

| | | | | | |
|----|-----|----|----|------|-----|
| 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 6月24日 (水) | 開 議 | 午後 1時00分 |
| | | 散 会 | 午後 5時30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

それでは、開議に先立ちまして、本日は人事異動後初の委員会でありますので、異動した説明員の紹介をお願いいたします。

(説明員紹介)

○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、小貫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出がありますので、これを許します。

「一般国道5号塩谷防災事業の進捗状況等について」

○(建設)水上主幹

一般国道塩谷防災事業の進捗状況について報告いたします。

資料を御覧ください。

塩谷防災は、平成23年度に事業着手された北海道開発局による国道5号の防災対策事業であり、桃内地区から塩谷地区を結ぶ区間の斜面崩壊の進行等に対応するため、道路の安全な通行の確保を目的とし、延長約1.5キロメートルの新国道ルートを築造するものであります。

資料左下に示す経緯等の中に、平成23年度以降、北海道開発局による測量設計等と並行して、関係町会や土地所有者に対する説明会を開催いたしました。用地買収を平成25年度から28年度まで行い、27年度から工事着手し、トンネル前後箇所における国道の造成やトンネル掘削及び掘削後の地山をコンクリートで被覆するトンネル掘削巻立工を実施しており、このうち令和元年度にトンネル掘削及び巻立工が完了しております。今年度は、測量設計、トンネル前後の改良工、舗装工及びトンネル本体の設備工、舗装工を行うと聞いております。

なお、開通時期については、完成に向けた円滑な事業実施のめどが整った段階で確定予定と聞いているところで

○委員長

「既存借上住宅制度における事業者募集について」

○(建設)大門主幹

令和2年度既存借上住宅における事業者募集について説明いたします。

資料を御覧ください。

「1令和2年度の主な改正事項について」ですが、前年度の応募物件がゼロ件だったため、今年度は3点について改正しております。

1点目は募集エリアについて、「まちなかエリア」に加えまして「新光・朝里地区」を追加したところでございます。

2点目ですが、面積要件について、1戸当たり面積について「50㎡～80㎡」となっていたところを「45㎡～80㎡」に緩和したところでございます。

3点目ですが、最低借上戸数要件について、借上戸数を「3戸以上」から「2戸以上」に緩和したところでございます。

「2主な事業PR活動について」ですが、令和2年度の事業実施に当たっては、ここに記載しましたとおり、今年の2月から5月に、関係団体、前年度相談者、エリア内の物件オーナー等への資料送付、広報おたると市ホームページへの募集記事掲載を行い、事業PRをしてきたところでございます。また、応募期間につきましても、当初

の締め切りは6月1日になっていたところ、6月30日まで1か月の延長を行ったものでございます。

「3現在（令和2年6月12日）までの応募状況について」ですが、表にお示ししましたとおり、「まちなかエリア」で1件の応募があったところであり、このほかに新光・朝里地区で応募検討中の物件がございます。

「4今後の予定について」ですが、6月末でオーナーからの応募を締め切り、7月に物件の審査、決定と、オーナーとの賃貸借契約を締結、8月に子育て世帯を対象に入居者の公募、審査、決定を行い、9月中旬に入居を開始してもらう予定で事業を進めてまいります。

○委員長

「小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について」

○（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網形成計画に係る事業の実施状況について報告いたします。

資料を御覧ください。

まず、「1令和元年度の実施事業」を御覧ください。これらは、本計画に掲げられている四つの施策と、それぞれに対応した事業のうち重要事業のみ抜粋して掲載しております。

主な事業を紹介いたします。

施策1、二つ目の丸、「南小樽駅バリアフリー化事業の実施」は、昨年度、工期延長、一部工事の繰越しなどがございましたが、バリアフリー化に向けて事業を推進しております。

施策2、一つ目の丸、「料金改定（協議運賃）の協議・実施」は、バス運賃の市内均一料金について、220円から240円に改定することを地域公共交通活性化協議会で議決し、本年4月1日から料金改定がなされております。

施策3、一つ目の丸、「冬期間マイカー通勤自粛キャンペーンの実施」は、令和2年1月の1か月間実施いたしました。市を含め14事業所に御参加いただきました。

続きまして、施策4、二つ目の丸、「インバウンド向け公共交通マップ（英語・中国語）の作成、配布」は、国庫補助金を活用しまして英語と中国語の2種類を作成、配布いたしました。

続きまして、「2令和2年度の事業計画」を御覧ください。これらにつきましても、本計画に掲げられている四つの施策と、それぞれに対応した事業のうち重要事業のみ抜粋して掲載しております。

主な事業を紹介いたします。

施策1の一つ目の丸、「小樽築港駅前バス停の移設要望について、関係機関との協議を推進」につきましても、昨年に引き続き、関係機関と個別協議中でございます。

施策2、三つ目の丸、「市補助要綱の協議」は、昨年の地域公共交通活性化協議会の議論に基づき、6月1日に要綱を制定しております。詳細は別途報告いたします。

施策3、二つ目の丸、「広報おたる特集記事掲載」と、施策4、二つ目の丸、「バスマップの作成、市民への配布」につきましても、こちらの事業は互いにリンクした事業でございまして、国庫補助金を活用し市内のバスマップを作成しまして、その概要を広報紙で紹介し、希望者に対して配布いたします。

○委員長

「小樽市生活バス路線運行費補助金について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

本年6月1日付で小樽市生活バス路線運行費補助金について要綱を制定しましたので、その内容を報告いたします。

資料を御覧ください。

まず、同補助金の趣旨についてですが、小樽市地域公共交通活性化協議会では、令和元年11月、厳しい収支状況にある市内バス路線を維持する方策として、市内均一区間の運賃を220円から240円に改定し、値上げ後に生じる

収支不足は、国と市の公的補助、それからバス事業者の収支改善により解消することを議決しております。本補助金は、この議決に基づき、市民の生活に必要なバス路線の維持及び確保を図るため、市内のバス路線の収支不足に対して補助を行うものです。

次に、「1 市補助対象経費の算出について」は、市内の路線バス事業に係る経常費用から経常収益と国庫補助金を差し引いた額を対象経費としております。

次に、「2 補助交付のスキーム」につきましては、補助対象期間を国庫補助と同じ令和2年10月1日から3年9月30日を補助年度とし、期間終了後の3年11月に申請を受け、その年度末までに交付決定、補助金の支払いを行います。したがって、直近の補助金の支給は令和3年度末頃になる予定でございます。

次に、「3 補助予定額について」は、20円の運賃値上げを検討する際、値上げによる効果、それから人口減少に伴う減少率などから、将来の収支不足を1,400万円から6,300万円と予測しております。この収支不足分から国庫補助金を差し引いた額が市の補助予定額となります。しかしながら、現在、新型コロナウイルス感染症の影響で収益が大きく落ち込んでおり、今後の予想は現状では困難な状況となっております。

○委員長

「小樽都市計画及び札幌圏都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について」

○（建設）都市計画課長

それでは、小樽都市計画及び札幌圏都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更について報告させていただきます。

なお、これ以降、方針の名称を「区域マス」と略して説明させていただきます。

まず、「1 位置付け」でございますが、区域マスとは、都市計画区域ごとに北海道が定める都市計画の基本的な方針で、長期的な視点に立った都市の将来像を明確にするとともに、その実現に向けての大きな道筋を明らかにし、都市計画相互のきめ細やかな調整を図り、総合性・一体性を確保するためにその基本的な考え方を示すもので、四角枠で囲っております「①都市計画の目標」、「②区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針」、「③主要な都市計画の決定の方針」の3項目で構成されております。

また、本市では、左の図のとおり、銭函4丁目、5丁目を除く区域を対象とした「小樽都市計画区域」と銭函4丁目、5丁目と札幌圏4市の区域を対象とした「札幌圏都市計画区域」の2つの区域を有してございまして、右の図のとおり、両区域における都市計画は小樽と札幌圏それぞれの区域マスに即して定められるものとなっております。

次に、「2 変更（見直し）の必要性」でございますけれども、北海道では、現行の区域マスの目標年が令和2年ですることから、令和2年度までに見直しを行うこととしてございまして、見直しに当たっては、区域内の基礎自治体である市町村が、北海道と協議、調整を行いながら、都市計画マスタープラン等を基に見直し案を作成し、北海道に対し、案を申し出ることとされております。このため、市におきましては、第2次小樽市都市計画マスタープラン等を基に、両区域の区域マスについて見直し案を作成する必要がございます。

続きまして、2ページ目を御覧ください。

「3 見直し案の概要」でございますけれども、まず「1 小樽都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（見直し案）」の概要から説明いたします。

まず、「①都市計画の目標」でございますが、基本的事項の目標年次については令和12年、範囲は小樽都市計画区域の面積約1万3,050ヘクタールとしております。

次に、都市づくりの基本理念については、第2次都市計画マスタープラン等を踏まえ、将来都市像を「自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち小樽」として、全ての人が快適で安心して心豊かに暮らせる、活力あふれる地域社会の実現を目指すとともに、持続可能でコンパクトなまちづくりに向けた都市づくりを推進することとしております。

次に、「②区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針」の区域区分の有無でございますが、小樽都市計

画区域については、計画的な市街地整備を図っていくため、引き続き区域区分を定めることとしております。

次に、区域区分の方針でございますが、上から、おおむねの人口については基準年の平成27年は国勢調査、令和12年の将来人口は国立社会保障・人口問題研究所の集計値としております。産業の規模については、経済センサスなどを基に推計してしております。市街化区域のおおむねの規模については、3,848ヘクタールとしております。

次に、「③主要な都市計画の決定の方針」ですが、土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針については、第2次都市計画マスタープラン等を踏まえ、中心拠点と複数の地域拠点に都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた効率的なまちづくりを目指すこととしております。

次に、都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針については、交通施設の整備は、各交通手段が適切に役割分担した交通体系となるよう総合的かつ一体的に進めるとともに、長期未着手の都市計画道路の見直しを含めた検討を進めることとしております。

次に、市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針については、小樽駅周辺を中心商業業務地については、市街地再開発などの面的整備を促進し、土地の高度利用などを図ることとしております。

続きまして、3ページ目を御覧ください。

次に、自然的環境に関する主要な都市計画の決定の方針については、緑地全体の適正配置に努めるとともに、適切な維持管理を進めることとしております。

次に、「(2)札幌圏都市計画区域マスの見直し案の概要」について説明させていただきます。

なお、札幌圏都市計画区域については、本区域の関係する部分のみ説明させていただきます。

まず、「①都市計画の目標」ですが、基本的事項の目標年次は令和12年、範囲は小樽市域分は約910ヘクタールとしております。

次に、都市づくりの基本理念については、本道経済の発展に寄与すべく、「道央の拠点都市」を目指し、「自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち小樽」を将来都市像としてまちづくりを推進することとしております。

次に、区域区分の有無については、札幌圏は区域区分の決定が義務づけられており、区域区分を定めることとしております。

次に、区域区分の方針ですが、上から、おおむねの人口については、銭函4丁目、5丁目は平成27年の基準年において、定住人口がなく、目標年においても想定しておりません。産業の規模については、経済センサスなどを基に推計したものとなっております。市街化区域のおおむねの規模については、おおむね440ヘクタールとしております。

次に、「③主要な都市計画の決定の方針」ですが、土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針については、安全で快適な都市生活を持続可能とする「コンパクトなまちづくり」を目指すこととしております。

次に、都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針については、交通施設の整備は、各交通手段が適切に役割分担した交通体系となるよう総合的かつ一体的に進めることとしております。

次に、市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針ですが、小樽市域において同事業の位置づけはございません。

次に、自然的環境に関する主要な都市計画の決定の方針については、「生活環境の保全」、「レクリエーションの場の確保」、「安全性の向上」、「都市景観の構成」の観点から、公園緑地等を系統的に配置することとしております。

続きまして、4ページ目を御覧ください。

次に、「4今後のスケジュール」でございますが、ゴシック体太字が本市が行う手続、それ以外は北海道が行う手続となっております。本日の報告後、7月9日に開催予定の第186回小樽市都市計画審議会において協議していただいた上で、7月中旬に本市の案を北海道に申し出したいと考えております。その後、北海道では、変更原案を作成し、関係機関協議やパブリックコメントなどの手続を経て、令和3年1月上旬に北海道から本市への変更案に係

る意見聴取がなされ、その変更案を小樽市都市計画審議会にお諮りした上で、北海道に対し意見の回答を行う予定となっております。その後、北海道都市計画審議会での本審査などの法定手続などを経て、3月下旬に変更告示される予定となっております。

○委員長

「小樽都市計画区域区分、用途地域、下水道及び道路の変更について」

○（建設）都市計画課長

それでは、小樽都市計画区域区分、用途地域、下水道及び道路の変更について報告させていただきます。

一般国道5号塩谷防災事業の新塩谷トンネルの建設に関連いたしまして、今年度内に塩谷地区の都市計画の変更を行う予定であり、その概要について説明させていただきます。

まず、「1位置付け」でございますが、塩谷地区は、昭和33年に忍路郡塩谷村から小樽市域に編入され、40年に都市計画区域、45年には市街化区域と市街化調整区域の区分である区域区分が都市計画決定されております。同地区の用途地域は、45年の区域区分の決定に併せ「住居地域」、平成6年には都市計画法の改正に伴い「第1種住居地域」に指定され、下水道の排水区域については、昭和61年に都市計画決定がなされ、現在に至っております。

また、都市計画道路3・3・7号小樽中央線は、一般国道5号のうち、塩谷トンネル小樽側出口付近の塩谷1丁目を起点として、JR小樽駅などを経て、札幌市との市域界である銭函3丁目を終点とする路線であり、昭和47年に当初決定、平成2年には一般国道5号塩谷拡幅に関連して起点などの変更がなされ、現在に至っております。

次に、「2変更理由」ですが、冒頭でも説明いたしましたが、新塩谷トンネルの建設に関連して、区域区分などの一連の都市計画について変更を行うものとなっております。

まず、「3変更内容と変更区域」でございますが、まず「(1)小樽都市計画都市計画道路の変更」から説明させていただきます。

図でお示しのとおり、黄色が変更前の都市計画道路のライン、赤が変更後となっておりますが、新塩谷トンネルの建設に関連しまして、都市計画道路の起点から国道5号と道道小樽環状線との交差点までの区間について、起点や幅員などの変更を行います。

なお、決定権者は北海道となっております。

次に、「(2)小樽都市計画区域区分、用途地域及び下水道の変更」でございますが、2ページ目の図を御覧ください。

塩谷トンネル付近の区域区分などについては、都市計画道路の中心線を区域界としておりますが、今回の都市計画道路の変更により道路中心線が変更となるため、変更後の図の斜線で表示している三角形の区域について、区域区分を「市街化調整区域」、用途地域を「指定なし」、下水道を「排水区域外」とする変更を行います。

なお、決定権者は、区域区分は北海道、用途地域と下水道が小樽市となっております。

また、今回の変更区域は全て国道の道路敷地となっております。

次に、最後になりますが、「4今後のスケジュール」でございますが、今後、都市計画審議会や案の縦覧などの法定手続を経て、令和3年3月頃に変更告示を行う予定で考えております。

○委員長

「札幌圏都市計画区域区分、用途地域及び特別用途地区の変更について」

○（建設）都市計画課長

それでは、札幌圏都市計画区域区分、用途地域及び特別用途地区の変更について報告させていただきます。

銭函5丁目の石狩湾新港中央水路の掘り込みが完了している区域について、今年度内に都市計画の変更を行う予定であり、その概要について説明させていただきます。

まず、「1位置付け」でございますが、石狩湾新港地域内の銭函4丁目と5丁目は、札幌圏都市計画区域に位置し

まして、昭和50年に当時の石狩町から小樽市域に編入されております。今回、都市計画の変更を行います銭函5丁目の中央水路付近は、編入前の昭和48年に「区域区分」と「用途地域」、これは準工業地域です、平成19年には「特別用途地区（大規模集客施設制限地区）」が決定され、現在に至っております。

次に、「2変更理由」でございますが、冒頭でも説明しましたが、石狩湾新港の中央水路の掘り込みが完了している区域について、都市計画の指定状況と土地利用が乖離していることから、区域区分などの一連の都市計画変更を行うものでございます。

次に、「3変更内容と変更区域」でございますが、右側の図が札幌圏都市計画区域の銭函4丁目と5丁目の全域を示したものの、左側の図が石狩湾新港の中央水路周辺を拡大したものとなっております。今回、左側の図の斜線で表示している台形の区域について、水路の掘り込みが完了し、公有水面、水域になっていることから、吹き出しで表示しているとおり、①の区域区分を「市街化調整区域」に、②の用途地域を「指定なし」に、③の特別用途地区についても「指定なし」に、それぞれ変更を行います。

