

予算特別委員会会議録（ 5 ）			
日 時	平成 9 年 9 月 2 2 日（月）	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 4 時 3 4 分
場 所	第 1 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	岡本委員長、新野副委員長、前田・大竹・大畠・佐野・久末・佐々木(副)・武井・浅田・横尾・阿部・高階 各委員		
説 明 員	水道局長、土木部参事、総務・財政・土木・建築都市部部長 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 記録担当</p>			

～ 会議の概要 ～

委員長

開議宣告。署名員に浅田・高階両委員を氏名。付託案件を一括議題とし、建設常任委員会所管事項の質疑に入る。

大畠委員

中心市街地活性化事業についてだが、事業全体の進捗率を事業費ベースで示してもらいたい。

今後、移転補償費を必要とする支障物件の土地・建物は何件あるか。その権利者数はいかほどか。

本年度の事業状況を示せ。

中央通りの拡幅事業に係る「都通り商店街」の方々は、立ち退き後の再建築方法に不安を抱いている。行政として、どのような対応を図るのか。

手宮線の利用いかんによって、中央通のマウンドアップ箇所の対応が変わると思う。

この対策を、どのように考えているか。

市民センターは、建設当時から駐車場不足を指摘されていた。現在、隣接する公衆浴場跡地を駐車場として利用しており、入館者に大変喜ばれているが、今後もこの跡地を駐車場として位置づけていく考えか。現在、この土地の地権者との関係はどうか。

今年度における祝津山手線の事業状況は、どうなっているか。特に、あのクランク箇所は複雑、狭隘であり、付近住民は常に交通事故の危険にさらされながら生活している。予算の大幅な増額により、事業完成年度の短縮を望む声が多いが来年度に向けこの点についてどう考えているのか。

道路用地の管理について尋ねる。

地籍上は道路用地となっているが、実状は未利用地のままになっている箇所は、どの程度あるのか。その土地の管理はどうしているのか。

このような未利用地を個人または法人が借地できるものか。

道路用地でありかつ地域にとって必要な土地を法人若しくは個人が占拠している場合この土地の道路整備を早急に手掛け、より有効利用を図るべきではないのか。

明らかに無届けであり違法な利用を発見した場合、この措置をどうするのか。

「マンホール蓋において断熱加工がされていないものは、冬期間車両交通に支障をきたす。」とたびたび指摘してきたところであるが、この改善についてはどのように取り組んでいるのか。

今までに改善・改修された箇所は、どの程度あるのか。また、今後の計画はどのようになっているか。

この問題においては、特に幅の狭い生活関連道路を最優先で取り組むべきと考えるがどうか。

市街地活性化対策室嶋田主幹

中央通に関する質問が 6 点ほどあったので、順次お答えする。

中央通の全体総事業費は 1 1 3 億 5 , 0 0 0 万円である。平成 9 年度の予算ベースを含めて現在まで 3 2 億 6 , 0 0 0 万円の予算が計上されている。従って、平成 9 年度終了時では 2 8 % の進捗率となる。この事業は、平成 7 年度から始まっており平成 9 年度に土地の先買いが終了する。来年度以降は仮換地の指定、一般移転補償、さらには道路築造と進み平成 1 5 年度に完成の予定である。

土地については、買収は行わないことになっている。平成 9 年度の前買い終了時において建物所有者 6 0 名、借家人 4 7 名、計 1 0 7 名と契約を結ぶことになる。

今年度予算は、公共管理者負担金、市費を合わせて 1 2 億 9 , 0 0 0 万円である。現時点までに執行した件数は、土地 6 件、物件 8 件の総額 6 億 3 , 7 0 0 万円である。未執行の件数は土地が 7 件、物件が 1 件あり今年度中に契約を締結する予定だ。

再建築方法についての市の関わりだが、昨年までは「都通り商店街」の権利者で構成される「街づくり推進協

議会」がベースとなり意見集約がなされてきたが、平成 9 年度より市が表面に立ちブロック会議や戸別訪問を行っており、市内部においても検討委員会を設置し内部協議を重ねているところである。

トータル的には、住民の意思と市の考え方をミックスした再建築策を練り上げ住民の不安を取り除き街並みを整備していきたい。

手宮線のマウンドアップしている部分は、道路縦断としても重要なポイントと理解している。手宮線の活用については鋭意検討中であり、活用方法と整合性を取りながら方向性を見いだしたい。

市民センター隣の駐車場についてだが、私どもは駐車場を考えていくにあたっては、街区全体を考慮した上で検討すべきものと判断している。

その為には、一般市民、観光客さらには商店街の方々の意見を集約し一定の整理をしていきたい。

土木部用地対策室田畑主幹

祝津山手線における今年度の事業状況は、支障となる家屋の物件調査を行っている。

また、用地補償業務としては 5 件、300㎡の用地取得を行っている。さらに支障物件移転業務は今後 4 件が予定されており、これらについては地元に入り込み協力を頂けるよう鋭意お願いしているところだ。なお、9 年度末での進捗率は 18% になる予定である。

来年度に向けての予算増額及び事業完成年度の短縮についだが、これについては昨今の新聞報道にみられる「公共事業費の削減問題」が気掛かりな面になっている。

私どもとしては、事業費が削減にならないよう北海道に要請し早期の事業完成に努力していきたい。

土木部次長

道路用地の未利用地は、道路計画の中では 7 万筆ぐらいあるとの数字が出ているが、現実問題としてその実態把握は非常に難しい状況である。従ってこのような土地の管理も難しいものになっている。

