

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2年 3月 9日 (月)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 4時59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: right;">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、小貫委員、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、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。

「令和2年度臨時市道整備事業について」

○（建設）建設課長

それでは、令和2年度臨時市道整備事業について説明いたします

まず予算額ですが、令和元年度と同額の3億5,000万円を計上しております。そのうち7,000万円を債務負担分として3月中に発注いたしまして、残りの2億8,000万円を通常分として4月以降に発注を予定しております。

次に、お手元に配付済みの資料に沿って説明をいたします。

表紙をめくっていただきまして、左ページの事業計画書をごらんください。

全部で26路線を掲載しておりますが、これらは側溝や舗装の老朽化が著しい路線や大雨時の溢水対策が必要な路線等について、整備の緊急性、路線の重要度、事業の効果などを総合的に判断して選定したものです。

路線名の右隣に種別がございますが、その内訳といたしましては、道路改良が13路線、側溝改良が8路線、舗装改良が5路線となっております。また二つ隣の新規・継続の別は、新規が23路線、継続が3路線となっております。右端の摘要欄にありますように、このうち債務負担分が上から4路線、通常分が残り22路線となっております。

次ページ以降には番号順に概要図を添付してございます。

個別の図面の説明は省略させていただきますが、図面の見方につきまして、右ページ上段の図、番号が1番の赤岩2丁目団地通線を例に簡単に説明します。

右上の凡例にありますように、今回の施工箇所は太い実線の区間を予定しております。図面左下にある旧北山中学校の上にR元、0市、L=65メートルと書いてある区間となります。

その右側にある太い破線の89メートルと66メートルの区間は、施工済みの区間、これらの上側にある丸い点線の区間は令和3年度以降の施工予定箇所となっております。

工事内容につきましては、右下に標準断面図を掲載しておりますので、御参照ください。

なお、これらの計画路線につきましては、今後詳細な調査等を行いますので、整備延長や内容等が変更となる可能性もあることを申し添えます。

○委員長

「令和元年度の除排雪状況について」

○（建設）維持課長

令和元年度の除排雪状況について報告させていただきます。お手元の資料をごらんください。

まず「1 気象状況」についてです。3月4日時点での比較となりますが、③今年度は①標準値と比較しましても、累計降雪量、積雪深、累積積雪深で、それぞれ④標準との差で143、46、3,320センチメートル少なく、また雪の少なかった昨年度と比較しましても、⑤で累積積雪深の差が1,731センチメートルであり、対昨年度の約6割と、近年では最も穏やかな気象で推移している状況となっております。

次に、「2 市民の声」についてです。今年度は3月1日時点で、右側の太枠の②全体の総数では970件の声をいただいておりますが、昨年度の平成30年度に比べて、対前年比③で総数では0.66となっており、その他は砂の散布や砂箱の砂補充要請などは、昨年度よりも若干多い状況ではありますが、対前年度比は除雪依頼で0.34、排雪依頼で

0.59 と、市民の声が少なかった昨年度よりも、さらに少ないシーズンとなっております。

最後に「3 除雪費の執行状況」についてです。今年度、除雪費の全体予算は一番左側の欄、①に記載しています16億1,400万円で業務を進めておりますが、3月1日時点での執行状況は次の欄、②の8億3,600万円であり、昨年度の同時期には⑤の欄、11億9,600万円の執行がありましたので、執行差額⑥は約3億6,000万円であることから、今年度の執行は昨年度よりもかなり低い状況となっております。特に除雪費の中心となります除排雪費においては、現時点で②の欄4億7,700万円となっており、予算額の9億3,100万円に対して、約半分の執行額となっております。また、仮に最終の執行額が契約額の一定割合を下回った場合においては、地域総合除雪等の業務は契約額に一定の割合を乗じた最低保障額で精算することになるものと考えております。

○委員長

「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。

最初に、「1 雪対策基本計画の策定スケジュール（案）」についてですが、これまで学識経験者や交通事業者等で構成する懇話会を4回、地域の住民代表者等で構成する分科会を5回開催しております。

これまでに懇話会等でいただいた御意見を参考に、ことし5月中旬までに雪対策基本計画の素案を取りまとめ、8月から9月にパブリックコメントにより市民の皆様から御意見をいただき、第2回定例会、第3回定例会にも報告させていただきながら、12月の計画策定を目指したいと考えております。

次に、「2 重点施策の体系（案）」についてですが、図-1のとおり、第7次小樽市総合計画で掲げた目標、「北国ならではの自然環境の中、冬期間であっても、外出しやすいと感じられる環境や安全・安心で快適な市民生活の確保を目指します。」に向け、重点施策として3点の柱立てを行っております。

一つ目は「効率的な雪対策の充実」、二つ目は「市民との協働の雪対策」、三つ目は「雪堆積場等の確保」です。特に二つ目の「市民との協働の雪対策」につきましては、分科会を中心に意見交換等を行い、図-2のとおり、取り組みの方向性として、地域で支え合う雪対策の推進と地域の実情に応じた雪対策の推進を位置づけ、具体の取り組みを体系化したいと考えております。

同様に重点施策における一つ目の「効率的な雪対策の充実」や、三つ目の「雪堆積場等の確保」につきましても、これまでの懇話会等の御意見を参考に取り組みの方向性等を体系化して、素案として取りまとめてまいりたいと考えております。

○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

私からは、小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画の策定について報告いたします。

令和元年第4回定例会の建設常任委員会において、計画案を説明させていただきましたので、今回はそれ以降に行われたパブリックコメントと小樽市住宅行政審議会での意見等により変更した部分を説明いたします。

お手元にある資料をごらんください。

まずはパブリックコメントの意見等の概要及び市の考え方等についてです。

令和元年12月9日から令和2年1月7日までの30日間においてパブリックコメントを実施いたしました。意見等の提出者数は3名で、意見等の件数は11件でありました。そのうち計画等の案を修正した件数は2件となっております。

その2件はNo. 4の収入超過・高額所得世帯数の掲載についてのことと、No. 10の本計画の決定者の記載についてのこと及び策定における一般市民の参加機会についてのことです。

これらのパブリックコメント及び住宅行政審議会での意見等により変更となった部分を、資料3ページ目からA4横の小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画（案）新旧対照表により説明します。

資料の3ページをごらんください。左側が修正後の新しいもので、赤字が修正した箇所を示しております。

「5策定体制」部分ですが、パブリックコメント No. 10 の意見を受けて、決定者を明確にするように文言を変更しております。庁内での各会議を経て、最終的に小樽市住宅行政審議会からの答申を受けて市長が決定する旨を追記しました。

また、本計画策定での市民参加についてですが、パブリックコメントで意見をいただくほか、小樽市住宅行政審議会において市民にも委員として参加していただき、御意見をいただいている旨を図1-3の下部に米印として記載しました。

続きまして4ページをごらんください。収入超過・高額所得者の状況の表になります。各住宅の状況を記載していましたが、パブリックコメント No. 4 の意見を受けて、居住者数の少ない市営住宅では、対象者が特定されてしまうおそれがあるということで、右側の赤枠で囲っている部分を削除しております。

次に、5ページをごらんください。最後になりますが、住宅行政審議会において、第7次小樽市総合計画では子育て世帯の市営住宅供給数を令和10年までに30戸を目標としていることから、子育て世帯向け住宅30戸を表示したほうがよいという御意見をいただき、「4建替事業の実施方針」の（1）内にある「多様な住戸タイプの供給」の後半部分に追記しております。

なお、右側の仕分け部分ですが、「子育て支援住宅」という表現を「子育て世帯」に修正しております。

これらの修正を行い、2月5日に開催された住宅行政審議会から同日付で同意する旨の答申をいただきました。このことを受けて3月4日付で小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画を策定いたしました。

なお、長寿命化計画の公表につきましては、4月1日にホームページ上で行う予定であります。また、委員の皆様には計画書の最終版を3月末には配付させていただきたいと考えております。

○委員長

「市営住宅条例施行規則の改正について（連帯保証人の取扱いについて）」

「既存借上住宅制度の改正について」

○（建設）大門主幹

それでは、まず小樽市営住宅条例施行規則の改正について、内容は、民法改正に伴う市営住宅の連帯保証人の取扱いについて報告いたします。

資料をごらんください。改正内容は次のとおりです。

「①令和2年4月1日より、新規入居時の連帯保証人設定を不要とする。」

「②既存入居者の連帯保証人の取扱いについては、現行とおり継続する。（連帯保証人が死亡・破産等した場合には、再度の連帯保証人設定は行わない）」

「③連帯保証人のいない世帯は、緊急連絡先の設定を必須とする。」

まず、「1民法改正の概要について」ですが、民法の債権関係の規定が改正され、令和2年4月1日から施行されます。改正項目の一つが保証人の保護に関する改正で、建物の賃貸借契約に係る連帯保証人など、「個人根保証契約」を締結する場合は、これまで保証する額に制限がなかったものが、改正法の施行日後は「極度額」を定めなければ、その効力が生じなくなることから、市営住宅における現行の連帯保証人制度について改正が必要となったところで

次に「2公営住宅の連帯保証人制度に対する国の考え方について（要旨）」ですが、国の見解は以下のとおりとなっております。

「近年、身寄りのない単身高齢者等が増加していることなどを踏まえると、連帯保証人を確保することがより一

層困難になることが懸念される。

住宅に困窮する低額所得者への住宅提供という公営住宅の目的を踏まえると、連帯保証人を確保できないために入居できないといった事態が生じないようにしていくことが必要であり、連帯保証人の考え方を転換すべきである。

連帯保証人が実質的に緊急時の連絡先としての役割も果たしていることに鑑み、入居時において、緊急時に連絡が取れるよう勤務先、親戚などの住所等の連絡先を提出させることが望ましいと考える」となっています。

次に「3小樽市（市営住宅）の現状について」ですが、まず連帯保証人の設定については、小樽市では、入居手続時に「連帯保証人が署名する誓約書及び請書を提出しなければならない」と規定され、基本的に連帯保証人が必要です。

次に、連帯保証人の役割については、資料記載のとおりとなっております。

次に「4北海道（道営住宅）の民法改正に伴う対応について」は、道営住宅においては、民法改正後以降の入居者については、極度額の設定等は行わず、「入居時に連帯保証人設定を不要とする」方針で条例改正を行う予定となっております。

次に「5小樽市の対応について」ですが、まず①について、令和2年4月1日より、新規入居時の連帯保証人設定を不要とします。市内の市営住宅のみ連帯保証人設定を必須とすると、道営住宅と不均衡が生じます。

また、公営住宅自体、住宅に困窮する低所得者への住宅提供を目的としておりますが、連帯保証人を確保すること自体が、市営住宅入居への一定のハードルとなっている面があります。さらに、連帯保証人廃止時のデメリット面である家賃収入への影響は、連帯保証人の支払分は滞納額全体の1%程度とわずかであることから、新規入居時の連帯保証人設定を不要とします。

次に②ですが、既存入居者の連帯保証人の取扱いは、緊急連絡先としての役割があるため、現行どおり継続します。しかし、今後は滞納時催告において、連帯保証人への直接納付請求は実施せず、入居者へ支払いを促すことを連帯保証人に求めることとします。また、死亡等により連帯保証人廃止となった場合においても、かわりの連帯保証人は求めないこととします。

次に③ですが、連帯保証人のいない世帯は、緊急連絡先の設定を必須とします。連帯保証人は、入居者と連絡が取れない場合や、安否確認時の緊急連絡先としての役割も担っていることから、緊急連絡先の設定については、必須要件とします。また、既存入居者の連帯保証人や緊急連絡先として把握している者が、既に死亡・行方不明となっている場合もありますので、今後は毎年、緊急連絡先に変更がないか調査することとします。

続きまして、既存借上住宅制度の改正について説明します。

新年度の改正事項は、次のとおりです。資料をごらんください。

改正事項ですが、「新光、朝里地区に募集エリアを拡大する。」、「面積要件を、一戸当たり「50㎡～80㎡」となっているところを、「45㎡～80㎡」に緩和する。」、「最低借上戸数を3戸から2戸に緩和する。」となっております。

まず「1改正の経緯」ですが、既存借上住宅制度については、平成29度に1件4戸の応募がありましたが、30年度、令和元年度の2年間はゼロ件の状態で、現行制度の見直しを検討してきたところでした。また、第7次小樽市総合計画基本計画においても「子育て世帯への市営住宅の供給」が主な取り組みとして盛り込まれていることから、現行制度を改正して、令和2年度に実施するものです。

次に、個別の改正事項の説明ですが、「2新光、朝里地区への募集エリア拡大」です。新光、朝里地区はスーパー、病院等の便民施設が充実しており、また、公営住宅の募集倍率も高く、子育て世帯にとって、「まちなか」と同様の利便性が確保されると判断し、募集エリアを広げるものであります。

拡大エリアは、新光1、2、3、4丁目と朝里2、3丁目です。この地区には学校、便民施設等も多く、またバス路線については市内本線と朝里川温泉線で「まちなか」とつながっていて、記載のとおり停留所も多い状況です。

新光地区の公営住宅の募集倍率は、道営、市営住宅ともに、ほぼ高い倍率で推移しております。

なお、対象範囲につきましては資料の最終ページの図面を御参照ください。

次に、改正事項の「3 一戸当たりの面積要件緩和」ですが、これは一戸当たりの面積を「50 m²～80 m²」を「45 m²～80 m²」とするものです。

最低面積基準については、以前から関係団体より「50 m²以上」となっている基準の緩和を求められてきたことや、道内公営住宅の最低居住面積水準及び現在の子育て世帯向け住宅の入居状況を踏まえ、最低面積基準を「50 m²以上」から「45 m²以上」に改正するものです。

次に、改正事項の「4 最低借上戸数要件の緩和について」ですが、最低借上戸数要件については、昨年4戸から3戸に要件を緩和しましたが、応募がなかった状況でございました。募集エリア内で3戸以上の空き室がある集合住宅は少ないと考えられることから、最低借上戸数要件を3戸から2戸にさらに緩和しようとするものです。

○委員長

「第2次小樽市都市計画マスタープランの決定等について」

○（建設）半田主幹

私からは、令和元年12月9日から令和2年1月7日まで行いました、第2次小樽市都市計画マスタープラン原案に対するパブリックコメントの結果と、マスタープランの決定について報告いたします。

では、資料 No. 1 をごらんください。こちらは計画原案に対するパブリックコメントの一覧で、御意見はお二人の方から12件ございました。寄せられた意見の主なものと、本市の考え方につきまして、報告いたします。