なお、決定権者は、区域区分が北海道、用途地域と特別用途地区が小樽市となっております。

次に、「4今後のスケジュール」でございますが、先ほどと同じく令和3年3月頃に変更告示を行う予定と考えております。

○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。

お手元の資料を御覧ください。

最初に、「1雪対策基本計画策定スケジュール（案）」についてですが、第1回定例会以降の経過並びに今後のスケジュールについて説明いたします。

現在、新型コロナウイルス感染症拡大防止のため、予定していた第5回懇話会、第6回分科会は、書面による会議に変更しております。今後、懇話会等で頂いた御意見を参考に、素案を8月下旬までに取りまとめ、第3回定例会への報告後、10月にパブリックコメントを実施し、12月の策定を目指します。

次に、「2雪対策基本計画（素案）」についてですが、図-1に示すとおり、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。「図-2素案の概要」に記載しておりますが、3点の重点施策について六つの取組の方向性を定め、14の取組に分類し、34項目の具体的取組を位置づけています。

計画の素案は、今後も皆様の御意見等をお聞きしながら、冬の市民生活や経済活動を支えるために、将来を見据えた雪対策の指針となる基本計画の策定を進めてまいります。

○委員長

「令和元年度の除排雪状況及び令和2年度の除排雪計画策定に係る検討事項について」

○（建設）維持課長

令和元年度の除排雪状況及び令和2年度の除排雪計画策定に係る検討事項について報告させていただきます。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「【1】令和元年度の除排雪状況」のうち、「1. 気象状況」についてです。

令和元年3月31日までの比較となりますが、③の令和元年度は、②の平成30年度と比較いたしまして、累計降雪量が30年度の393センチメートルに対し元年度は451センチメートルとなっており、30年度より58センチメートル多くなっております。累積積雪深につきましては、30年度の5,009センチメートル・日に対し、元年度では3,640

センチメートル・日となっており、30年度より1,369センチメートル・日、少なくなっております。このことから、降雪量が多いにもかかわらず累積積雪深が少ない状況となり、非常に穏やかな気象で推移したシーズンとなりました。

次に、「2. 除雪費の決算見込み」についてです。

元年度の除雪費は、非常に穏やかな気象により、全体予算の16億1,400万円に対し11億9,300万円の決算見込みとなっております。

次に、「3. 市民の声」についてです。

元年度は市民の皆様から全体で1,063件の御要望等を頂いておりますが、対前年度比で、総数では69%、排雪依頼でも64%と件数が少ないシーズンとなりました。また、その他の件数がおおむね30年度と同数で推移しておりますが、これは積雪が少ない影響もあり砂散布等の路面管理に関する要望が多かったものであります。

次に、「【2】令和2年度の除排雪計画策定に係る検討事項」についてです。

一つ目は、「庁内の雪対策体制の強化」です。

除雪対策本部については、昨年度同様、11月上旬からの降雪等に備えた除雪体制を整えるため、11月2日に設置したいと考えております。また、雪対策庁内連絡会議を定期的開催することで、庁内の雪対策体制の強化と関係部署との情報共有を図ってまいりたいと考えております。

二つ目は、「安全・安心な交通の確保」をするため、昨年度と同様に、主要交差点の見通し確保、主要通学路の安全確保や観光に配慮した除排雪作業の強化を継続して実施していきたいと考えております。

最後に、三つ目は「持続可能な雪対策の推進」についてです。

除雪関係業務における最低保障制度につきましては、制度の制定から約10年が経過しており、その妥当性について改めて検討を行っております。現在は他都市の状況調査を終えたところでありますが、その調査結果を踏まえて制度内容を検討し、第3回定例会で報告した後、今年度の契約から適用していきたいと考えているところでございます。

○委員長

「水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について」

○（水道）総務課長

水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について報告します。

事前に提出しております資料を御覧ください。

まず、「1 概要」についてですが、現在、水道料金及び下水道使用料の基本水量、基本料金の見直しを行い、使用水量が少ない方の料金等を引き下げる検討を進めているところですが、新型コロナウイルス感染症の影響で収益が大幅に落ち込んでいることから、水道料金等審議会への諮問時期について、慎重に見極める必要があると考えているものです。

次に、「2 検討状況」についてですが、水道料金等の料金体系として、「基本料金」とは、使用した水量に関わりなく、固定的にかかる経費の一部を契約している方、全てに負担してもらうもので、「基本水量」とは、公衆衛生向上の観点から基本料金を負担することで追加料金なしに使用できる水の量を指します。現在の検討状況としましては、「基本水量」を設定することのメリット、デメリットや、基本料金を引き下げることによる財政収支への影響についてシミュレーションをしています。

検討の一例ですが、囲みに記載しております例について説明いたします。

これは、水道料金の基本水量を、現在の2か月で20立方メートルから、基本水量に満たない方の平均的な使用水量である12立方メートルに引き下げ、基本料金については現在の税抜き2,540円から240円引き下げて2,300円とし、13立方メートルから20立方メートルまでは1立方メートルごとに超過料金を頂き、現在の基本水量でありま

す20立方メートルを使用した場合は現在と同じ料金2,540円となります。その後、21立方メートル以上を使用した場合についても、今と料金は変わらないという場合のシミュレーションです。グラフの黒い部分が水道事業の減収となりますが、金額として年間約2,600万円のマイナス、10年間では2億6,000万円の減収となります。

次に、「3収益の状況」についてですが、冒頭に申し上げましたとおり、新型コロナウイルス感染症の影響により宿泊業や飲食業を中心に使用水量が大きく落ち込んでおり、前年度と比較いたしますと、水道料金では4月が970万円、5月は1,650万円の減少、下水道使用料では、4月が660万円、5月は1,460万円減少しております。仮に4月及び5月における収益の前年度との増減率を前年度の年間収益に乗じて単純計算いたしますと、年額で、水道では1億6,400万円、下水道では1億3,200万円の収益の減となります。

次に、「4の課題」についてですが、一つ目は、今回行おうとしている基本料金等の見直しは、先ほどの説明で年間約2,600万円のマイナスと説明したように収益の減少につながるものですが、新型コロナウイルス感染症の影響による減収額が明確に見込めない中、この改定に踏み切るとは難しいという点です。

二つ目は、水道料金等の改定を行う際には水道料金等審議会への諮問が必要となりますが、その諮問の時期は「額についての条例を議会に提出しようとするとき」に行うものであることから、現在のように改定の見通しが立たない段階では諮問できないという点です。

最後に、これらの状況を踏まえ、「5今後の進め方」についてですが、先ほど説明いたしましたシミュレーションを含め、改定に向けた内部での検討は引き続き進めてまいります。審議会開催から条例提案までは少なくとも半年程度はかかる見通しでありますことから、収益の動向が落ち着いた段階で財政収支見通しを洗い直し、さらにスケジュールを組み直した上で、審議会の開催等を進めてまいりたいと考えております。具体的には、宿泊業などの影響が大きい状況にありますので、収益の動きとともに宿泊予約の動向なども勘案し、ある程度、先行きが見えた段階で判断したいと考えております。

○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13号について」

○（建設）維持課長

それでは、議案第13号「動産の取得について」説明いたします。

今回提出いたしました議案は、冬期の除排雪作業に使用するロータリー除雪車の取得に係る物品契約を締結するものであります。現在、老朽化が進んでいる本市所有の除排雪機械について、計画的に更新を行うことにより安定的な除雪体制の確保に寄与するものであります。

なお、本件につきましては、本年5月27日に入札を行い、落札業者であるナラサキ産業株式会社北海道支社と仮契約を締結しており、金額は消費税等相当額込みで4,521万円となっております。

○委員長

これより、質疑に入ります。

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

○高木委員

◎水道料金と下水道使用料の改定について

水道料金及び下水道使用料改定に係る検討状況について報告を頂きました。その中で、水道料金と下水道使用料の改定について、第2次小樽市上下水道ビジョンにも記載されていますが、その中で何点が質問をさせていただきます。

まずは、水道事業と下水道事業の収支について、今回この予算の中では資本勘定も入っていますが、それを除い

た状況について確認をしたいです。その水道料金と下水道使用料の収支に対するそれぞれの純損益の割合を示してください。

○（水道）総務課長

水道料金と下水道使用料に対するそれぞれの純損益の割合ですが、直近の決算であります平成30年度決算で申し上げますと、まず水道事業につきましては、給水収益が約23億1,200万円、純利益が約4億5,100万円でありますので、率として約19.5%となります。下水道事業につきましては、下水道使用料が約18億8,900万円、純利益が5億1,000万円ですので、率といたしまして約27%となります。

○高木委員

今回この収入と収支というか、回収率あるいはその資本収支を入れてしまうと財産になるので、今この純利益の割合が水道事業では19.5%、下水道事業が27%ということで確認をいたしました。

その中で水道局の検討としては、資本勘定も含めた資金残高をもって判断している傾向にあります。民間企業の経営の考え方としては、本来その営業活動による収益的収支が黒字であるということが重要だと思っておりますが、その点についてはどのように考えているか、お示してください。

○（水道）総務課長

高木委員から御指摘いただきましたとおり、本来は営業活動などの結果として生じる純損益が黒字であるべきと考えております。しかし、民間企業とは異なる公営企業会計特有のルールもございまして、総務省が定める繰出基準では、例えば下水道事業におきましては、一般会計が負担すべき経費として過去の借金であります企業債償還金の一部を一般会計から繰り出しするといったようなものもございます。このように、必要な経費を営業活動による収入だけで賄うものではないと、営業活動以外の収入で賄うといったものもございますので、一概に経常収支だけで経営状況を判断できないという面もございます。御指摘がございました純損益、それから資金の両面から検討する必要があると考えております。

○高木委員

どうしても収支という資本収支も入ってしまうので、なかなか現金がどう入ってきてどう支出するかというのが本当に大事だと思うので、その判断を分けて予算立てするのも必要ではないかと思っております。

次に、今後も下水道事業を安定的に継続するために、施設の更新や維持管理も必要になってくると思っております。基本料金の見直しにより値下げすることは、民間の経営感覚で考えると非常に心配な部分であります。これは、一度値下げしたものは簡単に値上げすることもできないでしょうし、今回の新型コロナウイルス感染症もありますけれども、3年前倒しで赤字動向が見えている状況の中で、この先10年、本当に大丈夫なのかという思いがしますが、いかがでしょうか。

○（水道）総務課長

今後10年、値上げをせずに事業を実施することが大丈夫なのかといったような御質問でございまして、第2次上下水道ビジョンを策定しました段階におきましても、下水道事業につきましては、今後、資金が増加傾向にございますので見通しとして問題はないと考えておりますが、水道事業につきましては、計画期間の10年間に資金不足は生じないと見込んでおりますものの、人口の減少とともに給水収益も右肩下がりの中、十五、六年後には資金不足が生じると見込んでおりました。そのため、将来的には必ず値上げをしなければならないときが来ることになり、高木委員から御心配いただきましたように、今回の基本料金の見直しはその時期を早めることにつながるものでございます。

これにつきましては、以前からの議論経過もございます。そういったことから、水道局の考え方といたしましては、時代の流れとともに世帯構成も世帯の人員というのも変わらして、昔に想定していた生活に必要な水の量も変わってきているという事実がございまして、小樽市では20年以上にわたり料金改定をしていないことがこういう実

態と離れた状態につながっていることも一つの事実でございますので、今回は値下げという観点ではなく、まず時代に合った基本料金、基本水量、そういう料金体系に一度見直すといったようなことについて検討の土俵に上げることを行っていきたいと考えておりました。

しかし、先ほど報告させていただきましたように、新型コロナウイルス感染症の影響による予想外の減収がございますので、慎重に今後の動向を見ていく必要があると現在は考えております。

○高木委員

下水道事業については資金が今後増加していく、ただ、この資産を見てみると、資本収支を除いた場合にはやはり10年後でもどんどん収益がマイナスになってくるのはもう重々見えているので、事業を維持するお金もあり、全体的にそれが足りるか足りないかということがあるのですけれども、水道事業も並行して、同じぐらいの維持費を捻出できる予算組みを今後していく必要があるのではないのかと思います。それに伴って、水道局はここまで15年後のビジョンがある中で今回、新型コロナウイルス感染症もあって、人口が減っても回収が見込める中ではあるのですけれども、最悪の状況を想定して考えていったときにその収益の先行きはどう見込んでいるかということと、今後のその第2次上下水道ビジョンで見込んでいる施設更新を行うために必要な予算は組んでいけるのかということをお伺いしたいと思います。

○（水道）総務課長

新型コロナウイルス感染症の影響を想定した収益の見通しについてでございますが、結論から申し上げますと、今後の経済活動の回復状況などにもよりますので、現時点で見込みを立てるとするのは難しいと考えております。今回予定しておりました基本水量、基本料金の見直しのことですとか、今後の必要な予算編成につきましても、その動向により変わってくると思っておりますので、随時状況を見ながら収支見通しを精査し、判断していきたいと考えております。

○高木委員

また、仮に収益が大幅に落ち込んだ場合、必要な施設更新ができなくなった場合はどうでしょうか。

○（水道）整備推進課長

必要な施設更新ができなくなった場合につきましては、更新対象の設備には優先順位が設定されまして、維持管理を適切に行い優先度を見直しを図ることで、優先度が高いと判断した設備は更新の前倒しを、逆に低いと判断した設備は先送りをするなどし、適切な施設の管理に努めていきたいと考えております。また、できる限り第2次上下水道ビジョンの計画に近づけるよう、効率的な更新を図っていきたいと考えております。

○高木委員

構造物ですので、前倒しで変えていく優先順位もあるのですけれども、40年、50年になるとやはり老朽化していくものもあると思うのです。その中で、前倒しで直そうとしても資金がないという最悪の場合を考えたときに、その収支を見据えていかなければ間違いなく資金ショートというか、大変なことになると思うので、優先順位もそうなのですから、その資金繰りというか、その部分の確保も少し考えながら収支をつけてほしいと思います。

いずれにしても、今後この市政の状況も本当に厳しい中でありまして、一般会計から繰り出しができないということも想定されると思います。この第2次上下水道ビジョンの中で先の資金不足が見えている中、収益の減少になるその基本料金を見直しを行うのであれば、水道局としてきちんと先を見据えた考えを示すことが本当に大切だと思いますが、その点についてはいかがでしょうか。

○（水道）局長

ただいま高木委員から将来の上下水道事業の運営について御指摘や御心配を頂きましたが、ただいま担当課長から答弁させていただきましたとおり、今回の料金等の見直しにつきましては、事業収支についてはプラスとなるも

のではございません。しかし、これまでの議論経過を踏まえますと、資金に一定程度余裕のあるうちに、本市の人口構成や世帯構成に合った料金体系について本格的に議論することが必要なものと現在考えております。

上下水道事業につきましては、市民生活や経済活動に必要な社会基盤であります。このため、安定した事業運営を行うことが我々上下水道事業者にとりましての責務でありますので、今後も適切な情報提供に努めまして、議会を含めた幅広い意見をお伺いした上で、将来にわたり安定した事業運営ができるよう、慎重に検討を続けてまいりたいと考えております。

○高木委員

過去から見れば、本当に人の数も減っているでしょうし、この問題は人口が増えていけば全然問題ないわけで、その基本料金も下げたり維持管理もできるわけです。しかし、人口統計を見るとどんどん減少するのが見えてきているので、ぜひこの小樽市にあるその構造物の維持というものを踏まえて先を見据えてほしいと思います。

私たちの子供たちが20年後、30年後になったときに水道料金はどうなっているのだろうと非常に心配な部分もあるので、今ちょうど見直せるこの時期に将来を見据えた収支を計画していただきたいと思います。

◎小樽市生活バス路線運行費補助金について

次の質問をさせていただきます。

小樽市生活バス路線運行費補助金についてです。

少しお話に聞いていますけれども、令和2年4月には1年間で3%の運賃収入等の減という推測をしていた部分がこの4月で30%減ということで、非常に厳しいと思います。その件に関しては予想していましたでしょうか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

今回、4月に運賃収入等が30%減少ということで、北海道中央バス株式会社から報告を受けてございまして、これは当然、我々も想像できなかった数字ですし、バス事業者としても衝撃の数字だというような表現をされていました。

現在まだ情報が非常に少ない状況で、細かい分析等もできておりません。我々も、まだ今後この数字がどのように動いていくかということも予測するには非常に困難な状況であると言えます。

○高木委員

今日も感染者が出たということで、今後も、出なかったら7月、8月、9月ぐらいで調整の傾向も見られると思ったときにまさかの感染者が出たので、またさらに状況が悪化するだろうというのが予測できるのですが、今回その1年間で3%減から、単月で30%減ということで、この9月、10月から令和3年の10月までの見込みというのは間違いなく下がるような気がするのです。

それがずっと続いた最悪のことを考えたときに、市として今の補助をどう対応していくのか、お聞かせください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