未利用地の借地利用については、地先の状況を判断の上、道路法に基づく道路占用が可能なものとする。

「道路整備を手掛け有効利用を図れ。」とのご指摘ですが、この件についても地域の状況や所有者の関係を調査し判断して参りたい。

違法利用を発見した場合についても地先の考えや地域の状況を調査し、処分についての判断を下したい。

下水道事業所管理課長

小樽市内の下水道のマンホールは平成 8 年度末現在 13,000 箇所ある。このうち断熱加工を施してある鉄蓋が 5,500 個である。断熱加工の蓋については昭和 63 年から設置しているが、それ以前に設置している鉄蓋 7,500 個については順次改修を進めており、現在まで断熱材等による改修を 360 箇所終えている。

今後の計画としては、交通量が多く危険度の高い生活関連道路を重点的に進めて参りたい。

大島委員

道路用地の件について何件か尋ねたが、私が指摘する道路用地の背後には、広大な土地があるので状況を十分調査してもらいたい。

土木部次長

調査し判断したい。

新野委員

過去 5 年ほどの国道・道道・市道の環境変化と今後 5～6 年後の交通量の変化及び道路状況の予測を示してもらいたい。

建築都市部倉松主幹

国道・道道に関する詳しいデータがないので都市計画道路の観点からお答えする。

市内には、都市計画道路が57本あり総延長125kmとなっている。現在までに完成している区間は延長65kmであり達成率は51%である。

これからの予測というか都市計画道路のあり方については、ほぼ10年毎に行われる道央都市圏パーソントリップ調査により将来の交通需要やネットワークが検討されることになる。

新野委員

小樽環状線の道路整備、小樽港縦貫線の2車線から4車線の拡幅、国道5号の長橋地区の市道降格等々、市内の道路環境の変化は著しいがこのままでは市の除雪費用が増大する一方とを感じる。都市計画道路として整備が終わっている路線を道道なり国道として昇格させ維持管理を国・道にお願いする訳にはいかないものか。

土木部次長

道道への昇格をお願いしている箇所もあるが、昇格するための基準もある。

除雪費の軽減という意味からも可能性のある路線は、道に昇格を要望していくつもりだ。

新野委員

市道が道道に昇格する条件とは何か。

(土)建設課長

勾配、幅員、線形、公共施設に広域的に繋がるネットワークなどが条件となる。

新野委員

築港ヤードの開発に伴い、現在小樽港縦貫線が拡幅されている。この道路と繋がるのは平磯線であり、これが国道5号と平面交差している。築港の開発により平磯線から先になる桜本通～望洋線～道道定山溪線の通行車両が増大することは明らかである。

従って桜本通及び望洋線を道道に昇格するよう要望してはどうか。

土木部次長

昇格基準があるが、検討してみたい。

新野委員

桜本通の交通量が増大していることは、誰の目にも明らかである。しかし、この道路の排雪は、ひと冬に2～3回である。これは、バス通りとしてはいかにも少ないものであり今後の除排雪を充実させるため、強く道道昇格を要望してはどうか。

このようなプランを展開させることで、ロードヒーティング事業や他の路線の除排雪をさらに充実させることになるのではないか。

土木部長

委員も指摘しているが、現在「21世紀プラン」を策定中でありこの中では「冬の暮らし」を重点プランとしている。また、この計画とは別に一昨年から部内で除排雪の検討会議を設けている。これは、ロードヒーティングや除排雪のあり方を一度振り返って考えようというものであり、市民が一番何を要求しているのか見つめ直そうというものだ。

行財政が取り巻く環境の厳しい中、我々の努力によりどれだけ快適に冬の暮らしを過ごせるか鋭意取り組んでいるところである。

新野委員

築港再開発に関する質問を行う。

OBCによりいよいよ本格的な建物工事が始まるが、確認申請等の手続きはどうなっているか。

建築指導課長

今日の午前中に、確認申請を受け付けた。建物的に大きく図面等のボリュームがあるので審査に時間がかかるも

のと考えている。従って通知については、10月中旬を目処に考えている。

新野委員

確認通知がありたらOBCが地域住民や関係者に対し、工事説明を行うのか。

築港ヤード跡地再開発室長川主幹

工事説明会については、9月下旬から10月上旬にかけて開催する予定だ。対象となる地域は、船浜・若竹・勝内地区の方々である。

新野委員

今、行っている最中ということか。それともこれから行うのか。

築港ヤード跡地再開発室長川主幹

公共工事の説明会は、以前に報告しているが8月に終えている。ただ今説明したのは、OBC自身が主催する工事説明会であり、これを9月下旬から10月上旬にかけて、これから行うというものだ。

大竹委員

代表質問に関連し、中央通の再開発に関する質問を行う。

中央通は、道道にも昇格し小樽市の顔となるべき道路空間と考えるがこれから実施される拡幅工事においてどのような形態を取るべきと考えるか。

市街地活性化対策室嶋田主幹

中央通は中心市街地のメイン的の道路と位置づけしている。交通便利性の良さから商業系、業務系、住居系がこの地区に取り込まれてもそれぞれの機能が有効に働くことができ、この道路は、中心市街地のまちづくりの観点から必要不可欠なものと理解している。

「小樽の顔」として重要な路線という位置づけで、まちづくりを考えていきたい。

大竹委員

重要路線ということは、あくまでも車優先の道路として考えていると思うが、この解釈で良いか。

市街地活性化対策室嶋田主幹

道路としてではなく、街区としての位置づけを考えお答えしたものである。

大竹委員

中心市街地のメイン道路をただ車が通過するだけでは能がないと何度も指摘してきた。

人を寄せる工夫、方策を考えなければ、中心市街地は浮かばれないし潤うことはできない。街づくりを行う上で「定規」があることは理解するが、昨今建設省においても街づくりのコンセプトが車から人へシフトしてきている状況にある。

