

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3年 3月12日 (金)	開 議	午後 1時00分
		散 会	午後 5時27分
場 所	第3委員会室		
議 題	付 託 案 件		
出席委員	秋元委員長、高木副委員長、千葉・林下・小貫・前田 各委員		
説明員	水道局長、建設部長 ほか関係理事者		
<p>別紙のとおり、会議の概要を記録する。</p> <p>委員長</p> <p>署名員</p> <p>署名員</p> <p style="text-align: right;">書 記</p>			

～会議の概要～

○委員長

ただいまから、本日の会議を開きます。

本日の会議録署名員に、林下委員、前田委員を御指名いたします。

付託案件を一括議題といたします。

この際、説明員より報告の申出がありますので、これを許します。

「令和2年度除排雪状況について」

○（建設）維持課長

今年度、令和2年度の除排雪状況について報告させていただきます。

お手元の資料を御覧ください。

まず、「1. 気象状況」についてです。3月2日時点での比較となりますが、③今年度の真冬日は48日となっており、②の前年度と比較すると⑤のとおり8日多くなっております。

また、累計降雪量は380センチメートルとなっており、前年度と比較すると11センチメートル少なくなっておりますが、累積積雪深につきましては、4,021センチメートル・日となっており、前年度と比較すると1,325センチメートル・日多くなっております。このことから、前年度と比較し寒い日が多く、降雪量がほぼ同等であるにもかかわらず、道路上の積雪が多い状況となっております。

次に、「2. 市民の声」についてです。2月28日時点での比較となりますが、右側の太枠②全体の総数では1,213件の市民の声をいただいております。前年度、同時期の総数970件に対しまして、1.25倍となっておりますが、これは前年度よりも累積積雪深が多いことにより、除雪要望や置き雪に関する御要望が多く寄せられているものと考えております。

最後に「3. 除雪費の執行状況」についてです。今年度、除雪費の全体予算は一番左側の欄①に記載しております16億1,400万円となっており、2月28日の時点での執行額は②の11億8,200万円、執行率は③の約73%となっており、今後の気象状況にもよりますが、現行予算内で除排雪業務の執行が可能であると考えているところでございます。

○委員長

「令和3年度臨時市道整備事業について」

○（建設）建設課長

それでは、令和3年度の臨時市道整備事業について説明いたします。

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

次に、お手元に配付済みの資料に沿って説明いたします。

表紙をめくっていただきまして、左ページの事業計画書を御覧ください。

全部で20路線を掲載しておりますが、これらは側溝や舗装の老朽化が著しい路線や大雨時の溢水対策が必要な路線等について、整備の緊急性、路線の重要度、事業の効果などを総合的に判断して選定したものです。

路線名の右隣に「種別」がございますが、その内訳といたしましては、道路改良が12路線、側溝改良が3路線、舗装改良が4路線、擁壁改良が1路線となっております。また、二つ隣の「新規・継続」の別は新規が7路線、継続が13路線となっております。右端の「摘要」欄にありますように、このうち債務負担分が上から4路線、通常分が残り16路線となっております。

次ページ以降には、番号順に概要図を添付してございます。個別の図面の説明は省略させていただきますが、図面の見方につきまして右ページ上段の図、番号が1番の赤岩2丁目団地横通第3線を例に簡単に説明します。

右上の凡例にありますように、今回のゼロ市での施工箇所は太い実線の区間を予定しておりまして、図面左下にある旧北山中学校の上に太い縦の実線で、「R2 0市 L=110m」と書いてある区間となります。その右横にあります正方形の点線の区間ですが、これは令和3年度の通常分として施工する箇所で、左ページの事業計画書では番号が11番の路線となっております。そのほか、正方形の点線の下にある破線の区間は、現在までに施工済みの箇所、これらの上側にある小さい丸の点線の区間は、4年度以降の施工予定箇所となっております。工事内容につきましては、右下に標準断面図を掲載しておりますので、御参照ください。

なお、これらの計画路線につきましては今後詳細な調査等を行いますので、整備延長や内容等が変更となる可能性がございます。

#### ○委員長

「(仮称)ロードヒーティング長寿命化計画の策定について」

#### ○(建設)建設課長

それでは、現在建設課が策定作業を進めております、(仮称)ロードヒーティング長寿命化計画について、昨年の第4回定例会以降の進捗状況等を報告いたします。資料を御覧ください。

まず、「1 ロードヒーティング設備の初期点検結果の概要」についてですが、(1)から(4)にありますように、この初期点検は計画策定の前提となる各設備の現状把握を目的として、本計画の対象設備232か所のうち車道部のロードヒーティング設備の全199か所について、令和2年4月から3年1月にかけて現地での外観点検に加え、令和2年度実施した電氣的な点検などによる保守点検業務の成果品の確認による点検を行いました。

次に、「(5)点検項目(電熱線方式の例)」について説明いたしますと、「ア 劣化状況評価」につきましては、「①舗装面」は舗装面の劣化状況を表すわだち掘れ、ひび割れ、パッチング等の状況。「②分電盤(外部)」は内部の電気機器等を保護する分電盤外部の鉄製の箱を筐体と言いますが、筐体のさびや穴の発生状況、塗装の劣化や変形等の状況。「③分電盤(内部)」は、設備の心臓部である分電盤内部の電気機器等の機能。「④センサー類」は、設備の効率的な運転制御に欠かせないセンサー類の機能及び損傷の状況について点検を行いました。

また、「イ 性能評価」につきましては、「⑤融雪能力」では実際に各設備がきちんと融雪機能を発揮しているかを道路舗装面の融雪状況で確認したほか、「⑥融雪ユニット」につきまして、絶縁劣化による感電や漏電などの危険性がないかを各ユニットの回路の絶縁抵抗値により点検をしてございます。

次に、「(6)判定基準及び点検結果(速報値)」についてですが、まず、判定基準につきましては、ただいま説明いたしました点検項目の①から⑥をそれぞれ4点満点で評価し、これらの合計点数により表の左側にありますように、各設備の健全度をⅠからⅣに区分したほか、現在、全面休止している設備や既に廃止した設備をⅤの休廃止設備に区分してございます。表の箇所数の欄に各区分に該当する設備の数を示しておりますが、今回、点検した199か所のうち、「Ⅰ健全」が39か所、「Ⅱ予防保全段階」が151か所、「Ⅲ早期保全段階」が1か所となっており、「Ⅳ緊急措置段階」にある設備はありませんでした。また、「Ⅴ休廃止設備」は現在8か所となっております。

次に、「2 整備の優先順位の検討」についてですが、ただいま説明いたしました初期点検結果のほか、設備の稼働年数、除雪路線の格付け、バス路線であるか否か等を加味して、現在、整備の優先順位を検討中であります。

最後に、3今後のスケジュール(予定)」についてですが、令和3年9月の計画策定に向け、引き続き、整備の優先順位の検討や全体整備量の精査などを行い、計画素案を第2回定例会で報告する予定であります。

#### ○委員長

「第2次小樽市空家等対策計画の策定スケジュール等について」

#### ○(建設)木村主幹

第2次小樽市空家等対策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、「策定の目的」ですが、平成27年5月の空家等対策の推進に関する特別措置法の全面施行を受けて、29年

2月に「小樽市空家等対策計画」を策定し、空き家等対策の取組を進めてきたところではありますが、今後も、人口減少や高齢化・核家族化の進展に伴い、空き家問題がさらに深刻化していくことが予想されることから、引き続き、空き家等対策を総合的かつ計画的に実施していくとともに、市民の皆さんに空き家等対策に関する理解を深めていただくことを目的として第2次小樽市空家等対策計画を策定するものです。

次に、「計画の位置付け」ですが、本計画はの推進に関する特別措置法第6条第1項に規定する第2次小樽市空家等対策計画で、同法に基づく国の基本指針や北海道の取組方針に則して策定するものです。

また、第7次小樽市総合計画や第2次小樽市総合戦略、第2次小樽市都市計画マスタープラン、小樽市住宅マスタープランなどとの整合・連携を図りながら策定する計画であります。

次に、策定のスケジュールですが、令和3年5月から11月までに、計4回の空家等対策会議を行う予定であり、会議での主な検討内容につきましては、現空家等対策計画の効果、成果の検証、空き家アンケート結果の分析、空家等対策計画の構成、本市の空き家の現状と課題、基本目標と基本方針、そして、最後に空き家等対策の取組などの議論を経まして、計画（素案）として決定し、この計画（素案）を12月の第4回定例会に報告をし、12月から4年1月までの1か月間パブリックコメントを実施し、計画案を3月の第1回定例会に報告した後、決定する予定でございます。

#### ○委員長

「一般国道5号塩谷防災事業の開通について」

#### ○（建設）水上主幹

一般国道5号塩谷防災事業につきましては、これまで進捗状況等を当委員会で報告してきましたが、このたび、小樽開発建設部より令和3年3月20日土曜日午後3時に全線開通する旨の通知がありましたので、報告いたします。

なお、令和3年度には、現国道5号のトンネルの閉塞や舗装板等の撤去、新国道5号に接続する取付け道路の切替え工事等が予定されております。

#### ○委員長

「JR小樽駅前広場再整備基本計画第3回検討委員会の概要について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

JR小樽駅前広場再整備基本計画第3回検討委員会の概要について報告いたします。

資料を御覧ください。「1 経緯及び今後の予定について」ですが、第1回検討委員会を令和2年8月5日に、第2回検討委員会を2年12月22日に開催し、主な内容・議題になる事項を議論しております。第2回検討委員会は第4回定例会後に開催されたため、検討委員会終了後に建設常任委員会の各委員の皆様へ個別に会議に提出した資料の説明をさせていただいたところです。第2回検討委員会では、右側の「主な内容・議題」の欄にあるアンダーラインの「5 配置計画（案）」について、様々な御意見がありました。

「2 第2回検討委員会での主な意見について」を御覧ください。計画策定の前提についての意見としては、「中心市街地へは公共交通しか入れないようにする等の都市構造の再編も考慮した上で駅前広場を検討すべきである」、「駅周辺で駐車場を確保するよう検討すべきである」という意見がありました。駅前広場内の施設規模についての意見としては、「夕方の送迎車を調査し、一般車乗降場バース数を設定すべきである」、「オープンスペースの幅を20メートルから40メートル程度にすべきである」、「駅前広場に地下駐車場を検討すべきである」という意見がありました。

「3 第3回検討委員会の概要について」を御覧ください。第2回検討委員会の意見に対する検討結果として、「①計画策定の前提についての意見」に対しては、本計画は、駅前第1ビル周辺と駅前広場に限定したエリアで検討していることや、都市構造の再編は困難であることを説明し、「②駅前広場内の施設規模についての意見」に対し

ては、夕方の送迎車の調査を実施し、一般送迎車の台数を4台から5台に変更した配置計画（案）を提示したこと。幅40メートルのオープンスペースは、交差点形状等により困難であること。さらに、案で示している幅20メートルのオープンスペースでも他都市の事例などを基に様々な活用ができること。地下駐車場は配置計画に困難であることを説明しております。

主な意見とその結果につきましては、まず、「①主な意見」ですが、「駅前広場内に駐車場は不要であるが、身体障害者等のための駐車スペース等の配慮が必要である」、「バスバースは、駅入口から離れても駅前第1ビル側に配置し、広場空間を広く確保したほうがよい」、「広場空間を憩いのスペースとして確保したほうがよい」、「JR小樽駅から港への景観軸を確保する歩行者空間を確保したほうがよい」というものです。

次に、これら意見を受けた「②結果」ですが、プラン①から③及び⑤を、今後関係機関と協議を進める基本案とすることとなりました。2ページ以降に配置プランを掲載してございます。

戻りまして、資料1ページ目上段1を御覧ください。太枠の第3回検討委員会で配置計画（案）について議論を再度行ったことから、本年度、もう一回、検討委員会を令和3年3月頃に追加して行う予定としております。

#### ○委員長

「おたる新幹線まちづくりアクションプラン（原案）」について

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

それでは、おたる新幹線まちづくりアクションプラン（原案）について報告いたします。

策定主体は北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会で、今年度検討を進めてまいりました。

1ページ「策定趣旨」は2段落目にあるとおり、小樽市が平成29年に策定した「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画」に基づき、官民一体となって新幹線の開業効果を最大限に活用した魅力あるまちづくりを行うための行動計画です。

3ページ、「計画期間」ですが、1段落目にあるとおり、令和3年度から12年度の10年間としますが、開業後の見通しも示します。

4ページ、「推進体制と進捗管理」は、図の中央部分のとおりに、協議会が進捗管理を行い、取組内容に応じた作業部会を設置します。また、広域連携組織と連携します。

5ページからは、2次交通対策の内容です。

6ページは施策を一覧で示したものです。「基本方針1. 利便性の高い2次交通網の構築」は、項目の欄ですが、バス交通の充実、タクシーサービスの充実、レンタカーサービスの充実など、「基本方針2. 実効性を高める基盤づくり」は、ICTを活用した新たなモビリティサービスの提供、広域連携を強化する体制の構築、新駅の交通結節点機能の向上など、「基本方針3. 公共交通の利用促進と充実の好循環」は、情報発信の強化、公共交通の利用を促進するサービスの提供と魅力づけなどに取り組みます。

7ページの図は、本プランで掲げている公共交通路線のイメージです。

8ページからの各項目の内容の説明は割愛させていただきます。

ページが飛びまして、27ページからはソフト対策の内容となります。

28ページ施策一覧を御覧ください。「基本方針1. 新幹線開業を契機とした個人観光客の誘致拡大」は、項目の欄、小樽の文化、食資源を活用した多彩な個人観光客向けプログラムの開発、地域連携や電子媒体の活用等による効果的な情報発信。「基本方針2. 新幹線開業を地域の活力に繋げる取組」では、滞在時間・宿泊客の拡大を目指した取組、小樽の地域産業と観光産業の結びつき強化など。「基本方針3. 新駅周辺の魅力づくり」では、新駅を起点とした新たな観光プログラムの創造。「基本方針4. 開業機運の醸成」では、新幹線開業に向けた市民の意識醸成と利用促進などに取り組みます。各項目の内容の説明は割愛させていただきます。

なお、この原案は、令和3年1月の協議会に示したのですが、「新駅に団体の待合いやイベント等のスペースが

必要」、「駐車場の活用や修学旅行などによる新駅の利用促進が必要」などの意見がありましたので、今後それらの反映を検討しまして、3月22日予定の協議会に諮り、成案とする予定です。

#### ○委員長

「北海道新幹線新小樽（仮称）駅の附帯施設について」

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

新小樽（仮称）駅の附帯施設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、トンネル工事や明かり部と呼ばれる高架橋の土木設計が進められているところであり、市内においてはトンネル掘削のほか、天神の駅部や朝里川温泉地区の高架橋の設計が行われております。

それでは資料を御覧ください。初めに、「1. これまでの動き」についてですが、先ほど報告いたしましたおたる新幹線まちづくりアクションプランの具体的な取組の中には、資料左側の三つの四角囲みで記載しております「新駅の交通結節点機能の向上」、「公共交通の利用を促進するサービスの提供と魅力づけ」、「駅利用者の利便性の向上」が盛り込まれることとなっております。これらの取組を実践するためには、2次交通の待合室など、資料右側の三つの四角囲みの中に列記しておりますような、施設の設置が求められることから、その下の矢印のところに記載しておりますとおり、利便性の高い駅舎に附帯施設用の一定規模のスペースを確保する必要があると考えているところであります。

次に、「2. スペースの確保に向けた動き」についてですが、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構は、令和2年度から、駅舎建設の基本的な構造に影響のある高架橋の土木設計を実施しており、駅舎に地元が活用できる附帯施設のスペース確保について設計等に考慮がなされるよう市から要望をしておりましたが、先日、鉄道・運輸機構から回答を得たところであります。要望の要旨といたしまして、①の四角囲みの「（1）必要な空間の確保について」といたしまして、附帯施設設置のために高架下の駅前広場側に床面積500平方メートル程度の空間確保を要望したところであります。そのほか、（2）と（3）のとおり、要望が受け入れられた場合について申し添えたところであります。

