

議 長	副議長	局 長	次 長	調査係長	調 査 係

建設常任委員会会議録			
日 時	令和元年 12 月 17 日 (火)	開 議	午後 1 時 00 分
		散 会	午後 5 時 19 分
場 所	第 3 委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	秋元委員長、高木副委員長、千葉・林下・小貫・前田 各委員		
説明員	水道局長、建設部長 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: center;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、林下委員、前田委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、陳情提出者から趣旨説明をしたい旨の申し出がありますので、説明を受けるため暫時休憩いたします。

休憩 午後 1 時 01 分

再開 午後 1 時 07 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

この際、説明員より報告の申し出がありますので、これを許します。

「小樽市雪対策基本計画の策定について」

○（建設）建設事業室主幹

小樽市雪対策基本計画の策定について報告いたします。

お手元の資料をごらんください。小樽市雪対策基本計画につきましては、懇話会等で御意見を伺いながら、当初は令和 2 年 2 月に素案を作成し、6 月に計画を策定する予定でありました。しかし、今後の雪対策には市民の皆様との協働の取り組みが重要なポイントとなりますので、地域の代表者で構成する分科会においてもう少し時間をかけて御意見等を伺いたいことと、委員等の皆さんに計画策定を前提として、今冬の除排雪の状況も踏まえた上での御意見を伺い、計画に反映したほうがよいと判断したことから、令和 2 年 12 月に計画を策定したいと考えております。

懇話会と分科会の開催状況についてですが、本年 7 月から現在まで、懇話会は 3 回、分科会については 4 回を開催しております。

これまでの会議では、雪対策の現状と課題を提示し、その取り組み案への御意見等をいただいたところであります。

小樽市雪対策基本計画につきましては、令和 2 年 5 月までに素案を取りまとめ、8 月にはパブリックコメントをいただき、12 月の計画策定を目指したいと考えております。

人口減少、高齢化の進行、厳しい財政状況など、今後も継続して冬の市民生活や経済活動を支えていくために、将来を見据えた雪対策基本計画を策定してまいります。

○委員長

「第 2 次小樽市都市計画マスタープラン（原案）」

○（建設）半田主幹

私からは、第 2 次小樽市都市計画マスタープラン（原案）と、都市計画審議会における意見について報告いたします。

資料 1 の 1 ページをごらんください。まず、策定過程についてですが、令和元年 10 月末に開催いたしました第 6 回策定委員会では原案が取りまとめられ、11 月には、この原案について、都市計画審議会との協議を終えております。現在は、パブリックコメントを令和 2 年 1 月 7 日までの期間で実施中であります。

今後の予定につきましては、今定例会や都市計画審議会からいただいた意見のほか、パブリックコメントを考慮した修正案を、2 月に開催予定の第 7 回策定委員会に諮る予定であります。その後、都市計画審議会に諮問いたしまして答申を受け、年度内には策定を完了させたいと考えております。

次に、資料 1 の 2 ページをごらんください。第 6 回策定委員会において取りまとめられた原案につきましては、これまで報告してまいりました素案から変更されておりますので、その主な項目について説明いたします。

まず、「1 都市計画マスタープランとは」につきましては、都市計画マスタープランは都市計画の方針であることを明確化するため、定義を位置づけておくべきであるとの意見を受けまして、新たに設けた項目であります。ここでは、中長期的な視点に立って将来像を明確にする役割を担い、その実現に向けた方針を示すのが都市計画マスタープランであることを追記しております。

次の「2 位置付け」につきましても、同様の考え方のもとに、都市計画区域の整備開発及び保全の方針と、小樽市総合計画、都市計画マスタープランは、いずれも方針を示す計画であることから、実行計画と差別化するため、点線の枠を追記しております。

次の、「3 目的」では、策定の目的は現行計画でも位置づけられており、第 2 次小樽市都市計画マスタープランでも明示すべきとの意見があり、追記したものであります。

次に、3 ページをごらんください。第 5 章の名称につきましては、「都市計画マスタープランの推進」としておりましたが、マスタープランは方針を示す計画であるから、この名称では計画内容と整合しないとの意見があり、「都市計画マスタープランの実現に向けて」に修正しております。

次に、「(5) 都市計画マスタープランの進行管理」につきましては、都市計画マスタープランを策定したままとせず、進行管理の実施を求める意見がありましたので、総合計画に設定される指標の推移や、国勢調査、都市計画基礎調査などで、達成状況や効果を定期的に点検して、適切に計画内容を見直すことを文章化するとともに、PDCA サイクルに当てはめた概念図を位置づけ、考え方の明確化を図ったものであります。

次に、「(6) 都市計画マスタープランの見直し」については、学識経験者の助言に基づき、当初は予測していなかった社会経済情勢の大きな変化などがあつた際には、内容を見直すことなど、見直し時期の明確化を図ったものであります。

次に、都市計画審議会でもいただいた原案に対する意見について要約して報告いたします。

「2040 年の人口が 6 万人となった場合、現在の市街化区域の範囲を将来の税収で維持し、好循環なまちづくりができるのか疑問である。」次に、「地域別方針は、地域ごとにいろいろな機能を持たせてネットワークでつなぐという方針に基づいているのか。」次に、「現行計画では総合計画と同じ将来都市像を設定するということが書かれていたと思う。第 2 次小樽市都市計画マスタープランでも、第 7 次小樽市総合計画と一致していることを記載したほうがよい」などの意見を頂戴しております。

資料 2 につきましては、パブリックコメントの対象としている原案でございまして、先ほど説明いたしました修正を反映させたものとなっております。

○委員長

「令和元年度第 3 回小樽市地域公共交通活性化協議会について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

令和元年 11 月 21 日に、令和元年度第 3 回小樽市地域公共交通活性化協議会を開催いたしましたので、その内容を報告いたします。

主な協議事項といたしましては、小樽市内路線バス均一運賃改定について協議を行い、議決されました。

資料をごらんください。

まず、「1. 改定の趣旨」についてですが、現在、市内の路線バスは乗車人員の減少により事業の維持が困難な状況となっています。こうした状況の中、本年 5 月に策定した、小樽市地域公共交通網形成計画では、持続可能で安定した運営形態の構築のため、運賃設定を検討するとしています。このたびの運賃改定は、本計画の方針に沿って、市民生活等の足を守ることを目的に、小樽市地域公共交通活性化協議会で、運賃改定について協議を行いました。

次に、「2. 運賃改定額について」ですが、資料の中段にある(2)の表をごらんください。この表は、(1)にありますとおり、バス事業者からいただいたデータをもとに収支をシミュレーションしたのですが、赤字を解消するには30円値上げの250円にしなければなりません。しかしながら、30円では利用者の負担が大きいと考え、結論としましては(3)にありますとおり、運賃改定を20円値上げの240円に設定し、改定後に発生する収支不足は、国と市の補助、バス事業者の収支改善により解消することに決定いたしました。

次に、「3. 改定までのスケジュール」につきましては、令和2年2月末までには、各事業者から国へ、バス運賃改定の届け出をしていただき、令和2年4月1日に市内バス運賃が改定されます。

○委員長

「小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画の策定について」

○(建設)建築住宅課長

それでは、小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画(案)の内容について説明させていただきます。

第3回定例会の建設常任委員会において要旨を説明させていただいておりますので、今回は計画案の本編にて説明させていただきます。

資料をごらんください。表紙をめくっていただきますと目次がありますが、1章から次のページの9章までの構成となっております。

1ページ目ですが、「1章はじめに」の「1計画の背景・目的」ですが、この計画策定の目的は、予防保全的な観点から修繕や改善の計画を定め、ストックの長寿命化による市営住宅の計画的な建てかえ、改善、用途廃止などを進め、更新にかかる事業費及び事業量の平準化を図ることということです。

次に、「2計画期間」ですが、図1-1-1の下のほうに、小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画の期間が示されておりますが、計画期間は令和2年度から令和11年度の10年間です。また、令和40年度まで長期的な管理の見通しを示すこととします。

続きまして、2ページをごらんください。「4計画の位置づけ」で、図1-2の表でございまして、一番下にこの計画があり、その上部に上位計画である小樽市住宅マスタープランがあり、さらにその上部に、本市の最上位計画である第7次小樽市総合計画があります。このような関係になっております。

続きまして3ページから、「2章小樽市の現状」の「1人口・世帯構造」でございまして、図2-1に示されていますように、小樽市の人口は減少しており、令和2年以降も人口が減少していくと推計されています。この状況を踏まえて、計画を策定していきます。

続きまして、10ページをごらんください。「3章公営住宅等の特性」ですが、ここでは公営住宅ということですので、市営住宅のみならず、道営住宅についても触れております。現在、道営住宅は43棟1,184戸、市営住宅は134棟3,066戸あります。

11ページの表3-2に、各住宅の供給状況が記載されており、また、12ページでは、地図に道営住宅と市営住宅の位置が記されていますが、この図から、銭函から蘭島まで、市内全域に公営住宅が建設されていることがわかります。

続きまして、21ページをごらんください。「(5)耐火構造の劣化状況」ですが、鉄筋コンクリート造の市営住宅について、目視による劣化状況の調査を、本年5月に行いました。市営住宅は、原則として築年数の古い順に建てかえ、もしくは改善工事を行うのですが、劣化の進みが早い住宅があれば、それを優先して工事を行うことについて検討します。

22ページの下の方を見ていただきたいのですが、外壁と屋根、それぞれに点数をつけ、それらをトータルして建物ランクを決定します。ランクはA、B、C、Dとなっております。

次に46ページですが、本計画の関連既定計画について、53ページまで概要を掲載しております。

続きまして、54 ページからは、「5 章入居者意向の特性」です。ここでは、本計画策定の参考とすることを目的とした、市営住宅入居者向けのアンケート調査について記載しております。ことし、5 月下旬から 6 月上旬にかけて、全入居世帯 2,475 世帯を対象に行いました。調査票の回収数は 1,200 票で、回収率は 48.5%です。

56 ページをごらんください。表 5-2 に質問項目がありますが、実は平成 17 年にもアンケート調査を行っておりますが、その結果とも比較できるように、平成 17 年当時とはほぼ同じ質問項目としました。

57 ページからは、調査結果について記載されております。

続きまして、66 ページからは、「6 章課題の整理」で、この計画策定において整理すべき課題を記載しており、69 ページからの「7 章市営住宅の整備・活用方針」で、その課題を解決すべき整備目標、方針を載せております。

そして、73 ページには、課題と、それに呼応する整備目標、基本目標との関係性がわかるように図で掲載しております。

続きまして、79 ページをごらんください。「3 事業手法の判定」の「(1) 市営住宅の需要の見通しに基づく将来ストック量の推計」ということですが、市営住宅の計画を策定するには、まず、将来にわたって市営住宅がどれぐらい必要なか推計する必要があり、その数を割り出すには、その市営住宅を必要とする世帯がどれぐらいいるのかを推計しなければなりません。

そのため、79 ページの図 8-2 では、国立社会保障・人口問題研究所推計の将来人口から、最終的に市営住宅などを必要とする著しい困窮年収未達の世帯数を導きます。これは、国から示されているストック推計プログラムにより算出されます。その結果が、表 8-4 に示されております。

次に、81 ページから 82 ページにかけては、低廉な家賃かつ一定の質が確保された民間賃貸住宅の考え方、算出の仕方について記載しております。一定の質とは、住宅面積が最低居住面積を上回っており、かつ耐震性が確保されていると考えられる昭和 56 年以降に建設されたものとします。

次に、83 ページをごらんください。表 8-6 です。この表中、「2 ストック推計結果」の欄に、困窮世帯数の各年の推計値が載っており、その下、「3 対応」で、市営住宅、道営住宅、その下に②で民間賃貸住宅の推計値を記載しており、市営住宅、道営住宅、そして民間賃貸住宅の戸数の合計が、表下のほうに合計 (①+②) の欄に載せております。

ここで、「2 ストック推計結果」と、下の合計 (①+②) の数字を見比べてみますと、各年で合計 (①+②) のほうが上回っております。これは、それぞれの年で市営住宅、道営住宅、民間賃貸住宅の戸数の合計が困窮世帯数をカバーできることを意味しております。つまり、将来の市営住宅の管理戸数も、これで足りるということです。

よって、表 8-6 のすぐ上にも記載しておりますが、令和 11 年度の目標管理戸数を 2,500 戸、21 年度の目標管理戸数を 2,000 戸とします。

続きまして、102 ページの図 8-7 をごらんください。A 3 の縦の資料になりますが、事業手法の判定結果のまとめです。事業手法の判定とは、既存の住宅を、建てかえか、用途廃止か、改善か、または維持管理か、将来どの工事を行うかを選定するものです。国の公営住宅等長寿命化計画策定指針の中に記載されています事業手法の選定フローを使います。

これは、図にもありますように、1 次判定、2 次判定、そして最後に 3 次判定を行います。1 次判定では、その敷地の社会的特性や需要等の現在の物理的特性から選別し、2 次判定では、1 次判定を留保した団地について、建てかえと改善事業の経済比較や将来のストックを踏まえて仮設定し、3 次判定では集約、再編等の可能性を踏まえた再判定や事業費及び事業実施時期の調整、検討を行います。それらのフローにより導かれた事業手法が、図の下の「D. 計画期間における事業手法の決定」です。

それを見やすくまとめたものが、次の 103 ページの統括表となります。

続きまして、105 ページから、「9 章市営住宅ストックに係る実施方針と効果」です。「1 点検の実施方針」。106

ページから、「2 計画修繕の実施方針」。111 ページが、「3 改善事業の実施方針」。そして、112 ページからが「4 建替事業の実施方針」です。

113 ページの「(2) の個別方針」では、計画期間内に建替事業を開始する住宅を記載しております。これら四つの住宅の、それぞれの建替事業について、114 ページから詳細に記載しております。

また、計画期間における各事業手法の詳細なものを、131 ページに事業プログラムとして掲載しております。

小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画（案）についての説明は以上です。

続きまして、策定スケジュールについてです。

資料の一番後ろに、今後の策定スケジュールがございますので、ごらんください。

令和元年 11 月に 4 回目の庁内検討会議及び庁内策定会議で、計画、素案について議論を重ね、計画案を作成し、その後、小樽市住宅行政審議会に計画案を諮問し、今年 9 日からパブリックコメントを開始しており、来月 7 日までが意見等の募集期間です。その後、整理し、2 月上旬に小樽市住宅行政審議会から答申をいただき、3 月に策定する予定です。

また、第 1 回定例会の建設常任委員会で策定の報告をさせていただく予定でございます。

○委員長

「第 2 次小樽市上下水道ビジョンの策定について」

○（水道）主幹

第 2 次小樽市上下水道ビジョンの策定について報告いたします。

お手元の資料、「第 2 次小樽市上下水道ビジョン（素案）」に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等をごらんください。

この様式は、小樽市パブリックコメント手続実施要領・要綱に基づき作成したもので、令和元年 10 月 1 日から 10 月 31 日までの期間で実施した結果、2 名 21 件の意見が提出されました。資料の左側に番号を振っておりますが、No. 1 から 3 枚目の No. 16 ままで同じ人の意見。No. 17 から No. 21 ままで、もう 1 名の方の意見となっており、表の右側に記載しているページは、お手元の第 2 次小樽市上下水道ビジョン案における該当ページとなっております。

