

要望書（回答）

1 津波浸水予測に基づく津波対策の早期構築

【回答】（市民生活部危機管理室 担当）

本年4月に、国から「日本海溝・千島海溝沿いの巨大地震モデル」が公表され、現在北海道が津波浸水想定を検討を進め、年度内を目途に各市町村に公表する見込みとなっております。

市としましては、北海道による津波浸水想定が公表された際には、速やかに現行の津波ハザードマップの改訂作業を進めてまいります。

1 地震時の液状化を防止する工事など、液状化対策の検討

【回答】（都市建設部 担当）

液状化対策の検討につきましては、地質調査から得られる柱状図等を基に、必要に応じて建築物や橋梁等の土木構造物などは検討を行っております。

また、小規模構造物の機能や安全性など、影響が小さいと判断できる場合につきましては、基準書等に基づき考慮する必要がない場合もございますが、引き続き、液状化対策を必要とする工事においては、対応を図ってまいります。

1 急傾斜地の崩壊や地すべり等に関する土砂災害対策の早期構築

イ) 苫小牧川山手地区、有珠川有珠の沢地区の土石流危険個所の土砂災害対策

【回答】（市民生活部危機管理室 担当）

土石流危険箇所等の土砂災害対策につきましては、土砂災害対策防止に基づき主に避難等のソフト対策を講じることとされており、苫小牧川付近の危険箇所におきましては、北海道の調査に基づき市がハザードマップを作成したところでございます。

今後につきましても、ハザードマップによる危険箇所の周知や新規住宅等の立地抑制など、ソフト面からの対策を推進してまいります。

1 苫小牧東部地域への企業誘致推進

自動車・航空機関連産業・CCS実証試験の関連施設等の企業誘致及び地元企業の活用

【回答】（産業経済部港湾・企業振興課 担当）

国家的プロジェクトである苫小牧東部地域の開発推進は、【苫小牧東部開発新計画】及びその段階的な開発の具体的な方向付けとなる【進め方】において所要の施策を進めてきたところであり、昨年策定された第3期進め方では、苫東地域の役割として、幅広い産業開発を進めることとしております。

この中で、自動車関連産業等の既存立地分野の集積を引き続き促進するほか、新千歳空港に近接している地理的優位性を生かした企業誘致の取組を進めてまいります。

また、今年度CCS大規模実証試験に関連する企業・試験研究施設の立地並びにCO2の産業活用及びCCS/カーボンリサイクル実証拠点化の推進について国に要望しているところであり、要望の実現が関連する企業の誘致、更には地元企業の活用につながる可能性があることから、これら取組を進めてまいりたいと考えているところでございます。

1 新千歳空港滑走路延長の整備促進

イ) 地域住民の理解と協力を得た滑走路延長の早期実現

【回答】（総合政策部空港政策課 担当）

新千歳空港の機能強化は、北海道経済の活性化を図る上からも、重要な課題と認識しております。

平成13年の滑走路延長合意時（その後平成15年に白紙撤回）と比べ、乗降客数が増加しているほか、航空機の小型化、貨物便の運行状況（貨物専用便飛来なし）など、空港や航空機を取り巻く情勢が変化しております。

このような情勢を踏まえ、今後についても国や北海道などと連携を図り、中長期的な課題として、滑走路延長問題に取り組んでまいります。

ロ) JR線新千歳空港駅から苫小牧方面への増便などアクセス向上

【回答】（総合政策部まちづくり推進課 担当）

JR新千歳空港駅から苫小牧方面へのアクセス向上につきましては、国とJR北海道が鉄道延伸を検討しており、本年7月に北海道が行った国への要請においても、道内7空港の一括民営化に伴う運営権対価を活用するよう求めています。

本市としましても、鉄道延伸によるアクセス向上の実現に向けて、国や北海道に対し、要望活動を継続してまいります。

1 近隣市町との協調による都市基盤の整備促進

イ) 平常時には観光、災害時には相互支援などの広域連携に対応可能となる道路・河川・湖沼の整備促進

【回答】（都市建設部道路河川課 担当）

広域連携に対応可能となる道路などの整備促進につきましては、災害や観光の観点から、国道36号の樽前から白老区間における約4.8kmの4車線拡幅整備とともに、市中心部におきましては、電線共同溝事業を進めているところでございます。

