

平成 24 年第 4 回定例会 一般質問

サイクリングロードについて

(1 問目)

蒸気機関車や電車などに興味を持ち始めて悠平に、旭川でどこに行ったら蒸気機関車を見ることが出来るのかと調べてみると、やっぱり神居古潭なんですよ。産業遺産や機械遺産、北海道遺産としても、いろいろな蒸気機関車が登録されており、動かないとしても当時の活躍を伝える貴重な資料です。その蒸気機関車を子どもたちが見たいと思っても、サイクリングロードが通行止めのため見ることが出来ないという状況です。先の第 3 回定例会の決算の委員会で神居古潭の蒸気機関車に関して質問をした時に、スポーツ課がサイクリングロードの復旧のめどがたっていないという事でした。

私も小さいころサイクリングロードに、おにぎりを持ってよく行っていました。当時は伊納の駅の自動販売機でジュースを買って、飲みながら神居古潭に行き蒸気機関車を見た記憶があります。動物好きな私は道すがら自転車の前を横切るカナヘビというトカゲをつかまえたり、一度アオダイショウをつかまえ家に持って帰り怒られ、庭に逃がしたらまた怒られたことがありました。ぜひ悠平もこのような元気な子どもに育ててほしいです。そんなサイクリングロードがいまだ通行止めだととても寂しく思っておりますが、通行止めになっている理由と、これまでの対応状況、そして今後の見通しについてお答えください。

(1 回目答弁・土木部)

「旭川サイクリングロード」の通行止めの理由と、これまでの対応状況及び今後の見通しについてでございます。

最初に、通行止めの理由についてでございますが、「旭川サイクリングロード」におきまして、平成 22 年 8 月 4 日に落石が発生し、道路が大きく破損したため、同日「伊納ゲート」から「神居古潭」の区間を通行止めといたしました。

その後、サイクリングロード全区間の危険箇所を調査し、全体で 7 箇所の危険箇所を確認したことから、サイクリングロード利用者の安全を第一と考え、「北方野草園」から「旧神居古潭駅舎ゲート」までの区間を、平成 23 年 5 月 1 日から通行止めとし、現在に至っております。

次に、これまでの対応状況についてでございますが、危険箇所のうち「旧神居古潭駅舎」付近は、多くの観光客が集まる本市の景勝地でありますことから、今年度中に落石対策工事を完了する予定となっております。

また、平成 22 年 8 月に落石が発生した箇所につきましては、岩盤の変位を

観測する「歪み計」と地下水を観測する「水位計」を設置し、監視を行っておりますが、現在も「累計歪み量」の拡大が止まらず、岩盤崩壊の危険性が高い値となっております。

このようなことから、通行止めに係る見通しにつきましては、より専門的な知見を有する公的機関の助言も頂きながら、更なる詳細な調査・検討を進めるとともに、その調査結果をしっかりと踏まえたうえで、適切な判断が必要になると考えております。

サイクリングロードについて

(2問目)

旭川サイクリングロードの早期通行可能になることを望んでいる市民の方もたくさんいると思いますが、何よりも安全性が確保されることが最優先であるため、今後も必要な調査を行い、1日も早い開通を目指して頂きたいと思っております。

今年の夏、尾道市に日本で初めての海峡を横断する自転車道「瀬戸内海横断自転車道」を見てきました。広島県尾道市から島々を自転車で渡り、ゆるキャラ2012で優勝したバリィさんのいる愛媛県今治市までの全長70キロで、特別にサイクリングロードを作ったわけではなく、道路に青色を塗り車道と自転車道を分けていて、その青色は青い空、青い海をイメージした「しまなみブルー」とよばれているという事でした。観光の呼び水ともなっているとの事でした。

旭川にもむかしは常盤公園にレンタサイクルがあって、貸し出しをしておりましたが、現在はJR旭川駅内の旭川観光物産情報センターでレンタサイクルが行われております。現在の状況と取り組みについてお答えください。

(2回目答弁・経済観光部)