前回の建設常任委員会では、素案の内容について説明しましたが、パブリックコメントの意見により 2 カ所を修正しましたので、その内容について説明いたします。

まず、資料の No. 1 になりますが、意見といたしましては、「地図上に記載される小樽の「樽」が異体字になっている。今後、小樽市が市民に提示する資料においては正字を使うべき」というもので、ビジョン案の 4 ページをごらんください。図面の中の文字なので、小さくて見づらいのですが、「樽」の字を修正しております。

もう 1 カ所は資料の No. 6 になりますが、意見といたしましては、「料金据え置き的前提であることがわかりづらい。この資料は料金据え置きのまま人口減少が推移すると資金枯渇時期が 2034 年であり、数年前に料金見直しが必要と言っているだけで、財政収支の見通しではない。後半に示される第 3 章のために更に強調された情報にすぎない。総事業費にある料率を乗じた適正賃金の概念をつくり、料金改訂を柔軟に行うようなことを想定して収支見通しを提示してほしい」という意見がありました。

ビジョン案の該当ページは、13 ページと 16 ページになります。まず、13 ページの水道事業についてですが、市の考え方として、適正賃金の概念は、今後検討を予定している「計画的に料金を見直すルールづくり」の中で検討するとして、上から 4 行目の文章を、「主たる収入である給水収益については、料金は現状のまま人口減による収入の減少などを見込み、今後 30 年先までの財政収支の見通しを試算しました。」と修正。

16 ページの下水道事業についても同様に、修正させていただきました。

次に、パブリックコメントの意見ではありませんが、財政計画について何点か修正しましたので、その内容について説明いたします。

まずは、65 ページ、水道事業会計をごらんください。

表の左側、区分にある各項目について、前回お示しした素案では、当初ビジョンにおける財政計画の項目に合わせて作成しておりましたが、平成 26 年度に行った中間報告の段階で項目の見直しを行っておりましたので、今回はその見直し後の項目に合わせて修正いたしました。

また、内数で示しております人件費につきましては、一部集計に誤りがあったことから修正いたしました。

次に、71 ページ、下水道事業会計をごらんください。

水道事業会計同様、表の項目については中間報告に合わせ、人件費につきましては、一部集計の誤りを修正いたしました。なお、いずれも区分や集計の修正で、資金・収支などの計画値に変更はございません。

前回の建設常任委員会から現在までの経過と、今後のスケジュールにつきましては、10 月にパブリックコメントを実施した後、先月 11 月 18 日に学識経験者、経済団体、一般公募などからなる、小樽市上下水道事業経営懇話会に原案を報告しております。きょうの建設常任委員会で、委員の皆様にご覧いただき、最終案をお示しし、第 2 次小樽市上下水道ビジョンを完成させたいと考えております。

○委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、順序は、自民党、公明党、立憲・市民連合、共産党、前田委員の順といたします。

自民党。

○高木委員

◎第 2 次小樽市都市計画マスタープランについて

一般質問をさせていただいたので、まずは、第 2 次小樽市都市計画マスタープランについて、一般質問より 3 点ほど伺わせていただきます。

まず、市街化区域と市街化調整区域の区域見直しの検討を進めているが、具体的にどのように検討されたかという質問をさせていただきました。

答弁として、第 7 次小樽市総合計画における人口の適応の方針に即し、区域見直しの検討を進めるという答弁をいただいたのですが、この区域の見直しとは、20 年間の計画の中で、全体的に小樽市を見たエリアの縮小なのか、地区別、町内でのエリアの見直しなのか、そこをお聞かせください。

○（建設）半田主幹

区域の見直しにつきましては、国が示している都市計画運用指針の中では、「市街地の拡大、縮小の可能性について、人口及び産業の動向及びそれに必要な都市的土地利用の需要の適切な見通し、空き地や空き家も含めた市街地内の土地利用の現況、既存インフラの活用の可能性等を総合的に勘案して検討すべき」としているところでございます。

このことから、区域の見直しは市域全体を対象として、今後策定予定の立地適正化計画の内容も踏まえつつ、検討していく必要があると考えてございます。

○高木委員

それでは、全体的なエリアを見通して計画を策定していくという理解でいいですね。

2 点目ですが、世帯数も減少する中、実現可能な市域内の移住を促進すべき時期に来ているのではないかとという質問をさせていただきました。

答弁で中心拠点や、複数の地域拠点、また、公共施設など、都市機能を集約して、それらを交通ネットワークで結ぶ効率的なまちづくりを目指すという答弁をいただきました。

小樽市の考えとしては、まち全体の話だと、どんどんコンパクトにしていくのですけれども、交通ネットワーク

を結ぶ効率的なまちづくりを目指す、全体的に見てのネットワークなのか、今の答弁では、地区に住んでいる人の住宅という権利もあるので、その部分を踏まえたネットワークを計画しているのか、または、その地域別ではなく、エリアを狭めた中の交通ネットワークを目指しているのか、その辺の方向性をお聞かせください。

○（建設）半田主幹

エリアを狭めていくかどうかという、その市街地の範囲につきましては、先ほど答弁しましたとおり、変更の可能性について、今後、検討してまいりますので、この段階では、明確にお答えできませんので、その点は御理解いただければと思います。

なお、市長の答弁にありました、拠点間を結ぶ交通ネットワークにつきましては、立地適正化計画の策定の際に居住や都市機能を誘導する区域の配置や範囲について検討し、区域設定した上で、それぞれにある都市機能へのアクセスを確保することを目指してまいりたいと考えてございます。

○高木委員

今後の変化というか、まち全体の経済状況においても、多分変わってくると思うので、ぜひ、検討してほしいと思います。

最後ですけれども、これも前から言っていた行政サービスに必要な税収が、間違いなく減少していくことが推測される中で、蘭島から春香町、銭函の端まで、今のエリアの除雪や下水道、浄水場の維持管理というものがあると思うのですけれども、その質問をさせていただきました。

答弁の中では、安心して快適な暮らしを持続できるような効率的な雪対策の調査、検討を進めること。または、都市施設などの持続可能な機能確保、または、ライフサイクルのコストの低減のために延命化を図るという答弁をいただきました。この部分に関する、税収は、大げさに言うと半分になっても、今の地域ごとの除雪等の調査、研究をして、将来的に維持ができるという位置づけというか、理解でよろしいですか。

○（建設）半田主幹

ただいま例示のありました、さまざまな行政サービスにつきましては、市長の答弁にもありましたように、人口減少下においても安心して快適な暮らしを持続できるよう、必要なサービスは維持してまいりたいと考えているところではありますけれども、効率的な都市構造としていかなければ、その維持も困難となるおそれがございます。

そのため、立地適正化計画の策定によりまして、中心拠点や複数の地域の拠点に、商業、医療、福祉などの都市機能や居住の誘導を図り、公共投資や公共広域施設の維持、運営など、都市経営が効率的に行える都市構造をまずは目指してまいりたいと考えてございます。

○高木委員

今の小樽市を維持していきたい気持ち、本当に私もそうですし、ただ、人口が減少するにつれて、本当にこの小樽市が維持できるのか、できないのか、やはり心配になるところがあるのです。

今のこのまちを維持するのも、本当に大切なことですが、最悪の場合を考えてもらって、ここの都市計画マスタープランに出す、出さないは別なのですが、本当に最悪のことがあるかもしれないという予測の計画も、必要ではないかと。本当に大きな変化が生まれたときに、すぐには変えられないと思うので、ぜひ、この 20 年、40 年後を見据えてというか、未来は見えないですけれども、やはり人口減少というのは見えているので、それを最低限に考えて、基本となるこの第 2 次小樽市都市計画マスタープランというものを計画してほしいと思います。

◎小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画について

続きまして、小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画について一般質問で質問させていただきましたが、1 点だけ、お伺いをさせていただきます。

市営住宅の用途廃止や、その市営住宅で生活をしている市民へ、地域内、または地域外に促しを行っていくことを検討するべきではないかという質問をさせていただきました。

入居者の移転については、その住宅の用途廃止時期を踏まえて、入居者本人の移転先等の意向を確認し、移転による負担も考慮しながら、適切な時期に行うと答弁をいただきました。

一つ目、移転先の意向や適切な時期というのは、何年くらい前を目途としていますか。また、もし、答弁ができればと思いますけれども、現在、住みかえの要望などというのは来ている状況なのでしょうか、以上 2 点、お願いします。

○（建設）建築住宅課長

まず、適切な時期についてでございますが、基本的には、入居者本人の移転先の意向確認終了後になりますけれども、例えば用途廃止による住宅の解体工事を始める一年前には、移転していただくことが適切な時期と考えております。

○（建設）大門主幹

質問にありました、住みかえの要望についてのところでございます。現在のところは、特に住みかえについての要望等というのは、こちらに話は来ていないところでございます。

○高木委員

1 年前からが時期が早いのか、遅いかわかりませんが、もう少し早い段階のほうが、数も数なので、そのスケジュール感は考えるべきなのではないのかと思います。

今、83 ページの報告を聞いて質問がふえたのですが、小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画の中で、この令和 27 年度までの世帯数がこの数であれば、今の市営住宅が維持できるであろうとなっているのですが、逆に令和 40 年度など、もう今の数の中で、令和 40 年度、令和 50 年度、市営住宅で建てば多分すごい耐久性があると思うので、40 年度、50 年度というのは計画をしたことはありますか。

○（建設）建築住宅課長

この計画の構想期間は、一応、令和 40 年度までになっております。今ある既存の住宅を、一応目安として、どういう事業手法にするかは考えておりますけれども、令和 40 年度までの困窮世帯数までは算定していませんので、具体的な計画は、もっと後の、長寿命化計画策定によるものだと考えています。

○高木委員

今、聞いたのは、令和 2 年度から、どんどん改善や、用途廃止、建てかえ等の計画はしているのですが、市営住宅が建て、改修して、令和 40 年度の前には計画すると思うのですが、その建ったものも含めた戸数というのが妥当なのかというところを踏まえながら計画していかないと、多分、その令和 40 年度、50 年度になった場合に、人口減の比率が、もし同じであれば、また、今の状況がふえていくのではないかと。

私は、反対でも何でもないのでありますが、公共市営住宅を建てかえるのも、今の 20 年後を予想して建てるのはいいですが、そのさらに 20 年後になった場合に、また、同じ問題が出てくるのではないかとこの懸念して、その地域内や地域外の空き家だったり、賃貸のそういう建物を利活用しながら考え方を変えていくのが必要なのではないかと、そのロジックで質問をさせていただいているのです。

今、建てる、改善するのもいいのですが、ただ、その後が、また同じことを、歴史が繰り返されるわけではないですが、そういう方向になってしまうのではないかと、少し懸念があるので、そういう部分も踏まえながら検討していただきたいと思います。

◎空き家の利活用について

続きまして、空き家について質問をさせていただきます。

空き家の利活用については、今までさまざまな議論をさせていただきました。例として、栃木県や各務原市などを挙げてきましたけれども、移住や定住に関しての活用だけではなく、今まで調べていくと、空き家プラス子育て支援がついてくるなど、やはり、若い世代が、どう、この小樽のまちで暮らしていけるか。助成金などを含め、そ

ういう支援が充実しているのかと、市長の答弁で、本市にあった利活用の取り組み方の方法の研究を進めていくという答弁があったのですが、この小樽市で空き家は難しい問題ですけれども、市にあった活用方法について、現在、もし進めていることがあればお聞かせください。

○（建設）山岸主幹

空き家の利活用対策につきましては、全国的にも、まだまだ歴史が浅く、近年始まった取り組みが多いものですから、我々としてもいろいろ調べているのですが、取り組みの成否というのが、まだ、出ていない。見きわめづらいというところでございます。

それで、本市としては、今年度 8 月に不動産業界と協定を締結いたしました。その不動産業界との連携を、まず足がかりに、今後、弁護士や建設業界なども含めて連携を模索していく中で、協議会等の立ち上げというのも視野に入れ、その中で、本市にあったものがどういうものかというのを考えていきたいと思っております。

○高木委員

空き家対策を、利活用だけで空き家対策の係が考えるのも、本当に大変なことであるし、いろいろなことを調べると、空き家を埋めていくのもそうですけれども、固定資産税が支払われているのかなど、どれぐらいのパーセントか、ここでは話せないですが、逆に、少しおもしろいのが、下関市などでは、所有者が年幾らの契約をして空き家を古くさせない、掃除もしてあげるし、除雪も、草も切ってあげる。たまに、水道代も出してあげるというようなプランがあるのですが、こういうものも、市ができるかどうかかわからないですけれども、そういう市で、民間企業も使いながら、その空き家の耐久性を維持していくというのも、また、その空き家対策の手法ではないかと。

いろいろなことが、今、ネットでもあるので、ぜひ、そういうところも検討して、一緒に考えていきたいと思えます。

◎バスの運賃改定について

次にバスの運賃改定について質問させていただきます。

運賃値上げ後も、赤字が見込まれているという状態で、この先、バスの運賃値上げや、距離に応じた運賃の設定など、検討されていることはありますかと質問をさせていただきました。

答弁では、バス事業者はさらなる経費削減策を進めていくと答弁をいただいたのですが、さらなる経費削減とは、どのように北海道中央バス株式会社に経費削減をしていただくのかということと、これに付随するのですけれども、天狗山ロープウェイ線の最上団地の件に関して、陳情が出ています。これまで、もし、進捗があればお聞かせいただければと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

まず、バス事業者による経費削減策についてなのですが、バス事業者によりますと、ことしの 3 月には小樽事業部を廃止しておりますが、こうした管理コストの削減、また、市内施設の見直し、こういったことを進めたいということでございます。

また、ほかにも、燃料の節約の徹底、大型車両の導入による輸送の効率化、こういったことを挙げてございます。

また、バス事業者としましては、経費の削減ばかりではなく、バスロケーションシステムの導入や車内での外国語による御案内、こういったことも積極的に進めて、利便性の向上を図りたいということをお聞かしております。

また、もう一つ、御質問がありました最上団地バス停の陳情についてでございます。

こちらにつきましては、当該バス停の冬期間の停車は、バス事業者から安全の確保ができないため、現状では無理であると聞いており、その旨、説明させていただきました。

前回の建設常任委員会終了後、委員会で行われた議論をもとに、バス事業者とも、また、協議をしましたが、やはり安全性が確保できないとの考えには変わりはないということでございます。

課題が、安全上の問題であるため、現状では冬期間のバスの停車は、バス事業者に要請することはできないもの

と考えております。

○高木委員

安全性の問題でできませんと。でも、こうしたらできるのではないかということは、何か聞いたことはありますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

原因が地理的要因によるものということがございまして、これを改善するには、地理的要因を変えるという大規模なことになります。また、どうしても近隣に、バス停を別のところに設けるなどということも、なかなか難しい状況でございますので、今は、改善策というものは、思い浮かんでおりません。

○高木委員

今後、検討していかないとならないと思います。

◎陳情第 5 号星野町ゴンシロ川流域（星野町 71・172 地域）の上水道整備方について

陳情の最後なのですけれども、星野町のゴンシロ川流域の上水道整備方について。

現場に伺って、いろいろな現状というのを把握しているわけですが、あれから、上のチサンカントリークラブ銭函の方など、近隣の住民等の進捗があればお聞きしたいと思います。