まず3番の御意見は、「都市機能の集約は必要だが、集約から外れた地域も、いつでも拡張できるようにインフラは整えておく配慮が欲しい」という御意見であります。

この意見につきまして本市では、道路や下水道施設などの都市基盤施設は、生活に欠くことのできない施設であり、マスタープランにおいても適切な維持管理に努めるなど、安全で快適な市民生活を確保する方針を定めていることから、案のとおりとしております。

次に、裏面2ページをごらんください。11番の御意見は、「まちなか居住は生活費が高額になるため、住民の経済状況に配慮した検討が必要」との意見であります。

この意見については、マスタープランの方針に基づく施策を検討する際の参考とさせていただくことといたしました。

寄せられた意見は大変貴重で、今後の参考としてまいりたいと考えておりますが、全体を通して総合的に検討した結果、原案の修正には至りませんでした。

なお、この原案は、第4回定例会でお示した原案につきまして、都市計画審議会にて協議の際に頂戴した意見に基づき、記載内容の修正をした上で諮問をしております。

修正内容につきましては、資料 No. 2 にございます。まず1番の修正は「第1章現状と課題」に関する事項のうち、小樽港と石狩湾新港について文言整理すべきとの御意見をいただきましたので、記載内容のとおり、重要港湾であることや、両港の航路や将来ビジョンの目標年次等について修正いたしております。

2の修正につきましては、「第2章まちづくりの目標とまちの姿」に関する事項で、ここでは将来都市像が第7小樽市総合計画と同じであることを記載したほうがよいとの御意見に基づいた修正を行っております。

この2点につきまして修正いたしました原案を、2月10日に開催された都市計画審議会に諮問し、同日付で同意する旨の答申をいただきました。このことを受けまして、第2次小樽市都市計画マスタープランを2月14日付で決定し、策定が完了いたしております。

マスタープランの公表につきましては、4月1日にホームページ上で行う予定であります。

また、新年度予算で製本する予定でありますので、製本が終わりましたら議員の皆様概要版とともに配付させていただきますと考えております。

○委員長

「大規模盛土造成地マップの公表について」

○（建設）水上主幹

大規模盛土造成地マップの公表について報告いたします。資料をごらんください。

近年、大地震などが発生した際、谷や沢、傾斜地を大規模に盛り土した造成地で、崖崩れや土砂が流出する被害が発生しております。国は宅地耐震化推進事業を推進しており、盛り土された造成地の位置と規模を把握して抽出を行い、マップを作成し、市民の皆様が大規模盛土造成地が身近に存在するということを知っていただくことで、市民の皆様の防災意識を高め、災害の防止や被害の軽減につなげることを目的として、国が調査し、作成したマップを市のホームページで令和2年3月6日に公表いたしました。

このマップは建設部都市計画課の窓口でも閲覧することが可能です。また、公表したことにつきましては4月1日の広報おたるで市民の皆様へお知らせすることとしております。

なお、マップは大規模盛土造成地のおおむねの位置と規模を示すものであり、マップに示された箇所が地震時に必ずしも危険というわけではありません。

次に、大規模盛土造成地について説明いたします。左の中段をごらんください。

左側の絵で谷埋め型とは、谷や沢を埋めた盛り土の面積が3,000平方メートル以上の宅地であります。右側の絵で、腹付け型とは、造成前の地盤の角度が20度以上でかつ盛り土の高さが5メートル以上の宅地であります。

公表するマップは資料の2ページ目から3枚になっております。大規模盛土造成地は図面の右下にある凡例のとおり、薄い緑色の部分が47カ所ありまして、全て谷埋め型に該当いたします。

前の一枚目の資料にお戻りくださいまして、左の下段では、滑動崩落について、右側の上段では大規模盛土造成地の調査方法、中段では大規模盛土造成地に関するQ&A、下段では宅地防災に関するホームページのリンク先を記載して、市民の皆様にご覧いただきたく考えております。

○委員長

「色内ふ頭中央下水終末処理場護岸老朽化対策について」

○（水道）整備推進課長

色内ふ頭中央下水終末処理場護岸老朽化対策について、令和元年第1回定例会の建設常任委員会で報告した以降の状況につきまして、報告いたします。資料をごらんください。

最初に、今年度の状況につきましては、色内ふ頭護岸老朽化対策については、今年度より8年程度で事業実施を予定しており、今年度につきましては、中央下水終末処理場護岸工事といたしまして、資料の赤くハッチングしている腐食が著しい南側護岸の防食工事を昨年の6月に公告、入札を実施し、ことしの3月上旬までの予定で工事を進めておりました。

請負書により7月から9月にかけて、海中部の鋼管矢板、鋼管くいに付着しておりました貝類等を除去し、腐食による開口部の大きさや鋼管の肉厚などの詳細調査を行った結果、資料の左下の写真にありますように鋼管矢板の開口部が当初想定のおおむね倍となっており、補修の必要な面積が4倍近いことが判明いたしました。この補修面積がふえたことにより、補修等に必要の日数等を考慮したところ、今年度内の完成が困難となったことから、工期を来年度の8月まで延期するため、工事の変更手続や予算の繰越手続を進めております。

また、この鋼管矢板等の補修面積がふえたことにより、当初より工事費が増額となり、事務費を含め事業費が当初より4,300万円程度、増額の見込みとなっております。この増額により、現段階では色内ふ頭全体事業費も事務費を含め約4,300万円の増額が見込まれております。

続きまして、来年度以降につきましては、今年度工事の繰越による次年度以降の工事に対する影響は、繰越す事業内容が海側の電気防食と被覆防食であり、来年度予定しております陸上での鋼管矢板打ち込みと地盤改良に影響

はありませんので、予定どおり南側護岸陸上部の鋼管矢板の打ち込み、地盤改良等の工事、北側護岸等の地質調査、実施設計の業務を進めていく予定としております。

また、南側護岸工事につきましては、現段階では当初どおり、今年度から4年程度で完了する予定としております。

○委員長

次に今定例会において付託された案件について説明願います。

「議案第35号及び議案第36号について」

○（建設）用地管理課長

議案第35号「市道路線の認定について」及び議案第36号「市道路線の変更について」説明いたします。

最初に議案第35号「市道路線の認定について」ですが、一覧表をごらんください。

今回議案として提出いたしましたのは、左に記載の2路線であり、それぞれ所在、実延長、幅員、位置図面番号を記載しております。

次のページ、図面番号①をごらんください。今回認定する路線は、太い矢印で示しているところになりますが、札幌市と小樽市の行政界付近を流れている普通河川である星置川に近接した位置にあり、令和元年度に開発許可完了道路として小樽市に帰属されたものです。沿線は家屋が建ち並んだ状況となり、市道路線の認定に必要な資料が整ったことから、スプリングス星野3号幹線及びスプリングス星野4号幹線として市道認定を行うものです。

次のページをごらんください。

次に、議案第36号「市道路線の変更について」ですが、今回議案として提出いたしましたのは左に記載の5路線であり、それぞれ所在、実延長、幅員、位置図面番号を記載しております。上段の3路線はいずれも北海道横断自動車道の整備に伴い、つけかえを行ったものであり、このたび、市道路線の変更に必要な資料が整ったことから、路線の起点の変更をするものでございます。

次のページ、図面番号②をごらんください。二俣分線通線です。左側の太い破線部分を実線部分へ。

次のページ、図面③をごらんください。メノコ沢通線です。左側の太い破線部分を実線部分へ。

次のページ、図面番号④をごらんください。餅屋沢連絡通線です。真ん中の太い破線部分を実線部分に変更するものです。

次のページ、図面番号⑤をごらんください。スプリングス星野1号幹線です。この路線は太い矢印で示しているところで、平成30年に市道認定された路線の延長線に位置し、令和元年度に開発許可完了道路として小樽市に帰属されたものです。沿線は家屋が建ち並んだ状況となり、市道路線の認定に必要な資料が整ったことから、重要な経過地及び路線の終点の変更をするものでございます。

次のページ、図面番号⑥をごらんください。朝里北11号小路線です。この路線は太い矢印で示しているところで、新光1丁目の市営住宅新光団地付近にあり、平成19年に市道認定された路線の延長線に位置し、平成28年度の開発許可完了道路として、小樽市に帰属されたものです。沿線は家屋が建ち並んだ状況となり、市道路線の変更に必要な資料が整ったことから、重要な経過地及び路線の終点の変更するものでございます。

○委員長

これより、一括質疑に入ります。

なお、順番は、自民党、立憲・市民連合、共産党、公明党、前田清貴委員の順といたします。

自民党。

○高木委員

◎小樽市橋梁長寿命化修繕計画について

最初に小樽市橋梁寿命化修繕計画について少しお伺いします。

市内には多くの橋梁があると思いますが、その中で勝納川の橋が老朽化しているという話を聞いていて、また、まことに危ないということで、近隣の人も草を刈ってあげたり、状況が見れるようにしてあるということなのですが、勝納川以外にでも多分老朽化している橋梁があると思うので、その判断結果と進捗状況、そして優先度をお聞かせいただければと思います。

○（建築）建築課長

まず橋梁につきましては、法定点検というのをやっております、その結果を説明いたします。

令和元年12月23日現在でお答えいたしますけれども、法定点検の結果、橋梁の健全性の判定区分の内訳ですが、市が管理する橋が137橋ございまして、この判定区分が4区分ございます。

区分1の健全につきましては、34橋でございます。

区分2の予防措置段階は橋の機能に支障が生じていないのですが、予防保全の観点から措置を講じることが望ましいという橋です。これが74橋。

区分3が早期措置段階です。道路橋の機能に支障を生じる可能性があり、早期に措置を講ずべき状態のものが28橋あります。

区分4です。緊急措置段階は道路橋の機能に支障が生じており、または生じる可能性が著しく高く、緊急に措置を講ずべき状態。これが1橋となっております。

それと、整備の優先順位ということで質問がありましたけれども、今説明しました健全性の判定区分を元にいたしまして、橋梁の損傷度の総合評価を行っております。

それともう一つ、橋梁の重要度の組み合わせがございまして、これにより決定をしております。

橋梁の重要度につきましてはA B Cの三つの区分がございまして、まず重要度の最も高いAですが、橋梁の下に車道や遊歩道があることなど、第三者被害を及ぼす可能性のあるものやバス路線となっているもの、緊急輸送道路上の橋梁、橋長100メートル以上のものなどが該当します。

重要度の低いCの区分には、橋長15メートル未満の小規模な橋や解体撤去予定の橋が該当いたします。AとC以外のものについては区分Bという分類になってございます。

小樽市橋梁長寿命化修繕計画の優先順位ですが、健全性の判定区分が区分4、先ほどの緊急措置段階につきましては全て優先としております。

それと区分3、早期措置段階で橋の重要度がAとBに該当するものを第一優先という位置づけをしております。

健全度が区分3の早期措置段階で橋の重要度がCのもの及び健全度が区分2の予防措置段階で重要度がA B Cの橋を第2優先としてございます。

それで、橋梁長寿命化修繕計画の進捗状況についてお尋ねがありました。本計画では、平成27年から令和6年までの10年間で37橋の修繕等を計画しており、今年度末の見込みということで申しますと、修繕済みの橋が5橋、修繕中の橋が1橋、撤去中の橋が1橋の計7橋の工事を行ってまいりました。

○高木委員

まず37橋を平成27年から令和6年までやるということですが、ことしは雪も少なく、凍結があるので多分ひび割れでクラックとか、この部分に関しては専門家で多分診断すると思うのですが、人が歩いたり、大型車両も通るので、急に崩壊する橋もまれにあるような気がします。ぜひ維持のパトロール関係でも少し強化していただいて、管理者が小樽市の橋以外でも結構古いところがございますので、そこの強化をしながら様子を見て補修等をしていただきたいと思います。

橋梁についてはわかりました。

◎除雪について

次は、除雪についてお伺いをします。

本年は少雪なので、除雪、排雪等がすごい少ないと感じております。今後また雪が降る可能性もあるでしょうし、このまま春に向かう可能性もあると思います。最低保障として70%の保障ということですが、その内訳を示していただきたいと思います。

○（建築）維持課長

今御質問のとおり、地域総合除雪業務の最低保障につきましては、委託契約額の70%ということでございます。

その内訳としましては、当該業務を円滑に進めていくために、市受託者は冬シーズンを通しまして必要な人員と除雪機械を確保する経費として、契約額の約60%、それから市民の声や日々の作業執行を管理する除雪ステーションに業務主任、それから副業務主任が常駐しておりますので、その経費として契約額の約10%が固定経費として、それぞれ必要であると想定して設定をしているところであります。

○高木委員

この70%、除雪業者は多分天気予報を見ながら人員を確保すると思うのですけれども、今回の状況というのは多分初ですよ。実質的には初だと思うのですが。逆に最低限の人員確保を札幌市も何%か上げていますけれども、小樽市としても全部の業者が特定されるわけではないですが、その部分の調査というか、検討していることなどはありますか。70%ではなくて、72%、73%など業者の人員やリース料など、ダンプその他、重機もあると思うのですけれども、その経費率として上げる検討、もしくは下げる検討をされていますか。もしお答えできれば。

○（建築）維持課長

この最低保障につきましては、平成22年度に導入をさせていただきまして、約10年が経過しているということです。社会情勢などいろいろな形で変わってきますので、改めて除雪業務に係る経費の考え方や積算方法については検証していきたいと思っています。業者の意見も必要に応じて伺いたいと思っています。

○高木委員

材料や燃料費、人件費も少しずつ上がってきているので、ぜひ検討していただきたいと思います。

次に、除雪時のパトロールについてお伺いしたいのですけれども、市民に少し話を聞くと、きょうはパトロールに来なかった、それは山間部と平野部というのですか、最上や稲穂、または赤岩と手宮というような山間の住宅地に関して少し意見があったのですけれども、そのパトロールがどういうふうに入っているか、もしくは降雪がすごい多いなというときに山間部のほうから回っているのか、今のパトロール状況というのを説明していただけますか。

○（建築）維持課長

パトロールの状況につきましては、各地域におきまして、重要路線を順次回りつつ、その枝道を見ているという状況と認識しております。

海側の路線と山側の路線につきましては、やはり降雪状況、雪の積もり方、それぞれ違いますので、その路線に応じた対応をしなければならないという視点をもってパトロールをしているところであります。

○高木委員

市内の全てを見るというのは本当に難しいことなので、山間部も気にしながら、パトロールの強化をしていただきたいと思います。

もう1点、除雪に関するというか、菁園中学校の裏の道路があると思うのですけれども、結構坂道で、交差点で、家も建っていて、学生も歩く。ことしまでで電柱が2本倒れたということで、補修がされているのですが、少し怖くて歩けないという方と、車がとまらないという話を少し聞いていて、ロードヒーティングにするとか、除雪を強化する、砂をまくというのもそうなのですから、要望なのですが、その状況というのは把握できていますか。

