後でまた議論させてください。

次に、住宅リフォームについて報告がありましたけれども、1 点だけ示してほしいのですが、省エネに関して 2 件あったということでしたけれども、この内容を示してください。

○（建設）建築住宅課長

省エネ機器設置の 2 件なのですけれども、よく宣伝しているエコジョーズと言われる機種の取りかえというか、新規につけるような申請であります。

○高橋（克幸）委員

これは省エネ単独ではなくて、セットなのですか。

○（建設）建築住宅課長

単独ではなく、ある程度ほかの外壁や床や壁とか複合的というか、そういう形でその中の一つとして省エネ機器の設置もある。リフォームの中の一つとして省エネ機器の設置もある。そういうような工事の内容であります。

○高橋（克幸）委員

先ほど建築住宅課長からも報告がありましたけれども、ひとり親方等の小規模な建設業者については、本当に申請についてはおっくうで大変と私も聞いております。ですので、いろいろ考えていらっしゃると思いますけれども、ぜひ配慮いただきたい。改めてお願いをしたいと思います。

◎都市計画マスタープランについて

次に、都市計画マスタープランについて何点か伺います。

この計画の内容で、見直しを行う必要があるということでしたけれども、何を参考にこの見直しを行うのか、示してください。

○（建設）都市計画課長

都市計画マスタープランの改訂につきましては、現在、北海道で基礎調査を実施しております。その基礎調査につきましては、今年度完了すると聞いておりますので、このデータをもとに今の土地利用の状況とか、あと都市の状況などを鑑みながら、今後の新たな都市計画マスタープランに反映していきたいと考えてございます。

○高橋（克幸）委員

北海道のデータがもとになるというのですね。それで、小樽としての都市計画マスタープランの素案というか、考え方はどのようにつくっているのですか。

○（建設）都市計画課長

次期都市計画マスタープランの作業の過程でございますけれども、まず庁内調整会議になる会議などを立ち上げながら、また第三者機関であります策定委員会を立ち上げながら、その中で計画につきまして検討をしていただくということになっているところでございます。ただいま上位計画であります総合計画が改訂中でありまして、総合計画に合わせた形でもまた改訂をしていかなければならないのかと考えているところでございます。

○高橋（克幸）委員

作成者ですけれども、庁内だけでやるのかコンサルタントに委託するのか、これはいかがでしょう。

○（建設）都市計画課長

策定の原案というのですか、素案につきましては、北海道で今、策定しています基礎調査のデータにつきまして

は、やはり解析に結構時間がかかったりするものですから、そういう一部につきましては委託をさせていただきたいと考えてございます。あと、それに基づきまして、見直しの方針とか、あと委員会資料等につきましては、職員で行っていく、むしろ分担をして行っていきたいと考えているところでございます。

○高橋（克幸）委員

それで、今の都市計画マスタープラン概要版を見ましたけれども、私がいつも気になるのは、土地利用の方針で利便性の高いコンパクトな市街地形成を目指しますとなっています。コンパクト化ではないのですね。コンパクトな、なのです。この辺の考え方が大きく変わるので、今後の姿勢として私は今後、コンパクト化というのも視野に入れるべきだと思っているのですが、この点についてはいかがですか。

○（建設）都市計画課長

ただいまコンパクトなまちづくりにつきまして質問がありました。市のまちづくりの大きなところかと思っております。それにつきましては、先ほど答弁をしました総合計画の中で示されていくのかと考えておりますので、それに沿った形で都市計画マスタープランも策定をしていかなければならないと考えているところでございます。

○高橋（克幸）委員

いつもここで議論になるのですが、ではまちづくりはどこでやるのだという議論があるのです。結局、企画政策室なのかという話になるのです。上位計画ですから当然、総合計画でもそういう方針、方向性が示されないというのは理解できますけれども、今後の小樽のまちづくりについてはこうやるのだというのが、建設部の答弁からは見えてこないのです。ですから、建設部ではまちづくりというのはもともとやらないのだと、そういう認識でいいのでしょうか。

○（建設）都市計画課長

小樽市のまちづくりというところでございますけれども、やはり都市計画マスタープランにつきましては、先ほど答弁をしましたように小樽市の総合計画が上位計画でございますので、総合計画の方針に沿った形で策定していかなければならないのかと考えておりますので、そのあたりは企画政策室と協議しながらになるのかと思っはいるところなのですけれども、進めていきたいと考えているところでございます。

