

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12月15日(火)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時18分
場 所	第3委員会室		
議 題	付託案件		
出席委員	秋元委員長、高木副委員長、千葉・林下・小貫・前田 各委員		
説明員	水道局長、建設部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: center;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、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出がありますので、これを許します。

「小樽市雪対策基本計画（案）について」

○（建設）建設事業室主幹

小樽市雪対策基本計画（案）について報告いたします。

お手元に4種類の資料を配付させていただいております。資料1が雪対策基本計画（案）の概要版、資料2が雪対策基本計画（案）、資料3が資料編となります。資料4として、パブリックコメントへの回答案でございます。

最初にこれまでの経緯でございますが、学識経験者、交通事業者、学校関係者等で構成する懇話会と地域の代表者である町内会長で構成する分科会での御意見を参考に、この雪対策基本計画の策定を進めてまいりました。

令和元年7月からこれまで懇話会は7回、分科会は協働の取組を中心として8回開催しております。

2年9月の第3回定例会で本計画の素案を報告させていただいた後、10月2日～11月2日の期間で、市民の皆様からパブリックコメントを募集し、2名の方から35件の御意見をいただきました。そのうち文章の追加を含めて、8件について計画本文の修正等を行い、その後に原案を作成し、懇話会、分科会での御意見もいただき、庁内の関係部長会議を経て計画案としてまとめたものでございます。

この計画案を今回第4回定例会に報告させていただき、小樽市雪対策基本計画を策定したいと考えておりますのでよろしくお願い申し上げます。

それでは、雪対策基本計画案の本編となります資料2を御覧ください。

まず、1ページを御覧ください。

「図1-1 計画策定の主旨」でございますけれども、本計画は人口減少や高齢化の進行など社会環境の変化に加え、除排雪作業を担う建設業の人材不足など、このままでは将来的に除雪体制の維持が困難となる可能性がありますことから、今後も継続して冬の市民生活や経済活動を支えるため、将来を見据えた雪対策の指針となる基本計画を作成いたします。

次に2ページを御覧ください。

「図2-1 計画の位置付け」でございますが、上位計画である第7次小樽市総合計画と短期計画となる年度ごとの除排雪計画をつなぐ中・長期計画となります。

「図2-2 計画の目標と重点施策」でございます。本計画の目標は総合計画で掲げた「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。」との目標を実現するために重点施策として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「市民との協働による雪対策の推進」、三つ目は「雪堆積場等の確保」です。それぞれ克雪、親雪、利雪の視点を持って取組の方向性を定め、具体的取組をこの計画に位置づけております。

次に3ページを御覧ください。

重点施策の体系を示しております。一つ目の重点施策「Ⅰ 効率的な雪対策の充実」には取組の方向性として方向性1と2を位置づけております。具体的取組の分類としては、①～⑤の5項目に分類しております。

二つ目の重点施策「Ⅱ 市民との協働による雪対策の推進」では、取組の方向性としては方向性3と4を位置づけております。具体的取組の分類としては、⑥～⑫の7項目に分類しております。

三つ目の重点施策「Ⅲ雪堆積場等の確保」では、取組の方向性として方向性5と6を位置づけております。具体の取組としては⑬から⑮の3項目に分類しております。

次に4ページ以降30ページまでには、3点の重点施策についての現状と課題を整理し、六つの取組の方向性に対して15項目についておのおの具体の取組を位置づけております。

「3重点施策Ⅰ効率的な雪対策の充実」につきましては、4ページから現状と課題を記載し、取組の方向性と具体の取組については12ページから記載しております。

次に「4重点施策Ⅱ市民との協働による雪対策の推進」につきましては、15ページから現状と課題を記載し、取組の方向性と具体の取組については23ページから記載しております。この中でパブリックコメントにより追記箇所があります。

15ページを御覧ください。

「(1)現状と課題」の項目についてですが、パブリックコメントではなぜ特定の地域に私道路への貸出ダンプ制度の適用が高いのか、その説明が必要との御意見を受け、中段に課題1の表示がありますが、そのすぐ上の文章、「なお、私道路の利用に地域差があることは、地域によっては、私道路であっても多くの人が利用している実態や、地域ごとに私道路の延長に違いがあることが考えられます。」の一文を追記しております。

次に19ページを御覧ください。

福祉除雪について依頼件数と対応実績を示すべきとのパブリックコメントでの御意見を受け、「表4-3-2登録世帯数と実施世帯数の推移」を追記しております。

次に24ページを御覧ください。

「取組⑧福祉除雪等の推進」についてです。

パブリックコメントでは、ボランティアの有償化による確保などの検討が必要なはずとの御意見を受け、「(i)福祉除雪サービス事業の充実とPR活動」の項目の3行目に「また、有償ボランティアなどの新たな仕組みづくりについての検討を行います。」の一文を追記しております。

次に「5重点施策Ⅲ雪堆積場等の確保」は27ページから現状と課題を記載し、取組の方向性と具体の取組については29ページから記載しております。

30ページを御覧ください。

パブリックコメントを受け、修正した箇所でございますが、「(ii)雪を活用する工夫」において具体的な事例を挙げてほしいとの御意見を受け、本文の表現を「全国的な雪の活用事例として、施設内に集積した雪などからの融雪水(冷水)を施設内に循環させて冷房することや、雪で冷えた空気(冷風)を倉庫内に循環させて農作物を低温貯蔵することなどがあります。」との表現に修正しております。

次に31ページを御覧ください。

本計画の進行管理について説明いたします。

本計画は令和2年度～10年度を計画期間としており、5年度に中間見直しを行うものとするほか、必要に応じて見直しを検討することとしております。

次に図6-1を御覧ください。計画の進行に当たっては、社会環境等の変化や市民ニーズ等を踏まえて毎年度、各取組に対する効果的な進め方を財政状況を考慮しながら検討します。そして、重点施策の取組で設定する指標の推移などからPDCAサイクルを確立し、より効果的、効率的な施策の展開を図ります。

さらに新たな取組については、実施の段階、D oですけれども、小規模なエリア、モデルケースにより試行期間を設定し、改善や見直しを行いながら全市的な取組となるように進めます。

参考までに31ページ下段、表6-1市民アンケート指標「除排雪」を御覧ください。総合計画で位置づけた指標でございますが、冬期間安全に移動できる道路が確保されていると感じる市民の割合について、29.3%を基準値と

して、今後のアンケート調査でこの数値が基準値より増えることを目指します。

32 ページを御覧ください。

A 3判の横の表となりますが、一覧表で本計画の進行管理を把握できるように作成しております。重点施策ⅠからⅢにおける具体的取組については全部で36項目あり、各取組には目標値を設定して進捗状況を管理してまいりたいと考えております。なお、現段階で目標値を設定しない項目につきましては、今後取組を進める中で目標値を設定してまいります。

続きまして、資料4を御覧ください。

「小樽市雪対策基本計画（素案）に対して提出された意見等の概要及び市の考え方等（案）」でございます。いわゆるパブリックコメントであります。2名の方から35件の御意見をいただいております。そのうち8件について素案の修正等を行っております。

修正等を行った8件の内訳ですが、4件が番号表示と記載の誤りの修正であり、4件が既に説明した本文の修正追記箇所となります。そのほかの御意見につきましては、素案の修正等はありませんが、市の考え方を述べさせていただき、今後の取組を実施する際の参考とさせていただきたいと考えております。

#### ○委員長

「（仮称）ロードヒーティング長寿命化計画の策定スケジュール等について」

#### ○（建設）建設課長

現在、建設事業室建設課が進めております（仮称）ロードヒーティング長寿命化計画の策定スケジュール等について報告いたします。資料を御覧ください。

まず「1 策定の目的」ですが、本計画は現計画のロードヒーティング更新計画を引き継ぐ計画として策定し、予防保全の考え方を基本に、ロードヒーティング設備の計画的な維持、更新等を行うものです。

なお、現計画の計画期間は令和元年度までとなっておりますが、未更新施設がまだ残っていることから3年度までは現計画に基づいて設備を更新することとしております。

次に「2 計画の位置付け」ですが、本計画は第7次小樽市総合計画の「4-4 除排雪の関連計画」、小樽市強靱化計画の「4-4-2 道路施設の防災対策等の関連計画」に位置づけられているほか、現在策定中の小樽市雪対策基本計画の取組の中にも策定が位置づけられております。

また、小樽市公共施設等総合管理計画に基づく個別施設計画となります。

次に「3 計画の掲載事項」として予定しているものですが、「（1）対象施設」は、市が管理する道路のロードヒーティング設備232か所、「（2）計画期間」はおおむね10年間程度とし更新していくことを考えてございます。（3）以降の対策の優先順位の考え方、個別施設の状態等、対策内容と実施時期、対策費用につきましては現在作業中の各設備の外観点検及び全体整備量の把握の後に整理いたしますが、計画策定後も設備の定期点検結果等を踏まえ、適宜必要な見直しを行ってまいりたいと考えてございます。

次に「4 策定スケジュール等」についてですが、「（1）策定作業」は建設事業室建設課職員による直営作業で行っておりまして、「（2）策定スケジュール（予定）」につきましては、令和3年1月末までに各設備の外観点検及び全体整備量の把握を、2月末までに優先順位の検討を行いまして、第1回定例会での経過報告を経て、「④計画素案の作成」を3月末までに行う予定です。

その後は第2回定例会で計画素案を報告し、7月にパブリックコメントを行い、8月末までに計画案を作成して第3回定例会で報告後、9月末の計画策定を予定してございます。

最後に「5 新計画による整備」についてですが、令和4年度事業から新計画であるロードヒーティング長寿命化計画に基づいて整備等を進める予定としております。

## ○委員長

「バスロケーションシステム導入事業の進捗状況について」

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

それではバスロケーションシステム導入事業の進捗状況について報告いたします。

本事業を実施するために、市がバス事業者に交付するバスロケーションシステム導入事業費補助金につきましては、令和2年第3回定例会におきまして、新型コロナウイルス感染症対応地方創生臨時交付金活用事業として補正予算を計上し、9月8日に先議いただき可決されています。

その後、市はバス事業者に補助申請について通知し、9月18日付で補助申請を受け付け、内容を審査し、9月28日付で交付決定を行っています。

なお、今後の導入スケジュールにつきましては、令和3年3月中旬には導入作業を完了し、その後、準備期間を経て3月末にはサービスを開始する予定となっております。

また、本事業では市内1か所にバスの到着情報を表示するデジタルサイネージを設置する予定ですが、この設置場所につきましては、小樽市立病院1階ロビーに設置することで現在調整中であります。

## ○委員長

「新幹線トンネル工事発生土受入れ候補地（塩谷4丁目市有地）について」

### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新幹線トンネル工事発生土受入れ候補地（塩谷4丁目市有地）について報告いたします。

北海道新幹線は令和12年度末の開業を目指して、鋭意工事が進められているところであり、市内においては五つのトンネル工区から掘削土が発生することとなっております。しかしながら、掘削土の受入れ地の確保が不十分であることから、新幹線の整備に推進の立場である本市といたしましては、環境面に配慮した上で可能な範囲で協力することとし、市の所有する土地を受入れ地として提供する考えであります。

このたび、その候補地に係る住民説明会が実施されましたので、その結果等について報告いたします。

それでは資料を御覧ください。「1. 受入れ候補地の概要について」ですが、場所につきましては塩谷4丁目の市有地であり、伍助沢の旧一般廃棄物最終処分場に隣接した公簿面積が約4万8,000平方メートルの原野であります。資料の裏面に地図を掲載しておりますので、御参照いただければと思います。

元に戻りますけれども、これまでも受入れ地として利用可能な市有地を市内各所で探してまいりましたが、当該地につきましては、将来的な利用計画がなく、地元住民や一般市民に対する影響が少ない場所と判断しておりますことから、要対策土を受け入れることを前提として、鉄道・運輸機構に対して受入れ地としての安全性の検討のために、現地の事前調査を認めていたところであります。

次に、「2. 現地調査解析結果について」ですが、まず受入れ可能面積は約4万5,000平方メートルで、受入れ可能土量は約9万立方メートルとなっております。

次に、受入れを想定している発生土につきましては、自然由来の重金属のうち、ヒ素とセレンの溶出濃度が環境基準を超えていることが確認されておりますが、原地盤吸着工法の採用により、敷地境界地点での地下水への溶出濃度が環境基準を下回る濃度に低下することが解析結果として確認をされております。また、盛土の安全性につきましても、平常時や地震時の安全性が確保されていることが確認されております。

なお、これらの調査解析結果につきましては、北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会の第20回幹事会において対策工法等が了承され、適地であると判定されたところであり、学術的に安全上問題なしとの結論をいただいているところであります。

続いて、「3. 結果を受けた本市の対応等について」ですが、まず受入れの可否を判断するに当たり、当該地の調査解析結果が議題となった幹事会を傍聴し、審議内容を確認するとともに、鉄道・運輸機構及び環境保全の専門家

から補足説明等を受けたところでありますが、本市といたしましては安全性に異論を申し立てる事由が見当たらなかったことから、解析条件の範囲内において安全上問題はないとの認識に至ったところであります。

したがって、地域住民の皆さんの一定程度の理解が得られた場合には、当該地に要対策土を搬入することを了承するための要件が整うことから、先般、地元説明会が開催されたところであります。

なお、盛土完了後の土地利用は未定でありますが、要対策土の受入れ地として将来的にも市が保有し、監視していく考えております。

最後に「4. 地元説明会の結果及び今後の方針について」であります。塩谷地区の3か所で実施された地元説明会におきましては、一部に反対の意見や不満の声が聞かれたものの、そのほかの出席者からは異論がなかったことから、一定程度の理解が得られたものと判断に至ったものでございます。

このことから本市といたしましては、鉄道・運輸機構が当該地に要対策土を含むトンネル工事発生土を搬入することを了承する方針といたしました。

なお、鉄道・運輸機構に対しましては、今後についても引き続き地域住民の不安解消に努めるよう求めていきたいと考えております。

また、今後の流れといたしましては、市と鉄道・運輸機構による発生土受入れに関する協定書を締結した後に、当該地での発生土の受入れ準備を整え、令和3年4月頃を目途に受入れが開始されるものと考えております。

#### ○委員長

「小樽築港駅周辺地区における交差点交通量調査等の結果について」

#### ○（建設）都市計画課長

それでは小樽築港駅周辺地区における交差点交通量調査等の結果について報告させていただきます。

資料を御覧ください。

令和元年第2回定例会建設常任委員会におきまして、調査の実施について報告いたしました、小樽築港駅周辺地区の交差点交通量調査等につきまして、現況把握のために実施した令和元年5月の調査と、その後の土地利用の変化に合わせて実施しました調査の結果を報告させていただきます。

まず「1 調査の目的等」でございますが、1回目の調査は平日と休日の各1日、7時から19時までの12時間、そして2回目は元年11月の飲食店2店舗開店後、3回目は2年9月の新病院開院後に1回目調査の午前、午後のピーク時間帯各1時間の調査を実施いたしました。

次に「2 調査結果について」でございますが、まず1回目の調査結果でございますが、方向別交通量と断面交通量については、図のとおりとなっております。方向別交通量については、右側の図の休日のウイングベイ小樽方向に向かう直進交通量である②の4,299台が最も多く、図面における横通りであります市道築港海岸通線の交通は直進交通が主体、縦通りであります市道築港2号線と市管理道路は右左折コースが主体となっております。

また、調査時間帯中最も交差点が混雑した時間帯と交通量は下の四角枠にありますとおり、休日が平日の約1.5倍となっております。

続きまして2ページ目を御覧ください。

この調査において市管理道路と市道築港2号線については、調査時間帯によっては一時的に10台以上の信号待ちの車列が確認をされましたが、最後尾の車両が信号2サイクル目には交差点を通過している状況であり、慢性的な渋滞は確認されませんでした。

