

議 長	副議長	局 長	次 長	議事係長	議 事 係

COOLS	
H	P

予 算 特 別 委 員 会 会 議 録 (6) (17.1 定)			
日 時	平成 17 年 3 月 15 日 (火)	開 議	午後 1 時 0 0 分
		散 会	午後 5 時 1 5 分
場 所	第 2 委 員 会 室		
議 題	付 託 案 件		
出 席 委 員	見楚谷委員長、北野副委員長、横田・大橋・森井・吹田・ 佐々木 (茂) ・井川・武井・新谷・斉藤 (陽) ・佐藤 <div style="text-align: right;">各委員</div>		
説 明 員	市長、水道局長、総務・財政・建設各部長、建設部参事 <div style="text-align: right;">ほか関係理事者</div>		
別紙のとおり、会議の概要を記録する。 委員長 署名員 署名員 <div style="text-align: right;">書 記 記録担当</div>			

～ 会議の概要 ～

委員長

ただいまから、委員会を開きます。

本日の会議録署名員に、吹田委員、斉藤陽一良委員をご指名いたします。

委員の交代がありますので、お知らせいたします。

大畠委員が森井委員に、菊地委員が新谷委員に、小前委員が吹田委員に、斎藤博行委員が武井委員に、秋山委員が佐藤委員に、交代しております。

付託案件を一括議題といたします。

これより、建設常任委員会所管事項に関する質疑に入ります。

なお、本日の質問順序は、共産党、自民党、公明党、民主党・市民連合、れいめいの会、市民クラブの順といたします。

共産党。

北野委員

国際ホテルのその後について

国際ホテルのその後について、尋ねます。

今年度の固定資産税の納付書は、どなたに送付することになっていますか。

財政部長

今年度、16 年度でございますか。

北野委員

9 月で変わっているでしょう。

財政部長

16 年度という意味でしょうか。

北野委員

16 年度は旧の人でしょう。

財政部長

ええ、一応 1 月 1 日現在の。

北野委員

今年の 1 月 1 日現在です。

財政部長

はい、登記簿上のいわゆる名義人、その方に送付するということになっております。

北野委員

そうすると、旧所有者のジェイ・アイ・ビーに送るということになりますね。

財政部長

登記簿上の所有者に送るということになっております。

北野委員

だから、ジェイ・アイ・ビーに送るのが、そうでないのかと聞いているのです。

財政部長

16 年度分については、16 年の 1 月 1 日の登記簿に登録されている名義人の、登記簿でわかりますから、今おっし

やった会社あてに送るということになります。

北野委員

そうすると、事実上所有権の移転が、昨年が変わっているのですけれども、新しい人には行かないということですね。

ところで、今日市長に出席いただいたのは、理事者は固定資産税を滞納しているかどうかについては答えられない、市長は答えになれますから、それでわざわざ来ていただいたのであります。

それでは、国際ホテルの旧所有者というか前所有者に今年の 1 月 1 日の固定資産税の納付書が行くということなのですが、その前所有者は以前の固定資産税はちゃんと払っていましたか。

（「財政部長」と呼ぶ者あり）

北野委員

いやいや、それはあなたが答えられないということはわかっているから、市長を呼んだのだ。あなたが答えるのか。いや、答えるのならいいよ。

財政部長

お答えできません。

市長

国際ホテルの関係は、納税義務者が 2 件ありまして、現在まだ所有権は移転されていませんけれども、前のジェイ・アイ・ビー、それからその以前の北海道経済再生機構ですか、両方に滞納があると。

北野委員

そうしたら、払えない前所有者ですね、前々所有者ではなくて前所有者のジェイ・アイ・ビーが払えなくて、固定資産税を滞納しているの。そこへ、また今年の 1 月 1 日、事実上所有権は移っているのだけれども、いわゆる正規の所有権の変更登記をしていないですから、だから古い方に行くわけですけれども、その方も固定資産税を払っていない。その人に、払えない人に行って、けっきょくまあ取れないだろうということなのですね。

財政部長

17 年度については、17 年の 1 月 1 日にその登記簿に登載されている方あてに送るということになります。

北野委員

前々所有者の再生機構の方はもらえないのですか。払ってもらえるのでしょうか。

市長

今非常に難しい状況でないかと思えます。

北野委員

それでは、1 億 5,000 万円の共益費、確定債権の小計が話し合いがついていなくて宙に浮いているのですが、これがけっきょく駅前ビルに大きな負担になっているわけですが、これは今はどうなっていますか。

（建設）嶋田参事

共益費の関係のお尋ねについてでございますけれども、これはあくまでも応札者において所有権が移転されるということになっていますので、当然新所有者に共益費については支払義務が発生するというので、決して宙に浮いているという状況ではないというふうに思います。

北野委員

そうしたら、まだ 1 億 5,000 万円は払ってもらっていないのでしょうか。

（建設）嶋田参事

今、駅前ビル株式会社と鋭意交渉しているというふうに押えています。

北野委員

市として、昨年の第 4 回定例会で我が党の古沢議員との間でやりとりがありました。それ以降、新たな栃木県の所有者と接触があるのか。もし接触しているとすれば、その後の経過について報告してください。

（建設）まちづくり推進課長

第 4 回定例会以降でございますが、市としては、小山グランドパレスホテルと接触した経緯はございません。あくまでも駅前ビルと小山グランドパレスとで話合いが行われているというように聞いてございます。

北野委員

そうしたら、駅前ビルと話ししている経過は聞いていないのだね。

（建設）まちづくり推進課長

駅ビルの方から聞いている内容といたしましては、昨年の 12 月 28 日でございますけれども、共益費の支払がなされていないということで、共益費の一部について支払の訴訟を起こしたというふうに聞いてございます。

北野委員

そうすると、国際ホテルの固定資産評価額は、昨年の第 4 回定例会の議論で 10 億円前後ということで、やりとりが本会議で行われています。所有権の移転登記をすれば登録免許税を 1,000 万円払わなければならないと。

それから、所有権の移転が登記されれば栃木県のグランドパレスに仮に債権者がいれば、新たに移転登記した国際ホテルに抵当権が設定されると。又は不動産取得税、これが中抜きで払わないで転売すると、よく小さな不動産屋でやっていますから。そういうことをするつもりで、こういうことになっているのかどうか。市として真偽のほどは、どういうふうに押さえていますか。

（建設）まちづくり推進課長

前段の登録免許税の件でございますけれども、仮にお話がありました 10 億円という評価額であれば 1,000 万円という額の登録免許税は支払わなければならないだろうというふうに考えてございます。

また、後段お話がありました所有権が移転されない理由と申しますか、そういう部分の押さえについては、私どもとしては詳しくは承知してございません。

北野委員

買受人の栃木県のグランドパレスが国際ホテルをホテルとして引き継ぐか又は他の用途に変更するかは別にしても、まともな経営者であれば最小限かかる費用は何々というふうに押さえていますか。前段議論になったことも含めてお答えください。

（建設）まちづくり推進課長

現在、私どもで押さえている部分につきましては、平成 15 年 12 月末で裁判所の競売に関する資料の中でうたわれておりましたが、共益費の滞納として平成 15 年 12 月末で約 1 億 5,300 万円ほど、これに月々の管理債権といたしまして 250 万円ほどかかるという記載がございましたので、16 年 1 月から今年度の 17 年 3 月までといたしますと、15 か月ありますので 250 万円の 15 か月分。

北野委員

合計は 3,750 万円ということか。

（建設）まちづくり推進課長

はい、3,750 万円。それに先ほどお話がありました、あくまでも建物の評価額が 10 億円といたしましたら、登録免許税が約 1,000 万円ほど。さらに不動産取得税が 3,000 万円ほどかかるということで、合計いたしますと 2 億 3,050 万円ほどになるのかなというふうに考えてございます。

北野委員

昨年の第 4 回定例会のやりとりのとき、それに加えて給排水管の取替え工事で見積りで 1 億 8,000 万円程度かか

るということですから、これをプラスすれば 4 億円近い、そういうお金を用意しなければならないと。これが一つのネックになって国際ホテルのことが前へ進まない、裁判ざたにもなると、それが現状だということですね。

駅前再々開発について

そこで市長に伺いますが、駅前再々開発、こういうこともお話にありましたが、小樽市として、小樽駅前が小樽市の顔ですから、ああいう状態にして放置しておくということは、市長としても不本意だと思うのです。市長として、この問題の解決をどういうふうに考えて、どういう方向に進められようとしているか、基本的な考えをお聞かせください。

市長

基本的に駅前をどうするかということですが、我々としても一日も早く再生されることを願っていますけれども、現状、競売で取得した方が何ら方針を示していないというようなことなものですから、我々としても今のところちょっと打つ手がない。ただ、以前にいろいろな話がありました再々開発という問題で国土交通省の優良再開発といいますが、そういった事業の手法もずっと検討してまいりましたけれども、今こういう状況でありますので、もう少し静観しなければ、今、市が中へ入っていったらどうのこうのということにはならないのではないかと考えていますので、もうちょっと時間を欲しいなというふうに思います。

北野委員

この間の経緯を見ているとビル管理会社に任せているような感じなのですが、しかしそこに 20 パーセント小樽市も出資しているのですよね。だから、小樽市としても発言権があると思うのです。だから、もう少し主導性を発揮しないと、市長がそういうスタンスでいたとしても、一歩も前へ進まないということになると思うのですが、あなたの方の方は少し怠慢ではないかと少し言葉が悪いけれども、いかがですか。

市長

駅前ビルにすべて任すというのではなくて、常時情報交換しながら、うちも必要なアドバイスをしたりやっていますので、決して怠慢で何もしていないということではありませんので、その点をご理解いただきたいと思います。

北野委員

いっそう努力してください。

駅前の歩道橋撤去方について

この問題に関連して懸案になっている小樽駅前の歩道橋の撤去方については、今の時点でどういう状況になっているのですか。

（建設）維持課長

駅前の歩道橋の件でございますが、この歩道橋は一・二・三ビルの再開発の際に、3 ビル間の回遊性あるいは商業者支援という意味もありまして設置した経緯がございますので、今第 3 ビルの状態はお話のあったような状況になってございますので、この推移を見ながら再度時間をいただいた中で検討していかなければならないものだというふうに考えております。

北野委員

この歩道橋の問題では、現状はそうなっているのですが、駅前再開発のときに、あそこを、駅前から港の見えるところを目隠しするような障害物をつくるべきでないということを我が党は言いました。それを無視してああいう設計にしたのです。ですから、その原点のところでも市民合意を得られていない、小樽の景観を壊すようなことを小樽市がやったわけですから、これは撤去するのが当然だと、市議会でもほかの会派の方々からもそういうことがあったわけですから。あそこの歩道橋を撤去すれば、やはり観光のスポットとしても価値が高まるというふうに考えますから、この点は原点を忘れないで事に当たっていただきたいと強い注文をつけておきます。

スクールバスの運行について

次に移ります。

建設部に伺いますが、市教委の進めている学校適正配置計画に基づくスクールバスの運行に関して、専門的な立場である建設部の見解を伺います。

スクールバスのルートについてですが、建設部は事前に相談を受けましたか。

（建設）庶務課長

教育委員会の方からは、通学路が変わるということもございまして、歩行者空間の確保ですとか、冬場の除雪の問題等の相談は受けてございます。

また、スクールバスについては、手宮地区だけの話なのですけれども、清水第 3 線を通るとのことでの話は伺っております。

北野委員

そうすると、父母の皆さんに配られた概要というのがあるのですが、この概要の中にルートが書いてあるのですが、清水第 3 線しか相談は受けていないのですか、梅源線の方で。

（建設）庶務課長

スクールバスを活用するという話は受けていて、利用するのは清水第 3 線だという個々具体の細かな話については、具体的な協議はまだしておりません。

北野委員

除雪その他というのは、清水第 3 線しか受けていないということですね。

そこで伺いますが、既に教育委員会の考えている最初に帰りのルート、手宮西小学校から梅ヶ枝町に至るルートについてはもう既に押さえていると思うのですが、このルートが適切かどうか見解をお聞かせください。

（建設）建設課長

清水第 3 線が 9 メートル、それと今の清水第 5 線が 5.5 メートル。今の 28 人乗りのバスでは、曲がること、それからこの 5.5 メートルの幅員ですから車はじゅうぶんに通れます。

北野委員

それだけ。車が通れるから道路になっているのですよ。そんな当たり前の真ん中の話だったら困るのです。28 人乗りのマイクロバスをスクールバスにして運行するということなのでしょう。だから、皆さんに事前に言っておりますけれども、帰りのルートは清水第 2 線から豊川第 5 線、そして清水第 3 線に右折して入るのです。こういうルートが適切かと聞いているのです。

（建設）建設課長

この辺では幅員とかが確保されていますので、手宮仲通線を通るのが一番いいルートだと思います。ただ、問題がいろいろありまして、なかなか今すぐそれが整備されるという状況ではありませんので、今後また教育委員会と細かい打合せ等を行って、どういうふうにしていくかというのは考えていかなければならないというふうに思っています。

北野委員

課長に伺いますが、手宮仲通線のいわゆる旧清水交番のあったところですね、あそこから下の薬師神社の区間の幅員は最大で幾ら、最少は幾らと押さえていますか。

（建設）建設課長

幅員は 9 メートルです。

北野委員

いやいや、全部 9 メートルではないでしょう。

（建設）建設課長

9メートルと一部8メートルです。

北野委員

ですから、今、課長が後段おっしゃったように、清水第5線を通るなんていうのは常識外の話です。地元からいえば手宮仲通線を通って清水第3線に右折して入っていくというのが常識的です。あなた方だって、そういうふう考えているのですから。だから、ここの部分をロードヒーティングにして安全を確保して通すというのが常識的なのですけれども、教育委員会はそういうことは一切考えない。最初はこう考えていたのです。ところが、北海道新聞にハイヤーの運転手に一番危険な坂だというふうに書かれたら、びっくりして次の概要を2月のときに1か月後に変更するのだから。こういういいかげんな、その場しのぎの対策をやっているのですよ。だから、建設部としても、教育委員会が行うことではありますけれども、児童の安全についてはあなた方も、一応ここで指摘をしたわけですから、責任がありますからきちんと。私は、この適正配置は反対ですけれども、仮にそういう案を父母に示すのであっても、こんないいかげんな説明をしているから父母から支持を得られていないということだけは指摘しておきます。

単独事業の内訳について

次、予算説明書149ページ。単独事業の5,100万円が出ていますが、これの内訳を教えてください。

（建設）建設課長

5,000万円が清水第3線で、残りの100万円が今年行います朝里東10号線、これが補助がつけられない部分もありますので、これを100万円足しまして5,100万円ということになります。

北野委員

清水第3線は恐らく中野植物園のところの狭い部分の改良だと思うのです。これは長年指摘してきたことを単費であっても、まあ借金してやるということは私は評価しますから、ぜひこれは地元の要望を担って事業を進めていただきたいということだけお願いして、私の質問は終わります。

新谷委員

若年者定住促進家賃補助について

それでは、若年者定住促進家賃のことについて伺います。

14年度からスタートしましたが、これまでの利用実績を示してください。

（建設）建築住宅課長

若年者定住促進家賃補助の今までの実績ですけれども、今、委員がおっしゃったように平成14年度から実施している事業でございます。平成14年度、市内で郊外から転居した部分と、それから市外から市内に転入してきた部分がございますが、市内での転居が8世帯、市外からの転入が21世帯で、合計29世帯です。平成15年度、同じく市内での転居が10世帯、市外からの転入が15世帯、合わせて25世帯となっております。平成16年度、市内での転居が3世帯、市外からの転入が12世帯、合わせて15世帯となっております。

新谷委員

このうちで転出した方はいらっしゃいますか。いれば、その理由も聞かせてください。

（建設）建築住宅課長

今申し上げましたのは、補助の交付決定をした件数でございます。その後いろいろな事情で交付決定をした共同住宅から転居をされている例がございます。平成14年度が29世帯に交付決定したのですが、そのうちの10世帯が市外へ転出してあります。また、15年度は25世帯交付決定したのですが、そのうちの5世帯が市外へ転出してあります。その主な理由なのですが、窓口等での口頭の問いで基本的には家庭の事情ということなのですけ

れども、あまり深く突っ込んだ質問はできない中だったのですけれども、ほとんどがやはり勤務先の変更ということが主な理由のようでございます。

新谷委員

17 年度は市内分を中止するといいますが、その理由を聞かせてください。

（建設）建築住宅課長

もともとこの若年者定住促進家賃補助は、若い方々に小樽市内に住んでいただいて人口増に結びつくようにということと、それからあと市内転居もあわせてこの交付対象としましたが、中心部でも若い方々の定住促進を図って中心部の活性化を図りたいと、そういう二本立ての目的を持った補助制度でしたけれども、私どもとしましては、限られた予算の中でやはりこれから小樽市としましては人口増対策に力を入れていきたいと、そういうことになりまして、まずは募集期間を大幅に延長して拡大しまして、ほとんど 1 年間に近い募集期間に大幅に延ばした中で、募集枠というのも限られておりますので、その募集枠を市外から転入する方々に振り向けて、人口増対策という目的を絞った制度にしたいということで、先ほど申し上げましたように、16 年度は市内での転居の実績もかなり落ちていたということもありましたので、市外からの転入に絞った制度にして、この制度の効果を図っていきたいということで考えております。

新谷委員

市外からの転入ですけれども、居住先はどういうところになっていますか。

（建設）建築住宅課長

今までの 3 年間で市外からの転入で市内の地域で主なところですが、新光町、それから奥沢、稲穂、長橋、桜などが転入している地域の多い順になっております。

新谷委員

戸数は。

（建設）建築住宅課長

新光町で 5 世帯、それから奥沢、稲穂、長橋、桜でそれぞれ 3 世帯となっております。

新谷委員

今、市外からの転入の方が意外と中心部が少ないのですね。それで、これはどういう理由と考えています。

（建設）建築住宅課長

市内転居では東雲町、色内、山田町と、それぞれ 5 世帯、2 世帯、3 世帯が入られています。それは地域を限定しますので、当然そういう数字になっているのですけれども、実績が昨年度で 3 世帯しかないということがあって、窓口でのやりとりの中で、やはり街なか活性化計画の 210 ヘクタールに市内転居の場合、区域を限定しているので、その範囲の中でも希望する住宅というのでしょうか、民間の賃貸住宅がなかなか希望に添ったものが見当たらないといいますが、探し出せないということが、その区域内に転入された方が少なくなったという理由のようでございます。

新谷委員

中心部は家賃が高いということも理由ではないかなと思いますが、人口対策で市外転入に限り助成するといいますが、14 年から 16 年まで 12 月 31 日現在でいいですが、20 歳から 39 歳までの人口の推移を教えてください。