次に、回答の要旨といたしましては、②の四角囲みのとおり、資料裏面の新小樽（仮称）駅施設配置図（案）を基本として、「（1）必要な空間の確保について」といたしまして、附帯施設の設置に必要な空間として、新小樽（仮称）駅高架下の駅前広場側に床面積500平方メートル程度を確保することとするとの回答を得たところであります。そのほか、（2）、（3）のとおり、必要な事項について申し添えがあったところであります。

ここで、資料の裏面を御覧ください。上の枠囲みの図は天神の明かり部分の全体を表示しておりまして、下の枠囲みは駅舎を拡大して表示したものとなっております。

また、図面の左側が青森方面、右側が札幌方面となっております。

では、下の枠囲みの上の図、縦断図ですけれども、ここから読み取れますように、新小樽（仮称）駅は基本的に三層構造となっております。附帯施設のスペースは一番下の平面図にあるとおり、1階の北側に当たります駅前広場側に縦方向に13メートル弱、横方向に40メートル弱の寸法で、おおむね500平方メートルの空間が確保されている配置案となっております。

再び、資料の表面に戻っていただきまして、最後に「3. 今後の進め方」についてですが、3月22日に開催を予定しております、第7回北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会におきまして、この回答内容について報告いたしまして、来年度からは、附帯施設のレイアウトを庁内で検討した上で、まちづくり協議会に示し議論を進めてまいりたいというふうに考えてございます。

#### ○委員長

「新幹線トンネル工事発生土受入候補地（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

それでは報告をいたします。新幹線トンネル工事発生土受入候補地（塩谷4丁目市有地）につきましては、先の令和2年第4回定例会建設常任委員会におきまして、本市としましては安全上問題ないとの認識に至り、地域住民の皆様の一程度の御理解が得られたと判断したことから、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構による、当該地への発生土の搬入を了承することと、今後市と鉄道・運輸機構で協定を締結する旨の報告をしたところでありますけれども、このたび、手続が整いまして、令和3年3月8日付をもって発生土受入に関する協定を締結いたしましたので報告いたします。

なお、今後につきましては、現地の雪解けの状況を見ながら3月末か4月上旬頃から伐採を開始しまして、5月の連休前後からは伐開、伐根などの粗造成や、沈砂池、排水施設など防災安全設備の整備に着手しまして、これらを整えた上で、発生土を搬入する予定と伺っているところでございます。

○委員長

「小樽市駐車場整備事業経営戦略の策定について」

○（建設）庶務課長

小樽市駐車場整備事業経営戦略（案）を作成いたしましたので、その概要について報告いたします。

駐車場整備事業経営戦略の資料説明に入る前に、本戦略の策定に至る背景について説明させていただきます。

駐車場事業などの公営企業を取り巻く経営環境は今後の人口減少等に伴うサービス需要の低下や、施設の老朽化に伴う更新需要の増加など厳しさを増しており、不断の経営健全化の取組が求められています。このような中において、国からは各公営企業が将来にわたって、住民生活に重要なサービスの提供を安定的に継続することが可能となるよう、経営戦略の策定要請があったことから、本市駐車場事業における中長期的な基本計画として本戦略を策定することとしたものです。

なお、戦略の内容や構成につきましては、国が作成した策定・改定マニュアルに示されております様式等に沿って作成したものであります。

それでは、お手元の小樽市駐車場整備事業経営戦略（案）を御覧ください。

1 ページ上段には、団体名、事業名、策定日、計画期間を記載しています。

中段には、「1. 事業概要」として、事業開始時期や駐車場収容台数等を記載し、めくっていただきまして、次ページには、営業時間や料金単価などの料金形態のほか、現在の経営状況について記載しております。

3 ページには、「2. 将来の事業環境」として、将来の経営見通しを記載しており、特に駐車場需要と利用料金収入につきましては、コロナ禍により当面は大幅な落ち込みを予想しておりますが、今後の終息を見据え、令和4年度以降は以前の水準に回復するものと見込んでおります。

4 ページには、「3. 経営の基本方針」として、道路交通の円滑化と経営の効率化をそれぞれ図ることとしています。

4 ページから5 ページにかけて、「4. 投資・財政計画（収支計画）」として、令和7年度までの収支計画について記載し、その内訳を6 ページと7 ページに記載しております。

戻りまして、5 ページの後段には、「5. 公営企業として実施する必要性など。」「6. 経営戦略の事後検証、改定等に関する事項」についてそれぞれ記載しております。

以上が小樽市駐車場整備事業経営戦略の構成となります。

なお、令和3年3月下旬から1か月程度、パブリックコメント手続を予定しており、5月中の策定を目指してまいります。

○委員長

「地籍調査事業の進捗状況について」

### ○（建設）用地管理課長

地籍調査事業の進捗状況について報告いたします。

住吉町地区につきましては、平成26年度から事業に着手し、基準点や筆界仮杭の設置、現地立会などの作業を経て、令和2年10月に調査成果の閲覧を実施いたしました。その後、2年12月8日に北海道の検査を受け合格したことから、3年1月12日、北海道に対して、地籍調査成果の認証を請求したところであります。今後、北海道から調査成果の認証を受け、法務局へ調査成果の写しを送付することになります。法務局はこの調査成果の写しを受け、登記簿を修正することになり、地籍図はこれまでの公図に代わり法務局の備付け地図となります。

なお、3年度の事業につきましては、住吉町地区の官民境界を示す街区の角や、折れ点にコンクリート杭等を埋設するとともに、住吉町地区内の道路台帳図の補正、地番図データの更新を行う予定であります。

また、住吉町地区の地籍調査事業においては、筆界未定とならないよう筆界に不同意であった地権者と時間をかけて協議を行ってまいりましたが、その間、筆界に同意済みであった所有者の死亡や調査済みの土地の分合筆登記、売買による所有者変更等が生じたことで新たな地権者協議が発生するなど、調査期間は事業着手から7年を要することになりました。今後、住吉町地区以外の事業を短期間で円滑に進めるためには、組織体制の強化が必要と判断しておりますが、3年度については人員確保の観点から組織体制の強化は困難であることから、一旦、事業を休止するものであります。

### ○委員長

「色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策の状況について」

### ○（水道）整備推進課長

それでは色内ふ頭（中央下水終末処理場）護岸老朽化対策の状況につきまして、お手元のA4横の色内ふ頭老朽化対策事業施工図を用いて説明いたします。資料を御覧ください。

まず、令和2年度までの工事の進捗状況についてですが、元年度は腐食が著しい南側護岸、図面右下の黄色の破線並びに写真となりますが、開口部補修及び電気防食工事等の工事を発注し、繰越しの手続を経て、2年8月に完了しております。2年度につきましては、図面下側に記しました緑色のハッチングの箇所となりますが、同じく南側護岸におきまして、陸上部での鋼管矢板の打ち込み、及び中層混合処理による地盤改良等の工事を7月6日に契約し、3年3月12日までの工期で工事を進めておりました。しかし、昨年10月に行った請負業者による試験掘削で鋼管矢板を打ち込む上で支障となる礫層が存在することが分かり、当初予定しておりました図面左側の中段に記載の中掘工法だけでは対応が難しいため、前段の対処としまして、赤枠部分のオールケーシング工法を追加し、支障となる礫混じり土砂を除去後、新たな土砂に置き換えた上で、中掘工法を行う施工手順に変更しております。このため、2年度の完工は難しく、工期を3年7月中旬まで延期する必要があるとあり、工事の契約変更及び予算の繰越し手続を進めており、また、2年度の事業費につきましても、オールケーシング工法による施工を追加したことから、当初の請負額よりも1億1,000万円程度の増加の見込みとなっております。

このことは、3年度以降の南側護岸工事においても同様であり、当初予定しております南側護岸における全体事業費よりも5億円程度の増額が必要になると考えておりますが、これまでお示ししております、色内ふ頭老朽化対策の想定事業費を超えることにはならないものと考えております。

来年度の工事におきましては、図面青色のハッチングの箇所となり、2年度に続き南側護岸での鋼管矢板の打ち込み及び地盤改良並びに北側における電気防食等の工事を予定しております。

南側護岸全体の工期につきましては、元年度から4か年程度で完工する予定としておりましたが、現段階では交付金の減額及び繰越しによる工期の延伸等による影響から若干延びるものと考えております。

### ○委員長

続きまして、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39号について」

○（建設）新幹線・まちづくり推進室廣瀬主幹

議案第39号小樽市屋外広告物条例の一部を改正する条例案について説明いたします。

改正の内容につきましては、電気事業法の一部改正に伴う引用条項の変更のほか、文言を修正する所要の改正であります。

施行期日につきましては、電気事業法の該当条文における施行期日が令和3年4月1日であることから、条例の施行についても3年4月1日といたします。

○委員長

「議案第40号について」

○（建設）公園緑地課長

議案第40号小樽市都市公園条例の一部を改正する条例案について説明いたします。資料を御覧ください。

まず、改正の目的ですが、市民が快適に利用できる環境の整備を図るため、公園内における禁止行為として、指定した場所以外での火気の使用等を追加するものであります。

次に、追加する禁止行為ですが、「①指定した場所（小樽公園、長橋なえぼ公園、平磯公園及び朝里川公園）以外の場所での火気の使用」、「②他人に危害を及ぼすおそれのある行為又は他人の迷惑となる行為」で対象といたしますのは、無人航空機（ドローン等）を飛行させることなどであり、次に、「③その他市長が公園の管理上特に必要があると認めて禁止する行為」で、対象といたしますのはキャンプや野営など公園に泊まり込むことなどであり、

次に、施行期日は、令和3年4月1日としております。

○委員長

説明員の入退室がありますので、少々お待ちください。

（説明員入退室）

○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。

自民党。

---

○高木委員

◎除排雪状況について

まずは除排雪について伺います。

現場状況について伺いますが、2月23日、低気圧の急激な発達により、道央自動車道や一般道においてブリザードが起きました。また、各地で交通事故が発生しました。これは突発的な事例ではありますが、しんしんと降る雪の場合、道路パトロールはどのような点に注意されているのか、また、相当量の雪が積もり危険と予想された場合の手順をお聞かせください。

○（建設）維持課長

まず、降雪時の道路パトロールの注意点についてでございますけれども、雪が降る場合にその降雪量に応じて除雪作業が必要な状態になるか、または吹きだまりなど、交通障害になる場所があるか、道路幅員等が狭くなり、拡幅作業等が必要になるかなどの点を注意してパトロールを実施しております。

また、相当量の雪が降り積もることが予想される場合の出動手順等についてでございますけれども、まず、気象予報等で降雪の情報を収集し、出動の準備をするとともに、道路パトロールで吹きだまりなどの危険箇所の把握を

行い、適宜除雪作業を実施していくこととなります。

○高木委員

理解をしました。

小樽市ではそこまで大変な気象ではなかったのかと思いますので、もう暖気も入ってきているので今後ないかも分かりませんが、注意してパトロールをしていただきたいと思います。

また、冬期間でバスの運行を妨げる、または遅延、通行困難、交通障害により迂回したなど、交通を妨げるような事例はありましたか。

また、そのパトロールの状況に応じて開通に向けた改善などがもしありましたら、どのように行っていたのかお示してください。

○（建設）維持課長

まずバスの運行についての御質問でございますけれども、シーズン中の除排雪業務に当たっては、バス事業者と道路の状況などの連絡を取り合いながら業務を進めており、バス事業者からはバスの運行に支障を来すような事態になったということはお聞きはしておりません。

しかしながら、道路幅員が狭くなった等の場合につきましては、現地の状況を把握し、適宜除排雪作業を行ったところでございます。

○高木委員

今回も除排雪は結構きれいにできていたのではないのかと思いますので、なかなか苦情等はあったかも分かりませんが、その点に関してはよかったのかというふうに私自身も思っています。

次に、置き雪について伺います。

置き雪をする場合は場所の提供について、手続の流れや置き雪の箇所の一覧があるのかお示してください。

○（建設）維持課長

置き雪、雪押し場と申しますか、空き地への雪押しについての御質問でございますけれども、その手続等についてでございますが、まずは、土地の所有者の承諾を得ることを基本としてでございます。そのマニュアル等は特段建設部では作ってはいないのですが、注意点等は土地の工作物などを破損させないようにすることなどを注意して、土地の所有者と打合せをさせていただきながら置き雪をしているところでございます。

○高木委員

マニュアルはないということですね。

次の質問でもあるのですが、市内で無許可の置き雪をしている、雪押しとか事例が報告されていて近隣の市民から苦情があったということを知っています。これは、市道上の雪を除雪した後に押し雪だと思っておりますけれども、雪が3メートル以上に盛られて、除雪した雪が道路を塞ぎ、道路に面した駐車場を通らないと通行ができない、そういう状況についての苦情が来たという話です。

そこで伺いますけれども、承諾された土地への雪押し、雪置場にする場合の注意点や使用期限、禁止事項などは、今、マニュアルがないと言われたのですが、建設部の基本のマニュアルというものはあるのでしょうか。

○（建設）維持課長

委員が御指摘のとおり、今年度は一部無断で雪置場として土地を使用していた事実がございました。その土地の所有者様にお伺いをさせていただきまして、おわびをさせていただいた事案がございました。

建設部のマニュアル等はないということをお先ほど答弁させていただきましたけれども、使用期限や遵守事項等につきましては、先ほど申し上げましたが、都度、土地の所有者と打合せをさせていただきながら決めさせていただいているところでございます。

○高木委員

市内は結構ひどいので、そういう苦情等を全て把握するのは難しい話だと思うので、ぜひ今回の苦情等、置き雪は結構砂利が入ったりだとか、その土地が畑だったりとかというふうになるとすごい大変なことが起きるので、ぜひそこは注意しながら押し雪と置き雪場の注意はしていただきたいなと思います。

以上、除排雪については終わります。

◎空き家対策について

空き家対策について伺います。

まず、空き家利活用推進事業に関する事業者説明会を開催していると思いますけれども、その内容をお示ください。

○（建設）木村主幹

空き家利活用推進事業の事業者説明会の内容についてでございますが、まず、説明会ではこの事業に対する市の考え方や不動産業者の関与の必要性や重要性などについて説明を申し上げた後、基本的には事業全体の流れを説明するとともに、不動産業者の方が対応することになる部分につきましては、要綱や様式、それから個人情報を取り扱うこととなりますので、確認書の締結など細かな部分も説明させていただいたところです。

○高木委員

今、答弁ありました、市の考え方というのはどのようなことかお聞かせください。

○（建設）木村主幹

市の考え方というところでございますけれども、私どもは良好な空き家の利活用というものが空家等対策計画に載ってございますが、空き家・空き地バンク制度を設けて進めておりますけれども、なかなかこれが件数的には伸びていかないというような実態もございましたので、何とか伸ばしていきたいということで、そのためには不動産業者の方の協力が必要だというようなお話をさせていただいたところであります。

○高木委員

実績がないということで、どうにか伸ばしていきたい、だからというところがやはり欲しいのです。不動産関係の会社もやはり行政と一緒に、どう利活用していくかというところはやはり問題点であって、市の方向性というのを一つでも二つでもあれば、伸ばしていきたいというだけでは、実績には結びつかないのかと思うので、そこは少し考えていただきたいなと思います。

次に、平成27年度に実態調査を行っていると思いますが、委託料と件数及び令和2年度の実態調査の件数をお聞かせください。

○（建設）木村主幹

空家実態調査の平成27年度と令和2年度の委託料、空き家の件数でございますが、委託料をまず説明いたしますが、税込みで27年度は734万4,000円、2年度は556万6,000円でございます。その実態調査における空き家の件数でございますが、27年度は2,423棟、2年度は1,869棟で、その差は554棟減った形となっております。

○高木委員

今、答えられたらお願いしたいのですが、その委託料の平成27年度734万円と令和2年度556万円、その内容としてはどういう調査というのをやっているか説明できますか。

○（建設）木村主幹

調査の内容につきましては、基本的には両方とも、市の提供する資料に基づいて現地でそれぞれの物件を回って歩くということは変わらないのですが、令和2年度のほうが少し安くなっておりますけれども、平成27年度につきましては2回現地調査を行っているため、この差額が少し安くなったというようなことでございます。