また2回目、3回目の調査ともに5月の調査から大きな変化は確認されませんでした。

次に、「3 交差点における交通処理状況の定量的な評価について」でございますが、交差点の交通処理状況を定量的に評価するため、3回の調査結果を基にそれぞれのピーク時間帯の交差点飽和度を算出いたしました。交差点飽和度とは、その交差点が持っている交通をさばく能力に対して、どの程度、交通需要があり、その限界を超えてい

るのかを評価するもので、一般的に0.9を超えると交通処理に支障が生じているとされております。

結果といたしましては、下表のとおり最大でも2回目調査の休日、午前11時台の0.47と、各ピーク時間帯全てにおいて基準値である0.9を大きく下回り、交差点内の交通処理に支障は生じていないという結果となりました。

結果は以上でございますが、今後とも土地利用の変化などに応じて、適宜調査を実施していきたいと考えております。

#### ○委員長

「都市計画道路の見直しについて」

#### ○（建設）都市計画課長

それでは都市計画道路の見直しについて報告させていただきます。

まず「1 現状・背景」ですが、本市の都市計画道路は昭和10年に最初の都市計画決定が行われ、現在では、60路線、延長約149キロメートルが決定されておりますが、整備済みの路線延長は約87キロメートル、整備率は約59%にとどまり、39路線、約62キロメートルが未整備または一部未整備となっております。

こうした状況の中、都市計画法に基づく建築制限により、沿線の土地所有者等が土地を有効に利用できないといった状況が長期化しており、さらには急速に進む人口減少と少子高齢化や、財政的な制約等による道路整備の遅れに加え、安全・安心で快適な都市生活を可能とする持続可能で効率的なまちづくりを進めるため、全市的な視点で、道路の必要性等を総合的に点検・検証し、計画の見直しを行っていく必要がございまして、令和2年2月に策定いたしました第2次小樽市都市計画マスタープランにおいて、長期未整備の都市計画道路について見直しを行う旨、位置づけを行っているところでございます。

次に資料の右側、「2 見直しの進め方」ですが、こうした位置づけを踏まえ、長期未整備の都市計画道路について、北海道が策定した見直しガイドラインを基本として、計画の変更・廃止を含めた「小樽市都市計画道路の見直し方針」を策定し、市民合意を得ながら必要な手続を進めたいと考えております。

策定の進め方としましては、都市計画道路見直しについては、専門的な見地から検討が必要でありますことから、フロー図の右側に、見直しについて「①諮問」と記載しておりますが、市長から都市計画審議会に対して見直しについて諮問し、「②設置」として審議会に学識経験者などで構成される条例に基づく専門委員会を設置し、同委員会においてフロー図の左側の第1段階から第4段階までについて、段階ごとに調査・検討を行い、見直し方針案として取りまとめを行う形としております。

その後、同委員会は「③報告」として、これを審議会に報告し、審議会において審議の上「④答申」として見直しの方向性である見直し方針案という形で市長に答申をいただく形となります。

その後、本市において、この答申を基に方針原案を作成し、パブリックコメントなど市民との合意形成を図った上で、見直し方針を策定し、この方針に基づき都市計画変更など必要な手続を進めてまいりたいと考えております。

続きまして、資料の左下、「3 概ねのスケジュール」でございますが、まず現在の状況として、第187回都市計画審議会において見直しについて諮問させていただき、既に令和2年11月24日に第1回専門委員会を開催しております。

今後の予定としましては、本年度は都市計画審議会の中間報告と、専門委員会を2回開催、そして令和3年度に入りまして、審議会において7月頃中間報告をさせていただき、8月頃には答申をいただく予定で考えております。

なお、専門委員会については2回の開催を予定しております。その後、パブリックコメントなど令和4年1月頃に見直し方針を策定したいと考えております。

#### ○委員長

「小樽市都市公園条例の改正スケジュール等について」

## ○（建設）公園緑地課長

私からは小樽市都市公園条例の改正スケジュール等について報告いたします。資料を御覧ください。

まず「1. 条例案の提出予定議会」であります。令和3年第1回定例会を予定しております。

次に「2. 条例施行予定日」についてであります。令和3年4月1日を予定してございます。

次に「3. 改正の内容」といたしましては、都市公園条例第5条第1項に第7号から第9号までの3項目を追加するものであります。

「4. 条文案及び条例が対象とする行為等」の表は提出を予定しております条文案と条例が対象とする行為を記載してございます。

まず、第7号の火気の使用場所についてであります。これまで花見の時期に火気の使用を認めておりました小樽公園などを指定し、火気の使用を認めるものであります。

次の第8号の他人に危害を及ぼす行為であります。犬の放し飼い、無人航空機の飛行などを対象とするものであります。

次の第9号は、公園の管理上特に必要があると認めて禁止する行為として、宿泊を伴うキャンプ、鳥獣魚類への給餌、たき火などを対象とするものでございます。

いずれも昨今の利用状況等を踏まえ、市民の快適な利用環境の整備を図るため、禁止行為等を条例に位置づけるものであります。

## ○委員長

「小樽市空き家利活用推進事業について」

## ○（建設）木村主幹

小樽市空き家利活用推進事業について報告いたします。お手元の資料を御覧ください。

まず「事業概要」ですが、本事業は、需要が見込まれる地域内にある空き家を対象に、市が所有者等の調査を行い、所有者等に売買や賃貸等の意思があり、空き家の情報提供に同意があった場合には、所有者等に関する情報を仲介を希望した不動産業者へ伝え、所有者等と不動産業者が直接交渉や契約を行うことで空き家の流通の促進を図る事業であります。

次に「事業経過」ですが、令和元年8月19日に不動産関係2団体と、「小樽市の空家等の利活用に係る協定」を締結、令和元年9月2日から2年3月31日までの期間で事業の試行を行い、その後、事業スキームの構築をしてきました。この間、本事業の協力業者を募集したところ、19社から協力をいただいたところであります。本事業につきましては、令和2年10月～4年3月31日までの期間で予定しております。

次に「事業の流れ」ですが、まず試行フローについて説明いたします。

①で不動産業者から所有者等を追えない空き家の所有者等の調査依頼を受け付けし、②で小樽市で所有者等の調査、③で所有者等に売買等の意向確認を行い、④で不動産業者へつなぐための同意を所有者から得て、⑤で所有者情報を不動産業者へ通知し、⑥で不動産業者が所有者等に連絡をし、交渉、契約等の協議を行い、⑦で不動産業者から市へ交渉結果を報告するという流れになります。

試行の結果ですが、所有者等の調査依頼件数18件ございましたが、所有者等の情報提供に同意をいただいた件数4件、売買等の取引が行われた、いわゆる成約した件数でございますが現時点ではゼロ件であります。うち1件は売買契約に向け、登記簿を名義変更中であり、今後、成約する見込みであります。

試行の課題でございますが、一つは相続が複雑なものは同意を得ることが難しいということ、二つ目は所有者等の同意を得るためには、本事業の仕組みを所有者等へ理解してもらう必要があることであります。

試行の検証ですが、不動産業者からの依頼件数18件に対し、所有者の同意件数4件、約22%が取れ、実際に取引が行われた件数はゼロ件であります。成約に向けて進んでいる案件もあり、一定の有効性を確認できたことか



ら、課題を整理した中で事業実施へ移行することといたしました。

次に「事業実施（フロー）」について説明いたしますが、今説明した試行との違いは、対象物件が試行は不動産業者からの持込みであるのに対し、事業実施フローでは市が把握している物件としたこと、それからもう1点は事業フローでは、協力業者が物件の仲介を希望するか否かの確認が必要になるという点が相違点であります。その他は同様の流れであります。

事業フローについてですが、①で市が把握している流通が見込まれる良好な空き家を抽出し、②で所有者等の調査、③で所有者等へ売買等の意向確認を行い、④で所有者情報を協力業者に提供する同意を得まして、⑤で協力業者へ仲介希望依頼を行い、⑥で仲介を希望する業者は市へ回答、⑦で市で仲介指名業者の決定を行い、⑧でこの結果を所有者と仲介希望業者にそれぞれ通知をし、⑨で仲介指名業者と所有者等が交渉、契約の協議を行い、⑩で所有者等と媒介契約を締結できた仲介業者が市へ交渉結果を報告するという流れになります。

なお、ただいま説明したフローに仲介指名業者の決定とありますが、フローの下の米印に仲介指名業者とは、仲介を希望した業者のうち、所有者等と直接、交渉等を行うことができる業者です。仲介を希望した業者が4社以上の場合には市が抽せんにより3社を決定し、3社以下の場合には仲介を希望した全ての業者が、仲介指名業者とすることといたしました。

事業における期待される効果であります。主に三つの効果があると考えております。

一つ目は空き家が利活用されることで、管理不全な空き家の発生予防につながる。

二つ目が良好な空き家が有効に利活用され、市場の活性化が図られる。

三つ目が移住、起業または二地域居住などの購入希望者に対し、物件の情報を提供することが可能になるものと考えております。

最後に、この事業の進捗状況ですが、現在市で空き家の抽出作業を行っており、今後所有者調査を行い、同意書を取得できたものから随時協力業者へ空き家情報の提供を行っていく予定です。

## ○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説明申し上げます。

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、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、水道料金及び下水道使用料の基本水量、基本料金見直しについては保留していますが、現状と検討状況を報告するものです。

次に「2 収益の状況（対前年度比）」についてですが、第3回定例会の本常任委員会で4月から7月の状況を報告いたしました。11月までの状況としましては、水道料金が累計で9,790万円、下水道使用料が累計で7,500万円の減少となっております。

表の下に記載しておりますが、11月における対前年度比の用途別内訳としましては、水道の家事用については500万円の増、業務用については590万円の減、臨時用については280万円の増となっております。

また下水道は、家事用については350万円の増、業務用については530万円の減となっております。

傾向としましては、前月までより回復傾向にあると言えます。

次に「3 決算見込及び財政収支見通しの洗い直し」についてですが、「(1) 試算の条件」は前定例会での説明と同じなのですが、簡単に申し上げますと、現状は回復基調にあるものの、今後の回復傾向は分からないため、現在の状況が今後も変わらず継続した場合の試算となります。この試算結果は別紙グラフにコロナ減収として示しております。

次にコロナ減収を勘案した上で、基本水量の引下げを行った場合の見通しですが、これも前定例会での説明と同じなのですが、基本水量を現在の20立方メートルから12立方メートルに引下げ、基本料金は税抜きで240円引き下げた場合の減収、水道事業でいきますと年間2,600万円の減、下水道事業では年間2,400万円の減となります。

この試算結果は別紙グラフにコロナ減収プラス基本水量引下げとして示しております。

試算結果ですが、別紙を御覧ください。

上のグラフが水道事業、下のグラフは下水道事業で、それぞれの年度末資金過不足額を示しております。

青線にバツがついたものがビジョンの数値、赤線に丸がついておりますのがコロナ減収、薄緑に四角がついておりますのがコロナ減収プラス基本水量引下げになります。

試算結果の分析といたしましては、まず水道事業としてはコロナ減収により資金不足に至る時期が、ビジョン数値では令和16年度と見込んでいたものが、12年度まで早まる見通しとなりました。さらに基本数量の見直しを行うと資金不足となる時期は11年度になる見通しとなりました。

次に下水道事業といたしましては、コロナ減収によりビジョン最終年度である令和10年度における資金額は約10億円から約6億円に下がる見通しとなりました。さらに基本水量の見直しを行うと、最終年度の資金額は約4億円まで下がる見通しとなりました。

次に「4第3回定例会報告時からの変更点」についてですが、下水道については来年度にも資金不足が発生する懸念があったことから、令和2年度において資本費平準化債1億円を発行し対応することといたしました。

なお、この補正予算につきましては、今定例会において上程しております。

最後に「5現状の判断及び今後の進め方」についてですが、11月に大きく回復しているものの、その後の感染拡大の状況を考えますと、先行きが不透明であるとともに、資金の見通しとしてもいまだ改定に踏み切れる状況にはないため、引き続き状況を注視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）用地管理課長

議案第13号小樽市道路占用条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

道路占用料につきましては、現在、本市以外の道内主要都市は全て道路法施行令に準じている中で、本市単価も道路法施行令に準じた単価にする必要性から、財政的影響も考慮し、令和2年度～5年度の4年間で、段階調整を行いながら、同法施行令に準じた単価に設定するものであり、今回は3年度分の改正を行うものです。

影響額は2年度から毎年度約1,000万円の引下げとなる影響があり、総体の影響額は約4,000万円の減となる見込みです。

#### ○委員長

これより、質疑に入ります。

なお、順序は、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。

---

#### ○高木委員

##### ◎菁園中学校裏の道路について

まず菁園中学校裏の道路についてお聞きをします。

先般、菁園中学校裏の道路が坂道のため非常に危ないと。事故により2本の電柱が破損したということです。

前回は質問をしていますけれども、その状況を確認していただいたか、また、今後の対応としてはどういう検討をしていただいたかということをお聞かせください。

○（建設）維持課長

ただいま御質問のありました菁園中学校裏付近の道路についてでございますけれども、昨年度、御質問いただきました中で道路パトロール等を実施いたしまして、除雪作業、砂散布作業等を行っていたところでございます。

現地の状況といたしましては、今年度は今、雪が降り始めましたけれども、そのパトロールを通じて、今後も凍結路面対策等も含めて対応を実施していきたいというふうに考えているところでございます。

○高木委員

こういう道路は小樽市内でも非常に多く見られるところなので、ロードヒーティングを開設しなさいなど、そういう問題にはならないような気がします。学生も非常にたくさんいるので、ぜひ市民の方々と協力して、砂の散布等の協力を願いたいというふうに思います。

◎水道管の維持管理について

次に水道管の維持管理についてお聞きます。

先週、ニセコ町で水道管の亀裂が発見されて断水をしたということです。小樽市も水道管がすごい古いので、その水道管の維持管理としてどのような状況で管理しているのか、また、水圧や水流で異常が出たときにパトロールに入るのか、その辺の状況をお聞かせください。

○（水道）管路維持課長

水道管の維持管理についてでございますけれども、水道局が管理している配水管について説明させていただきたいと思います。

通常では浄水センターで管理している配水池は38か所あるのですけれども、そこから送られる流路の監視によって維持管理を行っています。流路が多くなった場合について、緊急の漏水調査を行いまして、早期に修繕箇所を発見し修理を行っている状況でございます。

また、毎年になるのですけれども、計画的に配水池の系統別に漏水調査を委託していまして、その委託調査の今年の実績になりますが、調査距離にして約87キロメートル、調査個数としては1万1,700個を調査して106件の漏水箇所を発見しているということになります。そのうち配水管での破裂に関しては1件となっております。

その他については、市民による通報などがありまして、通報があった場合については現地で調査し対応しております。そういった状況になります。

○高木委員

この水道管については、老朽化もありますし、これから冬、凍結しない埋設の深度で管理していると思いますけれども、古いので寒暖差による漏水が発生する状況があるか分からないので、ぜひ引き続き管理をしていただきたいなと思います。

また逆に、給水管、本管は駄目になって、給水管に影響を与えているとか、給水管が駄目で本管に影響を与えるというデメリットなどはありますか。もしお答えできれば。

○（水道）管路維持課長

本管が破裂した場合、給水管が一般家庭に与える影響というのは、若干、水圧の低下ということがあり得るのかと思います。

また、大きな修理になりますと、断水というのが発生しますので、それで断水件数が大きくなると当然、私どもでお知らせしながら、修理をしていくのですけれども、あと、一般家庭に損益を与える部分というのは、ほぼないものと思いますし、逆に給水管が破裂した場合、水道局で管理している本管には全く影響はまずないというふうに思っています。