また、国道276号におきましても、耐震性に優れた緑跨線橋の架け替えのほか、道央自動車道苫小牧中央インターチェンジの開通も控えており、御要望にございます観光や災害時における相互支援などの広域連携に対応可能となる道路などの整備促進に努めているところでございます。

ロ) 苫小牧登別通（仮称）の道路整備の早期実現

【回答】（総合政策部まちづくり推進課 担当）

白老町と本市を結ぶ広域幹線道路としては、現在、国道36号の1ルートしか確保できていない状況となっております。

苫小牧登別通（仮称）の実現により、東胆振地域の道路ネットワークが強化され、噴火や津波など災害時の避難に対する地域の安全・安心の確保につながるものであり、また、今年7月12日に開業したウポポイ（民族共生象徴空間）との連携強化が図られ、東胆振地域の広域的な観光産業の進展にも寄与するものと考えております。

本市ではこれまで、白老町と連携しながら、北海道に対する最重点要望事項として、道道昇格による整備を要望しておりますが、今後につきましても、この活動を継続していきたいと考えているところでございます。

1 都市環境の整備促進

イ) 市道 東部南通線（臨港道路 東港南通）の勇払橋架替及び道路拡幅

【回答】（都市建設部道路河川課 担当）

勇払橋の架け替えと道路拡幅につきましては、北海道が管理する二級河川安平川の河川改修計画に基づく形状で架け替える必要がありますが、現在、建設中の河道内調整地をはじめ、河口部における河道拡幅や築堤整備を実施することとされております。

このため、勇払橋の架け替え及び道路拡幅には、この河川改修計画との整合性や事業化のタイミングを図る必要がありますので、今後におきましても、安平川の河川管理者である北海道室蘭建設管理部と協議を行いながら、検討を進めてまいります。

ロ) 美沢錦岡通の道路整備促進

【回答】（総合政策部まちづくり推進課 担当）

都市計画道路美沢錦岡通は、市街地からの広域的な通過交通の排除のほか、災害時における避難ルートの確保など、市民生活の安全・安心のためにも重要な路線であると認識しております。

また、本年12月13日に開通が発表されております、苫小牧中央インターチェンジの整備効果を向上させるためにも、西部地域からインターチェンジに直結できる当該道路の整備は、非常に有効性が高いものとなります。

本市では、これまで一部区間を市道糸井3号道線として暫定整備を進める一方、重点要望事項として、道道昇格による整備を要望しているところでございますが、今後につきましても、市民の安全・安心の確保や利便性向上に向け、引き続き重点要望事項として北海道に対し整備促進を要望していきたいと考えているところでございます。

ハ) 中心市街地への居住の促進

【回答】（総合政策部まちづくり推進課 担当）

本市では、まちなか再生総合プロジェクト（CAP）の取組として、まちなかの定住人口を増加し、にぎわいの回復を図るため、「まちなか居住の推進」を基本方針の一つに位置付け、「苫小牧市賃貸住宅建設補助金」制度を設けております。

今年度は、（2020年度）1件9戸の申請がございましたが、今後とも、「空き店舗・空きテナント活用事業」や「まちゼミ」などによる商業の活性化、「イベント等の開催支援」によるにぎわいの創出、「ココトマ等交流施設の活用推進」、「公共交通の利用者の満足度を高める取組」など、生活環境の充実に努めながら、まちなか居住を推進してまいります。

ニ) 都市浸水対策及び下水道施設の老朽化対策の促進

【回答】（市民生活部危機管理室 担当）

都市浸水対策の一つとして、法で水位の周知が義務付けられている苫小牧川、勇払川、安平川の3河川について、北海道が浸水想定を見直し、最大規模の降雨（1000年に1度程度）の浸水想定区域図を公表したことから、市におきましては、今年度中に新たな浸水想定区域図に基づく洪水ハザードマップを作成し、改めて周知を図ってまいります。