（建設）建築住宅課長

戸籍住民課の方からデータをもらいました。14 年度、15 年度、16 年度の 20 歳から 39 歳までの人口の推移ですけれども、平成 14 年度が 3 万 3,848 人、平成 15 年度が 3 万 3,218 人、平成 16 年度が 3 万 2,431 人、微減というふうな状況になっております。

新谷委員

参考までに、その婚姻数というのはどうですか。

（建設）建築住宅課長

これも戸籍住民課の方からのデータですけれども、婚姻数につきましては年代別での統計処理というのはされていないということですので、年齢にかかわらずということなのですけれども、市内での婚姻の数ですが、平成 14 年度は 726 件、平成 15 年度が 670 件、平成 16 年度が 623 件でございます。

新谷委員

それなりの数だと思うのですが、若い人たちの人口が確実に減っているわけですよ。この制度は人口増のために市外転入者に対して助成を行うというものですけれども、しかし若い人たちが人口減ということは、転出している可能性もあるわけですよ。そうしますと、やはり小樽から市外に出ていく人たちをとめなければならない、そういうふうにも考えなくてはいけないのではないのでしょうか。いかがですか。

（建設）建築住宅課長

確かに市内で移動される方も、市内のどこかに移るということとあわせて、市外に出るという選択肢も確かにあるかと思えます。ただ、今市内にいらっしゃる方は、小樽市の人口としてカウントさせていただいているわけで、やはり人口増という意味では、今いない方が市内に入ってくるというのが直接的な人口増につながっていると思うので、やはり市外からの転入に力を入れていきたいというふうに思っております。

新谷委員

ですけれども、例えば勤務先が札幌だと。そうすると、市内で少し家賃を安く入れれば、ここに住んで札幌に通うということもあるわけですが、そういうのがなければやはり勤務先が近いところに行ってしまうと思うのです。

それで、これは市長に聞きますけれども、小樽に住んで税金を納めている人たちに何の特典もないというのはちょっと不公平ではないかなと思うのですが、人口対策で若い人たちの定住を図るのだったら、これから結婚する人たちの応援し、今後も小樽に住んでもらうために、ぜひこの市内枠というものを残していただきたい、続けていただきたい。当面、様子を見て私は残していただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

市長

この人口の定着問題というのは、非常に難しい問題です。この制度をこの財政難の中で継続するかどうするかという議論も相当、部内、庁内でやりました、人口対策としてこれといった決め手のある施策がなかなか見つからないものですから、増につながる部分だけは何とか継続しようということで、相当の費用がかかりますけれども、17 年度は継続しようというふうになりましたので、なかなか市内の方のお話の部分もわからないわけではありませんけれども、今の財政状況からいって非常に難しいのかなというふうに思っています。

ただ、今人口増対策として各地域で取組を始めています、いわゆるこれから団塊の世代が退職になって、ついの住みかを北海道でとか、あるいはまた生まれ故郷でとかという、そういう取組は行っています。小樽市も今この問題について取組をしております、既に住宅マスタープランの中にもそういった項目を入れながら、何とか人口増対策といいますが、人口減に歯止めをかける対策を進めていきたい、こんなふうに思っています。

新谷委員

では、難しいということでしょうか。まもなく結婚して期待をしている人がいるのですが、望みはないのですね。ちょっと残念な感じです。今年いっぱい据え置くというわけにいかないですか。再度。

市長

どういった形で転居されるのか転出されるのか、その辺のデータもなかなかないものですから、そういった意味でやはり調べる必要があるのではないかと。どういう理由で転出されていくのか、それはやはり調べないとかな

か難しいものですから、こういった形で調べられるか、またちょっと研究したいと思います。

新谷委員

それでは、市外に実際に転出している人がいるわけですから、ぜひ調べていただきたいと思います。

除排雪の業務委託について

それでは次に、除排雪関係経費について伺います。150 ページです。

16 年度の予算と比較しまして、除排雪の業務委託料がおよそ 9,780 万円減っているのですけれども、この理由をお知らせください。

（建設）田中主幹

これにつきましては、昨年まで雪たい積場の委託料をこの委託料の中に含めておりましたが、今年度につきましては雪たい積場関係ということで、その部分に 7,500 万円ほど計上しておりますので、総額的には若干金額が落ちまして、2,000 万円ほど委託料が落ちているような状況でございます。

新谷委員

もう少し詳しくその内容を聞かせてください。

（建設）田中主幹

委託項目、それぞれ除排雪関係、そのほかに段差解消、そういう形のそれぞれ委託しております、その中に雪たい積場の委託ということで一括委託の中に含めていたのですけれども、それを今回、ここにも出ています雪捨て場関係工事費という中に勝納の雪捨て場の部分の工事費をこちらの方に分けましたので、そういう形の中で金額が大きく移っております。

新谷委員

そうしたら、勝納には雪を捨てないということですか。

（建設）田中主幹

いえ、そうではなくて、その工事費を委託料の中に含めたのですけれども、今回はそれを雪捨て場関係工事費の中に入れたということです。

新谷委員

それにしても 2,000 万円ほど少ないのですけれども、それは業務委託料そのものを減らす、雪の関係、例えば排雪を減らすとか、そういうことではないのですか。

（建設）田中主幹

これは設計の段階で平均降雪量の関係で、また 17 年度も設計するわけでありまして、5 年間の平均をとってみますと、本年度予測されるのは 4 メートル 74 センチぐらい想定されるものですから、そういう形の中でいきますと委託料も落ちてくるというふうに考えております。

新谷委員

それについては、前回古沢委員がかなり突っ込んで質問していたことだと思いますので省きますけれども、逆に消耗品ほか管理経費、16 年度と比べまして約 2,700 万円ぐらい増えているのですが、この中身を教えてください。

（建設）田中主幹

これにつきましては、今年 5,000 万円ほど見ていまして、この大きな内訳といたしましては、幸 1 丁目の雪たい積場の関係で水道管の移設がありまして、その分の負担金をこの中に入れております。その関係で増えています。

新谷委員

では、幸 1 丁目の雪捨て場を広げるということですね。どのぐらいの大きさになるのですか。

（建設）田中主幹

現在、今年につきましては 10 万立方メートルほど入れておりますけれども、今回、水道の移設に伴いまして、満

杯で使えるようになりますと、約 20 万立方メートルほどになりまして、今年の倍ほど入るような計画でございます。

新谷委員

それでは、その排雪が滞るといことはなくなっていくというふうにとらえていいのでしょうか。

冬期間の臨時職員の雇用について

次に、臨時雇用者賃金、16 年度より若干増えておりますが、これはどういう中身でしょうか。

（建設）田中主幹

これにつきましては、冬期間の臨時職員の雇用の関係で若干増えているような状況になっております。

新谷委員

市の直営部分をたぶん賄っていくと思っていたのですけれども、その市の直営部分をもう少し増やしていくという考えがあるのですか。

（建設）維持課長

現在、直営班で排雪作業を主にやっています。排雪作業のほかに、春というか今ごろなのですけれども、除雪のしていない路線でロータリーで拡幅除雪をやって、それが終わりますと天狗山観光線のように冬に利用しない道路につきましてあける、そういう除雪ですけれども、拡幅の作業をやっています。それで現在、排雪作業の中で 1 班体制でやっていますけれども、2 班体制をつくるとなれば、かなり職員の数とか重機の確保、そういうものが必要なものですから、現在の建設部維持課で所管しています重機の数からいくと、なかなか単に人を増やすというだけでは一班つくるといことができませんものですから、体制としては現在の 1 班体制で行っていきたいと考えています。

新谷委員

では、その人数はそんなに増やさないで 1 班でやっていくということですか。

（建設）維持課長

今回の賃金で若干増えている部分につきましては、実は職員の退職の関係でいろいろありまして、職員で対応しているところができなくて、その分の補充を臨時職員でやっている、そういうような体制の部分で若干増えている部分であります。

除排雪車両の借上料について

新谷委員

それでは次に、除排雪車両借上料ですが、昨年度比約 800 万円増えています、この中身の理由を教えてください。

（建設）田中主幹

これにつきましては、貸出しダンプの増加によりましてロータリー車を 1 台増加するという考えの中で金額が増えています。

新谷委員

貸出しダンプを増やすということではなくて、ロータリー車を増やすのですか。

（建設）維持課長

今の部分の増加に現在予算の中で見込んでいますのは、1 点目は貸出しダンプが例年増えていくということがございまして、増える予定でお金を若干積み込んでいるのと、そのほかに業者に委託している部分でロータリー車を 1 台増やしたいということで考えていまして、そのリース代としてお金を 1 台多く見えています。それでお金が増えています。

新谷委員

貸出しダンプなのですけれども、この制度が始まって、だいたい 14、15、16 年ですけれども、推移を教えてください。

さい。貸出し件数。

（建設）庶務課長

貸出しダンプの申込件数ですけれども、14 年度は 324 件、15 年度が 346 件、それと今年度は 3 月 14 日現在で 385 件の申込みを受けているところであります。

新谷委員

これは、今年のような大雪の場合は本当に市の排雪を待ってられないということで、町会単位だとか班単位だとかということで、進んで排雪を自分たちでやっていたと思うのですけれども、それを貸出しダンプ制度が悪いというのではないのですけれども、今年だってなかなか排雪が来なくて本当に困っていました。2 月 28 日に、ようやく補正予算がついて、ああ排雪が来るか来るかと待って、ようやくそれから 10 日ぐらいして来たということもありますよね。そういうことで、市民の方たちは本当に市を頼っていらっしゃるという状況だと思うのですけれども、町会によっては班ごとに毎月積立てをして、そこそこで違うと思いますが、1,600 円ぐらいと言っていましたけれども、そういう積立てをして、さらに個人で屋根の雪とかとなると、もう相当なお金が出ていくわけです。なかなか市の排雪が来ないのでそういうふうになっているわけですが、この貸出しダンプ制度を拡大するというのかな、それはいいとは思いますが、でもやはり市の排雪をもっときちんとやってもらわなければ、市民負担がかかるばかりではないかなと思うのですが、どうでしょうか。

建設部長

貸出しダンプ制度でございますけれども、数年経過しているわけですが、今お話のように、確かに市の方ですべての路線を排雪なりということが一番いいのかもしれませんが、なかなか厳しいときなものですから、できるだけ私も幹線道路を含めた重要路線を優先的にやらせていただいている実態でございます。その中で生活道路についてもやはりこれがあるものですから、何とか地域の方々の理解を得ながら貸出しダンプ制度をお願いしているわけですが、そういうところから皆さんと協力し、そして市の方も何とかダンプの方の実費といいますが、費用を何とか助成をして、やっていただきたいということを考えてございまして、なかなか厳しい中でこの制度として我々押さえているものですから、市民の方々に何とかそういったことでご協力願えればということの制度でございまして、ご理解を賜りたいと思います。

新谷委員

これは表立った市民サービスの削減というわけではないのですけれども、隠れた市民サービスの負担ですね。重要路線とおっしゃいましたが、バス路線もなかなか来ませんでしたよ。もう本当にバスが動けない、そういうことがたびたびありました。それで、そういうときに、もっと臨機応変にできないのかなと思うのです。私の住んでいる地域、全市内はわからないのですけれども、今言ったように、バス路線の両側に山のように雪が積まれてバス 1 台通れない。それで、もう交差するのを待って動いていたというのがたびたびありました。それで、そういうときに一方まちなかはどうかということ、歩道の雪割りをやっているのです。それを悪いとは言いませんけれども、その辺やはり直営部隊がいるのですから、もう少し臨機応変に幹線道路、バスが通る道路は早く排雪するとか、そういうことはできないでしょうか。

（建設）維持課長

排雪につきましては、ロータリー車とかグレーダーとかドーザー、いろいろたくさん機械と作業員、そういうものがなくなってまいります。そういうことで、バス路線などについては、日中はなかなかできないということで夜間やることになっておりますけれども、その態勢をとるには、やはりけっこう大がかりになるということで、なかなかすぐ動けない、排雪作業についてはある程度スケジュールを組んだ中でやらなければならないということがあります。今年についてはずいぶん雪が降ったということで、幹線道路、生活道路を両方一緒に並行してやらざるをえない部分があったものですから、なかなかスケジュール的には苦しい部分もございました。これについては、

いろいろ何年かぶりのこういう状況だったものですから、反省材料ということでは考えておりますけれども、なかなか排雪については、すぐぱっとやっばとできないということで、現場の方では雪を飛ばせるところがあればロータリー車を 1 台持って行って、そこに積ませてもらうという作業をするなどで対応せざるをえなかったこともございます。一つは、なかなか機動力の確保が難しいということでご理解願いたいと思います。

新谷委員

今年は本当に大変な冬でご苦労だったと思うのですが、ロータリー車も 1 台増やすということですので、ぜひその辺は、今後、臨機応変にやっていただきたいと思います。

ロードヒーティング関係経費について

次に、ロードヒーティングの関係経費について聞きます。

これも昨年度も聞いたのですが、昨年度比電気料等光熱水費 1,173 万 5,000 円減らしておりますが、この理由をお聞かせください。

（建設）田中主幹

これにつきましては、電気料金の値下げの関係で約 1,000 万円ほど落ちております。

新谷委員

1,000 万円という、けっこう大きなお金ですよ。それだけ浮くということですね。それで、ロードヒーティング、今年もけっこう故障していたところがあるのですが、保守点検経費が逆に 186 万 5,000 円削減されておりますが、これはどういうことですか。

（建設）田中主幹

これにつきましては、委託の見直しという形の中で単価だとか効率化を図りまして、金額が落ちております。

新谷委員

ちなみにロードヒーティングの設置年代別の件数を教えてください。

（建設）田中主幹

現在 16 年度でありますけれども、総数 216 件ありまして、昭和 40 年度から 49 年度までの 10 年間では 3 件ほどございました。それから、50 年度から 59 年度までの 10 年間につきましては 18 件、60 年度から平成 6 年度までの 10 年間につきましては 126 件、平成 7 年度から 16 年度の 69 件の計 216 件ほど設置しております。

新谷委員

それで、今も保守点検経費、委託の見直しということで安く委託できるということなのだろうと思うのですが、こういうふうに古いところがあるのですが、こういうところはもうそろそろかえどきとか、そういうことはないのですか。今年も何件か故障がありましたよね。2 年がかりでまだ直らないということもありますけれども、どうでしょうか。

（建設）田中主幹

私どもの方で調べておりますけれども、ロードヒーティングの耐用年数というのではないと聞いております。ただ、器具の関係で当然取り替える時期だとかというのはあると思いますけれども、現在そういう中で昨年からは灯油の関係のロードヒーティングが故障しておりまして、今年 1 回直したのですが、また違うところが壊れるというようなことがありますので、その辺を含めて考えなければならないとは思っていますけれども、それがどういう部分に該当するかというのはいろいろあるものですから、その辺については考えていきたいと思っております。

新谷委員

それで次に、去年もロードヒーティングをとめたところをかなり増やしておりますけれども、今年はどうですか。

（建設）田中主幹

16 年度につきましては 70 か所ほど停止しております。

新谷委員

面積はどうか。

（建設）田中主幹

面積につきましては約 3,000 平方メートルほどとめております。

新谷委員

3,000 平方メートルというすごく大きな数字でないかなと思うのですけれども、昨年聞いたときにはヒーティングしているところ 72 か所をいわゆる危険なところだということにとめられないのだというふうに聞いているのですけれども、その 72 か所のうち増やしたものはあるのですか。とめたところはあるのですか。

（建設）田中主幹

10 か所ほど新規でとめております。

新谷委員

毎年毎年こうやって。

（建設）田中主幹

済みません、危険箇所ではやっていません。

新谷委員

毎年こうやって面積が増えていくわけですけれども、では 17 年度もまたさらに増やす予定ですか。

建設部長

今ロードヒーティングの面積のお話でございますけれども、主幹からも話しましたように、私どもとしては、以前、このロードヒーティング、先ほど話しましたように 40 年代から設置をしてきているものもあります。そういった時期の問題で相当数古いものについては、主幹も答弁させていただきましたように、毎年 1 か所や 2 か所ずつ故障の箇所については見極めながら整備、修理をしていっているというのが実情でございます。そして面積につきましても、その危険な箇所については、当然これをとめるという状態になりませんので、これはやはりやめないだろうと。ただ、特に交差点なりこう配のわりと緩やかなところがございますので、そういったところについても節電しているということでございまして、年々増えていくかとお話でございましたけれども、今年現在、あらゆるところのロードヒーティングを検証してございます。私どもの考えているのは、これ以上は無理ではないのかなというところまで来てございまして、これ以上増えるところは若干はあるのかもしれませんけれども、そんなに大きく変わってはいかないだろうと、このように思います。

新谷委員

そうですね。やはり危険なところは停止するというふうにはいかないと思うのですが、燃料代、電気代で 1,000 万円ほど浮くのですけれども、ロードヒーティングの陳情もたくさん出ているのですけれども、1 か所ぐらい増やすということはできませんか。

建設部長

先ほど話しましたように、ロードヒーティングというのはかなりの費用を要するというのが一つと、やはり維持管理、それから通常の電気の費用というのが相当かかるものですから、私どもとしては、できるだけ近年やっております砂散布で対応してございまして、これから新規の場所をヒーティングというのは、なかなか難しいだろうと。ただ、公共施設が新たにできるとか、そういったときには、やはり場所の道路形態をじゅうぶん考えながら検討していかなければならないことも出てくるかもしれませんけれども、現状ではなかなか難しいのかなと、こういうふうに思います。

新谷委員

この 1,000 万円の使い道はどうなるのでしょうか。だいたいロードヒーティングをつくるのに 1 平方メートルあ

たり 8 万円ぐらいというふうに聞いたのですけれども、そうしたら少なくとも 2 か所ぐらいはできるのではないかなと思うのですが、どうでしょう。

（建設）維持課長

当然、施設をつくるというか、施設を維持・管理していくには、まず最初にイニシャルコストということで設置するお金、そうすると、一番問題なのはランニングコストということで、ヒーティングについては設置ということよりもランニングコストがかかるということが現在は問題になって、いろいろコストの削減だとか、イニシャルコストの部分で 2 か所ぐらいできるのではないかというお話ですけれども、それをつくった後の、それからずっとその施設、言うなれば道路がある限りずっとランニングコストがかかるということなのですが、なるべく必要最小限の部分にイニシャルをかけていきたいということでございまして、今こういう節減のいろいろな方策でございます。それで今の部分で維持費が 1,000 万円以上かかるのですけれども、3,000 平方メートルで単価幾らかというのは、実際には平成 15 年度の電気料金を見ますと 2,200 万円ぐらい、1 平方メートル当たり 2,000 円ぐらい年間にかかっていますけれども、2,000 円を仮に 3,000 平方メートルだと 600 万円ぐらいになります。600 万円の節電ということですが、今年なんかも特に気象状況によっては電気の消費量というのが非常に変わります。当然寒い日が続けば電気が入りっ放しということでございますから、なかなか 600 万円といっても年間 1 億円の額の中で 600 万円ということなものですから、ちょっとした気象状況によって変わるものですから、それを当てにしてどんどん広げるといのは、なかなか難しいのかなと思います。