○高木委員

本管も給水管もそうなのですけれども、今、新しい管の種類が出てきたりしています。昔だと赤さび、黒さび、

水質にもよるのでしょうか、その部分の影響についてはいかがでしょうか。

○（水道）管路維持課長

今おっしゃられたさびの修理については、私どもが管理している配水管では、ほぼそういった状況はございません。どちらかという、一般の住宅の中に抱えている屋内配管とか、いわゆる給水管と呼んでいるのですけれども、そうした中で管種によって、そのさびの色が違ってくるといような状況になっています。

最近ですと、屋内配管も樹脂製のポリエチレン管っぽい管が使われているので、そういったさびはあまり心配する必要はないのかとは思いますが、まれにお湯の配管で少し普通とは違ったさび、黒いさびとか、そういったものは出てくるようです。

近年、管種もそれぞれ種類がありまして、それも昔は水道局が指定していたのですけれども、今は承認さえ取れていれば、ある程度、個人で好きな管を使える状況になっていますので、メーカーもいろいろな研究をしまして、さびについては今ほとんど出ないのかというふうに思っています。

○高木委員

強度だとかいろいろな管種はありますけれども、本市としてはいろいろな種類もあって大変そうなので、そこら辺の材料も精査して、一律一緒にするとか、そういうものはないかも分かりませんが、精査していただきたいなと思います。今後もいつ破裂するか分からないので、維持管理だけは気をつけていただきたいなと思います。

◎水道局の一般競争入札について

次に、水道局の一般競争入札についてお聞きします。

予算特別委員会でも質問して、あらかた仕組みについては理解をしました。来年の1月からですか、審査の資料等の申請がありますけれども、その部分と、あとは、いろいろな工種によるのですが、一般競争入札の電子申請というものを水道局としてはどうのお考えかをお聞かせください。

○（水道）総務課長

指名登録の関係、それから、電子入札についての考えでございますが、まず、指名登録につきましては先の予算特別委員会で財政部からも答弁しているところですが、2年に1回登録をしております入札参加資格者名簿に御登録いただき、基本的には、名簿に登録をいただいている事業者と契約を締結するといったようなこととなります。

電子入札につきましては、これも同様に予算特別委員会で財政部から答弁しておりますが、電子入札を導入することによりまして、ペーパーレス化されるなどのメリットがございますが、事業者側で機器の準備が必要となったりするような面もございますので、先進事例を参考に市全体として検討してまいりたいと考えております。

○高木委員

この入札に関しても、いろいろな職種で人材不足というのは否めないのかというふうに思います。その用紙に関する経費削減もそうですけれども、入札の設計書を取りに来るといその労力も、やはり半日ぐらいかかる業務なので、ぜひ電子入札、何日から何日までの札入れと、そこにパソコンとか機械をお持ちではない方に関しては、その間で従来の委任状を添えて入札をするというような仕組みを、随時ではありますが、一気に切り替えるのではなく、そういうものも目先で検討していただき、ぜひその仕組みというものをつくっていただければなというふうに思います。

◎空き家対策について

次は、空き家対策についてお聞きします。

今、行政でやっている空き家・空き地バンク等の実施といたしますか、実績というのはさほど伸びていないのだろうというふうに思っています。まずその空き家対策に戻るのですけれども、空き家・空き地バンクを実施する背景といたしますか、どういう方向性を持っているのかお聞かせください。

○（建設）木村主幹

空き家・空き地バンク制度とは何かということで答弁をさせていただきますと、市内にある空き家・空き地の有効活用を通して、市内への定住、2地域居住などの促進を図る目的で、空き家の所有者が市へ申込書を提出する形で登録をし、媒介契約を締結した後に市のホームページで公開し、利用希望者を募る制度でございますが、今お話がありましたけれども、制度開始から10年以上経過しておりますが、登録件数が非常に少ない状況となっております。

○委員長

もし分かれば導入した背景などはどうですか。

○（建設）木村主幹

空き家対策につきましては、危険な空き家の除去と、それから良好な空き家を危険になる前に活用するというところで、その辺りが重要な施策になってくるのかということで始まった空き家・空き地バンク利活用施策ということで始まったというふうに理解してございます。

○高木委員

私は空き家コンサルタントという資格をこの前に取ってきたのです。今、多分、全国的にも850万件以上空き家が増えているだろうと思うのですけれども、小樽市に関しても2,000件以上はあるのだろうと推測しています。全国的に空き家を利活用する、民泊にしたり、いろいろな事業者と提携して売買するのもいいのですが、少し視点を変えて、今、北海道ではなかなかやっていないのですけれども、空き家協議会というのをつくって、その中に不動産鑑定士、司法書士、行政書士、測量士、建設会社、リフォーム会社、建物の問題を解決する人たちの集まりがあって、そこで行政が相談窓口になって、その協議会に通達をすると。例えば売りたいですとか、空き家の所有者で亡くなった人がいて、遺品を整理したいとか、私も商売がいろいろな情報を聞きますけれども、やはり遺品整理とか建物を売買するには、建物を相続するにはと悩んでいる市民の皆さんがたくさんいるのが現状なのです。

なので、行政としてはやるのが多分限られてくると思うのです。売ることもできないし、買うこともできないし。その相談の中で地域の企業の人と連携しながら、持ち主の方向性を見いだしていく。もしくは今やっているのが古民家再生といって、例えば小樽市の空き家が何千件と多分、使える空き家があると思うのですけれども、その柱が欲しい、窓が欲しい、フローリングが欲しいなどというのは結構あって、その部分を、例えば解体の助成金を出しながら、その材料を売ってあげるといって相談窓口をつくってあげたり、今は不動産会社と宅建業者が締結をしていますが、そこで出てくるのは売買の仲介手数料ぐらいだと思うのです。それプラス協議会というのがもし発足した場合、行政がいろいろな内容で相談窓口になって、いろいろな情報を提供して、そういう売買だったり、空き家の管理だったりしていくということは、できるものなのか、または本市として、そういう方向性を検討されたことはありますか。

○（建設）木村主幹

私どもの空き家対策という部署には様々な相談が寄せられておりますけれども、近年は相談内容も非常に多様化しておりまして、所有者に対して説明する私どもも十分な説明をもち合わせていないなどのこともありまして、これらの専門家の方々とは連携して対応していく必要があるのかと考えてございますが、今、空き家コンサルタントというようなお話が出ましたが、これがどのようなものになるのか詳細が分からないため、現時点では十分な説明ができませんけれども、今後は空き家コンサルタントも含めて、やはり連携というのが必要なのではないかということは、十分承知してございますので、情報収集に努めながら、市として何ができるのかというようなことを検討してまいりたいと考えてございます。

○高木委員

その利活用推進事業、本当にいいことなのです。ただ、小樽市も高齢化で、例えば老人ホームに入所するので家

をあげるとかと言われるときもあるのです。正直、どうしていいか分からない。そういうところで、例えば行政が窓口になってあげるといふそのきっかけだけでも、多分その所有者は安心できるだろうし、今後いきなり老人ホームに入って、そのまま空き家を放置すると維持もできないですし、いつか崩壊してしまうし、情報も入ってこない。なので、行政と町内会で、ここの人が老人ホームに行って空き家になってしまうよという場合の情報収集だけでも多分、安心できると思うのです。要は空き家を防止するという観点からいくと、古くなる前に、空き家協議会だったり不動産会社と締結をして、早いうちにリフォームをする、または草刈りだとか管理をするという状況をつくっていくと、10年後でも何千件と倍にもならないだろうし、多分どうにか処理はできるのだろうというふうに思ってくるのです。

利活用推進事業もすごい素晴らしいことだけれども、維持をする、防ぐ、または、市民の相談窓口をつくるというのも一つの手ではないかと思うので、ぜひ、その空き家管理対策として相談窓口と、何かに利活用してあげるといふのを同時に進めていくような仕組みをぜひつくっていただけたら、多分、小樽市が一番、正常にできる事業だと思うので、ぜひリーディングシティになってほしいなど。それは私も協力していきますので、その部分に関しては一緒に考えていきましょう。

#### ◎除雪について

次に除雪について伺います。

今、本格的に雪が積もってきました。札幌管区気象台では、先3か月は平年並みかもしくは少ないだろうと予測をしていますけれども、昨日は結構、雪が降ったので、年間シーズンに対すると結構降るのか、平年並みなのかというふうに思います。除雪関係は毎年問題になっていますが、少し視点を変えてお話をさせていただきます。

除雪に関してですけれども、今回、留萌市の企業がGPSを使った日報を作成する、130キロメートル以内のもの機械にGPSをつけて作業日報を自動作成するというようなことを試行しています。この前の高橋龍議員がおっしゃったAIの除雪に関してでありますけれども、そこは機械を1人で動かして除雪するのは少しまだまだ先かというふうに思っています。その中で、オペレーターと除雪の人材不足を兼ね合わせた中で、機械にGPSをつけて、作業日報は人を使わずに自動作成をすると。今、多分タコグラフで1人が日報を作っているのですが、その部分でAIによる除雪日報の電子化というものは今、検討しているかどうか、お聞かせいただけますか。

#### ○（建設）維持課長

今、除雪作業における除雪日報の電子化ということで御質問がございましたけれども、道内様々、道内と限らずですが、ICTを活用したそういったシステムが今、開発されているところでございます。

私どもとして、現在どのようなシステムということを検討といえますか、道内他都市の状況を調べながら費用対効果等も含めて今まさに検討しているというような状況ではございますけれども、具体的に何かをお示しできるという状況ではございません。

#### ○高木委員

今の除雪の仕方というのをすぐなくするというわけではなくて、この雪対策基本計画に書いていますけれども、人口減少だとか本当に人材不足というのが今、建設業界の中ではやはり問題視しています。オペレーターも数が少ないのですが、やはりGPSを活用するということは、エンジンをスタートしてから、パソコンに稼働時間と作業時間と路線も距離も全て入ると。プラスAIの監視になると、そこは安全面ですけれども、雪山の裏に子供がいる、もしくは消火栓がある、ガードパイプがあったり、マンホールがあったり、いろいろな障害物を感知するような安全性能をタイヤローラーとかタイヤショベルなどにつける。その部分だけでその人材不足は、その労力が1人減るのではないかという、私の憶測ですが、そういう部分のGPSとAIを兼ね備えた機械で除雪作業をしていくというのが、やはりこれからは検討していかなければならないのではないのかというふうに私は思っているのです。

その部分で、今、建設会社も除雪作業員というのは、本当に探している状況ですけれども、なかなかいらいっや

らないということなので、それをすぐ替えるというよりは、5年先、10年先で人口が減少しても多分除雪作業量というのは変わらないと思うので、ぜひその部分を検討していただきたいと思いますが、どういった見解がありますか。

○（建設）維持課長

今、委員の御指摘のとおり、建設事業者、除雪事業者の人材不足というのが非常に顕著になってきているという状況でございます。除雪事業者の負担軽減、オペレーター不足ですとか、そういったような部分を解消するために、今、御指摘の、まずGPS等を活用した除雪日報等のデジタル化の推進と人工知能等を活用した道路除雪作業における障害物等の確認というのは非常に有効な手段であるというふうに考えているところでございます。

先ほども申し上げましたけれども、現在、GPSを搭載した除雪作業日報の作成ツールも様々なものがございます。その辺の費用対効果といったものを改めて検証して、その導入に向けて検討していきたいというふうには考えているところでございます。

○高木委員

今すぐ替えるということは本当に難しいと思いますし、財政的なものもあります。今年ではないですけれども、除雪の箇所でもあまり大変ではない路線のうち1路線でも試行的に行っていくというのも、費用対効果というのは検証できるのかと思いますので、安全面を見たAIと、重機の稼働率を見る作業日報というものを1回試行するのもいいのかと思いますので、ぜひその部分を検討していただきたいというふうに思います。

◎ロードヒーティングの部分停止の試行について

次はロードヒーティングについて質問します。

今回ロードヒーティングもいろいろな問題がありまして、多分、市民の皆さんからもすごい苦情が来ているのだろうなというのを推測します。ロードヒーティングの箇所が箇所なので、すごく多いのですけれども、経費削減のために平方メートル数で決めたのか、もしくはいろいろな市民からの意見だとか苦情を聞いて、その部分がたまたまその平方メートル数の削減になったのか、今回の稼働と休止について、どういう根拠で指定したのか、お聞かせください。

○（建設）維持課長

ロードヒーティング設備の部分停止の試行に関する御質問でございますけれども、今回、部分停止の箇所の選定の方法ですが、まず、平方メートル数、面積からということではなく、道路勾配等がおおむね12%以下の道路、かつ除雪水準が第2種路線以上ということの条件の中で、まずは選定をさせていただいて、かつ車道の車の制動や登坂能力等が円滑に行われるという判断された路線について部分停止を試行したところでございます。

○高木委員

これは除雪費に含むと思うのですけれども、除雪費の費用とロードヒーティングの費用というのは分かるでしょうか。

○（建設）維持課長

令和2年度の予算におきまして、除雪費全体で16億1,400万円の予算をいただいております。そのうちロードヒーティング関係経費といたしまして、3億1,640万円の予算で現在、執行しているところでございます。

○高木委員

その中のロードヒーティングの中では削減されている金額はわかりますか。

○（建設）維持課長

今回ロードヒーティングの部分停止を試行させていただいている箇所につきまして、当初、削減額といたしまして約200万円程度を見込んでいたところでございます。

### ○高木委員

ロードヒーティングというのは多分危険箇所があるから設置されているのだろうというふうに思うのです。あるいは市民の皆さんの玉突き事故があったりというのは不注意かも知れませんが、やはり危険な箇所にロードヒーティングがあるのだと思います。

今回ロードヒーティングの資料を頂いたのですが、ユニットが多分分かれていると思うのです。その1路線を6ユニットを切っているのか、二つのユニットを連結してやるのか、逆に私は思うのですけれども、例えばR1、2、3、4とあれば、1と3と5を稼働して、2と4を稼働するというような、分離実行というのですか、分離をすることというのは可能なのでしょうか。今回連結がすごい非常に多いので、その部分は機能的にはどうなのでしょう。

### ○（建設）維持課長

今、委員が御指摘のとおり、分離してユニットを停止させるということは物理的には可能でございます。ただ、今回につきましては、必要最小限といった部分の中で一定程度連結し、試行している形にはなっておりますけれども、分割してやることも可能ではあります。

### ○高木委員

可能だというのを理解をしました。

例えば直線道路で下の段だけのユニットが溶けている状態か、下も溶けていて中間も溶けていて、こちらも溶けているというような状況だと車間距離も取れるし、安全面で言うとドライバーの人も雪まで行かないような気がするのです。

だから経費削減の中でユニットを全て直線で1枚の枠で止めるのかというふうに考えると、これまで何か所もあるロードヒーティングの中で、分離で止めることによって人間の心理はそこまで行かないだろうというものがあると思うのですけれども、そういうことは考えたことはありますか。

### ○（建設）維持課長

今、委員が御指摘のとおり、分離でロードヒーティングのユニットを止めるというのは確かに効果的であろうかと思えます。しかし反対に、その分離で止めたときの問題点といたしましては、段差が生じると。ロードヒーティングで融雪されている箇所とされていない箇所との段差の管理という部分が問題になろうかと思えますけれども、そのドライバーの視点でということであれば、分離というのも一つの選択肢ではあるのかというふうには考えております。