○高橋（克幸）委員

よくわからない答弁ですけれども、公共交通のときにも議論をしましたけれども、どこでやるのだというその中心軸が今の小樽市にはないのです。だからいつも何かちぐはぐになってしまうのだけれども、皆様が悪いと言っているわけではないのです。そういう意識でいてほしいという思いなのです。

それで、少し気になったのが、先ほどからの議論で都市計画道路、頻繁に都市計画課長は都市計画マスタープランができてから、都市計画マスタープランの中で、みたいな話をしていましたけれども、私も都市計画審議会の委員を結構長くやらせていただきましたけれども、そんな話は1回もありませんでした。長くやっていない、これどうしますかなどという議論は1回もないです。恐らくずっと塩漬けというのがもう感覚的に当たり前の状況だったのでしょう。ですから、違和感と同時に本当にやるのかという期待感と両方入りまじって私は聞いていました。ですから、私の経験上は違和感があるということだったので、先ほどの答弁があったように具体的に個別にやっていくということでもいいのですか。

○（建設）都市計画課長

繰り返しになりますけれども、来年度から実施します都市計画マスタープランの策定の中で、まずは見直しについて検討していくことになると思っております。その中で見直しという方向性がある程度、区別された段階で、今後、都市計画道路の見直しのガイドラインなども策定していかなければならないのかと考えているところでございます。

○高橋（克幸）委員

私のイメージで話しますけれども、都市計画審議会では一定程度の案にきちんとなったものが成案として出てきます。それを審議してくださいということなので、逆に言えば、市である程度コンクリートされたものでなければ、審議会には出てこないのです。それをきちんつくるとなると、結構な時間がかかると思います。ですから、早急にとっても、私はすぐに出せるのだろうかとか非常に疑問でしたけれども、これについてはいかがですか。

○（建設）安田次長

今までの議論である程度、私どものほうでも整理がついてくるかと思っています。これから都市計画マスタープランを作成するに当たって、小樽市建設部としてもきちん整理が必要かと思っております。そういう形の中では、今までとは少し違う議論を最初に始める年になるのかと思っておりますので、新年度についてはそういうことも含めて積極的といいますか、進める議論が始まるということでは御理解をいただきたいと思っております。

○高橋（克幸）委員

次長の答弁を受けましたので、期待して見ていきたいと思っております。

◎上下水道ビジョンについて

次に、報告の中で水道局です。

上下水道ビジョンがようやく出てきたという感じですが、たった1枚だったので大丈夫かと思うのですが、まだ時期が早いということなのでしょう。それで、このビジョンで細かい内容を議論したいのですが、時間がないので1点だけ。この上下水道ビジョン、先ほどの説明で経営戦略を兼ねるという説明がありました。これは非常に大事な視点だと思います。それで、前も議論をしましたけれども、収支のバランスというのが非常にこれから大事になってくるのです。人口が減っていく、収入は減っていく、しかし水道管は減らない。では、そういう中で何を優先として、どれをやっていくのかというその見合いが非常に大事になってきます。この上下水道ビジョンをつくるときにぜひお願いしたいのは、その前提となる具体的な数値が本当は欲しいのですけれども、これから10年、20年、平成40年、50年あたりまでの収支のシミュレーションというのをぜひ1回やってほしい。前提はいろいろありますから、それはお任せしますけれども、この点についてはいかがですか。

○（水道）安田主幹

質問がありました中長期的な収支、これに関しましては水道局も中長期的な投資の見込み、それについて50年ぐらいいを目安として更新の費用、また維持管理費用がどのぐらいかかるのかというのをまず見込みを出しております。それらを上下水道ビジョンの期間の10年間に絞った詳細を検討し、それにどのぐらいの収益が落ちていくかという見込みを出して、収支のバランスを見ていかなければならないと感じております。ただ、それが今おっしゃられたように平成40年先までの収益というのはなかなか難しいのかと。ですから、短期的に10年間の収益を加えた収支バランスということで、今上下水道ビジョンの中では考えているところではあります。

○高橋（克幸）委員

ぜひ議論ができるような資料をつくっていただきたいというのがまず一つ要望です。

もう一つは、この前議論をしていますけれども、せっかくGISを使って管路図をつくっていただいております。それで、これまで整備されてきたもの、それから緊急性とか災害があったときに、耐震で今入れかえているものとかいろいろあります。一遍に全部のやつを入れるとごちゃごちゃになるので、GISは整理できますから、一定程度そういうものを整理して、それをもとに議論をさせてほしいと思うのですが、これについて検討してほしいのですけれどもいかがですか。