高木委員のおっしゃるとおり、このまま推移していけば莫大な収支不足が発生することになります。ただ、バス事業者も一生懸命努力して、減便などで収支不足を何とかカバーしようという努力もしております。実際に額は全くどうなるのか現時点では分からない状況なのですが、実際に赤字額が最終的に示されたときに、そのときには市の財政状況も踏まえた上では、額によってはもしかすると完全に補填することはできない可能性もございません。

○高木委員

こればかりは本当に最悪のことを考えて、本市からの支出というのは間違いなく全額は出ないだろうと予測ができます。北海道中央バス株式会社も国と道にも多分、支援策として要望とかも出していると思いますけれども、やはり本市としてもその補助という部分では多分限界があると思うので、そこは特例でも、道と国との連携も少し含

めながら、市民の人が利用する公共交通機関としては重要なものだと思うので、守っていきたいと思います。

◎除雪費の最低保障について

次の質問に行きます。

除雪費の最低保障についてです。

今回は決算の見込みの報告も受けて、累計降雪量は昨年よりも多かったものの、暖冬だったためか、予算の約70%弱で収まっております。お聞きしたいのは、各ステーションの前年比の執行金額というか決算というか、その部分についてお示してください。

○（建設）維持課長

昨年度の除雪費における平成30年度と令和元年度の比較でございますけれども、地区ごと、まず第1ステーション、30年度、当初請負額1億7,344万8,000円、変更請負額1億7,165万5,200円、元年度につきましては、当初請負額1億6,698万円、変更請負算出額9,791万1,000円。

続きまして、第2ステーション、30年度、当初請負額1億3,554万円、変更請負額1億2,575万5,200円、元年度、当初請負額1億3,684万円、変更請負算出額8,745万円。

続きまして、第3ステーション、30年度、当初請負額1億476万円、変更請負額1億476万円、元年度、当初請負額1億978万円、変更請負算出額6,778万2,000円。

続きまして、第4ステーション、30年度、当初請負額9,396万円、変更請負額9,090万3,600円、元年度、当初請負額9,812万円、変更請負算出額6,312万9,000円。

続きまして、第5ステーション、30年度、当初請負額1億508万4,000円、変更請負額1億473万8,400円、元年度、当初請負額1億978万円、変更請負算出額6,354万7,000円。

続きまして、第6ステーション、30年度、当初請負額1億2,290万4,000円、変更請負額1億2,029万400円、元年度、当初請負額1億4,355万円、変更請負算出額8,666万9,000円。

続きまして、第7ステーション、30年度、当初請負額8,985万6,000円、変更請負額8,951万400円、元年度、当初請負額9,416万円、変更請負算出額6,542万8,000円でございます。

○高木委員

この最低保障の見直しをするに当たり、除雪事業者との情報交換などはしているのかしていないのか、説明してください。

○（建設）維持課長

最低保障制度の見直しに当たり除雪事業者との情報交換の有無についての御質問ですけれども、現在、昨年度の除雪の受託業者から、昨年度準備した必要な機械台数等のヒアリングは行っているところでございます。

○高木委員

最低保障の話はしていないということよろしいですか。

（「はい」と呼ぶ者あり）

○高木委員

今回、除排雪が少なかったという年なのですが、会社の経費、人件費、またはどこまで経営の状況だったり内容を教えてくれるか分かりませんが、除雪事業者との情報交換はしているのでしょうか。

○（建設）維持課長

除雪業務に係るその会社の経費や人件費についての情報交換につきましては、様々な形態があると考えておりますので現段階では行ってはおりません。ただ、必要に応じて検討はしていきたいと考えておりますけれども、現段階では行っていないところでございます。

○高木委員

先ほど比較を金額で教えていただきました。第1ステーションから第7ステーションまで、全て7割を切っている状況で、保障制度としては500万円から1,000万円くらい設計変更がなされていると思います。今回、最低保障額を上げる、上げないは別としても、除雪というのは多分常夏にもならない限り間違いなくこれは続いていくものだと思うのです。今の最低保障額を、例えば2%上げるだけでもかなりの大きい額だと思うのです。その部分に関してはまた違うものにも小樽として使っていかなければならないだろうし、財政調整基金にも含めていかなければならない。その中で、今この70%を下回っている状況で7割の受注があった。これは除雪の一つの業務でありますし、現場によっては赤字になるときもあると私は思うのです。

だから、その1%、2%の最低保障額を上げるのか上げないのかという議論もそうですけれども、また冬がすぐ来てしまうので、その除雪事業者間との関係も踏まえて、情報交換、事業者間協議をしていただきたいと思いますが、その辺についてはいかがでしょうか。

○（建設）維持課長

最低保障制度につきまして、先ほども答弁しましたけれども、事業者間協議といいますか、除雪事業者からは最低限必要な機械、事業者で用意した機械ですとか、そういった台数について今ヒアリングをしているところではございます。ただ、制度の制定から約10年が経過している現状を踏まえまして、また改めて現在、制度の内容の検討を行っているところではございます。ただ、現行制度の70%から上げる、上げないにつきましても現在検討中ということで、より適正な算出方法について検討しているというところでございます。

○高木委員

今後すぐ冬になるので、ぜひ検討していただきたいと思います。

最後の質問になるのですが、この第1ステーションから第7ステーションの各地区ごとによって変わってくるのですが、前回は質問させていただきました、この山間部と平たん部の作業量というのは、やはりすごく違ってくると思うのですが、ステーションごとの予算というのは単価的には見直すことが必要と思いますが、その辺はいかがでしょう。

○（建設）維持課長

今、御指摘のその山間部と平野部の作業量の違いということでございますけれども、地域総合除雪におけるその除雪作業の単価につきましては、各地域の実績に応じた作業効率を設定しております。山間部であれば雪の量が多くて手間もかかるという実情に応じた作業効率を設定しておりますので、一定程度、作業実態を反映した作業単価になっているという認識ではおります。

○高木委員

その辺についても山間部と平たん部の事業者間でいろいろなことがあると思うので、そこも少し情報交換を深めていただきたいと思います。

◎市道の維持管理について

市道の維持管理について、幾つか質問をさせていただきます。

前回、新聞報道でもありましたけれども、小樽市と赤井川村を結ぶ国道393号の毛無山でバイクの死亡事故が起きたということで、舗装の穴にはまって障害物に激突したという悲惨な事故であったのですが、道路というのは劣化するものであって、冬、雪解けの水が凍ったり解けたりしながらひび割れた、摩耗などもあるのですが、その中においてまた舗装だけではなくて雨水ますや下水ますなどの隆起、沈下、それは路肩でも歩道でもそのようなのですが、自転車も走りますから、そういう路面状況などの事故を起こす要因というのは非常に多くあります。

そこでお伺いしたいのですが、今回、過失も国にあると言われる部分もあるので、小樽市としてもこれはなきに

しもあらずな事故が多分あると思います。今後、全市道においてその維持の頻度と管理、また事故が起こりそうな危険箇所というのは把握されているか、説明してください。

○（建設）維持課長

市道における道路の維持管理、事故が起こり得るその箇所の維持管理と把握の状況についてですけれども、道路の現状の破損状況等の把握につきましては、道路パトロールや市民の皆様からの通報を基に現状の把握を行っているところでございます。

○高木委員

現状は分かりました。

舗装だけではないのですけれども、ぶらっと行くと未来創造高校の通りだとか、いろいろなところで舗装から草が出ていたり、小学生が歩くところでももしかすると草が生えていることにより側溝が見えなくて、そこにつまづいて骨折すると、そんな状況も多分増えると思います。草刈りの状況と、また道路の附帯工作物として看板や標識、塀などもあると思うのですが、その部分の点検というのも管理はしているのでしょうか。

○（建設）維持課長

まず、草刈りについてなのですが、高木委員が御指摘のとおり、道路上に草が生い茂っているような状況を確認できる場所もあるのですが、そういった箇所につきましては、計画的に毎年実施している箇所のほか、先ほどと同様、パトロールや市民の皆様からの通報等によって場所を確認して、草刈りの委託業者、もしくは直営作業にて草刈りを実施しているところでございます。その他附帯施設につきましても、パトロール等で確認し、または何か壊れているよといったような市民の皆様からの通報も含めて現状を確認しているという状況でございます。

○高木委員

草刈りに関しては経費もかかることなので、ただ、放っておくと雑草はすごく強くて舗装もぶち抜いたり縁石も押し上げるぐらいの力があるので、北海道とかは小まめに草刈り機械で少しの草が生えても草刈りをして維持しているのですけれども、今後のその隆起や工事の負担を考えると、その維持管理で予算を使っていくのも必要ではないのかと思っています。また、最上でも結構草が生い茂っているので小学校1年生だと見えないので、そこら辺を少し意識しながら維持、パトロールしていただきたいと思います。

◎いなきたビルの状況について

次に、前回も少し気になっていたのでいなきたビルの状況を聞きたいと思います。

2月上旬に報告があったいなきたビルについてお伺いします。2月から3月にかけて新規テナントも開店されて、市が貸付けた8,400万円ついて、返済はどうなっているのかお聞かせてください。

○（建設）庶務課長

市の貸付金8,400万円につきましては平成30年度当初に貸付けを行いまして、本来であれば平成31年3月にお返しいただく予定になっていたものでございます。これにつきましては、今のところ返済は行われてございません。現在、貸し先であります株式会社アール・アイと引き続き交渉を行っているところでございます。

○高木委員

支払いが滞っているというか、支払われていないということですね。2か年分の利息が250万円ぐらいだったと思いますけれども、その返済の予定もあった、でもそれが少し先延ばしになっているのですけれども、そこも含めて状況を説明してください。

○（建設）庶務課長

現在、株式会社アール・アイから一番債権を持っている住宅金融支援機構に契約の変更をお願いしている最中で、株式会社アール・アイから新たな資金計画を住宅金融支援機構宛てに提出をされたと聞いており、その判断がまだなされていないと伺っております。それに合わせまして、我々の債権であります市の貸付金の利息についても現在、

保留というような形になってございます。

○高木委員

現状は分かりました。

小樽市としては、住宅金融支援機構と協議などはしているのでしょうか。

○（建設）庶務課長

住宅金融支援機構とは昨年ぐらいから複数回、直接伺って、我々と向こうの情報の確認といいますか情報共有を図っているところでございます。その話の中では、双方で何らかの判断なり動きなりをするというときには必ず事前に情報の確認、情報交換をしましょうということで、それぞれで確認をしているところであります。

○高木委員

今後の見通しというのはどのようになっているか、お示してください。

○（建設）庶務課長

今後の見通しでございますけれども、現在いなきたビル、株式会社アール・アイが抱えている課題としては、まず一つ目としましては、2月、3月に地下1階のテナントは埋まりつつありますが、まだ一部空きがございます。そういった部分での賃料が見込めていないということが一つございます。

それから、二つ目としましては、ほかの債権者、小樽市のほかに先ほど申し上げた住宅金融支援機構、それ以外にも以前テナントで入っていた店舗等の債権者もまだいらっしゃいますので、そういった部分の動き、これからどうなっていくのかというのが課題として挙げられるかと思えます。やはりその住宅金融支援機構の動きというのが一番我々としては注意しているところでございます。これによって状況が大きく変わる可能性がありますので、引き続き、我々といたしましては住宅金融支援機構と、それからもちろん株式会社アール・アイと協議を行ってまいりたいと考えてございます。

○高木委員

地下1階に空きがあるということですが、現時点では賃料も入っている状況だと思いますし、そこを全額返すというのではなく、今入っている収益状況の中で少しでも支払うということが、先延ばしにしても多分利息がかかってくると思いますし、これが回収できないとなったらまた大変というか、結構そういうのもあるので、回収できないにならないようにそこは打ち合わせしていただきたいと思えます。

◎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

最後に、最上団地のバス停について1点だけお伺いします。

令和元年第3回定例会から要請が出ている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が、昨年から議論していると思えますが、今の状況というのはいかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

最上団地バス停のその後の経過についてですが、前回の建設常任委員会の議論では、4月1日からの利用開始日を雪解けの状況等を見て繰り上げることについて質問をお受けいたしました。この件につきましてバス事業者と意見交換を行っております。その中で出てきたのは、まずバス事業者としましては、雪解けの状況を見ながらというよりは、まず利用開始日というのは市民の方、利用者への周知、それから運転手や車両のシフトの関係からも前もって決めておかなければならないということでもございました。では、その決める日はいつなのかということになるのですけれども、それはバス事業者としましては雪解けの時期は分からないものですから、一番一般的である、分かりやすい夏タイヤの切替え時期である4月1日と現状はしているということでもございました。

○高木委員

難しいということが多分伝わりました。今後も多分調整すると思うのですけれども、引き続き検討していただきたいと思えます。

○委員長

自民党の質疑を終結いたします。
共産党に移します。

○小貫委員

◎議案第13号動産の取得について

まず、議案第13号に関連して、そちらから行きます。

こここのところ毎年のように除雪機械を購入しているわけですが、近年のこの除雪機械の購入状況について改めて説明してください。

○（建設）維持課長

議案第13号に係る近年の除雪機械の購入状況についてですが、近年では平成26年度より除雪機械の購入を行っているところでございます。まず、平成26年度ではロータリー装置付タイヤドーザー、27年度、28年度、29年度にロータリー除雪車、30年度に除雪グレーダー、令和元年度にロータリー除雪車を2台、それぞれ購入しているところでございます。

○小貫委員

この間いろいろな機械を購入しているわけですが、現在、市が所有している除雪機械の台数と昨年度の実績ということになるのですが、リースの状況を示してください。

○（建設）維持課長

現在、市が所有している除雪機械につきましては、ロータリー除雪車が25台、除雪グレーダーが1台、タイヤドーザーを2台所有しております。リースにつきましては、昨年度の実績でロータリー除雪車を7台リースしているところでございます。

○小貫委員

今回、新たにロータリー除雪車を購入するという事で所有が1台増えるわけですが、これは現在の25台のうちの1台を減らすということなのか、昨年度7台リースしているうちの1台を減らしていくということなのか、どういうことなのか説明してください。

○（建設）維持課長

現在の予定では、令和2年度につきましてはリース車両を1台減らして6台をリースする予定でいるところでございます。

○小貫委員

リースを減らすということなのですが、昨年度リースしていたロータリー除雪車というのはどういう規格をリースしていたのか、説明してください。

○（建設）維持課長

昨年度リースしていたロータリー除雪車につきましては、7台でございます。その内訳につきましては、2.2メートル、2,300トン級のロータリー除雪車を1台、1.5メートル、900トン級のロータリー除雪車を5台、1.3メートル、700トン級のロータリー除雪車を1台リースしていたところでございます。

○小貫委員

リースを減らすということは、多分、市が所有して貸し出すという今の方法と委託業者が所有して実施するという方法があるわけですが、これはまず、そのリースの前に財政的にどう違うのかを説明してください。

○（建設）維持課長

市が所有して除雪機械を貸与する方法と、業者が所有して機械作業を実施する方法の財政的な違いについてで

ございますけれども、まず、除雪業務の委託契約における除雪機械の1時間当たりの単価が市所有の除雪機械のほうが安価になるという違いがございます。

○小貫委員

つまり、財政的にも助かるということによろしいでしょうか。

○（建設）維持課長

そのとおりでございます。

○小貫委員

今、答弁がこの間あったように、ロータリー除雪車でいけば市所有が25台、リースが7台ということで合計32台が昨年度必要になっていたと、一方、今回、雪対策基本計画（素案）が示されていますけれども、この基本計画の進行管理表を見ますと、市所有の除雪機械の台数の目標値が28台となっているわけです。除雪機械ということで、すなわち多分ロータリー除雪車だけではないと思うのですが、そうするとロータリー除雪車だけで32台となっているから目標値が少し異な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しょうか。

○（建設）建設事業室主幹

目標値の28台の内訳でございますけれども、現在、市が所有している除雪機械の台数となっております。ロータリー除雪車が25台、タイヤドーザーが2台、除雪グレーダーが1台の合計28台でございます。そのほかリースしているロータリー除雪車が7台ございますけれども、リース車を市の所有に変更した段階で計画の目標値も見直したいと考えてございます。

○小貫委員

でも、先ほどの答弁では、今年度買うロータリー除雪車はリースを減らすということで市の所有はもう今年度で29台になるのですよね。そうしたら、もう既に違うのではないのでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

今年度でリース車が1台、市の所有になるということでございますけれども、現在、雪対策基本計画（素案）で懇話会、分科会等に示している案については、今後、皆さんの御意見を聞きながら内容についても見直しを図っていきたく思っております。今、小貫委員が御指摘のように1台が増えるのではないかとということもありますので、この辺の数字については8月下旬の最終的な素案を示す段階までには見直しをしたいと考えてございます。

○小貫委員

同じくこの雪対策基本計画の進行管理表の中で、稼働年数15年以上の除雪機械の更新となっていて、標準耐用年数15年ということなのではございますけれども、ただ、1年間に今1台更新するだけでもロータリー除雪車だけで32年かかるという、逆に言えば32年もたせなければいけないという状況で、この15年を目安にした台数ということだとなかなか財政的にも厳しいという気もしているのですが、今後のこの購入計画についてはいかがですか。