### ○高木委員

段差ですね。多分一つのユニットにも若干の段差はあるだろうと思います。プラス市道に雪が積もればタイヤショベルも走りますけれども、その部分で段差を解消できないというふうになれば、またこれも問題になりますけれども、ぜひ経費削減の中で1ユニットずつ全部停止して、ここは休止しますよというのではなく、1路線1路線、全て危険な箇所だと思うので、その部分をユニットの分離の停止などというのを、今後検討していただきたいなというふうに思います。その中で多分、すさまじい苦情が来ているのではないのかなと思うので、休止したときに車がぶつかりました、でもそこはロードヒーティングが休止していたから小樽市が悪いのだというふうな状況にもなりかねないですし、そういう部分の安全管理というのは、やはり試行錯誤や実施の仕方を変えていくべきなのではないのかと思います。

またこれは、先ほどの除雪等の話もそうなのですが、今回、小樽駅前でしたか。AIを使ったロードヒーティングをしたいと思います。お金の話をすると、どれだけの事業費がかかって、何年で費用対効果が生まれるのだというのがありますが、ぜひAIを使ったロードヒーティングの省エネコストといいますか、その部分の情報ももらって、小樽市の10年計画で事業費を使った中で、この3億円というものがどれだけの効果を生むのか。電気もLEDに替えると電気代が半分安くなりましたという。大げさな話かも知れませんが、その部分の融雪と出



資の費用対効果の検証を踏まえて、長寿命化というか工事の入りも検討していただきたいと思いますので、ぜひロードヒーティングに関しては、全地域危険なので、停止による経費削減も必要ですが、あまり何億円という経費削減が多分できないと思うので、そこら辺も踏まえて検討していただきたいし、小樽市も人口が減少していますけれども、除雪費とロードヒーティングの事業費というのは、多分減らしてはいけないと思うのです。維持していかなければならないので、今のこの19億円、20億円というものは、5年後、10年後もどう維持していくかと、プラスAIを使った省エネで予算を削減していくというような仕組みづくりが大事になってくると思うので、ぜひそこを加味しながら、長寿命化というものを進めていただきたいなというふうに思います。

提案ばかりしましたけれども、ぜひそういうところも考えて進めていただきたいと思います。

#### ○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

##### ◎雪対策基本計画の策定について

雪対策基本計画の策定についてです。

これは会派代表質問や予算特別委員会でも取り上げられておりますので、再度質問したいと思うのですが、この計画は策定主旨にもありますとおり、近年の人口減少や高齢化の進行、建設業の人材不足、市の財政状況を踏まえて、将来的に除雪体制の維持が困難となる可能性も踏まえて、今後の雪対策を効果的、効率的に遂行するための指針として策定されたものであると理解しております。

また、市民との協働による雪対策の推進についても、私たちもこの間の勉強会や常任委員会を通じて、かなり理解が進んでいると思いますが、一部マスコミ報道されたこともありまして、これまで地域で関わってこられた方や御協力をいただいている町内会、あるいはボランティアグループの人たちには不安や誤解が生じている面も多々あると思いますので、そうした意味で再度、市民の声や私自身の体験も踏まえて幾つか質問をさせていただきたいと思います。

一つには、私も市民との協働による雪対策の推進については非常に重要なものだと受け止めておりますけれども、これまでの協働との違いは具体的にどのような考えに基づくものなのか説明していただきたいと思います。

##### ○（建設）建設事業室主幹

これまでの協働との違いということでございますけれども、雪対策基本計画の22ページに記載しておりますが、図4-7でございます。これまで市民・町内会等、小樽市社会福祉協議会、除雪ボランティア団体等、それから市役所の4者が、それぞれ協働の取組を行っている状況でございますけれども、これからはこの4者の連携・協力が必要と考えております。

本計画においては、二つの取組の方向性を位置づけておりまして、一つ目は地域で支え合う雪対策の推進であり、町内会等の近隣住民の皆さんのふだんからの助け合いが必要になると思いますので、市は様々な支援、今までも行っていますけれども、貸出ダンプ制度等の生活道路の排雪支援ですとか、新たな取組になりますが、小型除雪機の購入等支援などを行うことを検討してまいりたいと考えております。

二つ目は、地域の実情に応じた雪対策の推進でございますけれども、地域の実情は様々でありますので、市と町内会等団体がさらなるコミュニケーションを図って、その地域に合った雪対策と一緒に考えてまいりたいと思っております。

#### ○林下委員

ただいまの答弁でもありましたとおり、やはり市民との協働というのは非常に大事なことだということで理解は

できるのですけれども、やはり何かこの新聞報道などを見て、私たちは市民から、市が除雪をもうやめてしまってボランティアに頼るのではないかという、かなりそういう誤解と申しますか、そういうものが生じている部分もありますので、やはり丁寧な説明、慎重な説明をぜひ再度お願いしておきたいというふうに思います。

次に、ボランティアの関係なのですけれども、地域を担っていただいているほとんどのボランティアの方はこれまで無償で活動していただいていたというふうに考えています。

例えば、今、少し有償化を検討するという項目もありますけれども、私は有償に切り替える以前に、やはりいろいろなボランティアの活動をする中で、いろいろな支援というか、在り方ですが、ボランティア保険みたいなそういったものをつくって、そういうフォローしていくということも、実は継続性を考える上で私は大事ではないかというふうに考えているのですけれども、その点について何かお考えはありますでしょうか。

#### ○（建設）建設事業室主幹

有償ボランティアに切り替える前にボランティア活動の支援策を考える必要があるのではないかと考えています。確かに委員がおっしゃるように、ボランティア活動の内容の周知ですとか、周辺住民の皆さんの御理解も必要であると思われ、作業形態に合わせて周辺トラブルですとか、今、委員がおっしゃられたボランティア保険を含めた事故の防止策を検討する必要があるというふうに考えております。

#### ○林下委員

私たちも町内会の役員の保険などそういう制度もありますから、以前シルバー人材センターで事故に対応するための保険を考えてはどうかと私も考えたことがあって、取り上げたことがあるのですけれども、そういうイメージで、これから人材を確保する意味では、やはり非常に大事なことだと思いますので、ぜひ検討をお願いしたいと思います。

次に、小型除雪機の購入補助について、町内会で行うということを検討しているというふうに記されておりますけれども、実は各町会も御承知のとおり高齢化が進んで、例えば除雪機を購入して補助してもらっても、なかなか担える人材が確保できないというのが、実は町内会の悩みであるというふうに思うのです。それで単一の町内会で見ると、地域的に規模が大きな町内会があったり、小さな町内会があったり、いろいろなバランスというか差があって、なかなかこれを具体的にイメージすると、うちの町内会ではできるかなど、そういう考えを持っている人はたくさんいると思うのです。

そういった意味では、もう少し町内会の単位を連合町会などそういった範囲を広げて、いわゆるそのボランティアグループみたいものをつくってもらおうと。そこにそういう機器の導入を補助してあげるほうが私はどうも現実的ではないかなとイメージしているのですけれども、その点についてお考えをお聞かせいただきたいと思います。

#### ○（建設）建設事業室主幹

委員の御提案にもありますが、地域の実情は様々であると認識しております。御提案のとおり、地区連合町会等への範囲の拡大も考えられると思います。地域の方々、町内会等の団体が対象となるイメージを持っておりますけれども、実情を考慮しながら具体的な制度設計を検討し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。

次に、老朽化した除雪機械の更新計画というのがあるのですけれども、更新は当然、続けていかなければならないという大きな施策だと思うのですが、たまたま今日の新聞に、開発局ではAIなどを活用したいというように検討も進んでいるという段階で、こういうIT機器の実用化というのはまだまだ時間がかかるのかというイメージはあるのですけれども、やはり今のその更新をこのまま続けていかなければならないというのは今までの考え方であると思うのですが、例えば将来的に除雪延長の見直しなどいろいろなことがこれから起きてくる。このままの計画で除雪機械の更新を続けていって、将来的に機械が余ってしまうようなことはないのかというのは私の考え方な

のですけれども、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

将来、除雪の機械が余ってしまうのではないかとということでございますけれども、今、我々としては現状の配備体制を維持した上で、いろいろ効率的な雪対策の推進を図ってまいりたいと考えております。

今、行っている除雪の延長が将来的に減るというのもあまり考えがたいかというふうには考えておりますので、使っている除雪の機械が余るということは今は想定してございません。

○林下委員

それでは次に、雪対策基本計画では第7次小樽市総合計画に沿った計画にならざるを得ないということは理解はするのですけれども、私もこの10年間を見ても、人口減少の影響や様々な地域的なまちの変化というのが起きてきていると。特に近年は、公共交通の路線ももう変わって、やはり人の動きにも様々な変化が生じているのではないかとこのように感じています。

この先10年間では北海道新幹線の開業など、小樽市も様々な変化を余儀なくされるというふうに思います。そうしたことを勘案して、新たな道路整備への対応というか、除雪区間の延長や短縮やいろいろなことが起きてくると思うのですけれども、その対応について具体的な検討がなされている事象や計画があるのかどうかについてお答えをお願いしたいと思います。

○（建設）建設事業室主幹

現時点におきましてはですけれども、具体の計画はございませんが、将来、新たな道路整備が行えた場合には、具体的な状況に応じて効率的な雪対策を推進する中で、除雪等の対応を検討し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。

先ほどの報告を聞いて、特にロードヒーティング長寿命化計画の策定という部分です。やはりどうしても現実にはロードヒーティングの運用の見直しというか、いろいろなことを試行していくと、それはせざるを得ないというふうには私は思うのです。場合によっては、もっと経費のかからないシステムの開発や、いろいろこれからの可能性というのはまだあると思いますけれども、これはやはり現行では、経費の節減と交通の安全性の確保を両立することを前提として、これからも続けていく必要はあるだろうというふうに考えます。

しかし、市民の不安というか、そういったものの解消に向けてはもっと周知をしっかりと、丁寧に行うことが大事ではないかというふうには私はこの間の議論を聞いていて感じるのですけれども、今後こういった意見を踏まえて、周知の仕方、あるいは今後の考え方とか、そういったものがあれば少しお示しを願いたいと思います。

○（建設）維持課長

ただいま委員からロードヒーティングの部分停止の試行につきまして、周知の方法についての御指摘がございました。今年度のロードヒーティングの部分停止の試行の周知の方法につきましては、やはり私どもといたしましては不十分な点があったということで認識してございます。

今後ロードヒーティングの部分停止の試行を行うに当たりましては、今、御指摘のとおり、市民の皆様への周知の方法というのを改めて検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○林下委員

やはり、このロードヒーティングの問題というのは、正直、市民の慣れもあると思うのです。私はかつて、いわゆるバスの乗務員をやった経験からいけば、当時はスパイクタイヤからスタッドレスタイヤに変わって、すごく大変な時代があったのです。その頃からこのロードヒーティングというのはどんどん政策的に進められてきたのです。

例えば新潟県などは道路に地下水をくみ上げて、完全に雪を溶かして、当時、田中角栄氏が東京と同じように歩けるまちをつくるのだと、私は非常にびっくりした記憶があるのですけれども、やはり今後もそういう市民にも慣

れてもらうと同時に、やはり経費のかからないシステムを開発していくという、その視点が大事ではないかというふうに思いますので、ぜひその点についても、しっかりこれから検討の材料に加えていただいて、お願いしたいなというふうに思います。

#### ◎水道料金の改定について

もう一つは、報告を聞いて、水道料金の改定というお話でしたけれども、やはり新型コロナウイルス感染症で大変な減収が続いて、本当に今、計画そのものがいろいろな形で見直さなければならない大きな課題を抱えていることは私も承知をしておりますけれども、やはり今ここでいろいろな検討を焦ってやるよりも、しっかり、新型コロナウイルス感染症の状況が収束して、経済が一定程度見通しが立つようになってからでも、この見直しというのは間に合うのではないかと。逆に言えば、今、焦っているいろいろな対策を打ち出しても、なかなか実効性が上がらないのではないかというふうに私は思って聞いていたのですけれども、その点についてももしお考えがあればお示し願います。

#### ○（水道）総務課長

ただいま林下委員から計画につきましては見直しをゆっくり行って、状況が落ち着いてからといったようなことで御指摘いただきました。

私どもとしまして、今回の報告の中で最後に申し上げますように、資金の状況、それから現在の感染状況の拡大を見ると、まだ踏み切れる状況にないということは認識しております。ビジョンを立てるに当たりまして、今回基本水量、基本料金の見直しということを項目として掲げさせていただきました。これにつきましては、従来から基本料金、料金体系の見直しといったようなことで御指摘を受けてきたことを受けて、アセットマネジメントを行い、長期的な収支見通しを立てた上で、一定程度の余裕が今この10年間に見えるという中で、先駆けて行うといったようなことを判断して計画に掲載したものなのですが、当時このビジョンができる前の段階ですと、長期的見通しを立てた段階で、資金不足が早まるということであれば、今のお言葉をお借りしますと、焦って料金の見直しを行って長期的見通しを立てて、すぐに値上げをするということになりますと、いたずらに改定幅を引き上げることもつながりかねないといったような懸念がありました。

今の新型コロナウイルス感染症によって先行きが見えないというのは、当時のまさに先行きが見えないということと同じような状況に差しかかっているのかというふうに思ってございますので、今、御質問でいただきましたように今後の見通しをしっかりと見据えた上で、長期的に経営を持続していけるということを前提として考えてまいり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。

この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後2時40分

再開 午後2時56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。

共産党。

#### ○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

陳情第9号の関係ですけれども、ここで4項目めに妙見市場についてが挙げられているのですが、この状況が一転、進んでいるかと思うのですが、状況について説明してください。

○（建設）建築住宅課長

私から妙見市場の解体工事について、この解体工事の入札が令和2年11月18日に行われました。それで、最低価格入札者が調査基準価格以下での応札でしたので、履行が確保されるか否かの調査が実施されております。現在、書面会議での建設工事委員会の決裁中です。それが通った後、落札者決定通知の起案決裁となります。それが決裁された時点で、請負業者が決まるという流れになっております。

解体工事のスケジュールですけれども、先ほど申しました調査において、最低価格入札者から工程表が提出されておりますが、年明けの工事開始となっております、工期は3月19日までとなっております。

○小貫委員

撤去に向けて進んできていると。雪が降る中で作業する事業者は大変でしょうけれども、状況は分かりました。

それで、以前、入船川の測量との関係で、土地の交換が終わって、地権者と合意に至った段階で、陳情者に説明に行くという答弁があったと思うのですが、この4項目めはどう読み取ったらいいかという部分もありまして、妙見市場を解体するというので、この4項目の陳情の該当部分の願意が満たされると考えていいのかわか、その辺の真意というのを確認させていただきたいのですが、これについていかがでしょうか。

○（建設）用地管理課長

まず入船川の状況でございますけれども、今年度、測量を実施いたしました。それに伴いまして交換を行う予定でございましたけれども、交換の対象地、相手側の土地を再度測量する必要性が発生したことから、次年度以降も引き続き測量の調査を行わなければならないということになりましたので、それが終わった段階で、陳情者には御説明に上がりたいと考えております。

妙見市場に関しましては、管理者の産業港湾部と調整を図った上で検討していきたいと思っております。

○小貫委員

そこも順調に進んでいるという前提の質問だったのですけれども、再度測量する必要があるということは何かあったのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

交換をする土地は市の河川用地と相手側の土地なのですが、その相手の土地の上に物件がございまして、その占用物件のものを一括して移してもらうわけにいかないものですから、その部分を分筆等をした上で契約をしたいということで考えておりますので、その部分を再度測量をしたいと考えております。