○（水道）安田主幹

水道局でGISの整備ということで、その水道管の履歴とかそういったものがデータとして入っております。その中で、今後の更新に必要な水道管がどのぐらいあるのかとか、あとはどれを優先して更新を考えていくのかとか、

そういったものを色づけ、色を区分したり、そういったものを作成した資料をもとに、今後、整備計画なりをつくっていきたいとは考えているのですけれども、現在はつくられておりません。今後の検討課題として受けとめております。

○高橋（克幸）委員

今すぐとは言いませんけれども、徐々に検討していただいて、もとのデータがあるはずですから、ぜひつくっていただきたいと思います。具体的な数字とか内容というのは、言葉でやりとりしても全然お互いにわけがわからないので、図面を見ながら、データを見ながらというのが一番議論を正確にできますから、ぜひお願いしたいと思います。

◎色内埠頭について

それから報告の最後に、色内埠頭について確認をさせていただきたいと思います。

補修方法の略図がありますけれども、先ほどの説明で大体理解はできたのですが、穴の開いているところをふさいで、電気防食も現在のくいとかが、要は腐食のあるところ、穴があいているところも一緒にやるということではないのでしょうか。

○（水道）整備推進課長

はい、その形でよろしいです。

○高橋（克幸）委員

これ、順番でいくとどちらが優先なのか。栈橋式は、くいを打ってからそれをやるのか。それともくいを打つ前に先にふさいでしまうのか。その辺の考え方は、まだわからないですか。

○（水道）整備推進課長

来年度に実施設計を行いまして、その辺の順序も来年度に決めたいと考えております。水道局としても、やはり日々腐食が進んでいますので、要はその腐食を抑制する対策を先にやるという部分を今のところ考えている部分ではあります。

○高橋（克幸）委員

それで、この護岸ですが、この図面でいくと 4 種類、4 カ所あります。この①の南側の岸壁が優先ということではないのですか。

○（水道）整備推進課長

今のところ、腐食が一番激しいのが南側岸壁ですので、南側岸壁から施工して実施設計委託をかけた上で、工事を実施していきたいと考えています。

○高橋（克幸）委員

海上保安部の関係もありますので、ぜひ、南側を優先していただきたいと思います。

◎空き家対策について

それでは空き家対策です。

先ほど、助成事業で若干議論をさせていただきましたけれども、その空き家対策について議論をさせてほしいと思います。以前、建設常任委員会で、秋田県大仙市とかほかの都市も視察をさせていただきました。大きく分けて、空き家の活用と空き家の措置・解体、この二つに分かれているようです。大仙市も先進的にこうやってやってきていますので、解体については法律もできましたので代執行もできるとなりましたがけれども、大事なのがいかに空き家にしないかというのが大事なのだという説明もありました。大仙市では、町会との密な関係性を構築して、情報共有をできるだけできるようにしたそうです。「あそこの御夫婦が亡くなって空き家になりそうだ」、「相続人が、息子も帰ってこないのだ」みたいな、そういう具体的な内容で「では、どうするか」と市も入って、いろいろな検討をやったそうです。私は、措置するのはもう空き家になった後なので、空き家になる前の対策をぜひとも考えて

いただきたいと思っています。前も議論しましたけれども、空き家・空き地バンクの見直しです。小樽は名前だけがあって実がないという状況ですので、前もお願いをしましたけれども、民間の事業者とよく連携をして、どうしたら使い勝手がいいのか、情報がどんどん共有できるのか、進展できるのかを協議してほしいというお願いをしましたけれども、その後どのようになったのかを示してください。

○（建設）山岸主幹

空き家・空き地バンクの見直しについて、民間の事業者との連携についてであります。具体的なところはまだ検討中なのですが、来年度に向けて不動産業界団体、大きくは 2 団体ありますけれども、まずはその業界 2 団体と協定を結ぼうと思っております。ただ、他都市でもいろいろと協定を結んではいるのでありますが、他都市の状況を聞くと、形だけの協定が結構見受けられます。それで先ほど、高橋克幸委員がおっしゃったように、やはり空き家の活用、流通などに、実のある協定にしたいと思っておりますので、全国的な先進事例も含めて、今調査中というところでございます。