新谷委員

でも、その単価ですけれども、電気は 2,000 円ぐらいかかるかもしれませんが、灯油はずっと安いですね。1 平方メートル当たり 1,400 円というふうに聞いていますけれども、そして今、課長はずっと電気を通すと言ったけれども、ずっと通していないでしょう。第 2 電力を使っているのではないですか。

（建設）維持課長

やはりずっとというのは施設がある限り電気を通すというのか、ロードヒーティングとして利用するためには通電しているということで、今言った断続的に電気を切るといのは、当然感知するというしくみになっていまして、天気のいいときについてはとまるというシステムになっています。

灯油の施設についてランニングコストが非常に安いということもあるようですが、小樽の場合は電気、ガス、灯油という三つの光熱でやっておりますけれども、電気が主流を占めておりますけれども、その場合、灯油についてはランニングコストが非常に安いということで、平成 2 年ごろから数か所市内でやっております。先ほどもロードヒーティングの故障している区間があるということで話したのですが、実は灯油のところは故障しています。その灯油のところは、言うなればボイラーを使ってその熱を補給するという方式をとっていますけれども、そのボイラー自体の耐用年数というのが現在の中でなかなか長くもたないものですから、維持管理経費は、やはり灯油の部分では若干今かかっているのかなというふうに考えておりますが、なかなか光熱水費だけが安いからといって、それだけで採用するというのもまた難しいのかなということで考えています。

そういうものをトータルでシステムを決めているのですけれども、そういうことで、できるだけトータル的には維持管理費のかからない、そういう方式でやっていきたいと思っています。

新谷委員

全く検討しないということではなくて、ぜひその辺でランニングコストの安い部分で、そういうものを検討して、これだけ陳情もいっぱい出ているわけですからお願いしたいと思うのです。

それで、砂まきで対応しているというのですけれども、砂まき予算もまた減らしているのはどういうことでしょうか。

（建設）田中主幹

これにつきましては、砂の単価が落ちているものですから、それに合わせて約 200 万円ほど落ちている形になっているわけです。

新谷委員

今年、11 月、12 月、かなり砂が出ていって大変だったのですけれども、その後、近くの砂置場に砂がなかったという状況がありました。ですから、単価が安いというのものもあるかもしれませんが、じゅうぶん滑らないように、市民が安全に安心して歩けるように、この辺もあまり削減をしないでやっていただきたいと思うのですが、いかがでしょうか。

（建設）維持課長

我々も削減したくて削減したわけではなくて、当然そういう削減のできるというか、やはり効率化なりそういういろいろな意味でコストを下げる可以降低のもの、先ほど砂自体の原価をいろいろ業者と交渉した中で、下げることができるのであれば、同じものを導入する中で安くできるのであれば、それは我々はいいいと思っています。そういうことで、言うなれば単に金を下げることではなくて、そういういろいろな意味でコストについての意識を持った中で事業展開したいということで考えています。当然、安全は第一ですけれども、そういうことも含めた形で鋭意事業を進めていきたいと思えます。

委員長

共産党の質疑を終結し、自民党に移します。

井川委員

銭函川、旧星置川、ボンナイ川について

銭函川、旧星置川、ボンナイ川について何点かお尋ねいたします。

銭函市内を流れている河川で小樽市が管理をしている三つの河川についてであります。本来、川はまちの形成にとってたいへん重要な役割を持っております。川とともに人類が歩んできたという長い道のりがあります。しかし、文明や文化の発達とともに、川の流れは人間の都合に合わせて、その川の流れる域や水量などが変えられてきました。その影響によるものとは思いませんが、この三つの河川についても、流量の変化などにより毎年のように大しけの後で河口部分の閉そくが見られ、漁師や周辺の住民の方々の安全や日常生活に少なからず支障が出てきており、たいへん困っております。そこで、お聞きしたいのですが、まず 3 河川の維持管理の現状についてですが、小樽市も財政困難な中、毎年多額の予算を費やしていると思えます。平成 16 年度の実績でよろしいですから、どのような作業を何回ぐらい行い、幾ら費用がかかっているのか、それぞれお尋ねしたいと思います。

（建設）維持課長

銭函地区に流れています 3 河川についての維持管理についての質問なのですけれども、今回のことにつきまして、海のしけによりまして、河川が閉そくというか、河口ぐちに砂とか玉石とかが打ち上げられまして、河川の水位が上がると、そういうような状況が起きるとということが何度かございました。その中で、河口の部分我々は切るといのですが、河口の部分をあける形、砂とかたい積を、砂利、玉石を撤去する。バックホウという油圧ショベル機械を下におろしまして、そこでそういう玉石とかそういうものをどける作業を年数回行っています。この 3 河川につきましては、16 年度につきまして全部で 9 回、1 か所当たり平均すると 3 回なのですけれども、一応延べ回数として 9 回、12 月までに行っています。金額は約 300 万円ほどかかっています。単純に割り返しますと、だいたい 1 回当たり 33 万円ほどかかっています。

井川委員

そこで、旧星置川について伺いますが、現在、旧星置川の河口部分に、蛇かごでできた突堤が 2 本ありますが、

その目的と施工したのはいつごろでしょうか。

（建設）建設課長

これは、平成元年に雨水きょ工事で、ずっと上流の方からやってきておりまして、海に出る部分をふとんかごで、幅員が 7.5 メートルの延長が 20 メートル、これは水中の工事でやっておりますので、工事期間の短縮だとか経済性を考えて、コンクリートではなく、このふとんかごで施工したという状況でございます。

井川委員

地元の漁師に聞いてみましたら、左右平行に出した突堤は見たことがないと言っておりましたが、専門家から見ではどう思うかちょっとわかりませんが、漁師は、その突堤の先に消波ブロックなどを投入して、河口部分の閉そくを防ぐための改良ができないかと言ってありますが、技術者の理事者の方から見たら、どのようにお考えでしょうか。

（建設）建設課長

風向き、それから潮流、いろいろもろもろのことがあると思いますので、今すぐこの河口が 1 年間どのような状況であるかというのは、一切私どもの方では調べていないという状況でございますので、今すぐここで、どういう工夫をして、どのような工事を行ったらとまるのかというのは、今の現状では、ちょっとわからないと思います。

井川委員

いずれにしても、多額の費用と時間がかかるということがわかりました。でも、今、現実に困っているという人が大勢いるということも確かでございますので、小樽市の財政が苦しい状況は理解しておりますが、しゅんせつ費用が抑えられるような手だてがないものかと、いつも私たち住民は考えております。自然を相手にして、技術的にたいへん難しいこととは思いますが、ばく大な費用と時間をかけて、そういうことを、いろいろ事情も皆さんに、私も住民に話しますけれども、とりあえず応急的な処置としてでもよいですから、毎年のしゅんせつ予算が少しでも節約できるような構造物の研究あるいは現場での試験などについて、前向きな検討をいただけるでしょうか、どうでしょうか。

建設部長

今、河口の閉そくというお話でございますけれども、ご承知のように銭函というのは地盤が相当低いというか、海との高低差があまりないものですから、どうしても河川に入ってくる海水が非常に相当多いというような形でございます。その中で、海がしけると当然波打ち際に、そういった砂利、玉石なりそういったもので河口が閉そくされる事態がやはり大きくなっていくのが銭函地区かなと思っています。今、お話のように私どもとしては、恒久的な施設をつくるのも一つなのですけれども、先ほど課長の方からも話がありましたように、風向きだとか、海流の向きだとか流れだとか、こういったものに対して、消波ブロックを含めてどういう形の工作物がいいのかというような検討は必要だと思いますけれども、やはり銭函地区というのは、今話しましたように土地が低い地域なものですから、恒久的なものにしても、こういった効果があるのかというその辺の検証も当然必要だろうと思います。私どもとしては、暫定的にはなるのですけれども、そういった実態をできれば当然やはり維持的な部分も含めて、何とかこの費用で改善を図っていかねばならないと思っていますので、恒久的なものについては、もうちょっと時間をかけながら調査をしていかねばならないなど、このように思っております。

井川委員

次に、質問を変えます。

社会実験実施地域の公募について

平成 17 年度の社会実験実施地域の公募についてということで、道の活用の取組を応援しますということで、国土交通省が公募しております。その中で、「オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」というのがござ

います。小樽は観光地でございます、たいへんこの部分で私はマッチするのではないかと考えて取り上げてみました。そこで、歩道が 7.5 メートルなければ、これが実施できないということになっております。7.5 メートルというところの歩道の場所はどんなところでしょうか。

（建設）まちづくり推進課長

歩道自体で 7.5 メートル以上あるとすれば、たぶん拡幅しました中央通が該当するところであるというふうに思います。

井川委員

今のところ、では中央通しかないということですね、7.5 メートル。たいへん観光客がたくさん何百万人という方がいらして、非常に小樽は山坂が多くて、観光しても疲れると。それで、ちょっと休みたいなとき場所がないということで、こういうオープンカフェがあったら非常に私もいいなとふだん思っておりました。そうしましたら、たまたまこういう公募というのが出たので、もしできればそういう前向きな検討をしていただけるでしょうか。

（建設）まちづくり推進課長

私どもこのオープンカフェについては、全国的に今あちこちでやられているという話も聞いておりますし、小樽でもそういった形でもしやられるのであれば、非常にいいことだなというふうに思っているところであります。そういった意味で、中央通の地権者の方といたしますか、お店の方といたしますか、そういった方たちから、オープンカフェをやりたいというような要請がございましたら、私どもの方としても、中央通には、たまたま中央通まちづくり協議会などもございますので、そこでの調整だとか、あるいは中央通自体が今、道の管理になっておりますので、道だとか、あるいはこの道路自体の公安ということで警察も絡んでおりますので、そういった関係機関との調整などもしていきたいというふうに考えております。

井川委員

たいへん前向きなご見解ありがとうございます。小樽は雪が半年降るということで、非常に条件が悪いかなと思います。東京やなんかと比べたら、雪がある分、期間が当然半分になって短くなりますけれども、いろいろなイベントを通じた活用のもとでも、また、にぎわい創出などからぜひこういうことを前向きに検討していただけたら、小樽の観光も少しはまた人数も増えてくるのではないかなと思っております。

吹田委員

入札制度の改革について

建設部に質問をさせていただきたいと思っております。

まず、本日は建設所管でございますけれども、関連がございまして、昨年 12 月に総務常任委員会に提出されました入札制度の改革という、そういう文書なのですけれども、そのことにつきまして、改めてこの基本的な考え方というのは、どのような形でなされたか聞きたいと思っております。本当は、契約管財課の方ということなのですが、一応建設部の方から少し説明いただければと思っております。

（建設）庶務課長

入札制度の改革についてでございますけれども、お話のとおり契約管財課が主でこの話を進めてきたのですけれども、これまでの議会においても、落札率の問題ですとか、競争性ですとか、公正性の問題等々のご指摘なども出ておまして、16 年度は事務局、契約管財課の下にワーキンググループ等でいろいろ検討しました。建設部の方もこのワーキングの方に入っております、そういったレベルでの検討の結果、結論としましては、17 年 4 月から試行としてなのですが、公募型指名競争入札を導入しまして、あわせてダンピングの防止ということで、最低制限価格制度ですとか、低入札価格制度などを設けまして、郵便入札により実施したいと、こういった形での経

緯でございます。

吹田委員

建設にかかわっての入札制度ですけれども、この内容につきまして、どのような方法で、また、どのような範囲の団体とか業者に対して周知されたのか、日程を含めて現在までの経過を説明いただければと思うのです。

（建設）庶務課長

契約管財課から聞いている話で答えさせてもらいたいと思いますが、昨年 12 月に最終的な市長決裁も済みまして、12 月 14 日と聞いておりますが、建設協会など関係団体の代表者に対して説明をされているということで、それでお話のありました総務常任委員会での報告を経まして、今年 1 月に建設業者へ周知していると、そのように伺っております。

吹田委員

この入札制度の改正については、公募型指名競争入札という新たな手法を取り入れるような形でございますけれども、このたびの改正に今後入札に参加される関係者等が、何かこのことについて問い合わせとか、又は意見とか、又は要望とかが、何か来ておりましたらと思うのですけれども、いかがでしょうか。

（建設）庶務課長

特に業者からの意見はなかったというふうに聞いています。ただ、問い合わせがあったのは、市内業者を対象にしていますので、本社は札幌だとか地方にあって営業所が小樽にある業者でもいいのかという問い合わせがあったというふうに聞いていますけれども、基本的には市内に本社を有する会社が該当するという話で答えたというふうには聞いてございます。

吹田委員

たいへん私の質問が所管からはずれた部分がありますけれども、私としましては、この入札につきましては 500 万円以上がそちらの関係、また、以下は各部局の関係と聞いていましたので、関係部局ということで、建設の関係にかかわっても、そういう関係者からそちらの方に問い合わせ等があったのだと思って、聞かせていただきました。

これからの市民にとりましては、本市の公共事業が公正で透明性の高い、そして競争性が確保される入札制度になることを望んでいると思われまますので、ぜひそのように進めていただければと思っております。

歩道の整備について

続きまして、市民からの要望には、交通安全の観点から歩道整備の要望が多く出されていると思いますが、交通安全施設整備費の中で、国庫補助、17 年度につきましては 4,675 万円を含めて 1 億 500 万円の歩道改良工事が予定されておりますが、その内容についてはどのようになっていますか。

（建設）建設課長

まず、この本数が 3 本あるのですけれども、3 本とも去年からの継続事業ということで行っております。今年もそのとおり続けていきたいと考えております。まず大通線、オーセントホテルから中央通まで、これを昨年度行っておりまして、今年が 164 メートルで約 4,900 万円、それと本通線、昨年も行っておりまして、郵便局の本局から中央通まで、今年が 145 メートルで 4,600 万円、それと奥沢小学校の向かい側の方に、これの元育成院前通という道路の名称でございますけれども、これも続きで 140 メートルで 1,000 万円、それで 3 本足しまして、いろいろもろもろの経費を入れまして 1 億 500 万円と、そういうような経費で、今回は補助事業ということで交通安全は見ております。

吹田委員

これは、歩道の整備にかかわって、16 年度は予算に 2 億 1,500 万円を計上したのですけれども、17 年度、それで金額が急に下がったのです。これは三つが 16 年度から引き続いていきますよね。その前の事業量が、そうしたらなくなった分があったということですか。

（建設）建設課長

本数は変わってはいないのですが、昨年でほとんど約 70 パーセントぐらい終わっておりまして、その継続ということで今年行いますので、単価的には安くなってきていると。延長が短くなってきていますので安くなってきていると、そういうふうな理由です。

吹田委員

そうしますと、この 3 線については、17 年度で終了する形でしょうか。

（建設）建設課長

一応そのような予定になっております。

吹田委員

わかりました。

道路の交付金事業について

あと、道路の新設改良費で交付金事業というのがございますね。これでは、地方道路整備臨時交付金が 7,800 万円を含みまして、道路改良工事費として 1 億 1,545 万円を予算化していますが、その内容について聞かせてください。

（建設）建設課長

交付金事業の内容でございますけれども、これも昨年に引き続きまして、今年も行うという道路の場所でございます。銭函インターチェンジをおりましてすぐのところに、星置山の上線という市道がございます。これを今年も引き続き直していきたいということで 6,600 万円を見ております。それと朝里のラッキーの横の通りなのですが、これも継続事業でございます。残りを行うということで 6,400 万円と。それと、あともろもろ入りまして、交付金事業として 1 億 3,000 万円、それと単独事業の 5,100 万円を入れまして、1 億 8,100 万円ということで予定しております。

吹田委員

予算の少ない中で、いろいろと事業を進めるということでございますけれども、道路建設にかかわる範囲の方でも、基本的には 6 億円強の本市の起債が組まれております。そういう中では、新しい入札制度により、より大切な税金の有効活用に努めていただきたいと思っておりますけれども、建設部として、こういう事業の中で、入札について、今後どのような形で取り組むかということにつきまして、その姿勢をちょっと聞きたいと思えます。

建設部長

入札制度にどう取り組むかという話でございますけれども、先ほどちょっと課長の方からも話してございますように、厳しい時代の中で、建設部としては、いろいろな事業にそれなりに取り組んでいるわけですが、やはり優先度、そして効率的な運用をしながら必要な部分はやっていこうというふうに思っていますし、入札の制度につきましては、私ども一般的にやっているのは指名競争入札でやってございますけれども、やはり先ほどちょっと話しましたように、価格の面で違った方法はどうかという検討もしてございますので、先ほど話しましたように、今いろいろな違った入札制度を利用しながら、電子入札がいいのか、公募型がいいのかというのがありますけれども、そういったことを含めて少ない事業費の中で有効的な事業を進めていきたいというふうに思っております。

吹田委員

ぜひ、毎年の予算の執行の中では、不用額という問題もあるのですが、こういうものにつきましても、不用額が出るのがあるのかどうかという問題もあるのですが、やはり業者の方も努力されていい仕事をなるべく負担のかからない形でできるようなことを、ぜひやっていただきたいと思っておりますので、その辺も含めて、ぜひよろしくお願ひしたいと思っております。

市内の公園整備と緑化推進について

続きまして、先般の本会議の代表質問で今回の予算特別委員長の見楚谷議員が小樽公園の存続方について質問しまして、存続についてさらなる検討をされるという回答をいただいたのですが、それにかかりまして、この公園につきましては、平成 10 年 4 月の「市民と歩む 21 世紀プラン」で、「うるおい 生活・快適プラン」に公園のところが入っていますけれども、そのプランを立ててから 6 年を経過しております。それで本市では、市内の公園整備について、現在はどのような将来像を考えておられるかというのを全体的な部分として、どのように考えていらっしゃるかということで質問したいと思います。

（建設）建設課長

公園のご質問ですけれども、市内の公園は、今 91 か所の公園が開設されております。昭和 40 年代、50 年代に開設された公園がほとんどございまして、ほとんど老朽化してきているのではないかと、このように考えております。これからの公園づくり、小樽公園もそうですけれども、含めまして、要するに市民ニーズに合ったような現在のこの少子化、高齢化という時代になってきてまして、昔どおりの公園づくりではだめであろうということで、その地域地域の市民も入っていただいて、ワークショップ等をしてながら、その地域に合った公園に直していく、また、つくっていく、そんなような時代に入ってきているのではないかと考えております。