○（水道）管路維持課長

陳情第 5 号につきまして、前回の建設常任委員会以降の経過について答弁をさせていただきます。

前回の常任委員会以降、10 月 15 日に陳情者と意見交換会を行っております。この意見交換会の中で、陳情者側から 3 点の要請がありました。

1 点目が、現在、高速道路の下に入っている管を利用することができないか、調査をしてほしいということ。二つ目が、安定的な生活用水確保について検討してほしいということ。3 点目が、年明けくらいに 2 回目の意見交換会を実施してほしいという 3 点の要請をいただきました。

この要請につきまして、私どもとしては、1 点目の高速道路の下に入っている管の調査については、11 月 12 日に対象家屋の方に立ち会いをしていただきまして、現状確認をさせていただいております。

二つ目の安定的な生活用水の確保については、現在、技術的に可能な方法について検討しているところでございます。

3 点目の、2 回目の意見交換会の実施につきましては、水道局としては、2 月上旬を目途に実施する予定で、現在考えております。

○高木委員

給水地域を広げるということは、多分、難しいと思うのですが、冬の間というのはチサンカントリークラブ銭函は水道など、とめたりしているのですか。そのまま、流水なのですか。もし、わかれば。

○（水道）管路維持課長

そこまで、現地を確認してございません。

○委員長

自民党の質疑を終結し、公明党に移します。

○千葉委員

◎バスの運賃改定について

それでは、報告の中から 1 点だけ、バスの運賃改定についてお伺いをしたいと思います。

先ほど、改定運賃を 240 円に設定をして、改定後に発生する収支不足は、国と市の補助、バス事業者の収支改善による回収をするということで説明がありました。

これは、実際は 240 円ということなので、このシミュレーションの結果からすると、赤字になると。数字も、マイナス 4,600 万円から 6,200 万円ぐらいということでシミュレーションがあるのですけれども、仮に、これは 4,600 万円だとすると、この国と市の補助というのはどのぐらいの割合で補助されるのかについてお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

バスの均一運賃の改定の関係で、現在 240 円でも 4,600 万円から 6,200 万円の赤字があると。この 4,600 万円が仮に赤字だった場合、これはあくまで現行の国の補助制度が、そのまま継続されればということの前提なのですが、試算によりますと、およそ 1,000 万円程度の国庫補助金がいただけると想定してございます。

そうしますと、残りの 3,600 万円について市と事業者の努力ということなのですけれども、基本的には、その赤字の部分は市が担うと。それで、それ以上赤字が膨らまない、そういった努力をバス事業者にさせていただくという考えでございます。

○千葉委員

この地域公共交通の関係については、委員会でも視察に行って、自治体で補助を出していないところがなく、小樽市は出していないということで非常に驚かれたという経緯もあるのですけれども、金額的には、そう少なくはないなと思っていて、事業者の収支改善の努力も、ぜひ、お願いしたいと思っていますが。

先ほど、少し、高木委員への答弁にもあったかと思うのですけれども、これは細かいところで、これ以上の減便などというのは、非常に市民には影響があるということを感じていて、それだけは避けるような形で改善をお願いしたいと思います。その便数の、これ以上の減少など見直しについては、小樽市地域公共交通活性化協議会の中で話し合いの土俵に上がっているのかどうかについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

バスの減便についてなのですが、これは小樽市地域公共交通活性化協議会の中でも、この値上げをすることによって減便は、もう一切されないのだろうかというような議論は、実はよく起こるのですけれども、ただ、今回のこの選択肢というのは、非常にぎりぎりの選択をしています。赤字です。毎年、実は人口の減少によって、利用者数というのは、やはりとまらないように落ちていっています。なおかつ、現在のバス路線の便数は、バス事業者にすると、まだ完全に適正化はされていないというような考えでございます。

そういう意味では、我々としては、現状のバス路線網を守っていくのが目標とはしているのですが、赤字の状況などを見ていて、市も無尽蔵に補助はできませんので、そういった意味でバランスをとるために、今後も便数の適正化というのは行われるものと考えております。

○千葉委員

今後の小樽市地域公共交通活性化協議会での議論も、しっかり見させていただきたいと思いますが、なるべく、そういった形を避けられれば一番いいかと思っていますので、ぜひ、よろしくお願いをしたいと思います。

◎小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画について

それでは、私も小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画から、何点か伺いたいと思います。

将来の市営住宅ストック量の推計についてということで、先ほども御説明があったのですけれども、この計画の中に示されている民間賃貸住宅の算定の数についてです。

小樽市の低廉な家賃を確保した民営、借家数も算出していますけれども、これについて説明をお願いしたいと思います。

○（建設）建築住宅課長

お配りしています資料で説明したいと思いますけれども、82 ページをごらんください。

82 ページの上のほうに書かれていますが、1 人世帯は 30,000 円未満を、2 人以上の世帯は 40,000 円未満を低廉

な家賃として考えております。

それから、住宅面積が最低居住面積水準を上回ることも一定の質ということで考慮させていただいていますので、82 ページの表 8-5、この網かけしている部分が対象となりまして、まず、考えるのが低廉な家賃を確保した民間借家数が太字で書かれています 2,260 戸という数であります。

○千葉委員

この 82 ページの中で、今の説明を受けた、低廉な家賃を確保した民間借家数が 2,260 戸ということで示されています。

この網かけの部分なのですけれども、この部分はその低廉な家賃かつ一定の質を確保された民間賃貸住宅数ということで示されていると思いますが、これについても説明をお願いしてよろしいでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

低廉な家賃、一定の質が確保された民間賃貸住宅を算定する場合ですけれども、一定の質というのは、先ほど答弁した最低居住面積を上回るもの以外に、昭和 56 年以降に建設されたもの、いわゆる新耐震基準で建てられた住宅というものも加味しております。

それでありまして、この表 8-5 では 2,260 戸と書かれていますけれども、その下に計算されておりますように、2,260 戸に新耐震基準で建設されている割合を掛けて 1,530 戸というものを算出しております。

ですので、この 1,530 戸というのが、低廉な家賃かつ一定の質が確保された民間賃貸住宅ということになります。

○千葉委員

今説明があったように、低廉な家賃で、かつ一定の質を確保した民間の賃貸住宅が、計算によると 1,530 戸であり、次のページにある著しい困窮年収未満世帯への対応ということで、この数字も小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画の中では、数も含めて市営住宅の戸数が示されているわけなのですけれども。

この 82 ページの網かけの 1,530 戸なのですが、この表を見ますと、網かけの部分というのは 10,000 円未満の家賃や、10,000 円から 20,000 円の家賃で、広さが 30 平方メートルから 49 平方メートル、また、100 平方メートル以上など、少し 10,000 円未満で、こういうふうな 100 戸も一定の質のある賃貸の民間住宅があるのかと思うのですが、非常に疑問だというか、推計の数値なので、実際に私もいろいろな御家庭を訪問しますが、本当に寒くて、市営住宅が当たるといいなと思うお宅のおうちでさえ 20,000 円以上するということがあるのです。ほとんどが、そうかと思っているのですけれども。

そうすると、この 10,000 円未満や 10,000 円から 20,000 円のこの網かけの部分というのは、低廉な家賃かつ一定の質を備えた、確保された民間の賃貸住宅かどうかというのが、非常に私自身は疑問があると思っているのですが、この辺については、どのようにお考えでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

まず、この表の網かけの部分ではございますけれども、床面積自体も加味して出されていますので、その部分で、まず一定の質は確保されていると。さらに、最終的に 83 ページの表 8-6 に載っている数字といたしますのは、昭和 56 年以降に建てられている住宅でありますので、その辺からも一定の質は確保されていると考えております。

○千葉委員

でも、その一定の質というのは、ただ単に広さなどではなくて、私は、その中できちんと寒さもしのげるような家でなければならない、部屋でなければならないと思っていて、この戸数というのが、結局はその市営住宅の今後のストックの戸数にも非常に大きくかかわってくる数字だということで、実際に推計されたこの 1,530 戸あるであろう、こういう一定の質を保った民間の住宅について、実態というのは把握をされているのかどうか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）建築住宅課長

民間賃貸住宅の実態調査ですけれども、市独自での実態調査は行っておりません。

○千葉委員

私は、非常にこの実態調査は必要ではないかと思っていて、実際、それをするとするのは、非常に難しいかとは思いますが、先ほど都市計画マスタープランの中でも答弁がありました、その居住を誘導していくというところにもつながっていると思っていて、家賃が安ければ安いほど、多分、市の中心部からは遠かったり、不便なところが多いと思っています。

これは、あくまでも推計数値なので、どういうふうにして、そういう民間の住宅が分布されているのか、本当に一定の質を広くただで判断していいのかといったところもあるので、しっかりと把握に努めていただきたいと思えますけれども、その辺についてはいかがですか。

○（建設）建築住宅課長

民間賃貸住宅は適切に把握したいのですが、まず、この調査も平成 30 年住宅・土地統計調査のデータを使用していますし、一定の信用はできるものと考えております。

また、住宅・土地統計調査データもサンプル調査ではありますが、それ以上のことをやるとすれば、全数調査しかないかと思っていて、それを行うのは少し難しいので実態調査は考えておりませんでした。

○千葉委員

非常に難しい調査になるのかと思いますけれども、でも、これは一定程度把握をしなければ、公営住宅の縮減はこれから進んだとしても、この民間の低廉な家賃、一定の質が確保された住宅数が、実際と乖離した数値でどんどん減ってしまった、実際は少し違ったなど、そういうふうになって、著しい困窮年収未満世帯の推計結果を下回るような戸数になってしまうかと。そういうふうになってしまうと大変なことになるのではないかと、私は懸念をしているところですが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）建築住宅課長

あくまでも市営住宅の戸数も、著しい困窮年収未満の世帯数につきましても、推定値であります。それで、この低廉な家賃かつ一定の質が確保された民間賃貸住宅も、推計数値なのでございますけれども、この計画自体、5年ごとに見直しを行いますので、社会情勢の変化等を見きわめながら、変更の必要があれば変更していきたいと考えております。

○千葉委員

小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画自体は長期にわたりますし、今、御答弁があったように5年ごとの見直しも完備されているので、しっかり、その辺も行っていただきたいと思えます。一応、私は高齢化が進む小樽市が、人口減少していますが、この公営住宅のニーズ、低廉な家賃の民間の借家というのは、ニーズが逆に高まってきているのではないかと考えているのです。

ですから、その推計数値等と一緒に鑑みながら、しっかり今後の推計値については注視していただきたいと思えます。

次ですけれども、関連で、建替事業の実施方針についてということで、今回の計画期間内において、建替事業を開始する住宅が4団地となっています。先ほども説明がありましたが、その中の二つの団地について、何点か伺いたしたいと思います。

事業に当たっての課題の中で、稲穂改良住宅と真栄改良住宅では、この建てかえを早急に決定する必要があるとされています。このそれぞれ理由について説明願います。

○（建設）建築住宅課長

稲穂改良住宅と真栄改良住宅につきまして、これら二つの住宅は、市以外の団体が区分所有している住宅であり

ますので、建てかえ時には、その場所に建てかえできない可能性もある住宅であることが理由でございます。

○千葉委員

真栄改良住宅には、以前から、この長い構想の中で建てかえに位置づけられていましたけれども、今まで、どのような検討がされたのかについても説明をお願いしますでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

真栄改良住宅についてですけれども、平成 22 年度に策定した小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画では、平成 32 年度から 41 年度の間に関地建替と記載されておりますけれども、それ以降は、具体的な検討はしておりません。

○千葉委員

位置づけはあったけれども、検討はなかったということによろしいですね。

今回のこの中では、稲穂改良住宅は、事業プログラムの中で令和 5 年度に着工、また、真栄改良住宅は、令和 10 年度の着工となっています。

それで、先ほど、入居者のお話もありましたけれども、事業実施に当たって、入居者との合意形成というのが、どういう流れになっていくのかと思っております、これも 112 ページ、先ほど説明があった中に、入居者との合意形成がここにあります、この二つの改良住宅は、真栄改良住宅では南樽市場が下にあたり、稲穂改良住宅では小樽駅前への再々開発などが絡んでおりますので、これはどのくらいの期間を想定しているのかについてもお聞かせ願えますか。

○（建設）建築住宅課長

資料 112 ページに、図 9-2 ということで、事業実施の流れと書かれておりますけれども、説明会から最後の入居・移転までの期間は、最短で 4 年ぐらいと考えております。

○千葉委員

今、4 年というお話がありました。真栄改良住宅は、本当に小樽市民ももちろんですけれども、観光客も大変多く利用している南樽市場がありますし、また、稲穂改良住宅は、小樽駅前への再々開発の計画も大きく関係をしてきます。

今、最初の説明会となっているところから移転まで、大体 4 年ぐらいをスパンとして考えているということなのですが、その小樽駅前への再々開発の計画も、今、経済界で動きがあって、居住者の方も、もしかしたらどこかに移転しなければならないとは思っていると思うのですけれども、最初の説明会というのは、結局、もうその計画が一定程度固まって、何年に開発の事業を始めますとなって説明会を開くのか、それとも、今、もう進み始めているので、一定程度、前もって、徐々に入居者に説明をして、順次移転を促していくのか、その辺についてはどのように考えているのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

基本的には、ある程度の計画が固まって、まだ基本設計をする前の段階であっても説明会等を開いていくという考えでございます。

○千葉委員

先ほど真栄改良住宅も言いましたけれども、この南樽市場というのは、住居の下に本当に毎日にぎわう市場があるということで、南小樽市協同組合が運営していますが、この南小樽市協同組合の方々とのお話し合いも全く今までできてこなかったのかどうか、今後どのように考えているのか、それについてもお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）建築住宅課長

現在、真栄改良住宅の扱ひも含めた小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画を策定中ですので、今の段階では、意見交換等は行っておりません。

ただ、計画策定後、来年度以降に南樽市場の方と意見交換などを行っていきたくと考えております。

○千葉委員

これは非常に大きなお話になってくると思うので、急ぐ必要はないと思いますけれども、意見交換なり説明というのは、早く、スピード感を持って行っていただきたいと思います。

この二つの改良住宅に居住する市民の移転先というのも、非常に気にしております、合わせて多分 90 世帯ぐらいあると思いますけれども、この件についても、現在どのように考えているのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）建築住宅課長

移転先につきましては、現在は検討中であると、そのような段階であります。

○千葉委員

両方とも、非常に利便性の高い場所にある住宅ですので、もし違うところに一時的な住みかえといっても、遠いと、多分、同意も得られないでしょうし、いろいろな民間賃貸住宅を借りることも視野に入れるのか、しっかり検討していただきたいと思います。

◎収入超過世帯、高額所得世帯の現況について

次に移らせていただきます。

関連した入居世帯の特性の中に、収入超過・高額所得世帯についてということで記載があります。この件については、決算特別委員会で、秋元委員長からも質問がありましたけれども、現在の収入超過世帯、高額所得世帯の状況について、説明をお願いしたいと思います。

○（建設）大門主幹

現在の収入超過者と高額所得者の状況についてでございます。

平成 31 年度当初の状況でございます。

収入超過者は 185 世帯ございました。うち、現年度内の 9 月末までに 11 世帯が退去しているという状況でございます。

また、高額所得者に関しましては、平成 31 年度当初は 6 世帯ございましたが、現在までに 1 世帯が退去しています。ですから、残っているというのは現在 5 世帯です。そういう状況でございます。