このような考えから古い「定規」を改め、新たな取り組みを展開してはどうか。

市街地活性化対策室嶋田主幹

中央通は幅員が36mであるが、委員がご指摘の「定規」については、今後において協議できるものと考えている。

大竹委員

札幌に通勤している若者は、小樽の住宅事情である高家賃、交通アクセスの悪さから札幌に飛び出していく傾向にある。これでは、当然人口流出に拍車がかかるわけであり小樽市としても非常な損失になることはいうまでもない。

そこで、駅にも近く中心市街地であるこの通りに住宅施策を講じ、期限を付け新婚5年間は市の補助により家賃を札幌並み以下に押さえるといった施策はとれないものか。

建築都市部長

住宅施策に関わる問題だが、従前から若者に向けての補助については中央通の問題とは別にいろいろ議論がなされてきたものである。結論は、「補助については、難しい。」となったものだ。委員の提言は、現在建設省で力をいれている「特定優良賃貸住宅制度」がなじむ話と考える。

「特優賃制度」は、北海道が各地で進めてきている事業ではあるが、なにせ事業主体が民間ということや市の財政状況とも相まって小樽ではまだ実績がないものだ。

こうした事情があるが、この地区を再開発する中で事業所と共に住宅を要望する方々にとってこの制度がどの程度有効か一つの課題として取り組んでいきたい。

大竹委員

財政状況が厳しいことは理解するが、若者が住まなければ歳入が増えないという考えもある。「入」と「出」を考えて、先々にお金を生むような施策を進めてもらいたいだろうか。

建築都市部長

お話は理解しているつもりだ。小樽市の住宅施策としてそこまで踏み込めるかどうかというのは、政策的な問題であり慎重に判断して参りたい。

前田委員

本日の午前中にOBCからの確認申請を受付たとのことであるが、これに関連して気が付いた事を質問する。

8月中旬から9月上旬にかけてOBC用地内において土砂のすき取り工事が行われていたと思う。これは市の工事か。

建築都市部倉松主幹

平成9年7月1日にOBCより都市計画法に係る開発行為の予備協議を受付し、8月6日OBCに対し許可を出している。

前田委員

このときの立米数はいくらか。

建築都市部倉松主幹

動かす土砂は12,000立米だが、捨てる土は出てこない。あくまでも開発行為地域内で収めることになっている。開発行為の面積は、12万8,000㎡である。

前田委員

この工事には、相当数のダンプカーが入っていたが殆ど札幌の業者であったように思う。地元業者は参入していたか。

土木部参事

本格着工において出される土砂、20万立米については、大成をメインとするJVと地元のトラック協会などとはこの点の協議がなされていたが、今回の場内運搬についてはJVが関連している協力会社で対応したと聞いている。

前田委員

除排雪などで使っている地元のダンプカーはどの位あるのか。

土木事業所長

青ナンバーで200台前後と押さえている。

前田委員

場内運搬の仕事は、白ナンバーでも可能である。今回の仕事はあらかじめ予測できたと思うが、地元業者の参

入についてをなぜ努力しなかったのか。

土木部参事

OBCが行う工事は、通常の建設工事と桁が一つ違うものであり、資材にしても土砂にしても膨大な量となる。これをどのような交通手段で執り行うかというのが課題となっていた。周辺住民に対する影響、幹線道路に与える交通量的な影響等があり、これらの課題を解消すべく交通シミュレーションも行わせている。

また、これと同時進行で大成を始めとするJVと地元トラック協会が協議を行ってきたが、この協議が未整理のまま開発行為の時期を迎えてしまい場内運搬で外部に影響を与えない工事ということもあり、札幌の業者により工事が進められたものだ。

前田委員

いろいろ微妙な問題があると思うが、地元としても指をくわえて見ているだけではだめだと思うがどうか。

土木部参事

市内の運搬業者とOBCの工事業者の協議では、価格面の折り合いがついていないということが先程の結果になったもう一つの理由である。

前田委員

OBCの価格が非常に安いということは、私も聞いている。参考までに聞くが、小樽市においては大型トラックの単価をどのように設定しているのか。

土木部参事

単価についての資料は持ってきていないが、現在検討されている土砂の捨場は張碓の碎石場跡である。その立米あたり単価が700円から800円といわれている。

これは、我々が公共事業で発注している単価に近いものと感じている。

前田委員

7立米換算でも10回走ると5~6万円になるが、私の聞いているOBC単価は、3~4万円とのことであった。この点については、これ以上触れない。

生コンプラントを現場敷地内で建設すると聞いたが、どのようになっているか。

土木部参事

この工事では、生コンの量が10万立米を超えること、また冬期間24時間体制という厳しい環境での施工という状況から、市内生コン業者4社合わせても対応できないということがある。