○（建設）建設事業室主幹

今後の除雪機械の購入につきましては、持続可能な雪対策の推進を図るために現有機械の計画的な維持更新、それから民間企業で保有が難しくなっている除雪機械の購入を実施していきたくということで考えてございます。具体的には、ロータリー除雪車の計画的な購入を行うとともに、民間企業で保有が難しくなっている砂散布車などの購入も含め、その時々々の優先度を考慮しながら購入を行っていきたくと考えてございます。

○小貫委員

ただ、雪対策基本計画をつくるということなので、計画期間は令和10年度までとなっておりますけれども、10年度までにどういったプランで大体買っていかみたい計画は後で出るということで、先ほど砂散布車が話に出てきましたが、その辺はいかがでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

この雪対策基本計画については、将来的な方向性をお示ししたいということで作成してございます。具体の更新のやり方、計画については、この計画を策定後にお示しするようなスケジュールで考えてございます。

○小貫委員

◎都市計画の関係について

続いて、報告のあった中で都市計画の関係をお聞きしたいのですけれども、詳しくは多分、都市計画審議会の中で議論することになると思うのですが、小樽都市計画の関係で基本理念の中に「市街地の無秩序な拡大を抑制し」というのが入っているのですけれども、これについて具体的にもう少し詳しく説明してください。

○（建設）都市計画課長

市街地の無秩序な拡大を抑制とはどういうことなのかという質問ですが、市街地が計画性を持たずに郊外に向かって無秩序、要は乱雑に拡大していくことを抑制するというところでございます。

○小貫委員

都市計画をつくるのだからそれは当たり前の話だと思うのですけれども、それをわざわざ記載するという、その目的は何なのですか。

○（建設）都市計画課長

目的、その抑制するという目的ですか。

（「わざわざ記載するという、要は……、まあいいや。答弁してください。」と呼ぶ者あり）

抑制しない場合においては、当然、市街地の郊外化などが進んだり、中心市街地などの規制、市街地の衰退、当然ながら空き地、空き家の増加や行政コストの拡大などががありますことから、そういった市街地の拡大を抑制していこうということでございます。

○小貫委員

拡大はしないのだよという単純な話で、多分、人口減少が進む中で市街化区域についてはもうこれ以上拡大しないという話で捉えていいのかと思うのですけれども、これは前に高木委員も取り上げていたが、今その市街化区域は都市計画マスタープランではおおむね現状維持というのがもう決まっていますけれども、郊外化の抑制というよりも、やはり縮小にどこかの段階でかじを切っていけないと行政コストとの関係ではなかなか難しくなっていくのかと思うのですが、その辺はどうするのですか。

○（建設）都市計画課長

今回の第2次都市計画マスタープランにおいては市街地の範囲を維持するというので、取りあえず拡大も縮小もしないと位置づけております。しかしながら、やはり小貫委員のおっしゃるとおり、そういう行政コストの拡大とか、そういったものも当然ございますので、今、立地適正化計画というものを策定する予定でおりますので、その中で、将来の適正な市街地の規模などを考えた上で、市民と合意形成を図った中で将来的に少しそういった縮小もあり得るのではないかと今のところ考えております。

○小貫委員

あと、「③主要な都市計画の決定の方針」の中に「長期未着手の都市計画道路の見直し」という言葉があるのですが、まずこの現状はどうなっているのか、その実態を説明してください。

○（建設）都市計画課長

本市では、60路線、約149キロメートルの都市計画道路が決定されておまして、そのうち一部未整備または未整備の路線が39路線、約62キロメートル、その全てが計画決定から既に20年以上が経過しておまして、これらの39路線全てが、要はこの長期未着手の都市計画道路という定義で考えております。

○小貫委員

その一つ一つ、39路線の何か詳細な内容というのはまとめてあるのですよね。

○（建設）都市計画課長

今年度から2か年かけて都市計画道路は見直し方針の策定を進めていきますので、当然ながらそういった資料はございます。

○小貫委員

その資料は後で頂ければと思います。

◎小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について

次にいきますけれども、公共交通について報告がありました。この中で、私も少しこの間取り組んでいた問題について聞きたいと思いますが、小樽築港駅のバス停の関係です。関係機関との協議というのがありますけれども、これ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（玲司）主幹

関係機関との協議ということでございますが、これまでは国道の道路管理者である北海道開発局と協議をしまして、設置箇所の候補地を市営若竹住宅3号棟前周辺に絞り込んでいるところでございます。現在はさらに公安委員会ということで小樽警察署とも同時に協議中でございますが、こちらが調べましたら今度は道警本部と協議が進んでいく予定でございます。

○小貫委員

市営若竹住宅3号棟前という話も出ましたけれども、できることにこしたことはないのですが、できればもう少し駅に近いほうが便利なのですから、やはり市営若竹住宅1号棟、2号棟の関係者からは了解が得られなかったということでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

昨年8月に、私どもで周辺の市営若竹住宅1号棟、2号棟の住宅周辺の地先の方にいろいろお話を聞いて回った結果ほとんどの方がバス停の設置は支障が出ると、特に店舗の方は店舗の営業に支障が出るというお話がございましたので、我々としてはそこへの設置については断念したものでございます。

○小貫委員

私、以前その市営若竹住宅1号棟、2号棟の区分所有ですけども、市が買い取ってでも待合所にしてその前をバス停にしたらどうかと話をしたのですが、その意見についてはどうだったのでしょうか。耳を傾けていただいていたのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

その御質問につきましては、当時の答弁でも、財政上、既にあそこは売却しておりますので、再度買い取ってそこを待合所にするということは考えていないと答弁させていただいております。

○小貫委員

それで、移設要望と言われているのですけれども、現在ある場所で便利な方もいるという中で、私はあそこに移すとしたら増設だろうと思っていたのですけれども、これは増設ではなくて移設なのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

今回この動きの始まりというのが移設ということで始まりまして、移設ということで今まで進んでまいりました。しかし、小貫委員がおっしゃるとおり、これまでいろいろ町会の話とかも聞く中で、今あるところでもできれば残していただきたいというお声も聞こえてまいりましたので、市としては、今、増設が望ましいのではないかと考えを変えてきているところでございます。

○小貫委員

もう一つ、南小樽駅のバリアフリー化についても報告がありましたけれども、これは工期の延長というのがいわれてきて、そうはいつでも、やはり地域住民が待っているから急いでほしいのだという話をした記憶は私はあるのですけれども、この完成を急ぐようにという協議はし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

J R北海道とは随時、工事の進捗状況等についても確認し合っておりまして、工期を急ぐようにという話は我々からもさせていただいております。ただ、当然J R北海道としましても工期が遅れる場合に新しい工期を示すときには目いっぱい最速で頑張る、そういった内容の工期を出していますので、簡単ではないということも聞いております。ただ、工期自体が縮まらなくても、例えばエレベーターの工事は令和4年の9月までの予定になっているのですけれども、供用開始だけでも前倒しできるようなそういった工事のやり方を検討するように我々としては要望しております。

しかしながら、今コロナ禍の関係では、工期は残念ながら少しスタートで遅れているというようなお話は聞いてございます。

○小貫委員

◎陳情第4号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方についてと陳情第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

先ほど最上の話は聞きましたので、関連して塩谷へのばるて築港線延伸の話と、同じく陳情のつながりでゴンシロ川流域の上水道整備の関係も併せてその後の進捗状況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

私からは、陳情第4号のばるて築港線に関連につきまして答弁させていただきます。

前回の建設常任委員会以降、バス事業者とは打合せは行っております。バス事業者の担当者の方には前回の議論内容を伝えて御意見を伺っているのですけれども、今後、ばるて築港線関連の路線を拡充していくのであれば、札幌は特殊区間制度というのを採用しておりまして、均一区間の中でも料金を二つ持っております。長い路線は少し高い料金にしているのですけれども、こういったものを検討すべきではないかということを感じて持っているとの御意見がございました。

しかしながら、本市においては今年の4月に運賃を値上げしたばかりでございますので、今すぐにこれを検討するということは難しいと市としては考えております。

○（水道）管路維持課長

私からは、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」、進捗状況を説明いたします。

令和元年10月の住民説明会以降、2年2月に2回目の住民説明会を開催してきました。前回の説明会では様々な意見等がありましたが、高速道路の下に土管にパイプがあるがそれを利用できないかといった質問の中で現地確認を実施しまして、説明をしてきているところでございます。

また、水道局側から、厚生労働省のホームページでも紹介していますが、参考までに似たような地区において小型浄水装置を使用している事例を手法の一つとして説明をしております。前回の説明会でもありましたが、住民側からの要望は水道の整備と言いつつも水道を引くことには固執していないということや、他の代替案がないかという意見もあったことから、いろいろな観点で検討していきたいと考えております。

また、今月の初めにチサンカントリークラブ銭函での聞き取り調査を行ってきております。夏の時期では、取水量が減るため節水を行っているということも聞いております。さらに、水道を引くためには高額な工事費がかかることから、金額を提示したのですけれども現実的ではないという話もされており、近くに給水できる場所があれば

ば自社でタンク車を用意してその時期だけでも補給したいという考えも示されておりました。

今後につきましては、ここでの課題は、まず給水区域外であるということと、給水するためには水道管を高速道路の端に添架して横断しないとならないこと、工事費はもとよりその後の維持管理費が相当かさんでくるということもあるので、慎重に検討していかなければならないと考えております。また、住民側からの意見でもありましたが、水道整備にこだわっていないということから、その他の代替案についても、今後、個別に検討を聞きながら検討していきたいと考えております。

○小貫委員

水道局のほうですけれども、今の話で水道を引くことに固執していないということから代替案を検討していきたいみたいな答弁がありました。そのうちの一つが小型浄水装置ということでよろしいのかどうか、お答えください。

○（水道）管路維持課長

小型浄水装置というのは、あくまでも大腸菌が発生したという事例の中からこういったものはどうでしょうかという一つの方法です。私どももここは考えていませんけれども、水道局でこれを用意するという事にならないので、あくまでも個人で用意してもらうことになります。金額的にも、安いか高いかといったら、そんなに高くはないのかと思ひまして、こういうものもありますよという提案をさせていただいている状況です。

○小貫委員

そうすると、代替案というのはどんな案を想定していたのか、それはいかがですか。

○（水道）管路維持課長

基本的には水道を引かない限り水道事業ではないということの観点からすると、極端なことを言うと、近くまで水を引いたときに、昔で言う共用栓に水が出る装置をつけますからそこから水をくんでいきますかとか、あと、極端なことを言ったら、チサンカントリークラブ銭函で自社でもタンク車を用意して持っていきたいという声が出ているとしたらそういう方法も使えるのか、まだそれは決まっている状況ではないので、今後の私たちの課題として詰めていきたいと考えております。

○小貫委員

その辺を詰められた場合に、水道局としては近隣住民に全て自費でやってほしいということなのか、場合によっては、それは一般会計になると思うのですけれども、いろいろな助成などを検討していくのか。その辺はまだこれからということなのでしょうか。

○（水道）管路維持課長

助成というか、小樽市全体で考えなければならない部分も多分出てくるのかと思っています。水道局で今どういことができるのかを模索して、今後、小樽市全体で考えていかなければならな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

それと、次にもう一つの陳情です。入船川の関係の陳情ですが、入船川の河川用地について、今、河川用地と実際が違うということで現状に合わせるという話があったと思うのですけれども、これは今どうなっているのか説明してください。

○（建設）用地管理課長

現在、令和2年6月17日から2年9月10日までの履行期間で測量業務を発注しているところでございます。地権者には、再度、測量後に土地交換の作業を行いたい旨の説明をしているところでございます。

○小貫委員

それで、今、土地交換の説明をしているということですが、多分まだ始まったばかりだとは思いますが、感触として、そんなのは嫌だと言っているとか、そのあたりはどうなのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

昨年度、予算要望する前に地権者とは交渉いたしまして、交換したいという意思表示がございました。今回も測量するというので再度その辺の確認もいたしまして、交換をしたい旨の意思表示はもらっているというところがございます。

○小貫委員

それで、陳情との関係になるのですけれども、地権者とそういうことで全て終わったら、陳情の項目でいくと1番になるのですが、やはりこの件と併せて、この陳情を頂いた方にこういうことで市としては対応いたしましたということを説明することが必要だと思うのですけれども、どうでしょうか。

○（建設）用地管理課長

地権者との交渉で合意に至った段階で説明を行わなければならないと考えているところでございます。

○小貫委員

◎北海道新幹線について

新幹線の問題に移ります。

今、塩谷4丁目で新幹線工事の掘削土を受け入れていますが、受入れ状況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

塩谷4丁目で今受け入れているところの状況でございますけれども、全体で約18万立方メートルの受入れ量というところでございますが、先月の5月末時点におきましては約10万立方メートルを搬入済みでございます。

○小貫委員

次に、それ以外に幾つか候補地ということで出てきているのですけれども、要対策土と無対策土に分けて状況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

あくまでも候補地でございますけれども、まず要対策土、無対策土を問わず受入れを前提としているというところにつきましては、鉄道・運輸機構によります現地の事前調査を終えまして、地元の説明中であるというところが1か所、それから事前調査をしているところが1か所、今後、事前調査を予定しているところが1か所となっております。

次に、無対策土のみを受入れ可能としているところが2か所でございます。

○小貫委員

それで、その無対策土のみとしているところが2か所あるということなののですけれども、その理由は、なぜ無対策土だけなのでしょう。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

御協力を頂けます地権者の意向ということになってございます。

○小貫委員

地権者の意向により、場合によっては無対策土だけもあり得るということだと思います。

それで、今幾つかの候補地が出ましたけれども、鉄道・運輸機構は今挙げた候補地以外にさらにどの程度必要だと判断しているのか、この辺の情報はどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

候補地につきましては、今、調査中であつたり調査前とかで受入れ地が確定していないというところがございます。どの程度かを数値では示していただけないのですけれども、まだまだ不足していると聞いてございます。

○小貫委員

やはり私たちは、その際にいかに丁寧に説明されるかというところでこの間不十分どころが多々あるのですけ

れども、地元説明ということをされていますが、この範囲というのはどういう範囲で行わ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

地元住民の範囲につきましては、地元の連合町会の会長や地元の個々の町会の会長などに御相談した上で範囲を定めているということは鉄道・運輸機構からの説明でございました。ただ、このほかの方につきましても、説明の御要望があれば個別に御説明をするというところで考えているという鉄道・運輸機構の話でございます。

○小貫委員

例えば地元説明会ですとアピールがあって、そこで町会とは違うけれども私も関心があるということで参加するということは十分あり得るということによろしいのですよね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

それぞれの地区でどういった参加範囲というか、場合によっては区分けしているところもあるのですけれども、繰り返しになるのですが、私に説明してくれということであれば、鉄道・運輸機構に申し出ていただければ機構から個別の対応があるというところがございますので、そういうようなことを御利用なさって説明を聞いていただきたいと思っております。

（「答えていない、委員長。」と呼ぶ者あり）

これまでの状況といたしましては、地区説明会の中に御参加なさってお話を聞かれていた人もいらっしゃいますが、状況としては参集の範囲の中で聞いていただくというようなことかと思っております。

○小貫委員

ある地域でその町会の人でなければ参加は駄目だと言われているという声を聞いたものですから、それはそういうことを小樽市として容認するのかどうかというのはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

それは個別のお話になるかと思うのですけれども、来週も個別に地域の説明を予定しているところがございます。これにつきましては、今般の新型コロナウイルス感染症の対策の関係で、間隔を2メートル離して会場設営をしなければならぬなど、そういったこの新型コロナウイルス感染症の対策の制限がある中で、地域の町会の皆様を対象とさせていただきますとか、1世帯当たり1名の御参加で御協力いただきたいなど、そういったことを今回につきましてはお願いしている状況で説明会を進めようとしています。ただし、繰り返しになるのですけれども、その地域以外の方でお話を聞きたいという方がいらっしゃいましたら鉄道・運輸機構に御連絡を頂ければ対応するというところがございますので、そういった対応の中でお話を聞いていただければと思っております。

○小貫委員

いや、そういう話ではなくて、今のやはり新しい生活様式という下で一つの会場当たりの参加人数が制限されるというのはそのとおりですよ。それだったら上限の人数を設ければいいだけの話で、だからといってあなた駄目だよというのは、これを鉄道・運輸機構がそうやって主張する分にはあり得るかもしれないけれども、小樽市として容認するということがいかなのですかということなのです。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

やはりその会場の大きさには制限がございますし、特定の方を何人と予約制みたいな形であればまた別なのですが、皆さんに声をかけて来ていただけるであろう人数の想定をした中で、そういった皆さんが来ていただいても2メートルなりの間隔を確保して会場の中に入っていただけるような形にするためには、一定程度の範囲ということで今回につきましてはお願いをした中で進めていきたいという鉄道・運輸機構のお話に対して、この新型コロナウイルス感染症対策のやり方として市では致し方ないのだろうということで考えた次第でございます。