○高木委員

内容は歩いて現地調査と資料の整理ということといったところで間違いないですね。分かりました。

その中で今お聞きした平成27年度が2,423件、令和2年度が1,869件と、554件が減ったとありますけれども、その理由は何かお聞かせください。

○（建設）木村主幹

空き家が減った理由でございますけれども、まず、この5年間で、市が空き家と把握しているものでリサイクル法の届出のあった解体件数を確認いたしました。そこで、308棟ほどの解体がされており、もちろん、市が空き家と把握していない部分の解体も多少上乘せされるのかというふうには思います。

また、このほか、今回の実態調査では、空き家かどうかの判定が難しいものについては、周辺の聞き取りなどを行って、それらを考慮した形で判定するよう委託事業者をお願いをしたことで一定程度、精度が上がったものというふうにご考えてございます。

○高木委員

多分というか、その308件の解体と、アンケート調査等の中で空き家が空き家ではなかったとか、そういうものも含めて精査されたということによろしいですか。

○（建設）木村主幹

委員のおっしゃるとおりでございます。

○高木委員

また、次、町内会との連携というのはどうだったかというか、進捗とか、そういうものがあつたのかをお聞かせください。

○（建設）木村主幹

町内会との連携でございますけれども、現空家等対策計画につきましても、空き家対策の取組にも町内会との連携が掲載されてございますし、令和2年度の空家実態調査の基礎資料とするために、町内会とも連携し、町内会が保有する空き家情報の提供をお願いしてきました。また、一部の町内会からは日々空き家の情報提供もあるところであります。今後の連携につきましては、引き続き連携しながら対応してまいりたいと考えております。

○高木委員

少し言葉足らずだったので申し訳ないのですけれども、町内会との連携ということは今まで令和2年度に調査をしました。そこから空き家になるであろう、例えば介護施設に入るので空き家になるため町内会長から情報だけあげるよとか、引っ越ししてしまうので空き家になるなど、町内会長を通じて市役所に連絡がくるその連携というのをやりましたかという質問だったのですけれども。

○（建設）木村主幹

今、お話のあつたような連携につきましては現時点ではやってございませんけれども、今後につきましては町内会とも相談しながら、どの程度までできるのかという辺りを模索しながら検証してまいりたいと考えております。

○高木委員

分かりました。

町内会との連携ができると、今、委託料を払ったその資料の中で町内会から来た情報があると、今度4年後に空家実態調査をする場合にその町内会と連携をすることによって、調査費というのは多分、下がるだろうと私は思うのですけれども、情報の調査委託だけでこれだけのお金を使うということは、今後、先ほど報告のあつた空き家が増えていくであろうといったときに、もっと調査費がかかるような気がするのです。その町内会との連携というのは、所有者の方が町内会とのつながりをつくりながら、空き家にしますよ、どこかに引っ越ししてしまいます、少しお願いします、そういうような情報をやはり市と町内会が連携しながら情報収集をすることによって、その情報

が修正されたり、増えたり、減ったりするような気がするので、ぜひ、その材料というのを、財産ですから、そこをうまく使っていくようにしたほうがいいのではないのかというふうに思います。

次に、危険空き家の状況はどのようになっているか、今、把握されていますか。

○（建設）木村主幹

特定空家の状況ということでございますけれども、現在、小樽市では40棟ほどの特定空家等がございます。

○高木委員

40件あるということですね。危険空き家の解体できる予算というのは多分、今、補助金で市から出ているのが30万円でしたか。

その部分に関しても少ない件数の中で、補助の部分も少し予算に取り込むことも少し考えていったほうがいいのではないかというふうに思うのです。その部分はどうでしょうか、予算にかかるので、答弁できませんか。

○（建設）木村主幹

特定空家等に係る助成ということで……。

（「危険空き家の除去」と呼ぶ者あり）

危険空き家の除去についての助成ということでお答えさせていただきますと、現在、平成30年度から特定空家等を含む危険な空き家への助成ということで、30万円の助成制度を設けて運用しております。これは、特定空家等に限らず、特定空家等と同等の物件ということも含めて助成をしているというのが現状でございます。

○高木委員

分かりました。

最後に、前回も当委員会でお話ししたのですがけれども、先ほど報告で、事業説明会を開催している不動産業者には個人情報を取り扱うため確認書の締結をしているというふうにお聞きしました。私も空家対策協議会というのを今、同年代、同世代の経営者が集まって、例えば建築士だったり、宅地取引主任者、施工管理者、弁護士、行政書士、司法書士、測量士、税理士、あと、遺品整理とかになると葬儀屋も入るのですがけれども、そういうプロフェッショナルの団体の協議会をつくることによって小樽市と締結をして、その空き家をどんどん解消していくような仕組みをつくらうと思っているのです。その中で、今の実態調査をした情報をその空家対策協議会に提供するということは可能なのか、可能ではないのか、お聞かせいただけますか。

○（建設）木村主幹

今、御質問のありました空家対策協議会への個人情報の提供につきましては、空家対策協議会が立ち上がれば市と様々な形で協力体制の構築というのが必要であり、また重要なことだと考えてございますけれども、現在の個人情報保護条例の中では、空き家がどこにあるのかを所有者の同意を得ることなく提供することは難しいと考えておりますので、御理解をお願いしたいと思います。

○高木委員

分かりました。

これから第2次空家等対策計画も策定していくわけですし、今までの実績を見てみると、ここ10年、20年でどういうふうに空き家が減っていくのだろうというふうにやはり周りの同世代の人も気にするところなのです。一企業としてのつながりができないけれども、市内の業者と協力して利活用だったり、空き家の解決に向けた仕組みづくりをすると、空家対策協議会は今、北海道にはないと思うのですがけれども、全国にはありますが、小樽市で初めてをつくって、その中で情報共有をしながら古民家再生だとか、別荘だとか、そういうものに提供をしていくということも難しくはないのかと思うので、ぜひ、今すぐではなくても、やはりその情報というものをどううまく使えるかというところを進めていただければいいなというふうに要望をしたいと思います。

以上、空き家部分についての質問を終わります。

### ◎北海道新幹線新小樽（仮称）駅の附帯施設について

次に、北海道新幹線新小樽（仮称）駅の附帯施設についてお伺いをします。

今、報告にもありましたけれども、コンビニエンスストアもまだ確定ではないですが、コンビニエンスストア等とあったので、例えば奥沢十字街のところのセブンイレブン、交番のところなのですけれども、あと、龍徳寺のところにセブンイレブンができたと思うのです。あそこはすごい近い距離でコンビニがなぜできたのかということなのですが、あそこはすごい綿密な調査を入れたという話を聞いています。高校生が降りてくるだとか、道路が広いので渡らないとかいろいろな調査をしたというふうに伺っているのですけれども、新幹線ができる天神のところにもセブンイレブンがありますし、その少し下っていくとローソンも最近できたように思います。

今の新幹線のところにコンビニエンスストアを置いたところで、費用対効果が生まれるのかどうかと思うのですが、そのような調査は必要と考えますが、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

出店調査についてはどうなのだという御質問かと思うのですが、一応、我々の認識では、出店調査につきましては、各コンビニエンスストア企業の独自のノウハウだとか、実績だとか、そういうもので行われて判断されるものなのかというところがございました。本市といたしまして、そういう調査をする能力があるのかどうかというところで思っておりますけれども、今回のおたる新幹線まちづくりアクションプランの中で、検討するに当たっては本市といたしましても、大手コンビニエンスストアから、新駅に併設するのはどうなのだろうというようなヒアリングを行わせていただきまして、収支採算性のお話などもお伺いしたところでございます。

ただ、今回、記載しておりますコンビニエンスストアのイメージなのですが、なかなか収支採算性というところもございまして、我々が少しイメージしたのは、無人のコンビニエンスストアというのが東京都では既に運用されてございます。それをモデルというような形で調査をしておりましたけれども、従来のコンビニに比べまして、利用客の少ない店舗というのがターゲットになっているというようなことも調べてございます。新幹線の駅開業するのは10年後になりまして、今よりも導入経費が安くなったりというようなこともあると思いますので、出店の可能性については、あるものというふうに考えてございます。

#### ○高木委員

どこかの企業は多分、やると思うので、ぜひその調査というか、センサス調査などはぜひしていただきたいなと思います。

次に、会議室の検討もなされているということも、ここにも書いているのですけれども、これも確定ではないと思います。市内には会議室として、例えば市民会館だとか、市民センター、商工会議所、いなきたコミュニティセンター、フェリーターミナル、ほか貸し会議室というのは結構多くあるのだろうなと思います。

現在の状況で足りないのであれば、この貸出しの会議室というのもありますけれども、今の段階ではありますが、何か調査の結果がありその検討をしているのかお聞かせください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

ここに記載してございます貸し会議室なのですが、想定といたしまして、その前に一言書いてございますが、サテライトオフィスを御利用なさったお客様を対象といたしまして、プライバシーが確保されたような打合せスペース、そういったものをイメージしてございまして、市民会館などの会議室、現状ある会議室とは規模も利用想定も異なるというようなことで、駅舎における部分は重複しないかなと、不足しているという部分ではないのかということで考えてございます。

#### ○高木委員

分かりました。

予算特別委員会でも勝納川の利用だとかもお聞きをしました。やはり、周辺の計画などの効果・検証をしながら

波及効果がある計画を策定していただきたいなというふうに思います。道の駅というのも出しましたけれども、やはりイメージ像というのは結構大事なものだと思うので、ぜひその中の周辺の整備も含めた検討をしていただきたいと思いますが、その辺はいかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

委員のおっしゃるとおり、周辺開発、周辺の張りつきといいますか、そういったものも十分に意識をしていかなければならないというふうに思っておりますけれども、今、導入を想定している施設につきましては駅舎に併設されることによって最大限の効果と利便性を発揮する類いのものと考えておりますので、周辺の張りつく施設を見た上でですけれども、一定のすみ分けがなされていくようなことで進めればよいというふうに考えてございます。

○高木委員

今の20歳代、10歳代の子供たちが家族を持ってぜひ楽しめるような環境づくりにしていただきたいなと思います。

◎地籍調査について

次に、地籍調査について伺います。

今、報告をお聞きました。その中で3点ほど質問があります。

地籍調査成果を提出した進捗状況というのはいかがなのでしょうか。

○（建設）用地管理課長

令和2年12月8日に北海道の決裁を合格したことから、3年1月12日に北海道に対して地籍調査成果の認証を請求しております。2月上旬に北海道から国へ認証の請求を行ったと聞いておりますが、3月11日付で国から北海道へ認証するとの回答がありましたので、近日中に北海道から小樽市に対して認証の回答があるものと思います。

小樽市では、これを受けまして早期に法務局への手続を進めてまいりたいと考えているところでございます。

○高木委員

調査成果の検定が受かったということで理解しました。

その中で、これから地籍修正とかもありますけれども、他都市でも様々な手数料等を取っていると思います。今後、その成果ができたとして本市としてはどのようなお考えかお聞かせください。

○（建設）用地管理課長

手数料についてでございますけれども、地籍調査成果の販売資料といたしましては、地籍図、地積測定面積計算書、基準点網図、基準点の成果簿の四つになるかと思います。

手数料につきましては、小樽市では同様の成果であります土地区画整理事業の成果を販売しておりますけれども、こちらは300円で販売しておりますが、地籍調査を実施している道内他都市の状況を調査いたしました。こちらの閲覧や交付の販売価格に大きなばらつきがあるということで、今、調査をしていて、今後、これらを精査した上で決定してまいりたいと考えているところでございます。

○高木委員

貴重な歳入、財源なので、ぜひ検討していただければなと思います。

先ほど、令和3年度の地籍調査を行わないと聞きました。前回、トラブル等いろいろ鑑みると、次に調査が入る月については、綿密な住民説明会等を開催して予防策として進めていただきたいのですが、その点については、どのようなお考えかをお聞かせください。

○（建設）用地管理課長

これまでも様々な問題があったかと思えます。新たに事業を進めていくためにはやはり住民への事前の周知ということは非常に大事かと思っております。この中で、住民説明会の際には、例えば法務局の職員に同席していただきまして、この地籍調査の重要性、あとは筆界未定になった場合のデメリットなどを詳しく説明していく、また広

報などによってこれまで以上に事業の周知を図っていくということが大事だと思っております。

○高木委員

その中でも、委託業者とか全然関係ありませんけれども、地籍調査の資格を持っている方も同席しながら、ぜひ進めていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

◎議案第40号小樽市都市公園条例の一部を改正する条例案について

都市公園条例の一部改正についてお伺いをします。

議案第40号では、ドローンをどのように定義をして、飛行の取扱いをどのように定めているかお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

このたびの議案第40号でドローンをどのように定義し、飛行についてどのような取扱いを定めているかにつきましては、ドローンについては航空法に定められた定義と同義とする考えでございます。重量が200グラム以上のドローンやラジコン、これは、ワイヤーでつながれているものも含まれます。等を規制対象としておりまして、それらの飛行は禁止という扱いにさせていただく考えでございます。

○高木委員

次に、ドローン飛行について小樽都市計画区域の都市計画公園・緑地表から総合公園に分類される手宮公園、小樽公園、長橋なえぼ公園の三つの公園が航空法の観点から調べたところ、小樽公園は人口密集地域に該当するため、国土交通大臣の許可が必要です。手宮公園及び長橋なえぼ公園については、人口密集エリアに該当しないため、本来飛行は可能な区域となります。

危険という理由だけでボール遊びや自転車の乗り入れも危険な行為となってしまいますが、今回の条例改正で飛行を禁止する理由をお示してください。

○（建設）公園緑地課長

今回の条例改正で飛行を禁止する理由につきましては、無人航空機の飛行は安全確保のため法令上の規制を受けている行為であり、制御のミスや通信の途絶により制御不能となり、事故が発生するおそれがあるため、他都市でも禁止行為に位置づけされているものと考えてございます。公園内における規制はこのような考えの下に必要であると判断させていただいたところでございます。

一方、ボール遊びでも偶発的な事故が発生するおそれが全くないわけではありませんけれども、このたびの改正は、公園の利用に当たっては他の利用者や公園周辺的生活環境に配慮いただくよう市民の皆さんに求めるものでございまして、通常の利用までも規制する考えはございませんが、公園の中で何もできない事態とならないよう、規制の在り方に留意しながら対応してまいりたいと考えてございます。

○高木委員

次に、過去に市内公園におけるドローン飛行による事故等の報告は受けていますか。

○（建設）公園緑地課長

過去に市内公園におけるドローン飛行による事故等の報告は受けてございません。

○高木委員

ないということですね。

次に、一部例外的に市が許可することで、ドローン飛行が認められるが、認められる飛行目的をお示してください。

○（建設）公園緑地課長

認められる飛行目的についてでございますが、非常災害時等における人命救助等のための飛行や、行政機関等による申請で、公益性のあるものは除くこととしております。



○高木委員

分かりました。

次に、市が許可した飛行により条例案にある他人に危害が生じた場合、市は責任を負うのかお聞かせください。

○（建設）公園緑地課長

本市が許可した飛行による事故について責任を負うこととはならないものと考えております。

○高木委員

次に、市は責任を負わず飛行した個人の責任となるのであれば、条例を改正せずとも航空法上、飛行可能な区域におけるドローン飛行は個人の責任によって行う現行の運用のままだでもいいと考えますが、見解を伺います。

○（建設）公園緑地課長

今回の改正の目的は、公園利用者が快適に利用できるよう禁止行為を追加するものであり、他都市でもドローン飛行を禁止行為として位置づけてございます。国におきましても事故が増加しているということで、規制を強化するとお聞きしてございます。国が把握している事故はあくまでも報告されたものを集計したものでございまして、人的被害がなく、制御不能となった事例がどれだけあるのかは実態は分からないものと考えてございます。

また、本市でも無断で飛行させた事例が昨年あったため、公園利用者の安全・安心のために、予防的に規制する必要があるものと考えたものでございますので、御理解いただきたいと思っております。