○千葉委員

こういう世帯に対しての対応についても、改めて御説明していただけますか。

○（建設）大門主幹

収入超過者、高額所得者に対する対応でございます。

まず、収入超過者でございますが、毎年 2 月に新年度の家賃を、お客様に通知をしているところでございますが、通知書の中に、収入超過者である旨という紙を 1 枚同封いたしまして、本人に、本来の基準を超えているのだということを、まず、理解できるようにしております。その文書の中では、明け渡しを検討するよう御本人に促している状況でございます。

また、高額所得者についてですけれども、高額所得者も収入超過者と同じように毎年 2 月、新年度家賃の通知時でございますが、御本人に高額所得者であるという旨を、まず通知しております。

退去の期限というのは、明示はしていないのですけれども、高額所得者に関しましては、収入超過者よりも強い措置なのですが、はっきり明け渡しを求めるといった形の文面の文書を同封しています。

さらに、高額所得者に関してですけれども、この通知をした後に、年度がかわって 5 月、6 月くらいの時期なのですが、毎年、御本人と面談を実施しているところでございます。そして、面談の中で事情を聞くとともに、改めて明け渡しについての誓約書を提出してもらっているという措置をとっています。

○千葉委員

今、説明がありましたけれども、高額所得世帯など、明け渡しに応じない。この理由について、どのような理由

があるのか、お聞かせ願いますか。

○（建設）大門主幹

高額所得者の主な理由として面談の中で言われたのは、いわゆる家庭の事情というのがほとんどでございます。具体的に言いますと、例えば、子供の学校の関係、あるいは同居している御家族の中に、介護施設や病院に通っている方がいるなど、そういう家庭の事情の関係で、なかなか転居が難しいという旨の申し出を、面談の中で受けています。

○千葉委員

いろいろな事情があるということなのですから、一応、条例の中では、その明け渡しの期間の延長も認められる理由があると認識をしていますが、その辺についても説明していただけますか。

○（建設）大門主幹

現在、条例というか、大もとの公営住宅法もそうなのですから、例えば何年という期間は、はっきりうたっているという部分は実はないのですが、規定としているのは、高額所得者に関しまして、退去の期限を設定して明け渡しを請求できるという定義はされています。

ただ、小樽市は、今答弁しましたとおり、高額所得者に通知する段階では、期間につきましては、退去期限を特に設定せず明け渡しを求めるといった措置をとっています。

○千葉委員

あと、その理由については、先ほど言われた家族の事情等でも延長が認められるという理解でいいのですか。

○（建設）大門主幹

御本人の居住、いわゆる居住権というのですか、そういうような絡みが、やはり出てくるかと思えます。そうした中では私どもも、そういう家庭の事情等がありましたら、なかなか強い措置には出られないというところもありまして、はっきり期限までは設定していないというところがございます。

○千葉委員

ということは、今、そのような中で居住している 185 世帯、平成 31 年当初の方々というのは、ほとんどがそれに該当して、住むことが認められている世帯だと認識してよろしいのですか。

○（建設）大門主幹

収入超過者の話だと思うのですが、収入超過者の場合は、一応、定義づけの中で、住宅を明け渡すよう御本人が努めなければならないという、本人努力義務を課しているところなのですが、ただ、それに関しましては、仮に本人が住み続けることを希望する場合は、引き続き居住することを基本的に私ども市では、拒否はできないという形の取り扱いになっています。

一方、高額所得者に関しましては、これはあくまでも明け渡しを請求していくというスタンスで私どもはやっています。

○千葉委員

同じ団地に住む方からは、一定程度、どこにお勤めになっているとか、車等で、なぜ、ここに入居できるのだと疑問に思っている方が結構いて、お話を伺うこともあるんですね。

それで、今、条例の中では、高額所得者に関しては、その措置がありますけれども、これはしっかりと実行されているのか。その辺についても説明していただけますか。

○（建設）大門主幹

高額所得者に対しましては、毎年の面談の中で、あなたはやはり明け渡す必要があるのですというお話をさせていただきまして、そうした中で誓約書も出させて、明け渡しについては引き続き考えてくださいという旨のお願いをしています。

○千葉委員

高額所得者のその措置について、条例の中では家賃の件も通常の公営住宅の高額収入者に対しては、近傍家賃の 2 倍等と書いています。それはきっちりと実行されているのですかということで、答弁をいただけますか。

○（建設）大門主幹

具体的にそういう金銭的な部分の措置で言いますと、今、千葉委員からも質問がありましたとおり、収入超過者に対しましては、家賃としまして、収入の超過額に応じました割増家賃を設定するということになっております。これは近傍同種家賃が上限となっておりまして、一方、高額所得者は近傍同種家賃、いわゆるその周辺の民間住宅家賃と同額にするとなっておりまして、それにつきましては、私どもで実行しています。

○千葉委員

意外とそういうふう到家賃は高く取られているとか、結構知らない方も多いと思うのです。だから、先ほど説明があったように、それを強制的に退去を求めることは、居住権のこともあり、できないという事情もあるのですけれども、やはり、今言ったようなルールがあるということは、市民には知っていただく必要があると思っております。ほかの自治体でも、この高額所得者や収入超過者についてはいろいろ対策をとっていますが、ホームページでも、そういうふうになったら近隣の同等の家賃をいただくようなこととなりますなど、そういうのをホームページにアップしているのです。

私は、一定程度、そういうこともお知らせすることによって、これから入居する方にもお知らせができるし、また、同じ団地内に住んでいる人も、あの人は少し高く家賃を取られているなど、心情的なことになりますけれども、そういうルールについては、しっかりお知らせしていったほうがいいと思っておりますが、その辺についてはいかがでしょうか。

○（建設）大門主幹

今の千葉委員から質問がありました、ホームページ等への掲載につきましては、確かに小樽市は現在実行していないところでございます。

確かに、そういうホームページに収入超過者、高額所得者のことに関しましても、今のものに追加で載せるような形で、本来であれば、収入基準を超えているということも自覚してもらおうという、そういうことをさらに市民にも周知するということにつきましても検討してまいりたいと考えております。

○千葉委員

◎水安全計画について

次に小樽市水道局水安全計画の質問をさせていただきたいと思っております。

きょう、第 2 次小樽市上下水道ビジョンも示されましたけれども、関連して水安全計画の中から技術系職員について、何点かお伺いをしたいと思います。

初めに、この水安全計画について、説明をお願いいたします。

○（水道）水質管理課長

小樽市水道局水安全計画の目的ですが、水源から蛇口までのあらゆる過程において、水道水の水質に悪影響を及ぼす可能性のある全ての危害を抽出、分析し、それらについて管理対応する方法をあらかじめ定めておくことによって、水道水質への影響を未然に防止し、水道水の安全性をより確実なものとするを目的としています。

この計画については、毎年度、内容を検討し、検証し、改善を行うことにより、水道水のより高い安全性を確保するとともに、技術の継承と維持管理レベルの向上を図るものとなっております。

○千葉委員

今の計画の中で、10 年前のアンケートからも、小樽市の水道水の水質に関しては、非常に信頼度が高いということで、私自身も、水道から直接お水を飲みますけれども、安全が当たり前のように思っていますが、本当に水道水

を蛇口まで届ける行政の役割というのは、非常に大きいものがあると改めて感じています。

水質、水の安全を守るためには、日常、どのような業務を行っているのか、検査など、少しお聞かせ願えますでしょうか。

○（水道）水質管理課長

水質管理課で行っている業務としまして、水道水の安全を確認するために、市内全域における毎日の検査や、水質基準として定められた 51 項目についての毎月検査を主に行っておりますが、お客様より水質の検査依頼がありましたら、現地に向かい、水の検査や安全性の説明などを行っております。

また、小樽市の検査業務以外に後志管内水道事業体などから、年間を通じて受託検査も受け、水質検査を行っております。

○千葉委員

お客様の対応もしているということで、いろいろやられている業務があるなと思いますけれども、この小樽市水道局水安全計画の中で重要な課題として、技術の継承と維持管理のレベルの向上が上げられています。この技術の職員のことについて、水道局ではこれまで水道管理の技術レベルを支えてきた技術系職員の 5 割が、今後 10 年間で退職していく状況にあると、この平成 25 年の水安全計画の中には記載がありますけれども、この平成 25 年からの技術系職員数の推移を説明していただけますでしょうか。

○（水道）総務課長

平成 25 年度以降の水道局における技術系職員の推移についてでございますが、本日、資料として配付しております上下水道ビジョンの中にも記載がございますので、お手元の資料を御確認いただければと思います。資料 46 ページになりますが、こちらをごらんください。

46 ページの上段、職員数の推移という表になりますが、いずれも年度末の数字になりまして、平成 25 年度が 66 人、26 年度も 66 人、27 年度が 67 人、28 年度は 66 人、29 年度が 67 人、30 年度は 65 人となっております。

○千葉委員

現在、平成 30 年度は 65 名ということですがけれども、これは年代別にはどのような状況なのかと、今後、10 年間はどのようにしていくのかについてもお聞かせ願いたいと思います。

○（水道）総務課長

水道局における技術系職員の年齢構成につきましても先ほどごらんいただきました上下水道ビジョンの 46 ページに記載がありますので、そちらをもって説明をさせていただきます。

下段の年齢別職員構成という表になりますが、棒グラフがございまして、右側の少し濃い色のほうが技術系職員の数になります。30 歳未満が 12 人、30 歳以上 35 歳未満が 6 人、35 歳以上 40 歳未満が 4 人、40 歳以上 45 歳未満が 5 人、45 歳以上 50 歳未満が 8 人、50 歳以上 55 歳未満が 8 人、55 歳以上 60 歳未満が 16 人、60 歳以上が 6 人となっております。

状況といたしましては、45 歳以上が半数を占めるという偏った状態になっておりまして、今後 10 年間の推移ということでございますが、職員も年齢構成の中途を埋めるような形で中途の採用も行っておりますし、市長部局との人事交流もございますので、一概に言えるものではございませんが、今、ここにあるグラフが 10 年間推移しますと、右側の熟練職員がほぼ退職していなくなるということが想定される状況でございます。

○千葉委員

今回、私は石狩西部広域水道企業団の議員として、当別浄水場を拝見したのですがけれども、本当に浄水場では目に見えないところで、水質の検査や施設の管理など、毒物の監視ということでも 24 時間、緊張感をもって働かれている方々を見まして、本当にこの技術というか、その継承はすごく大切なのだということを改めて感じています。

今、御説明があったように、この技術職、水質管理で言えば、この中でどういう数字になるのかと思っております。

けれども、この水質管理部門では現在まで、その技術や後輩の指導など、そういうことがどのように行われてきたのかについても説明をお願いしたいと思います。

○（水道）水質管理課長

水質検査にかかる職員の育成についてですが、水質管理課では、水道法に基づく水質検査を、正確かつ精度よく実施し、測定結果の信頼性の確保と、検査技術の向上を図ることを目的として、品質管理システムというものを構築し、現在実行しております。

そのシステムの中には教育訓練の項目もあり、毎年度、教育訓練計画を策定し、技術の向上及び継承につながるよう実行しております。

内容は、課内での研修、厚生労働省などの外部の研修、また、実務発表会等の参加なども含め、総合的に行っております。

○千葉委員

まとめてお伺いしますけれども、やはり、その人材が今後不足するのではないかと、私自身は非常に、まだ懸念をしております。この小樽市の人口規模で、どのくらいの技術職員が必要なのかという目安があるのかどうかということが、まず一つと、安全な水道水を安定して供給するための人材確保というものは非常に重要だと思っておりますけれども、今後、どのように確保していくのかということが2点目、これは民間でも非常に人材が不足しているということもお伺いしていますので、その辺について伺いたいと思います。

3点目、ほかの自治体の取り組みも見させていただいたのですけれども、これはなかなか出てこないのです。皆さん、苦勞をされているというふうにお見受けしました。出てきたのは、京都市のOBサポーター制度ですか、これは内容が出てこなかったのですが、あと、福岡市では、市のOB職員による技術支援室というものを立ち上げて、いろいろな研修や技術の継承など、そういう部門を担っている、そういう支援室も立ち上げているようです。

今後、このような研究も、ぜひ、取り組んでいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。3点まとめて、もし、お答えしていただければと思います。

○水道局長

ただいま、千葉委員から3点ほど質問がございました。

初めに、人口規模から考えると、適正な人員配置は何人であるのかということでございますけれども、人口規模と職員数の関係につきましては、本市においても以前に比べると、浄水場の運転業務、検針、料金徴収、こういった業務を委託してございます。そのため、職員数は大きく減ってきているという状況でございます。

その上、職員が直営で行っている業務と、外部に委託している業務の状況を考えますと、一概に適切な職員数が何人とお答えすることは現状ではできないと考えております。

それと、今後、水道局内での人材確保についての取り組みでございまして、人材の退職補充に伴う定期的な技術職員の採用、それによる人材確保は行っております。今後、本市の水道施設の更新需要がふえることが予想されておりますので、この業務量に対応した適正な人員の確保を市長部局に要請していきたいところでございます。

一方で、水道局だけで技術職員を抱え込むわけにもいきませんので、他部局との交流によるバランスのとれた職員配置や局内の組織の見直しも含めまして、合理的な事業に努めていかなければならないと考えています。

それと最後の質問でございまして、OBサポート制度など、そういった具体的なことにつきましてお話しされましたが、そこの部分については後ほど改めて確認をさせていただいて、その内容が本市の組織運営に非常に参考になるものであれば取り入れていきたいと考えております。

それとあわせて、水道局としての組織を持続するための取り組みでございまして、前段で話したものと少し重なる部分があるかもしれませんが、御了承願いたいと思います。

水道局の職員については毎年人事異動等で、ほぼ組織の定員数が配置されている状況でございます。職員の配置状況については、先ほど総務課長からも答弁させていただきましたが、今、水道局においては、約 8 割が技術職員となっている状況でございます。

技術職員につきましては、毎年採用をしているところでございますけれども、昨今は採用をしても辞退者がいるなど、予定した人員の確保が非常に難しい状況にあると聞いております。そのような状況において、各種事業、業務については継続していく必要がありますので、その業務に精通した技術職員を育てる必要があります、そのためには、職員配置については技術部を抱える部局、例えば水道局、建設部、産業港湾部の港湾室が、技術職員が多くいるところでございますけれども、その部局が連携いたしまして、将来を見据えた長期的な視点で職員の配置を考えていく必要があるのではないかと考えております。

それを踏まえまして、水道局といたしましての組織体制は、老朽施設の更新がどんどんふえてくるという状況であることを考えますと、少なくとも現行の人員を確保しなければ、事業継続が困難になってくると考えております。

人員配置につきましては、市長部局へ適正配置となる人員数を要請してまいりたいと考えております。その上で人材育成を行うのですが、これについては時間が非常にかかりますので、まずは、我々の事業に取り組んでいる全国的な団体、日本水道協会や日本下水道協会が実施する外部の研修に積極的に職員を派遣いたしまして、研修の充実に努めてまいりたいと考えております。