○小貫委員

◎議案第13号小樽市道路占有条例の一部を改正する条例案について

陳情については終わりますけれども、議案について、これも用地管理課ですが、昨年は予算特別委員会に付託されていまして、北海道電力、N T T東日本、北海道ガス、北海道中央バスに対する占用料について各年度合計でいいので、平成30年度、令和元年度の決算額、今年度の予算額、来年度の見込みについて示してください。

○（建設）用地管理課長

平成30年度の決算額の合計は6,422万円、令和元年度の決算額の合計は5,893万2,000円、2年度当初予算額の合計は5,251万8,000円、3年度見込額の合計は4,595万円となります。

○小貫委員

それで、計算すればいいのですが、平成30年度と来年度との比較、あと、今年度と来年度の見込みの比較も示してください。

○（建設）用地管理課長

平成30年度と来年度、令和3年度見込みの比較でございますが、マイナス1,827万円、2年度当初額と3年度の見込額の比較はマイナス656万8,000円となります。

○小貫委員

平成30年度と比較すると1,800万円の減。今年度と比較しても650万円歳入が減ると、この条例改正でお金がないと言っている小樽市がさらにお金がなくなると。そういうことでよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

条例改正をすると、単価減額になりますので、その分で収入が減るということで考えております。

○小貫委員

平成30年度と比較すると、先ほども言ったように1,800万円歳入に穴が開くわけなのですが、一方で市民には負担をかぶせるのだと。担当が違っても収支改善プランで手数料も含めているいろいろ検討していくのだということが言われている中で、こういったところには値引きをしていくと。本当にやっていることが逆さまだと考えるのですが、この道路占用料を頂く、そもそも頂いてきた根拠というのはどこにあるのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

道路占用料を頂く根拠でございますけれども、道路法に基づきまして道路を占有する物件に対しまして占用料をかけて徴収をしているという形です。

○小貫委員

先ほどの報告の中で、道路法施行令に合わせるのだという報告があったかと思うのですが、その占用料を決めるというのはそれぞれの自治体が条例によって決めるのだと、この解釈でよろしいですか。

○（建設）用地管理課長

自治体が条例を制定いたしまして決める形になっております。

○小貫委員

だから、やはり引下げをしないできちんと占有料をいただくべきだと私は考えるのです。今回の条例改正と平成30年度と31年度のケースは違いますけれども、30年度の北海道中央バスへの値引きも含めると、1,800万円違うわけですから、これは考えなければいけないというふうに、撤回すべきだと聞いても、それはそうだとは答ええないと思うので、撤回すべきだと思います。

◎ロードヒーティングの部分停止について

次に、ロードヒーティングの部分停止についてお聞きします。

先ほどの林下委員からも質問がありましたけれども、ホームページに掲載されて、何でこんな小学校の近くで停止部分を設けるのだというのが疑問に思っていたのですが、予算特別委員会でも質問がありましたし、先ほど不十分な点があったということも答弁がありました。この部分停止をホームページに掲載するまでのプロセスについて、改めてこの議会への報告、近隣住民への報告、教育委員会との調整について説明してください。

○（建設）維持課長

今回のロードヒーティングの部分停止の試行に関するホームページ掲載までのプロセスでございますけれども、ホームページへの掲載につきましては令和2年12月1日に行ったところでございます。

議会への報告についてですけれども、個別の停止箇所、部分停止の試行箇所についての報告は行ってはいないところでございます。

また、近隣住民の皆様への報告や教育委員会との調整につきましても、事前には行ってはいないところでございますけれども、12月3日より現場にポスター等を掲示いたしまして周知を図ったところでございます。

○小貫委員

それで具体的に、私は奥沢の市道奥沢北山手線のロードヒーティングは停止するべきではないだろうなと思ったから再稼働していたのですけれども、この再稼働した経過について説明してください。

○（建設）維持課長

市道奥沢北山手線のロードヒーティングの部分停止の試行に関する再稼働の経緯でございますけれども、当該路線は市民の皆様から寄せられた御意見、御要望等と学校周辺であるということを改めて配慮いたしまして、12月3日より再稼働したところでございます。

○小貫委員

今の再稼働ということは、最終的には現地も見て、内部で検討した結果、結論を出したということによろしいのですか。

○（建設）維持課長

そのとおりでございます。内部で検討いたしまして再稼働したということでございます。

○小貫委員

それで、資料では23路線を挙げられていますけれども、この再稼働した路線以外で今のところ稼働してくれと要望が挙がっているところはあるのでしょうか。

○（建設）維持課長

今回、再稼働した路線以外でいただいた御要望ですけれども、1件いただいているところでございます。

○小貫委員

場所は言ってもらえますか。

○（建設）維持課長

今、御要望いただいた場所ですけれども、長橋線と国道5号との交差点付近の部分停止を試行している箇所につきまして、そういった御要望をいただいたところでございます。

○小貫委員

その要望に対しては今どういう検討段階にあるのですか。

○（建設）維持課長

当該路線の御要望いただいた中ですけれども、私どもといたしましては現地を確認した中で、平たんな箇所、現在は交通の安全に支障がないということで判断はしているところでございますけれども、現地の状況は適宜確認してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○小貫委員

それで、今回停止する部分の付近については基本的に砂まき対応、砂散布車で対応をするということだと思うのですが、それだけではなくて、その付近には砂箱というのは全て設置されている箇所なのではないでしょうか。

○（建設）維持課長

今回の部分停止の試行に関して、砂箱が付近に設置されているかという御質問ですけれども、車道ですとか、そういった部分もありまして、砂箱が全て設置されているわけではないのですけれども、そのような箇所につきましては地域総合除雪での砂散布車での対応等を図ってまいりたいというふうに考えているところでございます。

○小貫委員

私はただ散布車が不十分というか、散布車で、時間的なタイムラグがあったときにやはり運転手なり、通行している人が直接対応できるように砂箱の設置とか、砂まきボランティアの組織というのは同時並行的に進めていかないとまずいのではないかと思います。それについてはいかがですか。

○（建設）維持課長

委員が御指摘のとおり、地域除雪における砂散布車のタイムラグというのはどうしても起こってしまう部分はあ  
るのかというふうに考えておりますけれども、今その砂箱の設置と砂まきボランティアの皆さんの御協力というの  
も当然仰いでいかなければならないと。砂箱の設置自体がすぐできるかどうかあれなのですけれども、その砂まき  
ボランティアの御協力を仰ぐというのは必要であろうかというふうに考えてございますし、それとともに我々の地  
域総合除雪のパトロールですとか、そういったような部分で、例えば気づいた点があれば砂の散布を行うなどして  
対応してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○小貫委員

個人的にはその部分停止そのものに否定的な立場なのですけれども、停止するにしてもやはり丁寧な対応が必要  
だったと思います。タクシーの運転手からは、入船から奥沢に抜ける道路で、会社から通るなよと言われていると。  
通りにくくなっているからということで、そういった意見もあって苦労しているという話がありましたけれども、  
そういった交通事業者の声も聞きながら、今後、市民の意見を踏まえて、やはり必要だったら稼働していくという  
対応も含めてお願いしたいと思っておりますけれどもいかがでしょうか。

○（建設）維持課長

委員が御指摘のとおり、先ほども申し上げましたけれども、周知の方法につきましては今回不十分な点があった  
ということで反省しているところでございます。

あくまでもその除雪費の大部分を占める電気料金の削減という意図の中で、今回部分停止を試行をさせていただ  
いているところでございますけれども、市民の皆様から寄せられる御意見、御要望等につきましては、終始、耳を  
傾けて都度その対応を検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○小貫委員

◎景観の関係について

景観の関係に質問を移します。

この間、本会議では北海製罐第3倉庫の関係で、各会派からいろいろ質問がありましたけれども、まず、この歴  
史的建造物の助成について、昨年度の実績を示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

歴史的建造物の助成に関する昨年度の実績ですが、小樽市指定歴史的建造物3件に対して助成を行っておりまし  
て、3件の助成金額の合計につきましては1,695万円となっております。

○小貫委員

個別にも示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

昨年度の個別の助成金額でございますが、600万円が2件、残る1件が495万円となっております。

○小貫委員

3件中2件が限度額いっぱいということで、なかなかやはり古い建物だとお金がかかるのだろうと思うのです  
けれども、本会議の答弁で歴史まちづくり法の指定についてあったのですが、これは認定を受けたら、まず、どの  
ような助成が受けられるのか説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

歴史まちづくり法の認定に伴う国の支援といたしましては、認定を受ける際に策定する計画に位置づけたものに  
限られますけれども、歴史的建造物の買取り、移設、修理、復元などがあります。

この補助率ですけれども、民間所有の歴史的建造物の場合につきましては国3分の1、市3分の1、所有者3分  
の1というのが基本となります。



○小貫委員

今、修理とか復元に使えると。国、市、所有者3分の1ずつだということなのですが、小樽市の場合は600万円という限度額がありますが、国の場合はそういった限度額はあるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

国の限度額ですけれども、国の予算ということで明確な数字は示されてございません。

○小貫委員

そうしたら、その計画に基づいて単年度でこれだけ必要ですよという話になったならば、今のところ大体必要なお金が交付されるだろうと。それぞれ所有者がその財政負担に耐えられればの話だと思えるのですが、そういうことでよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

今、委員がおっしゃったように所有者の関係もございしますが、民間が所有している歴史的建造物につきましては、間接補助ということで小樽市と国の補助が同じ額、同じ率となりますので、小樽市がどの程度補助するかということにも影響がございします。

○小貫委員

今、国と小樽市が同じ補助だという話がありましたが、国が3分の1だということで、ただ小樽市としては所有者にあまり負担をかけたくないという場合にかさ上げで補助金を出すという決断をした場合は、それは認められるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

かさ上げにつきましては、あくまでも小樽市が幾らという金額を決めた場合に国が同じ額を補助するということになりますので、小樽市の考えによるということになります。

事業費の3分の1は超えないということになります。

○小貫委員

後でもう少し詳しく聞きます。

それで、やはり小樽市にとって、先ほどから財政難という話がありますから、国が出してくれるお金というのは出してくれたほうが良いと思っているのですが、視点を変えて、そもそも今度景観計画との関係に移りますが、代表質問で風車との関係で景観計画の見直しについてうちの酒井議員から質問がありましたけれども、調査・研究するという答弁でした。現時点で他の自治体の景観計画の内容で、そういった風力発電や太陽光発電とかのことを記載しているというか、計画という情報を持っていたら示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

他都市の事例ということで幾つか確認はしているところでございますが、風力発電の風車や太陽光発電のパネルなどについて具体的な基準を設けているという自治体があるというところを確認、把握しているところであります。

○小貫委員

そういうところというのは、同じように景観計画で高さ制限などもやりつつ、それ以外に先ほどの風力や太陽光などを制限項目として設けているのだという内容でよろしいですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

今、委員がおっしゃられたように高さ以外につきましても、例えば主要な道路からの距離ですとか、そういう具体的な基準を設けている自治体というのはございます。

○小貫委員

風車と太陽光パネルについての基準を設けていること、かつ小樽市でもやっているような基準、一般的な基準というのが並行してあるということでもよろしいのですよね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

今、景観計画の中で具体的な数値をうたっているということで、条例では届出要件などをうたっているということが通常の構成になりますので、景観法に基づいて景観計画と小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例で規制をしているということになります。

○小貫委員

どうも少しかみ合わないような気がするのだけれども、市長が答弁で景観計画で高さ制限を設けており、届出義務があるから、一定程度の規制や景観誘導は行えるというふうに答弁していました。ただ、ほかの都市では具体的に風車や太陽光という固有名詞を出して制限をかけていますよという話だったから、ということは、そういう都市も小樽市と同じような一般的な高さ制限というのもかけつつ、個別の制限もかけているのですよねという意味なのですけれども、これについてどうですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

小樽市につきましては、届出としましては高さの要件がございますけれども、高さの規制としては行っておりません。

○小貫委員

規制は行っていない。届出義務がある。後で聞きます。

それで、この景観計画策定からもう10年たっているのですけれども、現計画で目標年次とかがあるのかどうか、お示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

景観計画の目標年次でございますが、景観計画の内容は景観法に基づいて定めておりますが、目標年次につきましては定めておりません。

○小貫委員

年次は定めていないけれども、もう10年たっているのですが、改定する時期というのは考えていないのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

景観計画の改定時期につきましては明確な時期を定めておりませんが、本市のこれからのまちづくりを踏まえて、景観計画の改定時期についても考えてまいりたいと思っております。

○小貫委員

風力発電の関係で石狩湾新港の港湾区域内の風力発電所の設置のときに、国の部会の中で無関心ですかというやり取りがあったということが代表質問で取り上げていましたけれども、これまでこの風力発電との関係で小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例第67条にある景観審議会を開いたことはあったのかどうか示してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

風力発電の関係で景観審議会を開催したかどうかという御質問ですが、これに関しては風力発電を議題として景観審議会を開催したことはございません。

○小貫委員

届出が必要になってくる事項について小樽の歴史と自然を生かしたまちづくり景観条例第21条第2項では、「市長は良好な景観の形成に支障を及ぼすおそれがないかどうかを判断するに当たって、必要があると認めるときは審議会の意見を聴くことができる。」という条文があります。判断するにしてもやはりこういった審議会の意見というのを聴いていく必要があるかと思うのですけれども、今後どうする予定なのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

今後の景観審議会の開催につきましては、景観審議会では良好な都市景観の形成に係る重要な事項などを審議していただく場となりますので、本市の良好な景観に影響が生じるおそれがあるという場合においては、事業者等から具体的な事業計画や検討資料が示された段階で開催することになると考えております。

○小貫委員

◎北海道新幹線の工事について

次に、北海道新幹線の工事についてお聞きします。

以前、トンネル掘削土の搬入先について状況を聞いたのですけれども、代表質問の答弁の中で星野町の候補地のプロセスが一旦中断となったということなので、この経過についてもう一度説明してください。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

星野町の候補地につきましては、土の搬出元であるトンネル工区のことなのですけれども、そちらの掘削の初めのほうに要対策土が発生するということが分かってございまして、そういった中でその要対策土の搬出先がまだ確保されておらず、そちらを探すのを優先するというようなお話がある中で、無対策土の搬出先の候補地とされています星野町につきましては、一旦決定までのプロセスを中断しているということで伺っている次第でございます。

○小貫委員

なぜ要対策土の搬出先が今定まっていけないのか、もう一度その説明をお願いします。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、鉄道・運輸機構では、その要対策土の搬出先を事前調査したいと言っている場所が札幌市内にあるのですけれども、そちらの住民説明の最中ということで、まだ決定に至っていないと認識してございます。

○小貫委員

住民説明の最中といったら、要は住民から強い反対の声があるということによろしいのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

我々も新聞報道等で認識している範疇でございますけれども、住民の方からそういった声があるというのは新聞報道の中でも認識しているというところでございます。

○小貫委員

新聞報道でということは、鉄道・運輸機構からはそういう話は聞いていないということなのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

鉄道・運輸機構から、正式にというわけではないのですけれども、こういう状況にあるという話は聞いています。新聞報道の中で聞いているというようなことと、鉄道・運輸機構からも、正式にこうだということで報告しますということはございませんけれども、一定の話は聞いてございます。

○小貫委員

それで、もう一つ代表質問で取り上げていた北斗市の条件不適土の関係です。やはりこれは市民に対して2年間も公表されてこなかったというのは非常に大きな問題だと私は思うのですけれども、一般的にその辺は市としては問題だとは思わないのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

北斗市の件ということでございますけれども、詳細の事情を把握してございませんので、問題なのかどうなのかということに一概にお答えすることはできないのかと思います。最後に一般的にどうなのだというような御指摘もございました。一般的としては、やはりいろいろな事情があるのでしょうかけれども、できるだけ速やかに公表されることが望ましいのかという感じは持っております。