○高橋（克幸）委員

いろいろ課題があるかと思いますが、これは一番早い近道ですから、ぜひ積極的にやってほしいと思います。

最近読んだ資料で「空き家対策から考えるまちづくり」という論文を読んでいます。非常に気になったのが、今言った未然防止の重要性をこの教授は本当に力説しています。空き家になる前に対策をすべきだと。ですから、もう壊れてしまっているようなのは、もう壊すか何かしかありません。土地の有効利用をするにも、例えば小さい土地だけではなくて、複数の土地にして開発するとかいろいろな方法があるわけです。そうすると先ほどの話に戻りますけれども、では、小樽のまちづくりはどうするのだという話に、やはりなるのです。だから、インセンティブを設けるために、では固定資産税を例えば 1 年とか 2 年減免しようとかという発想になってくるわけで、いかにその土地を、家を動かすかというのが大事になってくるわけです。

ある例では、改修して空き家をシェアハウスにしているというところもあります。これは民間業者が入ってやっている話です。それから、リフォームの補助、家賃の補助、そういうのも考えている。これも、先ほども言いましたけれども、小樽の街をどうするのか、人口減少をどう食い止めるのかという、やはり議論になるわけです。では、それを主導的にどこがやるのだという話になったときに、今、窓口は建設部しかないわけです。私が問題にしたいのは、空き家対策の窓口だけでその先の町づくりを、利用制度をいろいろ考えられたって無理なのです。人がいないですから。私が提案したいのは、そういう空き家づくりから、そういう視点から考えたまちづくりのチームを建設部につくってほしいのです。これは空家対策担当主幹は答弁ができないので、建設部長お願いします。

○建設部長

空き家対策ですけれども、今、高橋克幸委員がおっしゃっているように、市では二つあるのかと。一つはやはり、要は危険な空き家をどのような形で対応していくかという部分で、今、建築指導課の中で、空き家対策の担当が雪の関係で四苦八苦をしている状況であります。ですから、どちらかという、危険な空き家をまず優先的に取り組んでいる状況であります。

一方、実は、昨年、旧寿原邸の取り組みの中で、今、公園緑地課が窓口になっているのですが、その中でソフト事業として、要は空き家の事業をやる形になっております。少しいびつになっているのですが、公園緑地課では、逆に優良な空き家の活用という形の視点で、事業に取り組んでおります。先般、セミナー事業に取り組みました。それはどちらかといいますと、要は空き家の所有者にとって、今後も所有はしていきたいという人もいますし、売却をしたい、新たに何かで活用をしたいのだけれども相談できないと悩んでいる方、そういう方々がいらっしゃるので、一堂にそういった相談という形で、本当に売りたい人の相談、そして改築をしたい相談、何かをやるときにどういった税の関係とかいろいろなことがありますので、そういった三つの相談窓口を一遍に設置を

して、マッチングではないですけれども、今回まず第一歩として悩んでいることを相談できる体制を今回事業としてやらせていただきました。今後も引き続き進展に向けて取り組んでいきたいと考えておりますけれども、そういった行政の中で、実は建設部の中でも、こういった取り組みを分けて実施をしている状況になっております。

また、活用につきましても、確かに建設部としましては、支援のメニューを持っておりません。例えば、商店街とかそういった事業をやる場合でしたら、やはり産業港湾部で商店街の空き店舗の助成もありますし、創業支援の助成もありますので、結局はそういったところとうまくリンクしていかないと、所有者にしてみれば、実際にやるに当たっても、そういった何か支援がないのかという相談もあったようですから、やはりそういったものをパッケージというか、一体として、情報提供なりはしていかないといけないと考えております。

そうなりますと、やはり建設部だけではなかなかそういった事業を組み立てるのは、難しいと考えておりますので、今後、まずは関係する他部とも連携をしながら、庁内でそういった事業の推進に当たっては、そういう新たなチームなりとか、そういったものはつくっていく必要はあるのかと思っております。

また、先ほど高橋克幸委員から何回も話がありましたとおり、まちづくりという観点になりますと、やはり今どうしても都市計画マスタープランの部分は建設部で、総合計画がまだ企画政策室で行っているという部分ではありますので、そういったところを密に連携を図っていかないといけないと思っておりますので、建設部だけではなく、庁内の中でも、まずきちんとした情報の共有も図っていかないといけないですし、部の中でその他課といいますか、越えた、新たなそういった推進するためのチームなりをつくっていくのは、検討していきたいと考えてはおります。