○（建築）維持課長

当該地域におきましては、急坂路線が多いということで、そういうような事故があったなど、そういう状況は把

握しているところであります。

○高木委員

私も少し見てきたのですけれども、今年は雪が少ないので路面が見えている状態だったのですが、あそこは圧雪や氷になってしまうと、本当に車も通れないなど。よく家にぶつかっていないというくらい不思議なところなのですが、周りがすごい砂をまいている状況もありますし、車が家にぶつからないために電柱にぶつかるか、砂箱にぶつかっていくかという状態に多分なっていると思うのですけれども、少し見ていただいて、対策がもしできればしていただきたいし、また近隣の人たちに砂まきの協力も促していくことも必要なのではないのかと思うので、少し検討していただきたいと思います。

◎いなきたビルについて

続いて、いなきたビルについてお伺いします。

2月上旬に報告がありました、そのいなきたビルなのですけれども、平成30年4月に株式会社アール・アイに8,400万円を貸し付けた件です。平成31年1月にはフードセンターも撤退して、この貸し付けの返済が未了となっていると聞いています。今では業務スーパーもオープンし、セリアも開店準備をしているところではありますが、今この貸付金の扱いとして、今月2カ年分の利息が市に支払われる予定となっています。

この部分についての今の状況というのを説明していただけますか。

○（建設）庶務課長

御質問のありました株式会社アール・アイに対する利息の状況でございますけれども、株式会社アール・アイとの話し合いの中では、ほぼ丸2年返済がなされていない状況ですので、何とか利息だけはということで、協議を進めているところでございます。

ただ、我々以外にも返済すべき債務というのがございまして、そちらの状況も踏まえてのお話になるのですけれども、そういった中で、どういうタイミングで、どういう額を御返済いただけるか引き続き協議を続けているという状況でございます。

○高木委員

利息の250万円が支払われるかどうかを今協議中だということでもいいですか。

○（建設）庶務課長

まずは利息という部分で今お話を株式会社アール・アイと進めている状況です。その額が2年間で大体250万円くらい利息として、数字が出てくる形になります。

○高木委員

今後ともいうか、やはり元金の8,400万円の部分も検討していく必要があり、回収の周期というか、年数も見えないとしないのですけれども、今後どういう動きがありますでしょうか。

○（建設）庶務課長

高木委員がおっしゃるとおり、元金が減らなければ利息はどんどん積み重なっていってしまいますので、元金の返済に向けた協議というのも今後さらに深めていかなければいけないのですけれども、ただ、今スーパーと、それから物販で店舗は入りますけれども、なかなかまだ床が完全に埋まり切らないという状況がありますので、そういった課題も踏まえつつ、先ほど答弁したほかの債務の関係も見据えながら、元金の返済計画というのでしょうか、その段取りを株式会社アール・アイと、どのタイミングで元金の償還をスタートさせるかというのは、今後協議していきたいと考えてございます。

○高木委員

最近回収できないところも多く出てきているので、少し早目の対応というか、長期的に回収するビジョンも必要ですし、また今後10年20年、業者がこの場所でやってもらうためにはとどこもあるところがあるので、ぜひ元金回収の

部分も含めて、少しずつ、2カ月前、3カ月前から少し動いていただきたいと思っています。

◎公園の利活用について

最後に、公園の利活用についてということで、公園をどうにかしろという話ではないのですけれども、各家族とか、市内の子供たちから、少し公園がないなという話は聞くのですが、遊ぶ公園というのは確かにいっぱいあると思うのですけれども、家族が戯れるとか、多く来る公園というのがないのではないのかと思っていますけれども、今、小樽市全体の公園について、全体的に検討していることあれば少しお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

全体で考えていることということでございます。

まず、現在実施しています都市公園安全・安心事業で進めています公園の整備ですが、これがベースとなっている小樽市公園施設長寿命化計画の期間が令和4年に終了する間近となっております。しかし、まだ老朽化している遊具の整備を進める必要がありますので、令和4年以降も進められるように、第2次小樽市公園施設長寿命化計画の策定準備を進めています。

またあわせて、同時に市の緑に対する基本計画であります、小樽市緑の基本計画の策定もあわせて現在準備を進めている状況であります。

○高木委員

第2次小樽市公園施設長寿命化計画を前向きに検討していただきたいと思うのですけれども、今の市内にある各公園の維持について少し質問したいのですが、大小多くの公園があるのですが、例えば町会で花壇を整備していただきだとか、ごみを拾いましょうなど、少し協力してくださいという公園というのは、何力所かあるのですか。

○（建設）公園緑地課長

今維持の関係のお話でありました。

市内には、93公園あり、小さい公園で71公園、中くらいの公園以降は22公園とありますが、そういう小さな公園は愛護会団体が市内で組織されまして、その中で活動して、維持関係やごみの関係のお手伝いをしてもらったりして、実際花壇の要望がありましたら、そこに直接市の直営班でお手伝いできるような部分があれば、調整してやったりしているような状態であります。

○高木委員

コミュニティーが希薄化とか、どんどん町会も若い人たちのつながりがなくなりつつあり、公園を使いながら、町会も使いながら、子供から高齢者までのつながりを持つような公園というのを、少し維持して、お金をかけるのではなくて、そういうところからのつながりをつくっていくという公園も必要なのではないかと思うのです。助成金も、何十万も出せという話ではないのですけれども、花壇を少しきれいにしようかというような公園もふやしていくことが、この先々、小樽市にとっても、その公園の維持にとっても、いいことなのだろうと思うのですけれども、そのコミュニティーの部分について考えていることはありますか。

○（建設）公園緑地課長

コミュニティーという形には実際100%合っているかどうかわからないのですが、昨年、一昨年と小さい公園ではないのですが、入船公園と平磯公園で花壇のボランティア活動をしまして、町会の方々と協働して、一緒にやった経緯があります。

○高木委員

全ての公園がそうできないのですけれども、少しずつコミュニティーも使いながら公園の維持というのもしていただきたいと思います。

また、もう1点なのなのですが、小樽公園があるのですが、こどもの国がなくなって10年以上たって、余り集まっているイメージがないと思っているのですけれども、その公園にとって、家族、子供たちが遊べる、またはド

ッグランなど、そういうものをつくって集まれるような公園というのは検討していますか。

○（建設）公園緑地課長

小樽公園については、新たなにぎわいの創出のために、平成18年に幼児遊具や大型の遊具を配置して、こどもの国ゾーンという場所を現在開設して、位置づけてあります。ただし、確かに高木委員がおっしゃるとおり、10年以上たちましたので、遊具の劣化はかなりよくないものなのかと思っておりますので、確認して、できる範囲の部分で補修なり、更新なりを考えていきたいと思っております。

ただ、新規に集える場所というのは、今お話ししたように、小樽公園の中ではこどもの国ゾーンという部分が当てはまっていますので、新たな場所や、小樽公園の中でつくるという考えは今のところはございません。

○高木委員

私もこどもの国の思い出があって、コーヒーカップや観覧車が再利用されているというのはとてもいいことなのですけれども、今の子供たちは多分こどもの国もわからないのだろうと思うので、ぜひ小樽公園の活用を検討していただきたいと思っております。

もう一つ、潮見台公園があるけれども、少し今鬱蒼と茂っていて、あそこを維持すると、小樽のまちもすごい見えて、それこそドッグランやいろいろなことができるような公園なのだろうと、自然公園の部分の維持というか、使ってほしいと思うのですけれども、その潮見台公園というのは、考えていますか。

○（建設）公園緑地課長

潮見台公園はなかなか一般の利用者は行きづらい場所にあります。水道局の潮見台給水施設の裏側にありまして、開設が昭和30年代ということで、かなり古い公園で、現在はなかなか維持管理ができないのですが、パトロールなど、最低限の見回りという中でやっている形です。

ただ、アクセスが一般の人たちが簡単に行けるような場所ではないことや、かなり広くて、雑木林状態になっている部分もありますので、今後、先ほども答弁したとおり、小樽市緑の基本計画の中で、全体の位置づけや、配置などを新たに考えていきたいと考えております。

○高木委員

潮見台公園も鬱蒼としているので、そこを整備するというのも大変なので、今ある公園を充実できるような検討をしていただきたいと思っております。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。立憲・市民連合に移します。

○林下委員

◎公共交通について

私は先の建設常任委員会で、公共交通を守るために小樽市地域公共交通活性化協議会で、乗務員不足に対応するための処遇改善について、国にも要望すべきではないかと提案をいたしました。説明員の皆さんも見ていただいているとは思いますが、昨年暮れから年明けにかけてマスコミ各社が道内の路線バスが運転手不足のため825便も減便を余儀なくされていると報道しています。しかも利用者が多い都市部でも減便をせざるを得ない厳しい実態も明らかとなっています。事業者も公共交通を担う使命と、事業維持のはざまの中でもがき苦しんでいると思っております。バス業界の人手不足は既に10年前から始まり、この間、国が進めてきた規制緩和、自由競争の結果、今や多くの地方自治体のまちづくり、教育、人口減少対策、高齢化対策、経済政策など、あらゆる政策の推進と実現に重大な支障を生じさせていると指摘されております。

本来であれば、こうした危機を招いた国の責任において対策をとるべきものと考えますが、先日、令和2年北海道中央バス夏季ダイヤ改正に伴う減便の説明がありました。利用実態に応じた減便ということですから、市民の理

解が得られるとは思いますが、昨年まとめた小樽市地域公共交通活性化協議会では、今夏季ダイヤ改正の減便を含めた議論がなされたのか、経過について説明してください。

○（建築）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

まず、このたびの夏季ダイヤ改正につきましては、小樽市地域公共交通活性化協議会の中では議論はされておられません。ただ、協議会の中では、こうした減便が今後もされていくのかという議論は行われておりました。市としては、人口の減少、そして運転手不足の問題がございますので、影響を最小限にとどめながらも、今後も行われていく可能性があるものと認識してございます。

○林下委員

議論はされなかったということなのですが、私は前回の建設常任委員会でも指摘をいたしました。道内から首都圏への人材流出も一層進み、今やバス運転手の争奪戦とも言われるほど加熱していると言われております。そうした実態について把握されておりますでしょうか。

○（建築）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

こうした事象につきましては、最近新聞等でも盛んに報道されておりますが、バス事業者と意見交換をする中で話題となりまして、首都圏への流出のほか、民営バス会社よりも処遇がよいと言われている公営バス、それから路線バスから貸し切りバスへの転職が非常に多く、新規採用者の定着率が低いということは把握しております。

○林下委員

厚生労働省の2年前の調査によりますと、道内のバス運転手と首都圏の賃金は月平均で8万4,000円も低いとのデータがありますが、これでは地元で働きたいと思っても、若者の人口流出に歯どめがかからないのは当然と思っておりますが、その点についてはどう判断されておりますか。

○（建築）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

林下委員がおっしゃるとおり新聞報道によりますと、道内と首都圏でのバス運転手の賃金には格差がございまして、こうした賃金の格差がバス運転手に限らず、地方の労働者の流出に影響を及ぼしている一因であるということは認識してございます。

○林下委員

事業者も規制緩和以来、事業者間の価格競争の激化や燃料の高騰、そして人口減少による利用者の減少などによって赤字が拡大していることから、結局、処遇改善に手が回らなかったということだという事情もあったと思っておりますけれども、バス運転手の確保のためには、自治体としてどのような取り組みが考えられますか。

○（建築）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

運転手確保のための市の取り組みとしましては、まずバス事業者に対しては、市の合同企業説明会などの情報提供を行うとともに、市民の皆様には広報を通じまして、バス協会主催のバス運転手合同採用説明会の周知を図ることなどを行っております。

また、この問題は全国的にも喫緊の課題でございますので、国や北海道に対しましても、今より、より即効性のある対策に取り組むよう、北海道市長会を通じて要請してまいりたいと考えております。

○林下委員

北海道市長会を通じて要請していただくということでもありますから、非常に期待はしておりますけれども、これまでの行政の感覚では、従来ではバス事業者と国の関係でしたが、交通政策基本法ができて、そして、法定協議会の設置によって地方自治体に一定の責任と役割が、何となく押しつけられたというようなことなのですが、やはり小樽市としても、いろいろな政策課題の実現のためには、全庁的にこういった部分を認識していただいて、対応を考えていただかなければ、なかなか難しい課題だと思いますので、ぜひ取り組んでいただくようお願いをしておきたいと思っております。

◎第2次小樽市上下水道ビジョンについて

それで質問を変えますけれども、昨年の第3回定例会の建設常任委員会で第2次小樽市上下水道ビジョンに関して、水道事業の家事用については人口減少という現実を踏まえて、厳しく計画に反映することはやむを得ないと思っておりました。しかし小樽市としては観光宿泊者数が順調に推移をしていることから、業務用のみに期待をして推移を見守ってきました。私の記憶では、一時的には順調に伸びている印象を持っておりましたけれども、このたびの新型コロナウイルスの影響で、観光客が激減し、業務用の需要が減少しているのではないかと心配しております。

そうした今日の状況を踏まえて、幾つか質問したいと思いますけれども。

直近の業務用と家事用の水道料金と有収水量をお示ください。

○（水道）業務課長

現在集計している最近の有収水量は、令和2年1月分で、新型コロナウイルスの影響は受けていない水量ですが、水量としては業務用が31万1,110立方メートル、家事用が71万5,353立方メートルとなっています。

○林下委員

それでは、業務用と家事用の水道料金について、それぞれ割合をお示ください。

○（水道）業務課長

業務用と家事用の水道料金の金額と割合について答弁いたします。

これも有収水量と同じく、令和2年1月の消費税込みの水道料金で、業務用は9,266万5,092円、家事用は1億2,655万8,124円で、全体の収益に占める割合は、業務用が42.2%、家事用が57.7%となっています。

令和2年1月分の使用期間は、令和元年11月から令和2年1月であるため、新型コロナウイルス感染症の影響は受けていない時期の料金ですが、2月以降については、この影響による施設の休止や、観光客の減少などを受け、業務用の収益減が懸念されるところです。

○林下委員

今お話もございましたけれども、新型コロナウイルスの収束が見えない段階ではありますが、観光客の回復はまだまだ先になるのではないかとという報道もありますけれども、まだ不透明な要素が多い中ですが、第2次小樽市上下水道ビジョンの経営戦略にどのような影響があると考えているのか、お示ください。

○（水道）主幹

新型コロナウイルス感染症により、今後料金収入にどのような影響を及ぼすかというのは、現段階ではまだ不明ですけれども、経営戦略に関しましては、料金収入のほかに投資計画や維持管理計画など、ほかの要素も考慮をした中で総合的に判断する必要がありますので、毎年全体の収支を見きわめながら、将来の財政状況を見据えた中で、計画的な見直しを考えてい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いたします。