○小貫委員

納得はできませんけれども、ほかがあるので。

それで、要対策土を受け入れるという話の場合、本当にその鉄道・運輸機構が言っている方法で対策は十分なのかということに対して専門的な検証が必要ではないかと思うのですけれども、このことについてはいかが考えますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

もちろん専門的な検証が有識者の下、行われているものと認識してございます。

○小貫委員

それは鉄道・運輸機構側でということですよ。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

鉄道・運輸機構で、組織内というわけではなくて、第三者の方に集まっていた中でそういった対策を検証しているということで伺ってございます。

○小貫委員

その後、その検証のデータというのは小樽市としてもらっているということによろしいですよ。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

これにつきましては、個別のデータは頂いてございません。

○小貫委員

そこは頂く必要があるのではないですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

全てのデータという部分ではなくて、我々としては一定程度のどういった状況の溶出量があるか、もしくはその溶出量を制限できるかといったことの資料について教えてください。これにつきましては、準備説明会でもそうですけれども、基準値以下の溶出量しかありませんといった説明は受けてございますので、状況としては一定程度のお話は聞いていると思っております。

○小貫委員

だから、そのデータはないのですよね。だから、そのデータを後でください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

年1回示されている例えば溶出量のデータなど、そこら辺についてはお見せすることはできると思っております。

○小貫委員

しかし、その年1回のだって3月公表のものがまだ公表されていないではないですか。たった年1回なのに。だから、急いでください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

鉄道・運輸機構には申し伝えるようにいたします。

○小貫委員

年1回というのは問題です。すぐに頂くようにしたほうがいいと思います。

◎北海道新幹線新小樽（仮称）駅整備について

それで、新駅整備ですけれども、駐車場について本会議で多目的広場や中長期停車用駐車場の整備というのは市が主体になると答弁しています。

維持費について運営手法が決まっていらないと言っているのですけれども、この場合どのような運営方法が考えられるのか、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

まだ決まってございませんけれども、考えられることといたしましては、市による直営の運営、または指定管理

者によるものなどが考えられます。

○小貫委員

その場合の料金設定はどちらにしてもこれからだという話ですね。無料というのもあり得ると。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

おっしゃるとおりで、まだどちらといたしますか、例えば料金を取るのか取らないのかということも含めまして、今後、検討を進めていきたいと考えてございます。

○小貫委員

ただ、料金を取らない場合はどうやって維持費を捻出するのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

もし利用料を取らないということであれば、どちらになるかは別として、仮定の話でいきますと、料金を取らなければ運営主体で維持管理をしていくわけですから、その運営主体といたしますか、市になるのか分かりませんが、そちらの負担になってくるのではないかと私としては思います。

○小貫委員

そうなってくると、内部では維持費は大体これぐらいかかるだろうというのは検討している状況なのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

それについてはこれからでございます。

○小貫委員

第4回北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会で運行本数の試案として13本という話でしたけれども、これで参考にした二戸駅、七戸十和田駅、木古内駅の3駅について、駐車料金と駐車台数を示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

小貫委員がおっしゃっている当該資料の作成時点でのことにはなりますけれども、二戸駅につきましては、1日当たり200円で373台の駐車台数があるということでございまして、七戸十和田駅が1日当たり200円と500円というところの2パターンがあり、合わせて685台。それから、木古内駅については、料金は無料で394台でございます。

○小貫委員

この3駅の場合、こういった立地条件にあるのか、新小樽（仮称）駅の周辺には何もない、何もないと言っただけけれども、物販施設というのがないのですが、そのような施設の有無についていかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

まず、いずれの駅につきましても、場所としては平坦な場所に設置されているということがございますけれども、まずは二戸駅については、在来線駅に併設されておりまして物産センターやコンビニが隣接しているという状況でありまして、七戸十和田駅につきましては、新幹線の単独駅でありまして、隣接してスーパーマーケットや道の駅が立地しているという状況。それから、木古内駅につきましては在来線駅に併設されておりまして、駅前広場には道の駅が立地しているというような状況でございます。

○小貫委員

単純な比較にならないのだなということで分かりました。

あと、少し鉄道・運輸機構が嫌なことを言っていて、この新駅の周辺が洪水氾濫危険区域に入ると言っているのですけれども、どの程度入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

勝納川の洪水氾濫危険区域図なのですが、これは想定し得る最大規模の大雨が降ったことによりまして、浸水した場合に想定される浸水深を簡便な方法で計算して示したのですが、新駅周辺におきましては、道道から

札幌側に斜面、山がありますけれども、札幌側の斜面の間で浸水範囲がありまして、浸水深としては50センチメートル程度や1メートル程度の浸水深が予想されているというところでございます。

○小貫委員

50センチメートル程度浸水するということですが、あと、土砂災害ハザードマップの関係で結局、電気施設というのが原案から移動できないと鉄道・運輸機構は言っているのですが、この新駅周辺の土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、土砂災害危険箇所について、どういう位置関係になるのか説明してください。

○（建設）水上主幹

新幹線本線について土砂災害警戒区域及び土砂災害特別警戒区域を通過しており、トンネルの坑口が土砂災害警戒区域に位置しております。

また、電気施設建設予定地なのですが、土砂災害危険箇所に含まれておりますが、詳細の指定エリアは、今後、確定するものと聞いております。

○小貫委員

◎地籍調査について

少し時間がなくなったので、地籍調査について少しだけ聞かせてください。

都市部官民境界基本調査について、この実施主体はどこで市の負担がどうなっているのか説明してください。

○（建設）用地管理課長

実施主体は、国でございます。市の費用負担はございません。

○小貫委員

そのうち堺町で市道と境界が異なる事例が生じているという話があったのですが、先ほど実施しているのは国ということなのですが、小樽市はこの調査にどうやって関与していくのか、仮にずれていた場合、どうやって是正していくのか、そのあたりを教えてください。

○（建設）用地管理課長

都市部官民境界基本調査は、小樽市からの要望により国が調査を実施しているところでございます。基本調査の実施に当たり国から調査への協力が求められていることから、市は資料収集や町会への周知を行っているところでございます。

仮にずれた場合でございますけれども、都市部官民境界基本調査の成果品は、小樽市が地籍調査を実施するときには参考資料として確認いたします。あくまでも参考資料ですので、是正するものではなく、基本調査の成果品、既存境界表や既存資料などを基に街区の内部の土地を調査しまして、官民境界も含めた筆界案を新たに作成することになります。

○小貫委員

今の答弁をまとめると、地籍調査は市が街区とかをやって、結果として都市部官民境界基本調査とやった境界がずれる可能性があるという、そこで元に戻るといふことですね。

○（建設）用地管理課長

あくまでも参考資料として頂いているものですので、市で調査を行った段階で、ずれているものがあれば、そこを是正して新たな線を引くという形になります。

調査をしないと今の段階では、ずれている、ずれていないということは分からない状況です。

○小貫委員

以前、自民党が道路の問題で中心に座標がないという問題を取り上げておりましたけれども、この道路の中心に座標がないということで、座標の法的な位置づけというのがどうなっているのか、この座標がないままでいいと考えているのか、他都市の状況がどうなのか、お答えください。

○（建設）用地管理課長

道路中心標座標についてですけれども、国土調査法及び道路法においても記載されたものはございません。
計算上の座標成果はございますが、地籍調査後は中心標ではなく、街区の角に境界標を埋設して管理する予定で
ございます。
他都市の状況については把握しておりません。

○小貫委員

やはり問題なのは、前に取り上げたけれども、いろいろ業者から上がってきた成果品のチェック体制の問題など
を取り上げてきましたが、その住吉町地区の調査は、結果的には地権者と全員協議が調ったという答弁が過去にあ
りましたけれども、今の体制のまま地籍調査を続けていくということが出来る体制だと考えているのか、過去にほ
かの委員からも質問があったが、その辺も含めてどう考えているのか答えていただきたいのと、今後、どう地籍調
査をしていくのか、最後に聞かせていただいて終わります。

○（建設）用地管理課長

平成24年から担当主査を配置し業務を行ってきましたが、課として業務に取り組んできましたので、担当者だけ
ではなく、他の担当者も含めた体制で業務を進めてまいりました。
さらに平成30年度から専属の担当者を1名増員いたしまして、体制の強化を図っております。体制に問題はなか
ったと認識しておりますけれども、しかし、これまでの経験を踏まえ、短期間に調査を完了しなければ承諾を得た
後に所有権移転や土地の分筆などがあつた場合、再度所有者との協議や新たな所有者への説明が必要になりまして、
繰り返しの作業が続くことから、これまで以上の体制で短期間に業務を進めていくことが望ましいため、今後の課
題と認識しているところでございます。

今後の地籍調査の関係でございまして、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する予定でありましたが、新型コロナウイルス感染症の関係で閲覧作業が
行えない状況でございまして、当初より遅れが生じていることから、他地区の事業については、不確定な部分がござ
いますので、現時点では実施する、しないというようなお答えはできない状況となっておりますので、御理解願
いと思います。

○委員長

共産党の質疑を終結し、この際、暫時、休憩いたします。

休憩 午後3時15分
再開 午後3時27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

○水道料金と下水道使用料改定に係る検討状況について

初めに、水道料金と下水道使用料改定に係る検討状況を少し確認をさせていただきたいのですが、先ほどの御答
弁もあつたように、今回の新型コロナウイルス感染症の影響で慎重に水道料金等審議会の開催を進めていくとい
うことで、これはしっかりそうしていただきたいと思うのですが、先ほど御答弁にあつた時代に合った料金体
系にする、その考えは変わらないということも一定程度の理解をさせていただくのですが、施設管理については、

優先度で後先も考えていくということで、確かにそういうことも必要なかもしれませんが、やはり水の供給というのは止めることはできないので、その施設管理をしっかり行っていただきたいのと、また、今回の改定については、慎重に慎重を重ねていただきたいと思っています。

先ほど今後の進め方で、審議会開催から条例提案まで少なくとも半年程度はかかる見通しというお話があったのですが、今日、感染者も多く出ていることから、実際に今年度は難しいのかと思っていまして、その辺の見通しについては、現在ではどうお考えなのか、お答えできればお聞かせ願いたいと思います。

○（水道）総務課長

今後の見通しについてでございますが、今、千葉委員からは今年度は難しいといったようなお話もございましたが、私どもとしましては第2次上下水道ビジョンに掲げている取組項目でございますので、今4月、5月のことを資料でお示しさせていただきましたが、6月といたしますのが、ちょうど緊急事態宣言が4月に発出されまして、5月下旬というところですので、改定の判断が迫られる時期になるかと思っております。

それ以降、7月、8月で市内を二つの区域に分けて検針しておりますので、4月、5月で一回り、今度5月、6月でまた一回りとなりますので、その2か月ごとに市内全域の給水の状況をまず洗い直して、今後の見通しを立てていけたらと思っております。

あと、報告でも申し上げましたが、やはり宿泊業、飲食業といったところの落ち込みがひどい状況になっておりますので、宿泊業につきましては、宿泊予約の状況など現状の給水収益の回復状況というのが一つの情報、もう一つとしましては、宿泊業の回復の状況といったようなものをつなぎ合わせながら、今後の見通しが立った段階で今年度の決算見込みというの洗い直しをかけて、どのぐらい影響が出るかというのも随時出てくるかと思っておりますので、その節目節目で判断をしながら、現時点で今年はというふうに1年先送りということではなく、例えば本来ですと、この時期にスタートすれば第4回定例会で条例を提案し、来年からといったようなところでしたが、始められるところがあれば実施時期がずれ込むということもあろうかと思っておりますけれども、それは先ほど申し上げました、例えば2か月ごとの節目節目で先を見通しながら判断していきたいと思っております。

○千葉委員

今、御説明がありましたけれども、今回の影響がどれほど収支に影響があるのかということもしっかり見させていただきたいと思っておりますので、先ほどの繰り返しになりますが、慎重に慎重を重ねた検討を進めていただきたいと思っております。

◎地域公共交通事業者の状況と支援策について

次に、地域公共交通事業者の状況と支援策について若干お伺いをしてまいりたいと思っております。

予算特別委員会の中ですとか、今日も市内交通事業者が新型コロナウイルス感染症の感染拡大を受けて緊急事態宣言が出された中、経営が大変厳しい状況に立たされているという内容の答弁があったかと思っております。

そこで、市民が生活圏内で主に利用しているバス事業者、ハイヤー、タクシー事業者の新型コロナウイルス感染症拡大を受けている運送収入への影響について、改めて説明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

このたびの感染拡大に係る交通事業者への影響でございますが、バス事業者につきましては、先日、担当者同士の懇談の中では、4月の収入について集計したところ昨年同期のおよそ3割の減収あったという話がありました。

また、タクシー事業者につきましては、これまでに北海道ハイヤー協会、それから小樽ハイヤー協会から要望書を頂いておりますが、その内容によりますといずれも収入は50%減っているということが書かれております。

○千葉委員

今、御答弁あったとおり、バス事業は4月が昨年同月比で3割減、ハイヤー等事業が半減ということで本当に大

変な状況と思っています。

この事業者からは、収入減の具体的な要因について聞いているのか、聞いていられれば内容についても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

まだ事業者も細かい割合とか分析までには至っていないのですが、お話の中で出ているのはバス事業者につきましては、やはり外出の自粛なのですが、特に休校の影響による学生の利用者の減少が大きいと分析しております。

タクシー事業者につきましては、同じく市民の外出自粛があるのですけれども、それに加え小樽市においては観光客の激減というのが大きく影響していると聞いてございます。

○千葉委員

やはり、3割減とか半減というこの中身、今お話があったとおり観光客なのか、市民なのか、その要因の割合もしっかり把握しないと市としても対策の打ち方が全然違ってくるのかと思いますので、今後また詳細について把握に努めていただきたいと思いますのですが、その辺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

今後、事業者とは緊密に連絡を取り合って、市としても対策を打つ上で千葉委員のおっしゃるとおり、どのような内容となっているのか詳細に聞き取り等を行っていきたいと考えております。

○千葉委員

民間法人で全国の交通事業者、バスやタクシー、鉄道、旅客船を対象としたアンケートを実施して、その回答結果が公表されていまして。これは日本全国、小さいところも含めるとかなりの数があると思いますが、回答件数は436件ということで数としては少ないかもしれませんが、この結果内容について、このままの状態が続けば回答した事業者のうち6月まではそのうちの1割、7月末までは4分の1、8月中旬、お盆過ぎには約半数の事業者が事業継続が困難に陥ると回答しています。

特に問題だと思うのは、業態別で見ると、やはりタクシー事業者の6割が8月中旬頃までこの状態が続けば事業を継続することが困難ということで回答しておりまして、北海道からも何十社か回答しておりますけれども、小樽市ももしかすると同じような状況ではないかと思っています。

この新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響は甚大だと危惧しておりますけれども、市内のバス事業者やタクシー事業者の経営状況というのは、どのような状況下にあると受け止めているのか、その辺についてもお伺いをしたい。また、状況を把握されているのかについてもお答え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

タクシー事業者、それからバス事業者につきましては、先ほど答弁したとおり近況については、御報告を受けているのですけれども、実際の経営の状況については残念ながらまだ把握してございません。タクシー事業者については、今後、詳しく聞き取り等していきたいと思います。

バス事業者につきましては、全道規模で事業展開しており、北海道中央バス株式会社は会社規模的にもかなり大きいので、これを小樽市だけで支えることは難しいと考えておりますので、経営状況を聞いた上で国とこういった大規模の企業への支援についても要望を検討してまいりたいと考えております。

○千葉委員

今、御答弁の中にもありましたけれども、タクシー事業者に対しての支援というのはやはり急務と思っていて、今までその支援の対象にはなっていないということもあるのかと思っておりますので、この交通事業者の支援はそのように考えますが、その辺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

千葉委員のおっしゃるとおり、現時点では交通事業者は小樽市で出している臨時交付金に対応した施策では、カ

バーされておりません。こうしたことから、現在、交通事業者を対象とした施策を今、国の第二次補正に対応して検討中でございます。

まだ具体的な内容を検討中なので、今、申し上げられませんが、早急に進めたいと考えております。

○千葉委員

第二次補正予算の中から支援策を検討していくと、案はあるけれども少し示せないという答弁だったのですが、ほかの自治体で既に新たな事業として支援を行っているところもありまして、旭川市だとバス、タクシーなど法人に対しては、基本額の30万円プラス車両分掛ける1万円、上限も決まっています。あとは、個人タクシーには基本額の10万円。

宇都宮市などでは、飲食や買物を目的に乗車する場合、これはアンケート調査への協力が必須だそうですが、タクシーの初乗り料金を無料にするすとか、青森県八戸市では路線バスとタクシー協会が発行するプレミアム回数券の発行にかかる経費の補助などを行っています。