○高橋（克幸）委員

今の建設部長の答弁ですけれども、ぜひお願いしたいと思っておりますけれども、ただ、旧寿原邸の関係は、公園緑地課が窓口というのはおかしいでしょう。これは、やはりそういうチームをつくらなければだめです。ましてや、単独なのでから 1 回だけやったってだめなのです。よって、恐らく建設部だけでできるなど、私も思っておりませんが、やはり企画政策室がちゃんと主導しないとだめなのです。それで、建設部の中でというのならわかります。だから、公共交通もそうなのだけれども、切り離して建設部に持っていくという乱暴なやり方は、私は間違っていると思うし、ここでこれを議論してもしょうがないのだけれども、いずれにしても、空き家対策でまちづくりを考えるというのは、これから本当に大事な視点だと思うので、ぜひ建設部でできることをやってほしいし、逆にその庁内会議の中で提案してほしいのです。市長がよく人口減少対策をやるとか言っているけれども、具体的な内容は何もありません。今住んでいる方々、もしくはほかから入ってきてくれる可能性のある、こういう視点での議論ができる場、考える場、チームというのをぜひつくってほしいと思っておりますので、ぜひ建設部長、積極的に建設部として訴えていただきたいと思っておりますが、最後にそれを聞いて終わります。

○建設部長

今、高橋克幸委員から質問があったとおり、空き家も含めて、また地域公共交通もそうなのですが、やはり、これからの小樽のまちづくりの中では重要な点になっていると建設部も思っておりますので、まずは、どうしても今各課で取り組んでいる事業が、広域にいろいろな連携をしながらやっていかないと、成果が出てこないというのは重々にわかっておりますので、まずは部内の中でそういった検討をできるチーム、そして総務部企画政策室もきちんと連携を図れるように取り組んでまいり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。

石田委員に移します。

○石田委員

◎除排雪のおくれについて

除排雪のおくれについて、まず質問をさせていただきます。

ことは、全市的に大変おくれたというのが実感です。では、なぜこんなにおくれたのか。本会議や建設常任委員会でも何度か答弁をいただいていますけれども、ちょっと私の認識と原部の認識にずれがあるような気がしますので、あえてここを聞かせていただきます。なぜおくれたのか。その見解を述べてください。

○（建設）白畑次長

市内全域の除排雪のおくれということでの指摘なのですが、除雪作業員につきましては、基本的には出勤基準に基づいて出ておりますので、新雪除雪等において、それでおくれが出てきたとは考えておりません。ただ、排雪の分につきましては、今年度は年前に排雪を決定しましたのが、緑町八間通線、いわゆる緑第二大通です。これは年前に排雪を決定しまして、1月4日から排雪を行いました。

それと、学校周辺道路につきましては年明け早々に排雪を決定して、1月9日、10日ぐらいから排雪を順次始めたところなのですが、ちょうど1月に入りまして、1月の排雪が始まった10日ぐらいから後なのなのですが、1月12日・13日・14日、この辺3日間で連続降雪が43センチメートルほど降りまして、1月全体で見ましても、1月だけで182センチメートルの降雪があり、結構1月に満遍なく降雪があったということで、除雪がおくれたということではなくて、除雪作業に出る機会が多かったものですから、それによりまして、一部のステーションで排雪に若干おくれが発生したということで、そういう事情があったと認識しております。

○石田委員

いや、確かに雪も多かったのですが、今までの逆に言うと少な過ぎた。昨年、おとしは、そう言えるのかと思います。

ただ、要するに1月の途中までは結構よかったのです。いわゆる学校が始まる前ぐらいまでの体制はすごくよかったのです。ところが、いよいよ本格的に排雪の時期になりました。そういうときにまとまった雪が降りました。では、このように同時に重なった場合、やはり排雪を一時中断してでも、除雪をまずしっかりやる、これだから排雪がおくれていく。これは私もわかるのです。わかるのですが、まだ原因が、ほかにないか。私は前の建設常任委員会でも聞いていたのですが、いわゆる人材不足や高齢化がありまして、それによって各JVの作業効率や能率が弱まっているのではないかと。それにこういうまとまった雪が重なると、パニックになってしまう。それで、私はその各ステーションの作業量が、現在の体制に合っているのかどうかというのが、疑問なのです。それで、教えてもらいたいのなのですが、各ステーションおのおのの排雪路線数と、排雪路線総延長と、排雪量をお答えください。