○小貫委員

項目が少しありますので、順番を整理したいと思います。

まず報告を聞いて、少し市営住宅の問題をやります。その後、公共交通の問題と、陳情の入船川をやって、地籍調査、新幹線の問題と高速道路、それをやってからアール・アイと2項道路と崖条例という順番で順に追っていきたいと思います。

◎市営住宅について

まず、市営住宅の問題で、本会議で私は網戸の設置を小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画で位置づけたらどうかと

いう話をしましたけれども、その網戸については、どうなったのでしょうか。

○（建築）建築住宅課長

網戸の整備につきましては、先ほど報告させていただきました。既に策定した小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画にも記載しておりまして、今後順次進めていきたいと考えております。来年度予算でも施設整備費として計上しております。

○小貫委員

あと借上住宅に関連してなのですが、借上住宅を否定するものではないのですが、子育て支援のための住宅政策について、やはり今、既存借上住宅制度が伸び悩んでいるという段階で、今後新たな展開が必要ではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○（建設）大門主幹

借上住宅と絡めて、今後の住宅政策は新たな展開が必要ではないかということでございますけれども、まず令和2年度につきましては、先ほど報告申し上げましたとおり、借上住宅の募集エリアの拡大、さらに面積と戸数要件の緩和、そういうことで子育て支援についてやっていきたいと考えているところでございます。

また一方、将来的なことにつきましては、例えばこの既存借上住宅制度に限らず、市営住宅の建てかえ時に子育て世帯向け住戸を確保するなどの方法等もあろうかと思えます。

また、新たな子育て世帯向けの住宅政策ということにつきましては、もちろん財源等の確保の問題もございますけれども、人口政策としても非常に重要な政策であると考えておりますので、そういうところを引き続き、他都市の事例等を研究しながら検討してまいりたいと考えております。

○小貫委員

いろいろ今後の道を探るみたいな、研究していくというような答弁ですけれども、共産党として従来提案していた、例えば家賃補助の制度や新築の場合の住宅建設費の補助など、そういった内容というのは考えていないのでしょうか。

○（建設）大門主幹

現在、今質問のありました例えば家賃補助、小貫委員も御存じかと思えますけれども、平成14年から17年ですか、たしかその期間にかつて小樽市若年者定住促進家賃補助制度というものを実施したことがございました。残念ながら、その制度自体は費用対効果で考えたら、なかなか定住に結びつかなかったということがございまして、そのときに制度自体を停止しているという状況が今まで続いているところではあります。

ただ、そのときから時期もかなりたっているということもございまして、質問のありました、例えば家賃補助や住宅補助につきましても、道内の他都市で現在実施しているところもございまして、そういう事例等を参照しながら引き続き調査、研究等をしてまいりたいと考えております。

○小貫委員

◎陳情第4号について

次に移ります。公共交通の関係で陳情第4号「ばるて築港線」塩谷までの延伸です。

塩谷へのばるて築港線の延伸についてですけれども、前回提案をしまして、そのことについてバス会社に問い合わせしてみたいと考えていると答弁がありました。問い合わせをしたのか、もし問い合わせをしたとしたら、その結果はどうだったのか、示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

前回の建設常任委員会でそのように答弁させていただきました。その後、塩谷線とばるて築港線を同じバスで運行することの可能性についてバス事業者に意見を伺いました。その際、バス事業者から挙げられた課題というのが、まず塩谷線の終点が現在は本局前になっているのですが、終点を小樽駅前に変更ということになりますと、

小樽駅前から本局前まで利用されている方々の利便性について低下してしまうのではないかとということ。

それから、もう一つは、乗客を乗せたまま2路線分の料金を支払っていただくというのは、現行のシステムでは簡単ではないので、どうしてもこのままやろうとしたら一旦おりにいただくようなことになるのではないかとということ。すぐに思いついた点としては、こういった点が課題として挙げられますという回答をいただいております。

○小貫委員

そうすると、今の答弁だと小樽駅前と本局前との間でおりに方々に不利益が生じるのではないかとということ北海道中央バス株式会社が言っているということなのですが、これは何人ぐらいいるかは聞いているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

人数については実際は聞いていません。

○小貫委員

市として、この陳情の願意というのが、どこにあると考えているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

陳情の願意については、市としましては直行便がないことで交通費の負担増、それから乗り継ぎについて不便であるといった2点について認識しております。

○小貫委員

金銭的な負担があるということで、前回の建設常任委員会でもやっていたけれども、やはり金銭的な負担軽減というのはもちろんなのですが、乗りかえの負担軽減を図るということも、やはりこの負担軽減ということで含まれていると考えるのですけれども、これについて市はどう考えていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

おっしゃるとおり金銭の負担のみでなく、乗りかえの利便性についても、負担というものには含まれていると考えております。

○小貫委員

私はやはり、1路線でいけるというのが利用者にも一番いいと思うのですけれども、一步一步市として、まず乗りかえの負担軽減をなくしていくところから、バス会社といろいろ協議をしていただきたいと思います。

◎陳情第6号について

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関連して、最上団地停留所への冬期間の停車についてですけれども、今シーズンは大体終わるのですが、来シーズンに向けて住民の声を小樽市としてどのように北海道中央バス株式会社と協議をしていく予定なのか、示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

この件につきましては、前回の建設常任委員会でも答弁したのですけれども、安全上、バス事業者としては停車はできないという判断でございます。課題としては、市とバス事業者で情報共有はしているのですが、それ以上の進展は現時点では難しいと考えております。

○小貫委員

ただ、雪の状況はもう、ことしはこういう状況ですが、例えば先ほどの陳情もそうだけれども、まず停車しない期間を少しでも短くするなど、やはり住民の要望に対して一步一步、答えていくという対応が必要ではないかと思うのです。もちろん冬期間に停車するというのを交渉してほしいのですが、その前に例えば停車しない期間を短くするといった交渉もしていただきたいと思いますけれども、これについていかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

現在、冬と夏ダイヤというダイヤが基本になっていますので、そういったことになると、例外的な対応となると考えられるのですけれども、バス事業者には今回のことを踏まえて意見は聞いてみたいと考えております。

○小貫委員

あと、これも前回質問したのですけれども、地域公共交通確保維持改善事業費補助金ですが、事業者はいつから受け取ることで動いているのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

地域公共交通確保維持改善事業費補助金ということで、国庫補助になります。こちらにつきましては、令和2年10月から補助期間が始まり、令和3年9月に、その年度の補助期間が終了です。初回の補助金の支払いは、その期間終了後の令和3年度中、実際には令和3年度の末ごろの支給になるものと考えております。

○小貫委員

そういう補助金が入るわけですけれども、こういう公的な補助が入ることになると、これまで一事業者の経営判断というところで、バスの運行が行われてきましたが、もちろん北海道中央バス株式会社は公共交通の機関として、本当に親身になってやってくれているというのは大前提ですけれども、公共交通としてやはり役割が一層強くなると思うのですが、これ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

これまでは自由競争のもとということで、事業者の判断に我々が意見することは難しかったという現状がございます。しかしながら、おっしゃるとおり、今後、公的補助はもちろんのこと、運賃につきましても小樽市地域公共交通活性化協議会の合意によって値上げして、これにバス事業者も乗っかっている形になります。このため、今後はこれまで以上にバス事業者につきましては説明責任が発生するものと考えております。

○小貫委員

公共交通に関わって、議会事務局にメールで、JR北海道のほしみ駅終着の列車について要望がありました。まず、この現状と、なぜそういうふうになっているのか、理由を説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

ほしみ駅発着の列車が銭函駅まで回送してくるのですけれども、これで乗客を乗せないで発車していると。こういう状況に今ございます。市民の方からも、どうして乗れないのだろうかという御要望がよくあるのですけれども。

理由につきましては、ほしみ駅発着の列車が一旦銭函駅に入ってくるのですが、銭函駅には3本の線路があり、その真ん中の線路が中2番線と言いまして、待機専用の線路なのですが、こちらに待機するために一旦入ってきます。ホームに接していない真ん中の線路なものですから、お客様が乗ることはできないのです。もしお客様を乗せるとしましたら、1番か3番のホームに接した線路に入らなければいけないのですけれども、そこで待機すると、ほかの便が行き来するのに支障が生じると。こういったことで現在はやむなくお客様が乗ることができない状況になってございます。

○小貫委員

ただ、それはダイヤの問題で、改善は可能だと思うのです。銭函の人からしたら、目の前に列車があるのに乗れないで、ほしみ駅から始発が出てくるという話ですから、ぜひ市としても乗れるように働きかけを強めていただきたいのですが、答弁をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

この件に関しましては、JR北海道ともお話をしたのですけれども、やはりJR北海道としても乗せられるものなら当然乗せたいということで、簡単なシステム改修とかでできるのであれば、それは検討したいのですが、現状でやるとしたら、もし始発を銭函駅にするということであれば、その後、また待機路線のある小樽築港駅まで戻ってくるようなことになりますので、現状では非常に難しいとお聞きしております。

○小貫委員

◎陳情第9号について

項目がいっぱいありますので、次に行きますけれども、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の関係で入船川の問題になります。

令和元年第4回定例会でも質問しましたが、この第4回定例会からの経過、市としてどういうことをやってきたのか、説明してください。

○（建設）用地管理課長

陳情のありました入船川の4筆につきましては、新年度予算編成に当たりまして地権者の意向確認を行い、土地の整理をしたいとの意向が確認できましたので、新年度予算に測量費などの198万1,000円を計上し、解決したいと考えているところでございます。

○小貫委員

前回の建設常任委員会では、項目の2については市としては問題ないと思っているということなので、今の答弁だと、新年度の事業が進むと、陳情の項目1と4の問題が解決すると。2は既に対応できていると。そういう考えでよろしいのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

1の入船川の使用交換は、土地の交換が終われば、解決するものと考えております。

2の目的外公共物に関する条例制定につきましては、昨年の第4回定例会の建設常任委員会で答弁したとおり、小樽市行政財産条例及び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、この条例に基づき対応することで、問題がないものと考えております。

4につきましては、詳細は把握しておりませんが、産業港湾部で廃止に向け、予算要望を行っているところと聞いています。

○小貫委員

そうすると残りは3なのですけれども、ここで一番の問題である除排雪をどうするのかというところで、これはどこに入ると考えられるのでしょうか。

○（建設）庶務課長

除排雪の担当部門になりますけれども、今回の陳情につきましては、前回の建設常任委員会の中で陳情された方から御説明いただいておりますが、この3について、組織の部分ですが、少し陳情された方の考え方が我々としてもつかみ切れていない状態でございます。ですので、今時点でこの除排雪の部門をどこに入れるかというのは、なかなか少しお答えしづらいところでございます。

○小貫委員

どこに入れたらいいかわからないということだと思っておりますけれども、それで道路課というのが提案されています。建築指導課所管の部分について、道路課というところに道路部分を移すというのですが、こうなってくると、この特定行政庁との関係で可能なかどうかというのはいかがでしょうか。

○（建設）建築指導課長

建築確認自体というのは建築主事のチームでありまして、建物を建てる際の建築敷地が建築基準法に基づく道路に接道するかどうかというのは、建築主事で判定する必要があります。一方、建築基準法に基づく道路は、特定行政庁の範疇にはなるのですけれども、そういった意味では法的には可能ということはあるかもしれませんが、その道路の部分了他課に移管することは、同じ建築基準法を扱うという枠組みの中の運用では、事務手続が煩雑になったり非効率的でもあることから、少し現実的ではないと考えております。

○小貫委員

もう少し詳しく聞きたかったのだけれども、結局、建築主事というのは課長なわけですよね。兼任しているわけで、道路課で新たに課長をつくると、そこで結局、どういうふうに指揮、命令系統となるのかわかりませんが、建

築主事との関係をもう少し詳しく説明してくれますか。

○（建設）建築指導課長

現在の小樽市の建築主事というのは、建築指導課長と建築確認係長の2名が建築主事ということで任命されております。建築基準法にかかわる道路を他課に移管するということは、先ほど答弁したように法的にはできなくはないのですけれども、建築主事としてそれが果たして正しいかどうかというところの判断をするのに、その他課に所管した場合のやりとりや、うまく接道がなされているかどうかという道路判定の難しさなど、少し調整に難があると思っていますので、同じ建築基準法を扱うのであれば、建築指導課という中で全部一つにまとめたほうが行政上支障がないと考えてございます。

○小貫委員

◎地籍調査について

次に、地籍調査に関係していきます。

地籍調査も第4回定例会で質問しました。そこでは全ての地権者と協議ができているという答弁だったわけですが、そこから現時点の到達点について説明をお願いします。

○（建設）用地管理課長

現在、全ての地権者と協議が調っている状況でありまして、来年度予定している地籍調査の閲覧に向け作業を進めているところでございます。その後、北海道への認証手続を経て、調査成果の写しを法務局へ送付し、住吉町地区は終了する予定となっております。

○小貫委員

今の表現が微妙に前回と違っていて、前は全ての地権者と協議ができていると。今答弁したのは協議が調っていると答弁されているのですけれども、それは結局、全ての地権者との間でこの問題が解決したと捉えていいのか、その違いを少し説明してください。

○（建設）用地管理課長

地権者との間なのですけれども、一応全ての方と話し合いはしまして、最終的にその成果を判断していただくのは、閲覧作業が終わった段階で疑義がないかどうかということ在地権者が判断してまいりますので、その時点で最終的な内輪の資料が正しいかどうかという部分を閲覧をした中で判断をしていただくことになっていくと思っております。

○小貫委員

今協議ができているから調っているになって、閲覧が終わらないと全て終わったということにはならないけれども、ただ、第4回定例会の説明から今までは全く事務として進んでいなかったわけではないと思うので、事務としては一定進んだと思うのです。その進んだ部分というのは、どこなのでしょう。

○（建設）用地管理課長

全ての地権者と協議が調いまして、今、閲覧に向けて資料を全て整理しているという状況でございます。最終的には閲覧の前に、例えば所有者が変わっているなど、そういうことがあれば、多少修正が必要な部分が出てきますので、それは整理を今行っている状況でございます。

○小貫委員

前回協議ができているという答弁があったという中で、ところが市から説明を受けていないのだという関係者の声も聞くのですけれども、これはどういったことなのでしょう。

○（建設）用地管理課長

私どもとしては、全ての地権者と協議ができているという状況でございまして、説明を受けていないとおっしゃる地権者は現在いないと判断しているところです。

○小貫委員

つまり、私が聞いている方は地権者ではないから説明はしていないのだという答弁だと思いますけれども。何か聞いていると一定関係があるというか、相談を受けているみたいなので、全地権者との協議が大体調ったのだったら、説明する必要があるのではないかと思うのですが、これについてはいかがですか。