そこで足りない量は、札幌からの運搬ということを考えてが、交通量の関係上我々の方で反対する旨申し上げた。

次に、海上からの運搬、船上での生コンプラントを検討したが冬期間の資材調達に懸念があり、これもあきらめた。

最後の選択肢が、自社による生コンプラントを現場で仮設に持つということであった。

このプラントにより、過半の生コンを生産する運びだ。

前田委員

そうなると地元の業者から資材の搬入をすることはしないのか。

土木部参事

現地にプラントは設置するが、碎石については張碓のものを使うし、セメントについては、小樽港背後のセメントサイロより調達するというで聞いている。

ただし、砂については近郊にないので天塩からの搬入になる。

市内の業者からの生コン供給は1~2割程度となるが、資材は市内から供給することができるので一定程度の成果はあるものとする。

前田委員

資材の面でも価格が折り合わず、地元業者が参入しづらいとの話も聞いている。

元請けは、大成建設になるが小樽市内の実情などについて市は、どの程度伝えているのか。お願いはしているのか。

土木部参事

このプロジェクトは、市発注工事を含めた投資効果とオープン後の雇用及び人口対策の効果という二つの柱を持っている。

発注者側のOBC及び受注者側の大成を始めとするJVには、今述べた2つの効果を頭にいれ事業に取り組んで頂きたいと申し入れをしている。

また、企業としての地域貢献や社会貢献についても配慮するようお願いしており、「コストの論理で排除の論理をとってもらっては困る。」と強く申し上げているところだ。

一方、市内の企業には今後、公共事業が減っていくこと、コスト縮減態勢が図られていくこと等の情勢を話し、しっかりした取り組みにより対応するよう申し入れている。

我々としては、このように両面作戦で対応している。

前田委員

企業にお願いしたというのは、大成建設にしたということか。

土木部参事

大成以下のJVと発注側のOBCとにである。

前田委員

私の調べているところでは、大成建設の資材発注は商事会社1社に一括していると聞く。商事会社にブッシュしなければ、このような話は開けていけないのではないか。

土木部参事

委員の考え方は理解できるが、行政としてそこまで介入して良いのかという問題がある。私どもとしては、発注者であるOBCと受注者である大成以下のJV、この2つの窓口としか出来得ないのではないかと判断している。

前田委員

価格等の細かな話をせよとは言わない。商事会社に実情を話す必要があると言っているのだ。OBCやJVにお願いするだけで良いというものではない。

「将を射んと欲すればまず馬を射よ。」の考え方で、市としてももう少し積極的に働きかけをすべきではないのか。

土木部参事

本来としては、小樽市の業者の営業努力により道内他社との競争に勝ち、仕事を取ってもらうというのが基本と考える。行政として出来る範囲というのは、発注者側と受注者側をお願いすること位しかないと考えているが、これはあくまでも建前論の部分でもあるので、委員のご意見も参考にし今後の対応を図って参りたい。

前田委員

押しがどうも弱いように感じる。工事が終わってみたら市内業者の参入率がゼロであったということのないような努力をしてもらいたい。

阿部委員

豊浜トンネル、第2白糸トンネルと大変な崩落事故が続いている。小樽市内にも数多くのトンネルがあるが、「対応策1」とランク付けされてるのはどのトンネルか。

(土)建設課長



平成 8 年度に各道路管理者及び JR が、トンネル坑口の総点検を一斉に行っている。

「対応策 1」のランクに、国道では桃内トンネル、市道では旧道々の高島トンネルがリストアップされている。高島トンネルは、現在通行止めにしており現在使用しているトンネルは、桃内のみである。

阿部委員

「対応策 1」とは、何らかの処置が必要なトンネルである。桃内トンネルはどのような点が危険と指摘され、どのような処置が施されているか。

建設課長

桃内トンネルの状況については、札幌側、余市側の両坑口とも岩盤が不安定であり浮石が多数あることを指摘されていた。その対応として、今年度浮石部の除却、落石防護ネットの設置などにより坑口の補強を行ったと聞いている。

阿部委員

桃内は、豊浜・白糸のような巨大な危険岩盤を持っていないと思うが、これまでの調査では防護ネット程度では、崩落を防ぎ切れないとの結果も出ているので十分な調査研究のうえ対応してもらいたい。

旧蘭島川の整備について何度か説明会を行っているが、どのような内容か。

建設課長

昨年 10 月末に全体の住民説明会を行っている。今年度は、2 回にわたり用地買収の伴う方々にお集まりいただき、今後の事業の進め方を説明申し上げたところだ。

阿部委員

その説明会では、旧河川がどのような形状になるか具体的な説明を行ったか。

建設課長

基本的には、今の河川敷地内で治水・利水を図るだけでなく、環境面をプラスさせ現在棲息している生物を保存していくという考え方で整備を進めると説明している。

阿部委員

新河川については、国の予算措置の問題もあろうがどのような進捗を示すのか。

建設課長

委員ご指摘のように予算面の問題もあり、完成年次を明言できない。まだ数年かかるものと聞いている。

阿部委員

旧河川付近の住民は、「新河川の整備が完了してから、旧河川の整備が始まるのではないか」と心配している。旧河川の整備は、どのように進めるのか。

建設課長

旧蘭島川の工事の進め方は、洪水対策のために土現が進めている新河川の完成に合わせた形で旧蘭島川を整備していくものであり、平成 8 年度から部分的に着手している。

阿部委員

住民からいろいろな意見が出されているものと思うが、これらの意見は反映されるのか。

建設課長

これまでに地域住民とは、3 回程説明会を開催しているし今後も工事の進捗に合わせ住民の意見を聞き入れていかなければならないものとする。道には、住民の意見を把握したうえ工事を進めてもらうようお願いしていきたい。

阿部委員

住民の話聞き、一刻も早い整備をお願いしたい。

蘭島川には老朽した橋梁が数多いが、河川整備に伴い架け替えはあるのか。

土木事業所長

何本か木橋や老朽橋が架かっている。市道に関する橋梁にあっては、河川の整備に合わせて市が架け直していきたい。

阿部委員

今、架かっている橋全部を架け直すのか。

土木事業所長

5 本あるうち 1 本は永久橋だが、残りの橋については現況道路の幅で架け替えたい。

高階委員

築港再開発において、地元企業が仕事をもらえないとの話が出ていた。大成建設や三井建設は経営不振の最たる会社と言われており、価格の面について相当厳しいことを言うので地元と折り合いがつかないのだろうと思う。