吹田委員

本市は北海道でも歴史あるまち、また、開拓がたいへん早くから進んでおりましたけれども、市民がゆったりと憩える場としての公園は決して多くはないと考えております。若い世代が子どもを育てる環境としては、若干マイナス要因かなと思っておりますけれども、そういうような観点から、そういう次世代の関係で建設の方から見て、公園整備というのはどのようにとらえていらっしゃるか。

建設部長

先ほどもちょっと申しましたけれども、91 の公園が小樽市内に多いか少ないかというのはさておきまして、公園というのは、やはり人々の憩いの場ということで考えております。それとまた今の緑の基本計画でもあちこちまだ少ないところに公園をつくりなさい及び緑を配置しなさいというような状況になってきておまして、市民がやはり憩える場所というものが公園ではないかと、このように考えております。

吹田委員

今、京都議定書が発効されて、二酸化炭素の抑制が求められております。そういう中では、都市空間で緑化の推進が必要ということがありまして、また、21 世紀プランの中で公園の関係と、それから緑化推進、二つのものがこれに書いてあります。そういう中では、公園というものも、この抑制の関係では重要な位置づけになるのかなと、こう思っています。このような観点から二酸化炭素の抑制については、市町村レベルではなくて、国がこれを主体的にやっていただかなければならないのですけれども、そういう中で、そういった国レベルで、こういうものの公園との関係は、これから整備に、プラス要因になっていくのかなと考えているのですけれども、この辺について、専門的な市の方は、どのようにそれを受け止めておられるのか、ちょっとお聞きします。

（建設）建設課長

環境緑化、それから今の地球温暖化、二酸化炭素の問題ですけれども、昔は公園をつくるのは三種の神器で、滑り台、鉄棒、砂場、こういうものがあればいいという時代でございましたけれども、今は移り変わりがまして、そういうものも考えていかなければならない時代に入ってきておまして、緑化、それに対するいろいろな付属物も考えていかなければならないということで、市内でもなえば公園及び朝里川公園等、特色のある公園づくりをこの何年かはしてきておまして、今後もそういうものを考えて公園づくりをしていかなければならない。植樹及び緑地、そういうものも多めにといったような公園づくりも考えられるのではないかと、このように考えております。

吹田委員

緑化の推進というのは、やはり私の方では、市内もだんだんと空き家というのがたいへん増えてまいりまして、そういう中では、何かもう少しちょっとした工夫があって、市内の中心部の緑化という問題をとらえていただきたいと思っております。

一応予算の公園費の中で小樽公園の関係で、こどもの国の管理運営費が、予算上では 16 年度は 2,056 万円を計上してやっております、17 年度については 1,825 万円を予算計上している。それは、前年に比べたら 1 割以上の経費を削減ということになっているわけです。これは何か運営に工夫があったのかどうか、何かやり方が変わったのかどうかということですがいかがでしょうか。

（建設）庶務課長

こどもの国の運営自体は、これまでどおり 17 年度も行うのですが、中で変わったのは、大きな遊具が三つほどあるのですけれども、そこにこれまで臨時職員を雇いまして、遊具の管理ですとか清掃ですとか、そういった形で直に我々が雇った形で進めてまいりました。通常期は 7 人で、土曜・日曜の繁忙期には、さらに土日だけの臨時職員も雇って運営してきたのですけれども、閑散期それから繁忙期の差が大きいものですから、合理的ではないという判断の下、17 年度はスムーズに運営できるように、忙しいときには多い人数で、暇なときは少ない人数で対応するというので、業者にその業務を委託しようということによって変えておりますので、大きく変わった点は、そういう点でございます。

吹田委員

いろいろな運営について検討されて、より利用しやすいように考えておられると思うのですけれども、建設にかかわっては、そういう最初のスタートですけれども、契約等について、入札等、いろいろなことがございます。また、自治体の運営の中でもいろいろと検討いただいて、ぜひ少ない予算だと思ふのですけれども、そういう中で効率的な形の仕事をさせていただきたいと思ふます。

また、公園につきましては、今後安心を含め、これからはただ公園で何かを遊ぶだけでなく、公園は安心というものが絶対必要になると考えておられて、こういうことについてしっかりした考えを持ちながら憩える公園整備をよりいっそう進めていただきたいと考えております。

佐々木（茂）委員

引き続き、項目ごとに質問をさせていただきます。

まず、予算説明書の中身について、私は項目別に伺いたい、こういうふうになっております。

道路用地購入費について

まず、146 ページの道路用地購入費 850 万円が計上されてございます。財源は市債ということでございますが、これはどこの道路用地購入なのか、何か所とかがということをお聞かせいただけますか。

（建設）用地管理課長

この予算でございますけれども、市道があるわけでございますが、これは実は市道認定になっているが未処理状況の道路があるということで、これは毎年こういった予算をつけていただいて、そのあたりの処理をしているということになっております。今計画しているのは 2 か所ほどを考えてございますが、こういった用地の問題というのは、突発的にいろいろな問題が起きるものですから、決算になりますと、いろいろな箇所も増えて、面積も増えるという状況になっておりますが、今のところは 2 か所ほどの路線で用地購入をしていきたいというふうになっております。それで箇所としては、一応計画でございますので、於古発川通線と船見通北線というこの箇所づけはしてございますけれども、地権者には具体的にまだ当たっていません。

佐々木（茂）委員

まだ未交渉ということで理解しました。

交通安全施設整備費の中の単独費について

それから次に、先ほど吹田委員が触れられておりました交通安全施設整備費の中の単独事業費、これにつきまして、16 年度も 3,600 万円、17 年度も同じ予算づけでございますけれども、これはこの事業としては交通安全施設の整備をということで、毎年同じようにこの予算と場所とかという形で行われる事業でしょうか。

（建設）維持課長

交通安全施設整備費の中の単独費は、維持課の方で現場に対応しているところでございます。

これについては、この表のちょうど隣のところに財源内訳がございまして、交通安全対策特別交付金というのがございまして、これが同じでございます。これは、国から 100 パーセント措置をいただいて、基本的には、この金額に合わせた形で事業を実施してございます。内容につきましては、区画線整備委託費、これについては、春先と言うなればセンターラインとか外側線とか、そういったものについて線を引いたりとか、あとカーブミラーの要望がありましたら、それについて地域住民の方の現場を見まして、必要なところについては設置していったり、あと防護さくの整備につきましては、一応予算づけの中ではいろいろと位置づけはしております。今年については、昨年と継続しまして、ちょうど上赤岩道線といいまして、赤岩と幸の地区を結ぶ道路がございまして、そのこのところに防護さくがございましてけれども、それについても老朽化しているということでその整備をするということで、今年についてはそういう考え方で計上させてもらっています。

河川整備事業について

佐々木（茂）委員

それでは次に、151 ページ、河川整備事業費の事業で、沈砂池しゅんせつ等工事費、これがございましてけれども、昨年と同じ箇所を毎年やられるのか、これについてはどうですか。

（建設）維持課長

河川のしゅんせつにつきましては、小樽運河に流れる河川が数か所あります。札幌側の方に行きますと、於古発川、そのほかに色内川と手宮仲川と大きな川が 3 河川ございまして、これについてだいたい年に 1 回、時期的には秋、夏場にやると非常ににおいがするというのですか、作業上環境に悪いものですから、においの少ない冬を目がけて 12 月ごろにこの 3 河川について毎年やっています。

道路橋りょう維持費について

佐々木（茂）委員

次に、道路橋りょう維持費の中で、今年予算が 550 万円ほど減ってございます。市内一円側溝清掃業務費というのですか、これは昨年と比べてみたら、このところが 550 万円ちょうどなのですが、これは道の方から今年来ないからこの分を削ったという形で、以後は見込めないということなのでしょうか、その辺お答えください。

言っていることがわかりませんか。154 ページの道路橋りょう維持費、昨年は市内一円側溝清掃業務費として、道の補助金として 550 万円来てございます。今年のところがちょうど 550 万円削っているのですね。私が言っているのは、削った分ちょうどないし、それで道のこの清掃への補助がもう期待できないのかという質問でございます。

（財政）財政課長

全くおっしゃるとおりでございまして、16 年度は北海道の緊急雇用の事業で外枠でつけておりました。それがなくなっただけで今年はない、そのとおりでございます。

佐々木（茂）委員

水道関係について

次に、水道の方にちょっと伺います。

これは、327 ページ、漏水防止に要する費用と、メーター維持管理に要する費用、これがかかってございますが、この辺も毎年このような形での費用計上なのかどうか。

（水道）総務課長

計量費の関係でございますけれども、基本的に研磨ということで検定上、法的に決められております年数 8 年ということになりますけれども、その設置をローテーションいたしまして取替えをやってございます。それに伴う取替え工事等の部分なので、基本的にはそういった部分で、前年度と比べまして増額となっておりますけれども、そういうような部分で取り替えている費用でございます。

佐々木（茂）委員

今、説明がありましたように、毎年やはり経過年数とともに、そのものを取り替えるということだと思います。

それから、同じくメーター維持管理に要する費用ということがございますが、これもやはり維持管理に要する費用とこれ同じような要因でしょうか。

（水道）総務課長

当然それに伴いまして取替え工事が発生しますので、それを含めて総称的に取替え費用ということで文言整理してございます。

佐々木（茂）委員

次に 328 ページ、賦課徴収及び検針に要する費用 9,086 万 9,000 円ですか、こういう形の費用が出てございますが、これらについては外部委託検針とかという形になっているのではないかと思います。これらはどの程度外部委託なのか、全部なのか。

（水道）総務課長

これにつきましては、徴収委託と各世帯の検針、メーターを見ますので、この委託部分でこの金額ということでございます。

佐々木（茂）委員

今、検針と徴収という形でしたね。その内訳はわかりますか。

（水道）総務課長

ちょっと、今、資料を持ってきておりませんので、後ほどお知らせしたいと思います。

佐々木（茂）委員

建設常任委員会がまだありますので、まだまだおつき合いをどうぞよろしく願いをいたします。

委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

齊藤（陽）委員

避難場所としての公園について

私の方からは 1 点、一般質問で災害時の避難場所、特に冬期の避難場所ということで伺ったのですが、公園の使用ということについては、積雪又はトイレの管理等から非常に課題が多くて難しいという答弁だったのでございますけれども、そもそも指定避難場所である学校等のそういう管理がどうかという問題は、それもまた別にあるのですけれども、そこで間に合わなかった場合の公園という緊急的な避難ということの使用ということなのですが、先ほどから議論が出ていますけれども、91 か所都市公園があるということで、そのうち 65 の公園にトイレがついているという。冬の間も使えるのは 2 か所ということで、かもめが丘公園と、それから小樽公園と、その 2 か所だけが冬もトイレは使えますよという、そういう答弁をいただいたのですけれども、まずこの冬使える 2 か所というのは、どう

いう理由で冬も開設をされているのか。

（建設）建設課長

建築年次はちょっと忘れまして申しわけないですけども、かもめが丘公園は、赤岩のバス停が前にありました。それで、あそこのバスを待っている人が、やはり寒い冬になりますと、尿意を催してくると。そういうことで、冬もあけてくれないかということで、かもめが丘公園はパネルを張りまして、今、冬でもあけております。

それと、あと小樽公園の体育館の横なんですけれども、あれも冬はたくさん公園利用者がいないかもしれませんが、スキーであそこを回っている方だとか、いろいろいらっしゃいますので、そういう方のためにやはり冬もあけておこうということで、この 2 か所は現在、冬でもあけている公園でございます。

斉藤（陽）委員

そういう市民要望ですとか、あるいは利用者の便宜ということで、冬も使えるという 2 か所があるわけですけども、2 か所あけるのであれば、ではほかはどうなのだということになるわけですけども、この 2 か所、今、冬も使えるということだったのですが、これの管理といいますか、どういう方法で冬も使えるように、水落としですとか暖房の不凍、凍らないための設備をしているとか、いろいろなことをやって冬も使えるということだと思っておりますが、どういうふうにして使えるようにしているのですか。

（建設）維持課長

今の 2 か所につきましては、ほかのトイレと違まして、今、委員が言いましたように、暖房の施設がございます。特に小樽公園の中にありますトイレにつきましては、その設置する段階で、冬も利用するような形で考えたものですから、そういう施設でございます。かもめが丘公園については、そういう暖房の施設は後でパネルヒーター等をつけましてやっています。小樽市内のほかのところにつきましては、最初からそういう冬のトイレの利用を考えておりませんので、全くそのような暖をとる形にはなっておりません。

斉藤（陽）委員

私の質問の趣旨というのは、緊急的な避難の場所として公園というのは大事ではないかという観点から質問したのですけれども、今のことを聞きますと、後づけにしる最初からにしる、何らかの工夫をすれば、全く使えないということはないわけですね。ある一定の管理をして、そういう設備をすれば冬も使えるようにすることは、全部とは言わなくても、数か所使えるようにしましょうと言えれば可能なのですね。

（建設）維持課長

施設的には、今の施設をすぐ使うということは、当然、建物があるということの利用はできますけれども、実際には水が出ない。特に水洗トイレということで、今、ほかのトイレについてはほとんどが水洗トイレにしているということなものですから、その水を出すというしくみにしなければならないということですから、そのためには当然今の気温の中では、水が凍ってしまうということで、水洗にならないと思います。そのための施設をつくっていかなければならない。特にそのままであれば、当然水が逃げていくものですから、困うとか、そういう施設に対しては、何らかの措置をしなければできないのかなど。どこまでやるかというものについては、それぞれの施設、トイレの機能については違いますものですから、個々の検討をしていかなければならないかなど。

建設部次長

今の話ですけども、緊急的には灯油ストーブがありますよね、あれを備えつけてやる方法というのはあるのですが、これは冬ですと、よくスキーなんかで使う場合、開放してもらいまして、そのかわり運営本部が責任を持って落とすと、そういうのも、そして不凍液を入れる、そういうことで対応している経過がありますので、緊急となればそういう対応はとれるのではないかと、このように思います。

斉藤（陽）委員

ということであれば、そういう施設自体を大がかりに変えなくても、石油ストーブである程度、水道局の方がい

らっしゃいますけれども、水道さえ使える状態になれば、それこそ緊急的に避難するというような場合は、そういった石油ストーブで対応するというのも、65 か所トイレがあるそうなのですが、全部ではないにしても、何か所かを設定して、ここここはそういう場合に使いますよというような決め方をすれば、そういう段取りをしておくというようなことは可能なのではないかなと思うのですが、どうでしょうか。

建設部次長

確かに可能なことは可能だと思いますが、ただそれぞれの立地条件があります。吹雪でもってふさがるとか、そういう条件がありますので、そういうものをクリアしていくと、できないことはないのですけれども、その 65 か所全部という話にはならないのではないかと。何か所かここを集中してやるとか、そういう部分については可能かなと、そんなふうに思います。

斉藤（陽）委員

そういうことなのです。私が質問しているのは、65 か所全部トイレがついているところを使えるようにしてくれというような話ではなくて、いざというときに避難場所を、先ほども最初に言いましたけれども、学校等のいわゆる避難場所というものの冬期間の管理、これ自体もきちんとチェックしなければならないのですけれども、ましてや、いわゆる普通のそういう避難場所に指定をされていない公園というものの冬期間の避難する可能性というのは、場合によっては必要だという、ここさえあいていれば何とかあったのにみたいなことが、万が一のときに起こらないとも限らないわけですから、そういった部分で市内の数か所でもそういう冬期間何かあったときには、この公園は使うよというような設定の仕方、冬期間に雪捨場になっていたりしますよね。この公園とこの公園は、そういうことにはしないのだよと、いざというときには使うのだよというような設定を冬期間考えるべきではないかということを行っているわけですが、いかがでしょうか。

総務部長

避難場所としての公園の利用はどうかという話から来ているのだと思うのです。それで、まずトイレが利用できるから必ずしも避難場所になるとは限らないということをご承知だと思うのです。それで、市長が本会議で答弁させていただきましたが、避難場所につきましては、公園というのは、冬期間はやはり積雪だとか、それから冬期間にするときには当然寒さ、その対応をどうするかということをいろいろと整理しなければ、避難場所に位置づけるといことはなかなか難しいということで、今答弁しているわけです。ですから、建設部の方にトイレを使うという話で質問されていますけれども、トイレを使えたから必ず避難場所になるというふうには限りませんので、その辺を先ほど斉藤陽一良委員がおっしゃったように、すべてのものをクリアできないと避難場所に位置づけることができないということで、ひとつご理解いただきたいと思います。

斉藤（陽）委員

ですから、答弁で前向きと言いますか、答弁を聞きますと、難しくてできないのだと聞こえるのです。そうではなくて、難しいけれどもこういう部分とこういう部分をクリアすれば確保したいということを考えるべきではないかと。難しいからできないのだというふうに考えるのではなくて、難しいけれどもこういう部分はクリアするように努力するだとか、そういう考え方には向かっていけないものですか。

総務部長

防災上の避難場所については、現在、小中学校を一つ考えています。さらに、前回の台風 18 号の関連もありまして、小中学校だけではなくて、現在、私立、公立の高校も避難場所に位置づけたいということで、それぞれ学校に話をして前向きな返事をもたらしています。それと、あとはそれこそ緊急避難をするときには、町内会館がありますね、町内会館に緊急避難的に一時避難していただいて、それから本格的な避難場所をセッティングすると、そういうふう考えていますので、確かに「できない、できないではなくて、もっと前向きに考える」とおっしゃることですから。ただ、夏場ですと当然そのころ避難場所に位置づけるといことはもちろんできると思うのですけれ

ども、冬にかけては、やはり寒さ、それから積雪、積雪ということになりますと、常に公園のところは除雪しておいていかなければならないとか、そういう問題がありますので、前向きに考えるということですが、その前にもっと公共施設といいますか、公的な施設の避難場所を数多くつくることによって、そういう緊急のいざというときに避難させていただくという方を重点的に考えていきたいと、こういうふうに思っております。

斉藤（陽）委員

しつこいようなのですが、学校等いわゆる学校のグラウンドだとか、そういったところも、これは所管ではないので言わなかったのですけれども、では冬期間ちゃんと使えるかということ、満足に本当に除雪されて、きちんといつでも使えるようなという状態でもないところもあるわけです。学校のグラウンドを避難場所にというふうに考えても、なかなか大変なわけです。そういった中で、最悪いざ何かあって、例えば津波は冬来ないというわけではないわけですから、万が一手近にそういった避難するところが面積的に確保されれば何とかあったのにというようなことを避けるためにも、数か所、全部とは言わないですよ、何か所か公園の一定面積をそういう雪たい積場とかに全部してしまうのではなくて、平場として確保するような場所が何か所かあってもいいのではないのかというようなことを言っている、そのレベルの話なのですけれども、どうでしょうか。