JR旭川駅旭川観光物産情報センターで実施しております

レンタサイクルにつきましては、JR旭川駅の観光物産情報センターの運営を受託しております旭川観光協会の事業として、4月28日から10月31日までの半年間、大人用、子供用など42台の自転車を貸し出しているものでございまして、貸出・返却の時間は、6月から9月までが午前8時30分から午後5時まで、その他の期間は午前9時から午後5時までとなっております、利用料金は前金制で1日500円、延長料金は1日100円、最長3日間まで貸出ししております。

本年の利用実績につきましては、全期間合計で利用台数が674台であり、利用者の内訳といたしましては、道外の方が400名、道内の方が211名、

旭川市内の方が44名、外国人の方が19名となっております。

事業の効果でございますが、利用台数が最も多い時期は8月であり、混雑状況によりましては、ご希望に添えずお貸しできない場合も稀にはございましたが、事業を実施した全期間において、概ね利用者からご好評いただいたものと考えております。

今後のレンタサイクルの取組につきましては、観光客を中心として、利用者に市内を周遊していただく貴重な2次交通の手段のひとつとして、本年の取組の実績を踏まえると一定の需要があるものと判断しており、来年度につきましても引き続き実施するものと伺っております。

サイクリングロードについて (3問目)

自転車は排気ガスを出さない、エコである、運動にもなるという事で人気が出てきている事からも安全に走ることが出来るサイクリングロードなどの自転車道路の整備というものが、今後ますます重要になってきます。

特に旭川は地形が平坦で自転車の利用には適していることや「川のまち」といわれるように、石狩川、とその支流である4大河川が中心市街地で合流しているため、それらの河川敷を利用した、中心部と周辺市街地を効果的につなぐ自転車道の整備が可能であるなど、条件的にも恵まれている点が多いと思います。これまでも、石狩川や忠別川など河川敷を利用した自転車道路が整備されてきているが、部分的に分断されているところもあるのが現状です。

例えば牛朱別川の河川敷を利用して、旭山動物園につながる道路が整備されたら、市民をはじめより多くの観光客の方々にも利用され、旭川観光振興にも大きく役立つのではないかと思います。河川敷を利用した自転車道路の整備をより一層進めるべきと考えますが如何ですか？現在の河川を利用した自転車道路の整備状況についてお答えください。

(3回目答弁・土木部)

河川空間を利用した自転車道路の整備についてでございます。

現在、牛朱別川左岸の旭橋から国道39号の境橋までの区間におきまして、平成25年夏頃の完了を目指し、堤防の強化などを目的とした河川改修事業を国が実施しております。

これまで、この区間には堤防上の管理用道路しかなく、各橋梁箇所に分断されていたため、自転車や歩行者にとって利用しづらい状況にありました。

このため、国が実施している河川改修事業にあわせて、その利便性の向上について、国と協議させていただいております。

その結果、高水敷に河川管理用道路が整備され、小さな河川の流入箇所や橋梁箇所による連続性の分断が解消されるとともに、主要な橋梁の橋詰めには、取付道路も設置されることとなっております。

この事業が完了いたしますと、旭橋から境橋を經由し、既に自転車や歩行者が通行できる功橋までの区間が、車道と交差することなく、安全に通れるようになりますことから、議員ご指摘の旭山動物園につながる自転車道路として、多くの市民や観光客の皆さまに有効に利用していただけるものと考えております。

この牛朱別川のケースのように、「川のまち旭川」では、河川空間を活用した自転車道路には様々な可能性がありますことから、河川管理者である国や北海道と積極的に協議して参りたいと考えております。

安全で安心なまちづくり

(1 問目)

私は、「まちづくり」には「安全・安心」が必要不可欠であり、それを確保するための重要なものの一つが消防力であると考えております。

近年の日本は、大震災、集中豪雨、竜巻、大規模な火災や事故など、多数の犠牲者や大きな損害を伴う災害が頻発している状況にあります。

率直にお伺いします。「この旭川地域で、そのような大災害が発生した場合」の消防の対応は、どのようなものであるべきかについて、多くの市民が理解し、納得できるよう、お聞かせください。

(1 回目答弁・消防)