それと、業務の実践における技術の継承などを行いまして、まずできることから一つ一つ取り組んでまいりたいと考えております。

○千葉委員

丁寧な御答弁、本当にありがとうございます。期待もしておりますので、ぜひ、よろしく願いいたします。

私の質問は終わります。

○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 2 時 50 分

再開 午後 3 時 06 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。

立憲・市民連合。

○林下委員

◎バス均一運賃改定について

なるべくかぶらないように質問したいと思っておりますけれども、小樽市地域公共交通活性化協議会は、11 月 21 日、市内路線のバス均一料金区間の運賃を、来年 4 月から 20 円値上げすることと決定いたしました。このたびの値上げは、事業者の赤字解消と運転手不足の解消に向けた大きな課題の解決があったと思っておりますし、事業者の経営判断や利用者の反応なども、さまざまな角度から検討をされての結論を得たと思っております。

大変な御苦労の中で、20 円の値上げの決定がされたことと理解しておりますけれども、まず、先の消費税値上げに伴う改定から 6 年ぶりの運賃値上げと聞いておりますが、私の印象では、運賃値上げを除けば、純粋に事業者が経営判断として運賃を改定したのは、十数年、あるいは 20 年以上も前にさかのぼるのではないかとと思っておりますけれども、前回の運賃値上げはいつであったのか。また、市民の反応として、集約されているものがあればお聞きしたい

と思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

まず、バス会社の経営判断としての値上げはいつであったかという御質問がございました。バス会社に問い合わせをしましたところ、消費税値上げに伴わない値上げというのは、平成 20 年 5 月、この際 200 円から 210 円に 10 円の値上げをしたもの、これが最も直近のものということでございます。

また、市民の反応についての集約なのですが、これは今回の値上げの反応ということで答弁させていただきたいのですが、現時点で、新幹線・まちづくり推進室、もしくは市内の生活安全課にも確認をしましたが、市民の方からの問い合わせ等は来てございません。バス事業者にも問い合わせをしたのですが、バス事業者には、営業所に数件程度、問い合わせがあったということでございました。

○林下委員

市民の反応も、おおむね冷静に捉えておられると、こういう理解をいたしました。

そこで、私は、第 2 回定例会でも、この建設常任委員会で、持続可能な公共交通の維持に向けて、運賃値上げについては単に赤字の解消をするだけではなく、やはり深刻な乗務員不足を解消するために、社員の処遇改善や労働条件の改善にも資するものであるべきではないかということで、非常に説明員の皆さんからも前向きに回答をいただいたと思っておりますけれども、このたびの小樽市地域公共交通活性化協議会では、この点についてはどのような議論がなされたのか、お示しください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

小樽市地域公共交通活性化協議会でこのたびの運賃値上げを協議する中では、運転手不足の問題が注目されており、黒字になる料金を選択しなければ、バス会社は撤退してしまうのではないかと心配をする声も、意見もございました。また、一方で、今回の 20 円の値上げは、利用者にとっては非常に厳しいといった意見もございました。

こういった意見がある中で、最終的には 240 円とし、利用促進策を行うことを前提として、市民、事業者、それから行政がともに負担するという形を選択しております。

○林下委員

先ほどの質問にもございましたけれども、本会議でも取り上げられております、この運賃を 20 円値上げしても、なお赤字が相当数見込まれるという見解が示されております。

これは、国や小樽市の補助金を見込んだとしても、赤字の解消にはつながらないということでありますから、実際に国と小樽市の補助金は、どの程度見込まれるのか、お示しをお願いしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

国と小樽市の補助金が、それぞれどの程度見込まれているかという御質問でしたが、国庫補助金につきましては、現行の補助制度がそのまま継続するとして仮に試算しますと、およそ 1,000 万円程度ということになります。

そうしますと、残りは市とバス事業者で賄うこととなりますが、基本的には、そのほとんどは市が賄わなければいけないと考えております。したがって、仮に赤字が 6,000 万円ということになりますと、国が 1,000 万円、市が 5,000 万円ということになります。

なお、この市で支出する 5,000 万円につきましても、可能な限り交付税措置の活用などをしまして、市の負担が少なくなるよう努めてまいりたいと思っております。

○林下委員

従来国の補助金制度という前提での答弁だったのですが、やはり、今、公共交通というのは非常に全国的に危機を迎えているということからすれば、この国の従来からの枠組みの 1,000 万円というのは、非常に実は、私は低いのではないかと。さまざまな課題を解決するための原資としては極めて大変だと、私はそう認識しております。ぜひ、これから、小樽市としても、小樽市に対する補助金や国の補助金など、そういったものは当然として

も、やはり国として地域の公共交通を守るための交付金制度というのは見直さなければ大変な状況になると思いますので、その点については、ぜひ、説明員の皆さんも受けとめていただきたいと思っているところでございます。

それで、処遇改善の関係なのですけれども、やはりその赤字が見込まれて、あとは例えば北海道中央バス株式会社、今、いろいろな経費節減の努力をする。それは当然あるのかもしれませんが、私は、いろいろな業態の動向なども見ているつもりなのですけれども、例えば燃料費がこの間、高どまりをしている状況の一つ捉えても、なかなか企業努力というのは、もう限界に達しているのではないかという想像を私はしているのですけれども、やはりそういった企業努力というものを、きちんと検証しなければ、小樽市の持続可能な公共交通の維持というのはなかなか難しいと思うのですが、いわば、その企業努力という判断には、説明員の皆さんはどうしているのか。その点について今回の値上げに関してどういう判断だったのか、その点についてあればお示しを願いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

このたびの値上げに当たりましては、小樽市地域公共交通活性化協議会の中でも、バス事業者としてどのような努力ができるのかということは議論でございました。バス事業者からも、それについての発言もございまして、基本的には企業努力といいますと、先ほど質問でもあったのですけれども、施設の統合や管理部門の圧縮、そういう少しマイナスな部分で削減がございまして。

ただ、バス事業者としては、そういうことばかりではなくて、そういうことは、ある程度、今までもやってきておりますので、そこよりも、もっと我々の前向きな利用促進策、バスロケーションシステム、もしくは車内で Wi-Fi を使えるようにすることなど、あと、外国人のための電光掲示板等の提示によってインバウンドの活用を図ると、そういった前向きな我々の施策を見ていただきたいということを言っております。

○林下委員

これは皆さんも見てもらっていると思いますけれども、最近の新聞報道では、非常に全道的に路線バスというのが危機的な状況にあるというふうに報道されております。

それで、やはりこの大きな原因が運転手不足にあるということでありまして、実は、この札幌圏においても、やはり収支の問題よりも運転手不足のために、減便なり路線の廃止をしなければならないというケースが実は数年前から懸念をされておりました。そういったことを考えますと、公共交通の維持のために運転手不足を解消するというのは、この記事にも載っていますけれども、北海道大学教授の指摘によれば、やはり待遇改善だと、それが特効薬だと言っていますし、バス事業者と行政が一体となって、まちづくりの計画と連動させて検討すべきだという提言をいたしております。

これまでも、例えばこうしたいろいろな分野で、例えば保育士や介護士の処遇改善について、公的な支援をして、人材を確保すべきだという声もたくさんありましたし、私も今後の地域の公共交通を確保するためには、やはりここを何とかしなければならぬのではないかと思いますけれども、今回の小樽市地域公共交通活性化協議会で、こうした議論が課題として議論ができるのか、あるいはできないのか、あるいは事業者から何らかの問題提起があったのか、その点について少し見解があればお示しをお願いいたします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進近藤（玲司）主幹

バスの運転手の処遇の改善の関係でございまして。

小樽市地域公共交通活性化協議会では、処遇の改善と申しますか、実際にバス事業者の厳しい境遇を議論する中で、現実にはバスの運転手不足により、減便となることが市内でも発生する可能性について懸念されるということで協議がされております。

そうした協議の結果、処遇改善というか、少し視点は違うのですけれども、小樽市地域公共交通網形成計画の施策として、例えば中学生の方にバスの運転体験をやっていただいて、将来バスの運転手の担い手を育てるなど、そういったことを今後検討するということが決められております。

○林下委員

体験学習など、いろいろなことを取り組まれているというのは私も承知していますし、例えば高校を卒業してすぐにバス会社で採用して、運転手の免許を取得してもらって、何年間かその会社で働いてもらうという条件や、あるいは採用時点でもう正社員にするなど、いろいろな改善策というのがとられてきたと理解しています。

しかし、最近の傾向として、そういう資格を取って少し経験を積んだら、若い経験者が、大都市の特に公共交通の分野に運転手が流れていくと、やめて東京に行ってしまうと。あるいは大都市圏に行ってしまうという傾向が非常に顕著にあらわれていると言われております。

私どもまちづくりの議論などいろいろな中で、小樽市に若年労働力が定着するように、あるいは大都市に流出しないように、いろいろな対策をとってきたのですけれども、なかなか若手の労働力が定着をすることができなかった。

こういうことで、また新たな人口流出の現実が突きつけられているということで、国はいろいろな地域の振興策など、いろいろなことを言っていますけれども、なかなかそれでは何をしてくれるのかということが示されないまま、今のこういう状況になっていると思っています。

私、以前にも発言しましたが、例えばこの後志でも、医療がなくなる、あるいは高校がなくなる、そして、公共交通がなくなったら、もう地域には住めないのだと、どうするのだという声を随分伺ってまいりました。やはり小樽市といえどもこういう状況が続けば、本当に公共交通の確保というのが非常に難しくなってくるのではないかと私は思っております。

それで、小樽市として、こういった人口流出につながるような対策として、特に運転手不足の問題などはそういったことに直結をしていくという懸念を感じながら、何か対策を考えられるのか、あるいは何か検討されているのか、そういったものがあればお聞きしたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進近藤（玲司）主幹

バス乗務員の労働環境の改善などにつきましては全国的な問題でございまして、市としましては、まず全国市長会や全国知事会から既に国へ要請しているところでございますが、こういった要請を引き続き行ってまいりたいと考えております。

また、乗務員の確保については、市もこれまで広報おたるでこの問題を取り上げたり、お知らせなどもしてきましたが、市内の企業の人材確保は実はバス乗務員のことには限らず、非常に厳しい状況にございます。このため市としましては、人口対策の観点からも、合同企業説明会といったものを開設するなどして、企業と求職者のマッチングに努めておりますので、こういった件につきましても、バス乗務員確保についての情報共有を事業者と一緒に図っていきたいと考えているところです。

○林下委員

とにかくこの乗務員不足そのものが、いろいろなこれからのまちづくりに大きく影響してくる。やはり解決するためには処遇改善をしなければならない。これは、もう誰に聞いてもそういう話になっています。ですから、ぜひ小樽市としても、現状として、例えばバス乗務員がどういう労働環境に置かれているのか、そして、賃金体系の問題など、そういったものも含めて必要な措置を国としてしっかりとってもらい、とらなければ、これからの地域の公共交通は確保できないのだということを、ぜひ国に対してもしっかりと物申していただきたいと考えております。

◎雪対策基本計画の策定について

質問を変えて、今年度の除雪状況と小樽市雪対策基本計画の策定についてお伺いしたいと思います。

この冬季は真冬並みの寒気と、非常に暖かい暖気が交互に入れかわって入ってくるということで、非常に大気的不安定な状況が続いておりまして、全国的にもそういったことが言えるのでしようけれども、小樽市の除雪対策本部としてもロードヒーティングの調整や砂の散布など、非常に路面管理に苦労が多いスタートとなったと理解をし

ております。

そこで、この間のロードヒーティングのトラブル、あるいは砂の散布や、市民からの苦情、御意見など、そういったものがあればお示しを願いたいと思います。

○（建設）維持課長

今冬の市民の声につきましては、12月8日時点の取りまとめとなりますが、全体で234件と、昨年度の117件に比べ倍となっているというところでございます。

この件数差の多くを占めている項目は、林下委員の御指摘のとおり砂まき依頼や砂箱補充依頼など、それからロードヒーティング関係の凍結路面对策でありますけれども、砂散布と砂箱補充依頼、それからロードヒーティングが効いていないなど、ヒーティング関係の声はそれぞれ126件、29件ということになっております。

このことにつきましては、今年度は11月1日からこれまでの平均気温が昨年度よりも約2度低く、また寒暖の差が大きいということから、対前年度の同時期と比べましてそれぞれ3倍、1.6倍と、昨年度よりも市民の皆さんから凍結路面对策を要望する声が多く寄せられているという状況であります。

○林下委員

ほとんど私の感覚で最初の質問をさせていただいたのですけれども、やはり冬季に入ったばかりということで、運転者もなれていないし、ただ、最近は高齢者も健康管理のために歩く人が非常にふえてきているように私は思うのですが、運転者ばかりでなくて、歩道の路面管理というのも結構この中には含まれているのかと思います。そういった意味で、これからもぜひそういった市民の声を受けとめていただいて、いろいろな対策をとっていただければと思います。

それで、次に小樽市雪対策基本計画に関連してですけれども、これまでも市民との協働の取り組みということが重要なポイントとして繰り返し強調されてきたと思っておりますけれども、これまでの意見交換会や懇談会の中で出された意見というのは、小樽市が考えている協働の取り組みという部分と、これは一昨年までの例えば貸出ダンプ制度の強引な推進など、総合除雪に対する市民といいますか、各窓口になっている町会長などの不信感が根底にあって、今なお根強く不信感というのがあると私は捉えているのですが、第一義的にそれを払拭する必要があると考えているのですけれども、その点についてはどうお考えでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

今までの不信感を払拭する必要があるのではないかという御質問かと思えます。

今は将来を見据えて小樽市雪対策基本計画を策定するというそのものが、我々の考えを皆さんにお伝えする場であると認識しておりますので、そういう場を通じて林下委員がおっしゃるような今までの不信感を払拭してまいりたいということで考えてございます。

○林下委員

私も実は地域の町会長をしておりまして、地域の連合町会などでは、やはり何か不信感というよりも、今までの議論のことで頭に焼きついているのが、例えば貸出ダンプは、もう全て有料化をするのではないかと、あるいは制度そのものをやめてしまうのではないかなど、そういった極端な議論なのかどうかわかりませんが、そういったことを問われたことがあります。

そういったことを考えますと、現状と今後この小樽市雪対策基本計画を進めていく課題というのですか、方向性というのか、そういったものがどうも食い違いが出てきているのではないかと私は思うのですけれども、今、話せる範囲で、どこに課題があったのかというところを、そして、それをどう進めていこうとしているのか、その点について今お話ができることがあったら、少しお示しを願いたいと思います。

○（建設）建設事業室主幹

貸出ダンプ制度についてでございますけれども、林下委員の御指摘にありました貸出ダンプを全て有料化にする

のではないかと考えてございますが、そのようなことは考えてはいなくて、生活道路の排雪支援については、協働の取り組みとして今後も必要と考えてございます。

貸出ダンプ制度の現状につきましては、過去 5 年間においては実施団体数の延べ数でございますけれども、平成 30 年度 299 団体、過去 5 年においては最大で 470 団体の利用がありますし、市の負担額も昨年は約 5,100 万円となっておりますけれども、過去 5 年では最大の 1 億 5,800 万に達しているという状況もでございます。

この制度の課題といたしましては、2 点あるものと認識してございます。

1 点目は、道路以外の雪の排雪についてです。屋根の雪や敷地内の駐車スペースの雪については現行制度の対象外ですので、公平性の観点から利用団体と何らかのルールづくりが必要と考えてございます。