○小貫委員

公表だけではなくて、結局掘削土を積むだけ積んでもう置き場所がない、どうしよう困ったと言って公表に至ったというのが実際ですから、そういう面では問題だったと私は思うのです。

それで、この条件不適土のヒ素 270 倍という数値が、毎年3月、今年は3月ではなかったですけども、事後調査等報告書を発表していますが、これにはきちんと載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

今おっしゃっていた部分ですけども、令和元年度版の事後調査等報告書には掲載されているということで伺ってございます。

○小貫委員

掲載されていると言うけれども、私が見た感じでは 270 倍もの数値というのは見当たらなかったのですが、どこかに隠されて書いてあったのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

その 270 倍という件ですけども、この事後調査等報告書の記載方法でございますが、基準を超過した部分の超過平均濃度を記載するというルールでやっているということでございまして、直接 270 倍、2.7 というのは出てこないのかというふうに認識してございます。

○小貫委員

ということは、あそこに載っている数値というのは、ほかのトンネルの部分も含めて、場合によっては一部で、あそこに書いてある数値よりも高い数値の土が含まれているという解釈でよろしいのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そのとおりだと思います。

○小貫委員

それだと、私は市としてやはりその施工中調査を行った部分の最大値は幾らなのだという事、特に小樽市域でどうなのだという事は、公表するかどうかは少し鉄道・運輸機構との協議でしょうけれども、小樽市にはきちんと情報提供すべきではないかと思うのですが、これについていかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

小樽市に対してはしっかりとデータを公表すべきだということは思っております。

○小貫委員

それで、今度は塩谷4丁目の市の土地に土砂を捨てていくのだという話なのですが、これは具体的にどのトンネルのどの工区の土な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

これにつきましては、後志トンネルの塩谷工区の土を主に搬入したいということで伺ってございます

○小貫委員

塩谷工区を主にするという話ですけども、全て塩谷工区の土なのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

主に塩谷工区の土を入れるということで伺っていますけれども、例えばですが、市内において、無対策土が出ると想定されているトンネルにおいて突発的に要対策土が出るとも想定される中で、そういった突発的なものについては条件を満たす範囲の中で受入れをということで鉄道・運輸機構からは聞いてございます。

○小貫委員

今、市内でという話でありましたけれども、受け入れるのは市内の工区のみという考えでいるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そのように考えてございます。

○小貫委員

そうなってくると、やはり市内の区域ですから先ほども条件不適土の話がありましたけれども、やはりその工区はどんな土が含まれているのかをデータで示すことが必要だと思うのですが、示せますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

データを示すということでございますけれども、これまで鉄道・運輸機構の考えといたしますか流れといたしますかやり方といたしますかその中で、搬入先の受入地の土地所有者の了承を得られた中で示すですとか公表するというような取扱いをしていると伺ってございます。これはやはり、風評被害などを懸念される土地所有者の方もいらっしゃるという部分の中からそういった流れになったと伺ってございまして、それで少なくとも、今回報告させていただきました小樽市有地につきましては、土地所有者の小樽市の立場としましては、データを示してほしいというようなことがあれば、それについては示していきたいというふうには考えてございます。

○小貫委員

もう一つ、その報告の資料の中で、北海道新幹線、新函館北斗・札幌間自然由来重金属等掘削土対策検討委員会の第20回幹事会というふうにありましたけれども、この議事録というのは後でいただけるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

委員や幹事の名簿は公表されていますけれども、議事録については公表されてございませんので、我々もお見せすることができないということでございます。

○小貫委員

今の答弁だと、小樽市としては持っているということによろしいですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

少し答弁が分かりづらくて申し訳ございません。小樽市としても所有してございませんし、公表はされていないということでございます。

○小貫委員

そうなってくると、公表するよう求める考えというのはありますか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

その考えはございまして、委員名簿のときもそうございましたけれども、我々としては公開してくださいということをお願いしています。

○小貫委員

それでもう一つは、この塩谷4丁目に土が盛られてしまった後、将来的にも市が保有し、監視していく考えであるというふうに資料には書いてありますけれども、盛られた後の調査というのはどこが行う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

盛土完了後ということになるかと思えますけれども、盛土完了後につきましては、一定期間でございまして、鉄道・運輸機構で水質調査を続けるということでございますので、一定期間の調査が続くということになるかと思えます。それから盛土の状況につきましては、我々が定期的に現地を確認しまして、異常がないということを確認していきたいと考えてございます。

○小貫委員

先ほど、原地盤吸着でやっていくという話だったのですけれども、もう少し具体的に、どういったふうに盛っていくという何か工法というのは、それぐらいしか情報がないということですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

盛土で盛っていくという意味だと思っておりますけれども、これにつきましては現地調査の結果、現地の地盤に火山灰層ですとか砂質土層というものが確認されて、そういった試験の中で、吸着性が確認されているところでございます。

まず、要対策土を盛土し、その要対策土に雨水などの浸透水が浸透していきますと、要対策土の中の重金属がその浸透水によって運ばれて、要は沈んでいくといえますか浸透していくのですけれども、浸透していくその重金属を先ほど申した吸着層と呼ばれる火山灰層ですとか砂質土層の中の土粒子に重金属が吸着されて、その浸透水の中の重金属の濃度が低下していくということによりまして、敷地の外に出るまでにはその濃度が基準値以下になるというような解析結果になっているということでございます。

○小貫委員

朝里川温泉の地域では、結局、吸着しきれなかったのは地下水に流れるけれども、地下水は量が多いから希釈されるという説明もありましたが、今回のこの塩谷4丁目の場合は、結局1日にどれだけ盛土をして、それがどれだけ下に吸着されていくのか。100%全て吸着されて地下水に漏れ出すということはないのか、そういったところほどの程度聞いているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今のところ1日当たり何立方メートルというような施工計画はまだ持ち上がってきませんので正確に答弁できませんけれども、委員会報告の資料にございますとおり、マックスという言い方は変ですけれども、例えばヒ素でいいますと一番濃い溶質の濃度で1リットル当たり0.052ミリグラムになります、そのヒ素を含む土をそこに9万立方メートル置きますと、それが今答弁した吸着層を通して地下水に浸透し、最終的に用地境界では0.00082ミリグラムパーリットル、要するに60分の1ぐらいに濃度が低下するというような解析結果になってございまして、この0.00082ミリグラムというのは環境基準でいうところの0.01ミリグラムよりも低いということで、環境上、問題ないというような解析結果になっていると伺ってございます。

○小貫委員

問題がないというより、資料で影響が少ないという表現をいろいろ書いてあるけれども、全く影響がないわけではなくて影響が少ないということですよ。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

そうです。全く影響がゼロになるということではなくて、今申したように濃度が低下しまして環境基準に対しては問題ないような数値になるというところの意味でございまして。

○小貫委員

終わりますけれども、やめるべきだということを一言、言って終わります。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。

公明党に移します。

---

○千葉委員

◎小樽市都市公園条例の改正について

初めに、小樽市都市公園条例の改正について、先ほど御説明がございました。

これは条例が対象とする行為等ということで三つ追加されますけれども、この追加の理由について、まずお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

条例の項目を追加する理由につきましては、火気の使用や宿泊を伴うキャンプについての問合せ、また、犬の放し飼いにに関する苦情のほか、公園区域内でのドローンの飛行を規制する条例の有無などについて、複数の問合せが寄せられているところでございます。

他の自治体でも今回のような同様の条項を設けていることから、条例に基づき公園利用上の注意喚起を行う必要があると考え、改正を予定しているものでございます。

○千葉委員

問合せ等あって必要性が高まってきたということだと思っています。

この火気使用の指定場所として、四か所の公園が対象となっていますけれども、この四か所の公園を対象とした理由についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

火気の使用場所の指定につきましては、これまでも花見の時期などに使用を認めており、ごみの散乱などはございましたけれども、他の利用者の利用に大きな支障となる事象がなかったことから、この4か所について火気の使用を認めるものでございます。

○千葉委員

今まではほかの公園も含めてですけれども、この火気使用の対応というのはどのようになっていたのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

火気使用に対するこれまでの対応でございますけれども、桜の咲く大きな公園である小樽公園、長橋なえぼ公園、平磯公園、手宮公園において、おおむね10名以上で火気を使用した花見をする場合に、届出を提出していただいた上で火気の使用を認めてございました。このほか花見の時期以外でも、小樽公園、朝里川公園、長橋なえぼ公園において試験的に利用を受け付けてございました。

また、町内会が主催するお祭りなどで火気を使用する場合については、都市公園条例第3条に基づく行為の届出により使用を認めてきたところでございます。

○千葉委員

今お話を伺ったのですけれども、今10人以上の場合に使用届出が必要だということだったのですが、それ以下であれば届出をしなくてもいろいろな公園で、ジンギスカンを食べたりだとか、花火をしたりだとか、そういうのが許される範囲ということで理解してよろしいのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

先ほど申し上げました小樽公園、長橋なえぼ公園、平磯公園、手宮公園において10名未満で火気を使用する場合については、特に届出をいただいております。また、そのほかの小さな公園につきましては、原則、火気を使用することは認めないということで、お問合せについては答えてまいりました。

○千葉委員

ということは、本来は少人数でのこの四つ以外の公園では火気の使用は認められていないと。もしそれを見たり発見した場合に注意喚起するのは、今回のこの追加があっても変わらないという理解でよろしいのですか。

○（建設）公園緑地課長

これまでの火気の使用に対する対応は、基本的に変わらないということでございます。

○千葉委員

なかなか市民にどこまで周知されているかということもあり、結構そういうのを見かけていますので、後始末をきちんとしてくださるといいと思いますけれども、この条例の中には罰則の規定というのもあります。これについて御説明をお願いしたいと思います。

○（建設）公園緑地課長

罰則規定でございますけれども、この都市公園条例第28条第1項第2号に、第5条の規定に違反して第5条各号に掲げる行為をした者に5万円以下の過料に処するという規定がございます。

○千葉委員

この過料を実際に徴収したケースというのはあるのかどうかについてもお願いいたします。

○（建設）公園緑地課長

これまでに過料を徴収したケースはあるかという質問でございますけれども、過料を徴収する際は納付書を送付することとなりますが、過去3年間廻りまして調査いたしましたけれども、該当するケースはございませんでした。

○千葉委員

ないということで、悪質な場合はしっかり条例にのっとって過料していただきたいと思うのですが、このルールを守っていただくために市民に対する周知というのは、現在どのように行われているのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

条例改正に関する市民への周知につきましては、広報おたるや公園緑地課の窓口での周知に加えまして、ホームページ上にQ&Aを掲載したいというふうに考えてございます。

○千葉委員

これからQ&Aを掲載していただくということで、今まで少し公園内でのこのバーベキューについてという項目をホームページにもアップしていただいているようなのですが、10人以下ならどこでも何かできるのかという印象も与えているというふうに思いますので、そのような分かりやすい取組をお願いしたいのと、やはりこのコロナ禍で密にならないように多分、雪解け後は公園等でいろいろな楽しみ方を考えている方もいらっしゃるというふうに思っておりますので、これについては周知徹底をよろしくお願ひしたいと思います。

◎ロードヒーティングの部分停止について

次に、ロードヒーティングの部分停止について、先ほども、また予算特別委員会等でも御質問があったかと思うのですが、少し私も何点かお伺いをしたいというふうに思います。

部分停止の試行箇所についてですけれども、今まで少しずつ進められてきたと思うのですが、例年に比べ今年はどうな状況であったのか、この件に対する意見・苦情の件数と主な意見について伺いたいと思います。

○（建設）維持課長

ロードヒーティングの部分停止の試行に係る御意見・御要望と苦情ということでございますけれども、まず今年度につきましては6件ほど御要望をいただいているところでございます。その御要望の内容といたしましては、学校周辺の道路についての再稼働してほしいというような御要望をいただいているところでございます。

○千葉委員

今6件ということで、多分、私たち議員にも、今まではそのような意見・苦情等が上がってきていなかったのに、今回は非常に多くの意見が寄せられたというふうに私自身は感じています。その要因についてどのように捉えられているかお聞かせ願ひたいと思います。

○（建設）維持課長

今回その御意見、御要望いただいた要因についてということでございますけれども、先ほどから申し上げてございますが、周知の方法についてホームページに掲載するという形を取らせていただいたのですが、その周知の方法自体が不十分であったというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

そうだというふうに感じています。

先ほどホームページにアップした日にちが12月1日ということでお答えがありました。これは実際に部分停止を



実施したの日にちと、このホームページ上で部分停止の詳細等をアップしたということが今まであったのかどうかについてはいかがですか。

○（建設）維持課長

部分停止を実施した日にちでございますけれども、今年度、車道のロードヒーティング全般の通電をさせた時期が11月20日になってございます。基本的にはその11月20日から実施をしたということでございます。

昨年度もアップしていたかということでございますけれども、昨年度につきましては比較的、大きな規模で停止をした3路線のみホームページに掲載していたという状況でございます。

○千葉委員

ということは、全ては掲載をしていなかったという理解でよろしいですか。

○（建設）維持課長

そのとおりでございます。

○千葉委員

今まで少しずつその範囲を広げてきたということで、1路線のその部分的なところを見ると本当にあまり大きなものではないというふうを感じるのですが、年々増やしている路線もありますので、その路線全てを見たときには非常に大きな範囲が止まっているのだなと多分今回感じられた方もいらっしゃるのかというふうに思っています。

これは前もって早めの周知というのは、今後しっかり考えていかななくてはいけないのではないかとこのように思っております。先ほど今回の対応は聞きましたけれども、今後の対応はどのようにしていくのか、この件についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

周知の方法についての質問でございますけれども、先ほどから申し上げているとおり、今年度の周知方法については不十分な点があったというふうに考えているところでございます。

今後の周知方法ですけれども、今年度に引き続き現場における部分停止のポスター等の掲示ですとか、ホームページへの掲載も含め、あと除雪懇談会、例年開いておりますけれども除雪懇談会において個別の部分停止の箇所のお知らせですとか、その他教育委員会等関係機関との連携も含めて行っていきたいというふうには考えているところでございます。

○千葉委員

今回、少し感じたことは、今、市のお知らせや制度など、そういう情報を見るだけではなくて、それを自分で撮ってSNSで発信する方が非常に増えているというふうに思っています。これを周知していただくと、本当にそれがさらに広がるので、すごくメリットもあるというふうに思っているのですが、やはりこれからはそういうことがあるということを意識してホームページ等にアップしなければならない時代が本当にもうきているので、利点もあるけれども大きなリスクもあるということで、この辺についてはどのように考えているか聞かせていただきたいと思っております。

○（建設）維持課長

今、御指摘のとおり、私どものホームページでアップした情報が瞬時といいますかSNSでもう拡散されているというような状況でございます。今後について、今、申し上げたホームページへの掲載ですとか、除雪懇談会等の周知も含めて行っていきたいというふうには考えているところでございますけれども、その他どのような周知方法がいいのかというのは、改めて少し検討してまいりたいというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

よくアップされたものを見て、よく見ればきちんと部分停止だとか、そういう詳細の地図がついていたりとか、

そこをきちんと見ていただければ理解してくれる方もいたと思うのですが、路線自体が全部止まってしまったかのような印象があったようなので、どういう工夫ができるのか、少し考えていただきたいというふうに思っています。

これは今後もその経費削減という意味では、その部分停止の面積ですとか新たな路線の部分停止も考えているのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

今後の部分停止についてでございますけれども、先ほども申し上げましたが、ロードヒーティングの関係経費につきましては除雪費に占める割合が非常に多いという状況でございます。部分停止については基本的には行っていきたいというふうには考えているところでございます。