大きな被害をもたらす災害が発生した場合の消防の対応についてでございます。消防の任務は、消防組織法第1条に定められているとおり、市民の生命、身体及び財産を火災から保護するとともに、水火災又は地震等の災害を防除し、及びこれらの災害による被害を軽減することなどでありますことから、災害が発生した場合は、消防が有する装備・人員等を最大限に活用した対応を行うとともに、地震や風水害等の大規模災害については、地域防災計画に基づき、消火・救助・救急・災害広報など応急対策に万全を期さなければならないと考えております。

また、本市のみでの対応が困難な場合は、被害の状況に応じて、道内消防本部、

全国の緊急消防援助隊，自衛隊の派遣要請を行い，災害による被害を最小限に食い止めることを基本としております。

安全で安心なまちづくり

(2 問目)

私の質問は、この旭川地域で、大災害が発生した場合についてです。

全国共通の一般論を御答弁いただいても、四本の大きな川が市内を流れ、冬には雪や厳しい寒さが押し寄せてくる、この地域での大きな災害への対応を理解し、納得することができませんし、何より、消防の「やる気」が伝わってきません。

災害の研究者が、「災害は、どれ一つとして同じものがないため、常に何が優先事項であるかを見極めて、その対策をつくり出し、実行し続けることが対応の基本となる。」と語ったのを聞いたことがあります。

私も、そのとおりだと思います。マニュアルには、決してすべてのことは書かれていません。本当の災害対応力とは、つくり上げ、創造するものではないでしょうか。

平成に入ってから消防は、「ホットライン119を稼働させ、ひとりで暮らす高齢者などの生活を支援したこと」、「殉職事故を教訓に、全国初の破壊工作車（ありま号）を考案、導入し、活動の安全性や効率性を高めたこと」、「総合防災センターの整備を進め、道北地域全体にも及ぶ災害対応力を持ったこと」、「自主防災組織の結成や、避難所整備を進め、市民による災害対応力を高めたこと」、「消防団やF Sレディースの皆さんによる、高齢者への防火訪問などを行い、地域の結びつきや災害対応力を強めたこと」など、多くの実績を上げております。

これらは、時の消防が、「助かる命は、助ける。」との命題を掲げ、市民の総力を挙げて災害に対応しようと、様々な困難と変革を望まない内外の反対意見や心無い中傷までも、それこそ必死に乗り越えてつくり出したものであることを、私は見てきました。

しかし、現在は、過去の財産にしがみつくなのが精一杯で、多少の細工をして、創造性のない、守りの運営に終始しているとさえ、私には思えることがあります。

お伺いします。安全で安心なまちづくりに向けた消防の基本的な姿勢は、どのようなものであるべきとお考えなのか、お聞かせください。

(2 問目答弁・消防)

安全で安心なまちづくりに向けた消防の基本的な姿勢についてでございます。
まず、消防施設、装備の充実や消防職員・団員の災害対応能力の向上を推進し、
消防力の充実・強化を図るということが必要であり、災害による被害の軽減を
図るべく円滑、迅速な災害対応を可能とする消防組織、体制等を築こうとする
ものであります。

また、大規模災害が発生した場合、災害事案のふくそうや道路の寸断などによ
り、消防の対応には限界があることから、自主防災組織の強化や市民委員会、
町内会、防火クラブ、防火団体等との連携による地域防災力の向上を図ること
が重要であり、これらの基本姿勢に基づく施策、取組等を推進することにより、
安全で安心して暮らせるまちづくりの実現を図ってまいりたいと考えておりま
す。

安全で安心なまちづくり (3問目)

厳しい財政状況や人口減少などの多くの困難がある現代でも、向かうところ
が明確であるなら、創意工夫をもってすれば、できることは沢山あると思いま
す。

実際、消防は、今年の東日本大震災で救助技術の全国大会が中止されると、今
こそ、「日頃の恩返し」をと、消防訓練所に多くの地域住民や関係者を招いて救
助技術を披露して大変に喜ばれていましたし、今年の秋には、建物が倒壊する
現場などの活動に備えた道内随一の「がれき救出訓練施設」を東鷹栖につくり
上げました。いずれも、計画外のゼロ予算事業で、私も、それらの内容を見て
おります。