○（建設）用地管理課長

協議は土地所有者や代理人、法的に筆界を確認していただく関係者に対して行うことになっておりますので、それ以外の関係者とは個人情報関係もございまして、協議や説明の相手方にはならないものと考えております。

○小貫委員

◎北海道新幹線について

次に、新幹線の問題です。

北海道新幹線の小樽市域におけるトンネル工事に関連する掘削土の処分の現状について、要対策土と無対策土を別に答えてください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

現時点でございますけれども、小樽市内の受け入れ地につきましては塩谷4丁目の1カ所となっております。

また現在、掘削中のトンネル工区は2工区ございまして、そのうちの塩谷工区から発生します要対策土につきましては、この塩谷4丁目の受け入れ地に搬入しているところでありまして、朝里トンネルから発生する無対策土につきましては、札幌市や余市町へ搬出しているという状況でございます。

○小貫委員

どのぐらい入っているかという数字はわかっていますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、数値を持ち合わせてございせんけれども、周辺につきましては、半分以上は入っているというようなことは伺っております。

○小貫委員

それで、水質検査の問題で、2年間は鉄道・運輸機構が責任を持つのだということがありましたけれども、この2年経過した後、盛り土が原因で環境汚染等があった場合、地主が責任を持つことになるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

原因が受け入れ土に起因したものであって、鉄道・運輸機構に責任があると判断される場合には、鉄道・運輸機構が必要な措置を講じた上でその復旧に努めることとなっておりますので、土地所有者が責任を持つということにはならないかと思っています。

○小貫委員

盛り土が起因した場合と条件が付きましては、この起因しているかどうかという調査はどこが行うのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

これは地権者の方との協議という部分はございますけれども、基本的には鉄道・運輸機構で調査をしていくということでございます。

○小貫委員

それで、今回の代表質問に対する答弁で、市長は、鉄道・運輸機構に対して、地質及び水質調査の結果を積極的に公表するなど要請していると答弁がありましたけれども、これは文書での要請になっ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

口頭による要請でございます。

○小貫委員

その口頭の要請に対して、鉄道・運輸機構は改善をしたのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まだ要請にお答えいただいているような状況ではございませんけれども、検討中であるということで伺ってございます。

○小貫委員

それで、こういう問題を文章ではなくて口頭で言ったということなのですからけれども、どのようにして要請したのか、訪問などをして対応をとったのか、具体的に説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、鉄道・運輸機構の北海道新幹線建設局長が来庁した際には、市長から直接申し出をさせていただいてまして、2年にこだわらず、柔軟な対応をしてほしいというようなことを申し上げ、それから、担当レベルで、事あるごとに申し出をしているところございますし、鉄道・運輸機構と北海道、それから、沿線市町村で組織します北海道新幹線建設促進・連絡調整会議という新幹線工事に関する情報共有と意見交換を行う会議がございますけれども、この会議は特に発生土に関する話題が取り上げられているということから、この会議においては、これまでも複数回にわたってお願いをしているところでございます。

○小貫委員

北海道新幹線建設促進・連絡調整会議のメンバーはどのようなメンバーなのか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

鉄道・運輸機構と北海道、それから、新幹線工事で通ります市町村がメンバーとなっております。

○小貫委員

そういったことで、今、幾つかの要請のことを答弁していただきましたけれども、ほかに要請した内容というのはどういふことがあ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

地質調査や水質調査のほかに、住民の方々に対しまして、わかりやすく丁寧に、これからも説明をしてほしいというようなこともお願いしている次第でございます。

○小貫委員

次に、天神地区での用地買収についてですけれども、電気施設が必要だと言っているのですが、この電気施設の設置に必要な面積というのはどのくらいなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

一般的な平家の場合でいきますと、2,000平方メートル程度の建築面積。それから、2階建てですと建築面積で1,000平方メートル程度と聞いてございまして、北斗市の新函館北斗駅に設置されている部分は2階建てで、建築面積が1,200平方メートル程度と聞いてございます。

○小貫委員

今、鉄道・運輸機構が買収をしようとしている現在の予定地は新駅とどのくらい離れ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

基準としまして、駅舎の中心部と、この電気施設の建物の中心ということではかつてございますけれども、約100メートル離れているということでございます。

○小貫委員

それで、ほかにももちろん、先ほど新函館北斗駅の例を言っていましたけれども、北海道新幹線の駅で電気施設がつくられていると思うのですが、それは駅からどのくらい離れ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

北海道新幹線の中でということでございますけれども、まず一つ目、奥津軽いまべつ駅というのが青森県にあるのですが、こちらのほうが中心と中心の離れで約650メートル、それから、木古内駅につきましては約450メートル、それから、新函館北斗駅につきましては約600メートル離れているということでございます

○小貫委員

ほかの事例を見ますと、450メートルから650メートルということで、大分小樽市の100メートルよりも離れている感じなのですが、駅から離す限界というのは技術的にはどのぐらいなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

地形等いろいろございますけれども、一般的な話ということで、鉄道・運輸機構から、まず線路に対して、横断方向の離れにつきましては維持管理や保安の安全上、駅のすぐ脇、すぐ横の敷地、それから高架橋の真下などに配置するものだというので伺ってございまして、それから、駅の縦断方向といいますか、前後の離れについては具体的な離れを数値的には定めていないのですけれども、駅舎とケーブル等が接続されてきて連携が必要であるということや緊急時の対応を考慮しまして、可能な限り駅に近接させて配置するものであると伺ってございます。

○小貫委員

今、横というか、沿線の方向で何メートルなどと具体的に数字は今おっしゃってくれましたか。もう1回。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

線路に対して横方向でございますけれども、こちらについては、まずは線路敷のすぐ脇の敷地というところか、もしくは高架橋であればその真下の高架橋の部分に設置するものだというので聞いておまして、具体的な数字は伺ってございません。

○小貫委員

でも、技術的にどのぐらい必要かというのは、数字がないとわからないですよ。間に別の地権者がいて、いきなりマンションが建ってしまったら、それは電波は届かないでしょうけれども、そういった何もないという前提だとどのぐらいなのか、それは聞いていないのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まさにおっしゃるとおり、間にほかの敷地が挟まれることは、まず不可なのだろうということでございますけれども、技術的な部分ということでいけば、それが何メートルなのかというのは、今伺ってはございません。

○小貫委員

他の施設を考えると、少なくとも奥津軽いまべつ駅で650メートル離れているということは、ただ、新駅の場合は、山と山の間ですから650メートル離すということはまずあり得ないのですけれども、この程度は恐らく大丈夫なのだろうと思いますが、現在の予定地から移動することは可能なのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

鉄道・運輸機構のほうからは困難であると伺ってございます。

○小貫委員

困難か困難ではないかではなくて、可能か不可能かという話を聞いているのです。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

先ほど小貫委員もおっしゃられたように、基本的には、駅舎の存する明るい区間に設置されるというところでございますので、新小樽（仮称）駅につきましては、その設置場所が非常に限られてくる中で、ほかの土地利用との絡みの中でそこに設置しなければならないと聞いてございます。

（「答えていないよ、それでは。」と呼ぶ者あり）

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

可能か不可能かというところにつきまして言いますと、今答弁した、明るい区間の範疇であれば可能であるということになります。

○小貫委員

現在の鉄道・運輸機構が予定しているすぐ山側というか、余市側は本当に崖というか山なので、多少そこを切り崩せば十分用地というのは確保できる話だと思うのです。

だから、問題は、そこできちんと市民の立場に立って、市が対応するかどうかだと思うのですけれども、前回の建設常任委員会では、あくまでも鉄道・運輸機構は任意買収だということで答弁があったわけですが、こういう場合に、今言ったことがあるように、市としては、やはり隣接する別の土地への設置を、住民の声を代弁して求めていくという考えはないのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、何とか地先の方には御協力いただけますように、鉄道・運輸機構には誠意を持って説明を続けてもらいたいと考えてございます。

○小貫委員

求めていく考えはないということですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

万が一買収に応じてもらえないような状況が生じた場合であっても、鉄道・運輸機構としては、移動は難しいというような判断をさせていただきますので、市から移設を求めたとしても、問題の解決につながるかどうかはわからないような状況ではあると思っております。

○小貫委員

問題の解決につながるかどうかではなくて、市民の立場に立って、そういった声を届ける気持ちがあるのかという、市としての態度が私は問われていると思います。

◎高速道路について

それでは、高速道路の話に行きます。

まず、後志自動車道の関係です。

事業概要と道路設計に必要な調査について、地域住民に説明されたのはいつなのかを示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

事業概要と道路設計に必要な測量や地質調査というようなことでございますけれども、これにつきましては、平成18年6月から9月の間に、新光東町会や蘭島町会などに複数回、説明会が行われたということの認識でございます。

○小貫委員

そのときに、まザランプの構造については説明はありましたか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

ジャンクションの位置というようなことで、概要について説明を申し上げているということでございますけれども、4本のランプにつきましては、その時点では説明はしていませんということございました。

○小貫委員

設計協議の内容について説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、設計協議についてでございますけれども、設計協議というのは、地域住民にかかわりがあります高速道路と交差する道路や水路の構造などについて協議する場でございます。それで、内容につきましては、そういった部

分に関する説明、それから、本線の工事につきましては、暫定2車線で行われるということと、用地買収については幹線4車線で実施していくと。

こういったこともそれぞれの図面を使って説明がなされているというところでございまして、特にジャンクションの話ですけれども、新光東町会地区の連絡協議会におきましては、このジャンクションの存する地区でございますので、幹線4車線の図面にはAからDまでの4本のランプが描かれている図面を使用して説明したというところでございます。

○小貫委員

それはいつでしたか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新光東町会地区に、平成20年11月21日と平成21年1月28日の連絡協議会で説明しているということでございます。

○小貫委員

そのときの説明資料は、平面図と立体図が両方あったのかどうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

平面図だけということでございます。

○小貫委員

ランプの立体図で構造を住民に示したのはいつになりますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

立体図といいますか、縦断面図ということになるかと思えますけれども、工事説明の時期であると認識してございます。したがって、Cランプにつきましては、町会役員に対しては、平成31年3月と4月の時期だということ。それから、住民の皆様に対しましては、令和元年10月以降の時期であると認識してございます。

○小貫委員

それで、本会議では、丁寧な説明と適切な対応を講じていきたいと答弁しているのですが、市としては現状、ネクスコ東日本が丁寧な説明と適切な対応に欠けているという認識でしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

欠けているという認識ではなくて、それらがまだまだし尽されていないと。その途上であるというような認識での趣旨でございます。

○小貫委員

欠けているということだと思うのですが。

その結果、結局住民の納得を得られなかった場合というのは市はどうするのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

その結果ということでございますけれども、可能な限り一定の理解が得られますように、さらなる説明を尽くしていただくことを、ネクスコ東日本には求めてまいりたいと思っております。

○小貫委員

理解が得られなかった場合を聞いているので、理解が得られなかったら、設計変更か、Cランプの建設中止かしかないのではないですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

ルートや高さの設計変更につきましては困難であると伺っておりますし、Cランプを含めますフルジャンクションにつきましては、小樽市にとっても後志地域にとっても、大変重要な社会資本でございますので、これまで先人たちの長い間の要望活動によりまして、ようやく完成が目に見えるところまで来ておりますので、ぜひともネク

スコ東日本にはなし遂げていただきたいと考えてございます。

○小貫委員

先ほどの新幹線もそうですけれども、やはり住民の立場に立ってしっかり交渉していただきたいと思います。

◎株式会社アール・アイ貸付金について

これはこれ以上やっても同じなので、次に行きます。株式会社アール・アイですけれども、稲北再開発が市街地再開発組合で執行された経過について説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

詳細につきましてはわかりませんが、過去の経緯を見ますと、地元権利者や商業者との説明会、懇談会などのやりとりの中で事業手法、組織形態について決められているようでございますので、その経過の中において市街地再開発組合施行の市街地再開発事業により事業を進めていくことになったものと思われま

○小貫委員

わからないというのは少し問題ではないかと思うのですけれども、どうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

過去の経緯が、詳細な議事録まで残っていないものですから、要点をまとめたものだけですので、詳細については少しわからないということでございます。

○小貫委員

結局、当時、平成5年あたりですけれども、マイカル誘致で小樽市が市街地再開発組合に対して丸投げしたのではないかと思うのですが、いかがですか。

○（建設）庶務課長

確かに築港の再開発と稲北の再開発で施設がオープンした時期は同じタイミングになるのですが、先ほど少し担当から、経過についてはわからないところもあるけれども、権利者なり、その集まりの中で、市街地再開発組合として進めてきたと、そういう判断の中で事業を行っておりますので、決して小樽市がこの部分を築港と同じように丸投げしたというようなものではないと考えてございます。

○小貫委員

先ほど高木委員が質問していましたので、その部分は省きますけれども、そもそもこの株式会社アール・アイの貸し付けはいつから始まって、いつまでに返済予定だったのか示してください。

○（建設）庶務課長

建物が完成して事業がスタートするタイミングでお金は貸しておまして、平成10年度から貸付は開始されております。そこから25年という予定でございましたので、当時でございますと、10年度スタートなのですが、オープンしているのが11年度なので、11年度から数えて25年後という形になります。返済の終了は、平成11年プラス25年ということになってございます。

○小貫委員

小樽市が金を貸すというのは、当時、住宅金融公庫との関係があったとは思っているのですけれども、その後、本来であれば、やはり民間への借りかえを働きかけていくのが市の立場だったと思うのですが、このことは実際に行われてきたのかどうか示してください。

○（建設）庶務課長

少し過去の経緯を見ると同様の話、投げかけがございまして、民間の銀行のほうに借りかえではないですけれども、そういう対応ができないのだろうかということで、株式会社アール・アイと市で話し合った経過はございます。

ただ、株式会社アール・アイから銀行との調整の中で、結果的にはその形がうまくいかなかったと聞いておりまして、その状態が今も続いているということになってございます。

○小貫委員

先ほど、マイカルの誘致の関係を言いましたけれども、そもそも、小樽市が主導してあそこの再開発というのは進めた問題なのですが、このいなきたビルが、やはりこのまま空きっ放しにしておくわけにはいかないですし、やはり市の責任は一定程度あるはずなので、だからこそ金を貸してきたので、いなきたビルのさらなる公共的な使用というのも含めて考えていったほうがいいのではないかと思いますので、これについていかがですか。

○（建設）庶務課長

確かに、あの建物の中には、現在もコミュニティセンターがございますし、児童館もあるようなビルになってございます。ですから、公共的な建物が入るとい部分では、十分可能なお話ではあると思うのですが、いかんせん今、地下1階に、この後オープンする物販の隣に少しスペースがあるのですが、物販のすぐ隣に公共施設というのは、場所を少し選ぶ部分もありますし、まさか今入っているテナントを追い出してという形にはならないと思いますので、そういった部分で二の手、三の手を考えていく必要はあると思っております。