（上下水道部下水道計画課 担当）

下水道施設の老朽化対策は、国の支援制度を活用し長寿命化計画及びストックマネジメント計画に基づき対策を進めております。

平成27年度から令和元年度までの5年間で老朽化対策を実施した下水道管の延長は13.17kmとなっており、計画に対する進捗率は36.7%となっております。

今後は、下水道管の標準耐用年数である50年を経過する下水道管が増加する見込みとなっていることから、引き続き国の支援制度を活用しながら、計画的かつ効率的に老朽化対策を実施していきたいと考えております。

ホ) 植苗・美沢土地利用計画の整備促進

【回答】（総合政策部空港政策課 担当）

平成23年度に見直された「植苗・美沢土地利用計画」の推進については、新千歳空港24時間運用拡大に伴う地域振興策や再編関連訓練移転等交付金などを活用し、取組を進めています。

現在、星ヶ丘団地内への道営住宅（第3期分）建設に向け、北海道と協議を行うなど、居住者の生活環境向上に向けた取組が進められています。

今後についても、新たな観光資源の創出及び空港周辺地域の活性化に向け、土地利用計画における事業化の促進を図ってまいります。

1 令和3年度公共事業の予算枠拡大並びに発注時期の平準化

【回答】（財政部財政課 担当）

令和3年度の公共事業は、継続事業となっている日新団地の建て替えや新第2学校給食共同調理場整備事業などに取り組んでまいります。公共事業につきましては、国の地方に対する様々な経済対策や地財計画を踏まえ、財政の健全性を確保しながら予算化に努めてまいります。

（財政部契約課 担当）

発注に当たりましては、債務負担行為等を活用し、早期発注や施工時期の平準化に努めてまいります。

また、平成30年6月から、建設労働者の確保を計画的に行う等、受注者の円滑な施工体制の確保を図るため、「余裕期間制度」の試行を実施しております。この制度は、通常の工期に30%以内かつ4か月以内の余裕期間を設け、受注者が、余裕期間内で工事着手日を選択できるという制度で、試行開始以来、対象工事受注者の多くが活用している状況であることから、施工時期の平準化に一定の効果があると感じております。

1 発注工事に関する改善

イ) 土木・建築工事における、あらゆる発注工事の地元企業の活用

【回答】（財政部契約課 担当）

本市では苫小牧市公契約基本方針に基づき、地元企業の優先活用を図っております。

本市発注の工事につきましては、市内に受注業者がない、又は限られている場合など、十分な競争性が確保されない恐れがある場合を除き、地元企業であることを応札の条件としており、今後も継続してまいります。

ロ) 働き方改革推進に向け週休2日制などに対応した発注方法の早期導入

【回答】（財政部契約課 担当）

市としましても、週休二日制の導入により、建設業界のイメージを改善することは、重要なことであると認識しています。

現在、市では来年度から発注工事における週休二日制の試行導入が実施できるように、検討を進めているところです。

ハ) 労務単価、建設資機材の実勢価格の把握と反映

【回答】（財政部契約課 担当）

発注金額の設定については、単に実績額のみを指標にすることなく、資材や人件費の価格上昇など市場実態や物価動向を反映した額とするよう努めております。

また、契約後におきましても、インフレスライドを適用し、賃金等の急激な変動に対応しているところでございます。

ニ) 受注後の資材調達期間及びその他不可能機関等の経費反映

【回答】（都市建設部 担当）

建築工事における資材調達期間における経費反映につきましては、受注後の資材調達は契約工期内で行うものと考えており、その工期に対する経費は見込まれております。

また、施工不可能期間等の経費反映につきましては、全体の工期に合わせた算出をしているところでございますが、冬期間（12月16日から3月15日）の自主施工期間を設けた場合につきましては、定められた取扱要領に則り「共通仮設費」「現場管理費」の算出に用いる工期から、自主施工期間を除外して経費を算出しております。

また、土木工事における資材調達期間における経費反映につきましては、建築工事同様に、受注後の資材調達期間として経費を見込んでおります。

その他不可能期間等については、土木工事積算要領に基づき、工事の一時中止期間に伴う現場維持等の費用として、原契約の請負工事費とは別に計上するものとしております。