が、その一方で、人知れず自宅で亡くなっていた「ひとり暮らしの高齢者」が、
何日も経ってから発見されることが多いので、その対策としても「ホットライ
ン119の点検を年2回に戻すことはどうなの」と、消防に話かけたところ、
そのことを考える必要すら感じていないような説明を受けました。

さすがにそのときは、時の消防が持っていた「やる気」の面影すらも感じるこ
とができず、ショックを受けました。

「安全で安心なまちづくり」のためには、この時代、この旭川、この地域に相
応しい、強くて頼もしい「旭川消防」を、再度、築き上げる必要があり、その
ためには、消防が、常に変革と成長を続けるのが重要であることを申し上げ、
消防については終えます。

(3回目答弁・消防)

ただいま安田議員のほうから厳しいお話があったわけでございますけども、私ども、先ほどもお褒めをいただいたと思います。

それは、たとえばホットラインの取り組み、それから事故があったあとの対応としてのありま号、そういった果敢な消防の、非常に困難にあったときにそれに立ち向かっていこうという消防組織一丸となつてのその取り組みも行ってきたということも確かに事実でございますして、私どもも、その消防の思いというか伝統と言いますか、そういったものを非常に大事にしていかなければならないという思いは私も同じように持っているわけでございます。

近年、高齢者がどんどんどんどん増えていくなか、高齢者に対する、その対策というのは、私どもは安全のためには一番大事なことは観点だというふうに思っておりますして、特に火災による死亡事故、一番被害者となるのは、やっぱり高齢者の方、災害の弱者の方でございますして、その方々たちに命を守ってもらうために、いち早くホットラインというのを立ち上げたわけでございますし、それは平成23年度には条例化ということをさせていただきまして、いままでの設置台数の郊外に向けての取り組みも議決をいただきましてさせていただくことになりましたし、それから機器の更新も毎年300組、そして今年も新しく、その対策のために300組の増設もさせていただいたところで、過去に立ち上げたものについてのさらなる発展についての積極的な取り組みもやっているわけでございます。

また、今回のがれきの訓練施設、これにつきましても、職員たちの発案によって、そして署の職員たちで力を合わせて、予算はなかったですけども、ご寄付いただいた中で、大きな規模の、道内では一番大きな規模だとは思いますが、がれき訓練施設を東鷹栖につくることができまして、それにご協力いただいた皆様方にもここから感謝を申し上げますところでございますが、そういった取り組みは今でもやはりもっております。

ただ、ホットラインの回数につきましても、これについては、私どもも考えございまして、必ずしも2回となるのと、一人暮らしの方の孤独死等の、それとはちょっと観点が違っていることもございまして、ここはまだ私は議論の余地があるのではないかなと思っておりますが、いずれにいたしましても、安心、安全な強い旭川をつくっていくためには消防としてできることを一杯これからも取り組んでいきたいと思っておりますので、御理解よろしくお願ひしたいと思ひます。

子どもの健康づくりについて

(1問目)

子どもの健康づくりについてです。

東京電力福島第一原子力発電所の事故後、食品の安全と安心を確保するために、食品中の放射性物質の基準に関して新しい基準値が定められ、われわれ大人も含めてではありませんが、特に子どもたちの安全に配慮しながら食品に関する放射性物質への対策が進められてきました。例えば、乳幼児食品や牛乳の基準値は、放射線への感受性が高い可能性があると考えられる子どもへの配慮から、一般食品とは独立した基準値が設けられています。今年の第1回定例会の大綱質疑において、今回と同様の通告で、学校の給食食材の放射性物質検査について質問したところですが、その後の対応について質問していきたいと思います。

神戸市では、平成24年4月から学校給食食材の放射性物質検査を実施していますが、これは教育委員会で検査を実施するのではなく、環境保健研究所という保健所の一部機能を有する市の部局が検査をしています。また、同市では、学校給食食材の検査に先駆けて、平成24年1月から、市内で流通する食品を計画的に検査し、食品の安全性確保対策を講じています。検査の開始時期としては、まず、市内で流通する食品の検査が始まり、その後、学校給食食材の検査が実施されたことになるため、学校給食食材の検査については着手しやすかったのではないかと思います。