2 点目は、市の財政負担についてでございます。市は町会等団体からの申請書を全て受理しておりますので、事実上予算管理が難しい。青天井の費用負担となっておりますので、何らかの上限等を設定する必要があるものと考えてございます。

今後の方向性としては、例えばですが、貸出ダンプ制度の利用にあわせて、道路以外の雪の排雪が地域の要望であり、お互いに効率的な作業になるのであれば、その費用の負担を公費負担分と分けて精算することも考えられると思っております。

また、排雪作業の運搬費を市が負担しておりますけれども、市の予算にも限りがありますので、費用負担額等に上限を設けてはどうかと考えております。

貸出ダンプ制度については、もう少し分科会を通じて皆さんの意見をお聞きして、意見交換が必要であるものと考えてございます。

○林下委員

当然、効率的な除雪というのは非常に大事なことだと思いますし、今後の市の財政など、そういったことを考えますと、やはりこれは非常に重要な課題であると私もみんな認識をしている状況です。

ただ、本会議の一般質問でもありましたけれども、何年か前と比較して積雪深など、そのようなことでどれだけ経費がかかった、またはかからないというのは、余り私は建設的な意見ではないと思います。はっきり言って、一昨年まで余り抑制をし過ぎて、今こういう結果になっているわけです。

ですから、必要な経費というのはしっかり確保するという前提で、それに市民の理解というか協力、そして協働ということがあわさって、初めて非常に理想的な除雪体制ができ上がるのではないかと私は考えておりますので、ぜひそういったことを念頭に、これから協議を進めていただきたいと思っております。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結し、共産党に移します。

○小貫委員

◎公共交通について

まず、報告を聞いた中から、公共交通の関係についてお聞きしたいと思いますけれども、ほかの委員の方からバス運営の収支不足の御質問で、国庫補助金 1,000 万円、市と事業者で 3,600 万円を負担するという答弁がありましたが、前回の建設常任委員会で私が質問したときに、国の補助メニューというのはどういうのがあるのかという中で答えていましたけれども、この 1,000 万円というのが、まず確認のためにどういう制度で現状あるのか聞かせてください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

まず、国庫補助なのですが、前回でも答弁させていただいたのですが、メニューでいいますと地域公共交通確保維持改善事業費補助金というメニューになりまして、この中のさらに地域内フィーダー系統確保維持費国庫

補助金というメニューでございます。現在、市内のこういったバス路線を補助するメニューとしては、この地域内フィーダー、支線という意味なのですが、その補助メニューしかございません。

これは実際に路線ごとに補助をするような形になっておりまして、それぞれの路線の収支をバス会社に出していただき、その中で出ている赤字部分に対して国が2分の1の補助をするというメニューになっています。

その赤字の計算の仕方はまた細かくいろいろございまして、そこまでは説明できないのですけれども、それで、国のその計算方法で赤字が生じた路線にのみ投入することができて、実は小樽市の路線は全ての路線が対象にはなりませんので、それらの対象になりそうと想定している路線に全て補助金を投入したと計算した場合、1,000万円という試算になっております。

○小貫委員

地域内フィーダー系統確保維持費国庫補助金ということですが、現状のバス路線のままで単に赤字がここは出ているというだけで補助が来るのか、何か路線図的などところまで手を加えないと補助が出ないのか、現行のままですら申請さえすれば出るということなのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

補助を導入できる要件としましては二つございまして、一つは路線の改編等を行うことによって対象になるというものです。

もう一つは、市から新たにその路線に補助を開始するというのもう一つの補助要件になりますので、今は小樽市は路線への補助は実施してございませんので、新たに路線の補助を開始することにより、国庫補助も対象となるという形になります。

○小貫委員

もう一つ、路線の改編を行うというのは、具体的にどういうふうに改編を行うと補助が出るのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

これは、あくまでもイメージと捉えていただきたいのですけれども、例えば今、長い路線でいいますと小樽市内本線などがございまして、こういったものを一部小樽駅や小樽築港駅で切ってしまうと別の路線にする。そして、小樽駅から小樽築港駅間の路線をある程度統合するなど、そういう形を再編というのですけれども、基本的には短く切るパターンが多いのですが、そういうような再編をした場合には、そこが補助対象となるというふうになっております。

○小貫委員

ただ、そういうふうになると、乗りかえの問題が生じてくると思うのです。それはどうやって解決する予定なのか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

先ほど補助対象の要件ということで御説明したのですけれども、今回、我々がこの補助をもらうに当たっては、再編ということは考えてございませんので、乗りかえなどということも我々としては現状では想定してございません。

○小貫委員

そうしたら1,000万円はもらえないということですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

私の説明の仕方が悪かったのですが、どちらも要件を満たしているのではなくて、どちらかを満たせばいいのです。ですので、再編か、もしくは補助金を入れる、どちらかを満たせばいいので、今回は我々の選択肢としては補助金を投入するという要件を使いますので、再編は行いません。

○小貫委員

そこまで聞いてやっとわかりました。

そこで、もう一つは市の負担でも、林下委員への答弁で交付税措置という言い方もしていましたけれども、これは具体的にどうなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

交付税措置につきましては、国の補助金と協調補助といまして、先ほど国が2分の1と答弁したけれども、それに合わせて赤字のさらに2分の1を小樽市が出す。そういうふうに関国の赤字補填と一緒に小樽市が補助した部分につきましては交付税措置がされる制度がございます。

○小貫委員

余り細かくやりたくないのですけれども、充当率など、そういうものはどのようなものなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

特別交付税措置で0.8%と聞いております。

○小貫委員

◎陳情第5号星野町ゴンシロ川流域（星野町71・172地域）の上水道整備方について

余りこの話をやると予定のことができなくなるので、まず陳情の関係からいきます。

ゴンシロ川の話ですけれども、先ほども質問がありましたが、前は市として協力できることはやっていきたいと、まずは意見交換をやって、何ができるか考えていきたいという話だったと思うのですが、まず、その結果、何を考えたのか説明してください。

○（水道）管路維持課長

先ほども答弁をさせていただいたのですが、意見交換会を受けて、技術的に可能な方法を現在検討しております。具体的には幾つかの方法を考えているのですが、これがというのは、今お示しをすることは少しできない状況でございます。

○小貫委員

これだというのが示せないということなのですが、幾つか方法を考えていることは示せるのですか。

○（水道）管路維持課長

これについては、まだ陳情者にお答えをしていない部分ですので、一つは現在ある使われているタンクというのは、地下水を使われている部分の修理をやってみてはどうなのかという提案。

それともう一つは、陳情が水道の整備ということですので、その方法というカルトを何点か検討の題材にはのせているというところでございます。

○小貫委員

それで、前回林下委員や前田委員に、41世帯81人が給水区域外にいて、給水を受けていないという話なのですが、この地域に住んでいる世帯のうちで、例えば今回のゴンシロ川のように、給水区域を設定する前から住んでいる世帯というのはどのぐらいなのでしょう。

○（水道）管路維持課長

給水区域外に住んでいる世帯は41世帯でございます。その全てが給水区域設定前から区域外に住んでいるのではないかと考えております。

○小貫委員

基本的には後から給水区域を設定しているから新たに住み出した人はともかくとして、設定する前から住んでいる人はできるだけ給水をしていったほうがいいと思うのですけれども、今答弁のあった41世帯81人の世帯の中で、上水道の整備を求めている地域というのは、今回の陳情以外にどこかあるのでしょうか。

○（水道）管路維持課長

現在、上水道整備を求めている地域については、水道局としては、現在のところでは陳情地域以外では聞いてはおりません。

○小貫委員

もう 1 点が、前回、深川市の例を示して、給水区域外のところに水を引っ張る場合の補助について取り上げたのですけれども、検討する課題だという答弁でしたが、どのように検討しているのか、他都市の補助の事例なども調べていたら説明してほしいのですけれども。

○（水道）次長

前回の建設常任委員会のときにおいて、深川市のほかに富良野市が似たようなことをやっているということで、少し調べております。

富良野市において、給水区域以外の区域についても、生活に必要な水が供給されることにより、もっと安心して安全な地域格差のない市民生活に寄与することを目的に、施設の設置や改修に要する費用、水質検査に係る経費や水源確保に係る経費の 50%を補助しているという事例がございます。

○小貫委員

それで、前回の答弁で、これをやるとしたら市長部局の仕事だというのが水道局の見解だったのですけれども、ただ、やるかどうかを決めるのはどちらの管轄になるのでしょうか。

○水道局長

今の福祉政策的な部分での取り組みとなりますと、我々水道事業という位置づけの中で考えたときには、非常になじまないものでございます。我々は水道法に基づいた水道水を供給するというのが仕事でございますので、それがその水道法に基づかない水、要は井戸水など、そういったものについては我々の管轄外という形になるものですから、そうなりますと住民福祉の向上という位置づけの中で考えたときには、市長部局でやるのが適当なのかとは思いますが、それについては今回、水道の給水区域外の給水という位置づけの中で考えたときに、いきなり市長部局でその部分について検討するというにはなりませんから、我々としてその内容について検討して、市長部局にその内容について、こういう政策をやってはどうかという提案をしながら、最終的に例えば事務委任を受けて水道局がその事務をやるのかどうかもあるのですけれども、そういったものも含めてその部分については検討するよるな形になろうかと思えます。

○小貫委員

これから質問しますけれども、明確な答弁は返ってこないと思いますが、結局、前田委員が質問したら給水区域外で受けていないところは 6 地域ですと。だから、今やろうとしても、六つの地域だけしか補助を出す必要がないというか、この枠内でいけば。そういう中でいくと、かなり限られた政策と予算になるのではないかと思いますので、これは答弁要りませんから検討してくださいということで終わります。

◎陳情第 6 号天狗山ロープウェイ線最上団地停留所に冬期間も停車することの要請方について

次に、最上団地停留所の関係です。私、12 月に入ってから、毎週日曜日の早朝というか夜中に最上町に行って、下ってくるわけですが、バス停に実際に車をとめてみるわけですが、とまるのです。軽自動車の四輪駆動だからとまるのだらうが、もちろん車の差があるからバスでもとまるとは言えないけれども、ただ、担当者もきつとやってみたと思うので、走ってみてどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

担当者として走ってみてどうだったかということだったのですけれども、実際に現地でそういった実験的なことはしてませんが、普通自動車でも大型バスの停車の可否について検証するようなことは難しいと考えております。

○小貫委員

検証はできないでしょうけれども、ただ路面状況を見ることは十分できると思うのです。

それで、ただ路肩の部分がロードヒーティングになっておらず非常に狭い車道の範囲しかロードヒーティングになっていないのですけれども、これをさらに広げれば少しとめやすくなるかと思うのですが、このことについてはいかがでしょうか。

○（建設）維持課長

ロードヒーティングにつきましては、決して万能な設備ではないということで、気温が低くなる、それから降雪が多くなるというような状況になれば、100%の安全というのは保障できないという設備であります。

仮に御指摘の部分にヒーティングを整備したとしても、バス車両が常に安全な停車ができるかということは保障できないものと考えております。

○小貫委員

私は確実にとまれるかという話をしているのではなくて、とめやすくなると思うのですけれども、どうですかと聞いているのです。そのことについて教えてください。

○（建設）維持課長

とめやすくなるかと言われれば、現状よりはとめやすくなる可能性はあるだろうとは思っております。

○小貫委員

そう思います。

◎陳情第4号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について

次に「ばるて築港線」の塩谷への延伸について。

バス事業者が減収になる、だからできないのだということが前回の建設常任委員会で挙げられていたのですけれども、仮に2路線分の金額を払うという話になったら、北海道中央バス株式会社はこの話を受けるということではないのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

本件につきましては、実際にバス事業者がこの件に関して見解を聞く時間はございませんでしたので、あくまで私の意見なのですけれども、バス事業者からは現状でも非常に少ないバス運転手にフルに働いてもらって今の路線を維持していると聞いておりますので、料金の問題もごさいますけれども、それだけではなくてバス運転手のやりくりの問題でも新規の路線の開設は難しいと考えます。

また、今回の陳情の趣旨には負担増になるということも、220円で直行便であればいいのが440円になるという負担増ということも陳情の中で挙げられておりますので、そういった意味では問題の解決につながるのかということも少し懸念されると考えられます。

○小貫委員

ただ、建設常任委員会の後、私、塩谷の人に聞いたのですけれども、一つはまず乗りかえの不安なのだという話なのです。確かに負担増がないほうが望ましいことはわかるし、そうなのだけれども、でも、小樽市としてどこまでやれるのかという姿勢を示すことも重要だと思うのです。

今、運転手が足りないという話をしましたが、例えば塩谷の路線をそのまま小樽駅前とまって、おりる人はおりると。ただ、そのまま乗っていていいよと。そのバスを今度はばるて築港行きに小樽駅前始発のバスとして使いますよと、そうしたら運転手を1人ふやす必要もないし、バス路線をふやす必要もないし、あとは北海道中央バス株式会社の内部の規定で、先ほどの最上町の例みたいに頂上まで行っておりてきても、そのままの1路線の料金でいいよというふうに、内部のソフト的な対応で私は検討していただけるということもあるのではないかと思います。そのことは実際に今中央バスに聞いていないと言っているから、聞いてみてほしいと思うのですが、

いかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

ただいまの御提案のような形でいきますと、例えば塩谷から小樽駅に到着して、そこで一旦お支払いして、同じ車内の中で待っていただいて、そのままばるて築港に向かえるかということだと思いのですけれども、これにつきましては、可能性についてバス会社に問い合わせたいと考えております。

○小貫委員

◎陳情第 9 号行政財産に係る地方自治法の遵守及び条例の制定方について

次に、今回、新たに出された入船川の問題なのですけれども、陳情者の方が具体的に少し説明する前に時間が終わってしまった感じがあるので、出された文書で判断するしかないのですが、まず、陳情者から問題として、七つ挙げられているのですけれども、このうち市としてこの問題は解決していないと判断している問題はどれなのでしょう。

○（建設）用地管理課長

まず、(エ)の「河川敷地使用許可書中、使用料無料で住宅を新增設させていることに関して」についてのことは、小樽市に残っている資料は昭和 52 年 4 月 1 日付で、北海道普通河川及び堤防敷地条例第 18 条の許可申請でございますが、当河川敷地には古くから建物があったことが、昭和 36 年の古い航空写真から判断できます。

このことから、当時の河川敷地の所有者の国または許可を行っておりました北海道と何らかの協議により許可をされたものと考えられますけれども、資料がないことから明確な回答ができない状況でございます。

さらに、(ク)の「当該地区以外で平成 30 年 4 月 1 日現在 92 河川ある河川について、敷地を分断した同様のケースで住宅を新增設させている個数が有るかに関すること」については、流水は敷地と関係なく低い部分を流れることが多いため、河川敷地と現況河川がずれている場所が多くあります。国有財産の譲与契約によって、小樽市の所有地になった敷地が多くございますけれども、測量が実施されていないため、把握はできていない状況でございます。この 2 点が問題点であると考えているところでございます。

○小貫委員

ということは、あと五つについては、市と陳情者との間で見解の相違ということなのかどうか、市としてはもうこの問題はないと判断しているということによろしいのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