ただ、ではどこの路線が新しい路線か、個別の路線でどこか計画があるかと言われると、今の段階では計画はないのですけれども、今後、検討は進めてまいりたいというふうに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では、目標の数値が上っていったかと思うのですが、絶対にこの目標は達成しなければいけないというようなことはありますが、これはあくまでも目安的なもので、それを慎重に考えながら進めていくという理解でよろしかったですか。

○（建設）維持課長

そのとおりでございます。あくまでもその交通の安全が保たれる範囲の中でということでの試行を繰り返して、その削減を検討していきたいというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

最後なのですが、この報告にもまた今の発言にもあったのですが、その交通の安全が保たれる範囲とはどのような範囲なのかと少し思っています。多分予算特別委員会で少し答弁もあったと思うのですが、いま一度お聞かせ願いたいと思います。

○（建設）維持課長

交通の安全が保たれる範囲ということでございますけれども、私どもの道路パトロール等で車道を走っている車の制動や登坂ができるかというのも含めて、我々の車ないし通過交通の状況を確認した中で円滑に行われているかどうかということを見て、確認をしてみたいというふうに考えているところでございます。

○千葉委員

先ほどお話があったように例えばタクシーやバスなど、スタッドレスタイヤの性能が上がったとはいえ、全ての方が性能のいいスタッドレスタイヤを装着しているわけでもありませんので、その辺は重々考慮もしながら、しっかりこの計画を丁寧に進めていただきたいと思いますので、それをお願いしてこの項の質問は終わらせていただきたいと思います。

◎空き家利活用推進事業について

次に、空き家利活用推進事業について、何点か伺ってきたいと思います。

今日その推進事業について、事業試行段階のフローも出ていました。この課題が2点出ておりまして、この2点の課題というのは、今回のこの試行の中で不動産業者から上がってきた課題なのかについてお聞かせください。

○（建設）木村主幹

課題の部分で今回の試行で分かったことなのかというような質問でございますけれども、我々はこれまでの相談業務の中でもこういった所有者を調査して所有者へのアプローチもしてございますが、この試行を行って改めて、例えば相続人間で協議が調わない場合といたしましては、相続人の間でもめているですとか、連絡がつかないなど、そういった場合については同意が難しいものというふうに改めて認識したものであります。

○千葉委員

課題のその1番目は、すんなりそうだろうなというふうに思ったのですが、この二つ目にある所有者等の同意を得るためには本事業の仕組みを理解してもらう必要があるという課題なのですが、これを課題として挙げられた理由をもう少し詳しくお伺いしたいと思います。

○（建設）木村主幹

この事業の仕組みを理解してもらう必要があるということで、改めて掲載させていただきましたけれども、この事業は私どもで物件を抽出したり所有者を調査するわけですが、やはり最大のキーになるのが所有者から同意をいただかなければ我々が幾ら空き家の所有者を調査しても物件を抽出しても、不動産業者の方への物件を提供することができないということになりますので、我々も例えばパンフレットなどで分かりやすく所有者にこういった事業だということをきちんと理解してもらえれば何とか同意件数も伸びるものだというふうに考えてございまして、あえて課題として挙げさせていただいたところでございます。

○千葉委員

今回、今までの経験値だとか試行する中で、そこが重要なポイントだというふうに感じたということによろしいですね。

○（建設）木村主幹

今、委員がおっしゃいました、まさにそのようなことでございます。

○千葉委員

試行のフローでは1番に会員から所有者等の調査依頼が市に来ることになっているのですが、事業実施のフローではそうではなくなっている。これについて説明をお願いしたいと思います。

○（建設）木村主幹

試行のフローでは所有者調査依頼があるのだけれども、事業実施フローの中ではなくなった、消えているということですが、確かに事業フローでは物件の抽出等所有者調査ということは市でやることになっていきますが、これまでも所有者等からの、例えば買手がついたのだけれども、所有者を調べて登記簿で調べたが所有者にたどり着かない、原因として登記情報が古かったり、もしくは登記が書いていないだとかいうことで、それを調査してほしいという依頼も数多くあるところでございますので、これらについては、本事業とは別にして、またそういう依頼があれば引き続き対応してまいりたいというふうには考えてございます。

○千葉委員

ということは、私自身はやはり空き家というのは行政側だけではなくて、その不動産会社の持っている情報も非常に有効だというふうに思っています。

例えば私や行政側が、こんなお家は誰も住まないよとか利用しないよと思っていても、やはりそういうニーズは今、古いところでもあるので、非常に情報共有が必要かというふうに思っていますので、今までどおりそれは対応していくというふうに理解をいたしました。

この仲介希望業者の件だったのですが、ここには4社以上の場合は市が抽せんにより3社を決定するというのですが、そのようにした理由についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）木村主幹

4社以上の場合に3社に絞る理由でございまして、これは空き家の所有者側に配慮したというもので、良質な物件は恐らく仲介希望業者が集中すると思われ、そのまま所有者へ提供すると空き家の所有者が混乱するであろうということで、これを避けるために3社とさせていただきました。

○千葉委員

今、所有者に配慮した形というふうに答弁いただいたのですが、逆に所有者に選択させるということは考

えられないのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）木村主幹

所有者側の選択権のことでございますけれども、私どもは3社を紹介させていただきますが、この3社と一旦は協議をしてもらって契約に向けて動いていただくのですけれども、やはり金額の擦れ違いですとか、もしくはその信頼性、信用性の問題だとかで、この3社ではない業者にしたいということでの申出があれば、私どもは臨機応変にと申しませうか、所有者の意向を確認した中でどの業者がいいのか。例えばこの業者がいいよというのであれば、その業者に私どもから連絡をして今回の仲介ができるのかどうかとか、そういう形で臨機応変には対応していきたいなというふうには考えてございます。

○千葉委員

本当に今まで何年もこの空き家対策については、各課長がずっと御苦勞をされてきたというふうに思っていますけれども、小樽市の空き家の特徴、その課題というのはどういうふうに現在捉えていらっしゃるでしょうか。

○（建設）木村主幹

小樽市における空き家の特徴ということでございますけれども、これは本市に限ったというようなことではないかもしれませんが、高度成長期に建った建物の多くが今まさに更新時期を迎えているというような状況でございます。これらの建築物は時代の背景により郊外にも多くの建築物が建ったものでございますけれども、今ではこれらの郊外に建った空き家の需要が減っておりまして、空き家の売買や賃貸等、または処分が難しくなっていると、本市は山坂の多い地形上の問題はあるかと思いますが、これらを整理することが課題なのかというふうには認識してございます。

○千葉委員

今まで結構古い家屋などが中心部にあって、それが空き家になって、本当は残してほしいものまで今はなくなって非常に寂しい思いをしているのですが、それもだんだん郊外にも広がってきているというふうな答弁だったかというふうに思います。

空き家利活用推進事業実施に向けて期待される効果も3点挙げられているのですけれども、二つ目の良好な空き家が有効に利活用されるといったところで、先ほど高木委員からも少し御意見があったのですが、私は以前も議論した中で発言させていただきましたけれども、やはり空き家になる前のその予防措置が非常に重要だというふうに思っています。

市では、空き家等に関する相談の連絡先という窓口になっているところがありますけれども、現在この窓口への相談状況というのはどのようになっているのか、その辺についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）木村主幹

いわゆる所有者の終活に関する問題のことかと思っておりますけれども、将来、空き家を所有者としてどうしていきたいのか、または家族間で協議していくことが非常に重要なのかというふうに考えてございます。私どもの空き家対策の担当といたしましては、既に空き家となっているものはもちろんでございますが、空き家になる予定のいわゆる空き家予備軍についてもどこかで線を引くとかいうことではなくて、市民の方もしくは所有者の方がお困りだということであればそれらを私どもで一旦受けまして、正直申し上げますと答えられないことなどもあるのですけれども、例えば先ほどの高木委員の質問ではございませんが、そういった専門家の方などにアドバイスをいただきながら必要な予備軍についても対応しているところでございます。

○千葉委員

本当に先ほどからお話があったように、市民の方が自分が高齢になってこの家を自分が亡くなったらどうしようとか、子供のところに行くのだけれどもこの家どうしたらいいだろうとか、また、子供側も引き取ったはいいけれども家に手がつけられないとか、本当にそういう心配を心に持ちながら、でも一歩踏み出せないというのは法的

なこととかがよく分からないというそういう中にあると思うのです。

極端な話、お金の面でも解体費用は幾らかかるのだろうというそういうところからもありますので、ぜひそういうところを相談に乗れる取組体制を今後も考えていただきたいなというふうに思いますが、その辺の必要性についてはいかがですか。

○（建設）木村主幹

まさに先ほども少しお話をさせていただいた部分もございますが、空き家の問題というのは非常に多岐にわたる部分が多くて、弁護士ですとか司法書士の方、不動産業者の方、建築士の方、それから融資の関係で銀行の方とか、多岐にわたる部署にまたがるものと思ってございますけれども、皆さん苦慮されているというのは私どもも日頃の相談業務の中でも認識してございますので、先ほども少し申し上げましたが、これからも親切丁寧に対応していきたいと思ってございます。

○千葉委員

各自治体もこの辺についてやはり予備軍というか、その空き家になる前の部分をどう取り組みしたらいいかということで頭を悩ませて、小さいまちですとか、そういうところではいろいろ取組も進んでいるのかというふうに思いますけれども、そういう研究もしてぜひよろしくお願ひしたいというふうに思います。

◎小樽築港駅周辺地区における交差点交通量調査等の結果について

次に、小樽築港駅周辺地区の交差点交通量調査について簡単に少しお聞かせ願ひたいのですが、先ほど少し説明がありました。

交差点需要率というのを改めて少し説明をしていただきたいのと、数字的には基準値を大きく下回っていて、交差点内の交通処理に支障は生じていないという結果の報告がありました。ほかの自治体を見ていくと、この基本値に対して最大交通量を低下させる要因も加味して算定しているというのがあるのですが、小樽市についてはどのようだったのか、その辺についても説明をお願ひしたいと思います。

○（建設）都市計画課長

まず交差点需要率について説明いたします。

この需要率とは、既存の交差点における交通処理の状況を定量的に評価するための手法でございまして、その交差点が持っている交通をさばく能力に対してどの程度交通需要があり、その限界を超えているのかを評価するもので、数値が大きいほど渋滞の傾向が高く、一般的には0.9を超えると交通処理に支障が生じているとされており、対象交差点における1時間に通過可能な最大交通量と、その交差点を通過する実際の交通量との比率となっております。

そしてあと、補正率の関係ですか、他都市との違いとか、そういった部分でしたか。

○千葉委員

ほかの自治体では、交通量を低下させる要因も加味してこの交通点需要率の計算に加えているというのがあるのですけれども、例えば一方は3車線でここは1車線だとか、そういうものもこの交差点需要率に加味して計算をしているという自治体もあるというふうに認識しているのですけれども、小樽市はどうだったのかというふうに聞いていました。

○（建設）都市計画課長

本市の場合は、他都市と同じように一般的には交差点需要率の算出に当たっては平面交差の計画と設計というような書籍がございまして、その中で計算式が出ております。他都市と同様に車線減による補正率、大型車混入による補正率、あとは左折車・右折車の混入による補正率とか、そういったものを加味した形で解析を行っている状況だと思います。

○千葉委員

私はここの地域が近いのでよく通るのですけれども、やはりこの市道築港2号線から④⑤⑥の調査結果は本当に渋滞というかこの中では一時的なものだというふうにはあったのですけれども、結構渋滞を感じることもありまして、道路の幅員を広げたりですとか信号の時差式ができないかとか少し考えたりもしているのですが、実際には信号はなかなか難しいというお答えも以前あったかと思えますけれども、この幅員をもう少し広げるということについては可能かどうかについてお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）建設課長

報告の中でもありましたけれども、当該交差点につきましては、現状では交通処理に支障が出ていないというふうに考えてございますので、拡幅等の整備は予定してございません。

○千葉委員

混雑する状況が変わった場合、0.9 にどれくらい近づくというのは別にして、もしそういった場合には検討の余地はあるという理解でよろしいですか。

○（建設）建設課長

そういった結果が出た場合には、何らかの対応を考えなければならないとそういうふうには思っております。

○千葉委員

バス等も通っているので、そのバスの遅れ等も気になっているものですから、少しお聞かせ願いました。

◎市営住宅の集会所について

最後、市営住宅の集会所についてお伺いをしていきたいと思えます。

初めに、小樽市の市営住宅における集会所の設置基準について説明をお願いしたいと思います。

○（建設）大門主幹

集会所の設置基準ということでございますけれども、まず公営住宅法の中では戸数要件などの設置基準というのは特に定められていないところでございます。一方、小樽市営住宅条例では集会所の位置及び規模について敷地内の住戸数、敷地の規模及び形状、住棟及び児童遊園配置等に応じて入居者の利便を確保した適切なものにするというような規定になっております。

○千葉委員

集会所を設置する目的というのは、どのようになっていますか。

○（建設）大門主幹

集会所設置の目的につきましてですけれども、公営住宅法及び小樽市営住宅条例の中では特に明確に目的を記述しているところというのはないのですが、ただ、一般的には市営住宅の入居者の共同の福祉のために設置するものというふうになるかと思えます。

○千葉委員

各市営住宅の集会所の昨年の利用状況はどのようになっているのか、また主な利用目的が分かればお答えいただきたいと思えます。

○（建設）大門主幹

現在こちらに指定管理制度におきまして利用状況等の報告を受けている11か所の集会所があるのですけれども、令和元年度の年間の利用日数につきまして報告いたしたいと思えます。

まず、市営銭函住宅の集会所が年間で38日、それから市営桜東住宅は244日、それから市営桜E住宅についてはゼロ日というふうに報告が来ています。

ただし、このゼロ日というのは住宅によりましては、内部の入居者の総会や役員会などの利用をカウントしないで、料金が発生したときのみカウントし、報告しているケースもあるので、そういう内部での会合の利用で使って

いる場合もあり得るということは少し申し上げておきます。

それから、引き続きまして、市営若竹住宅1号棟は7日、市営勝納住宅が13日、市営松ヶ枝A住宅が3日、市営入船住宅はゼロ日、市営最上A住宅が8日、市営緑A住宅がゼロ日、市営手宮公園住宅が46日、市営祝津住宅が97日、利用の日数としましては以上のようになっておりまして、引き続きまして、この集会所の主な利用目的でございますけれども、それぞれの市営住宅の総会、役員会など入居者の会合に使われることがまず一般的かというふうに思われます。

また、こちらの市営住宅の集会所につきましては、町内会会館として兼用しているところもございます。例えば市営桜東住宅では地区の武術、柔道や空手とかのようですけれども、そういう武術の教室として定期的に利用しているというような利用形態を取っているところもあるというふうに伺っております。

#### ○千葉委員

料金を取っていないのは日数に入っていないということなのでなかなか簡単に言えないのですけれども、一定程度の利用はあるのかというふうに思っています。

今、少しお話のあった、指定管理されている集会所ということで、この指定管理されている集会所が11か所と、指定管理されていない集会所があるというふうに思うのですけれども、この箇所数とそれはどこかということで住宅名をお答え願えますか。

#### ○（建設）大門主幹

指定管理を受けている集会所、今答弁しました11か所になりまして、それ以外というので私どもが把握しているところなのですけれども4か所ございます。指定管理になっていない集会所としましては市営桂岡住宅、それから市営塩谷A住宅、市営塩谷C住宅、市営塩谷E住宅、以上でございます。

#### ○千葉委員

この指定管理をされていない住宅ということで、利用の状況というのはどのようになっているかお聞かせ願えますか。

#### ○（建設）大門主幹

指定管理を受けていないところにつきましては、決算や利用状況など、そのような報告書類を私どもは受け取っていないものですから、そちらの状況についてはお話しすることができない状況です。