○高木委員

次に、ドローンは上空から自在撮影が可能のため、単に飛行させるだけでなく特に本市においては長い海岸線をいかし風光映像などを撮影することも可能です。ドローンを飛行させたいが、どこなら飛行可能か市に問合せがあった場合、どのように回答しますか。

○（建設）公園緑地課長

本市におきましては、ドローンの飛行に関する問合せにつきましては現在、総務部総務課で承っておりますので、総務課からお答えすることになると考えてございます。

○高木委員

次に、今後、ドローン飛行可能エリアを市として情報を集約して公開していく考えはありますか。

○（建設）公園緑地課長

飛行可能エリアについては、全市的な対応については庁内で検討を進める必要があるものと考えてございます。

○高木委員

次に、条例改正で禁止とする以上、飛行を認める区域、場所の設定が当然必要と考えますが、市として今後、どのようにするおつもりかお示してください。

○（建設）公園緑地課長

飛行区域の設定につきましては、設定するかどうかも含めまして庁内で検討を進める必要があるものと考えてございます。

○高木委員

この条例の中で、ラジコンも駄目、ドローンも駄目ということになりますけれども、航空法の中では普通に調べると飛ばしていいところと、飛ばしたら駄目なところというのは出てくるのですが、ドローンを買った、飛ばしたいというときには、やはり禁止をされている、ほぼ町なかは駄目なので、そのときに対して、人が30メートル以内にいたら駄目ですし、飛行機とかも飛んでいるので、150メートル以上も駄目ですし、その規制は免許があってもなくても夜間飛行も全て駄目ですし、そういう規定はあります。

その中で、条例改正で全て禁止ということではなく、本市として何時から何時まで、何の目的で、何で飛ばすのかという申請書類を一部作成して、そこで許可をする、しないというのを進めていくのが必要なのではないのか

なってしまうのですけれども、その部分についてはどうお考えですか。

○（建設）公園緑地課長

ドローンは特に、無断で飛ばしていたりとかもございまして、常に我々が公園を監視しているような状況にもございませぬ。このドローンの飛行の性能ですとか、そういうものも今後どんどん発展していくのではないかというふうには個人的には考えてございませぬ。そういった状況の変化に応じて、この条例に基づく判断基準も変えていくというふうなことは今後、考えていきたいというふうには思っております。

○高木委員

私の会社では、みんな自動車学校で免許を取っているのですけれども、今後、多分、国家資格になっていくのだろうという情報も出ているので、そこまで好き勝手に飛ばせる状態にはならないのかというふうには思います。時代の流れも見据えて、そういうふうには検討していただきたいなと思います。

◎特定建築物定期報告書について

特定建築物定期報告書についてお伺いします。

特に、大人数を収容する建物については避難施設の不備だとか、構造の老朽化、または建築設備について、災害発生時において被害を拡大するおそれがある防災上の注意で定期報告がなされています。ホームページを見ますと、防火上だとか、衛生上だとか、敷地、構造、防火、避難施設の状態並びに建築設備の安全性、それらを検査するに当たり、1級、2級建築士、特定建築物調査員、建築設備検査員、昇降機等検査員、防火設備検査員、この有資格者が検査をしなければならないというふうには書いています。

この定期報告については、いつから行っているものなのかお聞かせください。

○（建設）建築指導課長

定期報告につきましては建築基準法に基づくものですけれども、定期報告の提出を求めることになったのが、昭和34年です。本市が特定行政庁になったのが43年でありますので、本市の業務としてスタートとしたのは、43年からということでございます。

○高木委員

本市で特定建築物は何件あるのかと、また、未提出の物件は何件あるのか、さらに検査内容についてお聞かせください。

○（建設）建築指導課長

特定建築物の件数ですけれども、本日現在で言いますと、407件でございます。そのうち、報告書の未提出が73件ありまして、割合にいたしますと約18%ほどとなっております。

検査内容につきましてはですけれども、例えば屋外ですと、敷地内の排水状況、塀や擁壁があればその破損状況、また建物であれば、基礎に著しい破損がないか、外壁の劣化状況、また、屋上面につきましては防水に切れがないかとかいうようなことがございます。

また、屋内につきましては、床や壁、天井の劣化や破損状況、照明器具の落下のおそれがないか、あと、階段や廊下などの避難経路となる部分につきましては、物品が放置されていないかなど様々な点検項目がございます。

○高木委員

行政として、企業などをあっせんすることはできないのですけれども、市内に検査に対応できる事業者があるのかということと、ホームページを見るに当たって、字だけが書いていて結構難しい状況になっています。ましてや、なかなか見れないマニアックな資格も結構あるので、一般の方には分かりづらい状態なので、分かりやすい表示や行政で示せる範囲で構わないので、ぜひ工夫をしていただきたいのですが、その点についてはいかがですか。

○（建設）建築指導課長

市内の定期報告ができる業者につきましては、我々は把握していないものですから、そういうふうなお問合せが

あったときには一般社団法人北海道建築士事務所協会小樽支部というところを紹介させてもらっております。

また、分かりにくいホームページというお話でしたけれども、確かに情報量、文字の量が多過ぎて、分かる人は分かるのでしょうかけれども、なかなか分かりにくいのかというのは、委員のおっしゃるとおりかと思っておりますので、その辺は同団体の紹介ということで、もっと分かりやすいようなホームページの作成を工夫してやってまいりたいと思っております。

#### ○委員長

自民党の質疑を終結いたします。

共産党に移します。

---

#### ○小貫委員

##### ◎JR小樽駅前広場再整備基本計画について

小樽駅前の再開発について聞きます。

まず、策定から整備に至るスケジュールなのですが、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合が進める再開発一帯に整備を行うというふうに言っているのですが、整備時期というのはどの辺りを一体目標に定めているのかというのが、はっきりしないのですが、これについてはいかがなのですか。

##### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

計画の策定から整備に至るスケジュールでございますけれども、令和2年度までは先ほどの報告事項で説明いたしましたので、3年度からの小樽駅前広場再整備基本計画に係る現在お示ししているスケジュールについて説明いたします。

まず、複数案のプランの絞り込みを3年11月頃までに行い、4年1月にパブリックコメントを実施し、同年2月に計画を策定する予定としております。

プランの絞り込みを行うに当たりまして、3年度から関係機関協議を行ってまいりますけれども、その状況によっては、スケジュールに変更が出てくるものと考えております。

再整備の時期につきましては、小樽駅前第1ビル周辺の再開発に合わせて行う必要があると考えてございますので、現在、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合において再開発の計画などの検討段階でございますので、整備時期についてはまだお示しすることはできません。

#### ○小貫委員

しかし、令和4年2月には計画をつくると言っていて、そこから計画をつくった後、そうしたらその計画はしばらく凍結ということもあり得るのですか。何か、もう少し幾つかパターンが用意されていないのですか。それでも計画は作るのですか。

##### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

今、小樽駅前の再整備をするに当たりまして、いろいろな課題の解決を図るために行っていくわけなのですが、その解決を図っていくためには、今、進められている小樽駅前第1ビル周辺の再開発を併せてやっていくことが課題解決につながると考えてございますので、まず、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合側で再開発の案を考えるに当たっても駅前広場については関係してきますので、それを進めるために現在、駅前広場の再整備についても検討しているということでございます。

#### ○小貫委員

具体的には全然定まっていないということなのですが、駅前広場はそうやっていくのだと、スケジュールは今あったのですが、でも、駅前広場をやってもJR小樽駅の駅舎は全く手をつけないという予定でいるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

J R小樽駅につきましては、国の定める整備目標によりまして、バリアフリー対応にはしなければならないというふうに認識はしております。まだ、未整備ですので、いずれは検討はしなければいけないと考えてございますが、今のところ、そのスケジュール等は決まってございません。

○小貫委員

つまり、今、小樽駅前第1ビル周辺地区再開発準備組合とのいろいろな協議をしながら進めているというのは、J R小樽駅は対象外でやっているということだと思います。

それで、予算特別委員会では事業費が8億円から25億円という幅が示されたのですが、市の単費でやるとは思えませんので、国の補助メニューで今、想定される市の負担というのはどういうふうに試算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（英明）主幹

予算特別委員会での答弁の8億円という事業費を例にとりますと、現在想定している国の補助メニューにある街路事業では、現在の補助率が6割になりますので、4億8,000万円が補助金になり、残りの3億2,000万円が市の負担になります。このうち、今想定している起債では3億2,000万円の9割の2億8,800万円が起債充当され、起債対象事業費の2割の6,400万円が交付税としてバックされます。

○小貫委員

起債の2割が交付税措置されるということで、結局、その2割が事業費から差し引かれたとすると、少し市の負担と言われた部分が圧縮ということになりますので、それを計算すると、実質的な市の負担というのは幾らになるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

今、お話のありました交付税としてバックされる分を差し引きますと、2億5,600万円が市の負担になります。

○小貫委員

それで、小樽駅の駅前広場整備のことを考える上で、まず、利用客数が同規模の駅について、状況を示す資料というものはあるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

J R小樽駅前広場再整備検討委員会の資料の中に、他都市の駅の乗車人員を示してございますけれども、それによりますと、同規模ですと、琴似駅、桑園駅、千歳駅などがございまして、参考として資料は見てございます。

また、規模は違いますが、旭川市、釧路市、北見市などの駅も参考にして小樽駅の計画を策定するための参考としているところでございます。

○小貫委員

それらの駅の駅前広場のレイアウトというのは、後で資料っていただくことができるのですか、あるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

資料というほどのものではないですが、我々もホームページで分かる範囲で調べている部分がありますので、それでよろしければ、差し上げることはできます。

○小貫委員

後で頂きたいと思います。

私たちとしては、代表質問でも言ってきたように、安全対策は必要だろうということは言ってきました。しかし、大規模な再開発になると、それはやめたほうがいいのではないのかということを言っているのですが、ただ、案を見ると、やはり少し気になることがあるのです。それだったら整備することなのかと言われそうなのですが、駅前駐車場を残さないという案が大体あるのですが、私は、これを残すべきだと思うのですが、

も、これについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

市がお示ししている案は、駐車場がある案と駐車場を再開発ビルへ機能分担する案として示しておりますけれども、JR小樽駅前広場再整備検討委員会の議論の中で、駅前広場内に駐車場を残すのではなく、駅前広場の外に確保することを基本に今後、関係機関と協議していくとしてございます。

ただし、身体障害者の方への配慮も考えるべきという意見がございましたので、駅前広場内に身体障害者用の駐車場を確保する等の対応の検討はしていくこととしてございます。

○小貫委員

身体障害者用だけにするという話なのですが、私は結構よく函館市に行くのですが、函館市の場合やはり車で行くのです。行くと、駅前からいろいろ交通結節線でバスも出ているし、市電も出ているので、一旦駅に止めるのです。そうすると、迷わなくて済むから。市電なりバスに乗って、場合によったら歩きで行きますけれども、それでまた駅に戻ってくるという、大体そういうパターンなのです。やはり観光客も今レンタカーで来ますから、先ほど、報告がありましたけれども、短時間の利用も結構多いという話で、そういう点でいくと、やはり市営というところが安心されると思いますので、全くゼロというふうにしなくて、もう少し検討を頭の隅でも入れておいてほしいなというふうに思います。

それと、オープンスペースの問題です。

20メートル確保するというふうになってはいますが、これ自体は結局、車両を入れさせなくするというところで、理解できなくはないのですが、やはりど真ん中にこんなに20メートルものオープンスペースが必要なのかどうかということは、少し疑問なのですが、これについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

代表質問で市長が答弁したとおり、小樽駅前には本市の中心市街地に位置し、観光都市小樽の玄関口であることから、安全対策を講じることに加え、小樽駅から海や港が見える特徴的な景観などの立地特性の空間の整備も行っていく必要があると考えてございますので、このようなオープンスペースの配置にしているところでございます。

○小貫委員

オープンスペースの配置はいいとして、20メートルというのはどうしてなのというところなのです。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

先ほど小樽駅から海や港が見える特徴的な景観の確保というお話をさせていただいたのですが、その見通しを確保するため、オープンスペースの幅は中央通の車道のうち道路附属物の影響がない約20メートルということで、今、20メートルに設定しているところでございます。

○小貫委員

しかし、プラン②だと、その一方でバスをどんと駅前に横づけすると、駅前というか、景観を阻害するような形でね。それは、どう整合性が取れるのかと思いますけれども、まず、人を変えますが、品川主幹、佐藤主幹もいますので、新幹線の新駅のプランの場合というのは、このオープンスペースと呼ばれるようなところというのは、どのぐらい確保しているのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

先ほどありましたように、駅前の直といいますか、前面には基本的にはオープンスペースと呼べるような大きいところは確保してはございませんけれども、その向かいに駐車場兼用の多目的広場はですけれども、そういったことで計画しておりまして、これについて、オープンスペースとしては考えていません。

○小貫委員

景観以外のところでは、乗降客でももちろん違いますけれども、私は先ほども言ったように、やはり安全性第一

で、それをやった上で考えてほしいなと思うのです。

先ほど、こうやって車の乗り入れができなくなるという部分が身体障害者用の少し離れていたところに、今より離れたところに作りますけれども、バリアフリーという点では、どのようになるのでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

小樽駅前広場再整備基本計画の再整備方針の中には、バリアフリー化を図っていくということとしてございますので、再整備に当たってはバリアフリーに対応した整備をしております。

○小貫委員

それで、先ほど来言っているように、ただ、整備ありきなのではないかとというのが心配なのです。やはりスケジュールや整備を絶対するのだということではなくて、財源はどうなるのかと。今、2割の交付税措置という話がありましたけれども、もう少し償還に対する措置はいいのがないのかとか、そういうことも含めてやはり検討しなければいけないし、まず、安全対策を第1段階行った上で、それを見て段階的に整備するというのも場合によっては考えてもいいのではないかと思いますけれども、この辺留意してほしいのですが、いかがでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（英明）主幹

今後、関係機関協議を行ってプランの絞り込みを行っていきますので、まだ最終的なプランが決まっていない中で、段階的な整備ができるか検討はまだできませんけれども、手戻りにならないような対策を図れるのであれば、段階的な整備も仕様としては考えられます。

○小貫委員

◎地籍調査について

次に地籍調査に移ります。

もう手続が大体新年度で終わるということで、御苦労だったなというところなのですけれども。

まず、越境物の件をこの間取り上げましたが、それはただ、民間同士でそれぞれやってほしいという話でした。

それで件数は押さえていないけれども、もちろん、ここは越境物ですよということは知らせていると思うので、その住民の反応というか、その対応というか、そういうのは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

越境物についてですけれども、現地立会の際に越境について知ることが多いだろうと思っております。住民の方の反応としては、越境していなかったと認識していた方が多かったのかという印象はございます。この際に、一般的には、やはり土地の所有者双方で、お話ししていただくことを説明している状況でございます。

○小貫委員

それで、そのお話し合いが進めばいいわけなのですが、お話しが進まない場合、そうなってしまうと、今の代の人たちの間だったら、まあ、いいよねという話でそのままいかもしれないけれども、これが、相続されていくと、またネズミ方式に広がっていき、いろいろ大変になっていくと思うのですが、これはそのまま放置されていくということなのか、そのことに対して、市は何か関与していくのか、この辺はいかがですか。

○（建設）用地管理課長

地籍調査事業はあくまでも土地を確定するという事業でございますので、越境物について解決するという事は事業としてはできないものと認識しております。あくまでも民間同士のお話ですから、市が間に入って解決はできないと。

ただ、ある地権者からは自ら越境物を分筆測量して、解決する整理するという協議も整っているというようなお話も聞いておりますので、私どもとしては、早期に地籍調査事業を進めて解決に向けてのお役に立ちたいと思っております。

○小貫委員

地籍の調査の枠内でやろうではないかということをおっしゃっているわけではなくて、そういう結果になった後、もちろん市がお金を出して調査するわけにもいかないというのも分かりますし、ただ、そのまま放っておいたら、後々、大変になることが分かっているわけだから、何かしらの情報提供とか、解決できる糸口とかを提供していくというか、そういう対応が必要なのではないかと思うのですけれどもいかがでしょうか。