毛無の望洋パークタウンの開発においても地元企業は大いに期待したものだが、結果的にはあの時代においても地元企業の参入はなかった。築港における地元企業の参入の少なさについては、以前より懸念してきたものである。

このような状況のもと開発が進められていくと、以前提出された経済アセスに書かれていた「建設時での経済効果」、「オープンした後のプラス効果」については、はなはだ疑問を持つものになるのではないか。この点の見通しは、どうなっているのか。

土木部参事

この開発に係る投資効果は、市としても大事なものと考えており市内業者と発注者側の間の調整・仲介を行っている。仮設工事には、それなりに市内の業者が入り込んでいると考えるが、これからの本体工事にどれだけ入り込めるかが問題だ。

市内のコストと大手のシステムとには差があるので状況としては、厳しいものがある。我々としては、大手のシステムを指導する形で市内の業者を使って欲しいと話をしているし、市内の業者には、先程も答弁したがコストの削減を含めて多くの仕事を勝ち取る努力を促しているところだ。

高階委員

この事業そのものには反対であるが、反対していても事業が進んでいく。市長がいう「小樽活性化の起爆剤」なら市内業者の参入ということをもう少し推し進めてもらいたい。

本日、確認申請を受け付け 1 0 月中旬に通知の予定というが、建築審査会はこの件についてどういう関わりを持つのか。

建築指導課長

O B C の計画に伴う建築審査会についてだが、この地区の用途地域は工業地域であるということから O B C が計画しているホテル・映画館・劇場等が基本的には建築できない形になっている。ただし、建築基準法の中のただし書きにおいて「公益上、利便上支障がないものについては、許可をすることができる。」とある。

この許可をする際の条件の 1 つとして、計画された敷地の近隣の方々、いわゆる利害関係者の意見を聞きなさいというものがある。

この意見聴取会は、8 月 2 2 日に実施している。利害関係者としては、約 1 3 0 名程だが出席者は 3 1 名を数え、そのうち 1 名が不賛成であったがその他の皆さんからは賛成を頂いたところである。この意見の聴取を経た後、建築審査会の同意が必要であることから 9 月 8 日審査会を実施している。内容的には特に問題はなかったが、建物が出来た後多くの人々が利用することになるので建物の安全性について論議がなされた。この結果を受けて 9 月 1 9 日に許可を与えたものである。

高階委員

除排雪の関係を伺う。毎年7億円前後の予算が組まれるが、年度末にはいつも専決処分だの流用だのという話を聞かされる。雪が降らずに、予算が余るのならそれで良いのだから余裕を持った予算計上とすべきではないか。

土木事業所長

昨年度の当初予算は、6億8,000万円であり6,000万円の流用額で済んでいる。一昨年は、あのような大雪ということもあり3億円以上の補正を組んだ。

原課としては、最終的に必要な予算措置がなされているものと考えているし、雪の降り方が予想されない中で、除雪費だけ突出した予算計上にはならないものと考えている。今後もこのような形で推移していくものと思う。

高階委員

毎年わずかながら路線は延長されている。また、除排雪の方法もグレードが上がっている。これらを考え合わせると、機械的に予算を増額しなければならないのではないのか。

土木事業所長

今シーズンは昨年と比べ、量的な問題である除雪延長・排雪延長が伸びてくる。また、質的な問題である内容のグレードアップも当然考えていかなければならない。最近には特に歩道除雪に対する要望が多く、これの延長増とグレードアップを考えていかなければならない。いろいろ課題が多く現在部内で検討作業中であり、10月に開かれる町内会単位の除雪懇談会の要望を受けながら、最終的な今シーズンの除雪計画を決めていきたい。

作業量は年々増えていくが、気象状況次第で予算額は変化するものであり数シーズンの推移をみなければ最終的な判断がつかないものと考えている。

高階委員

例年わが党にも除雪の要望が寄せられるが、昨シーズンに受けた要望の1例を示す。

松ヶ枝の市道には、片町線、羽衣線など幅の広い道路が沢山あり、道幅が広いので、除雪された雪は両側に山積みされる。児童や園児がこの雪山を滑り降りして遊ぶため非常に危険であるという内容の通報があった。我々としては、何度か除雪ステーションをお願いしたが、春になるまでその危険箇所の解消はなされなかった。

限られた予算であらゆる苦情に対処することは大変だが、ここ最近このような事例がますます多くなっているように感じる。

予算面と住民対応の狭間に立ち苦慮しているのであれば、今一度全体予算を考慮し直すべきではないのか。

土木部長

従前から雪捨場の確保が大きな問題であった。通学路や通園路において委員の指摘する現象が見られるので、積極的にその安全対策を図る意味から昨年より市はもとより開発建設部、土現、道路公団と一体になり雪捨場の管理の問題を整理した。

今後は、街の中に雪を置いておくのではなく出来るだけ処理をして参りたいと考えている。また、除雪に比べ排雪は費用がかかるものだが、ご指摘の件については予算の関係で手抜きをしたわけではなく、現場の状況を見ながら作業の指示を与えたものである。今後も除雪による危険箇所を作らないよう努力していきたい。

高階委員

現在、宅地の造成を目的とした開発行為の状況はどうなっているか。

建築都市部倉松主幹

平成9年度、今日現在まで開発行為及び宅地造成等規制法の許可件数は8件である。

内訳は、スーパー1件、市営住宅1件、マンション1件、宅地造成5件の計8件である。また、現在受付しているものとしては、梶里十字街上の開発行為1件がある。これは関係機関と最終協議を行っている段階であり、もう少々で許可をおろす事ができる。