本市としての取組の考え方なのですけれども、事業継続のために資金を直接どんと入れるのか、それとも利用者が増えるような対策を打っていくのか、そういったその方向性についてはどのように考えているのか、その辺はお聞かせ願えるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

交通事業者への施策の方向性についてなのですけれども、建設部としましては、公共交通ということで考えております。こういった意味では、千葉委員のおっしゃるとおり他市ではいろいろな経済活性化策と抱き合わせにしたようなクーポン発行などが行われているのですけれども、建設部として今考えているのは、そういった経済活性化策ではなく、事業継続支援型ということで直接的に経営の資金を援助するようなものが適切ではないかと考えております。

○千葉委員

バス事業者のお話もありましたけれども、やはり大手になると事業者の状況がなかなか表に出ない、出したくないという事業者もいるということは、十分理解もしているのですけれども、やはり市民の生活を支える移動手段の維持というのが非常に重要ですので、事業者の状況把握ですとか、何が必要なのかということは、しっかり同じテーブルで議論もしていただきたい、そういう場を持ってほしいと思いますけれども、その辺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

バス事業者に関しましては、もう料金等も市民の同意を得て上げたりなど、そういうことを行っておりますので、必要な情報の公開のほうは求めていきたいと考えております。

一方、株式会社でございますので、なかなかその会社としてはどうしても出せない情報もありますけれども、可能な限り情報の公開を求めて適切な援助をしていきたいと考えております。

○千葉委員

報告の中にもありましたけれども、生活バス路線運行費補助金についてお伺いしたいのですが、経常収入及び費用を見込むことが困難だということで、大幅に市の補助が変更となる可能性があることを最後の米印に書いてありますけれども、これは最初に説明があった4月の昨年同月比の3割減が続くととなると、どのくらいの補助が必要と考えているのか、その辺はお答えできますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

今、4月しか出ていない中で、それを単純に数字を重ねていって、そして、予測することはあまり適切ではないと考えています。まだいろいろな情報が足りない状況ですので、それを今答弁することは少し難しいかと思っています。

ただ、このままいけば、莫大な収支不足になることは十分考えられますので、情報収集を小まめに進めていきたいと考えております。

○千葉委員

これは新型コロナウイルス感染症の感染の拡大はなかったとして、今日示されております小樽市生活バス路線運行費補助金交付要綱についてなのですが、これは補助金の額については第5条第2項に「補助金の上限額は市内を運行する乗り合いバス事業に係る全路線の補助対象経常費用から経常収入を減じた額から、国庫補助金及びその他補助金等を除いた額を限度とし、予算の範囲内で市長が認める額とする」となっています。

これをもう少し考え方について説明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

第5条第2項の補助金額の考え方なのですが、基本的な市内の路線の全収支の赤字路線も黒字路線も全てプールして、最終的に生じた赤字、この赤字額を上限にするということでございます。

さらに、そのほかに予算の範囲内で市長が認めた額となっているのですが、これは、かといって先ほど言ったとおり赤字額を上限とはするのですが、それも市の財政状況を見極めた上で決めていくと、つまり全額を補填できない可能性もあるということでございます。

○千葉委員

この補助金を計算するに当たり説明された三つの算出についてありますけれども、この国庫補助というのは赤字額が増えれば国庫補助が増えるということではない、これについてはどうなのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

実は、国庫補助につきましては、まず、対象になる路線が限られておりまして、そのところで幾ら赤字が増えても実は対象となる額は、あまり推移しないというのがあります。そのほかにも、市町村に対した人口に比例した上限額というのも設定されております。いずれにしても額は、最終的な一定の額になる予定になっております。

○千葉委員

となると、市の負担もいろいろな状況によってかなり大きな額になってくるということで、そういうことが懸念されるのかと思います。

国土交通省の総合政策局及び自動車局から「地域公共交通確保維持改善事業費補助金に係る補助要件の緩和等について」ということでの通達が出ておりますけれども、こういった中で本市の補助金に与える影響はどうなのかということ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

国土交通省から今回、国にも申請する予定である地域公共交通確保維持改善事業費補助金の条件の緩和について5月14日付で通知がなされております。

この内容につきましては、要件の緩和ということで、例えばなのですが、1回のバスの輸送量で最低でも2人以上運んでいる路線でなければ対象としません。あまりにも人が乗っていないところは、対象外になるという条件がございます。こういった条件について今回のコロナ禍では、そういった条件をクリアしていなくても補助の対象とする緩和がされております。

ただ、例えば、今回、補助額の割合を引き上げる、もしくは上乘せするとか、そういったことは今のところは通達が出されておられませんので、小樽市の補助額について影響は出ない予定でございます。

○千葉委員

こういう状況ですので、我が党としても国にもしっかりと要望をさせていただきたいと思っております。

◎小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況について

次は、報告のあった小樽市地域公共交通網形成計画に係る事業の実施状況についてです。

先ほど小貫委員からも小樽築港駅バス停の移設要望についてというところで質問がありましたので、少し私からも確認なのですが、先ほど移設ではなくバス停の増設ということで進んでいるということでした。

結局、その市営若竹住宅3号棟の前に歩道橋もあって、なおかつ歩道橋が老朽化していて、撤去する場合にあそこでバスを降りた人は、今ある信号機のところまで来なくてはいけないとなると、信号機もその前に設置をするという考えでよろしいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

北海道開発局との協議の中では、まず市営若竹住宅3号棟周辺に、今、絞り込んでいる状況でございまして、あそこの前には、千葉委員のおっしゃるとおり老朽化した歩道橋がございまして。これを撤去しなければ、なかなかバス停の設置も難しいということまで、今、議論が進んでおりまして、市としましてはやはり歩道橋を撤去するのであれば、その周辺に信号機つきの横断歩道を設置しなければ、なかなか難しいと考えておりますので、これも含めて、今、小樽警察署と協議をしているところでございます。

○千葉委員

あそこは歩道橋があっても道路を渡る人が多くて非常に危険な場所なので、もし、あの歩道橋を撤去するとすれば信号機は必須だと思います。

ただ、増設で今あるバス停も残す場合に小樽築港駅前の信号もなくなってしまうと、信号機の距離があまりにも近いということで、その辺は条件としてクリアできるのかという懸念があるのですけれども、その辺はどのように警察署長から聞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

警察署と協議する中では、やはり今ある信号機と近いということは、御意見として最初はありました。ただ、我々もそうすると、例えば法で定められていて設置できないのかといった話もしたのですけれども、そこところは、特に決められているわけではなく、まずは協議するということになっておりますので、我々もその返事を待っている状況でございます。

○千葉委員

この件についても各議員の要望を伺っていますので、なるべく早くできるといいなと思いますので、よろしくお願いをしたいと思います。

もう一つ、市民生活の移動手段を守るための利便性の強化に関連して、1点だけ少し伺いたいのですけれども、今、経営改善のためにバスの減便等が行われていて、やむを得ないと思っています。

そこから、市民から要望が多くなったのが、バスの待ち時間が少し長くなったということで、バス待ち環境整備について相談がありました。これは、具体的に何かというと、バス停の上屋の設置が何とかならないのかということで、声を頂いています。こういう要望等は現場には届いているのかどうか、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

バス停の上屋設置については、以前にも市民の方から、直接、我々に要望を受けたこともございます。こういった場合につきましては、まずはバス事業者と情報を共有ということで連絡しております。バス事業者から、打合せの中では基本的には利用者の多いバス停を優先的に、今、整備を進めているという話を聞いてございます。

○千葉委員

今、利用者の多いバス停を優先するという話があったのですけれども、利便性の強化については想定される事業等が様々あると思うのですが、今回、私自身に相談があった場所というのは、海上技術学校下の札幌方面に向かうバス停なのですが、あそこは遮るものが何もない、後ろが絶壁で海ということで、風が吹くと本当に立ってられず、私も経験があるのですが、雨、雪が降ると傘も差せないほどで、非常に危険なバス停になっていまして、近隣の住民の利用者からは、利用したい日にそういうような強風だと利用できないと、何とかその風よけだけでも

設置できないかという御相談だったのです。本当に傘を差すと持っていかれるので、非常にあそこは事故が多い場所ですし、車もスピードを出すので危険な場所だと思っています。

小樽市は海のまちですので、そういう場所はもしかするとそこだけではなくて、海岸沿いにあって比較的似ているような場所が少なからずあると思いますけれども、市民の利便性ですとか、安全性を考えると上屋等が必要だと思われる場所について調査を行ったほうがいいのではないかと考えていますけれども、この考えについてはどうでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

調査をこれから実施するかというところまで少し明言できないのですが、おっしゃるとおり利用人数だけでは判断できないようなこともございます。どうしてもバス事業者としましては、少ない投資でたくさんの方に利便性を感じていただきたいとのことで、やはりどうしても人数を基本に考えているということでございます。

我々が市民の危険とか、そういうことの利便性を考えた場合には、千葉委員がおっしゃったようなことも考えなければいけないのですけれども、ただ、地域公共交通網形成計画にもこういった整備については、位置づけられておりますので、このたびの御意見を取り入れた上で、再度バス事業者とも協議していきたいと思っております。

○千葉委員

今、御答弁があったように、利用者が多いだけではなくて、そういう場所もあるということで、ぜひ優先順位の考え方も少し検討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。

◎議案第13号動産の取得について

次に、議案第13号動産の取得について何点かお伺いをしたいと思います。

これは平成26年に取得したときの金額が3,272万3,000円で、今年度は4,521万円ということで、1.4倍ぐらいに上がっている理由についてどのようなことが考えられるのかお聞かせ願いたいと思っております。

○（建設）維持課長

議案第13号にかかるロータリー除雪車の取得につきまして、価格の高騰の理由ということなのですが、現在、人件費や材料価格の値上がりに加えて、建設機械の排出ガス規制によるエンジン開発にかかる費用増加により販売価格が高騰していると聞いていますのでございます。

○千葉委員

規格でいろいろあるのだなと思いました。

これは、今回、入札は何社ぐらいあったのか、その辺についてもお聞かせ願いますか。

○（建設）維持課長

今回につきましては、4社による指名競争入札を行いまして、1社辞退があり3社の応札があったところでございます。

○千葉委員

先ほど、現在、市が保有する除雪機械についても御答弁があったのですが、今後の更新計画について先ほど若干答弁もあったかと思うのですが、何も決まっていないのか、来年の分は何か更新するものが決まっているのか、決まっているのであれば少し御答弁をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

今後の除雪機械の購入計画につきましては、先ほども答弁したとおり、持続可能な雪対策の推進を図るために、現有機械の計画的な維持更新や民間企業で保有が難しくなっている除雪機械の購入を実施していきたいと考えているところでございます。

具体的に次年度以降ということになりますけれども、ロータリー除雪車の計画的な購入を行うとともに、民間企業で保有が難しくなっている砂散布車などの購入も含めまして、その時々優先度というものを考慮しながら

購入を行っていきたいと考えているところでございます。

○千葉委員

この雪対策基本計画の中に、今、市が所有している除雪機械の稼働年数別台数というのがありまして、非常に老朽化が進んでいまして、中にはタイヤドーザーのように稼働年数も限界なのではないかと感じられるものもありますけれども、これについて問題がないのかお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）維持課長

今、御指摘のありました市所有機械のうちのタイヤドーザーにつきましてですけれども、現在、公道というよりも雪堆積場に使用している除雪機械になりますので、現在は非常に老朽化が進んでいる機械ではありますけれども、運用しているという状況でございます。

○千葉委員

除雪パトロール体験でたしかこれを見させていただいたと思うのですが、かわいそうなくらい働いていると感じておりまして、支障なく除排雪作業がその場で行われるのであれば、使命を果たすまで使っていただければと思います。

先ほど少し話がありました砂散布車を3台確保するという事なのですが、この確保の理由について一度説明をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

砂散布車の購入の計画につきましては、先ほど答弁したとおり民間企業で保有が難しくなっているという部分もございまして、こちらにつきましては、昨年度の実績で地域総合除雪の中で6台を民間企業が所有している状況でございますが、先ほどの繰り返しになりますけれども、民間企業の保有が難しくなっているといった中で、市で計画的に購入を行い、対応を行っていくことによって安定的な除雪体制の確保に寄与するものであると考えているところでございます。

○千葉委員

砂散布車を保有している事業者からのお話を伺うと、正規品だと3,000万円前後するという話ですとか、車載式でも1,000万円ぐらいかかるということで、その車載式だとメンテナンスに毎年経費がかかるので、非常にそれを保有する事が大変だというお話もありました。

今回、そういう砂散布車も確保するという事ではありますが、現在、民間で持っている砂散布車の台数と市で必要と考える砂散布車の台数というのは何台ぐらいになるのか、それについてもお聞かせ願いますか。

○（建設）維持課長

現在、民間で持っている砂散布車の台数でございますけれども、昨年度の地域総合除雪の実績になります、民間企業が6台の砂散布車を所有しているということでございます。

市としての必要台数の考え方ですけれども、今、7地域に分けて地域総合除雪を発注しておりますが、各地域に1台が必要で合計7台が必要だと考えているところでございます。

○千葉委員

昨年度というか、この稼働する砂散布車の中にもうそろそろ本当に使用が難しくなってくる、中古品とかもなかなか出ないようで非常に維持が難しいと話も伺っていますので、今後、3台計画的に確保できるということで、それはよかったかと思いますが、現在、民間で持っているそういう散布車の状況なども把握をしていただきたいと思いますので、このロータリー除雪車、ほかの除雪機械も含めて除排雪作業に支障がないように計画的に更新を進めていただきたいと思います。

◎雪対策基本計画について

次に、雪対策基本計画について若干伺いたいのですが、この中身をいろいろ見させていただきました。この指標

の空欄というのが取組の中にはあるということ、また、計画途中で令和5年からとか、貸出ダンプのように三つの案が絞られた場合など、この基本計画の令和10年度までの間にいろいろ結果が出たり変わったりするものが出てくるとは思いますけれども、それを今後どのように見える化というか、市民でも見たらここが変わったのだな、こうなったのだなということが分かるようにするために、どのようなことを考えているのか、お聞かせください。

○（建設）建設事業室主幹

この雪対策基本計画は、将来の方向性をお示しするものでありまして、お示ししている指標についてもPDCAサイクルを回して見直しをしていきたいと考えております。その内容については、ホームページ等で周知を図っていきたいということで考えてございます。

○千葉委員

雪対策基本計画のこの中で担当者から何度か御答弁もあったと思うのですが、やはり一番大切なのは、市民との協働が非常に重要になってくると思っています。本計画の趣旨にもあるように、小樽市は人口減少、高齢化もあって、本当に行政だけに頼ることができない状況下も見えているということもあります。

この協働ということを進める中で、今まで除雪懇談会などでよく意見があるのは、道路へ勝手に雪出しする人がいる、駐車を勝手にしている人がいる、ロードヒーティングに雪を出している人がいるということで、これが近隣のけんかの絶えない冬の状況になっていて、なかなか市民がルールを守らなくてはいけないという意識が薄い方もいるのかと思っています。

やはり、その計画の中では、そういう意識を向上させるような取組も私は非常に必要な視点と思っております、例えば旭川市などでは、市民パトロールということで、その地域の市民と行政と関係する団体も入っているようなのですが、市民パトロールをするそうです。自分が住んでいる地域をパトロールして、ここが危険だ、なぜかというところ例えば雪出しがされているとか、そういう状況を見ることでやはりルールを守らなければ自分たちの安全が守られないのではないかという意識づけの取組をしているのを見ました。

今、どういう効果が出ているかというのは、調べ切れていないのですが、非常に有効な手段と思っております、今後は私たち市民一人一人がルールを守るという意識づけが非常に重要だと思っていますので、そういう視点の取組もぜひ進めていただきたいと思いますが、その辺についてはいかがですか。

○（建設）建設事業室主幹

今、千葉委員がおっしゃるように、除雪懇談会等で市民の皆さんに守っていただきたいルールとお願いについて、宅地内の雪出し禁止ですとか、路上駐車禁止などの情報を発信してございます。

今回の雪対策基本計画には、その辺の記載が入っておりませんので、今後、協働の取組の一つとして、この雪対策基本計画にも記載することを検討してまいりたいと考えてございます。

○千葉委員

◎既存借上住宅について

最後、既存借上住宅について簡単に質問させていただきたいと思います。

今回やっと応募があったということで安堵していますが、私としてはもう少し検討される方が多いかと思っていました。この制度の応募というのがなかなか広がらない理由について、どのようにお考えかお伺いしたいと思います。

○（建設）大門主幹

応募数が少ない理由という質問かと思えます。理由として少し考えているところが、この事業は国庫補助金を受けまして、国庫補助事業として実施しているところでございますけれども、応募条件として築造年数の制限というのがございます。木造住宅の場合なのですが、これは実は借り上げ期間というものも考慮いたしまして、この補助金の関係で築15年以内の物件と限っていること、まず、これがなかなか申込みが少ない理由の一つかと考えておりま