総務部長

避難場所は確かにあちこち多くあった方が、それはもうこしたことはないと思います。例えば、必ずしも公園ではなくてもです。ですから、それでそういうことを少し検討していただきたいというご提案だと思いますので、なかなか難しいということをご承知いただけるかと思いますが、どういう形でできるのか、それは防災上の観点ということで、避難場所の位置づけを今いろいろやっていますので、その中でひとつ少し考えてみたいと思います。

佐藤委員

土木費について

まず、土木費の大綱から聞きたいと思いますが、去年の予算金額を見たら約 67 億円ということで、土木費は昨年比約 8 億円減っていますけれども、それに対しては財政の方からまずどういうふうなことで減らしたのか。

（財政）財政課長

今、土木費の 8 億円の減の主な要因でございますが、道路橋りょう費におきましては、交通安全施設整備費で事業量が減になって 1 億円、そのほか新設改良費、除雪費の減が合わせて 6,000 万円ほどございます。都市計画費におきましては、街路事業費で事業が終わって 1 億円減ったほかに下水道事業への繰出金、これが 3 億 6,200 万円ほど落ちております。そのほか小さいところは抜きまして、港湾費におきましては、港湾建設の小樽港縦貫線の負担金の減で減っております。大まかにはそんなところです。

佐藤委員

原課の方に聞きますけれども、8 億円落として市民の生活に影響があるのかないのか。また、その 8 億円というのは、財政の方から削ってくれという要望で削ったのかどうか、そのところを。

建設部長

私どもの建設部におきましては、一つは今話がございましたように、一部街路事業が終わっている部分がございます。またあわせて、今厳しい時代の中で、新規に都市計画事業等そういったものの着工というのは難しいだろうということの認識の中で、日常というか、維持管理部門もございまして、市民生活に付随する臨時市道整備、こういったものも例年どおりのお金をつけていただいていますし、もう一つは河川施設整備につきましても、額は若干落ちてはいますが、これも継続しています。また先ほど話にございました、交通安全施設も例年の交付金をいただきながら整備を進めておりますので、市民生活に直接影響を来すようなことはなかなかないのではないかと

ふうには思っております。

佐藤委員

今、経済というのは回っていますから、たぶんこれでかなりの業者に影響はあると思いますけれども、業者に影響があると市内の経済にも影響を及ぼす。ですから削ることがいいのかどうかというのは議論をしなければいけない。下水道事業からは、6 億円は貸してるわ、3 億 6,000 万円も削られて、下水道事業はこれで大丈夫なのですか。

水道局長

今、繰出しの話でいきますと、4 億円繰出し減をされておりますので、当初予算からいきますと、残念ながら不良債務を出すと。しかし、昨年もそうですけれども、約 2 億円ぐらいが借換債だとか営業努力、そういったもので縮減してございますので、17 年度につきましても、一方では組織・機構の見直しだとか、いろいろ経営改善努力が求められているというように考えております。

佐藤委員

皆さん努力しているということは評価したいと思います。

除排雪について

除排雪について聞いておきたいと思いますが、まず小樽の雪は黒いか白いかという話なのですけれども、黒い雪が降っているという文書があるのだけれど、どうしてなのだろう。白いか黒いか教えていただきたい。

（建設）維持課長

今年は非常に雪が多いですね。非常に気温が上がらなくて降雪量が 1 月の下旬に積雪深が 1 メートルを超えまして、その後も下がらないということで、1 メートル 50 何センチだったのです。それで黒いか白いかといいますと、ちょっと。

建設部次長

雪が黒いか白いか、基本的には皆さんご承知のように白いのですけれど、黒いというのは、一つは今砂散布なんかでロードヒーティングのつなぎ目だとか急坂のところではそういう状態になりますので、そういう意味では黒い雪があるのかなと、こんなふうに思います。

佐藤委員

いい答えだね。それで、まず、除雪の組織図というのを教えてもらえますか。

（建設）維持課長

除雪については、除雪対策本部というものを設けております。助役が対策本部長になりまして、その下に維持課、建設部、港湾部等で除雪対策本部を構成しております。その中で、メインとなりますのは、市道を管理してます建設部でございまして、その中で管理部門、除雪部門、そういうような組織の中で対応しております。

佐藤委員

今本部の方はわかったのですけれども、各ステーションの組織図というのはどうですか。

（建設）維持課長

各ステーションというのは、小樽市を四つの区域に分けています。北地区、中央地区、桜・朝里地区、銭函地区、大きくはこの四つに分かれていまして、地域総合除雪ということで、平成 13 年度からこの体制で行っています。その中で、各ステーションの担当者につきましては、除雪対策本部の中で除雪係という係がありまして、それについては維持課の方で対応しています。職員が各担当者を決めまして、そのステーションの中には請け負われたジョイントベンチャー、共同企業体の職員が張りついているというシステムです。

佐藤委員

これ維持課の方で何名配置して、常駐しているのか、それともその都度行っているのですか。

（建設）維持課長

地域総合除雪になりまして、職員の常駐という形はとっておりません。担当者がございまして、まず出勤につきましては、維持課に来まして、必要に応じてその都度現地の方に行くと。そして、曜日によっては維持課の中で業務をしているという形になります。

佐藤委員

ということは、ある程度業者に任せてやっているという中で、除排雪業務委託は 4 億 1,000 万円となっていますけれども、各ステーションごとに四つに分けて幾らずつになっていますか。

（建設）維持課長

まず、10 月の末に入札をしまして、業者が決まります。その段階で当初の契約が決まります。その契約の金額については、各ステーションの当然道路の延長等が違いますから、それぞれ積算した上で入札をしていきます。額については、当初の計画につきましては、今年度につきましては、済みません、ちょっと手元に資料がございません。

佐藤委員

これは、簡単に分ければ 1 億円ずつになるけれども、でこぼこあるのでしょうか。詳しい経費は後からでもけっこうです。それは出せるのでしょうか、出そうと思えば。

（建設）維持課長

これについては、当然入札結果のことですので、出すことができます。

佐藤委員

それは、そうしたら後で教えてください。

私は代表質問でも言ったのだけれども、ステーションごとに何か対策が違うのではないかとずっと感じているのです。それで、まず一つはパトロール、パトロール車というのは、これはどういう体制になっているのですか。

（建設）維持課長

除雪につきましては、先ほども委員の方に答弁しましたけれども、請負業務ということで請け負った業者の方が主導的に動いています。それからまず、パトロールということなのですが、請け負った業者の方でのパトロールにつきましては、うちの方で 5 種類で示しました除雪をする箇所の路線図がございまして、その部分を定期的に朝と日中、あと除雪する前とか、そういう形で定期的にパトロールを行って路面の状況を把握するということから始まっています。

佐藤委員

定期的というのは、例えば毎日やるのか、それとも 1 週間に何回とか、要するに朝とか夜なのか、そういうことも含めて、業務日誌というのはどうなっているのですか。

（建設）維持課長

うちの方では朝と日中、毎日やることになっています。

佐藤委員

日誌の内容は、ずっとパトロールしたところに行ってきて、すべて報告をして、上がってくるような形になるのですか。

（建設）維持課長

日誌という形ではないですけども、当然担当者が必ずステーションにおられますので、そちらの方に上がってくる形になります。電話連絡とかそういうようにします。

佐藤委員

なぜ、それは日誌の形をとらないの。電話連絡だけだと非常に抽象的な話になるし、自分が感じたことしか言わないし、例えばパトロール車を運転して見ている人も、感想文にしかならないもの。毎日何月何日どういう状況だ

ったのかということは、やはり日誌に書くべきだ。そういうふうに指導すべきではないですか。

（建設）維持課長

今のパトロールの報告の仕方ということでございます。現在は先ほど言いましたように、連絡という形でとっております。相当な距離数があるものですから、個々に細かく 1 個 1 個書くというのは非常に難しいのですけれども、ただ問題のないところで個々に書くというのはたいへん難しいのですけれども、それを今記録に残すという形での委員のお話でございます。それについては、当然形に残すということも一つの方法でございますので、それについての具体的なやり方については考えていきたいと思っております。

佐藤委員

部長、これ、何も残っていないからどうしようもないです。きちんと何月何日何時から出ました、何時に帰ってきました、どこを見ました、どうなっていましたというやつをきちんと残しておかないと、おかしいのではないですか。本当に出ているのか出ていないのかわからないです、業者に任すのだから。これは市の職員ならまだまだ追求のしようがありますよ。でも、業者だったら全くわからないです。だから、本当に行っているのかどうかもわからないですね。だから、道路状況がどんな状況になっているか全くわかっていない。これでは仕事できませんよ。部長どうですか。

建設部長

今、課長の方からも話させていただいたのですけれども、少ない人数で効率的な業務をお願いしているのも確かにあるのですけれども、私どもの担当者もそれぞれのステーションに割り当てるといって、張りついております。そんな中で、延長も長いということもございまして、その都度危険な箇所を含めたパトロールをしている中の状況というのは逐一報告をいただいているのですけれども、それ以外のところについては通常の幅員確保だとか、路面の状況等についてもいただいているのですけれども、やはり今お話のありましたように、記録が残っていないので、どういうところからどんな話が来たのかということが確かに見えない部分がございます。そういった意味からも、そういった形のもの何らかの形で残すべきことはやっていかなければならないだろうと思っておりますので、今後検討させていただきたい、こう思っております。

佐藤委員

それで、だからグレーダーとか、いわゆる道路の状況が各ステーションで違うのですよ。確かに雨の降り方がステーションで違うからそういうのは違っていいのだけれども、いつも疑問で私たちのところに電話がかかってくるのは、何で今日入ったんだ。全然道路なんかがたがたになっていないよ。何で今入らないのと、ひどい道路ですよと、こういう差が出てくるのです。どこでこの指令を出しているかということは非常に疑問なのです。どこでこの指令を出しているのですか。

（建設）維持課長

除雪についてですけれども、除雪の出動については、仕様書の中にいろいろ出動する条件を明記しています。今グレーダーのお話が出ていますけれども、グレーダーは 1 種路線に出っておりますので、1 種路線につきましては、降雪量、連続降雪量については 10 センチ以上というのが一つの目安です。そのほかに雪が降らなくても、例えば風が強くて吹きだまりができたとか、あと天候とか雨によってざくざくができたとか、路面状況が悪化したというときに出動をする形です。その出動指令につきましては、先ほど言いましたように、あくまでこちらでこういうときに出なさいよということでございまして、請け負った業者の方で、だいたいグレーダーにつきましては、夜の 10 時、11 時に出動するケースがございますので、その直前に道路状況をパトロールしてから行きます。前日から雪が降っている場合については前日決めることがございますけれども、だいたいそういったとき以外につきましては、そのときにその時間にパトロールして状況を確認してからやっているのが実情でございます。

佐藤委員

ここは常駐の人がいないということが一つ。それから、業者が考えるという、いわゆるマニュアルがあるかもしれないけれども、マニュアルどおりいったら、本当にお金を取れるかどうかというのも出てくるね。これだけ雪が降ったときに。やはりお金のことも考えなければいけない。ただ、むやみに回数も出せないというふうになるのではないですか。小樽市はお金がないとよく知っているから、みんな。補正もなかなか組めないというふうになってくると、出すことも考えなければいけないというふうになってきて、非常に今回の出勤なんかは遅れているという意味では、もっと常駐の人を増やしたらどうですか。きちんとだれかがいわゆる今日は出なさいと、ここはかきなさいとか、そういうことを指令できる人を増やしたらいかがですか。

（建設）維持課長

その夜中に出る段階では、業者が現場を見るのですけれども、市の職員は当然担当者があります。そして、先ほど業者の方でパトロールするというのでやっていますけれども、市の職員も当然担当者がありまして、担当の地域の部分につきましては、業者の目とはまた違う形できちんと道路は路面管理がされているかどうかという目で現場をパトロールをしております。その中で、市の方からも当然状況が悪いところについては業者の方に指示をすると、そういうスタイルをとっています。

ただ、その夜中に市の職員が張りついて出勤するかどうかを決めるというのは、かなり前から総合除雪になる前から除雪の部分については、業者のそういう仕様書に基づいた形の一つの基準の中で出勤させていたというのが今までの経緯でして、今後もその部分については変えるのは難しいと。市の職員については、日中パトロールして、当然路面が非常に悪いところについては、業者の方に指導すると、そういうシステムをこれからも続けていきたいと思えます。

佐藤委員

夜中に出なさいとは言いませんから、きちんとした体制はもう少しつくっていかなければいけないのではないかなとひとつは思うのです。

それで、例年に比べて今年は除排雪の回数、それから雪の排雪量、これはわかりますか。

（建設）維持課長

除雪の回数については、たいへん申しわけないですけれども、記録が手元にないのです。排雪量につきましては、2月末現在で委託業者での排雪については、約 50 万立方メートルほどでございます。

佐藤委員

去年は。

（建設）維持課長

同時期はないのですけれども、3月までのデータなのですけれども、昨年につきましては、約 41 万立方メートルほど委託の排雪で処理しております。

佐藤委員

これだけ多かったわけでしょう。今回 2 億円補正したのだけれども、これはいわゆる当初の予算を使い果たしたということで補正したと思うのですけれども、当初の予算に関してはどの時点で使い果たしたのかということは明確になるのですか。

（建設）維持課長

当初 9 億 6,000 万円の事業でございます。その中には、除雪費、排雪費、あとロードヒーティングといういろんな項目がございます。その中で、最終的に事業として我々が押さえているのは、2月末時点で約 9 億円ほどの事業費を執行していたということで押さえています。3月の初めには 9 億 6,000 万円を超えているということで認識しています。

佐藤委員

それは電気代とかロードヒーティングとかいろいろ入っているでしょう。だから、今年の予算を見たら 4 億 1,000 万円の除排雪委託料があるのだから、昨年だってそのぐらいでしょう。その除排雪の委託料を超えて今回 2 億円というのは除排雪の委託料の追加の補正ですから、何トン出した、何回やった時点で超えたと見たのですか。

（建設）維持課長

委託している部分で大きくは除雪の作業と排雪の作業があります。仕様書の中で除雪の作業につきましては、仕様書の中に設計変更の記述がございまして、その中で過去 5 年の想定降雪量なのですけれども、545 センチということで書かれておりますけれども、除雪の作業についてはそのプラスマイナス 20 センチを超えた時点で設計の変更の協議をするということになります。そういうことで、今回我々の方では降雪量は、今の段階ではプラスマイナス 20 センチの範囲の中におさまるのではないかなということで、除雪の費用については変わらないのではないかなということで押さえております。あとその他排雪の作業については、当然排雪量が増えているということがございまして、その部分については、逐次数量を押さえて、どの時点で超えるのが出たかということで、それは想定して今回の 2 億円を精査させてもらったということです。

佐藤委員

除雪に関しては、超えることはないですよ、たぶん。つくったときから、絶対超えないというふうに設定していますから、それはそれで仕方ないと。排雪がやはり何か明確でない。これは何トン排雪して、どの時点で超えたかということがよくわからないで、お金がなくなったから超えましたという話なのでしょう。そのところは非常に不明確ですね。それ答えるとは言いませぬけれども、それ聞いたって答えられないでしょう。

それで、排雪計画、これはだれかも議論していましたが、事前に教えるということはどうなのですか。できないという話もあったけれども、どうも私が見ていると、排雪した後にみんな雪を出すのです。だから、どちらがいいのか。出した後排雪した方が後の処理が楽なのか、もうあらかじめ明日入りますよと言って、出した後排雪した方がいいのか、これどちらとも言えないでしょう。言うところの屋根の雪だとかあるいは小路の雪を出すからだめなのだと。言わなくたって出すのだと。だから、これどうなのですか。どこか地区を決めて、あらかじめ、いわゆる予告除雪というか、こういうことをやってみたらどうなのですか。それで町内でよく話し合っ、あまりこの全部が全部屋根の雪をおろして出さないとかいうルールを決めて、そういうふうにやってみたらどうなのですか。

（建設）維持課長

排雪の作業の事前の周知ということでございますけれども、いろいろと周知することによってのメリットデメリットはございます。その中で、我々現場としてメリットもあるのですけれども、デメリットが非常に大きいのではないかなということで考えて、現在そのデメリットにつきましては 2 点ほどあるのですけれども、1 点目は予告が必ずしも予定どおり進むということではございません。特に今年の場合の例で言いますと、当然我々も排雪をむやみにやっているのではなくて、全体の道路状況をパトロールして業者もしますし、我々も当然それに付随して現場を見まして、非常に悪いところについて合わせてやっています。

当然バス路線とか幹線をまず先にやるのですけれども、その中でスケジュールを組んだ段階で、そのスケジュールどおりいかない場合が非常に多かったです。特に今年の場合は、例年のような雪の量ではなくて、かなり雪の量が多いということで、雪の多いということですか、排雪量が多いということで、スケジュールが思ったとおり進まなくて、全体にずれ込むということがあります。そのほかに、当然機械を使う中でその機械が故障すると。故障することによってどんどんずれていくと。そういうことで、告知してもなかなか例年ですとある程度排雪のやらない余裕の期間がございまして、そこで調節するということが可能なのですが、今年の場合はフル活動で動いたということもございまして、後ろにずらすということもできないような形で全体的にずれていくということで、なかなか市民の方の要望に難しかったのですけれども、そういうことでまず予定をしても必ずしも予定どおりいかないという

ケースがございます。

あともう一つ大きな問題として、今委員が言いましたけれども、雪出しの問題がございまして、過去にも雪出しである程度住民に知らせていたということもございますけれども、なかなか地先の方が仕事を休んでも雪を出すという、そういうケースも非常に多々見られて、排雪の作業車が小路に入っていけないというぐらい前日から出すということもあったということも聞いております。そういうことがございまして、なかなか告知するということのメリットもあるのでしょうかけれども、現在そこに踏み切れないような原因というのは、そこにあります。

佐藤委員

この問題ばかりやっていられませんか、まだあるので。

最後に一つ提案しますが、除排雪問題の市民の協議会あるいは審議会、懇話会、こういう形で市民の皆さんと話し合ってみるということはしませんか。やはりいろいろなことはこちらが考えている以上に市民も考えているし、除雪の問題では市民の協力なしではできないのです。そういう意味では、よくコミュニケーションをとっていかないと、文句ばかり出てくるし、きちんといかないのですよ。ですから、審議会なんか得意なだから、こういうのは市民、老若男女を入れて、ちょっと大きな形で皆さんの意見を聞いてあげると、こういうことを考えてはいかがですか。