高階委員

市営住宅の戸数は約 3 , 4 0 0 戸と聞いているが、新設、建替の状況を知らせて欲しい。

建築都市部長

住宅マスタープランにおいても、概ね 3 , 4 0 0 戸の住宅を維持していくことになっている。現状はそのうち約 1 割強が空き家になっている。空き家の主な箇所は、オタモイ・桂岡でありこれらの団地には半分強しか人は入っていない。理由としては、居住水準の劣悪さの為であり早急な建替えが要望されている。

私どもの押さえとしては、国の基準により建替えしなければならないものは 1 , 5 0 0 戸ある。そのうち 7 0 0 戸はオタモイである。このことから、当面我々が行っていく仕事としては、老朽住宅の建替えであり、新設は難しいものと考えている。

しかし、オタモイの再生だけに関わっても 1 0 年の時間が必要なので、うまく他の地区も絡ませ事業を進めていかなければならないものと考えている。

高階委員

築港再開発における住宅戸数は、どの程度予定しているのか。

築港再開発長川主幹

O B C が開発する戸数は、平成 1 0 年度までに分譲住宅 1 0 0 戸、賃貸住宅 2 0 0 戸であり、総トータルとしては 6 5 0 戸を予定している。

高階委員

稲北再開発による住宅戸数を示せ。

建築都市部長

稲北で予定しているのは、公営住宅 2 4 戸、民間の分譲住宅としては 4 0 戸予定している。

高階委員

望洋台の 3 工区が着工されたが、これの予定戸数を示せ。

建築都市部倉松主幹

3 工区については、平成 9 年から平成 1 1 年まで開発行為の許可を与えている。

許可内容は、3 9 9 戸、1 , 3 0 0 人、2 7 . 4 ヘクタールである。

高階委員

築港、稲北、望洋パーク、柁里の開発行為等々これらを合わせるとかなりの数の戸数が予定されている。毎年 1 , 0 0 0 人 ~ 1 , 5 0 0 人減ってきているのに、このような形で事業を進めて良いものなのかと疑わざる得ない。

今、挙げてもらった箇所で国の補助を頂いているのはどこがあるか。

建築都市部倉松主幹

望洋パークは、促進事業で行っている。

建築都市部長

稲北にも国の補助が入っている。

高階委員

築港はどうなっているか。

土木部参事

築港のインフラ整備については、望洋と同じ補助が入る。

高階委員

国における財政状況も市と同じように厳しいものがあり、公共事業を見直す時期といわれている。また、小樽の人口がどんどん減っている状況の中、住宅戸数を増やしていくという施策が必要なものか疑問に思っている。一度、

総ざらいすべきではないか。

建築都市部長

非常に難しい問題だが、民間は民間サイドの需要の兼ね合い、再開発住宅はその計画に基づきそれぞれの目処をつけながら事業が進められてきたものと思っている。

これからどうなるのかというと、小樽では銭函を除くと人口が減っている状況であり今後はご指摘の点も勘案し、総合的な判断が必要なものと感じている。

高階委員

一つの問題提起として受け止めて欲しい。

休憩 午後 3時07分

再開 午後 3時30分

佐々木(勝)委員

崖地、急傾斜地の崩落危険箇所は小樽市内に110ヶ所あると指摘されているが、その実情を教えて欲しい。

土木部次長

北海道が小樽市において調査した危険箇所は、110ヶ所である。これは、高さ5m以上、斜度30度以上、崖地に隣接する家屋が5戸以上の箇所であり、あくまでも自然崖だけである。これらの危険箇所については、道が防護柵などの対策により崩壊防止工事を進めていく。

佐々木(勝)委員

この110ヶ所については、どのような手立てを講じているのか。

土木部次長

危険区域51箇所のうち、これまでに工事を終えているのが33箇所あり、現在工事中なのが4箇所である。残りは、14箇所ということになる。

佐々木(勝)委員

110ヶ所の危険箇所ではないのか。51箇所なのか。

土木部長

私どもの防災計画の中では、急傾斜地崩壊危険区域と指定された箇所と指定外の箇所合わせて130箇所を危険箇所としている。

昨今の崖地における崩落事故の頻発により、建設省から各都道府県に対し危険箇所の調査をするよう通達があり、今回道が調査を進めたものである。

この結果、私どもの130箇所は重なっていると思うが、小樽市では110ヶ所が道から指摘を受けたものである。ただし、詳細なデータはまだもらっていない。

今後は、この110ヶ所について国の方で具体的な整備計画を進めていくものと聞いている。

佐々木(勝)委員

急傾斜の防災工事については、道の施工であるが今後も道と土地所有者の関係だけで推移していくものなのか。市の係わりはないのか。

建設課長

急傾斜地工事の基本的な考えとしては、土地所有者の寄付が必要になるというのが一つあり、それと自然崖であるというのも原則になっている。よって、人工崖については、工事の対象とならない。市は、工事説明会、住民の要望などの際地元を下りていき理解を頂くことで係わりを持つ。

佐々木(勝)委員

先程の説明では、工事が未施工の箇所がまだ残っているが、これについては、道と土地所有者だけの関係でしか

事業展開がなされないのか。市はどのような立場をとるか。

建設課長

所有者に対する事業説明会などで、市もその中には入りいかに事業をスムーズに進めていくかという点で係わっている。

佐々木(勝)委員

市営駐車場の関係についてだが、駅前、駅横、稲穂の各駐車場の現在までの利用状況は昨年と比べどうなっているか。

土木部次長

各駐車場の月平均の駐車台数を示す。

	平成 8 年 度	平成 9 年 度
駅横 駐 車 場	2 , 6 0 6 台	3 , 7 8 7 台
稲穂 駐 車 場	4 , 7 3 1 台	4 , 8 5 3 台
駅前 駐 車 場	9 , 2 6 3 台	9 , 2 4 8 台