○小貫委員

◎建築基準法第42条第2項道路について

2項道路に行きます。

この2項道路の関係は、他都市の対応を調査するという話だったのですけれども、調査したのでしょうか。

○（建設）建築指導課長

小貫委員から御質問があった後、他の行政庁、特定行政庁に聞き取りを行っておりますが、本市よりも2項道路は少ないという状況がわかりまして、その中で、本市と同様、古くからの町並みで山坂があるという函館市や室蘭市なのですけれども、その2項道路の決め方というか、対応の仕方なのですが、確認したところ、本市と同様に、道路相談や確認申請があった場合に、2項道路の判定を行ってしまして、2項道路だからといって、計画的な測量など、整備を行っているわけではないというようなことの回答がいただきました。

○小貫委員

その中でも、市道について、やはり地域を決めて、中心市街地から調査するというのも考えたほうがいいのではないのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

事業の重要性はわかるのですが、市道認定も順次進めておまして、地籍調査も行っている中で、そこまでの財政負担、人員を割けるかにつきましては、まだ検討の余地があるものと考えているところでございます。

○小貫委員

◎管理道路と法定外公共物の道路について

関連して、管理道路と法定外公共物の道路なのですが、これをどう解決していくのか。法定外公共物が市に押しつけられた経過を説明してください。

○（建設）用地管理課長

管理道路と法定外道路を解決するためには、まず、測量をして境界を確定しなければ解決には至らないと考えているところでございます。

法定外公共物の経過でございますけれども、平成11年7月に、地方分権の推進を図るための関係法律の整備等に関する法律が公布されたことにより、国有財産特別措置法が改正されまして、いわゆる法定外公共物のうち、里道、水路として現に公共の用に供しているものを道路法、河川法等の公物管理法の適用もしくは準用のない公共物で、その地盤が国有財産となっているものについては、その財産は本市に譲与され、機能管理、財産管理ともに本市の事務になりました。

なお、この法律は平成12年度から16年度までの5年間の時限立法でありますので、本市においては、13年度か

ら16年度までの4年間で施行したところでございます。

○小貫委員

それで、押しつけられた法定外公共物の測量については国がお金を出すのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

法定外公共物の測量等に対する補助メニューはないと認識しているところでございます。

○小貫委員

あと、管理道路の問題で、市道認定して少しでも交付税を受けたほうがいいのではないかと質問をしたことがあるのですが、市道の管理方法は市の考えによると思うのですが、どうか。

○（建設）維持課長

市道の管理方法につきましては、基本的にシーズンを通じて、状態にふぐあいがあれば、適宜対処することとしておりますけれども、財源には限りがあるため、市として市道の重要度、利用状況に応じて、道路施設の補修や冬の除排雪などにおいて市の考えで道路管理をしているということでもあります。

○小貫委員

最後です。例えば管理道路を市道認定した場合、旧管理道路については、管理道路と同様の維持管理とすると、出費はもう管理道路は出ていましたから、出費は変わらず、でも結果として、市道認定したから交付税の算定はふえることになるのではないと思うのですが、これについていかがですか。

○（建設）用地管理課長

現行の管理道路を市道認定するためには費用をかけて、用地測量を行った上で、種々の手続を経て認定していくことから、小貫委員の御指摘のように一概に交付税の増額が有利になるかについては少しわからないというところでございます。

○委員長 共産党の質疑を終結いたします。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後3時04分

再開 午後3時23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。

公明党に移します。

○千葉委員

◎小樽市雪対策基本計画について

初めに、報告を聞いて簡単に、小樽市雪対策基本計画を少し確認の意味でお聞かせ願いたいと思います。

先ほど重点施策の体系案が説明されました。特に市民との協働の雪対策という部分で、ここに重点施策、取り組みの方向性、具体の取り組みということで書かれているのですが、これ自体、この具体の取り組みの後ろに各事業や制度がぶら下がるという形で認識してよろしいのでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

具体の取り組みの下に、今千葉委員がおっしゃるように、もう少し具体の取り組みがぶら下がっていくと、そういうイメージでございます。

○千葉委員

この中で、小型除雪機の購入等支援ということで今回明記されていまして、新聞でも少し報道があつて、これは決まつたと認識しているのですけれども、この具体的な進め方というか、実際に精度のある事業として進める時期についてですとか、また、どういう形で購入の支援をしていこうと考えているのか、その辺については今お答えできる範囲でお示し願えればと思います。

○（建設）建設事業室主幹

小型除雪機の購入等支援ということで、具体には購入する場合の支援、それから実際に利用するときに燃料費や購入以外に貸し出しも他都市の事例を参照し想定はしています。

実際にどの取り組みにするかというのをこの小樽市雪対策基本計画で方向性を出した後に、具体には、実際に使用される町会等の団体の皆さんとの話し合いが必要と考えているところでございます。

○千葉委員

つまり、今後も分科会としてなのか、また別の形なのか、町会としっかり話していくということによろしいのですか。

○（建設）建設事業室主幹

具体には、その町会等とさらなるコミュニケーションをとりながら、この事業を進めていくという考えであります。

○千葉委員

ということは、まだ時期的には示せないのかと少し思ったのですけれども、あともう1点、生活道路の排雪支援で、これは多分貸出ダンプ制度等だと思うのですが、三つ方向性としては示されていて、新聞報道等では、地域の事情を鑑みて選択できるような、そういうイメージで書かれていたと思いますけれども、この辺についてはどのように進めていこうとなっているのか、説明をお願いしたいと思います。

○（建設）建設事業室主幹

生活道路の排雪支援ということで、現在は貸出ダンプ制度を運用しているところですが、地域の実情はさまざまだと意見も分科会、懇話会等でお聞きしているところですので、その地域の実情を鑑みて、生活道路の支援については、今三つの方向性を出していますけれども、一つは、現行の貸出ダンプ制度の改善と計画。二つ目は、助成金制度への移行。三つ目は、札幌市で行っているような、市が主体となって排雪を行うパートナーシップ制度への移行。この3方向を今提示させていただいて、地域の実情を鑑みて、この生活道路の排雪を支援していきたいと考えてございます。

○千葉委員

ということは、本当に小樽市は平たんなそういうところもあれば、また、坂が急な広い道路もあれば、狭い道路もあつて、本当に地域によって実情が違うので、使い勝手がいい制度というのは、いろいろ選択肢があつたほうが良いと考えているのですけれども、複数考えるという方向性でいるのかどうか、その辺についてはどうですか。

○（建設）建設事業室主幹

今、三つの方向性ということで、今後、複数の場合もあり得ますし、この中の選択肢で二つにするとか、三つにするというのは、今後の制度設計になろうかと思ひます。

○千葉委員

最後、ということは、貸出ダンプ制度は、現状の制度内で何年かは進めるという考えでいいのか、令和3年度から少し制度の見直し等で進めたいという答弁もあつたかと記憶しているのですが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）建設事業室主幹

現行の貸出ダンプ制度については、ある程度、方向性が出るまでは、現行のまま運用するような考え方になろう

かと思えます。

○千葉委員

わかりました。現行で少し確認させていただきました。

◎市営住宅の条例施行規則の改正について

それでは、市営住宅の条例施行規則の改正について先にお伺いをしてまいりたいと思います。

今回、国土交通省からの通知を受けて、北海道でも検討され、小樽市も規則を改正するようになった内容についてです。小樽市は高齢化率が40%を超えるということで、本当に高齢者の方が連帯保証人を探し市営住宅に入居するのが非常に難しくなっていると私も思っています、率直によかったと考えています。

ただ逆に、行政側の管理責任というのが少し重くなってくると思っておりますので、何点か伺いたいと思います。

現在入居されている方で、連帯保証人を立てて入居している世帯と、逆に、連帯保証人がいない世帯、それぞれの世帯数について示していただきたいと思えます。

○（建設）大門主幹

御質問にありました、まず、連帯保証人の関係ですが、連帯保証人を立てて入居している世帯ですが、これは令和元年12月末現在で数字を出していたのですけれども、連帯保証人がいる世帯が2,269世帯、連帯保証人を立てていない世帯が222世帯、全体が2,491世帯ですので、連帯保証人ありが91.1%、なしが8.9%になります。

○千葉委員

連帯保証人がいない世帯が8.9%、222世帯とおっしゃったのですかね。これは、いないという世帯について主な理由を示していただけますか。

○（建設）大門主幹

連帯保証人の定義というものが市営住宅条例施行規則に定められておまして、その中で、連帯保証人につきまして、まず、市内に住所を有すること。それから、独立の生計を営む者で入居者と同等以上の収入がある者。未成年者、成年被後見人、被保佐人、被補助人、破産者ではないことという要件が定められております。

そうした中で、特に独立の生計を営む者で入居者と同等以上の収入がある者という面をなかなか満たすことができない場合に保証人が立てられないものと考えております。

○千葉委員

報告では、連帯保証人廃止のデメリット面である家賃収入への影響は少ないとありました。そこで、現制度で連帯保証人に対して督促依頼状などを送付するのはどのような時点なのか、まず説明していただけますか。

○（建設）大門主幹

督促の依頼状というお話がございました。現在、私どもでは、要綱の中に、連帯保証人に対する協力依頼書というものを定めております。この協力依頼書をお送りするのは、入居者が3カ月家賃の支払いが滞った場合に、この協力依頼書を連帯保証人に対して送付しているところでございます。

○千葉委員

小樽市の連帯保証人と家賃滞納の関係についてお伺いしたいのですけれども、把握されている数字で連帯保証人がいる世帯数、そのうち1カ月以上の滞納戸数と滞納率。また、3カ月以上の滞納戸数と滞納率。同様に、連帯保証人がいない世帯についてもお示し願いたいと思えます。

○（建設）大門主幹

滞納戸数と滞納率というお話でございます。先ほど連帯保証人のいる世帯といない世帯の数を報告いたしましたので、その数に照らして答弁したいと思います。まず、保証人のいる世帯、先ほど2,269世帯と答弁しましたが、そうした中で、1カ月以上の滞納がある戸数は356世帯、滞納率にしますと15.7%、3カ月以上の滞納がある世帯は滞納戸数として132世帯、5.8%。

一方、先ほど答弁しました保証人のいない222世帯についてですけれども、こちらにつきましては、1カ月以上の滞納がある世帯は42世帯、率にしますと18.9%、3カ月以上の滞納がある世帯につきましては32世帯、率にしますと14.4%になるところでございます。

○千葉委員

連帯保証人にお支払いいただいた金額については、先ほど1%程度なので、収入への影響は少ないとの報告がありました。実際に滞納額と連帯保証人に支払っていただいた滞納分の金額というのは出ているのでしょうか。もし出ていればお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）大門主幹

1月末現在で申し上げますと、現在の住宅使用料の滞納額が5,249万2,907円になっておりまして、そうした中で、今年度、連帯保証人にお支払いいただいたのが4件で、50万3,040円。率にしますと0.96%になるところでございます。

○千葉委員

1%程度なのだと思います。

先ほど連帯保証人がいる場合と、いない場合で、3カ月以上の滞納率を少し示していただいたのですけれども、やはり保証人がいない方の場合のほうが、いる方よりも割合としては非常に多いと感じておりまして、今後、滞納が増加したり、回収もできない額が膨らまないような対策というのは行政側としてはとらなければいけないと思いますけれども、その辺についてどのような考えがあるのか、具体的なことがあればお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）大門主幹

今後の滞納の関係での具体的な対策ということでございました。現在の滞納があった場合の徴収についての方策なのですけれども、主に電話催告、臨戸訪問というものを実施しているところでございます。大体電話催告が月に50件程度で、臨戸訪問が月に40件程度となっております。現在は、基本的に指定管理者が行っているところでございます。

なかなか難解なケースは、私ども市で直接当たることもあるのですけれども、こうした中で今後の対策としましては、この電話催告や臨戸訪問をますますきめ細やかにというか、もっと数をふやしていく、連帯保証人に対して直接納付を求めることができなくなりますので、直接御本人に対して、より積極的に面談等の機会を設けていく形で対応しようかと考えております。

○千葉委員

延滞する方の中には本当に家庭の事情等でやむを得ない場合もきっとあると思うのですけれども、しかし、そういうことも丁寧に聞いていただいて、推進をしていただきたいと思うのですが、今後、連帯保証人が要らなくなるということで、やはり家賃の納付の意識が薄まるのが非常に懸念されるのです。

ですから、なぜこの公営住宅があるのか、低所得者の方や子育て世代の方、障害者の方など、そういう方たちのためにもあるという、そういう公営住宅の目的もしっかりと訴えていけるような手だてもとっていただきたいと思います。

連帯保証人のいない世帯の緊急連絡先を設定していくということなのですけれども、今後、必須として毎年変更がないか調査するとありました。これは具体的にはどのように調査を進めていくと考えているのかお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）大門主幹

現在なのですけれども、毎年7月に翌年度の住宅使用料を算定するため、全世帯に対しまして収入認定等通知書を送付しております。要するに、昨年の収入について幾らですかというのを資料に基づいて申告してくださいという形の手紙を送るのでございますけれども、そのときに今回、緊急連絡先を必須とするということで、あわせて緊急連絡先

の書式も同封してお送りしまして、それで、全世帯に対する緊急連絡先を確認しようかと考えているところでございます。

○千葉委員

少し懸念をしているのは、緊急連絡先に記入があったとしても、いざ連絡をすると、これは私も金融機関にいて、経験があるのですけれども、そんなことは聞いていないよという方も中には発生するかもしれないと思っております、そのようになことに対して、あつてはならないというか、ないほうがいいなと思っておりますが、先ほど答弁があった、収入調査のときに緊急連絡先を記入してもらうということなのですけれども、それは借りの方が記入するのか、それとも、緊急連絡先として承諾をしてくれたということで、連絡先になった方が自筆できちんと書いてくれると考えているのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）大門主幹

緊急連絡先の書式の細かい内容につきましては、現在まだ検討中でございますけれども、今、一つ考えておりますのは、連絡先の中で、連絡先のある方の直接御本人の署名、捺印を求めていくという形の書式にしようかというのを一つ考えているところでございます。

また、緊急連絡先につきましては、1人だけではなくて、複数人の連絡先を届けてもらうという方法もあろうかと思っておりますので、そういうこともあわせて、検討していきたいと考えているところでございます。

○千葉委員

今までは連帯保証人ということで、なかなかお相手の知人であったり、友人の方からは承諾を得られなかった方もいるかもしれませんが、何かあった場合の連絡先であれば承諾できるという方がいると思っておりますし、それが本当にきちんとお伝えできたかどうかというのは、やはり御本人の署名、捺印があれば、行政側としては安心かと思っておりますので、今の考えに沿って進めていただければと思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。