す。

あともう一つは、いわゆる混在を認めていないということなのですが、混在というのはもう既に建設常任委員会でも何度か説明しているところがございますが、同じフロアで玄関を出て民間住宅としての入居者と市営住宅の入居者が顔を合わせないように、そういう形で混在を認めていないということで、今、応募を受けているところなのですけれども、そういうことというのが応募が少ない原因なのかと考えているところがございます。

○千葉委員

では、最後にまとめて、現在の応募状況について、1件2戸が応募書類審査中ということで、まず、これは審査が通って、いよいよ既存借入住宅として決定されるのかどうかということが1点と、今、別途、新光・朝里地区で応募を検討中の物件があるということなのですが、この見直しについてお聞かせ願いたいのと、今、混在が理由だということだったので、子育て支援策として、この既存借上住宅の制度も進んだかと思えます。

混在が理由で進まないとなれば制度の内容も変えなければいけないと思っております、我が党は何度も言っていますが、新規の住宅の借上制度についても検討していただきたいと思っております。この最後の検討については、答弁は要りませんので、先に質問した件について答弁いただいて、私の質問を終わりたいと思えます。

○（建設）大門主幹

質問が何点かありました。

まず、現在の申込みが出ている物件についての話かと思えます。

審査等に関わって、見込みでございますけれども、現在の建設住宅課で書類の審査をしているところでございます。書類を現在見ている段階では、特に問題はなく、あと既存借上住宅の選定委員会の庁内メンバー5人で最終的に選考するのですけれども、そちらの選考が通りましたら、正式に事業者と借り上げの契約をするという形になりまして、そうした中では現在の申込みに来ている物件につきましては、順調に手続は進んでいる状況でございます。

次に、お話のありました新光・朝里地区で応募を検討中の物件についてのお話でございます。こちらにつきましては、申込みの内容としましては、1件2戸ということでお話は頂いているところでございます。ただ、こちらは、条件に少し合わない部分というのが、現在あるところでございます、そうした中でオーナーが現在その条件を合わせるように、調整はしているところでございますけれども、正式に申請に至るかどうかは少しまだ分からないという状況になっているところでございます。

○委員長

公明党の質疑を終結し、立憲・市民連合に移します。

○林下委員

◎雪対策基本計画策定について

まず、雪対策基本計画策定に関してお伺いをしたいと思います。

人口減少が進む本市にとって財政の効率的な運用というのは、大変重要な課題であることは、行政ばかりでなく、広く市民にも認識が広がっていると思っております。

しかし、国の方針ではコンパクトシティに見られるように、地方の特性を無視するごとく人口減少と行政経費の縮減を当然のように地方公共団体に求めていると言われております。

近年は、本市でも少雪傾向が続いているとはいえ、全国的には記録的な大雨や台風被害が頻発しております。冬場に本市が異常気象に襲われることを想定した備えがこれからも必要であると考えます。

従前より、私どもは雪国の小樽市民の生活を守るための行政サービスとして、除雪対策は最も重要な仕事であるとの立場で訴えてまいりました。小樽市雪対策基本計画策定の趣旨にもありますように、持続可能な除排雪体制を維持するためには、やはり市民との協働による雪対策の推進はもとより、厳しい小樽市の財政状況を踏まえた財源

措置の確保が重要な課題であると考えています。

そこで、小樽市の厳しい財政状況を踏まえ、第7次小樽市総合計画では雪対策費用というものは、どのようにシミュレーションをされているのかを示してください。

○（建設）建設事業室主幹

第7次小樽市総合計画、それから、今、策定中であります雪対策基本計画においては、雪対策費用のシミュレーションを行っていませんけれども、計画の実施に当たっては、市の財政状況を勘案しながら新たな雪堆積場の確保や、ロードヒーティングの稼働面積の縮減などコスト削減の取組を含めて行ってまいりたいと考えてございます。

○林下委員

分かりました。ぜひ、よろしく願いをいたします。

次の質問に移ります。

除排雪作業を担う建設業の人材不足をカバーする対策として、処遇改善などは当然のことだと思いますけれども、私どもは幅広い業界団体あるいは業種というのですか、そういった産業も必要と考えているのですが、検討はされておりますでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

持続可能な雪対策の推進の方向性の下、除雪業者の確保を取組の一つとして位置づけております。市内では、民間のみの除排雪作業を行っている事業者も活動しておりますので、再委託の制限を緩和することなどで幅広く民間の除排雪事業者を確保する仕組みを考えてまいりたいと思っております。

○林下委員

私の経験から言えば、例えば、今、航空事業者や高速道路事業者、JR事業者なども広く農業の閑散期に人材を登用していると伺っておりますので、ぜひそういったことも今後の対策として考えていただければと思います。

次に、冬の安全・安心な交通の確保として予防安全的な除雪作業の実施というのは、どのようなイメージになるのでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

予防保全的な除排雪作業ということでございますけれども、冬の路面状況につきましては、刻々と変化してまいりますので、的確に道路状況を把握して、今後の気象状況等も参考にしながら予防保全的に今後の降雪に備えて道路幅員を広げる拡幅除雪を行うなど、そのような作業をイメージしてございます。

○林下委員

次に、先ほども御質問がありましたけれども、除雪ステーションにおける管理運営の効率化、ICTの導入については、私どもも前から主張してきましたが、こういった、今、新たな機械を導入することも含めて、現在のICT活用技術とか実用化のめどはどこまで可能になっているのか、お伺いしたいと思います。

○（建設）建設事業室主幹

雪対策基本計画においてもICT技術の導入というものを位置づけてございます。ICT、情報通信技術の導入についてでございますけれども、他都市では、もう既に実用化されている事例もございます。日々の降雪量の観測、除雪機械の作業状況の把握、管理日報の作成、そういう事務処理が、このICT技術を使って可能になっているものと認識しております。

今後、費用対効果を見極めながらにはなりますけれども、このようなICTを活用してまいりたいと考えてございます。

○林下委員

今回の新たなロータリー除雪車の導入については、これは間に合うようなものではないと思うのですが、ただ、今、いろいろな分野で無人機械を導入して効率化を図っているという状況がかなり広く報道されております

から、GPS、レーダー、AIなどを組み合わせながら取り組んでいくということは、大切な課題だと思うのですが、今回、導入される機械については、そういったものの互換性というのですか、例えばこういうものを装着すればこういうことができるという、そういう将来的な見通しの設備というか、そういうものは導入されているのでしょうか。

○（建設）維持課長

今回、取得予定のロータリー除雪車につきましては、ロータリー除雪車自体にそういった設備はついていないのですが、今後、スマートフォンなどを活用した中でそういったICT化に対応できるかどうかというのは、先ほど答弁したとおり費用対効果も含めて検討していきたいと思っております。

○林下委員

ぜひ、せっかく導入した最新機器ですから、いろいろなことに活用できるような効率的な運用というものも検討しながらやっていただきたいと思えます。

次に、ロードヒーティング設備の計画的な維持更新については、この間のいろいろな経験から踏まえてもやはりランニングコストが最も重視されなければならないと考えますけれども、そういったランニングコストを下げっていくための新たなシステムというか、何か方式といいますか、そういったものは検討されているのでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

ロードヒーティングにつきましては、効率的な運転ということでございますけれども、砂散布車等の凍結路面对策を行うことなど、冬季の安全な通行を確保できるという範囲に限定されますが、ロードヒーティング設備の部分的な停止ですとか、将来的な取組になるかと思えますけれども、AI、人工知能を活用した効率的な運転制御の方法を調査研究してまいりたいと考えております。

さらに、ロードヒーティングの熱源として、現在、電気、ガス、灯油を使っているのですが、そのほかに地中熱や下水道の熱の活用も考えられると思っております。

○林下委員

先ほどの御質問にもありましたけれども、市民との協働による雪対策の推進というところで、やはり一番大事なものは協働の仕組みを分かりやすく市民に説明して、本当に理解をしてもらって進めていくというのが非常に重要な課題だと私たちも考えています。

それで、市民にその役割分担というものも明確にして、理解をして協働で進めるという、先ほども御答弁がありましたけれども、私はここが非常に大事な要素だと思うのですが、極端に言えば、私は以前に大雪のときにやはりどうしても道路に雪出しが多いと市民から指摘があって、本当にどうしてもいうことを聞かない人はペナルティーを課してでも、そういうことを防いでいかないと、せっかくきれいに除雪したところにあとからどンドン道路に雪が出てくるようでは、これからの市民の協働という意味では、非常に問題があると思うのですが、その点についてはどうお考えですか。

○（建設）建設事業室主幹

今、林下委員のおっしゃるように、市民の皆さんとの役割分担において、その辺は重要な課題だと認識しておりますので、先ほども少し答弁させていただきましたが、宅地内の雪出し禁止や路上駐車禁止、こういうような皆さんに守っていただきたいルールについても協働の取組の一つとして、この雪対策基本計画にも記述していきたいと考えてございます。各協働の取組の中では、やはり市民の皆さんとの連携と協力を図ることが重要なことであるとと考えてございます。

○林下委員

次に、貸出ダンプ制度の見直しということなのですが、今、小樽市内は高齢化が進んで、私道に面した住民にとっては貸出ダンプ制度の利用は、今後、ますます増えていくのではないかと私は想定したのですが、

実態としてはむしろを減少していると、この間お聞きしましたが、やはり現実にそういった状況になっているのは、本当に制度の見直しとしてどういうふうにすればきちんとみんなに利用してもらえるのか、制度を現状に照らして、利用しやすい制度にしていくという改革が求められているのではないかと私は考えます。

それで、それにはどうも以前に少し貸出ダンプ制度の見直しを強行したというか、規制したというか、私どものいろいろな町会の集まりなどに行っても、市は率直に言って貸出ダンプ制度を止める気ではないかと、そういう不信感といいますか、何かかなり誤解があって、やはりそこが今後の支障になるのではないかと私は考えるのです。

ぜひ、その点についてどういう制度を考えていくのか、考えがあればを示しをお願いします。

○（建設）建設事業室主幹

貸出ダンプ制度の見直しということで、雪対策基本計画の中では地域で支え合う雪対策の方向性の下、生活道路の除排雪支援という取組を考えてございます。具体的には、3種類の方向性を想定しておりまして、一つ目は現行の貸出ダンプ制度の改善と継続でございます。二つ目は、町会等の団体が事業主体、作業主体となって、市が助成金を負担する助成金制度の方向性です。三つ目は、市が事業主体となって町会等団体の方から負担金を頂く、札幌市でも行っているようなパートナーシップ制度を考えてございます。

今後、現行の貸出ダンプ制度を引き続き運用しながら、市民の皆さんからの御意見を伺って検討を進めたいと考えてございます。

○林下委員

次に、小型除雪機の購入支援という項目もありますけれども、私がいろいろな町会の会合などで指摘されるのは、除雪機は持っているが、だんだん高齢化で動かすのが不自由になってきたという声も結構ありますし、一番何より地域で雪置場といいますか、空き地があるのだけれども、そこを使えないと。何とか行政で、例えばその地主に有料でもいいから、その地域に貸してくれないかと、こういう仲介なども実は大事な行政の仕事ではないかという話が、結構聞かれるのですけれども、その点についてはどういう判断をされていますか。

○（建設）建設事業室主幹

雪対策基本計画の中では、地域住民の皆さんが除排雪作業に使用する空き地を雪置場と称してございます。懇話会でも林下委員と同様の意見が出ておりまして、協働の取組の一つとして、土地所有者の了解が得られやすくなるように何らかのインセンティブ、報酬をもって市が支援することについて検討したいということを考えてございます。

○林下委員

次に、雪に親しむイベントの創設ということでもありますけれども、既に朝里や幸で住民が主体となって雪まつりなどのイベントに取り組みまれておりますが、今後、さらにこういった雪に親しむイベントを地域でつくり上げていくためには、行政として何が必要なのかという点について、どのようにお考えでしょうか。

○（建設）建設事業室主幹

雪に親しむ冬のイベントということでもございますけれども、このイベントにつきましては、地域コミュニティーの輪を広げることでとか、お互いの連携を強めることが期待されますので、地域で支え合う雪対策につながるように市も主催する団体や町会等の団体と情報共有して連携、協力を行ってまいりたいと考えてございます。

○林下委員

◎水道料金及び下水道使用料について

次に、質問を変えまして、水道料金及び下水道使用料に関連してお伺いしたいと思います。

ただいまの説明にありましたように、検討状況について説明がありましたけれども、前回の建設常任委員会でも質問をいたしました。今日の新型コロナウイルス感染症の水道事業に与えている影響というのは、相当深刻であると理解をしているところであります。

新型コロナウイルス感染症は、観光都市小樽の経済を直撃した感がありますけれども、特に業務用給水収益は極めて深刻な影響を受けていると理解をするところです。このたびの新型コロナウイルス感染症の危機で明らかになったのは、新自由主義といわれる経済の下で弱体化をした公共財の姿であると考えています。公的医療や高齢者の介護、郵便、消防、自治体サービス、そして、交通機関など、公共財がことごとく弱体化しているということでもあります。

本来、国民の命や生活に必要なのは、効率化という市場原理に任せてはならないものであるということが、今回、明らかになったのではないかと思います。医療とともに人の命に関わる国民の共有財産は水道であると思いますが、先進諸国でも水道の民営化が行われた国々では、水道料金が値上げされた結果、料金の支払いができず、水道を止められ感染予防の手洗いができない世帯が増えていると、感染予防に重大な支障を来しているという報道がなされております。

そこで、2018年には我が国でも水道法が改正され、上下水道の民営化が可能になっておりますけれども、業務用の給水収益は全国的にも観光都市が大きく影響していると言われますが、こういった状況を考えますと水道の民営化の圧力が強まってくるのではないかと心配しているのですが、その点についてどういう判断をされていますか。

○（水道）主幹

水道の民営化につきましては、確かに民間のノウハウ導入による経営の効率化や行政組織のスリム化などが期待できると言われていますけれども、それ以上に水道料金の値上げや水質の悪化、さらには災害やその他非常時の対応などの問題が懸念されているところでございます。

今後他都市の動向などを注視する必要があるとは思いますが、現時点では本市にとってメリットが見込めないことから水道の民営化は考えておりません。

○林下委員

ぜひ、しっかり取り組んでいただきたいと思います。

次に、国の非常事態宣言による休業要請などによって経済活動が停滞して、市民生活にも大きな影響が出ています。

そこで、生活困窮世帯に対する水道料金の減免などに対する国の措置というのが私の見る限りあまり明らかになっておりませんが、その点について、どのようなことがなされているのか見解をお示しください。

○（水道）業務課長

生活困窮世帯に対して、水道に関しての支援策等を行った場合の国の措置ということかと思っておりますけれども、まず一つは今年の3月18日付で厚生労働省と国土交通省から、新型コロナウイルス感染症の影響による離職、それから、収入の減少があって生活が困窮しているという方に対して上下水道料金の支払いを猶予するなどの柔軟な対応の要請がございました。これはあくまでも要請ということで、措置になれば、あれなのですけれども、私どもとしましては本市でもこの要請を受けまして上下水道料金の納入について、新型コロナウイルス感染症の影響で収入が減ったなどにより御相談が寄せられておりますので、そういう御相談があった方々に対しましては、それぞれの方の収入の状況などをお聞きしながら、分割納付や納入時期の延期ということについては、柔軟に対応をさせていただいているところでございます。

それから、もう一つは、上下水道料金の減免等を行った場合に対する国の措置ということかと思っておりますけれども、こちらに関しては、地方公共団体が新型コロナウイルス感染症の影響を受けている方を支援するための料金の減免を行って、その減免相当額を一般会計から公営企業会計へ繰り出しする場合には、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金を充当できるということを5月19日付で厚生労働省と国土交通省から方針が示されております。

これを受けて、本市におきましても、今後、また2次分ということで、追加で新型コロナウイルス感染症対応の

地方創生交付金が配分されることとなりますので、これを活用しての支援策ということが、今後、庁内で議論されると思いますけれども、その中で生活困窮されている方を含めまして、そういう方々にどのような支援策を今後市として行っていくのかということは、また庁内で議論されていくことになると思われま

○林下委員

今、御説明いただきましたけれども、国からの財政的な措置はなされているという理解でよろしいのですか。

○（水道）業務課長

水道料金の減免ということに特化した措置ではないのですが、いわゆる新型コロナウイルス感染症対応の臨時交付金、1次分で小樽市ですと5億4,000万円ぐらい交付されておりまして、これから追加で交付されますけれども、それを活用して減免を行ってくださいということですので、財政措置は一定程度、配慮はされていると考えております。

○林下委員

次に、今、検討されている水道料金、下水道使用料に関連して、私はやはり将来にわたって安定した市民の命と健康と小樽市経済を守るための公共財としての水道局は使命を果たしていただくということに重点を置いてしっかり検討していただきたいと思っておりますけれども、今後の決意といいますか、考え方について少し考えがあればお示しください。