（建設）維持課長

現在の市民との接触の中では、今のこの時期で苦情とかいろいろ電話をもらうばかりではなくて、雪の降る前に実は実際に計画を立てる上で市内の各町内会に 1 週間ぐらいの日にちで、町内会の代表の方が主なのですが、除雪のいろいろな話、ご意見・ご要望を聞いたり、市の方からいろいろと雪出しをしないでくれとかと、いろいろな今後のお願いもしてからつくっております。あと、除雪の計画ができた段階で町内会長を一堂に集めまして、そういう説明会やなんかもっております。そういうような形で今の段階ではしております。その延長上ということではないのかもわからないのですけれども、そういうようなものも利用しながら、もう少し市民の方の啓発活動というか、逆にそういう形で市民と行政と一体となった除排雪の活動、そういうものについてはもう少し何か考えていきたいとは思っております。

佐藤委員

部長に伺います。こっちから打ち出すのではなくて、意見を聞くというそういう考え方をしていただきたいと思うのです。こっちから言うのは向こうも聞きますし、町内会長も聞きます。けれども、本当の意見は上がってこない。また、本当の意見を聞いて、どれだけやはり市政に生かせるかということが一番大事なのです。そのところを踏まえていったら、もうちょっと突っ込んだ話し合いはお願いしたいと思うのですが、いかがですか。

建設部長

除雪懇談会ということで、今話をさせていただいているように、11 月中くらいから始めているのですが、町内会の役員の方を集めてやっているのですけども、その中でもいろいろな町内会のお話を承ります。特に町内会の中でも会員に雪出しをしないでほしいとか、車をとめないでほしいとかというお話もされているのですけれども、なかなか守られていないという実態も私も聞いてます。今お話のありましたように、それぞれ町内会の中からいわゆる市民からそういう意見を聞いた中で、懇談会なりをつくった場合に、どういう形できちんとした除雪ができるのかということは当然意見としては出てくるかと思えます。ただ、そのときに当然費用の問題も膨らんでくるというか、増になってくる部分もあるかと思えますけれども、市民の方々にきちんとそういう形をルールというか、守られるような体制づくりがなかなかつくれるのかなというところが、我々も懸念しているところでございまして、今お話にありました市民懇話会なり協議会というのは、石狩市でやられている実態があるのですけれども、これらにつきましてちょっと聞くと、確かに町内会に責任を持たせるようなやり方も一部やっているところもあるということも伺っているのですけれども、しからば内容的にはどういった形でやらせているのかということもありません。

て、私どもも先ほど来話していますように、その雪出し問題、そして違法駐車の問題というのはなかなか解決しにくいというか、私どもとして課題として押さえている部分がございますので、そういったところから見ますと、今お話のありました市民の方々の意見を聞く、そして私どももそれをやるとすれば、どういう形でやっていただいて、私どもがどういう形で費用の点でその負担をしていくのかという部分が具体でまだ検討してございませんので、今お話のありましたように、どういう体制で進めていけばよろしいのかと、いま一度検討させていただきたいなと思っています。

佐藤委員

駐車場の収支状況について

216 ページの駐車場事業特別会計、この 3 つの駐車場ですね、繰出金が 4,021 万円、それから 17 年度は 4,513 万円に 491 万円も増える。それで、3 駐車場の収支状況というのは教えていただけますか。

（建設）庶務課長

それぞれということで説明したいと思いますけれども、まず予算ベースで稲穂駐車場が今回 17 年度予算で考えておりますのは、収入が 1,290 万円、約 1,300 万円ほどの収入で、支出が管理委託料等で 2,300 万円、それと駅広がり支出が管理委託料ほかで約 1,400 万円、収入が 930 万円、駅横がこれは償還金等がございまして、支出の方で約 4,200 万円、収入で約 1,400 万円、そういった状況になっております。

佐藤委員

今回 490 万円増えた理由というのは何ですか。

（建設）庶務課長

当然昨年予算ベースと比べて、収入支出のバランスが悪くなったので、その分面倒を見てほしいということになります。

佐藤委員

全部委託ですね、3 か所とも。委託料というのはどうなのですか。

（建設）庶務課長

管理委託料ですが、稲穂駐車場につきましては約 2,100 万円、駅広がり約 1,400 万円、駅横につきましては約 400 万円という形で合計 4,000 万円弱の 3,900 万円ぐらいになっております。

佐藤委員

収入より委託料の方が高いという状況なのです。これは都市計画駐車場、いわゆる駅横というのも含めて、三つとも都市計画駐車場ですね。確かに駅横の駐車場は長崎屋の駐車場が売場が変わったためにどうしても少ないという話で小樽市がつくった。そういう経緯があるのですけれど、都市計画駐車場自体を見直す気持ちはありませんか。

（建設）都市計画課長

都市計画駐車場につきましても、いろいろな経緯がありまして、つくっているのですけれども、都市の交通結節点として必要な機能として都市計画駐車場を位置づけております。かなり財政的には苦しい状況ですが、なかなか見直しというのは、現実的にはいろいろ検討しなければならないことはたくさんあると思っております。

佐藤委員

けっきょく、あの中心部の都市計画駐車場の台数というのは何台なのですか。

（建設）都市計画課長

今資料を持ってきていないのですが、駅横駐車場はたしか 240 台で、稲穂駐車場につきましてもこれまたたしか二百数十台だと思います。

佐藤委員

いや、都市計画上の駐車場の台数。それもわからないの。

（建設）都市計画課長

駅横が 240 台で、稲穂がたしか 240 台だと思うのです。計画決定上です。ただ、実際に使われているのは駅横駐車場につきましては、その半分程度です。

佐藤委員

いや使われているのはいいのだ。計画上持たなければならないという駐車場の台数があるでしょう。それで合わせて 480 台なのか、あの地域に駐車場を設けなければならないのは。

（建設）都市計画課長

位置づけは都市計画駐車場として計画決定されている駐車台数でございます。持たなければならないというのではなくて、計画決定上そのような数字になっているということです。

佐藤委員

持たなければならないのではなかったら、持たなくてもいいのか。それはどうなの。道の縛りというのはどうなのか。

（建設）都市計画課長

都市計画決定している数字でございまして、原則的には整備するという状況であります。駅横駐車場につきましては、今平面で位置づけております。ただ、計画決定上は立体駐車ということで現状の 2 倍の位置づけをしています。ただ、それにつきましては、すぐ整備するというわけではなくて、今後将来的に整備に向けて努めていくということで位置づけしております。

佐藤委員

それは民間の駐車場も入るわけだね。一つは小樽市で都市計画駐車場を決めるのだから、市が駐車場の台数を減らすということ、もう一つはパチンコ店とかでつくっている駐車場というのは、それはカウントに入らないのか。

（建設）都市計画課長

都市計画駐車場につきましては、あくまでも駅横駐車場と稲穂駐車場でございます。パチンコ店だとか、個別につくっている駐車台数は考慮してございません。

佐藤委員

計画的に考慮すべきだと思っているのだ。見直した方がいいのではないかと思うのです。そして稲穂駐車場、これは料金が高いです。だいたい利用はしていないので、この考え方を考える必要があるのではないかと。もう借金全部払ったのに、公債費がないのに赤字だなんてことは考えられるか。駐車場を経営するというのは、みんな建てているのだから、小樽市が駐車場経営すると、お金をどんどん余分に出している。こんな経営の仕方はないので、この後どう考えているか。

（建設）庶務課長

確におっしゃるとおり赤字経営だということで、そのまま継続してやっていくのはどうかという問題は出てこようかと思えます。それで、今後いろいろなあその場所はいわば公共施設としてあるわけですから、それをどう残していくのか。駐車場として今後利用していくのか。しかし、都市計画課長が答弁しましたように、そういった都市計画決定ということもございまして、そういったことを総合的に検討して、今後の稲穂駐車場の在り方についてなるべく早い時期に方向性を定めていきたいというふうに思っております。

佐藤委員

駐車場として売ってしまったらどうなの。駐車場として売ってしまって、経営を任されたらたぶん買った人は経営していけるのでは。いかがですか。

（建設）庶務課長

今、委員がおっしゃったことも検討材料の一つとして、我々内部でも検討はしています。ただ、民間が買ってそ

のまま駐車場としてずっと維持していけるかどうかという問題もありますので、その辺については慎重に対応していきたいというふうには思っております。

佐藤委員

私、この話は 12 年前から言っているのだ。何も解決できない。私、川堰さんにかけているのだもの。あなたが課長のときに変えていかなかったら、永遠に改善できないだろうと思う。今苦しい苦しいと言っていて、お金を 4,000 万円も出してはははと笑ってられないのだ。私が市長だったら何やっているのだと言うのだけれども、そのところを川堰課長の手腕に任せますので、質問を終わります。

委員長

公明党の質疑を終結し、この際暫時休憩いたします。

休憩 午後 3 時 40 分

再開 午後 4 時 00 分

委員長

休憩前に引き続き、会議を再開し、質疑を続行いたします。

この際、理事者より発言の申出がありますので、これを許します。

（建設）都市計画課長

先ほど公明党の佐藤委員の質問にありました都市計画駐車場の駐車台数についてでございますが、答弁に間違いがありましたので、訂正させていただきたいと思っております。

稲穂駐車場につきましては、昭和 50 年に都市計画決定されており、面積が 0.12 ヘクタール、駐車台数につきましては、夏期 163 台、冬期 132 台、平均で 147 台、また駅前パーキングにつきましては、平成 2 年に都市計画決定されておりまして、0.26 ヘクタール、駐車台数につきましては 123 台でございます。

委員長

それでは、質疑を民主党・市民連合に移します。

武井委員

予算特別委員会ですが、この予算説明書を見れば、これはだいたいわかりますから、私はなぜこのことは予算に載っていないのだということで聞いていきたくというふうに思います。

今定例会の議案の中で議案第 37 号で中央通地区土地区画整理事業を廃止する条例案が出ています。こういうふうに非常に苦労される点はいろいろ条例案をこういうふうに整理をするというところまで、これは本当に私はよかったなと思っているのですが、このころと時期を同じくしているいろと出された議案の中に、予算の一部も持っていない。これはいったいどうしてなのだという事も含めてお尋ねしたいと思っております。

国幹自動車道について

まず一つは、国幹道の問題です。これは平成 11 年に我々に提起をされた問題で、都市計画決定がされているわけなのです。これは朝里インターから天神、丸山下を通過して余市より黒松内の方に抜けていくという道路です。平成 15 年の小樽市都市計画マスタープランの中にも載っています。にもかかわらず、これに対する予算が見当たらない。これはいったい消えたのか、生きているのか、これからまだ議案については審議していく余地があるのか。私はあると思っているのですけれども、今までの経過を示してください。

（建設）都市計画課長

国土幹線自動車道についてでございますが、北海道横断自動車道の小樽 - 余市間 24 キロメートルにつきまして

は、詳細な計画が立てられている整備計画区間になってございます。事業実施については、日本道路公団が今年の 10 月に民営化会社になることになってございます。公団において、民営化になった後 4 か月以内に事業を実施するかどうか、国土交通大臣と協議して決めるということで聞いてございます。

武井委員

その国土交通大臣と協議して決めるのですけれども、市のあなた方としては、我々も含めてなのですが、どういう見通しで、その見通しがどうなっているのですか。これ平成 11 年に都市計画決定しているわけですから、それからもう今 17 年ですから、だからその話合いをしているのでは困るのですよ。だから、これは今聞いているわけです。

（建設）都市計画課長

国幹につきましては、国道 5 号の渋滞解消だとか、小樽と余市を結ぶ非常に重要な路線と認識しており、これまでも国、日本道路公団などに要望活動をしてきていると思います。その中で、今後とも引き続き国、道、日本道路公団に要望活動を続けて、事業実施に向けて動いてほしいと思っている次第でございませぬ。

武井委員

そうすると、これはまだ消えていないのだと。これはこれからも小樽市都市計画マスタープランにのっているような方向でいくのだと、こういうふうに理解していいのですか。

（建設）都市計画課長

まさに非常に重要な幹線道路でございませぬので、これについては消えてございませぬ。

武井委員

いないということですね。

（建設）都市計画課長

はい。

稲北のアンダーパス計画について

後の問題とも関連が出てくるもので、次に参りますが、色内川下の手宮線がありますが、この手宮線から今の長橋バイパスのトンネルの手前まで、アンダーパスをつくるということが言われています。この計画はどうなりましたか。

（建設）都市計画課長

昭和 56 年に長橋バイパスの整備に合わせて、稲北交差点の円滑な交通の確保のために、道道の臨港線から国道 5 号に向けてアンダーパスの都市計画決定がなされてございます。ただ、アンダーパスについては非常に膨大な事業費がかかること、また現在、国道の長橋側においては直進が 2 車線、また右折車線が 2 車線、そして左折車線が 1 車線確保されており、重大な渋滞が発生している状況にはございませぬ。このようなことで、現在、国において具体的な事業計画について検討は行っていないと聞いてございます。

武井委員

行われていないということですね。では、消えたということですか。そのところをはっきりしてください。

（建設）都市計画課長

都市計画上はまだアンダーパスでございませぬ。ただ、近々具体的に実施するという計画はございませぬ。ただ、将来的には渋滞等の発生があれば、アンダーパスという事業もまたありえるのかなど。全く消えたわけではございませぬ。現時点では検討は行っていないということです。ある意味では、白紙になっているということです。

武井委員

今アンダーパスについては、5 車線などがあって非常に交通の便をよくしなければならぬと、こう言って、だからアンダーパスがあるのだと、こう言いながら、何か白紙になったようなことを言っているのですけれども、では市は継続して予算要求だとかそういうものを含めて要望しているのですか。後志の予算要求の中を見ると載って

いませんけれども、いかがですか。

（建設）嶋田参事

アンダーパスの関係でございますけれども、都市決定をされて長い年月がたっております。そういう中で国幹道の計画の途中のできた形なので、余市 - 小樽間の交通量というのがさま変わりしてきているということが考えられてございます。その中で、開発建設部等々の打ち合せの中でも交通量が今後渋滞等の問題があれば検討するけれども、いましばらく検討にはならないだろうということの判断だと思いますので、当然市の方としまして、稲北の交差点に大渋滞だとかそういった交通上の問題があれば、積極的な運動なりお願いをしたいというふうには考えてございます。

武井委員

今に関連してくるのですけれども、それでは稲北交差点の 5 車線と先ほど言われましたけれども、あそこのスクランブル歩道橋、この案はどうなりましたか。

（建設）都市計画課長

稲北アンダーパスにおいて、歩行者の円滑な交通が確保されるように歩道橋が多方面に行けるスクランブル的な立体歩道橋というのが平成 8 年ころ検討されていたことはあります。ただ、歩道橋につきましては、高齢者の方に非常に負担をかけるだとか、そういうような問題もありまして、現在においては国において実施に向けた検討は行っていないと聞いております。

武井委員

このスクランブルの問題なのですけれども、あなた方は住民に説明までやった。そして、あそこの角の自転車屋は商売をやめてしまったのですよ、これやったらもう商売にならないと。そういうようなことまで話の説明会があり、あそこのところをあなた方はお年寄り対策のことを考えてエレベーターをつけると。ずっと車線にしたならば、相当距離を後ろの方から持ってこないで場所をとってしまっただめだと。それこそ店屋に影響すると。それでは垂直に上がるエレベーターをつけたらどうかという、そこまで話が進んでいたものなのですが、それが今言ったように、何かこう白紙に戻ったのかなんか消えたようなことで、そうしますとアンダーパスも消えた、スクランブルの陸橋も消えた、こういうふう理解していいのかどうなのか、もう一度答弁してください。

（建設）嶋田参事

先ほどからの答弁に重ねた答弁になるのですけれども、決して白紙撤回になったというのではなくて、当然今後の交通量等の変化等があれば、当然その段階で再検討するというお話を開建から聞いてございますので、この段階、全くゼロになったと、そういうふうには解釈はしておりませんし、当然市民のご要望等もあれば、そういったご意見を聞きながら、必要があれば国なりに要請するということでは考えているということでございます。

武井委員

どうもすっきりこないのだね。市民の方が必要であったならば検討しますという答弁ですが、では市民と懇話会を開いたりなんかするのかな。それ市民の要望があればということは、陳情が出てきたならばという意味なのか、そここのところ教えてください。

（建設）嶋田参事

済みません、言葉足らずで。現在、あそこの交差点で、例えば車両運転手並びに使っている歩行者の方から、交差点の機能だけでは問題があるという声がないというふうにならざるを得ないので、そういう中で声という点ではどういう形なのか、形は別にしまして市民の声が出たときには、調査・分析をしたいという意味でございます。

武井委員

あそこの稲北でもってこの間、余市方面から来た車にはねられて人身事故が起きています。だからそういう意味

では、これは奥さんという名字の方でございますが、そういう事故さえ起こっている場所です。ですから、その人たちに聞けば、いや、これは必要だと当然出てくる問題だと思うのですよ。ですから、これは行政の方でいろいろの交通網のことを都市計画マスタープランに書いてありますが、それらを満たすためにはどうしなければならないのか。これはまちづくりをやる皆さんがきちんと声があれば検討するというのではなくて、皆さんがまちづくりのための一端としてどうしなければならないのかということをするべきだと思うのですが、部長いかがですか。

（建設）嶋田参事

まちづくりは私の所管でございますので、私が答弁をいたします。

今お話がありましたものを、再度開発建設部の方とどういった話なのかを一度打合せをしてみたいと思います。

武井委員

出抜小路について

続いて、出抜小路はいかがですか。これは何かいろいろと商店街との折り合いがつかず途中で挫折したかのような話も伺っていますが、今後の見通しについて話してください。

（建設）まちづくり推進課長

出抜小路についてでございますが、これまで議論されてきました経過もありますが、出抜小路は幅員 3.6 メートルということで非常に狭い道路であり、かつ沿線の建物に関してはいろいろな用途の建物が建てられているという状況がございます。こんな中で出抜小路を何とか活用しようということで、地元の方たちも含めて研究会や協議会などが設置されて協議をしてきたという経緯がございます。この協議の中で今申しましたように、出抜小路の沿線にはいろいろな業態の商売をされている方がいるということ、そのような状況から出抜小路に車両規制をするというそういった交通規制については、非常に難しいのではないかとということで、この出抜小路自体を歩行者専用道路として位置づけるためには、やはり基本的に地元の理解を得るという必要があるということで、この点に関しては非常に困難であるという判断をせざるをえないという状況になったということから、この小路の整備については休止という取扱いをしてきたところであります。そんな状況の中で、現在においてもこれらの状況には大きな変化がないということから、今後しばらくは休止という状態になっていくのかなというふうに考えているところでございます。