◎住宅セーフティネット制度について

次ですけれども、新たな住宅セーフティネット制度について、少し何点かお伺いをしたいと思います。この制度の概要について簡単に説明願えますでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

住宅セーフティネット制度の概要について説明いたします。住宅セーフティネット制度は、住宅確保要配慮者を救う制度であります。この住宅確保要配慮者というのはどういう方かといいますと、低額所得者、被災者、高齢者、障害者、子供を養育している方、また、国や道が条例で定めている方です。

住宅セーフティネット制度は三つの柱から成り立っております。まず1本目は、住宅確保要配慮者の入居を拒まない賃貸住宅の登録制度。2本目が、登録住宅の改修、入居への経済的支援。3本目の柱が、住宅確保要配慮者のマッチング入居支援。この三つの柱から成り立っております。

この制度に一定の条件を満たし登録されている住宅は、住宅確保要配慮者の入居を拒むことはできませんけれども、改修時の費用に対して、また、家賃低廉化による補助を国から受けることが可能となります。また、住宅要配慮者にとっては、NPO法人などから住宅相談など、賃貸住宅への円滑な入居にかかわる情報提供、相談が受けられるというものです。

○千葉委員

今、制度の概要を説明していただいたのですが、メリットについても少し御説明していただいたのですけれども、そのほかにメリットがあればということで、大家側と借り側のそれぞれのメリットとデメリットを少し説明していただけますか。

○（建設）建築住宅課長

まず、貸す側の大家のメリットですけれども、空き家を有効活用できる。それから、国からバリアフリー等の改

修費の補助を受けることができる。続きまして、借りる側の方のメリットといたしまして、単身世帯の高齢者や低所得者でも入居を拒まれない。それから、耐震性や居住の広さなど、国土交通省が定める基準に満たした住居に住むことができる。それから、入居の相談や見守りサービスといったサポートが受けられるというものです。

次に、デメリットについて。

まず、大家としてのデメリットです。入居者は住宅確保要配慮者ですので、何かしらの事情を抱えている可能性があり、トラブルが起きる場合もあるということです。それから、所有している物件が基準に合わない場合は登録ができない。次に、賃貸を借りる側の方のデメリットは、まず、対象物件がまだ少ないことです。また、キッチンやバス、トイレなど、共用の場合があるということ。

以上がメリット、デメリットです。

○千葉委員

本市では、利便性の高い場所にある市営住宅はやはり倍率が高いということがありまして、なかなか当たらないのだという市民の声も聞きます。

また、終活は今、結構高齢の方がやっていますけれども、戸建てやマンションを処分して民間の賃貸住宅に入居した方の中で、更新のたびに、高齢だからということで結構更新を拒まれたりするケースも民間では今出てきていると言われてはいますが、保証人が見つけれないため契約できないという方も相談ではありました。これは、ほかの自治体では、障害のある方の入居を拒むとか、子育て世帯お断りというところも出てきているようですが、本市の状況というのは把握されていますでしょうか。

○（建設）大門主幹

障害のある方、あるいは子育て世帯などの入居お断りという状況についてでございますけれども、まず、民間住宅につきまして、そういう状況があるのではという今御指摘だったのですが、私どもも民間住宅の具体的な状況については把握できないものですから、この場では報告ができないところではあります。

一方、私どもが行っております市営住宅につきましては、例えば高齢者や障害者など、そういう方たちに対しましては、市営住宅条例の中でも、特に居住の安定を図る必要がある者と定義づけておりまして、入居の判定も収入の基準も、一般の方よりも基準を緩くして、より入居しやすくしているという措置を設けたり、あるいはそういう方たちに対しまして、特定目的住宅を用意しまして、入居を進めているというような状況になるところでございます。

さらに、子育て世帯住宅につきましても、これは確かに、特に居住の安定を図る必要がある者とは定められてはいるのですが、現在いろいろ既存借上住宅などでもお話がいろいろありまして、子育て世帯向け住宅ということで、民間住宅を現在4戸借りておりますけれども、そのほかに、昨年できました市営若竹住宅3号棟にも6戸ほど子育て世帯向け住宅ということで特別な枠を設けておりますので、そういう中で対応しているという状況でございます。

○千葉委員

民間は把握されていないというお話なのですが、低所得者の方や高齢の方で市営住宅を希望するところになかなか入居できないと。一応、市の利便性の高い地域に住みたいという方がいるとすると、この制度は登録がもう少し進むと、非常にそういう課題も解決できると考えているのですが、調べますと、本市の登録住宅というのは2件で非常に少ないと思っています。

これは先ほど、メリット、デメリットも聞きましたけれども、そのような方たちが入居するので、バリアフリーにするための補助もあるということで、デメリットよりもメリットのほうが大きいのかと思っていますし、家賃の補助もあると聞いているので、なぜ2件だけと進まないのか。これもアパートの中の2室なので、進まないというのが私としては少し疑問なのですが、この理由や課題についてはどのように捉えられていますか。

○（建設）建築住宅課長

理由についてですけれども、まず一つは、この制度において大家のメリットが小さいということが理由で、制度が進まず、その結果、大家にこの制度が広く伝わらないことが原因であると考えております。課題は、もちろん大家に広く伝えるということですが、今後もこの制度の関係団体を訪問しまして、各不動産業者から大家への周知を依頼していきたいと考えております。

○千葉委員

多分大家としてはメリットが小さいということなのですが、不動産関係の方たちがこの制度については意外と周知されておらず、もともとそういう制度があって、新たにこういう制度ができた。この二つの柱は、やはり住宅要確保、つまり、住宅に困窮している人々を救ってほしいというのが一つと、空き家対策というのも背景にはあると伺っています。

これは単身世帯がふえる中で、もっと広がってもいいと思っているので、今、不動産会社等にまた周知を進めていただけるということなのですが、借りる側がこの制度を知らないと、なかなかアタックしづらいというのがあって、多分市民の方で知っている方は非常に限りなく少ないと思っております。借りる側が本制度を知るための周知をもう少し進めていただきたいと思っておりますけれども、この辺についてはいかがですか。

○（建設）建築住宅課長

借りる側の方への周知ですが、対象者が特定できないことから難しいところです。また、ホームページについてもわかりやすさなどから、借りる側も意識して作成しましたが、今後は、借りる側の方々への周知について、どのような方法があるか研究してまいりたいと思っております。

○千葉委員

今実際に小樽市でこの制度に該当している件数が2件で、なかなか周知しても物件がなければということもあるので、ぜひ両輪で推進をしていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いをしたいと思います。

◎道路等の補修対応について

それでは次、最後ですが、道路等の補修対応について、何点かお伺いをしていきたいと思っております。

本当にことしは雪が少なく、道路も早くから路面が見えて、私自身は車がすごく走りやすいと思っております。一方、道路の傷みが大変目立つということで、穴ぼこが例年より多いと感じています。市道で実際には穴ぼこでタイヤがパンクしたとか、車が壊れたなどとなると、市が保障しなければならない状況が出てくることもあると思っておりますので、パトロールなどをして補修等の対応に苦慮されていると思っておりますが、対応について何点かお伺いをしていきたいと思っております。

この道路の補修等のパトロール、例年はいつごろから始めているのか。また、ことしのように雪の少ない時期というのは対応がどうなっているのか。その辺について説明をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

道路パトロールにつきましては、舗装、補修などの夏維持、それから、除排雪などの冬維持と、年間を通じて適宜実施しているところでありまして、4月から夏維持があって、冬を迎えて雪が解けますと、すぐ夏維持に行く、というようなイメージになっております。

今シーズンは特に少雪でありまして、今千葉委員も言われるように、舗装面が早く出ているという状況でありますので、随時ふぐあい箇所につきましては、それを発見した場合は、舗装、補修等を実施しているところであります。

○千葉委員

道路等のふぐあいは、私たち議員にも直接御連絡が来て、課長にもお伝えしているというところがあるのですが、年間を通して、道路の穴ぼこや側溝など、いろいろあると思っておりますが、この補修に関してどれぐらい通報

があるのか、平成28年度から今年度まで、件数を少し示していただければと思います。

○（建設）維持課長

夏維持に関します市民の声についてでありますけれども、今年度2月末時点の整理ということで、過去との比較で答弁させていただきますと、今年度は2月末時点で2,145件あります。平成30年度で2,349件、29年度で2,424件、28年度で2,380件ということで、今年度は過去3年に比べて最も少ないという状況になっています。

○千葉委員

今年度は若干穴ぼこが目立っている割には少な目だったのかと思っておりますけれども、2,400件程度は毎年度あるということで、非常に多いと思っております。

この通報件数に対してですけれども、実際に対応する件数というのはどのぐらいなのかと思っております、これはどのぐらいなのか、割合についても少し示していただけますでしょうか。

○（建設）維持課長

具体的な数値割合につきましては、少し押さえ切れていないというのが実情なのですけれども、我々の感覚の中では、市民の声の総数の9割以上は毎年対応している状況となっていると認識しております。

○千葉委員

9割以上ということで、対応をいただいていると伺いました。

これは、対応しなかった、できなかったということが1割弱あると思っておりますけれども、この理由についてはどのような理由があるのか、お聞かせ願いますか。

○（建設）維持課長

対応ができなかった理由につきましては、例えば夏維持において、道路施設の補修など、市民の声が冬間近に来た場合におきましては、冬期間に補修をしますと施工のできればが悪いですとか、道路の脇に雪山がありますと、その雪山を処理してから対応しなければならないこともありますので、そういう時期に来た場合については、来年度以降の補修対応に見送る場合もあるということでございます。

○千葉委員

ということは、年度を越してもほぼ100%近いものには対応しているという認識でよろしいですか。

○（建設）維持課長

ほぼ100%対応しているということで認識しております。

○千葉委員

すばらしいなと思って聞いていましたけれども、先ほど件数をお伺いしたのですが、パトロールで発見した対応件数というのはどうなのか、今年度についてお示し願えますか。

○（建設）維持課長

市のパトロールにより対応できた件数で、整理が今年度ということですがけれども、予防保全的に対応できた件数は、2月末時点で161件となっております。

○千葉委員

それ以外は市民からの通報等ということになるかと思いますが、どちらにしても非常に多い件数だと思います。

これは実際に市民などからの通報があった場合、どのように対応していくのか、流れについて少し示していただけますか。

○（建設）維持課長

市民からの通報があつてからの流れということですがけれども、まず、市民からの御要望を受けた場合、可能な限り二、三日以内に市の職員が現場を確認しまして、こちらの内容に応じて、市の直営班で対応できると判断した場合には、直ちに直営班による作業対応を実施することになります。

また、補修規模が大きくて、業者ではないと対応できないものにつきましては、地域ごとに迅速な対応ができる業者を探しまして、その業者に作業対応を依頼するという形になります。

○千葉委員

現在、各市道を全面的に舗装工事を行うというのは、やはり財政的にはなかなか難しいと思っていて、穴を埋めて、部分的な修繕で対応しているのが現状と思っています。

ただ、先ほどからお話を伺うと、やはりパトロールだけでは早期発見は非常に難しいため、市民からの通報は非常に貴重な情報と思っていますが、その辺の認識についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

夏維持道路等の対応につきましては、今年度から市民に対して、道路が陥没している、それから、側溝などの排水施設が壊れているなどを発見した場合におきましては、建設事業室維持課に連絡していただくなどのお願いをホームページに掲載いたしまして、その内容の強化を図ってきたところであります。

今千葉委員の御提案のとおり、市民の皆さんから道路の維持管理にかかわる情報を迅速に得るということは、非常に大事な視点と認識しておりますので、情報収集ができる方法につきましては、今後において費用対効果を踏まえまして、研究してまいりたいと思っています。

○千葉委員

きょう、質問したのは、私自身も市民から連絡が来て、結局、どここの道路でこういう穴があいているというのを電話で聞くのに結構時間が、地図を開いてかかるのです。私たち議員はそこを見に行くと、これは対応してもらわなければいけないということで、また担当課にバックしているのですけれども、この時間は結構かかる。それは私たちの仕事なのでいいのですが、市にも直接電話をして、同じように担当の課でも場所の特定や、度合いなどを聞く時間というのはかなり時間がかかっているのではないかと感想を持っているのです。

これに関して、以前も少し質問があったと思うのですけれども、スマートフォンから撮影した写真や位置情報を添えて、ふぐあいの状況を通報するシステムを始めるところが、昨年度、また、今年度も少し見ると結構ふえてきています。仙台市は、今専用のアプリであったり、武蔵野市や福岡市は、LINEの公式アカウントを活用して、市民からの通報を受け付けているのです。多分御存じかとも思いますけれども、自治体によっては道路や側溝、カーブミラーなど、また、公園の遊具に関してもこういう対象にして、このシステム導入をしています。このシステムだと、場所の特定や穴ぼこの状況だとか、遊具であれば、本当にふぐあいの程度で早急に対応しなければいけないこともあるのでしょうかけれども、そういうことは非常にわかりやすく、誤報が避けられるということで、メリットが非常に多いと思いますが、この辺についてはどのようにお考えですか。

○（建設）維持課長

今、千葉委員から質問がございました、そういうアプリの活用というのは非常に有効な手段だと考えております。今後、そういうような先進事例をよく研究しまして、本市にとって効果的、効率的な方法はどのような方法かというのも研究した上で、その辺の判断をしてまいりたいと思っております。

○千葉委員

私は、今説明したようなメリットも非常に有効だと思ったのですけれども、このシステム導入に当たってママさん体験会を実施した福岡市なのですけれども、そのアプリの説明や使い方というのを試験的に行ったのですが、若い世代の母親たちからどういう意見があったかという、まちづくりを意識し、参加している感があるという声が多かったとあったのです。これは行政側だけのことでなくて、今の若い世代の方々がまちづくりに参加している感があるというのは、私はすごいと思っていて、本当に今市民との協働というのは、財政的な問題もありますので、非常に重要だと思っています。

それで、スマートフォンももうほとんどの方が持っている、その普及率などから考えても有効と考えて、本市で

導入に向けた具体的な検討を始めてもらいたいと思いますけれども、その辺はいかがでしょうか。

○（建設）維持課長

今、質問がありました内容につきましては、費用対効果もそうですし、どういう方法が一番いいのかというのは研究をまずさせていただいてからやっていきたいと思っています。いずれにしろ、市民との協働という視点は非常に重要だと思っておりますので、それが有効に活用できるような取り組みについては考えていきたいと思っております。