#### ○千葉委員

私たちが建設常任委員会前期のときに視察を行った、今日少し質問させていただきたい市営若竹住宅3号棟のふれあいテラスというのがあるのですけれども、これも指定管理されていない集会所という位置づけでよろしかったですか。

#### ○（建設）大門主幹

市営若竹住宅3号棟のふれあいテラスも集会所として指定管理はされていないものでございます。

#### ○千葉委員

少し違いを聞きたいのですけれども、指定管理されている集会所とされていない集会所の管理体制というのはどういうふうに違いがあるのでしょうか。

#### ○（建設）大門主幹

例えば指定管理されている集会所につきましては、まず出入りとかは基本的には日中施錠されておりまして、使うときはあらかじめ予約制で時間は何時から何時まで使うという予約をすることになっておりまして、それに伴いまして料金も市営住宅条例の中で料金について定めておりますけれども、こういう料金制を設定しているところでございます。

一方、こちらの市営若竹住宅3号棟のふれあいテラスにつきましてはそういう指定管理を取っておらず、目的に

なるのですけれども、入居している多様な世帯が孤立しないで相互に見守りとか触れ合いを通してより快適に暮らせることをまず目的にしております、そういう中で集会所の形態を部屋に日中は施錠しないでいつでも出入り可能なオープンな共用空間としたという、そういうようなところで通常の指定管理している集会所とは違いがあるところでございます。

○千葉委員

今施錠しないということで、1日その入居者だけが使える、それで一日あけっ放しで利用しているという理解でよろしいですか。

○（建設）大門主幹

今、千葉委員がおっしゃったとおりでございます。

○千葉委員

昨年入居があったのですけれども、利用状況というのはどのようになっているか把握されていますか。

○（建設）大門主幹

今答弁したとおり、入居者が自由に出入りすることができるという状況のため、利用の人数や具体的に入居者間でどのような利用がされているのか、少しその辺のところは私どもも把握できていないという状況でございます。

○千葉委員

結局、鍵はどなたが持っているのでしょうか。

○（建設）大門主幹

現在はふれあいテラスの鍵につきましては、市営若竹住宅3号棟の自治会長に施錠、開錠をお願いしているところでございます。

○千葉委員

いろいろ伺うと、その設置目的である高齢者だとか子供だとかいろいろな入居者が、コミュニケーションを取りながら出入り自由にしていくというふうになっていないかのような話もちらちら聞こえるのですが、その辺については把握はされていますか。

○（建設）大門主幹

利用につきましては、基本的に自由ということになっているところでございます。

そうした中で、私どもに直接、いわゆる苦情的なところというのはまだ受けたことはないのですけれども、ただ、今年、少し入居者の一部の方とお話をする機会がありまして、その中で何か少し、一部の方がかなり長時間ずっと居座っていると言ったら少し言葉はよくないですけれども、長い時間使っている傾向があるというお話は何ったことはございます。

○千葉委員

私は今回いろいろ入居者の方からの御意見だとかお話を伺って、まずすごく心配されているのは、出入り自由なのはいいのですよ。ただ、これからオープンになって公園から出入り自由になると、やはりその入居者以外の方も入ってくる可能性があるということも危惧をされていました。

自由に使えると言うのだけれども、何かそこで高齢者の方々の入居者と少しコミュニティーしたいのだというふうに言っても、いろいろな規制があるような話があったりとか、その自由が自由ではない、本当に使っているのだらうとか、何かそういう疑問を持っている方もいて、なかなかその使い方の周知徹底というかそういうのもされていないというふうに思っています。

今お話があったように、長時間使う方ももしかしたらいるかもしれませんが、自由だからそれはよしとしても、本当に皆さんがそこでいろいろな催物をやったり、そういうふうにしたという意見があるとすれば、やはりきっちりルールづくりだとか、指定管理者制度も含めてやはり検討していかなくてはいけないのではないかと思います。



うふうに思いますけれども、その辺についてはいかがでしょうか。

○（建設）大門主幹

現在のふれあいテラスは、当初建てたときの目的というのが、自由に出入りが可能で、オープンな使用空間という趣旨で設置したものでございますが、ただ一方いろいろ使い方につきましても、例えば外部の方を入れて先ほど申しあげました市営桜東住宅のような教室、サークル活動的なものを行ったりとか、あるいは施錠、開錠というものを基本的にしたほうがいいのではないかと、そういうような意見というのも市営若竹住宅3号棟も44世帯いますから、そういう意見をお持ちの方もいらっしゃるかもしれないというふうには確かに認識しております。

そういう意見なども含めまして様々な意見があると思いますので、やはり基本的には自治会で住民の方のために意向を聞きまして、どういう形でもっていくかというのを検討していただくかというふうには考えているとでございます。そういう中で、自治会の中で一定の方向、こういう形で今後進めていきたいというお話を受け受けた時はそういう話に基づきまして、私どもも協力とかいろいろと援助をしていきたいというふうには考えているとでございます。

○千葉委員

今お話があつて、指定管理者制度が本当にいいのかどうかというのは私も疑問があるのです。本当にこの入居者がいつでも自由に交流できるスペースはすごくいいコンセプトなのですが、では安心・安全をどうやって担保していくのかとか、やはり自由に使えるというのはどういうことなのか、月曜日はこう火曜日はこうとそういうルールづくりも必要なのかどうか、その辺を自治会の皆さんとぜひ話をさせていただいて、いい方向にいくように検討したいというふうに思います。

○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

◎小樽市雪対策基本計画（案）について

まず、小樽市雪対策基本計画（案）について質問します。

30ページの雪を活用する工夫ということで、何点かこのマーキングしているところがあるのですが、特筆するところなのかということで、そのことで少しあえてお聞きをいたします。この基本計画（案）にこういう表現をもって雪を活用する工夫というふうに記された背景について少しお聞きします。

○（建設）建設事業室主幹

冬期間に降る雪ですけれども、厄介者と言われる状況はありますが、ただ、全国的な事例を見るとこの雪を資源として活用しようとそういう動きもございます。その中で、この雪、冷たい熱の活用についても将来的に小樽市としても考えていかなければならないのではないかと、この雪を活用する工夫ということで掲載させていただきました。

○前田委員

ということは、将来のことも考えてということで、雪を活用した云々ということで。

これは先進地というのは道内にはあるのですか。

○（建設）建設事業室主幹

道内の先進事例といいますと、例えば新千歳空港ではこういう雪を活用して冷房に利用したり、あと、農産物についても夏の期間こういう雪を活用して低温貯蔵するという事例はございます。

○前田委員

道内にも事例は幾つかあるということだと思います。

それで、小樽市での活用ということになると、どのような設備、施設を想定されているのですか。

○（建設）建設事業室主幹

小樽市での活用ということになりますと、これからの調査・研究にはなりますけれども、排雪で生じる雪などがある程度1か所に集めて、それを例えば施設の冷房に使うですとか、そういうことが考えられるのかとは思いますが。ただ、具体的にどういう場所かというのは、これからの調査・研究になろうかと思えます。

○前田委員

具体的にどこかということは今のところないと。

それで、私が知っているところとか見ているところ、行ったところは、美唄市辺りのお米などそういう農産物のサイロがいろいろあるのですけれども、そういうものの冷房。あとは、宿泊施設、入浴場とかそういう施設があるのですが、その冷房があります。その冷房は大きい窓がついていて、廊下からそこを眺められて雪の減り具合もよく分かる、そのような構造になっています。

それで、この備考の欄に令和5年度を目途に検討との記載がありますが、これは5年度になったら検討するのか、5年度までに何か具体的に検討するのか、この辺はどうなのか。

○（建設）建設事業室主幹

令和5年度をめどにということでございますけれども、5年度までにある程度その事例だとかを調査し、その後その実現の可能性なども含めて検討してまいりたいということ考えてございます。

○前田委員

令和5年度までに調査・検討して、具体例はその後だということなのかと思えます。

これは市のそういう施設・設備を想定してこういう文言を載せているのか、民間企業などを想定してこういう表現をされているのか、この辺のことについてはいかがですか。

それは今の前段の答弁と少しその先を行く話になってくるのですが、この辺をきちんと捉えて考えておかないと、ただ漠然とそういう施設を考えているのだと、後で調査・研究したけれどもその後どうするのだと。小樽市の施設の長寿命化等を含めて新設検討しているものもあるやに聞いていますから、そういったものに使うのだとか、これから取得するこういう施設が今水面下にあるので、そういうものを少し想定していればいいのですが、ただこれ漠然とこの資料の下の余白が随分ありますけれども、少し埋めるかということここでここに書かれたのであれば、先進地で一生懸命やっている人もいますので、少しいかがなものかという気はするのですが、この辺はどうですか。

○（建設）建設事業室主幹

具体はこれからということなのですが、民間の施設も含めて、市の施設も含めてこういうことを念頭に今後進んでいく必要があるのだろうなということで、この雪を活用する工夫ということを掲載させていただきました。

○前田委員

ぜひ絵に描いた何とかならないように、そういった先を見据えて、ぜひ実現に向けて検討していただきたいと思えます。

◎ロードヒーティングについて

次に、ロードヒーティングについてお聞きします。

市内のロードヒーティングは232か所ということなのですが、この総延長というのはどのようになっていますか。

○（建設）維持課長

市内のロードヒーティング設備の総延長でございますけれども、設備に対して約14キロメートルということでございます。

○前田委員

232か所の総延長は14キロメートルということです。

この232か所を運転するに当たるエネルギーというは何種類ありますか。これはどのようなものを使って稼働させているのですか。

○（建設）維持課長

ロードヒーティング設備のエネルギーといいますか熱源方式についてお答えさせていただきますけれども、まずロードヒーティング設備につきましては、電気方式のロードヒーティング設備とガス方式、並びに灯油方式のロードヒーティングで現在運転しているところでございます。

○前田委員

その設備はそれぞれ何か所ずつになっていますか。

○（建設）維持課長

ロードヒーティング設備ですけれども、232か所に対しまして、電気方式で202か所、ガス方式で21か所、灯油方式で9か所でございます。

○前田委員

電気で202か所、ガスで21か所、灯油で9か所、エネルギーはこの3種類ということでよろしいのですね。それ以外はないのですよね。

それで、232か所にかかる3億1,600万円は燃料代というかそういう年間の維持費だと思うのですが、修理費用はこの3億1,600万円とはまた別のものなののでしょうか。軽微な修理とか電気系統の配電盤等々含めていろいろな維持管理の経費があるのだらうと思います。根本的な修理ではなくて、軽微な点検などを含めてどの程度年間の経費がかかっているのですか。

○（建設）維持課長

令和2年度の予算におきますロードヒーティング関係経費として、先ほど3億1,640万円ということで申し上げたのですが、そのうち、今、委員の御指摘の維持補修ほか管理経費として、1,460万円を予算といたしまして計上しているところでございます。

○前田委員

1,460万円。

それで、平たく言えばこの1,460万円が232か所の年間の維持管理費、修理費なのだらうと思いますけれども、この232か所の熱源が、電気・ガス・灯油ということになっているのですが、この中で一番故障が多い施設というか燃料を用いた施設というのは、順番をつけるとどういうふうになるのですか。

○（建設）維持課長

故障が多い施設ということでございます。手元に資料がないものでお答えできないのですが、232か所のうち202か所が電気ということで、電気に関する修繕は、やはり多いのかということでは考えているところでございます。

○前田委員

箇所数でいうと電気が202か所もあるのですから、それは当然21か所や9か所と単純に比較すると電気のほうが多いのですが、そういうことではなくて、その設備としての故障というか、数が多いからこちらが多いということではないのです。

○（建設）維持課長

数が多いからということではなく、老朽化している施設になってございますので、基本的には設備が多い分電気は多いのですが、老朽化の度合いに応じてどの方式が多いというのは、手元に資料がないのでまたお答えで

きないですけれども、基本的にはその老朽化の度合いに応じて修繕が発生しているというような状況ではございません。

○前田委員

この3種類の電気・ガス・灯油の耐用年数はみんな違うのですか、同じなのですか。

○（建設）維持課長

耐用年数はそれぞれ物によって電熱線ですとか機器、ボイラー、熱源機によっては変わる状況でございます。

○前田委員

状況が変わるとそういうことではなくて、何年、何年、何年と言ってもらえば助かるのです。

○（建設）維持課長

一般的にボイラーであれば15年というような形にはなっているところでございます。

○委員長

今の質問の内容は分かりますか。

○（建設）維持課長

ちょっと詳細な資料がないのであれなのですけれども、一般的には15年というふうには言われております。

○前田委員

電気は15年だけでも、ガスと灯油はどうなっていましたか。

○（建設）建設課長

ロードヒーティングの耐用年数ですけれども、形式にかかわらず一般的に15年というのが耐用年数というふうに我々としては考えてございます。

○前田委員

そういうふうに答えてもらえれば、それはそれで理解はできます。

ここにロードヒーティングのいろいろな部分停止の試行箇所の資料を頂いています。

それで耐用年数等を含めて少し質問を考えていたのですけれども、今回施策的にロードヒーティングを動かしたりいろいろなことをしているみたいですが、市営桜8号線になるのですが、私も昨日行き帰り通ったのだけれど、上から下まで3か所になと思うのですけれども、ロードヒーティングが稼働しているにもかかわらず、入り口にロードヒーティング故障とこう書いている。これは何かこういういろいろな思惑があって、そういう御丁寧な立派な看板をつけているのか、単純に、いや少し取り外すのを忘れたということについていたものなのか、この辺を少し説明してください。

○（建設）維持課長

委員が御指摘の市道桜8号線のロードヒーティングでございますけれども、御指摘のとおりちょうど市道桜1号線のバス通りから望洋台のセイコーマートのほうに向かって3か所ロードヒーティングが設置されている状況でございますが、ガス方式2か所と電気方式1か所のロードヒーティングを設置しております。そのうちのガス方式の1か所のロードヒーティングなのですが、こちらが安定的に稼働しないというような状況でございまして、その今修繕を段取りしている最中なのですけれども、端的に申し上げると現在は動いたり動かなかったりという状況が確認されておりまして、最近はパトロール等で確認している中では動いているという状況の中で、融雪がされているのに故障中の看板が設置されているというのは委員の御指摘のとおりなのですけれども、まだ安定的に稼働する状況にないということで、その周知の意味も含めましてロードヒーティング故障中の看板を設置させていただいているところでございます。

○前田委員

分かりました。ただ、その看板がついていることによって電話も来ましてし、私もよく分からないので、今日委

員会があるので聞いてみようということで質問させていただきました。

いずれにしても、少し紛らわしい部分があるので、その辺は少し配慮していただきたいと思います。

**○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57分

再開 午後5時15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、議案第13号は否決、陳情第4号ないし陳情第6号はいずれも採択を求め討論します。

初めに議案第13号小樽市道路占用条例の一部を改正する条例案についてです。

市道に設置されている電柱やバス停などの占用料を引き下げる条例案です。今年度から既に実施されています、中央バスに対する占用料の引下げは1年前倒しで実施されました。4社合計で1,800万円もの値引きの一方で、財政が厳しいと市民への負担を増やしています。道路法では条例で定めるとされている占用料ですので、小樽市独自に定めることが必要であり、条例案の撤回を求めます。

陳情第4号「ばるて築港線」塩谷までの延伸方について、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及び陳情第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は、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、議案第13号並びに陳情第4号及び陳情第6号について、一括採決いたします。

議案第13号は可決と、陳情第4号及び陳情第6号は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。

陳情第9号及び所管事務の調査はいずれも継続審査と決定することに、御異議ございませんか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○委員長

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。