残りの部分については見解の相違ということで、市としては問題ないと考えております。

○小貫委員

そうしたら、残り二つということで、ただ(エ)のほうで資料がないということなのですけれども、もう一回第 1 回定例会でも質問しますので、ここの二つについてはもう少し調べていただければと思います。

結局、陳情には書いていないのですけれども、将来的にはこの現況の河川を河川敷地に変更するというところで問題解決を図るということになると思うのですが、この課題というのはどこにあるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

現在、文書にて使用交換を取り交わしている状況でございますけれども、測量を行いまして、土地の所有権を交換することが必要と考えられます。

○小貫委員

土地を交換することが必要だと言うけれども、その話で恐らく陳情にある 1 については、全て解決するというところで、よろしいですね。

○（建設）用地管理課長

これをするによりまして、1 と 2 の部分は解決するものと考えております。

○小貫委員

2の条例の制定の話なのですが、まず現状の条例で対応できない問題というのがあるのかどうか、示してください。

○（建設）用地管理課長

法定外公共物である里道、道路の部分でございますけれども、これについては行政財産の使用を許可する場合は小樽市財産条例により使用料を徴収することになっております。

また、行政財産の目的外使用の根拠条例につきましては、小樽市公有財産規則により目的外使用の許可及び使用料について定められておりますので、問題はないと考えているところでございます。

○小貫委員

三つ目が組織の変更についてということが挙げられているのですが、河川を単独にしたらどうかという提案だと思っておりますが、小樽市と同じような人口規模で、このように河川課を設けているところというのは把握しているのかどうか、どうでしょうか。

○（建設）庶務課長

急遽少し調べてはみたのですが、道内の主要10市ということで小樽市を含む10市ですが、事務分掌等を確認したところ、江別市で名称こそ違いますけれども、治水課ということで河川を一元化して管理している都市が1市ございました。それ以外につきましては、道路河川課というような名称が多く、道路と河川と一緒に管理するようなまちが圧倒的に多いような状況になってございます。

○小貫委員

◎地籍調査について

それで、次の話に行くのですが、どちらから先に行くかという話で、両方とも前回の建設常任委員会で少し残したので、地籍調査のほうからいきます。

基本的に地籍調査自体を否定するものではないという前提で少しお話しするのでありますが、まず地籍調査事業費の減額理由について説明してください。

○（建設）用地管理課長

今年度は住吉町地区において、北海道への認証手続を経た調査成果の写しを法務局へ送付しまして完了する予定でございましたけれども、地権者との協議に時間を要していることから、認証手続に必要な調査成果の閲覧に至っていない状況でございます。

このことから、まずは住吉町地区を完了させるため、当初予定していました住ノ江1丁目、若松1丁目地区の調査を延期することとし、本年度の事業費を減額補正したものでございます。

○小貫委員

この地籍調査の大前提になると思うのですが、地積についてなのですが、現在登記されているものと比べると、絶対にずれてくるというか、増減すると思うのですが、これについてはいかがでしょうか。

○（建設）用地管理課長

地積につきましては、地籍調査後、この場合は登記地積よりもふえる土地もございまして、減る土地もございまして。

○小貫委員

そこで、事業を委託して行ったわけですが、委託した事業者が行った事業の内容と、そこから市へどのように報告されたのか、このプロセスについて説明してください。

○（建設）用地管理課長

住吉町地区では、平成27年度は基準点設置と筆界案作成、28年度は筆界仮杭設置と現地立会、29年度は一筆地

測量と地籍図案、地籍簿案作成を実施しております。各年度とも事業中に市と協議を行っております。

また、市への報告についてですが、年度ごとに委託業者が作成した成果品が市へ提出されているということになります。

○小貫委員

今回の議会でもあったのですけれども、この成果品のチェックというのはどのようにやったのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

成果品のチェックでございますけれども、地籍調査事業工程管理及び検査規程、地籍調査事業工程管理及び検査規程細則などに基つきまして、検査項目ごとにチェックを行っているところでございます。

○小貫委員

規程に基づいてやっているのだという話で、この間、酒井隆行さんが議員ではなくなってから、山田議員が何度も取り上げていますけれども、その中で市がチェックできていないのではないかと質問したり、職員のスキル不足があるのではないかとという話なのです。共産党にもいろいろ相談が来ていまして、自民党に話をした方と同じ人だと思っておりますけれども、その話の中で、結局、地籍調査の対象になっている方に図面を見せてもらって、その人は図面を見て、すぐにおかしいというふうに、成果品との関係だと思っておりますが、おかしいと思ったと言うのです。

でも、市では、事業者からその図面を見せられたときに、この用地管理課というのは、まずどう思ってどう対応したのかというのが一つと、それがおかしいと仮に思わなかったとしたら、職員のスキル不足によるものなのか、資格の有無によるものなのか、説明していただけますか。

○（建設）用地管理課長

用地管理課の対応についてですが、先ほど答弁したとおり、検査規程などの基準に基づきまして検査項目ごとにチェックを行っております。登記辺長や登記図面の形状と比較し、2センチメートル程度のずれがあったとしても納得されない方も当然いらっしゃると思います。

市としては、公差の範囲内でありますので、筆界案としては問題ないものと考えておりますけれども、市が示した筆界案と地権者が考えている筆界と違いがある場合については協議を行いまして、必要に応じて現地の測量や図面の修正を行っており、当初案を修正しながら同意を得られるよう対応してきたところでございます。

したがいまして、職員のスキル不足や資格の有無によるものとは考えていないところでございます。

○小貫委員

その都度協議を行っているという話なのですけれども、ただ、スキル不足によるものではないとは言っていますが、その時点である一方では一目見てわかったと言っていて、でも、市ではそこは少し誤差の範囲内だと思ったという話なのですけれども、市の確認に問題があったと感じているのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

先ほども少し答弁しましたがけれども、この部分では2センチメートル程度登記の辺長と私たちが作成した書類の中で誤差がございました。これについては公差内ということで、担当者としては問題ないと判断して、その案を示したということになります。

○小貫委員

ただ、今後もまた続けるという話で、ここは多分答弁がすれ違おうと思うのだけれども、ただ、資格のある専門性を持った人を配置していたほうがいいのではないかとと思うのですが、これについてはいかがでしょうか。

○（建設）用地管理課長

地籍調査は測量に関する専門性が高いものでありますので、一般事務職ではなく土木職員を配置している状況でございます。さらに北海道が主催する地籍調査事業説明会へは毎年参加しまして、スキルアップを図っている状況でございます。今年度からは東京都にある国土交通省国土交通大学校で行われる国土調査研修や全国国土調査協会

主催の制度運用実務研修会などに参加し、さらなるスキルアップを図っているところでございます。

今後もこれらの研修等に参加することで、知識の習得も可能と考えておりますので、必ずしも資格が必要とは考えていないところでございます。

○小貫委員

ただ、もう一つは地籍調査をやって、仮に筆界未定のまま終えてしまった場合、住民への不利益というのはどういふふうになるのか、説明していただけますか。

○（建設）用地管理課長

地籍調査作業規程準則第 30 条第 4 項に該当いたしまして、筆界未定となります。

筆界未定になりますと、隣接地との境界の記入ができないということになりますので、一つの大きな土地のような形で表示されまして、その大きな土地の中に複数の地番が記入されることとなります。

この場合のデメリットとしては、金融機関からの融資が受けられない可能性があることや、土地の分筆、合筆、地積更生などの表示に関する登記が法務局で原則受理されなくなります。

さらに、隣接者との境界確定をするためには、当事者同士で今後筆界を確定する必要がございますので、その方法としては筆界特定制度や裁判等で行い、費用も全額自己負担ということになります。

○小貫委員

ここまで答弁してくれたので、だから市としては地籍調査でけりをつけてしまったほうが、多分住民の利益になると思っていますということによろしいですね。

○（建設）用地管理課長

筆界未定になりますと、今答弁したとおりかなりデメリットが大きくなりますので、1 件でも筆界未定にならないように、時間をかけて現地に当たっているところでございます。

○小貫委員

先ほど 2 センチメートルというのが誤差の範囲内なのだと。それで協議を行っているという話なのです。

私、前回のこの建設常任委員会の質問で、いつまでにやるのだという話で、年度内にはというたしか答弁だったと思うのですが、そういう面では現時点で年度内に終わるのか、進捗はどうなのか、説明していただけますか。

○（建設）用地管理課長

令和 2 年度に向けて、全ての地権者と事前の協議も含め、協議ができており、最終確認を今行っている状況でございます。

なお、令和 2 年度は住吉町地区の調査結果の閲覧、北海道への認証手続、その後調査成果の写しを法務局へ送付し、最後終了する予定ということで考えております。

○小貫委員

次に、来年度はどうするかと聞こうと思ったのですが、全ての地権者と協議ができているということなので、それは 3 月まで少し見守りたいと思います。

◎北海道新幹線について

北海道新幹線にいきます。

まず、朝里川温泉地域の問題です。

ここで先日説明会があったのですが、その中で示された市道大正新線のつけかえについて、内容を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

市道大正新線の件でございますけれども、新幹線ルート上に市道大正新線がございまして、新幹線の建設により

まして、その市道が通行できなくなるということから、機能保障という形で鉄道・運輸機構によって市道のつけかえがなされるというものでございます。

○小貫委員

できれば、そのつけかえの内容も説明してほしいのですが。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現在、道道と市道大正新線が接続していますけれども、その道道から約 200 メートル区間がつけかえの対象となる区間でありまして、大体としては高速道路と重なっているようなところといたしますか、その辺のあたりが 200 メートルぐらい。この区間につきまして、今の道道と接続している位置よりも約 230 メートル海側に移動させて、道道とタッチした上で市道大正新線のものとのルートに戻るといようなことでのルートでつけかえるということになります。

○小貫委員

後にします。いいです。

もう一つ、発生土の受け入れ候補地として、札幌トンネル石倉工区の問題も同じく説明があったと聞いているのですが、ここで示された重金属の溶出量と含有量、あと、それと照らし合わせて基準がどうなっているのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

札幌トンネル石倉工区ということでありまして、事前調査で、まず溶出量に関する部分で基準を超過した重金属ですが、これは 4 種類ございまして、まず一つ目、鉛ということで最大の濃度が 1 リットル当たり 0.069 ミリグラムございまして、鉛につきましては地下水環境基準が 0.01 ミリグラムパーリットル以下ということになってございます。

二つ目ですが、ヒ素につきましては最大濃度が 0.22 ミリグラムパーリットルでありまして、環境基準につきましては 0.01 ミリグラムパーリットル。

三つ目、カドミウムにつきましては、最大濃度が 0.08 ミリグラムパーリットル。それで基準値につきましては 0.003 ミリグラムパーリットル。

最後四つ目、フッ素でございますけれども、これが最大濃度が 2.1 ミリグラムパーリットル。そして、環境基準が 0.8 ミリグラムパーリットルということでございます。

それから、含有量につきましては、1 種類の重金属が基準超過の結果が出ていますけれども、それにつきましてはヒ素でございます、最大量が 320 ミリグラムパーキログラムということでありまして、含有基準としては 150 ミリグラムパーキログラムということで、お話を聞いてございます。

○小貫委員

鉛で大体六、七倍の溶出量ですね。ヒ素で 22 倍。ヒ素は含有量のほうでも 2 倍の超過だという話なのでございますけれども、これらの要対策土の処理について、この石切山ではどのように対応するのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

こちらの朝里川温泉地域の候補地におきましては、対策としては原地盤吸着の工法で対策をとるということになってございます。

○小貫委員

原地盤ということは、そのまま単に要対策土を乗せていくということだと思っておりますけれども、何の対策でもないと思っておりますが、これは塩谷と同じですね、原地盤吸着というのは。

この原地盤吸着について、原地盤の地質がどうであれば吸着できるのか、このメカニズムについて説明していただけますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

少し大まかな答弁になってしまうかもしれないのですが、土壌、いわゆる土ですね、土壌におけます粘土など、あとはシルトにつきましては、その粒子が重金属を吸着する性能があるという大ききは流れなのですが、メカニズムということもございますが、土粒子の吸着には物理吸着と化学吸着という二つに何か分かれるということもございます、物理吸着につきましては、土粒子と重金属の分子がそれぞれ反対の電化を帯びることによって、例えると静電気でくっつくというような、イメージの中で吸着をしていくというようなもの。

それから、化学的吸着につきましては、液体的に流動するような重金属の分子が化学的な作用によりまして、土粒子の表面に固体の状況みたいな形になって、へばりつくというような形で吸着するものだとということで説明を受けてございます。

○小貫委員

分子の世界で化学の世界なのですが、全て吸着できるということなののでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今回の石切山のケースであるのですが、こちらについては全てを吸着するというような状況ではございませんで、原地盤で吸着されまして、さらに地下水の中で希釈されて、それでもって水質監視箇所である敷地境界において溶出基準を下回るというようなことの分析がなされているということで伺ってございます。

○小貫委員

地下水は大量にあるから、そこに流れていくと、薄まっていくから、リットル当たりのミリグラムについては下がるから、問題がなくなっていくという恐るべきことなのですが、流れ出すということには変わらないということだと思うのですが、この残土処理について、地域住民の理解というのは得られていると考えているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

地域の理解でございますけれども、まだ理解を得られたというような域には達していないと認めてございます。

○小貫委員

それで、理解は得られていないのだけれども、市としてはどういう立場でこれから臨むのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

市の立場といたしましては、あくまで地域の地元の皆様の一定の御理解を得た上で、進めていっていただくというようなことで考えてございます。

○小貫委員

もう一つ新幹線の関係で説明会がありました。天神地区です。

先月の天神会館での説明会について、内容の説明をしてください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

先日の天神会館での説明につきましては天神地区におけます新幹線の追加の買収を始めたいということ。それから、天神工区といたしまして、青森方にトンネルを掘削していくというトンネル工事につきましてのトンネル工事説明会を今後行っていきたいというような内容の説明が行われました。

○小貫委員

立ち退きということなのですが、これは、なぜ今立ち退かなくてはいけなくなっているのか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

1 回目といいますか、当初の買収の時点ですけれども、これにつきましては土木構造物の設置される範囲の中で買収が進められたということもございます、電気通信設備につきましてはどこに建設できるかというところは、この土木構造物に係る測量が終わった後や、設計がある程度進んでからでなければ場所を確定することができない

というものでありまして、1 回目のときと同時に買収することはできなかったというような中で、測量や設計の進みぐあい、そういったものの状況の中で今回のタイミングで買収させていただきたいというようなことになったということで、鉄道・運輸機構からは伺ってございます。

○小貫委員

もともと買収は決まっていたのだけれども、時期が補完工事が決まってからではないとできなかったということだと思うのですが、今の答弁は。ただ、私が少し現地の人に聞いたら、鉄道・運輸機構の説明は、私、立ち退かなくてもほかのところでもできるのではないのと言ったら、この土木工事を行うところの部分の地盤が弱いからできないのだという話をしていたというのですけれども、それは何か市は聞いているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

地盤が弱いとは聞いてございません。

その状況といたしましては、その地域ですけれども、地形的な状況の中で、設置するに当たって今の場所以外のところにといいいますか、例えば山裾のほうにもっていきますと造成工事が伴うような部分があって、それに关します防災といいいますか対策に状況がかかるので、少しでもリスクが少ないような状況は今の場所なのだということで選定したというようなことのおおむねの内容は聞いてございます。