これは、4月～9月までの月平均駐車台数である。

佐々木(勝)委員

駅横が市民に認知されたために大幅に伸び、稲穂は若干の伸び、駅前は横ばいというのが上半期の状況だが、10月以降の下半期の利用を予測すれば年間トータルで昨年より上回る数字になるのか。

土木部次長

駅横については、かなりの伸びを示している。昨年9月の開設以来、徐々に市民に浸透した結果と考える。下半期においても、ここの上昇分が大きく見込める。

佐々木(勝)委員

何を言いたいかということ、駅前のような狭いスペースで9,000を越す台数が入り、稲穂があれだけのスペースを持ちながら半分しか入らないという事について、分析や対策を講じているかということだ。

中心市街地の駐車場不足を指摘されているが、実際は駐車場があるのに利用されていないのではないか。商店街との連携をとるなどの工夫によって、駐車場の利用増を図れるのではないか。これらの分析はしていないのか。

土木部次長

駅前駐車場の中の看板により、近くに稲穂駐車場があることを周知させているが、委員の言われるような形の深い分析等は行っていない。

佐々木(勝)委員

この問題については、もう少し研究してもらいたい。

道路占用指導の取り締まり、許可業務等についての業務内容を教えてもらいたい。

土木部次長

市道における地下埋設物、電柱などの地上物件などに対し道路占用の許可を与える業務であり、道路法に基づく事務手続である。

佐々木(勝)委員

申請があれば、どのように審査するか。

土木部次長

あくまでも占用させるのは道路管理者の権限であり、占用自体に支障があるのであればそれを拒否することになる。当然、占用位置等の審査は行っている。

佐々木(勝)委員

具体的になるが、去年の実績で北電に対する占用許可は、227件である。これはほとんど電柱の関係と考えるが、電柱以外で占用許可しているものがあるか。

土木部次長

主なものは電柱だが、他には送電塔、共架柱等がある。

佐々木(勝)委員

私の住まいは富岡だが、家の前に送電塔が立っている。道路占用の許可を受けているものとは思うが、時代の趨勢により従来の送電線からさらに強力な高圧線に変換する場合は当初の占用許可内容を再チェックするのか。

土木部次長

あくまでも道路の占用許可というものであり、底地の占用についての審査となる。電線の内容が変わるということであれば、申請の内容変更になる。

その際は、当然安全性のチェックを行うことになる。

佐々木(勝)委員

道路占用させるからには、許可に係る内容の精査を行うのは当然と考える。具体的な例を挙げると、高圧線が通っている箇所は、強力な電磁波を発生させているとの話もある。

常識では、住宅がそばにあるなら位置を離すとか上にあげるなどの方法をとると思うが、このように占用の内容変更がある場合、北電に対し行政指導が行われるべきと思っているが、今日、この問題について結論をもらおうとは思わないが、研究していきたい課題であるので、今後土木部もお付き合い願いたい。

除雪の問題でお聞きしたい。

今日のやりとりにおいて、今後の計画をロードヒーティング一本で進めるわけにはいかず多種多様な方策を検討していくとのことである。

現在、家庭用の融雪機器が広まってきた。市の計画としては、これらの機器を使用して克雪する家庭に補助や支援する考えはないのか。

土木部次長

ご指摘の問題については、雪対策の一つとして考えていかなければならない。

武井委員

建築都市部に聞く。7月30日に提訴した住宅明渡しの裁判はどうなったか。

住宅都市部長

9月12日に判決を頂いた。相手方に、一分の理屈もないというものであり、明渡しと滞納支払の即時執行が命ぜられた。

武井委員

明渡しとなれば居住権の関係が出てくるが、強制できるのか。

建築都市部長

法的なものを全てクリアしたうえでの判決である。

武井委員

これら滞納者の行き先は、どうするのか。自分で探すのか。

建築都市部長

基本的には、本人が探すことになる。控訴の期間は、今月一杯となっている。我々はこの期間に拘ってはいないが、どの程度の猶予が必要か見定めたい。いずれにしても、裁判所の執行官に強制執行をお願いすることになるの

で、荷物の仮置き場については、我々が手立てしたい。

武井委員

猶予期間は、どのくらいか。

建築都市部長

本人との話し合いによるものだが、今回の相手は、そのようなことをあまり配慮する必要がない方であり、厳しく対応したいと考えている。

武井委員

明渡しに係る諸費用については、滞納者の負担になるのか。

建築都市部長

微妙な問題だ。訴訟費用は約 1 0 0 万円であるが市の負担にならざるえない。道の事例でも滞納家賃の徴収は、難しいものと聞いている。今回の訴訟の目的は、不法占拠している状況を取り払う事を主眼に置いたものである。

武井委員

今の話を聞くとゴネた方が得ではないのか。

建築都市部長

先程申し上げた通り、不法占拠という違法状態を解消するのが一義的な目的であり、同様の滞納者に対して、警鐘をならす効果もあると考えている。

武井委員

裁判費用も市の負担ということだが、何のための裁判か。この点について、よく弁護士と打ち合わせてもらいたい。

建築都市部長

付け加えるが、判決では、裁判費用は被告の負担ということである。ただし、実際問題として難しいものとお答えした。強制執行にあたり、合意できるかどうかは別として本人とも折衝していきたい。