そこで質問ですが、旭川市では現在、市内で流通する食品の放射性物質については、どのような検査が行われているのですか？神戸市のように、市が独自で計画的に検査を行う予定はありますか？放射性物質検査機器の導入等の考えも含めてお答え下さい。

(1回目答弁・保健所)

本市における食品中の放射性物質検査についてでございます。

本市では、今年度から新たに食品衛生法により食品中の放射性物質の規格基準が設定されたことから、国の「検査計画、出荷制限等の品目・区域の設定・解除の考え方」の中で示されている検査対象自治体産の農産物等で市内に流通するものについて、平成24年度旭川市食品衛生監視指導計画に基づいて、道との連携・協力体制を確保する中で収去検査を実施していくこととしたところであり、道に分析を依頼し、北海道上川保健所がヨウ化ナトリウムスペクトロメータを用いた放射性セシウムスクリーニング法により実施しているところです。なお、今年度は8検体の実施を予定しているところであり、現時点において、茨城県産農産物2検体、福島県産農産物4検体の計6検体について実施し不検出を確認しており、その結果についてはホームページにおいて公表してきております。

次に、検査機器の整備についてでございます。

本市では、国及び関係自治体における措置及び道と連携した収去検査等により放射性物質について市内に流通する食品の安全性は確保されているものと考えておりますが、先般、市民団体から食品の放射線物質検査に係る要望書の提出があり、今なお不安を感じている市民もいることから、より一層の安全安心を確保するため、今後、検査数増の可否等について道と協議を行う中で、併せて検査機器の整備についても選択肢に入れ検討してまいりたいと考えております。

子どもの健康づくりについて

(2問目)

保健所が独自に食品中の放射性物質の検査をすることについては、明確な答弁が頂けず残念ですが、子どもを持つ親の気持ちを考えると、やはり学校給食の食材検査は実施していただきたいものです。

給食食材の放射性物質検査については、文部科学省が学校給食モニタリング事業を実施しています。学校給食で提供された1食全体を検査し、放射性物質の有無や量を把握して、児童生徒の安全・安心や放射線被ばくに対する保護者の不安の払拭を図るのが目的です。前回質疑した際は、国で実施要綱を策定中のため、今のところ詳細は不明であるとの答弁でしたが、その後、旭川市はその事業の参加に手を挙げたのでしょうか？

(2回目答弁・学校教育部)

本年度、文部科学省の委託事業として全国的に展開されている「学校給食モニタリング事業」につきましては、北海道教育委員会においても全道で66か所の学校給食センター等を対象に、本年12月から来年3月までの間に、各施設1回ずつ、学校給食として提供後の1食分の食材を検査機関に送付し、放射性セシウムの量を検査して、その結果を給食実施者へ通知するとともにホームページで公表しているところでございます。

当事業の実施に当たりましては、北海道教育庁上川教育局から5月28日付けで6月4日を回答期限として、各市町村に意向等の調査がございました。

これまでお示ししてきたとおり、流通している食品については国や関係自治体等における必要な措置などにより安全性が確認されている中で、本市独自の学校給食にかかわる放射性物質の検査は特に必要ないものと考えている状況に変わりはありませんが、文部科学省が実施する事業であることや、学校給食の安全性を再確認し保護者の方々の不安低減を図るという当事業の主な目的、学校給食の放射性物質の検査を強く求める市民団体の声などを踏

まえ、念を押すという意味でも、検査を希望する 旨の意向を示したところで
す。

結果につきましては、残念ではありましたがモニタリング事業の選考 から外れたところでございます。

子どもの健康づくりについて

(3 問目) (指摘のみ)

残念ながら給食モニタリング事業の対象に選考されなかったということですが、教育委員会がこの事業の参加に手を挙げたということは、子どもやその保護者の安全安心のために、本市でも何らかの検査の必要性を感じているということではないでしょうか。道内においても、既に帯広市や釧路市は検査機器を導入し、独自に食材を検査しております。今後、保健所が独自検査に踏み切るかどうかの答弁は不明確でしたが、教育委員会は保健所と十分に連携して、学校給食の食材について検査を行っていくべきと考えますがいかがですか？