武井委員

これはどうなのですか。終結宣言をしないのですか。それともこのままずっとただ自然消滅、皆さんの意見が出なくなるのを待っているのですか。

（建設）まちづくり推進課長

終結ということにはならないというふうには思っています、出抜小路はずっと話しましたように、出抜小路自体の歴史性だとか、あるいはその周辺も含めた歴史的な建物だとかという部分で、あの辺一帯の回遊性も含めて非常に重要な位置づけがあるというふうに思っています、ただ現状ではいろいろな課題が多いということなものですから、今後そういった課題の整理あるいは社会情勢なども変わってくれば、また実現に向けていろいろな動きが出るかというふうに思っていますので、今やめたとか、そういう話にはならないというふうに思っています。

武井委員

そうすると、小休止、一時休みだと、中休みだと、こういうふうに理解していいのですか。

（建設）まちづくり推進課長

そのように考えております。

武井委員

これ、あの地域の人もそうなのですが、どうなったら、では、再開するのか。それも何も示されていないのです。だから、どうなったらやめる、どうなったら始める、こういうような見通しというのを、きちんとやはり地域の人

たちに示すべきだと私は思うのですが、いかがですか。

（建設）まちづくり推進室長

今、課長の方から答弁しましたとおり、出抜小路につきましては、今までの経過の中で歴史性あるいはまた地域性、そういった特色を持った通りだというふうに思っておりますし、現在銀行協会の跡地が出抜小路という形で屋台村を開発されている。さらに同じ所有者が旧三井銀行を買収されている。そういったようなことで、今までの状況とはかなり違った状況もひとつございます。さらにまた、あの辺を含めた地域の方々でいろいろと活用策と申しますか、地域の活性化に向けたいろいろな取組もしているというような状況もございますので、そういったものの中の話合い等々もいろいろ情報等の中で、必要があればまたその議論も、いろいろな整理、課題がありますけれども、させていただく中でまた考えていくと、そんなふうには今考えております。

武井委員

どうもすんと落ちないのですよね。必要があればという、言葉じりをとるわけではないですけども、どうも必要があるからあの工事を始めたのでしょうか。それでもって、またいろいろ不協和音が出て今小休止している。しかし、今後必要があればというが、必要があればということはだれがどう判断するのか。地域住民が判断することか、あなた方が判断するのか。あそこはもともと歴建のあったところと皆さんが承知しているわけですから、そして 3.6 メートルと幅が狭い、大きな車が入れば屋根に突っかかるとか、いろいろ当初からそういうこともわかりきっていたことなのですが、必要があればという中身を教えてください。

（建設）嶋田参事

課長、室長も答弁申し上げましたけれども、このゾーンというのは、小樽観光にとってもまた市にとっても重要なゾーンという位置づけがあって、それを保存するために、また活用するためにも、歩行者専用道路にすべきだろうという議論があって、住民説明会に入ったと。ところが、市民の側にとってはいろいろと駐車場があるだとか工場があるだとか、なかなか歩行者専用になるところには営業なり生活に支障を及ぼすという地権者の方々のお話があって、やむなく今後退したというのが事実なのです。そういう中で、まさに室長が話しましたように、いろいろと所有者もだいが変わってきているのです。そんな中で、全面的な議論での出抜小路というこれまでの姿勢を、部分ということも位置づけをした中で考えていくチャンスもあるのかなというふうに見え隠れするものですから、白紙撤回ではなくて、あくまでも休止という形の中で整理をした方が、今後市の財産として生かせるものがきつと出るだろうということでございますので、それがいつまでかという点についてはなかなか厳しい話なのです。というのは、確かに生活はできないというのもあるし、工場だとか店舗が運営できないというようなことがあるわけですから、その辺については、やはりもう少し周辺の移り変わりだとか、そういったものを見据えた中で、何とか歩行者専用道路的なイメージの中で改善できるように努めていきたいということでございますので、この部分はぜひご理解をいただきたいと思っております。

武井委員

果たして、市民が納得するかね。ちょっと残念ですが、いずれにしても小休止だということでございますから、これ以上攻めませんが、いずれにしても条件を示してほしいのですよね。こういうふうになったのならばやりますよ。今はこれがネックなのだ。これがこう解消したらやりますよという、その具体的な言葉がないと説得力がないですね。私らも市民の人に、今のようなことを言って必要があればやりますよなんて言ったら、これは説得力がないでしょう。

（建設）嶋田参事

重ねた答弁で申しわけございませんが、あくまでも出抜小路の活性化できる状況というのは、あくまでも歩行者専用道路にすることが一つの条件というのが当初からあったわけです。その中で、最初は実現できる条件が、先ほど言った所有者が変っているような状況の中で、全面とは言えませんが部分的にも見え隠れするものがあるもので

すから、そういった条件の中で整理をするしかないだろうと。ただやはり場所によっては、出抜小路を挟んで両側にある工場もあるわけですよ。そういうところについては、当然経済活動をやめるという話になりませんから、その部分については長い間様子を見ていかなければなりませんけれども、いずれにしても市民財産ゾーンという位置づけには変わりませんので、何とかクリアできるような方法なりを研究したいとは思っております。

武井委員

それほど大事な、あるいは由緒ある場所なのですけれども、小樽市都市計画マスタープランの中にこれらのことが一言でも載っていれば私たちもまた納得するのですが、載っていないのですよ。出抜小路のの字も載っていないのですよ。ですから、そうなる私たちはどうしたのだということに。これほど大事な、今参事の言葉であれば、これはやはり都市計画マスタープランに載せるべきではないかなと、私は思うのですよ。

（建設）嶋田参事

そうだと思いますけれども、いかんせん、所有者の話しにしましてもそのままにこの一、二年なのです。その当時、マスタープランをつくったときには、そういうお話がなかった状況ですので、そういった意味では確かに動いてございますので、時間的に整合性のとれない部分があったと思いますので、それについてもご理解をいただきたいと思います。

武井委員

これができたときにそういう話がなかったとおっしゃいますけれども、これは 15 年の 3 月ですよ。おととしの 3 月ですよ。ですから、それで、そのころなかったというのは、我々はそれでも納得しろというのならどうしようもないのですけれども、私は正直納得できませんけれども、ですからきちんとしたプランがあるならきちんとしたプランの中で、あるいは今回のまちづくりプランもあるでしょうし、住宅マスタープランも新しく出る模様でございますから、そういう計画の中にきちんとした位置づけをしてほしいと思いますが、いかがですか。

（建設）嶋田参事

じゅうぶん受け賜りましたものですから、そういうことも含めて今後まちづくりの一つにしたいと思います。

武井委員

浅草通線の拡幅工事について

次に、浅草線の拡幅工事ですが、小樽市で長橋線だとかあるいは旧国道 5 号から幸会館の前の通りまで、16 メートル道路に拡幅していただきました。しかし、この一番小樽のメインと言ってもいい浅草線がどうも工事が進まないで、途中でストップしている感じがしてなりません。これらについての問題、今後どうしていくのかお答えください。

（建設）建設課長

都市計画道路で緑山手線、市道浅草線と申しまして、延長が 4 キロほどございます。それで、小樽市分としましては 620 メートル、臨港線から国道 5 号までという形に今の道路はなっております。それで、臨港線からオーセントホテルまでが 22 メートルで計画されてきております。それから上 190 メートルになるのですけれども、オーセントホテルから、今の産業会館まで 190 メートルが今都市計画決定どおりには幅員はできているのです。18 メートルではできているのですけれども、拡幅という話が出たのは、やはり今の日交通量が 1 万 3,000 台を超している状況になりまして、やはり 18 メートルでは無理ではないかというような意見が出されております。それで、22 メートルに簡単にすればいいのではないかということにはなるのですけれども、22 メートルになりますと現況がおわかりのとおり、産業会館だとか大きい建物がたくさん建っております。190 メートルで距離は短いのですけれども、用地補償して 22 メートルに幅員を広げて、道路をつくるとなると、ばく大な費用がかかるという状況に現状ではなるわけです。今の財政事情ではなかなか難しいと。都市計画変更をかければ、今すぐ工事にをからなければならぬという状況に現状はなっているわけなものですから、なかなか都市計画変更もすぐかけられないと、そういうよう

な状況になっている現状の道路であります。

武井委員

今、非常にあの道路は中心的になる道路であります。沿線が非常に高層ビルといいますが、旧岡本病院をはじめとして非常に高くなってきています。そういう意味では、だんだんやりづらい環境が出てくるのではないかなと思いますから、これは皆さんの努力は今の数字の面でもわかりますが、このままあそこをほったらかしておくわけにもいかないでしょうし、このまましないですればしないであるほどやりづらくなっていくのではないかなと思います。ですから、どこかでこれをしないと、梅ヶ枝山手線の中野植物園の前のようなああいう道路になってしまつては大変です。ぜひとも手綱を緩めないように、ここはやっていただきたいとだけは申し上げておきます。

於古発川の整備について

それから次は、於古発川の両側の道路、於古発川の 2 級河川の昇格、これらについての考え方、現在どうなっていますか。

（建設）建設課長

於古発川は全長で 7.3 キロあります。それで現在は 3.3 キロが準用河川ということで、法河川に指定されております。最上橋までなのですが、土木現業所と何年か前に話したときは、要するにこの 3.3 キロの間を用地の処理だとかいろいろな上に建っている市場関係だとか駐車場だとかを整理しなければ、この於古発川を 2 級河川という話には乗れないということと言われておりました。前も申しましたとおり、この市場がすぐ今撤去するという話もないですし、駐車場も今すぐこれから撤去するということも今の状況ではありえません。それで、時間はかかるとは思いますけれども、一つ一つ整理をしながら、この 2 級河川の整理はやっていかなければならないとは考えておりますけれども、現状では動いておりませんので、難しいのではないかなという現状であります。

武井委員

この難しいと思っている答弁をされているのを改良しようという提案をしたわけですから、そうするとその提案が間違っていたということになってしまいますね。例えば、山田町の方から流れる汚い下水の水は下に流します。そして、きれいな水はこれはもともとあそこところはきれいな水なものですから、奥は水源地ですから、上の方はきれいな水を流す二重構造にするとか、あるいは今おっしゃったように駐車場は撤去してやるとか、そのために手宮線は撤去していったわけですから、そういういろいろのルート、手だては経過していつているのだけれども、途中でもってストップしている。今また市民の中からあの道路の問題が出てきています。海の方に向かって左側の方の道路は通行どめにしていくとか、あそこを一方通行にしてくれとか、いろいろまたご意見も出ています。だから、ますます私はやりづらくなるだろうと。私は前から於古発川は二重構造もいいのですけれども、むしろ私はサケが産卵できるような川にしてはどうかと、こういう提案をしたこともあります。ですから、いずれにしてもどちらの方にするのか、どうするのかということ、私はやはり行政の方に位置づけをしてほしいと、こう思うのですが、考え方を示してください。

建設部長

たまたま於古発川の 2 級昇格については、以前から記憶しているのですけれども、なかなか難しいという話も、今課長の方からも話をさせていただいたのですが、その検討というのはどうなのかということなのですけれども、これは以前から見たら進展がないのですけれども、一つは大きな問題が先ほど来話していますように、河川敷地にある支障物件、建物、それから駐車場、そして用地確保、断面の確保なのですけれども、こういった問題というのは、一朝一夕でなかなか解決するという問題ではないのです。私どもも事あるたびに、皆様さんの方には話はしているのですけれども、なかなか難しい状況にありまして、今のお話のように行政としてどういう位置づけなのかということなのですけれども、私どもとしては維持管理するにしても、2 級河川に昇格をしていただければ、当然維持管理は全部北海道にやっていただけるわけにありますので、そういった状況にないということで、断わられていますの

で、また時期を見てその辺の話を北海道も非常に苦しい状況の中で、いい返事をいただけるかどうかはあるのですが、また機会がありましたら、そういう話をしていきたいと思っております。

武井委員

ぜひとも部長の今の言葉を応援していきたいと、こう思っていますので、よろしく願いいたします。次に行きます。

小樽駅西側開発計画について

小樽駅の西側の開発計画はどうなっていますか。

（建設）まちづくり推進課長

小樽駅の西口、西側の開発ということでございますが、この開発につきましては、過去に小樽駅周辺地区の再整備構想ということで、中・長期的な計画ということで議会や地域の住民の方にも示したという経緯がございます。この中で、駅前広場の再整備だとか、いろいろなメニューがございますが、その中の一つとしてこの西側の開発ということが示されたところでございますが、それ以降、具体的な進展を見ていないというのが現状でございます。そういった意味で、今後駅前の広場だとか、あるいはサンビルだとかそういった今動きがございますので、そんな動きも見ながら構想全体の方向性について再度確認をしていきたいというふうに考えております。

武井委員

これは今の小樽駅のホームから長崎屋の方まで連絡通路もつくるというような計画もあったはずですが、だから、そういう大きな計画だったのですが、今課長がおっしゃったように、いろいろと情勢の変化で、今おっしゃったようになくなっていてますが、今のこの問題は、はっきり言ってもう消えたと、こういうふうに理解していいのですね。

（建設）まちづくり推進課長

今の段階ではっきり消えたというふうにはなかなか言いづらい部分はあるのですが、この計画自体は今委員からお話がありましたように、西に自由通路をつくってアクセスさせるとか、あるいは三角市場を取り込むとか、その駅横の広場も含めてあの駅一帯の再開発をするとか、あるいは現在の 1 ビルも含めて再開発をするとか、非常に大きな構想になっておりますので、今の社会経済情勢の中ではこれを実現するのはほとんど厳しいのかなというふうに思っているところでございますが、こんな部分も含めて、今いろいろと駅前周辺で動いていますので、その動きの中でこういった課題も整理しながら、この計画自体がどうなのかという結論もその中で出していきたいというふうに考えてございます。

委員長

民主党・市民連合の質疑を終結し、れいめいの会に移します。

大橋委員

水道局にお尋ねをいたします。

上下水道の汚泥処理について

浄水場、それから下水道の汚泥処理について尋ねますが、まず浄水場の方はどのような方式で汚泥処理をされておりますでしょうか。

（水道）浄水課長

浄水場から出る汚泥、年間約 630 トン、この汚泥を桃内処理場の方に廃棄しています。

大橋委員

桃内処理場に廃棄する場合には、出てきたものをそのまま持って行って廃棄する形になるのですか。

（水道）浄水課長

それは浄水場内から圧送しまして、天日乾燥所に 1 回入れまして、約 1 年脱水乾燥をさせて、その後脱水率約 80 パーセントぐらいの乾燥率を持って桃内の方に廃棄しています。

大橋委員

私は薬で脱水するののかと思ったものですから、天日乾燥という形になると、処理費用についてはそんなにかからないということなのでしょうか、運搬経費とかだけで。

（水道）浄水課長

天日乾燥所からまず 1 回搬出しまして、仮設のヤードに 1 回置きまして、それから運搬すると。運搬等排出で約 790 万円ほどかかっている状況です。

大橋委員

次に、下水の方にもお聞きしますが、下水の方ではどういう処理の方法をしていますか。

（水道）下水道事業所施設課長

下水処理場の汚泥処理についてのお尋ねでございますけれども、下水処理場の汚泥の発生はさまざまな箇所さまざまな形態で発生してまいります。最終的には市の場合は焼却して燃え殻、いわゆる焼却灰として廃棄物最終処分場の方で処分してございます。

大橋委員

この焼却ですけれども、下水処理場で独自にするという焼却炉を持っているということなのでしょうか。

（水道）下水道事業所施設課長

処理場の方で焼却炉を持っております。

大橋委員

その一連の処理に関する費用については、どのぐらいかかっていますか。

（水道）下水道事業所施設課長

処理というと、最終処分の話でございますか。

大橋委員

焼却して最終処分場まで。

（水道）下水道事業所施設課長

昨年 15 年度ですけれども、668 トン発生しておりまして、運搬処分費は 632 万円ほどかかっております。

大橋委員

その焼却炉といいますか、それは現在の状態ではそのまままだ使っている、そういう状態ですか。

（水道）下水道事業所施設課長

もう 10 数年利用しております。年に 1 度大々的に整備をします。そういうことでもありますので、利用するについては今のところ支障はございませんけれども、経年劣化というのは当然ございますので、いわゆる定期整備の費用もそこそこかけて少しでも長持ちという形では利用してございます。

大橋委員

国土交通省の方で下水汚泥資源化プロジェクトでロータスプロジェクト事業というのを発足させたと聞いていますけれども、それについては何かご存じですか。

（水道）下水道事業所施設課長

国土交通省なり、さまざまな団体で下水汚泥の有効利用という観点からさまざまな取組、プログラムが出されております。それはいずれにおきましても、各処理場、採用する設備、システム、これいかにによってそれぞれの有効利用のシステムも当然変わってくると思います。その辺のことでそういう情報は一部ございます。

大橋委員

それでは、ロータスプロジェクト事業の内容については、常任委員会で詳しく教えてください。

それで、今いろいろな取組、処理、再利用とかをしているという話がありました。私が聞いたところの新しいあれとしては浄水なんかは長野県の上田市ではバクテリアをまぜて農業用水に改良するという話がありますし、下水についてはリンなんかを抽出して、そのリンを肥料化して残りを土壌にするとか、そういう新しい試みもありますが、現在都市によってさまざまな取組をしているというのは、どのような取組をしているというふうに聞いている部分があるか。それからまた小樽もこのようなものを配布して処分するように、処理場に埋めるということ以外に、何か再資源とかそういうことでプロジェクトを考えたことがあるかどうか、その辺はいかがでしょうか。

（水道）下水道事業所施設課長

先ほども申しましたように、システムいかにによって最終的に出てくる生成物が違います。これによって無機物ですと建設資材だとか土壌改良だとかさまざまなものに利用できますし、脱水だけで出てくる場合であれば、それぞれバイオマスという形で利用することも可能です。そんなことで小樽市の場合は、最終的に焼却するという形に今システムがそういうシステムになっていますので、極めてそのあたりの選択肢というのは狭いわけですね。現実には途中の行程から中間製品を抜き出して、それをさまざまな形で再利用するというイメージがあれば、それはシステムとしてはちょっとうまく機能しないと。逆にいえば、そういう形にもなりますので、小樽としては現在の施設を使用している上では、この焼却、これは法の本質にも減量して廃棄するという最終処分場の有効利用ということで、延命ということも含めて、非常にいい方法であるというふうには理解はしております。

大橋委員

下水の方はわかりましたが、上水の方ではどうですか、その辺検討したことがありますか。

（水道）浄水課長

上水としましては検討はしておりません。

大橋委員

他都市の話をお聞きすると、再資源化、レンガにするとかそういうことをやっているようですけれども、逆に費用の部分でかえってかかってしまうというような部分もあるやに聞いています。しかし、同時にそういう埋め立てるとかそういう時代ではないという形で、再資源ということを探ることも必要だと思いますので、この辺については少し小樽市としても他都市の状況などを見ながら研究をしていただきたいと思います。これは要望ですから答弁は要りません。