○小貫委員

どちらが嘘か本当かという話をやってもしょうがないのであれですけれども。

まず、新幹線の今工事を北海道内でやっていますが、小樽地域の中で強制的に立ち退きを行ったということは過去にあるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

小樽地域におけます新幹線工事においては、強制立ち退きのような事例はないということで伺ってございます。

○小貫委員

立ち退きたくないという人がいるのです。立ち退かないという権利もあると思うのですけれども、それについてはどう思いますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

鉄道・運輸機構は説明会の中でも申していましたが、まず新幹線工事というのは収用の対象事業ではあるけれども、任意買収で今回は進めていきたい考えであること。要するに住民の皆さんの御協力をいただいた形で買収を進めさせていただきたいと説明をしてございましたので、そうなのかと思っております。

○委員長

共産党の質疑を終結し、前田清貴委員に移します。

○前田委員

◎陳情第 5 号星野町ゴンシロ川流域（星野町 71・172 地域）の上水道整備方について

先ほどからゴンシロ川の話が出ていたので、1 件だけ確認させてください。

先ほど水道局の答弁で、高速道路の横断の関係で管が入っているというような説明があったと思うのですが、それはどういう目的で入れられた管なのか、ほかに違うところ、隣でもそうですけれども、そういうさや管的なものが入っていないのか。そこへ目が向いた、そういうものもあるのではないかと思って、現地の人なのか、水道局の方なのかということをしらとめてください。

○（水道）管路維持課長

高速道路の下に管が入っているという情報については、10 月に行った陳情者の方との意見交換会の中で教えていただきましたので、それについて現地を確認しに伺いました。

何に使われたかというのは少しまだ不明な部分がありまして、行ったら切られており、前後がどのようにつながっていたかわからないような状況でございましたので、それについても今いろいろと聞いているところでございます。

○前田委員

今、何に使われているかわからない。だから、使われていないのかもわからない。

○（水道）管路維持課長

先ほど答弁しました、現地に行ったら縁が切れておりましたので、現在使われていないということだけは確認ができました。

○前田委員

そのほかにもさや管があるかもわからない。そのようなことも含めて少し情報収集していただければと思います。

◎雪対策基本計画の策定について

それでは、雪対策基本計画の策定にかかわることに関連して質問します。

まず、この策定にかかわる経緯について、お聞かせください。

○（建設）建設事業室主幹

策定にかかわる経緯でございますけれども、将来を見据えた中で持続可能な雪対策をこれから考えていく上で、懇話会、分科会等を組織して、市民の皆さんの意見を聞きながら一緒にこの小樽市雪対策基本計画をつくっていきたいということで、計画を策定したいと考えてございます。

○前田委員

前計画というものはあるのですか。

○（建設）建設事業室主幹

中長期の計画を今策定しようとしておりますけれども、中長期の計画としては、総合計画はございますが、その総合計画に基づく単年度の計画をつなぐ計画として、この小樽市雪対策基本計画を考えておりますので、そういう計画としては今まではなかったものでございます。

○前田委員

つまり、いわば現計画とこれから策定する計画の不備があるから新たな計画ということになるのですか。

○（建設）建設事業室主幹

前田委員がおっしゃる不備ということではなくて、さらに計画をより深く皆さんの理解を得ながら進めたいということで小樽市雪対策基本計画であり、これは法定計画ではございませんので、自主的な計画であることを御理解いただければと思います。

○前田委員

令和 2 年 6 月の取りまとめから 12 月まで 6 カ月間延ばした、延びたとの説明を受けております。これは単純に言えば、なぜ 6 カ月も延びたのか。ここにもそれなりの理由が若干書いてあるのですけれども、想定されるいろいろな不備と言ったら言い過ぎかもしれませんが、不足しているものというのは、あらかじめある程度わかっているのではないかと私は思っていたのですけれども、それにもかかわらずなぜ 6 カ月にも延びたのか。この辺のことについて、少し説明してください。

○（建設）建設事業室主幹

変更理由にも書かせていただいておりますけれども、現時点で懇話会、分科会等を開催していく中で、協働の取り組みが重要なポイントであると認識してございますので、より深く皆さんと理解と議論を深めるために、まず延ばしたいということでございます。

また、今冬の除排雪の経験を踏まえた意見もこの雪対策基本計画に反映させたいということの 2 点で、素案をお

示しする時期を延ばしたということと、それからパブリックコメント等で、策定に時間をかけて、皆さんの御意見を伺いながら、この計画をつくり上げていきたいと考えてございます。

○前田委員

これを延ばすに至ったのは説明員側からの提案なのですか。それとも懇話会からの提案、双方からなのか。一方的にやったのか、何らかの意見的なものがあったのか。

○（建設）建設事業室主幹

延ばした判断としては、我々建設事業室側の判断でございます。

その理由としては、やはり懇話会、分科会を開き皆さんの御意見を聞いた中で、もう少し御意見を伺ったほうがいいということで判断をした次第でございます。

○前田委員

ところで、この構成メンバーはどのような経験、あるいは知見というのですか、有した方々で構成されているのですか。

○（建設）建設事業室主幹

この雪対策基本計画の策定に当たって、懇話会と分科会を組織してございます。

懇話会につきましては、副市長を含む学識経験者 2 名、それから交通事業者、商工会議所の方、教育関係者、市民などで構成しております、人数としては 13 人で構成しております。

さらに国道、それから道道の管理者の方にも参加いただいて、オブザーバー 2 名を追加して構成してございます。

分科会につきましては、市内 20 地区の連合町会の代表者の方にお集まりいただいて、建設事業室長、維持課長が加わり、分科会を構成して皆さんの御意見を聞いているところでございます。

○前田委員

我々建設常任委員会、これまでも、この雪対策にかかわっているいろいろな委員から質問等を含めて議論のやりとりをしていますよね。これは取り入れるいい意見、提案だ、こういうようなものも含めて過去にあったのだらうと思うのですが、そういうものも含めて何か議会側からお示しできるようなものを資料、あるいは議事録として、提供しているようなことはあるのですか。何か議会ではこういう話がというのはいかがですか。

○（建設）建設事業室主幹

議会側からのいろいろな議論の中で、この分科会、懇話会に示している資料があるかという御質問かと思うのですが、例えば今まで全国的な事例の中で協働の取り組みということで、代表質問等でいただいた国土交通省で出している資料があるのですけれども、そういう資料を分科会、懇話会の皆さんにお示ししたり、あと、札幌市のさっぽろ雪の絵本という広報でわかりやすいようにまとめた資料があるのですけれども、そういう資料もこの懇話、分科会等にお配りして、皆さんにお示しをさせていただいているところでございます。

○前田委員

提供していると。反応はどうですか。

○（建設）建設事業室主幹

反応といいますか、まだ我々から情報を提供しているという状況でございますので、具体の御意見というのはこれからかということでは感じております。

○前田委員

それで、先ほども少しほかの委員から出ていましたが、協働の取り組みとここにも書いてあるのですけれども、この協働は読んで字のごとくなのですが、市民や町会もあるのでしょうか、地域や団体、いろいろある。どのような取り組み、どのようなことを期待しているのですか。知恵を貸せというのか、それとも汗を出せというのか、どういうことなのですか。

○（建設）建設事業室主幹

協働の取り組みということで、いろいろ分科会等でお話をさせていただいておりますけれども、まず枠組みとして、今我々が想定しているのは、地域で支え合う協働の取り組みが重要であるということのお話をさせていただいております。まず市役所、それから福祉除雪を行っている社会福祉協議会、市内で活動されている除雪ボランティアの団体、町会などの組織、市民の方々の連携と協力が必要ということでのお話をさせていただいております。

具体には、いろいろなアイデア等を皆さんに我々も提案しながら、意見交換を行っているところでございます。

○前田委員

意見交換はいいけれども、意見交換が協働なのですか。

○（建設）建設事業室主幹

協働の取り組みとして、我々から提案しているのは置き雪の処理や、大型の除雪機械が入らない場所での小型の除雪機械を使った除雪。その小型除雪の機械については市が助成なり借り上げの費用の一部を負担するなど、そのような形で皆さんの御協力が得られないでしょうかというような具体的内容について、提案をさせていただいて、御意見をいただいているところでございます。

○前田委員

最初はわかったのですが、途中から少しわからなくなりました。お金を出せということなのか。

○（建設）建設事業室主幹

費用負担については、お互いにということになるかと思えます。それについても、決定ではなくて、その費用の負担も含めて皆さんに御意見を伺っているところでございます。

○前田委員

わかりました。それが協働の取り組みということでよろしいんですね。

○（建設）建設事業室主幹

費用の負担が伴うだけではなくて、お互いに労力も含めた中で、いろいろな取り組みが今後考えられるのではないかと考えてございます。

○前田委員

そこはこの程度で、推移を見ましょう。

それで、11月から除雪対策本部も開設されていますよね。以前は12月に入ってから開設だったのが11月に早まりましたよね。これの理由をまずお聞かせください。

○（建設）維持課長

除雪対策本部が早まった理由ですけれども、やはり11月からの降雪が結構あります。それから、凍結路面对策ということで対応が必要になりますので、庁内の体制を整えるということで早目の対応をするために、11月1日から開設することにしております。

○前田委員

いいことなのです。11月、早目の対応というのは、市民にとっては、11月になると初雪も降ります。

それで、いいことなのですけれども、私が少し合点がいかなかったと思うのは、このいただいている資料を見ると、来年12月に建設常任委員会へ報告、分科会で議論を集約し、計画としてまとめるということなのだが、そこだけ聞いてみると、先ほどの説明もあったので、まあ、そうかと思っていたのですけれども、ただ、今、最後に聞いているように、除雪対策本部が12月から11月になったのですね、早目になった。ということになると、12月でなくて11月の頭でまとめて、この小樽市雪対策基本計画案を使っていくというのが本来の姿、あり方ではないかと思ったからこの質問をしているのです。

その1カ月のラグがあるのですけれども、この間に大雪などが降った場合に、現計画で対応することになるので

すが、そういうことではなく新たなものを早くまとめて、11 月から使えるようにするということはできないのですか。

○（建設）建設事業室主幹

策定を来年度に 12 月したという理由は、その色々お示しして、パブリックコメントをいただいて、この第 4 回定例会に報告をさせていただいて雪対策基本計画の策定としたいということで、このスケジュールにさせていただきます。

単年度の除排雪計画については、毎年お示ししている中で運用させていただいておりますので、この雪対策基本計画については短期の計画ということではなくて、中長期、10 年先を見据えた形での計画ということで御理解をいただきたいと考えております。

○前田委員

それはわかりますけれども、きょうからでもこういう新たなものを使いたいぐらいなのだが、来年の 12 月だけのけれども、11 月から開設されているのだから、11 月に間に合わないのですかということなのです。

○（建設）建設事業室主幹

実際に小樽市雪対策基本計画については 12 月の策定ですので、11 月の時点では間に合わないということになるかと思えますけれども、前倒しで取り入れられるような内容があれば、取り入れていきたいという考え方も持っております。

○前田委員

それで、少し後先になるけれども、この小樽市雪対策基本計画の中には数値的なものというのは入ってくるのですか。私も過去にいろいろと質問しているのだが、いろいろな数値、第 1 種、第 2 種など、生活道路絡みの話は数値的には出ているのだけれども、交差点の雪山の高さや、排雪するときの両脇の雪の高さなど、そういうものを何回聞いてもなかなか具体的に数値は言わないのですが、この辺はどうなのですか。

○（建設）建設事業室主幹

数値的なものについては、設定できるものについてはできるだけ設定していきたいと考えてございます。

今前田委員が質問された雪山の高さなど、そういう数値になると、実際に単年度の計画のほうになろうかと思えますので、その雪山の高さの捉え方というのは、この小樽市雪対策基本計画というよりは短期の計画の中で整理したいということで考えてございます。

そのほかに第 7 次小樽市総合計画で設定している指標がございますので、そういう指標も念頭に、雪対策基本計画の中では執行管理といいますか、その計画の進捗を含めて、できるだけ数値管理ができるような仕組みも考えていきたいということで考えてございます。

○前田委員

それで、いみじくも今、そういったものを考えて、できるものからやる、項目もする。

その項目は具体的にどういう項目なのですか。少し大事なところなのです。今まで答弁されているもの以外に何かあるのですか。

○（建設）建設事業室主幹

具体的に数値を設定できる項目は何かということの御質問ですか。

○前田委員

今まで、先ほど言ったように道路の両脇の雪の高さの数値や、交差点、小学校、中学校、あるいは高校もあるのかもわからないけれども、そういうところの交差点の高さの数値や、中心市街地のいろいろな交通の見通しの悪いところの数値など、いろいろ今まで言われてきましたよね、数値を示せなど。だから、今、それ以外に何か検討されて、こういう項目も数値を入れなければだめだというようなことを考えられている項目というのはあるのですかと聞いているのです。

だから、今までの分はいいのです。いいというか、言ってもらっても結構ですし、以外のプラスアルファはあるのですか。

○（建設）建設事業室主幹

今まで以外の部分で数値目標を設定できるものがあるかということでございますけれども、今、少し具体にお示しできる情報がないので、今後、懇話会、分科会等の中で検討しながら進んでいきたいと考えてございます。

○前田委員

そういうことも懇話会の中に入れて、やはり議論してほしいのですね。そのためにこういう計画をつくるのだらうと私は理解しているものですから、ぜひお願いしたいと思うのと、やはり 12 月ではなくて 11 月になるように頑張ってください。

○委員長

前田清貴委員の質疑を終結いたします。

以上をもって質疑を終結し、意見調整のため、暫時休憩いたします。

休憩 午後 4 時 56 分

再開 午後 5 時 16 分

○委員長

休憩前に引き続き、会議を再開いたします。

これより、一括討論に入ります。

○小貫委員

日本共産党を代表して、陳情第 4 号ないし陳情第 6 号は、いずれも採択を求めて討論を行います。

陳情第 4 号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方についてです。

乗り継いで病院などに行かなければならぬ住民の苦悩に心寄せる対応が必要です。そのためにも、市として住民のために対応できることは対応すべきです。

次に、陳情第 5 号星野町ゴンシロ川流域（星野町 71・172 地域）の上水道整備方についてです。

水道局は意見を聞いて、どのような援助ができるか考えると言いながら、決まった具体策が出てきません。安定した給水を確保することを求めます。

次に、陳情第 6 号天狗山ロープウェイ線最上団地停留所に冬期間も停車することの要請方についてです。

市も協力して、バスで実際に停車を試行し、安全性を確認した上で冬期間も停車することが必要です。いずれも願意妥当であり、採択を求め討論といたします。

○委員長

以上をもって討論を終結し、これより順次、採決いたします。

まず、陳情第 5 号について採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

（賛成者起立）

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、陳情第 4 号及び陳情第 6 号について、一括採決いたします。

継続審査と決定することに、賛成の委員の起立を求めます。

(賛成者起立)

○委員長

起立多数。

よって、さように決しました。

次に、ただいま決定いたしました以外の各案件について、一括採決いたします。

陳情第 9 号及び所管事務の調査は継続審査と、それぞれ決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

御異議なしと認め、さように決しました。

本日は、これをもって散会いたします。