○（建設）用地管理課長

あくまでも地籍調査事業の中では解決するということはできないですけれども、御相談を受ければ、私どもも全く知らないということではなくて、解決する方法をアドバイスするというようなことはやっていきたいと考えています。

○小貫委員

それで、道路座標に移りますけれども、座標値というのはどこの座標になっているのか説明してください。

○（建設）用地管理課長

現在の道路台帳図は、道路中心標の座標を採用しているというものが一般的でございます。

○小貫委員

一般的ではないのもあるということですか。

○（建設）用地管理課長

買収などを行って道路が拡幅されたようなところは、民地と道路の境界の座標点ももう決まっておりますので、そういう成果も記載して作成されているものもございます。

ただ、昔からある道路台帳図は道路中心標のほうが多いということでございます。

○小貫委員

今回の地籍調査のときに結局、中心標がなかったということで、いろいろ問題がありました。そうしたら街区の座標で出すからいいのですという答弁であったと思うのですけれども、それで管理するのだという話なのですが、そうなるのと、今、中心標で管理している道路台帳図との整合性というのはどのようにして図っていくつもりなのか。

○（建設）用地管理課長

新しく道路台帳図を新年度に作成する予定でございますけれども、道路台帳図に街区の座標値を記入して、補正を行いまして、現地にも同じ位置にコンクリート杭等の埋設をするという予定にもなっております。これらで、現地と図面の整合性を図れると考えているところでございます。

○小貫委員

それで住吉町はもう終わるのでございますけれども、令和3年度は実施しないということでした。今後について、この地籍調査をどうしようとしているのか、必要性も含めて答えていただけますか。

○（建設）用地管理課長

地籍調査の目的にもあるとおり、様々なメリットがある、必要性が高い事業であると認識しております。これまでの経験を踏まえまして、短期間に調査を完了しなければ、報告の中でも申し上げましたが、繰り返しの作業が続くということもございますので、これまで以上の体制で短期間に業務を進めていきたいと、これが望ましいということで、今後の課題とも認識していると、そういうところでございます。

○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

それで、用地管理課長のところでもう一つは陳情第9号の話で、いわゆる入船川の話です。

まず、この入船川の測量とかの関係ですけれども、現時点での進捗状況を説明してください。

○（建設）用地管理課長

入船川の件でございますけれども、現在、新年度の予算で残りの測量分、それから交換、契約に必要な印紙ですか、その他の経費を計上しているところがございますので、これら予算がつかましたら、早期に発注して解決に向けて動いていきたいと考えているところがございます。

○小貫委員

早期に解決を図ると。

もう一つの件が、妙見川の件です。今、これもどのようになる予定か現状も含めて説明してください。

○（建設）建築住宅課長

妙見市場於古発川店舗C棟の解体工事について説明したいのですけれども、これは現場としては工事は完了しております。あと、残るのは市の検査とかありますが、3月19日完工の予定となっております。

○小貫委員

それで、以前お願いしたのは、入船川が終了してからになるのかと思うのですけれども、結局、あの陳情の中身だと妙見市場を解体したことで願意が満たされるのかどうかというのが、いまいよく分からない部分があったので、その辺、入船川の土地交換も含めて、陳情者にぜひ市で確認していただきたいのだという質問をした記憶があるのですけれども、これについてはいつぐらいになる予定ですか。

○（建設）用地管理課長

入船川の件で、以前、答弁させていただいたのが入船川の土地交換を整理しましたら、それについて報告したいということで申し上げておりました。

妙見市場の関係は所管が違う部分もございますので、それについては関係所管の部署と話し合いをさせていただきたいと思っております。

○小貫委員

ぜひ、併せてお願いしたいと思えます。

◎空き家対策について

次ですけれども、空き家対策についてです。

前回の空家等対策計画策定後、今、使っている計画ですが、この成果指標を定めましたが、それぞれその到達点について示してください。

○（建設）木村主幹

成果指標についての質問でございますけれども、成果指標は三つございます。

一つ目でございますが、空き家・空き地バンクへの登録成約件数というものがございます。登録件数につきましては、年間20件掛ける5年間の100件の登録に対しまして、現在、4年経過してございますが、3件。それから、成約件数につきましては、5年間で50件に対しまして、現時点では2件となっております。

また、二つ目でございますが、特定空家等で除却・解体された件数というものがございますが、これも5年間で100件に対して、現在まで33件。特定空家等で除却・解体以外で是正された件数は50件に対して3件であります。

それから、最後の指標でございますが、こちらは空き家アンケート調査に関することございまして、次年度に行う予定でございますので、指標は出してはございません。

○小貫委員

大変、目標値とはかけ離れているなと思うのですけれども、これについて、空き家・空き地バンクのほうはいいのですが、解体と是正で、こういう数字になっているということに対して、その原因というか、理由というか、その辺、どのように建設部としては考えていますか。



○（建設）木村主幹

特定空家等の除却・解体された件数の伸びについての御質問でございますが、私どもも特定空家等に指定した段階では、指導・助言を必要に応じて1回、2回という形で行っておりますけれども、所有者、相続人の方の御都合といいたいでしょうか、費用の捻出の難しさですとか、相続人間のトラブル、そういった状況によりまして、正直申し上げて、なかなか進んでいないというような状況でございます。

○小貫委員

今、先ほども助言、指導を行っているという話がありましたが、この特定空家等に対して計画策定後に今言った助言、指導、もう一つ法律では、まだ勧告、命令、行政代執行とありますけれども、このそれぞれの件数について示していただけますか。

○（建設）木村主幹

助言、指導、勧告、命令、行政代執行の件数でございますが、本市では、助言、指導を行った件数につきましては31物件に対して行っておりまして、そのうち9物件については、2回目の指導も行っております。

また、勧告、命令、代執行につきましてはゼロ件でございます。

○小貫委員

例えば今31物件という答弁がありましたけれども、解体された件数が33件では是正された件数が3件ということで、そもそもこの助言、指導の件数が少なければ、やはり解体だとか是正という件数が伸びないのは当然なのではないかと思うのですが、この理由はいろいろ権利の問題とかあるから難しいことは分かるのですけれども、なぜこの助言、指導が逆に31物件にとどまっているのかということ、どのような理由からなのでしょう。

○（建設）木村主幹

助言、指導の31物件についてでございますが、現在特定空家等につきましては40件ほどございますけれども、特定空家等に認定をしてさらにその後、相続人の調査に入っていくというようなこともございますので、相続人の調査に数か月を要するというような状況もございますので、そのタイムラグでまだ31件しか指導、助言が行われていないというような状況でございます。

○小貫委員

特定空家等が40件ほどだということだったら確かに31物件というのもそこは分かります。

それで、勧告や命令に従わない場合というのはどのようにするのか説明してください。

○（建設）木村主幹

勧告、命令に従わない場合につきましては、行政代執行に移行するということとなります。

○小貫委員

行政代執行に行く前にもう少しないのですか、行政代執行は相当すごいと思うのだけれども、勧告、命令も結構すごいと思うのですが、従わないからといって一気に行政代執行だというふうになるのですか。

○（建設）木村主幹

法律の中では、命じたものがその措置を履行しないとき、または履行しても十分ではないとき、または履行しても期限までに完了する見込みのないときというような形で書いてございますが、命令につきましても段階を追ってできるものなのかどうかということもまだ小樽市でやったことがないものですから、詳細については分かりませんが、その辺については回答不十分で申し訳ございませんが、今後調査していきたいと思っています。

○小貫委員

それで、計画策定後の雪による倒壊、半壊の件数というのはどうなっていますでしょうか。

○（建設）木村主幹

倒壊件数でございますが、倒壊した件数は押さえてございませんで、建設部で押さえているものといたしまして

は、計画策定後に倒壊の危険があるということで寄せられた相談件数ということで、平成29年度から申し上げますと、29年度は7件、30年度は2件、令和元年度は7件、2年度は6件でございます。

○小貫委員

それは、例えば物件が同じという場合もあると思うのですが、物件数としては今の相談件数と一緒にいうことでよろしいのですか。

○（建設）木村主幹

相談件数イコール物件の件数ということで重複した相談については、その相談に上書きをしていく形になりますので、今申し上げた件数が倒壊の危険性のある建築物の棟数ということになります。

○小貫委員

毎年のようにあるということなのではございますけれども、それでこの特定空家等の基準なのですが、これについて市としてはどのような基準になっているのか説明してください。

○（建設）木村主幹

特定空家等の本市の基準でございますけれども、基本的には平成30年度に策定したものでございまして、基本的には国のガイドラインを参考に基準をつくっております。その基準は四つございまして、保安上の危険度合い、それから衛生上有害かどうか、周辺の生活環境の保全上不適切ではないか、景観を損なっていないかという四つの項目について特定空家等認定審査委員会、これは市の建築吏員で構成する会でございますが、そこで基準を作成してございます。

このうち、先ほど国のガイドラインというお話もしましたが、本市独自の基準といたしましては、隣地や道路への落雪による影響も基準の一つとして加えたものでございます。

○小貫委員

それで、やはり40件ほどの物件に対して、結局31物件の助言、指導という話に戻るのでございますけれども、この特定空家等の基準というのは市で独自に定められるということなので、市の基準を広げることによってもっと対応できるのではないかと私は思うのですが、例えば、私が相談を受けている例も木村主幹には何度も相談していますが、所有者が対応してくれないという場合です。ただ、市としても崩壊の危険がないということで特定空家等には指定されていないのです。こういったことも踏まえると、特定空家等にすることであなたの物件は特定空家等ですと、法律上こういうことが私たちはできますよ、市としてはできますよとか、それなりのただ単なるお願いではなくて、本当の指導、助言というところに入るし、場合によっては勧告もできると思うので、やはりこういう対象を広げるということを考えてはどうかと思うのですが、いかがでしょうか。

○（建設）木村主幹

特定空家等の認定基準の緩和というふうなお話だったかと思うのですが、基本的には平成30年度に策定した基準によりまして、これまで40棟ほどの認定をしてきているものでございます。基本的にそういった基準を変えろということになりますと、特定空家等では、私権の制限などにもつながっていくというようなこともございますし、また法改正や国のガイドラインの改正などの変更がない中で基準を変えるというのは難しいものというふうにご覧でございますので御理解いただきたいと思っております。

○小貫委員

◎おたる新幹線まちづくりアクションプランについて

次に新幹線のアクションプランに入ります。

幾つか細かいところも入るのでございますけれども、シャトルバスを運行するというのが書いてあります。バスは今ほどのバスも赤字で大変だとして、小樽市が9,900万円を出しているときに、これは何便で乗客何人でペイできるという話になるのでしょうか、その辺はいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

現時点で、そういった何便、何人でペイできるかどうか、そういったところまで想定しているものではございません。今後、ニーズ調査等を行いましてその結果を受けて、交通手段ですとか路線の絞り込みを行っていく予定でございます。それでペイするかどうかというのを判断いたしまして、ペイできる、できそうだとすることであれば、交通事業者が単独で運営しますし、ただ、なかなかその新駅の利用者数の推定値ですとか、そういったものを見ますと、なかなか甘い想定もできないのかというふうにも考えているところでございます。

単独では採算性がなかなか厳しいのですが、利便性確保のために必要だという便があれば運行支援補助などをすることも検討したいというふうにも考えております。

○小貫委員

まず、何便止まるかも分かっていない状況ですから、なかなかそこは難しいのは分かるのですが、ただ、場合によっては今の答弁だとやはりお金を入れるのだということですよ。それがこれからもさらにランニングコストが増えることになるのかと思います。

次に、公営住宅の整備というのが新駅周辺に記されているのですが、まず、建築住宅課に聞きますが、公共賃貸住宅の長寿命化計画でこの公共住宅、公営住宅というのは、戸数を増やす計画となっているのでしょうか。

○（建設）建築住宅課長

ただ今、委員がおっしゃいました公共賃貸住宅の長寿命化計画というのは、昨年度、本市で策定しました小樽市公共賃貸住宅長寿命化計画のことと思いますけれども、この計画はあくまでも市営住宅の計画でありまして、この計画では将来目標管理戸数を現在より減少させるという設定になっております。

○小貫委員

今、建築住宅課長は市営住宅のこのおたる新幹線まちづくりアクションプランはどちらなのですか、市営住宅なのですか、道営住宅なのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

北海道新幹線活用まちづくり協議会の議論の中では、道営住宅というような意見もございました。ただ、少しこのおたる新幹線まちづくりアクションプランの中ではあまり具体的なところではなくて、広めに想定ということで公営住宅という記載をしているところでございます。

○小貫委員

もう一度住宅に戻しますけれども、道営住宅は新たに市内で建設するという見込みはあるのですか。

○（建設）建築住宅課長

道営住宅が今後、市内で建築するかどうかということまでは把握しておりません、ここでは答弁はできません。

○小貫委員

建設するかどうかはともかくとして、増やすかどうかというのはいかがですか。戸数を増やすということは、北海道は考えているのですか。

○（建設）建築住宅課長

北海道の計画もあると思いますけれども、今資料もありませんし、ここでは増やす計画なのかというのは答えられません。

○小貫委員

住宅行政審議会の中で数字が出ていましたけれども、たしか道営住宅を増やすなどという想定で市営住宅の戸数を減少させるというふうにはなっていないかと、これは私の記憶なので、同じようにこの資料を持っていないのですが、そう思っていたのですけれども、その公共賃貸住宅長寿命化計画上の算定では道営住宅のことというのはどうなのですか。

○（建設）建築住宅課長

先ほど私が言いました、道営住宅を増やすかどうか分からないというのは、実際に北海道でどうしようかとしていることが分からないということでありまして、今、委員がおっしゃいましたこの小樽市公共賃貸住宅長寿化計画を策定するときに道営住宅の戸数をどういうふう考えていたかというのは分かります。

それは、道営住宅を将来の一般世帯数が減っていくような割合で道営住宅も減っていくという想定を基に市営住宅の管理戸数の目標を設定したということでありまして。

○小貫委員

いいですか、建築住宅課では減らす方向で考えていると。ところが、新幹線・まちづくり推進室では公営住宅を整備するという計画のアクションプランを組んだというのは、これは何かどこからか持ってくるという裏づけがあって書き込んだのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

そのような裏づけがあって書き込んだわけではございませんで、このおたる新幹線まちづくりアクションプランはあくまで官民連携の北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会の意見を反映して策定したものでして、その中で新幹線開業効果を高めるために新幹線新駅の利用促進ですとか、その新駅の周辺の定住人口増加とか、そういったことも議論の対象になっていまして、その可能性がある方策の一つとして公営住宅の整備ですとか、その想定の中の併記としてはマンション誘致ですとか、そういったことも書き込んでおりまして、あくまで現時点で可能性があるということで協議会の中で意見があったものを記載したということになってございます。

○小貫委員

ただ、事務局として建設部が入っているわけですから、少し時間がなくなってきたので、附帯施設について聞きますけれども、この所有はどこになるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

今、市で整備、建設というようなことを想定していますので、所有は小樽市になるものと考えてございます。

○小貫委員

土地は借りるということですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

おっしゃるとおりです。

○小貫委員

土地は民間で、民間の上に市が上物を造って、そして民間に貸し出すと。これは小樽市内でほかにどんな例があるのですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

実際に新幹線で言いますと、九州新幹線でいきますと新八代駅、新玉名駅、新大牟田駅というのが認識してございまして、北陸新幹線につきましては高岡駅というのが我々の認識している中ではこれだけあるということでございます。

（「いや、私は市内でと言ったのです」と呼ぶ者あり）

小樽市におきましては、産業会館について、敷地使用料を支払った上で入居者から建物貸付料を徴収しているというケースにはなるかと思っています。

○小貫委員

産業会館の土地が民間でNTTも含む共同ではなくて、あの土地は完全民間なのですね。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室佐藤主幹

用地全てそうだったかというのは今は資料がないので分かりません。

○委員長

共産党の質疑を終結いたします。  
この際、暫時休憩いたします。

休憩 午後3時22分

再開 午後3時37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。

○千葉委員

◎色内ふ頭老朽化対策事業について

初めに報告の中から、色内ふ頭の老朽化対策事業についてお伺いをいたします。

先ほどの御説明で工期の変更により、全ての工事が完了する時期というのはどのようになるのか、当初と現在予定されている時期について比較してお答えをいただきたいと思います。