子どもの健康づくりのため積極的な対策が講じられることを望みます。

入札制度について

(1 問目)

平成 19 年第 4 回定例会において、入札制度について質問し、その際は、過度の価格競争であるダンピングを問題視しました。経済原則から見れば、市場を通じた競争は避けられませんが、価格のみの競争は技術と経営に優れた優良企業までもが淘汰される可能性もあり、逆に、技術者の育成や設備投資を行わない企業が生き残るような問題が生じかねません。この質問から、5 年経過しておりますが、入札については依然として問題が山積していると考えますので、旭川市における入札の事例を取り上げながら質問していきます。

まず、水道局における入札についてです。今年度に行われた水道局の入札において、予定価格が数億円の工事契約が、落札率 70% 台で契約されたと聞きました。この数字を聞いてかなり驚きました。数億円の工事で落札率が 70% 台ということは最低でも数千万円、又は 1 億円を超える金額が、水道局が予定していた価格から下がっていることとなります。そのような契約金額で、適正な工事を行うことができるのか疑問を抱いてしまいます。そこで質問ですが、入札の結果、どのような経緯でこの契約を締結するに至ったのですか？また、落札金額が予定価格よりこんなに下落しても、契約の相手方は適正な工事を行うことができることを、水道局としては確認しているのですか？

次に、電気や管工事など建築関係の入札についてです。今年度におけるこれま

での落札率を聞いてみたところ、建築全体では約97%、電気や管工事全体でも約94%であり、全体的に見るとそれなりの数字で落札がされているとは思いますが。しかし、ランクがBの入札になると、この状況は一変します。建築や土木工事では落札率が90%を下回る入札が半分くらいあり、管工事に至っては落札率が90%を下回る入札が問題と言うよりも、入札参加申請者数が1者や2者の入札があり、参加申請者がゼロだった入札も数件ありました。参加者がゼロの入札が数件もあるということは、どこかに問題視しなければならない点があるとしたか考えられません。そこで質問ですが、都市建築部としては、このように入札参加申請者数が少なかったりゼロであったりする要因は何だと考えますか。また、入札全体ではそれなりの落札率を維持しているにもかかわらず、ランクがBの入札になるとAよりも色々と問題点があるのではないかと考えますが、その点について見解をお示し下さい。

(1回目答弁・水道局)

低入札価格における契約についてのご質問でございますが、水道局が定める低入札価格調査対象の工事において、入札で応札価格が調査基準価格を下回った時は、入札の結果を保留とし、積算内訳書等を提出させ、事情聴取などの調査を行ったうえで、当該応札価格で契約内容に適合した履行の確保ができるか否かを判断し、契約を締結しております。ご指摘の案件に関しましても、積算内訳書を始め、予定下請業者、手持資材の状況、機器・資材購入先等の資料を提出させるとともに、契約及び工事担当課長による設計金額と入札金額の差や一般管理費等の積算根拠、類似工事に関する過去の実績などについて事情聴取を行い、適正な履行の確保ができることを確認したところでございます。

(1回目答弁・都市建築部)

建築及び管工事の入札についてのお尋ねであります。

建築工事の入札参加者が減少している原因については、推測ではございますが、小規模な工事では、一般的に中規模以上の工事に比べて労務費や経費がかさみ、利益が少ないといわれていることや、公共工事においては、適正な品質を確保するため、国土交通省の標準仕様書に基づき写真や工事記録等の書類が必要であり、民間工事と比べて提出書類が多いことも一因ではないかと考えております。また、国の補助制度等の関係で発注時期に偏りがあったことも入札参加者の減少につながっているのではないかと考えております。

入札制度について

(2 問目)

1 問目で発言したような入札が生じているということは、やはり入札制度に見直さなければならない点があるのではないかと考えます。地方自治法施行令第 167 条の 10 には、一般競争入札において最低価格の入札者以外の者を落札者とすることができる場合が規定されており、この条文の第 1 項により水道局の入札が行われたことになると思います。また、同条第 2 項には、最低制限価格の規定があり、あまりにも低い金額での入札の防止につながっています。本市でも、最低制限価格については実施要領が作られており、それに基づいて入札が行われているようですが、最低制限価格の制度については国や道から何らかの指針は示されていますか？例えば、実施要領には対象工事の規定があり、最低制限価格制度の対象となる工事の種類やその金額が規定されていますが、これは旭川市独自の規定なのでしょうか？