○（建設）雪対策第2課長

各ステーションのそれぞれの排雪路線数、排雪路線延長、排雪量につきましては、まず排雪路線数と排雪延長でございますが、第1ステーションが路線数が56路線、延長が20.2キロメートル。第2ステーションが路線数が179路線、延長が46.2キロメートル。第3ステーションが83路線、延長が24.2キロメートル。第4ステーションが87路線、延長が19.9キロメートル。第5ステーションが118路線、延長が39.8キロメートル。第6ステーションが189路線、延長が60.6キロメートル。第7ステーションが57路線、延長が16.8キロメートルでございます。続きまして、排雪量につきましては、これは平成30年2月27日現在のものでございます。第1ステーションについては、約5万立方メートル。第2ステーションについては、約7万立方メートル。第3ステーションについては、約3万4,000立方メートル。第4ステーションについては、約3万7,000立方メートル。第5ステーションについては、約4万7,000立方メートル。第6ステーションについては、約8万1,000立方メートル。第7ステーションについては、約2万4,000立方メートルでございます。

○石田委員

すごい差があるのですけれども、総排雪量は第 2 ステーションと第 6 ステーションだけちょっと飛び抜けて多いのですけれども、これはやはり、この中には当然市の排雪だけではなくて、国道や道道の除雪を請け負っている業者も多分あると思うのです。そうなれば、このようにまとまった降雪時や排雪時期において、果たして各路線に一斉に出動できるのだろうかというのが、大変疑問だと思うのです。こう考えれば、この現状を見てもそうなのですけれども、かなり無理な状況のところもあるのかと見えるのですけれども、そこら辺はどのようにお考えですか。

○（建設）白畑次長

今の国道、道道という話も出ましたけれども、基本的に小樽市の地域総合除雪の共同企業体、各それぞれ構成員はいるわけですけれども、今、話がありましたように、会社としては国道、道道の仕事をしている会社も確かにありますが、あくまで市が契約をしております地域総合除雪につきましては、小樽市の業務を履行するための人員、機械の配置を行っておりますので、そのことによって、市の除排雪に影響が出ることはないと考えております。

○石田委員

そうだとおもうのです。まさか国道を先にやってから市に入ってくるということではないとは思いますが、やはりほかのところは結構大体平準化されているのですけれども、この第 2 ステーションと第 6 ステーションだけが非常に広いというか、量も多い。そのように考えると、やはりステーションによって作業範囲とか作業延長、並びに排雪量、機械の配置、それから構成員数もこのままでいいのか、3 年前から 4 社以上でとか、業者をふやしましょうとかということも言われてきましたけれども、構成員数もこのままでいいのか。それから、道路状況、山坂のこと、幅員の大小、または観光客が来るとか、通学路がどうなのかとか、そういう地域特性がそれぞれ違うわけですから、そういうことを加味しながら、各ステーションに合った除排雪の計画も今までどおりではなくて、少し練り直さなければならない時期に実はきているのではないかとおもうのです。最終的には、例えば作業量と、ステーションの規模が合っていないところは、さらにステーションもふやす。昔、第 7 ステーションをふやしたように、こんなことも必要ではないかと思うのですが、除雪対策本部としての見解をお聞きしたいと思います。

○（建設）白畑次長

今の除雪対策ステーション体制につきましては、石田委員からも話がありましたように、平成 27 年度にそれまでの 6 ステーションだったものを 7 ステーションに増設をしたという経過があります。ただ 7 ステーション体制になりまして 3 年が経過していく中で、その間ステーションの数もありましたし、ステーションの構成員の数もいろいろと議論がありました。最初の年は 4 社以上ということで結局応札がなくて、やり直したという経過もございます。今年度、29 年度につきましては、7 ステーションで構成員は 3 社以上ということでやりました。結果として、7 ステーション全てで応札されて業務を遂行しているのですけれども、7 ステーションのうち六つのステーションは 4 社以上になっておりまして、3 社で構成されているのが 1 ステーションだけというのが 29 年度の状況です。石田委員からいろいろと業務の見直しとか、数量の見直し、ステーションの増設という話もございましたけれども、確かにステーションごとにいろいろ、除雪の路線延長や排雪の路線延長でばらつきがあったり、実際 29 年度の業務のやり方を見ますと、ステーションによっては先ほど答弁をしましたように、排雪のおくれが見えているところもございますので、一定程度の業務量の平準化のようなことは検討課題ではあるとは思いますが、これにつきましても、もう少ししっかり検証した上で、単にまたステーションをふやすということになりましても、本当にそれを賄える業者、業者数が確保できるのかといいますと、29 年度時点の登録社数では、なかなかそこまで行くのは難しい数かというところもありますし、各ステーションには市のロータリー除雪車等を貸与しているところもありますので、