武井委員

今定例会の議案でもある訴訟対象者は、どのような滞納状況であるか。

建築都市部長

滞納額はかなりの金額に上っている。昨年 の 1 1 月段階で支払命令をかけているが、その時点では支払命令に応じ、分割した額を 1 度だけ納付している。その後は、音沙汰が無くなり何度交渉しても全く誠意を見せない人である。

武井委員

訴訟時期は、いつを考えているか。

建築都市部長

年度末までに判決を頂きたいと考えており、今定例会に議案提出したものである。

佐野委員

築港再開発についてお尋ねしたい。

ともかくにも、今までに言われて来ていることは、建設に伴う経済的な効果についてである。確認申請が本日受理されて来月から本格的な工事が始まるというなか、多くの地元業者が期待してその成り行きを見守っている状況である。

先程の答弁では、「企業の社会的責任を求めろ。」という話が出た。また、コストについての話もでており、「排除の論理をとらせない。」というのは、当たり前の話として伺っていた。



以上の点から、建設業界ばかりではなく他の業界の係わりはどうなっているかお尋ねしたい。

次に、建設時において資材を運搬する車両による交通渋滞、混乱を回避するため交通シミュレーションを実施すると聞いたが、この結果はいつ判明するのか。シミュレーションの精査、分析後は、どのような対応を考えているのか。

最後に、建設される建物コストはどの位になるか。

築港再開発長川主幹

建設業界以外に地元が発注されるものについてだが、仕出し弁当業者の団体が出来ている。これについては、各仮設事務所における昼食などを請け負っている。

築港再開発室高橋主幹

運搬作業は、夜間を基本とすることで決定したが、現在この段取りを進めている状況だ。交通シミュレーションの結果については、遅くとも今月末までに整理をするものと聞いている。

土木部次長

前段の質問について補足しお答えする。以前、市内の業界34団体が築港再開発に係る仕事をもらいたいと陳情要請がなされている。

4月に34団体の代表者及び個別の企業の方々をクラスごとに分けて呼び出し、私どもの建設方針と皆様方の主旨について意見交換を行った。

内容は、「私どもとしては、建設関連と同様に必要な努力をするので、あなたがたも努力を図り多くの仕事に係わるようしてもらいたい。」というものである。

築港再開発室長川主幹

建物コストについてだが、当初計画を打ち出した時点では1,000億円との話がでたが、その後計画の見直しもあり整理がなされてきている。以前にも申し上げてきたとおり大きくは商業アミューズ棟、ホテル棟、エネルギー棟、それから札幌側に位置するレジデンシャルゾーンを含めて数百億円の単位になる。初期の土地の取得を含めると1,000億円にはならないが、それに近い投資規模になると思う。

佐野委員

オタモイの再生団地計画の事業は、既にスタートしているものと認識しているがこの事業の進捗に関して個人的に懸念している部分がある。

一つは、借地が6割もあること。さらには、先程の答弁にもあるように、「公共事業の削減」、「市営住宅の全体的見直し」についてである。

こうした中、来年度に基本設計が実施されると聞くと、借地問題はどのようにするのか。適正戸数はどうなるか。また、計画されていれば建物の形態は高層となるか、低層となるか。

建築都市部長

オタモイ再生団地計画については、昨年基礎的な現況調査を行っている。これを基に現在、基本計画に向け最終的な詰め作業を行っている。

適正戸数については、率直に言って迷っている。土地が全部市有地であれば、若しくは殆どが市有地であれば、戸数は簡単に出せるものと考えているが、借地が6割ということを経験するとなかなか結論が出せないものである。

国の方針では、借地はなるべく取得すべきというが、財政的な負担が当然伴う。また、4割ある市有地は、立地的にはあまり良くない場所である。

このような状況にあるので、もう少し時間を貸してほしい。

なお、この地区は都市計画法の関連から高層住宅は無理であり、概ね3階建になると考えている。この階数である程度の戸数を確保することになると、戸建住宅と同じになり共同住宅を建設するメリットがなくなる。この点も

悩みの一つになる。

佐野委員

オタモイの団地は老朽化したとはいえ、今までオタモイ地区の地域経済に貢献してきたものである。今までこの団地に住んでいた方々にとっては、愛着があり、再生され環境改善された団地に今後も引き続き住みたいという願いがあると思う。この意味からも、適正戸数については、よく検討してもらいたい。

確認するが、来年度は基本設計、11年度は実施設計、12年度に建設工事というスケジュールに変わりないか。

建設都市部長

基本的には変わらないが、10年度から一気に一気にオタモイだけ事業を進めるわけにはいかない。他の地域もうまく織り混ぜながら進めていかなければならないと考えている。

オタモイの他に1団地を並行させ事業を進めるのが理想だが、委員のご指摘も理解するので、オタモイについては道営が先行できないかと思っている。

佐野委員

今日の新聞に、平成10年度の新規職員採用の記事が載っていた。

行政改革がらみからか、技術職員の採用を見送るような内容であったと思うが、今日は建設所管であるので率直な考えを聞きたい。行政改革とはいえ、技術的な仕事は減る方向にないと考えているが、この先このような形で大丈夫なのか。

各部長を代表して、財政部長にお尋ねしたい。

財政部長

総務部の立場にないのでコメントのしようがない。

佐野委員

水道局長はどう思っているか。

水道局長

水道局に関しては、来年3月末の技術関係の退職者がいないことから新規採用の要望はしていない。全庁的にも、そのような傾向にあると聞いている。

委員長

散会宣告。