○千葉委員

多分予算的なことも考えていらっしゃると思うのですが、試行的な予算であると30万円前後で行っているところが結構多いのと、ただし、導入に当たっては、武蔵野市の場合は、試行的にやった後で、改修導入費用が330万円ぐらいかかっているということと、あとは200万円前後のところ、これを今後の将来の投資としてどう見るかというところだと思いますけれども、本当に職員の時間のロスを減らしたり、迅速に対応するなど、これからの世代の方にまちづくりに参加してもらおうような意識を向上させるという意味では、これから必要になってくるようなものかと思っていますので、今、研究というふうに答弁しましたけれども、ぜひ検討をしていただきたいと強く思いますが、最後に少し見解を伺って終わりたいと思います。

○（建設）維持課長

研究というお話でさせていただきましたけれども、前向きに研究、あるいは検討ということで、いろいろと事例も含めて調査しながら、有効に活用できる手段については検討していきたいと思っております。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

前田清貴委員に移します。

○前田委員

◎除排雪について

それでは、まず除排雪の関連で、ことしはこのように天候もよくて、雪も少ない状態になっていて、雪解けが相当早まるのではないかと。ほとんど早まっている状態なのだろうと思いますけれども、それで1点。平成30年度のとくと令和元年度、今冬ですが、この砂まきの量、立方メートル数はどういう状況になっているのか、少しお聞きいたします。

○（建設）維持課長

砂の量などは今把握していないのですが、ただ、必要最小限という形で砂を散布するように業者には指示しておりますので、昨年度とそれほど多いという状況ではないと思っております。

○前田委員

昨年度よりは多くはない。

○（建設）維持課長

単位体積当たりの散布量というのは少し抑制をかけておりますけれども、ただ、どうしても今シーズン前半において気温が低かったので、砂散布は少し出ていったという状況がありますので、結果を見ないとわからないということで御理解ください。

○前田委員

それで言いたいことは、坂、それと車道もそうですけれども、そういう砂がまかれていると、車が走ればほこりも出るし、坂で言えばお年寄りも含めて転倒したりして足を打ってけがをすることがよくあるし、見られるのです。

それで、毎年のことなのですけれども、ことしはここに書いてある、少雪などで不用額も相当出るのだろうと思うのですが、それはそれとしながらも、令和元年度内に砂の処理をどうされるのか。あるいは新年度予算でやるということでののか。不用額もあるので、ぜひ早目に私としては片づけてほしいのです。この観光都市小樽、今やったほうがいいです。どうですか。

○（建設）維持課長

砂散布をしたものの回収等につきましては、路面清掃という形で、実は今年度新たに予算を流用させていただいて、回収する予定にしております。早目に観光施設などの対応を考えたいと思っております。

○前田委員

ぜひよろしく願いをいたします。

◎既存借上住宅制度の改正について

二つ目。この既存借上住宅制度の改正について報告を受けました。それで、新光、朝里地区への募集エリア拡大ということなのですが、今まで何回か質問をしていると思いますけれども、なぜ東小樽地区を飛び越えて朝里川の方こうへ行ってしまったのかをお聞きしたい。ここに学校、利便施設等と書いてありますが、御丁寧に。小学校、中学校、病院、スーパー、コンビニ、幼稚園、保育園、郵便局、銀行、公園、これも全て東小樽地区にはあるのでありますけれども、なぜこちらが飛び地になったのか、市民が納得できる理由をお聞かせください。

○（建設）大門主幹

今、前田委員から質問がありました、東小樽地区のところを少し飛び越えているのではないかというお話でございます。これは、今までがいわゆる「まちなかエリア」というところで、お話がありました若竹の部分も含みまして、西側は錦町方面までずっと含んだ形になっていたところでございます。

それで、今回、新光、朝里というのは、ここに関しましては、町なかと同じぐらい非常に利便性が高いと、ここにも書いてあります。いろいろな施設があるなど、そういう面がありまして、特に後項につきましては町なかと同等の機能があるであろうと考えまして、エリアを広げたところでございます。

ただ、前田委員からお話がありまして、東小樽、桜のあたりの地区とかも、決して利便性が非常に悪い地区と考えているところではございません。今回はまず、利便性がいいところということで、新光、朝里地区で募集エリアを拡大させてもらいましたけれども、今後運用していく中では、またさまざまな状況を見まして、もちろん制度の改正等などというのもあると思います。そうした中で、さらに市内におきまして、新たにまた利便性のあるところを考える機会というのもあると思っております。

○前田委員

理由はいろいろつけられますけれども、私たちのこの東小樽地区、望洋台も含めて、子育てに向かない地域なのか、若い人が定着しづらい地域なのかと、こう思ったものですから。ここに列挙されている施設は全てありますよ。にもかかわらず、なぜこちらに行ったのか。

それで、1戸当たりの平方メートル数や借り上げ戸数の要件を緩和しているのですけれども、具体的にこの新光、朝里地区は水面下でこういう要請的なものがあつたのかということ。だから、それでもって具体的に計画をここへ持っていったので、新年度予算をつけて、それなりに計画は進められるのだということをもとにこういうことをしたのか。どうなのですか、この辺は。具体的にこうやったことによって計画が進むのですかということをお聞いているのです。

○（建設）大門主幹

これまでではなかなか町なかということで、残念ながらオーナーから物件の応募がなかったところでございますけれども、新光、朝里地区という全く新しいところを加えましたということで、今回、新たな可能性として物件が出てくるものではないかと私どもとしては期待しているところでございます。

○委員長

要望とか、そういうものはあったのですかという質問ですね。

○前田委員

そういうことも聞いたのです。条件が変更になっているので、具体的に情動的なものがあったのかということを知りたい。

○（建設）大門主幹

私どもはこの制度を実施している中で、いわゆる関係団体のアパート協同組合や建築士協会など、そういうようなところなどの要望も聞いているところでございます。そうした中で、新光、朝里地区にエリアを広げたほうがよろしいのではないかとこの要望等もお話としてこれまで伺っていたところでございます。

○前田委員

それはそれでわかりました。そうすると、具体的にないということになると、来年は東小樽地区も入ると考えてもよろしいのですか。だんだんエリアを広げていっているわけですから。

○（建設）大門主幹

今の段階でそれを明言することはできないのですけれども、いろいろな状況を見まして、再度エリアについては検討することになるかと思えます。

○前田委員

東小樽地区の話もしましたが、小樽市は銭函まであります。銭函もああいうエリアですから、やはりそういうところも逆に考えてみる必要があるのではないかと思います、その辺はいかがですか。

○（建設）大門主幹

お話がありましたとおり、今後の制度の状況を見ながら、銭函地区も含めまして、いろいろと検討はしていかなければならないと考えております。

○前田委員

◎トイレの洋式化整備事業について

それでは、トイレの洋式化整備事業費 666 万円にかかわる経緯、経過と概要についてお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

経過と内容についてでございます。トイレの洋式化等整備事業の中身につきましては、平成 28 年に、生活環境部で市有トイレの洋式化と整備に係る年次計画が決まりまして、令和 2 年度は 18 公園を洋式化することになってございます。

予算要求額は 666 万円で、場所的には、主要な公園としていたしましてその 18 カ所なのですが、幸中央公園、朝里中央公園、あとはてんとうむし公園ほか、街区公園、小さい公園が結構多い形になってございます。

あと、洋式化の内容でございますが、洋式工事でございますので、和式便座から洋式便座への設備の変更、そして、場所によっては手すりやチャイルドチェア等をつけて整備する予定であります。

○前田委員

これは今説明をいただきました、洋式化ということで、和式と当然違うわけですが、この機能、構造というのはどういう構造になっていますか。

○（建設）公園緑地課長

機能、構造という形でありましたが、設備の変更という形なのですが、内容的には小さい公園であれば 1 便座 1 洋式便座にかえるという形ではあります。

○前田委員

洋式はわかりますけれども、今はやりで言えば、ウォシュレットなど、いろいろなものがあるでしょう。ふたが

ついているものもあれば、男子トイレでふたがついていないものもあるのです。そういうものがどういう構造になっているか。

○（建設）公園緑地課長

構造はふたつき、ウォシュレットはなしでございます。あと、温水便座など、そういうものは一切ついてございません。

○前田委員

ふたはついているのですね。

○（建設）公園緑地課長

ふたはついてございます。

○前田委員

5カ年計画と伺っているのですけれども、来年度が3年目なのですが、過去2年の間に終わった公園というのはこの18カ所のほかにも当然あるのだろうと思うのですが、この辺はどうなっていますか。

○（建設）公園緑地課長

過去に終わった公園ということでございます。平成29年度から始めまして、ことしで4カ年目。29年度は2カ所の公園。30年度は7カ所の公園。31年度ですが8カ所の公園で、現在、全体では50カ所やる計画の中の7割ぐらゐの執行状況になります。

○前田委員

50カ所ほどあって7割終わったと。35カ所が終了しているということなのですか。

○（建設）公園緑地課長

今答弁しましたのは、来年度やる予定の18カ所を入れますとそれぐらいの割合になるということでございます。

○前田委員

あと、来年度を入れて3年。来年度の分はわかりましたけれども、その後の2年の工事計画について、予算と主な公園も入れて少しお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

来年度を入れてあと2年でございます。

今年度は、先ほど答弁しましたように18カ所で、再来年度の5カ年目である最終年度は15カ所という形で、中身的には、小さな公園になるのですが、ほしの丘の上公園ほか14カ所になります。

○前田委員

これは、建設部で所管しているトイレというのは、今聞いていますけれども、これ以外に委託的な部分で管理しているトイレというのはあるのですか。

○（建設）公園緑地課長

現在、生活環境部でやっていたいでいるトイレの清掃なのですが、水洗トイレが67カ所あります。そのうち週に何回か、公園ごとに清掃回数を決めてやっていますので、それ以外のところは直接公園緑地課でやりますけれども、大抵は生活環境部が行う委託契約の中でやっている公園清掃で間に合っております。

○前田委員

これは、使用期間というのは何月から何月までですか。

○（建設）公園緑地課長

公園によって結構ばらつきがありますが、おおむね5月から始まりまして、11月いっぱいぐらいまでになります。ただ小さい公園については10月に終わる公園もございます。

○前田委員

これらの公園の使われ方についてお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

大抵大きな公園であれば、小樽公園でありましたらグラウンド、体育館の近くにありますので、運動関係者の方の利用がかなり多い部分がありまして、小さい公園につきましては、地元の身近な公園でありますので近くの子供。あと、公園以外のところでもありますが、通りすがりの運転手など、そういう直接公園を利用しない方の利用もございます。

○前田委員

管理はどのようになっていますか。

○（建設）公園緑地課長

トイレの管理関係は、先ほどお話ししたように、生活環境部で週に公園に応じた清掃回数を決められていまして、その中であるものと、それから、急遽季節に応じて賄えない場合は直営で清掃する場合はございます。

○前田委員

これらの管理にかかわる故障など、そういった件数的なものはどうなっていますか。

○（建設）公園緑地課長

件数に関しては、年度ごとの詳しいものが今整理してございません。

○前田委員

そうしたら、修理金額もわからないのですか。わかりますか。

○（建設）公園緑地課長

修理金額はおおよそでございますが、大抵トイレの場合は詰まりが多かったり、あとは、水道施設の管類の漏水が多かったりという形で、おおむね5万円だとか七、八万円ぐらいの中で修繕費を出して、春先など、その都度発注しております。

○前田委員

既に洋式化されているところも今ほど聞きました。壊されるというか、そういう損壊を受けたような事例というのはあるのですか。

○（建設）公園緑地課長

平成29年度から始まりました洋式化の中で洋式トイレになりまして、昨年、初めて最上公園で、損壊ではなくて詰まりという形で1回苦情が来て対応した件がございます。

○前田委員

詰まるというのではなくて、誰かに壊されるいたずらだとか、そういう事例がありますか。

○（建設）公園緑地課長

現在のところいたずらをされて詰まったり、壊されたりした事例はございません。

○前田委員

そういう洋式化になると、個人の家でもそうですけれども、構造が複雑になると故障の頻度も多くなってくるのではないかと思ったので、先ほど、どういう機能だとか、どういう構造なのかと聞いたのです。

それで、5年計画で、これはもう67カ所、ないし50カ所やっていくということなので、今言うように、どのような管理をしているのかと。そして、過去にどのような破損や汚損などのいたずらをされて被害を被っている事例などがあるのかと思ったものですから、そういう質問をしているのですが、今、これは全部計画が終わって全てが洋式化になると、和式の場合はそんなに壊すといっても壊れないような構造になっていますけれども、こういう洋式化になると、やはり管理だとか、要するに見回りなどいろいろ、そういうものがある程度、きちんと行き渡っていかないと、衛生面もそうですし、破損、汚損につながっていくのではないかと考えています。

それで、その辺も一層強化というか、工夫を凝らしていかないと、この管理体制というのは追いついていかないと考えたものですからこれは少し質問しました。

だから、今後に向け、もし従前と違った対応をしますよというようなことがあればお聞きをして、私の質問はもう時間が来ていると思うので終わります。

○（建設）公園緑地課長

管理に関して、従前と違った対応ということでございました。まず、洋式化をするトイレは、比較的、利用頻度の高い場所である場合がありますので、いたずらもそれなりに、過去の詰まりなど、パトロールの中で抑えている部分があります。

今回、こういう形でどんどん洋式化していくことによって、もしいたずらされた場合には、かなりの被害もありますし、お金もかかることとなりますので、小まめなパトロールを心がけて進めていきたいと思っております。

○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32分

再開 午後4時56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号ないし第6号はいずれも採択を求めて討論をします。詳しくは本会議で述べます。

陳情第4号及び第6号はバス路線に関する陳情です。市民の生活を支える視点に立てばいずれも採択は当然であり、市はその解決に向け、一步でも前に進むよう対応すべきです。

陳情第5号について、飲料水の安定確保を求める市民の願いに応えるべきです。

いずれも願意妥当であり、採択を求めます。

以上、討論とします。

○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。

いずれも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。

議案はいずれも可決と、陳情第9号及び所管事務の調査はいずれも継続審査と、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。

散会に先立ちまして、3月末日をもって退職される説明員の方がおられますので、御紹介申し上げます。

退職されますのは、建設部渡部次長、水道局浄水センター青山所長の2名です。

本来であれば、退職される方から一言ずつ御挨拶いただくところでもありますけれども、今回、新型コロナウイルスの関係で、議会对応といたしまして、このように御紹介させていただくのみとなりましたことをおわび申し上げます。

退職されるお二人におかれましては、長年にわたり市政発展のために尽くしてこられた御努力に対しまして、改めて敬意を表するとともに、委員を代表いたしまして感謝を申し上げます。これからも健康に十分御留意されまして、ますます御活躍されますことを心から御祈念申し上げる次第でございます。大変にお疲れさまでした。本当にありがとうございました。

以上をもって散会いたします。