○（水道）整備推進課長

色内ふ頭老朽化対策工事全体での工事期間についてですけれども、当初の計画は平成31年度から令和5年度までの5年間であり、その後、工事内容の見直しで令和8年度を想定しておりましたが、交付金の減額及び今回の繰越しによる工期の延伸等による影響から現時点では令和9年度までの1年の延伸が必要と考えております。

○千葉委員

工期が非常に延びたということであります。

次に、事業費についてはどうか、同じように当初予定されていた事業費との比較でお答えいただけますでしょうか。

○（水道）整備推進課長

色内ふ頭老朽化対策工事全体の事業費につきましては、事務費を除いた工事費としまして当初は35億円を想定しておりました。しかし、液状化対策としての地盤改良や既設鋼管矢板の補修面積の増加などの関係から、現時点では59億1,000万円を想定しております。

○千葉委員

予算も非常に膨らんできていることから危惧しているのですが、専門家ではないためこの資料とか先ほどの御説明を聞いても少し分からない点があるのでお聞かせ願いたいのですが、このオールケーシング工法で除去される礫混じりの土砂を除去するというので先ほど御説明がありました。この礫混じりの土砂というのは自然に存在するものなのかどうかお聞かせ願えますか。

○（水道）整備推進課長

自然に存在するかというところの回答なのですが、色内ふ頭は埋立地でありますけれども、今回、礫、玉砂利が出てきた位置は、当初海底だった位置からさらに10メートル地下に存在しており、自然に堆積したものだと考えております。

○千葉委員

大きさが30センチメートル以上の石が多数見受けられるということで、かなり大きいので自然によって存在するのかということでお伺いをしました。

そういった中でこの中掘工法を変更しなければならないという事態になっているわけですが、この工期の変更によっていろいろな影響があると思いますけれども、この影響について説明をお願いしたいと思います。

**○（水道）整備推進課長**

工期の延伸による影響としましては、まず、物価上昇による工事費のさらなる増額、そのほかに中央下水終末処理場を守る護岸としての機能回復の遅れ、さらに、現在小樽海上保安部の船舶が係留されております第2号ふ頭への影響などが考えられます。

**○千葉委員**

本当にその公園の利用はネット等を設置していただいて市民の皆さんが利用できるようになったわけでありましてけれども、今お伺いした様々な影響が少しあるのかというふうに懸念をしているところです。

このほかにもやはり、海上保安本部というお話もありましたけれども、現在、これは港湾の話ですが、第3号ふ頭整備ですとか、今回、予算特別委員会でもロシア船のRORO船がなくなって、ほかの1社から定期便の確保だとか、今後はクルーズ船誘致もどんどんされていく中で、色内ふ頭老朽化対策工事の工期が想定されている完了時期から遅れることになると、このような港湾振興にも影響が出てくるのではないかというふうに私としては懸念しております。

そういった中で、この辺のことについて港湾室との調整だとか連携はどのようになっているのか、それについても御説明をお願いしたいと思います。

**○（水道）整備推進課長**

港湾室との関係についてですけれども、港湾室とは手戻りのない工程で事業を進められますよう当該年度における工事内容及び事業費に関する協定書などを交わすなど、都度協議を重ね、情報共有を図りながら適切に事業を進めるよう努めております。

**○千葉委員**

私としては、これ以上工期が遅れることがないように進めていただきたいということをお願いとしてとどめておくので御答弁は要りません。よろしくお伺いをしたいと思います。

**◎ロードヒーティング長寿命化計画の策定について**

次、報告の中でロードヒーティング長寿命化計画の策定について御報告がありました。

何点かお伺いをしていきたいと思います。

これは判定基準及び点検結果ですけれども、区分ⅠからⅤまでということで箇所数が示されています。この結果と、基本計画の中で示されている稼働年数別の箇所との関連性も含め御説明をお願いしたいと思います。

**○（建設）建設課長**

まず、稼働年数が15年以下のものでありますが、これについてはほとんどが区分Ⅰの健全になっております。

また、稼働年数が15年を超えているものにつきましても、実は、ロードヒーティング設備については、毎年シーズンの前と後に保守点検を行っておりまして、併せて予防保全的なメンテナンスも行っておりますので、区分Ⅱの予防保全段階に区分されているものがほとんどとなっております。

したがいまして今回の点検結果を見ますと、ⅠからⅣの区分がありますけれども、これと稼働年数にⅠの区分を除いては明確な関連性はないものと考えてございます。なお、Ⅴにつきましては今回の点検の結果とは別に判定しておりますので点数はついてございません。

**○千葉委員**

ふだんからの予防保全がなされているので、このような結果なのかということで今後もそのようにお願いをしたいと思いますが、この中でも区分Ⅲに当たる早期保全段階1か所というのがあります。これはどのような状況だったか、この合計点数の内訳について状況の説明をお願いしたいと思います。

○（建設）建設課長

これは、各項目の点数は報告の中でお知らせしましたとおり、4段階で評価しておりまして満点が4点となっております。

まず、劣化状況の評価につきましては、舗装面はひび割れ等がございまして修繕が必要だということで悪い点数で1点ということになっています。分電盤の外部はさびが多少ありまして、3点ということになっています。分電盤の内部につきましては、分電盤が2面あるのですけれども1面は今ショートして使えなくなっていますので、点数が1点ということになっています。センサー類につきましては、ある程度支障なく使えていますので少し年数はたっているのですけれども、そういうのも踏まえて3点となっています。

次に性能評価ですけれども、⑤の融雪能力については3点、融雪ユニットは舗装の下に入っているものですが、これは4点ということで合計が15点となっております、区分Ⅲの11から15点の範囲にありますので、早期保全段階となったものでございます。

○千葉委員

今、ショート部分があるということで、今使われていないというふうなお答えだったと思うのですが、今年などは寒い時期もありましたが、ロードヒーティングで何か、その車の通行だとか、そういうことに支障はなかったのかどうか、また近隣から何か苦情等はなかったのか、その点についてはいかがですか。

○（建設）建設課長

実は、分電盤が2面ありまして、片側についてはまだ生きていますので上下の2車線のうち片方はロードヒーティングが利いている状態となっております。ですから、故障しているのは地元の方にも周知済みでありますので、それについては御理解いただいていると。

分電盤を直すのに非常に時間がかかるものですから、今シーズン内では少し難しいということで現状でいくしかないということであります。

○千葉委員

今後、その優先順位の検討ということでそのスケジュールは今後これからだということでもありますけれども、優先順位の検討ではということがここに書かれてありまして、初期点検のほか、設備の稼働年数、除雪路線の格付け、バス路線であるか否か等とあります。これは何が優先項目として最も高いのか、その辺の考え方についてもお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）建設課長

実は、私どもとしましては、先ほど御説明しましたⅠからⅣの区分では、例えば、緊急措置段階ですとか早期保全段階にあるものが最優先になるというふうに考えておりまして、設備の稼働年数ですとか除雪路線の格付け、バス路線であるか否か等につきましては、どれを優先するというのではなくて、総合的に勘案して判断してまいりたいと考えてございます。

○千葉委員

では、これは毎年度整備を進めていく計画になると思いますけれども、その優先順位を総合的に判断すると、それでは年間の予算額の範囲でその進め方を決めるのかどうかについてはいかがですか。

○（建設）建設課長

全体の整備料につきましては現在精査中ですが、長期の計画となりますので年間予算につきましては平準化を図ってまいりたいと考えてございます。

○千葉委員

ということは、金銭的なものはこれからという理解でよろしいでしょうか、分かりました。

これはそもそもロードヒーティングをこれから増やす予定はないということで以前からお伺いはしておりますけ

れども、ロードヒーティングが設置された当初の目的というのはそもそも何だったのか説明をお願いしたいと思います。

○（建設）建設課長

平成2年にスパイクタイヤ粉じんの発生の防止に関する法律が施行されまして、国民の健康を保護するとともに生活環境を保全することになりまして、スパイクタイヤからスタッドレスタイヤに移行することになってございます。本市の地形上、急勾配の道路が多いことから市民の安全と安心を確保するために、また円滑な交通を確保するために整備を行ったものでございます。

○千葉委員

今お話があったような内容なのですけれども、やはり先ほどの危険度、早期保全段階の1か所も結構急勾配な場所だというふうに認識をしております、非常に高齢者が多い中で、やはり勾配があるところのロードヒーティングの予防・保全のその整備というのは、勾配のあるところは結構、優先度は高いかというふうに感じているところなのですが、それをしっかりと今後計画する中で考えながら進めていただきたいというふうに思っております。

この車道部分が232か所のうち199か所ということで、車道部以外の33か所については歩道部ということで理解してよろしいでしょうか。

○（建設）建設課長

33か所の内訳でございますが、歩道部が21か所ございます。そのほか、歩道橋が3か所、階段もございまして階段が6か所です。車椅子用のスロープが2か所、そのほか橋梁の落雪防止用の融雪施設が1か所となっております。

○千葉委員

その車道部以外の今内容をお伺いしましたけれども、歩道部や橋ですとか、そういう33か所については、今後どのように更新をしていくとお考えなのか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）建設課長

これらの33か所につきましてもまだ調査はできていないのですけれども、今後、車道部と同様の現地調査を行いましてロードヒーティング長寿命化計画の中に盛り込んでまいりたいと考えてございます。

○千葉委員

今回、歩道橋でもロードヒーティングが入っているのだけれども、その階段のゴムというか、そこが雪解けになっていなくて、これは北海道にはお願いをしたのですが、結局、高齢者が上から下りられなかったという状況があったり、今日も車で来ましたが、そこはロードヒーティングではないのですが、歩道の除雪が一定程度なっているにもかかわらず、高齢者は道路を歩いているという危険な状態もあるということからすると、これらの更新もしっかり計画を立ててやっていただきたいのと、歩道の除雪についても今後しっかり行っていただきたいというふうに思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います、その辺について見解はいかがですか。

○（建設）建設課長

除雪も含めまして建設事業室の中で維持課と建設課とございまして協力してやっておりますので、情報交換しながら適切に維持してまいりたいと考えております。

○千葉委員

分かりました。

◎砂散布車の購入計画について

それでは次に、砂散布車の購入計画についてお伺いをしていきたいと思ひます。

この小樽市の雪対策基本計画の取組にある砂散布車については、昨年の当委員会ですら少しお伺ひした経緯があります。市では、民間企業の保有が難しくなっているため、市で計画的に購入を行い対応を行っていくことによつ



て、安定的な除雪体制の確保に寄与するものと考えているとお答えがありました。

砂散布車はその限られた期間以外は、特殊な車両ですのでメンテナンスをしたりということで事業者からは御苦労されているお話も伺ってきております。

そこで何点かお伺いをいたします。

昨年お聞きした事業者が保有している砂散布車の台数というのは6台とお聞きしました。これは保有している事業者は何社になるのかお聞かせ願います。

○（建設）維持課長

地域総合除雪における砂散布車を保有している民間事業者ですけれども、4社でございます。

○千葉委員

本年度の砂散布車も6台だったのかどうかということと、そして七つ地域総合除雪では地域がありますけれども、どのように配置をしたのかについても説明をお願いしたいと思います。

○（建設）維持課長

本年度の地域総合除雪においても6台の砂散布車を配置してございます。

各地域の配備についてでございますけれども、まず、第3ステーション、第4ステーション、第5ステーションにつきましては、各1台で散布をしている状況でございます。

また、残りの第1ステーション、第2ステーション、第6ステーション、第7ステーションにつきましては、一部といいますか再委託で重複しているところがございますので、それぞれのステーションで2台から4台で作業をしているというところでございます。

○千葉委員

市では、7台必要と考えているということでお考えも以前お伺いをいたしました。

計画では、令和10年度までの基本計画期間で3台確保というふうになっておりますけれども、その理由についても説明をお願いしたいと思います。

○（建設）建設事業室主幹

まず、砂散布車が7台必要ということですが、除雪ステーションが7地域ありますので、各地域に1台が配置されることが理想と考えている数字でございます。

雪対策基本計画では、民間で保有が難しくなっている砂散布車については、新たに市が確保することを位置づけております。現在市内では6台の砂散布車が稼働しておりますので、その半数の3台の砂散布車の購入を令和10年度までに位置づけたものであります。今後、稼働中の砂散布車の老朽状況も注視しながらPDCAサイクルにより購入時期や必要となる台数についても検証してまいりたいと考えております。

○千葉委員

今、その判断もお伺いはしましたけれども、昨年、この砂散布車の所有事業者に聞き取りで調査を行ったという話も伺っています。

その内容ですとか、主な意見についてお聞かせ願いたいと思います。

○（建設）維持課長

地域総合除雪業務における砂散布業者に砂散布車の意向調査で聞き取りしたところ、散布車を所有している4業者のうち3業者につきましては、老朽化により市からの散布車の貸与を希望しているという状況でございます。

○千葉委員

ということは、3台確保するので3業者は少しそれを期待しているというふうにも受け取れるのですが、結局、事業者からはその老朽化度を私も全て聞いたわけではないので、なかなかはっきりしたお話しはできないのですが、事業者からはこの計画の3台がいつ、どのように確保されるのか、計画を明確に示してほしいというお話

もあるのですけれども、その辺についてはどうでしょうか。

○（建設）維持課長

砂散布車を市が購入した場合の配備の計画ということでございますけれども、先ほどもその事業者への聞き取りの結果も踏まえまして、今後、その散布車自体の老朽化の状況も注視しつつ、砂散布車の購入自体も国の交付金事業で行っている関係上、その配分額によっては計画どおりに購入できない場合もあるのですけれども、まずは、その砂散布車の状況等に鑑みながら事業者との聞き取りもしながら、必要な地域に配置するように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

参考までですけれども、この砂散布車を事業者で持っている場合の委託料と市が貸与する場合の委託料の計算額に違いがあるのかどうか、その辺についてはいかがですか。

○（建設）維持課長

地域総合除雪におきまして、その砂散布作業に係る砂散布車を事業者が持っている場合と市が貸与する場合の委託料の差でございますけれども、事業者所有の場合のほうが高く、市が貸与する場合のほうが安価になるという状況でございます。

○千葉委員

このお話なのですけれども、要は先ほど老朽化のお話がありましたが、買い替えるには3,000万円ぐらいかかると。車載式でも1,000万円少しかかるといふふうにお伺いをしまして、毎年その老朽化度によっては来年は本当に使えるかどうかとか、もし購入したらその後、貸与のたびに予算がついて購入しなければよかったとか、何かその辺の事業者としての計画もいろいろ金額が結構高額であるというふうに向っていますので、できるだけその事業者サイドの先ほどお話のあった老朽化ですとか、その車両の状態もしっかり見ていただきながら計画的に委託できるような形で進めていただきたいというふうに思いますが、その辺について最後お伺いをしたいと思います。

○（建設）維持課長

事業者への貸与の計画ですけれども、先ほどの繰り返しになりますが、事業者への聞き取りや要望など、現在事業者が持っている機械の老朽化度を踏まえて、随時打合せをさせていただきながら、状況を聞きながらその砂散布車の配備計画を立て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

最後と言ったので、1台目というのはいつ頃とかというめどは立っているのでしょうか。

○（建設）維持課長

令和3年度の国の交付金事業による購入を要求しているというところでございます。

○千葉委員

まだはっきり決まっていないという捉えでよろしいのでしょうか。

○（建設）維持課長

令和3年度に要求しているのですけれども、先ほども申し上げたとおり、国費の配分額によって実際購入できるかどうかというのを改めてその配分額が分かった段階で検討させていただくという形になるものですから、今の段階では要望はしているのですけれども、実際買えるかどうかというのは、その配分額を見てその事業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。