その辺の機械の編成のことも考えていかなければならないので、それはもう少しその辺のことも含めて検証した上での検討事項と考えております。

○石田委員

これは答えなくていいのですけれども、私がいろいろと見て回ったときに、この除排雪がすごくパニック状態になって、おくれてきていると、もう多分、昼夜問わずフル活動して追いつくのか追いつかないのが微妙なぐらい、かなり大変な状況になっていたと思うのです。そういうときにステーションの近くを通りかかると、機械が遊んでいるのです。これは本当にどういうことかなと疑問に思いましたし、特にどこのステーションとは言いませんけれども、極端におくれていた。排雪予定の地図を私は見せていただいたのですけれども、本来入る日から 10 日以上もおくれていてというステーションがありました。本当にやはりそういう状態ということは、手が回らないのだろうと考えざるを得ないので、そのあたりも含めて今のように、除排雪の計画をいま一度練り直すということとは必要かと思しますので、それもぜひよろしくお願いいたします。

それから続きまして、ことはロータリー除雪車の活用について話しますけれども、昨年からみましたら全体的には非常に活用が進んだと思います。道路脇のすり鉢状態もきちんと角が出たような状態が、かなり見受けられました。よくなったとはいえ、まだ全然そんなに完璧に満足できるような状態ではないと思いますので、この除雪の方法、多分これは仕様書にきちんとうたってあると思うのですけれども、これを一つ除雪の明確な基準として、もっとはっきりうたって、除雪をしたら必ずロータリー除雪車で拡幅して積み上げることを基本中の基本にしてほしいのです。これをやることによって、幅員の確保はもちろんなのですけれども、置き雪の対策にもなりますし、その後の盤圧の管理もしやすくなる。盤圧の管理ができればパトロールでのチェックもしやすくなると、全くいいことづくめなのです。だから除雪をしたら必ずロータリー車で拡幅すると、これを基準としてぜひ周知徹底していただきたいのですが、どうお考えですか。

○（建設）白畑次長

今のロータリー除雪車の活用で基準をという質問でございますけれども、ロータリー除雪車の活用につきましては、特に昨年度から強化に取り組んできたところでありまして、かきわけ除雪を行った後にロータリー除雪車による拡幅作業を行うという手順になるわけでございます。ただ、今の段階では、かきわけ除雪後に必ずロータリー除雪車で拡幅するという基準にはなっておりません。これらを一連の作業として基準と設定できるかということにつきましては、これはまた予算との兼ね合いもありますので、必ず拡幅除雪等がロータリー除雪車とセットでということになりますと、その辺のことも検証した上で判断していかなければならないと思っておりますので、今の段階では基準にはなっていない、今後の検討課題かと思っております。

○石田委員

このロータリー除雪も、やはり市民の皆様が、帰っていった後の家の前に積まれる雪が大変というのもあるので、少しでもロータリー除雪車を活用できれば、いいのかとも思います。

それと、除排雪作業における昼間と夜間の区分け、つまり昼間にやる排雪作業と夜にやる排雪作業があると思うのですけれども、これはどのような基準で決めているのでしょうか。

○（建設）白畑次長

夜間排雪、それから昼間の排雪の基準という質問ですが、結論から言いますと基準はございません。大まかに申しますと、バス路線であるとか幹線道路で交通量が多いところについては夜間、それから住宅地等につきましては昼間にやるケースも多いのですが、そのときの路線の状況でありますとか、ステーションの機材繰りの関係によって決まるところもありますので、明確に昼、夜という区別をしている基準はございません。

○石田委員

ことしみたいにパニック状態になってしまったら昼も夜もないのかもわかりませんが、基本的にはやはり

今説明がありましたように、バス道路とか交通量の多いところというのは、昼間にやると通行の邪魔になりますから、それは夜間だと納得できるのですけれども、やはり住宅街とか交通量が少ない道路は、年寄りが多いまちですから、結構夜早くに寝るといふ、8時、9時には床についているなどということもあるわけで、そのときに作業の騒音とか揺れとかが、問題かと思うのです。全国的に生活環境が問われているときですから、あくまでもこれは市民のための排雪ですから、もう少し配慮があつていいのかと思うのです。ですからパニック状態になれば、しようがないということはあつても、極力住宅街の排雪は昼間にやらせていただきたいという希望です。何とかそのように手配がつけば、お願いしたいと思うのです。