水道局の収支状況について

次に水道局の収支について聞きたいと思いますが、水道料金、下水道使用料になりますが、ずっと同じ水準で維持されているように思いますが、現在の料金については妥当だというふうにお考えなのでしょうか。

水道局長

上下水道、平成 8 年、9 年と一定の改定率で来ておりますけれども、料金が妥当かと言われると、いろいろな検証が必要だと思うのですが、下水道処理原価あるいは上水の原価、そういったものから考えると、例えば上水で行きますと、給水原価が 1 立方メートル当たり 206 円、これが市民の皆様様に料金転嫁しているのが 183 円ですから、これからいくと 23 円少ない。下水は処理原価が 1 立方メートル当たり 294 円、使用料としていただくのは 149 円、145 円がかぶっているということからいきますと、そういった面からいくと、現行の料金は適切ではないということが言えると思います。ただ、公共料金ということからいきますと、そういった単価計算だけではなくて、価格自体が独占企業なものですから、そういった意味では公正・妥当なものかどうか、あるいはじゅうぶんな経営改善努力がされているかどうか、そういった視点からの検証も必要ではないかと思っております。単価から申し上げると適切な価格ではないと思っております。

大橋委員

上下水道ともかなり設備の更新等いろいろな部分で将来的な経費も考えていかなければならない部分ですが、小樽の現状の中で将来の経費増大の要因というのはあるのでしょうか。

水道局長

上水と下水を分けて申し上げますと、上水につきましては、配水管が 530 キロメートルぐらいありますけれども、これを計画的に整備しておりますけれども、これがまだまだかかるということでは、財政健全化計画と相談しながら、これを計画的にやっていく。ちなみに、今年については 3 億 5,000 万円ぐらいですけれども、額的にはこういうレベルでいけるのかなど。下水についても汚水管の老朽化が著しいですけれども、終末処理場が経年劣化していると。これにつきましては、今委員からいろいろご意見をいただきまして、各種の先進都市の状況を職員を視察に出して検討させているのですけれども、これがやはり全体の更新計画を見ますとだいたい 80 億円ぐらい、17 年度に向けて実施計画に入る予定で今、国とも協議をしてございますけれども、主なものはそういったものが大きい。いずれにしましても、計画的な更新といえますか、これをやはりきちんとしていかないと財政状況も大変な状況にありますので、その辺は水道局の財政健全化計画とあわせて事業展開を考えるということだと思います。

大橋委員

昔から議論されている話なのですが、水道局の職員の数が他都市と比べて多いということが昔から議論されています。答弁の方も小樽は山坂が多い、そういう特殊事情があるので、施設もたくさんつくらなければならないと、そういう答弁もいただいておりますが、その中におきまして施設改良や合理化、そういうことで今後も職員数の削減ということが出来るのか。それとも、けっきょくもう限度だというふうに考えておられるか、その辺いかがですか。

水道局長

前段、言いわけをしようと思ったら、委員の方から言われましたので、山坂は別としまして、実は長年懸案でございました水道局の組織・機構の見直しをこのたび 4 月 1 日から行う予定で今準備しております。詳しくは常任委員会で報告させていただきますけれども、その中でいきますと、現行上下水道合わせて 129 人、欠員を含めまして 128 人を 119 人にするということでは 9 名を削減いたします。このたびの組織・機構の見直しの中では、上水道だ下水道だという時代ではないということでは、上下水道を一本化いたしまして、効率的な事業の見直し。技術職というのは原則的には一人一職務だと思うのですけれども、しかしこういった時代の中でもありますので、全体的にグループ制を導入すると。それで、機動力を持つ、それから職場的にも窓口のワンフロア化を図って市民サービスの向上に努めるということでは、当面としては今言った 9 名削減、しかし先ほど来申し上げているように、たいへん経営が厳しい中では、退職不補充だとかそういった生ぬるいことだけではだめだと思うのです。業務全体の見直しをして委託の拡大、それをしていかなければなりませんけれども、まあまあ私どもの職場は幸か不幸か設計から現場監督から全部できますから、そういった意味では最小限のプロはきちんと持っていかなければならない。そういうことになりますので、いろいろ限界はありましようけれども、危機管理を考えますと限界はあるのかなど。しかし、これでよしということではなくて、局内でもう少し検討しながら、減らすのが目的ではなくて、危機管理を含めた中での市民の負託にこたえる水道局としての体制をつくる。そういうことをすれば、結果的に職員数の見直しにつながるのではないかと考えております。

大橋委員

局長の最後の部分で、最後にかける情熱といいますが、まだまだ思いというものを感ずることができましたので、今日の質疑は終わります。

委員長

れいめいの会の質疑を終結し、市民クラブに移します。

森井委員

よろしくをお願いします。

除排雪について

まず排雪について。公明党の佐藤委員より質問がありまして、自分も同じことを言おうと思っていたのですが、私よりも鋭い形で言っていたので、そちらもある程度すべてそのままというわけにはいかないのですが、佐藤委員の質問に付随して自分の方から幾つか言わせていただきたいのですが、先ほどデメリットの話は答弁の中でされていたと思うのですが、ぜひ今後メリットをしっかりと見据えていただきたいというふうにまず思っています。排雪日程表の公表について、公開について、まずその 1 点。

それから、懇談会というか、市民とそういう話し合いの場を設けていただきたいということをも自分自身も思っているのですが、やはり市の政策はごまんとあるのですが、市民側からの市役所の仕事として除排雪というのはとても興味深いというか、自分たちの生活に直結しているものがありますから、そういうものを設けるといえるような話が出てくるのかなというふうに思いますので、そちらの方は具体的な検討をしていただきたいというふうに思っています。

それ以外に自分の方から先ほどなかった質問で幾つか聞きたい部分もありますので、そちらの方の質問に移らせていただきます。

先ほど排雪日程表の公開という話もありましたけれども、除排雪路線の第 1、第 2、第 3 種と分かれていると思うのですが、そういうものをホームページ上等で公開していくべきではないかと思うのですが、この点について見解をお願いします。

（建設）維持課長

除雪路線の公開ということで、これについても今までは我々は除雪事業を実施する上で必要な部分だと思っております。これについてもホームページでの公開はしておりません。町内会とかの方から教えてほしいという問い合わせがございまして、それについては関係の部分についてはお知らせしているところです。そういうこともございますものですが、いろいろと使い方を一歩間違えられるということのデメリットの部分もあるものですから、我々は積極的にということではございませんけれども、先ほどのメリットの部分もありますので、そういうものを踏まえて少し内部でいろいろ検討していきたいとは思っています。

森井委員

ちなみに、除排雪に伴って車道、歩道の除雪とともに排雪においても 3 種に分かれていると思うのですが、その排雪において、第 1 種、第 2 種、第 3 種ありますけれども、これちなみにでいいのですが、一般的に第 1 だと年間に排雪何回ぐらい入れるものなのか、第 2 種だと何回、第 3 種だと何回、これを教えてください。今年ではなくて、一般的にでいいです。

（建設）維持課長

排雪につきましては、まず排雪路線 225 キロメートルございます。その中で 1 種、2 種、3 種とあって、1 種については基本的にはバス路線をメインとした幹線なのですが、まず原則は 1 回という形で変わらない。ただし、交通量の 1 種路線の中では 1 回では済まないところもございます。これについては、気象条件等が違いますから、必ず 2 回入るとかという表現は言えないのですが、まず原則 1 回ということと考えております。

森井委員

それは 1 種、2 種、3 種も 1 回ということによろしいですか。

（建設）維持課長

まず何回入るかという基準は特につくっておりませんので、それは市の仕様書の中で業者がパトロールしている現場の状況を見て、我々と排雪については協議するのですが、その中で 2 回入るとかという基準はあ

りません。そういうので、原則ではまず 1 回という考えであります。ただ、道路の状況というのですか、雪の高さで視界が悪い、それについては全面でなくて部分的にやるというケースもあります。

森井委員

今年はちょっと雪が多かったので例外に近いと思うのですが、一般的にだいたい 1 種だと何回ぐらい入ることがありますか。

（建設）維持課長

例年ということで、今までの経験的な話になってしまうのですけれども、1 種は全路線ではないのですけれども、バス路線と言われるところについては、一部は 2 回ぐらい入っているケースがございます。

森井委員

2 種以降はもう 1 回がほしいですか。

（建設）維持課長

2 種については、当然排雪する時期等もあるのですけれども、雪の多い最上とかそういう特殊なところについては 2 回入るケースがありますけれども、一般的には 1 回でございます。

森井委員

ということは、3 種以降になると 1 度入るのがぎりぎりということになるということですね。

（建設）維持課長

2 種、3 種ということなのですけれども、当然道路の路線を確保する上で、1 種は特殊な交通量の基準を置いていますけれども、2 種、3 種になりますと必ずしも交通量の多いところでないものですから、2 種を全部終わってから、次 3 種ということではなくて、路線、雪捨場の道路の確保、雪捨場の通路の確保とかいうそういう面で見ると、2 種と 3 種一緒にやるケースがございますけれども、ほしいはやはり 1 回が原則です。

森井委員

実際、今年は雪が多かったですけれども、いろいろと自分なりに狭い道路とか生活路線とかいろいろ見回ってみて、あまりにもすごいところとかもあるので。今年度はその分例年に比べると、排雪をする機会は多かったのかなというふうに思うのですけれども、それでも排雪を 1 度というのは相当厳しいのではないかなというふうに思うのです。だからといって、お金をかけてさらに何回も増やすということも、なかなか現状ではできないというふうに、もちろん理解をしているのですが、そういう意味でもきちんと公開をして、いつごろ入るのかという、そういうことを市民にきちんと通知をしておかなければ、不安が高まるのではないかなというふうに個人的には思っています。特にそういう現状が市としてあるのですと、現状として 1 回入るのが限界ですということをしっかり市民に伝えることも、自分自身は必要ではないかなというふうに改めて思うのですけれども、その点について見解をお願いします。

（建設）維持課長

先ほども佐藤委員の方からもデメリットのお話をされましたけれども、当然周知するということについてのメリットの部分もあります。これは当然それを基に市民の方がデメリットの部分をメリットに変えさせてくれれば一番いいと思っています。排雪をやることによって市民の方に作業上迷惑をかけているということもございます。作業をやることによって車をとめているとか、そういう事情もありますので、当然そういうものの解消にもメリットとしては役に立つのかなとは思っています。そういう意味では、広報活動というのは非常に大事だと思っていますけれども、いかんせん事業量というのですか、排雪の中でも市の方で行っている排雪のほかに、民間の方が、言うなれば個人的にやっている場合もありまして、貸出しダンプという、そういう制度でやっている排雪もございます。市の方では至れり尽くせりというわけにはいかないものですから、必要最小限の部分での市民のサービスということで 1 回ということやらせてもらっていますけれども、どのような形で市民の方にそれを PR していくかという

のは、これから冬については研究課題ではないかと思えます。

森井委員

おっしゃるとおりで、至れり尽くせりができないからこそ、市民に協力を求めなければいけないというふうに思っています。先ほど懇談会の話もありましたけれども、市としてはここまでしかできません。だから、時には我慢もしていただかなければいけないということを言うためには、情報をすべて公開しなければいけないとも思えます。その分、情報を公開した分、逆に協力も求められるのではないかというふうに思いますので、その辺のことをもちろんお金をかける行為によって排雪行為を高めることも確かに必要かもしれませんが、そういう観点でいろいろ今後研究していただきたいというふうに思っておりますので、検討をいただければというふうに思います。

ちょっと質問を変えまして、以前昨年の方の第 2 回定例会だったと思うのですが、雪の排雪場所で海に捨てているのは問題ではないかというような話を何度かさせていただきました。その後どちらか排雪する場所を検討されているようなことがあれば、教えてください。

（建設）維持課長

なかなか排雪の雪を処理する場所というのは、小樽市内の場合は山坂が多いとか、地形上の問題でなかなか処理するところがない。特に公共の施設、公共用地であれば、なかなかピックアップして探したのですけれども見つかっておりませんが、その中で現在維持課の方で考えておりますのは、17 年度の今審議してもらっている予算に入っているのですけれども、幸地区に一般市民の方も利用できる雪捨て場がございます。その上赤岩道線といまして、幸地区と赤岩地区とを結ぶ道路なのですけれども、それ沿いに土地開発公社の土地がございます、そこに今年度 10 万立メートルほど雪を処理しました。その中で、まだ用地的には広くとれるということで、その中で支障物件を移設することによって、もう倍の 10 万立メートル、合計 20 万立メートル入るだろうと考えていますので、その部分で少しでも陸地の方に雪をシフトしたい。また地先の方、幸地区の方の利便性を図りたいということで考えております。

森井委員

ちなみに、それで倍になったとして、それで海に捨てる分はどれくらい減りますか。全くなくなるということはありませんか。

（建設）維持課長

雪の総体の量としてはかなりの量があるものですから、当然それによって雪の海に捨てる分がすぐ負荷が減るということではございません。雪の処理量は毎年雪の降る量によっても異なるものですから、今年は非常に多いということで海の方に負荷がかかっておりますけれども、できるだけそういう陸地の方にも確保して全体的に減らすような努力は今後もしていきたいと思えます。

森井委員

ぜひゼロにまでなっていきたいというふうに自分は思っていますので、確かに山坂の多い小樽ですけれども、今後もその点について場所の検討を続けていただければと思いますので、よろしくをお願いします。

築港駅前歩道橋の撤去について

では、ちょっと質問を変えさせていただきます。

たいへん申しわけないのですけれども、市民クラブは建設常任委員会に入っていないので、陳情について確認を一つさせていただきたいのですけれども、前定例会で「築港駅前歩道橋撤去方について」が全会一致で採択されたかと思うのですけれども、もしも歩道橋が撤去された場合、その後横断歩道がつくとか、そういうことはありえるのでしょうか。

（建設）まちづくり推進課長

実は、第 4 回定例会終了後、町内会長だとか、あるいは道営住宅の自治会の会長だとか、あるいは開発建設部だ

とか、もう一つ公安委員会、一応こういう陳情が出されたということで、今後市としてもどういう方向づけになるかということについては、歩行者調査だとかそういうものをしながら、あるいは説明会をしながら、どういうふうな方向づけにするかということを検討していきたいという話を伝えてまいりまして、そのときに公安委員会の話では横断歩道をつける、当然信号機もつけるのだらうということで、今横断歩道も何もなくて新しく信号機をつけてくれという陳情は全道各地から出てきている。その実現でも予算上の問題もあるしということで、非常に厳しい状況だという話をされておりました、その中で現在歩道橋が今あるのに、それを撤去して横断歩道をつけて信号をつけてという部分については、非常に厳しいという話はされておりますので、そういう意味からすれば、歩道橋をとって横断歩道をつけるという方向にはちょっとならないのかなという感じは受けています。

森井委員

今までのほかの場所で、道路それぞれで歩道橋の価値、在り方は違うと思いますので、一概には言えませんけれども、自分は歩道橋はここはとった方がいいのではないかと話もさせていただきました。ただ、とった後に、そこにちゃんとした付随するかわりのものが、交通なり、また人の流れとして確保できなければならないというふうに個人的には思っております。

今後とも前回の採択に伴って歩道橋の話、築港周辺で議論されていると思うのですが、最終的に乱横断が増えるような状況にはなってほしくはないです。ですので、現在ある横断歩道、逆側の方にありますけれども、それを移設するとか何かしらのことも含めて、先々の状況を検討していただければというふうに思っていますが、その点について見解をお願いします。

（建設）まちづくり推進課長

今の段階で今後どうするこうするという話は、私どもはできる状態ではありませんけれども、今後この住民の方あるいはその利用されている方も含めて、いろいろなご意見を聞きながら、いろいろな方策を検討しながら、具体的にどういう形に持っていくかというような方向性というものを確認してまいりたいというふうに考えています。

森井委員

あさって建設常任委員会でもいろいろお話が出ると思うのですが、自分はそのときに絡むことができないので、質問させていただきました。検討方よろしく願いいたします。

もう一つ質問させていただきます。

小樽市の道路の在り方について

先ほど自民党の井川委員からオープンカフェのお話がありました。現在、国土交通省で道路の在り方といういろいろな考え方が示されていると思います。オープンカフェももちろんそうですし、私が国土交通省のを見ている限りだと、暮らしの道ゾーンという名称で、トランジットモールとか、いわゆる公共の乗り物以外、人を優先していくようなそういうまちづくりをしたりとかということが増えてきていると思います。当然、それに手を挙げてほかの地域でそういう在り方がいいのではないかとって取り組んでいるところもあるのですが、その状況を踏まえるだけではなくて、小樽市は小樽市独自の色もあると思います。観光客が多いという点もありますし、JRの利用率が高いという点でも、かなり人の出入り、公共の乗り物における人の出入りというのが多い地域なのかなというふうに思っています。今後はやはりふだん生活されている方とか商売されている方々が他の地域でどうしているのかとか、どういう方法があるのかというのは知らない人の方が多いのかなというふうに思うので、今後そういうことを少しずつ、市としても、これをやりましょうということではなくて、こういうものもあるよと、先ほどのオープンカフェもそうですね。その情報の一つとして幾つか提案していくことも必要ではないかなというふうに思うのですが、見解をお願いいたします。

（建設）都市計画課長

委員がおっしゃるとおり、ましてや今まちの中でどうやって楽しく過ごせるかという中では、歩いて暮らせるまちづくりだとかいろいろな取組がなされています。その中で例えばトランジットモールだとか、歩行者天国みたいな取組又はオープンカフェなんかもあります。その点については、本当に市民の協力を得ながら、市民の理解を得ながら、行政と一緒に進めていかなければならないと思っていますので、各種の機会を通じてその辺のPR等に努めてまいりたいと思いますし、一緒にやっていきたいと思っています。

森井委員

ぜひ、先ほども話させていただきましたけれども、ほかの地域で手を挙げているところは、全くもう過疎化し続けてしまっているようなところとかもありますけれども、小樽市の場合はそれだけの人の流れ、動きというものがあると思いますし、道路を考えたときに車というものを優先するのではなくて、人の動線、人の動き、そういう動き、そういうものを見据えていくことも重要なのかなど。先ほど、出抜小路の話もありましたけれども、中心市街地、小樽市はかなり広く選定していますから、その中でどういうことが可能なのか、どういうことができるのか、広く見据えて小樽市独自として考えていってもいいと思っていますので、その辺のこの研究検討をお願いしたいというふうに思います。以上です。

委員長

市民クラブの質疑を終結いたします。

以上をもって、質疑を終結し、本日はこれをもって散会いたします。