○千葉委員

分かりました。

◎交通安全上、問題と思われるバス停留所の一覧の公表について

次、交通安全上、問題と思われるバス停留所一覧の公表についてということで内容を少しお伺いをしていきたい

と思うのですが、以前、昨年12月だったと思いますけれどもその報告がありました。

その後の進捗状況について報告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

交通安全上問題と思われるバス停ということで、昨年12月末に国土交通省のホームページで、小樽市としては10か所のバス停の名前が公表されております。

こちらは、危険度に応じて危険度の高いほうからABCと3種類の区分けがされておりまして、小樽市につきましてもAが一つ、Bが一つ、Cが八つということで合わせて10か所でございます。

その後、これら危険の解消に順次取り組んでまいりまして、12月から数か月たったところですが、これまでに四つのバス停については移設を完了して、現時点では危険度Aが1、Bが1、Cが4ということで合計六つのバス停が残っている状態でございます。

○千葉委員

今、四つが解消されたということで、残りが六つということですが、これは現在安全対策検討中の残りの6か所というところは、どのような検討がされているのかということと課題についてもお示し願えますでしょうか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

六つのバス停でどのような課題があるか、そして検討しているかということなのですが、いずれにしても検討のメインはやはり移設先との協議というのが一番大きな課題になっています。それに併せまして、もう一つは移設した先に新たな危険がないのかということです。せっかく移設したのですが、そちらにもまた危険があってまた事故を招いてしまうようなそういうこともありますので、そういうところは警察と協議しながら残り六つについて検討を進めているところでございます。

○千葉委員

その移設した一覧もデータとしてホームページで、小樽市ではないですが、アップされておりました。これを見ますと、今言った課題が解決しやすい場所が移設されたのかというふうには受け止められます。以前の報告の中で移設検討中、協議しているという中で降車専用のおたもい入口バス停は、お話を伺うとコープ前に移設をしたいということで協議をしていると思うのですが、これは場所的に、今までの場所とは結構違う場所ということもありまして、市民周知とかというのは決定してからですが、どのように行っていくのか、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

おたもい入口のバス停は、オタモイ通線と長橋大通が交差する丁字路のところにバス停なのですが、これが交差点とそのバス停の距離が近いということで移設しなければいけないのですが、近くに適当な場所が見当たらないということで、少し数百メートル離れることになると思うのですが、まだあくまで案なのですが、一つの案としては、長橋大通沿いにあるコープの前に移してはどうかということで検討を進めているのです。

当初、バス事業者ではすぐ進める予定でもあったのですが、やはり住民の方たちに、かなり離れますのでその辺の周知をしなければいけないのではないかとということで、まず、これから住民といいますか、町内会の方の御意見を聞くように市からお話しして、そういう過程を経ようということになっています。

バス事業者としても少し距離が離れるので、ダイヤ改正とか、そういう周知に併せてきちんとバス停の場所を変えるということをアナウンスしたいということですので、時期についてもそういった形で同時に周知することを今、時期等も検討中でございます。

○千葉委員

もう1か所なのですが、このAランクとされている育成院前ですが、本当に危険性が最も高いというところですか。

私もバスには乗れなかったのですが、この箇所をいろいろ見て回ったのですけれども、本当に危険だなというふうに実感しました。ここには立派な待合所も設置をされているのですが、この移設もどうなるのかとか、非常に難しいのではないかとこのように思いましたけれども、待合所はどこを持ち物なのかとか、あの場所での安全対策をどういうふうに講じていこうと考えているのかということ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

あそこのバス停は、横断歩道とバス停の距離が取れていないということで非常に危険なケースになっています。横断歩道は人を誘導しますので、そういった意味でランクがAになっているのですけれども、まず、待合所についての御質問があったのですが、待合所については、大きくロゴで「中央バス」というふうに書いてあるものですか、当初、我々でも北海道中央バス株式会社の持ち物ではないかということで調べていただいたのですけれども、バス事業者の財産の台帳には載っていないということで、かなり古い建物でもあるものですから、今の時点では所有者不明という状況になっています。北海道中央バス株式会社には再度、もっと古い資料も調べて出てこないかということも調べてもらっている状況でございます。

ただ、今あのバス停は実はほぼ終点に近い場所なのです。ということは、乗車する方は調査した結果、いらっしやらないのです。ということは、待合所で待つという行為がほとんどなくて、今どのような形で使われているのか分からないのですけれども、かつては路線が違ったものですからあそこで乗る方がいっぱいいらっしやって使われていたのですが、今はその機能は実は果たしていないということがございますので、移設は考えなくてもいいのではないかとこのように我々は考えております。

それから安全です。あそこでの安全確保をどのように考えているかということなのですけれども、それにつきましては、一つは横断歩道の移設、もしくはバス停の移設なのですが、まず、この二つの観点で運輸局主体で我々も入ってそして、横断歩道を所管するのは警察なものですから、警察も入って、今解決策を模索しているところなのですけれども、なかなか今はっきりこういった形でということは申し上げるまで至ってございません。

○千葉委員

少し時間がかかるのかというふうに思っていますけれども、これは様々な安全対策について完了しなければならない期限というのがあるのかどうかについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

こちらにつきましては、国土交通省にも問い合わせたのですけれども、特に定められてはおりません。

○千葉委員

定められていないということですが、その中でもやはり市民の安心・安全を考えるとスピードもアップしなければならないと。ただ、その地域の事情もあるかと思っておりますので、地域ともいろいろなお話合いもしながらぜひ進めていただきたいなというふうに思っています。

自治体によっては、その危険なことを車内アナウンスをしたりしているところもあるというふうに伺っていますので、対応もよろしくお願ひしたいと思います。

最後少し確認だったのですけれども、その北海道中央バス株式会社のバス停はお願いをしてスクールバスだとか、養護学校が使っている経緯もあるのです。

もしかすると、そのスクールバスがそのバス停を使っている可能性があるとするれば、移設をしてしまうと混乱を来すということでその連携もぜひ図っていただきたいということを要望させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

◎地域公共交通網形成計画の生活バス路線の維持について

最後になりますけれども、これは地域公共交通網形成計画の中で、生活バス路線の維持に関連をして何点か伺ってまいりたいというふうに思います。

今定例会では、生活バス路線運行費補助金が予算計上されて予算特別委員会でもいろいろ議論がありました。このコロナ禍ということもあって、本当にその予算額で済むのかどうか非常に懸念をしているところでもありますけれども、この新型コロナウイルス感染症の収束を見据えて施策はしっかり行っていただきたいと思っておりますので何点かお伺いをいたします。

観光客も激減をいたしました。外出も自粛になるという中でバス路線の維持や確保を図るため、小樽市が推進した事業など、その目的と効果について説明をお願いしたいと思います。

効果については、まだ終息しておりませんし、なかなか見えない部分もあると思っておりますけれども、現状でどのように捉えられているのか、その辺についてもお聞かせください。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

これまで本市が推進してきた事業はたくさんあるのですが、一つは料金の値上げということがございました。そして今、お話のあったバスへの補助というのを協議を進めて新年度から開始する予定でございます。

そのほかは利用促進策としましては、一番大きいのは今作業を進めているのですが、バスロケーションシステムです、これで利用者の利用促進を図りたいということを考えています。

そのほかには、バスマップを市内の世帯に配るといった事業を行ってございます。

#### ○千葉委員

効果にしてもこれから出てくるものが多いのかというふうに思っています。これはバス事業者が独自で行った取組ということ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

バス事業者につきましては、今、御存じのとおり非常に収支が厳しい状況でございまして、なかなかその新しい投資をするような事業というのはできないという状況でございまして、そういった中でも固定費の削減ということを行っております、例を挙げますと、平成31年4月には小樽市のバス事業部を廃止しております。それから令和2年12月なのでございますけれども、色内営業所を廃止して人員を削減しております。

それから今後なのでございますけれども、最上の上のほうに転回場があるのですが、そこに有人の休憩所を設けていたのですが、令和3年4月にはそこも廃止して人員を削減、固定費の削減を図るといったこういうことを着々と進めているというふうに聞いてございます。

#### ○千葉委員

今の内容だと、利用者としてそれが何かプラスになるのかどうかというのはあれなのでございますけれども、経営の中でそういう削減も行っているということで理解をいたしました。

市では地域公共交通網形成計画で基本方針に基づき各種施策を設定し、事業概要も示されています。

これは先ほど少しお話ししましたが、人口減少だとか少子高齢化の中で収支が悪化してきた中で作成された内容です。

しかし、この新型コロナウイルス感染症の拡大は全く想定外ということで、影響もどこまで大きくなるのか非常に心配をしているところなのですが、これは地域公共交通の維持や確保という視点で、難しくなってくるスピードがより早まったのではないかとというふうに思いますけれども、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

利用者の減少はおっしゃるとおり人口の減少がございまして、どうしてもそれに従って年間2%ぐらいは落ちていくというふうに我々は想定しておりました。

しかしながら今回のコロナ禍では、昨年の5月で言いますと、1か月だけで対前年度比40%落ちていると聞いております。

今は回復してきているのですが、今でも20%から30%近く対前年度比では収益は落ちているというふうに

聞いておりました、想定より10年ぐらい早く利用者の減少が進んだものと我々は考えてございます。

○千葉委員

そうしましたら国では、この地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が昨年一部改正されて、11月27日施行されました。この内容はいろいろあるので説明は結構ですけれども、この改正によって何か新たに追加、検討できるような内容はなかったのか、それについてはいかがですか。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

11月の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の一部改正なのでございますけれども、いろいろな細かい改正はありました。ただ、我々もその内容を見た中では、基本的にはこれまでの内容を引き継ぐものという印象を受けてございますので、まだこの細かい内容については分からない状況でもございます。といいますのは、この法律にぶら下がる実際の国庫補助金の要綱が3月中に決まることになっているのですけれども、まだ示されておりませんので、そちらが示された際には最後いろいろ調査して使えるものは使うというふうに検討してまいりたいと考えております。

○千葉委員

先ほど少しお話もありましたけれども、10年ぐらい早まったというお話がありました。そのことから本当にこの地域公共交通網形成計画どおりにいくというよりは、もっともっとスピードアップしていただきたいというところで、なぜこういう話をしたかという、私自身はこの全体のこの計画を進める中で、やはりそのバス路線のこの地域だとか統合するとかいろいろな施策が出ていますけれども、一定程度地域を絞って推進をしていく必要があると。そうすると、その地域の方もではそれに対してどういう意見を言うだとか、こうしてほしいだとか、要望もはっきり見えてくるというふうに思うのです。この地域を限定して進めていくという考えについて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

現行の地域公共交通網形成計画では、バス路線も端から端まで全部一帯と捉えておりました、そしてこれの現状を維持するというのを基本スタンスとして定めております。それに沿って我々も今施策を進めているところなのでございますけれども、確かに委員がおっしゃるとおり、小樽市は非常に東西長い中で、そういった分割しての別の路線も捉えたようなそういった考え方も大切なのかというふうに私も今考えているところでございますので、今後、計画を改定していく際には、そういった視点も取り入れたいというふうに考えてございます。

○千葉委員

これは私も以前の仕事をしていたときには、長橋から中心部から入船から、奥沢から、最後は銭函が勤務地だったのでございますけれども、そういう中でいろいろな公共交通機関のことを思い出すとやはり、これは私の主観ですが、銭函地域というのは本当に金融機関だとか、スーパーだとか、病院だとかがあの地域にあります。金融機関に来てバス路線の便数が本当に少なく、皆さんタクシーを使われるのです。そして家に帰ったり、買物に行ったりということがあるので、あそこの地域に例えば張碓だとか桂岡、銭函を循環するようなバスだとかデマンドバスだとか、そういうものを取り入れながら利用人数などもこの地域公共交通網形成計画を見ると、少ないながらも多分通勤、通学で使ってらっしゃる方がいるとすればJRにつなげたらどうなのかとか、朝、夕のそういう時間だけ小樽市との路線を走らせたならどうなのかということと具体的にいろいろなお話も地域で聞けるかと思うので、ぜひ地域を絞って進めていくことも検討をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いをいたします。何かあれば御見解を伺いたいと思います。

○（建設）新幹線・まちづくり推進室近藤（玲司）主幹

今、お聞きしたとおり、やはり銭函は少し生活圏が中心部とは異なるような形態を持っていますので、今、市内の路線を一体として捉えているのですけれども、そこところはまた別の路線網として検討することは、それはや

はり地域に最適なバス路線を検討する上では非常に有効なのかというふうに考えます。ただ、住民の方々の意見を聞いて進めることがまた一番大切だと思いますので、まずはそういったニーズの把握に努めてまいりたいと考えております。

○千葉委員

私もそのように思っていますので、よろしく願いいたします。

○委員長

公明党の質疑を終結いたします。

立憲・市民連合。

---

○林下委員

◎議案第40号小樽市都市公園条例の一部を改正する条例案について

議案第40号では、先ほども御質問がありましたし、本会議や予算特別委員会でも取り上げられておりますから、公園の整備やその利用は子供の健全な育成や小樽市の政策推進にも大きな役割を果たしていると思っております。自分も子育て時代を振り返り、子供たちや家族が青空の下で汗をかきながら遊び回することはすばらしいことであり、公園はあらゆるニーズに応える整備が望ましいと考えておりました。

そこで質問でありますけれども、今回の条例案では、公園における禁止事項として指定した場所以外での火気を使用することとありますが、これまでの条例では問題はなかったのか。

現状で指定以外の公園はどうなっていたのか。

また、火気とはどのような定義を考えているのかお示してください。

○（建設）公園緑地課長

まず、改正前の条例では、火気の使用については禁止事項として位置づけてはおりませんでしたが、問合せがあった場合など禁止である旨を伝えておりましたほか、ホームページで周知を図ってまいりました。

なお、花見の時期については小樽公園、長橋なえぼ公園などで届出により認めており、熱が草地に伝わらないような手段で行っていただくよう指導をしておりました。

実際の利用状況でございますけれども、ごみの散乱などはございましたが、特に大きな問題はございませんでした。

また、指定した場所以外で火気が使用されていたかどうかは把握しておりませんが、使用されていた場合もあるかも分かりません。

それと火気の定義でございますけれども、使用する際はこんろですとか、そういったもので裸火ではないものを火気として定義してございます。

○林下委員

内容については分かりました。

それで今回、指定した場所との条件がついておりますけれども、これまでは小樽市の各地区の公園では申請や許可があれば各公園でジンギスカンを楽しんだり焼き肉を楽しんだりということだったと思うのですが、これからは条例で許可された以外の公園は一律禁止になるという考え方でよろしいのでしょうか。

○（建設）公園緑地課長

先ほども答弁させていただきましたけれども、本市においては原則火気の使用は禁止させていただいております。特例的にその花見の時期についてだけ大きな公園で認めていたわけでございます。

このたびの条例改正によりまして、指定した場所以外で火気を使用することは一律で禁止となります。

## ○林下委員

分かりました。

公園条例に関しては、今、何とか前向きな考え方を聞きたいと思ったのですが、やはり小樽市の厳しい財政状況ということを考えれば、多くの課題を一気に解決することはやはり難しいというふうに思います。そういった意味で条例化の必要性は理解をいたしますが、許可された公園についても火気の使用条件に見合った設備の整備ということも必要になってくるかと思えますし、また、昨日の予算特別委員会で質問がありましたように、防災機能や避難場所の役割を担う設備もこれから他の自治体の例を見習っていろいろ整備をしていかないといけないということがあるのではないかと思います。

今後、この条例を機に、できれば順次そういったことを計画的に整備していくということを期待いたしまして、この項については終わりたいと思います。

## ◎除排雪関係について

次に、令和2年度の除排雪状況の報告が先ほどありましたが、私の感覚であれば、今年度は例年より平均気温が低く、積雪深も2月末から3月上旬にかけてまとまった降雪があり、予算面では大変なことになるのではないかとこのように思いましたけれども、道内各地を見ても記録的な大雪に見舞われたり、各方面に大変な影響を及ぼしております。

そこで、小樽市は本当に爆弾低気圧や、あるいは大雪も微妙に交わって、非常にラッキーな状況だったと思えますけれども、新年度の除排雪予算は、例年並みの予算というふうになっておりますが、これは標準値というものを基準にしたものなのか、そういう理解でよろしいですか。