○水道局長

公共財として水道の使命を果たすということをございでしたが、今回の新型コロナウイルス感染症拡大を受けまして、我々、水道事業者がまず第一に取り組むことは、良好な衛生関係を保つために安全な水道水を安定的に供給することが真の水道サービスであるということ、この責任を我々は果たしていきたい、そういったことが重要であると考えています。

また、令和元年12月に策定いたしました第2次小樽市上下水道ビジョンにおきまして、「未来につなげよう、信頼されるおたるの上下水道」を基本理念として定めておりまして、この理念に基づきまして、今後は効率的、効果的な事業を推進いたしまして、将来にわたって持続可能な上下水道サービスの提供をすることによりまして、ライフラインとしての使命を本市が果たしてまいりたいと考えております。

○林下委員

◎新幹線まちづくりについて

次に、質問を変えまして、新幹線まちづくりに関連してお伺いします。

今定例会でも議論がありましたけれども、北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画に関する質問もあったわけですが、確かに現在の計画で言えば駅前広場と駐車場と多目的広場の整備という計画が中心でありまして、どう利用者を増やしていくのかという観点から考えると、いささか今回の計画は説得力に欠けるのではないかと私は考えています。

この間、私どもは、利用者を増やすために全国的にはどのような取組がなされているのかということで新幹線の開業に向けて関係自治体がどのような取組をしているのか、視察を重ねてまいりました。この間の議会でも調査結果を踏まえて、再三にわたって取り上げてまいりましたけれども、小樽市で言えば限られたスペースで考えればどうしても計画が限定的になるのではないかとと思いますが、新幹線の新小樽（仮称）駅の背後には奥沢水源地があり、私は極めて優れた手つかずの自然環境が残されていると思います。この環境を生かして新たな観光スポットにすることによって、全国の新幹線で隣接した唯一、自然環境を生かした観光スポットになるものと確信をして、何回か提案をしています。

この実現によって、新幹線新小樽（仮称）駅の安定的な利用を増やすことが可能だと私は考えているのですが、そういった立場で今回の新幹線・まちづくり推進室の各種の会議では、駅前広場と駐車場と多目的広場以外

にどのような議論があったのか、その点についてお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

駅前広場など以外の議論といたしましては、現在、官民連携組織である北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会におきまして、新幹線駅の開業効果を活用した魅力あるまちづくりを進めていくための議論を行っているところでして、二次交通の確保策や観光客の誘致促進策などについては、昨年二つ専門部会を立ち上げまして、今年度アクションプランの策定を通して、その議論を深めることとしております。

このほか、協議会の中で開業効果を高めるためには、いかに新駅の利用者を増やすか、いかに止まる本数を確保するかということが大きな課題として持ち上がってきたところでして、今後データを集めてこの議論も深めていくこととしております。

○林下委員

そこで、利用者を増やしていくためのいろいろな取組というのは、議論されているということでありますけれども、やはり全国的に新幹線新駅開業に当たっては、新たなまちづくりの拠点として国や県だとか、いろいろなところと協議をしながら非常に積極的な取組がなされております。

小樽市の場合は、今までは国や道などどのような連携を図ってきたのか、その点については、どのような状況ですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

国や道との連携につきましては、これまでも新駅、駅前広場の整備に関わります協議を北海道と重ねているところでありまして、天神十字街からの道道においても魅力ある町並み形成を図るべく、先般、打合せを始めているところでございます。ほかに、勝納川の親水空間の形成に向けた協議も、今後、進めさせていただくことでお願いをしているところであります。

また、周辺駐車場など、本市が整備を目指す施設の事業実施に当たりましては、国の交付金事業の活用を考えているところでありますので、今後、国との協議や連携を図っていくことになるものと考えております。

さらには、新駅周辺に限らずですけれども、先ほど申しました新幹線を活用したまちづくりにつきましても、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会において、国や道にオブザーバーとして御参加を頂き検討を進めるなど連携を図っているところでございます。

○林下委員

アクセスなど、いろいろ課題は確かにたくさんあると思いますけれども、やはり何としても利用促進を図って、将来的にも新小樽（仮称）駅の役割や価値を高めていかなくてはいけないと私は思いますので、今後の対策としては、何か具体的な利用促進に向けた対策を考えておられるのか、その点についてお示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

先ほども少し触れましたけれども、北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会におきまして開業効果を高めるために利用促進を図っていくということが重要課題となっておりますので、まだ少し具体的なものというのは、これからの検討課題なのですが、今年度策定するアクションプランの中で利用促進の観点も入れまして協議会で議論を深めてまいりたいと考えております。

考え方としましては、例えば観光、ビジネス、通勤などの用途別ですとか、東北と道南などこういったエリア別で小樽市に新幹線で来る人、それから小樽市から新幹線に乗って出かける人の両方に働きかけるような対策を考えていきます。

○委員長

立憲・市民連合の質疑を終結し、前田清貴委員に移します。

○前田委員

◎小樽築港駅バス停の移設要望について

それでは、報告を聞いてというところで、小樽築港駅バス停の移設要望に係る検討に関連して少し質問します。

過去にこの問題はずっと出ておまして、私も桜方面の方からこの問題については何回も要望を受けております。

それで、そこそこの行動もしているのですけれども、なかなか現実にはそうはならないということで、以前のバス停は、ガソリンスタンドと隣のたばこ屋との間ぐらいにあったのかと思うのですけれども、その当時は旧小樽築港駅が余市町寄りにあったわけです。だから、すぐ渡ってこられたのですけれども、小樽築港駅が新しくなって札幌市寄りに寄って、なおかつバス停が余市町寄りに寄ったものだから、その距離がもう本当に何倍にも開いてしまったとこういう実態、現実があるわけです。

それで、お話がありましたように市営若竹住宅1号棟、2号棟は下が両方とも、テナントというか、店舗です。物販もありましたし、あそこへ持っていきこうという話も当然出たのですけれども、下のテナントの方々は全員反対と根回した方もいるようですが、全員反対でなかなか実現には至らなかった。

それで、市営若竹住宅3号棟のほうにどうだという話もあって、その当時はまだ下にテナントもありましたが、もう御存じのとおり下のテナントはなくなり、新しく改修して現在の姿にあるわけでありまして、そこに歩道橋があります。その歩道橋を当時撤去してほしいという陳情がございまして、本会議で諮って全会一致ではなかったかと思うのですけれども、撤去方賛成可決とこういう事実があります。

ただ、そのときの陳情の内容は、下で御商売をやっておられる方々が歩道橋があるとなかなか客が来ない、それと同時に歩道橋の両サイドにガードレールがずっとついていて、車も止められないし、人も来ない、こういう現実があって、何とかその辺を改善してもらえないかということでありました。

ただ、今度市営若竹住宅3号棟があのよう改修されて、今、関係機関ということで事実上、所有者である国土交通省との折衝になっているのだらうと思いますけれども、若干内容は違いますが、歩道橋を撤去することについては、議会では全会一致で決まった件はあるのです。

そういうことを踏まえて、その辺も力説というか強調して、2か所論もありましたけれども、ぜひ早急に小樽築港駅に近いところに停留所を早く設置していただきたいということ。

それと同時に、バス停を設置されたら困るという原因の一つの、ごみが散乱するというのも当時よく言われたのです。たばこの吸い殻も当然中に入っているのですけれども、私は今日もしてきましたが、たばこのごみ拾いですね、マナーもよくなりましたし、喫煙率も下がったので、私の店舗の前にも停留所がありますけれども、もうその辺はそんなに心配することではなくなったのです。状況というか、環境ががらりと変わったので、地先の方、団地の方になるのだらうと思いますけれども、よく力説をしていただければ実現は可能かと思えます。この辺はいかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

今、お話しいただきましたとおり、実はこの問題の根幹にあるのはマナーの問題がございまして、このバス停はいろいろな場所に移転を繰り返しているということがございます。

それにつきましては、少し古い時代のことまでは私は存じ上げないのですけれども、聞き取りの中ではやはりひどかったということが聞かれております。私もよく現場には行くのですが、前田委員がおっしゃるとおり、かなりたばこやごみなどという問題は今はなくなってきているような感じもいたしますので、これから実は住民の方へのお願いといいますか、合意形成というのは、これからなのですけれども、そういった中では、今、頂いたようなお話も出しながら、合意形成を図りたいと考えてございます。

○前田委員

ぜひ、強力にその辺を御説明していただければと思います。

◎道路の整備について

それでは、質問を変えます。

6月に入りまして、新聞報道等にも出ておりましたけれども、この市内で2輪車の交通事故、死亡事故が発生しています。

それで、これは道路の話ですから、建設部になるのですけれども、まず、先日の報道の中に現場検証的なことがなされたようでございますが、市からも参加されたと報道されております。

事故の概要等について、まずお聞かせをください。

○（建設）維持課長

先日の事故についてということなのですけれども、国道393号における2輪車の事故につきましては、市では交通安全を所管する生活安全課で現場検証を行ったということでは聞いております。建設部は国道の管理者ではないものですから、市の維持管理者としては、そちらの現場検証には行っていないという状況でございます。

○前田委員

道路の凸凹の話もあったので、管理等を含めて参考となるようなことで、現場検証をされたのかと思いましたが、そういう聞き方をしました。

ということなので、一、二点、これは生活安全課ということなので、答弁できないということになるのだらうと思いますので、この後の質問を用意してはいたしましたがしませんが。

それで、小樽市の市道の総延長について、まずお聞かせください。

○（建設）維持課長

小樽市の市道の総延長でございますけれども、平成31年4月1日現在で約585キロメートルとなっております。

○前田委員

舗装と非舗装の区分けはどうなりますか。

○（建設）維持課長

舗装と非舗装の延長の内訳でございますけれども、同じく平成31年4月1日現在で舗装延長が約453キロメートル、未舗装延長が約132キロメートルとなっております。

○前田委員

これらの舗装道路、未舗装道路の年間の修理というのか、工事というのか、この辺の状況、実態について少し大まかで結構ですけれども、どういう状況にあるのか説明してください。

○（建設）維持課長

舗装道路、未舗装道路の補修の状況でございますけれども、舗装道路につきましては、舗装補修業務委託というのを発注いたしまして、舗装の補修に当たっているところでございますが、未舗装道路につきましても、その現場の状況によりまして、維持管理、維持補修を適宜行っているという状況でございます。

○前田委員

少し参考までに伺いますけれども、先ほども少し除雪の関係で話が出ていました。

グレーダーが1台あるようですけれども、冬期間は当然よく分かるのです。どういう使われ方しているのか、夏期間はどうなっているのですか。

○（建設）維持課長

先ほどのグレーダーにつきましては、夏の期間については、現在、使用しておりません。

○前田委員

使用していないのですか。もったいないのではないですか。有効活用しないとしないのだけれども。

○（建設）維持課長

グレーダーにつきましては、舗装道路における路面生成等に主に使用するということになるのですが、こちらにつきましては、夏場は私どもの作業員といいますか、直接、運転できる人間というのが現場でなかなかいないという中でグレーダにつきましては、冬期間においては整備の期間に充てているというところでございます。

○前田委員

少し違う方向に行きそうなのだけでも、グレーダーというのは、除雪機械の中では最高金額ぐらいに値する除雪機器ではないのですか。何千万円するのですか。

○（建設）維持課長

グレーダーの取得金額につきましては、大体約4,000万円ぐらいということでは把握しているところでございます。また、当然、高価な機械でございますので、ロータリー除雪車も含めて高価な金額だという認識でございます。

○前田委員

何か月使うのですか。3か月ですか。あとは、車庫でお休みしているのですか。

○（建設）維持課長

グレーダーの使用期間につきましては、おおむね11月から12、1、2、3月という、約5か月間の使用になるかとは思いますが。

○前田委員

少し横道にそれているのですが、相当、昔のことになるのだろうけれども、以前は使っていたのでしょ。最近みんな外注になってきているので冬期間しか使っていないのが、もったいないなと思って少しそういう質問でした。

それで、歩道の修理件数というのは凸凹等を含めて、年間どのくらいあるのですか。

○（建設）維持課長

修理件数についての御質問ですが、歩道ということで分けてはいないものですから、道路の舗装に関する市民の方から寄せられた修理の依頼の件数で答弁させていただきたいと思うのですが、市民の方から寄せられた舗装の穴に関する御要望につきましては、令和元年度で232件、平成30年度で283件、29年度で278件となっております。

○前田委員

二百数十件が毎年のようにあるようです。私も市民から通報を受けて、直接担当課に電話することが年に何回もあります。特に春先などは多いのですけれども。

それで、この2輪車事故などが凸凹のところで発生をよくするのです。自転車の方が転んだ、バイクがハンドルを取られて転倒したとか、もっと言えば、四輪車が当たってパンクをした、アンダーをこすった、曲がったなど、そういう話もありますし、よく聞きます。

それで、年間二百数十件ある、そういう工事箇所等の中で、こういう事故に至った件数、実態というのはあるのですか。

○（建設）庶務課長

今、2輪車というお話がありましたけれども、私ども庶務課で道路の管理瑕疵の関係で保険の手続について市民の方から申出がありますので、その件数でお話しさせていただいてもよろしいでしょうか。

それには、4輪車のほか、2輪車も入っていますし、歩行者も入っている数字になりますが、その数字で答弁させていただきます。

令和元年度でいきますと、申出が9件ございました。そのうち、4件につきましては、市に何らかの過失があるということで賠償に応じた形になってございます。さらに遡りますと平成30年度ですけれども19件の申出がございまして、16件が市の過失ありということで対処を行っております。それから、29年度については、22件の申出

を頂きまして、うち11件につきまして市に何らかの過失があるということで対応をしてございます。

○前田委員

市に過失があるということになった場合は、どのような対応をされているのですか。

○（建設）庶務課長

それぞれ、案件によって過失の割合というのが変わってくるのですけれども、一般的に昨年の事故などを見ますと歩行者の方がおけがをされたという場合、側溝の蓋が少しくまはまっていなかったという事例が2件ほどあるのですけれども、それにつきましては、市で入っています保険によりまして、10割保証を行った実績がございます。

逆に車、それからバイクの事故がほかに2件ございまして、それぞれも全て道路に瑕疵があるという形にはなりません。一般的にやはり運転されている方の注意義務違反もございまして、それから制限速度の関係もありますので、その自動車とオートバイの事故が2か所ありますけれども、それにつきましては、過失相殺が行われまして、市の過失ということで4割負担している状況になってございます。

○前田委員

もう1点だけ少し聞かせてください。

それで、道路と歩道との間の路側帯側のところに時折見られる車路的なもの、スロープが取り付けられている箇所が見られることもあります。工事現場などもあるのだらうと思うのですけれども、こういう構築物を設置するということは違法なのか、適法なのか、どうなのですか。

路側帯を2輪車がよく通行するのです。夜間ですと大変危険ですし、2輪車の場合は自動車のほうに寄って走れば自転車当たった、触ったとか、オートバイもそうですけれども。そういうものというのは、大変危険だと思うのですが、その辺の見解を少しお聞かせください。

○（建設）用地管理課長

出入り時に一時的に設置するということは、問題はないのですけれども、常設的に設置される場合は道路法もしくは道路交通法の違反行為に当たりますので、違法という形になります。

○前田委員

常設になると違法なのですか。

○（建設）用地管理課長

常設になりますと、違法という形になります。

○前田委員

それで、繰り返しになりますけれども、2輪車にとって道路の凸凹と今のそういった違法な構築物というのは、大変危険です。こういったことも含めて、パトロール等を含めて、補修はもちろんのことでありますけれども、そういう構築物に対する指導はしづらいのだらうと思うのですけれども、これをやらなかったらまた交通事故が起きて、死傷者が出るこういうことの繰り返しになりますので、ぜひこの点については道路管理上細心の注意を払っていただきたいと思うのですけれども、建設部長、最後に締めでひとつよろしく願いいたします。

○建設部長

確かに、道路の管理というのは、非常に安全上大切なことで考えております。今回の事故も踏まえまして、改めてこれまで以上にパトロール、それから、市民の声には誠実に応えていまして、安全の確保には務めておりますけれども、さらに気を引き締めて、その辺のパトロールの実施、それから速やかなる対応に努めてまいりたいと考えております。

○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5時12分

再開 午後5時26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いたします。

詳しくは、本会議で述べます。

まず、どの陳情に対しても市が利用者との協議や関係者との協議を重ねていることは、問題を前に進める上で尽力していることだと思います。

その上で、陳情第4号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について及び陳情第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は、建設常任委員会で進捗状況について答弁がありました。

しかし、住みやすい小樽市のためにも公共交通の充実は待ったなしの課題です。

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です。

これについても安定した給水を受ける権利が住民にはあります。その権利を守るためにも給水を安定して受けられるように努力が必要だと思います。

いずれの陳情も願意妥当であり、採択を求めます。

以上、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。

議案第13号は可決と、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。