それと最後になりますけれども、パトロールについてです。まずパトロール日誌というのをこの間受け取りました。市の日誌はあるのですけれども、業者の日誌はないということなのですけれども、それは本当ですか。

○（建設）白畑次長

業者の日誌はないということではなくて、つけてはいるのですが、提出が年度の最終に、成果品として提出されていますので、日々除雪対策本部には出てきていないということです。ステーションでつけておられますのは、除雪業務日誌という様式もございまして、それにのっとって作成しておられて、その中に除雪パトロール日誌という名がございまして、ステーションでは各パトロールを行った日、業務を行った日、そういう日誌をつけておられます。最終的には最終成果品として業務の終了した後に提出されることになってございます。

○石田委員

ないというのでびっくりしたのですけれども、除排雪の方針を立てるのに向かうの日誌とこちらの日誌をすり合わせをして、ではどうやっていくのか、当然そのようにやっているのだとばかり思っていたので、それはふだんそのようにやってくるということでもよろしいのですか。それでよろしいのですね。

○（建設）白畑次長

先ほども答弁をしましたように、日誌自体は日々ステーションには上がってきません。最終的にまとまって業務終了後に提出されるということです。ただ、担当者がステーションに行ったときには当然そういうものも含めて打ち合わせをさせてもらっています。

○石田委員

了解しました。一つ私が気になったのは、昨年から見たらことは、少しロータリー除雪車の活用が進んだという話をしたのですが、私が残念だったのは、パトロール日誌の中に、ある職員の方の手書きの日誌とかがありますが、そこには結構ここはロータリー除雪車で幅が必要だとか、事細かに書いてくださっているのです。ところがほかの職員のものを見ると一切そういう、ただ回ったところの何々町何丁目とか、それだけ書いてあつて、現実どうだったかという記載、それからこうしたほうがいいのか、そういうことが全然書かれていなくて、書き方も全然統一されていませんでしたし、非常に見つらかったです。これはやはり私がいいと思ったのは、ある職員の方の記録でした。だからそれを見習って、ロータリー除雪車の幅の指示、その記載も、ところどころに入れてもらえれば、もっとこれがいい感じになっていくのかと思いますので、そこら辺を徹底してやっていただければということで、お答えは要りません、これで終わります。

○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了し、意見調整のため暫時休憩いたします。

休憩午後 5 時 28 分

再開午後 5 時 55 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を代表して、継続審査中の陳情第 4 号、陳情第 10 号、陳情第 20 号、陳情第 21 号、この採択を求め討論します。

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の陳情は、雪解け時期の状況や経過を見て判断することとしてきましたので、採択を継続いたします。

陳情第 10 号赤岩 2 丁目道路の除・排雪対策方についても、雪押し場の課題が解決しておらず引き続き陳情を採択します。

陳情第 20 号高速道札幌道「銭函料金所拡張工事」に係る要請方については、上下水道の問題や歩道橋問題など市民生活にかかわる課題もあり採択とします。

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切実な要望であって、採択といたします。

詳しくは本会議において報告いたしますが、議員各位には陳情の趣旨を御理解いただいて、採択をお願いして討論といたします。

○委員長

以上をもって、討論を終結し、これより順次採決いたします。

まず、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 号について一括採決いたします。

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。

議案はいずれも可決と、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。

散会に先立ちまして、3 月末日をもって退職される、説明員の方がおられますので、御紹介申し上げ、一言ずつ御挨拶をいただきたいと思います。

(説明員挨拶)

○委員長

4 名の皆様ありがとうございました。

一言御挨拶させていただきます。

退職なさる皆様におかれましては、長年にわたり市政発展のため尽くしてこられた御努力に対しまして改めて敬意を表するとともに、委員を代表いたしまして感謝申し上げます。きょうは委員から配慮があったのかなかったのか、皆様の答弁を聞くことができ、私としては個人的にはよかったと思っておりますし、今皆様の御挨拶を聞いて、長年市役所に勤められて、いろいろと御苦勞があったのだなということも改めて感じさせていただきました。これからは本当に健康に十分に留意をされて、ますます御活躍されることを心から祈念申し上げ、私の挨拶とさせていただきます。

大変お疲れさまでした。御苦勞さまでした。

本日は、これをもって散会いたします。