例えば、水道局の入札の事例においては、最低価格を申し込んできた者に契約の履行内容をきちんと丁寧に説明させることは現在も行っているそうですが、さらに、その契約が終了したら、履行内容を改めて確認し、予定された部品の使用や適正な下請けの発注が行われたかどうかなども検査することで、おかしな契約が行われないよう牽制してみる契約制度を導入してはいかがでしょうか。また、予定価格についても、工事の予定価格の算出に使用される単価などを、旭川市経済の実情に合わせた金額としてはいかがですか？そうすれば、低落札や入札参加申請者がゼロとなるような入札は避けられるのではないのでしょうか？

以上について、お答え願います。

(2 回目答弁・総務部契約課)

最低制限価格制度についての御質問であります。

最低制限価格制度は、地方公共団体においてのみ認められ、国においては採用しておりませんが、本市においては、平成 19 年度からの条件付き一般競争入札の拡大にともない、最低制限価格制度実施試行要領を定めて適用しています。国等から最低制限価格について具体的な算定方法を示す指針は特にありませんが、最低制限価格の基準となる調査基準価格の設定につきましては、多くの自治体で、省庁などで構成する中央公共工事契約制度連絡協議会、いわゆる中央公契連のモデルを参考としています。

最低制限価格の設定は各市の実情に応じて異なり、本市の調査基準価格は中央公契連モデルに比し、現場管理費において 10 ポイント高く設定するとともにその上限を撤廃しています。

また、最低制限価格の算定方法におきましては、調査基準価格をそのまま最低

制限価格とするのではなく、変動型と言われる算定方法を採用しており、入札者の平均額に割合を乗じて得た額に、調査基準価格と比較して低い方の額を設定することとしています。

次に、履行内容の確認についてであります。

調査基準価格を下回って落札した工事につきましては、その工事が適正に履行されるよう、監督を強化することとし、当該工事の履行が確認されるまでの間において再び調査基準価格を下回って入札を行った場合は、その者の入札を無効とし、落札を制限する取扱いを定めています。

また、工事完了時において、下請業者や資材購入先などへの支払いについて、工事費調査票の提出を求め、確認を行っているところです。

行き過ぎた低価格入札を抑制する取り組みは必要であると考えているところであり、今後もより合理的な最低制限価格の設定方法などについて検討を加えてまいりたいと考えております。

(2回目答弁・都市建築部)

入札についてのお尋ねであります。

工事費の算出におきましては、本市を含めた道内各都市では、北海道が地域ごとに定めている単価や経費を採用しており、地域ごとの実情を考慮したものとなっていると考えております。

入札参加者につきましては、現在、本市では、受注者の事務量の軽減につながるよう、本年8月からは現場代理人の兼任を認めるとともに、提出を求める工事関係書類の見直しを進めているところでございます。

また、小規模工事については、経費がかさみ、利益が少ないことが入札参加を控えさせていることも考えられますことから、小口単価の導入調査や工事ごとの規模を検討するとともに、発注時期におきましても、平準化や早期発注に努め、入札参加者の増加に取り組んでまいります。

入札制度について

(3問目)(指摘のみ)

適正な入札が実行されなければ、落札した会社は勿論のこと、その下請けを担っている中小企業にまで大きな影響が及びます。日々企業努力を重ね、やっとのことで経営している企業は市内にたくさんあります。確かに、自由競争社会なので、全ての企業が儲かることや倒産しないことなど不可能ですし、不自然なことではありますが、もっと適正な入札制度を取り入れることができないかと考えます。入札制度の見直しは、行政が市内の企業に貢献できる部分であり、市内の企業が少しでも潤えば、旭川市も潤うことにつながります。落札価

格が低い方が良いという観点だけではなく、企業側の要望もできるだけ広く聞き入れ、ぜひとも、市内の企業が泣かないような入札制度を構築していただきたいと思います。