## ○（建設）維持課長

令和3年度の除排雪予算についてでございますけれども、算出方法の基本といたしましては、平成30年度の除排雪の作業数量を基に算定しているところでございます。

気象状況といたしましては、おおむね穏やかな気象を想定し、累計降雪量で4メートル程度、累積積雪深で5,000センチメートル・日程度を想定した予算となっております。

林下委員、あまり予算の細部にわたる質問はできませんので、よろしく願いいたします。

## ○林下委員

次にロードヒーティングの経費は、平均気温が非常に低かった割に前年比を見ても減少幅が数値的には大きいように感じられますけれども、減少結果はどのように分析をされておりますでしょうか。

## ○（建設）維持課長

令和2年度のロードヒーティング経費についてでございますけれども、2月末現在の支出分での比較となりますが、前年度とほぼ同じ執行状況でございます。

現段階での分析についてでございますが、委員が御指摘のとおり真冬日が昨年度より多い状況で気温は低い傾向であったというふうに考えているところではございますけれども、ロードヒーティング経費の大部分を占めます電気ロードヒーティングについて申し上げますと、2年度につきましては電気の使用量自体は多いのですが、電気料金単価が下がっているという状況でございますので、ロードヒーティング経費全体が前年度比と同じ状況で推移しているのではないかとこのように考えているところでございます。

いずれにいたしましても、今後の気象状況を見ながらロードヒーティング経費の執行状況を注視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

次に、令和2年度は記録的な暖冬と少雪ということで、市民の声はかなり少なかったというふうに記憶をしておりますけれども、今冬期を振り返って市民の声をどう分析され、また何か特徴的なものがあればお示しをお願い



したいと思います。

#### ○（建設）維持課長

令和2年度の市民の声についてでございますけれども、先ほど報告させていただきましたとおり2月28日現在で総数で1,213件というふうになってございます。

昨年度同時期の970件と比較いたしますと、243件ほど多くなっているところでございます。これは先ほども申し上げましたけれども、昨年度よりも累積積雪深が多いことにより除雪に関する御要望や除雪後の苦情といった除雪作業に関する御要望が多くなっているものと考えているところでございます。

#### ○林下委員

##### ◎危険なバス停について

次に、国土交通省から危険なバス停の一覧が公表されたということで、実は、先ほど千葉委員が御質問をした内容とほぼほぼかぶっておりまして、お答えもそういうことになるのだろうというふうに思います。

それで、ただ質問ではありませんけれども、私も交通政策に少し携わった経緯からいっても国土交通省の公表ということは、どのような法律の根拠があるのか私も分からないのですが、そういうことを考えますと今回の問題は意外に地域事情というか、あるいはいろいろな地域の特徴的な課題が複雑に絡み合っていることが多いというふうに私は考えています。

それで、自治体に関わる点も簡単にはなかなか解決しないケースが多いのではないかとこのように思いますので、しかし安全に関わる問題ですからぜひとも時間を掛けてでも、やはり地域の安全のために頑張ってくださいというふうにこの点については思っておりますので、よろしく願いをいたします。

##### ◎おたる新幹線まちづくりアクションプラン（原案）について

次に、おたる新幹線まちづくりアクションプランの原案について説明がありましたけれども、その点について何点か質問したいと思うのですが、私は北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画から、このたび、今説明がありましたおたる新幹線まちづくりアクションプランは、市民が新幹線の開業に向けて小樽市のまちづくりをより具体的にイメージを膨らませ関心を高めていく、このことに期待をされるということを考えております。

北海道新幹線は、開業以来、札幌延伸が悲願とされ、小樽市の役割は今まで悲観的に論じられることが多かったと思いますが、道内には七つの駅が設置されますけれども、この駅をまちづくりにどうかすかというのは自治体の大きな役割であって、将来にわたって小樽市の真価が問われる大事業になるものと思っております。ぜひ、小樽市一丸となってアクションプランの推進に邁進していただきたいと思っております。

そこで質問ですけれども、アクションプランの計画では二次交通対策やソフト対策などが網羅されていると思いますが、利用予測より、いかに利用者を増やすかという観点から計画の推進をしていくことが重要だと考えます。そうした意味で、新駅周辺の魅力づくりは全国の新幹線にはない小樽市の魅力をアピールできるものが重要です。

奥沢水源地と勝納川の整備の検討について、具体的な内容について説明していただきたいと思っております。

#### ○（建設）新幹線・まちづくり推進室品川主幹

委員がおっしゃいましたとおり、新駅の利用者増加の観点は重要な課題だと認識しております。

それで、新駅周辺の自然を活用した魅力づくりというのもそれに資するものですので、開業に向けて環境整備や活用方策の検討をしていきたいと考えております。

それで御質問の内容としましては、まず、奥沢水源地については、おたる新幹線まちづくりアクションプランの中では奥沢水源地保存活用基本構想の内容を引用しまして散策路や広場等の整備に向け検討を進めるということとしておりますけれども、実際には今後、緑の基本計画の改定などを経まして徐々に具体化していくことになると考えております。

勝納川につきましては、アクションプランの中では新駅利用者が自然に親しめるよう親水機能の整備を河川管理

者である北海道に要望することとしております。市としましても、北海道との協議を進めるために新年度予算で計上しております新小樽（仮称）駅周辺駐車場等整備関係事業の中で護岸に親水機能を持たせることができるかどうかを検討しましてその構想案を作成することとしております。

○林下委員

今、お答えをいただきましたけれども、やはり駐車場整備だとか多目的広場の議論がこれまで先行してきましたから、どうしてもやはりスペースが限られて悲観的な議論になってしまっているように感じております。

新幹線新小樽（仮称）駅は、ただいま御説明いただきました水源地の背後には手つかずの自然環境があり、私はこれを観光資源として生かすことによって全国の新幹線の駅にはないものになると確信をしています。

ぜひ、これからの北海道新幹線活用小樽まちづくり協議会に生かしていただきたいということをお願いして私の質問を終わります。

○委員長

立憲・市民連合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

◎街路灯について

建設部に街路灯のことに関連して質問をしていきます。

まず、建設部が所管する街路灯等に関する部署にはどのようなところがあるのかお聞きします。

○（建設）維持課長

建設部が所管する街路灯等という御質問でございますけれども、主に道路照明と公園照明がございますので、建設事業室維持課と公園緑地課が所管しているという形でございます。

○前田委員

維持課と公園緑地課、それではそれぞれにお聞きします。

この街路灯に関わる設置数と設置場所についてそれぞれ示してください。

○（建設）維持課長

まず、私から道路照明に関する設置数についてお答えをさせていただきます。

道路照明全体といたしまして約 1,100 灯を設置しているところでございます。

○（建設）公園緑地課長

公園緑地課で所管しております灯具につきましては、217 灯を所管してございまして、公園数で申し上げますと 64 公園に設置してございます。

○前田委員

維持課と公園緑地課から聞きました。

そのほかにも深掘りはしませんけれども、こういう街路灯等を扱っている部署というのはあるのですか。

○（建設）大門主幹

屋外照明ですけれども、市営住宅の住宅敷地にも街路灯を置いている状況になっております。

○前田委員

市営住宅は今日はよろしいです。

それで、維持課と公園緑地課にお聞きしますけれども、これらの灯具はいろいろな種類があるのだろうと思えますけれども、どのような灯具で使われているのですか。

○（建設）維持課長

灯具の種類についての御質問でございますけれども、まず、ナトリウム灯、水銀灯、LED灯などがございます。

○（建設）公園緑地課長

公園緑地課につきましても、ナトリウム灯、水銀灯、LED灯がございます。

○前田委員

大体、私も押さえていました。ナトリウム灯、水銀灯、LED灯。

蛍光灯というのは最近もうほとんど使っていないのだろうと思いますけれども、それで街路灯等を含めてこれが古いものだったら、いつぐらいからついているのですか。

○（建設）維持課長

古いものということでの御質問でございますけれども、まず、道路照明につきまして、なかなか当方の台帳上記録がないものもあるのですが、今、当課押さえている限りでは、昭和55年に設置されたものがあるということでございます。

○（建設）公園緑地課長

公園緑地課では具体的に設置年の記録がございません。

ただ、公園の開設面から考えますと、開設してから30年を経過する公園が全体の7割ございますので、それから考えますと恐らく30年以上経過したものが大半ではないかと思っております。

○前田委員

街路灯では古いものでは昭和55年頃からの設置ではないかと。

公園緑地課では30年というと昭和の終わり頃からの話になるのかと思います。

それで、それぞれいろいろナトリウムからLEDまであるのでしょうかけれども、これの耐用年数というのはどういふことになっているのですか。それぞれについて少しお聞かせください。

○（建設）維持課長

耐用年数についてでございますけれども、基本的には各灯具によるものですから、私からお答えさせていただきます。

まず、ナトリウム灯ですけれども、一般的には耐用年数6年というふうに言われてございます。水銀灯につきましては3年、LED灯につきましては15年というところで言われているところでございます。

○前田委員

これらの比率というのはわかりますか。ナトリウム灯、水銀灯、LED灯が主に使われているのだろうと思えますけれども、最近はLED灯になってきているのか、今どういう状態にありますか。

○（建設）維持課長

比率とまで具体的な数字はあれなのですけれども、大部分がナトリウム灯でございます。今、委員が御指摘のとおり近年は修繕等があったときも含めて、可能な限りLED灯を採用していったという状況ではございます。

○前田委員

3年、6年、15年とこういふことになっている。LEDについては最近のことなので、灯具の故障があっても球が切れたなどということはなかなかないのだろうと思いますけれども、この電球の交換はどのような状況、状態になったときに交換されていますか。

○（建設）維持課長

電球、ランプの交換の時期の御質問についてでございますけれども、その交換の時期については球切れなどの不具合が発生した際に現地の状況を確認して、交換等の対応を行っているという状況でございます。

○前田委員

今、説明がありましたように、ほとんどあれですか、パトロールか何かで見に行っていてそういう状況を発見して交換しているものなのか、市民から通報があって交換しているものなのか、この辺の実態はどうですか。

○（建設）維持課長

交換の状況についてでございますけれども、パトロールも行ってはいるのですが、何分、夜間という部分もございまして、一般的に市民の皆様からの通報によって現地の状況を確認しに行くというような状況が多い状況でございます。

○前田委員

私の住んでいる東小樽町会が管理している街灯がLED化に全部なって、900灯以上あるのですが、LED化のメリットというのはどんなことがあるのですか。

○（建設）維持課長

LED化のメリットでございますけれども、一般的に先ほども申し上げたとおり耐用年数が長いという部分と消費電力が少ないということで電気料金が安くなるということがメリットとして挙げられるのかというふうに考えているところでございます。

○前田委員

電気料金が半額になるという、そういうたい文句で進めているのだらうと思いますけれども、10年ないし15年というこの交換時期は、これだけ長期化、長くなってくると交換する手間が省ける、そのようなこともあるのかなど、こういうふうに思います。

それで、ここ直近3年間ぐらいの年間維持費、街路灯に関わる経費について少し説明してください。

○（建設）維持課長

道路照明に係る年間の維持費ということの御質問でございますけれども、直近3年間の電気料金と修繕料の合計ですけれども、まず令和元年度が約2,300万円、平成30年度も2,300万円、29年度は約2,200万円というふうになっているところでございます。

○前田委員

予算的には直近3年間で横並びですね。

この予算の中で最近取り付けた新設、更新した灯具というのはありますか。

○（建設）維持課長

今、申し上げた約2,200万円ないし2,300万円という予算の部分で大部分が電気料金でございまして、残りが修繕料と、今、委員がおっしゃられたような球切れといいますか灯具の不具合があったものを直しているというものが大部分になっている状況でございます。

○前田委員

この灯具の不具合を直すとなると1基、1灯というのかな、どの程度かかるのですか。

○（建設）維持課長

資料を持ち合わせていないので1基どれぐらいかというのが具体的な数字を申し上げられないのですが、10万円ないし20万円程度というふうを考えているところでございます。

○前田委員

それで、私の妹のところの話を少ししますけれども、桜ロータリーの真ん中、中心に街路灯が敷設されています。現在どのような状態になっているか、どのように押さえておられますか、説明してください。

○（建設）維持課長

委員が御指摘の桜町本通線の真ん中にあるロータリーのちょうど中心にある照明灯についてでございますけれど

も、ちょうど真ん中に1基設置しておりまして、その1基に3灯、照明灯がついているという状況でございまして、不具合が生じており、そのうち2灯が消えているというような状況でございます。

○前田委員

この灯具というか街路灯を敷設されたのはいつですか。

○（建設）維持課長

当該照明灯の設置年次については、私どもでは分からないというような状況でございます。

○前田委員

分からないぐらい古いんですね。

今ついている灯具というのは何なのか、ナトリウムなのか、何なのか。

○（建設）維持課長

現在設置されている灯具につきましては、ナトリウム灯でございます。

○前田委員

ナトリウム灯というのはどんな、ほかの灯具と比べてどういう照明器具というか灯具なのか。

○（建設）維持課長

先ほども申し上げたとおり大部分が市道の道路照明はナトリウム灯を設置している状況でございますけれども、一般的にはオレンジ色といいますか、そういった色彩の灯具になっているところでございます。

○前田委員

私、目の前にあるのですけれども、もう相当、傷んでいます、それで上のほうもかしがっている。ペンキでも塗ったのかと思ってよく見に行ったら、赤さびを通り越して何かもう黒くなっていたかという気はします。それで、これはどうされるおつもりなのかと思って、あそこもガソリンスタンドが営業しているうちは明るいけれども、今、7時になったら消えてしまいますし、スーパーももう閉店して何年もたちますし、あとはコンビニが細々とやっと何とかやっているようではございますけれども、この明かりがなくなると真っ暗になりますよ。どうされるのか。私としては今はやはりLED化、今よりもっと明るくしていただいて、ロータリーを照らしてほしいなど思っているのですけれども、どうですか、見通し等含めてお聞きします。前向きな検討でひとつよろしくお願いをいたします。

○（建設）維持課長

委員が御指摘の当該道路の照明灯ですけれども、現在、ランプといいますか球切れと上の灯具、いわゆる器械の部分も故障しているという状況でございます。

それを確認してございますので、来年度の早い段階で設置をして補修を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。

また、現在道路照明灯を補修する際には、先ほど申し上げたとおりLED化という御要望もございましたけれども、LED化で今検討していきたいというふうに考えているところではございます。

○前田委員

ぜひ、LED化にして今よりずっと明るくしていただきたいなと思います。

令和3年度予算の中で何とかしてくれるという答弁をいただきましたので、私の質問はこれで終わります。

○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00分

再開 午後5時13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討論します。

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です。

バス会社への巨額の補助が実施されます。市は、事業者公共交通の担い手として市民の要望に応えられるよう協力を求めるべきです。

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。

安全な水の供給を求めることは当然です。いずれも願意は妥当であり、採択を求めます。

○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。

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。

議案はいずれも可決と、陳情第9号及び所管事務の調査は継続審査と、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

異議なしと認め、さように決しました。

散会に先立ちまして、3月末日をもって退職される説明員の方がおられます。

退職する説明員を代表して、建設部、西島部長から一言、御挨拶をお願いいたします。

（説明員挨拶）

○委員長

私も立たせていただきまして、今、西島部長から、最後のお話をいただきましたけれども、今、改めて退職される皆さんの顔を拝見して私も議員にさせていただいて、いろいろな思い出が思い浮かんでいました。どうか退職なされる皆様におかれましては、長年にわたり市政発展のために尽くしてこられまして、その努力に対しまして改めて敬意を表するとともに各委員の皆さんを代表いたしまして改めて感謝を申し上げたいなというふうに思います。

また、今、部長からは大変に苦勞されてきたというお話をたくさんいただきましたけれども、私も同様に本当に身体的また精神的に本当に大変な時期があったかというふうに思いますが、どうか皆様におかれましてはこれからも健康に十分留意されまして、ますます御活躍されますことを心から御祈念申し上げる次第でございます。

大変にありがとうございました。また、大変にお疲れさまでございました。ありがとうございました。

本日は、これをもって散会いたします。